



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. 209.

T R E Ś Ć :

Str.

- | | |
|--|----|
| 1. Przemówienie Ministra Poczty i Telegrafów Pana Inż. Emila Kalińskiego, wygłoszone na Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 12 grudnia 1933 r. | 1 |
| 2. Zarys rozwoju komunikacji pocztowej.
Sylwester Maciejewski | 7 |
| 3. Czy przemiana poczty na przedsiębiorstwo wpływa na jej charakter instytucji użyteczności publicznej?
Mr. Zdzisław Chendyński | 13 |
| 4. Stanowiska i tytuły służbowe.
Dr. Jan Guzowski | 14 |
| 5. Przegląd prasy | 16 |

S O M M A I R E :

Page.

- | | |
|---|----|
| 1. L'allocution du Ministre des Postes et Télégraphes Monsieur l'ingénieur Emile Kaliński, prononcé dans la Commission Budgétaire de la Diète le 12 décembre 1933 | 1 |
| 2. Précis du développement de la communication postale.
S. Maciejewski | 7 |
| 3. La transformation de la poste en une entreprise influe-t-elle sur son caractère d'institution d'utilité publique
Mr. Z. Chendyński | 13 |
| 4. Le fonctions et les titres de service.
Dr. J. Guzowski | 14 |
| 5. Revue de la presse | 16 |

PRZEMÓWIENIE MINISTRA POCZTY I TELE- GRAFÓW PANA INŻ. EMILA KALIŃSKIEGO, WYGŁOSZONE NA KOMISJI BUDŻETOWEJ SEJMU W DNIU 12 GRUDNIA 1933 ROKU.

Stając po raz pierwszy przed Komisją w charakterze Szefa resortu poczty i telegrafów, chciałbym, zanim omówię ogólnie budżet na r. 1934/35, scharakteryzować pokrótce stan mego resortu, obecne prace i zamierzenia na najbliższą przyszłość oraz wskazać na te myśli wytyczne, jakie kierować będą pracami Ministerstwa Poczty i Telegrafów.

W rozwoju urzędzeń pocztowo-telegraficznych oraz pod względem eksploatacji tych urzędzeń Polska zajmuje dotąd jeszcze jedno ze średnich, a niekiedy dalszych miejsc wśród krajów Europy.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę rozwój sieci pocztowo-telegraficznej w stosunku do obszaru, to Polska w szeregu trzydziestu kilku państw zajmuje 25 miejsce, mając poza sobą już tylko państwa takie, jak Grecja, Szwecja, Finlandja, Z. S. S.R., Irlandja i Turcja. Jeszcze gorzej sytuacja Polski przedstawia się, jeśli badamy stosunek ilości in-

stytucyj pocztowych, telegraficznych i telefonicznych do liczby mieszkańców kraju. Na jedną instytucję przypada w Polsce zgórá 7 000 mieszkańców, przyczem Polska znajduje się na 30-em miejscu, mając za sobą tylko Turcję.

Natężenie ruchu pocztowego, wyrażone w ilości przesyłek listowych, wskazuje, że Polska zajmuje wśród państw europejskich 26-e miejsce, albowiem na 100 mieszkańców przypada w ciągu roku 2 638 przesyłek listowych. Poza Polską zajmują miejsca już tylko państwa takie, jak: Bułgarja, Finlandja, Grecja, Rumunja, Z. S. S. R. i Turcja.

W dziale rozwoju służby telefonicznej, jeżeli weźmiemy pod uwagę długość napowietrznych przewodów telefonicznych sieci międzymiastowej, to okazuje się, że na 100 km² Polska posiada 85,3 km, znajdując się na 17-em miejscu. Pod względem przewodów skabelizowanych Polska zajmuje 21-e miejsce.

W Polsce przypada 1 aparat telefoniczny na 174 mieszkańców. Pod tym względem Polska zajmuje 22-e miejsce.

Rozmowy telefoniczne posiadają natężenie w stosunku do innych państw dość znaczne, bowiem na 1 mieszkańca wypada w ciągu roku 2,4 rozmowy telefoniczne. Polska zajmuje pod tym względem 12-e miejsce.

W dziale służby telegraficznej Polska zajmuje następujące miejsca: jeśli chodzi o ilość stacji telegraficznych — 21-e, pod względem długości linii telegraficznych, obliczonej na 100 km² powierzchni — miejsce 16-e, wreszcie pod względem nadanych telegramów Polska zajmuje 26-e miejsce, albowiem na 100 mieszkańców przypada w ciągu roku 20 depesz.

Z powyższego wynika, że Polska zarówno w dziale służby pocztowej, jak telegraficznej i telefonicznej zajmuje tylko miejsca środkowe lub końcowe.

Mimo to bilans minionego niedawno 15-stolecia polskiej służby pocztowo-telegraficznej wykazuje bezsprzecznie saldo dodatnie, zwłaszcza, gdy się weźmie pod uwagę fakt, że pierwsze lata Niepodległości musiały być poświęcone przede wszystkim pracy w tych dziedzinach i dla tych potrzeb, których kolejność zaspokojenia nie nasuwała żadnej wątpliwości.

Zaspokajanie potrzeb w zakresie służby pocztowo-telegraficznej było naogół powolnie realizowane i obejmowało kolejno te dziedziny, które łąmały kordony zaborcze, niwelowały różnice dzielnicowe i wciągały Państwo nasze na przysługujące mu miejsce w zespole innych państw.

Potężne stacje zarówno do korespondencji radjotelegraficznej, jak i radjofonicznej, powstające linje telefonicznych kabli dalekosiężnych, b. znaczna rozbudowa sieci, zwłaszcza na kresach, okręgowe automatyczne sieci telefoniczne oraz kilkadziesiąt budynków dla placówek pocztowo-telegraficznych, są widocznym dorobkiem 15-stoletniego istnienia polskiej poczty, telegrafu i telefonu.

Unormowanie zasad manipulacyjnych, ustalenie techniki korespondencji na tle międzynarodowych konwencji i regulaminów, opracowanie przepisów administracyjnych — wszystko to, w dwudziestu kilku tomach — stanowi poważny dorobek kodyfikacyjny.

Działalność w każdym następnym roku będzie dalszą cegiełką pod podwaliny tego działu służby, przez kontynuowanie brakujących inwestycji, jak również usprawnianie i rozszerzanie służby pocztowo-telegraficznej.

W bieżącym roku budżetowym działalność resortu poczt i telegrafów cechowała zatem aktywność w kierunku dalszego usprawnienia pracy przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, w granicach dopuszczalnych wysokością dochodów, przy jednoczesnym nastawieniu całej administracji na jaknajdalej idącą kompresję wydatków konsumpcyjnych.

Usprawnienie działalności nakazywało utrzymać niezbędne tempo inwestycji, koniecznych dla sprawnego działania aparatu i dla zachowania postępu.

Na inwestycje złożyły się, nie licząc remontów kapitalnych całego szeregu budynków, budowy nowych gmachów dla urzędów pocztowo-telegraficznych w Dąbrowie Górniczej, Chylonji i zupełne wykończenie gmachu dla Urzędu Telekomunikacyjnego w Warszawie, budynków przeznaczonych dla celów telefonicznych (automatyzacja) w Mikołowie, Szarleju i Szopienicach.

Również w związku z projektowaną automatyzacją warszawskich sieci podmiejskich, przystąpiono do budowy odpowiednich pomieszczeń w Aninie, Józefowie, Otwocku i Falenicy. Poza to wykonano wstępne prace budowlane w Krynicy, Równem, Sosnowcu, Bydgoszczy, Pińsku i Zbrzydowicach.

Inwestycje znalazły swój wyraz również w dalszej rozbudowie sieci telefonicznej przez uruchomienie okręgowych automatycznych sieci telefonicznych na Górnym Śląsku i w Gdyni, zautomatyzowanie miejskiej sieci telefonicznej w Częstochowie i rozpoczęcie prac dla takiej automatyzacji w Otwocku, przez uruchomienie szeregu nowych obwodów telefonicznych w ruchu między-miastowym, z których najważniejsze są: Katowice — Lwów i Warszawa — Lwów przez Kraków.

Równoległe z działalnością inwestycyjną kontynuowana była praca resortu w kierunku rozszerzenia działalności przedsiębiorstwa i usprawnienia pracy poszczególnych jego komórek organizacyjnych.

Z poważniejszych prac w tej dziedzinie można wyliczyć: dążenie do ułatwienia w sprzedaży znaczków pocztowych, wydawanie przez placówki pocztowo-telegraficzne w niedzielę i święta listów poleconych i przesyłek poste-restante, przyjmowanie telegramów na węzłowych stacjach kolejowych, rewizję organizacji komórek wykonawczych państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” w kierunku oparcia ich działalności na zasadach handlowych, na propagandzie urzędów pocztowo-telegraficznych, w kierunku udostępnienia publiczności korzystania z wszelkiego rodzaju usług poczty, telegrafu i telefonu, uproszczenia manipulacji pocztowo-telegraficznych w celu usprawnienia obsługi publiczności, wreszcie studja nad nowym podziałem terytorjalnym okręgów administracji pocztowo-telegraficznej wewnątrz Dyrekcji Poczty i Telegrafów.

W bieżącym roku budżetowym, w celu zmniejszenia kosztów administracyjnych, uruchomiono na terenie Warszawy urząd telekomunikacyjny, który objął agendy dotychczasowych urzędów telegraficznych, telefonicznych i radjotelegraficznych.

Ilość urzędów i agencji pocztowo-telegraficznych w 1933 r. utrzymała się na poziomie roku poprzedniego, czego ilustracją jest niniejszy wykres. (Pan Minister zanalizował wykres, przedstawiający rozwój sieci pocztowo-telegraficznej).

Fakt ten jest oczywistym dowodem, że Zarząd Pocztowy, pomimo pewnego spadku obrotów pocztowo-telegraficznych, stara się nie tylko utrzymać placówki pod kątem widzenia dochodowości, ale pragnie spełniać zawsze rolę instytucji użyteczności publicznej.

Przeprowadzona w bieżącym roku nowelizacja ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii pozwala na rozwijanie działalności przedsiębiorstwa w kierunku eksploatacji nowych działów służby.

W dziedzinie eksploatacji służby pocztowej zanotować należy rozszerzenie pewnych działów służby w obrocie zagranicznym, jak wprowadzenie obrotu przekazowego z Argentyną, Japonją i posiadłościami japońskimi, wprowadzenie przesyłek za pobraniem i paczek w obrocie z Austrią, Czechosłowacją, Estonją, Finlandją, Łotwą, Szwajcarią, Węgrami, Francją i Algierem, a w toku jest wprowadzenie tych przesyłek z Belgją, Norwegją, Szwecją i Holandją, wreszcie wzięto udział w pracach przygotowawczych do Kongresu Światowego Związku Pocztowego, który się odbędzie w lutym 1934 r. w Kairze, a w którego obradach weźmie również udział polski Zarząd Pocztowy, aby aktywnie wystąpić w kierunku uzyskania pewnych ułatwień w zakresie międzynarodowego obrotu pocztowego.

W obrocie wewnętrznym wprowadzono w dziale pocztowym paczki tytoniowe, za bardzo zniżoną opłatą, w celu ułatwienia zaopatrywania się detalistom w wyroby Polskiego Monopolu Tytoniowego; dopuszczono również za ulgową opłatą paczki z oprzędami jedwabnymi.

W najbliższym czasie nastąpi sfinalizowanie rozpoczętych prac nad ordynacją gazetową, wprowadzeniem zleceń inkasowych w obrocie wewnętrznym, inkasowaniem i protestowaniem weksli na zlecenie Banku Polskiego, inkasem składek członkowskich Ligi Obrony Powietrznej Państwa i t. p.

W dziedzinie eksploatacji służby telekomunikacyjnej wprowadzono ruch telefoniczny między Polską a Bułgarią oraz Polską i Turcją, uruchomiono bezpośrednie połączenie telefoniczne Warszawa — Londyn, wreszcie uruchomiono 2 nowe relacje radjotelegraficzne Warszawa — Hiszpanja oraz Warszawa — Italia.

Zanotować tu również należy cały szereg zarządzeń w dziedzinie radjofonji, co spowodowało znaczny przyrost liczby radjoabonentów.

W tem miejscu zmuszony jestem stwierdzić, że stan polskiej radjofonji budził do niedawna jeszcze poważne obawy.

W chwili obecnej na mocy aktu koncesyjnego z dnia 30 lipca 1929 r., będącego modyfikacją koncesji z dnia 18 sierpnia 1925 r., jeszcze do r. 1949 losy polskiej radjofonji są w ręku Sp. Akc. „Polskie Radjo”, w której rząd posiada 40% udziału, co równa się 33% głosów.

Spółka „Polskie Radjo”, która w pierwszych latach nadanej jej koncesji (1925 — 1929) wykazała duże talenty organizacyjne, gdyż nie mając kapitałów, zdołała wywiązać się ze wszystkich włożonych nań zobowiązań, po przedłużeniu jej koncesji w r. 1929, rozpoczęła politykę finansową nieco ryzykowną. Nie mając kapitałów na wywiązanie się z przyjętych zobowiązań koncesyjnych, zaciągnęła pożyczkę zagraniczną w firmie Marconi, wynoszącą Ł. 192 500 w sprzęcie i Ł. 35 000 w go-

tówce, przyczem sprzęt zainwestowany amortyzuje w miarę wzrastających spłat kapitału i obciąża przyszłe bilanse, licząc na znaczny wzrost radjoabonentów.

Uginając się pod ciężarem przyjętych na siebie zobowiązań, Spółka Akcyjna „Polskie Radjo” nie wykazuje jednocześnie dostatecznej dbałości o rozwój polskiej radjofonji i w rezultacie Polska znajduje się dopiero na 17-em miejscu w Europie pod względem nasycenia ilością radjoabonentów, niedochodzącą do liczby 10 na 1000, gdy Danja ma 140, W. Brytania 117.5, Szwecja 98.7, a nawet Łotwa 23 na 1000 mieszkańców.

Zadaniem polskiej radjofonji jest udostępnienie odbioru radjofonicznego na detektor na obszarze całego kraju, przeciwdziałanie propagandzie radjofonicznej sąsiadów na naszym terenie i godne reprezentowanie radjofonji polskiej na terenie międzynarodowym.

Stosownie do tych zadań musi być opracowany plan rozbudowy stacyj radjofonicznych na terenie kraju, czemu stoi na przeszkodzie akt koncesyjny, uzależniający moc stacyj i ich ilość od ilości radjoabonentów. Ilość radjoabonentów zależna jest w pierwszej linii od wysokości taryfy opłat radjofonicznych, które są dzisiaj za wysokie, gdyż pod tym względem stoimy na 2 miejscu po Niemczech. Tutaj znowu na przeszkodzie stoi akt koncesyjny, który uzależnia zniżkę taryfy od szeregu warunków, wynikających z polityki finansowej koncesjonariusza.

