

苏联邮件轉运組織

苏联 H. Д. 諾索諾維契著

張玉新 丁立 譯

人民邮电出版社

034
440

167

4234 63506
5/0440

4234
5/0440

蘇聯郵件轉運組織

蘇聯 H. Д. 諾索諾維契著

張玉新 丁立譯

派
41

人民郵電出版社

Н. Д. НОСОНОВИЧ
ОРГАНИЗАЦИЯ
ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ В СССР

СВЯЗЬИЗДАТ
МОСКВА 1954

內 容 提 要

本書主要介紹苏联各种邮路上的邮件轉运組織及省內、區內、市內邮政通信的結構；鐵路、航空、水路、汽車及獸力運轉邮件的組織，並列有各种運輸工具所需數量的計算实例。

苏 联 邮 件 轉 运 組 織

著 者： 苏联 Н. Д. 諾 索 諾 維 契

譯 者： 張 玉 新 丁 立

出版者： 人 民 邮 电 出 版 社

北京东四區六条胡同十三号

印刷者： 北 京 市 印 刷 二 廠

發行者： 新 華 書 店

書号邮27 1956年3月北京第一版第一次印刷1—2,500册

787×1092 1/36 33頁 印張1 $\frac{30}{36}$ 字數38,000字 定價(8)0.30元

☆ 北京市書刊出版業營業許可証出字第〇四八号 ☆

前 言

在本講座內，係根據全國各區現行的統一郵路系統，敘述蘇聯郵件轉運組織問題，以及建立郵政通信和綜合利用各種運輸工具（鐵路、航空、水路、汽車和獸力運輸工具）的基本原則。

講座中並說明了解決郵件轉運的主要任務的方法。這些方法旨在保證最大限度地加速省際、省內、區際、區內、市內郵路和支綫上郵件和定期刊物的運遞。

本講座係供郵政通信企業領導人員和工程技術人員之用。

蘇聯郵電部技術局

6A104/112

目 錄

前言

序言	1
邮件轉运的組織基礎	2
幹線邮政通信和邮件轉运組織	10
省内邮政通信和邮件轉运組織	14
區内邮政通信和邮件轉运組織	19
市内邮件轉运組織	28
由铁路轉运邮件	31
由航空轉运邮件	40
由水路運輸工具轉运邮件	45
由汽車運輸工具轉运邮件	49
由動力運輸工具轉运邮件	56

序 言

郵政通信是蘇聯社會主義的通信部門之一，它對於全面地滿足居民日益增長的文化生活需要方面具有重大的意義，並便利國家機構的精確工作，鞏固蘇聯經濟和國防力量以及建成共產主義社會。

在蘇聯，通信工具是全民的財產，它屬於社會主義國家所有。

社會主義的計劃經濟給郵政通信合理利用各種運輸工具和交通綫路來運遞郵件提供了可能性。這種可能性在任何一个資本主義國家都是沒有的，因為在這些國家裏，運輸工具都掌握在那些只關心追求最大限度利潤的壟斷組織的手中。

共產黨第十九次代表大會關於蘇聯發展第五個五年計劃的指示規定，全面發展各種運輸工具和郵電事業。蘇聯郵電事業的發展是完全按照國民經濟的發展計劃來發展的。

蘇聯郵電法規確定了有關保證國內郵件運轉的所有主要問題，確定了郵電部和擁有運輸工具的各部和主管部門的義務和責任。僅就這一情況，就可以着重地說明了，在全國統一的郵路系統中，蘇聯郵件轉運組織是以全面利用各種運輸工具（鐵路、航空、水路、汽車和獸力運輸工具）的原則為基礎的。利用各種運輸工具可以迅速地 and 定期地在規定的時限內運遞各居民點之間的郵

件，可以節約地和有效地利用各種工具和每種運輸工具轉運上的優點。

郵件轉運的組織基礎

蘇聯郵政通信是按輻射形轉口制組織的（圖1）。輻射形轉口制在於使全國最重要的政治行政和文化中心及經濟上相互往來的各區彼此之間都有直達（輻射形）的通信。所有其他各居民點經郵政轉口局進行通信。

