

現代郵政叢刊第一種

歐美各國郵政概況

現代郵政月刊社發行



中華民國三十七年十二月一日初版（二——二〇〇〇）

現代郵政叢刊第一種 歐美各國郵政概況

每冊實售金四角捌分

編著者 霍錫祥

校閱者 現代郵政叢刊
編審委員會

發行者 現代郵政月刊社
地址南京（〇）郵政總局
電話總機三四一七三轉四一

印刷者 文匯印書館
地址南京（二）中山東路三五八號
電話二〇接九〇〇二二轉

版權所有
翻印必究

序

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

現代郵政月刊社曾將瑞、法、比、英諸國報告先行揭載該刊第三卷各期，以供郵政同好，茲擬將此項資料，連同尚未刊出之荷、美、加諸國報告，排印單行本，徵序於余，本人原意：倘刊印單行本，則需將各篇內容及數字稍加整理充實，以期完備，蓋以各國郵政當局於本人考察時期所供資料極為豐富，祇以時間匆促，不得不僅摘其概要而又可供我國參考者製成報告，對於各該國郵政實況，誠不免有罅一漏萬之譏；現既刊印單行本，自宜有所充實，以補救前此之草率。惟月刊社同人則以原報告各稿，業已付排，更改匪易，且值時局動盪之際，如欲從容整理，則不知何日可以蒞事，對於本書預約各訂戶，恐將難於解釋。在此種情形之下，惟有因陋就簡，僅將原報告予以重印，而以「歐美各國郵政概況」名其篇，至於整理充實，當俟時局及時間許可

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

霍錫祥三十七年十二月一日南京

歐美各國郵政概況

目錄

序

英國

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

美國

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

歐美各國郵政概況 目錄

法國

(五三)

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

比利時

(七一)

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

瑞士

(八〇)

- 一、緒言 二、組織 三、人事制度 四、業務 五、經濟 六、服務情形

荷蘭

(九四)

- 一、緒言 二、組織 三、人事 四、運輸 五、房屋及設備 六、結語

附錄

羅馬來鴻

(一〇三)

歐美各國郵政概況

英國

一 緒言

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

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

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

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

茲就英國郵政設施，摘其概要及可供參考者，舉述於次：

二 組織

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

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

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

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

區內亦有相當於部內考核委員會之組織，以局長爲主席，係顧問性質。

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

其餘相當寬泛，分述如次：

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

(二) 建築 經中央核准之建築計劃，其在三萬鎊以下者，由區局長逕自辦理。

(三) 業務 有計劃擴充改進之權。

三 管理效率

英國郵政行政效率之高，在戰前即為各國郵政所推重。究其原因，約有三點：

(一) 部內分層負責

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

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

(二) 各區權限規定明確

英國郵政有一值得注意之點：即事無大小，郵政部均有詳細之文字規定，或為通令，或為手冊，或為辦事細則。其特點有三：

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

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

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

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

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

(三) 文件管理簡單迅速

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

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

三、各郵區行文，均係一案一文，故每一案件，不必送多處表示意見。

四 郵政專辦及兼辦業務

英國郵政部所辦事務，包括下列各項：

甲、通信及其相關業務：

一、郵件運遞，二、電報，三、電話，四、匯兌。

乙、兼辦及代辦業務：

一、儲金。

二、政府公債之發售、登記、過戶等。

三、發行國家儲蓄券。

四、代發公務員養老金，海陸空軍養老金及津貼。

五、代售疾病、失業、養老等保險印花及娛樂捐票。

六、發售地方稅證，無綫電及汽車准許證，漁獵准許證等。

五 經濟

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

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

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

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

一九四七年郵政部份（包括儲匯）收入八千九百五十餘萬鎊，支出七千七百六十餘萬鎊。盈餘一千一百八十餘萬鎊。支出中員工薪津佔71%，運輸佔15%。收入中郵政佔33%，儲金及其他代辦業務佔14%，在郵政收入中，信函佔76%，包裹佔12%，掛號及保價等費佔2%，茲附表於後：

一九四七年英國郵政收支分析

收				入			
項	目	金	額 (鎊)	成	數 (%)	支	出
郵	政		七三, 七〇八, 一〇七		八二・二九	共	計
匯	兌		二, 八四八, 九七四		三・一八	其	他
儲金及代辦業務			一二, 六九七, 七二六		一四・一七	共	計
			三二二, 〇六二		・三六	其	他
			八九, 五七六, 八六九		一〇〇	共	計
項	目	金	額 (鎊)	成	數 (%)	支	出
員	工 薪 津		五五, 五八一, 八八〇		七一	共	計
運	輸		一二, 八八九, 五〇〇		一六	其	他
共	他		九, 二一一, 五二四		一三	共	計
共	計		七七, 六八二, 九〇四		一〇〇	盈	餘
盈	餘		一一, 八九三, 九六五				

郵政收入分析

分	類	收 入 金 額 (千鎊)	成 數 (%)
信	函	五六,二五〇	七六
包	裹	八,六六〇	一二
掛 號	保 價	一,七八二	二
其 他		七,〇一六	一〇
共 計		七三,七〇八	一〇〇

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

六 郵件運輸

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

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

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

(Largo) 城地當交通衝要，每日在該地銜接之行動郵局有三十餘。

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

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

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

直升飛機 該項飛機活動靈便，無需設備完備之機場。各國郵政當局，對其運輸郵件之可能性，極爲重視。美國郵局早在一九四六年間即已開始試用。英郵政於去年十一月間，得英國航空公司之合作，初次予以試用，係用 Sikorsky SE1 型及 Bell 47B3 型機各一架，二者均係美國出品，前者容積爲七十五立方尺，其運郵量較大，試用前先用駕駛員駕空機飛行，以便熟知指定試用區域之地形，後復在 Somerset 至 Dorset 間長約一百二十英里之試航郵路上飛行，中間設停降站十處，經五星期之試航，成績極爲滿意，雖在冬春兩季，英國氣候最劣之季節，尙能完成百分之九十六之飛行次數。其速率爲每小時七十英里，規定到達各站時刻，殊少延誤，更少逾時超過五分鐘者，最後試運假裝郵袋，以測飛機之載量，及其耗油量，根據試驗結果，SE1 型之載量與航行距程之關係如下：

載重

無需加油之最長航程

三八〇磅	一六〇英里
五〇〇磅	一二〇英里
六〇〇磅	九〇英里

今年六月一日起，該 SE1 型機正式在 Peterborough 至 Great Yarmouth 間試運郵件，上下行停降地點不同，上行停八站，全程長一百七十英里，下行停四站，全程長一百零二英里，每次停降需

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

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

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

七 機械設備

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

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