

★ 郵電叢書 ★

優秀押運班

人民郵電出版社

班 運 押 秀 優

蘇聯 В. И. 依萬諾夫著

人 民 郵 電 出 版 社

В. И. ИВАНОВ
РАЗЪЕЗДНАЯ БРИГАДА
ОТЛИЧНОГО КАЧЕСТВА
СВЯЗЬИЗДАТ—1952

優 秀 押 運 班

著 者: 蘇 聯 В. И. 依 萬 諾 夫
譯 者: 李 德 廉
校 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
印刷者: 郵 電 部 南 京 印 刷 廠
南 京 太 平 路 戶 部 街 十 五 號
發行者: 新 華 書 店

一九五四年六月初版 (1—2,500)

書號: 1009 字數: 27,500 定價: 2,000元

原 序

郵政運輸業務為郵政通信中重要的一環。擺在郵政通信機構面前的基本任務，在各方面是要依靠準確的不間斷的郵政運輸來完成的。郵政運輸業務工作中的停滯，甚至初看起來關係不大，但也會對郵件傳遞的速度產生不良的影響，因而，也就會影響到對我國國家機關、社會團體、經濟組織以及我國人民的服務質量。

郵政運輸中最重要的任務是歸火車郵局押運班担任的。實際上火車郵局（又簡稱郵車——譯者註）就是行動郵局。火車郵局押運班由局長率領執行着一件艱巨繁重而複雜的工作。

郵車押運班的實際工作有其與眾不同的特點。其特點之一就是押運班的全體押運人員在班期中必須自行解決各種與交換郵件、處理及分發函件有關的生產上的問題。

正因為這個原因，所以對於押運班的工作人員特別是對火車郵局的局長提出的要求就較高。郵車押運班的每一個押運人員必須完全熟悉郵政規程、發寄郵件計劃表和函件分揀制度。沒有這些知識就會引起不良的後果，如：不確切掌握發寄郵件計劃表，就會誤封郵件並將郵件帶運過站；不明瞭郵政規程，會引起郵件的錯誤處理和封裝。

工作中的紀律性和準確性是每一個郵電工作者特別是押運工作者必不可少的品質。在郵車行駛期中，隨時都有可能發生完全

出乎預料的情況：如在大轉運站突然到達一些未預計到的郵件，或者是郵車與列車脫節等。同心協力的有組織的全體人員每一個人都很知道他們應該做些什麼和應該怎樣做，所以在任何時候也會從最艱難的情況下找到正確的解決辦法。

布爾什維克黨和蘇維埃政府在郵電工作人員面前提出來的任務，已在聯共（布）黨中央委員會一九五二年五月一日前夕的口號中明顯地指示出來：

“郵電工作者們！發展和改進郵電方面的工具，改善郵政、電報、電話和無線電方面的工作！改進對居民的服務！”

爲了完成這些任務，繼續開展社會主義競賽是有極其重要的意義的。社會主義競賽是一個強有力的因素，蘇維埃國家的勞動者就是用這個方法來超額完成生產計劃，不斷地提高勞動生產率 and 改善工作質量的。蘇聯的郵電工作者們也應積極加入這個全國性的社會主義競賽。這個競賽能使他們順利地完成生產任務，提高工作技能，改善對於居民、機關和企業的服務。

在競賽者中每天都有一批又一批的新的先進工作者和生產上的革新者湧現出來。儘量設法推廣先進郵電工作者的經驗是一件具有全國性意義的任務。偉大的領袖和導師斯大林同志教導我們：“社會主義競賽的原則，是先進者給予落後者以同志的幫助，從而達到普遍的高漲。

……社會主義競賽是一些人工作得不好，另外一些人工作得好，再有一些人工作得更好，要趕上更好的，並要達到普遍的高漲”。^①

^①1953年5月1日人民日報斯大林論羣衆的競賽和勞動熱情的高漲

數百個郵車押運班正積極參加社會主義競賽，爭取獲得優秀押運班的稱號。有許多押運班一貫堅持執行競賽的各項條件，並長期保持着優秀押運班的光榮稱號。

基輔車站（莫斯科）郵件轉運處由O. C. 勃塔勃娃所領導的押運班就是這些優秀押運班中的一個。

這個押運班響應了地方黨組織和工會的號召加入了爭取工作質量優良的競賽。由於最初幾個月競賽的結果，這個押運班在莫斯科郵件轉運處獲得了優秀押運班的高尚稱號。就是從那時起（到現在已經三年多了），它始終執行着社會主義競賽的各項條件，並牢牢保持着這個光榮稱號。

