



帝国主义与中国海关资料丛编之八

中国海关与邮政

中国近代经济史资料丛刊编辑委员会主编

中 华 书 局

F752.4
4

55949

帝国主义与中国海关资料丛编之八

中国海关与邮政

中国近代经济史资料丛刊编辑委员会主编

中 华 书 局

1983年·北京

帝国主义与中国海关资料丛编之八
中国海关与邮政
中国近代经济史资料丛刊编辑委员会主编

★
中 华 书 局 出 版

(北京王府井大街 36 号)

新华书店北京发行所发行
北京怀柔县东茶坞印刷厂印刷

★
850×1163 毫米 1/32·7 印张·163 千字
1933 年 8 月新 1 版 1933 年 8 月北京第 1 次印刷
印数 0,001—7,200 册
统一书号: 11018·1191 定价: 1.00 元

前 言

解放初期,新中国成立了中国历史学会和中国经济学会,这两个学会合组了一个“中国近代经济史资料丛刊编辑委员会”。委员会有十一位同志:陈翰笙、范文澜、千家驹、狄超白、巫宝三、吴承明、严中平、陈振汉、孙毓棠、王毓瑚、丁名楠;以陈翰笙、范文澜、千家驹三人为主要负责人。委员会聘用两名专职人员做些事务性工作,由千家驹负责领导。

编委会成立后所做的一件主要工作,便是与对外贸易部海关总署研究室合作,编译了一套“帝国主义与中国海关”丛书,自1957年至1965年共出了十辑,书名如下:

第四编: 中国海关与中法战争

第五编: 中国海关与缅藏问题

第六编: 中国海关与中葡里斯本草约

第七编: 中国海关与中日战争

第八编: 中国海关与英德续借款

第九编: 中国海关与义和团运动

第十编: 中国海关与庚子赔款

第十二编: 中国海关与邮政

第十三编: 中国海关与辛亥革命

第十五编: 一九三八年英日关于中国海关的非法协定

至于第一至第三、第十一、第十四共五辑则有的因材料不齐,有的因其他原因,所以一直没有出版。这套丛书在1961年前由科学出版社出版;1962年起,由于出版社业务分工的调整,改由中华书局出版。

在十年动乱期间，这一工作中断了。陈翰笙与千家驹都下放到五七干校“改造”，范文澜同志则于1969年逝世。迨至党的十一大三中全会以后，戡乱反正，百废待举，学术界亦有欣欣向荣的景象。我们认为，这一套丛书，还有再版的必要，理由是：

第一，这一套丛书史料价值是很高的。我们大家知道，在旧中国，海关控制在帝国主义分子手中，他们利用对中国的海关关税控制权来操纵中国的财政、金融、对外贸易，以至我国的内政外交。我国的关税收入，在旧中国，约占国家预算总收入的30—40%，由于关税用于我国外债与对外赔款的担保，帝国主义者就以此为借口要求掌握中国的海关行政权，同时，中国还在1898年照会英国，只要英国对华贸易数额超过其他国家，就任英国人做总税务司。赫德、安格联等帝国主义分子任中国总税务司达数十年之久，他们利用职权，不仅控制了我国的财政，还操纵我国的政治。他们当时都有中国的“太上财政总长”之称。所以，海关档案并不单纯是有关海关税收、税务行政的记录，而主要是帝国主义分子如何策划、密谋以及贯彻执行帝国主义的殖民政策，以使我国沦为殖民地、半殖民地的铁证。这些材料过去一直储存在海关的秘密档案室，从未公开发表。解放以后，这批秘密档案回到中国人民手里，我们分门别类整理出来，并译成中文（原件大部分为英文），公之于众。这不仅为近代史的研究工作者提供了宝贵的参考资料，而且也能使我们更加清楚地认识帝国主义的侵略面目，以利于我们进行爱国主义教育。

第二，这部丛书，过去印数有限，有的只印二三千本，多的也不超过一万本，所以在“文革”以前就已难购得，甚至我们自己手头都没有保存完整的一部。范老生前对这部丛书的评价是很高的，认为这是近代史资料中的瑰宝。为了对提高文化建设作出贡献，重印这一套丛书是很有意义的。

