

四川交通史志文稿

古代陆路交通与民间运输

(二)

四川省交通厅

地方交通史志编纂委员会

四川交通史志文稿

古代陆路交通与民间运输

江苏工业学院图书馆
藏书章

前 言

在我组编写提纲中，古代陆路交通与民间运输是分为上下两篇。上篇主要记述建国以前古代陆路交通运输状况和交通工具的演变以及运输劳动者向自然和社会作斗争的经历。下篇主要记述建国以后古代陆路交通的延续和发展及其所形成的现在民间运输业，以及党和政府对民间运输业的社会主义改造和技术改造，并引导他们逐步走向运输装卸机械化，摆脱繁重的体力劳动和落后的运输方式。根据提纲要求，1982年编印的第一集和这次编印的第二集所撰述的仍属于建国前古代陆路交通的内容。

在编写体例上，我们是按照记事本末体撰写长篇。在方法上采取基本上占有史料的就先写的办法，因此第一集和第二集刊载的文稿，不是按照原提纲的章节顺序排列，而是互相交错在一起的。其定式排列仍有待于上篇初稿全部完成和修改后，才能按原提纲章节顺序排列。

这一集文稿中的史料，得到各地交通部门的大力支持，使我们尽可能的体现资料的共性与地方性，在此表示感谢。

由于我们思想理论水平不高，经验缺乏，特别是资料的局限性，等等，都存在很多的不足之处，望提出意见，以作进一步修改。

古代陆路交通
与民间运输

史志编辑组

一九八四年七月

撰稿人：赵维炎

目 录

前 言

古代驿传和四川驿站、鋪司的设置·····	(5)
一、古代驿传制度的演变概况·····	(5)
二、驿政、牌符、驿程和律令·····	(10)
三、四川驿站、鋪司的设置·····	(18)
四、驿政的流弊·····	(33)
四川的鸡公車——木牛、流馬和鹿车·····	(69)
一、蜀汉时期木牛、流马的创制·····	(70)
二、独轮车的起源与木牛、流马的渊源关系·····	(74)
三、鸡公车在陆路运输史中的作用·····	(77)
四、独轮车工人的罢工斗争·····	(84)
四川的人背肩挑·····	(87)
一、人背肩挑的运输概况·····	(88)
二、人背肩挑与承揽运输业·····	(98)
三、肩挑工人遭受的种种盘剥·····	(101)
四、肩挑工人的深重苦难·····	(104)
四川的驮馬运输·····	(111)
一、驮马的来源及其分布·····	(112)
二、骡马运输的生产和经营·····	(114)
三、交通大道上的骡马大店·····	(121)
四、民间的驮马运价·····	(123)

五、骡马运输业中的封建把持和剥削..... (125)

四川的牦牛运输..... (129)

一、川边藏区的交通状况与牦牛运输..... (131)

二、牦牛是高原运输的“宝畜”..... (137)

三、炉城“锅庄”与运输剥削..... (141)

