

1 9 6 3

Nr 9 (24)

INSTYTUT ŁĄCZNOŚCI

WARSZAWA — MIEDZESZYN

PRZEGLĄD
ZAGADNIENI
ŁĄCZNOŚCI





MINISTERSTWO ŁĄCZNOŚCI

PRZEGLĄD
ZAGADNIEŃ
ŁĄCZNOŚCI

ROK 3

WARSZAWA 1963

NR 9(24)

INSTYTUT ŁĄCZNOŚCI

Ośrodek Informacji Techniczno-Ekonomicznej

Kolegium Redakcyjne:

Przewodniczący - mgr inż. Zenon Szpigler
Z-ca Przewodniczącego - mgr inż. Władysław Cetner

Członkowie:

inż. Edmund Janowski, doc. Stefan Jasiński,
mgr Kazimierz Kotowski, mgr inż. Adam Moniuszko,
mgr inż. Józef Możejko

Sekretarz Redakcji - Irena Kulko

Adres Redakcji:

Instytut Łączności

Ośrodek

Informacji Techniczno-Ekonomicznej

Warszawa-Miedzeszyn, ul. Szachowa 1

NA PRAWACH RĘKOPISU - DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO.

Redaktor: J. Borkowska

Montaż tekstu: B. Drabik

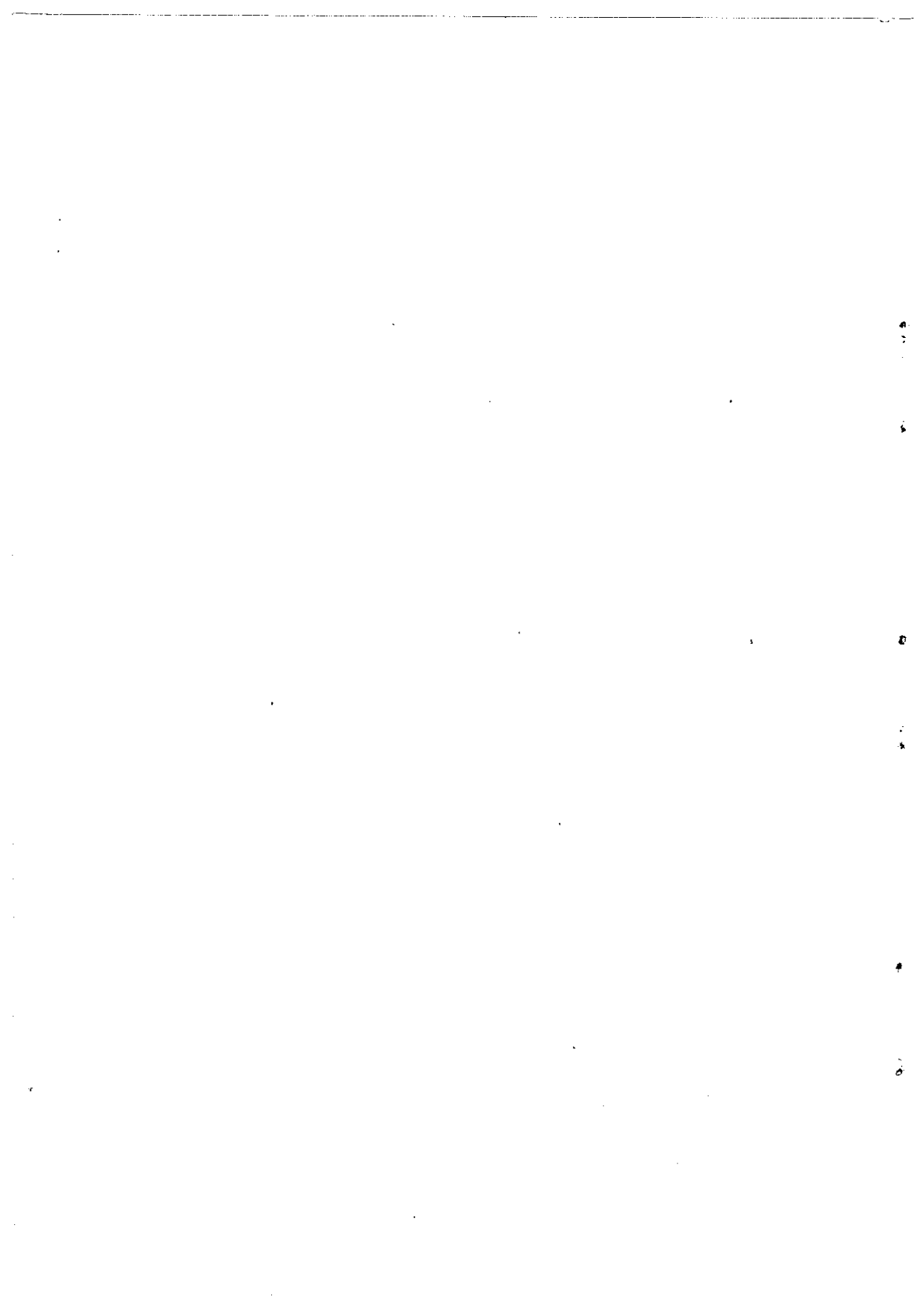
Dział Wydawniczy OKW Instytutu Łączności
Format B5, Nakład 400. Druk ukończono
w lutym 1964 r.

PRZEGLĄD
ZAGADNIENÍ ZĄCZNOŚCI

Organizacja pracy poczty

SPIS TREŚCI

	Str.
1. O.K. Makarow - Rozwój i modernizacja środków łączności pocztowej w ZSRR - Opracował L. Matuszewski.	1
2. Opłacalność stosowania ruchomych przenośników taśmowych. Doświadczenia przeprowadzone przez Japońską Administrację Pocztową - Opracował K. Kotowski.	14
3. M. Benistand - Ruchome oddziały pocztowe - Opracował J. Kopczyński.	28



ROZWÓJ I MODERNIZACJA ŚRODKÓW ŁĄCZNOŚCI POCZTOWEJ W ZSRR¹⁾

O.K. Makarow: Wsiemierno razwiwat' i ułutszat' pocztowuju swiaz. Wiestnik Swiazii 1963, nr 3, str. 4-7.

WSTĘP

Łączność pocztowa w Kraju Rad znajduje się obecnie w stadium wzmożonego rozwoju i unowocześniania środków technicznych.

Potrzeba coraz sprawniejszej, szybszej i niezawodnie działającej łączności pocztowej wynika z ogólnych warunków rozwojowych, na które składają się systematyczny i znaczny wzrost przesyłek pocztowych, zwiększające się nakłady dzienników i czasopism, będące nie tylko wynikiem naturalnego przyrostu ludności, lecz również rozwoju kulturalnego i gospodarczego kraju. Ten ostatni ma zasadniczy wpływ na plany usprawnienia służby łączności pocztowej w ZSRR - wartkie tempo rozwoju życia gospodarczego, rozbudowa przemysłu, powstawanie nowych miast i osiedli, organizowanie dużych gospodarstw rolnych na wielkich obszarach stanowiących do niedawna ugory, wreszcie szeroko wprowadzany postęp techniczny we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej wymagają równocześnie odpowiedniego wkładu pracy ze strony pocztowców radzieckich. Obowiązek udostępnienia w najszerszej mie-

¹⁾ Na podstawie oryginału opracował L. Matuszewski.

rze usług społeczeństwu i gospodarce narodowej wymaga stałego rozwijania agend pocztowych oraz wprowadzania lepszych metod pracy i najbardziej nowoczesnych środków technicznych.

Poczta radziecka w 1963 roku wkroczyła w piąty rok planu siedmioletniego. Cztery ubiegłe lata przyniosły osiągnięcia, które wskazują na bardzo znaczny wysiłek pracowników łączności ZSRR i stanowią cenny materiał informacyjny dla innych, między innymi i dla polskiej administracji pocztowej.

NAJWAŻNIEJSZE WYNIKI LAT 1959-1962

W celu przybliżenia usług pocztowych do ludności uruchomiono 6800 nowych stałych placówek pocztowych, z czego 4000 przypada na wieś. To osiągnięcie stanowi 68% planu rozwoju sieci pocztowej. W tym samym okresie zamieszono ponad 50000 nowych skrzynek, zainstalowano 5500 półautomatów do sprzedaży kopert i kart pocztowych oraz około 1500 półautomatów do sprzedaży dzienników. Zwiększyła się również, aczkolwiek jeszcze w niedostatecznym stopniu, ilość ruchomych oddziałów pocztowych, zainstalowanych na samochodach. Sieć skrzynek listowych osiągnęła liczbę ponad 420000 sztuk, co oznacza wzrost o 12% w porównaniu z poprzednim okresem.

TRANSPORT POCZTY

W celu przyspieszenia przewozu gazet i przesyłek pocztowych duży nacisk położono na modernizację środków transportowych.

Dotyczy to przede wszystkim maksymalnego wykorzystania trakcji lotniczej. W ciągu czterech lat kilkakrotnie wzrosła masa materiału pocztowego, przewożonego drogą lotniczą, osiągając w 1962 r. imponującą liczbę dwieście tysięcy ton ładunku.

