

清代前期驛傳財政初探

張正樺*

摘 要

自康熙朝以來，清廷逐年在驛站經費上進行縮編，及至乾隆朝達到最高峰，僅剩下清初原有額設數目的 67.5%。在經費左支右絀之際，部分省份只能以額外籌措經費、或向他省協濟等方式，維持該省驛站的正常運作。在驛馬經費的編制上，其轉嫁的特質突顯出清代在驛傳財政管理上有走回頭路的嫌疑，只是在明代受累的是應役前往驛站的夫役，在清代則是官派管理驛站的人員。

驛站經費預算制，加上清初以來逐步進行的減少驛站錢糧額數、將驛馬經費轉嫁至管驛人員等措施，讓乾隆朝的驛傳制度在管理運作上迥異於清初開國之時。所有改變的目的，除了是爲了在現有制度上進行革新，促使驛傳制度運行地更順暢外，最終的目標其實是爲了替國家減少開銷。

關鍵詞：驛傳 財政 驛馬 協濟

一、前言

乾隆五十六年（1791 年）十一月二十三日，清高宗在北京由

* 國立臺灣師範大學歷史學研究所碩士

驛六百里寄發了上諭，六日之中福康安立即在甘肅接奉了這道諭旨。¹乾隆皇帝的旨意在旬日之中，即可透過驛傳系統傳達至全國大部分地區，憑藉著驛傳維持了清帝國的安全與聯繫。爲了讓驛傳時時保持活力，其財政支援必定需要規劃周詳。

清初在驛傳制度上，包括路線的安排、驛丞的派用、館舍的安排等細節，部分是承繼自明代而來，因此過去研究中國交通史的學者，大多提出清代驛傳制度與明代驛站制度無異的觀點，致使研究清代驛傳制度多與明代驛站制度合併討論的研究趨勢。²爲此本研究預備探討明、清兩代驛傳經費來源的異同之處，以突顯清代驛傳制度不同於明代驛站制度的特色。

此外，擔任接遞清帝國四方文報往來重責者，大率皆仰賴馬匹之力。若稱驛馬爲清帝國聲氣相通之血脈，絕不爲過。換言之，偌大的國家若一日無馬，便形同癱瘓。又驛馬的買補與餵養支出，是一處驛站每日前糧支出的最大宗，因此驛馬在驛傳系統中的地位與參養情形，也是初步考察驛傳財政支出重要的面向之一。

二、經費來源

明初設立驛站時，承繼元代之制，對於驛站的責任，只限於提供房屋、備置廩給米糧、及派遣官吏三項，其他驛站的一切設備，都是由僉充著役的夫役來負責。各夫役均是由各州縣按照配定的名額，在本地糧戶內僉編著役。³因此，前往應差的各夫役，馬驢夫

¹ 中國第一歷史檔案館編，《乾隆朝上諭檔》（北京：檔案出版社，1991年），第16冊，頁580，乾隆五十六年十一月二十三日，內閣奉上諭。

² 持有類似看法的，包括劉廣生、樓祖詒、朱傳譽、陳光華等人。這類觀點也表現在學者研究論著的形式上，皆是將清代驛傳研究至於整個中國交通史的脈絡下去檢視，因此有篇幅少、資料較為不足與論點較為單薄的情形。樓祖詒、朱傳譽，《中國郵驛發達史》（臺北：天一出版社，1940年初版，1980年再版）；劉廣生，《中國古代郵驛史》；陳光華，《中國的交通運輸發展》（臺北：中央文物，1982），頁391-397。

³ 每一夫役的僉糧數額有規定，且名額有定數，因此全國各地的糧賦中就有「站糧」的名

必須自掏腰包備辦馬驢，水夫必須自己花錢購買船隻。其中，馬驢夫與水夫除了必須親自參與役務及喂養、出備牲畜外，還需要負責出錢採辦驛站所需的鋪陳什物及過關銀米，深受科擾賠累之苦。日子久了，「遞軍驛夫充役者轉遞往復，久不得代，船壞馬斃，則易買補償，雖巨室甲戶亦憚其役，往往富者以賄免而貧者越困」。⁴被派往擔任驛站夫役的人，必須自掏腰包維持驛站一切雜務的順利運作，往往所費不貲，就算是富豪之家也常因而傾家蕩產。爲了躲避這樣的苦差事，有錢人家行賄州縣官員讓自己的家人不需前往驛站應役，州縣官員只得另外找其他人來替代，受苦的就變成了沒錢行賄的窮苦之人。

各府州縣驛道路途有衝僻之分，地方有貧富之別，因而訂有協濟之法，與僉派並行。所謂協濟之法，是考量到設置驛站處所的州縣若爲衝途大驛，其所需的車船夫馬等，除了由本地僉派外，並酌視附近未設驛站或驛務較簡而費少的州縣，共同僉派民戶，協力出夫承當衝途大驛的驛遞工作。⁵明代驛站的一切開支用途、夫役等的實際支出，雖缺乏確實的數字可以稽核考察，但位處衝途的驛站人員常遭受科擾賠累的不公而有苦難言。且納銀代役之法實行前，民力必須應役公家而暫停其本業的生產工作，造成人力上無意義的浪費。

嘉靖中葉（1550 年代）以後，明代的驛遞制度逐漸由驗民出糧改爲徵銀，各地實施的情況與時間先後不一。直至萬曆九年（1581 年）推行一條鞭法後，一切的徭役均改爲納銀代役，昔日的站糧亦完全改爲站銀，並全部納入條鞭法之內，納銀代役之法從此被確立。若單純從條鞭法改善賦役制度的層面來看，的確是有除弊、省費、簡化、與負擔公平的優點。

目。根據蘇同炳先生的說法，「站糧」可以解釋為「用於驛傳差役的糧額」。蘇同炳，〈明代驛遞制度〉（臺北：中華叢書編審委員會，1969），頁286。

⁴ 清高宗敕撰，〈續文獻通考〉（臺北：新興書局，1958），卷16，頁3。

⁵ 蘇同炳，〈明末清初裁節驛費史事研究〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》（臺北：中央研究院歷史語言研究所，1968），第38冊，頁376。

