

## 第二章 清代驛傳制度之架構

法國年鑑學派大師布勞岱爾（F.Braudel）在《地中海史》中說：「交通運輸是任何一部嚴謹歷史著作的基礎」。<sup>1</sup>交通有廣義與狹義兩種說法。廣義的說法為「國民經濟的全活動」；狹義的說法為「交通是指人、物、貨、音、信等經過人工影響而為場所的轉移現象」。<sup>2</sup>狹義的說法較為清楚，包括人的移動、信息的傳遞、物品的運送等克服空間障礙或減少困難，都算是交通的範圍。

交通包括有形的人貨往來運輸，與無形的訊息文化交流，這兩種交通首先都會受到地理環境的影響。例如臺灣海峽，首先阻絕了臺灣與大陸的交通，使臺灣的開發遲至 17 世紀才開始，而港口的環境也決定臺灣各地開發的順序。又東北季風影響了往來臺灣、大陸間船運交通的時程，雨量影響水路交通的速度，土壤影響交通運輸的品質。

國家的財政與物流條件，需要具備道路、橋梁、水利設施、防衛設施等。「治」的實現，需要有一定的交通條件做為支柱。尤其官需物資透過國家的力量集中與重新分配，政令的傳播需要透過國家的通訊管道以達四方。交通的重要性尤其表現在特殊地理條件與特殊民族的情勢下實施統治的。在交通不便的族群聚居地區，國家政府初期所能控制的，僅限於連繫主要政治據點的交通道路。交通條件的限制在於，國家政府組織在這些地區僅僅只控制了一些點與線，尚未達到全面性的統治。在清代，驛傳制度發揮了其克服空間障礙或減少困難的功能，與軍事力量相互搭配，使其統治得以延伸全國甚至到達各邊區。由各駐軍地點，串連為綿密的交通路線，提供統治的硬體條件，再配合政治運作、文教傳播等軟體措施，達到全面性的統治。

交通道路的使用是有其等級制度的制約與規範。本文所論述的核心「驛傳」即是具有各種等級與歸範的。要了解驛傳，需要先就驛站的種類及其特色、差異。此外管理、執行驛傳制度的機構不可忽視，尤其在中央執行驛傳的機構，與負責經管文報接遞的單位彼此是相互重疊的，形成一個複雜多層次的訊息流通系統。驛傳既然為官方的訊息、物件流通系統，其使用上亦必須受到官方的規範約束，包括動用時必須持有牌符，騎乘驛馬、使用館舍等皆有明白

<sup>1</sup> 布勞岱爾（F.Braudel），曾培耿、唐家龍譯，《地中海史》，第一卷，頁345。

<sup>2</sup> 金平歐，《交通學概論》，頁2-5。

規定。

## 第一節 驛站種類

驛道，是國家為政治、軍事、財政需要，為傳遞諭令、公文，官員往來，運輸物資而開闢的道路，其具有濃厚的官方性質，一般民眾即使是往來於驛道之間，仍不可任意使用驛站的設備。「置郵傳命所以速機務而赴公程，靡愆晷刻，職綦重也」。<sup>3</sup>驛道沿途設有驛站，配備驛夫、驛馬、驛船等設施，提供官方傳遞公文、易換馬匹，以及官員途經住宿等服務。

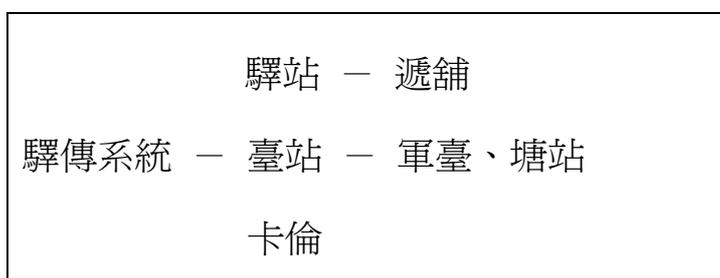
明代在全國分別設立水馬驛、遞運所，在各省設有急遞鋪，各自承擔官員接待、物資運送、公文傳遞之責。清代開國後繼承了明代的驛傳路線與組織規模，並逐年予以變化。清代的驛傳不僅作為官方的交通組織，也作為通信組織，使交通與通訊融於一體，驛站從間接通訊使用者變為直接辦理通信事務，接受並傳送緊急公文。此外，將驛站職責統合為「驛遞合一」，全國驛站皆提供官員接待、物資運送、公文傳遞的服務，與明代時將驛、遞分離的做法有極大的差異。

清代驛傳制度內，非僅限於全國主要幹道之驛站。由於清代版圖幅員廣大，有繁華熱鬧的市鎮，有公文往來頻繁的府州縣治，亦有人煙罕至之山野林澤，或扼守邊關的軍事駐地。清代驛傳制度依照所在之處、使用程度，以及其功能不同，設置不同類型的驛站，串聯成或疏或密的網絡，確保文報得以順利在全國各地傳遞。清代驛傳系統以驛站為主體連繫各省與北京之間，邊區如西藏、新疆、蒙古等則輔以臺站網絡，以鋪、軍臺、塘為補充，彼此分工明確，卻又靈活輔助運用，透過這個基本架構，維護廣大帝國軍政信息的通達流暢。因此本文所研究的驛傳制度，即是包含驛站、遞鋪、臺站、軍臺、軍塘、卡倫等所集合而成的清代交通網絡。見表 2.1.1。

---

<sup>3</sup> 乾隆十四年六月二十七日，兵部尚書哈達哈，為議復東省裁汰驛丞等事奏摺。收入中國第一歷史檔案館輯錄，〈乾隆朝驛遞史料〉，《歷史檔案》，2003年第1期，總期89，頁42。

表 2.1.1 驛傳制度內各單位



### 一、驛站與遞舖

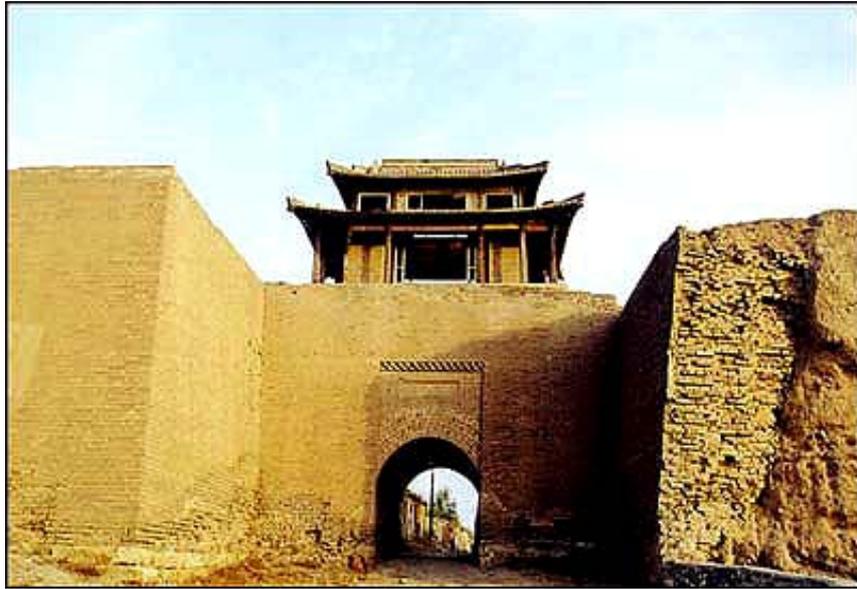
清代驛傳路線主要以陸路為主，也有部分水路，蓋由途經地理水文而定。<sup>4</sup> 驛路的主要幹道，以北京皇華驛為中心，串連各省省城及邊疆重要城市，形成放射狀的交通網，亦是全國交通路線的軀幹。在這些主要幹道上設置用來負責官員接待、物資運送、公文傳遞的單位，即稱之為驛站。由於驛站設置於北京與各省往來間的主要幹道上，多為衝途大驛，每日公文物資往來、官員行旅絡繹不絕，例如距北京 140 公里，位於今日懷來縣西北洋河北岸的雞鳴驛，自元代以來即是北京附近的大驛站。<sup>5</sup>（見圖 2.1.1）

清代以道途遠近、地點衝僻為標準來設置驛站，約 30 至 60 里不等設置一處驛站，並且按照其規模大小、業務繁簡來配置人員、夫役、牲口、車輛等。一處驛站通常設有書吏、驛皂、獸醫、馬夫、騾夫、驢夫、扛擡夫等，並備有驛馬、騾、驢、車輛、站船（水驛處備有）等以供騎乘、運送，另外部分驛站築有館舍可作為奉差出使官員住宿之用。（圖 2.1.2.a、2.1.2.b）

<sup>4</sup> 位處陸路的驛站，因為以驛馬作為主要交通工具，因此又稱為馬驛；另與水路驛站相對，又稱為旱驛。在大運河沿線為陸路、水路併行的區域。

<sup>5</sup> 雞鳴驛，為目前中國保存最完好的古代驛站，其距北京140公里，位於今日懷來縣西北洋河北岸。其始設於元代，是成吉思汗率兵西征，在通往西域的大道上開闢驛路所設置的「站赤」。1420年（明永樂十八年），雞鳴驛擴建為宣化府進北京的第一大站。其特殊的戰略位置使之獨驛成城，1738年（乾隆三年）為加強驛城的防禦，對城垣進行了全面維修，為防止山洪浸侵，於城東築護城壩一道，並在城東南角城牆上修築角樓魁星閣一座。

圖 2.1.1 懷來縣西北洋河北岸的雞鳴驛站



資料來源：<http://www.hebei.com.cn/node2/lvyou/hbfjms/zjk/userobject1ai32427.html>

圖 2.1.2.a 驛站圖



資料說明：圖出自《清俗紀聞》卷十〈羈旅行李〉，此書是日本於 1799 年（正寬十七年）由東都書林堂出版的關於清代乾隆時期中國江、浙、閩一帶，民間傳統習俗及社會情況的一部調查紀錄，主持調查及出版者是曾為長崎地方長官的中川忠英。他是日本官方直接從清朝商人口中得到的材料，記述詳細。而且還繪有各種事物的具體圖像，展示出了當時中國社會、庶民生活的實際狀況；亦紀錄了德川幕府與清朝的關係、近代中日貿易的沿革等。尤其卷十〈羈旅行李〉中，紀錄了清代驛站的形貌與內部各種配備，包括館舍、郵符、車轎等，有助於一窺當時中國的驛傳風貌。此書原稿為彩色版本，在 1966 年曾由日本平凡社出版了由村松一彌、孫伯醇合注的東洋文庫本《清俗紀聞》，筆者未能親見此書。此處所引用的版本是 2006 年由北京方克、孫玄齡翻譯、中華書局出版的版本，此版本除了少數幾張圖片以彩色刊印外，其他皆以黑白刊印。此圖的原色彩配置為，「屋頂、牆頭褐色，院牆白色，地磚青灰色。公堂內垂幔粉色，桌黃色，椅紅色。右屋內內桌椅皆為紅色。驛馬左為灰色，中為黃色，右為淡褐色。門外大人藍衣，兒童綠衣」。

圖片來源：中川忠英編著，方克、孫玄齡譯，《清俗紀聞》，頁 427。

圖 2.1.2.b 館舍圖



資料說明：館舍為官員往來驛站的住宿之所。根據《清俗紀聞》紀錄，每個驛站有 8-10 處館舍可供官員住宿。所有因公差出使馳驛的官員皆可在此處獲得住宿、飲食、費用。此圖原色彩配置為「屋頂褐色，二層牆壁粉色，窗簾紫紅色。屋內椅子紅色。地磚青灰色。院牆上部分為白色，底部為清綠色。院門黃色。院內兒童淡褐色衣」。

圖片來源：中川忠英編著，方克、孫玄齡譯，《清俗紀聞》，頁 438-440。

驛傳路線以北京為中心，可分為五條幹道：中路、西路在分抵河南、山東後，皆分成兩路到達其他省份。西路路徑較為複雜，由北京前往山西有兩條路線可以選擇，一是經過居庸關，由雲州進入山西；一是由正定越過太行山，由娘子關進入山西境內。自山西可以繼續到達陝西、甘肅、四川，從甘肅又可前往青海、新疆、西藏；或是從四川進入西藏，因此入藏的路線亦是有兩種選擇。

若說驛站所串連成的道路是全國交通的幹道，那麼遞鋪所串連成的道路就是幹道分支而下的支線。清代在各省範圍內的府州與府州、府州與縣、縣與縣之間設有鋪，又稱遞鋪。鋪路是以各省府、州所在縣為中心，各鋪之間串連而

成的路徑，是一省之內連接各縣的陸路交通網，也是全國交通網絡的支線，可補充驛站路線所未能到達之處。北方省份的舖路都是陸路，南方部分省份有陸舖，也有水舖。例如江蘇揚州府境內，從興化分別至甘泉邵伯鎮、東臺有水舖路相通。有時省內的驛站和遞舖其路線是重合的，同一地點有驛站也有遞舖。此外在山路崎嶇之途，爲了補充驛站所未能達到荒僻之區，亦設有遞舖。因此遞舖實際是驛站的擴展與延伸，遞舖爲枝、驛站爲幹。<sup>6</sup>需要注意的是，驛站提供官員接待、物資運送、公文傳遞的服務；遞舖則僅有遞送公文的責任，任務較爲單純。

表 2.1.2 清代全國驛站五條幹道路線

起點	路線	中途點	通往省份		
北京 皇華驛	東北路	盛京	吉林、黑龍江		
	東路	山東	江寧、安徽、江西、廣東		
			江蘇、浙江、福建		
	中路	河南	湖北、湖南、廣西		
			雲南、貴州		
	西路	居庸關	山西	陝西	
		娘子關		甘肅	青海、新疆、西藏
				四川	西藏
西北路	張家口	庫倫、烏里雅蘇臺、科布多			

由驛路和舖路組成的官方道路網絡，是一個覆蓋全國的交通體系。它的功能主要是把國家的政令快速下傳，地方下情順利上達，同時也爲百姓行旅提供了方便。值得注意的是，這個交通體系爲一定區域範圍之內，甚至遠距離省區之間的商品流通提供了良好的條件。

尤其政府進行的稅收和這一交通體系的關係密不可分。一般戶部和工部各常關的大稅口都設在驛路的幹線上，如：北京崇文門、左、右翼等關設在向西

<sup>6</sup> 以雲貴地區爲例，該區域驛站的分佈較爲稀疏，有許多地方是驛站沒有到達之處。這些沒有驛站的地區，其信息往來必須通過舖，由舖與驛站的銜接來完成。特別的是，在雲貴地區，其舖與舖之間的距離大於其他省份的舖距，其他省份的舖距一般爲 10 里至 20 里之間，雲貴地區的舖距大都在 30、40 里以上。托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 532，兵部郵政設舖一，頁 1a-20a，總頁 4739-4777；卷 533，兵部郵政設舖二，頁 1a-24a，總頁 4779-4825。

北驛路的起點，而張家口、殺虎口等關，則是這條驛路幹線的終點；坐糧廳、天津、臨清、淮安、揚州、潞墅、北新、南新等關都在運河沿線，也是北京向東南延伸的驛路。荊關、武昌、九江、蕪湖、龍江、西新關都在長江沿線，是驛路東西方向的幹線。太平關、贛關位處北京至廣東省城的驛路上；山海關在京師至東三省城的驛路上；打箭鑪在四川成都至西藏的驛路上；歸化城在北京至綏遠城的驛路上；梧州和潯州關在廣西至廣東的驛路支線上；夔關、渝關也都在四川省內的驛路支線上。

常關的分稅口有的設在驛路幹線上，如：臨清關的魏家灣；歸化城的分稅口托克托、莎拉齊；有的設在支線上，如：張家口的居庸關；也有的設在鋪路上，如：潞墅關的福山口；北新關的觀音橋、板橋等口。<sup>7</sup>也有例外，如鳳陽關的大稅口正陽關，以及眾多分稅口臨淮、盱眙、懷遠、亳州、長淮、澗溪、蚌埠、符離等都設在鋪路上，只有鳳陽分稅口設在驛路上，這是很特殊的情況。<sup>8</sup>

各省的地方稅課關卡，有的也設在驛路沿線，如「自貴州鎮遠府至滇計程僅二十七站，而設立稅課七所」。<sup>9</sup>也有的地方關卡設在鋪路沿線，陝西潼關是驛站，龍駒寨、大慶關、芝川鎮等稅口，設在鋪路上。<sup>10</sup>總之，大概是商品多沿驛路、鋪路流通，爲了收稅方便，主要稅口因此常設在驛路、鋪路上。稅關設置與商品流通的這種直接關係，說明驛路、鋪路也是商品流通之路。

## 二、臺站

凡舉各項軍務事件之聯絡傳遞文報、物資等都稱之爲軍營文報。軍報之於戰爭，猶如耳目神經之於人體，戰爭時期情勢瞬息萬變，大軍行止之節制、兩地軍隊之間的聯繫支援、糧餉的支應等，都需隨時掌握動態與先機，因此戰事所在地與統治中樞之間的通訊聯絡，務求靈活迅捷且正確、安全、保密。

由軍營發出者，如呈遞皇帝之章奏，行知軍機處、兵部的咨文，或與他省督撫將軍之文移函札等；由中央發出者，有皇帝諭旨及賞賜物件，軍機處及兵

<sup>7</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》有關兵部設驛、設鋪部分，總頁4573-5883。

<sup>8</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第54輯，頁154，乾隆四十七年十一月二十七日，安徽按察使懿德奏摺。

<sup>9</sup> 《宮中檔雍正朝奏摺》，第6輯，頁370，雍正四年七月二十六日，雲南布政使常德壽奏摺。

<sup>10</sup> 《鈔檔》，康熙二十年十二月初五日，許承宣題本；《宮中檔乾隆朝奏摺》，第17輯，頁695，乾隆二十八年五月初十日，山西巡撫鄂弼奏摺。

部的知會、照會，各地文武官員之函札，以及發回之奏摺等。其中諭旨與奏摺是軍報傳遞的最大宗，諭旨降予各軍營之將軍督撫，指令一切軍務事宜與戰事策略；奏摺為將帥與督理糧餉大臣呈送給皇帝的報告，若為緊要軍務，以驛站、遞鋪、臺站等接遞傳送，若非緊要事項如謝恩摺等，即以專差齎摺遞送。尚有題本，亦為向皇帝報告之公文，多於軍務告竣後呈報軍需報銷之用。

