



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. Druki	
Mr. Stanisław Hołda	17
2. Charakterystyczne momenty w postępowaniu dyscyplinarnym	
Dr. Jan Guzowski	19
3. Pocztove urządzenia mechaniczne	
Inż. Stefan Lisicki	22
4. Sądy pracy	
Mr. Ludwik Kolak	25
5. Pojazdy mechaniczne w służbie pocztowej	
Stanisław Hulewicz	27
6. Międzynarodowy kupon na odpowiedź	
Zofja Staniecka	30
6. Przegląd prasy	32

S O M M A I R E:

Page.

1. Imprimés	
Mr. St. Hołda	17
2. Des cas caractéristiques dans la procédure disciplinaire	
Dr. J. Guzowski	19
3. Les installations postales mécaniques	
Inż. St. Lisicki	22
4. Les tribunaux de travail	
Mr. L. Kolak	25
5. Les véhicules mécaniques dans le service postal	
St. Hulewicz	27
6. Coupon réponse international	
Z. Staniecka	30
7. Revue de la presse	32

DRUKI.

Mr. STANISŁAW HOŁDA.

Jakkolwiek cechy, składające się na pojęcie przesyłki listowej w ściślejszym znaczeniu (listu), nie są dość wyraźnie w istniejących przepisach sformułowane, to jednak w rzeczywistości nie napotyka się na poważniejsze trudności przy odróżnianiu tej kategorii przesyłek od innych, wchodzących w skład grupy przesyłek listowych. Nie można natomiast odnieść tego samego do druków, należących do kategorii przesyłek listowych, mimo, że przepisy tak obrotu międzynarodowego, jak i wewnętrznego, zajęły się więcej pieczołowicie określeniem warunków, pod którymi pewne przedmioty mogą być zaliczone do kategorii druków. W obu przypadkach jest nawet zastosowany system szczegółowego wyliczenia przedmiotów, zaliczonych do kategorii druków. Mimo niewątpliwej troski twórców przepisów pocztowych międzynarodowych oraz przepisów wewnętrznych, które zasadniczo pokrywają się ze sobą, by dać wyczerpujący pogląd na sprawę, druki może właśnie dzięki tej kazuistyce z jaką je potraktowano, przysparzają kłopotu organom służby pocztowej, które pracując przeważnie w pośpiechu wśród masowego ruchu przesyłek pocztowych

różnego gatunku, nie są przeważnie w stanie uchwycić drobnej czasami różnicy, wskutek czego przedmiot zakwalifikowany błędnie przez dany organ do kategorii druków korzysta ze zniżonej opłaty, co przy większej ilości takich przypadków, połączone jest ze stratami dla poczty. Błąd popełniony w miejscu nadania przesyłki trudny jest do uchwycenia dla pocztowej służby ambulansowej, pracującej zwykle w wyjątkowej atmosferze pośpiechu, uchodzi również uwagi służby oddawczej, tak, że niewłaściwe postąpienie pracownika w urzędzie poczt. przyjmującym przesyłkę rzadko ulega korekturze. Wypadków takich nie można stanowczo lekceważyć, ponieważ dochód poczty opiera się w znacznej części na wpływach z masowego obrotu przesyłek listowych, które winny być starannie kontrolowane co do prawidłowości uiszczonych opłat. Poczta niezależnie od swych form organizacyjnych nie przestaje wprawdzie być instytucją użyteczności publicznej, jednak wyodrębnienie jej u nas z administracji i zorganizowanie na zasadach przedsiębiorstwa jest podkreśleniem postulatu samowystarczalności gospodarczej, wobec czego świadczenia i usługi poczty

winy znaleźć należyty odpowiednik w dochodowości przedsiębiorstwa, do czego mają się przyczyniać jego pracownicy w dostępnym dla siebie zakresie.

Z odpowiednich postanowień regulaminu wykonawczego do konwencji, jak i opartych na nich przepisów ordynacji pocztowej, wiadomo, które przedmioty podpadają pod pojęcie druków, gdyż w obu wypadkach przyjęto system możliwie dokładnego wyliczenia w połączeniu z definicją ogólną, wedle której zalicza się do druków wszelkie odbitki, sporządzone sposobem mechanicznym, łatwym do rozpoznania, jednak z wyłączeniem odbitek, sporządzonych przy pomocy kalki, stempli z ruchomymi lub nieruchomymi czcionkami i maszyn do pisania. Odbitki sporządzone sposobem mechanicznym z oryginałów wykonanych piórem lub maszyną do pisania korzystają ze zmniejszonej opłaty dla druków warunkowo, a mianowicie muszą być nadawane przy okienku w ilości przynajmniej dwudziestu egzemplarzy, stanowiących oddzielne przesyłki.

Prócz powyższej, niejako zewnętrznej cechy druków, polegającej na sposobie sporządzenia pisma drukowanego, jednym z dalszych warunków zaliczenia pewnych przesyłek do kategorii druków jest treść pisma drukowego, które nie może posiadać charakteru korespondencji bieżącej i osobistej oraz nie może zawierać pewnych dodatków i zmian, nieprzewidzianych w przepisach. Pewne przedmioty, chociaż posiadają cechy druków, nie są uważane za druki w znaczeniu pocztowym i nie korzystają ze zmniejszonej opłaty, a mianowicie druki ze znamionami papierów wartościowych i wyroby papierowe, jeśli część drukowana tych wyrobów nie jest istotną dla wysyłanych przedmiotów. Przy drukach ze znamionami papierów wartościowych widoczna jest tendencja poddania ich staranniejszej ochronie, co przy przesyłce pod postacią druku nie jest możliwe, przy wyrobach papierowych zaś część drukowana przesyłanego przedmiotu jest rzeczą uboczną.

O ile elementy składowe pojęcia przesyłki listowej (listu) są względnie łatwo dostrzegalne, o tyle kryteria druków tylko co do niektórych swych cech są zewnętrznie uchwytnie, natomiast niektóre właściwości druków wynikają wyłącznie z istniejących przepisów i są zasadniczo zgodne ze sobą tak w przepisach obrotu wewnętrznego jak i zagranicznego.

Jednym z najczęstszych przykładów błędnego traktowania przez urzędy pocztowe niektórych pism jako druków, jest przyjmowanie do przewozu za opłatą dla druków upomnień i wezwań płatniczych różnych firm handlowych. Wezwania takie są zazwyczaj sporządzone w formie kart pocztowych z tekstem drukowanym, z wyjątkiem kwoty należności, wypisywanej ręcznie. Nieporozumienia powodujące przyjmowanie takich wezwań do przewozu za opłatą dla druków pochodzą zapewne stąd, że zarówno ordynacja, jak i konwencja zaliczają do druków różne zawiadomienia handlowe, co daje urzędowi pocztowym asumpt

do traktowania kupieckich wezwań płatniczych pod względem opłat na równi z drukami. Ponadto sporządzenie tekstu sposobem mechanicznym, przyczynia się do rozbieżnego postępowania organów służby pocztowej z omawianymi upomnieniami. W przypadkach wątpliwych powinno się kierować nie tylko zewnętrznymi znamionami przy zaliczaniu pewnych przedmiotów do kategorii druków, gdyż znamiona te są wprawdzie ważne, ale nie jedyne i nie rozstrzygające wyłącznie o istocie rzeczy. Należy zatem brać pod uwagę jedno z dalszych kryteriów, dotyczące charakteru pisma drukowego. Jeżeli bowiem pismo ma charakter korespondencji bieżącej i osobistej, nadawca takiego pisma nie może korzystać z ulgowej opłaty dla druków. Zastrzeżenie co do charakteru korespondencji właściwe jest tylko naszym przepisom wewnętrznym, bowiem konwencja nie mówi o tem wprost, lecz wspomina tylko o zakazie umieszczania znaków, któreby mogły wskazywać na porozumiewanie się, w języku umówionym, korespondujących ze sobą osób. Ostatecznie chodzi jednak o ten sam cel, a mianowicie o wyłączenie możliwości porozumienia się stron przy pomocy przesyłanego pisma drukowego. Omawiane wezwania płatnicze, chociaż są wysyłane do większej ilości osób i mają ten sam tekst drukowany, uzyskują jednak cechy indywidualności przez uzupełnienie tekstu drukowanego ręcznie wypisaną cyfrą, oznaczającą kwotę zaległego abonamentu, należności i t. p. Jednak i bez uzupełnienia tekstu drukowanego cyfrą należnej nadawcy kwoty, nie możnaby odmawiać rzeczonym wezwanom płatniczym charakteru korespondencji bieżącej i osobistej, mimo, że posiadają jeden tekst, nie mają jednak żadnego znaczenia dla osób niezainteresowanych. Ponieważ przypadki błędnego zaliczania wezwań płatniczych do kategorii druków zdarzają się dość często, pociągają one za sobą straty dla przedsiębiorstwa P. P. T. i T. a w następstwie tego i dla Skarbu Państwa, który w razie deficytowego wyniku finansowego przedsiębiorstwa musi pokrywać niedobór.

Sprawa wymiany za opłatą dla druków kartek z drukowanymi diagramami szachowymi nie jest jednolicie ujmowana przez zarządy pocztowe. Kartki takie służą do rozgrywania partyj szachowych, czasami w ramach turniejów, sposobem korespondencyjnym, między osobami, które z różnych powodów nie mogą się zetknąć osobiście. Zarządy pocztowe Anglii, Austrii, Francji i Niemiec nie dopuszczają przyjmowania do przewozu pocztą za opłatą dla druków kartek do gry szachowej sposobem korespondencyjnym. Węgierski zarząd pocztowy zezwala na przewóz za opłatą dla druków kartek szachowych, wykonanych sposobem mechanicznym, wyłącza zaś od ulgowej opłaty kartki z rysunkami wykonanymi ręcznie. Zarząd niemiecki nie dopuszcza kartek szachowych do obrotu za zmniejszoną opłatą, uzasadniając swoje stanowisko tem, że zaznaczanie posunięć na kartkach szachowych może mieć charakter umowy umówionej. Zdaniem zarządu niemieckiego postanowienia § 2 art. 16 regulaminu konwencji stoją na przeszkodzie możliwości zaliczenia kartek

do korespondencyjnej gry szachowej do kategorii druków. Zarząd poczt. Szwecji udziela zniżek taryfowych kartkom szachowym, na których pola szachowe oznaczone są cyframi, a posunięcia szachowe oznacza się cyframi wpisanymi w tekście drukowanym. Kartki szachowe, na których posunięcia zaznaczone są podkreśleniem lub zapomocą znaków, nie korzystają z ulgowej opłaty, ponieważ znaki tego rodzaju mogą mieć charakter mowy umówionej. W Holandji kartki szachowe wykonane pismem ręcznym lub drukiem nie mogą co do opłat być traktowane na równi z drukami, natomiast kartki na których posunięcia szachowe zaznaczone są zapomocą wycięcia odpowiednich części druku, korzystają ze zniżonej opłaty. Jest to dość oryginalny sposób obejścia odpowiednich postanowień konwencji, zabraniających podkreślania lub zmiany drukowanego tekstu pisma, jeśli pismo to ma być przesłane za opłatą dla druków.

W Czechosłowacji kartki szachowe z oznaczeniem posunięć uważane są za t. zw. druki częściowe i korzystają z niższej opłaty jak przesyłki listowe (kartki), wyższej jednak nieznacznie od taryfowych opłat za druki. Zarząd ten uważa za druki całkowite tylko druki wymienione w art. 16 regulaminu konwencji oraz te, które zaopatrzone są napisami przewidzianymi w p. 1a art. 18 regulaminu konwencji. Druki zaś z napisami, podanymi w p. 1 b i c oraz w p. 2 i 3 art. 18 regulaminu konwencji, traktowane są przez wspomniany zarząd, jako druki częściowe.

Stanowisko zarządu czechosłowackiego odbiega od ujęcia sprawy w przepisach międzynarodowych, nie da się uzasadnić względami rzeczowymi, a było chyba dyktowane pobudkami natury finansowej. Wśród tych różnorodnych zapartywań na sprawę uderza swą pomysłowością stanowisko zarządu holenderskiego, dopuszczającego do obrotu za opłatą dla druków kartki szachowe, na których posunięcia zaznaczone są wycięciami odpowiednich części druku. W każdym razie świadczy to o przychylnym nastawieniu zarządu poczt. wobec pewnych kół zainteresowanych osób, dla których gra w szachy, ciesząca się zresztą we wszystkich krajach wielką popularnością, przedstawia ważną pozycję w zainteresowaniach kultu-

ralnych i rozrywkowych. Co do opłat, zdarzają się wypadki wątpliwego wykonywania przez urzędy poczt. przepisów, dotyczących postępowania z drukami, niedostatecznie opłaconymi przez nadawcę. Wedle postanowień p. 2 § 80 ordynacji druki nieopłacone lub niedostatecznie opłacone zwraca się nadawcy lub jeśli to jest niemożliwe, uważa się je za niedoreczalne. Niektóre urzędy postępują w ten sposób, że zwracają nadawcy druki z unieważnionymi znaczkami. Postępowanie takie należy uznać za błędne i krzywdzące nadawcę, gdyż zwrot nieprzyjętego przez pocztę do przewozu przedmiotu polega na wydaniu go nadawcy w takim samym stanie, w jakim się znajdował w chwili nadawania go na pocztę. Ponadto niema najmniejszej przyczyny do unieważniania znaczków przez pocztę, skoro świadczenie poczty, streszczające się w przewozie i doręczeniu przesyłki nie zostało wykonane, ponieważ poczta odmówiła wykonania świadczenia. Wprawdzie nadawca mógłby zażądać zwrotu wartości znaczków lub domagać się ponownie przyjęcia przesyłki po uzupełnieniu brakującej części opłaty, lecz to niepotrzebnie komplikuje sprawę i naraża obie strony na stratę czasu i zbyteczne spory. Przytoczony przykład należy do rzadkich i pomimo nietrafności postępowania organów służby poczt. stanowi pewnego rodzaju objaw dodatni, gdyż jest dowodem starannego pełnienia służby w zakresie kontroli opłat nadanych przesyłek. Częściej jednak służba poczt. nie jest wykonywana bez zarzutu, a zwłaszcza w okresach świąt, kiedy wiele korespondencji zwykłej dochodzi do rąk adresatów bez zausterkowania ze strony poczty, podczas gdy korespondencja ta nie powinna korzystać z ulg, przyznawanych korespondencji z konwencjonalnymi życzeniami świątecznymi w pięciu słowach.

Zasługuje na wzmiankę fakt, że w naszym obrocie wewnętrznym konwencjonalna korespondencja świąteczna może być również zamieszczana na biletach wizytowych sporządzonych pismem ręcznym, odmiennie jak postanawiają przepisy konwencji, wedle których tylko korespondencja na biletach wizytowych drukowanych podlega ulgowej opłacie.

CHARAKTERYSTYCZNIEJSZE MOMENTY W POSTĘPOWANIU DYSCYPLINARNYM.

Dr. JAN GUZOWSKI.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1932 r. o komisjach dyscyplinarnych i postępowaniu dyscyplinarnem przeciwko funkcjonariuszom państwowym (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 790) wprowadziło w stosunku do obowiązujących poprzednio przepisów dyscyplinarnych, mianowicie ustawy z dnia 17 lutego 1922 r., wiele poważnych zmian. Zniesiona została Najwyższa Komisja Dyscyplinarna, pewnej modyfikacji uległy zasady właściwości komisji dyscyplinarnych, śledztwo dyscyplinarne zastąpione zostało przez dochodzenia, wprowa-

dzone zostały zmiany przy umarzeniu postępowania dyscyplinarnego; czynność ta przekazana została władzy administracyjnej, podczas gdy dawniej należała do komisji dyscyplinarnej, i t. d.

