

★ 郵 電 叢 書 ★

火車郵局局長

人 民 郵 電 出 版 社

火 車 郵 局 局 長

蘇 聯 Г.Н.卓 爾 庚 著
А.И.亞 科 夫 列 夫

人 民 郵 電 出 版 社

Г. Н. ЗОЛКИН И А. И. ЯКОВЛЕВ
НАЧАЛЬНИК
ПОЧТОВОГО ВАГОНА
СВЯЗЬИЗДАТ 1953
ПЕРВОЕ ИЗДАНИЕ

本書敘述郵件運送的組織、押運人員的技術要求、押運班的編制和工時的計算。
郵車上用的參考資料、出發前的準備和工作組織的基本原則。同時也敘述了郵件的處
理程序、郵車的類型和調配以及工作監督、技術安全和展開社會主義競賽等。

火 車 郵 局 局 長

著 者：蘇 聯 Г. Н. 卓 爾 庚
А. И. 亞科夫列夫
譯 者：張 萃 農 王 清 雲 李 夢 華
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 15 號
發行者：新 華 書 店

書號：51 1954年11月南京第一版第一次印刷 1—2,000 冊
850×1143 1/32 95頁 字數157,000字 定價10,000元

★北京市書刊出版業營業許可證出字第〇四八號★

序 言

第十九次黨代表大會關於一九五一——一九五五年蘇聯發展第五個五年計劃的歷史性的決議明顯地證明了：我們的黨遵循着斯大林同志發現的社會主義經濟發展的法則，實際地解決逐步從社會主義過渡到共產主義的最偉大的任務。

蘇聯發展的斯大林五年計劃規定國民經濟新的強有力的高漲，保證蘇聯人民物質福利和文化水平進一步顯著地提高。

在第十九次黨代表大會關於第五個五年計劃的指示中規定：與所有國民經濟強有力高漲的同時，大大地發展國內一切通信設備。

在郵政方面，第五個五年計劃規定：“改進郵政方面對居民的報刊和郵件的投遞工作，保證區際郵路上的郵件主要用汽車運輸”。

完成這個很重要的和責任重大的任務，要求所有郵政工作人員也包括執行一個最重要職務的郵車押運工作人員在內，——傳遞全國無數居民點之間的郵件，在一切工段上特別精確地和負責地工作，嚴格遵守郵政規程、郵電部的指示和命令。

火車郵局局長是日日夜夜進行工作的行動郵局全體工作人員的領導人，應該是技術非常熟練的工作人員，完全熟悉郵件運輸業務，能夠隨機應變保證監督所有押運班人員的工作和以良好質量處理各郵電企業交上郵車的郵件。

郵車押運班工作的最重要的質量指標是：沒有漏交換、帶運過站、誤寄和無計劃的發寄郵件；沒有損失和偷竊；嚴格執行郵政規程、處理和運遞各類郵件的命令、訓令、工作須知和指南。

完成這些最重要的任務，要求所有郵車押運工作人員用共產黨員的態度來履行其職責，並很好地諳悉自己的業務。

這本參考書的目的是幫助火車郵局局長和所有郵車押運人員精通組織郵件運輸工作的基本原則和掌握“郵電工作人員技術等級手冊”所要求他們的那些知識。這本參考書可以便利研究所有郵政工作人員必須熟悉的郵政規程。

郵電部郵政總局

目 錄

序 言

第一章 郵政通信機構的組織結構和運遞郵件的業務

第一節 郵政通信機構的組織結構…………… (1)

第二節 郵件轉運企業的結構和職能…………… (3)

第二章 蘇聯郵運的組織

第三章 對郵車押運人員的基本技術要求

第四章 郵車押運班的編制、工時統計

第一節 一般情況…………… (25)

第二節 押運班數目的計算…………… (25)

第三節 工時的計算…………… (29)

第五章 郵車押運班工作手冊

第一節 一般資料…………… (34)

第二節 郵政規程…………… (35)

第三節 蘇聯郵電局所彙編…………… (35)