清代為應付邊區征戰與各地駐防等軍報往來與軍隊移徙，其驛傳制度中不僅有驛站、遞鋪等傳遞單位，亦設有臺站系統，專門因應西藏、蒙古、新疆、川陝等地軍事活動的需求。例如清代在蒙古建立的交通網絡若以性質來區分，共有兩大系統：卡倫和臺站。兩者建立之初都與軍事和政治控制有關，但後來都成為蒙古地區城市貿易和物資交流的重要憑藉。

臺站並不完全等同驛站，兩者極為相似，共同點在於：一、在功能上，均具備輸送人員、供應夫馬車船食宿等所需，並兼有傳遞軍報之責；二、在運作上，均以適當地點、距離設立站所，無論文報、人員、物資皆逐站遞送，直至目的地。其差異之處：一、驛站有定制，設有定額的夫馬車船，若不敷使用可臨時向民間僱募。臺站無明確定制，較具有彈性，各臺站所需的物資、人力是向該地軍營、驛站、民間等調度僱用而來；二、驛站具長期性質，路線只要不變動，該處驛站就保持不變，少有增減情形。臺站具臨時性質，多因戰爭、地方亂事而成立，遇有軍事行動即籌劃設置，一旦軍事徵調結束大部分即撤除；三、驛站長期為官方傳遞文報物件、接待官員而成立。臺站僅限於傳遞軍務事項，使用範圍較驛站小。<sup>11</sup>

臺站和驛站雖有上述的差異處，但兩者的關係仍然十分密切。在路線選擇上，除非當地並無驛路、或行走水道、或距離目的地太遙遠等因素，臺站路線大多選擇遵循驛站路線來規劃設置。選擇以驛站路線為基礎的原因，在於驛路本是擇大道而行，軍隊行走於其間較為安全、迅速便利；且臺站所需夫馬車船等物資有一大部分原就必須依賴驛站調撥供給，選擇相同路線可節省運輸費用與時間。甚至有較少兵額軍隊在進行調撥時，部分路線就不另外設臺站，而直接通過驛站調撥行走，如 1758 年（乾隆二十三年），徵調西安滿州兵 2000 名

---

<sup>11</sup> 賴福順，《乾隆朝重要戰爭之軍需研究》，頁61。

前赴新疆軍營，即以驛站運送。<sup>12</sup>

臺站系統又包含了軍臺、塘站等類型的單位，主要的任務即在於傳遞軍報，且在名稱上並無一定規制，稱呼極多。

在管理人員上，臺站的管理人員亦是源自於驛站管理人員，1755年（乾隆二十年）後，全國大部分的驛站事務都由各州縣管理，臺站一切的人事、物資調配亦由該州縣總負其責。在費用支出上，臺站所需開銷費用，多以該省額定驛站銀兩支給，與驛站費用一起造冊核銷。以負責遞送人員與監督者而言，各驛站、遞舖由驛夫、舖夫與舖兵擔負遞送任務，以州縣負責管轄；軍臺、塘站、卡哨則由兵弁負責遞送，另委派相關文武官員監督經理，各省派遣藩臬大員總管。

### （一）軍臺

可細分為常設與暫設兩種，常設軍臺多置於各藩部，如新疆、西藏等處。暫設軍臺多於戰爭發生時因應軍務孔急而設置，為補充驛站之用，各驛站之間相距太遠者，乃選擇適中位置設立軍臺，以助軍情傳遞。一旦軍務告竣，即行裁撤。如1776年（乾隆四十一年）「川省軍務告竣，文報往來無須加緊馳遞，所有沿途驛站自應照舊辦理，其添設之軍臺各站俱著裁撤」。<sup>13</sup>又軍臺視其大小，分為正站、腰站、協站，各臺站所設馬匹數額不定，但各臺站獸醫、號書等人員則按該省驛站定例辦理。<sup>14</sup>

### （二）塘站

有軍塘、營塘之分。軍塘設於安西、哈密、鎮西三屬，以傳達出入嘉裕關軍報之用；營塘則為傳達一般軍報之用。塘站亦有常設與暫設之別，常設塘站

<sup>12</sup> 《清高宗純皇帝實錄》，卷575，頁17，乾隆二十三年戊寅十一月己亥，頁310。

<sup>13</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第8冊，頁253，乾隆四十一年五月初八日內閣奉上諭。

<sup>14</sup> 阿桂、和坤等纂修，《欽定兵部軍需則例（乾隆年間刻本）》，卷二，頁4-6。《軍需則例》是清乾隆年間關於軍事後勤的兵書。乾隆五十年（1785年）由戶、兵、工部一百餘名官員對以往戰爭中的軍需條款及雲南等省上奏的軍需條例進行比較核酌，統歸劃一，纂成這部《軍需則例》，由乾隆皇帝欽定頒發。乾隆年間刻本稱有十六卷，含奏章一卷，書前有乾隆四十一年（1776年）、四十九年（1784年）、五十年（1785年）關於《軍需則例》的奏章。由於軍需供應分屬戶部、兵部、工部三個部管理，所以《軍需則例》是由《欽定戶部軍需則例》、《欽定兵部軍需則例》、《欽定工部軍需則例》三部分組成。

位處邊地營汛之處；暫設塘站則在軍營附近，或設置於軍營與驛站、遞舖、軍臺之間。塘站組織較小，往來文書較少，可視為軍營附近軍臺的分支。<sup>15</sup>

以上各傳遞軍報各站，當時亦有籠統稱之為臺站、軍臺或軍站，名稱上並無一定規制且稱呼極多，例如專門負責遞送北京與軍營之間文書往來的臺站，亦稱為御塘。<sup>16</sup>

### 三、卡倫

學界對於卡倫一詞的辭源有多種看法。日本學者佐口透認為，卡倫在滿語中意指邊界警備、國境監視隊、哨卡，是從衛拉特蒙古語的qarul、qarashum和突厥語的qaraul派生出來的詞語。<sup>17</sup>寶音朝克圖在《清代北部邊疆卡倫研究》中主張滿語karan一詞是漠南蒙古語、漠北蒙古語或衛拉特蒙古語的轉音，因此其詞源應為蒙古語。<sup>18</sup>何秋濤在《朔方備乘》提到「更番侯望之所曰臺，國語謂之喀倫，亦作卡倫，又有稱卡路、喀龍者，皆翻譯對音之轉也」。<sup>19</sup>侯望之所為偵防和識別旗界之用，因蒙古各部重新編旗，為防止各旗蒙民私越旗界而設。<sup>20</sup>

卡倫兼具巡邏與通訊兩種職能。在清代，邊疆地區官方文書的傳遞任務主要由驛站、軍臺、塘站等擔負，除此之外部分卡倫亦兼有傳遞文書的功能，甚至部分地區卡倫完全代替驛站，承擔起傳遞公文的任務。例如 1754 年（乾隆十九年）以前，「拉林至三姓間無驛站」，<sup>21</sup>此地帶的官方文書遞送皆由卡倫官兵負責完成。「寧古塔至三姓、琿春間往來遞送事件皆交坐卡兵丁漸次傳遞」，<sup>22</sup>

---

<sup>15</sup> 軍營設置塘站之夫役馬匹費用有其一定數額，辦理馬匹之開銷亦有定例。例如乾隆年間，軍營安設塘站之夫馬費用，雲南地區比照該省驛站定例，每匹馬日支草料銀7.2分，每名馬夫日支工食銀5.4分。甘肅省每匹馬日支草料銀8.5分，每名馬夫月支工食銀2兩。馬匹倒斃部分，甘肅、雲南、四川俱倒馬十分報倒三分，買補馬價均扣皮臟變價銀0.5兩。雲南買補馬價每匹銀18兩，四川買補馬價每匹銀8兩。以上參閱阿桂、和珅等纂修，《欽定兵部軍需則例》，卷二，頁1-2。

<sup>16</sup> 賴福順，《乾隆朝重要戰爭之軍需研究》，頁302。

<sup>17</sup> 佐口透，〈清代塔爾巴哈臺卡倫線和哈薩克游牧民〉，《民族譯叢》，1993年第5輯。

<sup>18</sup> 寶音朝克圖，《清代北部邊疆卡倫研究》，頁3。

<sup>19</sup> 何秋濤，《朔方備乘》，卷10，〈北徼喀倫考〉，頁239。

<sup>20</sup> 趙雲田，《清代蒙古政教制度》，頁168。

<sup>21</sup> 《三姓副督統衙門檔案》，卷24，頁125。收入遼寧省檔案館編，《清代三姓副都統衙門滿漢文檔案選編》。

<sup>22</sup> 《三姓副督統衙門檔案》，卷17，頁118。

及至三姓地區設置驛站之後，三姓與寧古塔之間的其中一條公文傳遞路線仍由卡倫承擔。<sup>23</sup>驛站和卡倫的主要區別在於，卡倫具有巡查、緝捕逃犯、以及稽查管理稅務等行政與外交上的裁決權，這些是驛站所沒有的。<sup>24</sup>

卡倫不僅承擔邊區官方文書的傳遞任務，同時還負責清廷與週邊國家、地區之間官方文書的傳遞任務。在東北地區，呼倫貝爾境內的庫克多博卡倫曾負責傳遞中俄兩國之間的公文往來。<sup>25</sup>除了傳遞公文書外，卡倫亦設有專職的文秘人員，負責撰寫呈報材料，或把各地的口傳信息寫成文書，再傳遞出去。又有護送官員、解送貢進之物、馬匹等職責，例如在平定大小和卓叛亂中，乾隆皇帝同意舒赫德奏報，將官兵分為兩路，分別在賽哩木拜等處的阿勒坦和碩要路和阿克蘇的穆素爾要路安設卡倫，負責守護臺站，照看往來行走之人。<sup>26</sup>塔爾巴哈臺地區卡倫則承擔解送馬匹與護運貢物之責。<sup>27</sup>

清代的卡倫依性質可分為常設卡倫、移設卡倫和添設卡倫三種；若按其設置的具體地點和職責，又可分為內地卡倫和邊境卡倫。內地卡倫遠離國界線，功能在維護地方治安；邊境卡倫的職責則為守護邊界。<sup>28</sup>清朝將設置卡倫視為鞏固邊疆的重大任務，因此設立之後即輔以嚴密的巡查制度與獎懲辦法，以確保卡倫之正常運作。卡倫設置地區以伊犁以西一帶最為密集。由於卡倫本為維護治安、稽查設界、管制貿易而設，其設置地點不僅代表清廷軍政控制力所及之地，卡倫分佈的區域成為交通網絡，亦是商旅往來頻繁之處。

在蒙古、新疆、西藏等邊區，其幅員廣大，在軍事行動、文報遞送、行政管轄上皆有別於其他省份而具有特殊性，因此這些區域的驛傳系統也因而具有多樣性，不僅僅設置驛站與遞舖以遞送文報、物資，或官員馳驛，並廣設臺站與卡倫，將文報傳遞與軍事行動相互結合。

以蒙古為例，蒙古於 1670 年（康熙九年）時已設有臺站，至 1682 年（康熙廿一年）為防止俄國勢力擴張，與俄國屢有爭戰，設置臨時性的臺站，以傳

---

<sup>23</sup> 「由老松嶺至寧古塔為各卡倫遞送公文之路」。《三姓副督統衙門檔案》，卷365，頁143。

<sup>24</sup> 寶音朝克圖，《清代北部邊疆卡倫研究》，頁258。

<sup>25</sup> 寶音朝克圖，《清代北部邊疆卡倫研究》，頁162。

<sup>26</sup> 《清高宗純皇帝實錄》，卷598，乾隆二十四年十月庚寅，頁687。

<sup>27</sup> 《清高宗純皇帝實錄》，卷140，乾隆六年四月癸卯，頁1023。

<sup>28</sup> 寶音朝克圖，《清代北部邊疆卡倫研究》，頁273-274。

遞軍報、輸送軍備物資與人員。清廷爲了國防軍事的運輸以及軍機傳報，在漠南漠北廣設臺站。這些臺站在戰爭結束後，成爲清廷加強對蒙古控制、與蒙古各旗聯繫、使臣公差來往、王公喇嘛至北京朝覲、以及商旅貿易的憑藉。

蒙古地區固定性的驛站設置始於 1692-1696 年（康熙卅一至卅五年）間，時值用兵噶爾丹，爲便於軍報與兵員物資傳遞，遂開始建立驛站。「凡遇邊外事務，皆用蒙古馬匹，不但甚累，且恐事亦有誤。今設驛站，雖費用國帑，日後對蒙古裨益良多，亦不至遲延誤事，最為緊要。特遣爾等料理，務加詳慎，必將確然不易，可垂永久之策，籌劃而行」。<sup>29</sup>康熙皇帝認爲臨時性臺站的建立其出發點是爲戰爭需求，而固定性的驛站實爲國家長治久安的基礎，不僅利於國家統治，對蒙古亦助益甚大。此後，清廷陸續在漠南設置五路臺站：喜峰口一路，設 18 站；古北口一路，設 15 站；獨石口一路，設 7 站；張家口一路，設 9 站；殺虎口一路，設 9 站；歸化城至鄂爾多斯，設 8 站。<sup>30</sup>

清代於蒙古設置卡倫，始於漠南。漠南卡倫原本是爲了稽查盜賊、禁止各旗越境游牧和越旗狩獵，以及識別疆界的設施。漠北卡倫設置始於 1727 年（雍正五年），當時由郡王策凌、侍郎圖里琛會同俄羅斯使臣薩瓦勘定疆界，並設置卡倫 59 座。<sup>31</sup>這批卡倫設於邊境，其主要職責是在稽查邊境和監督貿易。例如嚴防俄人越境放牧或在恰克圖以外的地區進行貿易，並且對內地商民前往恰克圖貿易者，查驗部給執照及車輛馬駝等。漠北除邊境地區設有卡倫，漠北之內亦設有卡倫。漠北之內的卡倫其主要職責是稽查是否有內地商民前往唐努烏梁海地區貿易，這是因爲當時唐努烏梁海已經在卡倫所及範圍之外，因此清廷以稽查管理不易而嚴禁內地商民前往此處貿易。此外，也有防止哈薩克人潛入塘努烏梁海放牧的作用。<sup>32</sup>

漠西蒙古設置卡倫，乃是乾隆朝爲平定準噶爾貴族內亂時所設。漠西蒙古的卡倫其職責在稽查盜賊，以及有關屯田、開礦、追緝逃人等事務，有時亦用

---

<sup>29</sup> 《清聖祖仁皇帝實錄》，卷154，康熙卅一年三月丙辰。

<sup>30</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷560，兵部郵政驛程二，頁11a-15a，總頁6061-6069；黃麗生，〈由軍事征掠到城市貿易的邊區社會經濟變遷（14世紀至20世紀初）——以內蒙古前套平原和歸化綏遠城爲中心的研究〉，國立臺灣師範大學歷史學研究所博士論文，1994年，頁353。

<sup>31</sup> 何秋濤，《朔方備乘》，卷10，〈北徼喀倫考〉，頁239。

<sup>32</sup> 趙雲田，《清代蒙古政教制度》，頁270-271。

以傳遞文報和徵收錢糧，分屬伊犁將軍及塔爾巴哈臺參贊大臣統合管理。

清廷對蒙古、新疆、西藏等地區驛傳系統的管理與安設，有別於一般行省。在中央由兵部與理藩院共同管理，在地方則由各駐防將軍、參贊大臣、督統、副督統等分區管理。蒙古地區，平日臺站的馬匹、人力、食宿等供應由附近的札薩克旗負責。因公務出差關外馳驛的官員，由理藩院發給烏拉票，兵部發給勘合、火票，各站人員根據勘合供給食宿馬匹。由於清廷治蒙政策極重視與蒙古的聯繫，凡舉年班朝覲、滿蒙聯姻、崇尚黃教、開放漢人前往通商等往來頻繁，因此在爭戰結束後，通往蒙古的驛道仍絡繹不絕。<sup>33</sup>

隨著驛傳網絡的設置，內外蒙古相繼出現一批城鎮，如多倫諾爾、庫倫、恰克圖、烏里雅蘇臺、科布多、烏魯木齊、伊犁、巴里坤、塔爾巴哈臺等，都因而成為當地政治、軍事、宗教、經濟與文化中心。清廷在廣大蒙古地區設立的驛傳路線將中國內地與大漠南北、西北新疆等地緊密連結，不論其政治作用，在文化、民族方面的交流，連繫起長期不綴的互動與網絡，也成為戰爭後拓展城市貿易的商業網絡。

自康熙朝起，清廷即對蒙古、新疆等地進行軍事活動，兵動糧隨，不斷地有臺站的增設與新驛路的開闢，除便利軍行外，又以運輸軍糧為大宗，使軍需的轉運得以源源不絕。且軍報飛遞也更為順暢。但這些驛傳路線大多為臨時性增設，一旦戰事結束即行撤廢。乾隆朝十全武功用兵四方，除了延續採用前朝所增設的路線，更把過去的臨時性路線加以確立，並延長各方路線。乾隆朝所增設的路線，以通往新疆、西藏、蒙古和東北為主，尤其是通往新疆的路線，其網絡更為密集，路線較之前也更長。

---

<sup>33</sup> 黃麗生，〈由軍事征掠到城市貿易的邊區社會經濟變遷（14世紀至20世紀初）—以內蒙古前套平原和歸化綏遠城為中心的研究〉，頁355。

表 2.1.3 乾隆年間增設之驛傳路線

通往新疆	
1754 年（乾隆十九年）	嘉裕關—巴里坤
1758 年（乾隆二十三年）	哈密—關展—吐魯番—烏魯木齊
1767 年（乾隆三十二年）	嘉裕關—安西—哈密—巴里坤
1776 年（乾隆四十一年）	巴里坤—烏魯木齊—伊犁
通往西藏	
1746 年（乾隆十一年）	四川打箭爐—察木多—拉薩
1792 年（乾隆五十七年）	青海西寧—拉薩
通往蒙古	
1754 年（乾隆十九年）	張家口—烏里雅蘇臺—科布多
通往東北	
1779 年（乾隆四十四年）	奉天—呼倫貝爾
1779 年（乾隆四十四年）	吉林—三姓地區