Od dłuższego czasu już obserwując pewną obojętność władz „Polskiego Radja” w stosunku do rozwoju radjofonji, zmuszony byłem wydać szereg zarządzeń, któreby ten rozwój przyspieszyły:

- 1) wywarłem nacisk, aby „Polskie Radjo” wykupiło „Radjo Poznańskie” i przystąpiło do wzmocnienia mocy radjostacji Poznańskiej do 16 KW, co będzie wkrótce dokonane, może nawet przed świętami Bożego Narodzenia;
- 2) zmusiłem „Polskie Radjo” do przystąpienia do budowy stacyj w innych miastach;
- 3) przejąłem na rzecz organów państwowych kontrolę radjopajęczarstwa, wobec niedostatecznie funkcjonującej kontroli koncesjonariusza;
- 4) wprowadziłem nowy system abonamentu łącznie ze sprzedażą detefonu na raty;
- 5) spowodowałem zorganizowanie propagandy „Polskiego Radja”, celem powiększenia ilości radjoabonentów.

Wyniki tych i innych zarządzeń pod względem rozpowszechnienia radja w Polsce przedstawia ten wykres (Pan Minister przedstawił wykres i szczegółowo go zanalizował).

Cały spadek ilości abonentów od grudnia roku ubiegłego zdołano nadrobić w ciągu 2 miesięcy. Możemy spodziewać się, że na dzień 1 stycznia roku przyszłego liczba radjoabonentów przekroczy 300 000.

W każdym razie mogę zapewnić Panów, że

użyję wszystkich przysługujących mi środków, aby radjofonję polską na należytych poziomie postawić.

W zakresie spraw gospodarczych prowadzono prace w kierunku znormalizowania druków, używanych w służbie pocztowo-telegraficznej, w celu ułatwienia pracy oraz zmniejszenia wydatków.

Wprowadzono już szereg ryczałtów, jak również przeprowadza się jeszcze prace nad wprowadzeniem dalszych ryczałtów, jak na wydatki kancelaryjne, na utrzymanie i eksploatację pojazdów mechanicznych, zaprzęgów konnych i wózków ręcznych, co bardzo uprości administrację oraz da znaczne oszczędności.

W zakresie spraw personalnych w opracowaniu są przepisy o stosunku służbowym pracowników państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, jak również przepisy o uposażeniu tych pracowników.

Liczba pracowników została nieco zmniejszona, bo w czasie od 1 kwietnia do 30 września b. r. ubyło 294 osób, co stanowi 1,01% ich ogólnej liczby. Zmniejszenie liczby pracowników nastąpiło zasadniczo w drodze naturalnego ubytku, przy równoczesnym wstrzymaniu przyjmowania nowych pracowników. Ilość pracowników jest jednak wyższa niż w r. 1927.

Przeprowadzając wymienione prace, Ministerstwo Poczty i Telegrafów nie pomijało w swej działalności również postulatów życia gospodarczego.

Nastawienie działalności przedsiębiorstwa w kierunku uwzględnienia postulatów gospodarczych sfer przemysłowo-handlowych ujawniło się w polityce taryfowej, wprowadzającej w miarę możliwości szereg zniżek taryfowych.

Daleko idąca zniżka opłat za druki, próbki towarów i przesyłki mieszane, nadawane jednorazowo w większych ilościach (zniżka 60, 50 i 40% normalnych stawek), należności za polecenie, zniżka opłat za dodatki nadzwyczajne do czasopism, zniżka opłat paczkowych, wynosząca przeciętnie 20% tak przy nadaniu, jak i doręczaniu, zniżka opłat za doręczanie kwot przekazowych (o 5 lub 10 groszy dla przekazów do 750 zł.), zniżka dziennego składowego za paczki i listy wartościowe (za paczki z 35 na 20 gr., a dla listów wartościowych z 20 na 10 gr.), rozszerzenie zniżki 50% dla czasopism, wysyłanych przez wydawców, na cały szereg krajów, zniżka instalacyjnych opłat telefonicznych, zniżka abonamentu za rozmowy telefoniczne i t. p., są wyrazem polityki resortu, idącej na spotkanie potrzeb sfer przemysłowo-handlowych, uwzględniającej częściowo postulaty życia gospodarczego.

W zakresie taryfy telefonicznej przechodzimy na taryfę licznikową, co miało miejsce w szeregu miejscowości, w których zainstalowano automatyczne centrale telefoniczne, jak w Gdyni, Częstochowie, Cieszynie i na Górnym Śląsku.

W miarę instalowania liczników na dawniej zaautomatyzowanych centralach będzie również zastosowana taryfa licznikowa, znacznie niższa od obecnie stosowanej.

Opłata bowiem za używanie aparatu telefonicznego będzie składać się:

- 1) z opłaty stałej i
- 2) z opłaty zmiennej, uzależnionej od ilości przeprowadzonych rozmów przez abonentów.

Opłaty pobierane w Polsce na sieciach zaautomatyzowanych w stosunku do opłat pobieranych zagranicą są bardzo niskie.

Ponieważ rozbudowę sieci miejskich automatycznych wykonywa się z pewnym zapasem, pozwala to, z chwilą przejścia na taryfę licznikową, na bezpłatne przyłączenia abonentów w ciągu pewnych okresów ulgowych, co przy niskiej opłacie za telefon daje poważny efekt w formie pozyskiwania nowych abonentów.

Efekt ten widoczny jest na wykresach, przedstawiających przyrost abonentów w Gdyni, Częstochowie i Cieszynie (Pan Minister objaśnił szczegółowo odpowiednie wykresy).

Zasady te, t. j. wprowadzenie taryfy licznikowej i bezpłatne przyłączanie abonentów będą dalej stosowane, przez co da się obniżyć taryfę telefoniczną bez naruszenia dochodowości z tego działu służby.

Zagadnienie zniżki w zakresie opłat pocztowych, obecnie obowiązujących, jest zagadnieniem, które należy rozwiązywać ewolucyjnie.

Głównym źródłem dochodów przedsiębiorstwa są bezsprzecznie wpływy z opłat zasadniczych. Przedsiębiorstwo, uwzględniając potrzeby społeczeństwa, przeprowadza ustawicznie analizę wysokości stawek taryfowych, przytem zwraca wielką uwagę na znaczenie i wagę gatunkową poszczególnych ruchów pocztowych, ich rolę w życiu gospodarczym, oraz ich znaczenie dla finansów przedsiębiorstwa.

Przy przeglądzie obecnie obowiązującej taryfy pocztowej uderza fakt, że przy jednorazowym nadaniu np. druków w większej ilości, nadawca otrzymuje zniżkę dochodzącą nawet do 60% obowiązujących stawek taryfowych. Jest to odzwierciedleniem polityki przedsiębiorstwa, która zmierza do rozwoju ruchów masowych, przez wybitne potanie ich ceny.

Nie ulega dla mnie dyskusji, że opłata głównych przesyłek, a mianowicie listów i kartek pocztowych jest dość wysoka.

Obniżenie stawek na te przesyłki, bez oparcia się przedsiębiorstwa na rozwiniętych ruchach masowych w innych działach, wywoła natychmiastowy spadek wpływów. System stawek oparty jest na t. zw. systemie piątkowym, to znaczy każda zasadnicza stawka stanowi wielokrotność 5 groszy.

Zniżenie opłat przy listach i kartkach pocztowych, a więc zasadniczych elementów dochodowości poczty, o 5 groszy, to znaczy w granicach 16% — do 25%, wywołałoby spadek wpływów o kilkanaście do kilkudziesięciu milionów złotych rocznie.

Wprawdzie ruch mógłby się zwiększyć pod wpływem tak dokonanej zniżki, lecz na tle obecnych warunków ogólnych proces zwiększenia się ruchu trwałby okres dłuższy, co pociągnęłoby za

sobą całkowite zwichnięcie równowagi finansowej przedsiębiorstwa ze wszystkimi skutkami, a więc: niewypłacalnością wobec Skarbu Państwa co do nadwyżek, redukcją aparatu pocztowego ze szkoda dla zaspokojenia potrzeb społeczeństwa i t. p. Wątpliwym jest jednak, aby ruch zwiększył się w tym samym stosunku i wskutek tego został pokryty ubytek w dochodach, spowodowany obniżeniem opłat.

Co się tyczy opłat za przesyłki listowe w obrocie zagranicznym, to muszę podkreślić, że swoboda dowolnego ustalania stawek jest ograniczona przepisami konwencyjnymi, które ustalają dla każdego rodzaju przesyłek pewne minimum i maximum. Jakkolwiek dotychczasowa polityka przedsiębiorstwa szła w kierunku uzyskania jaknajwiększych dochodów, to jednak mogę stwierdzić, że opłaty nasze nie sięgają górnej granicy, zakreślonej postanowieniami Konwencji.

Istnieją wprawdzie możliwości znizzenia obecnych opłat, jednak skutki ewentualnych zniżek byłyby podobne do skutków obniżki taryfy wewnętrznej, to jest i z tego odcinka wywierałyby wpływ na spadek dochodowości.

W tym stanie rzeczy uważam, że obniżce taryf pocztowych musi bezwarunkowo towarzyszyć podniesienie dochodów innych działów eksploatacyjnych przedsiębiorstwa. Jak już Panom wspominałem cały szereg pociągnięć, zmierzających do wprowadzenia i realizowania nowych ruchów, ma to właśnie na celu.

Momentem zatem, w którym będę mógł zdecydować się na obniżkę zasadniczych taryf, będzie stwierdzenie, że:

- 1) dochodowość przedsiębiorstwa zwyżkuje;
- 2) spadek wpływów nie naruszy gospodarki finansowej — samowystarczalności państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”;
- 3) nie będę zmuszony zredukować ilości urzędów pocztowo-telegraficznych lub agencji;
- 4) zredukować o parę tysięcy ilości pracowników.

Aby uniknąć skutków zniżek taryfowych, wydany został cały szereg zarządzeń oszczędnościowych, którymi nie pominięto żadnego projektowanego wydatku, niekoniecznego dla utrzymania sprawności służby pocztowo-telegraficznej.

Działalność resortu poczt i telegrafów w nadchodzącym roku budżetowym będzie szła w kierunku:

- a) studjów nad dalszą kabełizacją sieci telefonicznej, w szczególności budowy kabla do Gdyni, aby zapewnić jaknajlepszą łączność telefoniczną całego Państwa z portem polskim, a po przez Gdynię z państwami skandynawskimi;
- b) dalszej automatyzacji sieci telefonicznej, aby zapewnić szybką i stałą łączność telefoniczną, niezależnie od godzin pracy organów pocztowo-telegraficznych w ośrodkach przemysłowo-handlowych i uzdrowiskowych;
- c) wzmocnienia przewodów międzymiastowych w kierunkach, w których stan dzisiejszych urzędów, na podstawie studjów obciążenia i teo-

retycznej przelotności, okazuje się niewystarczającą, aby umożliwić szybką łączność telefoniczną na terenie całego Państwa,

d) budowy niezbędnych gmachów dla urzędów pocztowo-telegraficznych i urzędzeń technicznych;

e) rewizji organizacji wszystkich organów przedsiębiorstwa, w kierunku obniżenia kosztów administracyjnych oraz usprawnienia całokształtu służby pocztowo-telegraficznej;

f) uproszczenia manipulacji, dla przyspieszenia obsługi publiczności;

g) propagandy urzędzeń pocztowo-telegraficznych, w celu spopularyzowania wszystkich świadczeń służby pocztowo-telegraficznej;

h) jaknajrychlejszego wydania przepisów o stosunku służbowym pracowników państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” oraz innych przepisów dla tych pracowników, aby mogły utracić moc obowiązującą dotychczasowe przepisy dzielnicowe, regulujące odmiennie nieco stosunek służbowy tej samej kategorii pracowników w poszczególnych okręgach Państwa.

Przechodząc do omówienia preliminarza budżetowego na r. 1934/35, pragnę nadmienić, że suma wydatków dla Zarządu Centralnego, w porównaniu z preliminarzem na rok budżetowy 1933/34, została zmniejszona o 299 660 zł. i wynosi 1 216 340 zł.

Preliminarz budżetowy przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” na rok 1934/35 przewiduje po stronie wpływów kwotę 178,7 milionów złotych, po stronie wydatków 163,7 milionów złotych. Zaprojektowane wpływy, wyrażające się w niskim poziomie, jak również ograniczenie wydatków, wskazują na całkowicie realne ujęcie budżetu przedsiębiorstwa.

Realność tego budżetu jest widoczną z chwilą, kiedy dokona się porównania preliminarza na rok przyszły z preliminarzem obecnego roku budżetowego, z zamknięciami rachunkowymi za lata 1930/31 i 1932/32 oraz z wykonaniem budżetu za rok ubiegły.

W kwotach globalnych porównanie wypada w następujący sposób:

Preliminowane kwoty wpływów na rok przyszły okazują się niższe o 36 milionów złotych od kwot, preliminowanych w roku obecnym, z drugiej strony są niższe o 11 milionów złotych od wpływów z roku ubiegłego.

Podstawą pracy, związanej z dokonaniem oszacowania wpływów na rok przyszły, było kształtowanie się strony dochodowej przedsiębiorstwa w roku obecnym. Punktem wyjściowym dla oceny strony dochodowej przedsiębiorstwa była analiza najpoważniejszych źródeł wpływów. Ponieważ wpływy przedsiębiorstwa opierają się w przeważającej mierze na wpływach z opłat, przeto wydajność tego źródła decyduje o wyniku całej strony wpływów. Wpływy zaś z opłat (pocztowych, telegraficznych, telefonicznych, radjotelegraficznych i radjofonicznych) są preliminowane na rok przyszły w kwocie 164,5 milionów złotych. W ro-

ku ubiegłym wpływy z tego tytułu osiągnęły 172,3 milionów złotych; zaprojektowany więc poziom wpływów z opłat na rok przyszły jest niższy niemal o 8 milionów złotych od poziomu osiągniętego w roku 1932/33. Trzeba dodać, że rok poprzedni zanotował poważniejszy wstrząs niżkowy w zakresie wpływów z opłat przedsiębiorstwa, natomiast w obecnym roku wpływy z opłat wykazują stabilizację. Rozpiętość odchyżeń nie nasuwa specjalnej obawy dalszego pogłębienia spadku. Niewątpliwy fakt równomiernego kształtowania się wpływów ułatwia racjonalne ustalenie wydatków. Wspomniana różnica, wynosząca 8 milionów złotych, wydaje się dostatecznym zabezpieczeniem przed ewentualnym spadkiem, jaki mógłby w przyszłości wyniknąć z ruchu wpływów z opłat.

Rzeczywiste wyniki, osiągane w miesiącach obecnego roku budżetowego, pozwalają na postawienie twierdzenia, że przeciętna miesięczna wpływów eksploatacyjnych przedsiębiorstwa będzie wyrażała się kwotą 14,2 milj. złotych, rocznie więc przedsiębiorstwo spodziewa się osiągnięcia sumy dochodzącej do 170,4 milj. złotych. Ponadto do powyższej kwoty dochodzą wpływy z tytułu świadczeń wykonywanych przez przedsiębiorstwo na rzecz Pocztowej Kasy Oszczędności, wpływy z ryczałtów za przesyłki listowe, z dywidendy, opłat koncesyjnych i t. p.

