

1967
Nr 6 (69)

INSTYTUT ŁACZNOŚCI
WARSZAWA — MIEDZESZYN

PRZEGLĄD
ZAGADNIENI
ŁACZNOŚCI



MINISTERSTWO ŁĄCZNOŚCI

PRZEGLĄD ZAGADNIENI ŁĄCZNOŚCI

ROK 7

WARSZAWA 1967

NR 6(69)

INSTYTUT ŁĄCZNOŚCI

Branżowy Ośrodek
Informacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej

Kolegium Redakcyjne:

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

Członkowie:

mgr inż. Władysław Adaszewski, inż. Edmund Janowski,
prof. Stefan Jasiński, mgr inż. Adam Moniuszko,
mgr inż. Józef Możejko, dr Stanisław Włoszczowski,
mgr Zofia Życińska

Sekretarz Redakcji - Irena Kulko

Adres Redakcji:

Instytut Łączności

Branżowy Ośrodek

Informacji Naukowo-Technicznej i Ekonomicznej

Warszawa-Miedzeszyn, ul. Szachowa 1

NA PRAWACH RĘKOPISU - DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO

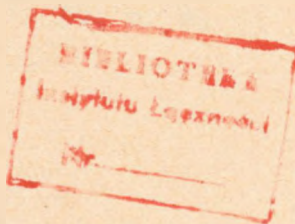
Redaktor: J. Borkowska

Montaż tekstu: B. Drabik

Dział Wydawniczy Instytutu Łączności
Format B5. Nakład 540. Druk ukończono
w styczniu 1968 r.

PRZEGLĄD
ZAGADNIENÍ ŁĄCZNOŚCI

Służba doręczeń poczty



SPIS TREŚCI

| | Str. |
|--|------|
| 1. Motoryzacja w służbie doręczeń w miastach i na wsi - Tłumaczył Cz.Stryjecki | 1 |
| 2. Pocztaowa służba doręczeń w Lozannie - Tłumaczył J. Chłudziński | 35 |

656.87:629.113(47)

MOTORYZACJA W SŁUŻBIE DORĘCZEN
W MIASTACH I NA WSI

Tłumaczył Cz. Stryjecki na podstawie streszczenia Referatu Generalnego Grupy Roboczej B 13 /CCEP/x), przygotowanego przez Belgię - kraj sprawozdawcę p.t. Motorizacja dostawki poczty w miejskiej i w wiejskiej miejscowości. Union Postale 1965, t. 90, nr 6, s. 121R-131R.

WSTĘP

Ciągły wzrost potrzeb oraz stałe dążenie w kierunku postępu związanego z procesem rozwoju społeczeństwa stawiają przed wszystkimi przedsiębiorstwami identyczne problemy. Wcześniej czy później stanie przed nimi dylemat: albo wzrost liczby personelu, albo zwiększenie wydajności pracy.

Administracje pocztowe stoją także przed powyższymi problemami, szczególnie w dziedzinie doręczania korespondencji, która opiera się głównie na wykorzystywaniu wielkiej liczby pracowników.

Poszukując dróg zwiększenia efektywności i wydajności wykorzystywanych środków, niektóre kraje prowadzą

x) W skład tej grupy wchodziły następujące kraje: Australia, Belgia, CSRS, Francja, NRF, Japonia, Holandia, Rumunia, Szwajcaria, ZSRR i Jugosławia.

od kilku lat odpowiednie eksperymenty. W ich wyniku mamy niekiedy wypadki doprowadzające do całkowitej zmiany urządzeń w kierunku wyposażenia urzędów pocztowych w samochody, przygotowane do wykorzystania przez doręczycieli, zarówno w miejskich jak i wiejskich rejonach pocztowych, a także dla obsługi skrzynek pocztowych, przewozu większych ilości przesyłek (odsyłek) pocztowych, telegramów, jak również dla różnych potrzeb służbowych.

Referat Generalny Grupy Roboczej, zamieszczony w Nr 55 Zbioru Studiów Pocztowych, omawia wyniki takich eksperymentów, które były prowadzone w szerszej skali opierając się na informacjach dostarczonych przez 17 administracji pocztowych^{x)}.

Należy podkreślić, że poprzednio przeprowadzone badania na temat "Doręczanie przesyłek pocztowych w miastach" (broszura Nr 20) i "Organizacja obsługi wsi" (broszura Nr 27) poruszały również problemy bardzo blisko związane z tematyką niniejszego raportu.

^{x)} Oto lista administracji pocztowych, które odpowiedziały na ankiety Nr 60 i 29 z dn. 18.IV.61 r. i 13.III.62 r. rozesłane przez Biuro Międzynarodowe: USA, Australia, Austria, Belgia, Bułgaria, Francja, W. Brytania, Japonia, NRF, Luksemburg, Pakistan, Holandia, PRL, Szwecja, Szwajcaria, CSRS i Jugosławia.

C z ę ś ć I

SPECYFICZNE PROBLEMY WIĄŻĄCE SIĘ Z MOTORYZACJĄ
SŁUŻBY DORĘCZEŃ NA WSI

Niska gęstość zaludnienia i długie trasy oto czynniki, z którymi należy się liczyć przy organizacji doręczania przesyłek pocztowych na wsi. Organizacja ta spoczywa głównie na wiejskich placówkach pocztowych, a niekiedy na urzędach, które leżą w miejscowościach położonych centralnie w stosunku do przyległych rejonów wiejskich.

1. Ogólne zasady organizacji doręczania przesyłek
oraz obsługi^{x)} skrzynek pocztowych na wsi

Przed przystąpieniem do analizy organizacji doręczania przesyłek na wsi należałoby wziąć pod uwagę obowiązujące zasady, zwłaszcza jeżeli chodzi o:

- częstotliwość doręczania przesyłek na wsi w dni robocze, niedziele i święta;
- zasady organizacji i kontrolę rejonów doręczycielskich (nie zmotoryzowanych) na wsi;
- rodzaje przesyłek doręczanych adresatom;
- zagadnienie prywatnych skrzynek pocztowych;

^{x)} Tak zwane "opróżnianie skrzynek"

- obsługę skrzynek pocztowych;
- promień działania i gęstość rozmieszczenia placówek doręczających przesyłki na wsi.

2. Organizacja motoryzacji doręczania przesyłek i obsługi skrzynek pocztowych na wsi

Wprowadzenie motoryzacji w określonym rejonie obsługi pocztowej wymaga uprzedniej analizy, której zasięg zależeć będzie od tego, w jaki sposób będzie się wprowadzać motoryzację; będzie ona całkowita, gdy wprowadzimy ją w całym jednym lub kilku rejonach pocztowych^{x)}, może być ona ograniczona, jeśli będziemy ją wprowadzać stopniowo - trasa po trasie w poszczególnych rejonach doręczycielskich.

Z czysto organizacyjnego punktu widzenia całkowita motoryzacja powinna być zasadą, od której odstępuje się jedynie w wyjątkowych przypadkach. Wstępna analiza dostarczy organizatorom oraz władzom, które mogą podjąć odnośną decyzję, wszystkich danych mających znaczenie dla oceny sytuacji. W liczbie tych informacji można wymienić następujące: czynniki geograficzne i naturalne, stopień rozwoju demograficznego i ekonomicznego, politykę budowlaną, napływ ludności czynnej zawodowo do ośrodków, które potrzebują robotników, istniejącą organizację i poziom operatywności służby pocztowej. Taka ana-

^{x)} Chodzi o "obszary pocztowe"

liza jest nieodzowna, wymaga rozważenia pełnej i aktualnej dokumentacji, a niekiedy posłużenia się specjalistami spoza służby pocztowej (geografowie, socjologowie itp.).

Motoryzacja rozszerza promień działania doręczycieli, ponieważ dysponują oni szybkimi środkami przenoszenia. Z tego względu urzędy pocztowe mogą rozszerzyć swoje strefy działania kosztem sąsiednich urzędów. Taka reorganizacja prowadząca do centralizacji (łączenia) kilku rejonów pocztowych może mieć jednak miejsce tylko wówczas, gdy przyniesie korzystne rezultaty wyrażające się w uproszczeniu operacji pocztowych i pracy pracowników, a także w zredukowaniu kosztów eksploatacji oraz w poprawie jakości usług w ogóle.