資料說明：以上所列路線中，部分路段因軍事行動在康熙、雍正年間曾有臨時設置開通，在撤兵後亦隨之撤離。乾隆年間將這些路線再次調整串連，以上路線從此確立，不再是臨時性的路線。

資料來源：托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 559，兵部郵政驛程一、卷 560，兵部郵政驛程二；佟冬主編、叢佩遠著，《中國東北史》，第 4 卷，頁 1360-1365；劉文鵬，《清代驛傳及其疆域形成關係之研究》，頁 101-127。

## 第二節 中央管理、執行機構

清代的驛傳制度，其規模雛形雖承繼自明代，但經清初亂事未靖，康熙朝起用兵四方開疆闢土，加以清廷與蒙古、新疆、西藏的特殊關係，軍機處、奏摺制度的運行等因素，其驛傳制度亦隨之變化。尤其在中央管理機構部分，與明代有極大差異，不僅其管理層次更為分明，彼此協助監督；且各執行單位與文報傳遞、奏摺制度運作等緊密結合，成為清代政治運作的重要一環。

### 一、中央主管機構

#### （一）兵部車駕清吏司

驛傳發展最初即與軍務息息相關，因此自宋代以來一直是由兵部管轄。驛

傳之所以由兵部管轄，緣於兵部為軍事武備的中樞，並兼驛站事務的監督、驛馬的供應，且運輸的官物、遞送的文報多屬軍事方面所致。清代的驛政在中央由兵部管轄，設兵部尚書官，滿、漢各一人，下設車駕清吏司統籌管理。<sup>34</sup>

車駕清吏司掌全國的馬政及驛傳等事務，其職能在於郵符管理（勘合、火牌的發放與收繳）、制定文報傳遞的規則、確定給驛規則（根據官員品級、差使性質對過往驛站官員提供夫馬車船等物資）。設郎中 3 人（宗室 1 人，滿、漢各 1 人），員外郎 4 人（宗室 1 人，滿、蒙、漢各 1 人），主事 2 人（滿、漢各 1 人），筆帖式若干人，經承 6 人。<sup>35</sup>

郵符管理方面，北京各衙門無論是傳遞文報、奉差派遣或其他需要使用驛傳系統來進行運遞的事務，都需要在出發前向車駕清吏司領取勘合、火牌或其他憑證，使用後每月匯整報繳兵部以供查核。京外官員則按照品秩高低，每年預先從車駕清吏司領取數量不等的郵符。<sup>36</sup>歲末之時各省管理郵符的道員再將該省官員使用郵符的情況造冊匯報於各省督撫，各駐防將軍、督統及提鎮亦造冊送督撫。督撫匯整後向兵部車駕清吏司奏繳，車駕清吏司則根據各省督撫的報告查核是否使用得當。<sup>37</sup>

文報傳遞是驛傳系統中最重要的功能之一，車駕清吏司為此對文報傳遞訂下嚴格的憑證、速度、安全限制。在憑證方面，文報傳遞的憑證是火票，「內外緊要公文，皆交馬上飛遞，其最關緊要者，則於牌票註明」。<sup>38</sup>火票於北京由兵部車駕清吏司開出，地方則由各省督撫、將軍開出。戰爭期間，軍營各將帥以及督理糧餉大臣亦有權填發火票。在遞送的過程中，依照火票上所填日行時

<sup>34</sup> 根據《清史稿》記載：「車駕掌牧馬政令，以裕戎備。凡置郵曰驛、曰站、曰塘、曰臺、曰所、曰舖，馳驛者驗郵符，泄匿稽留者論如法」。趙爾巽著，國史館校註，《清史稿校註》，第 4 冊，卷 121，志 96，職官一，頁 3272。

<sup>35</sup> 趙爾巽著，國史館校註，《清史稿校註》，第 4 冊，卷 121，志 96，職官一，頁 3271。

<sup>36</sup> 京外官員每年預領勘合、火牌，不一定在該年份會完全用盡，若是未填用仍需要上報兵部奏繳。例如湖南驛鹽道在乾隆五年，陸續填用過黃字 216 號起至黃字 225 號勘合共 10 道。存有未經填用黃字勘合 24 道、火牌 40 張。《內閣大庫檔案》，號 017902，乾隆六年五月三十日，署理湖南巡撫許容，揭繳乾隆五年分驛鹽道用過勘合火牌。

<sup>37</sup> 「勘合、火牌，在京由部發給，月終錄其所用之數。在外由部頒給待用，各有定數，歲終直省由司道造冊報督撫，駐防將軍、督統及提鎮歲終亦造冊送督撫，核明具疏」。托津等修纂，《欽定大清會典事例》，卷 557，兵部郵政郵符，頁 1a-11b，總頁 5885-5906。

<sup>38</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6296-6297。

限、往來地點、收發單位等按站核對登記，在火票上並黏貼排單，註明所經各城邑驛站，每到一個驛站都要由該站人員在排單上註明收發文報的時日。文報遞送完成後，火票排單需匯集上繳至車駕清吏司，檢驗是否有延誤的情況。<sup>39</sup>

車駕清吏司亦負責確認各地與北京，以及各驛站間的距離。並且對文報傳遞的速度予以規範和監督，根據文報傳遞速度的要求不同，訂出各種傳遞的時限。在速限方面，各種文報依照其性質與緩急不同，有不同速限的要求，如有傳遞遲誤，即挨站檢查，懲處相關人員。一般由驛馳遞的公文，日行三百里，緊要公文則「視事之緩急，或馬上飛遞，或四百里，或五百里，或六百里，或六百里加緊」，此外亦有 800 里，或添上加緊或加快加緊等字樣，亦有「馬上飛」之稱。<sup>40</sup>另有不限時刻遞送，特稱「紅旗」，即在文報封包外加增一塊紅布，沿途飛遞，為拏獲敵首或攻佔敵巢，迅速報捷之用。如 1756 年（乾隆二十一年）二月初七日子刻，定西將軍策楞誤報擒捉阿睦爾撒納，於報捷奏摺插掛紅旗，上寫「為恭報捉獲逆賊阿睦爾撒納捷音報」。<sup>41</sup>此即飛章入奏，露布賀捷之意，此紅旗捷報傳遞甚快，可日行近千里。<sup>42</sup>為了確保文報即時傳遞，制訂嚴格遞送時限外，亦嚴禁將不緊要的日常公文快速遞送，防止徒費驛傳的夫馬資源，以保驛道暢通。

除了對文報傳遞速度進行規定、監督外，車駕兵吏司亦對文報傳遞的嚴密性進行稽查，本章、奏摺等文報的包裝、拆封程序皆由兵部統一規定，嚴禁隨意拆啓，若是文報的包裝在驛傳過程中有破損或遭到拆封，將對相關人員予以懲處。若包裝外部破損，將傳遞官吏查處；若是包裝內部破損，將提參官員議處。<sup>43</sup>

確定給驛規則方面，車駕兵吏司根據各官員的品秩高低、差使性質訂出具體的給驛規則，官員過往驛站依照規則可獲得驛站夫馬車船或食宿接待，包括

---

<sup>39</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 557，兵部郵政郵符，頁 1a-12a，總頁 5885-5889。

<sup>40</sup> 梁章鉅撰、朱智續撰，《樞垣記略》，頁 136。

<sup>41</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第 13 輯，頁 641，乾隆二十一年二月初八日，陝甘總督黃廷桂奏摺。

<sup>42</sup> （英）斯當東，葉篤義譯，《英使謁見乾隆紀實》，頁 261。

<sup>43</sup> 托津等奉敕纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 557，兵部郵政郵符，頁 6a，總頁 5895；吳仲雲，《養吉齋叢錄》，收於《筆記小說大觀》，43 編第 5 冊，頁 44。

廩給銀兩、驛馬（或車、船）、夫役、口糧等。此部分將於下一節詳細討論。

## （二）理藩院

清代驛傳事務主要是由兵部統籌管理，蒙古、新疆、西藏各地區因為其特殊性，這幾個地區的驛傳事務，由理藩院協助兵部處理藩部地區驛站的相關事宜。例如填發動用驛傳的牌票，此項事務一向由兵部掌管，在藩部地區則是由理藩院協助辦理。以西藏為例，「凡大臣官員等，奉差馳驛出口有應用烏拉者，該大臣官員等報院，移咨兵部辦給勘合外，由院辦給烏拉票，其馬匹照兵部勘合內數目填寫發給」。<sup>44</sup>西藏地域遼闊、人煙稀少，臺站之間的距離遙遠且常駐臺站人員較少，因此官員進出和貨物運輸都需要沿途百姓支應差役，這些僱募而來支應差役的即是「烏拉」。因此官員若要乘驛出口，除了需要持有兵部所發勘合外，亦得向理藩院領取烏拉票，方得以在馳驛途中獲得夫役、馬匹的供應。

理藩院亦有保舉、揀派管理臺站官員的權力。包括張家口、殺虎口、喜峰口、古北口、獨石口、賽爾烏蘇等臺站的筆帖式、司員都是由理藩院揀選任命。這些由理藩院揀選的司員、筆帖式，若是三年任滿，對驛務勤勉盡責，可以由各藩部都統、將軍等出具切實考核評語送交理藩院，由理藩院轉咨吏部，照例帶領引見。<sup>45</sup>此外，理藩院負責督促各藩部承擔驛傳差務，保證驛傳供給。並協助督察各藩部地區執行兵部所制定的驛傳規則、法令，理藩院若查核有違反驛傳法令的情事發生，如擅用驛夫驛馬、枉道擾驛等，可依照兵部條例對違反者進行懲戒。<sup>46</sup>

## 二、執行單位

清代的驛傳體系，在中央方面由兵部轄下的車駕清吏司執掌郵符管理、制定文報傳遞的歸範、確定給驛規則；且有理藩院協助處理西藏、蒙古、新疆等藩部地區驛站的管理與稽核。在實際運作上，中央方面有幾個單位值得注意，包括會同館、捷報處、通政司、奏事處等，它們的存在與驛站傳遞文報的功能

<sup>44</sup> 《欽定理藩院則例（乾隆朝）》，卷 33，頁 5。

<sup>45</sup> 《欽定理藩院則例（乾隆朝）》，卷 2，通例下，頁 3。

<sup>46</sup> 《欽定理藩院則例（乾隆朝）》，卷 33，頁 5-7。

息息相關，驛傳制度與這些單位共同為清代的政治運作提供一套多層次、非單向的訊息流通系統，而這套訊息流通系統又與清代奏摺制度的建立、軍機處的設立、征戰四方疆土相輔相成，彼此唇齒相依。

### （一）皇華驛與會同館

畿輔為四方輻輳，差使絡繹，非他省可比。又直隸四方驛站多近京通衢、陵寢孔道、邊塞極衝位置。其中北京為行政中樞及全國交通輻輳之處，所有文報、物資、官員往來在此集散，因此北京所在的驛遞機構其地位舉足輕重。

兵部在中央設有車駕清吏司以掌驛傳郵符及牧馬之令外，亦在中央設置會同館作為執行運作的機構。會同館主要的職責就是負責北京驛馬的喂養、夫馬車輛派撥，以待使命或急遽之用，並且直接主管皇華驛的一切運作。

在人員的編置上，清初額設會同館大使一員，專管夫役馬驢、遞送公文等事。又派遣兵部侍郎一員負責稽查會同館事務，照例一年奏換一次；並自兵部滿族司官中遴選一員擔任監督之職，主要督職皇華驛驛馬的喂養與派撥，每六個月輪差一名。<sup>47</sup>1651年（順治八年）會同館監督之職改為三年更換一次，每年所需夫馬車輛及各項錢糧都由其管理。1699年（康熙三十八年），裁撤會同館大使一職。<sup>48</sup>1651年（順治八年）後會同館監督職掌會同館經營錢糧之責，考慮到若只用滿族司官一人經營管理恐難以周到，又於1753年（乾隆十八年）增設漢人會同館監督一員，與滿族監督協同辦理錢糧與驛馬的喂養、派撥。<sup>49</sup>1784年（乾隆四十九年），又將滿漢監督更換的年限由三年改回最初的一年一次。

皇華驛是北京通往全國各地的首要驛站，北京中央各個公務機關所有外發文報都以此為起點，在京官員馳驛前往全國各地，也是從這裡獲得馬匹與車輛的配給。<sup>50</sup>皇華驛位居清代驛傳網絡的核心位置，隨著清代統治規模日漸龐雜，

---

<sup>47</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 569，兵部郵政管驛，頁 1b，總頁 6391。

<sup>48</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 569，兵部郵政管驛，頁 1a，總頁 6392。

<sup>49</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 569，兵部郵政管驛，頁 3a，總頁 6395。

<sup>50</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 528，兵部郵政置驛一，頁 1a，總頁 4573；劉文鵬，《清代驛傳及其疆域形成關係之研究》，頁 132-133。

版圖日益擴張，每日往來文報、人員、物資絡繹不絕，皇華驛人員的配置亦隨著驛傳事務龐雜而不斷地進行更動。

皇華驛的日常事務由兵部會同館總負其責，因此兵部會同館監督是皇華驛的主要管理者。乾隆年間，滿、漢會同館監督負責驛馬喂養、夫馬車輛派撥，並主管皇華驛各項錢糧支領與支出。每季將所需錢糧數目造冊上報給車駕司核明，再具稿向戶部支領所需錢糧數額。所有支出開銷，如驛馬喂養、夫役米廩、車輛驛舍修繕增補，亦由會同館監督向戶部奏銷。<sup>51</sup>滿、漢會同館監督亦共同負責皇華驛馬匹的登記、買補，每年春、秋二季將馬匹烙印登記，每季由兵部車駕清吏司進行查驗，再由兵部尚書於春、秋二季親自檢查。<sup>52</sup>

中央各部院的文報傳遞、官員奉差出行，均需持有火牌或勘合，才能領取所需的馬匹車輛。會同館監督的職責之一，就是根據勘合的數量為官員出行調撥馬匹車輛，或依火牌上所載明的速限，為捷報處遞發文報。而所有所需夫役、驛馬、車輛等皆需自皇華驛取得。<sup>53</sup>

簡言之，兵部會同館監督總攬北京皇華驛內外各項事務，包括驛馬喂養補買、錢糧支領管理、資源配給管控等，以皇華驛身處全國驛遞網絡衝途之所，每日往來官員與文報本就絡繹不絕，隨清乾隆朝統治版圖的擴張，其驛務更加繁忙而瑣碎，無怪乎需要於 1753 年（乾隆十八年）增設漢會同館監督，以全其責。

## （二）捷報處

捷報處隸屬於兵部，亦設置於北京，主要職責為收發馳驛奏摺、為奏摺釘封包裝，由兵部委派郎中、員外郎、主事、筆帖式運作管理，在人員編制上並

---

<sup>51</sup> 乾隆年間，皇華驛額設驛馬 500 匹、馬夫 250 名、驛車 150 輛、車夫 150 名。其經費來源有二：一為戶部撥給，二為在直隸的 32 州中置典田地 300 多頃，其所得作為喂養馬匹的津貼。托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 561，兵部郵政驛夫驛馬，頁 1a，總頁 6071；卷 562，兵部郵政驛車驛船，頁 1a，總頁 6107；卷 569，兵部郵政管驛，頁 1a-4a，總頁 6391-6398。

<sup>52</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 569，兵部郵政管驛，頁 1a-4a，總頁 6391-6398。

<sup>53</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 557，兵部郵政郵符，頁 1a-11b，總頁 5885-5906；劉文鵬，《清代驛傳及其疆域形成關係之研究》，頁 132-133。

無定額。又各省在捷報處設駐京提塘官，包括直隸、山東、山西、河南、江西、福建、浙江、湖北、湖南、四川、廣東、廣西、陝西、甘肅、雲南、貴州等省皆派駐 1 人，全國共 16 人。提塘官由各省督撫於本省武進士、武舉人及守備中保送咨補，隸屬於兵部捷報處，負責遞送本省與各部院的來往文報，領送頒給各省官員的敕書、州縣印信等。

捷報處「掌接馳奏之摺而遞于宮門，凡軍機處寄信、批摺皆加封而交發焉」，各省大員通過驛站呈進給皇帝的奏摺會先到達位居北京的驛站要衝皇華驛，再由皇華驛匯集至捷報處。捷報處負責接收登記、勘驗是否有無遲延、遞送路線錯誤或包裝破損等情況後，再將奏摺轉遞奏事處進呈御前。反之，若是經過皇帝批示後的奏摺或諭旨，則由軍機處根據事情的緩急，於封函註明驛遞日行里數，並在封口處及年月日處加蓋辦理軍機處印，然後轉交捷報處。由捷報處負責釘封包裝，加蓋兵部印封，裝入夾板，送往皇華驛馳遞至全國各地。因此，捷報處的重要性與奏事處是相同的，皆是掌管清代奏摺呈遞的收發機構。<sup>54</sup>

### （三）通政司與奏事處

明朝開國之初，沿襲元制仍以中書省為政治中樞，置左右丞相，輔佐皇帝綜理各項事務。當時中書省權力極大，總領百官，除有人事任免，決策與行政，監督百官，及掌有財政權之外，中書省還執掌軍務，諸事皆需通過中書省來上奏。在明朝政局逐漸穩定後，明太祖開始積極進行對現行體制改革的步驟，逐漸將權力集中於君主一身。通政司始創於 1376 年（明洪武九年），凡有題奏皆須經由通政司傳遞至大內，與明初諸事皆不得越過中書省上奏不同，皇帝得以直接審閱大臣的章奏，皇帝的權力更加集中。<sup>55</sup>

清初沿襲明代之制，仍設置通政司專管中央文報的收發。各級官員的日常本章都需匯集至通政司，通政司有權啓封本章，以核對驛卒是否耽誤了傳遞時間，並檢查其行文格式與措辭是否合乎規範，因此通政司可以先行閱覽本章的內容。若是一切格式符合規範，再將奏章轉交內閣。通政司可謂清初官方文報

<sup>54</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 569，兵部郵政管驛，頁 3a，總頁 6395。

<sup>55</sup> 牟復禮(Mote, Frederick W.)、崔瑞德(Twitchett, Denis)編，張書生等譯，《劍橋中國明代史》（*The Cambridge history of China. V.7, the Ming Dynasty, 1368-1644, part I*），頁 137-157。

