

191069

★ 郵 電 叢 書 ★

蘇聯 分揀函件的新制度

人 民 郵 電 出 版 社

41
21034

МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СОЮЗА ССР

ГЛАВНОЕ ПОЧТОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**НОВАЯ СИСТЕМА
СОРТИРОВКИ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ**

СВЯЗЬИЗДАТ 1947

蘇聯分揀函件的新制度

著者：蘇聯郵電部郵政總局

譯者：中央人民政府郵電部編譯室

出版者：人民郵電出版社
北京西長安街三號

發行者：新華書店

印刷者：北京市印刷二廠
北京佟麟閣路七一號

一九五四年一月第一版 (1-3500)

書號：24 字數：35000字 定價：2,000元

序 言

一九四六——一九五〇年蘇聯恢復與發展國民經濟五年計劃的法規規定全面地改進郵政通信對居民的服務。

快速卓越的飛機正用來運輸郵件，航程的長度正在激增。在最重要的航空幹線上將要開闢夜間飛行。所有這些將使得航空運輸在五年計劃完成的時候成為遠距離運輸信件的主要工具。

同時，火車客運行程速度正在增快，車次也在增多。將來還要大規模地建築改進的新的公路。同時並大力發展汽車運輸。

擺在郵電部門面前的任務就是要合理地使用所有交通路線和各種交通運輸工具來達到郵件最快的傳遞。因此，函件的分揀和發寄具有着特殊的意義。

現行的分揀制度已經過時了，它是在幾乎只有鐵路是傳遞郵件的唯一工具的時候被施行的，它非常複雜，並與蘇聯行政區域的劃分不相適應。

因此，實行分揀的新制度是絕對必要的。

郵電部郵政總局所擬定的分揀新制度規定了：發寄遠距離的函件時按各省、各州、各共和國分揀和發寄；同時在寄遞比較短程的函件時，要按各郵車分揀。

這個新制度在蘇聯三個地區裏以實驗的方法先作了試驗，並且收到了良好的成果。

郵電部部長的命令規定要在一九四七年內在蘇聯全境實行分揀的新制度。

這本小冊子是由維·依·拉杜奧和阿·斯·薩文可夫編的，出版目的是為了向各郵電局的領導者介紹新分揀法，並為了在實行過渡到這個新制度的準備工作和組織工作中有所幫助。

蘇聯郵電部郵政總局

目 錄

序言

一、分揀工作的基本任務和現行的分揀制度	(1)
二、分揀新制度的內容	(6)
1. 新制度的基本原則	(6)
2. 各局所每一小組的分揀手續	(7)
3. 輪船寄遞函件的分揀、封裝和發寄	(12)
4. 開拆轉口函件的袋子和套子	(12)
5. 包套和封袋的手續	(16)
6. 轉口函件直封郵袋的封裝	(18)
7. 飛機帶運函件	(19)
8. 從飛機上接收的函件的處理和轉發	(21)
9. 按行李運遞的函件郵袋	(21)
10. 軍事郵件的分揀和寄遞	(22)
三、向新制度過渡的實施	(25)
1. 準備工作	(25)
2. 組織工作	(29)
3. 在新制度下的工作程序	(52)
4. 社會主義競賽	(56)

一、分揀工作的基本任務 和現行的分揀制度

五年計劃的法規責成郵電機構全面地改進郵政通信對居民的服務。

這個基本任務的組成部分就是加速郵件的傳遞，同時要保證郵件的充分安全。

郵件傳遞的速度取決於一系列的因數，其中最重要的是：

1. 現有交通路線的情況和現有用來轉運郵件的運輸工具的情況；
2. 信函郵件分揀和發寄的制度；
3. 處理和寄遞郵件全部生產過程的組織。

蘇聯勞動人民、政府和黨的機關、經濟和社會組織是根據郵件傳遞、投送的快慢和安全程度來評判我們郵政工作的好壞。

函件在投交收件人以前所經過的路程是由以下各主要階段組成的：把函件由信箱提出，把它送到郵電局，蓋銷郵票、分揀、封裝、發寄，用各種運輸工具（火車、輪船、飛機、汽車和馬班）寄遞；寄達局收到時，開拆、過戳、按投遞段分揀、投交收件人。此外，在從一個方向往另一方向轉寄的時候，或是從一種運輸工具改用另一種運輸工具轉運的時候，函件往往還要在中途局加以處理。

