

近代中國史料叢刊續編第九十三輯  
沈雲龍主編

# 郵政六十週年紀念刊

王開節  
何繼炎編

附：①清代交通人物小傳 ②從業人員經驗談

文藻出版社

有限公司  
印行

郵政六十週年紀念刊

郵政六十週年紀念刊

目 錄

郵政篇

主編人何縱炎

- 郵政政策之檢討……………何縱炎……………一  
郵政組織之演變……………許季珂……………一七  
郵政業務之改進……………何建祥……………二九  
郵政資費之沿革……………薛聘文 王士英……………四〇

|            |     |     |
|------------|-----|-----|
| 郵政供應制度     | 施有強 | 一〇九 |
| 郵政機械之應用    | 張 翊 | 一一六 |
| 六十年來郵政國際關係 | 邱信亮 | 一二五 |
| 郵政財務制度     | 王晉玉 | 一三三 |
| 郵政人事制度     | 楊光銀 | 一四二 |
| 六十年來郵政大事記  | 夏荷生 | 一五一 |

## 附 篇

主編人 王開節

|                |  |    |
|----------------|--|----|
| (甲) 清代交通人物小傳   |  |    |
| 李鴻章傳略          |  | 一  |
| 劉銘傳與臺灣之交通建設    |  | 一一 |
| 張之洞與粵漢平漢兩鐵路之關係 |  | 一八 |
| 盛宣懷與中國交通建設     |  | 二三 |
| 詹天佑傳略          |  | 二九 |
| 赫德評傳           |  | 三三 |

(乙) 從業人員經驗談

|                        |     |    |
|------------------------|-----|----|
| 劉景山先生與中東路              | 王開節 | 一  |
| 凌竹銘先生的治學與做事            | 王開節 | 四  |
| 我的十年交通行伍               | 徐佩沉 | 一〇 |
| 我的服務經驗與我最懷念的兩件事        | 夏光宇 | 一三 |
| 十年臺鐵憶當初                | 陳清文 | 一七 |
| 西南公路回憶                 | 莫 衡 | 二一 |
| 我從業鐵路四十多年中幾個記憶猶新的憾事    | 孫蔚生 | 二七 |
| 我從業鐵路四十年回憶之一——鐵路聯運直達通車 | 沈鍾鈺 | 二九 |
| 從業粵漢鐵路二十年的回憶           | 陳悅韶 | 三四 |
| 我從業交通三十六年的回憶           | 段樹勳 | 四三 |
| 四十餘年來鐵路生活的回顧           | 李 平 | 四七 |
| 三十年來工作之回顧與感想           | 于潤生 | 五二 |
| 三十五年前報房工作的回憶           | 嵇履冰 | 五三 |

|                        |          |    |
|------------------------|----------|----|
| 抗戰初期的軍郵·····           | 許季珂····· | 五七 |
| 從郵廿五年生活中值得回憶的一頁·····   | 邱信堯····· | 六〇 |
| 我從事郵政工作之回憶·····        | 許紫雲····· | 六四 |
| 服務郵政三十六年中最高可紀念的一頁····· | 卓周祖····· | 六七 |
| 我從業郵政卅五年來最可紀念的一頁·····  | 李炬蒼····· | 六八 |

# 郵政政策之檢討

何縱炎

## (一) 導 言

我國正式開辦現代郵政，至今恰為六十週年，就是歐美各國新式郵政的創始，也不過是近百年間的事，所以我們還要探討我國的郵政政策，必須與其他國家的經營政策來綜合研究，才可以得到比較正確的觀念，現代郵政事業，隨着社會文明的進步，日漸發展，所經營的業務，不僅限於精神交通的信函，明信片和物質交通的包裹，諸如儲金匯兌，保險以及代理業務，無不兼辦。因此郵政的服務範圍最廣，和公衆的關係最爲密切，對於國民生活與社會繁榮的影響也最大，相信將來社會愈進步，交通愈發達，公衆對郵政的需要更要增加，以這樣一個關係全民生活需要，業務性質連貫交通、經濟、金融、文化、社會甚而至於司法（如訴訟文書的傳遞，存證信函的辦理），的龐大事業，其經營政策如何，是值得研究的，本文擬先就郵政事業的發展趨勢說明郵政國營的必然性，然後再把一般的郵政政策加以介紹，最後再敘述我國六十年來的郵政政策以及今後的展望，惟以筆者主持郵政事業，立論不免較爲主觀，尙祈賢明讀者多多教正。

## (二) 郵政國營的必然性

在現代國家中，各種交通事業，或歸公營，或由民辦，公營又有由中央或省縣市主管的區別，區域與範圍廣狹不一，惟獨郵政事業，各國都有一個全國性的機構，而且是完全歸國家經營的，我國憲法第一〇七條訂有「郵政由中央立法並執行之」的明文，在交通政策綱領第三條第五項也有：「郵政包括郵政儲匯全部國營」的規定，其他國家因法制各有不同，立法時期有所先後，有將郵政國營原則規定於憲法，亦有憲法無規定而散見於其他特別法，亦

有憲法與特別法同時規定者，如美國的憲法，即以郵政事業視為國會職權，其第一條第八項中規定：「國會有設立郵政局並建築郵政道路之權」，郵政法第一條第一款又規定：「國會有權興建郵局與郵路，並有權力制定實施上項職權所必需之一切法律。」此為憲法與特別法同時規定國營之實例，如英國為不成文憲法，對於郵政國營雖無特殊規定，而郵政法第卅四條中則有：「郵政部部长依本法之規定，認為適當時得設立郵政局所，並得以郵政部長所認為適當之方法，對於國際轉遞及往來國內外之郵件、收取、封發、運輸、並投遞之。」，日本憲法亦無關於郵政之規定，但郵便法第一條即確定郵政國營之原則。此外如德、奧、瑞士、巴西、墨西哥、西班牙、阿根廷等國，均於憲法中規定郵政國營，由此可以證明郵政國營實為舉世各國立法之通例，換其原因，實由於郵政事業之發展趨勢所使然，茲簡要說明如下：

(1) 從歷史的演進來看 各國郵政事業的發展，最初都是為傳遞軍訊，適應軍事需要，我國在周秦時代有郵置，馳道以及郵亭，元代因為版圖最大，驛傳範圍亦較前完備，除站赤（元代將驛傳更名為站赤）外，更有急遞舖兵之制，自北平至西安，晝夜兼程，日行三百里，至清代之驛傳，正式分為舖遞驛遞兩種，分別用人力獸力傳遞，以北平為中心，可達各省省會，各驛均有排單，註明所由驛路，沿途紆迴或逗留，均有嚴罰。至於歐西各國，如波斯倭雅典時，希臘郵差菲彼得得曾於兩天之內，奔馳一百四十哩，求救於斯巴達，羅馬帝國武功甚盛，其郵驛制度亦隨戰事發展，遠達各國，以後郵驛復為皇室或封建諸侯所專用，此種過程，中外歷史並無軒輊，當時郵驛既專為適應軍政需要而設，自然是由官府辦理，以後雖然逐漸開放民用，也不過就原有基礎加以擴充，其間郵政經營雖亦有私人組織，專司民間書信傳遞，但終不若政府經營之便利，而逐漸歸於淘汰，郵政國營遂成爲必然的結果。

(2) 從郵政的特質來看 郵政事業應該以服務公衆爲最高目標，其勞務必須迅速普及於世界任何地區，並深入廣大群衆的每一階層，然後才能對人類提供若干福利，因此郵政的經營無不以機構普遍，傳遞迅速，收費低廉，穩妥可靠而又經常設立爲達到服務公衆的手段。自從西曆一八七四年萬國郵政成立，簽訂萬國郵政公約以後，更充份的



顯示出郵政事業的特性，再就事實上加以分析，更可以知道，現代郵政事業，組織龐大，設備繁鉅，機構遍及城鄉，實非私人之力物力所能勝任，而同時郵政所經營的通信業務，對於公眾的需求彈性甚小，如果讓私人經營，也很容易發生操縱壟斷的毛病，所以其他交通事業在世界各國中，還不乏民營的實例，而郵政則全為國營。

(3)從國家的權力方面來看 自從工業革命以後，經濟發達，社會進步，國民生活日趨改善，政府對於關係多數國民利益的經濟事業，不僅處於監督地位，並且進而直接參加，以謀國民利益之發展，政治一詞，不復含有管人之意義，而為治理衆人之事，從前國家以主權者之資格治人，故政府組織，着重於權力之分配，現代國家以事務員之資格治事，故政府組織必須注重職務之分配，基於此種新的觀念，郵政國營，不僅為國家行使其交通行政權之一，而且是對於國民應盡的一種職責，國父在民生主義第一講裏將運輸與交通收歸公有，列為歐美各國經濟進化的四大要素之一，並以爲：「用政府的大量去辦那些大事業，然後運輸才是很迅速，交通才是很靈便……；如果不用政府辦，要用私人辦，不是私人的財力不足，就是壟斷的阻力太大，歸結到運輸一定是迅速，交通一定是不靈便，令全國的各種經濟事業，都要在無形之中受很大的損失。」由此可知郵政國營已是無可爭辯的定論，不過國父是要把郵政電信運輸等交通事業的國營，作為達到民有民治民享的民生主義社會的一種必要手段，所以在進一步的意義上，我國郵政的經營，實負有一種更加重大的責任，這一點是值得我們注意的。

### (三) 郵政政策介紹

郵政是國營民用事業，其經營政策如何，關係公眾的利益，歷來研究郵政學術的人對於郵政政策有很多不同的看法，我們可以把它歸納起來分爲以下的三種：

(1)特權政策 現時各國的郵政事業雖已全由國家專營，可是從前的君主或封建諸侯，多以郵政經營爲其一身之特權，到文藝復興，宗教改革以後，貿易交通，日漸發達，對於通信的要求也日趨迫切，各國君主就想依據郵政特

帶來經營郵政業務，因此與其他郵務經營者之間，便發生了競爭，其結果常常歸於君主的勝利，郵務遂成爲國家獨占之事業，所以郵政特權可說是郵政官營的起源，君主所擁有的郵政特權可以隨意授與任何人，不受限制。如英皇威廉於西曆一六九一年將美洲郵政專利權賜予尼克，便是一個顯明的例子，這種特權握在君主的手裡，往往把它當爲收入的來源，可以任意加重公衆的負擔。

我國古時的郵驛，是傳遞軍訊政令的機構，一向由政府經營，且專供政府使用，似乎有另一種特權的意味，因爲是政府專用，所以經營的費用，完全由政府負擔，至於以後專門經營私人通信的民信局，不僅沒有人把它當爲國家的特權而有所禁止，而且在創辦新式郵政之初，清廷中樞尙考慮郵政由政府獨占是否確與小民生計無碍，這也是我國郵政創立之初與其他國家大不相同的地方。

(2) 營利政策 在這種政策下，是將郵政事業作爲營利的工具，以補助國庫之收入，直接把郵政收入作爲國家稅收來源的，稱爲直接營利政策，初期的英國郵政可爲代表，不過此項政策因爲要求盈餘繳解國庫，便不能不提高資費，但提高資費的結果，一方面妨害通信之發達，阻礙文化進步，同時對於工商繁榮亦發生不良影響，工商萎縮，則稅源不豐，稅源不豐，則不能期待收入之增多，提高資費，雖可增加收入，但如稅收減少，則彼此相抵，不但毫無益處，且有終於損失之虞，故實際上已不爲一般國家所採用，其次以推廣郵政爲發達國家實業的手段，因而間接增加國家稅收的，稱爲間接營利政策，在一七七五年以後的美國郵政，便是採用這種政策，也有折衷於兩者之間的，稱相對營利政策，即經營郵政，不以收支相抵爲已足，並欲由此獲得盈餘，但其程度不若直接營利主義之甚而已，我國於初創新式郵政時，鑒於英國的年有盈餘，原來也想採取直接營利政策，但因初經開辦即有虧損，一直到民國四年才有盈餘，所以未如所期，不過自辦理新式郵政後，原有驛站設備取消，每年仍節省原辦驛站的經費不少，在民前元年的時候，主管郵務的郵傳部曾令飭擴展郵務，要特別注意西北及邊疆，是已知郵政提高民智，開發經濟的作用，所以當時所採的經營政策，已略有相對營利的趨勢。

(一) 服務政策 專以便利公衆通信爲目標不計盈虧的，就是服務政策。服務人羣，便利公衆是民主政治的最高準繩，服務政策，自屬最理想的政策，不過郵政經營單從服務方面着眼，遇有虧損，勢須增加政府負擔，此種經營方式是否合理，姑不具論，但事業本身常受財力限制，無法圖謀發展，則爲不可否認之事實，美國郵政自一八五一年以後，郵政經營不但不圖盈餘，且賴政府津貼，減低郵費，以推廣其服務範圍，實行以後，百餘年來，除兩次世界大戰期間，郵件運輸多賴軍用交通工具免運費送，因而略有盈餘外，幾乎歷年均有虧損，以美國汽車工業之發達，郵局所使用之運郵汽車，尙屬配不到零件之舊貨，以及鄉鎮郵局房屋設備之簡陋等等，可見採行服務政策，確實限制了事業的發展，根據美國郵政報導，一九五二年度虧損數字竟達七億二千七百萬美元，雖然美國公衆利用郵政較我國普遍，每人每年平均交寄郵件數字達三百件，可是其中使用最多的，還是工商業人士及其他上層階級，美國學者羅伯 (Daniel G. Roper) 對於郵政事務有一段評論說：「商人自郵局接受訂單，匯取貨款，並藉以將一部份商品運達買主，銀行亦利用郵政之便利，得以發揮其功能，社會上因交易而發生之信用契據，亦賴郵局爲之傳遞。一足見郵政資費降低，採取服務政策之結果，受惠者仍以營利爲目的之工商業爲最大，政府以稅收貼補郵政損失，增加一般納稅人之負擔，實屬有欠公允，年來美國郵政經不斷整頓，虧損數字雖已降低到一九五四年度的三億五千六百萬元，可是仍有將國內平信郵資自美金三分調整爲四分之提議，藉以減少虧損，可見當強如美國推行百餘年之郵政服務政策，至今亦不得不重加檢討。

#### (四) 我國郵政政策

郵政是交通事業的一環，交通又是整個國家行政的一部門，郵政政策如何，自應以國策爲前提，在體體開辦新郵之初，國內政治環境惡劣，滿清之弱點，已因鴉片戰爭，英法聯軍戰爭和中法戰爭的三次失敗而一一暴露，各國駐華使館以我國無正式郵政，紛紛設立客郵，民間通信則全賴民信局，紛歧錯雜，爲任何獨立國家所未有之現象，清

廷雖亦思有所改進，徒以受不平等條約的約束，事事受制於人，所以在初期的郵政，有一段期間由海關兼辦，而寄郵與民信局辦理如故，這些事實對於新式郵政成立以後的經營政策，都有很大的影響，茲分別說明如後：

(1) 寄郵 所謂寄郵，即外國在我國境內辦理之郵政，自五口通商條約成立，英人擅於各通商口岸貿易處所設立正式通信機關，是為外人在我國境內設立郵局的開始，其最初之郵局設立於香港，歸英京政府直轄，由香港漸及於各通商口岸，儼然成為英人正式郵局，以後法、德、美、俄、日本諸國相繼效尤，為各該國僑民謀通信之便利，嗣後將寄郵範圍及於內地，全國各地之寄郵局所，最多時不下五六百處，其中以日本（包括南滿鐵路）之郵局五十五處，附屬局廿八處，郵局代辦所六十六處，野戰郵局三處，代售郵票所七十六處，信櫃廿一處，信箱一百八十具，信筒二百卅九具之數最為最大，當時清廷積弱，外交落後，未能制止，不過對於思想進步之若干大臣，的確是一種刺激，其於新式郵政的開辦，可以說是有力的催生劑。

(2) 民信局 我國郵政歷代均屬官辦官用，民間通信甚為困難，「烽火連三月，家書抵萬金」，可為書信往來不便的說明顯寫照，在這種情形之下，民辦民用的民信局便應運而生，民局開辦之初，僅收寄信件，以後更辦理匯款，收寄包裹，業務範圍日漸擴大，且所寄信包如因承寄民局疏忽而遺失，民局即照數賠償，因此逐漸取得國人信任，其運送信件方法，如河泊小輪、商船、脚夫等，無不利用，同時為求營業發達起見，猶如一般商號，往往不暇定營業時間，公衆稱便，而且有按年結賬，折扣付費以及由寄信人與收信人各付一半寄費等種種規定，在新郵未設立以前，自維持公衆通信的觀點來看，實不無貢獻，不過民信局開設地點以及所開辦的路線多以獲利為原則，而於入不敷出之線路，即不加关注，如以國家社會眼光觀之，洵為重大之缺點。

(3) 海關兼辦郵政之由來 我國新郵發軔，固由於歐風東漸，民智漸開，最主要的因素，還是受不平等條約的影響，在民前五十四年清廷與英國所訂中英條約第四款即有：「大英欽差大臣並各隨員等，皆可任便往來收發文件，行裝發箱不得有人擅行拆啓，由沿海無論何處皆可送文，專差同大清驛站差使，一律保安照料。」的明文規定。以

後其他在華駐有使節各國，亦多援例訂約，自是我國即有保護各使館送信郵差的責任，後以辦理不便，由總理衙門移交總稅務司署辦理，民前四十六年更訂定由總稅務司處彙集各駐京大臣文件，於天津封河後，按定期轉交總理衙門代寄，至開河後，即由稅務司自行派人遞送天津轉寄上海，以後總稅務司為謀冬季郵寄便利，又開辦由北京到天津的送信常差，總稅務司署添設郵務辦事處。總稅務司兼辦郵遞，開始時，不過管理外國文件，然後漸漸收寄普通人民信件，至民前卅四年復開辦北京天津間騎差郵路，試辦華洋書信館，由北京、牛莊、天津、烟台及上海之商家代理收寄郵件，一切收支由其自行支配，海關方面則擔任運輸之事，並由總稅務司辦德派天津稅務司德琳林為郵政司，兼領各埠所設郵務辦事處之一切事務，並以天津為彙總機關，總稅務司及各關稅務司兼辦郵務，雖已漸回郵局，然尚屬試辦，既無確定章程，亦未經奉旨設立，自不得稱為正式之郵局，當時各通商口岸所設之客郵已歷有年所，欲保我主權，自不能不設法抵制，以期郵權統一，故專江各關道屢次具稟總理衙門，以稅關驛局未經奏准，外人常以我國無正式郵政為藉口，至民前二十年冬，總稅務司赫德又致函總理衙門，亦以十餘年來海關兼辦郵政頗為艱難，如再不奏請創設郵政官局，以為推廣抵制之計，客郵之發展，深足顧慮，且恐另生枝節，次年，總理衙門又迭接南北洋大臣劉坤一、李鴻章春據江海關道聶緝縻稟稱：「上海英美工部局現議增設各口信局，異日中國再議推廣，必更難艱，」等語，是年總理衙門札飭總稅務司赫德詳加討論，至民前十七年六月至十二月間，總理衙門復經數度與赫德面商，時南洋大臣張之洞亦奏請設立郵政，請飭議郵政章程，奉旨交總理衙門審議，民前十六年三月二十日總理衙門議由海關現設郵遞推廣，並與各國聯郵，復根據赫德所擬郵政章程入奏，奉旨正式成立，是為海關兼辦郵政的由來，以及新式郵政成立的概略。

新式郵政開辦以後，在國內政治方面，適值清廷訂立了喪權辱國的馬關條約之後，革命怒潮澎湃，有志之士無不以救國圖存為己任，經過 國父領導的十次革命，終於推翻滿清，建立民國，嗣以袁世凱稱帝，造成民國初年軍閥割據的局面，幸我總統 蔣公領導國民革命軍北伐，至民國十七年，全國始告統一，國民政府正式成立，自是以

迄廿六年對日全面抗戰，其間雖經九一八事變，但在政府忍辱負重，埋頭建設，致力國防的政策下，軍事政治之進步一日千里，奠定以後八年抗戰的勝利基礎。卅四年對日抗戰全面勝利，開始復員，方期休養生息，建設三民主義的新中國，不料共匪竟乘機倡亂，迫使政府不得不宣佈戒嚴，嗣以軍事失利，於卅八年撤退到反攻基地的臺灣，在整個國家來說，六十年來幾無日不在驚濤駭浪之中，郵政事業之發展，自亦不能單獨脫離其堅苦卓絕的歷史過程，爲敘述簡便起見，謹就以上所述順序，將我國郵政政策略分爲五個階段加以檢討如後：

第一階段從新郵開辦到民國建立，可稱爲建立制度時期，新式郵政開辦之初，仍由海關兼辦，當時海關總稅務司爲英人赫德，其於承命辦理外國公使館文件之郵遞事務時，頗爲穩妥可靠，因此博得清廷總理各國通商事務衙門的賞恤，故於新式郵政奏准開辦後，即交總稅務司兼辦，赫德雖屬客卿身份，但頗能竭智盡慮，悉力以赴，尤其在章制規劃方面，有其不可磨滅之供獻，按赫德爲英人，英國之文官制度素稱健全，英國之郵政歷史最爲悠久，郵政辦理亦稱完善，所以我國郵政制度頗多與英國相似之處，例如各項規章，往往先爲試辦，俟有成效，再行列爲條文，頗有似英國法律中之習慣法，此項章制，經十餘年之累積，凡數千條，彙總列爲綱要，在民國初年即已成爲巨帙，舉凡人事、會計、業務等各項規章無不包括在內，以其試辦有年，實行絕無窒礙，各級員工必須嚴格遵守，以後雖有修訂增補，要在北一時期樹立規模，以當時之政治環境，兼係客卿主持郵務，實無政策可言，但如廣泛而論，建議成立新式郵政以抵制客郵，初爲赫德所提倡，在外人環伺，圖在我國擴展勢力之情形下，亦屬難能可貴之事。

第二階段從民國成立到北伐成功，全國統一：此一時期雖在軍閥割據局面下，但以一般人士對於郵政事業，認爲係由洋員主持，不願多加干涉，因此全國郵遞通信除正在作戰之地區，均能暢通無阻，以言郵政政策，可以收回郵權爲代表，爰各國所設客郵，因清廷積弱，外交落後，未能制止，民國肇造，美國雖主持正義，首先表示準備撤銷其在華郵局，以爲倡導，但其他各國咸持拖延手段，遲遲無法解決，民國三年我國加入萬國郵政聯盟以後，取得會員資格，雖經迭次強調取消客郵，亦迄無結果，至第一次世界大戰，民國六年我與德奧正式宣戰，乃以處置敵國

資產方式，撤銷德國在華客郵，九年俄國發生革命，我國以中俄正式邦交暫難恢復，該國原有駐華使領已失其代表國家之資格，因亦將俄國在華客郵予以封閉，至其他各國客郵，延至民國十年各國在華盛頓開太平洋會議，我國提出撤銷客郵案，幾經折衝，始克通過解決，規定撤銷之期不得逾一九二三年一月一日，然日本在東北鐵路區域所設之郵政，尚藉口情形特殊，不予裁撤，迄二次大戰我國勝利後，始無形消滅。茲將我國所提撤銷客郵案及大會議決案錄供參考：

我國撤銷客郵提案：查我國郵政開辦已有廿五載，成績昭著，中外稱便，以國內設施言之，開闢郵路有六十九萬八千餘里之長，設立局所逾一萬之多，城邑村鎮之信櫃郵站共計二萬餘處，通都大邑固無論矣，即僻壤遐陬亦為郵政事務所達之點，以國外言之，所有國際間互寄平常包裹保險信函匯票滙兌，均早已次第舉行，辦有成效，凡百設施，均照國際郵政公約辦理。自民國三年加入萬國郵會後，對於郵務各事，更積極進行，上年馬得里舉行第七次萬國聯郵大會，我國派遣代表參與討論，改訂聯郵諸大問題，我國盡力實屬不少，是以成績言之，以在國際上郵政言之，中國郵政可稱為完全一份子，故在世界上亦應享各友邦相當尊敬，諒此為中外人士所共認者也。惟自習慣上言之，當中國郵政未成立以前，數友邦因便利通信起見，有在中國境內自設郵局者，此事雖為條約所不載，但因彼時中國郵政尚未舉辦，對此傷及郵權之客局，雖始終隱忍未曾正式要求撤銷，而私自努力擴充，使臻完備，期與各國郵政並駕齊驅之志願，實與日俱增。現在之成績既如上所述，而客郵依然存在，以事實言之，固同贅疣，以法理言之，實有傷國家之主權及郵政之尊嚴，故上年在萬國郵政大會席上，本國代表曾將要求撤銷客局一事著為宣言，深荷各國代表贊成，並荷美代表聲明中國要求之正當，及各客局應一律撤退之必要，此等仗義之言，中國政府當永誌不忘，深望此次主持公道與正理之太平洋會議，更進而將中國之客郵問題下一公正之判決，世界上少一不公平之事，以保持中國郵政之尊榮，故特敘端末，謹請公決。

撤銷客郵決案議案。

### 郵政政策之檢討

第一項 關於中國政府表示，在中國境內之外國郵局，除在租借地或為約章特別規定者外，期得撤銷之志願，認為公平，即決議。○有該項郵局之四國允許照下列條件將其撤銷。(甲)中國保持切實辦理之郵務。(乙)中國政府保證現在郵務行政與外國郵務總辦之地位有關係者，無變更之意。○為使中國及有關係之國家舉行必要之設備起見，此項辦法實行之期不得逾一九二三年一月一日。

第二項 外國郵局尚未完全撤銷以前，該有關係之四國各擔任予中國海關官員以充份之方法，俾得在各外國郵局查驗各項郵件，(掛號或非掛號之尋常信，於外面查驗後顯見內所裝者祇係繕寫之物，不在此例。)意在察知所裝之件，應否納稅，是否違禁之品，或違反海關章程及中國法律。

第三階段從民國十七年全國統一到廿六年對日抗戰：此一時期的郵政政策是統一郵權，取締民信局，發展業務，配合國民經濟建設，亦可稱為郵政建設時期，按民信局是在正式郵政尚未開辦前適應公眾需要的產物，民國成立後，為顧及民營信局人員的失業問題，在民國十年北京政府頒布的郵政條例中，有關於縮民局的有下列兩條：

第五條 無論何人不得經營第二條之事業。(指信函明信片)

第四十六條 本條例實行前，以第二條之事項為營業，曾經郵政局許可，視為郵政局之代理機關，不適用第五條之規定，但郵政局認為必要時，得停止其郵政營業。

從以上兩條可以看出，對於民信局仍是採取管制的政策，到了民國十七年，全國交通會議議決，所有各處之民信局，應一律取消。惟仍以經營民信局的員上衆多，一再聯名環請交通部，經部特飭郵政總局擬具民信局暫行掛號領照辦法五條，使違章掛號領照的民信局得以暫行繼續營業，惟其所收信件應作為總包計重納費，悉交郵局寄遞，以免有碍郵政之統一，此項辦法仍屬遷就事實的權宜措施，至於根本解決，應該自我檢討，既有新式郵政，何以還有人願意利用民信局，關於這一點，當時的郵政主管很為注意，此一階段，政府亦正致力於國民經濟建設，在交通方面諸如鐵路、公路、航運與航空建設，無不力求發展，郵政事業則於大規模設局所，開闢郵路，擴大服務範圍，



添辦各項業務之餘，復在行政措施方面多所改進，諸如停止造用洋日，以國文代替英文為郵政公文主體，整理郵政規則，並於廿四年由政府公佈郵政法等，使郵政事業之經營，逐漸步入正軌，其間雖經九一八事變，東三省郵務陷於停頓，廿一年日僞接管東北郵政前，全體員工不甘為日僞利用，全體撤退入關，共赴國難，其不屈不撓之精神，彌足珍貴，在整個郵政事業中，雖因此突變受一頓挫，但不數年即已恢復舊觀，至民國廿二年，郵政總局以郵政發展已相當普遍，公衆寄信不論城鄉均已甚為便利，且資費低廉劃一，民信局實已形同贅疣，經呈奉交通部指令，所有民信局應即廢令限至廿三年底逐漸停止營業。交通部復於廿三年三月訓令郵政總局轉飭各郵區，限於屆滿前妥為佈置，不得再延，此一具有數十年歷史之民信局，歷經若干年之周折，始逐漸歸於淘汰，整國郵權，遂告統一，自此以後以迄抗戰開始，郵政業務日趨繁盛，可稱郵政事業之黃金時代，廿五年收寄各類函件數字達八億八千餘萬件，全國局所共有七萬二千餘處，盈餘數字達四百八十餘萬元，創現代郵政開辦後業務量與盈餘之最高紀錄，故吾人亦可稱此一階段為郵政建設時期，其經營政策，可稱之為相對營利政策。茲將民國十七年至廿五年之郵政概況列後（二十六年抗戰已經開始，統計數字一部份係屬估計，故以廿五年之數字為準。）

### 民國十七年至民國廿五年之郵政概況

| 年次  | 局所數目<br>(處) | 員工人數<br>(人) | 郵路里程<br>(公里) | 函件<br>(交寄件數) | 包裹<br>(交寄件數) | 儲蓄<br>(結存戶數) | 匯兌<br>(開發張數) |
|-----|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 十七年 | 四一六五五       | 三二七七七       | 四六、〇五二       | 六六、四六三、四〇    | 六、一七〇、五五〇    | 五、七六六        | 三、三六八、〇〇〇    |
| 十八年 | 四三、五三二      | 三八、〇四〇      | 四六、五九七       | 七四、五二二、三六〇   | 六、八七〇、三三〇    | 七、三二七        | 四、五〇〇、〇〇〇    |
| 十九年 | 四四、七五五      | 三八、四四三      | 四八、八三七       | 七六、〇一七、八〇〇   | 六、二七三、三三〇    | 一三、八六七       | 四、九〇〇、〇〇〇    |
| 二十年 | 四五、四四三      | 三八、八八五      | 四九、四四三       | 八七、〇三三、一〇〇   | 六、五八八、二〇〇    | 一四、九七〇       | 五、〇〇〇、〇〇〇    |
| 廿一年 | 四六、二六一      | 三六、四九九      | 五〇、六二八       | 九八、九七八、五〇〇   | 五、五〇〇、一〇〇    | 一五、五五五       | 五、三二六、〇〇〇    |

|     |      |      |      |      |      |      |      |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 廿二年 | 四三六六 | 三六六三 | 四六六六 | 七六六六 | 六三三三 | 二六六六 | 五九九九 |
| 廿三年 | 四六六七 | 三六六五 | 四六六六 | 八三三三 | 六三三三 | 二六六六 | 六九九九 |
| 廿四年 | 五三六六 | 三六六六 | 五三六六 | 八三三三 | 七〇一七 | 三三三三 | 七九九九 |
| 廿五年 | 七三六六 | 二八〇〇 | 八八八八 | 八八八八 | 九一〇〇 | 三三三三 | 九三六六 |

第四階段為對日抗戰時期，自二十六年七月對日全面抗戰開始後，廿七年三月政府製訂抗戰建國綱領，並提出一面抗戰一面建國，軍事第一勝利第一的口號，在此期間的郵政政策自以配合軍事爭取勝利為最高原則，凡有利於抗戰建國者，自無不悉力以赴，茲就八年間所表現之具體事實擇要說明如後：

(1) 開辦軍郵 自抗戰開始後，即逐步在各作戰部隊開設軍郵局所，除收寄函件外，並辦理匯兌，包裹等業務，對於軍人家書另訂有優待辦法，其總機構為軍郵督察處，各戰區則設有軍郵總視察段，下轄各視察分段及軍郵局所，師以上各作戰部隊多已設立軍郵局所，及我出兵印緬，軍郵人員亦隨軍遠征，以服務作戰官兵，便利軍事通信，當時辦理軍郵區域遍及大後方十七省及印度、緬甸、越南三國，規模之大，功效之顯，不但為郵政史之創舉，即於整個抗戰史上亦佔光榮一頁，社會輿論固多好評，前方部隊官兵尤多稱譽。

(2) 組織秘密郵路，維持大後方輿論陷區之通信 抗戰期間郵政員工奉命留守陷區，在敵偽之管制下，艱苦備嘗，當時通往陷區之郵路多已阻斷，為維持通信起見，分別在河南、湖北、湖南、江西、安徽、浙江、廣東各省與敵對峙地區，組織秘密郵路，派郵差通過敵人封鎖線，傳遞郵件，使後方軍公人員得與陷區家屬通信，對於安定人心頗收宏效，同時政府派往陷區之工作人員亦常利用此項秘密傳遞消息，撥匯款項，郵政員工與秘密工作人員同樣冒生命危險，完成任務，其於抗戰之貢獻，頗足稱述。

(3) 發行紀念郵票 抗戰初期我國孤軍奮戰，至為艱苦，爭取友邦同情，進而對我加以援助為當時之政策，至卅

年太平洋戰爭爆發，美國參戰，世界局勢爲之一變，我國抵抗侵略最久，自然加入爲同盟國中重要的一員。與盟軍並肩作戰，數十年引爲恥辱的不平等條約，全部於此一時期得英美之同意而廢除，八年間所發行之紀念郵票固屬不少，其最具政治意義配合國策的爲廿八年所發行的美國開國一百五十週年紀念郵票及卅四年發行的平等新約郵票，對於加強國際宣傳，振奮國內人心，收效最大。

(4)自辦郵運汽車，便利郵件運輸 自從民國廿七年武漢撤退以後，國內的重要鐵路公路和水運路線，或遭破壞，或已陷入敵區，爲維持後方廣大地區的郵運起見，特在川、陝、滇、黔大後方各省以及浙、贛、閩、粵等地區各主要公路線，自辦郵政汽車運輸，並分設汽車站及修理廠，組成郵政汽車網，以維持後方各省之通信需要，及物資交流，遇有空餘噸位並附帶運送旅客，以輔助公路運輸之不足，當時後方軍民都曉得郵車安全，準時和迅速，甚至盟國軍人記者對於郵局所自辦的汽車運輸也大爲讚賞，這也是抗戰八年郵政事業配合國策而且頗負時譽的一件大事。

綜上所述，可見郵政事業在配合國策方面，雖不無貢獻，但在郵政經濟方面却造成一種危機，爰自廿八年抗戰進入第二階段以後，幣制開始貶值，郵政資費收入已不足應付開支，至抗戰末期以迄勝利復員，幣值貶落益甚，郵政資費屢屢經調整，但仍距實際幣值甚遠，戰前平信一封收費五分，民國卅四年十月增至法幣二十元，以面值言雖已增加四百倍，但與實值比較，則相去遠甚，郵政事業在此情勢下，收入實值降低，而支出方面因物價上漲又須擔負軍郵開支，維持日感困難，故如單就郵政經營政策言，由於採取低費率政策的結果，此一階段的郵政經營實已近於服務政策，這一點是要特別提出的。

第五階段從卅五年復員工作完成以至卅八年大陸撤退，郵政資費遠低於成本，亦可稱爲象徵性資費，此一時期之經營政策，實可稱之爲服務政策，一國郵政政策如何，通常可以資費爲代表，卅四年十月平信郵資尙爲法幣二十元，卅七年七月已增至一萬五千元，故得以法幣貶值過鉅。於同年十一月改行金元券，初訂平信郵資爲金元券一角

，到民國卅八年四月，爲時不及半年，平信郵資已增至金元券一千五百元，如以郵資調整幅度來看，似乎很大，但如與物價指數比較，則不及十一。當時政府財經政策，對公營事業資費之調整，限制頗嚴，以免引起民間對公營事業領導漲價之責難，尤其郵資調整更須經過法定程序，亦無法與物價上漲速度競賽，在此種情形下，純以資費收入肆應支出之郵政事業，實在無法維持，唯一辦法只有依賴國庫貼補，其間雖於卅八年六月經立法院修正郵政法第四條，改資費法定主義爲適用國營事業管理法之鐵路郵電運價及資費調整公式，無如幣制貶值過速，無法求其實現，當時郵政資費既遠在成本之下，各項郵政業務近於免費服務，使經營事業之計劃與執行，難於求其配合，從卅五年到卅八年大陸撤退之四年間，備卅六年一年因局勢比較穩定，兼以提出改進目標，擴大服務範圍，添辦各項新設施，收寄函件數字超過十億件，郵政事業頗有欣欣向榮之勢，終以共匪擴大叛亂，動輒頻傳，至卅七年各地郵局已紛紛撤退，無論軍事政治均已失去控制，至卅八年底遂整個退出大陸，由此益足證明任何事業之隆替，固以國運爲依歸，此吾人所不能不深切體認者也。

### (五) 現階段郵政政策以及今後之展望

自三十八年底政府遷臺後，臺灣已成爲反攻復國基地，總統一再昭示國人一切從臺灣做起，建設臺灣爲模範省，以爲光復大陸後施政之楷模，六年以來無論在軍事政治經濟各方面均有長足進展，郵政事業之經營，在交通事業企業化之原則下，力謀擴展，郵政收支不僅已經平衡，而且年有盈餘，繳解國庫，故現階段郵政政策，既非純服務政策，亦不能稱爲營利政策，而是在郵政事業企業化原則下的服務政策，亦可簡稱之爲相對服務政策，因爲任何政策多係適應實際環境需要而產生，目前政府財政收支無法平衡，如採單純的服務政策，郵政的發展，只問公衆、社會、文化、經濟的需要，不顧經營成本，虧損後要政府貼補，既非國庫所能負擔，且與現行交通政策不相符合，因此郵政之經營爲保持服務公衆便利軍民的一貫作風，配合交通政策，採取以郵政養郵政，以郵政發展郵政的相對

服務政策，是比較合理的。但既要服務軍民，又要對國庫有所貢獻，以郵政有限的人力、物力、財力，其服務對象便不得不有輕重緩急之分，在今天一切爲準備反攻的大前提下，自以配合軍事需要爲第一要務，不過有關軍事之配合，事涉機密，不擬在此敘述，茲僅就服務一般公衆之重點略爲申述：

郵政服務的方向首先是要選擇最需要郵政的人來爲他服務，根據四十三年郵政統計，全年收寄信函總數的百分之五十四是在臺北、基隆、高雄、臺中、臺南等五個較大的城市，因此各項郵政設施以都市爲先，臺北又在其他各城市之先，諸如汽車行動郵局，郵亭，自助郵亭的開辦，雙口信筒，信箱的裝置，各種重要集會臨時郵局的開設等等，都是本此原則推行相對服務政策的表現，我們如果從另一角度來看，鄉村郵件不多，是否因爲鄉村郵遞不便，所以另一個目標是向最需要郵政的地區服務，大都市以及交通便利的縣市，郵務再加改進，至多不過增加便利的深度，但是根本沒有郵政設施的地方，對於郵政的需要，自然更爲迫切，年來，總統對於發展鄉村郵務會屢有指示，積極推進，發展甚爲迅速，卅九年辦理鄉村投遞之三七〇條郵路中，逐日投遞者僅二六六路，間日投遞者九八路，尚有六路爲三日班，四十二年以後，鄉村郵件投遞即已全部改爲逐日班，年來復以機動車輛試辦鄉村郵件投遞，並普遍增設鄉村及山地郵政機構，各級郵政局所總數，自三十九年底之一、〇四六處增至四十四年底之二、五二三處，使郵政服務自點擴展至面，適應廣大群衆之需要。

現階段的郵政政策以及郵政服務的重點已如前述，我們再進而說明今後的施政方向，總統在今年元旦文告中曾特別指出：「今天我們精神武裝和心理建設，比任何武器更爲重要，所以我們今年工作的中心，是反攻復國心理建設的精神動員。」如果我們要貫徹既定的郵政政策，並且使其在執行上發揮更大效能起見，就必須在精神動員，心理建設方面，加倍努力，在郵政事業方面今後必須以以下幾項工作爲施政中心，才能完成我們的任務：

第一現階段的最高政治目標是反攻復國，我們郵政設施必須密切配合軍事反攻之需要。全體員工必須有此認識。

- 第二爲達到反攻復國的目的，我們要擴大服務軍民，在工作方法上我們要加强科學管理、簡化組織、改進制度。
  - 第三我們要注意研究與發展，既定的計劃就要認真執行，以完成郵政建設，配合建設臺灣爲模範省的整個計劃。
- 以上是六十年郵政政策的概略，不過郵政是服務公衆的公用事業，郵政事業的發展，必須有公衆的密切配合，充份合作，才能夠發揮最大功效，尙祈社會賢達，交通先進，隨時指教，協助郵政事業完成時代所賦予之使命。

# 郵政組織之演變

許季珂

## (一) 前言

我國新式郵政之舉辦，肇始於民元前十六年，迄今恰為六十年，六十年來中華郵政不僅在驚濤駭浪之中巍然屹立，且能日新又新力求業務擴展。不佞于役郵政垂四十年，對中華郵政自肇基以迄成長之艱辛磨折，耳聞目覩，誠有不能已於言者。值茲郵政六十周年紀念，吾人緬懷先賢曩路藍縷，慘淡經營之奮鬥精神，實彌深景仰，特借此一角，將郵政六十年來組織之演變，暨當時各重要史實略述梗概，並兼及我國古代迄清末郵驛之沿革，以明郵政之時代背景，亦所以表示飲水思源之意。惟年來共編叢書，參考典籍無多，掛一漏萬，在所難免，尙祈海內外先進多予指正，是幸。

## (二) 郵驛之沿革

我國郵驛之起源，根據推斷當在三代以前，惟時至今日，因代遠年湮已無由考證；但至周一代，典章制度迄仍可循，如孟子書中孔子曰：「德之流行，遠於置郵而傳命，」足證「郵」，「置」，在當時已為傳命之通信機構，毫無疑義；惟此種機構，當時僅為政府軍事上或政治上傳達命令之用，藉以統治諸侯鞏固國土，漢朝改郵為驛，各有專官以司其事。隋唐時代，主管郵驛者為駕部郎中，職掌更繁，非僅通信而已，即運送官吏，接待賓客，皆所應為，驛傳元代稱「站赤」，運送邊情，布置號令，所謂「梯航畢達，海宇會同，」極一時之盛。明代設城遠遞於元，驛傳規模亦小，其事務由會同館及水馬驛遞遞所管理，為飛報軍情，遞運上貢物品與轉運軍需之用。清代驛傳分舖遞、驛遞二種，舖遞以補夫、舖兵走遞公文，驛遞用馬，除公文外，尙有護送公物及乘傳官吏之資，驛站遍布全

國，並遠達蒙古、西藏、光緒初年，以與外國來往文報日多，乃於驛站之外設文報局，專司與駐外使臣文報之遞送，迨後郵政進步，驛政廢弛（民國二年始盡裁撤），文報局亦日趨衰落，此一官辦官享之郵驛制度，遂為新式郵政所代替矣。

### （三）新式郵政之萌芽

清代創辦新式郵政之動機，乃由於對外條約之束縛所使然，蓋中英天津條約曾規定，各國駐京公使館信使往返，概由中國政府負責保護。嗣因不便，改由總理衙門飭驛代寄，京津間並雇專差送達，然於海口封凍期間，須繞道鎮江，歷時既久，路又危險，辦法仍未臻完善，總理衙門復因條約規定有保護郵件之責，乃於同治五年將郵遞事務劃歸總稅務司署辦理，於是總稅務司署及各重要海關，均設有郵務辦事處，初僅為各使館及海關來往京滬間文件遞運之用，至光緒四年始收寄普通人民函件，並在北京、天津、烟台、牛莊、上海等五處設設信官局，一切辦法均仿照歐西各國郵政，由海關總稅務司赫德管理，此即我國新式郵政之萌芽。但當時郵件之遞送，除海運外全賴陸路郵差，且範圍僅限於北方各埠及上海間，一切設施因陋就簡，其後雖在各地添設書信館，由商家代理收寄郵件，旋更將海關郵務辦事處改稱書信館，將原有書信館業務收回自辦，但既無章程規定，又未奉准設立，實不能視為正式郵局也。

### （四）郵政之誕生

郵政試辦以後，因未正式奏准，又無確定章程，外人初藉口我無郵政，國際通訊不便，紛紛自設郵局於通商各埠；其後書信館成立，又云制度不善，客郵仍續有增設，破壞郵政莫此為甚，總理衙門迭據赫德、曾國荃、劉坤一、李鴻章、張之洞等大臣請求正式設局，往返咨商，直至光緒廿二年（一八九六），總理衙門始議定推廣海關郵遞



，與各國聯郵，三月二十日（二月初七），並據赫德所擬之章程入奏，同日奉批「依議」，我國新式郵政從此誕生，屈指迄今，已達六十年矣。

開辦之初，先將海關所設書信館改為郵政局，各海關郵務辦事處改為各該海關管轄區內之郵政總局，如轄區稍大，則分設一副總局，北京海關總稅務司署之郵務辦事處改稱郵政總署，管轄各埠郵政總局。當時郵政之劃分，以海關管轄區域為標準，分全國為三十五郵界，計：北京、天津、芝罘、濟南、膠州、重慶、宜昌、沙市、岳州、漢口、九江、蕪湖、南京、鎮江、上海、蘇州、寧波、杭州、溫州、三都澳、福州、廈門、汕頭、梧州、三水、廣州、瓊州、北海、龍州、蒙自、思茅、騰越、長沙、大通等處，五副郵界，計：太原、開封、成都、貴陽、西安等五處。郵政總署設總辦一人，由赫德先後遺派稅務司葛順禮等充任，各郵政總局置郵政司一人，副總局置副郵政司一人，其下各設司帳、巡查、司事、供事若干人，以上乃郵政初成立時組織之大概也。

### （五）客郵與民信局

客郵與民信局同為我國郵政初期之贅瘤，其成立且遷較新式郵政為早，對我早期郵政有重大之影響，爰將其始末概述如下：

客郵入侵始自乾嘉之時，歐人來華日多，每於疊船及貿易監督住所設信箱備民通信之用，五口通商條約簽訂後，英人首於口岸貿易處所設立正式通信機關，以後各國紛起效尤，競相設立，客郵遂遍布各商埠。據光緒卅三年調查，英、法、德、俄、日、美共在我國各通商口岸設立郵局，總計達六十七所之多，民國後其勢更盛，迭經交涉，均托辭推讓未能撤銷，歐戰後德俄先行停辦，民國十一年英法美始按約撤銷在華客郵，祇餘日本客郵仍留東北，直至抗戰勝利東北失土重光，始隨之消滅。

民信局為郵政制度下之產物，蓋郵政係專供政府之用，民間書牘並不能有所利用，民信局遂應時而起，此種組

繼推測當始於明永樂後，以寧波爲中樞，初僅限於沿海，旋推廣於內地，最盛時大小信局何止數千家，就中以寧波幫爲牛耳勢力最大，信局中人多至數十，少則二三人，資本多則二三十萬，少亦四五千金，其業務以寄遞信件爲主，亦有兼營派報、運送票、銀行業，及其他商業者。郵局成立以後，民信局以其悠久之歷史與低廉之資費，仍能根深蒂固，不爲所動，故政府只有取漸進之法，初許繼續經營，惟須向官局掛號，其往來各地信件裝成總包，照章納費交郵局轉寄，與官局相輔而行，以期逐漸歸併，其後各民局仍有私運郵件事件發生，民國十七年首都交通會議，決定取締民信局，經數度磋商，直至民國二十三年底，民局取締工作始告完成，郵政獨佔之權乃告統一。

### (六) 郵傳部之接收

郵政成立之初，由海關總稅務司兼管，隸屬總理衙門，光緒廿七年總理衙門改爲外務部，即改隸外務部；嗣設稅務處，又改隸稅務大臣；光緒卅二年創設郵傳部置郵政司專管郵政事宜，遂與稅務處商接收辦法，迄至宣統二年猶在籌辦階段，郵政總署是時仍由總稅務司管轄，惟通郵區域則改爲以行政區域爲標準，將副郵界改隸省城總局（猶今E之各省管理局），總計郵界十四，副郵界卅七，共五十一處，其劃分情形如左：

郵界十四——每一郵界設一郵政總局

奉天府總局——東三省

北京總局——直隸省 河南省 山西省 陝西省 甘肅省 蒙古 新疆省

濟南府總局——山東省

成都府總局——四川省

漢口總局——湖北省 湖南省

南昌府總局——江西省

安慶府總局——安徽省  
 南京總局——江蘇省（以上海四週區域隸屬上海）  
 杭州府總局——浙江省  
 福州府總局——福建省  
 廣州府總局——廣東省 廣西省  
 雲南府總局——雲南省  
 貴陽府總局——貴州省  
 拉薩總局——西藏  
 副郵界卅七——每一副郵界設一副總局  
 吉林府 哈爾濱 寬城子 安東 錦州府 牛莊——隸屬奉天府總局  
 天津府 開封府 太原府 西安府 蘭州府 庫倫 迪化府——隸屬北京總局  
 煙台 膠州——隸屬濟南府總局  
 重慶 萬縣——隸屬成都府總局  
 宜昌府 沙市 常德府（岳州） 長沙府——隸屬漢口總局  
 九江府——隸屬南昌府總局  
 蕪湖 大通——隸屬南京總局  
 寧波府 溫州府——隸屬杭州府總局  
 廈門 三都澳——隸屬福州府總局  
 北海 汕頭 瓊州府 梧州府 南寧府 龍州——隸屬廣州府總局

郵政組織之演變

蒙自 思茅 騰越——隸屬雲南府總局

宣統三年，郵傳部始行接收郵政，由部設郵政總局主管其事，派左侍郎李經方兼局長，下設總辦及會辦，總辦一職仍由郵政總辦帛蒙充任，經理郵政事務，歸郵政總局局長管理，其經理各局及用人均由局長督同總辦酌酌施行，海關歷年撥墊郵政費用，由郵傳部承認歸還。是年五月卅日，總稅務司署將郵政事務移交帛蒙接管，從此郵政即與海關脫離關係，亦即郵政總局成立之日。郵政總局是時分文牘、通譯、稽核三股，置局長、總辦、會辦、股長、副股長等，辦事章程亦經明文訂定。各郵界總局改稱郵政局，主管郵政司改稱郵政局郵務總辦，副郵界總局改稱郵政分局，副郵政司改稱郵政分局郵務總辦。

### (七) 從民元到北伐

民國元年交通部成立，大抵承郵傳部規模，部內設郵政司，外置郵政總局，司長兼總局局長，局內分總務、通譯、稽核、供應四股，二年郵政司改稱郵傳局，下置郵務科，總局增設二股，計總務、文牘、稽核、營業、聯郵、供應。各郵區方面亦就郵傳部時代情形略予更張，即每省設一郵務區為原則，省城設郵務管理局，派一郵務長，管轄區內一二三等郵局暨支局，惟上海情形特殊獨為一郵區，加東三省及新疆，共為廿一區，於民國三年實行，其名稱及所在地如後：

- |                   |             |             |
|-------------------|-------------|-------------|
| 直隸郵務管理局——天津       | 山西郵務管理局——太原 | 河南郵務管理局——開封 |
| 陝西郵務管理局——西安       | 甘肅郵務管理局——蘭州 | 新疆郵務管理局——迪化 |
| 東三省(奉吉黑)郵務管理局——奉天 | 山東郵務管理局——濟南 | 四川郵務管理局——成都 |
| 湖北郵務管理局——漢口       | 湖南郵務管理局——長沙 | 江西郵務管理局——南昌 |
| 江蘇郵務管理局——南京       | 上海郵務管理局——上海 | 安徽郵務管理局——安慶 |

浙江郵務管理局——杭州

福建郵務管理局——福州

廣東郵務管理局——廣州

廣西郵務管理局——南寧

雲南郵務管理局——雲南

貴州郵務管理局——貴陽

民國六年郵政總局總辦昝告退，由鐵士蘭繼任，重行釐訂職務規程，設總務、營業、稽核、聯郵、文牘、供應六股，置局長、總辦、會辦、股長、副股長、股員等，八年添設儲金股，為郵政開辦儲金之始，北京郵政局亦於是年升為管理局，兼轄綏遠、蒙古，於是直隸郵區分而為二，北京天津各設管理局，十年東三省改劃為奉天、吉黑二區，吉黑區管理局設哈爾濱。十二年四川分東川、西川兩區，分設管理局於重慶、成都，由是全國增為廿四郵區至其他組織無大變動。

## (八) 從統一到抗戰

民國十六年七月，國民政府交通部在南京成立，另置郵政司，十月在南京設立郵政總局，以郵政司長兼局長，總辦仍以北京總局總辦鐵士蘭充任，當時郵政主管機關成為雙重組織，至各郵區以下仍照常，十七年郵政章程公布，局長改稱總辦，原總辦改稱會辦，設總務、秘書、考績、財務、稽核、經畫、供應、聯郵、滙兌、儲金十處，置處長、副處長、佐理員、事務員等。六月革命軍克復北京，北京總局於六月十四日撤銷，人員乘卷南遷上海，主管機關復合而為一，十八年總局添會辦一人；十九年儲金、滙兌二處劃出，另成立郵政儲金滙業總局，二十年改設總務、會計、經畫、聯郵、供應五處，考績處改課練總務處，財務處改會計處以稽核處併入，秘書處裁撤，改設秘書主任秘書，總會辦改稱局長、副局長。郵區方面則汕頭一度另闢一區（十九年仍改一等局），二十年江蘇安徽兩區會合併為蘇皖郵區，二十四年復分為二。東北各區自日人二十年入侵成立偽滿，我初以郵權不容輕易喪失，雖業務時遭干涉，員工日處危險之中，仍艱苦撐持，直至二十一年偽滿有發行新票強令行使之議，迫不獲已乃於是年七月廿四五兩日將遼寧、吉黑二區停辦，員工撤退入關者計二千餘人均分配其他各區工作。總局組織於二十四年又略有

變更，根據是年三月國民政府公布之郵政總局組織法，局長之下設副局長二人，一人襄助局長處理局務，一人兼任郵政儲金滙業局長，並恢復考績處，連同總務、業務、計核、聯郵、供應共為六處，另設秘書觀察二室，處以下分設各課。

此時期中，尙有儲滙之分而復合值得記述，緣我國郵政滙兌，開辦於民國十四年，儲金開辦於民國八年，因郵政局所屬及窮鄉僻壤，深入民間，頗具成績。民國十八年郵政司長兼郵政總局局長劉善蕃，出國考察郵務歸來後，建議劃出總局之儲金、滙兌二處，另設郵政儲金滙業總局直隸交通部，經交通部採納，擬定章程呈奉國民政府核准，於民國十九年三月十五日成立，該局設總辦一人，會辦二人，下置總務、營業、會計、儲金、滙兌、劃撥、保險等處，必要時並得設分局專辦各地業務；二十年總會辦改稱局長，副局長，處長下加設副處長，並添主任秘書、秘書等廿四年重訂郵政總局組織法時，郵政儲金滙業總局改稱郵政儲金滙業局，直隸於郵政總局，局長一職改由郵政總局副局長兼任，各地儲滙局改稱分局，於是分離五年之郵政儲滙又復合而為一。

### (九) 抗戰時期

廿六年七月蘆溝橋事變發生，全國軍民奮起抗戰，八一三後日軍更進逼京滬。郵政總局乃遷漢口辦公；廿七年漢口，廣州相繼失守，郵政總局復先後分遷昆明、重慶，並為適應後方交通困難之特殊情形，便利郵件運輸起見，乃自辦長途汽車運輸郵件並搭載行旅，於是郵政汽車遍布大後方，不僅郵運得以暢通，且為旅客所樂於利用，其班期之準確與行車之安全，更為各界所稱道。廿八年二月郵政總局因戰事關係交通阻滯，在滬設立辦事處，並派當時上海管理局局長乍醒林任主任，凡沿長江及以南淪陷郵區，遇有急待解決問題可商承該處辦理，至卅二年始行撤銷。卅一年郵政總局全部移重慶辦公。

另為配合軍事郵遞便利前後方軍民通信，郵政當局於廿六年八月即成立軍郵總觀察段十段，計萬全、陽曲、清

苑、石家莊、滄縣、濟南、銅山、吳縣、枕縣、鄭縣、分別管理各戰場軍郵工作，其後戰事演變，軍郵機構陸續調整為數字番號，計一至十三總段，不備遍布各前方戰場及後方輔給線，且隨軍遠及印緬，全盛時代計有軍郵視察分段九十段，軍郵局，所，站共六七六處。至軍郵督察機構初屬軍委會後方勤務部，並成立軍郵督察處，卅四年始改為運輸處第六科，軍郵在抗戰時期規模宏大，卓著功效，在抗戰史上實有其極光輝之一頁。

至各郵區，抗戰初起時雖地方淪陷者仍能與總局聯繫，廿九年北平、河北、山西、山東、河南等區受敵偽脅制，南方各區仍由郵政總局駐滬辦事處指揮，直至太平洋戰事發生後，陷區郵務始無法維持。後方各區除完整者外，毗連戰區者多設有辦事處代行管理局職權，卅一年各繁要郵區在管理局長之下增派郵務及財務兩幫辦，並將儲匯業務之管理工作由會計段劃出，成立儲匯股，亦為適應當時業務需要之措施也。

### (十) 勝利復員及戡亂

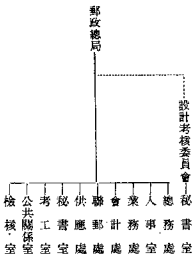
八年艱苦抗戰，於卅四年勝利結束，日本無條件投降，郵政總局即分派人員前往各收復區及光復區接收郵政機構，計有敵偽控制之上海郵政總局辦事處，北平偽郵政總局，長春偽滿郵政總局，江蘇、湖北、上海、河南、安徽、浙江、廣東、河北、北平、山東、山西、吉林、遼寧、錦州等十四郵政管理局，臺灣郵電管理局；鄂、皖、豫、浙、粵等區原在後方之辦事處亦隨之撤銷，郵政總局本身則於卅四年十二月開始復員，至卅五年九月全部人員遷返南京，內部組織除考績處於卅年改組為人事室外，無大變動。當時全國郵區共廿七區，各區管理局於卅四年將人事及出納自總務及會計股劃出，另成立人事室及出納股，並為加強視察制度，成立視察室，各本地內地郵務視察員均撥由該室統一指揮。

卅七八年共匪猖獗，形勢日非，郵政當局雖在戰火蔓延中，為維持全國人民通訊，各地郵局人員多未及撤退，但不旋踵匪患益熾，郵政總局為便利指揮各區郵務起見，派遣少數人員組織西南郵務視察團赴贛，總局本身除大多

數人員疏遣各區管理局外，僅留數十人遷上海辦公，卅八年五月上海陷匪，總局局長偕同極少數人員飛穗連同原視導團人手，繼續指揮未淪陷各區郵務，並曾在渝先後成立渝蓉黔滇聯區總視察辦公處及駐渝辦事處，就近督導西南郵務。後戰局日益惡化，總局人員全部遷臺，至此，形勢又為之一變。

### (十一) 遷臺以後

郵政總局自卅八年八月遷臺以後，以事務較簡，乃緊縮人手，每一處定僅一二人，四十二年五月奉令試辦交通企業管理制度，除將原來之視察室改稱檢核室外，另增設考工室及公共關係室，茲將郵政總局現行組織情形列後：



郵區方面，在卅七八年戰局日緊之際，除未淪陷者由廣州總局直接指揮外，臨近前線地方，並曾一度成立郵務管理段如吉安西昌等，管轄附近各局，臺灣郵區亦自卅八年四月一日改為郵電分辦，成立臺灣郵政管理局，管理全





區管理局之下，視業務繁簡，分設一二三等郵局及支局，行動郵局、郵亭、郵政代辦所、郵票代售處及信櫃等，以應當地民衆需要，臺灣郵區近擬在阿里山地方試設四等郵局，即將原有之代辦所改組，其組織較三等郵局爲簡，至各種業務則仍可兼辦。中華郵政年來本「普遍」、「迅速」、「便利」、「低廉」四大原則力求服務民衆，例如臺灣郵區最近努力開闢山地鄉村郵路，調整投遞區段，增加收投班次，設置雙口信筒，洽請客運汽車裝置郵箱帶運郵件，同時擴展代理業務，發行節約禮券，開辦定額匯票，送現匯票等，無一不保日求進步之表現，今後仍望交通各界先進及全國同胞，一本已往熱忱，督導愛護，使中華郵政能達到完全民有、民治、民享之崇高理想。

# 郵政業務之改進

何建祥

我國郵政由政府明令創辦爲前清光緒二十二年（民前十六年），至今已六十週年。但是在光緒四年（民前卅四年）即經仿泰西郵政成規，於北京、天津、烟臺、牛莊、上海五處成立送信官局，由海關兼辦，開始收寄公衆郵件，並發行一分、三分及五分紋銀郵票。更遠在同治五年（民前四十六年）海關總稅務司署即設立郵務辦事處，辦理雜形郵務，特當時初僅代遞各外國使館的文件，後亦漸將郵政便利推及於僑居外人，尙不能稱爲真正的公用事業，不過若干郵政業務的措施，在該時期已粗具規劃。是則我國開辦郵政實有九十餘年的歷史，今欲檢討郵政業務之發展，自不能不追源溯流，觀察其創辦之需要，演變之狀態，而推求其得失成果。

討論郵政業務之發展，其範圍應包括經營方針之正誤，處理手續之良否，社會反映之情形，更進而研究機構、組織、運輸、設備、統計、資費種種問題，始能親視全豹，作整個的檢討，所得結論方可期正確。本文限於篇幅，僅能舉其概要作簡括的介紹。

## 郵政業務之分類

郵政業務種類繁雜，如就其性質和功用加以分類，大致可別爲：通訊、文化、工農業、金融、貨運、代辦等六類。茲將每類包括的業務名稱列下：

- (一) 通訊——信函、郵簡、明信片、替者文件等；
- (二) 文化——新聞紙、書籍、印刷物、圖書小包等；

郵政業務之改進

(三) 工商業——貿易契、貨棧、商務傳單等；

(四) 金融——匯兌、儲金、簡易壽險等；

(五) 貨運——小包、包裹等；

(六) 代辦——各種代理業務（現在舉辦者計十三種）。

若干業務常具有數種功用，例如：印刷物及存摺信函兼有商業性質，報值及保價信函兼具匯兌性質等等，殊不易明顯地劃分。又在各種業務中，函件及包裹因運輸方法的不同而有水陸路及航空區別，因處理手續的不同而有平常、掛號、快遞掛號、報值、保價、代收貨價等區別，匯兌、儲金及壽險亦各有若干種，郵政業務種類之複雜，由此可見一斑。

### 郵政業務發展之簡述

根據同治六年（民前四十五年）二月總稅務司署附設郵政辦事處公布的「郵件封發時刻表」，已規定收寄信件及新聞紙的資費，光緒十年（民前廿八年）宣布的「陸路郵班寄遞郵件修正寄費清單」，則列有信函、新聞紙、按期出版物、貿易契等類的資費，寄往處所主要的有北京、各通商埠、外洋各國（包括美國、日本、香港、朝鮮、澳洲）等地。光緒廿一年（民前十七年）總理衙門與總稅務司赫德商議開辦正式郵政，赫德擬具四項章程（翌年二月初七日總理衙門將所擬入奏，奉硃批依議，於是新式國營郵政乃始產生），內述收寄之郵件分封口信（即價值），明信片，新聞紙，貿易冊（貿易契）及刊印（即印刷物），徵收之資費分口岸，內地及外海（即國際）三種，並另有掛號及包裹辦法。可知在正式郵政創辦初期，郵政之主要的專營業務——信函，明信片及掛號郵件，兼營業務——新

閱紙，印刷物，貿易契，包裹等，均已開辦，新式郵政的規模業已備具。嗣後郵日見發展，各種業務絡繹添辦，其先後開辦時期，有如下表。

年 份 新 業 務 新 名 稱

光緒廿四年 郵政匯兌。

(民前十四年)

光緒廿四年 保價包裹、代賣主收價(後稱代收貨價)包裹。

(民前十四年)

光緒廿五年 開始與外國郵政訂立互寄郵件章程。

(民前十三年)

光緒卅年 開始與外國郵政訂立互換包裹協定。

(民前八年)

光緒卅一年 立券及總包(後稱第二類及第三類)新聞紙。

(民前七年)

光緒卅二年 北京等七地試辦快遞掛號郵件。

(民前六年)

宣統元年 推廣快遞掛號業務，全國七十二處開辦。

(民前三年)

民國元年 商務傳單。

民國元年

保價信函。

民國二年 代售印花稅票。

民國二年

在烏蘭花等七地開辦軍郵。

郵政

加入萬國郵政聯盟。

於京奉及津浦路火車上設行動郵局。

民國三年 開辦村鎮投遞及收携郵件業務。

郵轉電報。

民國七年 國際回信郵票券。

民國八年 存簿儲金。

開始與外國郵政訂立互辦郵政滙兌協定。

民國九年 國際保價信函及箱匣。

民國十年 首創定期航空郵運（北京—濟南線），僅十日飛機停航停辦。

民國十一年 郵政認知證。

民國十二年 在哈爾濱市首次設立郵亭。

民國十八年 恢復辦理航空郵運（京—滬線）。

民國十九年 支票儲金、定期儲金。

民國廿二年 電報滙票。

民國廿三年 代訂刊物、代購書籍。

民國廿三年 平快函件。

民國廿四年 輕便包裹（後稱小包郵件）。

民國廿四年 簡易人壽保險。

民國廿四年 高額滙票。

民國廿五年 開始自辦長途汽車郵運（重慶—成都線）。

民國廿五年 國內航空包裹。

民國廿六年 代辦電報電話。

開辦全國性軍郵業務。

民國廿九年 代理國庫。

民國卅一年 教育圖書小包（後稱圖書小包）。

民國卅六年 汽車行動郵局。

民國卅六年 國內報值掛號函件（現稱報值函件）。

民國卅六年 創行分區投遞制。

民國卅六年 國際航空包裹。

民國卅七年 報值包裹。

民國四一年 代派報紙。

國內五公斤以下（後推廣至十公斤以下）普通包裹按址投遞。

民國四二年 開辦三年五年定期簡易壽險。

民國四二年 文寄平常函件證明。

民國四四年 代發國軍退役俸。

民國四四年 試辦一公斤以下平常包裹。

民國四五年 二公斤以下進口國際包裹代爲驗關及按址投遞。

恢復辦理定額匯票。

送現匯票。

節約禮券。

從上表可知郵政數十年來興辦新業務之繁多，範圍之廣大。但郵政創辦此種業務，絕非粗製濫造，草率從事的產品，而係適合社會的需要，應運而生的。事必先廣徵各方的意見，搜求歐美之成規，經過審慎週詳的研究與設計，然後付諸實施，在試辦期間，隨時考核成績，不斷地改進，必須達到執行毫無窒礙，能收服務的效果，方才編訂永久性的規章，繼續及擴大推行。

### 郵政業務發展的數字

從統計的數字中擷求業務之盛衰，所得答案之準確性應較大，茲將重要郵政業務的統計數字分年摘錄如後表，以供參考。



六十年來郵政業務數字表

| 年 份  | 局所數目   | 郵路里程<br>(千公里) | 收寄函件<br>(千件) | 收寄包裹<br>(千收) | 開發匯票<br>(千張) |
|------|--------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| 民前 6 | 2,096  | 104           | 31,994       | 400          |              |
| 1    | 62,201 | 219           | 116,749      | 955          |              |
| 民國 5 | 13,358 | 291           | 250,432      | 2,232        | 1,030        |
| 10   | 35,549 | 425           | 442,116      | 4,570        | 3,168        |
| 15   | 44,506 | 474           | 585,788      | 6,011        | 3,733        |
| 20   | 45,443 | 494           | 837,025      | 6,518        | 5,409        |
| 25   | 72,690 | 585           | 881,634      | 9,105        | 9,269        |
| 30   | 70,999 | 598           | 870,119      | 2,148        | 10,404       |
| 35   | 68,808 | 617           | 1,038,900    | 1,121        | 7,845        |
| 40   | 1,305  | 24            | 49,918       | 259          | 483          |
| 44   | 2,523  | 96            | 124,858      | 650          | 654          |

| 年 份  | 儲金存戶    | 簡易壽險<br>投保件數 | 附 註                                   |
|------|---------|--------------|---------------------------------------|
| 民前 6 |         |              | 民前十一年局所 176 處收寄包裹<br>126,800 件其他無數字可考 |
| 1    |         |              |                                       |
| 民國 5 |         |              |                                       |
| 10   | 18,079  |              |                                       |
| 15   | 61,394  |              |                                       |
| 20   | 149,790 |              |                                       |
| 25   | 282,967 | 17,919       |                                       |
| 30   | 377,283 | 54,769       | 抗戰期間                                  |
| 35   | 729,909 | 322,322      |                                       |
| 40   | 39,195  | 4,163        | 臺灣郵區數字                                |
| 44   | 68,376  | 2,763        | ◇                                     |

## 從總統的訓示中來研討郵政業務的發展

總統在民國四十二年元旦告全國軍民書中指示我們軍政人員和愛國同胞四個工作的要目：「新」「遠」「實」「簡」這是全國同胞們所應深體力行的，而尤為從事業務的人員所應恪遵奉行，以期毋負元首的殷切期望。回顧六十年來郵政事業之能蓬勃地發展，日有進步，探討其因素，實應歸功於郵政之領導者和主持者以及全體從業人員的策劃與執行皆能符合 總統昭示，事實至為明顯，特逐項加以說明，以證吾言。

「新」 郵政自創辦以來，從無拖殘守缺，故步自封的現狀，隨時隨地發揮服務的精神，迎合公衆的需要與便利，改進舊業務，創辦新業務，提高水準，增加效率，從上節新業務表中即可知其梗概。當郵政成立之初，所經營的業務至為單純，與今日服務範圍之宏大廣泛比較，真不知相差若干倍蓰，苟非猛於求新，何能達此？更有進者，前面我已指出郵政奉辦新業務，既不好高騖遠，亦非輕舉妄動，遇事出之以深思熟慮，故然後始有圓滿的成就，這點亦值得我們注意。

「遠」 「爭取時間，把握重心」，任何事業皆應如此，對於郵政更為重要，倘不能做到此項要求，則所具的功用無從實現，又安能被人樂於利用。且郵政業務不但要迅速，同時還要準確，蓋郵政範圍既廣，處理的手續至為複雜，而又彼此互相關聯，全部過程有如現代工廠盛行的「連續工作」，其生產製品必有賴各部門之精密的分工合作，不許任何份子鬆懈遲緩，偶有些微的差誤，即足以影響全局，所以必須抱着「心到手到，劍及履及」的心情來工作。

「實」 總統說：「所謂實就是不虛偽，不欺妄，設計要細密，業務要精確，考核要嚴正，步步踏實，事事認真。」曾敬斯言，個人之立身處世固應如斯，事業機構之執行業務，服務人羣，更應服膺弗渝。郵政自始以來，凡事循求實際，不引渲染，不容浮夸，以公衆的利益為前題，完成其所負的服務使命，這是我在前節已有提及。

「簡」 關於「簡」的一端，郵政所表現的亦最明顯，無論對外應付主顧和內部處理手續，均時時刻刻探求簡化的方法，具體的事實不勝枚舉，例如：掛快函件及包裹之收寄與封發，滙票之開發與兌付，其手續均自繁而簡，包裹及航空郵件資費之計算，各種表報單冊之填寫，皆由複雜而單純等等。但此種簡化必須科學化和制度化，絕不含混籠統，潦草塞責，而是條理清晰，職責分明，這是郵政業務在簡化方面所特別鄭重的。

民國卅五年郵政當局揚聲「迅速」、「安全」、「普遍」、「服務」四大處理業務原則，以求郵政進入現代化的地位，這是極端正確的業務經營方針，而也是郵政數十年來所奉行不懈的。筆者進一步認為我們當施行這四個原則，同時還應切記 總統訓示我們的「迅」「速」「實」「簡」四個要求，這樣，郵政業務才能在正常的軌道上穩進。

### 今後郵政業務發展的瞻望

六十年來郵政業務發展的情形有如上所述，社會各方面所給予的讚許，郵政從業人員固深感奮。惟為事業的進步是無止境的，「覺今是而昨非」，今日以為是者，明日或將認為非，必須有此種認識，方能日新日日新。吾人絕不敢以目前的成就而自滿，理應自強不息，百尺竿頭更進一步，以完成為國家為社會服務之神聖的使命。

我國郵政之服務精神，比之歐美先進各國誠不少讓，若干方面如郵件投遞收集班次之多，較歐美有過無不及之處，但在物質方面則相形見绌，試就郵用工具言，已不如他國遠甚。現代各進步國家之郵政莫不競相採用電動機械設備以代替人力，工作迅速準確，效能自然提高。而我國郵政則尚停頓在手工時期，絕少利用機械。此固緣於國內機械工業尚未發達，此種郵用工具如郵資機，郵票出售機，郵票蓋銷機，郵件分揀機，郵件遞送機等，均未能製造，向國外採購則外匯申請不易。今後如何克服這種困難使郵政業務能逐漸機械化，誠為吾人亟應解決的重大課題之一，並希望國內專家和工業界惠賜協助。

建立現代化的郵政，除新式工具外尚需有理想的工作場所，備具良好的照明，通風、衛生等設備，保護工作人員的健康，減少工作人員的疲勞，以增加工作效率，歐美郵政對此均極重視，多數局屋建築偉大，設備精良，適宜工作。反觀我國郵政房屋類皆難符理想，有的更陳腐狹小，設備則簡陋不堪，均未能與年來增進的業務相配合。當局雖訂有擴充局屋改良設備之計劃，但限於預算費用過低，始終未能依照計劃完成。今後應如何寬籌經費從事此項建設工作，亦為當務之急。