Do przewożenia poczty na liniach magistralnych używa się w dużej mierze odrzutowców, na liniach wewnętrznych republik i okręgów są stosowane samoloty lżejszego typu. W szeregu rejonach północnych, gdzie warunki atmosferyczne w pewnych okresach roku nie pozwalają na używanie samolotów, wykorzystuje się do przewozu poczty helikoptery.

Dzięki stałemu rozwojowi sieci linii lotniczych i obniżeniu taryfy obecnie tą drogą przesyła się wszystkie dzienniki, około 10% korespondencji listowej i dużą ilość paczek. Stanu tego administracja pocztowa nie uważa jednak za zadowalający, przewiduje się rozszerzenie transportu lotniczego, zwłaszcza ze względu na potrzeby prasy.

Dalsze usprawnienia przeprowadzono na traktach, tj. w transporcie drogowym, zmniejszając w dużym stopniu posługiwanie się końmi. Obecnie ponad 70% długości traktów pocztowych korzysta z obsługi samochodowej (na początku siedmiolatki - 48,4%). Właściwie trakcja konna pozostała na krótkich odcinkach o złych warunkach drogowych, na których użycie samochodów byłoby niecelowe. Wiele republik zlikwidowało już całkowicie zaprzęgi konne.

Przy mechanizacji środków przewozu na traktach poczta korzysta nie tylko z własnego taboru, lecz również z samochodów obsługujących stałe linie pasażerskie.

Dużo uwagi poświęca się sprawie dostosowania samochodów własnych do potrzeb przewozu poczty. Poczta nie dysponuje pojazdami mechanicznymi, produkowanymi specjalnie dla niej. Wynika więc konieczność pewnej przeróbki samochodów typowych. Z ogólnej ilości około 9000 pocztowych samochodów już prawie 5000 uległo przeróbce i adaptacji do potrzeb transportu ładunku pocztowego. Opracowano centralnie typową karoserię do samochodów marki GAZ 51. Modernizację samochodów przeprowadza się we własnych warsztatach.

W wyniku prac, prowadzonych w zakresie motoryzacji środków przewozowych na traktach, uzyskano znaczne skrócenie czasu przebiegu przesyłek pocztowych wewnątrz rejonów i powiatów, tworząc pewien system komunikacji pocztowej w oparciu o samolot, kolej i samochód.

Na dalekiej północy, jak również w niektórych obwodach Kazakstanu w porze zimowej, komunikację utrzymuje się za pomocą aerosani o napędzie śmigłowym. Osadzone na płozach nadwozie samochodowe, posiadające w tylnej części motor, stanowi jedyny środek komunikacji, rozwijający dużą szybkość.

W zakresie transportu poczty drogą kolejową, w celu dalszego przyspieszenia obiegu przesyłek, wprowadzono specjalne pociągi pocztowo-bagażowe. Spowodowane to zostało zwiększeniem szybkości pociągów osobowych, a w związku z tym skracaniem do minimum postojów pociągów na

poszczególnych stacjach, co uniemożliwiało załadowanie bądź wyładowywanie poczty do ambulansów.

W pociągach pocztowo-towarowych przewozi się ciężkie przedmioty ładunku, jak: paczki i worki z czasopismami. Wprowadzenie tych pociągów na długich trasach, jak: Moskwa-Władywostok, Moskwa-Taszkient, Moskwa-Baku i Moskwa-Dniepropietrowsk okazało się celowe i w najbliższym czasie pociągi tego typu wprowadzone będą na innych dłuższych trasach. Odciążą to ambulanse pocztowe, kursujące w pociągach osobowych i pospiesznych.

BUDOWNICTWO POCZTOWE

Nie mniejszą uwagę zwrócono na budownictwo pocztowe. W okresie czterech ubiegłych lat zamieniono nie nadające się do dalszej eksploatacji lokale pocztowe, wyremontowano pomieszczenia dla 10000 placówek pocztowych oraz wzniesiono budynki dla około 2000 urzędów pocztowych. Zmodernizowano ważniejsze urzędy pocztowe na terenie szeregu większych miast, powiększając w miarę możliwości ich kubaturę. Wybudowano kilkadziesiąt budynków dla największych urzędów dworcowych lub lotniczych. Część ich jest na ukończeniu. Wśród tych na wyszczególnienie zasługuje budynek urzędu pocztowego w porcie lotniczym Szeremietiewo na terenie Moskwy. Budynek został wykonany wg typowego projektu.

Budynek ten posiada 2000 m² powierzchni użytkowej, wyposażony jest w najbardziej potrzebne środki mechanizacji i dostosowany do codziennego opracowania 8000 pa-

czek, 8000 worków z przesyłkami listowymi i prasą oraz 350000 przesyłek listowych. Inne projekty typowe dotyczą budowy wielkich urzędów dworcowych, znajdujących się na terenie dużych węzłów kolejowych, jak Leningrad, Wilno, Ryga, Rostów, Czelabinsk i Erywań.

Oczywiście nowe pomieszczenia wyposażone są w zależności od potrzeb, wielkości obrotów itp. w maszyny i urządzenia zmechanizowane, eliminujące bądź zmniejszające wysiłek ludzki, a równocześnie zapewniające sprawny tok pracy.

MECHANIZACJA PRACY POCZTOWEJ

Poczta Radziecka w szerokiej mierze dąży do mechanizacji i automatyzacji procesów produkcyjnych, do stosowania postępowych form i metod organizacji pracy w oparciu o najnowsze osiągnięcia nauki i techniki. Jest to wyrazem troski o najlepsze zaspokojenie potrzeb społeczeństwa i gospodarki narodowej w zakresie usług pocztowych oraz starań o stałą poprawę jakości obsługi i zwiększenia szybkości przebiegu przesyłek pocztowych.

W celu realizacji tych zamierzeń powołano z początkiem 1961 roku Specjalne Projektowo-Konstrukcyjne Biuro dla automatyzacji i mechanizacji łączności pocztowej i rozpowszechniania prasy, zwane w skrócie SPKB. W biurze tym zgrupowano pracowników specjalistów z zakresu poczty, zatrudnionych uprzednio w laboratoriach Centralnego Naukowo-Badawczego Instytutu Łączności, w Głównym Instytucie Projektowania Łączności i w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym.

Specjalne Biuro zatrudnia obecnie około 400 specjalistów, którzy opracowali i wykonali pokaźne ilości różnych urządzeń mechanicznych, maszyn i przyrządów.

W obecnej chwili w placówkach pocztowych eksploatuje się około 4000 wózków peronowych, około 700 elektrowózków i ciągników, ponad 2000 maszyn do frankowania, stemplowania i wiązania oraz ponad 4000 przenośników różnych typów. W największych placówkach wprowadzono do eksploatacji przenośniki pionowo-poziome, wykonane przez zakłady mechaniczne podległe Ministerstwu Łączności. Przenośniki te umożliwiają przenoszenie paczek i worków nieprzerwanie z pozycji pionowej do pozycji poziomej. W opracowaniu znajdują się urządzenia do dzielenia paczek, typowy ześlizg grawitacyjny dla worków i paczek, przenośnik popychający do przesuwania worków z przesyłkami. Wykonano już 2500 metalowych pojemników dwóch typów: do transportu poczty w samochodach i do przewozu poczty w ambulansach. Do załadowania i wyładowania pojemników do i z ambulansów pocztowych służą specjalne urządzenia dźwigowe zmontowane na stałe w ambulansach pocztowych.

W okresie czterech lat wybudowano i oddano do eksploatacji 625 ambulansów pocztowych o konstrukcji metalowej, a w tej ilości 125 najnowszego typu wagonów z dużymi magazynami i dużymi pomieszczeniami do dzielenia przesyłek listowych.

Przy wielu dużych urządzeniach pocztowych zorganizowano laboratoria produkcyjne. Według projektów laboratoriów i przy ich bezpośrednim udziale w 80 urządzeniach pocztowych

wych częściowo zmechanizowano pracę przy opracowywaniu przesyłek listowych i paczek, a w ponad 400 placówkach zmechanizowano wykonywanie najbardziej pracochłonnych czynności. Niezależnie od powyższego zmieniono i uproszczono wykonywanie niektórych czynności i w związku z tym zmodernizowano obowiązujące dotychczas przepisy.

SŁUŻBA DORĘCZEŃ

Uproszczone i zmodyfikowano służbę doręczeń. Instytucjom, przedsiębiorstwom i różnym zakładom pracy, otrzymującym przeciętnie ponad 30 przesyłek dziennie, nie doręcza się ich przez zwykłych doręczycieli. Tego rodzaju adresatom zaproponowano zaabonowanie skrytek lub przegródek, a w przypadku niewyrażenia zgody - przesyłki doręcza się przez specjalnych pracowników korzystających z samochodów pocztowych. Innowacja ta w dużym stopniu odciąża doręczycieli na terenie większych miast, przyspiesza doręczanie przesyłek prywatnym odbiorcom, podniosła jakość obsługi adresatów, otrzymujących korespondencję w dużych ilościach.

