

新中國文學  
中之郵政事業

趙曾珏編著

商務印書館發行

趙曾珏編著

中國之郵政事業

商務印書館印行

中華民國三十四年九月重慶初版  
中華民國三十四年三月上海初版  
再版

（85681 滬報紙）

# 中國之郵政事業一冊

定價 國幣 貳 元

印刷地點外另加運費

\*\*\*\*\*  
版 翻  
權 印  
所 必  
有 究  
\*\*\*\*\*

編 著 者 趙 曾 珏

發 行 人 朱 經 農

上海河南中路

印 刷 所 商 務 印 書 廠

發 行 所 商 務 印 書 館

各地

第一章 郵政簡略沿革	一
第一節 古代郵驛述略	一
第二節 新式郵政發軔	三
第二章 郵政組織概況	四
第一節 中央組織	四
第二節 地方組織	五
第三節 國際組織	一〇
第三章 國內業務	一二
第一節 郵件	一三
(一) 信函	
(二) 明信片	
(三) 新聞紙	
(四) 印刷物及替者所用文件	
(五) 貿易	
(六) 商務傳單	
(七) 貨樣	
(八) 小包郵件	
(九) 包裹	
(十) 圖書小包	
(十一) 掛號郵件	
(十二) 快遞掛號郵件	
(十三) 保價郵件	
(十四) 代收貨價郵件	
(十五) 航空郵件	

第二節 儲匯……………二一

(一)儲金 (二)匯兌

第三節 簡易壽險……………二六

第四節 代理業務……………二八

(一)代辦電報電話 (二)郵轉電報 (三)代理國庫支庫 (四)代收移款 (五)

代收報話費 (六)代收破鈔

第四章 郵政運輸……………三〇

第一節 戰前運輸……………三〇

第二節 戰時運輸……………三二

第五章 國際業務……………二六

第六章 邊疆郵務……………二八

第一節 邊疆郵務之概況……………三八

(一)邊疆範圍及地理環境 (二)郵政區劃 (三)郵政業務及局所郵路

第二節 邊疆郵務之發展……………四〇

(一)發展之必要 (二)近年發展情形 (三)前途展望 (四)應有之準備

# 第七章 軍事郵便

## 第一節 組織

(一)軍郵區段 (二)軍郵局所 (三)軍郵收集所 (四)部隊軍郵機能

四四

## 第二節 功能

(一)軍事郵件 (二)軍郵匯兌 (三)軍郵儲蓄

四五

## 第三節 最近動態

(一)印緬軍郵 (二)知識青年從軍訓練營軍郵

四七

# 第八章 人事管理

## 第一節 考試

四八

## 第二節 訓練

四八

## 第三節 考績

四九

## 第四節 請假

五〇

## 第五節 調遣

五二

## 第六節 薪給

五三

# 第九章 財務管理

## 第一節 郵政財務制度沿革

五九

第二節	目前財務制度述略	六〇
第十章	器材管理	六三
第一節	文具單冊	六三
第二節	汽車配件	六四
第十一章	視察制度	六五
第一節	組織	六五
第二節	選派及解職	六七
第三節	權責	七八
第四節	查視期限	六九
第五節	視察報告書	六九
第十一章	郵政將來之瞻望	七一
第一節	提高服務效率	七一
第二節	籌劃郵政復員	七二
第三節	建設現代化郵政	七四
結論		七八

# 中國之郵政事業

## 第一章 郵政簡略沿革

### 第一節 古代郵驛述略

中國郵政制度，較世界任何國家之歷史爲悠久，遠在紀元四千年前，卽有簡單郵政機關——驛站，雖「驛站」係屬御用機關爲皇家傳遞公文，實爲現代郵政之先河。古代郵驛制度唐以前記載欠詳，唐至元，乃臻極盛，關於古驛歷史大概可分四個時代：

1、胚胎時期 上古以至周初均屬此一時代，郵驛制度粗具雛形，惜時代荒遠所得史料僅爲一鱗片爪。

2、初期時期 自周秦至漢，屬於此一時期。此期驛站制度已有顯著發展，古書記載，亦得相當稱引。

(A)周 孟子引孔子：「德之流行」，速於置郵而傳命，「足見周時郵政對於迅速一層，已有相當成績，引：「孔子嘗爲委吏矣亦曰會計當而已矣」依考據所得委吏有類於郵



政堆棧方面之小職員，孔子實係周代郵政從業人員，殊值重視。

(B)秦 秦築馳道，遍於三十六郡，道之寬，同時可以並行十六匹馬馳道，備驛站報馬行駛之用，猶之現時郵運路線，四通八達，由此可見秦時郵驛交通，極其發達。

(C)漢 漢驛極爲發達，高祖劉邦本身即是從業郵驛低級官員，——泗上亭長，按秦制十里爲亭，亭長即是郵亭之長，亭長係一種「鄉官」，論其地位，大致與現時三等郵局局長相髣。漢以前用「郵」，漢以後用「驛」，呂溫地圖誌：「漢驛之所通」可以推證。漢之邊患在匈奴，爲分化匈奴勢力，張騫班超先後出使西域，中西交通，創新局面，漢代郵驛制度，亦隨之流傳歐西，達於「大秦」(按即羅馬)。

3、進步時期 此時期包括隋唐兩代，隋之歷史較短，唐代郵驛制度，特別發達，唐時佛教由印度傳來，而驛站制度却由中國傳到日本，此時日本派遣留學生來華學習佛教，同時將一切制度文化亦傳習而去，現舉兩點，足以證明：一、唐朝郵驛制度，傳到日本，直到現在，日本仍保留古名，如東京驛之「驛」字即係中國傳去。二、唐朝官制有尙書省門下省等「省」，日本現在之「遞信省」，相當於我國交通部，以及其他各部的「省」字均係由中國傳去者。

4、全盛時期 蒙古語郵驛叫作「站赤」，赤字是語尾音，並無意義，元代站赤，規模堪稱強大，因蒙古爲一行國，其帳幕常逐水草而移動，因此元之「站赤」亦復隨時移動。髣

驛現代軍郵，隨軍移動。元代武功最大，而其驛站制度亦推廣最遠，從元朝祕史及馬可波羅遊記，參考沙畹博士之考證可以看到世界上空前最長郵驛路線，自喀喇和林經阿力麻里（伊犁）小亞細亞越葱嶺經莫斯科列寧格勒奧地利直至意大利之威尼斯其支綫經波斯入非洲。元代郵驛廣佈於歐亞非三洲之間，可稱空前偉大。明清兩代制度大都沿襲前規，以視元代，不及遠矣。

## 第二節 新式郵政發軔

自天津條約訂立後，各國大使，因公文書信往來之不便，請求海關辦理書信之傳遞，因此設立海關書信館，一切制度悉依英郵辦理。光緒二十二年二月初七日（公歷一八九六年三月二十一日）方始正式開辦新式郵政，收寄民間郵件，一面準備參加萬國聯郵會議，入民國後，改稱「中華郵政」。

## 第二章 郵政組織概況

### 第一節 中央組織

我國新式郵政最初由海關兼辦，其後郵傳部成立，劃歸郵傳部主辦，民國成立後，改歸交通部直至於今。至於主管人事最初由海關兼辦，在總稅務司赫德下聘由洋員主持，其後由帛黎吉閣相繼充任郵政總辦。直至民國十六年，國民革命軍出師北伐成功以後，收回郵權，國人自辦，郵政遂入一新階段，乃以發生分設儲匯局之爭持，惹起重大郵潮。行政院爲此明令設立郵政經濟制度研究委員會，專事研究郵儲分合問題。民國二十四年三月國府公佈郵政總局組織法及郵政儲金匯業局組織法，確定後者應直隸於前者，於是爭議始告一段落。民國三十一年充實機構已逐漸向郵儲合併途徑邁進，亦經規定數區試辦，管理局局長兼儲匯分局局長，管理局財務幫辦兼分局經理，而財帳實行劃分，所有儲匯分局會計亦統歸管理局會計股管理，西川郵區首先響應，切實推行，乃以種種緣由，實行合併，不久，至三十三年度復再分開，各儲匯分局離開管理局範圍，另行聘派，廣設分局及辦事處等。民國三十二年四月交通部遵行行政三聯制最高原則，將原有電政司改組爲郵電司，在幕僚制下專事考核郵務行政，郵政總局仍爲交通部之

附屬機關，專司執行郵政業務。設有郵電技術標準設計委員會，專司郵政技術設計，於是設計，考核，執行三部份釐然分清，同時取得密切聯繫，運用極臻靈活，此現時郵政中央組織大概也。

## 第二節 地方組織

在各省地方郵政組織，仍採中央集權制於郵政總局以下，大致就各省區範圍（間有例外，甚少）設立各郵區郵政管理局，劃全國為二十四郵區，即江蘇、上海、安徽、浙江、江西、湖南、湖北、東川、西川、山東、河北、北平、河南、山西、陝西、甘肅、福建、廣東、廣西、雲南、貴州、新疆，郵區與行省大致相同，但因業務繁簡及交通情形酌予變通，如上海郵區因業務特繁，故連同附近地方就江蘇區內劃出另為一單獨郵區，北平郵區包括河北山西之一部及察綏等省，河北郵區包括熱河在內，甘肅郵區包括寧夏青海在內，四川則分為東川西川兩區，西川區則包括西康在內，抗戰軍興以後，若干郵區相繼淪陷，不得已於省區內完整地方暫設辦事處管轄之。目前吾方政令所及各地僅江西、湖南、東川、西川、陝西、甘肅、福建、廣西、雲南、貴州、新疆等十區管理局及安徽、浙江、湖北、河南、廣東五管理局辦事處（按辦事處乃戰時之暫時設置，俟將來失土收復，辦事處即行撤消）郵政總局設有五處——總務、業務、會計、聯郵、供應五處，三室——人事、祕書、視察。處室以下酌分各課掌管各項主管事務，

郵政儲金匯業局設有六處——總務、營業、儲金、會計、匯兌、保險六處及祕書室，處以下分課。各區郵政管理局設有各股——本地業務、內地業務、會計、總務、運輸、出納、儲匯等。股以下分設各組，管理局辦事處視需要情形分設各股組，更在管理局下，於各縣鎮鄉地方分設有一、二、三、四各等郵局，並按業務之繁簡各分甲、乙二級，其在本市則視需要情形酌設支局，郵局以下更有郵政代辦所、信櫃，郵票代售處，村鎮郵站等機構。郵政儲金匯業分局現設於重慶、昆明、貴陽、成都、蘭州、天水、湘潭、西安、桂林、柳州、衡陽、長沙、梅縣、贛縣、吉安、永安、福州、漳州、寶雞、迪化、台山、瀘縣、宜賓、樂山、都勻等二十餘處。以戰事進退時有更動，分局以下轄有辦事處，分理處等機構。此其組織大概也。

茲將郵政機構組織系統及全國各級郵政局所統計分別列表於后：

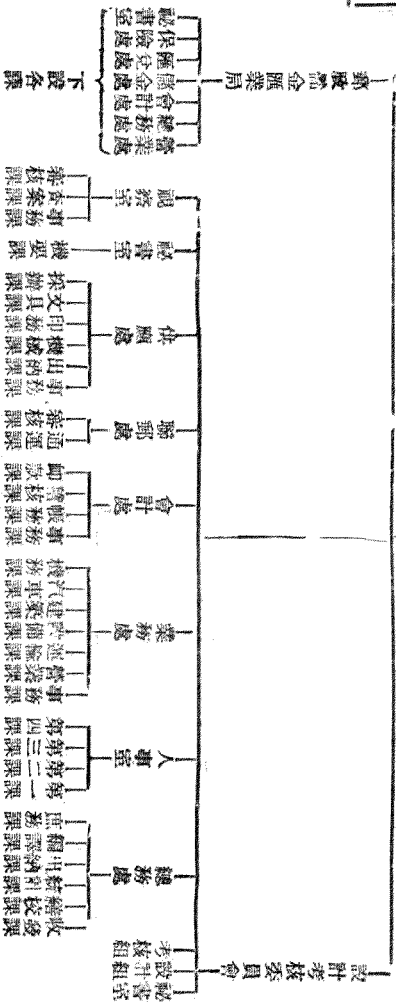
郵政機構組織系統全圖——(甲)中央組織

郵電司  
 第一科(郵政) 一、二股  
 第二科(儲匯)

交通

郵政總局

郵務技術標準設計委員會  
 郵務技術組





全國各級郵政局所統計表  
(民國二十六年至三十二年)