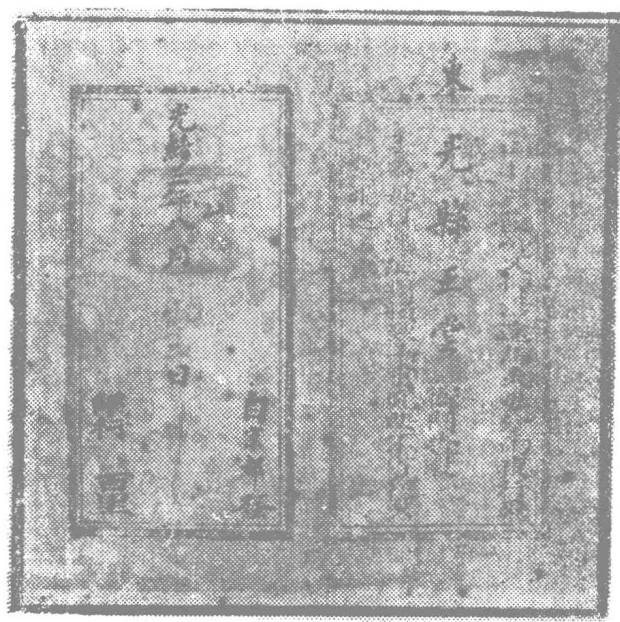
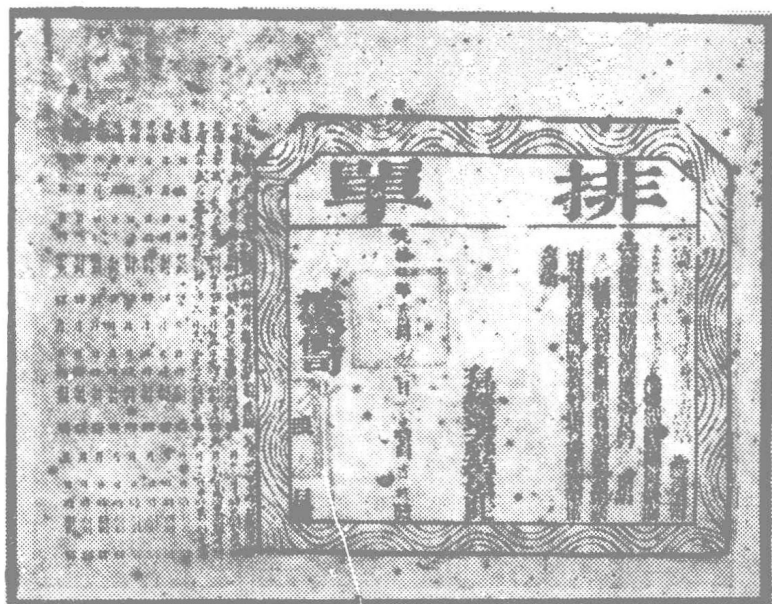
四、牦牛在藏区公路交通建设中的作用..... (145)

