【邮政史研究】

清末四川邮政空间布局研究(1891—1911)

曾潍嘉
(西南大学 地理科学学院,重庆 400715)

摘 要:清末邮政经历了海关邮政与大清邮政两个时期,正是在区域邮务体系构建的时序性演进过程中,邮务机构和业务得到了扩充,邮务制度和职能得以完善,邮务节点和邮路体系逐渐延伸至区域内的各个层级。就空间分布而言,局所的分布态势并不均衡,主要以交通和经济等社会性考量为要,注重对区域内已有邮务体系的整合与利用,不断优化和发展邮路,使邮政整体分布在区域空间内梯次呈现。从空间布局来看,邮路体系侧重于对局所的辐射,呈单线串联状;由主架构向周围延伸,呈散射状;邮政系统覆盖整个川渝地区。

关键词:四川 ;邮政 ;邮务节点;邮路体系
中图分类号:F616 **文章编号**:1673-5420(2020)04-0087 -16

清后期所逐次构建的国家邮政系统,是近代中国将由国家主导的时效性通信网络正规化和平民化的重要实践。初始之时,近代邮政系统在西方主导的海关系统下延伸并逐步发展,自光绪二十二年大清邮政创办之后,通过对传统驿递制度的不断整合,并在与民间信局和国外客邮的多方博弈下,一张全国性的邮政网逐步形成,并辐射到各个层面。此后,大清邮政基本完成了在全国范围内的体系延伸和版图扩张,明晰了制度内部的职责划定,并对初创的邮政系统进行空间布局。

就研究的意义而论,一方面,区域邮政的发展具有颇为明显的空间特性,邮务节点的设置与邮路体系的延展构成了邮政空间实体的核心部分,这一不断演化的空间网络理应成为邮政史研究不可或缺的内容;另一方面,区域邮政与地方社会的发展具有密切的联系,深刻探讨区域邮政的空间特性为社会史研究提供了空间维度,也为区域邮政地理研究提供了基础。何以将区域研究的范围选定于四川,一为自近代以来,该区实为近

收稿日期:2020-04-30 **本刊网址**:http://nysk.njupt.edu.cn
作者简介:曾潍嘉,讲师,研究方向:历史地理。

代化要素输入西南腹地之重要孔道,信息、物资、人员流动之频繁,他者难出其右;二是该区近代邮政实践开展甚早,开西南地区之先河,且未有中断,所留存的史料较为丰富,都为我们以区域视角审视其邮政空间特性提供了可靠的支撑。

历年来邮政史研究成果颇丰,早期专著有谢彬著《中国邮电航空史》《民国沪上初版书》,邮电史编辑室编《中国近代邮电史》,龚达才主编《中国邮政一百年》等,这些论著只是对近代中国邮电的发展脉络及业务拓展作了梳理,即使对地方邮电略有涉猎,也过于简略[1-4]。20世纪90年代以来,许多学者对于邮政问题的研究逐渐转向区域化,如王铚的《西藏邮政杂考》、潘志平的《清代新疆的交通和邮传》、易伟新的《晚清湖南邮政述论》、胡中升的《近代福建"客邮"》等,这些研究对地方邮政事业进行了详细论述,但这些论述多局限于对机构建制的探讨,缺乏对区域空间结构的复原与分析[5-8]。李重华的《清末民国时期的基层邮政——以原四川省为例》专注于县级及其以下的基层邮政,为区域空间结构的研究提供了很好的范例,但其偏向于制度史研究的视角,侧重于纵向的制度体系复原与分析,而未将邮政实体空间进行复原并加以探讨,从而未能从整体结构上对川渝地区的邮政系统进行时空视域下的全面复原与分析[9]。基于此,本文尝试通过对区域邮政研究最新成果的整合,结合存世的大量文献档案,特别是近年来于美国国会图书馆及哈佛图书馆中所发现的外文史料加以实际应用,对清末四川省内邮路节点和邮路体系进行全面复原,并在此基础上对其空间特性进行分析,以期此项基础研究可在日后的区域邮政地理研究过程中体现一定的价值。

一、制度完善与职能拓展

四川的邮政事业始发于重庆,光绪十七年(1891年),与大多数开埠城市一样,重庆海关便设置了邮政司,由重庆海关税务司好博逊兼领,称为"海关拔驷达局"(Customs Post Office),学界惯称为海关寄信局,该局成为整个四川乃至西南地区首例[10]。成立之初,该机构并无分支,仅于海关驻地拨划办公地点,用以接纳寄信者[11]。据设立之初邮务司发送海关总局的编制报告书中描述,所设邮政司之下,分总务、运务、协调三处,总务处(General Affairs Department)设主管(Executive Director)一人,协理(Associate)二人,帮办(Deputy)一人(多为海关税务司其他部门人员兼理),主要负责邮务具体开展并协调与海关系统的工作,包括邮件统计、人员组织与任免、档案管理;运务处(Transportation Office)设主管一人,协理一人,邮差六人,邮件分拣员二人,邮件保管员二人,负责邮件的收纳、封发、分拣等具体工作;协调处(Coordinating Office)设主管一人,协理一人,邮事接待员二人,书记官一人,负责邮务宣传、运力组织与协调、邮运班次的铺排,并负责与邻区邮务机构之间的接

洽等[11]。在当时好博逊发给海关总税务司的报告中,对新成立的邮政司有这样的描述,“初建的邮政司规模极小,其影响范围之有限,就连许多外国机构都不知道其存在”[12]。足以看出,成立之初的海关邮政司的影响力可谓十分有限。

