

中国公路交通史丛书

陕西古代道路交通史

人 民 交 通 出 版 社

内 容 提 要

本书记述陕西自先秦至清末道路交通发展的历史。从西周道路的形成；秦驰道的修筑；汉褒斜道、回中道、子午道的开辟；隋唐道路交通的盛况以至宋元明清道路交通的纵深发展与兴衰变化，进行了详细的记叙，并从政治、军事、经济、文化等方面分析了陕西古代道路交通发展的原因及产生的重大历史作用。对研究陕西古代社会经济和政治、军事、文化等具有重要的参考价值。

陕西省交通史志编写委员会

主任委员 张修仁
副主任委员 杨巨盛
委员 张修仁 杨巨盛 许瑞林 贺汝模
王 践 周治敦

《陕西古代道路交通史》

主 编 王 开



1 淳化县甘泉宫城遗址中的望母台（右）和承水台（左）遗迹

2 直道经过的鬼门口今貌



直道经过的石门关

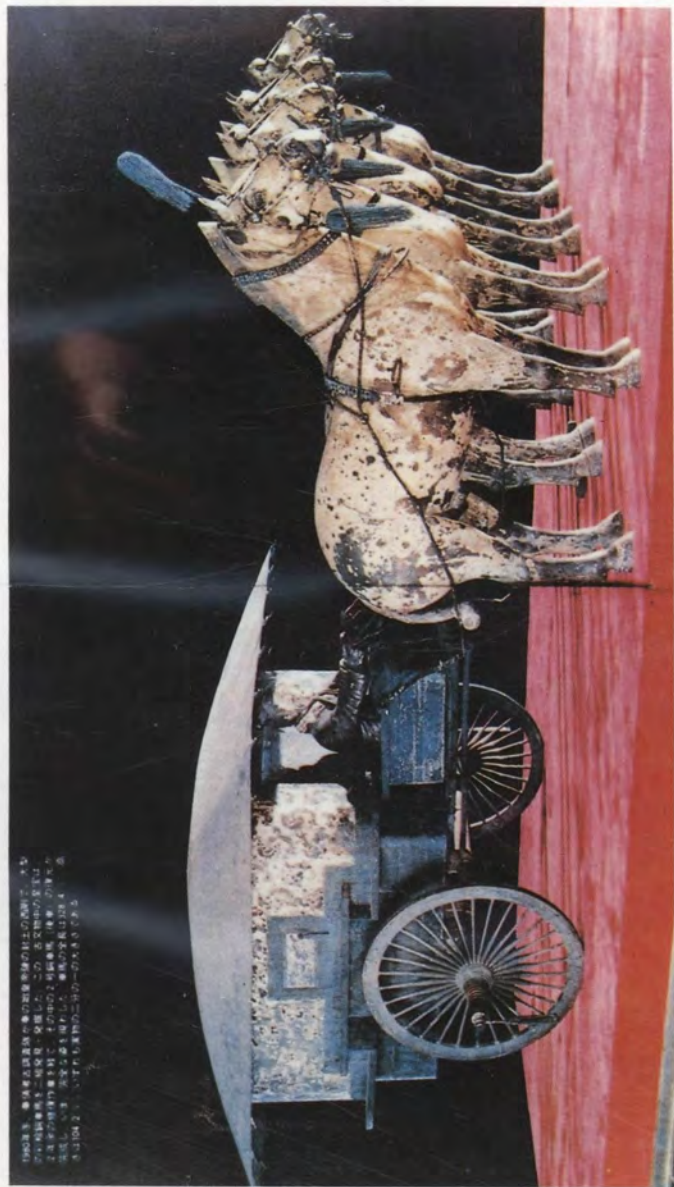


4 子午岭斜梁上的直道遗迹



毛乌素沙漠中的直道路路基遗迹





6 秦始皇陵出土的铜车马——安车



7 回中道旁的烽火台遗迹



8 褒斜道上的衙岭（五里坡）今貌



- 9 褒斜道赤崖“千梁无柱式”
栈梁、栈孔
- 10 留坝县南河乡孔雀台栈道孔
- 11 长安县红崖子子午道栈孔、
栈梁

2 蓝桥水出口处的
武关道栈孔



13 子午关近处的桥柱孔遗迹



4 唐代兴州城楼今貌



15 蓝田道上的“蓝桥”桥柱孔



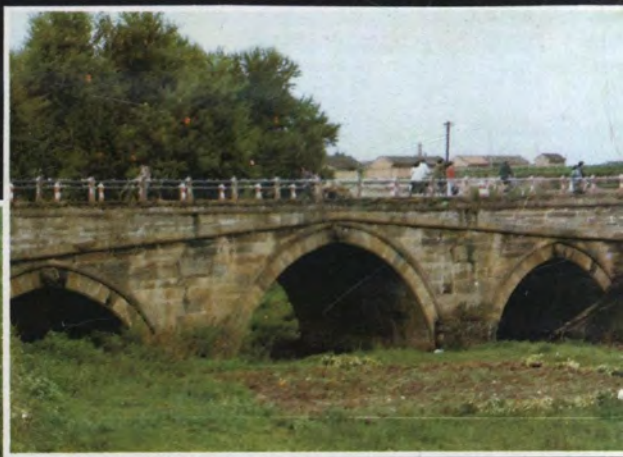
16 唐昭陵出土的转运丝绸的骆驼



17 府州、保德州间的黄河古渡



18 元墓出土的灰陶马车（陕西考古研究所藏）



19 凤翔塔寺桥今貌



20 陇坂东口的安成关旧址

目
录

总序	
出版说明	
前言	
绪论	
第一章 西周道路的开辟	1
第一节 “国中”道路和“野途”	3
一、“国中”的经途、纬途和环途	4
二、野途与市场的交换活动	6
第二节 井田间的径、畛、涂、道、路	7
第三节 诸侯封国间相互交往的路线	8
一、周原、丰邑间路线的开辟	9
二、周原、丰邑通芮、虞、莘国的 路线	10
三、周宣王北伐獯豸达于洛水之阳的 路线	11
四、周人伐蜀、伐褒的路线	12
第四节 王畿之地的道路运输	13
一、城邑市场的设置与区域性交换	13
二、官手工业原材料和产品的运输	14
第五节 西周野途上的驿传设置	16
第六节 西周对道路的管理	18
第七节 西周时期车的形制和类别	20
一、畜力车的创制	20
二、畜力车的形制	23
三、畜力车的类别	27

第二章 秦代驰道、直道的修建和道路系统的形成	35
第一节 秦蜀栈道	37
第二节 秦通西北的道路	39
第三节 秦始皇以都城咸阳为中心修治的驰道	40
一、东方干道——咸阳·函谷道	41
二、东南方干道——武关道	42
三、东北方干道——咸阳·临晋道	47
第四节 蒙恬监修的“直道”及其历史作用	49
一、秦直道的沿途经地	50
二、秦直道的历史作用	60
三、秦直道筑路技术的惊人成就	61
第五节 内史地区的复道、阁道、甬道和渭桥	63
一、复道、阁道和甬道	63
二、渭水上最早的多跨梁柱桥——渭桥	66
第六节 秦代道路建设的特点	67
第七节 秦地畜力车的发展演变	69
一、双辕车的创制	70
二、秦始皇陵的“铜车马”与秦代车制	71
第八节 军需、商货运输和移民活动	79
一、军需、贡赋运输	79
二、移民实地、实边活动	81
三、驰道上的商业贩运活动	82

第九节 秦代的亭、传85

第三章 两汉、三国、魏、晋时期驿路交通的
拓展91

第一节 汉武帝“通回中道”95

第二节 汉武帝令张卬凿修褒斜道96

一、褒斜栈道的经地97

二、褒斜栈道的特点100

三、褒斜栈道的废塞和复修103

第三节 王莽开辟“子午道”106

一、汉、魏、晋时期子午道的经地110

二、南朝萧梁以后改移的新路线113

第四节 两汉、三国时期秦岭诸栈道重大的
军事活动116

一、汉王刘邦“北定三秦”的路线117

二、诸葛亮多次伐魏的路线120

三、绥阳谷道122

四、武关道与西汉兴亡123

第五节 长安通往匈奴的北方干道126

一、长安、甘泉宫、上郡、五原郡间的
通道127

二、长安、临晋、河东郡间相联结的
道路128

第六节 长安、西域间大驿路的开辟130

一、穿越关山的陇关道132

二、长安、漆县、萧关道133

三、云阳、义渠、高平道134

第七节 长安城内外的驰道和复道136

一、长安城内外的驰道136

二、长安城宫殿间的复道	138
第八节 庞大的輜重运输组织	139
第九节 “均输”、“平准”及其官办 运输	140
第十节 民间运输业的兴起	143
第十一节 车型的发展变化与驴、骡的 引进	146
一、多种形式的车辆	146
二、驴、骡的始用与牛车的普及	151
第十二节 驿传的分类与管理系统	154
一、传车的类别	154
二、驿传的管理系统	156
第四章 隋、唐时期四通八达的驿路网	163
第一节 褒斜道路线的变迁改移	166
一、褒斜道旧线的修治和驿馆设置	167
二、归融改移褒斜道路线	169
三、封敖复修斜谷旧道	170
四、晋晖再次修散关、褒城间的 褒斜道	170
五、五代后唐时期又一次修治 褒斜道	171
第二节 郑涯开辟文川道	171
第三节 骆谷驿路的开辟	176
第四节 “荔枝道”的开辟	180
第五节 凤翔、凤州、兴州间的驿路干线	182
第六节 穿越巴山的金牛道	186
第七节 蓝田、商山驿路的修治	189
一、蓝田、商山驿路的驿馆设置	191

- 二、商州、上津驿路的开辟196
- 三、玉山路198
- 四、崔湜开凿商州、石门间的山道198
- 第八节 长安、洛阳间交通的繁盛与
粮食转输199
 - 一、陆路驿程及馆驿设置199
 - 二、水、陆节级运输202
- 第九节 长安通往“三受降城”的驿路及
“绢马互市”205
 - 一、长安通往“三受降城”的驿路207
 - 二、唐与突厥、党项、回纥诸民族的
沿边互市215
- 第十节 京畿地区的“丝绸之路”南、北
二道及南由路218
 - 一、丝绸的集散地——国际商业大都会
长安221
 - 二、京畿地区的“丝绸之路”南、北
二道222
 - 三、南由路225
- 第十一节 渭水三桥和蒲津舟桥227
 - 一、渭水三桥227
 - 二、蒲津舟桥236
 - 三、对桥梁、津渡的管理238
- 第十二节 关津的设置239
- 第十三节 馆驿的设置与驿传管理242
 - 一、馆驿的设置及人员组织和驿舍、
驿马242
 - 二、唐代的驿传管理248

第十四节 各种运输工具	255
一、马车、牛车和步辇、肩舆	255
二、驮畜	257
三、骑马风气的兴盛	259
第五章 两宋时期陕西道路及驿递交通的发展演变	267
第一节 北宋、西夏对峙时期鄜延地区 军事通道的纵深发展	269
一、横山南北的通道	269
二、子午岭东、西侧的道路	277
三、黄龙山区的通道	282
四、麟州、府州地区的通道	285
五、鄜延路的军粮和商货运输	286
第二节 横穿关中的大驿路	289
一、凤翔、长安、潼关间的驿路	289
二、沟通凤翔府、秦州的陇州道	291
三、黄河锁钥同州道	291
四、关中大道上的竹、木、煤炭及 食盐运输	292
第三节 南宋、金、蒙古对峙, 促进秦、巴 山区道路交通的发展	294
一、秦岭、巴山地区的主要交通路线	296
二、茶叶转运与“茶马互市”	308
第四节 宋代驿、递的发展变化	310
一、宋代的馆驿	312
二、宋代创设的递铺、车子铺	314
三、铺兵及其职责	317
四、驿递的组织管理	318

第五节 宋代车的繁多类型	319
一、乘车及载货用车	320
二、特种车	322
第六章 元代陕西的驿路布局和驿递设置	329
第一节 新辟麻夫川驿路	331
第二节 连云栈道的军事作用	333
第三节 长安通往察汗脑儿的驿路	336
第四节 联接凤翔、长安、开封的陇关道	338
第五节 元代奉元路、大都路间联结 的驿路	340
第六节 驿路上的人员往来和商货转输	343
第七节 元代驿递的发展演变及其特点	345
一、元代驿站的特点	346
二、元代急递铺的发展	347
第八节 元代的驿递制度	348
一、驿站的人员设置	348
二、使臣驰驿使用的牌符	353
三、驿站的主要条令	355
四、急递铺的人员组织与铺兵走递 方法	356
第九节 元代驿站的管理机构	357
一、中央的管理机关	357
二、路、州（府）、县对驿站的管理	358
第七章 明代驿递交通的完善	362
第一节 西安府、甘州间的大驿路	363
第二节 明长城的修筑与沿边军事通道	364
第三节 输粮于边的粮道	369
一、晋粮输边的路线	369

二、汴粮、楚粮、沔粮输边的路线	370
三、定边营、安边营与庆阳府间的 军道和粮道	373
第四节 川、藏与京师联系的走廊—— 连云栈的改造	374
第五节 明代的石砌大圆筒拱桥—— 三原县龙桥	378
第六节 明代驿传的兴衰变化与改革	381
第七节 明代驿、递、铺的设置	386
一、驿站	387
二、递运所	390
三、急递铺	392
第八节 驿站的人员、设备及经费来源	393
一、驿站的人员	393
二、驿舍	396
三、铺陈	397
四、驿站经费的来源	397
第九节 明代的驿券、驿律及其特点	399
一、符验、勘合、火牌和路引	399
二、明代的驿律及其特点	402
三、驿马分等级及马、驴区别供应	404
第十节 明代驿递的组织管理	406
第八章 清代道路交通的新格局与驿运的 衰落	411
第一节 穿越陕西省的皋兰官路	413
一、西安府东路的修治	414
二、灞桥建筑技术上的成就	415
三、西安府西北路的茶叶运输	417

第二节	联结西安府、汉中府、成都府 的“四川官路”	418
一、	清代对“北栈道”的改造	421
二、	南栈道的旧路翻砌	425
第三节	陕西省境内的官马支路	429
一、	西安府通往商州的官马支路	429
二、	西安府、同州府间的官马支路	430
三、	西安府、延安府间的官马支路	431
四、	汉中府至兴安府的官马支路	434
第四节	榆林府境内的塘路及草路	436
一、	沿长城而行的塘路（军路）	436
二、	榆林府与内蒙古、宁夏府进行互 市的“草路”	441
三、	榆林府通往内蒙古地区的商路	444
第五节	人车分道、三轨行驶的石拱桥 ——凤翔府塔寺桥	445
第六节	左宗棠精心筹办的短途运输	447
第七节	渭南县令樊增祥建议的“层次 节递，水陆分运”	450
第八节	各州、县支应兵差、流差的 运输组织	453
一、	渭南县官绅协议成立“帮差局”	454
二、	岐山县设立“公局”	454
三、	大荔县地方官，自行捐廉（薪俸）， 筹办差运	455
四、	三原县设立“官柜”	455
五、	朝邑县改设“兵差义局”，并立 章程二十一条	456

六、兵差归局，流差归署	457
七、同州府知府饶应祺，酌定支差 十四条	457
八、自潼关厅至长武县，择地分设 “官车局”	458
第九节 多种多样的交通工具	459
一、畜力车辆	459
二、驮畜	459
三、架窝子	460
第十节 驿递的设置与驿路上的官店	462
第十一节 铺递的设置及管理	463
第十二节 驿政管理的演变及弊端	466
大事记	472

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社

社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了

一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

出 版 说 明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省（市）、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省（市）、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、

节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省(市)、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省(市)、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站(即送一程)。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院1966年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

前 言

《陕西古代道路交通史》是遵照中华人民共和国交通部 1980 年 7 月决定编写全国及各省、市、自治区公路交通史的统一部署，结合陕西省古代有着悠久的交通历史而独立成书的。全面系统地研究陕西古代道路交通的发展变化，对了解陕西乃至全国道路交通的历史发展规律、特点，都有着以古鉴今的现实意义，这是编写《陕西古代道路交通史》的初衷。本书与近代、现代《陕西公路史》、《陕西公路运输史》为姊妹篇，它们全面地记述了陕西古今道路交通事业的发展演变情况。

本书在编写过程中，得到很多专家、学者和史学工作者直接、间接的帮助。中国社会科学院历史研究所杜瑜；中国地理学会黄盛璋；西北大学李之勤、林剑鸣；陕西师范大学史念海、郝紫云；陕西省文史馆刘安国、陈显远；陕西省文物厅吴志荣、郭长江；陕西省博物馆党军；陕西省榆林县政协文史组史书博、杜相唐，及香港新亚历史研究所严耕望；香港中文大学学生彭张燕等，分别提供了各自或有关的研究成果、专著、论文、资料。

西北大学李之勤、林剑鸣及汉中市博物馆郭荣章，宝鸡市地方志编纂委员会办公室梁福义，榆林县政协文史组张建海，除提供本人的专著、资料外，还参加了书稿的“二审”，提出了非常宝贵的意见。陕西省地方志编纂委员会审稿处原负责人张瑞麟，青海省交通厅编史办欧华国，也应邀参加了书稿的“二审”。宁夏回族自治区交通厅编史办鲁人勇提出了书面意见。

特别是西北大学李之勤、林剑鸣二位教授，多次给予具体指导，并分别对付印稿又进行审改，对保证本书质量作出了贡献。西北大学地理系赵荣讲师，对史稿也提了不少宝贵意见。此外，本编委会办公室的负责同志和有关人员，对史稿的篇目设计、内容取舍等方面，均提出不少建议。行政组王茂功同志，在编写初期曾参与陕西古代桥梁资料的搜集与整理。古代组的丁晨、李进同志，分别对史稿中所引用的文献资料一一进行查对。

本书所采用的彩色及黑白图片，除编写办公室丁晨、李进、林宝龄等同志直接拍摄的以外，中国历史博物馆、陕西省博物馆、汉中市博物馆、延安专区交通局、商洛地区交通局、南郑县交通局等单位及郭荣章、张维铮、石俊山、安子林、王子今、杨培荣、牛新亚、王天育、尤玉隆、魏嫫娥等同志，也提供很多珍藏的照片，在此一并致谢。

本书是由陕西省交通史志编写委员会办公室副编审、主编王开同志执笔撰写的。他一方面广泛搜集资料，一方面虚心拜师求教，争取学术界专家学者的支持与帮助。由于古代交通文献资料很简略，他多次邀同专家教授及编办同志对陕西境内的主要古道进行了实地考察。本书的不少章节，就是在亲自考察的基础上结合文献记载编写而成的（如秦直道、回中道、子午道、悦骆道、陈仓故道、武关道、金牛道、米仓道、褒斜道等）。限于编者知识水平，错讹在所难免，殷切期望识者不吝批评指正，以便再版时修正。

陕西省交通史志编写委员会

1989年3月

绪 论

陕西是中国古代文明的发祥地之一，陕西古代道路交通是中国文明史的重要组成部分。肇始于公元前4000年左右的“半坡人”时期，发展和兴盛于周、秦、汉、唐等统一王朝在关中建都的千余年间。宋、元、明、清国都东迁后，陕西虽失去政治、经济、交通的中心地位，但由于地处中原腹地以及与西北、西南边陲的连接地带，仍然起着东西交通的枢纽作用。

陕西古代道路交通是在特有的自然、社会条件下产生的。一度位居全国中心地位的驿路交通是各种因素相互作用促成的。

陕西关中地区的地理形势，使立国关中者在军事上有险可守；富甲天下的八百里秦川，可以作为“足食”、“足兵”的凭藉；渭水、黄河及其侧畔的水、陆两途，使统治者以高屋建瓴之势，治理诸侯。政治、军事、经济、交通等各个方面，始终是密切结合并互为影响的。因而，周人能取代殷人建立了一个具有高度文化水平和完整统治体系的盛大王朝；秦人据之统一六国；汉王据之战胜项羽；唐人利用关陇的人力、武力，建立了一个强大的帝国，以京城长安为中心的驿路系统网罗全国，并继续开发中国与西方各国间的道路交通，使长安一度成为国际性的商业大都会。

随着封建王朝的更迭，大统一与分裂割据的反复出现，驿路交通有盛有衰。就是在分裂时期，封建割据政权为了巩固各自的统治和扩张其势力范围，仍不断恢复、改善旧路，开辟新路。所以，陕西的古代道路及桥梁建设，总是不断发展的。如三国时期

魏、蜀两国对秦岭的各条栈道无不竭力修治，以利于军事行动。十六国时赫连勃勃为了进攻长安，在统万城（今靖边县白城子）至子午岭间大力开辟“圣人道”。宋、元、明、清各代，先后将“千里栈道”改为碾路。如横穿关中的大驿路；通往西北的陕、甘官路；联结汉中、成都的川、陕驿路；通往陕北的延安府路，始终保持着交通大干道的地位，这是陕西的地理位置和战略地位决定的。

一、陕西的山川形势与道路布局

陕西位于中国腹地与西北、西南地区的连接地带，北邻内蒙古，南靠四川、湖北，东界河南、山西，西接甘肃、宁夏，总面积为 195800 平方公里。关中盆地，群山环绕。南侧的秦岭，重峦叠嶂；西侧的陇山，岩壑高深；北侧的九嵎、嵯峨、黄龙，乃至子午岭、横山，成为天然屏蔽。陕北高原和汉中、安康盆地，地形地貌各不相同，因而在气候和地理条件上也自成一体。勇敢、智慧的古代劳动人民，利用不同的自然地理条件，修凿出各种类型的道路，与外界沟通往来。

在克服山川险阻修建道路方面，陕北、陕南各因地形之便，一修于山岭之巅，出现了长达千百里的“沿脊线”路；一修于深山溪谷之底，即古人所说“栈道千里，无所不通”。在毛乌素沙漠中，古人利用沙漠中淤积的白垩泥或黑垆土，垫修成高出地表 2—9 米、宽 100 余米的“直道”，令人叹为观止！

由于古代的生产力水平较低，生产工具比较落后，征服自然的能力是有一定限度的。于是，他们采取循河觅道，因河成道的办法，利用相近的河谷，连接成道。河溪是天然的指向器，千溪万流归大川，沿山谷溪流岸边修成的诸多支路，很自然地就与平川的交通干道相联接，成为羽状的道路网络。因而，天然河流和山岭的分布，制约着古代陕西的驿路布局。如：由于灞水、丹水

源头相近而联接成武关道：斜水、褒水在五里坡相近而联接为褒斜道；散谷水（今清姜河）与故道水源头相近而联接成陈仓故道。陇关道是沿泔水而行；长安、邠州、萧关道基本上是沿泾水而行。利用山势的是秦汉“直道”，它沿子午岭山巅而行。这是陕西古代道路的产生、分布的最大特点。

二、陕西古代道路产生、发展的几个历史阶段

陕西古代道路的产生为时甚早，根据考古发掘，仰韶文化时期的“半坡村人”，在其聚落附近即发现有为打猎而入森林之路；为制陶而入窑场之路；为取水而至泔水河边之路。为生产、生活需要而“践草为径”，即是原始道路。历代王朝所开辟的官驿路，有许多与原始道路相重合，它们有着历史渊源关系。陕西古代道路发展的历程，大体分为史前期的原始道路，居于全国交通中心时期的驿路和交通干线固定不变时期的官路等三大阶段。第一阶段自公元前4000年至公元前1000年左右，大体有三千年的漫长时间。第二阶段起于西周，止于唐末五代，约有2000年的时间。第三阶段起自宋代，止于清末，约有近千年的时间。

陕西远在80多万年前，就有“蓝田猿人”出现；20多万年前就有“大荔人”存在。到了新石器时期，“半坡村人”、“姜寨人”、“北首岭”人就大面积地活动于渭水及其支流侧近。据多年来的考古发掘，关中地区的近千处新石器时期的文化遗址，其分布以渭水沿岸为稠密，把这些文化遗址用线连贯起来，分明是东西往来的一条交通要道。值得研究的是，今西安市以东的遗址大部分分布在渭水南岸；以西又是在渭水北岸，其分布情况与西周以后乃至当前的路线经地相符。因此，可以说横穿关中的这条交通大道在新石器时代早已形成^[1]。之后，轩辕黄帝率领族人由关中西部向嵩山之外游徙；夏王用以征伐有扈氏（今户县）；秦人由东方迁向“西陲”；周人由周原向东扩展；秦始皇兼并六国；汉王刘邦与

项羽决战等等，莫不以这条沿渭水、黄河而行的轴心大道兴兵挥戈。特别在西周时期，其东西狭长的疆域，完全是靠这条东西大道来维系的。如武王灭纣；周公东征；太公望封于齐；周公自封于鲁。西周王朝为了加强对东方的控制，周公在灃水东岸修建洛邑（今河南洛阳市东）；又在洛水西岸修建王城（今洛阳市），以八师军队驻守，作为朝会东方诸侯的东都。这样，西起岐阳，东到圃田，所有泾、渭、河、洛地带，都包括在周的王畿之内。西边的渭河平原，以镐京为中心，是周人兴起的根据地，称为“宗周”；东面的河、洛地带，以王城为中心，是保卫宗周和镇抚东方的重镇，称为“成周”。以东方大道为纽带，把东、西两都连成一片，王畿的范围，达千里以上。^[2]

周朝是中国历史上持续时间最长的一个朝代。自西周开始，由国家控制按照统一规划和一定规格修建了城乡道路，形成了城乡道路体系。即都邑中修建有经途、纬途和环途；农村的井田中修建有不同宽窄的径、畛、途、道、路；联系城乡交通的有“野途”，形成了以镐京为中心通向六乡、六遂和诸侯封邑及卿大夫食邑间的城乡道路网络。出于政治、军事和经济上的需要，西周政府在交通干道上三十里设置“路室”，五十里设置“候馆”，作为接待使臣、宾客的食宿之所，这是后世驿传的雏型。又“十里有庐，庐有饮食”，作为守护道路的人的住所，为后世“道班”设置的草创。“列树以表道”，且荫及行人，开创了后世植行道树的先例。中央政府的“六官”（天官、地官、春官、夏官、秋官、冬官），分工负责，并置专官管理城乡道、桥的修筑、养护及对馆舍的管理，其管理规章制度是前代所未有的，被认为是世界道路史中最早、最完善的路政管理^[3]。限于当时的历史条件，西周完善的城乡道路体系及路政管理只普及于王畿之地，但到秦汉以至隋唐时期，随着中央集权制和统一的大帝国的建立，咸阳、长安就成为全国交通的中心，驰道、驿道四通八达，西周的小范围的道路体系扩

大为全国的道路系统；其路政、驿传管理也进一步完善和充实了。

“千古一帝”秦始皇，为了大一统政治的需要，亟力开发交通，修治驰道、直道，以咸阳为中心，有函谷道通三川郡；有武关道通南阳郡、南郡；有临晋道通河东郡、太原郡；有褒斜道通汉中郡、蜀郡；有“直道”通上郡、九原郡；自林光宫西去，又有路通北地郡和陇西郡。这六条大干道出了陕西以后，又有分支路线伸向全国各地，与每个郡县相联结。加上“书同文，车同轨”等项措施，使得大一统的秦帝国，建立了一个完整有效的道路和邮传系统。

西汉在长安建都后，不但因袭秦制，而且又先后开辟了回中道、子午道。特别值得一提的是开辟了通向西域的“丝绸之路”。以陇关道、萧关道取代了甘泉宫西去北地郡和陇西郡的道路，使陕西境内的交通干道增加到八条以上。秦、汉的驰道建设和邮传设置为隋、唐驿路、驿传的大发展奠定了坚实的基础。

隋朝结束了中国数百年分裂割据的局面，使全国形成了新的大统一。隋文帝为了加强中央集权的国家统治机器，不遗余力地在关中东部凿漕渠，修治通向江淮的水陆运道；并在驿路上建置馆、驿、台传。台传还备有仓库，以供应过往官使的饮食。到了隋炀帝时，又广修国防道路和运河沿岸的道路，以防护当时的长安和洛阳这两个政治、经济中心。

隋朝对发展道路交通贡献很大，但国祚短促，其作用没有得到充分发挥。继隋之后，唐代除保持旧路畅通外，又根据各地区的实际需要，不断增辟新路，或改建旧路，使得由京师长安通往全国各地的交通干线，增加到十余条。唐代驿路交通的繁荣发达，达到中国封建社会的全盛时期。就陕西来说，十一条驿路干线共长约7000余里，共设驿站150余处，这是古代道路发展的一个鼎盛时期。

由于交通的大力开发与交通工具的不断进步，富商大贾已能

作远程的和大批量的运输，且“交货往还，昧旦永日”，因而促进了唐代社会生产的上升，创造了光辉灿烂的盛唐文明。

宋、元以后，国都东迁汴梁、北京，陕西在政治上退居次要地位。但由于陕西省是中原通往西北、西南边域的交通走廊，又加上宋与西夏、元与察合台后王封地及西藏地方、明与鞑靼、清与新疆、青海、西藏、四川等军事、政治背景，陕西的战略交通地位始终没有减弱。横穿关中的官马大路及陕、甘官路、川陕官路和沿明长城而行的军路，仍是封建王朝的“国脉”。

三、陕西古代道路交通大发展的主要因素

陕西古代道路能够得到长足发展，并一度居于全国领先地位，是由诸多因素促成的。概括起来，主要有政治、军事、经济以及地域诸因素。这些因素有时相互作用和转化，既促进而又制约着陕西古代道路交通的发展。