的收發、通訊中心。

自康熙朝行奏摺制度後，朝廷文報不再完全由通政司承接收發。由於奏摺是皇帝與臣下之間的私人秘密通信，在皇帝開封閱覽前不可隨意拆閱，因此中央部院和外省的所有奏摺不再由通政司進行收發，而是經由捷報處、奏事處呈交給皇帝。奏事處是奏摺的收發機關，收納京內和行省正四品以上文武官員上呈的奏摺。

奏事處有內外之分，外奏事處成員有侍衛 1 名，章京 6 名，每日在宮門接遞奏摺，接摺後轉交內奏事處；內奏事處由 18 名奏事太監組成，其中 4 名為執事統領，所有奏摺都由內奏事處轉呈御前。無論在任何情況下，奏事處都不可拆封奏摺，只能拆閱奏摺所附文書，以驗明上奏者的身分，確認上奏者是否有資格向皇上進言，如果各式憑證都合乎規定，外奏事處就會立即將奏摺交給奏事太監上呈皇帝，因此這道流程確保了皇帝會是第一個拆閱奏摺的人。因此不會有奏摺被其他官員積壓或預先閱覽的狀況，機密之事不容易外洩，且遞摺子的官員不必擔心得罪同僚或長官而隱匿弊案。透過這種方式，皇帝確保自己瞭解國家的狀況而不被蒙蔽。

奏事處與通政司之間最大的區別是，他們所負責收發的文報性質不同。奏事處負責收發奏摺；通政司則是負責日常本章。奏事處只能打開奏摺外部的油布、夾板等保護套件，不能先行拆閱奏摺內容，這與通政司可以透過查驗章奏形式而先行閱覽內容有很大的不同。因此奏事處僅僅只是奏摺的收發機關，未能實際參與政務的決策，這與內奏事處成員由太監組成極有關係。<sup>56</sup>奏事處的設

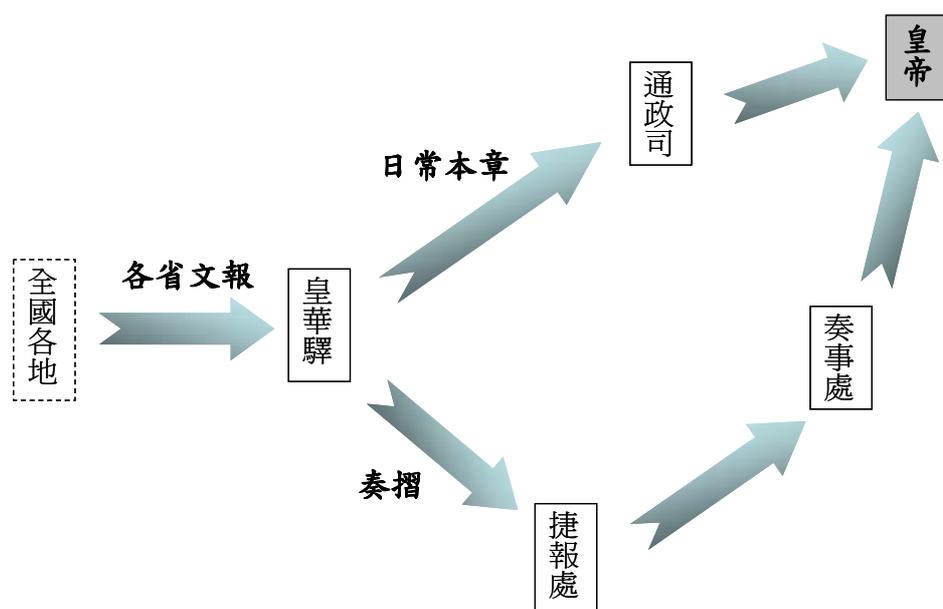
---

<sup>56</sup> 1774 年（乾隆三十九年）山東巡撫徐績奉命查審太監高雲從招搖滋事一案，在審案過程中，引發了案外案。原來，粵海關監督李文照受到太監高雲從的囑託，讓其弟高雲惠擔任李文照的長隨。李文照任職粵海關監督前本為內務府人員，身為內務府人員與太監結交，此事為乾隆皇帝知悉後大為震怒，認為不可助長此惡習，因此李文照隨即遭降罪革職，由奎德補管粵海關監督一職。又山東臨清州知州亦受到高雲從的囑託，使其弟高雲龍擔任臨清州知州的長隨。由太監高雲從囑託外省官員將其家人納為長隨，可見其與外省官員交好的程度。但是清朝歷來嚴內外之防，寺宦不可與外人交接，亦不可與外廷人員在宮門交言識面。過去各部及外省督府等所發奏摺經由齋奏家人送往宮門，交與奏事官員轉交奏事太監進呈御前，但此流程過去鬆散而缺發嚴格管控，以致部份齋奏家人得以直接將奏摺交與奏事太監，使太監有機會與外廷人員交言識面而破壞內外之防，亦無法確保奏摺本身的機密性。由此，乾隆皇帝發下諭旨，強調嚴內外之防的重要性，並且重申奏摺遞進的流程。除了軍機處應奏事件仍舊交與奏事太監直接進呈御

立取代了明代以來通政司專管朝廷文報的收發的樞紐地位，且奏事處的設置與奏摺的制度化以及軍機處的設置是相互配合運作的，是清初政治決策體制變化的程序之一。（見表 2.2.1）

關於地方方面的驛政管理與執行，由於涉及驛馬買補、錢糧管理等議題，將在下一章財政收支部分一併討論。

表 2.2.1 文報遞至北京後流程



### 第三節 給驛規則

#### 一、牌符發給與使用

兵部車駕清吏司掌有郵符的頒發之權，其他中央各部或各省大員皆無權發放牌符，如此集中管理，不易有私發郵符的情形發生。郵符是使用驛站所必須的憑證，分為勘合、火牌、火票等類型。

##### （一）勘合

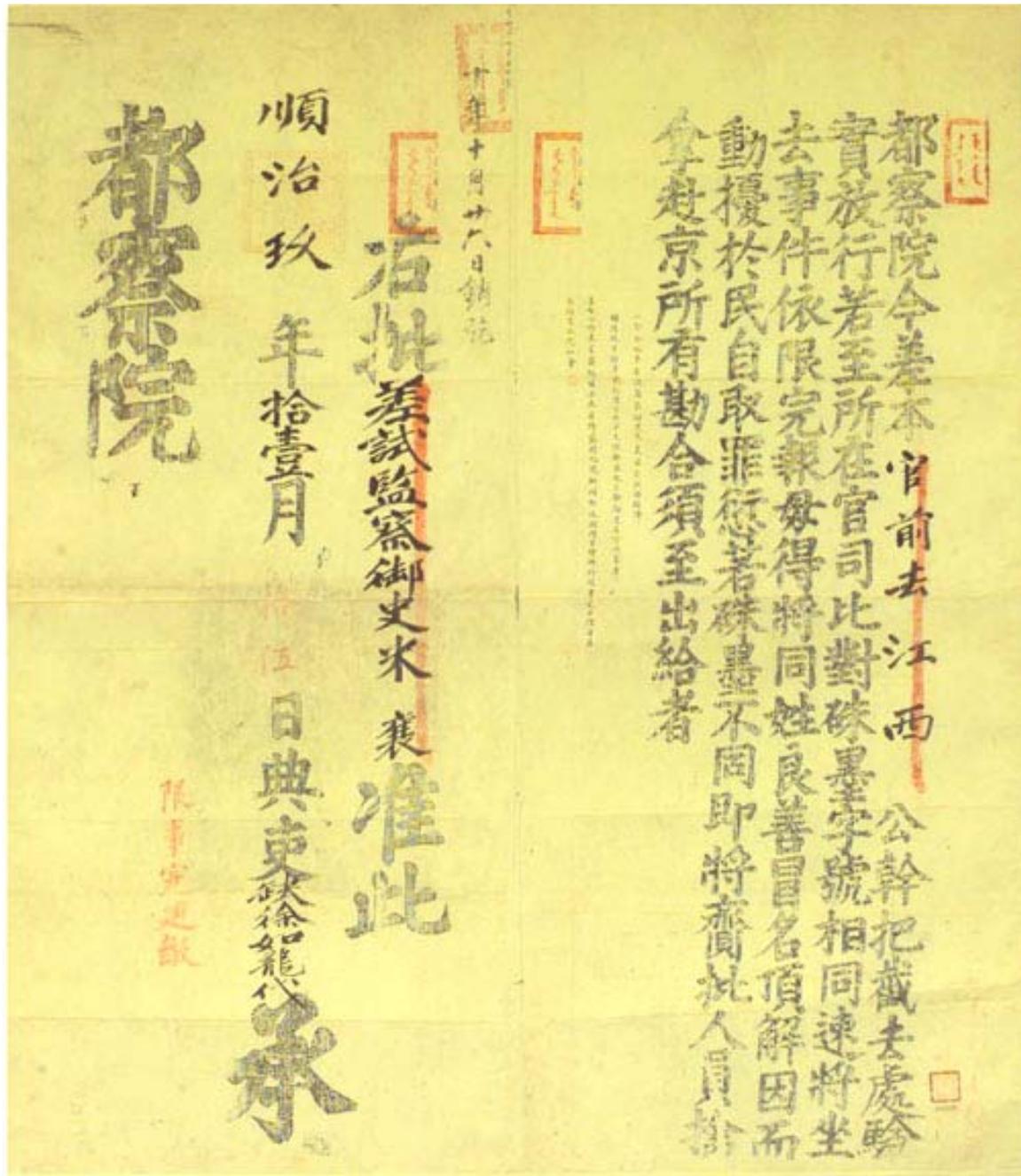
勘合為官員奉差出行或奉旨馳驛時所用。勘合是以木板雕刻印刷，由兵部

---

前外，其餘各部院衙門與外省督撫等奏摺仍舊交與奏事官員轉交奏事太監進呈御前。《乾隆朝上諭檔》，第 7 冊，頁 646，乾隆三十九年七月廿六日內閣奉諭；《乾隆朝上諭檔》第 7 冊，頁 648-649，乾隆三十九年七月廿八日內閣奉諭。

預發空白勘合，予各省將軍、督、撫、提、鎮等臨時填用。（見圖 2.3.1）兵部車駕兵吏司根據各官員其品秩高低（共分為九種品秩）、差使性質訂出具體的給驛規則，官員持有勘合過往驛站依照規則可獲得驛站夫馬車船、食宿接待、廩給銀兩、口糧等。（具體數據請見表 2.3.1）。

圖 2.3.1 1652 年（順治九年）十一月都察院給御史米襄勘合



資料說明：差試監察御史米襄預定前往江西公幹，若米襄需要驛傳系統給予路上的供給與接待就必須持有此勘合。此勘合上特別強調驛站人員必須詳查，不可讓同姓之人冒名頂用。

資料來源：《內閣大庫檔案》，號 103916，1652 年（順治九年）十一月都察院給御史米襄勘合。

表2.3.1 清代官員奉差出行每站可得待遇表

待遇 \ 品秩	一	二	三	四	五	六	七	八	九
廩給銀兩（錢）	2	1.8	1.6	1.4	1.4	1.2	1.2	0.1	0.1
驛馬（匹）	8	7	6	4	3	2	2	2	2
驛船（只）	1	1	1	1	1	1	1	1	1
夫役（名）	26	22	20	18	16	12	10	8	8

說明：此表根據 1661 年（順治十八年）所訂的標準來計算，當時只有奉差出行或特旨馳驛者才有資格享受這些待遇，此後清代官員奉差出行的待遇仍有調整。資料來源：托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 564，兵部郵政給驛一，頁 1a-28a，頁 6181-6235；劉文鵬，《清代驛傳及其與疆域形成關係之研究》，頁 130。

1763 年（乾隆二十八年）以前，凡馳驛官員領到勘合後，需自釘一空白簿本，將勘合上所開事由、所需夫馬與廩糧數目等字句抄寫於簿首。每至一處驛站，馳驛官員將此空白簿本交與司驛人員，該驛司員另備一紙，依照簿首所寫字樣摘錄謄寫，常於末尾註記並無多索、亦無遲誤等字樣，並鈐蓋印信，將此紙黏貼於簿內，交還馳驛官員於任務結束後繳回兵部查核。此一過程稱之為抄牌，該簿本即為印花簿。<sup>57</sup>

## （二）火牌

火牌亦為牌符之一。火牌只由兵部製作、統一編號，每年分發給總督、巡撫、提督、總兵、學政、鹽政等官員，按職銜有不同支領的數目。領有火牌的各官員若要傳達命令、遞發文報，將火牌一張交與負責齎送的兵丁，兵丁持此火牌沿途可向各驛站支領口糧、動用夫馬。（見表 2.3.2）。

<sup>57</sup> 乾隆三十七年七月二十七日，山西布政使朱珪，為革除驛站黏貼印花事奏摺。收入中國第一歷史檔案館輯錄，〈乾隆朝驛遞史料（下）〉，《歷史檔案》，2003年第2期，頁30-31。

表2.3.2 1672年（康熙十一年）所定平時各省官員每年支領火牌數目

單位：張

准領火牌之官員	支領數量
兩江總督、閩浙總督、湖廣總督、陝甘總督、兩廣總督、雲貴總督、漕運總督	20
直隸總督、江蘇巡撫、安徽巡撫、浙江巡撫、湖北巡撫、湖南巡撫、陝西巡撫、甘肅巡撫	18
山東巡撫、山西巡撫、河南巡撫、江西巡撫、福建巡撫、廣東巡撫、廣西巡撫、雲南巡撫、貴州巡撫	16
各省提督、各省學政	4
各省總兵	3
各省鹽政	2

資料來源：托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 557，兵部郵政郵符，頁 1-10。

在傳遞文報的過程中，必須在火牌上黏貼排單，負責齎送的兵丁按其限定里程馳遞，沿途各站均在排單上填注到達時刻，以便查核，如有延誤可根據排單上的日期時刻追究，按站查明。<sup>58</sup>

各省支領勘合、火牌之官員，每年亦須將所有勘合、火牌繳回，以避免書吏等私下濫發濫用。繳回的勘合、火牌必須註明編號、使用時間、委差衙門、往來何處、差務性質、奉差人數與姓名、所用驛馬與口糧數目等。繳回勘合、

<sup>58</sup> 故宮博物院文獻館輯，《史料旬刊》，第 21 期，頁 737，總頁 394，張子文冒用兵部火票案黃廷桂摺。

火牌的過程為，各省司驛之道員造冊奏報總督，由督撫定期向兵部奏銷，由兵部給事中查驗核對。以湖南為例，1736年（乾隆元年）自正月起至年底，湖南驛鹽道任內陸續填用過天字 561 號起，至天字 566 號勘合共 6 道。所用勘合紀錄，照例備造管收在四柱清冊，並將各衙門繳到勘合 3 道、火牌 1 張，連同湖南驛鹽道手上現存未經填用勘合火牌各數目，一併匯報至湖南巡撫高其倬，經高其倬具交呈兵部稽核奏繳。<sup>59</sup>

### （三）火票

凡是由驛遞送之公文，兵部車駕清吏司發給火票，令沿途各站接遞，由各站驛夫接力遞送，每至一站即換驛夫、驛馬。火票上面記錄遞送公文種類、數量、日期、收發地，並註明限定每日遞送里程數，如三百里、五百里等。各省大員差派家人遞進奏摺，若遇緊急事件須動用驛站，皆需持有兵部頒發之火票才可獲得驛站供應馬匹。（見圖 1.3.2）

尤其文報遞送，最需用到火票。無論是軍營以及內廷交發各省將軍督撫等報匣夾板，或軍機處加封書字之文報，或外省拜發題奏本章，均關緊要。各省督撫需將境內驛站接遞過一切事件，開明程站與限行里數，以及接遞入境出境月、日、時、刻，某站於某時某刻接收，於某時某刻遞交下站，有無遲緩，逐一登明，按月造冊送部，以憑查覈。<sup>60</sup>

由上可知，所有驛站的動支必須依照郵符所填註的品項來動用，往來之間，各處管驛人員將使用的郵符逐一登記，每季呈繳各司驛之道員。司驛之道員則於每年年終將轄內當年所用郵符的數目、時間以及動用的夫馬車船數目開列清楚，造冊呈報該省督撫。經督撫核實題參，最終轉呈兵部、戶部察核。<sup>61</sup>若發生應付勘合、火牌不確實之事，甚至任憑官員兵丁勒索驛站夫馬，司驛之道員以瀆職論罪。

---

<sup>59</sup> 《內閣大庫檔案》，號053061，乾隆二年五月三十日，湖南巡撫高其倬，題繳驛鹽道衙門乾隆元年用過勘合及各衙門繳到勘合兵牌火牌並現存未經填用勘合火牌數目。

<sup>60</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷568，兵部郵政郵遞，頁12a-12b，總頁6363-6364。