Treścią niniejszego artykułu będzie jednak omówienie zagadnień, wynikających z obecnie obowiązujących przepisów, a zwłaszcza z tych postanowień, których brzmienie nasuwać może pewne wątpliwości.

I. Do jednego z takich zagadnień należy sprawa odbierania przysięgi w toku postępowania dyscyplinarnego. Według

art. 26 ustawy dyscyplinarnej z 1922 r. prowadzący śledztwo mógł w razie potrzeby zwrócić się do właściwego sądu karnego I instancji o przesłuchanie świadków lub znawców pod przysięgą. Art. 65 tej ustawy, dopuszczający w szerokim stopniu stosowania analogii z Kodeksu Postępowania Karnego, dawał możliwość korzystania ze wspomnianego środka w granicach uznania prowadzącego śledztwo, co też przez sądy zostało uznane; na podstawie powołanego art. 65 praktyka wprowadziła również odbieranie przysięgi od świadków i znawców na rozprawie w komisjach dyscyplinarnych.

Obecnie przepisy dyscyplinarne nie mówią o odbieraniu przysięgi w toku dochodzeń prowadzonych po wdrożeniu postępowania dyscyplinarnego, jak również na rozprawie, poza wzmianką o uprzedzeniu świadka, że złożenie fałszywego zeznania jest przestępstwem zagrożonym karą.

Również analogia z K. P. K. niema dziś tak szerokiego zastosowania, jak w czasie obowiązywania ustawy z 17 lutego 1922, z uwagi na to, że § 30 rozporządzenia Rady Ministrów z 17 października 1932 r. określił ściśle i wyczerpująco te artykuły K. P. K., które w drodze analogii można w postępowaniu dyscyplinarnym stosować.

Jednakowoż odbieranie przysięgi od świadków podczas rozprawy dyscyplinarnej jest dopuszczalne, a to na podstawie zacytowanego, w powołanym § 30, art. 108 oraz 141 K. P. K. Według art. 108 sąd na rozprawie głównej odbiera od świadka przysięgę, chyba, że strony zwolnią świadka od przysięgi, a sąd nie uzna jej za potrzebną. Stosując więc analogię z powyższego artykułu, przyjęc należy że te same uprawnienia w przedmiocie odbierania przysięgi, jakie ma sąd, przyznane zostały komisji dyscyplinarnej na rozprawie dyscyplinarnej, t.zn. że odbieranie przysięgi ma miejsce na rozprawie.

Inaczej rzecz się przedstawia ze sprawą przysięgi w toku dochodzeń prowadzonych po wdrożeniu postępowania dyscyplinarnego. Przesłuchiwanie świadka pod przysięgą przez sędziego śledczego, którego rola mogłaby w drodze analogii być porównana do roli prowadzącego dochodzenia, nie wchodzi jednak w rachubę, ponieważ dotyczący przepis K. P. K., mianowicie art. 109, nie został w powołanym wyżej § 30 przepisów dyscyplinarnych zamieszczony. Tą drogą zatem analogia jest niedopuszczalna.

Wprawdzie dochodzenia w toku postępowania dyscyplinarnego zarządza władza administracyjna (§ 10), możnaby więc na tej podstawie wnioskować, że dochodzenia te są równocześnie dochodzeniami administracyjnymi i, że pod tym względem, mają do nich zastosowanie przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 341), których art. 61 przewiduje odniesienie się ze strony władzy wrazie potrzeby do sądu o przesłuchanie świadka pod przysięgą (podobnie bieglego na zasadzie art. 62, p. 1).

Tego rodzaju wnioskowanie nie wydaje się jednak trafnym. Z treści postanowień, zawartych w §§ 9—12 widać, że dochodzenia zarządzone po wdrożeniu postępowania dyscyplinarnego, są dochodzeniami sui generis, dochodzeniami dyscyplinarnymi, a nie dochodzeniami administracyjnymi.

Przyjęcie pierwszej koncepcji wyklucza też postanowienie art. 113 rozporządzenia o postępowaniu administracyjnym, które mówi, że „o ile rozporządzenie to, lub inne przepisy prawne nie stanowią inaczej, przepisy tegoż rozporządzenia nie mają zastosowania... b) w sprawach dyscyplinarnych”...

Mając więc na uwadze, że obecnie obowiązujące przepisy dyscyplinarne nie powołują się na rozporządzenie o postępowaniu administracyjnym, że pozatem przepisy dyscyplinarne określają

tok i zakres dochodzeń w postępowaniu dyscyplinarnym, trzeba przyjąć, że uprawnienia prowadzącego dochodzenia nie mogą wykraczać poza ramy objęte § 10 i dalszemi rozporządzeniami Rady Ministrów z 17 października 1932 r., a więc nie mogą iść tak dalece, jak to dopuszcza art. 61 rozporządzenia o postępowaniu administracyjnym.

Jeżeli natomiast chodzi o wstępne badanie sprawy, przed wdrożeniem postępowania dyscyplinarnego, o czym mowa w § 9 przepisów dyscyplinarnych, dochodzenia prowadzone w tym stadium są dochodzeniami administracyjnymi, do których będzie też miał zastosowania art. 61 rozporządzenia z 22 marca 1928 r.

II. Według art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 października 1932 r. o organizacji komisji dyscyplinarnych i postępowaniu dyscyplinarnym przeciwko funkcjonarjuszom państwowym (Dz. U. R. P. Nr. 87, poz. 738) do orzekania w sprawach dyscyplinarnych urzędników i niższych funkcjonarjuszów państwowych (na podstawie art. 8 także pracowników państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” do czasu wydania odrębnych przepisów dla tych pracowników) powołuje się komisje dyscyplinarne. W myśl ust. 2, § 19 rozporządzenia Rady Ministrów, o którym wyżej, komisja dyscyplinarna wydaje orzeczenie, w którym albo uwalnia funkcjonarjusza od zarzutu popełnienia występku służbowego, albo uznaje go winnym. W tym ostatnim przypadku komisja dyscyplinarna nakłada karę dyscyplinarną. Z treści tych postanowień dowodnie widać, że komisja dyscyplinarna nie jest kompetentna do nakładania kar porządkowych. Jeśli nawet nasuwałyby się jakieś wątpliwości co do tego z treści zdania „albo uznaje go winnym”, wątpliwości te usunąć musi następne zdanie, stanowiące, że w tym ostatnim przypadku komisja dyscyplinarna orzeka karę dyscyplinarną.

Powyższe postanowienia nasuwają dwa zagadnienia 1) czy komisja dyscyplinarna może uznać zarzucone oskarżonemu przewinienie za wykroczenie służbowe i 2) czy oskarżony za takie wykroczenie może być pociągnięty do odpowiedzialności?

Nie ulega wątpliwości, że intencją obecnych przepisów dyscyplinarnych jest, aby na drogę postępowania dyscyplinarnego kierowane były sprawy poważniejsze, obejmujące przewinienia, noszące znamiona występku służbowych. W początkowym stadium postępowania dyscyplinarnego władzy służbowej przyznana została możliwość umorzenia postępowania dyscyplinarnego bądź bezpośrednio, bądź też pośrednio, przez cofnięcie wniosku o ukaranie przez rzecznika dyscyplinarnego; postanowienia te zmierzają ku temu, aby w każdym razie na rozprawę dyscyplinarną weszły sprawy poważniejsze.

Mimo to zdarzyć się może, że w zarzucanym oskarżonemu przewinieniu komisja nie dopatry się występuku służbowego. Z treści § 19, jak już wspomniano, widać, że komisja dyscyplinarna może jedynie orzec, czy oskarżony winien jest występku służbowego, czy też nie. Ustalenia zatem, nie mające cech występuku służbowego, nie mogą być przedmiotem orzeczenia komisji dyscyplinarnej z powodu braku kompetencji. Przyjęc więc należy, że komisja nie wypowie się w orzeczeniu o wykroczeniu służbowym, a ograniczy się do stwierdzenia, że zarzuty nie mają charakteru występuku służbowego i nie podlegają karze dyscyplinarnej.

Ustalenia te władza służbowa może jednak wziąć następnie pod uwagę, skwalifikować je jako wykroczenia służbowe i orzec karę porządkową, nie narażając się na zarzu „non bis in idem”, skoro orzeczenie komisji dyscyplinarnej obracało się na innej platformie — występuku służbowego.

III. Paragraf 27 przepisów dyscyplinarnych, mówiąc o orzeczeniach i terminach, wspomina, obok odwołań, o zażaleniach.

Kiedy w postępowaniu dyscyplinarnym może mieć miejsce zażalenie?

Jeżeli chodzi o odwołanie, to zgodnie z zasadą przyjętą w Kodeksie Postępowania Karnego, stanowi ono środek prawny przeciw rozstrzygnięciu pierwszej instancji w sprawie głównej, w sprawie, będącej przedmiotem postępowania karnego lub dyscyplinarnego. Akt komisji dyscyplinarnej, który może być zażecpiony w drodze odwołania nosi nazwę orzeczenia (§§ 19 i 20).

Obok jednak orzeczenia dyscyplinarnego spotykamy się w postępowaniu dyscyplinarnym z szeregiem postanowień, które wydaje bądź władza administracyjna, bądź komisja dyscyplinarna. Postanowienia władzy administracyjnej noszą nazwę decyzji; spotykamy się z tem pojęciem w § 29, do którego jeszcze powrócimy. Taką decyzją władzy administracyjnej jest też jej akt wdrażający postępowania dyscyplinarne, zarządzenie przeprowadzenia dochodzeń, umorzenie postępowania dyscyplinarnego i t. d. Również komisja dyscyplinarna wydaje postanowienia np. w sprawie wniosku oskarżonego lub jego obrońcy w przedmiocie wezwania na rozprawę świadków, lub innych środków dowodowych (§ 16), w przedmiocie wniosków stron w czasie rozpraw (art. 307 K. P. K. mający zastosowanie w postępowaniu dyscyplinarnym).

Jeżeli mowa o zażaleniach, mogą one mieć miejsce przeciw omawianym wyżej postanowieniom (decyzjom).

Jednakowoż, poza dwoma wypadkami, przewidzianemi w § 29 przepisów dyscyplinarnych, nie spotykamy wyrażnej wzmianki, dopuszczającej prawa wnoszenia zażaleń od postanowień władzy służbowej lub komisji dyscyplinarnej. Wspomniany § 29 przewiduje mianowicie prawo wniesienia zażalenia do władzy naczelnej przeciw decyzjom wydanym przez władzę podlegającą bezpośrednio władzy naczelnej w przedmiocie obowiązku zwrotu kosztów postępowania dyscyplinarnego i ich wysokości oraz w przedmiocie częściowego lub całkowitego uwolnienia skazanego na karę dyscyplinarną od tychże kosztów. Termin do wniesienia zażalenia wynosi 8 dni, licząc od dnia następnego po doręczeniu decyzji.

Czy poza temi wypadkami oskarżonemu przysługuje prawo wniesienia zażalenia od innych decyzji władz służbowych lub od postanowień komisji dyscyplinarnych wydanych w pierwszej instancji?

Sprawę tę należałoby nieco odmiennie rozpatrzyć, jeżeli chodzi o decyzje władz administracyjnych, inaczej, jeżeli chodzi o postanowienia komisji dyscyplinarnych.

Gdybyśmy chcieli decyzje władz administracyjnych traktować jako akta administracyjne w rozumieniu rozporządzenia z 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym, wówczas, zgodnie z art. 82 należałoby przyjąć, że od decyzji takich służy stronie zażalenie (odwołanie). Wyżej jednak zajęliśmy stanowisko, że rozporządzenie to niema zastosowania w postępowaniu dyscyplinarnym.

Ta część postępowania dyscyplinarnego, którą prowadzi władza służbowa, ma charakter przygotowawczy, główna jego część toczy się przed komisją dyscyplinarną, przed którą strony mogą zgłaszać wnioski nawet takie, jakie nie zostały uwzględnione w toku dochodzeń przed wytoczeniem wniosku o ukaranie. Stąd też wprowadzenie instytucji zażaleń przeciw decyzjom władzy w postępowaniu dyscyplinarnym nie znajduje nawet specjalnego uzasadnienia z merytorycznego punktu widzenia. Jeżeli zatem przepisy dyscyplinarne nie przewidują wyraźnie zażaleń od decyzji władzy służbowej w toku postępowania dyscyplinarnego toczącego się na terenie administracji, należałoby też wyłączyć domniemanie dopuszczalności środków odwoławczych od takich decyzji.

Oczywiście takie ujęcie stanu prawnego nie musi wyklu-

czać rozpatrzenia przez władzę wyższą ewent. wniesionego zażalenia.

Rozpatrzenie takiego zażalenia a nawet przychylnie załatwienie będzie jednak zależeć od uznania władzy, będzie wynikać nie z obowiązku prawnego, lecz z całokształtu uprawnień, jakie władzy wyższej przysługują w stosunku do władzy podległej.

Również w odniesieniu do postanowień wydawanych przez komisję dyscyplinarną w pierwszej instancji, niema wyraźnych przepisów, dopuszczających zażalenia przeciwko takim postanowieniom.

Opierając się na art. 465 K. P. P., wedle którego na postanowienia sądu służy zażalenie tylko w wypadkach wyraźnie w ustawie wskazanych, należałoby zająć analogiczne stanowisko w odniesieniu do postanowień komisji dyscyplinarnych lub przewodniczących tychże komisji.

Ten brak wyraźnych przepisów o zażaleniach przeciw wyżej wspomnianym postanowieniom, wyrównują częściowo przepisy zawarte w §§ 21 — 22, dotyczące odwołania. Według tych przepisów strona może odwołać się tak co do kary, jak i winy. Odwołując się co do winy, strona może oczywiście poruszyć wszystkie te wnioski, zwłaszcza wniesione do protokołu, które w pierwszej instancji nie zostały uwzględnione, a których wzięcie pod uwagę mogłoby, zdaniem strony, wywrzeć pewien wpływ na ocenę winy. W tym stanie rzeczy, jeżeli się uwzględni, że odwoławcza komisja dyscyplinarna może zawezwać na rozprawę świadków, może postanowić o przeprowadzeniu uzupełniających dochodzeń, odwołanie daje istotnie możliwość sronie zaciepienia postanowień wydanych przez komisję dyscyplinarną pierwszej instancji, ze skutkiem takim samym, jaki mógłby mieć miejsce iprzy instytucji zażaleń.

IV. Według § 23 przepisów dyscyplinarnych „wskutek śmierci obwinionego postępowanie dyscyplinarne bez względu na stadium, w którym się znajduje, podlega umorzeniu”...

Przepis nie podaje, kto w tym wypadku umarza postępowanie.

Sprawa nie będzie przedstawiała żadnych wątpliwości, gdy oskarżony umrze przed wniesieniem przez rzecznika wniosku o ukaranie. Postępowanie umorzy wówczas władza służbowa. Po wniesieniu takiego wniosku, a przed rozprawą, przyjąć należy, że rzecznik cofnie swój wniosek, i komisja zgodnie z ustępem ostatnim § 14 prześle akta władzy służbowej, która umorzy też postępowanie.