这次重印的丛书，除对“编辑说明”稍微作了一些改动和补充外，内容都没有删改，不过为免得误会起见，把原来没有出版的几编从丛书序列中取消，而将原来第四编列为《帝国主义与中国海关资料丛编之一》，以此类推，如“之二”、“之三”，乃至“之十”。

海关档案资料是很丰富的，翻译并整理出来的仅仅是其中一小部分，如果条件许可的话，我们还将把这一工作继续做下去。

对于中华书局支持本丛书的再版，我们表示衷心的感谢。

陈翰笙 千家驹

一九八二年九月二十一日

編輯說明

帝国主义掠夺中国的邮政管理权，是由海关总税务司英国人赫德开始的。自1867年至1911年邮政一向属于海关管理，因此在旧海关档案中保存了一部分有关邮政的資料。我們現在把它編輯出来，以供研究邮政史者参考。本編資料所涉時間从1867到1912年，比較全面而有系統地叙述了中国邮政权如何落入帝国主义者手中，和民办信局和帝国主义国家在华所設“客局”的关系。这是帝国主义者又一次对我交通邮政权掠夺的鉄証。

中国交通邮政事业远在周秦时代就已相当发达。古代的驛政是官办的，主要为了传递官方文件、命令和联络軍旅。明朝除了官办驛站外，更有民办信局专为商民寄递信件。清朝的民办信局还有专为海外华侨递送信件和汇款的批郊^①。官办驛站从中央到各省都有，驛务属兵部車駕司主管。驛站之外設有文报局，专管本国和外国的外交信件，也代送部分私人信件。民信局的組織在这时期相当兴盛和完备。有些民信局在上海設总局，在其他商埠設分局和代办所。从宁波沿海到內地，最远的达东三省、陝西、甘肅、新疆等地，約有数千家。营业范围远达南洋。它不仅代商民送信，还負責办理汇寄款項和包裹。这些民信局多为商业行棧所办，虽然規模不大，但由于收費低廉，手續簡便，极受商民欢迎。

清朝乾隆以后，随着西方資本主义国家对我国掠夺性貿易的发展，这些国家往往在躉船上和“貿易監督”的駐所懸掛信箱，收攬侨民的信件。第一次鴉片战争以后，簽訂五口通商条約，英帝国主义进一步在貿易口岸設立了邮局，从此在我国有了“客局”，其他帝国主义国家也相率效尤。这是帝国主义侵犯我国交通邮政主权的

① 廈門話，即信商的意思，見樓祖詒著：“中国邮驛发达史”。——編者注

开始。第二次鴉片战争以后,英、法、美、帝俄分别强迫清政府签订天津条约。在中英天津条约第四款中规定了“大英欽差大臣并各随員等皆可任便往来收发信件,行装囊箱,不得有人擅行启拆,由沿海无论何处皆可送文,专差同大清驛站差使一律保安照料”。同其他国家所签订的条约也有类似规定。这样不但把帝国主义侵犯我主权的行為合法化,并且清政府还有保护这些邮递的责任。后来这项邮件改由总理衙門交驛站代寄。在海关总稅务司迁京办公,海关自行开办邮务之后,此项保护责任又交给了总稅务司,为帝国主义全面攫取中国邮政权打开了方便之門。

英帝国主义在华代理人、海关总稅务司赫德很早就居心夺取中国邮政权。这可以从本书第一章赫德与稅务司德瑾琳、葛显礼以及海关駐伦敦办事处稅务司金登干等人在 1867—1896 年期间来往的函电中清晰看出。从 1866 年开始,他就利用海关代寄各国使館邮件的制度,竟逐渐扩展到收寄外界信件。在 1878 年他又命令天津海关稅务司德瑾琳試办北方各通商口岸和北京、上海間的邮递业务,1879 年并决定向其他口岸推广;同时,他們积极向总理衙門和各省督撫进行威胁利誘,并提出建立全国邮政的具体方案。他們說,办理邮政可以为国家增辟財源;如果中国自己不开办邮局,那就不能怪各国越俎代庖在华設立邮局,并且特別強調邮政必須由海关办理,說什么否則就不能取得各国的信任,各国就不肯裁撤在华所設的邮局。在 1776 年烟台条约签订前,他曾以清政府的名义向英国公使威妥瑪表示愿意将开办邮政列入条约內,結果沒有成功。1877 年赫德在給金登干的信中說,这是因为威妥瑪不愿給他过多的权力。二十年以后,清政府终于批准了由海关兼办邮政。“新式”邮局就在 1896 年正式开办。从此中国邮政权完全落入帝国主义手中。当时赫德得意忘形地向前任英国駐华公使欧格納說:“三十年的旧話,二十年的經驗,终于成功了”。(見本編第一章)