年次	重要局所							次要局所				總計			
	管理局	辦事處	一等局	二等局	三等局	四等局	支局	郵亭	代辦所	共計	信櫃		郵站	代售處	共計
26年	22		32	646	1,410		248		12,056	14,414	14,147	36,565	3,025	53,737	68,151
27年	22	4	30	662	1,411		219		12,128	14,506	13,690	37,576	2,883	54,152	38,658
28年	22	4	38	672	1,501		225	2	12,447	14,911	13,189	36,364	2,779	52,332	67,243
29年	22	4	41	700	1,660		243	2	13,667	16,339	13,408	37,388	2,779	53,571	69,910
30年	22	4	45	732	1,721		253	6	14,540	17,323	13,468	37,428	2,780	53,676	70,999
31年	22	5	44	754	1,650	30	250	6	15,155	17,016	13,660	36,991	2,723	53,377	71,293
32年	22	5	47	770	1,620	61	284	9	15,361	18,178	13,507	36,024	2,741	52,272	70,450





### 第三節 國際組織

國際組織依其性質區分可別爲常期組織，定期組織，與不定期組織三種：

一、常期組織——國際郵政公署(Bureau international de l'union Postal universelle)國際郵政公署，爲國際郵政之中央機關，自一八七八年第一屆巴黎國際郵政會議以後，卽正式常川設置於瑞士之首都伯爾尼(Berne)。置署長一人，綜理會署事務。其普通職責按開羅郵政公約第二十四條之規定有二：(甲)國際郵政公署對於各種有關國際郵務之通知事項。有彙集，整理，公布及分送之責，遇有彼此爭執之舉，經當事國之諮詢，亦應發表意見。(乙)對於各國郵政間之往來國際郵務賬目，如經相關郵政請求，應屆間辦理清算。國際郵政公署之任務，約略爲(甲)國際事務之調查。(乙)諮詢與通知。(丙)出版物之編行。(丁)回信郵票券及郵政認證之發行。(戊)國際郵運賬目之清算。(己)郵件統計之編造。至其所需經費，由參加聯郵各國分等擔負。

#### 二、定期組織——國際郵政會議(Congrès)

(甲)會議之召集 國際郵政會議之召集，依據國際郵政聯合會(Union Postale universelle)之組織，會議爲其執行機關。是項會議，至遲於五年內召集一次，以便按照所需，爲公約及協定之修正。

(乙) 公約之批准 所謂公約之批准，乃國家元首採納代表所議訂之公約原案，而加批准，倘締約國中之一國或數國，對於該國所簽署之公約或協定等之任何一項，不予批准者，此項未批准之公約或協定對於已經批准之國，并不減輕效力，至批准以後，其批准文書，應送會議所在之政府，再由該政府向締約國政府通知。

(丙) 休會期間之建議 在某屆國際郵政會議閉會以後，下屆會議尚未召集之期間，各國郵政對於公約及其施行細則以及最後議定書，有提出建議之權。其參加某項協定者，對於該項協定，亦有同樣權利。

### 三、不定期組織

(甲) 非常國際郵政會議 (Congrès extraordinaires) 國際郵政會議，除五年召集一次之定期會議外，倘因特殊緊急事故，經締約國三分之二請求或同意，并與國際郵政公署接洽妥協者，亦可召集非常國際郵政會議。

(乙) 公議會 (Conférences) 凡僅涉及郵務行政上之問題，經締約國三分之二以上之要求或同意，并經與國際郵政公署接洽妥協者，得召集公議會，其辦事規則可由公議會自行規定。

(丙) 委員會 (Committees) 委員會秉承郵政會議公議會之命，審查一項或數項專門問題，由國際郵政公署向該委員會開會所在地之郵政接洽妥協後召集之。

(丁) 仲裁機關 (Arbitrages) 國際郵政間之仲裁機關，與國際聯盟中之經常國際審判院 (The Permanent court of International Justice) 情形不同，此蓋僅為解決爭議而臨時組織之公斷機關也。

## 第三章 國內業務

郵政業務，可分為四種：（1）獨佔業務，如信函，明信片，平快，掛號及快遞掛號郵件之寄遞。（2）專營業務，如辦理簡易人壽保險。（3）兼營業務，如新聞紙，印刷物，貿易單據，商務傳單，貨樣，包裹小包之收寄以及儲金匯兌業務。（4）代理業務，如代理公庫，代售印花稅票，代辦電報電話，代購書籍，代訂刊物等。惟代購書籍及代訂刊物兩項業務，自抗戰發生以後，因環境特殊，現已停辦。此外在抗戰期間，為協助發展教育文化事業及便利宣傳起見，復於三十二年一月間，創辦圖書小包業務，亦為兼營業務之一種。

### 第一節 郵件

郵件種類不同，其寄遞方法及郵費資例，亦分別規定。普通郵件，分為信函，明信片，新聞紙，印刷物及著者所用文件，貿易契，商務傳單，貨樣，小包郵件，包裹及圖書小包十種。如經掛號，快遞掛號，保價，委託代收貨價，或航空運寄者，即為掛號郵件，快遞掛號郵件，保價郵件，代收貨價郵件及航空郵件。茲將各種郵件之性質作用，簡括略述如後：

（一）信函 郵件之全部或一部屬於通信性質者，無論用何方式書寫，或代表是否緘封，均

屬信函類。左列各件，亦應作信函類交寄：

甲、已簽名之支票匯票。

乙、未印銷之郵票，但印刷物類得附寄貼有到達國通用回程郵票之卡片，信封，或包皮。

丙、複印機所印之函件（如同時交寄同樣印就函件在二十份以上者，得按印刷物交寄）。

丁、有銀錢價值表示之印刷物。

戊、電報。

己、緘封不能驗視之件。

(二)明信片 郵件之一部或全部屬於通信性質，而書寫於紙片上加緘封者，為明信片，明信片以硬紙或堅固之紙料製成之。

明信片除由郵局發行外，得由寄件人自行仿製，仿製之明信片應另按明信片資例黏貼郵票，不得刊印郵票印花，其大小式樣紙料（硬紙片）應與規定相符。

雙明信片以單明信片兩片合成，其連合處適為兩片之上部。

(三)新聞紙 凡出版法第二條所指之新聞紙或雜誌，具有左列各款情形者，得向該區郵政管理局登記，作為新聞紙類寄遞：

甲、用一定名稱在一定住所出版者。

乙、依次編號定期繼續發行者。

丙、非用皮革布帛木版或其他堅韌之物裝訂成冊者。

丁、曾在內政部登記者，但依法令免于登記者，不在此限。

新聞紙類計分甲、乙、丙三種如下：

甲種（平常）新聞紙類，爲公衆或報館散寄之新聞紙或雜誌，由寄件人黏貼郵票交寄。  
乙種（立券）新聞紙類，凡出版法第二條所指之新聞紙（雜誌不在其內）已在郵局掛號認爲新聞紙類者，每次郵寄數目在五百份以上，每份重量在十公分以上，經郵政准予立券後，預存一個月之郵資，交寄時由郵局加蓋特別戳記，即可寄往國內各地。

丙種（總包）新聞紙類，華文新聞紙逐日或間日出版經郵政准予掛號後，預存等於一個月之郵資，並按照寄達地點，分別捆束，每束至少五十份，凡本國境內輪軌（即輪船火車）所通，而有該報經理人之處，均可寄遞。

（四）印刷物及著者所用文件 印刷物，書籍，小冊，名片，字畫，圖樣，輿圖，貨物價目單冊，通啓，傳單，音樂譜，盲人書籍，照片，各種印刷之告白布告，未經向郵局掛號之新聞紙及按期出版物，謄寫機印出之件，同樣有二十份以上，同時交寄者，遵照印刷物類規定辦理之郵件，以及自製之空白明信片，均可作印刷物交寄。但封裝時，無論裹以封皮，裝入封套，襯入木棍，或用繩細束，總須易於開拆，使郵局得以查驗。

(五)貿易契 凡無通訊性質之各種文件，不論完全手寫或半印半寫，如下列各項，皆可作貿易契類交寄：

甲、已簽收未簽收之賬單。

乙、銀行交寄之空白支票匯票及存款收付簿。

丙、已經書寫之銀行存款收付簿，但具有支付銀錢之效力者，不在此限。

丁、提單及船舶艙口單。

戊、房屋地契及其抄件。

己、訴訟卷宗。

庚、保險單據。

辛、發票及貨單。

壬、送印或登報之底稿及手抄音樂譜。

癸、已改或未改之課本及官署頒行之法規。

(六)商務傳單 商家因推銷貨品，如欲在本地或外埠各處分發廣告傳單，而自己不便辦理者，可照郵章內「商務傳單」辦法，交由郵局代辦。即係凡用單幅紙張印成之廣告傳單，無論印在一面或兩面，每張之文字相同，且未加封，亦未有收件人姓名住址者，皆可按照「商務傳單」資率，交納郵費，由郵局代為分送。如係當地分送之件，郵局當派信差按傳單性質，向各界

分送之。如係寄往外埠各地者，可分別細包，於包皮上註明「傳單若干張寄交某某郵局查收分送」等字樣，郵局當寄往指定之地方分發。印刷之貨品價目單，如每冊重量不逾三十公分者，亦可作「商務傳單」交郵分送。

(七)貨樣 所謂貨樣，係指工廠商號製造品或貨物之樣本，並非售賣品而言。其由個人交寄，並非樣品，或商店寄交買主訂購之件，無論數量多少，均不能作為貨樣交寄，至印刷模版，單件鑰匙，鮮花，血清藥管，病理參考用之各項器官，以及關於自然科學試驗物品，如曬乾或製過之動植物及地質標本等，均可作貨樣交寄。貨樣每件重不得逾五百公分，長寬厚合計，以九十公分為限，最大之一面，不得逾六十公分。如係成捲者，直徑之兩倍及長度，以一百公分為限，其最大之一面，不得逾八十公分。

(八)小包郵件 小件物品，用遞送信函方法遞送者，稱為小包郵件，其重量每件不得逾五公斤，長寬厚合計，以九十公分為限，長度不得逾六十公分，如係捲成者，直徑之兩倍及其長度合計，以一百公分為限，其長度不得逾八十公分。小包郵件，得作為掛號，快遞掛號，代收貨價，或由航空寄遞，交寄時遇必要，郵局得拆驗其內容。

(九)包裹 凡可以郵寄而非違禁之物件，除信函明信片外，皆可照章作為郵政包裹交寄。交寄時應按路程遠近及運輸狀況，妥為封裝。國內包裹交寄時，每包應備「交寄國內包裹詳情單」一張。交寄國外包裹之報稅單，其張數依「國際包裹資費表」之規定辦理。國內包裹交寄



時，寄件人可預將無法投遞時處置之辦法：（1）將包裹寄還寄件人。（2）改寄他處交原收件人。（3）改寄另一收件人或減免代收貨價數目。（4）通知寄件人。（5）通知寄達地方之某人。（6）或變賣或拋棄之，寫在包皮報關單上，至寄往英國及其屬地與殖民地之包裹，僅得於下列二項辦法中，擇一註明：（1）無法投遞時即拋棄之。（2）無法投遞時改寄同一投遞國之某人（第二收件人）。未經註明處置辦法之包裹，無法投遞時，投遞郵局得通知寄件人，逕行退還，並索取退費。

包裹寄到時，郵局將報關單或通知單，送交收件人簽名蓋章，到局領取，如延不領取逾十日者，每包按日徵收逾期費。

（十）圖書小包 書籍印刷物在下列限度內，應按圖書小包交寄：

甲、中央宣傳機關之宣傳品及教科書每包重在五百公分以上者。

乙、其他書籍印刷物寄往輪軌直達地方，每包重在五百公分以上者，或寄往非輪軌直達地方，每包重在一百公分以上者。

圖書小包郵件資費，祇按普通小包郵件資例百分之三十收取。

（十一）掛號郵件 交寄掛號郵件，應於封面上註明「掛號」二字，由郵局編列號碼，掣印執據為憑，以便隨時查詢。掛號分單掛號雙掛號（即附有回執者）兩種，雙掛號郵件投遞時，郵局向收件人索取回執一紙，送交寄件人，回執上由寄件人簽名蓋章，作為郵件業經收件人妥收

之憑證，掛號郵件於普通郵費外，應加納掛號費。

(十二)快遞掛號郵件 快遞郵件交寄時，掣給快遞收據，交寄件人收執，其寄發轉運以及投遞，均用最捷方法，儘先辦理。各類郵件，除保險及代收貨價外，均可作快遞郵件寄遞，但封面上應註明「快遞掛號」字樣。其郵費於普通郵費外，應加納快遞資費。此外有平快郵件，其投遞手續，均與普通郵件同，但交寄時郵局並不發給收據。

