

今日郵政

行政院新聞局印行

中華民國三十六年七月

今

日

郵

政

今日郵政目錄

一、郵政簡史

二、郵政業務概況

(一) 全國郵政網分布情形 (附圖表)

(二) 郵局處理郵件程序

(三) 信件寄遞速率比較 (附表)

甲、戰前、戰時及現在比較

乙、航空郵運之發展 (附表)

(四) 簡化寄遞手續

甲、簡化處理特種郵件手續

乙、推行分區投遞辦法 (附圖表)

(五) 國內郵路及郵政機構增設情形

(六) 行動郵局

甲、火車行動郵局（附相片）

乙、汜車行動郵局（附相片）

（七）示範郵局之創設（附相片）

（八）與國外通郵情形

三、郵政經濟

（一）全國郵政收支情形與貼補

（二）信函寄遞之成本計算

四、公衆服務

（一）公衆服務之意義

（二）民衆對郵政提供改進意見之分析（附表）

（三）郵局請求公衆協助事項

五、結語

今日郵政

一、郵政簡史

我國現代郵政創始於遙清光緒二十二年（一八九六年），隸屬於海關，至宣統三年與海關脫離，正式成立郵政總局，直隸於當時的郵傳部，從此郵政獨立自主。民國肇始，郵政改屬交通部。當初全國郵政分爲三十五郵界，到了民國三年一月一日，開始實行新郵區制，依行省設置，每區設置郵務管理局（現改稱郵政管理局）。同年三月一日我國郵政加入萬國郵會，正式與國際通郵。十六年國民革命軍北伐成功，奠都南京，交通部設郵政總局於南京，原設北平的郵政總局於六月間結束。十九年三月交通部又設郵政儲金匯業總局，專辦儲金、匯兌、壽險等業務。二十年九一八事變後，東北郵政爲敵僞侵迫而撤離。廿四年三月中央公佈郵政總局及郵政儲金匯業局組織法，原有之郵政儲金匯業總局改爲郵政儲金匯業局而直隸於郵政總局。廿六年抗戰軍興，郵政總局西遷昆渝，舉辦軍郵，輔弼戎機；淪區各地郵政仍奉令維持，以利民衆通訊。抗日戰事勝利後，全國郵政除中共區域外均已先後復員，東北及台灣郵政亦於光復後統一接管。郵政總局並於卅四年十一月還都。近年來郵政銳意改進，業務頗有進展，截至最近止，全國共有郵政職工三九、五〇九人，局所六〇、六〇二處，各項郵路五七〇、八八七公里，每月經辦函件九七、九四六、〇〇〇件。比較戰前和戰時，都頗有增加。

二、郵政業務概況

(一)全國郵政網分布情形

全國郵政機構到目前為止共有六〇、六〇二處已如前述，在這些機構中又分爲郵政管理局，各級郵，郵政代辦所和郵政信櫃等，按照各地人口數目及地方繁榮情形分別設置。全國現分爲廿七個郵區，每區設一郵政管理局，大都設在省會所在地，綜管區內一切郵務，區內較爲次要城市設立一等郵局，如江蘇郵區中的吳縣、無錫，湖北郵區的宜昌、沙市等，較小的地方則設二、三、四等郵局或郵政代辦所。至全國各郵區如何劃分，以及各級郵局暨郵路分布情形，可參看隨附的全國郵政網分佈概況圖及局所郵路詳情表。(附圖一表一、二)

(二) 郵局處理郵件程序

一封信由寄件人投入信箱，經過郵局的媒介，到達收件人的手裏，說來似甚簡單，但是在郵局處理手續方面却很繁複。現在全國各郵局每月平均要處理各類郵件一萬萬件以上，每件的路程遠近不同，所用的交通工具又互異，要按照規定日程到達目的地，中間祇要有一處發生錯失，郵件即有延誤的可能。談到郵局處理手續，由發信人到收信人的過程，簡略言之可以分爲三段：

一、收寄：各類郵件無論由郵局營業窗口收入或由信箱內提出，第一步手續就是加蓋日戳，蓋銷郵票，並按信件重量計算郵資是否相符。第二步爲分揀，分爲初揀，復揀和終揀三種，按照寄達地區分別揀剔。每一信件經過三種揀剔後，自然不易再發生誤寄誤封的事。第三步爲登單，各類郵件應按其處理程序登列清單，清單登妥後再按運輸方法轉入路單或排單。最後一步爲封發，將郵件裝入帆袋或紙套，分別標註寄達地名，加夾鉛印或加蓋火漆印記，然後交運。收寄局的手續到此算是完畢。