Z zasady nie rozbija się obszarów jednostek administracyjnych, aby nie komplikować obsługi pocztowej. Taka zasada może być jednak łatwiej realizowana po wprowadzeniu motoryzacji. Przy doborze zorganizowanej motoryzacji można łatwo dać sobie radę ze zmianami wynikającymi z wahań w nasileniu ruchu przesyłek, a to dzięki możliwości szybkiego przewozu i zwiększeniu ładunków przy wykorzystaniu samochodów. Jest to jeden z dowodów wyższości obsługi zmotoryzowanej.

Z momentem wprowadzenia motoryzacji, jedną z zalet nowej organizacji będzie możliwość wcześniejszego doręczenia przesyłek większej liczbie klientów; chociaż reorganizacja tras obchodów może również spowodować pewne opóźnienia. Jednakże organizatorzy muszą uwzględniać ogólne interesy i skoncentrować się na poprawie jakości usług doręczycielskich w całości, co można osiągnąć wów-

czas, gdy w rezultacie motoryzacja doprowadzi do wcześniejszego doręczania przesyłek o wiele większej liczbie klientów, niż doręczano przed wprowadzeniem motoryzacji.

Nie można ustalić ścisłych i odpowiednich dla wszystkich rejonów norm obliczania ilości pojazdów, które należy eksploatować, ponieważ zbyt wiele czynników komplikuje teoretyczne przewidywania: takimi czynnikami są: stan dróg, ukształtowanie terenu, klimat, stopień zaludnienia, lokalizacja skupisk ludzkich i pojedynczych domów, aktywność ekonomiczna itp.

Administracja pocztowa powinna być bardzo zainteresowana w nawiązaniu kontaktów z organami, w których kompetencji leży opracowanie programu budowy i konserwacji sieci drogowej w celu uwzględnienia we własnym planie rozwoju motoryzacji.

Rentowność motoryzacji zależy w dużym stopniu od zmniejszenia personelu doręczycielskiego, co jest wynikiem wprowadzenia pojazdów motorowych; rozmiary zmniejszenia tego personelu zależą od kraju, a także od stosowanych tam rodzajów pojazdów mechanicznych (motorowery, motocykle o małej pojemności, furgonetki lub autobusy pasażerskie).

3. Organizacja motoryzacji służby doręczeń na wsi

Główne aspekty tego zagadnienia są wyszczególnione poniżej, a ich waga potwierdza słuszność poświęcenia im tak wielkiej uwagi w niniejszym Raporcie:

1. Długość dnia roboczego zmotoryzowanego doręczyciela jest zależna od zasad regulujących długość dnia pracy w ogóle, od zasad społecznych oraz norm wynikających z konieczności racjonalnej organizacji i maksymalnego wykorzystania pojazdów mechanicznych.

2. Wpływ motoryzacji na różne funkcje doręczyciela wiejskiego, których wykonywanie staje się z reguły łatwiejsze (operacje pieniężne, obsługa skrzynek pocztowych itp.).

3. Harmonogram i częstotliwość doręczeń z uwzględnieniem objęcia dostawą również innych przesyłek pocztowych, które można doręczać częściej bez większych dodatkowych kosztów.

4. Prace przygotowawcze poprzedzające doręczanie przesyłek. Przy pracach tych należy położyć szczególny nacisk na doskonałą synchronizację pracy doręczycieli - kierowców furgonetek z jednej strony i doręczycieli wiejskich z drugiej. Ci drudzy są przewożeni przez swych kolegów do rejonu pracy furgonetkami; kierowcom powierza się przesyłki nie zabrane przez doręczycieli, które oni pozostawiają w ustalonych punktach, usytuowanych wzdłuż trasy chodów doręczycielskich. W wypadku scentralizowania kilku rejonów pocztowych należy zwracać szczególną uwagę na dokładne dzielenie przesyłek pocztowych.

5. Zasad organizacji motoryzacji, dotyczących długości przebiegów, ilości obsługiwanych domów i przewidywanych postojów samochodowych nie można traktować zbyt sztywno. Konieczność motoryzacji danej trasy obchodu dorę-

czyciela zależy od kilku czynników, takich jak: ilość kilometrów trasy, ważność danego rejonu doręczeń, waga i ilość korespondencji i innych przesyłek, stopień wysiłku wymaganego od doręczyciela (klimat, rzeźba terenu) oraz konieczność poprawy jakości usług pocztowych.

6. Zmotoryzowany doręczyciel może niekiedy użyć roweru, jeśli wykorzystanie tego środka transportu w połączeniu z samochodem zapewni szybsze doręczenie przesyłek pocztowych oraz ułatwi pracę doręczycielowi. O możliwości stosowania takiej kombinacji środków transportu powinny decydować organa lokalne.

7. Zmotoryzowana dostawa przesyłek przez doręczyciela, który jest równocześnie kierowcą furgonetki, a któremu pomagają jeden czy dwu innych doręczycieli, jest drugim możliwym sposobem rozwiązania tego zagadnienia.

Dotyczy to przypadków, kiedy dana trasa obsługiwana przez doręczyciela obejmuje kilka miejscowości lub większych osiedli i mamy do czynienia z długimi i jałowymi przebiegami, lub też obejmuje kilka dużych miejscowości znacznie oddalonych od danego urzędu pocztowego i otoczonych domami, stojącymi zupełnie na uboczu.

8. Przewóz pieszych doręczycieli lub doręczycieli z rowerami pomiędzy urzędem pocztowym a początkowym lub końcowym punktem ich trasy chodu pozwala wyeliminować chody jałowe, zmniejsza wysiłek fizyczny przewożonych doręczycieli i pozwala na wcześniejsze doręczanie przesyłek pocztowych.

9. Wybór punktów postoju samochodów na trasie doręczania przesyłek powinien być dokładnie przemyślany przez organizatorów motoryzacji.

10. Zmotoryzowany doręczyciel powinien otrzymać pisemne, wyczerpujące i ściśle instrukcje dotyczące trasy chodu.

11. Trasy przejazdu doręczycieli ruchomego urzędu pocztowego powinny być wykazane na mapach geograficznych. Ilość kilometrów, które powinny przejeżdżać samochody należy ustalić ściśle, zarówno na mapach jak i w terenie, w drodze doświadczeń; dane z liczników samochodowych należy porównać z odpowiednimi cyframi przewidywanymi przez organizatorów motoryzacji.

4. Centralizacja kilku obszarów pocztowych

Terytorium każdego kraju dzieli się na obszary pocztowe, w których w każdym istnieje urząd pocztowy. Promień działania urzędu zależy od środków transportu, którymi dysponują jego doręczyciele. Motoryzacja ułatwia przenoszenie się doręczycieli, rozszerza strefę ich działania i w związku z tym niekiedy pozwala na zamknięcie urzędów o małym obrocie, które stają się swego rodzaju punktami przeładunku poczty, skąd udają się na swoje rejony doręczyciele pieszo lub rowerami.

To przegrupowanie urzędów pocztowych i ich łączenie prowadzi do tworzenia tak zwanego scentralizowanego obszaru pocztowego.

1. Taka centralizacja ma liczne i różnorakie następstwa. Dla przykładu można wskazać na lepsze wykorzystanie samochodów, bardziej rentowną i lepiej przystosowaną do potrzeb służby organizację, możliwość racjonalnej motoryzacji i uproszczenie dzielenia oraz kierowania korespondencji, dzięki zlikwidowaniu niektórych placówek rozdzielających przesyłki.

2. Motoryzacja nie prowadzi z reguły do przegrupowania rejonów pocztowych, ale każdorazowa analiza dotycząca motoryzacji danego obszaru powinna się zaczynać od zbadania granic istniejących rejonów pocztowych, mając na uwadze nowe geograficzne rozmieszczenie placówek pocztowych rozdzielających przesyłki pocztowe.

3. Centralizacja prowadzi do reorganizacji zainteresowanych urzędów pocztowych, a częściowo także i tych, które tracą rolę jednostek doręczających. Jeżeli pozostałe zakresy ich działania nie usprawiedliwiają ich egzystencji, należy stosować zadowalające formy obsługi klientów. Niekiedy zleca się doręczycielom obsługę okresową okienek w punktach, w których placówka pocztowa została zlikwidowana; w tym wypadku wykonują oni większą część operacji właściwych urzędom pocztowym.

