

## 邮政储金汇业总局成立经过 及业务概况

邮政储金汇业总局是国民党政府直接控制的官僚资本金融机构之一，该局与中央银行、中国银行、交通银行、农民银行、中央信托局及中央合作金库，统称“四行二局一库”。邮政储金汇业局于 1930 年 3 月 5 日成立，当时定名为邮政储金汇业总局，直隶交通部，总局设于上海，在南京、汉口设有分局，专营邮政储金和汇兑业务。1935 年 3 月，国民政府公布《邮政储金汇业局组织法》，7 月改组邮政储金汇业总局为邮政储金汇业局，直属于邮政总局，增办简易人寿保险业务。抗日战争开始后，一部分迁往香港，1940 年迁至重庆。1946 年 3 月迁回南京，此时，该局在各地已有分、支机构近 70 个。邮政储金汇业局北平分局正式成立於 1946 年 2 月，设总务、会计、营业、出纳、保险等五课，至 1947 年，下属办事处增至 4 个。

此次公布的这则史料原标题为“邮政储金汇业总局经过概况”，系根据民国十九年度储汇业务总结数目，并追溯我国邮政储金汇业起源及邮政储汇的相关法规，由邮政储金汇业总局于 1932 年编辑而成，从中可以看到该局自成立起，两年来的业务状况。北京市档案馆藏，档号：J65-3-648。

——选编者 梅佳

## （一）邮政储金汇兑之起源

我国邮政储汇事业，系胚胎于邮政局旧有之汇票及储金制度，按邮政汇票办法，创立于民国纪元前十四年，始由沿海各埠先行试办，著有成效，乃推行于内地各处，最初采凭票即付制，汇票为单联式，名曰汇银执据，每纸价额以十元为限。至民国纪元前七年，汇兑制度略加改革，采用三联式票据，最高之票额，视局之大小分十元，五十元两种，并创行发银回帖，昔之凭票即付者，因票额增高，为兑款稳妥起见，一变为凭票面所列之取银人兑付矣，民国五年，汇票改为两联式，以后频有改革。民国十五年始采用现所用之汇兑印纸，汇款最高额增至一百元，五百元及一千元三种，至民国十八年，通汇局所计有二千三百七十四处，全年开发汇票总额约一万三千余万元。至储金事业，虽创于纪元前四年，而直至民国七年，始由政府公布邮政储金条例十七条，令行交通部督饬办理，遂在邮政总局设立储金股，专司其事，八年七月始行实现。此项事务，名虽由邮局管理，实则自始即与邮局分立，盖向者邮务实权统归外籍会办掌握，而储金事务，则始终由局长与外籍会办共同管理。惟开办既久，不特未有扩充之计划，且于民国十年后，采取消极政策，限制储金，截至民国九年终，全国储金局已达三百三十四所，而民国十八年终反减至二百零六所。此种政策，影响所及，驯至储金局年有亏损，综计民国八年起，至十八年止，其亏损之数约达六十五万元，此储汇事务在邮局办理之情形也。

## （二）邮政储金汇业总局 成立之意义

储汇事业，在邮局管理之下，虽逐渐进步，然衡以我国社会状况及各国办理成绩，此种事业尽有扩展之余地，试与日本比较，民国十八年，日本开发汇票达日金十万万元，而同年我国开发汇票数额则仅一万三千万余元，日本人口不及我国人口五分之一，而其开发汇票之数反较我国多出几至八倍，我国邮政汇业之未能充分发展，于此可见。至储金一项，以人口比较，我国尤觉瞠乎其後，民国十八年，政府以万国邮联在英伦开会，特派前交通部邮政司长兼邮政总办刘书蕃代表参加，并于闭会后，令饬前往各国考察邮政制度，尤注意于储汇制度，俾有所得，以资借镜，刘君带同随员，历游英、比、荷、德、奥、意、瑞、法、美、日及加拿大诸国，搜集材料，殚心研究，归而贡献政府，对于储汇事业，亦经考核异同，比较得失，建议改设专管机关，以专责成，诚以邮局事繁，势难兼顾，而经营筹划，有赖于专门人才者甚多也。民国十九年一月，国民政府核准是项建议，邮政储金汇业总局即于同年三月十五日正式成立，现行之总局组织法、邮政储金法及国内汇兑法亦于民国二十年七月由国府制定明令公布施行。