二、轉運：郵件由收寄部份封出後到達轉運部份，由轉運部份按照袋套寄達地利用航空、汽車、火車、水路或旱班郵路運出，寄往國內或國外各地。

三、投遞：郵件運到寄達地後，即歸投遞局（即寄達地郵局）負責處理，處理的步驟如下：

甲、派人至車站或碼頭將郵件接運至局內，然後開拆袋套，照所附清單驗收。

乙、加蓋收到時日日戳，併按投送地段分揀。

丙、發交信差出班投送收件人。

上述郵局處理過程，不過簡略的就一般情形來說，至本地投遞郵件，特種處理郵件，處理的程序又各不同，此處不再贅述。

(三) 信件寄遞速率比較

甲、戰前，戰時及現在比較

勝利以後，水陸交通以限於戰後環境，到現在還不能迅速恢復。但是郵件運輸，事關公衆通訊，不能夠一日停頓的。各地郵局除儘量利用飛機運送外，並與各地交通主管機關密切合作，近數月來各地郵運情形很有一些進展，這裏將戰前，戰時和現在郵運遲速的情形，列表來比較如下：（見附表三、四、五）

需日數戰前與現時比較表 附表三

寄達地點	戰前所需時日		現時所需時日	
	最少	最多	最少	最多
昆明	3	4	3	4
貴陽	3	5	4	6
濟南	2, 5	3	2	4
青島	3	4	2	3
太原	3	4	3	8
西安	2	3	2	5
重慶	2	2	2	2
萬縣	4	6	4	11
成都	2	3	3	4
西昌	8	10	3	10
蘭州	2	3	2	5
上海	1	2	1	2
鄭縣	3	4	2	4
寧夏	5	11	7	10
西甯	6	9	5	8
迪化	4	31	3	20
哈密	4	23	3	15
歸綏	4	7	3	7
瀋陽	4	6	3	5
長春	4	5	4	7
台北	4	6	2	5

工具班期計算

速運輸工具如飛機，汽車，輪船等。

戰時自重慶寄往
各大城市函件
所需日數統計表

表四

寄達地點	所需日數	
	最少	最多
成 都	1	3
貴 陽	2	3
恩 施	5	14
南 陽	20	31
蘭 州	2	3
吉 安	39	50
迪 化	10	12
西 京	7	9
昆 明	2	3
萬 縣	3	4

註：根據三十四年七月份資料

自南京寄往各大城市函件所

寄達地點	戰前所需時日		現時所需時日	
	最少	最多	最少	最多
徐 州	2	2	2	2
杭 州	2	3	2	2
鄞 縣	4	5	3	4
安 慶	3	4	4	5
福 州	2	3	3	6
廈 門	4	7	3	6
南 昌	4	5	2	4
九 江	3	4	2	4
蕪 湖	2	2	2	2
漢 口	2	2	2	2
宜 昌	8	9	6	8
長 沙	2	3	3	4
衡 陽	3	4	4	5
天 津	2	2	2	3
北 平	2	2	2	2
開 封	2	3	3	4
廣 州	3	3	3	3
海 口	6	12	3	9
桂 林	9	11	2	5
柳 州	9	11	3	6
錦 州	3	5	3	5

附註：1. 最少及最多日數係按各種運輸
2. 寄往各地函件均係假定利用最

航空郵運發展情形

表五

年 \ 月	航空郵路 (公里)	郵 件 重 量		
		函件 (公噸)	包裹 (公噸)	共計 (公噸)
二十六年	7,600	84	93	177
二十七年	8,050	144	148	262
二十八年	11,000	197	11	208
二十九年	9,600	267	—	267
三十 年	8,100	259	—	259
三十一年	9,700	152	—	152
三十二年	8,600	125	—	125
三十三年	8,680	121	—	121
三十四年	25,992	282	6	288
三十五年	30,202	1,417	158	1,575
三十六年一月份	31,751	167	37	204
三十六年二月份	34,862	178	68	246
三十六年三月份	34,078	243	149	392
三十六年四月份	34,202	233	156	389
三十六年五月份	37,329	268	162	430

乙、航空郵運之發展

像上面所說，各地地面交通，以戰後環境關係，不能充份恢復，郵局爲了達到郵運迅速的目的起見，隨時儘量利用航空運輸，所以航郵業務復員以來，發展得特別迅速。卅四年全年郵局交由飛機運出的郵件共計二八八公噸，卅五年全年突增至一、五七五公噸，增加五倍以上。本年一月至五月，平均每月交運三三三公噸，又較卅五年度平均增加一倍以上，其逐年增長的情形可以從附表五看出來。