4. Przegrupowanie rejonów pocztowych stwarza także problemy natury ekonomicznej, socjalnej i ludzkiej, które należy wziąć pod uwagę.

5. Przegrupowanie rejonów pocztowych i nowe rozmieszczenie placówek pocztowych prowadzi do negatywnych re-

akcji ze strony lokalnych władz administracji państwowej i społeczeństwa.

Badania socjologiczne, przeprowadzone w niektórych krajach wykazały, że systematyczna i wyczerpująca informacja, podana we właściwym czasie, jest najlepszym środkiem złagodzenia tej reakcji.

Skutecznie przeprowadzona akcja "Kontakty ze społeczeństwem" ma bardzo korzystny wpływ i może przełamać najbardziej twardy opór.

6. Zlikwidowane oddawcze placówki pocztowe można zastąpić następującymi przedsięwzięciami:

- wprowadzeniem punktów postoju dla zmotoryzowanych doręczycieli;
- uruchomieniem pomocniczych wiejskich agencji pocztowych itp. prowadzonych przez prywatne osoby;
- wprowadzeniem ruchomych urzędów pocztowych do obsługi wsi.

Funkcjonowanie takich oddziałów pocztowych itp. omówione jest w Referacie Generalnym.

5. Motoryzacja obsługi skrzynek pocztowych i przewozów pocztowych na wsi

Wykorzystanie motorowerów, motocykli, a głównie furgonetek pozwala rozszerzyć zasięg obsługi skrzynek pocztowych i uczynić tę obsługę bardziej intensywną, bez większych dodatkowych nakładów. Samochody mogą być użyte do-

datkowo do przewozu poczty w celu maksymalnego ich wykorzystania i zwiększenia ich rentowności, a także dla poprawienia jakości usług. Zasadniczo wprowadzenie i rozwój motoryzacji doręczania poczty na wsi prowadzą do kompletnej rewizji wszystkich istniejących dotąd metod przewozu przesyłek pocztowych w całym obszarze; właściwie wykorzystana motoryzacja czyni organizację przewozu telegramów bardziej elastyczną i obniża jej koszty własne.

6. Ludzkie aspekty motoryzacji

Najbardziej nowoczesne samochody będą nieefektywne, jeżeli nie będziemy dysponowali dobrze dobraną i należyście przygotowaną do nowych obowiązków kadrą kierowców. Wprowadzenie motoryzacji przejdzie bez trudności, jeżeli pracownicy pocztowi będą aktywnie i lojalnie uczestniczyli w tej akcji, tzn. jeżeli podejną do niej bez zastrzeżeń.

1. Nabór doręczycieli-kierowców należy przeprowadzać z reguły na zasadzie dobrowolności, co całkowicie zaspokaja potrzeby. Doręczyciele dobrze poinformowani o nowych warunkach pracy, rzadko odmawiają jej w charakterze kierowców, bez ważnych powodów.

2. Doręczyciele - kierowcy powinni:

- posiadać przede wszystkim umiejętność prowadzenia pojazdów mechanicznych;
- znać w stopniu dostatecznym budowę motoru i jego części składowych;

- znać przepisy ruchu drogowego.

Kierowcy powinni posiadać niezbędne warunki fizyczne i psychiczne.

3. W centrum uwagi administracji pocztowej powinno znaleźć się zagadnienie technicznego przygotowania kierowców-doręczycieli, wybranych spośród pracowników pocztowych, zatrudnionych przed wprowadzeniem motoryzacji. W większości przypadków takie przygotowanie wymaga utworzenia pocztowych szkół kierowców samochodowych, zapewniających szybkie i efektywne przygotowanie, przez zastosowanie elastycznego programu nauczania.

4. W stosunku do kierowców-doręczycieli mogą być zastosowane przepisy (zasady lub przepisy administracyjne) o dolnej i górnej granicy wieku. Te zasady dość często nie są tak ostre w stosunku do doręczycieli, którzy wykorzystują motorowery (pojemność cylindra nie przewyższa 50-100 cm³), jak w stosunku do kierowców prowadzących większe pojazdy.

5. Kontrolę kwalifikacji technicznych oraz warunków fizycznych doręczycieli-kierowców (bardziej lub mniej rygorystyczną) określa każda administracja pocztowa.

6. Rozdział tras chodów doręczycieli w ruchomych urządzeniach pocztowych wymaga opracowania przepisów zaspokajających potrzeby wynikające z nowej sytuacji.

7. Motoryzacja i następująca w ślad za nią reorganizacja mogą postawić administrację pocztową przed koniecznością przenoszenia pracowników pocztowych. Oczy-

wiście, należy w miarę możliwości unikać takich przeniesień, jednakże w razie konieczności należy stworzyć możliwie najbardziej korzystne warunki w ramach regulaminu dla przenoszonych pracowników (zwrot różnych wydatków związanych z przeniesieniem, zapomogi, ulgi transportowe, priorytet, jeżeli chodzi o prawo powrotu na dawne miejsce pracy itp.).

8. Doręczyciele-kierowcy otrzymują dodatkowe wynagrodzenie bądź drogą podwyższenia stawki płac, bądź poprzez specjalne dodatki do płacy zasadniczej, którą pobierają w charakterze doręczycieli.

9. Przy rekrutacji doręczycieli należy przyjmować takie zasady, które w przyszłej polityce motoryzacyjnej, prowadzonej przez daną administrację, pozwoliłyby uniknąć naboru zbyt wielu doręczycieli, niesprawnych do ich przyszłej pracy jako kierowców.

10. Motoryzacja, w wyniku centralizacji rejonów, może doprowadzić do przeszerogowania na niższy stopień lub nawet do zamknięcia niektórych urzędów pocztowych rozdzielających i doręczających korespondencję. Przy przenoszeniu kierowników takich urzędów na nowe stanowiska należy dokładać starań, aby ich zarobki nie uległy zmniejszeniu, a przeniesienie należy przeprowadzać w porozumieniu z zainteresowanymi.

11. Organizatorzy motoryzacji powinni zatroszczyć się o to, aby stała się ona przedmiotem zainteresowania samych pracowników pocztowych; można to osiągnąć drogą

wyjaśniania korzyści, jakie im przyniesie motoryzacja (zmniejszenie wysiłku, zwiększona wygoda pracy, uniezależnienie od warunków atmosferycznych). Przy okazji warto podkreślić, że po rozwianiu pierwszych obaw, wszyscy pracownicy pocztowi uważają motoryzację, wszędzie gdzie została ona wprowadzona, za postęp.

12. W ramach wielu administracji pocztowych działają organizacje zawodowe lub związki zawodowe, reprezentujące pracowników poczty; działalność ich jest uwzględniona zarówno w planie narodowym jak i w planach lokalnych, w ramach komisji reprezentujących personel poszczególnych urzędów pocztowych.

Jeżeli administracja pocztowa informuje te organizacje od samego początku o swoich zamiarach i zaprasza do aktywnej współpracy zarówno w badaniu jak i w prowadzeniu motoryzacji, to związki szybko przekonują się o tym, że taka reforma polepsza warunki pracy i wówczas stają się one cennymi współpracownikami w dziele przeprowadzania motoryzacji, dobrze poinformowanymi o jej wynikach i zdolnymi do pozyskania zaufania pracowników pocztowych, którzy nie orientując się w aspektach motoryzacji obawiają się jej. Związki zawodowe powiadamiają organizatorów motoryzacji o postulatach zainteresowanego personelu i ułatwiają przyjęcie rozwiązań uwzględniających wszystkie możliwe okoliczności.

Różnorodne formy współpracy zostały wypróbowane w Belgii, a troskliwie opracowany schemat w tej dziedzinie funkcjonuje pomyślnie już osiem lat.

7. Ocena finansowych rezultatów motoryzacji służby doręczeń na wsi

1. Każdy projekt wprowadzenia motoryzacji powinien być przedmiotem rachunku finansowego (bilansu), który umożliwi zazwyczaj uwidocznienie rentowności środków transportu wprowadzanych do eksploatacji. Takiego rachunku dokonuje się przez porównanie kosztów eksploatacji zainteresowanych służb przed i po wprowadzeniu motoryzacji.

