

蘇聯市內郵政通信組織



人民郵電出版社

蘇聯市內郵政通信組織

蘇聯 Н. Д. 諾索諾維契著

人民郵電出版社

Н. Д. НОСОНОВИЧ
ОРГАНИЗАЦИЯ ГОРОДСКОЙ ПОЧТОВОЙ СВЯЗИ
СВЯЗЬИЗДАТ
МОСКВА 1952

內 容 提 要

本書是蘇聯郵電部技術司的郵政講座之一，主要介紹蘇聯市內郵政通信組織：市內郵政企業網的分佈原則，投遞報刊、開取信箱函件、市內趟班班次的定額，市內郵件的處理制度，市內郵件運輸和投遞的組織，以及作業時間表和規定時限等。

蘇聯市內郵政通信組織

著 者：蘇聯 Н. Д. 諾索諾維契
譯 者：張 辛 農
出版者：人 民 郵 電 出 版 社
北 京 西 長 安 街 三 號
印刷者：郵電部供應局南京印刷廠
南京太平路戶部街十五號
發行者：新 華 書 店

書號：1050 1953年8月南京第一版第一次印刷1—4,500冊
787×1092 1/36 23頁 印張1 $\frac{10}{36}$ 字數28,000 定價(8)0.20元

★北京市書刊出版業營業許可證出字第〇四八號★

前 言

本講座是「蘇聯郵政通信的發展與組織原則」（蘇聯郵電出版社1952年版）講座的續編。

在這個講座裏敘述了市內郵政通信組織的原則。特別注意郵電企業網和輔助郵政點的分佈、處理郵件制度的選擇、市內郵政通信樞紐的組織、郵政信箱函件的開取、市內郵件運輸、郵件和報刊的投遞。

本講座係供郵電部省（邊區、共和國）管理局和市內郵政通信企業領導人員和工程技術人員之用。

郵電部技術司

序 言

由於實行了分佈和發展我國生產力的列寧——斯大林計劃，實現了工業化和工業的空前高漲，在蘇聯，新的工業中心空前地增加着，舊的城市改建着，而新的設備完善的城市在建設着。

斯大林同志在第十七次黨代表大會上關於聯共（布）中央工作的總結報告中就已說過：「我國各大城市和工業中心底面貌已經改變了。資產階級國家各大城市不可避免的特徵，就是那些破爛矮屋，即城郊一帶的所謂工人住區，黑暗的潮濕的破落不堪的處所，大半都是地窖，其中居民照例都是一些輾轉於污泥中，埋怨厄運、吞聲叫苦的窮人。而在我們蘇聯由於革命的結果，這種破爛矮屋已經絕跡，而由那些新建的美麗光亮的工人住區，往往比城市中心還要美觀得多的工人住區所代替了」。（斯大林：《列寧主義問題》，莫斯科中文版，第607—608頁）

與城市發展的同時，作為蘇聯郵政通信組成部分的市內郵政通信也在發展着。在許多城市裏建設了新的郵電樞紐，擁有先進的技術，開辦了數千設備完善的郵電企業。

在城市裏分佈着總郵政通信樞紐和省郵政通信樞紐，對於所有郵政通信系統的發展和工作具有重大影響。

許多城市不僅是行政和文化中心，而且是強大的交通樞紐，在這裏組成郵件流量，特別是刊物流量，因為大的出版社都集中在城市裏。這些出版社刊印着數百萬份布爾什維克刊物：報紙、雜誌、羣衆政治讀物、書籍。

在幾個斯大林五年計劃年代裏，市內郵政通信獲得了巨大發展。郵電企業網已增加到三倍。無比地改善了對居民的服務。大多數的市內郵政企業是由向用戶提供郵政和電信服務的郵電局和郵電分局組成的（郵電所不超過全部市內郵電企業網的7%）。郵政信箱和其他輔助郵政點網（城市郵政服務所、出售郵資憑證處等等）顯著地增加了。市內郵電企業之間的郵件是用汽車運輸。在許多城市裏，開取郵政信箱函件的工作已經機械化，並且利用汽車運輸。一天給團體和居民投遞函件和定期刊物若干次。

市內郵政通信雖然已經有了這些數量和質量上的變化但仍有許多缺點，而其主要的是市內郵政企業運轉和處理郵件過於遲緩。

城市經濟——政治和文化重要性的增長和城市居民的增加，提高着市內郵政通信的作用，要求進一步改善它的工作，以高度的質量為居民和團體服務，迅速處理、運輸和投遞郵件和報刊。

擺在郵電工作者面前的最重要的任務已經由布爾什維克黨在聯共（布）中央委員會慶祝1952年「五一」節的口號中詳盡地規定了。這就是：「郵電工作者們！使通信技術臻於完善，改善郵政、電報、電話和無線電的工作！改善為居民服務的技能！」

