



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.

T R E Ś Ć:

	Str.
1. Znaczenie poczty, telegrafu i telefonu dla obrony Państwa. Mr. Kazimierz Kotowski	129
2. Psychotechnika Wacław Zdrodowski	131
3. Odpowiedzialność poczty za paczki ochronne Mr. Stanisław Hołda	133
4. Umundurowanie pracowników pocztowo-telegraficznych w Polsce i zagranicą Mr. Włodzimierz Fiala	134
5. Pojazdy mechaniczne w służbie pocztowej Tadeusz Kostecki	137
6. Rozwój lotnictwa i jego znaczenie dla komunikacji pocztowej Leopold Siwiec	142
7. Przegląd Prasy	144

S O M M A I R E:

	Page.
1. L'importance des postes, télégraphes et téléphones pour la défense du pays. Mr. K. Kotowski	129
2. Psychotechnique. W. Zdrodowski	131
3. La responsabilité de la poste pour les colis encombrants Mr. St. Hołda	133
4. Les uniformes des employés de poste et de télégraphe en Pologne et à l'étranger. Mr. W. Fiala	134
5. Les véhicules mécaniques employés dans le service postal. T. Kostecki	137
6. Le développement de l'aviation et son importance pour la communication postale. L. Siwiec	142
7. Revue de la presse	144

ZNACZENIE POCZTY, TELEGRAFU I TELEFONU DLA OBRONY PAŃSTWA.

Mr. KAZIMIERZ KOTOWSKI.

Zadaniem poczty, telegrafu i telefonu jest pośredniczenie w wymianie myśli i dóbr materialnych pomiędzy ludźmi od siebie oddalonymi, mówiąc prościej — przesyłanie wiadomości, bądź rzeczy na odległość.

Już z tak ogólnie sformułowanego określenia zadań poczty, telegrafu i telefonu, przez które to instytucje rozumiemy również radjotelegraf i radjotelefon, widzimy, jak ważną rolę mają do spełnienia wymienione środki komunikacyjne w życiu człowieka, społeczeństwa, czy państwa.

Pomijając znaczenie poczty etc. na polu życia umysłowego, czy gospodarczego, jako niemieszczące się w ramach niniejszego artykułu, pragnęlibyśmy na tem miejscu omówić jedynie usługi, jakie poczta, telegraf i telefon oddają państwu w tak ważnej dla niego dziedzinie utrzymania niezawisłości, obrony przed zakusami wrogów.

Punktem wyjścia dla naszej pracy będzie ustawa z dnia 18 grudnia 1920 r. o pocztach, radjotelegrafach, telegrafach i telefonach w czasie wojny (Dz. Urz. Min. P. i T. Nr. 6 z 1921 r., poz. 7), która w art. 2 głosi:

„Zarządy poczt, radjotelegrafów, telegrafów i telefonów państwowych i prywatnych obowiązane są do ścisłego współdziałania w czasie pokoju z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych, dotyczących wojennej sprawności poczt i urzędów radjotelegraficznych, telegraficznych i telefonicznych. Z chwilą ogłoszenia mobilizacji prywatne przedsiębiorstwa radjotelegrafów, telegrafów i telefonów przechodzą pod zarząd Ministerstwa Poczt i Telegrafów”.

Artykuł ten wyraźnie wskazuje, jak bardzo państwo docenia rolę poczty, telegrafu i t. d. w swych pracach nad utrzymaniem swej niezawisłości.

wisłości, skoro w drodze specjalnej ustawy reguluje obowiązki wymienionych instytucyj.

W związku z tem nasuwa się pytanie, jaką jest ta rola, jakie znaczenie ma poczta, telegraf i telefon dla obrony kraju.

Odpowiedź na to pytanie znajdziemy po zaznajomieniu się z zadaniami, jakie spełniają poczta, telegraf i telefon tak w czasie pokoju, jak i momencie mobilizacji oraz wojny.

Przy omawianiu tych zadań musimy odróżnić pocztę od telegrafu i telefonu. Poczta stanowi mniej szybki sposób komunikacji, a przeto rola jej jest nieco inna, aniżeli telegrafu i telefonów.

W rozumieniu naszym poczta stanowi zespół urządzeń technicznych, służących do przyjmowania, przesyłania i doręczania różnych przesyłek, oraz zespół ludzi, do obowiązków których należy wykonywanie tych funkcyj.

W czasie pokoju poczta, wykonywując swe normalne obowiązki, oczywiście oddaje duże usługi władzom wojskowym, które za jej pośrednictwem przesyłają swe dyspozycje do najdalszych granic kraju.

Obowiązki te, które nazwaliśmy normalnemi, albowiem wypływają one z charakteru poczty, jako instytucji użyteczności publicznej, nie wyczerpują jednak jej zadań odnośnie przygotowywania obrony państwa.

Konieczność bowiem dobrej komunikacji w czasie wojny nakłada na pocztę dalsze obowiązki:

1) przygotowania odpowiedniej sieci połączeń pocztowych, z uwzględnieniem interesów obrony kraju,

2) przygotowania odpowiednio wyszkolonego personelu.

Obowiązki te przewiduje wspomniana wyżej ustawa z r. 1920 w przytoczonym wyżej artykule.

Już więc tu zarysowuje się rola poczty, która jako środek komunikacyjny, pomaga władzom wojskowym w ich pracach, zmierzających do zapewnienia krajowi bezpieczeństwa, a nadto musi dbać, aby ten środek był należycie przygotowany na wypadek wojny.

Rola ta silniej jeszcze uwydatnia się, gdy kraj zostanie zmuszony do obrony swej wolności.

W momencie mobilizacji znaczenie poczty zmniejsza się na rzecz telegrafu i telefonu, jako szybszych środków komunikacyjnych.

Również po wybuchu wojny znaczenie poczty, jako środka komunikacji i łączności nie dominuje już tak bardzo, jak w czasach dawniejszych. Przyczyną tego jest olbrzymi rozwój telegrafu, telefonu i radja.

Natomiast na pierwsze miejsce wysuwa się inne zadanie poczty, polegające na utrzymaniu sprawności bojowej żołnierza.

Według bowiem opinii władz wojskowych: „Dobra poczta polowa przyczynia się w wysokim stopniu do utrzymania dobrego ducha armji i dobrego usposobienia żołnierza, dając mu możność każdorazowego, łatwego porozumienia się ze swymi najbliższymi w domu rodzinnym, z którymi pragnie się podzielić swoją dola i niedola i od których również oczekuje wiadomości. Nowo-

czesny żołnierz musi być też każdego czasu informowany o tem, co w kraju opinja publiczna myśli i mówi; ucziwa prasa i propaganda, wyjaśniająca cele wojny musi za pośrednictwem poczty polowej znaleźć jak najłatwiejszy dostęp do najdalszych szeregów i okopów armji. Poczta polowa musi też umożliwić dosyłkę pieniędzy z frontu do kraju i naodwrot, oraz objąć ruch paczkowy dla umożliwienia zaopatrzenia żołnierza z kraju już to przez jego rodzinę, już to przez organizację wojskową”.

Słowa te, wyjęte z wykładu o pocztach polowych p. Jakóba Śalickiego, dobitnie podkreślają znaczenie poczty, jako środka podtrzymania wartości bojowej armji.

Reasumując powyższe możemy stwierdzić:

1) znaczenie poczty dla obrony państwa w czasie pokoju polega na współdziałaniu z władzami wojskowemi w pracach przygotowawczych, dotyczących wojennej sprawności poczt. Współdziałanie to może iść w trzech kierunkach:

a) w służeniu władzom wojskowym, jako środek komunikacji,

b) w przygotowaniu odpowiedniego aparatu pocztowego na wypadek wojny,

c) w szkoleniu personelu.

2) znaczenie poczty zaś w czasie wojny będzie polegało na podporządkowaniu się interesom obrony państwa przez:

a) utrzymywanie służby komunikacji i łączności w granicach potrzebnych władzom wojskowym,

b) podtrzymywanie sprawności bojowej żołnierzy przez uruchomienie poczty polowej.

Z kolei omówimy szybsze środki komunikacji, a mianowicie telegraf, telefon, radjotelegraf i radjotelefon.

Nowoczesna walka rozgrywa się na olbrzymich terenach, albowiem środki techniczne stron walczących wykluczają, bądź ograniczają do minimum walkę bezpośrednią.

W tej sytuacji zasadnicze znaczenie dla walczącej strony ma jaknajsprawniejsze i najszybsze operowanie materiałem bojowym. Sprawność tę osiąga się zapomocą należycie zorganizowanej służby łączności, bez której wojna zamieniłaby się w szereg oddzielnych, bezcelowych bitew.

Służba łączności korzysta z całego szeregu środków technicznych, z których najważniejszymi będą telegraf i telefon, bądź radjotelegraf i radjotelefon. Te bowiem środki komunikacji umożliwiają szybkie przenoszenie rozkazów na bardzo odległe przestrzenie, ułatwiają wzajemne porozumiewanie się, nieodzowny warunek celowej akcji bojowej. Jednakże rola telegrafu, telefonu etc. nie ogranicza się do utrzymania łączności w czasie wojny. Podobnie, jak to miało miejsce w odniesieniu do poczty, rozpatrzmy rolę wymienionych wyżej środków komunikacyjnych w czasie pokoju w momencie mobilizacji i w czasie trwania wojny.

Przygotowanie państwa do wojny pod względem łączności musi być przeprowadzone w czasie pokoju, aby w razie najazdu nieprzyjaciela kraj nie był zaskoczony. Przygotowanie to będzie po-

legało na należytej rozbudowie sieci telegraficznej i telefonicznej, na należytem zorganizowaniu służby radjo na obszarze całego państwa i przygotowaniu odpowiedniego przemysłu. I tu również wysuwa się kwestja wyszkolenia odpowiedniego personelu, kwestja doceniana przez zarządy telegrafów i telefonów.

Tak więc widzimy, że należyty rozwój sieci telegraficznej i telefonicznej i szkolenie pod względem jakościowym odpowiedniej liczby personelu ma zasadnicze znaczenie nietylko dla samego przedsiębiorstwa, lecz również odgrywa dominującą rolę dla przygotowania służby łączności.

Przekonywujemy się o tem zaraz w momencie mobilizacji, kiedy to z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa niezmiernie ważną rzeczą jest jak najrychlejsze rozesłanie po całym kraju rozkazów mobilizacyjnych. Kwestja ta może być pomyślnie załatwiona jedynie w tym wypadku, gdy cały kraj pokryty jest gęstą siecią przewodów telegraficznych i telefonicznych. Następnie w czasie wojny widzimy nowe zastosowanie telegrafu i telefonu. Każdorazowa koncentracja armji wymaga dla zapewnienia łączności transportów odpowiedniej liczby połączeń telegraficznych i telefonicznych. Jeśli dodamy do tego podane wyżej znaczenie telegrafu i telefonu dla celów strategicznych, jako środków łączności, widzimy jak doniosłą rolę odgrywa telegraf i telefon dla obrony państwa.

Oceniając tę rolę, państwo ustawą z dnia 18 grudnia 1920 r. o pocztach, radjotelegrafach, telegrafach i telefonach w czasie wojny uregulowało stosunek wymienionych instytucji do obrony państwa na wypadek wojny.

Według tej ustawy—w czasie wojny, lub grożącego państwu niebezpieczeństwa wojny, poczta, radjotelegraf i telefon podporządkowuje się interesom obrony państwa.

W czasie pokoju zarządy poczt etc. obowiązane są do ścisłego współdziałania z władzami wojskowymi w pracach przygotowawczych, zaś w czasie wojny obowiązki ich idą znacznie dalej, albowiem zarządy te obowiązane są:

1) do bezwzględnego wykonywania w zakresie służby pocztowo-telegraficznej związanych z celami wojennymi zadań powołanej do tego władzy wojskowej;

2) do zasilania Ministerstwa Spraw Wojskowych względnie Naczelnego Dowództwa środ-

kami i urządzeniami, potrzebnymi dla komunikacji i łączności wojsk, przyczem zarządy techniczne ponoszą całkowitą odpowiedzialność za fachowo-techniczne kierownictwo i sprawność podległych im sieci urządzeń i przedsiębiorstw.

Ustawa również reguluje stosunek personelu poczt, radjotelegrafów, telegrafów i telefonów na wypadek wojny. Mianowicie personel ten w czasie wojny, lub grożącego państwu niebezpieczeństwa wojny, może być poddany sądownictwu wojskowemu i właściwości karnych ustaw wojskowych za rozmyślne naruszenia lub zaniedbania obowiązków zawodowych i służbowych, obniżające sprawność poczt, radjotelegrafów etc., za samowolne porzucenie służby, oraz wogóle za wszelkie zaniechania lub działania, mogące przynieść szkodę ruchowi komunikacji pocztowej, radjotelegraficznej etc.

Pozatem ustawa przewiduje, że w czasie wojny może być powołany do służby wojskowej w pocztach, radjotelegrafach, telegrafach i telefonach każdy obywatel Państwa Polskiego, o ile w chwili powołania nie przekroczył 50 lat życia i o ile:

1) jest lub był pracownikiem poczty, radjotelegrafu, telegrafu lub telefonu tak państwowego, jak prywatnego,

2) pozostawał kiedykolwiek w wojskowej służbie łączności,

3) ma fachowe wykształcenie lub fachową praktykę w powyższej dziedzinie.

Widzimy więc, że ustawodawca, należycie doceniając znaczenie poczty, telegrafu i telefonu dla obrony państwa, dość szczegółowo uregulował obowiązki zarządów tych instytucji, tak państwowych jak i prywatnych.

Przy sposobności pragnę podkreślić, jak ważną rolę z punktu widzenia sprawnego działania telegrafu, telefonu etc. odgrywa należyty rozwój przemysłu, produkującego sprzęt techniczny dla wspomnianych środków komunikacyjnych. Uzależnienie bowiem od obcego przemysłu, pomijając już niekorzyści natury finansowej, może spowodować brak koniecznych przedmiotów, w chwili gdy kraj skutkiem wybuchu wojny zostanie odcięty od źródła, skąd dotychczas zaopatrywał się w potrzebny mu sprzęt techniczny.

Ciągłość zatem pracy w tak ważnej dziedzinie wymaga czuwania nad rozwojem krajowego przemysłu.

PSYCHOTECHNIKA.

WACŁAW ZDRODOWSKI.

Wyraz „psychotechnika” niezupełnie ściśle określa charakter jednej z najnowszych gałęzi nauki.

