

現代郵政叢刊第一種

歐美各國郵政概況

現代郵政月刊社發行



序

民國三十七年三月，本人奉派為國際聯郵理事會中國理事，赴瑞士參加會議，四月杪會議完畢，應瑞士郵政當局邀請赴瑞境各重要郵局參觀，覺其辦理精善，可供我國郵政參考改進之處甚多。離瑞後，因當時歐洲無船行駛遠東，故擬取道美國返國，遂順道考察法、比、荷、茲、美、加諸國郵政設施，並將所得草成報告，呈送交通部參考。

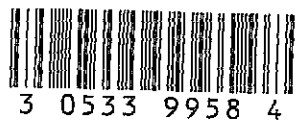
現代郵政月刊社曾將瑞、法、比、英諸國報告先行掲載該刊第三卷各期，以供郵政同好，茲擬將此項資料，連同尚未刊出之荷、美、加諸國報告，排印單行本，徵序於余，本人原意：倘刊印單行本，則需將各篇內容及數字稍加整理充實，以期完備，蓋以各國郵政當局於本人考察時期所供資料極為豐富，祇以時間匆促，不得不僅摘其概要而又可供我國參考者製成報告，對於各該國郵政實況，誠不免有差一漏萬之譏；現既刊印單行本，自宜有所充實，以補救前此之草率。惟月刊社同人則以原報告各稿，業已付排，更改匪易，且值時局動盪之際，如欲從容整理，則不知何日可以成事，對於本書預約各訂戶，恐將難於解釋。在此種情形之下，惟有因陋就簡，僅將原報告予以重印，而以「歐美各國郵政概況」名其篇，至於整理充實，當俟時局及時間許可

，方能從事，此則不能不求諒於讀者諸君者也。

在瑞、法、比、荷、英、美、加諸國考察時，承各該國郵政當局儘量供給資料，並派員隨赴各地參觀，獲益匪淺，本人謹致感謝之忱。又關於收集整理資料及編製報告，同行徐傳賢沈鑫二君相助甚多，併此致謝。

霍錫祥三十七年十二月一日南京

557,219
336



歐美各國郵政概況

目錄

序

英國

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、管理效率
- 四、郵政專辦及兼辦業務
- 五、經濟
- 六、郵件運輸
- 七、機械設備
- 八、局屋設計及分配
- 九、員工訓練
- 十、費特里會議
- 十一、郵政儲金
- 十二、國家保險
- 十三、郵政圖書館
- 十四、結語

美國

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、工作效率
- 四、經濟
- 五、郵件運輸
- 六、局屋及設備
- 七、集郵業務
- 八、郵政儲金
- 九、成本估計(包括統計)
- 十、財務管理
- 十一、視察制度
- 十二、結語

附加拿大郵政設施

一

歐美各國郵政概況 目錄

959230

(一三三)

(一)

(一)

法國

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、經濟
- 四、服務
- 五、郵件運輸
- 六、郵政自辦汽車
- 七、郵局分局
- 八、國家儲金及郵政撥備金
- 九、人事制度
- 十、郵電人員互助保險
- 十一、統計
- 十二、成本估計
- 十三、郵政博物館
- 十四、結語

(五三)

比利時

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、經濟
- 四、局屋佈置
- 五、郵件運輸
- 六、兼辦業務
- 七、人事
- 八、結語

(七一)

瑞士

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、人事制度
- 四、業務
- 五、經濟
- 六、服務情形

(八〇)

荷蘭

- 一、緒言
- 二、組織
- 三、人事
- 四、運輸
- 五、房屋及設備
- 六、結語

(九四)

附錄

羅馬來鴻

(一〇二)

歐美各國郵政概況

英國

一 緒言

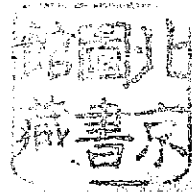
英國郵政辦理已有三百餘年，典章制度燦然大備，至今仍為歐陸各國精神上之領導。且英人重實際，長於研究，尚穩健而不求燥進，故其設施決無過份及浪費之處。其行政效率之高，夙著聲譽，迄今未變。

我國近代郵政在五十餘年前為英人赫德 (Sir Robert Hart) 協助創立，當時假借於英國制度之處甚多。此次到英考察，覺中英二國郵政在制度上仍多相似。其所改進多值吾人參考，惜以時間短促，不能從容求其詳盡。

英國本土有人口五千萬，為我國九分之一，因教育普及，工商發達，每年所投郵件達七十五萬萬件。平均每人每年收到郵件一百五十件；為我國國民之六十倍，殊值欽羨。

此次戰後，英國經濟力量衰退。公務員以所得稅甚重，待遇并不優裕，惟配給制度公平而嚴格，故一般生活尚屬穩定。

茲就英國郵政設施，摘其概要及可供參考者，舉述於次：



二 組織

英國郵政部兼管電報、電話。部長爲政務官，相當於閣員。其下另設郵政總局局長，爲事務官，不隨政潮進退。郵政總局局長之下設二副局長，其一管郵政業務、人事、建築、視察、及公衆關係。其一管儲金、財務、供應等。在以上各處中，人事處係以一助理局長 (Assistant Director General) 管理。此外另設會計長、法律顧問、總工程師等，係直隸於總局局長。

郵政考核委員會 (Post Office Board) 以郵政部長爲主席，副部長及郵政總局局長爲副主席，其餘首長爲委員。此委員會之任務，爲在郵政政策上向部長供給意見，並檢討各項郵政業務實施之成績。

郵政諮詢委員會 (P.O. Advisory Council) 係由郵政部長敦聘局外知名人士所組織。其任務爲關於郵政政策之決定，凡涉及公衆者，隨時由部長諮詢其意見。委員人數共二十二人，每三個月開會一次。(委員中一部份爲國會議員或前任議員)

郵區組織：英國本部分爲九個郵區，轄局二萬四千處。郵政部雖兼管電信，但在倫敦則郵電各設一區局，分別管理。每郵區設一局長，有一部份郵區，加設副局長。局長之下分設郵政、電信、人事、建築、機務及財務等股。區局長在郵政部規定政策下，對一區郵政事務，負其全責。關於會計及機務等技術事務直接受部內會計處及總工程師之指揮。

區內亦有相當於部內考核委員會之組織，以局長爲主席，係顧問性質。

區局長之權限，除關於預算受核定預算之約束及關於一般郵政政策不能逾越郵政部之規定外，

其餘相當寬泛，分述如次：

(一) 人事 區內人員之功過與晉級，大體上由區局長辦理。在一定等級以下人員之任免亦同。

(二) 建築 經中央核准之建築計劃，其在三萬鎊以下者，由區局長逕自辦理。

(三) 業務 有計劃擴充改進之權。

三 管理效率

英國郵政行政效率之高，在戰前即為各國郵政所推重。究其原因，約有三點：

(一) 部內分層負責

一、每一案件無論為郵區請示，或外界洽詢，均先由中級主管先行審閱。其次要者，交其下級主管逕行辦理，署名答覆。較重要者自行處理，署名答覆。其最重要，而不能自行處理者，則對於該案，詳述過去情形，加具本人意見，呈送上級主管處理。郵政部分分層較多。此處所謂上級主管，亦並非最高級主管；但如係其本身所能處理之事務，即逕行署名行文答覆或接洽，不必每事均層層轉呈最高級判行，以最高級主管名義發出。因之事務之處理顯較迅速。

二、各級主管自行處理之事務，其有重要性者，每日作一彙總之簡單摘要（或附送相關來往文），呈送其直屬上級主管核閱。故各級主管對於其下屬逕行處理之事務，隨時得以明瞭。（按我國以前客卿主郵時代，亦採用此辦法。）

(二) 各區權限規定明確

英國郵政有一值得注意之點：卽事無大小，郵政部均有詳細之文字規定，或爲通令，或爲手冊，或爲辦事細則。其特點有三：

一、對於何項事務可以授權郵區辦理，不必請示，以及何者應事先請示，均明白規定。（郵區權限較寬，見第二節）

二、令文對於過去情形如何演變，郵政部所採觀點及政策，以及現時如何更張，均詳加敘述。

關於此案之特殊前例，亦附帶列出，因之此一特定事務，只須讀此令文，即可明其全貌。

三、新令文大體上須包括以前令文之有效部份，而將前令取銷。因之同一案件，不必前後翻查。令文採活頁式，裝訂使用容易。

此項令文對於郵政部內各級主管及各郵區處理事務，極爲方便，有助於其效率之提高。

(三) 文件管理簡單迅速

一、檔案及收發文，在部內係集中管理。任何收文由總收發處（Central Register）檢同前案逕送各部份處理。該案之中級主管（見前分層負責節）並無簽收，事先呈閱，及分處登記等手續。各處辦完一案，亦全部送總收發處，不必自行管檔，非重要文件，並不留底。

二、各郵區行文請示，同一案件如涉及二個單位，均由本主管單位送有關單位表示意見，由主管單位答覆時，不另會章或續稿。

三、各郵區行文，均係一案一文，故每一案件，不必送多處表示意見。

四 郵政專辦及兼辦業務

英國郵政部所辦事務，包括下列各項：

甲、通信及其相關業務：

一、郵件運遞，二、電報，三、電話，四、匯兌。

乙、兼辦及代辦業務：

一、儲金。

二、政府公債之發售、登記、過戶等。

三、發行國家儲蓄券。

四、代發公務員養老金、海陸空軍養老金及津貼。

五、代售疾病、失業、養老等保險印花及娛樂捐票。

六、發售地方稅證，無線電及汽車准許證，漁獵准許證等。

五 經濟

英國郵政部將每年營業狀況送國會之報告分爲二種：一爲現金總收支之報告，純以國會核定之預算爲記帳及報告之根據，此項記帳方法係將郵電費用綜合列報，且因一切文具及建築等應付之費用均由另一部門代爲支付，不足以代表實際情形；另一種爲損益帳（稱爲商業帳 Commercial account），就郵政、電話、電報分別計算其收支與盈虧。代各部所辦事務如代收國家保險費等，亦

估計其應得收入，而各部供給郵政之物料（如文具）及服務等亦估計其應付支出，分別列入郵電各部門，如此則郵電各部門始能表示真正之營業結果。此節所用數字即以其商業帳為根據。

英國郵政在戰前歷年均有盈餘。當時英國政府不免視郵政收入為其財源之一。故一九三二年國會通過法案規定郵政部每年繳入國庫一定數額，其餘數准由郵政部設置一基金（Post office fund）。此基金之目的有二：一為郵政部可有餘款改良其業務，一為遇盈餘減少時，其應繳國庫數額，仍可照解。此項辦法至上次大戰因情形變更，已完全取銷。就現時而論，郵政及電話仍有盈餘，而電報則係虧損。

郵政部經常開支及收入之預算，係由國會逐年通過決定，其所需之大量資本支出，如修造郵政地下鐵路等，則可申請國庫預支，國庫根據郵政部之申請作成借款法案（Post Office Loan）送由國會通過後，方可支付。此項預支之款，仍由郵政部分成若干年付息攤還，其數額亦列入每年之預算中。

一九四七年郵政部份（包括儲匯）收入八千九百五十餘萬鎊，支出七千七百六十餘萬鎊。盈餘一千一百八十餘萬鎊。支出中員工薪津佔17%，運輸佔15%。收入中郵政佔63%，儲金及其他代辦業務佔12%，在郵政收入中，信函佔70%，包裹佔12%，掛號及保價等費佔2%，茲附表於後：

一九四七年英國郵政收支分析

		收		入	
項	目	金	額 (鎊)	成	數 (%)
郵	政		七三,七〇八,一〇七		八二.二九
匯	兌		二,八四八,九七四		三.一八
儲金及代辦業務			一二,六九七,七二六		一四.一七
其	他		三二二,〇六一		.三六
共	計		八九,五七六,八六九		一〇〇
支					
項	目	金	額 (鎊)	成	數 (%)
員	工 薪 津		五五,五八一,八八〇		七一
運	輸		一二,八八九,五〇〇		一六
其	他		九,二一一,五二四		一三
共	計		七七,六八二,九〇四		一〇〇
盈	餘		一一,八九三,九六五		

英 國

七

郵政收入分析

分類	收入金額 (千鎊)	成數 (%)
信函	五六,二五〇	七六
包裹	八,六六〇	一一
掛號保價	一,七八二	二
其他	七,〇一六	一〇
共計	七三,七〇八	一〇〇

郵資調整手續：英國郵資調整之權在財政大臣。財政大臣觀察郵政經濟狀況，倘認為需要，可根據一九〇八，一九三五年所通過之郵政法令，決定調整郵資辦法，會同郵政部長，頒佈更改郵資之法令 (Statutory Rules and Orders)，於實行前數日提交國會。因國會對於此項法令以前向不付諸辯論，故過去更改郵資多係先實行更改，然後國會予以通過。(因國會議員代表多數黨，即當權之政府，故不致反對。而反對黨人數不多，即反對亦不發生決定性作用)

六 郵件運輸

英國本土，島嶼甚多，故郵件運輸，雖因鐵路交通發達，陸運便利，各島間來往郵件，仍須利

用輪船。一九三四年，英國郵政決定將第一類國內郵件，倘以用空運爲速者，一律改用航空運遞，不另收航空費，實際上英國本土各大城市間，相距較近，故可利用航空者，比數甚低。最近該國試用直升飛機 (Helicopter) 帶運短距離信件，將來能否普遍利用，現尙難逆料。按照目前交通情形，倫敦於下午七時半前投寄國內之郵件，大多數均可於翌晨投遞，各地同時寄倫敦及本土各州 (Home Counties) 之郵件亦同。大部分郵件仍賴火車及行動郵局，茲將英國之火車行動郵局，直升飛機，及倫敦市地下郵政電車分述於下：

火車行動郵局 英國現有火車行動郵局七十輛 (備車不計在內)，除掛在客車上者外，每日開駛行動郵局列車四列車，自倫敦至 *Northen* 之列車共掛行動郵局十六節，爲世界上最長之行動郵局列車，凡郵件之不足直封一袋者，有極大部份以行動郵局爲分轉局。大多數行動郵局，均在晚間開出，開行時間均經精密計劃規定，使各行動郵局不俱封發沿線郵局之郵件，與其投遞班次配合，并與其他各綫行動郵局交換總包。爲配合計，有一部行動郵局，特於日間開出，以便與幹綫銜接。

(*Travo* 城地當交通衝要，每日在該地銜接之行動郵局有三十餘。

爲確保郵件於翌晨投遞起見。(一)行動郵局之速率，可徵得火車公司同意，予以增加，例如倫敦至 *London* 之郵局列車，中途停留八站，每站有一二節行動郵局卸下，但其行駛時間，仍較最快之客車爲速。(二)到達較遲之行動郵局，在車上分揀投遞段，必要時按到達局郵差投遞路綫予以分妥。

長途行動郵局，小站并不停留，故有火車交接器之設置，其在車上所裝之收接器，係一個可以伸展之捕袋網，如其站郵件超過一袋，在相當距離間設數個掛袋架，一網可盡取二三袋，其自車上

交下之袋，則在車旁設掛袋架，路旁亦設捕袋網。此種交接器，較之美國之只能接取一袋及自車上擲下郵袋爲便利安全，由此項交接器收發之郵袋，其最大重量規定爲：（一）下車袋六十磅，（二）上車袋五十磅。

直升飛機 該項飛機活動靈便，無需設備完備之機場。各國郵政當局，對其運輸郵件之可能性，極爲重視。美國郵局早在一九四六年間即已開始試用。英郵政於去年十一月間，得英國航空公司之合作，初次予以試用，係用 *Stinson V-671* 型及 *Boeing 47B3* 型機各一架，二者均係美國出品，前者容積爲七十五立方尺，其運郵量較大，試用前先用駕駛員駕空機飛行，以便熟知指定試用區域之地形，後復在 *Yonkers* 至 *Duress* 間長約一百二十英里之試航郵路上飛行，中間設降落站十處，經五星期之試航，成績極爲滿意，雖在冬春兩季，英國氣候最劣之季節，尙能完成百分之九十六之飛行次數。其速率爲每小時七十英里，規定到達各站時刻，殊少延誤，更少逾時超過五分鐘者，最後試運假裝郵袋，以測飛機之載量，及其耗油量，根據試驗結果，*V-671* 型之載量與航行距離之關係如下：

載重	無需加油之最長航程
三八〇磅	一六〇英里
五〇〇磅	一一〇英里
六〇〇磅	九〇英里

今年六月一日起，該 *V-671* 型機正式在 *Peterborough* 至 *Great Yarmouth* 間試運郵件，上下行停降地點不同，上行停八站，全程長一百七十英里，下行停四站，全程長一百零二英里，每次停降需

時不到一分鐘。此項試運，迄今尚在進行中。據告直升飛機帶運地面不平區域之郵件，最為適宜，惟以載量不大，成本甚高，將來能否大量利用，現尙難測。

地下郵政電車 倫敦市地下設有長六英里半之郵政電車，專為運遞郵件之用，每日運量達三萬五千餘袋。該項電車之設置，使倫敦市內郵件運輸，加速甚多，同時可以省用不少汽車，間接減輕倫敦市之地面交通擁擠。

地下電車之隧道闊九呎離地面八十呎，內鋪兩呎闊雙軌車道，電車藉軌上電流行駛。每站設有控制室 (switch cabin) 控制各車行動，車上不用司機，車行速率每小時三十五英里，近站時，車軌略向上坡，車行漸緩，必要時控制室可將任何一段車軌上之電流切斷，以止行車。每車長二十七呎，可載容袋器四個，每器平均可裝信函郵件袋十五袋，包裹袋六袋，郵件自分揀處由倒筒滑下，按局名分裝入各容器內，器下有小輪四個，以使用人推動上車，到達時容袋器自車上拖下，推至傳遞帶旁，倒下郵袋。

七 機械設備

英國所用機械設備種類極多，頗有與他國所用者相同或類似，茲僅將其比較重要或具有特點者，分述於後：

一、傳遞帶 (conveyor) 英國郵局所裝者，大部份裝置地板底下，以節省地面，減少鬧聲，另有一種雙疊傳遞帶 (Twin band conveyor) 係用兩條傳遞帶雙疊裝置，使郵件或郵袋在兩條帶中間向上直升，此種傳遞帶較電梯為便利而所佔地位極少。瑞士郵局亦有此項設備，惟不及英國利用之

廣。

一、籐盤送信帶 (Tray letter conveyor) 倫敦及 Glasgow 設有此項設備，專將信件於初揀完畢後送至複揀格前。此項信件裝在十二吋闊，十八吋長之籐盤內，然後由一斜角度向上之傳遞帶送至高架，架上設有過圍各複揀格上之傳遞帶，將籐盤送至其目的地。此項籐盤，兩端有數小孔，可插入一木梢，以控制該項籐盤至某處滑出高架，向某一複揀格滑下，空盤則由該高架上退回原處。