郵政轉口局是與過往的運輸工具辦理郵件交換的郵電企業，亦即處理和寄發本口郵件和轉口郵件、組織郵件轉運工作的郵電企業。

郵政通信轉口制中有以下類型的轉口局：主要轉口局、省轉口局、區際轉口局、區轉口局、區內轉口局和市內轉口局。

主要轉口局設於全國有重要鐵路、航空和水路交通路線通過的最大中心城市。較大部分的郵件流量是在主要轉口局處理的。

省轉口局設於省（邊區共和國）中心和省際郵件流量通過的省中心以下的大地方。

區際轉口局設於交通路線交叉點上的區中心（郵電局）和區際郵路起點的地方（郵電支局）。

區轉口局設於不是交通路線交叉點和銜接點的區中心（郵電局）。

區際轉口局和區轉口局組成省內通信。

區內轉口局設於与郵車（輪船、汽車和獸力運輸工具）交換郵件的地點（郵電支局），或設於旱路銜接點的地方。

市內轉口局設於城市內主管郵電企業（特等郵局、郵局、郵電局），或設於鐵路郵件轉運局。

郵政轉口局（特等郵局、郵局、郵電局和沿鐵路的郵電支局）多半也是報紙訂銷局。報紙訂銷局的職掌主要是將居民和團體訂閱定期刊物的要數單寄發給報刊發運局（報刊發行所），並從那裏收到投遞給訂戶的定期刊物。

郵政通信轉口局的工作，在很多方面決定於郵件轉運的組織和運輸工具的工作。

郵政運輸工具將所有郵政轉口局和郵電企業的分支網連接成一個統一的系統。

轉運郵件的交通路綫分為下列幾種：幹綫的、省內的、區內的、市內的和支綫的。

幹綫（省際路綫）將蘇聯首都莫斯科与各加盟共和國中心和省（邊區、共和國）中心連接起來；把各加盟共和國中心与所有省中心連接起來；使省（邊區、共和國）中心以及其他重要的經濟中心彼此連接起來。