Obserwacje psychotechniczne obejmują nietylko poznanie kwalifikacyj psychicznych badanego osobnika, lecz mają bardzo często za zadanie określenie również jego sprawności fizycznej, nie pozostającej w bezpośrednim związku ze stroną uczuciową, czy umysłową; nazwa zresztą posiada i inne niedokładności. Ponieważ jednak terminologia nie przedstawia tu większego znaczenia dla wartości omawianego problemu, ograniczam się

na tej krótkiej uwadze, pozostawiając resztę krytycznej ocenie czytelnika.

Psychotechnika w ogólności ma za zadanie określenie sprawności umysłowej i fizycznej człowieka oraz wyznaczenie mu właściwego miejsca w programie pracy społecznej.

Naczelną zasadą psychotechniki jest twierdzenie, że każdy człowiek posiada odpowiednie uzdolnienie do pracy w jakimś ustalonym dla niego kierunku. (Wyjątek stanowią tu oczywiście ludzie umysłowo chorzy). Słuszność tej zasady potwierdza np.

fakt, że wśród personelu, zatrudnionego w zakładach Forda pracowało około 900 kalek, z czego 226 osób z jedną nogą, 4 osoby bez obu nóg, 1 osoba bez obu rąk, 3 osoby zupełnie ślepe i t.d.¹⁾. Ludzie ci pracowali na powierzonym im dziale zupełnie sprawnie, ku zadowoleniu swych przełożonych.

Zagadnienie selekcji nie jest nowe; zasada doboru ludzi znana była już w odległej starożytności, jednakże nigdy sprawa ta nie posiadała tak doniosłego znaczenia, jak dziś. Zmechanizowanie życia, gorączkowe tempo pracy, wreszcie ostatnio kryzys ekonomiczny, ogarniający całą niemal ludzkość — wszystko to zmusza społeczeństwa do segregacji obywateli, według ich wrodzonych zdolności.

Przedmiotem niniejszego artykułu będzie zagadnienie użyteczności badań psychotechnicznych dla warsztatów pracy w ogóle, a odnośnie do służby telegraficzno-telefonicznej i pocztowej w szczególności.

Znany jest w biologii fakt, że miliony komórek „składających się na całość organizmu człowieka, różnią się między sobą, przyczem, ani jedna komórka nie jest identycznie taka sama, jak druga. To samo twierdzi psychologia w odniesieniu do organizmów skończonych, jakimi np. są ludzie.

Jeśli zatem istnieje w przyrodzie aż tak daleko idące zróżnicowanie, to wysuwa się logiczny wniosek, że zarówno każda komórka, organ, czy organizm ma odrębne zadanie do spełnienia w świecie.

Podział społeczności ludzkiej na dwa miljardey odrębnych indywidualności nie byłby praktycznie ani wykonalny, ani przedmiotowy, istnieją bowiem grupy ludzi o cechach psychofizycznych bardzo zbliżonych, niemal identycznych i wartość konkretną może mieć jedynie klasyfikacja społeczeństw według takich właśnie grup.

Psychotechnika ma w zasadzie dwa główne zadania do spełnienia: określenie zdolności człowieka przed rozpoczęciem pracy zawodowej i wyznaczenie osób, pełniących już swój zawód, do pracy najbardziej dla nich odpowiedniej.

Pierwsze winno odnosić się przede wszystkim do młodzieży przed ukończeniem szkół ogólnokształcących, lub rozpoczynających praktykę (terminatorzy) w warsztatach przemysłowych, drugie — obejmuje rzesze robotników i urzędników fabrycznych oraz personel, zatrudniony w instytucjach państwowych, samorządowych i t. d.

Obecnie istnieje już obszerna literatura, omawiająca zakres badań psychotechnicznych, jeżeli więc chodzi o indywidualne ujęcie problemu, to wprowadzić tu można jedynie własne dodatki i uzupełnienia, całokształt jednak musi już pozostać jedynie, mniej lub więcej udatną, kompilacją przestudjowanego materiału.

Przedewszystkiem podaję ogólne zasady przyjęte przez poradnie psychotechniczne w kraju i zagranicą oraz przez poszczególnych badaczy.

Wszystko to, co składa się na całokształt świadomości człowieka, stanowią: wrażenia fizyczne (zmysły), uczuciowe (reakcja nerwowa) oraz procesy myślowe (intelekt); wzięte razem, tworzą one psychikę jednostki lub jej charakter.

Każda sfera świadomości może być rozłożona na cały szereg zależnych, które z niej wypływają i są jej funkcją. W ten sposób możnaby utworzyć tabelę, zawierającą kilkadziesiąt, albo i kilkaset właściwości charakteru człowieka, przyczem każda z nich zasługiwałaby na uwzględnienie, posiadając wpływ na dokładność wyniku badań.

¹⁾ Dane powyższe wzięte z dzieła H. Forda „Moje życie i dzieło” i porównane z opowiadaniem jednego z pracowników zakładów.

W szczyptych ramach niniejszego artykułu nie mogę zbyt szeroko rozwinąć się nad sprawą podziału i klasyfikacji poszczególnych cech psychofizycznych. Uważam jednak za konieczne podanie tabelki, która pozwoliłaby czytelnikowi na tem lepsze zrozumienie myśli przewodniej artykułu, t. j. zagadnienia przydatności badań psychotechnicznych dla służby telegraficzno-telefonicznej i pocztowej.

Największą uwagę, przy ocenie pracownika, czy kandydata na pracownika, winno się zwracać na niżej podane cechy:

Właściwości fizjologiczne	Stan organizmu (zdrowie) Reakcja wzrokowa Reakcja słuchowa
Sprawność zmysłowa	Zdolność mierzenia na oko Zmysł dotyku
Technika ruchów	Szybkość ruchów Precyzja ruchów
Pamięć i wyobraźnia	Dla wrażeń wzrokowych Dla akustycznego ujmowania liczb i słów
Uwaga	Zdolność skupienia się na przedmiocie pracy
Wola	Przytomność umysłu (szybka decyzja) Staranność w pracy Zamiłowanie do pracy
Umysł	Ogólny poziom inteligencji Rzutkość umysłu Ścisłość w myśleniu
Specjalne zdolności	Uzdolnienie techniczne Zmysł porządku Cierpliwość

Tabela powyższa obejmuje tylko najbardziej zasadnicze strony organizmu i charakteru człowieka, dalszy jej podział pozostawiam zatem indywidualnej ocenie i pomysłowości czytelnika. Omówię jednak pobieżnie te cechy, które wymieniłem i które uważam za najbardziej istotne.

Aby nie rozwlekać tematu, przystępuję odrazu do sprawy w płaszczyźnie służby pocztowo-telegraficznej.

Strona fizjologiczna pracownika, określona w podanej tabelce, nie wymaga dłuższego omówienia; zarówno ogólny stan zdrowia, jak i sprawność organów wzroku i słuchu musi być bez zarzutu, jeżeli mamy wymagać od pracownika maximum wydajności pracy.

Służba w naszym resorcie jest trudna i odpowiedzialna (zwłaszcza służba wykonawcza), wymaga ona od pracownika dobrego stanu zdrowia i odporności fizycznej. Znam osobiście przykłady ze służby w urzędzie, że brak 1-go, 2-ch urzędników, zwał nadmierny ciężar obowiązków na barki innych kolegów, wskutek czego stopy przesyłek odchodziły do ambulansów z opóźnieniem, pomimo najlepszych chęci i starań pozostałych pracowników.

Sporadyczne wypadki zachorowań zdarzają się wszędzie, bez większego znaczenia dla biegu pracy, jednak należy odróżnić choroby, spowodowane np. przeziębieniem, wypadkiem i t. d. od chorób, wynikających z zasadniczo ujemnego stanu organizmu pracownika.

Największą uwagę należy zwracać przede wszystkim na stronę fizyczną kandydatów do wykonawczej służby pocztowo-telegraficznej, którzy w przyszłości mają zostać pracownikami etatowymi.

Znane i niestety liczne są wypadki, że, po przesłuszeniu odpowiedniej ilości lat, funkcjonariusz państwowy musi być zwolniony ze służby, powiększając rzeszę młodych emerytów, względnie ludzi wykolejonych życiowo. (Dok. nastąpi).

ODPOWIEDZIALNOŚĆ POCZTY ZA PACZKI OCHRONNE.

Mr. STANISŁAW HOŁDA.

Odpowiedzialność zarządu pocztowego za paczki, przyjęte do przewozu pocztą, kształtuje się zasadniczo, o ile idzie o wysokość odszkodowania, wedle wartości paczek, pod warunkiem, że zaginięcie, ubytek lub uszkodzenie przesyłki może być przypisane brakowi staranności ze strony organów pocztowych, mających styczność z przesyłką lub też, jeżeli szkoda powstanie z innych przyczyn, uzasadniających odpowiedzialność zarządu pocztowego. W praktycznym zastosowaniu przepisów, normujących odpowiedzialność poczty nasuwać się mogą pewne wątpliwości co do tego, jak się przedstawia sprawa odpowiedzialności poczty za paczki ochronne, a mianowicie, czy nadanie paczki jako ochronnej i uiszczenie w związku z tem taryfowej opłaty, ma jakikolwiek wpływ na kwestję odpowiedzialności. Pod pojęciem paczek ochronnych podpadają, jak wiadomo, zarówno paczki z podaną, jak i bez podanej wartości, które w czasie przewozu powinny być traktowane z większą starannością ze względu na swe wymiary, kształt lub też takie, które wymagają specjalnej ostrożności w czasie transportu z powodu szczególnych właściwości przewożonych przedmiotów. Dalszą kategorię paczek ochronnych stanowią paczki, których ochronnego traktowania wymagają specjalne przepisy oraz takie paczki, których ochronnego traktowania żąda nadawca. Z powyższego wynika, że pewna grupa paczek może być uważana za ochronne dzięki swym warunkom naturalnym, inne zaś mogą być przyjęte jako ochronne na życzenie nadawcy, bez względu na właściwości naturalne zawartych w paczkach przedmiotów. Jeden z elementów omawianego zagadnienia nie przedstawia żadnych trudności t. j. wysokość odszkodowania należnego za paczki ochronne, gdyż wchodzi tu w zastosowanie ogólne zasady regulujące wysokość wypłacanego odszkodowania. Wobec tego, że do przewozu może być przyjęta jako ochronna tak paczka z podaną, jak i bez podanej wartości, zlecenie ochronnego traktowania paczki nie ma żadnego znaczenia przy ustalaniu wysokości wypłacanego za paczki odszkodowania. Ważniejszą jednak w omawianej sprawie jest rzeczą ustalenie, czy zlecenie ochronnego traktowania paczki w czasie przewozu nakłada na pocztę obowiązek ponoszenia zwiększonej, niejako, odpowiedzialności,—w razie zajścia warunków uzasadniających normalnie po stronie poczty obowiązek wypłaty odszkodowania. Paczki zawierające przedmioty, które wymagają staranniejszego obchodzenia się z nimi w czasie transportu, przysparzają poczcie więcej troski o przewóz ich i dostawienie w należyłym stanie na miejsce przeznaczenia oraz nastroczają więcej możliwości uszkodzenia zawartości paczek ochronnych, niż przy paczkach zawierających przedmioty dające się przewieźć przy zastosowaniu przeciętnej staranności.

Nasuwa się pytanie czy powierzenie poczcie paczki ze zleceniem ochronnego traktowania, za uiszczeniem stosownej opłaty taryfowej, pociąga za sobą w skutkach zwiększone ryzyko poczty za należyty przewóz przesyłki, a o ile poczta nie wywiąże się z przyjętego zobowiązania, co przy paczkach omawianego rodzaju może mieć łatwo miejsce, czy nadawca przesyłki może wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie z widokami na zrealizowanie podniesionego roszczenia.

Kwestje te mogą przedstawiać w świetle istniejących przepisów pewne wątpliwości. Paczki kwalifikujące się wedle wspomnianych poprzednio warunków do ochronnego traktowania, są przyjmowane jako ochronne, przyczem powyższe zlecenie może

być wyrażone przez nadawcę z własnej inicjatywy lub też wskutek zwrócenia nadawcy uwagi przez organ pocztowy, że przedmioty stanowiące zawartość paczki wymagają większej ostrożności w czasie przewozu. Jeżeli nadawca oświadczy, że rezygnuje ze specjalnego sposobu traktowania paczki w czasie przewozu, to może mieć ten skutek, że nadawca takiej przesyłki zwiększając możliwość uszkodzenia paczki, pozbawia się względnej pewności dostawienia paczki w należyłym stanie do miejsca przeznaczenia, ponieważ paczka doznaje jednolitego traktowania w czasie przewozu wraz z innymi paczkami. Nie oznacza to jednak, aby paczki o warunkach dopuszczających ochronne traktowanie, przewożone jednak zwykłym sposobem na życzenie nadawcy, były pozbawione przeciętnej staranności, jaką poczta powinna stosować do przesyłek przyjmowanych do przewozu. Postępowanie przeciwne bowiem byłoby sprzeczne z obowiązkami dobrego sprawowania cudzych interesów i negowałoby z gruntu zadania i cele poczty, jako przedsiębiorstwa użyteczności publicznej. Zaniedbanie jednak ze strony nadawcy ostrożności nadania paczki jako ochronnej pociąga za sobą bezpośrednio te niekorzystne konsekwencje, że mimowoli ulega uszkodzeniu lub nawet zniszczeniu zawartość paczki, mogące wynikać z jednolitego traktowania paczki wespół z innymi, tego rodzaju, przesyłkami.

W normalnych warunkach, o ile rzecz idzie o paczki nieochronne, odpowiedzialność poczty za zaginięcie, uszkodzenie lub ubytek części zawartości paczek wchodzi w zastosowanie, jeżeli nie będą równocześnie mieć miejsca warunki, wykluczające odpowiedzialność poczty. Wyłączenie odpowiedzialności poczty za przesyłki może mianowicie nastąpić bądźto z winy nadawcy, bądźto z przyczyn niezależnych od nadawcy, jak n. p. w wypadku szkody spowodowanej siłą wyższą lub też szkody wynikłej z naturalnej właściwości przedmiotu. Nadawca może zawinąć zaginięcie, uszkodzenie lub ubytek części zawartości paczki przez różne niedopatrzania jak n. p. brak dokładnego adresu, niedostateczne opakowanie paczki i t. p. Jeżeli szkoda powstała wskutek zniszczenia lub uszkodzenia albo ubytku zawartości paczki nie może być usprawiedliwiona żadnym z wymienionych czynników wykluczających odpowiedzialność poczty, powstaje zobowiązanie poczty do wypłaty odszkodowania.

Celem jednak niniejszych uwag jest rozstrzygnięcie pytania, jak się kształtuje zagadnienie odpowiedzialności poczty wówczas gdy się weźmie pod uwagę paczki ochronne, zawierające takie przedmioty, których naturalne właściwości, w wypadku spowodowania szkody, wyłączają w zwykłych warunkach odpowiedzialność poczty.