周文王时期，即在周原和丰邑肇建城廓，成为商王朝统治下的一个邦国。周人为了争生存，图发展，并“誓志灭殷”，不断向外扩展，兼并周围一些部族。在政治、军事的双重目的下，先后开辟了周原至毕邑（今咸阳市北），毕邑至丰邑，及毕邑、丰邑通向渭水、洛水、黄河交会处乃至黄河东侧、南侧、北侧的道路。西周建国后，受封的诸侯、卿大夫，各在其封土内建筑城邑，并开辟了本城邑通向镐京的朝贡之路。西周时期关中的道路交通能迅猛地发展，得益于周朝建都于丰镐，关中为王畿之地。

春秋、战国时期，秦国的都城虽然多次迁徙，最后定于咸阳，但都在渭水北岸，没有离开关中。秦始皇的先世为了与晋、楚争霸，先后开辟了多条军事通道，指向晋、楚和北地。秦始皇攻灭六国后，建都咸阳，出于各种需要，立即发动人役，急速修治驰道、直道。通向东方六国故地的三条驰道干线，主要目的在于政治威慑；通向上郡、九原的“直道”，主要在于军事防御；通向蜀

郡的秦蜀栈道，主要在于开发、利用巴蜀、汉中的资源。中心目的在于巩固咸阳秦政权的统治。从而，使咸阳成为全国的交通中心。

建都于长安的西汉王朝，由于长安、咸阳仅一水之隔，近在咫尺，因此，完全承袭秦的道路布局。汉武帝为了出巡北地而开辟“回中道”；为了漕运和便于招抚西南夷而凿修褒斜栈道。西汉末年，王莽又开辟子午栈道，使长安至全国各地，益形方便。

唐代大力发展水陆交通的目的，主要侧重于商业经济，其中也有军事方面的需要。

长安、洛阳、汴州道，即周、秦、汉时的东方大道，是唐代的经济大动脉。唐都关中，经济支柱则完全仰赖于江淮，江淮财赋的源源接济，成为唐王朝赖以存在的经济基础。位于这条国脉上的洛阳，其商业繁荣程度不亚于长安。洛阳以东的大商业城市为汴州。汴州居水陆要冲，为南北漕运的中转枢纽。江淮谷粟财赋运往长安，是采取漕挽陆转办法，节级递运。因此，长安、汴州道在唐代被列为一等大驿路，其维护修治，受到唐政府的高度重视。

长安、商州、邓州道，在唐玄宗天宝年间以前，本为一条用于商货交流的道路，也是江南名士来长安的捷径，因之称为“名利路”。安禄山叛乱后，洛阳、汴州和商州、邓州运输受阻，肃宗时又开辟“上津路”，以转输荆襄一带的财赋于长安，商州道的主要作用也转向经济方面。

唐代长安通往汉中、巴蜀的驿路，虽然废弃了汉、魏、晋时的褒斜旧路，却增辟了骆谷道、散关·凤州·褒城道及凤州·兴州道(嘉陵道)。这是因为汉中、西川地区不仅农业发达，而且成都府的手工业特别是丝织业一直久负盛名，驰誉欧亚，为重要的出口物资，中外商贾大量贩运的中国高级丝织品，实以成都的绫锦为大宗。秦蜀驿路的畅通，支持了长安和丝绸之路的商业繁荣。

另外，秦岭高峻，巴山险阻，蜀道艰难，成为汉中、巴蜀地区的一个天然屏障，常常造成天下大乱蜀不乱，关中不安汉中安的特殊局面。所以，当安史之乱、朱泚之乱发生时，玄宗、德宗曾分别由散关道、骆谷道逃往四川、汉中避难。汉中、西蜀成为乱世中皇帝、大臣、难民的一个庇护所。故唐朝多代皇帝，无不以修治秦岭、巴山的诸栈道为要务。

唐代为了防御突厥的攻扰，保障京师的安全，特在河套地区黄河北岸，分别设置东、中、西“三受降城”。由长安通往“三受降城”，有灵州道、夏州道、麟州道，以三条主干驿路构成伞状防御系统，比秦汉防御匈奴的措施更为有力。

“秦中自古帝王州”，^[4]被誉为“帝王之乡”，即所谓“王者所更居”，“都国诸侯所聚会”。^[5]“天下之道途毕出于邦畿之内”，^[6]这是道路发展的必然。陕西历史层的深厚，是陕西古代道路十分发达的根基。

四、陕西古代交通发展中的技术成就

陕西古代的交通文明，是世代千百万劳动人民智慧和血汗的结晶。它既表现在筑路技术上，也表现在车马系驾的方式方法上。

（一）秦直道“沿脊线”的选定

“秦直道”南段，位于子午岭的万山丛中。子午岭支脉很多，呈“川”字形南北纵峙。直道路线是一直沿主脉及支脉的山巅而行，长距离连续不断，且大体南北相直，测设精确，越河谷处衔接紧密。当时直道如何勘测设计，虽未留下具体记载，但根据中国最早的数学专著《九章算术》中总结汉代以前的数学成就看来，已经运用勾股定理和立表法、连索法、参直法等，有似于三国时魏人刘徽著入《海岛算经》一书中的重表、累矩、三望、四望，及晋代制图学家裴秀的《制图六体》。从子午岭山巅的直道上一些

堽口大体遥遥相对来看，当时是用“准望”确定方位的。从子午岭及内蒙古东胜市西境（西汉北部都尉增山县附近）的众多堽口都是宽50米；榆林市北部毛乌素沙漠中榆溪河东侧约70公里路段“直道”遗迹都宽达100余米等观察，是利用了“分率”（比例尺）技术。从“直道”路线的走势沿山脉转折，随地势高下看来，是利用了“道里”、“高下”、“方邪”等测定方法。汉、魏、晋时期一些科技著作所总结出来的测量方法，正是渊源于战国、秦汉时期的一些技术上的成就。

（二）“穴山起栈”的技术成就

自战国秦昭王时期以后，即在秦、巴山区广修栈道。特别是褒斜道、石牛道，集栈道结构形式的大成。

“穴山起栈”是中国劳动人民在征服天险凿修栈道时的杰出创造；是在不用削平山丘的前提下，避免翻山越岭，修筑“沿溪线”路而采用的一种绝妙方法。栈道的优点在于：梁孔系水平线排列，并不随水势急落，路线保持平直，且无泥泞之害。在构筑形式上，属空中走廊型。梁、柱结合，阁、栏防护设施，考虑得十分周全。梁孔多为方形，以防止梁木转动；柱孔多为圆形，以便利用圆木，减少加工时间。梁木一头立柱，既能增加承载能力，又可加宽路面。特别是武关道在蓝田县蓝桥水入口处的一段栈道，柱孔两两排列，使栈道转湾处的外侧增加了强度，且保证了重车行走时立柱直立不偏，不折损。也有在梁孔上边开凿阁孔，或利用天然石缝开凿石槽，引导山水向一定方向分流，免得雨水、泉水冲刷木板，从而延长了板梁寿命。这都显示了当时工匠的高超技术和精巧用心。

（三）夯土技术在筑路上的利用

秦汉时期，西方有一个强大的罗马帝国，非常重视道路建设，

在古代世界中，罗马大道被称为最高水平的道路。据康有为在《罗马四论》中说，罗马大道是用数丈长的石条铺成，厚约三尺，分上下两层，“上层合灰石为之，下层细砂作之”。“平滑如镜”，质量很高。而秦驰（直）道多是就地取材，利用当地的黄粘土加石灰夯筑而成。这种夯筑而成的车马大道，其宽度超过罗马大道数倍，实用价值上比罗马大道毫无逊色，秦汉驰（直）道因地制宜，就地取材，平原和山地利用黄粘土加石灰夯筑路基，用砂砾、砖瓦渣构筑路面；毛乌素沙漠中利用当地特有的黑垆土、白垆泥垫筑路基、路面，具有较大的坚实度。秦汉“直道”遗迹中有不少宽、高各达数十米的引桥，土桥夯土层，历两千余年而未坍塌。充分说明夯筑的道路完全适应当时运输工具的需要。秦驰（直）道能在短时间内修成，且路线延袤数万里，这是罗马大道难以达到的。

（四）领先于世界的马车系驾法

在古代交通运输中占有重要地位的马车，中国早在商、周时期就发展到较高的水平。马车的系驾法，一直领先于世界。

通过地下文物发掘，得知我国古代的马车，车轮高大，因而曳引的鞅绳就置于马的胸部，西周时期即采用了“胸式系驾法”。而在西方，古代的马车由于车轮较小，无法在高大的马胸与低矮的车轴间形成一条与前进方向一致的平行线，因而不使用束约马胸的鞅绳来曳车，长期采用“颈式系驾法”，直到公元8世纪才改为“胸式系驾法”。“胸式系驾法”不压迫马的气管，马力能得到充分的发挥，这是公元前11世纪左右中国马车的性能就比西方优越的所在，是中国劳动人民在马车系驾方法上的一大创造。

到了南北朝时，系驾方式又有改进。从莫高窟257窟北魏壁画鹿王本生故事的马车，及西魏大统十七年（公元551年）石造像供养人的马车观察，就去掉了鞅、辘，马以髻甲承力曳车。可

是马的鬃甲低于牛的肩峰，这种方式不能完全适应马体的特点。所以，唐代又改进为在马的颈肩间加以“衡垫”。衡垫上部突出，借以阻衡承力（见莫高窟 156 窟壁画）。这是在鞅具中第一次呈现出曳车承力部件的图像。到了北宋，又演变为“肩套”（见《清明上河图》中的一辆驴车）。南宋时出现了“小鞍”^[7]。由西安曲江池西村元朝至元二年（公元 1265）段继荣墓出土的“亭子车”系驾方式观察“肩套”、“小鞍”用于马车上则不迟于元朝初年^[8]，称为“鞍套式系驾法”。西方在公元 14 世纪才出现这种系驾方式。

“鞍套式系驾法”降低了支点，放平了车辕，而且肩套与马的肩胛两侧全面接触，扩大了着力面积，增强了曳车力量，适应了马体的特点，成为此后世界上马车通用的系驾方式。“胸式系驾法”比西方早一千余年；鞍套式系驾法比西方早数十年，一直处于世界的领先地位。

五、古代驿路对推动社会发展的作用

古代的驿路交通，是为封建社会的政治、经济、军事、文化等服务的。它对经济发展、政权的巩固，对文化交流和民族融合，起着至关重要的作用。封建政府（朝廷）国家统治机器的运转，是以发达的驿路交通为条件。就陕西来说，秦汉时期的移民“实边”、“实地”，迁天下豪富于京师；西汉政府“均输”、“平准”政策的推行；唐代“和籴”、“和采”粮食政策的实施；唐、宋、明时期“绢马互市”、“茶马互市”的开展，都是在驿路四通的情况下进行的。

就商业经济来说，国内、外的商货交流，必须立足于发达的水陆交通基础上。“自京师东西南北，历山川，经郡国，诸殷富大都，无非街衢五通，商贾之所臻，万物之所殖者”。^[9]长安能成为当时国内、外的商业大都会，与以长安为中心通向全国各地的驿路网是分不开的。

关中地区四通八达的驿路，不但促进了长安商业的繁荣，而且也充实了陕西各地的经济实力，逐渐改变了偏僻地区的生产落后面貌。历代通过移民实地，徙民实边，及“军屯”、“民屯”、“商屯”等项措施，由内地去的人们不仅带去了先进的农业生产技术和生产工具，而且改变了边民的生活方式和生活习惯。1952年以来榆林、米脂、绥德等地出土的东汉早、中期画像石墓30多座，画像石500余块，有反映农业生产和畜牧生产的“谷物图”、“牛耕图”、“拾粪图”及“狩猎图”等，说明“秦直道”修通后，经过西汉二百余年的时间，上郡地区的生产方式已有了显著变化，不但“多畜”，而且“饶谷”。

驿路是文化的传送带，商客是文明的播种机。当丝绸之路和通往“四夷”的道路开通以后，在“殊方异物”集于长安的同时，各国各地的文化也在长安聚合、融汇。西汉时胡乐、胡舞传入中国后，给中国古典音乐注入了新的声律，古典歌舞场面为之一新。盛唐时，从西域和南海各国源源而来的异国文化涌进了长安，长安城各种宗教的寺、祠、宝塔等拔地而起，驿路交通成为文化交流的纽带。

唐都长安是中外文士艺人最为集中，文学艺术活动最为频繁的地方，因而也是文化最为昌盛的都市。唐代文苑中的著名诗人如王维、李白、杜甫、柳宗元、韩愈、白居易、刘禹锡、李贺、杜牧等，都曾身临长安，吟咏诗篇。《白家诗集》、《杜员外集》曾被日本高僧圆仁带回，广传于日本。西市胡人酒店中胡姬与胡旋舞常为长安的青少年们所迷醉。

总之，当陕西居于全国的交通中心时期，长安城则成为中心中的中心，成为世人瞩目的人文荟萃之地。驿路交通对陕西的社会发展起了重要的推进作用。古代驿路交通所创造的文明奇迹，今天仍历历在目：长安张家坡等地的西周车马坑；雍城出土的春秋时期的双辕陶车俑；子午岭及毛乌素沙漠中的秦直道遗迹和一

号兵站遗址；秦始皇陵区出土的“铜车马”；汉褒斜道“石门”及栈孔遗迹；扶风法门寺出土的唐代丝绸制品及佛教宝物；昭陵出土的驮运丝绢的骆驼俑；西安碑林的各种内容的碑刻等等，都是陕西古代驿路交通发展的历史见证。本书旨在揭示陕西古代道路交通发展演变的规律和特点，期能“古为今用”，以古鉴今，作为陕西进一步发展社会主义交通建设事业的借鉴。

参 考 文 献

[1] 史念海：《河山集·古代的关中》。生活·读书·新知三联书店出版。

[2] 朱绍侯：《中国古代史》上册第三章。福建人民出版社1979年5月版。

[3] 吉本彰：《道路工学》。1966年日本东京学社献社版。

[4] 杜甫：《秋兴》诗。

[5] 《史记·一二九·货殖列传》。

[6] 柳宗元：《馆驿使壁记》。

[7] 见故宫博物院收藏的南宋青花铅罐上配有小鞍的牛车。

[8] 孙机：《从胸式系驾法到鞍式系驾法》。《考古》1980年5期。

[9] 《盐铁论·力耕》。

第一章 西周道路的开辟

陕西是中国童年文化的摇篮之一，远古时代，陕西境内就有“蓝田猿人”和“大荔人”存在，分别距今80万年和20余万年。随着社会发展的进程，人们的经济生活进入以农耕为主的时期。由于生活比较稳定，各地出现了人类群体及聚落，为了生活和劳动，他们“践草为径”，就逐渐形成了一条条小径。公元前四千年前后的西安“半坡村人”、宝鸡“北首岭人”、临潼“姜寨人”等，在其遗址附近就发现有为狩猎而出没山林的道路；为取水而通往河边的道路；为制造陶器而通往窑场的道路。于是聚落之间有了互相来往的路径。约在公元前二、三千年前后，传说轩辕黄帝的氏族——有熊氏，就在关中的北部、西部兴起，后来又沿着渭水、黄河南侧，逐步游徙到嵩山之外，涿鹿之阿，最后定居新郑一带，秦岭、渭、黄之间最早出现了一条民族迁徙路线。

传说中的远古时代结束以后，中国历史上出现了第一个奴隶制王朝——夏王朝。据《史记·夏本纪》记载，夏禹王在十三年治水的过程中，开通了九个州的陆路和水路，其中就有雍州（今山西、陕西、甘肃的一部分）和梁州（今陕西南部及四川），“陆行乘车，水行乘舟，泥行乘橇，山行乘犂”，“告成功于天下”。路能行车，就非一般的小径了。到了商代，乘车已很盛行。商代的车，不但有文献记载，而且各地陆续出土了商代的青铜车马饰物，近年西安市东郊老牛坡又出土了车的实物，说明商代的关中地区已有了车辆交通工具和行车的道路。随着道路的发展，在商汤灭

夏桀的战役中，曾利用道路进行迂回性的“车战”，所经之地，由今河南而经山东、河北、山西、陕西返回河南，再至安徽¹¹¹。这是中国古代道路最早用于大规模战争的记录。

商朝末年，周人勃兴于渭水中游。周人在反复迁徙和建立邦国的过程中，在商代的道路基础上，又有了新的开创和发展。为了征伐戎狄，稳固国本，除开拓多条路线外，在西周建国后，还特别重视王畿之地^①农业生产用的井田间道路、镐京城的道路和镐京通往王畿“六乡”、“六遂”的道路，以及通往诸侯国间的道路。此时已出现由王朝统一规划以城市为中心的道路布局。并制定道路管理的规章，这在中国古代道路交通史上是一个创举，在世界道路史中也是最早有了路政管理的王国。

《诗经》记载周人的始祖名弃，善于耕稼，被尊为农神，号称“后稷”，定居于郃（今武功县西）。以后几经迁徙，后在“岐山之阳”的周原落脚，并以“周”为邦国之名。周人在周原披荆斩棘，疆理田亩，招纳部众，营建宫室城邑，开辟道路。“柞械拔矣，行道兑矣”，《诗经·大雅·绵》记述了周人开辟道路的情景。

周文王时，以周原和岐邑为中心大力向四方扩展，开辟道路，征服附近小的部族，统一了渭水流域，并迁都于丰（今长安县西），岐邑、丰邑间有了能通行车马的路线。周武王利用周文王积聚的实力，沿着渭水、黄河南侧东去，以战车和勇猛的虎贲之士灭殷纣王，建立了周朝，史称“西周”。西周是夏、商、周三代政治统治力量最强、疆域最广、京城与侯国联系最为紧密的一个封建奴隶制王朝。道路交通是西周王朝实施有效统治的必要条件。如周成王时的周公东征；周穆王时的攻犬戎^②；周共王时灭密^③；周

① 王畿，以京城所在地的周方一千里为畿内，乃是天子的维正之供。王畿之内设六乡、六遂，由周天子直接管辖。

② 犬戎，在今彬县岐山一带。

③ 密，在今甘肃灵台县西南。

孝王时伐西戎；周宣王时北伐獯豸，东征淮夷、徐戎；周幽王征伐褒国等一系列战役，都是利用先后开辟的军事道路进行攻伐活动，以维护西周王朝的政治统治。

西周的疆域空前辽阔，封国诸侯又处于半独立状态，对周王仅定期贡献方物，贡路是原野中一些道路，城乡交通不一定十分方便。但在王畿和侯服^①之内，天子不断外出巡狩，诸侯、卿大夫要定期朝贡，道路不但四通八达，而且经常得到维修养护。特别是关中为王畿之地，井田分布其间，像棋盘一样的井田间道路，既有容车三轨（轨宽为周8尺）的干道，也有能通行一辆车的“涂”。干道和支道纵横交织，形成了王畿内的城乡道路网。这对于镐京和各城邑间的联系，对农业及手工业的发展和剩余农产品交换，均起到重要的作用，从而也促进了城市的进一步繁荣。周厉王时期出土的散氏盘有“封于邇道，封于原道，封于周道，封于眉道”等记载^[2]，其中，邇、原、周、眉等字均是“邑”的地名。可以看出：西周是以地名来命名道路，并以道路作为分封土地的界限；所有道路，均连结着城邑。

西周的交通设施相当完备，路有“路室”、“候馆”，为出行的使臣、官员提供休息食宿之所。“列树以表道”，并荫及行人。“十里有庐”，为专门守护道路的人居住。周天子下属的“六官”，分工管理城乡道路交通事宜。使中国古代的驿传具备了雏形。

第一节 “国中”道路和“野途”

西周在夏、商两代私天下的基础上，使宗法制度逐渐完备，成为西周最基本的社会政治制度。由于奴隶制国家体制是建立在

① 侯服，畿外五百里之地，为五等诸侯封地，以为王室最近的屏藩，和周天子联系比较密切。

奴隶主贵族的宗法关系的基础上，封国采邑，就分布在周王所在的镐京周围。“小宗”为了表示“尊祖”和“敬宗”，要定期朝见周王，并输送贡赋。因此，在镐京与各封国采邑间，在京城至六乡之间，就修筑了可通行车马的贡道。这种贡道，就是“野途”。西周的宗法制度与道路交通有密切关系。

王畿内的采邑，多是在西周建国前分封的。根据不完整的记载，周公封于周（今凤翔、岐山）；召公封于召（今凤翔、岐山以南之地）；毕公封于毕（今咸阳市北）。西周建国后，随着生产的发展和市肆交换活动的出现，乡、遂的治所成为商贩及农夫经常会集之地，形成了集市。集市与京城、采邑之间也开辟了转输货物的道路。王畿之地的城乡道路网就是这样逐步形成的。

一、“国中”的经途、纬途和环途

“国中”就是城市。“国中”道路，包括城内的经途、纬途和城郊的环途。

据《考工记》记载，西周的城均为方形，每面开三个城门，门有三途。由各城门分别通向城内共九条街道，纵横交错（南北之道谓之经途，东西之道谓之纬途）。镐京城最大，街道也最宽，每条街道可并行马车九辆。周的轨宽为8尺（每尺折今0.231米），则街道宽为72尺（折今16.63米）。据说规定男女分左右而行，车由中央^[3]。可见其规模。

镐京城郊的环途可容车七轨，宽56尺（折今12.94米）。通向王畿内各城邑的野途容车五轨，宽40尺（折今9.2米）。野途是诸侯、卿大夫经常朝贡周天子所经之路，也是《诗经》中所歌颂的“周道”或“周行”。

诸侯城邑中的道路，比镐京次一等。“国中”之道，经、纬途各容车七轨，宽56尺。环途五轨，野途三轨（折今5.54米）。卿大夫的食邑，城内道路又次一等，经、纬途各宽五轨；环途与野

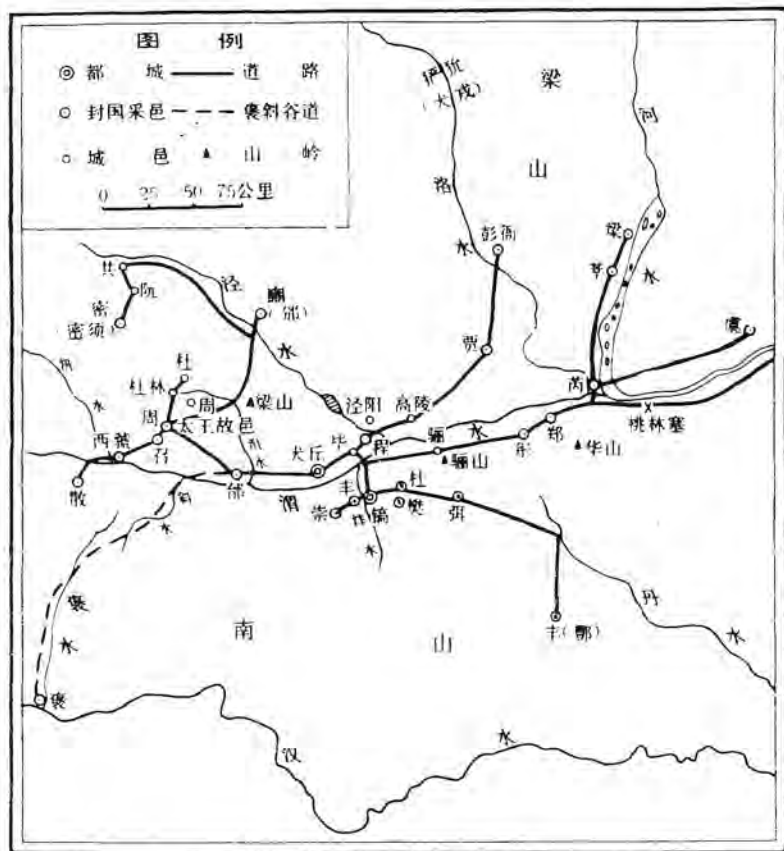


图 1-1-1 西周时期宗周地区道路分布示意图

途皆为三轨。卿大夫的食邑与封国诸侯城邑间的道路为乡村道路，宽达 24 尺，其规模也是相当可观的。

西周时期王畿之地的关中，采邑、食邑很多。除了周的宗室周公、召公、毕公、康叔等的封邑外，又有异姓诸侯的封地。当

时镐京以东、渭水以南有骊山氏、戏（均在今临潼县境）、彤（今渭南市境）、郑（今华县）；渭水以北有芮（今大荔县东南）、莘、梁（今韩城市境）、高陵（今高陵县境）。洛水北有彭衙（今白水县境）。镐京以西、渭水以北有毕、程（今咸阳市境）、犬丘（今兴平县境）、郃、姜氏、毛（今武功、扶风县境）、召、周、西虢（今宝鸡县）、杜林（今麟游县境）；渭水南侧有散（今宝鸡市南境）、刑（今宝鸡县南境）、眉（又称微，今眉县境）。泾水北有泾阳（今泾阳县境）；镐京东南有樊（今长安县境）、杜（今西安市东南）、弭（今蓝田县境）、上洛（今洛南县境）、酆（今山阳县）。汉水以北有褒国（今汉中市与勉县接境处）。所有这些城邑，都有野途通向镐京（图 1-1-1）。

二、野途与市场的交换活动

夏王朝由氏族公社向奴隶制社会转化以后，奴隶主们为了保护私有财产和防御奴隶造反，开始兴建城郭。《礼记·礼运》称：“大道既隐，天下为家，各亲其亲，各子其子，货力为己，大人世及以为礼（帝位父子相传），城郭沟池以为用（以城墙、沟池作防御手段）。”到了商、周时期，更大量修筑城邑，“国之所在，必筑城居之。”^[4]所以，周文王灭崇国（商之崇国，位于今户县东境）后，便“作邑于丰”。西周时期的城邑可分为四类：即周天子所居的京城（王城）；诸侯的封国都邑；卿大夫的食邑及子男之城。《礼记·王制》规定，不但各类城邑的方园大小有严格限制，而且对城内的宗庙、宫室、居民区、市场、街道等的布局也有规定。本着“前朝后市”的规定，城内必须辟有市场，其位置是在宗庙、宫殿后边。市场设置市官、肆长，专司市场的管理。西周时期的商品经济尚不发达，农夫和商贩多是以物易物。少量的货物人背肩挑，如《诗经·氓》中描述的“抱布贸丝”；大批量的货物就要用牛车载着农、副业产品^[5]，到城邑中的市场换回自己所需要的物

品。特别是以粮食易物，更需以大车运载。所以，西周城邑间的野途，以及城乡间的道路，一般都是车路。西周大量城邑的出现，促进了市场交易的繁荣；而市场以物易物的交换活动，又促进了道路的发展。城邑、市场、道路，三者相辅相成，相互促进。

第二节 井田间的径、畛、涂、道、路

西周以镐京为中心的渭水流域，经过几代人的开发经营，成为农业主要基地。特别是镐京和诸侯封国及卿大夫的食邑近郊，集中着大量肥沃的“熟田”。西周实行领主公田与农奴私田相结合的井田制，公田与私田之间、私田与私田之间，必须划分各种疆界。“疆界是通车的大路，或人行的小路。如大路通南北，则小路通东西；大路通东西，则小路通南北。大小路交错，象无数井字（春秋时楚国井衍沃，就是在平地上划疆界）。”^[6]《诗经·小雅·信南山》篇中“我疆我理，南东其亩”，就是指的田间疆界。各级领主有划分疆界的特权，《诗经·大雅·崧高》说：“王命召伯（召虎），彻申伯土田”；“王命召伯，彻申伯土疆”；以及《大雅·江汉》篇说的“王命召虎，……彻我疆土”等，诗中“彻”的意义是“通”，就是通大小道路。

西周时期田间道路的规制与水利设施的沟洫是相辅相成的。由于沟渠深宽不一，有大有小，故道路也随着有窄有宽，有长有短。《周礼·地官·遂人》载：“凡治野，夫（一夫百亩）间有遂，遂上有径；十夫有沟，沟上有畛；百夫有渠，渠上有涂；千夫有浚，浚上有道；万夫有川，川上有路，以达于畿。”在遂、沟、洫、浚、川等宽深不一的水渠旁，有相应的径、畛、涂、道、路。径宽5尺（周尺，折今1.16米），为步道，通行牛马而不能行车^[7]。

关于“畛”和“涂”（途）的宽度，《周礼·遂人》郑玄《注》说“畛容大车”，“涂容乘车一轨”。乘车一轨为周尺8尺，大车一

轨宽为多少则没有说明。乘车为四马驾驶，大车为驾牛的货车。西周车的轨宽是把轴头两端伸出轂外的部分一并计入，实际两轮之间宽不过7尺。而乘车的辕马之外，又有两匹驂马在辕前拽引，驂马没有轭的约束，身体向外侧倾斜，占的路面就比较宽。大车只有两头牛驾辕，占的路面就比较窄。为防止乘车的驂马逸出路外，“涂容乘车一轨”的路宽必须不小于8尺。而大车行速较慢，有7尺宽的路面，两轮就可通过。因此，眡宽应为7尺，涂宽为8尺。

道是井田间比较宽的干道，它的宽度大于“涂”，小于“野途”，是乡、遂通向城邑的路径，也是野途的分支路线。“道容二轨”¹⁸¹，相对行驶的车辆可顺利通过。

路是井田间沿着大川旁边修建的干道，是穿行田野的官道。因此，“路”属于野途，容车三轨，联结着镐京和各个城邑。城乡道路体系，是通过野途把它们结为一体。《诗经·小雅·四牡》篇描述的“四牡骍骍，周道倭迟”，就是井田间的“路”。西周对道路类型的划分，在中外道路史上也是最早的。