Drugą modyfikacją służby doręczeń jest zainstalowanie w wielu rejonach doręczycielskich schowków, do których w określonych godzinach samochody dowożą przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma, podzielone na kilka sąsiadujących ze sobą rejonów doręczycielskich. Dzięki temu doręczyciele nie potrzebują dźwigać pełnej ilości przesyłek z urzędu pocztowego do rejonu.

Wszystkie te środki, mające na celu przyspieszenie opracowania i doręczenia przesyłek, są konieczne, jeśli

się weźmie pod uwagę względy przytoczone na wstępie niniejszego artykułu i okoliczności, że w okresie czterech ubiegłych lat ruch przesyłek listowych wzrósł o 19,5%, prasy periodycznej - o 38%, paczek o 19% i przekazów - o 20%.

ZAMIERZENIA NA PRZYSZŁOŚĆ

Zamierzenia poczty w Związku Radzieckim idą w kierunku wprowadzenia szeregu dalszych usprawnień, które będą stopniowo wprowadzane w życie już w najbliższym czasie.

W celu przybliżenia poczty do klienta będzie rozszerzona sieć ruchomych placówek pocztowych w specjalnie dostosowanych do tego celu samochodach.

Już w najbliższym czasie wprowadza się kursowanie pociągów pocztowo-bagażowych na liniach: Moskwa - Kazań - Swierdłowsk, Charków - Kujbyszew - Czelabińsk - Nowosybirsk, Taszkient - Nowosybirsk i na innych dłuższych trasach.

Przewóz poczty w pojemnikach ambulansami wyjdzie ze stanu doświadczeń i stopniowo będzie wprowadzany na trasach: Moskwa - Leningrad, Moskwa - Baku i Moskwa - Władywostok.

W bieżącym roku rozpocznie się produkcja samochodów, specjalnie przystosowanych do potrzeb poczty. Chodzi tu o lekkie małolitrażowe samochody do służby doręczeń różnego rodzaju przesyłek na terenie dużych miast, samochody o nośności 2 - 3 ton do przewozu ładunków pocztowych (będą posiadały metalowe nadwozia typu furgon-wagon) oraz samochody o nośności do pół tony dla szybkiego przewozu poczty.

Liczba ambulansów pocztowych zwiększy się w okresie najbliższych trzech lat o około 500 nowych wagonów. Część tych ambulansów przeznaczona będzie do przewozu pojemników, pewną część stanowić będą wagony pocztowo-bagażowe, przeznaczone do kursowania na krótszych trasach, na których przewożony ładunek nie jest zbyt duży.

Również w roku bieżącym rozpoczyna się budowa nowego typu aerosań, wyposażonych w silnik o mocy 250 KM, o nośności do 600 kg i szybkości do 400 km na godzinę.

W zakresie budownictwa pocztowego zakończy się budowa i całkowita mechanizacja dworca pocztowego przy Kazańskim dworcu kolejowym w Moskwie, który, z uwagi na technologię opracowań przesyłek i stopień mechanizacji oraz automatyzacji, będzie jednym z przodujących urządzeń w świecie.

Wkrótce rozpocznie się budowa nowych urządzeń pocztowych w Moskwie przy Jarosławskim dworcu kolejowym, przy dworcach Kijowskim i Paweleckim oraz przy aeroportach: Wnukowo i Domodiedowo.

Zakończy się budowa ogromnych urządzeń dworcowych w Czelabińsku, Rostowie n/Donem, Rydze, Erywaniu i kilku innych dużych węzłach kolejowych. Rozpoczyna się budowa urządzeń dworcowych w: Tbilisi, Baku, Aszchabadzie i Alma-Atie.

W zakresie mechanizacji poczty projektuje się oddanie do eksploatacji półautomatycznego urządzenia do dzielenia przesyłek listowych na 110 kierunków, jak również podobnego urządzenia na 180-200 kierunków.

Przemysł państwowy ma już w opracowaniu urządzenia

mechaniczne do dzielenia banderoł i przesyłek listowych większych rozmiarów, do układania przesyłek listowych stroną adresową oraz do dzielenia przesyłek listowych według wymiarów i rodzajów. Są również w opracowaniu urządzenia do dzielenia paczek na 20 do 60 kierunków.

W opracowaniu znajdują się maszyny do przyjmowania przekazów i wykonywania innych czynności kasowych. Prototyp takiej maszyny jest już gotowy.

Kultura obsługi ludności stale wzrasta. Świadczy o tym wygląd zewnętrzny wielu budynków pocztowych i sal obsługi publiczności. Troska o podnoszenie wyglądu estetycznego placówek pocztowych jest ogólną; toczy się jakoby współzawodnictwo nie tylko pomiędzy republikami, okręgami, urzędami rejonowymi, lecz nawet pomiędzy większymi placówkami.

Przy generalnych założeniach opracowanych przez Centralny Zarząd Poczty ZSRR, Ministerstwa poszczególnych Republik szukają najlepszych rozwiązań w kierunku stworzenia dla klientów poczty warunków największej wygody, szybkiej obsługi i najbardziej estetycznego wyglądu sal dla publiczności.

Pod względem troski o najbardziej estetyczny wygląd inicjatywę przejawiają główne urzędy pocztowe w Moskwie, Leningradzie i w szeregu wielu dużych miast. Urzędy te wymieniają między sobą uwagi i rady, przekazują sobie uzyskane doświadczenia, wykorzystując je przy modernizacji wnętrz podległych sobie placówek.

RUCH RACJONALIZATORSKI

W zakresie rozwoju i modernizacji łączności pocztowej żywy udział bierze ogół pracowników pocztowych, zgłaszając w charakterze projektów racjonalizatorskich szereg poprawek i uzupełnień do eksploatowanego sprzętu mechanicznego.

Kolejny konkurs w zakresie mechanizacji łączności pocztowej, ogłoszony w 1962 roku przez Ministerstwo Łączności, przyniósł kilkanaście rozwiązań, przyjętych przez Ministerstwo Łączności do eksploatacji. Między innymi przyznano nagrody za uproszczoną konstrukcję stemplownicy, za wagę do ważenia ładunków pocztowych, przesuwających się na taśmie przenośnika oraz za pomysły w zakresie usprawnienia pracy różnego rodzaju przenośników.

Przy szybkim tempie wprowadzanych do eksploatacji urządzeń mechanicznych nie sposób ustrzec się od pewnych niedociągnięć i uniknąć błędów, do których jednak administracja poczty przyznaje się bez zastrzeżeń. Tak więc nie wszystkie dotychczas placówki pocztowe nawet w stolicy Związku Radzieckiego są wyposażone w niezbędne urządzenia mechaniczne, wskutek czego szereg pracochłonnych czynności wykonuje się kosztem wysiłku fizycznego pracowników.

Niekiedy urządzenia mechaniczne nie są wykorzystywane, z uwagi na niechęć pracowników do ich eksploatacji, ze względu na brak przygotowania technicznego pracowników. Zdarza się, że urządzenia mechaniczne nie są eksploatowane, gdyż brak do nich części zamiennych. Nie za-

wsze i obsługa techniczna urządzeń stoi na wysokości zadania. Czasem naprawa maszyny lub urządzenia stoi na niskim poziomie z powodu braku odpowiednich części zamiennych.

Wszystkie takie, sporadyczne zresztą przypadki, są specjalnie omawiane w prasie fachowej w celu uniknięcia powtarzania takich błędów w przyszłości i spowodowania, aby urządzenia mechaniczne, instalowane dużym nakładem kosztów, były we właściwy sposób konserwowane, a obsługa powinna posiadać niezbędne wiadomości techniczne.

SZKOLENIE PRACOWNIKÓW

Jeśli chodzi o podnoszenie poziomu wiedzy technicznej pracowników poczty, to w tym zakresie zrobiono dużo.

Niezależnie od faktu, że tysiące pracowników poczty szkoli się na zaocznych i normalnych studiach wyższych i w średnich szkołach podległych Ministerstwu Łączności i Ministerstwu Oświaty, to równocześnie w niektórych szkołach średnich ogólnokształcących uczniowie klas 9, 10 i 11 przygotowują się specjalnie do zawodu pocztowego.

Przykładowo w Leningradzie jedna ze szkół średnich szkoli przyszłych pracowników poczty. Niezależnie od normalnych zajęć uczniowie tej szkoły poświęcają, począwszy od klasy 9, tygodniowo dwie godziny na zajęcia teoretyczne i cztery godziny na zajęcia praktyczne pocztowe. W ten sposób w okresie trzech lat uczniowie zapoznają się z całokształtem służby pocztowej i po ukończeniu szkoły średniej stają się całkowicie wyszkoleni

mi pracownikami łączności pocztowej. Szkołą się tylko ci uczniowie, którzy chcą się poświęcić zawodowi pocztowemu. W trakcie szkolenia uczniowie zapoznają się z eksploatacją pocztowych urządzeń mechanicznych i z warunkami ich obsługi.

W drugim roku nauki uczniowie otrzymują za swą pracę w placówkach pocztowych ustalone wynagrodzenie.

Z powyższego przeglądu osiągnięć i zamierzeń administracji pocztowej Związku Radzieckiego wynika, że zadania określone w planie siedmioletnim będą w 100% wykonane.