幹綫是使主要轉口局和省轉口局彼此間用輻射形郵路或者經過轉口局的方式連接起來的。這種联系是由鐵路和航空運輸工具，而在一些情況下是由水路和汽車運輸工具實現的。

省內路綫是將省（邊區、共和國）中心与本省各區

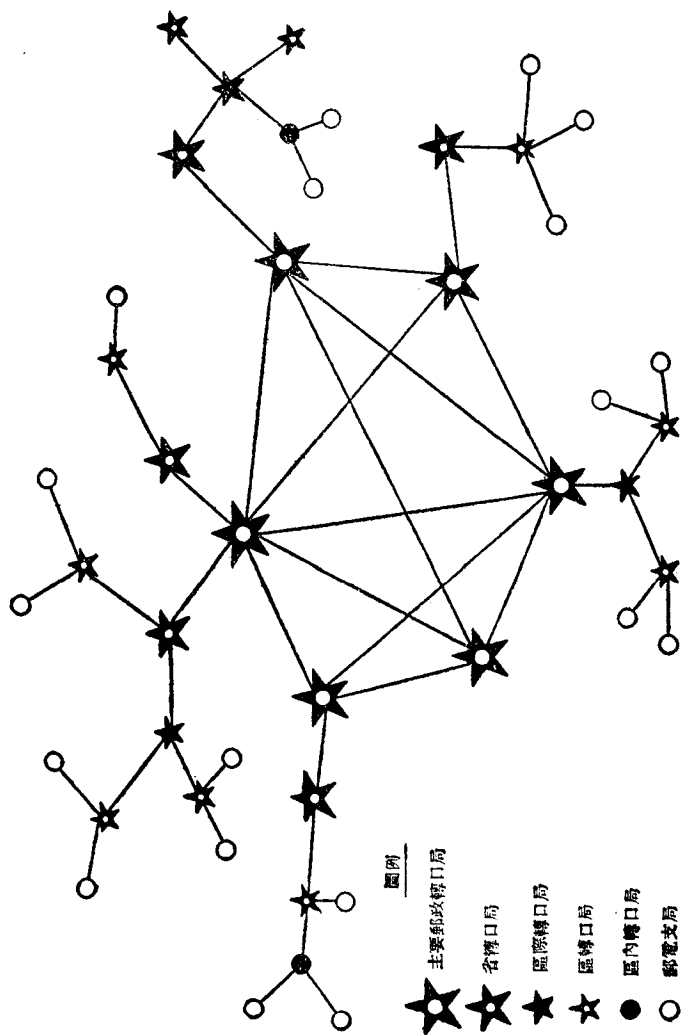


圖 1 蘇聯輻射形轉口制的郵政通信結構概要圖

中心和省（邊區、共和國）轄市連接起來，以及使省內的各區彼此相連接。

省內路綫是由各種運輸工具如：鐵路、航空、水路、汽車等運輸工具（有時用獸力運輸工具）將區際轉口局和區轉口局彼此間相連接。

區內路綫使區中心和該區各郵電企業，以及郵電企業彼此間連接起來，這種聯繫多半是採用汽車和獸力運輸工具。

市內路綫多半是採用汽車運輸工具使市郵電企業彼此間進行聯繫。

支綫係指郵電企業與鐵路車站、航空站、海港和內河港口相聯繫的路綫。

由於蘇聯新的城市和居民點不斷的増加和建立、各種交通路綫和運輸工具不斷的發展，這就使得轉口通信的規模擴大，因而需要發展郵運的物質技術基礎和增加直達（輻射形）郵路的數量。

採用直達郵路的優點是，由於在轉口局運輸工具的到達和開出間沒有間隔時間，可以加速郵件的運轉，並可減少轉口交換量，而這種轉口交換在轉載和處理上是需要另外消費工時、勞動力和物質技術設備的（運輸工具、生產場地、業務材料等）。

但是，只有當郵件流量很大時才適宜組織居民點間的輻射形通信。組織這種輻射形通信是經過技術經濟分析和證明這種通信組織是否具有實效的計算方法來確定的。

不在輻射形郵路上的郵政企業彼此間是經過郵政轉口局進行聯系的。

郵政運輸是郵政通信生產過程的主要環節之一。郵政企業和運輸工具的工作是否協調，在很大程度上決定於企業內部處理郵件的規定時限與運輸工具進行指示圖和時間表是否協調。

要及時轉運郵件，必須正確地組織郵運工作，並保證對郵件的轉運進行實際領導和監督。

採用各種運輸工具實現郵件轉運的是郵件轉運局和郵電局。

郵件轉運局設於鐵路幹綫上起點和終點的鐵路綫交叉點，以及大的航空站、海港和內河港口。

鐵路、航空和水路路綫的郵件轉運工作，一般是由郵件轉運局辦理。但對一些轉運量不大的郵路例外，這些郵路的轉運工作由郵電局辦理。

早班郵路的郵件轉運，由郵電局利用汽車和獸力運輸工具來進行。

為了保證在節省勞動力和運輸工具的條件下，最快地進行郵件轉運工作，必須確定，採用哪些路綫和哪些方法轉運郵件為最有利。為此，在郵政企業、郵車和輪船上必須具有：郵件流量數值的資料、經過訓練的通曉並能在實踐中很好運用郵政規程的分揀幹部和郵運人員、郵件和定期刊物的分揀指南、郵件發運計劃、與發運計劃有相互關係的運輸工具運行時間表，以及規定的定額和規定時限。

对確定邮运工具負荷的流量（報刊、信函和包裹）進行研究，可確定需要哪些邮运工具，可为邮件的準時運遞提供可能，並为編製邮件發运計劃、根据邮件流量確定保証以最大速度运送邮件的邮路、正確的組織郵政轉口局的工作和計算邮件轉运所需貨幣資金的支出提供可能。

应当这样地組織邮件的分揀和發运，就是在有效地和全面地利用郵政交通路綫和運輸工具的条件下，保証邮件最迅速地運遞。

在高速運輸工具發展的情況下，在遙遠地點間运送邮件僅僅需要幾個小時的時候，必須尽量保証縮短轉口局处理邮件的時限，增加半徑 500 公里範圍以外各省的分揀比重，並將流量大的大城市單獨分出。这样可加速幹綫邮路上邮件的運遞，縮短內部的处理時限，提高勞動生產率，改善工作質量。

邮件發运計劃表是確定各种邮件的運遞程序，以保証把邮件迅速地投交收件人的，並表明走哪条路綫和用哪种運輸工具从邮电企業（郵車、輪船）發运邮件。藉發运計劃表可達到綜合地和更合理地利用交通路綫和運輸工具，並可使邮电企業、郵車、輪船和飛機邮路的工作協調一致。