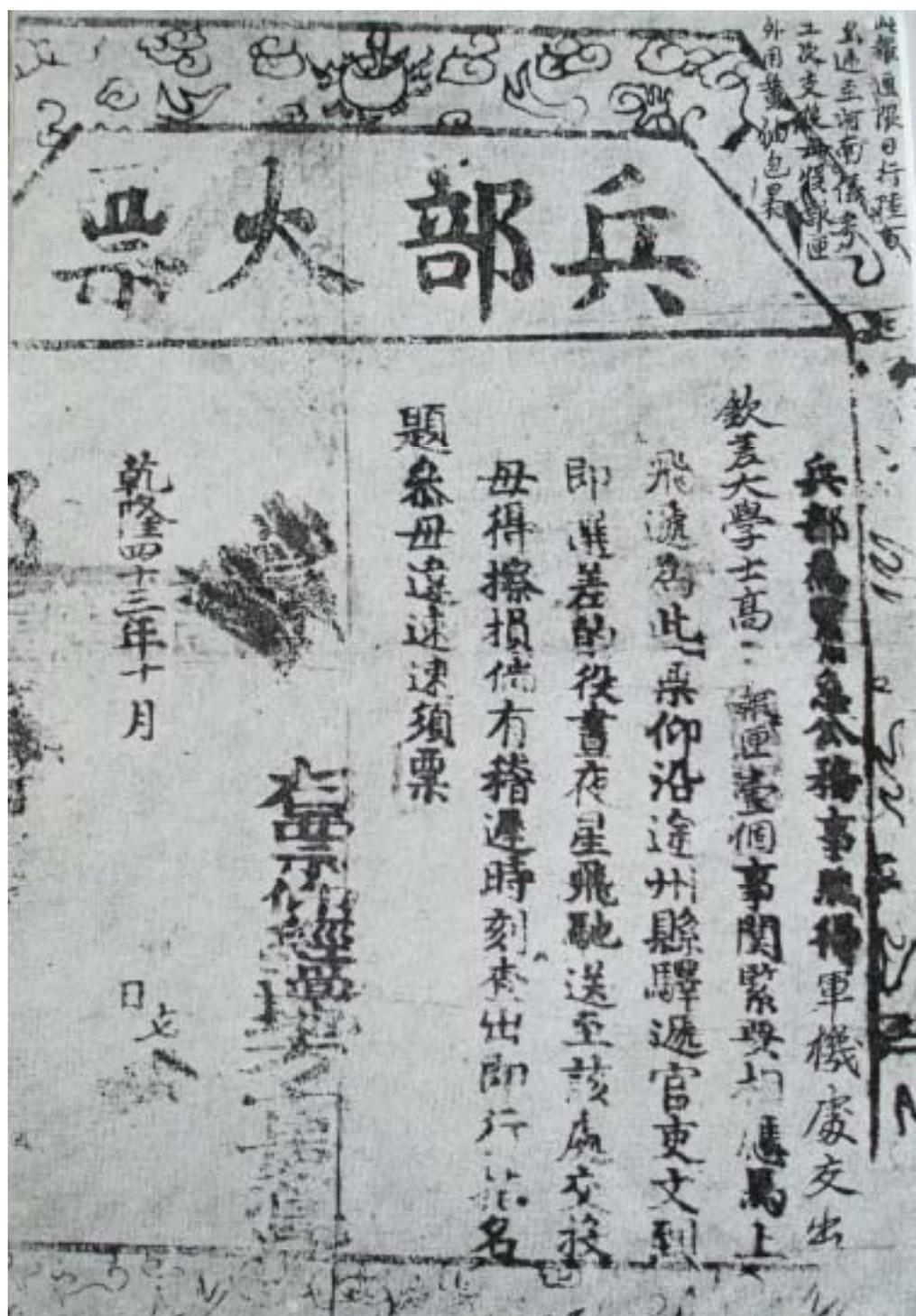
<sup>61</sup> 「督撫提鎮等每年將用過部頒勘合、火牌，造具清冊，題報到日，分送部科查核，有違例者參處。」托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷557，兵部郵政郵符，頁1a，總頁5885。

圖 2.3.2.a 1660 年（順治十六年）七月十七日兵部火票



資料說明：兵部為緊急軍務事照付，大兵奉旨由水路南進，已經戶部撥給乘坐船隻，所需繙夫需應□地方官查□。頭號船每隻上水工撥四十名，下水撥夫三十四名。號船每隻上水撥夫三十六名，下水撥夫三十名。號船每隻上水撥夫三十名，下水撥夫二十四名。逐程替換拉送前去，毋得遲延逾誤□干參處為使須票。此番大兵與尋常不同，萬不可誤。

圖 2.3.2.b 1778 年（乾隆四十三年）十月兵部火票



資料說明：兵部為緊急公務事。照得軍機處交出欽差大學士高，報匣壹個，事關緊要相應馬上飛遞。為此票仰沿途州縣驛遞官吏，文到即選差的役，晝夜星飛馳送至該處交投，毋得擦損。倘有稽遲時刻，查出即行指名題參。毋違，速，速，需票。此報匣限日行陸里遞送至河南儀考工次交投毋誤。報匣外用黃紬包裹。

資料來源：國立故宮博物院藏，《軍機處檔》，號 21349。

圖 2.3.2.c 咸豐二年二月二十二日兵部火票



資料說明：福建巡撫部院為緊急公務事。照得閩省驛站夫馬馳遞，文報難容遲誤；其有用排單，由□陸百里□徒者，俱係事關緊急之件，各驛自應依限馳遞。□是閩省各縣，陸路山高嶺峻；水路浪險灘危，一切公文俱係人夫跑遞，非若他省驛站之有馬遞者可比。案於嘉慶伍年拾月間，據福建藩、臬兩司議詳：「嗣後，除移行他省公文，仍照應填里數填寫，馬上飛遞發驛馳遞外，其本省至浙江省依切文移，應請將應用伍、陸百里者，排單上填寫緊急公文，專差健夫，限日行參百里飛遞；應用四百里者，封面填寫沿驛耑夫飛遞，限日行壹百柒拾捌里，其餘應由驛遞；而倘非緊要者，封面填寫沿驛撥夫，限日行壹百貳拾里馳遞。如有逾遲，挨查提究

等由」在案。茲本部院發遞淡水同知衙門公文壹角事關緊要，相應由驛專差健夫，晝夜限行五百里馳遞。爲此。票仰沿途州、縣驛遞公文，文到即選差的，□晝夜星馳，按站齎送交替，毋得擦損。倘有稽遲時刻查出即行□□題咨參處，毋違。火速，火速。需票。

資料來源：《淡新檔案》，號 15101.1，福建巡撫王懿德爲緊要公務票仰專差馳遞公文一件給淡水廳同知衙門。收入國立臺灣大學圖書館輯，《淡新檔案（十）》，第一編，行政交通類，頁 1。

表 2.3.3 驛傳郵符分類表

郵符	用途	待遇	使用過程
勘合	官員奉差出行、奉旨馳驛	官員可獲得夫馬車船、食宿接待、廩給銀兩、口糧等	需黏貼印花簿，由司驛人員抄牌
火牌	傳達命令、遞發文報用	兵丁持火牌可向各驛站支領口糧、動用夫馬	須在火牌上黏貼排單，沿途各站在排單上填注到達時刻
火票	遞送公文軍報、遞送緊急奏摺	各站驛夫接力遞送	每至一站即換驛夫、驛馬，限定每日遞送里程數

清初時值局勢動盪，驛傳制度未完全穩定，驛傳路線與驛站地點選擇上多承襲自明代。又兵馬倥傯之際，往來公文、軍報絡繹不絕，驛務本就繁忙，若爲衝途大驛，往往應接不暇，至夫馬疲累不堪，物資錢糧供應不足。例如 1654 年（順治十一年）湖南長沙等地的驛站，軍情孔急往來馳報絡繹不絕，長沙等驛站的驛馬擔負任務較之前多了數倍，倒斃之數陸續增加。各處衝途驛站不僅疲累至極，馬價、草料被任意哄抬，使得驛站錢糧不敷之用，經管驛務的官員與夫役不得不自行墊賠。<sup>62</sup>爲此需不斷調整衝途大驛與偏僻驛站間的夫馬、財務配置，或以馬匹物資、錢糧草料等與鄰近州縣彼此協濟。<sup>63</sup>

<sup>62</sup> 中央研究院歷史語言研究所編，《明清史料》，丙編第十本，戶部題本，頁 902-903。

<sup>63</sup> 各州縣驛站錢糧，除了本地編款支給外，其餘不敷之數則由其他州縣分編協濟，因此有一個

驛站若位居衝途要道，其使用頻率愈高，所用勘合、火牌等郵符愈多；反之，位處偏僻的驛站，所用勘合、火牌等郵符就愈少。「至各驛衝僻不均，宜通融協濟者，總以勘合、火牌為主，應察其應付多寡……由此通融協濟，務期適均，不至偏苦」。<sup>64</sup>透過每年察核各省郵符的動支多寡與奏銷數量，將所用數目及時上報，此為考成制度，使各省督撫與兵部可以根據郵符的使用狀況確實掌握各地驛站衝僻情形，以此作為驛站彼此協濟的標準。「嚴禁白牌紙票濫應差遣，又奉設立考成，稽查虛冒，民困稍解，而驛站亦稍蘇已」。<sup>65</sup>考成制度，其目的在遏止明末濫發郵符、濫供驛給的狀況，簡約財力與驛務的負擔。

1751年（乾隆十六年），查獲了馬成龍（亦為張子文）等人執持偽造的兵部火票馳驛，從直隸山西冒支到陝：

據清苑縣知縣周元理報稱，本月（三月）十九日有馬成龍一人到站，執持兵部乾隆十七年三月十三日標發申字一百三十號火票，支領車價票開准鑲白旗滿洲督統咨奉旨，發往寧夏之壯丁巴克山等共二百三十六名前往駐防需用車輛，仰經過地方官吏照票每二名即撥車一輛……查驗票內鈐寫字號有更改形跡，壯丁二百三十六名並無一人到境……盤詰之下，據馬成龍自認包攬代領事，有可疑未便濫行應付。<sup>66</sup>

從直隸總督方觀承的奏報內容可知，「張子文即馬成龍等，串買兵部用印火票，任意填寫冒領車價口糧」，「一年之內假冒至八案之多，驛遞往來肆行無忌」，而他的同夥大多散布於京城之中，他所持有的假冒火票或許來自於京城，有可能已經散布到各地去了。<sup>67</sup>

---

縣份協濟四、五個驛站，或一個驛站由五、六個縣份協濟，更有本州縣現有驛站需要協濟卻協濟他縣驛站的情形。協濟之銀，多則一、二千兩，少則數十兩。撥協之地，近者二、三百里，遠者千有餘里。乾隆元年五月二十四日，江蘇布政使張渠為酌改驛站錢糧成例等事奏摺，收入中國第一歷史檔案館輯錄，〈乾隆朝驛遞史料〉，頁24-25。

<sup>64</sup> 順治十二年七月十五日，江西巡撫郎廷佐題江西十年驛傳考成情形事本。收入張翔等編，《清代檔案史料全編》，第7輯，頁47。

<sup>65</sup> 順治十三年七月十二日，江西巡撫郎廷佐為江西僻驛不宜裁減事揭帖，《清代檔案史料全編》，第7輯，頁86。

<sup>66</sup> 張子文冒用兵部火票案方觀承摺。故宮博物院文獻館輯，《史料旬刊》，第21期，天735，總頁393。

<sup>67</sup> 張子文冒用兵部火票案方觀承摺。故宮博物院文獻館輯，《史料旬刊》，第21期，天737，總

何以火票會遭到偽造冒用，主要與使用火票的確認動作與使用勘合、火牌的作法有所不同。驛傳制度中對於勘合、火牌使用的規範相當明確，「定例兵部勘合火牌，俱於尾後粘貼處分兼寫滿漢一紙，沿途州縣驛即於尾單填明應付過數目、日期，鈐蓋印記，以便按站稽查，法至密也」。勘合附有印花簿、火牌附有排單，相較之下火票的稽核過程就顯得較簡單。「火票一項向無貼蓋印花之例，所過地方憑票給發，上下程站既無可稽查，中途逗遛亦無憑察核，而奸徒得以假捏誑騙偽票偽印」。<sup>68</sup>因此持有火票經過各處驛站時，其支領車馬的手續比勘合、火牌簡便，若管驛人員未留心詳察，便容易遭人持造假的火票魚目混珠。

由張子文冒用兵部火票案的過程，可以發現清代統治者賴以憑藉作為延伸其統治力的驛遞制度，雖然經過嚴密的策劃與規範，有一定的給發、考核等流程，仍有其百密一疏之處。關於此議題，將留待下一章有更詳細地探討。

## 二、驛遞用馬規定

清代的驛傳路線以陸路為主，馳驛其間除了靠人夫走遞外，還可依各地道路情形使用交通工具，包括馬、騾、車、船、牛、駱駝等。例如東北地區就有驛牛的使用；又巴里坤驛站設有駱駝 4 匹。<sup>69</sup>驛車除直隸、北京外，多設置於邊疆防區，其他省份州縣驛站若有需要使用，可以臨時向民間雇用，其支出於驛站錢糧內開銷。<sup>70</sup>

除了南方與大運河沿岸有部分水路驛站外，清代疆域之內的驛站都是屬於陸路驛站，而馬匹是行走其間最快速的交通工具，因此最重要的交通方式就是使用馬匹。清廷對於驛馬的使用，有著相當嚴格的規定，驛遞只能遞送公務文書以及應付公差，不能公器私用。審慎使用避免馬匹疲瘦不堪，時時保持活力以備緊急之用。提督、總兵以上官員，其有本章公務，例應馳驛者，准用部頒

---

頁394。

<sup>68</sup> 張子文冒用兵部火票案黃廷桂摺。故宮博物院文獻館輯，《史料旬刊》，第21期，天737，總頁394。

<sup>69</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷561，兵部郵政驛夫驛馬，頁17b，總頁6103。

<sup>70</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷562，兵部郵政驛車驛船，頁1b-2a，總頁6108-6109。

勘合、火牌，經司驛官驗明後，方准經過驛站應付馳驛。若非公務嚴禁私用驛馬。<sup>71</sup>

驛站馬匹供應差使的對象，為大臣官員奉使各省以及文報往來馳驛之用，並給予馬匹廩給及跟役口糧，供應的標準各按官員品級高低而有所不同。驛站官員供應的依據，是兵部於勘合內逐一填註的內容，原不准例外多支。<sup>72</sup>若督撫以下各官違禁私用驛遞夫馬，私發牌票支取夫馬者，均降二級調用。<sup>73</sup>但派出之大臣等多假欽差聲勢，騷擾驛站的情形。甚至官員之家奴與跟役借機訛索者亦有之。<sup>74</sup>地方驛站官員亦因為示好或是隱忍不言，復加供應。清高宗屢次降旨申飭此類騷擾驛站情事，行令各省督撫悉心察禁，倘有任意擅動濫應等弊，即按例嚴參，不得稍有瞻徇。<sup>75</sup>

在乾隆年間就有一樁擅動驛馬的著名案例。1756年（乾隆二十一年）十二月德安府應山縣的平靖關驛接到一封緊要公文，這封公文是從河南信陽州由快馬遞到的，發出公文的單位是張掖縣縣丞崔琇，投遞的目的地是湖南布政使衙門。此緊要公文的包裝外面以朱色標出「緊急軍需限行六百里」字樣，要求沿途馬夫無分雨夜星飛馳遞。由於有緊急軍需字樣，沿途驛站皆不敢掉以輕心而加緊遞送，但轄內各驛站紛紛將此事上報湖廣總督碩色。1757年（乾隆二十二年）正月，又有朱填日行500里緊急公文，亦是由張掖縣縣丞崔琇投出，目的地依舊為湖南布政使衙門。此事經各縣驛站稟報甘肅巡撫吳達善，吳達善懷疑其中必有蹊翹。經詳後發現，張掖縣縣丞崔琇的父親即是湖南布政使崔應階，兩次由馬上遞到的公文並非軍需緊急事件，僅僅是平常的家書信函。崔琇被上級長官發現自己竟然擅動驛馬來遞送自己的私人家書，張掖縣縣丞崔琇、湖南布政使崔應階皆遭到甘肅巡撫吳達善、湖廣總督碩色的參劾。經交部議處後，崔琇依律遭杖一百、徒三年的處分。<sup>76</sup>

<sup>71</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷504，頁1。

<sup>72</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷557，兵部郵政郵符；卷564，頁1。

<sup>73</sup> 《內閣大庫檔案》，號052183，乾隆二十二年六月十一日，甘肅巡撫吳達善，題報張掖縣分駐東樂縣丞崔琇擅用驛馬飛遞家書審實擬照詐為其餘衙門印信文書律杖一百徒三年。

<sup>74</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第16冊，頁76，乾隆五十五年十二月十四日。

<sup>75</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第2冊，頁794，乾隆二十年五月七日；第16冊，頁77，乾隆五十五年十二月十四日。

<sup>76</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第15冊，頁870，乾隆五十五年八月二十日；乾隆二十二年二月初十日，

1793 年（乾隆五十八年），乾隆皇帝認為出差官員所得馬匹過多，未免煩擾驛站，著令軍機大臣會同該部再行核減。<sup>77</sup>

戰爭期間仰賴馬匹甚多，不僅官兵本身騎乘，且軍裝行李、槍砲器械、草秣糧餉均需要馱載運送，因此所有軍行事宜，以夫馬為重。其中軍需馬匹可概分為行馬和戰馬，行馬為官兵啓程後沿途所騎乘載送之馬，多行經口內沿途各地，由出征地以及經過省份各臺站或州縣驛站所協濟、供應。<sup>78</sup>用兵邊陲往來軍報差使紛繁，為了供應軍需、大兵凱旋，必須隨時抽調驛站的夫馬來協濟各臺站，一旦征戰結束即予以撤回。

例如 1760 年（乾隆二十五年）三月西陲奠定，大兵凱旋，北路軍臺、邊站的任務逐日簡省，山西巡撫鄂弼奉旨將 28 處軍臺所續添協濟的馬匹撤回原屬驛站，12 處邊站的撥協馬匹亦有 169 匹撤回原屬驛站。<sup>79</sup>驛傳制度不僅是在平日公文傳遞上發揮效用，在軍事行動上也是一套輔助的系統，具有高度的臨時性與機動性，支援戰事的後勤補給，是開疆拓土的一大利器。

### 三、物品遞送

明代在驛站制度外，又有遞運所的設置，作為運送官方物資的專門機構。明清鼎革後，清廷保留了部分遞運所的運作，直至康熙年間才逐漸裁撤，完全將物資運送的責任歸併到驛傳系統之內。在康熙年間以前的遞運所，主要集中在北京、山西、陝西、四川、江南、江西等各省。<sup>80</sup>驛傳系統中物資運送的任務，其運送的物品包括皇室所用器物、軍用物資食糧、官員印信、官員行李、協濟銀兩等，又有鄰近邦國朝貢的禮品、皇帝賞賜的器物、各地上貢的特產器物絲綢等。例如「西北兩路大臣端午、中秋、歲除例賜藥物及果餌等物，皆交

---

湖廣總督碩色，為參革張掖縣丞崔琇擅動驛馬等事奏摺，收入〈乾隆朝驛遞史料（下）〉，頁17。；《內閣大庫檔案》，號052183。乾隆二十二年六月十一日，甘肅巡撫吳達善，題報張掖縣分駐東樂縣丞崔琇擅用驛馬飛遞家書審實擬照詐為其餘衙門印信文書律杖一百徒三年。