在海关邮政开办之初,开展的业务种类也较少,自 1891 年 3 月至 1897 年 3 月的六年时间内,仅包含函件与轻件包裹两类。函件分私人信件和公文函件两种,私人信件无固定发出时间,需待公文函件班次统一发出。对于包裹而言,其重量不得超过 20 公斤。从业务量来看,海关邮政早期的收寄量也十分有限,1892 年重庆寄信局收交的函件总量仅为 18.43 万件,转口 3 万件;1893 年收寄总量为 19.44 万件,转口 3.4 万件;1894 年,收寄件总量为 22.44 万件,转口 4.3 万件,收寄总量与转口额的年平均增长幅度分别为 6.78% 和 12.74%。交寄与转口的邮件总额虽有逐年递增之趋势,然而相较于同时期的东中部邮政单位,则明显落后。1892 年和 1894 年重庆寄信局交寄与转口的邮件总额,仅分别为同时期武昌寄信局的 6.3% 和 8.2%,上海寄信局的 0.8% 和 1.1%。这一时期,邮政业务的对象主要针对外事机构的公文寄递和外国在华人员的信件包裹寄递,故当时外文信件占据绝大部分比例,部分邮所甚至明确规定拒收华文信件。以 1893 年为例,该年由重庆寄信局发出的邮件比例来看,海关系统内部的公文信件占总发寄量的 57.4%,其余外事机构的信件寄递占 35.4%,重庆本地的涉外信件寄递占 5.2%,重庆转发涉外信件占 2%,由此可见初创的重庆邮政还并非开放式的社会邮政,而更类似海关内部及外国在华团体的信息传递机构[13]。

1892 年,海关邮政开始了最初的分支体系建设,并致力于将管理机构与业务机构分开,时由海关兼办的重庆邮政在机构建设方面采用英国通用的《帝国邮务规章》,由海关下属的邮政司充当邮务管理机构,负责邮务系统运转的整体协调,组织邮件运输,协调各类机构的工作[14]。届时,寄信局(The Letter Bureau)成为海关驻地设立区域内的中心业务机构,在职能开展和业务量方面均属于最高层级;其下又设立邮所(The Post House)作为业务分支机构,此类机构在职能开展和业务量方面均少于寄信局,属于业务机构的亚层级;此外,围绕邮务线路设立负责邮件转运的辅助机构,称之为邮站(Post Station),该机构并不接受邮件,而仅仅负责协助邮件运输或短期存放[13]。

清光绪二十三年一月十九日(1897 年 2 月 20 日)正式开办大清邮政,以北京总税务司署为邮政管理机关,隶属于总理衙门。根据《大清邮政开办章程》规定,“将京都、天津、牛庄、烟台、重庆、宜昌、沙市、汉口、九江、芜湖、镇江、上海、苏州、杭州、宁波、温州、厦门、汕头、广州、琼州、北海、蒙自、龙州等处所设立的寄信局,统改为邮政局”[15]。重庆海关寄信局同时改为大清邮政官局,这是四川第一个官办正式邮局,仍由重庆海关税务司管理。大清邮政重庆管局不仅执川省邮政之牛耳,且辐射西南大区,在全国性的邮政

空间布局中也占据着非常重要的地位,“此界之总局为通国西境之要冲”[16]。

建邮以来,四川邮政进入了职能拓展的集中期。自光绪二十三年三月始,邮局的收寄业务已由过去单纯的信件和包裹扩展为包括明信片、新闻纸、贸易册、印刷物在内的综合性函件。在光绪二十四年又增加邮政小额汇兑、代卖主收价包裹、首次印发明信片等项目,并按照不同的处理手续设有平常函件、挂号函件、回执(即双挂号)和存局候领业务,以供用户选择,由是可以看出大清邮政创设之初,其业务类别和业务群体均较海关兼办时期有所拓展,其发展向着近代综合性邮务迈进了一大步[16]。时信函及明信片属于国家邮政专营业务,一般不准火车、轮船带寄,但由于国家邮政机构设置尚未普及,加之布局多集中于沿江通商口岸区域(后将详论),清廷方准许川内邮件由民信局“帮同代递”寄往通商口岸以外的内地邮件[15]。光绪三十一年,省内增办新闻纸、挂号和立卷业务;宣统元年,成渝两地再开快信业务,职能扩展十分迅速[16]。

二、邮政机构布局

(一)海关邮政时期

从近年对美国哈佛大学图书馆中保存的晚清海关档案的解读中,我们发现,至1892年四川的邮务机构便已经开始在四川东部川江沿岸地带有所分布,当时重庆海关邮务司统属的寄信局有重庆府一处,下属的邮所和邮站在巴县沿江往东,包括忠州、夔州的地带有所分布,从光绪十七年至光绪二十一年,四川省内的邮务机构概况表中,我们可以一窥当时邮务机构的空间排布,见表1。

表1 1891—1895年四川省内海关邮务机构设置概况表[17]

年代	寄信局	邮所	邮站
1891	重庆		
1892	重庆	万县、奉节	木洞镇、万圣场、西界沱、瀼溪塘、小舟溪、盘沱塘、安平驿、清石洞
1893	重庆	涪州、万县、奉节	木洞镇、扇沱场、立石场、万圣场、两汇口、西界沱、瀼溪塘、白合子、磐沱塘、安坪驿、涪石水塘
1894	重庆	涪州、万县、奉节	木洞镇、凤来场、万圣场、合甘井、西界沱、武陵场、瀼溪塘、高粱铺、小舟溪、盘沱塘、安坪驿、清石洞
1895	重庆	涪州、万县、奉节	木洞镇、凤来场、万圣场、合甘井、西界沱、武陵场、瀼溪塘、磐龙石、高粱铺、白合子、小江镇、盘沱塘、安坪驿、羊家渡、清石洞