(十三)保價郵件 有價值之郵件交寄時，為預防遺失起見，可向郵局保險，其辦法由寄件人報明價格，繳納保價費，郵局即於收據上填明所保價格，倘有遺失，照章賠償。保價郵件，分保價信函，保價箱匣及保價包裹三種。凡鈔票及其他有價證券，可按保價信函交寄。金銀錢幣，金銀條塊，金銀器具，寶石珍飾等，在法令許可範圍內，得作保價箱匣交寄。凡裝有珍貴物品之包裹而欲保價者，為保價包裹。以上三種保價郵件，無論國內或國外寄遞，除應納普通郵費外，並應分按國內外郵件資費表，加納保價費。

(十四)代收貨價郵件 寄件人如將貨物按掛號郵件或包裹辦法交郵局寄遞，可以同時委託郵局，向收件人收取貨價。此項郵件交寄時，應填具代收貨價單，連同匯票一紙，載明銀數，委託代收，其代收貨價最高款數，與向每人每日開發或兌付之匯票限額相同。保價郵件或包裹寄到目的地時，郵局通知收件人到局領取，并交納貨價，存局候領期限，可由寄件人在貨價單上填明，至多為十五天，逾期即按寄件人之聲請處置，郵局收到貨價後，即將上述之代收貨價匯



## 第二節 儲金匯兌

(一) 儲金 郵政儲金之種類計分下列數種：

(甲) 存簿儲金及小額儲金：國幣一元即可開戶，存提款項均憑存摺，利率週息一分，按日計算。每年六月及十二月底（內地局提前一個月）結算一次，併入本金利上生利，利息免納所得稅，此項儲金全國各級郵局及各大城市所設郵政儲金匯業分局，均已一律開辦。

(乙) 定期儲金：是項儲金全國一二等以上與比較重要之三等郵局及各地儲匯分局均可收存，其利率六個月期者週息一分一釐，一年期者週息一分二釐，一年半期者週息一分三釐，二年及二年以上者週息一分四釐，每扣足半年複利一次，存提款均憑存單。

(丙) 支票儲：此項儲金之存入以送金簿為憑，支取以支票為憑，現金票據及當地郵局兌付之匯票代收貨價單等。均可照章收存或代收收入賬，全國各郵政管理局一二等郵局及各地儲匯分局等，一律辦理，是項儲金之利率，自週息六釐起核給，以週息一分為最高標準，每逢六月及十二月二十日（內地局提前一個月）結息一次，加入本金生息，期前結清，照章不給利息。

(丁) 特種通知存款：為投資於工礦及生產事業之短期貸款所設，在指定之局所試辦，是項存款之利率定為週息八釐，每半年複利一次，但半年內祇存不提者，另給紅利八釐共為

## 一分六釐。

(戊) 零存整付儲金：分期零存複利計息，應得本息到期一次整付，儲戶預籌將來整數用款，如子女婚嫁教育等費，先期零星積蓄者，此為最宜，已在核定之局所辦理。

(己) 存本付息儲金：整數存入分期取息，到期取本，儲戶不欲動用本金而以子息備作經常費用者，此項儲金最為相宜，已在核定局所辦理。

(庚) 黃金儲蓄：法幣折合黃金存款，定期六個月到期，以黃金付本，以法幣付息，是項儲蓄之利率為週息四釐，先在重慶、成都、西安、昆明、桂林、貴陽、蘭州等七郵政儲金匯業分局辦理。

此外尚有郵政節約建國儲蓄業務，茲分別述之：

(甲) 節約建國儲金：係遵 國府公佈之節約建國儲金條例辦理會計獨立，儲款全為投資發展水利農林工鑛交通及國防生產事業之用，除由郵政儲金匯業局負責外，並由政府擔保其本息安全，現已在各郵政管理局各儲匯分局及核定之各郵局辦理。儲金之限期最短二年，最長十年，此項儲金計分甲乙二種：甲種節建儲金由局填給存簿為憑，隨時可以加存，三年後隨時提取本息，利率週息八釐，每半年複利一次，滿十年後不再計息。乙種節建儲金復分：

(1) 零存整付儲金：填給存簿為憑，定期三年起至十年止分次存入，其次數又分每一個月、三個月、半年及一年存一次四種，期滿本息一併提取。

(2) 整存零付儲金：填給存簿為憑，本金一次存入整數，約定期限自四年起至十年止，得將本息分次提取，次數分為每月每月三月每半年每年一年提一次四種。

(3) 整存整付儲金：填給存單為憑，本金整數一次存入，約定年限自三年起至十年止，期滿本息一併提取。

(4) 存本付息儲金：填給存單為憑，本金整數一次存入，分期支取利息，還本期限自三年起至十年止，付息次數分為每六個月一付或一年一付兩種。

以上四種，乙種節建儲金期限次數一經擇定後不得更改，利率均為週息計，三年者八釐，四年者八·二五釐，五年者八釐半，六年者八·七五釐，七年者九釐，八年者九·二五釐，九年者九釐半，十年者一分。

甲乙種節建儲金之存簿存單均得為公務上繳納保證金之用，利息均免納所得稅。

(乙) 節儲實踐團體儲金：由各團體員工全體參加，並自行訂定每人每次（每星期或規定時期）存儲金額用團體名義存作甲種節建儲金，利率為週息一分，每半年複利一次，員工解職或遇婚喪疾病事故，得在該員工名下之金額提取全部或一部之本息。

(丙) 甲乙種節約建國儲蓄券：係遵 國府公佈之節約建國儲蓄券條例辦理會計獨立，投資方法與節建儲金同，除由儲匯局負責外，並由政府擔保其本息之安全，儲券之面額計有十元三十元五十元一百元五百元一千元五千元及一萬元八種，年限自一年起至十年止，甲乙

種儲券均可記名預留印鑑，亦均可不記名無須留存印鑑，記名券不得自由轉讓贈與，但可聲請掛失補副，不記名券可以自由轉讓贈與，惟不得掛失補副，儲券之利率自三十二年七月一日起改訂為甲券滿一年至四年半一分二釐，滿五年至九年半一分三釐，滿十年一分四釐，每滿六個月即可計息。乙種券一年一分二釐，二年至九年一分四釐，滿十年一分五釐，由購券人指定年限後預扣利息，以上二種儲券之利息均免納所得稅。

(丁) 節約建國儲金郵票：專為供給過份消費或娛樂場所搭儲之用。

(戊) 鄉鎮公益儲蓄券：由政府制定，責成省府轉配各縣市政府普通推行，分期分區嚴予督導辦理，四行二局為供給儲券核收儲款機構，並按縣市政府所繳儲額提撥百分之十五造產基金交由縣市政府按鄉鎮造產辦法作地方公益用途，勸儲對象為紳商富農地主，普通農工商人黨員機關團體員工按戶勸儲，每戶每月至少認儲若干元，赤貧免儲，是項儲券計分十元三十元五十元一百元一千元五千元及一萬元者八種。

(己) 代售代兌特種有獎儲蓄券：各地郵儲機構一律代售代兌中央儲蓄會發行之特種有獎儲蓄券，惟三等獎以上之紅券須先送經中央儲蓄會驗對無訛後，方准付款。

(二) 匯兌：國內匯兌所用匯票計分下列數種：

(甲) 普通匯票：此項匯票各地郵局及郵政儲金匯業分局均可互相開發，匯款數目用匯票印紙表示之，最高至一萬元為止，各郵局分為「匯」「匯一」「匯二」誌號，三種匯兌局

於同日之內向同一人開發或兌付匯票之最高限額計「匯」字誌號各局暫定為二千五百元，「匯一」誌號各局暫定為五千元，「匯二」誌號各局暫定為一萬元，發匯局與兌付局之誌號不同時以較小之限額為準，各郵政管理局一等郵局及郵政儲金匯業分局互開之匯票，其匯款限額得增至五萬元。

(乙) 高額匯票：此項匯票即係普通匯票之一種，惟匯票上面不貼匯兌印紙，其款數係用毛筆或鋼筆填寫，並由發票員及其主管人員兩人簽字蓋章。

(丙) 定額匯票：此項匯票款額印就在匯票上面，計分五元十元十五元二十元五十元及一百元六種，故不另貼匯兌印紙。

(丁) 電報匯票：凡設有電報局地方之若干指定郵局間，均可互相直接開發電報匯票，其他各郵局則可辦理轉匯電報匯票，電報匯票之每張發匯或兌付限額與普通匯票之限額同。

(戊) 小款匯票：此項匯票僅限於郵政代辦所間，及郵政代辦所與郵局或郵政儲金匯業分局之間，互相開發，匯款數目自一元起至一千元止，亦用匯兌印紙表示之。

### (二) 華僑匯款及華僑通訊儲金：

(甲) 華僑匯款暫分信匯電匯兩種，皆照國內匯兌計算收取由重慶至收款人所在地之匯水，其餘回帖郵費及手續費等一概免收，電報匯票如欲再由重慶電匯者，則加收電報費，此項業務係由中國銀行在國外承匯後至國內交由儲匯局轉匯。



(乙)華僑通訊儲金：計分一、定期儲金：利率六個月週息一分一釐，一年週息一分二釐，一年半週息一分三釐，二年及二年以上週息一分四釐，並可按各銀行給息情形隨時酌加。二、活期儲金：利率按週息一分計算，每六個月複利一次，可以隨時提存款項。

### 第三節 簡易人壽保險

簡易人壽保險業務，經法律規定由郵政專辦，其保額由五百元起至五萬元止，其種類分爲終身保險及定期保險兩種，定期保險又分爲十年十五年二十年二十五年及六十歲養老保險五種，其賠款時期之限制計：

- (1)未滿六個月死亡時，領受所納全部保險費。
- (2)逾六個月未滿一年死亡時，領受保額四分之一。
- (3)逾一年未滿一年六個月死亡時，領受保額之半數。
- (4)逾一年六個月死亡時，領受全部保額。

另有團體壽險一種，其契約得另行議訂，免受上述之限制，另以補助金補足缺額。全國各地郵政局所及郵政儲金匯業局，均辦理承保收費及賠款等手續。

茲將抗戰以來儲金儲券及匯兌餘額與簡易壽險有效契約及保額分列後表：

## 儲金儲券及匯兌餘額表

(民國二十六年至三十二年)

年 份	儲金及儲券餘額	⑦ 匯 兌 餘 額
二十六年	42,117,574.28	7,913,195.72
二十七年	44,098,172.26	15,246,014.83
二十八年	73,197,658.66	28,096,433.63
二十九年	141,318,311.29	78,897,971.94
三 十 年	374,234,502.67	83,947,238.96
三十一年	792,262,567.41	204,521,648.69
三十二年	2,474,019,805.93	395,529,584.88

## 簡易壽險有效契約及保額表

(民國二十六年至三十二年)

年 份	契 約 件 數	保 額
二十六年	41,938	5,451,051.40
二十七年	37,063	4,915,512.20
二十八年	36,974	4,797,923.70
二十九年	43,922	5,633,909.59
三 十 年	54,769	8,199,713.30
三十一年	61,818	9,745,618.90
三十二年	86,653	61,528,652.00

## 第四節 代理業務

(一)代辦電報電話：其辦法分電局派人及郵局人員兼辦兩種，凡平均每日來報、去報、來語、去話總共不逾十次或雖逾十次而按照當地郵局業務狀況，可由郵局人員兼辦之，電局不再派人，其收發來去報話辦法，與電局辦理大致相同。

(二)郵轉電報：是項業務，亦為郵局代辦之一，其目的將通電之便利，推及於僅有郵局而無電局之地方，凡未設有電局地方，可將電報交由郵局收轉最近之電局拍發。至發往未設電局地方之電報，亦可交由電局拍發至最後之電局，再交郵局寄交收報人。是項郵轉電報，除應納之電費外，郵局不另收何項費用，而郵局之轉遞及投送，均以快遞方法辦理之。

(三)代理國庫支庫：係受中央銀行委託，為政府經營現金票據證券及其他財物，但郵局代理國庫支庫，因設備未周，暫不經辦「保管品」事務。郵局代理國庫支庫，有兩重立場：一方面以「公庫」自視，而以「繳款人」「收支機關」及政府之「債權人」等為對象，代政府為庫款之收支。另一方面，以「銀行」自視，而以所代經收之某種庫款，即作為政府機關之存款辦理，此時政府機關即為郵局之存戶。代理公庫所依據之法規計有財政部國庫署編印之「公庫法令彙編」及中央銀行編印之「代理公庫出納會計制度」等。

(四)代收稅款：代收稅款限於直接稅類之所得稅，非常時期過分利得稅，遺產稅，及營業

稅四種。代收稅款之合約由郵政儲金匯業局與相關稅收機關商訂之。依照合約規定，全國各地，除設有國庫支庫者外，均由當地三等郵局及三等以上郵局經收之。各地郵局經收稅款及扣收定期儲金之利息所得稅，彙繳郵政儲金匯業局重慶分局轉解中央銀行國庫局，代收稅款手續費，按經收總數千分之二十計算，由財政部直接稅處核實通知中央銀行國庫局撥交重慶儲匯分局。

