

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
何縱炎編

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

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



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……………邱信堯……………一二五

郵政財務制度……………王晉玉……………一三三

郵政人事制度……………楊光鑑……………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……………一二

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·····	徐佩琨·····	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	邱信亮	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可紀念的一頁	卓周組	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 and 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，和公眾的關係最為密切，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，公眾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，立論不免較為主觀，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：「郵政部長依本法之規定，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，對於國際轉運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，揆其原因，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，如波斯侵雅典時，希臘郵差非彼得得會於兩天之內，奔馳一百四十哩，求救於斯巴達，羅馬帝國武功甚盛，其驛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，郵政國營遂成為必然的結果。

(2) 從郵政的特質來看 郵政事業應該以服務公眾為最高目標，其勞務必須迅速普及於世界任何地區，並深入廣大群眾的每一階層，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為達到服務公眾的手段。自從西曆一八七四年萬國郵政公約以後，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，歸結到運輸一定是不迅速，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

權來經營郵政業務，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，君主所握有的郵政特權可以隨意授與任何一人，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多求盈餘繳解國庫，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，主管郵務的郵傳部會令飭擴展郵務，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。服務人群，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 (Deniel. 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。」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的擬議，藉以減少虧損，可見富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，在醞釀開辦新郵之初，國內政治環境惡劣，滿清的弱點，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，各國駐華使節以我國無正式郵政，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，而客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) 客郵 所謂客郵，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，嗣後將客郵範圍及於內地，全國各地之客郵局所，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量為最大，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 我國郵驛歷代均屬官辦官用，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最明顯寫照，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，以後更辦理滙款，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，因此遂逐漸取得國人信任，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，往往不限定營業時間，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，即不加注意，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，最主要的原因，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，行裝囊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，以後總稅務司爲謀冬季郵寄便利，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，並由總稅務司赫德派天津稅務司德瑾林爲郵政司，整頓各埠所設郵務辦事處之一切事務，並以天津爲彙總機關，總稅務司及各關稅務司兼辦郵務，雖已漸同郵局，然尙屬試辦，既無確定章程，亦未經奉旨設立，自不得稱爲正式之郵局，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，故寧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爲藉口，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爲艱難，如再不奏請創設郵政官局，以爲推廣抵制之計，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、李鴻章咨據江海關道聶緝製稟稱：「上海英美工部局現議增設各口信局，異日中國再議推廣，必更維艱，」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，奉旨交總理衙門籌議，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，是爲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爲己任，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，將我國郵政政策約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信任，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，要在此一時期樹立規模，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，我國提出撤消客郵案，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，尙藉口情形特殊，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，即僻壤遐陬亦爲郵政事務所達之點，以國外言之，所有國際間互寄平常包裹保險信函國際滙兌，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，中國郵政可稱爲完全一份子，故在世界上亦應享各友邦相當尊敬，諒此爲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，此事雖爲條約所不載，但因彼時中國郵政尙未舉辦，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爲宣言，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。

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。①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。②為使中國及有關係之國家舉行必要之設備起文，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，有關於取締民局的有下列兩條：

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工衆多，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，郵政事業則於大量添設局所，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，諸如停止進用洋員，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，在整個郵政事業言，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，公眾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，所有民信局應即嚴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 (處)	員工人數 (人)	郵路里程 (公里)	函件 (交寄件數)	包裹 (交寄件數)	儲蓄 (結存戶數)	匯兌 (開發張數)
十七年	四二,六七五	二七,七七七	四五六,〇五一	六三六,四六三,四〇〇	六一七〇,五五三	五,七六六	三二六,八〇〇
十八年	四三,五三一	二八,〇三四	四六五,九七一	七三四,五二二,三六〇	六,八七〇,三五〇	七二,三三七	四三,五〇,〇〇〇
十九年	四四,七五五	二八,四四三	四八八,三二七	七九六,〇七八,〇〇〇	六,三二七,三三〇	一三二,八六七	四九〇〇,八〇〇
二十年	四五,四四三	二八,六八五	四九四,四四三	八三七,〇二五,二〇〇	六,五二八,二〇〇	一四九,七〇〇	五,四〇九,三〇〇
廿一年	四五,三六一	二六,四九六	五〇六,一三八	七三八,九七八,五〇〇	五,九三〇,一〇〇	一五二,五六五	五,三三九,四〇〇

廿二年	四三,六八六	二五,七八三	四六,五〇〇	七八七,五三三,六〇〇	六,三三三,九〇〇	一七六,八八四	五,九〇〇,四〇〇
廿三年	四六,五七	二六,六三五	四九,七五八	八三三,三三三,五〇〇	六,二五五,〇〇〇	二二二,三三三	六,四六八,三〇〇
廿四年	五三,六三六	二七,〇五六	五二,七九〇	八三三,六四三,〇〇〇	七,〇一五,七〇〇	二五二,八五三	七,〇六四,九〇〇
廿五年	七三,六九〇	二八,〇〇七	五九,八二六	八八一,六三四,〇〇〇	九,一〇五,二〇〇	二八二,九六七	九,二六八,六〇六

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，並辦理滙兌，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，維持大後方與淪陷區之通信 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、廣東各省與敵人對峙地區，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路傳遞消息，撥滙款項，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，郵政資費雖屢經調整，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，政府以法幣貶值過鉅。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，僅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，戰禍頻傳，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，在今天一切為準備反攻的大前提下，自以配合軍事需要為第一要務，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為申述：