但納銀代役之法雖免除了賠累之責，卻無法避免百姓幫貼差役之苦。地方州縣仍然將驛傳事務攤派至民間，在定額經費外以驛傳為名，另外徵編錢額或勞役。由百姓幫貼差役的弊端，即在於沒有底限，無論是納銀或服勞役，只要驛站有需要就要前往幫貼驛站差役，直到賠累殆盡。此外，支出最繁重的驛馬、驛騾部分，即使至明末仍僉派民間應當，由民間負責買補、喂養之責，馬騾若有損斃皆須由民間自行買補，每每讓應差的民戶傾家蕩產，百姓民不聊生。康熙年間直隸總督王登聯就在討論驛傳問題時，即指出「明季養馬當差，責之民間。立有槽頭，充斯役者，傾家蕩產。本朝洞鑒其弊，改為官喂，始覺甦息」。⁶明代驛遞責任沉重負擔的狀況，也成為清人討論驛遞制度的歷史借鑑。

清代初年，驛站夫役派任與馬匹喂養等辦法，大抵延續明代之制。⁷根據清初官員靳輔⁸，於上疏中指出驛站廢弛的問題，「皇上因在外諸臣，於民生疾苦，不為上聞……廢弛驛站，侵冒錢糧，民隱莫申，民冤無訴」。⁹可見當時驛傳錢糧、差役之責仍未獲得整頓與更新。

當時驛站經費的來源，原來都是由各地方州縣向民間徵派，有鑒於明代驛銀累民的嚴重教訓，自順治二年（1645年）驛站經費改由地方州縣從稅賦正項中劃撥以為用。並一改明代由人民負擔驛馬的喂養、買補與擔任驛站差役之責任，將驛傳改為官養官應、驛馬官養，在一定程度上減輕了百姓的負擔。¹⁰

⁶ 王登聯，〈釐革驛害疏〉，收於賀長齡輯，《皇朝經世文編》（臺北：文海，1973），卷73，頁2625。

⁷ 蘇同炳，〈明末清初裁節驛費史事研究〉，頁379。

⁸ 靳輔（1633-1692，崇禎六年（天聰七年）-康熙三十一年），字紫垣，諡文襄，官至河道總督。參閱錢儀吉等編，《碑傳集》（臺北：文海，1973），第5冊，卷76，頁330-331。

⁹ 賀長齡輯，《皇朝經世文編》，卷15，吏政史論上，專差宜減疏。

¹⁰ 「先年俱係富民承當，間有倒斃，隨倒隨補，尚有貼差幫馬，而差繁尤且不支。自順治二年告改官吏當養，差多馬少，只有倒斃，更無別項可以買補」。順治八年七月二十五日，〈戶部和碩端親王波洛等題真定府屬各驛馬缺差繁困累難支事本〉，收入中國第一歷史檔案館編，《清代檔案史料叢編》（北京：中華書局，1981），第7輯，頁10。

及至康熙初年，驛傳制度在驛馬喂養與差役派任辦法予以制度化。在驛馬喂養方面，「驛馬養於官，所以恤民也」，驛馬完全改由縣官喂養而不再以百姓負責喂養。¹¹差役派任辦法方面，根據康熙年間編纂之《平鄉縣志》所載：

順屬驛所郵務，定制驛所料理……分日行差，資累日深，驛遞等員，幾至虛設。已據巡道評議，將馬騾等項仍歸驛所，就近應差，禁革協馬，以蘇民困……自康熙十年為始，永著為例。其各項額編工料錢糧按時解府轉給，不許稽遲勒□。如日後再有奸胥蠹役，希圖百姓幫貼，從中侵肥，擅將工料延遲不解，以致驛遞推諉，復至累民，定以擅改定制治罪。

12

康熙十年（1671年）明令不再將驛傳事務攤派至民間由百姓幫貼差役之責，改由百姓將額編工料銀繳納至州縣，州縣再將工料銀轉解至驛丞，作為驛站夫役支出使用。此外，亦不得在定額經費外以驛傳為名另外徵編錢糧或勞役，以蘇民困。此舉確認在驛傳差役方面，民間與官方之間有了明顯的界線，驛傳差役與驛馬喂養不再是一個沒有底限的負擔。此外，許多人不再受到驛傳勞役的束縛，免除加增加派之苦，得已有更多的時間與精力從事農業或其他手工業的生產工作，此或為清代中期以前經濟繁盛的原因之一。

值得討論的是，康熙十年（1671年）後在驛傳差役方面，民間與官方之間有了明顯的界線。往後遇有驛站夫役不足的情況時，各州縣為了讓驛站公務順利完成，會另外由驛站錢糧中撥出額度，臨時僱募民夫幫忙驛站事務，公務完成後即解除僱募。這個動作看似合乎情理，但是其背後隱藏著許多清代驛站管理的盲點，包括乘

¹¹ 吳賓彥、王方歧纂，《廬江縣志（康熙三十七年刻本）》，收入北京故宮博物院編，《安徽府州縣志》（海口市：海南，2001），卷5，〈縣官養馬辭〉。

¹² 趙弼修、趙培基纂，《平鄉縣志（康熙十九年刻本）》（北京：北京圖書出版社，2003），卷3，頁8。

驛官員勒索驛站、管驛人員自掏腰包、僱募夫役浪費人力等問題，而這些問題與驛站的財政管理是息息相關的。

清廷每年的財政收入，即各省各城所收之額賦，共銀32,845,474兩，但每年收入確切數額略有差異。¹³其開支主要是用於十二方面，其制如下：

制天下之經費。凡國用之出納，皆權以銀。量其歲之入，以定存留起運之數。春秋則報撥。凡歲出之款十有二。一曰祭祀之款、二曰儀憲之款、三曰俸食之款、四曰科場之款、五曰餉乾之款、六曰驛站之款、七曰廩膳之款、八曰賞卹之款、九曰修繕之款、十曰採辦之款、十一曰織造之款、十二曰公廉之款。¹⁴