### (三) 邮政储金汇业总局 成立后之成绩

邮政储金局成立以来，已十年于兹，业务之发展，虽未能尽如人意，然经营筹划，成绩亦有可观。储金一项，邮局虽自民国八年即已开办，惟始终取消极政策，业务迄未发达，民国十八年底，办理储金局所不过二百零六处，储金总额不过一千一百八十万二千二百零五元，储户总额计七万七千余户。本局开办，当以发展储金，应首先广设局所，遂通令各邮区以前停办储金之邮局设法恢复，其未办者，酌量增加，至二十年底止，经核准恢复办理储金之局所计九十九局，开办储金之局，计二百五十八局，连同原办储金之局二百零六处，共计五百六十三局。此外并设上海、南京、汉口三储汇分局，以期扩张业务，除增加储金局所外，复增办各种储金，以前只有存簿储金一种，本局开办后，增办支票储金及定期储金，先在上海、南京、汉口三储汇局办理，嗣于二十年四月，订定期储金规则，通令各邮区择局增办，同年十月后，将存本付息及零存整付两种储金，先在上海、南京、汉口各局试办。此外对于宣传及便利储户两点，竭力设法，如对于邮用之车船、信筒、信箱，分别加以标语、国画，并将标语印刷若干，由信差递信时分送，以期广播，便利储户办法推行尤多，如修正通储办法免除取款次数之限制，均为重要改革。因有以上种种改革，储户截至二十年底，于年余之间，由七万七千余户增至十四万二千余户，约一倍有奇；储金总额，则由一千一百余万，增至二千七百零六万一千八百三十八元，其进步不可谓不速也；汇兑一项，在本局成立之前，即民国十八年，开发汇票总额，共计一

万三千三百十九万九千六百二十三元，十九年本局成立，骤增至一万四千二百二十五万五千二百四十四元，二十年增至一万六千一百五十三万一千九百元，以前每年至多不过增加五百万元，今几增至三千万元。所以能如是激增者，实本局成立后一切改革之效，最重要之改革约有四项；（一）添设国内汇兑局所，在本局成立之前，国内汇兑局所，共计二千一百二十八处，现已增至六千八百三十六处。（二）提高汇兑款额，从前汇兑局汇款限额计分一百元、五百元、一千元三种，本局成立后，于十九年八月增为二百元、八百元、二千五百元，各局领用汇兑印纸，以前过事限制，往往局所以缺乏汇兑印纸，遂至停汇，民众时有怨言，本局成立，亦将各局汇兑印纸存额，按照各地需要，分别提高。（三）添办小款汇票，此事最能便利民众，缘我国邮寄代办所，虽有九千九百余处，大抵地居乡村，仅由商店代办邮务，不能互通汇兑，乡民往往须步行十数里或数十里，方能汇款，不便孰甚，本局于十九年十月，创办区内小款汇票，汇兑额以每人十元为限，以乡民多不识字，故手续力求简便，期年之间，办理是项事务之代办所，已达四千八百七十五处。（四）减低汇费，国内汇费因各地金融情形不同，至取费亦不一致，而设有银行之地方，如不力谋减低则无以发展业务，因是划一办法，规定区内汇款，每元收汇费半分，区外收一分，其货币不同之地，或调拨款项困难之处，不得不酌加补水费，以资挹注。以上四项，不过改革之重要者，其余如添办航空汇票，改善开发汇票手续，及改善清理汇票工作，尚不在内也。除储金汇兑外，本局经营业务，尚有保险一项，此项业务，最重要部分为简易人寿保险，惟法规虽已拟订，尚在立法院审核中，迄今未能开办。其他关于保险事务，为邮件保险及管理邮政财产自保基金，当十九年十二月由邮政总局移交本局管理时，邮政财产自保基金，总数不过九十二万八千四百余元，年余经营，现已达一百三十万九千五百余元。

就十九年度全部营业而言，其中汇费净收入四百三十五万八千五百八十一元二角一分，运用储金净益一百八十八万八千二百二十四元三角七分，保险净益七万六千三百四十元三角二分，又杂项利益一千零零九元九角五分，除开支及提偿开办费共六十五万三千三百九十九元二角外，共得纯益五百六十七万零七百五十六元六角五分，近虽受时局影响，然营业方针，力求稳健，一切开支，力求节减，预料盈余仍有可观也。兹将十九年度贷借对照表及损益表列后，以期明晰。