第三节 诸侯封国间相互交往的路线

周，本是商王朝统治下的一个方国，是由一个古老的“旧邦”发展而来的。周邦在发展过程中，不但受到商王的压迫、寇掠，而且也经常遭受西戎、玁狁的侵扰和威胁。周人自强不息，一方面委曲求全臣服于商，另一方面展开对西北游牧部落的战争。“王季”先后攻伐西落鬼戎、燕京之戎、余无之戎、翳徒之戎等部，成为商的西方一个强大的方伯之国。周文王时仍以主要力量对付西北的游牧部落，曾北逐玁狁，西攘混夷，在泾水上游兼并密（在今甘肃灵台县西）、阮（在今甘肃泾川县东南）、共（在今甘肃泾川县北）等小国，扩大了西边的疆土，加强了西北边的防御力量。

接着，向周原的东侧扩展，在渭、泾之间建立毕邑。又渡过渭水，击灭渭水南侧、沔水西侧的崇国。到周武王时，灭了商朝。由于商的旧部族仍然作乱，加上周的宗室管叔、蔡叔与周公旦之间的矛盾，东方一些邦国起兵反周，引起周公领兵东征。直到周宣王、周幽王时，这种攻伐战争仍然是连绵不断。长达数百年的战争攻伐，先后开辟了多条道路。西周建国后，许多道路成了镐京通往封国间的野途。

除了军事攻伐路线外，也有邦国间的友好往来路线。

一、周原、丰邑间路线的开辟

周原、丰邑间的道路，是在周文王时逐步开辟出来的，它是关中西部、渭水北侧一条交通干道。

周文王为报商王杀父（王季）之仇，誓志灭商。他先并吞了位于泾水中游的密、阮、共三个小国，才把主要力量向东转移。第一步在泾、渭交汇处西北侧建立毕邑，作为前进基地。第二步南渡渭水，攻伐崇国。

崇国的崇侯虎是商王的亲信，经常向商王密报周方国的动静，并进谗言，陷害周文王，害得周文王被囚于羑里（今河南汤阴县城北八里的羑河之畔）达七年之久。周文王为了除掉这一心腹之患，为灭商清除障碍，便用了极大的力量攻打崇城。

商末周初，盛行战车和车战。“战车是很笨重的，一乘车大约宽三米左右，全长也有三米左右。也就是说，一乘车要占九平方米的面积”^[9]。因而，战车对道路的宽度和坚实度要求很高，当时的战役道路必须具有一定规模。

周文王为了发展农业生产，充实国力；为了便于军事攻伐，进退自如，非常注意开辟道路（据《诗经·大雅·皇矣》：“启之辟之”），并保持其畅通无阻（“其怪其愴”）。由于崇国城墙坚厚，文王的军队费时月余，三次攻打不下。为此，特制“临车”（一种

可居高临下攻城的车)和“冲车”(一种可冲破城墙的巨型战车),才攻破崇国的都城。这样笨重的战车,能由周原或毕邑运到崇国都城附近,足见这条道路的宽阔坚实。周文王灭掉崇国后,在泮水西岸建立丰邑,由周原迁都于此。

西周建国后,又在丰邑东侧建立镐京,合称“丰镐”。丰镐是西周的政治统治中心,也是王畿之地的交通中心。周文王开辟的这条道路,成为丰镐通往毕邑、犬丘、郃城、召、周及西虢、散国的野途。

二、周原、丰邑通芮、虞、莘国的路线

周文王盛大的文治武功,不但引起商王的注意,而且得到邻族、邻邦的仰慕。位于渭水、洛水下游,黄河东、西侧的芮(在今大荔县东南)、虞(在今山西平陆县北)、莘(在今合阳县东南)三国,就是在周文王赫赫武功的感召下主动与周结好。当时虞、芮两国,在黄河东岸(今山西永济县一带)有领土纠纷,长期争吵不决,他们相约请周文王调解。虞、芮两国代表人分别由黄河、洛水之东进入周境,“入其境,则耕者让畔,行者让路。入其邑,男女异路,斑白不提挈。”从这一段记载反映出:周邦有路通往洛水、黄河之东;周的境内田间有径,能互相让路。又有记载说,周的“王城面有三门,门有三途。男子由右,女子由左,车由中央。”^[10]男女分左右而行虽属夸张,但其交通秩序井然有序则是可信的。通过这段记载,可以看出周文王辖境内的城乡道路都很宽阔,整齐。

又据记载,周文王曾娶莘国有莘氏之女为妻。《诗经·大雅·大明》篇记述:“文王初载,天作之合。在洽之阳,在渭之涘。”洽即郃,洽水是黄河的一条支流,即今郃阳县境内的金水。莘国位于芮国之北,均在黄河西岸。文王结亲的路线,是由莘国南下,入芮国境,然后由渭水北侧,沿今大荔、栌阳、高陵,渡泾水,

至咸阳，即西周的毕邑。由毕邑西至周原的岐邑；南行至丰邑。

周文王出兵攻伐耆国即利用的虞、芮、莘与周友好往来的路线。《史记·周本纪》记述，在文王断虞、芮之讼后的第三年，“败耆国，殷之祖伊闻之，惧，以告帝纣。纣曰：‘不由天命乎！是何能为！’明年，伐邶。”耆国即黎国，在今山西长治市西南，距殷的都城（今河南安阳市）直线距离不过百余公里；邶（孟）国在今河南省济源县一带，周文王征服耆国、邶国后，在军事上形成了对殷的包围态势，给此后的周武王灭纣打通了道路，奠定了基础。

西周建国后，关中东北部的渭水北侧、洛水东侧，仍有封国的采邑高陵、芮、莘、梁（在今韩城市南），及黄河东侧的韩（在今山西河津县东）、郇（在今山西新绛）、唐（在今山西翼城西）、魏（在今山西芮城北）、虞（在今山西平陆县北）等城市，由宗周丰镐通向这些城邑的野途，就是在周文王时期所开辟的道路基础上扩展开来的。

三、周宣王北伐獫狁达于洛水之阳的路线

商代与周的政治联系^[11]或军事寇伐^[12]；周太王、周文王的筹划伐商^[13]；周武王的观兵盟津^[14]及联合羌、庸、蜀、鬲、微、卢、彭、濮诸族，挥戈东进，灭掉殷纣王；周成王时的周公旦领兵东征，基本上都是沿着渭水、黄河侧畔的东方大道进行的。所以，西周初年以镐京为中心向各诸侯国辐射的交通干道，也主要是向东、西方向发展。镐京通向关中北部的交通干道，是周康王、周宣王时期开辟的。

西周的主要忧患来自北方的戎狄族。周都镐京，接近戎狄、汧、渭、泾、洛诸水间，是戎狄来攻惯行的路线。周康王攻鬼方（在今陕北、内蒙古一带），俘虏狄人13081人，车10辆，马、牛、羊数百头。此后，戎狄仍多次攻扰周境，周懿王甚至被迫迁都犬丘（今兴平县南）。周宣王时，獫狁攻扰更加严重。《汉书·

韦元成传》记载：“周室既衰，四夷并侵，獯豷最强，至宣王伐之。”周宣王五年（公元前823）六月，派伊吉甫率兵北进，达于陕北高原。加上另外几次攻荆蛮、淮夷、徐戎、西戎的胜利，号称“宣王中兴”。

另据出土的周宣王时的青铜器《虢盘》记载：“惟王十二年，虢季子白大破獯豷于洛水之阳。”《不簋簋》铭文也说，曾追敌于洛水，“宕伐獯豷于高陵”^[15]。“洛水之阳”虽未确指何地，但据近年来榆林县鱼河堡附近发掘出的周代的军城及行军用品（行军锅）看来，知周的军旅曾达到今延安、榆林地区。“洛水之阳”即陕北地区。《诗经·小雅·六月》也说：“薄伐獯豷，至于太原。”“太原”有各种解释，泛指今宁夏南部，陕西、山西北部。从出土文物和文献记载看来，周历次北伐的进军路线，为由丰镐北出，经泾阳、高陵、三原、富平、铜川、宜君、黄陵、富县、甘泉至延安，再北至无定河一带。

四、周人伐蜀、伐褒的路线

周文王、周幽王时期，曾出兵汉水流域，伐蜀、伐褒，在秦岭西段的山谷中开辟了战役道路。从周原出土的甲骨文（H11：68）中有“伐蜀”的记载，知周文王曾向秦岭以南开拓疆土，把势力扩展到汉水流域，此即所谓“经营南国”。^[16]

周幽王征伐褒国（今汉中市与勉县交界处附近，褒水下游）得美女褒姒一事，见于《史记·周本纪》和《国语·晋语一》。褒国位于褒水与汉水交会处附近。褒水发源于今太白县境的秦岭南侧，在五里坡（古称衙岭）与斜水相近，南北分流，形成一条天然谷道。从关中到汉川，沿褒斜谷道而行，不翻越大的山岭，最为捷近。周武王伐纣时，蜀人就是由这条谷道来到丰邑，参加周武王的伐纣大军。周宣王时，褒国的商贩溯褒水来到丰镐城内卖桑弓箕袋。因此，这条谷道广为人知。周幽王征伐褒国，从褒国

的地理位置看，沿褒谷而下是很自然的事。

周文王“伐蜀”（周代汉中地区属蜀管辖），甲骨文记载的很简单，没有指明从那条谷道进军。但斜谷口就在周原之南，而且是周人和蜀人长期交往惯行的谷道，所以，周文王当和周幽王一样，都是沿着褒斜道向汉川进军。

第四节 王畿之地的道路运输

西周王畿之地的道路主要是为奴隶主统治阶级服务的，如天子巡狩，诸侯朝觐、贡献；王公贵族狩猎、巡游等。但也用于官府手工业材料和产品的转运，主要生活、生产资料的输送和农夫剩余农产品的区域性物物交换。

一、城邑市场的设置与区域性交换

西周时期，自然经济占绝对支配地位，农业的直接生产者被限制在“八家同井”的经济单位中，过着“凿井而饮，耕田而食”的孤立的、自给自足的生活。但是地域的差别和每个人的技能不同，使得某些生活必需品不是人人都能生产，也不是处处都能生产。如南山（终南山，即秦岭）有竹木之饶，北地有畜产之利，关中平原地区“农有余粟，女有余布”，可以换取山区的竹器材木及牧区的皮毛制品，“以所余易所鲜”就成为很自然的事。

我国古代农夫们的物物交换活动并非始自西周，而是随着生产力的不断提高，社会制度和社会性质的逐渐变异，西周时期更有所发展。因而在建筑城邑时，就考虑到设立市肆。《考工记·匠人》记载：“匠人营国，前朝后市”。置市肆于宫寝之后。

西周的市，分为三种：一为大市，即“日中而市”；二为朝市，日出而市；三为夕市，日落前后而市。王畿之内，除宫后三市外，另有乡市、遂市各六；州市、县市各三十；党市、鄙市各百五十；

加上野道十二，道各四市，合计约七百九十五市^[17]。王畿内居民共三百万家，每次一家一人入市，可达三百万人。这三百万人有的就近去京城的国市；有的就近去王畿“六乡六遂”的乡市或遂市；有的就近去乡以下的州市、党市；或遂以下的县市、鄙市。以人口推之，一次入国市者可有数十万人；入乡、遂市者可有万余人；入州、县市者各有二千余人；入党市、鄙市者各有数百人。观此可知西周时期王畿之内市况的兴盛。

西周互市仍以实物货币为主，即《诗经·卫风·氓》所说的“抱布贸丝”，及《诗经·小雅·小宛》所说的“粟”。“布”是西周的实物货币之一^[18]，和当时用谷粟当作货币使用一样。当买方携带一定数量的布或粟去市肆购买所需之物时，是需要车载人负的。若属直接的物物交换，买方和卖方则由各自所居住的井邑到市肆，更需用畜力大车运载剩余农产品或手工业产品去进行交换。因此，西周时期鄙野中的野途和都城中的经、纬途及环途，经常要为去各种市肆的商贾和贩夫贩妇所利用。

二、官手工业原材料和产品的运输

官手工业制度即奴隶主国家主管的手工业，是西周政治机构的一个重要组成部分，是官府组织的“六职”之一，是用以保证最高统治者——周天子获得手工业品供应的一个重要途径^[19]。

西周官手工业的具体组织与活动情况，据《考工记》记载，官手工业共有三十种。西周为百工设置的作坊，一般都设在王宫之内的一个偏僻的角落。《国语·齐语》所说“处工就官府”；《国语·晋语四》所说“工商食官”，就是把从民间征调来的有技术专长的各种工匠，安置在王宫的“东偏西偏”^[20]。官手工业作坊设在城邑，原材料必须由南山或北地运来。以造车来说，轮、舆、车辕等需要不同的木材，这些木材又来自不同的产地。如《诗经·魏风·伐檀》所反映的，在森林中砍伐檀树以后，就近加工成车

辐、车轮，然后才运至都邑的作坊，由车工“聚而成之”，装配成一辆大车。

西周时期比较大型的手工业，首推炼铜和铜器铸造。西周是中国铸造青铜器的高峰时代，从旧存的和近年来新出土的西周铜器来看，其数量之大，种类之多和铸造技术之精，都达到相当高的成就^[21]。经过历年的考古发掘，今长安、户县、蓝田、泾阳、眉县、凤翔、扶风、岐山、宝鸡、淳化等地，都出土有周代青铜器。1979年12月淳化县史家塬出土一件罕见的西周早期的铜鼎，通高122厘米，腹深54厘米，重226公斤。长安县张家坡、客省庄早周遗址出土有车马饰的外范、内模和铸造青铜器的陶范。扶风程家西村出土许多铜渣和青铜饼^[22]。青铜是铜和锡的合金。铜矿和锡矿各有产地，炼铜炼锡的窑，也分散在各地。大量的铜、锡矿和炼出的铜、锡，都是通过道路运到窑地及城邑的作坊，经过金工制成钟、鼎、尊、爵等彝器；或刀、剑、戈、矛等兵器；或斧、斤、锥、凿等工具后，又分别运到不同的地方储存、使用、销售。斧、斤、锥、凿等工具，为广大农夫生活、生产所不可少，形成经常性的运输量。

陶瓷工业远在西周以前即有了发展，到西周时，陶瓷生产又发展到新的水平。陶器除供统治阶级使用外，也是人民生活中不可短缺的。在西周的市肆交换中，陶瓷制品也是一项重要内容。1960年长安张家坡西周遗址出土的瓷片；1973年岐山贺家村西周墓葬中出土的一件完整的瓷豆（豆是盛食品的带柄盘）^[23]，说明陶瓷生产在西周相当发达，产地分散，产品运销关中各地。

丝织业是中国传统的家庭手工业，远在西周以前，就有了一定程度的发展。到西周时期，随着农业的发展，丝织业又有了很大的进步。根据《诗经》所反映的情况，种桑养蚕是农夫们的一项重要生产内容，且桑树已不仅是零星地种植在宅边墙下，而是有了成片的桑园或桑田。帛和布一样，除当作贡赋外，也可用来

交换，起着实物货币的作用；并作为贡品运往镐京。据《禹贡》所记，兖州“厥贡漆丝”；青州“厥篚压丝”；徐州“厥篚玄纁缟（玄，黑缁；缟，白缁；纁，细也）”。特别是太公望所封的齐地，“齐带山河，齐壤千里，宜桑麻，人民多文采布帛鱼盐”^[24]。所谓齐人“多文采布帛”，即《管子·轻重丁》所说的“昔莱人善染”。齐国向周天子贡献文采鲜艳的布帛，必然要通过沿济水、黄河、渭水南侧的东方大道运至镐京。这种带文采的丝帛，从出土的西周丝织品和刺绣品的印痕可以进一步得到证明。1972年在泾阳高家堡早周墓出土的麻布片；1976年在陕西宝鸡西周墓出土的器物上，发现有残存的丝织品印痕，《诗经·小雅·巷伯》载：“萋兮斐兮，成是贝锦”。诗句与上述的文献记载和出土文物相印证，可知西周的镐京，通过贡品输送汇集了各地的文采斑斓的锦帛；又通过短途转运，分散到王畿的各处供王公贵族和农夫们使用。

西周极盛时，周天子对各诸侯国拥有较大的权威。诸侯国的国君要定期朝见周王，要定时定量地缴纳军赋和进贡本地区的特产。王室要兴建宫室或其他重大工程，各国还要提供劳役，为之运输建筑材料。距离较远的邦国，也要定期入朝，进贡方物。因此，王畿之地的城乡道路，除商贩和农夫们的货物运输外，各地输送贡物也是运输的重要组成部分。

第五节 西周野途上的驿传设置

西周的疆域相当辽阔，西达渭水源头，东至海滨；南及长江、汉水流域，北至燕地；封国近千。在“礼乐征伐自天子出”的情况下，通过驿传把各地与周王室联系起来，以对王畿内外的大小诸侯进行有效统治。特别是宗周地区（关中）乃至宗周丰镐与成周（今河南洛阳市东）、王城（今河南洛阳市）之间，官使往来相当频繁。

周天子与封国诸侯联系的方式，主要是派遣专差或专使，往返传递信息。越是重要的事，越要委派级别高的使臣去办。西周的官使外出，都是乘坐四匹马驾驶的乘车。官使和马匹在途中要歇息、饮食、住宿，为解决人、畜的食宿问题，野途上的“路室”、“候馆”便应运而生。这就是中国驿传的雏形。西周的金文中就有“传”字，如师田父尊有“传”；《散氏盘》中有“隐千罚千，传弃之”！^[25]传是传车^[26]，只载传信的人，不装货物，是轻车。所以，传车能疾驰而进，称为“急传”。

《周礼·地官·遗人》记载：“凡国野之道，十里有庐，庐有饮食；三十里有宿，宿有路室，路室有委；五十里有市，市有候馆，候馆有积”（委、积是薪刍，少曰委，多曰积）。孙诒让《周礼正义》解释说：“夜止曰宿，息止也。遗人路有饮食，宿有路室，市有候馆。则庐惟可昼止；宿，市以上候馆，则可夜止矣。以宿息之处皆有井，以供宾客之饮食；有树以为庐宿之蔽蔽，蔽蔽谓蕃离屏蔽。”

西周招待宾客的馆有两种类型：城内和郊区内的馆，是安顿外来办事的宾客；野途上的馆，是接待过往的行旅。此即《周礼·遗人》所说：“郊里之委积，以待宾客；鄙野之委积，以待羁旅……”。《周礼·委人》职又说：“以稍聚待宾客，以甸聚待羁旅。”稍在廓外，甸在郊外。无论是郊内的馆或鄙野的馆，都有专职官员“治其委积、馆舍、饮食”。周代馆舍的人员对接待宾客十分隆重周全。野途中每十里设置的庐，主要是守护道路人的住所。

周代野途中除了官家设置的路室、候馆以外，还有私人开设的逆旅，为一般客旅食宿之所。另外，诸侯、卿大夫、士外出，为了安全和舒适，也经常旅途中住在他们下属家里，称为“私馆”。《礼记·觐礼》记载：“卿，馆于大夫；大夫，馆于士；士，馆于工商。”这虽然不是驿传的组成部分，但却是野途中馆舍的补充。

第六节 西周对道路的管理

西周的官制，没有详确、系统的记载。综合各种文献资料，得知在周王^①之下，设置有管政务的官和事务的官。管政务的官主要为“三司”，即司徒、司马、司空。司徒又名“嗣土”，专管籍田及公田，因而有征发徒役（庶民和农奴）担任修路、筑城和战车的徒卒的职责。司徒的属官有“职方”，掌管地图。有“保介”（界），保护田界。而西周的田界，就是井田中的路径，所以“保介”即保路。有“廩人”，掌管粮仓，《国语·周语》所说的“廩人献饩”，即廩人负责馆舍饮食的供应。有“虞人”掌山林川泽，“虞人入材”，即虞人负责馆舍草木鱼鳖的供应。有“牧人”掌管牧养牲畜，为驿传提供驾车之马。“司马”是掌管军赋与战车的重要官司，“司马陈刍”，即司马兼负供应驿馆牲畜草料的职责。“司空”掌管工程营建。国邑筑城、修建道路、井田间的沟洫等，均由司空负责规划建设。

“三司”之外，《周礼》又有“六官”的记载，“六官”可能是由“三司”发展演变而来。“六官”即天官（冢宰）、地官（司徒）、春官（宗伯）、夏官（司马）、秋官（司寇）、冬官（司空）等六个部门。天官总管王室事务，决断国家大政，周公曾任过此职。其他各官，对道路和驿传都有管理事项。地官负责道路修筑养护、通行凭证（节）的管理和驿传的供应。春官负责官文书的起草、入递。夏官负责在战时派出“虎贲氏”传送紧急命令、情报。秋官负责道路的守卫和清除路障。冬官负责“国中”道路及桥梁的修建。“六官”对道路交通是分工管理，各司其事。西周是中国乃至世界道路史中最早出现比较完善的路政管理的时期。

^① 《左传·隐公元年》杜预注：“贾逵云：畿内称王，诸夏称天王，夷狄称天子。”

“六官”之下各设许多职官，管理具体的交通事务。地官下设“遂人”、“遂师”二职。遂人“掌邦之野”，即专管鄙野道路的规划修治。鄙野为井田的所在处，有邻、里、酈、鄙、县、遂等行政组织。里有司里。《国语·周语中》韦昭注：“司里，司宰也，掌授客馆。”即遂人有直接、间接管理野途中客馆的职责。“遂师”掌管“政令戒严”、“巡视道路”，即负责维持交通秩序及一遂之内道路的管护。

夏官根据军事安全需要，决定道路的通塞。夏官下设“量人”、“司险”、“侯人”、“合方氏”、“虎賁氏”等职官。量人负责道路途数的调查统计，“书而藏之”。司险“掌九州之图”，全面了解境内的地理形势，提出边防宜通宜塞的建议。路旁植树，除了“列树以表道”的作用外，另有阻挡敌方战车冲击的作用。规划培植路旁的林带，也属于司险的工作。国有外患时，“则藩塞道路，而止行者。”平时在关隘处（王畿四面，面有三关）派人防守，并查验符节。侯人掌一方道路的情况与禁令的实施。合方氏经常检查境内道路的通阻。虎賁氏是在道路因战乱或自然灾害受阻时，负责传送紧急命令。另有“校人”主管马政，供应马匹。

秋官司寇，第一个属官是“野庐氏”，负责野途的修治与路室、候馆的警卫工作。次为“司寤氏”，专管对夜行人的检查。再为“条狼氏”，根据杜子春的解释，“条”为“涤”。郑玄注：“涤，涤除也；狼，狼扈道上。”即条狼氏负责涤除道路沿途的虎狼，以保证行人安全。另有“行夫”，专管官文书的传送。

冬官负责城市道路修建。“大司空”一职即管理建设的职官。“匠人”专管城邑内外经途、纬途、环途及桥梁的修建。

西周对路政和驿传的管理是相当完善的，在镐京外面方圆千里内的王畿，不但有一个驿传网络，而且有一套人员管理组织系统。镐京城内，经、纬途交错；城郊环途环列。出了镐京，有野途分别通达十二个关口；出关以后，又有大道通达各诸侯国。沿

途每十里、三十里、五十里有庐、路室、候馆，供使官饮食、喂马、歇宿。馆舍的食品、薪刍，由遗人负责供应。路有损坏，野庐氏及时修治。正如《管子·大匡篇》所说：“三十里置遽委马，有司职之。从诸侯欲通吏从行者，令一人为负一车；若宿者令人以养其马，食以委。”候馆设备齐全，有楼室供歇宿，有浴室供洗濯。畿内的乡师、乡官，都有兼管驿传、道路之责。

但是，西周的道路受生产力水平及技术条件限制，全是沙石路面，并不能常年保持平坦，如《礼记·曲礼》所记，“岁凶则驰道不除”。即在凶灾之年，不宜劳民修治道路时，道路仍是倾仄不平，车辆要停滞等候，行车时发生摇摆晃动现象^[27]。

西周对道路的修治，除抢险工程外，一般是利用秋冬农闲季节修治道、桥，即《国语·周语》所说：“九月除道，十月成梁。”《孟子·离娄》记为：“岁十一月徒杠（徒步涉水的小木桥）成，十二月舆梁（可通行大车的桥梁）成，民未病涉。”

西周非常重视栽植行道树。西周时期的行道树，以甘棠、杨柳、臭椿为多，^[28]也有栗树。^[29]

第七节 西周时期车的形制和类别

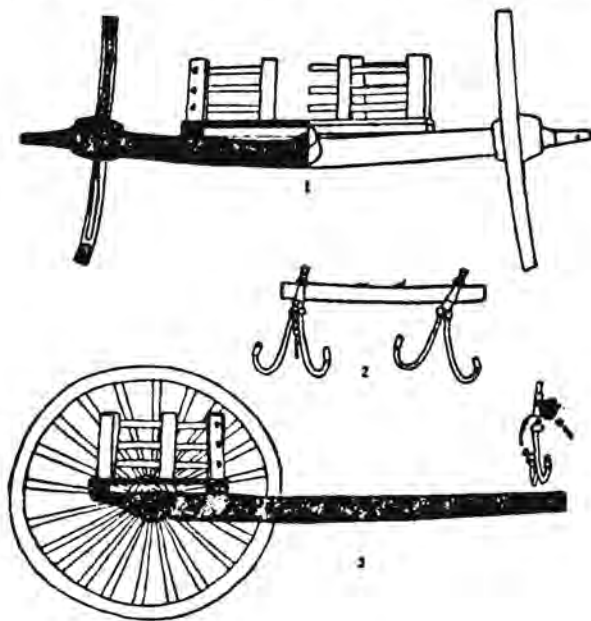
西周时期的交通工具，主要是畜力车。《诗经》直接记述车的诗篇达1/5。范文澜在《中国通史》第一册中也说：“经书没有骑字。战争和交通都用车，马驾车，不单骑。”

一、畜力车的创制

中国车的出现和使用，传说是从黄帝时开始的。《易经·系辞传》记述黄帝、尧、舜时即有“服牛乘马，引重致远”的事。《古今注》说黄帝战蚩尤时作指南车以示四方，遂擒蚩尤而即帝位。《古今图书集成·车舆部》说“横木为轩，直木为辕，以尊太上，

故号曰轩辕氏”。把黄帝的姓氏与车联系起来，说明，轩辕黄帝时期有了车的雏形是有可能的。

车的发明使用不迟于夏代，盛行于商、周时期，则有出土文物和文献可资证明。《吕氏春秋·乐成篇》说：“舟车之始见也，



殷车结构图

1. 正视(由东向西) 2. 衡的后视(由西向东)
3. 纵剖面(由南向北)

(采自《考古》1972年4期)

图 1-7-1 殷车结构图

三世然后安之”。战国时诸子的书，都说是“奚仲作车”，而且在夏王朝任“车正”^[30]。又说商汤王的十一代祖先相土发明了马车；七代祖王亥发明了牛车。《管子·轻重篇》也说成汤的祖先以牛马驾车。

多年来陕西出土的车马遗物，最早的是殷、周时期的。1986年4月西安市东郊洪庆乡老牛坡两座车马坑出土的完整的车马遗

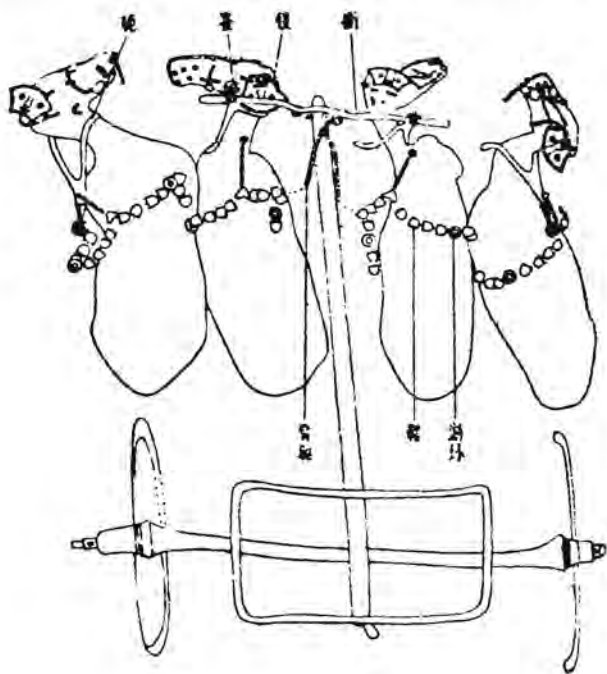


图 1-7-2 西安张家坡出土的车马坑

物是殷代车^[31]（见图1-7-1）。陕西长安张家坡、宝鸡峪泉墓、斗鸡台墓、茹家庄及陇县、岐山周原出土的车马和铜制车马器，以及长安沣西车马坑出土的车是西周车（见图1-7-2）

另外，殷墟出土的甲骨文和西周墓葬中陪葬的青铜器，发现了很多“车”的象形文字，以车轮、车箱、车辕、衡木、轭的形象构成车，很象一幅车的速写画，与车的实物结构大体一致。充分证明商、周时期陕西境内确实有了车这种交通工具。

西周时，官府中设置专官制造车辆，畜力车被普遍使用。《周礼·冬官·考工记》对于西周时期车的形制、类别、选材及制作工艺、装饰等，无不详加记述。

二、畜力车的形制

《淮南子》记载，大约在公元前二千年左右，我们的祖先“因见飞蓬转而知为车”。飞蓬的飘浮、转动，使古人联想到当时生产上的需要，就发明了车轮，继而配上车箱，就成了车。杜佑在《通典》卷六十四《礼》中说：“上古圣人睹转蓬为轮，轮行可载，因物知生，复之为舆轮相乘，流运罔极，任重致远，以利天下”。有了轮子以后，“把重物与地面的滑动摩擦”变为“车轮对轮毂中间，或车轮对轴承比较光滑的滑动摩擦”^[32]。所以，《周礼·考工记》说：“凡察车之道，必自载于地者始也”。