第六項驛站之款用以支應全國驛站支出，是每年國庫主要的開支項目，每年大約需要經費約300萬兩。¹⁵而這項經費的源頭，是由地丁銀中的正項來支應。各省州縣地丁錢糧，有起運中央、候部撥用者；亦有存留地方支應公務者，驛站經費即於各省存留的地丁錢糧額數中動撥支應。

由於驛站為遞送文報之憑藉，並不容許稍有耽誤。為維持驛站的正常運作，清廷在驛站經費上是採取預為估撥的做法，類似於現代國家之預算制。¹⁶各省提撥的流程稍有不同，以直隸一省為例，其每年所需驛站缺額並新增車馬等工料價銀，照例上、下半年一年兩次造冊提撥；¹⁷而甘肅省的情形就迥異於直隸，自乾隆十九年

¹³ 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》（臺北：文海出版社，1992），卷11，頁16b。

¹⁴ 托津等修纂，《欽定大清會典（嘉慶朝）》（臺北：文海出版社，1991），卷12，頁1-10。

¹⁵ 趙爾巽，《清史稿》（北京：中華書局，1977），卷141，志一十六，兵十二，馬政。

¹⁶ 林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史所碩士論文，2006），頁184。

¹⁷ 《內閣大庫檔案》，號091991。乾隆八年七月二十七日，高斌，〈揭報乾隆八年秋冬二季

(1754年)採預先估撥，於年底飭令請領，次年彙入驛站奏銷案冊內報銷。¹⁸

但並非所有省份有驛站銀的專門設置，有的省份並無設置驛站銀兩以專門撥用。乾隆時期四川、雲南、貴州即無額設驛站銀，所有驛站開支俱於公項內動支。而其他省份即使有驛站額設經費存留各省應用，也未必足數。例如山東驛站的買馬經費必須另外於地糧內額撥買馬銀 20,447 兩；山西則於地丁銀內多額撥 75,645 兩為驛站銀；安徽則以額設馬田徵租的方式因應。¹⁹

驛費不足的問題，與歷年清廷裁減驛站經費有關。由下表清制驛站的原額銀數、康熙年間裁減存剩銀數、雍正與乾隆等年的存留情形可以看出歷年各省驛站經費有遞減的情形。

表 1 清代前期各省驛站額銀存留數

單位：兩

| 地區 | 順治年間 額設銀數 (A) | 康熙 29 年 存留銀 (B) | 雍正 5 年 存留銀 (C) | 乾隆 60 年 存留銀 (D) | 乾隆年間存留銀 減少比例 (D-A) / A |
|----|---------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------------|
| 直隸 | 500,359 | 375,663 | 447,500 | 403,401 | -19.4% |
| 山西 | 169,202 | 135,205 | 128,699 | 105,831 | -37.5% |
| 陝西 | 248,334 | 154,477 | 154,477 | 142,181 | -42.7% |
| 甘肅 | 122,583 | 73,550 | 116,884 | 45,001 | -63.2% |
| 廣西 | 30,545 | 13,675 | 11,081 | 9,869 | -67.7% |
| 湖北 | 174,726 | 137,330 | 11,274 | 183,222 | +4.9% |
| 湖南 | 126,758 | 85,604 | 76,131 | 140,782 | +11.0% |

涿州良鄉通州三河安肅等五州縣應需驛站缺額並續增車馬等項工料銀兩應照例請撥以資供應)。

¹⁸ 《內閣大庫檔案》，號064877。乾隆二十九年三月十一日，劉統勳，〈題覆甘肅蘭鞏等九府秦階等三州屬各驛乾隆二十七年原額新添孳生馬匹所需馬價銀兩應准於二十八年十一月以後茶價並官茶改折銀內動支〉。

¹⁹ 托津等修纂，《欽定大清會典（嘉慶朝）》，卷39，頁20-21。

| | | | | | |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 廣東 | 34,553 | 20,732 | 20,732 | 16,402 | -52.5% |
| 江蘇 | 281,493 | 213,288 | 191,338 | 152,170 | -45.9% |
| 安徽 | 264,338 | 135,095 | 135,095 | 104,474 | -60.5% |
| 浙江 | 110,997 | 66,598 | 65,887 | 63,714 | -42.6% |
| 江西 | 180,285 | 108,171 | 108,171 | 109,997 | -39.0% |
| 福建 | 65,606 | 34,444 | 33,627 | 65,606 | 0.0% |
| 山東 | 303,645 | 234,355 | 239,309 | 155,476 | -48.8% |
| 河南 | 310,757 | 240,498 | 299,872 | 275,768 | -11.3% |
| 總計 | 2,924,181 | 2,028,685 | 2,040,077 | 1,973,894 | -32.5% |

資料說明：四川、雲南、貴州三省在雍正朝以前設有驛站存留銀，但於乾隆年間刪除，此三省所有驛站開支俱於公項內動支，因此在無乾隆年間驛站存留銀的數據，為將乾隆朝驛站存留銀與前朝做一比較，此表將四川、雲南、貴州三省排除計算。

資料來源：伊桑阿等修，《欽定大清會典（康熙朝）》，卷 104；允祿，《大清會典（雍正朝）》，卷 144，頁 30-33，總頁 9055-9062；托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 39，總頁 184-185；林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁 186-187。

若單以原有額設與乾隆年間存剩額數比較，可以發現乾隆年間較原額銀數減少近 32.5%，僅剩下清初原有額設數目的 67.5%，裁減了近三分之一。乾隆年間，除了福建、湖北、湖南三省之外，全國的驛站錢糧紛紛被裁減。在經費左支右絀之際，部分省份只能以額外籌措經費、或向他省協濟等方式，維持該省驛站的正常運作。連帶影響之下，省內各州縣所分配到驛站錢糧數目亦大幅短少，但驛站的差務、支出並不會因此而減少，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。

因此在乾隆時期，會發生一個縣份協濟四、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必須先協濟他縣驛站的怪異情形。而且協濟之銀，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。若是遇到分編州縣徵解稍有遲誤，支應即多缺誤，對提供協濟的州縣與受協濟