2. Sukces finansowy motoryzacji zależy głównie od średniej prędkości przebiegów samochodowych, od rodzaju spełnianych usług oraz od zmniejszenia etatów, które można w związku z motoryzacją uzyskać.

3. Jakkolwiek administracje pocztowe oczekują, że z chwilą wprowadzenia motoryzacji służby doręczeń na wsi nastąpi zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, to może się zdarzyć, że w wyjątkowych przypadkach motoryzacja przyniesie pewne straty, jeśli wymagać tego będzie interes poczty (polepszenie jakości usług, polepszenie bardzo ciężkich warunków pracy, albo brak pracowników pocztowych, pociągający za sobą konieczność zmniejszenia etatów).

4. Niektóre kraje podały różne wielkości obniżki kosztów eksploatacyjnych będące wynikiem wprowadzenia motoryzacji obsługi wsi w zależności od wybranego typu samochodu.

8. Prognozy i ogólny plan motoryzacji

Każdy kraj wprowadza odpowiadającą mu formę motoryzacji i rozszerza zakres stosowania tych współczesnych środków transportu w zależności od właściwych temu krajowi warunków.

Belgia opracowała plan wprowadzenia motoryzacji na całym swym terytorium, przystosowując ją do miejscowych potrzeb i aktualnej sytuacji; w referacie przedstawiono metodę opracowania powyższego programu, który obejmuje dziesięcioletni okres. Przebadanie i analiza licznych danych niezbędnych do realizacji tego zadania wymaga wielkich nakładów pracy, ale wyniki takich badań są zależne od nakładów finansowych i określają całą politykę każdej administracji pocztowej w doręczaniu przesyłek na wsi.

W Referacie Generalnym zamieszczono streszczenie sprawozdania z wprowadzenia motoryzacji służby doręczeń na wsi w jednym z regionów Belgii, obejmującym obszar 37 tysięcy hektarów.

C z ę ś ć II

SPECYFICZNE PROBLEMY ZWIĄZANE Z MOTORYZACJĄ SŁUŻBY DORECZEŃ W MIASTACH

Problematyka doręczania przesyłek w miastach dotyczy miast o wysokiej liczbie ludności. W zasadzie miasto roz-

szerza się stopniowo, obejmując obszary podmiejskie, szybko zabudowujące się wielkomiejskimi blokami, i miasta satelity.

1. Krótkie omówienie ogólnych zasad organizacji doręczenia w miastach

- częstotliwość doręczenia w miastach w dni powszednie, niedziele i święta;
- normy organizacji niezmotoryzowanego doręczenia w miastach;
- zagadnienie prywatnych skrzynek pocztowych;
- decentralizacja i centralizacja doręczenia w miastach.

2. Organizacja motoryzacji służby doręczeń w miastach

1. Organizacja motoryzacji służby doręczeń w miastach obejmuje prawie zawsze służbę doręczeń, obsługę skrzynek pocztowych oraz doręczanie telegramów. Może również obejmować cały szereg innych czynności, począwszy od przewozu grup doręczycieli a skończywszy na przewozie korespondencji pomiędzy różnymi urzędami pocztowymi tego samego miasta bądź dzielnicy, włączając w to również doręczanie przesyłek ważniejszym klientom.

Motoryzacja rozwiązuje szczególne problemy związane z doręczaniem przesyłek w miastach w następujących dziedzinach:

- obciążenie doręczycieli zarówno pod względem wagi, jak i ilości przesyłek;

- jałowe chody doręczycieli;
- obsługa wielomieszkańczych bloków oraz osiedli.

2. Motoryzacja służby doręczeń w jakimkolwiek miejskim obszarze pocztowym może być wprowadzona od razu na całym obszarze lub też w kilku etapach, obejmując stopniowo poszczególne dzielnice.

Powinna ona być od samego początku organizowana pod kątem widzenia przyszłych zmian w rozwoju transportu, aby mogła szybko i łatwo przystosować się do nich.

3. Potrzeby motoryzacyjne danego obszaru pocztowego zależą od różnych czynników, właściwych temu obszarowi, które należy dokładnie zbadać z chwilą przystąpienia do wstępnej analizy zadania.

4. Motoryzacja pozwala uniknąć decentralizacji służby doręczeń w miastach średniej wielkości tam, gdzie motoryzacja jest uzasadniona nie ze względu na ilość doręczycieli, lecz ze względu na zasięg obszaru pocztowego, niedostateczną organizację ogólnomiejskiego transportu oraz ze względu na budowę na peryferiach wielopiętrowych domów.

5. Rodzaj budownictwa w mieście, ukształtowanie terenu, warunki ruchu drogowego, gęstość zaludnienia i rodzaj działalności zawodowej mieszkańców - wszystkie te czynniki mogą wyjaśnić, dlaczego w pewnych miastach nie należy, w odróżnieniu od innych miast tej samej wielkości, zaprowadzać motoryzacji według tych samych zasad (w szczególności - o ile dotyczy to liczby i typu samo-

chodów). W szczegółowo opracowanych tablicach, dołączonych do Raportu, podano ilość i typy samochodów, eksploatowanych w szeregu miast różnych wielkości.

6. Niektóre administracje pocztowe podają przykładowo średnią oszczędność (ilości doręczycieli), będącą wynikiem wprowadzenia określonego typu samochodu. Trudniej jest jednak zestawić ostateczną skalę, która by określała konkretną oszczędność w ilości doręczycieli, ponieważ w ośrodku miejskim motoryzacja jest przede wszystkim uważana za środek polepszenia jakości usług świadczonych społeczeństwu oraz poprawy warunków pracy doręczycieli, a dopiero potem - za źródło oszczędności na personelu.

7. Doręczyciel-kierowca nie tylko prowadzi furgonetkę pocztową, ale spełnia szereg funkcji doręczyciela, takich jak: doręczanie przesyłek, obsługę skrzynek pocztowych, ściąganie opłat itp. Jedynie tylko w zupełnie wyjątkowych wypadkach towarzyszy mu pomocnik, mimo że brak pomocnika wpływa na częściowe zmniejszenie wykorzystania furgonetki, to jednak rozmiar tej straty jest znacznie mniejszy od ewentualnych kosztów związanych z zatrudnieniem takiego pomocnika.

8. W dużych miastach i osiedlach ruch samochodowy staje się coraz intensywniejszy. Administracje pocztowe powinny więc dołożyć starań o przystosowanie parku eksploatowanych przez siebie samochodów oraz związanych z tym metod pracy do tej stale zmieniającej się sytuacji.

3. Dostarczanie przesyłek do ustalonych punktów w celu odciążenia doręczycieli oraz obsługa ważniejszych klientów

1. Pieszy doręczyciel dysponuje jedynie bardzo ograniczonymi środkami transportu korespondencji, którą powinien doręczyć odbiorcom swego rejonu, a waga i objętość tej korespondencji przewyższają często jego siły. Jednym ze sposobów rozwiązania tego zagadnienia jest dowożenie doręczycielowi części przesyłek do ustalonych punktów rozmieszczonych wzdłuż jego trasy chodu. W ten sposób ma on możliwość wykonywania swej pracy bez nadmiernego wysiłku, a dostarczanie większej ilości korespondencji dla ważniejszych odbiorców może się odbywać przy pomocy specjalnych posłańców.

2. Motoryzacja transportu nadmiernej ilości przesyłek pocztowych w mieście jest konieczna. Zasadniczym elementem dobrej organizacji powinny być zasady, regulujące opracowanie nadmiernej ilości przesyłek, wybór miejsca punktów dowożenia oraz sposób przekazywania do nich przesyłek i zabierania ich przez doręczycieli. Lokalizacja takich punktów jest zależna od warunków lokalnych. W ustalaniu punktów biorą często udział klienci poczty.

3. Zmotoryzowana obsługa ważniejszych klientów łączy się często z dowożeniem do ustalonych punktów nadmiernej ilości przesyłek pocztowych. Organizatorzy motoryzacji poświęcają w związku z tym wiele uwagi doborowi ważniejszych klientów (biorąc pod uwagę ilość nadchodzących

przesyłek), opracowaniu harmonogramu ich obsługi oraz metod pracy doręczycieli, którym zlecono taką obsługę.