郵政既屬公用事業，與公衆的接觸極為頻繁，其一切的措施必賴公衆的協助和合作，始能收到良好的效果，例如：最近在臺北市內設置的雙口信筒，其目的原在加速郵遞，苟寄件人將本市和外埠的函件不加分別，誤投入錯誤的筒內，則該項函件反將遭受延誤；分區投遞制係加速郵件投遞之措施，歐美各大都市及前在大陸京滬漢穗等地均經施行，但如寄件人不在郵件上標明收件人住址的投遞區號，則此項制度即難收預期的效果；又如信函上郵票如不在規定地位黏貼，則雖備有效率甚高的郵票蓋銷機亦無法使用，仍須用人工蓋銷此項郵票，凡此種種，為例殊多。公衆期望郵政有優良的表現，首先須以愛護的心情給予協助，此乃郵政從業人員所誠懇地鑄求者。

郵件運輸之良窳，關係郵政業務極為重大，而郵件的運輸又全賴運輸業者承負，我國如此，世界各國亦莫不相同。數十年來郵政備蒙國內外運輸業之匡助，郵遞之能迅速與安全，自當歸功於運輸業的工作同志。惟過去亦間有極少數的運輸業認識不足，對郵政抱着歧視的目光，不願盡量協助郵遞，不肯依法予郵政以優先運輸的權利，甚致加以種種控制，郵件反不若一般商貨或客運的重視，亟盼此種缺憾今後不再發生，運輸業為郵政服務亦即為公衆服務，其熱忱自當永受公衆的敬佩，固不貳郵政表示感謝而已。

郵政業務應不斷地改進，除舊佈新，誠為不易的真理，但吾人必須緊記所謂「新一」並非指標奇立異，誇張宣傳，不切實際的措施，必須如 總統所昭示，求精求是，認真踏實，如此才可望有收穫。吾郵以往的成就皆從此得來，今後從業人員應如何益日黽勉，繼承先賢，發揚光大這個福國利民的事業。

六十年建立之郵政，規章齊備，綱目畢具，百凡業務之經營皆有軌道可循，已為識者所稱許，但亦不免有指郵政之規章過愈刻板，缺乏彈性，不足以適應今日千變萬化的社會環境。筆者誠淺認為任何事業必先有完善的制度，嚴密的組織，而後其基礎始見穩固，發展方有可能。吾人自當竭盡全力以維護郵政的良好制度與組織，使終身從事的事業得永保光榮的歷史。

大勝淪陷，原有郵政組織，遭匪破毀無餘，將來收復失土，再造神州，將以今日在臺灣的良好設施作為藍本，以重建祖國的新郵政，是則目前臺灣郵政之建設關係至鉅，吾人認清這點，當益感責任的重大而加倍警惕！

以上各點，僅係筆者於敘述郵政業務演進的往史後個人的淺陋感想，拉雜提出，敬祈讀者諸君匡正。

## 郵政資費之沿革

薛聘文  
王士英

光緒二十二年總理各國通商事務衙門奏請郵政國營一摺附有郵政章程，將郵件分爲三種：（一）通商口岸互相互來寄遞，（二）通商口岸往來內地寄遞，（三）通商口岸往來外國寄遞。其郵資亦依此三種地區分爲（一）岸資，（二）內資，（三）外資三種。內資係郵件發自或寄至內地未設郵局地方，交由民局代送，並由民局自向收信人或寄信人收取之一項附加信資，與郵局無關，故在郵政國營之初，郵資僅有國內（即岸資）及國際（即外資）兩類，其後或受民局及各郵影響或因條約規定，或因幣制關係，郵資分類漸繁，最繁時期多至八種，即國內郵資一種，本埠郵資一種，蒙古及新疆郵資三種，國際郵資一種，日本郵資一種，香港郵資一種，抗戰勝利後，另有臺幣郵資一種，今依次分別敘述其沿革如左：

## （一）國內郵資

國內郵資 Domestic Rate of Postage 亦稱各局互寄郵資，在郵件寄費清單（民國二十一年起改稱各類郵件資費表）內曾列爲第二資，其內容時有調整，大體論之，除光緒二十八年減低一次外，其餘調整均爲增加，抗戰以後，幣值急遽降落，郵資益不斷提高，至民國三十七年，平信起重郵資，達一萬五千元之高峯，惟其實值，反遠較歷年爲低，茲將國內各類函件郵資，歷次調整經過，先作簡略說明。

## （1）光緒二十二年（一八九六）郵資

光緒二十二年二月初七日（一八九六年三月二十日）郵政奉准國營時之國內郵資，（時稱岸資），載在總稅務司赫德所擬之郵政章程，即通商口岸聯約處所往來之郵資爲明信片每張洋銀一分，封口信每件重二錢五分，（十錢

司)以下收洋銀二分，五錢(半盎司)以下收洋銀四分，一兩(一盎司)以下收洋銀八分，餘依此類推，新聞紙華文每張收洋銀一分，洋文收二分，貿易冊及刊印各件每重二兩收洋銀二分。

上項郵資(載於當時之第十九號通告 Notification 現未見及)原定自光緒二十二年十一月廿八日(一八九七年一月一日)起實行，經展延至光緒二十三年正月十九日(一八九七年二月二十日)即郵政官局正式開辦之日起普遍實行，但在北方各港，則自冬令陸路郵班開辦之日(大約在一八九六年十一月下旬或十二月)起已先實行。

初辦時期信件有限，粵海四關自正月初一至月底止，僅收信資一千五百餘元，而各地官紳竟紛紛指責郵資過昂，(交史敘略頁九)總稅務司赫德曾於光緒二十三年三月二十三日(一八九七年四月二十四日)呈報總理衙門解釋，一面通令各關略云「對於岸資之規定原為每四分之一盎司(按即二錢五分)二分，二分之一盎司四分，一盎司八分，而用中國衡量表示時，則為二錢五分，五錢及一兩，但實際用以秤信之衡量，並非中國衡量，如用中國衡量，則四分之一盎司實際等於一錢八分七厘五毫，為簡便計，即改以二錢，四錢，六錢為計算單位，惟如係用外國衡器，則仍按盎司計算」，同時將信函(當時稱封口信)郵資改正為每件計重二、四、六錢以下分別收洋銀二、四、六分餘類推，並說明「每洋銀壹分，合京當十錢五枚，外省足制錢十枚」。(見交史頁一二五)。

(2)光緒二十八年(一九〇二)郵資之減低

光緒晚期之通信機構，除舊式官用驛站及新式官用文報局與國營郵政官局並存外尚有各國擅設之客郵稱為洋局遍佈通商口岸，以及民營之信局稱為民局深入內地各地，民局承寄書信，取費極廉，每件按路途遠近，收費二分至二角不等，與官局競爭至烈，終且聯合洋局以擊官局之肘。(見交史頁五六)官局於是有意縮窄郵之決心，並為使民局不與合作計，曾採取優惠辦法，將民局交由官局運寄信包應納之費，全行豁免，同時自光緒二十八年三月一日(一九〇二年四月八日)起，將國內郵資減低，信函每重半盎司減為洋銀一分，印刷物貿易契貨樣等郵資亦有減低。此為我國郵政史上郵資最低時期，亦為世界各國所僅見之低廉郵資。

## (3) 光緒三十年郵資之增加

自光緒二十八年國內平信郵資驟減後，郵政實收之費遠較應收之數字爲少以致虧損不貲，光緒三十年正月（一九〇四年二月）總稅務司復申呈外務部陳明郵政辦理困難，對於民局包封交郵寄遞者仍恢復收費，是年四月外務部與戶部核定津海等六關每年撥濟郵政銀七十二萬兩，七月二十二日（一九〇四年九月一日）平信郵資，再由一分增爲二分，新聞紙書籍印刷物等郵資亦比例增加。

## (4) 宣統二年（一九一〇）郵資再增加

光緒三十年國內平信郵資增爲二分後，收入雖有增加，（當時尙無詳細冊報，僅知光緒二十七年（一九〇一）至三十二年（一九〇六）收入總數，共計六百五十六萬二千二百三十六兩），但以擴展內地郵務需款浩繁，而六處海關（津、漢、滬、閩、潮、粵）每年協款七十二萬兩，始終未能如數照付，（第一年共協十二萬一千餘兩，其後每年均在三十三四萬兩之譜）。宣統二年四月廿四日（一九一〇年六月一日）郵政總辦鼎鑾（T. Pitt）通令各局修訂郵資自是年七月一日（一九一〇年八月五日）起實行，令文內並追敘過去郵資變遷概況，其言曰：「關於此事，吾人可以追憶，當我郵政開辦後之最初四年，國內郵資原爲四分（按係重至半英兩之信函），嗣以迫於特殊環境，乃於一九〇二年驟降爲一分，至一九〇四年始增爲二分，此項資費持續至六年之久，已不足適應業務之支出，故現予增爲三分，以資改善」。按自光緒三十三年起郵政營業支出，合薪資、辦公費、印刷、運費及其他已達二百三十五萬餘元，其後逐年增加，至宣統二年而達三百四十二萬餘元，郵政自辦之郵局在光緒三十年爲三九二處，宣統二年增至七八五處，同期之代辦機構亦由九二七處增爲四、五七二處，收入有限，開支突增，調整郵資自是必要之舉，惟當時增加之郵資僅平信一項，其他如明信片、新聞紙、書籍、印刷物等僅將計重單位，略予增減。

## (5) 民元減低新聞紙印刷物郵資之減低

國內新聞紙與印刷物等之郵資，常隨信函郵資依時調整，已如上述，其比例常爲信函資費之二分之一至三分之二



一，民國元年三月 國父依據上海日報公會呈文電請政府（按是時 國父已讓大總統位於袁世凱）飭知郵政總局減輕郵電資費，優待文化事業，原電如後：

「北京袁大總統鑒：前據上海日報公會呈陳軍興以後困難情形，請減輕郵電費前來，查報紙代表輿論，監督社會，厥功甚巨。此次民國開創，南北統一，尤賴報界同心協力，竭誠贊助。所稱困難情形，自屬實況，若不設法維持，勢將相繼歇業。當將原呈發交交通部核辦，茲據呈復：「擬嗣後凡關於報界之電費，悉照現時價目減輕四分之一，郵費減輕二分之一，庶商困得以稍蘇，而郵電兩政亦不致大受影響。除電費一項，令行上海電報總局知照外，郵費一項，懇電袁大總統轉飭北京郵政總局再鑒遵照」等情。相應電請查照，轉飭遵辦，並見見復為盼，孫文。」

郵政總局奉令後自元年四月一日起（交史四九四頁），實行新聞紙減半收費，旋復據上海書業公會呈請援照新聞紙減費例減低書籍印刷物郵資二分之一，亦經照准。

#### (6) 民國十一年增加郵資之反響

第一次世界大戰之後，各國幣值多有貶落，故在一九二〇年（民國九年）瑪德里郵政公約中議定國際郵資增加一倍，國際間支付之轉運費等則按金幣給付，客郵亦適於此時議決撤銷，開支驟增，十一年八月七日郵政總局呈請交通部准予依照公約規定調整國際郵資，並將國內郵資同時調整，以解除當時經濟之困窘，嗣奉令准自十一月一日起實行。

本案實行之前，上海書業公會江蘇省教育會等，以此次增加郵資，信件僅增三分之一，新聞紙包裹均不增加，獨書籍竟增至一倍，首先呈電反對，實行以後，東三省地方官長亦持異議，廣東湖南兩省又繼起反對，浙江督辦兼省長盧永祥竟令浙江郵務長取消加價，更張貼佈告恢復從前郵資，並在浙省各郵局內派檢查員監視，同時有川軍總司令權攝四川民政劉成勳電請國務院及交通部收回郵電加價成命，四川省議會且提議四川郵務長應由省長任命國人

充任（是時四川郵務長爲洋人杜能）各該郵局應脫離中央之管轄，當時郵政總局內有各省軍閥竊佔郵局之處，外有各國郵務垂涎撤消之慮，蓋民國十年華盛頓會議中業已議決美、英、法、日等國之客郵於民國十二年一月一日前一律撤消，而以我國郵務應繼續保持其已有之成績爲條件，郵政總局深恐事態擴張，影響大計，是年十二月呈擬交通部擬將國內平信郵資由三分增爲四分，國際平信由一角五分改爲一角二分，以期兼顧，部方以反對加價者輒以郵資加價未經國會通過爲詞，乃將新訂郵資提交國務會議議決暫行取消，一面令知郵政總局於十二年一月一日起恢復第六十六號寄費清單原訂郵資，仍由郵政總局另擬兼顧民意與郵政經濟之折衷方案，由部提交閣議，一面將經過情形電告巡閱使曹錕及各省當局，於是反對增加郵資之風潮始告平息，是項新方案延至十四年十一月一日起始見實行，其內容除國內各局互寄，及寄日本朝鮮關東租借地及臺灣之信函由每重二十公分收費三分增爲四分，明信片由一分半增爲二分外，新聞紙書籍印刷物等仍照第六十六號寄費清單收費以符兼顧民意之實。

(7) 民國二十一年增加郵資之再反響

民國二十一年度，郵政因增加貼補航空公司等經費，預算收支比較，不敷達九百餘萬元，交通部令郵政總局擬具加費辦法，呈奉行政院會議通過。國內互寄信函增加二分，當地投遞信函增加一分，國內互寄明信片增加一分，貨件增加二分，掛號郵件增加四分，新聞紙類（即按立券新聞紙每公斤）照八分收費，書籍印刷物照現行查例改爲「一分半」，旋復依據郵政總局建議，轉呈行政院，作如下各點之修正：

(甲) 立券新聞紙寄費免予增加。

(乙) 書籍印刷物改照包裹單純費收取寄費。

(丙) 遼吉黑三省已被日軍佔領，該次加價時該三省暫緩實行。

上開修正各點經行政院核准後，國內各類郵件寄費即按照核定各節分別修正，國外郵件寄日本朝鮮關東租借地臺灣香港澳門等處按照郵政公約及往例應照國內郵資收費者，亦同時修正，定自二十一年五月一日起實行。

當郵資籌議調整時期，各報已有消息透露，上海市書業同業公會於二十一年四月中首先向交通部郵政司提出質詢，復分電國民政府、行政院、交通部、教育部、內政部請對於書籍增加郵資一事，收回成命，上海市商會、漢口、北平、吳縣、南昌、重慶、南京、等各地書業同業公會繼起紛電交通部多以普及文化爲詞，要求取銷書籍郵資加價，案經立法院第一三八次會議議決「交通部之決議增高稅率增加人民負擔，未經立法院通過，請國民政府立即下令嗣止」，五月四日交通部呈奉行政院令准將國內互寄信函改爲增加一分，當地投遞借函增加一分，國內互寄明信片增加半分，貨樣增加一分，掛號費增加二分，書籍刷印物暫免加費，五月十一日部令郵政總局依照減定資例從五月二十日起實行。

#### (8) 民國二十九年郵資

抗戰軍興，法幣貶值，物價步漲，公營事業價格及國際郵資一再增加，惟以國內郵資格於郵政法規定，非經立法程序，不能調整，遂致郵政收支無法平衡，虧負之數，年有增加，二十九年交通部提請行政院增加郵資約百分之六十，以彌補一部份虧損，郵政法相關條文亦經立法院通過附加一表列明應行調整數字，作爲非常時期郵資，於是年九月二十日起實行，自此以後，國內郵資依貨幣貶值之比率，每年作一次或多次之調整，三十年十一月一日，十二月一日，卅一年十二月一日，卅二年六月一日，卅三年三月一日，卅四年十月一日，卅五年十一月一日，各調整一次，卅六年七月一日及十二月十一日，調整二次，卅七年四月五日，七月廿一日及十一月十九日，調整三次，卅八年一月一日，二月七日，二月廿一日，三月一日，三月十一日，四月一日，四月廿七日，及八月一日調整八次，八月一日起開始改用銀元券，卅九年五月六日調整一次。詳見「國內郵資沿革表」(一)(二)如後。

## 資沿草費 (一)

表1

| 光緒               | 民國      | 民國     | 民國      | 民國      | 民國       | 民國       | 民國      | 民國      | 民國      | 民國    | 民國 |
|------------------|---------|--------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|-------|----|
| 27.1<br>19.0.8.5 | 14.11.1 | 21.5.1 | 21.5.20 | 29.9.20 | 30.11.1  | 30.12.1  | 31.12.1 | 32.6.1  | 33.3.1  |       |    |
| 3分               | 4分      | 6分     | 5分      | 8分      | 1角5      | 1角6      | 元 0.50  | 元 1.00  | 元 2.00  |       |    |
| 1                | 2       | 3      | 2.5     | 4       | 8分       | 8分       | 0.25    | 0.50    | 1.00    |       |    |
| 2                | 4       | 6      | 5       | 8       | 1角6      | 1角6      | 0.50    | 1.00    | 2.00    |       |    |
| 1                | 0.5     | 0.5    | 0.5     | 0.5     | 1分       | 1分       | 0.05    | 0.10    | 0.20    |       |    |
| 2                | 1       | 1      | 1       | 2       | 4分       | 4分       | 0.15    | 0.30    | 0.60    |       |    |
| 5                | 2.5     | 2.5    | 2.5     | 4       | 8分       | 8分       |         |         |         |       |    |
| 10               | 5       | 5      | 5       | 8       | 1角6      | 1角6      |         |         |         |       |    |
| 15               | 7.5     | 7.5    | 7.5     | 12      | 2角4      | 2角4      |         |         |         |       |    |
| 30               | 15      | 15     | 15      | 24      | 4角8      | 4角8      |         |         |         |       |    |
| —                | 22.5    | 22.5   | 22.5    | 36      | 7角2      | 7角2      |         |         |         |       |    |
|                  |         |        |         | 4分      | 8分       | 8分       | 0.25    | 0.50    | 1.00    |       |    |
|                  | 5       | 5      | 5       | 8       | 1角5      | 1角6      | 0.50    | 1.00    | 2.00    |       |    |
| 2                | 2       | 4      | 3       | 5       | 1角       | 1角       | 0.35    | 0.70    | 1.40    |       |    |
| 5                | 5       | 10     | 7.5     | 12      | 2角4      | 2角4      |         |         |         |       |    |
| 10               | 10      | 14     | 10.5    | 17      | 3角4      | 3角4      |         |         |         |       |    |
| —                | 15      | 20     | 15      | 24      | 4角8      | 4角8      |         |         |         |       |    |
| 5                | 5 (b)   | 10     | 8       | 13      | 2角5      | 2角6      | 1.00    | 2.00    | 3.00    |       |    |
| (j)              | 12      | 12     | 12      | 20      | 4角       | 4角       | 1.50    | 3.00    | 4.00    |       |    |
|                  |         |        |         | 5分      | 8分       | 1角5      | 1角6     | 0.50    | 1.00    | 2.00  |    |
|                  |         |        |         | 1角      | 1角6      | 3角2      | 3角2     | 1.00    | 2.00    | 4.00  |    |
|                  |         |        |         | 1%      | 16%      | 32%      | 32%     | 10%     | 10%     | 10%   |    |
|                  |         |        |         | 1角      | 1角6      | 3角2      | 3角2     | 1.00    | 2.00    | 4.00  |    |
|                  |         |        |         | 4分      | 6分       | 1角2      | 1角2     | 0.40    | 0.80    | 1.60  |    |
|                  |         |        |         | 2角      | 3角2      | 6角4      | 6角4     | 2.00    | 4.00    | 8.00  |    |
|                  |         |        |         | 1元      | 1元6      | 3元2      | 3元2     | 10.00   | 20.00   | 40.00 |    |
|                  |         |        |         | 8分      | 1角3      | 2角5      | 2角6     | 1.00    | 2.00    | 3.00  |    |
|                  |         |        |         | 1角6     | 2角6      | 5角       | 5角2     | 2.00    | 4.00    | 6.00  |    |
|                  |         |        |         | 5分      | 8分       | 1角5      | 1角6     | 0.50    | 1.00    | 2.00  |    |
|                  |         |        |         | 2角      | 3角2      | 6角4      | 6角4     | 2.00    | 4.00    | 8.00  |    |
|                  |         |        |         | 1角3     | 2角1      | 4角2      | 4角2     | 1.35    | 2.70    | 5.40  |    |
|                  |         |        |         | 5角      | 8角       | 1元6      | 1元6     | 5.00    | 10.00   | 20.00 |    |
|                  |         |        |         | 30.1.8  | 30.12.23 | 30.12.31 | 31.12.2 | 32.5.20 | 33.2.18 |       |    |
|                  |         |        |         | 通令      | 通令       | 通令       | 通代電     | 通代電     | 通代電     |       |    |
|                  |         |        |         | 775     | 785      | 787      | 2377    | 2516    | 86      |       |    |

郵政

四六

除類推；民國十一年十一月加費十二年一月取消，參看本節(6)。(b)明信片與資民國六  
 美兩半，重項英兩一分，行紙加重三兩一分，民國元年四月一日起，改行每重50格圖紙半分。  
 (c) 舊者文件郵資民國九年十二月起訂定二十四年二月改為每公斤收費一分。(f) 商務傳單  
 (g) 貨樣畫登自民國十二年六月起增至500公分。(h) 掛號郵資民國十八年二月一日起增  
 起改為初重三十格圖紙一角，續重每三十格圖紙五分，民國五年起改行每斤一角。(j) 光緒  
 二年起改用「粉圖紙」，民國九年改稱「公分」，四十三年改稱「公克」，以下各類資費均同。

國內（各局互寄）郵

| 類別      | 計費單位       | 光緒                 |                   | 光緒                |                     | (計費重量)(K) |
|---------|------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-----------|
|         |            | 22.27<br>1896.3.20 | 28.31<br>1902.4.8 | 30.72<br>1904.9.1 | 30.72<br>1904.9.1   |           |
| 信(函 a)  | 每重半英兩      | 4分(1)              | 1分                | 2分                | 每重20格蘭姆(公分)         |           |
| 明信片(b)  | 單          | 1                  | 1                 | 1                 | 單                   |           |
|         | 雙          |                    | 2                 | 2                 | 雙                   |           |
| 新聞紙(c)  | 每重2英兩      | 1                  | 1/2               | 1                 | 每重50格蘭姆(公分)         |           |
|         | 每重3英兩      |                    |                   | 2                 | 重至100格蘭姆(公分)        |           |
|         | 每重4英兩      |                    |                   | 5                 | 逾100至250格蘭姆(公分)     |           |
|         | 每重5至8英兩    | 每重2英兩半另加2分         |                   | 10                | 逾250至500格蘭姆(公分)     |           |
|         | 每重8至16英兩   |                    | 8                 | 15                | 逾500至1,000格蘭姆(公分)   |           |
|         | 每重16至32英兩  |                    | 15                | 30                | 逾1,000至2,000格蘭姆(公分) |           |
| 書籍(d)   | 每重32至64英兩  |                    |                   |                   | 逾2,000至3,000格蘭姆(公分) |           |
| 貨物(e)   | 貨物每磅另加     | 5                  |                   |                   | 每重1公斤               |           |
| 特等文件(f) |            |                    |                   |                   | 每重50磅另加印刷費          |           |
| 快遞(g)   | 每重2英兩      | 2                  |                   |                   | 重至100格蘭姆(公分)        |           |
|         | 每重3英兩      |                    | 1                 | 2                 | 逾100至250格蘭姆(公分)     |           |
|         | 每重3英兩至8英兩  |                    | 2                 | 5                 | 逾250至300格蘭姆(公分)     |           |
|         | 每重8英兩至12英兩 |                    | 4                 | 10                | 逾300至500格蘭姆(公分)     |           |
| 掛號(h)   | 普通郵資外每件另加  | 5                  | 5                 | 5                 | 普通郵資外每件另加           |           |
| 快遞(i)   |            |                    |                   |                   | 普通郵資外每件另加           |           |
|         |            |                    |                   |                   | 平快：普通郵資外每件另加        |           |
|         |            |                    |                   |                   | 代收貨價函件及包稱函件額定資費     |           |
|         |            |                    |                   |                   | 保價函件 { 保價費          |           |
|         |            |                    |                   |                   | { 起算費               |           |
|         |            |                    |                   |                   | 保價函件 { 尋常郵資每重50公分   |           |
|         |            |                    |                   |                   | { 起算費               |           |
|         |            |                    |                   |                   | 存證函件在雙號             |           |
|         |            |                    |                   |                   | 回執：每件               |           |
|         |            |                    |                   |                   | 查詢或預發回執：每件          |           |
|         |            |                    |                   | 存局候領回執：每件         |                     |           |
|         |            |                    |                   | 撤回或更改地址：每件        |                     |           |
|         |            |                    |                   | 更改代收貨價額：每件        |                     |           |
|         |            |                    |                   | 存證函件存局副本閱覽費：每件每次  |                     |           |
|         |            |                    |                   | 參考文件 { 年月日        |                     |           |
|         |            |                    |                   | { 文別              |                     |           |
|         |            |                    |                   | { 號碼              |                     |           |

附註：(a) 光緒二十二年之舊郵費應為每重半英兩以下二分，半兩以下四分，一兩以下八分，年七月一日起單片增為一分半雙片三分。(c) 新聞紙郵資光緒二十四年改為重二( d) 書籍、印刷物及貨物郵資民國元年四月起減半收章(按即十四年之資費) (民國元年起開辦，規定每百張收投蓋費一角，民國十三年九月起減為每五十張五分。為六分。(i) 快遞郵資宣統元年起定為每重一英兩一角續重每英兩五分，宣統二年二十二年二月七日領事官准准日期，實行日期較後詳見 本節(2) (k) 計費至五毫統

郵政資費之沿革

費沿革表 (二)

單位：元

表2

| 85<br>(c)<br>37.11.19 | 86<br>38.1.1 | 87<br>38.2.7 | 88<br>38.2.21 | 89<br>38.3.1 | 90<br>38.3.11 | 91<br>38.4.1 | 92<br>38.4.27 | 93<br>(c)<br>38.4.27 | 94<br>(c)<br>38.8.1 | 95<br>39.5.6 |
|-----------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|----------------------|---------------------|--------------|
| 0.10                  | 0.50         | 3.00         | 15.00         | 25           | 50            | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.10                  | 0.50         | 6.00         | 30.00         | 50           | 100           | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.05                  | 0.25         | 0.50         | 7.50          | 15           | 30            | 50           | 750           | 0.02                 | 0.025               | 0.05         |
| 0.10                  | 0.50         | 3.00         | 15.00         | 30           | 60            | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.006                 | 0.03         | 0.18         | 1.70          | 2            | 4             | 6            | 90            | 0.004                | 0.005               | 0.006        |
| 0.004                 | 0.02         | 0.12         | 0.50          | 1.2          | 2.4           | 4            | 60            | 0.002                | 0.002               | 0.004        |
| 0.002                 | 0.01         | 0.06         | 0.30          | 0.4          | 0.8           | 2            | 30            | 0.001                | 0.001               | 0.002        |
| 0.05                  | 0.25         | 1.50         | 7.50          | 15           | 30            | 50           | 750           | 0.02                 | 0.025               | 0.05         |
| 0.05                  | 0.25         | 1.50         | 7.50          | 15           | 30            | 50           | 750           | 0.04                 | 0.025               | 0.05         |
| 0.05                  | 0.25         | 2.00         | 4.00          | 5            | 10            | 50           | 750           | 0.01                 | 0.025               | 0.05         |
| 0.10                  | 0.50         | 3.00         | 30.00         | 50           | 100           | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.10                  | 0.50         | 3.00         | 20.00         | 30           | 60            | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.30                  | 1.50         | 10.00        | 50.00         | 80           | 150           | 300          | 4,500         | 0.12                 | 0.15                | 0.30         |
| 0.40                  | 2.00         | 14.00        | 75.00         | 120          | 250           | 400          | 6,000         | 0.16                 | 0.20                | 0.40         |
| 0.10                  | 0.50         | 3.00         | 30.00         | 50           | 100           | 100          | 1,500         | 0.04                 | 0.05                | 0.10         |
| 0.20                  | 1.00         | 12.00        | 60.00         | 60           | 120           | 240          | 4,000         | 0.05                 | 0.10                | 0.20         |
| 0.20                  | 1.00         | 12.00        | 60.00         | 60           | 120           | 240          | 4,000         | 0.05                 | 0.10                | 0.20         |
| 2%起                   | 2%起          | 2%起          | 2%起           | 2%起          | 2%起           | 2%起          | 2%起           | 2%起                  | 2%起                 | 2%起          |
| 1.00                  | 5.00         | 120          | 600.00        | 600          | 600           | 1,200        | 18,000        | 0.50                 | 0.50                | 1.00         |
| 1%                    | 1%           | 另有費率表        |               |              |               | 2%           | 2%            | 2%                   | 2%                  | 1%           |
| 0.50                  | 2.50         | 60.00        | 300.00        | 300          | 300           | 400          | 6,000         | 0.16                 | 0.20                | 0.40         |
| 0.10                  | 0.50         | 15           | 75            | 75           | 150           | 300          | 4,500         | 0.12                 | 0.15                | 0.30         |
| 0.40                  | 2.00         | 48           | 240           | 240          | 480           | 960          | 16,000        | 0.40                 | 0.50                | 1.00         |
| 2%起                   | 2%起          | 2%起          | 2%起           | 2%起          | 2%起           | 2%起          | 2%起           | 2%起                  | 2%起                 | 2%起          |
| 1.00                  | 5.00         | 120          | 600           | 600          | 600           | 1,200        | 18,000        | 0.50                 | 0.50                | 1.00         |
| 0.30                  | 3.00         | 36           | 180           | 180          | 200           | 400          | 6,000         | 0.12                 | 0.15                | 0.30         |
| 0.60                  | 6.00         | 72           | 360           | 360          | 400           | 800          | 12,000        | 0.24                 | 0.30                | 0.60         |
| 0.10                  | 1.00         | 12           | 60            | 60           | 120           | 240          | 4,000         | 0.10                 | 0.10                | 0.20         |
| 0.40                  | 4.00         | 48           | 240           | 240          | 480           | 960          | 15,000        | 0.20                 | 0.20                | 0.40         |
| 0.30                  | 3.00         | 36           | 180           | 180          | 360           | 720          | 12,000        | 0.10                 | 0.10                | 0.20         |
| 通電<br>315             | 管令<br>305    | 通電<br>選4     | 通電<br>選10     | 通訓令<br>2128  | 通令<br>2138    | 通令<br>2160   | 通令<br>2177    | 通電<br>46             | 通電<br>8             |              |
| 37.11.5               | 38.1.5       | 38.2.6       | 38.2.18       | 38.3.1       | 38.3.10       | 38.4.2       | 38.4.8        | 38.4.27              | 38.7.26             |              |
|                       | 通電<br>330    |              | 通電<br>選11     |              | 通電<br>選17     | 通電<br>28     | 通電<br>35      |                      | 通電管令<br>57          |              |
|                       | 37.12.30     |              | 38.2.19       |              | 38.3.9        | 38.3.31      | 39.4.15       |                      | 38.7.27             |              |

郵  
政

四八

三十七年十一月十九日起又改為初重 250公分計費，500公分計費，三十八年二月七日起又改為每重  
費者文件三十八年二月二十一日起，改為每重 250公分計費，同年四月一日起又改為每重一公斤計費  
元，同年八月一日起改用銀圓券。

## 國內(各局互寄)郵

| 郵資表編號    |    | 79           | 80      | 81     | 82       | 83      | 84      |         |         |
|----------|----|--------------|---------|--------|----------|---------|---------|---------|---------|
| 實施日期(民國) |    | 34.10.1      | 35.11.1 | 36.7.1 | 36.12.11 | 37.4.5  | 37.7.21 |         |         |
| 信        | 函  | 初重20公分       | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 15,000  |         |
|          |    | 續重每20公分      | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 15,000  |         |
| 明信片      | 單  |              | 10      | 50     | 250      | 1,000   | 2,500   | 10,000  |         |
|          | 雙  |              | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 20,000  |         |
| 掛號       | 平  | 每張每重50公分     | 2       | 10     | 30       | 120     | 300     | 1,000   |         |
|          | 立券 | 每次每重50公分     | 1.2     | 6      | 18       | 72      | 180     | 600     |         |
| 掛號       | 紙包 | 每份每重50公分     | 0.4     | 2      | 6        | 24      | 60      | 200     |         |
| 書籍印刷物    |    | 初重100公分(a)   | 6       | 30     | 150      | 1,000   | 3,000   | 10,000  |         |
| 貿易契券     |    | 續重每100公分     | 6       | 30     | 150      | 500     | 1,000   | 5,000   |         |
| 譯者文件     |    | 每頁一公斤(b)     | 10      | 50     | 250      | 1,000   | 2,000   | 5,000   |         |
| 商務傳單     |    | 除印刷物資費外每50張  | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 15,000  |         |
| 貨        | 抄  | 每重100公分      | 14      | 70     | 350      | 1,500   | 4,000   | 2,000   |         |
| 掛號函件     |    | 除普通資費外每件另加   | 30      | 150    | 750      | 3,000   | 10,000  | 30,000  |         |
| 快速掛號函件   |    | 除普通資費外每件另加   | 50      | 250    | 1,300    | 5,000   | 15,000  | 45,000  |         |
| 平快函件     |    | 除普通資費外每件另加   | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 15,000  |         |
| 代寄       | 函件 | 除普通掛號費及運費外每件 | 40      | 200    | 1,000    | 8,000   | 20,000  | 70,000  |         |
|          |    | 除包郵費及運費外每件   | 40      | 200    | 1,000    | 8,000   | 20,000  | 70,000  |         |
| 保價       | 函件 | 保價費按保價總值     | 10%     | 10%    | 10%      | 10%     | 2%起     | 2%起     |         |
|          |    | 起算費          | 40      | 200    | 5,000    | 10,000  | 25,000  | 100,000 |         |
| 報值掛號函件   |    | 報值費按報值收      |         |        |          | 1.5%    | 1.5%    | 1%      |         |
|          |    | 報值費起算數       |         |        |          | 4,000   | 10,000  | 50,000  |         |
| 保價       | 箱匣 | 郵費每重50公分     | 16      | 80     | 400      | 1,600   | 4,000   | 15,000  |         |
|          |    | 起算費          | 80      | 400    | 2,000    | 8,000   | 20,000  | 70,000  |         |
|          |    | 保價費按保價總值     | 10%     | 10%    | 10%      | 10%     | 2%起     | 2%起     |         |
|          |    | 起算費          | 40      | 200    | 5,000    | 10,000  | 25,000  | 100,000 |         |
| 函        | 執  | 每件           | 30      | 150    | 750      | 3,000   | 10,000  | 35,000  |         |
|          |    | 每件           | 60      | 300    | 1,500    | 6,000   | 20,000  | 70,000  |         |
| 存局候領     |    | 每件           | 20      | 100    | 500      | 2,000   | 5,000   | 15,000  |         |
| 逾期或更改地址  |    | 每件           | 80      | 400    | 2,000    | 8,000   | 20,000  | 70,000  |         |
| 更改代收貨價款  |    | 每件           | 54      | 270    | 1,350    | 5,400   | 15,000  | 50,000  |         |
|          |    | 文            | 別       | 通訓令    | 通電       | 通電      | 通電      | 通電      | 管令      |
|          |    | 裝            | 編       | 128    | 175      | 205     | 239     | 271     | 143     |
|          |    | 年            | 月       |        | 35.11.1  | 36.6.21 | 36.12.5 | 37.7.14 | 37.7.14 |
|          |    | 文            | 別       |        |          |         |         |         |         |
|          |    | 號            | 編       |        |          |         |         |         |         |
|          |    | 年            | 月       |        |          |         |         |         |         |

附註：(a) 書籍印刷物等郵資三十七年七月二十一日起改爲初重150公分，續重每150公分計費，250公分計費，三十八年四月一日起，又改爲初重250公分續重每500公分計費。(b)

(c) 函件資費三十七年十一月十九日起改川盆圖券，三十八年四月二十七日改採用銀

## (一) 本埠郵資

## (1) 「本埠」之定義與範圍

本埠郵資 (Local Rate of Postage) 亦稱各局就地投送界內郵資，在寄費清單內曾列爲第一資，依照郵章規定，以適用於某一投遞郵局地區之投遞界內爲限。(Within delivery Section of any single postal place) 但由於行政區或與郵局投遞區域之不同，往往不爲一般公衆所瞭解，因公衆多以爲本埠郵資之範圍，即係市區或城區之範圍，即新進郵政人員，亦不免有此誤會，民國十二年郵政總局第一〇六八號通飭各區郵政管理局云：「某數郵區，對於同一鄉村郵務段內鄰近各地互寄之郵件，應按第二資收費者，往往誤按第一資收費」，民國二十九年十二月二十八日郵政總局第一四五八號通代電：「抗戰以來城市內機關團體以及民衆頗多疏散，遷往離城不遠之鄉村，其與城市往來郵件原不在該城市郵局投送範圍之內，應按第二資收費，但多按第一資粘貼郵票，經手員工疏忽不察，不按欠資辦理，公衆不明郵章，遂亦視爲當然，殊與規章未合」。三十三年二月二十八日郵政總局再以第三〇四三號通代電飭知各區「各局互寄之第二資郵件未經呈准，不得擅自改按第一資收費，亦不得以市區或縣區爲理由將第一資就地投送範圍推廣」。

上海改爲特別市後市區範圍擴展至高昌廟市中心區等地，滬市民衆即要求郵局凡在市區以內互寄之郵件一律按本埠郵資收費，高昌廟本有三等郵局，不屬上海局投遞範圍，至此上海郵政管理局不得不將該三等郵局改爲上海局之支局，以適用上海市本埠郵資。抗戰後期重慶市區擴大以後，亦有同樣事件發生，重慶衛戍總司令部曾於民國三十二年初函請交通部轉飭郵政總局對於市區以內之郵件均按本埠郵資規定收費，郵政總局於是年五月呈部稱：「國內郵資費，按照郵政法，僅分爲第一資及第二資兩種，係以局爲單位，目前重慶市區擴大甚多，其原設郵局中，頗多不在重川管理局所轄就地投送界內，其往來市區之郵件，原應按各該局之投送界址，分別收取第一資或第二資郵



費，重慶衛戍總司令部所請統按第一資（即本埠郵資）收費一節，似與郵政法規定不符，推查陪都情形比較特殊，爲便利公衆計，擬特予規定在重慶市區內各郵局互寄郵件，不論其投送界地若何，一律改按第一資收費，以資簡便。由此二事觀之，所謂「本埠郵資」或「第一資」之定義與範圍已由郵局投遞區域漸向行政區域遷就而改變。

「本埠郵資」如照「各局就地投送界內郵資」解釋，則上海市內各局於民國十五年改爲分區投遞局（Sectional office）時，分區投遞局間互寄之郵件，亦應按第二資收費，即上海一地有若干郵局，在其本局投遞界內應適用本埠郵資，界外則應適用國內郵資，同一上海市區內有兩種不同郵資，勢必引起嚴重問題，上海郵局當時並未將郵資改訂者，實因事實上無法改訂，本埠郵資制之困難如此，迨民國三十四年本埠郵資廢止，數十年來之紛爭始息。

從各國言之，本埠郵資制亦已隨時代之進展而日漸減少，英國郵政遠自一八四〇年希爾爵士建議之辦士郵資制實行之始，倫敦市內之本埠郵資，事實上已不存在，迨至目前郵盟各會員國中如南非、美國、阿根廷、奧地利、比利士、埃及、西班牙、法國、印度、日本、挪威、葡萄牙、瑞典等國亦不復有本埠郵資之存在，此或亦與都市區域之擴展有關，但自第一次世界大戰之後，多數國家隨幣值之貶落而減低郵資，目下各國國內郵資之實值，已與大戰前之本埠郵資相差不遠，亦自無另立本埠郵資之必要。

## (2) 本埠郵資沿革

本埠郵資之制始於英倫，一六八〇年倫敦市區辦理市內郵遞，凡信件或包裹重不逾一磅價值不逾十磅者，不論路途遠近，概收一辨士之劃一郵資，我國自同治二年六月（一八六三年），上海工部局外僑即自行設置書信館（Local Post Office），收寄就地投送之信函，新聞紙及包裹等，（詳見民國十年郵政事務總論附件丙），並自定一項郵資，今可考者，爲光緒四年（一八七八）之郵資，規定如後：

信函……………每盎司銀元一分

新聞紙……………每件重不逾四盎司銀元半分



|                     |          |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
|---------------------|----------|-----|--------------------|-----|-----|------|------|------|-------|----|
| 書籍印刷<br>物貿易契<br>(c) | 每重三英兩    | 半分  | 每重100公分            | 半分  | 半分  | 半分   | 1分   | 5分   | 1角    | 2角 |
|                     | 不逾三英兩    | 1分  | 重至100公分            | 半分  | 半分  | 1分   | 2分   | 2分   | 100公分 | 2角 |
|                     | 逾3至8英兩   | 1分5 | 2分 逾100—250公分      | 1分  | 1分  | 2分   | 4分   | 4分   | 1角    | 4角 |
|                     | 逾8至16英兩  | 3分  | 4分 逾250—500公分      | 2分  | 2分  | 4分   | 8分   | 8分   |       |    |
| 醫者文件<br>(e)         | 逾16至32英兩 | 5分  | 8分 逾500—1,000公分    | 4分  | 4分  | 6分   | 1角2分 | 1角2分 |       |    |
|                     | 逾32至64英兩 | 1角  | 15分 逾1,000—2,000公分 | 7分5 | 7分5 | 1角2分 | 2角4分 | 2角4分 |       |    |
|                     |          |     | 逾2,000—3,000公分     |     |     | 1角5  | 1角8分 | 3角6分 |       |    |
|                     |          |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
| 商務傳單<br>(f)         | 每重一公斤    |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
|                     |          |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
|                     |          |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
|                     |          |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
| 貨樣 (d)              | 每重50張    |     |                    |     |     |      |      |      |       |    |
|                     | 重至三英兩    | 1分  | 重至100公分            | 1分  | 1分  | 5分   | 8分   | 1角5分 | 5角    | 1元 |
|                     | 逾3至8英兩   | 1分半 | 2分 逾100—250公分      | 2分  | 2分  | 2分   | 4分   | 4分   | 100公分 | 3角 |
|                     | 逾8至12英兩  | 3分  | 4分 逾250—350公分      | 4分  | 4分  | 4分   | 6分   | 1角2分 | 1角5分  | 6角 |
|                     |          |     | 逾350—500公分         |     |     |      |      |      |       |    |

附註：(a) 本埠信函郵資自光緒二十八年開始規定並普遍推行，(現郵4卷4期 6頁)，惟上海等地早已實行，參看本節 (2)

- (b) 宣統二年起改用格爾得民國九年起改辦公分。
- (c) 軍本寄遞之書籍自民國十四年起重價增至三公斤，三十一年十二月起改爲每重 100 公分計費。
- (d) 貨樣重價限自民國十二年六月起增至 350 公分（民國十二年報四）。
- (e) 舊者文件郵政自民國九年訂定民國十九年起重價由三公斤增至五公斤。
- (f) 滬務傳單自民國元年十一月開辦民國十三年九月起投遞費由每百張一角，改爲每五十張五分。
- (g) 民國三十四年九月二十二日起本埠郵資取消。

### (三) 蒙古及新疆郵資

#### (1) 蒙疆通郵時之郵資

蒙古新疆郵資內容分三種，會列爲第三、四、五資，在郵政正式國營以後，新疆境內仍行驛遞舊制，由當地官府自行管理，宣統元年（一九〇九）三月，新疆巡撫電請展設甘肅涼州以西至新疆迪化一帶郵局，郵傳部可其請，是年十二月蘭州與迪化間開始試辦日夜兼程快班郵差郵路，全程共長六千六百里（二千二百英里），限三十三天到達，宣統二年（一九一〇年）迪化設立郵政管理局，新疆全省設置各級郵局十六處，郵寄代辦所二十處，另開郵差郵路九條，銜接塔城、綏定、郵善、阿克蘇、塔城、疏附、沙雅等縣。內外蒙古亦自宣統元年在張家口至庫倫間（計程二千七百里），開辦每星期一次之日夜兼程馬差郵路。翌年又設立恰克圖郵局，並開辦恰克圖與庫倫間（計程九百里）每星期三次之驛夫郵路，蒙疆郵遞既劃歸郵政統一經營，郵政總局即於是年起（一九一〇）頒訂蒙疆特定郵資三種，即：（一）蒙古新疆省內各局就地投遞界內郵資（即第三資），（二）蒙古或新疆省內各局互寄郵資（即第四資），以及（三）蒙古新疆與其他各省互寄之郵資（即第五資），又蒙古新疆往來國外，以及蒙古新疆往來各省之信件，經由西比利亞轉寄者，規定適用國際郵資。

#### (2) 民國六年蒙疆郵資之調整

民國六年四月一日起，凡在蒙古或新疆境內就地投送（第三資）及各局互寄（第四資）之各類函件資費，一律增加一倍，其餘各省往來（第五資）之信件，初重二十格蘭姆增五〇%，即由六分增為九分，較重每二十格蘭姆仍收六分未改，至蒙古新疆與各省往來（第五資）之其他各類函件資費，一律增加五〇%（即由國內二單純費增為三單純費）。

同年七月一日起，國內明信片郵資由一分加為一分半，雙明信片由二分增為三分。蒙古或新疆境內各局互寄（第四資）及與各省互寄（第五資）之明信片，亦比照此項增加之郵資，加倍計費，故蒙疆明信片郵資會於是年四月及七月先後調整二次。

#### (3) 民國七年蒙疆重件郵資之調整

各省經由蘭州至新疆及經由張家口至蒙古之各早班郵路，向來祇能寄遞信函及明信片，民國七年四月一日起，開始寄遞印刷物等其他各類郵件，除照民國六年七月修正之郵資納費外，凡書籍、印刷物、貿易契、或貨樣由新疆或蒙古境內往來國內各處者，其郵資改按每重二百五十格蘭姆（公分）三角計算，（原係初重一百格蘭姆三分，一百至二百五十格蘭姆七分半），重至一千格蘭姆止，（原係二千格蘭姆），逾重者即按包裹郵資收費，（包裹郵資同時由四倍增為六倍），惟各類郵件均可由寄件人註明經由西比利亞轉遞，並按實際郵資計費。

#### (4) 民國八年蒙疆郵資之改訂

民國八年十一月一日起新疆、蒙古、西藏與香港威海衛澳門往來互寄之信函及明信片，經洽得相關郵政同意後，改按國際郵資收費，（民國八年十月九日總局英文通飭第三九九號）。

#### (5) 民國九年蒙疆郵資之改訂

九年一月起，各省與蒙古、新疆互寄之印刷物，貿易契及書籍之重量限制，復自一千公分展至二千公分，其郵

資爲一元八角。

同月起，規定蒙古新疆境內及與各省互寄（即第三、四、五資）之商務傳單郵資，每百張或其畸零均收費二角，惟第四、五兩資須另加印刷物郵資。

(6) 蒙疆與日本往來郵資之改訂

九年五月一日起，洽准日本郵政同意，將新疆、蒙古及西藏寄至日本、朝鮮、關東租借地及青島之各類函件，（信函、明信片、新聞紙、書籍、印刷物、商務傳單及貨樣）之郵資改按國際郵資收取，惟日本、朝鮮、關東租借地及青島寄新疆蒙疆之函件，則仍照原訂郵資收費，（即第二資）。（民九年報頁十八，又九年三月三十一日第四七七號英文通飭）。

民國十二年三月十六日郵政總局第一〇九五號通飭各頁，日本、朝鮮、關東租借地及臺灣寄蒙古新疆函件，應向收件人收取第二資與第五資之差額郵費。

(7) 民國二十四年蒙疆郵資之收銷

二十四年四月交通部以國內郵資除本埠外須完全劃一，邊地不得例外，擬具提案提出行政院會，略以：「現行信函、明信片、兩項國內郵資，各行省與新疆蒙古之資率不同，在當初各別規定，固有特殊情形，然律以現代郵制，似非所宜，爲便利邊區民衆通信起見，對於新疆蒙古信函明信片兩項郵資，應宜與內地各行省按完全劃一之規定，不因邊地而有所例外」云云，案經行政院第二〇七次會議通過，二十四年四月十一日部令郵政總局通令各區自同年五月一日起實行，據新疆管理局五月江電報稱「信函及明信片郵資迪化局已遵於五月一日起各屬局於奉令日起，改與各省一律，照第一資及第二資收費，郵票售價，亦已於同日日起，改按大洋價每元合官票八百八十兩計算」。（參見民國二十三年年報頁十五又二十四年五月二十二日郵政總局第一五六五號通飭）。

國內各地往來蒙古、新疆取道西比利亞之信函明信片，向按國際郵資收費者，亦自二十四年五月一日起按第二

資收費。蒙古新鐵往來日本、朝鮮、關東租借地、臺灣及香港澳門之信函明信片，亦分別改按第七及第八資依類收費。（二十四年五月二十二日第一五六五號通飭）。

二十四年七月公布之郵政法未列有蒙古、新疆各類郵資，二十四年九月十日郵政總局以常字第一六四八號通令飭知所屬將蒙古及新疆之新聞紙、書籍、印刷物、貿易契、替署文件、商務傳單、貨樣等類之郵資，照信函及明信片辦法同樣修正，以符規定，經此修正後，各類郵件資費表中原列第三、四、五資已不存在，原列第六、七、八資，則依次改爲第三、四、五資。

#### (8) 蒙疆郵資特制之變更

蒙古及新疆境內互寄及與各省互寄郵件之特定較高郵資，初因郵差路程過長，運輸費用浩繁，繼以新疆省內行使官票，幣值不穩，早有改訂之必要。民國十一年郵政總局呈部擬增加是項郵資，呈文內稱：「新疆發售郵票使用本地非常跌價之錢幣，更須將郵費增加，即如現行寄費資例，係於民國四年訂定，當時官票七十二兩可購現銀圓一百元，郵局資率定爲銀圓一百元折合官票七十五兩，現在勉徇省長所囑郵費資率雖仍舊貫，而當地金融跌落，計需官票二百二十七兩，始能購現銀圓一百元」，其後官價值更一落千丈，至二十四年竟達銀圓一元折合官票八百八十兩之多，故郵政總局於二十四年奉命取銷蒙古及新疆特高郵資時，一併呈准在新疆省內之郵票改按銀圓市價售出，以免遭受當地貨幣貶值之損失。

# 郵資沿革表

表4

| 民國六年七月一日 |    |    | 民國七年四月 |     |   | 民國九年一月 |     |     | 民國十四年十一月 |    |    | 民國十九年七月 |    |     | 民國二十九年七月 |   |   |  |
|----------|----|----|--------|-----|---|--------|-----|-----|----------|----|----|---------|----|-----|----------|---|---|--|
| 3        | 4  | 5  | 3      | 4   | 5   | 3      | 4   | 5   | 3        | 4  | 5  | 3       | 4  | 5   | 3        | 4 | 5 |  |
| 同        | 左  |    | 同      | 左   |   | 2分     | 6分  | 9分  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
| 2分       | 3分 | 4分 | 同      | 左   |   | 2分     | 6分  | 6分  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
| 4分       | 6分 | 8分 | 同      | 左   |   | 2分     | 3分  | 4分  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
| 同        | 左  |    | 同      | 左   |   | 4分     | 6分  | 8分  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    | 同      | 左   |   | 1分     |     |     | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    | 1分     | 2分  | 每重250<br>格蘭納<br>三角包<br>三格包<br>掛費照<br>例收<br>費。 | 1分     | 2分  | 3角  |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    | 2分     | 5分  |   | 2分     | 5分  | 3角  |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    | 4分     | 1角  |   | 4分     | 1角  | 6角  | 同        | 左  |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    | 8分     | 1角5 |   | 8分     | 1角5 | 9角  |          |    |    |         | 同  | 左   |          | 同 | 左 |  |
|          |    |    | 8分     | 1角5 |   | 8分     | 1角5 | 1元2 |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    | 1角5    | 3角  | 1角5   | 3角     | 1元8 | 2角  | 3角       | 5角 | 3元 |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    | 2分     | 4分  | 3角  | 2分     | 4分  | 3角  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    | 4分     | 1角  |   | 4分     | 1角  | 3角  |          |    |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    | 8分     | 2角  | 6角  | 8分     | 2角  | 6角  | 1角       | 2角 | 3角 | 9角      | 同  | 左   | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 1分     | 2分  | 3角  |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 2分     | 5分  | 3角  |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 4分     | 1角  | 6角  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 8分     | 1角5 | 9角  |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 8分     | 1角5 | 1元2 |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 1角5    | 3角  | 1元8 |          |    |    |         |    |     |          |   |   |  |
|          |    |    |        |     |   | 2角     | 2角  | 2角  | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
| 同        | 左  |    | 同      | 左   |   | 同      | 左   |     | 同        | 左  |    | 同       | 左  |     | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    |        |     |   |        |     |     |          |    |    | 2角      | 4角 | 2元4 | 同        | 左 |   |  |
|          |    |    |        |     |   |        |     |     |          |    |    | 1角      | 1角 | 1角  | (每50張)   |   |   |  |

郵  
政

五  
八

(B) 各類傳單自民國元年十一月開辦，民國二十年六月起改按每五十張收費1角。

(D) 單掛號郵資民國二十一年五月起第三四頁資分別增為8分，8分，1角，雙掛號加倍。



# 蒙古及新疆

郵政資費之沿革

| 類別         |   | 計費重量 | 宣統三年<br>(1910) |     |    | 民國元年四月一日<br>(1917) |   |     | 民國六年四月一日 |       |   |
|------------|---|------|----------------|-----|----|--------------------|---|-----|----------|-------|---|
|            |   |      | 3              | 4   | 5  | 3                  | 4 | 5   | 3        | 4     | 5 |
| 信 函        | 初重20公分                                      |      | 1分             | 3分  | 6分 | 同 左                |   | 2分  | 6分       | 9分    |   |
|            | 續重每20公分                                     |      | 1分             | 3分  | 6分 | 同 左                |   | 2分  | 6分       | 6分    |   |
| 明信片        | 單   |      | 1分             | 1分  | 2分 | 同 左                |   | 2分  | 2分       | 3分    |   |
|            | 雙   |      | 2分             | 2分  | 4分 | 同 左                |   | 4分  | 4分       | 6分    |   |
| 新聞紙        | 每重100公分                                     |      |                |     |    | 半分                 |   | 1分  |          |       |   |
|            | 每重50公分                                      |      | 半分             | 1分  | 2分 | 半分                 |   | 1分  | 1分       | 1分5   |   |
| 印刷物<br>書籍等 | 重至100公分                                     |      | 1分             | 2分  | 4分 | 半分                 |   | 1分  | 2分       | 3分    |   |
|            | 逾100至250公分                                  |      | 2分             | 5分  | 1角 | 1分 2分5             |   | 5分  | 2分       | 5分    |   |
|            | 逾250至500公分                                  |      | 4分             | 1角  | 2角 | 2分 5分 1角           |   | 4分  | 1角       | 1角5   |   |
|            | 逾500至750公分                                  |      | 8分             | 1角5 | 3角 | 4分 7分5 1角5         |   | 8分  | 1角5      | 2角2分5 |   |
|            | 逾750至1,000公分                                |      | 8分             | 1角5 | 3角 | 4分 7分5 1角5         |   | 8分  | 1角5      | 2角2分5 |   |
|            | 逾1,000至2,000公分                              |      | 1角5            | 3角  | 6角 | 7分5 1角5 3角         |   | 1角5 | 3角       | 4角5   |   |
|            | 逾2,000至3,000公分                              |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
| 貨樣類        | 重至100公分                                     |      | 1分             | 2分  | 4分 |                    |   | 2分  | 4分       | 6分    |   |
|            | 逾100至250公分                                  |      | 2分             | 5分  | 1角 | 同 左                |   | 4分  | 1角       | 1角5   |   |
|            | 逾250至350公分                                  |      | 4分             | 1角  | 2角 |                    |   | 8分  | 2角       | 3角    |   |
|            | 逾350至500公分                                  |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
| 醫者文件       | 重至100公分                                     |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
|            | 逾100至250公分                                  |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
|            | 逾250至500公分                                  |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
|            | 逾500至750公分                                  |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
|            | 逾750至1,000公分                                |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
|            | 逾1,000至3,000公分                              |      |                |     |    |                    |   |     |          |       |   |
| 各類傳單<br>掛號 | 逾3,000至5,000公分<br>每百張(第四五資另按第<br>二資加納印刷物郵資) |      | 5分             | 5分  | 1角 | 同 左                |   | 同   |          | 左     |   |
|            | 除普通資費外 單<br>每件另加 雙                          |      | 1角             | 1角  | 2角 |                    |   |     |          |       |   |

五九

附註：(A) 醫者文件民國九年十二月開始列入寄費清單。

(C) 貨樣重量限度自十二年六月起由350公分增至500公分。

## (四) 國際郵資

## (1) 初期國際郵資

國際郵資 (International Rate of Postage) 初稱「郵會各國」郵資，(因當時另有一未聯郵各國) 郵資不列在內)，曾列爲第六資，我國於光緒四年海關試辦郵政之初，即訂有國外郵資，但不劃一，且須由寄件人於交寄時貼足兩種郵票，一爲照國外郵資之外國郵票，一爲照國內郵資之海關郵票，由海關郵局彙交各國郵船或美國日本香港等郵局，轉寄到達國家，試辦初期，十餘年中，此種情形漸有改進，我國是時雖未加入萬國郵政聯盟，但對於國際郵件之處理與郵資之核定，力求符合萬國郵政公約之規定。

光緒二十二年郵政奉准國營後，凡寄國外郵件自鄰近之香港澳門至遙遠之歐美各國，已開始照公約規定，劃一郵資，是年奉准之郵政章程規定：「往來外國之信件應取信資若干，須照萬國郵政聯約(公約)即「信會條例」第五第六兩款所定之外資辦理」，按當時公約規定之信函郵資爲每重十五公分，收費二十五生丁，每十生丁約當我國洋銀四分，或英幣一辨士，故我國寄往各國之郵資，劃一規定爲每重半英兩(十五公分)收費一角，自此以後，我國之國際郵資悉依萬國郵政公約歷屆規定之標準郵資，先按金銀比價，繼按外匯匯率依時調整。

光緒三十二年郵政事務年報載稱：「英國在我通商各口擅設之郵局收寄國外信函，僅收一邊呢(即辨士 Penny)之輕費，(合洋銀四分)，外人之居住我國內地者，遇發寄國外信件，亦竟貼用比項輕費郵票，兼總加一封套，貼足我國郵票，寄往口岸友人，代爲轉寄，亦有遞寄通商口岸之外國郵局轉發者，此項信件依照公約規定，原應按我國所訂之郵資，貼用我國郵票，如遞交英郵寄遞，不但違反郵章，亦使中國郵政受虧」。

歷屆國際郵政公約規定郵資表

重量單位：公克 (gr)  
郵資單位：金生丁 (c) 25

郵政資費之沿革

| 大會屆次 | 大會地點                          | 公約<br>實施日期                        | 信 函    |        | 明信片    |        | 實 易 契  |        | 印 刷 物  |        | 醫 藥 文 件 |        | 其 他    |        | 小 包    |        | 附 註                                  |
|------|-------------------------------|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------------------|
|      |                               |                                   | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張  | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 | 每<br>張 |                                      |
| 1    | Berne<br>伯 爾 尼                | 光緒元年<br>1875.7.1<br>Franco<br>收 取 | 25     | 25     | 12.5   | 16     | 7      | 7      | 7      | 7      | 7       | 7      | 7      | 7      | 7      | 7      | 海運或五百磅者，均加收<br>不逾50%之郵費。             |
| 2    | Paris<br>巴 黎                  | 光緒五年<br>1879.4.1                  | 25     | 25     | 10     | 16     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 海運加收以十丁為限。                           |
| 3    | Lisbonne<br>里 本               | 光緒十二年<br>1886.4.1                 | 25     | 25     | 10     | 20     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |                                      |
| 4    | Vienne<br>維 也 納               | 光緒十八年<br>1892.7.1                 | 25     | 25     | 10     | 20     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |                                      |
| 5    | Washington<br>華 盛 頓           | 光緒二十四年<br>1899.1.1                | 25     | 25     | 10     | 20     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |                                      |
| 6    | Roma<br>羅 馬                   | 光緒三十三年<br>1907.10.1               | 25     | 15     | 10     | 20     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 海運對重單位計每<br>30gr                     |
| 7    | Madrid<br>馬 德 里               | 民國十一年<br>1922.1.1                 | 50     | 25     | 30     | 60     | 10     | 10     | 50     | 10     | 10      | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      |                                      |
| 8    | Stockholm<br>斯 德 哥 爾 摩        | 民國十四年<br>1925.10.1                | 25     | 15     | 15     | 30     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 醫藥文件計重單位計每<br>1kg 各項郵費可增60%或<br>減20% |
| 9    | London<br>倫 敦                 | 民國十九年<br>1931.7.1                 | 25     | 15     | 15     | 30     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 各項郵費可增50%或減20%                       |
| 10   | Cairo<br>開 羅                  | 民國二十八年<br>1935.1.1                | 25     | 15     | 15     | 30     | 5      | 5      | 25     | 5      | 5       | 5      | 5      | 5      | 5      | 5      | 各項郵費可增60%或減20%                       |
| 11   | Buenos Aires<br>布 宜 諾 斯 艾 雷 斯 | 民國二十九年<br>1940.7.1                | 20     | 12     | 12     | 24     | 4      | 4      | 20     | 4      | 4       | 2      | 4      | 4      | 4      | 4      | 各項郵費可增60%或減20%                       |
| 12   | Paris<br>巴 黎                  | 民國三十七年<br>1948.7.1                | 20     | 12     | 12     | 24     | 4      | 4      | 20     | 4      | 4       | 2      | 4      | 4      | 4      | 4      | 各項郵費可增60%或減20%                       |
| 13   | Bruxelles<br>布 魯 塞 爾          | 民國四十二年<br>1953.7.1                | 20     | 12     | 12     | 24     | 4      | 4      | 20     | 4      | 4       | 2      | 4      | 4      | 4      | 4      | 各項郵費可增60%或減20%                       |

附註：(1) 信函：1874—1907.9.30按每重15公克計費。 1907.10.1以後按每重10公克計費。

(2) 雙明信片：Lisbonne大會以後附錄。

(3) 實易契、印刷物、貨物：1948.6.30以前按每重50公克計費。 1948.7.1以後按每重50gr及每重50gr計費。

(4) 醫藥文件：1925.9.30以前按每重500gr計費。 1925.10.1以後按每重100gr計費。

(5) 本表所列各項郵資，在公約最後規定中仍有若干詳細規定，即賦予各國郵政在其轄區內自行訂的變通之權。

光緒三十三年八月二十二日（一九〇七年十月一日）實施之羅馬郵政公約，將信函郵費改爲初重二十格蘭姆（公分）收費二十五生丁，續重每二十格蘭姆（公分）收費十五生丁，我國寄郵會各國之郵資，亦同時修正爲「寄往聯郵各國之用法衡者，按二十格蘭姆爲計算標準，其用英衡者，則按英衡一盎司計費」（光緒三十四年寄費清單內國際郵資尙係以英衡計算），此外我國與他國訂有五寄郵件協定者，亦改按郵會所訂郵資爲準，所有各國寄來之信件如不用法衡二十格蘭姆，而用英衡一兩者，倘郵票悉照公約所定之數，即不補收欠資，惟英國另有特別辦法，凡在其本國及屬國境內者，不照公約規定郵資，而按每重一英兩減收郵資四分計算，此項辦法竟推行至中國通商口岸所設之英國郵局，我國郵政以此項辦法直將中國口岸視同英國境內，且英國在他國設立之郵局，亦無類此「辦法」，不「予」承認，每遇此項不照郵政公約規定而減收四分之信件，一經交到我國郵局時，一律照欠資例處理。」

宣統二年（一九一〇），國內及國際各類郵件一律改用公約規定之格蘭姆，（Gramme）即公分，自是我國寄郵會各國之函件，不論該到達國是否用格蘭姆，一律改以格蘭姆計算，例如信函郵資，在寄費清單內原列爲初重半英兩（十五格蘭姆）收費一角者，改爲初重二十格蘭姆收費一角。

#### (2) 民國十一年以後國際郵資之調整

民國十一年（一九二二）一月一日實施之馬德里公約將國際郵資普加一倍左右，郵政總局依照此項決定，於民國十年十二月建議交通部，將國內及國際各項郵資同時調整，惟以核准備時，先將國際郵資之等差，依照公約規定之比例，信函續重每二十公分之郵資應爲初重之五〇%，權先調整，初重二十公分應行增加之費，俟後與國內郵資同時調整，（是時初重郵資爲一角故續重之郵資由六分減爲五分，單明信片之郵資照公約應等於信函初重郵資之六〇%，故由四分加至六分，雙明信片由八分加至一角二分，貨樣之重量限度由三百五十公分增爲五百公分，快遞郵資由一角二分加至二角，督署文件由每重五十公分改爲每重五百公分收費一分，重至三公斤爲限）（長十年報二十四至二十五頁）。

是年八月郵政總局建議交通部修正之國際郵資如後：

信 面：初重二十公分由一角增爲一角五分，續重每二十公分由五分增爲八分。

明信片 片：單片每張由六分增爲八分，雙片由每張一角二分增爲一角六分。

新聞紙 紙：每重五十公分由二分增爲三分。

印刷物及貿易契等：每重五十公分由二分增爲三分，貿易契起重費由一角增爲一角五分。

警者文 件：每重五百公分由一分增爲一分半，每件起算費由一分增爲一分半。

貨 樣：由二分增爲三分，每件起算費由四分改爲六分。

掛號 費：單掛號由一角增爲一角五分，雙掛號由二角增爲三角。

快遞 費：每件由二角增爲三角。

上項加價自十一年十一月一日起與國內郵資同時實行，旋因上海實業商會及浙省督軍等反對，自十二年一月一日起，又與國內郵資之加價同時取消。

民國十四年國內郵資復實行加價，是年十月一日斯德賀倫新郵政公約生效，上屆馬德里公約增加之郵資取消，又恢復更上屆羅馬公約之原定郵資，是時我國參照馬德里公約增加之國際郵資，已受朝野之激烈反對而取消，故在斯德賀倫公約恢復羅馬公約郵資時，我國可無變動，僅將信函續重郵資由五分恢復爲六分，警者文件郵資則將計費單位變更，即由每重五百公分改爲每重一公斤收費二分。

民國十九年銀價暴跌，銀元折合金佛郎之匯率變更，是年七月一日起寄交郵會各國之各類郵資普加百分之五十，即信函初重二十公分，由一角增爲一角五分，續重每二十公分由六分增爲九分，餘如明信片、新聞紙、書籍、印刷物、貿易契、貨樣、警者文件等，亦均比例增加。（中郵下卷頁三六）

二十年二月一日起國際郵資又普加三分之一，同年七月一日起再加四分之一。

二十四年初金價低落，銀價略漲，同年六月一日起，國際郵資普減五分之一，（二十三年年報又第七〇八號通告），自此以後金銀比價時有漲落，國際郵資均按郵政公約所定之金佛郎價值，照折成國幣最相近之數目，依時調整。

(3) 抗日軍興後國際郵資之調整

抗戰軍興，法幣貶值，二十八年九月一日調整一次，三十年十一月一日，卅一年十一月一日，卅二年六月一日，卅三年五月一日，卅四年十月一日，卅五年五月一日，及九月一日各調整一次。

卅六年起法幣急遽貶值，調整週期縮短，郵政總局鑒於每次調整手續紛繁為便利通知起見，於卅六年十二月二十日以前一六五六號通字訓令規定國際郵資金佛郎基數表如後：

國際郵資金佛郎基數表 表6

| 類別                 | 計費標準      | 資費基數<br>(金佛郎)              |
|--------------------|-----------|----------------------------|
| (甲) 普通資費           |           |                            |
| 信                  | 初重 20 公分  | 0.28                       |
|                    | 續重 20 公分  | 0.168                      |
| 明信片                | 單         | 0.168                      |
|                    | 雙         | 0.336                      |
| 新聞紙                | 每重 50 公分  | 0.056                      |
|                    | 每重 100 公分 | 0.112                      |
| 書籍、印刷物、契據、易貨、替者文、貨 | 每重 50 公分  | 0.056 貿易契                  |
|                    | 每重 100 公分 | 0.112 每件至少 0.26            |
| 掛號函件               | 每重 50 公分  | 0.056 (每件至少 0.112)         |
|                    | 每重 100 公分 | 0.112 (除普通資費外另加)           |
| (乙) 特種資費           |           |                            |
| 掛號函件               | 每件        | 0.40                       |
| 快遞掛號函件             | 每件        | 1.00                       |
| 平快函件               | 每件        | 0.60                       |
| (丙) 其他資費           |           |                            |
| 回執                 | 每件        | 0.30                       |
| 查詢或補發回執            | 每件        | 0.40                       |
| 撤回或更改地址            | 每件        | 起重掛號信資者<br>費(如發電者<br>祇收電費) |
| 國外寄來欠資郵件應收之最低額     | 每件        | 0.05                       |
| 郵政認知證              | 每證        | 0.70                       |
| 國際回信郵票券            | 每券        | 0.70                       |
| 國際包裹逾期費最           | 每件        | 5.00                       |
| 國際包裹驗關費            | 每件        | 0.50                       |

前項基數之應用方法如下：每次調整時由總局訂定金佛郎折扣率，各郵區率到通知以折扣率乘表內基數，即得應收之郵資，郵資在十萬元以下者，其不滿千元之尾數概作一千元計算，十萬元以上者，其不滿萬元之尾數概作一萬元計算，例如金佛郎折合率為三萬五千元時，起重信函郵資照  $0.28 \times 35,000 = \$9,800$  計算為一萬元，替者文件照  $0.028 \times 35,000 = \$980$  計算為一千元，國際包裹逾期費照  $5 \times 35,000 = \$175,000$  計算為十八萬元，所有各類郵件資費依此類推。

三十七年一月一日及十六日又二月二十三日先後調整國際郵資三次，均由總局電知金佛郎折扣率，由各區先照上述基數折算收取，隨後再由總局印發「國際郵件資費表」及「國際郵資簡明表」，以備查閱及分途之用。

依照基數表由各區自行核算資費，易於發生錯誤，即如雙明信片之郵資必須為單片之一倍，用基數核算時，因尾數之進退關係，常致兩歧，三十七年一月十六日調整郵資時，總局通電中乃不得不將雙明信片及快速掛號郵費（應為平快及掛號郵資之和）特別核定，不能適用基數表算得之郵資，三十七年三月二日總局第一七三二號通字訓令特定郵資電碼，代替語文，比較簡明，亦省電費，總局遂以第二六七號通電將前發基數表作廢，並自四月一日起，改用郵資電碼調整國際郵資。

三十七年三月二日第一七三三號郵政總局通訓令，以近來國際郵資時有調整，新郵資實行之初，公衆如仍按舊郵資付費，不能於當時請補者，如其交寄日期係在每次調整國際郵資一星期以內者，應予變通處理，不必退寄件人補納，亦無須加蓋「T」字戳記，如逾上項期限，概應作欠資郵件辦理。

三十七年七月一日起實行巴黎郵政公約，對各類郵件之資費，有如下之修正：

①貿易契、印刷物及貨樣仍按每重五十公分計費，但分起重及續重兩種，起重郵資增加一倍。我國收取之起重費為一一·二生丁（原為五·六生丁），續重費為五·六生丁，貿易契之起算費仍為二十八生丁，但貨樣之起算費則已取消，（第七號國際郵件資費表之新聞紙、書、刷、貨樣、貿易契郵資即自七月一日起改為初重五十公分二萬