的驛站而言均有不便之處。尤其江蘇位居水陸之衝，驛站事冗差繁，乾隆元年（1736年）江蘇布政使張渠查出江蘇省各州縣驛站錢糧，多有懸款待補的，或是解領紛繁，或每每支給延期的，驛站錢糧之事無法清釐，對郵政的運作有諸多不便。張渠因此提出將協濟銀兩改歸驛站坐落之州縣地丁銀內就近支給，各州縣原本編列協濟之銀併入地丁銀項目之下起解，希望以此改善驛站錢糧額款不清的問題。²⁰

三、財政支出—以驛馬為中心

驛傳的財政支出，包括驛站牲口的採買、喂養花費，各站館舍的修繕維護所需，車輛、站船的採辦修繕費用，各管驛人員、驛夫的薪俸、米糧，和臨時僱募人員、馬匹的費用等，其中又以驛馬的採買、喂養花費最多，負擔最為沉重。

驛馬的採買、喂養花費最多的原因，在於清代的驛傳系統中，除了廣東、廣西、福建等南方各省因地形氣候之限，少有編設驛馬。除此之外的其他地區能夠提供最快速度的交通工具就是馬匹，因此驛馬是一處驛站最重要的配備，每年全國約需增添約 14,600 匹驛馬以供補充因倒斃所造成的缺額。²¹

表 2 乾隆時期各省每年驛馬需求數量表

| 區域 | 額設驛馬數（匹） | 驛馬補買需求數（匹） |
|-------|----------|------------|
| 京師會同館 | 690 | 138 |
| 直隸 | 7,914 | 2,128 |
| 盛京 | 989 | 296 |
| 吉林 | 850 | 255 |

²⁰ 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〈乾隆朝驛遞史料〉，頁24-25。

²¹ 托津等奉修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷561，兵部郵政驛夫驛馬。

| | | |
|------|--------|--------|
| 黑龍江 | 692 | 207 |
| 江蘇 | 1,650 | 660 |
| 安徽 | 1,515 | 606 |
| 江西 | 768 | 307 |
| 浙江 | 100 | 20 |
| 湖北 | 2,470 | 741 |
| 湖南 | 1,443 | 577 |
| 河南 | 3,771 | 1,131 |
| 山東 | 2,554 | 766 |
| 山西 | 3,480 | 696 |
| 陝西 | 3,264 | 652 |
| 甘肅 | 6,525 | 1,305 |
| 四川 | 763 | 228 |
| 雲南 | 508 | 152 |
| 貴州 | 1,160 | 812 |
| 喜峰口 | 800 | 240 |
| 古北口 | 350 | 105 |
| 獨石口 | 300 | 90 |
| 新疆地區 | 8,220 | 2,466 |
| 總計 | 49,956 | 14,582 |

資料來源：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。

馬為活物，各地的風土氣候、飼養、差操等因素，皆是影響馬匹生存的條件。偏偏中國內地並非處處適合養馬，而且馬匹雖可馳騁千里卻容易因水土不服、疲累不堪而倒斃，又馬匹價格本就昂貴，因此為了時時備足強壯的馬匹以供馳騁，在買補驛馬上就所費不貲了。另外，驛站所備馬匹數量不只 1、2，少則數十匹，多則上百匹，這些馬匹就算平日無任務在身，也需小心餵食保養，假如一匹馬一天需要 5 分的草料銀，一處擁有 50 匹驛馬的驛站每天就需要花費 2.5 兩以上的草料銀在餵養馬匹上，一年下來其所費數目十分可觀。

由於驛傳財政支出主要為驛馬的採買與喂養，因此在清代規定

各省驛馬倒斃有其定數，雖各省比例不盡相同，某些省份因倒斃數量多於規定，而有錢糧不敷喂養所需的窘境，致使驛馬疲弱，引發了裁撤驛丞的議論。

驛馬是驛站運轉的重要憑藉，由於負有傳遞公文的任務，清廷採取隨倒隨補的原則，因此驛馬的購買、補充與維護，對清廷政府而言是無可迴避的責任。為維持驛站的正常運作，清廷在管理驛站經費上類似於現代國家之預算制，採取預為估撥的做法。驛馬所需要的買補、草料、夫役喂養等費用支出均是驛站錢糧支出的一大開銷，其中又以驛馬的支出最為龐雜。也因此驛馬管理上，清廷一直在追求如何有效管理與減少弊端的發生，也其中減少經費支出是最大的目標。

清代禁止民間養馬，清廷為禁止私販所設之規定，既多且嚴，充分反映出清廷欲置全國馬匹生產、交易於政府管控的企圖。²²在馬匹交易方面，乾隆時期展現其強制力，在未獲官方允許者，禁止從事馬匹交易買賣，但民間私販私買馬匹的情況仍是時有耳聞。為此對於馬匹交易的辦理原則，一概由官方統一辦理，禁止私市。²³

內地所產馬匹數量甚少，乾隆中期以前，各省營、驛如有需出口買馬者，必須將買馬數目預先上報以取得官方發給的印票。印票由各駐防將軍、副都統、各省總督、巡撫發給，印票上註明購買馬數，再由專差持印票前赴口外採購馬匹。購得馬後，回程時通過各關口，投稅驗票即完成採買程序。回程途經各州縣在查驗印票之後

²² 由於軍事國防乃一朝鼎立的關鍵，馬匹是20世紀以前軍事行動的重要資材，清代對境內馬匹有嚴格的區分與規範，其中對駐防馬、綠營馬、驛馬三者的購補態度截然不同。關於這三種馬匹的來源與經費題銷方式，清廷皆有不同的設計。對於駐防馬匹，清廷只求馬匹足額在營；對於綠營馬匹，清廷則規定馬匹必須分別領騎過三年或是五年之後，方能列入合例奏銷冊內，對未達年限即倒斃的馬匹，領騎兵丁必須另外賠椿銀。以上參閱林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁171。

²³ 藉由官辦，清廷可以決定交易地點，甚至是選擇價格較低之處交易。如北疆馬匹就比南疆馬匹更為便宜。允祿，《欽定大清會典（雍正朝）》（臺北：文海出版社，1993），卷143，頁5a—6b。托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷520、卷506，頁9a-10b。

