

★ 郵 電 叢 書 ★

蘇 聯 郵政組織和分佈的原則

人 民 郵 電 出 版 社

目 錄

蘇聯郵政組織和分佈的總原則	(1)
幹線郵政的組織	(4)
省內郵政的組織	(8)
縣內郵政的組織	(16)
企業網和信箱網的分佈	(16)
運輸工作的組織	(18)
鄉村投遞段的組織	(20)
市內郵政的組織	(24)
函件運遞和作業制度的選擇	(24)
城市郵政聯系樞紐的分佈	(27)
城市郵政企業網的分佈	(27)
信箱和郵資憑證出售地點的分佈	(29)
城市服務（快遞）所的組織	(30)
市內郵運的組織	(30)
複習題	(33)

蘇聯郵政組織和分佈的總原則

所有郵電工具的更進一步的發展，要在完成戰後斯大林五年計劃的基礎上，予以實現。

五年計劃的法規，特別指出全面改進郵政為居民服務和廣泛利用汽車和航空運輸來運遞函件和期刊的必要性。

郵政的正確組織和正確分佈，是幫助完成戰後斯大林五年計劃的任務的重要條件之一。

資本主義制度，不允許利用為人民謀福利的巨大可能性，也不允許利用現代郵電技術的新成就。沒有一個資本主義的國家有和可能有統一的郵電體系。

蘇維埃社會主義計劃經濟，使我們完全有可能按新的方式來解決社會主義郵電企業的組織和分佈問題。

偉大的十月社會主義革命消滅了生產資料和生產工具的私人所有制之後，便出現了從事郵電工具的根本改造的可能。在蘇維埃政權機關的面前，提出了組織全新的管理郵電事業機構的任務，提出了建立郵電工具的任務，這郵電工具要充分滿足社會主義國家和各蘇維埃國家勞動人民的通信要求。

在列寧指導下所擬訂的、並由他親自簽署的一九一八年四月二十四日人民委員會議關於組織管理蘇維埃共和國郵電事業的、指令提出了建設社會主義國家郵電機構和工作的基本原則。

這些原則在於郵電工作的嚴格集中和統一、郵電企業工作絕對協調的保證和按照經營規則嚴格地制定郵電事業的一切生產程序。

「在技術方面最完善的機關，以最易於使人接近的條件為最廣大的勞動居民階層服務」——首任郵電人民委員樸德別爾斯基，從上面所指出的原則得出結論，這樣地表述了郵政的任務。

蘇聯郵政沿着不斷改進服務質量、經常改善物質技術基礎、廣泛

運用最新技術和先進斯大哈諾夫工作者勞動組織方法和生產方法的道路而發展。社會主義郵政工作者以自己的勞動來幫助完成偉大的領袖和導師斯大林同志所提出的建成共產主義社會的歷史任務。

蘇聯郵電事業的統一體系在我國發揮了作用，社會主義社會計劃的性質和社會主義國家的任務確定着它的發展道路。國家的五年計劃、年度計劃或更短時期的計劃使這些任務具體化。

蘇聯郵政組織和分佈的總原則，是依據於國家政治和國民經濟對它的需要應根據下述出發點來決定：

- 一、郵政體系應按照蘇聯行政區劃來組織；
- 二、郵政企業網應適合國家生產力的分佈；
- 三、郵政企業網的分佈應該促進為國家的社會的經濟機構、機關、企業和國內居民良好的服務；
- 四、郵政應最大限度地接近於其消費者，為廣大勞動羣衆服務，滿足他們在文化上和日常生活上的需求；

五、應當根據由最近十年到十五年、和五年的遠景計劃及年度計劃的任務所確定的郵政發展的總計劃來進行建設。

蘇聯郵政的基本樞紐，是蘇聯的首都——莫斯科。所有最重要的鐵道幹綫和航空幹綫都直接以莫斯科為起點。這些幹綫把莫斯科和各加盟共和國國都和各省省會（各州的首府、各共和國國都）連接起來。

