

古代当个快递员有多难

■相关链接

近几年随着电商行业的发展，也带动了快递行业的发展，尤其是“双节”即将到来，将给快递行业带来一次不小的机遇和挑战。快递员这个职业由来已久，其中的艰辛和不易自古如此。在古代当个快递员有多难？

古代快递有多快

壹 风餐露宿赶路累



虽然对于快递员这个职业始于何时众说纷纭，但根据《周礼·秋官》记载，早在周朝就已出现主管邮驿、物流的官员“行夫”。时至春秋时期，马匹作为当时最主要、最便捷的交通工具也被广泛用于快递行业，自此“马传”正式出现。

虽在秦汉时期出现了邮亭驿置，魏晋开始设置驿站，但风餐露宿、彻夜赶路的快递员们并未曾像我们想象的那样得到充足的睡眠和休息。

所谓的邮亭驿置和驿站都仅仅是用于保存马匹和干粮，并非用于人员休憩。通常情况下都是马休人不休，快递员们到达驿站后吃口饭、喝口水便立即启程，有时候甚至连脸都来不及洗，更别提睡上一觉了。

而那些马匹无法行走之地的驿站均不设驿马，快递员们只能靠徒步行走来完成文书的传递工作，如山西至河南经由的盘陀驿，闽赣接壤之德化县驿，湖北襄阳之汉江至王政桥驿，以及云贵川等地，或崇山峻岭或密林险道，既无车辆也无马匹，只有快递员们“走递”消息文书，其艰辛可想而知。

或许不少人会认为，“走递”员工工作艰辛，相比之下的“马传”员工应该舒适许多。然而，事实却与之背道而驰，古代中国的交通运输系统虽不及现代发达，但对于速度的要求丝毫不逊于当下。

虽说所有的马驿都会备有快马，并根据等级不同，要求日行180里、300里，以及500里，但骑着快马的快递员们还是得马不停蹄地日夜赶路，丝毫不敢懈怠。

这时有人较真了，影视剧里的千里马不是都日行千里吗？用得着这么赶路吗？其实这是误解。古代的计量单位与现代不同，比如周朝时的一里只有现在的300米左右，即使《史记》等正史中记载的“千里马”，说的“千里”其实也远没有今天的“千里”这么远。这样看来，所说的“日行千里，夜行八百”的神马，速度也并不是想象中的那么快。

唐朝时全国快递业发展迅猛，各省市共设1600多个驿站，快递员更是达到两万多人，并力求水陆多栖发展。各驿站都设有驿舍，有驿丁、驿夫，这些人的身份比较低下，长期忍受烈日煎熬，即便寒风凛冽或者倾盆大雨，都必须身背文书袋奔驰在路上。

贰

打包封装过程苦

古代快递员们除了日夜赶路的艰辛疲惫，各类商品的打包过程更是细致入微，不得有半点差池。如果说夏商时期的快递业处于短途小物运输的萌芽阶段，那春秋后的快递业则进入了长途大宗物品运输的发展阶段。此时的快件由于需要长途运输，因此人们对于物件的保护意识也逐渐增强。

为了防止重要物品被调包，朝廷规定对于不同类的物品采用不同的打包方式。汉代，物件的打包封装过程就已经相当专业了。汉代快递员们通常根据物品的大小，形状分别装入函、篋、囊中。

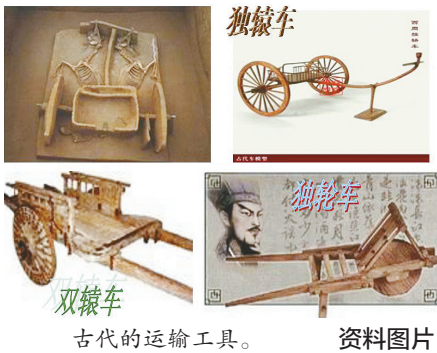
其中，“函”为一种小木盒，一般用来装筒牍，函的木板盖上刻线三道，并凿一个小方孔，绳子扎好后，还需用封泥将

方孔封好。篋为木箱，囊为口袋，两者通常用来装体积更大一些的物品。物件的打包过程可谓是里三层外三层，还得加印加章加印泥加封条，足见其过程之烦琐。

到了唐朝，就连各地的特产美食也都可以快递。其中最为著名的食品快递就是螃蟹和荔枝了。当时平原郡（今山东境内）的螃蟹味道鲜美，名震天下，为了进贡给皇帝享用，当地的官员们便使用快递运输。与其他物件不同的是，食品在运输过程中必须保证其不会变质，因此每年进贡螃蟹时，快递小哥们都得先将螃蟹用棉线扎好，再用毡子密封起来，然后速递到京城。

在没有冰袋、没有空运的古代，荔枝的打包方式更是苦坏了快递小哥们。要说历史上最著名的快递小哥，就要数那位给杨贵妃送荔枝的了。“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来”，如此远的距离，快递员是怎么保证荔枝在运输中不会变质呢？