古代驿传和四川驿站 舖司的设置



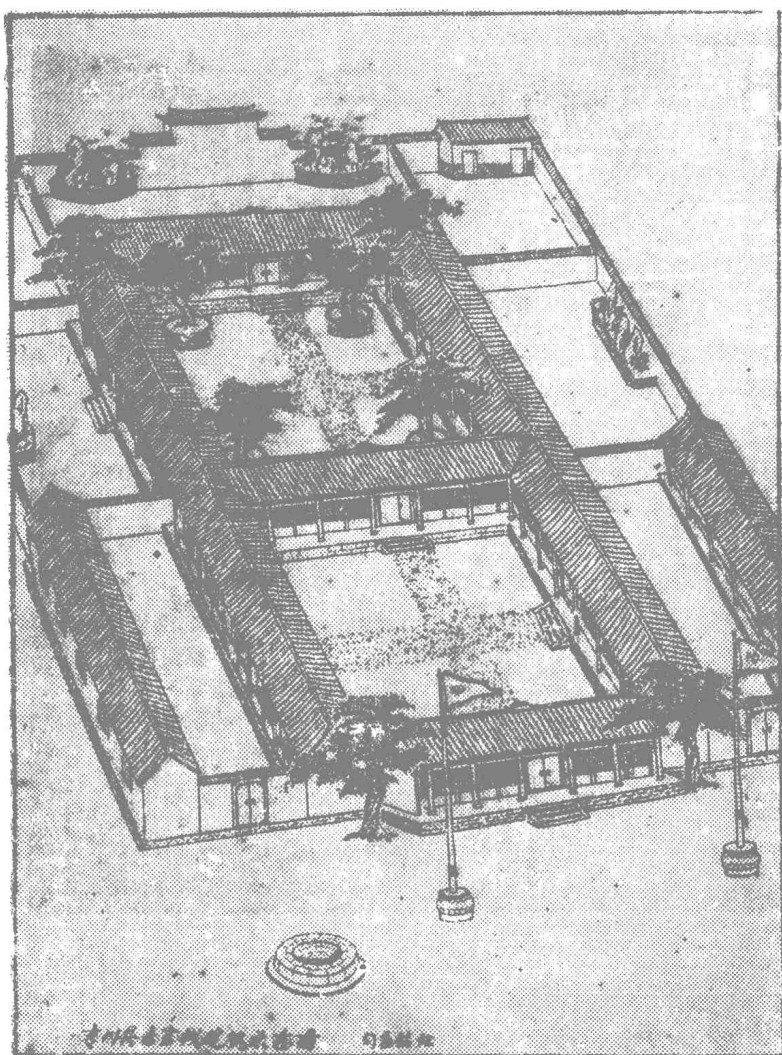
古代驿传

走递公文时的排单式样



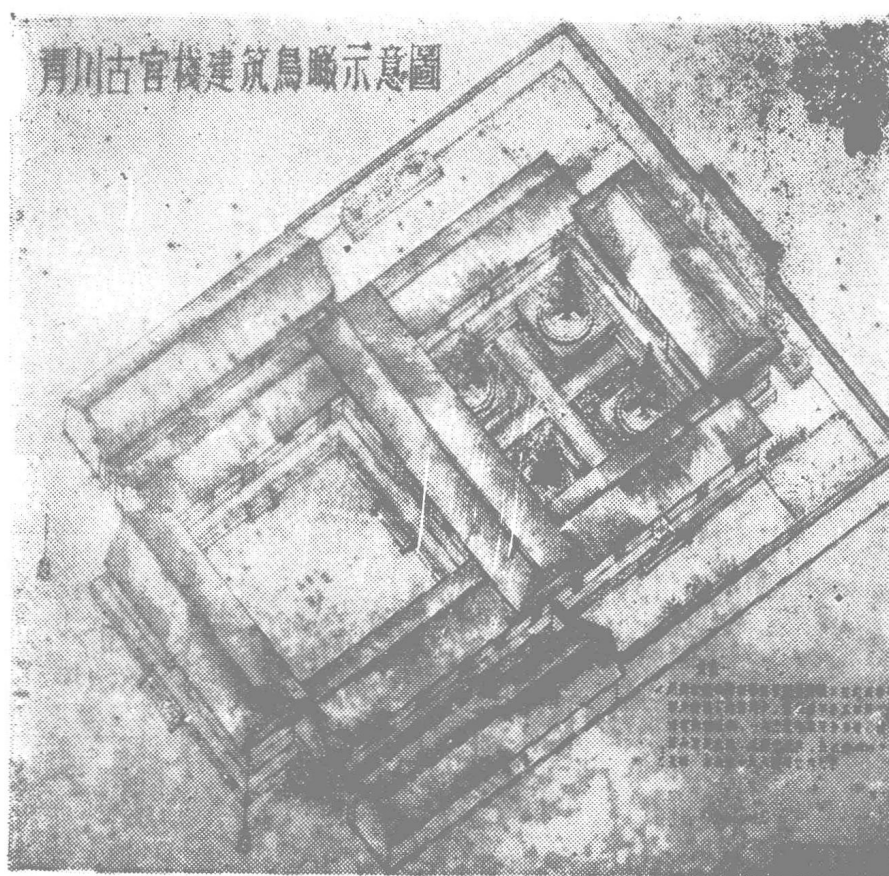
四川省青川县

古驿站建筑图样之一



四川省青川县

古驿站建筑图样之二



古代驿传和四川驿站、

铺司的设置

驿传又称邮驿或邮传，它是我国历代封建王朝为政治和军事需要而建立的一种邮驿制度。这种制度，在我国已有几千年的历史。其发展经过是：“肇始于周，兴于秦汉，备于大唐，极盛于有元。”驿传的作用，起初，限于走递公文的通信交通，借以通达边情，布置号令。其后，由于政治、军事和经济、文化的发展，驿政范围亦相应扩大，职掌亦繁。除平时和战时传递文报为其主要职掌外，举凡运送使客，接待官员，押解人犯，转运军需贡物以及路政设施等，均属于驿政上的范围。由于驿传与军事有着密切的关系，因而在封建政府的政治机构中，一直是归军事机关管辖。

一、古代驿传制度的演变概况

（一）先秦时期的道路和馆舍制度

我国陆路交通的驿道建设，早在商周时期，就有了一定的规范。《诗经·小雅》：“周道如砥，其直如矢。”道路标准分为径、畛、涂、道、路五等。东汉郑玄注谓：“径容牛马，畛容大车，涂容乘车一轨，道容二轨，路容三轨（一轨合古尺八尺，约为1.59米）。《国语》：“列树以表道，立鄙食以守路。”以上几则记载表明，周代修筑的道路，不仅平坦正直和宽阔，而且道路两旁还大量植树，储备食品，守卫道路。当时的路政是由司空管理。如果管理不善，便被斥之为“废先王之教”。如道无列树，便被责之为“弃先王之法制”。

随着道路建设的同时，在交通大道上建立了馆舍制度。《周礼·

地官》：“凡田野之道，十里有庐，庐有饮食。三十里有宿，宿有路室，路室有委。”以供宾客和行旅之用。为了防止奸宄，对往来住宿的宾客和行旅要验以“符节”（类似证明），没有符节，就不准住宿。《小雅·采薇》有一首民间诗歌，对当时因路政废弛，管理不善，给行旅带来很大的不便时感叹说：