## 郵資沿革表(二)

單位：元

頁8

| 35.5.1 | 35.9.1  | 36.3.1  | 36.10.13 | 36.12.1  | 37.1.1   | 37.1.16 | 37.3.1  | 37.3.16 | 37.4.1  | 37.4.11 |
|--------|---------|---------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 660    | 1,100   | 4,000   | 18,000   | 24,000   | 29,000   | 37,000  | 48,500  | 64,000  | 84,000  | 106,000 |
| 190    | 300     | 1,100   | 5,500    | 8,000    | 9,000    | 11,000  | 14,000  | 20,000  | 25,000  | 30,000  |
| 120    | 200     | 700     | 3,500    | 5,000    | 5,000    | 7,000   | 9,000   | 10,000  | 15,000  | 20,000  |
| 120    | 200     | 700     | 3,500    | 5,000    | 5,000    | 7,000   | 9,000   | 10,000  | 15,000  | 20,000  |
| 240    | 400     | 1,400   | 7,000    | 10,000   | 10,000   | 14,000  | 17,000  | 20,000  | 30,000  | 40,000  |
| 40     | 60      | 200     | 1,500    | 2,000    | 2,000    | 3,000   | 3,000   | 5,000   | 5,000   | 6,000   |
| 40     | 60      | 200     | 1,500    | 2,000    | 2,000    | 3,000   | 3,000   | 5,000   | 5,000   | 6,000   |
| 40     | 60      | 200     | 1,500    | 2,000    | 2,000    | 3,000   | 3,000   | 5,000   | 5,000   | 6,000   |
| 190    | 300     | 1,100   | 5,500    | 8,000    | 9,000    | 11,000  | 14,000  | 20,000  | 25,000  | 30,000  |
| 20     | 30      | 100     | 500      | 1,000    | 1,000    | 2,000   | 2,000   | 3,000   | 3,000   | 3,000   |
| 40     | 60      | 200     | 1,500    | 2,000    | 2,000    | 3,000   | 3,000   | 5,000   | 5,000   | 6,000   |
| 80     | 120     | 400     | 2,000    | 3,000    | 4,000    | 5,000   | 6,000   | 10,000  | 10,000  | 10,000  |
| 270    | 450     | 1,600   | 8,000    | 11,000   | 12,000   | 15,000  | 20,000  | 25,000  | 35,000  | 45,000  |
| 670    | 1,100   | 4,000   | 19,000   | 26,000   | 29,000   | 38,000  | 49,000  |         |         |         |
| 403    | 650     | 2,400   | 11,000   | 15,000   | 18,000   | 23,000  | 30,000  | 40,000  | 50,000  | 65,000  |
| 暫      |         |         |          |          |          |         |         |         |         |         |
| 停      |         |         |          |          |          |         |         | 30,000  | 45,000  | 57,000  |
| 收      |         |         |          |          |          |         |         | 15,000  | 15,000  | 20,000  |
| 寄      |         |         |          |          |          |         |         | 50,000  | 65,000  | 80,000  |
|        |         |         |          |          |          |         |         | 30,000  | 45,000  | 55,000  |
| 200    | 350     | 1,200   | 6,000    | 8,000    | 9,000    | 12,000  | 15,000  | 20,000  | 25,000  | 35,000  |
| 270    | 450     | 1,600   | 8,000    | 11,000   | 12,000   | 15,000  | 20,000  | 25,000  | 35,000  | 45,000  |
| 460    | 750     | 2,700   | 13,500   | 19,000   | 21,000   | 26,000  | 34,000  | 45,000  | 60,000  | 75,000  |
| —      | —       | —       | —        | —        | —        | —       | —       | —       | —       | —       |
| 40     | 60      | 200     | 1,000    | 2,000    | 2,000    | 2,000   | 3,000   | 5,000   | 6,000   | 5,000   |
| 470    | 800     | 2,800   | 13,000   | 17,000   | 21,000   | 26,000  | 34,000  | 45,000  | 60,000  | 70,000  |
| 470    | 800     | 2,800   | 13,000   | 17,000   | 21,000   | 26,000  | 34,000  | 45,000  | 60,000  | 70,000  |
|        |         |         |          | 22,000   | 30,000   | 40,000  | 45,000  | 50,000  | 65,000  | 80,000  |
|        |         |         |          |          |          |         |         |         |         | 53,000  |
| 通訓令    | 通訓令     | 通訓令     | 通訓令      | 通訓令      | 通電       | 通電      | 通電      | 通電      | 通電      | 通電      |
| 416    | 573     | 1018    | 1546     | 1636     | 249      | 253     | 262     | 267     | 270     | 274     |
| 35.5.1 | 35.6.29 | 36.3.10 | 36.10.22 | 36.12.10 | 36.12.31 | 37.1.14 | 37.2.23 | 37.3.12 | 31.3.27 | 37.4.8  |

郵政

六八

另 \$ 1.60；立約郵箱回執費由 \$ 1.00 改為 \$ 0.80（參看通代電 1073）

國際郵會各國

郵政費之沿革

| 實施日期(民國)          | 28.9.1  | 30.11.1  | 31.11.1  | 32.6.1  | 33.5.1  | 34.10.1 |
|-------------------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|
| 每金佛郎折合國幣(元)       | 2.00    | 4.00     | 6.00     | 6.50    |         |         |
| 信函 { 初重20公分       | 0.50    | 1.00     | 1.50     | 2.00    | 4.00    | 30      |
| { 續重每20公分         | 0.30    | 0.60     | 0.90     | 1.20    | 2.40    | 20      |
| 明信片 { 單           | 0.30    | 0.60     | 0.90     | 1.20    | 2.40    | 20      |
| { 雙               | 0.60    | 1.20     | 1.80     | 2.40    | 4.80    | 40      |
| 新聞紙：每重50公分        | 0.10    | 0.20     | 0.30     | 0.40    | 0.80    | 6       |
| 書籍印刷物：每重50公分      | 0.10    | 0.20     | 0.30     | 0.40    | 0.80    | 6       |
| 貿易契 { 每重50公分      | 0.10    | 0.20     | 0.30     | 0.40    | 0.80    | 6       |
| { 起算郵費            | 0.50    | 1.00     | 1.50     | 2.00    | 4.00    | 30      |
| 醫者文件：每重一公斤        | 0.06    | 0.12     | 0.18     | 0.20    | 0.40    | 3       |
| 貨樣 { 每重50公分       | 0.10    | 0.20     | 0.30     | 0.40    | 0.80    | 6       |
| { 起算費             | 0.20    | 0.40     | 0.60     | 0.80    | 1.60    | 20      |
| 掛號費：除普通資費外每件另加    | 0.50    | 1.00     | 1.50     | 2.00    | 6.00    | 50      |
| 快速掛號費：除普通資費外每件另加  | 1.50    | 3.00     | 4.50     | 6.00    | 14.00   | 110     |
| 平快費：除普通資費外每件另加    | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 4.00    | 8.00    | 60      |
| 代收貨價費：每件額定資費      | ×       | 1.60     | 2.40     | 2.60    | 幣       |         |
| 保價信函：每保 300金佛郎之保費 | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 3.50    | 幣       |         |
| 保價箱籠 { 每重50公分     | 0.40    | 0.80     | 1.20     | 1.50    | 收       |         |
| { 起算郵費            | ×       | 3.20     | 4.80     | 5.20    |         |         |
| { 每保 300金佛郎之保費    | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 3.50    | 寄       |         |
| 回 執：每件            | 0.50    | 1.00     | 1.50     | 2.00    | 4.00    | 40      |
| 查詢或補發回執：每件        | ×       | 1.60     | 2.40     | 2.60    | 6.00    | 50      |
| 撤換或更改地址：每件        | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 4.50    | 10.00   | 80      |
| 更改代收貨價價額：每件       | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 4.50    | —       | —       |
| 欠資郵件起算費：每件        | 0.10    | 0.20     | 0.30     | 0.40    | 1.00    | 10      |
| 郵款認領費：每票          | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 4.60    | 10.00   | 80      |
| 回信郵票費：每票          | 1.00    | 2.00     | 3.00     | 4.60    | 10.00   | 80      |
| 航空郵件：每重10公分       |         |          |          |         |         |         |
| 航空郵簡：每枚           |         |          |          |         |         |         |
| 文 別               | 通代電     | 通代電      | 通代電      | 通代電     | 通代電     | 通 電     |
| 相關文件 號 碼          | 694     | 1899     | 2317     | 2640    | 3139    | 144     |
| 年 月 日             | 28.8.15 | 30.10.23 | 31.10.15 | 32.5.29 | 33.4.20 | 34.10.1 |

六九

附註：(×) 二十九年七月一日起代收貨價額定資費由\$1改爲\$0.80；保價箱籠起算費由\$2.00改

郵資沿革表(三)

單位：元

表9

| 38.1.1    | 38.1.16   | 38.2.7  | 38.3.1    | 38.3.11    | 38.3.21    | 38.4.1    | 38.4.11   | 38.4.17   | 38.4.29  | 38.7.5           | 38.11.5  | 39.4.1   |  |
|-----------|-----------|---------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|----------|------------------|----------|----------|--|
| 36.00     | 70.00     | 300     | 1,000     | 1,550      | 2,840      | 5,400     | 15,700    | 38,000    |          | \$ 0.51          | \$ 0.70  | \$ 1.00  |  |
| 金額        | 金額        | 金額      | 金額        | 金額         | 金額         | 金額        | 金額        | 金額        | 銀元       | 銀元               | 銀元       | 銀元       |  |
| 10.00     | 20.00     | 80      | 300       | 450        | 800        | 1,500     | 4,400     | 11,000    | 0.10     | 0.15             | 0.20     | 0.30     |  |
| 6.00      | 12.00     | 50      | 150       | 250        | 500        | 900       | 2,600     | 6,400     | 0.06     | 0.10             | 0.12     | 0.18     |  |
| 6.00      | 12.00     | 50      | 150       | 250        | 500        | 900       | 2,600     | 6,400     | 0.06     | 0.10             | 0.12     | 0.18     |  |
| 12.00     | 24.00     | 100     | 300       | 500        | 1,000      | 1,800     | 5,200     | 13,000    | 0.12     | 0.20             | 0.24     | 0.36     |  |
| 4.00      | 8.00      | 35      | 100       | 150        | 300        | 600       | 1,800     | 4,300     | 0.04     | 0.06             | 0.08     | 0.12     |  |
| 2.00      | 4.00      | 15      | 55        | 85         | 150        | 300       | 900       | 2,100     | 0.02     | 0.03             | 0.04     | 0.06     |  |
| 10.00     | 20.00     | 80      | 300       | 450        | 800        | 1,500     | 4,400     | 11,000    | 0.10     | 0.15             | 0.20     | 0.30     |  |
| 1.00      | 3.00      | 30      | 45        | 80         | 150        | 450       | 1,100     | 2,800     | -0.01    | 0.02             | 0.02     | 0.03     |  |
| 15.00     | 30.00     | 100     | 400       | 600        | 1,100      | 2,200     | 6,300     | 15,000    | 0.20     | 0.20             | 0.30     | 0.40     |  |
| 22.00     | 40.00     | 200     | 600       | 950        | 1,700      | 3,200     | 9,400     | 23,000    | 0.30     | 0.30             | 0.40     | 0.60     |  |
| 18.00     | 35.00     | 150     | 500       | 800        | 1,400      | 2,700     | 7,900     | 19,000    | 0.25     | 暫<br>停<br>收<br>寄 |          |          |  |
| 8.00      | 15.00     | 65      | 200       | 350        | 650        | 1,200     | 3,500     | 8,500     | 0.08     |                  |          |          |  |
| 40.00     | 80.00     | 350     | 1,000     | 1,500      | 3,200      | 6,100     | 17,600    | 43,000    | 0.40     |                  |          |          |  |
|           | 35.00     | 150     | 500       | 800        | 1,400      | 2,700     | 7,900     | 19,000    |          |                  |          |          |  |
| 11.00     | 20.00     | 90      | 300       | 450        | 850        | 1,600     | 4,700     | 11,000    | 0.15     | 0.15             | 0.20     | 0.30     |  |
| 15.00     | 30.00     | 100     | 400       | 600        | 1,100      | 2,200     | 6,300     | 15,000    | 0.20     | 0.20             | 0.30     | 0.40     |  |
| 15.00     | 30.00     | 100     | 400       | 600        | 1,100      | 2,200     | 6,300     | 15,000    | 0.20     | 0.20             | 0.30     | 0.40     |  |
| 2.00      | 4.00      | 15      | 50        | 80         | 150        | 250       | 800       | 1,900     | 0.025    | 0.03             | 0.04     | 0.05     |  |
| 25.00     | 50.00     | 200     | 700       | 1,000      | 2,000      | 3,800     | 11,000    | 27,000    | 0.35     | 0.35             | 0.50     | 0.70     |  |
| 25.00     | 50.00     | 200     | 700       | 1,000      | 2,000      | 3,800     | 11,000    | 27,000    | 0.35     | 0.35             | 0.50     | 0.70     |  |
| 180.00    | 350.00    | 1,500   | 5,000     | 8,000      | 14,300     | 27,000    | 78,500    | 190,000   |          |                  |          |          |  |
| 28.00     | 60.00     | 250     | 800       | 1,000      | 2,300      | 4,300     | 12,600    | 30,000    |          |                  |          |          |  |
| 30.00     | 60.00     | 250     | 800       | 1,200      | 2,300      | 4,300     | 12,600    | 30,000    | 0.30     | 0.40             | 0.55     | 0.80     |  |
| 20.00     | 40.00     | 150     | 550       | 850        | 1,600      | 2,900     | 8,500     | 21,000    | 0.20     | 0.30             | 0.40     | 0.55     |  |
| 420       | 800       | 3,500   |           | 16,000     | 30,000     | 57,000    | 166,000   | 400,000   |          |                  |          |          |  |
| 通電<br>331 | 通電<br>334 | 通電<br>3 | 管令<br>325 | 通管令<br>334 | 通管令<br>344 | 管令<br>349 | 管令<br>356 | 管令<br>363 | 通電<br>49 | 通電<br>32         | 通電<br>17 | 通電<br>88 |  |
| 37.12.30  | 38.1.13   | 38.2.5  | 38.2.28   | 38.3.10    | 38.3.19    | 38.3.31   | 38.4.9    | 38.4.16   | 38.4.29  | 38.7.5           | 38.11.5  | 39.3.28  |  |
|           |           |         | 通電<br>13  | 通電<br>18   | 通電<br>22   | 通電<br>27  | 通電<br>33  | 通電<br>38  |          |                  |          |          |  |
|           |           |         | 38.2.26   | 38.3.9     | 38.3.19    | 38.3.31   | 38.4.9    | 38.4.16   |          |                  |          |          |  |

郵政

〇七〇

國際(郵會各國)

郵政資費之沿革

| 實施日期(民國) |               | 37.5.19 | 37.7.1  | 37.8.1  | 37.8.21 | 37.11.6 | 37.11.20 | 37.12.12      |
|----------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------------|
| 每金佛郎折合率  |               | 15萬5千   |         | 50萬     | 100萬    | 1.31    | 6.54     | 14.70         |
| 幣制       |               | 法幣      | 法幣      | 法幣      | 法幣      | 金圓      | 金圓       | 金圓            |
| 備函       | 初重20公分        | 5萬      |         | 15萬     | 30萬     | 0.35    | 2.00     | 4.00          |
|          | 續重每20公分       | 3萬      |         | 10萬     | 20萬     | 0.20    | 1.00     | 2.50          |
| 明信片      | 單             | 3萬      |         | 10萬     | 20萬     | 0.20    | 1.00     | 2.50          |
|          | 雙             | 6萬      |         | 20萬     | 40萬     | 0.40    | 2.00     | 5.00          |
| 新報紙書籍印刷  | 初重50公分        | 1萬      | 2萬      | 6萬      | 15萬     | 0.15    | 1.00     | 1.50          |
|          | 續重每50公分       | 1萬      | 1萬      | 3萬      | 6萬      | 0.10    | 0.50     | 1.00          |
| 物貿易裝貨樣等  | 貿易裝郵費起算數      | 5萬      | 5萬      | 15萬     | 30萬     | 0.35    | 2.00     | 4.00          |
|          | 貨樣裝費起算數       | 2萬      |         |         |         |         |          |               |
| 書者文件     | 每重一公斤         | 5千      |         | 2萬      | 3萬      | 0.05    | 0.20     | 0.50          |
|          | 除普通運費外，每件另加   | 7萬      |         | 20萬     | 40萬     | 0.60    | 3.00     | 6.00          |
| 掛號費      | 除普通運費外，每件另加   |         |         |         |         |         |          |               |
|          | 除普通運費外，每件另加   | 10萬     |         | 30萬     | 60萬     | 0.80    | 4.00     | 9.00          |
| 快掛費      | 每件固定運費        |         |         |         |         |         |          |               |
|          | 每件起算數         |         |         |         |         |         |          |               |
| 代收貨價     | 每保 300金佛郎之保價費 | 8萬      |         | 25萬     | 50萬     | 0.70    | 3.00     | 9.00          |
|          | 每重50公分之郵費     | 3萬      |         | 15萬     | 25萬     | 0.30    | 1.00     | 4.00          |
| 保價信函     | 每件起算數         | 12萬     |         | 60萬     | 120萬    | 1.50    | 7.00     | 20.00         |
|          | 每保 300金佛郎之保價費 |         |         |         |         |         |          |               |
| 保價箱匣     | 每件            | 5萬      |         | 15萬     | 30萬     | 0.40    | 2.00     | 4.50          |
|          | 每件            | 7萬      |         | 20萬     | 40萬     | 0.60    | 3.00     | 6.00          |
| 查詢或補發掛號  | 每件            | 12萬     |         | 35萬     | 70萬     | 0.60    | 3.00     | 6.00          |
|          | 每件            | 1萬      |         | 3萬      | 5萬      | 0.10    | 0.50     | 1.00          |
| 搬回或更改地址  | 每件            | 11萬     |         | 35萬     | 70萬     | 0.90    | 5.00     | 12.00         |
|          | 每件            | 11萬     |         | 35萬     | 70萬     | 0.90    | 5.00     | 12.00         |
| 欠費郵件最低額  | 每件            | 80萬     |         | 250萬    | 500萬    | 6.55    | 30.00    | 87.00         |
|          | 每件            | 8萬      |         | 40萬     | 80萬     | 1.10    | 5.00     | 14.00         |
| 郵政認知證    | 每重10公分        | 12萬     |         | 40萬     | 80萬     | 1.00    | 5.00     | 14.00         |
|          | 每枚            | 8萬5千    |         | 25萬     | 60萬     | 0.70    | 4.00     | 9.00          |
| 掛號郵票     | 每枚            | 330萬    |         | 100萬    |         | 14.00   |          | 500 G.<br>160 |
|          | 每公斤           |         |         |         |         |         |          |               |
| 航空函件     | 每重10公分        |         |         |         |         |         |          |               |
|          | 每枚            |         |         |         |         |         |          |               |
| 航空郵簡     | 每枚            |         |         |         |         |         |          |               |
|          | 每公斤           |         |         |         |         |         |          |               |
| 寄美航空包空費  | 別號            | 通電      | 通訓令     | 通電      | 通令      | 通令      | 通令       | 通電            |
|          | 號             | 275     | 1850    | 287     | 1890    | 2002    | 2012     | 324           |
| 參考文件     | 年月日           | 37.5.18 | 37.6.28 | 37.7.31 | 37.8.14 | 37.11.8 | 37.11.18 | 37.12.11      |
|          | 年別碼           |         |         |         |         | 通電      |          |               |
|          | 年月日           |         |         |         |         | 314     |          |               |
|          |               |         |         |         |         | 37.11.4 |          |               |

## (五) 日本、「朝鮮」、「關東租借地」(及青島臺灣) 郵資

(1) 日本、「朝鮮」、「關東租借地」收費之範圍

日本、「朝鮮」、「關東租借地」郵資曾列爲第七資，此項郵資所依據之原則及其適用範圍，迭有變動，收費方法前後亦不一致，茲先敘其範圍如左：

光緒二十九年簽訂之中日代寄郵件暫行章程，僅載日本國及在「朝鮮」設有日本局所各處之郵資，故在光緒二十九年以後印行之我國寄費清單第七資內僅列日本一國，宣統元年簽訂之中日互換郵件協定，自同年四月一日生效，宣統二年之寄費清單第七資內，除日本外，又增列「朝鮮」及「關東日本租借地」字樣。民國三年日德在青島交戰，日本佔領青島及膠州灣租借地，與我斷絕直接郵務關係，至民國七年十月十日交通部代表與日本郵務代表在青島簽訂一項郵務辦法後，始恢復直接通郵，是年十一月一日起，凡寄青島之郵件改按寄日本例收費，第七資內加添「青島」一地。

依照民國十一年二月四日華盛頓會議解決山東懸案條約之規定，日本在青島之行政權於十一年十二月十日由我國實行收回，(文史頁一三五一至一三六二)，寄費清單第七資內之「青島」地名即被刪去，但「臺灣」地名則開始列入，自此以後，第七資(蒙疆郵資刪去後改爲第四資)內均列有「日本、朝鮮、關東租借地、臺灣」字樣，直至對日抗戰勝利第七資取消時止。

(2) 初期寄日郵件照日本國內郵資收費

光緒二十二年(一八九六)奏准之郵政章程以及二十五年(一八九九)正式頒佈之郵政章程，僅列聯郵及未聯郵各國二種郵資，對於寄日本朝鮮各地之函件，並未另定資費，光緒二十九年四月二十二日(一九〇三年五月十八日)我國總稅務司兼總郵政司赫德，郵政總辦帛黎與日本欽差大臣內田康哉及頭等參贊松井在北京會商訂立代寄郵

件暫行章程二條十款，依照該章程末款規定所訂各條，應在兩個月後（即一九〇三年七月十八日）實行。該章程第二條第四款規定「華局發出之各項郵件往至日本國及在朝鮮立有日本局所各處」其所訂票價，不得較日本減少，即照以下所開之甲單辦理。」

### 甲單：日本郵局寄往中國各件之資費

| 資費  | 數斤          | 件郵        |
|-----|-------------|-----------|
| 錢三  | 重每四兩        | 類信件       |
| 錢三  | 張每          | 片信        |
| 五錢  | 張每單         | 片信明       |
| 錢三  | 張每雙         |           |
| 錢五半 | 包一<br>張重每十兩 | 紙開新       |
| 錢一  | 包一<br>張重每十兩 | 物刷印       |
| 錢二  | 三重每十兩       | 契易質       |
| 錢二  | 三重每十兩       | 類樣貨       |
| 錢一  | 三重每十兩       | 類物產       |
| 錢七  | 件每          | 號掛執<br>據執 |
| 錢三  | 件每          | 人信收<br>執回 |

日本國一錢即合我國銀圓一分

寄我國國內平信郵資為二分，國際為一角，但寄日本者，則照該代寄郵件章程，必須照「甲單」規定辦理，定為三分，因而我郵件資費表內，不得不「另」開一欄，開列此項中日郵政會同核定之特殊資費，（交史第一四一至一四一六頁）。

(3) 寄日之郵件之郵資不得低於我國國內郵資

宣統元年（一九〇九），我國郵政總局與日本郵政總局在北京簽訂之中日兩國互換郵件協定（替代一九〇三年之代寄郵件暫行章程）第七條規定：「（一）凡郵件發自日本高麗及關東租借地，如已按照日本國內資例預先貼足日本郵票寄至中國汽機已通之地方者，中國郵局應即免費投遞，如上述之郵件由設在中國之日本郵便局散寄中國郵

局，寄至汽機未通之地方者，除信函明信片外，須按中國國內資例納費，再上述之郵件寄至中國內地未曾設立郵局之地方者，則歸民局投遞，由收件人付費並自負責成。(二)凡郵件發自中國已按設在中國之日本郵便局所規定之資例，預先貼足中國郵票寄至日本高麗及關東租借地者，日本郵便局，應即免費投遞。

上開條文內有後列二點值得注意：

(一)第七資原係日本一國，自「開條文實行日起，(宣統元年四月一日即一九〇九年五月十九日)增為日本、朝鮮及關東租借地，是時朝鮮已併入日本，而日本在東三省(日人稱關東廳)租借地內擅設之郵局已有多處，故該協定內有此條文。

(二)日本寄我國(汽機未通各地除外)之郵件，照日本國內郵資貼票，我國寄日本者則須按設在中國之日本郵便局所規定之資例貼票，換言之，往來日韓等地之郵件概應依照日本國內郵資計費。又該協定第五條訂明「兩締定國之郵政得各自規定其資例，但中國境內日本郵便局自行互寄之郵件其所定之資例，不得較中國郵政所定者減低」。事實上我國郵政當時所定之國內各類郵資，並無高過於日本國內郵資者，故日本在華郵便局仍可照其國內郵資收費，而我國寄日韓郵件亦不得比照日本國內郵資計費。

我國加入萬國郵盟後，所有入盟前與各國所訂互寄章程作廢，並由交通部通知各國，前項協定，自亦在廢止之列。

(4)寄日郵件之郵資不得高於我國國內郵資

民國十年華盛頓會議(即太平洋會議)議決，各國在華客郵除租借地及條約特許者外一律撤銷，民國十一年七月間，日本駐京公使小幡照會外交部，開送節略，以中日兩國之郵便，不獨關係複雜，亦且數量繁多，一旦撤廢，彼此難免有所不便，此種情形必須設法消除，請由兩國政府各派委員會同商議等語，是年十二月八日雙方在北京簽訂中日互換郵件等四種協定，該協定第五條第二項規定：「兩締定國之郵政得各自規定其資例，但所定之資例不



得超過各該郵政國內費率，至於特爲督署所用印有凸出字樣之文件，應作爲特例，按照國際郵政公約所定之費率收費」。自此以後，我國寄日郵資即有自由核定之權，但以不超過國內郵資爲限。當時我國曾將寄日本、「朝鮮」、「關東租借地」及臺灣（臺灣初見於寄費清單，青島則因撤銷客郵關係已刪去）信函郵資改按國內郵資由每重十五公分改爲每重二十公分收費三分，新聞紙由每重七十五公分改爲每重五十公分收費半分，餘如印刷物、書籍、貿易契、商務傳單、貨樣、掛號、快遞等一律改按國內各局互寄（第二資）郵資同樣收費，（寄日本之商務傳單郵資每百張一角，由十二年三月十六日第一〇九五號通飭知添入寄費清單），惟督署文件則照協定規定改按國際資例收費，蓋國際資例尙較國內爲低也。（上項修正費率，依照協定均自十二年一月一日起實行，民國十一年郵政事務總論第十五頁所載實行日期間，交通史郵政編所載「十二年十月起實行」疑有誤。（交史頁五七七、一四三六）

上述互換郵件協定第十四條規定：「兩締定國間對於各項郵務關係未爲本協定規定者，則國際郵政公約及其施行細則之各項規定亦適用之」，依照該條規定，郵政總局於十二年六月底起，將中日兩國間互寄之貨樣重量限度由三百五十公分，增爲五百公分。國內互寄之貨樣，其重量限度亦同樣增加。（見民國十二年六月二十九日總局第一二一〇號英文通飭，又民十二年報頁十四）。

十二年三月十六日總局第一〇九五號通飭：日本、朝鮮、關東租借地及臺灣寄來之函件均按日本國內資例貼足郵費，是項函件寄至新疆蒙古者應向收件人收取第二與第五資之差額郵費。

#### (5) 寄日特定郵資之取消

三十三年四月二十日總局第三一三九號通代電飭知各區就地自印第七十八號資費表時，以寄日本及香港廣州灣等地之郵件因戰事關係業已停收，資費表內原印之第四資與第五資均予刪去。（按是時蒙疆特資已取消，日本已改爲第四資，港澳爲第五資）。

三十四年八月戰事結束，同月二十一日郵政總局第六五五號呈交通部略稱：「各類郵件資費表」原有之第四資

及第五資，均因戰事關係暫行刪去，按第四資爲日本、「朝鮮」、「關東租借地」及臺灣郵資，第五資爲香港澳門及廣州灣租借地郵資，當時分別訂立原因，除寄往廣州灣租借地之函件，係爲便利公衆，經與印度支那商定，自二十六年十月一日起，改爲與香港澳門相同，加入第五資外，其餘係依照我國與日本香港澳門所訂之郵務協定辦理，寄往日本、「朝鮮」、「關東租借地」臺灣之各類郵件，與往來國內者相同，寄往香港澳門者，係函明信片按往來國內者收費，其他各類郵件，則按聯郵資例辦理，現在抗戰已告勝利，將來對於寄往上述各地之郵件，其應收之郵資擬即按照下開辦法改訂：

(一) 我國與日本既居於交戰地位，依照國際公法，所有兩國間戰前簽訂之條約及協定，均已失其效用，民國十一年中日郵務協定，自應廢止，以後寄往日本之郵件，擬即按聯郵資例（第三資）辦理。

(二) 寄往「朝鮮」之郵件，原與日本相同，依據開羅宣言，「朝鮮」將來應成爲獨立國家，在雙方未訂郵務協定之前，亦擬按照聯郵資例（第三資）辦理。

(三) 臺灣、「關東租借地」戰後均應收復，併入我國版圖之內，往來該地之郵件，自應與往來國內者，同樣收費。

(四) 廣州灣租借地，依據最近中法兩國簽訂交還廣州灣租借地專約，應交還我國，往來該地之資例，自亦應與往來國內者相同。

(五) 寄往香港澳門之郵件，其情形與上述各地不同，不特我國與香港澳門所訂之郵務協定尚未取銷。且寓居各該地方者，又大多爲華人，爲期便利公衆，擬仍按照向來辦法，信函明信片資例，與往來國內者相同，其他各類郵件，則按聯郵資例收費。

上擬辦法經交通部呈報行政院有案，惟以未奉令復，致各類郵件收費表內，迄未將港澳郵資增列爲第四資。

三十四年十月三日總局訓令通字第一二三號飭知各區，略以關東租借地及臺灣已由我國收復，將來各該地復郵時，與國內各地往來郵件之資費應按國內辦理。

三十五年八月二十二日郵政總局第五四五號通字訓令飭知寄往韓國之普通信函及明信片恢復收寄，並明文規定該項郵件應按國際郵件資例納足郵資。

三十五年十二月卅日總局第八五〇號通訓令飭知各區寄日郵件暫以個人及家務性質之普通明信片為限，三十六年二月十七日第九七六號通訓令飭知普通信函亦准收寄。

三十六年四月一日第一〇七〇號通訓令飭知各區，凡我國人民寄往日本之普通信函及明信片應按國際郵件資例收費。

三十七年一月八日郵政總局令關粵臺九區管理局，以我國寄琉球水陸及航空普通函件可恢復收寄，發由上海局彙封總包，按國際資例收費，三十七年四月十四日總局第一七七三號通訓令飭知自奉令日起所有我國寄往琉球群島之水陸及航空普通函件，暫改照國內郵資收費。

#### (6) 日本郵政之記載

中日三次簽訂之郵務協定均可列入不平等條約之列，不平等之最顯著者即為兩國互寄之郵件必須按照國內郵資收費一點，亦為日本簽約後自鳴得意者，茲譯錄日本選信省一九三五年印行之「日本郵便小史」末章「中日郵政關係」一文於後：

「中國和日本兩國郵政，曾經有過這樣一種特殊關係：

一八七六年四月，日本選信當局在上海開設了一個日本郵便局，後來又在北平、天津、漢口、南京等地開了不少郵便局所。到了一九二二年，中國境內的日本郵便局所連同分支機構在內一共有三十三處。同時歐洲各國也同樣在中國開設自己的郵局，處理各該國的僑民郵務。

不過這許多外國郵局的設立當時並沒有條約根據，外國郵局和中國郵局間互換郵件手續也只看實際需要情形，就地隨時商洽辦理，毫無成規可循。到了一八九七年（中日戰後二年）中國和日本才訂立一種互換郵件協定。

日俄戰後，日本郵政又在南滿鐵路沿線增設不少郵便局所，歸關東州管轄。

一九一四年中國加入國際郵會，就竭力設法要求撤銷客郵，不過這不是一件容易的事情。一九二一年十一月華府會議召開中國又重新提出要求，結果通過一項決議案：限一九二二年以前撤銷中國境內一切客郵機構。根據這項決議案，英法等國郵政都如期照辦，並無異議。

日本和中國因為距離太近，關係太密切，又因為在華日本郵便局所較多的緣故，深恐一旦全部撤銷，對於在華日僑會引起極大不便，所以不得不從長計議。一九二二年夏兩國郵政代表在北京開會，經過五個月的縝密商討，才訂立下列四項協定，自一九二三年一月一日起實施：

- ① 中日互換郵件協定。
- ② 中日互換保價信函及箱匣協定。
- ③ 中日互換郵政包裹協定。
- ④ 中日郵政匯兌協定。

一九二二年底，日本所有在華郵便局所均全部撤銷。

從此中日兩國關於郵務方面的處理全依照上述各項協定辦理。就郵政及其他方面觀察兩國間往來郵件和國內各地互寄的沒有兩樣，可是於一般國際郵件比較起來，就大不相同了。」

### 日本朝鮮等郵資沿革

甲、寄達地區沿革

| 地 名 | 日 本               | 日 本                  | 日 本               | 日 本                         | 日 本                       |
|-----|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------------------|---------------------------|
|     | 日本，朝鮮，<br>關東日本租借地 | 日本，朝鮮，<br>關東日本租借地，青島 | 日本，朝鮮，<br>關東日本租借地 | 日本，朝鮮，<br>關東，臺灣<br>改按國內郵資收費 | 日本，韓國（<br>朝鮮）改按國<br>際郵資收費 |

表10





### (1) 香港

香港割讓之初即由英人設置郵局，直隸英倫郵政部，故在光緒五年八年及九年我國印行之寄費清單，規定我國寄往國外信件，雖遠如美國亦與香港收取同樣郵資，光緒二十九年（一九〇三）印行之寄費清單始列有香港特例郵資，光緒三十四年寄費清單加入澳門青島兩地，（是時青島為德國租借地），宣統元年寄費清單加列威海衛，廣州灣則至民國二十六年始列入港澳郵資一欄，此項特例郵資不但在民國十年太平洋會議撤銷客郵案內保留其地位，（交史頁一三五〇），即在光緒季年與英德等國簽訂之郵務協定中，亦顯示其重要性。

光緒三十年十一月我國郵政總局與香港英國郵局訂立之互寄郵件章程第四條，對郵件寄費有如後之規定：

中英郵局任便自定資費，惟英國在華各局所定票價不得較中國稍減，至華局發出之郵件，寄往已入郵會各國，應照郵聯章程資費貼票，兩國所定資費，必須彼此照知。

「凡遇外洋發來之信件，一由英局零散交寄華局，即准代為寄至所有已設華局之處，或為按名遞投，倘照郵聯資例貼有滿資郵票，即不另行索費，若遇香港之信件，亦准一律代為寄投，但其資費應按香港特例辦理……」（交史頁一四六一）。

### (2) 澳門

民國六年八月我國郵政總局與葡萄牙殖民地郵電總巡查互訂「中華民國郵政及澳門郵政之郵資條例」三條，即自同年十月一日起實行，其第二條敘明：

兩郵政互換郵件應收之郵資括有已設或將來擬設投送收件人寓所辦法各處之投遞費在內者規定如左：

(甲) 每信一件每重二十格蘭姆或不及二十格蘭姆之零數：四分 (Avos)

但澳門往來廣州及前山兩處一帶之信函按每重十五格蘭姆收費一分 (Avos) 計算。

(乙) 單明信片：一分半 (Avos)

- (丙) 双明信片：三分 (Avos)
- (丁) 印刷物一件或一包，或新聞紙一件或一包其內祇有一張新聞紙者，每重五十格蘭姆或不及五十格蘭姆之零數：一分 (Avos) 、  
起碼至少：十分 (Avos)
- (戊) 貿易契一件或一包每重五十格蘭姆或不及五十格蘭姆之零數：二分 (Avos)  
起碼至少：十分 (Avos)
- (己) 貨樣每件每重五十格蘭姆或不及五十格蘭姆之零數：二分 (Avos)  
起碼至少：四分 (Avos)
- (庚) 掛號：十分 (Avos)
- (辛) 双掛號：十分 (Avos)

## (3) 青島

青島在民國三年以前為德國租借地，光緒三十一年九月二十七日（一九〇五年十一月四日）我國郵政總局與德國郵局訂立之互寄郵件章程第四條訂明：「中國郵局任便自定資費，惟德國在華各局所定價值不得較中國稍減……凡遇……青島發來之郵件，照德國在中國互寄之資例，粘有滿費郵票者，一由德國接收件交到華局，若係寄往汽機已通處所，即可一律運送，並可投遞，不另索資，惟價及明信片外，其餘郵件如寄至汽機未通處所，仍應照中國寄費清單另納境內資費」，（交史頁一五二五）。

民國三年日本佔領青島，七年中日在青島簽訂通郵辦法，是年十一月一日起，青島郵資改回日本郵資，即由第八號改列為第七號（民七年報一五及一九頁）。

## (4) 威海衛

寄往威海衛（劉公島英國租借地）之郵件，改回香港澳門郵資，始見於宣統元年（一九〇九）之寄費清單，民



圖十九年我收回威海衛租借地，該地英國郵局於是年九月底撤銷，十月起往來劉公島及威海衛之函件，改照國內郵資收費，（民十九年報第一頁）。

(5) 廣州灣

廣州灣為法國租借地，我國與廣州灣往來之郵資，向照國際實例，與往來印度支那之郵資相同，（按廣州灣租借地郵務，係由印度支那郵政兼管）經郵政總局與印度支那郵政商定，自二十六年十月一日起將我國寄往廣州灣函件郵資改照寄往香港澳門實例，由廣州灣寄來者，亦改照印度支那郵政所訂之國內實例（見郵政總局通令第七五六號）。

三十四年十月三日總局訓令頭字第一二三號通知各區，廣州灣租借地已由法國撤還，郵資應按國內辦理。

香港澳門等郵資沿革表

(甲) 寄達地區沿革

表11

| 實施日期              | 實地 | 實地 | 實地       | 實地           | 實地            | 實地    | 實地          |
|-------------------|----|----|----------|--------------|---------------|-------|-------------|
| 光緒 29年 (1903)     | 香港 | 香港 | 香港、澳門、青島 | 香港、澳門、威海衛、青島 | 香港、劉公島、威海衛、青島 | 青島或列支 | 劉公島(威海衛)或列支 |
| 光緒 34年 (1908)     | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 宣統 元年 (1909)      | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 元年 (1912)      | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 7.11.1 (1918)  | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 19.10.1 (1930) | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 26.10.1 (1937) | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 34.10.3 (1945) | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |
| 民國 34.10.3 (1945) | 交史 | 交史 | 交史       | 交史           | 交史            | 民國七年報 | 民國十九年報      |



|     |         |    |      |      |         |          |          |          |         |
|-----|---------|----|------|------|---------|----------|----------|----------|---------|
| 書者  | 每重500公分 | 1分 | 同左   | 同左   | 4分      | 8分       | 8分       | 1角8分     | 2角      |
| 文件  | 每重一公斤   | 2分 | 同左   | 同左   | 30.1.8  | 30.10.23 | 30.12.31 | 31.10.15 | 32.5.29 |
| 參考文 |         |    | 現郵通令 | 中卷   | 775號    | 1889     | 787      | 2317     | 2640    |
|     |         |    | 269— | 274頁 | 28.8.15 |          |          |          |         |
|     |         |    |      |      | 通代電     |          |          |          |         |
|     |         |    |      |      | 694號    |          |          |          |         |

附註：1.民國三十一年十一月一日起寄港澳新聞紙印刷物等其他函件，改與國際郵資同樣收費。

2.三十年十二月起陸續停收香港廣州灣等各地郵件後，自三十三年起資費表內港澳郵資開始刪去，不再另列專欄（總局第3139號通代電）。

3.民國二十一年五月起信函及明信片改與第二資同時調整並同樣收費，惟三十三年三月一日將國內郵資

同港澳郵資延至三十三年三月四日始調整（總局通電第89號）。

### (七) 臺灣郵資

#### (1) 國內臺灣郵資

(甲) 光復初期臺灣郵資 對日戰爭結束時，交通部曾擬具接收東北及臺灣郵電事業辦法呈奉行政院核定修正為「接收東北及臺灣後對於各該地郵政電信之管理辦法」其四、五兩項關於郵資及郵票之規定如後：

②東北各省及臺灣郵電資費，如各該地仍暫用原有貨幣，則暫照原定資費收取，俟幣制確定後再行合理調整。

④東北各省及臺灣所用郵票，接收以後，自應改用我國郵票，而將現用者立即廢止不用，惟東北各省及臺灣地方遼闊，局所甚多，需用郵票為數甚鉅，若大量運往，則運輸阻滯，難於如期運到，即運到以後分運到達各城市鄉鎮局所，更須相當時間，屆時各該地郵務業已恢復，而與業務不可或離之郵票，竟付闕如，事實上必感極端困難，故一面準備將我國郵票迅速大量運往，一面在未運到時，擬暫以現用郵票在票面上加蓋「中華民國」字樣，以資補救。（以上見三十四年十一月廿三日郵政總局第二一二號通訓令）

三十五年一月十四日郵政總局依照院令原則以第二八〇號通字訓令飭知各區，臺灣對內地業經通郵，郵資暫照日據時期規定辦理，計平信每重二十公分十錢，明信片五錢，快信加三十錢，掛號加三十錢，航空加一元二十錢，印刷品每百公分以內十錢，以外累加，概以臺幣計算，小包郵件暫不收寄，各區寄臺灣郵件概用當時國內資費。

(乙)郵電管理局成立後之郵資 臺灣光復初期，原有邊信部機構，由臺灣長官公署郵電管理委員會接收，並實施監督，光復後，臺幣亦急遽貶值，致郵電專業虧損至鉅，民國三十五年五月五日交通部郵電管理局成立，接管郵電事業，各類郵資始比照中央核定之國幣郵資，按官定匯率，折成臺幣收費，自三十五年六月一日起實行，自此以後國幣郵資遇有調整，臺幣郵資亦按照當時匯率予以調整，惟遇國幣貶值較速，臺幣匯率掛高時，臺省郵資即須減低，以致郵資變動頻繁，茲以國內平信為例，列表說明其調整次數及原因如後：

| A.12 |      | 郵資調整之原因              |                              |
|------|------|----------------------|------------------------------|
| 序次   | 實施日期 | 平信起重<br>二十公分<br>臺幣郵資 | 郵資調整之原因                      |
| 三四十一 | 一一   | 一角                   | 大陸各省之國幣郵資                    |
|      |      | 二〇元                  | 臺灣掛牌<br>對國幣之匯率<br>(註一)       |
|      |      | 一七                   | 臺北市物價指數<br>(註二)              |
|      |      |                      | 郵資等於<br>戰前(幣<br>值)之(臺幣<br>分) |

臺灣光復，省行政長官公署下設郵電管理委員會，接收臺灣郵電事業，郵資仍按日制。

| 8                | 7               | 6               | 5             | 4             | 3               | 2              | 1                    |
|------------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 三七<br>十一<br>十九   | 三七<br>四<br>五    | 三六<br>十二<br>二十一 | 三六<br>一〇<br>一 | 三六<br>七<br>十六 | 三六<br>七<br>一    | 三五<br>十一<br>一  | 三五<br>六<br>一         |
| 一〇〇元<br>比照國幣郵資調整 | 二五元<br>比照國幣郵資調整 | 二四元<br>比照國幣郵資調整 | 七元<br>臺幣匯率掛高  | 八元<br>臺幣匯率掛高  | 一〇元<br>比照國幣郵資調整 | 三元<br>比照國幣郵資調整 | 七角<br>。國幣郵資按官定匯率折算臺幣 |
| 金觀券<br>一角        | 五、〇〇〇元          | 二、〇〇〇元          | 五〇〇元          | 五〇〇元          | 五〇〇元            | 一〇〇元           | 二〇〇元                 |
| 1,000—1,331,336  | 1—1,335         | 1—1,834         | 1—1,733       | 1—1,632       | 1—1,531         | 1—1,430        | 1—1,329              |
| 一六三七             | 一四七五            | 一四七三            | 〇九八           | 二〇一           | 二六六             | 二六六            | 〇七九                  |

臺省長官公署，因本省郵電事業虧損過鉅，請移由中央接管日成立，交通部郵電管理局於五月五日成立，郵資比照大陸各省之國幣郵資按官定匯率折算臺幣

|               |               |                         |                       |  |                      |                       |
|---------------|---------------|-------------------------|-----------------------|--|----------------------|-----------------------|
| 15            | 14            | 13                      | 12                    | 11                                       | 10                   | 9                     |
| 三九<br>五<br>六  | 三八<br>八<br>廿七 | 三八<br>六<br>十五           | 三八<br>五<br>一一、五〇      | 三八<br>四<br>十三                            | 三八<br>三<br>一         | 三八<br>一<br>一          |
| 新臺幣四角         | 新臺幣二角         | 新臺幣一角<br>一舊臺幣四角<br>〇〇〇元 | 元<br>府監導，此次郵資調整係奉省府批准 | 六〇〇元                                     | 四〇〇元                 | 三〇〇元                  |
| 行政院核准調整       | 省府批准同意調整      | 臺灣自本日起改制，省府批准<br>同意調整   | 中央在臺事業機關暫歸臺灣省         | 比照金圓券郵資調整按一比六<br>伸算(臺灣郵電分辦，郵政管理局於四月一日成立) | 比照金圓券郵資調整按一比一<br>四伸算 | 比照金圓券郵資調整按一比六<br>〇〇伸算 |
| 銀元券<br>(註三)一角 | 銀元券<br>五分     | 銀元基數<br>四分              | 銀元基數<br>四分            | 金圓券一〇〇元                                  | 金圓券<br>二五元           | 金圓券<br>五角             |
|               |               |                         |                       | 杏一〇〇四五六〇六六                               | 一三一三〇二九九七            | 杏〇一二三四〇三              |
| 八〇〇           | 三七二           | 三〇〇                     | 九三三五六四                |  |                      |                       |
| 四七六           | 五九九           | 三〇三                     | 一六三八                  | 一三三                                      | 一三三                  | 三〇八                   |

附註：一、臺幣匯率變動參考臺灣銀行經濟研究室研究叢刊第二十二種「臺灣之金融史料」（七至九頁）。

二、參考臺灣省府歷年物價統計月報，採用臺北市臺灣物價總指數（以民國廿六年為基數一〇〇）。

三、該項銀元資例當時僅適用於臺灣以外之大陸沿海島嶼，各該地旋復先後失却聯絡，僅餘金門一局及三  
數代辦所。嗣因各該地改用臺幣為通貨，自三十九年七月十六日起金門局亦改用臺幣郵資，銀元資例同  
時取銷。

臺灣郵區國內郵資沿革詳見附表：

郵資沿革表

幣制：三十八年六月十五日起  
為新幣元、以郵票紙幣元 表13

| 10    | 11    | 12    | 13    | 14     | 15     | 16     | 17      | 18     | 19     | 20    | 20    | 20     | 21(d) |
|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|
| 37.45 | 37.72 | 37.11 | 38.11 | 38.31  | 38.43  | 38.51  | 38.615  | 38.615 | 38.827 | 39.56 | 40.97 | 41.617 | 43.21 |
| 郵票元   | 郵票元   | 郵票元   | 郵票元   | 郵票元    | 郵票元    | 郵票元    | 郵票元     | 郵票元    | 郵票元    | 郵票元   | 郵票元   | 郵票元    | 郵票元   |
| 25    | 同左    | 100   | 300   | 400    | 600    | 1,500  | 4,000   | 0.10   | 0.20   | 0.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 15    | 同左    | 50    | 150   | 200    | 300    | 750    | 2,000   | 0.05   | 0.10   | 0.20  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 30    | 同左    | 100   | 300   | 400    | 600    | 1,500  | 4,000   | 0.10   | 0.20   | 0.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 2     | 同左    | 6     | 20    | 30     | 45     | 120    | 300     | 0.01   | 0.02   | 0.03  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 1     | 同左    | 4     | 15    | 20     | 30     | 80     | 200     | 0.01   | 0.02   | 0.02  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 15    | 同左    | 250公分 | 50    | 150    | 200    | 300    | 750     | 2,000  | 0.05   | 0.10  | 0.20  | 同左     | 同左    |
| 5     | 同左    | 500公分 | 50    | 150    | 200    | 300    | 750     | 2,000  | 0.05   | 0.10  | 0.20  | 同左     | 同左    |
| 10    | 同左    | 50    | 150   | 50     | 300    | 750    | 2,000   | 0.05   | 0.10   | 0.20  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 20    | 同左    | 100   | 300   | 400    | 600    | 1,500  | 4,000   | 0.10   | 0.20   | 0.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 25    | 同左    | 100   | 300   | 400    | 600    | 1,500  | 4,000   | 0.10   | 0.20   | 0.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 50    | 同左    | 300   | 900   | 1,200  | 1,800  | 4,500  | 12,000  | 0.30   | 0.60   | 1.20  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 75    | 同左    | 400   | 1,200 | 1,600  | 2,400  | 6,000  | 16,000  | 0.40   | 0.80   | 1.60  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 25    | 同左    | 100   | 300   | 400    | 600    | 1,500  | 4,000   | 0.10   | 0.20   | 0.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 同左    | 2%起   | 同左    | 同左    | 同左     | 同左     | 同左     | 同左      | 同左     | 同左     | 同左    | 同左    | 同左     | 同左    |
| 125   | 125   | 1,000 | 3,000 | 10,200 | 15,300 | 15,300 | 125,000 | 3.13   | 2.00   | 4.00  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 1.5%  | 1%    | 1%    | 1%    | 1%     | 1%     | 2%     | 2%      | 2%     | 1%     | 1%    | 0.5%  | 同左     | 同左    |
| 50    | 50    | 500   | 1,500 | 5,100  | 5,100  | 5,100  | 40,000  | 1.00   | 0.70   | 1.00  | 同左    | 同左     | 同左    |
| —     | 20    | 100   | 300   | 1,300  | 2,000  | 2,000  | 30,000  | 0.75   | 0.75   | 1.20  | 同左    | 同左     | 同左    |
| —     | 100   | 400   | 1,200 | 4,100  | 6,200  | 6,200  | 100,000 | 2.5    | 1.60   | 4.50  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 50    | 同左    | 300   | 1,800 | 2,400  | 3,600  | 9,000  | 24,000  | 0.60   | 0.60   | 1.20  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 100   | 同左    | 600   | 3,600 | 4,800  | 7,200  | 18,000 | 48,000  | 1.20   | 1.20   | 2.40  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 25    | 同左    | 100   | 600   | 800    | 1,200  | 3,000  | 8,000   | 0.20   | 0.40   | 0.80  | 同左    | 同左     | 同左    |
| 100   | 同左    | 400   | 2,400 | 3,200  | 4,800  | 12,000 | 32,000  | 0.80   | 0.80   | 1.60  | 同左    | 同左     | 同左    |
| —     | —     | —     | —     | —      | —      | —      | —       | —      | —      | 0.80  | 同左    | 同左     | 同左    |

郵  
政

九〇

40錢，20元以上每20元收10錢，快遞內內30錢，以外100錢，航空費：每百公里20公分100錢，明信片40錢  
自日起改為初重與極重不同之資費，三十七年十一月十九日起改為初重250公分續重每500公分計費。

(d) 四十二年四月起公分改稱公克。



臺灣郵區國內

郵政資費之沿革

| 種類      | 計費標準            | 郵費           |        |         |        |         | 附加費     |         |          |   |  |
|---------|-----------------|--------------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|----------|---|--|
|         |                 | (a)          |        |         |        |         | 1       | 2       | 4 (c)    | 5 |  |
|         | 寄出日期            | 34.10.25     | 35.6.1 | 35.11.1 | 36.7.1 | 36.7.16 | 36.10.1 | 36.12.1 | 36.12.11 |   |  |
|         |                 | 郵票元          | 郵票元    | 郵票元     | 郵票元    | 郵票元     | 郵票元     | 郵票元     | 郵票元      |   |  |
| 信       | 每重20公分          | 0.10         | 0.70   | 3       | 10     | 8       | 7       | 同左      | 24       |   |  |
| 明信片     | 單               | 0.05         | 0.35   | 1.50    | 5      | 4       | 3.50    | 同左      | 12       |   |  |
|         | 雙               | 0.10         | 0.70   | 3.00    | 10     | 8       | 7       | 同左      | 24       |   |  |
| 新聞紙     | 平寄 每重50公分       | 0.05         | 0.07   | 0.30    | 0.60   | 0.50    | 0.50    | 同左      | 2        |   |  |
|         | 立券 每重50公分       | 按平常折開紙郵費六折計算 |        |         |        |         |         |         |          |   |  |
| 書籍、印刷物、 | 初重100公分 (b)     | 0.10         | 0.20   | 1.00    | 3      | 3       | 3       | —       | 12       |   |  |
| 貿易契     | 續重每 100公分       | 0.10         | 0.20   | 1.00    | 3      | 3       | 3       | 同左      | 6        |   |  |
| 特等文件    | 每重一公斤           | —            | 0.35   | 1.50    | 5      | 4       | 3.50    | 同左      | 12       |   |  |
| 貨物      | 每重 100公分        | —            | 0.50   | 2.00    | 7      | 6       | 5       | 同左      | 18       |   |  |
| 農產物     | 每重 100公分        | 0.03         | 0.10   | 0.50    | 2      | 2       | —       | —       | —        |   |  |
| 掛號      | 除印刷物資費外，每50g    | —            | —      | 3.00    | 10     | 8       | 7       | 同左      | 24       |   |  |
| 掛號      | 除普通資費外，每件另加     | 0.30         | 1.00   | 4.50    | 15     | 12      | 11      | 同左      | 36       |   |  |
| 掛號      | 除普通資費外，每件另加     | 0.30         | 1.70   | 7.50    | 26     | 20      | 19      | 同左      | 60       |   |  |
| 掛號      | 除普通資費外，每件另加     | 1.00         | 0.70   | 3.00    | 10     | 8       | 7       | 同左      | 24       |   |  |
| 代收貨物    | 除普通資費及掛號費外，每件另加 | —            | —      | —       | —      | —       | —       | —       | —        |   |  |
| 保價      | 保價費             | —            | 10%    | —       | 10%    | 同左      | 同左      | 同左      | 同左       |   |  |
|         | 起費費             | —            | 1.30   | —       | 20     | 77      | 70      | 同左      | 120      |   |  |
| 保價掛號    | 除普通資費及掛號費外，按    | —            | —      | —       | —      | 5%      | 2%      | 1.5%    | 1.5%     |   |  |
| 保價掛號    | 起費費             | —            | —      | —       | —      | 31      | 28      | —       | 50       |   |  |
| 保價掛號    | 除掛號費外，每重50公分    | —            | —      | —       | —      | —       | —       | —       | —        |   |  |
| 掛號      | 起費費             | —            | —      | —       | —      | —       | —       | —       | —        |   |  |
| 掛號      | 除普通資費及掛號費外，每件   | 2.00         | 10.00  | 30      | 24     | —       | —       | —       | —        |   |  |
| 掛號      | 每件              | 1.00         | 4.50   | 15      | 12     | 11      | 同左      | 36      |          |   |  |
| 掛號      | 每件              | 2.00         | 9.00   | 30      | 24     | 21      | 同左      | 71      |          |   |  |
| 掛號      | 每件              | —            | 0.70   | 3.00    | 10     | 8       | 7       | 同左      | 24       |   |  |
| 掛號      | 每件              | —            | 2.70   | 12.00   | 40     | 31      | 28      | 同左      | 96       |   |  |
| 掛號      | 每件              | —            | 2.00   | —       | —      | —       | —       | —       | —        |   |  |

附註：(A)三十四年十月起即日郵票特准訂郵資收費，新聞紙仍每重100公分收5錢，保價不逾20元收  
 印刷物每重50公分 200錢，餘如上表所列。 (b)印刷物每重計費重三十六年十二月十  
 (c)郵計表第三、第七、第九號修正國際郵資國內未改，第六第八號、修正航空郵費。





|                   |   |     |     |          |       |       |        |        |        |        |        |      |                |
|-------------------|---|-----|-----|----------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|------|----------------|
| 新報紙，舊初重50公分       | 雙 | 200 | 300 | 400      | 2,000 | 1,800 | 7,200  | 7,800  | 19,000 | 24,000 | 28,000 | 0.70 | 0.80           |
| 箱，印刷物 續重每50公分     |   | 30  | 50  | 150      | 1,000 | 600   | 2,400  | 2,600  | 6,400  | 7,800  | 9,000  | 0.23 | 0.25           |
| ，貿易契， 貿易契起算費      |   | 30  | 50  | —        | 500   | 300   | 1,200  | 1,400  | 3,200  | 3,900  | 4,500  | 0.12 | 0.15           |
| 樣 貨標起算費           |   | 150 | 250 | 350      | 2,000 | 1,500 | 6,000  | 6,800  | 16,000 | 20,000 | 22,000 | 0.55 | 0.60           |
| 貨 警署文件每重—公斤       |   | 50  | 100 | —        | —     | —     | —      | —      | —      | —      | —      | —    | —              |
| 辦 號 費 } 除普通運費外    |   | 20  | 30  | 50       | 200   | 180   | 600    | 700    | 1,600  | 2,000  | 2,200  | 0.06 | 0.10           |
| 辦 號 費 } 每件另加      |   | 220 | 350 | 600      | 3,000 | 2,400 | 9,000  | 9,000  | 23,000 | 28,000 | 32,000 | 0.80 | 0.90           |
| 平 換 費 } 每件另加      |   | 320 | 490 | 800      | 4,000 | 3,600 | 13,200 | 13,800 | 34,000 | 42,000 | 48,000 | 1.20 | 1.20           |
| 航 空 費 每重10公分      |   | 400 | 590 | 1,000    | 5,000 | 4,800 | 18,000 | 18,600 | 46,000 | 56,000 | 64,000 | 1.60 | 1.65           |
| 保 價 信 函 每保 300金佛郎 |   | 270 | 400 | 700      | 3,000 | 3,000 | 10,800 | 11,400 | 29,000 | 35,000 | 40,000 | 1.00 | 暫停<br>收審<br>同上 |
| 保 價 箱 頭 每件起算費     |   | 100 | 150 | 300      | 1,000 | 1,200 | 4,800  | 5,200  | 13,000 | 16,000 | 18,000 | 0.45 | 0.45           |
| 同 查 詢 或 補 發 執 每 件 |   | 400 | 590 | 1,500    | 7,000 | 6,600 | 24,000 | 25,800 | 64,000 | 78,000 | 90,000 | 2.25 | 0.60           |
| 同 查 詢 執 每 件       |   | 180 | 250 | 400      | 2,000 | 1,800 | 6,600  | 7,200  | 17,000 | 21,000 | 24,000 | 0.60 | 0.60           |
| 同 查 詢 執 每 件       |   | 220 | 350 | 600      | 3,000 | 2,400 | 9,000  | 9,000  | 23,000 | 28,000 | 32,000 | 0.80 | 0.90           |
| 同 查 詢 執 每 件       |   | 25  | 25  | 奧國<br>內同 | 同左    | 同左    | 同左     | 同左     | 同左     | 同左     | 同左     | 同左   | 同左             |
| 存 同 執 領 每 件       |   | 370 | 590 | 600      | 3,000 | 2,400 | 9,000  | 9,000  | 23,000 | 28,000 | 32,000 | 0.80 | 0.90           |
| 撤 同 或 更 改 每 件     |   | 30  | 50  | 100      | 500   | 300   | 1,200  | 1,200  | 2,900  | 3,500  | 4,000  | 0.10 | 0.15           |
| 大 資 費 低 額 每 件     |   | 30  | 50  | 900      | 5,000 | 4,200 | 15,000 | 16,200 | 40,000 | 49,000 | 56,000 | 1.40 | 1.50           |
| 郵 政 認 知 證 每 證     |   | 30  | 50  | 900      | 5,000 | 4,200 | 15,000 | 16,200 | 40,000 | 49,000 | 56,000 | 1.40 | 1.50           |
| 同 信 郵 票 每 券       |   | 30  | 540 | 900      | 5,000 | 4,200 | 15,000 | 16,200 | 40,000 | 49,000 | 56,000 | 1.40 | 1.50           |



| 種類    | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   | 每份   |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 掛號回信券 | 1.00 | 1.50 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 3.00 |
| 掛號回信券 | 0.15 | 0.20 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.50 | 0.50 |
| 掛號回信券 | 1.75 | 2.00 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 5.00 | 5.00 |
| 掛號回信券 | 1.75 | 2.00 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 3.50 | 4.00 | 4.00 |

附註：保價信函，保價掛號，及代收貨價均暫停辦，故未列收費。

航空郵費及航空郵簡售價另表。

### (3) 港澳郵資

三十五年六月一日，臺灣郵政首次印行之郵資表，在表末註明：「寄香港及澳門之信函明信片照國內資費，餘照聯郵各國資費，香港不收快速掛號及平快郵件」字樣，經此註明後，資費表內不另開港澳郵資專欄，四十二年七月一日起實行之臺灣字第九號資費表起，又恢復港澳郵資專欄，列明寄港澳之各類郵件資費，但仍維持信函明信片照國內郵資，餘照國際郵資之原則。四十四年四月一日起，國際郵資普增五〇%左右，但寄港澳之其他郵件並未調整，遂與國際其他郵資開始脫節，四十五年四月一日調整國際郵資之前，原擬將寄港澳各類函件郵資，一律改按國際郵資減半數收費，但未奉層層核准，以致目下（四十五年四月）寄港澳之：①信函及明信片仍照國內郵資收費。②新聞紙、書籍、印刷物等其他函件則照四十二年七月一日修正之國際郵資收費。③掛號平快、回執等特種資費則照現行國際郵資收費。

以上係就水陸郵資而言，至寄港澳之航空郵資，原亦不分類別，概照國內郵資同樣收費（參看一六五節）旋以臺灣航空運費增高，依照交通部核定之原則，即航空郵費得比照航空運費調整，郵政總局乃於四十年九月五日第一〇〇五訓令臺灣郵政管理局，將寄港澳航空函件郵資，由重每二十公分臺灣六角增為一元，港澳航空郵資遂開始與

國內匯費分途掛號，其後更時有調整，詳情如後。

### 臺灣郵區港澳函件航空郵資沿革表

40年9月7日起 各類函件除普通資費外每重20公分加收基幣：\$1.00，郵簡每件\$1.00  
 41年4月7日起 各類函件除普通資費外每重20公分加收基幣：\$1.20，郵簡每件\$1.60  
 42年7月1日起 各類函件分別收取航空混含費（即航空及普通費）如下：

表17

| 類別            | 實施日期   |        | 計費重量 | 42.7.1 | 44.3.18 | 44.4.1 |
|---------------|--------|--------|------|--------|---------|--------|
|               | 舊      | 新      |      |        |         |        |
| 信 明 信         | 函 片 單  | 每重20公分 | 1.60 | 2.00   | 2.00    |        |
|               | 函 片 雙  | 每重40公分 | 0.80 | 1.00   | 1.00    |        |
| 新 開 紙         | 每重40公分 | 1.00   | 1.20 | 1.20   | 1.20    |        |
|               | 每重20公分 | 1.00   | 1.00 | 1.00   | 1.50    |        |
| 書籍 印刷物 貨樣 貿易夾 | 每重20公分 | 1.00   | 1.00 | 1.00   | 1.50    |        |
|               | 貿易夾每算數 | 1.40   | 1.40 | 2.50   |         |        |
| 警 署 文 件 郵 箱   | 每重20公分 | 1.00   | 1.00 | 1.00   | 1.00    |        |
|               | 每件     | 1.00   | 1.50 | 1.50   | 1.50    |        |

## (4) 醫者文件郵資

民國四十二年七月一日起實施之北京郵政公約，規定醫者所用文件免收各項郵政資費，我國郵政對於公衆交寄之件，向無免費規定，爲維持任何郵件必須收費之原則，乃依照該公約最後議定書第二條之規定，對國際醫者文件收取與國內相等之郵資，即掛號快遞等各項特種郵資，亦在郵資表內特闢一欄，規定與國內相同之郵資。

## (5) 國內航空郵資

國內航空函件，不分類別，亦不論遠近，概收劃一之郵資，並隨航空公司運價之增加，依時調整資費，故其調整日期與普通郵資不盡相同，茲列表附錄於後：

臺灣郵國內航空郵資沿革表

表18

| 實施日期     | 計費重量            | 郵資 (除普通資費外另加) |       | 折合率<br>郵幣—金<br>元 | 實施日期     | 計費標準            | 郵資 (除普通資費外另加) |        | 折合率<br>郵幣—金<br>元 |
|----------|-----------------|---------------|-------|------------------|----------|-----------------|---------------|--------|------------------|
|          |                 | 郵幣            | 法幣    |                  |          |                 | 郵幣            | 金圓     |                  |
| 35. 6. 1 | 明信片每張其餘函件每重10公分 | 元 1.00        | 元 30  | 1—30             | 37.11. 9 | 明信片每張其餘函件每重20公分 | 元 400         | 0.40   | 1,000—1          |
| 11. 1    | 明信片每張其餘函件每重20公分 | 4.50          | 150   | 1—35             | 37.11.19 | 同上              | 600           | 1.00   | 600—1            |
| 36. 7. 1 | 同上              | 6.00          | 300   | 1—51             | 38. 2.19 | 同上              | 800           | 45.00  |                  |
| 7.16     | 同上              | 5.00          | 300   | 1—65             | 4. 3     | 同上              | 1,100         | 170.00 |                  |
| 10. 1    | 同上              | 7.00          | 500   | 1—72             | 4.17     | 同上              | 2,000         |        |                  |
| 12. 1    | 同上              | 14.00         | 1,000 | 1—72             | 4.28     | 同上              | 5,000         |        |                  |
| 12.11    | 同上              | 12.00         | 1,000 | 1—84             | 7.15     | 同上              | NT\$0.15      |        |                  |



|          |   |   |        |        |       |          |   |   |      |
|----------|---|---|--------|--------|-------|----------|---|---|------|
| 37. 1. 1 | 回 | 上 | 24,000 | 2,000  | ◇     | 8.27     | 回 | 上 | 0.30 |
| 2. 7     | 回 | 上 | 36,000 | 3,000  | ◇     | 10.22    | 回 | 上 | 0.40 |
| 4. 5     | 回 | 上 | 35,000 | 7,000  | 1—205 | 12.27    | 回 | 上 | 0.50 |
| 6. 11    | 回 | 上 | 50,000 | 10,000 | ◇     | 39. 5. 6 | 回 | 上 | 0.60 |
| 7. 5     | 回 | 上 | 45,000 | 30,000 | 1—685 |          |   |   |      |
| 7. 30    | 回 | 上 | 65,000 | 70,000 |       |          |   |   |      |

(6) 國際航空郵資

臺灣寄國際之航空函件郵資，初係不分函件類別，但按距離遠近收取多寡不同之費率如後...