Mając na uwadze, że poza omawianym wypadkiem z § 23, nieokreślającym wyraźnie kto umarza postępowanie, w innych przypadkach przepisy stanowią, że czyni to władza służbowa, przyjąłoby należało, że i w czasie rozprawy, jak i po niej, do czasu prawomocności orzeczenia, w wypadku śmierci oskarżonego, komisja dyscyplinarna zwróci akta władzy służbowej, która będzie władna postępowanie dyscyplinarne umorzyć.

V. Warto nakoniec tu wspomnieć o wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego z 25 czerwca 1931 r. L. rej. 4266/26. W motywach tego wyroku Trybunał wypowiedział się, że uraony urząd publiczny na mocy prawomocnego wyroku karnego nie musi być przywrócony w razie uchylecia powyższego wyroku wskutek wznowienia postępowania. Pogląd ten uzasadnia N. T. A. tem, że wniosek o wznowienie postępowania karnego nie jest ograniczony żadnym terminem, przeciwnie, dopuszczalny jest w każdym czasie, podczas gdy kwestja, czy urzędnik utracił swój urząd, nie może żadną miarą pozostawać w zawieszeniu, dlatego też i władza państwowa uprawniona jest obsadzić opróżnione wskutek wydalenia funkcjonariusza stanowisko, jak tylko uprawomocnił się wyrok sądu karnego.

W dalszym ciągu Trybunał nadmienia, że na tem stanowisku stoją i inne analogiczne ustawy, z tą jednak zasadniczą

różnicą, że w tych ostatnich ustawach jest wskazany sposób odszkodowania osoby zwolnionej od pierwotnego oskarżenia po wznowieniu postępowania. Tu N. T. A. powołuje się na art. 54 ustawy dyscyplinarnej z 1922 r.

Mając na uwadze, że jeżeli chodzi o skutki wznowienia postępowania dyscyplinarnego, obecnie obowiązujące przepisy dyscyplinarne nie różnią się od dawniejszych, zgodnie z powołanymi wyżej motywami wyroku N. T. A., można przyjąć, że

funkcjonariusz wydalony w drodze dyscyplinarnej ze służby, który następnie został na skutek wznowienia postępowania dyscyplinarnego uwolniony, nie ma prawa do ponownego przyjęcia go do służby, a tylko zgodnie z ustępem ostatnim § 25 ma prawo do odszkodowania ze strony Skarbu Państwa w zakresie tego co stracił z dochodów służbowych (m. in. do odprawy, jeżeli nie nabył praw emerytalnych) lub do zaopatrzenia emerytalnego.

POCZTOWE URZĄDZENIA MECHANICZNE.

Inż. STEFAN LISICKI.

Autor poniżej podanego artykułu p. inż. Lisicki brał udział 1929 r. w delegacji, która z polecenia Pana Ministra Poczty i Telegrafów miała za zadanie zapoznać się zagranicą z istniejącymi pocztowymi stacjami kolejowymi oraz z zastosowaniem urządzeń mechanicznych do potrzeb poczty. Przy tej okazji delegacja zwiedziła najbardziej godne widzenia urządzenia pocztowe w Szwecji, Danii, Niemczech i Szwajcarii. Zdobyte wiadomości p. inż. Lisicki miał możliwość zastosować przy projektowaniu urzędu pocztowego w warszawskim węźle kolejowym na st. Czyste.

W artykule swym p. inż. Lisicki umiejętnie wprowadza czytelnika w dziedzinę technicznych urządzeń pocztowych, która w Polsce stawia dopiero pierwsze kroki.

Należy oczekiwać, że praca p. inż. Lisickiego nie ograniczy się podanym artykułem, a przeciwnie, będzie ona raczej wstępem do obszernego studjum z tej nader interesującej dziedziny zastosowania urządzeń mechanicznych do pracy pocztowej.

Inż. K. Zajdler.

Przed wojną światową 1914 — 1918 r. pocztowe urządzenia mechaniczne tak w Europie, jak i w Ameryce były stosowane sporadycznie w celu zaoszczędzenia pracy fizycznej, czasu i kosztów i tylko w wyjątkowo ruchliwych i dużych urzędach pocztowych a traktowane jako poboczna pomoc w pracy ręcznej. Takie powstrzymywanie się w wprowadzeniu ułatwień i usprawnień w ruchu pocztowym stało w przeciwieństwie do istniejących już wtedy zakładów przemysłowych, w których od szeregu lat urządzenia mechaniczne znalazły zastosowanie. Jednym z głównych powodów tego zjawiska była przede wszystkim wielka różnorodność i niejednorodność ruchu pocztowego. W większej ilości fabryk i zakładów przemysłowych dostarczanie surowca i materiałów pomocniczych, wyrób półfabrykatów aż do zakończenia produkcji odbywa się w olbrzymiej większości z zachowaniem jednakowej skali wagi, objętości i co najważniejsze kształtu, wtedy, gdy na poczcie przebieg i opracowanie materiału pocztowego, tak różnorodnego pod każdym względem, poczynając od przyjęcia go od nadawcy aż do wręczenia adresatowi, wymaga często bardzo różnorodnego traktowania. Do tego dochodzi jeszcze nierównomierność pracy w czasie, mianowicie w przeciwieństwie do okresów normalnej pracy urzędu lub krótkich okresów wyjątkowo dużego obciążenia (np. czas przybycia lub odejścia pociągu, ruch przedświąteczny i t. p.), następują raz po raz nieuniknione okresy kompletnego zastoju i przerw w ruchu. Również należy zaznaczyć, że warunki lokalowe w przemyśle i fabrykach są bardziej sprzyjające i celowe do zastosowania urządzeń maszynowych, niż w wielu urzędach pocztowo-telegraficznych, których duży procent lokali i pomieszczeń o charakterze biurowym, wielkość ich i wykorzystanie w nich przestrzeni stwarza poważne ograniczenie w zastosowaniu specjalnych maszyn.

To jest również ważny powód powstrzymywania się w mechanizowaniu poczty. Jeżeli nawet własne budynki pocztowe nie zawsze mają układ i rozplanowanie nadające się do zmechanizowania, to znacznie gorzej rzecz się przedstawia z wynajętymi lokalami, które często zupełnie nie nadają się do potrzeb i wymagań poczty nowoczesnej.

Pionierami w dziedzinie całkowitej mechanizacji poczty w Europie są Szwedzi, którzy od kilkunastu lat zaczęli pocztę swoją mechanizować, budując nowoczesne gmachy pocztowe

i wyposażając je w mechanizmy dostosowane do potrzeb ruchu pocztowego.

Za Szwecją poszła Norwegia, później Niemcy, Szwajcarii i Włochy. Obecnie można wymienić już kilka większych urzędów na świecie, które mają całkowitą mechanizację. Są one w Szwecji, Göteborgu, Oslo, Zurychu, Monachium, Medjolanie, Ottawie i kilka jest w budowie. Wobec tych kilku zaledwie przykładów nie można Polsce zarzucić opieszałości w tej dziedzinie i dużego pozostania w tyle. Jedyne bardzo ciężkie ogólnie-ekonomiczne warunki kraju nie pozwalają nam narazić na zrealizowanie projektów budowli pocztowych, w których jest przewidziana całkowita mechanizacja. Poza temi kilku przykładami całkowitej mechanizacji są w Europie coraz częściej stosowane na poczcie różne pomocnicze środki transportowe; w tych wypadkach chodzi nie o całkowite, zamknięte w sobie mechaniczne systemy, lecz przeważnie tylko o zastosowanie w pojedynczych wypadkach pomocniczych środków mechanicznych, które uzupełniałyby i usprawniały pracę ręczną.

Nie tylko względy gospodarcze przemawiają za wprowadzeniem mechanizacji poczty, ale też łatwe dostosowanie się urzędów do znacznie zwiększonego ruchu, czyli łatwe zwiększenie jego wydajności, co może mieć wielkie znaczenie np. w czasie przedświątecznym.

To są względy, które wpływają na rozwój mechanizacji poczty i dają impuls do stosowania urządzeń mechanicznych na szerszą skalę. Techniczny postęp w tej dziedzinie i ogólne nastawienie przemysłu ułatwiają dziś to przejście. Różnorodność i konstrukcyjne przemyslenie i opanowanie techniki transportowej, zarówno jak i jej zalety gospodarcze doszły do takiego stopnia rozwoju, że jest możliwość masowego używania jej w gospodarce pocztowej, co niedawno jeszcze miało bardzo małe zastosowanie.

Ostatecznym celem techniki dla potrzeb pocztowych w wielkomiastowych paczkarniach, sortowniach listowych, gaziarniach i t. p., jak również w urządzeniach kolejowych dla potrzeb przeladunkowych pocztowych w ruchliwych węzłach, jest całkowita mechanizacja, t. zn. ścisła kolejność funkcji mechanicznych, załatwiających niezbędne czynności z najdalej idącym ograniczeniem pracy ręcznej. Nazwijmy to zamkniętym systemem. Naturalnie może to być zrealizowane w tym przy-

padku, gdy względy gospodarcze, warunki budowlane i t. p. pozwolą na urzeczywistnienie takich konstrukcyjnych pomysłów.

Gospodarczo wprowadzenie całkowitej mechanizacji (zamkniętego systemu) utrudnia ten wzgląd, że system ten trzeba dostosować do najwyższej wydajności, w przeciwieństwie do której stale się znajdują długotrwałe o znacznie mniejszym napięciu okresy pracy.

W tych przypadkach częściowa mechanizacja może okazać nieocenione usługi i bardzo wydajnie współdziałać z pracą ręczną. Ogólnie można powiedzieć, że zagranica wprowadza częściową mechanizację w urzędach, kierując się bądź to względami finansowymi, bądź też względami lokalowymi.

Jest rzeczą zrozumiałą, że stworzenie odrazu wielkiego zamkniętego systemu mechanicznego jest bardzo uciążliwe pod względem finansowym i poza tem musi często za sobą pociągnąć złamanie istniejącego dotychczas sposobu gospodarki, a nawet przeszacowanie pojęć.

Wyraźne rozdzielanie w ostatnich czasach ruchu osobowego od towarowego, jak również i wybudowanie specjalnych dworców osobowych, towarowych, postojowych i t. p. zmusza do tego, żeby i sprawy związane z przeładunkiem poczty były załatwiane na specjalnych terenach do tego wyłącznie przeznaczonych, a nawet do budowy osobnych dworców pocztowych, gdyż okazuje się, że pomimo istnienia na stacjach osobowych specjalnych dla potrzeb poczty urządzeń, jak np. tuneli, pomostów, wciągów, własnych torów i peronów, wspólność stacji osobowej i pocztowej jest niedogodna.

Przeciwnie, specjalnie wydzielone miejsca do przeładunku poczty z zupełnym oddzieleniem ich od dworców osobowych i towarowych, posiadanie własnych torów i peronów, gdzie mogą być każdej chwili podstawiane swoje wagony, a nawet pociągi, daje poczcie wielkie ułatwienie. Ma to również wielkie znaczenie przy formowaniu i wysyłaniu specjalnych pociągów pocztowych, które w swym przebiegu wcale nie potrzebują przechodzić przez dworce osobowe i towarowe.

Przy budowie torów, peronów, ewentualnie połączeń ze składami, jak również z peronami i dworcami towarowymi lub ze zwykłym dworcem postojowym kolei żelaznej występują najrozmaitsze ukszałowania, zależnie od technicznych warunków i charakteru ruchu. To samo odnosi się i do technicznych środków pomocniczych. W tych wypadkach może się okazać również bardzo celowe stopniowe przejście do całkowitego zmechanizowania przez budowanie i uruchomienie poszczególnych odcinków i działów.

Ogólnie biorąc należy powiedzieć, że poza wielkimi nowymi urządzeniami pocztowymi, które się buduje i mechanizuje odrazu całkowicie (naturalnie po dłuższych gruntownych studjach), w pozostałych przypadkach można i należy przewidywać takie urządzenia jak przesuwnice, obrotnice, przenośniki (transportery) pasowe, deszczółkowe, wciągi pionowe i pochyłe, pochylnie i żeślizgi wszelkich kierunków, transportery walcowe (rolkowe) samoczynne i z napędem, transportery huśtawkowe i skrzynkowe (konveyor'y) i t. p. i nie bać się je wprowadzać w miarę wskazań i potrzeb ruchu z jednej strony i finansowych możliwości z drugiej, dążąc w ostatecznym celu do tego, żeby przesyłka raz przyjęta od nadawcy mogła dojść do swego przeznaczenia prawie bez dotykania jej przez obsługujący personel.

Podział środków transportowych używanych w ruchu pocztowym wewnętrznym na krótkie odległości (wewnątrz budynków, lokali i w podwórzach).

W przeciwieństwie do ruchu t. zw. odległościowego, który obejmuje załatwianie poczt między urzędami jednego lub różnych miast, między dworcem i miastem (względnie przed-

mieściami) i który w tym celu posługuje się ogólnie używanymi środkami do masowego przewozu, znajduje się ruch t. zw. wewnętrzny, który się odbywa i rozwija wyłącznie w budynkach pocztowych, podwórzach należących do tych budynków, dworcach kolejowych i t. p. Poniżej będzie mowa o urządzeniach mechanicznych, których przeznaczeniem jest właśnie obsługiwanie tego ruchu wewnętrznego. Jednak poruszywszy na wstępie ruch pocztowy odległościowy można tu pokrótce wspomnieć o systemie, który coraz szersze znajduje zastosowanie, mianowicie o wózkach wstawianych w zastosowaniu do tramwajów miejskich, samochodów, wszelkiego rodzaju i specjalnych wagonów kolejowych.

System ten daje się wszędzie z łatwością i bez kosztowniejszych przeróbek wprowadzać, a daje ogromne korzyści przy załadowywaniu lub wyladowywaniu, przy wysyłaniu lub odbieraniu i na stacjach pośrednich, dając możliwość operowania odrazu całymi załadowanymi wózkami, a nie pojedynczymi sztukami, co daje ogromne oszczędności na czasie. Między innymi system ten należałoby zastosować do przesyłania dzienników i gazet, wprowadzając takie wózki aż do ekspedycji wydawnictw gazetowych.

Przechodząc do ruchu wewnętrznego, transport w dużych budynkach, rozległych grupach domów, w podwórzach pocztowych, urządzeniach kolejowych i t. p. rozpoczyna się od uruchomienia urządzeń do wyladowania nadeszłych z zewnątrz paczek, worków z listami, wiązanek z gazetami i t. p., bądź to z pociągów, samochodów, tramwajów, bądź nawet z okrętów. W tym celu mogą tu być stosowane kolejki elektryczne linowe, małe krániki, pochylnie, przenośniki skrzynkowe, pasowe, poziome i pochyłe wszelkich kierunków do zamkniętych pierścieniowych włącznie, wciągi, tunele i t. p.

W ścisłym związku z tym ruchem przeładunkowo-przewozowym znajduje się t. zw. rozrządzanie wagonów pocztowych, kolejowych (ambulansów) lub tramwajów w obrębie dworców kolejowych, zabudowań pocztowych i t. p. Czynność ta polega na podstawianiu wagonów na właściwy tor. Szczególnie duży i intensywny ruch może być ambulansami pocztowymi na dworcach kolejowych, na których czynności rozrządzania z łatwością mogą spełniać lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe, specjalne wózki — czołgi elektryczne, wciągi linowe, przesuwnice, obrotnice i t. p.