根据出土的商、周车马遗物看，商、周时期的车子都是独辕（又称单辕），两轮，方形或长方形车箱（舆），长毂。车辕后端压在车箱低下的车轴上，辕尾稍稍露出箱后，辕前端稍曲，横置衡木；在衡木两端缚轭，用来驾车。轮径较大，辐条18至24根。车箱的门，都开在后面。车前驾两匹或四匹马（两匹辕马称服马，另有两匹骖马）。随着时间的推移，车子结构演变的趋势是：轨宽逐渐减小，车辕由单辕变双辕，轮径渐小，辐条渐多，车箱渐大，且由横宽竖短变为横窄竖长。以长安张家坡二号车马坑一号车（图

1-7-3) 与宝鸡茹家庄西周车马坑出土的车子相比,前者车箱广 138 厘米,进深 68 厘米;后者车箱广 110 厘米,进深 90 厘米。轮径方面,前者为 136 厘米,后者 130 厘米。前者轮辐 21 根,后者有 21 根和 24 根,有所增加。

商末周初,人们已掌握了冶铜技术,青铜已用于车的配件和装饰。如衡的两边有用铜包镶的轭;轭的上端安装铜銮,车动銮鸣。轴的两端安有铜制的轴头,叫做𨾏(wèi卫)。𨾏上插有铜制或铁制的辖。这些铜制配件,使车子更坚固耐用。驾车的马也饰有铜兽面(马冠)、铜马颊、当卢、铜泡等,用皮条穿系。陇县也

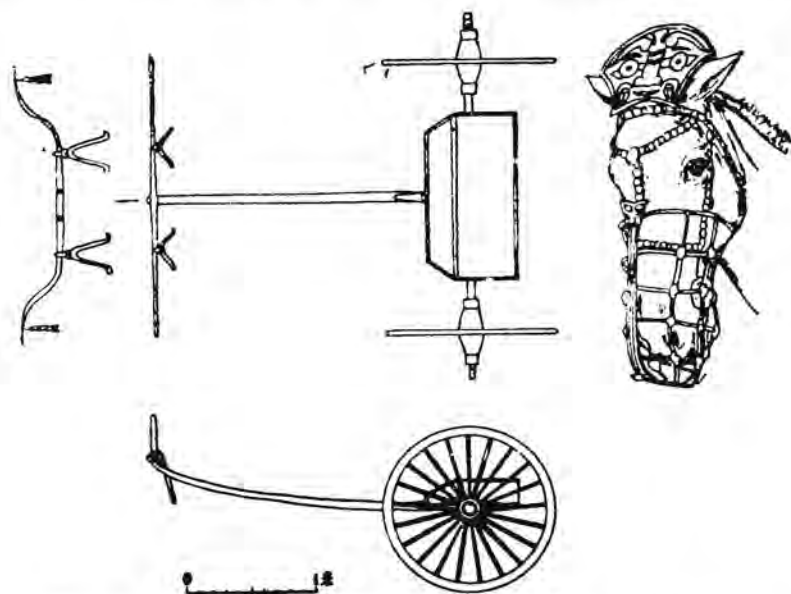


图 1-7-3 长安张家坡西周早期车马坑车复原图及马饰复原图

发现西周时期有“矢”字的车马器，现存宝鸡市博物馆。

造车是西周官府中的一件大事，在《冬官·大司空》之下设了许多司事之官分工造车。《考工记》说：“一器而工聚焉者，车为多。”车是当时各种技术的综合。

车首先要坚固耐用，因而在选材方面十分考究。如辐条用檀木，支撑力强；车毂用杂榆，有韧性不易断裂；牙（又称辘，车轮的外周）用檀木，能自曲；车衡用梓属，质轻；轭用榆属，不易折断；轴用银钟树，坚实；轴、车辕都选取壮材，可多载快行，不致断裂。

车的结构（参见图 1-7-4），力求符合力学原理。轮辐接头处，全用卯榫，大小深浅密合，不用楔子而自然牢固。牙的四端全用斜面接头。轭的两肢，中间用倒楔插入，使车载重而楔愈紧。车轴露出车箱的两端，削成锥体，这样本粗末细，不易折断。凡是两个部件衔接之处，都加上铜制饰物，牢固而又美观。涂抹朱漆，避湿防腐；在车毂、轴、辖互摩处涂动物脂肪作润滑剂^[31]，减轻轮毂与车轴的摩擦力。轮周凸起，缩小了接触面。在车子的坚固耐用、行走轻便上古人用尽了心机。

当时造车最巧妙的是将辕的前端揉曲，称为辘。揉曲的车辘，可以使车身平正，人可平坐平卧，货不下滑。因为车的前两足为马，马高一般有 145 厘米（据河南安阳大司空村 175 号车马坑所出土的马架骨测算）。车的后两足为轮，轮的直径平均约 140 厘米，轴在轮的中心，轮的半径只有 70 厘米，相当于马颈的一半。如果车辕平直，则驾马以后，车箱必然前高后低。将辕的前端揉曲，弯曲部分前端相当于马颈之高，后端相当于车箱离地面的距离。这样，车箱底板仍可保持平正，工匠们真是煞费苦心。

西周车的最大特点是车箱小，车轮大。轮径平均 129 厘米至 140 厘米；车箱广 107 厘米至 164 厘米；进深 68 厘米至 97 厘米，呈横宽竖短形。由于车体简单，所以车自身的重量较轻。由

于轮高马大，所以车速就比较快。

三、畜力车的类别

《周礼》和《诗经》对古代交通工具记述较多。《诗经》产生的年代是西周和春秋时期，大部分诗篇如“二南”（周南、召南）、“二雅”（大雅、小雅）、“周颂”的产生地，主要在今陕西关中地区，兼及黄河流域各地。黄恒蛟等把《诗经》中有关记述车的诗篇归纳分析，其类别为：因拽引牲畜的不同而分牛车和马车；因用途不同而有坐人的乘车；运稼穡的大车；狩猎的田车和作战的戎车。

（一）大车、役车

大车的特点是车箱容积较大，用于装货或运输稼穡，以牛拽引，速度较慢。《诗经·王风·大车》篇中有“大车槛槛”、“大车哼哼”，形容大车慢吞吞地前进。从声音和速度看来，当为载货的牛车。《小雅·无将大车》篇：“无将大车，只自尘兮”，“大车”，即用牛拉的货车。《毛传》说：“大车，小人之所将也”。《郑笺》：“将，犹扶进也”。“小人”是殷、周时期对一种自由民的称呼，即当时商贩运载货物用牛车。

由于大车多从事劳务，也称“役车”。《诗经·唐风·蟋蟀》：“蟋蟀在堂，役车其休”。意为农事已毕，运稼穡的大车也闲下来休息了。《小雅·大东》篇中的“薪是获薪，尚可载也”两句，很明显是记述运柴薪的货车。同样，《小雅·正月》的很多诗句写车栏板、货物撒地、要加粗轮辐等，更明显说的是货车。

直接写牛车的也有，如《小雅·黍苗》：“我任我犂，我车我牛”等。

(二) 路车、乘车

在奴隶社会和封建社会，宫室车服，“各有差品，小不得僭大，贱不得逾贵”。^[34]当时，乘车是士大夫以上人物显示地位、身份的标记。身份不同，乘车也有区别。周天子坐的车称“五路”（路，大也，王之所在，以大为名；因此，车马称路），即玉路、金路、象路、革路、木路。王后亦有“五路”，即重翟、厌翟、安车、翟车、辇车。卿乘夏纁，大夫乘墨车，士乘栈车，庶人乘役车^[35]（见图1-7-5）。

据《诗经》记述，周王、秦君常以“路车”作为赠品赐给诸侯和宗室贵族、亲戚。《小雅·采芣》：“君子来朝，何赐予之？虽无予之，路车乘马”。是说各路诸侯朝见周王，周王赏赐他们的是

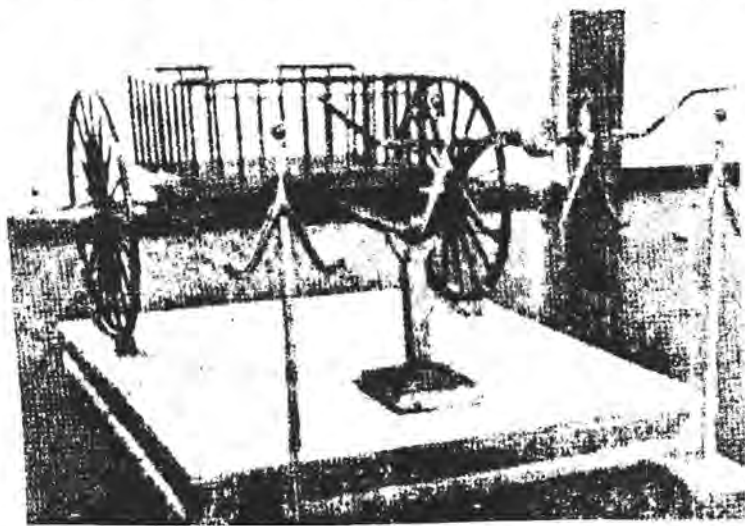


图1-7-5 西周乘车复原图
（采自蓝永蔚：《春秋时期的步兵》）

路车和肥壮的马。《大雅·韩奕》：“其赠维何？乘马路车”。是说韩侯朝见周王，受王册命，周天子赏给他高车驷马。《大雅·崧高》：“王遣申伯，路车乘马”。是说申伯离开镐京时，周宣王以路车送他启程。《秦风·渭阳》：“我送舅氏，日至渭阳。何以赠之？路车乘黄”。是写秦穆公的儿子康公送晋文公重耳回国时，以路车相赠。

西周时期，婚嫁迎娶也用乘车。《诗经·召南·何彼秣矣》一诗，写齐侯的女儿出嫁，乘坐高大侈丽的马车。《小雅·车辖》，就是在迎娶途中赋写的诗。四马迎亲，飞快奔驰。另外，从《卫风·氓》中看出，农夫结婚，也用大车搬运嫁妆。

（三）田车

天子、诸侯，以狩猎为一种娱乐，但那时没有骑马的风气，而是乘车。

《诗经·秦风·驷虡》篇，就是描写秦襄公乘车打猎的事。据《毛诗郑笺》题序与笺注，认为这首诗是赞颂“襄公始命有田狩之事，园囿之乐”。《小雅·车攻》，通篇是记述周宣王会同诸侯乘车田狩的事。《小雅·吉日》即是描述乘田车追逐兽群（见图1-7-6）。

（四）戎车

随着乘车狩猎技术的纯熟，逐渐将乘车用于战争，称为戎车。商汤王以“良车七十乘”击败夏桀，建立商王朝。周武王又以“戎车三百乘”，在牧野击溃殷纣王七十万（一说十七万）军队，建立西周王朝。《小雅·采芣》记述周宣王令方叔南征荆蛮时，曾动用战车三千乘。容庚《金文编》共收车的象形字二十二个，字形各异，其中《车𠄎》的一个“车”字，车上有戈。王国维说：“古者戈建于车上，故画车形乃并画所建之戈”^[36]（见图1-7-7）。

《诗经》在记述戎车或路车时，都是以“四牡”、“驷介”、“四骆”、“载驷”等来形容，表明战车或路车都是以四马驾挽。不过，



图 1-7-6 驾车狩猎图

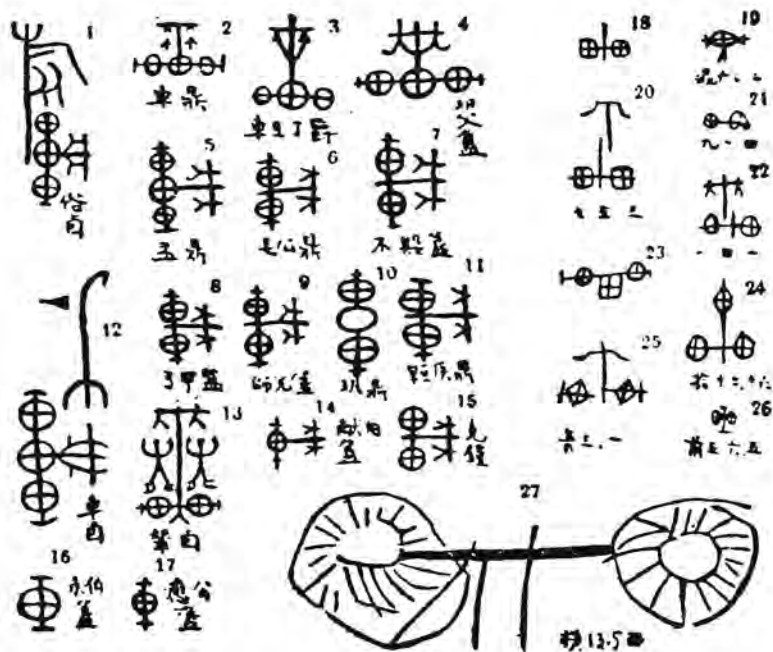


图 1-7-7 甲骨及金文的车字
(采自蓝永蔚:《春秋时期的步兵》)

四马驾挽有一个发展过程。河南安阳殷墟和西安东郊洪庆乡老牛坡出土的殷代车均为二马驾挽。世界其他古代民族，如巴比伦约在公元前 2000 年间，开始出现两马两轮战车；古希腊在公元前 1600 年的米塞纳时代，也是使用两马战车；欧洲第一辆四马两轮车的出现，是在公元前 700 多年的首届奥林匹克大会上。中国四马两轮车至晚在公元前 1300 年商朝武丁时期就已经达到相当完善的地步^[37]。

参 考 文 献

〔1〕《尚书·汤誓·汤诰》·《诗经·商颂》。

〔2〕郭沫若：《西周金文辞大系》。

〔3〕〔10〕《考工记·匠人营国》《疏》云：“九经九纬者，南北之道谓经，东西之道谓纬。王城面有三门，门内有三涂，男子由右，女子由左，车由中央。”

〔4〕《诗经·大雅·瞻卬》《疏》引《正义》。

〔5〕《韩非子·内储说上》。

〔6〕范文澜：《中国通史》第一册第85页。

〔7〕〔8〕《考工记》郑玄《注》。《荀子·王制》。《周礼地官·遂人》《注》。《说文解字》。

〔9〕杨泓：《中国古兵器论丛》。1980年6月文物出版社出版。

〔11〕《太平御览》卷83引古本《竹书纪年》：商朝武乙“三十四年，周王季历（即王季，周文王之父）来朝，武乙赐地三十里。玉十珪，马八匹。”

〔12〕商朝武丁晚期卜辞《续》5、2、2。《前》5、7、7；6、51、7。《前》7、31、4。引自《史学月刊》1981年1期第14—19页。范毓周：《试论灭商以前的商周关系》。

〔13〕《太平御览》卷83引古本《竹书纪年》：“帝乙二年，周人伐商。”

〔14〕《史记·周本纪》。《尚书·泰誓》。

〔15〕《不斲盘》铭文：“惟九月初吉戊申，伯氏曰：……余命女（汝）御追于洛，女以我车宕伐玃玃于高陵。”

〔16〕孙作云：《周初大武乐章考实》；《诗经与周代社会研究》

第 254—255 页。中华书局 1966 年出版。

[17] 《周礼·大司徒》：“五家为比，五比为闾，四闾为族，五族为党，五党为州，五州为乡。”《周礼·地官·遂人》：“五家为邻，五邻为里，四里为鄆，五鄆为鄙，五鄙为县，五县为遂。”全文晟：《周代道路及商业》记述，王畿六乡、六遂（二百里内）之地，兼宫后三市，大小都邑 795 市（野道 12，每道 4 市；乡市、遂市各 6；州市、县市各 30；党市、鄙市各 150）。至诸侯之国，其市之设，《周礼》无明文，然亦当与王朝略同。《管子》曰：“方六里命之曰暴；五暴命之曰部；五部命之曰聚。聚必有市，无市则民乏。五聚则命之曰某乡；四乡命之曰方，官制也。”聚有市则乡有市明矣。见《道路月刊》1935 年 8 卷 1 号。

[18] 布是西周时期的货币之一，是布帛之布，不是东周时期广泛流通的铲形布币，如空首布，方、尖、圆足布等。

[19] [21] 傅筑夫：《中国封建社会经济史》卷一。人民出版社 1981 年 12 月出版。

[20] 吴闿生：《吉金文录》卷三。

[22] [23] 吴镇锋：《陕西地理沿革》第一章第三节。陕西人民出版社 1981 年 11 月出版。

[24] 《史记·一二九·货殖列传》。

[25] 铭文见阮元：《集古斋款识·八》。译文见郭沫若：《十批判书》。引自刘广生：《中国古代邮驿史》第二章。

[26] 《尔雅·释文》：“以车曰传”。

[27] 《仪礼·既夕礼》。《礼记·曲礼》。

[28] 《诗经·小雅·采薇》；《诗经·小雅·我行其野》。

[29] 《左传》“襄公九年”。

[30] 《淮南子》称：“奚仲尧时为车正”。

[31] 《陕西日报》1986 年 4 月 30 日第一版。

[32] 刘仙洲：《中国机械发明史》第一编。

[33] 《诗经·邶风·泉水》：“载脂载鞅”。载，发语词，无义。脂，用油涂车轴。鞅(xiá辖)，车轴两头的金属键。朱熹《诗集传》：“脂，以脂膏涂其鞅，使滑泽也。鞅，车轴也。不驾则脱之，设之而后行也。”

[34] 《汉书·九一·货殖传》。

[35] 《周礼·春官·巾车》。

[36] 容庚：《金文编》一四、一〇。

[37] 蓝永蔚：《春秋时期的步兵》。中华书局1979年10月第1版。

第二章 秦代驰道、直道的修建和道路系统的形成

西周灭亡后，继位的周平王将都城由关中的镐京迁往函谷关外的洛邑（今河南洛阳市东）。在迁都过程中，由于秦襄公率兵参加护送有功，周平王封秦襄公为“诸侯”，把“丰岐之地”赐给秦，并准许与其他诸侯“通聘享之礼”，于是，秦就由“西陲大夫”上升为与齐、晋等国地位平等的侯国。历经十余代的苦心经营，秦人成了主宰关中的主人。到了秦王嬴政时，力战群雄，统一六国，建立了中国历史上第一个中央集权的、疆域辽阔的大帝国。秦王嬴政自称为“始皇帝”。

秦始皇的先祖，多以致力交通活动著称，如费昌为（商）汤御；孟戏、中衍为帝太戊御；蜚廉善走；造父为周穆王御（驾车）；非子为周孝王养马于汧渭之间。秦的立国，也直接与秦襄公以军队护送周平王徙都洛邑这一交通活动有关。秦人祭祀天地时奉献车马或车马模型，反映秦文化的特征中包括重视交通的传统因素。另外，秦惠文王时开通石牛道，秦昭王时凿修秦蜀栈道，据有巴蜀的人力和物力，从而改变了秦与东方列国的实力对比。春秋时，秦国第一次在秦晋之间的黄河上架起舟桥（浮桥）；陕西凤翔战国秦墓中出土了我国最早的双辕车模型。正是由于秦人历来注重交通建设，东方列国先进的文化和生产技术，才得以传入秦国，使秦的国势逐渐强大，与东方列国争雄，卒灭六国，统一天下^[1]。

秦人在西周的王畿之地建国，吸收、消化并发展了周人的先进文明，社会经济由牧畜转为农耕。在土地制度上以带有军事性

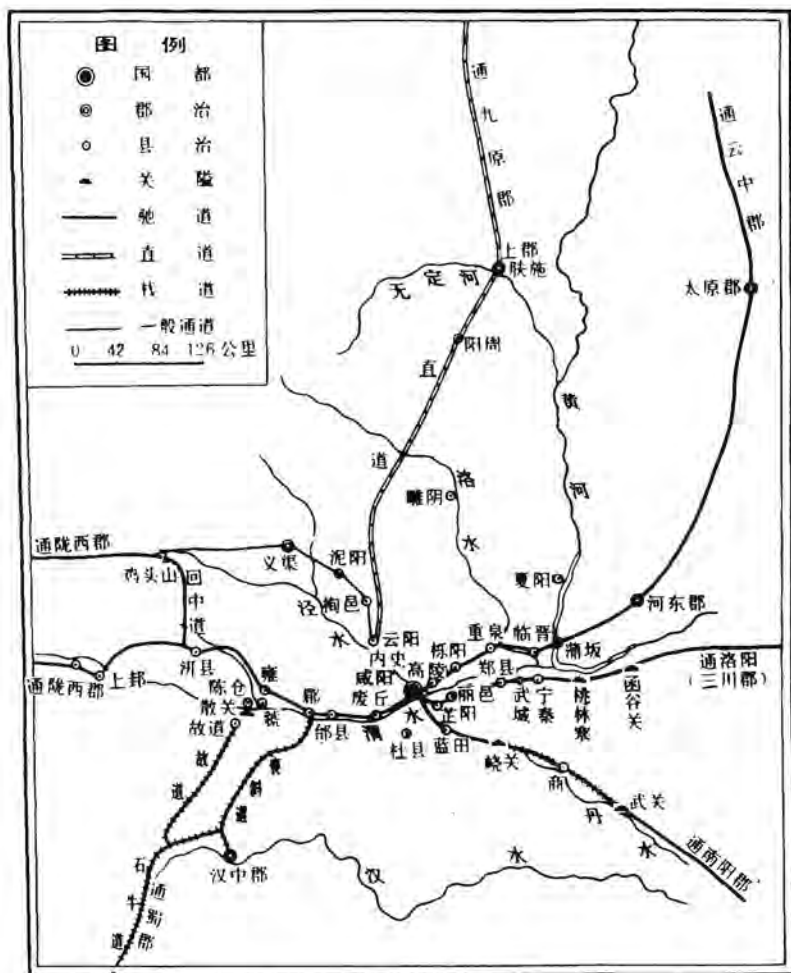


图 2-0-1 秦代内史、上郡地区驰道、直道路线示意图

质的“爰田制”代替“井田制”；在政治统治上以郡县制代替分封制。分全国为36郡，关中为内史地区，置31县^[2]。所有郡县的行政管理，都由皇帝控制，从而，便利的交通就成为对全国实施有效统治的首要条件。

秦始皇统一六国后的第二年（公元前220年）就下令修治驰道，原因是多方面的。首先是把修建驰道作为巩固统一的战略措施；其次是为了掠夺、占有六国的财富，通过驰道运至都城咸阳。驰道四通，利于实行中央集权制迅速发布政令，并及时掌握各地的政情、军情。

秦始皇在交通建设上的最大贡献，是把战国时期的割据道路，沟通为以都城咸阳为中心的全国道路网络，而且这一道路系统基本上为后代王朝所继承。从这一意义上说，秦始皇是中国古代道路网的奠基者。

秦都咸阳是全国的交通中心，当时，咸阳、三川郡间为东方大道；咸阳、南阳郡间为武关道；咸阳、河东郡间为临晋道；咸阳、汉中郡、蜀郡间为秦蜀栈道；咸阳、北地、陇西郡间为西方大道；咸阳、林光宫、上郡、九原郡间为“直道”。秦代集权统治的空前加强；高效率的全国通信系统得以建立；各项巨大工程建设能够进行；秦始皇本人能够五次巡游全国各地；蒙恬能够守御上郡、九原，保护秦帝国的国家统一，驰道、直道的修建为一重要因素（图2-0-1）。

第一节 秦蜀栈道

秦与蜀的交往甚早。在秦文公至“汧渭之会”和秦穆公建都雍城时期（公元前762—前621年），秦蜀既有军事攻伐，也有政治交往和商贩往还。秦穆公后期，蜀王开明氏二世“卢帝攻秦至雍”。秦厉公二十六年（公元前451年），左庶长攻取南郑，并筑

城邑。秦躁公二年（公元前441年）南郑反。秦惠公十三年（公元前387年），秦为了伐蜀，又攻取南郑。到了秦惠文王更元九年（公元前316年），巴、蜀关系恶化，都要求秦国进行干预。秦惠文王准备伐蜀，但又为道险而犹豫。大将司马错从经济、政治两方面考虑，坚决主张伐蜀。他向秦惠文王说：“得其地足以广国，取其材足以富民”。伐蜀成功，则“富国”、“广地”、“强兵”三者俱来。“三资具备而王随之矣”。^[3]秦惠文王认为司马错言之有理，决定先伐蜀。

伐蜀的先决条件是打通秦、蜀间的道路。《蜀王本记》、《华阳国志》等书所记，《太平寰宇记》、《太平御览》等书所引“石牛粪金”、“五丁开道”的故事，反映了秦惠文王为了伐蜀，曾对蜀道进行了一次大规模的开凿和修筑。其中，《太平御览》卷888引述的最为详细，原文如下：

“秦惠王时，蜀王不降秦，秦亦无道出蜀。蜀王从万余人传猎褒谷，卒见秦惠王。惠王以金一笥遗蜀王，蜀王报以礼物，礼物尽化为土。秦王大怒，臣下皆再拜稽首，贺曰：土者地也，秦当得蜀矣。秦王恐亡相见处，乃刻五石牛，置金其后。蜀人见之，以为牛能大便金。蜀王以为然，即发卒千人，领五丁力士拖牛成道，置三枚于成都。秦道乃得通，石牛之力也。后遣丞相张仪从石牛道伐蜀。”

《水经·沔水注》引来敏《本蜀论》说：“惠王欲伐蜀而不知道，作五石牛，以金置尾下，言能屎金。蜀王负力，令五丁引之成道。秦使张仪、司马错寻路灭蜀，因曰石牛道”。

这些记述虽然有浓厚的神话色彩，但基本上反映了公元前316年，秦灭蜀前首先对秦蜀间的道路第一次进行人工修筑的历史事实。

巴蜀并入秦国版图，对于增强秦的国力产生了立竿见影的效果。《战国策·秦策一》称：“蜀既属，秦益强富厚，轻诸侯”。此

后，秦就以巴蜀作为其经营西南夷（今云南、贵州）和进攻楚国以及与东方各国争霸的后方基地。到了范雎相秦昭襄王期间（公元前 266—前 250 年），又将秦蜀间的山谷道路凿为栈道，后蔡泽用“栈道千里，通于蜀汉，使天下皆畏秦”^[4]赞美他的前任范雎的功绩。春秋战国时期，秦蜀间人民的来往，主要经行故道和褒斜道，而故道多阪，褒斜道平缓，不翻越大的山岭，所以，褒斜道和石牛道便成为战国时期秦蜀间的交通干道。到秦始皇统一全国后发布“车同轨”的命令，在各地大修驰道时，蜀道已经成为全国驰道网中的先行部分了。

第二节 秦通西北的道路

春秋战国时期，秦国为了称霸，尽力开拓疆土。但洛水以东，先有晋，后有魏的强大势力存在，军事进展屡次受阻。东南方向有强邻楚国屹立于武关以东，使秦望而生畏。加之“渭首有狄獫狁、冀之戎，泾北有义渠之戎”，“屡为秦患”^[5]。秦国为了安定后方，并扩大农业区范围，便多次用武力向西北方面扩展。

秦穆公三十七年（公元前 623 年）攻西戎得胜，“开地千里”，秦的统治力量，达于渭水源头。秦孝公元年（公元前 361 年）又攻西戎，斩戎之獫狁王。秦惠文王更元十一年（公元前 314 年），出兵攻义渠（今甘肃镇原县东），得 25 城，但义渠戎没有被彻底制服。

秦昭王初期，秦国统治者就处心积虑地对付活动在其西侧和北侧的义渠戎。秦昭王三十五年（公元前 272 年），宣太后乘义渠王无备，将其诱杀于甘泉宫。接着，秦又发兵彻底消灭了义渠戎，在其地设置陇西（今甘肃临洮县）、北地（今甘肃镇原县东）和上郡（今陕西榆林县鱼河堡附近）三郡。置郡以后，秦国在三郡与都城咸阳间开辟道路，加强联系，实施有效的政治统治。陇西、北地二郡位于游牧区或半农半牧区，“天水、陇西、北地、上郡与

关中同俗，然西有关中之利，北有戎翟之畜，畜牧为天下饶”^[6]。这样一来，西北边区的畜牧业和关中的精耕农业便结合起来，使之成为秦国经济的一个重要组成部分，也为秦的骑乘战马开辟了一个来源地。

秦始皇统一中国后的第二年（秦始皇二十七年，公元前220年），第一次出巡，“巡陇西、北地、出鸡头山，过回中焉”^[7]。《史记》虽没有说明具体经地，但根据战国时期秦国的政治、军事活动，除都城咸阳外，云阳县甘泉山上的林光宫（在今陕西淳化县北），是咸阳以外另一个政治活动中心。由林光宫去陇西、北地、上郡，早有大道相通。秦始皇第一次出巡，是由咸阳先到云阳县林光宫，再由林光宫西去，直达北地郡。今旬邑县西北境，还有古路堑遗迹，西指甘肃正宁县，东接陕西淳化县。

秦始皇一行由陇西郡归来，大体是循陇西郡东侧秦长城的沿边道路南下，至渭水源头，经冀县（今甘肃甘谷县东）、上邽（今甘肃天水市），再折东北行，逾陇阪，“过回中”（今陕西陇县西北），经泾县（今陕西陇县）、雍县（今陕西凤翔县南）而至咸阳。秦始皇第一次出巡陇西、北地二郡，即秦长城所环抱的一片地域，也是当时秦朝统治权力所能实际达到的地方。

