

帝国主义与中国海关

第十二編

中国海关与邮政

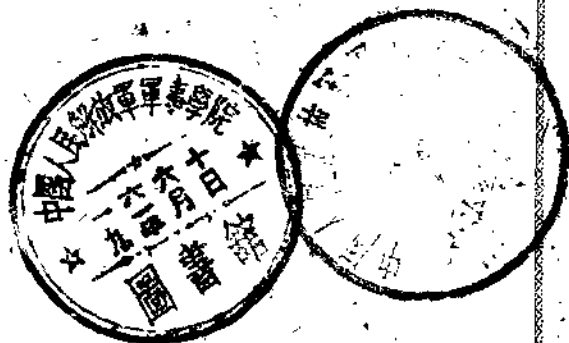
科学出版社

2 018 5490 2

129496

中国近代經濟史資料丛刊
帝国主义与中国海关
第十二編

中国海关与邮政



中国近代經濟史資料丛刊編輯委员会編
科学出版社出版

1961

內 容 簡 介

本編資料主要說明：帝國主義奪取中國郵政管理權的經過，以及帝國主義在取得郵政管理權後如何控制“官局”，勾結“客局”，排擠民辦信局的陰謀活動。

帝國主義與中國海關

第十二編

中國海關與郵政

主編者 中國近代經濟史資料叢刊
編 輯 委 員 會

編 者 對外貿易部海關總署研究室

出版者 科 學 出 版 社

北京朝陽門大街117號

北京市書刊出版業營業許可證出字第061號

印刷者 中 國 科 學 院 印 刷 廠

總經售 新 華 書 店

1961年2月第一版

書 號：2306 字 數：168,000

1961年2月第一次印刷

開 本：850×1168 1/32

(印) 0001—4,600

印 張：6 3/4

定價：0.88 元

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资料。我们现在把它编辑出来，以供研究邮政史者参考。本编资料所涉时间从1867到1912年，比较全面而有系统地叙述了中国邮政权如何落入帝国主义手中，以及民办信局和帝国主义国家在华所设“客局”的关系。这是帝国主义者又一次对我交通邮政权的掠夺。

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、命令和联络军旅。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。驛站之外设有文报局，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。从宁波沿海到内地，最远的达东三省、陕西、甘肃、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”的駐所悬挂信箱，收攬侨民的信件。第一次鴉片战争以后，签订五口通商条約，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：“中国郵驛发达史”。——編者注

60333/7-07

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“大英钦差大臣并各随员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，专差同大清驿站差使一律保按照料”。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爲合法化，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门交驿站代寄。在海关总税务司迁京办公，海关自行开办邮务之后，此项保护责任又交给了总税务司，为帝国主义全面攫取中国邮政权打开了方便之门。

英帝国主义在华代理人、海关总税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税务司德瑾琳、葛显礼以及海关驻伦敦办事处税务司金登干等人在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馆邮件的制度，竟逐渐扩展到收寄外界信件。在1878年他又命令天津海关税务司德瑾琳试办北方各通商口岸和北京、上海间的邮递业务，1879年并决定向其他口岸推广；同时，他们积极向总理衙门和各省督抚进行威胁利诱，并提出建立全国邮政的具体方案。他们说，办理邮政可以为国家增辟财源；如果中国自己不开办邮局，那就不能怪各国越俎代庖在华设立邮局，并且特别强调邮政必须由海关办理，说什么否则就不能取得各国的信任，各国就不肯裁撤在华所设的邮局。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玛表示愿意将开办邮政列入条约内，结果没有成功。1877年赫德在给金登干的信中说，这是因为威妥玛不愿给他过多的权力。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驻华公使欧格讷说：“三十年的旧话，二十年的经验，终于成功了”。（见本编第一章）

清政府于1906年设立邮传部后，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，並且由法國人昂黎充當了郵政總辦，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和漏稅的庇護。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 1883 年“台湾邮政票章程”和“台湾邮政条目十二条”,曾見于樓祖詒著的“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,这是樓书里所沒有的,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阅稿件,并提供了意見,謹在此致謝。

目 录

編輯說明	i
第一章 海关兼办邮递和洋員建議开办邮政官局(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) 各国在中国設局侵犯邮权	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
津海关税务司狄安瑪(T. Dick)文第7号

随文附送我在北京发的邮政通告一件。按照通告規定,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。这个信差的工資由本署发给。