Do manipulacji ładunkowych należą nie tylko same czynności wyladowania i załadowania, lecz również posortowanie i poukładanie w odpowiednie grupy przesyłek tranzytowych w przeznaczonych do tego miejscach.

Na wybór i wykorzystanie takich miejsc musi być zwrócona jaknajbardziej uwaga, aby uniknąć nieracjonalnego i niegospodarczego ruchu przesyłek pocztowych.

Świadoma i celowa organizacja i technika przewozowa do układania i magazynowania tranzytowych przesyłek może zmusić do wielu postępów.

Rozrządzanie i przegrupowywanie wagonów, ruch przeładunkowy, a także chwilowe magazynowanie tranzytowych przesyłek, znajdują się ruchowo pomiędzy sobą w ścisłej zależności.

Te sposoby przenoszenia względnie wykorzystania miejsca w zastosowaniu do całkowitego ruchu przeładunkowego, rozrządczego i tranzytowego, mogą być ujęte jako jedna całość, obejmująca ruch przesyłek wchodzących, wychodzących i tranzytowych. Tembardziej takie zgrupowanie jest możliwe, że w ruchu przesyłek wychodzących z urzędów dają się stosować takie same środki pomocnicze, jak przy wyladowywaniu nadeszłych przesyłek, o których wyżej wspomniano.

Ruch czysto wewnętrzny, który się rozwija wyłącznie wewnątrz budynków pocztowych i w podwórzach, w celu wyko-

niania lokalnych zadań (ruch wewnętrzny w ścisłym tego słowa znaczeniu) obejmuje załatwianie dalszego (po wylądowaniu) przebiegu przesyłek, które trafiły i weszły do poszczególnych działów służby pocztowej.

W dużych urzędach następuje na początku przeniesienie przesyłek do poszczególnych oddziałów lub chwilowych miejsc składowych.

Obsługiwanie tych oddziałów i miejsc składowych oraz ostateczne rozdzielanie przesyłek na różne sortownie szczegółowe aż do końcowego załatwienia, kiedy dana paczka, worek listowy lub t. p. mają odejść na tory odjazdowe, albo do innych urządzeń ruchu zewnętrznego, jest właśnie zadaniem urządzeń technicznych przeznaczonych do ruchu wewnętrznego. Chcąc stworzyć pewną klasyfikację techniczną transporterów do ruchu pocztowego wewnętrznego, możnaby to uczynić z punktu widzenia:

- 1) ich różnic konstrukcyjnych;
- 2) różnic techniczno-lokalowych.

Podział taki jest przyjęty przez profesora Schwaighofera w Monachjum.

Pierwsza zasada klasyfikowania pozwala rozbić środki transportowe na dwie grupy, mianowicie na transportery stałe, które mogą pracować trwale dłuższymi lub krótszymi okresami i na transportery przenośne, które pracują jednorazowo i tylko krótkimi okresami.

Ze względu na charakter i potrzeby ruchu pocztowego wchodzi przede wszystkim systemy transporterów stałych, działające bez mechanicznego napędu, a więc różnego rodzaju pochylnie proste, krzywe, ślimakowe, pojedyncze i podwójne, do spuszczenia paczek, worków z listami, wiązanek z gazetami i t. p. oraz samoczynne przenośniki wałkowe (rolkowe) głównie dla przesyłek w sztywnym opakowaniu.

Z pozostałych systemów transportowych stałych, bez mechanicznego napędu, należy wymienić transportery rurowe, pneumatyczne (poczta pneumatyczna), miejskie i budynkowe, które można używać do przesyłania depech, listów, małych paczuszek i t. p.

Do transporterów stałych, pracujących dłuższymi lub krótszymi okresami za pomocą mechanicznej siły napędowej (łańcuchy, liny, pasy i t. p.), należą przede wszystkim te, w których części wykonujące właściwy transport (skrzynki, pudełka, huśtawki) mogą być łatwo włączane lub wyłączane ze stałe będących w ruchu środków napędowych, jak np. kolejki z napędem łańcuchowym lub linowym, takie same kolejki wiszące i t. p. Następnie idą takie urządzenia transportowe, w których części, niosące przesyłki, stałe są związane z częściami pociągowymi, też w postaci kolejek naziemnych lub wiszących. Takie transportery, które przenoszą towar poruszają za pomocą popychania, drgań i wstrząsów, pod względem potrzeb pocztowych wchodzi czasem tylko w rachubę jako elewatory workowe lub dla skrzynek i w swych szczegółach konstrukcyjnych nie różnią się od wielu innych podobnych używanych w przemyśle.

W ruchu worków z listami, paczek, wiązanek z gazetami, skrzynek z listami i t. p. stosuje się głównie wewnątrz urzędów pocztowych (przeważnie w zamkniętych lokalach) te urządzenia, przy których przesyłki podczas przenoszenia ich przez lokal stałe są niesione przez transporter i są przez niego wrzucane w miejscu wylądowania lub tam gdzie zachodzi potrzeba przejścia danej przesyłki przez ręce urzędnika. Tu zalicza się przede wszystkim transportery pasowe z giętkich materiałów, które znalazły duże zastosowanie w praktyce pocztowej. Następnie za nimi idą co do częstości stosowania transportery huśtawkowe i skrzynkowe w sortowniach listowych, transportery linowe ze stałymi skrzynkami, podnośniki ze stałym ruchowym napędem, pater-

nostry i t. p. Wszystkie wymienione urządzenia, mając stosunkowo niewielką szybkość, posiadają jednocześnie dużą wydajność zarówno przy długich, jak i krótkich okresach pracy, mają dość dużą giętkość i swobodę w przyjmowaniu na siebie różnorodnego materiału pocztowego i dlatego w ruchu urzędów pocztowych, gdzie stałe są do przesyłania różnorodne ilości małych lub średnich paczek, worków z listami lub nawet oddzielnych kartek, powinny być brane pod uwagę.

Przechodząc do drugiej grupy transporterów, mianowicie niestałych, należy wymienić te urządzenia transporterowe, które nie są poruszane jako jeden całkowity system mechaniczny takimi środkami, jak łańcuchy, liny, koła zębate i t. p., lecz są poruszane indywidualnie z zastosowaniem siły pociągowej ludzkiej, zwierzęcej lub motorowej bezpośrednio do każdej poruszanej jednostki lub grupy. A więc wchodzić tu będą wszelkie kolejki ziemne i naziemne, wagoniki, wózki, wywrotki i t. p., zawsze z napędem ręcznym, zwierzęcym lub motorowym. Również windy, zwykle podnośniki, wielokrążki ręczne i elektryczne i t. p. należy zaliczyć do grupy transporterów niestałych, pracujących krótkimi okresami.

Urządzenia te, pracujące na ządanie i krótkimi okresami, częściowo związane z torami a częściowo bardzo lokalowo niezależne, są celowe na krótkich odcinkach, lecz tylko przy krótkotrwałych zgęszczeniach ruchu. Natomiast przy większych odległościach (np. ponad 200 m.r.) powyższe środki transportowo-przewozowe stanowią, można powiedzieć, ogólną regułę. Jednak w porównaniu do transporterów stałych wymagają one więcej personelu i w zachowaniu regularności ruchu przedstawiają pewne trudności.

Również mniejszy jest stopień bezpieczeństwa i więcej się zdarza nieszczęśliwych wypadków przy tych sposobach, niż przy transporterach stałych, z powodu braku absolutnej równomierności w ruchu, przy zachowaniu jednakowych innych warunków.

Nawet znając dobrze zalety i wady różnych systemów transportowych z jednej strony, a z drugiej znając potrzebę ruchu pocztowego, niezawsze jednak uda się zastosować najbardziej celowy system, gdyż mogą temu sianąć na przeszkodzie warunki finansowe lub lokalowo-budowlane.

Przechodząc do podziału transporterów w zależności od różnic techniczno-lokalowych, można wszystkie środki transportowe podzielić odpowiednio do miejsca i kierunku przeznaczenia transportu wewnątrz lokalu służbowego na:

- a) urządzenia, które stosuje się do ruchu poziomego lub słabo pochyłego,
- b) urządzenia do ruchu pionowego i mocno pochyłego (podnośniki),
- c) urządzenia, które mogą przenosić przesyłki w dowolnych kierunkach zarówno w poziomych, jak i pionowych.

Do poziomych lub ze słabym pochyleniem urządzeń, mogą np. służyć wózki ręczne, elektryczne, kolejki na szynach i bez szyn, następnie z transporterów stałych kolejki łańcuchowe, linowe, transportery pasowe, wałkowe i t. p.

Ruch pionowy lub mocno pochyły pokonuje się częściowo zapomocą pionowych lub pochyłych wind, różnych wciągów elewatorów i paternostrow.

Z urządzeń, działających w dowolnym kierunku, wchodzi w rachubę zarówno powyższe odpowiednio zmodyfikowane, jak i skrzynkowo-huśtawkowe lub też urządzenia rurowe pneumatyczne.

Pochylnie i rury spadowe używa się w ruchu pocztowym przy średnich pochyłościach w kierunkach prostych i na łukach, wykorzystując siłę ciężenia.

Zastanawiając się nad wyborem takich, czy innych urządzeń, które mogłyby jednakowo sprawnie wykonywać pracę w danym

urządzie, należy pierwszeństwo oddać takiemu, które daje najlepsze wykorzystanie lokalu pod względem gospodarczym.

Ma to szczególnie duże znaczenie w starych budynkach pocztowych, które znajdując się przeważnie w uprzywilejowanych dzielnicach miasta, gdzie place drogie, zazwyczaj są bardzo ciasne. W takich wypadkach należy twybiierać takie instalacje mechaniczne i tak je ustawiać, żeby one nie tamowały ruchu ludzi i wózków.

Zależnie od sposobu i miejsca wbudowania transporterów w budynku, mogą one być ulokowane w samym stropie (urządzenia niewidoczne dla oka), pod stropami, nad podłogami albo też na ścianach lokali służbowych, no i oczywiście mogą być te urządzenia przewidziane i wykonane w różnych kondygnacjach budynku.

Bardzo kosztowne urządzenia wewnątrz stropów stosuje się tylko wtedy, kiedy nie można ich urządzić dla braku miejsca wewnątrz lokali, lub jeżeli tego wymagają względy np. architektoniczne. W takich wypadkach mają pierwszeństwo ręczne i elektryczne wózki, akumulatorowe lokomotywki — ciągnące i t. p., z powodu małych kosztów instalacyjnych z jednej strony i z powodu dużej ruchliwości i niezwiązania z miejscem z drugiej (małe łuki, ciasne przejścia i t. p.). Dla instalacji międzystropowych używa się w urzędach pocztowych oprócz transporterów pasowych i klepkowych, ręczne i elektryczne kolejki wiszące, transportery huśtawkowe, elektropoczty i t. p. Wszystkie te systemy konstrukcyjnie mogą być albo ustawiane na podłogach, albo podwieszane do stropów i ścian.

W nowoprojektowanych i wznoszonych budynkach może być ta sprawa traktowana i wykonana jednolicie, lecz w urzędach istniejących przeprowadzanie takiej konstrukcyjnej jednolitości może się okazać zupełnie niewykonalne i w takim razie urządzenia pod i nadstropowe muszą się wzajemnie uzupełniać, zarówno jak i ruch poziomy z ruchem pionowym i pochyłym.

Pozostaje jeszcze jedna możliwość rozklasyfikowania środków

transportowych, mianowicie w zależności od rodzaju napędu ręcznego, czy mechanicznego. Napęd ręczny jest celowy tylko przy małych obciążeniach, a przy większych tylko na małe odległości lub przy małym ruchu.

Wykorzystanie ręcznej siły przy zwiększonym ruchu jest wątpliwe. W tych wypadkach praca silnika i to elektrycznego, jest niczem niezastąpiona.

Zalety silników elektrycznych dla celów pocztowych nie wymagają dowodzeń, gdyż składają się na to umiarkowane ceny instalacji, oszczędne wykorzystanie miejsca, ruch spokojny bez uderzeń odpadają zadymienie i sadze, łatwość obsługi, natychmiastowa gotowość do ruchu, łatwość dostosowania się do wahań w obciążeniu, łatwość zmiany kierunku ruchu i t. p.

Wszystkie inne sposoby pracy mogą być stosowane w ruchu pocztowym tylko w wyjątkowych przypadkach.

Kończąc ten krótki przegląd należy się zastanowić, jak daleko można i należy posuwać się z mechanizacją poczty.

Chodzi o to mianowicie, że są rodzaje przesyłek, które nie nadają się do przesyłania ich drogą mechaniczną, np. napętnione butelki, żywe zwierzęta, krzaki i rośliny, przesyłki z zawartością łatwo łamiącą się lub tłuczącą i t. p. Stworzenie dla takich rzeczy specjalnych transporterów natrafiałoby na wielkie trudności techniczne i jeśli wogóle dałoby się urzeczywistnić, kosztowałoby bardzo drogo. Może czasem uda się pewną część takich przesyłek trudnych do załatwienia drogą mechaniczną, wogóle z ruchu pocztowego wyłączyć. W dzisiejszych warunkach ruchu pocztowego można mechanizować tylko przesyłanie paczek, worków listowych, wiązańek gazetowych i t. p. i to przeciętnych wymiarów.

Poza tem pozostanie zawsze pewna część przesyłek, które trzeba będzie przewozić wózkami lub nawet przenosić ręcznie

Wreszcie przewożenie wózkami i przenoszenie potrzebne jest przy transportowaniu takich przesyłek, jak paczki wartościowe, worki z listami pieniężnymi lub pieniądze.

SĄDY PRACY.

Mr. LUDWIK KOLAK.

W służbie pocztowo-telegraficznej zatrudnia się oprócz pracowników o stosunku służbowym prawnopublicznym także pracowników kontraktowych o stosunku prawnoprywatnym.

Znowelizowane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o utworzeniu państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” ogłoszone w brzmieniu obecnie obowiązującym w Dz. Ust. R. P. Nr. 105, poz. 879 ex 1932 a także w Dz. Urz. Min. P. i T. Nr. 25, poz. 170, przewiduje w art. 18 możliwość zatrudniania pracowników kontraktowych (na podstawie umowy o pracę).

Do zatrudnionych w służbie poczt. telegr. pracowników kontraktowych należą tak urzędnicze siły jako pracownicy umysłowi, jak również zastępczy funkcjonariusze niżsi i to obie kategorie opłacane już z funduszków (kredytów) osobowych, już z funduszków rzeczowych; pracownicy ci mogą być zatrudniani na zasadzie pisemnej lub ustnej umowy.

Pracodawcą powyższych pracowników jest przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, w imieniu którego odnośnie Dyrekcje P. i T. prowadzą ich w ewidencji, zawierają z nimi umowę bezpośrednio lub za pośrednictwem właściwego podwładnego urzędu, asygnują im wynagrodzenie i t. p.