才得以放行。若買馬官兵於印票數目外多買馬匹，或挾帶馬販私買者，交由經過之處的地方官查拏。經別處查獲者，凡經過地方之官員皆降一級留任。買馬官兵從重治罪，而差遣之提督、總兵等官，罰俸一年。²⁴

但自乾隆三十八年（1773 年）起，兵部採用車駕兵吏司的意見，往後各省採買驛馬的規定將有所改變。各省前赴口外購買馬匹，該省督撫需預先提報兵部，在取得兵部所發照票後才能持票赴口外買馬，等到採買齊全後需將馬匹先趕往兵部進行烙印，如此才得以將馬匹趕回各州縣驛站。且通令各關口，往後各省差役前赴口外買馬如果未持有兵部照票者，一律不准放行出口。²⁵此項規定執行甚嚴，各關口兵役皆不敢隨意放行，因採買馬匹的手續與之前相較更為繁瑣，所需時日與程途皆長。需要緊急買補馬匹的驛站州縣，為了減少採買馬匹所耗費的時日，選擇較為簡單的程序，盡量選擇就近採買口內的馬匹。骨牌效應之下，原本數量就較少的內地馬匹供不應求，其價格逐日攀升，口外的馬匹數量反倒供過於求而滯銷，如此對辦理驛政有諸多不便，於蒙古生計亦有妨礙。若是北京南方之地如豫東、江浙、湖廣等處，前赴口外買馬，往返皆需途經北京，前往兵部領取照票、烙印馬匹等皆屬便利，沒有迂迴繞道的困擾。但對於距離口外較近之地而言，就是繞路費時了。

例如山西省地處京城西南方，且為川陝通衢、關塞重地，因此山西省之南北皆設有驛站以速郵遞。山西省於乾隆四十年（1775 年）時共額設驛馬 3508 匹，每年有勞傷倒斃者皆需時時更換，以備遄馳。自從西路平定之後，輪班入京朝覲的王公官員較先前增加；又值用兵川省，自皇華驛發出的文報絡驛不絕，且皆緊急需馳驟者，為此山西省的驛馬疲於奔命，絡繹於途。山西省向來採買馬

²⁴ 允祿，《欽定大清會典（雍正朝）》，卷144，頁35a-37b。托津等修纂，《欽定大清會典（嘉慶朝）》，卷39，頁15；卷503，頁15a。

²⁵ 乾隆四十年八月二十五日，山西布政使黃檢，為變通驛站採買口馬之例事奏摺，收入中國第一歷史檔案館輯錄，〈乾隆朝驛遞史料〉，《歷史檔案》，1（2003），頁32-33。

匹的地方是歸化城，歸化城本屬於山西省管轄，若是依照乾隆三十八年（1773年）之前的慣例，驛遞缺馬可即刻差人前往歸化城買馬，往返不需多日即可完成，因此驛遞充實而少有貽誤。若按乾隆三十八年後的新規定，則領取照票、烙印皆需先繞道北京，往返之間需要多走將近 2000 里路，不但馬匹疲乏、多花差費且曠日費時。且因採買馬匹的手續較之前繁瑣，各州縣不免心懷將就之意，遇有勞傷倒斃馬匹不肯隨時添補，反有礙於郵驛。又蒙古以養馬為生，買馬過程如此轉折，恐蒙古馬匹無法即時銷售，於蒙古生計亦有妨礙。²⁶

一般商民欲至口外買賣牲畜者，由理藩院管制並給予驗票，經邊關查驗後放行，並為所買牲畜繳納稅銀。²⁷邊關附近的主要貿易地點有大同、歸化城、古北口等處，關外則有圖謝圖漢部落、恰克圖、庫倫、車臣漢部落、多倫諾爾等處。²⁸

驛馬的來源方面，乾隆時期官方所需馬匹的來源，愈至乾隆後期愈呈現出多元化供給來源的發展趨勢。這個多元發展的趨勢，可以視同為各地馬匹的競爭。各地所產的馬匹在體型、耐力、以及所能適應的氣候皆不同，也因此對所能勝任的任務與工作亦不同。內地所產的土馬，不論是在體型或是速度上，均遠不及口馬與哈薩克馬。但土馬所具有的優勢，乃是較口馬與哈薩克馬更能適應中國南方多山嶺、且潮濕的氣候。²⁹

原本乾隆朝各省的驛馬，大多採辦自口外，但南方省份的督撫們屢次表示口馬與南方地方水草不宜、存養不久，且赴口買馬道遠

²⁶ 乾隆四十年八月二十五日，山西布政使黃檢，為變通驛站採買口馬之例事奏摺，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》，2（2003），〈乾隆朝驛遞史料（下）〉，頁32-33。

²⁷ 托津等修纂，《欽定大清會典（嘉慶朝）》，卷52，頁22下。另外，近口內地有牙行之設，牙行之人亦須納稅，見張金城，《寧夏府志》（臺北市：成文出版社，1968），卷7，頁40。

²⁸ 方觀承，《方恪敏公奏議》（臺北：文海出版社，1967），卷6，頁75。

²⁹ 林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁171-180。

費糜，一歲只可差遣官兵往購一次，交秋而行，冬底方歸。此外倒缺馬匹若待購買到營再為撥補，則必久缺額數，有誤公務。³⁰不若本地購買土馬，不但與口馬走跑無異、騎操耐久，故應變通辦理，以免兵丁苦累。³¹乾隆十八年（1753年）九月，清高宗諭令：

各省營驛及駐防標營馬匹，向例俱令出口採買送部印烙。蓋因口馬善於馳驟，於營伍為宜，但南省地土卑濕，天氣炎蒸，且飼餵草草各殊，口馬性不相習，每致倒斃...是於口外馬匹有損，於內地營伍無益，徒滋商販中飽。...嗣後直隸等北五省，仍照舊例出口採買，其江浙各省營驛需馬，即著就近在本省及鄰省買補。所有購買口馬之例著停止。其本省馬價將來應如何分別准銷之處，該部查明定議具奏。³²