這樣，各省省會（各州首府、各共和國國都）在各種情況下直接地和莫斯科都有着聯系。

此外，劃有省區的加盟共和國的若干省會，可與其隸屬的共和國國都另外取得郵政聯系。

在鐵道幹綫的交叉點設立聯系樞紐，進行交換、裝載和卸除到達的郵件，並處理經轉的函件和報刊。各加盟共和國國都和各省省會（各州首府、各共和國國都）在這樣的情況下通過一個聯系樞紐，或在某些情況下通過若干個聯系樞紐接到報刊和函件。

一部分居民點和郵電局不直接通往鐵道幹綫，與這些郵電局的郵

政聯系，要通過沿鐵道線的郵政聯系樞紐來實行。沿鐵道線的郵政樞紐與它所服務的郵電局的聯系，藉汽車或馬車運輸來實現。

由此可見，除輻射式的幹綫聯系系統之外，也就是說除莫斯科和各加盟共和國國都之間的聯系以及各省省會（各州的首府、各共和國國都）之間的聯系之外，有着樞紐的系統，在這個系統之下，通過一個或若干樞紐，進行郵政聯系。這個原則適用於省內、縣內和市內的郵政聯系。

蘇聯郵政聯系的系統可分為下列幾個部分：

一、幹綫郵政聯系，即是莫斯科和各加盟共和國國都及各省省會（各州的首府、各共和國國都）間的聯系，以及各省省會（各州的首府、各共和國國都）之間的聯系；

二、省內郵政聯系，即是各省省會（各州首府、各共和國國都）與其所屬的各縣縣城間的聯系，以及省內各縣相互之間的聯系；

三、縣內郵政聯系，即是各縣縣城與其各居民點，以及縣內各居民點之間的聯系，這種聯系建立起來為鄉村居民、鄉村蘇維埃、集體農莊、農業機器站、國營農場以及其他鄉村機關和企業服務；

四、市內郵政聯系，這種聯系是在為市內市民、企業、機關和團體服務的郵電企業、市內郵運和投遞段網的基礎上組織成的。

幹線郵政的組織

幹線郵政在國內各主要的行政中心和經濟地區之間，傳遞期刊、函件和其他各種郵件，有着極重要的意義。

表示郵政聯絡狀況——傳遞函件和報刊的速度——的基本指標，在頗大的程度上，決定於這個最主要的郵政環節。幹線和各省際的信函郵件和報刊的流量，佔着很大的比重（信函郵件約佔百分之七十五）。

幹線郵政應該保證莫斯科與各加盟共和國國都、各共和國國都、各州首府和各省省會之間，以及這些國都、首府、省會彼此之間的信息郵件、期刊和其他各類郵件能很快地傳遞。

莫斯科與所有各共和國國都、各州首府和各省省會之間的函件、報刊和匯票的經行時限（包括處理、寄遞和投遞）要嚴格加以規定，並應把它通知各機關、團體、企業和居民。

這些經行時限的有效執行有賴於幹線郵政的正確組織。

幹線郵政的設計和組織的基本問題是：

一、在地面運輸和空中運輸工具密切配合和相互活動的基礎上，選擇使用的運輸工具的形式和種類；

二、路線的選擇和創設；

三、發寄函件、期刊和包裹路線表的擬定；

四、郵政聯系樞紐網的分佈；

五、和省內郵政相互聯系的建立；

六、聯系系統的靈活性、機動性和穩定性的建立；

七、郵件運行圖表和時間表的擬定；

八、供應路線上所需車輛和勞動力的技術經濟的計算；

九、有效調度的領導和管理的建立；

十、維持各種運輸工具、勞動力和聯系樞紐網的經營費用的計算

和經營收入的計算。

在設計幹綫聯系統時，必須選擇一個方案，選擇一個能以保證運輸活動的連續性、規定的運郵速度、郵件安全、合理使用車輛、提高勞動生產率、採用機械化及降低經營費用與運輸成本的方案。