郵電部部務會議及郵電工會中央委員會根據一九五一年第一、二、四季全蘇社會主義競賽的結果，曾三次表揚了該班全體人員。

郵電部在一九五二年二月廿四日“關於郵電部所屬各局各種職務的工作人員爭取優秀小組而開展的一九五一年第四季度社會主義競賽總結”的第一五七號訓令中指出：

“蘇聯郵電部部務會議及郵電工會中央委員會主席團在審核過郵電部所屬各局各種職務的工作人員為爭取優秀小組而開展的一九五一年第四季度社會主義競賽總結後，決定：

將郵電部各郵電業務部門、各工廠，製造廠以及各建築工地的集體工作人員和個別工作人員中之經認為優秀並為工會及企業行政授予‘優秀小組’稱號的公佈如下：

……莫斯科基輔車站郵件轉運處火車郵局押運班（班長為O. C. 勃塔勃娃同志）。

這個押運班百分之一百三十地完成了其收入計劃，沒有發生過郵件的未經交接、滯運過站、誤陳、遺失及偷盜情事，單據整理得特別好；在班期中這個押運班檢查各郵電企業的工作，幫助他們消滅差錯。押運班的全體人員都在不斷提高自己的技術水平，並經常將自己的工作經驗告訴其他的同事們。押運班的全體人員整整三年來始終保持着“優秀押運班”的稱號。

這個押運班在莫斯科郵件轉運局所轄各企業員工競賽中一連十季獲得第一。一九五二年郵電部曾下令表揚勃塔勃娃押運班認為它是全國優秀押運班之一。每一個押運人員都重視自己班的榮譽，嚴謹地保持着蘇聯郵政的威信，並都極力使每一個公民都相信其交給郵局的信件、印刷品、包裹、滙款、訂閱的報紙都將迅速完好投遞出去。經常關心使用郵政業務的勞動人民的利益——這是全班工作的基本原則。

這本小冊子所寫的是勃塔勃娃押運班的工作經驗。

目 錄

1. 原序.....	(1)
2. 聽取指示.....	(1)
3. 接收郵件前的準備.....	(4)
4. 接收郵件.....	(6)
5. 押運班在途中的工作.....	(9)
6. 在返程中.....	(26)
7. 班期終結.....	(27)
8. 落地檢查.....	(29)
9. 社會主義財產的安全.....	(30)
10. 爲爭取收入和節約資財而鬥爭.....	(32)
11. 交流經驗.....	(33)
12. 押運人員的學習.....	(34)
13. 結論.....	(35)

聽取指示

服務於莫斯科——喬普線的火車郵局押運班（其成員有火車郵局局長^① O.C. 勃塔勃娃和她的助手 A.C. 羅曼諾夫、A.H. 勃爾科夫尼科娃及 Л.Л. 馬卡羅夫）在安排定的路線出發以前先到郵件轉運處處長那裏去聽取押車出發前的指示。雖然這個押運班長期以來一直是一個優秀的押運班，但是關於工作方面的指示對這個押運班說來也和對其他押運班一樣需要。

這種指示是郵件轉運處的領導人與出發的工作人員的臨別座談。如果在上次出發期中押運班工作人員的工作中存在缺點時，在指示時要進行討論，此外，在指示時還要測驗一下他們是否知道在發寄郵件計劃表方面、封裝手續方面及郵件處理規則方面最近發生的變更。

在出發前，勃塔勃娃押運班總是照例預先作好準備。每一個押運員都有一本備忘簿，記載有關發寄郵件計劃表的各項新到的指示及郵路的最近變更情形。這可以幫助他們記憶一些工作上所必需的通知及遇有參考的必要時，可以隨手找出相關文件中的摘錄。