在所有這些階段上，函件應依照核准的定章辦理。隨時認真執行函件的操作、寄遞、投送的規程，就能保障安全，就能消滅誤寄和帶運過站的可能，因而消滅延誤的可能，也就是保證信函在規定時限內投遞。

郵電企業與其他任何經濟部門不同的地方，就是由於一個人的工作沒有做好，便會使優秀的全體人員、優秀的工作者的努力成為徒勞。

函件的分揀和發寄，就是信函從寄信人到收信人整個傳遞過程當中的主要階段和具有決定性意義的階段。這在處理和傳遞信函的複雜過程中是個最繁重的工作。函件傳遞的速度直接決定於函件分揀和發寄的制度，決定於生產過程的組織的正確性和分揀人員的熟練程度。

現行的分揀制度是把信件分揀至：

1. 寄達局；
2. 沿鐵路線的轉口局；
3. 不管寄達局和分揀局之間的距離長短，按蘇聯郵車的所有路線（按郵車）分揀至郵車的編號路線。

按照這個制度，信件的發寄是根據特別擬定的計劃進行的，基本上是根據郵車的路線進行的，按郵車的數量編有四百六十二個郵車路線號碼（按來去方向分偶數和奇數）。

封往寄達局和沿鐵路線的郵電局以及郵車編號路線上的直封套子發往各個基本郵車，並須注意列車行車時間表和列車從某站向各個路線開出的時間。

例如：自俄羅斯蘇維埃社會主義共和國各郵電局就是把寄往隣接的和靠近的各省函件按寄達局和郵車路線來分揀和封裝的。寄往距白俄羅斯幾千公里的遠東各郵電局、中亞西亞各郵電局、哈薩克蘇維埃社會主義共和國各郵電局、高加索各郵電局、南高加索各郵電局和其他各地區的函件，也同樣是用這個辦法分揀的。

按郵車分揀，也就是按行駛全蘇聯的郵車來往路線分揀函件，要求分揀人員具備很多知識。要能夠獲得這些知識，須經過長期理論上的培養（至少要6個月）。

為了知道各個寄達局位於郵車的那一條路線上，要記住大約5000個區分出來的主要縣和城市分佈以及更多數目的其他郵電

局的分佈，分揀人員共計要知道 50000 以上的地名（包括縣城和特別市）。

現行的按郵車的分揀制度已經沿用了十年。在俄國用鐵路運遞郵件是從一八三七年開始的。這是當時最初在沙俄的農村裏第一次開放的 26 公里長的實驗性的鐵路運輸。

正規的用鐵路運遞郵件是一八五一年才開始的。當時彼得堡——莫斯科之間的鐵路已經通車。後來在這條鐵路上就給郵車路線編了號，從彼得堡到莫斯科是第一號而返程是第二號。

以後建築的鐵路是：華沙鐵路，莫斯科——尼日格勒鐵路，莫斯科——梁贊鐵路，莫斯科——雅羅斯拉夫鐵路，里加——得溫鐵路等等。

郵車路線的編號實行得非常晚。郵車路線的編號是隨着鐵路的建築和配掛的來往郵車進行的。

最後在莫斯科段除去郵車 2, 11, 13, 15, 17, 33, 41, 43 號碼外，還出現了郵車的其他號碼，即 91, 193, 209, 215, 245, 321；在列寧格勒段相應地出現了 1, 3, 5, 49, 77, 171, 191, 213, 279, 297 的郵車號碼；在哈爾科夫段出現了 16, 19, 37, 59, 74, 144, 160, 203 的郵車號碼；在羅斯托夫段出現了 14, 20, 65, 339 的郵車號碼等等。