重件分揀設備 倫敦 Mint's Pressing 之分揀處每日自下午六時至九時間分揀重件，數達二十五萬件，為處理此大量重件，該處設有極完備之機械設備，共分兩部：

第一部份設備自翻信桌至蓋銷日戳。郵件自翻信桌揀出信片及重件後，其重件即投入桌下所設傳遞帶，自地板底傳至特製之蓋印桌旁，由雙疊傳遞帶，送至蓋印桌頂上之傳遞帶上。蓋印桌長二十餘呎，兩旁可供數十人同時工作。桌頂上之傳遞帶，離桌面約四呎，兩旁有一無底長槽，長與桌齊，帶上設換向器若干，乃係一種可以機紐指揮上下之鐵板，當其吊起時，郵件隨傳遞帶前進無阻，放下時，則郵件到此不能前進，紛向長槽下墮，落於蓋印桌上。長槽及桌面，均鋪有橡皮，以防郵件受損，當桌上郵件堆積，高與長槽相接時，槽內郵件，不能下墮，其作用類似一蓄水池。此外各分局特置之重件信筒及各大公司送來之重件，則自地層月台上倒入另設之傳遞帶送至另一設備相同之蓋印桌。

第二部份，重件經過初揀，再送各複揀格。此一初揀設備有方格子二一六個，縱列者四，橫列者五十四，共分九組，即每組有二十四個格子（即二十四個地點）。各組分口相同。在二百十六個格

子下，裝傳遞帶四條，格底有按時開啓之格底，將格內郵件落入帶上，不同地點者，不相混合，再由此送至複揀格，均由機械控制輪流開啓，不用人力。

傳遞帶上郵件送至離開初揀格時，由一 twin band conveyor 送至高架傳遞帶上，向各複揀格前進，因各個複揀格前有轉向器 (divisor) 按時輪流放下，使各口郵件，各在相關複揀格前滑出高架。例如 a 上郵件送至 A 複揀格前時，其轉向器即行落下，郵件紛紛向 A 複揀格倒下。

此種初揀設備因有九組地點，故同時分揀人員，可多至四十餘人，且無需人力收取格子，人力運送。其高架傳遞帶，高出人頭數呎，故所佔地位甚少。

八 局屋設計及分配

英國各地郵局之局屋地位，工作場之分配及設備，有下列兩點值得注意：

一、郵局地點，以便利公眾為最要原則，但較大城市之郵局如不鄰近車站，則必在車站內或其附近另設一分揀處 (sorting office)。其與車站月台間之交通，或筆隧道，或作天橋，所用交通工具，則有小型電力車，手車或傳遞帶，分揀處之工作，專為分揀及封發出口及轉口郵件及包裹。

二、分揀處工作房，儘可能合佔一層，使翻信、蓋印、分揀、封發等手續在一室內完成，以減少郵件在局內各室旅行，并節省監察人員。其郵件自入局以至封發，經過翻信、蓋印、初揀、複揀各部分，儘可能使其依處理程序前進。

郵局之設計及建築，尙無一定標準。

九 員工訓練

英人對於教育與訓練，向極注意。蓋其傳統觀念認為英國本土狹小，人口不多；彼等希望使此五千萬人民，儘量提高其品質。以與其他國家相角逐。若干年來，產生兩種結果，在教育方面，因其重視中等及以下之基本教育，故一般國民之人格及品性，大體上有一定之範圍。由此而可以產生良好之公務員及工商業從業人員。在訓練方面，則注重專業化技能及服務精神之培養，此為英國各級文官所以能掌握英國行政機能之基本原因之一。

英國郵政部每年所用於訓練方面之經費，估計達三百萬鎊（包括受訓人員薪津）。每年受訓人數，郵電共達六萬人。其時期長短不一，視需要而定，平均為四星期。茲就其組織及種類分述如下：

(一) 訓練組織：

甲：中央部份：英國財政部同時為英國文官機構之核心，部內經常舉行各種高級訓練，接受其他各部之中級文官入班受訓。

在郵政部內人事處設有專管訓練機構，但實際其他主管處，如郵政處，電信處，機務處，會計處，供應處等，均自行負責辦理訓練之設計與組織工作，尤以會計工作為然。人事處之訓練組則注意於訓練技術之改進，及一般訓練計劃之協調；訓練工作之實施，在倫敦及各區設有訓練學校，分科施訓。

乙、各郵區部份：在各郵區，各區局之各股為實際負責訓練之機關，一九四六年下半年起，

各區添設訓練指導員 (Regional Training Officer) 協助各股改良訓練標準，供給訓練方法之意見，以求達到各區訓練工作與郵政部所訂政策之一致，此項訓練指導員，在未到任前，均在郵政部分受二、三個月之訓練，學習「工作指導」及「處理人事關係」之方法 (Job Instruction and Job Relations)。

在各區并有訓練及教育之費特里諮詢會議 (Advisory Whitley Committee or Standing Joint Committee on Training and Education) 約每月集會一次，討論一般訓練計劃之實施及訓練工作之協調。

(二) 訓練種類：

訓練之課程達五十餘種，包括郵電技術、會計、法律、人事、監理等。此外英國財政部辦有打字、訓練技術、工作簡化方法、基本統計等課程，郵政部亦每年派人受訓。郵政部對於人員深造亦加鼓勵，如津貼學費，補助旅費等。

訓練之對象為新進人員之基本訓練，任職已久人員之高級訓練，監督人員關於人事關係之訓練，主辦訓練人員關於訓練技術及處羣關係之訓練，窗口工作人員之工作及態度訓練等。

(三) 窗口工作人員訓練辦法概要：

(甲) 種類 窗口工作訓練分為三種：一為初級班，為初任窗口工作人員事先之訓練。二為高級班，為已任窗口工作人員予以較複雜工作之訓練。三為監理班，為預備担任窗口監督人員之訓練。

(乙) 訓練時期及分班 初級班二十星期，每班不逾八人。高級班二十星期，每班不逾八人。監理

班一星期，每班不逾六人。

(丙)訓練課程 初級班課程包括：郵政規則及通令，售票手續，內地包裹，代收貨價，掛號及快遞郵件，普通投遞事務，郵政地理，國外郵件及包裹，國外掛號及保價，航空郵件，行動郵局等，初級班除文字上之訓練外，特別注重窗口工作之演習，訓練人員應觀察其答覆公眾（受訓人員代表）問詢是否正確及態度是否謙和。

高級班課程包括：內地資率，郵政匯票，郵政支票，郵政儲金，代發養老金及津貼，郵資機使用等。

監理班課程為講授管理窗口人員及維持窗口秩序方法等，一方面并利用此機會與受訓人員討論郵政一般對外政策及組織。據云因此獲得甚多之改進意見。

十 費特里會議

(Whitley Council)

費特里會議在英國為一種調和勞資關係，增進彼此合作之常設機構，現時英國各公營業務機關，多已設置。英國郵政方面之費特里會議，始於一九二〇年，現已有二十餘年之歷史。茲就其組織及功用等，述其大概如次：

一、組織 英國郵局中經營局承認之工會團體，為數三十五個。為便於局方與員工方面討論一般問題並避免個別交涉起見，故在首都布費特里會議。在各郵區及各一等局亦有費特里委員會（Whitley Committee）。費特里會議中，委員不逾三十五人。其中十人由郵政部長指派（代表局方）

，二十五人由各級工會推定（代表工方）。會議主席，由局方担任，副主席由工方担任，雙方各指派秘書。

二、目的 費特里會議之主要目的為：

（一）以最便利方法利用員工方面之意見及經驗。

（二）使員工本身擔負大部份責任，以決定其執行職務之方式。

（三）決定員工之工時、報酬、錄用等一般原則。

（四）鼓勵員工進修及獲得擔任重要職務之訓練。

（五）改善局務機構組織；儘量考慮員工方面之建議。

三、運用及功效 費特里會議，每年至少開會四次，各郵區之費特里委員會亦有每二月會議一次者。大抵關涉全國之問題，如薪資之調整等，均需由在首都之費特里會議討論。各區之費特里委員會則僅討論涉及該地郵局之問題。會議中所作決議，照其規定，不得抵觸國會及郵政部長之權限，亦不能違反工方代表對於其所代表團體之責任。所有決議經雙方同意，主席副主席簽字後，呈報郵政部長決定施行。

英國為民權發達最早之國家。其人民處理羣衆關係，具有優越之經驗及技術，此點在本人留英期內，英內閣解決碼頭工人罷工之迅速可以證明。郵政方面費特里會議已獲得局方及工方之信仰，在本人所到各郵局，迭與其雙方代表談話，彼等均自信會中所提問題，必能由自身獲得協議解決之方法。倘非職權所限，決不將此問題擴大或送上層解決。雙方并多表示局方工方關係之和諧，於此可視此會議實施之成效。

十一 郵政儲金

英國郵政儲金，已有八十餘年之歷史。其開辦純爲鼓勵國民節約，因之所訂利率 2.5%，雖多年未變，但迄今仍高於一般商業銀行之利率（約 1.5%）。因其利息較高，故對於個人存款額不能不稍加限制。現時規定，每年存款，不得超過五百鎊。個人全部存款，不得超過二千鎊，一九四八年三月底儲金帳戶共二千一百萬戶，按英國全部人口五千萬人計算，平均約每二人有儲金帳戶一戶。同年全部存款達十八億四千餘萬鎊，尚超過英國同時期之通貨流通量（一九四八年四月爲十五億五千萬鎊），其在英國政府經濟上所佔地位之重要，於此概見。

英國儲金並採存簿方式，各地郵局均辦理存摺業務，但帳務則完全集中倫敦之儲金總帳處管理，儲金人開立帳戶以後，可在原開帳局以外之任何郵局存款或提款。但提款在三鎊以上者須預先向倫敦儲金處申請，各局每日存提交易只需繕造一清單送由倫敦登帳，各局並無其他紀錄，故手續甚爲簡單。

英國之儲金並兼有歐陸國家劃撥儲金之優點，其存款不以現金爲限，凡支票，紅利單，匯票及其他商業票據等，均可存入。在提款方面，儲金人可請郵局在一定日期，將儲金內之一定數額轉入一約定帳戶，作爲分期付款之一部（如購貨、商店分紅、支付電費等），存戶可申請郵局電報匯款，亦可請郵局開發旅行匯票（Travel Warrants）。此種匯票，均爲定額，每人一次以六張爲限，與一般旅行支票類似，除此項便利外，各存戶間可互相申請轉撥存款，英國本部及各屬地間，亦可互撥。

儲金局並為政府公債 (Stocks & bonds) 主要經營者之一，代購戶辦理購買、登記、過戶、保管等手續，並代付利息。一九四八年三月底止，郵局經營公債總額達十一億六千三百餘萬鎊。

十二 國家保險

英國國家保險事業之完備，有聲於世，在一九四八年七月五日以前，國家所辦保險，計分三類：(一)失業保險，(二)健康保險，(三)衰老及死亡保險。此三種保險，因實行已久，英人已覺其不能適應現時環境，一九四二年國會授權仲福里奇爵士 (Lord Beveridge) 對保險事業作一整個調查，并研究改善辦法，該年仲福里奇爵士，完成報告，對英國國家保險之缺點及應如何改善，研討甚詳，此即為有名之 Beveridge Report。

該報告提出後，經前聯合內閣，及現任工黨內閣，迭經研究及補充，於一九四六年頒訂國家保險法 (National Insurance Act)，所有以前各種保險條例，悉納於此法之中，此法令於一九四八年七月五日實行，因其訂定在工黨執政時代，故對於中下層公務員及工人之利益，規定周詳，英人稱此法之實行，為另一次不流血之社會革命，其影響之大於此可見。

該保險法對於各級公務員 (郵電人員在內) 各業雇員，工人及自行經營者，無論男女，一律實行，其行政事務，雖由國家保險部主管，但關於保險費之繳納 (採貼票方式)，保險金之支付，以及各項登記手續，均由各地郵局辦理，茲列舉其要點如次：

一、保費 保費因性別及年齡而稍有差別；就男性言，凡十八歲至七十歲每週薪資在三十先令以上者，每週納保費四先令十一便士；其雇主 (或政府) 另代納四先令二便士。其每週薪資在三十

先令以下者，每週納保費三先令，雇主另代納六先令一便士，此外政府在此項法令下，亦需另貼補一部份，及擔負行政經費，據其估計，一九四八年需擔負一億七千五百萬鎊。

二、保險利益 保險利益，分下列六種：

(一) 疾病 疾病期內每週支領二十六先令。如有需扶養之子女，未成年者加給七先令六便士，成年者給十六先令，此項利益，倘公務員在病假內可以支薪者，須將其數額扣除。

除現金利益外，政府并擔負病人一切醫藥費用，包括各類專科醫生，住院及藥品等。此法實行後，郵政部及各機關所設之醫療室等均全部撤銷，移交國家保險部接管，各類醫生大部份均參加政府工作，支領一定之薪資及按照所照顧之病人人數計算加給之津貼。

(二) 失業 失業期內所領現金利益與疾病時同，以一百八十日為限。

(三) 生育 有妊之婦女自產期前六個星期起，倘需停止工作（無收入），可支領每週三十六先令，以十三週為限。

(四) 寡婦 婦女於其丈夫死後之十三週期內，可支領每週三十六先令，十三週後，如有子女，支領三十三先令六便士，無子女者酌減。

(五) 養老金 退休時，每週支領二十六先令，有配偶者，加給十六先令，子女加給七先令半。

(六) 喪葬 被保人自身或其妻子死亡時可支領二十鎊之津貼。

十三 郵政圖書館

英國郵政部圖書館，有職員四人。該館分為二部份：

一爲參考圖書法令——包括：一、郵電各項章程則通令，按照業務分類歸檔，以便隨時查閱，較各主管處完備而集中；二、各項年鑑、字典、及綜合性之參考室；三、雜誌涉及一般管理者，共四十九種。

一爲流通借閱圖書(Lending Library)，其借書地域包括英國本土各地郵局，在英倫之員工規定借閱期限爲二週，在內地郵局爲一月，全國各地郵局設圖書聯絡員六十人向部內圖書館負責收發圖書。

圖書館藏書約六千部，此外并與倫敦政府各部圖書館訂有互相流通借閱辦法，凡郵政部所無之專門書籍，可向相關圖書館借用。據估計，此項合作辦法，所能通用借閱之書籍，達二千五百萬種。

十四 結語

基於以上所述，英國郵政管理效率之高，最值得吾人研究，至局屋之設計佈置，及機械設備，一切以實用爲依歸，多可爲我國將來改進之參考，其他如員工訓練方法之完備，及費特里會議之成功，亦堪資借鏡。

附表

表1 一九四七年英國郵政概況

項	目	數	量	單	位
局	所		24,000		處
員	工		116,454		人
郵	件		7,517,806,000		件
儲金	帳戶		21,000,000		戶
	存款		1,846,068,000		鎊
收	收入		89,577,000		鎊
	支出		77,683,000		鎊
支	盈餘		11,894,000		鎊

表2 英國郵政員工工作效率

郵政員工總數	按郵件數量表示		按每局人數示	
	全年郵件總數	每人全年處理郵件數	局所總數	每局平均人數
			代辦郵局不計	
116,454 ^人	7,517,806,000 ^件	64,564 ^件	1,568 ^人	74 ^人

表3 倫敦本埠試信成績

類	別	發信時間	收到時間	需要天數
平	信	11.00a.m. 5-7-1948	4.00p.m. 5-7-1948	五小時
平	信	4.00p.m. 6-7-1948	9.00a.m. 7-7-1948	一天

美國

一 緒言

美國幅員廣大，人口衆多，國內工業發達，交通便利，國民教育普及，科學方法進步，凡辦理良好郵政所必需之條件，美國均已具備。郵局全年收寄郵件達三百七十四萬萬，全國人口一萬三千一百餘萬，平均每人每年交寄二百八十五件，實際上各地郵局之郵件數量，與該地人口及工商業成正比例，上項郵件有百分之七十係集中於二百九十餘個郵局（全國有各級郵局四萬七千餘處），而尤以其中十八個大局，如紐約、芝加哥、舊金山等地所佔成數最大。郵局爲處理此項大量郵件；無論在局屋、機械、設備及人事調配上均採用工業大量生產之原則。此種規模，在現今歐美其他各國中殊鮮其匹。

此次考察美國郵政，除在美京郵政部研究郵政制度及方法，暨參觀華盛頓市郵局外，並曾至郵政業務最大之紐約及芝加哥二郵局實地考察。紐約爲美國之經濟首都，又爲對歐洲之海港，市內有郵政支局一百處，郵政員工三萬一千六百人，每日處理平常郵件二千三百五十萬件、新聞紙三十五萬磅，街市郵筒信件之收取，每日達二十次，此項大量郵件之收集分揀及投遞，需迅速而無錯誤，方能使公衆滿意，此均有賴於管理之嚴密，機械之協助，及員工之合作。芝加哥郵局爲郵件轉運中心，包裹業務，亦爲全國之冠。其郵局新屋，完成於一九三四年，佔地二百三十萬方呎，地面九層，地下三層，直通郵局地面下專設之郵件月台，爲芝加哥車站之一部份。此郵局現爲世界建築最高

之郵局，其地面最高層至地下二層，均全部用傳遞帶聯絡，紆迴曲折長達二十五哩，並有電梯五十具協助傳遞。芝加哥郵局每日處理郵件三千五百萬件，新聞紙及包裹五十萬袋，其中三分之一係由上項傳遞帶隨時直接運至地下車站，如無此種設備，則將耗費大量之汽車及人力，而尚不能達到如此之速度。其他局屋設計亦均適應大量郵件之需要，例如公衆交寄郵件之走廊 (Lobby) 成一 T 字形，一面為 40×30 呎，另一面為 44×28 呎，地位寬廣，毫無擁擠現象，全局十二層，有十層全為處理郵件之用，每樓均無間隔，可容蓄郵票機五十九具，分信架七百四十具，及其他機械用具等。以上二局為美國處理大量郵件之代表局；其他郵局規模較小，設備亦有等差。

美國郵政人員服務忠勤，效率甚高，深為美國人民所推重。郵政人員待遇，亦甚優厚。郵政員工之薪津，係由國會單獨通過法令調整。戰後物價高漲，生活指數已達一七三·七 (1935—1938 為 100) 而郵政人員薪水自一九三九年以來，已調整三次，高級增加較少，中低級增薪達 80% 至 90%。美國郵政從無罷工之事，其原因恐即在此。

茲就美郵組織經濟等項分別臚陳如後：

二 組織

美國郵政事業屬郵政部管轄，郵政部部长為總統下重要閣員之一。其職位為政務官，以前均係政黨人物充任，但一九四七年十二月總統委派原任郵政部第一副部長會服務郵政四十餘年之端納遜 (J. M. Donahue) 升任郵政部長，乃開郵政人員充任政務官之先例。