臺灣郵區國際航空郵資表 (一) 幣制：圓毫幣 表19

| 地名      | 函件封面加註字樣               | 計費重量 | 郵號 | 實際日期    |        | 香港每重20公分 |             | 其他各地每重5公分 |         | 香港每重20公分其他各地每重10公分 |          |
|---------|------------------------|------|----|---------|--------|----------|-------------|-----------|---------|--------------------|----------|
|         |                        |      |    | 35.6.20 | 35.9.1 | 35.12.2  | (d) 36.3.10 | 36.7.16   | 36.10.1 |                    | 36.10.11 |
| 亞洲      | “By C.N.A.C.”          |      |    | 1.00    | 1.00   | 4.50     | 4.50        | 5.00      | 7.00    | 7.00               | 7.00     |
| 香港      | “By C.N.A.C. to Hanoi” |      |    | 1.00    | 1.00   | 4.50     | 4.50        | 5.00      | 4.50    | 7.00               | 209.00   |
| 安南 (北部) | “By air to Japan”      |      |    | 1.00    | 1.00   | 4.50     | 4.50        | 8.00      | 7.00    | 10.00              | 49.00    |
| 日本      | (以普通信函明信片為限)           |      |    |         |        |          |             |           |         |                    |          |



|         |  |       |       |       |       |       |       |       |        |
|---------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 美洲      | “By air to destination”                        | 20.00 | 30.00 | 31.50 | 54.00 | 33.00 | 30.00 | 32.00 | 174.00 |
| 美國及其他各國 | “By air to destination via U.S.A.”             | 25.00 | 37.00 | 39.00 | 69.00 | 40.00 | 37.00 | 39.00 | 257.00 |
| 非洲      | “By air via Calcutta”                          |       |       | 17.50 | 49.00 | 30.00 | 27.00 | 30.00 | 202.00 |
| 埃及及蘇丹   | “By air to destination via Calcutta and Cairo” |       |       | 74.00 | 74.00 | 44.00 | 39.00 | 42.00 | 320.00 |
| 馬達加斯加   | “By air via Calcutta”                          | 11.70 | 18.00 | 20.00 | 57.00 | 34.00 | 31.00 | 34.00 | 320.00 |
| 非洲各地    |  |       |       |       |       |       |       |       |        |
| 歐洲      | “By air to destination”                        |       |       | 10.00 | 15.00 | 11.00 | 10.00 | 13.00 | 153.00 |
| 歐洲      | “By air to destination”                        | 25.00 | 42.00 | 21.50 | 37.00 | 24.00 | 21.00 | 24.00 | 153.00 |
| 歐洲      | “By air via Calcutta”                          | 8.30  | 13.00 | 17.50 | 49.00 | 30.00 | 27.00 | 30.00 | 264.00 |
| 歐洲      | “By air up to Australia”                       | 8.30  | 13.00 | 17.50 | 49.00 | 30.00 | 27.00 | 30.00 | 264.00 |

附註：(a) 除納足普通運費外應行加劑之國際航空運費（國內航空運費包括在內）如附掛號或快遞並應加附掛號或快遞運費。

(b) 35年12月2日起寄港函件改爲每重20公分計費。

(c) 36年10月13日起寄香港以外其他各國之函改按10公分計費。

(d) 此係郵政總局發令日期，業者實行當按後。

三十六年十二月一日 郵字第二二號 國際航空函件運費表開始規定，臺灣寄國際航空函件，除香港外，不分遠近，

收取劃一資資費，（按郵政總局於三十六年十一月廿九日，以第二三七號通電飭知各區，各類國際函件之航空費除香港與國內相同外，改按每重十公分收取一項劃一資資費），歷次修正之資資費如後：

## 臺灣與國內航空郵資表（二）

（除香港與國內相同外，其餘各國之劃一航空費，按每重十公分或其等數收取航空附加費如下：

【普通掛號等費照收】）

表20

| 資費表編號 | 實施日期       | 幣制 | 函件每重10公分之郵資 | 國際航空郵費<br>（包括普通及航空費） |
|-------|------------|----|-------------|----------------------|
| 2（專表） | 36. 12. 1  | 幣制 | 300         |                      |
| 3（專表） | 37. 1. 1   | 幣制 | 270         |                      |
| 4（專表） | 37. 1. 1   | 幣制 | 360         |                      |
| 5（專表） | 37. 1. 16  | 幣制 | 480         |                      |
| 2（專表） | 37. 5. 19  | 幣制 | 590         |                      |
| 3（專表） | 37. 11. 6  | 幣制 | 1,000       | 700                  |
| 4（專表） | 37. 11. 20 | 幣制 | 5,000       | 4,000                |
| 5（專表） | 37. 12. 10 | 幣制 | 4,800       | 3,600                |
| 6（專表） | 38. 1. 1   | 幣制 | 18,000      | 12,000               |
| 7（專表） | 38. 4. 17  | 幣制 | 18,600      | 12,600               |
| 8（專表） | 38. 5. 1   | 幣制 | 46,000      | 31,000               |
| 9（專表） | 38. 5. 20  | 幣制 | 56,000      | 38,000               |

|         |     |     |    |   |   |          |        |
|---------|-----|-----|----|---|---|----------|--------|
| 10 (專表) | 38. | 6.  | 12 | 新 | 幣 | 64,000   | 43,000 |
| 11 (專表) | 38. | 6.  | 15 | 新 | 幣 | 1.60     | 1.08   |
| 12 (專表) | 38. | 11. | 18 | 新 | 幣 | 1.65     | 1.20   |
| 13 (專表) | 39. | 4.  | 1  | 新 | 幣 | 2.00     | 1.40   |
| 14 (專表) | 39. | 5.  | 23 | 新 | 幣 | 3.00 (a) | 2.50   |
| 15 (專表) | 40. | 5.  | 11 | 新 | 幣 | 5.00 (b) | 4.00   |

(a) 39年9月20日起荷美、日、菲律賓、阿拉斯加、坎拿大、夏威夷、馬來雅、泰國、越南、印尼、印度、巴基斯坦、緬甸、英屬婆羅洲、薩爾瓦克及中美洲與南美洲各地之新聞紙書籍印刷物等，其航空費按每重十公分收臺灣幣1元5角，(信函及明信片仍按3元收取)。

(b) 40年2月10起上開收費辦法，擴充至亞洲及美洲各地及夏威夷，40年5月11日起在域之費由每重10公分1元5角改為2元5角。

國際航空函件不分路途遠近不論輕件重件概收劃一郵資辦法，至三十九年九月二十日起，開始發生變更，是日起臺灣各局遵照郵政總局令，除對於寄往美、日、菲、加、等地之印刷物、書籍等其他郵件，開始規定較低之航空費率，四十年二月十日起，更將減費地區擴大至亞洲美洲各地(詳見前表)，是年九月二十四日起，復將國際航空明信片郵資減低為臺灣幣二元五角，(另加普通費)，適比京郵政公約自四十二年七月一日起實施，郵政總局乃於四十二年六月，先後令知臺灣管局，依照該公約訂定之較低運費，重編臺灣字號國際郵件資費表，列明各類函件寄港澳及國外其他各地之航空郵資，除港澳航空郵資，已詳第七三二節外，茲將臺灣寄國外其他各地之航空混合郵資(包括普通郵資在內)列後：

臺灣郵區國際航空混合郵資沿革表

單位：新臺元 表21

| 類 別           | 計費重量               | 實施日期         |          | 44.4.1       | 45.4.1       |
|---------------|--------------------|--------------|----------|--------------|--------------|
|               |                    | 42.7.1       | 43.1.1   |              |              |
| 信 明 信         | 函 片 單 雙            | 5.00<br>2.50 | 同左<br>同左 | 7.00<br>3.50 | 8.00<br>4.00 |
| 新 開           | 紙 每重20公分           | 3.30         | 同左       | 4.70         | 5.20         |
| 書籍，印刷物，貨樣，貿易契 | 每重10公分<br>貿易契每件起算數 | 2.00         | 同左       | 3.00         | 3.50         |
| 醫 者 文 件       | 每重10公分             | —            | 2.00     | 4.00         | 4.50         |
| 郵 簡           | 每件                 | 2.00         | 同左       | 2.50         | 3.00         |
|               |                    | 3.00         | 同左       | 4.50         | 5.00         |

附註：航空雙明信片之回片係由水陸退回，如須由航空退回應由回片之寄件人檢退回該片之郵政所訂航空費，並貼該郵政之郵票於回片上。

依照北京郵政公約之規定，自四十二年七月一日起，規定國際郵件查詢單等之航空費如左：

- 一、撤回及更改地址申請書及查詢單，如請由航空寄發者，每件應加納受理局至投遞局之普通航空信函起重混合費。

二、收件回執如申請由航郵退回者，每件應加納航空郵費，等於原寄局至投遞局之普通航空明信片混合資費。  
三、查詢單如請由航郵退回者，每一查詢單應加納等於原寄局至投遞局之普通航空信函起重混合資費。

(以上見四十二年六月二十九日郵政總局令第二二九號)。

#### (7) 銀元郵資

三十八年大陸各地普遍採用銀元爲郵資計算單位，十月廣州淪陷，大陸沿海各島郵局劃歸臺灣郵區管轄，臺灣郵政管理局於三十八年十一月十七日印發臺字第九號銀元國際郵件資費表，專備定海、岱山、沈家門、金門及湛江海口兩管理段所轄各局之用，三十九年四月一日又印發臺字第二號銀元國際郵件資費表，專備臺區代管各局之用，同年五月六日又印行臺字第九號銀元國內郵件資費表，所有國內及國際各類函件之銀元郵資與郵政總局令發大陸各區者相同，詳見本文第一及第四節所附國內及國際郵件資費沿革表。

### (八) 結 論

六十年來之郵資沿革，略如上述，至其費率之貴賤，茲可作一檢討，除國際郵資，或依郵政公約或遵及邊協定之規定，可不具論外，至我國國內郵資及本埠郵資初受客郵民局之牽制，繼遵郵政法第四條之束縛，終因法幣貶值關係，使郵資價值，每況愈下，目前各界對於現行郵資之低廉，已多瞭解，但由於光緒二十八年郵資之核減，頗有誤以爲我國早期郵資，核定過高者。張撰任著「中國郵政」下卷三六頁謂「光緒二十五年郵章初頒之時，對於信函資費之規定，以第一、二兩資言，可謂昂貴」，陳恭祿著「中國近代史」亦謂「郵政信資，就人民生活程度而言，可稱昂貴」，即清代之官吏亦有此種論調，如兩廣總督譚鍾麟奏稱「每信一函重二錢五分，取銀二分，原不爲多，然重至三錢則取四分，層累遞加，以至七錢二分」（見交史敘略頁九，七錢二分即洋銀一元）是則認初期郵資爲高昂，幾成衆口一辭。但初期郵資，是否過昂，似屬值得研究：

## (1) 與各國郵資比較

自英人羅蘭希爾氏 Sir Rowland Hill 倡議一信一辨士之低廉郵資後，英國首先於一八四〇年實行，其他各國亦相繼倣效。是時平信郵資以英國為最低（見後），而此最低之辨士郵資，如折合當時我國幣值，適為銀元四分（當時萬國郵政公約規定之國際郵資為二十五生丁，英郵以之折成二辨士半，我國則折為一角，故一辨士約等於我國銀元四分），我國初期郵資（即光緒二十二年奉准之郵章所定者）重在四分之一盎司（七公分半）以內者，僅收銀元二分，三較世界最低之英國辨士郵資，更低一倍。

## (2) 與成本比較

或謂我國生活程度低，郵員薪津微，郵政開支省，而應收之郵資自應低於世界水準，殊不知郵件成本之高低，與郵件數量成反比，即郵局處理之郵件愈多，則每件之成本愈低，反之則高。清季教育尙未普及，而郵件之收寄，又有民局客郵之劇烈競爭，故當時我國郵局收寄之函件，遠較歐美各國為少。（一九〇五年即光緒三十一年共收函件二千三百萬件，同年英國郵政共收四十六億八千六百餘萬件，二百倍於我國收寄之數），因而成本遠較高昂，郵資自不能過低。

## (3) 與客郵及民局比較

光緒二十二年國營郵政正式成立時，有三十餘年歷史之上海工部局書信館尙在營業，其所收之信函為每重半盎司收制錢六十文（六分），寄交本城投遞者，每封收制錢二十文（二分）快信每封收銀二錢五分。民局承寄之書信，則按路之遠近，收費二分至二角不等（即制錢二十文至二百文）倘使交寄之件，急須遞送，寄信人得於信上註明較高之信資，即由收信人於收到時照付，如為緊急之信，可將其信燒去一角，或附插鷄毛一片，以示火急，此項書信准其格外加費。（以上均見民國十年郵政專務總論），核其所收之費，亦較當時郵局初重四分之一盎司收費洋銀二分者為貴，但當時民局承寄書信，仍然以「取費往往極廉」著稱於時。



從上述三項比較中，可知當時郵局所訂之郵資，不得謂為高昂，即反對新郵最力之兩廣總督譚鍾麟亦謂「每信一函取銀二分，原不為多」，但當時何以竟一減再減至每半盎司一分之低價？郵政總辦昂黎於一九一〇年六月一日改訂郵資之令文內，曾追敘過去郵資變遷之概況，並謂：「當我郵政開辦後之最初四年，國內郵資原為四分嗣以迫於特殊環境，乃於一九〇二年驟降為一分」，所謂特殊環境，或不出後述二種：

(甲) 減費潮流 自英人羅蘭希爾於一八三七年印行「郵政革新之必要性於必然性」(Post Office Reform: Its importance and Practicability) 宣傳小冊，竭力鼓吹低廉之均一郵資後，(當時各國郵政收寄函件，幾均按照途程遠近，收取不同之高郵郵資) 信函減費之風，瀰漫世界各地。英國於一八四〇年由每信平均八辨士之郵資減為重不逾半盎司收費一辨士之均一郵資，即世稱辨士郵資者是也。加拿大於一八五一年(咸豐元年)決定採用每重半盎司收費五分(2½辨士)之均一郵資，一八六七年(同治六年)減為三分(1½辨士)一八九八年(光緒廿四年)再減為二分(一辨士)。美國於一八六三年(同治二年)始採用不論距離遠近，每重半盎司收費三分(1½辨士)之均一郵資，一八八三年(光緒九年)又減為二分(一辨士)。法國於一八四九年採用每重½公分(四分之一盎司)收費二十生丁(二辨士)之均一郵資，其後屢有增減，均在二十至二十五生丁之間，至一八七八年(光緒四年)始減為每重十五公分收費十五生丁，一九〇六年(光緒三十二年)再減為十生丁(一辨士)。以上各國郵資之核減，除英國較早外，餘均在我國郵資減費期內，則當時我國郵政之一再減低郵資，或係順應世界潮流，亦未可知。

(乙) 競業關係 我國郵政初辦時期外有客郵之設，內則民局林立，競爭極烈，民國十年郵政事務總論云「兩時驛站既未裁撤，民局又未禁止，且各衙署之公文仍交驛站寄遞，民局則振刷精神與初辦之郵政競爭……按極廉之郵資寄遞，……嗣後總稅務司昂竟決定以辦一較民局更善更速，資費較廉之郵便，供給公衆，以冀公衆將向來贊助民局之心，移而擁護郵政」。又光緒三十年(一九〇四)總稅務司申外務部文謂「……不但此等洋局，侵佔中國利

體，且有不明大義之民局，會合他國之局以掣官局之肘，因此之故，不得不設法令洋局閉歇，令民局不與會合，是以將官局之寄費大減……」（見交史五六頁），可見光緒二十八年之減費，係原抵制政策，而非由於郵資之核定過高。光緒三十年因郵政虧損不貲又漸恢復提高郵資是其明證。光緒三十年以後歷次調整大抵有增無減，初期之增加原因純為恢復原有費率標準，其後調整則屬於幣值者居多，蓋一國之通貨在戰時固無異有急遽變動，即在平時亦有逐漸貶值趨向，此為世界普遍情形不獨我國為然，郵資隨幣值之變動而隨時調整，亦為各國之通例，郵資實值之應急的各國國內郵資及郵政公約規定之國際郵資標準，不能以貨幣為衡量理至明顯。

我國郵資類別，先由簡而繁繼復由繁而簡，六十年前僅有岸資與外資兩類，現在除港澳略有特殊外，又一律歸屬於國內與國際兩類，而業務範圍與當年比較已不可同世紀而語矣。

# 郵政供應制度

施有強

## (一) 前言

郵政建立六十年，在國家多故，社會動盪不寧之情形下，其所以能不斷進步，不斷成長，獲得小有成就者，一般皆知其實由於有健全之制度，而尤以郵政人事制度最為膾炙人口。古人云：「為政在人」。總統訓詞亦謂：「制度的建立最大關係是人事，如因人事的變更，而現象有所不同的，那就不能稱為制度，機關組織就是要求其制度化，不能因人設施，或因人變更。」所以事業之進步成長在制度化，而制度化之基本則在人事制度之健全，此固無可置疑者。惟是事業之組成，須具有人、財、物三種因素，而尤重在管理，如人事管理，財務管理及物料管理；管理即在求相互之配合，自不能以具有健全之人事制度，達成人事之完善管理為已足，其他二種因素——財與物之完善管理，亦必須兼籌並顧。財務管理有賴於精密之會計制度，物料管理則在有經濟合理之供應制度。郵政於此，未嘗偏廢。

## (二) 歷史沿革

我國郵政供應制度，與整個事業同樣脫胎於海關。在民國紀元前四十六年（前清同治五年，西曆一八六六年）總理各國通商事務衙門將代寄外國使臣文件事務交總稅務司署兼辦，設立郵務辦事處之詩起，全國各地郵務所需之一切物料，即由海關兼辦，統籌購發。維時郵政物料供應尚無獨立性之專設機構。迨民國前十六年三月二十日（前清光緒二十二年二月初七日）奏准，民國前十五年二月二十日（前清光緒二十三年一月十九日）國家郵政正式開辦之後，郵務逐漸擴展，各地郵局次第設立，物料供應事務加繁，乃於民國前三年（前清宣統元年五月七日）由總稅務

司署第一六九九號通札（郵政通札第二四二號）飭知在上海設立郵政供應處，舉凡各項郵票、文具、包裹簿、單據、郵袋之供應，並郵政出版物冊報單式之刷印，以及其他項郵務用品之辦理，其向係經由海關造冊處總辦，或上海郵務司之手者，咸改歸供應處辦理。民國前一年五月三十日（前清宣統三年五月初三日）郵政脫離海關，設立郵政總局，郵政供應處乃易名郵政總局供應處，歸郵政總局直轄。是郵政供應處之設立，尙在郵政總局成立之前；而郵政供應制度之建立，又在單獨機構設立之前，即已具規模。

### （三）組織系統

郵政物料之供應，自海關兼辦時期，制度建立之始，即採集中管理制。所有郵用一切物料，其分類編號、規範審核、預算編製執行、存置控制、調查採購、印製改造、驗收保養、儲存分發，以及呆廢料處理等，均由中樞之供應機構統籌辦理。最初爲海關造冊處，嗣在上海專設郵政供應處，郵政總局成立後，改歸直轄，仍設上海，蓋因通商大埠交通便利，物料採購較便易廉宜，吞吐發運亦較迅速，故在大陸被匪侵躋以前，此郵政物料之供應中樞，始終設在上海，未曾他遷，迨大陸淪陷，郵政總局就在德之西南郵務視導團原調派人手恢復成立，始另設供應處，三十八年隨局撤退來臺，以迄於今。

郵政物料供應機構之內部分類，在海關兼辦時期之郵政供應處，以及抗戰勝利復員以前之郵政總局供應處時代，其詳細情形，均因目前檔案不齊，無可考查。抗戰勝利復員以後，民國三十七年以前，則係在處長（郵務長充任）胡處長（副郵務長充任）之下，按職掌事項及經辦物料類別分設七課，其名稱及系統表列如左：



七課中之文具與機械兩課，前者以數量龐大；後者如汽車、自行車及其他郵用機械等，性質比較專門，故均設專課辦理，統籌購辦驗收分發，事補固較統一，辦理亦較簡便迅速，惟採購與驗收，儲發等手續集中於同一單位，缺乏牽制作用，經研核結果，於民國三十七年春間，加以改組變更如左。



上述組織，純按工作性質分其職掌。其中設審課負責設計郵用物料規範，及審核各區局請領物料種類數量，俾郵政物料供應益趨於標準統一，經濟合理。該課於三十七年三月五日成立，其餘會計、印務、採辦、儲發郵票各課

於同年四月一日改組成立，事務課則於同年五月一日改組成立。每課各設課長一人，分別就副郵務長或高級郵務員中派充，課員若干人。此外尙另設有小型印刷及加工改造工廠，全部職工合計約二百二十人。

郵政供應與一般物料供應有一最大之不同點，即兼負郵政票券之統籌供應。在海關兼辦郵政時期，郵政票券之供應，原亦由海關造冊處兼辦，惟至民國三十六年以前，則已改由郵政總局會計處事務課經辦，其間遞變過程，目前亦乏案卷可考。民國三十六年五月一日在會計處內另設郵票課專司其事，曾呈奉交通部令核准核備。翌年三月供應處改組，郵票課撥歸供應處管轄。

大廠淪陷，郵政總局遷臺以後，以所儲備寡薄一郵區，閩粵各區域沿海各島郵局亦暫撥歸臺區管轄，爲緊縮人手節省開支，經於民國三十九年擬具緊縮機構名額辦法，呈奉交通部核定，維持原有各處室單位組織，惟處室以下各課統予合併，不另分課。四十年復呈奉部令核准，改課爲科。因之，目前之郵政總局供應處，僅於處長副處長之下，設科長科員各一人，另郵票監印員二人，派駐印製廠監視郵政票券印製工作。

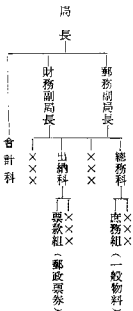
在郵政總局供應處組織機構之外，另設有原料委員會，由供應處處長兼任主任委員、副處長、各課課長暨上海郵政管理局資深人員二人兼任委員。凡有關原料問題，主辦課必須事先提請該會審核，經過半數委員同意通過，方可辦理。該會實際上爲供應處之內部聯綜審核組織，四十四年十二月經郵政總局局長手令另行指派若干處室主管共同組織原料審核委員會，辦理有關報價之審核，並參與議價、監標、決標等事宜。

郵政物料供應在專設機構之供應處集中採購統一管理之下，其對各級郵政機構之物料供應，系統如左：



在集中供應制度之下，全國各級郵政機構所需之一切物料，概以分層轉向郵政總局供應處領用為原則，惟遇有特殊情形或特殊物料，如向原產地採購較為廉宜者，則於奉准之後，由各區郵政管理局自行就地或轉託其他管理局採購。且自抗戰軍興上海淪陷之後，各郵區物料供應無法再由設在上海之郵政總局供應處統籌辦理，當時後方各地物價波動交通不便，集中採購與分發轉運兼感困難，為適應環境與事實，亦曾一度暫行改採分區管理制度，由各郵政管理局在其轄區內，依規定範圍，自謀供應，郵政總局供應處仍留上海，當時搬遷後方之郵政總局，未再另行設置統一性之供應機構。

各區郵政管理局無論在平時或戰時，或在戰時自謀供應，其負責管理物料之機構組織系統如左：



在各區負責管理物料單位之外，為慎重採購，加強監督起見，郵政總局於三十二年九月通電各區郵政管理局成立購料委員會，頒佈組織規程，規定以管理局局長為主任委員，另就所屬高級人員中遴選四至六人為委員，負責關於物料採購之審議、監標、決標、驗收等事宜。三十五年七月復通令各區，凡負責辦理採購事務之主管單位人員，如總務科科長，庶務組組長等均不得為委員，以示迴避。目前臺灣郵政管理局購料審核委員會則以局長兼主任委員暨全體委員會召集人，郵務、財務兩副局長兼副主任委員，並以財務副局長為常務委員會召集人。除總務科科長以外

之其他科室主管為委員，並指定其中四人為常務委員，開會時得通知總務科科長、庶務組組長、營繕組組長列席說明或備諮詢。監標、決標、議價、驗收等事務，由常務委員會召集人酌情指派各委員輪流擔任，凡購料價值在規定限額以上者，上述事務均由購料審核委員會按章辦理，限額以下者由庶務組辦理送相關單位驗收。

#### (四) 制度精神

總統管物料管理工作為科學管理之一環，近世各國專家論者多有闡述，美國阿爾弗教授等 (L. P. Alford & J. R. Bangs) 在其生產手冊中 (Production handbook 1944) 闡釋物料管理之目的，在以最少之投資，適時、適地供給適當數量與適當品質之物料。四十三年春，行政院因清理各機關剩餘物資，有鑒於物料管理之重要，亟謀切實改進。建立制度，因在臺北設立物料管理人員訓練班，首期並先開辦物料管理制度研究班，研討訂定統一制度，檢討過去缺失，擬定具體方案，報經行政院核定頒發實施，其要點不外左列四項：

- ① 加強組織
- ② 健全人手
- ③ 嚴格執行預算控制
- ④ 簡化工作提高效率

郵政供應制度建立較早，脫胎海關，倣效英國，亦猶郵政人事制度之脫胎於英國文官制度，均得風氣之先，數十年來經不斷改良適應，規模悉具，其制度精神，與前述行政院頒發之物料管理制度均相融合。就組織言：專設機構之供應處，直接隸屬於郵政總局局長，副局長與其他業務、會計、人事等單位地位平等，且實行分層負責，權責分明，就人手言：郵政既有健全之人事制度，考試任用，按章授職，因才器使，考覈嚴明，無任私度視時重瞻輕之弊，有公正無私安定保障之利。就執行預算控制而言：郵政有精密之會計制度，度支有度，鈎稽有序，且供應處設



有專課，分司設審與會計，全國物料集中統籌，執行預算控制，久具成規，就工作效率而言：郵政因機構普遍，用料浩繁，統籌調配，必須常川保持最低存量，方免匱乏中斷，供應不及；物料層層分發，所有賬冊、表報、憑證、自須格式統一，並與會計制度相配合，以利稽核管制；且郵政每一部門每一員工均經編訂職務說明書，工作手續，均得按圖索驥，明確劃定權責，不容因循推諉，尤以郵政人員獻身事業，終生相倚，親若家庭，鑄鍊必較，節儉成習，廢料如筆頭紙屑，莫不儘量利用，故能庫無呆廢，地無棄料，前度行政院清理剩餘物資，獨郵政事業無所積存，此固不啻郵政供應制度精神之所在，亦實為整個郵政精神之經常表現也。

### (五) 結 語

事業無窮盡，尤以郵政事業，因人類社會生活需要而產生，隨人類文明進化而發展，生生世世，永無既極，六十年之進展，不啻千里遠程之方起驛步，郵政供應制度，奠基於早，取法乎上，固已具優良之基礎，但德國克魯伯氏 (Krupp) 曾謂：「郵政與文藝科學同具世界性，為人類福利計，郵政應屬於全文明人類。」人類文明隨時代不斷進展，如何迎合時代潮流，配合世界進展，此尙有待於吾輩與後之人繼續努力，郵政供應制度為事業制度之一端，自亦不容墨守成章，固步自封；更有進者，任何制度，本身固須力求健全，而尤重在貫徹制度之精神。郵政物料不足以與龐大之生產事業物料相比擬，制度由容亦不可謂為完善無疵，惟郵政人員愛護事業，克勤克儉之習尚，與乎認真貫徹之精神，斯足為寶，郵政供應制度之保持，改進與擴展，實亦深賴之也。

## 郵政機械之應用

張 翊

我國新式郵政，正式成立於滿清光緒二十二年（西歷一八九六年），但收寄私人信件，服務公衆，則早在光緒四年（西歷一八七八年）即已開始。其時，發軔于英國之工業革命，雖已有顯著進展，但機械之應用，則尚未臻普遍，至于一般新式交通工具，彼時亦均尚在啓蒙時期，世界第一艘純粹以蒸汽機爲動力之航洋輪船，係于一八三三年開始航行，不過較早三十餘年，鐵路則以一八二五年英人斯蒂芬孫（George Stephenson）所製機車，行駛于斯托克敦及達林敦（Stockton-Darlington）之間者爲嚆矢，相距約五十年，均尚未普遍使用，至于汽車，則遲至一八九六年，第一輛福特（Ford）汽車始行問世，故此時不獨郵件之處理及運送，純賴人工及獸力，即其他交通事業乃至我人日常生活，亦尚未受到機械化之洗禮。

六十年來，科學上之發明，日新月異，機械之應用，亦日益普遍。同時，因工商業之發達，文化之擴展，以及教育之普及，國民知識水準之提高，郵政業務之發展，異常迅速，郵件數量之增加，亦達到驚人數字，如以全國收寄函件言，民國前八年全年收寄函件爲二千一百二十九萬餘件，三十六年爲十億餘件，相去何啻倍蓰，如以上海一區爲例，民國八年全年收寄函件七千一百三十七萬餘件，三十六年達二億一千餘萬件，至于臺灣郵區，上年十二月份一個月所收函件，即達一千五百餘萬件，幾可直追民國八年全國全年收寄數字，郵件增加如此之速，數量如此之多，而郵寄又貴乎迅速，自不能如初期之靈賴獸力及人力，而有賴于機械之應用。

郵政應用之機械，種類甚多，前擬就郵件之處理，運輸，以及郵資之納付，信函形式之變更等數方面，予以敘述，而後再及于郵政機械使用之特性及條件，以及今後臺灣郵政機械化之趨勢。

## 郵件處理

郵件之處理，大抵可分為收集，分揀，投遞三個階段。

郵件之收集，過去工商業尚未十分發達，大城市未興起前，市區範圍不大，市內各處信箱內郵件均賴步行收集，其後工商發展，市區擴大，步行過于緩慢，乃改用機器腳踏車收集，快速甚多，至于郵局營業大廳內以及門首所設信箱，歐美各國，較大郵局，有使用信箱傳遞帶 (Posting Box Conveyor) 以收集之者，此種傳遞帶係裝設于信箱之下，自動將箱內信件，隨時送至分揀郵件處之理信桌 (Facing Table)，傳遞帶自信箱下經過建築物底層 (Basement) 而直達郵件分揀處，如大廳內外信箱不止一個時，可利用數個支帶，將各個信箱之信件，送至總帶 (Main Conveyor Band)，由總帶送至分揀處，傳遞帶運送信件，係由三種方法控制……

①在一定時間，發動開關。

②箱內信件累積，達到某一重量時，利用該項重量自動開動。

③每投入一信件，即時運送。

如用第一法，遇有行將封發郵件時，即可發動開關，收清箱內信件。

信箱投入口，不宜過大，以免體積甚大之郵件，投入箱內，投入口普通尺寸為：寬三十五公分，高五公分。

遇夜間或其他信件稀少，使用傳遞帶不甚經濟之時，可將傳遞帶停止，另以郵袋置于信箱內口上，則投入之信件，均落于袋內，可隨時用人力收取。

分揀為郵件處理主要過程，函件經收集送至分揀處後，先經過一分信桌 (Segregating Table)，一部份信函及體積較大之印刷品，先在此桌分開，然後再由傳遞帶送至理信桌整理。

函件到達理信桌後，即由工作人員將不適于郵票蓋銷機 (Stamp Cancelling Machine) 蓋銷之件剔出，另行處理。同時使適于蓋銷之信函均正面向上，並使貼郵票之一角，均在同一位置，以便蓋銷。

理信桌有英式，瑞 (士) 式等之不同，桌之四週約有五厘米高之邊，其上有「理信桌傳遞帶」 (Facing Table

Conveyor) 二道，與桌平行，但二道傳遞帶（有時為一條扁環狀傳遞帶之上下二邊）之運行方向則彼此相反，一向桌之此端，一向桌之彼端，整理時將信函及包件分置兩帶上，二者即被分送至兩端，工作者不必來往奔走。傳遞帶寬約二十五糎，速度約為每秒二十糎，即每分鐘四十英尺，高出桌面約五十五糎，一端置有郵票蓋銷機，整理後信函由傳遞帶送至蓋銷機，予以蓋銷，其下沒有控制傳遞帶之腳踏 (Foot-control switch)，使信函之傳送，不過快或過慢，以便蓋銷。

郵票蓋銷，過去係用人工以日戳逐件蓋銷，今則多用電動之郵票蓋銷機，此項機械，我國各大郵局，亦多採用，每分鐘可蓋銷信函七百件，且能自動記數，于郵件統計，殊多助益。

信函經整理蓋銷後，即整齊地放入信盒 (Letter Tray) 或信袋 (Letter Container) 內，經由傳遞鏈 (Chain Conveyor) 或傳遞帶，送至分揀人員分揀。

傳遞鏈鋪設于工作室內高處，在普通情形下，多鋪設于同一層樓之各工作室，其上掛有吊盤 (Suspended Carrier)，信盒置于吊盤內，發動電紐，即隨吊盤傳送至預定處所，傾入一斜槽上滑下，速度約為每秒二十至三十糎，其上並編有字號，某字某號之吊盤，傳送至某一工作部份，一望而知，以免錯誤。

傳遞帶寬度為四十五糎，速度為每秒七十五糎，其所用之信盒為籐編，有類我人辦公桌上盛公文用之籐筐，筐之兩端外側各釘有木條一條，其上各有小洞一排，使用時兩端各插一長短適度之木棒于某一小洞內，同時傳遞帶上置一橫梁，其上亦有孔洞，正與籐筐上兩端之小孔相對，當帶有木棒之籐筐為傳遞帶傳送至此處時，如木棒與橫梁上之孔相左，則籐筐可以滑過，傳遞至其他工作處所；如正相適合，則籐筐為橫梁所阻，而被轉移于支帶上，滑至其預定地點，此種傳遞帶，名為「信盒傳遞帶」(Letter tray Conveyor)。

傳遞帶尚可傳送郵袋，稱為「郵袋傳送帶」(Letter Bag Conveyor)。

傳遞鏈聲音較大，我國郵政，未曾採用，傳遞帶上海郵局曾有設置，自汽車郵件處傳送郵袋至二樓分揀處。

郵件分揀，過去全賴人工，現歐美若干國家，如荷蘭，如比利時，其業務特繁各局，採用一種「郵件分揀機」(Transorma)分揀，該機體積較大，有多種不同型式，以適合業務最大或次大之郵局，其構造約可分為兩大部份，一部份為信格(Pigeon Hole)，小型者有一百個，較大者有信格三百個，可容三十人同時工作。一部份為鍵盤(Key Board)，位於信格之上或之旁，工作者坐於鍵盤前椅上，特分揀之信件自傳送帶上送來，撥動鍵盤，信件即自動投入目的地之信格內，且排疊整齊，並自動加蓋郵戳。

郵件分揀機雖可加速郵件已分揀，節省體力，但仍賴人力辨識信封封面地址，撥動鍵盤，不能全賴機件。加拿大郵政，年前曾設計一種利用電腦(Electronic Brain)分信方法，其法係先將信函地址，利用一種編列符號機(Coding Machine)改編為一特定符號，印於信封背面，再由電腦控制，利用一種電氣閱讀機(Electronic Reader)依照該項符號，分揀信件，此種方法，據云每小時可分一三〇、〇〇〇件，速度至為驚人，惟符號機編列符號，仍賴人力撥動鍵盤，加拿大郵政仍在繼續研究，如何利用電腦，直接閱讀手寫及打字之地址，此項方法，美國郵政，亦在研究之中，如能成功，則郵件處理，將勝之而有革命性之改進。

郵件投遞，現係利用自行車以代替人力，鄉村僻遠地區，則利用機器腳踏車或自行車加裝馬達，歐美較大城市，如紐約，有利用氣壓傳信筒，將總局信件傳送各支局投遞者，該筒之構造及應用，將於下節述之。

## 郵件運輸

新式郵政創辦之初，各種新式交通工具，亦在萌芽時期，尙未普遍利用，故是時郵件運輸，主要有賴人力及獸力，民國十年郵政事務總論中編直隸章有云：

「光緒四年在郵政歷史上頗佔重要，該年二月底，天津與北京之間，開辦騎差郵路，由彼時之天津稅務司德瑞琳管理之，此項郵差逐日開班，每次帶運郵件之重量，以四十英磅為限」。

按當時北京與天津間之郵路，當為最重要之郵路，其他各地郵運情形，不難由此想見。

爾後，新式交通工具之應用，日益普遍，郵件運輸方法，亦隨之而進步，民國三年，始于京奉線火車上，設立行動郵局，民國六年，始于天津以汽車運郵，民國十年，始由飛行北京濟南間之飛機帶運郵件。

抗戰期間，後方交通不便，郵政自辦長途汽車，行駛各線，運送郵件，並附帶搭運旅客，因其班期準確，迅速安全，外界交相讚譽，是為郵運史上輝煌之一頁。勝利後俞大維氏出任交通部，提出「航空運輸，郵件第一」之呼號，並將普通郵件，亦交由航空運送，以期快捷，此與郵政初期之郵運，適成對比，將與郵政自辦汽車，而驛郵運史乘。

近距離郵件，歐美各國，有利用直昇機運送者，尤其是車輛甚多，地面交通極為繁忙之大城市，利用直昇機，可減免市內地面交通之遲滯。

倫敦市內，更有地下運郵鐵道之設，局內封裝完畢之郵件，可由螺旋形之滑槽，利用郵件之重量，直送地下車站，裝車運送，蓋英倫市內交通稠雜，且常有霧，利用地下鐵道，可以加速市內郵遞。

美國各大城市郵局，與其所屬支局之間，則多有汽壓傳信筒 (Pneumatic Tube) 之設，以便隨時將郵件由總局傳送至支局投遞，或由支局傳送至總局封發。此種傳信筒，直徑約一英尺，埋設地下，信筒為鋼製圓筒，長約一英尺半，直徑約十英寸，中空，兩端有可以啓閉之旋蓋，用時將信件裝入筒內，將旋蓋旋緊，放入所欲寄達支局之傳信筒鋼管內，關閉管門，開動空氣壓縮機馬達，信筒即被壓縮空氣之壓力驅動，在管內滑行，以達支局，支局開筒取出信件後，復可將寄往總局之信件裝入，放入另一，管道，寄回總局，較用汽車裝運，尤為便利迅速，惟裝置鋼管，費用甚為昂貴。

年前美聯社德國科倫電，曾報導一項消息，謂一種郵政火箭在德國發明家展覽會上公開展覽，據此發明者云：此種郵政火箭，能于六十分鐘之時間內，傳遞歐美兩洲間的郵件。此種火箭，如能付諸應用，則郵件速度，將凌駕

電訊矣！

## 郵資納付

郵資之納付，係藉購貼郵票表示，最早之郵票，係一八四〇年英國之黑辨士票。郵票未應用前，郵資多向收信人收取，此在我國，亦不乏其例，民國十年郵政事務總論有云：

「吾國習俗，最足動人注意者，即在使收信人付給一部份之信資，大都係令收件人付給信資之一半，其在民局，承寄書信，取費往往極廉，約按路之遠近，收費二分至二角不等（即制錢二十文至二百文），雖亦有時須將信資隨時議定，而按年付費，反得折扣者，且為習常之事，倘使交寄之件，急須遞送，寄信人得于信上註明較高之信資，即由收信人于收到時照付，如為緊急之信，可將其信燒去一角，或附插雞羽一片，以示火急，此項書信，准其格外加費。」

我國郵票，始於光緒四年之蟠龍郵票，該票係以銅版印製，六十年來，隨印刷術之進步，郵票印製，亦日益精細美觀，目前所用者，多為凹版雕刻印製，歐美各國，則多有採用影寫版者，且印製郵票，有專供印製郵票之機器，與普通印製鈔票者不同。

由向收信人收取郵資，演進至由寄件人購貼郵票，因而有郵票之印製，是已由純粹人力而進至機械之應用，再由一般之印刷機械進而至專印郵票機械之應用。

今日郵資之納付，捨貼用郵票外，尙可利用郵資機（Franking Machine）蓋印納付郵資符誌，以免向郵局購買郵票以及黏貼郵票之煩，此種郵資機，係由用郵特多之公司或商號向郵局或郵局特許之廠商租用，上有數碼由郵局按預付郵資之總數撥完數碼後，加以封固，每使用一次，數碼即隨之變動，俟存額將罄時再携往郵局於數碼重新撥完。

此外尚有一種自動售買郵票之機械 (Vending Machine)，公衆投入硬幣一枚，該機即自動吐出相當之郵票一枚，應用此種機械可免除郵局售票窗口之擁擠現象，且逢星期及假日，郵局停止對外營業時，公衆仍可自此機購得郵票。

美國尚有一種合郵資機，自動售票機及信筒三種功用爲一之機械，稱曰自動收信機 (Mailomat)，以電力發動，分爲(一)收錢孔(二)郵費表(三)投信孔等三部份，假定公衆擬寄每封郵費三分之信十封，共計三角，即將硬幣投入收錢孔內，其旁之收錢表即自動轉出「三角」之數碼，然後將郵資表旁手柄轉至三分之處(因每件郵資三分，如係五分之件，即轉至五分處)，此時投信孔自動開啓，機上電燈亦明，將信件逐一投入，其上即自動蓋上「三分」之郵資戳及交寄日期戳，收錢表亦由三角遞減爲二角七分，二角四分……迨十封信投畢後，即減爲零，電燈熄滅，投信口亦自動關閉，機內所收之信均一一依次疊好，取出後即可分揀，不必經過理信之手續，節省人力不少。

### 信函形式之變史

普通所謂「信函」，其組成部份有二：一爲信箋，一爲信封。其後爲公衆使用便利計，有明信片之流行。爲衆有明信片之便利與信函之保密，又有郵簡之發行。惟無論其爲信函，明信片或郵簡，要皆藉文字以傳遞消息，須將語言變成文字始可。今日郵局不惟傳遞文字，亦可直接傳遞語言，此即錄音函件是，其法先將寄件人之口述，錄入音帶，再將此項錄音帶，寄往到達局，放由收件人收聽，其溝通情感，當較文字爲尤真切。

第二次大戰期間，英美曾有一種「相郵」(美國稱 Airgraph 美國稱 V-mail)之設。其法即將寄信人繕好之信紙，攝成 35 mm. (即普通來卡像機所攝之照片)照片後，將此片底航空寄往收信地，再印出並放大成 14×10cm. 之照片，遞交收信人。



相郵最先係在軍中推廣，其目的有二：一為減輕航空郵件之重量，一為防止利用信箋封傳遞情報。戰時英美官兵函件，因相郵之利用而加速不少。

### 郵政機械使用之特性及條件

晚近工業製造與工廠內之配置，甚者重於製造程序之聯系，即所謂 *Assembly Line* 者是。自利用機械以處理郵件之觀點言：郵局實可謂為一「郵件工場」，此一「工場」，有其獨特之「製造程序」：自出口郵件言：自收集而整理，蓋箱，分揀，封裝以至運送；自進口郵件言，自郵袋之接受而開折，蓋戳，分揀，排信以至投遞，皆有其一定之程序，且如上述，郵政所使用之機械種類甚多，非如其他事業之以某項機械為主，故利用機械處理郵件，應注意各程序之銜接，勿使脫節，此其一。其次，對各程序時間上之配合，尤宜注意。如某一部份處理緩慢，其他部份，亦必受其影響，而無法快速；反之：如某一部份所使用之機械特別快速，其他部份，未能以同一速度配合運行，則該一部份所使用之機械，亦必不能充份發揮其效用。

應用機械處理郵件，須注意處理程序之銜接與配合，故採用機械，必先注意局屋之建築，務使其能適合機械之裝置與程序之聯接。抑尤有進者：歐美各國，郵局與其他交通機構，例如火車站，多設在一處，郵局與車站間，設有自動傳遞帶，以接運火車卸下之郵件，如西德之漢諾威局是，其距離較遠者，則郵局車站間多闢有專用隧道，以汽車或電纜控制之自動機車接送郵件，如西德之科倫局瑞士之沮利克局是，至于英倫之爾有地下鐵道，則已如前述。凡此郵局內部機械處理各程序間之如何聯系，局屋建築，如何配合，以及外部運輸，如何求其快速，是皆有賴于週密之設計與研究，始能期其完善，而不致行過繞道；費時費事。

### 臺灣郵政機械化之趨勢

郵政機械之應用

臺灣自光復以來，郵件數字，直線上昇，三十六年全年收寄函件二千八百萬件，四十四年近一億二千五百萬件，增加凡三倍半。若分年觀察，三十八年郵電分設，是年全年收寄三千萬件，自是年以迄四十四年，前三年（即三九、四〇、四一）每年增加約一千萬件，後三年約二千萬件，尤以去年增加最多，較前年約增二千五百萬件。循此趨勢，則明年（四十六年）函件數字，將達一億八千萬件，平均每月達一千五百萬件，與去年十二月份數字相若（按上年十二月因聖誕及賀年郵件特多，致全月郵件數字，激昇至一千五百餘萬件，工作人員，均加班漏夜處理，始克全部趕出）。易言之：即明年每月郵件處理之繁忙情形，將均如上年十二月份，循此以觀，拾增添入手之一途外，添置機械設備，將為必然之趨勢。

本年一月二十六日，郵政總局何局長縱交氏于該局局務會議上指示：「……爲了使所擬訂的計劃能夠順利完成，就要適應業務的需要，隨時注意改進……尤其要儘可能的朝着機械化的目標邁進……」臺灣郵政管理局閱亦擬于新廈內裝置傳遞帶。值茲郵政六十紀念之期，追述六十年來郵政機械應用情形，行見臺灣郵政之日趨機械化，以配合業務之發展，以爲建設臺灣模範省之一環。

# 六十年來郵政國際關係

邱信亮

## (一) 緒論

本質與特性 郵政國際關係是在國際關係上溝通各項郵政業務，以適應各國間經濟互助文化交流等需要。這一國際關係是建立在利害一致的基礎上，和國際間貿易外交的關係比較，後者常藉政治或武力作背景，有時不免附帶威脅和欺凌的意味，兩者情況顯然有差別。在歷史傳統不同、國情民俗互異的各國間，要藉着克己忍讓的精神和折衷協調的辦法，以相互溝通郵政業務，才能達到彼此和諧互助的目的。所以郵政國際關係的本質應是和平的，互惠的。

溝通各國間郵政業務，是要通過適當的通郵技術，例如轉運自由的普遍法則，統一的貨幣單位、郵費率、度量衡語文和單式，以及其他共同推行的辦法，都是通郵所必需的手段。同時，人類社會隨着生活水準的進展，對於郵政業務的要求不斷增加，因而國際郵政業務在量和質兩方面，也要隨時擴展它的幅度和深度。準此，郵政國際關係是要具有技術的和擴展的雙重特性。

組成的型態 國際間為通郵而簽訂的雙邊或多邊的協定，或區域郵盟公約，以及世界性的郵盟公約協定，都是組成郵政國際關係的型態。不過雙邊或多邊協定，複雜瑣碎，從世界的郵政結合觀點上看，不值得十分重視。本文論列範圍，以世界性的郵政聯盟情況為主，輔以區域郵盟組織的概況，其餘從略。

## (二) 本論

## (1) 基本原則

世界郵政聯盟 (Union Postale Universelle) 的若干基本原則，例如轉運自由、郵資費率、豁免郵費、貨幣本位、度量衡、語文單式等，在一八七四年就已立下規模，六十年來演變情形，摘要論述于次。

轉運自由 這一原則所包含的「郵件不可侵犯性 (l'inviolabilité de la correspondance)」之重要概念——即除違禁品外，不論直封總包或散寄郵件，在轉運過程中概不得予以檢查或扣留——在兩次世界大戰中受到嚴重的考驗。在軍事第一和國家至上的大前提下，過境的敵國郵件固然必加檢扣，而屬於中立國的郵件，也常逃不了一命運。

郵資費率 從一九二四年郵盟大會起，決定各國郵政對於統一的費率基數，可在增加六〇%或減低二〇%的限度內自行斟酌，以適應各國的財經情況。一九二九年把增減限度改為五〇%和二〇%，一九三四年以後改為四〇%和二〇%，一九五二年又改回六〇%和二〇%。

豁免郵費 兩次全球性戰爭建立了大規模的戰俘郵件制度。第一次大戰後，依據一九二九年日內瓦國際公約的規定，戰俘和被拘留的敵國平民寄發或收受的郵件免納郵費。第二次大戰後，更依一九四九年關於戰俘待遇及保護戰時平民的日內瓦公約精神，將免費待遇擴及被拘留的一切平民，使在國際仇恨的氛圍里，還有稍多的人類愛的表現。

貨幣本位 第一次大戰後各國財政金融混亂，金本位幣制多難維持，國際間自由外匯也多無法存在，國際郵政業務以往採用的法國金本位佛郎，已失却事實的根據。一九二〇年大會決定改用虛金本位的金佛郎，雖仍以法國以前金本位佛郎的含金量——每佛郎含十足純金三一分之九公克——作為價值基準，但這不過是象徵性的貨幣單位，藉以維持國際費率和帳款幣值的穩定，和以前具有實體的金佛郎自屬有別。

語文 郵盟一向訂定法文為正式語文，無論會議中辯論，或者各項文件，均應使用法文。自一九二四年大會迄

一九四七年大會，在辯論時，各國代表團得自僱用譯員以代表團名義用法文代為發言。一九五二年大會更演進為多種語文同時傳譯辦法，已採用法英俄德四種語文在大會中同時傳譯；但大會中刊行之文件，以及公約協定並萬國郵政公署刊布之出版文件等，均仍用法文。

## (2) 組織

組成份子 世界郵盟自一八七四年郵政大聯盟 (Union Générale des Postes) 算起，當時只有會員國廿二，現在增至九十五、六十年來新入盟的會員國四十三，其中卅五會員國原係合併于宗主國或殖民地集團加入，嗣因獨立自主，或因殖民地調整，另自取得會員國資格。還在通郵區域上雖然並無變異，但由於組成份子的增加，在組織上加強了郵政國際關係的陣容，形成量的發展。此外，若干保護國殖民地等地高聲喧嚷宗主國的枷鎖，而以主權國的立場在郵盟中獨立行使表決權，也構成組織上質的演進。這兩者無疑地擴張了國際郵政的民主基礎，因為在處理國際通郵技術的重大決策上，都能使民主表決的運用，更普遍而且更確實。

常設機構 世界郵盟自創立迄一九四七年，只設置世界郵政公署 (Bureau International de l'Union Postale Universelle) 作為常設機構，擔負各國郵政間聯絡協商及交換情報的樞紐任務。公署受郵盟盟址所在地瑞士聯邦政府郵政當局的監督，因其職權所限，工作多是消極性的例行事項，無法積極展開郵政國際關係的大方案。一九四七年郵盟大會決議和聯合國樹立正式關係，作為它的專門機構之一；並且另與其他國際組織開始接觸。同時郵盟中若干重大事項有待推行，也需要一個充實有力的常設機構，於是成立執行暨聯絡理事會 (Commission Executive et de Liaison)。對內主持大會閉會期間郵盟大計的推行，對外代表郵盟隨時與聯合國及其他國際機構保持聯繫。理事會是依據大會的授權，負責洽商處理各項重要案件，並參加監督世界郵政公署的工作，它的地位、職權和效能，自然超越于公署之上。理事會的成立，使郵盟的內在組織充實，從而對外的體系才能密切。

區域組織 世界郵盟中若干會員國間，基于歷史、民族、文化、經濟等相互依存的關係，在國際通郵的技術上

，採取若干互惠的措施和簡便的辦法，因而簽訂區域郵盟公約，形成小型通郵集團。在區域郵盟內，對公衆所提供的國際郵政業務，其服務效率不得低於世界郵政公約和協定有關條款所訂定的水準；事實上，前者的主要措施多是有關各國間相互減免郵件轉運費的辦法，和對公衆予以減收郵費的優惠。轉運費原是郵政國際關係中很複雜的問題，不但計算標準常有爭執，而且相互結算支付等手續亦甚繁複，八十餘年前雖已有人提議取消轉運費，迄今尙不能實現，但在區域郵盟中減收以至免收的辦法却已都在推行。至于區域郵盟中互寄的函件郵資，多是依核減費率或者還依國內費率收取，比較國際費率低，減輕公衆負擔，也反映出服務效率的提高。

區域郵盟的組織，是半世紀內郵政國際關係進化的象徵。在世界郵盟全體會員國間無法即時推行的業務改進方案，先在利害關係比較密切的少數會員國間行之實應，然後逐漸推廣，由局部擴及全體，以促進世界郵政事業的加速進步。自一九一一年美西郵盟的前身南美郵盟成立後，這種區域性的通郵集團，有如雨後春筍，相繼建立。截至目前止，除波多羅斯會議 (Conférence de Porïorose-Istria) 屬幹郵盟 (Union Postale de l'Entente Balkanique) 和歐洲郵電聯盟 (Union Européenne des Postes et des Télécommunications) 已解體外，現存的五個區域郵盟是：①美西郵盟 (Union Postale des Amériques et de l'Espagne) 包括南美、中美、北美、各國和西班牙。②北歐郵盟 (Union Postale des Pays du Nord) 亦稱斯干的納維亞郵盟 (Union Postale Scandinave) 包括丹麥、芬蘭、冰島、挪威和瑞典五國。③非洲郵盟 (Union Africaine des Postes) 包括南非聯邦和非洲的英法比荷等屬地。④馬來郵盟 (Union Postale "Malaya") 包括馬來聯邦各地區。⑤阿拉伯郵盟 (Union Postale Arabe) 包括沙地阿拉伯、埃及、伊拉克、約旦、黎巴嫩、利比亞及敘利亞七國。

### (3) 業務

業務項目 一八九五年以前，國際郵政業務已辦函件、保價、包裹、滙兌、免取票據、代訂報刊六類。代收貨

價業務雖已開辦；但係分別歸入函件、保價、包裹等類業務之中。六十年來舊業務項目的充實和新創辦的項目，猶述于次：

① 函件類 原已辦理信函、單双明信片、賀易夾、印刷物（包括新聞紙），貨樣五項。一九二〇年加辦替者文件業務，原指帶有凹凸洞點的紙張，備盲人用手指摸認的；一九五二年以後，更包括盲人用的錄音片、繞、帶及特殊紙張。一九二九年加辦小包郵件業務，凡無通訊性質但具有市價的小量貨物，可以利用函件的迅速運輸方法寄遞。一九三九年加辦留聲唱片業務，一九五二年以後除錄音片外，錄音線和錄音帶也可寄遞，因而構成錄音郵件的項目。

② 航空郵件 自一九二九年郵盟大會通過實施航空函件規則和航空包裹規則後，除水陸函件包裹外，加辦航空函件包裹業務。

③ 滙兌類 一九三四年大會制訂郵政旅行支票之附件，以充實國際郵政滙兌業務，使出國旅行的人可以隨携國際郵政旅行支票，依滙兌辦法免款使用。

④ 回信郵票券 一九〇六年大會創辦，一九四七年改稱國際回信郵票券，售價由發售國自行訂定，但不得少于卅二金生丁的基價。這是國際郵政的流通券，可以持向任何會員國郵局兌換寄國際水陸或航空函件所需的郵票。

⑤ 郵政認知證 一九二〇年大會創辦認知證業務，一九四七年改稱郵政認知證。在郵政國際關係中，它具有國際身份證的効力，各國當然也有准予適用於國內業務的。

⑥ 郵政劃撥 一九二〇年大會創辦，使參加此項業務的各國間，郵政儲金存戶可申請將存款相互劃撥轉帳，免却通過提款、滙兌、存款等圈子。此外，各國辦理支票儲金業務的郵局所在地的銀行支票和商業票據，也可循由國際郵政劃撥的途徑互寄交換收款入帳，這是直接促進國際票據的交換，間接開展國際貿易的範圍和建立國際的信用制度。

⑦ 代收貨價 原來已辦的代收貨價掛號信函，代收貨價保價信函及箱匣，代收貨價包裹三項業務，經一九四七年

大會加以歸併協調，制訂代收貨價協定，成爲獨立的一類業務，以發揮「物」和「款」聯鎖寄遞的妙用。

現在已辦的八大類業務：函件、保價、包裹、滙兌、代收貨價、收取票據、郵政劃撥、代訂報刊，每類仍分若干項目。由於各國各地區文化經濟的水準不同，各類各項國際郵政業務並非無條件地普遍辦理。目前除水陸路函件六項，以及民航通達地區的航空函件業務，各國一律辦理外，其餘保價等七類業務，以及函件類的小包郵件和錄普郵件，並因信郵票券和郵政認知識等業務，大多數會員國或地區尚未開辦，或者只依有關各國間另行簽訂的雙邊或多邊協定辦理。因此，在國際業務面上陣容，依然相當稀疏。

郵費率 自一九〇六年大會起，信函郵資由原來的每重十五公克的廿五金生丁，改爲起重重廿五公克分別爲廿五金生丁及十五金生丁，降至今日更減爲起積重廿金生丁及十二金生丁，雖說郵資基數有增加六〇%或減低二〇%的彈性，但增減原是互見。大體上講，重量提高三分之一而郵資却減低約五分之一，合併計算，降低約達四分之三。至於替者文件費率由一九二〇年每五百公克的五金生丁，幾經減低，到現在完全免費——最後議定書雖仍規定准依國內費率收費，但此過渡辦法，不久終將消滅。郵費率的降低，反映出國際郵政勞務的效率提高。

#### (4) 中華郵政與國際關係

加入世界郵盟以前 一八七八年郵盟大會在巴黎舉行時，法政府邀我前清政府入盟與會，當時天津開辦差郵路才開辦，尚無現代郵政的基礎，故未經接受邀請。一八九五年政府飭由駐英公使照會瑞士政府，一八九七年兼辦郵務的海關總稅務司赫德函報世界郵政公署，先後說明我國郵政設施概況。一八九七年及一九〇六年郵盟在華盛頓及羅馬舉行大會，政府兩度派員列席，經大會決議任我隨時入盟。這是我國入盟前的非正式聯繫。

自一九〇〇年（清光緒廿六年）起，政府先後與法日英德俄等國簽訂互換郵件的過渡專約，通過這些橋樑，開始和各該國及世界其他各國直接間接互寄函件包裹，替中華郵政鋪下接觸國際關係的初期道路。不過，在該時期內，這種國際通郵的方式，是假手于法日英德俄美等國設在我國境內的客郵，從我國郵政主權被侵的觀點論，這是一股



痛心的史實。

加世入界郵盟以後，郵盟第七屆大會原定一九一四年九月在馬得里舉行，當時我國現代化郵政組織已漸完備，典章制度已具規模，北洋政府乃循由外交途徑照會瑞士聯邦政府，自同年三月一日起我國正式加入郵盟公約及包裹協定，並申明自九月一日起實施。一九一八年十一月續加入保價信函及箱匣協定，自一九二〇年一月一日起實施。一九一九年九月續加入郵政匯兌協定，自一九二〇年四月廿五日起實施。此外，另與未加入郵盟包裹、匯兌、保價等協定的各國簽訂若干雙邊協定，互換各該類郵件。

郵盟第七屆大會因受第一次大戰阻礙，一九二〇年十月在馬得里舉行，我國代表團首次正式出席大會，參加簽訂公約及包裹、保價、匯兌、兌取票據四協定，其中兌取票據業務並未開辦。以後歷屆大會，我政府都經派代表團出席，並簽訂公約及包裹、保價、匯兌三協定；自一九四七年大會起，加簽代收貨價協定。簽訂的公約協定，續經政府批准實施。

我國自一九一四年取得世界郵盟會員國資格後，即將以前與法日英德俄等國簽訂的過渡專約廢止，國際通郵不再假手于在華的客郵，改向法英俄等國輪船鐵路直接互換郵件總包。各國在華的客郵，原無條約根據，亦未先得我國政府之允許，雖曾擔任我國國際通郵的橋樑任務，但此並不含有認為合法機關之意。客郵的存在，無疑地侵害我主權。一九二〇年郵盟大會中，我代表呼籲各國撤消客郵，一九二一年太平洋會議中更積極推動，最後在一九二二年二月一日軍備會議討論太平洋與遠東問題委員會中，撤消客郵乃成定案。截至一九二二年底止，英美法日四國客郵全部結束，被侵垂八十年的郵權，終獲收回，這是我國加入郵盟以後對於解決內在郵權問題的偉大收穫之一。

此外，一九四七年大會中，為促成執行暨聯絡理事會的產生，我代表團調和歧見打開僵局的努力，博得各國的讚賞，因而當選第一屆理事會的理事國，並被推為副主席。同時另經當選為轉運費專門委員會的委員國。這在發展我國郵政國際關係的外延聯系上，也具有相當成就。

在國際郵政業務面上，我國原經辦理函件，包裹、保價、滙兌、代收貨價五類業務，其中保價、滙兌、代收貨價三類業務，自卅八年大體情勢動盪被迫暫行停辦後，迄今七年尚未恢復，現只辦理函件及包裹二類業務，這在國際關係中，當然是一項亟待補救的缺陷。

### (三) 結 論

國際通郵的主要目標，在於滿足有關各國間經濟文化的相互要求，其手段必須建立和推行通郵的技術標準；因此，在郵政國際關係中，對於技術性任務的重視，是無可爭辯的。世界郵盟在國際政治紛爭的局勢中，一向保持超然的立場，提出「不問政治 Ignorer la politique」的口號。可是自一九四七年起，經不起時代潮流的激盪，也無法排斥政治性因素的滲入，所幸後者尚未能動搖郵盟的技術性傳統，換句話說，並未影響到國際通郵對於技術要求的主導機能。

人類社會在達到「世界大同」的最終目標以前，必須經過國際合作的階段。六十年來郵政國際關係藉其通郵的效能，在訊息財貨審判等部門溝通各民族間情感，促進各國間經濟互助及文化交流，對於實踐國際合作的貢獻很多；同時，由於和平民主精神的發揚，以及忍讓和諧事蹟的表現，在發展通郵技術以外，也足以示範其他國際組織，從而推展國際合作。事實上，世界郵政事業原是抱着「天下一家」的理想，一切措施也是朝着這一目標邁進，因此不宜把它看做單純的國際通郵組織，而更須視同推動國際合作的一股洪流，才算允當。

近百年來我國經濟文化的進步滯緩，郵政在國際關係上的重要性，比起各先進國家，確也不免隱乎其後之感。不過以我國幅員之廣，人口之衆，尤其在悠久的歷史文化中所固有的「以進大同」的理想，都是配合發展世界郵政的主要條件。儘管過去半世紀多，我國在郵政國際關係中的地位平凡，無足稱道；然而展望未來的發展，却不應該輕視我們在國際社會中的這一份責任。

# 郵政財務制度

王晉玉

## (一) 財務制度建立的時代背景和理財原則

郵政財務制度於郵政創辦時即已建立，其最高原則曰「以郵養郵」，這一原則與民國三十八年一月二十日公佈的國營事業管理法第四條：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有益無虧，增加國庫收入」的精神，完全符合。郵政創辦的初期，各地民信局之基礎早已樹立，而英法俄日德美諸國藉不平等條約的締結，在通商口岸遍設客郵，收攬信件，新興的郵政事業要在這兩大動敵的夾縫中求生存，已是困難萬分，何況當時的經濟情形又遠不及人，原先郵政在海關經營時期已負債關平銀一百八十四萬五千一百七十九錢六分，遣後郵政獨自設局經營，既未撥有基金，尚須承賸負債，收入有限，經費不敷，須賴部款接濟，更無餘力歸還整款，所以郵政在經濟方面不得不先求自給自足，再謀建設擴展，六十年來由於內憂外患，致我國尙未能與工業先進國家並駕齊驅，郵政經濟亦植基未固，須要克服一切困難不斷的努力邁進。

## (二) 統收統支和分層負責的兩大指標

為欲達成自給自足以郵養郵的目的，必先掌握財政，因此郵政自始即實施統收統支，其最大的作用在調劑盈虧，解決資金缺乏的困難，其次可杜絕浪費，將節餘之款導致有利的運用，再次便於控制預算，使各局平衡發展，以免畸輕畸重，當時民間教育尙未普及，郵政任務一方面在便利通訊，另一方面在開發民智，促進文化，需要普遍設局，越是邊遠地區，越是有此需要，在郵政經濟極度脆弱的情形下，祇有移東補西的一法，那時通都大邑的郵局已漸有盈餘，總局在各地銀行均開立往來戶，各郵區盈餘須撥存總局戶名，由總局統籌動支，藉此挹注邊陲各省郵務

，裨益良多，統收統支辦法沿用至今，尙不失爲掌握財政的重要設施，簡易靈活，上下稱便。

分層負責是實施統收統支的步驟，民元以前全國郵局不過一百七十六所，內中自辦一百六十四所，委辦十二所，總局直轄，尙易管理，其後局所年有增加，迨民國三十六年全國共有二十五個郵區，局所增至五萬四千七百三十八所，自辦三千零三十四所，委辦五萬一千七百零四所，其後共匪倡亂，各地瘡痍滿目，局所銳減，自撤運來臺灣餘臺灣一區，臺灣自三十五年光復接辦時設有郵局一千三百十三所，自辦一百九十三所，委辦一千一百二十所，截至四十五年二月底局所已增至二千五百九十五所，自辦二百四十八所，委辦二千三百四十七所，如許局所，苟欲集中管理，勢必枝節橫生，故制定分層負責制，實爲理財之最理想辦法。

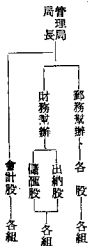
在縱的方面，郵政代辦所係最低層機構，其所需票款概由直屬管轄局負責供應，請領票款有一定的限額，所有定額票款的總數，不得超過各代辦人所具之保證，如此循環繳領，無虞匱乏，二三等局之票款則責成一等局或管理局供應，一等局票款責成管理局供應，每次請領協款及票券應造具請領及發給郵票單照或請領協款清單，將局存現款及票券各數一一填入，以便管轄局核發票款時有所參考，各屬局票款亦有定額，其定額高低由管理局酌酌核定，隔區屬局間不得有票款之調動，以免紊亂，至各管理局之票款則無定額，須視地方情形由郵政總局隨時予以調整，如此級級管轄，職責分明，再配以內部牽制制度做橫的聯繫，經六十年來的磨練運用，深信郵政財務制度對事業的進展大有助力。

### (三) 郵政財務組織的遞進

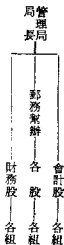
郵政係以會計兼管財務，不另設置財務機構，此與美國之 Controller System 實相類似，按郵政接辦之初，僅設總務股通譯股稽核股供應股四股，訂有暫行章程四條：①本局轄下所有華洋各員應行升調整制由本局總辦上承局酌量施行，②本局所有收支各項簿冊每月由本局總辦閱後呈送局長核閱簽字，③本局所有發出華洋各支票由本

局總辦隨後呈送局長備同總辦簽字，④本局每日所收各處華洋各文件，除平常日行公事由本局總辦酌定辦理隨時呈局長簽行然後遞發，遇有緊要事件應先請局長斟酌辦理，至行本部及本部以外各衙署局司之華文文件各稿由本局總辦閱過呈由局長核定簽行蓋關防過發，以上審案四條，第一條有關人事管理，二、三兩條均屬財務管制，第四條屬文書管理，想見重視財務之程度，民國六年交通部以前項章程相沿日久，郵政業務日見繁重，自難配合，因訂有郵政總局職務規則十四條，設置總務營業稽核郵文讀經濟供應等七股，該規則第十條載明：「郵政總局及各郵區每月收支總數應備冊報由經濟股股長及總辦簽字，俟於月底送請局長閱看，該項冊報無論何時得由局長調查」，此時財務主管委之經濟股，一切收支冊報局長可隨時抽查，民國十六年七月經濟股改稱財務處，二十年將財務處與稽核處合併為會計處，二十四年三月會計處改為計核處，嗣又改為會計處，相沿迄今，郵政開辦六十年間雖因儲金匯兌業務劃歸郵政儲金匯業局辦理致組織不變容於後節論列外，但對財務管理周詳嚴格始終如一。

民國三十年正當抗日戰爭進行劇烈之際，幣值頗有波動，政府為穩定金融，鼓勵民間儲蓄，郵政奉行國策，釐訂「各郵政管理局儲匯部分充實組織暫行辦法」，用以發展儲匯保險業務，各郵區於必要時得在管理局局長之下增設財務幫辦兼任儲匯分局經理，旋於三十二年三月重行規定，各區財務幫辦一律改為專任，不兼分局經理，所有設在各管理局所在地之分局改組為儲匯局直轄分局，並在梅縣等地設立分局十一處，至區內儲匯業務較簡者如貴陽等處不設財務幫辦，暫設財務股，其下分設儲匯及票款兩組，如有需要可分設儲匯及票款三組，除儲匯分局外，各區財務幫辦及財務股之組織系統如左：



郵政財務制度



前述組織的變動對郵政財務管理頗有影響，舉其大者約有二端：其一為實施傳票登帳辦法，郵政記帳手續向係根據原始憑證逕行登帳，不另製記帳憑證，以節人力，在實施財務幫辦制後，出納儲匯等部分以前隸屬會計股，今改隸財務幫辦，為便於聯繫而分清責任起見，不得不實施傳票登帳辦法，其二為職掌的劃分，即以前由會計股股長兼管屬於財務事項應劃歸財務幫辦或財務股股長，因此關於財務股與會計股職掌的劃分，另予規定暫行辦法。

從那時起郵政會計兼管財務的一元化制度已變成財會分立的二元化制度，其間有個實際問題不得不提出一談：原先儲金滙兌業務和信函包裹業務統由郵局辦理，滙兌辦理較早，儲金於民國八年創辦，儲金帳目係獨立處理，那時郵政現金分兩部分，一部分稱為郵政款項 Postal Money，即係由出售郵票等收進之款，另一部分稱為民間款項 Public Money，即由儲金滙兌等收進之款，兩部分款項仍屬集中調度運用，自民國十九年創設郵政儲金滙業局後，將儲金滙兌劃歸該局專一經營，所有儲金滙兌款項隨即移轉儲局，而儲金滙兌業務則由郵局兼辦，於是款項各有所屬，交易頻煩，進出無常，各別計算，勢不可能，經多方研究後決定郵儲款項的存欠由兩總局按月集中結算，各區一切款項均作為儲局所有，郵局財會二元化實基於此，但財務部門經營之票款每月須由會計股股長作不定期之核對，郵儲各項付款憑單應由會計股股長簽證，又各區間收付項通知單應由財務股股長及會計股股長會簽等規定，對財務管制之精神，仍屬不變，至郵政總局所有款項仍由會計處統一調度，會計處內設有事務帳務財務（改為資本管理）稽核各科，各負一方之責，同時將出納部門隸屬總務處，庶帳款劃分，樹立相互牽制的良規。

#### (四) 歷年郵政營業收支的消長

郵政收支情形可分期概述，較有系統，擬以創辦至民國三年列為第一期，四年至十八年為第二期，十九年至廿五年為第三期，廿六年至卅四年為第四期，卅五年至卅八年為第五期，卅九年迄今為第六期。

第一時期郵政初創，民間既未普遍認識，自身辦理亦有欠得法之處，業務未能開展，入不敷出，虧折之數由海關共墊開平銀一百八十四萬餘兩，至民國十四年底全部清償。

第二時期為郵政繁榮時期，在此十五年年中有盈餘，尤以民國二十三年每年盈餘四百餘萬元，每支出一元即可收回一元三角之譜，民初數年每年收入平均約四百萬元，民七近千萬元，至十二年已達二千萬元，其後遞增，造成十八年之三千八百餘萬元紀錄，自民國七年至十八年間總計解部盈餘達一千二百六十七萬五千零二十二元四角，進展之速，概可想見。

第三時期當民十九年郵儲分設，由於原有儲金滙兌業務劃歸儲匯局專一經營，收入方面發生重大變動，收入下降，二十年水災嚴重，各地人民顛沛流離，商業不振，郵件減少，而東隣日本乘我危迫出兵東三省，致有九一八事變，繼有廿一年一二八上海抗戰，遼寧吉黑兩郵區分別於廿一年七月停辦，從此東三省與內地往還之郵件，慘遭打擊，郵政遭受的損失誠不可以道里計，廿四廿五兩年國內承平，政府想頭建設，工商百業欣欣向榮，郵政遂得由虧轉盈，這一時期在郵政財務史上實為一自身表現振作力量的時期，事實足以證明郵政在內外交迫的攻勢下卒能渡過難關，說他是奠定了後期郵政經濟基礎的一個轉捩點，亦不為過。

第四時期的郵政正當國家遭遇空前的外患，廿六年七七蘆溝橋事變，日本大軍壓境，我國為生存起見不得不自衛抗戰，郵政業務遂致一落千丈，收入銳減，廿七年局勢稍稍穩定，同時將員工薪給按折扣發給，以資平衡，故廿七年得見盈餘，廿八年以後因一再後撤，郵區縮小，又以幣值逐漸貶跌，物價上騰，連年收支數字膨脹，虧損日益

加重，此種現象，實與抗戰相終始。

第五時期前後僅四年，前半期屬於復員時期，全國經濟曾有一度穩定，旋即變幻萬端，政府爲求穩定金融採用貼補政策，郵政收支懸殊，專靠貼補維持，經濟困難達於極點，卅七年政府改革幣制，發行金圓券，惜未能達到預期穩定幣值的效果，接着各地赤禍瀰漫，政府從事裁亂，郵政在此情形下營業日衰，其後幣值愈跌，加以各地烽火連天，雖改行金圓券亦無法挽救頹勢，直至卅八年總局撤遷來臺前郵政經濟無日不在風雨飄搖中。

第六時期總局遷臺後，一方調整郵資增裕收入，同時裁減員額節省開支，近數年來收入頗有增加，從卅九的二千萬元逐漸增至四十四年的七千六百萬元，收入幾增三倍，支出方面雖因業務進展關係亦與年俱增，但歷年均保有鉅額盈餘，自卅九年的二百卅五萬元，繼升至四十年之六百萬元，四十一年因年獎金作爲支出與四十年之辦法互異，表面上盈餘略爲降低，四十二年又升至六百六十一萬元，四十三年七百十七萬元，以迄四十四年的七百卅八萬元，此一時期的郵政，由於局所數目較任何時期爲少，而盈餘反多，且能持續數年並無衰退跡象，實打破有史以來的郵政紀錄。

綜觀各期郵政盈虧的主因在收入的升降，而非支出的增減，自民前數年以迄民十二年郵政始由虧轉盈，其關鍵在營業收入與年俱增，十二年至十八年收入的增加起落無常，盈餘有漸減之勢，十九年至廿三年收入滯滯，毫無進步，難免鉅大虧損，廿四廿五兩年的盈餘亦由收入之劇增，廿六至卅八年由於收入增加不多，或且減少（按生活指數折得的戰前幣值計算），故郵政經濟至於一蹶不振，卅九年至四十四年收入逐年向上，雖支出亦有增加，但盈餘亦步亦趨，平均佔收入之十分之一，足證郵政收入與支出富有聯繫作用，而盈虧主因之在收入，愈益顯著，茲將歷年收支各數列表如左，以資參考：



郵政各期收支表

郵政財務制度

| 年次    | 營業收入               | 營業支出                 | 差   | 額                  | 收支系數  |
|-------|--------------------|----------------------|-----|--------------------|-------|
| 民國前五年 | 1,822,327.39       | 2,355,716.39         | (-) | 533,329.02         | 0.773 |
| 六年    | 2,055,612.16       | 2,572,956.90         | (-) | 477,344.74         | 0.814 |
| 七年    | 2,777,266.31       | 3,146,699.40         | (-) | 359,433.09         | 0.882 |
| 八年    | 3,150,548.73       | 3,425,726.08         | (-) | 275,177.35         | 0.931 |
| 九年    | 3,792,780.24       | 4,158,697.26         | (-) | 365,917.02         | 0.912 |
| 民國十年  | 3,570,210.47       | 4,070,870.07         | (-) | 450,679.60         | 0.887 |
| 十一年   | 5,487,517.63       | 5,540,742.67         | (-) | 53,224.94          | 0.990 |
| 十二年   | 6,156,734.19       | 6,254,276.48         | (-) | 97,542.21          | 0.984 |
| 十三年   | 6,798,580.78       | 6,495,987.76         | (-) | 302,592.52         | 1.046 |
| 十四年   | 7,630,416.84       | 6,693,013.58         | (-) | 937,403.26         | 1.140 |
| 十五年   | 8,574,352.24       | 7,151,834.08         | (-) | 1,422,518.16       | 1.198 |
| 十六年   | 9,495,793.18       | 7,590,829.33         | (-) | 1,905,953.83       | 1.251 |
| 十七年   | 11,231,078.76      | 8,790,483.38         | (-) | 2,440,535.38       | 1.278 |
| 十八年   | 12,679,149.69      | 10,467,051.92        | (-) | 2,212,097.77       | 1.211 |
| 十九年   | 15,636,494.11      | 12,780,249.28        | (-) | 2,826,244.83       | 1.221 |
| 二十一年  | 17,112,367.47      | 13,266,829.54        | (-) | 3,845,537.93       | 1.290 |
| 二十二年  | 20,782,390.88      | 16,316,895.86        | (-) | 4,465,495.00       | 1.274 |
| 二十三年  | 23,257,144.14      | 18,506,645.51        | (-) | 4,350,468.63       | 1.280 |
| 二十四年  | 25,304,671.99      | 21,353,819.63        | (-) | 3,950,852.35       | 1.185 |
| 二十五年  | 28,311,251.20      | 25,301,448.69        | (-) | 3,010,102.52       | 1.118 |
| 二十六年  | 27,833,714.35      | 27,708,624.43        | (-) | 95,089.92          | 1.004 |
| 二十七年  | 31,130,829.65      | 29,890,657.20        | (-) | 1,240,172.45       | 1.041 |
| 二十八年  | 33,385,832.43      | 36,719,109.05        | (-) | 1,666,723.43       | 1.045 |
| 二十九年  | 34,844,691.00      | 36,429,683.00        | (-) | 1,634,992.00       | 0.953 |
| 三十年   | 34,449,083.07      | 40,089,742.97        | (-) | 5,640,659.90       | 0.859 |
| 三十一年  | 32,229,450.68      | 38,625,537.00        | (-) | 6,466,086.32       | 0.832 |
| 三十二年  | 32,463,092.39      | 35,674,156.84        | (-) | 3,211,063.91       | 0.909 |
| 三十三年  | 34,530,295.68      | 35,034,921.62        | (-) | 504,625.94         | 0.985 |
| 三十四年  | 38,056,329.98      | 37,372,037.79        | (-) | 684,322.20         | 1.018 |
| 三十五年  | 47,508,933.00      | 42,579,707.00        | (-) | 4,929,226.00       | 1.115 |
| 三十六年  | 36,597,673.00      | 37,510,871.00        | (-) | 913,198.00         | 0.975 |
| 三十七年  | 42,877,135.60      | 41,022,666.16        | (-) | 1,854,469.44       | 1.045 |
| 三十八年  | 59,938,800.25      | 62,176,583.11        | (-) | 2,237,782.86       | 0.964 |
| 三十九年  | 84,056,108.29      | 91,342,662.87        | (-) | 7,286,554.58       | 0.920 |
| 四十年   | 124,590,565.64     | 170,601,212.10       | (-) | 46,010,646.46      | 0.730 |
| 四十一年  | 289,970,427.72     | 404,048,987.52       | (-) | 114,078,559.80     | 0.717 |
| 四十二年  | 906,131,673.94     | 973,015,166.71       | (-) | 66,883,492.87      | 0.931 |
| 四十三年  | 1,974,354,945.03   | 2,690,113,108.81     | (-) | 715,758,163.78     | 0.733 |
| 四十四年  | 5,192,581,879.63   | 13,675,286,235.27    | (-) | 8,482,704,355.65   | 0.379 |
| 四十五年  | 56,093,908,350.57  | 152,968,000,542.81   | (-) | 96,874,092,192.24  | 0.366 |
| 四十六年  | 611,777,000,000.00 | 1,258,081,000,000.00 | (-) | 646,307,000,000.00 | 0.488 |
| 四十七年  | 34,500,316.00      | 199,953,110.00       | (-) | 165,452,794.00     | 0.172 |
| 四十八年  | 4,554,647.56       | 6,903,041.50         | (-) | 2,348,393.94       | 0.660 |
| 四十九年  | 20,612,703.00      | 18,256,300.00        | (-) | 2,356,403.00       | 1.129 |
| 五十年   | 31,359,853.52      | 25,263,303.16        | (-) | 6,096,550.36       | 1.241 |
| 五十一年  | 45,569,920.45      | 40,622,710.91        | (-) | 4,947,709.54       | 1.121 |
| 五十二年  | 53,970,584.63      | 47,358,483.60        | (-) | 6,612,101.03       | 1.139 |
| 五十三年  | 58,298,470.97      | 51,172,292.50        | (-) | 7,176,178.47       | 1.140 |
| 五十四年  | 76,355,961.55      | 68,997,320.15        | (-) | 7,388,641.40       | 1.107 |