第三节 秦始皇以都城咸阳为中心修治的驰道

秦统一之初，“田畴异亩（亩大小不同），车途异轨（轨距宽窄不一），律令异法，衣冠异制，言语异声，文字异形”（《说文》）。城防巨堑，关塞亭障，严重阻碍政令的推行和经济文化的交流。为了加强中央集权的统治，秦始皇采取了“车同轨，书同文”的断然措施。而推行这些措施的首要条件，是在京都咸阳与各郡县间有一个交通四达的道路系统，以消除隔阂闭塞状态。秦始皇第一次西巡，深切感到交通的便利与否，对维系中央集权的有效统

治是至关重要的事。因此，第一次出巡返回咸阳后，就立即下令在全国“治驰道”^[8]。驰道，即车马能高速行驶的道路；且中央三丈辟为“御道”，一般人不能进入“中道”^①。

秦始皇所修治的驰道，几条主干线是由咸阳而东，作扇形展开。关中境内主要有三条：一为东方大道，直通韩、魏、齐故地；二为东北方大道，直达原来的燕、赵地区；三为东南方大道，直达原来的楚、越境内。其规模正如《汉书·贾山传》所说：“秦为驰道于天下，东穷燕、齐，南极吴、楚，濒海之观毕至”。将全国主要地区皆以驰道联系起来。

一、东方干道——咸阳·函谷道

东方大道即西周初年武王伐纣，周公东征所行经的路线，秦代又有扩展和延伸。

这条驰道由都城咸阳开始，南渡渭水，折东行，经芷阳（今西安市东郊灞桥附近）、丽邑（今陕西临潼）、鸿门、郑县（今陕西华县）、宁秦（今陕西华阴县东）、桃林塞，出函谷关，再经陕县、澠池至三川郡治所洛阳（今河南洛阳市东）。到洛阳后，分出两支：一沿当时的黄河东北行，达河内（今河南武陟西）、邯郸（今河北邯郸市）、恒山郡（今河北石家庄市）；一沿济水东行，经阳武、大梁（今河南开封市）、定陶至临淄（今山东临淄）、黄县、睡县（今山东福山）和琅邪郡（今山东胶南县南）。由大梁折东南行，可至彭城（今江苏徐州市）、下邳、广陵（今江苏扬州市），网罗黄河、长江下游地区。

秦始皇二十八年（公元前219年），第二次出巡，“东行郡县，上邹峰山。立石”；上泰山，登之罘；南登琅邪；过彭城，至湘山祠；过安陆，至南郡（今湖北江陵），由武关归。秦始皇二十九年（公元前218年）第三次出巡，至阳武博浪沙（今河南原阳）被

① “中道”即“御道”。乃驰道中央三丈之地。

张良与力士阻击；登之罟，从上党归。秦始皇三十二年（公元前215年）第四次出巡碣石（今河北昌黎县北），在原韩、魏、赵、齐等国交界处“堕坏城郭，决通川防，夷去险阻”。这三次长途出巡，由咸阳出发至三川郡洛阳，都是走的东方大道。由于皇帝多次经行，这条驰道不断得到修筑与养护。

秦始皇第四次出巡途中，命令把战国时期列国诸侯为割据称雄在交通大道上挖掘的巨沟深壑填平；构筑的深堑堡垒堕毁，使道路畅通无阻，其主观目的主要是防止各国旧势力复辟，而在客观上对发展驰道交通产生了积极的进步作用。

二、东南方干道——武关道

秦的东南方干道即武关道。武关道是在秦、楚既相互攻伐又友好结盟的关系中开辟出来的。它是利用秦岭北侧的灞水河谷和秦岭南侧的丹水河谷连接开辟而成的。丹水是汉水的支流，汉水又是长江的支流，因此，武关道也是连接咸阳和江汉地区的重要道路。

武关道也可以说是在楚氏族的集体迁徙中开辟出来的。远在商代末年，楚氏族为了躲避商朝的征伐，不断进行集体迁徙。从始居地的楚丘（今河南滑县东），经过六次迁徙，到达今陕西省大荔县的荆山，附属于周邦。后来又发展到今西安市东南的荆溪河谷。楚部落的首领鬻熊率领族人参加周武王的灭商战役后，受封为“楚子”，在今陕西省商县一带的楚山、楚水间立国。据考证，楚的第一代君主鬻熊投归周文王后，曾任“文王之师”^[9]。陕西岐山县周原遗址出土的商、周甲骨文中，就有“楚子来告”之辞。由于楚氏族开始在今商县一带立国，^①故众多史、志文献皆记载商县、丹凤周围的山为“楚山”，水曰“楚水”或“荆水”。周成王

^① 商县城东南有“紫荆遗址”。“紫荆”又作“子荆”，是“荆子”的倒装语，意为楚乃子男之国。

时，周公旦被人诽谤，奔楚避难，即到今商县一带避难。商县因位于丹水之北，故称“丹阳”。到鬻熊之子熊丽时，又沿丹水向东南迁徙至河南淅川老城和马蹬镇一带，其都城仍名“丹阳”，盖系因袭商县的丹阳旧称。熊丽之孙熊绎又率部族沿丹水南迁至今河南淅川县李官桥下寺一带，都城仍名“丹阳”，也叫“龙城”。由于周昭王、周穆王不断征伐楚国，熊绎被逼渡过汉水，避入睢山，并将睢山改名荆山。

到了西周、东周交替时期，由于周王朝内部混乱腐败，无力控制诸侯，楚国得以兴起，楚武王便由荆山（睢山）沿着沮水东南迁于今枝江的丹阳。公元前689年，楚武王之子文王立国，又由丹阳南迁都于郢（今湖北江陵北）。战国时期，楚仍都于郢。秦始皇统一六国后，在郢设置南郡。秦的武关道，即楚民族由关中东迁的路线，是由京城咸阳通往南阳郡和南郡的一条驰道线。

公元前506年（秦哀公31年），吴王阖闾联合唐、蔡两国，溯淮水越过大别山和汉水，攻破楚的郢都，楚国大夫申包胥到秦国求救兵，秦哀公派子蒲、子虎率兵车五百辆救楚。据《史记·苏秦列传》记载苏秦对楚王说“大王不从秦，秦必起两军，一军出武关，一军下黔中，则鄢、郢动矣”。秦若攻楚，当时的路线主要是武关道和秦蜀栈道。而由秦蜀栈道出兵，无论是到汉中郡后沿汉水而下，或至蜀郡后沿长江而下，都十分迂远险阻，均不如由武关道捷近。且五百辆兵车，必然是走陆路，所以，这次出兵当是经行武关道。

秦孝公二十二年（公元前340年），商鞅被封以於（音乌。今河南内乡、淅川一带）、商（今陕西商州市东南）之地十五邑作为食邑（俸禄所出之地），商鞅因而号称“商君”。公元前338年5月，秦孝公死去，秦惠文王继位。公子虔之徒诬告商鞅准备反叛，惠文王下令逮捕商鞅。商鞅闻讯后出逃，曾奔回自己的封地——商邑，并把徒属组织起来进行抵抗。商於之地既为商鞅的食邑，必

有大道通咸阳，以便其封邑之民经常给商鞅输送财赋。

楚怀王末年，秦用商鞅变法致强，秦的连横兼并策略节节胜利，以楚为首的合纵抗秦策略却招招失败。武关道上的丹阳、蓝田两次战役，楚国被秦军打得大败，并失掉御秦的战略要地——汉中郡和商於六百里地。秦昭王十二年（公元前 297 年），秦致书楚怀王，诡称愿意修好，约楚怀王至武关结盟。“昭王诈令一将军伏兵武关，号为秦王。楚王至，则闭武关”^[10]，将楚怀王劫持至咸阳，困死于秦。从这一系列事件，可以看出武关道在历史上的重要作用。

秦昭王三十五年（公元前 272 年），置南阳郡，武关道成为咸阳联结南阳郡的道路。

秦始皇二十八年（公元前 219）第二次出巡东方和南方，是由武关道返回咸阳。秦始皇三十六年（公元前 211）第五次（也是最后一次）出巡东南方，上会稽山，在东海蓬莱山求长生不老之药，七月死于沙丘平台（今河北广宗县北），出去时就是经由武关道。

武关是古代秦、楚交通的咽喉，有很重要的战略地位。南阳郡治所宛城（今河南省南阳市），是关中、中原与江南商业转输之地，由宛城折南行，至南郡郡治江陵。由江陵顺长江而下，达于吴越；由江陵渡江南下，可至岭南诸郡。所以，武关道所联结的水、陆干线，贯通半个中国。秦始皇统一中国后，出巡队伍两次行经武关道，武关道必然得到了很好的修治。

秦武关位于何处，历来众说不一，一般都说是即今陕西省丹凤、商南两县交界处附近的武关遗址。而《中国历史地图集》第二册秦《关中诸郡图》却标在陕西商南县南境的丹江北岸。《史记·秦始皇本纪》：“上自南郡由武关归”。《集解》引文颖曰：“武关在析（县）西百七十里弘农界”。《元和郡县志·二一·山南道二·邓州内乡县》条记载：内乡“本楚之析邑，后属于秦”，在析水之口。河南省淅川县老城东 30 里的马蹬镇西门外有一古城遗址，残断砖

瓦遍地。马蹬正位于析水出山之口，与丹水会合处附近，符合《元和郡县志》所记载的地望（通常把析县定在河南西峡县）。故战国时楚的析邑，应在河南淅川马蹬。马蹬镇距荆子关 120 里，“武关在析西百七十里”，约在今陕西商南县湘河一带，与《中国历史地图集》所标示的秦武关位置相符合。商南县的二道岭有古道遗迹（图 2-3-1）。



图 2-3-1 商南县二道岭武关古道遗迹

另外，《七国地理考》记载说：“今由河南之南阳，湖广之襄、郧入长安者，必道武关。自武关至长安四百九十里，多行山中，行至蓝田，始出险就平地。盖自古为险阨矣”。而西安市至丹凤县武关遗址为 455 里，不足 490 里。也可推定秦武关在今商南县境。正由于秦武关位于秦、楚交界处附近（图 2-3-2），从礼仪上说，



图 2-3-2 商南县秦楚分界墙遗迹

才是秦昭王诈约楚怀王会盟的适当地点。

三、东北方干道——咸阳·临晋道

秦的东北方干道，是由咸阳东出，沿渭水北侧，经高陵、栌阳、重泉、临晋等县地，渡蒲坂津，至河东郡治所安邑、上党郡治所长子和太原郡治所晋阳的道路。它是春秋时期秦、晋结亲之路，也是战国时期攻魏、灭赵、亡燕之路。所以，在这条路上既有“秦晋之好”的脚印，也有兵戎相见的战迹。

春秋、战国时期，洛水以东在较长时间内先为晋国，后为魏国所有，对秦国向东方发展构成了威胁，因此，战端时起。但秦、晋毕竟是近邻，有时为了与齐、楚斗争的需要，也不断结盟。东北方干道是在秦与东方列国不断进行的政治、军事斗争中逐渐拓展而成的。

春秋时期，秦、晋两国在这条道路上多次进行军事攻伐。秦宪公八年（公元前708年）秋，秦出兵伐芮国，执芮伯，埋下了冲突的火种。秦宣公四年（公元前672年），秦晋大战河阳。秦穆公五年（公元前655年），秦伐晋，战河曲。穆公十五年（公元前645年），秦晋战于韩地，虏晋君，晋献河西之地。秦穆公十六年，在黄河以东置官司，秦的势力伸入晋境。秦穆公三十五年（公元前625年），秦伐晋，战彭衙（今陕西省白水一带）。秦康公四年（公元前617年），晋伐秦，取少梁（今陕西省韩城市南境）。秦桓公二十六年（公元前578年），晋率各国兵伐秦，一直攻到麻遂（今陕西省泾阳县）。秦景公十八年（公元前559年），晋又会诸侯兵伐秦，败秦师于櫟林（今陕西省咸阳市与泾阳县之间）。所有这些大小战役，秦、晋的兵车都驰行于渭水北侧的路上。

在春秋时期，秦、晋两国也曾利用这条道路进行友好往来和经济援助。秦桓公二十四年（公元前580年），秦晋夹河而盟。秦景公二十七年，景公至晋会盟。秦的国君前去会盟，道路必得到

认真整治。另有两起政治事件，可以印证这条道路的规模：一为秦穆公二十四年（公元前636年），晋公子重耳归晋，秦派兵三千护送。二为秦景公三十六年（公元前541年），由于景公与其弟后子鍼有矛盾，鍼逃往晋国，“享晋侯，造舟于河，十里舍车^①，自雍及绛，归取酬币，终事八反^②”^[11]。这是第一次见于记载的在这条路上设置传舍，在黄河上修造舟桥（浮桥）。

秦穆公十二年（公元前648年），晋国发生灾荒，向秦借粮。秦穆公慷慨相助，用车把粮食分别集运到渭水岸边，再装入船内，沿渭水、黄河、涑水东运。这次运送救灾粮食，秦国动用了水、陆运输工具，由雍（今陕西凤翔）至绛（今山西翼城），车船绵延不断，其规模之大，很像一次战役，所以，《左传·僖公十三年》记事，把这次“秦输晋粟”称之为“泛舟之役”。秦穆公十五年冬，晋国又发生灾荒，秦国再次运去粮食。两次秦粮输晋，充分说明秦晋间从雍到晋的都城（位于今山西汾河流域）水陆交通是通行无阻的。

战国时期，魏国初都安邑，秦魏两国在这条路的沿线多次进行殊死的搏斗，秦终于占据了洛水流域。秦献公二年（公元前383年），徙都栎阳（今西安市阎良区武屯乡一带），并于秦献公七年“初行为市”；十一年（公元前374年）在栎阳设县。栎阳距魏很近，是一个交通战略要地。《史记·货殖列传》记载：栎阳“东通三晋，亦多大贾”，即栎阳也是商业贸易繁盛、秦晋两地人民往来的要冲。栎阳设县后，县令有维修道路的职责，从而使得路况能经常保持良好状态。公元前359年——前350年，秦孝公任用商鞅在这里进行了著名的“商鞅变法”，为以后秦统一天下打下了坚实的基础，成为秦国历史的转折点。

① 一舍八乘，为“八反”之备。

② 每十里以八乘车，各依次载币，相授而还，不径至，故言八反（见刘广生主编：《中国古代邮驿史》第二章第二节，1986年6月人民邮电出版社出版）。

秦惠文王十年（公元前 328 年），张仪入秦为相，继续攻魏，魏将上郡所属的 15 个县以及河西的少梁全部献给秦国，秦改少梁为夏阳。秦昭襄王二十一年（公元前 286 年），魏献安邑，秦置河东郡。

秦昭襄王四十五年（公元前 262 年）至四十八年（公元前 259 年），秦由临晋、蒲坂出兵，与赵军大战于长平，消灭赵军 45 万人，初设上党郡，治长子（今山西省长子县）。秦庄襄王三年（公元前 247 年），重建太原郡。咸阳、临晋、蒲坂道已成为联结河东、太原、上党等郡的交通干道了。

秦始皇二十九年（公元前 218）第三次出巡，去时走东方大道，“复游海上，至琅邪，过恒山，从上党（郡）归”^{〔12〕}。即由恒山郡折西行，经过太行山中的壶关进入上党郡，再路经河东郡、蒲坂、临晋、栌阳而回到咸阳。

咸阳、临晋、太原道的作用主要在军事方面。由太原郡（今山西太原市南）北至云中郡（今内蒙古托克托县东北）与上郡（今陕西榆林县南）、云中郡的通道相接，形成一条环形国防通道。它和“直道”一样，其主要作用在防御匈奴的侵扰。

第四节 蒙恬监修的“直道”及其历史作用

秦始皇统一六国后，国内的矛盾主要为六国后裔没落贵族的复辟活动；国外的矛盾主要是北方匈奴奴隶主贵族的骚扰，秦始皇治驰道，通往六国故都，其目的就是为了打击六国贵族的复辟活动；令大将蒙恬在甘泉山（今淳化县北好花疙瘩）至九原郡（今内蒙古包头市西）间突击修筑“直道”，是为了防御匈奴奴隶主南下劫掠。二者都是加强军事力量的重要措施。由于驰道、直道的畅通，经济、文化也相应得到发展。

《史记·蒙恬列传》记载：“秦始皇欲游天下，道九原，直抵

甘泉，乃使蒙恬通道。自九原抵甘泉，堑山堙谷，千八百里。”这是秦始皇统一天下后新开辟的一条国防道路。秦始皇第五次出巡，途中病死，装载遗体的“辒辌车”就是由九原郡沿“直道”运回咸阳的。

一、“秦直道”的沿途经地

“秦直道”是由咸阳通往北境阴山间最捷近的道路。道起甘泉山南侧的秦林光宫（汉甘泉宫，见彩图1），沿子午岭山巅北行，经今淳化县鬼门口、旬邑县石门关，黄陵县艾蒿店、沮源关，折古道岭（又名蜿蜒岭）北去，经富县槐树庄，张家湾西侧，甘泉县桥镇乡方家河，志丹县安条林场、侯氏乡等地进入安塞县境；又沿横山南麓并穿越横山入榆林县境，复沿榆溪河侧过毛乌素沙漠入鄂尔多斯草原，再经内蒙古自治区东胜市西侧、昭君坟东侧，渡过黄河，达包头市西。全长700余公里，大体南北相直，故称“直道”。1980年中国科学院地理研究所编制的百万分之一O. N. C (Operational Navigation Chart) 片上，显示出子午岭山脊上有道路通过，这应是秦直道遗迹。

“直道”在其经行子午岭一段，完全沿子午岭山脊行走，遇到河川切断山岭处，下了岭坡，旋即上梁，很少在川道中盘桓，设计上别具一格，是名符其实的“沿脊线”路，是采取“堑山堙谷”的办法开辟而成。这在古今中外道路建设史上是少有的。因而，“直道”的修建工程十分艰巨，但进展很快。从秦始皇三十五年开始动工，至三十七年（公元前210年）便基本完成，只用了二年半时间。“直道”宽度一般在30米至50米间，埡口宽度均在50米左右，秦直道和秦长城一样，是秦代劳动人民创造的又一奇迹。

“秦直道”虽修建于二千年前，由于它的南段位于林区，灌木丛生，植被茂密，人迹罕到，因此，路迹至今还保存不少。整

条路线，由咸阳至云阳（故址在林光宫附近），当时为驰道，道路宽阔平坦，来往方便。云阳县北有甘泉山。甘泉山森林茂密，山高气爽，是天然避暑胜地，秦建林光宫、汉建甘泉宫于此。

（一）子午岭上的“秦直道”遗迹^[13]

“秦直道”由林光宫北门出去，经英烈山东侧的一面慢坡抵好花疙瘩。好花疙瘩又称甘泉山，是子午岭南端的一个支岭，因此，可以说是“直道”离开林光宫后就进入子午岭。由于甘泉山比林光宫城高出近500米，甘泉山的雨水常年汇入“直道”路基南流，致使这一段路基现被冲为深沟。

英烈山北有长约1公里的下行慢坡，名叫槽梁，梁面宽约100米，“直道”穿梁而过，至好花疙瘩西侧，先西行数十米，即折东北方向绕了一个弯，至好花疙瘩背后的鬼门口。鬼门口原为一个小山头，“直道”穿槽而过，形势险峻（彩图2）。当时的路基在今鬼门口两山壁半腰间，宽30米。鬼门口北为艾蒿湾，是一段山脊，宽约30米。由艾蒿湾北行不远，即下一面很长的慢坡，称“乏牛坡”。沿乏牛坡直北走去，经蝎子掌一直到旬邑县七里川下到坡底。过七里川小溪，进入庙沟，再北行4公里，达石门关。

石门关（彩图3）为天然崖口，东西两座山崖陡立，高达一、二百米。西陡壁下有两个好象关闭着的天然拱形石门图形，这与“石门”的得名有关。石门口宽200余米，中间有古庙宇一座，现已坍塌，埋入土下约1米深，但路旁露出一层砖瓦遗存，据说是原古关署。

“直道”由石门关东陡壁下穿过，又绕向西陡壁北侧，沿子午岭主脉北行，经碾子院、卧牛石、老爷庙至马栏河，这段山岭统称凤子梁（又名枫树梁）。下凤子梁过马栏河，即盘曲上杨家胡同梁。上梁后转向西北方向不远，至刘家店子，现为甘肃省正宁县刘家店子林场。距刘家店子西侧数里处，有“两女砮”古迹，

相传为秦始皇的长子扶苏在去上郡蒙恬屯军处监军时，两个生女途中死亡，葬于此。至今坟头高大，坟头周围到处可见到残留的秦汉砖瓦。

刘家店子林场位于子午岭主脉正脊，沿林区道路北行数里，至黑麻(马)湾。黑麻湾一带的“直道”遗迹保存较多较好，路基平均宽度在30米以上(见彩图4)，再东北行数十里，至凋灵关。由于黑麻湾这一段子午岭的走势呈东北、西南方向，当地人称它为“斜梁”。在斜梁北端，也就是凋灵关南侧1.6公里至2公里的山梁上，即当地群众称为“四十亩台”的地方，咸阳市综合考古队最近发现了一个大型秦代兵站遗址，已被命名为“秦代一号兵站遗址”^[14]。

凋灵关位于陕西、甘肃两省交界处，关口宽30米以上。“直道”穿过凋灵关北去，至黄陵县艾蒿店。再北，经五里墩至沮源关。这一段山梁上“直道”路基残宽在30米至40米间。现在的林区道路，即重叠在“直道”线上。乾隆《正宁县志》对子午岭上的秦直道记载说：“此路一往康庄，修整之则可通车辙。明时以其直抵银夏，故商贾经行。今则塘汛废弛，通衢化为榛莽”。康熙《鄜州志》记载这条道路在清代还被利用过。

由沮源关(今称兴隆关)北去，有两条古道。一条沿子午岭主脉西侧北行，经甘肃省华池县东华池镇至陕西省定边县东南境。据长期在延安体验生活的画家靳之林于沿途作画时考察，这条古道路基宽在6米至13米间，沿途北宋时期的文物遗存较多，为北宋时期与西夏长期战争所使用的道路。另一条古道折由古道岭(即蜿蜒岭)至富县槐树庄西侧3里处的白马驿，由白马驿北坡上梁，经白家店、大麦秸、芦毛坪、麻黄沟、水磨坪、八卦寺、墩梁等地，入今甘泉县境。这一百多里路段内古道遗迹到处可见，路残宽一般在30米至50米间，古路堑如斧劈刀削，有些路段虽灌木丛生，林草茂密，但站在山头上远望，路线清晰可辨。特别是葫



图 2-4-1 富县张家湾乡车路梁“直道”的一个垭口

芦河南北两侧的山岭上有很多槽形垭口，南北相对，宽度均在 50 米左右，十分壮观。

富县西境人烟稀少，“直道”遗迹得到大量保存，其中，最为完好且具有代表性的是富县张家湾乡西侧车路梁上约 8 公里长的一段路基。从“兰宜公路”（兰州至宜川）175 公里处的五里铺上山，一直到望火楼，路基都宽在 30 米至 50 米间；转弯处半径一般为 40 米左右；几个垭口都宽达 50 米（见图 2-4-1）；道路坡度大多在 7% 左右，没有超过 10%。路面上只有 20 厘米左右高的茅草和艾蒿，没有长一棵大树。现在若在上山处稍加整治，汽车便可通行。沿途有墩台多处，特别是望火楼最为高大。此处路宽达 60 米，很像当时的驿站所在地。名为“望火楼”，顾名思义当

为观察烽火台发出警报信号的高台。

“直道”沿途的文物遗存很多。除了大量的秦半两钱、汉五铢钱、王莽的货布、鸡眼钱外，在张家湾乡大麦秸村，村民周德虎 1958 年在“直道”路基上取土时，挖出一个古代铁锨，残重 8 公斤。该村村民贺斌文亦于“直道”旁挖出一块 $35 \times 35 \times 5$ 厘米的秦汉方砖，至今仍收藏在家中。另据张家湾乡原乡长张德财说，该村前些年曾出土一口古代大铜锅，似为古代的军用锅。

在八卦寺附近，有一个名为“杀人庄”（又称斩兵庄）的地方，至今地面上还露出很多没有经过细加工的小石碑，碑上的文字被风雨剥蚀已模糊不清。但埋入土下部分，还能看到“刑”、“之”、“墓”等字。这是当年修“直道”时，对一些不肯卖力或企图逃跑的军工、刑徒处斩的地方。处斩后集中埋在一片地方，并随便在山上拣一块条石，刻上本人的名字和所犯的罪刑，立于墓前。在秦直道的路基上，埋下无数劳动人民的白骨，浸透了劳动人民的血汗；记录了秦始皇“轻民力”的一面。

由富县、志丹、甘泉三县交界处的墩梁直北微东行走，经寻行铺、赵家畔、薛湾，从高山窑子（见图 2-4-2）下梁至安家沟村，过



图 2-4-2 甘泉县高山窑子“直道”的一个垭口

洛河“圣马桥”，至甘泉县桥镇乡方家河村。“圣马桥”虽已塌毁，但洛河北岸的方家河村附近却有“引桥”遗存(图2-4-3)。“引桥”高出地面20余米，接北侧山梁。“引桥”的夯土层每层厚10厘米至12厘米。“引桥”上面宽约30米，和山梁上“直道”路基宽度相近。“引桥”直对面的洛河南侧，是一宽阔平地，被历年洪水冲刷，已无“引桥”痕迹。但南侧山梁上有明显的“直道”遗迹是直对北岸引桥而来。这是“直道”线上残留的唯一的桥梁遗迹。桥以“圣马”命名，意为秦始皇的兵车、战马所经过。



图2-4-3 甘泉县方家河乡“圣马桥”引桥遗迹

方家河村民张凤荣1947年春，在“圣马桥”引桥北耕地时，挖出一个铁夯，厚底、圆形，高23厘米，直径33厘米，上有带孔提手，应为当时夯筑引桥所用。(《甘泉县文物志》稿)。

“引桥”以北路段，现在虽然已被辟为农田，但通过“塹山”痕迹，也能清楚地看出古道的走势、路基宽度、坡度与弯度。路基残宽40米左右；坡度为7%；转弯处半径不少于40米。

甘泉县与志丹县交界处，明朝建有“云山寺”。寺内《云山寺记》石碑在记述云山寺的方位时，说“东有圣人条”。《庆阳府志》记载：“秦直道俗名圣人条。秦以天子为圣，故名”。康熙《鄜州志·记事》目认为，“圣人条”即蒙恬所开的“直道”。1944年黎锦熙、余正东编撰的《续修黄陵县志》引贡士刘倬《子午岭》诗：“南北亘长岭，纵横列万山。桥陵今古在，驰道（即直道）有无间。地折庆延过，源分漆沮游。秦皇开凿后，路上兆人还。”

“圣人条”由云山寺直达志丹县今安条林场。再北，经过志丹县东境的杨条、李条、何条、周条、刘条、新胜条、胶泥条等以“条”为名的居民点，进入安塞县境。《读史方輿纪要》卷57记述，志丹县东“圣人条”所经行的山梁称“艾蒿岭”。在县东60里许，即子午岭之异名。所以，秦直道南起淳化县秦林光宫（汉甘泉宫）故址，北至志丹县与安塞县交界处，均属于子午岭范围。

志丹县东境内的“圣人条”，也有明显的遗迹，宽度一般在30米至40米间；新胜条附近的路基宽45米。志丹县境内也有一个直道埡口，今称“土门”，距志丹县城35公里，埡口宽50米，和富县境内直道上的几个埡口宽度基本相同。

“圣人条”经过的志丹县候氏乡候氏村，村民候生权1983年修附近公路时，挖出一面汉代铜镜，直径14.4厘米，当为“直道”上的行人所遗留。

（二）横山地区的“直道”经地

秦直道离开子午岭后，进入横山地区。秦代于横山南侧置阳周县（治所约在今子长县石家湾乡曹家瓜村城墙梁上）。西汉时又于今安塞县附近置高奴县^①，均属上郡管辖。根据《史记》、《汉

^① 高奴县治所，一般认为在今延安市附近。但据顾祖禹《读史方輿纪要·五七·延安府》目引杜佑的话说，汉高奴县在延安西北百里处。

书》有关秦始皇第四次、第五次巡视活动及汉文帝、汉武帝军事活动的记载，均涉及到上郡、阳周、高奴三地，并与“直道”相联系，因知“直道”经过高奴、阳周、上郡北出长城，达于九原郡九原县。

上郡是秦昭王三十五年（公元前 272 年）设置的。秦始皇三十二年（公元前 215 年）第四次出巡，由碣石“巡北边”后，即“从上郡入”，回到咸阳。秦始皇三十五年（公元前 212 年）令蒙恬监修直道。三十七年基本修成。秦始皇三十七年（公元前 210 年）第五出巡途中病死于沙丘平台后，装载他的遗体的辒辌车，“遂从井陘抵九原，行从直道至咸阳发丧”^[15]。第四次出巡归来，只说“上郡”，未提“直道”，是因为当时还没有修直道。第五次出巡提到“直道”，是因为当年修通了直道。秦始皇第五次出巡中途病死，丞相李斯恐贸然宣布死讯引起天下大乱，于是秘不发丧，以掩人耳目。但车队由九原返回咸阳，须经过上郡。当时长公子扶苏和大将蒙恬都在上郡。而近侍赵高颇得胡亥宠幸，欲立胡亥为帝；且赵高与扶苏、蒙恬、蒙毅等关系不睦，害怕车驾至上郡后始皇病死的真相暴露，引来杀身之祸，便与李斯、胡亥密谋，造假诏书，“赐公子扶苏死”于上郡。蒙恬有疑，不肯自杀，被使者逮走，“系（囚）于阳周”。然后，车驾才“由直道归”于咸阳。据此，得知直道联结上郡肤施及阳周二县地。秦亡后，西汉王朝因秦之旧，继续利用直道抗御匈奴。汉文帝三年（公元前 177 年），“遣丞相灌婴发车骑诣高奴击之”。接着，汉文帝本人也自云阳县甘泉宫经过高奴到了太原。汉武帝于元封元年（公元前 110 年）为征伐匈奴，“行自云阳，北历上郡、西河、五原”，到了朔方。五原县在九原县西北不远处，即汉武帝行走了直道全程。《汉书·武帝纪》记载他返回时，曾“祠黄帝冢桥山，乃归甘泉（宫）”。而“桥山”在阳周县，也进一步证明直道经过高奴、阳周至上郡。《史记·封禅书》应劭曰：“在上郡阳周县有黄帝冢”。《汉书·地