(五)代收報話費：統收統支各地電局經費，由郵政儲金匯業局與交通部財務司商妥辦法，訂立合約，通飭各區郵政管理局及儲匯分局遵辦。各郵局收到電局台送存之報話費，應每日或每五日用電報匯票彙解重慶儲匯分局一次，重慶儲匯局收到後，根據電報內之分類，如長途電話費，市內電話費，公司水費等，分別在交通部財務司所立之支票往來戶進賬。撥付各電局台經費，由交通部財務司開列清單，或函知重慶儲匯分局電請有關郵政管理局或儲匯分局飭撥。所撥之經費連同匯水由重慶儲匯分局在財務司往來戶內列支。

(六)代兌破鈔：是項業務由郵政儲金匯業局與中央銀行發行局商訂辦法，簽立合約，通飭各區局遵辦。代兌破鈔限於當地無中中交農四行暨省銀行設立之處，郵局方可代兌。代兌破鈔，現以四行法幣及中南等八行舊券為限。

## 第四章 郵政運輸

### 第一節 戰前運輸

運輸與郵政業務之關係，猶如車脈之於人身，郵政各項業務之發展，皆賴運輸之通暢與迅速，但郵政機構非如鐵道陸路水道航空等交通機關之有獨立性質，而為一利用各種交通設備之通訊組織，其目的在綜合利用各種安全迅速之交通運輸方法，以執行其傳遞業務，故各類郵件在有鐵路長途汽車船舶及航空器通行路綫上，均須交各相關運輸機關代運。郵政法第十五條規定「凡以運送為業之鐵路長途汽車船舶航空機，均負載運郵件及其處理人員之責」。又第二項規定「前項載運，除航空機外，均為無償，但得由交通部給付津貼……」。是各運輸機關，依法有代運郵件之義務。考之歐美各國，亦復如此，因其交通發達，其郵件運輸之便利，殆百倍於我國，大部份郵件利用鐵路輪船免費運輸，即須付費，亦極低廉，近年航空事業突飛猛晉，信函明信片等類輕件，已大量改用航空傳遞，郵件除在各重要都市內自備運輸工具，如汽車真空運送管，地下電汽車等外，郵差郵路之里程，極屬有限，故郵局在運輸方面之支出，殊為低微。惟在我國則不同，我國幅員廣大，人口衆多，但交通建設落後，郵局可以利用運郵之

範圍極狹。民國十五年時，鐵道郵路僅長一三、七〇七公里，水道郵路亦僅五二、〇九二公里，而郵政自辦之郵差郵路長達四〇五、四九八公里，竟佔全部郵路里程百分之八十六。

自民國十六至二十六年，國民政府推進交通建設，不遺餘力，計汽車郵路長五七、〇三八公里，航空郵路二〇、一〇〇公里。水道郵路增至六四、二二九公里，鐵道郵路因東三省之淪陷，縮短爲一一、五七一公里，至郵局自辦之郵差郵路增爲四四五、八四九公里，仍佔全部郵路里程百分之七十四強。因此我國郵政在運輸方面之支出，所佔全部郵政支出之成數，遠較其他各國爲高。就運輸量言，自以鐵路輪船爲最大，而運郵津貼，亦較低廉，故鐵路輪船郵路里程雖短，所運郵件之數量則大，戰前工商業集中東南沿海口岸，各項交通建設亦以各該省內比較發達，因之沿海各省運郵特繁，交通工具，除輪船火車外，各重要都市間，並已開有航空郵路，故郵件傳遞，頗稱便利。

郵差郵路，係村鎮間及內地交通不發達地方，無輪船鐵路公路等交通機構，可資利用，郵局以郵差組織定期班運送郵件，視各地方之需要，分別組織逐日晝夜兼程班，逐日班，間日班，三日班等，或用郵差步行肩負郵件，或用騾馬船筏，或用自行車，將甲地郵件運至乙地，回程將乙地郵件帶回甲地，中間經過之村鎮，並收受及交付郵件。其在城市中就地投送界內，郵局謀郵件之迅速投遞，大都自備汽車及自行車運送郵件。

綜觀以上各節，郵政之發展，全賴國家交通建設之進步，國家各種交通建設，如能脈絡貫

通，則郵件運輸自必便利，支出亦將減少，反之郵件運輸，如大部份靠差轉運，則不但不能達迅速之目的，亦且極不經濟。至就郵局所用之運輸工具而言，在抗戰前，除在各大都市用少數汽車及自行車外，其餘可謂無運輸工具，全恃人力獸力及簡單之車船等，此戰前郵政運輸之大略情形也。

## 第二節 戰時運輸

自抗戰軍興後，所有沿江沿海重要交通商埠以及鐵路幹線相繼淪陷，向之郵局所恃為重要運輸線路，至是均不能利用，而郵局職司交通，對於前後方及國際間通訊事宜，有必須溝通之責任，於是不得不重行籌劃，另就前所認為次要或新開闢之公路，作為運輸幹線。在二十七年以後，前後方以及與陷區通訊幹線，計有（一）上海——溫州（或寧波）——金華至後方郵路，（二）梧州——柳州——六寨——貴陽郵路，（三）昆明——貴陽——重慶——成都郵路，（四）成都——南鄭——寶雞——西安——蘭州——迪化郵路，（五）貴陽——常德——長沙郵路，（六）昆明——保山至緬甸郵路，上項郵路，大都須賴汽車及由內河小輪運輸，郵局本可利用在各該公路上行駛之公私營業汽車，但每因前線軍事緊張，後方交通工具缺乏，汽車及輪船時有被徵或被追停駛者，郵局如全恃交通機關代為轉運，郵運將大受妨礙，影響軍公通訊匪淺，郵局有鑒於此，乃添購汽車自辦運輸。

辦理汽車運輸，爲郵局之新興事業，在短短數年間，成績差強人意，故值得略加敘述。郵車經營，可分爲三個時期，第一時期，自二十六年七七事變起至二十七年止，稱爲草創時期，在此時期，車輛調動，並無固定路線，又無行車章則及紀錄。第二時期，則自二十八年起至三十年年底止，可稱爲發展時期，在此時期，郵車行駛準確安全迅速，故進展甚快。第三時期，則自三十一年國際路線完全被阻斷時起至目前止，稱爲緊縮時期，在此時期，新車無法入口，零件油料來源斷絕，不得已將次要路線裁撤，俾節省零件油料以維持主要幹線之郵車，茲將郵車經營情形，略述於後：

甲、組織 郵車開辦之始悉由當地郵局或軍郵控制，以期把握時機，減少郵運延誤，迨至二十八年戰局穩定，行駛之郵車日增，爲嚴密管理計，乃於郵政總局業務處之下添設運輸課（現改爲汽車課）及總機工監事課（現改爲機務課），在各區管理局之管轄汽車較多者，如滇黔渝蓉等區，先後添設運輸股，並在昆明成都二地，添辦修理廠，零件庫，汽車站等，並調訓軍郵派充車務視察，其後因車務繁簡之不同，人事機構，亦隨之變更。迄目前止，各區共有專管汽車事務之汽車股一，運輸股六，兼管車務之內地股二，總務股一，又修理廠四，零件庫三，汽車站二十一。

乙、路線 自七七事變北平陷落後，開辦太原大同線，滬戰爆發，組織京滬京杭線，安慶失守，組織六安漢口與南昌經浮梁至屯溪各線，總期把握時機，減少郵運延誤，行車路線，因



戰事關係，並不固定。迨至二十八年戰局較定，乃在經常行車各線設站專管陸續擴展，截至二十八年底，國內公路派有郵車行駛者，計長五、八八七公里，二十九年底爲八、一一〇公里，三十年底爲七、四五三公里，三十一年底爲四、八五六公里，三十二年底三、八七四公里，三十三年仍爲三、八七四公里。

### 丙、一般概況

(1) 車輛數目 抗戰軍興曾抽調汽車百輛於鐵路輪船阻斷地段連絡運郵。二十七年度添購汽車一百五十輛，三輪馬達車十二輛，二十八年加購一百十六輛，三十年又購一百輛，截至現在，後方各區共有汽車四百一十一輛，其中派在公路運郵者，約百輛，派在市郊行駛者約四十輛，其餘多已陳舊，亟待修理，因缺少零件，無法修整應用。

(2) 班期 郵車運輸最貴準時到達，一車郵件之延誤，影響之入數以萬計，郵政汽車開辦之始，未遑注意及此，以致開出之車，極少準時到達。其後經加調整，在二十八年秋，將郵車改爲分段行駛，班期之準確，始有顯著之進步，年來雖以陳舊車輛土製零件，國產酒精，維持行車，而行車班期，仍尙準確，平均計算，每行百次中，能準時到達者，當在九十次以上者。而安全性，亦年有進步，在二十八年時郵車每行二萬九千餘公里，要肇禍一次，二十九年以後，逐年成績，都是每行五萬公里左右，方始肇禍一次，故郵車之管理，尙稱嚴密。

(3) 載量 抗戰期間有一特殊現象，即待運之郵件，遠多於郵車運量，故於三十年中郵局

即決定改購噸位較大之道奇四一年 WPMMA 三噸車，以代替原有道奇車及雪佛蘭牌噸半車，惟以新購之三噸車，僅有九十餘輛，不敷分配，故除滇黔桂渝蓉陝六區，酌加大車運郵外，其餘各區仍沿用小車。歷年來郵車載量，計二十九年三一、七七五公噸，三十年三七、一三二公噸，三十一年三五、三一六公噸，三十二年二四、〇七三公噸。

郵車除載運郵件外，附帶運送旅客，但郵局爲一通訊機關，而非運送機構，以運郵爲主要目的，載客爲郵車填充之附帶作用，故僅於每車司機旁售票二張，但以郵車行駛迅速準確與安全，頗得社會人士好評。各省政府各軍事機關，仍以郵車經行路線過短，時有要求郵局加多班次，增闢郵路者，以及各地方機關及私人要求搭乘郵車者，惟以車輛有限，零件奇缺，不得不力求緊縮，將來抗戰結束，車輛零件，既可源源進口，而彼時郵局仍非自辦汽車不可時，郵局擬於復興計劃內，添購道奇汽車三千輛，除以一千輛經常行駛運郵外，其餘二千輛作爲補充備車之用。以吾國幅員之大，公路展築之速，此千輛汽車，僅敷派在西南西北遼遠各省公路行駛運郵之需，至東北東南沿海沿江各省，輪船火車，路線較密，交通運輸較便各地，交由汽車帶運之郵件不多，自仍須交由各省公路汽車立約帶運也。

## 第五章 國際業務

國際郵件，如信函，單雙明信片，貿易契，印刷物，啓者所用之凸字文件，貨樣，小包郵件及留聲信片，統稱爲函件，但無新聞紙及商務傳單在內。至小包郵件事務，以各國間同意，由雙方互相辦理，或僅向一方發寄者爲限，我國尙未辦理國際小包業務，他如國際郵政包裹，保價信函與箱匣及郵政匯兌等，均須經國際協定爲之。我國對於國際代收貨價，國際保價函件及國際包裹等業務，業已加入協定，惟自抗戰以後，先後暫予停辦，嗣於三十一年間，與印度及英美各國郵政商妥，對於寄至我國後方各地藥品，准作信函收寄，并可利用航空寄遞，以期便捷，至互寄國際包裹業務，現已在恢復中。茲將國際業務之特點，分述於後：

一、結賬辦法 國際間郵件及包裹之互寄，須付結轉運費，如經由第三國寄遞者，須付第三國之轉運費，總賬所結欠款之付給，必須儘速辦理，至遲於該總賬有關之時期屆滿後三個月內辦妥，惟對於遙遠各國得展爲四個月。各郵政對於他一郵政，如每月常川有三萬金佛郎以上欠款者，有聲請照其應收之總數，按月付給該款四分之三之權。此項聲請，并應於兩個月內照辦。至於國際匯兌賬目之結算，其總賬相抵之結欠款數或月賬之總共數，應按收款國之幣制，以該國之京城，或其他商埠之銀行卽期支票或匯票交付，并不向收款國收取