說明：(一)幣制單位：①三十六年及以前保法幣 ②三十七年保金圓幣 ③三十八年起減省貨幣  
(二) (-) 號表示虧損 (三) 收支系數，指支出一元之收入數

## (五) 今後的期望

郵政事業與人民生活發生密切關係，諸如信函新聞紙出版物的寄遞，為溝通文化的源泉，包裹的寄遞，實保貨物交流互通有無，其餘匯兌儲蓄金有助於活潑金融穩定通貨，故郵政經濟的盛衰，足以反映一國文化程度及實業狀況，歐美各國經營郵政每年輒耗鉅額資金，意在服務人民推進文化，實非管理不善，我國郵政在創辦時即無基金，歷年購置局屋車輛設備等款均自盈餘項下動支其有限部分，十七年至廿三年之間負擔解部管理費二百九十萬五千元，七至十九年解部盈餘共達一千三百七十三萬餘元，撤還來畫以後，自卅九年至四十四年六年之間共已解庫一千五百四十七萬餘元，我國辦理郵政視同一般營利機關，與歐美各國實異其趣，實則我國郵政雖歷六十年，祇能說粗具規模，尚遠不及歐美各國，正要迎頭趕上，但凡百建設，需要經費，國家非特不予補助，且從而取給於郵政，縱屬政府，在財政上不得已的措施，但未免阻遏郵政發展之路，長此以往，即再過數十年，郵政基礎能否鞏固，尙成問題，故在原則上郵政最少應厲行自給自足，以郵養郵政策，用自己的力量充實自己建設自己，非特正確，抑且必需，現距反攻復國之期當不在遠，大陸郵政重建，勢須從頭做起，更非大量資金不可，立刻準備，猶恐不及，倘遷延時日，終至一事無成，殷望這一政策獲得同情與支持，使吾國郵政能在最短期間即步上嶄新的建設大道。

# 郵政人事制度

楊光鑑

## (一) 前言

我國郵政事業，頗具成績，論者咸以爲得力於人事制度之健全。茲當郵政六十週年，爰將郵政人事制度建立之經過，制度上各項措施之歷史沿革，予以追述，以說明此一制度發展之梗概，郵政數十年來如何運用制度，培植人才，以奠立基礎，發展事業，庶期由此亦可得進一步之認識。而回顧郵政歷史，已往曾經歷若干艱困之局面，其人事制度竟能確立，且行之多年而有效，因素爲何，優點何在，自亦值得研討，古人云：「創業維艱，守成不易」。六十年來郵政人事制度，對於事業之發展，果已具有相當之效果，則此後應如何珍惜此一制度，保持其優良傳統，並隨時增益而光大之，此不獨爲郵政從業同仁之責任，尤須仰賴政府當局及社會人士支持協助者也。

## (二) 制度之建立

我國郵政開辦於滿清末葉，初由海關稅務司兼理，對於郵政工作人員，其選用、分級、定薪、訓練、考績、晉升、以及休假、養恤等辦法，均係照海關制度辦理。而我國海關人事制度，原係以英國文官制度爲藍本，當時海關由英籍客卿主持，努力經營，規模具備，稅務收入較國人辦理時逐年增加，遂頗獲清廷之信賴。故海關用人制度，辦給待遇悉由海關自訂，清廷不加干涉。因此頗能吸收各國優良人才，並使之忠於職守，久於其任，紀律嚴嚴，效率亦高。嗣郵政與海關分立，在郵傳部下另設郵政總局管理之，在移轉管轄之前，即由突助、盛宜懷等奏明當時政府「該總局用人辦事大抵均可酌量仿海關遞升章程」，而同時總稅務司亦擬訂交接要旨五項，其第(三)項：「在事之華洋郵政人員，凡經總稅務司准定者，現在均仍定用，即按現行之郵政章程，所有留用及薪水升階請假養老

等事，均照在總稅務司轄下時無異」。及至接管竣事；郵政總局成立，法藉總辦帛黎即通電各郵區，宣佈以後華洋人員之任用條件與待遇辦法，已獲保證。與海關時期無異。由此可見，遠在關郵分立之前，郵政人事制度既已奠立基礎，及至獨立經營之時，對於人事制度之保持尤為重視。帛黎退休後，由法人讓士蘭繼任總辦，前後任達十七年之久。其間雖經辛亥鼎革，軍閥紛爭，而郵政組織日益擴張，業務突飛猛進，當時外藉主管人員對於此項成績，實歸功於「郵政所有訓練，組織，管理之法則，與其嚴明之紀律」。換言之，亦即人事管理制度之功效。

### (三) 制度之前期內容

按郵政人事制度，既脫胎於海關，亦即以英國文官制度為藍本，茲以客卿主持時期為制度之前期，其內容及主要精神似可歸納有如下述：

①公開考試選拔人才 郵政人員除郵差 (Courier) 係在各地學班郵路擔任負運郵件之工作，及雜差工役外，無不須經考試選用。當時在郵務長 (Commissioner) 副郵務長 (Deputy Commissioner) 之下，原有郵務官 (Assistant) 郵務員 (Clerk) 郵務生 (Junior Clerk) 揀信生 (Sorter) 信差 (Postman) 等班次類別，故考試亦分五種。所考科目，大致適合於當時大專、中學、高小、初小程度，除郵務官考試以具有三等三級郵務員以上資格者參加並不向外招考外，郵務員以下各級考試，局外人既可報考，同時亦得就局內次一班級人員擇優准其參加，如此即可吸收局外合於水準之人才，亦得拔擢優秀低級人員使其上進。

至郵務官一職為備派高級主管職務之人員，故須由服務較久，成績較優郵務員中，由主管郵務長遴薦應試。而考試方法除筆試科目十二項由總辦命題，總局各處長評閱試卷外，尚須由主管郵務長，依實地觀察，就其才具能力表現等項核給考評分數，另由總局總辦就其已往勞績，成績報告等項核給考績分數。三方面分數彙總，擇其最優者錄取。可見慎重情形。

②保障確實，使能久任：郵政人員經考試任用之後，如能服務滿意，即終身保障其職務，非因過失或不法行為，不予免職。此種精神自郵政成立之時即予保持。同時為吸收優良人才使其專心久任，努力工作，除予相當之薪給待遇外，並訂有晉升制度，憑服務年資及考績之結果，循序逐漸晉級加薪，以安定其生活，賦予前途之希望。

此外並訂有養老金 (Retiring allowance) 保證防後金 (Guarantee and provident funds) 及資助金等 (Super-annuation funds) 等辦法，以免年老身後之憂。即凡郵務員以上之人員，凡服務滿七年者均可享有養老金之權益，其數目以第七年最後月份之應得薪額，給予一年之薪給，未滿七年而離局者，如係死亡，因病退休等人員，則均按服務年期比例發給其本人或遺族，至於郵務員以下之人員，則享有「年賞」之利益，即滿三年者每年年終加發一個之薪水。所謂「保證防後金」係對郵務生以上之人員，按月扣儲月薪百分之十，由局方按郵政盈餘之多寡，酌按扣儲金額撥予百分之七十五至百分之一百之補助，均列入各該人員之帳戶，並按年利八釐給予利息。此項善款既作為人員向郵政提供之保證，亦為各該員及其家屬身退時之準備。資助金適用於其他低級員工，與保證防後金之目的相同。辦法如下表：

| 服 務 期 限    | 每月所得資助金數 (存於各該人員帳戶) |     |               |
|------------|---------------------|-----|---------------|
|            | 儲 蓄 生               | 信 差 | 郵 差 及 其 他 工 役 |
| 滿五年而未滿十年者  | 一元五角                | 一元  | 七角五分          |
| 滿十年而未滿十五年者 | 二元五角                | 二元  | 一元二角五分        |
| 十五年以上      | 四元                  | 三元  | 二元            |

④勤教嚴繩以求效率 郵政制度對於新進人員訓練向甚注重，以郵務員為例，在初用期間必須分派在管理局各種業務單位及分支郵局實習若干時期，同時使其研習有郵政之規章，郵政地圖，郵政綱要等項，以增進業務知識與瞭解。實習期滿再予以考試，以決定能否予以責任。至其他人員在新進時，亦須經過比較稍簡單之實習訓練，以期將來任職時，能以勝任。

至一般人員在服務過程中，亦不時予以更調職務，以增加其歷練，而適應業務之需要。郵務員以上各級人員，薪級愈高，其更調之機會更多，並須於省區間互調。此外對於派辦特別職務之人員，如分支局長，會計，觀察等職務者，亦隨時先派在有關單位研習或訓練，以灌輸一切必要之知識及技術。而每一職位均須訂立其職務說明書，以為交接上或新任職務者辦事之依據。對於火車郵局人員信差郵差等復須訂守則手冊，分發應用，凡此種種，其目的均在使一般人員能以明瞭其職責之所在，提高其服務之效能。而同時郵政紀律方面亦較嚴格，於品行上要求忠誠、謙和、廉潔、勤勉可靠，不得有貪污愉惰及損失名譽之行為，在職務上如因疏忽，以致喪失郵件或其他公物，須負賠償責任。如有擅離職守，抗不遵令，或懈怠成性等事項，一經辭退，即不再復用。另如在外私兼職務，或經營營私票，或干託局外人士請求遷調或晉陞，均屬紀律所禁止。

由於勤於調度訓練，使工作保持水準，由於保障之確實，紀律之嚴明，使事業效能得以提高。而郵政事業之推動既多繫於人力，對於人員名額之控制，在郵政傳統上，向為謹嚴，以期以最少之人力，收到最大之效果。所以在當時各郵區之用人名額，均須由總局核定，非經呈奉核准，不得增添。至於因業務急需添用低級員工，如極信生信差等，亦規定：「凡郵務長以急需或他項緣故添用極信生及信差等，事後應將任用之理由呈明」，因此當時郵局人員待遇雖優，其工作之緊張繁重實非其他機關可比。

#### (四) 制度之改進

國民政府奠都南京後，即於十六年十一月另設郵政總局於南京，與北京總局共同管理全國郵政，至十七年六月北京總局撤消，由南京總局統一管理，我國郵權於是收回自主，對於原有之人事制度，會有若干改進，茲摘要分述如下：

①班次薪級 郵政人員原分郵務長、副郵務長、郵務官、郵務員、郵務生、棟信生、信差等數種班次，在民國十七年間曾將「官」「員」「生」三班合併統稱為郵務員，以支薪一百五十元以上者為甲等，不及一百五十元者為乙等，同時將棟信生改稱為郵務佐。副將甲乙等郵務員名稱取消，均稱為某等某級郵務員，及至廿四年乃再予恢復甲乙等名稱。茲將廿四年後所適用之班次薪級列後：

- 一、郵務長 分三級
- 二、副郵務長 分三級
- 三、甲等郵務員 分三等十五級
- 四、乙等郵務員 分三等十五級
- 五、郵務佐 分四等十五級
- 六、信差 分十七級

②考試與擢升 郵政人員之考試，原均由郵政機關自行辦理，二十年時考試院頒佈「特種考試郵務人員考試條例」，於是郵政人員之考試權始歸諸超然之考試機關。及至廿四年間，配合上述人員班次改訂，由考試院重新頒佈「特種考試郵政人員考試條例」，對於甲等郵務員，乙等郵務員，郵務佐及信差之應考資格，分別明確規定為大學、高中、初中或完全小學，及初級小學之程度，使教育考試任用三方面得益密切配合。而最老年齡限制亦分別規定，卅五歲（甲員），卅歲（乙員，郵佐及信差）。考試科目，甲員分三試十三科，乙員分三試九科，郵佐分二試六科，信差分二試兩科，同時對於在同人員，仍准予參加對外考試，以便有擢升之機會。

至於郵務官班次撤消後，對副郵務長之選拔，亦經局方規定得就一等六級以上甲等郵務員，如屬材具優越辦事忠實者，選拔派署副郵務長，然後依派署人員到達本班最高薪級時如成績優良，可予實授。此外復公佈郵政人員之甄拔試驗辦法，於公務需要時，就局內三年以上之信差、郵務佐、乙等郵務員成績優良者分別舉行考試，及格者可予升班。

③考績獎懲 民國十七年以前，郵政人員之考績，係採用顏色「密報」辦法，以紅色最優（一等），粉紅色優等（二等），藍色中等（三等），黃色劣等（四等），密報內各列若干項目，由主管郵務長就人員之成績秘密填寫，報請總局，以核定其晉級增薪之遲速，速則一年半，遲則三年，通常為二年，劣等者則不予加薪。民國十七年以後此項「密報」辦法，即予廢止。人員考試改分為三等，由直接主管初核，再由郵務長覆核，（高級人員須經總局作最後審定）。晉級期限亦較縮短，一等者一年半，二等者一年零九個月，三等者兩年，低薪人員並各縮短三個月。但如成績不堪再予晉級者，仍可列為暫不晉級人員，停止晉升。此外人員如有功過，亦以明令宣佈，同時提前或延緩其晉級期限。

④養恤制度 自北京總局撤消時，原有之養老金，保證防後金，資助金，年賞等制度即宣告廢止，同時對各級人員之蓄款亦予發還。自十八年起重新訂立養恤制度，其得予養恤之條款如左：

①服務滿二十五年或年滿五十歲服務十五年以上，呈請退休者，或年滿六十歲經命令退休者，得予以養老金。

②在職死去，或因病休致，或經裁退者，得予其本人或遺族以撫恤金。

養老或撫恤金，均係一次發給，按最後月份薪額每服務一年，發給一個月之薪資。同時對各級人員重行頒訂，發給年終獎勵金辦法。服務滿十年以上者支給一個半月薪水之數，十年以下者支給一個月又四分之一薪水之數。

### （五）制度之應變措施



自抗戰期間以至復員混亂，國家多難，時局不定，尤以幣值動盪，薪給待遇低落，人事之管理自屬困難重重，在此非常時期，郵政人事制度上各項改進及應變措施略述如下：

①薪給待遇 郵政人員之薪給，在戰前較為單純，除照薪額支付銀圓或等值之法幣外，別無其他補助之規定。追戰時物價日高，員工生活難以維持，遂屢屢設法予以補救。如自廿八年七月起，發給救濟津貼，同年九月至廿九年五月改發臨時生活補助費，廿九年六月另按物價指數加發生活補助費。及至卅一年一月，因物價益漲，原有辦法不能維持，遂改發戰時食宿津貼。該項辦法係按各地劃分小區，照物價指數，對底薪加以折扣後，比例支給之。對於薪級愈高者，折扣愈大，薪級過低者按最低標準發給之。此項戰時食宿津貼，自卅四年十月份起，遵照行政院頒發統一國營事業機關戰時待遇補助辦法規定，改稱補助津貼。至卅七年九月，員工薪給改照金圓券支給時，曾一度停止，旋又自十一月間恢復，在此時期為適應交通事業人員任用條例之規定，甲乙等郵務員名稱改稱為高級郵務員及郵務員。

②養恤補助 自廿九年六月起照原領款額，加發百分之一百。嗣自卅二年一月起改為加發補助百分之三百五十，以後並視情形每季調查其補助成數一次。卅六年九月一日起每月按全國各區平均指數計算，釐定其補助成數。

③其他救濟 在抗戰期間，為維持員工食米，曾實行米代金之辦法，即凡員工年在卅一歲以上者，每月按中等食米一市石照零售市價發給代金，廿六歲至卅歲者八市斗，廿五歲以下者六市斗。

④考試簡化 戰時待遇甚低，人員之流動較大，故招考新人較以前次數加多，因交通不便，故對原分三試之郵政人員考試儘量併為一次筆試，筆試科目予以酌減及格後再予面試及檢驗體格，當時均經層請考試院核准辦理。

⑤人事法規 郵政人事制度，雖行之有年，相關規定，均散見歷次通令或郵政綱要中，為適應需要，故經整理後草擬「郵政人事管理規則」，呈由交通部於卅二年間核准公布之。

⑥積資升等

郵政人員原須經考試及格予以升班（等），抗戰末期為予已晉達最高薪級成績優良之郵務員佐

上進機會起見，故增訂積資升等辦法，即凡已達最高薪級兩年以上，最近五年考績列為一等，所任職務均屬高一班之職務而無過誤者，得經審查合格後予以擢升班次。

⑦高級人員之甄奪 郵政高級人員，係指郵務長副郵務長而言，因職責重要，在人選方面須特別慎重。副郵務長係就一等六級以上之高級郵務員中選拔擢升，並先經試署階段，如著有成績並已達一等一級時，再予實授。副郵務長擢升為郵務長時，亦係如此。為求選拔公允確實起見，故訂立甄審辦法。由總務局局長、副局長、各單位主管組織甄審委員會，對於擬予擢升人員，經局長認可時，須先提會交議，甄審會討論後，再以無記名投票方式表決；通過案件。如有必要，局長仍可從緩或不予執行；否決案件，亦得提交覆議，但以一次為限。委員會的職權，僅能專讓局長交議案件，不得自行提案。

## (六) 制度之企業化

政府遷臺以遠，各方無不勵精圖治，以完成反共復國之大業。四十二年間，各交通事業奉令實施交通企業管理制度，要求國營事業實行企業化，用以達到 國父遺教中所示國營事業應具之目標。而此一制度中之有關人事管理著，乃為資產管理制度。其主要精神在：「針對過去資歷限制的種種缺點，把企業人事與行政人事統一管理，以致企業機關的職業人事管理，與行政機關的官吏人事管理，混淆不清，終且使各種企業組織變成了衙門……要改革過去這些缺點，必須建立企業的人事行政制度，並應首即施行資產管理制度。」交通部曾制定資產管理制度之工作說明書，復有說明：「交通事業為技術性與專業性之企業，對從業人員之管理，應有健全之人事制度，實行公開考試用人，自各地區各級學校取才，資職分立，使資位受有保障，職務可調任輪轉，輔以訓練講習，於事業中培養人才，消減員工界限，於制度之保障鼓勵下，以其固有才能，人人獲得經歷與教育或訓練上相等之機會，而循序上進，庶能人盡其才，才盡其用，人適其事，事得其人，導事業於日新又新，進步發展。為求達成此項合理之人事制度，爰

經決定實施交通事業人員資歷管理。」

郵政總局爲推行此一新制，當採取左列各步驟：

①資位名稱 依交通部所頒新制，人員資位係分六級，即長、副長、高員、員、佐、士等，郵政人員原分六種班次，其第六級稱爲信差，自當修改爲郵務士，並以信差作爲職務上之稱謂，以符資職分立之原則。

②考試規則 郵政人員考試規則，及升等考試規則（即原有之甄拔試驗辦法），均應請考試院予以修訂，以配合新制之推行。修訂要點：

①原有資位名稱之爲「信差」者應改爲「郵務士」。

②所考科目及應試資格，儘量與學制方面，密切配合，以免脫節。

③年齡限制參照新制度予以修訂。

④辦級薪額 郵政人員之薪級，在卅七年九月間金元券發行時，曾一度照交通事業人員薪級表規定辦理，旋又暫停適用。爲符合新制，已自四十二年十二月起照上述薪級表修訂實施。

④調度與訓練 輪轉任職及講習訓練，本爲培養專業中通才之所必需，郵政方面均經加強辦理，對於輪轉及訓練經過隨時登記，以爲管理上之考核。

此外如對於高級人員升資之甄審委員會亦經將組織規程呈准訂定，以爲依據。又關於「員」「佐」級之升資，依照新制，必須經過考試及格，故郵政方面原訂之積資升等辦法，自應於新制實施後，停止辦理。

## （七） 結 論

人事制度原爲治事之工具，其目的在配合事業要求，以達人盡其才事得其人之目標，同時亦爲樹立一客觀共同遵循之軌道，以使人才人力集中組織發生協同之力量。制度能以建立推行，應可免隨人之好惡定取捨，亦不致因一

時之喜怒而賞罰。郵政人事制度六十年來，曾導致事業於安定中求進步與發展，亦曾經面臨若干憂患，即如遠在軍閥時期地方軍人不時濫遣私人，干預郵政，或派人充當郵局主管，幸當時郵政為客卿主持，軍閥亦有權外心理，如此始得免於人事制度之干擾，而細考郵政人事制度之能以建立實行，未遭夭折，固不能否認初期之客卿關係，而郵權自主之後我政府當局之不斷維護，一般繼起從郵同人對制度之認識與信心，進而貫徹共守力量，實亦為其主要因素，再就制度言，其本體既屬相當完整，主要精神實具有實事求是、一秉大公之優點，其能經久而不衰，信非偶然。交通事業實施企業管理制度以來，資歷管理制之各項要義，在郵政人事制度中或為尚所企望，或已行之有年，則今後在此事業企業化，管理科學化之時代中，郵政人事制度自仍須不斷研究改進，配合事業，以達成其所應負之使命。

# 六十年來郵政大事記

夏荷生

民國前四十六年（西曆一八六六年，清同治五年） 總理各國通商事務衙門規定將代寄外國使臣文件事務交總稅務司署兼辦，總稅務司署乃設立郵務辦事處。

民國前三十四年（西曆一八八八年，清光緒十四年） 三月二十三日，郵務辦事處開始收寄公衆郵件。

海關第一次郵票即在本年發售。

民國前十六年（西曆一八九六年，光緒二十二年） 三月二十日，總理各國通商事務衙門，將海關總稅務司赫德擬呈開辦郵政章程，凡四十四條，據以入奏，同日奉旨「依議」；至是我國郵政始獲法定地位，而成爲國營機關。

民國前十五年（西曆一八九七年，光緒二十三年） 二月二十日，正式開辦大清郵局，辦理信函、明信片、新聞紙、貿易契、印刷物、貨樣及包裹等類郵件業務。

民國前十四年（西曆一八九八年，光緒二十四年） 一月一日，開辦郵政匯兌業務。

五月一日，開辦保險包裹，及代賣主收價——後改爲「代收貨價」——包裹業務。  
八月，首次印發明信片。

民國前十三年（西曆一八九九年，光緒二十五年） 一月，明定總稅務司署爲郵政之總管理機關，隸總理衙門。嗣總理衙門改組爲外務部。

二月，開始與外國郵政訂立互寄郵件章程。

郵政設施，開始由通商口岸擴展至內地，並於口岸市區增設分局。  
開始於內地設置郵政代辦機構。

民國前十一年（西曆一九〇一年，光緒二十七年）

民國前九年（西曆一九〇三年，光緒二十九年）十月，開始利用西比利亞鐵路轉運歐亞郵件。

民國前八年（西曆一九〇四年，光緒三十年）十月，開始與外國郵政訂互換包裹協定。

民國前七年（西曆一九〇五年，光緒三十一年）四月，開始辦理立券及總包拆開紙（後改稱為第二第三類新聞紙）業務。八月，委派專任管理郵界之郵政司（即現在之郵區管理局局長）。

民國前六年（西曆一九〇六年，光緒三十二年）設置郵傳部，部設郵政司，籌劃接管郵政。北京等七地試辦快遞業務。

民國前三年（西曆一九〇九年，宣統元年）五月，推廣快遞業務，全國七十二處開辦。庫倫、迪化設局。

民國前二年（西曆一九〇〇年，宣統二年）恰克圖設局，西藏拉薩、江孜、西格孜、帕克里及亞東五地設局。

民國前一年（西曆一九〇一年，宣統三年）五月二十五日，郵傳部大臣盛宣懷與總理大臣奕劻會奏奉准，定是年五月二十八日接管郵政，郵傳部設置郵政總局，主管郵政事宜。

五月三十日總稅務司署將郵政案卷全部移交郵政總局總辦胡奏接管，是日即郵政與海關分立之日，亦即郵政總局正式成立之日。

民國元年 八月二十八日原屬兵備司主管之驛站事務，由郵傳部逐次接管。六月一日，各衙署公文規定改由郵局作為掛號寄遞後，各省驛站相繼裁撤。

十一月，開辦商務傳單業務。

民國二年 十二月，開辦保險信函業務。

三月，開辦代辦印花稅業務。

七月，各省驛站全部裁撤。

本年在蒙古烏蘭花、歸化、公涌、大余、太後、公中、林西、開魯等地設立軍事郵遞所。

民國三年 一月參照行政區域標準將全國劃為若干郵區，每區設一郵政管理局于省會或省內重要地點，管轄全區郵務。

三月一日，加入萬國郵政聯盟。

七月，初于京奉津浦路火車上創設行動郵局。

民國五年 創辦村鎮投遞及收攬郵件業務。

民國六年 上海及天津郵局開始用汽車運送郵件。

民國七年 首次發行郵簡。

民國八年 七月，開辦國際回信郵票業務。

七月一日，開辦郵政儲金。

十月，開始與外國郵政訂立互辦郵政匯兌事務協定。

十二月，開辦郵轉電報業務。

民國九年 一月，開辦國際保險信函及箱匣業務。

民國十年 七月，開辦北京至濟南航空郵班，為我國航空運郵之始。

十月十二日，公佈郵政條例（後修訂為郵政法）。

民國十一年 十一月，開辦郵政認知識業務。

民國十二年 哈爾濱市內創設郵亭。

本年一月止，除南滿鐵路沿線外，各國客郵一律撤銷。

民國十六年 十一月一日，南京郵政總局成立。

民國十七年 六月十四日，北京郵政總局撤銷，南京郵政總局統一管理全國郵政；以往主持郵政事務

之齊耀廷居襄助地位，改由國人指揮管理。

民國十九年 三月十五日，郵政儲金匯業局在滬成立。

民國二十年 六月二十九日，國民政府公佈郵政儲金法，郵政國內匯兌法。

民國二十一年 東北淪陷後，郵政艱苦支持，本年七月，遼寧、吉黑兩區停辦，員工二千六百餘名撤退

入關，分發各區服務。

民國二十三年 四月，開辦代訂刊物業務。

九月，開辦代購書籍業務。

十月，開辦平快函件業務。

十二月，全國民信局一律停止營業，郵政專營實現。

民國二十四年 三月，開辦簡易人壽保險業務。

四月，開辦小包郵件業務。

五月，公佈簡易人壽保險法。

七月一日，郵政儲金匯業總局改組為郵政儲金匯業局隸屬於郵政總局。

七月五日，郵政條例修正為郵政法正式公佈。



民國二十五年一月十日，交通部令公佈各區郵政管理局組織通則。

八月，郵政總局調派道奇二噸汽車十輛開辦渝蓉線郵車班，爲郵政自辦汽車，長途載運郵件之始。

十月三十日，公佈郵政規程（後改稱爲郵政規則）。

民國二十六年六月，開始代辦電話電報業務。

七月，抗戰開始。

八月，開辦全國性軍郵業務。

十二月，郵政總局遷漢口。

民國二十七年十月，郵政總局由漢口遷昆明，另一部份人員駐渝辦公。

民國二十八年二月，爲指揮淪陷各區郵務，暫設郵政總局駐滬辦事處。

民國二十九年一月，開辦代理國庫業務。

七月，開辦國際脆弱包裹業務。

十二月，郵政汽車遍佈後方各省，通行郵車之公路達八千一百十公里，年內各車共行五百二十二萬公里，載運郵件七百萬延噸公里，爲抗戰時期郵車運輸最盛時期。

民國三十一年十二月，我軍郵局所隨軍入緬甸。

民國三十一年四月，我軍郵局所隨軍入印度。

六月，郵政總局全部由昆明遷重慶惟業務處汽車機務兩課遷貴陽辦公。

九月，創辦「教育圖書小包」嗣改稱「圖書小包」。

民國三十二年六月，郵政總局駐滬辦事處爲敵僞劫奪，我方對淪陷各郵局無法繼續指揮，遂將該處撤

節。

民國三十四年

八月十五日，勝利復員，郵政總局派員先後接收各區郵政管理局，是時郵政總局轄有二十七個郵區，各級局所凡七萬單位，為我國郵局成立以來機構最多之時期。

十一月一日，臺灣郵電管理委員會成立。

十二月，郵政總局各處定各派一人遷返南京辦公。

民國三十五年

揭發「快」「安全」「普遍」「服務」四大原則，努力于郵政之現代化。

五月五日，臺灣郵電管理局成立，改隸交通部郵電兩總局。

民國三十六年

一月，開辦國內報值掛號函件（現改稱報值函件）業務。

五月，第十二屆國際郵政會議在巴黎召開；我國當選為常務理事會副主席，暨國際郵件轉運費專門委員會委員。

九月，開辦國際航空包裹業務。

交通部明定三月二十日為郵政節。

本年內先後舉辦下列各項新設施：汽車行動郵局，輪船行動郵局，示範郵局，新式郵亭，趕班信筒，郵政民意測驗以及在通都大邑設置日夜營業之郵局等。

民國三十七年

十月，開辦報值包裹業務。

東北各郵區撤銷。

十二月，徐蚌會戰之後，局勢逆轉，郵政總局因應環境需要，指派高級幹員組織西南郵務視導團，駐穗工作，以便相機擴充，行使總局職權。

民國三十八年

一月，郵政總局由京遷滬辦公。

四月，臺灣郵電分辦，成立臺灣郵政管理局。

五月，上海淪陷後郵政總局在廣州成立。

十月，郵政總局遷臺。

民國四十年一月一日試行郵政新會計制度。

三月二十日，郵政紀念日在臺北舉行郵票展覽會，將我國歷屆發行郵票作歷史性公開展覽，博得好評。

五、六月，萬國郵政聯盟執行暨聯終理事會及轉運費專門委員會先後在瑞士聖哥蘭（St. Gall）及邦得昔那（Pontresina）舉行常會，會中蘇俄及其附庸國對我國在國際郵政組織代表權欲加排斥，經大會表決我獲全勝。

民國四十一年三月，開辦代表報紙業務。

五月十四日，試辦按址投遞國內五公斤以下（後推廣至十公斤以下）普通包裹業務。

十二月三日，在臺灣大學創設第一號「自助郵亭」。

民國四十二年七月，開辦三年以上定期保險及終身保險業務。

開辦交寄平常函件證明業務。

民國四十四年八月，開辦代發國軍退役俸業務。

十二月二十一日，試辦平常包裹業務。

民國四十五年二月一日，試辦國際進口包裹代為驗關投遞業務。

三月一日，發行喜、壽、賀、奠，四種節約禮券。

開始發售定額匯票。

試辦送現匯業務。

三月二十日，交通部資部長守謙主持郵政六十周年紀念大會，對資深員工及工作競賽優勝人員分別頒獎。

慶祝郵政六十周年郵政展覽會本日開放，計展出中外各國郵票、郵政博物、模型、及郵政員工書畫等多種，並邀請中國集郵協會，各界集郵人士共同展出，展品分四室陳列，觀衆至爲踴躍。

郵政展覽會臨時郵局本日起在桃源街會場開始營業。

臺北中央日報、中華日報、國語日報、新生報撰論讚譽郵政精神。

四月一日，郵政六十周年展覽會本日閉幕，計展出十三日，觀衆達十七萬人，博得各界一致好評。

# 附編

(甲) 清代交通人物小傳

(乙) 從業人員經驗談

主編人 王開節



(甲) 清代交通人物小傳

李鴻章傳略

晚清繼中興名臣曾國藩之後，其對中國政治社會各方之影響力最大者，當推李鴻章，而現代交通初期發展，如鐵路、電報、輪船、郵政、暨各項新人才之培植，如國內設立學校，派遣留學生，及近代海軍，無一不在李氏當政時代，固然此亦非一手一足所可獨攬，而直接間接推動促成之功，李氏實首任其重，謂李氏為中國現代交通之首創人物，庶非過譽。

李氏為安徽合肥人，生於前清道光二年壬午（一八二二）卒於光緒二十七年辛丑（一九〇一）享年七十九歲，歷前清道光、咸豐、同治、光緒四帝，於道光二十七年丁未（一八四七）年會試得翰林，時僅二十餘歲，在其未第之前，以其父懋孝與曾文正為道光十八年戊戌同年，曾以年家子之世誼從文正習制舉文，所謂制舉，即應付當日科名之八股文，其問業之時，李氏不過甫十餘歲，既得翰林，供職京城，曾時亦在北京任職，故常往問業，此時曾年事已長，且歷任內外各職，閱歷已多，對於前此制舉無實用之學，已棄而不問，另從事於樸學一路，李以少年新貴，意氣發揚，其馳驅篤實之功，視中年燦爛之槓歸於平淡之曾文正，意氣才華，自己不甚相投，然雖年事輩分懸殊，究竟同是供職京師，總略帶同寅意味，所以表面上並無甚顯著不相投契之處，且在此時，曾之官秩雖崇，但兩人在事功上尚尚屬默默無聞，不過一般政府官員而已。李中翰林之第二年，太平天國起事（道光三十年公曆一八五〇）不數年，蔓延南北各省，佔金陵、陷武昌、入江淮、同時外患滂沱，如咸豐八年（一八五八）英法聯軍陷大沽，翌年入北京，訂天津城下之盟而去。此時李氏年甫三十，以太平天國之故回家。（時曾文正亦以父喪於咸豐二年離京，奉清廷命在籍（湖南）辦理團練，李氏回家以後之數年中，大致為其中年最不得意之時，初依其父執呂賢基在家

鄉辦理團練，團練類似今日之保安部隊，專以保衛地方爲其職責，然安徽之團練，不如曾氏在湖南之得法，出師不利，呂氏殉舒城之難，鴻章旋改依安徽巡撫程元修，入任筆墨之事，亦碌碌無聞，但其個性極爲縱橫，區區文事不足盡其抱負，時時陳實軍事意見，皖撫本亦李之座師，科舉出身，不諳武略，聽李氏之言，一舉而敗，敵勢益爲泛決，並李氏合肥故居亦同付淪陷，幸其父已先期病逝，不然亦將身殉，李落拓無所歸，浮沉江淮，數有干調，無有應者，不得已而入江西，欲依曾文正，蓋此十餘年中，爲李氏一生最不能如意之時，此次之去江西，實爲平生關鍵之一，然天下事斷不如此簡單順利，江西之行，並不如所預期。

曾文正與太平天國力戰戰役中，江西原爲其主力接觸戰役之一，此時之曾文正亦在江西不甚得手，加以前數年在北京時，對於李鴻章之少年才氣印像，且面除寒喧客套之外，並無表示，李氏在旅館住了月餘，全無音信，如捨此而他，則茫茫大地，均是兵戈，有家亦不能歸，不得不忍耐，於是託人打聽，曾文正始有表示曰：「少苓（鴻章之字）名翰林，志大才高，此間局面如此狹窄，艤艫巨艦，非此瀟灑洩水所能容，何不回京供職。」而李氏之同年陳瀾與李交甚篤，時亦客文正之門，知其癡結所在，即從容言之曰：少苓久經折磨，大非往年意氣可比，老師蓋姑試之。至是少苓始得一託身之所。

使李氏如一般情形，終此俯首降心，一切以順主官之意，則終其生，亦名幕客而已，然李之賦性，非此之比，在曾之幕中，如言其仍是縱橫不受繩範，則在公衆之前，受曾文正之折磨，亦安然不以爲忤，如文正每日黎明必召幕僚會食，而江南北風氣，與湖南不同，早食稍晏，少苓既居曾幕，此會食之聚，恆以爲苦，一日，以頭痛辭不赴而差弁促駕者，絡繹而來，且曰，必到幕僚到齊而後食，公必不能不赴，李披衣蹣跚而往，文正終食無言，食畢，合箸正色謂李曰：少苓，既入我幕，我有言相告，此間所向，唯一誠字，吾畢而去。時在稠人廣衆之間，文正之盛氣凌逼，使稍欠含養，則難免不拂袖而去也，然少苓雖聞之悚然，但不以爲忤，此一細節，爲少苓一生之關鍵，因少苓之濶用，得力於文正之力保，文正對少苓之印像，初以少年詞賦視之，心許其才，而恨其清華之氣太重，至此



之甘於面受一折，知其閱歷已至，非前此之比，而文正對少岑之評價，其變更實基於此。然只此猶不足以言當大事，決大疑也。會文正進駐祁門，少岑謂祁門，如在釜底，始兵家所謂絕地，不如及早移軍，庶幾進退裕如，文正不從，令從事後論之，少岑之見解，就其江西大營而言，不得謂非卓見，文正之固執，就對手之陣勢言之，所謂置之死地而後生之意，顧如從少岑之言，則主客之勢，將從此而入彼，所以文正不從，第未便明言之，會安徽之師無功，且有退移之訊，此與文正指揮之原意相違，文正即欲勸皖軍此役主將李元度李與文正久共患難，此際公庭私情，頗感原難兼顧，文正以統籌全局之責歸於一身，其公私分明，不能不採揮淚斬馬謖之故智，少岑以旁觀者之身份，頗感於道義上不宜採此無情辦法，以去就力爭，終不回文正之意，遂致不歡而散。此次之違忤，文正為維持當時安危繫於一髮之局面，不得不固執到底，然心中亦未嘗不服其見事之明，與其任事之勇。口雖任其去，心實感其人，所以此別不過一年，因文正克安慶，移節馳此，安慶為少岑故鄉首邑，乃馳書為賀，故文正復書言如無事，可即來，少岑於是重來，此處若以世俗眼光論斷，所謂好馬不吃回頭草者批評，則真皮相而誤大事之論，此次重來，賓主相得禮貌有加，此中原因，在會文正抱有宏遠就之願，早知李之為人才，而李之一函為賀，原亦已傾心相與，不然李以一方入中年之名翰林，入世十餘年，亦不致絕無一可以自效之地，豈必依會而後方為唯一之出路。然其時已在咸豐十一年（一八六一）時少岑已三十四歲矣。

綜計前此自少岑入翰林，迄此十有三年，服務京曹，了無所見，太平軍起，辭職旋家，屢佐軍幕，不能居要地，獻計偶蒙採用，輒致相反結果，經父喪，流落轉徙，歷盡周折而得依於曾氏之門，又以事忤而去，無所詣而在江西閒居一年，幸其時物價低廉，不然；既無可討之家，又無可佐之主，幾何不見其吹簫於市也，此十三年之困苦折磨，殆孟子所謂，勞其筋骨，餓其體膚，空乏其身，行拂亂其所為之境，而李氏此後政治上之事項，亦全賴此一敗時聞之折磨閱歷而來，故此實大有造於李氏也。此為李氏得力關節之所在，讀史者幸勿輕易錯過。

少岑既再入曾幕，此次大致一切拂逆之運已過，明年，即值上海陷人。此為李氏風雲際遇之第二次重要關鍵。

原前清文人唯一出路，自以科第爲第一，既得科第之後，或供職中央各部院（翰林院），或分發各省候補知縣，循序進階，但不適逢意外，總有出頭之日，然亦有任京官員司，各省縣宰終其身者，則皆屬毫無過合與人事應之方者，如捨此項途徑，則進身之階必爲游幕，即爲封疆大使任秘書之職，當時讀書人在社會上有其被一致尊崇之優越地位，所以縱屬幕僚，而其身份與主官爲賓客之誼，其年事已老對於政治上無野心者，在東主優厚禮遇下安心終老，則自無話好說，若其少壯而負才名，且借此爲階梯而別有企求者，則主官恒在其相居幕僚期中，借各種保案之機會，視其身價資望爲保各種名銜，如府道之類，此類事在當時通常謂之調劑，蓋秘書之職，親而無多收入，其農業社會時代中，此舉原爲甚屬合宜之不成文制度。李氏既再入會幕，以李縱橫蓋世之雄才，不惜一再屈就於此老之門，則必有使其衷心折服之處，亦斷非普通干謁，希圖榮者可比，而曾文正服膺孔孟之言，以天下爲己任，水才若渴，豈有視李之絕大代人才而失之交臂之理，所以此次之合作，兩方向具推誠之心，沈瀾契合，感恩知遇，故李濤入會幕，會即爲保一編建延津道員，仍留幕中辦事，蓋已爲密保大用之準備。

此時宜圖溯太平軍在此一段時期之進展，與上海防守問題，方可看出李氏在此時期之重要與其措置之咸宜。

李秀成於下杭州後，於咸豐十一年底率大軍直指松江上海，時上海外人已多，李勸告外人中立，通告民兵投降，時上海地方官爲蘇松太道吳煦，見事急無法，乃向英法駐滬領事求助，會防上海，英法領事當時亦以本身利害，勉爲答應，於是太平軍功勢受阻，轉佔蘇州，上海左近悉已淪陷，則此地必將繼續被攻，好在上海當時已成富庶之區，東南軍餉的費用，大半出自上海，當時上海四明公所董事候補道員楊坊，爲上海巨富，向吳煦推薦美人華爾，募集外人組織洋槍隊，（即後來之常勝軍）由華爾任隊長，保衛上海，奪回附近已陷各城，軍費由上海官民兩方負擔。初時亦稍樹戰績。唯後亦招架不住，常有敗退及死亡之舉。薛福成分析當時情形，最爲詳盡，茲錄其原文一段如下：

咸豐庚申，辛酉（一八六〇—一）間，粵賊陷蘇浙兩省詳縣，江蘇之境，自大江以南，皆淪於賊，其僅

存者，則提督馮子材以一軍守鎮江府城，巡撫薛煥，與習布政使蘇松太道吳煦等皆棲上海，僅保存松江上海兩城，與黃浦以東三縣而已。既而浦東之奉賢、南匯、川沙等城皆被賊擾，松江亦失而復得，上海屢受圍逼，勢岌岌，吳煦在滬，頗諳洋人性，能聯絡爲用，以厚餉募勇數千，使洋將華爾以泰西陸法部勅之，名曰常勝軍，戰稍有功，復以重利用英法兩國官兵，官兵欲保護商口岸，皆盡力助戰守，上海當江海船口，雖兵氣日迫，而商賈穩頓，關稅厘全，視承平旺數倍，煦執利權，亦頗有雄視才，然官江蘇久，爲積習所漸，不能自拔，且素不知兵，俯恃洋將禦賊，洋將恃功驕矜，緩則索重賞，急則坐觀成敗，巡撫以餉權在煦，俱然不能有所作爲，囑諾而已。前後募勇五萬人，以不能訓練，遇賊輒北，吳中紳耆避寇在滬者，皆知其危，屢請赴曾文正公安慶大營乞師，巡撫以下皆弗善也，然意雖不懌，而無詞以阻之。

會巡撫爲官官所劾，朝廷密令曾公薦能任蘇撫者，曾公初欲薦沈文肅公葆楨，既念沈公雖精吏治，而軍事閱歷不甚深，乃薦幕僚延津道合肥李公，欲令創開淮軍風氣，以彌楚軍之闕，又讓鎮江爲上游形勢必爭之地，欲令駐軍鎮江，與揚州防軍聯聲勢，上可以會勦金陵，下可以規復蘇常，是時在籍戶部主事太倉銜鼎銘與紳士十餘人附輪西上，謁見曾公，力陳東南百姓陸危狀，歎欷流涕，縱聲長號，退至幕府見李公，復言滙漢商貨積集，稅釐充羨，餉源之富，雖數千里腴壤財富所入，不足當之，若棄以資賊，可惜也。李公乃入言於曾公，定計還趨上海，吳中士民不支官帑，錫財得白金十八兩，租西洋巨艦五，絡繹迎師，鼓輪東下，穿賊境千餘里，賦以其行之速也，又心畏洋人，皆在江岸遙望，不敢何問。李公遂以同治元年三月（一八六二）率所部楚軍及新募淮勇共五千五百人至上海，軍於城南，甫一月，奉命署理江蘇巡撫。而總兵黃翼升亦率水師十營東下，受李公節度，初薛煥等聞李公將至，內不自安，乃以鉅餉購英法兩國提督代攻嘉定，青浦兩城，下之，洋人欲令李公分兵守兩城，李公曰，吾師將數千皆戰兵也，能舍不能分，豈區區守此二城者乎，俟鉅寇自來遂死，觀我勝之。已而僞忠王李秀成糾賊衆數十萬來攻，洋人皆欲手不出戰，欲試李公能否，亦畏賊之悍且衆也，李公督

諸軍力戰，破走劇賊，洋人始回變數服，賊復糾黨繼至，李公三戰三捷，滬防肅清，洋人益傾心奉約束維謹。其兵官皆奮欲自效，以隨同殺賊爲榮，始漸得洋人死力矣。

看上列一段，可以見李氏由幕府而巡撫，而一抵任所，即顯其銳往之氣，見事之決斷正確，當機立斷，曾文正初意以上海爲濱海之區，所關雖重，然不若鎮江爲上海形勢心爭之地，故欲令駐軍鎮江，少苓不以爲然，薛福成文中所謂遂定計趨上海，祇寥寥數字，然此中必有一番曲折爭執，而竟是使個強之曾老，捨已見以從之，則少苓之一番見解，必有使曾文正折服之處，今事後以論李氏之見解，上海與鎮江之選擇，實爲李氏後來大用之關鍵，其故在李氏如去鎮江，則外無洋人之助，（洋人雖有援則索重賞，急則坐觀成敗之毛病，然究不失其在太平軍想像中之重要性，如全無用處，則上海早已不保。）內有餉糈之難，必不能順利如此，必不能抵滬未及一月，即奉命署理江蘇巡撫，不出兩年之內，由實授巡撫，加太子少保，賞黃馬褂，雙眼花翎，封一等肅毅伯。無此仕途之風雲際會，則晚清歷史恐將更至不堪收拾地步，因李氏後此三十年提倡新政開辦新式交通之功，研究國際大勢，遇事事先事後知而籌維應付，得將日本之吞併野心遏退三四十年，此中經過，中國近代史中不難看出，但因吾國缺乏個人傳記，而官家記載，顧忌太多，恒多所隱晦，所以不易爲一般人所了解，而西人稱李氏爲世界四大政治家之一，良有以也。

李氏於順利之中，然仍有若干待其善於運用方能打開各種環境障礙之事，使非李氏之雄才大略，亦不易於達成，如兵餉問題，李氏初代巡撫，即呈明以籌餉之事實與弊，然吳楚餉權，事實上多所牽扯，薛復福成前段所謂：「煦執利權，亦頗有綜覈才，然宜江蘇久，爲積習所漸，不能自拔。」亦寥寥數語，實包括無限文章，薛與吳爲同時人，輩行聲望相埒，筆下自不能不稍涉屈強，不能盡情直書毋諱，大致吳必鄰於貪私，然人事地理環境相熟，去之不易，所以季初呈請由吳任籌餉事時，曾文正即有「政權不一，遇事未可理。」之慮，李既主持大局，浸悟此理，然不宜正面衝突，一夕，便服跨馬踏月，直入道署，吳照會猝出迎，李少苓與漫談近事，款語良久，忽謂曰：我忝爲巡撫，而此間所收稅釐確數，尙未周知，聞君有簡明計簿，可借我一觀乎，吳慚李公匆匆繕閱；必未能得要領，

因檢十數本呈之，李曰：當尙不止此，吳復檢呈數本，如是者三，李氏曰：此事條目繁重，非今夕所能遍閱，我將携歸詳閱之，顧命從者取預先備置之黃包袱挈之馳去，吳出不意，而無如之何。李既閱簿籍，知上海餉源不竭，可大有爲也，於是勅道府數人，去吳羽翼，奏調安徽道員王大經總辦牙釐局事，吳權已去大半，時南京官軍被太平軍圍甚急，徵援師於上海，李氏乃奏派吳煦督營勝軍往援，以法人爲將，未及拔隊，而外軍先倡衆索餉，因獲法人兵柄，而吳煦亦以統馭無方罷職。此一段事，李之神慮裕如，安內再行攘外，亦頗非一般庸才可比，當時幸是軍事緊張之際，用人尙無多牽扯，不然去吳煦而用其同鄉道員，官言又將曉舌，或罪其援用私人矣。

在此一段期間，爲李氏後來當國大用之關鍵，原終李之生，皆值國內多事，而涉外關係最多，正列強以不平等條約束縛我之時期，當時內而文臣，外面方策，稍稍能了解世界局勢者，全國中更無出李氏之右者，而李之出身，與當時諸公等，李之家世生活，亦與一般傳統之家世生活等，何以李獨有此一番見解，而他人則獨無，其關鍵即在上海與洋人接觸之故，因其與洋人接觸多，故其了解爲多，但如非其聰明智慧足以消化所謂西洋文明者，而一如一味鄙視西學之當日士大夫之一樣作風，則李縱有當日之政治地位，則絕無如此靈鑒之政治聲望與影響，封公封侯，稱帝稱王，一部二十四史，固弄不清，即有清二百六十年，何止數十百人，又何以李氏之獨能享大名，無他，在李之善於消化人之長，以補自己所短，吾嘗可以徵之，試觀前此薛煥吳煦時代凡前後募勇五萬人，洋兵之數未詳，而薛成所謂數千，近人黃大受氏所編著中國近代史謂，常勝軍加同英法軍共二千人以上，則人數不得謂少，餉糈如前所敘，亦綽有餘裕，何以不能發生作用，而致父老流涕，遠道乙師，此中消息，即可看出人才的關係，才不才，不能以面相也，吳煦薛煥豈非江蘇巡撫耶，以今視之，直與草木同朽矣。同一地位，李任之有聲有色，薛吳任之，日在風鶴之中，不能自保。人才奴才，一時之遠違同難必其即判勝負，然千秋論定，書史難誣，後人論爭，但當在何等關鍵處用心，而眼前一段時期之舒戚結榮，所關甚小，亦可說簡直無關。

所謂李氏此一段時期，爲其後來名垂青史之關鍵者何？其於清代交通建設之貢獻者何？即李既去吳煦，知上海

一隅所入，月在六十萬金，凡百皆以財爲主，既攬財權，於是就舊有兵額，汰弱留強，加募淮勇，且夕訓練，浸成勁旅，再加水師，共得六萬，四出攻擊，聲威降然，然此仍不足成就李氏事業，其成就之處，在當購德洋諸國火器精利，互古無匹，中國初不知講習，及常勝軍成立，諸軍皆畏其鋒，而莫知其用，李既與洋人習，聞見漸多，以英人戈登領常勝軍，使隸德兵程學啓挾以攻戰，精助爲諸軍之冠，同時命淮軍亦試用新式兵器，因用西洋兵器之故，故購機器，講求設局製造，漸窺西洋之真正本領，所以在大平天國亡後第二年，（同治五年公歷一八六六）即設立江南機器局，同時又有左宗棠，其見解亦極爲精闢，以爲籌海防，必從整理水師入手，整理水師，非從設局製造輪船不可，於同年呈請設立馬尾造船廠。嗣後中國舉辦新政，尤其交通事業，路電郵航，其倡始者，無不與李氏之提倡有關，而李氏之能獨其隻眼，其啓發之先機，則在上海用洋兵一事，故吾敢下此一論斷曰：李鴻章一生事功成就之關鍵有二：一爲雖受曾文正之挫；折而仍降心下氣再入其幕，二爲主持上海戰役研究西式兵器，而啓導其舉辦新政之動機，前者爲其成就功名之關鍵，後者爲其成就事業之關鍵；而從此進而研討國際局勢，巍然爲晚清末世國運盛衰之所繫。

雖然，世亦不乏詬李氏者，盛名之下，木難盡如理想，且各人觀察之角度不同，孟子所謂：「矢人唯恐不傷人，函人唯恐傷人。」蓋各有其不同之立場，則自有其不同之利害關係，如羅斯福之雄才大略，其對於中國之道義關係，亦非不終始作友好之維持，讀其四大自由之宣言，使伏匿在戰時首都重慶之防空洞中之坐客，亦爲之精神煥發，覺人類宇宙前途正有其無窮希望之錦繡前程，然終不免失之於雅爾達之密約，在我固深其切身之痛。然羅斯福之爲羅斯福，終有其本身之價值，在李氏之絕境遭遇，內誤於守舊不諳世局之朝廷及同僚，外值列強環峙合以謀我之平等條約之國際環境。欲假一手以回世界局勢，從此局勢之轉變中以求得中國之強盛復興，正非一手一足之烈，所可達成，然而衷心謀國，在上海時，即已戒諭部下，虛心忍辱，學得西人一二秘法，期有增益。但又恐曾文正誤會，故婉轉解釋道：「鴻章豈敢崇信邪教求利益於我，唯深以中國軍器，遠遜外洋爲恥耳。」同時又上曾公一書，

內云：

若火器與西洋相峙，平中國有餘，敵外國亦無不足，俄羅斯、日本從前不知藏法，國日以弱，自其國之君臣，卑禮外人，求得英法秘巧，槍礮船漸能費用，遂與英法爭雄長，中土若於此加意，百年之後，長可自立，仍新師門一倡率之。

所以建議在上海成立方言館，以洋務為國家懷遠招携之要政，必須「盡得西人之要領，而思其所以駕馭之，緩靖邊賈之原本，實在於此」。而所謂西人之要領，不僅限於船堅礮利，還有「測算之學，格物之理，制器尚象之法」。在對外態度上，已相當瞭解中國所處之境，絕少虛矯之氣，他說他國猖獗至此，不亟亟而求富強，將何以自立，所以痛惜千古變局，而秉鈞執政者尤不知。他認為「居今日而日孱夷，日驅逐出境，固虛妄之論，即欲持和局守疆土，亦非無其而能保守之也」。凡此議論，在當日清廷大員中實無第二人能如此了解透澈，何也？了解西人之長者，未必若李氏當國能了解中國之實際情形，反之，了解中土實情者，又皆昧於世勢也。

李氏於曾國藩之逝，痛悼之情，可見於挽聯中：「節事近三十年，薪盡火傳，築室豈為門生長。威名振九萬里，安內攘外，曠世難逢天下才。」此聯語中之門生長三字自況之官銜，實緣其自當時之紅清聲望，在其幕僚及門諸君之上，至曾公幕府中得人之盛，羅爾綱氏根據清史列傳及各有關書籍共列出一百八十二人，薛福成氏敘曾文正公幕府賓僚得人之盛凡八十三人，皆各有所樹立，可以自傳，在此衰衰諸公之中，李氏就其及門中於謙抑之中，寓自況之意，別有親切意味，至李氏擬為曾公請諡一摺，亦薛福成所擬，未及呈用，文字敘事皆及綱可傳，皆極關晚清史實。

曾氏之逝，時在同治十一年，李氏時已四十五歲，方在盛年，已列顯仕，未幾即尋北洋大臣之命，關於舉辦近代輪船、鐵路、開煤礦、成立電報、辦理郵政，皆為其此一持代之政績，而其對國家之貢獻，使其盛名後世而不泯者，亦以此為其主因，蓋所舉辦之事業，流傳至今，愈演而愈盛，時之累積而愈進步，後人追溯起因，自然面及於

其創始之人，此則不關乎政治上功名富貴也。

甲午之戰，既得議和，清廷初遣侍郎張蔭桓，巡撫邵友濂爲全權大臣，兩人既抵日本，日本政府派內閣大臣伊藤博文，外務卿陸奧宗光爲全權大臣，旋借故稱我使臣全權不足，以書告蔭，張邵兩人棲遲無計，日人待之極傲，且拒絕以通華密電，兩人於是回國，方蔭桓等在日本，伊藤博文私於參贊伍廷芳前表示，李中堂大可主持和議，貴國何不遣之之語，其傾動敵國如此。

當張邵返，威海衛、劉公島相繼陷，清廷於是調雲貴總督王文韶調署直隸北洋大臣，命鴻章以頭等全權大臣，與日本商訂和約。其時清廷初請英使調停斡旋，俄使梗阻，復曾要求英繼以制日本，又慮英俄之互忌，終且倚英俄合力以言和，而更欲擴大範圍於英俄之外，更告法國、德國、美國爲表示誠心言和，轉以兵備爲大患。而日本駐朝鮮使臣又故佈疑陣，示我以可和之情，以搖亂清廷當局耳目，故倉猝應戰之後，一敗於平壤，再敗於九連城，而鳳凰、岫岩、金州相繼淪陷，遼瀋震驚，大連告危，不得已而遣天津海關稅務司外人德璠琳赴日接洽，始有張邵之命，至是而以李氏以塞日人之欲，其時我國垂危之國運，如在旦夕，李之卒成和議，在各國視之，指爲成功之創舉，在國內視之，詎爲屈辱誤國，蓋不明當時處境也，使當時我有可戰之兵，可用之將，李氏亦何敢甘心降首於此敵國，而真正之能簽訂和約，則在於李之被刺，緣李抵日，與伊藤博文與陸奧宗光會議於春帆樓，會議凡五次，歷盡折衝之艱阻，而日方之讓步甚少，至第三次會議之後，李鴻章回旅館之時，爲日本刺客小山豐太郎一槍所刺傷頸，創甚，消息播及世界各國，輿議甚沸，日本始懼，始成不索質之停戰，再限期議和款。此中酸苦，其創痛鉅深，意當時此年已七十三歲之老人，寧甘一擊而不欲受伊藤二人笑裏藏刀之交涉對談，然勢實逼之，又如之何。

翌年，李氏奉命歷聘歐美各國，同時有中俄密約之締結，此實爲當時國際間一極可注目之事，方李出國時，黃蘊憲（公度廣東人著有人境廬詩）調之於上海，李語黃白：「連絡西洋，牽制東洋，是此行要策。」及回國，黃又請見，李曰二十年無事，總可得也。以後事看之，以中俄之接近，而俄勢得以內侵，而引出日俄一戰，卒由撲資



麥斯條約，而造成日本在東北之地位，而造成四十年後之九一八，緣此一變，而成爲第二次世界大戰之主因，而有俄俄之大得逞其陰謀，蓋食鯨吞之機會，前事歷歷，吾人自不能執一事以論人，而推厥原因，則在國家自己之不能力爭上游，貽致人以可乘之機，李氏縱屬難才，可以補一時之急，然無以回千秋後世之危。功罪是非，蓋難論定，至李游歷各國時年已七十有四，初到俄國，次到德國，特德國鐵血宰相俾士麥致仕家，居李氏訪諸其家，當時隨員中輯其游歷各國日記云：

節相（指李）乘火車遊俾士麥王邸，夾道觀者蜂屯蟻聚，車停，俾王聞節相至，盛服俟於門首，相見而揖，皆身長玉立，風采偉然，既近，相與握手立談，譯員旁侍，代傳問答語，俾王曰：大國位尊望重之名臣，何幸而辱臨敝地，節相注視而後言曰：聞西拉內的（譯言高且靜，蓋尊之也。）之大功德，不解何以造到神妙不測地步，今見西拉內的之目，如見心矣。俾王曰：君亦成就奇勛矣。節相曰：去西拉內的遠甚，俾王曰：大好大好，總之，不過我等自完本分耳。語次，尙未到堂，見節相有勞色，肅入敘坐，互述老境，節相問王體何如，俾王曰：夜恒不能熟寐甚苦之，節相曰：僕且常痛，俾王曰：僕幸不痛，惟不能終夕睡，節相以傷示王曰：痛尤劇，曾染風疾也，旋入座，食點，隨員皆在座，節相曰：僕之來謁，有一事乞清詢，俾王曰：何事，曰：欲中國之復興，當探何法，俾王曰：惟相去太遠，貴國政事，平日未嘗留意，無從懸斷。節相又問何以圖治，俾王曰：以練兵立國基，舍此無策，夫兵不貴多，一國兵數不必逾五萬，特年必少，技必精，斯所向無敵，節相曰：中國非無人之爲患，無教習亦無兵法之爲患，僕蓄意三十年，終無以變弱而爲強，鞏固滋甚，今五洲精兵，莫貴國若，異日回國，必仿貴國訓練新軍，惟教習須貴國是求。俾王曰：練兵更有過者，一國之兵，不必分駐，駐中央，扼要地，無論何時何地，有需兵力，開命即行，然行軍之路，當先籌焉。又曰：中德水陸，僕於一八八四（光緒十年）與曾侯（曾惠敏公）會議，即懷此意。唐啟，留影，又出一冊，請節相命筆，節相忻然書之，若曰：僕聞王盛名三十餘年，不過如空谷應聲，今見之，直如劍氣珠光，不敢逼視。譯員述之，俾

王謙不敢當。臨別復揖讓久之，是日也，節相著黃馬褂，德國素無品級服，俾王佩紅鷹大十字寶星，而首冠御賜之玉冕。手執先皇之王圭，腰佩登壇之寶劍。此三者，自德先皇威廉第一謝世後，無第二人得其賜，俾王非過大典禮罕有一日而三事具備者，今以之款節相，其欽敬也至矣。

李氏此行凡十餘國，而與俾士麥一段敘事，最為精采，英雄相見，不分中外，俾士麥之晚年，亦極不得意，大致此為晚年家話之時，未及考證，然俾士麥告李氏兵備行軍之路，當先籌劃此亦直接啓李氏對於新式交通之觀念，惜其年事已高，未數年，及庚子拳匪之亂翌年而卒，終其一生，蓋死於憂患矣。

## 劉銘傳與臺灣之交通建設

劉銘傳字省三，安徽合肥人，少有大志，以孝與勇聞於鄉里。咸豐四年，太平軍抵安徽，陷廬州（即今合肥），銘傳年十八，倡辦團練，以保鄉里，頗著成績，時以鄉勇授附近州縣。清軍之收復六安，即得銘傳之助。同治元年，江蘇巡撫李鴻章募淮勇以平江南，銘傳以管帶從至上海，是為正式從軍之開始。自此平浦東，定常熟、江蘇，克常州，凡三年而江南悉平，銘傳實居有功。同治四年，僧格林沁剿捻殲職於曹州，捻勢大熾。會國藩督師山東，獨調淮軍，奏設四鎮，而以周家口一鎮授銘傳。銘傳簡率師千，驅敵於河南、湖北、安徽三省間，雖所至有功，但深覺官軍疲乏過甚，乃創築團包圍之計，使捻不能乘隙流竄。同治六年東捻平，七年西捻亦平，實為銘傳作戰方略之成功。會國藩疏稱：「巨竄蕩清餘氛盡掃，論功以銘傳為最」，其貢獻之大，由此可知。

然軍功出身之劉銘傳，其對國家萬世不滅之功，實為其對鐵路重要性之認識與交通建設之成就。銘傳既平西捻，奉命督辦陝西軍務，未幾乞假養病，至光緒六年，中俄伊犁交涉破裂，兩國形勢異常緊張，衝突有一觸即發之勢。清政府乃召銘傳入覲，銘傳則力陳建設鐵路之重要，原疏云：「自古敵國外患，未有如今日之多且強也。一國有

事，各國環觀。而俄地橫亘東西，北，與我疆界交錯，尤爲心腹之憂。俄自歐洲起造鐵路，漸近清罕；又將由海參巖開路，以達庫春。此時之持滿不發者，以鐵路未成故也。不出十年，稍且不懼！日本一彈丸國耳，師西人之長技，恃有鐵路，亦遇事與我爲難。舍此不圖，自強恐無及矣。自強之道，練兵造器，固宜次第舉行，然其機括，則在於急造鐵路。鐵路之利於漕運賑務、商務、釐捐、行旅者，不可殫述，而於用兵，尤不可緩。中國幅員遼闊，此邊綿亘萬里，毘連俄界，通商各海口，又與各國共之。畫疆而守，則防不勝防，馳逐往來，則鞭長莫及。惟鐵路一開，則東西南北，呼吸相通，視敵所趨，相機策應，雖萬里之遙，數日可至，百萬之衆，一呼而集。且兵合則剿，分則竊；以中國十八省計之，兵非不多，餉非不足；然此疆彼界，各具一心，遇有兵端，自顧不暇，微餉調兵，無力承應。若鐵路告成，則聲勢聯絡，血脉貫通，裁兵節餉，併成勁旅；防邊防海，轉運鎗礮，朝發夕至；駐防之兵，即可爲遊擊之旅，十八省合爲一氣，一兵可抵十數兵之用；將來兵權歸一，俱在朝廷，內重外輕，不爲疆臣所牽制矣。方今圖計細於邊防，民生困於釐卡，各國通商，爭奪權利，財賦日竭，後患方殷。如有鐵路收費足以養兵，則釐卡可以酌裁，利民便民，無踰於此。今欲乘時立辦，莫如籌借洋債。中國要路有二：南路，一由清江經山頂，一由漢口經河南，俱達京師；北路由京師東通盛京，西達甘肅。若未能同時並舉，可先修清江至京一路，與本年擬修之電線相爲表裡。劉銘傳此一建議，在中國拆毀淞滬鐵路之後不過三年，舉國對鐵路之反對空氣正濃，而釐捐對鐵路之重要，獨有如此深刻之認識，其所規畫之路線，南路即後之津浦、平漢二線，北路即後之北寧、平、包蘭諸線，確爲中國最重要之鐵路，其卓識遠見，實令人欽佩無已也。清廷對銘傳之建議，交直隸總督李鴻章兩江總督劉坤一。鴻章對鐵路之重要，早有認識，故竭力贊成之；但對借洋債之一點，則有「外人把持」妨害國用」之顧慮。劉坤一則以妨害民生，釐稅爲言，持反對態度。李、張家驥則言建築鐵路有三大弊，俾議張樞言九不利，御史洪良昂言五大害，廷臣反對諫阻者甚多。銘傳之議不果行，又六年後始得行於臺灣。

光緒十年（一八八四年），法軍侵安南，我軍阻之，東南海上吃緊，清廷乃起用劉銘傳，賜巡撫銜，督辦臺灣

軍務。銘傳既來臺灣，首先練整頓海防，講求武防十事：一、各海口設防，宜分輕重緩急，以期扼要；二、各海口艦臺，亟宜改建，以重防守；三、洋面小師兵船，宜次第籌辦，以固海疆；四、長江太湖水師，亟宜改制，以收實用；五、編建船政局，上海機器局，宜加意整頓；六、請籌購大批槍砲，以節經費而免欺騙；七、稽查軍械，整頓礦物，宜特設機器局，切實講理，以專責成；八、新募勇隊，宜加裁併，參用練軍，以節餉需；九、嚴定賞罰，以求將才；十、請設局譯刻泰西各書，引掖後進，以造人材。此為銘傳對臺灣防務之意見，兼及與臺灣防務有關之吸收西洋文化若干點，蓋銘傳自隨李鴻章在上海一帶作戰後，對於西洋物質文明，認識甚深，即其對交通建設之種種主張，亦為此種認識求其實現之一端也。時情勢既急，銘傳之建議，既有切實之見地，復合事實之需要，故清政府皆採取之。此為銘傳守臺立功之根本，亦即事平以後能實獲臺灣巡撫，而為臺灣謀百廢俱舉之建設之根本也。

銘傳守臺之獲得成功，有其卓越之戰術觀點，而為我人所不可不知者。當然銘傳認為無兵艦，不能與敵爭鋒海上，故不與敵爭海岸要港，而誘其登陸以殲之。法軍攻基隆者二次，攻滬尾（即淡水）者多次，法軍皆受重創而退；雖基隆一度失守，實由於銘傳之戰略退却，而法軍得基隆後企圖南下臺北，則彼銘傳扼守獅球嶺之密隊所阻擊，不能越雷池一步，乃不能全基隆而退澎湖。基隆之失，雖以左宗棠之善於用兵，亦不明銘傳之意而動之，但經銘傳申辯後，遂得水釋。

中法戰爭既告結束，銘傳乃作臺灣設省之建議。初，同治末年，沈葆貞以欽差大臣來臺，曾建設省之議未行。至此，銘傳又以爲請，左宗棠亦贊成之。清廷乃命劉銘傳與浙閩總督楊昌濬會商解決辦法。兩氏往返磋商，會奏決定臺灣設置巡撫，仍稱福建臺灣巡撫，以收指臂相助之效。銘傳即爲首任臺灣巡撫。法軍既退，銘傳奏陳臺灣善後事宜，凡舉四事以爲請：其一，即臺灣之急需設防；其二，即臺灣軍政之急宜換練；其三，全臺賦稅之急宜清理；其四，全臺生養之急宜招撫。其論臺灣設防之需要與設防問題，有云：「查全臺各海口，大甲以南至鳳山，沙線連綿，兵船不能攔岸，遠隔四五十里，近亦二三十里，設防較易。而大甲以北，新竹一帶，海口分歧，直至宜蘭，

兵船可入，至遠不過三五里。基隆滬尾雖可泊兵船，賴有山險，如有巨礮水雷，設防尚能爲力。唯新竹沿海平沙後壠中港皆可出入三號兵船，地勢平坦，全恃兵力，頗難着手，然猶較勝於澎湖……臣到臺一年，察看形勢，不獨爲全臺之門戶，亦爲南北洋之關鍵。欲守臺灣，必先防澎湖；欲保南北洋，亦必須保澎湖。如能澎湖駐泊兵船，防務嚴密，敵船附近無可停泊，則不能飛越深入，不顧後路。此澎湖無防固爲全臺之急，且非僅臺灣之急也。銘傳對臺灣形勢之認識，可謂深切，即至今日，仍無以易其語也。然銘傳之四項建議，皆曰「急宜」如何如何，其意蓋指邊後事宜之第一步，而善後事宜之根本，則在建設，而尤以交通建設爲重要，故此疏後段，則云：「其次如設電報，修造路橋，以通南北之氣；潛理屯壘，開礦採木，以興自然之利，亦爲要圖」。蓋建設必在地方安定之後，始可着手，銘傳知之審矣。光緒十二年四月，銘傳就臺灣巡撫任，臺灣劃時代之建設，即於此時開始。

銘傳建設臺灣之步驟既定，乃首先整頓軍隊，酌存三十五營，以備防務之需，營務處設於臺北；其次修建基隆、淡水、安平、打鼓各礮臺，分別安置巨礮，以利防務；設軍械機器局、火藥局、水雷局以利軍器之製造；設清賦局，從舊制以甲計田，每甲十一畝以利稅收；設撫墾局與番學堂，以墾番畝。善後事宜之設施，粗告段落，即着手於交通建設與經濟開發。其交通建設，則以鐵路電報與輪船爲主。

臺灣電報之設置，始於同治同治十三年。其時牡丹社生番殺死日人，日人藉口覬覦臺灣。沈葆楨氏奉命治軍臺灣，奏請架設電線，請政府准之，不久遂設臺南至鳳山之線；其後又設臺南至安平至旗後之線。銘傳督辦軍務時，臺南以北，尙無電線。至是銘傳與辦臺北至臺南之電線與臺北至基隆基隆滬尾之電線，而臺灣南北兩部之電信交通始具規模，而新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義各電報分局，亦相繼設立，消息傳遞，始告靈便。光緒十三年八月，又自淡水設海底電線至福州之西蔴島，至是臺灣與大陸之電信交通始通；又自安平設海底電線至澎湖。而臺灣開之電信交通亦告建立。於是臺灣在電信交通上，已不復爲海上之孤島矣。郵政局之設置，則始於光緒十四年，亦由銘傳主張之，總政設於臺北，各地遍設分局，當時郵票分兩種：一爲官用，不徵費；一爲民用，每函取費二百六十文。

，郵路以外則須加救護費。

銘傳爲一軍人，其興辦交通之動機；蓋在軍事。消息靈通，軍事上固極重要，但軍隊調動之遲緩，仍不適軍事之需要；況銘傳對於鐵路與軍事及實業開發之關係，早有深刻之認識，故銘傳之興辦臺灣鐵路，乃爲必然之事。銘傳既任臺灣巡撫，即奏請試辦鐵路：「臺灣既爲我海防之要，當此建省之時，宜速振興殖產，招徠工商，以爲富強之計。而欲行其事，先利其器。據者奏派革職道張鴻祿候補同知李彤恩等，考察兩陽商務，今既歸臺履命，新設輪船公司，以往來淡水、新嘉坡、西貢等港。然以臺灣內地運輸未便，遂致沿山貨物，不能配至港口。據該委員稱：南洋僑商素開臺灣土地肥沃，出產繁盛，官府又竭力鼓勵，多欲來臺經營；然荆棘滿地，道路崎嶇，欲期工商聚者，貿易勃興，實非易事。擬請建築鐵路，起自基隆，以達臺北，與各港聯絡，不特可以振全臺之商務，而亦大有裨於海防也。又據該委員等稟稱：當此國家財政困難之秋，官辦非易，請招募商款一百萬兩，發行鐵路股票，以其能利，攤還本息，則不動公款，而鐵路可成，誠計之善者也。臣愚以爲臺灣不獨海外之孤島，實爲東南七省之屏蔽，將來通商惠工，開闢利源，全臺經費足以自給；而臺北駐防之兵，調轉自在，永保岩疆。如練軍、清賊，以及架設電線，次第舉辦，本年內外當可陸續告竣。至如建築鐵路，臣已深信不疑，唯以經費之故，躊躇至今。茲當該委員等請以商款措辦，唯由官府保護，將來坐收其利，其議甚善，似可舉行。至如建造鐵路之利，除聯滬開壘商務之外，尚有益於現今臺事者三，請略陳之：臺灣四面皆海，防不勝防，基隆、滬尾、安平、旗後四口，現雖建造砲臺，駐兵防守，而新竹彰化沿海一帶，港又紛歧，一旦有事，敵兵上陸，南北隔絕，全臺立危；若築造鐵路，則調撥軍隊，朝發夕至，是其便於海防者一也。臺灣既建一省，選擇省城，控制南北，其地襟山帶海，最爲適當；然距海較遠，將來建築衙署廟宇，鳩工治材，運輸不便；若鐵路開通，則商業可致繁盛，是其便於建省者二也。自臺北至臺南，計程六百餘里，中多巨溪，春夏之際，山水暴漲，行旅過絕，臣今擬大小各溪上流窄處架設橋樑，通算工費銀三十萬兩；今若准許建築鐵路，則此橋銀二十餘條，一齊興工，可爲朝廷節省巨款，是其便於臺灣工事者三也」。