Wedle postanowień art. 10 pkt. c rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 26.VIII 1927 r. o odpowiedzialności państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, za przesyłki pocztowe, telegramy i rozmowy telefoniczne w obrocie wewnętrznym, przedsiębiorstwo nie odpowiada za zaginięcie przesyłek oraz ubytek lub uszkodzenie ich zawartości, spowodowane naturalną właściwością przedmiotów, stanowiących zawartość przesyłek. Wobec powyższych postanowień, odpowiedzialność poczty za paczki ochronne miałaby wartość illuzoryczną tembardziej, że wspomniane rozporządzenie zawiera klauzulę o dość szerokiej możliwości interpretacji w kierunku uchylenia odpowiedzialności poczty. Omawiane rozpo-

rządzenie przyjmuje bowiem domniemanie, że jeżeli szkoda mogła powstać wskutek naturalnej właściwości przedmiotu, niedostatecznego opakowania lub zamknięcia, to szkoda powstała właśnie z tych przyczyn. W tych warunkach możnaby przyjąć twierdzenie, że zlecenie ochronnego traktowania paczki wogóle nie ma wpływu na kwestję odpowiedzialności, ponieważ istniejące przepisy nie wskazują, jaki jest stosunek dotyczących przepisów o odpowiedzialności, do przepisów o paczkach ochronnych, a nie da się zaprzeczyć, że obie te rzeczy sąsiadztwem tematu przenikają się.

Dopuszczenie możliwości, że poczta wogóle nie odpowiada za paczki ochronne wówczas, gdy uszkodzenie lub ubytek może być przypisane naturalnej właściwości przedmiotu, kwestjonowałoby zasadniczo instytucję paczek ochronnych, a nadawcy takich paczek musieliby się zadowolić jedynie poczuciem zwiększonej staranności organów pocztowych w odniesieniu do paczek w czasie przewozu.

Takie postawienie rzeczy umniejszałoby znaczenie paczek ochronnych, a nadawcy, mimo poniesienia kosztów zwiększonych opłat, nie spotkaliby się po stronie poczty z żadnym odpowiednikiem poniesionego świadczenia pieniężnego, gdyż sam obowiązek ostrożnego obchodzenia się z przesyłką, bez żadnej sankcji na wypadek powstania szkody, nie przedstawia właściwie dla nadawców paczek pełnego interesu. Jednak mimo istnienia przepisów wyłączających odpowiedzialność poczty za ubytek lub uszkodzenie zawartości paczek, wynikiłe z naturalnej właściwości przesyłanych w paczkach przedmiotów, możnaby w pewnych okolicznościach dopuścić możliwość odpowiedzialności poczty, gdyby nadawca lub osoba uprawniona, mógł dowieść, że przyczyna szkody nie łączy się z naturalnymi właściwościami zawartych w paczce przedmiotów. Istnienie takiej odpowiedzialności, pod ciężkimi warunkami prowadzenia przeciwdowodu ze strony nadawcy paczki, w kierunku wykazania przyczyn szkody, ma znaczenie raczej teoretyczne, ponieważ w rzeczywistości przeprowadzenie takiego dowodu przekracza szczerpy zakres możliwości działania i środków nadawcy przesyłki. Dalszym momentem nierównowagi jest tu monopoliczne stanowisko poczty, korzystającej z oparcia o siłę ustaw i rozporządzeń, regulujących jednostronnie jej działanie. Wprawdzie różnice te mogą znaleźć niejakie wyrównanie na terenie sądu, do którego strona może się zwrócić w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 26.VIII 1927 r. o odpowiedzialności państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” za przesyłki pocztowe, telegramy i rozmowy telefoniczne w obrocie wewnętrznym, jeżeli roszczenie strony nie zostało uwzględnione lub zostało uwzględnione tylko częściowo. Jednak i na terenie sądu przeprowadzenie do-

wodu, że szkoda powstała nie z powodu naturalnej właściwości przedmiotu, lecz wskutek niedbalstwa lub braku staranności organów pocztowych, mających do czynienia z przesyłką, będzie nadzwyczaj trudną do urzeczywistnienia rzeczą. Jakkolwiek zatem w istniejących przepisach możnaby się dopatrzeć pewnych powikłań, a raczej milczenia w kwestji odpowiedzialności poczty za paczki ochronne, wynika niedwuznacznie z tych przepisów cel wyeliminowania paczek ochronnych, zawierających przedmioty pewnego rodzaju, z zakresu przesyłek, których zaginięcie, uszkodzenie lub ubytek zawartości powoduje odpowiedzialność poczty. Wspomniane wyżej rozporządzenie o odpowiedzialności poczty idzie jeszcze dalej w łagodzeniu warunków odpowiedzialności po stronie poczty, albowiem uchyla ono odpowiedzialność poczty nie tylko w wypadku, gdy szkoda powstała rzeczywiście z powodu naturalnej właściwości przedmiotu, ale nawet wówczas, gdy szkoda mogła powstać z powodu niedostatecznego opakowania lub zamknięcia oraz z powodu naturalnej właściwości rzeczy.

To postanowienie przekreśla prawie w zupełności możliwość uzyskania pomyślnego rezultatu sprawy o odszkodowanie, zarówno w trybie administracyjnym jak i na drodze sądowej. W rezultacie trzeba uznać, że odpowiedzialność poczty za paczki ochronne sprowadza się do zwykłych norm, a pewne nieporozumienie może się narzucać na pierwszy rzut oka właśnie dzięki specjalnej opłacie taryfowej za ochronne traktowanie, zwiększającej na pozór odpowiedzialność materialną poczty.

Ponieważ przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” działa w zarządzie i pod kontrolą Państwa, jest to dostateczną rękojmią dla nadawców paczek ochronnych, że uiszczenie opłaty za ochronne traktowanie paczki znajdzie właściwy odpowiednik w formie maximum staranności i opieki nad przedmiotami powierzonymi poczcie pod obowiązkiem szczególnego traktowania. Mimo przeto nierównego stanowiska stron w omawianem zagadnieniu, można przyjąć, że instytucja paczek ochronnych osiąga prawie w zupełności swój cel, gdyż zwiększona staranność poczty w odniesieniu do paczek podczas transportu łagodzi rygory przepisu o odpowiedzialności, który rzadko wchodzi w zastosowanie praktyczne, wobec znikomego procentu wypadków uszkodzeń paczek ochronnych. Należy zaznaczyć, że za paczki ochronne, nie zawierające przedmiotów, ulegających zepsuciu z powodu naturalnej właściwości, poczta odpowiada na ogólnych zasadach, jeżeli przyjęła te paczki jako ochronne na życzenie nadawcy.

Co do sposobu uregulowania sprawy, będącej treścią niżejszych uwag, postanowienia Konwencji Londyńskiej pokrywają się z naszymi wewnętrznymi postanowieniami,

UMUNDUROWANIE PRACOWNIKÓW POCZTOWO-TELEGRAFICZNYCH W POLSCE I ZAGRANICĄ.

Mr. WŁODZIMIERZ FIALA.

Umundurowanie pracowników państwowych wogóle, z oznakami przynależności państwowej zaczęło powstawać z chwilą tworzenia i konsolidowania się państw.

Podstawą i koniecznym warunkiem tej konsolidacji, siłą rzeczy, była należyte zorganizowana armia, to też tu znajdujemy pierwowzory mundurów z państwowymi oznakami.

W miarę obejmowania przez państwo szeregu różnorod-

nych dziedzin, początkowo o charakterze administracji państwowej, a później dziedzin ekonomiczno-handlowych, jak poczta, kolej i t. d., państwo zwraca uwagę na konieczność wyróżnienia swych pracowników zapomocą znamion zewnętrznych i wtedy ukazują się mundury z oznakami państwowej oraz służbowej przynależności.

Mundurując swych pracowników ponosi państwo związane

z tem wydatki, gdyż uważa je za celowe, a poniekąd nawet rentowne.

Punktem wyjścia jest więc interes własny; względy społecznej natury o bardzo zresztą słabem nasileniu powstają później i nie odgrywają zasadniczej roli. Państwo zdaje sobie sprawę z tego, że w dużej mierze ułatwia swemu pracownikowi spełnianie powierzonych mu zadań, gdy będzie zewnętrznie widocznym, iż te czynności spełnia on w imieniu państwa oraz, że, pełniąc je, posiada oparcie we władzy państwowej. Te zewnętrzne oznaki państwowej przynależności mają szczególnie ważne znaczenie ze względu na charakter gospodarki państwowej, niejednokrotnie sprzecznej z prywatnymi interesami poszczególnych obywateli.

Z tego założenia wychodząc munduruje państwo zasadniczo tych pracowników, którzy pełnią „służbę zewnętrzną”, to znaczy tych, którzy przy wykonywaniu powierzonych im zadań mają styczność z innymi obywatelami państwa.

Posiadanie umundurowania ma z drugiej strony duże znaczenie dla pracowników państwowych i to z dwóch względów.

Jeden, to jak wyżej zaznaczono, duże ułatwienie w spełnianiu powierzonych im obowiązków, a drugi, to pomoc materialnej natury, która dla pracownika posiada cechę pewnego dodatkowego wynagrodzenia. Pomoc ta może być większa lub mniejsza, zależnie od rodzaju umundurowania, od tego, czy państwo ponosi koszty związane z umundurowaniem pracowników, czy też pewną ich część pokrywają również pracownicy, oraz zależnie od okoliczności, czy i kiedy otrzymują je pracownicy na własność.

Zależy to oczywiście od możliwości budżetowych danego państwa.

Umundurowanie pracowników pocztowo-telegraficznych w Polsce znajduje uzasadnienie w rodzaju spełnianych przez nich czynności i posiada też historyczną tradycję.

Historyczną i ogólnie znaną, jako godło poczty polskiej, jest trąbka pocztowa, przy pomocy której oznajmiali pocztyljoni mieszkańcom o przyjeździe poczty. Głos trąbki pocztowej stanowił też pewnego rodzaju legitymację dla zaprzęgów pocztowych, przy pierwszeństwie przejazdu między innymi zaprzęgami.

Trąbka ta będąca obecnie, wobec powstania kolei żelaznych, telegrafu, telefonu i radja, anachronizmem, pozostała nadal jako godło pocztowe umieszczane między innymi na czapkach i kołnierzach munduru pracowników pocztowo-telegraficznych, wskazujące wraz z godłem państwa ich państwową oraz służbową przynależność.

Miejsce liberji i trąbki, posiadanych dawniej przez pocztyljonów, zajmują obecnie nowoczesne mundury, odzież ciepła i ochronna, przystosowane do agend, którymi zajmuje się teraz poczta oraz do warunków pracy.

Służba pocztowo-telegraficzna polega na świadczeniu odpłatnych usług, w drodze zawierania szeregu stosunków prawnych z jej klientelą.

Dla ułatwienia swym pracownikom tej czynności oraz dla widocznego zaznaczenia swego charakteru, Zarząd pocztowy w Polsce munduruje, zgodnie ze wskazaną na wstępie zasadą, tych pracowników, którzy przy obsłudze klienteli występują nazewnątrż. Są nimi w przeważnej części niżsi funkcjonariusze zatrudnieni w dużej mierze jako listonosze, doręczyciele telegramów, konwojenci poczt, organy techniczne do zakładania, konserwacji i naprawiania urządzeń teletechnicznych między-miastowych oraz lokalnych u abonentów i t. d.

Urzednicy, jako w małym stosunkowo stopniu występujący nazewnątrż, nie posiadają mundurów, w czym grają zresztą dużą rolę względy budżetowej natury, jeżeli się zważy, że na umundurowanie niższych funkcjonariuszów wydał Zarząd pocztowy około miliona złotych rocznie.

Umundurowanie jest, jak wiadomo, koloru brązowego i składa się z czapki, kurtki, płaszczka i spodni, a ponadto otrzymują niżsi funkcjonariusze pełniący służbę pewnego rodzaju, czy też w pewnych specjalnych warunkach, tak zwane „dodatkowe części umundurowania” stanowiące odzież ciepłą lub ochronną w rodzaju kozuchów, sweatrów, rękawic, butów filcowych i juchtowych, peleryn i płaszczy nieprzemakalnych, bluz roboczych i t. p.

Mundury są wydawane w dwóch terminach, mianowicie w dniu 1-go kwietnia i 1-go października każdego roku, co jest następstwem istnienia obok mundurów zimowych wykonanych z sukna, mundurów letnich złożonych z kurtki i spodni, sporządzanych dotychczas z drelichu bawelnianego, który już w najbliższym czasie będzie zastąpiony tkaniną lnianą, sporządzaną całkowicie z lnu krajowego.

Odnaki noszone na czapkach i kołnierzach kurtek oraz płaszczy stanowią orzełek i trąbka pocztowa owinięta sznurem i przeszyta strzałką błyskawicy, obok których istnieją odznaki starszeństwa złożone z paska srebrnego lub złotego i kwadratów metalowych koloru srebrnego, oraz odznaki służby teletechnicznej noszone na rękawach kurtek i płaszczy.

Koszt sporządzenia mundurów ponosi w 3/4 Zarząd pocztowy, a w 1/4 niżsi funkcjonariusze. Wydatek na sporządzenie dodatkowych części umundurowania, jako pozostających własnością Zarządu pocztowego, ponosi w pełni Zarząd pocztowy.

Oto ujęta pobieżnie treść obowiązujących obecnie przepisów mundurowych w Polsce.

Zobaczymy, jak unormowano kwestję umundurowania pracowników pocztowo-telegraficznych w innych państwach, a zwłaszcza we Francji, Niemczech oraz w Czechosłowacji.

We Francji nader zróżniczkowano umundurowanie pocztowców, gdyż jest ono odrębnie określone dla poszczególnych instytucji pocztowo-telegraficznych (władza centralna oraz podległe) i rodzajów służby. Mundury posiadają kolor niebieski o jaśniejszych lub ciemniejszych odcieniach i składają się z czapki, kurtki i spodni letnich oraz zimowych, płaszczka lub peleryny. Czapka posiada kilka odmian, a mianowicie: kaszkiet, kepi, beret oraz kapelusze słomkowy w lecie.

Pracownik otrzymuje mundur zaraz po wstąpieniu do służby i to całkowicie na koszt zarządu pocztowego.

Godnem uwagi jest, że przedmioty umundurowania o dłuższym okresie używalności są co rok odświeżane. Po upływie okresu używalności mundury przechodzą na własność pracowników.

Obok zasadniczego umundurowania zakupuje francuski zarząd pocztowy dla swych pracowników pełniących czynności pewnego rodzaju lub też w specjalnych warunkach, odzież ciepłą i ochronną, która pozostaje własnością zarządu pocztowego.