“昔我往矣，杨柳依依；今我来思，雨雪霏霏。行道迟迟，载渴载饥；我心伤悲，莫知我哀。”

春秋之时，大国争霸，士大夫交往频繁，为了会盟遣使，大国之间都建立了置邮制度。孔子：“德之流行，速于置邮而传命。”所谓“置邮”，就是在相当的距离间置传驿之所。这种传驿之所预备有遽、有驿、有徒。遽是用车，驿是用马，徒是徒步。就是说利用车马等交通工具传递文书信息。及至战国，王室衰微，列国交兵，战争频仍，羽书驰骤，这时置邮制度已发展为适应军事需要的一种驿传组织。

（二）秦汉魏晋时期的道路和邮亭驿传制度

秦汉大统一政府的出现，开创了前古未有的政治局面。秦始皇修筑以咸阳为中心的驰道。驰道通达的区域，据《汉书·贾山传》说：“东穹燕齐，南极吴楚，江湖之上，濒海之观毕至。”驰道建筑的标准是“道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松。”他还统一车轮轨距，实行“车同轨”的重大改革，使车辆能通行全国。在道路建设的同时，相应的建立了邮亭驿传制度。《风俗通》说：

“汉家因秦，大率十里一亭。亭，留也，盖旅宿食之所馆也。”《汉官旧仪》说：“五里一邮，邮人居间，相去二里半。”

亭有亭长，除经管旅舍的事务外，还负有“禁盗贼，平讼争”的政治任务。

汉时很重视邮亭，《汉书·薛宣传》说：“始惠（薛宣之子）为

彭城令，宣从临淮，迁至陈留，过其县，桥梁邮亭不修，宣知其不能。”^①这是汉时人们对一个县的桥道邮亭是否修治，便可以看出其治理一县的政绩。

汉代每三十里置驿，有驿卒·驿马，供给传书人以交通工具。《汉书·吉丙传》说：

“适见驿骑持赤白囊，边郡发奔命书，驰来至。”当时驰驿的驿卒，“皆赤帻绛褊”。就是说驿卒的头上缠着赤色的围巾，带着大红色的臂套，持着装文书的赤白囊，驰递紧急军情。

汉时的传是用车，以供政府官吏因公乘坐。传车的马按优良分为四种。《汉书·高帝纪》注如淳引汉律：“四马高足为置传，四马中足为驰传，四马下足为乘传，一马二马为轺传。”因为驿和传均同在一个地方，故传也是三十里一置。

魏晋南北朝的驿道交通，仍是继承先朝制度。《续汉书·百官志》注谓“东晋犹有邮驿，共置，承受郡县文书。”由于这一时期国家处于内乱和分裂割据局面，有关驿传之事，史书记载甚少。建国后，甘肃嘉峪关市出土一幅魏晋时期（公元220~420年）墓室壁画的驿使图^②（图见本稿封面）。

图示驿使头上戴冠，身穿古襟宽袖上衣，足穿长统靴，骑在一匹红鬃马上，一手持缰绳，一手举木牍文书，飞奔驰递。但驿使的嘴巴没有画出来，是寓意于传递重要文书，守口如瓶。这幅距今一千六百多年前的“驿使图”，是我国已发现古代驿传中较早的形象史料。

驿使因经常驰骋于道府州县，熟悉地方民情。统治者往往向他了解情况，解决疑难问题。《后汉书·王苍传》说：“自是朝廷每有疑

注^①彭城今江苏徐州。临淮今安徽凤阳东。陈留今河南开封东南陈留城。

^②《集邮》1982年10月

政，辄驿使咨问。”

（三）隋唐宋代的馆驿制度

隋代因其建国时间太短，驿传缺乏记载。有唐一代，由于继续开拓和新筑道路，使国内外交通又进入了一个新的发展时期。当时全国驿道交通干线以长安为中心长达二万五千多里^①。唐代设驿除着重政治上和军事上的“以备军速”外，兼有馆舍性质，故又有“馆驿”之称。

馆驿的设立情况，据《唐书·百官志》说：“凡三十里有驿，驿有长。举天下四方之所达，为驿千六百三十九。”^②唐代的驿程距离，白居易的诗中提到：“从陕至东京，山低路渐平，风光四百里，车马十三程。”十三程就是十三站，平均驿程约为三十三里。