何項資費，所有匯費，應由欠款郵政擔負。總賬所列之欠款，至遲應自收到該總賬之日起，十五日以內付清，此項限期，對於遙遠各國，可展為一個月。

二、郵資折合 國際郵件及包裹之資費，均以金佛郎為折合標準，抗戰以前，金佛郎折合我國國幣價率，為每一金佛郎折合國幣一元，民國二十九年一月起，改為每一金佛郎折合國幣二元，但國際包裹資費及國際航空額外資費，因具有代收轉付性質，與普通郵件資費不同，其折合率則須為國幣四元。嗣於民國三十年十一月起，又將國際郵件之資費，改為每一金佛郎按國幣四元計算，國際航空額外資費及國際包裹資費，改為每一金佛郎按國幣六元計算，民國三十一年十一月起，又一律改按每一金佛郎折合國幣六元。次年六月起，所有國際郵件及包裹與航空額外資費，均改按每一金佛郎折合國幣六元五角計算，同時并按布諾賽爾國際郵政公約最後議訂書之規定，將各類國際郵件資費，一律按公約所定之類，增加百分之四十，自三十三年五月起，復將金佛郎折合率改按為每一金佛郎等於國幣十三元，經即依此折合價率，釐定各類國際郵資。

## 第六章 邊疆郵務

### 第一節 邊疆郵務之概況

(一)邊疆範圍及地理環境 試一翻閱我國郵政輿圖，以察郵政局所線路分布之狀況，立可發現一顯明之對比；在東北東南者甚密，在西北西南者甚稀。大致可從黑省四邊沿大興安嶺山脈穿熱察兩省，再沿萬里長城經山陝兩省北界，越甘肅中部及四川西北角，而達康滇兩省邊界，畫一由東北迤西南之斜線，以爲疏密之分野。斜線之左，即我國西北西南之廣漠區域，以蒙古、新疆、青海、西康、西藏等爲主要構成部份，此等地區原有漠北、塞上、關外、西域、川邊、衛、藏種種稱呼，種族亦較複雜，蓋夙以邊塞視之。昔以本部十八行省爲中心，即東北三省莫非邊塞，故亦有關外之稱，祇以東北得於天者較厚，土地肥沃，物產豐饒，加以航運之開闢，鐵道之修築，故工商百業進展極速，郵務亦甚發達，較之本部諸省并無遜色。至上述西北西南地區，因多屬高原地帶，大漠峻嶺，互峙其間，水無航運之利，陸有關山之阻，交通極其不便；又以位於內陸，氣候呈大陸性，雨量極微，大抵不適農作，蔽寒貧瘠，人烟稀少，故郵務亦甚不發達。所謂邊疆郵務，意即指此等區域之郵務而言，蓋沿昔日邊疆之名稱。然此一名詞

固難認為十分確實，我國地理中心實在蘭州，如謂蘭州以北以西之地俱屬邊疆，則我國邊疆殊未免過於廣大，是在吾人努力建設此廣大之新天地，以人力戰勝天然，則今日之邊疆，安知非異日之腹地，屆時邊疆郵務一名詞，當亦不能存在矣。茲編所論，當限於新疆、綏遠、寧夏、青海、西康、西藏等省區，而兼及甘肅、雲南之一小部。

(二) 郵政區劃 上述省區以郵政區劃言，新疆、甘肅、雲南各為一郵區，而以寧夏、青海附屬於甘肅郵區，西康附屬於西川郵區，綏遠附屬於北平郵區，現其未淪陷部份暫由陝西、甘肅兩郵區分別接管，西藏原亦為一郵區，設管理局於拉薩，自民元撤退後，迄尙未能恢復。邊疆郵區有一特色，即地域異常廣袤，局所異常稀少，而郵路之聯繫亦極不繁數。例如新疆一區即大於內地數區，蓋以邊區業務清淡，局所稀少，故不妨以一管理局，管轄較大之區域。將來業務進展，則郵區富有縮小加多之必要，此於郵政復興建設計劃中詳之，茲不贅。

(三) 郵政業務及局所郵路 前述國內與國際業務，邊疆各區亦一律辦理，并無不同，惟較內地郵區，不及其發達耳。例如新疆全區，每月收寄郵件數目，不過二十餘萬件，較之內地各區，每區收寄郵件多至一千萬件以上，少亦二三百萬件者，相去遠甚。舉此可概其餘。新、甘、寧、青、綏、康、滇面積合計在四百萬平方公里以上，而郵政局所不過二千左右，平均每二千平方公里始有郵政局所一處，此尙係將甘、滇及西康局所較密部份合併均計算，否則密度更低。邊疆人口尙無精確統計，據最高估計，此四百餘萬平方公里土地上之居民不過四十萬。

即以如此稀少之人口計算，亦須每二萬人口始有局所一處。若與四川全省比較，面積大於四川者十倍，而局所不及四川二分之一。邊疆局所既稀，郵運線路亦寥寥可數。郵運多採原始方法，或擔荷肩負，或騾運馬馱，平野或用大車，沙漠必以駱駝。郵差跋涉長途，往往竟日不見人家，必須裹糲攜水以行，高山積雪沒脛，絕漠風沙蔽天，均為郵運所經，艱難險阻，於斯為極。所幸近年公路次第修築，夷險通塞，漸有可期；航機凌空，無虞高山大漠之阻，更為通達邊疆之利器。西藏情形尤為特殊，其地為世界第一高原，形勢阻絕，更以政治關係，自民元起即不與內地直接通郵。據調查藏人有自辦之郵政，設總局於拉薩，置局長一人，收發員二人，其下設分局六處，各置收發員一人，其業務分普通信、掛號信、小包裹、匯兌四種。郵路由拉薩東向通貢布江達，西向通江孜，自江孜又分二路，一至日喀則，一至帕里，拉薩昌都間則有專差往來，傳遞藏政府公文。郵票由藏政府發行，我國內地及印度寄藏信件到藏後均須補貼藏方郵票。英人亦在江孜及帕里各設有郵電局，由印至藏境江孜并有英方郵差往來。藏郵并未加入聯郵，其寄境外郵件，須藉英人客郵轉遞，并加貼英印郵票，此亦特殊現象也。

## 第二節 邊疆郵務之發展

(一)發展之必要 邊疆為我國之處女地，雖氣候、土壤、水利等條件較差，但人力可以勝天，利用科學方法，胥不難加以補救，且邊疆礦藏極富，實一未經採取之寶庫，前途希望，正

自無窮，故邊疆之必須開發，已爲國人一致之認識。開發邊疆之工作，莫急於發展交通，路、航、電、郵各有任務，而互相爲用。傳遞書簡，官達政令，以至溝通文化，調節金融，均爲郵政之功能。今日之社會不可一日無郵政，邊疆社會情形容較簡單，然於郵政實有一致之需要，邊疆之不進步固使郵務不易發達，而郵務之未能努力推進，亦未嘗不影響邊疆之進步。故發展邊疆郵務，當爲開發疆邊首要之圖。邊疆郵務發展之後，內地與邊疆訊息靈通，關係日密，足以消除隔閡，加強團結，便利行政，鞏固國防。隨抗戰局勢之演變，我國對外通路不能不轉而求之於西北與西南，爲國際郵運之需要，亦應發展邊疆郵務。

(一) 近年發展情形 爲配合國策并應時勢需要起見，近年對於邊疆郵務已努力求其發展，計三十二、三兩年已其在邊疆各地添設郵政局所二百處以上，添闢與改善之郵路各數千公里，又在新疆方面開闢陸上國際郵路四線，計通蘇聯者三線：

塔城——蘇聯巴克圖

依爾克斯塘——蘇聯依爾克斯塘

霍爾果斯——蘇聯霍爾果斯

通印者一線：

蒲犁——印度吉爾吉特

除由上述國際郵路交換非航空郵件外，并商得各友邦同意，利用此項郵路恢復交換國際郵政包



裏，以利物資之輸入與輸出，已自三十三年八月一日起由相關各國郵政同時實行。惟以運輸困難，不特費時甚久，運量亦受限制，爲可憾耳。關於如何恢復西藏郵政及撤銷藏境外人客郵，亦已擬有相當計劃，待機實行，一面并已將青海、西康郵路向藏境推進，以爲貫通之準備。

(二)前途展望 邊疆之前途無限，邊疆郵務之前途亦無限。所謂「中國之後門」已因抗戰需要而打開，現西北西南爲航空線所經，公路亦在積極興築，將來如鐵路貫通，則西北可出中亞直達歐洲，西南可出印緬以通印度洋，均爲亞歐捷徑，屆時世界交通且將爲之改觀，而邊疆將有一番新局面而自不難想像。邊疆富源將隨交通之進展而開發，如礦冶事業、畜牧事業（包括毛織、皮革、肉食罐頭等工業）、造林事業、墾殖事業皆有無限發展之希望，將來礦場、工廠、墾區所在地即人口繁庶之區，工業既興，商業自盛，加以教育之普及，民智之進步，邊疆對於郵務之需求，自必大增，而郵務自必應運而發展，郵務之發展又必助成各方面之進步，蓋可無疑。西藏方面，除地勢險阻外，更有政治上之障礙，惟我國抗戰前途一片光明，西藏問題當必能隨大局之演進而獲圓滿之解決，將來西藏郵政之納入整個郵政系統，以及當地英人客郵之撤銷，相信必可辦到。至於內地與西藏間之郵運問題，因公路鐵路之修築較難，非短時期所可實現，當宜先闢航空線，使急要郵件可直接由空中傳遞，而不必以繞道印度爲捷徑矣。

(四)應有之準備 發展邊疆郵務，首須準備者二端：曰經費，曰人才。邊疆郵務絕非盈利之事業。局所之設立，郵路之開闢，郵運工具之備置，人員之雇用，動需鉅款，而業務必甚清

淡，其收入絕難抵付支出。除開辦擴充之費外，尙難免不有長期之營業虧損，故應預籌的款，專供發展及抵補虧損之用。現已在郵政建設專款項下指定一部份作爲此項用途。惟數目有限，以後尙須由政府續撥鉅款，方克有濟。發展邊郵更需大批人才，此項人選須兼有郵務及邊疆之知識，并能吃苦耐勞者，方爲合格，故宜徵求有志邊疆之郵務人員，授以邊語邊情之知識，以及邊疆之知識份子或能通曉邊語之人才，施以郵務之訓練，俾能擔任此項工作。現已先就郵務人員開辦訓練班，暫分蒙文及藏文兩組，以後尙擬加授他種邊語。簡單郵務章程之譯爲邊語，俾供邊胞查閱，亦在計劃進行之中。

## 第七章 軍事郵遞

軍事郵遞，簡稱軍郵，是為部隊和官兵通訊而設，自八一三滬戰爆發後，即正式舉辦，凡戰事所及各地，軍郵隨之開設，聯絡戰區通信，加強抗戰力量，對於官兵，非常便利，即對於戰事，亦有重大關係，創辦至今，六載有奇，一切設施，均按實際經驗改進，茲將其組織及功能以及最近動態分述於後：

### 第一節 組織

(一)軍郵區段 交通部郵政總局為軍郵工作之執行機關，後方勤務部為設計及監督機關，按照作戰區域指定前線若干郵區為辦理軍郵郵區，區以下設軍郵總視察段，每段復劃分若干視察分段，各區軍郵事務，由區郵政管理局局長負指揮之責，各軍郵總視察段軍郵事務，由軍郵總視察負綜理之責，各分段亦均置軍郵視察一人，分負責成。

(二)軍郵局所 各軍郵總視察段內駐有軍隊之處，原有郵政局所，均由軍郵總視察指定為兼辦軍郵局所，如當地駐有軍隊，而原無郵政局所，或原有機構不足應付者，則由軍郵總視察或軍郵視察指派軍郵員設立軍郵局，謂之從地軍郵局，前方師以上各高級司令部，亦按需要情

形，設立軍郵局，隨軍行動，謂之隨軍軍郵局，其需要情形，不足設置軍郵局者，派幹線信差設立軍郵派出所。

(三)軍郵收集所 各戰區交通衝要或扼前後方交通樞紐之處，設置軍郵收集所，以爲承轉軍事郵件之總匯機關，並得商請當地高級軍事機關指派官佐駐所聯絡，俾隨時交換部隊移動之情報，以求軍事郵件批轉之迅速。

(四)部隊軍郵機能 各部隊營以上各單位，均應派遣軍郵聯絡員，處理各該單位本身之軍郵事務，及負與各軍郵人員及局所聯絡接洽之責，並得商准相關軍郵總視察設立軍郵聯絡站，卽由其本人兼任站長，軍郵聯絡站離軍郵局所較遠時，由軍郵局所組織郵路聯絡，互換郵件總包。

## 第二節 功能

(一)軍事郵件 凡由軍事機關或軍人寄發或接收之郵件，統稱之爲軍事郵件，依種類言，軍事郵件包括信函，明信片，新聞紙，印刷物，小包及包裹等六種，依其處理之方法而言，則分平常，平快，掛號，快遞掛號，及航空等五種，依其性質言，分爲公用與私用兩種，由軍事機關交寄之文件爲公用軍事郵件，可按快信交寄仍納單掛號資費，由官佐士兵交寄之函件爲私用軍事郵件，惟爲優待作戰將士起見，凡前方部隊官兵向各軍郵局交寄家書每平信一封，僅納