Wpływy te oszacować można na sumę 8,3 milj. złotych. Jeżeli więc uwzględnić wykazane wpływy, wówczas wstawiona do preliminarza kwota po stronie wpływów 178,7 milj. złotych, jest oparta na realnych podstawach.

Obecnie prosiłbym, aby Panowie zechcieli zwrócić uwagę na wydatki, preliminowane na rok przyszły.

Z przytoczonego poprzednio przeglądu wynika, że są one niższe o 26 milj. złotych od sumy, preliminowanej w roku obecnym: z drugiej strony podkreślić pragnę, że różnią się one poważnie od wydatków, poniesionych w roku ubiegłym (1932/33). Różnica w porównaniu z rokiem ubiegłym wynosi 12,7 milj. złotych. Jeżeli ponadto uwzględnić fakt, że w bieżącym półroczu obecnego roku wydatki wynoszą około 81 milj. zł., wynika jasno, iż preliminowane wydatki w wysokości 163,7 milj. złotych, właściwie już w roku obecnym są już w pełni realizacji.

Wydatki zwyczajne są preliminowane w kwocie 142,1 milj. złotych, wobec 166,0 milj. zł., preliminowanych w roku obecnym. Zmniejszenie więc w wydatkach zwyczajnych wynosi 23,9 milj. zł. Wydatki nadzwyczajne są preliminowane w kwocie 21,6 milj. zł. wobec 23,7 milj. zł. w roku bieżącym. Różnica w kierunku niżkowym wynosi tylko 2,1 milj. złotych.

Z tego widać, że obniżenie poziomu wydatków na rok przyszły odnosi się w przeważającej mierze do wydatków normalnej eksploatacji, w

małym zaledwie stopniu obniżka dotyczy wydatków „inwestycyjnych”.

Najpoważniejszą część wydatków inwestycyjnych (nadzwyczajnych) stanowią budowy w sumie 16,5 milj. złotych.

W powyższej kwocie figuruje suma 13,7 milj. zł., przeznaczona na budowę linii oraz urządzeń wewnętrzných telegraficznych i telefonicznych.

W skład projektowanych budowli linii wchodzi: wydatki na automatyzację sieci telefonicznych w sumie 3 033 000 zł., wydatki na budowę linii i urządzeń telegraficznych i telefonicznych dla celów administracji państwowej w kwocie 1 milj. zł., wydatki, przeznaczony na spłatę pożyczek kablowych i zwrot sum gwarancyjnych w sumie 5 597 000 złotych, wydatki związane z przyłączeniem nowych abonentów w wysokości 1 milj. złotych, wydatki na budowę i przebudowę central telegraficznych i telefonicznych w kwocie 1 645 000 złotych.

Niezależnie od powyższego preliminarz obejmuje wydatki na nowe budowle w wysokości 1 927 000 złotych. Suma ta jest przeznaczona na budowę gmachów dla urzędów pocztowych w szeregu miejscowościach, jak: Otwocku, Kutnie, Sokółce, Równem, Korycku, Pińsku, Iwoniczu, Przemysłu, Krynicy, Sosnowcu, Bydgoszczy, Szarleju i Dziedzicach.

W dziale instytucyj radiotelegraficznych przewidziana jest budowa stacyj radiowych na sumę 753 000 złotych.

Z całokształtu przedstawionych spraw wysuwa się wniosek ogólny: że preliminarz opiera się na realnych wyliczeniach, nadwyżka preliminowana na rok 1934/35, jako wypadkowa realnych wpływów i możliwych wydatków, może być i będzie zrealizowana, normalna działalność przedsiębiorstwa nie dozna przytem żadnego uszczerbku; ciągłość skromnych, lecz niezbędnych inwestycji jest i na rok przyszły zapewniona.

Wreszcie z preliminarza wypływa również fakt, że przedsiębiorstwo nie osłabi ani działalności w zakresie świadczeń na rzecz szerokich warstw społeczeństwa, ani nie zaniedba wypracowania nadwyżki, podyktowanej ze względu na sytuację Skarbu Państwa, ani wreszcie nie zatrzyma pracy, związanej z przygotowaniem aparatu dla lepszego zaspokajania potrzeb Państwa i społeczeństwa w przyszłości.

Realizowanie tych wytycznych przez szereg najbliższych lat, w tempie uwzględniającem potrzeby administracji państwowej i życia gospodarczego, wpłynie niewątpliwie na polepszenie miejsca Polski w tym szeregu państw o którym wspominałem na wstępie.

Ten stan rzeczy upoważnia mnie do prośby, aby Wysoka Komisja raczyła przyjąć preliminarz budżetowy resortu poczt i telegrafów na rok 1934/35 bez zmian.

ZARYS ROZWOJU KOMUNIKACJI POCZTOWEJ¹⁾.

SYLWESTER MACIEJEWSKI, Prezes Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Poznaniu.

Powstanie pisma stworzyło jeden ze sposobów porozumiewania się ludzi, mieszkających zdala od siebie. Coraz większa dążność do nawiązywania stosunków między ludźmi daje początek listom, których forma kształtowała się i zmieniała z biegiem czasu i w miarę postępu. Zrazu pisano na tabliczkach drewnianych, glinianych i woskowych, papyrusie, skórach baranich, liściach palmowych, bambusach, potem na pergaminie, a w końcu na papierze.

Przesyłanie wiadomości na odległość jest początkiem powstania poczty. Z dogodności tej korzystali z początku tylko możni i władcy państw. Na Wschodzie spotykamy się z pierwszymi urządzeniami, służącymi do przesyłania wiadomości na odległość. Persja, Chiny, Asyria, Babilon, Egipt, później dopiero Grecja i Rzym zaprowadziły u siebie pierwsze poczty. Przesyłanie wiadomości służyło z początku do porozumiewania się w celach wojennych i politycznych, wewnątrz kraju i z rządcami (gubernatorami) państw podbitych i z władcami państw sąsiednich w celach dyplomatycznych.

Prowadzenie wojen i dążność do utrzymania opisanych stosunków wymagały budowy dróg, a drogi takie mogły budować jedynie państwa rozporządzające m. i. kapitałem i wielkimi rzeszami niewolników własnych i wojennych.

Z biegiem czasu w państwach europejskich przierzucano ciężarów na miasta, gminy, korporacje i cechy.

Rozwój środków komunikacji pocztowej przechodził w przebiegu dziejów ludzkości różne fazy. Początkowo przenosili pocztę piesi posłańcy. Literatura dowodzi, że już w 24 wieku przed Chrystusem Egipcjanie posługiwali się gońcami. Niepojętą wprost siłą i szybkością odznaczali się gońcy w Grecji, zwani hemerodromami, którzy przebiegali w ciągu doby 1200 stacyj t. j. około 200 kilometrów. Również Rzymianie utrzymywali gońców t. zw. cursores, także statores, później viatores i tabellarii. Gońcy ci rekrutowali się przeważnie z niewolników i byli utrzymywani przez bogatych patrycjuszów.

W późniejszym czasie daje się zauważyć postęp w usprawnieniu komunikacji pocztowej. Użyteczność, szybkość i wytrzymałość koni stwarza ludziom drogę do znaczniejszego postępu w dziedzinie komunikacji pocztowej. Pierwsza myśl wysyłania konnych gońców powstała w Persji, gdzie Cyrus urządził nawet stacje z przostawami koni. Śladem Persów poszli Rzymianie i inne państwa. Oprócz koni używano do przewozu poczty mulów, wielbłądów, wołów i innych zwierząt. Grecy posługiwali się w czasie wojen także tresowanymi psami.

Dalszym etapem rozwoju i udoskonalenia środków komunikacji pocztowej było wprowadzenie różnego rodzaju wehikułów.

Wozy służyły do przewozu wojska, poczty, podróżnych i bagażu.

Najprymitywniejszym środkiem przewozowym były gałęzie z których później stworzono sanie. Wozy kołowe powstały znacznie później.

Wozów używano w pierwszym rzędzie do celów wojennych. Rzymianie, pierwsi zastosowali ten środek komunikacji w czasie wojen. Używanie wozów dla celów prywatnych było bardzo ograniczone. Jedynie w stolicy mogli używać wozów tylko triumfatorzy, westalki, senatorzy i kapłani, uczestniczący w uroczystościach publicznych. Przewóz materiałów budowlanych i środków żywnościowych był dozwolony tylko pomiędzy wschodem i zachodem słońca. Dodać należy, że wozy służące do prze-

wozu osób, były wykwintne i wygodne, tak, że podróżni mogli w nich czytać, pisać, jak również spać.

Prostsza była budowa wozów, służących do przewozu przesyłek pocztowych i towarów, a także później osób i ich bagaży. Państwowa poczta rzymska, t. zw. cursus publicus, używała do przewozu poczty pilnej (cursus celer lub velox) wozów, zwanych rheda, a do przewozu poczty zwykłej i towarów używała wozów cięższych.

Rheda był to wóz pierwotnie dwukołowy i służył tylko do przewozu listów i przesyłek lżejszych. Z biegiem czasu posługiwano się takimi wozami również przy przewozie osób i bagaży, budowa wozów była silniejsza, o czterech kołach i o zaprzęgu czterech koni. Powoził pocztyljon.

Typ wozu cięższego zwany był carpentum.

W miarę rozwoju żeglugi morskiej (pierwszymi zdobywcami morzy byli Fenicjanie) powstaje również komunikacja pocztowa drogą morską. Budowa łodzi i okrętów oraz wytyczenie dróg morskich postępuje szybko naprzód. Starożytna Grecja, która dzięki znakomicie rozwiniętym wybrzeżom doprowadziła handel morski do bardzo wysokiego rozkwitu, posiadała stałe i regularne kursy poczty morskiej. Łodzie służyły przede wszystkim do przewozu ładunków cięższych, wymiana korespondencji zaś odbywała się zapomocą lekkich i mniejszych łodzi. Do przewożenia ważnych i pilnych wiadomości o charakterze politycznym służyły specjalne łodzie państwowe, dostosowane budową i wyposażeniem do szybkości i odległości.

Prawdziwie klasycznym środkiem komunikacji pocztowej były już w czasach starożytnych gołębie. Pismo święte wspomina już o wysłaniu przez Noego gołębia, przez którego chciał się dowiedzieć, czy wody opadały. Starzy Egipcjanie używali tych ptaków do celów żeglugi morskiej; żeglarze zabierali gołębie na łodzie. Podczas żeglugi gołębie były łącznikami między żeglarzami, a portem. Żeglarze, zbliżając się do portu rodzinnego, wysyłali gołębie z zapowiedzią szczęśliwego powrotu z podróży. Najdawniejsze zapiski historyczne mówią o istnieniu gołębi pocztowych. Liczne ody z czasów starożytnych wspominają o gołębich, jako uskrzydłych posłańcach miłosnych.

Rozwój miast, rękodzielnictwa, handlu i kultury wywołał potrzebę szukania coraz to nowych dróg i środków usprawnienia komunikacji pocztowej. Powstają zakłady pocztowe, których koszty utrzymania ponoszą miasta, cechy i korporacje.

W ruchu tym przodował związek miast hanzeatyckich, którego poczty odznaczały się szczególną sprawnością. Również biskupstwa, opactwa i klasztory, jako ośrodki kultury duchowej, utrzymywały specjalnych posłańców do przewozu poczty. Rolę posłańców spełniali mnisi.

Z archiwów z roku 1380 dowiadujemy się, że zakon krzyżacki posługiwał się posłańcami pieszymi, a potem konnymi do przewozu poczty. Pocztę przewożono w workach.

Średniowieczne wszechnice miały również swoje urzędnictwa pocztowe. We Francji posłańcy (messenger) rekrutowali się z mieszczan. Posłańcy ci, którzy dzielili się na grands messagers i petits messagers, zrzeszali się tworząc bractwo. Jako patrona obrali sobie św. Karola.

¹⁾ Odczyt, wygłoszony przez Autora w Poznaniu w dniu 26 kwietnia 1933 r., jest jednym z cyklu odczytów, urządzonych przez Dyrekcję Poczty i Telegrafów w Poznaniu.

Potrzebę tworzenia poczt uniwersyteckich wywołał przede wszystkim ruch kulturalny, a pozatem przyjazd licznych obcokrajowców na studia uniwersyteckie, poczta więc umożliwiała obcokrajowcom porozumiewanie się z rodzinami, mieszkającymi zdaleka od studujących.

Pierwsza poczta uniwersytecka powstała w Paryżu.

Śladem Paryża poszły Niemcy i inne kraje.

We Francji istniały obok poczt uniwersyteckich od roku 1463 za panowania Ludwika XI poczty specjalne, których działalność obejmowała wszystkie dobra koronne.

Pocztę roznosili posłańcy t. zw. *maîtres coureurs royaux*, nad którymi ustanowiony był *grand maître*.

W niektórych okolicach Niemiec przewozem poczty trudnili się rzeźnicy, którzy posiadali wozy i konie do przewozu zakupionego bydła, przy okazji zakupów pośredniczyli oni również w przewozie korespondencji. W niektórych miastach południowych Niemiec, w Bawarii i Wirtembergii, nałożono na cechy rzeźnicze obowiązek przewozu poczty, wzamian za co cechy te były zwolnione od świadczeń i ciężarów na rzecz gmin.

Wszystkie te połączenia pocztowe były mniej lub więcej ograniczone zakresem działania. Służyły one bowiem prawie wyłącznie do przewozu poczty w ściśle ograniczonych terytoriach i nie sięgały poza granice poszczególnych krajów.

Pierwszym, który wpadł na pomysł przeprowadzenia nieprzerwanego połączeń na stacjach do wymiany poczty na granicach poszczególnych krajów i utworzenia kursów, służących do powszechnego użytku, był potomek włoskiej rodziny z Medjolanu Torriani de Tassis, Francesco de Tassis, którego ojciec Roger de Tassis już w roku 1451 za panowania Fryderyka III zaprowadził w Tyrolu i Styrii przewóz poczty zapomocą umundurowanych jeźdźców.

Pomysł Francesco de Tassis rozwijał się szybko. Pierwszy kurs biegł z Wiednia do Brukseli. W niedługim czasie rodzina de Tassis stworzyła olbrzymie przedsiębiorstwo i rozszerzyła sieć kursów pocztowych do Francji, Włoch, Polski i Hamburga.

Lamoral Tassis otrzymał urząd generalnego pocztmistrza jako dziedziczne lenno dla siebie i dla jego potomków męskich.

Do XVIII wieku włącznie przewóz poczty odbywał się zapomocą posłańców pieszych, konnych i podwodami. Przewóz poczty drogą wodną odbywał się łodziami. Pierwsze łodzie, służące wyłącznie do przewozu poczty zbudowali Holendrzy. Twórcy tych łodzi nazywali je jachtami. Były to łodzie niewielkie, lecz szybkie. Kierowców łodzi nazywano pocztyljonami.

