

樓祖詒編著

中國輿地學史

人民郵電出版社

9

4

中国邮驿史料

樓祖詒編著

人民邮电出版社

內 容 提 要

本書結合我國歷代政治、經濟和文化發展的情況，介紹從周代到清代以來歷代郵驛通信的情況。內容包括：歷代郵驛概述、郵驛的組織管理、郵驛律令、郵驛牌符，以及交通發展與郵驛交通發展的關係等。並附有唐代郵驛交通圖、清驛公文馬封、清驛排單圖數幅。

中 國 郵 驛 史 料

編著者：	祖 詒
出版者：	人 民 郵 電 出 版 社 北京東四區6條胡同13號 (北京市書刊出版業營業許可証出字第〇四八號)
印刷者：	郵電部器材供應管理局南京印刷廠 南京太平路戶部街15號
發行者：	新 華 書 店
開本 850×1168 1/32	1958年4月南京第一版
印張 3 $\frac{12}{32}$ 頁數 54 插頁 1	1958年4月南京第一次印刷
印刷字數 85 千字	統一書號：8045·總715·郵39
印數 1—1,270 冊	定價：(9) 0.55 元

自 序

我們研究郵政通信問題的，也應該研究我國郵政的歷史。因為通過對郵政發展史的一般分析，才能了解在生產關係歷史發展過程中，郵政發展所具有的規律性。也必先在具体歷史情況下，研究關於郵政發展的原理，我們才能在实际中應用這些原理。因此，郵政歷史的研究，對於從事郵政經濟學的理論研究和擔任实际郵政的工作者，都具有重要的意義。

世界上的古代郵政，以波斯、羅馬最有名。而中國郵政的產生，更早在波斯、羅馬之前。從紀元前二千年殷商時代起，直到清代“裁驛歸郵”為止，三千多年來中國郵政通信的形式，主要是利用郵驛。郵驛是中國古代郵政習用的名稱，也正好區別於近代所用的郵政二字。

本書處理的對象，就是上述三千多年來中國古代郵驛通信的史料。由於古代郵驛史料，散見在各種書籍之中，經過多年的蒐集整理，找出線索，比較研究，試作了具體分析。

本書內容，是結合着歷代政治、經濟、文化和交通的發展，分別介紹了：歷代郵驛的組織管理，郵驛律令，郵驛牌符，郵驛發展與交通發展的關係等。

由於筆者水平很低，尤其在理論方面，本書必有許多不夠及不正確之處，希望讀者多多指教。

樓 祖 詒

于南京郵政學校

目 录

自 序

第一章 历代邮驿沿革述要 (1)

第二章 邮驿的组织管理 (7)

第一节 邮驿 (7)

中央管理 (8) 地方管理 (8) 考績制度 (9) 視察制度 (9) 唐驛工作人員职务概况 (9) 资产設備 (11) 邮驛經費 (16) 文报局 (20) 其他——邸报、西康烏拉尔制度等 (28)

附：台湾邮政条目 (22) 太平天国邮驛史料 (26) 关于“寄邮”研究等 (29)

第二节 急递鋪 (33)

創設缘由 (33) 急递鋪的中央管理 (34) 急递鋪的组织变迁 (35) 急递鋪寄递文书实况 (36)

第三节 蒙古站赤 (38)

蒙古站赤的起源 (38) 中央管理，蒙站汉驛的分合大概 (40) 地方管理 (41) 視察制度 (42) 组织 (44) 站戶 (46) 元驛律例 (48) 給驛 (52)

附：辽东狗站 (45)

第四节 民信局 (53)

民信局的起源 (53) 民信局的组织 (53) 民信局的业务范围 (54) 民信局的业务特点 (55) 批郊 (批局) (58) 取締民信局的经过 (59)

第三章 邮驛律令 (59)

第一节 沿革述要 (59)