理志》“上郡阳周县”条“本注”：“桥山在（阳周）县南，有黄帝冢”。《水经·三·河水注》也记为“阳周故城南桥山，昔二世赐蒙恬死于此，王莽更名上陵时，上有黄帝冢故也”。唐朝以后才将黄帝冢定于黄陵县。根据这一系列文献记载，知道秦直道离开子午岭后，沿延河及大理河上源进入大理河南侧，然后又折北穿越横山，经今横山县响水堡附近达于上郡。

由上郡北去，经走马梁西侧凹处出秦长城，沿榆溪河（古帝原水）东侧约1公里左右处的二级阶地越过毛乌素沙漠，路线与榆溪河相平行。走马梁秦汉砖瓦、陶器碎片遍地（见图2-4-4），盖为秦长城的一个关口，汉代的上郡属国都尉军城所在地。属国都尉为管理龟兹属国的行政、军政首脑；龟兹属国即在今走马梁东北称作“古城梁”、“古城滩”的地方。

榆溪河东侧有五条支流，称为头道河则、二道河则、三道河则、四道河则、五道河则。前三条支流发源于汉代的白土县。白



图2-4-4 毛乌素沙漠中“直道”路线内
残留的古代陶器碎片

土县的白土，随着雨水冲刷，冲积、洪积于各支流的下游，形成1公尺至2公尺厚的白垩泥层。白垩泥与沙土混合，使这一沙漠地带有了较坚硬的地表层。另外，这一地带在上更新世末，气候干旱，风沙特盛，因而覆盖了一层中、细沙粒。随着后来的气候转为温和，发育了黑垆土。黑垆土系暖温带半干旱草原和森林草原条件下形成的地带性土壤。积累层厚约1.5米至2米，呈黄褐色，质地较坚硬，透水性强。毛乌素沙漠中约70余公里的“直



图 2-4-5 秦直道路线示意图

道”路段，是就地取材，利用这一地带特有的白垩泥、黑垆土修筑而成。^[16]现在虽为沙梁、沙丘覆盖，但大小不等的黑垆土碎块仍绵延不断地保存在沙漠中。在头道河和三道河的南、北侧，仍有大坝形的路迹存在（见彩图5）。大坝宽约100余米，但当时路面实际宽度现在无法判定，看起来不少于《汉书·贾山传》所记载的“道广五十步”。

直道穿越毛乌素沙漠北去，经过五道河则上源刀兔海子侧近直北行，进入鄂尔多斯草原。今内蒙古伊克昭盟的伊金霍洛旗西侧约18公里处的红庆河地区，及东胜市漫赖乡两顷半村南北和东胜市与达拉特旗接境处，由于修县乡公路或雨水冲刷，露出“直道”横断面多处，看到垫方层厚达50厘米至2米不等，路面宽度在50米以上。伊克昭盟境内的“直道”遗迹非常明显、典型，不但能看出直道的原始面貌，而且可据之判定“直道”的走向和地理位置。它南与上郡、北与九原郡九原县（今内蒙古包头市西侧孟家梁古城）大体南北相直，是名符其实的南北相直的“直道”（图2-4-5）。

二、“秦直道”的历史作用

秦直道不仅是一条军事通道，也是发展南北商业贸易和文化交流的重要道路。秦始皇从维护国家统一和保障边境安全着想，修筑“直道”是完全必要的。虽然秦祚短促，“直道”没有充分发挥出应有的作用，但在汉朝初年，却充分显示了它的威力。

汉文帝时，匈奴军队曾向关中发动过两次试探性进攻，一次到上郡肤施；一次入萧关至雍县，直至甘泉山下。匈奴奴隶主既然想窥伺甘泉，却不从“直道”或子午岭东侧的洛河河谷或西侧的马莲河谷南下，而远远绕道六盘山下，正是由于子午岭上有“直道”存在，匈奴奴隶主不能不有所顾虑。就是匈奴奴隶主曾一时控制了“河南地”，但不敢长期盘据，也是“直道”在起着威慑作

用。可以说，西汉初期关中地区所受的骚扰不如北部其它地区严重，就是秦直道在发挥着防御作用^[17]。

秦直道沿途发现秦、汉货币、铜镜、车马器、戈矛和宋代官窑瓷片之多，以及北魏、西魏、唐、宋、明、清各个时期的石窟、摩崖石刻、寺庙碑文等，说明“直道”在秦、汉以后并没有荒废，长期为商贩、行旅所利用。当“丝绸之路”在河西走廊受阻时，中西使节、商人也曾绕行“直道”往返于西域和长安间。可见直道的作用，延续时间很长。

三、秦直道筑路技术的惊人成就

秦直道全长“千八百里”，有一少半路段位于子午岭山巅。大将蒙恬率领十余万民工（刑徒）和军工（兵士），能在二年半时间将旧的路线取直、拓宽、填平，成为宽达四、五十米的车马大道，这本身就是一大壮举，是古代筑路史上的一个奇迹。就直道遗迹进行考察分析，其筑路技术确有惊人的成就。

（一）勘测技术的科学、先进

修筑道路处处受到山川形势的制约，秦直道把数百里长的路段置于子午岭主脉或支脉的山巅，即利用了沿线山势与地形，以修筑道路。

战国时期秦迁都咸阳后，咸阳与林光宫间，早就修筑有近300里长的大道，供秦君和文臣武将车马行走。秦昭王灭义渠戎后，设置陇西、北地、上郡，林光宫和上郡之间，也有路相通。在旧路的基础上进行扩建，省工得多。从地理形势上看，子午岭除主脉呈南北走向外，所有支脉也呈南北走向。子午岭山巅，绝大部分宽阔平坦，加之多系风化石，容易开凿，且开辟成路后，路基坚实，没有泥泞之害，这是平川地区道路所不具备的条件。路由山脊行走，居高临下，极目远望，可避免敌方骑兵的偷袭包抄；

敌若来攻，也利于防守。作为战备性质的军事通道，无疑会增强防卫能力。再者，当时的通讯手段主要是烽火狼烟，直道沿途山丘林立，利用天然小山丘，设置烽火台，不但省工省时，而且路和烽火台都在山岭之上，可以快速传递信息，利于作攻守准备。所有这些方面，表现了“直道”的勘测设计者的科学筹划。

秦直道的走向基本上是南北相直，没有绕大的弯子，这在古代道路中是罕见的。道路由主脉转入支脉，或由这一支脉转入另一支脉，具体如何勘测，史书没有具体记载。从成书于西汉的数学名著《九章算术》中记载的利用勾股定理和立表法、连索法、参直法等先进的测量方法，以及三国时魏人刘徽著入《海岛算经》一书中的重表、累矩、三望和四望等测量方法看来，中国很早就掌握了先进的直接测量和间接测量的方法。秦代显然已掌握了当时领先于世界的测量技术，秦直道正是这些先进技术的应用结果。

远在公元1世纪前，把测量技术用于道路测量，已为文献记载和出土文物所证实。《管子·地图篇》强调“凡主兵者，必先审知地图”。尤应明确“辘轳之险，滥车之水”及“通谷经川”之所在和“道里之远近”。长沙马王堆三号汉墓出土的古地图，明确标识出交通道路。地形图中在已超出墓主驻防范围的邻近地区虽不标识乡里，却仍画出道路^[18]。在驻军图中，还特别“用红色虚线标出军队行动的道路”^[19]。《后汉书·马援传》也记载说，马援为东汉光武帝刘秀筹谋军事，曾“聚米为山谷，指画形势，开示众军所道经往来，分析曲折，昭然可晓”（相当于现在的沙盘）。

蒙恬奉命驻守秦的北疆，防御匈奴南进，又具体监修“通谷经川”的“直道”，毫无疑问，“必先审知地图”。1986年甘肃天水放马滩1号秦墓出土7幅板绘地图，其年代判定为秦始皇八年。这是迄今出土文物中保存较好、所见年代最早的地图。该板绘地图不但标示出交通道路，且用文字标示出关隘名称。^[20]由此得知战国末期秦人即掌握了测绘地图的技术。淳化县乏牛坡至旬邑县

石门关间和甘泉县桥镇乡方家河村洛河南北侧的秦直道衔接路段，直道像巨莽一样，气势磅礴地冲出山岭丛林，直对七里川北岸的庙沟和洛河北侧的引桥爬来，进入另一个缓坡。体现出高超的勘测设计技艺。

（二）独特的夯土技术

秦“治直、驰道”时，充分利用了夯土技术。《汉书·贾山传》说，秦人修路是“厚筑其外，隐以金椎”。即利用铁夯把路基夯实，特别是把路肩夯实，以防止雨水冲刷，提高路的强度和车马通过能力。司马迁在《史记·蒙恬列传》中说的“堑山堙谷”，“堙谷”有多种多样：加宽路基时的填方、垫方；在山谷中构筑“土桥”，都属于堙谷工程。直道路基能保存二千多年，且路中没有生长大的树木，说明当时夯土的坚实性。甘泉县方家河村“圣马桥”北端的引桥遗迹，高20余米，宽30余米，夯土层清晰可见，说明秦代的夯筑技术相当高超。《甘泉县文物志》稿所记在引桥附近出土的铁夯，更证实了贾山说的用金椎夯筑路基是真实的。

第五节 内史地区的复道、阁道、甬道和渭桥

秦朝把都城咸阳所在地的关中地区，别称“内史”。内史境内除以都城咸阳为中心向外辐射的众多驰道外，另有别具一格的宫殿群间的复道、阁道、甬道和连结渭水南北长乐宫与咸阳宫的渭桥。

一、复道、阁道和甬道

秦始皇对都城咸阳和故都雍城本已有的豪华宏丽的宫殿还不满足，在攻灭六国过程中，每天一国，就令人绘其宫室图形，在咸阳北坂照样建筑，共有宫室数百处，藏美女万人以上。为了便

于秦始皇安全地、秘密地往来于各宫殿群间，特设计了一种空中楼廊，或类似于公路、铁路两用桥型，名为“复道”。这是同时期外国所无、中国独创的空中走廊，也可称作“飞桥”或“天桥”。

秦代内史地区建筑的宫观究竟有多少，文献记载不一。《三辅旧事》称：“始皇表河以为秦东门，表渭以为秦西门，表中外殿观百四十五”^[21]。《三辅黄图》却说：“关中计宫三百，关外四百余”；“咸阳之旁二百里内，宫观二百七十，复道、甬道相连”。秦始皇梦想长生不死，他听从方士献议，行踪绝对保密。为了使他能秘密地经常往还于各宫殿间，特别设计一种悬于空中的楼廊。楼廊有两重，来往之人互不相见，因称为“复道”。楼廊中开有窗户，可以望见下面行人，类似阁楼，所以，又称“阁道”。《史记·秦始皇本纪》载：秦始皇幸梁山宫^①，“从山上^②见丞相车骑众，弗善也。中人或告丞相，丞相损（减少）车骑。始皇怒曰：‘此中人泄吾语’。索问莫服（调查时无人敢承认），当是时，诏捕诸时在旁者，皆杀之。”秦始皇在梁山宫内是不能看到下面丞相的众多车骑，当是从阁道的窗户中看到的。

对于秦朝的复道、史籍有多处记载。《史记·秦始皇本纪》说，秦始皇大治宫室，曾“为复道，自阿房渡渭，属之咸阳”；咸阳之旁二百里内，宫观间“复道、甬道相连”。通过考古工作者对秦都咸阳一号宫殿遗址（咸阳宫）进行发掘复原得知，这是一座建在高大夯土台基上的上下错落的大型楼阁建筑，下层有迴廊环绕，中层有不同层次的宫室，顶部是二层楼堂构成的主体建筑。于此往东隔沟相望，另有一同样的建筑遗址与其相对称，看来其间有飞阁复道相通。在一号遗址西南 102 米处，还有与一号建筑遗址相似的三号建筑遗址，其间并有夯土遗址相连。因此，可以明确

① 《三辅黄图》记载，梁山宫在梁山好畤界，即今乾县北十里处，又称北山。秦于北山下建梁山宫，秦始皇三十二年曾去梁山宫。

② 梁山宫建于梁山南麓，此指秦梁山宫所在地的梁山。

看出，这三座宫殿遗址虽各成一独立体，但它们之间有甬道、复道相连，构成了一座宏伟壮观的建筑群^①。由于秦始皇在大治宫室的同时，又修建复道、阁道，使得咸阳宫“南临渭，自雍门以东至泾、渭，殿屋复道周阁相属”。阿房宫“周驰为阁道，自殿下直抵南山（中南山）”。

但是，秦朝的复道、阁道，并不限于设置在宫室或宫殿群间。阿房宫的阁道不但“自殿下直抵南山”，而且“规恢三百余里，离宫别馆，弥山跨谷，辇道相属，阁道通骊山八十余里”。骊山修建有秦始皇陵墓和宫殿，在这长达80里途中修建阁道，是与街道、驰道多次立体交叉；又要跨越泾水、灞水、兼有水上桥梁的作用。《太平御览》引辛氏《三秦记》说：“始皇时，作阁道至骊山八十里，人行桥上，车行桥下”。唐代诗人杜牧在《阿房宫赋》中形容道：“长桥卧波，未云何龙”？深为这种规模巨大、壮丽宏伟的“天桥”所折服。

秦朝的复道、阁道建筑，是伴随当时盛行的高台建筑应运而生的。有高耸的宫殿，便需要有悬空的楼廊与之连通。皇帝通过复道、阁道乘辇而行，既能保证人身安全，也不需要卫士清道戒严，影响民间交通往来，对京都的城市交通，也有一定积极意义。

复道、阁道不可能随处设置，凡皇帝经常通行而又没有阁道的路段，则修筑“甬道”。甬道是道路两边筑有墙壁的夹道。道旁的墙壁起遮护作用，其意义与复道类似。既然咸阳之旁二百里内各宫殿间“复道、甬道相连”，知甬道也是宫殿群间的特殊道路。

中国“复道”建筑形式的出现甚早，最初是军事防御中的一种建筑结构。《墨子·号令》曾有记载：“守宫三杂（匝），外环，隅为之楼，内环为楼，楼入葆宫丈五尺，为复道。”《墨子·杂守》：“阁通守舍，相错穿室；治复道，为筑墉，墉善其上。”这种复道

^① 参看《文史知识》1988年第5期高崇文：《秦汉魏晋南北朝考古·秦代考古》。

属于“守楼”形式，“令下无见上，上见下，下无知上有无人”，以利于军事防御。秦代把复道应用于宫殿间，其作用主要是为皇帝游乐，为贵族宫妃服务。^[22]

二、渭水上最早的多跨梁柱桥——渭桥

渭水上建桥的历史相当悠久，远在公元前 11 世纪周文王娶亲时，即“亲迎于渭，造舟为梁”。不过，那是浮桥（舟桥），随时可以拆掉。固定的多跨梁柱桥的建造，则始自秦昭王（公元前 306——公元前 251 年）时期。《史记》卷十记载：“（宋）昌至渭桥”。司马贞《索隐》引《三辅故事》说：“咸阳宫在渭北，兴乐宫在渭南，秦昭王通两宫之间，作渭桥，长三百八十步”。

渭桥原是木柱木梁桥，使用时间有限。到了秦始皇时，又重建。秦始皇重建渭桥的原因，《水经注》曰：“秦始皇作离宫于渭水南北，以象天官”。故《三辅黄图》曰：“渭水贯都，以象天汉，横桥南渡，以法牵牛。渭水南有兴乐宫，北有咸阳宫，欲通二宫之间，故造此桥”。渭桥的规模，文献记载略有出入，宋代宋敏求在《长安志》中记为“广六丈，南北三百八十步，洞（孔）六十八，柱七百五^①，梁二百二^②”；“南北有堤，激立石柱”。即桥的南北两端靠近堤岸处为石柱，而河中仍为木柱。

秦亡后，此桥仍存。《水经·渭水注》说：“柱南京兆主之（汉代长安设京兆尹）；柱北冯翊主之（汉代于高陵设“左辅都尉”、“左冯翊”），有令丞各领徒一千五百人”，护卫桥梁。又“置都水令以掌之”。西汉改称“横（门）桥”。东汉末年，横桥被董卓焚烧^[23]。三国时魏武帝（又说文帝）又造此桥，桥的宽度缩小为三丈六尺。^[24]

秦建渭桥的最初目的虽然是为了连结渭水南北二宫，但桥接

① 《三辅黄图》作“八百五十”。

② 《水经·渭水注》作“百二梁”，《三辅黄图》作“二百一十二梁”。

路通后，它却大大方便了内史地区东西车马大道的畅通，且为汉唐的中渭桥奠定了基础。

第六节 秦代道路建设的特点

战国期间，秦的统治者出于政治扩张、军事攻伐、经济发展等的需要，不遗余力地开拓道路。到了秦始皇时，道路成为巩固秦帝国统治的重要条件。秦末又成为影响其政治稳定的因素之一。秦代道路建设的特点是：征调大批民力，突击修筑；利用夯筑技术，使得道路宽直坚实，车马能高速行驶；县令有修路的职责，重视道路经常性的养护。

秦始皇统一六国后，在全国范围大规模征发劳力，由朝廷重臣亲自规划指挥，突击修治驰道，左丞相李斯便是主持者之一。秦始皇在十一年内（公元前220—前210年）五次出巡，每次出巡之前都要大规模地整修道路。函谷道、武关道、临晋道、上郡道的连年修治，耗费的人力、物力难以数计，给人民带来沉重的负担。

统一后的秦王朝，为镇压各方各地人民的反抗，为防御北方匈奴的侵扰，随时准备出动军队作战；为适应千乘万骑迅速出动的需要，秦朝修治的驰道、直道都很宽阔、坚实、平坦。秦都咸阳故址——今咸阳市东北窑店镇南侧渭河北岸发现的南北向的道路，被认为是“秦都咸阳南北交通的干道”，与汉长安城横门相对，接渭水上的横桥，路面宽达50米^[25]。据实地测量秦直道所经过的众多埡口残迹及一些路段遗迹，其宽度也在50米左右，最宽处达60米左右。对照《汉书·贾山传》所记秦驰道“道广五十步（每步6尺）”基本相符。

为了使路基坚实并增强抗磨损力，以及防止雨水对道路的侵蚀，战国时期的秦人就用瓦砾或沙砾铺筑路面，并通过多层夯筑。

使路面高于地表；且将路面修成“鱼脊形”、“龟背形”，路两侧挖排水沟，排除积水。据陕西省文物管理委员会1964年6月对秦栎阳县遗址的初步勘探，当时的栎阳城呈长方形，东西宽1801米，南北长2232米，城内有平行的街道两条，南北街道一条，分别通往6个城门。南北街道宽10.7米，路面呈鱼脊形，脊顶较两侧高出20~30厘米，沿街两边有细沙泥土各一道，判断为明沟排水。南门门洞处，路宽5.7米，路土厚4厘米。北门洞路宽6.8米，路土厚30厘米。另有一条东西向街，街宽15.7米，路面亦呈鱼脊形，两侧有明沟排水。在这东西向街道南边，另有一条与之平行的街道，街道路面也是中心鼓起。所有路土，土内多夹杂有当时的瓦砾及细砂小石子等物^[26]。西安市北郊阎家村古建筑遗址，发现有沙质路面，考古学者估计早在秦代已在斜坡路上用砂砾和褐红色灰泥掺拌埽成地面，“至今仍很光滑整齐”^[27]。在秦始皇陵园，发现有当时用石片、鹅卵石、砾石铺筑的道路^[28]。由于路面坚实、光滑、宽阔，秦驰道夜中也可行车。《史记·秦始皇本纪》记载，秦始皇三十六年（公元前211年），“使者从关东夜过华阴平舒道”，证明咸阳以东驰道质量很高，路况很好。

秦代对道路的养护十分重视，主干道路由郡守县令负责及时修治保养；农村道路责令附近田主分段掌管。据出土的《睡虎地秦墓竹简》《为吏之道》记载，郡守县令（长）的职责之一是“除陞甬道”；修治“阡陌津桥”；而且要求达到“道易车利”（道路平坦无阻，利于车马行驶）。青川秦墓出土秦更修田律木牍中，有关于对阡陌养护的规定，要求定时刈杀阡陌荒草，“大除道及阪险”，以防“陷败不可行”^[29]。“商鞅变法”以后，土地私有制确立，田间道路的养护，由临近田主分段掌管，即王褒《僮约》所谓“阡陌杜埤”（即平整田间道路）。

从秦直道、驰道的巨大规模与卓越的筑路技术和成就看，秦始皇以咸阳为出发点，开筑驰道，伸向四方的陆路交通干线，加

上与之连接的其它水陆交通线，构成了一个相当发达的交通网。《史记·货殖列传》和《汉书·地理志》所载战国以及汉代重要地点，几乎都由秦的交通网贯通起来。秦始皇在交通四达的基础上，统一了车轨、文字、法律、度量衡。这种为巩固统一而采取的有力措施，其意义和作用是十分深远的。秦始皇既是中国历史上一个有远见、有作为的政治家，也是开发全国交通的先驱者和奠基人。

秦代大规模的修路活动使全国形成了纵横交错的道路网，其作用和意义决不在万里长城之下。“治道运行，诸产得宜，皆有法式”^[30]。秦始皇大规模修建道路，有利于全国的交通，加强了封建的中央集权统治，功不可泯。但他毕竟是封建统治者，为政暴虐，好大喜功，不惜民力，造成社会经济衰败，遂至秦二世而亡。

第七节 秦地畜力车的发展演变

春秋战国以后，畜力车大为普及。不但高级官吏有马车，中下级官吏亦分配给牛车。官府拥有大量的官车，出借给官用或私用，但要精心爱护，保养维修，损坏了要赔偿。云梦《秦简·金布律》：都官的有秩吏及其分支机构的啬夫，人员多的，每10人或15人分配给牛车一辆，赶车的仆1人；人员少的，7人以上分配给牛车一辆和赶车的仆1人。又《司空律》规定，一般的职官、小吏，也可以借用官车。富商及农夫，也有私人牛车。

秦地官车、私车，数量巨大。《史记·穰侯列传》记载，秦昭王时，穰侯免相，出关就封邑，“辘车千乘有余”。《史记·李斯列传》记载：李斯做寿，“门廷车骑以千数”。同书《货殖列传》记载，秦时迁孔氏于南阳，后致富，“连车骑、游诸侯，因通商贾之利”。周地有师史，“转毂以百数，贾郡国，无所不至”。往来于各市场和商业城市的贩夫贩妇所使用的牛车，更难以数计。

随着秦地社会经济的发展变化，制车技艺的提高，需车数量的增大，秦人对车的形制作了显著改进，主要表现于春秋、战国时期秦国开始有了双辕车；秦始皇时，车舆和车辕都大大增长，造车技术达到相当精湛的程度。

一、双辕车的创制

中国古代的车是由单辕向双辕发展的。根据史书文献记载，中国双辕车的普遍使用，大致在西汉至东汉初年。但据陕西出土文物考察，远在春秋、战国时期，秦国就已经有了双辕车。随着秦的强大和攻伐东方六国，双辕车在全国逐渐得到普及和推广，成为全国陆路运输的主体车型，对后世二千年的畜力运输车辆有重要的影响。双辕车的使用，对于运输业的发展有划时代的意义。

近年来考古工作者在春秋时期秦国都城雍城的考古发掘中，于城南掘出了一个陶制双辕牛车模型，“是迄今所知中国最早的双辕牛车”^[31]。另外，在陕西省凤翔县战国秦墓中，也发现了双辕车的模型^[32]，足可说明春秋、战国时期秦国首先创制了双辕车（见图2-7-1）。

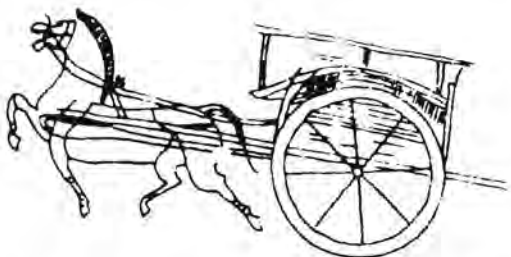


图2-7-1 陕西凤翔秦墓出土的双辕车模型
（采自《文物资料丛刊》三）

双辕车的使用价值和社会意义在于：驾车的牲畜居两辕之中，较之单辕车两侧的牲畜偏力拽引更能均衡地发挥力量。相比之下，畜力能高效能地用于拽引上；装载不太重的货物，系驾一头牲畜，节省了畜力，这对穷苦的劳动人民来说，减轻役畜的费用，更有利于在民间推广普及。对于秦的统治者来说，春秋末年以来，秦国在农业生产中掌握了以牛耕田的技术，重视农业生产以保证军粮供应的秦国，马匹多用于军事，牛只重点用于耕田，减少驾车用牛数量，有利于充实军力和农业耕作。

二、秦始皇陵的“铜车马”与秦代车制

1980年底，我国考古工作者在陕西省临潼县秦始皇陵西侧20米的地方，挖掘出前后两组大型彩绘铜车马，大小相当于真车真马的二分之一，再现了秦代宫廷车马雍容华贵的形状。随着秦始皇陵“铜车马”的出土，解答了有关秦代车制的许多疑难问题。

出土文物编号一号车是“立车”，上有雨伞形的车篷，乘车人可以站在车箱内向外瞭望。二号车系驷马安车，装饰华丽，是仿照秦始皇生前历次巡游的乘舆复制而成（见彩图6）。通长3.28米，高1.04米，单辕、双轮，舆呈凸字形，分前、后二室。前室左边辟门，内置跽（ 㒼 ，长跪）坐御俑一件，形象逼真，神态生动。后室四周立有栏板，并有外翻车耳，上加椭圆形车篷。后边留门，门上装有启闭自如的单扇门板。前边和左右两边各有一窗，窗板上有镂空菱形花纹；结构精巧，可随意开合。车前驾马四匹，造型生动（见图2-7-2）。车、马俑通体彩绘，装饰精致华丽。车舆内外均绘有变形夔纹和各种几何花纹。彩绘素雅，与金银饰件相配，显得华贵肃穆。

车、马和御俑均系铸造成形，再经锉、磨、冲、凿等细部加工，并采用了嵌铸、焊接、铆接、活铰连接和销钉固定等技术，把众多的部件组成一体，技艺精湛。



图 2-7-2 铜车马的服马和驂马

秦始皇铜车马的发现，为研究秦代社会和我国古代皇帝的舆服制度，提供了珍贵的实物例证。参照有关文献记载，可以确定秦代车辆构造上的变化和技术成就。

（一）秦代车的轨宽为秦尺七尺二寸

《史记·秦始皇本纪》仅说秦始皇灭六国后，下令全国“车同轨”。又说“数以六为纪”，以表示吉祥。但秦代车的轨宽是多少，史书文献都没有确切记载。现在对铜车各部件的尺寸加以测量，不仅得知了秦车的宽度为秦尺 7.2 尺（“六”的十二倍数），折今 1.99 米；而且通过对铜车马的验证，确知秦的尺值为 27.65 厘米。

（二）秦的车箱进深增长、舆广增宽

二号铜车的车舆分为前后二室，前室广 35 厘米，进深 36.2 厘米；后室底广 78 厘米，进深 88 厘米。前后室合计进深 124.2 厘米。还原成真车，车箱共长 248.4 厘米，宽 156 厘米。对照西周时期陕西长安县张家坡二号车马坑一号车车箱广 138 厘米，进深 68 厘米，则秦车车舆进深增长 180.4 厘米；舆广增宽 18 厘米。与河南辉县出土的战国时期琉璃阁墓 16 号车（大型）舆广 140 厘米，进深 105 厘米比较，则秦车舆广增宽 16 厘米；进深增长 143.4 厘米。车舆增大了，可以坐更多的人，乘车者坐卧更为舒适。但车舆的增大，对车辆各部件的选材和车辆整体结构的坚牢度也要求更高了，从而显示了造车技术的进步。

（三）秦车车辕长度增加

二号铜车辕长 246 厘米，还原成真车为 492 厘米。车辕上平下圆，舆前辕成 30 度仰角扬起，辕首呈鸭嘴形，衡缚其上。在舆底辕与车轴之间，有一长方形垫块，称伏兔。另外，秦始皇陵兵马俑坑发现的车辕遗迹分别长 350、370、380、390、396 厘米（见图 2-7-3），都比商、周、春秋、战国时期辕长在 3 米以下增加了很多。而车辕长度的增加，必然对材料的韧度、强度和制动技术有更高的要求。

车辕增长，可使辕前端辘的弯曲度减小，一则便于选材，二则相对增强了辕的强度。同时，在高速行驶时可以减弱颠簸震动的幅度；且以辕、舆、轴接触处为杠杆支点，辕长了，作为力点的衡、辘也相对减少了压力，使辕马颈部减轻负荷。再者，只有加长了车辕，才能使车舆增大；而增大了车舆，货车可增加载重量，乘车可为乘者提供较大的空间，并可加大御手的活动空间。但是，辕的长短总是为辕马的大小所制约，长辕是为了适应高大的辕马而设计的。