<sup>77</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第17冊，頁380，乾隆五十八年五月二十七日。

<sup>78</sup> 賴福順，《乾隆朝重要戰爭之軍需研究》，頁59。

<sup>79</sup> 乾隆二十五年三月二十日，山西巡撫鄂弼，為籌酌通省驛站額定馬數等事奏摺。收入〈乾隆朝驛遞史料（下）〉，頁22-23。

<sup>80</sup> 伊桑阿等修纂，《欽定大清會典（康熙朝）》，卷102。

兵部由驛遞發往」<sup>81</sup>；或是欽天監推算時憲書既成，「乃鑄於版，孟夏驛送直省各布政司依例刊刻」；<sup>82</sup>或禮部奉旨鑄印提督、知府印信，由驛發往各省。<sup>83</sup>由於所遞送的並非重量輕盈的文報，遞送時除了動用驛馬外，以驛車的使用為主。（見圖 2.3.3）例如兵部會同館轄下的皇華驛，其額設有驛車 150 輛；北京所在的直隸亦額設驛車 163 輛，作為驛傳遞送物資之用。<sup>84</sup>

圖 2.3.3 驛傳車轎、騾轎圖



資料來源：中川忠英編著，《清俗紀聞》，頁 428-429。

在封貢體制下，驛傳交通網絡是支持這個體制最重要的憑藉。以朝鮮為例，朝鮮使團帶著貢品於每年農曆正月初一向大清皇帝朝貢，大約起程於一個月前。入邊門前一日向守門人報單並傳報鳳凰城城守尉使團到來的消息。貢使團由 3 大使臣、3 大通官、24 員押物官、30 名從人，加上載運貢米、貢幣、土特產及路上食宿所需糧米、帳篷的馬夫和馬匹組成，總計人數及馬匹各限定在

<sup>81</sup> 梁章鉅撰、朱智續撰，《樞垣記略》，頁144。

<sup>82</sup> 吳振棫，《養吉齋叢錄》，頁63。

<sup>83</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第七輯，頁418，乾隆三十八年八月十一日。

<sup>84</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 562，兵部郵政驛車驛船，頁 1a，總頁 6107。

300 以內。<sup>85</sup>自 1637 年（崇德二年）皇太極欽定「貢道由鳳凰城」開始，鳳凰城驛從此成為朝鮮使臣進入中國的第一站，承擔了接送朝鮮貢使團的特殊使命。<sup>86</sup>這些遠道而來的朝鮮貢使團，渡過鴨綠江後由中江臺起，經九連城、湯山城到達鳳凰城邊門。據朝鮮人所著《通文館志》記載，入邊門當日早晨，守邊門將領由主客司護行出迎。迎送官、衙譯、當班的領催、甲軍等跟隨而出。三大使臣在門外行相見禮，饋贈酒果，呈上報單，令三大通官將贈送給邊門及鳳凰城有關將領及甲兵的禮單送上。相見禮完畢，主客司以下各官列坐於門之左右，令甲軍依照報單傳呼人及馬匹入邊門，然後使團一行至鳳凰城驛館下榻。貢使團會自鳳凰城驛開始獲得中國官方的接待，其中包括住宿、夫馬、飲食和車輛等。從貢使團進入鳳凰城於驛館下榻開始，每日每人小米二斤、馬每匹草二束，豬肉、酒菜直至北京，按日支給。從北京回程同樣支給。使團行走難免有時越過驛站，無處就餐。加上歲貢正值嚴冬，驛館容納不下 300 人的貢使隊伍，不得不群聚露宿。針對這種情況，由不准越驛站投宿，改為可以到人煙稠密處賃住，後又改合隊行走為分批行走。<sup>87</sup>

貢物由鳳凰城城守尉代為雇車攬運，費用由禮部支銷，派迎送官、衙譯各一人護送至京，伏兵將率 20 甲兵持兵部發給的信票至遼東，然後再盛京、廣寧、錦州、山海關各站依次交遞護行。到盛京時將祭祀永陵、福陵、昭陵之中紙、苧布、糯米卸下，移禮部留存。

中國官方為貢使團備置的車輛，運載著他們準備送給皇帝的禮物和他們想在中國販賣的商品，他們將沿著驛道前進，前往北京或皇帝位處的行在。當他們完成任務後預定回到朝鮮，也是依循著來時的路線，用中國官方提供的驛站車輛把他們得到的賞賜物品，和在中國進行貿易所得商品和白銀一同運到邊境。官方的運輸體系為這套封貢貿易過程提供了途徑和支援。<sup>88</sup>

1770 年（乾隆三十五年），猛拱頭目興堂扎向皇帝進貢象隻，當興堂扎

---

<sup>85</sup> 張其卓，〈八旗官兵迎送朝鮮朝貢使團〉，《滿族研究》，2007 年 01 期。

<sup>86</sup> 鳳凰城即今日的鳳城，在丹東西北 65 公里。鳳凰城南 10 公里為鳳凰城邊門，是進入中國的第一道關卡。張其卓，〈八旗官兵迎送朝鮮朝貢使團〉，《滿族文學》，2007 年 01 期，頁 49-50。

<sup>87</sup> 張其卓，〈八旗官兵迎送朝鮮朝貢使團〉，《滿族文學》，2007 年 01 期，頁 49-50。

<sup>88</sup> 清廷實行寬柔政策，允許使者個人攜帶物品到大清地面出售，返回時也允許帶回大清土特產。

和這批象隻來到了河南省南陽府時，皇帝考慮到象隻行走速度較為緩慢，未免遲滯，特諭令興堂扎等人先行乘驛進京，象隻則沿驛前往北京，沿途由各驛站人員照料。<sup>89</sup>

尤其皇帝出巡、謁陵等大型活動，一行人浩浩蕩蕩地，旅行時間長、隨行人員多且所需物品龐雜，所有需要的馬匹、車輛除了皇城內原已備有的之外，不足之數需由所經過各驛站預備供給。若是驛站額設驛馬、車輛數量不足，可臨時由兵部調派撥添以備不時之需。

以 1743 年（乾隆八年）乾隆皇帝前往謁陵、巡幸盛京為例。因山海關外驛馬不敷使用，因此自沙河站至舊邊驛各添馬 50 匹，盛京驛添馬 30 匹，各站湊足所需 100 匹的數目；噶布拉村、沙爾湖、穆奇三驛站各添馬 60 匹，以足 70 匹之數。另於兩驛間的適中處添設腰站，共設立腰站 18 處。並直接行文直隸總督，各腰站所需馬匹於山海關內附近各驛站撥馬 500 匹，送至各腰站以備用。其沿途正站、腰站新添馬匹，於聖駕過之後，悉數調整撤離。所有應需車輛，每驛各備齊 50 輛，於聖駕過後，各驛仍保留 15 輛以備更替。<sup>90</sup>

#### 第四節 因地制宜—以福建驛傳網絡為例

中國幅員廣大，各地地理環境與氣候差異極大，驛傳系統的運作上，會因地制宜，隨著當地的地形水文使用不同的遞送方式，以達到最佳的傳遞效率。尤其在乾隆朝十全武功，用兵新疆、緬甸、安南、西藏、臺灣等，統治版圖更加遼闊。用兵期間，緊急軍報往來頻繁，驛傳路線隨著兵鋒所到之處而延伸。和平到來後，大部分的驛站、軍臺隨著征戰結束而裁撤，但為了鞏固統治，並維持中央與邊區的信息通暢，仍保有鄰近關隘、或位居交通樞紐的驛站軍臺。

清代時期與臺灣關係最密切的省份是福建省，中央、各省與臺灣往來的公文書，或兵丁往來臺灣，都必須途經福建省的驛傳網絡。福建省由於受到地形影響，不設驛馬以人夫走遞，且兼具有陸路驛傳與水路驛傳兩種交通運輸型

<sup>89</sup> 《乾隆朝上諭檔》，第 6 冊，頁 180，乾隆三十五年五月二十五日；《乾隆朝上諭檔》，第 6 冊，頁 197，乾隆三十五年閏五月初七日。

<sup>90</sup> 乾隆十八年四月十八日，盛京兵部侍郎卞塔海，為籌備乾隆帝巡幸盛京驛務事奏摺，收入〈乾隆朝驛遞史料〉，頁 45-47。

態，本節以福建地區的驛傳運作爲主要研究對象，得以兼顧水、陸驛傳的面向。

又清代臺灣與福建是密不可分的，所有臺灣與北京間往來的文報皆需經由福建傳遞，本節選擇 1787 年（乾隆五十二年）臺灣林爽文事件作爲案例，希望透過此案例呈現驛傳實際運作的狀況，勾勒出一幅動態的畫面，藉此反映出廣大疆域下各異的風土民情，與驛傳運作裡細微的差異。

乾隆年間在福建約設有 68 處驛站。自北京皇華驛啓程至福建省，共約 4848 里。驛路主要分兩路穿省而過直至廣東：一條幹線在福建西部，從浙江錢塘縣武林驛入境，自東北向西南斜貫全省。<sup>91</sup>這條幹線在南平縣劍浦驛分爲兩道，一道繼續往西南方向走至廣東省潮州府(饒平縣驛)；一道向東直至閩縣三山驛至福州。<sup>92</sup>

另一條幹線在福建省東部沿海，由福州(閩縣三山驛)出發，沿海岸線東南而行，經過興化、泉州、漳州各府，這條幹線在龍溪縣丹霞驛分爲兩道，一道向西北行，到達汀州府永定縣驛；一道繼續往東南而行進入廣東海陽縣，這條分道會經過同安縣的大輪驛，大輪驛則是驛傳路線前往臺灣的轉運點。<sup>93</sup>除此之外，還有通向江西的驛路。

受到地理因素影響，福建的驛傳路線不僅有陸路，亦有水路。陸路崇山峻嶺，水路浪險灘高，馬匹難以在其間奔馳往來，因此其特色在於不設驛馬，往來公文皆係驛夫走遞。<sup>94</sup>由於完全都是靠人夫走遞，公文無論是如何緊急，「所有軍機處交出發寄緊要公文，一入福建之界，無論限行三百里、六百里，總照律載遞送公文之例，每晝夜概行三百里。」<sup>95</sup>在《大清會典事例》中，即對此作了詳細的規定：

---

<sup>91</sup> 北京皇華驛至浙江錢塘縣武林驛，約 3133 里。托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 567，兵部郵政驛程一，總頁 6008-6009。

<sup>92</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 567，兵部郵政驛程一，總頁 6010-6011。

<sup>93</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 567，兵部郵政驛程一，總頁 6008-6011。

「臺灣鎮除過海日期外，自大輪驛起，限三十日」。托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6289-6292。

<sup>94</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6298-6299。

<sup>95</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6298-6299。

福建各屬，陸路則崇山峻嶺，水路則浪險灘高，一切公文，向藉人夫走遞，向例軍機處交發事件日行三百里，各省公文日行二百四十里。緣嶺路崎嶇，既非馬匹所能馳驟，而人夫走遞，日行三百里，實難責令加增。但軍機處緊要事件，既可限行三百里，則督撫往來緊要公文，亦可一律辦理……如遇各省現行六百里公文，亦飭令日行三百里。<sup>96</sup>

相同的情形亦出現在鄰近福建的廣東省：

廣東省山海交錯，並無驛馬，與福建情形相同，所有發寄緊要公文，一入廣東之界，無論限行三百里、六百里，每晝夜概行三百里。<sup>97</sup>

可見當時無論時多麼緊急的事件，速限多麼高的文報，只要途經福建、廣東省，一律得配合該兩省沒有驛馬的限制，就算是每日限行 600 里的文報，在這兩省的境內都僅能以日行 300 里的速度來遞送。一旦離開了這兩個地方，就必須回復到公文原本要求的遞送速限。此舉除了體恤人夫走遞不如驛馬奔馳迅速外，也是爲了保持驛站的活力，若是每位走遞人夫都拼了命地竭力遞送 600 里文報，只要幾趟這些人就會累得無法動彈，若遇到更爲緊要的文報需要遞送，將會有缺乏人力的危機。

以現代軍隊行軍的步行速度來計算，1 人 1 個小時約可步行 8-12 公里左右。<sup>98</sup>也就是一個時辰約步行 16-24 公里，約爲 29-43 里左右。但是驛傳走遞要求的速度比較快，需要沿站接力跑遞。若是每日限行 300 里，則走遞的人夫每個時辰至少得跑 25 里。若步行在現代路況良好的平坦道路上，每個時辰走 25 里並不算很快的速度；但若考量清代的道路狀況，以及福建的山高水急，走的路不可能條條都是平坦大道，常是需要翻山越嶺或是涉水渡河，每個時辰步行 25 里也算是相當快的了。

清代有水路驛站的設置，可由京師皇華驛向南，經運河直達江南。再由江南出發向南，可以到達浙江、福建、廣東、廣西；向西溯長江而上，可達安徽、江西、湖北、四川各省。<sup>99</sup>（圖 2.4.1）

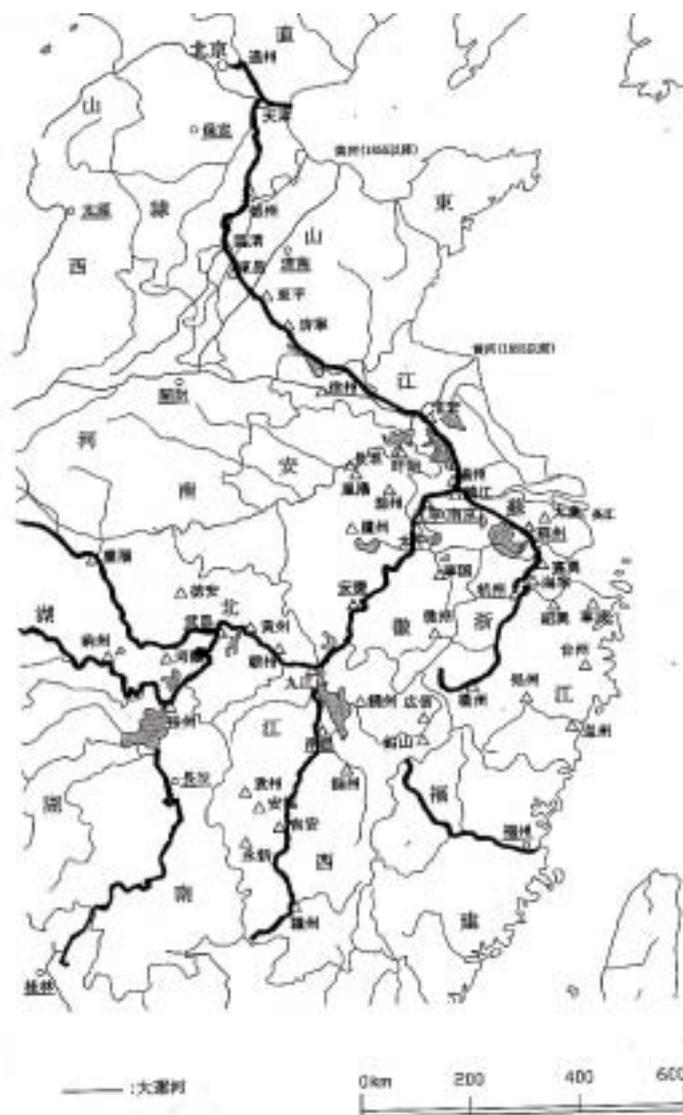
<sup>96</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6310-6311。

<sup>97</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例(嘉慶朝)》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6299。

<sup>98</sup> 該數據來自中華民國國防部網頁，<http://www.mnd.gov.tw/>。

<sup>99</sup> 劉文鵬，《清代驛傳及其疆域形成關係之研究》，頁 247-248。

圖 2.4.1 清代水路驛傳路線



資料來源：引自千葉正史，《近代交通体系と清帝国の変貌》，頁 42。

有水路驛站，因此有驛船的設置，作為水路通信與交通運輸工具。驛船的功用主要在於：設差船，作為傳遞文報之用，如福建省額設報船、雇備船共 18 隻；設馬船，以渡驛馬；設沙飛船、太平船，運送貨物、銀兩。<sup>100</sup>

康熙以後，基於節省經費的目的，清朝逐漸對有水驛省份的驛船進行裁減。如果官方置辦的水驛船隻不敷使用，或是並沒有驛船的設置，必要時可以

<sup>100</sup> 如「江蘇省額設宣樓船、大馬船、小馬船共五十一隻」、「浙江省額設太平、沙飛、明堂、江山等船共五十三隻」。托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 562，兵部郵政驛車驛船，總頁 6121。

雇用民船，「康熙七年題准，一應差使，例應給船者，若經由之州縣驛，並無額設，准雇民船」。<sup>101</sup>至於給費的標準亦有所規定：

（康熙）十八年題准，出征及駐防移駐官兵，需用船及繃夫，如驛站額設不敷，准雇民船，每一里給銀三分。其例應給繃夫者，以百里為一站，每名發工食一錢，給與船戶雇用，多者照數增給。<sup>102</sup>

1787年（乾隆五十二年）在平定臺灣林爽文事件的過程中，亦曾有齎送帶公文雇用民船由澎湖渡海至廈門：

接據興泉永道萬鍾傑，廈門同知劉嘉會稟報，二十九日亥刻有船戶金和發配載生員曾廷豪，齎帶臺防廳發申水師提督公文一角……二十五日由鹿耳門出口，二十六到了澎湖……隨配金和發船隻來廈。<sup>103</sup>

清代文報傳遞有著非常嚴格的時限，平常的公文，各省督撫之間的咨商文移，或由驛站遞傳，或由塘鋪走遞，亦有時限，即使是天候或路途狀況不佳，亦不得隨意耽擱：

各督撫將軍督統副督統提鎮等，將本章拜發日期，於批迴內註明，投到通政史司時，按限察覈。途中或促遇大雨，或陰雨連綿，或河水暴漲，並路途泥濘，將此等情由，係專差齎送者，取具經過地方官印結；係驛遞馳送者，由該地方官出具印結，均呈報通政使司，免其遲延處分。<sup>104</sup>