Oprócz powyższych pracowników mogą naczelnicy (kierownicy) urzędów, a także kierownicy agencji zatrudniać na zasadzie umowy pewne osoby, opłacając je z ryczałtów lub funduszków specjalnie na ten cel asygnowanych; należą tu np. siły pomocnicze do czynności urzędniczych i także siły do czynności niższych opłacane z dodatków czyli ryczałtów manipulacyjnych, sprzętaczki i sprzątaczkę opłacane z kredytów na utrzymanie porządku i czystości, palacze opłacani z ryczałtów na opał, posłańcy przy agencjach p. t. opłacani z ryczałtów na utrzymanie posłańców,

Pracodawcą tych osób jest naczelnik (kierownik) urzędu (agencji); między temi osobami a przedsiębiorstwem „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” nie zawiązuje się żaden stosunek prawny, soby te pozostają wyłącznie w stosunku służbowym do naczelnika (kierownika) urzędu (agencji).

Nie zastanawiając się tutaj bliżej nad treścią wzajemnych praw i obowiązków, warunków pracy i płacy pracowników kontraktowych, które to kwestje są uregulowane zasadniczo dwoma rozporządzeniami (o mocy ustawy) Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych i o umowie o pracę robotników (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323 i 324), należy przejść do właściwego tematu niniejszego artykułu a mianowicie sprawy konfliktów, jakie mogą zachodzić między pracodawcą t. j. przedsiębiorstwem „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” lub naczelnikiem (kierownikiem) urzędu (agencji) a pracownikami, które rozstrzygają sądy pracy.

Sądy pracy są sądami specjalnymi, istniejącymi obok sądownictwa powszechnego.

Zaczątków sądów pracy należy dopatrywać się w średnio-wiecznych sądach cechowych powołanych do załatwiania sporów między majstrami a czeladnikami; ci ostatni mieli w sądach tych swoich przedstawicieli.

Sądy pracy we właściwym znaczeniu powstały z końcem 18 wieku we Francji po wielkiej rewolucji.

Pod koniec XIX wieku i z początkiem XX wieku zaprowadzono sądy pracy w wielu państwach europejskich, a to pod wpływem prądów socjalnych, powstałych na tle rozwoju wielkiego przemysłu fabrycznego, zatrudniającego liczne rzesze pracowników.

Główną cechą sądów pracy jest instytucja ławników, a więc czynnika obywatelskiego, który bierze udział w orzecznictwie.

Ławnicy ci 1) mogą być wybierani przez pracodawców i pracowników, jak to ma miejsce obecnie np. we Francji, Belgii; austriackie sądy przemysłowe obowiązujące do niedawna na terytorjum b. zaboru austriackiego oparte były też na udziale ławników wybieranych z grona pracodawców i pracowników, albo 2) mogą być mianowani t. j. wyznaczani przez władzę państwowe, jak to mamy obecnie np. w Niemczech, w Austrii a także w Państwie Polskiem.

W Anglii niema osobnych sądów pracy; kwestje sporów między pracodawcami a pracownikami załatwiają zasadniczo sądy powszechne.

Abstrahując pod tym względem od stosunków angielskich, które mają swe uzasadnienie w specjalnym ustroju wewnętrznym i w specjalnym pojmowaniu urzędu sędziowskiego, musimy stwierdzić, że osobne sądownictwo pracy jest konieczne ze względu na dodatnie oddziaływanie tegoż na życie społeczne i gospodarcze przez powierzenie wymiaru sprawiedliwości odpowiedniemu czynnikowi obywatelskiemu, który potrafi w danej sprawie zająć życiowe stanowisko i, który swem współdziałaniem w sądeniu spraw zaszyłych między pracodawcą a pracownikiem, wpływa łagodząco na stosunki między klasą pracodawców a klasą pracowników.

Kwestję sądów pracy w naszym Państwie reguluje bliżej rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 350).

Rozporządzenie to nie obowiązujące jednak na terenie b. zaboru niemieckiego należy do kompleksu ustaw i rozporządzeń mających na celu ochronę pracy, przewidzianą w art. 102 Konstytucji Polskiej z 17 marca 1921 r., według którego praca jako główna podstawa bogactwa Rzeczypospolitej pozostawać ma pod szczególną ochroną Państwa.

Według omawianego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej sądy pracy powołane są do rozstrzygania spraw spornych cywilnych, wynikających ze stosunku pracy i nauki zawodowej pomiędzy pracodawcami a pracownikami lub uczniami, tudzież do rozpoznawania spraw karnych o przekroczenie przepisów prawnych o ochronie pracy najmniejszej.

Poszczególne sądy pracy ustanawiają wspólnem rozporządzeniem Minister Sprawiedliwości oraz Minister Opieki Społecznej. W razie, gdy utworzenie sądu pracy oddzielnie od sądu grodzkiego nie jest wskazane, Minister Sprawiedliwości i Minister Opieki Społecznej są władni wspólnem rozporządzeniem utworzyć sąd pracy w obrębie sądu grodzkiego. Rozporządzenie ustanawiające sąd pracy określa jego okręg, który obejmować może jeden lub więcej obszarów gminnych lub tylko część obszaru gminnego.

Strony wiodące spór nie mogą zrzec się właściwości sądu pracy na rzecz sądów powszechnych, mogą natomiast poddać każdą poszczególną sprawę należącą do właściwości sądu pracy orzecznictwu sądu polubownego.

Ponieważ rozporządzenie o sądach pracy poza tą wzmianką nie mówi nic więcej o polubownem załatwianiu sporów między pracodawcą a pracownikiem, przeto kwestję tę z natury rzeczy regulują przepisy kodeksu postępowania cywilnego z 29 listopada 1930 r. obowiązującego od dnia 1 stycznia 1933 r., a w szczególności art. 486 — 514 tego kodeksu.

Otóż według powołanych przepisów kodeksu postępowania cywilnego obie strony mogą zgodzić się na poddanie konfliktu orzecznictwu sądu polubownego. W tym celu każda ze stron wyznacza zasadniczo po jednym sędziu; wyznaczeni sędziowie mają wybrać superarbitra jako przewodniczącego sądu polubownego, chociaż obopólna umowa stron może wykluczyć uczestnictwo superarbitra w sądzie polubownym. Sąd polubowny może sam przeprowadzić dowody, może badać dokumenty, przesłuchać świadków, biegłych i strony i t. p.; jednakże sąd ten nie może stosować wobec stron, świadków i biegłych środków przymusowych ani odbierać od nich przysięgi.

Wyrok sądu polubownego zapada bezwzględna większością głosów, jeżeli zaś sąd polubowny tworzą tylko dwaj sędziowie bez superarbitra, jednomyślność jest konieczna.

Wyrok sądu polubownego musi zawierać znamiona przepisane kodeksem postępowania cywilnego, wyrok ten jest następnie wykonalny w drodze egzekucji po uprzedniem zaopatrzeniu go przez sąd państwowy klauzulą wykonalności.

Sądy polubowne pozostają w każdym razie pod ingerencją i nadzorem sądów państwowych.

Wracając do sądów pracy nadmieniam, że w sprawach cywilnych rozstrzygają one sprawy wtedy, jeżeli przedmiot

sporu w pieniądzech lub wartości pieniężnej nie przewyższa kwoty 5 000 zł, natomiast nie rozpatrują one sporów, gdy stroną ma być pracownik umysłowy, którego stała płaca gotówkowa przekracza 10 000 zł rocznie.

Do orzecznictwa sądów pracy w sprawach karnych należą sprawy o przekroczenia przepisów: o czasie pracy, o urlopach dla pracowników, o pracy młodocianych i kobiet, o umowie o pracę robotników i pracowników umysłowych, o kaucjach składanych przez pracowników, o pośrednictwie pracy, o przekroczenia przepisów dotyczących higieny pracy i bezpieczeństwa pracy.

Sądy pracy rozstrzygają również sprawy karne z zakresu ochrony pracy w drodze odwoławczej, jeśli skazany orzeczeniem inspektora pracy lub innej władzy administracyjnej wnosi w myśl obowiązujących przepisów żądanie przekazania sprawy sądowi.

Jeśli pewnej miejscowości nie włączono dotąd w okrąg sądu pracy, w takim razie sprawy cywilne z umów o pracę należą do kompetencji sądów grodzkich.

Od wyroku sądu pracy można wnieść odwołania i tak: w sporach, w których wartość przedmiotu nie przekracza 200 zł, można od wyroku sądu pracy wnieść odwołanie do sądu okręgowego w ciągu 8 dni jedynie w wypadkach 1) jawnego pogwałcenia prawa lub niewłaściwej wykładni jego, 2) pogwałcenia istotnych formalności postępowania, 3) przekroczenia przez sąd pracy zakresu jego kompetencji. Wyrok sądu okręgowego nie ulega zaskarżeniu. W sporach o kwoty ponad 200 zł oraz w sprawach karnych można od wyroku sądu pracy odwołać się do sądu okręgowego. Odwołanie należy wnieść pisemnie lub protokołarnie do sądu pracy w terminie 14-to dniowym licząc od dnia ogłoszenia wyroku, a w wypadku wyroku zaocznego od dnia doręczenia odpisu wyroku lub od dnia doręczenia nakazu wykonawczego. Wreszcie w niektórych wypadkach prawem przewidzianych można od wyroku sądów okręgowych wnieść środek prawny do Sądu Najwyższego.

Co do opłat sądowych, to tych nie pobiera się (z wyjątkiem opłat za doręczenie) w sprawach, w których wartość przedmiotu sporu nie przekracza kwoty 50 zł.

Koszty utrzymania sądów pracy ponosi Skarb Państwa. Sąd pracy składa się z przewodniczącego, zastępcy (zastępców) przewodniczącego oraz najmniej z 10-ciu ławników i podwójnej liczby zastępców z każdej z dwu grup pracodawców i pracowników.

Przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego powołuje z posród sędziów zawodowych Minister Sprawiedliwości.

Ławników sądów pracy powołuje w równej liczbie z każdej z dwóch grup na okres dwuletni Minister Sprawiedliwości na wspólny wniosek Ministra Opieki Społecznej oraz Ministra Przemysłu i Handlu względnie Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych, na podstawie list kandydatów, przedstawianych przez izby przemysłowo-handlowe, względnie izby rolnicze lub stowarzyszenia zawodowe pracodawców oraz przez stowarzyszenia zawodowe pracowników, czynne w okręgu sądu pracy oraz list kandydatów, przedstawianych przez zarządy przedsiębiorstw i instytucji państwowych i samorządowych, czynnych w okręgu sądów pracy, a nie należących do stowarzyszeń zawodowych pracodawców. Jednocześnie powoływana jest podwójna liczba zastępców dla każdego sądu pracy. Ławnikiem lub jego zastępcą może być ten, kto posiada obywatelstwo polskie, korzysta z pełni praw cywilnych i obywatelskich, jest nieskazitelnego charakteru, ukończył 30 lat życia i włada językiem polskim w słowie i piśmie.

Od zajmowania stanowiska ławnika sądu pracy wyłączeni są wojskowi w służbie czynnej, duchowni i zakonnicy, funkcjonariusze państwowi w służbie czynnej, jeśli nie są zatrudnieni w przedsiębiorstwach i instytucjach państwowych oraz posłowie i senatorowie.

Można odmówić przyjęcia lub złożyć objęty urząd ławnika lub zastępcy, jeżeli kandydat lub ławnik, względnie zastępca:

- 1) przekroczył 60 rok życia;
- 2) jest dotknięty ułomnością, utrudniającą sprawowanie urzędu;
- 3) nie mieszka lub przestaje mieszkać w okręgu sądu pracy;
- 4) w poprzedniej kadencji pełnił obowiązki ławnika sądu pracy;
- 5) utracił charakter reprezentanta tej grupy, z której był powołany lub proponowany.

O dopuszczalności odmówienia, przyjęcia lub złożenia urzędu orzeka Minister Sprawiedliwości.

Ławnicy i ich zastępcy nie mogą doznawać utrudnień ze strony pracodawców przy pełnieniu swych obowiązków.

Ławnicy i ich zastępcy składają przysięgę sędziowską przed przewodniczącym sądu pracy.

Ławnicy i zastępcy za udział w posiedzeniach otrzymują na żądanie odpowiednie diety w razie udowodnionej utraty zarobku, zamiejscowi zaś nadto zwrot kosztów przejazdu.

Ławnicy, którzy bez zasługujących na uwzględnienie powodów nie przychodzą wcale na posiedzenia lub też przychodzą z opóźnieniem, albo też w inny sposób uchylają się od spełnienia swoich obowiązków urzędowych, podlegają karze porządkowej do wysokości 500 zł, którą nakłada przewodniczący sądu,

jak również winni zwrócić stąd koszty sądowe w wysokości, ustalonej przez przewodniczącego.

Przeciw nałożeniu kary porządkowej ławnik może się odwołać w przeciągu dni 14 do prezesa właściwego sądu okręgowego, który rozstrzyga ostatecznie.

Do postępowania sądów pracy w sprawach cywilnych i karnych stosują się zasadniczo odpowiednie przepisy postępowania przed sądami grodzkimi przewidziane w kodeksie postępowania cywilnego wzgl. w kodeksie postępowania karnego.

POJAZDY MECHANICZNE W SŁUŻBIE POCZTOWEJ.

STANISŁAW HULEWICZ

(Dokończenie do str. 13 Nr. 1 „Przeglądu Poczтового“).

Tłokiem nazywamy ruchomy wydrążony wałek, przylegający szczelnie do gładzi cylindra, przy pomocy znajdujących się na nim pierścieni. Sworzeń tłokowy łączy tłok z korbowodem, który opiera się dolną swą częścią zwaną stopą o wał korbowy (rys. 2). Na jednym końcu wału korbowego umieszczone jest koło rozpedowe, które nie pozwala do zatrzymania wału, obracając go stale i zmuszając tłok do ruchu powrotnego w chwili zatrzymania się w martwym punkcie t. j. w najwyższej i najniższej pozycji tłoka.



RYŚ. 2. WAŁ KORBOWY.

Obserwując pracę silnika zauważymy następujące suwy (rys. 3):

- 1) tłok idzie w dół. Nad nim powstaje rozrzedzenie, dzięki czemu przez otwarty zawór wlotowy dostaje się do cylindra mieszanka wybuchowa (suw — I). Ten suw nazywamy taktem ssania;
- 2) tłok idzie do góry. Obydwa zawory są zamknięte. Następuje sprężanie mieszanki (suw. II). Ten suw nazywamy taktem sprężania;
- 3) obydwaj zawory zamknięte. Zapalenie się mieszanki od iskry ze świecy. Wybuch. Gwałtowne rozprężanie się powstałych gazów. Tłok idzie w dół (suw. III). Jest to takt pracy;

- 4) tłok idzie do góry. Zawór wydechowy otwarty, wlotowy zamknięty. Tłok wypycha spaliny z cylindra (suw. IV). Ten suw nazywamy taktem wydechu.

Z tych czterech suwów jedynie takt pracy jest taktem korzystnym, pozostałe trzy są pomocnicze. Do wykonania taktów pomocniczych tłok jest zmuszony przez znajdujące się na wale koło rozpedowe, które będąc wprowadzone w ruch podczas trzeciego suwu — wybuchu, obraca swą inercją wał korbowy, ten zaś porusza korbówód na którym znajduje się tłok, zmuszając go do suwania się w cylindrze, aż nastąpi nowy wybuch.

Na przedzie wału korbowego znajduje się korba rozruchowa, którą uruchomiamy silnik. Kręcąc wał zmuszamy tłoki do wykonania taktów pomocniczych do pierwszego wybuchu, poczem wał sam kontynuuje pracę tłoków, korba zaś automatycznie łączy się. W samochodach nowoczesnych korba jest zastąpiona rozrusznikiem elektrycznym, który przy pomocy trybów zażebia się z kołem rozpedowym, tak, że kierowca, mając pod nogą lub na tablicy rozdzielczej przycisk naciska go, włączając rozrusznik i uruchamiając w ten sposób silnik, nie potrzebuje

wysiadać z samochodu, aby podejść do przodu wozu, celem zakręcenia wału za pomocą korby rozruchowej.