編製發运計劃表時，必須特別注意使邮件轉运地點運輸工具到達和開行時間取得協調，並且注意利用从邮件寄發地點到寄達地點最短的路綫。

發运計劃表分幹綫發运計劃表和詳細發运計劃表兩

种。幹綫發运計劃表規定出在主要郵車幹綫和航空路綫上發运郵件的程序。詳細發运計劃表規定从郵電企業、郵車和輪船發运郵件的程序。

經郵電部編製和批准的包裹和航空郵件幹綫發运計劃表，是在下邊企業編製包裹和航空郵件詳細發运計劃表時的主要指南。各郵件轉运局、沿鐵路和沿河的郵電企業、与飛機交換郵件的郵電企業，以及郵車（輪船）的押运班都要有詳細的發运計劃表。

客車、載郵搭客飛機和輪船的運行時間表（指示圖）是由有關各部和各主管機關（蘇聯交通部、蘇聯海运和內河運輸部、蘇聯汽車運輸和公路部門），以及民航總局參考蘇聯郵電部關於以最快速度運送郵件的要求編製的。

汽車、獸力和部辦水路運輸工具的運行時間表（指示圖）的編製要考慮到：列車、輪船和飛機的到達和開行時間表，郵件處理和運送的主要時限，運輸工具行駛速率的現行定額和郵件裝卸工作的時間定額。

郵電部規定的定額中規定有：郵電企業每日与郵車（輪船、飛機）交換郵件的次數，在省際郵路、區際郵路、區內郵路、支綫和市内郵路上郵件運行的頻次。

規定時限是確定郵件運行的速率的。主要規定時限係指郵電部所規定的定期刊物、信函、匯票和包裹在莫斯科与各省（邊區、共和國）中心間，以及蘇聯若干劃定的城市之間的運遞時限。

郵件運轉的組織包括对郵路体系的選擇和論証。

郵路按其結構方法分成環形的和輻射形的兩種。

環形郵路是位於郵路上三個或三個以上郵電企業之間的郵件，沿周而復始（環形）的路綫向單向行駛運送的郵路。環形郵路主要是用於汽車、獸力郵路、用於市內交換，以及省內航空綫上。

輻射形郵路是位於郵路上的郵電企業間的郵件運送，走直綫或曲折綫而不是走周而復始的路綫的郵路，而且是双向（往返）行駛。輻射形郵路用於鐵路、水路、航空和旱班路綫上。

郵路上採用三種行駛方式：直駛的、迎駛的和接駛的。

在直駛方式時裝運郵件的運輸工具從郵路的起點一直運到終點，而不必轉裝郵件。當郵路往返里程不超過汽車運輸工具一晝夜的行程定額時，在汽車郵路和獸力郵路上可採用直駛方式。

在迎駛方式時，運輸工具從起點和終點或者從起點和中途點迎面對駛，並在某一中途點進行郵件交換。這種行駛方式主要是適用於里程長的汽車郵路和獸力郵路，適用於幹綫郵路與省際或區際郵路交接郵件，或者相反，即省際或區際郵路與幹綫郵路交接郵件。用迎駛方式時，要求運輸工具出發和到達交換地點的時間完全協調一致，以使運輸工具沒有空跑（不生產的）里程和不致耽誤郵件的繼續發運。

在接駛方式時，郵政運輸工具從郵路出發點到達某一個中途郵電企業，即更換運輸工具。然後，把郵件運

到下一个企業後，同樣更換運輸工具，再到下一个企業時，再更換運輸工具……等，直到郵路終點為止。把郵件從終點返回原出發點時，仍採用這一原則。接駛方式在個別情況下用於里程很長的郵路上。