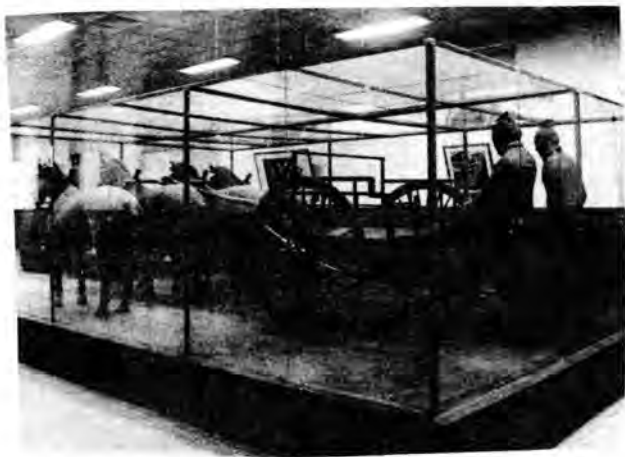


图 2-7-3 秦始皇陵兵马俑坑出土的马车复原图

《战国策·韩策一》记载张仪说韩王时曾谈到“秦之良马”，“蹄间三寻^①者不可胜数也”。正是秦有高大的驾车之马，才使秦的车有所改进。总之，辕长、车舆大，总是与驾车的牲畜相适应的。

（四）对车的形制和轹有了直观认识

《通志》引《考工记》说：“一器而工聚焉者（即各种技术的综合），车为多。上盖如规，象天；二十八撩，象列宿；方舆，象地；三十辐，象日月；前则听鸾和之鸣，旁则睹四时之运，等威有辨，贵贱有序者，车之制也”。对照铜车马，车舆上有椭圆形的篷盖，车辐有 30 条，马项圈有铃，与《考工记》所述无异。

根据秦代舆服制度，皇帝的车驾中包括五色安车和五色立车。

^① 寻，古长度单位，8 尺为寻。

文献记载,安车有盖有帷,朱轮重牙,龙首衔轭,羽盖华蚤,左纛繁纓,金涂五末等。二号铜车马有容有盖,朱涂毂轮,輿底文茵(铺垫),篷盖华丽,金银为饰,右骖顶纛,纓络悬垂,白地重彩,这和古文献记载的安车相似。秦始皇第五次出巡,途中病死,用辚车运尸体回咸阳,所谓辚车,即车有窗扉,可启闭以调节温凉。二号铜车有活动的窗扉,后室广深,坐卧皆便,是辚车的再现。

二号铜车车轮形制的特点是:“牙的着地面窄(微至),便于在泥途行驶;牙的中部圆鼓和斲(qiōo敲。车辐近车轮处的较细部分)呈园柱体,可利用离心力作用,使车行泥地不易带泥;毂中的穿中部大,这样贯轴后,只有毂穿之两端与轴接触,可以减少摩擦力,使车行比较轻捷”^[33]。由于车毂浑园,毂中的穿贯轴后中间有空隙,可以储注脂膏(润滑剂),以减轻磨擦。云梦《秦墓竹简·司空律》中有关于车辆养护和使用时加“脂”的详细规定。

二号铜车辕的前端弯曲,使“辘如雁颈”,既能就马颈之高,又可使车身平正,人乘之安适,载物也滑不下来。辘(辕前端弯曲部分)曲重心前倾,促使马力前进。《考工记》对曲辘提出很多要求,辘要做得坚固强韧;弧度不能太大。因此,对“国马之辘”、“田马之辘”、“弩马之辘”的曲度都规定了尺寸。总的来说,要求揉辘时应顺应木纹的组织,不可过曲,不可伤断木材的筋理。车箱下面的部分要保持水平;玃(yuè月。车辕前端与车衡衔接处穿孔中的关键)前面挠曲的部分要仿效注星(二十八宿中的柳八星)连线的那种样子成为雁颈形。而且这两部分还要互相协调,以便于行车。二号铜车基本是按照《考工记》所记制造车辘。表现了古代制车工匠的智慧和技巧,是古代科学成就和制车技术的结晶。

(五) 胸式系驾法的采用

“铜车马”的出土,为秦汉时期马车的系驾方式提供了实物资料。本书在第一章中曾说我国远在公元前十二世纪的殷、周时

期，即采用“胸式系驾法”，但这只是从殷、周墓墟的车马坑中约略看到的一些情况。因为系驾的革带或绳索之类已腐朽无存，系驾方式难以确切查明。“铜车马”的系驾方式，就可旁证殷、周时期中国马车的系驾方式。

“铜车马”的四匹马各有一条铜质鞅带，以牵引车舆。前端鞅带曲成椭圆形套环，称“鞅”，套在马的胸部。这种系驾法不压迫马的气管，马力能得到较充分的发挥。而公元前三千多年在地中海区域出现的马车，系驾方式是将马颈用颈带缚在车衡上，衡连着独辀，马驾车时以颈负衡，拽辀而前。这种“颈式系驾法”，由于颈带压迫马的气管，马跑的越快，则呼吸愈困难，马力难以充分发挥。直到公元八世纪，西方才由“颈式系驾法”改进成“胸式系驾法”，比中国晚约两千年。而“胸式系驾法”使用到公元十三世纪六十年代，我国又首先改进成“鞍套式系驾法”，而西方则迟至公元十四世纪才出现这种系驾法。

（六）四马六辔的驭驾方式

《诗经》对我国先秦时期马车四马六辔的描述很多。《秦风·小戎》：“四牡孔阜，六辔在手”。《小雅·裳裳者华》：“乘其四骆，六辔若沃”。《小雅·车辇（辇）》：“四牡骅骝，六辔如琴”，但“六辔”的形制如何，以前并不太清楚。“铜车马”显示：六辔就是六条缰绳，将两驂马的内辔（又称纳）系在相邻的服马的衔环上，并将右边服马之左辔绕至辘左，御者左手握着；将左边服马之右辔绕至辘右，御者右手握着。服马各有左右辔；驂马只有内辔，共六条缰绳，御手两手操纵六条缰绳，不相紊乱，操纵自如。“铜车马”的御官俑正是这样驾驭驂马安车的（见彩图片 16 及图 2-7-4）。



图 2-7-4 “铜车马”前室御官俑两手操纵“六辔”的情况

(七) 饰车外形装置的华丽多采

史书对古代“饰车”的记述很多，说帝王和皇后均有“五路(车)”，即“玉路”以玉饰；“金路”以金饰；“象路”以象牙饰；“革路”以革饰；“木路”不挽以革，仅漆之而已。《考工记》《疏》云：“饰车欲侈”；“谓革挽舆也”；“大夫以上，则天子、诸侯之车以革挽。但有异物之饰者，则得玉、金、象之名号。木路亦以革挽，但不漆饰，故以木为号”。皇后“五路”的“重翟车”，是用

雉的羽毛装饰的；“厌车”装饰的羽毛稍次一点。“铜车马”通体彩绘，其装饰是通过各色彩绘来表现的。它是高级饰车的一种。

“铜车马”上的彩绘，乳白的底色大部脱落。车舆内外有红、紫、蓝、绿、黑等颜色镂刻的龙凤卷云纹，丝丝缕缕的云气纹，其中流云纹、几何图形纹依然彩色斑斓。连衡两端和轭钩上，也刻满银色的花纹。这些使人看上去豪华、明快、典雅，工艺精致，巧夺天工。

四匹雄健的铜马，也有金银佩饰，如金当颌，金银项圈、金银泡，明光灿灿。马络头是用一节金、一节银，共 119 节扁平长方形金银片交错串联而成。（见图 2-7-5）。还有链条式的辔绳，



图 2-7-5 “铜车马”右骖的马面饰

虽是铜质制成，但看上去弯曲柔软，灵活自如。

这乘驷马安车，看起来又快又稳。除四马车外，当时还有六匹马、七匹马、八匹马拉的车。辕马称服马，两边的马称骖马。

第八节 军需、商货运输和移民活动

秦驰道的开辟修筑，曾发挥过多方面的功能。起初虽着眼于政治统治上的长驾远驭，战争中的兵员及车马进退；但驰道系统形成以后，就被广泛地用于各种交通运输方面，如征调租赋、徭役、徙民、商贾贩运等等。

一、军需、贡赋运输

据《史记·六国年表》记载，秦国在简公七年（公元前408年）正式征收田租；在秦孝公十四年（公元前348年）开始征赋。

秦代征收田租的办法，是以一户有田百亩的假设，按人户征收。它主要是基于“地”，但又与“户”有关。田租征收实物，一是谷粟，二为刍（饲料）稿（禾秆），而以谷粟为主。秦代的田租率，大体是行什一之税。据《汉书·食货志》说：战国初期的农产量是“岁收亩一石半”^①。一个五口之家的农户，治田百亩，岁收150石，要缴纳谷粟15石（折今1500斤）；加上“刍稿”，一户农夫要用数辆牛车将田租运送至国家设置的仓廩。在秦国首都咸阳及其附近积贮着从全国运来的大批粮食。《睡虎地秦墓竹简·仓律》中记有：“栎阳二万石一积，咸阳十万石一积”。可以想见在庄稼收割完毕，千家万户输送田租的人（人力担挑背负）、车，充塞于驰道两旁。

除了田租以外，还有“头会箕敛，以供军费”^[34]；“头会箕敛，输之少府”^[35]。前者指供军费开支，后者指供皇室享用。租

^① 战国时一亩，约当今亩31.2%；一石，约为今制2市斗。见杨宽：《战国史》。

赋交纳以后，国家将一大部分钱、粮拨充军需或建设工程所用。秦代，修筑长城和北攻匈奴用人最多，耗费最大，长途转运粮草也最为繁重。《淮南子·人间训》说：秦筑长城，“发卒五十万”，“中国内郡，挽车而饷之”。即全国各地向长城沿线运送粮草。秦始皇令蒙恬北攻匈奴，更是劳师兴众。《汉书·严安传》记载：“蒙恬将兵北攻强胡，辟地进境，戍于北河，飞刍挽粟以随其后”。蒙恬将兵十万之众戍于北疆，北地“不生五谷”，关中地区粮食有限，不得已“又使天下飞刍挽粟，起于黄（今山东黄县东，有黄仓）、腓（今山东福山县，秦置腓县，有腓仓）、琅邪（琅邪仓），转输北河”^[36]。运输线长达数千里。

秦统一全国后，幅员辽阔，人口较战国初期有所减少，据估计全国不超过二千万人，但朝廷却大兴功作，任意征发。加之当时马多用于军事，牛多用于农耕，大车多靠人力推挽，路程遥远，往返数千百里，役期之长，跋涉之苦可以想见。官府虽规定人民从15岁起至60岁止这45年间，每人每年一月的更卒共为1350天；正卒360天；屯戍360天，合计2070天。实际上只要统治者认为需要，就可随时征调人民从事徭役。所谓“一岁屯戍”、“一岁力役”的役期是一纸空文，“过年之徭”、“逾时之役”是常事，因此，汉代董仲舒说，秦代的徭役“三十倍于古”（又说“二十倍于古”）。

继秦始皇帝位的秦二世，昏庸残暴，“戍徭无已”。无限制地征发徭役，发“闾左之戍”^[37]。为了防范农民的反抗，他又征发五万人屯戍咸阳，以加强关中的统治力量。咸阳粮草不够用，便令各郡县官吏逼迫人民征送。运送粮草的人，要自带干粮，不许吃咸阳300里以内的粮食。农民怨声载道，以致起而反抗。于是，秦朝统治者以严刑峻法对付人民。人民摇手触禁，动辄陷刑。一人犯法，罪及三族，一家犯法，邻里连坐。秦二世更变本加厉，“以杀人众者为忠臣”^[38]，造成了“刑者相伴于道”^[39]的惨状。

二、移民实地、实边活动

出于政治、经济等目的，秦的统治者一贯采取迁徙政策，经常将持异见者、旧贵族、有财势的大商人和罪犯迁徙于异地，使得交通大道上常年累月有移民搬迁行走。

早在秦孝公时，民间对“商鞅变法”就有所议论，商鞅便对孝公说：“此皆乱化之民也”，建议“尽迁之于边域，其后民莫敢议令”^[40]。

秦的移民地点，涉及面很广。主要是将关东各国故地居民迁到蜀郡、京师咸阳和陇西天水。《史记》中《项羽本纪》、《萧相国世家》篇说，“秦之迁民皆居蜀”。《华阳国志·蜀志》记载：“秦惠王置巴郡，以张若为蜀国守，戎伯尚强，乃移民万家实之”。又说：“惠文、始皇克定六国，辄徙其豪侠于蜀”。同书卷三又记载：“临邛县（蜀）郡西南二百里，本有邛氏，秦始皇徙上郡实之”。秦灭楚，“徙严王之族于严道”，因有“严道县”之名^[41]。秦破赵，迁商人卓氏于临邛，卓氏“独夫妻推辇，行诣迁处”^[42]，后冶铁致富。始皇九年（公元前238年），长信侯嫪毐发兵作乱失败，本人及家中舍人夺爵迁蜀者4000余家。次年，因嫪毐事件牵连吕不韦，被免相职，饮毒酒死，其“家属徙处蜀”^[43]。秦蜀道上，移民充塞，经年络绎不绝。

迁于咸阳、丽邑、云阳的人户，也是数以万计。秦始皇二十六年（公元前221年），“徙天下豪富于咸阳十二万户”^[44]。秦灭赵，徙赵将赵奢之“孙兴于咸阳，为右内史，遂为扶风人”^[45]。秦始皇三十五年（公元前212）“徙三万家丽邑”（今陕西临潼县）、“五万家云阳”（今陕西淳化县）。

由内地经关中迁往西北地区者也不在少数。《新唐书·宰相世系表》：“秦灭楚，迁大姓于陇西，因居天水”。赵王之子代王嘉降秦后，“秦使嘉子公辅主西戎”，“世居陇西天水县西”（同上书）。

“秦兵卒入临淄，民莫敢格者，王建遂降，迁于共”（今甘肃泾川县）。“始皇八年，成蛟反屯留，迁其民于临洮”^[46]。咸阳以东、以西的驰道上，均有大批移民，携带着动产和妻儿老小，挽车奔波不息。

秦利用四通八达的驰道，实施迁徙政策，对遏止土地兼并，消灭地方割据势力，将那些滞财骄溢、武断乡曲的豪强大家，迁至京师咸阳，置于皇帝的直接监视之下；或徙往边远郡县，使之不能“成奸伪之业，遂朋党之权”^[47]。同时也有利于边远地区文化和经济的发展，对巩固统一是有好处的。

三、驰道上的商业贩运活动

春秋、战国期间，商业城市即随着水陆交通的开发而纷纷出现。到了秦统一六国前后，商业城市大量兴起。尽管有些古城邑的最初建立不是为了适应商业的需要，而是为统治者的安全和防御需要建立起来的，但在水陆交通开发之后，总有若干城邑位于交通孔道或河川渡口，同为商业聚散中心。

秦人入主关中后，不断建筑城邑，设置郡县，并在城市的规定地点开辟市场，也大大推动了商业贩运活动的发展。战国年间，秦国先后在关中、陕南筑庞、戏城（庞城在今陕西韩城市南；戏城在今陕西临潼县）、南郑城、籍姑城（今陕西韩城市北）、重泉城（重泉在今陕西蒲城县东南45里）、栎阳城、商城塞、武城（今陕西华县东）、上郡城等。栎阳筑城设县后，在军事上成为防御据点，“北卻戎翟”；在商业上，“东通三晋，亦多大贾”。^[48]成为商业繁盛之地。

1986年5月，陕西省考古工作者在秦国故都雍城城区，首次发现了一座大型市场和八条街道遗址。市场南北宽160米，东西长180米，平面呈长方形。市的四周有夯土围墙，四面墙的中部各有一座“市门”。围墙内是封闭式的露天市场。在这里出土了秦半两钱一枚，及一件盖有“咸阳里”字样的陶器底部残片。近三

万平方米的市场面积，以及咸阳器物长途运到这里交易，说明当时雍城的城市经济十分繁荣，商品生产相当发达”^[49]。雍城市场是战国时遗迹，实际上，春秋时期的秦国雍都，已经是陇、蜀商人会聚之地。《史记·货殖列传》记载：“秦文、德、缪（穆）居雍，隙陇、蜀之货物而多贾”。巴蜀盛产卮、姜、丹、沙、石、铜、铁、竹、木之器，通过褒斜栈道运入关中，“以所多易所鲜”。陇西、天水、北地的畜产品通过西方大道运入京都咸阳。

咸阳不但是秦的政治、军事、文化中心，也是商业城市。《史记·货殖列传》记载：“武、昭治咸阳，……四方辐凑并至而会，地小人众，故其民益玩巧而事末^①也”。咸阳一带的人也从事商业经营活动了。

雍城、咸阳、栌阳等商业城市，都位于秦的驰道线上。

春秋末期以后，特别是“商鞅变法”，使秦的封建生产关系取代了西周的奴隶制的生产关系，产品交换和商业贩运也活跃起来。

春秋后期，开始出现了独立的工商业者。手工业者要以“机器易粟”，农民要“以粟易机器”^[50]，都是通过市场进行交换。全国各个地区的土特产，也要通过交换进行沟通^[51]。《盐铁论·本议》说：“陇蜀之丹漆毛羽，荆扬之皮革骨象，江南之楠梓竹箭，燕齐之鱼盐旃裘，袞豫之漆丝絺纟，养生送终之具也，待商而通，待工而成”。李斯在《谏逐客书》中说全国各地输入到秦的土特产有：昆山之玉、随和之宝、太阿之剑、江南金锡、西蜀丹青、阿缟（齐国东阿所产的缟）之衣、锦绣之饰。《吕氏春秋·本味》还说有很多美味食品贡献给统治阶级享用，如洞庭（湖）之鱮（鱼）、具区（太湖地区）之菁、江浦之橘、云梦之柚等。

秦时由于小农经济的自给性和国内市场的有限，虽然大大限制了商业经济的发展，但是对于奢侈品的贩运贸易则影响不大，因为奢侈品供应的对象主要是封建贵族、官吏及地主阶级。另外，

① 事末，古代把商业列为末业，“事末”，即从事商业活动。

由于当时生产和运输工具处于落后状态，地区间物产不均衡所造成的差价必然是很大的，这给贩运者的存在和发展提供了充分条件^[52]。因此，不但普通商贩能“服牛骆马，以周四方”、“牛马车輿，填塞道路”，富商巨贾也随之出现。

秦驰道上除了富商巨贾的庞大商车队外，还有一家一户出卖剩余农产品或手工业产品的零散车辆。所谓“零散”，是指车的组织和所有权而言，就总的数量来说，千家万户的私车实际超过了富商车队的千百倍。这是社会运输业的巨大潜力。在以农业经济为主的封建社会中，个体农民常常需要出卖少量产品，来换取一些自己不能生产的生产工具和消费品。如铁农具、竹木器、针、盐等。封建地主也常常在市场出卖一部分从实物地租中得到的农副产品，来换取自己没有的绸缎、漆器、陶器、珍玩等高级消费品。而且地主越大，地租转用于商品的份额也越多。另外，官府手工业的产品，虽主要为封建统治阶级提供奢侈品，但也有相当一部分进入流通领域，供应给地主和农户。如官府生产的大量铁器和食盐，统治阶级绝对消费不完，也通过商贩转向民间销售。上述这些自产、自销、自运及贩卖转运，都是通过城乡道路来实现的。也就是说，战国以来逐渐繁荣的私营运输业与贩运性商业是互为表里，难以分割的。

综观春秋、战国、秦的交通运输业，比西周时有了较大的发展，大大保进了运输工具的改进和普及，也促进了各个生产领域的技术进步与产品流通。

秦统治者也有不合理的运输规定，如对服役的回空车辆不准捎运货物，赚取运费。《商君书·垦令》规定：“令送粮无取僦（运输费用），无得反庸，车牛輿重设必当名”。《睡虎地秦墓竹简·效律》也有此不合理的规定：“上节（即）发委输，百姓或之县就，及移输者以律论之”。这样，就限制了民间运输活动，造成运力的极大浪费。

第九节 秦代的亭、传

秦的邮传组织和传送的方式，是由西周和春秋、战国时期逐渐演变而来。当时邮传的名称很多，有称邮、传；有称遽、驲。春秋时期，为适应列国诸侯的朝觐，专使的聘问等需要，在道路沿途每隔三、五十里置一馆舍，备有传车，供来往官员食宿、喂马之用。由于当时列国间的外交活动多是派遣专差或专使（说客），交通干线上的传、遽，其主要任务就是保障这些使臣饮食、住、行的舒适方便。到了战国时期，七个强大的诸侯国连年征战不止，传达军事情报、输送兵员和军事物资，又成了亭、传的主要任务。秦始皇统一六国后，吸取战国七雄各自邮传的所长，建立了秦朝一套完整的亭、传制度和传送的方式。

秦的驰道体系建立以后，沿主干道都设置了邮亭、传舍。亭间距离大体 10 里；传舍间距离大体 30 里或 50 里。亭是为邮人而设，快速行进 10 里至亭，换人接力传递，使公文能始终保持高的传递速度。传舍是为官员、使臣而设，三、五十里也正是马的体力所及的一段行程。

秦代邮传的组织管理是和郡县制相适应的。在中央由丞相总负其责，具体工作由尚书收授章奏，转发诏令；由中书令盖玺施印，发交使者，行令天下。在地方是按照行政等级，逐层转达。郡县主管文书的属吏是令吏，具体经办人是属曹。郡守、县令均监管邮传工作。

秦自商鞅变法后，以法治国，以吏为师，官吏必须懂得法律，所以，主持邮传的官吏也要由通晓法律的人担任。秦的太尉府下设有法曹、尉曹等职官，法曹管邮传法令的执行，尉曹管转运夫役、犯人。内史有“都官”，负责驿传牛马的考核工作。县以下有“传舍啬夫”、“厩啬夫”、“邮书掾”等吏员，管理各种驿传事务。

秦代内史地区的邮传由国家统一领导，主管官吏由国家直接委派，各县监督协助。

秦代由于国家统一强盛，交通安全有了保障，无论是传递官府文书或转运人员，都实行接力传送办法，一亭一站地传送到指定地点。

秦代传递官府文书，有步递、车递、马递三种形式。《睡虎地秦墓竹简·田律》中有“轻足行”的记载，就是选派善于健步疾行的人充任邮传工作。“轻足行”也称步递，有两种方式：一是邻近的县直接派人送达，不经过邮亭转递。二是送交邮亭，由邮亭派邮人传送。凡有风雨水潦及虫害伤害禾稼的情况发生，县令向上司报告灾情，“近县令轻足行其书，远县令邮行之”。传送方式是由路程远近决定的。

秦代解送犯人，“徙谪实边”，多利用传车“以次传”，即按交通干道上所设置的驿传顺序，依次传送到指定地点，又称“以县次传”。《睡虎地秦墓竹简·封诊式》记载的“迁子”爰书，就是“以县次传诣成都”。“迁子”一事，发生在咸阳。咸阳某里士伍甲，因其子丙不孝，将其足砍掉，报告官府，要求远迁蜀地，永远不要回家。官府准告，将丙抓来，由于丙无足，不能步行，只得用传车解送。解送的吏、徒持内史的文书（简文称“恒书”、“爰书”），沿途一县一县地传送到成都。简文中有“法丘（即废丘，今陕西兴平）已转，为报，敢告主”等字样，说明犯人丙已经过废丘县而向邻县传送了。“爰书”中“告法丘主”一句，含有犯人传车所经之县，都要经过各县主管官吏查验，中途若发生事故，可以分清责任的意思。

《汉书·淮南厉王长传》记载厉王长以谋反罪被罚，“处蜀严道邛邮（今四川荣经县）”，并“遣其子，子母从居。”解送时“载以辘车，令县次传”。“令县次传”，系以县为换文距离的传送方式。陇西、北地等郡县，还有“以队次行”的传递方式，就是按道路

两旁烽燧的顺序，一燧一燧地传递。^[53]

传车传送官员、官物，利用轻车驰行^[54]，即用劲卒挽车，或用马车驰传。传舍对人的饮食和马的草料供应标准，都有严格规定^[55]。凡爵位在三级以上者，每餐精米一斗（折今2升）、豆面浆半升，有肉汤。爵位在二级以下的，每餐粗米一斗，有肉汤。随从人员，每餐粗米半斗；驾车的仆，每餐粗米三分之一斗。马的饲料供应，凡行一个传程（30里或50里），来去各喂料一次。乘马如果连续行驶数次，每天也只能喂粮食一次。传马连续行驶者，可加喂一次粮食^[56]。由此看来，秦代的传食供应标准差别很大，“使者”与“使之从者”不同；爵位高低有别。这些规定反映了秦代驿传制度的严格，也显示出秦代在驿传制度上的封建等级观念。

参 考 文 献

[1] 王子今：《秦人经营的陇山道路》。“秦俑研究第三届学术讨论会”论文。

[2] 《史记·六八·商君列传》及《史记·一五·六国年表》记为31县。《史记·五·秦本纪》记为41县。

[3] 《史记·六九·张仪列传》。

[4] 《史记·七九·蔡泽列传》。

[5] 杜佑：《通典·边防》。

[6] [42] [48] 《史记·一二九·货殖列传》。

[7] [15] [44] [46] 《史记·六·秦始皇本纪》。

[8] 《史记》中的《秦始皇本纪》及《六国年表》记为秦始皇二十八年。

[9] 何光岳：《楚国疆域的开拓和演变》。河南考古学会、河南省博物馆、河南省文物研究所：《楚文化觅踪》。中州古迹出

出版社。

[10] 《史记》中的《秦本纪》、《楚世家》均有记载。

[11] 《史记·五·秦本纪》。

[12] 《史记·二八·封禅书》。

[13] 王开：《“秦直道”新探》。《西北史地》1987年2期。

《成都大学学报》社会科学版（季刊）1989年1期（总第25期）。另见延安地区文物普查队：《延安地区秦直道调查报告之一》。《考古与文物》1989年1期。

[14] 《陕西日报》1986年9月26日一版。

[16] 贺清海、王开：《毛乌素沙漠中秦汉“直道”遗迹探寻》。《西北史地》1988年2期。《成都大学学报》社会科学版（季刊）1989年1期（总第25期）。

[17] 史念海：《秦始皇直道遗迹的探索》。《陕西师范大学学报》1975年3期。《文物》1975年10期。

[18] 谭其骧：《二千一百多年前的一幅地图》。《文物》1975年2期。

[19] 詹立波：《马王堆汉墓出土的守备图探讨》。《文物》1976年1期。

[20] 何双全：《天水放马滩出土地图初探》。《文物》1989年2期。

[21] 《史记·六·秦始皇本纪》《正义》引《三辅旧事》。

[22] 王子今、马振智：《秦汉“复道”考》。《文物》1984年3期。

[23] 《元和郡县志·一·关内道》。

[24] 《三辅旧事》第7页。上海商务印书馆1936年12月出版。

[25] 孙德润等：《渭河三桥初探》。《陕西省考古学会第一届年会论文集》。《考古与文物丛刊》第3号。

[26] 陕西省文物管理委员会:《秦都栎阳遗址初步勘探记》。《文物》1966年1期。

[27] 刘致平:《西安西北郊古代建筑遗址勘查初记》。《文物参考资料》1957年3期。

[28] 徐萃芳:《中国秦汉魏晋南北朝时代的陵园和茔域》。《考古》1981年6期。

[29] 《青川出土秦更修田律木牍》。《文物》1982年1期。

[30] 《泰山刻石辞》。

[31] 黄静:《规模宏大的秦都雍城遗址》。《陕西日报》1986年5月19日三版。

[32] 《陕西凤翔八旗屯秦国墓葬发掘简报》。《文物资料丛刊》第3号。

[33] 《秦陵二号铜车马》。《考古与文物丛刊》第1号。

[34] 《史记·八九·张耳陈余列传》。

[35] 《淮南子·汜论训》。

[36] 《史记·平津侯主父列传·主父偃传》。

[37] 《汉书·四五·伍被传》。

[38] [39] 《史记·八一·李斯列传》。

[40] 《史记·六八·商君列传》。

[41] 《古今图书集成·雅州·古迹考》引《州志》。另见《太平御览》引《蜀记》。

[43] 《史记·八五·吕不韦列传》。

[45] 《新唐书·宰相世系表》。《通志·氏族略》。

[47] 《盐铁论·复古》。

[49] 《揭示雍城市场街道》。《西安晚报》1986年5月21日一版。新华社西安5月20日电讯。

[50] 《孟子·滕文公上》。

[51] 复旦大学、上海财经学院合编:《中国古代经济简史》

第二章。

- [52] 傅筑夫：《中国封建社会经济史》二卷第六章。
- [53] 《居延汉简甲乙编》第288·32号简文。
- [54] 《睡虎地秦墓竹简·逸名律》。
- [55] 《睡虎地秦墓竹简·传食律》。
- [56] 《睡虎地秦墓竹简·仓律》。

第三章 两汉、三国、魏、晋时期 驿路交通的拓展

秦帝国虽然只统治了短短 15 年，便被第一次全国性农民大起义推翻，但却给继起的西汉封建王朝留下了一份雄厚的遗产：广阔的国土，众多的人民和所创建的各种制度；以咸阳为中心的全国道路系统及驿亭设置等等。西汉王朝在此基础上不断地加以开拓和扩展，到汉武帝时达于极盛。