Wiek XIX pchnął ludzkość na nowe tory. Liczne wynalazki przyczyniły się do wzrostu ilości środków komunikacji pocztowej i do ich udoskonalenia.

Najważniejszym krokiem do przekształcenia wszechświatowego obrotu było uruchomienie w Anglii w dniu 27 września 1825 r. pierwszej kolei żelaznej dla przewozu towarów i osób na linii Stockton — Darlington.

Wynalazcą lokomotywy był Anglik Stephenson, robotnik magazynowy, syn palacza w kopalniach węgla, który wykształcił się na znakomitego technika.

Śladem Anglii, która już w roku 1830 połączyła linią kolejową dwa ważne miasta Liverpool i Manchester, poszły Stany Zjednoczone Ameryki (r. 1829), Belgja (r. 1834), Niemcy r. 1835), Francja (r. 1837), Włochy (r. 1839), Szwajcaria (r. 1844), Austria (r. 1841), Rosja (r. 1855) i inne kraje.

Z biegiem czasu i w miarę rozwoju linii kolejowych, koleje żelazne usunęły na dalszy plan przewóz poczty, dokonywany zapomocą wozów.

Kolebką poczt na kolejach jest Anglja. Pierwszy sposób użycia kolei żelaznych do przewozu poczty był bardzo prosty:

kolowe wozy pocztowe ustawiano na podwoziu wagonów kolejowych.

Ten sposób przewozu poczty na kolejach nie osiągnął jednak zamierzonego celu i okazał się niepraktyczny. Fryderyk Karstadt, syn angielskiego inspektora pocztowego, wpadł na pomysł budowania specjalnych wagonów pocztowych i przedstawił generalnemu urzędowi pocztowemu w Anglii swój projekt, przewidujący również urządzenie, umożliwiające opracowywanie poczty w czasie jazdy. W dniu 6 stycznia 1838 uruchomiono pierwszy wagon pocztowy na linii kolejowej Londyn — Birmingham. Dzień ten uchodzi za dzień urodzin poczt ruchomych — ambulansów — na kolejach. Śladem Anglików poszli Niemcy, którzy zbudowali w dniu 1 listopada 1841 pierwszy ambulans i włączyli go do pociągu kursującego z Berlina do Lipska, a za nimi poszły dalsze kraje.

Wybitne stanowisko wśród komunikacji pocztowej zajęły w I połowie XIX wieku parowce. Z chwilą, gdy rozwinęło się wykorzystanie siły parowej w żegludze morskiej, rozpoczęło się w szerszym zakresie wykorzystanie dróg morskich do przewozu poczty.

Pierwszym, który wybudował statek parowy, był Amerykanin Robert Fulton, którego parowiec w roku 1807 kursował między Nowym Yorkiem a Albanją na jeziorze Hudson. O Fultonie opowiadał Metternich że pewnego dnia, gdy w przedpokojach czekał na audjencję u Napoleona I, zauważył człowieka wychodzącego z gabinetu Napoleona, na którego obliczu malowało się wielkie przygnębienie i zwątpienie. Po wejściu Metternicha do gabinetu, Napoleon powiedział do niego: „Widział pan tego człowieka, który przed chwilą ode mnie wyszedł? Jest to warjat, który zaproponował mi, abym zapomocą gotującej wody fłotę przeprowadził do Anglii”.

Pierwszy parowiec, który z Ameryki przepłynął Ocean Atlantycki w kierunku Europy był statek Savannah, który w roku 1918 wypłynął z portowego miasta Savannah i dopłynął do Liverpoolu.

W związku z rozbudową statków parowych powstały wkrótce stałe kursy poczty morskiej. Pierwszym takim regularnym kursem poczty morskiej było połączenie między Stralsundem a Ystatedem w roku 1824. Od tego czasu datuje się rozwój regularnej komunikacji pocztowej drogą morską.

Jednym z przydatnych środków przekazywania przesyłek w wielkich miastach jest poczta pneumatyczna, zastosowana w Anglii w roku 1858. Działanie poczty pneumatycznej polega na przesyłaniu przesyłek w rurach podziemnych zapomocą ciśnienia powietrza. W Anglii, rzecz charakterystyczna, przesyłano początkowo pocztą pneumatyczną paczki, lecz wkrótce okazało się, że próby zawiodły, gdyż urządzenia techniczne okazały się nieodpowiednie.

Obecnie służą poczty pneumatyczne do przesyłania telegramów, listów i kartek ekspresowych. W Ameryce przesyła się tą pocztą n. p. również paczki małe i woreczki. Przesyłki te przesyła się w obrębie oddziałów urzędów i w miastach między urzędami do urzędów oddawczych celem szybszego doręczenia przesyłek.

Ogromne znaczenie w dziedzinie usprawnienia komunikacji pocztowej posiadają pojazdy mechaniczne (asmochoy, motocykle).

Protoplastą dzisiejszego samochodu jest wóz parowy, skonstruowany w Paryżu przez Cugnot'a w roku 1769. Wozy parowe ulepszone z biegiem czasu, w połowie XIX wieku niejaki Tomson wynalazł opony pneumatyczne, które zastosowano praktycznie w latach od 1875 do 1880, a w roku 1887 pojawia się pierwszy samochód, zaopatrzony w silnik benzynowy. Samochód ten zbudował Dajmler, który już w roku 1885 skonstruował motocykl o silniku benzynowym.

Samochody, a w jeszcze większej mierze autobusy mają duże znaczenie dla sprawności komunikacji pocztowej.

Zwłaszcza poza siecią kolejową samochody i autobusy oddają tak instytucji pocztowej, jak i społeczeństwu nieocenione usługi. Motocykle zaś mają dla komunikacji pocztowej szczególne znaczenie w wielkich miastach i specjalnie używane są do zbierania przesyłek ze skrzynek pocztowych.

Zastosowanie rowerów w służbie pocztowej jest również znacznym postępem w dziedzinie przewozu przesyłek pocztowych.

Dzięki zastosowaniu siły elektrycznej do urządzeń pocztowych nastąpił dalszy postęp w usprawnieniu środków komunikacji pocztowej, zwłaszcza środków pomocniczych. Do praktycznych środków pomocniczych w służbie pocztowej należą elektrowózki i elektrowozy pocztowe, używane do zbierania przesyłek pocztowych ze skrzynek, do przewozu ładunków między pocztowymi urządzeniami dworcowymi a ambulansami pocztowymi. Ponadto w ostatnich czasach mają zastosowanie w wielkich urzędach dźwigi elektryczne oraz pasy (taśmy) i transportery. Również tramwaje mają szerokie zastosowanie w dziedzinie pocztowej, służą one do przewozu ładunków z dworca do urzędów w miastach i odwrotnie. Wreszcie w niektórych miastach zagranicznych np. w Lipsku, Zurychu i t. d. używa się podziemnych kolejek elektrycznych do przewozu ładunku pocztowego pomiędzy urzędami dworcowymi a peronami. Angielski zarząd pocztowy, w celu pokonania trudności, jakie istniały z powodu ogromnego ruchu ulicznego w Londynie, wybudował sieć kolei podziemnej, którą przewozi się pocztę między dworcami, a urzędami pocztowymi.

Ostatnim i najwyższym wyrazem techniki, a zarazem najlepszym, bo najszybszym środkiem komunikacji pocztowej są środki komunikacji lotniczej.

Myśl opanowania przestworzy powietrza nurtowała w umysłach ludzkich już bardzo dawno. Dążenia do rozwiązania tego zagadnienia szły najpierw w kierunku aerostaticznym, czyli na zasadzie unoszenia się ciał lżejszych od powietrza.

Pierwsze wyniki osiągnęli na tem polu w roku 1783 francuzi, a mianowicie bracia Montgolfier. Wykazali oni, że balon papierowy, napełniony dymem wzbija się w powietrze. Po dalszych badaniach i wysiłkach uczonych nastąpiło szybkie ulepszenie balonów, które już nie tylko same unosiły się w powietrzu, lecz również unosiły ze sobą ciężary. Wkrótce jednak zauważono, że wynalazek ten nie jest doskonały, i nie osiągnął właściwego celu, gdyż balonem nie można było kierować. Atoli i ta trudność została pokonana. Rok 1887, w którym wynaleziono silnik benzynowy do samochodów, jest datą pokonania tej trudności. Wkrótce potem powstają również balony szybyne. W tej dziedzinie poniósł duże zasługi Zeppelin. Dalsze badania ludzkości zagadnienia latania w powietrzu szły w kierunku aerodynamicznym, za inicjatywą francuzów. Profesor Morey skierował lotnictwo na właściwą drogę. Po nim dowiódł inżynier Lilienthal, że do utrzymania aparatu w ruchu i osiągnięcia dłuższych lotów konieczna jest siła mechaniczna. Amerykanie wykorzystali dotychczasowe zdobycze naukowe i skonstruowali samolot, zaopatrzony w silnik. W ten sposób rozwiązano ostatecznie problem unoszenia się ciał cięższych od powietrza.

Przewóz poczty zapomocą balonów zastosowano po raz pierwszy we Francji, a mianowicie w latach 1870/1871 w czasie wojny francusko-pruskiej. Gdy prusacy odcięli Paryż od reszty kraju, dyrektor poczt francuskich Rampont, wpadł na pomysł przesyłania poczty do kraju zapomocą balonów. W taki to sposób zorganizowano pierwszą pocztę balonową.

Pierwszą regularną pocztę lotniczą zapomocą samolotów zorganizowano w roku 1911 na linii Londyn — Windsor. Obecnie przewóz poczty drogą powietrzną jest zastosowany na szeroką skalę. Liczne zarządy pocztowe zaprowadziły już regularną komunikację lotniczą.

Szybki i pomyślny rozwój środków komunikacji pocztowej w XIX wieku, rozbudowa sieci pocztowych we wszystkich państwach, zwiększenie się międzynarodowego obrotu pocztowego, powodują zbliżenie się licznych państw w dziedzinie komunikacji pocztowej. Pierwsze kroki do stworzenia międzynarodowej unii pocztowej podjęło 15 państw w roku 1863 na konferencji pocztowej w Paryżu, w której wzięły udział następujące państwa: Anglja, Austrja, Belgja, Costarica, Danja, Francja, niemieckie miasta hanzeatyckie, Hiszpanja, Niderlandy, Portugalja, Prusy, Szwajcarja, Włochy, Stany Zjednoczone Ameryki i wyspy Sandwich.

Po tej konferencji, która stworzyła podwaliny pod Międzynarodowy Związek Pocztowy, liczne państwa zawierają między sobą specjalne umowy pocztowe. W roku 1874 (dnia 15 września) zebrało się 22 państwa w Bernie na I Kongresie pocztowym. Wynikiem tego kongresu było powołanie do życia powszechnego Związku pocztowego, który tworzy odrębne terytorjum pocztowe, gwarantuje przesyłkom wolność tranzytu i ustala zasady taryfikacji przesyłek. I kongres pocztowy daje początek nowej erze w dziejach komunikacji.

Ilość państw przystępujących do Związku pocztowego wzrasta szybko. Na II kongresie, zwołanym w roku 1878 do Paryża, zostaje powołany do życia Światowy Związek Pocztowy.

Przechodząc do omówienia komunikacji pocztowej w Polsce, zaznaczyć muszę, że z pierwszego okresu historii poczty polskiej nie posiadamy oprócz podań i legend żadnych dokumentów, jednak przyjąć należy, że już w zamierzonych czasach istniały poczty, które przewoziły korespondencję, zwłaszcza ksiąg i ich dworów.

Dopiero za czasów Bolesława Chrobrego spotykamy się z instytucją zwaną podwodami. Wszystkie grody miały obowiązek dostarczania koni i ludzi do rozwożenia korespondencji. Byli również posłańcy piesi t. zw. „umysłni”. Nie były to jednak poczty w dzisiejszym tego słowa znaczeniu, gdyż tak podwody, jak i posłańcy używani byli tylko dla przewozu korespondencji królewskiej i dworskiej. Instytucja podwól przetrwała okres Polski Piastowskiej. W wieku XIV po założeniu przez króla Kazimierza Wielkiego w roku 1343 uniwersytetu w Krakowie, powstają w Polsce poczty uniwersyteckie, które utrzymywały również łączność z Francją i Włochami.

Niewątpliwie istniały również w Polsce poczty między klasztorami i opactwami, które były ważnymi ośrodkami kultury duchowej, o czym świadczą do dziś zachowane bogate księgozbiory. Korespondencję królewską i książęcą przewoziła do XV wieku przeważnie poddana szlachta, którą później stopniowo z tych obowiązków zwalniano, nakładając je na miasta.

Pierwszy zaczątek regularnej poczty polskiej przypada za czasów Jagiellonów. Król Zygmunt August otaczał pocztę szczególną opieką, przyczyniając się do świetnego rozwoju komunikacji pocztowej tak wewnątrz kraju, jak i z zagranicą. Rok 1558 jest pierwszą datą historyczną w dziejach poczty polskiej. W roku tym Zygmunt August wydał ordynację pocztową i ustanowił połączenia pocztowe zapomocą koni rozstawnych między Krakowem a Wenecją i Medjolanem przez Wiedeń, mianując zarazem dworzanina swojego Prospera Prowanę przełożonym poczty. W urzędzeniu połączenia pocztowego Polski z Włochami odegrała niewątpliwie decydującą rolę Królowa Bona, matka Zygmunta Augusta, przez którą Włochy weszły w bliższą styczność z dworem polskim. Z komunikacji pocztowej mogły korzystać również osoby prywatne, uiszczając pewne opłaty za przewóz przesyłek.

Drugiego ważnego aktu dokonał Zygmunt August w roku 1562, mianując Krzysztofa de Tassis przełożonym poczty pol-

skiej. Poczta, zarządzana przez Tassisa, przewoziła listy królewskie i prywatne. Królewskie listy były zwolnione od opłaty.

W roku 1564 Zygmunt August mianował kupca krakowskiego Piotra Maffona kierownikiem poczty polskich, a w końcu roku 1568 powierzył kierownictwo poczty Sebastjanowi Montelupiemu.

Dzieło rozpoczęte przez Zygmunta Augusta rozwija Stefan Batory, który mianował kierownikami poczty braci Montelupich i upoważnił ich do rozbudowania sieci pocztowej w całej Polsce.

Niemniejsze zasługi około rozwoju poczty polskiej położył król Władysław IV, który wydał w roku 1647 nową ordynację pocztową.

Sieci połączeń pocztowych rozwijają się pomyślnie. Ilość urzędów pocztowych wzrasta szybko. W II połowie XVII wieku powstaje szereg urzędów na szlaku Kraków — Lwów, Lwów — Warszawa, Warszawa — Poznań i Warszawa — Gdańsk.

W roku 1654 król Jan Kazimierz zamianował Franciszka de Grattę, genueńczyka, królewskim polskim pocztmistrem pierwszego polskiego urzędu pocztowego w Gdańsku, podporządkowując mu gdańskiego pocztmistra Saltzsiedera, a tem samem regale pocztowe w gdańsku przeszło bez zastrzeżeń na koronę Polską. Polska poczta w Gdańsku istniała do roku 1793.