从该表中所呈现的邮务机构的设置情况来看,我们不难发现,这一时期邮务机构脉

络沿长江延展的特征十分明显,寄信局与邮所均设置于沿江重要的航运城市,邮站则选定于重要的沿江集镇。

在 1892 年扩展之初,四川省内有寄信局 1 处、邮所 2 处,邮站 8 处。从空间布局的情况来看,寄信局所在的重庆府并非邮务机构分布的集中地域,府境内仅有木洞镇 1 处邮站与府治内的 1 处寄信局。邮务机构的主体较为明显地集中于夔州府境内,包括了万县和奉节 2 处邮所,以及 5 处邮站,其总额占川内邮务机构的 63.63%。以忠州境内的西界沱为界,以东地区,由青石洞至瀼渡塘间的水路里程为实测 379 华里,邮务机构间的最长间距为青石洞至奉节的实测 98.5 华里,最近间距为奉节至安坪间的实测 44 华里,府境内所设邮务机构间的平均水路里程为实测 63.16 华里。西界沱以西,由西界沱至重庆府的水路里程实测华里数为 486.8,邮务机构间最长间距为木洞镇至万圣场的 246 华里,最短距为木洞至重庆府间的 55.3 华里,差值远大于西界沱以东邮务机构的分布,邮务机构间的平均水路里程为 162.26 华里[18]。因此,从各邮务机构之间的间距来看,以忠州的西界沱邮站为界,以东地区间距较短,邮务机构间的间距相比于以西地区更显均衡。以西地区间距较长,机构间距之间的差值及与平均值之间落差较大。这一趋势与当时海关邮务司对于川东邮务的整体构想相契合,在 1892 年好博逊呈送海关总税务司的报告中便指出,“重庆乃商贸繁盛之所,该区邮务之进步,意义非凡,眼下当务之实,乃衔接渝万以促其东出通达之势”[11]。其中所指“衔接渝万”便表明其前期的机构铺排中心在重庆至万县之间,“促其东出通达之势”则道出了促进重庆往东至宜昌一线邮务建设为当时川省邮政建设的核心所在。

(二)大清邮政时期

在大清邮政正式创办之后,新设立的重庆大清邮政官局除对已有邮务机构进行名称变更之外,在机构的体系和空间布局方面也进行了重新铺排,而这一变革在四川却经历了较长的时间。海关总税务司在大清邮政开办的同年便颁布了《大清邮政章程》,其间规定在各总局之下,设立了分局或支局,并在其下再设代办所和信柜,以替代之前海关在各地所设立的邮所和邮站[17]。但从机构演变的时序来看,四川的邮政机构变革实践却滞后于中央的文本设计,在重庆邮政官局建立之初,即光绪二十三年至光绪二十六年间,全川境内没有设立总局以下的分支机构,对已有的邮所和邮站亦未进行整合。到光绪二十七年,也仅将原有的涪州、万县、奉节三处邮所改为支局,下属的各邮站仍旧照过去惯例运转,连名称亦未见更改[17]。邮务机构的改制和新一轮扩展发生在光绪三十年,是年邮政代办机构在川内开始全面推广,在大量覆盖县级治所的基础上,不断辐射乡镇。光绪三十年,四川全省的邮务机构数量激增至 100 处,其中总局 1 处,支局 3 处,代办所 83 处,较之海关寄信局时期增加一倍以上,在分布的地域空间上不仅覆盖了过去邮所和邮站所设置的地域,且重庆以西有了较大的拓展。至宣统元

年,四川省内由重庆总局所统辖的邮务机构总数已经达到307所,其中副总局2所,支局37所,代办所267所,整体网络覆盖已趋于完善[10]。

依靠现藏于哈佛大学图书馆,由当时海关总署统计督察部门制作的1910年版《中华帝国邮政指南》一书中对于四川省内各邮务机构的详尽表列,可以较为完整地复原当时邮政机构空间布局。机构表中将邮务机构大体区分为四个层级,即总局、副总局、内陆办公处以及代办所,其余职能机构均被囊括其内[17]。通过该书记载,我们可将1910年四川省内通邮局所的空间布局复原如图1。