選擇使用的運輸工具的型式和種類時，要以下面各項為出發點：

一、幹綫上函件流量的研究和設計；

二、工作質量的定額；

三、運輸技術和組織的水平；

四、在利用最好的各種運輸工具並在所有各種運輸工具之間更合理地分配運遞工作的情況下，保證函件和報刊最迅速地傳遞。

鐵道運輸是遠程郵運的主要工具，在戰後五年計劃中，有其最重大的意義。

利用鐵道運輸來運遞郵件，要考慮到鐵道網在地理上的分佈、現行的火車運行圖表及行駛時間表和受鐵道運輸所吸引的其他短程運輸的工具（汽車和馬車）。

根據戰後斯大林五年計劃，航空郵運獲得廣闊的發展。航空運輸一面和地面各種運輸起着互相聯系的作用，一面執行着快速度交通工具的功能，並在極北和遠東地區執行着主要工具的功能。莫斯科與各共和國國都、各省省會和國內最重要的經濟地區之間正在籌劃用航空運輸工具來聯系。有全聯盟性質的航空綫將用技術工具來加以裝備，使在一年之內能完成定期的飛行；在最重要的綫路上，並在夜間飛行。在五年內，航空綫的總長度和一九四五年比較增加百分之六十九。在一晝夜間飛機將往返飛行兩次到三次。到五年計劃末期全蘇聯的航空運量，在總噸數方面和戰前水平比較將增加為三·七倍。

速度，大大超過地面運輸的速度，是航空運輸的主要優點。

載運量不大，活動不夠經常和與地面運輸比較起來，通郵開支高昂，是它的缺點。

以最完全適應郵政任務的更合理的路線、運行圖表、時間表的規定來利用飛機帶運郵件，開闢着頗大的機會，以建立傳遞期刊和信函

郵件的有效組織。

水道運輸就蘇聯境域說來，帶有季節的性質，因此，應該以其它運輸工具來補充。為改進水道運輸而進行的巨大改進工程，在頗大的程度內，擴大了利用它的可能性。

幹綫郵政組織的最近任務之一是：除加速運遞信函郵件外，還要創立條件，以保證所有各共和國國都、各州首府、各省省會、在莫斯科出版的當天就接到中央的報刊。用鐵道運輸運遞期刊（在距離莫斯科三五〇——四〇〇公里者），用航空運輸運送報刊，以及用在國內最大的行政中心組織分地印刷報紙等辦法（用運送報紙紙型和用傳真電報傳送原版的報紙的方法），這個問題實際上就可得到解決。

分地印刷報紙的組織，以及利用飛機大量運遞報刊，將鐵道運輸的負荷量減少了一部分。這樣，幹綫聯絡和省際聯絡的負荷量在各種運輸工具之間照下列方式加以分配：

鐵道運輸——信函郵件、印刷物、包裹和一部分期刊（飛機帶運者除外）。

航空運輸——政務函件、航空函件及其他信函郵件和期刊。

幹綫上車輛的選擇、配置和計算須按各處的產額來詳細研究（A·A·維斯尼夫斯基〔郵政聯絡的形式和工具〕）。

正如上面所說，發寄函件路線表的擬定和聯系樞紐的設置是幹綫聯系組織的重要問題。

發寄函件的方法應該建立在選擇最短途徑的基礎上，至於笨重的包裹郵件，應考慮到經過最少數的轉運站。

幹綫郵政的聯系樞紐應設置在火車站、飛機場、碼頭上特備的房屋內，或設置在距離它們最近之處，但要有直接通往郵車站台、飛機的機場和輪船碼頭的出口。

幹綫上及與各幹綫連接的各省內聯系上直接使用的一切運輸工具（郵車、汽車、汽艇、馬匹），都應當置於幹綫聯系樞紐最近之處。郵車儲備場應該有分支的安全綫。裝載郵件之處——郵政站台——應緊接聯系樞紐的房屋。停車場、修理廠應設置在專用建築物內，靠近

聯系樞紐之旁。爲加速裝卸工作的程序和減少裝卸的費用，聯系樞紐應裝置機械化的工具——搬運機、自動的和電氣的車輛、升降機等等。聯系樞紐處理函件的基本工作程序，也應機械化。

幹綫聯系系統應與省內、縣內及市內有緊密的相互聯系。這種相互聯系表現在各種運輸工具的聯合使用和從幹綫運輸（郵車、輪船、飛機的運輸）轉到省內、縣內和市內運輸上。

整個郵政聯系的系統應服從於統一的運行圖表和時間表，而且爲幹綫規定的運行圖表是主要的圖表，所有其餘的運行圖表和時間表都應與它絕對協調並服從於它。

所有幹綫郵政聯系樞紐都依靠着火車、飛機、輪船和汽車等交通工具的强大體系。這個情形使有可能來調度迂迴的聯系，保證各個互相的聯絡的樞紐之間的出口和直接的聯系，也保證了整個郵政聯系系統的穩定性。