第二节 驛律介紹	(64)
第三节 驛律中关于驛使的規定	(66)
第四章 郵驛牌符	(68)
第五章 驛程交通	(76)
第一节 傳說中的古代郵驛交通	(76)
第二节 郵驛交通进一步的发展	(79)
第三节 郵驛交通空前发展	(85)
國內驛程(85)国际驛程(89)唐代驛制流傳日本考証 (92) 宋代水运交通 (93) 元代郵驛交通(94)明代 海上交通(97)清驛分路 紀程(98)太平天国郵驛行程 片段(100)	
后記	(103)

附图:

- 一、唐代郵驛交通图
- 二、清驛公文馬封
- 三、清驛排单

第一章 歷代郵驛沿革述要

中國郵驛通信制度，根據有史可查的資料要從周代說起。孔子曾經說過：“德之流行，速于置郵而傳命”（註一）。足以證明那時郵驛制度已經普遍存在，而且是眾所周知的事了。因此，孔子才把“德之流行”和“置郵而傳命”相提并論。依據郭沫若“卜辭”的考定（註二），認為“僖”字就是後世的“驛”字。“有來僖自西，有來僖自北……”，就是指的殷代奴隸，被派駐在國境四方作衛戍工作的兵卒。這些“僖”常由東西南北各方來報告邊疆的情形；可以說這就是最早的通信兵種的起源。由此可以說，最早的郵政通信，主要是帶有軍事性質，後來隨着國家形式的出現，有了對通信的進一步需要，便產生了原始的郵驛通信制度。

周代郵驛制度，已具有相當規模。我們從孔子所說“速于置郵而傳命”一語來推斷，當時郵驛通信組織水平已相當高，人們對它的認識也相當普遍，所以孔子才拿它來作比喻。我們知道，周代分封了許多諸侯王國，為了鞏固其統治，管理這些諸侯王國，無論傳達命令，或向皇帝進貢財物、使臣聘問、接待賓客等等，都需要有較完備的通信設施，這也是可以想象的事。談到周代郵驛大道，盛稱其“古者列樹以表道”，意思就是說，在周代郵驛大道兩旁，種植樹木。

戰國時期，從中央到各諸侯王國的郵驛交通，已不能保持原有的完備。可是，由於戰爭頻繁，各諸侯王國之間，時和時戰，信使往還，郵驛还是很重要的。有時，國王還乘坐驛車，不乘兵車，這樣出其不意，擊敗敵人（註三）；被打敗時，來不及坐兵車，而乘駟車逃跑的情況也是有的（註四）。因此，那時郵驛車馬，不但為軍事通

信所需要，而且也帮助軍事起了很大作用。根据“春秋”——魯国历史記載，在春秋 242 年的期間（紀元前八世紀到五世紀），各諸侯王国之間，軍事行动有 483 次；朝聘（就是大国强迫小国遣使貢納物品）和盟会（各大国利用部落酋长會議来解决小国的朝聘問題）有 450 次之多。这就說明当时对于邮驛的需要。再举一例，当时郑国大商人弦高路遇秦兵攻打郑国，就是派人乘坐邮驛車馬，星夜赶奔郑都报告的。这也証明西周的中央邮驛制度，虽然遭到破坏，不能象从前那样完备，可是各諸侯王国还是維持得相当完整的。

此外，当时各国豪紳貴族中，也有办私人邮驛的——私邮。象战国时的四公子（赵国平原君，齐国孟尝君，魏国信陵君，楚国春申君等），都曾設置私邮。例如魏国公子无忌（信陵君），某天正和魏王奕棋，忽然魏国官邮送来消息說北方边境上举了烽火，赵国发动兵事，将要进入魏国疆界了。魏王停止博奕，想要召集大臣商議。可是，信陵君很安閑地向魏王說，这是赵王打猎，不是攻打魏国，勸阻魏王不須召集大臣商議，但魏王心中有事，深怕赵兵打进来，虽然仍在博奕，可是心不在焉。稍停不久，第二次官邮又来报告，証实是赵王打猎，并非出兵犯魏。魏王大驚，遂問信陵君，何以曉得这样清楚。信陵君回答說：“我的消息是由‘食客’探知赵王私事，所以我曉得的比官邮消息較真較早”。孟尝君的私邮更为完备，自己設有专管私邮的官吏，叫做“傳舍长”。这种私邮制度，到了汉朝，还是有的。如郑当时在汉景帝时，做太子舍人（官名），常在长安四郊設置私邮。