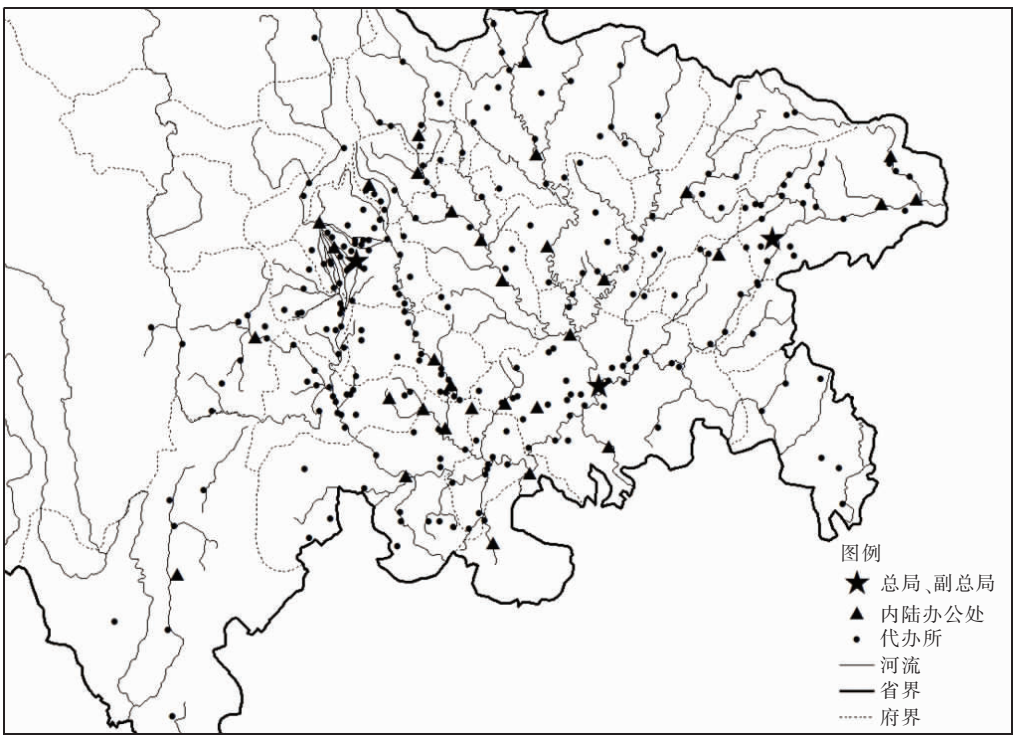


图1 1910年四川邮务机构分布图

从图中所呈现的空间信息来看,在府一级的行政单元中,当时重庆府境内的邮务机构总数为全川之最,达到39处,多出成都府2处;各府州邮务机构总数为302处,设置的平均数约为12处,各单位与平均值间差值各异,分布并不均匀,接近平均数值在上下两个之间浮动的为雅州府(11)、泸州(10)、绥定府(14)、绵州(13)、潼川府(12)、顺庆府(11),差值最大的为重庆府,高出平均值17处,低于平均最大值者为杂谷厅和懋功厅,两处均未通邮,基值为0。10处以下的府州共计13处,10处以上者为12处,大致相当。再结合以府州一级行政单元为界划的省内地域方位分区,各层邮务机构数量如表2所列。

表 2　四川省内各地域邮务机构数量表

地区名称	总局	内陆办公处	代办所
川西北地区			
松潘厅	0	0	1
杂谷厅	0	0	0
懋功厅	0	0	0
茂州	0	0	3
龙安府	0	1	7
总计	0	1	11
川西地区			
雅州府	0	1	10
邛州府	0	0	4
总计	0	1	14
川西南地区			
宁远府	0	1	6
总计	0	1	6
川南地区			
叙州府	0	4	17
叙永厅	0	1	2
泸州	0	1	9
总计	0	6	28
川北地区			
保宁府	0	2	18
绥定府	0	1	13
总计	0	3	31
川东地区			
夔州府	1	3	21
石柱厅	0	0	1
忠州	0	1	8
酉阳州	0	0	6
重庆府	1	4	34
总计	2	8	70
川中地区			
成都府	1	2	34
眉州	0	0	8
绵州	0	2	11
潼川府	0	3	9
顺庆府	0	2	9
嘉定府	0	1	17
资州	0	2	19
总计	1	12	107

从上表中我们可以看出,邮务机构数量最多的地域为四川中部,其次为川东地区,再次为川北、川南,川西北和川西南地区分布较为稀少。从分布的密集程度来看,川中地区和川东地区处于优势地位,其次为川南、川北,川西北、川西和川西南地区较为稀疏。在1910年,四川省内的邮务机构已经有了较为广泛的空间分布,整体基数亦达到了一定的规模。较为明显的集中区域有4个,即川东沿长江船运线路分布的集中区域,重庆以西至成都沿东大路和沱江延伸的集中带,成都平原地区及往南沿岷江沿岸分布的集中地区,川南叙州府周边的集中地段。在出现集中地域的同时我们也发现,这一时期依旧存在着大量邮政机构未及延伸的空白区域及发展程度较低的区域,如面积广阔的康藏地区、川西北草原地带、川西南梁山地区、川南叙永地区及渝东南地区。除此之外,四川中部的潼川府、顺庆府及北部的保宁府,在邮务机构的分布上亦显稀疏。由此我们可以将四川省内各区以邮务发展的程度进行大致分阶,发达地区包括成都府、绵州、眉州、嘉定府、资州、重庆府和夔州府;次发达地区包括叙州府、泸州、忠州、保宁府、绥定府、龙安府、潼川府、顺庆府;欠发达地区包括石柱厅、酉阳州、叙永厅、宁远府、茂州、雅州;落后地区包括松潘厅、杂谷厅和懋功厅。

三、邮政线路布局

(一)海关邮政时期

重庆海关所属的邮务机构业已大体构建了一条分段式串联川东沿江各州县的邮路,虽无邮路的正式称谓,运输手段亦未得划一,但究其效用,已可称四川省内邮路之先河。在海关办邮之前,民信局已在川东地区有了较为完备的水上递信线路。在道光二年(1822年)即有胡万昌所创办胡万昌信局,运营由重庆往东经万县、夔州以至宜昌的水上线路[19]。与民信局单纯的水路运转不同,当时重庆海关邮务机构寄运邮件的主要手段包含了邮差邮路和船舶邮路两类,从其线路观之,二者却非并行而为,而处于一种相互交织,彼此协调的状态,具有水陆联运的意味。在20世纪之初,川江轮运航线开辟之前,由重庆经万县至宜昌的水运线路并不成体系,由于"川江滩险,行船不易"而被割裂为"数线之水道"[19]。当时的水路邮线分为两段:第一段为由重庆出发,经长寿、涪陵,至丰都以东万圣场起岸;第二段为由石柱西界沱出发,经过万县、云阳,至奉节起岸[19]。陆路邮线则被分割至忠州和夔州境内,主要凭借清代业已开通的官道和驿道,亦可分为两段,第一段为丰都万圣场往东,经过大平场进入忠州境内,再往东北经两汇口、白石铺,过忠县至合甘井,到石柱西界沱;第二段,由奉节起岸,往东北