但與陸路驛傳相較，「遞送本報渡涉江河，因風不順，有舟楫之所難施者」，水路驛傳更容易受到天氣的干擾而影響其傳遞的過程與速度，因此「准其取具確實印結報部免議」。<sup>105</sup>

尤其像是臺灣、金門、澎湖等地，位處於海外，由北京皇華驛遞出的文報，必須先行經運河、陸路，到達福建省同安縣大輪驛後，更須以差船作為運

<sup>101</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 562，兵部郵政驛車驛船，總頁 6123。

<sup>102</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 562，兵部郵政驛車驛船，總頁 6124。

<sup>103</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第 62 輯，頁 784-785，乾隆五十二年正月初二日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>104</sup> 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6298。

<sup>105</sup> 托津等奉敕纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 566，兵部，郵政程限，總頁 6300-6322。

輸工具，橫渡大海才能將文報順利遞送至臺灣、金門、澎湖等地方。官員若要前往臺灣、金門等地，也是需要面對相同的問題。例如 1744 年（乾隆九年）六十七以戶科給事中出任滿員巡臺御史，根據推測六十七應該自崇安，下建陽、建寧到福州，再轉由廈門出海，過金門、澎湖、安平而進入臺灣府城。（見圖 1.4.2）旅行其間除了要考量雨雪、地形等阻礙因素外，更須注意海象、風向等更難掌控的因素，往往需要候風放洋，所以對於過海的日期並未給予非常嚴格的規定，反而是在內陸的部分給予嚴格的時間限制。

1786 年（乾隆五十一年）臺灣發生林爽文事件，自 1786 年（乾隆五十一年）十一月二十七日，天地會黨攻陷大墩正式豎旗起事開始，至 1787 年（乾隆五十二年）二月初五日莊大田等被俘，清軍平定臺灣南北路止，前後歷時一年又三個月。<sup>106</sup>

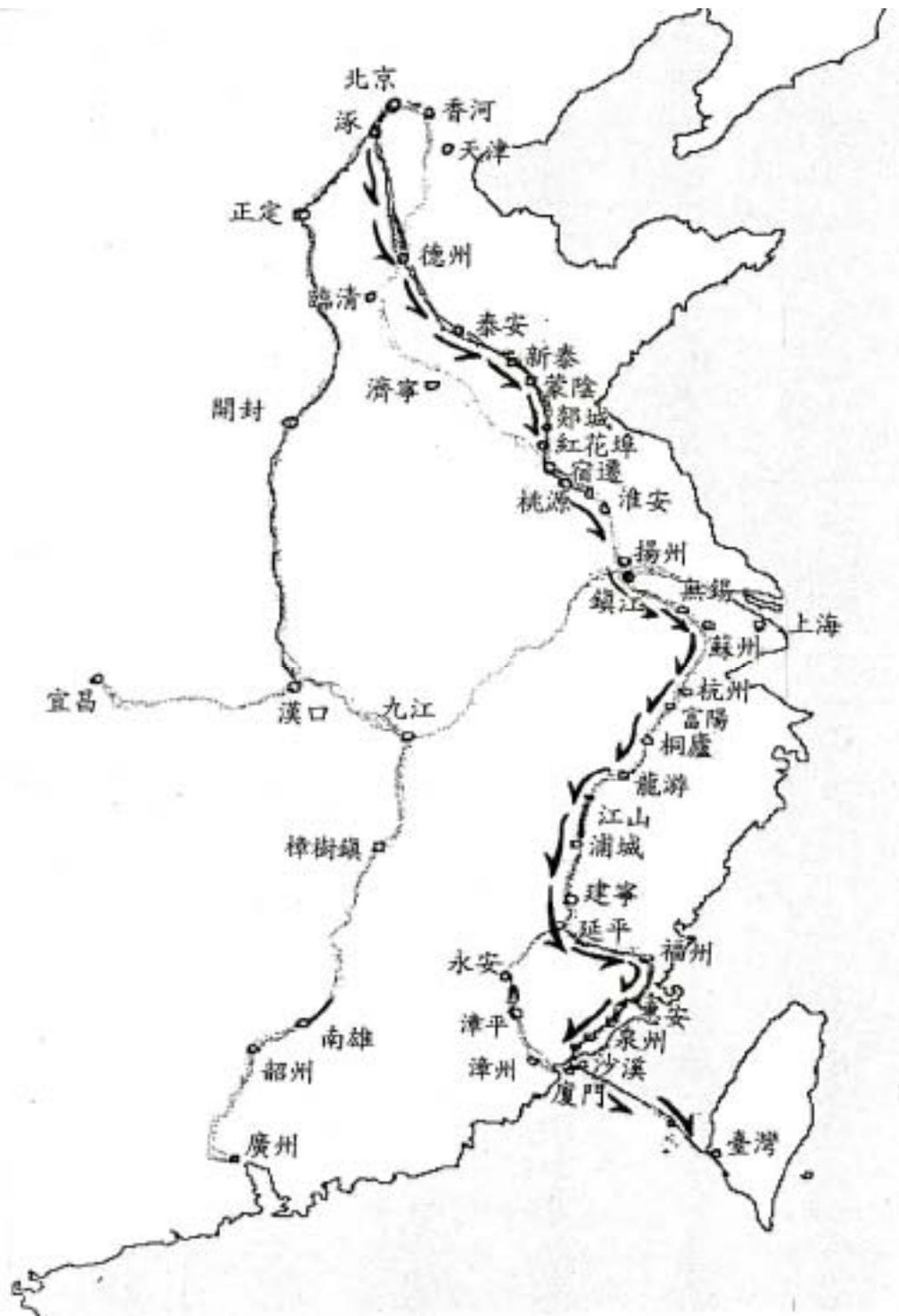
事件發生的初期，由於彰化縣城與大肚溪畔皆遭義民的占領，道路梗塞，所有往來文報皆無以傳遞。當時的福建陸路提督任承恩接到了一紙報告，報告人爲臺灣府淡水同知程峻和竹塹營守備董得魁。報告內容表示，十一月間，彰化縣匪林爽文結黨肆虐，騷擾地方，淡水同知與竹塹營守備等已經帶著兵役於交界地方嚴密堵禦。他們即刻將所有狀況書寫於報告之中，派遣社番一名，飛遞到福建陸路提督。十一月二十九日，這位負責飛遞公文的社番原封不動地帶回這封公文，社番表示十一月二十七日早上彰化縣城淪陷，所有路途梗塞，不能前遞，不得已只好將公文又帶回來。彰化既然被占據了，通報內地文稟等，就不能像過去一樣由正口直達。當時碰巧有商船停泊在淡港，淡水同知隨即派遣差役楊添搭乘這艘商船前往福建。楊添於是搭船自淡水旁港放洋，由泉州蚶江口登陸，才得以帶著文報投往福建陸路提督所在衙署。當任承恩拆閱此封文報之時，已是十二月初九日，距離林爽文揭竿而起已超過 15 日了。<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> 莊吉發著，〈官逼民反—臺灣天地會的發展與林爽文之役〉，《清史論集(十五)》，頁 224-225。

<sup>107</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 799-801，乾隆五十一年十二月十四日，福建巡撫徐嗣曾錄副奏摺；《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 790-791，乾隆五十一年十二月初十日，福建陸路提督任承恩錄副奏摺。

圖 2.4.2 六十七自北京赴臺旅程路線圖（部分推測）



資料說明：此圖根據杜正勝〈番社采風圖題解－以臺灣歷史初期平埔族之社會文化為中心〉一文中的路線圖為基礎作一修改。

資料來源：六十七，《使署閒情》；中央研究院歷史語言研究所傅斯年圖書館藏，《路程寶鏡》；杜正勝，〈番社采風圖題解－以臺灣歷史初期平埔族之社會文化為中心〉，頁 12。

十二月初四日，臺灣總兵柴大紀以 600 里的速限遞出了一封奏摺，內容為上報林爽文攻陷彰化及嚴守府城情形。該奏摺很有可能是最早由臺灣發出與林爽文事件有關的奏摺。這封奏摺在 1787 年（乾隆五十二年）正月初二日奉到硃批，算一算這封奏摺從臺灣輾轉傳遞到北京共花了 29 天。<sup>108</sup>這樣的速度到底是算快還是慢呢？若是仔細算，真不能說是太慢。根據兵部的規定，「臺灣鎮除過海日期外，自大輪驛起，限三十日。」<sup>109</sup>所以除卻了在海上旅行的時間，從福建大輪驛到臺灣總兵駐守的府城，這中間只隔著臺灣海峽，對遞送的時間要求似乎是相當寬裕的。不過有這樣寬裕的規定一定是有原因的，隱藏在背後的其實是人力所無法抗拒的因素，包括季風、颱風、海流、風浪等等複雜的天候條件。在臺灣林爽文事件相關奏摺中常見大員上奏「連日颶風大作，船隻不能往來」<sup>110</sup>，可見氣候因素的確會嚴重阻礙訊息的傳遞的效率，或因此延誤了軍事行動與消息往來。

臺灣位處季風氣候區，在現代機械動力船隻發明以前，臺灣與大陸往來船隻皆需視季風的變動而動作。夏季六月中至八月上為西南季風盛行，西南季風一般稱為南風，空氣濕熱而風力較小；冬季九月中旬至翌年五月上旬為東北季風盛行，東北季風一般稱為北風或「酸風」，乾燥且風力強。<sup>111</sup>

西南季風吹起時，海上風浪較小，相對之下風險即略為減少，此時最適合帆船往來貿易，當時「臺屬小商船自三月東南風發，往來貿易至八月止」。<sup>112</sup>當時臺灣的帆船靠著西南季風的幫助下，可以往北航行到日本、大陸，或是自臺灣南部航渡至北部港口。17 世紀末年來臺灣淡水採硫的郁永河，在牛罵社等待渡過大甲溪的時候，聽見南風呼呼地吹，相當擔心他的朋友王君在海上的安全。但隨行的顧君安慰他：「君無憂二船也！彼非南風不行，既久無南風，昨風又橫，行無理，何憂為？」<sup>113</sup>缺少西南季風的助力是無法順利啓航的，若是

---

<sup>108</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 789-790，乾隆五十一年十二月初四日，臺灣總兵柴大紀等錄副奏摺。

<sup>109</sup> 托津等奉敕纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 566，兵部郵政程限，總頁 6289-6292。

<sup>110</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第 63 輯，頁 33，乾隆五十二年正月十五日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>111</sup> 陳國彥，《臺灣地理概論》，頁 23；蔣丙然，《臺灣氣候誌》，頁 109。

<sup>112</sup> 余文儀，《續修臺灣府志》，第 1 冊，頁 109。

<sup>113</sup> 郁永河，《裨海紀遊》，頁 58。

風太大也是會有危險的。

一到了東北季風吹拂時，正好是大陸順風航臺的好季節，所以從廈門的民船，每年 9 月至 12 月之間被許可渡航至淡水一次，在回程途中可以攜運稻米回廈門貿易。<sup>114</sup>但是東北季風吹起時，海象常是惡劣，浪大風急氣溫低，海上最大陣風每秒達 14.3 公尺，帆船容易翻覆，連哨船運兵也停止。<sup>115</sup>若遭逢連日暴風，船隻根本無法往來於臺灣與大陸之間，才会有俗諺說道「十一、十二月，鐵漢也停船」。<sup>116</sup>

1786 年（乾隆五十一年）八月，福建按察使李永祺接受常青、徐嗣曾的委託，前往臺灣辦理楊光助結立添弟會一案，李永祺於八月十一日啓程，二十日抵達蚶江海口，馬上登船候風開渡。當時正值西南季風與東北季風交替之際，氣候未定，且連日風信未順，李永其一直都沒有等到適合出航的好天氣。終於在九月初二日得風開行，初五日舟船順利行抵鹿仔港口登岸。<sup>117</sup>

到了 1786 年（乾隆五十一年）十二月，臺灣林爽文事件正如火如荼的進行著，陸路提督任承恩在十四日自蚶江登舟前往臺灣督軍，等到十七日才得以開駕赴口。無奈天氣陰雨，海道難辨，不能前進。到了二十日復起風暴，連日猛烈，難以放洋。當時臺地望救，急如星火，爲了增援臺灣，清廷自福建派出官兵前來抵禦，十二月二十四日前後官兵俱從閩安出口，幸運地是巧遇風順之時，揚帆飛渡，直抵淡水北路，算來閩安至淡水之間不過 1、2 日可到。<sup>118</sup>

季風是經常性的，會週期性地影響臺灣對外的交通，仍是可以依靠船戶的經驗與預測來判斷。另一項影響臺灣氣候最大的就是颱風，其風勢雨勢猛烈且在氣象科學發達前是難以預測。侵襲臺灣的颱風以 7 月至 9 月最多，颱風通過的地區以北部最多佔 43%，中部 30%，從臺灣海峽往北的只佔 4%。<sup>119</sup>當颱風通

---

<sup>114</sup> 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 110。

<sup>115</sup> 蔣丙然，《臺灣氣候誌》，頁 110。自咸豐三年起，渡臺與內渡班兵一律改在夏季進行以減少意外。許雪姬，《清代臺灣的綠營》，頁 288。

<sup>116</sup> 陳培桂，《淡水廳志》，第 4 冊，頁 193。

<sup>117</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 787，乾隆五十一年九月十八日，福建按察使李永祺錄副奏摺。

<sup>118</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 809-811，乾隆五十一年十二月二十四日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>119</sup> 戴昌鳳編，《臺灣的海洋》，頁 69；白順裕，〈清代竹塹地區的交通〉，國立臺灣師範大學

過時，不僅人員、農作物、居所會受影響，河川會因突來的暴雨而漫溢，津渡完全停擺，豐沛的雨量更造成土石崩落形成土石流。嘉慶元年秋天「風勢猛烈，至損禾稻，刮倒房屋，壓斃人口，殊堪憫惻」<sup>120</sup>除了對陸地的影響，颱風來去前後的數日海象都十分惡劣，不是東北季風所能比擬的。

臺灣位處海外，因此在清代驛傳系統中算是一個特例，往來北京與臺灣府城之間，需要經過陸路、水路、海路等三種不同的交通方式。尤其海路這一段更是驚險且耗時，除了講求經驗與遞送管理的規則外，想要順利無礙地完成這段旅程，多少是需要一點運氣的。先前提到自福建到臺灣之間容許看似寬鬆的30天遞送期限，但透過以上討論的案例與了解臺灣的氣候型態後，30天似乎只是一種不太過份的要求。若是平日無事只是遞送一些尋常文報，這樣的速度對遠方的統治者來說應該仍是恰到好處的；但若不幸遭逢事變，如本文探討的林爽文事件，刻不容緩、講求效率這些話語就會不停地出現在皇帝的硃批與諭旨之中，堅持文報的時效性仍會首要考慮的條件。

1786年（乾隆五十一年）十二月二十八日根據閩浙總督常青上奏：

所有接據鹿仔港守備陳邦光報到剿殺匪徒情形，並催飭兩提臣迅速覆剿緣由，理合恭摺奏聞。再，二十七日據廈門同知劉嘉會稟稱，二十六日有船戶黃達源自臺回廈，訊據供稱，小的於十二月十二日由鹿耳出口，駛至相離五里之定汕守風，聞得初九鎮道帶兵用槍砲打死許多賊匪。十四日又有澎兵到臺，人心安定。小的于十九日開到澎湖，停了一天，有自臺到澎小船戶，據說府城又有許多鄉勇保護等語。<sup>121</sup>

奏摺的內容提到關於臺灣林爽文事件的戰事訊息，都是從往來於臺灣、澎湖、廈門間的船戶所得來，又「催飭兩提臣迅速覆剿緣由，理合恭摺奏聞」，由此可見臺灣與福建廈門之間訊息的傳遞並不通暢，像是「澎兵到臺，人心安定」這樣的消息竟非透過驛傳文書，而是由一般船戶口中所得。<sup>122</sup>又乾隆皇帝在這

---

歷史學系碩士論文，2004，頁22。

<sup>120</sup> 連橫，《臺灣通史》，上冊，頁122。

<sup>121</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第4輯，頁815，乾隆五十一年十二月二十八日，閩浙總督常青奏摺錄副。

<sup>122</sup> 從這個事件或可觀察到，密集的商业網絡在十八世紀的全景中佔有重要地位，幾乎每個人都因此而和某個市場有著固定的關係。關於各種地區性與全國性的事件的消息見聞，也沿著連

份奏摺上的硃批爲「看來府城無事，祇盼黃仕簡到臺灣之信耳」<sup>123</sup>，可見當時福建與臺灣間的驛傳系統並非如內地一般通暢有效率。

1787 年（乾隆五十二年）正月，福建水師提督黃仕簡奉派至臺灣剿捕林爽文。正月初五日，黃仕簡用了馳驛 600 里的速度遞送奏摺，向乾隆皇帝報告目前臺灣剿捕的情況，這封奏摺遞送到皇帝御前的時候已經過了 39 天了，皇帝在二月十三日的硃批中表示：「所奏已遲，早有諭旨」。<sup>124</sup>在軍務孔急、剿匪爲要的現實狀況下，過了 39 天，所奏聞之事早已失去時效性，但也可見跨海長途的確無法嚴格地要求遞送的時間。

當天與黃仕簡同時同地遞發奏摺的還有福建海壇鎮總兵官郝壯猷，他是選擇以 500 里的速度遞送。湊巧地是兩封奏摺雖用不同的速限遞送，同時發出卻也同時收到，一樣花了 39 天才抵達御前。<sup>125</sup>即使是渡海稍費時日，進入福建省之後同樣都是用 300 里的速度遞送，那麼一離開福建前往北京的路上，兩者之間就完全用不同的速度馳遞，沒有道理會同時送到北京。從資料上並沒有能夠發現會何會如此，也沒有證據顯示這件事引起皇帝或其他官員的注意，在廣大疆土的驛傳系統中的小失誤，沒能讓大家從林爽文事件中的分神。

1874 年（同治十三年）以前，臺灣僅設有遞舖與軍塘，未設有驛站。遞舖用以遞送臺灣島內日常公文，以及與北京、福建間的往來文移，由舖兵負責步行遞送；軍塘主要負責傳遞軍事情報。

