



帝国主义与中国海关资料丛编之八

中国海关与邮政

9

中华书局

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: 中国海关与西藏问题

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了五七干校“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，拨乱反正，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

帝國主義掠奪中國的郵政管理權，是由海關總稅務司英國人赫德開始的。自1867年至1911年郵政一向屬於海關管理，因此在旧海關檔案中保存了一部分有關郵政的資料。我們現在把它編輯出來，以供研究郵政史者參考。本編資料所涉時間從1867到1912年，比較全面而有系統地敘述了中國郵政權如何落入帝國主義者手中，和民辦信局和帝國主義國家在華所設“客局”的關係。這是帝國主義者又一次對我交通郵政權掠奪的鐵證。

中國交通郵政事業遠在周秦時代就已相當發達。古代的驛政是官辦的，主要為了傳遞官方文件、命令和聯絡軍旅。明朝除了官辦驛站外，更有民辦信局專為商民寄遞信件。清朝的民辦信局還有專為海外華僑遞送信件和匯款的批郊^①。官辦驛站從中央到各省都有，驛務屬兵部車駕司主管。驛站之外設有文報局，專管本國和外國的外交信件，也代送部分私人信件。民信局的組織在這時期相當興盛和完備。有些民信局在上海設總局，在其他商埠設分局和代辦所。從寧波沿海到內地，最遠的達東三省、陝西、甘肅、新疆等地，約有數千家。營業範圍遠達南洋。它不僅代商民送信，還負責辦理匯寄款項和包裹。這些民信局多為商業行棧所辦，雖然規模不大，但由於收費低廉，手續簡便，很受商民歡迎。

清朝乾隆以後，隨着西方資本主義國家對我國掠奪性貿易的發展，這些國家往往在薊都上和“貿易監督”的駐所懸掛信箱，收攬僑民的信件。第一次鴉片戰爭以後，簽訂五口通商條約，英帝國主義進一步在貿易口岸設立了郵局，從此在我們有了“客局”，其他帝國主義國家也相率效尤。這是帝國主義侵犯我國交通郵政主權的

^① 廈門話，即信商的意思，見樓頌濤著：“中國郵政發達史”。——編者注

开始。第二次鸦片战争以后,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,专差同大清驛站差使一律保妥照料”。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門交驛站代寄。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璠琳、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璠琳试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,他们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,并且特别強調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瑪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驻华公使恪納說:“三十年的旧話,二十年的經驗,終於成功了”。(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

维护英帝国主义在华特权和解决与法国在华利益的矛盾，延至1911年才正式办理移交，并且由法国人昂黎充当了邮政总办，而邮政行政管理和人事制度等仍沿用海关的那一套，邮局仍然是帝国主义侵华工具之一。（见本編第三章）

邮局成立后与民信局和“客局”的关系，本編第二章也有所反映。邮局成立的时候，民信局确为商民所信赖，而且設立的面很广。为了减少阻力，赫德采取了逐步吞并的手段，开始时与民信局密切联系，形式上保持民信局的独立。在邮章中规定，凡設有邮局的地方，民信局只要向邮局挂号，邮局就免費在口岸間代寄民信局总包，民信局可以收寄内地信件，自行收费。但不久以后邮局就采取增收代寄費用，和限制輪船公司和铁路等运输机构替民信局带信的排挤办法。这就引起民信局的激烈反对，它們有时以停班的方式来对抗，因为当时邮局設置还不够广，向内地寄信还須利用民信局。可是，由于邮局挟着帝国主义和清政府的势力不断向内地扩展，民信局就必然要遭到淘汰。到1911年时，民信局的数目和业务已大大减少。

邮局与外国“客局”始終是密切合作的。因此在邮局开办后一个相当长的时期内，“客局”不但沒有减少，反而扩大，并且成了帝国主义走私、漏稅的庇护者。当时它們強調中国所办邮局不能满足它們商务和侨民的需要，而且中国沒有加入万国邮会，作为拒絕裁撤的借口。清政府为此曾多次与赫德商討，希望能够迅速加入万国邮会，以解决“客局”裁撤問題。这时赫德竟說中国邮政尚未統一，即使加入万国邮会，各国“客局”也不能裁撤。1921年华盛頓會議，在帝国主义各国操纵下，懦弱无能的北洋政府承詎不改变現行的邮政人事制度，即承詎帝国主义分子繼續霸占中国邮政，各国才同意于1922年底撤消在华所設的“客局”，但是日本帝国主义在南滿铁路的邮局仍然不撤。直到1927年在中国人民革命力量的压力下，邮政权才由帝国主义者手中收回。但是外国人的势力当时并没有从中国邮局里完全清除，邮政总局和各地邮局主要职

位的副职，仍然由帝国主义分子担任，他们高薪厚禄，继续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质。