郵政行政機構有二大特徵：一為中央分權制，一為不設郵區綜合管理單位，分述如次：

甲、中央分權 郵政部長之下設以下單位：

1. 部長室包括下列各首長：(一)公眾關係處長，(二)預算與設計長，(三)人事處長(部內人事)，(四)採購處長，(五)法律顧問。

2. 第一副部長 掌理全國各級郵局行政及局長之薦派。

3. 第二副部長 掌理水陸空郵件運輸及國際聯郵。

4. 第三副部長 掌理財務行政，各類郵件資費及處理方法，儲金及匯兌。

5. 第四副部長 掌理供應及郵政汽車，局屋建築。

6. 會計長 掌理會計，統計。

7. 視察長 掌理郵局及郵政案件之查察。

以上各主管單位均就其所掌業務，直接以本主管名義行文指揮各級郵局或地方單位，美國郵政部絕大部份之命令或函件，均係由此等單位逕行發出，僅有涉及重大政策，或郵政法之更張案件，或向總統及國會提出報告預算等，則由郵政部長親自決定處理，故郵政行政事務，均分散於各主管單位，而不集中於首長。

乙、不設郵區綜合管理單位。美國全國有一等局二、二九七處，二等局五、八四八處，三等局一四、二〇八處，四等局一九、四〇六處，另有支局及代辦等五千餘處，此四萬餘局，均係由郵政部直接指揮，在各州並無綜合之管理機構，有如我國之區管理局者。此因其全國交通便利，東部與西部之航空郵件往返，隔日即到，故不覺有何遲滯，但關於運輸，帳務及視察，則分別設有地方州級機構，就近指揮。

運輸方面：就各大鐵路及所經各州分全國爲十五區，每區設一鐵路郵運監督，管理區內各鐵路郵運。近二年來因航空郵運發達，又在國內東北、中部、西部、東南及西南等五區分設航空郵運監督，管理其區內航空郵運。

視察方面：全國分爲十五個總段，每段設主任及副主任視察各一人，管理三州或四州之查察事務。

財帳方面：全國設帳務中心局 (Central accounting office) 六十處，大抵大州二處，小州一處，即在業務最繁之一等局內附設一單位，管理州內各局之票款收集供應及月帳季帳之部份簽證。此類帳務中心局，類似票款準備局，對於州內一、二、三、四等局並無隸屬關係。

全國各大一等局之內部組織，頗與我國之郵區管理局相似，設局長及副局長各一人，其下分設郵務及財務二部份，由主任二人分別掌理，稱爲二部管理制 (Two-division plan)，郵務部份管理郵件進出及投遞事務，財務部份管理票款儲金匯兌事務。

三 工作效率

美國工業發達，科學管理方法進步，郵政亦能隨時利用新的方法，以求效率之提高及人工之節省，茲就「管理效率」、「員工合作」、「使用機械」及「進步精神」四點分述之：

(一) 管理效率

在「組織」一節內已述明美國郵政一方面在全國各州不設州級管理機構，故能節省大批事務員工，一方面部內行政採中央分權制度，分別由各主管單位逕行指揮全國各級郵局，故事務能處理迅

速。在部內各單位亦實行分層負責辦法，其一切公文雖均由各單位長官名義發出，但各單位長官均授權所屬主管（如處長科長等）代簽一部份次要及例行文件，由代簽之主管在公文底本簽署，以明責任，故一單位之專務，亦無集中於長官之現象。

美國郵局四萬七千餘處，有郵政員工四十七萬餘人，由郵政部集中管理，而部內僅用一、七三二人，換言之，即業務員工與行政事務員工之比為千分之三·四。

（二）員工合作

美國郵政員工待遇優厚，工時合理，工作環境亦佳，故員工工作效率及與同事合作之精神，處處有良好表現。

全國收寄郵件三百七十五億，各局員工四十六萬餘人，平均每人每年處理郵件達八萬件，尙在英國之上。（英國六萬五千）

全國各地辦理運輸及視察員工，雖分別直屬於郵政部，與當地郵局無統轄關係，但彼此對於業務互相合作，共同推進，從無推諉及隔閡之弊。

（三）大量利用機械

在業務上因各大郵局郵件數量龐大，均能使用機械處理，例如紐約郵局每日處理郵件二千四百萬件，其傳遞郵件所用傳遞機達四百三十二具，傳遞帶長六萬三千餘呎，芝加哥郵局每日處理郵件三千五百萬件，其傳遞帶全長達二十五哩，其他郵用機械均甚完備，故能維持甚高之效率。

在管理上，因事務集中郵政部，亦能利用機械協助處理。例如全國運費集中由郵政部計算，故能使用大量計算機，匯票由七個中心局清理，亦全部使用電動機械 [Electrical accounting] 辦理分

搞、計算及製表工作。

(四) 進步精神

郵政人員，一部份頗具有進取精神，隨時注意新機械及新方法之介紹，使郵政事業得以進步。在郵政部內各級主管，尤其如設計長，機械研究科，方法與技術研究科 (Division of methods and procedure) 以及視察處等經常對於工商管理方法及郵局現制留心研究比較，使郵政得以採用進步之機器，簡捷之工作方法，以節省人力時間，提高效率。

在過去，美郵政部所採用之財務調撥及記帳方法，成本估計制度，郵局以外之專家會予特別之讚許。電動機械清理匯票及記帳，亦係郵局率先利用。美國航空運郵，以前係郵局自行開辦，近年又利用直昇飛機運郵，其他各項局內使用之機械及工具，郵件處理與人事管理之方法等，亦多能趕上美國一般事業進步之標準。故郵政部會對國會及總統報告，謂美國各公私事業所採用之新式工作方法，郵局未曾使用或試驗者甚鮮。

最近郵政部與外界技術人員合作研究一種機械發售匯票方法，利用化學墨水使該機器自動辨認數字打眼，可節省全國現用該類工作人員六百餘人，此種研究精神對於提高效率關係之密切，於此可以概見。

四 經濟

美國郵政之經營，幾係逐年虧損；僅第一次歐戰及第二次大戰時期數年擁有盈餘。此因戰時軍人外出，使通信及匯款增加，一方面則所有海外郵件利用運輸艦或軍機帶運，不必支付運費，故收

入增加而支出減少，遂有盈餘。

在平時，郵政每年虧損數千萬以至一二億美元，在最近一百年中有八十餘年均係如此。美國之郵資及員工薪率，係由國會法律規定，而郵件運費又係由州際商務委員會及民航局厘訂，因之郵政當局認為經營結果之為盈為虧，係屬次要，且亦非其本身所能更改，但如何能給予人民以最多最佳之服務，乃為辦理郵政之惟一目標，其工作成績表現，亦以此為依據。在國會方面，操有決定郵政資費及人員薪率之權，對於過去郵政之虧損，亦司空見慣，認為當然，前國會議員兼郵政事務委員會主席克里氏 (Kelly) 曾著有美國郵政政策 (U. S. Postal Policy) 一書，力述美國政府辦理郵政，係採「服務」政策 (Service Policy) 故對於盈虧，並不斤斤計較云云。如此可見美國郵政之虧損，當係受國會政策之影響。

一九四七年郵政總收入十二億九千九百萬美元，支出十五億六千二百萬美元，虧損二億六千三百萬元，因物價上漲，上年國會核准增加員工薪率，故虧損之數，較以往為大，此項虧損佔收入之 20.27%，佔支出之 16.34%，係由國會核定開支預算，隨時由國庫撥補。

在收入中信函佔 48.2%，新聞紙印刷等佔 10.4%，包裹佔 33.1%，支出中員工薪率佔 73%，運輸佔 19.1%，業務開支佔 7.3%，郵政局屋宇之建造係由政府公共工程處管理，由國會另撥預算，故郵局無需支付房租或建築經費。所有詳細數字另列表於後，以供參考。

一九四七年美國郵政收支分析

收 入			支 出		
項 目	金額(百萬元)	成數	項 目	金額(百萬元)	成數
信 函	627	48.2%	員工薪津	1,141	73.0%
新聞紙刷印	135	10.4	運 輸	298	19.1
包 裹	235	18.1	業 務	123	7.9
航空郵件	76	6.0			
國際郵件	58	4.4			
掛號快遞等	68	5.2			
匯 兌	34	2.6			
儲 金	35	2.6			
其 他	31	2.5			
共 計	1,299	100	共 計	1,562	100

歐美各國郵政概況

三〇

虧 損 263,367,632元

美國郵政因逐年虧損，郵政部首管多主張各種業務應求自給，使利用某類業務者擔負其經營費用。此在理論上雖甚允當，惟實際上如新聞紙等，如欲提高郵資，使郵局不受虧損，則阻力甚大，而難以實現。一九四七年郵政虧損二萬萬元以上，為美國郵政自辦理以來之最大虧損數字。因現任郵政部長，原係郵政人員，故接任之始，即主張合理調整郵資，經數月之努力，已引起國會之注意，故通過調整航空郵件，書籍刷印，包裹等郵費及匯票與特種業務之手續費，自一九四九年一月實行。同時國會並促郵政部增發新郵票，以增加集郵收入。郵政部更決定自本年九月份起，開辦國內國際航空包裹業務。凡此均以增加收入，以期收支平衡為目的。

五 郵件運輸

美國郵運與歐洲國家不同之點，為幅員廣大，人口分配不均，郵運重要性超過一般國家。關於其全國運郵分區管理，已在前「組織」一節中略加陳述。在郵政部內，郵件運輸事務，隸屬於第二副部長，其下分四部份：（一）航空郵運，（二）國際郵務，（三）水陸郵運，（四）總務，分別由助理副部長四人掌理。以下對各項運輸，依次臚述：

1. 火車郵運 (Railway Mail Service) 在各種郵運中，以火車郵運事務最為重要。美國百分之九十以上郵件，均由火車運輸。其中百分之七十五，經由火車郵件人員分揀封發。此項人員或隨車旅行，或在車站上特設之郵件轉運站 (Terminal office) 工作，職務繁重，通宵不息。全國現有行動郵局三千一百餘輛，均裝有投擲郵件設備 (ator)，一九四六年起，橫貫大陸之各路飛快車上，亦經加挂行動郵局。

關於火車郵件事務，現為美郵當局所注重者有三點：

(一) 各路行動郵局時刻表 美國火車班次極密，爲經濟起見，不能每班加挂行動郵局，水陸郵運處及各區鐵路郵運監督，經常注意火車時刻及各站火車銜接時間，以修正行動郵局時刻；務使郵件接運不致中途延擱。

(二) 行動郵局設備 行動郵局車箱設備常在繼續改進中，最初使用之木質車箱早已廢置，現用車箱均係鋼質，已達到堅固及安全之目的。最近所改進者爲內部設備，如光綫之改良，衛生設備，電氣水箱，電氣簡便廚房設備等，均以增加人員舒適，便利工作爲目的。

(三) 提高人員服務精神 爲改進火車郵務，郵政當局允許工作人員代表參加意見，以促進上下層合作，解決地方性之勞工糾紛，此項代表得參加討論關於一切有關工作環境，工作時間，工作測驗，改進工作方法，改良車箱設備等問題。一年中接到員工建議計一千餘件，該項建議雖不能全部實行，其中不乏可以採用者，對於提高員工服務精神，節省經費，增高效率方面，頗具成績。

2. 航空郵運 歐洲各國，除英法有少量國內郵件可以空運外，大多數國家地域狹小，不能利用航空以增速率，此在美國則情形不同。美國郵政最早創辦定期航空郵路，最初由郵政部與陸軍部合辦，後由郵政部單獨指揮。二十餘年來航空事業經郵政當局之鼓勵，突飛猛進。商營航空，日趨發達。航空郵運亦自辦而改由航空公司承辦，航空郵件數量激增，年達八萬萬件。郵局爲便利監督起見，將全國劃分爲五個管理區，指揮區內航空郵務，並與各地航空公司及機場取得聯繫。一面又在飛機場內設立航空郵件站，就地處理轉口郵件。最近曾做火車行動郵局例試辦飛行郵局，在飛機內分揀郵件，爭取時間，惟因飛機內裝置分揀設備，所佔地位及重量增加成本太鉅，以目前各航線班期極密，新式飛機速率尤高，權衡得失，認爲不如在機場內多設郵件站及加速機場與郵局間郵運

，較爲經濟。

美國郵政利用該國航空技術之精進，辦有飛機投遞郵件事務 (air pick-up service) 及直升飛機郵路 (helicopter)。投遞郵件事務創辦於一九三九年由全美航空公司 (All American Aviation, Inc.) 承辦，投遞方法利用飛機低飛，並不著地，在低空將郵件投下，並向地面攫取郵件，上下郵件均裝在一堅牢郵筒 (兩端用皮中間用厚帆布製成) 內，筒頂上連以一六十呎長之繩圈，地面樹立相距十五呎之兩標桿，將繩圈挂於兩標桿頂上，飛機攫取郵件之主要設備，一爲釣棒 (pick-up arm) 一爲釣鉤 (hook)，此釣鉤繫於一繩索上，由飛機內之捲繩機 (pick-up line) 操縱，飛機未到目標前，釣鉤被夾住在釣棒之下稍，當其低飛越過目標時，釣棒支持釣鉤起郵筒上繩圈，釣鉤即脫離釣棒，由飛機內捲繩機捲上，然後卸下郵筒，取出郵袋。此種投遞郵件事務，自創辦以來，頗有發展，服務城市達一百二十餘，載運郵件年達五百噸。因無需降落，不但節省升降時間，且可隨地設站，無需機場設備，對於較小城市，最爲適宜。

直升飛機郵路於一九四六年開始試辦，相繼在樂桑磯、芝加哥、紐約等區域試運郵件，最初以爲此項飛機僅適宜於機場及郵局間郵件運輸，因大部份機場離市中心甚遠，汽車運輸，需時甚久，此項飛機可以停降於極小之地面或屋頂上，以此運輸機場及郵局間來往郵件，時間大爲節省。去年十月，美郵政部決定在樂桑磯正式舉辦，以該地機場爲中心，每日自機場至市中心郵件站來往六次，旋又增爲十二次。另設短程郵路三綫，利由直升飛機停降城市達三十九處。此項郵路，雖在時間方面，不若 Air Pick-up Service 之經濟，但可以在市內郵局屋頂或附近平地上降落，節省地面運輸。且因直升飛機行動靈便，美國民用航空局特准其在雲高 (Cloud) 五百呎及能見度 (visibility)

一英里半以上即可飛行。此為普通飛機——尤其 Air Mail 飛機——所不可及者。

3. 汽車郵路 美國汽車郵路可分三種：(一)汽車行動郵局、(二)訂約郵路、(三)鄉村郵路。

汽車行動郵局，其性質與火車行動郵局相同，均受火車郵件管理區之監督。因其成本較輕，且接收郵袋可以直接各地郵局門口，工作成績，極為滿意。戰後汽車供應較易，此項行動郵局正在積極添設，並將內部設備改進，以利工作。

訂約郵路，在各種郵路中最高為經濟，郵局不負購置汽車及保養修理之責。承辦人不但運輸郵件，且可兼辦沿途投遞，並接收郵件，深入鄉村。

鄉村郵路，大都均由郵差自備汽車，運遞郵件。受其服務之人民達二千九百餘萬。所用郵差，共三萬二千餘人。此項郵差除薪水外，並支領汽車行駛里程津貼（每哩六分），全年總支出數達一億二千八百餘萬元，約佔郵局總支出之 20%，倘以處理郵件數量相比，成本相當昂貴，故郵政部已開始改組路綫，增加郵差每日行程，減少郵路數量，以資節省，路綫太短者則改設訂約郵路。

茲將美國各種郵路里程列後：

火車郵路	一七〇、一〇七哩
航空郵路	一〇二、四五四哩
訂約郵路	三一五、七五〇哩
鄉村郵路	一、四四九、七六七哩
汽船郵路	八、八一〇哩
電車郵路	一、四六二哩

六 局屋及設備

美國郵政機構龐大，業務發達，郵政局所房屋之建築設計修理以及設備之添置改良，事務繁重，統歸第四副部長管轄。惟向外界購辦大批物料，經由第四副部長核准後，由購料處辦理之。

美國重要都市郵局有三千餘所，均係聯邦政府出資建築，與其他聯邦政府分機構合署辦公。惟爲便利公衆起見，郵局需用地位最大，事實上建築新屋之設計繪圖，最先考慮郵局之需要。其餘郵局有二萬餘所，均由郵政部付費租用。近年以來，美郵政當局對於郵局房屋之標準化計劃，極爲重視，其中包括光線之改良，設備之改進，及窗口設計，室內空氣、走廊等等之改善，對於添設傳遞帶，滑斜管及處理郵件之各種機械設備，亦經嚴密研究，並規定標準。此項工作，均由郵政部與聯邦建築處 (Federal Works Agency) 密切合作推進。

美國人工昂貴，凡可利用機械而節省人力之處，無不儘量利用，故美國郵政當局對於設備一項，力求機械化。郵局內所用機械設備，包羅萬象，不勝枚舉，其主要者：除一般通用之傳遞帶，郵票蓋銷機及其他處理郵件之機械設備外，計有：計算機；自動做帳機；自動編造薪水單及支票機；自動清理匯票機械設備；包裹印誌機 (Post office meter)；自動售票機 (Stamp-vending machine)；自動收信機 (mailomat) 等等對於節省人工，增加效率，頗具功效，尤以包裹印誌機，自動售票機及收信機之設備，減少窗口擁擠，便利公衆，收效甚宏。此外郵局特准公司商行，租用郵資計帳機 (Postage meter) 以省手續。

紐約波斯頓兩地郵局除上項設備外，並裝有氣壓輸送管。此項輸送管之直徑，寬八吋，歐歐洲

各國所用者爲大。紐約地下裝設者，長二十七英里，經過二十餘個市內重要郵政分支局，惟因紐約郵件數量衆多，備供輸送信函及明信片之用，大部分郵件，仍須利用汽車運輸，其功效不及倫敦之地下郵政電車。上項輸送管，係由商營公司設計裝置而由郵局付費租用，郵局並負擔動力及管理人工費用。

美國郵局每年需用郵袋數量極鉅，郵袋及附屬品之需要孔殷，由華盛頓之郵袋工廠集中修製。該廠分兩部分：一部分專製郵袋及修理舊袋，另一部分製造各類鎖鑰（按美國郵袋封口，用鎖封閉），此外兼理其他機械工作。廠內設備完善，規模極大，每年製造新袋約七十餘萬條，修理四百餘萬條，製造各類新鎖達三十餘萬付。但因美國郵政需要量大，尤以戰前收寄贈禮郵包，數量激增，不得不向外界購買大批麻袋，以應急需。