自此之後，黃河流域省分，以購買口馬為主。長江流域以南各省，則可權宜採買土馬。中國內地長江、黃河兩大流域內的省分，在驛站馬匹取得來源上表現了分流的情形。

驛馬的喂養方面，順治年間時各省驛站額設馬匹，其馬匹草料每匹日支銀自 1 錢，或 8、9 分不等，草料支出於驛站錢糧內開銷。康熙十五年（1676 年），各省驛馬草料銀兩，每匹每日量裁 2、3 分不等。³³各省驛站驛馬其支出費用具有多寡不一的情況，例如河南、湖南每馬每日俱係 5 分，浙江、江南 6 分，山西則 4、5 分不等。各省草料費不一的情況，事實上應是反映出各省草料價格不一的情況，草料價格會隨著各省豐收荒災、征戰與否而調動。³⁴

³⁰ 國立故宮博物院輯，《宮中檔乾隆朝奏摺》（臺北：國立故宮博物院，1984），第4輯，頁242，乾隆十七年十一月八日，湖廣總督永常奏摺。

³¹ 《內閣大庫檔案》，號021058。乾隆十七年十二月十九日，來保，〈奏覆楚省營伍採買土馬補額事〉。

³² 中國第一歷史檔案館編，《乾隆朝上諭檔》（北京：檔案出版社，1991），第2冊，頁692，乾隆十八年九月六日。

³³ 伊桑阿等修，《欽定大清會典（康熙朝）》（臺北：文海出版社，1993），卷103，頁2。

³⁴ 乾隆八年九月二十五日，甘肅巡撫黃廷桂，為籌酌陝省河東驛馬乾銀事奏摺，收入〈乾隆

以甘肅河東地區為例，自涇州瓦雲驛起，至蘭泉驛為止，上接陝西省，下達河西。陝西省、河西各驛站，其馬乾銀每匹日支 8 分；但甘肅河東各站驛馬僅日支馬乾銀 5 分。若以接壤連站之地而論，其馬乾銀多寡之數未免過於懸殊不均。過去定此額度，源於河東馬匹料草較為賤價，但乾隆七年起草料價格日益高昂，所額定的馬乾銀，早已不敷每日驛馬飼養所需，驛丞微員賠累有限，若不加調濟，驛務何以整頓，驛馬何以膘壯。³⁵

但驛馬草料銀並非完全作為買料草之用，其中尚包含照料驛馬的其他開支，如鞍屨等各項雜用支出。因此值得注意的是，在扣除必要費用之後，各省驛站每日實際喂養驛馬的草料銀約僅銀 2 至 4 分不等，往往不敷每日驛馬喂養所需。因此，各省州縣多有藉口價值不足，而有派民採辦的弊端，部分州縣官員藉此從中漁利。³⁶

關於驛馬倒斃規定方面，採取隨倒隨補的原則，自康熙三十八年（1699 年）起，驛站馬匹如有倒斃缺額時，必須將馬匹倒斃日、月預行報明兵部之後，方准照數買補。³⁷由於差務繁多，驛馬並無領騎年限上的限制。³⁸再者，驛馬倒斃數量的規定上，採定額

朝驛遞史料》，頁32-33。

³⁵ 乾隆八年九月二十五日，甘肅巡撫黃廷桂，為籌酌陝省河東驛馬乾銀事奏摺，收入〈乾隆朝驛遞史料〉，頁32-33。

³⁶ 文海出版社輯，《大清十朝聖訓（高宗朝）》（臺北：文海出版社），卷180，頁1。

³⁷ 托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷561，頁12a。

³⁸ 清廷在馬政管理上的特殊之處，在於除了驛馬之外，違例倒斃的營馬，著令相關人員追賠。這種追賠制度始自順治年間，其賠償責任二：賠補與賠椿。若營馬走失或被竊失者，兵丁負完全賠補責任；若是因剿賊或是對敵而失馬者，免兵丁賠補；若營馬倒斃者，則每馬以10兩為額，令其買補，此為賠椿。其賠補與賠椿責任，完全著落於領騎官兵身上。遲至康熙三年時，另訂馬匹使用年限，議准江南、江西、福建、浙江、湖北、湖南、廣東、廣西、四川、雲南、貴州等省以三年賠椿，過三年者免。直隸、山東、山西、河南、陝西、甘肅等省以五年賠椿，過五年者亦免。帝國北、南各省之所以適用不同的倒斃年限，主要仍是考量到南方各省風土氣候不宜養馬。此一年限新制的優點，在於過3、5年之後馬匹若倒斃，領騎兵丁即可免除賠補責任。但若在年限之內馬匹即倒斃者，賠椿責任亦由領騎兵丁、合隊兵丁、本營官長三者共同分擔，惟仍由領騎者負大部份的賠償責任。關於賠椿的銀兩額度，順治七年時規定，倒斃馬匹以15兩為額，責令領騎兵丁賠補。每年遞減1

上限，依比例原則報銷馬匹經費，每年領取經費上限的金額購補馬匹。³⁹也就是說，該驛站若實際只倒斃了 30% 的驛馬，但依照兵部規定每年可倒斃 50% 的驛馬，則該驛站仍可領取 50% 馬數的買補經費。

相較於營馬、廠馬、塘馬、差務馬、馱載馬等皆於乾隆朝長期維持十分之三的倒斃分數，驛馬的倒斃分數則明顯表現出清廷在驛馬管理上的彈性做法，各地驛馬的倒斃分數不盡相同。包括京師會同館、浙江、山西、陝西、甘肅等各省驛馬，每年十分准倒斃二分；直隸、湖北、河南、山東、四川、雲南各省驛馬，每年准倒三分；盛京、吉林、黑龍江、墨爾根，以及新疆口外塘馬與臺馬亦准倒斃三分，惟呼倫貝爾等地僅准倒二分；直隸所屬張家口、獨石口、喜峰口，以及江蘇、安徽、江西、湖南等驛，由於多屬衝途大驛，驛馬馳遞頻繁，每年十分准倒四分。⁴⁰貴州每年允許倒斃之分