這種情況使得郵車路線圖和發寄函件圖研究起來非常困難。

由於按郵車的分揀制度的複雜性和難以掌握，就使得許多郵電局不能遵守它：往往函件不經處理便送上郵車，因而大量地發生了誤寄和誤揀。

同這種惡劣現象展開了鬥爭，但在現行的函件分揀制度下完全消滅誤寄是沒有達到成功的。

隨着運遞郵件的汽車運輸的使用，隨着航空運遞函件數量的增加，情況已經改變了。

飛機的航程在新的五年計劃裏將要激增。這一切就使得航空運輸在各幹線上和各省內路線上成為運遞信件的主要工具。也就是要急劇加快函件傳遞的速度。

這樣，現有運遞郵件用的交通路線和運輸工具的情況已經起了根本的變化，因此，現行的信件分揀和發寄的制度就成為函件迅速傳遞的阻碍。

在最近幾年裏曾進行了個別的、部分的旨在消滅制度缺點的措施，如：取消在函件分揀和發寄問題上不起任何作用的小地方的郵車路線的編號；劃分了必須把函件按各段發寄的各郵車路線等等。

然而，所有這些只不過是個別的、部分的修改，而整個的制度本身仍然還是那樣。

基於過去幾年來所積累的經驗，郵政總局擬製了聯運制度。這個制度規定了既使用快速度的航空運輸，也使用火車運輸。因為火車運輸還在極大的程度上（最低限度是在最近的幾年裏）將要廣泛用來運遞函件。

一九四五年九月間在莫斯科召開的郵政專家擴大會議上，詳細地研究了所擬的分揀新制度草案。認為：爲了檢查新制度的效果和進行必要的修正，就必須進行實驗。

起初，在最偏僻的地區——北高加索和南高加索，包括羅斯托夫省、克拉斯諾達爾和斯達維羅波里州——進行了實驗。後來，又在沃羅希洛夫格勒省、斯大林省、查坡洛什省、阿爾洛夫省和土拉省進行了實驗，而同時也在烏克蘭蘇維埃社會主義共和國各省、摩爾達維亞蘇維埃社會主義共和國各省、布良斯克省和加路格省進行了實驗。

所進行的實驗證明：新制度的實行增加了郵局直封轉套的數量，減少了函件傳遞過程中在下一階段處理函件的數量，提高了大郵電局分揀人員的勞動生產率，加快了函件在內部各階段傳送的速度，降低了差錯，減少了送上郵車的散信數量。

例如，在沿鐵路線上的哈爾科夫分局裏，函件在內部各階段傳送的時限縮短了十至十五分鐘^①。在羅斯托夫省各局誤寄函件的百分數減少了六分之五。如果以前像埃里溫 and 列寧納堪等這樣的大城

註釋：①此外，切分工作每班每一人的時限都縮短了。

市送上郵車的全部出口函件中一般有百分之四十是散信，那麼現在送上直接交換郵件郵車的函件中，只有 50——60 封散信，而其餘的都封入直封套子裏。在查坡洛什省各局新制度的實行使直封套子的數量增加到三至四倍。

新制度也使得沿鐵路分局的工作大大地簡化了。例如：沿鐵路線上的茲納明斯克分局在經辦的 50,526 封信函中用直封套子封發到各城市的有 25,009 封，到各縣的有 25,233 封，到各省的有 950 封，而發到郵車上去的僅僅 1,354 封，或是說 2.7 %。

凡是對於進行實驗作了良好的準備，向工作人員解釋了新制度的意義並進行了必要的組織準備措施的那些局所，都得到了良好的效果。

二、分揀新制度的內容

1. 新制度的基本原則

用新制度分揀和發寄函件的目的是：在各種運輸工具和交通路線聯合使用的基礎上，在提高處理函件質量的基礎上，保證函件的最快傳遞。

新制度不同於按郵車分揀和發寄郵件的舊制度，新制度與蘇聯行政區的劃分完全相符合。

新制度是以下列原則為基礎的：

- (1) 按各共和國、州和省以及它們的城市和縣分揀；
- (2) 按寄達局分揀；
- (3) 按沿鐵路線轉口局分揀，同時把沿鐵路線轉口局通往分佈在旱路上的各局函件，也發往沿鐵路的轉口局；
- (4) 按郵車編號路線分揀。