美國郵局自備汽車數約一萬零四百餘輛，專供城市內運輸、收取及投遞郵件之用。每輛載重量自半噸至五噸，大都爲兩次大戰後軍餘品移歸郵局使用者。每年行駛里程總計達一萬萬三千萬英里。此項汽車，分區管理，每區設一總修理廠，專理區內汽車之大修、檢查及保養工作。各廠設備均極完備，所存大小零件亦均由專人管理，蓋以戰後器材缺乏，不得不注重于現有車輛之保養與修理，以增加汽車之使用年齡。

以上郵局房屋設備汽車等均由第四副部長以下分科管理，其中機械及技術研究一科，專爲搜集資料，研究各地郵局及人員對於機構及設備方面之建議，以爲改進之張本。

七 集郵業務

美國辦理集郵業務，甚著成績，全國集郵人士估計達二百萬人，郵政部內之集郵處，專辦門售及全國通信購買，全年收入達三百三十餘萬美元。其他各地郵局出售之郵票作爲集郵之用者，尙無統計。茲就其組織等各項分述如次。

(1) 組織 郵政部第三副部長下設郵票科，掌理郵票之設計印製及發行，其下另設集郵處，則辦理全國之通信購買及當地門售。該處經常工作人員達四十八人，業務繁忙時，尙可增加十人。此外各地重要郵局得視當地情形設立集郵窗口，每日開放三、四小時專售集郵郵票，惟無專設之集郵機構。

(2) 業務計劃 美國國會希望郵政部於一九四八年發行新郵票二十四種，藉以增加集郵收入，彌補部份虧損，故郵政部本年印行郵票工作，至爲繁忙。就平時而論，美國人士對郵票之圖案印刷及色潤，頗感興趣，郵局經常能收到各界之建議，希望發行何種郵票，並多附有照片或圖案。郵票科對於此等建議，隨時考慮研究，加以修改，決定後送由郵政部長批准，然後交政府印製廠製版印行。郵票科主管四人亦需經常計劃應出何種郵票，設計圖案，對於有歷史地理性質之圖案，並需考證有無訛誤。美國已出之郵票，其圖案取材範圍，甚爲廣泛，例如在人物方面，除歷屆已故總統均有紀念郵票外，並有藝術家、著作家、作曲家、教育家、發明家、詩人及科學家等之紀念郵票，在地理方面，有全國風景區及公園之郵票，有水堤工程及各州特殊地方之郵票，在工業方面，有各項發明如電報、鐵路、輪船、電影等郵票，在歷史方面，所有國家或地方重大事項經政府參加而具有歷史意義者，多有郵票，以資紀念。最近發行資助全國幼年郵票，總統、郵政部長及第三副部長等曾親自發表演說，攝製電影，請各界樂購。一九四五年發行之德克塞司 (Texas) 州參加聯邦百年

紀念郵票，總統命郵政部第三副部長于發行之日攜帶郵票百套飛往該州代表總統贈送該州州長，在盛大之慶祝會中舉行授受典禮，於此可見美人重視郵票之一斑。

(3) 宣傳 郵政部對於發行郵票，無需過事宣傳，惟亦有可供參考者數點：

(一) 發行之前，由郵政部預備新聞稿及新郵票照片，並說明其意義、發行經過、發行數量等。如係人民建議之圖案亦加以聲明（人民建議圖案並無現金報酬，但如被採用，在報上登出其姓名，即認為光榮）。此項資料，一面送交各大報紙，一面送交集郵刊物，同時發表。

郵政公報上，亦加登載。

(二) 發行前一二月將新票名稱圖案種類數量等繕備簡單說明，寄交向郵政部請求寄發通知之集郵家。

(三) 郵政首長隨時接受各地集郵會社之邀請出席演講。

(四) 現存之各類郵票，列單油印隨時分送各通信購戶。

八 郵政儲金

美國郵政儲金，創辦已三十七年，現有辦理儲金郵局八千一百處，存戶四百二十萬戶，存款額三十四億美元，平均每戶存款額八百〇八元。此項成績，就其本身言，可謂進步甚速，但與全國各大銀行存款額比較，則尚屈居第六位，其原因主要有三：

(一) 政府獎勵國民之真正儲蓄，規定郵政儲金以個人存戶為限，利息為 5%，高於一般銀行存款利率。但每戶存款總額，不能超過二千五百元，一人不能開立二個或以上之帳戶。

(二)美國私人企業發達，正當投資之機會甚多，人民不願固定存儲現金。

(三)美國一般銀行均為私人經營，對於郵局辦理儲蓄金認為政府與民爭利，故反對郵局有任何推廣儲蓄金業務之設施。

因有此種情形，郵局存款即依地域而異，當地銀行不甚發達者，郵局存款較多，反之如新英格蘭一帶為大銀行集中之區，則郵局存款甚少。

美郵政辦理儲蓄金，對於郵局經濟及政府經濟，均有甚大裨益。就郵局言，郵政儲蓄金業務，歷年均有盈餘。一九四七年盈餘達三千四百萬美元，均為投資政府公債所得收益。每項盈餘於年終結算後，一次全部撥歸郵局總帳。就政府言，郵局所收各地儲蓄金，除一部份周轉金及存入政府之準備金外，餘款係全部購買政府債券，存款三十四億中有二十三億購買政府債券，為政府收回通貨之一大助力。

郵政儲蓄金業務及帳務，由郵政部第三副部長下儲蓄金科集中管理，其制度殊為簡單，存款均採儲券方式，分為二元五元十元二十元五十元一百元二百元五百元八種，存款時郵局發給儲券，同時記入存戶卡片，按號編存，提款時收回儲券註銷，亦同時記入存戶卡片，凡居住地郵局不辦儲蓄金業務者，可用通信方法，向辦理儲蓄金之郵局存提。各局每日存提之數彙總登入日記帳，月終造具月帳送呈郵政部。每日儲蓄存款除兌付提款外，餘款在五十元以上者，均由指定銀行逐日匯往州內之帳務中心局，集中轉匯美京財政部，記入郵政儲蓄金保管戶下，郵政部根據每日各中心局寄來報告，即知已存入財政部之款額。其儲蓄金科長隨時與財政部商洽購買政府公債券之種類及金額，此為投資之惟一方式。此項投資利息平均達 3.35% 而郵局所付出者平均僅 1.6% (註)左右，此即為其盈餘之來源。

(註)因未到規定期間支取不付利息；故平均支出利率不及6%

九 成本估計(包括統計)

美郵成本估計，乃利用統計及會計方法；將郵局一切收入與一切支出，分別按各類郵件(平信新聞紙等)及各項特種手續(掛號快遞等)，加以分析歸納，以求得每類郵件之收入與成本之一種制度。此種成本估計制度前經美郵政部長聘專家設計，實行之後，又採納各方批評，加以改進，局內外人士均認為所得結果甚為可靠。當設計此項制度時，郵政部主任及專家，均認為郵政業務，如此龐大，縱令經營遇有虧損，可以由國庫貼補，但欲求達到相當效率及事業之健全發展，並使人民納付合理之資費，必需明瞭郵局每類業務之經營情形；即收入若干，成本若干，可靠之數量若干等等，然後可以一方面合理規定資費，一方面可使郵政主管獲得業務全貌，從而決定其經營政策。同時一部份學者更認為郵政事業，應求自給而不以盈利為目的，所謂自給，應使每一業務之收入能負擔其應攤之支出。如此即需明瞭每類業務之收入與成本，然後能決定合理之資費，此均為該制度創立之理論前提，茲述其概要如次：

(一)統計代表局 以郵局局所之廣佈，郵件數量之龐大及業務之繁雜，欲將郵局業務全部辦理成本估計或將全部郵件實際計數，均有不可能，且亦非時間所許可，故在全國四萬二千郵局中，按其收入及各種業務之代表性選擇五百十局為代表局，用以收集所需資料，如收入、支出、郵件數量、重量等。(關於外洋郵件、行動郵局等另指定若干單位為代表，上述五百十局之收入約佔全部收入68%，其支出佔全部支出78%)。

(二) 統計時間 上述代表局每年四季中，規定各以七日為統計週，以能代表季節性及一月中業務之旺淡為原則。現定日期為九月九日至十五日，十二月二日至八日，二月二十四日至三月二日，五月十九日至二十五日。根據一週之數推算該季之總數，四季相加，得一年總數。

(三) 收入統計

(甲) 原則 凡收入可以直接由帳表算出者，即利用帳表之數字，如新聞紙郵資、匯兌收入等，掛號快遞保險之郵費，則根據窗口人員之報表。此等收入先在總收入中除去，餘數按下列方法分析。

(乙) 統計方法 (1) 統計期內代表局將各類郵件及郵資收入，加以統計，信件可通過蓋銷機得其總數，郵件重量一致者，可按其比例方法求其件數，其他郵件均實際計數 (Count)。在九月一次之統計，並須將各類郵件重量，加以統計。有四十六個大局，重類郵件特多，則利用抽樣方法，測驗統計，每日取不同時間，加以測驗，經過測驗之郵件數量，不得少於總量 5%。(2) 上述求得之收入及件數，按下列方法算出一季之各類收入：

先求出統計週之總收入佔全季總收入之成數，再將統計週內所計各類郵件之收入，分別乘此成數，即得該季內該局或該組郵局（即一局所代表之多數局）之收入，應分配於各類郵件之細數。此等細數，分別加成全國總數，即得全國各類郵件所得收入數。

(四) 郵件數量之統計 根據各代表局所報各類郵件數量及資費之統計，可算出各類郵件每件之平均資費，再將此平均資費，除各該類郵件總收入，得該類郵件總件數。

(五) 郵件重量之統計 九月一次之重量統計資料，可求出每類郵件每磅之平均收入，以此平均收入

除各該類郵件總收入，即得每類郵件總重量。

(六) 支出統計

(甲) 原則 先將非純郵政支出除外，凡能直接分攤之支出，如匯票印刷費等均直接分攤該類業務，其餘總支出，按下列方法統計分攤。

(乙) 統計方法

(1) 人員薪津 統計週內代表局全部人員將五分鐘內所作之工作按郵件分類作一紀錄，寄由郵政部加以歸納，求出每類郵件所佔時間總數，然後依此比例將該季內薪津開支分攤於各類郵件，在三、四等小局並用實際計數，以統計每人所處理各類郵件件數及所佔時間。

(2) 房租燈水 按各局辦理各類郵件或業務所佔地位若干平方尺，以分攤費用。

(3) 運輸 主要為鐵路按照各類郵件，在統計期內，所佔運輸地位若干立方尺，以分攤費用，其分攤人員按郵局例統計。

(4) 管理辦公費 郵政部各單位及視察等薪水，在每年三月份加以分析。能直接分攤者如包裹科薪水，則直接分攤於該類業務，不能直接分攤者，按照前述所算得之各類郵件開支，比例予以分攤。

以上各項相加即得每類郵件應分攤之支出。

(七) 根據此種方法分析，美國郵政一九四七年各類業務之盈虧情形如次：

一九四七年美國郵政各類業務盈虧分析

美 國	業務類別	收 入	支 出	盈(+)虧(-)
		(百萬元)	(百萬元)	(百萬元)
	平 常 信	627	496	+ 131
	國 內 航 郵	54	73	- 19
	新 聞 紙	39	187	- 148
	刷 印 物	96	171	- 75
	包 裹	235	285	- 50
	國際普通郵件	58	56	+ 2
	國 際 航 郵	22	33	- 11
	掛 號	23	33	- 10
	保 險	13	17	- 4
	代收貨價	16	22	- 6
	快 遞	15	28	- 13
	匯 票	32	65	- 33
四 三	定額匯票	3	7	- 4
	儲 金	35	9	+ 26
	其 他	31	6	+ 25
	免 費 公 事		74	- 74
	總 計	1,299	1,562	- 263

十 財務管理

美國郵政財務行政之特徵有二：一爲預算之有效統制，二爲收支系統之劃分，茲分述如次：

(一)預算制度 美國政府各機關之開支，均須事先由國會通過預算。預算決定後，中央有三部門嚴格管制預算之實施：一爲總統府之預算局，經常監督各機關之預算使用進度；一爲財政部，使各機關之收入均隨時繳入國庫，而開支則按照核准之預算撥發；三爲全國總會計處 (General accounting office)，集中辦理全國各機關之帳目稽核。此三機關互相合作，對各機關財務爲一種三角形之監督，使預算制度，得以有效實施。

就郵局言，郵政部設有預算長 (Commissioner of the Budget) 爲依法指定代表郵政部之預算官 (Budget officer)，此預算長之職務爲編製預算及出席預算局與國會答復關於預算之詢問。在郵政部第一、二、三、四副部長及視察購料等單位各有正式指派之固定人員，負責各該單位預算之編訂與實行。預算編訂時期自每年七月一日開始，預算長通知各部門編送各該單位之預算，加以彙編，經過預算長之初步審核，與各單位洽商修改，送由郵政部長核閱修正批准後，由部長送總統府之預算局，預算局彙集各機關預算加以審核，並依總統決定之相關年度預算政策，爲必要之增減，再由總統送呈國會。通常郵政部編送預算，需時兩個半月，即七月一日至九月十五日，至預算局及國會討論需時長短不一，至少爲三、四個月，其會計年度爲每年七月一日至次年六月三十日。

郵政部各單位編訂預算，將來需負責執行，亦爲其特點，初視之殊屬難能，實際上因預算

技術之進步，預算數字之精密佈訂，故實行亦無甚困難。各部門編造預算時照例每年先請最大郵局二百九十處，對本年度及下年度之收支數字加以估計，此二百九十局之開支與收入，佔全國總收支70%，各單位根據此項數字參考各局之過去帳表及統計，然後編訂其下年度之單位預算。

預算經國會通過後，財政部即請各機關將全年預算分成四季，規定每季數額。郵政部再將每季總預算分配部內各單位及各級郵局，以後一切開支，悉以預算核准範圍為限。各單位管理預算人員需每月比較開支與預算，是否超過。預算長對部內各單位之預算進度，亦規定每月每季之百分率，按時作全盤稽核。此項重視預算之精神殊可欽佩。

(二)收支管理 郵政之收入在郵費，而郵費製訂之權在國會，同時郵政一切開支，亦由郵政部編訂詳細預算經國會通過，郵政員工增加薪津，亦需國會批准，此種情形，使郵政主管有一種觀念，即認為郵政收入與郵政支出，並不發生直接關係。換言之，收入雖時有變化，而支出不能任意變更，又如支出之薪津經國會核准增加，而收入並不同時增加。此因郵政部製訂預算時，對於收入與支出均有詳細數字，國會對於此項數字另有委員會加以逐項審查，一經通過，並在預算後加一補充規定，即法定通過之預算支出數額，其收入不足以應付者，均由國庫支付。此項規定，實為郵政財務行政之一大安定因素。

與此安定因素並行者，則為政府對於郵政收支之嚴格管理，即一切支出，須決定於預算，一切收入餘款須隨時直接繳送國庫。關於預算支出之控制，在上節（預算制度）內已加說明，關於收入，郵政部亦規定一等局每月一日及十六日，二等局餘款達二百元，三等局一百元，四

等局五十元時，均須將一切款項，隨時繳送其州內之帳務中心局，全國六十個帳務中心局之餘款，則每日經由指定銀行解往財政部國庫。因此全國郵政之餘款，均隨時集中於國庫，而國庫對於郵政所需之款項，凡不超過預算規定者均隨時照付。

解款方法，視各項收入之來源（如郵政、儲金、匯兌等）分別登列相關解款單式，故郵政部及財政部可就款項來源，隨時記入分立之帳戶。各局局長如未在規定時期繳送餘款，除須擔負公款安全責任外，並應受懲處或被辭退等處分。

十一 視察制度

郵政部設視察長及副視察長各一人，其下分置刑事案件視察、局務視察、行政視察等科。在全國各地分設視察總段十五處，每總段派視察主任一人，綜理段內視察事務。此十五視察總段及所屬視察八百十二人，係直屬郵政部視察長指揮監督，與駐在郵局無隸屬關係，對於各局行政，亦不直接干涉，此為與我國制度不同之處。

視察在各地地方為郵政部長之特別代表，因美國郵政在各州並無地方管理機構，因之視察對於各地方公眾需要及當地郵局工作情形，應隨時呈報郵政部，不啻為郵政部之直接耳目。此八百餘視察，均係精明幹練之郵政人員，經選拔訓練而來，其所辦事務性質分類約有六種：

(1) 指定在某局為郵政成本、制度及管理方法之研究。

(2) 決定各局人手及業務設施之需要。

(3) 查核各局財務帳目。

(4) 防止郵件遺失。

(5) 郵政局屋及設備之考查研究。

(6) 調查各項控訴及保護公眾利益。

此六種事務中，就工作份量及其對公眾所貢獻之勞績言，以防止郵件遺失及調查控訴維護人民利益二項為最重要，此種工作，一方面為策進郵件之安全，一方面為防免不良份子利用郵寄詐欺，使人民遭受損失。一九四七年全國視察辦理各項查察案件共達十五萬九千八百八十七件，其中關於上述二者之案件共九萬五千六百餘件，約佔全部案件88%。茲分述其工作情形如次：

(甲) 防止平常郵件遺失 郵件遺失以平信及平常包裹最難辦理。美國人民常利用平信夾寄鈔票易為不肖員工所覬覦；又美國郵寄包裹無登記手續，亦時有竊失。為保護此二類數量最多之郵件，郵政部所採方法，有下列三種：

(1) 各大郵局建築裝置複壁 (Lookout gallery)，配設特種玻璃窗，視察人員可自複壁玻璃窗偵視郵件工作人員之行動。

(2) 利用化學藥粉灑於信件及鈔票或匯票上，裝作試信，混置平常郵件中，如被偷竊，則行竊者手上身上之粉末可在紫外光燈下顯露。

(3) 利用各類郵件遺失之統計，加以分析歸納，以推知何局郵件竊失案件最多，然後使用前述方法對該局人員特別偵查。

(乙) 防免人民遭受損失 美國社會中，時有不肖份子，利用人民所需要或希望之某種事物，以為騙取金錢之方法。例如戰後房屋及物資缺乏，有人在報紙上刊登廣告，可以最少代價獲得房屋及

某項物資，需要者可與之通信，繳納相當費用，最後始知爲騙局。又有人製造假藥，在報紙上請人郵購。凡此利用郵寄通信，實施騙術者，依照郵政法之規定，除涉及民事刑事之部份，移送法院解決外，郵政部之法律顧問 *Attorney* 並可開庭審訊及據此發佈命令，停止該犯案者收受任何郵件及兌取匯票之權。至郵政視察，對於此等案件之偵查，須經常注意報紙廣告，繕發試信，並隨時與聯邦偵探局取得聯絡。