改造郵政聯系的措施，首先應當在幹綫聯系上和分佈在這些幹綫上的郵政聯系樞紐來實行。除廣泛地利用航空運輸外，爲了與快車及其他交通工具交換郵件，還應當運用自動交換郵件機。

航空的更廣泛的利用和運輸頻率的增加，引起郵運費用的增加。由於這個原因，用下列各種辦法來實現減低運輸成本措施的計劃，就更加顯得重要；這些辦法就是：修訂和提高運輸工具的載重量、運輸的專門化、運輸利用率的迅速提高、運輸經營方面先進技術經濟定額的擬定和採用、工作時間的充實和勞動生產率的提高、斯大哈諾夫工作者工作方法的廣泛採用、運輸路線的正確建立、雜費的降低和其他等等措施。

省內郵政的組織

省內郵政是蘇聯郵政統一體系的一個組成部分。

省內郵政的重要性是非常大的，它使四千五百個左右的縣城和各省市省會（各州首府、各共和國國都）聯結起來，省內出口信函郵件每晝夜的平均流量佔全蘇聯每晝夜出口信函郵件流量百分之三十以上。從各省（各州、各共和國）省會寄往各縣城的期刊（報紙和雜誌）流量也很大。

因此，各省市省會（各州首府、各共和國國都）與該省所轄各縣以及各縣相互之間的郵政組織問題具有重大的意義。

在組織省內郵政時，必須：

一、編擬精確的發寄郵件路線表，建立省內報刊和函件最合理的運遞系統；

二、正確設置城鄉郵電企業網和聯系樞紐；

三、要使郵件的運遞能從省會到縣城，從縣城到省會不停地流轉；同時，這樣流轉時要採用統一的運行圖表、統一的時限和時間表；

四、聯合使用所有各種運輸工具，選擇最有效的車輛型式；

五、正確組織郵電企業的生產程序，保證遵守處理報刊和函件的規定時限和運遞郵件的時間表；

六、規定精確的調度管理和檢查制度。

在組織省內郵政時，必須達到由經營費用、收入和投資之間的比例所確定的利潤率。

設計省內郵政，應當首先研究和分析省內情況、所有各國民經濟部門、居民和郵件流轉數量對發展通信工具的要求。

正如上面所指出的，組織省內郵政的基本問題之一，就是編擬最精確的發寄郵件路線表，來建立省內報刊和函件最合理的運遞系統。

發寄函件、報刊和包裹郵件的路綫應規定選擇最短的途徑，至於重件，則規定經過最少數的轉運站。

整個系統的中心是省會（州首府），而它的主要骨幹，則是建築在聯合使用所有各種運輸工具的基礎上的運輸系統。

戰後斯大林五年計劃規定了恢復和發展每晝夜有飛機往返飛航一次到兩次的地方航空綫。

航空運輸與鐵道工具，與旱路上汽車聯運期刊和大部分的信函郵件。在缺乏航空運輸和在不能飛航的天氣時，省內聯系的系統主要依靠鐵道運輸，以及在旱路上的汽車和馬車運輸。

如其他運輸工具不能保證在省報出版的當天就把它投遞給訂戶時，爲了省和各縣城的聯系，使用航空運輸實際上是合理的。在這種情形下，必須考慮到縣城距省會的遠近，火車到達省會的時間，依照汽車或馬車運行時間表郵件到達各縣城的實際時間。