在新的制度裏，部分地保留了按郵車的分揀，但它只是在大的郵電局裏、在不大的地區範圍內採用。

直封套子的包封還和舊制度一樣，發往某一寄達局、某一沿鐵路線轉口局、某一縣、某一省、某一州、某一共和國和某一編號郵車的信函在有四封和四封以上的時候必須封直封套子。

同時需要注意：改寄和退回的郵件，即便只有一件，也要把它封入發到改寄局或退回局的個別直封套子裏。

各局信件要根據分局的等級和類型進行處理，而且要考慮到經辦信件的數量。

等級低和類型小的各局要規定最簡便的分揀辦法。代辦所和分局，以及一部分位於旱路上的縣郵電局基本上都屬於等級低和類型

小的郵電局。

類型愈大和等級愈高的局子，並且經辦函件愈多的局子，它的分揀就應該愈詳細些。主要是沿鐵路線的郵電局，特別是郵電局和郵件轉運處以及各郵車，要保證函件的詳細分揀。

2. 各局所每一小組的分揀手續

位於旱路上的縣郵電局、分局和代辦所採用最簡化處理函件的手續。這些局所僅僅把發往自己路線上各郵電局的郵件分出，其餘的函件都發往沿鐵路線的郵電局，再按寄達地點分揀和發寄。例如：位於秋明省卡贊克到依西姆旱路上的卡贊克縣郵電局、謝列茲涅沃郵電分局、加嘉林諾郵電代辦所，就只把發往本路線上述各局的函件分出，所有其餘函件都發往沿鐵路線上的依西姆郵電局，由沿鐵路線上的依西姆郵電局把這些函件與依西姆市出口的函件和其他各旱路寄到的函件一併詳細處理。

然而，如果分佈在旱路上的某縣郵電局的信函郵件數量很大，那麼就要根據郵電部郵政總局的指示或是地區郵電管理局的指示，按照對四等到七等沿鐵路線郵電局規定處理函件的手續進行詳細處理函件。

沿鐵路線的代辦所和郵電分局，如果從他們那裏不通往旱路，那麼他們把函件只是分揀到寄達郵電局，然後把封好的套子和散信按偶數和奇數路線交給直接交換郵件的郵車。

例如：格利科夫省克茲爾奧克其亞布爾縣的克阿姆克普諾郵電分局就是分佈在第 155—156 號郵車的路線上，它有去莫斯科的信五封，去列寧格勒、嘉桑、哈巴羅夫斯克、高爾基和木羅姆的信各四封，去其他各地的信有一封、兩封和三封的，直封套子按寄達局封好以後，把這些套子和散信分往西路（莫斯科、列寧格勒、高爾基等地）和東路（嘉桑、斯維爾德洛夫斯克、哈巴羅夫斯克等地）。往西路去的函件交給第 156 號郵車，往東路去的函件交給第 155 號郵車。

通往旱路的各沿鐵路線郵電分局，以及沿鐵路線的四、五、六、七等郵電局按下列手續來分揀：

- (1) 按省、州和共和國以及它們的城市和縣分揀；
- (2) 向直接交換郵件郵車路線上的沿線郵電局分揀；
- (3) 按本省（州、共和國）界內其他郵車主要路線分揀。

封好的套子連同其餘散信交給直接交換郵件的相關郵車。

例如：沃洛涅什省康其米洛夫卡縣郵電局（第15號郵車線上）就是通往旱路上博古卡爾、塔雷、拉得阿斯基的鐵路沿線轉口局，這個局子有自己的出口函件和來自旱路的函件：

- (1) 發往沃洛涅什省諾沃卡利特文縣果洛霍夫卡的有五件；
- (2) 發往米列洛沃的有三件，發往巴茲其的有兩件，發往羅斯托夫省索科夫斯基的有四件；
- (3) 發往加里寧諾的有三件，發往斯切潘諾凡的有兩件，發往亞美尼亞蘇維埃社會主義共和國依蘭凡的有三件。