十一 結 語

美國郵政機械設備完備，因此處理大量郵件，得以發揮其效能，但其原則均可在我國部份採用，逐漸推廣。其郵政主管人員之隨時注意革新處理業務之方法與工具，以及員工之合作服務精神，深值我國借鏡。

郵政事業，不但爲社會人士所注重，所有美國運輸機構對於郵件，均予充份優先權利，且處處予郵局以合作及便利，如鐵路公司鋪設郵局專用月台軌道及在車站裝卸郵件等，航空路綫由郵政部按照郵運需要決定，此因政府對於民營運輸機關之貼補，無論海陸空運，均假郵局利用郵件運費方式支付而再由國庫支付郵局。此種政策，使郵件享受甚大便利，人民受惠匪淺，亦值得我國參考也。

附 表

表 1：一九四七年美國郵政概況

項 目		數 量	單 位
局	所	43,726 + 3,383 = 47,109	處
員	工	471,166	人
郵	件	37,427,706,174	件
儲 金	存 戶	4,196,517	戶
	存 款	3,392,621,491	元
收 支	收 入	1,299,141,041	元
	支 出	1,562,508,673	元
	虧 損	263,367,632	元

表 2：美國員工工作效率

業 務 員 工 總 數	按 郵 件 數 量 表 示		按 每 局 人 數 表 示	
	全 年 郵 件 總 數	每 人 全 年 處 理 郵 件 數	郵 件 總 數	每 局 平 均 人 數
469,434人	百 萬 件 37,428	80,000	43,726	10.7

四九 表 3：紐約及華盛頓本埠試信成績

類 別	發 信 時 間	收 到 時 間	需 要 天 數
平 信 (紐 約)	9.00a.m. 29-7-48	5.00p.m. 29-7-48	八 小 時
平 信 (紐 約)	3.00p.m. 29-7-48	9.00a.m. 30-7-48	一 天
快 信 (華 府)	4.30p.m. 11-8-48	6.00p.m. 11-8-48	一 小 時 半

附：加拿大郵政設施

此次赴美考察，因悉加拿大多爾多郵局 (Toronto) 在該國郵局中設備最爲完善，且該地鄰近美國，故乘便赴該地逗留一日，參觀其郵局，藉以對該國郵政獲一概念。

加拿大地域廣大，而人口僅一千二百五十萬，且大部集中於南部數大城市。其南部一帶之鐵路公路，與美國相似。但北部則人口稀少，交通亦不甚便利。郵政方面之設施亦以鐵路綫連貫之大城市爲最發達，其電信且係鐵路兼營。

○……○ 加拿大郵政由郵政部首管，郵政部長爲政府閣員之一，係政務官，另設副部長一人，爲永久性之事務官，綜理部內一切行政。郵政部於最近改組，分爲四大部門，一爲總務 (Administration)，二爲業務 (Operation)，三爲運輸，四爲財務。全國十
○……○ 一行省，設郵區九個，在以前郵區主管兼任該區總視察並管理所在地方郵政業務，有如我國之郵區管理局長。自上年起爲增進行政效率，有五大區局所在地方郵政業務，另設郵局長管理，區管理局長僅管區內之郵務行政。

全國郵局共一萬二千〇三十三處，並不分等。但按其業務收入，而定其應否按時造送帳表及何時造送。上述一萬二千餘郵局中有九千處不需造帳，稱爲 Non-accounting office，此類郵局有如我國之代辦所，其經售郵票及開發匯票，均先領一定數額，用完再以現款換領郵票或匯票，故無需造帳。其餘三千局雖需造帳，但又按其收入之大小分爲二種，一爲每日造帳 Daily accounting office，一爲按週造帳 Weekly accounting office。

加拿大郵局更有一特點，即全國郵局僅一百餘局係派郵局正規人員辦理，稱為 *Post office*，其餘均係招人代辦，由郵政部按其收入計算其每月之薪水及津貼，稱為 *Revenue office*，此類郵局，其主管由郵政部派為局長，並得由局長加雇襄辦，其中一部份局有襄辦五、六人，每月由局長發給約定之薪資，其業務可相當於我國之二、三等郵局，但因局長之薪水係按售票收入計算，故不願多雇襄辦，以分減其本人收入。在郵政部方面，則規定業務繁忙之局，其局長必需雇用適當數量之襄辦，使公眾感覺便利，郵件不致延誤，郵局視察員到此類局視察時，對於此點，需加特別注意。

○……○ 加拿大郵政之經營，近年來歷有盈餘，其原因約有三點：(一)加拿大國民崇尚節儉，故郵政設施亦處處從節儉着想，無不必要之開支。(二)全國絕大部份郵局係按其本身收入計算其薪津開支，故無貼補現象。(三)郵政員工待遇較美國為低。一九四七年郵政淨收入七千二百九十八萬元，支出六千四百二十一萬，盈餘八百七十七萬，支出中薪津佔 42%，運輸佔 42%。運費數額之大，係因地域遼闊，運程甚遠，而郵件數量不多，尤以西北之特種郵路費用最鉅，此與我國頗有相似之處。

○……○ 多蘭多在加拿大經濟上為第一大城市，人口九十萬，僅次於蒙特里爾 *Montreal*，市內有重要支局十三處。其首局係與車站大廈相連，郵件可用電梯

○……○ 多蘭多郵局 *Montreal* 直接送達車站月台。此局之機械設備如傳遞帶滑斜管、蓋銷郵票機等，均與美國標準相同，惟其信桌則用人工式，費用較為經濟。因業務發達，每日處理郵件平均達一百萬，故本年度已完成新屋一所，完全作為辦理郵件收發及投遞之用。此新屋有數特點足資記述：一為各層樓頂加裝隔音設備 *Noise-absorbing equipment*，以免機器之噪音妨礙工作，此為各國所無；二

爲各樓對外玻璃窗，裝至與樓面相齊，故光綫充足；三爲內部電燈裝置房頂 Ceiling 之內，故光不奪目。

多蘭多與蒙特里爾因係加國最大之二城市，二者間火車約十小時可達，郵局特辦有火車行動郵局，夜間十時前彼此互寄之信，均在夜間車上按信差投遞地段分揀，火車清晨到時，信差略加整理即可於九時以前送達，故公衆及商店甚感滿意。

(一九四七) 加拿大郵政概況

項 目	數 量	單 位
局 所	11,955	處
員 工	31,515	人
郵 件	242,479	萬件
收 支	收 入	7,298 萬元
	支 出	6,121 萬元
	盈 餘	877 萬元

法 國

一 緒 言

法國郵政歷史悠久，其現時設備雖不能與瑞士之高度機械化相等；然就法國郵政局所之普遍，郵件運輸制度之完備與郵件之迅速，郵政人事制度之穩定等情形而論，均可見若干年來法國郵政首腦人員計劃規模之宏大與眼光之深遠，茲就其各項特點，可供我國參考者，分述如次：

二 組 織

法國郵政事務歸郵電部管轄，郵電部長為政府閣員之一，部內設郵政總局 *Director Generale des Postes* 管理郵政業務，其下分設七處：

- 第一處掌總務、預算、統計及成本計算。
- 第二處掌郵件運輸。
- 第三處掌局所組織及投遞事務。
- 第四處掌國際聯郵事務。
- 第五處掌郵政資費。
- 第六處掌郵政供應及印製。
- 第七處掌郵政自辦運輸。

全國四十八省，設郵區管理局十八處，共轄郵局一七、〇六九處，其全功能局按業務繁簡分爲八級。

法國郵政之設立，採分散制 Decentralization。以巴黎爲例，其市街信箱與代售郵票處極少，但有支局一百二十八局，隸於十八個中心局。此中心局管理附近區域之支局並辦理投遞、分揀、及封發事務。另有六個轉遞局，在巴黎六大車站附近，分別辦理全國某一指定區域來往郵袋及郵件之運與分發。巴黎僅有人口三百萬，如與我國上海之四百萬人口相較，則上海之郵局顯屬不敷，該地各支局窗口之擁擠不爲無因也。

三 經濟

甲、收支情形

法國近年來通貨膨脹，物價高漲，郵政亦頻年虧損。一九四七年郵政總收入一百六十三億法郎，支出二百九十八億，虧損達一百三十五億，佔全部支出 55% ，與我國郵政一九四七年情形頗爲類似，此項虧損，係由國家總預算中隨時支付。一九四八年法政府力求平衡預算，現正緊縮通貨，減少透支（據報載本年一至五月政府收縮通貨總額百分之十八）。郵政方面亦力行緊縮，裁減人員（近已裁員 2% ），以期減少虧損。

其收入以信函郵資爲主，佔 70.8% 。支出中人工薪金佔 25% ，運輸佔 13% 。因法國國內第一類郵件（信函明信片）係免費由航空運輸，郵局亦不支付運費，故其運費支出因而減少，茲附分析表如後：

一九四七年法國郵政收支分析表

收		入		支		出	
項目	金額(萬法郎)	成數%	項目	金額(萬法郎)	成數%		
信函	1,545,000	70.80	人工薪津	1,147,655	75		
刷印物小包等	50,000	3.0%	運輸	353,620	11		
掛號等手續費	3,588	.10	業務維持	114,888	4		
自辦郵車收入	370	.02	社會保險等	19,977	4		
儲匯	100,950	6.20	債務開支	111,121	4		
其他	29,321	1.70	其他	73,011	1		
總計	1,668,951	100	總計	2,094,323	100		

乙、郵資厘訂

法國認為郵政係公共事業，有協助國家發展文化經濟及宣揚政治智識之責任，故訂定郵件資費，對於某類郵資，如新聞紙印刷品等，不能不較低於成本，但為維持收支平衡起見，對於其他郵件之郵資，又不得不高於成本，此為其訂定郵資之一般政策。

訂定郵資之權，原在國會，但因近來物價多有變動，郵政業務成本隨之提高。該項經過立法程序調整郵資辦法，不能適應需要，故一九三八年四月十三日國會通過一法案，授權總統根據內閣總理、郵電部長及財政部長之建議，以命令調整郵電資費。自該年以後，郵電資費之調整，即不經過立法程序。

四 服 務

就所參觀之法國各郵局情形而言，其設備顯不若瑞士郵局之整潔精緻。然法國郵局窗口工作均甚緊張。細加研究，有數特點：

- (1) 各局窗口均按其平日工作份量分配辦理數種業務（三種至五種），不如我國郵局窗口之分工精細，故其用人不多而無閒散之窗口。
- (2) 任何窗口均須兼售零星郵票，故當經營業務稍閒時，則購買郵票者即羣趨於該窗口。即此一端，亦可使各窗口閒忙趨於一致，而公眾得其便利。
- (3) 郵件稱重，購票及發給收據等手續，均係由同一窗口同一人員辦理，公眾無需在多數窗口等候。
- (4) 窗口多用女性職員，均經過訓練，嫻熟各項業務，工作敏捷，對於公眾之態度，沉着而和善。
- (5) 掛號郵件收據二聯單式由寄件人先行填明收寄件人姓名地址，送由局員編號蓋戳，以一聯退回為收據。此項單式係任公眾取用，不必在窗口擁擠等候。

五 郵件運輸

局內部份 法國郵局內運輸除里昂及波爾多兩局已裝設自動收信設備外，其他各地，一因各局局屋建築較久，一因各重要都市分支局滿佈，分揀及封發並不集中，新式機械設備尙未大量裝設，惟升降機、手推車、包裹分揀機等均甚完備。

局外部份 法國交通便利，鐵路公路網佈全國，郵件運輸甚爲便利，法郵當局將國內及與北非來往郵件，凡以利用航空郵遞爲速者，一律利用航空運送，不另加收航空資費，全國百分之九十信函、明信片及新聞紙均可於交寄之翌日投達。郵件運輸網以巴黎爲中心：在五百公里以內之地，以鐵路爲郵運幹綫，公路汽車爲輔，在五百公里以外，則以航空爲主，鐵路公路爲輔。較小村鎮之在幹綫及公路汽車行程以外者及臨近重要都市之村鎮，則由郵政自辦汽車連接之。巴黎市內在六大火車站內設轉運局六所，專爲轉運經轉郵件，並設有分揀及封發設備，爲全國轉運工作之樞紐。陸運郵件以巴黎里昂一綫爲最重要，每晚有郵局列車一列，來往封開，列車中包括包封車及行動郵局。其他各綫火車亦均掛有行動郵局，專爲分揀封發信函明信片新聞紙及處理掛號保險等郵件；惟並不出售郵票。

對於較遠地方之郵件，法國有以巴黎爲中心之航空郵路兩綫，每晚十一時來往對開飛機二架。東路巴黎、里昂、馬賽、尼司對開，西路巴黎、Bordeaux、Toulouse、Pan 對開。每日利用航空運遞之信函明信片約五噸，佔全部信函明信片十二分之一，其中國內互寄者，航空公司有免費帶運之義務。

巴黎與倫敦羅馬之間，每夜並有專機遞送當晚印出之新聞紙，以便翌晨投送。

巴黎地下裝有長約四百五十公里之氣壓輸送管 Pneumatic Tube 接送各重要分支局之郵件，其運輸速率每分鐘四百公尺。巴黎本地投遞之信函經寄件人指定並付足氣壓輸送郵件資費者均由該項輸送管運遞，平均三小時內可以投到。

六 郵政自辦汽車

郵政自辦汽車之職務，為運輸市內郵件，載送投遞信差及郊外郵件，並維持村鎮郵路，此項郵路初創於一九二六年，擴展迄今計有郵路四百公里，服務鄉鎮四千三百五十處。除帶運郵件包裹外，兼運旅客，年達一百餘萬次，此外帶運行李，代遞貨物，經常分送牛奶麵包，便利鄉村居民殊非淺鮮。郵局開闢此項郵路，大都由鄉村居民請求，其經費一部份由地方貼補。

此項自辦汽車由郵電部運輸處（第七處）監督指揮，其修理及保養工作，由全國十八區內汽車管理處負責，每區組織按汽車多寡而定，大抵分為修理，車場（兼小修）及檢驗新車與另件三部門。車輛由車場送至修理廠修理，先由收發部份點收（檢查點驗零件，清起存油），然後考核車場所造修車清單，填具修車工程單，再按下述程序先後施工：1. 機件修理，2. 鐵工，3. 木工，4. 鎖工，5. 漆工，6. 電工，7. 發車。

法郵局共有各種汽車四千餘輛，其中五分之一集中巴黎，故巴黎修理廠規模亦最大，百分之九十五以上之修理工程均可自理。修理成本較之交由外界修理可節省三分之一。

法郵局對於發給油料零件，管理甚為嚴密。每車均附有用油清單，對於行車安全亦極注意。為

便於考核計，每車裝置行車紀錄機錶一種，此錶每日配換圓形粉紙一張，利用鐘錶動作及速度錶自動紀錄路程長短、出入時間、沿途停留、行車速度，對於考核用油多寡及汽車工作情形，一目了然，倘有肇禍，並可考核其出事時之行車速度，以定責任。我國現時汽油昂貴，尙缺乏有效之統制方法，上項機錶，實值得我國公路及郵政車輛之採用。

七 郵局分級

郵政局所分爲全功能局及次要局兩種，次要局計有八千四百九十餘處（鄉村信櫃不計）。全功能局共分八級，每級局數甚少變動，其等級每五年按所得點數（請參閱統計）調整一次，茲將其分級標準點數列表如下：

級別	點數	局數
超級	三三、九二二、六四三及以上	八
特級	一五、一二七、二八四及以上	三六
一級	四、八五八、三四三及以上	二三〇
二級	二、一一二、三四九及以上	四六四
三級	七九五、二九三及以上	七六六
四級	三五八、七六三及以上	一、五八〇
五級	一九九、二一七及以上	二、三九三
六級	四一、九二八及以上	三、一〇一

法國

五九

此項分級之調整，常可作爲更改營業時間，增減員工人數，局長薪津，暨擴充局屋，添設窗口，增減設備之參考。

八 國家儲金及郵政劃撥儲金

甲、國家儲金

法國國家儲蓄銀行，係由郵電部管轄，在部內另設一司管理，此項儲金自一八八一年開辦，所有法國郵局均經辦此項業務，在無郵局方地，並可委託信差代存，酌收費用。全國設三十四個帳務中心局，有存戶共一千二百九十一萬戶，平均每三。二人有存戶一戶，存款額一九四七年底爲一千四百六十五億法郎（每100法郎折合美金一元），其年利爲2.5%，較私人銀行之2.50%爲低，但因郵局機構普遍，故存款總額與全國私人銀行存款總額相等。

存款採用存簿方式，最高額個人以二十萬法郎爲限，社會團體以一百萬法郎爲限，提款可在指定之郵局辦理，可利用電報提款，亦可將存款轉入另一存戶。存戶並可請郵局將存款代購國家公債庫券及鐵路郵電等公債。凡存款超過法定最高額經過相當時期之通知後，亦由郵局自動代贖上項債券。

此項儲金由國家直接擔保，其預算完全獨立，郵局所收存款，均存入國庫收支機構，以購買國家或地方有價證券，作爲投資，其餘額另給利息。

乙、郵政劃撥儲金

法國劃撥儲金業務與瑞士相類似，郵局對於存戶存款額及所開帳戶數不加限制，現有存戶二百

三十三萬五千戶，經常存款額爲一千四百六十餘億，爲其全國通貨發行額之五分之一。一九四七年存提劃撥次數爲二億八千五百萬次，金額八萬一千餘億，其中七萬一千餘億，均係利用劃撥而不便用現金。

全國現有十八個劃撥帳戶中心局，凡有存提之戶，每日由郵局作一結帳單通知，故大存戶利用劃撥儲金者甚感便利，但存戶可申請在一定日期間寄送結帳單。

存入之款，包括匯票、銀行支票、商業票據及其他郵政劃撥款項。其提款除在各該局提現及劃撥其他存戶外，並有下列便利：

- (一)可請郵局電匯。
- (二)可請將存款之一部份撥入一指定之郵局，開一特別帳戶，以便支用。
- (三)在一萬法郎以內，可在其居住之郵局申請中心局電匯款項送至其住所。
- (四)可請郵局開發旅行匯票，在法國各地郵局均可兌付。
- (五)可利用存款支付社會保險費、水電、房租等費用。

九 人事制度

甲、升遷

法郵人事制度，甚爲健全，入局考試、成績考核及養老制度均有規定，法郵人員共分二十七級，視其入局時所任職務列入相關等級。除級內晉陞按成績考核等第辦理外，各級人員得自請升任較重要職務，以便越級晉陞，此項請求，由視察員調查認爲合用時列入候補名單依次擢升。

乙、員工訓練

法郵電部對於員工訓練，極為重視，其目的在使各級員工各具有豐富之學識與業務知識，提高工作效率，獎進員工，尤其對於高級人員之訓練，最為注意。此項訓練，關於郵政部分可分為三種：

(一)高級人員訓練 由高級郵電學校訓練，訓練期為三年，注重郵政知識、一般行政及管理、經濟及法律等學科，每年考選受訓學員二十五名，一經入學即提前晉級二年，並解除工作，專心受訓。訓練期間，照常晉級，畢業後並按其成績晉陞派用。該校創於一八八八年，迄今畢業學員，數以千計，郵電部及各地郵局高級人員，大部份均為該校畢業學員，訓練成績甚著，歐洲各國派員來此入學者甚眾。

(二)預備訓練 此項訓練專為郵政人員，預備投考高級郵電學校並增進一般學識及郵政知識而設。訓練方法分「講導」及「函授」兩種，現有學員二千四百餘人。

(三)信差訓練 此項訓練注重於灌輸信差應具之郵政知識並增進其一般學識，以便考升其他較高職務，訓練方法主要為函授，惟每地學員在十名以上者，由訓導員不時召集學員講導並解答各學員疑問。

丙、員工福利

法國戰後通貨膨脹，公務人員待遇較戰前為低。惟因政府已施行社會安全保險(Social Security)制度，員工生活在艱難中，尚稱安定。郵電部為增進一般員工福利計，辦有下列設施：

(子)普通福利 福利委員，法律顧問，津貼員工互相保險組織。

(丑) 助幼工作

托兒所，護幼訓練，獎學金，兒童調養院，青年遊樂園，體育館，戲院減價入場券及縫紉訓練等。

(寅) 經濟援助

公共食堂，合作社。

(卯) 員工援助

單身宿舍，個人借款。

十 郵電人員互助保險 (Mutuelle Generale des P. T. T.)