郵資國幣二角，並訂有優待辦法，以資實施。

(二)軍郵匯兌 凡由參戰軍人在軍郵局或兼辦軍郵局所及其他特定之郵局購買匯票所生之匯兌關係，謂之軍郵匯兌，計分三種如後：

(甲)普通匯兌：軍人在普通郵局匯款，仍按一般規定辦理，在軍郵局匯款，除可按特定之劃匯率繳納匯費外，其餘亦悉按一般規定，後方各局開往各軍郵局之匯票，亦可按是項劃一匯率收費。

(乙)免費匯兌：軍郵局一律可開發免費匯票，凡作戰軍人出具相當證明，均可請求開發，每張最高額為五百元，僅收材料費一元，兼辦軍郵局所經指定為「承辦免費匯兌局所」或一般郵局所在地駐有空軍，經指定為「承辦空軍免費匯款局」者，亦得開發免費匯票，是項免費匯票，以開發我方政令所及地為限。

(丙)集團匯款：即各部隊營以上各單位彙總為其官兵請購匯票之辦法。

(三)軍郵儲蓄 軍郵儲蓄指於軍郵區域內辦理之軍人儲蓄而言，凡軍郵區域內原有郵局仍繼續辦理普通儲金者，軍人可按普通手續存儲，其不能辦理儲蓄之郵局及各軍郵局，則可辦理軍郵通訊儲蓄，又自二十八年十月舉行辦理節約建國儲蓄券業務以來，各軍郵局即開始推銷，前線官兵購儲者甚多，截至二十三年一月止，統計已銷售四七、六四五、〇七六元八角四分。

### 第三節 最近動態

(一)印緬軍郵 印緬方面，我遠征軍所至之處，卽有軍郵局之設置，其隸於一軍郵視察段，由郵政總局直接指揮，現爲加強組織，已擴充爲軍郵視察總段，加派軍郵總視察一人，主持其事。

(二)智識青年志願軍訓練營軍郵 智識青年志願軍分處集中訓練，郵政總局爲各營受訓人員享受一切郵遞之便利起見，特在每一訓練營，配設一軍郵局，除辦理通常軍郵局應辦之業務外，並特規定官兵及家屬互寄自用之衣服食物及日常用品等件，一律准按小包郵件交寄，作爲輕件寄發，以資便捷，並予減半收費，以示優待。

(三)軍郵最近統計 其他各部隊之軍郵局及軍郵派出所，均須有增設，現在全國共有軍郵局三七六局，內隨軍軍郵局計二六四局，從地軍郵局計十二局，軍郵派出所一八三所，此外尙在前方師以下各部隊設立軍郵聯絡站二一〇處，又在各軍郵區指定普通郵局兼辦軍郵業務者，計有一九四九局。

## 第八章 人事管理

郵政人事制度，素稱健全，員工之進用，悉經照章招考，錄用後施以業務上之基本訓練，然後分派工作，升降黜陟，均以工作成績優劣為準，其請假及遣調，亦均另有明文規定，員工不能生有倖進之心，當局亦無任意辭退之舉，是以全體員工，皆得安心服務，故郵政事業，能在一概國營事業中，較有成績，較有基礎，已為不移之事實。茲將郵政考試訓練考績請假等制度，逐項分述於後：

### 第一節 考試

各級郵政人員，必須經過特種考試，郵政人員考試及格，始得錄用，郵政人員考試，分為高級郵務員考試，初級郵務員考試，郵務佐考試及信差考試四種，第一種考試由考選委員會舉行，其他三種考試，由考試院委託交通部舉行，各種考試，每試平均分數以滿六十分為及格，不及格者，不予錄取，考試錄取人員，依成績先後順序應用。

### 第二節 訓練

新進郵務員佐，均須經過試用程序，在試用期內，施以基本郵務訓練，訓練之方法及目的如左：

(一)方法 將新進員佐，分爲若干組，前往管理局各部門，輪流實習，實習期間，約爲十星期二星期，所有各該部門之實際工作情形，各實習人員均應細心觀察研究，並在可能範圍內，親自動手工作，以收得心應手之效，每日須作實習日記，每一部門實習完畢，並應作一實習報告，呈繳主管人核閱，此外並由各管理局局長或其他高級人員每星期召集全體實習人員，施以精神訓話一次，使新進人員對於郵政過去之歷史，現在之組織，郵政傳統之精神，及郵政人員之紀律等，均能澈底明瞭。

(二)目的 在使新進人員，諳習郵政各部門基本工作之方法，熟習郵政重要法規，認識郵政歷史及郵政人員服務之精神，加強其終身服務郵政之信心，而在另一方面則使主管人員對於每一新進人員之工作品性學識，得以詳細觀察，分派正式工作，以期將來可以量材器使不至用違所長。

### 第三節 考績

郵政人員平時考績，分爲一、二、三、三等，於每年一月四月七月及十月舉行，凡具有卓異學識，優越才猷，及操行純潔，完全可靠者，列爲一等，雖無卓異才識，但辦事週詳，精勤



自勵，堪委以要務者，列爲二等，其辦事平庸，無大功過，但品行尙屬可靠者，或新進人員關於品行工作學識技能未能深悉者，列爲三等。此外尙有獎勵或懲戒辦法，凡對於發生之臨時案件，及經辦事務著有功績，或犯有過失者，得予以特殊考核，並依其結果，分別獎勵或懲戒。獎勵分爲特別獎金，特別晉級，記功，及嘉獎四種，懲戒分爲降級，記過，及申誡三種。記功記過，均分爲三等，記一等功下屆晉級提前九個月或一年，記二等功下屆晉級提前六個月，記三等功下屆晉級提前三個月，記一等過下屆晉級遲延九個月或一年，記二等過下屆晉級遲延六個月，記三等過下屆晉級遲延三個月。

#### 第四節 請假

郵政人員假期，分爲長期假短期假及病假三種如左：

(一)長期假 郵務員每服務滿三年得請二個月之長期假，滿四足年得請三個月之長期假，滿五足年得請四個月之長期假，滿六足年或六年以上得請六個月之長期假，郵務佐每服務滿三年得請一個月之長期假，滿四足年得請二個月之長期假，滿六足年或六年以上得請三個月之長期假，各級人員在規定准假期內，均照支全薪，超過上項期間之假期，概不給薪。

(二)短期假 短期假分爲事假調遣假及婚喪假三種如左：

(甲)事假：各級人員於每一歷年內以不妨害公務爲限，得請一次或數次總計不逾二十

四天之事假，但在此非常時期，暫以每年七天為限。

(乙) 調遣假：奉調他局服務之人員，於奉令後，得一次請給不逾十日之調遣假，以資準備。

(丙) 婚喪假：人員因本身結婚得請不逾十日之婚假，其因承重祖父母父母或配偶死亡時，得請不逾十日之喪假。

(三) 病假 病假分為短期病假長期病假及生育假三種如左：

(甲) 短期病假：各級人員每一歷年內得憑可靠醫生證明書，請一次或數次總計不逾十四天之短期病假。

(乙) 長期病假：各級人員得憑可靠醫生證明書，依照服務期間之長短，按下列規定核給長期病假：

(1) 服務未滿一年者得一次或數次請給總計不逾六星期之長期病假，首兩星期支給全薪，次兩星期支給半薪，末後兩星期不支薪。

(2) 服務滿一年未滿三年者，得一次或數次請給總計不逾十二星期之長期病假，首四星期支給全薪，次四星期支給半薪，末後四星期不支薪。

(3) 服務滿三年未滿六年者，得一次或數次請給總計不逾六個月之長期病假，首二個月支給全薪，次二個月支給半薪，末後兩個月不支薪。

(4) 服務滿六年未滿十年者，得一次或數次請給總計不逾九個月之長期病假，首三個月支全薪，次三個月支給半薪，末後三個月不支薪。

(5) 服務滿十年或十年以上者，得一次或數次請給總計不逾十二個月之長期病假，首四個月支給全薪，次四個月支給半薪，末後四個月不支薪。

(丙) 生育假：已婚女職員分娩前後得呈具醫生證明書敘明需假日數，酌給不逾二個月之生育假，照支全薪。

以上各種假期，須奉核准，始得離職，凡未經請假或請假未經核准擅不到局者，分別以「離局未經通知」或「離局未經奉准」論，經請假而假滿不返局服務者亦同，人員在假期間，如欲離開服務地方，須先行呈奉主管長官核准，不得任意他往。

### 第五節 調遣

郵政人員於接奉調遣命令後，無論調派何處，均應遵令前往，並應取道最便捷及費用低廉之途程迅赴新派處所報到，倘中途因故阻滯，應將阻滯事由呈報新派處所之主管管理局局長，如無正當理由遲不報到者，予以相當處分，其有水土不服得有病症須遷地治療者，得自行請調，倘經核准，必須自備旅費。

## 第六節 薪給

郵政員佐薪給，均有明文規定，郵務長副郵務長各分三級，甲等及乙等郵務員，各分爲三等，一二兩等各分六級，三等分三級，郵務佐除試用者外，分爲四等，一二兩等各分三級，三四等各分四級，甲乙等郵務員及郵務佐，均自最末一級起敘用，以後按工作成績報告，分別予以晉級加薪，循序前進，無分彼此，年資愈久，薪金愈大，是以各人均抱終身服務之期望，而郵政事業，得以穩定發展，郵務佐轉入乙等郵務員班次，或乙等郵務員轉入甲等郵務員班次，均須經過甄拔試驗及格，至成績報告分爲三等，已在第三節考績中詳述，茲將員佐薪給及晉升期間，列表於後：

### (一) 薪給表

(甲) 郵務長之薪金分八百元，七百五十元，及七百元三級。

(乙) 副郵務長之薪金分六百五十元，六百元，及五百五十元三級。

(丙) 甲等郵務員分三等十五級其等級及薪金如左：

一等一級甲等郵務員 五百元

一等二級甲等郵務員 四百六十元

一等三級甲等郵務員 四百二十元

一等四級甲等郵務員	三百八十元
一等五級甲等郵務員	三百四十元
一等六級甲等郵務員	三百元
二等一級甲等郵務員	二百七十元
二等二級甲等郵務員	二百四十元
二等三級甲等郵務員	二百十元
二等四級甲等郵務員	一百九十元
二等五級甲等郵務員	一百七十元
二等六級甲等郵務員	一百五十元
三等一級甲等郵務員	一百三十元
三等二級甲等郵務員	一百十五元
三等三級甲等郵務員(試用)	一百元

(丁)乙等郵務員分三等十五級其等級及薪金如左：

一等一級乙等郵務員	二百七十元
一等二級乙等郵務員	二百四十元
一等三級乙等郵務員	二百十元

一等四級乙等郵務員 一百九十元

一等五級乙等郵務員 一百七十元

一等六級乙等郵務員 一百五十元

二等一級乙等郵務員 一百三十元

二等二級乙等郵務員 一百十五元

二等三級乙等郵務員 一百元

二等四級乙等郵務員 九十元

二等五級乙等郵務員 八十元

二等六級乙等郵務員 七十元

三等一級乙等郵務員 六十元

三等二級乙等郵務員 五十元

三等三級乙等郵務員(試用) 四十元

(戊)郵務佐除試用者外分四等十四級其等級及薪金如左：

(試用郵務佐之薪金按照各郵區所規定之最低額支給之)

四等四級郵務佐照最低額增加五元

四等三級郵務佐 遞加五元

四等二級郵務佐	遞加五元
四等一級郵務佐	遞加五元
三等四級郵務佐	遞加七元
三等三級郵務佐	遞加七元
三等二級郵務佐	遞加七元
三等一級郵務佐	遞加七元
二等三級郵務佐	遞加十元
二等二級郵務佐	遞加十元
二等一級郵務佐	遞加十元
一等三級郵務佐	遞加十元
一等二級郵務佐	遞加十元
一等一級郵務佐	遞加十元

(二) 晉升期間表

(甲) 郵務員

等 級	晉 升 期 間		
	成績報告列爲一等者	成績報告列爲二等者	成績報告列爲三等者
一、二等各級甲等郵務員 及一等各級乙等郵務員	一年六個月	一年九個月	二年
三等一、二級甲等郵務員 二等各級乙等郵務員	一年三個月	一年六個月	一年九個月
三等一、二級乙等郵務員	一年三個月		
試用三等三級甲等郵務員 乙等郵務員	一年六個月		

(乙) 郵務佐

等 級	晉 升 期 間		
	成績報告列爲一等者	成績報告列爲二等者	成績報告列爲三等者
一、二、三等各級郵務佐	一年三個月	一年六個月	一年九個月
四等一、二級郵務佐	一 年	一年三個月	一年六個月
四等三、四級郵務佐	一年三個月		
試用郵務佐	一 年		