驿站配有驿马，每驿有马数匹至几十匹不等，视驿的等次而定。

唐驿的组织和管理很严密，一县之驿，由县令兼理。一州之驿，掌于州之兵曹。一道之驿，统于节度使。全国之驿，隶属于兵部。为了监督驿政的贯彻执行，还制定有考绩和视察制度。

唐代发驿遣使，皆给驿传。当时驿使往来，川流不息，络绎于途。唐代诗人岑参描写驿骑传递文书的情景时说：“一驿过一驿，驿骑如流星，平明发咸阳，暮及陇山头。”柳宗元《馆驿使壁记》^③曾记述当时官办馆驿接待过往宾客十分频繁，其壁记中写到：

“四海之内，总而合之以至于关。由关之内，束而会之，以至于王都。华人夷人往复而授馆者，傍午而至。传吏奉符而阅其数，县吏执牒而书其物，告至告去之役，不绝于道。寓望迎劳之礼，无旷于日。”

注①白寿彝：《中国交通史》

②全国有驿1,639所中，陆驿为1,297所，水驿260所，水陆相兼之驿86所。

③《柳河东集》卷二十六

唐代官办的驿舍建筑很讲究。孙樵《书褒城驿壁文》中说：褒城驿有“天下第一”之称，是因为褒城驿舍有池、有舟、有轩、有堂、有庭，建筑宏敞，十分壮丽。

宋代驿传制度，沿袭唐代，其驿道干线则以汴京（今河南开封）为中心衔接唐代旧路。驿传组织有步递、马递、急脚递三种。每十里或二十里设邮铺。为了适应军事需要，又设置急递铺，以传递军事文报。

（四）元明清代的驿传制度

元代版图广大，横贯欧亚。《元史·术赤传》：“国初以亲王分封西北，其地极远，去京师数万里，驿骑急行二百余日，方达京师。”如此广袤之帝国，所恃以通消息，资接济，以维系其统治者，厥为驿站。当时，除国内设有驿站一千四百九十六所外，驿站还通至东方的属国高丽，南方的安南，以及西北太和岭境内（元时称今苏联高加索山为太和岭）。元《经世大典》中说：“我国家疆域之大……凡在属国，皆置驿传，星罗棋布，朝令夕至，声闻毕达。”马可波罗的元驿记载：说当时“各驿铺马，多少不一，多者四百匹，少者二百匹，合全国驿站计之，备马有三十万匹。”其规模之大，确实是举世罕见。

元代驿传制度，有汉地驿站与蒙古站赤（驿传之蒙古译名）之分。驿站属兵部，站赤隶属于通政院。元世祖时（公元1260～1249年）各州县设立急递铺。每十里、十五里或二十五里设一铺。每十铺设有一邮长，铺卒五人，“以达四方文书之往来”。

元代之站赤除负责驿传外，还供给食宿。《元史·兵志·站赤》说：“于是四方往来之使，止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食。”马可波罗说：当时“驿站大房屋有一万余所，设备华丽，使人难以笔述。”

由于元代驿站的发达，促进了中西交通贸易和经济文化的发展。当时西方的商贾、冒险家、游历家、教士，僧侣、工程师等，从欧洲来到中国，把中国的文明又传至欧洲，东西文化的交流，驿传起到极其重要的作用。

明代驿制有驿传和急递铺。《明会典》说：“自京师达于四方，设有驿传，在京曰会同馆，在外曰水马驿，递运所。”水马驿的主要职责是专为递送使客和供给出使驰驿官员以驿马、驿船。递运所主要是转运军需。急递铺是十里设一铺，每铺设铺司一名，铺兵要路十名，僻路五名或四名，用铺兵走递公文。

清代驿传组织有驿、站、塘、台、所、铺等各种名称。大抵各省腹地所设为驿，隶属于厅、州、县。军报所设为站，关外所设为塘，西北所设为台。台、塘、站均属于武备系统，派有武职官员管理。递送官物称为所。专走递公文的称为铺。驿站配备有骡马，大站四十匹或六十匹，小站十匹或十五匹。人员夫役有驿书，驿皂、马夫、兽医、扛抬夫等等。步递组织，其员役有铺司、铺夫、铺兵等等，后裁铺归驿。

