

交通、邮政与近代中国社会变动

[英]蔡维屏

光绪二十一年(1895年),广西按察史胡燏棻(1840~1906)在《创办邮政以删驿递》奏折中提出:“查泰西各国,莫不由国家设立邮政局,往来函牒,公私一体,权其分量之轻重,定给寄费之多寡,由邮部刊刻信票印花出售。凡寄信者预先购买,用时取粘信角,投入信箱,有人按时收取……其第一办法为先借招商局为发轫之始,每船各派专司文报一人,通商十九口岸,均设分局,管理公私信件则纠合民间各信局而为之,内地各码头,各城市,各市镇,令信局一家承包。其第二办法,则借电报局为推广之路,凡有电报分局地方,亦派一人在局专司文报,代为递送;至未设电报各处,亦照前法令信局一家承包。其第三办法则俟火车畅行,再借铁路公司为往来之总汇,凡干路,支路火车停卸之处,各派一人在局,专司其事,至将来欲遍行内地各镇埠,仅可广设分局,派人经理,若此则若网在纲,无远弗届。”(晏星:《中华邮政发展史》,台湾商务印书馆1994年版,第338页)

在奏折中,胡燏棻对新式邮政的构想是,新式邮政在西方国家已经行之有年,并且邮政是开放给公家机构和一般商业行号以及普通人民。邮递的收费标准化和公开化,并且由寄信人担负。胡燏棻认为,如同自强运动期间举办的其他事业一样,邮政应由公私合办,并在各大码头与不同等级的行政区域间进行联结。胡氏还提出,铁路将会是促进邮政发达的重要动力。胡燏棻支持成立新式邮政的见解并非特立独行之见,尤其是在行之多年的驿站制度此时颇遭诟病、急需全面整顿或者废除的阶段(刘文鹏:《清代驿传及其与疆域形成关系之研究》,中国人民大学出版社2004年版,第6章)。如曾有机会到欧美国家一游的薛福成、李圭、张德彝、郭嵩焘等,都积极提倡新式邮政。无缘出国开眼的先进之士,看到各地租界中外国邮政的便利,也会萌生学习、仿效之情。如英国客邮1834年开始在广州设立据点,1844进驻上海;法国邮政1862年也在上海设点,美国邮政则在1867年进驻上海[程英万:《晚清邮驿之演变:1860~1896》(*Postal Communication in China and its Modernization, 1860~1896*),马萨诸塞州:哈佛大学出版社1970年版,第51~58页]。

胡燏棻的认识只是一个时代舆论的例子,其看法具有两个核心观点:一为兴办邮政是现代化的必有设施,二是由交通联结的城镇系邮政发展的关键中心。这些认识正与中国现代邮政创立的旨趣及功能不谋而合。本文借此两点试述早期现代邮政的建立和现代交通的关联性及其与近代中国社会变动间的关系。

一 新秩序创建与帝国荣誉的复兴

大清邮政于1896年正式成立,海关总税务司赫德(Robert Hart, 1835~1911)被任命为总邮政司。对于创建新式邮政的传统理解,如同对海关成立认识类似,多视之为英国帝国主义侵略的产物,但笔者并不如此理解。中国现代邮政的创立,从19世纪60年代前期赫德提出创办一个仿效西方的全国邮政系统,到1865年开始帮助总理各国事务衙门运送信件,再到1878年在北方各大港口实行对大众开放的冬季邮政,直到1896年大清邮政成立,期间经过至少30年。30年间,清廷内部已有诸多的讨论空间,英国在华势力也逐渐受到德、俄和日本的正面挑战。因此很难讲大清邮政成立是英国势力的延伸,较为客观的说法是,赫德的建议是诸个方案中考虑最为周全的。另一个必须要考虑的因素,是海关可以支付经营邮政的经费。从1878年的冬季邮政,到1897年大清邮政正式运行,直到1911年邮政正式脱离海关,海关是长期的唯一经费支持来源。民国成立后,海关仍然持续借款给邮政,直至1915年邮政首次盈余。