兩，至 15 年後免賠。順治八年，賠補倒斃以 10 兩為額，每年遞減，至 10 年後免賠。乾隆年間，凡是馬匹需要賠椿銀兩，兵丁只需部分出資，餘則由全營與該管官員合出。以上參閱托津等修纂，《欽定大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 527，頁 1a-1b；允祿等修，《欽定大清會典（雍正朝）》，卷 244，頁 38b-39a；《軍機處檔》，號 007429，乾隆十六年九月二十六日，碩色，〈營馬倒額不足酌量請增〉；《軍機處檔》，號 008253，乾隆十七年三月二十一日，丁士傑，〈奏為密陳黔省溢例營馬照滇省例請免賠補事〉；《軍機處檔》，號 017316，乾隆三十七年五月二十二日，正藍旗漢軍副都統李侍堯，〈奏為通省各營倒斃馬匹並無逾格情由具奏〉；《內閣大庫檔案》，號 100432，乾隆十六年八月九日，兵部，〈移會稽察房內閣奉上諭滇省各營騎操馬匹除額定十分倒三按例分別年限著賠外其溢額倒斃馬匹著加恩免其賠補椿銀仍照從前通融辦理〉；林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁 59-61。

³⁹ 在驛馬倒斃數量的規定上，與營馬不同。營馬採取的是實倒實銷。林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁 63。

⁴⁰ 托津等修，《大清會典事例（嘉慶朝）》，卷 561，頁 8b-頁 9a；《內閣大庫檔案》，號 062941，乾隆六年元月二十四日，元展成，〈題請甘屬各驛乾隆五年倒馬價銀准於司庫茶價銀內動支正報銷〉；《內閣大庫檔案》，號 028720，乾隆三十八年五月二十六日，伯興，〈題請核銷各驛買補馬匹雇覓車輛折給車價應付公費銀兩〉；《內閣大庫檔案》，號 053973，乾隆四十一年七月初九日，豐昇額，〈題報核銷滇省乾隆四十年分迤東滇陽等十五驛在城等十五堡迤西劍川等七堡動支過馬夫草料工食等項錢糧〉；《內閣大庫檔案》，號 030712，乾隆四十二年八月初六日，福隆安，〈題覆吉林烏拉等站應付庫糧並買補馬牛

數最高，高達十分之七。⁴¹

表 3 乾隆朝各地驛馬的倒斃分數

| 區域 | 驛馬可倒斃份數 |
|-------------------------|---------|
| 京師會同館、浙江、山西、陝西、甘肅 | 十分之二 |
| 直隸、湖北、河南、山東、四川、雲南 | 十分之三 |
| 盛京、吉林、黑龍江、墨爾根、新疆口外塘馬與臺馬 | 十分之三 |
| 呼倫貝爾 | 十分之二 |
| 張家口、獨石口、喜峰口、江蘇、安徽、江西、湖南 | 十分之四 |
| 貴州 | 十分之七 |

資料來源：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 8b-9a；林志偉，〈清乾隆朝的官馬—需求、購補與孳養〉，頁 68-69。

在倒斃分數的限制上，以十分之三的原則實施的地區範圍最廣。值得關注的是，華中地區呈現出區域性差異。位於長江下游的江蘇省，是採取較高的倒斃分數。江蘇省的報倒分數獨高於華中地區其他各省，緣於康熙五十七年（1718 年）議定，大江以南驛站地方因氣候潮濕，馬匹易於倒斃，十分之內不許過四分，其餘各省馬匹倒斃不許過三分。由此江蘇省由於氣候限制、不利養馬，故容許其採用十分之四的倒斃分數。⁴²大抵而言，北方省分的倒斃適用分數較低，南方省分適用分數較高。

用銀應准開銷〉。

⁴¹ 《內閣大庫檔案》，號109553，嘉慶元年八月六日，阿桂，〈題覆貴州省乾隆六十年分新收布政司移交驛站銀及倒馬皮臟變價銀八萬一千餘兩除各項支銷銀外實應存銀二千餘兩應令該撫報明戶部撥用〉。1795年（乾隆六十年）貴州省驛站額馬共1,160匹，定例報倒之數，該年共報倒馬784匹。

⁴² 《內閣大庫檔案》，號024630，乾隆七年三月十三日，班第，〈奏報甘屬應追安塘倒馬核減銀兩一案請准寬免〉。

驛馬倒斃數量採定額上限，依比例原則報銷馬匹經費，每年領取經費上限的金額購補馬匹，因此各驛站每年所上報的倒斃馬匹數目，皆是可報倒額數（即為官定額數的上限），而非實際驛馬倒斃的數目。舉例來說，乾隆二十三年（1758 年）東北的黑龍江地區墨爾根等 26 處驛站，共有額設馬 492 匹，此區每年定例報倒三分，因此一年額定可報倒斃驛馬約為 147 匹，該年恰好所報倒斃驛馬數目為 147 匹，皆領過價銀買補齊額。又乾隆二十八年（1763 年），茂興 26 站額馬為 492 匹，每年亦定例報倒三分，當年的所報倒斃驛馬亦為 147 匹。由這兩年倒斃馬匹相同，再對照 492 匹的十分之三正好為 147 匹，便可推知黑龍江地區的驛站，其每年所報倒的馬匹數，皆為官定額數的上限，是應可報倒額數，而非實際倒斃驛馬的數目。⁴³

因此驛傳主管官員所聲稱的實倒馬數，並非是現實真正的倒斃馬數，而是可准開銷的馬數。形成上述情形的主因，在於驛站買補馬匹經費乃是先行預撥。在先行估撥經費的情形下，勢必無法預測該年該站驛馬的實際倒斃數目，無法以此作為支領買補馬價的依據，只能以定額上限的准銷銀數支領，供驛站買馬之需。此種做法有防止驛馬倒斃數量過多時（倒斃馬數未達定額前），該驛站能備有足夠經費買補馬匹。