秦朝时拥有广大疆域，筑长城，修馳道，建立庞大的国家机构，还有“书同文”（統一文字）、“車同軌”（統一交通工具）、开河渠、兴漕运等，这一系列的措施，都促进了邮驛制度的进一步发展和巩固。虽然秦代只有短短 15 年的历史，可是确制定了邮驛律令。“汉承秦制”，也說明了研究中国邮驛历史时，应当特別重視秦朝的資料。

刘邦原是泗水亭长，本身也办理邮驛事务，他和宋朝开国的赵匡胤，“黄袍加身”在陈桥驛的故事，都被后人引为邮驛資料。

我国古代邮驛名称，周代称邮，秦代相沿还是称邮，如白起赐死“杜邮”在咸阳附近。到了汉朝，开始称“驛”。如吕温地志图序說：“汉驛之所通”。从制度上講，汉驛大都繼承秦邮旧观。到了汉武帝时（紀元前140—87年）有了进一步发展。邮驛不仅是管理国家所需要，它还用来与中亚細亚諸国，取得对外联系。这些都促进了邮驛通信进一步的发展。如当时与波斯通信时，波斯已有了組織得相当好的国家邮政。同样，在汉朝張騫通西域时，早已知道有罗马，后来班超到西域，很想和罗马交通，他曾使部将甘英，在永元9年（公历97年）从条支去“大秦”（那时对罗马的名称），但被阻于安息（今伊朗）。可是中国与罗马彼此都和安息、印度往来，因此，虽然不是直接交通，但間接交通已成功了（一說那时安息等国家，为了維持商业繁荣，不願意中国和罗马直接交通，怕影响了他們的商业居間联系）。那时的罗马国家邮政也是聞名中国的。如后汉书西域傳里就有“列置邮亭”，“邻国史到其界首者，乘驛詣（到的意思）王都”及“十里一亭，三十里一置（就是驛）”。都說明那时罗马邮驛在世界有很高声誉。现在看来，那时中国、罗马和波斯的邮驛，在世界上都享有盛名（按：关于中国与罗马直接交通，开始于公历160年后汉桓帝时，罗马帝安敦遣使来中国）。

三国、两晋和南北朝的300年間，战争頻繁，全国統一的邮驛，已不复存在。关于邮驛制度比較重要、可資研究的，是魏把汉律中关于邮驛部分，另成单行法規叫“邮驛令”，依照晋书刑法志及續汉书各书所載，秦朝規模較大，費用較多，后汉时已漸节省，只存厰律虛文，实际并无車馬設備，因此，廢除了“厰律”，另定“邮驛令”。东晋时“邮驛共置”，有邮有驛，也就是步递馬递，同时并存，每县置屋二处，寄递文书。可惜书中記載，只存了这“邮驛令”一个名

称，沒有具体内容。可是，将邮驛二字并用，著为法令，这在中国邮驛史上，却是首創。

隋朝統一南北，对邮驛制度，有很多貢獻。隋朝虽然才有短短的30来年，可是隋朝的邮驛典制規章，却相当完备。隋朝邮驛制度的特点，就是“复廢周官，还依汉魂”，廢去后周創制（所謂“后周創制”，就是伪託依据西周六官、即周礼，而創制的），仍然恢复汉驛制度，这样，开拓了唐驛的盛大規模。世界上談古代邮驛，大多贊譽唐驛。就是日本的古驛制度，他們自己也承認是繼承了唐驛。可是，唐朝的制度是根源于隋，这一点却往往被人忽略。同时，隋筑馳道、开运河、四方巡幸，这些都是促进邮驛交通的因素。