经麻子铺,至巫山。从此线路的实际考量,水陆并用的邮线较之单纯水路更具连贯性,有效利用陆上官道,避开了四川境内的川江险滩。因此利用该线所开展的邮务活动,在效率上优于信局,由重庆发至万县和夔州两处的月频次均达到 12 次,超出信局 1 倍,日程 2 ~3 日,由重庆发至宜昌的月频次也达到 8 次,日程 3 ~4 日,较之信局所用 5 ~6日有所缩短[19]。

(二)大清邮政时期

光绪二十三年六月,重庆总局将过去海关在重庆至宜昌间构建的水陆联合式的邮路进行拆分,从而形成旱班和水递两条并行线路,并以邮件性质区分水陆效用。宜昌至重庆旱班(步班)邮路全长 905 公里,自宜昌始,沿长江北岸经归州(今湖北秭归)、西洋口(巴东属)、巫山、夔府(今奉节)、云阳、万县、黄土坎(梁山属)、郭兰桥(长寿属)抵达重庆,主要运递信件等轻件。水递邮路自重庆沿长江而下,经郭兰桥、万县、夔府、西洋口抵宜昌,全程 940 公里,主要运送包裹等重件。在此基础上,大清邮政总局将已有的万县邮局升格为副总局,并计划对由宜昌往西的邮件进行线路分划[20]。在此背景下,自重庆西向的邮路开始成为该时期建设的重点。自光绪二十八年始,邮政总局规定,各邮区间的邮路建设的重点在于“以通商各埠为中心点,出发通过最重要各地,创立各总局及各省会之直线邮路,再与诸邮路联络,遍于府县各城”,并且将“各开关地方引入于邮务交通之境”[21]。在成都设立邮政副总局后,光绪二十八年组设成渝邮路,邮路开始向内部扩展,该线全程 450 公里,采取逐日运邮的组织方式。至光绪三十一年,重庆总局开始对宜渝之间的旱班邮路再作调整,先是将邮路分为快慢两班并时运行,以送递的邮件进行区分,快班运送信函,程期不变;慢班送递新闻纸及特别资费的包裹,程期改为 17 天[10]。光绪三十四年,万县至重庆的陆路邮班改为昼夜兼程班,以提高速率[10]。

在调整旱班邮路的同时,邮政当局对于水班邮路的改进也值得我们注意。自光绪三十一年开始,宜渝之间的水道邮路所使用的帆船形制开始实施,其中包括货仓载重量,隔舱设计和满载吃水深度等多项技术指标,完善后开始对其进行推广应用,由于涉及该段水路的当地文献散佚,具体指数已难于考证。另外,不同于之前以邮划为主要水邮运送载具时期的随意性,邮局开始对邮船的实际情况进行具体登记,并定期维护[22]。由于采用分段转运的运送方式,邮船泊地需向临近邮务机构说明,以便于邮运实施者的调配工作或在突发情况之时予以替代,从而保障水路邮运的顺利开展[22]。宣统元年,川江轮船公司“蜀通”号轮船由宜昌首航重庆成功,为以后的邮件轮运开创了广阔的前景。为发挥水运邮路的最大效力,重庆邮局在次年即开辟了四川的第二条水递邮路,以定制

帆船5只为主要运力,辅以邮划20条,经营由合川溯涪江至遂宁的邮路,全程计长260公里,而后与旱路邮班相接,转运成都[10]。至光绪三十四年,四川新开辟的邮路如表3所示。

表3 光绪三十四年四川新开辟邮路概况表[17]

性质	开通时间	线路	备注
旱班邮路	光绪二十八年	重庆—璧山—永川—荣昌—隆昌—内江—资阳—简阳—成都	全程450多公里,逐日运邮,10日可达
旱班邮路	光绪三十年	成都—新津—蒲江—名山—雅安—荥经—打箭炉	全程309公里,逐日昼夜兼程运送,4日13小时可到达
水班邮路	光绪三十年	重庆—江津—合江—纳溪—江安—宜宾	全长384公里,逐日班,木船转运,11日22小时可达
旱班邮路	光绪三十一年	万县—新宁—渠县—南充—西充—射洪—成都	该线开班后,从宜昌发运成都的邮件邮程缩短,且减轻宜渝、成渝线负担,逐步成为沟通川西与省外邮运的主干邮路
水班邮路	光绪三十一年	泸县—富顺—内江—资中—资阳—简阳	全长406公里,逐日班,木船转运14日14小时可达
水班邮路	光绪三十二年	宜宾—犍为—乐山—夹江—射洪—雅安	全长528公里,隔三日一班,木船转运,22日15小时可达
旱班邮路	光绪三十三年	重庆—綦江—桐梓—遵义—息烽—修文—贵阳	昼夜兼程快班,112小时可达
水班邮路	光绪三十三年	重庆—合川—遂宁	隔日班,木船分段转运,10日13小时可达
旱班邮路	光绪三十四年	永宁(叙永)—普市—赤水—层台—毕节	七日班

至宣统二年,伴随着邮务机构的快速扩张,邮路呈现出明显的干支体系,并显现出发散扩张的态势。依靠1910年版的《中华帝国邮政指南》中对于这一时期邮路的描述,其运输载体可分为旱班邮路和水班邮路两类,旱班邮路亦可称为步班邮路,即依靠邮差徒步运送,步班昼夜兼程的每日步程为45英里,约合70公里,平均载运邮件重量为60磅,约合27.21千克[17]。就今天的眼光来看,每小时需行进3公里方可达标,可谓十分繁重。除按载具分类外,当时的邮路还可按组织形式进行划分,即逐日昼夜兼程快班、间日昼夜兼程班、逐日白班、隔日白班、三日白班5类,步班邮员多分两班交替,部分地段分3班。现将宣统二年川内邮路干线表列于下,见表4、表5。

表 4　1910 年四川省邮路旱班邮路干线概况表[17][23]