要解決這些任務，必須開展郵電工作者的社會主義競賽，發揚他們的創造性的首創精神，推廣函件分揀員、郵遞員、郵務員以及其他工作人員最富有生產成效的操作方法。

必須特別注意推行這種新形式的社會主義競賽，如爭取出色地完成每一個生產作業的競賽，爭取合理兼職的競賽。在組織社會主義競賽時，必須從黨和政府規定的主要任務出發：每個郵電企業和每個工作人員必須完成計劃，用一切方法提高工作質量，降

低處理函件和運輸費用的成本，節約業務用品，採用處理郵件用的機械化工具，進一步提高勞動生產率和工作技能。

此外，郵電企業領導者、黨、共青團和工會組織的重要任務是以蘇維埃愛國主義的精神，以忠實於列寧——斯大林的黨和蘇維埃祖國的精神來教育郵電工作者。

對於市內郵政通信的組織，應了解：

1. 郵政企業和輔助郵政點（郵政信箱、出售郵資憑證和單式的自動售票機、郵資機、城市郵政服務所）的分佈。

2. 投遞函件和報刊數目的定額、開取郵政信箱函件和市內三班運輸郵件的次數，以及處理和投遞郵件規定時限的規定。

3. 處理郵件制度的選擇和市內郵政通信樞紐的組織。

4. 開取郵政信箱函件的組織。

5. 郵件處理手續和運行圖表的規定。

6. 市內郵政運輸的組織。

7. 市內投遞工作的組織。

8. 編製開取郵政信箱信函、處理郵件、投遞函件和報紙、市內郵路上運輸工具運轉的時間表。

9. 對郵件傳遞和投遞各階段上，作業——調度的領導和監督。

市內郵政通信組織的主要任務是：保證居民、團體、機關、企業對於郵電服務的需要，方便地和非常周到地服務，加速處理、傳遞、按址發寄和投遞報紙、信函和其他郵件。

市內郵政通信是在它的一切組成部分動作互相協調的基礎上組織的，其中包括有外界和市內郵政運輸工具的郵電企業。它保證市內郵政通信樞紐與全市所有郵電企業之間以及這些郵電企業彼此之間的迅速而穩定的郵政連系。

目 錄

前 言

序 言

郵政企業網的分佈.....	(1)
輔助郵政點的分佈.....	(4)
輔助點的種類.....	(4)
郵政信箱.....	(4)
郵政自動售票機.....	(5)
郵資機.....	(5)
城市郵政服務所.....	(6)
定額和主要規定時限.....	(7)
處理郵件制度的選擇.....	(9)
市內郵政通信樞紐的組織.....	(10)
開取郵政信箱函件的組織.....	(13)
郵件傳遞的階段.....	(15)
信函.....	(15)
包裹.....	(16)
匯票.....	(16)
保價信函和印刷物.....	(16)
定期報刊.....	(17)
市內郵政運輸的組織.....	(19)
市內郵路的結構.....	(19)

開取郵政信箱函件的郵路.....	(22)
運輸郵件的郵路.....	(24)
市內運輸的組織和利用汽車運輸的主要指標.....	(28)
市內郵件的投遞.....	(30)
時間表的編製.....	(34)

郵政企業網的分佈

爲了以郵政通信爲省會（邊區首府、共和國國都）和省（邊區、共和國）轄市內的國家管理機關、企業、團體和居民服務，組織有市郵局、郵局或市郵電局，並有市內郵電支局和郵電所網。在某些省會內組織有省郵電局。

市郵局、郵局或郵電局是執行生產職能和領導全市郵政企業網的中心郵政通信企業。中心企業（市郵局、郵局、郵電局）的類型和中心及其他市內郵電企業的等級，由郵電部根據年度收入總額來規定。

在確定企業的年度收入額時，各類收入都計算在內，但推廣報刊、郵車運輸交通部解款和特種通信的收入除外。免費（軍事）函件按照實際的平均費率計算，計算出的收入列入年度收入總額內。

按照規定的指標，郵電部的郵電局分爲1—7等，郵局分爲1—3等。

市郵局是特等企業，即它們的年度收入超過一等郵局的年度收入額。

郵電局所屬的郵電分（支）局分爲1—7等，市郵局和郵局所屬郵電分（支）局分爲1—6等。

郵電所不分等級。郵電所的年度收入少於六等郵電分（支）局的收入。

在莫斯科、列寧格勒、基輔、哈爾科夫、巴庫及其他一些劃

有行政區的最大城市裏，組織市區郵電局或區際郵電局，由市郵局管轄。這些郵電局經營一切規定的業務，此外，並領導分佈在這些郵電局服務區內的市內郵電支局和郵電所。

市內郵電企業，一般是以郵電業務為一切用戶服務。在某些情況下，可以組織內部型式的市內郵電支局和郵電所，亦即指定為固定的團體用戶（大機關、企業等）服務的。在組織內部型式的企業時，應依服務對象的意義和工作量為根據。