W pierwszym czasie istniały z Gdańska nieregularne kursy pocztowe do Warszawy, dopiero w I połowie XVIII wieku generalny pocztmistrz dla Prus Królewskich, Stanisławski, wprowadził regularne konne połączenie pocztowe między Gdańskiem a Warszawą przez Gniew, Grudziądz, Chełmno i Toruń.

O dobrej sprawności poczty z Prus Królewskich do innych dzielnic kraju świadczy oryginalny list króla Jana Sobieskiego, pisany 27 stycznia 1675 roku z Braclawia do starosty w Malborgu, w którym król wyraża pochwałę dla dobrze zorganizowanej poczty z Prus Królewskich do Lwowa i ze Lwowa do obozu w Braclawiu.

Do wysokiego rozkwitu doprowadził pocztę polską król Stanisław August Poniatowski, który w roku 1764 wydał nową ordynację pocztową i stworzył specjalny zarząd poczt t. zw. „Generalną Dyрекcję Poczty”, z generalnym dyrektorem na czele. Generalnej Dyrekcji podlegali pocztmistrzy t. zw. kierownicy urzędów pocztowych. Rozbudowa sieci pocztowej postępowała szybko naprzód. Obok poczt powszechnych powstają partykularne, utrzymywane przez województwa, starostwa i miasta. Z Warszawy, która stanowiła centrum sieci pocztowej, wybiegały szlaki pocztowe na całą Polskę.

Najważniejsze szlaki biegnęły przez Białystok, Grodno do Miławy, przez Mogielnicę, Nowemiasto, Opoczno i Końskie do Krakowa, przez Kutno i Wrześnię do Poznania, przez Rawę, Końskie i Radoszyce do Krakowa, przez Błonie, Sochaczew, Gostynin, Toruń, Grudziądz, Kwidziń i Malborg do Gdańska, przez Lublin, Rawę Ruską, Lwów, Złoczów, Trębowłę, Husiatyń, do Kamieńca Podolskiego, a stąd dalej do Jass.

Pocztę przewoziła służba konna i piesza.

Rozbiory Polski położyły kres państwowości polskiej. Zarząd poczty polskiej przestał istnieć, a poczta polska straciła swój rodzimy charakter.

Wprawdzie po rozbiorach widzimy dążności do wznowienia instytucji poczty polskiej, a mianowicie za czasów Księstwa Warszawskiego, Królestwa Kongresowego i w czasie powstań: listopadowego w roku 1830/1831 i styczniowego w roku 1863, jednak wyniki tych dążności były krótkotrwałe.

Poczta Księstwa Warszawskiego była urządzona na wzór poczty francuskiej. Przesyłki pocztowe i podróży przewożono dyliżansami. Za czasów Królestwa Kongresowego przewóz poczty odbywał się wozami, wózkami, końmi i zapomocą służby pieszej. Przewóz poczty regulowały przepisy (Instruktarz dla

oficjalistów pocztowych w Królestwie Polskiem) wydane przez Dyrekcję Generalną Poczty Królestwa Polskiego, zatwierdzone w dniu 1 stycznia 1818 roku przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych i Policji. Instruktarz był podzielony na 8 tytułów i regulował dokładnie wszystkie działy służby ze szczególnem uwzględnieniem komunikacji pocztowej.

Do roku 1858 była rodzima poczta polska autonomiczna, a dnia 19 maja 1858 oddany został na podstawie ukazu cara Aleksandra II zarząd okręgu poczt Królestwa Polskiego pod bezpośrednie zwierzchnictwo Namiestnika i Rady Administracyjnej Królestwa. Odtąd podlegał okręg ten departamentowi pocztowemu cesarstwa w Petersburgu.

W roku 1861 został wydany zbiór przepisów pocztowych w Królestwie Polskiem, potw erdzony przez Radę Administracyjną Królestwa Polskiego w dniu 8 lipca 1860. Przepisy te normowały również bardzo szczegółowo dział komunikacji pocztowej.

W czasie powstań istniały poczty polowe i obywatelskie, które były oparte na zasadach podwód. Utworzony w roku 1863 Sekretariat Stanu przy Rządzie Narodowym czuwał nad pocztą powstańczą. Upadek powstania styczniowego w roku 1864 położył ostateczny kres poczty polskiej.

Dopiero w powstaniem Legionów w roku 1914 tworzy się poczta polska polowa, służąca Oddziałom Strzeleckim, które przeszły kordon granicy pod wodzą Marszałka Piłsudskiego. Poczta legionowa była już w roku 1914 zorganizowana na wielką skalę. Urządzenia poczty były wzorowane na pocztach austriackich.

W chwili odzyskania niezależności państwowej Polska stała wobec długiego szeregu trudnych zadań.

Przebudowa całego ustroju, dostosowanie życia do nowych tendencji i podniesienie kraju z chaosu gospodarczego, oto najważniejsze zagadnienia, które wymagały szybkiego i celowego rozwiązania.

Niemniej ważnym zadaniem było wznowienie i zorganizowanie administracji i środków komunikacji pocztowej, mającej niepomierne znaczenie w każdej dziedzinie życia wszystkich nowoczesnych i kulturalnych państw.

Gospodarka pocztowa i urządzenia, przejęte od zaborców znajdowały się w stanie zupełnej dezorganizacji. Całe połacie naszego kraju, zwłaszcza dzielnice wschodnie, które stanowiły teren działań wojennych podczas wojny światowej, były zupełnie ogołocone z urządzeń pocztowych. Niszczycielskie armje nieprzyjaciół podczas odwrotu demolowały, puszczały z dymem lub wwoziły ze sobą urządzenia pocztowe.

Zwłaszcza brak odpowiedniego taboru pocztowo-kolejowego nastroczał polskiej administracji pocztowej najpoważniejszą trudność w zorganizowaniu należytego przewozu poczty. A przecież podstawę komunikacji pocztowej stanowi przewóz poczty kolejami żelaznymi. Trudność, związaną z brakiem taboru, powiększało jeszcze nieregularne kursowanie pociągów, brak personelu wyszkolonego w pocztach ruchomych i odrębność przepisów w poszczególnych dzielnicach kraju.

Niemniejsze trudności w zorganizowaniu komunikacji nastroczał brak wozów i koni, potrzebnych do przewozu poczty na drogach kołowych, poza siecią kolejową. To też początkowo Zarząd pocztowy był zniwolony zlecać zaprzęgowie i samochodowy przewóz poczty przedsiębiorcom prywatnym, którzy żądali niejednokrotnie bardzo wysokich wynagrodzeń.

Trudności transportowe podwajały jeszcze poważne braki pomocniczych środków transportowych, jak brak odpowiednich lokali, urządzeń przedadunkowych, środków transportowych lokalnych i innych.

Również nawała bolszewicka poczyniła ogromne spustoszenia w urządzeniach pocztowych, częściowo zorganizowanych już przez polski Zarząd pocztowy. Zwłaszcza okręgi: warszawski,

wileński, lubelski, i lwowski poniosły bardzo dotkliwe szkody. Straty poniesione w tych okęgach wyrażają się w sumie 581 milionów marek polskich.

Mimo tych ogromnych wprost trudności i wysokich kosztów zorganizowania narazie chociażby tylko nieodzownych urządzeń komunikacyjnych, Zarząd poczty polskiej czyni bardzo wczesnie wszelkie możliwe starania, by poczta polska dorównała poziomowi poczt innych państw kulturalnych. Zarząd poczty polskiej nawiązuje rachlo stosunki z zarządami państw obcych, w dniu 1 maja 1919 Polska przystąpiła do Międzynarodowego Związku Pocztowego, a w październiku i listopadzie 1920 delegaci Rządu polskiego wzięli udział w pracach kongresu, który odbył się w Madrycie, gdzie podpisano liczne umowy dotyczące obrotu i wymiany przesyłek pocztowych. Wprawdzie już przed zawarciem umów odbywała się wymiana przesyłek pocztowych z zagranicą, jednak obrót ten był nieoficjalny i odbywał się bez gwarancji ze strony zarządów pocztowych. Idąc za przykładem obcych zarządów pocztowych, Ministerstwo Poczty i Telegrafów zorganizowało pocztę lotniczą na podstawie umowy, zawartej dnia 7 lipca 1920 w Paryżu z francusko-rumuńskim Towarzystwem Żeglugi Powietrznej. Pierwsza linja lotnicza połączyła Warszawę z Paryżem i Strasburgiem. Wkrótce, dzięki żywemu zainteresowaniu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Polska uzyskuje połączenie pocztowe drogą morską dla przewozu paczek z Nowego Yorku przez Gdańsk. Ruch paczkowy ze wszystkimi krajami, które przystąpiły do konwencji madryckiej, otwarto z dniem 1 maja 1922.

Urządzenia, czyli kursy pocztowe, służące obecnie do przewozu poczty, dzielimy w zależności od wykorzystania dróg komunikacyjnych do przewozu poczty, na: kolejowe, traktowe, wodne i lotnicze. Pierwsze z nich, tak zwane kolejowe, dzielimy na ambulanse i konwoje. Ambulanse, które dzielą się znowu na urzędnicze i konduktorskie — w zależności od tego, czy obsadę ambulansu tworzą urzędnicy i niżsi funkcjonariusze, czy też tylko niżsi funkcjonariusze —, otrzymują gotowe odsyłki, t. zw. zbiory przesyłek, wysyłanych regularnie, rozdzielają przesyłki, otrzymane w odsyłkach i po opracowaniu wydają przesyłki w odsyłkach sporządzonych przez siebie. Ambulanse są to odpowiednio urządzone wagony lub przedziały wagonów kolejowych. Konwoje zaś pocztowe wzgl. kolejowe, w zależności od obsługi personelu pocztowego wzgl. kolejowego, służą do przewożenia zamkniętych odsyłek. Do przewozu poczty koleją pod konwojem pocztowym służą przedziały pocztowe, przedziały wagonów kolejowych, wagony pocztowe lub towarowe, zależnie od wielkości przewożonego ładunku.

Oprócz ambulansów i konwojów służą do przewozu ładunku pocztowego przedziały zamknięte bez konwoju, stosowane jednak bardzo rzadko.

Wykorzystanie dróg i środków kolejowych do przewozu poczty wymagało prawnego uregulowania tej sprawy.

Stosunek prawny pomiędzy zarządem pocztowym i kolejowym oparty jest na przepisach ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie telegrafii i telefonii, oraz na rozporządzeniu Ministrów: Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925. W myśl wspomnianej ustawy zarządowi pocztowemu przysługuje prawo przewozu ładunku pocztowego wszystkimi pociągami kolei państwowych i prywatnych (art. 35 ustawy), za wyjątkiem pociągów zbytłownych. Wagony pocztowe z kompletnem urządzeniem wewnętrznym dostarcza zarząd pocztowy. Dostarczanie i urządzenie za zwrotem kosztów odpowiednich przedziałów w wagonach kolejowych do przewozu poczty, oraz dostarczanie krytych wagonów towarowych należy do zarządu kolejowego. Kolejowe rozkłady jazdy ustala zarząd kolejowy w porozumieniu z zarządem pocztowym.

Z dniem 1 stycznia 1925 administracja całego taboru wa-

gonów pocztowych na Polskich Kolejach Państwowych i na kolejach prywatnych przeszła do zarządu pocztowego. Wagony pocztowe buduje się według przepisów technicznych i norm, obowiązujących dla budowy taboru Polskich Kolei Państwowych, oraz według rysunków i projektów uzgodnionych pomiędzy obu zarządami i zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji. W ostatnich latach Zarząd pocztowy buduje wagony o żelaznej konstrukcji. Zarząd kolejowy ma obowiązek utrzymywania wagonów pocztowych w stanie zdającym do ruchu i użytku w tym samym stopniu, jak wagony własne.

Dla wykazania wielkich postępów, jakie poczyniła polska komunikacja pocztowa w ciągu lat od 1920 do 1931 podaję kilka danych statystycznych:

	1920 r.	1931 r.
Ilość wagonów pocztowych	248	453
Ilość przedziałów pocztowych	116	201
Ilość ambulansów i konwojów	389	1 319
z tego: a) ambulansów urzędniczych	53	198
b) ambulansów konduktorskich	102	314
c) konwojów pocztowych	149	448
d) konwojów kolejowych	85	359
Poczta przebiegała na kolejach rocznia km.	12 117 863	36 621 498
Ilość instytucyj pocztowych	3 702	4 066
Ilość skrzynek pocztowych	10 132	17 160
Ilość paczek zwykłych i wart.	403 500	12 230 242
Ilość przesyłek listowych	403 490 533	847 317 480

Kursy traktowe uzupełniają sieć pocztową kolejową. Służą one do przewozu worków (odsyłek) zamkniętych i paczek, które urzędy pocztowe, leżące na drodze kursów i z nimi połączone, oddają według planu następnym urzędem, odbierając jednocześnie ładunek dla siebie przeznaczony. Przewóz ładunku pocztowego na traktach odbywa się wozami, samochodami lub autobusami, motocyklami, rowerami i zapomocą posłańców pieszych. Przewozu dokonują albo funkcjonariusze pocztowi, albo prywatni przedsiębiorcy na podstawie umowy. Kursy piesze służą do przenoszenia ładunku na krótkich odległościach.

Postęp i rozrost komunikacji pocztowej na kursach traktowych charakteryzują najlepiej dane statystyczne:

	1920 r.	1931 r.
Ilość wozów i sań	1 689	4 774
Ilość koni	1 420	1 591
Ilość przedsiębiorstw dla przewozu poczty	798	1 485
Długość sieci na drogach kołowych km	15 126	25 047
Poczta przebyła na drogach kołowych	7 127 050	20 725 503

Przewóz poczty w miastach między dworcami a urzędami pocztowymi wykonywa się częściowo we własnym Zarządzie poczty, częściowo przez prywatnych przedsiębiorstw na podstawie zawartych umów.

Z kursów wodnych najważniejszą rolę odgrywają kursy morskie. Pierwsze połączenie pocztowe drogą morską uzyskała Polska przez Gdańsk. Wolne miasto Gdańsk posiada dla polskiej komunikacji pocztowej niezmiernie ważne znaczenie. To też chcę specjalnie tej sprawie poświęcić kilka uwag.

Podstawą stosunku prawnego pomiędzy Gdańskiem a Polską jest Traktat Wersalski. Artykuł 104 tego traktatu zapowiedział, że pomiędzy Rządem Polskim a W. M. Gdańskiem zawarta zostanie konwencja, która zapewni Polsce m. in. nadzór i zarząd wstanie i całej sieci kolejowej w granicach W. M. Gdańska, jako też nadzór i zarząd komunikacji pocztowych, telegraficznych i telefonicznych między Polska i portem gdańskim, zapewni Polsce

prawo rozwijania i ulepszania dróg wodnych, doków, basenów, nadbrzeży, dróg żelaznych i innych budowli i środków komunikacji wyżej wzmiankowanych, oraz prawo wydzierżawienia lub nabywania w tym celu na odpowiednich warunkach koniecznych terenów i wszelkich własności.