唐代邮驛規模超过汉代，到达了空前未有的水平。日本曾派遣人来中国学邮驛就是証明。

唐代在第八世紀到第九世紀，巩固了封建的生产关系，也发展了城市。在城市里集中了手工业和商业，城市不仅成了行政中心，还是經濟发展和文化的中心，这些都为邮政通信的发展創造了良好的条件。唐代邮驛制度最称完备，經許多学者考定，唐驛的人事考績制度，御史監察制度，夹河两岸驛防办法等等，都說明当时邮政通信已达很高水平。尤其是唐驛遗留下来一部完整的邮驛法律，可供我們进一步深入研究。也由于史料較多，唐驛設置的驛馬、驛船，及所用驛夫数目等等，都可得到比較詳确数字，但封建国家的邮驛，究竟是为巩固封建主和官吏而服务的。邮驛的龐大經費是由国庫征收的稅收中开支的。老百姓要担负驛站馬料、建筑驛舍及邮驛道維持等沉重的負担。可是劳动人民却絲毫沒有使用邮驛的权利。而使用邮驛的則只是属于皇帝、妃子、大臣、豪宦們。如唐明皇的寵妃楊貴妃喜吃新鮮荔枝，为了她专設驛站，从长安到四川涪州，昼夜馳驛，杜牧之詩：“一騎紅尘妃子笑，无人知是荔枝来”，就是指的这件事。

唐驛制度中有一特点，值得我們研究注意的，是周秦以来管理地方邮驛，一向属于“乡官”，到了唐朝，驛长原由“州里富强之家主之”，后来改了“以吏主驛事”，由民办改为官办。到了宋朝“以軍卒代民役”不仅管理的人改变了，就是从事驛递工作的也改变了，这些都是我們研究中国邮驛历史应当加以注意的重要关键。

宋驛制度，大致因襲唐代。但有两个特点，一为“以軍卒代民役”原来属于徭役的，現在改由兵士充当驛夫了，这在中国邮驛历史上，是一重大改革。另一特点，便是在馬递步递之外，又新創設了一种昼夜兼程的（日夜不停地奔走着）“急递鋪”“唯軍兴用之”，是一种专用的“軍邮”。由于宋代一直受辽、金、蒙古的侵凌，国势远不及汉唐，邮驛規模也比較小。可是，关于邮驛法令的整理，宋有一部“嘉祐驛令”，包括驛券則例共74条，可惜全书散失。过去的邮驛，只限于皇家御用，到了宋朝比較开放了，景祐三年（1036年）五月，詔中外臣僚，許以家书附递。也說是通告中外，“下进奏院”后以为法。可是能附递的，仍限于官宦士紳，一般劳苦大众仍是无份的。如丁晋公、蔡君謨进大小龙团（茶），錢惟演进牡丹，都由官驛递送，陆放翁（游）詩云：“日暮坐柴門，怀抱方煩紆，鈴声从西来，忽得濠州书”。也是指官递附书而言（庶齋老学丛談）。

在蒙古入侵和統治中国时期，建立元朝。由于蒙古人习惯于游牧生活，不懂得农业在中国社会經济中的重要性，在他們侵入中国以后，对于农村經济的破坏很大，特別是在北方的农村。蒙古貴族对汉族和汉族农民的統治剝削是十分残酷的。国家遭到了破坏，許多城市和水利建設被毀，經济和文化的发展迟緩。元朝的邮驛制度，虽然不象有的人誇耀的那样大規模統一的国家邮政和国际邮政。（如馬可孛罗书中盛称元代驛站規模宏大，就有些誇大）。但由于軍事上的需要，邮驛却达到空前未有的水平。

元朝的統治被摧毀后，到明朝邮驛网又有所发达。軍用的“急

遞鋪”制度也因襲仿置。其中关于郵驛制度有值得研究的，就在明代驛律的完整可貴。大明律第十七卷，兵律郵驛門計共十六類，唐律未列專門，明律特列郵驛專門，更加顯著。此外，明代海上交通，較前代為盛，“三寶太監下西洋”，鄭和七次奉使航程，根据一些历史家考訂，頭二次航程，未過印度，第三次進至波斯灣，第四次則橫斷印度洋，遠至非洲。這樣遠程航行，自是郵驛历史的珍貴史料。