W zależności od konstrukcji pojazdów mechanicznych i potrzeb dla których są przeznaczone, rozróżniamy silniki o 1-ym, 2-u, 4-ch, 6-ciu 8-ju i 12-u cylindrach. Wszystkie one mają wyżej opisane zasady pracy, a ilość cylindrów decyduje wyłącznie o mocy silnika i jednostajności biegu. Służba pocztowo-telegraficzna używa do swoich potrzeb silniki: 1) jednocylindrowe na trójkołowcach (Rolfiks, Krauseco, Tatra), 2) dwucylindrowe na motocyklach (Harley-Dawidson i C. W. S.), 3) 4-o i 6-o cylindrowe na samochodach osobowych i ciężarowych, jak „Fiat”, „Berliet”, „Chevrolet”, „Ursus”, „Auburn” i innych.

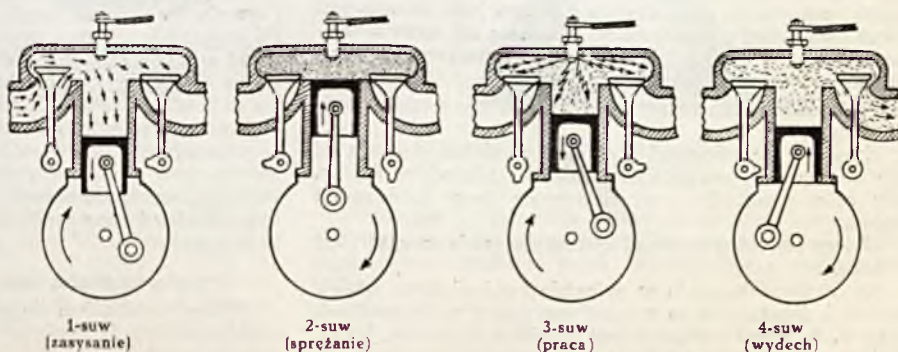
Wskutek nadmiaru ciepła wytworzonego przy spalaniu się mieszanki, konieczne jest właściwe chłodzenie cylindrów i tłoków, które z powodu rozgrzania po krótkim czasie nie byłyby zdolne do pracy i mogłyby doprowadzić silnik do zupełnego zniszczenia.

Chłodzenie odbywa się przy pomocy wody, która krąży w t. zw. płaszczu wodnym (koszulkach), chłodzi ścianki cylindrów, lub przy pomocy przewiewu powietrza, gdy ścianki cylindrów zaopatrzone są w żebra (przeważnie w motocyklach) celem powiększenia powierzchni promieniującej, do której wentylator doprowadza silny prąd powietrza.

Zagrzaną wodę ochładza się w chłodnicy pod wpływem prądu chłodnego powietrza, poczem wraca ona do koszułki wodnych celem powtórnego spełnienia swego zadania.

Średnia temperatura wody chłodzącej ma duży wpływ na pracę i ekonomję silnika. Za niska temperatura powoduje rozkład mieszanki spalniczej w rurze ssącej, a nawet wewnątrz cylindrów, co poza spadkiem energii i ekonomji przyczynia się do zkrępcenia smarów. Wysoka temperatura wody chłodzącej, a zatem i całego silnika, wpływa ujemnie na stopień napełnienia mieszanki z powodu małego ciężaru właściwego powietrza zassanego, a co zatem idzie, powoduje również spadek energii silnika, nie rzadko zaś wywołując samozapłon; nadto olej zbytino nagrany staje się rzadszy i traci na swej smarności.

Duża ilość obrotów poszczególnych części pojazdu mechanicznego również wpływa na szybkie zwiększenie się ciepłoty silnika i wszystkich trących się zespołów samochodu, wobec czego dla uniknięcia wzajemnego zatarcia się lub wytopienia poszczegół-



RYŚ. 3. PRACA SILNIKA.

nych części, pojazd mechaniczny musi być dostatecznie smarowany, aby mógł sprawnie funkcjonować.

Zadaniem oleju jest nie tylko smarowanie trących się części silnika, lecz i chłodzenie tłoków od wewnątrz i to w tym samym stopniu, co woda czyni od zewnątrz.

Do smarowania silnika należy używać smarów w najlepszych gatunkach, któreby posiadały: właściwy ciężar, lepkość (wiskozę), punkt zapalności, punkt stygnięcia, nie zawierały kwasów i t. p. Najważniejszym jednak warunkiem oleju samochodowego jest jego zdolność smarna.

W różnych konstrukcjach pojazdów spotykamy się z różnymi systemami smarowania jak rozbryzgowym, pod ciśnieniem mieszanym i t. p.

Smarowanie zapomocą rozbryzgiwania polega na tem, że oliwa wprowadzona do karteru (lub wanienek) zostaje przez zanurzenie się korbowodów rozpylana we wszystkich kierunkach, dostając się do wszystkich ruchomych części, zapewnia im należyte smarowanie. Oleje używane przy tem systemie powinny być lekkie lub średnio ciężkie.

Smarowanie pod ciśnieniem może być zwyczajne i zupełne. W pierwszym przypadku specjalna pompka ssie olej z karteru i tłoczy go do wszystkich łożysk, wymagających smarowania. Cylindry i tłoki są smarowane w ten sposób, że siła odśrodkowa odrzuca olej wydostający się z łożysk korbowodów ku ścianom cylindrów i tłokom, zaopatrując je w warstwę smaru.

W drugim przypadku olej przedostaje się pod ciśnieniem nie tylko do łożysk, lecz do cylindrów i tłoków drogą przez przewiercony korbowód oraz sworzeń tłoka. Ten system stosują konstruktorzy w najnowszych silnikach.

W systemie mieszanym oliwa dochodzi pod ciśnieniem do panewek wału korbowego i stopy korbowodu, z których ściekając zostaje podczas obracania się wału rozrzucona na wszystkie strony, trafiając i do cylindrów.

Dla wytwarzania mieszanki wybuchowej istnieje w pojeździe spalinowym przyrząd, zwany karburatorem lub popularnie gaźnikiem.

Działanie gaźnika polega na nasycaniu powietrza benzyną (może być: benzol, benzyna lub spirytus, nafta i wszelkie mieszanki benzynowo-spirytusowe), w stosunku 1 części benzyny na 12—22 części powietrza.

Dobra mieszanka określa się stosunkiem 1 : 18.

Przy wyregulowanym karburatorze otrzymujemy dużą oszczędność paliwa, a więc obowiązkiem każdego kierowcy jest stałe obserwować działanie pojazdu, aby mieszanka wytwarzana przez karburator dawała największą wydajność silnika, a rozchód benzyny był minimalny, wówczas jazda będzie ekonomiczną.

Dla otrzymania najlepszego stosunku powietrza i benzyny należy regulować dopływ tychże przez otwieranie lub zamykanie odpowiednich otworów w karburatorze.

Istnieje kilkanaście rozmaitych typów karburatorów, jednak wszystkie one, pomimo odmiennych i skomplikowanych kształtów, są bardzo zbliżone do siebie.

Każdy karburator dzieli się na komorę pływakową i komorę zmieszania, w której są przepustnica, rozpylacz i otwór dla powietrza stałego, poza tem może być otwór dla powietrza dodatkowego.

Benzyna dopływa do karburatora ze zbiornika, zawierającego zapas benzyny na 300—400 km drogi. Zbiorniki bywają umieszczane w samochodach w kilku miejscach, a mianowicie w tyle samochodu, za silnikiem lub pod siedzeniem kierowcy, w motocyklach zaś nad silnikiem. Benzyna dochodzi do gaźnika rurkami mosiężnymi pod własnym ciężarem jeśli zbiornik jest umieszczony wyżej niż karburator, zapomocą zaś aparatu zasysającego (mamki) lub pod ciśnieniem przy pomocy specjalnej pompki, jeśli zbiornik znajduje się niżej.

Nowoczesne samochody są zaopatrywane przeważnie w aparaty zasysające.

Zapalenie się mieszanki i wybuch w silniku powstają od iskry elektrycznej przeskakującej między elektrodami świecy, przez którą przechodzi prąd elektryczny drogą kablową od magneta.

Świeca jest wkręconą nad cylindrem, gdzie gromadzi się mieszanka.

Do otrzymania prądu w pojeździe mechanicznym istnieje magneto i dynamo. Są to mechanizmy oparte na własnościach magnesu. Magneto wytwarza prąd wysokiego napięcia t. j. taki, jaki jest potrzebny do zapalenia mieszanki. Dynamo służy do ładowania akumulatora.

Akumulator w samochodzie, czy motocyklu istnieje nie tylko do oświetlenia, ale i do uruchomienia silnika, skąd łatwiej otrzymać iskrę, niż z magneta przy obracaniu wału silnika.

Budowa akumulatora jest powszechnie znaną, szczególnie tym, którzy mają do czynienia z radjofonją, a więc nie nastrożają potrzeby dłuższego zastaniawiania się. W samochodach i motocyklach są używane akumulatory 6 v i 12 v.

Każdy samochód lub motocykl powinien być zaopatrzony w komplet narzędzi i części zapasowe, aby można było radzić sobie w drodze w razie nieprzewidzianego uszkodzenia.

Prócz pojazdów o silnikach spalinowych są używane przez przedsiębiorstwo P. P. T. T. pojazdy o silnikach elektrycznych t. zwane elektrowózki.

Wózki te są uruchamiane zapomocą prądu z baterji akumulatorowych, znajdujących się pod podłogą wózka, najczęściej w 2-ch skrzynkach po 40 v. z płytami o dużej powierzchni, o pojemności ogniwi po 70 amperogodzin. Każde z kół jest uruchamiane przez oddzielny silnik, za pośrednictwem systemu kół zębatach z najlepszej stali chromoniklowej. Silniki są całkowicie zamknięte i posiadają charakterystykę, dostosowaną do specjalnych warunków pracy.

Wózek posiada nastawniki uruchamiane przy pomocy dźwągów, umożliwiających stosowanie trzech zmian szybkości oraz zmian kierunku ruchu. Przy hamowaniu nastawnik zostaje automatycznie wyłączany.

Hamowanie w wózkach odbywa się zapomocą prądu przez łączenie silników napędzających jako prądnice, jak również mechanicznie zapomocą hamulców klockowych.

Poczta używa wózków o nośności 1500 kg dwojakiego rodzaju, jako lokomotywki do ciągnięcia za sobą przyczepnych wózków czterokołowych lub też jako platformki na których można przewozić przesyłki, a prócz tego doczepiać kilka wózków czterokołowych.

Kończąc ten krótki opis techniczny pojazdów mechanicznych, używanych w służbie pocztowej, należałoby jeszcze zaznaczyć, że pojazdy te należą do różnych wyrobów zagranicznych i krajowych; do pierwszych zalicza się samochody: „Berliet”, „Chevrolet”, „Fiat”, „Dodge”, „G. M. C.”, „Ford”; trójkołowe: „Tatra”, „Krauseco”, „Rollfiks”; motocykle: „Har.-Dawidson”, elektrowózki: „A. E. G.” i „Siemens”; do drugich należą samochody: „Ursus” 2,5 t. i montowane obecnie w kraju sam. „Fiat” o rozmaitym tonażu, z motocykli zaś „C. W. S”. o litrażu 1000 cm³.

Konserwacja pojazdów.

Sprawność, największą oszczędność w zużyciu benzyny i długa służba pojazdu zależą od stopnia opiekania się nim.

Konserwacja pojazdów mechanicznych odgrywa pierwszorzędną rolę przy racjonalnej i oszczędnej gospodarce.

Wiadomo każdemu automobilście, że właściwe smarowanie jest potrzebne nie tylko dla wewnętrznych części silnika, jak cylindrów, tłoków, łożysk, trybów, wałów i t. p., lecz także części zewnętrznych, jakimi są resory, połączenia i znajdujące się w nich sworznie, tuleje, dźwigi, przeguby i inne.

Należyta konserwacja zwiększa odporność pojazdu przeciw szkodliwym wpływom zewnętrznym, a szkodnikami tymi są wilgoć i gazy oddziaływające na główne składniki zewnętrznej konstrukcji samochodowej, a więc drzewo i metal, dla uodpornienia których stosuje się w ostatnich czasach różne środki ochronne.

Kierowca powinien przed wyjazdem sprawdzić, czy pojazd jest zaopatrzony w wodę (chłodnicą), czy posiada benzynę (zbiornik), czy ma dostateczną ilość oleju (w karterze silnika) i smarów (w skrzynce biegów, dyferencjale i smarowniczkach). Po przyjeździe kierowca powinien obmyć pojazd wodą i nasmarować wszelkie zewnętrzne części narażone na tarcie lub rdzewienie. Co pewien czas olej w silniku należy wylać, przepłukać karter i nalać świeżego. Zmianę oleju regulują wskazówki, podawane w przewodnikach do smarowania.

Garaż, w którym przechowuje się pojazdy, musi być bezpieczny pod względem pożarowym, powinien mieć podłogę betonową, ogrzewanie centralne, oświetlenie elektryczne, rurociąg wodny i kanał kontrolny do przeglądu, smarowania i reperacji podwozia.

Przepisy o ruchu kołowym.

Wraz z ukazaniem się pojazdu mechanicznego na drogach publicznych zaszła konieczność wprowadzenia pewnych norm, któreby regulowały ruch i bezpieczeństwo dla otoczenia. Od powstania Państwa Polskiego ukazało się cały szereg przepisów

ogłoszonych w drodze ustawowej, z których przepisy normujące ruch samochodowy na terenie Rzeczypospolitej są zawarte w rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 27.I 1928 r. (Dz. Ust. Nr. 41 z r. 1928)¹⁾. Zależnie od potrzeb miejscowych mogą władze wojewódzkie wydawać specjalne przepisy o ruchu w danej miejscowości. W Warszawie obowiązują przepisy o ruchu ulicznym z dnia 15.V 1925 r., wydane przez Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę.

Przepisy ogólne o ruchu kołowym przewidują w budowie samochodu:

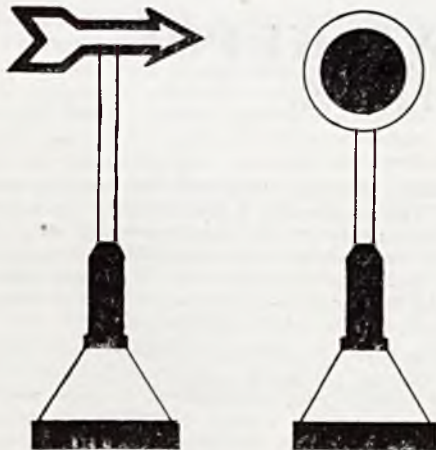


Skręcanie w prawo. Zwolnienie lub zatrzymanie jazdy.

RYŚ. 4. ZNAKI RĘCZNE.