笔者以为,从大清邮政成立的时代及观念背景上看,这个全国性重要机构的成立与 1895 年甲午战败的氛围关系莫大。甲午之后,在国人集体失望的同时,全国弥漫着一股实业振兴和加速改变图强的强烈思潮,进行 30 年的自强运动已到了需要重新检讨、寻求方向的阶段。张之洞的“拟请设立邮政”和总理各国事务衙门的“议办邮政”奏折更是扮演着催生的角色,推动着赫德多年的计划付诸实践。在洋洋洒洒的申论中,总理各国事务衙门强调“泰西各国邮政同重铁路,特设大臣综理,取资甚微,获利甚巨,权有统一……近来英、法、美、德、日本在上海及各口设局,实背万国通例”(仇润喜等编辑:《天津邮政史料》第 1 辑,北京航空学院出版社 1988 年版,第 178 页)。

以恭亲王奕訢主导的总理各国事务衙门所展现的巨大决心与魄力,正好适应了甲午战败后全国弥漫的一波振兴思潮,成立一个全国性的大清邮政机构,是一项振奋大清帝国的现代化举措,同样迎合了这股民气。一个隶属大清帝国的全国邮政系统,不但可以与其他在华西方国家的邮政和日本邮政分庭抗礼,而且拥有了一个整合全国邮政系统纷杂的平台,将来还可以要求甚至逼迫这些客邮退出中国(《总理衙门旨议办邮政请由海关设邮递推广并与各国联会以便商民而收利权奏》,海关总税务司通令 709 号之附件,1896 年 4 月 30 日。《中国海关的起源、发展及其活动文件汇编》第 2 册,上海,1936 年印,第 55 页)。

若是能把整合全国纷杂邮政系统的功能置入一个更广大的通讯传播网络中加以探讨,或许可以理解在以总理各国事务衙门及各地方总督为首的政府机构主导下,清帝国庞大而又落后的通讯传递系统似乎正在朝着现代化的方向逐步转型,这一通讯系统的新架构包括了邮政、电报、电信、铁路和轮船。换言之,大清政府期待以对通讯和交通的改造,正面呼应全球化和现代化的趋势,同时力求挽救帝国的威望。

二 交通与邮政的联结

赫德所拟的《邮政开办章程》虽然比前述胡燏棻的邮政奏折更加详细,但在地理和交通上的思考颇有相似之处:一、两者都强调邮政应以城市与港口为主,兼顾大城市及其腹地的重要性;二、两者都强调邮政应紧密配合电报线的安排;三、两者都强调要兼顾水陆两路,特别是对正在兴起的铁路抱持期望。

的确,这个由邮政、港口及其腹地城镇和水陆交通所构成的三角关系,一直是早期邮政建立时的核心理念。例如,在对冬季五大港口(牛庄、天津、烟台、上海、镇江)和北京间的邮政运输事务上,海关对邮政路线的设计可谓颇费周章。为在冬季能够顺利传达上海与南北方之间的信件,将镇江和天津设置为两大邮务中心。天津在北方担负着对牛庄、北京和烟台邮件的集散功能,镇江则负责收发长江流域,从南方各港口转送北方各港途经上海(或相反方向)和从上海本地来的邮件。此外,关于天津和镇江间陆邮路线的设计,更是仔细盘算力求快速并扩展至尽可能大的地理范围。要达到上述两个目的,邮政系统必须与民间信局合作,并选择适当的城镇作为分支据点,如途经山东和苏北的路线安排就是经过多方考虑,因为此段交通包含陆路和水道,还要考虑济南、曲阜周围密集的城镇分布的问题。

在赫德的《邮政开办章程》中特别强调,各港口间以及港口与内地间的交通往来,其邮界的划分如总局、分局等的规划原则,基本上是关照以下两个重点:其一是行政区范围如省、县、乡、镇、社之分;其二是交通类别,如港口、陆路、海路和河道。

关于选择在哪些地方设置分局的议题上,各省的邮政总局均会在评估后做出自认为最为适合的选择来设立分支局,然而不可否认的是,这些决定或多或少具有“试验”的性质,并非每一个新据点的表现都符合预期。当地民众接受新式邮政的程度,当地商业活动是否稳定,和新的邮局据点与送信的线路衔接是否流畅等等,都会影响分支局的营业状况。这些因素与营运成本的关系(从牲畜支出、信差脚夫的薪水到各个分支局设点租屋等基本开销),都是造成上述分支邮局持续亏损直到 1915 年才略有盈余的主因。

除了交叉运用上述两大原则规划设置分支邮政局外,大清邮政在对早期邮政业务的考量上特别重视其与铁路、电报线的配合。例如各分支邮局基本上是沿天津、塘沽和大沽间的铁路和电报线设