Godło pocztowe stanowi umieszczona na czapce, rozetka o barwach państwowych z umieszczonym pośrodku metalowym guzikiem koloru złota, na którym jest wyciśnięte sześć strzałek błyskawicy.

Odpowiednio do rodzaju pełnionej służby posiadają też pracownicy francuskiej poczty, telegrafu i telefonu stosowne, pięknie haftowane, odznaki na czapkach i kurtkach. Odnaki te, o kolorze srebrnym lub złotym, są również bardzo zróżniczkowane.

Pracownicy pocztowi posiadają nadto, umieszczone na czapce, haftowane napisy „poczta”, a pracownicy służby teletechnicznej odznakę tej służby, w formie haftowanej, wypukłej gwiazdy srebrnego koloru, z której, jak gdyby jej promienie, rozchodzi się w lewą i prawą stronę po trzy strzałki błyskawicy srebrnego koloru.

W Czechosłowacji oraz w Niemczech umundurowanie jest

mniej zróżniczkowane niż we Francji, jednak zbliżone doń podobieństwem koloru, gdyż posiada zasadniczo kolor ciemnoniebieski.



RYS. 1. OZNAKI FRANCUSKIE.

Czechosłowacja, podobnie jak Francja, utrzymuje zasadę bezpłatnego przydzielania mundurów swym pracownikom, zasadę jednak w pełni nieprzeprowadzoną, gdyż przy otrzymywaniu umundurowania płaci pracownik kwotę 5 Kc., bez względu zresztą na ilość otrzymanych przedmiotów. Jest to więc pewnego rodzaju, wysoka stosunkowo opłata manipulacyjna.

Umundurowanie pracowników pocztowo-telegraficznych w Czechosłowacji składa się z czapki, kurtki, kamizelki i spodni, letnich lub zimowych, płaszcz i peleryny. Czapka jest dwójakiego rodzaju mianowicie kształtu francuskiego noszona ogólnie, oraz rosyjskiego dla ozoferów. Na czapce znajduje się odznaka z białego metalu oznaczająca rodzaj pełnionej służby. Odznaki tej są trzy rodzaje:

- 1) pracowników zatrudnionych w służbie pocztowej wskazuje rysunek dwóch listów obok siebie,
- 2) pracowników zatrudnionych w służbie teletechnicznej dwie strzałki błyskawicy, oraz
- 3) rysunek trąbki pocztowej — pocztyljonów.

Przy każdej z odznak znajduje się nadto monogram poczty czechosłowackiej,

Mundury przechodzą po upływie okresu używalności na własność pracowników.

Obok właściwych mundurów otrzymują niektórzy pracownicy odzież ciepłą i ochronną, która pozostaje własnością zarządu pocztowego.



RYS. 2. OZNAKI CZECHOSŁOWACKIE.

W Niemczech zorganizowano gospodarkę mundurową na innych zasadach, a mianowicie utworzono w okręgu każdej Naddirekcji Poczty tak zwane „pocztowe kasy mundurowe”, które zajmują się umundurowaniem pracowników pocztowo-telegraficznych.

Mundury otrzymują w Niemczech również urzędnicy pełniący służbę zewnętrzną oraz nadzorczą. O obowiązku noszenia munduru decyduje naczelnik urzędu.

Pracownicy niższych stopni odpowiadający stanowiskiem niższym funkcjonariuszom, należą do tej kasy jako zwyczajni członkowie i są uprawnieni do otrzymania co roku munduru służbowego według żądania z trzech metrów wełnianego materiału. Jako nadzwyczajni członkowie mogą należeć do kasy pracownicy średnich stopni, a więc urzędnicy, jak długo są obowiązani nosić mundury z tytułu pełnienia służby zewnętrznej. Kasy dostarczają też mundurów i urzędnikom wyższych stopni, którzy nie są jej członkami.

Za otrzymane mundury płacą pracownicy 2/3 ich ceny, zaś 1/3 wydatku ponosi zarząd pocztowy.

Umundurowanie składa się z czapki, kurtki i spodni, let-

nich i zimowych, płaszcz, burki będącej rodzajem płaszczu sięgającego nieco powyżej kolan oraz peleryny.

Kurtki posiadają kołnierz stojący lub też kroju cywilnego, to jest wykładany. Przy kurtce o stojącym kołnierzu jest używana czarna opaska na szyję zastępująca kołnierzyk, przyszyta do wewnętrznej strony kołnierza kurtki, zaś przy kurtce o kołnierzu wykładanym noszą pracownicy półkoszulek paskowego koloru, lub też zwykłą bieliznę, z białym kołnierzem i podłużnym czarnym krawatem.

Obok czapek letnich i zimowych zbliżonych kształtem do czapek rosyjskich, są też używane czapki zimowe podobne w zupełności do czapek noszonych powszechnie przez narciarzy.

W górnej części czapki jest umieszczone godło państwowe w postaci czarnego orła na złotym tle, z czerwonym językiem i czerwonymi pazurami, otoczonego wieńcem z liści dębowych koloru srebra. Poniżej tego godła noszą pracownicy pocztowo-telegraficzni w Niemczech barwy swego kraju.

Umundurowanie przechodzi na własność pracowników, po zapłaceniu przypadających na nich 2/3 części ceny.

Obok właściwych mundurów otrzymują jeszcze pracownicy poczty niemieckiej, w zależności od rodzaju spełnianych czynności, odzież ciepłą i ochronną, która pozostaje własnością zarządu pocztowego.

Tak przedstawia się, ogólnie ujęta, kwestja umundurowania pracowników pocztowo-telegraficznych u naszych sąsiadów w Czechosłowacji i Niemczech, oraz we Francji.

Nasuwa się pytanie co znajdujemy u nich dobrego, godnego naśladowania.

Niewątpliwie celem jest przeprowadzone w Niemczech, podobnie jak w Anglii, umundurowanie urzędników pocztowo-telegraficznych występujących przy pełnieniu służby nazewnątr. Uzasadnieniem tego są wspomniane na wstępie względy, które spowodowały umundurowanie niższych funkcjonariuszów.

Pożądane szczególnie byłoby umundurowanie urzędników służby teletechnicznej, zmuszonych często chodzić do abonentów stacji telefonicznych, czy to dla zakładania nowych instalacji, czy dla naprawy istniejących.

Niewątpliwie dużą korzyść odniosłyby prace przy zakładaniu urządzeń teletechnicznych w miejscowościach dalszych, gdzie kolumny robocze często spotykają się z niechęcią ludności miejscowej, niezawsze rozumiejącej względy dobra ogólnego, gdyby kierujący robotami urzędnicy-technicy posiadali mundury i w ten sposób, zaznaczając swój charakter, wpływali na psychikę ludności.

Również byłoby wskazane posiadanie mundurów przez urzędników zatrudnionych przy okienkach, gdyż one przypominałyby zapewne, często zbyt nerwowej klienteli pocztowej, że urzędnicy w czasie pełnienia służby znajdują się pod szczególną ochroną prawną, świadomość czego usuwałaby zachodzące czasem nieporozumienia.

Względy te, posiadające zrozumienie u kompetentnej władzy, będą prawdopodobnie wzięte pod rozwagę i zrealizowane w przyszłości, w miarę możliwości budżetowych.

Jak jednak powinni postępować ci, którzy już mają mundury, aby posiadane przez nich umundurowanie spełniało swój cel?

Chodzi oczywiście o sposób noszenia munduru, o poszanowanie ubioru na którym jest umieszczone godło państwowe.

Mundur powinien być czysty, wyprasowany, oraz odznaki od czasu do czasu czyszczone. Umundurowania nie należy uzupełniać strojem pozostającym z niem w rażącej sprzeczności, a zwłaszcza żółtymi bucikami oraz cywilnymi dodatkami w rodzaju kołnierzyka i krawata. Na noszenie kołnierza i krawata nie pozwala stojący kołnierz przy kurtce, który, aby mundur

wyglądał estetycznie, musi być zapięty. Praktyczną i polecenia godną jest, używana w Niemczech i zastępująca kołnierzyk, opaska na szyję, estetyczniej jednak wyglądałaby, utrzymywana w czystości, opaska białego koloru i byłoby bardzo pożądane, aby ona weszła w powszechne użycie u niższych funkcjonariuszów.

Dążeniem do estetyki munduru jest, również naśladowania godne, odświeżanie mundurów wprowadzone przez zarząd pocztowy we Francji, zbyt kosztowne jednak i skomplikowane u nas, przy krótkich stosunkowo okresach używalności mundurów.

Uznając usiłowania Państwa zmierzające do utrzymania właściwego wyglądu mundurów u podległych sobie pracowników trzeba jednak stwierdzić, że estetyczny wygląd munduru to zaleta używającej go jednostki, dbalej o interes państwa i szanującej siebie. O przyswojenie sobie tej zalety powinien się starać każdy pracownik posiadający umundurowanie, a nader korzystny wpływ w tym kierunku powinien wywierać naczelnik każdej instytucji pocztowo-telegraficznej, starający się o zachowanie jej prestiżu.

POJAZDY MECHANICZNE W SŁUŻBIE POCZTOWEJ.

TADEUSZ KOSTECKI.

Część I.

Pojazd mechaniczny jest obecnie tak poważnym środkiem przewozowym, że musi on w każdym przedsiębiorstwie przemysłowo-handlowym, a tem więcej w przedsiębiorstwie państwowym: „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” odegrać z natury rzeczy wybitną rolę. W Polsce jako w kraju, który na 100 km² posiada jedynie tylko 4,4 km kolei, a na 1 000 mieszkańców 5,8 km, w którym ponadto główne linie istniejących kolei zostały wytyczone w większości wypadków, w myśl interesów zaborców (linje strategiczne), a nie potrzeb kraju, Zarząd pocztowy będzie zmuszony posługiwać się w dużym stopniu pojazdami mechanicznymi. Wzmożone tempo życia gospodarczego w nowo-odbudowanym państwie starało się w szybkim tempie nadrobić istniejące braki arterji komunikacyjnych przez motoryzację połączeń, uzupełniając ubogą sieć kolejową linjami autobusowymi, lub cyrkulacją pojazdów mechanicznych osobowych i ciężarowych, dla celów handlowo-przemysłowych i turystycznych. Przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi należał do roku 1932 do przemysłu wolnego, nieskrepowanego ustawodawstwem, ani ciężarami podatkowymi, więc olbrzymi jego rozrost uwydatnił się wprost w imponujących cyfrach. Rozwija się więc w ostatnim dziesięcioleciu motoryzacja kraju, chcąc sprostać wymaganiom nowoczesnego tempa życia i rozwoju gospodarczego kraju.

W okresie czasu od roku 1924 do 1931 ilość pojazdów mechanicznych kursujących na obszarze Polski przedstawia się, jak następuje:

Rok:	1924	1925	1926	1927
Ilość pojazdów mech.:	11.434	17.151	19.655	25.656
Rok:	1928	1929	1930	1931
Ilość pojazdów mech.:	34.298	43.319	47.331	36.717

Prywatny ruch autobusowy i samochodów ciężarowych utrzymuje obecnie (rok 1932) w kursie tabor złożony z 3 050 autobusów, 5 800 samochodów ciężarowych; oraz 8 000 pojazdów różnego przeznaczenia, które zasadniczo poczta mogłaby wykorzystać dla usprawnienia przewozu przesyłek pocztowych (listów i paczek). Dotychczas jednak brak ustawodawstwa regulującego przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi, uniemożliwił wykorzystanie prywatnych przedsiębiorstw przewozowych dla przewozu poczty. Komunikacja samochodowa eksploatowana przez setki niezamożnych, mało solidnych przedsiębiorców, pasyżyująca wzdłuż szlaków kolejowych, bez racjonalnej gospodarki, ścisłych rozkładów jazdy, bezpieczeństwa i tego wszystkiego, co rozumiemy przez pojęcie regularnej komunikacji publicznej, nie mogła i nie może służyć poczcie dla jej celów. Dopiero po wyjściu „Ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi”, którą ogłoszono 14 marca 1932 r. możliwym będzie ujęcie tej komunikacji w racjonalne formy, z punktu widzenia gospodarki narodowej.

Do opracowania omawianej Ustawy przyczynił się wybitnie resort pocztowy. Ustawa ta gwarantuje w zupełności wykorzystanie prywatnych linii komunikacyjnych dla usprawnienia przewozu poczty i interesów służby pocztowej. W naszkicowanym stanie rzeczy resort nasz podjął od dwóch lat pracę w kierunku zorganizowania wewnętrznej służby samochodowej, stworzenia dogodnych warunków pracy własnych pojazdów mechanicznych w różnych kategoriach służby pocztowej i teletechnicznej.

Jeżeli zaś chodzi o pocztową służbę lokalną t. j. przewóz między urzędami dworcowymi, miejskimi i podmiejskimi, przewóz przesyłek pośpiesznych, przewóz listonoszów, wypróżnianie skrzynek i t. d. to poważna ilość większych miast w kraju czeka na usprawnienie tej służby, która nietylko usunie niedomagania, ale przez zwiększenie obrotu przyniesie dochody. Nie mogąc z powodów budżetowych zakupić z własnych funduszy mechanicznych środków przewozowych, Zarząd pocztowy, jeżeli już nie może odkładać motoryzacji, oddaje przewóz poczty przedsiębiorcom prywatnym (Katowice, Lwów).

Obowiązkiem i dążeniem poczty w swej działalności winno być, by każdą przesyłkę nadaną w granicach kraju doręczyć adresatom najdalej w ciągu 24 godzin. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe przy zmotoryzowaniu środków przewozowych w ośrodkach tego wymagających dla uzupełnienia szczupłej sieci kolejowej, bądź to we własnym zakresie, bądź też przy wykorzystaniu istniejących połączeń komunikacji samochodowej.

Organizacja przewozu poczty pojazdami mechanicznymi.

Organizację przewozu poczty pojazdami mechanicznymi można podzielić zasadniczo na dwie grupy, a mianowicie:

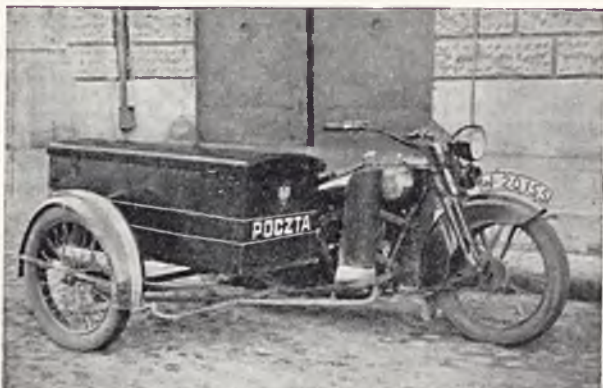
- 1) przewóz poczty we własnym zarządzie,
- 2) dzierżawienie przewozu poczty przedsiębiorcom przewozowym, lub osobom.