銘傳此疏極言建築鐵路之利，置其重點於國防與經濟，實即其謀國之中心思想所在。其派遣委員先至南洋考察，則其預知公帑艱難，欲利用僑胞資金以利交通建設，乃一有計畫之行動也。疏上，即得清政府之許可。於是成立鐵路局於臺北，以劉朝幹為總辦，以德人墨爾漢為監督，以英人馬利遜為工程長，先行測量臺北至基隆之路線。光緒十二年六月，自臺北大稻埕興工，以余得昌部昌字四營任工役。繼又建築臺北至新竹段。然銘傳絕不以鐵路至新竹為滿意；故又命德國工程師進行新竹以南之測量工作，期於大安大甲兩溪架設鐵橋，以便南北縱貫線之鋪設。鐵路股票發行後，購認甚為踴躍，故鋪路工作，進展順利，又以實行兵工政策，故建築費甚為低廉。基隆臺北段十七年十月通車，臺北新竹段，則在十九年正月告竣。時銘傳已告病離職，鐵路南展計畫已告停頓矣。

銘傳之派員往南洋調查，其另一目的，即欲發展臺灣與南洋間之商務，從而以發展航業為之先路。先是，光緒十一年，銘傳以飛捷、威利、萬年清三輪航行於中國各港口，業務甚盛。十二年，設招商於新嘉坡，又以銀三十二萬兩購觀時斯美而船，往來於上海、香港、新嘉坡、西貢、呂宋之間，於是臺灣之對外航業初是規模，而糖茶等特產之出口，遂呈蓬勃氣象，外船之至淡水港口者亦日增。按光緒二年淡水進口帆船一百一十艘，輪船則僅四十四艘，至十六年，則帆船大減，而輪船則增至一百二十六艘，計達十七萬七千五百餘噸。於是銘傳感淡水港之不適合輪船航行，乃有建築基隆之計畫，預期自牛稠港至刺亮港，包括疊嶼，填平海岸，以建車站；並擬自小基隆至疊嶼，建築新市面與碼頭，以接車站，使海陸交通有聯運之利。功未竣而離職。旋後為臺南商埠，港道狹隘，銘傳亦擬改建，經已測量，亦以去職而罷。

銘傳之去職，係由清賦一事而結臺民之怨，蓋國庫之增加，即臺民漏稅機會減少之結果；而清政府對新政府之認識尚淺，反對阻撓者亦甚多。銘傳知不可為，乃於光緒十六年十月，稱病奏請開缺，命布政使沈應奎護理。十七年三月，邵友濂繼任巡撫，遂以經營鐵路之艱言，奏請停築，而銘傳之交通建設計畫遂全部頓矣。銘傳既告病，遂不復出仕，甲午之役，清廷徵召，亦未赴任，以光緒二十二年十一月二十七日逝世，年五十九。清廷特以太子太

保銜贈之。銘傳之逝，距割臺之議僅一年餘，李鴻章特以割臺傳而以書慰銘傳，銘傳之責悵以終，由此可知。而銘傳之南北鐵路幹線計畫與基隆旗後等港計畫，皆在日人手中完成之。九泉有知，當飲恨無窮矣。

## 張之洞與粵漢平漢兩鐵路之關係

張之洞字香濤，一字香岩，別號無競居士，河北南皮縣人，世稱張香帥或張兩皮者是也。同治二年一甲三名進士，五年大考二等，當時文名極盛。之洞又極關心時務，對中國經史子集既有深刻之研究，但亦不染當時一般八股出身之迂士酸腐氣，而對西洋物質文明，有相當之認識；因創中西調和之議，以中學為體西學為用為口號，對當時及以後之中國政治與學術，均有極大之影響力。初任學政及鄉試考官等職，光緒二年內調，充文淵閣校理。五年晉國子監司業，旋擢詹事府左中允，六年授翰林院侍讀，陞右春坊右庶子。七年陞侍講學士，又擢內閣學士兼禮部侍郎銜，是年十一月授，山西巡撫。自此以後，即屢任方面大員，如光緒十年調陞兩廣總督，十五年三月調補湖廣總督，十九年兼湖北巡撫，二十一年晉兩江總督，未久調回湖廣任，二十六年兼湖北提督，二十八年充辦商務大臣，是年九月又任兩江總督，旋又回湖廣，三十年又兼湖北巡撫，三十三年五月，奉旨以湖廣總督協辦大學士，仍留任總督，六月補體仁閣大學士，七月授軍機大臣，管學務部事，三十四年特派為粵漢鐵路督辦大臣，兼川漢鐵路大臣。宣統二年充實錄館總裁，是年八月二十一日逝世，諡文襄，入祀賢良祠，有廣雅堂彙集行世。

之洞文名既盛，又留心時務，當時適為洋務漸被注意而頑固派勢力尙極雄厚之際。之洞勇於建議，凡達國家大事，必盡其所知，竭力向清政府陳述其所見。如光緒五年之伊犁交涉，之洞先後上書，極言對崇厚應如何處治，對俄應如何交涉，對海防應如何辦理，軍餉應如何籌募，軍隊應如何訓練，人才應如何擢用，陝楚通商與松花江航行



爲何必須取消，莫不言之成理，持之有故。此外，如中法之校、中日之役等，以及教育上之應興應革事宜，實業之應如何振興，兵船槍礮之應如何籌置與自製，中國海軍之如何分爲四軍以及廣東海防之如何整修，廣西邊防要塞之如何增築等等，之洞亦皆屢次具疏，作極詳盡之分析與建議。之洞雖以科第高名起家，然其宦官圖，則以上疏爲基礎者也。然之洞上疏，確有其比較高明之見地，與一般好出風頭而不負責任之官官，迥不相同，茲請以之洞關於鐵路建設之意見證明之。

中國比較開明之士大夫階層，對鐵路建設有所認識而敢於上疏申請者，蓋始於中法戰爭之後，光緒十三年海軍衙門王大臣奕譞等上疏云：「鐵路之議，歷有年所。毀譽紛紜，莫衷一是。自經前歲戰事，始悉局外空談，與局中至實際，判若兩途。臣奕譞總理事務，見關較切，臣曾紀澤出使八年，親見西洋各國輪車鐵路之益。現公同酌議，調兵運械，責在使捷，自當擇要而圖。據天津司道督員等稟，直隸海岸綿長，防守不易，轉運尤艱，請將開平至灤州商辦鐵路，南接大沽北岸八十餘里，先行接造，再由大沽至天津百餘里，逐漸興修，津沽鐵路告成，續辦開平至灤北至山海關。則提督周盛波所部馳騁捷應，不啻數萬人之用」。清政府從其請。翌年路成，又有建築天津至通州鐵路之議。於是舉朝駭然，翁同龢、徐會灃、余聯沅、洪良品、屠寄仁等，交章諫阻，此爲不贊成建設鐵路之最頑固派，其理由爲資敵、擾民、失業，即所謂鐵路之三害是也。至隔明之士大夫階層，則贊成建築鐵路，但言規畫，則有相去甚遠之意見；如臺灣巡撫劉銘傳主張由津沽築鐵路至京師，代理江蘇巡撫黃彭年主張先辦邊防清路，緩辦腹地及沿江沿海各省，而試行於津通；上述之頑固派商同龢又主張試行於邊地，徐會灃主張建設德州濟寧線，當時意見實其龐雜，時強之洞任兩廣總督，對此問題，別有其以開發內地經濟要務強國防需要爲基礎之特別見解。之洞疏云：「今日鐵路之用，以開通土貨爲急。進口外貨歲逾出口土貨二千萬兩。若聽其耗漏，以移萬不可支。惟有設法多出土貨，多銷土貨以濟之。有鐵路，則機器可入，笨貨可出，山鄉邊郡之產，悉可致諸江岸海墘，流行於九州四海之外矣。而沿江沿海遼東三省秦隴沿邊，強鄰親伺，防不勝防，若無鐵路應援赴敵，以靜待動，安得無數良將精

兵利鐵巨餉而守之？宜先擇四達之衝，首建幹路爲經營全局之計」。此爲之洞對於當時如何選選鐵路線之基本觀念。蓋此觀念，之洞反對建設津通鐵路等之主張，故其奏疏更云：「至津通鐵路則關係甚鉅，不便尤多。設此路創造之時，稍有紛擾，則習常蹈故者，益將執爲口實，視爲畏途。以後他處釀造，集股之官商必裹足，疑沮之愚民有辭，鐵路之功終無由成，而鐵路之功效終無由見矣。翁同龢請試行於邊地，徐會禮等請改設德州濟寧，以便運漕；均擬緩辦津通，爲另闢一路之計。但邊地偏遠，無裨全局，効亦難見，且非商賈輻輳之所，鐵路費無所出，不足以自存。德濟一路，黃河岸湖沙鬆，工費太鉅。臣以爲宜自京城外之蘆溝橋起，經河南於湖北漢口鎮。豫鄂居天下之腹，中原輻輳，胥出其險。鐵路取道，宜自保定、正定、磁州，歷彰、衛、懷等府，北岸在清化鎮以南，南岸在聚澤口以上，擇黃河上游灘窄岸堅，經流不改之處，作橋以渡河。則三省之輻，下於井陘，關隘之聯，交於洛口，西北聲息，剋期可通。自河以南，則由鄭、許、信陽驛路以抵漢口，東引淮吳，南通湘蜀，語其便利，約有數事：內處腹地，不進海口，無引敵之慮，利一；南北三千餘里，原野廣漠，偏戶散處，不似近郊之稠密，一屋一墳，易於勦避，利二；幹路表遠，廠盛點多，經路生理既繁，線路枝流必旺，執轡之徒，刊肆之賈，生計甚寬，舍舊謀新，決無失所，利三；以一路控八九省之衝，人貨輻輳，貿易必旺，將來汴洛、荊襄、濟東、淮泗，經緯縱橫，各省旁通，四達不悖，豈惟有養路之資費，實可裕無窮之餉源，利四；近畿有事，三楚舊部，兩淮精兵，電檄一傳，不崇朝而雲集部下，或內地偶有土寇竊發，發兵征討，旬日立可蕩平。徵兵之道，莫此爲便，利五；中國強利，惟煤鐵最有把握，太行以北煤鐵最旺而最精，而質最重，路最艱，既有鐵路則鑿機器以開採，用西法以煎鑄，斷產日多，大開三省之利源，永塞中華之漏卮，利六；海上用兵，首慮梗漕，東南漕米百餘萬石，由鎮江輪船溯江而上，三日而抵漢口，又二日而達京城，由蘆溝橋運赴京倉，道里與通縣相等，足以偷河海之不虞，剛柔挽之坦道，而又省挾河制運之浮糜，較東道王家營一路得於黃河下流者，辦理轉有把握，利七」。之洞又爲計劃分段進行之辦法與籌款之途徑云：「若慮費鉅難成，則分北京至正定爲首段，次至黃河北岸，又次至信陽利爲二三段，次至漢口爲末段，每里

不過五六千金，每段不過四百萬內外，合計四段之工，須八年造成，款亦八年分籌。中國之大，每年籌二百萬之款，似尙不至無策。籌款之法，除由鐵路公司照常招股外，應酌擇各省口岸較盛鹽課較旺之地，由藩運兩司關道轉發印票股單，設法勸集。鐵料運自晉省，價雖治以低取用。庶施工有序，而藏在民。之洞每慮一事，必甚爲周詳，每上一疏，必將利害判析詳明，此乃其一例也。之洞當時建議蘆漢鐵路，蓋合於弱國防重守勢，在核心之原則，而其避免接通海口，以免爲敵人所利用，亦合國防原則。而尤其值得我人之注意者，之洞之籌款辦法，不啻舉外債；其用料亦不言購洋貨，蓋之洞欲藉建築鐵路以發展中國之鋼鐵工業，實另有一套謀之宏遠計劃，此疏中，雖未明言，而其用意並已含蓄其中矣。

之洞對於建築鐵路以振奮鋼鐵之意志，在其遷任湖廣總督以後之一疏中，更具體言之。之洞之建議建築蘆漢鐵路，經海軍衙門奏如所請，廷命會同李鴻章與海軍衙門，妥籌開辦。光緒十五年三月，之洞自兩廣總督兩湖，蘆漢兩段在其轄境中，進行更爲便利，因又上疏稱：「籌辦鐵路，其最要以不外耗爲本，計利便爲末；積款、采鐵、練鐵、教工爲先，勘路開工爲後。何謂外耗？借洋款，用洋鐵，必致坐受盤剝，何以積款？擬酌減新海防捐例，每年約得二百萬金，再於洋藥稅釐年撥一百萬金，由戶部提存備用。一面急求採鐵練鐵之方，鐵則取之晉鄂粵三省；一面派會經出洋學生二十人，赴鐵路各國，專習此藝，俟兩年學成回國，指授工匠，輾轉傳習，則可無需洋匠多人。如此定期開工修路，兩端並舉，一氣可成。海署所擬南北並舉之法，最爲扼要，北路直隸總督任之，南路湖廣總督任之，兼令河南巡撫會同辦理」。充之洞之意，必謂中國若干鐵路築成以後，中國之鋼鐵工業必已振興，中國之鐵路工程人才，必已充足。其理想之高，誠非如盛宣懷之流專以舉洋債、專由外人、購洋鐵者所能望其項背，或稱張之洞爲備臣，殆有然也。

蘆漢鐵路經海軍衙門與李鴻章之贊助，清政府核准之河之撥款辦法，既經照准，光緒十六年本望可興築。惟是年東三省事急，關外需要鐵路更股，海軍衙門與李鴻章請移蘆漢之款先築關東鐵路。光緒二十一年，之洞已移督兩

江，清政府命之洞鑿議清江至北京鐵路，之洞仍主先建漢鐵路，次建江寧蘇杭鐵路，清江築路非宜。清廷聽其議，特命移督湖廣，以便綜理蘆漢鐵路事宜。於是因經費難籌，而有招商設立公司之議；因商股非依外資爲後盾，即屬毫無實力，而有盛宣懷撥官款、募商股、借洋債、設立鐵路總公司、先辦蘆漢、次第及於蘇滬粵漢之建議。鐵路總公司設立後，張之洞與劉坤一等十八人爲議員，有類於今日之公司董事，照例一切大事，均須經審議通過，方爲完竣法定程序。以之洞威望，對於路事之進行，本有充分監督之權；乃之洞因負湖廣總督之重任，責重事繁，未克執行其職務，遂由盛宣懷一意獨行，其政策與之洞主張，完全相反，之洞不之顧。之洞對於鐵路建設之主張，僅達其半，殊爲可惜。然盛宣懷大借外債之流弊揭發後，之洞力助湘粵鄂三省紳商，爭回粵漢鐵路權利，各省收回路權運動乃接踵而起。故清季爭回路權運動之創導者，實即之洞。粵漢鐵路之借款，係由盛宣懷所主張，而由駐美公使伍廷芳氏談判完成者。故取消英國合興公司之合同，爲宣懷所反對，陰予阻撓甚力。清政府特降旨意，飭宣懷勿得干與路事，此項合同之贖回，乃得以光緒三十一年達成任務，計費美金七百五十萬元。

粵漢鐵路之建築，由總理衙門奏定，其後促成之者，則爲之洞等。光緒二十四年，之洞與王文韶盛宣懷合疏首：「粵漢南幹原擬稍緩續籌，無如時局日急，刻不及待，群輩環伺，輒以交涉細故，兵輪互相馳騁，海洋通塞，靡有定期。今海軍既無力能興，設有外變，隔若異域。必內地造有鐵路，方可聯絡通。廣東財賦之區，南友山河，未可避棄。此粵漢南路當與北路並舉者也」。又疏言：「德國無理鑿岬，占踞羅墨要衝，並獲承辦山東鐵路。俄已造路黑龍江、吉林，爲通奉天旅順之謀。法已造路於廣西，以爲割滇之計，獨英人親伺最久，尙無所得。今年春，英商屢來攬辦粵路，堅持未允。其所擬急行者，在趕營中國中部或廣建軌道。蓋英所欲者，一借款，一修路，一擬索香港對岸之深水埠，其爲覬覦鐵路無疑。現在德已蹙勝，俄已留旗，法已親環，英有圖扼長江吳淞之謀，是中國各海口幾盡爲外國所佔，僅有內地尙可南北往來。若粵漢一線，再假手英人，將來俄路南引，英軌北驅，惟蘆漢一路，踟躕其中，何能展布，甚或爲英俄之路所併，惟有趕將粵漢一路占定自辦，尙足補救萬一一。疏入，清政府降諭

：「王文韶、張之洞盛宣懷奏，粵漢緊要，三省紳商，籲請通力合作，以杜外人要求，而保利權，著照所請辦理。」然粵漢路權既贖回，鄂湘粵三省於三十二年議決各籌各款，各修各路。其後鄂定官辦，湘定官督商辦，粵段則始終爲民辦，三省紳商自辦總公司綜其綱領。然三省合營此路，情形至爲複雜；粵省有款，而紳士爭權，官紳亦不能合作，辦路甚少；湘鄂則集款無着，糜費多而成少。三十四年，江蘇巡撫陳啓泰請規定「粵漢鐵路統一辦法，遴派廉明大臣督辦路務」。廷命張之洞兼充督辦粵漢鐵路大臣，特降諭旨：「粵漢鐵路重要，……近據該路事端紛歧，議險清難，增多窒礙。該路交通，大有關係，詎可長此延緩。嗣後該路籌款用人，興利除弊各事宜，悉資成張之洞通籌全局，任勞任怨，嚴定期限，各就三省情形，分別妥訂章程，因應制宜，主持定斷。郵傳部暨湖北、湖南、廣東各督撫，均須實力協助，不得掣肘。所有各該省原派之總協理，均應節制。在事官紳商董，僅有營私舞弊，煽惑把持，以致妨害路政各情事，即着據實參辦」。清政府對之洞信任之深，有如此者。旋又命兼督辦鄂境川漢鐵路大臣，之洞就職後，欲速事功，乃擬向英德法三國銀行舉借洋債，合同草案已成，正欲奏定，而美國援案挿入，發生問題，之洞旋病故，粵漢路之建築，遂又延緩。無何，鐵路國有案發生，而川漢路成軒然大波，清政府之命運，旋即告終矣。

## 盛宣懷與中國交通建設

盛宣懷字杏蓀，江蘇武進人，以諸生納資爲主事，同治季年業官至道員。其時李鴻章任直隸總督，銳意提倡新政，以應國防之需。同治十三年疏請設立輪船招商局，以挽四海運權利，清政府許之。是年冬，招商局成立，以知府朱其昂主其事，而由盛宣懷佐之。宣懷之從事於交通事業而與鴻章發生直接關係，自此始。光緒三年，旗昌公司出售船十八艘，宣懷力主購入，但招商局資金短絀，難借用直隸；江蘇、江西、湖北、東海諸關一百九十萬兩，

不足尙巨，商本無幾，不足以應需要；宜懷乃向兩江總督沈葆楨陳說輪船與國防大計及江海利源之關係，葆楨然其議，撥銀百萬兩以濟之。說者謂以巨款購垂粟之船爲失計，致宜懷甚力，致事後商股觀望，僅得四萬，御史常備翰因勸招商局置船太多，致月虧五六萬兩；光緒六年祭酒王先謙請整頓招商局，許及宜懷；下其事於兩江總督劉坤一，坤一亦言宜懷購買輪船時聲言有款百餘萬，實無所有，有意欺誑，冀獲酬金，請奪宜懷職。疏入不報，當係鴻章掩護之力。招商局原有輪船僅三艘，後領門運兩廠船並增購英輪，總及十二艘，追購入旗昌之船，始得與太古怡和並駕爲三大公司。故宜懷對於航業實有其貢獻，但其遭受攻擊，亦非無因。宜懷一生事業，大率如此。

宜懷對於中國電信之建設，亦有極大貢獻。先是，同治九年英人數設自香港至天津之海岸電線，陸線則遠九龍；而丹麥則經營上海至吳淞之陸線，駁駁有關內地之勢。宜懷乃建議於李鴻章，謂宜仿輪船之例，購集商股，速設津滬陸線，以通南北兩洋之郵，遏外線潛侵之患；並建議設電報學堂，作育人才，以備任用。鴻章聽其議。翌年，疏陳電報之重要，既謂察西各國……欲通軍信，則又有電報之法。近來俄羅斯日本均效而行之。故由各國以至上海，莫不設立電報，瞬息之間，可以互相問答，獨中國文書，尙待譯遞；雖日行六百里加緊，亦已遲速懸殊。查俄國海線可達上海，單線可達恰克圖。領使會紀澤由俄國電報到上海，祇須一日；而由上海至京城，輪船附寄，尙須六七日到京；如遇海道不通，由譯必以十日爲期；是上海至京僅二千餘數百里，較之俄國至上海數萬里，消息反遲十倍。偶遇用兵之際，彼等外國軍信，速於中國，利害已判若孫庭。……是電報防務所必需。現自北洋以至兩洋，調兵續餉在在俱關緊要，亟宜設立電報，以通氣脈。如由天津陸路循運河以至江北，越長江以達上海，安置單線，即與外國通中國之電線相接，需費不過十餘萬兩，一半年可以告成。……辦成後仿照輪船招商章程，擇公正商董，招股集資，俾令分年繳還本銀，嗣後即由官督商辦，並設電報學堂，雇用洋人，教習中國學生，自行經理，庶幾權自我操，歷久不敝。李鴻章疏中所陳，即爲中國電信與國防危機之所在，故宜懷之建議，極其國防上之價值。清政府應即允鴻章之請，踰年工竣，遂以宜懷董其事。

然宣懷對中國交通事業之貢獻，實在鐵路，其被人貽病最深者亦在此。實際上宣懷之借款政策與幹線國營政策，亦有其卓越之見解，其過蓋不在於政策也。

中國之有鐵路，以光緒元年上海至吳淞的一段為最早，由英商怡和洋行所築，中國政府以動力不用蒸汽。但用牛馬為條件，民間則頑速成性，士大夫階層亦多不明鐵路功用，視鐵路為洪水猛獸。自沿線人民以至上海道臺、南洋大臣而達清政府之重要人物，皆反對此路，李鴻章乃奏派盛宣懷朱其昂南下，會上海道臺與英人交涉贖路事宜，雙方同意以銀二十七萬兩由中國贖回，分三年付款。中國贖回此路後，卒拆毀之。故盛宣懷初與鐵路發生關係，乃一拆路使者也。光緒十八年，滬上織布廠災，宣懷籌設華盛總廠，時漢冶鐵廠虧耗至巨，宣懷為之彌補，於是張之洞賞其才，與直隸總督王文韶軍機奉，遂擢四品京堂，不久遂任鐵路總公司總辦，初中法戰後，鐵路之功用及其重要性，始略為朝野所認識，光緒二十一年十月，特頒諭旨，重行籌辦蘆漢鐵路，並聲明該線路線較長，經費亦鉅，各省富商，有集腋在千萬兩以上者，准其設立公司，實力興修，事歸商辦，一切贏絀，官不與聞；如成效可觀，必加獎勵。於是有所謂應辦方培堯劉鶴昌慶麟等先得呈請商辦，而國子監司業瑞琦則請以官辦先導，交王文韶、張之洞體察情形，准許應辦，分辦地段，自行承認，惟不得有洋商入股。惟方培堯劉鶴昌慶麟皆以英商章立森為財東，劉鶴昌則以英商祥洋行立單為憑，亦屬洋股。許應辦自稱在南洋與舊金山招有僑股六百餘萬，亦為子虛烏有之事。於是王文韶張之洞束手無策。時宣懷任天津海關道，乃分別向王張二人建議設立鐵路總公司，合官商洋債為一，必可成。王張然其議，奏請設立鐵路總公司，以盛宣懷為督辦，除蘆漢鐵路外，兼辦蘇滬粵漢，以便集而資挹注。清廷許之。並着宜懷進京，以備諮詢。宜懷乃向總理衙門陳辦路節略，謂官辦難，商辦難，合洋股、借洋債亦難，擬招商股四千高兩，組織鐵路總公司合官商股洋債為一；即先募商股七百萬兩，入官股三百萬兩，借官款一千萬兩，借洋債二千高兩，合成四千萬之數；用人行政，概照公司章程辦理。光緒二十二年十二月，鐵路總公司成立，設於北京，事務所則設於上海。其後盛常用在滬，總公司遂無形中設於上海矣。此公司雖非國家管理機關，然宣懷以此而執鐵路之

牛耳，掌握行政大權，達十餘年之久，而致其郵傳部尙書之地位焉。

鐵路總公司成立後，其籌款方法，先儘官款，次則擇借洋款，然後募集華股。但官款有限，商股難招，最後乃不得不出以籌借洋債之一途。計在鐵路總公司期內經辦之鐵路凡四：即蘆保沁滬、萍醴、醴株四線，國庫提款共達九百七十餘萬兩，商股無與，而所舉洋債，則光緒二十三年與比國銀公司訂蘆漢鐵路借款一億二千五百萬法郎，二十五年復與比銀公司訂。汴洛鐵路借款二千五百萬法郎，二十六年與美國合興公司訂粵漢借款四千萬美金，二十八年與俄道勝銀行訂比大鐵路借款四十萬鎊，二十九閏五月與中英公司訂滬寧鐵路借款三百二十五萬鎊，三十一年六月與英國福公司訂道清鐵路借款七十萬鎊。以上均爲正式合同，此外並有三路借款草約：即與英國中英公司訂蘇杭甬借款草約與中英公司訂浦信鐵路借款草約，與中英公司訂廣九借款等，皆二十四五年之事。宜懷在此時期，實已一手包辦全國重要鐵路之建築與借款矣。

宜懷之爲鐵路借外債也，以數國分借爲原則，向比美兩國借款，亦宜懷主之，然其與英國訂一連串之借款草約與合同，實非其初旨。而滬寧借款與蘇杭甬草約，尤爲世所詬病。滬寧路借款，幾倍於原估之數，商部正以此爲詰，而工未及半，款即告罄，又議續借一百萬鎊，蘇人乃群起責難，疏上，特命唐紹儀督辦滬寧，京寧兩路，罷鐵路公司。紹儀既接事，乃將宜懷購地工程等支款浮濫等當經駁回，並疏陳滬寧路合同喫虧較京漢路爲甚，其最棘手者，在設立總理處華員二人，洋員三人，每會議時彼衆我寡，已佔低着；議者有添舉監督說，豈知權在總管理處，合同早已訂明，雖有監督，實不濟事；其尤棘手者：財政之權，操於洋人，掌握用款，雖由華員簽字，而司帳者爲洋員也；分段司帳，其支發權仍在工程師也；購料事宜，向由怡和洋行經手，行同總管、材料總管，皆洋員專司也；本彼衆我寡之因，以成事事掣肘之果。挽回之術，惟有改訂總管理處章程，加派華員司帳，並分任各總管，現已分別辦理。紹儀所陳各點，宜懷當非不知，亦非不能補救者，而宜懷不之顧，其爲世所詬病，非偶然也。蘇杭甬路草約，悉本滬寧路，浙人乃竭力反對之。於是各省反對舉借外債，集資自辦之風遂起。皆宜懷此兩路之辦債失當，有



以促成之也。實際上宣懷所訂各路借款合同，大都視與運事路相同，以建築權與管理權盡授外人，不特不顧虧病，且當以此自豪。其自辯云：「造路以費省工速爲主。臣初任事，亦欲僱用洋工程師，任我指揮，而不假以事權。無如中國員司，事非講習。華人苦工師之多方挑剔，工師督華人之辦理兩歧，寧致欲速而反遲，求省而轉費。是以獨排群議，與立約各洋商，堅明約束，酌訂期限。借用某國之款，即訂用某國總工程師代爲營造。年限之內，其事權一如海關稅務司，一切購料辦公，用人理財，悉資經理，仍事事預請總公司而後行」云云，蓋亦自承其有喪權之行為矣。

鐵路總公司結束於光緒三十二年四月，越四年而浙路交涉益棘手，清政府以宣懷謫路政，召問對策。宣懷進言，既借款，不應令商造，既商造，不應再借款；民情可用，恐激變。清廷聽之，拜郵傳部侍郎，未久尙書。先是，給事中石長儒陳論各省商民集股組織造路公司之弊害，宜勸部臣將全國幹路定爲國有，其餘枝路仍准各省紳商集股目修。清政府交郵傳部議奏。宣懷乃奏稱：「中國幅員廣袤，邊疆遼遠，必有縱橫四境諸大幹路，方足以利行路，而擅中樞。從前規畫未善，致路政錯亂紛歧，不分枝幹，不量民力，一紙呈請，輒准商辦。乃數載以來，粵則收股及半，造路無多；川則倒帳甚巨，參道無着；湘鄂則開局多年，徒供坐耗。循是不已，恐曠日彌久，民累愈深，上下交受其害。應請定幹路均歸國有，枝路任民自爲。聽諭人民，宣統三年以前，各省分公司集款商辦之幹路，應即由國家收回，亟圖修築，悉覆以前批准之案。川湘兩省租稅，並停罷之。於是有鐵路國營之詔，前半段即爲宣懷之奏，最後則謂「至應如收回之詳細辦法，着度支部郵傳部悉心籌劃，迅速請旨辦理」等語。度支部乃奏請將粵川湘鄂四省所抽所招之公司股票，盡數收回，由度支部郵傳部特出國家鐵路股票。常年六厘給息，嗣後如有餘利，按股分給；倘願抽本，五年後亦可分十五年抽本；其不願換國家鐵路股票者，均准分別辦理，以昭平允。粵路全係商股，因路工停頓，糜費太甚，票價不及五成，現每股從優發給六成，其虧耗之四成，發給國家無利股票，路成獲利之日，准在本路餘利項下分十年攤給。湘路商本，照本發還，其未捐租股等款准發給國家保利股本。鄂路商股，並准

一律照本發還。其因路動用賑糧捐款，准照湖南米捐辦理。川路宜昌實用工料之款四百數十萬兩，准給國家保利股票，其現存七百餘萬兩，願否入股，或歸本省興辦實業，仍聽其便」。清政府准之，並以待邱端方為粵漢川漢鐵路督辦，而宣懷隨即接洽粵漢川漢兩路之英德法借款，以是而激起大風潮。宣懷曾言：「民情可用，不顧用之，恐激變」，民情之反對借款，已成洶洶之狀，而宣懷逆之；正與宣懷曾言：「今日路屬何國，即他日地屬何國」，而其所訂借款合同悉以建路權與管理權個授予借款之國。宣懷誠一矛盾人物哉！

方國有鐵路之詔既頒，湘粵人士群起譁譟，力謀抗拒，顧未久即定，而川路風潮，則久而不定，愈鬧愈大，駁駁而釀成罷市罷課，抗糧抗捐，初則發布自保商權書，繼則集眾圍攻督署，再攻省垣，川督趙爾豐即於是役被難，端方率兵平亂，亦遇難，於是御史陳善同上章，請罷斥郵傳大臣盛宣懷以弭巨變。有云：「此次以鐵路幹線歸國有政策，本極相宜。比者屢詔蠲除各項雜捐，所以郵民固已仁至義盡，而湘粵等省人心惶駭，擾擾不靖，川患且日以加劇者，則以郵傳大臣盛宣懷於此事之辦理，實有未善也。各路商辦之局，其始皆歷先帝諭旨，根據大清商律，如欲改歸官辦，自應統籌全局，劃定年限，分期分段，量力遞收，於國於民，方為兩利。今盛宣懷事前毫無預備，徒仰仗借款，突然將批准各案，奏請一律取消。……而所訂借款合同，利率之高，虛折之多，抵押之鉅，債權之重，又著著失敗，予人口實。……查給事中石長信之請定幹路枝路辦法，在四月初七日，郵傳部之覆奏宣布國有政策，在十一日，而借款合同之簽押在二十二日，似政策之改定，實緣借款而發生也者。舉辦此等大事，乃平時漫無布置，出以猝遽……比聞川省風潮日烈，皆以盛宣懷喪權誤國，欲得而甘心。……盛宣懷剛愎自用不洽輿情，已可概見。應如何懲處，以儆將來。一。清政府至此，實已日暮途窮，川路案一發以後，遂致不可收拾，即如陳善同所言，或甚至殺盛宣懷以謝國人，亦終難回復正常秩序矣。資政院以「宣懷侵權違法，罔上欺君，塗附政策，釀成禍亂，實為誤國首惡」請罪之。乃奉職，宣懷遂歸，又五年而卒。

綜宣懷一生，以捐貨為出身，有眼光，有魄力，對交通建設之重要亦有深切之認識。其參加招商局工作，爭購

旗昌公司之船舶，以及建議集資辦理有線電報等，均足以顯示其智略；即其鐵路國有政策，原則上亦無錯誤。獨情其國有政策之建議，不在就任鐵路總辦之時，而在詳情反對借債之際；而仍奪自民營之鐵路，以借債興之；且宜懷固以實業起家，善商藏而稱巨富，遂使宜懷雖百口而亦不能辯矣。故力排衆議，足顯宜懷之魄力，然恃權無忌，則比如陳善同所稱之剛愎。故宜懷對我國交通事業之貢獻雖久，但究其實際，則爲實業時會，與劉銘傳之建設臺灣交通，實不可同日而語矣。

## 詹天佑傳略

凌鴻勳

詹天佑先生字眷誠，廣東南海人，生於前清咸豐十一年即公元一八六一年。初東髮受書，適清政府倡議派幼童赴美留學，先生被選於同治十一年（一八七二）與梁敦彥等第一批由容闈氏帶領赴美。時先生年才十二，初入中學，繼入耶路大學，習土木工程科。光緒七年（一八八一）先生回國，是年開平礦物局請准建造唐山至胥各莊一段運煤鐵路，爲中國興築鐵路之始。惟先生其時尙未參與路工，被派在福州船政局練習。其後兩廣總督張之洞聘先生爲廣東博學館及水師學堂教習，兼測繪海圖。光緒十四年，唐胥鐵路接築至天津，成立開平鐵路公司，總理伍廷芳氏乃邀請先生任該路工程師，是爲先生置身鐵路工程之始，繼續參加此路之展築工作。

光緒二十五年（一八九九）當局因漢陽鐵廠需用焦煤，決定開發萍鄉煤礦，並建築由萍鄉至醴陵鐵路以利運輸，調先生主持此路之興築。旋又主持平漢鐵路西陵支線之興築，自是漸爲清廷所器重。拳匪之亂（一九〇〇）關內外鐵路首當其衝，關外一段爲俄國所據，和議成後，先生被派接收關外段鐵路事宜，繼續向瀋陽修築。

光緒二十九年（一九〇三）袁世凱氏建議興築京張鐵路以通西北，並以關內外鐵路營業暢旺，擬提撥其餘利以充京張工款。惟關內外因有英國債款關係，英方以提用餘利則京張工程須由英人主持。事爲俄國所聞，以我早有長

據以北鐵路不得由他國承辦之默契，出而反對。嗣由我與英方商定協款辦法，聲明由中國工程師主持，不用外籍人員，以示與他國並無關係，而杜俄人藉口。光緒三十一年遂設京張鐵路局，以先生為總工程師兼會辦，是為國人主持重要路工之始。

京張一段南口至康莊路線盤山上升，中經調溝及蛇腰灣老龍背等處，地勢陡峻，當時會測有比較數線，工程均極困難。後由先生決定採用關溝線，直通居庸關八達嶺，取道靜觀橋之東溝，用三十升之一高坡及之字形路線，復在八達嶺下鑿一長一千零九十一公尺隧道，由此直通康莊站，方將此段難工克服。此為國內有名之一段鐵路工程，為已往所築其他幹路所未曾有。

當先生受命主持京張路工程，其時風氣未開，人才尤感缺乏，除其助手鄧君孫謀，顏君德慶等數人係早年留美回國者外，在國內學習工程之專才，僅有山海關鐵路學堂，芦漢鐵路學堂等處。先生因對於後進親加實地訓練，在京張幾年期間，經先生訓練者，有沈琪、俞入鳳、陳西林、翟兆麟、柴俊嘯、容祺勳諸氏成為後來路工主幹者。先生又定有工程學生及工程畢業生考試升轉之制，成既尤為不少。

宣統元年（一九〇九）京張鐵路竣工，續修張綏段，其時商辦粵漢鐵路公司正由廣州開始興築，宣統二年粵公同推選先生為總理兼總工程師，先生迫於鄉誼，始由張綏南下。至民國元年，漢粵川鐵路督辦譚人鳳聘先生為會辦仍兼粵路總理，嗣以湖廣鐵路借款告成，漢粵川行將大舉興工，乃專任從粵川會辦兼總工程師，三年晉任督辦。未幾歐戰發生，川漢路未克動工，而粵漢路則北段通長沙南段通龍州而止。時俄國發生革命，西伯利亞鐵路及東北之中東鐵路皆劃歸協約國共管，先生於民國八年一月奉派赴海參威及哈爾濱等處為共同管理俄國鐵路技術部中國代表，因操疾回漢口就醫，於是年四月廿四日逝世於漢口，享年五十九歲葬於北平西郊。

先生性沈毅，不多言笑，而處事井然有序，不使人知，是以能克成鉅工，宏開風氣。先生於民國元年在廣州與其同僚發起組織中華工程師會，被推擔任會長者數屆，立今日中國工程師學會之始基。曾在學會中主持鐵路工程名

詞之編訂，刊有專書。其在漢粵川任內並兼任交通部技監，並為交通部鐵路技術委員會會長，主持統一鐵路技術工作。香港大學曾授先生以名譽博士學位，其他獎叙榮譽不備述。

先生有子數人，次子文琮曾任粵漢鐵路工務處長，婿王金猷曾任平漢鐵路工務處長，皆能承其學以世其家。

淺鴻勛曰：先生殆我國工程界典型人物歟。其沈毅樸實之氣，恂恂然如儒者，所謂剛毅木訥近仁者耶，而仁者必有勇，先生足以當之矣。先生之沒也，政府明令褒揚，並將生平事蹟彙付史館，而史稿迄未見於世，茲僅就先生之聲譽大者為憶述如右。余生也晚，不及追隨先生於路工，多親炙其言行，於在民國七一年度調先生於北平之中華工程師會，而我猶未竟為鄉人也。先生歿後之十五年余始于彼於粵漢，成先生未竟之路，今於鐵路創立七十五年之會為先生寫一傳略，則亦余之私幸也已。

北洋政府大總統徐世昌氏所作詹先生碑文，茲並覺得，附錄於後：

故交通部技監粵漢川漢鐵路督辦詹君之碑

海通以來，我國選派人士，游學東西洋，四十餘年，項背相望，以迄今日。其間興教育，修法律，整軍政，以及一材一藝，効用於國家者，多不可勝數，求其功績昭著，堅苦卓絕，為海內外同聲贊美，蓋未有若詹君者也。君之遊美國也，年甫十二，時同治十一年，為我國派留學生之始，至光緒七年，畢業始歸。其所入學校，為美之威士哈吩小學，及哈吩中學，耶魯大學。其充教員，則為福州船政局，廣東博學館，廣東海圖水陸師學校。其充工程師，則為津蘆、錦州、萍醴、新易、湖山各鐵路，最後任粵漢、川漢鐵路督辦，而以京張路工為尤著。

京張路者，自京師達張家口，長逸三百七十里。南口以北，閘壘重疊，溪澗分歧，地險而工艱。出居庸關，八達嶺橫截於前，其上則為古長城，峭壁百尋，驚心拭目。君初履新勸，擬由石佛寺向西北行，尙整洞六千餘尺，其後乃改由東而斜行，就青龍橋施工闢峽，僅整洞三千五百餘尺耳。

當是時，君所携習工程學者僅二人，晝則躡足登山，夜則繪圖計工，無一息之安，既而其二入者，或以事他調，讀者竊以爲我國人未有當此任者。君益冥心孤往，不以無功而少馳其志。凡十八月，而山洞藏事，四年而全路告成。開車之日，王公士庶及東西人士，觀者數萬，咸噴噴爲古所未有。時余方任郵傳部尙書，親詣其盛，實君生平莫大之榮譽也。

君之營辦漢粵川鐵路也，國人以所信君於京張者，策功之必成，日夕數望。君已先成湘鄂之武長一路，及漢宜路之首段。而君遽以民國八年四月二十日，歿於漢上，年五十九，其遺呈三事，語不及私，知與不知，罔不嗟悼。

鐵路同人請於八達嶺立祠鑄像，以志景行，予故舉其聲華大者，著之於碑，以昭邦人，而訊異世。君名天佑，字眷誠，廣東南海人，所藏有京張工程記略及圖各一卷。

銘曰：

|      |      |      |      |      |         |
|------|------|------|------|------|---------|
| 譽昔輪輿 | 冬官所掌 | 知者創物 | 制器尙象 | 泰西新術 | 凌越先民    |
| 放鑄風火 | 千里比鄰 | 君以錫鉛 | 邈遊海外 | 擷精扶微 | 超然神會    |
| 十載學成 | 譽貫宗邦 | 星材司契 | 並世無双 | 神京西北 | 逶迤原隰    |
| 飛架穴山 | 雷殷電轟 | 君之始事 | 中外危疑 | 及其成功 | 鬼設人施    |
| 衆歸君能 | 異曠交譽 | 君則攝謙 | 蕭然無與 | 楚材用晉 | 客卿用秦    |
| 惟君旣旣 | 吾國有人 | 川粵萬里 | 經營伊始 | 周道四關 | 異昭同歸    |
| 命則有終 | 名則不磨 | 勅詞貞名 | 永鎮山河 |      | 大興宋德裕刻字 |

中華民國八年七月 大總統徐世昌作

## 赫德評傳

現代郵政的創辦，最初是由海關總稅務司主辦，中國海關，在鴉片戰役以後，因賠款關係，有由外人監視稅收之約，日後因種種因素，大權操之於外人，而英人赫德 *Robert Elliot* 主管稅務最久，新郵之創建，適在赫德主持海關期間，赫德與郵政關係不可謂淺，茲擬就手邊資料所及，對赫氏之生平，及其與中國之關係，尤其於郵政之貢獻，加以論列。

清史稿光宜列傳所載：

赫德字鸞賓，英國人，初充寧波領事署翻譯官，調香港督署書記官，咸豐末，改任粵海關副稅司，赴長江新設各口岸置新關，同治初，總稅務司李泰國去職，以赫德代之，徙駐上海，三年，置臺灣南北新關，還駐北京，加按察使銜，八年，晉布政使銜，沿海各地，度置燈樓塔表，光緒二年，佐定烟臺條約，十年參與法使讓越南案，會巡船在臺灣洋爲法虜，乃遣駐英稅務司赴巴黎申理，乘機與議停戰草約，未幾，其國授爲清韓駐使，不幾，論藏，賞花翎，十二年，置關九龍拱北，十三年，葡使來華，與訂澳門草約，十五年，藏兵寇哲孟雄，英兵闖入，赫德遣其弟稅務司赫政往會駐藏大臣與議劃界諸事，十九年，賞三代一品封典，二十五年，與德使籌置膠海新關，二十六年，各國聯軍入京，贊襄和議，加太子少保，二十八年，召入覲，賞勳字，尋與日使議置大連灣新關，三十三年，東三省度地置關，論年，謝病歸，詔加尙書銜。赫德官中國垂五十年，時與士大夫往還，教其子習制藝文，擬應試未許，總署常擬請授海防司，道員薛福成以其陰鷲專利，常內西入而外中國，上書力爭，議始寢，辛亥後，病卒，賜優卹。

至於赫德與郵政關係，在赫德本傳內並涉及，所附帛黎傳內，則有一語云：  
光緒二十二年，議行新政，以赫德兼領其事，帛黎實參佐之。

又據鄧嚴先生「赫德與中國郵政」一文（原文見三十七年一月一日現代郵政月刊第二卷第一期）內所稱各節，綜合可將赫氏之生平如下：

赫德於一八三五年生於愛爾蘭，一八五四（咸豐四年）來中國，初任寧波英領事署副翻譯官，一八五八調升廣州英領事署翻譯官，一八五九改任廣州海關副稅務司，一八六一年，與上海稅務司費士來 M. M. Finlay 同攝總稅務司職，初至北京，調恭親王於總理衙門，以精通華語，嫻習華禮，言談歡洽，此實為赫德在華建立事功之一有利條件，一八六二年，奉派為江海關稅務司，管理長江及寧波各口事宜，旋繼任總稅務司，駐上海，次年復仍令駐北京，一九一（統三年）病逝英國。

赫氏於前清咸、同，光三朝內政外交多所贊襄，其重要事實如下：

咸豐九年（一八五九）英法使臣乘艦北上換約時，彼曾具書勸阻。

同治元年（一八六二）我國首創同文館北京，總理衙門即交赫氏辦理。

同治二年，常勝軍提督戈登以李鴻章殺太平軍降將，心懷恨意，赫氏從中調和，後復為常勝軍遣散事宜，親赴常州，帶同料理。

同治五年（一八六六）赫德請假六個月回英，事前曾將「旁觀末論」呈於總理衙門，切論內外情勢，建議興辦新政，派遣駐外使節，同時並請派同文館學生游歷西方各國，以長見聞。並言外國有火車、輪船、工織機器、郵局、電報等等，中國宜早興辦。

同治六年，英使蒲安臣辭職回國，赫氏建議恭親王遣其聘問各國。

同治十三年（一八七三）粵京維也納開博覽會，總理衙門曾派赫氏參加，前後大會七次，小會二十次，均由赫



德主持辦理。

光緒二年（一八七六）英使威妥瑪因案不協，忿然離京南下，意欲用兵，赫氏極力調解，並建議派使赴英磋商，始得在烟臺開會。

光緒六年（一八八〇）崇厚至俄讓伊犁還，朝野主戰，赫氏深慮我國孤注一擲，乃電請戈登來華，向我國說明不可向俄用兵之理。

光緒十一年（一八八五）中法安南交涉，光緒十五年（一八八九）中英西藏交涉，赫氏均居間斡旋。

清廷對外借款，赫氏多居間洽商主持。拳亂後，各國議賠款數目，赫氏堅持我支付能力不能超過三萬萬兩。

從上列史實，可以看出以下數點：

一、赫德官中國五十年，是從咸豐，歷同治，光緒三朝，於中國內政外交，頗多獻替，清廷重視赫德，初不限定於其所主持之稅務與郵政，而在其對外交涉之斡旋。

二、中國海關服務約近五十年，因郵政係由海關兼轄，故由其兼辦郵政。

三、在中國官場仕途得意，寵命頗加，榮及三代。

四、羨慕中國文化，教其子讀中文，且欲應考試。

五、對於中國政府，頗屬奉公盡職，（傳後史論有云：赫德久總稅務，兼司郵政，頗專問交涉，皆能不負所任

六、不為薛福成所諒，認其陰鷲專利，內西人而外中國。今日從上述數點，可以見此公輪廓。

## 二

翁同龢日記，光緒二十一年（一八九五）七月二十五日記云：

赫德來見，以二事囑留意，一、稅務司用人，請勿撓其權，教皇如欲派使，務力持不可。因與痛談，彼亦了了，此人可用也。又彼熟於孟子書，旁及墨子，奇哉。

又光緒二十三年（一八九七）十二月二十四日記云：

陪赫德，伊言四十餘年食毛踐土，極思中國自強，前後書數十上，無一准行者，大約疑我不賈不公耳，今中國危矣，雖欲言無可言矣，即如日本賠款，當時我獻策將海關洋稅全扣，每年二千萬，十年可了，今還債兩倍於本，孰得孰失耶？膠事辦此模樣，各國生心，美本欲中國興旺，商務有益，今恐各國割據，則亦不免要挾矣。又我近呈「旁觀末論」，亦知中國萬不能行，特盡我心耳，其言絕痛，有心哉，此人也！

翁當時為光緒之老師，對於赫德評論印像，大體是好的，就翁記赫德所說日本賠款是光緒二十年甲午戰役的事，膠事，指德國索膠州灣，此事成約是在光緒二十四年，但醞釀甚早，且繼德國強迫租借膠州灣以後，俄即強迫租借旅大，法國即強迫租借廣州灣，英國強迫租借威海衛，赫德所謂各國生心，一點也不錯，恐怕當時清廷大員中，具有此項國際眼光的人，並不太多，翁相國在當時為舉國屬望，事先能否明見及此，似亦不無問題。

唯翁記中所謂「近呈旁觀末論」一語，則時間頗有出入，翁記光緒二十三年年底之事，鄧君前述為同治五年之事，前後相距卅餘年，未知究係何時。

美國外交家肯南 George F. Kennan 近年來所發表幾篇關於美國外交歷史的分析，（由徐藝書氏譯成中文，名為五十年來的美國外交，）其中涉及遠東部份，與本文有關有值得提出的如下：

英國爲了與俄國在旅順的地位相抵，他們在勃海的另一面租借了一處戰略港口……同時租借九龍……從香港與中國大陸貿易，那種貿易的一個相當數額是非正規的，它避免中國海關的課稅——走私。當時大清帝國的海關，是一個英國人——赫德——以很大的勇氣，忠誠和效率主持下的一個國際機構，赫德是品格無恥的人，毫不猶豫的嚴厲緝查在華英國商人，一如對待任何與海關規則抵觸的人，在他不妥協的嚴厲管理之下，海關已備有若干緝私船，遂包

開了香港，而使港島與大陸間的往來，受了嚴密的監視，顯然有幾分是爲了對這個行動加以反擊，英國政府在一八九八年六月，在與香港隔着一道海峽的中國大陸上租借了一個地方，——九龍。他們有了九龍，貨物就可由香港入中國大陸而不受海關的監督。而他們獲得這片土地之後，首先即封閉大濟帝國海關的稅關，這是赫德和海關煩慮的來源。對德國人和俄國人，他們一向沒有困難。德國人甚至請求他們在膠島設關，那裏以前是沒有的，但赫德很了然俄國人將來可以作出來的事。如果英國人從九龍驅逐了海關而由此立下一個前例，如果此前例又爲別人所追隨，則勢力範圍的建立可想見地就將導致所謂勢力範圍內每一處海關的封閉，導致中國海關本身的完全破碎，導致中國政府財政上的崩潰。

### 三

從翁相國日記，我們可以看出赫德對於中國政府的忠誠，在服務的態度上，至少不因爲其爲外國人而對其所服務的政府而生二心。從肯南的一篇記載裏，我們可以從側面證實赫德對中國政府的盡心職守。於此我們可以看出赫德之在中國任職，似尙不足以事實或態度指摘其對前清政府高官厚祿的辜負。至於赫福成指摘其陰鷙專利，常內西人而外中國。不同意其任海防司，以蘇久歷國外，並任使節，在當時較裕外情，所論應較翁相國爲可靠，但僅本傳寥寥數語，蘇集亦未見，不知其詳情，若以常情測度，海防司關係國防，責權俱重，在當時當政大員絕少明瞭大事，初雖鄙視外國，繼因見外人辦事效率之可驚，海關即其明證，加以赫德久居中國，頗習中國人情風物，與當軸往還頗能水乳，但求辦事之順利，不問事情之利害，或可能加以保舉，至蘇所評定諸語，所謂陰鷙專利，在海關在郵政，其初推行期間，赫不免有「專擅」事實，大凡辦事經驗，既要誠心任事，則難免有專擅的舉動，如此事在一中國人，或當時在一滿人，則縱使旁觀者側目，亦尙不足以專擅字樣行諸字裏行間，俱一外人，則難免使人不平，此皆人之常情。常內西人而外中國，尤易使人如此設想，尤其是在不平等條約時代，國人之苦外人勢力久矣，吾人今

日讀史，苟能平心靜想，豈當日外人盡屬錯誤，亦半由不相習，引出許多誤會，亦半由不明國際法例，不知不覺中製造許多權利。薛公之論，或宜作如是觀。

## 四

赫德在中國政府任事情形及其生平，已如上述，至赫氏與郵政之淵源，則在其最初任稅務司時，即已開始，赫氏於咸豐十一年，初至北京，似已有此建議，迄同治五年，總署始飭海關於天津海口封凍後，由總稅務司彙集各國駐京大臣文件，按定期交總署代寄，至開凍後，即由總稅務司署自行飭差送津轉遞，此仍是代辦官郵之一部份，而不足以言現代郵政，新郵正式開辦，則在光緒二十二年，距其最初建議，已經三十多年，中間何以爲期如是之久，則因官郵則有驛站之制度，民間則有民信局之組織，雖二者之存在，並不能確應實需，然在不願多事更張原則之下，亦足以防礙其進展，而海關兼辦郵政，最初以不礙稅務工作，不增加開支爲原則，以督飭其所屬，此點甚堪特爲標出，同時又以工作表現，博取信譽，爲鞏固基礎之手段，亦可謂具有實踐精神，民國十年郵政事務總論引其言曰：「如吾人能堅定意志，謀定後動，決可獲勝而無憂」，此數語可以窺見赫德之精神，赫氏以英人服務中國，以其沐中國之文化，享清廷之優遇，任事忠誠，可徵於翁文恭之評語，而證以美國人肯南之言，益屬信而有徵，開辦郵政所以抵禦各國客郵，使當時無赫德三十餘年一再游說建議，則中華郵政或當另成局面，就此立論，此赫德之足道思也歟！

(乙) 從業人員經驗談

劉景山先生與中東路

王閱節

劉竹君（景山）先生於民國十年左右，任交通部路政司長，對於當時鐵路建設多所建樹，而於鐵路涉外事項，亦多擘劃，近承談及民國九年中東路交涉情況，恒多公私記載及官方檔案所略而未詳者，以其事關交通重要史實，輒就所談要點作成筆記，文中之余爲先生之自稱，又所記史實如時間條文萬一與實際情形稍有出入，統由筆者負責，併此聲明。

中東路於第一次歐戰之際，當帝俄政權已被推翻，新政權尚未穩固之時，俄國與此路關係曾一度中斷，時在民國八年間，時余方以幫辦主交通部路政司兼計核科事，每日公事接洽，恒見道勝銀行買辦某君出入大堂。大堂者，舊稱部中首長辦公之地也，余素輕視買辦，而見其來往接洽頻繁，頗私訝之，會以事白部長，乘間言曰：洋人素不重視買辦，而買辦亦不能代表洋人之意有所作爲，何接見之繁，願勿爲所慊。部長答曰：無他，殆欲採知修改中東鐵路合同可能限度耳。余退輒翻閱中東路舊檔，因憤舊日合辦合同所失甚多，思乘此稍能挽回權利，因草數條作說帖呈上，留中未承批發。而銀行買辦也者，往洽如故，余又繼上說帖，仍延無下文。時東北張雨亭（作霖）主事，其時軍閥割據之勢方熾，北洋政府命令恒不爲各省藩鎮所重視，中央欲謀合作甚爲困難。雨亭以東北老帥雄踞關外，聲勢之重，一時無兩，部中當事所躊躇者正爲此也，余因預擬一電稿，大意以此事無論中央或地方應一致對外，倘事可挽時，收其利者爲地方，故願協力同心由中央出面一致對外交涉，於利權當可冇裨。稿稿再詣部長，請其姑

爲更易文字試發，當勉爲酌改數字發出。乃翌日得奉張復電贊同，部中即日成立中東路修訂合同處，並委余爲主任，以俄國留學臺生部員陳飛青副之，此事亦出余始料之外，竊方任職路政司，實無勞資，即更調閱舊案，思所以進行之法。

中俄兩國合辦中東鐵路，其方式蓋假手於道勝銀行，此行開辦於光緒二十一年（一八九五年十二月）爲俄國對華侵略之總機關，以俄人誘導壓迫，名爲中俄合辦，於一八九六年締結合辦合同，當時股本內我亦佔庫平銀五百萬兩，唯俄國股本，大多來自法國各大銀行。故上海道勝分行，即由法國銀行一分行所改組者，總行設在聖彼得堡，在中俄各地設有分行四十九處，名義上雖爲俄國銀行，然不過法國社會銀行之一化身。因此銀行之實權，完全操諸法人之手，自俄國革命以後，俄京總行移設巴黎，上海行亦受其管轄。

此事之進行，以值俄國政府新舊交替之際，無正式國交，自應以道勝銀行爲交涉對象，顧其時在北平道勝銀行行長蘭德以該行掌握路權已久，不願作決定性之協議，而上海道勝銀行董事長花節斯基，遲遲不肯前來與議。時董顯光氏方在天津辦庸報，並暫同辦理北平英文日報，該報爲我國自辦唯一英文報紙，交通方面恒對此報紙作經濟上之支援，余因詣董與說明原委，同時請爲作輿論上之支持，董氏遂日爲論著及消息，大旨在說明我昔受奢禮端，今當收回權益，俟將來與俄國新政府洽商合理結束辦法。如橫遭阻梗，地方當局不惜以武力爲後盾云云。中東路局俄方及道勝當局見情勢未愜，知拖延之非計，乃前來與議。八年十月初，已屆陰曆九月底，北方苦寒，故室內已着火，花蘭兩人來部速談涉涉談判，某日下午，會議延至下午散會後，條件磋商殊爲緊迫，此次談判後稱爲「管理東省鐵路續訂合同」，中東路其時尙沿舊稱東省鐵路也。談判最後要點，即我方人數權利之爭，依一八九六年東省鐵路章程第十九款，董事局設總董一員，董事九員，總董即係總辦。由中國政府簡任，其餘董事由股東全體共同選舉，再由董事之中，互選協董一員，協董即係俄國之會辦。章程規定：總董之責任，專爲監督鐵路公司切實遵辦對於中國政府所應盡之責任。協董之責任，爲就近管理公司一切事務。我國自清代開放許文肅（景澄）爲該路督辦之後，從未簡人，而

許文鼎自庚子拳亂死事後，一切操諸俄人之手，而董事既由股東選舉，俄國實操股權之最多數，易言之，即一切皆由俄人主持。今我所爭要點，在增董事至十人，我政府得派五人，而董事長兼監察亦由我派充，是我方自有多數權。道勝銀行代表堅不承認，延遲遂至晚間八時，而問題未決，花節司基特已饑腸轆轤，而室暖如春，既饑且熱，情漸不耐，思欲改期再議，余以機不可失，乃取手邊所有近日各報消息持以視之，謂軍人苟以武力解決，則非我方責任，同時又遣人入廚取食物，思以解其饑饉，願為時已晏，而廚司鎖門已去，因壞門鎖，得香積酒一瓶，餅乾牛奶各物，持以奉餉，花見酒大喜，既盡數饒，又以我方多方醫解，遂於此條獲致協議。綜計此次談判，我方所爭回者主要之點如下：

一、合同引言重視兩點：①即此路為兩國合夥經營，當合夥一方面，因國內政治紊亂之故，致失其管理該路及維持秩序之能力，其另一方面在職權上，道義上，應負起執行該路合同及章程上之各項職權之任務。如此我即可以執行主權。把握有利時機加強我之權利地位。故其主動在我。②為確定此路純為商業性質，杜絕其利用此路為赤化宣傳二具，是自由世界國家中最早對共產採取圍堵政策之例證。

二、中國合夥建造鐵路事實之確認。

三、中國投資之五百萬兩應追溯自開車之日，起算利息，並應按息上加息計算。

四、中國得派董事長（即督辦），另十員董事中，中國政府得派五人，如董事會議中俄投票之數平均時，督辦除有表決權外，有加一取決之權。

五、中國政府得於稽察局內派華籍稽查員二人，其總稽察即由五人中選舉，但以華籍為限。

六、路局應設華籍副局長一人，工、機、車、會各設華籍副處長一員，同等待遇。

七、董事會辦為俄人，另添中國會辦一人與俄同等地位。

合同既大致談判就緒，已夜深矣，輒連夜趕成紀錄，翌晨即專人送花節司基簽字以作根據，而正式合同遂得簽

訂。

先是歐戰勃發以後，俄軍之守中東路者，皆調往前線，而代以預備軍，六年夏間，我國加入歐戰時，值俄國革命，共產俄國欲乘勢控制中東路，形成爭執，時北洋總理段芝泉（祺瑞），嚴令吉林、黑龍江兩省當局驅逐俄兵出境，肅清哈埠。會協約國出兵助捷克西征，並阻共產勢力東漸，中東路居運輸之樞紐，遂有聯軍技術監督會，共管中東路之舉，美國實主動之，所謂聯軍，實包括中國、英國、日本、俄國、法國、美國、下設技術部運輸部，我國代表先為王景春，至是部令派余為技術部代表並兼中東路會辦。時中國共派董事六人，為宋小濂字鏡梅、吉林人、愛督辦，餘為何守仁、董士安、成多祿、袁金凱及余共六人，宋時為吉林都督，文學甚好，成亦吉林詩人，每次開會，中國董事輒無所可否，而成君嘗戲於董事集會時出一對聯徵對，文曰：「董董事、何董事、所讀何事」雖資笑談，而當時士大夫類多不甚注重外交談判之重要，寢漸成利權外溢之弊，亦足殷鑒。余時以會辦兼董事，職責所關，遇事力爭，劉澤榮君任會辦秘書，翻譯甚得力。

余調路之初，曾先後晤張雨亭及黑龍江督軍吳俊陞、吳初不讀書，有大舌頭之綽號，見人輒似鄉感，而胸中頗有邱壑，兩人均極有愛國氣節及言論，而余在東路期間，兩人在工作上頗能合作，而於人事上，未曾推薦一人，公事上亦無所干涉，此皆有足稱者。

## 凌竹銘先生的治學與做事

王開節

我認識凌先生，並不太早，僅僅是十年前的事，民國三十五年五月，我承俞大維先生約到交通部任職，因此我有機會認識那時裏的常務次長凌竹銘先生，時政府復員伊始，交通部主管運輸與通訊兩大業務，其中以鐵路歷史最久，規模最大，制度也比較完備，凌先生從事鐵路工作已經三十多年，對於鐵路情形最熟習又內行，最先



生到部以後，在工作的分配上，無形中將鐵路上的工作重點，寄倚在他身上，我是參加俞先生幕僚工作的一員，我與凌先生初僅是普通僚屬的關係，工作上的接洽不多，私誼間又無往還，因此我對凌先生比較陌生，我因為在部中職務的關係，常常有承辦各種新舊文字文件的事情，我的不成熟的寫作，曾經為同人作超乎實質的評價，大致因此原因，凌先生有一次到我的辦公室來，手裏持着一本冊頁，要我寫一點作品，留為紀念，我翻着冊頁，感覺不應拒絕，也不應隨便承受，終於謙遜地答應下來，冊頁內有詩有畫，頗為精緻，我也寫了一首小詩，在這一件小接觸上，我對於他得一粗淺的印象，即看來似具有樞岸不易接近的外貌，却具有欣賞文學愛好藝術蘊藉的內心。

三十八年，政府從南京遷到廣州，竹銘先生已改任政次代行部務，先到廣州，我最初疏散到衡陽辦公，在粵漢鐵路衡陽辦公房屋中，看見凌先生題的扁額，一幅結構謹嚴，方方正正的字，樸實簡潔的款語，使我想像起他的個幅無邪的風度，也使我大致知道他修築粵漢路的困難歷程，面對粵漢路工程標準及建設規模，知道他一點不肯將就馬虎，務求博大久遠與他的持躬行己謹小慎微的外表，恰為一顯明的對比，這是我對他的第二次印象，後來我到廣州，在廣州約兩個多月的時間，是我與他共事最接近的一階段，因為廣州辦公地方很小，辦公人少，不能分工，有事則群力以赴，不論粗細大小，以在部之人共同辦畢為止，故日夕相處，甚為接近，在這兩個多月當中，我對他有兩點發現，一是他做事態度的認真，絕不敷衍了事，凡下一命令，必從對方的環境、財力、人力加以衡量，看他能否辦到，如只是說得好聽，力所不能舉辦的事，他必定不簽署發佈命令，第二是他的博採周諮，接受意見，每次院會完畢或在赴院會之前，或遇較為重大案件，輒集有關同人，擺出問題，反復檢討，務使在座人員可以發表意見，加以論辯，折衷於至當而後止。同年三月底，何敬之先生組閣，他堅決而婉轉地謝絕新聞請他真除的邀請，在他離開部表的前夕，當我同他討論公事完畢之後，他很輕鬆的寫了兩數日前所做的一首詩交給我，是他生日那一天從南京飛返廣州時在飛機中所作：

搏風振翼浩然歸，不向京華惜別離，身逐凡塵懷故國，性耽山水想幽居，半生困學詩原少，中歲思田事可知，

婦子已留作醜待，開樽共醉復奚疑。

這是我第一次看見他作的舊詩，他不以詩名，從未會聽他談詩，但這一首詩，也很可見他的舊詩根底。同時也可代表他那一時期的心境。

竹銘先生的治學做事做人所抱的態度，可以說是三位一體的，我對他的了解片段如上所述，但對他的治學做事的精神仍是逐漸才有所認識的，三十八年我入臺以後，未久竹老亦已到臺，適我參加交通建設學會，學會要辦一種刊物，推我負責編輯，我知道竹老文章寫得好，因此常常請他執筆，他不輕於承諾，但承諾必準時交卷，不誤刊期，在編者的立場，這一點已值得安慰。至於文章內容的精彩，深入淺出的筆法，精審詳博的徵引，尤使讀者必須一氣讀完，不能中途擺手。有時有關交通問題的疑點，也常常向他請教請他解答，他平時似乎並不談鋒甚健著名，俱到討論問題則往往能妙論橫生，旁徵博引，明其源流變遷，並即指出其得失所在，不但聽者動容，即他講述時似乎也意興橫決。忘了時間與疲倦，在這些接觸裏，我稍得進一步窺見其治學做事的門徑，而他所以能有如此成就，依我膚淺的認識大致也有三個特點，第一是專，因為專，所以自從他献身事業以來，所有經手事蹟，都有詳細紀錄即經辦的較大案件，與各方往返文件均抄有副本存留，連日期地點都記得很清楚。同時因為專心與恒心，在新知上不斷求長進，我所認識既已貴顯的人，於公事私事人事萬分叢雜之中，不廢讀書者並無幾位，竹老即為其中之一，但竹老讀書尚有一項優點，即摘要筆記，蘇東坡讀漢書，筆記寫得很勤，有一天劉賈父去訪他，見他讀漢書筆記，若干字寫在一起，文義不可通，引為怪事，東坡告訴他，這是幫助記憶的方法，第一次每讀一篇大約記上七個字，每見一字，即可觸憶其要點，逐次減至一篇只記一字，就可記住全篇，賈父不十分相信，輒就其筆記中隨便舉出一字為詢，東坡為背誦全文，不失一字，竹老對於強記一項，略似東坡的方法，但所讀的書性質較為專門。第二點是緩，這一點更為重要，孔子說「吾嘗終日不食，終夜不寢以思無益，不如學也」。這是表示治學性急不得，不能操等求速效今天愈不透的道理，明天再繼續探討，一天一天地下去，不至得到「慚心費當」的結果不放鬆罷手，古人

所謂「數十年如一日」所謂「恒兀兀以窮年」就是這個境界，竹老治學與寫作研究，都是先擬訂計劃，找出適當的參考書籍，有所徵引，必詳出處，閱讀定期刊物，即令是十年二十年前的出版品，只要他認為有價值的，必保留全部中間不缺一本，並且眉評旁註，丹鉛雜陣，或在其他書籍，有不同的記載，即再分別註明，因為從業交通事業的關係，對於地圖的搜集也很留心，很多舊的地圖，旁邊註釋的蠅頭細字，這是一種日積月累的成就，不是一種性急的收獲，我記得胡適之先生談治學的方法，也曾舉過一個緩字，緩字表面上看，似乎並不太好，但在治學的成就上，確是一種優點，顧亭林的日知錄，絕不是口草萬言，倚馬可待的產品，從此我領悟出才人與學人的性行與治學畢竟是兩樣的，使才人而其學人的專與緩的精神，其成就就是精微而其體的。第三是慎，先聖治學講究慎思明辨，竹老治學態度的慎重，尤出於天性所使然，旁的事不必多說，即如日常生活，他自奉簡約，雖早年即膺方面之重，但到今日，衣食住行不殊寒素，外表是醫生本色，內容亦復如此，做事如此，治學亦如此，他的長篇鉅著，發表時必列舉參考的書籍，研究一項問題，在無確切把握以前，不輕下斷語，尤要先將問題從各方面分析，正面的理由，反面的理由，過程，可能的結果，一一循環推求，完全是一付科學家的治學態度，即如同他討論一項問題，他也很少先下斷語，必先列舉各項因素，然後以水到渠成方式引出結論，聽者既能心悅誠服，談者亦復順理成章使聽者絕無一種權威的稍涉武斷的感覺。同時不耻下問，就拿交通史實來說，我所知道的，無疑是比他少的多，他有時且將此類有關作品，給我先看，問我的意見，對其他友人亦然，這也是白樂天作詩，必使老嫗能解的美德，同時也是他治學的慎重態度，深恐千慮一失，縱然若干年來，我們從未發現他有任何一失，推其原因，豈非慎重之益？中國人的觀念，每以「儒者以一事不知為耻」。他對不十分清楚的事實，從未強作解人，「知之為知之，不知為不知」，很自然地告訴你一個答案，偶然也發現他所不十分知道的問題，但這無碍於他的疏漏，相反地，正見他的謹慎不可及之處！同時也感覺這正是他偉大之點！

他去年曾著「中國鐵路志」一書，這本書的評價，海內外學術界自有公論，不待我的推介，但是我是曾經是第

一個寫這本書的書評的。雖然管測之見，無當高深，但我很榮幸的得先讀此書，我願意再引一遍我對這一本的看法，作為本文的結尾；至於竹老在國家經濟建設上的貢獻，及其出處大節，固已「昭昭在人耳目」；讀者類能詳其翻末無待我的詞費，且賢者識其大者，不賢者識其小者，我所說的僅可以說識其小者，同時我的這種「識小」的態度，如若勉強夠得上慎重的標準，或也能邀讀者同情首肯的罷！

以下是我對「中國鐵路志」一書的評介：

中國之有鐵路，迄今約有八十年，八十年來中國國內社會、政治、經濟、思想、各方面的變化，尤其是國運的隆替，真可以說是中國幾千年歷史上空前動盪時期，而凡稍涉中國近代歷史的人，都不否認這些動盪的原因直接間接都與鐵路問題有關，這一項前提，作者在其前言內開章明義便已指出，因此讀這本書的人就首先明瞭本書寫作時的態度，與其追溯根源能見其大的出發點，便與一般祇記事業榮枯升降的史書記載不同。同時讀本書時對於某一時期鐵路建設之過程史實中，亦可反映同時期我國社會、政治、經濟各方面的錯綜複雜情形，而尤以同時期國內各方面人士對於鐵路的看法步趨莫衷一是的主張與輿論，尤足供我們體認我國鐵路建設所以落後的原因；至於國勢的積弱，亦不難從此中探出其根本的癥結。

鐵路本為一項包括多種專門技術的綜合學問，誠如作者所言：「專於營運者，未必熟知工程，精於技術者，或未必能兼管財政。」然既以「志」名，則不能稍的偏枯，致陷畸重畸輕之弊，寫鐵路史實的书籍雖然不多，但也非毫無節者，何以不能有一部權威的著作照耀在交通史籍的圖書目錄中，其故即在以一個人的精力，不能博涉多通，門門內行，亦不能以一個人的涉獵，遍覽無遺。這種缺陷，我們可以從本書得到補償，作者縱然自己謙虛的說：「昔年鐵路史編每覺有偏重偏輕之弊，此編自亦不能例外。」然而就鐵路志所應包括的各種項目來衡量本書，作者可謂已達到「作綜合分析的觀察，鑿鉤玄提要的能事」的境地了。

經驗是歷史的累積，智慧是經驗的累積，八十年的鐵路歷史中，作者盡瘁鐵路事業時間佔去了全部鐵路歷史的

一半，作者學的是這一行，學以致用，用的也是這一行，積四十年的經驗，而提供本書作為後來的借鏡，這裏面溶會了作者個人及與作者工作同時前後若干人的血汗在內，無疑的；這些血與汗灼成的經驗，蘊含着高度的智，慧我們文化的悠久傳統，在在都賴着這類智慧的重成。三十年前，國父寫成了一部救中國的計劃——實業計劃——其中最大部份是鐵路的建設計劃，從貧乏的現在到富強的將來，中間是有距離，不可一蹴而就的，世人每每觸目驚心於國家落後的可怕，而寄其希望於富強康樂的加速到來，故對於實業計劃中鐵路部份的實現，懷着無比的憧憬，今後反攻復國，我國怎樣可以加速的實現，國父建國的理想，我們現在可以說找着溝通兩端距離的橋樑了！這橋樑是什麼呢？就是本書所提供的過去經驗——血與汗的累積——我們善觀前人的經驗，也就是獲致了一項事業上的財產——智慧——。我們珍惜這項得之不易的智慧而善為運用，自然就可以縮短建國的歷程。讀者如從這個角度來讀本書，使我們積極的情緒加高，間接的裨益於反共抗俄民氣的發揚，直接的對於承肩復興建國的任務增加勇氣百倍。

我是喜歡讀歷史的，就歷史的眼光說：信史最難。所以孟子有「盡信書，不如無書」之歎——作者在前言裏說：「作者未治史學，初不知着筆之難如此」，可見作者在材料的去取之間的勞費苦心，所以中間「博採周諮」與其「改訂之勤」，均可表現寫作態度之嚴謹，此亦近來出版界的可貴現象。因為臺灣就地參考書籍相當缺乏，寫作家往往因資料的困難，若干地方的尺度不免稍為放寬，本書是在「參證完備」與「斟酌至當」二難具備的條件下才落筆的，這一點也應該特為表明。