第四節 蘇聯郵車與輪船郵路指南…………… (36)

第五節 蘇聯報刊訂銷局一覽表…………… (37)

第六節 郵車(幹線的和詳細的)發運信函、報刊和包裹郵件的發運計劃表…………… (38)

第七節 郵車與郵電企業交換郵件的地名表…………… (43)

第八節 蘇聯郵車路線圖…………… (43)

第九節 蘇聯各鐵路火車運行時間表…………… (44)

第十節 郵車中堆放郵件標準…………… (44)

第六章 郵車押運班出發的準備

第七章 郵車中工作組織的基本原則

第八章 郵車處理、分揀和發寄郵件的原則

第一節 處理郵件的程序…………… (57)

第二節	信函郵件的處理	(58)
第三節	處理和封發飛機帶運函件(報刊)的程序	(76)
第四節	保價和視同保價郵件的處理	(77)
第五節	期刊郵袋和總包的處理	(83)
第六節	國際郵件的處理	(90)
第七節	鐵路車站解款袋的接收、處理和投交	(100)
第九章 郵車工作的組織		
第一節	在起點站接收郵件	(105)
第二節	處理和準備交換的郵件,與轉口站和沿線郵電企業 交換郵件的程序	(107)
第三節	郵車內預防差錯的措施	(113)
第四節	在處理和交換郵件方面違反郵政規程的處理手續	(119)
第五節	交接郵件的計算	(126)
第六節	對旅客通信的服務	(129)
第七節	郵件在中途及停站時的保護	(135)
第八節	在終點站卸交郵件,押運班報告工作	(137)
第十章 郵車的類型、設備及沿途和停站時的維護		
第一節	郵車的類型	(141)
第二節	郵車的水暖設備	(147)
第十一章 郵車摘鈎時的措施		
第十二章 消防措施、鐵路信號設備		
第十三章 在郵車上工作時的技術安全		
第十四章 乘坐郵車		
第十五章 郵車押運班往返停留時間		
第十六章 對郵車押運班工作的檢查		
第十七章 押運工作人員的社會主義競賽		

第一章

郵政通信機構的組織結構和

運遞郵件的業務

第一節 郵政通信機構的組織結構

蘇聯郵政是主要通信部門之一，對全國生活來說，具有頭等重要意義。

幾萬郵政企業——市郵局、郵局、郵電局、郵電分(支)局和代辦所——以郵政通信設備為蘇聯國家管理機關、國民經濟、社會團體和居民服務。郵電部通過部內的郵政總局領導蘇聯郵政。

郵政總局的任務是：執行黨和政府關於郵政問題的決定；保證郵政為全國國家管理機關、國民經濟、社會團體和居民服務的不間斷的工作；在運用科學生產組織、先進的蘇聯技術、斯大哈諾夫工作者和優秀郵政企業的經驗的基礎上發展和改進蘇聯郵政；保證完成和超額完成國家對於郵政的生產財務計劃。

為了完成上述任務，郵政總局負責蘇聯郵政通信的組織，製定改善郵政工作組織和質量的辦法；製定發展郵政的展望的、年度的和季度的計劃；製定有關郵政組織與業務經營的規程、章則和指示，處理、傳遞和投遞郵件的定額和基本時限，幹線的、省內的、區內的和市内郵政組織的原則；用各類運輸工具組織郵件運輸；製定和批准幹線郵件發運計劃表；審查和批准區際郵件運行圖表；組織郵車停車場的建設、修理和技術維護工作；組織驛站工作；製定和實行加速各類郵件的傳遞辦法；運用生產過程機械化的器材；製定和實行運用並掌握新技術的措施；採用各種方法促進郵政企業及郵政工作人員的社會主義競賽的廣泛發展；統計蘇聯郵政企業網，統計和分析郵政計劃和一切工作指標的完成情況。