所有這些郵件都封入套內，如上述的第一項郵件封到沃洛涅什省果洛霍夫卡，上述的第二項郵件封到羅斯托夫省的米列洛沃，上述第三項郵件封到亞美尼亞蘇維埃社會主義共和國，封完以後，把封好的套子與其餘散件一起交給直接交換郵件的第15號郵車。

如果沿鐵路線的郵電分局沒有必需的房屋時，按上述手續的分揀工作就由該分局附近旱路上的縣局進行。

例如：韃靼蘇維埃社會主義自治共和國的阿巴斯托沃就是在瓦佐維局（第155號郵車路線上的一个小局子）附近旱路上的一個大郵電局，阿巴斯托沃就可以來做函件的細分工作。

市郵局（莫斯科市郵局和列寧格勒市郵局除外），位於幹線上的一、二、三等郵電局，以及郵件轉運處按下列手續來分揀。

- (1) 按各省、州和共和國以及它們的城市和縣分揀；
- (2) 向本省的（州、共和國）各寄達局分揀；
- (3) 向本省的（州、共和國）沿鐵路線轉口郵電局和長途押運班所服務的直接交換郵件郵車的全程路線上分揀；

(3) 按編號郵車分揀——無論是在直接交換郵件郵車路線上(在長途押運班服務的全線上)，或是在其鄰接郵車路線上，均僅按火車行程頭兩省(州、共和國)境內的編號郵車分揀。

例如：位於莫斯科——羅斯托夫第 15/14 號郵車路線上的羅斯托夫省諾沃契爾卡斯克三等郵電局就是按郵車編號路線分揀函件的。

在第 14 號直接交換郵件郵車路線上的各省境內，如在沃洛涅什省內(第 14, 108, 120, 159, 160, 177, 225, 315 號郵車)；在唐波夫省內(第 14, 43, 44, 63, 149, 225 號郵車)；在梁贊省內(第 14, 61, 44, 63, 146, 216, 250, 276, 292 號郵車)；在莫斯科省內(第 2, 11, 14, 15, 17, 41, 44, 61, 92, 155, 193, 209, 216, 245, 321 號郵車)；

在與第 15/14 號郵車鄰接的郵車路線上的頭兩省境內，也就是在沃洛希洛夫格勒省內(第 14, 51, 162, 278, 316, 361 號郵車)；在斯大林省內(第 20, 51, 80, 134, 154, 162, 273, 278 號郵車)；在斯大林格勒省內(第 121, 149, 225, 237, 259, 287 號郵車)；在加里寧省內(第 2, 84, 209, 229, 245, 283, 299, 383 號郵車)；在克拉斯諾達爾州內(第 65, 121, 165, 295, 317, 339, 363 號郵車)等等。

位於非幹線意義的鐵路支線上的省、州和共和國的一、二、三等郵電局分揀函件也同郵件轉運處或與幹線郵車直接交換郵件的一、二、三等郵電局一樣。

例如：克蔑洛沃省的叫微斯大林的 1 等郵電局位於第 331 號郵車路線上，它的函件分揀手續就像設在海參崴到莫斯科直達通車的郵車路線上的諾沃西比爾斯克郵件轉運處的手續一樣。又如克拉斯諾達爾二等郵電局位於第 166 號郵車路線上，它的函件分揀手續就像位於梯比里斯到莫斯科直達通車的 56 號郵車路線上的高加索站郵件轉運處的分揀手續一樣。

位置離開鐵路線的、並因而與郵車沒有直接交換郵件的一、

二、三等郵電局按下列手續分揀：

- (1) 按各省（各州、各共和國）以及城市和縣分揀；
- (2) 向本省（州、共和國）的寄達局分揀；
- (3) 向汽車路線交換站、水路交換站、直接交換郵件的航空降落站分揀。