- 1) dwa hamulce, działające niezależnie od siebie, a dla autobusów trzeci dodatkowy hamulec t. zw. wspornik (zapadka gorska), która nie pozwala na stoczenie się samochodu w tył;
- 2) dwa sygnały dźwiękowe, jeden donośny i silny do użytku w miejscach otwartych, drugi zaś o słabym, niskim tonie dla miejscowości zabudowanych. Motocykle powinny posiadać jeden sygnał dźwiękowy o tonie wysokim. Używanie dzwonek jest zakazane, a gwizdanki można używać poza obrębem miejscowości zaludnionych;
- 3) latarnie przednie muszą mieć szkła bezbarwne, a z tyłu po lewej stronie samochodu winna się znajdować latarka z czerwonym światłem;
- 4) latarka oświetlająca w nocy tylni znak rejestracyjny. Latarka tylna, ani urządzenie do oświetlenia tylnego znaku nie mogą być gaszone i zapalane z siedzenia kierowcy lub z wnętrza pojazdu.

Każdy pojazd przed wyjazdem powinien być zarejestrowany w urzędzie wojewódzkim, który wydaje tablice ze znakami rejestracyjnymi i pisemne pozwolenie na ruch po drogach.



Strzałka granatowa wskazująca kierunek jazdy

Tarcza czerwona zamykająca wjazd.

RYŚ. 5. ZNAKI REGULUJĄCE RUCH.

Znaki rejestracyjne składają się z dwóch tablic metalowych dla umieszczenia z przodu i z tyłu pojazdu.

Na tablicach znajdują się czerwone litery (oznaka województwa) naprz.: W.R. dla woj. Warszawskiego, L.W. dla Lwowskiego, dla miasta Warszawy litera W., oraz czarne cyfry,

¹⁾ Od dnia 1 marca 1933 r. będą obowiązywać nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, ogłoszone w drodze rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 55, które zasadniczo zmian nie wprowadzają.

oznaczające numer kolejny, pod którym pojazd mechaniczny zarejestrowano.

Za kursowanie pojazdu po drogach publicznych są pobierane podatki, które określa ustawa o państwowym funduszu drogowym z dnia 17 marca 1931 r.

Przepisy o kierowcach przewidują, że każdy kto chce prowadzić pojazd mechaniczny po drodze publicznej musi posiadać następujące warunki:

- 1) ukończonych 18 lat życia (na motocykle 16 lat);
- 2) umiejętność czytania i pisanie po polsku;
- 3) nie podlegać nałogom i posiadać dobre kwalifikacje moralne;
- 4) brak wad fizycznych; a dla kierowców zawodowych ponadto
- 5) odbycie 6-miesięcznej praktyki warsztatowej i ukończenie specjalnej szkoły szoferskiej.



RYŚ. 6. MIĘDZYNARODOWE ZNAKI OSTRZEGAWCZE.

Egzaminy na kierowców odbywają się przed komisją egzaminacyjną urzędu wojewódzkiego. Do egzaminu kandydat obowiązany jest dostarczyć pojazd mechaniczny i wykazać znajomość:

- 1) przepisów policyjnych;
- 2) sposobów obchodzenia się z benzyną i t. p.;
- 3) konstrukcji pojazdu i praktyczne wyrobienie w kierowaniu podczas jazdy próbnej.

W razie pomyślnego wyniku egzaminu zdający otrzymuje pozwolenie na prawo kierowania czyli t. zw. „prawo jazdy”, które obowiązuje jest posiadać podczas kierowania samochodem (motocyklem) dla kontroli przez władze policyjne i drogowe.

Kierowca odpowiada za należyte zaopatrzenie samochodu we wszystkie potrzebne przyrządy i urządzenia oraz za ich prawidłowe działanie. Kierowca jest odpowiedzialny za ostrożną i ogólną jazdę.

Bezpieczeństwo ruchu wymaga, aby w miejscowościach zaludnionych, jak miasta, szybkość była ograniczona i nie czyniła szkód. Szybkość nie może przekraczać 40 km na godzinę dla samochodów na pneumatykach w miejscowościach zabudowanych. Może być nakazana mniejsza szybkość do 20 km. Na niektórych ulicach Warszawy szybkość należy zmniejszyć do 15 km/godz. Na szosie zaś szybkość dla osobowych pojazdów mechan. jest nieograniczona, dla autobusów nie może przekraczać 40 km.

Na skrzyżowaniach dróg, skąd t. p. szybkość również należy zmniejszyć do 10 km, a do 6 km na długich drewnianych mostach, na innych mostach dla wozów osob. — 20 km, dla ciężarowych — 10 km.

Ruch pojazdów odbywa się prawą stroną drogi, wymija się na prawo, wyprzedza na lewo.

Pojazdy wyjeżdżające zagranicę muszą posiadać „międzynarodowe świadectwo drogowe”, znak odrębny w postaci tablicy owalnej szerokości 30 cm, wysokości 15 cm, z odpowiednimi czarnymi literami na białym tle. Międzynarodowa Konwencja Automobilowa, zawarta w Paryżu w dniu 11.X 1909 r., do której Polska przystąpiła 1.V 1931 r., przewiduje dla Polski litery na tablicy — PL, a z obcych państw dla Austrii — A, Anglii — GB Francji — F, Niemiec — D i t. d.

Za przekroczenie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych przewidziane są kary do 1000 zł. grzywny, areszt do 6-ciu tygodni lub obie kary łącznie, o ile przekroczenie nie podlega surowszemu przepisowi karnemu.

W myśl § 43 rozporządzenia z 27 stycznia 1928 r., „kierowca, chcąc zatrzymać pojazd, cofnąć go lub skręcić w bok, powinien dać znak o swoim zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki (rys. 4) lub zapomocą specjalnego przyrządu, którego działanie jest widoczne i łatwo zrozumiałe zarówno dla znajdujących się z przodu, jak i z tyłu pojazdu”.

W myśl § 44 powyższego rozporządzenia:

„Kierowca pojazdu obowiązany jest zawczasu dawać dźwiękowe sygnały ostrzegawcze:

- a) przed wyprzedzaniem;
- b) na skrzyżowaniach dróg;
- c) tam, gdzie droga nie jest widoczna na przestrzeni dostatecznej do zatrzymania pojazdu;
- d) w innych okolicznościach, w których zachodzi tego potrzeba.

Zabrania się nadużywać sygnałów dźwiękowych oraz używać ich bez potrzeby”.

Na niektórych ulicach Warszawy obowiązuje ruch jednokierunkowy, t.zn. na całą szerokość jezdni i tylko w jednym kierunku. W przeciwnym kierunku jechać niewolno. Do oznaczenia jednokierunkowego ruchu służą specjalne znaki (rys. 5).

Na krzyżujących się ulicach o intensywnym ruchu wprowadzona jest sygnalizacja świetlna za pomocą światła czerwonego, zamykającego ruch i światła zielonego, otwierającego ruch; każda zmiana kierunku sygnalizowana jest za pomocą dzwonka elektrycznego.

W razie spowodowanego wypadku kierowca obowiązany zatrzymać się i przyjść z pomocą osobie poszkodowanej, w razie potrzeby odwieźć ją do szpitala lub do domu.

Międzynarodowe drogowe znaki ostrzegawcze na szosach, zostały unormowane Międzynarodową Konwencją Paryską z dnia 24.IV 1926 r. (art. 9 zał. F). Znaki te (rys. 6) umieszcza się po prawej stronie drogi na tarczach trójkątnych, równoramiennych (po 70 cm każde ramie), przymocowanych do słupów 2,5 m wysokich, w odległości 150 — 200 m od przeszkody.

Wycięty czerwony trójkąt lub okrągła czerwona tarcza (średnicy 50 cm) sygnalizuje obowiązek zwolnienia jazdy lub zatrzymania się wskutek jakiegokolwiek przeszkody. Taki trójkąt na prawym tylnym błotniku pojazdu mechanicznego wskazuje na hamulec działający na 4 koła.

Niniejszy artykuł nie wyczerpuje nawet ogólnych wiadomości o pojazdach mechanicznych i przepisach o ruchu kołowym po drogach publicznych, jednak w zupełności jest wystarczający dla zorientowania szerszego ogółu pracowników pocztowych, jakimi pojazdami mechanicznymi dysponuje państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, jak one funkcjonują i jakim przepisom drogowym podlegają.

MIĘDZYNARODOWY KUPON NA ODPOWIEDŹ.

ZOFJA STANIECKA

Duże ułatwienia i korzyści w obrocie międzynarodowym daje społeczeństwu bezspornie t. zw. międzynarodowy kupon na odpowiedź, u nas, niestety, niedostatecznie spopularyzowany i wyzyskany.

Zanim jednak zajmiemy się określeniem istoty i znaczenia kuponu, oraz zastosowania go w Polsce, chcemy zwrócić uwagę czytelników na genezę jego powstania.

I.

Zagadnienie wprowadzenia dla wygody publiczności środków opłacania zgóry odpowiedzi na list w obrocie międzynarodowym żywo zajmowało Zarządy pocztowe już od czasu założenia Związku pocztowego w r. 1874.

Sprawa ta była początkowo dyskutowana na terenie wewnętrznym Zarządów pocztowych, które przeprowadzały studia i przygotowywały projekty i materiały na Kongresy międzynarodowe.

I dopiero rok 1887 wprowadza sprawę, o której mowa, na forum publiczne. Prasa wszystkich prawie narodów, jako wyrazić potrzeb i życzeń publiczności, zaczęła się domagać wprowadzenia tego rodzaju służby pocztowej, podnosząc szczególną jej użyteczność. Również nie schodziła ona już od tej pory z lamów pocztowych.

Zagadnienie to w początkach wynikło w formie znacznie szerszej, niż dzisiejszy kupon na odpowiedź, gdyż weszło ono pierwotnie do dyskusji, jako projekt międzynarodowego znaczka pocztowego.

W dyskusji, obok głosów entuzjastycznych za wprowadze-

niem takiego znaczka, wskazywano na związane z tem trudności. A więc widziano te trudności przy przeprowadzaniu rachunków między krajami, dalej z powodu braku jednolitości systemów monetarnych, braku uzgodnionych przepisów krajowych o podrabianiu znaczków i t. d. Ponadto obawiano się, i słusznie, że znaczek taki stałby się monetą światową, którąby wykorzystywano w celach spekulacyjnych.

Wskazywano, że publiczność posługiwałaby się często międzynarodowymi znaczkami pocztowymi jako środkiem płatniczym w obrocie międzynarodowym, z czego wynikałoby, że Zarząd na terytorjum którego używanoby do opłaty znaczka pocztowego, kupionego w innym kraju, byłby pozbawiony opłaty, którąby mu się słusznie należała za przesyłkę. Otóż, aby zaradzić temu, proponowano utworzenie wspólnej Kasy Związkowej, do której przelewano by wszystkie wpływy ze sprzedanych znaczków międzynarodowych, poczem te wpływy dzielone byłyby między poszczególne Zarządy. W tym celu wszystkie Zarządy byłyby obowiązane sporządzać wykazy, z podaniem ilości użytych w danym kraju znaczków do opłacenia korespondencji zagranicznej. W wykazach tych należałoby podawać obrót nie tylko z krajami należącymi do Związku pocztowego, ale również wymianę wewnątrz kraju i z krajami niezwiązkowymi, ze względu na to, że wprowadzenie w obieg międzynarodowego znaczka pocztowego obok znaczków wewnętrznych mogłoby być powodem omyłek przy ich użyciu, co pociągałoby za sobą reklamację ze strony publiczności.

Na podstawie rzeczonych wykazów Zarząd Kasy obliczałby i dzielił wpływy pomiędzy poszczególne Zarządy pocztowe.

Ten sposób obliczania wydawał się jednak Zarządom pocztowym niezupełnie odpowiedni w zastosowaniu praktycznym, ponieważ ze względu na różnorodność przepisów, obowiązujących w krajach należących do Związku, jak również na znaczną ilość listów wymienianych między Zarządami, wielkość liczb którymi należałoby operować, rozrachunek z krajami biorącymi udział w wymianie znaczka pocztowego, jako też i sposób podziału — natrafilyby na nieprzewidywane trudności i nie dawałyby dostatecznej gwarancji, że wymierzony danemu Zarządowi pocztowemu udział w dochodach odpowiadałby rzeczywistym świadczeniom.

A oto co mówił wybitny znawca pocztownictwa H. Stephan, Generalny Dyrektor Poczty niemieckich, na Kongresie Wiedeńskim w roku 1891, w odpowiedzi na wniosek w sprawie międzynarodowego znaczka delegacji Stanów Zjednoczonych Ameryki: „Delegacja Stanów Zjednoczonych podając wniosek przyznaje, że myśl rzucona przez nią była już rozpatrywana zarówno na Kongresie w Bernie (1874 r.), jak Paryżu (1878 r.) i Lisbonie (1885 r.). Niewątpliwie, wprowadzenie myśli tej w życie równałoby się zrealizowaniu ostatniego ideału w zakresie służby pocztowej. Lecz, niestety, od czasu istnienia świata zawsze trwa walka między światem ideału i praktyki. Być może, że niedługo wniosek amerykański zostanie zrealizowany, w co wątpić nie należy, ale ażeby go wprowadzić w życie trzeba zacząć od zaprowadzenia jednolitego i wspólnego dla wszystkich krajów systemu monetarnego. Prócz tego — co jest może najdalej od zrealizowania — wprowadzić należałoby jednolite prawo nadawstwa, dotyczące fałszowania znaczków pocztowych, sądownictwa, wymiaru kar i t. p. Wniosek ten podobny jest raczej do planu olbrzymiego budynku, przy konstruowaniu którego nie wzięto zupełnie pod uwagę prawa grawitacji budynku. To też ze smutkiem stwierdzam, że dzień realizacji tego projektu uważam za bardzo daleki. Nie jest więc celowe zajmowanie obecnego Kongresu tego rodzaju sprawą. Wystarczy, że myśl taka powstała i nie dajmy jej tylko zasypać”.

Po Kongresie Wiedeńskim sprawa na dłuższy czas przyzięła, będąc przedmiotem dalszych studiów Zarządów pocztowych różnych krajów.

I dopiero w 15 lat potem Kongres Rzymski (1906 r.) ostatecznie pogrzebał projekt stworzenia światowego znaczka pocztowego, stawiając na porządek dzienny sprawę międzynarodowego kuponu na odpowiedź.

2.

Międzynarodowy kupon na odpowiedź wprowadzony został przez Kongres pocztowy w Rzymie w r. 1906.

Na Kongresie tym rozpatrywane były różne projekty: znaczki na odpowiedź, sekretniki z opłaconą odpowiedzią, koperty z odpowiedzią, koperty podwójne, ważność znaczków pocztowych wszystkich krajów na obszarze całego Związku. Wszystkie one jednak odpady, utrzymały się ostatecznie tylko dwa następujące: 1) wniosek delegacji Stanów Zjednoczonych Ameryki, przewidujący znaczek z napisem „odpowiedź opłacona”, który byłby nalepiany na lewym górnym rogu koperty. Znaczek taki miał dawać adresatowi prawo do otrzymania znaczków pocztowych wartości uiszczonej przez nadawcę w monecie kraju przeznaczenia. Wniosek ten jednak został odrzucony ze względu na związane z nim niewygody, polegające na zbieraniu, przechowywaniu i przesyłaniu kopert ze znaczkiem „odpowiedź opłacona” i 2) wniosek delegacji angielskiej w sprawie międzynarodowego kuponu na odpowiedź, który został przyjęty przez Kongres.