郵政總局通過其中央機關和通過郵電部省(邊區、共和國、州)管理局來實現其所擔負的任務。

莫斯科市郵局、莫斯科郵件轉運局及中央郵票發行處直屬於郵政總局。

郵政總局的編制中有下列各主要處：郵政組織處，研究有關郵政組織和改進的一切問題；郵政企業業務處，組織郵政企業的工作，並領導其業務的經營；郵件運輸處；郵車業務處，領導郵車停車場的組織及業務；調度處，組織郵件發寄路線，和對國內最重要幹線的郵件運輸實行有效的監督。

在加盟共和國（俄羅斯蘇維埃聯邦社會主義共和國除外），郵電部在每一個共和國分別設有蘇聯郵電部全權代表辦事處（縮寫為“УУУ”）。

郵電部全權代表辦事處，在設有省（州）郵電管理局的地方，通過省（州）郵電管理局，或在未設有省郵電管理局的地方，通過設在省城的省郵電局負責進行郵政機構業務的組織、領導和監督工作。

在俄羅斯蘇維埃聯邦社會主義共和國各省、邊區和自治共和國設置省（邊區或共和國）郵電管理局，直屬於蘇聯郵電部。

在各省、州、邊區和共和國管理局，以及加盟共和國全權代表辦事處均設有郵政處，組織郵政通信，直接領導和監督本省、邊區、共和國境內各分設郵局及一切郵電局的業務。

在省城、州首府、邊區首府、共和國國都和省、邊區、共和國所屬城市中根據工作量設立具有所轄城市郵電支局和代辦所的市郵局、郵局或合設郵電局。

市郵局是特等郵政企業。市郵局設立在共和國國都、邊區首府和省城以上的最大城市中，例如：莫斯科、列寧格勒、基輔、哈爾科夫、敖德薩等。

市郵局是管理和生產的企業，經營郵電部批准的郵電法規和郵政規程規定的業務，此外，組織城市中的郵政通信，領導和監督其

所屬郵電企業。

市郵局照例由省、邊區或共和國管理局或各加盟共和國郵電部全權代表辦事處郵政處處長直接管轄。

郵局是分設的企業。根據工作量，郵局分為一等、二等和三等。郵局設立在省城（邊區首府）、共和國國都以上大城市中，例如：頓河岸羅斯托夫、沃龍涅什、巴庫等等。

郵局和市郵局一樣，是管理和生產的企業，組織和經營城市郵政通信設備。郵局由省（邊區）、共和國管理局的或依據其所在地區由加盟共和國郵電部全權代表辦事處的郵政處管轄。

在許多省城、直轄市以及州首府設立合設型的郵電局，即各類通信（郵政、電話、電報、無線電）合設的郵電局，而在區中心設立區郵電局。城市的、州的和區的郵電局是合設的郵電企業。

在蘇聯郵電企業總數中，郵電分（支）局和代辦所佔大多數，並且其中絕大多數是設在鄉村的。

執行推廣和發行報刊職能的郵電企業，分為兩類：報刊訂銷局及其所屬郵電分局和代辦所。

報刊訂銷局是有權獨立辦理定期出版物增減單並直接收到報刊的郵電企業。

因此，報刊訂銷局的職能包括：按照所收的訂戶及從所屬郵電分局和代辦所寄到的訂戶向中央出版社（“真理報”、“消息報”）及發運局編發報刊增減單；按增減單直接收到所定的報刊，將報刊分發給所屬郵電分局和代辦所，以便投遞給居民。

郵電部發行總局取得郵政總局同意授予郵電企業以報刊訂銷局的職權。發行總局進行報刊訂銷局的統計。

除以上列舉的郵電企業外，郵電部為了供各郵政機構運輸需要，組織專門的郵電企業，稱為郵件轉運處。

第二節 郵件轉運企業的結構和職能

在郵電部郵政總局的編制中有郵件運輸處，組織和領導用各類

運輸工具運輸郵件和各郵件轉運處的業務。

郵件運輸處的主要任務是：保證執行黨和政府關於各類郵件運遞問題的指示；組織郵件運遞和郵件轉運處的工作，發展和改善郵件運輸工具；組織一切郵件運輸工具的綜合運用，建立郵政聯絡圖表，以保證郵件迅速傳遞；保證完成郵件運遞計劃和監督各郵件轉運處及郵車押運班的業務。