4. Motoryzacja przy doręczaniu ciężkich lub dużych przesyłek listowych oraz paczek

1. Zasady wprowadzania zmotoryzowanej służby doręczania ciężkich lub dużych objętościowo przesyłek zmieniają się w zależności od kraju, a także miasta i osiedla. Każdy konkretny wypadek wymaga osobnego rozpatrzenia.

2. Organizacja zmotoryzowanej służby doręczeń takich przesyłek zależy od typu eksploatowanych samochodów.

3. Wprowadzenie pomocników dla doręczycieli-kierowców zależy od typu samochodu, wagi i objętości przesyłek, rozmiaru i struktury rejonu doręczeń, dystansu przebiegów i wielu innych czynników, które należy starannie przeanalizować. W Referacie zostały przedstawione różnorodne możliwe rozwiązania.

5. Przewóz doręczycieli pomiędzy urzędem pocztowym a odległymi dzielnicami miasta, obsługiwany przez ten urząd

Po rozpatrzeniu zalet i stron ujemnych w wykorzystywaniu ogólnomiejskiego transportu, wyjaśnione zostały różne systemy pocztowej służby przewozu doręczycieli oraz dokonano krótkiego przeglądu wykorzystywanych do tego celu typów samochodów w siedmiu krajach.

6. Motoryzacja służby doręczeń na peryferiach miast oraz w dzielnicach przemysłowych i portowych

1. Zabudowa peryferii dużych i średnich miast oraz zespołów miejskich dokonuje się, w zależności od przypadku, poprzez wznoszenie wielopiętrowych bloków albo też przez budowanie osiedli, składających się z pojedynczych domów. W ten sposób powstają nowe dzielnice położone na peryferiach miasta albo też miasta - satelity, położone w pewnej odległości od miasta - metropolii.

2. Zastosowanie motoryzacji jest uzasadnione dużymi odległościami pomiędzy tymi nowymi dzielnicami a oddalonymi urzędami pocztowymi oraz ilością tych przesyłek.

Referat ogólny zajmuje się nie tylko metodami organizacji motoryzacji, ale również problem niekompletnych lub nieściślych adresów i trudnością identyfikacji skrzynek pocztowych zawieszonych na drzwiach mieszkań lub poszczególnych domach.

3. Motoryzacja wydaje się być szczególnie celowym i rentowym przedsięwzięciem, jeżeli idzie o obsługę stref przemysłowych i portowych.

7. Zmotoryzowanie służby doręczeń przesyłek ekspresowych i telegramów

Zasady przyjęte w eksploatacji pocztowej, regulujące doręczanie przesyłek ekspresowych i telegramów, są różne w różnych krajach. Motoryzację zastosowano we wszyst-

kich zarządach, przede wszystkim przez wykorzystanie odpowiednio lekkich pojazdów (motorowerów z motorkami o pojemności 50-100 cm³, trójkołowych rowerów przystosowanych do transportu towarów lub małowitrazowych furgonek).

8. Dodatkowe wykorzystanie pojazdów

Zasadniczym warunkiem rentowności w eksploatacji parku samochodowego, za pomocą którego dokonuje się motoryzacji jakiegokolwiek służby pocztowej, jest zapewnienie racjonalnego i całkowitego wykorzystania tego parku.

1. Obsługa skrzynek pocztowych może być dokonywana dodatkowo, obok dostarczania przesyłek pocztowych, jeżeli skoordynuje się wykorzystanie w tym celu pojazdów i doręczycieli - kierowców.

Organizacja tego rodzaju została przedstawiona w schemacie, który czytelnik może wykorzystać z pożytkiem z Generalnego Referatu Studium B9 (broszura 54), poświęconego służbie obsługi skrzynek pocztowych.

2. Cała gama pojazdów, jakimi dysponuje służba doręczania poczty - od małowitrazowych furgonek do ciężarówek - może być wykorzystana do przewozu telegramów, w szczególności na trasach pomiędzy miejskimi oddziałami pocztowymi, stacjami nadejścia i odprawy oraz sąsiednimi rozdzielniami.

W referacie podano wykaz innych dodatkowych czynno-

ści (nie mający oczywiście kompletnego charakteru), które można wykonywać za pomocą pojazdów mechanicznych.

9. Wykorzystanie pojazdów elektrycznych do doręczania przesyłek w mieście

Trzecia część referatu zawiera informacje o pojazdach wykorzystywanych przy zmotoryzowanej służbie w miastach i na wsi (rozdz. 2). Ponieważ mówi się tam głównie o pojazdach napędzanych za pomocą silników spalinowych, interesujące jest zajęcie się w tym rozdziale pojazdami elektrycznymi, wykorzystywanymi prawie wyłącznie w miastach. Referat omawia szczegółowo pojazdy elektryczne, wypróbowane i wykorzystywane w sześciu różnych krajach. Wskazuje się tam zarówno na dobre, jak i na słabe strony **tego rodzaju środków** przewozowych, zamieszczając uwagi i wnioski tychże sześciu pocztowych administracji; wnioski te są w zasadzie bardzo ostrożne.

10. Personel a motoryzacja

1. Doręczyciel-kierowca prowadzi swój pojazd i równocześnie wypełnia szereg czynności, należących zwykle do doręczycieli; w konkretnych przypadkach zakłada się wykorzystanie pomocnika, który pomaga kierowcy w doręczaniu przesyłek.

2. Polepszanie warunków pracy pracowników pocztowych zajmuje uwagę związków zawodowych, które od samego początku badań są w pełni informowane o wynikach z wprowadzenia motoryzacji.

3. Stawki płac doręczycieli-kierowców w miastach nie różnią się zbytnio od stawek płac ich kolegów na wsi.

11. Ocena wyników finansowych motoryzacji służby doręczeń w mieście

1. Oceny wyników finansowych motoryzacji obsługi miejskiego rejonu pocztowego dokonuje się podobnie jak w przypadku dotyczącym motoryzacji obsługi wiejskiego rejonu pocztowego.

2. Aby motoryzacja miała sens z finansowego punktu widzenia, powinna ona pozwolić na zmniejszenie liczby pracowników, a pojazdy powinny być wykorzystane przez większą część dnia.

3. Przy podejmowaniu decyzji o motoryzacji nie należy brać pod uwagę wyłącznie finansowych wyników z jej wprowadzenia.

12. Prognozy i ogólny plan motoryzacji

Motoryzacja służby doręczeń rozprzestrzenia się względnie będzie się rozprzestrzeniać we wszystkich miastach tych krajów, które wypełniły ankiety. W każdym przypadku wprowadzania motoryzacji należy uwzględnić przyszły jej rozwój. Pozweli to na uniknięcie przebudowy organizacji, będącej często bardzo trudnym przedsięwzięciem dla administracji pocztowej i dla klientów.

C z ę ś ć III

PROBLEMY ZWIĄZANE Z DORECZANIEM PRZESYŁEK
W MIASTACH I NA WSI1. Zespół odpowiedzialny za przeprowadzenie badań
i ostateczne wprowadzenie właściwych form motoryzacji

Zespół ten składa się z doręczycieli, którzy dobrze znają problemy wiążące się z codzienną praktyką. Ich zadanie polega na opracowaniu szczegółowych projektów na miejscu, zgodnie z dyrektywami otrzymanymi od pracowników odpowiednio wysokiej rangi, którzy koordynują i kontrolują ich pracę oraz podejmują wszelkie środki, niezbędne do zapewnienia pomyślnego przeprowadzenia reform. Wybór i przygotowanie tych organizatorów motoryzacji, na których spoczywa duża odpowiedzialność, powinny być jednym z zasadniczych problemów administracji pocztowych.

2. Wykorzystywanie pojazdów mechanicznych

Wykorzystuje się następujące pojazdy mechaniczne: motorowery (o pojemności nie przekraczającej 50 lub 100 cm³), motocykle (o pojemności ponad 100 cm³), trójkołowe rowery przystosowane do transportu towarów oraz samochody ma-
łolitrażowe, furgony i lekkie ciężarówki). Te różne rodzaje pojazdów rozpatrywane są z punktu widzenia:

- pojemności ładunkowej,
- pojemności układania w nich i zabezpieczania przesyłek,

- przystosowania danego pojazdu do potrzeb służby pocztowej,
- zużycia paliwa i kosztów eksploatacji,
- wyników doświadczeń,
- perspektyw wykorzystania pojazdów w przyszłości,
- charakterystyki motoryzacji służby doręczeń za pomocą każdego z danych rodzajów pojazdów.