置的。在各地的邮政路线和邮政的拓展上,除旱路之外,海船、河船和铁路均扮演着非常重要的角色,其中又以铁路至为重要。

学者已有研究指出,铁路在 20 世纪初期确实影响了中国城镇的发展,尤其在区域经济变迁上更是如此(参考张瑞德:《平汉铁路与华北的经济发展(1905~1937)》,台北,中研院近代史研究所 1998 年版;江沛、熊亚平:《铁路与石家庄城市的崛起(1905~1937 年)》,《近代史研究》2005 年第 3 期,第 170~197 页),邮政业务也有意识地与铁路发展紧密联结。铁路与邮政的结合在西方国家屡见不鲜,也是现代邮政提倡者经常援引的例子。大清邮政成立后,以海关为主导的邮政紧跟铁路扩展的线路来拓展邮线,两者合作的确实有利于邮政的发展战略,尤其是当面对客邮、民信局和驿站三种既有力量的挑战时,如何与新式交通紧密结合以提升竞争力,便成为新式邮政发展中的主要课题之一。

在海关主导下,大清邮局与重要的西方国家在华轮船公司陆续签订合同,这些公司同意除本国邮件外,只载运经由大清邮局交付的邮件。不久后的铁路兴建,让大清邮局获得了更为有利的发展机遇:一方面凭借铁路延展将邮务持续推广,并且可以与铁路枢纽城镇结合;另一方面则是借由铁路扩大了大清邮政的服务范围并缩短了送信时间,如此可与客邮、民信局和驿站三个系统进行竞争。三个既有邮政系统与大清邮政的关系错综复杂,牵系着中国近代邮政发展的不同面向,本文难以交代清楚。由于铁路网络的渐成助力,新成立的大清邮政后来居上,因此本文要稍微追溯铁路与中国现代邮政的渊源。

从历年的大清邮政“事务通报总论”来看,邮政的扩展对于铁路的倚重与期待自不待言。如《大清邮政光绪三十二年事务通报总论》称:“查向来由京至开封、西安、兰州,须搭轮船经过上海、长江以达大陆。本年借重铁路,其至开封仅两日半,至西安不过十天,至兰州不过二十一日。由京至太原之路,前数年总需半月,近则不过七天。再越两年,枕头支路告成(系由京汉干路所分以达太原),若经此路,只需两日而已。”(北京邮政管理局文史中心编:《中国邮政事务总论》上册,北京燕山出版社 1995 年版,第 32 页)1907 年完成的第一批大型区域性《大清邮政舆图》,除了把已经通车的铁路纳入邮线外,也特别描绘出即将完成的铁路线以预告未来可以增加的邮路。

1903 年,为了能够让邮政顺利与铁路接轨,并凭此与民信局、客邮等展开竞争,外务部和赫德共同推动出台了《大清邮政局铁路公司互议章程八条》,根据这一章程直接与津榆铁路、卢汉(京汉)铁路公司签订协定。《章程》第一条开宗明义规定:“铁路只允中国邮政官局运送包件,其民局及别国官局邮件概不准行运送,至各国军队按合同应送各件,应由中国邮政局随同日行邮件代为由火车寄投。”(海关总税务司通令 1076 号/邮政通令 61 号,1903 年 4 月 16 日,《中国海关的起源、发展及活动文件汇编》第 2 册,第 57~69 页)章程还明文规定,午后开行的火车,应每日两次备有专门的邮务专栏,以便随行邮政人员处理邮件;邮局可在火车各站租用房子并设立信箱。这个《章程八条》后来也推行到其他火车路线上。在垄断铁路使用权前,大清邮局适时降低国内平信邮资,客邮和民信局的竞争力明显受挫(多数客邮问题在“一战”后和 1921 年华盛顿会议上逐步解决,民信局的问题则在 1930 年由国民政府用法令解决,裁驿归邮之举早在 1912 年即已完成)。