W dniu 22 kwietnia 1920 Polska zawarła z W. M. Gdańskiem prowizoryczną umowę, zmierzającą do zbliżenia Polski i Gdańska w dziedzinie interesów ekonomicznych; część IV tej umowy uregulowała również pocztowy ruch wzajemny i tranzytowy.

Postanowienia art. 104 Traktatu Wersalskiego wykonano w dniu 9 listopada 1920 w Paryżu, gdzie pełnomocnicy Polski i Gdańska podpisali konwencję, t. zw. paryską. Konwencja ta uprawniała Polskę m. in. do założenia w porcie gdańskim służby pocztowej, połączonej bezpośrednio z Polską oraz stworzenia komunikacji pocztowej przez port gdański z Polski do Gdańska i do zagranicy.

Na podstawie tych uprawnień, a następnie na zasadzie art. 149 — 168 umowy warszawskiej, poszczególnych decyzji i uchwał Rady Ligi Narodów i orzeczeń Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku, Polska zorganizowała na terenie Gdańska trzy polskie urzędy pocztowe, podlegające Dyrekcji Poczty i Telegrafów Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku i stworzyła regularną komunikację pocztową między Polską i Gdańskiem, Polską i zagranicą przez Gdańsk i Polską a północnym Pomorzem.

Z urzędów tych polski urząd Gdańsk 1 jest urzędem nadawczym i oddawczym, t. zn. doręcza również wszystkie nadeszłe do tego urzędu przesyłki pocztowe przez polskich listonoszów i opróżnia m. in. polskie skrzynki pocztowe, polski urząd Gdańsk 2 (na dworcu) jest urzędem przekartowawczym między polskimi ambulansami, przebiegającymi przez Gdańsk, a polski urząd Gdańsk 3, położony na wyspie Holm jest urzędem wymiennym dla ruchu odsyłek (listowych i paczkowych) między Polską a zagranicą zamorską.

Polska, uznając, że przyznane jej uprawnienia przez Traktat Wersalski korzystania z portu gdańskiego nie wystarczają dla rozwoju gospodarczego państwa, oraz wobec napotykaných trudności i wrogiego ustosunkowania się W. M. Gdańska do Polski, wreszcie w celu niezależnienia się od W. M. Gdańska, rozpoczęła budowę własnego portu w Gdyni, który w niesłychanie szybkim czasie został rozbudowany. Budowa portu w Gdyni przyczyniła się również w wielkiej mierze od rozwoju ruchu pocztowego pomiędzy Polską a krajami zamorskimi. Dla wymiany paczek z krajami zamorskimi wybudowano w porcie specjalny urząd Gdynia 5.

Pierwszą komunikację przez Gdańsk z krajami zamorskimi rozpoczęto z Ameryką. Najpierw zorganizowano transport paczek, t. zw. darów amerykańskich, które nadchodziły do Polski nieregularnymi kursami amerykańskiej linii okrętowej Scantic American — Line. Była to wymiana jednostronna paczek i trwała do roku 1921.

Obecnie są zawarte umowy z polsko-transatlantycznym Towarzystwem Okrętowym i Zjednoczonym Towarzystwem Okrętowym, w których jest około połowa kapitału polskiego. Wymiana odbywa się już obustronnie. Od 29 listopada 1932 zorganizowano na statkach Towarzystwa Transatlantycznego agencje pocztowe.

Obustronna wymiana według ustalonego planu, a więc wymiana regularna przez polski urząd Gdańsk 3 odbywa się z następującymi krajami: Ameryką, Wielką Brytanią, Danją, Finlandją, Kanadą, Szwecją i Norwegją. Paczki z Ameryki przychodzą również przez urząd Gdynia 5. Pozatem wysyła się drogą przez Anglię tranzytem paczki do 41 krajów zamorskich. Polska jest krajem tranzytowym dla Łotwy, Związku Socjalistycznych Republik Rad i St. Zjedn. Ameryki. Polski urząd Gdańsk 3

jest urzędem tranzytowym dla paczek ze Szwecji i Norwegji dla Rumunii, Bułgarii, Jugosławji, i Turcji w obu kierunkach.

Jak wspominałem poprzednio już w roku 1920 Ministerstwa Poczty i Telegrafów zorganizowało pierwszą pocztę lotniczą na linii Warszawa — Praga — Paryż — Strasburg, eksploatowaną przez francusko-rumuńskie Towarzystwo Żegluga Powietrznej. W roku 1921 powstaje na czas Targów Poznańskich poczta lotnicza na linii Gdańsk — Poznań, a już następny rok przynosi nam nową komunikację lotniczą na linii Gdańsk — Warszawa — Lwów, eksploatowaną przez prywatne przedsiębiorstwo lotnicze: Polska Linja lotnicza Aeroloyd, które już w roku 1923 rozszerzyło sieć komunikacyjną na linię Warszawa — Kraków. Oprócz Towarzystwa Aeroloyd, w roku 1925 powstało w Poznaniu drugie przedsiębiorstwo lotnicze pod firmą „Aero”. Towarzystwo to połączyło linią lotniczą Poznań — Łódź i Warszawę. W tym samym roku Towarzystwo Aeroloyd, po przeobrażeniu się w spółkę akcyjną pod firmą „Polska Linja Lotnicza Aerolot”, zorganizowało nowe linie lotnicze Kraków — Lwów i Kraków — Wiedeń, w roku 1927 Kraków — Brno — Wiedeń.

Obecnie istnieje w Polsce sześć wewnętrznych linii lotniczych, które posiadają stałą komunikację pocztową między miastami: Warszawą, Bydgoszczą, Gdańskiem, Poznaniem, Katowicami, Krakowem, Lwowem i Wilnem. Trzy linie lotnicze, obsługiwane przez „Lot”, są połączone również z krajami zagranicznymi, a mianowicie Linja Warszawa — Kraków — Katowice jest połączona bezpośrednio z Brnem i Wiedniem, linja Warszawa — Lwów z Czerniowcami, Bukaresztem, Sofją i Thessalonikami oraz linja Warszawa — Wilno z Rygą do Tallina.

Ponadto Zarząd pocztowy korzysta dla celów pocztowych z międzynarodowych linii lotniczych, obsługiwanych przez Międzynarodowe Towarzystwo Żegluga Powietrznej (Cidna), łączących następujące miasta: Warszawę — Wrocław, Pragę, Nürnberg, Strasburg i Paryż, oraz Warszawę, Wrocław, Pragę, Wiedeń, Budapeszt, Belgrad i Bukareszt.

Rozwój linii lotniczej w kraju i zagranicą, a następnie ustalenie na międzynarodowym kongresie pocztowym w Londynie w roku 1929 przepisów odnoszących się do przesyłek lotniczych i opłat za te przesyłki, obowiązujących wszystkie kraje, należące do Światowego Związku Pocztowego, przyczyniły się do szybkiego rozwoju poczty lotniczej w obrocie zagranicznym, tak, że obecnie wysyła się przesyłki pocztowe jako lotnicze prawie do wszystkich państw międzynarodowymi liniami lotniczymi, wychodzącymi z Polski.

Jak widzimy z tego krótkiego zarysu o komunikacji pocztowej i z tych kilkunastu cyfr, wytrwale dążenie administracji poczty polskiej doprowadziło do nadzwyczajnego usprawnienia komunikacji pocztowej. Mimo niezliczonych trudności administracyjnych, organizacyjnych i politycznych, oraz mimo niezmiernie i wyjątkowo trudnych warunków gospodarczych, które zdawałyby się mogły, stwarzały na długie lata nieprzezwyciężoną przeszkodę do rozwoju i postępu, poczta polska w ciągu ostatnich lat stanęła na wysokim poziomie i nie ustępuje w niczem pocztom zagranicznym.

Z roku na rok wzrastała ilość kursów pocztowych i połączeń, tak, że obecnie sieć pocztowa objęła już wszystkie, najbardziej odległe środowiska ludzkie. Równoległe ze wzrostem ilości dróg komunikacyjnych następowało uzupełnianie i udoskonalanie środków komunikacji pocztowej.

Dotychczasowe wyniki pozwalają nam mieć niezłomną nadzieję, że dalsza wytrwała praca w dziedzinie komunikacji pocztowej postawi naszą pocztę w szeregu tych instytucji pocztowych, które zajmują pod względem sprawności pierwsze miejsca w świecie.

CZY PRZEMIANA POCZTY NA PRZEDSIĘBIORSTWO WPŁYWA NA JEJ CHARAKTER INSTYTUCJI UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ²⁾

Mr. ZDZISŁAW CHENDYŃSKI, Naczelnik Wydziału Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Krakowie.

Dokonywająca się w oczach naszych, gruntowna przebudowa ustroju poczty polskiej, polegająca na oparciu jej na nowych podstawach prawnych i gospodarczych i na nadaniu jej działalności nowego kierunku, wzbudziła w społeczeństwie, tak jak zresztą każda inna wszelka nowość, nie tylko zupełnie zrozumiałe zaciekawienie, ale również i pewnego rodzaju podniecenie umysłów, zwłaszcza w kierunku użyteczności publicznej tej instytucji. Pod wpływem bowiem, zanadto może rozbudzonego nastroju spoglądania na instytucję pocztowo-telegraficzną pod tym tylko kątem widzenia, dziwne jeszcze wydaje się społeczeństwu, a głównie tym szerszym jego warstwom, że instytucja ta, poza temi wyłącznie celami, może mieć inne jeszcze tak samo ważne zagadnienia, a zwłaszcza zagadnienia natury handlowej i że zagadnienia te mogą iść w parze z ową użytecznością publiczną. Ta właśnie okoliczność skłoniła mię, do zreferowania odczytu na temat „czy przemiana poczty na przedsiębiorstwo, wpływa na jej charakter instytucji użyteczności publicznej”.

Ponieważ zaś omówienie kwestji użyteczności publicznej środków porozumiewania się na odległość, wymaga rozpatrzenia jej również i ze stanowiska historii rozwoju tych środków, a zwłaszcza najstarszego z nich t. j. poczty, przeto korzystając ze sposobności, rozwinę przed państwem, w najogólniejszych zarysach nakreślony obraz tej historii, nie tylko dla powyższej przyczyny, ale również i dla dania państwu możności zorientowania się w tym kierunku, że przemiana poczty na przedsiębiorstwo, jest również zjawiskiem znamionującym rozpoczęcie się nowej ery w historii rozwoju środków porozumiewania się na odległość.

Instytucjami użyteczności publicznej nazywamy te urządzenia społeczne, z których korzystać może każdy, kto tylko dostosuje się do wymaganych warunków ich użytkowania. Do instytucji takich należy również poczta i znacznie młodsze jej rodzeństwo telegraf i telefon, we wszystkich swoich odmianach technicznych. Poczta, telegraf i telefon są urządzeniami komunikacyjnymi, z których telegraf i telefon wyłącznie, zaś poczta zasadniczo, służy ludziom do porozumiewania się na odległość, ponadto poczta zajmuje się przewozem przedmiotów, osób i ich bagaży, przekazywaniem pieniędzy i wielu innymi jeszcze czynnościami. Ponieważ zaspakajanie potrzeby porozumiewania się na odległość jest zasadniczym zadaniem urządzeń omawianych, przeto skreślę przedewszystkiem charakterystykę tej potrzeby, w najogólniejszych przynajmniej zarysach.

Potrzeba porozumiewania się na odległość należy bezsprzecznie do najważniejszych potrzeb ludzkich. Ważność jej i znaczenie można rozpatrywać zarówno ze stanowiska osobistych potrzeb człowieka, jak i ze stanowiska potrzeb zorganizowanych związków społecznych, a w szczególności państwa.

Jeżeli staniemy na pierwszej z tych platform, to widzimy, że przyczynami wywołującymi tę potrzebę, mogą być najrozmaitsze podniety natury nie tylko psychicznej i intelektualnej, ale i gospodarczej człowieka i że zatem odczuwa się ją i pragnie się ją zaspokoić, nie tylko dla niej samej, ale również dla nabycia, czy też zdobycia dóbr pożądaných przez człowieka. Jest ona tedy zarówno potrzebą przyrodzoną, jak i nabytą kulturalną. Tutaj przypomina mi się mimowoli notatka zamieszczona niedawno w jednym z dzienników krakowskich, donosząca o wystawieniu na sprzedaż zbioru listów, pozostałego po śmierci jednego z litera-

tów i archeologów francuskich, zbioru z tego powodu ciekawego i charakterystycznego, że zawiera on listy, pisane i otrzymywane przez sławnych i wielkich ludzi i to pisane na tabliczkach woskowych, na pergaminie i na papierze, a więc pochodzące z różnych epok czasu. Otóż zbieracz ów, podzieliwszy te listy na grupy według ich treści, doszedł do wniosku, że bez względu na czas ich pochodzenia, istotnymi przyczynami pisania ich, były trzy tylko główne podniety, a mianowicie: miłość... łaska... i pieniądze. W kwestjach tych możnaby zatem dokonywać wielu dociekań i studiów i przeprowadzać wiele rozpraw.

Siła napięcia potrzeby porozumiewania się na odległość nie jest jednak jednakową w wszystkich, gdyż w dużej mierze jest ona zawisłą od warunków i wymogów życiowych każdej poszczególnej jednostki. Inaczej n. p. odczuwa ją samotnik lub samolub nie utrzymujący żadnych stosunków towarzyskich, wzgl. utrzymujący je tylko dla celów bezwzględnie koniecznych, a inaczej znów człowiek interesujący się żywo losami swoich bliźnich, zwłaszcza, jeżeli łączy go z nimi węzły pokrewieństwa, przyjaźni i t. p.

Inną jest ona również u człowieka mało lub zupełnie nie oświeconego, lub nie kulturalnego, a zupełnie inną u osobnika łaknącego wszelkiej wiedzy i wiadomości o postępkach kultury i wreszcie również inaczej występuje ona u człowieka zadowolającego się owocami produkcji swojego izolowanego gospodarstwa, a inaczej u dążącego do wymiany tych produktów na dobra wytwarzane przez innych, lub jeżeli człowiek ten trudni się zawodowo przetwarzaniem dóbr, albo też pośrednictwem w wymianie.

Również i siła jej rozwoju i rozpowszechnienia się podlegała i podlega takim samym procesom ewolucji, jak się to działo i dzieje z wielu innymi potrzebami ludzkimi, fizycznymi i psychicznymi, to też tak samo, jak w wielu wypadkach, tak i tutaj, jako najważniejsze czynniki tego rozwoju należy przytoczyć: wzrost cywilizacji, kultury i postępu gospodarczego, dotyczącego organizmu społecznego, tudzież naśladownictwo i przyzwyczajanie się ludności.