以上郵政員佐薪給，均係戰前規定，因其有持久性及合理化，故至今迄未變動，惟因物價上漲，則於正常薪金外，另發戰時食宿津貼一種，相當於中央規定之生活補助費，是項津貼，以各地七項物價指數推算決定，七項物價者，爲米麵煤油鹽布肉，每月七項物價有漲落時，指數加高或減低，津貼卽隨之調整，是項辦法，頗屬合理，月薪一百元者可加發戰時食宿津貼四、七〇〇元，二百元者可加發津貼七、四〇〇元，三百元及以上每百元再加給津貼一、二〇〇元，中央所規定之公務員生活補助費及薪水加成，卽不再發給，如此計算，郵局薪給較低員工待遇較一般公務員略高，薪給較高人員所得，則較一般公務員略低。

## 第九章 財務管理

### 第一節 郵政財務制度沿革

郵政財務與郵政經營有密切之關聯，故良好之財務制度實為經營郵政所必需，我國郵政成立之初，於總局原祇設有總務稽核兩處，關於財務及賬目上一切事務概由稽核處兼辦，其時業務較簡，尙能處理。迨民國十二年間因業務進展，以稽核一處兼司會計及總局出納，實不遑兼顧，於是財務遂脫離稽核而另成一處。經此次改組後，稽核處乃得全力注於審核事務及賬目上之應行改進事宜，對於財政加以嚴密稽察，而登賬科目設有錯誤，亦必加以調整，以故賬冊之記載，率皆確實詳盡，而決算之結果，除特殊情形外，多能與預算相適合，是以彼時之稽核事務，極為當局所重視，而郵政會計基礎之良好，非無故也。

十九年三月儲金匯業局成立，各區關於儲匯之賬目，自二十年七月起移歸儲匯局核對，自是郵政財務之管理，款項之調撥，遂漸移歸儲匯局辦理。二十年間，總局再度改組，復合併財務稽核二處為會計處，於會計處內設稽核一課。至二十四年七月，總局復奉命依照新組織法改組會計處，復更名為計核處，此乃郵政總局過去財務制度變遷之經過。

## 第二節 目前財務制度述略

(一)目前郵政財務狀況——抗戰以來，前方各郵區相繼淪陷，包裹業務等亦較前清減，後方各區與陷區之財務連繫亦已斷絕，近數年來，郵政決算均屬虧損，計三十年度虧損四五、九一三、一三五·六四元，三十一年度虧損一四五、〇四四、四四四·四三元，三十二年度虧損七一、九〇四、一〇八·〇〇元，本年度截至六月底止共約虧損一萬四千萬元，連前合計約共虧損四萬萬元以上，近數月來，以戰事影響，虧損更鉅，故目前正在設法謀使郵政財政得以收支平衡。

茲將抗戰以後郵政歷年收支概況，列表如下：

抗戰後郵政歷年收支概況表（民國二十六年至三十二年）

年 份	收 入 (元)	支 出 (元)	盈 餘 (元)	虧 損 (元)
二十六年	三六、五九六、九六二	三七、〇八七、七〇三		四九〇、七四一
二十七年	二四、〇五〇、九四四	二二、八三八、八三九	一、二一二、一〇五	
二十八年	五九、九三八、八〇〇	五七、七七六、五八三	二、一六二、二一七	

二十九年	八四、〇五六、一〇八	八二、五四二、六六二	一、五一三、四四六	
三十年	一二六、二七八、四五三	一七二、一九一、五八九		四五、九一三、一三五
三十一年	二九四、四九三、一九八	四三九、五三七、六四二		一四五、〇四四、四四四
三十二年	九八六、八七七、七二七	一、〇五八、七八一、八三五		七一、九〇四、一〇八

(二) 管理財務機構

(甲) 郵政總局及儲匯局——郵政總局未設有獨立之財務機構，僅有會計處管理全國各郵區郵政賬目之審核稽查事項，關於款項之協濟調撥，則係由儲匯局辦理，儲匯局亦設有會計處掌理全國郵政儲匯賬務之審核事項，另設有營業處，除指揮督導發展儲匯業務外，並司款項頭寸之調撥事項。

(乙) 各儲匯分局——辦理普通儲金匯兌業務並兼理投放業務，是以各區管理局餘款多集中於儲匯局以爲運用，各儲匯分局設有營業，出納，會計等股。

(丙) 各區郵政管理局——自三十年起各郵區即相繼推行財務幫辦制度，即在各管理局除會計股外，另設財務幫辦下分設營業，出納，儲匯各股專理各區財務事宜，使財務與會計完全劃分，以專職責，用意良善。凡屬於儲匯及票款出納均由財務幫辦掌理，凡屬於管理局及各屬局之會計審計工作，則仍由會計股辦理，而會計股遂處於超然之地位，會計股長人選亦均須呈由主計處委派，現此項制度已普遍推行於後方各郵區，其較小郵區，財務較簡者，則不設財務幫辦，而設財務股，仍直隸於局長與會計股之地位相同。

茲為易於明瞭起見特附表於後以明其組織。

郵政財務組織系統表



附註：未設財務幫辦各局則設財務股

## 第十章 器材管理

### 第一節 文具單冊

郵政總局設有供應處，駐在上海，採購文具，印製單冊，及掌管全國郵用物品製造修理保管及發給事項。各區郵政管理局需用文具單冊及一切物品，繕具請領單，向供應處請領，供應處得按各區實際需要，審查核發，所有收進發出，均有記錄備查。惟自抗戰軍興，淞地淪陷，該處對後方各郵區材料之供應已漸感困難，迨太平洋戰事發生，遂無法供給後方需要。近年以來，後方各郵區需用之材料，既不由供應處供給，益以戰事運輸困難，物價波動，為爭取時間與空間，以求迅赴事機，減少支出起見，自不便集中一地，統籌統購，惟有因時制宜，採分地供應制，由各郵區就地取材，自謀供應，而由郵政總局負監督審核之責，一面由各郵區組織購料委員會，負就地監督及審價驗收等責，並參照部頒購料辦法，規定辦理手續，凡採辦各項公物印製單冊等，均應呈請總局核准，敘明購置物品之地點及價值以及限價標準，就近無法採購之公物，應先就各地產銷運輸情形，分別逕函鄰區或他區探詢比較後請其代辦，每批價值在一千元以上者，須派委員驗收，至已購儲備公物，疏散分存，並酌量分發內地各局一二年需用，責成

自行嚴密保管。

## 第二節 汽車配件

抗戰以來，各地運輸工具缺乏，郵件清運困難，乃由郵局自購少數汽車，在後方公路主要幹線，運送郵件，分爲信班汽車及重班汽車兩種，信班汽車儘先運信函明信片新聞紙小包郵件等輕類郵件。重班汽車專運包裹書籍印刷物貿易契貨樣等重類郵件，汽車配件及修理機械工具等，設有零件總庫，集中管理，總庫設主任一人，下設賬務，收發，存儲，及舊件四組，賬務組置備汽車零件登記片全套，登列收發及結存件數，每種零件，置備卡片一張，存儲組置備充分木架，將零件分別皮藏，其皮藏次序，有規定之程式，並視零件多寡，分爲若干室，每室派人負責主持管理，收發組於大宗零件運到時，按照發票及發貨單逐一點驗，點明之件，隨發貨單，送往存儲組簽收，登列卡片，然後將發貨單轉送賬務組，登列登記片，各處向總庫請領零件，由總庫主任先查核其所請之件，是否確屬需要，並視庫中存貨多寡，在請領單上，批明該發件數，交或存儲組各室照單點齊，隨送收發組簽證包裝，另繕發貨單，函送原請領處，各修理廠請領零件，須將舊件送繳舊件組簽收存儲，並登列舊件卡片，舊件組存件及舊胎工具等，如有相當數量，或新件來源斷絕缺乏之時，由總庫主任通知修理廠派機工監事到庫，會同檢點，將可修配之件提出，送修理廠修理，備發各處以代新件之用。

# 第十一章 視察制度

## 第一節 組織

郵政視察制度爲配合中央行政三聯制，注重分級負責，採行分級視察制度，交通部對於郵政總局之事務考核，平時由交通部設計考核委員會及郵電司負責辦理，遇必要則組織考核團分赴各附屬機關實地視察。郵政總局對於各郵區以及各郵區對於所屬各級郵局及郵政代辦所之視察則分別由郵政總局及各區郵政管理局辦理。茲分別敘述於次：

一、郵政總局除設有設計考核委員會負責考核各郵區業務外，並設有視察室，內分二組，負責視察各郵區業務、賬務及查辦各項重要案件，派有視察長一人，視察及副視察各四人，輪流派赴各區查視局務、賬務。

二、郵政管理局所轄局所衆多，且爲視察之基層機構，是以組織較爲嚴密，計分本地視察與內地視察二種，設本地視察員及內地視察員多人分別隸屬於本地業務股及內地業務股。本地視察員視察管理局所在地之各支局，駐在管理局內，隨時輪流查視各支局局務賬務，內地局以包括地域較廣，故每一郵區多劃分爲若干視察段，每視察段駐內地視察員一人，負責

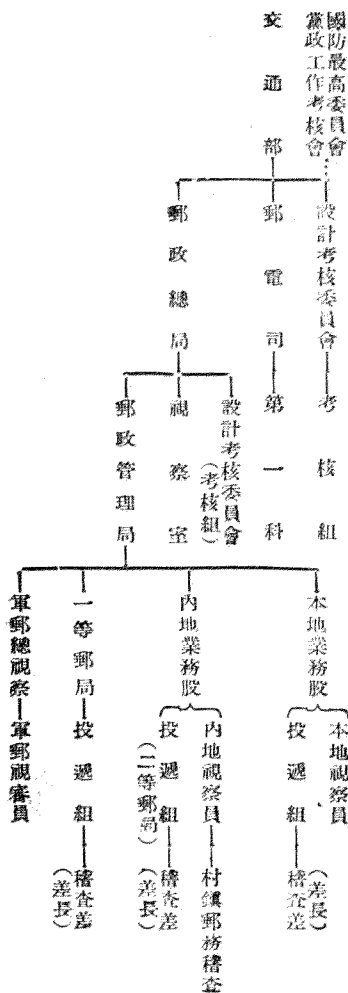


查視段內各局所，同時在每一視察段並設置付鎮郵務稽查一二人，負責查視各代辦所，村鎮信櫃，郵站等低級郵政機構以及郵差郵路之聯絡，此外在管理局投遞組以及內地一二等較大郵局投遞事務較繁者多設有差長（即稽查差），負責稽查所有信差之投遞事務。

三、軍郵總視察遍布於各戰區，每一軍郵總視察段並設有軍郵視察若干人，除辦理軍郵事務外，並兼顧及普通郵務，對於應與應革事項，亦隨時有所報告。

茲為明瞭整個郵政視察制度組織系統起見特附圖於後：

郵政視察制度組織系統圖



## 第二節 選派及解職

郵務視察人員之選派，應就各級郵政班次人員中慎選學識優良，經驗豐富，體格健強，品行端正，以及服務忠勤勇於負責者，由郵政總局委任之。其資格規定如左：

一、郵務長得充任視察長或視察。

二、副郵務長得充任副視察。

三、甲等郵務員得充任郵務視察員。

其他村鎮郵務稽查及管理局一等局之差長須選幹練之郵差及信差任之。

郵務視察員在未實地視察之前，須在管理局各部分先行訓練，俾使對於郵政業務賬務等情形可澈底明瞭，然後再先隨同視察員巡視各處，有時單獨派出辦理細小及不與其他關連之任務。倘經切實試練後，該員顯見適宜，即可任為郵務視察員，以一區段歸其管轄，段內各局所由其負責按期查視。