一般傳說民營信局起源于明朝永樂年間。這是属于私郵範圍，被有产階級來使用的，首先是地主、商人和官僚、貴族來使用。

滿清時期的郵驛制度，大抵沿用旧有的制度。以后有了輪船，又因資本主義國家入侵，為了寄遞出使外國的文報，遞到上海，再交外國輪船遞送，同時添設了文報局。又由于興修鐵道，文報改由火車運寄。随着外國資本的滲入國內，在資本主義國家內就產生了奪取郵政通信的斗争。這樣，就慢慢到了“裁驛歸郵”，中國郵政历史第一階段遂告結束。

(註一)：孟子：孔子曰德之流行，速于置郵而傳命。楊升庵引古註解釋說，古註，置，驛也，郵，駟也。置緩而郵速、驛遲而駟疾。置有安置意，猶云日行一程。郵有過而不留意，猶云倍道兼行，言速馳也。后世不达駟字义，以駟為驛之省文，永樂中制春秋大全，尽改左傳駟字為驛，驛與駟濶而不分，故解經皆繆。元許謙云馬逆曰置，步逆曰郵，皆臆說妄說，初无所祖，不显古註，郵訓為駟。

(註二)：郭沫若中国古代社会研究

(註三)：左傳：楚子乘駟，会師于臨品。

又 楚子以駟，至于羅汭。

(註四)：前書：乾時之戰，魯敗，莊公傳乘而歸。

第二章 郵驛的組織管理

本章为了敘述便利起见（也因史料限制），采取典型办法，将已有資料，重行整理，併入新得史料，共分四节敘述。譬如以郵驛为重点，发展到唐代为最高水平，就拿唐驛作为郵驛部分的典型，詳加闡述。把唐代前后的資料，以及和郵驛相类似的組織，如清代的文报局，太平天国的郵亭、书信館等等，都附在其后。共划分为四节。即：（1）郵驛，以唐代为典型；（2）急遞鋪，以宋代創設为始，金、元、明、史料增益补充；（3）蒙古站赤，它有独特史料，比較詳細，专章敘述，以待参証；（4）民信局，从明永乐創始到清末民初，包括批局（批郊）巡城馬、麻乡約等在內加以敘述。

第一節 郵 驛

郵驛管理組織制度，虽然历代不尽相同，大致都是属于兵部职掌。它的管理与組織，总是采取分段运输办法，要求有經常性的組織，定时到达，安全、保密等等。除去中央管理，地方管理外，还有視察制度，考績制度等。由于各代史料不同，不易按每个朝代分別述敘。試学用比較研究方法，就其共通性，推論常規；依其特殊性，寻找变例，这样，截长补短，可以得一輪廓。如驛制以唐代最称完备，本节就以唐代为主，其余就各代情况，分別补充。

殷代郵驛沒有定名，周代称郵称置，春秋左傳对郵驛有称遞，称傳、称駟的。秦也称郵，汉改称为驛，魏晉郵、驛并称，唐称驛称館，宋添設急遞鋪，元代“站赤”（蒙古驛傳譯音），明时郵驛专設律門。周代管理郵驛的，在地方上属于乡官——民役，在中央属夏官輿司馬，又有使人主馬之官。“秦制，大率十里一亭，亭有长。十亭一乡，乡有三老”，这就是說“秦代乡官制度，每十里，

設一亭，亭長也管理郵驛事務。漢旧儀：“五里一郵，郵人居間，相去二里半”，更說明郵程是分段的。漢制每三十里為一驛。秦、漢是太僕掌輿馬，東漢改大司馬為太尉，太尉下有“法曹”主管郵驛科程事。曹魏府屬“法曹”，也是主管郵驛科程事。東晉時郵、驛同時設置，寄遞各郡縣文書，有專管的“承驛史”辦理郵驛事務。