Przewóz poczty pojazdami mechanicznymi we własnym zarządzie obejmuje obecnie duży dział pracy, eksploatujący różnorodny tabor mechaniczny i zatrudniający poważną ilość wykwalifikowanego personelu urzędniczego, kierowców i rzemieślników.

Organizowanie przewozu poczty pojazdami mechanicznymi rozwijając się stopniowo, wytworzyło 3 rodzaje zasadniczych jednostek administrujących tabor mechanicznym, a mianowicie:

- 1) oddziały samochodowe przy urzędach pocztowych,
- 2) tabor pojazdów mechanicznych przy Składach, materiałach pocztowych,
- 3) pocztowe urzędy przewozowe.

Te trzy rodzaje organizacji uwiadcniają jasno ewolucję rozwoju motoryzacji przewozu poczty. **Pierwszy rodzaj** to początki wprowadzania mechanizacji przewozu, gdzie pojedyncze samochody lub szczupły tabor bez należytego wyposażenia garażowego i warsztatowego, podlegają naczelnikom urzędów i są przez nich całkowicie administrowane. Jednostki takie istnieją obecnie w państwowym przedsiębiorstwie: „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” w Dyrekcjach P. i T. Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice. **Drugi rodzaj** jednostek organizacyjnych to garaże i warsztaty, o średnim taborze mechanicznym, posiadające skromne urządzenia garażowe i warsztatowe, a podlegające kierownikom składów materiałów pocztowych, n. p. Oddział sa-



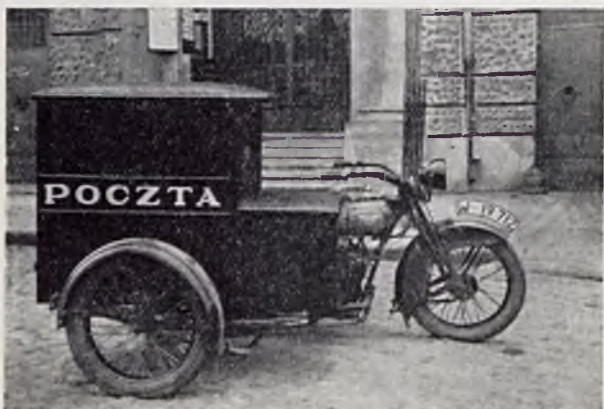
RYS. 1. MOTOCYKL „C. W. S.” SERJA 1931 R. O POJEMNOŚCI CYLINDRÓW 1000 CCM. SIŁY 16. K. M. TYP USTALONY PRZEZ M. P. I T. Z MAŁĄ SKRZYNKĄ POCZTOWĄ O WYMIARACH 52½ × 130 × 62 UŻYTECZNA NOŚNOŚĆ PODWOZIA 150 KG.

mochodowy w Poznaniu. Trzeci rodzaj jednostek organizacyjnych stojących już na wyższym szczeblu organizacji, to samodzielne pocztowe urzędy przewozowe, wyposażone dobrze w urządzenia garażowo-warsztatowe i posiadające stosunkowo poważne taboru pojazdów mechanicznych, jak na przykład P.U.P. Warszawa i Kraków. Urzędy przewozowe zorganizowane i przystosowane do administrowania i eksploataowania mechanicznego taboru przewozowego stoją na usługach wszystkich urzędów pocztowych w danej miejscowości, podlegając bezpośrednio odnośnej Dyrekcji P. i T.

Druga grupa organizacji przewozu poczty pojazdami mechanicznymi, która ogranicza się do wydzierżawiania przewozu przedsiębiorstwom prywatnym, jest stosowana tylko w nielicznych wypadkach, a to w Dyrekcji P. i T. Lwów i częściowo w Dyrekcji P. i T. Katowice. Wydzierżawienie przewozu poczty przedsiębiorcom prywatnym następuje w drodze przetargu ofertowego zatwierdzonego przez Ministerstwo Poczty i Telegrafów, przy uwzględnieniu najkorzystniejszej oferty, oraz istniejących warunków lokalnych, co do kosztów eksploatacyjnych.

Charakterystyka pocztowego taboru mechanicznego.

Tabor mechaniczny używany obecnie przy przewozie poczty, a zakupywany przez szereg lat, stanowi mieszaninę różnych marek, typów i kategorii pojazdów mechanicznych, co dla racjonalnej gospodarki samochodowej jest niekorzystne. Staraniem Ministerstwa Poczty i Telegrafów jest obecnie ujednostajnienie typów pojazdów mechanicznych i posługiwanie się, o ile możliwości, tylko pojazdami wykonanymi w kraju. Stąd też od roku 1930, samochody ciężarowe i motocykle z przyczepkami wprowadzane do służby pocztowej były zakupywane w Państwowych Zakładach Inżynierji („Ursus” i „C.W. S.”) całkowicie wyko-



RYS. 2. MOTOCYKL „C. W. S.” SERJA 1931 R. SIŁY 16. K. M. O POJEMNOŚCI CYLINDRÓW 1000 CCM. TYP USTALONY PRZEZ M. P. I T. Z DUŻĄ SKRZYNKĄ POCZTOWĄ O WYMIARACH 109 × 150 × 160, UŻYTECZNA NOŚNOŚĆ PODWOZIA PRZYCZEPKI 150 KG.

nane w kraju. Obecnie w 1932 roku, po wprowadzeniu budowy samochodów „Fiat” w Państwowych Zakładach Inżynierji, nabyło M. P. T. (z pierwszej serii) 9 samochodów ciężarowych i 3 samochody osobowe „Polski Fiat” zmontowane w kraju. Posługiwanie się jednolitym typem pojazdów mechanicznych wyrobu krajowego jest konieczne, zarówno ze względów ekonomicznej gospodarki, jak też i ze względów obrony Państwa, gdyż krajowy przemysł samochodowy nie może się rozwijać nie otrzymując zamówień, tak ze strony instytucji państwowych, jak też i konsumentów prywatnych. W myśl powyższej zasady wszystkie nabywane ostatnio pojazdy mechaniczne (z wyjątkiem trójkołowców ciężarowych — niewyrobionych w kraju), były i będą zakupywane w kraju, przy ściślejszej współpracy z wytwórcami krajowymi.

Obecnie posługujemy się następującymi kategorjami pojazdów mechanicznych:

- 1) **samochody osobowe** — których posiadamy 11 sztuk,
- 2) **autobusy pocztowe** — stan obecny 13 sztuk, eksploatowane dotychczas w Dyrekcjach Poczty i Telegrafów Warszawa, Lublinie, Krakowie,
- 3) **samochody ciężarowe** — stan obecny 90 sztuk (w liczbie tej 19 sztuk samochodów ciężarowych, dla służby teletechnicznej — oraz 3 samochody ciężarowe z przyczepkami przystosowane do przewozu słupów telegraf. telefon.),
- 4) **trójkołowce ciężarowe 8 sztuk**, eksploatowane w Dyrekcjach Poczty i Telegrafów Warszawa, Lublin, Poznań, Gdańsk,



RYS. 3. TRÓJKOŁOWIEC CIĘŻAROWY „TATRA — TYP 49” O MOCY SILNIKA 8. K. M. (1 CYL.) I UŻYTECZNEJ NOŚNOŚCI 500 KG.

- 5) **motocykle z przyczepkami skrzynkowymi 77 sztuk** oraz 8 sztuk motocykli z przyczepkami osobowymi, dla służby teletechnicznej,
- 6) **elektrowózki — 6 sztuk**, dla przewozu ładunku pocztowego na większych dworcach kolejowych (Warszawa, Katowice).

Poszczególne typy pojazdów powyżej przytoczonych w ogólnych zarysach przedstawiają się jak następuje:

Samochody osobowe — obecnie przedstawiają kilka typów marek wyrobów zagranicznych jak „Auburn”, „Austro-Daimler”, „Citroen”, „Fiat”, „Chevrolet”. Obecnie zakupione 3 podwozia „Polski Fiat”, zmontowane w Państwowych Zakładach Inżynierji, są w trakcie karosowania w kraju. Samochody „Polski Fiat” będą typem pojazdów wyrobu krajowego, który zostanie w przyszłości wprowadzony jako typ normalny, tak w kategorii samochodów osobowych, jak i ciężarowych.

Autobusy pocztowe — większość ich jest marki „Ursus” starszego typu, tak, że eksploatacja ich na liniach pocztowo-pasażerskich natrafiała na trudności techniczne. Poza tem są w eksploatacji autobusy „Ford” i „Fiat”. Obecnie wskutek likwidacji niektórych linii autobusowych w Dyrekcjach P. i T. Kraków i Lublin, autobusy wycofywane z obrotu, po przeprowadzeniu remontu, oraz przerobieniu nadwozi, będą użyte do przewozu poczty, lub dla celów służby teletechnicznej.

Samochody ciężarowe — używane przy przewozie poczty i dla celów służby teletechnicznej, przedstawiają wielką ilość

typów i marek zagranicznych, jak na przykład: Berliet, Dodge, Overland, Ford, G. M. C., Chevrolet, Fiat, Ursus typ A i Ursus typ A 30. Samochody ciężarowe, używane do przewozu poczty, posiadają nośność użyteczną od 3/4 do 5 tonn. Ustalony typ podwozia wyrobu krajowego „Ursus typ A i A 30”, o nośności 2 1/2 tonny, a nadwoziu furgonowym o pojemności ładunkowej 7 m³, zostały poważnie ulepszone i nie sprawiały trudności w eksploatacji. Jednak z powodu wstrzymania produkcji podwozi „Ursus” w Państwowych Zakładach Inżynierji, Zarząd pocztowy był zmuszony nabywać ostatnio podwozia „Polski Fiat” montowane w kraju, których produkcję obejmują obecnie Państwowe Zakłady Inżynierji. Podwozia ciężarowych „Polski Fiat”, o nośności 1 tonny, nabyło Ministerstwo Poczty i Telegrafów w 1932 r. 9 sztuk, oraz 3 sztuki podwozi osobowych.

Trójkołowce ciężarowe. Specjalnie wyłoniona komisja Ministerstwa P. i T., dla zbadania pojazdów mechanicznych o małej nośności, zajmując się przydatnością motocykli i trójkołowców dla przewozu ładunku pocztowego stwierdziła, iż ten rodzaj pojazdów mechanicznych, stosowany z powodzeniem w przemyśle prywatnym, powinien i w służbie pocztowej przyczynić się do potania kosztów przewozu. W wyniku badań teoretycznych i praktycznych zostało zakupionych 8 trójkołowców, o nośności użytecznej 500 kg, które używane są z dobrymi wynikami w Dyrekcjach P. i T. Warszawa, Poznań, Lublin i Gdańsk, dla doręczania przesyłek pospiesznych, opróżniania skrzynek pocztowych, oraz przewozu ładunku pocztowego do urzędów do dworców kolejowych. Obecnie używane trójkołowce przy przewozie poczty są to typy wyrobów zagranicznych „Tatra”, „Krauseco”, „Goliath-Standart” i „Rolfix”.



RYŚ. 4. SAMOCHÓD CIĘŻAROWY „URUSUS TYP A” SERJA 1930 R. O NADWOZIU FURGONOWYM; TYP USTALONY PRZEZ M. P. I T. O MOCY SILNIKA 45 K. M. (4 CYLINDRÓW) O NOŚNOŚCI UŻYTECZNEJ 2 1/2 TONNY I POJEMNOŚCI ŁADUNKOWEJ 7 M³.

W niedługim czasie projektowany jest wyrób w kraju trójkołowców przez Państwowe Zakłady Inżynierji, wzorowanych na angielskich produktach fabryki „B. S. A.”.

Motocykle używane obecnie w służbie pocztowej i teletechnicznej przedstawiają zasadniczo dwa typy, a są to dawniej zakupywany motocykl „Harley-Davidson”, oraz obecnie wprowadzany typ „C. W. S.”, całkowicie wykonany w kraju. Kategorie motocykli „Harley-Davidson” używane w Zarządzie pocztowym są o pojemności cylindrów 750, 1000 i 1200 cm³, zaś motocykle „C. W. S.” o pojemności cylindrów 1000 cm³.

Według przeznaczenia motocykle dzielą się na jednostki:

- z przyczepką jedno lub dwusiedzeniową, dla celów służby teletechnicznej i napraw skrzynek pocztowych w większych miastach,
- z przyczepką w formie małej skrzynki, o wymiarach 52 1/2 × 130 × 62, do opróżniania skrzynek pocztowych,
- z przyczepką w formie dużej skrzynki, o wymiarach 109 × 150 × 160, dla przewozu ładunku pocztowego i doręczania przesyłek pospiesznych.

Wprowadzany obecnie typ motocykli „C. W. S.” całkowicie wykonany w kraju przez Państwowe Zakłady Inżynierji o silniku 1000 cm³, po zdaniu egzaminu w praktycznym zastosowaniu zostanie wprowadzony jako wzorcowy typ w naszym przedsiębiorstwie.



RYŚ. 5. SAMOCHÓD CIĘŻAROWY „POLSKI FIAT” — MOD. 614 MOCY SILNIKA 16. K. M. (4 CYL.) O NOŚNOŚCI 1 TONNY (NADWOZIE FURGONOWE).

Wszystkie wymienione pojazdy mechaniczne zaopatrzone są w silniki benzynowe a tym samym drogie obecnie w eksploatacji.

W ostatnim czasie Ministerstwo P. i T. wprowadziło do napędu taboru mechanicznego mieszankę benzynowo-spirytusową (benzyna) ekonomiczną w użyciu. Od dłuższego już czasu Ministerstwo P. i T. zwróciło uwagę na ewentualne zastosowanie dla naszych celów silnika o napędzie ciężkimi olejami czyli o motorze systemu „Diesel” które to silniki pracują nadzwyczaj ekonomicznie w stosunku do dotychczas używanych. Szereg fabryk zagranicznych w ostatnich latach przystąpił do prób i produkcji silników dieselskich, które znalazły już dzisiaj duże zastosowanie w komunikacji zagranicą. Ponieważ program produkcji fabryki „Ursus” przewiduje wypuszczenie na rynek tego rodzaju silników, przeto możliwe jest, że zastosujemy w niedługim czasie próbne silniki Diesel, podobnie jak to już w formie prób uczyniły niektóre zagraniczne zarządy pocztowe,

Dla celów przewozu ładunku pocztowego, na większych dworcach kolejowych, używa Zarząd pocztowy wózków o napędzie elektrycznym, których zasięg działania ogranicza się z natury rzeczy do obrębu dworców kolejowych.