大家知道，火車郵局的工作條件比一般的固定郵局的要複雜得多。火車在開動中的不斷動盪無形中就會影響到單據的登記。

^①火車郵局局長回到郵件轉運處時可能稱班長——譯者註

勃塔勃娃押運班的押運人員估計到這個情形，照例總是於開車前就將全程往返所需要的路單、清單、袋牌和封簽都準備妥當。因為這個押運班大致知道要裝上的郵件的數量有多少，並且很熟悉交換站的名稱。押運班事先將空白路單和清單上面的部分填妥，在途中再登需要的相關節目。所以所登註的單據都很乾淨、清楚而沒有塗改。同時，也可以節省一些時間，以便在途中封套以前再檢查一次信件的发往地點是否正確，並在裝入袋內以前再核對一次封簽的地址。

對押運班的指示由郵件轉運處的副處長主持。同時押運科的科長也參加。

副處長令押運班的各押運人員提示行程中準備用的單據及袋牌等。他略略地看過之後就將這些東西交給押運科科長仔細核對。當押運科科長查閱單據時，副處長就檢查在押運班所交出的發寄郵件計劃表中是否已將各項必須補充的項目都已填入，看一看該計劃表是否與轉運處所掌握的已改正過的一份相符。然後，他要問押車員一些問題。

“勃爾科夫尼科娃同志，您的工作是負責處理掛號郵件。那末請告訴我，從莫斯科到喬普您有那些直接交運的郵件？”

“第一次直接交運是在基輔”勃爾科夫尼科娃毫不猶豫地回答說，“交與第79次列車第67號郵車。我們將開拆和處理發往德涅泊（爾）彼特羅夫斯克及基洛夫格拉省的郵件。以後是交與第63次列車第395號郵車。在里沃夫直交第58次列車第401號郵車，並處理沃倫省及里沃夫省的郵件；在斯特雷直交第191次列車第424號郵車，到這個車上應處理多洛果貝契省的郵

件。”

馬卡羅夫回答關於押運班返程中平常函件的直接交運方面的問題時，也是很明確的。

火車郵局局長勃塔勃娃談的是關於報紙清單的填寫手續以及誰填寫這些清單的問題。

指示工作進行了三十分鐘。在這個時間內要了解清楚押運員們已否知道各項新的變更和命令，是否很好地掌握了郵件分發和處理的手續，軍事函件和國際函件的封裝方法以及是否知道從郵車信箱開出來的信件，應如何處理。然後，押運科科長向副處長報告預先準備妥的郵件單據及袋牌填寫無誤。

測驗押運班人員熟悉程度以後，就討論另外一些押運班上次在這一條路上所發生的差錯。這是爲了提起押運工作人員的注意，幫助他們防止可能發生的錯誤。然後，宣讀基輔郵件轉運處副處長關於更改基輔轉運站發寄郵件計劃表的來信。必須預先告訴押運班要注意回程時應及時交出袋皮總數表。

指示完畢後，就交給押運班路程表、第一式乘車證、保險戳、日戳、欠資戳、公件手提箱、途中封裝郵件用的必需數量的郵袋、武器、預付郵資憑證、零售的報紙。



O. C. 勃塔勃娃

下面要做的事情就是接收郵車及郵車的一切設備和用具了。

接收郵件前的準備

全班人員出發到裝運郵件站台接收郵車。郵車在那裏等待裝車。

就在不久以前，這個押運班所用的還是一輛老式車廂。從 1951 年 5 月起才給了它一些很好的、安適的完全用金屬造成的車廂。在這些車廂內有一切正常工作和休息的設備。

在靠近沿線郵件容間的出入台上裝有一張小摺桌，為火車在停時很短的小站上交接郵件時填寫單據用的。這可以使接站員不必穿過出入台到車廂辦公室裏去。

處理信函郵件間（辦公室）有一些 34 個抽屜的桌子。在車廂兩邊的桌子上，沿着辦公室的兩旁全都擺滿了 140 個及 126 個格眼的分信格，靠車內間壁橫放着一個有 56 個格眼的為處理印刷品及掛號函件用的分信格。在火車郵局局長的工作檯附近也有一個分信格它有 16 個格眼，在它的旁邊還有一個 14 個格眼的分信格是作為放置包裹詳情單用的。局長的工作檯上裝有電鈴按鈕，通往押運員休息室及事務員室。