鐵道和汽車運輸，用以運送重件（包裹）和一部分不能用飛機帶運的函件和報刊。

在東部各省和極北地區，航空運輸的作用在成長着。水道運輸的作用也在提高。

在我國中部各省，廣泛地利用着水道。

作爲蘇聯航空網的組成部分，地方航空綫系統應當爲國內各省省會與極大多數主要縣城之間，以及爲省內各個縣、市相互聯絡之間供給相互間的快速度的航空郵政聯系。

省內郵政規定有城市與鄉村的企業網，這些企業網包括在城市和縣郵政的系統之內。因此，關於郵電企業網的分佈問題，我們要在本書相關的篇章內加以研究。

省內郵政系統按照聯系樞紐的原則建立，並且以作爲蘇聯郵政第二級聯系樞紐系統的省樞紐爲中心。

各個省的聯系樞紐聯合起來，就成爲整個省內郵政，它們是幹綫和省際郵政聯系的據點。它們設在各省省會、各州首府和各自治共和國國都，目前大約有一百六十個省郵政聯系樞紐在工作着。分設於上

省內郵政的組織 ————— 9

述各中心的省郵電局和郵件轉運處執行着樞紐的任務。這些企業之中有很多同時是幹綫的、省的甚至是城市的聯系樞紐。各省（州）城市內所有備有足夠場所的郵電局幾乎都是這樣担负幾種聯系樞紐的作用，這在實際上是適宜的。

但是，在首都和國內其他各大中心——莫斯科、列寧格勒、基輔、哈爾科夫和其他城市却不能兼任這樣的樞紐的功能。巨大的工作量和工作的巨大複雜性，要求在所有這些城市內組織好幾個郵政聯系樞紐，每個聯系樞紐應當執行自己的規定任務。

縣際的和縣的郵政聯系樞紐，是省內郵政系統的組成部分。組織縣際的郵政聯系樞紐，其目的是爲了如果一部分縣聯系樞紐沒有獨自的出口，供給它們以通往幹綫的出口。各縣際的樞紐，設在與相隣各縣聯絡較多的地方。要考慮到既有的郵件流轉數量、交通道路和被服務各縣的經濟情況。縣際樞紐的功能，現在是由縣郵電局執行的，有時由郵件轉運處担任。省內聯絡系統的終點是縣郵政聯系樞紐，縣郵政聯系樞紐的功能由郵電部縣郵電局執行。

由此可見，省內郵政聯系系統是建立在下列三種樞紐的基礎之上的：

一、省郵政聯系樞紐（ОУПС）；

二、縣際樞紐（МРУПС）；

三、縣郵政聯系樞紐（РУПС）。

現在將各樞紐間聯系的方式以圖一表示：

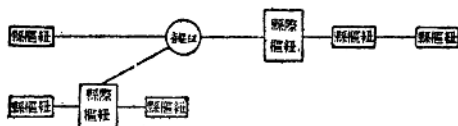


圖 一

從上圖可見，一部分縣樞紐與省樞紐有直接的聯系，而有些縣樞紐却列入縣際郵政聯系樞紐系統之內。

省內郵政組織的重要任務就是使函件的運遞能不斷的流轉。使各

郵電企業和交通工具能够精確和協調地工作，使這一工作服從於統一的和互相一致的運行圖表和時間表以及統一的規定時限，就可以使流轉沒有間斷。

在編擬運行圖表和時間表時，必須嚴格遵守最低級樞紐（縣樞紐）的運行圖表服從於縣際樞紐運行圖表及後者服從於省郵政聯系樞紐的運行圖表的原則。在組成郵政聯系系統的各個環節上建立嚴格的生產紀律、正確選擇輔助的郵路、擬定發寄函件和報刊的路綫表和精確執行路綫表、調度機關有效地調整函件流轉數量和運輸工具活動，這些都是流轉不發生中斷的必要條件。按照郵件交換的流轉數量、地理上的分佈、道路的條件和情況以及其他因素，選擇運輸工具的種類和車輛型式，是保證擬定最有效的聯絡系統的重要問題。

在省內聯系上廣泛運用航空，多少可以縮減省內電報的流量，因為航空的運用大大加速了省境內郵件運轉的程序，並使函件能在當天送到極大多數的縣城。

我們現在將省內郵政組織的計劃舉例如下：

拿國內工業省份中的一個省來作為例子。從省會到莫斯科的距離約有一千公里。它的行政單位的數目和成份——城市——計有八個（其中包括有省轄的六個）、鄉村區——廿個、城市區——八個、村鎮——二十五個和鄉村蘇維埃——三百九十六個。郵電企業總數——三百八十四個，其中包括有大的和分設的郵局——十八個、郵電局——廿八個、郵電分局——二百五十一個、郵電代辦所——八十七個。