Rozważa się też inne cechy pojazdów, np. różne modele fotela dla doręczyciela-kierowcy, problem bocznych drzwi i rozmieszczenia przesyłek (pocztowych) wewnątrz pojazdu.

Referat porusza także problem ruchomych urzędów pocztowych, wykorzystywanych bądź do obsługi fabryk, bądź dużych skupisk mieszkalnych, położonych w oddaleniu od jakiegokolwiek urzędu pocztowego (Francja), albo też jako specjalnych urzędów pocztowych na targach, wystawach, z okazji uroczystości, zjazdów i tym podobnych okoliczności, które gwarantują dostatecznie liczną klientelę.

3. Konserwacja pojazdów - utrzymanie w stanie gotowości motoru i nadwozia

Z zasady do obowiązków doręczyciela-kierowcy należy utrzymanie w stanie gotowości i czystości swego pojazdu. Do wyjątków należą większe miejscowości, w których liczba pojazdów jest duża i wymaga zatrudnienia specjalnych pracowników do nadzoru nad parkiem pojazdów. Opieka i przegląd pojazdu zajmuje kierowcy-doręczycielowi

średnio 25 minut dziennie. Dysponuje on niewielkim indywidualnym wyposażeniem (szczotki, gąbki, ścierki itp.) i może wykorzystywać przy myciu pojazdu specjalne płyny.

Niektóre wielkie garaże posiadają zautomatyzowane stanowiska do mycia pojazdów. Czyszczenie motoru może także należeć do doręczyciela-kierowcy, lecz zazwyczaj należy zlecać je mechanikowi, pracującemu w jakimś garażu pocztowym lub firmie specjalistycznej.

Remont bieżący oraz planowy remont zapobiegawczy. Naprawy

Doręczyciel przed każdorazowym wyjazdem do rejonu powinien upewnić się, czy ogólny stan jego pojazdu jest zadowalający oraz sprawdzić poziom wody, benzyny i oleju, a także ciśnienie w oponach. Jest on obowiązany do bezzwłocznego informowania o tych wszystkich nieprawidłowościach, niesprawnościach i uszkodzeniach, które uda mu się stwierdzić. Za niedopełnienie tego obowiązku grożą mu odpowiednie konsekwencje. Okresowego przeglądu pojazdów dokonują mechanicy pracujący w warsztacie pocztowym lub niekiedy mechanicy z prywatnych przedsiębiorstw. Dzięki temu detale uznane za niesprawne mogą być zawczasu zastąpione dobrymi, co pozwala uniknąć awarii. Ważniejsze naprawy są wykonywane w analogicznych warunkach.

We wszystkich krajach odpowiedni kontrolerzy sprawdzają kilka razy w roku poziom konserwacji pojazdów oraz stan gotowości i poziom sprawności eksploatacyjnej pojazdów. W końcu nadmienia się, że jeżeli doręczyciel wykorzystuje własny środek transportu przy wypełnianiu

czynności służbowych, to obowiązek utrzymania i konserwacji tego środka spada na niego.

Garaże - warsztaty

Administracje pocztowe dysponują z reguły garażami - warsztatami. Mimo to może zajść potrzeba skorzystania z usług prywatnych warsztatów względnie innych państwowych przedsiębiorstw zajmujących się konserwacją i naprawą pojazdów dla dokonania przeglądu lub naprawy. Ilość i promień działania garaży - warsztatów pocztowych zmienia się w zależności od danego kraju. Tak np. USA uważają za uzasadnione istnienie tego rodzaju garażu przy ilości przynajmniej 25 pojazdów.

Funkcjonowanie takich garaży-warsztatów rozpatruje się także z punktu widzenia:

- norm organizacji pracy kadr technicznych,
- potrzeb uzasadniających ich utworzenie,
- udziału w konserwacji pojazdów innych urzędów państwowych,
- zależności organizacyjnej, kierownictwa nad nimi i wielkości zespołu,
- kosztu pracy.

Należy zauważyć, że CSRS wykorzystuje niewielką ilość ruchomych warsztatów, urządzonych na ciężarówkach. Niektóre administracje pocztowe zawarły z przedsiębiorstwami prywatnymi umowy dotyczące remontu i konserwacji pojazdów. Z braku dostatecznie ścisłych danych trudno ustalić, czy zastosowanie takiego rozwiązania zwiększa znacznie wydatki w porównaniu z wykorzystaniem usług

warsztatowo-garażowych własnej służby pocztowej. Jednakże, jak się wydaje, różnica ta nie powinna być duża.

Należy w końcu zaznaczyć, że Bułgaria i CSRS zlecają dokonywanie ważniejszych remontów wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom państwowym.

Dysponowanie pojazdami

Zasadniczo każdy pojazd oddaje się do dyspozycji jednemu kierowcy, jednakże każdy kosztowny sprzęt powinien być wykorzystywany w stopniu możliwie największym. Dlatego lekkie samochody ciężarowe wykorzystuje się niekiedy dla dwóch zmian dziennie, aby ograniczyć park pojazdów do minimalnych, jednak niezbędnych rozmiarów. Pewna ilość pojazdów pozostaje zawsze w rezerwie, dla zapewnienia ciągłości obsługi klientów w każdej sytuacji, bez względu na awarie i wypadki losowe. Wszystkie kraje starają się ograniczać pojazdy do niewielkiej ilości typów. Jednak ich wybór powinien być dokonany po uprzednich długich i skrupulatnych badaniach.

4. Garaże samochodowe

Różne administracje pocztowe rozwiązały problem pomieszczenia swojego parku pojazdów mechanicznych w nocy lub przerw w pracy, w bardzo odmienny i często bardzo elastyczny sposób, w zależności od warunków lokalnych. Administracje pocztowe są niekiedy właścicielami, a niekiedy dzierżawcami garaży, które znajdują się bądź w pobliżu, bądź w pewnej odległości od urzędów pocztowych,

(np. na peryferiach miast); mogą one przylegać do budynków urzędów. Zdarza się również, szczególnie jeśli pozwala na to klimat, że pojazdy stoją na parkingu pod gołym niebem.

Takie lub inne przyjęte rozwiązanie problemu ułatwia w większej lub mniejszej mierze organizację pracy. Przy dostatecznej ilości pojazdów można zainstalować stacje benzynowe z pompami, co rozwiązuje w sposób zadowalający problem zaopatrywania w paliwo.

5. Kalkulacja kosztów własnych motoryzacji przewozów

Koszty własne wylicza się uwzględniając koszty stałe (odpisy amortyzacyjne), zmienne, czyli wydatki eksploatacyjne, i koszty ogólne. Stosowane są różne metody obliczania kosztów. W referacie przedstawiono jako przykład metodę obliczania stosowaną we Francji. Koszty własne wylicza się zwykle na jeden "kilometr państwowy", tzn. ustalony dla całego kraju a nie dla jednego określonego rejonu, i zmieniają się one odwrotnie proporcjonalnie przy stosunku

przebieg w kilometrach
czas pracy

W tych krajach, w których podatki państwowe wliczone są do ceny benzyny, nie uwzględnia się ich przy obliczaniu kosztów własnych motoryzacji przewozów.

Badania przeprowadzone przez kilka administracji pocztowych wykazały, że pojazd w zasadzie powinien być przekazany na złom w momencie, gdy suma wydatków na remonty

osiągnęła poziom sumy odpisów amortyzacyjnych (jest to tzw. granica czasu eksploatacji).

Troskliwa konserwacja pojazdów, ich racjonalny wybór i maksymalne wykorzystanie mogą wpłynąć na zmniejszenie kosztów własnych zmotoryzowanych przewozów.

Obliczanie oraz kontrola kosztów własnych leżą w kompetencji centralnej administracji pocztowej. Nadesłane przez administracje pocztowe dokumenty dotyczące tych obliczeń zostały przekazane do Oddziału wypożyczalni biblioteki Międzynarodowego Biura Pocztowego.