清政府于 1906 年設立邮传部后,决定接管邮政。赫德等为了

維護英帝國主義在華特權和解決與法國在華利益的矛盾，延至 1911 年才正式辦理移交，並且由法國人帛黎充當了郵政總辦，而郵政行政管理和人事制度等仍沿用海關的那一套，郵局仍然是帝國主義侵華工具之一。（見本編第三章）

郵局成立後與民信局和“客局”的關係，本編第二章也有所反映。郵局成立的時候，民信局確為商民所信賴，而且設立的面很廣。為了減少阻力，赫德採取了逐步吞併的手段，開始時與民信局密切聯繫，形式上保持民信局的獨立。在郵章中規定，凡設有郵局的地方，民信局只要向郵局掛號，郵局就免費在口岸間代寄民信局總包，民信局可以收寄內地信件，自行收費。但不久以後郵局就採取增收代寄費用，和限制輪船公司和鐵路等運輸機構替民信局帶信的排擠辦法。這就引起民信局的激烈反對，它們有時以停班的方式來對抗，因為當時郵局設置還不夠廣，向內地寄信還須利用民信局。可是，由於郵局挾着帝國主義和清政府的勢力不斷向內地擴展，民信局就必然要遭到淘汰。到 1911 年時，民信局的數目和業務已大大減少。

郵局與外國“客局”始終是密切合作的。因此在郵局開辦後一個相當長的時期內，“客局”不但沒有減少，反而擴大，並且成了帝國主義者走私、漏稅的庇護者。當時它們強調中國所辦郵局不能滿足它們商務和僑民的需要，而且中國沒有加入萬國郵會，作為拒絕裁撤的借口。清政府為此曾多次與赫德商討，希望能夠迅速加入萬國郵會，以解決“客局”裁撤問題。這時赫德竟說中國郵政尚未統一，即使加入萬國郵會，各國“客局”也不能裁撤。1921 年華盛頓會議，在帝國主義各國操縱下，軟弱無能的北洋政府承認不改變現行的郵政人事制度，即承認帝國主義分子繼續霸占中國郵政，各國才同意於 1922 年底撤消在華所設的“客局”，但是日本帝國主義在南滿鐵路的郵局仍然不撤。直到 1927 年在中國人民革命力量的壓力下，郵政權才由帝國主義者手中收回。但是外國人的勢力當時並沒有從中國郵局里完全清除，郵政總局和各地郵局主要取

位的副职,仍然由帝国主义分子担任,他們高薪厚祿,繼續控制着中国的邮政机构。这正反映了我国半殖民地社会的特質。

关于邮局开办后直到移交邮传部前夕各阶段的发展情况,在本編收輯的一些文件中都有所反映,但是还不够完整。作为本編附录的1882年“台湾邮政票章程”和“台湾邮政条目十二条”,曾見于楼祖詒著的“中国邮驛发达史”(中华书局1940年版)一书。但本編这个文件包括邮政票式,各站图記和各署营所編立字号,这是楼书里所沒有的,因此仍列入以供讀者参考。

最后須要說明的是,本編資料和其他各編一样充滿着反动詞句,如称义和团为“匪”,人民革命运动为“叛乱”等等,为了保持文件原样,我們在翻譯編輯过程中都沒有改动或加引号,希讀者注意。