从实际邮路的统计来看,早期邮政使用多种交通方式相结合以扩展其服务范围。以 1908 年与 1915 年比较而言,1908 年的邮差邮路有 20.5 万里,轮船及民船邮路约 5 万里,火车线路 1.25 万里。至 1915 年,邮差邮路达 38.2 万里,轮船及民船邮路共 5.9 万里,火车线路 1.9 万里(参见《大清邮政光绪三十四年事务通报总论》、《中华民国三年邮政事务总论》,北京管理局辩证误史中心编辑:《中国邮政事务总论》,第 125、340 页)。相较于旱路和水路,依赖铁路的邮政路线增加较慢,所占比重较少,然而它运输快的特点,对在幅员广阔的国土上推广邮政贡献很大,尤其是在运河不堪使用、冬天海水结冻的情况下,以技术特性补强了南北联系。铁路还使邮政加速向内陆方向发展。透过三种交通形式的互补,邮政服务范围得以从“点、线、面”形式的布局,逐步扩张为全国性事业(蔡明峰:《大清邮政版图拓展模式之研究》,台北,蟠龙邮票公司 2007 年版,第 4 页)。

三 结论:新式邮政与社会变迁

行文至此,本文虽然强调了以港口、铁路为特征的现代交通体系的巨大功能,但也特别指出,受

这种包含电信、报刊、邮政、电话和新式交通工具的技术性引进而对中国社会产生了巨大的影响,但这一影响又是渐进式的。本文所持观点,是这种新的信息网络在很大程度上回应了中国人在经济、政治、文化和人口迁移上的新需求。换言之,不同社会需要不同的信息网络,19世纪下半叶和20世纪初期所产生的信息网络,就是对已产生新的生活形态和经济活动模式的新事务的回应。

一个全国性邮政系统的成立,有力挑战了既有的邮政系统,尤其是行之有年的民信局。这一变化可以解释为何当初赫德在1860年年初提出创办全国性邮政,而清廷却一直恪守不与民争利的想法迟迟不肯采纳的原因之一。单从晚清史来看,成立新式邮政有其必然性,其时代性意义如前所述,当然也不应忽视当时社会舆论气氛同样包含着提倡新式邮政的呼吁。如当时第一大报《申报》,经常以社论形式敲边鼓,尽管它本身非常依赖民信局将其新出版的报纸运送到上海以外的地方去。

不可否认的是,一般民众对新式邮政的接受程度依其地区和教育、经济等背景有所不同,整个社会对接受新式邮政也有一个适应期。然而新式邮政的最大特点,很快就让中国民众意识到了使用其有较大好处:一般国内平信以重量计价而非以距离,这与民信局以距离来收费的传统有很大不同。在邮政与轮船、火车密切结合后,新式邮政在远距离传递信件上优势明显,民信局的优势则在寄送包裹上提供较好服务。史料展现了一个有趣的现象,各擅其长的邮政服务分化了市场,民众会聪明地依照所寄信件物品的状况和收信人地点,来决定采取民信局还是新式邮政服务。

新式邮政很快将业务项目扩展到了快递、保险信件、挂号信件和汇票上。此外,邮政储蓄、航空邮政等措施也在民国时期陆续引进。回首这段统一全国邮务的邮政史,对比今日不论在中国大陆流行的“快递公司”和在台湾兴盛的“宅急配”,可以清晰地发现中国社会的生活形态终究又要转型了。两岸邮政拥有清末共同的邮政历史,如今也不约而同地面临类似的挑战。

收稿日期 2016-05-08

作者蔡维屏(Weipin Tsai),英国伦敦大学皇家哈洛威学院历史系副教授。

新式交通与近代江南交通格局的变动

丁 贤 勇

近代以降,西力东侵,新式交通进入中国,机械力克服了自然力时代的局限,使原先的经济与交通地理空间结构发生巨变。从更宏观的角度来说,这种变动是如何发生的?其呈现出的形态如何及其对城乡空间结构的影响又是什么?在此以江南地区为中心就海陆交通格局、水陆交通工具及对城乡空间结构的影响等方面作些探讨。

一 海陆交通格局变化:出现海洋导向的交通格局

近代以来,沿海(远洋)运输兴起。

传统交通运输是以内河水路交通运输为主的。利用天然的或人工的河道,实现货物与人员往来,并在大江大河边形成人类大大小小的聚落;陆上运输因为仅限于人力与畜力,运输成本高,故陆上运输处于次要地位。同时,在水上运输中,沿海运输地区的运输因大风大浪、制度安排(如清代闭关政策)等,也只是起补充作用。

传统南北运输主要通道是依靠大运河实现的,如1793年秋的马戛尔尼、1859年春的容闳都走过大运河,溯钱塘江到达常山、玉山,再南下两广或西至华中地区。及至近代,随着海上贸易与海外运输的发展,沟通中国南北的大运河—钱塘江水路运输,开始衰落。传统内河运输体系让位于沿海、外