W dziedzinie dostawy paczek adresatom posługujemy się w dalszym ciągu środkami konnymi, ze względu na to, że żaden z pojazdów mechanicznych, który moglibyśmy zakupić na rynku krajowym, nie mógłby ekonomicznie spełniać tej służby. Zarządy zagraniczne stosują do celów tych w większych ośrodkach samochody z napędem elektrycznym.

Normy utrzymania pojazdów mechanicznych.

Pojazdy mechaniczne stanowiące własność Skarbu Państwa, a używane w państwowym przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” dzielimy zasadniczo na trzy grupy:

- grupą I-szą — objęte są samochody, których amortyzacja obliczona jest na przebieg 200 000 km,
- grupę II-gą — objęte są samochody, których amortyzacja oblicza się na przebieg 150 000 km.



RYŚ. 6. AUTOBUS POCZTOWY NA PODWOZIU „URUSUS TYP A” SERJA 1928 R. O MOCY SILNIKA 45 K. M. (4 CYLINDRY) I NOŚNOŚCI UŻYTECZNEJ 2 1/2 TONNY, NA 9-CIU PASAŻERÓW+2 LUDZI DO OBSŁUGI.

grupę III-cią — objęte są samochody o amortyzacji liczonej na przebieg 100 000 km.

Zakwalifikowanie samochodu do jednej z wymienionych grup skutecznie Ministerstwo Poczty i Telegrafów, przy sposobności przydziału nowozakupionych pojazdów. Podany powyżej przebieg amortyzacyjny odnośnego samochodu przyjmuje się w normalnych warunkach pracy. Poniżej podane są normy utrzymania pojazdów mechanicznych, oddzielnie dla samochodów osobowych, ciężarowych, oraz trójkołowców i motocykli, z podziałem na grupy, zależnie od pojemności cylindrów, nośności i kategorii pojazdów. Wyjątkowo dla samochodów ciężarowych typów przestarzałych, o dużym zużyciu mechanizmu, pracujących w ciężkich warunkach, przy przewozie poczty (krótkie przewozy, częste postoje, przy pracy silnika podczas postoju), dozwolone jest zużycie materiałów pędnych (benzyny, alenzyny) wyższe o 25% od norm ustalonych a wyszczególnionych w niżej podanych tabelach.

Z nadsyłanych zestawień kosztów eksploatacyjnych i raportów pracy pojazdów mechanicznych wynika, iż w większości wypadków, rzeczywiste zużycie materiałów pędnych, olejów i smarów, koszt ogumienia oraz koszt remontu, przekraczają ustalone normy maksymalne utrzymania pojazdów mechanicznych. Przyczyną tych przekroczeń będzie w wielu wypadkach brak należytej konserwacji posiadanego taboru mechanicznego, brak dozoru technicznego, a co najważniejsze brak opieki ze strony personelu obsługującego tabor, wkońcu zaś przemęczenie i zużycie taboru.

Dla unormowania należytej eksploatacji taboru, dającej możliwość stosowania wskazanych norm utrzymania pojazdów mechanicznych, konieczne jest:

- 1) doprowadzenie do należytego stanu technicznego pojazdów mechanicznych drogą odpowiednich remontów,
- 2) zaprowadzenie należytej fachowej opieki i kontroli technicznej używanych pojazdów mechanicznych,
- 3) zaprowadzenie ścisłej kontroli regulowania karburatorów przez kierowców, celem ekonomicznego zużycia materiałów pędnych,
- 4) wycofania, w miarę możliwości, z obiegu pojazdów typów przestarzałych, o dużym zużyciu mechanizmów, których naprawa gruntowna nie opłaca się, a dalsze eksploatacja staje się nazbyt kosztowna,
- 5) ekonomiczne używanie pojazdów, przy wykorzystaniu do maximum właściwości danego pojazdu odnośnie siły, nośności i pojemności ładunkowej.

W wypadkach kiedy pomimo zastosowania wszelkich możliwych zabiegów technicznych, nie można osiągnąć norm utrzymania ustalonych poniżej wyszczególnionymi tabelami, konieczne jest indywidualne przyznanie dla pewnych pojazdów zwiększonych norm zużycia, ale jedynie materiałów pędnych (benzyny, benzynalu). Maksymalne normy zużycia olejów, ogumienia i kosztów remontu, zostały ustalone w wystarczającej mierze.

TABELA

maksymalnych norm utrzymania pojazdów mechanicznych używanych w państwowym przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”.

I. Podział pojazdów mechanicznych na grupy pod względem norm utrzymania.

1) Samochody osobowe.

G R U P A		
II	III	
Austro-Daimler typ A.D.R.	Fiat 503	
Auburn — 120	Chevrolet typ 1927	
	Citroën Serja B 14	

2) Samochody ciężarowe.

G R U P A		
I	II	III
Samochody ciężarowe o pojemności silnika ponad 5.000 cm ³	Berliet od 5 — 1½ tonn nośności G. M. C. Dodge Austro-Daimler Źrus	Ford Overland Chevrolet Fiat 1-tonnowy Fiat 0,75 tonny nośności Berliet 0,75 tonny nośności



RYS. 7. AUTOBUS POCZTOWY NA PODWOZIU „URSUS TYP AW” O SILNIKU 4 CYLINDROWYM MOCY 45 K. M. NOŚNOŚCI UŻYTECZNEJ PODWOZIU 3 TONNY. NA 21 PASAŻERÓW I 2 LUDZI DO OBSŁUGI.

3) Trójkołowce i motocykle z przyczepkami.

Grupa specjalna.

II. Normy utrzymania samochodów państwowych obliczone na 100 km przebytej drogi, bez kosztów amortyzacji, kierowcy i garażu.

1) samochody osobowe:

Na 100 km. przebytej drogi	Grupy samochodów			Uwagi
	I	II	III	
Benzyna — zużycie normalne z zapasem 10% litrów	26	24	16,5	
Oleje i smary kg.	1	0,8	0,7	
Opony i dętki zł.	10	8	6	
Naprawa gruntowna i lakirowanie zł.	15	10	8	
Naprawy drobne, akcesoria, wulkanizacja gum zł.	7	7	7	

2) samochody ciężarowe:

Na 100 km. przebytej drogi	Grupy samochodów			U w a g i
	I	II	III	
Benzyna (alenzyna)—zużycie normalne z zapasem 10% litrów	44	33	20	Dla samochodów ciężarowych typów przestarzałych pracujących w specjalnie trudnych warunkach przy przewozie poczty można stosować normy zużycia benzyny (alenzyny) o 25% wyższe od ustalonych tabelą, pozostawiając bez zmiany normy dla olejów, ogumienia i t. p.
Oleje i smary kg.	1,5	1	0,8	
Opony i dętki (masywy) zł.	20	15	10	
Naprawa gruntowna zł.	15	10	8	
Naprawy drobne, akcesoria, wulkanizacja zł.	7	7	7	

3) Trójkołowce motocykle z przyczepkami:

Benzyna 10 litrów na 100 km przebytej drogi.
Olejów i smarów 0,7 kg na 100 km przebytej drogi.
Koszta napraw i ogumienia jak grupa III samochodów osobowych.
Licząc benzynę (alenzynę) po 0,75 zł. za 1 litr, a oleje i smary średnio po 2,50 zł. za 1 kg, koszt utrzymania jednego samochodu, bez kosztów naprawy gruntownej (remontu generalnego) może wynosić złotych:

Przy przebiegu rocznym	Grupy samochodów osobowych			Grupy samochodów ciężarowych			Uwagi
	I	II	III	I	II	III	
	10.000 km.	3.850	3.500	2.712	6.375	4.925	
15.000 „	5.775	5.200	4.068	9.564	7.387	5.100	
20.000 „	7.700	7.000	5.426	12.752	9.850	6.800	

III. Przebieg roczny pojazdów mechanicznych używanych przez Ministerstwo P. i T. i urzędy, oraz instytucje przedsiębiorstwa „P. P. T. i T.” ustala się:

- 1) dla samochodów osobowych M. P. i T. 10 000 km.
- 2) dla samochodów osobowych Dyrekcyj P. i T. 10 000 km.
- 3) dla samochodów ciężarowych, trójkołowców i motocykli do 15 000 km.
- 4) dla autobusów pasażerskich zależnie od wyznaczonej trasy do 30 000 km.

IV. Koszta naprawy gruntownej samochodu.

Do kosztów utrzymania samochodów dolicza się na „naprawę generalną” dla pojazdów mechanicznych:

I grupy, po przebyciu 40 000 km — zł.	6 000,
II grupy „ „ 30 000 „ — „	3 000,
III grupy „ „ 25 000 „ — „	2 000,
trójkołowce i motocykle „ „ 25 000 „ — „	1 000,

o ile w danym roku naprawa taka jest przewidziana, zależnie od ilości przebytych kilometrów.

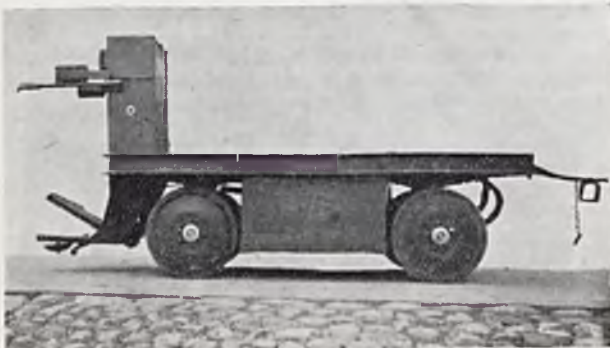
V. W urzędach i instytucjach, gdzie płace kierowców nie są pokrywane z kredytów osobowych, a samochód nie jest garażowany w pomieszczeniu rządowym, należy doliczać do kosztów utrzymania poprzednio wyszczególnionych kwoty rzeczywistych wydatków na kierowcę i gaz.

VI. Ustalone niniejszą tabelą normy należy uważać jako maksymalne, a wszystkie urzędy i instytucje przedsiębiorstwa państwowego „P. P. T. i T.” dostosowują używanie pojazdów mechanicznych do ram kredytów na ten cel wyznaczonych, a obliczanych na zasadach wyżej podanych.

VII. W kosztach utrzymania samochodów państwowych, należy uwzględnić wydatki na „naprawę generalną” jedynie tylko w tych okresach czasu w których naprawa taka jest przewidziana.

W celem racjonalizacji gospodarki samochodowej Ministerstwo Poczt i Telegrafów zorganizowało dostawę ogumienia samochodowego drogą zawarcia umowy na roczną nieograniczoną dostawę ogumienia samochodowego dla wszystkich pojazdów mechanicznych i rowerów, używanych w przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, na bardzo korzystnych warunkach, uzyskując znaczne rabaty od cen cennikowych, ustalonych na rynkach prywatnych, przy otrzymywaniu materiału o wypróbowanej wartości.

Gumy można magazynować najwyżej:
 masywy 5 lat
 opony wysokiego ciśnienia 3 lata



RYC. 8. WÓZEK AKUMULATOROWY „BEZET” BAT. 0 40 OGNIWACH — 85 A/G — PRZY 10 GODZ. WYT. — O NOŚNOŚCI 1.500 KG.

opony balonowe 4 lata
 dętki 2 lata.

W celem ujednostajnienia typów, ujednoczenia wyglądu zewnętrzznego, jak też i nabywania odpowiedniego taboru pod względem jakości po cenach przystępnych, zakup taboru mechanicznego dla potrzeb poczty i służby teletechnicznej uskutecznia tylko Ministerstwo Poczt i Telegrafów.

Pomocniczy materiał samochodowy zakupują bezpośrednio urzędy posiadające tabor mechaniczny z otrzymywanych zaliczek z wyjątkiem poważniejszych zakupów, które uskuteczniają Dyrekcje lub Ministerstwo P. i T.

Zakup, dostawa i odbiór materiału samochodowego są objęte specjalnymi przepisami.

Normalna likwidacja taboru mechanicznego następuje zasadniczo po jego zamortyzowaniu się t. j. po przebiegu ustalonej ilości kilometrów dla poszczególnych grup pojazdów mechanicznych. Tabor mechaniczny i materiał samochodowy, którego zużycie wynosi 75 — 80%, jest niezdatny już do użytku, a naprawa jego będzie nieekonomiczna.

Zużyty tabor kwalifikują komisje brakujące w urzędach, przedkładając wnioski wycofania z obiegu zużytych pojazdów mechanicznych, oraz zezwolenia na sprzedaż z licytacji wybrakowanego taboru. Likwidacja ostateczna wybrakowanego taboru mechanicznego wymaga zezwolenia Ministra Poczt i Telegrafów.

Kontrola gospodarki samochodowej.

Nadzór gospodarki samochodowej jest bardzo ważnym czynnikiem dla należytego postawienia ewidencji konserwacji i eksploatacji posiadanego mechanicznego taboru przewozowego, celem utrzymania w należyłym stanie ruchu przewozowego.

Kontrolę tę zasadniczo można podzielić:

- 1) kontrola wewnętrzna w obrębie oddziałów samochodowych przy urzędach pocztowych i w pocztowych urzędach przewozowych,
- 2) kontrola wykonywana z ramienia Dyrekcyj P. i T. przez fachowe organa Dyrekcyj,
- 3) ogólny nadzór nad gospodarką samochodową ze strony Ministerstwa Poczt i Telegrafów.

Najważniejszą i zasadniczą sprawą będzie racjonalne zorganizowanie należytej kontroli gospodarki samochodowej w jednostkach organizacyjnych służby przewozowej t. j. w oddz. samochodowych przy urzędach pocztowych i w pocztowych urzędach przewozowych. Z powodu braku do niedawna w kraju szkół zawodowych, zatrudniony element przy eksploatacji pojazdów mechanicznych składa się przeważnie z ludzi o stosunkowo niskim poziomie intelektualnym i fachowym. Dotyczy to przede wszystkim kierowców. Kontrolowanie tych ludzi często o wątpliwych kwalifikacjach moralnych natrafia również i na rynku prywatnym na niemałe trudności. W naszych warunkach pracy musimy się starać, ażeby już obecnie i na przyszłość zatrudniać na stanowiskach kierowców i kierowników warsztatów i garaży jedynie ludzi o fachowym wyszkoleniu i niezbędnej praktyce zawodowej, jak też i o odpowiednich kwalifikacjach moralnych.

Pole do nadzoru w ramach gospodarki samochodowej jest duże. Postawiwszy jako kierowników garaży i warsztatów odpowiednich ludzi, będziemy od nich wymagać pełnej odpowiedzialności za to, co się dzieje w organizacji podległej. Idąc po tej linii Ministerstwo P. i T. zorganizowało w ostatnich czasach Pocztove Urzędy Przewozowe w Warszawie i Krakowie, wyłączając sprawy garaży i warsztatów z pod kompetencji urzędów pocztowych wzgl. Składow materialów pocztowych (Kraków).