本編在編輯过程中,邮电部曾帮助我們审閱稿件,并提供了意見,謹在此致謝。

目 录

前 言	1
编辑说明	1
第一章 海关兼办邮递和洋员建议开办邮政官局(1867—1896年)	1
第二章 邮政官局的开办和发展(1896—1911年)	77
(一) 开办情况	77
(二) 邮政官局排挤民信局	136
(三) 各国在中国设局侵犯邮权	152
第三章 邮传部接管邮政官局的经过(1908—1911年)	185
附 录 台湾省邮政章程(1888年)	201

第一章 海关兼办邮递和洋員建議

开办邮政官局(1867—1896年)

(1) 1867年3月4日海关总税务司赫德(Robert Hart)致
天津海关税务司狄妥瑪(T. Dick)文第7号

随文附送我在北京发的邮政通告一件。按照通告规定,天津海关每星期六下午2时封发寄北京的邮件;自欧洲或美洲于星期日至星期三寄到天津的邮件,如果送到天津海关,应当派专差递送北京。

本署每星期四中午封发寄往天津的邮件,信差应当在星期六的中午到达津海关,并在收到你当天封发的北京邮件后,立刻启程回北京。这个信差的工资由本署发给。

星期日至星期三到达的欧美笨重邮件,你可以雇用专差递送,并在天津付给费用。付出的费用应当在现金簿内登记,但不必列入第一、二、三季的收支报告内,到年度终了,即十二月十五日,你可以将全年支出的津平银总数报来,我再指示你如何在第四季收支报告内入帐。

星期四去天津的信差,由我发给由京去津的护照,写在一张大页洋纸上;你可以在背面写一个由津去京的护照,并签字盖印。这个护照可以在1867年内应用。护照上面另附一张单子,本署和你关可以将每次交给他的邮件包数记入,以便对方查考。

派专差送邮件时,由你每次发给一张这样的护照,上面也将带运件数注明,到北京由我签证后带回去交给你作为收据。

附件:邮政通告

- 1.北京寄天津和上海的邮件,每星期四中午由本署封发一次。
- 2.天津寄北京的邮件,每星期六下午二时由天津海关封发一次。
- 3.自欧洲或美洲寄来的邮件于星期日、星期一、星期二或星期三运到天津并交付税务司的,由专差递送北京;星期四至星期六到达的邮件,由信差于星期六递

送。

4. 凡每届交費銀三十兩的，每次由北京封发邮件时，得享有随寄邮件一袋的权利，但是重量不得超过三斤。

5. 各地寄交上述北京納費人的邮件，至少每星期由天津发来一次；倘因递送外来的笨重邮件 发生額外費用，須于每届年底即 12 月 15 日由各交費人均摊。

6. 凡寄递非納費人的来往信件，須向其收取下列資費：

信件重量不超过一英两 收銀四分

信件重量超过一英两但不超过四英两 收銀二錢

信件重量超过四英两但不超过八英两 收銀五錢

新聞紙每件 收銀二分

以上寄費在北京收取。

(2) 1877 年 1 月 31 日九江关稅务司葛显礼 (H. C. J.

Kopsch) 呈赫德文第 10 号

美国代理領事克宁汉 (Cunningham) 是旗昌公司 (Russell & Company) 的代理人。他最近被日本政府派为日本在汉口的邮政代办。

日本在中国内地設立邮政局运送中国邮件到外国去，是一种不合理的特权，中国当局应当予以糾正。我王在准备一个海关試办邮政的方案，搞好以后，送請您审閱批准。从私营信局的数目判断，官办邮局可以获利，对于人民也是一件好事。

中国輪船現在經常行駛沿海沿江各口岸，政府給了它們以充分的帮助，因此可以要它們免費代运邮件。

(3) 1877 年 5 月 16 日九江关稅务司葛显礼呈赫德文第 36 号

关于草拟海关在各通商口岸試办邮递的方案，我曾在第 10 号呈文內向您报告。現拟就中文节略一件，随文附上(节略不在海关档內——編者)。

在节略里，我首先說起：中国虽然久已有了很好的驛递制度，但是不替商人带信件，因此商人只好通过私营企业传递信件，这种

传递信件的办法迟缓、不经常、花钱多而且不可靠。

传递信件太慢，在过去问题还不大，现在輪船已經行駛各口岸，对于一个寄費低廉、穩妥、經常的传递信件的工具，就感覺有了需要，这种需要，从各口岸都設立了許多民信局这个事实就可以看出来了。这些民信局任意收費；办的并不能令人滿意。