Przy rozważaniu znów wartości i znaczenia potrzeby porozumiewania się na odległość, ze stanowiska potrzeb związków społecznych, a zwłaszcza państwa, wystarczy podnieść ten tylko fakt, że bez istnienia tej potrzeby i bez dążności zaspakajania jej w sposób możliwie jaknajdoskonalszy, byt takich związków jest wogóle nie do pomyślenia i to bez względu na to, czy ma się na uwadze przyczyny i cele samozachowawcze, czy też organizacyjne i administracyjne owych związków. Każda rodzaca się nowa potrzeba wywołuje szereg potrzeb innych, silniej lub słabiej z nią związanych i skłania ludzkość do wyszukiwania i udoskonalania środków, któreby mogły najlepiej ją zaspokoić.

Podobnie było z potrzebą porozumiewania się na odległość i ze środkami jej zaspokojenia, a więc z pocztą, telegrafem i telefonem. Najlepiej świadczy o tem historia rozwoju tych urządzeń. Ponieważ jednak ani czas ograniczony, ani też zresztą samo założenie mojego referatu, nie pozwalają mi na szersze rozwijanie

²⁾ Odczyt, wygłoszony przez Autora w Krakowie w dniu 4 stycznia 1933 r., jest jednym z cyklu odczytów, urządzonych przez Dyrekcję Poczty i Telegrafów w Krakowie.

tej historii, przeto pozwolę sobie na przytoczenie tych tylko z niej momentów i faktów, które są mi potrzebne do oświetlenia kwestii użyteczności publicznej urządzeń pocztowych w przeszłości, tudzież sprawy ich utrzymywania i ich dochodowości.

Rozpatrując historję rozwoju tych środków, a głównie najstarszego z nich t. j. poczty w społeczeństwach cywilizowanych, spostrzegamy przedewszystkiem ten charakterystyczny objaw, że zwłaszcza powstawanie urządzeń pocztowych, a nawet dalsza ich tozbudowa i udoskonalanie, odbywało się jednakowo we wszystkich niemal państwach, a jeżeli były jakie różnice i odmiany, odkrywające szczególnie właściwościami jakiego państwa, to dotyczyły one tylko następstwa poszczególnych faz rozwoju i czasu ich trwania. Bez względu zatem na to, czy mamy przed sobą historję państw starożytnych, jak np. Persji, Grecji, Rzymu, lub też historję państw frankońskich, germańskich anglosaskich, czy słowiańskich, albo też jeszcze starszych państw Egiptu, Chin i t. d., spostrzegamy, że zaczątkami urządzeń pocztowych były zorganizowane przez władców państw instytucje zawodowych posłańców, którzy na wyznaczonych szlakach przynosili pieszko, lub przy użyciu zwierząt, wozów, łodzi i statków, wiadomości ustne lub pisane, od i do pewnych stałych punktów, a więc stacyj wymiennych i przeprzęgowych, położonych przy tych szlakach. (Tutaj wspomnę znów nawiasowo, że przed kilkunastu dniami, opowiadał przez radjo z rozgłośni krakowskiej pan redaktor Bajsarowicz o odkryciach archeologicznych w Peru, które wykazują, iż takie same posłańcze urządzenia pocztowe były już również znane tam od wieków szczepowi Inkaów, który jak słyszałem skadinał — także przez radjo — miał należeć do rozbitków ludów zamieszkujących mrokiem tajemniczości jeszcze okrytą Atlantydę. Kto z państwa nie słuchał tego nader ciekawego odczytu z tej prostej racji, że nie posiada radjoodbiornika, to niechaj żałuje, bo między innymi ciekawymi wiadomościami byłby się dowiedział, że posłańcy ci dla wytrzymałości i podniety w chodzie żuli liście rośliny, z której później zaczęto wyrabiać kokainę i że niestety pod wpływem tego strasznego narkotyku podlegali chorobie zawodowej kończącej się śmiercią. Po tej krótkiej wstawce, na rzecz propagandy także radjostacyj odbiorczych, jednak oczywiście nie pajęczarskich, ale zgłaszanych i opłacanych na pocztę, wracam do mojego właściwego tematu.

Cechą charakterystyczną tych pierwotnych urządzeń pocztowych było to, iż nie tylko inicjatywa tworzenia ich wychodziła od władców państw, ale że bądź ogółem, bądź też przez długie lata, służyły one tylko ich założycielom i ich organom, a więc czynnikiem rządzącym społeczeństwami i że jeżeli, pod wpływem politycznego wyrabiania się społeczeństwa, poczty te przemieniły się z czasem na poczty rządowe, to i w takich wypadkach nie były one jeszcze pocztami użytku powszechnego, gdyż przeważnie były one przeznaczone dla celów wyłącznie państwowych. Jeśli korzystały z nich osoby prywatne, to szczęśliwcami takimi bywały nieliczne tylko i wyjątkowe jednostki, albo też conajwyżej pewne uprzywilejowane kasty społeczne. Skoro tedy ludność prywatna społeczeństw nie mogła korzystać w całej pełni z urzą-

dzeń dotychczas omówionych, zmuszoną ona była stworzyć sobie odrębne takie urządzenia, zwane pod nazwą poczt prywatnych, w które obfitują szczególnie czasy średniowieczne, a nawet jeszcze i nowożytnie dziejów ludzkości.

Powstawanie i rozwój poczt prywatnych, jako ważnego obok poczt rządowych uzupełnienia w dziedzinie porozumiewania się ludzi na odległość, łączy się tak ściśle z rozwojem gospodarczym i kulturalno oświatowym ludzkości, że trudno nawet ocenić które z tych zjawisk jest przyczyną, a które następstwem każdego z nich. Jak bowiem z jednej strony powstawanie środków porozumiewania się na odległość wymagało istnienia już pewnych wyższych form życia gospodarczego danego społeczeństwa, oraz pewnego już stopnia jego kultury i dalszy rozwój tych urządzeń uzależniał się od postępu obydwu tych czynników, tak znów na odwrót rozpowszechnianie się i udoskonalanie owych urządzeń wpływało bezwątpienia w dużej mierze na rozwój gospodarczy, na wzrost kultury, oświaty i wogóle cywilizacji, dotyczącego społeczeństwa. Jeśli chodzi tedy o względy natury gospodarczej, to potrzeby istnienia urządzeń pocztowych nie odczuwał np. ani lud koczowniczy zaspokajający swoje prymitywne wymogi życiowe łowiectwem, rybołówstwem, czy też pasterstwem, ani też nawet lud już wprowadzie osiadły, ale prowadzący na swoich kawałkach gruntu gospodarę jeszcze izolowaną. Właściwego znaczenia nabiera ta potrzeba dopiero z przejściem człowieka do wymiany dóbr i obrotu niemi. Gospodarka wymienna przyczyniła się, jak wiadomo, do podziału pracy zwiększającą wytwórczość ludzką, do specjalizacji tej pracy i udoskonalania jej techniki i do zużytkowania wytwarzanych dóbr w sposób możliwie najkorzystniejszy. Ponadto spowodowała ona powstanie nowych zajęć ludzkich t. j. zawodu rękodzielników, rzemieślników i kupców, wywołała stworzenie pomocniczego środka wymiany w postaci pieniądza, oraz wywołała rozbudowę dróg dla przewożenia towarów i dla przenoszenia się ludności. Wszystkie te czynniki postępu wpływały oczywiście na rozwój poczty, ale też równocześnie korzystały w ten sposób z jej pomocy.

Gdy weźmiemy znów pod uwagę względy natury kulturalnej i oświatowej, to za zasadniczy punkt na tej linii rozwoju omawianych urządzeń pocztowych należy przyjąć czas, na który przypada wynalezienie druku, od tej bowiem dopiero chwili krzewi się łatwiej oświata i szerzy kultura. Wiedza i nauka przestaje być wyłączną własnością i przywilejem nielicznych tylko grup ludzkich, budzi się do życia prasa i przez nią dopiero dokonywa się właściwy obieg różnorodnych wiadomości. Również i temu całemu postępowi towarzyszy poczta i sama się pod jego wpływem rozwija.

Jednakowoż i poczty prywatne nie mogą jeszcze pochwalić się swoją użytecznością publiczną według stanu dzisiejszego, bo chociaż są one więcej dostępne szerszej publiczności, aniżeli poczty rządowe, to jednak w każdym razie zakłada się je i utrzymuje raczej dla interesów społecznych grup, aniżeli dla ogółu ludności.

Dokończenie nastąpi.

STANOWISKA I TYTUŁY SŁUŻBOWE.

Dr. JAN GUZOWSKI.

„Urządnik ma prawo do tytułu przywiązanego do nadanego mu stanowiska służbowego”. Takie postanowienie zawiera art. 35 ustawy o państwowej służbie cywilnej z 17 lutego 1922 r., podobne też postanowienia znajdziemy w innych przepisach służbowych, odnoszących się do służby o publiczno-prawnym charakterze.

Przytoczone wyżej, napozór proste, postanowienie, nasuwa jednak duże trudności w praktycznym jego rozwiązaniu, mianowicie przy ustalaniu stanowisk oraz tytułów do nich przywiązanych w poszczególnych działach służby.

Problem ten aktualny jest również w służbie państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, nabierze zaś tem większego znaczenia w razie zniesienia łączności między stanowiskiem a grupą uposażenia, co zostało przeprowadzone w ustawie o państwowej służbie cywilnej z 1922 r. nowelą z 17 października 1932 r. (art. 19 — „stosunek hierarchiczny pomiędzy urzędnikami, pełniącymi obowiązki, przywiązane do stanowisk danej kategorii, zależy nie od posiadanej grupy uposażenia, lecz od rodzaju stanowiska, którego obowiązki pełnią”). Przed tą zmianą sprawa tytułu, oznaczającego pewne sta-

nowisko służbowe, była poniekąd na drugim planie, skoro z tytułem łączyła się pewna określona grupa uposażenia; ta ostatnia była bardziej uchwytym wskaźnikiem hierarchji stanowiska w służbie — po dokonanej ostatnio zmianie w ustawie znacznie tytułu służbowego wysuwa się zdecydowanie na plan pierwszy.

Tytuły służbowe mogą być dwojakiego rodzaju:

- 1) tytuły abstrakcyjne — nie związane ze stanowiskami służbowymi,
- 2) tytuły funkcyjne — wiążące się ze stanowiskami służbowymi.

Klasyczny typ tytułów pierwszego rodzaju spotykamy w służbie wojskowej. Tytuł kapitana np. nie oznacza jeszcze funkcji, podobnie też rzecz się ma z innymi tytułami wojskowymi.

Ustawa natomiast o państwowej służbie cywilnej przyjeła tytuły służbowe drugiego rodzaju — funkcyjne; podobne tendencje spotykamy w innych przepisach dla poszczególnych działów służby cywilnej, nie podlegających ustawie z 17 lutego 1922 r.

Nie wdając się w szczegółowe rozważania zaznaczyć należy, że odmienna od wojskowej struktura organiczna stosunku służbowego w służbie cywilnej, przemawia raczej za tytułami funkcyjnymi.

Jeżeli jednak poddamy analizie którąkolwiek z dotychczasowych tabel służbowych, czy to w państwowej służbie cywilnej, czy w innych działach służby państwowej, np. w wykonawczej służbie pocztowo-telegraficznej, spostrzeżemy, że nie wszystkie tytuły służbowe można nazwać tytułami funkcyjnymi. Do takich tytułów będzie należał tytuł „referendarza”, „asesora”, „sekretarza” z tabeli stanowisk, przewidzianej dla służby w Dyrekcjach Poczty i Telegrafów i w Izbie Kontroli Rachunkowej Poczty i Telegrafów, szereg takich tytułów spotkamy też w tabeli stanowisk, obowiązującej w wykonawczej służbie pocztowo-telegraficznej na zasadzie zarządzenia Ministra Poczty i Telegrafów z dnia 30 marca 1929 r. (Dz. Urz. M. P. i T. Nr. 7, poz. 30). Tytułami, w całym tego słowa znaczeniu, funkcyjnymi, przewidzianymi w tem ostatnim zarządzeniu będzie można nazwać tytuły — „naczelników urzędów”, „kierowników oddziałów”, „kontrolerów”, ale już tytuły „asystentów”, „podurzędników”, „ekspedjentów” i t. d. nie będą posiadały tego charakteru.

Jest to następstwo nieproporcjonalnego stosunku ilości stanowisk wyższych do niższych, istniejącego — i zresztą zupełnie uzasadnionego — w każdej służbie.

Ogólnie stanowiska służbowe możemy podzielić na stanowiska kierownicze, ewent. łącznie z kontrolnymi i na stanowiska wykonawcze. O ile stanowiska pierwszego rodzaju da się w każdej służbie bez większych trudności wyodrębnić i w stosunkowo niedużej liczbie sklasyfikować, o tyle jest to rzeczą niesłychanie trudną przy stanowiskach wykonawczych, tak ze względu na ich liczbę, jak i różnorodność, a nawet wzajemne przenikanie, zależnie od warunków lokalnych.

Przymiując znaczenie stanowiska służbowego, jako pewną sumę zadań i uprawnień, dającą się wyodrębnić z całości zadań i uprawnień poszczególnego organu, władzy lub urzędu, stwierdzimy łatwo, że zadania i uprawnienia kierowników tego samego rodzaju organów lub władz będą w zasadzie identyczne. Stąd też nie będzie zachodzić potrzeba czynienia specjalnej klasyfikacji pomiędzy kierownikami takich organów (Dyrekcji Poczty i Telegrafów). Ostatecznie klasyfikacja taka będzie potrzebna tam, gdzie dotyczące organy, posiadając wspólny zakres uprawnień i obowiązków, różnią się pod względem ilościowym w swych zadaniach i obowiązkach, np. urzędy pocztowo-telegraficzne. W każdym razie jednak i w tym wypadku organizacyjny, z góry ustalony, podział takich organów, stanowi dostateczną wytyczną dla ustalenia hierarchji stanowisk kierowników tych organów, bez potrzeby rozbijania wspólnego mianownika — „naczelnika urzędu”; będziemy więc mieli stanowisko i tytuł „naczelnika urzędu I klasy”, II klasy i t. d., i t. d.

Sprawa ustalenia tytułów funkcyjnych na terenie stanowisk wykonawczych, jak je wyżej oznaczono, dałaby się może pozytywnie zrealizować, gdyby poszczególne organy przedstawiały ten sam typ, tak pod względem organizacyjnym, jak i co do ilości i jakości zadań i uprawnień. Wystarczy jednak zwrócić uwagę na wykonawczą służbę pocztowo-telegraficzną, aby dojść do przekonania, że stworzenie jednego typu organów (urzędów) jest niemożliwe. O rozmiarach urzędów muszą decydować warunki lokalne, w związku z czem w jednej miejscowości zajdzie potrzeba ustanowienia jednego tylko urzędu, o szczerłym co do ilości zakresie działania, podczas gdy w innej miejscowości zaistnieje konieczność stworzenia kilku, a nawet kilkunastu urzędów, o zakresie działania przerastającym znacznie inne urzędy.

