

晚清海关创办近代邮政

中国邮政自商周起出现驿站制度，已有三千年的悠久历史。十九世纪中后期，传统邮驿制度弊端尽显，欧洲列强在各贸易口岸竞相建立邮政机构，史称为“客邮”。外国客邮破坏我国的邮政主权，但也刺激了近代中国邮政的变革。

1878年，受清廷委托，海关总税务司赫德指派德籍税务司德璀琳负责，在北京、上海、天津、烟台、牛庄5处海关，按欧洲方式试办新式邮政，并发行了中国第一套邮票——“海关大龙”。1896年3月20日，光绪皇帝批准了总理衙门奏请开办国家邮政的奏折，“大清邮政官局”建立，在海关总税务司署内设邮政总局，并令各地海关筹办邮政。1897年2月20日，“海关邮政”改称“大清帝国邮政”，在烟台海关设立大清邮政烟台总局。

青岛开办邮政最早见于《胶澳志》：“1890年春始设邮局于青岛”的记载。

1899年7月1日，中国历史上第一个租借地海关——胶海关正式设立，清政府同时设立大清胶州总局，划设山东中西部地区为胶州邮界，由胶海关兼办辖区内邮政工作，税务司德国人阿理文兼任邮政司，管理胶海关内设的邮件交换局和邮界范围内的内地大清邮局。开办信函、书籍、货样、包裹、汇兑、代收货价等业务，当时中国邮局职员计有：司事、副司事、另用、驿吏、巡查供事、供事以及代办铺商人员。

阿理文随即开始邮政筹办工作，首先向邮界辖区各地发送照会：“总理各国事务衙门札行各直省广设邮政分局，现议添设山东各属之胶州、平度、莱州、沂州、潍县、青州、邹平、济南、泰安、济宁、台儿庄等处邮政局以广流通，胶州税务司阿遵照来札照会东省各属府州县衙门查办”。

内地邮局的开办和邮路的建设是比较顺利的，阿理文在给总税务司的报告中如此写道：“胶海关在内地各大城市开设分局，开辟了多条邮差送信的路线，解决了青岛与内地主要地区之间通邮的迫切要求。这些邮局是山东邮政的基础，都是以青岛为管理中心，配备齐全的邮政机构”，同时也记录了遇到的困难：“在开始邮政工作的初期，收入很少，但开支却是很大的。因为信差必须远道送信，中途也无代理机构，所以工作是非常困难的。培训适当的邮政人员和取得中国民众对邮传工作的信任，都需要经过一定的时间”。

中国邮局业务受到限制

1899年10月，德国邮政部“胶澳德意志帝国邮局”成立。胶澳租借地对中国邮局的业务有着明确限制，由其德国邮局负责所有辖区内收寄业务，中国邮局仅负责租借地与内地之间的邮政传递。每天德国邮局将寄往内地的邮件送至中国邮件交换局，并交换来自内地的邮件。

胶海关年内开辟了四条邮递线路：“由早路递送信件四路，一青岛至济南，过胶州、潍县、青州邹平，由济南往北过齐河、德州至北京，往南至沂州过泰安、蒙阴至清江浦过兖州、济宁、滕县、台儿庄、宿迁，二由青岛至沙河过胶州、平度，由潍县到烟台过登州、黄县、莱州，三由青岛至沂州府往南至台儿庄、清江浦往西北蒙阴、泰安府往西滕县、济宁、兖州，四由青岛至烟台过即墨、莱阳，由烟至威海卫，再由青岛过胶州到灵山卫，每礼拜有五次，胶澳引口每礼拜三次，每日极少，走一百里路”。

与内地业务的开通受到了胶澳租借地的欢迎，胶澳总督府在该年发展备忘录中记载：“与中国山东内地通邮，是那些在山东内地工作的传教士、工程技术人员和商人们久已盼望的事，这些事去



负责烟台至威海卫邮递的中国邮局邮差。

谈到德租时期的青岛邮政，大家往往会先想起1901年设于亨利亲王街（今广西路）、阿尔柏尔特街（今安徽路）街角那座“胶澳德意志帝国邮局”，而当时在不远处霍恩佐勒路（现兰山路）的胶海关大楼里，也曾有一处清政府设立的中国邮局。它负责租借地与内地之间的邮件传递，同时管理着以山东中西部为辖区的胶州邮界，对近代山东邮政发展起到过重要作用。文史界对此处中国邮局鲜有提及，笔者在此略作考证。

胶澳租借地里的中国邮局

刘逸忱



胶州寄往德国的信函，分别贴清万寿邮票、德国帆船客邮票，并盖销大清海关邮政日戳和青岛德国邮局日戳。



大清胶州邮政总局设于胶海关公署办公楼内。

年还是不可能的。现在，山东设立中国邮局的地方都已可以与青岛通邮”。

1900年，山东境内出现了一些破坏邮局和抢劫邮差的行为，邮政业务有所停滞。年内仅增设高密、周村、莒州三处，胶州邮界所辖邮局达到12处。

胶济铁路提高邮政效率

1900年《胶澳发展备忘录》中，胶澳当局肯定了当时的邮政模式，同时预言铁路会对山东邮政产生改变：“设于保护区的中国邮局负责日常业务，而邮件的总收寄业务则由德国邮局处负责。这个安排已证明对方便本殖民地的贸易和交通发挥了良好作用。当然，一旦未来铁路线深入内地，邮政事业肯定会发生极大变化”。