在個別的情況之下，如上述郵電局的函件數量很大，就可以根據郵政總局或地區郵電管理局的指示，按照同等級沿鐵路線郵電局分揀函件的同樣手續分揀。

莫斯科和列寧格勒特別市郵局按下列手續處理和分揀函件：

- (1) 向設在所有郵車編號路線上的沿鐵路線郵電局分揀（包括沿鐵路線相關郵電局通往旱路上的郵電局的函件在內）；
- (2) 向郵車的所有編號路線分揀。

因此，這兩個最重要的局子必須保證有最詳細的信函分揀和封裝辦法，同時，要注意的是按最大的郵車分揀的函件，必須向相關各段做詳細分揀，以便能夠隨飛機發寄。

莫斯科區各郵件轉運處也是按特別的手續處理函件。

在這些轉運處裏，函件要分揀和封發到本區各沿鐵路線的郵電局，並且把沿鐵路線相關郵電局通往旱路上郵電局的函件也發到這些局子。例如：庫爾斯克車站的郵件轉運處處理各主要幹線地區的函件如下：莫斯科——高爾基——基洛夫，莫斯科——哈爾科夫——塞瓦斯托波里，莫斯科——哈爾科夫——羅斯托夫——巴庫——梯比里斯（羅斯托夫——阿爾馬維爾——索赤——梯比里斯）；並處理從哈爾科夫分出去的各幹線的函件，在所有這些幹線的界限以內和在從這些幹線分出去支線和鄰接郵車路線的界限以內，相關各旱路郵電局的函件發寄到沿鐵路線的局子。如：在從沿鐵路線上的耶烏拉哈郵電局通往旱路上的別洛干、瓦爾塔什等旱路郵電局的函件就發往巴庫——梯比里斯線上的阿塞拜疆蘇維埃社會主義共和國沿鐵路線上的耶烏拉哈郵電局。

莫斯科區郵件轉運處也是在本區界內照發寄郵件路線表按編號

郵車路線分揀和封裝函件。例如：莫斯科的別洛露西亞車站的郵件轉運處，就是把莫斯科——明斯克——布列斯特幹線界限以內的函件和與這條幹線鄰接的區域以內的函件都要處理和封發到郵車的所有編號路線，也就是發往郵車第 585/584, 200, 235, 7/8, 325/326, 9, 105, 45, 449/450, 459, 426, 94 號。

莫斯科——斯大林諾和莫斯科——薩拉托夫——阿斯特拉汗幹線上的，以及與這條幹線毗連的各路線上的函件，要在巴維列茲克車站的轉運處進行處理並封成套子，發往各郵車。

所服務的地區超過別洛露西亞車站和巴維列茲克車站郵件轉運處許多倍的莫斯科亞洛斯拉夫車站郵件轉運處所進行的函件的處理與上述不同。這一點是這樣解釋：因為從亞洛斯拉夫車站、列寧格勒車站和嘉桑車站開出的列車所載運的從莫斯科發出的函件都集中在這個轉運處辦理，這一區域的界限可以說是：在西北是莫斯科——列寧格勒——木爾曼斯克幹線和在南面是莫斯科——沃洛涅什——頓河羅斯托夫幹線。在這些幹線以東地區裏的所有函件，除去莫斯科——宋可沃——列寧格勒幹線和薩維洛夫車站和巴維列茲克車站郵件轉運處所服務的通向拉寧布爾的第 45 號郵車路線以外，都在亞洛斯拉夫車站轉運處分揀。

因此，發往最重要幹線所有編號郵車的，即發往第 35, 321, 33—81—115—185—187—197—241—245—265, 155—25, 215—123—167, 65—69—157—206, 15—225—121 號郵車和發往本段與這些幹線鄰接的郵車路線的函件，要在莫斯科亞洛斯拉夫車站郵件轉運處處理和封裝。

發這一段各郵車的函件要封成套子和郵袋，其中並封有各沿鐵路路線郵局的直達套子。

發往大路線郵車的函件，例如發第 69, 158, 327, 241, 243, 265 等號郵車的函件，處理時要分成段，以便易於隨飛機照袋牌所書地址發往相關降落站。

郵車押運班按下列手續分揀和封裝函件：

(1) 封往本路線各沿鐵路線郵電局和郵車鄰接路線上的首三個沿鐵路線郵電局;

(2) 封往郵車鄰接路線並按城市和縣分封;