Świadczą o tym dotychczasowe wyniki za okres ubiegłych czterech lat, wymaga tego konieczność podniesienia łączności pocztowej do poziomu, jaki osiąga Kraj, budujący komunizm.

OPŁACALNOŚĆ STOSOWANIA RUCHOMYCH PRZENOŚNIKÓW
TAŚMOWYCH. DOŚWIADCZENIA PRZEPROWADZONE PRZEZ
JAPONSKĄ ADMINISTRACJĘ POCZTOWĄ,¹⁾

Efficacité des transporteurs amovibles à courroie. Experience réalisée par l'administration postale du Japon. Union Postale 1963, nr 4, str. 71-74.

Jednym z najistotniejszych warunków dalszego usprawnienia służb łączności pocztowej jest stosowanie nowoczesnych środków technicznych. Doceniają to zarządy pocztowe wielu krajów, które zwłaszcza w ostatnich latach

¹⁾ Na podstawie oryginału opracował K. Koźowski.

projektują i wprowadzają w życie nowe środki mechanizacji i automatyzacji, służące do opracowania przesyłek pocztowych.

Ta tendencja "utechnicznienia" poczty jest wyrazem potrzeb, wynikających ze stałego wzrostu ruchu, rosnących wymagań publiczności, co do terminowości i regularności obiegu przesyłek pocztowych, a wreszcie z troski o polepszenie warunków pracy personelu. We wszystkich więc przypadkach, gdzie uzasadniają to obroty pocztowe, warunki lokalowe itp., dąży się do stosowania maszyn, eliminujących częściowo czy całkowicie pracę rąk ludzkich, a równocześnie skracających i usprawniających procesy produkcyjne w służbie pocztowej.

Rozwój techniki stwarza w obecnym okresie duże możliwości wyboru właściwych środków, zapewniających niezawodność działania, dużą wydajność i szybkość pracy, bezpieczeństwo pracy, a więc odpowiadających wymaganiom służby pocztowej. Każde jednak przedsięwzięcie techniczne musi być równocześnie oceniane z punktu widzenia jego ekonomiki, czyli opłacalności stosowania go w określonych warunkach. Znaczenie czynnika ekonomicznego wymaga więc, ażeby zamierzenie wprowadzenia nowej techniki do służby pocztowej było poprzedzane analizą jego opłacalności i to na różnych etapach podejmowanych prac, tzn. w okresie studiów, w okresie projektowania, a wreszcie przy samej konstrukcji.

Znaczenie metodyki badań efektywności ekonomicznej mechanizacji i automatyzacji urzędów pocztowych jest tak ważne, że Komisja Doradcza Studiów Pocztowych Światowego

Związku Pocztowego (CCEP) poświęciła mu dwa studia:

a. "Metody określania efektywności ekonomicznej mechanizacji i automatyzacji pracy urzędów pocztowych" - Wydawnictwo Światowego Związku Pocztowego, broszura nr 30 z 1961 r.,

b. "Studia nad opłacalnością prototypów i urządzeń zmechanizowanych" - Druk sprawozdania ogólnego w toku, streszczenie podano w "Union Postale" nr 7/1963.

Niezależnie od tych prac niektóre zarządy pocztowe podają wyniki swych dociekań na temat ekonomiki stosowania określonych środków mechanizacji. Metodyka tych badań niewątpliwie może ukatwić pracę innym administracjom pocztowym, w równej mierze zainteresowanym podobnymi problemami.

Specjalnie interesującą pozycją w literaturze zawodowej jest przytoczony na wstępie artykuł oparty na doświadczeniach japońskiej administracji pocztowej. Kryteria oceny stosowania różnych środków transportu wewnętrznego zawierając interesujące dane, dotyczące m.in. stopnia zużycia energii pracowników, w zależności od różnej techniki pracy, zasad obliczania uzyskiwanych oszczędności przy stosowaniu przenośników itp., zasługują na bliższe omówienie, co znajduje swój wyraz w dalszej części niniejszego opracowania.

Japońska administracja pocztowa poświęca dużo uwagi organizacji i środkom transportu wewnętrznego w urzędach pocztowych, jako kluczowemu czynnikowi, decydującemu o przebiegu pracy i jej wydajności. Zapewnienie regularności przepływu masy przesyłek pocztowych do różnych

miejsce wymaga opracowania, aby system przemieszczania przesyłek uwzględniał cztery zasadnicze elementy: szybkość, łatwość obsługi, punktualność i oczywiście względy ekonomiczne.

Większe urzędy, jak Tokio i Osaka, dysponują już od dłuższego czasu zmechanizowanymi środkami transportu wewnętrznego, aczkolwiek jeszcze w ograniczonych rozmiarach. W miarę przebudowy innych urzędów - rozszerza się zakres stosowania mechanicznych urządzeń przenoszących.

Właściwie jednak za pierwowzór w tej dziedzinie można uważać główny urząd pocztowy w Kioto, zrekonstruowany w październiku 1961 r. Placówka ta dysponuje, poza typowymi środkami transportowymi, jak pionowe przenośniki czerpakowe, przenośniki taśmowe czy ześlizgi, najbardziej nowoczesnym wyposażeniem technicznym do automatycznego opróżniania skrzynek pocztowych, znajdujących się na zewnątrz na froncie budynku, przenośnikami do przekazywania przesyłek przyjętych w okienkach, przenośnikami taśmowymi, na których układa się stroną adresową i przekazuje dalej listy z rozpakowanych wiązanek, ruchomymi przenośnikami, maszynami do dzielenia paczek, jedną maszyną do dzielenia listów itd.

Tego rodzaju urządzenia oczywiście kalkulują się tylko w dużych urzędach, o znacznych obrotach pocztowych. Większość placówek pocztowych nie odczuwa potrzeby mechanizacji rozwiniętej w tak dużym stopniu. Tym niemniej, niezależnie od wielkości urzędu, istnieje zagadnienie sprawnego transportu wewnętrznego, które należy śledzić i w miarę potrzeb usprawniać.

Zgodnie z tym założeniem starano się zastosować w urzędach pocztowych ruchome (przenośne) przenośniki taśmowe, jako najbardziej prosty i niedrogi środek przeniesienia worków pocztowych, ułatwiający sprawną organizację przemieszczania odsyłek pocztowych.

Obecnie stosuje się 5 rodzajów przenośników tego typu, różniących się między sobą długością (3,8 m, 5,6 m, 7,4 m, 8 m, 10 m). Szerokość dla wszystkich rodzajów jest jednakowa - 40 cm. Najbardziej rozpowszechnione są przenośniki o długości: 5,6 m i 7,4 m, poza tym stosuje się niejednokrotnie w tym samym urzędzie przenośniki o różnych odcinkach, w zależności od odległości przenoszenia, umiejscowienia przenośników itp.

Urzędy, wyposażone w ruchome przenośniki, bardzo dodatnio oceniły ich przydatność. Rozszerzenie tej akcji wymagało jednak określenia pewnych wymagań eksploatacyjnych, które by podniosły efektywność stosowania w przyszłości ruchomych przenośników. Należało przeanalizować potrzeby urzędów pod względem ilości worków, wymagających opracowania powierzchni pomieszczeń pracy, odległości przenoszenia ładunku, prędkości i częstotliwości przewozu.

W celu zebrania tych danych i określenia opłacalności stosowania przenośników rozesłano ankietę do części tych placówek, które zostały już wyposażone w tego rodzaju środki przenoszenia worków pocztowych.

ANALIZA WYNIKÓW ANKIETY

Przenoszenie worków pocztowych wewnątrz placówek odbywa się dotychczas przy pomocy pracowników, przekazują-

cych ładunek z rąk do rąk lub też trzykołowych wózków, kursujących między poszczególnymi stanowiskami pracy. Te dwa systemy pracy porównano z wynikami, osiągniętymi przez zastosowanie ruchomych przenośników taśmowych. Jako kryteria przyjęto: prędkość pracy, jej natężenie oraz wpływ na stan etatowy urzędu.

1. Prędkość pracy

Na podstawie materiału, zebranego w drodze ankiety, ustalono pewne jednostkowe wydajności w zależności od rodzaju środków przemieszczania worków, tj. systemu ręcznego, stosowania wózków trzykołowych, bądź też zastosowania do tego celu ruchomych przenośników.

Zestawienie wyników ilustruje tablica 1.

T a b l i c a 1

Wydajność jednostkowa

Czynności	Wydajność jednostkowa w sek.
Przenośniki taśmowe:	
załadowanie	3,1
rozładowanie	2,9
Wózki trójkołowe:	
załadowanie	5,0
rozładowanie	3,8
przejazd z ładunkiem	1,3
przejazd bez ładunku	0,8
Praca ręczna:	
przekazywanie z rąk do rąk	1,2

Wyjaśnia się, że przy obliczaniu jednostkowej wydajności przyjęto:

- dla przejazdu wózków (zapełnionych bądź pustych) - 1 wózek/metr,
- dla przenoszenia ręcznego - 1 worek/metr,
- dla załadunku i wyładunku (tak przy wózkach, jak i przenośnikach - 1 worek.

Na podstawie wzmiankowanej powyżej wydajności jednostkowej można ustalić stosunek między odległością przenoszenia i czasem związanej z tym pracy w stosunku do 1 worka.