幹綫郵政通信和郵件轉運組織

幹綫上的各種郵件的流量是很大的。差不多所有的中央定期刊物以及加盟共和國和邊區中心出版的大部分定期刊物都是在幹綫郵路上運送的。

幹綫郵政通信是在主要郵政轉口局和省郵政轉口局的基礎上按輻射形轉口制建立的（圖2）。

幹綫郵政通信的組織基礎是運送中央（共和國、邊區）報紙和函件的規定時限。

中央（共和國、邊區）報紙在大多數的省（邊區、共和國）中心都應在出版的當天或者最晚第二天投交收件人。對於特別遙遠的省中心，中央報刊可以最晚在第三天投交收件人。

大多數省（邊區、共和國）中心間交換的函件應在第二天或第三天投遞收件人。

要保證完成這些規定時限，必須採取以下一系列措施：

- 1) 建立幹綫郵路系統並綜合地與有效地利用快速運輸工具（航空、鐵路）轉運郵件；
- 2) 根據對郵件流量和運輸路線的研究，組織主要

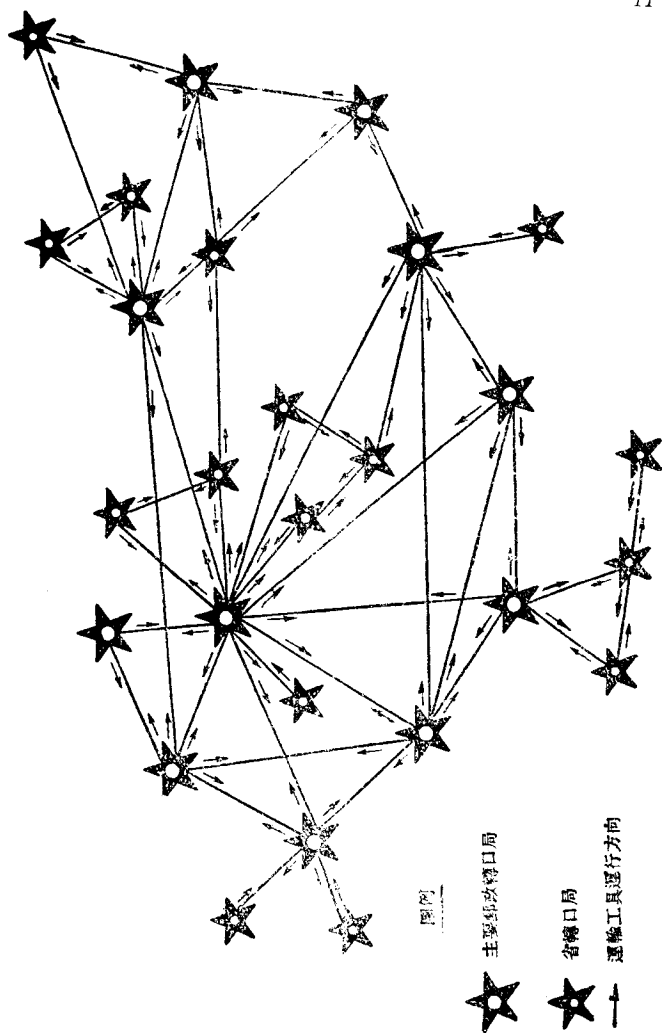


圖 2. 新疆邮政通信概要圖

邮政轉口局和省郵政轉口局；

- 3) 製定省(邊區、共和國)中心郵件流量運遞圖，在郵政企業內組織保證郵件和報刊在規定時間內處理和運送的生產過程；
- 4) 計算主要和省轉口局間郵件和報刊的運遞時間，以便與運輸工具運行時間表協調並對郵件的運遞進行監督。

在組織省內、區內和市內的郵件轉運時，也應根據具體情況與特點採用上述的措施。

運送報紙函件的運輸工具類別是根據在省（邊區、共和國）中心收到和投遞郵件的規定時限來選擇的。

將報紙和函件運往距中央報紙印刷地點在 500 公里以內的省中心時，可以採用鐵路運輸工具，因為在這里程內可保證報紙和函件在規定的時限內投交收件人。

將報紙和函件運往距中央報紙印刷地點在 500 公里以外的省（邊區、共和國）中心時，應採用航空運輸工具。

在具體計算時，上述距離對於某些省（邊區、共和國）中心可以依據運輸工具的行駛速率、報紙出版的時間以及火車和飛機開行和到達的時間來增長或縮短。

在各地分地印刷報紙對於加速報紙的運送有着重大的意義。目前，中央報紙“真理報”和“消息報”在蘇聯許多城市內印刷，這些城市有：列寧格勒、基輔、哈爾科夫、塔什干、頓河羅斯托夫、伯力等等。分地印刷報紙可保證在規定時限內將紙報投交給訂戶，使郵政轉口局