线路	备注
重庆副总局—白市驿代办所—走马镇代办所—来凤驿代办所—大安场代办所—永川内陆办公处—石盘铺(东)代办所—石盘铺代办所—峰高铺代办所—荣昌县内陆办公处—烧酒坊代办所—隆昌县内陆办公处—双凤镇代办所—椑木镇代办所—内江内陆办公处—周礼场代办所—银山镇代办所—史家街代办所—资州内陆办公处—球溪河代办所—南津驿代办所—资阳代办所—临江寺代办所—新市镇(西)代办所—简州代办所—石桥镇代办所—龙泉寺代办所—大面铺代办所—成都总局	全程 450 多公里,昼夜兼程快班,6 日运达
成都总局—大面铺代办所—簇桥代办所—黄水河代办所—双流代办所—花桥子代办所—新津代办所—蒲江县代办所—镇子场代办所—百丈场代办所—名山代办所—芦山县代办所—天全州代办所—泸定桥代办所—打箭炉代办所	全程 298 公里,昼夜兼程快班,3 日可到达
成都总局—犀浦代办所—泰兴镇代办所—新都代办所—汉州代办所—小汉镇代办所—德阳代办所—罗江县代办所—绵州内陆办公处—魏城代办所—梓潼县代办所—武连驿代办所—剑门关代办所—剑州代办州—昭化县代办所—广元内陆办公处而出省界至汉中	578 公里,昼夜兼程快班,7 日可达
万县副总局—铁索桥代办所—临江市代办所—南丫场代办所—新宁县代办所—长溪河代办所—绥定府内陆办公处—三汇镇代办所—肖家溪代办所—渠县代办所—新市镇(东)代办所—顺庆府代办所—西充县代办所—太和镇内陆办公处—射洪县代办所—程家场代办所—淮州代办所—唐家寺代办所—成都总局	全程 365 公里,昼夜兼程快班,4 日可达
重庆副总局—界石代办所—綦江内陆办公处后出省界经桐梓、遵义、息烽、修文而至贵阳	全程 471 公里,昼夜兼程快班,6 日可达
成都总局—籍田铺代办所—青龙场代办所—观音镇代办所—彭山县代办所—太和镇代办所—眉州代办所—刘家场代办所—牟子场代办所—嘉定府代办所—牛华镇代办所—竹根滩代办所—磨子场代办所—犍为代办所	全程 225 公里,昼夜兼程快班,3 日可达
重庆副总局—跳蹬坝代办所—江津代办所—白沙代办所—朱家沱代办所—合江县内陆办公处—兆雅镇代办所—蓝田坝代办所—泸州代办所—纳溪代办所—南溪(北)代办所—南溪代办所—叙州府内陆办公处	全程 240 公里,昼夜兼程快班,3 日可达
重庆副总局—唐家沱代办所—木洞镇代办所—洛碛镇代办所—长寿县代办所—李渡代办所—涪州代办所—丰都县代办所—高家镇代办所—忠州代办所—西界沱代办所—石宝寨代办所—瀼渡代办所—磨刀溪代办所—万县副总局—南门场代办所—长滩井代办所—小江代办所—古林沱代办所—夔州府内陆办公处—庙宇漕代办所—巫山县内陆办公处往东而出省界	385 公里,昼夜兼程快班,4 日可达

表5 1910年四川省邮路水班邮路干线概况表[17][23-24]

线路	备注
重庆—江津—合江—纳溪—江安—宜宾	全长384公里,逐日班,木船转运,11日22小时可达
泸县—富顺—内江—资中—资阳—简阳	全长406公里,逐日班,木船转运14日14小时可达
宜宾—犍为—乐山—夹江—射洪—雅安	全长528公里,隔3日1班,木船转运,22日15小时可达
重庆—合川—遂宁	隔日班,木船分段转运,10日13小时可达