爲了完成上述任務，郵件轉運處負責：編製郵件運遞的展望的、年度的和季度的計劃；計算運遞郵件用的運輸工具；領導和監督郵件轉運處、郵車和輪船郵政間生產過程的組織；檢查郵件轉運處、郵車和輪船押運班以及驛站的工作；編製郵車、輪船和航空路線圖；檢查省際和區際汽車、獸力郵路運輸圖表的正確編製；準備和印製蘇聯郵車和輪船路線郵路指南及其更改小條，並發給各郵件轉運處和押運班；製訂有關用各類運輸工具組織郵件運遞和驛站業務的須知和指南；研究和推廣優秀郵件轉運處、郵車押運班、郵件運輸工作人員的工作經驗，採用各種方法促進全體郵件運輸人員的社會主義競賽。

郵政總局通過郵電部駐各加盟共和國全權代表辦事處以及省、邊區、共和國管理局的郵政處來領導蘇聯境內郵件運遞事務。

郵政處組織各類運輸工具在省境內和由本管理局所屬郵件轉運處押運班服務的郵車路線上運遞郵件。

郵政處研究省屬各郵電企業及其所轄郵車路線的郵件發運計劃表。

在莫斯科轉口站，郵件運遞業務特別單獨分開，而集中於莫斯科郵件轉運局，由其組織和進行各鐵路和航空郵路的郵件運輸。

轉運局直接管轄附設於莫斯科各鐵路車站（雅羅斯拉夫斯克、嘉桑、庫爾斯克、帕維列茨克、基輔、別洛露西亞、列日斯克、薩維郁洛夫斯克、列寧格勒）的郵件轉運處和在略日斯克車站的郵件轉運處；附設於夫諾科沃航空站的郵件轉運處；莫斯科市內郵件轉運處，它運轉莫斯科九個車站郵件轉運處之間的郵件和設於各航空

站的郵件轉運處之間的郵件。

莫斯科郵件轉運局領導沿鐵路和航空交通路線（由莫斯科起始的）上郵件運輸的組織和業務，保證所管各郵車和飛機路線上不間斷地、最迅速地運輸郵件，還保證對其所屬企業的業務進行有效的領導和監督。

用各類運輸工具運輸郵件的郵件轉運處和郵電局，是基層郵電企業。

郵件轉運處設在鐵路幹線起點和終點的鐵路中心站（鐵路線交叉點）以及大的航空站和港口。

郵件轉運處是生產企業。

郵件轉運處直屬於省（邊區、共和國）郵電管理局，而在莫斯科直屬於郵件轉運局。

郵件轉運處的任務是：在所轄路線（鐵路、水路、航空）上組織郵件運輸；組織郵件轉運處和郵車（輪船）以優良質量處理經轉的郵件；完成批准的工作計劃，在運用技術、先進郵件轉運處和優秀斯大哈諾夫工作者的經驗的基礎上，要不斷地改善郵件處理和運輸生產過程的組織。

爲了完成上述任務，郵件轉運處負責：編製季度、年度和展望的生產和財務計劃，並呈請郵電管理局批准；製定並實施各科和各郵車（輪船）押運班在生產過程中保證有正確組織的辦法；主管所轄郵車（輪船、飛機）路線；組織主管的汽車和獸力郵路上的郵件運輸；組織郵車上運遞車站解款；組織與郵車（輪船、飛機）和城市郵局交換郵件，並接收各出版社和報紙發運局交運的報刊；製訂郵件轉運處及其所屬郵車（輪船）路線上詳細的郵件發運計劃表以及交換、處理和發寄郵件的時間表和規定的時限；按照郵政規程和發運計劃表在規定時限內處理和按址發寄收進的一切郵件；保證統計和分析郵件轉運處及其所屬郵車（輪船）路線工作的質量和數量指標；監督所屬郵車（輪船）押運班和所轄路段上的其他郵件轉運處押運班的工作；組織押運班的力量以郵電業務爲火車（輪船）旅