現就唐驛制度的組織與管理，分別重要項目敘述于下：

一、中央管理：唐代郵驛屬于兵部駕部郎中。依唐六典及唐會要等書記載，唐的官制，大多沿用隋代的官制，隋原稱駕部侍郎，以後去掉“侍”字改為“駕部郎”，屬于兵部。唐也照稱“駕部郎”，唐高祖武德三年（公曆620年）加一“中”字，為“駕部郎中”。高宗龍朔中，一度改稱“司輿大夫”，和周官“輿司馬”相象。咸亨元年（公曆670年）仍改稱“駕部郎中”。其職掌是：“掌邦國之輿輦車乘及天下之傳驛”，就是說全國郵驛事務，統歸駕部郎中、員外郎掌管。依唐書百官志所載，有：

駕部郎中	1員	符寶郎	4員
員外郎	1員	令史	2人
主事	3員	主簿	6人
令史	10員	主符	30人
書令史	20員	主節	18人
掌固	4員		

共計99人

（註：符寶郎掌管皇帝文書上蓋印和符節凭証的，其中“傳符”一種，便是專用于郵驛的。此點另在“郵驛牌符”一章內詳述）。

二、地方管理：唐代疆域廣闊，東西9,510里，南北16,918里。郵驛設置，遍于全國。三十里設一驛，全國1,639驛，其中水驛260所，陸驛1,297所；水陸相兼的驛有86所。唐驛在首都的叫“都亭驛”，各道設有六等驛。全國分設十道，每道各轄有州、府、縣。

各道节度使各設置“館驛巡官”4人；所屬諸州各有兵曹司兵參軍，分掌郵驛；首都“京畿”及各縣，由縣令兼理郵驛事務。

三、考績制度：依唐會要所載，各道节度使、觀察等使，各選清強（清廉而強壯的）“判官”一人，專管所屬郵驛考績事務。凡是一年不犯過錯的，作為“中上”，其有過犯者，列為下等。可見唐驛地方管理中，考績制度相當嚴格，判官一職是專管全道的驛政考績，這和各道的館驛巡官不同，不應混淆。

四、觀察制度：唐驛視察制度相當謹嚴。據裴濟請罷內官復充館驛使疏所載，關於唐驛視察官員，在首都的由京兆尹，各道由觀察使，刺史管理；專管監察的御史台，又有御史充“館驛使”專門考察驛務過失錯犯的。起先監察御史視察館驛，好象還是臨時兼差，如鄭宙，第五琦，杜濟，都不專管郵驛。德宗興元元年（公元784年）規定了監察御史中“第一人察吏部禮部兼監察史；第二人察兵部工部兼館驛使”。這是專責分工的辦法。

以上地方管理、視察、考績，及每驛驛長驛夫等，約略統計有如下數：

驛長	1,639人	陸驛	14,267人
驛夫	17,476人	水驛	2,349人
諸道館驛巡官	60人	水陸相兼	830人
州郡兵曹司兵參軍	650人	（開元15道，每道4人）	
縣令兼理驛事	1,573人		
判官	15人		

（其餘兼職的京兆尹，館驛使、觀察使，刺史暫不計）

共計21,413人

五、唐驛工作人員職務概況：

（1）驛長：唐三十里一驛，每驛置驛長一人，這是從唐肅宗至德（756年）以後，方才設立的。唐玄宗天寶年間，規定：“父老六十板授本縣丞，七十以上授縣令，三十里一驛，驛各有將，以州里富

强之家主之”。(註一)又“州县取富人督漕运，谓之船头；主邮递谓之捉驛”。这些記載都說明当初人民出錢出力，后来人民实在忍受不了，刘晏开始“以吏主驛事”，此时才有驛长的名称。依諸书考訂驛长的职务是：負責寄递官文书及軍情急报；接待乘驛的官員；管理本驛的驛夫，修整邮驛房屋，以及設置补充驛船、驛馬，都要有驛长的命令办理。此外，驛长还要做許多表报工作，如每年要呈报驛长，驛驢死損、肥脊的数目，每年館驛經費的支出和余存数目，估計使料粟麥遞馬草料等；驛长还負驛馬、驛驢死亡賠补責任；如将驛馬私借他人来乘，还要治罪。