#### (四) 邮政储金汇业总局与 邮政总局之关系

储汇业务，在邮局管理之下，因兼顾不及，未能充分发展，故仿照他国办法，设立专管机关，以求有济，两局关系，则仍属一体，不过于事业上取分工合作之意耳。例如储汇局，虽已分立，而所收储金，照章则仍以邮政财产为担保，人员方面，除以邮员系专门邮政事业，对于金融投资等业务，容或未能兼通，不得不延揽专门人才以资策画外，寻常业务，均仍由各邮局兼办，所有储汇局盈余，除提出一部作为公积金外，悉数归入邮政总局帐内，以符全部邮政整个性之意义，十九年度邮政总局亏短四百三十余万元，储汇总局将盈余全部拨归邮政总局，除抵销短亏外，尚盈余一百三十余万元，分工合作，收效之宏，可见一斑。总之，局虽分立，事为一体，同为民众谋利益，同为国营机关，亦同隶属交通部，休戚相关，存亡与俱，外间或有揣测之辞，均系不明真相也。

## (五) 邮政储金汇业之法规

### 邮政储金汇业总局组织法

第一条 邮政储金汇业总局直辖于交通部，管理全国邮政储金及汇兑事务。

第二条 邮政储金汇业总局对于各地业务指定各邮局兼办之，但交通重要地点经交通部呈请行政院核准得设分局。

邮政储金汇业总局对于各邮局办理邮政储金及汇兑事务有指挥监督之权。

第三条 邮政储金汇业总局设局长一人，简派，承交通部部长之命综理局务，副局长二人，由交通部部长派用，襄助局长分掌营业、会计事务。

第四条 邮政储金汇业总局设总务、营业、会计、储金、汇兑、划拨、保险七处。

前项各处设处长一人，副处长一人，由交通部部长委用，承长官之命分掌处务。

第五条 邮政储金汇业总局设主任秘书一人，秘书二人至四人，由局长呈请交通部部长委用，承长官之命办理文书事务。

第六条 邮政储金汇业总局设处员六十人至八十人，由局长委用，承处长之命办理各处事务。

第七条 邮政储金汇业总局每年应拟具岁入岁出预算书，呈请交通部核转。

第八条 邮政储金汇业总局于会计年度终了时，应编造岁入岁出决算书，呈请交通部核转并刊布各种报告书。

第九条 每年度邮政储金汇业净余项下除以十分之三为公积金及特别准备金外，其余报解交通部并归邮务收入之内。

第十条 邮政储金汇业总局收支款项均应用邮政储金汇业总局名义经局长，副局长会同签字。

第十一条 邮政储金汇业总局设监察委员会，其委员由国民政府特派三人及交通部部长，财政部部长，审计部部长，交通部邮政司司长充任之。

前项监察委员会规则由行政院定之。

第十二条 邮政储金汇业总局办事规则由交通部定之。

第十三条 本法自公布日施行。

### 邮政储金法

第一条 邮政储金事务由交通部设置邮政储金汇业总局办理之

第二条 邮政储金之存入及支取均以国币或当地之通用银币为限

第三条 邮政储金每一人或一团体仅得为一存户

邮政储金机关发现一人或一团体有两户以上之储金时除保留其最初之一户外，余均截止，发还本金，不给利息。

第四条 邮政储金得分存簿、储金、支票、储金定期储金及划拨储金四种

第五条 存簿储金每次存入须满一圆，其未满一圆者应先向邮政储金机关领取储金格纸，陆续购贴邮票，俟贴满时存入。

第六条 存簿储金每户存入总额以三千圆为限，逾限之数不给利息

前项限制于政府机关、自治团体或公益法人不适用之

第七条 邮政储金初次存入时由存入之局按其种类分别发给存簿或单据，以后续存支取均以存簿单据为凭。

第八条 邮政储金存簿及单据存户不得私自添注涂改

第九条 存簿储金在通储区内得向任何邮政储金机关续存或支取

通储区及其办法由邮政储金汇业总局拟具，呈请交通部核定之

第十条 存簿储金及支票储金得随时支取，但个人存簿储金如一次支取达五百圆以上时，邮政储金机关得要求支取人先一日通知

第十一条 存户如五年内并无存入支出或其他声，请邮政储金机关应速通知该存户取回存款，并自五年期满之日起停止给息

第十二条 划拨储金办法如下：

(一) 无论何人得以现金请求邮政储金机关拨入划拨储金存户名下。

(二) 划拨储金存户得以储金请求邮政储金机关互相划拨。

(三) 划拨储金存户得以储金请求邮政储金机关拨付现款于他人。

第十三条 邮政储金本息以邮政财产担保之。

第十四条 邮政储金汇业总局每三个月应将全部资产负债表公告一次。

第十五条 邮政储金之利率结算方法及其运用范围由邮政储金汇业总局拟具，提请监察委员会定之。

第十六条 存簿储金之利息应免一切税捐。

第十七条 无行为能力人及限制行业能力人关于邮政储金事业，于邮政储金机关所为之行为，视为有行为能力人之行为。

第十八条 本法施行细则及各种储金章程由交通部定之。

第十九条 本法自公布日施行。

## 邮政国内汇兑法

第一条 邮政汇兑事务由交通部设置邮政储金汇业总局办理之。