為了為代表大會、代表會議、常會、會議服務，必要時在市內組織臨時郵電支局和郵電所。

為了使用戶獲得最大限度的方便，市郵局、郵局、郵電局和郵電分（支）局必須經營各類郵電業務（郵政、電報、市內電話和長途電話、推廣定期刊物等）。

市內郵電企業網分佈的主要定額指標，應該是一個郵電企業服務地域的半徑或平均面積。這個指標在很大程度上比其他指標更能確定郵電企業接近用戶的程度。

輔助指標可以是：一個郵電企業服務的居民數，郵件交換量和收入與支出的對比。

服務地域的半徑決定於市區的範圍和郵政企業的數目。一個城市的郵電企業愈多，則一個郵電企業所服務的地域範圍愈小，因而，服務地域的半徑也就愈小。

在市內分佈郵電企業網時，必須根據改善為郵電用戶服務的任務並考慮到經濟因素和每個城市的具體特點：它的規劃，機關、企業、團體的所在地，郵件交換的流量，各區人口的密度等。

由於城市地域和居民數目的不同，因而每一平方公里地區的人口密度也不同，所以在配置郵電企業網時，必須依據人口密度選擇主要指標——服務地域半徑的大小，和用輔助指標——一個郵電企業服務的居民數目來校正。

這些指標對於各種不同的城市，最好用下列數值：

1. 對於一平方公里的人口密度超過5,000居民的城市，服務地域的平均半徑不應大於一公里，而一個郵電企業所服務的居民數目則從8,000到12,000。

2. 對於一平方公里人口密度有居民1,500到5,000人的城市，則服務地域的平均半徑為1.5公里，而一個郵電企業所服務的居民數目則從6,000到12,000人。

3. 對於一平方公里人口密度在1,500人以下的城市，服務地域的平均半徑為2公里，而一個郵電企業所服務的居民數目則從4,000到10,000人。

如果把一個郵電企業所服務的居民數目作為主要指標，而把服務地域的半徑作為輔助指標的話，那末，由計算可以看出，所得結果差不多和採用服務地域的半徑作為主要指標時一樣。

在每一個城市型的居住區內，應組織郵電企業（一般是郵電分局）。這個要求是由城市型居住區的經濟和文化的發展、居住區居民的不斷增加、居住區逐步變為城市和改進郵電為團體和居民服務的必要性所決定的。在巨大的城市型居住區裏可以有一個以上的郵電企業。

輔助郵政點的分佈

輔助點的種類

爲了在城市中提供最便利的郵政通信，除郵電企業外，還組織輔助郵政點：郵政信箱、出售明信片、信封和各種空白單式的自動售票機、設在各大團體裏爲計算各該團體出口函件郵資用的郵資機、爲各大機關和團體服務而組織的城市郵政服務所。

此外，在許多城市的商店、報刊發行零售處、國家銀行和國家勞動儲蓄銀行設立出售郵資憑證處。

發展輔助郵政點網可使郵政通信服務接近於居民和其他用戶，而在許多情況下還有經濟的效果。因此，城市的輔助郵政點網應該大大地發展。

郵政信箱

分佈郵政信箱網的主要標準指標是一個郵政信箱服務地域半徑的大小。按照這個指標，一個郵政信箱服務地域的平均半徑以0.25—0.4公里爲宜。由於各城市地域大小、居民數目和人口密度不同，採用這個指標時，必須考慮人口密度，就是：

對於人口密度在一平方公里有居民5,000和5,000人以上的城市，一個郵政信箱所服務地域的半徑不應超過0.25—0.3公里，但每一平方公里地域不應少於5—6個郵政信箱；

對於人口密度在每一平方公里有居民5,000人以下的城市，則一個郵政信箱服務地域的半徑不應超過0.35—0.4公里，但每一平方公里地域應不少於3—4個郵政信箱。

在分佈郵政信箱時，必須考慮到每個城市的具體特點：它的規劃，各區的人口密度，機關、企業、團體所在地，居民來往最多的街道等。

郵政信箱必須懸掛在每個郵電企業的門口或內部（營業廳裏）。

郵政自動售票機

爲了改善對居民的服務，應廣泛使用出售信封、明信片、郵政和電報單式的郵政自動售票機。自動售票機應設置在居民最常來到的地方（車站、旅館、商店等），以及中心郵電企業和大的市內郵電支局內。