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曾屢有指示，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會特別指出：「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下面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

我國新式郵政之創辦，肇始於民元前十六年，迄今恰爲六十周年，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，吾人緬懷先賢籌路藍縷，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。惟年來共禍披猖，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，速於置郵而傳命，」足證「郵」，「置」，在當時已爲傳命之通信機構，毫無疑義；惟此種機構，當時僅爲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，漢朝改郵爲驛，各有專官以司其事。隋唐時代，主管郵驛者爲駕部郎中，職掌更繁，非僅通信而已，即運送官吏，接待賓客，皆所應爲，驛傳元代稱「站赤」，通達邊情，布置號令，所謂「梯航畢達，海宇會同，」極一時之盛。明代疆域遠遜於元，驛傳規模亦小，其事務由會同館及水馬驛遞運所管理，爲飛報軍情，遞運上貢物品與轉運軍需之用。清代驛傳分舖遞、驛遞二種，舖遞以舖夫、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責，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義務，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、上海等五處設送信官局，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。當時郵區之劃分，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、澳門、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，由赫德先後遞派稅務司葛顯禮等充任，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，其成立且遠較新式郵政為早，對我早期郵政有重大之影響，爰將其始末概述如次：

客郵入侵始自乾嘉之時，歐人來華日多，每於躉船及貿易監督住所設信箱備僑民通信之用，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，均托辭推諉未能撤銷，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。

民信局為郵驛制度下之產物，蓋郵驛係專供政府之用，民間書緘並不能有所利用，民信局遂應時而起，此種組

織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，亦有兼營派報紙，運送業，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，郵政獨佔之權方告統一。

(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（猶今日之各省管理局），總計郵界十四，副郵界卅七，共五十一區，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黎充任，經理郵政事務，歸郵政總局局長督理，其經理各局及人均由局長督同總辦斟酌施行，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黎接管，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

廣西郵務管理局——南寧

福建郵務管理局——福州

雲南郵務管理局——雲南

廣東郵務管理局——廣州

貴州郵務管理局——貴陽

民國六年郵政總局總辦昝黎告退，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双重組織，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，人員案卷南遷上海，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、供應共爲六處，另設秘書視察二室，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，開辦於民前十四年，儲金開辦於民國八年，因郵政局所遍及窮鄉僻壤，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書蕃，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爲一。

(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，並爲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，且爲旅客所樂於利用，其班期之準確與行車之安全，更爲各界所稱道。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配林任主任，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。

另爲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視察段十段，計萬全、陽曲、清

苑、石家莊、滄縣、濟南、銅山、吳縣、杭縣、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，不僅遍布各前方戰場及後方補給線，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，站共六六六處。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，廿九年起北平、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，並將儲滙業務之管理工作由會計股劃出，成立儲滙股，亦為適應當時業務需要之措施也。

(十) 勝利復員及戡亂

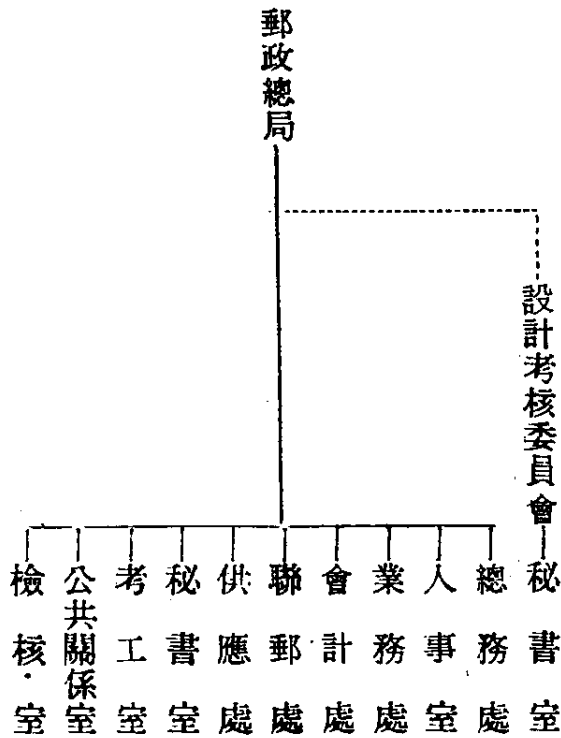
八年艱苦抗戰，於卅四年勝利結束，日本無條件投降，郵政總局即分派人員前往各收復區及光復區接收郵政機構，計有敵偽控制之上海郵政總局辦事處，北平偽郵政總局，長春偽滿郵政總局，江蘇、湖北、上海、河南、安徽、浙江、廣東、河北、北平、山東、山西、吉林、遼寧、錦州等十四郵政管理局，臺灣郵電管理局；鄂、皖、豫、浙、粵等區原在後方之辦事處亦隨之撤銷，郵政總局本身則於卅四年十二月開始復員，至卅五年九月全部人員遷返南京，內部組織除考績處於卅年改組為人事室外，無大變動。當時全國郵區共廿七區，各區管理局於卅四年將人事及出納自總務及會計股劃出，另成立人事室及出納股，並為加強視察制度，成立視察室，各本地內地郵務視察員均撥由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

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導團赴穗，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，每一處室僅一二人，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