光绪三十二年（公元1906年），清政府成立邮传部，推广新的邮递制度，驿传事务改归邮传部管理。民国三年（公元1914年），驿站尽数裁撤，驿传制度至此而告结束。

但是，我国驿传制度经历了几千年的兴革，它是祖国人民在陆路交通中创立的一种而具有东方特色的古代文化，它对祖国的兴盛和发展，曾经起到不可估量的作用。

二、驿政、牌符、驿程和律令

（一）驿政

驿政是历代封建统治者制订各项政策中的大政之一。古者所谓

“大兵大役，丁夫车马，无不取给于民”。驿传丁夫车马的来源，是常年性的一种“大役”，故历代封建王朝都采取“力役之征”的政策。现简要辑录自唐以来统治者在驿政上采取的一些政策。

唐代驿传的丁夫来源，系采取以民役充当驿夫的办法。其服役期限，据陈沅远《唐代驿制考》驿夫节说：

“唐制，凡丁岁役二旬，有事而加役者，旬有五日，至多不过五旬。其差遣也先富强后贫弱，先多丁后少丁，丁分番上。其期役也，家有兼丁要月，家贫单丁闲月。”

其驿马来源，很大一部分取给于民马。《新唐书兵志》说：“九年（开元）又诏天下之有马者，州、县皆以邮递军旅之役……百姓畏苦，乃多不畜马。”另一来源就是“使路旁民养以取佣”，以供驿传使用。对驿马的饲养，采取“诸驿封田，皆随近给”的办法。其传递驿马，每匹给田二十亩，并蒔以菑苜。

宋代对唐代以民役充当驿夫的办法进行了改革，采取以军卒代替民役。其改革原因，据《燕翼贻谋录》说：

“前代邮置，皆役民为之。自兵农既分，军制大异于古，而邮亭役民如故，太祖即位之始，即革此弊。建隆二年。（公元961年）五月，诏诸道州府，以军卒代百姓为递夫，其后置驿卒，优其廩给，遂为定制。”

至于驿马来源，则采取按粮征派办法，即“上马一匹该粮一百石，中马八十石，下马六十石，粮数不及者，众户凑数当之。其金点人夫，先尽驿所近民，如不及数，取于邻近民户。”（见《古今图书集成》）

元代驿政也是采取征发百姓供役，“取给于民”的政策。元世祖初年，为了适应战争需要，设立急递铺。铺兵的来源，则于各州县所管民户内，挑选少壮丁力充当铺兵，须正身服役，不许雇人顶替。平时

站赤（即驿站）则择其富者充当站户（被派充役的民户称站户）。至元二十五年（公元1288年）规定：“南方站户按粮七十石出马一匹，或十石之下，八九户共之，或三二十石之上，两三户共之，七十石之上，自请独者，听之。”（见《续文献通考》）并要求站户自买肥壮、齿小、无病的马匹，喂养走递。

明代驿政同样采取征发百姓，“买马出丁”的政策。明初，驿传实行“以丁粮多者充之”的办法。至于急递铺的铺兵，则以附近民有丁力田粮一石五斗以上，二石之下者点充。

清代驿政在政策上进行了一些改革，除走递公文的铺兵，仍按丁力粮一石之上，二石之下者点充外，驿站所须驿马，由官府调拨补充。民夫则由各省按额设数目在民间雇募，并规定不准强索民马和妄索民夫。募民充役的口粮，每日给银五分。运送物品，计里给值。驿政经费在各省驿站钱粮内坐扣奏销。

上述政策的实施，对驿传人夫马匹的来源，虽有了可靠保障，但在不同程度上给人民带来了极大的痛苦。如《元典章》记载，站户每将“所有些小家产折解，货卖尽绝”和“大半在逃”。有的被官司逼迫，“将男女典雇卖与他人”，以抵补马匹草料。清代自乾嘉以后，各省地方官府，每借支应兵差名目，向百姓任意苛派丁夫车马搜刮民脂民膏，饱入私囊，致令民情嗟怨，不堪其苦。

驿站兵夫工食和马匹草料，均有额设标准，如清代的则例中规定：

- 1、定直省各驿，按首冲、次冲及偏僻不同情形，设马数匹以至一二十匹，皆应实养在槽，以应差使。

- 2、凡有驿之处，应设夫役，以供奔走。经由大路或设一二百名、七八十名，偏僻小路设二三十名。各按路程之冲僻，随宜额设。