6. Nieszczęśliwe wypadki w czasie jazdy.

Uszkodzenia pojazdów pocztowych

Jeśli nastąpi nieszczęśliwy wypadek, doręczyciel-kierowca powinien dopilnować, aby wszystkie okoliczności dotyczące tego wypadku były dokładnie i miarodajnie stwierdzone i opisane. Jednakże, w wypadku znacznych uszkodzeń, odpowiednie badania powinien przeprowadzić sam naczelnik urzędu pocztowego; przy czym badanie to powinno być przeprowadzone szczegółowo po każdym nieszczęśliwym wypadku w celu wyjaśnienia jego przyczyn i zapobieżenia analogicznym wypadkom w przyszłości.

Doręczyciel-kierowca ponosi zasadniczą odpowiedzialność. Z drugiej strony zaleca się, aby administracja pocztowa wymagała od kierowcy odszkodowania za straty tylko w wyjątkowych wypadkach. Jedynie Bułgaria i Belgia płacą premie tym kierowcom, którzy nigdy nie spowodowali nieszczęśliwych wypadków, lecz we wszystkich kra-

jach kierowcy, którzy spowodowali wiele wypadków lub bardzo poważne wypadki, mogą być przeniesieni do innej pracy, a mianowicie - jako doręczyciele piesi. Oczywiście doręczyciel odpowiada sam za siebie, jeśli pojazd jest jego własnością. Jeśli jednak administracja pocztowa zleciła mu wykorzystywanie do pracy własnego pojazdu, wówczas otrzymuje on specjalne wynagrodzenie, pokrywające przede wszystkim wartość premii asekuracyjnej.

We wszystkich krajach, z wyjątkiem Austrii, służby pocztowe ubezpieczają się same, natomiast wszystkie administracje pocztowe utworzyły specjalne prawne biura konsultacyjne, prowadzące sprawy sporne - cywilne i karne. Wydatki związane w razie nieszczęśliwych wypadków są przewidziane w rocznym budżecie. W rozliczeniu na 1 kilometr wydatki te są obliczane na podstawie danych statystycznych, i ustalane na każdy rok.

7. Indywidualne wyposażenie doręczycieli-kierowców

Doręczyciele-kierowcy z reguły noszą ubrania robocze, przystosowane do warunków klimatycznych i innych warunków pracy, właściwych każdemu krajowi. Płaszcz powinien być uszyty w ten sposób, aby nie utrudniał ruchów kierowcy. Prócz tego, kierowcy pojazdów dwu lub trzykołowych noszą specjalne, bardziej ciepłe ubrania robocze i hełmy. W końcu Referat Generalny zawiera informacje o różnych rodzajach uniformów roboczych oraz osobistego wyposażenia przy przewozie i doręczaniu przesyłek pocztowych.

POCZTOWA SŁUŻBA DORĘCZEŃ W LOZANNIE

Tłumaczył J. Chłudziński na podstawie artykułu: *La distribution postale a Lausanne. Revue des PTT 1966, t. 17, nr 2, s. 29-31.*

W 1818 r. miasto Lozanna miało tylko 1 doręczyciela, który doręczał pocztę 2 razy dziennie. W piętnaście lat później Zarząd poczty dysponował trzema etatowymi doręczycielami listów i innych przesyłek. Należy wziąć pod uwagę, że już w tym okresie doręczyciel był w oczach społeczeństwa najważniejszym i najpopularniejszym przedstawicielem poczty, tym bardziej, że składał on przysięgę na zachowanie tajemnicy listowej (ustawa o organizacji Zarządu poczty kantonu Vaudois z 4.VI.1823 r.). Rozporządzenie Rady Państwa z 1824 r. określało, że pracownik pocztowy powinien zachowywać swoją godność wobec ludności, wystrzegać się szczególnie stronniczości i zachowywać ścisłą dyskrecję.

Ogólne przepisy przyjęte przez Radę Państwa ustalały organizację służby w sposób następujący: "Przyjęte przesyłki pracownik przekazuje doręczycielom do niezwłocznego doręczenia. Doręczyciel udaje się do urzędu o oznaczonej godzinie, układa listy według trasy chodu, przy czym nie jest obowiązany wchodzić do mieszkań ze względu na opóźnienie powodujące uszczerbek dla służby".

Z chwilą utworzenia poczty federalnej w 1849 r. każdy z trzech doręczycieli zatrudnionych na pełnym etacie

otrzymywał uposażenie wynoszące 125 fr.szw. kwartalnie. Doręczyciele musieli być niewątpliwie uprzywilejowani w stosunku do swoich kolegów wiejskich, gdyż w skali krajowej przeciętne roczne uposażenie doręczyciela wynosiło jeszcze w 10 lat później - 294 fr.szw.

Czy mieszkańcy kantonu Vaudois byli mniej wymagający?

W końcu ostatniego stulecia wzrost ruchu pocztowego i wymagania społeczeństwa skłoniły Zarząd pocztowy do zwiększenia ilości chodów doręczycielskich i w związku z tym w Lozannie doręczano pocztę cztery razy dziennie, podczas gdy w Bernie, Bazylei i Zurichu poczta była doręczana sześć razy dziennie, a w Genewie pięć razy. Czy mieszkańcy kantonu Vaudois byli mniej wymagający, czy też Dyrekcja okręgowa wykazywała troskliwość w oszczędzaniu pieniędzy publicznych, pozostanie sprawą otwartą ...

Trudności personalne z jednej strony a deficyt rachunku kosztów eksploatacji z drugiej strony spowodowały, że od roku 1914 zmniejszono ilość chodów doręczycielskich. Te same powody zapoczątkowały zniesienie trzeciego chodu w 1939 roku.

Przywrócony w 1946 r. trzeci chód został ponownie zniesiony w grudniu 1963 r. ze względu na brak personelu.

Dosyć długo były stosowane dwa chody doręczycielskie dla paczek i przesyłek pieniężnych (przekazów, pobrań i zleceń). Ze względu na wprowadzony 46-godzinny ty-

dzień pracy dla personelu pocztowego i mały napływ tych przesyłek w godzinach popołudniowych od 1 czerwca 1959 r. zaczęto je doręczać tylko raz dziennie.

Dawniej doręczanie poczty w niedzielę odbywało się tak jak w dzień powszedni i dlatego też zniesienie przez Radę federalną od roku 1917 doręczania przesyłek w niedzielę i dni świąteczne spotkało się z silnym protestem społeczeństwa. Generalne zniesienie doręczania poczty w święta nastąpiło w 1924 roku.

Konieczność specjalizacji

Zwiększenie wydatków na służbę doręczeń zmusza przedsiębiorstwo do zwrócenia szczególnej uwagi na racjonalną organizację. Nie jest to łatwe, gdyż interesy społeczeństwa są często sprzeczne z ekonomiką organizacji poczty.

Aby uniknąć nieproduktywnych chodów, co szczególnie dotyczy obszarów peryferyjnych miasta, gdzie kilku doręczycieli różnych przesyłek obsługuje jeden i ten sam rejon jednocześnie, specjalizacja nie jest wskazana. Jednak zwiększenie ruchu paczkowego spowodowało, że Zarząd poczty wydał odrębne przepisy o doręczaniu paczek. W rejonach śródmieścia, gdzie ruch jest wyjątkowo duży, a doręczanie paczek jest połączone z przyjmowaniem wpłat i opłat, czynność tę wykonują doręczyciele pieniędzy.

Spółeczeństwo nie zawsze rozumie powody tej organizacji.

Specjalizacja umożliwia przyspieszenie doręczania li-

stów jak również właściwe wykorzystanie furgonów do doręczania paczek. Nie należy jednak zapominać, że czynności są różne. Doręczyciele listów mogą wrzucać przesyłki listowe do skrzytek domowych, podczas gdy inne przesyłki muszą być doręczane do rąk adresata (podpis, wypłata lub pobranie należności).

Prawo rozwojowe

Przestrzeganie określonych granic rejonu, według których odbywa się regularne doręczanie zgodne z ustalonym planem chodów, obowiązuje każdego doręczyciela. Rozgraniczanie rejonów nie jest rzeczą prostą, jakby się wydawało; doręczyciele powinni być w pełni zatrudnieni, jednak bez nadmiernego obciążenia. Nie ma ustalonych norm co do ilości przesyłek zabieranych w rejon oraz ilości mieszkań i domów, które doręczyciel ma obsłużyć, gdyż warunki są różne i zależne od specyfiki rejonu. Ogólny czas pracy jest jednakowy, ale czas potrzebny doręczycielowi do wykonania trzech odrębnych czynności, jak: prace przygotowawcze w urzędzie, droga do rejonu, właściwe doręczanie jest ustalony w ten sposób, że uwzględnia wszystkie właściwości rejonu. W okresie stagnacji ekonomicznej, przy minimalnej aktywności w obsłudze rejonu, mało jest zmian w rejonach.