四、簡化寄遞手續

甲、簡化處理特種郵件手續

掛號快遞郵件，在交寄時郵局出具執據，預備給寄件人作日後追查的根據。但是此項執據必須編列號碼，並書寫收寄人姓名，頗費手續，寄件人往往因為守候執據費時，深感不便。郵局方面近訂定簡化收寄辦法一種，寄件人將信件交給郵局窗口職員接收後，只要加蓋日戳，就可以將執據交給寄件人，不必等候，較以往交寄辦法節省時間很多。這種簡化辦法，現在全國各郵區都已經次第實施，成績很好，公衆也都感到便利。至掛快郵件內部處理手續，也配合了上述簡化交寄辦法和公衆的需要，稍加簡化。年來因為郵資太低，掛快郵件數量劇增，戰前掛快函件佔函件總數百分之六·〇，最近增至百分之二三·三，每月全國平均達一千一百餘萬件之多。但是手續簡化後，掛快郵件的安全性較前差些，郵局爲補救此項缺陷起見，同時舉辦報值掛號函件，並且恢復保價郵件業務。希望公衆凡交寄有價值的票據，都改由報值掛號寄遞，比較妥愼。

乙、推行分區投遞辦法

分區投遞辦法，係就較大都市劃成信差投遞界區，分別編定號碼，請公衆於書寫信封時將投遞界區號碼同時寫明，例如「南京（一）大光路十五號」，如此，郵局於分揀信件時只須照所列的界區號碼分揀後，就可以交給相關信差投遞，比較迅速準確。這種分區辦法，在歐美各國也都有實施過的，但是必須公衆和郵局充分合作，才能够收效。我國最近先就京滬二地推行，實施以來，成績還未大著，現正籲請公衆合作，以期達到預期目標，隨附京滬二地分區地圖，以見一斑。（附圖二、三）

五、國內郵路及郵政機構增設情形

自政府還都，各部門積極復員並竭力從事各項建設工作，郵局方面復員工作的進行還算順利，各區郵政機構和郵路一年來都有增加。戰時凡在後方已經樹有優良根基的設施，固儘量予以保留，同時於各收復區及光復區內，因民衆源源還鄉，無論通都大邑以及窮鄉僻壤，各種郵路及郵政機構，隨時隨地均按照實際情形予以增設，藉應政府、社會暨一般民衆的需要。茲舉自卅五年五月至卅六年四月最近一年來新增各種郵路及各級郵政機構概況有如下列兩表：

表六

最近一年來新增郵路里程數目表

郵差郵路	水道郵路	鐵道郵路	汽車郵路	航空郵路	總計
三三五六二公里	一七九三公里	二九三二公里	六六五三公里	一一〇二八公里	五六九六八公里

表七

最近一年來新增郵政機構數目表

各級郵局	郵政代辦所	郵政信櫃	郵站	郵票代售處	總計
三〇〇處	二四二〇處	一一〇二處	一七四五處	一七〇〇處	八三六七處

六、行動郵局

甲、火車行動郵局

火車行動郵局是利用火車行走的時間在車上分揀郵件，以節省收寄及投遞局處理郵件的時間，直接加速郵件的運送，這種行動郵局最近在京滬線上開始試辦，實行以來，京滬沿綫公衆甚感便利。這種行動郵局，不但在車上出售郵票及收寄信件，使旅客可以隨時寄信，同時因爲在車上辦理開拆分揀封發等手續，使京滬兩地郵件投遞時間提早數小時以至半日，因此由南京晚上十時前寄出的郵件可於翌晨九時以前在上海投遞，由滬運京的郵件也同樣的可以提早投遞。現在除京滬路外，滬杭路也正在籌備中，其他各路亦將次第實行。（附相片）

乙、汽車行動郵局

各大都市面積遼闊，機關學校工廠等團體散處城廂各處，交寄郵件常感困難，郵局爲了便利散居城郊的公衆起見，特舉辦汽車行動郵局，每日按照規定鋪點往返行駛，直達各機關學校工廠門前接收郵件，現在已經舉辦的，南京有三輛，上海三輛，杭州二輛，其他都市如漢口，天津，北平，廣州，西安等地也都在舉辦中。這種汽車行動郵局的業務爲出售郵票稅票，收寄掛號快遞各類郵件並開發匯票。實行以來，業務很發達，公衆也都感到便利。

汽車郵局不但給公衆很多的便利，並且郵局方面也可以節省許多費用，因為抗戰八年，各大都市都有破壞，復員以後房屋不敷分配，郵局要尋覓房屋開設郵政支局，遭遇到重大的困難，縱使勉強覓到房屋，一切費用，也十分的浩大。在這種困難情形下，郵局發明汽車行動郵局業務，對於公衆和郵局都有很多的利益，世界各國還沒有這種的行動郵局業務，我國首先推行，實在是空前的創舉。關於這種郵局的設計，見隨附照片說明：