本書上下兩編，合共近五十餘萬言，所附圖表多至四十餘幅，圖表能幫助讀者易於了解，這也是本書的一特色。至於行文的流暢，語意的前後貫串與緊湊，與集若干專家共寫一書，格調不一，減損讀者的興趣不同，此外如條整的分明，敘述專門問題的淺顯而能深入，使對於本問題雖非素諳，然亦讀來津津有味，不忍半途釋手，又顯示了作者久主講壇，循循善誘的本領！就我所能見到的鐵路史籍的幾本書中，無疑地，本書是最完善而可以信今傳後的一種！

## 我的十年交通行伍

徐佩琨

吾自服務社會四十來年，而側身交通界，述掛名差使在內，也有二十年左右，但擔任實際工作而最堪紀念者則只此十年，這是單指吾從事於教育的一個階段，即從民國十年至民國十九年在上海南洋大學（後改稱交通大學）服務的一頁。在民國二年，吾曾襄贊唐校長處理校務一年之久。當時同學張士一先生因事辭去秘書職務，而唐校長即以此職相俾，於是昕夕侍從，躬受言行熏陶，獲益良非淺鮮，特誌數語，以紀念唐師人格之偉大。

民國九年冬，吾從美國回到上海時，剛巧唐校長準備離校，而同學張廷金先生代為維持校務之際。張先生便歡迎吾教書，但給吾一個忠告說，「這管理科簡直弄得一團糟，他們要把老南洋搞成『野鷄』學校，這還了得，將來或須裁併，但對你工作並無影響。一吾聆聽之下，不禁心憂魄悚，獨自忖度，何以管理科會給與其他同事這樣惡劣的印象？後來吾才恍然大悟，原來管理科還是一個童叟媿，然而吾却非但不因此冷酷批評而灰心，並抱着滿腔熱忱，以充實課程着手而改良管理科為職志。良以吾在美國留學時，適逢學校提倡科學管理全盛之際，事業機構無不革故鼎新，而積極從事於劃時代之工作，此即美國繼續工業革命後商業革命之萬千氣象也。吾剛從先進國家受過洗禮而回到祖國的人，天然是興奮異常，故當時極思將美國學術全盤移植，所惜師資缺乏，條件不夠，而未能如願以償。

南洋管理科從唐校長創辦起而至張主任（張鑄）主持校務，已有五年歷史。到了民國十二年春盧炳田先生長校時，突然發生驅盧風潮，當時取消管理科之聲浪，甚囂塵上。盧先生既去，同年陳杜衡先生繼任校長，一年後凌鴻勳先生長校，而每過新舊交替，管理科之存廢問題，總會提出談談，大有公婆非對養媳婦多加指斥，不足稱快之表現。

顧管理科經數年之努力改進，發育得非常迅速而美滿，而各項新穎學程設施，幾無不出自吾管理科之提倡。各學

校之有論文一課者，管理科實屬其先河，他如會計統計課程有實習工作者，亦自管理科始，商品學，成本會計，各種制度及基本學程之設置，無不由我管理科開其端。管理學會發行經濟學報以及其他單印本，亦屬創舉。至於統計工作，各種指數之編製，以及商情循環之分析，都已獲致具體結果。筆者於民十二及民十三兩年，並編撰商場分析及鐵路法規二書，以饜學子。總之，當時筆者目標是在創造一個完善的管理學府。

洩自民十四年以還，革命潮流澎湃，政局醞釀變動，而作者常奔走於滬粵之間，以通聲氣。一日由粵返滬，同學要吾演講革命問題，並當場問吾北伐軍何日出師，吾也公開答復出師在即，當時孫傳芳戍守滬濱，幾遭殺身之禍，但同學之因吾宣傳而加入國民革命者，頗不乏人。

民國十五年秋，北伐軍攻抵滬杭線，吾才身搭船至寧波再搭車至杭州，再搭軍車至沿線營地訪候各司令。當時日觀軍隊與青年男女學生列隊游行，精神奮發，情況熱烈，令人贊嘆不置。

民國十六年春，北京交通部已無法指揮南方機構，而南洋亦陷入混亂狀態，學校一度有校務維持會之組織，而卒由筆者擔任大部份校務，歷時半年餘。當時維持學業及籌措經費，自屬兩大困難問題。顧環境極端混亂，餐歇未嘗稍輟，開支雖屬浩繁，教職員薪津絕不拖欠一日。兼以外籍教授紛紛求去，所需鉅額川旅津貼，亦都準時清償，此可告慰於政府及同學者也。

國民政府既定都金陵，交通部即派保管員二人，其一常駐部中，而筆者則坐鎮學校，負保管全責，王部長且屢以校長一職相委。則筆者拱手而謝之。民十六年秋何應欽、白崇禧諸將軍特假南洋，舉行慰勞陣方將士大會三天。當時宵小潛伏，防衛偶有疏忽而發生意外，則筆者又將難辭其咎，幸賴皇天庇佑，三天安然渡過。

旋交通部改稱南洋為第一交通大事，並派符鼎升先生長校，於是校務大為擴充，煥然一新，各科一律改制為院，而當時設有管理學院、電機學院、機械學院、與土木學院四院。由此可知政府對於管理學術早具提倡擴大之決心，其先見之明與夫措施之適當，較諸以往北京時代，自屬高明多多。

第當時學制之有待解決者，乃為附屬中學及培真小學之應否附設於大學之問題。按此二校原為便利創辦人及有關人士子弟入學而設，其經費一切概由大學補助，但校務處理則完全獨立。當時二校子弟家長向校本部力爭維持原狀，旋召集多次會議談判，並幾經折衝樽俎，雙方始同意將二校改為私立，當由筆者提議將附屬中學改稱南洋模範中小學，此名遂沿用迄今，而所有房地產教室圖書等一切設備，仍劃歸二校使用，且於改制之初，大學仍津貼若干經費，於此可見政府之重視教育，而不吝予以優厚之協助，但此都須歸功於符校長及簡總務長和軒先生之提倡耳。

民十七年夏，交通部王伯群部長為集思廣益，通盤籌劃工作之分配與進行起見，特召集全國交通會議，而筆者亦被邀與會。此為政府定都金陵後召集之第一次全國性會議，足徵交通部對於其有關業務，提倡改進，在在先人一步。會議中所討論者，大多數為管理問題，因此對於管理學術之重要性與其需要之迫切，益具信心，而管理學院之長足進步，於是更有保障。

然好景無常，符校長於交通會議結束後，即微露倦勤之意，而王部長亦亟欲請其回部供職，於是數月後符氏離校賦歸矣。

當時由於上海交大地位之重要，與校長人選之不易覓致理想之解決，由王部長遙領者有若干時日，後來路政司從交通部劃出而成立鐵道部後，孫科部長亦兼領若干時日，但二氏任職期短，校務一切照常，並無舉革可言。對於上海交大校史上尙有之轟動一幕，則為當時大學院院長蔡元培先生兼任交大校長之時代，此由王部長特聘，以示其提倡教育之熱忱。蔡氏視事之日，同來者有訓導長吳稚暉先生及秘書長楊杏佛先生，吳先生係筆者老師，即私告彼等對於管理學院之若干歧見，聞之猶如青天霹靂，大吃一驚。當時既無準備應付之時間，唯有重為獸子，再度抗戰，在會議席上唇槍舌劍，固屬不惜，而私下黃綠游說，亦所弗辭，竭盡九牛二虎之力，始得轉危為安，未幾雨過天晴，管理學院仍屹立如故，且由於鐵道部之不斷提倡，其發展日新月异，前途未可限量。

無如好事多磨，蔡校長因事冗而辭職，吳訓導長等亦同時離校。當時孫部長會遙領校長職務，並派黎照寰先生



代理校務若干時日。民十八年夏，政府因急須明瞭國外情況，特組織東北考察團，筆者被派為交通大學代表。常時以首途期近，即再三向黎先生陳述管理學術之重要，並請其積極提倡，渠以研究經濟之故，深表同情，並允積極擴充，而當時提議之經濟研究所，亦已開始籌備，於是管理學院發展之保障，已確有把握。未數月筆者即隨考察團北上出關，暢遊數月，回抵瀟灑，復已春天。當時孫部長堅邀筆者在部工作，而王部長亦屢邀吾在交部任職，而管理學院半年來辦理情況良好，於是吾決定暫與交通界別，而轉到教育部，繼續幹苦的獄子生活。

今日管理學術之發展，基礎確立，環境明朗，總統領導於先，教部實施於後，其他部會與事業機構亦步亦趨，接踵而起，是以絕無重開倒車之慮。筆者撰此掌故，聊冀察諸往而知來者之一得，或拋磚引玉，而能引起更濃厚之研究風氣，則更所欣幸。願管理學術，千端萬緒，今日事業界之應與應革者，一言難盡，深盼百尺竿頭，為更進一步之設施，以報朝野期望之殷，則尤為馨香禱祝者也。

際茲鐵路電信兩業七十五週紀念之期，即以此文祝其進步無疆，並以此賀管理學術之永生，再以此紀念商科創辦人盛宣懷先生及管理科創辦人唐文治先生。

## 我的服務經驗與我最懷念的兩件事 夏光宇

余自大學畢業後，即入北京交通部服務，其後曾辦理漢口特二區（舊租界）市政兩年，主持南京國父陵墓陵園工程五年，繼在鐵道交通兩部任職，以迄於今，計先後在交鐵兩部工作十九年，駐美工作三年，駐港工作三年，主持廣三、京漢、武漢、平漢、粵漢等路，服務十年，總計三十五年。

余在部工作年數較多，所有部中各級職位，幾皆經歷，因職責所關，對於各項建設之具體規劃，及應行興革事宜，經常為不斷之研究與策動。經余主持及參加策劃研究之事項，屬於鐵路建築管理；及一般性交通業務管理者居

多。如燃料機構之設立，鐵路貨等運價之調整，消殺生產品之協助運銷，鐵路職工教育之加強；與福利設施之增進，鐵路法規之整理，鐵路材料管理制之改進，新路工程之規劃，新路建築標準規範之厘訂；與各路工程局處之設置。揚子江水道之整理，粵漢全線規制之統一，與各路通車之各項準備。錢塘江橋之建築，鐵路行車調度制度之革新，戰時後方運輸之策劃，行政三聯制之籌劃實施與推行，戰後復興建設鐵路之規劃等等，雖曾耗費許多精力，但對國家之貢獻實未盡心願於萬一。

惟余擔負獨立責任之工作，則比較稍有成就，例如：（一）余任廣三路局局長，到職僅數月，全線改觀，營業盈餘，亦超過原數三倍有餘。（二）抗戰勝利後，余奉派武漢區交通特派員兼鐵路管理局長，負責接管豫、鄂、湘、贛、四省交通事業，並奉命迅即恢復交通，因平漢、粵漢兩路，地處戰區，破壞程度，最為嚴重，在千瘡百孔，款料兩缺乏之情況下，惟有安撫日俘，使其感奮用命，並親自往沿線日夜督工，於不到一個半月之時間內，全線自平漢之安陽站起，至粵漢之衡陽站止，共一千二百公里長之鐵路，完全修復通車。（三）卅五年鐵路實行幹線區制，余奉命專任平漢區鐵路管理局長，以極端殘破之路，所有機車車輛、橋樑、軌道、及一切行車設備，皆不如他路，經策勵全體員工，努力奮鬥，提高服務精神，以克服物力之不足，故雖在共匪不斷破壞與隨時修復之艱難狀況中，不逾一年，營業運輸，均能恢復戰前體制，並革除以往腐敗風氣，員工工作振奮情形與設備完整，未遭破壞之路比較，實有過之。

上面列舉三事，說來極為平常，第一事由於積弊之清除。第二事由於一萬四千名日俘之任命。第三事由於全路員工之通力合作。其均能於比較短促之時間內，收到預期之成果者，則賴多數人之努力。否則不可能於短促之時間內，獲得重大之成就。如何獲致多數人共同努力，講來亦甚簡單；祇要主管人員能公、正、勤、廉、以身作則，又能經常關心衆人之事，而先為之謀，則人自任命。同時凡事預作必要準備，精神始終貫注，不因日久而鬆懈，則事無不立。類如上述之事，余親身經歷不少，余辦漢口特二區市政，外人譽為收回租界之模範，余辦中山陵園，成為

今日首都風景區，均循同一原則，而獲致成功。簡言之。律已待人在「誠」與「恕」，治事在「豫」與「恒」，此爲余服務數十年來經驗之所得。

在余服務之過程中，經余倡議或親自擊刺之事項，由於種種原因，迄未舉辦者甚多；其中有關國家整個經濟之發展者有二事：一爲揚子江航運之整理。一爲大武漢之建設。此二事國人似早已遺忘，雖有少數關心人士冀成其事，然因不詳悉其內容，且均力不從心，實屬異常可惜！關於揚子江航運整理，係指宜昌經漢口至上海一段揚子江航運。國府定都南京後，交通部曾有揚子江水道整理委員會之設置，余亦爲委員之一，當時對於整理工程，擬有許多計劃，但未與沿江各省爲具體之洽商，致未籌定經費來源。余當時建議：整理此段水道之最終目的，應使萬噸貨輪可以由滬直駛漢口，而不必在吳淞口外轉駁，以減輕出口國貨之運輸成本，並促進沿江各城市之繁榮，政府必須以極大之決心，分年分段完成此項工程。美國大來輪船公司主人大來先生，曾列漢觀察其公司業務，在數送會上臨別致詞，勉勵我國民以二十年之時間，完成此項航運整理工作，謂此項航運整理工程，與開闢巴拿馬運河工程比較，其難易有天壤之別，巴拿馬運河能閉塞完成，則揚子江航運整理工程，亦可順利完成云云。現二十年時間早過，不獨此項工程，迄未着手，更不復聞整理揚子江航運之議矣！

次爲大武漢之建設，於民國七年至十年，任京漢鐵路南段處長，兼管漢漢間鐵路地畝。當時京漢路地之多，幾與漢口市區面積相等，而不予利用，又不出售，亦不准人興建房屋，致造成私佔路地，違章建築之種種糾紛，阻礙漢口市之發展，余認爲武漢爲我國之心臟，華中經濟之中心，交通之樞紐，外人譽武漢爲「東方芝加哥」。無論以軍事，經濟眼光來看，與就整個國家利益著眼，政府實應運用全國之力，對武漢地區爲有計劃之建設，果能如此，不獨可促進華中地區之繁榮，而對整個國家之軍事、政治、經濟、文化，將能發揮莫大之貢獻。倘由京漢路指導，而底於成，對國家實亦爲不可泯之功績。擬將武漢形勢及漢口地形，爲三年之實地調查測量，擬成大武漢建設工程計劃，呈總局轉呈交通部，擬以四年時間，奠定建設始基，其計劃之要點爲：

- (一) 以武漢爲華中區主要商埠，並爲水陸空聯運中心，以漢口爲商業區，武昌爲住宅與文化區，武漢下游襄河上游沿江河兩岸地區爲工業區。
- (二) 將武昌、漢陽、漢口、合併爲一個市，重行規定道路溝渠系統，與現代化之都市建設計劃，以配合全市之發展。
- (三) 籌建連接武昌、漢陽、漢口之鐵路公路兩用跨江大鐵橋一座，及漢陽、漢口間鐵路橋一座，公路橋二座。
- (四) 將京漢（即現之平漢）鐵路大智門到丹水池一段軌道，向內遷移，以加大鐵路與江岸中間地區之面積，爲建築現代化碼頭、倉庫、及土貨加工出口各種工廠之用，並先由舊比租界碼頭，向下游開始建築。
- (五) 設京漢、粵漢、川漢三路總調車場於漢口。
- (六) 挖除漢口江岸與武昌、徐家棚間江中沙洲，以改良航道，並以所挖之沙土利用鋼管壓送，用水沖沉澱法，填高鐵路沿線兩旁建築地段。
- (七) 恢復襄河故道，使由潘口入江將現在襄河，從漢宜鐵路岸堤起至集家咀一段，作爲避風港，將恢復故道所挖泥土，用水沖沉澱法，填築張公堤內建築地段。
- (八) 將張公堤外，沿恢復之襄河故道堤岸，闢爲襄河上游運漢土貨集散碼頭倉庫之用。
- (九) 將張公堤內戴家山附近地區，闢爲具有新式設備之勞工住宅區，由鐵路建築支線，直通該地區，以便利勞工出入。
- (一〇) 在武漢沿江建築現代化之港埠設備。
- (一一) 將來沿江區繁榮後，在青山利用江中洲地作墩，另建一橋過江，又江岸、徐家棚間沙洲挖除航道整理後，另設新式輪渡以便利兩岸交通。
- (一二) 全市區四週之窪地，爲有計劃之整理，以減少水患。

上項建議，深獲當時北京政府之嘉許，立予批准四年需用之經費，限於三年期間內完成，派余主持其事。但工程開始，未逾一年，直奉戰起，此項建設計劃之實施，乃遭擱置。直至撤離大陸前，此漫長三十年之時間，國家處於內憂外患之中，關於大武漢之建設，聞雖有人提議，或以時局之不靖，或以經費之無着，過景雲煙，一談即逝。此一建設，不知何日能予完成！吾念及此，不勝慨嘆！

余素不文，不獨不擅詞藻之長，常有詞不達意之感，故不敢輕易投筆爲文，本文係應編者之囑就個人生平值得記述之事，摘錄一二，余備位交通與工程兩方面，垂四十年因知我工程界交通界人士，對於國家之建設，均富熱忱，故就個人之服務心得，及耗盡心血以計劃倡導，而迄未舉辦，值得再提之兩件事，簡略陳介，俾供關心建設人士之參考！信筆寫來，草率剪陋，知所難免，其願讀者先生對所述內容，勿以「文章」而以「建議」視之；有所教正，則幸甚矣！

## 十年臺鐵憶當初

陳清文

作者自述今日臺灣鐵路之繁榮，不禁憶及十年前接收時臺鐵之慘狀。

臺灣鐵路，雖軌距僅三英尺有半，狹於大陸標準軌距之鐵路，然自舖築迄今，始終不失爲寶島之大動脈。由於日人在第二次世界大戰爆發後，全力應付作戰，對臺鐵正常應有之保養，未遑顧及，益以戰爭末期，慘遭盟機轟炸，一切設備被嚴重破壞，至日人投降之日，臺灣鐵已呈百孔千瘡，癩瘼垂斃狀態，其情況之慘慘，有非筆墨所能形容者。

作者於民國三十四年十月，奉政府指派來臺接收臺灣鐵路，與來自大陸鐵路各級幹部，組織臺灣鐵路管理委員會，會址設於臺北市北門即今日之鐵路管理局。接管之時，估計當時臺鐵現狀，枕木腐朽逾半，鋼軌磨損及重量不

足者，共達二萬五千餘噸，損壞及嚴重不足之橋樑，共計一千四百十二孔，路基坍塌，涵洞堵塞，更不計其數。松山機廠被炸慘重，設備幾全部損毀，工作停頓，全線機車二百廿二輛，超齡約佔三分之二，損壞不能使用者幾佔半數；客車四百廿八輛，超齡約佔半數，損壞不堪使用者約佔二成，汽油車二十七輛，則全部不堪使用；貨車五千四百廿七輛，超齡亦佔半數，損壞不堪使用者亦有二成，而全部貨車中約佔半數之蓬車，漏雨者達八成，最忌雨水之晒、肥料、米、水泥、鹽等大宗貨物，幾無法裝運。運轉配車系統極度紊亂，車輛多出各事務所及支所控制，益以通訊設備不善，運轉車輛缺乏，命令不能貫徹，祇能日駛各種定期客貨列車一百七十五次，計一萬二千八百餘列車公里，而列車慢點，已成爲經常現象，苟有一列車準點進站，即被視爲奇蹟；當時客貨運量，更爲慘慘，由於省內工商業凋蔽，海運未通，一般民衆疏散未歸，每日乘客僅約十三萬七千人，運送不及六百萬延人公里，貨物則僅四千餘噸，六十三萬餘延噸公里，以言站車秩序及清潔，因當時車站殘缺，車輛破損，加以社會秩序凌亂，警力薄弱，旅客同顧公共衛生，已入於無法整頓狀態，例如每日乘客因車次有限，人滿溢湧，秩序無法維持，車上旅客擁塞，無法查票及清潔，不法旅客無票乘車，又不肯補票，站車人員鑒於流氓兇殘，無法及未敢取締，可用車輛需要殷切，洗車乏暇，無法清潔，車上無票小販橫行，站車秩序更形紊亂，因警力單薄，站上車上設備零件，甚至廠場材料，頻遭偷竊，損失不貲。讀者荷將上述各項，略加想像，即可明瞭當時臺灣鐵路所遭遇之破壞、癱瘓、凌亂、以及醜陋情況，其慘慘狀態，作者今日思之，猶有餘悸。

鐵路管理委員會，成立於民國三十四年十一月一日，委員會下分設車務、機務、工務、會計、材料、總務、秘書各處，另設日人制度，將當時臺鐵經營之公路運輸及監理業務，增設一汽車處。外單位則有臺北、高雄、花蓮辦事處，以及松山之鐵路機廠。當時全體內外員工，約計一三、八二〇人，而高級及中級幹部人員，全部爲日人。委員會成立以後，日人即全體解僱遣返，而來自大陸鐵路各級幹部人員，爲數甚少，當時一般大陸鐵路人員心理，以爲臺灣遠隔重洋，殆爲流徙之地，卒多猶豫其行，繼致至爲不易，而原有省籍鐵路員工，久被日人壓制，多爲低

級幹部，賦予大批招升實際上亦有困難，於是人員之恐慌，又成一嚴重問題。當時委員會所有外省人員，而臨此一百廢待舉之臺灣鐵路，其情緒之緊張，工作之繁重，不難想像，而遣送歸國日籍鐵路人員，極盡興風作浪，諷刺煽惑之能事，揚言我國接收此鐵路後，最多祇能維持半年，即將全部窒息無疑，甚至道返列車途中，揮手示意，數年後再來此土晤面，當時予我接收人員刺激至深，類此情事，不斷發生，故當時接收工作，物質上之重建困難，而心理上之建設尤屬不易。

委員會同人鑒於八年抗戰勝利匪易，國土重光維艱，均咬緊牙關，排除萬難，埋首苦幹，先就破殘不堪之設備，擬訂分期復舊計劃，復激勵內外上下員工，同心協力，使此瘡痍滿目之鐵路，按照計劃逐期恢復舊觀，故在同年十二月亦僅接收後三個月之過程，每日載客已增加百分之廿二，載貨亦已增加百分之十三，至翌年卅五年十二月，因局面大致已安定，戰時疏散四鄉者，亦已回至舊崗位，兼以各項事業，尙未大發展，故個人旅行或家庭遷移者稀少，客運銳降有達至百分之卅一者，貨運則增加百分之一百一十六，嗣後至卅六年十二月中間，每月客貨兩運均頗有增加，客運每月平均增加百分之九，貨運每月平均增加百分之一百六十七。日人所言不出半年臺灣癩瘵瘳息之說，已由事實予以否定，而我全體員工之茹苦含辛精神，實有足多者。

鐵路管理委員會全體員工，一年餘來不斷苦幹，已有顯著之成績，方期繼續邁步前進，使此艱巨之復舊工作，克底於成，詎二二八事變，於民國三十六年發生，此漸近強壯之鐵路事業，突遭摧殘，元氣又大受挫傷，而共匪之滲透陰謀得逞，鐵路設備雖幸無重大損失，顧員工死傷疊疊，精神上受一重大打擊，幹練者紛紛求去，擬來者裹足不前，而以省籍與外省間之隔閡日深，最爲棘手，事件平息後，省政改組，作者奉命承乏省交通處，仍兼主委員會事務，乃復集中力量，撫慰全體鐵路員工，從頭做起，同心戮力，不數月而創痕平復，時適大陸匪焰囂張，人才紛紛隨政府來臺，而臺灣局勢反趨安定繁榮，臺灣業務又蒸蒸日上，於茲值得一提者，爲竹東鐵路之完成。

竹東鐵路位於新竹縣之新竹及竹東之間，全長十七公里，爲臺灣縱貫線之重要支線。遠在民國三十三年，日人

爲開發竹東地區資源，即已開工興築，翌年八月隨日人之投降而停工，當時完成者僅路基土石方百分之三十，橋樑涵蓋百分之六，隧道一座百分之八。光復後未久，政府鑒於竹東地區蘊藏煤量，極爲豐富，備嘉樂牌一地，蘊量即在一千萬噸以上，抑且品質優良，堪供提煉焦煤，此外尚有年產可數十萬噸之石灰石，蘊量約在二億噸以上之礦砂，其他如木材、竹料、水災、茶葉、米穀、纖維類等產量，亦極豐富，大好資源，亟待開發，政府因從省內各界人士之請，資成鐵路管理委員會繼續興築。委員會當時雖值人力物力財力均感困難之秋，惟上體政府開發資源之至意，復徇各界殷殷之期望，遂不計困難，毅然負此重任。民國三十五年五月，組織測量隊進行實地察勘，同年十月即成立工程處，十一月四日即正式開工。爲使大量資源能迅速輸出，加強運輸能力，更將日人原設計之工程標準，分別提高。開工後因省內鋼鐵缺乏，本身亦乏存料，乃將部份鋼筋混凝土橋樑，以廢舊輕便鋼軌代替，鋼樑亦就炸毀之舊樑拼湊而成。全部工程，包括路暨路堤土石方二十六萬餘立方公尺，五公尺以上之鋼樑橋及混凝土橋十座，跨度一至五公尺之涵渠三十五座，明暗渠一百三十九座，架溝二座，架土橋三座，虹吸管四座，隧道一座，全長三百八十公尺，遷改河川七百公尺，大小房屋十五棟，猶復在竹東竹中兩站間，鋪築寬八公尺之碎石路面公路約九公里，此外尚有站場內客貨月臺，煤水設備，保安設備，電信電燈電力等設備，全部工程費用，除撥用存料不計外，計支付現款達舊幣一億元之巨，就當時臺灣情況而言，尤爲一極艱巨之工程。自民國三十五年十一月開工，至三十六年二月，工程進行極爲順利，當時已完成全部計劃百分之六十五，原可於六個月內按照計劃完工，不意二二八事件發生，工人星散，材料被盜，停工一月有餘，嗣工地又進入雨季，施工困難，又因物價波動，包商發生糾紛，工程進行頻遭阻滯。由於委員會及工程處決心不移，全賴軌道鋪釘工作，終於同年九月完成，第一次上程列車於是月二十二日由新竹開出，安抵竹東，又經數次試車，成績美滿，至民國三十六年十一月五日，舉行通車典禮，正式開始通車，迄今已八載有餘，回憶當時委員會及工程處員工之克羸經過，今日猶歷歷在目。茲值鐵路創業七十五週年紀念，率撰此文，聊誌鴻爪，亦對當時鐵路在事同人，表示懷念與欣敬之意。



## 西南公路回憶

吳 銜

九一八瀋陽事變，顯示日本軍閥侵略中國，由經濟政治而轉為武力，我國政府當軸，鑒於全面戰爭之迫於眉睫，乃積極發展後方交通。鐵路方面有浙贛、京贛、湘黔、株韶、湘桂等路之籌築，公路方面則由全國經濟委員會之公路處主其事，計劃國道省道，發動各省全面築路，於是九省聯運公路之建築，至廿六年，而臨中日戰爭之前夕，吾後方公路交通，西北西南公路系統，已粗具規模，行政院為明瞭西南公路系統之各路工程設施，能否適應戰時需要，以及各省對辦理聯運之能否推誠相與，捐除省界成見，通力合作起見，特組織京漢公路週覽團，其中包含軍事，交通工程運輸及工商界專家人士，於廿六年春，由首都南京出發，沿京杭國道經杭州沿杭徽路經新門入贛境，經景德鎮南昌，循湘贛公路，直抵長沙，渡湘江，經湘黔路，由晃縣至玉屏，入黔境，再經鎮遠，以至貴陽後循黔滇公路，西達昆明。

此行雖由首都乘汽車直達昆明，但沿途除少數路段之工程，稍有規模外，其餘大部路線，或係匆促築成，或工程不合標準，路窄橋危，尙無班車行駛，而最大問題，為路線所經較大河流，均為臨時性橋梁或橋原始之船渡，每遇洪水，交通輒告中斷，非短期所能恢復，後方公路尙未達暢通之程度，已可概見。

週覽團回京不久，日本野心，益趨暴露，戰事隨時可以爆發，中央已作全面抗戰後撤計劃，乃就湘桂川黔五省公路聯運委員會之基礎，成立西南公路運輸總管理處。以負後方交通運輸之責，派薛君次華主其事。余與王君世圻副之，先成立籌備處於長沙，時余在香港主辦交通部進口器材轉運業務。奉令後即馳往長沙，與薛王二君會晤，始悉梗概，經合商討論，以為西南公路運輸管理處既需負起後方運輸之實責，必需將此五省公路聯運運輸之路權，設備，人事等，統一管理，方能有效。當商定湘省之長昆段由薛君就近向湘公路局交涉接收外，其餘各省由余商辦接收工作，余即赴重慶，與四川公路局洽商接收手續，經數日之磋商，擬定原則及草約，餘派員繼續辦理。余再

搭車赴貴陽，經數日顛播，方告到達，晉謁貴州省政府主席吳達銓先生，蒙派該省建設廳長葉麗長與余洽談，葉君對辦，就省之立場，提出種種條件，頗感困難，嗣經多日洽商始允除川黔、湘黔、黔桂、黔滇、四大幹線，得由西南局自行派車運行外，貴州公路局，仍保留所有車輛及一切設備，不予移交其運輸路線，仍由該局自行規定，不受任何限制，並不擔負任何養路費用，換言之，所有西南局派車營運之四大幹線，此後改善保養一切費用，均由西南局自理，省方概不負責。上述辦法商定後，西南公路局自備車輛，即可開始營業，同時另派人員往廣西桂林，與省當局洽商接收六寨至柳州段路線設備，往雲南昆明，洽商接收黔滇線之屬於滇省一段，此兩省，原對地域觀念甚深，料想交涉必多錯折，不期交涉結果，意外順利，竟一言而定，故西南公路所屬五大路線，不到一個月先後接收竣事。奉令改處為局，集工程運輸業務，統一管理之。

西南公路，以貴陽為中心，南通柳州，東達長沙，北至重慶，西迄昆明，另有川湘一線，係由重慶迄南之瀘江，經南川黔江酉陽秀山以至湘省沅陵附近之三角坪，與湘黔公路相接，全部路線，長達三千餘公里，沿線所經崇山峻嶺，地瘠民貧。此次接收除湘省之長昆段及桂省之柳六段路線工程設備較合標準外，川省僅移交舊車二十餘輛，及海棠溪站屋一棟，其餘黔滇二省境內及川湘公路除路線以外，均無站場房屋及車輛設備之移交，接收之初，真所謂軍路權確，滿目瘡痍，經營萬分困難。

廿七年春，各路接收工作完成，乃在貴陽賃屋馳行路為局址，將長沙籌備處撤銷，所有人員移至貴陽辦公。旋因局址過狹，復遷至東門虎峯別墅。同時對於各線營運及工程業務，分別在長沙、貴陽、柳州、昆明、海棠溪及南川成立辦事處主其事，並接收前經濟委員會所訂車輛一批，分派各線行駛，規定行車班次，行車日程及食宿站所，惟以當時軍公人員及物資，大批擁向後方，路局車輛有限，不敷分派，行旅每有長期滯留之苦。路局除一面竭力疏運外，並獎勵其他軍公車輛及商車協運。但因路線工程原甚簡陋，危崖險橋，隨處均是。覆車慘劇，時有所聞，對工程之改善，設備之增加，實為刻不容緩之事，路局權衡輕重緩急，先後舉辦。西南公路自廿七年起以至抗戰勝利，

八年中雖在經濟物質極端困難之下，慘淡經營，爲後方交通運輸服務，自卅年以後，西南公路已成爲後方交通之康莊大道，軍公運輸，抗戰大業，實多利賴。關於西南公路數年來之設施，僅就回憶所及略述如次。

一、修建川黔滇境內車站場庫：西南公路，首期工程，即在各食宿站地點，建造車站庫及停車場，另在貴陽西門外馬王廟建立修理廠一所，以作全路車輛修造保養之用，此外鑑於沿途餐旅之簡陋，乃與中國旅行社訂立合約，辦理全路各宿站招待所業務，當時限於物質，雖非高樓大廈，但整齊清潔，服務週到，取費低廉爲人讚道，行旅稱便。

二、統一全路號誌標誌，西南公路大部份路線，行經崇山峻嶺，懸崖絕壁，工程極爲簡陋，行車又甚緊密，故事變慘案，時常發生，而工程改善，非一蹴可成，當務之急，首在危橋險路，乃設以顯明之標誌，使司機知所警備，以減肇事於未然。另對各線里程及城市名稱，岔道方向，亦普遍設立標誌，使行旅知所適從，更於危險路段之路邊，大量建造矮橋圍欄，以防墜車，次險地段，則普遍於路邊，埋置路緣石，即以大石，埋於路面外側，石上刷以石灰，使路面範圍，目標顯著，此項設施，所用經費甚微，而對司機，行車，幫助甚大，收效極宏，同時對於行車司機，嚴格管理，指定住所，規定睡眠時間，精力充沛，上路行車，全神貫注，確保安全，頗爲行旅樂道。

三、普建橋梁減少渡口。西南公路，自接收各線後，所有較大河川，均無橋梁，悉藉簡單之船渡，以維交通，惟渡口爲交通上最大之阻碍，因渡車一次，少者需時十餘分鐘，多者需時半小時以上，而每船最多渡車二輛，每遇大隊車到，必需挨次擺渡，費時甚多，故西南公路成立之初，即以減少船渡中心工作之一，但西南公路，各地川流，地險流急，建造橋梁，工艱費鉅，各省原先未能建橋，原因在此，西南公路局，雖願此標的，惟以經費，人力工具材料等所限全路大橋十數座，實非短期內一蹴可就者，故經訂定計劃分期進行，其重要渡口，如湘境之三渡水，馬底廟渡，芷江、晃縣、黔省之施康、重安江、盤江、烏江、桂省之懷遠、三江口、以及川湘公路之茶河、黔江、蕪江等處。迄至三十年，所有渡口，除辰黔之沅江，因當時交通量不多，而江面遼闊工程過鉅，未予建橋外，其

他各渡口，均經先後建成橋梁，暢通無阻，即如黔省之烏江、盤江、重安江、桂省之懷遠、三江口，工程最為艱鉅，均經建成正式鋼架橋梁，在當時物質條件困難情形之下，能以人力勝天，完成此種鉅大工程，及今回憶誠屬難能可貴。

四、提倡工餘增產安定員工生活。西南公路接收以後，除注意於改善工程，並集中全力於養路工作，惟當時以各養路道班，無固定住所，待遇微薄，養路工人，招雇困難，朝來暮去，比比皆是。而養路道班又每為逃役壯丁或罪竊之流，視作逃遁之藪，城鎮追索之時即投公路做工，追捕稍鬆不顧而去，而黔滇等地區，地瘠民貧，工人均為赤貧，衣不蔽體，甚至夜間亦無棉被禦寒，多徹夜烤火不眠，日間則覓山谷向陽避風之所，曝日尋夢，故接收初期，路線上難見從事養路工作之工人，旋經檢討研究，認為無固定道班房，不能集中管理，而工人類為赤貧之流，工作既重，待遇又薄，以至對工作無恒心。為解決此項困難，非從根本着手不可，乃由路局赴全力以建道班工房，每十公里一所，計三百餘所，每處均廣購地皮（山區地價甚廉）至少皆在十畝以上，除建屋基地以外，餘地以供道班工人，以工餘勞力，自行種植，菜蔬雜糧，以補生活之不足，且甚多地段，係窮山僻谷，距鄉村遼遠，如非自行種植菜蔬，必購之於十里外，實甚不便。一面由路局發給每道班豬種二隻，作為全班共有財產，共同飼養，每年發給工人棉被、被單、棉背心各一套，均作為個人之私有，此外提倡工人業務增產，如養蜂、養羊、養雞、及種植菜蔬、雜糧、烟葉、菓樹等，以增收人，此項政策，由各級提倡考核，不斷舉行增產競賽，列為成績考成，優者予以名譽、金錢獎勵，經三年來實施結果，不但工人之流動大見減少，而每一道房不啻一富足之農戶，全班工人，因利益相共，成爲一堅強之團體，對養路工作成效大增，對職員生活之安定，則於各段路線，每約二百公里建養路工段一所，每約五百公里建工程處一所，內有寬適之員工宿舍，職員雖在物質待遇極為菲薄情況之下，而各人工作情緒，異常高漲，可見此項設施，收效頗宏，不俱此也，西南公路，全線每十公里有追班房一所，每二公里有工段一所，無論任何車輛，中途拋錨，最多步行五公里，必可覓得休息之所，不似以前之過此情形，必露宿於窮山僻野，既無法以

避風雨，更慮野獸強梁之侵襲，因此行旅於西南公路者，對此亦多歌頌。

五、設置聯合檢查站 抗日戰爭開始，政府由漢口遷至重慶，西南公路，交通益見頻繁，各重要都市，均設有各種檢查站哨，檢查車輛行旅，五花八門，各自為政，每一車輛經過，必需分頭投報，辦理手續，商民苦之，視為畏途。西南公路有鑑及此，乃在各大都市建造聯合檢查站，如重慶之一品場，貴陽之三橋，蘭溪關等建築宏偉，設備完全，集各種檢查稅收等機構人員於一大辦公室中，並請由運輸統制局指派高級人員為聯合檢查站主任，所有各機關駐在辦公人員，均歸其統一監督，以前每車經過，需經三數日向十餘機關辦事手續者，現僅需於屋內一個圈子最多數十分鐘即可辦畢手續，順利放行，此外各聯合檢查站中間之小站，原有地方性及駐軍之檢查，經西南公路請准運輸統制局，一律以命令禁止，其中有中間揮旗攔車者，以阻礙交通論罪，自此實行以後，運輸績效大著，西北，滇緬各公路，亦做效實行，商民稱便。

六、烏江口擠渡 烏江渡兩岸，懸崖絕壁，礁石重重，川流湍急，為筑渝間之天塹，西南公路接收後，烏江渡係以三艘渡船，輪流渡車，鑒於此種船渡，無法維持大量運輸，故列入第一期之建橋計劃，於廿八年，即向法蘭西非爾鋼廠訂造一百一十公尺連續式鋼桁橋一座，一面勘定橋址，選測路線，開山築路。惟因工程過於艱鉅，非短時所能完成。廿九年春末，正當橋路工程工作緊張之時，不意暴雨連綿，江水暴漲，波濤洶湧，如萬馬奔騰，停渡三日之久，渡船亦被沖損壞，時因滇緬公路被封鎖，國外物資，改由鎮南關進口，大批軍公車輛湧到，每日到車候渡者，達百餘輛，三日來候渡滯留者，達四五百輛之多，而每日渡口渡車，僅力，僅七八十輛，以致停留車輛排成長龍，自渡口以至息烽，長達數十里，且每日來車不斷增加，以至貴陽至渡口間，車輛擁塞途中，進退不得，每日每車難度，僅數百公尺，蠕蠕爬行，向前推進，如此後來之車，非十數日不能到達渡口，更因沿途荒山僻野，陸續大批車輛，食宿大成問題，而軍車爭渡尤急，秩序大亂，互相指責，軍事當局亦一再限期疏運，西南公路職責所在，對上率之督催，輿論之指責，實感實無旁貸，但由於物質環境，誠無法以善其後。經集中路局管理及工程高級主

管，聯合地方軍政機關，並承貴州省主席兼保安司令吳達銓先生之全力協助，渡口秩序，由保安司令部全權負責維持，規定除交通班車，隨到隨渡外，其他車輛，均挨次過渡，不得搶越，並將貴陽至渡口間，劃成三段停車候渡，即渡口規定停車二十輛，息烽站停車二十輛，其餘車輛，均退回貴陽，登記先後次序。烏江渡口每渡過五輛，由息烽放車五輛，息烽之車放完，再由貴陽一次放車二十輛補充，如此可免候渡車輛人士，在郊野餐風宿露，而渡口秩序亦大見改善，路局得此幫助，方能致其全力，加強過渡速率，但限於渡船及渡口設備，每日僅可渡車八九十輛，水漲時江面遼闊，祇渡車六七十輛，而每日積來車輛，驟在百輛以上，如此計算，則非但以前停留之四五百輛，無法疏清，繼續來者，更日有積聚，候渡車輛，勢將與日俱增，難達疏清之目的，故立即決定，開始夜渡，在烏江兩岸，裝設電燈，自裝電機供電，渡口各盞探照燈十數盞，照耀江面，指導航路，江上一片通明，夜以繼日，渡車效率，果然大增，每晝夜可渡車一百三四十輛，足以平衡每日之交通量，以前積車，實無法疏清，路局一面由工務處派員建造渡船及浮橋，唯以此項大量木料，無法購到，乃發動地方政府徵用民工在烏江兩岸伐取樹木，達數千株，鳩工造船，共建渡船七艘，浮橋船二十艘，日夜趕工，經二月餘渡船浮橋先後造成，全部積車二百餘輛，於一小時內，全經浮橋駛過，余心稍安如釋重負，憶烏江擁渡，為時連二月有餘，余始終其事，親在貴陽烏江兩地督導，其間驚險鏡頭甚多，至今思之仍有餘悸。

西南公路自廿七年起，以至抗戰勝利，八年中雖在經濟物質極端困難之下，慘淡經營，為後方交通服務，各方籌西南公路為西南大動脈，誠非偶然。有恒為成功之本，養路工人，以路為家，固守崗位，實為西南公路成就之一大因素。快幹，實幹，硬幹為當時的三大口號，那時西南公路各項工程之迅速完成，與烏江渡口之疏運，實由於當時處事，樞實分明，交付責任，授予實權，因此工作之推動，各負其責，全力以赴，切實而快，更不避艱難，勇往邁進，始克有濟。往事追記，舛漏不免，僅述舉筆大者，以誌不忘。

# 我從業鐵路四十多年中幾個記憶猶新的

## 憾事

孫蔚生

從民國元年，我厭棄了舊有的職務，決心改業，去做建設工作。果然蒼天不負苦心人，給我投到鐵路界裏來，屈指已是四十多年，直到現在還沒脫離關係。在這不少的年月裏，問我有什麼成就，那總是天曉得，搜索我的行狀中，簡直找不出一點點值得稱述的傑作，可以自我宣傳。倒是不如意事，確乎十常八九，讀者如果不厭棄的話，請聽我說個大概。

第一個可憾的事，是有關人事管理的。我對鐵路人事職務，前前後後，也做了幾次主辦人和小主管。我對人事管理，具有着幾個自己的偏見，不能去除，譬如說，鐵路雖屬國營，性質却是企業，那麼一切制度，尤其人事，爲什麼不使他趨向經濟化，企業化，合理化，却偏偏領導他朝着官廳化，官察化裏走，鐵路是營業的機構，用人要從慎選，對於舞弊營私，特須嚴格的監督，對於瀆職無能，更要認真的淘汰，絲毫不容徇縱，因此待遇上不能不求其適合生活程度的水準，以提高工作的情緒，發揮自愛的本能，抗戰以後所行的配給加給制度，既不公平，又多虛耗，利少害多，更該脫離行政的羈絆來澈底剷除，自成一個強化合理的制度，以切合事實的需要，在這裏不過舉其一例而言，諸原諒我不能作詳盡的述說。在我擔任人事主管的時候，抱歉的很，不但沒有權能按着我的主張來改變，有時還被環境牽着倒退，就連一個法良意美，小小的服務手冊制度，已經通過了核准的程序，印製格式地完成，尙且遭受了人事的調動，被擱置而未行。

第二個憾事是有關統計資料的。大凡一個事業的蓬勃發皇，斷不是偶然倖致的，必有一番努力改進，纔能達到

繁榮，改進的根據，自然離不了統計調查分析比較，統計越精密，他的效用也愈顯著。我國鐵路，從前既有每年出版一冊的會計統計年報，多半是供給債權人閱覽，此外就少見什麼包羅萬象的巨著宏編了。我在主管鐵路統計的時候，知道各鐵路內而處蹊，外而段站，承辦表報的人們，最感到頭痛的，就是永無止境的填報，每年照例的年月旬日報，已不下百十種之多，臨時各方面需要的，各種不同的，大同小異的，更是接踵而來，限期敦促，不勝其煩，結果是，收效少，糜費人力物力多，我會計劃召開一個全國鐵路統計的會議，來規定征集統計資料的辦法和劃一的表格，及劃一供求的方法，並擴大統計的範圍，充實到鐵路的每一角落，誰料纔有了動機，就被調某路供職，適某路也派我做了統計主管，我就在這局限內來試辦，着手組織，擬定徵資料表報格式，印製表格，分送各部門填用，時歷不久，我又被調他路，這事也就無疾而終。

第三個憾事是有關債務整編的。在日寇侵略政府遷都重慶以後，我做的職務，是債務的主管，那時四政的債務，都在停頓的情況，本來可以偷閒苟安的，但我沒有那樣做，乘着清閒的餘暇，集合了同事，把所有四政的內外債務，集總的編了一部四政內外債務彙編，首敘舉債的緣起，次敘條件的磋商和經過的實況，末附還欠的本息表，經兩年多的努力，纔告完成，可惜的是當時經費支絀，沒能付印出版，僅寫成正本一部，複寫副本三部，滿以為還都後，可以繼續未完的印刷工作，更誰料共匪的動亂，變本加厲，經費更是無着，日常工作，朝夕繁忙，沒有餘暇去分心，政府遷都廣州時，副本三部，一被某君出國携去未還，其餘二部隨同案卷，奉命移交某路保管，正本由主管携至廣州，之後聽說這本孤本，又由廣州轉費手慶，與陪都同遭浩劫，使此足以據為信史的資料，一旦化為灰塵，讓我至今還不勝惋惜。

第四個憾事是有關鐵路文書的，我到臺灣，給我的工作不是研討鐵路文書，這個工作不太複雜，但也不很簡單，多承各位好友，給我寶貴的意見和幫助，給我豐富的資料和鼓勵，使我完成了一個內容充實、激頭澈尾、的整個方案，尤其裏面保管和編輯兩章，一期便利辦事敏捷和減少無謂的麻煩，一則充實史實的資料和供給無窮的需求，



在人們或者不值一顧，在我正是敝帚自珍，不過這個方案的內容，祇是平平常常普普通通的東西，而不是反攻大膽的工具，有心整理內務的，都可以隨時拿來做個參考，犯不着把他慎重的保藏，如果有什麼問題，不恥下問的話，我都願意竭誠的答覆，我的志趣，就是任何事體，不喜徒託空言。

以上我所說的幾件憾事，都是我的失敗，寫出來作為我的反省，而加警惕於未來，想讀者也必會給我多少同情和憐嘆？

## 我從業鐵路四十年回憶之一——鐵路聯運

### 直達通車

沈鍾鈺

吾國鐵路之附創，已七十五年於茲矣。其過程中，可謂歷盡艱辛，而可紀之事實，亦足多也。筆者從業於斯，僅及其半，暇時喜作回憶紀錄，今略舉其一，謹就教於我交通界諸前輩。

溯吾國鐵路建築之初，多取資於外債，復借才於客卿，因之，不特一切業務因借款合同之束縛，不能自由運用，且國籍各異，所定章制與規範，亦不一致。當創辦聯運之先，可謂千頭萬緒，種種困難，達於極點，例如：行車章則，客貨運價，及貨物等級，乃至技術標準，（如軌距車鈎等等），彼此不同，欲求聯運，非屬空談接軌而已。故初行聯運之始，旅客及貨物之經過兩路或兩路以上者，概須在銜接站點重行起票卸貨換車，既多周折，復費時日，行旅自感不便，輸運尤多困難，其時咸覺章制與規範均有劃一之必要，於是迭次會議，以次改訂，迄民國十年，遂告逐漸統一，斯則聯運之發展而鐵路因之以統一，亦即鐵路之統一，聯運因之而逐年推廣也。

鐵路章制與規範，既逐漸統一建立之後，由國內聯運而國際聯運，由旅客聯運而行李而包裹聯運，由貨物聯運

而通軌互通車輛而開行聯運直達通車，此項聯運直達通車之開行也，其目的有爲配合國防、政治、經濟、及外交上之需要者，有爲便利客商增益路收而舉辦者，均適應環境，因時制宜，隨時籌劃進行，在進行中，皆作環境經濟，客貨行李包裹聯運數量，經行各路行車基本設備。行車安全速率與手路收增益等數字之估計或調查，配合實際需求，研究進行，同時，並將各要點與經行各路舉行會商議密決定後施行，其要點：如①常年或季節開行日期與次數。②機車車輛之籌購或撥發，車輛、等級、輛數之組織、挑選、檢查、保養及大小修，中途損壞之修替，修車材料及零件之儲備與負擔。③經行里程之核算，停站站點及發售聯運票之站點、車次、時刻、（必須與其他有關各路之重要車次銜接）及票價運價之訂定，聯運運費之如何清算。④鐵路輪渡之辦法。⑤隨車員工警之調派交替，薪費食宿等之籌劃，違章或不法情事之處理。⑥減免票證之限制，臥鋪票之分配，區間短途客貨行李包裹之運送，無票或越等越站之罰補，貨物行李包裹等授受手續，鉛印封條等之運用，及各種報告憑單格式之訂定。⑦行車所需煤、水、油料、暖氣之供應，消耗材料物品之儲備保管，臥具洗滌費用之分擔。⑧清潔衛生秩序之整飭，客貨之招徠，服務要點之宣傳，以及其他等等是也。茲將客貨行李包裹聯運各項直接通車，就記憶所及，分述於下：

（甲），旅客聯運直達通車：①平浦及平鄭浦旅客通車：我國鐵路旅客聯運直達通車（以下簡稱通車），實創議於民國五年，是時各路實行聯運，旅客稱便，但因中途換車，未能直達，每多紛擾，遂擬議由北京至浦口間開行京浦（後改稱平浦）旅客聯運直達通車，惜京奉鐵路以旅客無多爲疑，致未決定，迨民國七年十月津浦鐵路將旅客人數提出證明，其議始決，惟籌備需時，迨民國十年元旦，方始開行，此爲我國辦理國內鐵路聯運以來，開行旅客聯運直達通車之第一次第一日也。不幸民國十七年五月濟案發生，遂完全陷於停頓，當時南北交通關係重要，乃改道鄭州開行平鄭浦通車，即自北平由平漢鐵路至鄭州，經臨海路至徐州，轉津浦路而達浦口，回想當時，可謂煞費苦心，勉強求成，蓋其時沿路軍事甫定，駐軍尙多，車輛缺乏，幸各方鑒於交通之重要，外交之關係，協助進行，始得於是年八月一日起再次實行，每星期對開各一列，十一月鐵道部成立，除調得力路警隨車服務，商准沿途駐軍長

官保護外，專設隨車總查驗員，隨車查驗，行車時刻準確，減價免費車證，概不適用，旅途安適，復感便利，以致旅客日形擁擠，又於十二月加開一列，共為兩列，迨次年四月，濟案解決，津浦交通恢復，即於是月四日將平鄭浦通車一列，恢復平浦直達，其另一列，仍舊經行鄭州，以應旅客需要，未幾，平漢路發生阻礙，始一律恢復，並於是年七月及十二月先後又加開二列，至是共為四列，其時雖再遭浦口事變復而停頓，但不久仍即恢復。其組織為頭等臥車一輛，二等臥車二輛，散坐車一輛，餐車一輛，三等車四輛，行李包裹及郵件車各一輛。行車時刻與京開通車時刻相銜接，計由平至開需時三十四小時又四十五分，由開至平需時三十一小時整。迄民國二十六年抗戰軍興，始告停駛。②。滬平旅客通車：民國十七年十一月鐵道部成立，為謀長江南北各鐵路之聯絡起見，特建造下關浦口間首都鐵路輪渡，以利渡車直達，民國二十二年十月十五日完成後，即開行滬平旅客直達通車，每日由滬平對開一次，定為三〇一及三〇二次，為中外聞名之一標準聯運通車。每列掛車以十至十二輛為限，其組織為藍鋼之頭等臥車、客車、飯車、及二等臥車，各一輛，三等客車三輛，行李車及郵政守車各一輛，並附掛萬國臥車一輛。行車時刻係根據鐵道部全國鐵路時刻會議議決之時刻施行，全程共一四六二公里，往返各以二夜一天之原則訂定各站間開到時刻，使旅客得利用夜間在車途度夜，以免糜費，並與各路特快車之時刻互相銜接，計由滬到平全程需時三十七小時又五十五分，由平到滬需時三十七小時又四十分，（包括首都鐵路輪渡二小時），民國二十六年初，曾擬將行車速率提高往返各縮短六小時，惟因抗戰軍興，未實行也。③。京開旅客通車：京開通車者，為京滬路之南京至滬杭甬路之開口聯運通車也。當時以南京為我國首都，杭州、北平為最著名勝地，遊覽旅客衆多，乃於民國十八年七月一日起每日京開對開各一次。其組織為頭等餐車一輛，二等車二輛，三等車四輛，三等行李車長車一輛，及行李郵件車長車一輛，共九輛。其時刻南下者銜接平浦通車，北上者銜接滬平通車，旅客稱便。④。京平遠旅客通車：民國十八年南北交通仍多梗阻，旅客取道津浦北寧兩路而至哈爾濱，經由西伯利亞鐵路，前赴歐洲大陸者，率皆由上海從航路而至大連，乘南滿火車赴遼寧轉道而往，利權行旅以及路收，均蒙重大損失，時適濟案解決，南北交通恢復

正當，遂不惜委曲求全，分向北平東北各當局往返磋商就緒，並已擬定開行時刻，正待施行間，適歐亞聯運通車，因故阻滯，繼又時局多事，以致未克實行。⑤青平及青京旅客通車：民國二十三年九月，爲便平津一帶人士前往青島避暑或遊覽，並繁榮青島市面，翌年四月，開行季節青平通車，規定每年四月二日起至九月三十日止爲開行時期，是項通車由青開往濟南，轉掛滬平通車到平，及由平掛滬平通車至濟，掛膠濟車到青，嗣以滬平通車掛車有礙，乃改掛平浦通車，成績優越，匪特有裕路收，抑且旅客稱便。民國二十五年，又爲利便我國首都各界人士至青島消暑與遊覽者，於六月一日起開行青京通車。青平通車，全程需時三十二小時又四十五分，青京通車則需時三十小時又二十分，原車經輪渡過軌，中途既無換車之煩，車輛又爲新穎之混合臥車，設備完善，頗爲社會所稱譽。⑥滬廣旅客通車：爲便利滬廣間交通及抗戰需要，鐵道部擬令民國二十六年十一月一日開行滬廣旅客通車，雖於是年七月間籌備就緒，自京至滬而杭（經錢塘江橋）而南昌、安源、株州、至廣州，往返開行，全程需時七十一小時，（因浙贛路基未固難再縮短）惜未及實行，即抗戰軍興而罷。⑦其他：如①京滬滬杭甬及江南鐵路旅客通車。②粵漢浙贛兩路長沙南昌間旅客通車，於民國二十七年二月二十三日開行之後，迄長沙南昌交通因抗戰局面轉進，始行停駛。③浙贛粵漢湘桂三路旅客通車，自民國二十七年十一月十五日起實行，十二月一日停開，次年一月一日又恢復，改爲金（華）桂（北）通車，迄三月二十七日南昌淪陷停開。④粵漢、湘桂、鐵路曲江柳州間旅客通車，於民國二十九年九月十六日實行，每週往返各一次，嗣因交通梗阻停開。

（乙），旅客行李包裹聯運直達通車：漢九旅客行李包裹通車，於民國二十七年七月當抗戰期中，遵照政府政策，籌開粵漢廣九華段及英段旅客行李包裹聯運通車，簽訂合同，於是年十一月一日交通部核准備案後施行，每星期由九龍及武昌對開兩次，此項通車情形特殊，辦法亦甚複雜，嗣以漢九先後淪陷，完全停開。

（丙），包裹聯運直達通車：滬津包裹通車，自民國二十三年五月一日起實行，每日滬津對開一次，經由首都輪渡，直達過江，凡滬漢聯運包裹通車不能裝運之包裹，均可用此通車裝運，但北上車，儘先裝運至津平，南下車儘

先裝運至京滬杭沿線各站。

(丁)，客貨聯運直達混合通車：新河安源客貨聯運直達混合通車，粵漢浙贛兩路爲長沙安源間客商便利計，於民國二十六年四月一日起每日在新河安源間對開各二次。

(戊)，貨物聯運直達負責零擔通車，如：(一)民國二十三年十二月十一日實行之津張(張家口)聯運直達沿途零擔貨物通車。(二)民國二十四年一月十一日實行之津石(石家莊)聯運直達沿途負責零擔貨物通車。(三)民國二十四年四月一日實行之滬銅(銅山)聯運直達沿途零擔貨物通車。(四)民國二十四年八月十一日實行之滬平聯運直達沿途負責零擔貨物通車。(五)民國二十五年一月一日實行之滬長(長安)聯運直達沿途零擔貨物通車。(六)民國二十五年八月一日實行之京長(長安)聯運直達沿途負責零擔貨物通車。(七)民國二十六年六月十四日實行之粵漢鐵路武昌、株州與浙贛鐵路株州、安源間聯運直達沿途零擔貨物通車，是也。

綜上所述各項聯運直達通車，其辦法互異，開行情形，亦各不同，因限於篇幅，未遑詳述。惟時聯運業務之推行，可謂不遺餘力，並又不爲環境情勢所拘，勇往直前，努力克盡服務之精神，而使客商稱便，故其事蹟，亦即特多。倘非時局常生變故，則逐步推進，必益可觀也。再爲政之道，所貴日起有功，不容故步自封，考已往之成效，即以策進步於方來，而時勢變遷，日新月異，向所稱良法者，他日未必果見爲適用，況復聯運業務，所關於鐵路營業及客商便利者，既極重要，尤必洞明前後情勢，以求斟酌損益之宜。今後大陸光復，鐵路管理制度，無論爲區或爲線，車輛集中，統籌調撥，則通車之籌組與開行，定可解除一切困難，順利運用，便利客商，兼裕路收，則前此一段事蹟，或資參考也。值茲紀念之辰，特將七十五週年過程中之一重要史實，爰就記憶所及，草成是篇，以資紀念。

## 從業粵漢鐵路二十年的回憶

陳悅韶

筆者於國民政府定都南京後，曾在財政部任事，以偶然的機會，於十七年鐵道部成立時，參加了部內財務司的工作。十九年後，曾奉派南潯鐵路，粵漢鐵路，以至現在交通設計委員會，前後計二十九年。在這一段悠久的過程中，以在粵漢鐵路時間為最長，計由粵漢株韶段工程局，以至於三段統一，成立粵漢鐵路管理局，在路期間，曾參加兩次興高彩烈的全路通車，兩次緊張悲憤的破壞撤退，抗戰期間，冒着險惡的空襲轟炸，動匪時間，受到困難艱苦的遭遇，直至三十八年十月廣州淪陷，以至三十九年五月粵漢鐵路兼管的海南島鐵路亦全部失陷時為止，計在粵漢鐵路服務時間，整整為二十年。故值我國鐵路七十五週年紀念，本刊向各路資深人員徵稿，筆者既非狹有工程技術的專長，也不能充鐵路管理的專家，本乏事蹟可言，惟回憶人生光陰不過數十寒暑，而這一段精壯年華的二十年歲月，都已銷磨於粵漢鐵路上，隨鐵路列車的笛聲輪影而消逝，故不能不應本刊主編者之徵求。

### 一、株韶段工程時期的服務經過

民國二十年秋，自南潯鐵路請假回粵，適遇前任鐵道部財務司長兼兩路局長之胡繼賢氏，其時胡任粵省府兼建設廳長，承詢如不返滬可至株韶段工程局工作，因介見該局卓康成局長，卓為留美工程專家，曾任漢口堤工局長，京韶國道測勘隊長，其人沉毅剛健，因思粵漢為南北幹線，關係極鉅，遂允其留粵工作，亦當時一偶然的動機，竟為此後二十年服務的開端。

粵漢南段，於民國四年由廣州通至韶州，北段於民國七年由武昌徐家棚通至株洲，而中間株洲至韶州一段四百五十六公里，以工款無着，竟停頓至十餘年之久。至民國十八年株韶工程局成立以後，雖由鐵道部籌撥款項，作為測量及建築韶州至樂昌五十公里之需，而中英庚款在未商妥以前，工程進行，頗受影響。至民國廿二年春，局長卓康成因改任美國德士古煤油公司駐港總工程主任，因而退辭。同時鐵道部調派路工著績的陽海鐵路總運，瀘西兩段工

程局長凌鴻助氏繼任株韶段工程局局長兼總工程師，凌氏抵粵以後，即於是年五月，完成韶州至樂昌一段，移交粵漢兩段管理局接管行車，粵方人士，以停頓已久之路故，今忽獲進展，輿論深表歡迎。惟本段的重大工程，不在粵省韶樂之間，其艱鉅工作，在樂昌以北，經坪石以跨越南嶺山脈之騎田嶺，取道湘省之白石渡、廖家灣以達柳州，計有隧道十餘座，湘粵兩省交界之五大拱橋，湘省境內之來河、洙河、游河等鉅大橋工。凌局長為督促工程之便，即將原設廣州之工程局址，於是年夏初，北遷衡陽，以便往來觀察。肇者與其時各主管人員一同出發至樂昌後，改乘小船，沿北江上游之武水以達坪石，此段水程祇有五十餘里，沿岸巖壑清幽，灘多水急，遊流而上，歷程兩日餘始達坪石，但順流南下，則半日可達樂昌。抵坪石後，改乘肩輿入湘，沿途所見，湘米粵鹽，肩挑運輸，絡繹於道。抵宜章後，始乘湘省公路汽車直達衡陽。自鐵路通車以後，南北過客，不復知有此段水程之困苦與肩挑背負之艱難。

株韶段工程局遷衡期間，鐵道部正與中英庚款董事會商訂完成粵漢借款總契約，借款總額為英金四百七十餘萬鎊，分類分期撥作建築資金及備在英購料等之用。至七月間，正式簽約，遂分七段興工，全段工程均按部定幹線標準建築，橋樑載重為古柏氏五十級，鋼軌用四十三公斤長十二公尺，枕木除小部份購自沿線外，大部份購自加拿大之燕製松木與澳洲之甲拉木，並統籌全路器材供應，購有爬山式大型機車二十四輛，全鋼之各等客車臥車餐車五列，平車高低速車棚車等三百六十五輛，以及機廠車房各項設備，共計料款英金一百四十餘萬鎊，以應全路運輸之需。至二十五年四月廿八日，在湘南之太平里站接軌，粵漢南北兩段，至此始行接通。計粵漢鐵路自前清光緒廿四年（一八九八）與美商合興公司訂川之粵漢鐵路借款合同後，於光緒廿七年（一九〇一）自廣州至佛山支線先行開工，以迄於全線通車，前後共為三十八年。

株韶段工程進行期間，贛南匪禍，向西蔓延，湖南省之耒陽郴縣宜章一帶工程，亦曾深受影響，工程人員及電信員工前後被俘而終釋放者計有多人。及本段接通之初，又有西南的局部軍事行動，竟將坪石以南之田頭水樂昌以北

之九峯水兩側炸毀，其時的運輸總司令錢宗澤趕至工地視察，凌局長與該段主管工程師李耀祥等日夜督工趕爲修復，中央軍遂源源南下，自是粵政統一於於中央。至是年九月一日，開始行駛粵漢全路的客貨列車，筆者隨凌局長在廣州南站參加第一次全路通車，惟凌公向以務實求是爲旨，迄未舉行通車儀式，僅於列車開行時攝一照片作爲紀念，此一照片現陳列於此次展覽會中。

## 二、粵漢全線通車後三段合併的概況

在株韶段行將竣工之際，南段的廣韶局，北段的湘鄂局，各自經營，行車規章，未能統一，工機標準，亦未一致，一旦全線通車，南北兩段，未克一貫聯系，因有完成粵漢鐵路委員會之設，藉以籌比商後之經營政策，機廠設置，車輛使用，與號誌電訊等之統籌會議。廿五年八月，鐵道部遂有統一管理的決定，飭令將湘鄂株韶南段三機機合併爲粵漢鐵路管理局，派凌鴻勳氏爲首任管理局長，設局於武昌徐家棚原日湘鄂段管理局局址之內。除湘鄂原任首長退職外，各級員工分別調查留用。惟其時之南段管理局局址還在廣州，所有人員案卷等項須移交接管，除原任局長李仙根退職外，副局長王仁康仍任管理局副局長兼廣州辦事處主任，工務處長李國均調管理局工務處長，其餘人員分別調整任用，調赴總局人員約百人，全部契撥卷宗二百餘箱，亦由筆者洽商裝運，專車送達武昌管理局安置。同時管理局組織，改用運輸處制，將車機兩處之行車調度部份隸屬於運輸處，外設運輸段。另設機務處，專責機車修理及機務技術之指導，設營業處，外設營業區，爲實行鐵路新制管理之始。並以粵漢平漢有長江之隔，聯運甚殷，特向上海江南造船廠訂造輪渡數艘，以利接駁運輸。同時爲百年大計起見，擬定武漢之長江大橋與河大橋等設計圖表，報部核辦，以便籌款興建。後以抗戰事起，江南船廠之輪渡將屆竣工，均爲日軍佔領。而武漢大橋之藍圖設計，亦即大陸現正動工者所剽襲仿效，所有長江襄河兩處之橋址與計劃，均與廿五年設計之圖表並無二致。筆者於三段合併抵漢後，兼辦整理委員會事務，所有全線整理建設之詳細計劃，較爲明瞭，故補書其事於此，以告後之來者。

粵漢三段統一之初，鐵道部部長張公權氏親蒞廣州視察，以金融專家的豐富經驗，決定將南段原用高洋鐵收運



費及開支員工薪給一律改以大洋爲本位，以樹立全路統一之根基。其時粵中大洋價格頗爲高漲，有時或比港幣價值爲高，故南段原有人員薪給，由毫洋折合大洋發給，其初期之購買價值尙不吃虧。但原有毫洋之薪俸等級，一經折合大洋之後，其原來等級，隨而降低，迨至抗戰以後，各級人員停止考績，惟南段屢受轟炸，員工冒險工作，始專案報請大部特予調整，纔將此項薪級差額，予以彌補。至北段湘鄂局，向以水運競爭之故，以路段不暢，員工薪給比較爲低，未能依照部定薪級表開支，三段統一後，北段職工仍有月薪在九元以下者，比照中南兩段之待遇頗形菲薄。施將該段職工薪給調整，凡月薪在九元以下自即日起一律按照九元支給，其不足十二元者，分三個月期間按月調整遞加至十二元，俾符合部定職工薪級之規定。復將湘鄂段歷年員工累積之欠薪，亦決定分月補發，於是三段員工待遇始得其平。

### 三、抗戰軍興粵漢鐵路的重負擔

民國二十六年七七事變以後，抗戰軍興，粵漢線已成南北大動脈，負擔着全國運輸的重責，對軍事運輸的各種設備，積極建置，因此此各路備有客貨運輸的準備，尙無軍事運輸的設施，至是以國家民族存亡所繫，爲便利全路軍事運輸起見，對各軍運站，添加或延長列車岔道，加設軍運月臺及高架月臺，加強沿線給水供應，建築各站防空壕洞等軍事設備。猶至八、一三，上海戰事發生以後，更部海運已受打擊，對外交通，有賴於香港及九龍作海外運輸之唯一要道，粵漢與廣九接軌，實爲必然之勢。但粵中人士，深恐接軌以後，百貨過而不留，則廣州市場貿易，將爲港九所壟奪，對接軌一事，向持反對意見，凌局長深明此中情況。然以戰端已開，不能不內中先爲準備，一面於石牌站築一旱橋，跨過廣九以達黃埔港，作爲黃埔支線之展築，以便將外洋物資轉運長江。一面則另測聯絡支線一條，以備萬一應用時即可動工。旋奉中央密電限粵漢於十五日內與廣九接軌，當即按原有計劃，依限於八月中旬完工，此後重要物資，源源不斷，經由此線往來，建成華南華中重大運輸的使命。據其時的總計，自七七抗戰以後，由九龍經廣州北運之物資及建設材料約達八十萬噸。武漢廣州兩地行駛之軍車約二千三百餘列，輸送各種部隊達二百

二十萬人，軍品車五百三十餘列約重五十四萬噸。筆者所親經者，如長江以北各鐵路之機車車輛由平漢集中劉家廟，由粵漢組織木船，於晚間用汽輪拖渡長江者，約二千餘輛。（此項車輛最後轉存柳州於桂柳危急時全部爆發）又其時之最新影略物資飛機器材等件，由黃河北運武漢，而長江之駁關快艇，則由徐家棚裝車南運廣州，重武器之運輸，不勝枚舉，此項海陸空之重要器材，如非粵漢線負責運輸重責，將無法作時間上與空間上之運用，可爲斷然之事。

#### 四、戰時沿綫的轟炸和局址的一再播遷

二十六年冬，凌局長因另有運輸要務，曾遺赴西北一行，旋改任南鎮柳南兩段工程局長，所遺粵漢管理局長，經鐵道部改調原任平漢局長著名的運輸專家陳延炯氏繼任，其時軍運正忙，而敵軍空襲沿綫，更爲慘烈，尤其對粵省境內，每日不停轟炸，陳局長親赴兩段駐辦辦公，二十七年夏，筆者因公留穗數旬，每日中午常有空襲，因此每日下午三時以後，警報甫經解除，即須急到虛辦公，一次敵機大炸黃河車站，投彈甚多，筆者正寓愛群酒店七樓，遠望黃河一帶，煙塵高漲，以爲車站附近的辦公處必已中彈，藉用電話查詢，始知無恙，但趕至黃河時，知本路之避彈室受炸力動搖，各人均有灰塵滿面之感，站上員工，均能不避艱危，每於半夜燈光之下，照常工作，所有物資，仍能暢通。故日機於是改炸沿綫橋樑，企圖切斷一點，藉以停止器材輸送，以達其侵略目的，此後每日均轟炸英德以南之琵琶江大橋，使我們夜間北上之列車，無法通過，然我們員工臨炸隨修，迄未受其影響，每於子夜十一時後，聽到琵琶江站的通車報告，始欣然回寓休息有一次陳局長爲視察琵琶江橋搶修情況，順道慰勞附近駐防的高射部隊。

是年秋後，抗戰軍事日益緊張，武漢爲長江重鎮，預計必有戰事發生，管理局遂決將局址遷駐衡陽，筆者以工程期間駐衡有年，被派爲先行部隊，赴衡籌備，除擲用衡陽江東岸車站房屋一部份外，利用工程時期所闢之苗圃嘉樹軒地址，將後山荒地廉價購買，加建房屋，以供管理之用。至二十七年十月廿五武漢廣州兩地同時陷敵，管理局全部遷駐衡陽，嗣以各部份人員及其眷屬抵衡日衆，由苗圃以至蓮花塘、相花城等處之荒山，都成村落，因此日機以破壞本路爲目標，於廿九年夏間以重機三批約一百餘架次，轟炸苗圃附近房屋，用其時最大之五百磅炸彈，作兩點

般的轟炸，一部份辦公房屋和私人寓所彈痕疊疊，筆者以在武漢廣州兩地，歷經空襲，視為故常，以衡陽附郊較為荒僻，對敵機空襲，略不經意，此次情報，以敵機來勢兇猛，亦至地下室小憩，及空襲過後，辦公室已為炸倒，兼以轟炸面積廣闊，地面空氣突形乾燥，驟降驟雨，人造雨的試驗，亦不過如此。翌日敵軍廣播，盛道其機群已將粵漢全部器材倉庫炸毀，始知日機誤以此項臨時辦公房屋和住宅作為倉庫，以期將我方行車器材催毀，癩瘻全路運輸，亦可笑也。

縱計遷衡期間，長沙三次大捷，粵北兩次勝利，粵漢之大批軍運，配合作戰，對軍事進退，協助甚大，例如某次大戰時，路方於接到運輸電報，即將車輛多開列至指定起運地點，通知應運部隊刻期上車，而該部以未奉命令，不允登車，及後奉命，始悉路方備車迅速，竟在他們之先，至為驚異。在此次緊急期間，其時的副局長兼運輸處長邱鴻勳，適值患病，熱度甚高，於臥榻上，澈夜用電話與前方各站聯系，執行職務，迄不休止，後邱氏於東北撤走後回粵，仍任本路顧問，我們於卅八年撤時，邱氏即已作古。又某次戰役撤退時，路方原預配工程車一列，以備軍方移動後，路方執行拆軌工作，留作工程人員或軍事最後撤退者一同乘坐，其時工務副處長詹文琮正在前總負責督拆路軌，軍事撤退人員即驅車南下，迨詹工畢，趕至停車地點，車已南開，時已入夜，祇得沿線步行，勉強宿於前站禾草地上，翌日始趕至通車地段，乘車回衡，以多日辛勞，下車時便已昏暈，因此纏綿數月，醫藥罔效逝世，詹為詹天佑氏之第二公子，亦為留美工程專家，其夫人為前郵傳部尚書黎敦彥之女公子，留居北平，未及一面，亦慘事也。至路員中為路犧牲者，自七七事變以至卅二年秋間，被敵致死為一四三人，因公亡故為八九人，積勞病故為六五四人，自此以後之死傷數字，遺失於職南途中，不復記憶，至向西撤退時，風電載途，因而殉職者，更未及遍舉。