通过《中华帝国邮政指南》对于通邮局所的表列以及《大清邮政舆图》的描绘,我们可以对该时期的邮路进行较为完整的复原(如图2)。

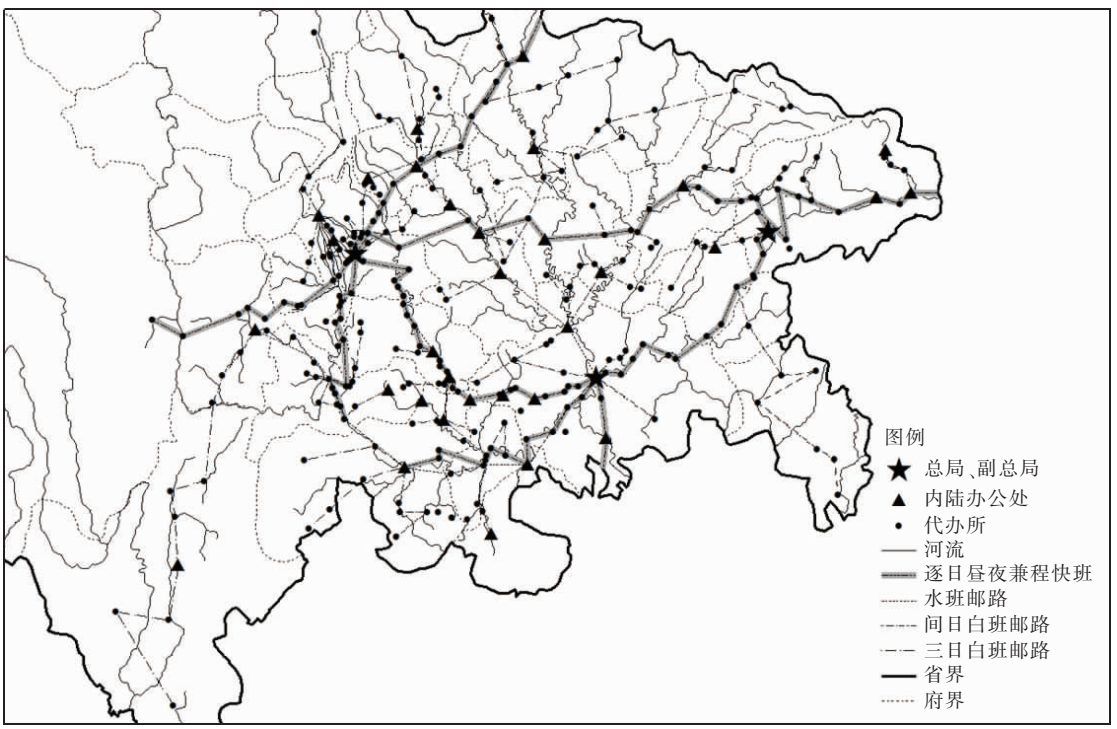


图2 1910年四川邮路分布概况表

从复原后的宣统二年邮路体系来看,干支体系的极端分明是其较为突出的特征,东西向延伸的邮路干线呈现出一种单线延伸并串联途经邮务局所的布局形态。全省各区内的干线邮路相对孤立,以干线组成的回路仅有由万县—成都、成都—重庆、重庆—万县,横跨了四川中东部的大部分地区,加之由万县往东至宜昌和成都往西南至打箭炉的

两条干线,构成了四川省内邮路干线的核心框架。附着于该框架之上的还有:自成都往北出川至汉中的逐日昼夜兼程快班、由重庆往南出省界至贵阳的逐日昼夜兼程快班、由重庆往西南至宜宾的逐日昼夜兼程快班、由成都往南至犍为的逐日昼夜兼程快班。从省际邮路的连接来看,此时四川已经在完善自身的干线系统的基础上,构建起了东至湖北、北出陕西、南达贵州的跨省邮路通道。

从这一时期的邮路支线的组织情形来看,在四川东部、南部和中部的广大地区,多以间日白班邮路为主,而川北、川西和西南部定远府则主要以 3 日白班作为组织形式,当时四川省内的间日白班邮路已经达到 42 条,3 日白班邮路 17 条。再从当时邮路支线的延伸情况来看,其效用多重于对局所的辐射。当时四川省内沟通邮路干线的支线邮路仅有两条,一为由射洪县往北,经潼川府内陆办公处、葫芦溪代办所、丰谷井代办所至绵州内陆办公处的支线,其沟通了万县至成都和成都往北出省界至汉中的邮路干线;另外一条则为由遂宁内陆办公处往北至太和镇内陆办公处的间日白班邮路,其结合由重庆往北经合州内陆办公处至遂宁内陆办公处的间日水班邮路,从而在万县至重庆、重庆至成都和万县至成都的干线邮路之间形成连通。除此之外的邮路支线则主要以局所辐射作为主要目的,其中较为明显的有由忠州往南经石柱而辐射今天渝东南地区的邮路,从该线邮路分支中的端点黔江、秀山来看,并不存在与外省对接的邮路延伸,因此其构建之目的应主要在于将渝东南地区的邮务纳入万县至重庆邮路干线的体系之内。另外我们发现,在该邮路干线的回路之内,由万县往西经分水场代办所、梁山内陆办公处、屏锦铺代办所、袁坝驿代办所至垫江县代办所,由渠县往南经大竹代办所至庙坝场代办所,由合川内陆办公处往东北至广安内陆办公处后发散至石笋河代办所、长岭岗代办所、岳池县代办所,这三大分支结构之间,其直线距离已经十分接近,且相互之间亦有交通线路沟通,但并未进一步组织邮路,呈现出相对孤立的态势。另如由犍为往东经么姑滩代办所至荣县内陆办公处的支线和由内江内陆办公处往西,经凌家场、白马庙、威远县 3 处代办所至长山桥代办所的支线,两路之间由荣县至长山桥的距离也十分接近,却并未组织邮路沟通,从而使得成都往南至犍为和成都至重庆的两大陆路干线邮路之间的支线处于孤立的态势。

从这一时期邮务中心节点周边的邮路延伸和汇集情况来看,我们发现分支结构在这一时期被大量应用,即以多点汇集与核心发散为主要模式构建邮务节点周边的干支体系。比较当时四川省内的三大邮务中心万县、重庆和成都周边的邮路交织情况,汇集于万县的干线邮路共有 4 条,其中陆路 3 条、水路 1 条,支线邮路 1 条;汇集于重庆的干线邮路共计 5 条,陆路 4 条、水路 1 条,支线 4 条,陆路 3 条、水路 1 条;汇集于成都的干线邮路共计 5 条,

均为陆路,支线2条。由此可以看出,汇集于重庆的邮路数量最多,且形式最为丰富。从汇集于中心邮务节点的支线来看,可分为长程线和短程线两类,长程线往往延伸至邻县治所的邮务机构,甚至跨越府界延伸,如重庆副总局往西,经璧山代办所、大足代办所、铜鼓堡代办所而至内江内陆办公处的间日白班支线,其跨越了6个县,接通重庆府与资州府;川北由仪陇县往东,经恩阳河代办所、巴州代办所、通江代办所、太平厅代办所、鱼泉代办所至城口代办所的邮路亦然,跨越了5个县,接通保宁府和绥定府;嘉定府内由嘉定府代办所往东经马踏井、三江镇、井研县、仁寿县四处代办所而至富家坝的间日白班邮路支线,跨越了4个县,贯通嘉定府和资州。短程的支线往往贯穿中心治所周边的场镇,如江北县内由重庆副总局往东北,经土沱、梅溪两处代办所至麻柳沱的间日白班邮路支线,富顺内陆办公处往西南经邓井关代办所至中和场代办所的间日白班邮路支线,资州内陆办公处往南经观音滩代办所至罗泉井代办所的间日白班邮路支线。