Oznaczając czas operacji (w sekundach) jako y , a odległość przenoszenia (w metrach) jako x - ten stosunek kształtuje się w sposób następujący:

Ruchome przenośniki taśmowe $y_0 = 6$

Wózki trzykołowe $y_1 = 8,8 + 0,105 \cdot x_1$

Przenoszenie ręczne $y_2 = 1,2 \cdot x_2$

Czas operacji dla ruchomych przenośników odpowiada sumie wydajności jednostkowej 3,1 sekundy na załadowanie oraz 2,1 sekundy na rozładowanie worka. Przesunięcie worka, dokonywane ruchem taśmy przenośnika, nie wymaga interwencji zatrudnionego, stąd też czas operacji posiada wielkość stałą 6 sekund bez względu na odległość przesyłania worków.

Czas operacji dla wózków trójkołowych otrzymuje się przez dodanie dwóch elementów, wskazanych na tablicy 1, tj.:

- a - wydajności jednostkowej dla przejazdu wózka (z ładunkiem lub bez) przeliczonych na każdy worek;
 b - wydajności jednostkowej załadowania (5 sekund) bądź rozładowania (3,8 sekund).

Wyjaśnienia wymaga punkt a.

Wydajności jednostkowe przy przejeździe wózka załadowanego (1,3 sekundy) i wózka próznego (0,8 sekundy) przedstawiają prędkość w przeliczeniu wózek/metr. Wydajność jednostkowa w przeliczeniu na 1 worek będzie kształtowała się w zależności od obciążenia wózka, tj. ilości przewożonych jednorazowo worków. Wg ankiety przeciętne obciążenie wózka wynosi 20 worków, stąd też obliczono czas operacji, związany z przemieszczeniem worka na 1 metr odległości: $(1,3 + 0,8 : 20 = 0,105)$, co łącznie z czasem załadowania i wyładowania worka na wózek daje podane powyżej równanie: $y_1 = 8,8 + 0,105 x_1$.

Przenoszenie ręczne polega na "łańcuszkowym" przekazywaniu worka z rąk do rąk pracowników, oddalonych od siebie przeciętnie o 2,5 m. W ten sposób otrzymuje się prędkość, wynoszącą 1,2 sekundy na 1 worek, przenoszony na odległość 1 metra, która pomnożona przez odległość przenoszenia daje czas operacji wg wzoru $y_2 = 1,2 x_2$.

Po sporządzeniu na podstawie przytoczonych formułek grafiku, przedstawiającego czas operacji dla różnych odległości przenoszenia, można by w wyniku analizy wyciągnąć następujące wnioski:

- a) Co do czasu operacji, transport ręczny jest korzystniejszy tylko w przypadku, gdy odległość przenosze-

nia jest mniejsza od 5 m. Przy dłuższej trasie bardziej opłacalne jest stosowanie ruchomych przenośników. Porównanie czasu operacji przy pracy ręcznej i przy zastosowaniu wózków (te ostatnie mają przewagę w przypadku, gdy odległość przenoszenia przekracza 8 m).

b. Czasy operacyjne, uzyskiwane przez zmechanizowanie transportu wewnętrznego za pomocą ruchomych przenośników są w każdym przypadku korzystniejsze od czasów, które osiąga się przez stosowanie wózków.

Z powyższego wynika, nie biorąc pod uwagę różnych dodatkowych warunków a tylko czas operacji, że ruchome przenośniki taśmowe są najbardziej opłacalne, z wyjątkiem bardzo małych odległości przenoszenia.

2. Natężenie pracy

Natężenie pracy można wyrazić przez ilość zużytych kalorii przy różnych rodzajach pracy. W Japonii stosuje się specjalną formułę, określającą ubytek kalorii w zależności od intensywności wysiłku ludzkiego. Posługując się tą formułą obliczono, że w zakresie prac, związanych z przemieszczaniem ładunku pocztowego, zużycie kalorii w czasie godziny pracy, uzależnione od rodzaju stosowanych środków (praca ręczna, wózki, ruchome przenośniki) kształtuje się dla poszczególnych czynności, jak następuje:

Zużycie kalorii

Czynności	Zużycie kalorii na 1 godz.
Przenośniki taśmowe:	
załadowanie	354
rozładowanie	294
Wózki trójkołowe:	
załadowanie	384
rozładowanie	324
przejazd z ładunkiem	438
przejazd bez ładunku	324
Praca ręczna:	
przekazywanie z rąk do rąk	468

Przeciętne zużycie kalorii wynosi więc: 324 przy pracy z zastosowaniem przenośników taśmowych, 368 - przy posługiwaniu się wózkami trójkołowymi i 468 - w przypadku pracy ręcznej. Ubytek kalorii w pierwszym przypadku wynosi więc 88% zużycia energii, która następuje przy stosowaniu wózków oraz 69% - przy przenoszeniu ręcznym. I pod tym więc względem ruchome przenośniki są jak najbardziej korzystne.

3. Oszczędności w stanie zatrudnienia

Kolejnym sprawdzianem opłacalności różnego rodzaju środków transportu wewnętrznego jest ich wpływ na wiel-

kość zatrudnienia, tj. liczbę pracowników, zajętych transportem worków.

Zbadanie tego zagadnienia oparto na porównaniu stanu zatrudnienia w dwóch urzędach pocztowych. Jeden z nich (Oshimacho) jest wyposażony w dużą ilość ruchomych przenośników taśmowych, drugi (Maguro) - reprezentuje typ placówki nie doinwestowanej, tj. dysponującej szczupłymi środkami technicznymi.

W wyniku przeprowadzonych analiz ustalono:

W urzędzie Oshimacho działa 13 przenośników ruchomych, obsługujących 4 drogi przepływu ładunku pocztowego w pomieszczeniach o ogólnej powierzchni 3000 m². W grudniu 1961 r. średni dzienny czas funkcjonowania tych przenośników wyniósł 4 godziny 07 minut. Obrót worków pocztowych w tym czasie wyniósł 930217 sztuk.

Opierając się na wymienionych powyżej normach wydajności jednostkowej oraz biorąc pod uwagę współczynnik czynności pomocniczych i współczynnik tolerancji (oba te współczynniki bierze się pod uwagę przy ustalaniu norm zatrudnienia) obliczono, że czas operacji, związany z przemieszczaniem 930217 worków, wyniósł 159068 minut. Gdyby zastosowano wózki trzykołowe, czas operacji wzrósłby do 289359 minut, przy zastosowaniu tych samych kryteriów obliczeniowych. Opierając się na normach pracy, zatwierdzonych przez japońską administrację pocztową, można ustalić, że w pierwszym przypadku wystarcza 517 pracowników, podczas gdy przy stosowaniu wózków niezbędne byłoby zatrudnienie 940 pracowników.

Zmniejszenie stanu etatów przy transporcie zmechaniz-

zowanym o 423 osoby w stosunku miesięcznym, daje dzienną oszczędność około 14 pracowników. Z powyższych wyliczeń wynika, że dla urzędu typu Oshimacho, koncentrującego duży ruch i dysponującego pomieszczeniami o powierzchni i układzie zezwalającym na stosowanie ruchomych przenośników, jest możliwe zaoszczędzenie dziennie przeciętnie 1 pracownika (w rzeczywistości nawet więcej) w stosunku do każdego wykorzystanego przenośnika.

Inaczej przedstawiają się wyniki kalkulacji, przeprowadzonej na analogicznych zasadach, w stosunku do urzędu Meguro. Jak zaznaczono powyżej, urząd reprezentuje typ placówki słabo wyposażonej technicznie, gdyż posiada zaledwie dwa ruchome przenośniki, z których pierwszy służy do przenoszenia worków listowych, drugi - worków paczkowych.

Sredni dzienny czas funkcjonowania obu przenośników wyniósł w grudniu 1961 r. 2 godziny i 30 minut, a ilość przetransportowanych w tym miesiącu worków - 37231 sztuk. Czas operacji, związanych z wykonaniem tej pracy wyraża się liczbą 3723 minut.

Zakładając, że urząd jest pozbawiony przenośników i cały transport wewnętrzny odbywa się ręcznie (podobnie jak to było w przeszłości), można ustalić, że czas operacji przy tym systemie pracy osiągnąłby 4170 minut. Z przeliczenia na normy pracy wypada, że przy transporcie zmechanizowanym ilość potrzebnych do tego działu służby pracowników wynosi 20,5 osoby, a przy pracy ręcznej 23 osoby, co w rezultacie daje miesięczną oszczędność 2,5 pracowników, tj. daje to przeciętną dziennie 0,08 pracownika, czyli 0,04 na każdy funkcjonujący przenośnik.

Z powyższego wynika, że mechanizowanie transportu wewnętrznego w urzędach o tej wielkości przynosi raczej minimalne oszczędności i że celowość stosowania ruchomych przenośników taśmowych musi być rozpatrywana raczej z punktu widzenia poprawy warunków pracy, tj. zmniejszenia wysiłków pracowników, a nie oszczędności personalnych.