---

接各個村莊與各個市鎮的商路，隨著商品和外出旅行者流傳出去。這種類似於今日的「小道消息」，已經和地區性及全國性的資訊網絡聯繫在一起。

<sup>123</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 815，乾隆五十一年十二月二十八日，閩浙總督常青奏摺錄副，〈清軍進攻彰化天地會副元帥楊國振等被俘〉

<sup>124</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 5 輯，頁 824、825，乾隆五十二年正月初五日，福建水師提督黃仕簡錄副奏摺。

<sup>125</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 5 輯，頁 823，乾隆五十二年正月初五日，福建海壇鎮總兵官郝壯猷錄副奏摺。

表 2.4.1 清代臺灣歷年舖司兵人數

單位：人

時間\地方	臺灣縣知縣署	鳳山縣知縣署	諸羅縣知縣署	彰化縣知縣署
康熙年間	12	28	67	
乾隆三十一年	16	28	42	18
嘉慶二十四年	12	28	46	15

資料來源：張勝彥，《清代臺灣廳縣制度之研究》，頁 87、93、98。

以竹塹地區為例，1711 年（康熙五十年）竹塹地區設置 7 個軍塘，這些塘站最大的功能是傳遞軍事消息，此外亦兼有補盜的功能。乾隆初期設置的遞舖與塘站完全重疊，分別是大甲舖、貓孟舖、吞霄舖、後壠舖、中港舖、竹塹舖、南嵌舖。其中 6 個遞舖間的距離皆為 20 里，除了竹塹舖、南嵌舖之間距離遠至 75 里外，一直到乾隆末年兩者間仍然未設有其他舖站，往來其間中間無站可供休息，對以跑步遞送公文的舖兵可說是苦差事。<sup>126</sup>（見圖 2.4.4）

圖 2.4.3 乾隆末年竹塹地區軍塘分布圖



資料來源：張勝彥，《清代臺灣廳縣制度之研究》，頁 93。

雖然各遞舖配有舖兵專門遞送公文，但舖兵的數量常感不足（例如乾隆年

<sup>126</sup> 黃智偉，〈統治之道：清代臺灣的縱貫線〉，頁 261。

間竹塹地區每舖僅設有 3 名舖兵），所以會利用平埔族人充當「跑勇」，以補充舖兵的不足。

平埔族的跑勇叫作「麻答」、「咬訂」、「貓踏」或「貓鄰」，其字面上並無意義，主要都是由音譯而來。<sup>127</sup>郁永河在《裨海紀遊》中說「麻答」是「番兒之矯健者」，他在牛罵社等待涉渡大甲溪的時候，土官時常叫「麻答」去探看河水是否適合橫渡。<sup>128</sup>平埔族人健步如飛，長途跑步如家常便飯，因為他們從小就學習跑步：

番俗從幼學步，以輕捷較勝負。練習既久，及長一日能馳三百餘里，雖快馬不能及。秋淋泥濘，水潦既降，星夜遞公牘，能速達。臂戴鐵釧、手執銅瓦，走則以瓦扣釧，聲如鳴鐘。一步一擊，不疾不徐，遠聞數里焉。<sup>129</sup>

雖然六十七說平埔族人跑步比馬還快是稍微誇大了，但是從他的紀錄的確重現當時平埔族人快捷如飛的功夫與情境。平埔族跑勇在為官方遞送文報的時候，身上有一定的配備：

凡撥遞公文，插雉尾於首，手繫薩歧宜，又名卓機輪。鑄鐵為之，長三寸，如竹管斜削其半，空中、尖其尾，繫其尾於掌之背。番兩手皆綁鐵鐏，身行手動，則薩歧宜與鐵鐏撞擊，錚錚有聲。又結草雙垂如帶，飄颺自喜。風起沙飛，足幾及背，瞬息間已數十里。<sup>130</sup>

細細體會似乎真能感受到在蜿蜒曲折的山路上，遠遠傳來金屬噹噹作響的回音，倏忽已見快步疾走而來的平埔族青年身影，眨眼間他消失在樹林的另一頭，只留下噹噹的金屬敲擊聲迴盪在山林之間。

平埔族走遞時身上所掛包括薩歧宜、鐵鐏、鐵釧、銅瓦等金屬飾物，對於增加跑步速度應該是有所幫助的，疾走之間伴隨著身體律動而敲擊出自然的節奏音律，或許可以提供跑步者一定的節奏速度來奔跑，定速奔跑的才能跑得較久較遠，也比較不會感到無聊。此外，遠遠就發出噹噹的響聲，可以警示路人

---

<sup>127</sup> 朱景英，《海東札記》，頁 61。

<sup>128</sup> 郁永河，《裨海紀遊》，頁 58。

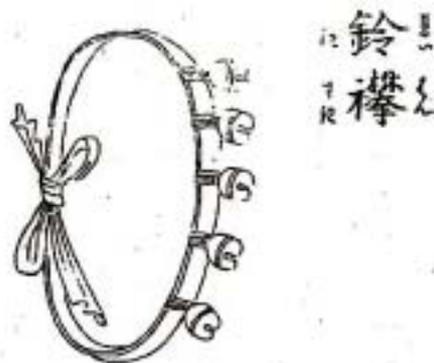
<sup>129</sup> 六十七，《番社采風圖考》，頁 11。

<sup>130</sup> 朱景英，《海東札記》，頁 61。

暫時迴避不要阻擋道路，並且讓下一站準備出發接力傳遞的人及早作準備。<sup>131</sup>

舖兵跑遞公文的裝備，就大異於平埔族人了。他們身上鮮少配戴飾品，多是攜帶如「長衫、夾裘、短衫褲、小帽等」衣物；若遇到下雨，還要帶上蓑衣；若是夜晚出遞，就必須提著燈籠照明，都是一些很實用的物品。<sup>132</sup>此外，還必須備有紅悶棍或鎗等防身武器，預防在遞送途中遭到惡意之徒的襲擊，以保護自身與文報的安全。又，身上亦須配掛鈴鐺，跑步的時候需要搖鈴警告路人讓路，才能不分晝夜地將公文準時遞送至目的地。<sup>133</sup>從這裡可以發現，不論是舖兵或平埔族人在遞送公文時，都會敲擊聲響來警示路人，除了有警示路人讓路的功能之外，應該還具備有阻嚇之意，讓不肖之徒心生畏懼而不敢對遞送之人有所意圖。

圖 2.4.4 鈴襜



資料說明：鈴襜布為白色，鈴為黃色。

資料來源：中川忠英編著，《清俗紀聞》，頁 433。

1874 年（同治十三年）沈葆楨改革臺灣驛傳系統，奏明安設郵驛，從此以後臺灣設有驛站。遞舖則改為站書館，舖兵改為跑兵。同時，改變「宿站、尖站」制度，仔細區分為總站、腰站、尖站、宿站等。<sup>134</sup>

<sup>131</sup> 白順裕認為平埔族人在走遞時配戴金屬飾物發出聲響，這樣的作法對於跑步沒有幫助，筆者在此則持有不同的意見。白順裕，〈清代竹塹地區的交通〉，頁 127。

<sup>132</sup> 《淡新檔案》，號 11304-1，收入《淡新檔案》行政編初集，第二冊，同治十三年九月七日。

<sup>133</sup> 周傳義，《大清臺灣驛站寶典》，頁 16。

<sup>134</sup> 腰站原是兩驛之間所設的換馬處，但因為臺灣不用驛馬遞送，因此腰站只是提供舖兵中途

若是以 1786-1787 年（乾隆五十一年至五十二年）間林爽文事件中的事例來計算，大約可以知道，若是海象良好、風色順利，自廈門到達臺灣大約只需要 2 至 3 日，若是從臺灣以 600 里的速度發出奏摺的話，大約 27 至 30 天間可以到達北京。<sup>135</sup>

此外，在乾隆年間曾經一再地發生關於用驛標準的問題，同樣出現在平息林爽文事件的過程中。1786 年（乾隆五十一年）十二月二十九日上諭：

據常青、黃仕簡奏接臺灣鎮稟報彰化匪徒林爽文等糾眾滋事，攔截要路，以致信息不通，請添兵救援……傳旨申飭該督等接承此旨務須鎮定安輯遵照妥辦，將此由六百里加緊各傳諭知之，仍將現在剿補情形及有無拏獲匪犯之處迅速由六百里加緊覆奏。<sup>136</sup>

讓人不解的是，閩浙總督常青在覆奏的內容中，提及了鹿港署守備陳邦光擒獲匪黨楊咏等四犯，業經審明解京等事宜。但皇帝在硃批中卻是指責常青「此等尋常覆奏何需用六百里擾亂人」。<sup>137</sup>

同樣的事例亦發生在 1787 年（乾隆五十二年）正月初三日上諭：

閩省臺灣賊匪林爽文等聚眾滋事，劫縣戕官一事……將此由六百里加緊傳諭常青、黃仕簡、任承恩、徐嗣曾知之，仍將現在辦理情形及曾否收付二縣之處，仍由六百里加緊迅速覆奏。<sup>138</sup>

閩浙總督常青針對這份上諭，也以六百里加緊進行了覆奏：

---

休息的站所，尖站準備餐食，宿站備有住所。白順裕，〈清代竹塹地區的交通〉，頁 122。

<sup>135</sup> 「澎湖協兵於十二月十三日渡臺進剿，約十四日可以抵臺。若該鎮等先行打仗，於十五、六日發摺，由六百里計算，約於本月十二、三日可以奏到。至黃仕簡於十二月十五日自廈門開舟，任承恩於十七日開舟，若風色順利，約兩三日可以抵臺。黃仕簡計於十七、八可到，任承恩計於十九、二十日可到。該提督等若於十九、二十一、二日等日勦捕後發摺，由六百里計算，約於本月十七八日可以奏到」。《乾隆朝上諭檔》，第十三冊，頁 670-671，乾隆五十二年正月初四日。

<sup>136</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第六十三輯，頁 16-18，乾隆五十二年正月十三日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>137</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第六十三輯，頁 16-18，乾隆五十二年正月十三日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>138</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第六十三輯，頁 43-44，乾隆五十二年正月十六日，閩浙總督常青奏摺。

臺匪林爽文等劫縣戕官佔據彰化諸羅二縣，迨十二月三十日復聞鳳山亦俱失守……一俟得有收復各縣及殲匪捷音，遵旨即將拏獲首夥各犯，在該處迅速正法，一面奏聞。<sup>139</sup>

但是令人驚訝的是，乾隆皇帝又在硃批中提出了質疑：「此何需六百里加緊徒勞驛馬乎」。<sup>140</sup>從上面兩個事例中，從表面上來看，似乎是閩浙總督常青所覆奏的事宜，在乾隆皇帝的眼中並未如他所預期的那樣緊急或重要，甚至並非是上諭中所希望得知的消息內容，因此，雖然常青按照上諭所要求的「由六百里加緊迅速覆奏」進行覆奏，卻落得徒勞驛馬的指責。

而且這個事件由於牽連甚廣、歷時極長，臺灣至北京之間所經路途遙遠，未免人心恐慌，在相關文報遞送時依舊需要如驛傳系統所規範的，講求機密性與安全性。但在事件初期，皇帝就曾經以 600 里加緊的速度嚴厲地下達諭旨，指責那些封疆大吏過於張皇失措：

地方遇此等案件，總應權其輕重，鎮靜妥辦，不當各存預佔地步之見。若如此紛紛請往(常青也請親往)，各尋立足之地，以見其努力，反置封疆大體於不問，恐漳、泉一帶民人更生疑訝。設常青不知事體輕重，又請親往，更屬笑柄。試思通省督提大員，並力赴臺，內地尤屬緊要，諉一漢巡撫獨辦，有是理乎？再，前次黃仕簡所發六百里奏摺，自應緊密不露為是。乃傳牌上竟有會匪糾眾攻陷彰化縣字樣，傳播驛站，豈不駭人聽聞？此必黃仕簡心神恍惚……隨意填寫，率行傳發，併著常青查明參奏。……臺灣常有此等糾眾不法之事，此次需鎮定安輯，遵照辦妥。由六百里加緊各傳諭知之。<sup>141</sup>

在臺灣林爽文事件發生前，臺灣郡城距廳縣治所遙遠，未有驛站設置，向來遞送公文多以番社應役，但番社相距較遠，馳遞不能迅速，遇有要事，信息

---

<sup>139</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第 63 輯，頁 43-44，乾隆五十二年正月十六日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>140</sup> 《宮中檔乾隆朝奏摺》，第 63 輯，頁 43-44，乾隆五十二年正月十六日，閩浙總督常青奏摺。

<sup>141</sup> 《清代臺灣檔案史料全編》，第 5 輯，頁 817、818，乾隆五十一年十二月二十九日，內閣奉上諭。

難通。<sup>142</sup>臺灣林爽文事件歷時一年又三個月，戰事延宕且傷亡慘重，除了與兵力單薄，軍將指揮不利等因素有關之外，也與軍報傳遞遲延、臺灣南北兩路信息阻礙不通有關。<sup>143</sup>

因此，1788 年（乾隆五十三年）五月，福康安、徐嗣曾於奏摺中建議，臺灣南北兩路宜再增設舖遞，每 30 里一舖，修治道路船隻以肅郵政。並仿照內地，於遞送文報時在封面上填寫時刻，以備稽考。<sup>144</sup>如此一來，臺灣雖邊處於海外，其驛傳文報效率或可較為通暢。

清代承繼明代的驛傳路線與組織規模，把明代原有的水馬驛、遞運所、急遞舖等各類郵驛單位整併改進，將驛站職責統合為「驛遞合一」，全國驛站皆提供官員接待、物資運送、公文傳遞的服務，不僅作為官方的交通組織，也作為通信組織，使交通與通訊融於一體。

清代驛傳制度內，依照各站所在位置、使用程度，以及其功能不同，設置不同類型的驛站，串聯成或疏或密的網絡。以驛站為主體連繫各省與北京之間，各省之內則有遞舖負責遞送文報；邊區如西藏、新疆、蒙古等軍事性質濃厚者，則輔以臺站網絡，以軍臺、塘站、卡哨為補充，蒙古地區更有卡倫作為軍報遞送單位，彼此分工明確且性質相異。臺站網絡在清代前期用兵邊陲時，即發揮了極大功用，但往往在戰事結束之後逕行撤離且無確定性的路線。在乾隆朝，包括通往西藏、蒙古與新疆的驛傳路線，依循著康熙、雍正朝的臨時性路線而加以確立。路線的確立與驛傳設備的意義，在於清代對於征戰勝利的地區，不再是短暫的統治與交流，而是長期政治、軍事控制的穩定與確立。

驛站與遞舖屬於長期編設類型，鮮少有調動或增減的情況；臺站網絡因為

---

<sup>142</sup> 莊吉發著，〈官逼民反—臺灣天地會的發展與林爽文之役〉，頁 238。

<sup>143</sup> 「彰化縣匪林爽文結黨肆虐，騷擾地方，淡水同知與竹塹營守備等即會帶兵役，于交界地方嚴密堵禦，並有公文一角，派撥社番一名，飛遞福建陸路提督。十一月二十九日，該名負責飛遞公文的社番……。十一月二十七日早彰城失陷，路途梗塞，不能前遞，將原文附回。……現在彰化既為匪徒竊踞，通報內地文稟，不能由正口直達。適有商船飄泊淡港，隨即專差搭船馳稟。……差役楊添係從淡水旁港放洋，收入泉州蚶江口，方才進城。……臺地重洋遠隔，文報不能依期即至，事關海疆」。《清代臺灣檔案史料全編》，第 4 輯，頁 790-791，乾隆五十一年十二月初十日，福建陸路提督任承恩錄副奏摺。

<sup>144</sup> 《軍機處檔月摺包》，第 2778 箱，161 包，38873 號，乾隆五十三年五月初九日，福康安等奏摺錄副。

具有濃厚軍事性質，會隨著戰爭的發生與結束而異動。值得注意的是，雖然驛傳系統是官方專屬的交通、通訊系統，但因為其所經之地多為政治中心，沿途因官方的維護而治安良好，加上設有稅口多設於其間，因此驛傳所建構起的交通網絡也是民間商品貿易往來的憑藉。在 19 世紀以前，想要維持貿易上的競爭優勢並不容易。尤其在蒙古地區，商業貿易的繁榮與安全，有賴於政治局勢安定，以免盜匪、軍隊的劫掠，因此陸路貿易路線隨戰爭的成敗而變動，卡倫所在之地與當地貿易發展的關係即可證明。<sup>145</sup>

清代的驛傳體系，在中央方面由兵部轄下的車駕清吏司執掌郵符管理、制定文報傳遞的歸範、確定給驛規則；且有理藩院協助處理西藏、蒙古、新疆等藩部地區驛站的管理與稽核。在實際運作上，兵部會同館監督總攬北京皇華驛內外各項事務，皇華驛則掌管所有自北京出發的驛馬與驛車的配給，此外所有文報出入北京也都必須先通過皇華驛才能夠繼續遞送。在文報遞送部分，而通政司負責日常本章的遞送，捷報處、奏事處則總管奏摺的接遞，兩者雖然都是驛傳系統下的執行單位，配合奏摺制度的發展，彼此的職責被明確區分，且地位也有所變動，文報傳遞的流程在紫禁城內也有著兩套不同的系統在運作著。

郵符是使用驛站所必須的憑證，分為勘合、火牌、火票等類型。三者因任務、使用對象而有不同的使用方式。兵部車駕清吏司在發放郵符時即有明確的規範，包括郵符數量、給驛內容等，各官員每年使用完郵符後亦需依程序核銷。值得注意的是，在查稽過程中，勘合附有印花簿、火牌附有排單，相較之下火票的稽核過程就顯得較簡單，也因此乾隆朝屢次發生火票遭到冒用的案件。

經過上述討論，可見到清代對驛傳的管理相當縝密，訂有行政、考核流程。但是其實際運作的情形會是如何呢？包括財政上的供給、文報傳遞的情形等，若僅僅只是說明規定的款項、條文，將無法了解驛傳實際的運作情況，本文將於下章節討論驛傳財政收支，揭示驛站錢糧的收支管理與人事管理間的複雜關係。

---

<sup>145</sup> 彭慕蘭(Keneth Pomeranz)、史蒂夫·托皮克(Steven Topik)，黃中憲譯，《貿易打造的世界——社會、文化、世界經濟，從 1400 年到現在》，頁 79。