Naczelnik Pocztowego Urzędu Przewozowego jest w stunku do Dyrekcyj w 100%-ch odpowiedzialny za:

- ekonomję gospodarki,
- stan samochodów,
- prace w warsztatach,
- stan magazynu i kwalifikacje personelu,
- jaknajbardziej racjonalne wykorzystanie pojazdów mechanicznych dla celów przewozowych, w porozumieniu z odpowiednim oddziałem komunikacyjnym Dyrekcyj.

W szczególności nadzór nad gospodarką samochodową w pocztowym urzędzie przewozowym i oddziałach samochodowych winien objąć:

- 1) przestrzeganie ustalonego planu pocztowego ruchu przewozowego,

- 2) sprawdzanie stanu technicznego taboru mechanicznego drogą perijodycznych oględzin,
- 3) sprawdzanie ruchu i racjonalnego używania pojazdów mechanicznych,
- 4) kontrolę przestrzegania przez personel podległy obowiązujących przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych, oraz zarządzeń wewnętrznych, dotyczących pracy i czynności ustalonych regulaminem pracy i ruchu,
- 5) sprawdzanie stanu pracy w warsztatach i zużycia materiałów,
- 6) sprawdzanie magazynów i racjonalnej konserwacji przechowywanych materiałów, sprzętu, narzędzi i akcesoriów samochodowych,
- 7) kontrolę personelu, zatrudnionego przy obsłudze pojazdów mechanicznych, tak co do sprawności wykonywania swych obowiązków, jak też i kwalifikacji zawodowych i moralnych.
- 8) sprawdzanie rzeczywistego zużycia materiałów pędnych, olejów, smarów, ogumienia i t. p. (kosztów eksploatacji), słowem ekonomicznej gospodarki w swoim zakresie pracy.

Kontrola wykonywana przez organa fachowe z ramienia Dyrekcji obejmuje w zasadzie sprawdzenie ustalonych powyżej działów pracy drogą komisyjnego badania stanu faktycznego taboru, planów ruchu, kontroli pracy w warsztatach, oraz sprawdza magazynów na podstawie kontroli kartotek i książek ewidencyjnych inwentarza, jak też i w formie otrzymywanych raportów pracy, wykazów ewidencyjnych i eksploatacyjnych.

Ogólny nadzór nad gospodarką samochodową sprawuje Ministerstwo P. i T. przez swe organa fachowe w formie inspekcji na miejscu całokształtu gospodarki samochodowej w poszczególnych Dyrekcjach P. i T.

Dla zobrazowania jednak stanu ewidencji, konserwacji i eksploatacji mechanicznego taboru przewozowego rok rocznie nadsyłane są wykazy ewidencyjne, wykazy kosztów eksploatacji oraz raporty pracy posiadanych pojazdów mechanicznych, po upływie każdego roku budżetowego.

W najbliższym czasie zostanie wydana „Instrukcja o gospodarce samochodowej” regulująca całokształt zagadnień związanych z racjonalnym utrzymaniem i eksploatacją taboru mechanicznego, która niewątpliwie przyczyni się wydatnie do usprawnienia tego działu pracy, umożliwiając sprostanie zadaniu, jakie stawia ruch pocztowy służbie przewozowej.

Artykuł ten przedstawia krótko ujęte zasady obecnej gospodarki samochodowej w państwowym przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”. Jak widać z pobieżnie ujętego materiału, motoryzacja poczty przyczyni się niewątpliwie w dużym stopniu do usprawnienia służby pocztowej, umożliwiając wypełnienie wymagań społeczeństwa w stosunku do poczty, które wzrastają z każdym dniem. Ten dział przedstawia wdzięczne pole do pracy i inicjatywy, o którą przedewszystkiem w tym wypadku chodzi. Jedynie ścisła współpraca między organem kierującym a wykonawczymi pozwoli wypełnić to niełatwe zadanie, które nam stawia nasza służba, nadążając za wymaganiami nowoczesnego życia.

ROZWÓJ LOTNICTWA I JEGO ZNACZENIE DLA KOMUNIKACJI POCZTOWEJ.

LEOPOLD SIWIEC.

Od niepamiętnych już czasów marzeniem człowieka było wznieść się w powietrze jak ptak i niekępowany żadnymi drogami ziemskimi, przelatywać ponad wodami i górami.

W licznych mitach i legendach, oraz religjach prawie wszystkich na wyższym stopniu kultury stojących ludów znajdujemy potwierdzenie tych marzeń.

Pobudzały one ciągle myśl ludzką do rozwiązania problemu latania i niejako utwierdzały człowieka we wierze, że wzniesienie się jego w powietrze i lot według jego woli musi przecież kiedyś nastąpić.

Usiłowania rozwiązania tego trudnego problemu latania postępowały w ciągu wieków w dwóch kierunkach, mianowicie: „aerostaticznym” t. j. na zasadzie unoszenia się ciał lżejszych od powietrza i „aerodynamicznym” t. j. na zasadzie unoszenia się ciał cięższych od powietrza.

Osiągnięte wyniki na polu „aerodynamicznym” były aż do naszych czasów bardzo nikłe, natomiast na polu „aerostaticznym” z końcem 18 i w pierwszej połowie 19 wieku tego rodzaju, że problem latania zdawał się nawet być bliski rozwiązania.

Decydujące wyniki na tem polu odnieśli pierwsi Francuzi, mianowicie bracia Montgolfier w r. 1783.

Zastanawiając się nad unoszącym się dymem rozmawiali, że jeśli ulatające masy dymu poruszają się w powietrzu, to zamknięte w lekkiej powłoce powinny również wznieść się razem z nią w górę.

Przedsięwzięte przez nich próby nie zawiodły ich w przypuszczeniach. Mały papierowy balon napęczniony dymem ze spalonych skrawków papieru, wznosił się rzeczywiście pod powalę pracowni Montgolfierów.

Zachęci takim wynikiem, postanowili doświadczenie swe zademonstrować publicznie. Sporządzili więc w tym celu wielki balon o średnicy 35 stóp i dnia 5 czerwca 1783 r. na placu w Annonay, po ostrożnym spaleniu słomy i węgla pod jego otworem, puścili go wolno.

Balon ku wielkiemu zdumieniu zgromadzonej publiczności a jeszcze większej radości samych wynalazców, wzbił się w powietrze na wysokość około 1000 stóp a następnie opadł w odległości jakiej pół mili od miejsca wzniesienia.

Udało wzniesienie balonów braci Montgolfier zwrócić na siebie uwagę całego ówczesnego świata uczonych.

Wkrótce też po pierwszych eksperymentach Montgolfierów paryski fizyk Charles stwierdził, że nie dym jest przyczyną

wzniesienia się balonu w górę, lecz wywołane przez ogrzanie, rozrzedzone lekkie powietrze.

Na poparcie swego twierdzenia sporządził balon ze specjalnie gestego jedwabiu, który napęcił „wodorem”, i dokonał nim kilka udanych wzniesień, jednak bez obsady. Dopiero dnia 1 grudnia 1783 wznosił się Charles w towarzystwie swego współpracownika Roberta na swym balonie w powietrze a po 2 1/2 godzinach wylądował w odległości 40 km od Paryża.

Wzlotami swymi udowodnił Charles, że balon napęczniony gazem może odbyć dalszą drogę, oraz wznieść się wyżej, aniżeli balon Montgolfierów napęczniony ogrzanym powietrzem.

Zasługa jednak zbudowania pierwszego przyrządu, którym człowiek mógł wznieść się w powietrze pozostała bezsprzecznie przy Montgolfierach.

Jakkolwiek rezultaty osiągnięte na drodze aerostaticznej były imponujące i zdawało się, że przestworza powietrza stały się wreszcie dla ludzkości dostępne, to jednak wkrótce nastąpiło otrzeźwienie, spostrzeżono że same wzniesienia balonów, oraz niedługie loty, zależne od warunków i siły wiatrów, to jeszcze nie opanowanie powietrza, o którym dopiero wówczas może być mowa, o ile balonem człowiek dowolnie będzie mógł kierować.

Wszelkie jednak wysiłki tak uczonych jak i laików dodania balonowi odpowiedniego steru pozostawały bezowocne i to tak dalece, że uznano problem kierowania balonem za niemożliwy do rozwiązania.

Pojedyńcze atoli jednostki nie zniechęciły się zupełnie do dalszych prób, jednak upłynęło jeszcze jedno stulecie a zagadnienie niedania balonowi w czasie lotu oznaczonego kierunku, pozostało nadal nierozwiązane.

Francuska inicjatywa powoduje tu znowu zainteresowanie się całego świata, jak w pierwszych latach wynalazku, możliwością użycia balonu do celów komunikacyjnych.

Mianowicie w czasie wojny francusko-pruskiej w r. 1870/71, gdy Paryż został ze wszystkich stron przez Prusaków zamknięty a wszelkie usiłowania nawiązania łączności między stolicą a krajem zawiodły, dzięki inicjatywie i energicznemu działaniu ówczesnego dyrektora poczt francuskich Ramporta zorganizowano w obłożonym Paryżu pocztę balonową.

Każdy balon wypuszczony z obłożonej metropolii unosił ze sobą około 100 kg listów, na które otrzymywano odpowiedź za pośrednictwem gołębi zabieranych przez balon.

W ten sposób utrzymana była komunikacja pocztowa między stolicą a światem zewnętrznym w stosunkowo dość znacz-

nych rozmiarach, gdyż poczta balonowa w czasie oblężenia Paryża przetransportowała około 2½ mil. listów o wadze 10.000 kg.

Nie wszystkie jednak balony lądowały szczęśliwie poza Paryżem, kilka z nich schwytały Prusacy, kilka uległo katastrofie.

Z 65 balonów wystartowanych z oblężonego Paryża najdłuższy lot z nich, niestety nieszczęśliwie zakończony, miał balon, który osiągnął Port Natal w Połud. Afryce.

Z upadkiem Paryża przestała funkcjonować ta pierwsza poczta lotnicza, która prócz wielu usług oddanych wojnie, stała się punktem wyjściowym nowej ery w lotnictwie.

Wzloty balonów z oblężonego Paryża pobudziły bowiem całą falangę wynalazców i konstruktorów do nowych wysiłków wskazanych już przez Meusnier'a (1784), Giffarda (1852) i Hænleina (1865), którzy w pracach swych wskazywali, że tylko przez zastosowanie siły motorowej, możliwym będzie nadać balonowi dowolny kierunek.

Wszelkie jednak usiłowania zbudowania lekkiego a silnego motoru, pozostawały bez rezultatów.

Zbudowanie takiego motoru, któryby mógł skuteczny stawić opór wiatrom uważano jeszcze za rzecz niemożliwą.

Technika jednak, mimo nikłych dotychczasowych wyników, niezmordowanie postępowała naprzód, aż dopięła celu do którego dążyła.

Na tem polu przypada zaszczyt pierwszeństwa również Francuzom. W r. 1884 dwaj francuscy oficerowie Renard i Krebs skonstruowali balon w formie cygara długości 50 m z gondolą i elektromotorem o sile 8½ MK. poruszającym śmigło 40 Kg ciężkie, którym 9 sierpnia dokonali lotu trwającego 25 minut.

Wracając do miejsca wzlotu i lądując gładko balon ten zrobił wrażenie rzeczywistego sterowca.

Jakkolwiek kierowanie i, tym balonem było możliwe tylko w czasie spokojnego powietrza, to jednak Renard wskazał dokładnie drogę do osiągnięcia sterowania balonem, chodziło już teraz tylko o techniczne udoskonalenie motoru.

Wynalezienie w r. 1887 lekkiego silnika benzynowego do samochodu, kwestję kierowania balonem ostatecznie rozwiązało.

Odtąd już rozwój balonów sterowych postępuje szybko. Balony te można podzielić na 3 grupy, na balony systemu sztywnego (Schwarz, Zeppelin), niesztynnego (Santos Dumont), oraz półsztywnego (bracia Lebaudy).

W dziedzinie balonów sztywnych wielkie zasługi położył Zeppelin, który pierwszym balonem sterowym swej konstrukcji odbył dnia 2 czerwca 1900 r. udały lot i jakkolwiek w konstrukcji jego było jeszcze wiele braków, to usunięcie ich było już tylko kwestją czasu.

Opisywanie sterowców wyżej wymienionych typów przekraczałoby ramy niniejszego artykułu, zaznaczyć jednak należy, że sterowce typu sztywnego odniosły stanowcze zwycięstwo nad innymi typami.

Nadają się one doskonale do lotów na b. długie przestrzenie, zwłaszcza do celów handlowych, ze względu na wielką swą pojemność i szybkość.

Zdobyte osiągnięcia na polu aerostaticznym nie powstrzymały wcale doświadczeń na polu aerodynamicznym.

W r. 1874 ustanowiła Paryska Akademia Umiejętności nagrodę w wysokości 3.000 fr za najlepszą pracę o locie ptaków.

Ilość nadesłanych prac była wymownym dowodem nadzwyczajnego zainteresowania ogółu zagadnieniem lotu aerodynamicznego. Badano loty ptaków i owadów, wzięto pod uwagę wszystkie rodzaje maszyn do latania, jakie kiedykolwiek skonstruowano, lamano sobie głowy nad rozwiązaniem tej zagadki starając się wszelkimi sposobami wydrzeć tajemnicę naturze, lecz nadermanie.

Dopiero dzięki długoletniej niezmordowanej pracy francuskiego profesora Marey'a (1890) oraz postępowemu sztuki fotograficznej mechanizm lotu ptaka został zbadany.

Profesor Marey udowodnił przy pomocy zdjęć kinematograficznych, że lot ptaka jest bardzo skomplikowany, gdyż prócz wykonywania, niezwykle trudnych do mechanicznego naśladowania, ruchów skrzydłami nie wykonują często żadnych ruchów, wykorzystują natomiast energję powietrza. Do lotów aerodynamicznych zatem muszą być wykorzystane dynamiczne siły powietrza wytwarzające się w czasie ruchu jakiegoś ciała w odpowiednim jego położeniu. Prof. Marey dowodząc jasno na czem polega lot ptaka, skierował lotnictwo na właściwą drogę po której należy mu kroczyć.

W długim szeregu dzielnych konstruktorów, którzy poszli za wskazaniem prof. Marey pierwsze miejsce zajął berliński inż. Otto Lilienthal.

Czyniąc doświadczenia na swym ślizgowcu doszedł Lilienthal do wniosku, że mechaniczna siła (motor) konieczną jest do utrzymania aparatu w ruchu i uzyskania dłuższych lotów.

Dalsze doświadczenia Lilienthala przerwała niestety śmierć gdyż dnia 9 sierpnia 1896 zginął ten dzielny pionier lotnictwa w czasie próbnego lotu.