第二条 邮政汇兑之汇款及费用均以国币或当地之通用银币为限。

第三条 邮政汇兑得分为普通汇兑、电报汇兑及小款汇兑三种。

第四条 邮政汇兑金额之限制由交通部定之。

第五条 邮政汇兑应以邮政汇票为凭。

第六条 汇票不得私自添注涂改。

第七条 邮局为调查取款人之真伪，得令其出具必要之证明。

第八条 汇票之有效期间，由交通部分别种类，依地方之远近定之，但不得少于三个月。

第九条 汇票逾有效期间未经取款者，应由邮局送还原局，通知汇款人领还。

前项情形汇款人不得要求退还汇费。

第十条 汇票如有遗失污毁，汇款人或收款人得请求邮局发给副汇票，副汇票一经发出，原汇票即作无效。

第十一条 遇第九条第一项情形，汇款人不领还汇款时，应自汇票开出之日起算，满三年后即将汇票作废，其汇款收作公款。

第十二条 邮政汇兑应免一切税捐。

第十三条 无行为能力人及限制行为能力人关于邮政汇兑事务，于邮政汇兑机关所为之行为，视为有行为能力人之行为。

第十四条 本法施行细则及各种汇兑章程由交通部定之。

第十五条 本法自公布日施行。

附 : 邮政储金汇业局贷借对照表  
 中华民国二十年六月三十日  
 资 产

现金 : .....		元 角分
银行往来及库存 .....	18,767,001.20	
在途款项 .....	348,761.64	19,115,762.84
贴现放款 .....		75,382.73
代收款项 .....		106,273.41
投资 .....		14,240,403.92
放款及透支 .....		1,911,366.98
应收未收款项 .....		458,442.59
联邮各国 ( 应收国际汇票账 .....		198.03
保付款项下顾客负债 .....		381,055.55
开办费 .....		59,505.94
领用兑换券准备金 .....		1,500,000.00
由本年度储汇局盈		
邮政总局 余项下拨归之款 .....		2,157,810.53
	共计	40,006,202.52

负 债

		元 角分
汇兑 .....		5,109,378.14
储金 .....		24,993,436.87
活支汇款 .....		37,666.56
代收顾客款项 .....		106,273.41
应付未付款项 .....		238,793.66
杂项负债 .....		172,026.10
保付款项 .....		381,055.55
领用兑换券 .....		1,500,000.00
邮局往来存款及其他款项 .....		1,796,815.58
本年度盈余 .....		5,670,756.65

共计 40,006,202.52

## 第十九会计年度损益表

民国十九年七月一日起至二十年六月三十日止

各项开支 .....	639,661.24
提偿开办费 .....	13,739.96
本年度净盈余 .....	5,670,756.65
	共计 6,324,155.85
汇费净收入 .....	4,358,581.21
利息投资及汇兑利益贴现息及手续费 .....	1,888,224.37
保险净益 .....	76,340.32
杂项利益 .....	1,009.95
	共计 6,324,155.85

## 1934 年邢丕绪关于北平市 通航的意见书

二十世纪 30 年代以来，中华民族的民族危机日益深重，建设救国作为救国方案之一也随之提出并付诸实施。当时的北平也提出恢复自清末即已废止的航运的计划。即平西通航（新开凿市区到门头沟矿区的运河）、平通通航（恢复通惠河通航）、平津通航（恢复通县到天津的航道）和整理市区护城河通航的计划。然则这些计划可行性如何呢？作者提出了自己不同的见解，并从各方面详细论证了平西通航和平通通航的不可行性。这对于今天从事经济建设有重要的参考价值。此外，意见书也反映了 30 年代北平经济、交通、地理、水文等状况。作者在提出意见书以前曾任市工务局技士。意见书原名《北平市通航计划》，北京市档案馆藏，档号 J17-1-1029。

—选编者 张文武

## 工务局技正谭炳训致 市政府的呈文

(1934年9月14日)

兹据属室前任技士邢丕绪自赴美途中寄来《北平市通航计划》一册，经核尚不无见地。该计划认为平通通航（北平至通州）工程费约需百万元，惟在北宁铁路及平津公路两层竞争压迫之下，所获之利恐不敷百万元之息金。就现在本市生产、消费情况而论，似无进行必要。此项结论曾由该技士在济南时就质于李仪祉先生，李先生亦同此意见。谨将原计划缮呈鉴核。可否与本府前拟之河道整理计划合印一册，抑分别单印，并候核示。