四、结语

清末海关邮政在四川初构之时,面临的是制度建设十分完备的邮驿和在空间上广泛延展的民信局所联合织就的一张官民分立的地区信息传输网络,其本身处于劣势地位。建制之初,其业务范围和对象十分狭窄,所能应用的各类资源窘迫,因而对于地区的影响力颇为有限。然而处于襁褓期的四川邮务通过照搬英国邮政的既定章程,完善着自身的制度,并在有限的分支之外,通过整合与利用民信局既有的寄递网络资源,实现了业务空间的实际扩展。通过复原这一时期的邮政版图我们发现,在海关兼办邮政时期,邮政直属分支与核心邮路集中于沿宜昌—重庆延伸的川江河段,而西向辐射全省的业务分支则主要依靠民间信局完成,所设置机构已延伸至沿江具有突出交通地位的乡镇,邮路采用水陆并用分段分时的运作方式。因此四川邮政的空间在初创之际,为重庆以东沿长江分布的西北东南向带状分布。就全国而言,川东成为当时长江流域东西延展的邮路通道的西部端点;就四川来看,川东地区的邮政事务则成为全省邮务东出的起始点与贯通东部省份的重要走廊。在大清邮政创办之后,四川邮政体系所覆盖的空间已大为扩展,由之前川东地区沿江带状版图向西沿成渝间大路延展,从而形成了沱江流域和岷江流域两大新兴的邮政集中地段。自东往西,以重庆为支撑点,构成了环绕四川中部地区的新月形邮政集中地带,由此可见西向拓展成为这一时期邮政空间发展的重点。发散式的邮务点布局则被应用于四川中部、南部,而在西康省则主要采取单一的线性延展布局。我们发现,这一时期四川邮务的核心地带由东部沿江往西经重庆转接成渝大路,由此发散出的邮务机构也通

过各式分支邮路汇集于此,这种干线拓展与支线辐射的邮政扩展方式,形成了宣统年间四川邮政的空间格局。

参考文献:

[1] 谢彬. 中国邮电航空史[M]. 上海:上海三联出版社,2014.

[2] 谢彬. 民国沪上初版书[M]. 复制版. 上海:上海三联出版社,2014.

[3] 邮电史编辑室. 中国近代邮电史[M]. 北京:人民邮电出版社,1984.

[4] 龚达才. 中国邮政一百年[M]. 北京. 人民邮电出版社,1996.

[5] 王钰. 西藏邮政杂考[J]. 中国藏学,1990(1):75 - 81.

[6] 潘志平. 清代新疆的交通和邮传[J]. 中国边疆史地研究,1996(2):32 - 41.

[7] 易伟新. 晚清湖南邮政述论[J]. 湖南大学学报(社会科学版),2001(1):77 - 80.

[8] 胡中升. 近代福建"客邮"[J]. 福建乡土,2006(2):4 - 5.

[9] 李重华. 清末民国时期的基层邮政:以原四川省为例[J]. 重庆邮电学院学报(社会科学版),2006(6):935 - 937.

[10] 王国彬. 四川省志·邮政电信志[M]. 成都:四川辞书出版社,1993.

[11] Initial outline of the Chongqing customs post office:ninth volumes[B]. Chongqing old customs historical archives,1892.

[12] Briefing on the establishment of the Chongqing customs tax department[B]. Chongqing customs historical archives,1891.

[13] 中国第二历史档案馆. 中国旧海关史料:1981—1895[G]. 北京. 京华出版社,2001.

[14] The British Empire postal articles[Z]. The 1691 version. the Library of Congress of the United States.

[15] 中国近代经济史资料丛刊编辑委员会. 中国海关与邮政[G]. 北京:中华书局,1983.

[16] Revised scale of postal ranks and salaries(全宗号0351,目录号1,卷号2051)[B]. 重庆档案馆藏.

[17] Statistics department of the general administration of customs:China Empire post guide[G]. Harvard University Library,1910.

[18] 刘声元. 峡江滩险志[G]//中华山水志丛刊:水志卷. 北京:线装书局,2004.

[19] The customs authorities on the postal route planning scheme[Z]. Library of Congress of the United States,1893—1894.

[20] Chongqing Customs Statistics Department. The General Administration of Customs postal division report lists[G]. 1909.

[21] 交通、铁道部交通史编纂委员会. 交通史·邮政编[G]. 南京:交通部交通史编纂委员会,1930.

[22] Recent improvements in the delivery mode of water on the eastern route of Sichuan[Z]. the United States Library of Congress,1905 - 1910.

[23] 大清邮政舆图[Z]. 上海:上海通商海关造册处,1907.

(责任编辑:范艳芹)

Spatial layout of Sichuan post system in late Qing dynasty(1891—1911)

ZENG Weijia

(School of Geographical Sciences, Southwest University, Chongqing 400715, China)

Abstract: Post system in the late Qing Dynasty experienced two periods: Customs Post and Great Qing Post. It was during the sequential evolution of the regional post system construction that the post offices and services were expanded, the post system and functions were improved, and the post nodes and the post road system were gradually extended to all levels within the region. As for the spatial distribution, the distribution of the post office was not balanced for social considerations such as transportation and economy. The government mainly focused on the integration and utilization of the existing regional postal service system. In this context, the selection of post roads was constantly optimized and developed, presenting an overall ladder-like distribution in the regional space. From the perspective of spatial layout, the postal system focused on the radiation of post offices, showing a single line in series and scattering from the main structure to the surrounding area, covering the whole Sichuan and Chongqing area.

Key words: Sichuan; post system; post nods; post road system