在这种情形之下，中国过去已經仿行了西方的許多新政，例如造船厂和兵工厂等等，現在繼續仿照西法設立象邮政局这样的机构，也已經是时候了。开办邮政是对于人民的好事，也是国家收入的一个来源。

接着我简单地叙述了英国邮政局的历史、收入、国内邮資，并着重提到：日本和其他国家在通商口岸設立邮政机构，說明人們对于邮政局確有需要，中国为了維持自己的体面起見，也应当开办邮政来满足这个需要，而不是訛別的国家去办。

最后我說明有哪些国家在上海設立了邮政机构，列举了香港和上海工部局所設邮局 1876 年的收入数字，建議在各通商口岸將国内邮政办妥以后，立即同外国訂立合同，互相运送投递邮件，并接办各国在上海的邮政机构。

写这个节略本来是想引起中国当局对于邮政的注意，因此在他們表示贊成以前，不准备提起内部規章等等。后来知道这个问题已經他們討論过了，这样还不如把节略写得詳細一些，他們也許会接受。好在材料都在手边，起草一些規章办法不要多少時間，而且开始时总是在通商口岸試办，只要一个很簡單的机构就够了。

我没有提到欧洲的邮政汇票制度，因为推行邮汇制度虽然有很大的作用，但由于中国沒有鑄币，办起来有困难。这也許是应当开办造币厂的一个极大的理由。

(4) 1878 年 3 月 26 日津海关稅务司德瑾琳 (G. Detring)

呈赫德文第 39 号

依照您前次頒发的关于邮递的节略(海关档內未見——編

者),我已着手建立津海关与总税务司署的騎差郵路,約可于下月1日就緒。

按照与承办人签订的合同,每日由天津和北京发送邮件各一次,限12小时以内到达。每月付給承办人運費銀110两。关于目前发送邮件的詳細办法,請參閱附送的节略。节略中所列的各项規定,如果您同意,請即通知海关总税务司署书信館照办。

附件:节略

(1) 从1878年4月1日起,在天津海关与北京海关总税务司署間开办定期郵递业务,每天由騎馬信差运送邮件,以楊村、河西务、张家湾为沿途的中繼郵站。

(2) 天津海关为办理上述郵递业务,与承办人胡永安签订合同,規定实施办法如下:

承办人保証每天从天津到北京并从北京到天津运送邮件各一次,重量以四十磅为限,并保証在待运的信袋交給他或者他的信差以后,于十二小时以内送达。除遇到很坏的天气,如因雨路途不能通行的情形外,信差往来运送邮件的时间如超过规定的時間每半小时,胡永安須受罰款一元的处分;同时,如因特殊情形并經特別指示,信差能提前将邮件送达时,每提前半小时,增加運費五角。

为維持这一郵路,天津海关每月付給承办人胡永安銀110两;但訂明胡永安和他的信差除了运送天津和北京海关书信館的邮件以外,不得带运其他邮件。違犯这项規定时,承办人应受罰款銀50两的处分。

信差应穿制服,制服包括制服帽和鑲有紅边和白色盾形胸补的黑色号衣,上面有“津海关信差”字样。每一信差都由津海关税务司发給护照一份。

(3) 規定每天日落前为天津发送邮件的时间,以便第二天清晨到达北京投遞;但外国邮件如在夜間或者清晨到达天津,只要信差能在关闭城門以前到达北京,就应即刻发送。

待发的邮件过多时,津海关书信館应将电报、公文、信函和寄給总税务司的報紙先行运送;其余的留待下一次的信差或临时信差运送。

从北京来天津的信差,每天規定在下午四时准时出发,以便邮件在第二天清晨到达天津,赶上出港的船只。

为避免使信差一次負担过重,所有信函、公文等,每天于准备妥当后应立即发出,以保証能先送达目的地。

寄往外国、上海或上海以南和以西各通商口岸的邮件,应用袋封装,或用坚固紙袋封装,写明交上海江海关书信館,寄往天津、烟台或牛庄通商口岸的邮件,应写明交天津海关书信館。