法國政府人員多已加入社會安全保險，對於疾病死亡退休等，均有規定數額之補給，惟醫藥費用有一定限制，亦不包括外科手術，尤其家屬之死亡及疾病不能獲得保障。法國各公私機關乃有互助協會之組織，以補不足，並兼辦一部份社會福利及健康事業。

法國郵電人員互助協會，現有十萬另六千會員，包括不同階級之員工。其加入與否係自動而非強迫，其會員分爲 A B C D 四種：A 種爲未能加入國家保險者，B 爲已加入國家保險者，C 種爲退休人員，D 種爲需扶助之尊親屬及子女等。其納費與所得補助金亦各異，大體上 A 種最高納費爲月入 2%，B 種爲月入 1%，C 種每月六十法郎，D 種八十法郎。補助範圍包括 (1) 疾病醫藥費 2%，住院以六個月爲限，補助 2%，(2) 長期疾病致領半薪或無薪者，每日補助 5 法郎及 10 法郎，因病休致者亦同，(3) 生育補助一千法郎，(4) 死亡按其每年總收入之 2% 給予定額補助。以上係就未加入國家保險舉例，已加入者數額略低。

除上述補助外，會章並規定會員或其家屬有疾病死亡等急需時得請給特別補助，對於退休人員亦另有退休金補助辦法。

該會現並辦有醫院、保健處、兒童休假處、成年及老人休養處等供會員享用，其每月總收入爲一億五千六百萬法郎，其中僅一〇爲郵電部撥助，每月支出共一億五千萬，餘款存入銀行，所得利息仍按年分配。

據聞歐洲各國郵政人員中，現英、比、荷、捷、瑞、羅、挪、丹、法等九國均有此項互助協會組織，最近擬組成一國際機構，以資交換各項福利設施之章則及報導。

十一 統計

法郵統計除編集一般營業統計數字外，並估計各項業務所需時工，故統計種類可分爲兩種：

甲、每年、每季及經常填造者 除作爲統計資料外，兼作成本估計之參考。

乙、每五年填造者 除具有甲項統計一般功效外，兼作爲郵局分級之依據。

前者可稱爲普通統計，後者則爲「計點」統計，其不同之點：

甲項統計 僅表示各項營業數字

乙項統計 表示每項營業所需處理手續次數，分門別類予以統計，法郵經十五年之經驗，核定

各項處理手續所需時間，稱之爲「因數」(Coefficient)或「分點」Point-Minute，由此因數求得各項業務所需時工之總和，作爲郵局分級之參考。

統計數字除有紀錄或存根以求得者外，其他數字用部份點數方法予以估計，爲稽核計，各區管理局將各業務環境相似之局所互相比較，或將各局統計與其營業收入作比較。

十二 成本估計

法郵成本估計係利用數種公共度量 (Common measure) 爲計算單位。按各項業務之處理手續不同，俱亦可尋求其公共度量。例如匯票與掛號信函業務各殊，惟二者均須經過窗口人員之處理，如收一匯票需時二分鐘而收一掛號信爲一分半鐘，其公共度量（窗口部分）前者爲 2，後者爲 1.5，亦即前節所稱之 Coefficient 及 Point-minute。

爲估計成本，將郵局工作分爲窗口、支票儲金、匯兌管理中心、收取信箱、封發及轉運、運輸、開拆、投遞等八種爲公共度量之分類。各項業務每件或每次（指 Transaction）經過上述一部分或數部分之處理，在每一部分佔一固定之因數，另一方面每一工作部份處理不同業務，根據業務數字及其所佔之因數，可求得每一部分每年工作之總點數。此總點數以其開支相除即爲每點之成本。各項業務數字以其經由各部分處理所佔之點數乘每點成本之總和，即爲每項業務之成本（舉例如附表）。

業務	處理部分	管	口	支票儲金管理中心	匯兌管	收取信箱	轉(封發)	遞	帶	開	拆	投	遞
平信(二十公分以下)					50,000×1	50,000×1	50,000×1	50,000×3	50,000×3	50,000×0.5	50,000×2		
平信(二十公分以上)					6,000×1	6,000×1	6,000×1.4	6,000×4	6,000×1	6,000×1	6,000×2.5		
三頁公分以下之小包					2,000×1.2	2,000×1.6	2,000×4.6	2,000×1.2	2,000×3				
掛號信		5,000×1.5					5,000×2	5,000×3	5,000×1.5	5,000×3			
快信					4,500×1	4,500×1	4,500×3	4,500×1	4,500×2				
保險信		2,000×1.8					2,000×2.5	2,000×3	2,000×1	2,000×3			
隨票		500×2			500×2	500×1	500×2	500×0.5	500×5				
(除例免舉)													

證明：每格前列數字為假定之郵件數(或業務次數，以下同)，後列者為分點(即因數)。

郵件數乘分點，上下直加後，除相關部分總開支即為每點成本。

例如：轉運部分之每點成本 = $\frac{50,000 \times 1 + 6,000 \times 1.4 + 2,000 \times 1.6 + 5,000 \times 2 + 4,500 \times 1 + 2,000 \times 2.5 + 500 \times 2}{4500}$

郵件數乘分點再乘每點成本，各格相加，即為每項業務之成本，如以件數除之，即為每件之成本。

例如：快信一件之成本

$$\frac{4500 \times 1 \times \text{管口點成本} + 4500 \times 1 \times \text{轉運點成本} + 4500 \times 3 \times \text{匯兌點成本} + 4500 \times 1 \times \text{開拆點成本} + 4500 \times 2 \times \text{投遞點成本}}{4.5.0}$$

上舉成本估計方法在理論上似最可靠。但如何將整個郵政開支分配於各工作部門，實非易事，郵政預算大都已將各部分分列，但小局內一人兼任數職，以及管理人員薪津、房屋、材料等開支如何公攤，均甚值得研究，故此成本估計方法，法郵政仍在繼續研究改進中。

十三 郵政博物館

法國郵政博物館成立尙僅二年，其所搜羅雖未見豐富，然已頗有可觀。該館由一管理委員會監督，包括郵政總局局長（主席）、財政部預算長、博物館長、現任或退休之郵政人員五人及其他對郵政歷史或集郵有經驗及學識之非郵政人員四員，共委員十二人。博物館館長之下酌設襄助人員及工役。

該館除每星期二休息外，其餘各日下午二至六時對公眾開放，並收取門票，出售畫片、紀念郵票，加蓋特別日戳。該館館長係郵政退休人員，著有法國郵政史，亦在該館出售。

館中布置主要分爲二部。其一爲歷史部，利用相片、模型、舊檔公文及實物等表示郵政發展各時期之業務情形，所用工具及運輸路綫等。該館並搜集各時期已用過之信封及信札等在一處陳列，頗富趣味。另一部份則專爲陳列新舊郵票，備集郵人士參觀。

十四 結語

法國郵政有特別值得我人研究者，有下列諸點：

(一) 調整郵資 調整郵資在國家幣制不穩定時，係屬不可避免者，但如每次需要調整時必須經

過複雜而遲緩之立法程序，費時曠日，使郵政虧損日增，直接加重國庫負擔，間接增加國民賦稅。法國開民主風氣之先，其代表人民之議會於第二次大戰前將調整郵資之權，給予行政首長，目光遠大，殊可欽佩。（按比利時荷蘭等國亦有同樣規定）

(二)窗口服務 法郵局窗口工作，分配均勻，乃因人員經辦業務採分散制，故一方面窗口人員對於各項業務，均能因此嫻熟，另一方面公眾不致於集中一個窗口久候。其對於郵件秤量，購票及發給收據等手續，則由同一窗口辦理。比奧國內情形頗有不同，可為改良國內營業窗口之借鏡。

(三)航空郵運 法國國內郵件，除五百公里以內者外，餘均利用航空運遞，同時每晚有夜航郵路，使全國百分之九十之信函明信片等均可於交寄之翌日投送，其迅速之程度，殊堪稱羨。我國幅員廣大，郵件之迅速，端賴航空，將來亟需完成一航空郵運網，使全國各重要都市之郵件，均能於翌日或隔日投到。

(四)人員訓練 法國高級郵政人員，由一專門學校培養訓練，實為特色。現時法國郵政首腦人物，均係由該校出身，其郵電部祕書長、郵政總局局長亦均由該校畢業，已服務郵政三十八年，此對於郵政人事制度之穩定，郵政人員學識之培養，以及郵政事業之進步，殊有不可埋沒之功績。

(五)人員互助保險 法國郵政人員互助保險，所以補國家保險之不足，其對於人員（尤其家屬）醫藥、退休、死亡等之補助，實極合需要。另一方面，醫院之設立，保健工作之推進，兒童及老年休假地方之逐漸開闢，實為協助政府辦理一部份社會福利工作。法國係受通貨膨脹之國家，其公務員生活之安定，亦頗賴有此等設施，且其經費均係人員自力捐助，尤屬難能可貴。

附表

表一：法國郵政概況 (1947)

項目	場所	數量	單位
局員	郵政	17,069	處
	儲蓄	105,182	人
工	收入	9,619	人
	支出	1,628,151	萬法郎
收	支	2,984,253	''
	虧損	1,356,142	''
郵	件	382,181	萬件
國家儲蓄	帳戶	1,291	萬戶
支	存款	14,650,000	萬法郎
	每年交易次數	2,334,138	戶
金	額	284,953,628	次
金	額	817,534,100	萬法郎

表二：法國各類郵件數量

類別	別		數量
	國內	國際	
信函明信片	國內	國際	1,830,000,000件
	國內	國際	145,000,000
刷印物	國內	國際	1,650,000,000
	國內	國際	12,000,000
掛號郵件	國內	國際	63,988,000
	國內	國際	1,563,700
掛號小包	國內	國際	81,808,000
	國內	國際	2,442,300
保險郵件	國內	國際	4,397,100
	國內	國際	11,800
共計	國內	國際	3,821,810,900

表三：法國員工工作效率

郵政員工 總數 (辦理儲金 人員不計)	按郵件數量表示		按每局人數表示	
	全年 郵件總數	每人全年 處理郵件數	局所總數	每局 平均人數
105,182 人	3,821,810,900 件	36,336 件	17,069 局	6.6 人

表四：巴黎本埠試信成績

類別	發信時間	收到時間	需要天數
平信	10 a.m. 18.5.1948	4 p.m. 18.5.1948	6 小時
平信	3 p.m. 18.5.1948	8.30a.m. 19.5.1948	1 天
平信氣輸 壓送 Pneumatique	3 p.m. 19.5.1948	6 p.m. 19.5.1948	3 小時

比利時

一 緒言

比國本土面積僅一萬二平方公里，人口達八百三十餘萬，爲歐洲人口密度最高之國家。其地處東西歐交通中心，陸海運輸均極便利。此種情形，其影響於郵政業務者，一爲局所之普遍，平均每四八一〇人卽有郵局一處，二爲郵件數量之多，其全年郵件達十四萬萬，每人每年平均寄遞一六八件。

比國工業向著聲於世，此次戰後恢復極速，各地被破壞之工廠及建築，多已修復。郵政局所以列日等地破壞最大，修復工程已近結束，其營業處設計，均改用現代標準，較之舊有設備改進甚多。

現時比國物資不感缺乏，配給制度早經取消，恢復自由買賣，旅客進入比境，其所攜各種貨幣數量亦無限制。此種情形在歐陸其他國家尙不多見，故其郵局業務恢復亦極迅速，劃撥儲金激增。郵政總局局長曾與本人及我國駐比大使館洽商恢復中比間郵政匯兌問題，已提請郵政儲金匯業局注意。

二 組織

比利時之交通行政組織與我國頗類似，一切交通事業，均隸交通部管轄，部以下設運輸、郵政

、電信（郵電完全分設）、公路、旅行等總局。

郵政總局局長之下，設總視察一人、秘書一人、及業務處、會計處、人事處、技術處（管理車務、房屋、供應及自印郵票等）及儲金處等五處，用人甚少。

全國分爲十一個郵區，轄郵局二八〇六處，按業務繁簡分爲五級。

郵政總局內設有理事會，以各處處長爲該會委員，協助局長商決重要事務。各郵區內設區局長一人、視察數人，管理區內一切事務。

三 經 濟

甲、收支情形

比利時郵政收支，歷年來在賬面上多係虧損，其原因有二：

(一)一部份郵資過低，不敷成本甚鉅。

(二)郵局收入儲金統由財政部控制，郵局無法運用。

比國政府各單位收支均係與國家總收支混合，故郵政虧損完全由國庫負擔。

就一九四七年情形觀之，郵政總收入爲十億零七百四十五萬法郎（比法郎四十三·五等於美金一元），支出爲十四億六千四百八十七萬法郎，虧損四億五千七百餘萬，約佔總支出之百分之三十一。收入中信函佔77.1%，支出中人工薪津佔81.1%，按比國郵件運輸，無論鐵路公路大都付運費，國內郵件並不需利用航空，故運費支出極少，茲將其詳細情形分析列表於後：

一九四七年比國郵政收支分析表

收 入		支 出			
項 目	金額(萬法郎)	成數%	項 目	金額(萬法郎)	成數%
信 函 等	44,636	99.1	員 工 薪 津	11,221	81.1
新 聞 紙	11,310	11.0	業 務 費	2,200	6.7
劃 撥 儲 金	6,618	6.4	養 老 金	11,010	7.5
其 他	15,180	15.0	其 他	2,213	15.7
共 計	100,944	100	共 計	13,644	100

(運輸費在內為數甚微)

此處有須加以說明者，劃撥儲金之收入，表內所列六千六百萬法郎，僅為一種手續費之收入，其所收入之儲金，完全由財政部統收運用，如按比國年利 5% 計算，全年估計可得利息收入六億六千二百萬，此數額即可使一九四七年郵政經濟轉虧為盈。

乙、資費訂定

比國訂郵費之權，屬於行政機關，在郵政法中有明文規定，故歷次調整郵資，均不經立法程序，但事實上比政府對於調整郵資極為慎重。按比國國內郵資會於戰後提高至百分之二百（即戰前前增加一倍），去年交通部長 Van Acker 氏為抑平物價起見，創議全國物價普遍減低百分之十，

郵資亦同樣減低，一年餘來，物價仍略有波動，惟郵資調整之議，尚在慎重考慮中。現時資率，較戰前僅增百分之八十，其增加倍數，較物價增加倍數（三倍）為低，此固為郵政虧損之原因，但亦可證訂定郵資之權雖屬於行政機關，亦尙未見有濫用之弊，法比兩國皆然。

四 局屋佈置

各國郵政局屋建築，大抵因建築時期不同，其形式與設備遂有改進。比國郵局在戰時有數處被炸燬，尤以列日（Ligeo）一地，破壞最大，郵政總局局長曾邀請本人至該地參觀改建之局屋，此新局屋較戰前有數點不同：

(一)營業處 Public Hall 地方擴大，並成四方形，一面為入口，三面為各窗口，均以花崗石作台，上有玻璃面鑲以銅邊，裝有玻璃小門，可以啓閉。上編號碼及業務類別，式樣甚美觀。

(二)營業處內部全改用日光燈，光綫調和。

(三)營業處地位佔局屋前部之中央，營業處之後面三方，均為處理郵件工作地點及管理人員之辦公檯等。其間係用木邊玻璃屏一線隔開，其分信架亦均用玻璃配置背面，故局長或監察人員，可從內部觀察窗口及全局工作情形，此為其特點。

此外在其他各郵局營業處中央，均設一間事處。比京郵局之問訊處人員，可操六國語言，蓋為便利外僑而設，故又稱之為譯員。各局窗口公眾與郵局人員交接，彼此均有禮貌，秩序甚佳，與瑞法等國各地情形相同。

五 郵件運輸

局內部份 比郵局內郵件運輸，亦如法國之採用分散制度，多設支局及分揀中心局，故無需普遍利用機械；惟比京第三投遞局設有電動初揀機一種，專為初揀到達郵件，由四十條特製之傳遞帶送至各段分揀檯。此機係向德國定製，需用四十個電氣馬達開動，耗電甚鉅，僅適宜於較大之工作場所，比郵政總局局長史達伯氏認為現時郵件量及局屋與該項機器不甚適合。現在計劃中之比京南站轉運局則已決定裝置「Transona」電動分揀機及傳遞帶，預定於一九五二年國際郵政會議在比京召集時完工。

局外部分 比國交通便利，除火車外，郊外電車及公共汽車，網佈全國，故郵件運輸甚為便捷。封發郵件，一以配合到達局投遞時間為原則，惟快遞郵件則隨收隨發隨到隨送不與普通及掛號郵件混合。

比國郵運以比京為中心，每晚有行動郵局二十三輛與各地對開，車上分揀各類郵件及大批新聞紙，均以當夜送到目的地翌晨投遞為原則。

比國郵件運輸大部份均係免費性質，運輸工具之負有此項義務者計有火車、電車、公共汽車三種，除帶運郵件外，並負保護郵件之責。

六 兼辦業務

比郵局除寄遞郵件，辦理劃撥儲金為其主要業務外，並兼辦左列業務：

比利時

1. 代收社會保險款項。(歐陸各國均同樣辦理)
2. 代收帳款 商店可將帳單交付郵局向各地帳戶收款寄回，其手續費係預付，拒付之帳單由郵局退回。
3. 代理國家儲金之存兌。
4. 出售釣魚准許證。
5. 代兌商業票據。
6. 代售印花稅票。
7. 代辦寄遞國外包裹之准許證。
8. 代報館派送新聞紙。
6. 協辦一部份社會福利工作，如代售國家獎券，郵票附加社會捐款等。