郵資機

郵資機在郵件上加蓋日戳並標出應收郵資的金額。此外在掛號信上，郵資機還印出註有順序號碼的標籤。

郵資機應設置在每天發出信件和印刷物在 100 件以上的大機關、企業、團體裏。

採用郵資機，就使得郵電企業以及用戶得以大大節約。

在郵電企業內，縮減對郵資憑證的需要，就會減少準備、包裝、運輸和計算郵票的費用。經由郵資機收寄的出口函件不必加蓋日戳，這就能加速和減少函件的處理工作。採用可以標出應收郵資額的自動計算機的郵資機，能減輕收取應收郵資的檢查工作。

在利用郵資機的機關和企業裏，不必購買郵資憑證，不必在郵件上粘貼郵票和計算郵資以及記郵資賬。因而就減少辦理這些業務的工作人員的開支。

正如專門結算所表明的：採用郵資機收寄 1,000 件郵件，約可節省 20—25 個盧布，其中團體節省的部分約 70%，其餘是郵電企業所節省的。

對郵資機的需求量可根據整個城市出口函件的晝夜平均交換量來確定。計算時可採用下列概略定額：

甲) 在一晝夜交換量有 100,000 件郵件的城市，應有 40 部郵資機；

乙) 在有交換量 50,000 件郵件的城市，應有 20 部郵資機；

丙) 在有交換量 12,000—25,000 件郵件的城市，應有 5—10 部郵資機。

城市郵政服務所

根據協議條件，組織城市郵政服務所 (PCU) 以郵政通信為機關、企業、團體服務。組織城市郵政服務所的目的是加速給各大團體的郵件投遞和改善為它們的服務，減輕郵遞員的勞動，使他們不必投遞大量的函件和報刊。

城市郵政服務所雖然有着肯定的效果，但是至今還沒有得到廣泛的發展。由於寄發函件的機關和團體多半是在晚上幾個小時內把大量函件交到郵電企業（或投入郵政信箱），就使得工作量不均勻，在處理和發寄郵件時過分忙亂。

出口和進口信函、印刷物和定期刊物一晝夜平均交換量在 100 件和 100 件以上的機關、企業和團體，今後應改由城市郵政服務所服務，而且城市郵政服務所一般不但投遞進口函件和報刊，並且也收寄出口函件。

團體改由城市郵政服務所服務是否合適，是在每一個具體情

況下確定的，即根據一晝夜出口和進口郵件的平均交換量的大小、團體的墜落位置和經濟效果。

如結算表明：在出口信函和印刷物一晝夜平均交換量在100,000件以上的城市，可組織城市郵政服務所150處；在一晝夜平均交換量為50,000的城市，可組織城市郵政服務所75—90處；一晝夜平均交換量為6,000—25,000件時，可相應組織城市郵政服務所20—60處。

定額和主要規定時限

在城市裏實行着郵電部規定的（1948年9月12日第622號命令）下列定額和規定時限：

甲) 定 額

在省會（邊區首府、共和國國都），對於各團體、機關、企業和居民的函件和報刊，每天投遞三次（根據郵政總局的指令，在最大的城市裏每天投遞四次），而在其餘城市裏每天投遞兩次。

每天開取郵政信箱函件的次數規定這樣計算的，就是要保證在規定時限內投遞本地函件和及時寄發出口函件，但不得少於規定的投遞次數。

市內三班運轉郵件的次數，應不少於投遞次數，並考慮到能保證及時收取市內各郵電企業收寄的函件、保證投送協款和收取匯兌餘款的必要性予以規定。

乙) 規 定 時 限

在所有交換站，檢查和準備按址發寄收到的函件，匯票和報刊的工作，至遲應在載運郵件的運輸工具到達前30分鐘結束。

在分揀樞紐，處理函件的時限從郵件到達時起不超過三小時，而報刊不超過30分鐘；處理好的郵件應按照時間表隨頭班運輸工按址發寄。

在13點以前到達收件地點的信函，在16點以前到達的報紙，在所有省會（邊區首府、共和國國都）和大工業城市（按照郵政總局批准的一覽表），應在收到之當日投遞給收件人。進口的政務函件應在收到後（在郵電企業營業時間內）立即投遞。

16點以前出版的地方報紙，應在收到印刷所交來的份數之後至遲在五小時之內投遞給收件人。

任何省會發到任何省會（邊區首府、共和國國都）的電報匯款應不遲於交到後次日投遞和兌付。

每次開取所有郵政信箱函件的延續時間不應超過1小時30分。

本地函件，如果是在12點以前投入郵政信箱或由郵電企業收寄的，在省會（邊區首府、共和國國都）和大工業城市（按照郵政總局批准的一覽表）應在當日投遞給收件人。

處理出口信函的總時限從郵政信箱收取完畢時起到函件交到郵車（飛機、輪船）或按郵路發寄，對於分散開取郵政信箱函件的城市不應超過5時30分，對於集中開取郵政信箱函件的城市不應超過4小時。

出口政務函件的處理時限不應超過1小時。

定額和規定時限是作為市內郵政通信組織的基礎的。定額只