三十三年秋間，湘戰日急，敵軍企圖打通粵漢全線，經決定將大部份員工及其眷屬經湘桂黔路線先行撤退至獨山，管理局則遷至坪石，以維持湘粵兩省間之鄰縣至樂昌一段交通，以難獲最後之軍運。筆者以粵北情形熟悉，亦奉命

先至坪石，布置辦公房屋，設立無線電臺與獨山聯絡，然其時敵騎已迫近獨山，員工數千人苦無汽車運輸，幸電臺設立，即可通報，適遇駐防湘西之某團有汽車十餘輛，即與訂約，撥款購油，馳往救護，當事急時，邱副局長親立機旁與筆者隨時通電，我則一面電催訂約軍團購油派車，一面將消息轉告獨山，日夕不遑，後查此項汽車缺乏汽油，僅得三輛駛往獨山，載運百餘人赴貴陽，餘均步行。

卅四年一月十七日，接湘粵兩戰區先後電知，郴樂一段路線亦須放棄，於是先至耒縣與軍方商洽，將湘境員工撤退汝城，暫時安置，組織爆破列車，撤退時將險要路線炸毀，並將坪石員工移駐樂昌。旋復南抵曲江與軍方商洽，決將坪石以南大橋炸毀，斷截敵軍南下通道，至路線方面，則由工兵負責拆除，及回至樂昌時，即遭敵機掃射，其先頭部隊已由湘省之藍田繞道迫近湘粵交界之五大拱橋左右，以致耒縣最後撤退之列車，無從南下，車上員工乘車越嶺，轉赴汝城，樂昌員工携有眷屬不能通行者，亦赴汝城暫避，並派人於汝城預租房屋，購數千餘磅，以備員工食川。筆者與工務處長李國均醫院院長陳宜編等卅餘人，向贛南轉進，旋以贛州亦須撤退，於是東走福建之長汀、永安、南平、建甌、浦城、越杉關以達贛省之上饒，轉浙省之玉山。與浙贛路同人聯系。是時中原各地之重要城市，均為敵佔，不獲與重慶聯絡達月餘之久，交通部亦不悉東撤人員行踪，旋再轉贛省之鉛山，利用軍區長途電臺與重慶交通部路政司通話，部中始知消息，我們亦得悉西撤眷屬於獨山撤退後，已有安置，但中隔數千里，無法飛渡，遂南回長汀候機。於南旋觸關，沿仙霞山脈，越風嶺南下，轉道武夷山區。懸崖峭壁，採採名茶。綠水汪洋，漫遊九曲。如入世外桃源，不封有戰爭苦況。至七月初，始獲乘美國軍機西飛，經衡陽上空時，遭敵軍機槍掃射，幸我機高度超越敵人射程以上，漂窗俯眺，彈花朵朵，浮現雲層，亦生平奇觀之一。迨到達芷江機場後，加油起飛，成以到達國軍防地，不虞再有敵軍射擊，皆將原背降落傘解除，適座機左邊馬達突發故障，幾致失去平衡，幸美機師駕駛熟練，回降芷江機場修理，機師出駕駛座時，向同行諸客額手稱慶，延至翌晨始安，飛達重慶，撤退期間，奔馳數省的流浪生涯，至此始得略為曠息。

#### 五、抗戰勝利恢復全線交通和廣九線的合併管理

三十四年九月，抗戰勝利，日本投降，交通部設立各區特派員，分別接管交通業務，而廣州區特派員因公飛汝城尚未回渝，電囑筆者乘機赴粵，助理接管事宜，於九月十九日與粵省府廳主席暨粵漢漢秘熊亨靈同機抵穗，即成立廣州區特派員辦公處於沙面復興路，開始辦公，與本區路電郵航各委員籌商各部門接管辦法，一面查探鐵路路線情況，計粵漢兩段正線，由廣州南站北至源潭，僅餘七十一公里，有殘舊之機車車輛數列，勉強通行，路線兩旁，日軍曾開壕溝築土壘以防禦我方游擊隊之進襲，足見粵民抗戰之激烈。至源潭以北的路線橋樑，都已全部破壞。廣三線亦全部折毀，石圍塘至佛山一段，用原有路基改行汽車，佛山至三水一段僅存路基，日人已將軌道全行拆去轉運海南島鋪路之用。幸廣九線雖經殘舊，仍可勉強通車至九龍，以粵省乏煤，日人行車，僅用沿線林木或採購西北兩江水柴以充燃料，因之車行遲緩，廣州至深圳經一百四十餘公里，常需六、七小時，為老於鐵路行車的人向所少見。又海南島方面，由榆林港至北黎路線二百里，亦由廣州區派員接管，因之人少車繁，停午夜分，未能安息。重以粵漢北段湘鄂兩省之路線，亦須接收整理，故廣州區特派員親赴北段主持接管，所有廣州特派員辦公處的事務彙集於筆者身上，幸與路電郵航各委員均精誠合作，如現在臺北之電政委員梁式恒及去年在臺逝世之郵政委員黎儀森等，日夕籌維奮勉圖治，使交通各部門業務，於短短期間，一一接管，得以進行無碍。

廣九鐵路，由廣州大沙頭經石龍至深圳為一四六公里，屬華段由我國廣九鐵路局管理。深圳河以南至九龍尖沙咀三十六公里，屬英段，由香港之九廣鐵路局管理。全路於民元前一年（一九一）竣工通車，中英兩段直達之客貨車輛配備，以我四英一為比例，車輛過軌按日計租，機車過軌則按里程計算租金，廣九全程運價，各按各定之費率照當地幣值收取，其攤分辦法，初則華段攤百分之六十五，英段攤百分之三十五，至抗戰勝利，我方一再交涉，我方攤百分之八十，英方攤百分之二十，較為公平。此線向有穗港輪船之水運競爭，進款多以交運為主，及抗戰時粵漢與廣九接軌，貨運大增，勝利以後，奉交通部令正式歸併於粵漢風管理局統一管理，於是將原屬廣九之大沙頭車站

，改爲廣州客運總站，原有之黃沙站改爲貨運總站，使客貨分別運輸，更爲便利。

粵漢全線接收之初，破碎支離，湘粵各大橋樑，無一不被破壞，武昌徐家棚以南一段路線，亦由平漢鐵路局先行代爲接管，至是亦經粵漢區管理局正式接收，乃利用善後救濟總署所撥軌道材料和軍用橋樑，日夜轉運工地修理，又率令將湘桂鐵路未毀一段軌道，拆下一百公里，分別趕鋪軌道，始於三十五年七月一日，克將粵漢全線恢復通車，分北中南三地舉行通車典禮，全路員工，熱烈興奮，同中慶祝。隨將剩餘物力，刻期規復廣三線，先將石圍塘至佛山一段地方汽車行駛權收回，即行鋪軌，佛山至三水一段，亦積極興修，遂於同年九月二十日廣三全線通車，至是粵漢鐵路管理局所轄全部路線通車里程爲一、三二〇公里，（兼管之海南島路線在外）暢行無阻。

#### 六、悲憤的再度撤退和今後規復全線的熱烈希望

自粵漢全線通車以後，其他路電郵航各部門，亦均接管就緒，因之交通部廣州區特派員辦公處亦分別清理，將有關文件即送各部門委員查考，並報部結束。筆者因兼負南段辦事處任務，以留駐廣州時間爲多，在這一過程程中，以路線全部接通，客貨源源運輸，一切業務均上軌道，正盼各方加強建設，以裕民生，而固國基。適觀匪戰爭，自東北播及中原，卅七年後，軍事日漸緊張，武漢遂形吃緊，粵漢軍運，因而日夕不遑。卅八年四月，京滬撤退，政府自南京遷穗，本路廣州東園房屋，移送交通部臨時辦公，戴院長季陶亦於東園招待所逝世，一時風雨斜陽，黯然失色，個人接編所及，實爲最暗淡時期。且在此時間，南北列車常爲散兵游勇超坐，車頂亦滿坐無票乘客，原有紀律，深感難於維持。猶幸廣九一段，租用江南列車作爲快車行駛，無論任何乘客，一人一票照章付費，秩序整然，穗港乘客，每爲稱道。

三十八年六月間，武漢失守，八月間，長沙動搖，國軍部隊抵衡時，僅於青樹坪一役，略挫匪軍，迨後一部向湘桂撤退，一部轉駐粵北，旋於十月十三日夜，匪軍迫近廣州外圍，知事無可爲，挾悲憤的心情，作再度的難路撤退，十四日晨，與陳局長紹平乘廣九車至深圳，猶於站上與廣州通話，指揮快車一列江南特快一列開至九龍，將兩列

車輛移交英段路局代管，至午後二時第三列車南駛至石灘站時，已為匪軍部隊襲擊，與本路警察作戰，警務處課長何君因而殉職，粵漢全線自此再度淪陷。旋與陳局長由港轉飛重慶，向交通部詳為報告，惟粵漢兼管之海南島鐵路猶尚通車，陳局長以責任所在，仍赴海南視察，直至卅九年五月海南島奉令撤退，始展轉來臺。筆者整整二十年的粵漢生涯，至此亦告一段落。

粵漢鐵路，因為南北幹線，亦屬反攻要道，我軍將來反攻復國期間，無論自閩粵兩省之任何地點登陸，軍行指標，要以恢復粵漢鐵路為最大目的，在路員工，備受匪黨壓迫，將必揭竿而起，響應義師，我們撤退的人員，亦無日有違奉「毋忘在莒」的訓示；尤其是曾經兩度參加全路通車的我，對將來再度恢復全線，抱有熱烈的希望，昔之自我失之者，將必自我得之，更抱有堅決的信心。

## 我從業交通三十六年的回憶

段樹勳

筆者自民國九年十月，奉委在京漢鐵路服務，（後改名平漢鐵路）。於二十八年春，奉召至川滇東路（昆明至瀘縣公路線）工作，於三十四年抗戰勝利後，奉令復員平漢鐵路在南段主持並接收信陽以南段務，三十五年冬奉命調黃河大橋工作，三十六年因該路恢復建設制，始遷往鄭州辦公。未幾即逢奸匪叛亂，我軍事失利，於三十七年十月被迫撤退至上海，轉來臺灣，於十一月十六日到臺灣鐵路局服務至今，前後總計在交通機關服務已將有三十六年之久，回首滄桑，變異良多，茲將從業以來，最可回憶之一頁，爰筆以記，拉雜概述於後：

民國十七年二月間奉命由平漢路工務員，改任該路磁縣監工員時，適值我國民革命軍出師北伐，前鋒部隊已抵河南彰德，時奉軍在漳河兩岸，仍想設防抵抗，以該段適歸筆者所管，維持由磁縣至北平間交通，迨至五月間國民革命軍開始攻黎，當時民心歸向，所到之處，均能受到當地人民之協助與歡迎。是以不數日間，即將奉軍擊敗，向

北逃竄。此時曾奉令所有全體職員均須隨軍北撤，當時筆者眷屬仍住北平，在公在私均應隨軍撤退。但念我國自國民革命成功推翻滿清，建立民國以來，屢因軍閥之割據，勾結外人從中搗亂，以致十七年來，未能統一，對於國計民生，貽害無窮，如不將之早日剷除，國家將永無安寧之日，更何得機會以冀強盛。今值北伐大軍將臨之際，此間所有之橋樑，在奉軍退却時，均遭強烈之破壞，為顧慮今後革命之能否順利前進，端賴此間橋樑之修復，以使交通之暢通。軍事當可順利前進。此時正是報國之良機。遂即痛下決心，舍已從公，潛往磁縣城內暫匿居朋友家中，俟奉軍全部撤退後，即到辦公處所，聯絡未退之員工出發沿線觀察被破壞情形，當發現所管四七四公里滄河橋四十公尺鋼梁一孔，被炸墜落河底，四八八公里之滄河橋鋼梁七孔兩端，均被炸毀，是時北伐大軍已至，因橋被炸，無法通車。恰逢住彰德之槍修隊已率大批員工趕至該橋南岸開始搶修。筆者亦奉軍方命令拆回滄河，同時搶修。當時因人力物力不夠，曾由軍方協助，不數日即予修復通車。在搶修期間適逢總司令 蔣公經過工地視察，經當時軍事長官之引見，得以仰瞻英儀，辱承嘉獎垂詢甚詳。以為筆者第一次見到 領袖之豐采也。

筆者於二十三年冬即改調信陽，仍任監工並主持段務，但工作已較前倍增，忙碌異常。二十五年春奉命開始更換轄區內九八八公里至一、〇二四公里間四二公斤一二公尺鋼軌，因工作繁重，每日均需親到工地主持工作，以免延誤規定行車時間。當時新店監工段亦同時更換一、〇二四公里至一、〇四四公里間鋼軌。該段監工為劉啓鳳君，副監工為其次子劉援，換軌時劉援每日均到工地監工，某日該副監工正在一、〇二九公里附近工作之際，突被土匪綁走，不知下落。局方得此消息後，急電筆者前往該段接替劉氏父子之任務。因該地區均係山地，土匪出沒無常，時有遭遇危害可能。奉電之後，多數親友，皆為勸阻。我以局方既有電令，寄予重任，不能使工作為我而耽延。當即冒險前往，卒將工作順利完成。在此期間曾於五月初，接到匪方匿名信一件，內言須備現金三千圓，在某日晚送至打虎山以三色燈號為記，否則性命難保。當時眷屬及同事等聞訊之下，無不為之驚慌失色，勸我停止工作，毋再前往工地監工，但我除將原信送呈局方外，仍以工作為重，僅加派多人予以偵察，以保安全。至完工之日止，幸未



發生意外事件。事後始得悉此舉乃係該劉某平素不務正業之長子所爲也。

二十六年日本軍關於七七事變發動侵華戰爭後，當時尙在新店主持監工段務。至二十七年冬直隸豫及長江下游一帶，悉被日軍佔領。其動搖已實至河南之羅山縣境，距信陽僅有百里之遙。於是十月初奉命監築武勝關山洞內鑿孔工作。（洞內兩端東西兩面各鑿四公尺見方，一公尺八公分深之方孔四十個，共計一六〇個。每孔擬放炸藥一八〇公斤準備將該山洞遇必要時破壞，使之不易修復通車。爲此晝夜工作無時或息。不料於十月八日清晨接到新店站長電話告稱：「日軍是夜已由羅山竄到柳林站，並經過一、〇二四公里大都西竄，意圖包圍武漢。」聞訊後，即趕至距前線不及三公里之李家寨車站視察。九日我軍指揮官羅卓英孫桐軒等亦先後到達，召開緊急會議。當時即奉命儘速組織搶修隊，並編組列車燃料，以備將日軍擊退後，開始搶修，而使與信陽恢復通車。奉命後當即備料，召集員工及編組列車，於十日即告完成，將列車停於一〇二八公里山莊內待命。十二日天晴有敵機二架飛臨上空，低飛掃射，並投小型炸彈將列車二輛炸穿數洞，員工每聞機聲來臨時，即四散逃避，雖不斷轟炸，均幸無傷亡。十三日日軍已將一、〇二四公里附近山頭佔領，十四日向我方發射毒氣炮彈多枚，均落於李家寨車站以內，當時員工均未在站故無傷亡。當夜奉命將車站行車設備等予以破壞，拆走轉轍器及站內電訊等。於十五日拂曉，所有器材在裝車未完時，敵人又發炮連續猛擊，當時我與所有員工會略嗅到一股芥子氣味，即意識到這是一種毒氣，急以手帕掩鼻逃避，幸未受傷。當時奉令全部南撤，變壞破壞新店車站之給水設備等。在即將離開該站之北開口辦公室及宿舍時，一時憤及數年來之所辛苦慘澹保養之此一地，以及如此龐大而悠長之一條鐵路，乃由日軍如此輕易佔據，被迫而不得不予以狼心狗肺破壞，徘徊去路，愴情尤深，一時不由爲之心酸，放聲大哭。所有員工均有同感，無不相向悲聲掩泣。多時後經其中員工等之相互勸慰，始忍痛南撤至廣水。於十六日至二十日同人等均住在二等臥車內，因敵機每日不時飛臨轟炸，所有員工們在每日晨起後，便各攜帶大餅及飲水等潛往附近山坡樹林間以避空襲，每至日沒以前，即返車站奉領員工予以搶修，恢復自廣水至漢口間之交通。某晚曾看到被敵機炸死的一個老鄰居司機李金

山，四肢分離，骨肉模糊，其狀至慘，當即由同事等予以掩埋。至二十一日隨車至漢口大智門，甫下車後即見有一停止營業之招牌，不覺暗然淚下。從該日起，即與服務二十年的平漢鐵路告別矣。於二十五日清晨登撤退輪溯江西上，（眷屬於十月初已先行至桂林。）眼見長江兩岸火光冲天，後悉敵人於二十六日佔據武漢。當日中午有敵偵察機兩架，低空飛行，高及船桅，同輪數百人，個個均感驚慌，面呈土色。如遇轟炸，則將葬身魚腹，然船上行江中，除坐以待斃外，別無良策，是以將生死置之度外，賴上天保佑，該機既未投彈亦未掃射，同船難友，莫不慶幸。真乃劫後餘生，再世之人也。至抵衡陽後，乘湘桂路車抵達桂林，乃與音訊隔絕多日之眷屬重聚，即開始辦理以往經手事宜以作結束並待命。在此期間適逢敵人狂炸桂林，故每日當早晨天晴時，即需先往七星岩洞內，躲避空襲。於二十八年四月始奉電召赴川滇東路工作，在威寧主持段務時，工務員陳恪及測工周祖明均因翻車慘死，分別予以辦理喪事，不勝傷感之至。查威寧段轄區內有鑽天坡及最高峯，路險坡陡，故常有翻車慘事，已屢見不鮮。

三十四年勝利復員時，復奉命派往廣水主持段務，能與一別七年之老道班工友們重逢，不禁悲喜交集。前託彼等代為保管傢俱什物均已被劫一空。此間轄區北起柳林南至花園，經視察後沿線滿目瘡痍，當時因缺乏機車及車輛僅行駛汽油車索引之輕便車，至信陽見到街市，已改頭換面大非往昔。筆者以往在此典佃之房屋一幢計有房七間，全被炸平，磚瓦無存。三十五年冬調至黃河大橋工作，該橋破壞情形已不堪言狀，每日均有數十員工不斷予以整修始能勉強維持小機車索引列慢行通過。弗料於三十六春復遭共匪攻擊我軍以猛烈之炮火在我將士一致用命之還擊下，卒將共匪驅走。某日晨因赴該橋北端檢查看到有共匪二人舉手來降，數日來置身前線炮聲震耳飲食不安。是年秋隨總段遷至鄭州辦公，又參加搶修隊工作，在共匪破壞後，即趕去搶修。在鄭州至許昌間會與共匪遭遇數次，幸得生還。不久共匪又竄據鄭城駐馬店一帶即與漢口隔絕，僅能維持由新鄭至許昌區間交通。十月中鄭州已陷四面楚歌。會奉命由甯海鐵路撤退，眷屬於十六日先行離鄭赴滬投奔法華寺舍任家中。我於二十一日乘末次班車離開鄭州，是時已風聲鶴唳草木皆兵。同車員工莫不惴惴不安，幸乘車於二十二日晨安抵徐州改乘津浦車轉達南京，此為

第二次撤離平漢之紀實。在南京休息二日，藉機往遊中山陵，得以仰瞻總理遺容，並順便往遊附近名勝，二十六日到達上海，又與眷屬重聚。在滬辦理船票手續十一月十日乘太平輪來臺，未幾即入臺灣鐵路工作，此筆者服務鐵路半生以來之概述。今大陸全部變色，共匪不啻爲克里姆林宮之應聲蟲。茲值俄寇內部傾軋惶惶不安之際，我王師反攻有日，願再第三次重返舊地鐵路爲交通事業努力以了我生平宿願。

## 四十餘年來鐵路生活的回顧

李 平

邇清末年，余年方弱冠，即已投身於鐵路事業，歷四十餘年，就其可紀念者，撮拾一二！

德民前二年五月京奉鐵路唐山機車製造廠（案原爲開灤礦廠內之一廠，創立於邇清光緒二十三年，民前十三年重建，改稱京奉鐵路唐山機車製造廠，十七年又改稱北寧鐵路局唐山工廠。）在香港公開招考「機械練習生」，余應試及第，遂北上寄宿唐山路礦學堂，同學二十一人，歷四年而畢業者，僅得其半。時天津鐵路總辦李載之先生，總管係外人李吉士先生，唐山機務總管亦爲外人詹美森先生，副總管施耀祥先生皆余等之官長。施先生稱該機械練習生之舉辦，於西洋各國均已盛行，現吾國仿照而行。當時練習情況係每星期三、六於學堂內受課，選讀機械力學及數學各門，餘四日皆分配於各工廠內實習，一如正式之工作者，於各工廠實習之時間分配如次：①機器鑄配廠，四個月；②機器鑄車廠，四個月；③鍋爐工廠，四個月；④鍛冶工廠，二個月；⑤模型工廠，三個月；⑥熔鑄工廠，三個月；⑦建立（組立）工廠，六個月；⑧電機工廠，三個月；⑨油漆工廠，一個月；⑩繪圖房，六個月；⑪客車工廠，六個月；⑫火車房，六個月。其間每日工作十小時，每日填寫實習情況卡片，每月呈繳工作報告；第一年以每日薪乙元計，逐年增乙角，至第四年每日薪乙元三角矣！

匆匆四年卒業，即派余任當時之奉天省皇姑屯機車段副段長，（案正段長爲外人謝爾先生）；其時吾國鐵路舉

備外款築路、購機車，頗受條約規限，有關行政事務亦以英文往來，外人主管達七十餘名，總工程師兼總管李吉士先生獨攬大權。

車房內之工作管理方法可注意之各點有六：①按車隊之情形予以適當之機車；②運輸之需要，隨時準備妥當；③車班之時間既有限制，工人上下班之鐘點亦妥為規定，以不妄費時間為原則；④儘可能使車房內之車輛減少，以求工作上之便利；⑤車房為矩形，兩端均有出口，為車輛出入之便；⑥以最經濟之方法求最高之修養效率。關於車房機車之修養：當機車駛入車房後即應予以檢查或修理，以備調用；遇機車需大修時，則送往唐山機車廠。依英國鐵路規章，定每兩年或三年，機車需經總檢查，亦有按行車里數計者。又在機務段的範圍內設二大充水站，鑿建水塔水泵，「夜派員巡守，察視水塔水泵之安全保養以及水量。機車司機亦需嚴格遵守規定，如遇意外，需因時制宜，以不誤已定之工作為依歸。每五、六日機車宜停工一次，為洗爐之便，案鍋爐內壁所積之汗泥鍋鏽需常加以刷洗，灌滑始增其蒸發能力，洗爐需用最短時間，以達物盡其用之目的，故不得用冷水，否則，必先俟鍋爐冷卻，始可灌入水內，反之，對鍋爐之損害甚劇，再則，將冷水燒熱之時間較長，又一不經濟之處，故皇姑屯段增設：「熱水洗爐機」。

余服務於皇姑屯機車段有年餘，遂調任滿洲子機車管理分廠廠長助理員，該廠長係外人安得遜，廠內設備不齊備，且各機器皆英製舊式，使用時間過久，每月可修竣之貨車十餘輛，檢修機車二輛，有員司七人，工人三百六十二名，該廠位於朝陽與營口交界處，僅為分擔唐山機廠之一部份工作而已。

民國三年第一次世界大戰肇始，鐵路當局因材料奇窘，急宜收縮，民國八年遂將滿洲子分廠撤銷，全部員工或分發入滿洲子機車段。民國十年余即調任唐山京奉鐵路製造廠建立所副主任（主任係外人何爾德先生，廠長亦係外人傅立波先生，副廠長米葆芬先生，即現交通部技術研究委員會顧問）。該建立所係長六百呎闊四十呎高四十五呎之建築物，全所地面鋪設鐵軌三道，前半部有坑溝，後部有標準鐵模專為新製機車用；每輛機車於開始製造前，需將

設計藍圖籌劃妥善，以免臨渴掘井，所內並備有四十五噸吊車兩架，起重器一套，該所員司十一人，匠工百六十名，分「新車」、「拆車」、「鍋爐」、「裝車」、「車輪」、「機動」、「鋼器」、「爐皮」以及「煤水車」等十一班，其中有因工作繁多而增班者如「裝車班」即有三班，每班工匠約十五、六名。民國十九年，每月可修竣機車二十輛，每年可製造新車五輛，實因所用機器泰半年久，從來亦少有增添新式者，故難達於修程標準，至民國二十年修車方法採連續制，將全部修理程序分爲若干日之工作，機車入廠經拆卸解體後自第一日依次至全部修竣出廠，需十六、七日，其日程大致如下：

第一日：拆車，煤水車分解，煙箱部份亦拆卸，閘動引擎制動，拆卸司機棚，揮出電氣管及其附件，切移車輪，撤出火箱等。

第二日：鍍銀汽缸、汽機、套搖箱、吊爐、搖枕箱。

第三日：檢查損害處，氣切冒釘，拆除過熱管，架撐車底，使之平衡。

第四日：檢修動輪、煤水車輪、彈簧之裝置，洗滌軸箱及搖連桿。

第五日：開始飭修底架汽缸、鍋爐、火箱，各種飯之安裝，及鑲配火箱，鉚接爐胴頂飯，洗車軸並鑄修研磨，修理彈簧部份，修補機棚、車架、煙管、送飯、汽門、汽櫃、風管及閘軔之銷套。

第六日：新飯電氣，螺絲及圓釘輪箍，鍍銹飯，制焰管，安裝擴孔並滾邊。

第七日：軸箱之劃線，調整鋼線內鐵中心，火箱及各補飯之鉚接鑿透與捻縫。

第八日：完成鍋爐與水箱之工作，軸箱機殼劃線十字頭精精，裝置閘動。

第九日：安裝較梁、均衡梁、支點爐托飯、乾燥管、空氣壓縮機等。

第十日：完成底架工作，開始汽包工作，安裝蒸汽之汽過熱等管。

第十一日：安裝爐衣、配管、司機棚，及開始引擎工作。

第十二日：汽缸、汽櫃、底架撐前踏板及緩衝架之裝配。

第十三日：安裝鍋爐配件，鍋爐蒸汽壓機、水泵機及電燈，並試驗油漆。

第十四日：安裝插連桿於車輪上，裝輪，並裝配避震。

第十五日：調整開關動桿，安裝汽包蓋、儲風缸及渡板、引擎揮心汽門、調配射水器、油潤器、煙箱及灰盤，完成排障器及繞鈎工作及配管工作，爐內上水，並擰緊導板各螺絲。

第十六日：司機橋、窗門、座墊、通風器、警報鐘，安全開關機車及煤水車之裝配，點火，並試汽缸及排水吹汽缸後，安裝動桿。遂試驗之，而後交段運用。

凡備有鍋爐的機車大修則需十二日。如上述連板制之修車方法遲慢，英美各大機廠亦需十二、三日，但目前臺灣省臺北機廠已可於七日完成上列修車程序。

民國二十四年十月，余又調任天津北平路機務處工車止課帶工程師。案局長殷同先生，機務處處長係外人詹美遜，副處長鍾孝賢，審核機車部份，登記一切有關機車修製及檢驗機車配件與特別裝配之製作品。民二十六年，蘆溝橋事變起，路政瀕危，同年七月卅一日晚日軍猛炸天津北平路局，一切有關機車及其他文件、機械均遭焚燬，及今思之猶有餘悸；民國二十八年日人入據中國北方，路政方面悉易以日人把持，余終以不堪日人所迫，於三十二年初離去余所從事有三十年之職務，而閑居家中。

及民國三十四年九月大戰結束，余方始恢復原有崗位，入北平鐵路，任工車課廠務股長之職，專司機車廠務，民國三十五年轉任交通部平津區鐵路管理局天津器材修造第一工場主任，旋又調為交通部天津鋼鐵配件廠帶工程師，掌檢點製成配件，驗收與交發製品等事，不數年又逢共匪作亂，生靈塗炭，余篤信革命真理——三民主義，遂接受前任交通委員會機務副處長朱廷光先生函約，於三十六年來臺，任鐵路機廠副工程師，兼機車組立工場主任，為時半載，轉兼工作組施工股長，未幾，即卸此兼職。

四十餘年來自練習生，助理員等職迭次調任，於所任職務內，每有可追憶之事，及念思之尚歷歷在目。本文略拾其一、二，或可為同行者藉以思念吾國交通事業革創之初，是所謂創業維艱；而今本省鐵路事業業已奠定，日新月異之改進，亦為衆所週知，期為日後收復大陸，復國建國事業中鐵路事業樹一楷模。

## 三十年來工作之回顧與感想

于潤生

余於民國九年夏交通大學電機系畢業後，即奉交通部令，派赴法國專攻無線電信工程。民十二返國，道經上海，友人中有留余執教，亦有邀余參加工廠從事生產者，終覺本身既係政府資派出國就學，自仍以向政府報到，由政府指派工作為宜。遂毅然北上，赴交通部辦理報到手續。從此即開始渡其公務員之生涯，故我在電信部門服務，雖不過三十年左右。而與交通部發生關係，實已遠在三十七年以前。

回憶三十餘年來或任電信技術主管，或主持電信機關，或任部內幕僚，或奉調至軍事機關主持軍事通信運輸。個人經歷中較為重要而亦感覺遭遇困難較多者，工程方面，如首都更換自動電話。黃河安放過河水線。行政方面，如統一全國無線電管理，籌辦國際無線電臺。軍事方面，如主持後勤通信及指揮調度抗戰復員與勦亂移臺各項運輸。當時均經悉心謀劃，確具成果。但一事之成功，仍有賴於各方之支持與合作。就經歷之過程中而言，亦曾經過不少艱困，例如計劃方付實施，經費來源中斷。工程進至半途，意外災害驟至。或則外界之指摘褻嚴，不容緩辦。或則關係於國防者甚大，限時竣工。如何克服此項困難，則又視乎一己努力方向之是否正確以為斷。其中甚有因違行政令，開罪各方。亦有以節省公帑，轉遭困擾。一現在各級電信主管遭遇者，苦辣辛酸，誠難罄述。究以比之保衛國土之英勇戰士，掃風沐雨，戍守前方，固愧勿如。即以與先賢當風氣未開之時，而能毅然於大勢所趨，鼓吹新政，倡建交通，亦能使我國交通事業，逐漸興起，奠其初基，尤覺惶愧。此余每讀先賢遺著，景仰之餘，而對於過去三十年來工作經驗，所以不敢下筆者也。

竊嘗翻閱前清經世文編，其中有不少論及與交通有關之專著。皆官與建交通既利國防兼裕民生。有關鐵路者，如鄭觀應氏之鐵路上下兩篇，準良氏之請修鐵路疏，張函中氏之中國創行鐵路利弊若何論，李提摩太氏之修路乃能足食論，建倉儲米不如推廣鐵路輪舟說，以及杞憂生氏之火車稿。有關公路者，如鄭觀應氏之修路篇。有關郵政者



如羅敏林氏之中國郵政應如何辦理稿，王益三氏之郵政策篇。其中雖未見及有關電報之專論，但就上列各稿中略知當時電報業經興建。上述諸文中或作原則性之論列，或作條文式之建議，雖其中亦間有未盡合乎科學之邏輯，大都對於交通關係於國計民生之重要，敘述蕪詳。不獨詞句警惕，引人深省。抑且綱舉目張，條析分明。甚且以後鐵路路線之選擇，交通規章之訂立，仍未能出其範圍。以當時之環境，而能多方引據，發為宏論，實不勝其傾慕之忱。誠以彼時清廷正在創行新政，鼓吹宣傳，不遺餘力。遂使海內有識之士，博採周諮，暢所欲言。其後各項交通事業均能一一興辦，未嘗非由於各項言論之督促鼓吹，速其成功。

默察近數十年來，科學進步，日新月異。運輸工具，已由人力之拽引，進而為機力之拽引。通信機具，已由有線電之傳輸，進而由無線電之傳輸。近且由電子領域，進入原子領域。我國交通事業，雖已略具規模，一切設施，尙未能躋入先進各國之列。從業諸同人應如何研究發明，日新又新。主管諸君子如何提倡鼓勵，力求進步。不以守成爲已足，更以創造爲己任。無論在政策上管理上技術上各方面，不避艱辛，不畏困難，振其精神，積極邁進。逆料再二十五年舉行鐵路電信一百週年紀念時，所收成效，當較過去七十五年更有可觀。爰本流覽諸先賢專論之所獲，略書所感，至個人之經歷，誠微不足道也。

## 三十五年前報房工作的回憶

嵇晨水

當我每次踏進臺北電信局的報房，聽到電報機在那裏軋軋作響，看到機上的紙條像流水般的外流。工作人員，有的在手不停揮地拍發，有的在目不邪視地抄收。這樣的景象，打擊了我的心靈，使我自然地發生一種回憶——也就是三十五年前我的電報值機生活。

在三十五年前，電信事業的設備，以有線電報爲主，有線電話與無線電報，尙在初步發展時期，那時置身於電

信界裏的人員，正式的途徑，須先考入初等班，上海市的交通部電報傳習所，就為養成各級電報人員而設。初等班裏的主要課程，屬於學科的，是電磁學及電報機原理，及萬國電報通例。屬於技能的，是偵機收發。經過兩年的訓練，派往各地電報局，充任偵機。在服務期內，如歷年成績，均列上考，滿三年後得由主管的保舉，考升中等班。其訓練期間，仍為兩年，派員任報務班長或稽查。如此再閱三年，同樣得再保考高等班，畢業後派充各大局總管領班或其他相當職務無論初中高班，都有偵機技能的訓練，所不同的，初等班限於普發機與莫爾斯機的收發，用的是電鍵；中等班，則注重於韋斯登電報機的收發，用的是三柱鑿孔器。不論電鍵也好，鑿孔器也好，在電信界裏流行的名稱，都叫牠「榔頭」，所以報房偵機，也可說是一「敲榔頭」，而其專心致力，也不亞於和尚之敲木魚。但是，不要小覷了「敲榔頭」，這是電報人員決不可少的一種基本技能，祇要是電信出身，無分職位高下，都能敲，都能抄。那時的長途電話尚未發達，重要的公務，往往須由主管親自出馬，在電報機上，此敲彼應，直接用符號交換意見，並解決困難，倘無這樣的本領，是不能勝任的。

我從中學畢業後，於民國七年考入上海電報傳習所，一般的功課，程度並不深，而電報收發技能，則極為注重。莫爾斯電報符號，是用點劃組成的，教授特別認真。一劃的長度，必須等於三點，每個符號點劃間的距離，與各組符號相互間的距離，都有規定，學習滿三個月，如手腕不靈，就應退學，所以大家都有戒心。我當時把握榔頭，敲敲敲地練習，很覺手腕生硬手指也不能靈活；可是過了兩個月以後，由於晨夕和榔頭相親，居然能節奏合拍，聲調勻和。其實學習技能，須先懂得門竅，一撇一放，由時間的久暫，或為點劃或間隔，按動的時候，必須臀部保持平正，腕部稍微用勁，以使手指隨而起落；倘或臀部傾斜，專賴手指用力，那就動作遲鈍，而且拍發時間過久，手臂也易酸痛。所以初次練習，就應注意到手臂的姿勢，和指腕的運用，由緩而速，循序漸進，經過不斷的練習，纔能習慣自如，拍發輕捷。

在上海電報傳習所學習，祇一年餘。當時軍閥作亂，前方各局，驚人很急，該所奉令在初等班裏，選拔十名，

提前畢業，派往陝湘等省工作。我也在選拔之列，派定的地點是湖南，民國八年的夏季，我取道漢口，到達長沙，向湖南電信監督署報到，因最前線是湖南，我又被派赴衡州。長沙至衡州，有水道可通，經過戰事，沿途極不安靖。我第一次乘輪出發，駛過衡山，即遇兩岸散兵游勇，鳴槍示威，希圖搶劫，船主見情勢不對，只好中途折回。我既不能往衡州，就在長沙待命。長沙電報局的領班蔣劍侯，從前是認識的，看我閒着無事，就勸我先在長沙局幫忙。我出初茅廬，尚未正式值機，在傳習所裏學習之後，自問已有了小的經驗，乘此時機，不妨先作嘗試。長沙報房中的電報機，以通漢口為最忙，双工同時收發，其次要算衡州，來去報也相當的多，稍閑的是通株州醴陵衡山等處，每天的電報，不過數十份。自忖我的技能，不足以應付漢口，但也不願退處清閑，值守株醴等機。酌乎其中，還是在衡陽機上工作。這是我的主張，便很快地為領班所接受。

現在我初習局用莫爾斯機相互通報的情形，大概地作一報告：兩局通報，照規定是輪流收發的，甲局拍發，乙局抄收，經核對字數無誤後，應立將所收電報的報頭（包括流水號數，電報種類，字數，發報局名，日時，及收報人地址等），向甲局覆述。甲局查對相符，纔通知乙局發報，這樣配合的工作，最好是雙方值機的技能，都能相稱，否則一方面已將一通電報發完，而對方尚在抄收勢須等待若干分抄的時間，纔能得到拍夾覆述的報頭，又或一方面值機技能低遜，因此過分緊張，時有錯的符號拍出，則每次發覺之後，就要再從前面一個字拍起。受了這種影響，收發也就不能迅速。所以一般榔頭老手，遇到上述的情形，常不客氣地在機上拍出驚駭的符號（！），向對方表示很不滿意，甚至要求對方改派技能較優劣者值機。這雖然可由班長或領班酌量調度，但自己當然覺得很難受。

我是初次值機的，領班為審慎起見，派定每天在衡州機上幫班，長沙衡州往來的電報，上午並不多，我既幫班，是帶有一種練習的性質，第一天看到對方發來的符號，和我個人所習的速度，作一比較，覺得並沒比我強。為滿足我的好奇心，我就試打試抄，不過心中究竟有時緊張，所以發的時候，不免有錯號，一經發覺，就來一個更正並重拍，好在對方並無表示不耐，我自認可以勝任。然而不然，某一天上午，大概前方軍事有變化，忽然大批軍電不

絕而來，每通軍電長的有數百字之多，這天對方的偵機，已換了新人，看他拍來符號，如連珠般的放射，速度極高，自始至終，一無錯號，他第一次已發完一百個字，而我祇能抄收九十餘字，他迫不及待先發「問」號（？），意思是：究竟怎樣？我因祇顧趕抄，一時不予答復。稍待，第二個符號又來了，我想那定是一個「聚數號」！但仔細一看，仍是一個「問號」，我不覺吐了一口氣。以後輪到我發報，因對方「敲榔頭」的本領比我高，我就小心翼翼，不斷地把我的腕部加勁，用最快速度來拍發。我自問已舒展我的全部本領，但對方到我最後一個符號發出時，跟着而來的，就是報頭的覆述，並且有意開玩笑，於覆述的末尾，連發了幾個「問號」，意思是問我是否有錯？但也可表示他對於我的「敲榔頭」技能，認為稀鬆平常，他已準備再發了。我是帶班的，這時原可讓正式偵機的來接替，究竟我正在青年，好勝心重，所以心裏雖緊張，依樣支持下去，不甘示弱，這樣工作一小時餘，繞彼此收發告一段落，離了座位，我已覺得頭腦昏漲，汗流浹背了。經過這一次的教訓，我不禁深深地道了一聲慚愧。再過數天，有軍隊前往衡州，我就隨同赴衡州局報到，憶起在長沙初次上機的一回事，纔知那時和我工作的，也就是該局同事滕伯英，他於戰前由漢口調來，年事在卅歲左右，人很活潑，已有七年多的「敲榔頭」經驗，衡州報房中，他是一位老手。我表示相見恨晚，同他很莫逆，據他說：「在初次上機，能像我的從容不迫，已是很不容易」。當初他料我並非老手，但也不能斷定我是初舉業的新手。照他的意思，熟能生巧，取人所長，補己所短，不斷地練習，不斷地求進，於拾此別無其他妙訣。他又說「君子愛人以德，更不應自驕自滿」。大抵我在長沙局時，他知我抄報不捷，打了幾次「問號」，而不肯輕易用「驚嘆號」，也就是君子愛人以德的道理。

敲榔頭的經驗，誠如滕君所言，愈練愈有進步，我在衡州報房工作年餘，無論忙的報機，皆論對方「敲榔頭」的技能如何老練，工作都能勝任愉快，有時遇到對方是一位生手，想到從前我初上機的情形，與滕君說的幾句話，也就心平氣和，決不在機上濺發驚駭符號。次年我就考進了北平學校，所習的發報技能，是三柱擊孔器，畢業之後，因始終沒有機會在報房工作，因此我的「敲榔頭」生活，也從此結束。現在相隔約三十五年，時常看到臺北電信局報房同事們的工作，在我個人想來，真覺流光如矢，往事深堪回味，但要再上機一試，自嘆也沒有這種勇氣了。

## 抗戰初期的軍郵

許季珂

「郵政局」這三個字，人們一提起來，直覺地就會有下面一連串的印象：一間古老的建築物，暗舊的門面，高的櫃檯，上面塗滿了漿糊的痕跡，敲日鐵鑼聲，和幾郵袋揚起來的灰塵。因而聯想到在裡面服務的人，也一定是幹着機械式的工作，過着枯燥乏味的生活。

可是我從事郵政工作三十六年當中所過的生活，却並不如一般人所想像的單調，刻板，和平靜。

我自從民國九年在漢口考進郵局起，在河南曾經出人槍林彈雨，跟當時正在內戰的軍閥折衝交涉，恢復了平漢路的郵運。在甘肅騎在馬背上走遍了整個西北邊塞。星夜裡在荒野間和土匪搏鬥，起回了被劫去的郵票。遇見過空前大地震，隨時在路上都有地面裂開，人馬陷下的危險。到後來在遼寧從九一八事變一直到秘密撤退入關的一段期間，如郵政所做工作那種艱險萬狀的情形，更不必說了。一個郵政從業人員會經過這些生活，不僅一般人不會料想得到，就是我進局之初自己又何嘗想到？在當時危難關頭，只有抱着忠於國家民族，忠於郵政事業的信念來克服一切困難。

本刊編者，向我徵文，我國為幾十年來與郵政同憂共患，可以紀念的事實在太多，只好隨便擇出其中一段——抗戰初期主持北戰場軍郵經過——就記憶所及，拉雜寫出來。

二十六年七七抗戰開始的時候，我正在湖北郵政工作，當時政府決定開辦軍郵，我於八月九日突然奉到郵政總局的電令，派我擔任清苑總段的軍郵總觀察。這件事完全是突為其來的，但是正式命令發表，必須彙辦。我會促間準備一下，就在八月十一日離開漢口北上，同時奉到電令的還有現在交通部充任郵電司幫辦的王叔朋，他當時亦在湖北區工作，奉令擔任軍郵觀察，也就是我的副手。我們沿平漢路到了鄭州，和當時擔任臨汾總段軍郵總觀察亦即

現在郵政儲金匯業局傳副局長德衛會合，此外還有從南京派出來的好幾位軍郵人員，一路同行到石家莊纔分手。傅總觀察他們就轉正太路去山西，我和王叔朋等，一直到保定（清苑）下車。

火車到了保定已經是晚上九點鐘，那天白天保定剛剛經敵機大炸，下車看見一片漆黑，到處都是斷壁殘垣，幾次踏會到戰時前線的境味，總算從瓦礫堆裡，摸到了秀水胡同郵局，也不知腹內饑餓，隨便吃了些乾糧，就在局內睡覺。

到了次日天明，大家起來就在局內撥出一間房屋，清苑軍郵總觀察段辦公處就正式成立，由江蘇郵區指調來的幾位軍郵業務員林鑫、李劍華等亦來報到。我們第一步工作是向戰區總司令劉峙將軍報到，取得聯繫，於是知道我軍防線分佈在琉璃河、長辛店、周家口、易縣一帶，離開北平祇有二三十里。

說到這裡得補充說明一下，就是當初開辦軍郵因為倉促籌備，一切法令規章，根本還沒有訂出來，我僅是在鄭州會見傅總觀察，因為他是從南京來的，口頭轉達郵政總局方面幾項原則性的指示，所以一切都須要從頭做起。

我們向總司令部取得聯繫以後，第二步工作是指定接近前線的各個郵局作為兼辦軍郵局，規定這些兼辦軍郵局如何收集、處理、和轉運軍事郵件，其次就直接和前線部隊聯絡，請這些部隊派定軍郵傳遞員，向兼辦軍郵局聯絡，這一步工作相當的困難，必須我們派人到前線每個團，督去接洽，當時前線戰況很烈，砲火連天，派人到前線去接洽，是一樁很危險的工作。我正在躊躇的時候，軍郵業務員林鑫自動請求擔任這冒險工作，林君當時年事甚輕，勇敢有為。他當晚出發赴正面琉璃河一帶，向每一團營聯絡，成績極佳。同時我又派員赴左翼易縣一帶佈置，所以那時期軍中信件，是毫無折扣地由軍郵人員直接送到在戰壕裡戰士們的手裡的。我們就是這樣每次辦理一樁，呈報郵政總局一樁，同時把副份轉寄在大同的傅總觀察，和在滄縣的康總觀察。當然他們也經常有副份轉給我們，郵政總局就根據我們這些報告資料，漸漸地整理出一套軍郵法令規章，而我們在戰區方面的軍郵規模，漸漸地也創立出來。

在保定城內前後駐留了三十天，幾乎每天都有空襲。（這期間石家莊曾被大炸當地郵局魏局長的太太被炸斃由傅總視察趕去主持局務）到了九月十八日那天，一清早就有大批敵機輪流猛炸，一直炸到黃昏時候，照當時經驗，這樣轟炸必是日軍進攻的預兆。我和軍部同事們出城躲避，到了晚上情況更加緊張，謠傳琉璃河的駐軍已開始轉進。次日早晨，我向總司令部聯絡，得到的指示是「不要緊」三個字，所以我們當天就搬到保定城外一家民房裡辦公，又過了兩天，城裡好像很冷清，可是城外的難民很擁擠，到了第三天，在車站上看見總司令部一位副官正在裝車，上前一問，纔知道總司令部負責人等早已撤退，敵人正在向兩翼包抄，要我們趕快後撤，以免被圍。可是我們自己一點人數，在前方的林鑫遠沒有回來，忠雅抱澤，又不能將他撤下，只好等他。就在這種憂心為焚情況之下，整整等了廿四小時，林鑫總算狼狽回來，於是連晚開着一輛軍郵卡車，向後撤退。

可是這輛卡車開到望都，機件發生故障，修又修不好，只得叫司機把零件拆卸後將它拋棄，以免資敵。臨時在途中雇到兩名民夫，用他們的自行車把公家物品和行李，推着向定縣步行前進。一路上都是難民，扶老携幼，再加上潰退下來的軍隊，到處是倒斃的屍首和馬匹，慘不忍睹。而且白天敵機轟炸，只能在夜間行走。在兩個雇夫自行車上的東西是一路走，一路丟，到了定縣，車上只剩下公家的東西，私人的行李早已丟光了。過了定縣，就到了有名的薄陀河，橋是已經破壞，只好涉水而過，我又是個大胖子，水已淹到胸臍，幸虧由兩位同事一邊一個把我夾住，纔能涉水渡過河來。當時頭頂上還有敵機盤旋，到處掃射，也顧不到什麼危險了。同時我們亦見到一個非常動人的鏡頭，許多輛大車的軍糧輜重到了河邊，駕車的士用力鞭馬拉車到河中心，然後把糧糧砍斷，讓馬游泳過河，人也涉水而過，一點物資也不資敵，這種同仇敵愾的景況，到今日還好像在眼前一樣。過了河，人心稍為安定，同事們不知道在那裡弄來一隻母雞，大吃一頓以後，繼續步行，一直到東長壽，纔有火車。車站上交運的鴨梨堆積如山，無人過問，同事們自然免不了盡量享受一番。可是大車當晚不開，所以我們在街上找到一間店舖，撬開門進去倒在地上便睡着了。第二天天亮醒來一看，方知是一間瓷器店。這時候大家都非常饑餓，但是找不到東西吃，還虧

得一位同事向過路的軍隊討到半桶的剩飯，瓷碗裡有的是碗，却找不到足夠的筷子，只好一雙折斷變成兩雙，大家勉強吞飽肚子。然後人上壘人，好似打架一般地搶上了火車，經過一夜，開到石家莊。

一到石家莊，我們馬上在城外找到一處苗圃，立刻恢復工作，把軍郵的佈置，重新調整。不料幾天之內，石家莊又吃緊起來，繼續撤到邢臺。跟着接到總司令部通知，劉總司令四圍開封，所以我們又隨即遷駐開封。可是後來感覺到在開封指揮前方各地軍郵不便，所以停留一個月，又呈准遷到鄭州去。這時候因為整個防線轉進，戰區編制也有調整，各路軍郵人員，也都集中到河南黃河沿線。我們清苑總段奉令歸併為河南軍郵總視察段，移交給傅總視察接管，而我本人奉調回漢口任職。

這段期間雖然是短短的半年，但是對我個人來說，却是一段很有意義的考驗。我生平最喜歡做事，而且喜歡放膽地去做。軍郵工作，在創辦之初還是一張白紙，所以能夠衝動當於千變萬化的情勢，隨時採取立即果毅的決斷，無中生有地創立了許多辦法和方案，一經決定，馬上就辦，軍郵規模很快地具備起來。後來軍郵勤務，一直辦了八年，規模一天比一天具備，到抗戰勝利結束，軍郵人員才陸續復員。整個軍郵工作，可說是成績輝煌。現在金馬地區即將閉辦軍郵，還是要根據過去的經驗和精神去辦，因於抗戰開始時軍郵閉辦情形，拉雜寫出，以供回憶。

## 從郵廿五年生活中值得回憶的一頁 卅信亮

在廣島長崎爆炸的原子彈，確定了第二次世界大戰的結束。當時在重慶的人們都搶着找東行的飛機票或船位，趕赴東南各地處理公私復員事務。我白于曾經接受××行政幹部訓練的義務，被編入第一批接收人員的隊伍中。卅四年十月七日承友人非正式通知，說我的姓名已見于××行政長官公署東飛人員的名冊中；趕去查看，果然不虛。可是距離起飛的日期時刻，只有一天半，計算捆紮行李以及上山下山渡江等行程時間，已感過于匆促；而且原服務



機關對於我的借調問題還待斟酌，一時無法成行。因此只好向有關方面說明，把機位讓給其他幸運者抵補。

優先束裝的機會錯過以後，一時找不到適當的機票船位。恰巧由渝東下的輪運郵件，照例由郵政人員隨輪押運，我因急于離渝，經洽安以押運人員名義于十月廿五晚登民本輪，作為接受東川郵真轉運組的囑託，順道押運。事實上，轉運組另經派有張君負責，我不過是憑竿充數罷了。不料通過這方便之門，却使我再度遇到破舟之險——廿七年十月卅夜在閩江白牙礮曾一度破舟遇險——而寫下從郵史中值得回憶的一頁。

民本輪廿六日午後離渝，行數里即下碇。廿七早東行約百廿里，八時半到洛磯西五里處，船底忽觸礁，砰然一聲，輪機艙（中艙）底撞破，江水即時湧進，船舟趕緊向右岸（北岸）急駛數十丈停下，中艙水漸與江面齊平，後艙就要進水，秩序頓亂，船上員役和旅客紛紛搶攬附近的救生小艇逃生，並搬運行李物件。隨輪郵件三百五十四袋，分散在前艙艙面和後艙艙底，數目既多，而且笨重。在此緊急關頭，如何把握時機，設法搶救，以免郵件沉沒江底或者隨流漂失，的確給我們一個嚴肅的考驗。

我同張君走到船舷兩邊，眼看在民本輪周圍總數不過十二三隻的小船，都已被人控制，來往輪船與北岸間搬運行李物件。忽然在艙面發現幾位憲兵同志，情急智生，就趨前和他們打交道。我掏出一張印有軍郵職銜的名片，自我介紹以後，並即請教他們隨輪的人數和工作分配等情形，接着向他們的領導人張班長說明：輪上郵件三百餘袋大部份屬於軍政及其他重要郵件，各軍政機關為求迅速穩妥，把接收復員所需的重要文件物品，委託郵局寄遞，目前遭遇危險，自應設法迅即搶救。我進一步要求他協助控制小艇二三隻，以便搶搬輪上郵袋到岸上。他初有難色，表示他們只有一班人在輪上，能力有限。經我再度闡述隨輪運軍警在航程遇危難時，斟酌緩急先後維持秩序的任務，必要時還要用武力來維持這秩序，敦促他果斷地伸出援手，共同為搶救郵件而努力。他終于被說動了，指揮機位憲兵分到船舷兩邊的扶梯下，當空的小船回到船邊時，強迫船快把小艇開到後艙邊門口搬運郵袋。當然，小船的原機主不願放棄控制權，爭吵抗拒，情勢都很兇，還有軍人身份的僱主更難于對付，靠憲兵手中朝向天空的槍，再加

上我同家班長口頭解釋優先搶救軍政重要郵件的必要，在軟硬兼施的技巧下，總算爭到兩隻小船。

懷着勝利而興奮的心情，我和張君分別控制這稀罕的兩隻小船，先後來回于輪船和北岸間各兩次，裝在後艙的一百五十五袋，約費四小時，全部搬到岸邊。這些郵袋特別笨重，袋內多是木箱，以後調查據說是內裝某種重要公件，由後艙底搬郵袋到小船，駛到北岸再搬上岸邊，自需健壯的體力才能勝任；我和張君原是屬於文弱體型的，在那個場合却都發揮出意外的氣力，參加拖拉和搬動郵袋的動作。還好另經洽承同輪的航空站官佐先後派士兵五名協助裝卸，才能提前搬完。就在最後一小船郵件離開後艙逾十分鐘後，後艙開始進水；假如當時爭取時間的努力不夠，難免一部份郵袋要伴着後艙的其他貨物接受江水的洗禮。

後艙的郵袋搬完以後，已過中午，兩隻小船又被強有力者拉去，無法再獲得輪上憲兵的支援。同時，放在前艙槍血的郵袋，位置較高，一有危險不太大，于是我和張君草草果腹以後，由張君看守岸邊郵袋，我趕去洛磯嶺郵局求援兵。郵局長李君即刻在洛磯碼頭僱民船二隻隨帶幾名力快，急駛至民本輪附近，此時輪身已漸向後方下陷，力快和船伙認爲危險過大，不肯靠泊輪邊，更談不到登輪搶搬郵袋，雖允給予重酬，也不願冒險，附近又僱不到其他船隻和力快。李君急返洛磯，商請鎮公所派鎮丁強僱民快九名，約五時抵達輪邊，輪身雖還穩定，但後半截已全入水，向左傾斜約廿餘度，因而艙面歪斜，幾難立足。我偕同李君督率民快登輪搶搬郵袋，這時夜幕漸垂，風大流急，燭光不明，不時被風吹滅，輪身如再傾斜，危險頓至。搶搬至一百五十一袋後，各民快堅持艙輪，當時情況極可怖，無法強迫繼續搶搬，只好回到北岸，把後艙底和前艙面先後搶救的三百〇六袋，分裝兩船，洽由鎮公所派衛兵四名，協同守衛。

廿八早我偕同兩船郵袋駛到洛磯嶺，李張二君另僱快和小船再到民本輪上，續搬出卅一袋，還有十餘袋因輪身傾斜時被航委會重機件撞壓住，遲至卅早才又拖出十五袋。先後四次共搬出三百五十二袋，集中洛磯嶺碼頭加以點查，袋牌繩索脫落的予以整理；點查結果，只少平常新聞紙類郵件兩袋，大概在輪身傾斜時落水漂流，據說以後也

經拾到。搶救工作告一段落以後，我這個客串的角色，就在卅一日返渝，另覓東行的機票艙位，由正牌押運員張君留在洛磯，會同渝轉運組派來的人員處理郵件轉運的事項。

此次破船遇險，搶救郵件，自廿七早八時迄卅日晝，忙碌緊張，連續四天，體力消耗逾恆，疲困異常，四渝休息幾天，才漸復元，但回想當時情景，餘悸猶存。當在後艙底搬運郵袋時，如果輪身驟然後陷，輪邊愈劇進水，那如何能夠逃出艙門？又當在前艙面督搬郵袋時，假如船身忽然再向一邊劇烈傾斜，也難免因艙面立足不穩而滾落江中，甚至被艙面的郵袋和其他物件的壓擠，而葬身江底。當時如會想像到這些可能發生的危險，那麼搶救郵件的勇氣豈不要打個很大的折扣？這些說明在面臨緊急危難的時候，如把個人的安全利害考慮得太周到，就難免抑低冒險的熱忱，而影響到應付危難的高度貢獻。

這次的事件，也使我引起另外的一些感想。同輪張君資歷雖淺，在搶救郵件整個過程中，却是異常賣力，並無畏怯推讓的情形，可見資淺同人忠勇奉公的潛力，不應忽視，而要加以激發鼓勵。此外，洛磯郵局長李君和他所屬的員工，也都熱烈支助，奔走辛勞，毫無怨言，也很使我感動。他們和我是初次碰頭，原無一些私人感情可言，但在應付緊急事件時，卻能獻出各人最大的力量，合作無間，充分表現出精誠團結公爾忘私的氣概，這的確也是一「郵政事業，四海一家」的一種縮影。至于我，多經歷一次艱險，在當時精力過度消耗，固然不無損失；但多受一次考驗，也更得益艱難的磨練，算起來，還是得能償失。

流光如駛，洛磯破船事件轉瞬已逾十年，想起當時艱險的鏡頭，以及張君李君等推誠合作的情況，記憶猶新，感想依舊。在我從業郵政工作廿五年生活中，這確是一件值得回味的遭遇，于今簡略摘記，恍如重臨洛磯。

## 我從事郵政工作之回憶

許紫雲

我國郵政，由於先賢奠定了堅強基礎，一直至今，在國營事業中仍屬進步者。奠定郵政基礎，並非容易，然其主要緣因，則不外乎制度與人事之健全。郵政在成立之初，聘請歐美人士，擔任各省重要郵局主管，所訂制度，係採取各國郵政已經辦有成效之條例，綜合厘訂，成爲我國當時國營事業之新創制度，至人事如終身制考試制等，亦自郵局創行，雖然晚近數十年來，甚多新興事業均有完備之制度，但郵政能有較佳之成就者，以余個人觀感，實由於執政主管，對所訂規章，均嚴格執行，徹底做到，依時代需要，隨時改進耳。

余初進郵局，對於郵政規章之執行，覺其嚴謹有如執行法律相似，在服務時間，備有規章和工作，一切均依規章，亦是不論何人，均須照規定之程序工作，不照規定因而發生之錯誤，即由相關人員負責，雖極小之事故，亦是信實必罰，從不因錯誤之小也，不加追究，亦從不因人事關係而可免除處分，可謂章則必守，命令必行，記得同事中有魏某在杭州郵局充郵件封後處領班，其子則在嘉善郵局充當襄辦，年底公衆投寄大批賀年片，每班封發，數最甚夥，人手少，事務忙，（彼時嘉善局長及襄辦各一人相差二人分工合作）其子於封發杭州局印刷郵件時，匆忙中誤夾有寄往上海之賀年片一件，魏某因拆郵件檢出後，亟將誤寄之印刷轉封上海，並繕寫驗證（各局往來查詢有關郵件錯誤等事項之一種文書名稱）向嘉善局提出諮詢，其子因此次誤發郵件而受記過處分，常魏某發覺嘉善局誤寄賀片一事，同事中知係其子因封寄大批郵件匆忙中不及細檢，並非有意過失或怠惰所致，然魏某則認爲公務上有錯誤，均應精發驗證，使原寄局注意改善，並不以此事係其子所爲而避不繕發驗證，在他人視之，當認爲郵政人員當知公務，不講情誼，類如此事不無失却人情味，殊不知郵局對於誤寄郵件，極爲重視，員工均謹慎從事不敢有誤，以延誤郵件影響郵政信譽，故雖一件之微，亦必慎重處理，而郵政事業有今日之成就，今日之進步，即是守法紀

重公務耳。

記得某年冬季余在杭州郵局任快遞組組長，某晨嚴寒降雪，溫度在攝氏零下，寒氣凜烈，手足凍僵，余值早班，須六時到局，以便開啓庫門，封發出口郵件及進口郵件，交差投遞等工作，余在五點前即起床，時天尚未明，路上行人絕跡，雪厚尺餘，且仍下降不停，無法雇得街車，然余以職務在身，為時間所限，不得不在冰天雪地中踏雪前進，路上傾跌者再，到達局中，衣履盡濕，幸而照規定六點，尙早五分，此時為余所驚異者，辦理快遞之同仁，自職員而至信差，均已全數到齊，無一人或缺，僅等余到局，開啓庫門提取郵件耳，蓋人員辦公，備知早到並無遲到，當時郵政人員之忠勤職責，遵守時間，由此可以證明。

初進局人員，每一工作部門，均須派往實習一二個月，在局方保訓練新進人員之技能及工作能力，以便實習屆滿後調派適宜職務，在個人則經此各部門實習得以明瞭整個郵政業務之狀態，以後派任新工作，不致茫無頭緒。余進局不久，被派往儲匯部門實習，在窗口開發匯票，因係生手而窗口匯款人又擁擠，於匆忙中某筆匯款少收匯費三分，次日為會計課查出，三分匯費當然賠補，但須申誠一次，登入服務紀錄單以示懲儆，然而如遇到多收匯費又在角數以上者則事情大矣，經辦人員必須繕具理由書，訴說當時因何多收之緣由以及經過情形並將多收之匯費，退還匯款人，取得收據，一併送主管，以決定記過或申誠，即偶或因何種理由誤收數分，亦必同樣辦理，至少須受申誠，絕不寬恕，是以同事中對工作均極慎重，不敢大意，如遇有此類事故，則心中惶然不安，蓋記過事小，登入服務紀錄單則成爲永久之紀錄也。

郵政人員不講派系，一個事業機構，如其內部人員，專講派系或親戚關係，則其事業必受牽制，業務不能儘量發展，雖或事業已臻繁榮，將來亦因人事糾紛而趨腐化走向下坡。郵政人員係憑考試進局，其晉升亦憑考試與考績為依歸，在局服務，祇要自己工作努力，堅苦勤奮，無不可以向上晉升者，是以甚多郵政人員，除努力本身崗位外，皆於公餘潛心自修，藉以增進智能，亦有不少郵政人員，公餘加入函授專科或讀夜間大學而獲得豐富知識，由一

普通職位經考試而上升至高級主管者，此類人員，均經在基層工作有年，自下而上，對事業有整個之認識與豐富經驗，處事能力自然堅強而勝任愉快，人員本身有上晉之機會因而工作勤慎，於公於私均獲益焉。

辛亥革命完成，郵政業務，日趨普遍，深入社會，為各階層人士服務，所設局所，自沿海重要城市，擴展至內陸，自省而縣，自縣而鄉而鎮，遍及全國，民二十年後，我政府鑒於日本帝國，強佔我東三省，虎視眈眈，大有併吞中國之狀，為抵抗侵略，全國努力建設，如軍事政治等均突飛猛晉，而郵局此時，亦作應付軍事之準備，購備各類交通用具，如運郵汽車，自行車以及軍用之各種裝備，大批由供應處分發各省管理局存儲，以備軍事行動時之緊急需用。終因日本軍閥野心不戢，欲圖併吞大陸，對我國之進步以及軍事準備，深感不安，蓋中國一旦軍事準備完成，日本縱欲進攻大陸，實力已不可能，於是在廿六年七七發動蘆溝橋事變，企圖在中國建設未完成時積極侵犯，而我國抗日之神聖戰爭亦從茲開始，當時本人適服務於浙江郵政管理局，任庶務組長，所有儲備之新交通工具及軍郵裝備，均由庶務組保管，南京淪陷後，日寇自京杭鐵路南下，情勢緊張，人心惶惶，管理局除局長及其他三數人外，全體人員四百餘人，於一夜之間，盡搬至金華後方，余因庶務組積存大批公物，重要者如汽車數十輛，大批輪胎，零件，軍郵裝備，自行車，暨全省各局材料如文具單式等價值鉅大，無從估計，當時如隨其他員工向後方逃，跑未始不可，但公家損失既鉅且又將良好工具，用以資敵，罪莫大焉，為責任心及愛國心所激發，於是決定計劃，務將全部公物搬運後方，否則寧與公物共存亡，經面商局長核准（當時局長為美人科登）迅速囑司機並集合尚未逃走之工友數人，將庫存重要公物，先裝放於存儲之汽車，運往金華，其餘單式文具等物亦征得民船分批搬運，因行動迅速，於二日內除不能拆卸之物外，所存公物全部安然運出，當時局長見余忠勇盡職，深為獎許，然余僅認為如此重大任務，幸能順利完成，覺所負責任為之一輕耳。

## 服務郵政卅六年中最可紀念的一頁 卓周組

時光匆匆，我服務郵政不覺已三十餘年，在這悠長的歲月里，滄海桑田，世事多變，人生的喜樂哀怨，差不多都已嘗遍，尤其在日據時期，日人以帝國主義的殖民政策統治臺灣，對於本省籍的公務員無不歧視，我在當時是一個以臺北地方法院的翻譯官而考進來的郵務人員，雖然治事能力，並不遜於日人，可是就因為我是一個臺灣人之故，所以在日據時期就變得祇是一個「碌碌無能」的人了。

臺灣光復之初，臺灣行政長官公署成立，政府派幾位委員來接管郵電業務，成立了一個臺灣郵電管理委員會，即以今日的臺灣省主席嚴家淦先生為主任委員，當時日人選信部長松野，以我從前會念過中文，就想特別提拔我，派我到該委員會服務，然而我總覺得自己過去雖在廈門思明中學讀過幾年書，但多少年來對於中文寫作，已極疏遠，尤其辦理公文，更是門外漢，爲了怕貽誤公事，故而一再推辭，當時松野並不瞭解我的苦衷，還以為我故意抗命，就告訴我說：「你在郵政工作二十多年，你的學識經驗，和忠誠服務的情形，你的上司無不皆曉，可是我們不能重用你，這是我們日本人的錯，現在日本敗了，臺灣重行歸還你們的祖國了，縱然你不爲我們日本郵政爭點最後面子，也應該爲臺灣郵政，不，——應該爲中華郵政服務啦！」他用此道義之詞來激動我的心靈，當時我哭了，也就不再推辭，而於民國三十四年十月一日，這一天前來臺灣郵電管理委員會報到工作。迨民國三十五年五月五日臺灣郵電管理局成立，郵電管理委員會奉命裁撤，由內地陸續派來的許多外省籍同事，都分派去各科室任事，而我被調派在儲運處，當時儲運處之下，設一儲運科，科長一席，聽說原擬派徐端毅先生去擔任，後來不知何故，又改派了林承平先生接充，徐先生因此就屈居下位，徐先生看我爲人老實，就叫我將桌子排在緊靠他的坐席，以後我便日夕親聆其教誨，在短短一個時期中，徐先生總以公正真誠的精神來勉勵我，記得有一次因爲我在郵電管理委員會服務

期間，辦理送送日人回國的事務，做得相當周到圓滿，在遞信部內的日本人都對我非常感激，按照日本人的習尚禮貌，不免要送點禮物，藉以表示酬謝之意，故當最後一批高級日本人員遣送返國時，曾鳩集了約二千金包了一個大紅包，恭恭敬敬地送給我，對這一片至誠，本來我是想接受下來的，但我因為不明瞭作爲一個中華郵政人員，是不是可以這樣做，所以就坦白地去請教徐先生，當時徐先生就正色對我說：「你趕快送還他們，你可以告訴他們，我們中華郵政人員的傳統精神，就是不沾人家的恩惠，在職務上應當做的事，當然是要做的，雖然給人家一點方便，那也是應盡已責，決不希望有何報酬的。」我聽到徐先生這一席話，深爲感動，就原封不動將紅包疊還，並將徐先生的意思轉述給他們聽，日人無不折服，後來就因爲我不貪此小惠，松野一回到日本，就給我一信，勉勵我，並對中華郵政人員公正廉潔的傳統精神，表示崇高的景仰。

我在郵政機關服務這多年，得此一位徐先生熱誠地指導，勉勵真使我終身不能忘懷，我今年已六十又五，再過幾個月就要告退，在未退休之前，幸逢我中華郵政六十週年紀念大慶並蒙本刊編者徵稿及余，謹將此一段最可紀念的回憶記述下來聊以報命，並在此向徐端毅先生最崇高的敬意。

## 我從業郵政三十五年來最可紀念的

一頁

李巨荅

生活的回憶是富於深長的意味，若說人生是充滿戲劇性的發展，毋寧說：「生存決定了一切」生存才是表現人生最真實的畫面。

卅六年前走出校門的我，第一步便踏上生活的路——路的平坦與崎嶇，要待自己去開創。第二種是平坦的路上



走着幸運的人，第二種則徘徊於平坦與崎嶇的路上，乃失意而觀望的人，第三種則跋涉於崎嶇的路上而能奮鬥到底的才是努力創造的人，而我却介於上述二與三者之間所謂「時代的落伍者」。

經過三年學徒式的實踐，便奉派到甌江被岸負責一個小郵局，輾轉而深入了腹地，感到農村生活的單調與無聊，旋又調回母局——閩區首局——服務。那兒是我生長的故鄉，有兒時遊覽的園林，童年同窗的伙伴。這一切的一切使我枯燥的心靈重新霽了滋潤的雨露。

民國十七年國民革命軍東路軍開入閩嶺，帶來了蓬蓬勃勃的工運。爲了無負同人的期望，我曾義烈地奮鬥，奠定閩郵工會的始基，跟着便是六載的流放生涯；除了閩東之外足跡走遍了閩北閩南而閩西，直至抗戰軍興，我仍留在後方的崗位上感到苦悶與彷徨。

廿九年初春，我志願參加軍郵的夢想終於實現了。三年的憧憬，一旦變爲事實，我感到愉快而興奮。在年關歲暮的當兒，告別了白髮的慈親，瀟湘的妻，和活潑的孩子們，去寒風凜冽中和一位要好的同事披星戴月趕上這遙遠的旅程到了目的地——吉安。那兒是抗戰三九兩戰區的大後方（古稱廬陵宋代名儒歐陽修的故里），我們對此贛江中流的砥柱，結了兩年多不解之緣，最初是短期的受調，後來是來去的中心。許多伙伴都由此奉派前方見習業務，隨即調充實際工作——戰地軍郵局長——我也是其中的一員。

在這崗位上，我的行跡，曠闊各半，移動頻繁，可謂司空見慣，其中徒步從軍忍飢挨凍固不足道，在危險艱難的時際得到共患難同仁的支援與扶助，真使我流下無與感激的熱淚，也因此堅定了我對於抗戰必勝的信心，……。在整整五年當中，值得興奮的是兩度隨軍「打回老家去」，值得悲哀的，是第一次接到愛女天癘的噩耗，第二次是獲得慈母樂世的喪音。人非太上，誰能無動於中，但公而忘私，我却沒有片刻離開了崗位。

卅三年夏天，浙贛路國軍大規模野戰部署剛剛完成。贛東浙西大軍雲集，武器山積。但因戰略突變，奉令轉進。這條三百餘里的劍拔弩張的戰場，一旦淪爲兵慌馬亂的逃亡陣線。成千成萬青年學生，於烈日當空的途中，在飢

軌線上擡扎。扶老擲幼的船艙，在敵機掃射下，剝開身登鬼魅，車輪軟，馬驚前，在洪水急流中，翻倒路傍，壓折橋樑。「遍山遍野的滿山紅」都帶着血腥的氣味。其為慘狀，觸目傷心。據說，由於沒有掩護的退却，無緣的損失傷亡，超過於作戰不知若干倍，及今思之猶有餘痛！

當時我率領十餘同人，擠在一條破舊的蓬船，在戎馬倥傯中順流而下，由上饒直抵鉛山，幸遇一輛過路的郵車，搭救了我們一行的生命。車抵遂昌時，全市閉門行人絕跡，到處傳來轟隆的彈聲，令人膽戰心驚，其生其死早已置諸度外！

我們發現未定，便匆匆移駐武夷大好名山却整個籠罩着敵機掃射的威脅下，爲了保護軍郵要塞，一連十日，在鐵鳥低飛搜索下，我們廢糜食者約歷五十餘次。這段驚險吃苦的鎮頭，在我軍郵生活史中補上了空白的一格。回想在中華民族爭自由的激戰中，軍郵同仁流血犧牲者歷歷可數，較之我所當的苦味之根，又算得什麼？

抗戰接近了尾聲，勝利日趨明朗。爲了響應青年軍號召的吼聲，我又奉令創立青年軍訓練總監部的軍郵。甫經半載，勝利來臨，誘致我志願調查的動機，亦基於此青年軍調查訓練的電令是正式的發佈了，道出福州一切都作了渡臺的準備，可是中途又奉由閩移浙的命令，於是我告別了我素所敬愛的青年軍而作我個人調查的計劃。卅五年三月，我仍以軍郵身份奉命來臺，參加臺灣郵電管理局的接收工作，從秘書室而視察室，幾經更迭，可輪轉到外放的崗位來，光陰逝水，彈指十年，我始終抱着「忠於職守，努力爲公」的信念，卅餘年如一日。雖不克發揚郵政事業的精神，但以服務社會爲終身的志願，永矢不渝，竊敢附驥於諸先輩之後。

檢討過去，把握現在，策勵未來，我今後仍要勇敢地向前邁進！