WNIOSKI

W wyniku przeprowadzonej analizy można wysnuć następujące wnioski:

1. Z punktu widzenia czasu operacji system pracy ręcznej jest korzystniejszy przy odległości przenoszenia mniejszej od 5 m. Należy jednak nie zapominać, że przy tym systemie występują takie ujemne przejawy, jak znaczne zmęczenie pracowników, niebezpieczeństwo uszkodzenia worka czy przesyłki, niekorzystne warunki higieniczne z racji kurzu itp.

2. Bez względu na odległość przenoszenia transport za pomocą wózków trzykołowych jest mniej opłacalny od stosowania ruchomych przenośników taśmowych. Jednakże wózki trzykołowe posiadają w służbie transportu wewnętrznego pewne zalety, jak:

- a) możliwość wykonywania przez jednego pracownika całej operacji, tj. załadowania wózka, przewiezienia, rozładowania i dostarczenia pustego wózka na miejsce załadowania; łatwość docierania do wszystkich punktów składowania;

b) duże możliwości w wyborze drogi przewozu ładunku do miejsca jego dalszego opracowania.

3. Transport za pomocą ruchomych przenośników jest najbardziej korzystny z punktu widzenia zmniejszenia wysiłku pracowników, na co wskazuje tablica zużycia kalorii.

4. Uzyskanie oszczędności w stanie zatrudnienia dzięki wprowadzeniu ruchomych przenośników zależy od warunków danego urzędu; można uznać, że górną granicą jest zaoszczędzenie około 1 pracownika na każdy czynny ruchomy przenośnik. Nie należy jednak zapominać, że nawet przy minimalnej oszczędności personelu wchodzi w grę dodatkowe względy, jak znaczne zmniejszenie wysiłku fizycznego, wpływające dodatnio na samopoczucie pracownika.

Nadmienić należy, że używane obecnie w japońskiej służbie pocztowej przenośniki taśmowe wymagają dalszych ulepszeń. Administracja pocztowa tego kraju prowadzi obecnie w tym zakresie obszerne studia.

RUCHOME ODDZIAŁY POCZTOWE¹⁾

M. Benistand: La poste mobile. Revue des Postes et Télécommunications de France 1962, nr 5, str. 2-12.

WSTĘP

Zarządy pocztowe różnych krajów w coraz większym stopniu dążą do udoskonalenia swych metod pracy, w oparciu o te możliwości, jakie przynosi współczesna myśl organizacyjna i techniczna.

Niewątpliwie na te wysiłki oddziaływiają takie czynniki, jak systematyczny wzrost obrotów pocztowych tak w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym, stale zwiększające się wymagania klientów, co do terminowości i regularności obiegu przesyłek pocztowych itp.

Poczta musi, zwłaszcza na tle szybkiego rozwoju innych środków łączności, dążyć do osiągnięcia podstawowego celu: dostarczenia społeczeństwu i gospodarce narodowej usług w pełnej, zapotrzebowanej ilości, przy zapewnieniu ich najwyższej jakości.

Realizując te zadania administracje pocztowe prowadzą celową akcję unowocześnienia pracy poczty i wytyczenia właściwych kierunków rozwojowych. Jednym z takich istotnych kierunków jest dążenie do zbliżenia instytucji pocztowej do korzystających z jej usług obywateli w ten sposób, aby każdy mógł zaspokoić swoje potrzeby w spo-

¹⁾ Na podstawie oryginału opracował J. Kopczyński

sób najbardziej dogodny bez względu na to, czy chodzi o duże ośrodki miejskie, dzielnice peryferyjne czy małe wioski.

Szerokie udostępnienie usług pocztowych jest możliwe przede wszystkim przy systematycznym rozwoju sieci pocztowej. Możliwe są tu różne formy rozwoju: uruchamianie nowych stałych placówek pocztowych o zakresie działania dostosowanym do miejscowych potrzeb, a więc urzędów o pełnym zakresie, urzędów pomocniczych, agencji, pośrednictw, punktów samoobsługowych, rozszerzanie sieci listonoszy wiejskich itp.

Wybór właściwych skutecznych form jak najlepszej obsługi klienta nie może być jednak dokonywany dowolnie. Odgrywa tu rolę bardzo ważny czynnik ekonomiki, wymagający, aby świadczenia poczty opierały się na pewnej kalkulacji, decydującej, w jakiej mierze uruchomienie nowej placówki bądź też inne przedsięwzięcia organizacyjne będzie rzutowało na wpływy pocztowe. Pogodzenie interesu użytkownika z zasadą opłacalności, będącej istotnym elementem w gospodarce przedsiębiorstw typu poczty, wskaże właściwą formę organizacyjną.

W poszukiwaniu najlepszego rozwiązania, administracje pocztowe różnych krajów zwróciły uwagę na celowość tworzenia ruchomych oddziałów pocztowych, które z uwagi na stosunkowo niskie nakłady finansowe, jak i wygodę klientów, mogą być uważane za dogodny środek zbliżenia poczty do jej klientów.

Między innymi również francuska administracja pocztowa od kilku lat z dużym powodzeniem stosuje w określo-

nych warunkach twórczenie "poczty ruchomej". Ponieważ akcja ta pokrywa się z zamierzeniami naszego zarządu pocztowego, wydaje się celowe zaznajomienie się z dotychczasowymi osiągnięciami poczty francuskiej oraz wynikami jej doświadczeń.

Idea tworzenia ruchomych oddziałów pocztowych powstała na tle trudności, jakie napotyka część obywateli przy korzystaniu z usług poczty. Mianowicie godziny otwarcia placówek pocztowych (w dziale nadawczym do godziny 18 w soboty do 16) są w wielu przypadkach zbieżne z godzinami pracy różnych fabryk, przedsiębiorstw itp., co uniemożliwia pracownikom korzystanie z usług w zakresie poczty, bez zwolnienia się z pracy.

Również pewne kłopoty z korzystaniem z usług poczty mają mieszkańcy krańcowych dzielnic wielkich miast. Niedostateczne dotychczas zagęszczenie sieci pocztowej sprawia, że wielu klientów poczty, zamieszkałych na przedmieściach, musi nieraz pokonywać znaczne odległości w celu dotarcia do placówki pocztowej. Trudności te odczuwają zwłaszcza mieszkańcy dzielnic nowo budowanych, których słabe zaludnienie nie pozwala czasowo administracji pocztowej na uruchomienie stałego, choćby o ograniczonym zakresie działania urzędu pocztowego.

W tych warunkach uznano za celowe stworzenie nowego typu placówki pocztowej, tj. uruchomienie objazdowych oddziałów pocztowych, które mogłyby docierać możliwie blisko klienta z podstawowymi usługami pocztowymi.

Taki ruchomy oddział zainstalowany na samochodzie-furgonetcie, odpowiednio dostosowanej i wyposażonej, ma

za zadanie przejeżdżać od jednej fabryki do drugiej, od osiedla do osiedla (wg określonej marszruty i rozkładu jazdy), oferując swe usługi.

Wyniki pierwszych prób były zachęcające. Poczta francuska podjęła więc dalsze prace nad wprowadzeniem tego sposobu obsługi publiczności.

Nowe formy organizacyjne starano się przede wszystkim zastosować w tych okolicach kraju, w których koncentracja przemysłu na pewnym terenie i rozmieszczenie skupisk ludzkich stwarzały potrzeby obsługi pocztowej przy pomocy poczty ruchomej. Opierając się na tych założeniach, zorganizowano w okresie od 1959 do 1961 roku włącznie 18 ruchomych oddziałów, czynnych na przedmieściach i w okolicach podmiejskich Paryża oraz 12 dużych miast, a między innymi Lille, Marsylii, Lyonu i Tuluzy.

Badania poprzedzające decyzje rozszerzenia sieci poczt ruchomych miały na celu znalezienie rozwiązań, zapewniających sprawną obsługę ludności i najlepszą rentowność prowadzonej akcji. Tak np. spostrzeżono, że kalkuluje się poszukiwanie odbiorców usług pocztowych w innych miejscach gromadzenia się ludności. Stwierdzono, że duże zapotrzebowanie na świadczenia pocztowe istnieje w punktach handlowych, w których liczne rzesze kobiet czynią niezbędne zakupy. Obsługa tych miejsc przez ruchome oddziały pocztowe stworzyła pojęcie "poczty targowej".

Z przeprowadzonych analiz wynikało, że nie można ograniczać się do pewnych sztywnych sformułowań i że przy organizacji sieci poczt ruchomych powinno się brać pod uwagę szereg elementów, jak: zagęszczenie ośrodków prze-

mysłowych, rozmieszczenie ludności, miejsca i dni targowe itp. Na tej podstawie zaproponowano np. dla Marsylii, której dzielnice peryferyjne są ubogo wyposażone w urzędy pocztowe, zorganizowanie czterech ruchomych oddziałów pocztowych, (Generalna Dyrekcja Poczty zaaprobowwała organizację tylko trzech oddziałów). Jeden z nich uruchomiono w dniu 20 listopada 1961 roku. Właśnie na podstawie doświadczeń, uzyskanych z pracy tego oddziału, opracowano niniejsze studium.

Zaznajomienie się z organizacją i działalnością ruchomych oddziałów pocztowych wymaga rozpatrzenia:

- 1) niezbędnych środków działania,
- 2) zasad organizacji rejonów obsługi,
- 3) wyników dotychczasowych doświadczeń.