星期日至星期三到达的欧美笨重邮件,你可以僱用专差递送,
并在天津付給費用。付出的費用应当在現金簿內登記,但不必列
入第一、二、三季的收支报告內,到年度終了,即十二月十五日,你
可以将全年支出的津平銀总数报来,我再指示你如何在第四季收
支报告內入帐。

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
頁洋紙上;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年內应用。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記入,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,到北京由我簽證后带回去交給你作为收据。

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兩 收銀四分

信件重量超过一英兩但不超过四英兩 收銀二錢

信件重量超过四英兩但不超过八英兩 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 日九江关稅務司葛显礼 (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。我正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 日九江关稅務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，就感觉有了需要，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确有需要，中国为了維持自己的体面起见，也应当开办邮政来满足这个需要，而不是託別的国家去办。

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，建議在各通商口岸将国内邮政办妥以后，立即同外国訂立合同，互相运送投遞邮件，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，不准提内部規章等等。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骑差邮路,约可于下月1日就绪。

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。每月付给承办人运费银110两。关于目前发送邮件的详细办法,请参阅附送的节略。节略中所列的各项规定,如果您同意,请即通知海关总税务司署书信馆照办。

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间开办定期邮递业务,每天由骑马信差运送邮件,以杨村、河西务、张家湾为沿途的中继邮站。

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

承办人保证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,并保证在待运的信袋交给他的信差以后,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每半小时,胡永安须受罚款一元的处分;同时,如因特殊情形并经特别指示,信差能提前将邮件送达时,每提前半小时,增加运费五角。

为维持这一邮路,天津海关每月付给承办人胡永安银110两;但订明胡永安和他的信差除了运送天津和北京海关书信馆的邮件以外,不得带运其他邮件。违犯这项规定时,承办人应受罚款银50两的处分。

信差应穿制服,制服包括制服帽和镶有红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给护照一份。

(3) 规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递;但外国邮件如在夜间或者清晨到达天津,只要信差能在关闭城门以前到达北京,就应即刻发送。

待发的邮件过多时,津海关书信馆应将电报、公文、信函和寄给总税务司的报纸先行运送;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,每天规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。

为避免使信差一次负担过重,所有信函、公文等,每天于准备妥当后应立即发出,以保证得先送达目的地。

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,或用坚固纸袋封装,写明交上海江海关书信馆;寄往天津、烟台或牛庄通商口岸的邮件,应写明交津海关书信馆。

信差出发和到达的时间,仍照旧例分别由发送和收信的书信馆在路簿内注明。

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计划簡要呈报如下：

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。該承辦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。承辦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。有一信差叙述他經歷过的一件可笑的事，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：有一次他带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带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。

我对邮路工作不满意，因此吩咐承辦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。到最后議定时，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,夜間騎駱。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,能够在不满 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。

在没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,收入寄北京信面的邮費約 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)隨文送呈核閱。

另有我和北方三个通商口岸以及上海、北京等地的稅務司或

海关书信館关于邮递問題的往来信函抄件(附件四、五、六)一并随文送呈核閱。从附件中可以知道其他口岸的海关尚未开始办理邮递事务。为开办邮政工作准备步驟,我将天津5月1日的公告寄給上海、烟台和牛庄的税务司,請他們参照并根据本口岸的需要酌定办法后将底稿寄給我一一份,同时通知我,他們的书信館什么时候能开始按照天津海关的办法,办理邮递事务。

附件七至十一是上海工部局邮局通过江海关税务司向我提出的一項協議,經我予以修正后同意了。按照該協議規定,經該局收到的寄北方各口岸和北京的邮件,由各該地海关負責封发、分送;該局同意在上海分送經北方各口岸海关和北京发送到上海的邮件。

附件十二和十三是关于北洋大臣李鴻章命令各軍艦管帶將軍艦准备离港的时间通知牛庄和天津的海关税务司,以便海关能利用机会託帶邮件。

如您所知,招商局准备和我們合作,按照我們制定的保管邮件的規章免費帶运我們的邮件。由于招商局經理唐鏡心长期滞留在上海,因此还没有訂出具体的办法。将来对这一問題有何措施,当另行呈报。現在我先将准备取得招商局經理同意的几項規定陈述如下:

(1) 自某年、月、日起,招商局航行于上海、烟台、天津、牛庄各通商口岸間的輪船,只帶运以上各口岸中国海关书信館封发的邮件(信函、公文、报纸)。

(2) 中国海关封发的邮件将由海关職員送到船上,交給大副妥为保管。大副于收到帶运的邮件后,应簽具收据;到达目的地口岸时,并将所保管的邮件交給登輪的海关職員。登輪的关員于提取邮件时,同样簽具收据交大副收执。

对中国人的邮件如何处理,是我一向研究的主要問題;我的意图是用合同方式来控制現有的私营信局,要它們从事接收和投遞中国人的邮件的工作。您調来我处拟訂邮政計劃的文案吳煥已經

在天津、北京和烟台作过初步的调查，现在正在上海进行调查工作。他的调查结果当另案呈报。

编者注：本文内所提及的附件不在档内。

(6) 1878年9月30日津海关税务司德瑞琳呈赫德文第107号

关于办理邮递事务的详细情况，除已于本年6月7日以第64号文呈报外，兹遵照您9月10日第239号文的指示，续将邮递事务进展的经过呈报如下：

随文附上我和招商局经理唐镜心往来信函抄件一份(附件一)，说明该局已同意免费带运海关封发的邮件，并依照规定的办法，由该局轮船办理接收、保管、交付等手续。更为满意的是，唐经理在直隶总督李鸿章的支持下，已向该局所有的代理人发出通知，要他们和各通商口岸已设有或将设立书信馆的海关税务司合作，并尽量予以协助。招商局代运邮件的办法也同样取得了太古轮船公司天津代理人戈宾斯(Gubbins)的口头同意。该公司有一两个船长最初还不同意，但是现在也都按照我们和招商局商定的办法带运了。关于同招商局和太古轮船公司达成协议的事，我已有公文给北方各通商口岸和上海各关税务司，并概括地通知了他们关于轮船接收、保管和带运邮件事宜。兹将有关公文抄本(附件二)随文送呈。

关于开办海关书信馆的代理机构以从事接收、分送中国人的邮件，是我要向您报告的另一措施。有一在天津办理委托事务的大昌商行向我申请，愿在北京、天津、北方各通商口岸和上海进行邮递工作。这是一家素有信用的商行，它和各方面的联系很好，在上述各地设有支店或代理人。它的经理刘桂芳是一位颇有才干的人，对邮政计划的重要性很了解。我很希望把中国人的邮件运送事务抓到手里，在没有其他办法解决这一问题的情况下，我同意了该商行的申请，并达成以下的协议：

大昌商行在北京、牛庄、天津、烟台和上海开办邮务代理机构，名称定为华洋书信館。

华洋书信館的开办費用和經費都由它們自行支付。

邮費率暂时由該书信館自行規定，以便于和現有的民信局竞争。

它們收到的邮件应分开包装，交由海关連同海关邮件通过輪船或信差免費运送。

在永久性办法規定之前，試办期間从中国人的邮件所收的邮費全部归該书信館所有。

上述各地的华洋书信館对收到和分送的邮件应具备有帐册记录。

将来永久性的邮务机构成立时，如华洋书信館的合作有成績，他們將繼續被認為邮务代理或輔助机构，作为酬劳。

我已派文案吳煥监督华洋书信館的工作，暂时在上海执行該項监督任务。这些书信館是在本年7月初旬开办的，到現在为止，他們的工作做得还能令人滿意；我想不久就可以作一統計，把他們从开办到本月底这一期間工作进展的程度和完成工作任务的情况向您报告。各地代理行的經理都有工作能力，似乎都勤勉，謹慎地从事工作。到目前为止，我还没有听到外界對他們有任何指責，其他口岸的海关税務司也沒有不好的反映。

关于各通商口岸和北京的海关书信館的工作情况，我不能向您作全面的报告。原定协助工作的副稅務司既被調走，而我又沒有奉命視察各关，以統一手續，推动工作，因此邮务計劃的发展情况是不能認為滿意的。江海关的前任两位稅務司曾一致地声明說，如果不专派一位能胜任的內勤人員負責管理這項工作，海关书信館的业务无法开展。因此，我只能要求上海稅務司負責发送工部局邮局和华洋书信館的邮件，并把发交給这两个机构的邮件交給它們。其他事务只好不談了。烟台海关书信館的工作效率很好，看情形还能滿足那里利用书信館的几个人要求。牛庄、天津、和北京的海关书信館工作情况和烟台相同。