信差出发和到达的时间,仍照旧例分別由发送和收信的书信館在路簿內注明。

在另有規定以前，不收寄海关以外的邮件。公使館如願意承擔費用，可以收寄它們的邮件，条件以后再訂。

(5) 1878年6月7日津海关稅務司德瑾琳呈赫德文第64号

根据您3月9日委办北方各通商口岸和北京、上海等地海关之間的邮递业务的节略，我现将办理的經過和制訂的計劃簡要呈报如下：

关于訂立合同創辦北京、天津間的騎差邮路，已于3月26日以第39号文向您呈报。該承办人很有誠意进行工作，准备的信差人数和馬匹，看来也都符合工作的需要。他雇用信差八名；在楊村有馬二匹，河西务二匹，张家湾二匹，天津、北京各一匹。这是从3月26日到5月15日期間这一邮路上人力和馬匹配备的状况。但是工作情况并不能使人滿意；邮路行程的时间不是規定的12小时，而是平均17 1/2小时，其中最快的是14小时，最慢的是29 1/2小时。承办人发觉他的信差和馬匹由于每天奔馳，疲憊不堪，馬匹逐一患背痛病倒，信差时常发生墜馬事故，并不只一次，因夜間迷失方向而徘徊不前，以致浪費了行程时间。有一信差叙述他經過的一件可笑的事，說明这项工作有的时候是在什么样的困难情况下进行着的：有一次他帶着发往北京去的邮件走到蔡村左近从馬上跌落下来，跌到一个沟渠里；他起来把馬牵回，又騎上馬往前走，以为是向北京的方向前进，結果他又走回他四小时以前接运所帶的邮件那个中繼站楊村。这个信差是一个有經驗的老手；他的不幸事故是因受道路的变动情况所引起的：冬季田地里被行人踏成的小路經农民重行耕过，并且掘了沟渠以阻止行人。这是他唯一可能的解释。

我对邮路工作不滿意，因此吩咐承办人去召回以前的海关信差；他們稟称，可以在12小时以內将邮件运达，每月索費120元。到最后議定時，他們又馬上提高到150元，我也同意了，但是行程

的时间仍没有少于 17 小时,尽管他们也用中继的办法,日間的路程騎馬走,夜間騎馱。最近我又託一个被推荐为可靠的人試办,他提出在 16 小时以内将邮件送达,超过規定時間半小时或不及半小时,愿付罰款五角。

根据过去几个月的經驗,我認为用中继站的办法,由北京到天津的行程可以在 12 小时以内完成,我曾于本年 2 月間亲身騎馬旅行試过一次,不过那次是在日間进行的。我并没有費很大的气力就在 12 小时以内走过了这段路程。为了能保持永久的效率,我認为必須:

(1) 在楊村、河西务和张家湾設立中继站,这三处的房租每月需銀 15 两。

(2) 雇用善于騎馬的人 12 名,每人每月工資銀 6 两。

(3) 用馬 16 匹,按目前情形,飼养和馬具費每匹每月約需銀 6 两。

这样,訂立合同办理这个业务,每月开支約銀 200 两,就可以办得很有效率,能够在不滿 16 小时以内向一方或另一方运送重 100 磅邮件一次。

在目前的情况下,海关每月已开支 110 两,不便再建議增加;等我們的邮递事业收入能提供所需要的經費时,再对旧的計劃予以改进,使这一重要邮路能得到整頓,以符合工作的要求。

在沒有經費来克服本节所述的技术困难之前,除呈送本文所附的时间表(附件一)供作参考外,我将无法提供更能使您滿意的时间表;但是我将繼續努力在現有的条件下把这项工作作好。

天津海关书信館 5 月 1 日的邮递公告关于对公众开放邮寄一节,已于 5 月 18 日开始实行了;从 5 月 18 日起到 5 月底,按照已定的邮費表,收入寄北京信函的邮費約 12 元。現將上述公告及 6 月 1 日修改后現在施行的各項規定的公告抄件(附件二、三)随文送呈核閱。

另有我和北方三个通商口岸以及上海、北京等地的税务司或