胶济铁路的通车证实了德国人的预期，极大提高了邮政的效率。1901年胶济铁路的青岛至胶州段开始通车，迈出了快速发展邮政业务的第一步。铁路当局与德国邮政局订立协议，由铁路车厢传送封口的邮件。1906年双方又订立协议，由铁路配备单独的邮政车厢并派员押送，铁路邮路约393公里。这极大改善了邮件原本仅靠人力运送和牲口驮递的状态，过去由青岛送往胶州的邮件，需要两天时间，现在只要几小时就可以到达。胶州当地的邮局也成为邮差往返内地各处送信的出发点。至1901年，胶海关所辖邮界先后建立20个邮政分局，82个铺商代办所及14个邮政信箱。

1902年铁路通车到达潍县，1903年到达青州、周村，1904年到达济南时，山东邮政已经在许多商业中心地点设立了网点，建立起日益成熟的邮递网络。此年度的发展备忘录记录：“在本报告年度内中国邮政又在山东内地增设了大量邮局和代办处，并随之开辟了其他邮路。邮件过境传递量大增，这证明，山东的中国人对于现代化邮政事业所带来的好处越来越理解了。鉴于1904年9月1日中国国内信件邮资增加了一倍的事实，这一点尤值得注意。明年可望继续扩大邮政网路”。

业务发展的同时，山东的邮政区域的划分也发生了变化。由于山东西部地区距离青岛太远，业务不易控制，同时预期到胶济铁路全线通车和济南开埠所带来的影响。1903年大清邮政总局将其独立出来，成立济南副邮界。至1905年，全省胶州、烟台和济南三个邮界共设有46个邮局，199个邮政代办处和66个乡村邮箱。通过在济南和顺德（河北邢台）间设置信差，将胶济和京汉两条铁路连接了起来，进一步提高了山东和外省之间的通邮效率。邮区的缩小并没有使发展减速，至1909年，胶州邮界已拥有甲种和乙种邮局（甲种局又称火汇局，设在通火车轮船之处；乙种局又称旱汇局，设在不通火车轮船之处）21所，代办处50个。同年在青岛和烟台间设立日夜骑差邮路，每班运送时间缩短至48小时。

中、德邮局的权益对抗

胶海关兼办邮政的同时，胶澳租借地的德国邮局也不断扩张势力范围，与中国邮局形成了不对等的复杂关系。

中国邮局和德国邮局采用邮件交换的方式，各自收取邮资，但这种模式并不平衡。青岛德国邮局收寄的函、包件除少量从其自办的邮运线路传递外，大量靠中国邮局免费转送内陆各地。1904年至1909年间，德国邮局收寄函件共787.34万件，而胶州邮界总局所属11个分局收寄函件共215.07万件，仅占同期德国邮局收寄总量的27.3%。由于交换邮件数量不平衡，中德双方邮政资费收入、劳务支出均呈明显不对等状态。

胶济铁路的修建促进了贸易和邮政的发展，德国邮局开办了火车邮局，并相继在铁路沿线设立邮局，侵夺我国邮政主权。1904年铁路修至济南，同年4月5日，德国客邮局擅自在济南南关所里街租赁房屋开设邮局，对外开办邮递业务。此事被济南副邮界邮政司英国人李齐发现后，告知山东洋务局进行阻止，山东巡抚下令不得租房给德国邮局。海关总税务司和山东巡抚通过外务部向德国交涉，中方认为：“各国在通商口岸办理邮务，系指在约开之口岸，自开之口岸不应援以为例”，反对德国人于济南、周村等自开的商埠内设局。济南邮局亦以“业经开办数年，德人不应侵越”为由，向德方提出抗议，德方坚持设局，改在经一路胶济西站附近开设。

后经多次交涉，1905年9月27日，双方签订《中德邮政局议订互寄邮件暂行章程》。中方认可济南德国邮局作为界外彼此交递邮件之所，潍县德国邮局另议暂时认可，其余地点一并撤销。德方认可青岛已设之华局一处作为交递需用之所，并言明山东一带沿路火车运送邮袋与德国无关。这次邮权抗争虽然收到的是一个妥协的结果，但一定程度上挽回了我国的邮政权益，遏制了德国客邮局在山东的扩张势头。

1910年，全国重划邮区。按照行政省份属地重新划设邮界，济南为正邮界，胶州、烟台各为副邮界，归济南邮政总局管辖。胶州邮界向西仅到羊角沟、昌乐、沂水、安东卫一线，向西为济南邮界；向东至沙河、金沙口一带，向东为烟台邮界。邮政司阿理文遂改称副总办，除其他职员外，已有供事20事，差役139人。

1911年5月，中国邮政脱离海关系统改归清政府邮传部管辖。同时胶州邮界亦脱离胶海关，改为胶州邮政分局，由济南邮政总局直接管辖，结束了海关兼办邮政的历史。1914年1月1日起，撤销邮界，济南设邮务管理局，胶澳设“青岛一等邮局”。同年11月，日本侵占青岛，接管德国在青邮政机构，同时强迫中国邮局停业，胶澳租借地里的中国邮局从此画上句点。

图片由作者提供