七、示範郵局的創設

各地郵局以往以限於人力及經濟等條件，許多應行革新的地方，多不能即時舉辦，致郵政便利公衆的最大功用未能充分發揮，本年三月間郵局擬訂各項改進辦法，其重要的如增加機構，調整人手，並就各重要都市如上海，南京，漢口，天津等地創設示範郵局。改裝各局營業部門，增添必要設備，以期能够適合業務上的需要。南京方面指定新街口，建康路及太平路三處營業特繁，地位衝要（也就是說需要改進特別迫切的地方）的郵局，首加裝修，使種種缺點先獲改善，現在此種改進的工程都已經次第告成，經各方公認尚能符合一般的需要。郵局因此正在逐步將此改進計劃推展至其他各局。改進的各點，比較重要的如下：

擴充公衆地位：以往各郵局營業部份，因櫃檯本身長度不够，櫃檯以外地位窄小交寄信件一遇人多時，常致擁擠一處肩摩踵接，秩序十分混亂。改裝工作中首重擴充公衆地位，將營業櫃檯加長

，或改爲U字型，這樣可以容納較多的公衆。改裝以後，窗口秩序，比較以前已進步得多。（附相片）

便利公衆問訊：公衆對郵寄章則手續，有很多人不能完全明瞭。可是收寄信件，發售郵票的人員，他們各有專司，且工作繁忙，遇到公衆詢問，或有疑難的地方，往往無暇詳爲解答，使公衆感到困難。現特專設問訊服務處，問詢處櫃檯也移設在營業櫃檯之外，以免擁擠。（附相片）

加強燈光：在示範郵局內，已將燈光加強，並加裝日光燈，所以在營業部份的任何一處，都有充分的照明，使公衆易於書寫及閱讀。

注意清潔：郵局營業處所是否清潔，關係着公衆的衛生，所以原建築物凡不合衛生條件的，都加以改正，內外牆都髹刷著淡奶色，一遇污損極易發見，窗門的設計，凡不合衛生需要的，也都已改裝，務使局內有充分的光線，空氣，免礙公衆健康。

其他設備：在示範郵局內備有沙發式的靠椅，給公衆休息之用。至如封信用的膠水或漿糊均安置在特製的檯上備用。供參攷的簡單郵航路線及資費圖表，也都懸於明顯之處。此外，並設櫥窗佈置，利用各種方法灌輸郵政常識，使公衆充份明瞭郵政服務的意義。（附照片）

示範郵局除上述設備方面的改進外，營業方面，也較其他郵局略有不同，南京方面經指定太平路示範局爲假日郵局及過客郵局，該局於每年三百六十五日及每日二十四小時內連續對公衆服務，沒有一刻的停止，使公衆對郵政享受充分的便利，其他重要都市，也已次第舉辦。

八、與國外通郵情形

戰後一年以來，我國郵政與世界各國均先後恢復正常郵務，即以前戰時的敵人，如德日二國，也都開辦通郵，至現時所有進出口國際郵件，係利用陸海空三路運遞，茲簡要分述如下：

(一) 陸運：在戰前西伯利亞鐵路，是陸運方面運遞出口國際郵件的要道，現時東北形勢混亂，無法取道繼續轉寄，而上海至海參崴間輪船又無一定班期，所以發由西伯利亞鐵路運輸的郵件，暫僅以中蘇雙方互寄者為限。其餘所有出口國際郵件，除寄往越南，如有郵路可通，逕由粵桂滇三省鄰近越南各局就近直接封發外，大部份都是利用行駛於太平洋和蘇彝士的船隻運遞。

(二) 海運：通往歐洲的蘇彝士航線，及通往美洲的太平洋航線，經常都有輪船行駛，此外往香港、澳門及南洋一帶遇有船隻往來，我方也利用它來帶運郵件，但是往來歐洲及南洋各地的船隻較少，駛行無定，郵件運輸，尙欠迅速。

(三) 空運：寄往蘇聯的郵件，發由中蘇線運遞，或由蘇空發由英國經轉，寄往歐洲各地的，發加爾各答或香港，再由英國海外航空線及法國航空線運遞，寄往美洲各地的，由中國航空公司，泛美航空公司，菲律賓航空公司，聯總包機（即太平洋海外航空線）及美國西北航空公司的中美直達航線運遞。寄往亞洲南部及南洋各地的航郵，因為我國與香港、馬尼拉、河內、曼谷、加爾各答等地間，都有我國自開的航線，所以郵運比較便捷得多。