(3) 其餘的函件按省、州和共和國以及城市和縣分揀。

同時必須注意：從一條無論是在中途或是在終點站上卸交函件的郵車路線上交叉和分支出去的所有路線，都被認為是鄰接路線。

例如：第15號郵車的鄰接各郵車就是：通往梁贊的第215和250號郵車，通往梁日斯克的第61和65號郵車，通往米丘林斯克的第45、44、146號郵車，通往格梁斯的第108和225號郵車，通往沃洛涅什的第177號郵車，通往利斯克的第159和160號郵車，通往米列洛夫的第361號郵車，通往利哈亞的第257和278號郵車，通往茲維列夫的第31號郵車和終點站頓河羅斯托夫的第20、65、399號郵車。

3. 輪船寄遞函件的分揀、封裝和發寄

輪船押運班按下列手續分揀函件：

(1) 封往寄達局和沿岸交換站;

(2) 封往各省（州、共和國）並把它們城市和縣者分封；這樣封裝的函件，要按照發寄郵件路線表，交給與郵車直接交換郵件的沿岸郵電局，如：謝爾巴可夫——莫洛托夫郵船押運班，要把在基涅什瑪——高爾基段上所收的寄往依凡諾夫省尤利也夫和浦切什的函件，直接交給這些郵電局，做為沿岸局。

在同一段上所收的函件，如寄往輪船路線以外其他郵電局時，就要封至寄達局，封至各省（各州、各共和國）並把它們城市和縣者分封，然後按照發寄郵件路線表發往高爾基或其他交換站，以便用鐵路繼續前轉。

4. 開拆轉口函件的袋子和套子

為了加快信件傳遞速度和減輕郵車上的工作，規定了經轉的郵

袋和套子在郵件轉運處的開拆辦法，需要開拆的郵袋和套子爲：

- (1) 寄到從本站開出的（也包括經過的）郵車的郵袋和套子；
- (2) 寄到全程由長途押運班服務的直接交換郵件郵車路線上的各省（州、共和國）的郵袋和套子；

(3) 寄到與直接交換郵件郵車鄰接的郵車路線上的前兩省的郵袋和套子（只是在本郵車路線界限以內）。

爲此，各郵件轉運處要擬製各郵車路線表和省份表，各該郵件轉運處務須依照此表進行郵袋和套子的開拆。

例如像斯維爾德洛夫斯克郵件轉運處必須開拆的郵袋和套子是：

- (1) 寄到從本站開出的地方性的第 281, 305, 307 號郵車，以及寄到路過本站由押運班服務的列車所掛的第 26, 82, 85, 115 號郵車的郵袋和套子；

(2) 寄到在本段各郵車路線上的各省（州和共和國）的郵袋和套子，即：寄到第 305 號郵車沿線的斯維爾德洛夫斯克、切爾賓斯克和奇卡洛夫各省郵袋和套子，以及寄到經過本段的長途押運班服務的各路線上的下列各省（州和共和國）的郵袋和套子。

經過本段的郵車在斯維爾德洛夫斯克——嘉桑——莫斯科的路線上是第 26 和 156 號郵車，經過莫洛托夫省、基洛夫省、高爾基省、烏拉基米爾省和莫斯科省，經過烏德摩爾梯蘇維埃社會主義自治共和國、巴什基里亞蘇維埃社會主義自治共和國、韃靼蘇維埃社會主義自治共和國和楚瓦什蘇維埃社會主義自治共和國。

在斯維爾德洛夫斯克——基洛夫——莫斯科的路線上是第 82, 34, 321 號郵車，經過莫洛托夫省、基洛夫省、高爾基省、克斯托洛姆省、亞洛斯拉夫省、烏拉基米爾省、莫斯科省、烏拉摩爾梯蘇維埃社會主義自治共和國。

在斯維爾德洛夫斯克——庫爾干——比得洛夫洛斯克——奧姆斯克路線上和在斯維爾德洛夫斯克——秋明——奧姆斯克——海參崴路線上是第 85, 167, 115, 185, 187, 197, 241, 243, 265 號