Tragiczna śmierć Lilienthala odstraszyła na pewien czas wielu konstruktorów od dalszych prób, lecz nie do zupełnego ich zaniechania. W Ameryce bracia Wrigth opierając się na doświadczeniach Lilienthala, zbudowali samolot, który zaopatrzyli w silnik o sile 20 MK.

Samolotem tym dokonali szereg udatnych dłuższych lotów aerodynamicznych, wzbudzając wielkie zainteresowanie w świecie.

Odtąd „latanie” poszło już raźnie naprzód: Santos Dumont (1906) Farman (1907), Bleriot (1909) występują kolejno z coraz bardziej udoskonalonymi aparatami, okazują zdumionemu światu, że nie tylko sam balon „lżejszy od powietrza” lecz również aparat „cięższy od powietrza” może latać.

Z ciężkich i niezgrabnych skrzyń, którymi pierwotnie dokończano krótkich lotów ślizgowych, powstała dzięki geniuszowi ludzkiemu, lekka zgrabna maszyna do latania, która dziś wzbijasz się w obłoki robi złudzenie raczej ptaka, aniżeli maszyny.

Mimo osiągniętych doskonałych wyników w dziedzinach aerostaticznej jak i aerodynamicznej ówczesny stan lotnictwa dla komunikacji pocztowej nie przedstawiał realnych wartości. Dopiero w sierpniu 1911 r. ukazała się w dziennikach wiadomość o urządzeniu pierwszej regularnej poczty lotniczej między Londynem a Windor. Zorganizowało ją prywatne towarzystwo. Do transportu miały być dopuszczone tylko listy w specjalnych kopertach wydanych przez to towarzystwo oraz kartki. Na przesyłkach tych prócz zwyczajnego odcisku datownika, wyciskano za zezwoleniem zarządu pocztowego stempel „Pierwsza poczta lotnicza Zjednoczonego Królestwa.” (d. c. n.)

PRZEGLĄD PRASY.

Nr. 5 „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ zawiera:

Akcja budowy mieszkań przez pocztę Rzeszy.

Omówione są tu poszczególne świadczenia i zabiegi zarządu poczt. na rzecz akcji budowy i uzyskiwania mieszkań dla pracowników poczt. Dane statystyczne przedstawiają wyniki tych usiłowań w poszczególnych latach.

Nr. 3 „Archiv für Post und Telegraphie“.

Wypełniony jest w całości omawianiem telegramów za zniżoną opłatą t. j. telegramów prasowych, krótkich wiadomości telegraficznych, telegramów odroczonych, telegramów z końca tygodnia i telegramów listowych.

Z orzeczeń sądowych zasługuje na uwagę wyrok sądu w Treuburg z 20/II 31—2b D 184.30 i sądu krajowego w Lük z 16/VII 31—5 S 144.31 w których wspomniane sądy rozstrzygnęły, że protest weksłu, opiewającego ponad 1000 RM, sporządzony przez funkcjonariusza poczt. nie może być kwestjonowany co

do swej ważności, chociaż poczta może, i ma obowiązek wstrzymać się od protestowania weksli na sumy ponad 1000 RM.

Nr. 4. Arch. f. P. u. T.

Nadawanie telegramów za zniżoną opłatą.

W zakończeniu artykułu z poprzedniego numeru wymienione są kraje, z którymi jest obrót telegramów za zniżoną opłatą. Zestawienia statystyczne dają przegląd zmian wysokości opłat w poszczególnych latach.

Gmach głównego urzędu poczt. w Stuttgarcie w czasach ubiegłych i obecnie.

Rozbudowa gmachu i jego urządzeń, stosownie do postępów techniki i rozwoju służby poczt. jest tematem artykułu. Odbitki fotograficzne gmachu ilustrują część opisową.

Poczta miejska w Londynie przed 250 laty.

Przed rokiem 1680 powstał Londyn prócz „General Post Office” 5 urzędów poczt. nadawczych, gdzie były przyjmowane listy do kraju i zagranicę; ponieważ jednak już wtedy miasto

liczyło 3/4 miliona mieszkańców i było dość rozległe rozbudowane, były trudności w przesyłaniu korespondencji z jednej dzielnicy miasta do drugiej, gdyż poczta królewska tem się nie zajmowała. By temu zapobiec, niejaki Dockwa zorganizował pocztę miejską, niezależną od królewskiej t. zw. „penny-post”, gdyż za opłatą 1 penny można było przesłać list z jednego końca miasta w drugi.

W rubryce orzeczeń sądowych zasługują na uwagę:

Orzeczenie sądu kraj. w Magdeburgu z 26/X 31, że prawo właściciela konta czekowego nie może być zastawione, o ile idzie o dyspozycję kontem, oraz orzeczenie sądu krajowego w Karlsruhe z 24/III 31, że nie należy zadośćuczynić zleceniu właściciela konta czekowego, by nie wpisywać pewnych ściśle oznaczonych sum tytułem wpłat na jego konto, lub by wogóle nie dokonywać wpisów na jego konto. Dlatego, że poczta Rzeszy nie respektuje takiego zlecenia, nie jest ona też odpowiedzialną wobec właściciela konta za szkodę, wynikłą z niewykonania takiego zlecenia.

Nr. 5 L'Union Postale.

Pocztowe urzędy szkolne w Belgji.

Sposób szkolenia kandydatów na urzędników pocztowych jest przedmiotem artykułu. Adeptci służby pocztowej są przyjmowani na roczny okres próbny, a pozostanie dalsze w służbie uzależnione jest od pomyślnego wyniku przepisanych egzaminów. Pierwotnie, do kwietnia 1930 r. przydzielano kandydatów na urzędników jako nadliczbowych, do wszystkich urzędów poczt. ze służbą oddawczą celem odbycia praktyki. W czasie odbywania praktyki, byli poddawani kandydaci ustnym egzaminom próbnym dla ustalenia postępów w nauce. Wyniki egzaminów jak i dane, dotyczące działów służby poznanych już przez kandydatów notowali w liście służbowej bezpośredni przełożeni. Po upływie I kwartału uważano kandydata za siłę roboczą. Z końcem 12 miesiąca praktyki poddawano kandydata egzaminowi pisemnemu przed naczelnikiem urzędu, który, o wyniku egzaminu dorosił okręgowemu dyrektorowi poczty, dołączając swój wniosek. W razie pomyślnego rezultatu praktyki, składał jeszcze kandydat egzamin ustny przed dyrektorem okręgowym, poczem dopiero wstępował do grona urzędników stałych. Mimo że system ten był dość dobrze pomyślany, przedstawiał on pewne trudności, gdyż naczelnicy urzędów, z powodu szkolenia urzędników, nie mogli całkowicie poświęcić się obowiązkowi swego stanowiska.

Dlatego utworzono, w celu szkolenia kandydatów specjalne urzędy szkolne w liczbie 18 t. j. w każdym z 9-ciu okręgów po 2 urzędy szkolne, w których wykonywane są wszystkie działy służby. Kandydaci przydzieleni do urzędów szkolnych po 4—5, są metodycznie wprowadzani w poszczególne działy służby oraz poddawani są próbnym egzaminom ustnym, a z końcem I kwartału składają pisemny egzamin przed dyrektorem okręgowym poczty. Później przydziela się kandydatów do urzędów poczt. celem normalnego zatrudnienia. W razie niepomyślnego wyniku egzaminu pisemnego, mają kandydaci możliwość ponownego składania, a okres opóźnienia wpływa niekorzystnie na zaszerogowanie w liście starszeństwa. Ponowne niezłożenie egzaminu może spowodować dymisję kandydata. Po roku próby składają kandydaci końcowy egzamin pisemny przed komisją egzaminacyjną, wyłonioną przez centralny zarząd pocztowy. Egzamin pisemny polega na opracowaniu 6 tematów odnoszących się do wykonywania służby poczt. Dwa tematy są treści ogólnej, reszta zaś dotyczy kwestyj z zakresu rachunkowości i służby ruchu. Do dodatniego wyniku jest wymagana przynajmniej połowa dobrych odpowiedzi z ogólnej liczby postawionych pytań. Egzamin trwa 2 godziny. Niema wyboru pytań. Przy egzaminie wymaga się mniej wysiłku pamięciowego, natomiast trzeba się wykazać gruntowną znajomością przepisów. Na ogólną klasyfikację ma wpływ również ocena egzaminu wstępnego. Ujemny wynik egzaminu powoduje odroczenie wcielenia kandydata w poczet urzędników na przeciąg 3-ch miesięcy, poczem kandydat ma obowiązek ponownego składania egzaminu. Jeżeli i ta próba zawiedzie, udziela się kandydatowi nowego terminu, a w wypadku ujemnego wyniku, oddala się kandydata. Każdorazowa zwłoka pogarsza lokatę w liście starszeństwa.

Powyższy system okazał się dość dobrym, tylko cała wartość tego sposobu szkolenia zależy w dużej mierze od kwalifikacji sił nauczycielskich. Zarząd poczt. przygotowuje obecnie instrukcję, która unormuje różne sprawy z zakresu szkolnictwa jak: organizację urzędów szkolnych, czas trwania lekcji, liczbę uczniów, zadania nauczycieli, program i metodę nauczania. Urzęd-

nicy z działu służby czekowej są szkoleni również w osobnym oddziale szkolnym, pod kierunkiem instruktorów, jednak przedmiotem nauki są przedewszystkiem przepisy rachunkowości. Przepisy dotyczące organizacji zarządu poczt. i inne, wymagane są tylko w ogólnym zarysie.

Nr. 6 „L'Union Postale“ zawiera:

Wyciąg ze sprawozdania z działalności Międzynarodowego Biura Pocztowego w Bernie, za r. 1931.

Biuro załatwiło w roku sprawozdawczym 10 363 sztuki korespondencji (1930 r. 13 146) w czym 363 okólników (1930 — 424) i 120 pism okólnych, skierowanych tylko do zarządów poczt. zainteresowanych. Jak i w latach poprzednich zarządy posługiwały się pośrednictwem Biura przy rozdzielaniu różnych wydawnictw, spisów urzędów, przewodników i t. p. W ciągu roku Biuro rozdzieliło między zarządy „Zbiór taryf wewnętrznych”. Obecnie Biuro przygotowuje wydanie zbioru, obejmującego organizację zarządów i ich przepisy wewnętrzne. Statystyka ogólna, zestawiona przez Biuro za rok 1929, a rozesłana w lutym 1931 obejmuje dane udzielone przez 137 zarządów. Biuro było zmuszone do wydania nowego nakładu „Porozumienia w listach i pudełkach z podaną wartością” gdyż zapas tego wydawnictwa został już wyczerpany. Nakładem Biura wyszły w tym roku: lista przedmiotów zakazanych (do przywozu) z 9-ciuoma uzupełnieniami, lista krajów odległych, tabela równowartości opłat i należności pobieranych na zasadzie Konwencji Londyńskiej, mapa połączeń pocztowo-lotniczych wewnętrznych i międzynarodowych oraz mapa ogólna połączeń lotniczych z 9 uzupełnieniami. Biuro dostarczyło zarządom w r. 1931 i 448 500 kuponów na odpowiedź (1930 r. — 2 569 100) i 143 132 kart tożsamości (1930 r. — 158 030). Zarys alfabetyczny i metodyczny przegląd dokumentów kongresowych będzie w najbliższym czasie oddany do druku. Stosownie do decyzji konferencji pocztowo-lotniczej, odbytej w październiku 1930 w Brukseli, obradowała w czasie 8 — 18.VI 1931 r. w Pradze komisja złożona z delegatów Niemiec, Belgji, Hiszpanji, Francji, Anglii, Włoch, Holandji, Szwecji, Szwajcarii, Czechosłowacji, Związku sowieckiego i dyrektora Biura M. nad zestawieniem projektów map, rozkładów lotów i wogóle nad zagadnieniami ulepszenia służby pocztowo-lotniczej, przyczem podstawą rozważań były dane udzielone przez poszczególne zarządy. Przedmiotem obrad była między innymi sprawa wprowadzenia nocnych połączeń lotniczych. Warunki klimatyczne Europy nie pozwoliły jednak narazie na zaprowadzenie połączeń nocnych. Ponieważ prace, zamierzone przez komisję nie mogły być wykonane, odroczone termin konferencji lotniczej do r. 1932. Sąd polubowny załatwił 2 spory między zarządami, co do odpowiedzialności za ograbienie 3 listów wart. i za zaginięcie przesyłek pol. zawartych w odsyłce. Biuro udzielało kilkakrotnie swej opinii w spornych sprawach. Afganistan i Argentyna przystąpiły do Konwencji.

Drogi pocztowe z Pragi w XVII i XVIII wieku.

Prócz połączeń pocztowych, łączących Pragę z krajami Europy, przedstawiony jest stan ówczesnej poczty wogóle, z uwzględnieniem środków komunikacyjnych i stosunków organizacyjnych. Już wówczas, w 1777 r. naczelny zarządca pocztowy z Pragi von Eggerdes i dyrektor poczty w Saksonji, Wolfgang Jerzy Welck zawarli między sobą układ, coś w rodzaju późniejszej konwencji, dotyczący konnego przewozu poczty między Pragę i Löbau oraz Lipskiem. Koszta przewozu poczty lekkimi dyliżansami ponosiły odtąd strony oddzielnie, a nie jak przedtem wspólnie. Układ ten jest o tyle ciekawy, że wprowadza między innymi bezpłatny tranzyt poczty. Praca jest motywowana materiałem źródłowym, a sieć dróg, wiodących z Pragi w r. 1751 przedstawiona jest schematycznie.

Z działu różnych wiadomości zasługuje na uwagę orzeczenie francuskiej Rady Stanu z 23/I 1932, dotyczące odpowiedzialności za stracone wskutek pożaru na okręcie przesyłki pocztowe. Pierwotnie ministerstwo wydało decyzję oddalającą żądanie nadawców paczek wypłacenia odszkodowania za paczki. Przy wydawaniu swej decyzji ministerstwo było zdania, że w danym wypadku zachodziło działanie siły wyższej, wykluczającej odpowiedzialność za stracone paczki, znajdujące się na okręcie, który zatonął wskutek pożaru. Rada Stanu była jednak odmiennego zdania stwierdzając, że pożar niekoniecznie mógł nastąpić z powodu samozapalenia się zwojów bawełny, załadowanej na okręt w Port Said, wobec czego za przyczynę katastrofy winno odpowiadać przedsiębiorstwo żegluga, na którego rachunek ministerstwo poczt. ma wypłacić nadawcom paczek całkowitą sumę odszkodowania, obejmującą nie tylko wartość kapitałową, lecz także odsetki.