技正 谭炳训 谨呈  
九·十四

### 第一章 总论

水运与陆运，各有短长，陆运较速，运费则昂，宜于贵重或速递之货物；水运较缓，运费则廉，宜于笨重而勿须速递之货物。一地进出之货物，其类不一，其运达之处亦各不同。故运输方法不能只限于陆运，亦不能专恃水运。二者之配置苟得其当，则吾人可得一最经济之运输方法，而不患其互相竞争而致两败俱伤也。

北平为北方陆路交通之中心，北宁、平汉、平绥诸铁路干线均会集于此，陆上之交通，在目前之情况下，已称便利。至水上之交通，在昔漕运时代，北平通县间，原有航运，迳清末，漕

运既废，航运亦随之而中止。平西一带尚有金钩河通石景山之遗迹，据之为古人所挖以备通航者，推诸其沿线之情景，可断其始终并未成功，故今日之北平，已毫无航运之可言，成为陆路单独发展之局面。

今若重辟航道，恢复北平之航运，则除工程问题外，经济观点尤应特加注重，盖今日之北平既已成单独发展之局势，铁路既已四通八达，则吾人自不能忽略此等既成之建设，与新辟之航道是否将与铁路成互相竞争之局？官民双方能否均得到经济上之利益？此二者甚属重要，固应与工程之难易同加研究者也。

本文所讨论者为恢复北平航道之各种问题，而对于通航之工程方面，所论尤多。北平通县间通航，因经济问题非片言所能解决。

本文仅问题研究之发端，决定之结论，尚待多方调查及详密之考量也。

## 第二章 平西通航

### 第一节 序论

笨重之货物较适于水运，已见前论，北平所用之煤炭石灰等，多来自城西之门头沟一带，现时运输，纯赖火车与驼运，运费昂贵，因之售价亦高，今若能开一航道，自出产地直达北平，转运此等货物，则运费低减，售价自廉，本市市民，均蒙其利，此平西通航说之由来也，关于此段通航，西郊仍有金钩河遗迹，是否即为古人所挖以备通航者，今姑不必考证，本市工务局在前数年曾有比较具体之通航计划，主张自三家店辟一河道，借永定河之水东来北平而下接通惠河，惟详察其内容，仍多偏于理论之探讨，对如何克服平西通航之真正困难，所言仍嫌含混，吾人对此等巨大之事业，自不能于事前提目注其成功后之利益，而忽略其本身

之困难。平西通航工程之难易若何？工程费用约需若干？经济上之价值如何？此数者实通航计划中最重要之问题也。

平西果可通航乎？经勘查之结果，认为工程艰巨，困难甚多，经济上并无若何之价值，殊无进行之必要。兹将各种理由分述于下。

## 第二节 引水工程之困难

吾人今若欲引永定河之水达北平以通航，诚如前数年工务局在通航计划中之所言，不以石景山为航运之起点，而应以起自三家店之附近，盖通航之目的，本身在便利货运，石景山距出产地尚远，永定河又无航运之利，运河纵成，货物须先在门头沟一带用火车或骆驼运至此处，再改换船支下运来平，如此一卸一装之所费，加以时间之耽搁，已可抵二十余公里航运所节省之运费。理想中运河适宜之起点，自为门头沟一带，苟能使运河上起自门头沟，则煤炭出矿后即可直接装船以运下游，最为经济，惟门头沟位于永定河之西，山陵起伏，若在河西岸挑挖支河，设闸筑坝，引水灌注，则工艰费巨，跨河且甚困难，故运河起点不能在门头沟，而只在其附近河东岸之三家店。

然则三家店一带之地势，果适宜作引水工程乎？引永定河之水通航，在入口处果无困难乎？就普通河流而言，引水济运，本非甚困难之事，苟非水面高低相差过大，沟通原甚易易。惟欲引永定河之水则甚属困难，永定河为世界著名之浑河，含沙量之多，为各河之冠，三家店附近，沙量最大时竟达百分之三十八有奇，此巨量之沙，若不设法处置，则运河纵成，亦将旋挖旋塞，绝难期航运之利，故免除沙量，实为通航先决之问题也。

欲免除水中之泥沙，吾人既不能将巨量之水施以过滤，较简便之法，厥为自行沉淀。施行沉淀，其法有二：一为使浑水在运河槽中沿途沉淀，一为于未引沉入运河前先行沉淀。