為了防止開拆郵袋時灰塵飛揚，在車廂內安有吸塵裝置，它是一個裏面裝有木格的箱子，下面有一個吸塵通風器。當不工作的時候，這種裝置可以關起來作為一張桌子使用。在室內地上有一個開口通車廂下面的空袋儲藏箱。

除了普通的抽風設備外，還裝有通風設備。空氣從門口上邊的小孔進入車廂，然後再通過濾氣設備。而在冬天，則除了濾氣

設備以外，還要經過熱氣設備。

車內配備有自行發電的設備，它保證各工作檯光線充足，發動通風設備及吸塵裝置，供給電燙火漆勺及電煮水壺以及供給車外交換郵件的地方照明用的電力。

分揀間裝有擴音器接往火車的無線電裝置上。

四十一盞燈發出來的充足的光綫，經常新鮮的空氣，地上鋪着地毯的舒適的分揀間以及一間間的休息室，所有這些都是滿足工作人員在工作方面及生活方面的各項要求及幫助他們提高勞動生產率和改善工作質量的條件。

蘇維埃國家所造的全金屬郵車是世界上最好的。在這裏表現出了社會主義國家對於爲押運工作人員創造良好的勞動條件的父親般的關懷。

檢查和接收車廂是押運班的重要職責，因爲途中的工作條件在許多方面是依靠車廂的情況來決定的。

勃塔勃娃隨同副處長及車廠技術視察員檢查行將出發的郵車。首先檢查車門及門門是否完好。因爲門門不緊，門鎖損壞，那末，在停時很短的車站上就會發生無法交換郵件的重大業務過失。然後，再看一看郵車內是否有必要的設備、傢具、儲水、電氣設置情況和防火用具是否完好。

當勃塔勃娃驗收郵車時，押運班的其餘的人員就準備自己的工作檯：將工作用具、參考資料及應用材料等都放在適當的地方，將地名小牌（供分揀信件用的——譯者註）都分掛於分信格的各格眼上，將預先準備好的封簽放入格眼內。

各客間的鑰匙應經常由專人保管和放在固定的地方，也是很

重要的。如果這些鑰匙分散給各個人保管，並放在各個地方，那末，需要它們的時候，就很難找到。在交接郵件時，尤其是當火車停站時間很短而需要立刻打開某一容間時，那末，尋找鑰匙就會造成郵件的不能交換和帶運過站。因此，勃塔勃娃押運班容間的鑰匙老是放在火車郵局局長桌內的一個固定的地方。

接 收 郵 件

郵車接收妥了。局長勃塔勃娃在檢查過各個地名小牌已按照嚴格規定的標準掛好，參考資料、工作用具及應用材料都已放置在一定的地方和核對過總路單以後，就命令將郵件裝上郵車。

接收郵件開始了。每一個押運人員都完全知道自己的工作地位。大批的郵件都不慌不忙井然有序地裝上了郵車。勃塔勃娃手中拿着發寄郵件的總路單。她按照這個路單監視着郵件均勻地裝在郵車的兩個容間內，因為其中如有一個裝得偏多就會引起郵車失去平衡。

另外，還必須注意郵件裝入容間時要按郵件堆放的規定標準及沿途卸交的次序放置。按照交換地點的先後次序裝車能避免郵件帶運過站，及減輕途中的分揀工作，而押運班也可以不必將郵件作不必要的東挪西放。

羅曼諾夫會同事務員接收沿綫容間的郵件，勃爾科夫尼科娃與馬卡羅夫接收轉口容間的郵件。

接收郵件的人要求送交郵件人員拿出相關清單，逐一核對郵件是否與路單和清單上所登註的節目相符，並查驗接收的郵件是否完好，地址是否無訛。這種接收郵件的方法保證押運班不致

發生任何像郵件帶運過站和發現郵件短少等意外情事。

勃塔勃娃仔細地監視着郵件的接收；如果押運員中有人違反了郵件的接收程序，她就指出來；如果發生了誤會，她就來排解。

羅曼諾夫忽然放慢了接收的速度，仔細打量着接站員交給他的的一件襖包皮包裹。

——不行，這件包裹我不收，它封裝得不合規定，因為有兩道外縫。

在這裏就是爭辯也沒有什麼用處。羅曼諾夫不接收不按郵政規程包裝的如像保險 戳不清楚的，捆紮方法不對的和包皮破爛的包裹，不完好的包裹應予退回，並在路單上由交接雙方人員作出適當批註並簽字證明。