七 人事

比國郵政人員共分四種，均經考試入局，晉級及考績制度大致與法國相似。員工工作效能甚高，全年處理郵件每人平均達六萬三千餘件，較法國之每人三萬六千餘件高出遠甚。現任郵政總局局長已服務郵政四十餘年，甚為員工愛戴。郵政員工待遇尚甚優渥，惟自戰後受物價增高影響，勞資糾紛迭起。根據統計，比國生活費用為戰前之三。九五倍，郵政員工待遇則僅為戰前之二·二五至二·四五倍，較生產工人之待遇相差殊遠，又因受政治影響，低級員工對生活現狀表示不滿，三年以來已罷工七次之多，政府會因此開除為首者數人，以資取締，惟至今仍有糾紛。

比郵當局對員工福利亦極重視，其主要者如下：

- (一) 各大郵局開設食堂，由公家負擔開辦費及工作人員薪水，所收餐費極廉。
- (二) 員工生育子女得給補助八〇〇法郎。
- (三) 員工疾病需用手術者，公家按病情輕重予以補助，其數額自二百五十法郎至二千二百法郎。
- (四) 員工結婚得憑保向郵局預借結婚費用至二萬五千法郎，分期按月拔還。
- (五) 各大郵局內開設圖書及閱報室。
- (六) 設肺病及癩症援助基金以救濟員工中染有此種惡疾者。

八 結語

比國疆土甚小，而人口極密，加以人民教育水準極高，工業發達；交通便利，辦理郵政較為容易，惟其局所普遍，設備完善，戰後復員未久，建設工作已在積極推進，此種革新精神，殊可令人欽佩。就經濟而論，比郵政雖年有虧損需要國庫鉅額貼補，但其業務範圍之廣，在國民文化經濟方面所作貢獻甚鉅，另一方面比郵局吸收大量存款，至本年五月底已達二百一十億法郎，約等於全國通貨額之四分之一，故其協助政府收縮通貨穩定物價之力量，更可概見。

比郵員工雖亦因待遇問題，時有糾紛，但其平日工作努力，恪守紀律，故效率極高，堪與瑞士相比。又比國郵政兼辦之業務甚多，使郵局能為社會廣泛服務，遂更為人民所重視，凡此均值得我國郵政之參考。

附表

比利時

表1. 比國郵政概況 (1947)

項目	數量	單位
局所	2,806	處
員工	25,121	人
	(儲匯3,000)	
收入	100,745	萬法郎
支出	146,486	“
虧損	45,741	“
郵件	140,380	萬件
儲蓄	5,496,207	戶
	1,116,388	
金	625,200	戶*
	102,900,449	
每年交易次數		次
每年交易金額	43,333,796	萬法郎*

*89%不用現金

表2. 比國各類郵件

類別	數量
信函	408,023 千件
明信片	106,735
新聞紙	433,020
刷印物	408,234
貨樣包裹等	47,794
共計	1,403,806 *

*其中包括61,144由國外寄來郵件

表3. 比國郵政員工工作效率

員 工 總 數	按 郵 件 數 量 表 示		按 每 局 人 數 表 示	
	全 年	每 人 全 年	局 所 總 數	每 局 平 均 人 數
22,121人 (堪辦/諸金人員不計)	140,380萬件	63,460件	2,806	7.9

表4. 比京本埠試信成績

類 別	發 信 時 間	收 到 時 間	需 要 天 數
平 信	10.30 a.m. 27.5.48	5p.m. 27.5.48	六 時 半
平 信	3.p.m. 27.5.48	8.a.m. 28.5.48	一 天

瑞 士

一 緒言

瑞士居歐陸中央，面積僅一萬六千平方英里，鐵道四達，境內自東徂西，由南至北，均不逾一日之程。人口四百二十六萬，教育普及，無一文盲。因有此種良好條件，故郵政辦理，甚為精善。全國郵局近四千處，平均每一〇七五人即有郵局一處，我國現時重要局所（包括郵政代辦所在內）共二〇三六〇處，平均每二二八三九人始有局所一處，故就普遍之程度言，我國郵政，實不及瑞士遠甚。郵件速度則各地互寄信件遲至次日可達，快信則當日投到。以言郵件安全，一九四六年損失郵件僅一一五八二件，損失率為八萬分之一，我國同年為萬分之二十四。凡此均因地域不大，交通發達，教育水準甚高，郵政辦理完善有以致之。茲就其組織，人事，業務及經濟等各項情形，擇要撮述，並根據統計數字，另作瑞士郵政概況，郵件分類，工作效率比較及郵政與人民關係等表，附諸文末，以供參考。

二 組織

瑞士最高行政機關稱聯邦委員會（Federal Council），共分七部，郵電鐵道部（Department of P. T. and Railway）居其一，相當於我國之交通部，負責郵電航路之行政。按照瑞士憲法規定，總統由七位部長每人輪流担任一年，本年適為郵電鐵道部長兼任。

郵電鐵道部中設郵電總局，爲執行機構，郵政部份設秘書、會計、建築、視察、儲金及汽車等六處。

全國劃分爲十一郵區，每區設一管理局，置局長一人，副局長二人，內部分設人事、秘書、業務、供應及會計等五股。

全國現有各級郵局三九七〇處，大別爲城市郵局及村鎮郵局兩種。村鎮郵局局長係按業務繁簡核定薪級，城市郵局按分數列爲八等。此項分數列等辦法係以業務爲標準，將各項業務數字折爲分數，例如平信五十萬件爲五十分，包裹一萬件爲二十分等，再將各種分數相加，按其總數列入相當等級。各局局長及其他人員之薪給等級隨服務局之等級而異。至行動郵局及重要封發郵局則按員工人數列等。

瑞士並無郵票代售處及信櫃之設置，蓋各城市鄉村較衝要之街口或車站建築物均裝有信箱及出售郵票機，此項機器係自動管理，晝夜開放，無須派人經營。一九四六年底共有出售郵票機一，二二三架，出售明信片機八九七架，將來我國幣值穩定，並採用硬幣時，此項機器似可大量應用，以減少覓僱代辦所及信櫃經理人之困難。

三 人事制度

瑞士郵政人事制度由郵政人事規則予以規定。此項規則包括公務員法，聯邦政府頒布之公務員條例及其實施細則等條文，惟實習人員，辦理汽車人員等另有特種規則。

郵政人員除總局局長列入超級外，餘依職務分爲二十五級（瑞士公務員共分二十六級，郵政最

低級人員爲第二十五級)。人員晉陞可分爲級內晉陞及越級晉陞兩種。級內晉陞每年一次。自同級最低薪加至最高薪，有需十餘年者。人員因工作成績優良，調升至某一較爲重要之職務時，得越一級或數級，升至與其新職務相當之等級。越級晉陞應增之薪給另有規定。

郵件部門絕大部份工作，如分揀，封發及投遞等，均由 *Factor* (相當我國之信差) 擔任，與我國信差及分揀員截然劃分之情形異趣。故所謂 *Factor* 實爲一種職務，而非職銜。此項 *Factor* 因其所負責任不同 (如投遞匯票與投遞信函等)，其所列等級因之亦異。

人員待遇可分爲薪水，住屋津貼及子女津貼三種。薪水按各地生活程度高下分爲 A、B 兩級。故同級同年之人員，其薪水因服務地不同而異。住屋津貼，A 級各地並不發給，B 級各地則又分爲 *Major* 四級，最高四百八十佛郎，最低九十佛郎 (依現時每佛郎折合國幣十一萬七千五百元計算，最高爲五千六百四十萬元，最低爲一千零五十七萬五千元，如按黑市計算，尚須增加一倍以上)。子女津貼則一律每人 (子女數) 每年二百佛郎。

郵政人員待遇除薪津外，尚可免費乘坐郵政運客汽車，並可於急需時借支款項，唯均有一定限制。此外，局方供給房屋傭工會辦理食堂及閱報室之用。

四 業務

甲、郵件運輸

瑞士向以交通便利著稱，郵局爲使郵運迅捷，對於各項設施無不力求精進，以期達到最迅速最安全之目的。郵件運輸可分爲局內及局外兩部份：

局內運輸設備，隨各局規模大小及業務需要情形而定，運輸機械有傳遞帶，室內懸空運輸器，升降機，自動升降裝卸器，氣壓輸送管及電鈎等，減少人力及增速傳遞之功效甚大。各大郵局中，以Netherlands局之設備最爲完善。窗口收入之各種郵件，悉數利用傳遞帶及升降器隨時送至相關部門處理。封發部門裝有懸空運輸器分送初揀及轉口成裝之郵件，至相關分信架前，自動卸下。此種設備因高懸室內，不佔地面。由信筒及支局收集之郵件亦由升降器分送至相關部門自動卸下。郵局之外即爲火車站，上有傳遞帶，下有地道與局內相接，並有地下電車與總車站內支局連絡。

局外運輸除利用火車、汽車、飛機、輪船外，亦藉驢馬及郵差帶運郵件。火車及輪船設有行動郵局。瑞士國境狹小，火車班次頻繁，而備有火車行動郵局之車廂竟有七十餘輛之多，實值吾人注意。此項郵局沿途分揀各類郵件，並處理大批散寄包裹。最新製造之車廂，設備完善，對於光綫、空氣、熱度及安全，均經周密設計。

當地各郵局往來運輸郵袋包裹，大都利用汽車。車上設有車軌，與手車輪距相同，使各局手車可以運推入汽車之內，無需將郵件或包裹另行裝卸，以省人工。

自本年三月一日起，瑞士寄往歐洲各國之信函明信片，一律交由航空運寄，不再另收航空費，國內航空郵件則仍加收航空費。

郵件，包裹及匯款之投遞（匯款由Netherlands送交收款人），係利用汽車、手車及自行車。重要城市郵局與各大銀行間裝有氣壓輸送管，用以投遞郵件，迅速安全，爲其特點。

乙、掛快郵件

掛號郵件之處理方法與我國相似，在寄信清單上僅登總數。窗口收寄時則須逐件編號及登記，

交封發人員簽收。投遞時取得收件人之收據則不編號。

瑞士郵政對於快速郵件，極為重視，如在上午七時以後下午九時以前（星期假日除外）到達投遞局，均須隨到隨送。每件加收快速費如下：

郵件種類 投遞界內 投遞界外

信函明信片匯票 八十生丁 每半公里加四十生丁（平信郵資每二十公分二十生丁）

包裹及保險箱匣 一百生丁 每半公里加五十生丁

丙、劃撥儲金

瑞士郵政劃撥儲金業務，極為發達；因可以便利交易，減少現金交付，故在其國內金融上亦佔有重要地位。瑞士人口四百餘萬，有一八六，九〇二人在郵局立有帳戶，平均每二十二二人即有一戶。一九四六年利用劃撥交易者共一億四千三百五十萬次，款額達七百九十億佛郎，足覘該項業務發達之程度。

全國設二十五個儲金中心局（*Central (Savings Office)*）。申請開列帳戶者先存入五十佛郎，以後即可憑此開付支票或由他人付款轉入本人帳戶，並可用以支付郵費及水電等費，如須在此二十五個儲金中心局所在地以外地點支款，經相關局電請原開帳局核對存款，尚有餘款足以兌付時，亦可照付。

存戶帳目係按日按月清結，窗口交易先利用氣壓輸送管將支票送帳務處，查核登記。此項手續平均二分鐘可以完畢，公眾無須久待，頗感便利。

丁、旅客運送

瑞士在聯邦郵政成立之前，各邦郵政已有兼辦客運者，其時交通困難，大多利用驢馬拖曳之輛、車或滑雪車，聯邦郵政成立以後，此項業務更見發達，一九一三年時有轎車二，二三一輛，滑雪車一，〇五九輛，載客一百八十餘萬人，現有運客汽車四百餘輛，特約車尚不在內。一九四六年統計，全國運客郵路四，九一〇公里，載客一千六百餘萬人，其中七百餘萬人由郵局自辦汽車載運，餘由特約汽車運送。此項業務雖極發達，但每年均有虧損，蓋其目的在推進旅行事業，繁榮鄉村，招徠國外旅客，增加國家外匯收入，以裨益國家經濟，而非斤斤計較旅客運送業務本身之贏利也。

運客汽車雖亦兼帶郵件，惟究以運客為主，故設備極佳，座位舒適寬敞，且供給毛毯，以備上山時保暖之用，車頂並可捲開，便利旅客流覽風景。行車路線均極短，每綫甚少超過五十公里者，均可當日往返。如我國郵政將來在北平，杭州等地辦理遊覽業務，極可參考此項設施，對於郵政服務精神之表揚，更有裨益。

瑞士運客業務，由郵電總局設立專處管理，處內設運務及事務兩科。各路汽車由該處直接指揮，同時接受指定郵局之監督，如當地情形需要調整行車時刻或路線時，該指定郵局應隨時呈報計劃改善。車站站長及司機等均係經過嚴格考試而錄用者，薪給待遇亦另有規定。

五 經濟

瑞士郵政自一九二三年至一九四五年每年均有盈餘，自二百餘萬以至一千餘萬佛郎不等，故歷年均有餘力擴充業務及改良設備。其平時運用之款項，除經常收入外，另有四種，即（一）公積金，（二）人員保險儲金，（三）劃撥儲金存款，（四）代收貨價及匯兌餘款。

一九四六年度及一九四七年因業務繁忙，增加大批人手，又以連年物價上漲，員工待遇迭經增加，因之支出劇增，而郵資久未調整（二十餘年未調整），故入不敷出。根據一九四六年帳表分析，該年度收入二〇八，四七五，四五八佛郎，支出二一一，三六二，一七二佛郎，計虧損二，八八六，七一三佛郎。收入方面以信函郵費為第一位，佔11.1%，其次為包裹郵費，佔10.8%，第三為劃撥備金盈餘，佔7.8%。支出方面，員工薪津佔22.5%，為第一位，運輸費用佔21.9%，為第二位。茲將其收支成數分析列表於下：

一九四六年瑞士郵政收支分析表

收入	金額(萬佛郎)	成數(%)
項 目		
信函小包	八、五八九	四一.二
印刷物	一、二〇六	五.七
新聞紙	六二二	三.〇
包 裹	五、二一八	二五.〇
匯 兌	六六六	三.二
劃撥儲金	二、九〇七	一四.〇
旅客運送	一、三六四	六.五
其 他	二七六	一.四
共 計	二〇、八四八	一〇〇

分析成數表於後：

爲便於與我國郵政收支情形比較起見，將其匯兌，劃撥及旅客運送業務收入扣除，另作一收入

項目	金額(萬佛郎)	成數(%)
支出		
員工薪津	一四、六八一	六九.五
房屋租賃及設備	一、二七八	六.〇
運送	四、六四八	二一.九
業務開支	五二九	二.六
共計	二一、一三六	一〇〇
一九四六年瑞士郵政收入分析表(四種業務)		
項目	金額(萬佛郎)	成數(%)
信函小包	八、五八九	五四.七
印刷物	一、二〇六	七.六
新聞紙	六二二	四.〇
包裹	五、二一八	三三.二
其他(一部份)	七三	五.
共計	一五、七〇八	一〇〇

國內郵資係由立法部份規定，手續費如快速費(現爲平信郵資之四倍)及掛號費(現爲平信郵

瑞士

資之一倍）等均由聯邦委員會規定，惟以民權發達，政府對郵費不願時有更張，致招人民反感。

六 服務情形

瑞士民族複雜，依照地域可分為德瑞，法瑞及意瑞三部份。大抵德瑞部份人民較為樸實嚴肅，法意部份比較活潑熱情。一般特點則為待人誠懇，有禮貌而不誇張。郵政人員雖係來自不同地域，生活態度有所差別，但大多數均奉公謹嚴，辦事認真，服務人民亦極周到，無論城市與鄉村，郵件均係按時送到收件人之住宅或指定之地址。

郵局營業窗口有下列三點值得吾人借鏡：

(一)設備 營業窗口之外地位寬敞，並備有精緻之寫字檯，其上裝設鋼筆，墨水及電燈，備公眾書寫文件之用。規模較大且辦理儲金業務之郵局，更備有長椅，以供休息。局內裝有出售郵票機多架，出售零星及成冊之郵票，公眾如無需稱量郵件，則可不至窗口，而逕就出售郵票機，購買郵票，以免售票窗口擁擠。窗口多用玻璃隔開，營業類別及號數均以紅色大字標明，各窗口旁均懸掛小鐵箱，內裝應用單式，備公眾取用。

(二)秩序 每一窗口前均有三角形頂之小圓柱，高與櫃檯齊，上有箭頭，指示一面為入口，一面為出口，公眾在同一方向依次進入窗口，並依次離開，秩序井然。此種辦法，我國將來改建營業處時可以仿行。

收寄郵件，無論平常與掛號，其稱重，購票及擊給收據，均在同一窗口，由同一人員辦理，可免公眾轉輾等候之煩。瑞士掛號郵件不多，普通快信又不給收據（快信亦可掛號，唯須另納費用，

且手續較繁，投遞反較平信及普通快信爲慢，故寄者甚少，故窗口每一交易所需時間甚少，並無擁擠情形。

辦理匯兌及劃檢儲金之郵局，領款次序預先排定號數，與我國儲匯局相同，惟瑞士郵局另用一種號碼顯示機，請公眾依號進入櫃檯，以代傳呼，故公眾在領號後，可在遠處休息等候，不必擁塞窗口。

(三)交接態度 瑞士一般人民多係自往郵局交寄郵件或存取款項。彼等多衣著整潔，遵守秩序，郵政人員無論男女均穿白色制服，態度愉快而有禮貌，故雙方極少爭執或糾紛；每一交易完畢，雙方必互相致謝，此種情形實令吾人感佩不止。

附表

表1： 瑞士郵政概況 (1946)

項	目	數	量	單位	備	註
局	所	3,970		處	每1076人	有局一處
郵	路	14,773		公里	航空郵路不	在內
員	工	19,137		人	每局平均五	人
收 支	收 入	20,848		萬佛郎		
	支 出	21,136		萬佛郎		
	虧 損	288		萬佛郎		
郵 件	信函等	135,423		萬件		
	包 裹	6,546		萬件		
郵政劃 撥備金	帳 戶	136,902		戶		
	一年交 易次數	11,938		萬次		
	金 額	2,990,600		萬佛郎		
匯 票	開 發	550		萬張		
	金 額	64,200		萬佛郎		
運送旅 客業務	里 程 (路線)	5,528		公里		
	一 年 載客數	1,678		萬人		