驛长的生活情况，唐人詩文中也有述及。如柳宗元文章內就有：“告至告去之役，不絕于道，送往迎勞之礼，无曠于日”(館驛使壁記)。李商隐贈稷山驛吏王全的詩：“絳台驛吏老风尘，耽酒成仙几十春，过客无勞詢甲子，唯书亥字与时人”。又赵嘏贈館驛刘巡官詩說：“云別青山馬踏尘，負才难覓作閑人，莫道館驛无公事，詩酒能消一半春”。可見当时某些驛长們詩酒流連的情况。

(2)驛夫：唐代驛夫完全由民役担任(註二)。依規定每一丁壯，每年服役20天，有事加役的，可以加15天，但至多不得过50天(註三)。驛夫服差役是以富强的先遣，貧弱的后遣，某家人丁多的先遣，人丁少的后遣，各家的人丁也是輪流服役。遇到忙月，由富有的和多丁的承当，遇到閑月，由貧苦的和人少的承当(註四)。

依据唐书刘晏傳所載：主邮驛謂之捉驛，他們受苦不下去的多去当盜賊。照說，驛长——捉驛还是“富人”，尚且受不了去当盜賊，那末，驛夫是勞苦人民，更是苦不堪言了；关于水驛的驛夫，虽然定的有供使水夫的价錢，依唐会要的記載，江淮两浙每驛旧例約付十五千，可是水驛驛夫的痛苦也很大。如唐人王建水夫謠：“苦哉生长当驛边，官家使我牵驛船，辛苦日多乐日少，水宿沙行如海鳥，逆风上水万斛重，前驛迢迢后淼淼，半夜綠隄雪如雨，受他驛

遣不复去，衣寒衣湿披短蓑，臆穿足裂忍痛何，到明辛苦无处说，齐声腾达牵船出，一闻茅屋何所直，父母之乡去不得，我願此水作平田，长使水夫不怨天”。这说明在封建剥削压迫下，人民所受邮驛徭役的痛苦是多么大。

唐代邮驛，除去各驛有定額驛夫徭役外，有时为了驛防关系，往往还动员大量民力。如代宗永泰元年（公元765年）从东都到淮泗，沿汴河两岸的各州、县，每两驛設置防援300人。足見唐代对驛防的重視，同时，也可見統治阶级为維護邮驛，不惜耗用大量民力。

六、资产設備：邮驛除寄递文书为其专責外，为了供应乘傳的官吏、使臣，除建筑驛舍給这些人食宿休息外，还要供給驛馬的餵料，給的地叫驛田，其余邮运工具的驛馬，驛驢及水驛驛船等，都是属于邮驛的资产設備，現分述于下：

（1）驛舍：驛舍也称傳舍或邮舍。唐代的驛舍，建筑得相当华丽。各书记載（註五）：有的唐驛屋宇寬敞，有堂有軒，有堂廡，有庭除，还有花园池沼，小舟垂釣；江南諸驛，更設置了“酒庫”，“茶庫”等，唐人詩句中很多（註六）驛楼、驛亭字样。又有花木成阴，风景点綴。这在古代交通史上，旅客、官使息宿館驛，往往有題詩壁上情事（註七）。此外，还有修理驛舍的記文（註八）。

（2）驛田：唐代制度，驛馬每匹規定給田地40亩，供驛馬飼料（但唐书百官志又有驛馬給地四頃的記載），种植苜蓿作驛馬飼料。依史記記載，苜蓿是由西域大宛地方移植过来的，专供餵馬之用。驛田与牧田，也有所規定。“若驛側有牧田处，匹別各減五亩”，可見驛田性質与牧田相同。至于傳遞的馬，每匹只給田20亩。驛馬和傳馬的區別，据各书记載（註九），自汉代以来，即有不同，傳有車，傳車之馬为傳馬，比較迟緩；驛递只用单馬，謂之驛騎，有时昼夜兼程，較為迅速，当然耗料也多。依唐书百官志唐律疏义公式令廐牧令等記載參看，大致是驛馬迅速耗料也多，給田的亩数較