ŚRODKI DZIAŁANIA

1. Samochód i jego wyposażenie

Do wykonywania swych zadań ruchomy oddział pocztowy musi dysponować samochodem odpowiedniego typu, którego wnętrze da się przekształcić w małe biuro pocztowe, dostosowane do zadań pracowników, obsługujących publiczność.

Przeznaczono do tego celu samochód-furgonetkę marki "Citroen", o nośności 1000 kg. Ten typ pojazdu, bardzo zwrotny i dobrze trzymający się drogi, odpowiada wymaganiom, między innymi ze względu na szerokość, ułatwiającą racjonalne rozplanowanie i zagospodarowanie wnętrza.

Do obsługi publiczności przewidziano dwa okienka, umieszczone w tylnej części samochodu. Ta strona wozu składa się z dwóch elementów skrzydła (klapy) podnoszonego do góry, tworzącego daszek, ochraniający interesantów przed opadami atmosferycznymi względnie przed słońcem oraz dolnej części, stanowiącej rodzaj lady, oddzielającej pracowników od publiczności. Ruchomy pulpit umożliwia w czasie postojów samochodu wygodne wypełnianie druków, napisane kartki itp. W czasie jazdy pulpit jest umocowany do ściany samochodu.

Wejście do samochodu, podobnie jak we wszystkich pojazdach tego typu, znajduje się z boku wozu. Prowadzi ono do małego przedsionka, z którego jest dostęp z jednej strony do kabiny kierowcy, z drugiej strony do części przeznaczonej na wykonywanie czynności pocztowych. Przedsionek jest równocześnie wykorzystany na szatnię dla pracowników, ponadto znajduje się w nim szafa z przegródkami dla druków pocztowych i drobnych materiałów pomocniczych. Poniżej szafy znajduje się skrzynka do listów opróżniana od wewnątrz samochodu.

Kabina kierowcy uległa nieznacznej modyfikacji. Przerobiono tylko miejsce obok kierowcy, dodając składane siedzenie, co pozwala na przewóz - obok dwóch pracowników - dodatkowo trzeciej osoby.

W tylnej części samochodu umieszczono stół dla dwóch pracowników oraz naprzeciw siebie dwa krzesła, umocowane do podłogi z możliwością regulowania wysokości siedzenia.

Okienka są wyposażone w podstawowy sprzęt pocztowy.

Stół zawiera dwie szuflady, zamykane na klucz, a ponadto szuflady rezerwowe i przegródki, zabezpieczone przeciw samoczynnemu otwieraniu się i wypadaniu dokumentów w czasie jazdy.

Do dyspozycji pracowników są dwa rodzaje wag, przyrządowanych do stołu w celu uniknięcia uszkodzeń.

Nadwozie, pomalowane na kolor żółty, przyjęty dla wszystkich pojazdów poczty francuskiej, sygnalizuje z daleka zbliżanie się samochodu pocztowego względnie wskazuje miejsce jego zatrzymania się. Okienka osłania szyba z nietłukącego się szkła o grubości 8 mm, posiadająca na odpowiedniej wysokości otwory, zapewniające łączność z klientami.

Stół okienkowy pokryty jednozielonym plastykiem, ściany utrzymane w kolorze piaskowym, okładziny polakierowane, podłoga wyłożona linoleum. Dobre oświetlenie zapewnia poza lampą sufitową, połączoną z bateriami akumulatorowymi pojazdu, pięć tub fluorescyjnych, zasilanych przez dwie niezależne baterie i przetwornicę tranzystorową.

Wnętrze części biurowej izolowano przez zastosowanie specjalnych płyt z tworzyw sztucznych, umieszczonych pod dachem furgonu, jakby w formie sufitu. Wewnętrzne ściany boczne wyłożono dyktą.

Specjalny nacisk położono na klimatyzację. Normalne wietrzenie wozu jest zapewnione dzięki dwóm bocznym okienkom, zaopatrzonym w odchylane szyby. Ogrzewanie w okresie zimowym i dopływ świeżego powietrza w okresie letnim umożliwiono za pomocą specjalnych urządzeń aero-

termicznych, mogących działać w czasie postoju, jak i ruchu samochodu.

Przedsięwzięto środki ostrożności, mające zapewnić bezpieczeństwo pojazdu. Drzwi są zaopatrzone w system zamknięć, zezwalających na otwieranie i zamykanie wozu zarówno z wewnątrz, jak i z zewnątrz. Specjalne urządzenia są przewidziane w przypadku alarmu.

2. Personel

Obsada ruchomego oddziału pocztowego składa się z 2 pracowników obsługujących interesantów. Na nich też spoczywa obowiązek prowadzenia wozu (na zmianę).

Zakres zadań ruchomego oddziału pocztowego ogranicza się do typowych czynności okienkowych, lecz obsługa musi posiadać szerszą znajomość przepisów służbowych i większe doświadczenie, aby w należyтым stopniu udzielić szybkiej i bezbłędnej informacji. Z tego względu obsługę poczt ruchomych powierza się pracownikom w stopniu kontrolera. Zatrudnianie przy prowadzeniu wozu zawodowego kierowcy okazało się nieopłacalne ani konieczne ze względów technicznych.

W ten sposób ustalono, że obsługą poczty ruchomej są z reguły mężczyźni - pracownicy pocztowi w stopniu kontrolera, posiadający zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych klasy "B" i uznani za zdolnych do wykonywania tych funkcji. Warunek posiadania prawa jazdy nie stanowi przeszkód w doborze personelu, gdyż we Francji wielu pracowników pocztowych posiada kwalifikacje wymagane od kierowców pojazdów mechanicznych.

Obaj kontrolerzy, jako obsada ruchomego oddziału pocztowego pracują zespołowo. Każdy z nich obsługuje swoje okienko, jednak przy zachowaniu wzajemnej pomocy. Nie godzi to w zasadę właściwego podziału czynności. Przykładowo przy przyjmowaniu przekazów: jeden z kontrolerów pełni funkcje kasjera i odpowiada za przyjętą gotówkę, drugi pełni czynności likwidatora.

3. Zakres czynności

Poczty ruchome posiadają własne datowniki i pieczęcie, przy czym ich brzmienie określa: nazwę urzędu macierzystego, numer kolejny oddziału oraz nazwę departamentu administracyjnej jednostki terytorialnej. Otrzymują one od swego macierzystego urzędu zasiłki pieniężne, zapas znaczków pocztowych i inne wartości.

Czynności poczt ruchomych są księgowane w dokumentach urzędu.

Poczty ruchome otrzymują również:

- a) zestaw rejestrów potrzebnych w służbie manipulacyjnej,
- b) spis urzędów, spis połączeń lotniczych, taryfę itp.,
- c) obowiązujące zarządzenia i okólniki,
- d) niezbędne druki manipulacyjne,
- e) broszury informacyjne.

Zakres czynności poczt ruchomych jest dość szeroki, lecz w zależności od potrzeb może on ulegać pewnym zmianom.

Przykładowo podaje się czynności wspomnianej poczty ruchomej, podległej urzędowi Marsylia-Saint-Giniez:

- sprzedaż znaczków pocztowych,
- przyjmowanie przesyłek listowych zwykłych, polecenych i wartościowych,
- przyjmowanie przekazów,
- wypłata przekazów (z pewnymi zastrzeżeniami)
- operacje Narodowej Kasy Oszczędności,
- wypłaty na okaziciela z pocztowych kont czekowych,
- subskrypcje pożyczek i obligacji skarbowych,
- wypłata emerytur,
- przyjmowanie telegramów,
- inkaso należności telefonicznych.

Z zestawienia wynika, że zakres czynności poczty ruchomej w dużym stopniu uwzględnia potrzeby ludności.

ZASADY ORGANIZACJI TRAS RUCHOMYCH ODDZIAŁÓW POCZTOWYCH

Zorganizowanie obsługi pocztowej pewnych skupisk ludzkich przy pomocy poczty ruchomej wymaga przeanalizowania całokształtu potrzeb danego obszaru, opracowania na tej podstawie generalnego rozwiązania, następnie ścisłego ustalenia trasy przebiegu dla każdego projektowanego oddziału ruchomego, wreszcie realizacji planu.

Sygnalizowany niedorozwój sieci pocztowej na określo-

nym terenie i zastosowanie odpowiednich środków zaradczych wymaga dokładnego rozpatrzenia sytuacji zainteresowanych dzielnic i ustalenia pewnego generalnego planu. Tak np. szczegółowa analiza na terenie Marsylii dała podstawę do ustalenia, które z dzielnic powinny być polem działania ruchomych placówek pocztowych.

Po ustaleniu potrzeby zorganizowania poczty ruchomej dla obsługi określonego terenu, należało przystąpić do zaprojektowania trasy obsługi, a więc drogi przejazdu, punktów zatrzymywania się, a wreszcie minutowego rozkładu jazdy.