若驛馬有逾額倒斃情事時，會著令該管驛人員追賠，該承辦官員亦有賠補責任。例如，乾隆十四年（1749 年）時，當年山西驛馬倒斃 293 匹，若照每年倒斃二分之例除銷外，尚有溢額倒斃之 177 匹馬，若以每匹 7.5 兩銀數計算，共需銀 1327.5 兩。由於此為溢額倒斃之馬，因此便面臨無款可動支報銷的情形，須由相關人員

⁴³ 《內閣大庫檔案》，號055525，乾隆二十四年六月十三日，來保，〈題報查核黑龍江茂興等二十六站呼倫貝爾十臺乾隆二十三年買補倒斃馬牛修理車輛並遵照勘牌印票應付過廩糧等銀俱屬相符應准開銷〉；《內閣大庫檔案》，號064863，乾隆二十九年五月二十八日，劉統勳，〈題覆乾隆二十八年茂興墨爾根等二十六站呼倫貝爾十臺買補馬牛修理車輛用過銀兩米石並付過廩糧等銀開銷事〉。

負責賠補。⁴⁴

不只是山西省有驛馬賠累的問題。所有的軍事行動運籌帷幄之間，都必須有迅速準確的軍報作為後盾，負責通訊任務的驛站其任務更為繁複沉重。軍事情報刻不容緩，驛馬日夜飛馳於驛道之上，若未能有足夠的休養、替補，驛馬疲瘦不堪甚而倒斃。在乾隆朝各省陸續都有驛馬倒斃過多，讓管驛人員賠累不休的消息。以乾隆二年（1737年）貴州省為例，我們已經知道貴州省的驛馬倒斃分數為十分之七，其比例是全國最高的。但黔省上接滇南，下通三楚，為通衢要道，過往差使繁多，共設有24處驛站。該省崎嶇險峻，僻處萬山，難於登涉，所設驛馬若不喂養足膘，難以負重致遠。雖然每驛每季例准倒馬7分，每批馬價報銷銀22兩。不幸地是貴州省暑雨不時，馬匹易生疾病，每季倒閉的數量其實不止7分。從前地方無事，馬匹價值稍賤，尚可藉著報銷倒馬的盈餘，來補貼購買額外多倒的馬匹。但時值軍興，馬價較為昂貴，所能報銷的馬價不足以補買所有倒斃的驛馬，地方官不得不自掏腰包買補。⁴⁵

乾隆時期各省驛馬倒斃分數的規定或有不同，除了追求因地制宜來管理的合理性外，同時亦具有限制馬匹倒斃總數在一定數額以下的意味。在驛馬管理上，由於馳遞任務繁重，馬匹疲瘦倒斃等不可預測因素增加，因此各省驛馬採取因地制宜制定不同倒斃分數，且採比例核銷制。正因驛馬是按照額定分數題銷，且分數各地不同，故可將驛站倒馬數額為一經費核銷上的概念，而非是指真正的倒馬數。若再配合上驛站經費預為估撥的制度，以利驛站一有倒馬，便可得以隨時買補，如此便不致有誤馳遞之誤。清廷限制驛馬倒斃總數的企圖，在於馬數倒斃上限一經確定，每年清廷政府於購買馬匹上的開支經費，即可預定經費金額。若逾額倒斃或是違例倒

⁴⁴ 《軍機處檔》，號004944，乾隆十四年九月十九日，阿里衮，〈奏為據實覆奏馬匹倒斃逾額緣由事〉。

⁴⁵ 乾隆二年四月初八日，貴州總督張廣泗，為抒減黔省驛站積困及寬恤民力事奏摺，〈乾隆朝驛遞史料〉，頁25-26。

斃者，則將逾額倒斃所需的買補經費轉由該管官員與兵丁負責。這種做法充分顯現出清廷馬匹經費的「轉嫁」特性。

但是這種轉嫁的特性，也反映出清代驛傳管理上的盲點。雖然轉嫁的特性，可以督促各管驛人員用心經營驛站，在驛馬喂養上處處留意、愛惜馬力，杜絕過往官員或豪強對驛站任意需索，因為一旦驛馬倒斃過多，相關人員必須自行墊賠，這種苦差事每個人都不願意承擔。但如同上述貴州省的事例，各地的風土氣候、飼養、差操等因素皆是影響馬匹生存的條件，驛馬倒斃過多有時候並非出於管驛人員自願，卻得賠上自己辛苦賺來的薪水。就這點而言，驛馬經費轉嫁的特質突顯出清代在驛傳財政管理上有走回頭路的嫌疑，只是在明代受累的是應役前往驛站的夫役，在清代則是官派管理驛站的人員。

四、結語

自康熙朝以來，清廷逐年在驛站經費上進行縮編，及至乾隆朝達到最高峰，僅剩下清初原有額設數目的 67.5%。在經費左支右絀之際，部分省份只能以額外籌措經費、或向他省協濟等方式，維持該省驛站的正常運作。連帶影響之下，省內各州縣所分配到驛站錢糧數目亦大幅短少，但驛站的差務、支出並不會因此而減少，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。

此外，在驛馬經費的編制上，其轉嫁的特質突顯出清代在驛傳財政管理上有走回頭路的嫌疑，只是在明代受累的是應役前往驛站的夫役，在清代則是官派管理驛站的人員。

驛站經費預算制，加上清初以來逐步進行的減少驛站錢糧額數、將驛馬經費轉嫁至管驛人員、裁減驛丞等措施，讓乾隆朝的驛傳制度在管理運作上迥異於清初開國之時。所有改變的目的，除了是爲了在現有制度上進行革新，促使驛傳制度運行地更順暢外，最

終的目標其實是爲了替國家減少開銷。

或許會受到質疑的是，以節省錢糧作爲最大前提的狀況下，驛傳制度是否真的可以如統治者所預期的那樣，以這一百多年間清朝的統制範圍逐年擴大，包括準噶爾、西藏、新疆等地陸續納入版圖內，驛傳系統既替國家省了銀兩，在廣開疆土之際又可以常保活力、運轉不墜。事實上，要在兩者間取得微妙的平衡是需要持續地關注。