通常情况下，快递小哥们需要锯断毛竹并砍掉上半截，然后将下半截竹筒剖开，把荔枝装进竹筒里，再用铁丝扎紧竹筒，开口敷以黄泥，待其晾干凝固后再进行运输。如此一来，荔枝藏在竹筒内，犹如置之密封箱中，其口感得到了极大的保证。如此完备的包装也足见快递小哥们的良苦用心。



古代的运输工具。

资料图片

叁

路遇盗匪命堪忧

如果说国家所设驿站内的快递小哥们好比中国邮政的员工，那镖局里的镖师们则是民营快递公司的员工。与“三十里则有一驿”的大型国有机构中国邮政相比，民营快递公司里的镖师们就得一路自求多福了。

明朝中后期，商品经济高速发展，各地之间的商贸往来也日益频繁。为了完成城市间大批物资的运输工作，各类民营快递公司也如雨后的春笋般涌现。

但运输过程中往往需要穿越深山老林或乡野小道，而这些地方则是响马横行、强盗猖獗，为了保证快件的顺利运达，作为总镖头的老板，不仅要有高强的武功，有时还需要在武林上有一定威望。

而行、强盗猖獗，为了保证快件的顺利运达，作为总镖头的老板，不仅要有高强的武功，有时还需要在武林上有一定威望。

而担当护镖的镖头与镖师除了得擅长各种陆地和水上的功夫，还需精通各类刀械与暗器。一旦路遇强盗劫匪，在亮明身份和镖底后，倘若对方仍不依不饶，这些民间快递小哥们得真刀真枪地与其拼个你死我活。有时为了成功运送货物，不少镖师都亡命途中。因此，也有人常说这些快递小哥们都过着刀口舔血般的生活。

肆

“闯王”李自成曾是快递员



“闯王”李自成。

资料图片

无论是古代邮政里的快递小哥，还是民营公司里的镖师镖头，虽工作艰辛却收入微薄，有时甚至还得面临裁员的风险。

明代著名农民领袖李自成就曾当过四年多的快递小哥，但作为资深派件员，李自成还是因为一时大意而弄丢了快件，而且还是政府公文。李自成本以为领导会扣取工资或实行些许体罚来以儆效尤，可谁知，却传来了裁员的噩耗，本就一穷二白的快递小哥李自成连这个微薄的收入也因此失去了。

而事实上，由于原本用于递送使客、飞报军情、转运军需物资的驿站数量大幅上升，各级官吏也开始利用全国驿站系统来损公肥私、中饱私囊，加倍压榨基层快递小哥。快递员们是苦不堪言，上级官吏们却乐在其中。皇帝听闻此事，雷霆大怒，下令裁撤驿站，无数类似李自成的快递小哥也都因此丢了工作。

据《浙江法制报》



无论哪个时期，对“快递”的路程和速度都有要求。秦汉时期步递一般都是短途，平均每个时辰要走10里，这是对普通邮件的要求，当天送完。如果用传车，一般每天要行70里，最多每天可行两三百里。骑马的话，对速度的要求是“日行四百里”，这是当时的速度极限了，即古人眼里所称的“至速”。

隋唐时期对陆路的驿速则有这样的程限：传马日走4驿，乘驿马日走6驿，按每30里一驿算，日走120里至180里。如果是急件，要求日驰10驿，相当于跑300里。更急的，如送赦书，则日行500里，日行约16驿。

宋代的快递，是在步递和马递基础上创立的，最早记载出现于宋真宗景德二年（公元1005年）。急脚递并非人力的步递，也是一种马递，要求日行400里。元代的急递铺，更接近今天的快递公司，程限与宋代一样。

其实，快递业较为正规从魏晋时期就开始了。那时还出现了专门针对“快递”的第一部邮政法规，即魏国由陈群等人制定的《邮驿令》，这在中国邮政史上具有里程碑意义。

到了隋唐，快递业更为发达。由于大运河的开凿，水路快递更为突出。在唐玄宗时期，全国有1600多个驿站。

古代快递的保密措施

对于一些重要的文书等快递，为了预防中途泄密，被人拆看或伪造，古代采取了不少特殊的手段。比如秦代时，文书都是写在竹简上，所以传递之前都会将邮件捆扎妥当。在结绳处使用封泥，并盖上相关印玺，以防私拆；写在绢素上则要装入书袋中。此后，封装工具和手段更加丰富。

如果快递变成慢递，或将邮件递错丢失等，都将被严惩。在唐代，快递送晚了，或是不依驿道行走，也要被处罚。如果投递过程中出现耽搁，或是私拆、损坏、丢失邮件，也有相应处罚规定。就像现在的快递行业，依旧要保证快递物品的完好无损，只有这样，合作才能长久。 中新网