客服務。

郵車路線一般由郵件轉運處主管，但工作量小的少數路線，如加里寧至爾日夫、諾沃哥羅得至波洛維契等，則由郵電局照管。這樣的郵電局就要管理必需數量的郵車和一定名額的押運人員。

郵件轉運處根據工作量分為七等。

郵件轉運處分等的主要指標，是晝夜平均交換的包裹、郵袋、報紙總包和郵車押運班數目。

現時實行的郵件轉運處分等指標如下：

郵件轉運處的等級

等 別	包 裹、郵 袋、報 紙 總 包 (以件計) 晝夜平均交換量	押 運 班 數 目
1	6,000 以上到 10,000	從 31 到 50
2	4,000 以上到 6,000	從 16 到 30
3	3,000 以上到 4,000	從 11 到 15
4	2,000 以上到 3,000	從 6 到 10
5	1,500 以上到 2,000	從 4 到 5
6	800 以上到 1,500	從 2 到 3
7	800 以下	2 以下

郵件轉運處晝夜平均交換的包裹、郵袋和報紙總包在10,000件以上和押運班在50班以上的，列為特等。可見，列為特等的郵件轉運處乃是莫斯科（庫爾斯克，嘉桑和雅羅斯拉夫斯克車站的）、基輔、哈爾科夫、列寧格勒（莫斯科車站的）和諾沃西比爾斯克等城市的繁忙郵件轉運處。

在繁忙郵件轉運處設置各生產部門：信函處理交換科，保價郵件報刊處理交換科，押運科，查詢科和郵車停車場。有15輛以上郵車的郵件轉運處，即設置郵車停車場。

各生產部門由郵件轉運處處長（副處長）領導。在1、2、3、4等繁忙郵件轉運處派有處長的值班助理員協助進行領導工作。處

長的值班助理員在處長及副處長直接領導下工作，在他們不在時，代理他們處理業務上的問題。

未設生產部門的郵件轉運處，其生產工段上的一切工作由處長和副處長直接領導。

值班助理員領導與郵車交換郵件；監督各生產部門和組的工作，遇必要時，調派工作人員（以後通知處長）；檢查各部門按時間表規定的時限及時準備郵件，並執行對保證處內生產工作正常進行的必要措施。

值班助理員對於列車行駛、裝卸郵件、調撥郵車等問題，要與車站值班人員及鐵路人員保持聯系並與城市郵電企業主管人員聯系，及時把報刊、包裹和信函郵件交到郵件轉運處。

值班助理員依據郵件發運計劃表監督從過境的列車接下應由飛機帶運的郵件，並保證按照規定時限運往當地的航空站。

第二章

蘇聯郵運的組織

郵件運輸是把分佈在我們偉大祖國廣大領土上的數萬郵電企業聯系成統一的和嚴整的體系的生產過程的一個主要環節。蘇聯郵件運輸的基本原則是綜合利用各種運輸工具（鐵路、水路、航空、汽車、獸力）和建立統一的郵政聯絡圖，以保證在郵件定期的和不停頓的運轉的情況下最迅速地運遞郵件。這實際上就是說：企業、機關、團體和居民交寄的一切郵件應在規定的時限內發運。

郵件運輸工作人員的基本任務，是要保證任何一處所發的郵件，應在最短期限內充分安全地運送到任何寄達地點。所以郵運組織和利用運輸工具的原則應該是：選擇最短的路程；用某條路線最迅速的運輸工具將郵件運送到寄達地點；爲了聯合利用各種運輸工具運輸郵件，要使它們的運行協調一致；組織汽車、獸力郵路上和水路的郵件運輸，應適應火車、飛機、輪船運行時間表的要求；根據不間斷的流水作業原則，按照固定的時間表和規定的時限組織接收、處理、發寄和運輸郵件的一切工作。