Kupony w projekcie wnioskodawców miały służyć do opłacenia odpowiedzi dla przesyłek listowych dowolnych wymiarów i wagi. Teza ta jednak nie utrzymała się i uchwalona została wartość kuponu w wysokości opłaty za zwykły list zagraniczny. Pozatem miały służyć do wyrównania drobnych należności, podobnie, jak to się dzieje w każdym kraju zapomocą znaczków pocztowych. Wartość kuponu jednolita, ustalona wówczas na 25 centimów, miała uchronić poszczególne kraje przed wyzyskiem.

Ogólne zasady wymiany międzynarodowych kuponów na odpowiedź ustalono jak następuje:

Kupony sprzedawane są we wszystkich krajach, należących do Związku z tem jednak zastrzeżeniem, że te kraje związkowe, które nie życzą sobie uczestniczyć w sprzedaży kuponów, nie są do tego obowiązane.

Użytkowanie kuponów polega na tem, że osoba życząca sobie uiszczyć opłatę na odpowiedź za list zagraniczny kupuje

kupon i wkłada go do listu, natomiast odbiorca tego listu wymienia kupon w urzędzie pocztowym swego kraju na znaczek pocztowy, wynoszący opłatę za list zagraniczny wagi 20 gramów i nakleja go na przesyłce listowej mającej służyć za odpowiedź.

Okres ważności kuponu nieograniczony.

Ilość nabywanych kuponów nieograniczona.

Niestety, na tych zasadach kupon dał się utrzymać tylko do czasu wojny światowej. Przewrót w dziedzinie monetarnej, spowodowany wojną, wysunął konieczność zasadniczych zmian w dotychczasowym systemie.

To też Kongres w Madrycie w 1920 r. ograniczył przedewszystkiem okres ważności kuponów do 2-ich miesięcy od czasu wydania w krajach europejskich, a do 6-ciu miesięcy — w obrocie z krajami zamorskimi, a to w celu zapobieżenia spekulacji przez zakupywanie kuponów w krajach o chwiejnej walucie i wymieniania ich po pewnym czasie w krajach o stałej walucie. Również ograniczona została ilość kuponów, którą wolno sprzedawać jednej osobie w jednym i tym samym dniu do 10-ciu sztuk. Podwyższono także wartość kuponów obowiązującą przy rozrachunkach z innymi Zarządami do 50 cent. dla uniknięcia strat.

Na następnych Kongresach kupon ulegał dalszym ewolucjom. I tak: na Kongresie Stockholmskim w r. 1924 wartość kuponu została obniżona do 40 cent., natomiast Kongres Londyński w 1929 r. biorąc pod uwagę ustabilizowanie się waluty prawie we wszystkich krajach, co zabezpiecza kupon od spekulacji i strat, zniósł wszelkie ograniczenia, tak co do okresu ważności, jak i ilości sprzedawanych kuponów, zniżając jednocześnie wartość do 37½ cent.

W Polsce do 1 kwietnia 1926 r. znajdowały się w obiegu trzy rodzaje kuponów: 1) kupon według Konwencji rzymskiej z r. 1906, wartości 25 cent. odpowiadający połowie opłaty za list zagraniczny do wagi 20 gr. Przy użyciu tych kuponów wymagane były 2 kupony na całkowitą opłatę; 2) kupon według Konwencji Madryckiej z r. 1920 wartości 50 cent., odpowiadający normalnej opłacie za list zagraniczny i 3) kupon według Konwencji Stockholmskiej, wartości 40 cent. również odpowiadający normalnej opłacie za list zagraniczny.

Różnica między kuponami polegała na tem, że kupon „rymski” można było wymienić na znaczki w krajach, które przystąpiły do konwencji, bez ograniczenia terminu, natomiast kupony „madrycki” i „stockholmski” musiały być wymieniane zgodnie z uchwałą Kongresu madryckiego i stockholmskiego t. j. pierwsze w okresie 2 miesięcy, drugie — w terminie 6 miesięcy.

Kupon „rymski” wycofany został z obiegu uchwałą Kongresu londyńskiego.

Obecnie znajdują się w obiegu trzy rodzaje kuponów: 1) wydania stockholmskiego, 2) wydania stockholmskiego z nadrukiem czerwonym na odwrotnej stronie dotyczącym okresu ważności kuponów (zapas starego wydania kuponów, puszczonego w obieg), 3) kupony wydania londyńskiego.

Nominalna wartość obowiązująca przy rozrachunkach z obcymi Zarządami pocztowymi dla wszystkich kuponów zgodnie z uchwałą Kongresu londyńskiego wynosi 37½ cent. Wartość tę każdy poszczególny kraj przelicza na swoją walutę zależnie od kursu franka w danym czasie.

Drukiem kuponów zajmuje się Międzynarodowe Biuro pocztowe w Bernie według wzorów, uchwalanych na Kongresach. Zarząd pocztowy, któremu wyczerpał się zapas kuponów, lub Zarząd, który przystępuje do wymiany kuponowej, zwraca się z zamówieniem do Biura, podając żadaną ilość kuponów, tekst w języku swego kraju i cenę sprzedażną w walucie swojej. W ten sposób Międzynarodowe Biuro prowadzi kontrolę ogólnej ilości kuponów, wypuszczonych w obieg przez wszystkie kraje.

Rozrachunki między Zarządami poszczególnych krajów z tytułu sprzedanych kuponów odbywają się raz do roku, również za pośrednictwem Biura Berneńskiego na podstawie wykazów sprzedanych kuponów, przesyłanych do Biura. Ale niektóre Zarządy dokonywują rozliczeń bezpośrednio między sobą, co jest także dozwolone.

Nie przeprowadza się rozrachunków wogóle, jeżeli należność z tytułu obrotu kuponów między innymi danymi Zarządami nie przekracza 25 franków.

W wymianie międzynarodowych kuponów na odpowiedź uczestniczą wszystkie Zarządy pocztowe.

(Dokończenie nastąpi).

PRZEGLĄD PRASY.

Nr. 11 „L'Union Postale“ z r. ub. poświęca w całości swe szpalty rozprawie o fabrykacji znaczków pocztowych i papierów wartościowych we Włoszech. Autor pracy nawiązuje do początków znaczka poczt. wogóle i poprzez poszczególne etapy rozwoju produkcji najpierw w pojedynczych państewkach włoskich, dochodzi do omówienia produkcji znaczków i papierów wart. w okresie jednolitej państwowości, poczem przedstawia dzisiejszy stan organizacji technicznej i ustroju prawnego Instytutu poligraficznego, w którym drukuje się znaczki poczt. i papiery wartościowe.

Nr. 12 „L'Union Postale“ z ub. r. zawiera na wstępie artykuł traktujący o dosyłaniu paczek w obrocie wewnętrznym Argentyny oraz dający ogólny przegląd paczkowego obrotu z wymienieniem danych statystycznych i nazw urzędów pocztowych ze służbą paczkową nadawczą i oddawczą. Następny artykuł omawia służbę pocztową w Danji w niedziele i święta. Służba okienkowa w urzędach była pierwotnie ograniczona do jednej godziny (9—10), a w miastach o więcej niż jednym urzędzie poczt. był czynny tylko urząd główny. W miejskich okręgach doręczeń doręczano dawniej w porze rannej tylko korespondencję z wyłączeniem druków, próbek towarów, przesyłek listowych mieszanych i tygodników. Z innych przesyłek doręczano tylko przekazy poczt., zaś listy wartościowe, paczki i zlecenia były wyłączone od doręczenia. W wiejskich okręgach doręczeń zakres służby doręczeń był taki sam. Od 1.V 1921 służbę poczt. w niedziele i święta ograniczono do minimum. W dni świąteczne nie łączące się z niedzielą utrzymuje się jeden chód doręczyelski. Od 1.V 1929 wprowadzono doręczanie za opłatą 10 oere na życzenie nadawców t. zw. listów niedzielnych, oznaczanych stosownym napisem i linjami przekątnymi. Sprawozdania z działalności poczty w Kanadzie, Kolumbji, Egipcie, Grecji, Węgrzech, Indjach Brytyjskich, Holandji i Szwecji dają przegląd wyników finansowych w roku sprawozdawczym, zaprowadzonych nowych połączeń i rozszerzenia obrotu pocztowego wewnętrznego i zagranicznego. W rubryce bibliografji dłuższe wzmianki o kalendariuszu poczt. niemieckim na r. 1933, wydawanym przy poparciu ministerstwa poczt. oraz o pracy D-ra J. Constantynoffa „Prawo lotnicze francuskie i międzynarodowe“.

Nr. 11 „Archiv für Post und Telegraphie“ rozważa wyniki obrotu czekowego w r. 1924—31. Od czasu stabilizacji pieniądza w r. 1923 dało się zauważyć wzmoczenie obrotu czekowego, dopiero w ostatnich latach kryzys gospodarczy przyczynił się do zahamowania postępu w tym dziale obrotu pocztowego. Sposób prowadzenia manipulacji w urzędach czekowych został znacznie uproszczony i zmechanizowany przez użycie maszyn. Dotychczas podjął zarząd niem. obrót czekowy na zasadzie światowego porozumienia o przelewach pieniężnych z Teryt. Saary, Gdańskiem, Danją, Belgią, Francją, Włochami, Japonją, Jugosławją, Łotwą, Luksemburgiem, Marokko, Holandją, Austrią, Szwecją, Szwarcarią, Czechosłowacją, Węgrami i Algierją.

Przedmiotem następnego artykułu jest Bank Rzeszy i łączące się z tem zagadnienia przemian gospodarczych i walutowych Rzeszy oraz podstawy prawne i zasady organizacyjne banku. Pierwotnie emisja banknotów nie była przywilejem jednego banku, lecz cały szereg banków w udzielnych krajach Rzeszy miał prawo wydawania banknotów, od niedawna dopiero liczba tych banków stopniała do czterech (bank bawarski w Monachjum, wirtemberski w Sztutgarcie, badeński w Karlsruhe, saski w Dreźnie). Prawo emisji tych banków jest jednak pod względem sumy ograniczone do 194 milj. RM łącznie, z czego po 70 milj. przypada na bawarski i saski oraz po 27 milj. na wirt. i badeński. Ustrój Banku Rzeszy uległ zasadniczym zmianom wedle wskazań wytkniętych przez komisję reparacyjną w t. zw. Planie Dawesa. W r. 1930 prawo bankowe niem. uległo dalszym zmianom (Plan Younga). Jak widać zatem prawo bankowe Rzeszy jak i ustrój banku pozostawały pod wpływem umów międzynarodowych i kontrolą państw traktatowych. Zakres interesów banku nie zmienił się zasadniczo od r. 1875 (rok wydania starej ustawy). Najważniejszą zmianą było uniezależnienie Banku Rzeszy od r. 1924 od państwa, które przedtem wykonywało kontrolę i nadzór nad Bankiem. W wyroku z 12/IX 31 sąd berl. stwierdził, że skierowanie sprawy sprze-

nicwierzenia sum poczt. przez urzędnika — na drogę postępowania karnego nie wymaga uprzedniego postępowania dyscyplinarnego.

Nr. 12 „Archiv für Post und Telegraphie“ z r. ub. podaje na wstępie stan komunikacji poczt. utrzymywanej zapomocą aut ciężarowych w Szwajcarii. W dalszej części przedstawione są urządzenia techniczne oddziału paczkowego urzędu poczt. Berlin S.W. 77. Wspomniany urząd jest punktem przedludkowym dla paczek, największym w Berlinie i na całym obszarze Rzeszy. Urząd ten jest urzędem dworcowym dla wszystkich pociągów odchodzących z dworca Anhaltskiego i Poczdamskiego. Fotografie niektórych części gmachu urzędu i jego wnętrza uzupełniają artykuł.

Z dokończenia artykułu o obrocie czekowym krajów należących do Związku poczt. w r. 1931 wynika, że w roku tym uczestniczyło w obrocie czekowym 26 krajów związkowych. Tablice statystyczne dają przegląd rozwoju obrotu czekowego w poszczególnych krajach. W dalszym ciągu dokończenie artykułu o poczcie listowej w Holandji od czasów średniowiecza, kiedy jeszcze poczta była w rękach prywatnych przedsiębiorców, aż do czasów najnowszych poczty państwowej.

W rubryce orzeczeń sądowych, rozstrzygnięcie jednego z sądów ustalające zasadę, że prawo uczestnika obrotu czekowego wystąpienia z obrotu czekowego i zlikwidowania konta nie może być zajęte. Orzeczenie innego sądu stanowi, że korespondencja adresowana wspólnie do obu małżonków może być wprowadziona wedle przepisów pocztowych niemieckich doręczana tak jak gdyby była adresowana do męża, jednak gdy idzie o doręczenie postanowień sądowych ze skutkiem prawnym dla małżonków, doręczenie winno być skuteczne dla każdego z małżonków osobno.

Nr. 39 D. V. Z. zajmuje się zagadnieniami oszczędności oraz projektami zorganizowania pocztowej kasy oszczędności, która dotychczas nie jest w Niemczech zorganizowana. Na łamach prasy fachowej i codziennej oraz w kolach urzędniczych wentylowana jest sprawa wykorzystania urzędów pocztowych dla idei oszczędności. Również do ministerstwa poczt Rzeszy wpływają pisma tego rodzaju. W dzisiejszych czasach kryzysu gospodarczego pieniądź stroni od instytucji bankowych, dzięki smutnym doświadczeniom z załamaniem się wielu banków, poczta zaś posiada dotychczas zaufanie społeczeństwa, należałoby więc przy organizowaniu pocztowej kasy oszczędności uwzględnić jej urzędniczą.

Nr. 42 D. V. Z. poświęca dłuższą wzmiankę światowej konferencji telegr. i radj. w Madrycie we wrześniu b. r. W konferencji brali udział prócz delegatów zarządów telegr. także przedstawiciele towarzystw telegr. i radj. Konferencja miała się zająć przystosowaniem istniejących umów do potrzeb międzynarodowego obrotu, podyktowanych zmianami ostatnich pięciu lat. Poprzednia konferencja telegr. miała miejsce w Brukseli r. 1928, a radjowa w r. 1927 w Waszyngtonie.

Nr. 44 D. V. Z. zawiera, prócz innych, art. „Tysiąclecie przemawiają przez znaczki pocztowe“. Poczta mimo swego charakteru instytucji, użytkującej najnowsze zdobycze techniki i wiedzy uprawia archeologję, interesuje się najodleglejszą przeszłością, przedstawiając ją na znaczkach poczt. Dotyczy to krajów wschodnich (Egiptu).

Nr. 45 D. V. Z. z oka zj20-lecia poczty lotniczej niem. (1912—32) daje szkic początków poczty lotniczej niem. Poczta lotn. niem. przewozi obecnie rocznie 60.000 kg poczty listowej, 14.000 kg paczek poczt. i około 300.000 kg czasopism, robiąc rocznie 11 milj. km lotu.

Nr. 48 D. V. Z. zwraca uwagę artykułem „Francusko - belgijska okupacja Zagłębia Ruhry a poczta niem.“, o przeważającym jednak pierwiastku politycznym. Okupacja Zagłębia Ruhry miała miejsce z początkiem r. 1923 z powodu niewywiązania się Niemiec z zobowiązań, nałożonych traktatem wersalskim. Władze okupacyjne francuskie nie mieszały się z początku do spraw służby pocztowej niem. Zagłębia, później jednak zakazały wszelkiego wywozu towarów w przesyłkach poczt. Z zagłębia i wprowadziły ścisłą kontrolę przesyłek.