省內郵件的運遞是在聯合使用鐵道、汽車和馬車運輸的基礎上來予以保證的。在實行運行圖表和火車及郵車的行駛時間表的條件下，與省內二十二個縣城在鐵路綫上進行郵件的交換，其餘六個郵電局則通過其他樞紐郵電局來進行交換。

縣內路綫上郵件的運遞頻率，每週六次，縣際七次。三個縣城使用航空運輸。

省會與莫斯科的郵政聯系，現在是用鐵道運輸工具來實行的，省會在第三天收到中央的報刊。

爲了保證當天收到莫斯科出版的中央報紙，在莫斯科到省會的幹線上應當計劃使用飛機。

在設計的幹線上按下列情況建立郵運：

- 一、莫斯科發往省會的中央報刊和信函郵件的流量；
- 二、一個省發往莫斯科和國內其他各省的信函郵件流量。

在計劃載運量時應根據過去二、三年一個省的流量並考慮到將來期間可能增加的流量。同時，應該按一九四六——一九五〇年戰後斯大林五年計劃以全蘇聯和某省的總交換量的增長爲依據。

在本例中，信函郵件的交換，計劃增加百分之十，中央報刊計劃增加百分之十到百分之十五。主要的中央報紙——〔真理報〕〔消息報〕〔共青團真理報〕和〔布爾什維克〕雜誌——將由飛機帶運。

所有這些報紙一晝夜的流量計有一萬七千五百份，或以重量來說，計有五百二十公斤（每份報紙按三十公分計算）。除此以外，緊急發寄的報刊的載量每晝夜平均約爲二十公斤。這樣，中央報刊每晝夜的總載運量是五百四十公斤，以兩三年內的增長來考慮，則在六百八十公斤以內。返程將發寄信函郵件，它的數量每晝夜平均三十到四十公斤。

從一個省的報告資料，可以知道，該省每天收到莫斯科方面火車載來的信函郵件爲一六〇——一八〇公斤。那末，以最近兩三年的增長來考慮，幹線上的信函郵件載運量將爲二〇〇公斤以內。由研究流量和交換量構成得到的結果，總載量的百分之六十至七十要用飛機帶運。這樣，幹線上的全部流量可以以每晝夜八二〇公斤以內來計劃，其中包括有報刊六百八十公斤，信函郵件一百四十公斤。航空線的長度——八五〇公里，飛機航行速度——每小時二五〇公里。飛機不在中途站停落，按下列時刻表往返飛行：

從 莫 斯 科 出 發					往 莫 斯 科		
到 達	停 留	出 發	公 里	飛 機 場 (民 用 航 空 隊)	到 達	停 留	出 發
—	—	8.30	0	莫 斯 科	17-00	—	—
12-00	1-00	—	850	省 會	—	—	13-00

從上列時間表可以看出，飛機在十二點鐘到達省會，這就給省內所有各縣城都能在當天收到莫斯科出版的中央報紙，同時也大大縮短了莫斯科寄往該省的函件的到達時限。

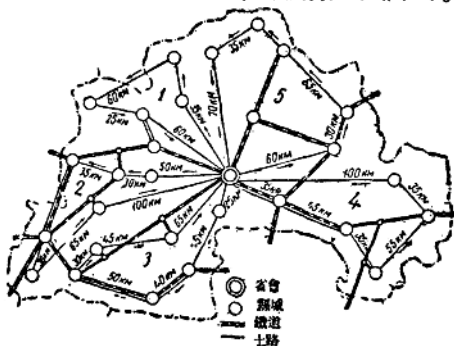
省會當地的訂戶將有可能在下午二時到三時讀到中央的報紙。

為了保證省內所有各縣城在當天接到中央和省出版的報刊，應該設計省內航空郵運的方案。從工作的經濟和車輛使用的觀點看來，地方性的航空線的環行路線是最適宜的。環行路線消除着飛機的無效飛行距離，減少了交通的成本和物料（燃料，潤滑油及其他）的消耗。