現時蘇聯郵政聯絡是利用鐵路、航空、水路、汽車和獸力等運輸工具。

運輸郵件的道路，稱爲郵路或路線（線）。

按照郵路（路線）的地區的出口和沿途交換郵件的郵電企業的類型，可以有：

幹線和省際線，是連接蘇聯首都莫斯科與加盟共和國國都、邊區首府、省城和國內各大工業、行政、政治、經濟、文化中心的，以及省城、邊區首府、共和國國都互相聯絡的。

省內線路，連接省城和區中心的。

區內線路，是行政區內各郵電企業互相聯絡的。

區際路線，是各區中心互相聯絡的。

支線或稱支路，是連接郵電企業與鐵路車站，航空站或碼頭上交換郵件的郵車、輪船或飛機的。

鐵路、水路和航空運輸工具基本上是幹線的或省際線的運輸工具。汽車和獸力運輸工具，是用來在省際、區際、區內郵路上運輸郵件或聯絡支路的。

鐵路運輸，廣泛地用以運輸郵件。鐵路運輸對於運輸郵件的巨大意義，決定於它有四通八達的網，不管氣候的條件和季節，保證準確的、定期的聯絡。

在行駛的速度方面，除航空外，鐵路運輸超過各種運輸工具。

信函、包裹、報紙和雜誌大部分是由郵車運輸的。可是，也有相當一部分信函郵件和期刊是由航空帶運的，並且在國內大城市郊區，最近主要是用汽車運輸的。

鐵路運輸郵件的程序、郵電部各機構和交通部各機構的相互關係、雙方的權利和義務都在交通部和郵電部批准的“蘇聯鐵路網運輸和郵車的維護規則”內，予以規定。根據此項規則，郵車運遞郵件及其維護得在蘇聯所有公用的和臨時營業的鐵路上辦理。

沿鐵路運輸郵件得：

在郵電部特製的郵車中和派有郵電部工作人員押運的客車特備郵政間（單間）內運遞；

按照運輸行李和貨物的一般手續，在行李車內運遞，不用派郵電工作人員押運。

在貨車內運遞。

郵車的編入客車，是每年在編製客車運行圖表時由交通部和郵電部訂立個別協議。這些協議是按每條鐵路訂定的。協議中列舉本路範圍內來往行駛的、掛郵車的所有列車，並且規定客車和行李車中運輸郵件的容間（單間）。

列車在郵件交換地點停留時間的長短，要顧及到交換郵件必需的時間來規定，但是，不能超過列車在技術上所必要的停站時間。

關於掛有郵車的列車行駛時間表的任何變更，如係變更幹線的時間表時，交通部所屬各機構必須及時通知郵電部的所屬各機構，如係變更地方性的列車行駛時間表時，應通知相關郵電管理局。

商定掛郵車的列車一覽表以及在行李車和客車容間（單間）運輸郵件的列車一覽表應由郵政總局通知相關共和國、邊區、省郵電管理局。

假使在批准的時間表有效期限以內，將取消或減少其中編有郵車的個別列車的往來行駛次數，交通部應取得郵電部同意，可以決定將這些郵車編入其他列車之內。

爲了編製報刊、郵件發運計劃表和列車運行圖表，各鐵路管理局要經常供給郵電部和地方郵電管理局新的列車運行時間表。

對於指定出發的車輛，郵件轉運處或郵電局主管人員應預先聲請技術檢查站檢查車輛情況，如認爲車輛合於隨列車行駛，車務處人員應開給合格證明書。

蘇聯—交通部

鐵路行李詳情單

莫斯科—庫爾斯克

鐵路

АЖ № 224888

列車 № 13

1952 年 6 月 1 日

從莫斯科車站到梯比里斯車站客車

經由

呈驗車票 №

發運人及其地址

郵件

收件人及其地址

保價（用文字書寫）

包裝種類	重量	各件保價	收費		
			運費	保價費	共計

莫斯科—庫爾斯克郵車 № 2345 押運班 5 人

行李員 彼得羅夫