关于邮局开办后直到移交邮传部前夕各阶段的发展情况，在本编收辑的一些文件中都有所反映，但是还不够完整。作为本编附录的1882年“台湾邮政票章程”和“台湾邮政条目十二条”，曾见于楼祖诒著的“中国邮驿发达史”（中华书局1940年版）一书。但本编这个文件包括邮政票式，各站图记和各署营所编立字号，这是楼书里所没有的，因此仍列入以供读者参考。

最后须要说明的是，本编资料和其他各编一样充满着反动词句，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，我们在翻译编辑过程中都没有改动或加引号，希读者注意。

本编在编辑过程中，邮电部曾帮助我们审阅稿件，并提供了意见，谨在此致谢。

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給。

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帳。

星期四去天津的信差,由我发給由京去津的护照,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給他的邮件包数記入,以便对方查考。

派专差送邮件时,由你每次发給一张这样的护照,上面也将带运件数注明,到北京由我簽證后帶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. 凡每届交费银三十两的，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. 各地寄交上述北京纳费人的邮件，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额外费用，须于每届年底即 12 月 15 日由各交费人均摊。

6. 凡寄递非纳费人的来往信件，须向其收取下列资费：

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

新聞紙每份 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，中国当局应当予以纠正。我王在准备一个海关试办邮政的方案，搞好以后，送請您审阅批准。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试办邮递的方案，我曾在第 10 号呈文内向您报告。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

传递信件的办法迟緩、不經常、花錢多而且不可靠。

传递信件太慢，在过去問題还不大，現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。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見，也应当开办邮政来满足这个需要，而不是让別的国家去办。

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，不准备提起内部規章等等。后来知道这个問題已經他們討論过了，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 日津海关税务司德瑾琳 (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,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邮递业务,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邮递业务,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規定的时间每半小时,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。

为維持这一邮路,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,不得帶运其他邮件。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,就应即刻发递。

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递;其余的留待下一次的信差或临时信差运递。

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,或用坚固紙袋封装,写明交上海江海海关书信館;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，不收寄海关以外的郵件。公使館如願意承擔費用，可以收寄它們的郵件，條件以后再訂。

(5) 1878年6月7日津海关稅務司德瑞琳呈赫德文第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，我現將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、天津間的騎差郵路，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日期間这一郵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；郵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 3/4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：有一次他帶着发往北京去的郵件走到蔡村左近从馬上跌落下来，跌到一个沟渠里；他起来把馬牽回，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郵件那个中繼站楊村。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。

我对郵路工作不滿意，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小时以內將郵件运达，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,夜間騎驢。最近我又託一个被推荐为可靠的人試办,他提出在 16 小时以內将邮件送达,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 小时以內完成,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 小时以內走过了这段路程。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 小时以內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、北京等地的稅务司或

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骤,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份,同时通知我,他們的书信館什么时候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带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带邮件。

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带运我們的邮件。由于招商局經理唐鏡心长期滯留在上海,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,只带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职员送到船上,交給大副妥为保管。大副于收到带运的邮件后,应签具收据;到达目的地口岸时,并将所保管的邮件交給登輪的海关职员。登輪的关員于提取邮件时,同样签具收据交大副收执。

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調查，現在正在上海进行調查工作。他的調查結果当另案呈报。

編者注：本文內所提及的附件不在档內。

(6) 1878 年 9 月 30 日津海关税务司德瑾琳呈赫德文第 107 号

关于办理邮递事务的詳細情况，除已于本年 6 月 7 日以第 64 号文呈报外，茲遵照您 9 月 10 日第 239 号文的指示，續将邮递事务进展的經過呈报如下：

随文附上我和招商局經理唐鏡心往来信函抄件一份(附件一)，說明該局已同意免費帶运海关封发的邮件，并依照規定的办法，由該局輪船办理接收、保管、交付等手續。更为滿意的是，唐經理在直隶总督李鴻章的支持下，已向該局所有的代理人发出通知，要他們和各通商口岸已設有或将設立书信館的海关税务司合作，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輪船公司天津代理人戈宾斯(Gubbins)的口头同意。該公司有一两个船长最初还不同意，但是現在也都按照我們和招商局商定的办法帶运了。关于同招商局和太古輪船公司达成協議的事，我已有公文給北方各通商口岸和上海各关税务司，并概括地通知了他們关于輪船接收、保管和帶运邮件事宜。茲将有关公文抄本(附件二)随文送呈。

关于开办海关书信館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。有一在天津办理委託事务的大昌商行向我申請，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，在上述各地設有支店或代理人。它的經理刘桂芳是一位頗有才干的人，对邮政計劃的重要性很了解。我很希望把中国人的邮件运送事务抓到手里，在沒有其他办法解决这一問題的情况下，我同意了該商行的申請，并达成以下的協議：