在設計航空路線時，必須根據郵件交換流量的大小、路線的長度及其輪廓、以及航程上必要的時間來考慮。

在我們所舉的例子中，省郵政聯系系統的組織設計如下（圖二）。

省內路線上飛機將帶運中央的和省的報紙。省報的流量以預計增長為五〇〇——一五五〇公斤左右來考慮，中央報刊則為四〇〇——四五〇公斤（省會卸下的二五〇——三〇〇公斤除外）。



圖二

這樣，在所有設計的省航空線上，每晝夜的總載運量即由下列各項組成：

一、從莫斯科和各共和國都寄到的中央和各共和國的報刊和函件的流量，計四〇〇——四五〇公斤；

二、省報的流量，計五〇〇——一五五〇公斤；

三、省內各機關、企業和省內各縣個別公民的航空信函郵件，計在二〇〇公斤以內。每晝夜載運量總數合計為一一〇〇——二〇〇公斤。

省內各個縣每縣的期刊和函件的流量以相類似的方式來核算。根據各縣在地理上的分佈和對每縣所計劃的期刊及函件流量的大小，省內的航空聯絡以建立五條環行航空綫來保證用航空運輸工具為二十六個縣城服務來設計。

本例中所設計的航空綫，其長度和載運量如下：

第一綫 二〇〇公斤，二三〇公里

第二綫 三〇〇公斤，三七五公里

第三綫 二五〇公斤，三〇〇公里

第四綫 二二五公斤，三〇五公里

第五綫 二二五公斤，二八五公里

全省總計——一二〇〇公斤，路線總長一四九五公里。

在計算運行圖表和時間表時應根據飛機的飛行速度（一二〇——一五〇公里）和路線的長度來規定。

飛機在着陸站停留的時間是七至十分鐘。地方航空綫上飛機的開行時間，以莫斯科飛來的飛機的到達時刻（本例中是十二點鐘）和規定處理報刊和航空函件時限（在一小時以內）的長短為轉移。飛機在規定路綫上途中滯留的時間共約二——二·五小時，但應以停留二·五——三小時來考慮。

在這個飛機飛行制度下，保證着最遠的縣城在下午四時收到函件和報刊，這樣也就使之能在當天收到它們。

茲舉第一綫的飛機運行時間表為例。

飛機着陸站	距 離 (公里)	在 途 時 間	到 達 時 刻	停 留 時 間	飛 出 時 刻	往返飛行頻率
省 會	—	—	—	—	13-00	每週七次
縣城 1	55	0-27	13-27	10	13-37	
縣城 2	30	0-15	13-52	10	14-02	
縣城 3	60	0-30	14-32	10	14-42	
縣城 4	25	0-15	14-57	10	15-07	
省 會	60	0-30	15-37	—	—	
	230	1-57		0-40		

各種設計的措施建立起嚴整的省內郵政聯系系統，保證莫斯科——省會幹綫全年內和地方性綫路在十個月間航空郵政聯系的穩定性和經常性。除了航空運輸之外，鐵道和汽車運輸的系統在各路綫上繼續起着運輸的作用，在不能飛航的時候，鐵道和汽車的系統，就成為主要的系統。這樣，在所有必要的路綫上在航空和地面各種運輸之間，建立統一的運輸方案、完全協同的動作以及相輔聯系的系統，是為了提高郵政聯系的穩定性和經常性。

鐵道和汽車運輸用以運遞重件（包裹）和一部分飛機所不能接收帶運的函件和報刊。

在最近時期，按照戰後斯大林五年計劃，在國內所有各主要的路綫上規定採用現代技術工具，使在一年之內，能實行定期的飛行，在最重要的路綫上並能實行夜航，由於這個原因，航空郵政聯絡的固定性和正規性更是可能和可靠了。計劃的方案，創立了可能，使所有各縣能在出版的當天就收到中央和省的報紙及很大部分由發寄地點當天發寄的信函郵件，根本地提高了省郵政聯系的工作質量。

聯系系統的設計應當用經營費用、收入和投資相比較的辦法，以它的經濟性來加以補充的規定。經營費用的核算方法要以個別的產額來詳細說明。詳細審核省內郵政的計劃，它規定着廣泛利用航空工具，引起經營費用的某些增加，但這些增加可依靠資費表規定航空函件資費的經營收入的增加來抵銷。