表2： 瑞士郵政工作效率比較

年 份	業務工作人員人數		每人處理郵件數或工作量									
	人數	較1920年 增減 %	信 人 每 工作 量 (一年)	等 較1920年 增減 %	包 人 每 工作 量 (一年)	襄 較1920年 增減 %	匯票及代收貨價 人 每 工作 量 (一年)	增減 %	翻機支票解金 人 每 工作 量 (一年)	增減 %	總 工作 量 (一年)	較1920年 增減 %
1920	16,873	%	16,678	%	2,655	%	1,251	%	1,351	%	51,935	%
1937	15,905	-5.7	72,530	+55.3	2,590	-2.4	1,333	+6.5	4,445	+229.2	80,898	+55.8
1946	18,263	+8.2	76,137	+63.1	3,586	+35.1	1,352	+7.7	6,537	+383.8	87,607	+68.7

表3： 郵件分類

郵 件 種 類		數 量 單位：萬件
國 內	信 函(本埠)	13,330
	信 函(外埠)	21,780
	小 包	1,530
	明 信 片	8,650
	印 刷 物	27,730
	貨 樣	420
	其 他	9,240
國 外 郵 件		3,450
新 聞 紙 (國內外)		49,293
郵件共計		133,423
包 裹		6,546
總 計		141,969

表4：

瑞士郵政與人民關係以數字表示

郵政業務	數 量	單 位	按人口分配 每人一年所佔件數
信函等 小包	604,199,000	件	136
印刷物	294,921,000	件	66
新聞紙	492,994,000	件	110
包裹	65,452,400	件	15
匯 票	26,377,300	件	6
劃撥儲金	119,377,000	次	27
共 計	1,603,320,700		360

表5：以伯爾尼爲中心試信成績

類 別	寄信地點	收信地點	寄信日期	收到日期	所需日數
平 信	Berne	Rome	四月四日	四月八日	4
快信 掛號	Rome	Berne	四 月 十七日	四 月 十九日	2
平 信	Berne	Salonika greece	四月四日	四 月 十一日	7
平 信	Salonika	Berne	四 月 十七日	五月三日	16
平 信	Berne	Berne	四月五日 下午三點	四月六日 上午七點	1
快 信	Zurich	Berne	四月三日	四月三日	3小時 45分

荷 蘭

一、緒言

荷國有人口九百五十萬，面積一萬三千二百方英里，其中三分之一土地低於海面，均係利用築堤排水，塌滄海而成沃土，即此一端已可概見荷蘭人之果敢勇毅。荷人教育水準極高（十五歲以下強迫教育），農工實業均極發達，故郵政事業亦能與歐洲最前進之國家並駕齊驅。

荷蘭郵政係與電信合辦，同隸於運輸及工程部長（Ministry of Transport and Works）。以郵電總局局長爲首，局長以下設郵電兩處，全國設有郵局（連分局在內）僅三百處，代辦所及郵站共一千七百餘處。按荷蘭農業雖極發達，供種植及畜牧之地達全國土地百分之六十八，但農民人數僅佔總人口百分之二十七，全國百分之四十以上人口，均集中於二十餘個都市內，故荷蘭郵局雖僅有三百處，其服務之人口已達六百六十餘萬，佔全人口百分之七十左右，其餘百分之三十人口則由代辦所及郵站爲其服務，此種少設郵局多設代辦所及郵站政策，對荷蘭郵政經濟節省甚鉅。

二、經濟

荷蘭郵政經濟，除因多設代辦所及郵站節省甚鉅外，其郵資費率甚高，故在戰前年有盈餘，戰後第一年，因復員伊始，百廢待舉，虧損達四千四百萬盾，至一九四六年，郵資即經調整，兼以業務迅速發展又獲盈餘，數達四千七百餘萬盾，按荷蘭國內平信每二十公分爲荷幣十分，約等美金三。八五分，較比利時之一。三五佛郎（合美金三。一五分）及法國之六佛郎（美金二分）均高出甚多。

。荷議會爲使郵政能自給自足計，並授權運輸及工程部在預定範圍內自由調整，故戰事結束後不久之荷蘭郵政，其經濟狀況已恢復戰前舊狀。

一九四六年份郵政收入達七八，〇五三，三七五盾，其中郵資收入爲六九，七〇四，一四六盾，佔總收入百分之八十九，匯兌收入爲七，六七〇，一四五盾，佔總收入百分之八。六，其他收入爲六七九，〇八四盾。

支出部份，因郵政支出與其他支出相混，不能如法比瑞等國有個別數字足資查考，惟以郵電總支出合計，其中人員薪津約佔總支出百分之七十一。

荷蘭郵政之劃撥存款及儲金業務均極發達，此對整個國家財政，郵政經濟及復員建設，裨益甚鉅。一九四六年底，全國計有郵政劃撥存戶四九五，二〇〇戶，存款一，二九五，〇〇〇，〇〇〇盾，約等於全國鈔票流通額百分之四十五，其比額之高超過瑞法比等國。每年劃撥收支交易次數一萬萬二千餘萬次，交易金額達三七，九五〇，〇〇〇，〇〇〇盾，其業務之廣，服務之普遍，可以概見。郵政儲金，數更驚人，一九四六年底儲金總額已達一，五一一，〇〇〇，〇〇〇盾。上項業務，協助政府吸收通貨穩定物價之功甚偉，兩者合計，其存款總額，達全國銀行存款總額之百分之七十五以上。

三 人事

荷蘭郵政人事制度，大致與比利時相同，惟人員以生活安定，勞資問題，殊少發生，員工工作效率極高。按荷政府迄今勵行配給制度，根據統計，戰後生活指數等於戰前百分之一百九十，而低

級人員待遇則爲戰前之百分之一百六十，與生活指數相當接近，兼以荷政府現正積極增加出口，國內消耗絕對避免浪費與貧富不均，故一般人民生活與享受，相差不遠。從外表觀察，荷人體格均極健康，衣服整潔，足徵日常生活所需，尚不缺乏。住的方面，荷蘭遭戰爭破壞甚烈，房屋情形亦甚嚴重，惟荷政府爲應付急需起見，規定人少及有寬敞房屋之家庭應以其餘屋出租之原則，在各大城市間設立房屋管制機構統籌分配，因此房租費率迄尙保持不變。荷人出外大都自備腳踏車，政府認爲汽車應專供急需之用，故星期假日除外交國人員醫生等以外一律不准乘坐，以節汽油。此種上下一致崇尚節約，抑低物價及安定生活之努力，使一般公務員薪水階級之生活水準得以維持，對於復員建設，裨益甚宏，受其惠者，不憚郵政而已。

荷蘭郵政共有員工二萬七千餘人，其中辦理郵政者約爲一萬五千人，而今年處理郵件數量，竟達十五萬萬件，每人每年平均處理郵件數達十萬件左右。依此統計，荷蘭郵政人員工作效率，甚至已超過瑞比等國，推其原因，荷蘭郵政多設代辦所及郵站當已節省人手不少，但郵政人員之勤奮努力，亦爲不可否認之事實。

四 運輸

荷蘭郵件運輸之方法及系統，大致亦與比國相近，大部分國內郵件，利用火車運輸。都市郵局，或設在車站附近，或另設郵件處理處於車站內，以利郵件上下，節省運送。國際郵運，水陸空均極便利，航空信明片之寄往歐洲國家者，已取消航空費。惟荷蘭郵政之自辦郵政汽車，在郵件運輸方面，亦佔重要地位。其任務一部分爲投遞郵件及都市內運送郵件之用，另一部份則用以維持長

途運郵，以輔鐵路之不足。戰前共有汽車二八五輛，載重量三〇九噸。戰事結束時大部分汽車損壞散失，荷郵政爲應急計，將本地投遞包件事務改用馬車及三輪腳踏車；長途方面，則組成水陸聯運郵路，除少數仍用汽車或借用軍車外，並用輪船、馬車、三輪腳踏車等。目前郵政自辦汽車，已增至三〇四輛，總載重量爲四五一噸，已較戰前爲多。

荷郵政爲便利公衆計，在各大城市之電車後（駛往郵件處理處方向之車輛爲限）掛有郵政信箱，以利公衆沿途投寄郵件。此項行動郵箱於到達或經過郵件處理處時，由郵局派人收取。

五 房屋及設備

荷蘭郵政對於房屋及設備之改進，極爲重視，世界上僅有之分揀機 *Transorina*，即爲荷蘭郵政人員得當局之鼓勵合作而發明者。

荷郵局對於室內光線，最爲重視。營業處櫃外地位甚廣，其建築或用玻璃屋頂，或用巨幅長窗。牆壁則用奶油色或白色油漆，使室內光線充足而調和，步入時即覺局內整潔明朗，公衆對於保持整潔一點，更能與郵政合作。

Transorina 現尙爲世界上唯一之機械分信器，係一分揀及運輸之混合機器，其名爲 *Transporting Machine* 三字首音之合。此機之發明，歸功於一荷蘭郵政人員與一專門學校之教授，大部分機件動作利用機械，故用電甚省。機型分普通及小型兩種。小型者有受信器一百個（即一百個分揀格子），佔地較小，僅供一人分揀之用。普通型者，有受信器二百五十至五百不等，佔地自一七·一二至三八·八四方公尺，高四公尺，可供五人同時分揀。其機身分上下兩層。上層裝置類似打

字機之機鈕 Key board 五組，及分揀人員之坐椅。下層爲受信器。機內有一常川旋動之網線，上置遞送器，當信函投入時，由分揀人員按其地址撥動相關機鈕，信件即由鐵線送至相關受信器上擲下，直達器內。

可與機合裝者，一爲特製之翻信棹，此項翻信棹與普通者相似，旁置蓋銷郵票機，惟棹頂上有傳遞帶一條，將已經蓋銷郵票之信件送至分揀機之上層；另一爲捆紮機，專供捆紮信件之用。

該分揀機實爲郵政史上最重要發明之一，論其功効，確有不少值得讚揚者；惟在運用上仍有若干缺點。各國郵政置有此項設備者，除荷蘭外，計有英國、比利時、阿根廷等國。根據一般經驗，其優點與缺點可以分述如下：

優點：

(1) 普通每人分揀信件之格子可分七八十個口子，此機可分至五百口子（荷蘭所裝者係有三百個受信器者，故僅能分三百口子），藉此可以減少大部分郵件之複揀次數。

(2) 此機可由五人同時分揀（小型者除外），封發郵件時僅須開啓一次，此在平常分信格，如郵件數量甚多，需要五人同時分揀者，須有五個分信格，亦即在封發時，須收取五個格子。

(3) 該機每人每小時可分揀信函三千件，較平常手揀者加速三分之一以上。

(4) 每組 Key board 旁，有一計數器，可以看出每個分揀員之分揀速率。

(5) 每組 Key board 之投入信件處，設有特置之暗號機，在信件上加蓋記號，倘有誤投，揀信者不能推卸責任，因此設備，使分揀人員不敢疏忽。

(6) 該機內件動作大部爲機械，構造相當堅固；甚少機件失靈情事，且用電極省，每小時僅一基

羅瓦特左右。

缺點：

(1) 該機佔地位與空間太大。

(2) 其所分揀之信件尺寸，不能過大或過厚，故較大或較厚者仍須另備分揀格分揀。且郵局為防萬一停電或機件受損，亦必須另備若干分揀格，以備不時之需。

(3) 信件投入受信器時，顛倒反覆，必需重行翻正後方可捆裝。

以上所述，已可知該機在提高工作效率上，確有相當成功，惟製造該機之公司宣傳每小時每人可揀三千件及其他優點，尙有待於解答之處：(一) 每小時每人可揀三千件，當係此機之最高效率，按該機之 *Key hand* 每組分三小組：一組九鈕代表一至九；又一組亦九鈕代表九個十位，另一組視受信器多寡即定，每百有一撥檔 (*peg*)，每揀一信，先須將其地址變成其所代表之數字，再將信用右手投下，一面以左手撥下相關鈕檔，每次需用三個指頭動作，故分揀員同時需用腦力與三個指頭的小動作，是否能經常保持每小時三千件之速率，頗有疑問；(二) 公司方面以為分揀員有舒適坐椅可以減低疲乏，其實平常分揀棹前，亦可裝置坐椅，惟分揀員每不喜常久坐定不動，多坐反感不適；(三) 該機每組受信器較多，可以減少大部分郵件之複揀次數，惟利用該機者，大都為重要都市郵局，其分揀口子有多至千餘者，故用該機後仍有一部分郵件需要複揀。

六 結語

荷蘭郵政機構簡單，人手節省而郵資費率甚高，兼以人員生活安定，工作效能自高，故能於戰

後較短期內，恢復戰前狀況並獲盈餘，此點最可注意。郵政當局從事于復員建設之迅速及其改革業務之精神，更足令人欽佩。Transoforma分揀機之發明，得荷郵政之鼓勵最多，此一機器，雖尚未盡完善，但已為處理郵件手續，開闢一新境界，過去郵政界認為郵件分揀不能利用機器之觀念已被打破，因此 Transoforma之發明及由此所得之經驗，已引起各國郵政技術人員之研究興趣，英法美等國均在試驗設計中，短期間內，或有更完善之分揀機發明問世。

附表

表一. 各類郵件數量及比較表

郵件種類	件數(千計)	佔總數之%	
國內	本埠平信	74,450	5%
	埠際平信	376,260	25.4%
	本埠新聞紙	19,380	1.3%
	埠際明信片	80,240	6%
	印刷物	324,000	21.8%
	新聞紙	230,800	15.9%
	貨樣	1,430	1.1%
	公事郵件	179,950	12.1%
	快遞郵件	241	
	傳單	63,662	4.6%
	掛號郵件	14,532	1.1%
國內總數	1,381,946	93.3%	
國際	進口	53,340	3.6%
	出口	46,130	3.1%
總計	1,481,476	100%	

荷
國

表二. 荷蘭員工工作效率

郵政員工總數	按郵件數量表示		按每局人數表示	
	全年郵件總數	每人全年處理郵件數	局所總數	每局平均人數
15,000人	1,500,000,000件	100,000件	300局	50人

請參閱第一及第三節

表三. 荷京本地投遞試信成績

類別	發信時間	收到時間	需要天數
平信	10 a.m. 9-6-1948	6p.m. 9-6-1948	八小時
平信	3 p.m. 10-6-1948	8 a.m. 11-6-1948	一天

附錄 羅馬來鴻

我們在粵區視察郵務完畢後，即取道香港，準備出國。在港時承港督邀宴，禮遇優渥，心感無既！三月十七日由港起飛，當晚宿仰光。十八日晚十時抵喀喇基，次晨一時零五分起繼續飛行十五小時，於十九日到達埃及首都開羅。因飛機發生故障，在開羅停留二天，順便訪問埃及郵政總局局長，並至開羅郵局參觀。

開羅郵局窗口及內部都不及我國整潔，惟工作效率則甚佳。當地快信和航空郵件同樣處理，以機器腳踏車十九輛專司投遞。開羅人口不過二百萬，就此項設備言，與我上海郵局相較，猶覺過之。

二十二晨飛抵羅馬，因在開羅時受氣候劇變影響，患重傷風，到羅馬後不得不休息幾天，遂利用此機會考察意大利郵政設施和一般情形。

意大利交通部之職掌與我國類似，亦包括陸電郵航，惟電話及一部份航空係民營。郵電設郵電總長，其下分設郵政及電政兩處長，郵政管理部份現正建築一八層大廈，年內可以竣工，其工程之偉大，在歐洲大陸當推第一。其郵政設施，足資吾人借鏡者有下列數點：

(一) 窗口 羅馬郵局營業處係一回字型，中為天井，四邊為各種窗口，故光線甚為充足。窗口均用大玻璃面作成，下留一小口，為交寄郵件及收銀之處，其優點在於使公眾與郵員可以互相見面及對話，遠勝於鋼欄杆，同時又僅有一小口可資交易，公眾勢須依次前進，秩序不致紊亂。

(二) 機械 郵件部份機械設備，係於墨索里尼銳意建設時所裝置，甚爲完備，以現時業務情形言，雖不免過多；惟如不受大戰影響，業務發展，則必可充分利用。一般人員工作情形有欠緊張，其效率似尙不及我國。設備中有一種半人工蓋銷郵票機，省力省時，油墨亦不致過多或過少，既甚清晰，且無需用電，頗合我國內地缺乏電氣設備各局之用，現已繪具圖樣，以便回國後研究仿製。

(三) 服務 羅馬郵局設有服務室，其中置小型寫字桌十餘具，打字機數架，備公眾使用，又有打包秤重磅及購買郵票處，整日服務，亦爲其特點。

意國於戰後正積極從事各項交通建設，各處均有建築工程，羅馬新建車站，其規模之大，據云爲歐洲冠，預計一九五〇年完成。公路多係柏油鋪面，鐵路平直，行車速度可至每小時一四〇公里。

意大利在此次大戰中雖爲一戰敗國，惟戰後埋頭苦幹，努力復興，二年來成績頗有可觀。其安定與進步之情形，實爲我國所不及。聞其工業生產已恢復至戰前之百分之八十，物資亦不缺乏，因此外匯頗爲穩定，黑市僅高出官價百分之八，物價亦上漲不多，人民生活相當安定。惟公務人員生活仍頗清苦，現由政府配給麵、油、糖三種必需品，對自建房屋者且予以補助。墨索里尼時代有墊款爲公務員建屋分二十五年還清辦法，現仍有一部份繼續執行。

離羅馬二百里附近之農村，亦曾前往參觀。農民生活較爲貧苦。南部地方受戰爭破壞頗多，現正努力恢復，敗瓦頽垣之處，常有新屋點綴其間。當地人士相告：墨索里尼時代，曾推行鉅大之國家建設工作，舉凡造林、築路、建屋與機械化運動，均於彼時立下相當規模。意國當時內政上之成

功，意民至今似猶懷念不置。

此次來歐途中，所經各地，備承當地人士及我國駐外使節竭誠招待，盛情可感；其於我國交通當局年來圖精圖治之情形，以及郵政進步之成績，亦常加稱道。羅馬交通當局助我國郵政改革頗多，且邀請撰文在其 *Transport Weekly* 上發表。我輩郵政人員對此不虞之譽，實屬既感且慚，今後應如何加倍努力，以保此令譽，誠為我全國郵政同仁所應一致警惕者也。

中華民國三十七年十二月一日初版（二——二〇〇〇）

現代郵政叢刊第一種 歐 美 各 國 郵 政 概 況

每冊實售金圓券捌圓

版 權 所 有
翻 印 必 究

編 著 者 霍 錫 祥

校 閱 者 現 代 郵 政 委 員 會

發 行 者 現 代 郵 政 月 刊 社
地址南京（〇）郵政總局
電話總機三四一七三轉四一

印 刷 者 文 匯 印 書 館
地址南京（二）中山東路三五八號
電話二〇接九〇〇二二轉

40

.719



74 F