Tryb postępowania przy opracowaniu tras obsługi zależy w dużej mierze od charakteru środowiska, które ma być objęte zasięgiem działania ruchomego oddziału pocztowego. Tak np. jeśli chodzi o przybliżenie usług pocztowych do pracowników dużych zakładów, jak fabryki, wydaje się nieodzowna konsultacja z kierownictwem fabryki i w razie pozytywnego ustosunkowania się do podejmowanej przez pocztę akcji, należy omówić i ustalić najbardziej dogodny czas przejazdu samochodu, pożądaną okres jego postoju, a wreszcie miejsce zatrzymywania się. Niewątpliwie w odniesieniu do zakładów pracy najbardziej korzystne godziny pracy poczty ruchomej przypadają na okres przychodzenia do pracy lub wychodzenia personelu oraz okres przerw południowych.

Dalszym istotnym zagadnieniem jest ustalenie czasu postoju samochodu, czyli funkcjonowanie poczty ruchomej w danym ośrodku.

Oczywiście należy dążyć, aby ten czas był wystarczający dla zaspokojenia potrzeb klientów.

Ostatnim elementem, który należy rozważyć, jest wybór miejsca stacjonowania samochodu poczty ruchomej. Wydaje się celowe umożliwienie postoju samochodu w pobliżu wyjścia z fabryki, a przynajmniej w punkcie skrzyżowania głównych dróg, wiodących do niej.

W nieco odmiennym formie przebiegają prace wstępne nad organizacją obsługi skupisk ludności na trasie przejazdu poczty ruchomej.

Oczywiście i w tym przypadku konieczny jest wybór punktu, najbardziej celowego na zatrzymanie samochodu i obsługę mieszkańców. Również istotnymi zagadnieniami są godziny przybywania ruchomego oddziału do poszczególnych punktów oraz czas trwania obsługi.

Należy pamiętać, ażeby punkt postoju wypadł w miejscu przejścia publiczności i nie zmuszał jej do pokonywania pewnych odległości dla korzystania z usług poczty. Zaleca się wzięcie pod uwagę przy typowaniu punktów postoju przystanków krańcowych, bądź ważniejszych przystanków publicznych środków lokomocji, targowisk, ośrodków handlowych czy szkół, pamiętając, że zainteresowani będą korzystali z ruchomego oddziału w zasadzie w czasie udawania się do pracy, robienia zakupów bądź odprowadzania dzieci do szkoły.

Punkt usytuowania samochodu powinien być łatwo widoczny oraz zapewnić dostateczną przestrzeń dla klienta tak, aby mógł on załatwiać swoje sprawy w sposób wygodny i nieskrępowany.

Kolejnym zagadnieniem jest ustalenie rozkładu godzin pracy ruchomego oddziału. Wiążą się one z wybranym miej-

scem postoju i zależą w dużej mierze od warunków miejscowych.

Czas trwania obsługi danego punktu zatrzymania powinien być określony w zależności od przewidywanego ruchu. Ustalenie tych potrzeb powinno być oparte na dwóch czynnikach: liczbie ludności skupionej w danym ośrodku oraz jej charakterystyce (ośrodek handlowy, przemysłowy, rolniczy, urzędniczy itp.).

Poczta ruchoma pracuje w godzinach od 8 do 19, odpowiadających godzinom otwarcia stałych urzędów pocztowych z tą różnicą, że nie jest czynna w soboty (stałe placówki w dni sobotnie czynne są tylko do godziny 16). Konieczne jest przeznaczenie jednego dnia w tygodniu na gruntowne czyszczenie i konserwację pojazdu mechanicznego, aby zapewnić całkowitą regularność obsługi, bezpieczeństwa i należytych warunków pracy.

Na godziny pracy ruchomego urzędu pocztowego składa się:

1. Czas postojów samochodów w wyznaczonych miejscach. Zakłada się na jedno zatrzymanie się 30 minut. W zależności od potrzeb danego ośrodka, czas postoju można przedłużyć o 15 minut, z tym że górna granica postoju nie może przekroczyć 90 minut.
2. Czas przejazdu samochodu, będący funkcją kilometrów i trudności drogowych (jakość drogi).
3. Ostateczny rozkład godzinowy uwzględniać musi czas niezbędny na podjęcie służby, rozliczenie się rachunkowe oraz przekazanie dokumentów pocztowych i materiału pocztowego.

W powyższy sposób ustalono dla ruchomej poczty Nr 1 w Marsylii następujący rozkład godzin pracy:

1) podjęcie służby i rozliczenie po zakończeniu kursu	- 1 godz. 20 min.
2) czas przebiegu	- 2 godz. 25 min.
3) czas obsługi klientów	- 5 godz.
4) utrzymanie samochodu w ruchu	- 0 godz. 15 min.
	<hr/>
łącznie	9 godz.

Uruchomienie nowej jednostki w sieci pocztowej wymaga szeregu czynności przygotowawczych, warunkujących sprawną pracę placówki i zadowolenie klientów.

Przede wszystkim w grę wchodzi dobór właściwego personelu, dokonanie prób technicznych z przydzielonym pojazdem mechanicznym (furgonetką), skontrolowanie wyposażenia, a wreszcie przeprowadzenie szerokiej kampanii, informującej szczegółowo publiczność o nowym udogodnieniu ze strony poczty.

Powodzenie prowadzonej akcji zależy od starannego doboru obsady pracowniczej. Przed nominacją wytypowani pracownicy powinni wykazać swe umiejętności w zakresie prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uzyskanie w tej dziedzinie pozytywnych wyników łącznie z dobrymi kwalifikacjami zawodowymi stanowi podstawę do podjęcia ostatecznej decyzji. Wyznaczeni pracownicy muszą odbyć kilkudniową praktykę w celu zapoznania się z nowymi zadaniami, a w szczególności z trasą, którą będzie obsługiwał nowy ruchomy urząd pocztowy.

W okresie doszkalania pracowników należy równocześnie zbadać stan techniczny przydzielonej furgonetki i zainteresować się czy wyposażenie odpowiada wszystkim potrzebom służbowym.

Obok tej akcji należy nawiązać kontakt z publicznością. Chodzi o poinformowanie zainteresowanych użytkowników o nowych ułatwieniach, które im zapewnia poczta i w tym celu należy wykorzystać prasę lokalną, rozgłośnie radiową a nawet telewizję.

WYNIKI DOŚWIADCZEŃ

Już po pierwszym miesiącu pracy ruchomego oddziału Marsylia-Saint-Giniez okazało się, że obroty pocztowe są poważne i obejmują duży zakres usług, kształtując się, jak następuje:

usługi pocztowe	44,8%
obroty pieniężne	53,6%
usługi telekomunikacyjne	1,6%

Obroty telekomunikacyjne są niskie z naturalnych względów - ruchomy urząd nie dysponuje wyposażeniem telekomunikacyjnym.

Analizując nasilenie ruchu Oddziału Nr 1, obliczone w punktach na podstawie stosowanego we francuskiej służbie pocztowej systemu, stwierdzono, że miesięczny obrót ruchomego oddziału pocztowego wynosi 5000 punktów, czyli 2500 punktów na jednego pracownika. W porównaniu ze stałą placówką o podobnym zakresie czynności wypada, że obroty poczty ruchomej są trzykrotnie niższe. Nie należy

jednak przeprowadzać tego porównania tylko w sposób matematyczny. Pamiętać trzeba, że ruchomy oddział pocztowy otwiera i zamyka swe okienka siedem razy w ciągu dnia i że łączny czas obsługi klientów nie przekracza 5 godzin 15 minut. Odpowiednia interpretacja uzyskiwanych wyników wskazuje, że ruchomy oddział pocztowy pracuje jak urząd pocztowy III klasy o różnorodnym zakresie działania.

WNIOSKI KOŃCOWE

Organizacja ruchomych oddziałów pocztowych jest jednym z nowych środków, jakie francuska administracja pocztowa oddaje do dyspozycji publiczności dla ułatwienia wzajemnej łączności. Obok samoobsługowych placówek pocztowych ruchome oddziały stanowią dogodny środek zwiększenia ilości punktów kontaktu z publicznością, polepszając w dużym stopniu obsługę mieszkańców okolic wielkich miast.

Nie oznacza to jednak, ażeby ruchome placówki pocztowe hamowały rozwój sieci urzędów stałych, dających mimo wszystko więcej satysfakcji korzystającym z usług poczty. Ta forma obsługi dla publiczności zapewnia przede wszystkim szybkie udostępnienie usług w skupiskach, oddalonych od stałych punktów sieci pocztowej, daje się łatwo zrealizować, jednak w miarę rozwoju ruchu pocztowego przewiduje się tworzenie placówek stałych.

Organizowanie ruchomych oddziałów pocztowych stanowi więc dogodną i przychylnie ocenianą przez użytkowników formę zbliżenia poczty do klienta. Dotychczasowy rozwój

wskazuje dalsze możliwości jej zastosowania.

Ruchome placówki pocztowe mogą również obsługiwać masowe zgromadzenia, zjazdy czy inne okresowe uroczystości, skupiające większe liczby obywateli. Można je wykorzystać w okresie letnim dla obsługi ośrodków campingowych itp.

Próby takie przeprowadzane w roku 1962 w departamencie Alpy Nadmerskie przyniosły bardzo dobre rezultaty.