互調 郵務視察員不得久留以一處段內供職，至少每隔二年應調往他處段內辦事，以免在一段內過久，易生流弊。

解職 視察員於精善執行職務一層顯見無能或疏忽者，應將其撤去視察員職務，又如任視察員多年，體力不勝長途跋涉者，亦可准其辭去視察員而改派他職。

### 第三節 權責

郵務視察員爲主管管理局耳目之所寄，職要任重，必須任勞任怨，始能勝任愉快，視察人員之稱職與否，關係全國郵務之推展至重且要，其所執行之職務有下列各項：

一、查視各級機關內外觀瞻工作效率，員工勤惰，賬目票款及郵運聯絡等事務，並注意各處郵務設施之劃一。

二、視察各項章則法令與推展業務計劃等已否實施及其實施情形與程度。

三、考查現行法令章則與各項工作計劃是否與各地實地情形適合，如不適合應如何改進。

四、調查各地社會文化經濟情況，並依據是項情況，建議調整各地郵務機構，及推展業務計劃與步驟。

五、查察及指導各局所員工辦事程序，生活品行及如何進德修業，並就查察所得建議獎懲。

六、查視各項運郵交通工具行駛狀況，及押運員工工作情形。

七、協助各局所處理臨時發生之緊急事務，並在職權定章範圍內，爲各局所解決職務上各項問題。

八、處理主管長官交下及行政主管部份移請核辦之各項事務。

#### 第四節 查視期限

各郵務視察員對於每一郵局，至少應每季巡查一次，每一代辦所則每六個月巡查一次，其各繁要之局此項巡查尤不得間斷，又每次在每一郵局停留之時期，不得少於二三日，俾將賬目澈底清查，而於局員辦公不致有貽誤之虞，但爲節省起見，管理局局長得將規定之查視次數予以減少，但每一局所每年至少應查視一次，如係重要郵局，其查視之次數則應略予加多。

#### 第五節 視察報告書

視察員於查視每一局前後，應將查視局所情形造具視察報告書呈送主管管理局審核，報告書計分下列六種：

- (一) 查視局務報告書。
- (二) 查視匯兌報告書。
- (三) 查視儲金報告書。
- (四) 稽核賬目報告書。
- (五) 查視郵政代辦所報告書。

(六) 稽核郵政代辦所賬目報告單。  
前四種報告書係查視各級郵局所應造報者，後二種係查視代辦所後應造送者。

## 第十二章 郵政將來之瞻望

### 第一節 提高服務效率

中國郵政事業，有悠久之歷史，有良好之基礎，其大概情形，已於以前各章分別介紹，吾人根據中國各方面之進步情形，瞻望郵政事業之將來，實抱無限之樂觀，蓋以郵政事業之發達與否，爲一國政治經濟及文化水準之表現，而郵件之數目，尤爲一國國民知識程度之指數，倘使中國戰後之建設事業，依照總裁所著「中國之命運」指示各點，齊頭並進，則郵政事業之蓬勃發展，實無可疑問，吾人所持理想之目標，爲使郵件一件，從將來之首都發出，至全國百分之八十的地區，應於五天內到達，全國百分之五十的地區，應於三天內到達。但在戰後五年之期間內，吾人之實際目標，只預測照現時之郵件數量（每年六萬二千萬件）增加十倍，其發展之方式，以大量開闢郵航網爲原則，從首都至各重要城市，每日皆有郵航往來，爲使郵政事業順利到達此項目標，吾人有三項最重要之指導原則，茲分述如次：

(一) 標準化 現代工業及大企業發達之國家，無不注重標準化，美國科學管理專家曾謂：  
“Standardization is the uniformity in using the best” 郵政事業爲全國性之事業，尤有注

意標準化之必要，故對於郵政組織，處理郵件之工作技術，處理郵件之各項設備及人事與財務管理之制度等，均須釐訂各須標準，使全國一律，以達經濟利用之目的。

(二) 合理化 郵政事業之經營政策，在釐訂郵資及經費開支兩方面，將來當使其極端合理，務求郵政事業所貢獻之服務，能得人民之最大滿意，而費用又極低廉，為達到此項目標，在郵政內部之組織及人事制度各方面，亦當求其合理化。

(三) 簡單化 郵政為大規模之事業，與人民之關係，最為密切，故對外而言，各項交寄郵件之手續，須力求其簡單，使人人稱便。對內言，處理郵件及其相關事務之手續與工作，亦須予以簡單化，其大量之分揀郵件及運輸郵件工作，更須採用機械，以期節省勞力，增高郵件傳遞之效率。

## 第二節 籌劃郵政復興

環顧國內外各戰場上，敵軍已露衰竭之象，盟方各線反攻之期，計日可待。郵政為配合反攻軍事，便利前後方軍民通訊起見，當隨軍事發展，逐步接收陷區局所，先行恢復通訊業務，一俟地方正常狀態完全恢復後，即按照預定之復員計劃，恢復戰前一切業務，同時承劇變之後，改革興替，極易為力，乘機在對外業務及內部工作方面，推行革新計劃，奠定將來建設基礎。郵政業務範圍廣泛，工作部門衆多，革與計劃，包羅至廣，在復員期中，以完成下述四端

爲鵠的：(一)加強各級郵局功能。(二)甄用陷區及光復區人員。(三)推行技術標準。(四)體化業務手續。

(一)加強各級郵局功能 郵政綱要規定局所有下列各項功能：「貸」「匯」「匯(一)」  
「匯(二)」「匯(三)」「匯(四)」「快」「保」「保(一)」「保(二)」「保(三)」「聯」  
「儲」「儲(一)」「儲(二)」「儲(三)」「儲(四)」「儲(五)」「儲(六)」「儲(七)」  
「儲(八)」  
「壽」各級郵局因所在地情形不同，業務範圍遂有廣狹，功能亦分大小。戰後根據外在情形——政治、交通、經濟、人口——及內在條件——通訊、遞送、金融、代理等各項業務之範圍——加強各級郵局功能，同時將各局地址，予以修葺，或按照標準，從事改建，增加各局機械化設備及摩托運輸工具，并隨業務進展情形，充實辦事人員名額。

(二)甄用陷區及光復區人員 在反攻戰事中，吾國所應收復之地域，分爲(甲)淪陷區，指東北四省及本部淪陷各省。(乙)光復區，指台灣澎湖等地，郵政在此等地區復員，除事先在後方訓練大批人員備臨時調用外，對於原有人員，亦在一定條件下，予以甄用。抗戰期間，郵局爲便利人民通訊及維繫陷區民心起見，曾奉准將各級郵局留原處服務，故陷區收復以後，所有員工，除附逆有據者外，當仍予留用，惟東北四省人員，業於九一八事變後撤退，現有人員全係敵僞招僱。又台澎光復區員工，亦係敵方所用，此等人員，不少誠心內嚮技術嫻熟之士，故復員以後，當按照預定條件，予以甄用。至甄用之詳細辦法，因涉及整個復員計劃內容，暫



時不能公開討論。

(三)推行技術標準 爲提高郵政技術，俾與戰後高度工業建設配合起見，先擬定各項標準，在復員開始時，即從事推行，使復員與建設工作齊頭並進。各項標準範圍至廣，擬先從下列三項着手：(甲)組織標準。(乙)設備標準。(丙)工作標準。茲將復員期中所應完成之工作略述如下：(甲)組織標準，改定各級郵局劃分等級標準，加強其功能，充實其組織體系及人員配備；(乙)設備標準，在復員期中，添築標準局屋，并在業務繁盛各局，逐漸添購機械化工具及摩托運輸工具；(丙)工作標準，對外有(1)窗口人員服務標準，其中再分(子)詢問窗口人員服務標準，(丑)儲匯人員服務標準，及(寅)其他人員服務標準三項；(2)投遞差服務標準。對內有(1)處理郵件工作標準；(2)遞送郵件工作標準；(3)運輸郵件工作標準；(4)賬務人員工作標準；(5)文牘人員工作標準；(6)庶務人員工作標準。上述各類標準，在重要局所先行試辦，逐漸推行於次要局所。

(四)簡化業務手續 郵政服務之最高原則，爲準確迅速，爲欲達此目的起見，各項業務手續，在恢復局務時，即予簡化。

### 第三節 建設現代化郵政

郵政機構龐大，服務範圍廣泛，在交通部門中，佔首要地位，加以組織健全，管理嚴密，

故其服務成績，恆爲國營事業之冠。戰事結束以後，建設肇始，郵政爲配合國家高度工業化起見，更將憑過去健全基礎，從事改進，以期增進各部門工作效率，充分發揮服務機能，使工作成績與工業國郵政并駕齊驅。論其範疇，約有五端：（甲）增設局所。（乙）擴展郵路。（丙）航空通訊網。（丁）設備機械化。（戊）管理科學化，茲分論如下：

（甲）增設局所 戰後郵政業務，隨國家經建進展程度而日臻發達，因是局所之增添，與各局功能之擴充，必接踵而起。在管轄方面，現在每一管理局所轄之地域，廣及一省，郵務發達以後，局所林立，管轄範圍過廣，或難收臂指之效，爲增強管轄局與屬局之聯繫起見，則擬援四川之分設東川及西川兩區，江蘇之分設上海區及河北之分設北平區例，增設管理局若干所。至各城市鄉鎮，因經建成功以後，工商發達，所在地之郵局，卽不得不擴大功能，以適應環境之需求，於是全功能局數目必見增多。至在邊疆各地，因國防攸關，又必廣設局所，以增強邊區與中樞之聯繫。其他若行動郵局，代辦所及郵站等，皆因外在條件之要求，而有增設之必要。

（乙）擴展郵路 郵路分國際及國內兩種，戰前海洋航線，操於英美日德法意等國之手，我國因無自備輪船，故國際郵件均係交由他國輪船公司帶運，戰後當隨我國航業發展情形，逐漸由國有航輪運輸郵件，在起設初期，仍當如往例，暫由他國航輪公司訂約連郵。至西北及西南沿邊各城市，在將來鐵路公路發達以後，與本部及國際之交通日益便利，更當廣闢交換局，

以交換國際郵件。國內郵路，以戰前情形觀之，東北及東南，較西南及西北發達，抗戰以來，西南郵路已逐漸擴充，戰後則當利用航空、鐵路、公路及水路，儘量擴展郵路，務使窮鄉僻壤，無處無郵政員工服務之足跡。

(丙) 航空通訊網 郵訊之最高效能，為準確迅捷，我國幅員遼闊，將來水陸郵遞，自可隨交通發展，以達無遠弗屆之目的，惟同時尤應爭取時間，其最低限度，務使國內各重要都市間之通訊聯絡，最長不逾十二小時，航空線之計劃，約可分為幹線、聯絡線及輔助線三種，幹線分佈於本部及東三省上空，聯絡線及輔助線滿佈全國，縱橫穿插，使政治樞紐，經濟中心，邊防要塞，通商口岸，聯成一氣。各站距離與飛航時間，均應有適當設計，凡幹線上各站互寄郵件，均可當日到達，聯絡或輔助線上各站與幹線各站間之郵件，兩日或三日可達，倘進一步舉辦夜航，可能於二十至三十小時到達。

(丁) 設備機械化 戰前郵政，因受經濟條件所限制，對於機械化之工具，除運輸所用之汽車汽船外，僅於通商口岸各大局採用蓋銷郵票機及轉輪搬運重件機等十數種簡單機械而已。戰後國家走入工業化之途，郵政業務空前發展，不藉機械之力，即無以達準確快速之境，加以工業化以後，勞力必感缺乏，更有使用機械以代替人力之必要。各工業國家郵政使用之機械，為類至夥，戰後我國郵政，在採用此類機械過程中，不得有所選擇，以收物盡其用之效。如成本太高或裝運困難者，則暫緩採用。又簡單機械，如蓋銷郵票機等，運輸工具，如汽車等，

則儘量擴充使用範圍，使各級局所普遍應用，同時在交通中心，設置郵用工具製造及修理廠。謀郵用物品之自給自足。

(戊)管理科學化 戰後經建開始，凡百措施，無不以科學爲根據。郵政局所，遍及全國，爲適應環境計，對於人員及事務之管理，應採用科學方法，使人盡其才，事無曠廢；在事務方面，應按工作性質，予以分類，俾服務員工，專心致志，運用技能，發揮工作上最大之效率。同時各種工作中性質相似或職務上有關係者，使其密切聯繫，以收配合之效。分配工作，按員工技能高下及工作分量輕重，加以調度，務求合理公平，則人心翕服，工作效率自能增進。在人事方面，則爲預定工作標準，採用科學考核，升遷機會均等，與設立訓練機構等四項。以上所述各原則，如能辦到，則科學管理之目的可達，而郵政業務亦必更臻完善。

## 結論

凡百事業之成功，原非一朝一夕，我國郵政事業，有其悠久之歷史與良好之基礎，在交通事業中，實罕其匹，非僅著者眼光如此，料亦為國人所共見。惟事業之經營，不能具有滿足之心理，一如逆水行舟，不進則退，從無停止中流而能持久者。我國郵政事業，既有其光榮歷史，吾人固應競業保持，更應謀如何發揚光大。居茲科學昌明日新月異之時，尤應時時檢討過去，策勵將來，期與時代并進，國父所謂：「迎頭趕上」，亦即此意。著者研究所得，知現時郵政，已能隨時代需要，逐漸推進，惟因環境關係及種種條件之限制，尙未到理想之地步，吾人亟應悉心研究，隨時設計，以為來日發展之張本，一人之精力不足，更須集全全國郵政同仁，上下淬厲，共同努力，郵政前途，庶其有為。