接站員到勃塔勃娃那裏去請她協助，但勃塔勃娃認為她的助理員在這種情況下所做的是對的。



A. G. 羅曼諾夫

“我們奉到命令要嚴格執行郵政規程”她說。“我們無法違反規程，擅自接收封裝不妥和不完好的郵件。今後您也得遵守這一原則，不再接收這樣的包裹交給火車郵局。”

押運人員在容間內整齊地堆放成批的包裹，報紙郵袋和總包

的同時，就已考慮到按照火車的行程應該從那一邊進行郵件的交換。在容間的最裏邊先放最遠的一批，然後再放近些的一批。爲了避免火車在途中行駛的時候由於火車的動盪而完全可能使包裹攪混起見，他們把較大的包裹分放在本堆包裹的兩側，其餘的放在中間。此外，每一堆用繩網彼此隔開。這就使押運班可以省去分揀攪混包裹堆的不必要的費勁工作，經濟很多的時間。

到此，在容間接收郵件的工作即告完畢。容間的門關了，門門也已門上。空手車離開了車廂。現在調度機車就要來將郵車拖走並將其掛在列車上。輕輕的一震動，聯結員的哨子一吹，機車汽笛響了一下，郵政站台就慢慢地掠窗而過。

當郵車沿着只有鐵路人員知道的錯綜複雜的路綫行駛時，羅曼諾夫和勃爾科夫尼科娃將容間裝載的郵件數量編造報告連同單據送交局長。勃塔勃娃留心地結算總數，並核對是否與單據總數相符；只有辦了這一手續後，她才在接收郵件的路單及清單副份上簽字。並加蓋清晰的日戳。

通常在火車將要開動前幾分鐘的時候，總有幾袋剛剛處理妥的函件送到郵車上。然而，就是這些袋郵件也得收下，接收郵件上車的工作就此結束。現在所有的接收下來的郵件全歸押運班負責。每一個人都各自負責其所照管的容間內的郵件安全。局長負責整個郵車裏面的東西。

與押運班一同到車站的郵件轉運處的值班列車調度員向他們告了別並祝他們一路平安。事務員鎖上了出入口的門。

在雄壯的機車汽笛長鳴以後“列車長”接着吹一下哨子，火車就開始開動，而僅在單程中它就要走一千五百多公里。

押運班在途中的工作

當旅客們上了火車並且因為和親戚朋友們告別，情感上經過了一些波動之後，大家都躺下休息的時候，這時却正是郵車緊張工作的最高潮。在這裏沒有夜的感覺，工作人員晝夜都在勞動着。

郵車押運班的工作要求格外的精確性。在這裏有被火車停站所限制的嚴格規定時間。火車是不能等着押運班去處理郵件的，因此，一切都應當及時準備妥當。這只有在正確的勞動組織下才可以辦到。

現在還有些押運班沒有適當的勞動組織。在某些起點站及中途大交換站上，他們在辦公室裏堆滿了大量的應當開拆的郵袋。爲了騰出一個通道，郵袋時常搬來搬去。因此袋內的信捆散了，函件混雜在一起，在路上還得重新再費一道手續來整理。在勃塔勃娃的押運班中就沒有這樣的情形。所有待分的郵袋都放在沿綫郵件容間內，到需要時才拿到辦公室處理。所以辦公室裏總是寬敞方便的。工作時只有兩三個輪着要處理的郵袋。

勃塔勃娃到郵件轉運處當實習生的時候才滿十九歲，後來作了火車郵局局長的助手。這位思想周密、愛好請教的姑娘仔細地注視着老練同志們的工作。她在有經驗的各火車郵局局長那裏獲得一些經驗和知識，他們培養了她對本身職業的熱愛，自覺的勞動態度，並且將押運工作人員的複雜職務的每一細微的地方都告訴了她。

勃塔勃娃成了一位有經驗的火車郵局局長。莫斯科——基輔