Silny rozwój usług i wzrost ruchu pocztowego, których jesteśmy świadkami od 15 lat, spowodowały szereg zmian w poszczególnych rejonach, a nawet konieczność całkowitych zmian wielkości rejonów. Na skutek tych

zmian prywatny odbiorca lub handlowiec, którego siedziba była na początku trasy doręczyciela i który otrzymywał pocztę bardzo wcześnie, po zmianach granic rejonów może się znaleźć na końcu trasy chodu i otrzymuje przesyłki później. W interesie poczty leży takie ustalenie trasy chodu, aby jej początek zbiegał się z końcem trasy (trasa okrężna), jednak nie zawsze jest to możliwe. Dlatego też jedni adresaci po zmianie trasy otrzymują przesyłki wcześniej inni później. Inaczej niż przed zmianą.

Stosowanie w miarę potrzeby środków zaradczych

Możliwość pomocy technicznej czy mechanicznej w służbie doręczeń jest ograniczona i ten dział służby może się wydawać upośledzony w porównaniu do ulepszonych urządzeń rozdzielczych i magazynujących, zainstalowanych w kompleksie urzędu dworcowego w Lozannie. Określając krótko, jedynie centrum rozdziału i doręczeń, a szczególnie doręczeń paczek, jest wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia mechaniczne.

Aby przyspieszyć doręczanie przesyłek, doborowe grupy pracowników są zatrudnione na zapleczu w ciągu całej doby przy rozdziale i innych pracach pomocniczych, jak: rozdział przesyłek wartościowych, poleconych, z dopłatą, mylnie adresowanych, zwrotów, nadawanych przez redakcje czasopism, bezadresowych itd.

W roku 1963 urząd oddawczy listów w Lozannie otrzymał 18000 zleceń zmian adresów, które wymagały dostania

ponad setki tysięcy listów, kartek, druków i czasopism.

Doręczanie przesyłek listowych

Ze względu na to, że ogólna waga listów do doręczenia znacznie się zwiększyła na skutek wzrostu obrotu listowego, na trasach chodów doręczycielskich utworzono jeden lub kilka punktów, do których dosyła się przesyłki na dalsze odcinki trasy. W Lozannie jest około 170 punktów zlokalizowanych na posterunkach policyjnych, w sklepach lub u osób prywatnych gwarantujących bezpieczeństwo przesyłek. Doręczyciele, którzy przy doręczaniu posługują się motorowerami nie są w tym przypadku brani pod uwagę.

Piesi doręczyciele na ogół udają się do swoich rejonów trolejbusami. W celu odciążenia mają oni do dyspozycji lekkie ręczne wózki wyposażone w torby do przesyłek.

Czasopisma i druki bezadresowe doręczane każdego dnia łącznie z tysiącami listów, mimo że jako pojedyncze egzemplarze są lekkie, to ostatnio bardzo zwiększyła się ich ilość. Aby odciążyć doręczycieli, poczta odstąpiła organizacji prywatnej kolportaż dziennika "Feuille d'Avis de Laussanne". W 1958 r. redakcja "Messageries Lausannoises" podjęła się kolportażu dziennika "Feuille d'Avis de Laussanne". Od lutego 1962 r. ta sama redakcja doręcza również w imieniu poczty próbki towarowe bezadresowe do 55000 mieszkań ku zadowoleniu odbiorców.

Obecnie w Lozannie jest 115 rejonów doręczycielskich, przy czym urząd oddawczy posiada w służbie wewnętrznej

65 pracowników zatrudnionych przy organizacji służby, rozdziale przesyłek i czynnościach manipulacyjnych.

Ogólna ilość doręczonych w Lozannie w roku 1964 przesyłek listowych wynosiła 65 milionów.

Doręczanie paczek

Dawniej paczki były doręczane wózkami ręcznymi, a następnie przez dłuższy okres furgonami konnymi, co jeszcze pamiętają liczni mieszkańcy Lozanny. Przy krótkich odcinkach trasy ten środek lokomocji był dogodny tym bardziej, że woźnica współpracował z doręczycielem.

Nowoczesne wymagania spowodowały likwidację trakcji konnej. Wprowadzono w zamian furgony elektryczne, które jako zbyt powolne zastąpiono najnowocześniejszymi samochodami.

Park samochodowy został zwiększony z 34 do 50 jednostek z chwilą przeniesienia służby doręczeń paczek do urzędu dworcowego, a każdy doręczyciel był jednocześnie kierowcą pojazdu. Ilość paczek doręczonych w Lozannie w roku 1964 wyniosła 3300000 sztuk.

Doręczanie ekspresów i telegramów

Podobnie jak doręczanie paczek, zarząd, któremu administracyjnie podlega służba doręczeń ekspresów i telegramów, będzie przeniesiony z urzędu pocztowego St-François do nowego budynku w La Razude. Trudności w doręczaniu tych przesyłek wynikają z jednej strony z obowiązku

szybkiego ich doręczania i wzrastającego stale ruchu pocztowego, z drugiej strony z wzrastającego ruchu ulicznego.

W roku 1964 doręczono w Lozannie 785000 przesyłek ekspresowych i ponad 100000 telegramów.

W centrum miasta doręczanie odbywa się jeszcze rowerami, a na peryferiach większa część przesyłek furgonetkami samochodowymi. Obecnie w Lozannie są czynione próby z motorowerami w celu przyspieszenia doręczania telegramów i pilnych pakietów. W tym dziale służby zatrudnia się stale 50 pracowników, a liczba ich ulega poważnemu zwiększeniu w szczytowych nasileniach (Nowy Rok, Wielkanoc, Dzień Matki itp.).

Centralizacja służby

Aby ograniczyć do minimum straty czasu związane z dojściem do miejsca pracy, doręczyciele rejonów peryferyjnych Sallaz, Chailly, Malley i Bellevaux pozostają w tych urzędach filialnych^{x)}.

Doręczanie paczek jest scentralizowane w Lozannie, co z punktu widzenia służby jest słuszne. Przewiduje się przyłączenie do nowej poczty doręczania paczek dla dzielnic Malley i Fully, co wykonywał dotychczas perso-

^{x)} Chodzi tu o przydzielenie dla doręczyciela mieszkającego w rejonie filialnego urzędu pomieszczenia, w którym będzie otrzymywał materiał, opracuje go do doręczenia i przygotowuje rozliczenie, z zachowaniem jego przynależności służbowej do głównego urzędu oddawczego (przyp. tłumacza)

nel urzędu filialnego w Malley. Dwunastu doręczycieli przekazów z dzielnicy St-François zostanie przeniesionych do urzędu dworcowego, gdzie będą przydzieleni do działu listowego.

Doręczanie przez skrytki pocztowe

Przedsiębiorstwa i urzędy, które odbierają duże ilości przesyłek (redakcje, drukarnie, banki, towarzystwa ubezpieczeń, administracje publiczne, firmy wysyłkowe, przedsiębiorstwa transportowe itp.) oraz te instytucje, którym zależy na terminowym i sukcesywnym otrzymywaniu przesyłek, mają do swej dyspozycji skrytki pocztowe za niewielką opłatą. Tego rodzaju skrytki są we wszystkich urzędach pocztowych.

W urzędzie dworcowym Lozanna, gdzie przesyłki są rozdzielane w miarę ich napływu, oddano do dyspozycji klientów ponad 1000 skrytek pocztowych.

Służba doręczeń w Lozannie, gdzie zatrudnia się ponad 400 pracowników, jest wielkim ogniwem w organizacji przekazywania przesyłek od nadawcy do adresata.

Pomimo postępów w nauce, człowiek dominuje i jeszcze długo będzie dominował w służbie pocztowej.

Wprowadzenie do służby pocztowej robota elektronicznego, który by zastąpił punktualność i precyzję doręczyciela, zwanego niższym funkcjonariuszem w służbie zjednoczonych kantonów, nie jest w tej chwili możliwe.