Stąd też wyłania się dalsza trudność w ustaleniu stanowisk wykonawczych w takich urzędach, polegająca na tem, że ilość tych stanowisk musi być większa nietylko z istoty funkcji wykonawczych, ale z tego powodu, że w poszczególnych organach stanowiska wykonawcze muszą się odmiennie kształtować, zależnie od warunków lokalnych. Jeżeli więc w urzędzie IV klasy można np. ograniczyć się do trzech stanowisk wykonawczych: kasowego, pocztowego i telegraficzno-telefonicznego, w innym urzędzie, tej samej zresztą klasy, może zajść potrzeba połączenia dwu pierwszych stanowisk, a stworzenia odrębnych stanowisk dla służby telegraficznej i telefonicznej, w urzędzie zaś I lub II klasy wypadnie ustanowić dla samych tylko funkcji kasowych, całego szeregu stanowisk odrębnych. Ponadto w jednym urzędzie zajdzie potrzeba stworzenia stanowiska dla czynności jednorodnych (kasowych, listowych), w innych natomiast warunki lokalne (natężenie ruchu w poszczególnych działach służby) przemawiać będą za połączeniem w pewnych stanowiskach czynności różnorodnych (zleceniowo-manipulacyjnych i kasowych).

Stąd też przepisy organizacyjne dla wykonawczej służby pocztowo-telegraficznej nie ustaliły pewnych typów faktycznych stanowisk wykonawczych w urzędach p.-t., lecz odesłały tę sprawę do uregulowania w podziale czynności poszczególnych urzędów.

Przytoczone wyżej okoliczności dobitnie wskazują, że rozdział między wykonawczymi stanowiskami służbowymi w prawnym znaczeniu, wyrażającymi się w tytułach służbowych, a stanowiskami faktycznymi, jest nieunikniony.

W tej sytuacji wyjście wydaje się jedno: stworzenie pewnej wspólnej nazwy dla wszystkich stanowisk wykonawczych, jako tytułu służbowego, przywiązanego dla tych stanowisk. Będzie to również tytuł funkcyjny, ale swego rodzaju, nie będzie precyzował poszczególnych stanowisk, lecz będzie wyrazem pewnej grupy stanowisk.

Wyżej była wzmianka, że tendencją nowoczesnego ustodawstwa urzędniczego, wyrażonego w zdecydowanie w ustawie o państwowej służbie cywilnej, jest podniesienie znaczenia stanowisk i przywiązanych do nich tytułów służbowych.

Przy ustalaniu stanowisk i tytułów w wykonaniu dotyczącego przepisu ustawy nasuwają się zatem wnioski następujące:

- 1) konieczność dokładnego ustalenia stanowisk kierowniczych i ich hierarchicznej pozycji.
- 2) potrzeba ustalenia ściślejszej linii demarkacyjnej pomiędzy stanowiskami kierowniczymi a wykonawczymi,
- 3) potrzeba ustalenia znaczenia poszczególnych stanowisk wykonawczych, celem przeprowadzenia:
 - a) ogólniejszego podziału w ramach tych stanowisk,
 - b) ustalenia tytułów dla poszczególnych grup tych stanowisk.

W tych ramach tytuły, odpowiadające stanowiskom służbowym, powinny istotnie odpowiadać stanowi faktycznemu, a równocześnie dając jasny wyraz znaczeniu przywiązanych do nich stanowisk pod względem hierarchicznym.

Analizując pod tym względem stanowiska i tytuły służbowe, przewidziane w państwowem przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, spostrzeżemy, że wymagają one pewnej rewizji i to tak na płaszczyźnie stanowisk, które można zaliczyć pod miano kierowniczych, jak i wykonawczych.

I tak na terenie stanowisk służbowych istniejących w Dyrekcjach Poczty i Telegrafów spotykamy stanowisko faktyczne — kierownicze, które niema wyrazu w tabeli stanowisk. Jest to stanowisko — kierownika oddziału. Wszelkie względy, które wyżej przytoczono, przemawiają za tem, aby w nowej tabeli stanowisk, wspomniane stanowisko znalazło swój wyraz z tytułem, jaki się temu stanowisku faktycznie w życiu nadaje.

Na płaszczyźnie stanowisk III kategorii spotykamy w obowiązującej dotąd tabeli stanowisk tytuły — adjunkta, rejestratora i kancelisty, jako stanowisk wykonawczych. Funkcje, przywiązane do tej kategorii stanowisk, niezbyt przemawiają za tak dalece idącym podziałem, z tego względu wydaje się wystarczające stworzenie jednego, a co najwyżej dwu stanowisk wykonawczych III kategorii.

Również szereg uwag nasuwa się do stanowisk i tytułów przewidzianych w wykonawczej służbie pocztowo-telegraficznej. Przedewszystkiem więc w grupie stanowisk, które możnaby zaliczyć do stanowisk kierowniczych, spotykamy tytuły zbędne, będące wyrazem momentów ubocznych natury organizacyjnej. Do takich tytułów zaliczyć należy tytuły: „naczelnika głównego składu materiałów pocztowych, teletechnicznych”, „kierowników składów” i „naczelników urzędów teletechnicznych”.

Skoro dotyczące organa zostały organizacyjnie sklasyfikowane jako urzędy i zaliczone do pewnych klas tych urzędów, wydaje się zbędnym specyfikowanie stanowisk kierowników tych organów wedle ich rodzajów. Tytuł zatem, „naczelnika urzędu” wydaje się zupełnie wystarczający tak dla oznaczenia stanowiska naczelnika urzędu pocztowo-telegraficznego, jak i stanowisk kierowników innych organów, postawionych organizacyjnie oraz hierarchicznie na płaszczyźnie wspólnej dla urzędów pocztowo-telegraficznych.

Postulat ten jest tembardziej uzasadniony, skoro został przyjęty tytuł „naczelnika urzędu”, bez określenia rodzaju tego urzędu (pocztowego, pocztowo-telegraficznego, telegraficznego i t. p.). Oznaczenie zresztą hierarchicznego stanowiska naczelników tych urzędów według ich klas — wydaje się pozbawione zupełnie wystarczające i celowe.

Nie znajdując pod względem uprawnień, ani zadań z jakościowego punktu widzenia, różnicy między urzędami V klasy a wyższymi — nie wydaje się też potrzebne utrzymanie dla przełożonych urzędów V klasy tytułów „kierowników urzędów”. Treść słów: „naczelnik” i „kierownik” jest identyczna, rozróżnienie odchyła zbytecznie prostą linię w całokształcie tytułów kierowniczych.

W obowiązującej tabeli stanowisk mamy tytuły „starszych kontrolerów” i „kontrolerów”, podobnie „starszych techników” i „techników” i t. d. Tu również nasuwają się zastrzeżenia z organizacyjnego punktu widzenia. Przekonywujący jest tytuł „kontrolera” — wskazuje on wyraźnie funkcję, tytuł natomiast „starszego kontrolera”, trzeba przyjmując, że albo jest synonimem pierwszego tytułu i stanowiska, albo też oznaczeniem innego rodzaju stanowiska; w pierwszym wypadku wydaje się zbędny, w drugim byłaby racja stworzenia odmiennej nazwy dla takiego stanowiska. Ponieważ dla stanowisk odmiennych od kontrolnych i wyższych hierarchicznie są przewidziane tytuły „kierowników oddziałów”, tytuł „starszego kontrolera”, jako oznaczający funkcję ściśle kontrolną, wydaje się więc zbyteczny.

To samo mutatis-mutandis możnaby odnieść do tytułu „starszy asystent”.

Ustalenie wspólnego tytułu dla stanowisk ściśle wykonawczych w urzędach jest niewątpliwie trudne. W każdym razie stanowiska te można podzielić na dwie grupy: stanowiska mniej i więcej odpowiedzialne, w zależności od czego się do nich przydziela pracowników; bardziej rutynowanych i starszych w służbie — do stanowisk pierwszych, pracowników młodszych — do drugich stanowisk.

Wydaje się zatem wystarczające utrzymanie dla tych stanowisk dwu tytułów z tem tylko, że nazwa „starszy asystent” powinna być zastąpiona inną nazwą, bez przymiotnika.

Podział tytułów w służbie niższej nie budzi ze stanowiska, zajętego jako punkt wyjścia niniejszego artykułu, większych zastrzeżeń. Ważniejszym byłoby to tylko, że skoro w wykonawczej służbie nazwa „urzędnik” została zastąpiona nazwą „pracownik”, tytuł „podurzędnika” wydaje się nieco anachroniczny.

W miejsce tego tytułu nadawałby się dobrze wspólny tytuł tak dla pracowników w służbie pocztowo-telegraficznej, jak i teletechnicznej „nadzorcy”.

Poza tem w służbie teletechnicznej nazwy „starszy, młodszy monter” wymagałyby również zastąpienia innymi nazwami.

Przytoczone wyżej wywody uzasadniają w odniesieniu do tytułów służbowych w służbie pocztowo-telegraficznej, w reasumpcji, następujące wnioski:

- 1) wspólnej nazwy dla kierowników organów, postawionych organizacyjnie narówni z urzędami pocztowymi,
- 2) zniesienia przymiotników do poszczególnych tytułów i albo zniesienia wogóle tytułów do których dodane są przymiotniki albo też zastąpienia ich nowymi tytułami,
- 3) podziału stanowisk ściśle wykonawczych i tytułów do nich przywiązanych na dwie najwyższe grupy,
- 4) ustalenia, o ile możności, wspólnych tytułów dla stanowisk wykonawczych służby pocztowo-telegraficznej i teletechnicznej.

W ten sposób tabela zyska na przejrzystości, a klasyfikacja tytułów odpowie stanowi organizacyjnemu stanowisk w służbie oraz ich porządkowi hierarchicznemu.

PRZEGLĄD PRASY.

Nr. 40 „Deutsche Verkehrs-Zeitung” omawia na wstępie przesyłanie obrazów na odległość. Już w roku 1865 wprowadzono we Francji i w Rosji służbę przesyłania obrazów drogą telegraficzną, lecz wkrótce z powodu niedostatecznych urządzeń służbę tę zastanowiono. W roku 1927 podjęła poczta niemiecka próby przesyłania obrazów między Berlinem i Wiedniem, a w r. 1928 zaprowadzono podobne połączenie między Berlinem i Buenos Aires. Z ulepszeniem służby przesyłania rycin drogą telegraficzną znizono też opłaty. Przesłanie obrazu o powierzchni 100 cm do Południowej Ameryki kosztuje 100 RM.

W dalszym ciągu podane są uwagi o ruchu ludności, a mianowicie, że nastąpiło znaczne zmniejszenie się liczby urodzin w Niemczech, Włoszech i w Polsce. W Niemczech zmniejszyła się liczba urodzin o 53 600, t. zn. na 1000 o 0,9, we Włoszech o 34 150 w porównaniu z rokiem 1931. W Polsce zmniejszyła się liczba urodzin w r. 1931 o 50 000, w r. 1932 prawie o 34 000, t. zn. w ciągu dwu lat spadła liczba urodzin o 28,7 na 1000.

W rubryce orzeczeń sądowych orzeczenie sądu dyscyplinarnego Rzeszy z 24.X 1932 F. 140/32, którem skazano funkcjonariusza na zwolnienie ze służby z pozostawieniem 4/5 zaopatrzenia emerytalnego na 4 lata, za sfalszowanie wksli, na które pobrał w kasie pożyczkowej 300 i 500 RM. Funkcjonariusz ten sfalszował również 5 wksli promiagacyjnych. W postępowaniu karnem wyrok opiewał na 4 miesiące więzienia z zawieszeniem wykonania kary do 31.VII 1935 r.

Postanowienia sądów dyscyplinarnych w Magdeburgu z 26.VII 1932 i sądu Rzeszy z 24.X 1932 stwierdzają, że urzędnik prowadzący dochodzenia dyscyplinarne ma prawo ukarania grzywną świadka wzbraniającego się złożenia przysięgi. Na zarządzenie tego urzędnika może być wniesione zażalenie do izby dyscyplinarnej Rzeszy. Dalsza apelacja do sądu dyscyplinarnego Rzeszy jest niedopuszczalna.

Nr. 5 „Post-Zeitschrift” zawiera dokończenie artykułu z poprzedniego numeru na temat znaczenia komunikacyjnego przełęczy św. Gottharda.

Drugi z kolei artykuł porusza sprawę poczty lotniczej i opłat z tem połączonych. Pierwsze próby regularnego przewozu poczty drogą powietrzną miały miejsce dopiero po zawarciu pokoju. Z początku przewożono tylko listy i kartki pocztowe, z czasem jednak rozszerzono przewóz i na inne przedmioty. Ilość połączeń lotniczych zwiększyła się, a zasięgiem swym objęły one wszystkie

części świata. Kraje posiadające kolonie są przedewszystkiem zainteresowane w utrzymaniu połączeń między metropoliami i koloniami, które są źródłem bogactw, zwiększających się pod względem wartości w razie istnienia dobrych i szybkich środków komunikacyjnych. Dróg światowych eksploatowanych obecnie jest pięć:

- 1) Europa — Ameryka Południowa (Aerostale i Zeppelin),
- 2) Europa — Azja (K. L. M., Imperial Airways, Air Orient),
- 3) Europa — Azja via Syberja. 4) Europa — Afryka Południowa (Imperial Airways), 5) U. S. A. — Ameryka centralna i Ameryka Południowa (Pan American — Pan America Grace — Airways).

W trzecim artykule omawiana jest współpraca kolei żelaznej i poczty Szwajcarskiej w przewozie podróży. Wąska linja kolei żelaznych przecina kraj w różnych kierunkach. Gdzie brak kolei spełniają swe zadanie linje autobusowe, których jest obecnie 586.

W dalszym artykule wzmianka o podwyższeniu opłat pocztowych we Francji, z czego zarząd pocztowy spodziewa się powiększenia dochodów.

Ostatni artykuł zajmuje się znaczkami pocztowymi z podobiznami pisarzy i poetów. Między innymi wzmiankuje się o znaczkach pocztowych polskich z podobiznami Słowackiego i Sienkiewicza.

Nr. 11 „Archiv für Post und Telegraphie” zawiera obszerną rozprawę o niemieckiej żegludze powietrznej, kreśląc początki lotnictwa wogóle, jego rozwój, cele lotnictwa niemieckiego, zagadnienia gospodarcze w obrocie lotniczym oraz daje przegląd warunków szczególnych i technicznych uzależniających pomyślny rozwój żeglugi powietrznej.

Wielkie usługi oddaje lotnictwo służbie pocztowej, zwłaszcza w przewozie korespondencji listowej. Poczta Rzeszy wprowadziła przewóz lotniczy przesyłek zasadniczo na wszystkich prawidłowych linjach. Oszczędność czasu jest widoczna jednak dopiero na dużych odległościach. Poczta niemiecka utrzymuje połączenia lotnicze z najważniejszymi węzłami komunikacyjnymi Europy. Prócz połączeń z Anglią i Skandynawią istnieją połączenia z krajami bałkańskimi i Turcją.

Obrót paczek pocztowych drogą powietrzną zmniejszył się znacznie w r. 1932 wskutek ogólnego pogorszenia się stosunków gospodarczych w świecie. Dalszy artykuł przedstawia historję poczty utrzymywanej ongiś przez książyk pomorskich.