西汉建都长安，其政治、经济、文化中心仍在关中，所以，秦朝的道路布局，为西汉全盘承袭和沿用。汉武帝凭借“文、景之治”时所积累的财富及汉景帝所完成的全国统一的社会局面，加上他本人的雄才大略，继续扩展疆土，极力对外用兵；对内大兴土木，开辟“回中道”；凿修“褒斜道”；打通西域道；并列亭障、置邮驿，在开发交通上表现了和秦始皇相类似的积极进取精神。

东汉虽建都洛阳，但所设置的“司隶校尉部”包括了京兆尹、左冯翊和右扶风，使京都洛阳与关中牢牢地结为一体，沿渭水、黄河的大驿路仍然是轴心干道。东汉初年，为了平定陇西、汉中、巴蜀的地方割据势力，对陇关道和散关道不遗余力地进行治理。东汉明帝、安帝统治时期，又大力修治褒斜栈道，并开通石门。三国曹魏时期，为完成统一大业，长期与蜀汉争战，继续治理陇坂道和贯通秦岭的褒斜道、散关道、子午道、傥骆道。

南北朝时期的北魏、西魏，为了争夺汉中、巴蜀，仍然重视保持关中大驿道和秦岭诸栈道的畅通。

在这近八百年（公元前 206 年——公元 581 年）的统一、分裂、再统一的大动荡中，陕西境内的诸多道路，始终是封建统治者用作长驾远驭的有效手段。因而，政治上的变化和军事上的进退，都没有使交通干道废塞。

汉代在拓展大驿道的同时，也重视了城市道路及农村道路的规划修治。西汉都城长安，为了适应中外商贾云集、官吏集中、车马不绝的拥塞情况，沿袭古代礼制规定设十二个城门，每个城门各通三条大道，与“八街九陌”相连。如张衡《西京赋》所说：“旁开三门，三途夷庭；方轨十二、街衢相径”。据考古工作者 1957 年两次对汉长安城霸城门、西安门、直城门、宣平门等进行发掘，证实了长安有 12 个城门以及每一城门通三条大道（汉长安为方形斗城，每面开三个城门）是真实的。直城门中央门道宽 7.7 米，两旁门道各宽 8.1 米。其它城门发现的门道均宽 8 米或稍强。^[1]长安城内的八条大街，长者有 5500 米，短者 850 米，虽长短不等，但宽度都在 45 米左右^[2]。东汉的都城洛阳城门门道宽达 31 米，城内大街宽 50 米以上^[3]。不仅大街主干道如此宽阔，居民的街巷也有可通行车马的。《史记·外戚世家·褚少孙补记》说，汉武帝探访同母姊时，乘輿直入其里，通至门外止，“诏副车载之，回车驰还”。皇帝的乘輿能驶入里巷，民家门外能够回车，知里巷相当宽阔。因此，西汉长安与同时期的罗马帝国都城罗马，并称为当时世界上交通最发达的都市。

汉代也重视田间道路的修治。《汉书·晁错传》记载：“通田作之道，正阡陌之界”。这是承袭西周及秦国商鞅的一贯做法。由于田间道路畅通，农忙时，铁制农具可“挽运衍之阡陌之间^[4]”。汉代的田间阡陌，正象西周时井田中的道路一样，是国家整个机体中的微循环系统^[5]。

汉代陕西境内的主干道路，多由皇帝亲自决策动工修建。汉武帝元狩年间（公元前 122 年——前 117 年）“发数万人作褒斜道

五百余里”^[6]。元封四年(公元前107年),汉武帝“行幸雍”,“通回中道”^[7]。汉平帝元始五年(公元5年),王莽“以皇后有子孙瑞,通子午道”^[8]。重要道路的维修保养,往往也由一个地区的最高官吏规划筹办,如汉宣帝时黄霸为京兆尹,“坐发民治驰道不先以闻”,竟致“劾乏军兴,坐贬秩”^[9]。

汉魏时期相当重视路面的坚实性。除沿袭秦代“厚筑其外,隐以金椎”的传统作法,使路的中央鼓起,路基高于地表外,大量使用片石、河卵石、砂砾等铺筑路面^[10]。也有利用铁渣、硫渣和红烧土铺筑冶铁场附近路面的^[11]。皇帝陵墓区的道路,有以砖铺砌的路段。如汉云陵邑遗址发现卵石路面两侧铺有条砖、素面方砖^[12]。今西安市西郊汉代建筑遗址发现砖路并有在坡路上铺砖后,以铁钉连接和固定的^[13]。这是汉魏以来的陶质建材普及的结果。汉高祖长陵陵园出土有直径7厘米的铁夯头,不少学者认为这就是汉代夯筑路基所常用的“金椎”^[14]。

汉代把道路养护和道桥的及时修治列为地方官的主要职责之一。地方官若不能克尽职责,便要受贬斥或遭杀身。《汉书·酷吏传·义纵》记载,义纵为右内史,“道不治”,汉武帝去甘泉宫途中发现义纵失职,大怒,同年借口义纵阻碍“告缇”竟论罪弃市。《汉书·百官公卿表》记载,身为九卿的太常孔臧,因“南陵桥坏,衣冠道绝”而免职。特别是皇帝出巡时所经行的道路,“天下郡国皆预治道桥”^[15]。汉武帝多次出巡安定、北地,路过扶风,右辅都尉精心修治“官馆驰道”,受到嘉奖。但修治道桥也增加了国家的财政开支,加重了沿途人民的劳役负担,正如《汉书·郊祀志》所说的“吏民困苦,百官烦费”。有的地方官为逢迎上司,专意修治道路迎送。朱买臣被任命为会稽太守,蒞任时地方官“发民除道”,役人中有朱买臣故妻、妻夫^[16],倾户征发,妇女也不能幸免。汉桓帝时备礼聘请韩康,亭长以韩徵君当过,“发人牛修道桥”;路见“田叟”,竟然劫夺其车牛充役^[17]。陈忠上安帝书,曾

描述当时的情形说：“长吏惶怖谴责，或邪谄自媚，发人修道，缮理亭传，多设储峙，征役无度，老弱相随，动有万计”。百姓顿足呼嗟，叩人心弦^[18]。

三国时，魏齐王曹芳对这种劳民特甚的修治道路也感到不安。魏齐王正始七年（公元246年）八月己酉诏曰：“吾乃当以十九日亲祠，而昨出已见治道。得雨当复更治（按：雨后除道，乃周秦旧规），徒弃功夫。每念百姓，力少役多，夙夜存心。军路当期于通利。闻乃挝捶老小，务崇修饰，疲困流离，以致哀叹。吾岂安乘此而行，致馨德于宗庙耶？自今以后，明申勅之”。尽管修治道路的手段严酷，还是起到了便利交通运输，促进经济发展，巩固政治统一的作用，对国计民生仍是有利的。

东汉和南北朝时，有道路洒水工具出现。汉灵帝时，宦官毕岚在总结劳动人民生产经验的基础上，创造了渴乌车。渴乌车是洒水的曲筒，用于给道路洒水。南北朝时，吕僧珍常以私车辇水洒御道，减少了城市道路的尘沙飞扬。

汉、魏、晋时相当重视行道树的培育、栽植。《史记·孝景本纪》记载：六年“后九月，伐驰道树，植兰池。”即古农书上所说的秋暮采条，冬季覆土，春季栽植的“休眠埋藏技术”。暮秋九月在驰道行道树上采取插条，然后在兰池宫苗圃培育苗木。这种秋季插杨、柳的办法，也见于曹丕的《柳赋·序》：“昔建安五年，上与袁绍战于官渡。是时余始植斯柳，自彼迄今，十有五载矣。”而曹操与袁绍官渡之战，正是在建安五年九、十月间。汉、魏时的行道树，除传统的“树以青松”外，还有杨、柳等更易于人工培育的树种。《古诗十九首》描述：“驱车上东门，遥望郭北墓。白杨何萧萧，松柏夹广路。”又有“出郭门直视”，“白杨多悲风”句。知汉、魏时道旁多种植杨、柳、松、柏^[19]。前秦时也大体一样。《晋书·苻坚载记》：“自长安至诸州，皆夹路树槐柳。二十里一亭，四十里一驿。旅行者取给于途，工商贸贩于道。”百姓歌之

曰：“长安大街，夹树杨、槐，下走朱轮，上有鸾栖”。《周书·韦孝宽传》称，韦孝宽于废帝二年（公元553年）为雍州刺史，令沿途植槐树以代土堠。周文见后问之曰：“岂得一州独尔？当令天下同之”。于是令诸州夹道一里种一树；十里种三树；百里种五树，作为里程标记。

第一节 汉武帝“通回中道”

西汉的边患主要是来自北方的匈奴。他们进攻关中的路线，主要是经过上郡或萧关。自秦修通“直道”后，匈奴攻雍县多绕行萧关道。

为了加强对关中西北的防御，汉武帝亲自到北地郡一带巡视。《汉书·武帝记》载：“元封四年（公元前107）冬十月，行幸雍、祠五畤，通回中道，遂北出萧关”。《史记·二八·封禅书》记载说：“上（汉武帝）郊雍，通回中道，巡之”。颜师古对《汉书·武帝记》作《注》说：“盖自回中通道以出萧关”。

“回中”确指何地，历来说法不一。《史记·秦始皇本纪》《集解》引应劭的话说：“回中在安定高平”。高平，即今宁夏固原县。回中在萧关以南，有路通至长安。今陇县温水乡史家铺有一“城背后”村，该村南边有一段十余米长的古城墙遗迹，被认为是“回城”遗址。城背后村西侧的山坡上，遗存有一个高大的烽火台，是古回中道上的通讯设置之一（见彩图7）。也有人认为今陇县火烧寨，即秦汉的“回城”。火烧寨距陇县城30余公里，且附近有一“点将台”，形势险要，是筑城屯兵的合适地方。

火烧寨和城背后村均位于今峡口河谷地，比较开阔。溯峡口河北去，即至甘肃省华亭县的下关、上关两个地方，过上关再北行，至华亭县城，沿途有数处古烽火台遗址，历来是陇县通往华亭县的驮道。

对照《史记·匈奴列传》记载，可看出当时匈奴军队的进军路线即汉武帝所通的“回中道”。《匈奴列传》说：“汉孝文皇帝十四年，匈奴单于十四万骑入朝那、萧关，杀北地都尉印。使骑兵入烧回中宫，候骑至雍、甘泉”。回中宫在萧关、雍县之间，且回中宫距回城不会太远。《后汉书·郡国志一·右扶风汧县》条本注说：“有回城，名回中。”刘昭对此又加注说：“来歙开道处”。所谓“来歙开道”，是指东汉光武帝“建武八年（公元32年），歙与征虏将军祭遵袭略阳（今甘肃庄浪县西南）”所开的军事通道。据《后汉书·来歙传》记述：“伐山开道，从番须、回中、迳至略阳。”可以看出，自回中越过陇山，北可通萧关，西南可通略阳而达天水。回中、番须均在陇山东口，尚未踰陇山。

西汉时期，由长安去西域，多经行“回中道”出萧关，汉武帝“西逾陇，登空同，临祖厉河而还”，就是走这条路线。东汉初年，由“略阳道”经天水亦通西域。再后，越陇坻沿关山南下去陇西，成了一条固定路线。

第二节 汉武帝令张卬凿修褒斜道

公元前206年（汉元年）春三月“鸿门宴”后，刘邦被迫去汉中就“汉王”位。刘邦为迷惑项羽和雍王章邯，接受张良建议，在张良由汉中返回韩国时，把褒斜道烧绝，“示天下无还心，以固项王意”^[20]致使秦昭襄王时开通的褒斜栈道第一次遭到人为的破坏。

西汉建都长安后，人口不断增多，特别是由于推行“强干弱枝”政策，经常向京师附近迁徙各地豪富，使人口中的寄生阶层迅速增长，造成食之者众，生之者寡，以致不得不每年漕运关东粟谷，以补关中生产的不足。汉初漕运数量尚小，“孝惠、高后时”，“岁不过数十万石”。后来增至四百万石^[21]。当桑弘羊主持“均

输”时，岁漕竟达六百万石，“一岁之中，太仓、甘泉仓满”^[22]。平时“岁漕关东谷四百万斛以给京师，用卒六万人”^[23]。由于漕运关系着西汉王朝的生存，所以大司农郑当时曾建议在长安东侧“引渭穿渠”，长达300余里，由齐人徐伯勘测路线，“悉发卒数万人穿漕渠，三岁而通”^[24]。但由于黄河水急浪大，不是一条理想的运输水道，再加上三门峡砥柱之险和其他自然条件的限制，每次漕运“败亡甚多，而亦烦费”。因此，“有人上书欲通褒斜道及漕事”^[25]。下御史大夫张汤，未经过实地调查，便轻率断言，褒斜谷道比故道近400里，褒水通接沔水（汉水），斜水通接渭水，“皆可以行船漕”。漕从山东转经南阳郡进入沔水，再由沔水转入褒水，褒水上游至斜水中游的百余里间，不能行船，可用车辆转运至斜水，再由斜水顺流入渭水，达长安。汉武帝遂任命张汤之子张卬为汉中守，发动数万人役开凿褒、斜二水河道。结果，由于褒、斜二水流量有限，河中石头太多，无法行船。褒、斜二水通漕的目的虽没有实现，但在开河的过程中，为行舟拉纤而凿通了褒斜栈道。

一、褒斜栈道的经地

褒斜栈道（图3-2-1）起自汉代褒中县（今汉中市与勉县接境处）褒口，经石门、三交城、二十四孔阁、赤崖，溯褒水河谷而上，出斜谷口至郿县，全程四百七十里，史书上称其大数为五百里。

褒口在褒中县北，为褒水出山口处。褒口有“石门”（图3-2-2），“穿山通道，六丈有余”^[26]。石门南距褒城约六里，这是褒斜栈道南端起点的重要遗迹。

过石门循褒水西岸东北行，至红岩河（褒水中游名称）、太白河、西江等三水交会处附近，有边长约200米的方形古城一座，从位置上看，是《水经·沔水注》中所说的“三交城”。古城遗址

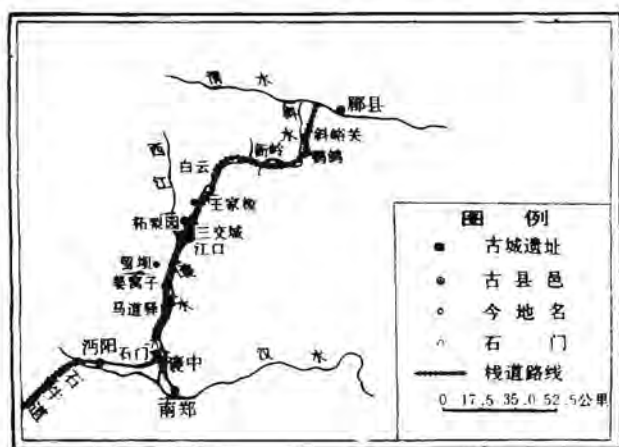


图 3-2-1 汉代褒斜栈道示意图

在今留坝县江口镇（又称西江水）东二里处太白河南岸二级阶地上。

由三交城北去 15 里，在今留坝县锅厂与方家湾之间的柏树沟口，红崖河转弯处的石崖上，有西晋武帝“太康元年（公元 280 年）正月二十九日”摩崖石刻一块，刻字七十^[27]。这是晋武帝为了加强首都洛阳与汉中、四川的联系，巩固西晋对这些地区的统治，在此处整修栈道所留下的遗迹。在崖石接近常水位处，整齐地排列着古代为修建栈道而开凿的壁孔和柱孔。壁孔、柱孔上下相对，即唐代孙樵在《兴元新路记》中所说的“二十四孔阁”。上下共有四十八个孔眼，当地群众称为“四十八窟窿”。

由二十四孔阁沿红崖河东北行，至留坝县柘梨园乡北 15 里处，山石皆呈赤色，人们称为“红崖”或“赤崖”。三国时蜀汉建兴六年设“赤崖府库”，赵云退兵时，“烧赤岸以北阁道”，即发生在此地。

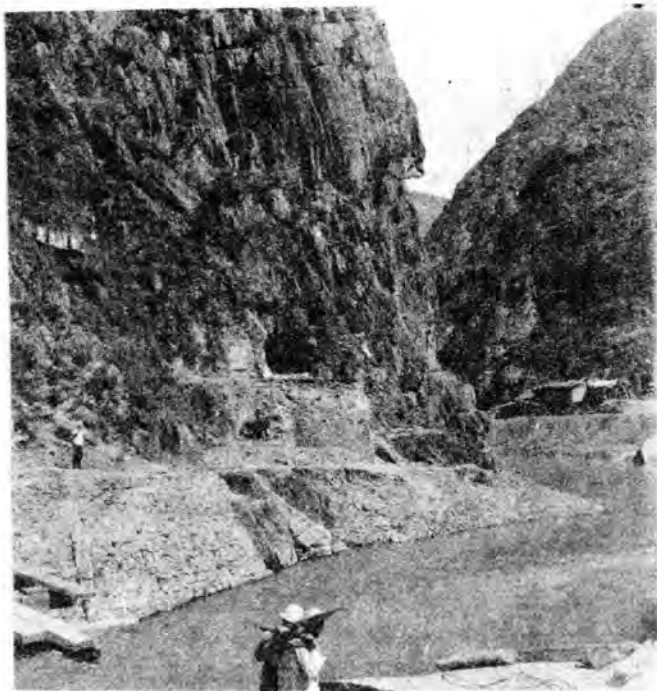


图 3-2-2 褒斜道石门隧道南口

褒、斜二水在今太白县五里坡相近，一在坡西，一在坡东。五里坡古称五里坂，是一个长五、六华里的一面斜坡，坡下为斜水中游桃川谷的平坦川道，坡上则为红岩河上游虢川平地的宽阔草滩与农田。短短五六华里的坡路，就把褒、斜二水的河谷贯通，成为“褒斜道”。《史记·河渠书》所说的“褒之绝水至斜，间百余里，以车转，从斜下渭”，就是指三交城以北至桃川谷这一段路

程。《汉书地理志·右扶风武功县》条记述褒斜二水之间有一“衙岭山”。“衙岭山”确指何地，古人有多种说法，但与地望相证，都有错讹。以实际地理情况说，红崖河（褒水上源）发源于秦岭正脊南侧，斜水发源于太白山支脉鳌山以北的一百多里以外，褒、斜二水中游在太白县五里坡上下相近，五里坡山势起伏多丫，迄今民间有“丫岭”、“丫豁岭”之称。中华人民共和国建国初期，五里坡顶保存有庙宇一座，人们习惯称为“丫豁庙”。“丫岭”是古代“衙岭”一名的转音。所以，古人所称的“衙岭”，即今太白县东境的五里坡（见彩图8）。

下五里坡，入斜水河谷。循斜水东北行，出斜谷口，斜水西侧有“五丈原”。五丈原为蜀汉建兴十二年诸葛亮由斜谷最后一次出兵伐魏，与司马懿军队在渭水南岸对峙时病死之地。

由五丈原东北行35里至郿县（今眉县东北，渭河北岸）。汉代的郿县靠近武功县，故史书中有称斜水至郿县入渭，或至武功县入渭。郿县有交通干道东通长安，西至雍县、陈仓。

二、褒斜栈道的特点

褒斜栈道的险峻，为汉代全国诸栈道之冠，也可谓古代栈道的典型之作。其经行的褒、斜二谷，多为峭壁陡崖，两谷高峻，中间为谷道。崖高水深地段，车辆难以循岸通行，不得不在高出常水位2~5米处凿方形壁孔，安插方形木梁；木梁的另一端，立柱承托。在壁孔水平线下凿方形或圆形柱孔，立直柱或斜柱。梁柱间以榫卯结合，上铺木板，宽约3米，可容车一轨（见图3-2-3）。壁孔方形，可防止梁木转动；柱孔有方有圆，可用圆木立柱，减少加工时间。建筑设计，考虑得相当周全。

栈道又称阁道、栈阁、栈桥或桥阁，意思是把架空的、有梁有柱的“阁”的木质结构建筑形式，连接、延长而成的一种悬空通道。由于褒、斜二谷地形各异，故阁道结构形式亦有所不同。



图 3-2-3 石门北侧栈道复原图

考古工作者大体归结为五种类型：第一种为“标准式”，就是多数栈阁所采用的平梁直柱结构。即《水经·沔水注》所说：“其阁梁一头入山腹，其一头立柱于水中。”留坝县南河乡黑杨坝村南侧百米长的一段栈道，就是这种类型。有些路段，还在壁孔上边另凿阁孔，搭有棚盖，其作用是可以挡住山上滚落的碎石、土块及淌下的泉水，以保行人安全。这是典型的栈阁。留坝县磨乔村西，便有此种遗迹。第二种为“斜坡搭架式”。在有倾斜度的、小阶梯形成的坡面处，只凿柱孔立木柱，由排柱构成桥墩，依坡安装木梁，由梁柱构成框架，互相连接起来，梁上铺板，构成路面，类似多跨式木桥。在石门南侧老虎口地段，有这种栈阁。第三种为“斜柱式”，即平梁直柱加斜撑结构。留坝县武关驿村褒河东岸，有此种类型栈阁。斜撑的作用在分散荷载重量。第四种为“无柱式”。《水经·沔水注》记载：“褒水西北出衙岭山，东南迳大石门，

历故栈道下，俗谓千梁无柱也。”（彩图9）。这种栈阁出现在深渊陡崖处，水深无法立柱，如留坝县南河乡孔雀台村东、褒河西岸的栈道便是（彩图10）。此外还有“隧道式”和“凹槽式”。前者适用于山嘴陡峭，但距离较短地段，如石门隧道便是。后者是把小山嘴的岩石凿开，路由凹槽中通过。石门北侧15米处，南侧一个方形小山嘴处，均有凹槽式通道。前者深约1.5米，宽2.9米；后者宽3.23米至3.95米。凹槽两端均连接阁道^[28]。

另外，在留坝县磨平村，太白县的沟口上和古迹街，发现古桥梁遗迹三处，都是于水中立柱，上设梁木，再铺木板，属于一种梁柱式。说明在褒斜栈道开凿过程中，已积累了一定的木构建筑经验，普遍采用梁柱桥类型。

褒斜道还开凿了隧道，即褒谷口的“石门”。石门南北平均长15.75米，东西平均宽4.1米，平均高3.6米，是世界上最早通行车辆的人工隧道^[29]。清代潘矩塘在《石门题记》中说：“石坚不受斧凿”，“以火锻开石门”。火焚水淬是我国古代粉碎岩石经常采用的方法，但用以凿通驿路上的隧道，则以“石门”为最早。

褒斜道的技术成就首先在于路线的设计。褒斜道没有大的盘山险路，南端的七盘岭虽然险峻，但开凿了“石门”，就避免了盘山越岭，应是褒斜栈道勘测设计上的一大成就。此外，在隧道的开凿、栈道的修建方面都是世界上当时所仅有的。因山势凿孔、穿梁、立柱的设计思想；标准式、千梁无柱式、依坡搭架式和飞桥式、穿洞式的结构造型，亦为今日中外修建高速公路所借鉴。

褒斜道是中国开凿最早、规模最大、选线最佳、沿用时间最长的一条栈道。凿通这条栈道，标志着中国的工程技术在两千多年前已达到相当高的水平，显示了古代劳动人民改造自然的胆识与能力。

三、褒斜栈道的废塞和复修

自汉武帝元狩年间对褒斜道进行了空前的全线开凿后，直到东汉光武帝第一次出兵伐蜀，一百多年间褒斜道始终为秦、蜀间的主要通道。即《史记·货殖列传》所说：“栈道千里，无所不通，唯褒斜馆毂其口”。

东汉明帝永平六年（公元63年），汉中太守郾君“以诏书受广汉、蜀郡、巴郡徒二千六百九十人，开通褒斜道。……相用始作桥阁六百二十三间，大桥五，为道二百五十八里，邮亭、驿置、徒司空、褒中县官寺，并六十四所。凡用功七十六万六千八百余人，瓦三十六万九千八百四器。用钱百四十九万九千四百余斛粟。九年四月成就，益州东至京师，去就安稳”^[30]。这是汉武帝以后对褒斜道南端进行整修，用时最长（四年）、规模最大的一次。整修后，如司隶校尉杨孟文在《石门颂》中所说：“斜谷之川，其泽南隆，八方所达”。

东汉安帝永初年间（公元107—108年），当时内迁的羌族人民“皆为吏人豪右所徭役，积以愁怨”^[31]，遂发动了大起义。《后汉书·五·安帝记》说：“先零羌滇零称天子于北地^①，遂寇三辅（关中），东犯赵、魏，南入益州，杀汉中太守董炳”。于是，褒斜道断绝，不得已循子午道以维持汉中南北交通。后来平息了羌族起义军，于“延光四年（公元125年）十一月乙亥，诏益州刺史，罢子午道，通褒斜路”^[32]。

木质栈道，寿命有限，到东汉桓帝建和二年（公元148年）汉中太守王升又修褒斜道。《石门颂》说：“王府君闵谷道艰难，分置六部道桥。……造作石菑，万世之基，或解高阁，下就平易，行者欣然焉”。永寿元年（公元155年），右扶风丞、犍为武阳人

^① 东汉安帝永初元年（公元107），羌族人民被迫第一次大起义。公元108年，先零羌首领滇零大败东汉任尚军，于北地称帝。

李寿，又对褒斜道进行一次整修。《李君表》的摩崖石刻记述：“由其修阁道忧勤，民欢喜，行人蒙福。”

东汉末年，益州牧刘焉，阴谋割据西南，于汉献帝初平年间（公元190—193年），“焉遣（张）鲁为督义司马，住汉中，断谷道，杀害汉使”^[33]。其所断绝的谷道即褒斜道。但张鲁对栈道只作了轻微的破坏，使“汉末力不能征”^[34]。曹操不知虚实，第一次争夺汉中时，绕散关陈仓故道进军。曹操到汉中摸清底细以后，第二次便由褒斜栈道“军遮要以临汉中”^[35]。在陕西省留坝县南河乡孔雀台东侧褒河岸边留有“遮要”二字（据汉中地区交通局杨涛调查）。

东汉献帝建安二十四年（公元219年），魏将夏侯渊与刘备战于阳平，为刘备将所杀，当年三月，曹操自长安出斜谷道，“军遮要以临汉中”。《三国志·魏志·刘放传》注引《孙资别传》说：“昔武皇帝（曹操）征南郑，‘数言南郑直为天狱，中斜谷道为五百里石穴耳！’栈道乃是在悬崖绝壁处凿石架木而成，年久阁梁腐朽或遭烧毁，壁孔、柱孔、阁孔等必然外露，如曹操所见所说的‘石穴’。魏军‘遮要’以行，是对绝险处的临时遮护^[36]，说明张鲁‘断谷道’的创伤还未治愈。

三国时期对褒斜道的修葺，见于历史记载的共有四次：第一次是蜀汉建兴六年（公元228年），赵云、邓芝烧赤崖以北栈道之后，诸葛亮加以修建。即诸葛亮《与兄瑾言赵云烧赤崖阁道书》中所说的“前赵子龙退军，烧坏赤崖以北阁道”。烧毁前的阁道是“标准式”：“缘谷百余里，其阁梁一头入山腹，一头立柱于水中”。新修的栈道为“无柱式”：“今水大而急，不得安柱”。第二次是在魏太和四年（蜀汉建兴八年，公元230年），曹真攻蜀军，由子午、斜谷道并进，诸葛亮防守于赤坂（今洋县东龙亭）。《三国志·魏志·王肃传》说：“深入险阻，凿路而前”；“治道功夫，战士悉作”。第三次为蜀汉建兴十一年（公元233年），诸葛亮为了出兵五丈原，

“亮使诸军运米，集于斜谷口，治斜谷邸阁”^[37]。由于斜谷栈道得到修治，“（建兴）十二年春二月，亮由斜谷出，始以流马运”。此时，斜谷道又得以畅通。不料这年八月，诸葛亮病逝于五丈原军中，遗令长史杨仪为退军节度，由魏延断后。但魏延素与杨仪不睦，拒不从命，“率所领径先南归，所过烧绝阁道”^[38]。杨仪继后，虽“槎山通道”，但烧毁的栈阁是不能很快修复的。第四次是在魏景元四年（公元263年），许仪和李苞两次修治栈道。先是“钟会伐蜀，分从骆谷、斜谷入，先命牙门将许仪在前治道，（钟）会在后行，而桥穿，马足蹈，于是斩仪”^[39]。许仪所治之道虽未说明何道，但钟会的一路兵马既从斜谷入，必有褒斜道在内。后是，魏荡寇将军浮亭侯譙国人李苞在魏景元四年十二月平蜀之初，为了加强曹魏（实为司马父子）对西蜀的统治，维护统一局面，“将中军兵石木工二千人，始通此阁道”^[40]。

三国时期对斜谷道的四次修治，第一、三次是蜀汉破坏，又自行修葺。第二、四次皆为魏军在伐蜀过程中随军治道。前三次皆为取道乐城（今城固西）出斜谷之道，最后一次李苞所修是复通褒谷一段的栈道^[41]。

南北朝时，北魏为了向西南进军，大力开通过路。北魏正始四年（公元507年）“开斜谷旧道”。这次修治的倡议者是梁、秦二州刺史羊祉；主持人为左校令贾三德；技术力量为“石师百人”；劳动大军为“徒一万人”。历时二年半（正始四年十月十日至永平二年二月——公元507年至509年）；施工范围为褒斜道南段二百里；道路规格为“栈道面宽四尺”，土石路段“面宽六尺”；效果是“四民富实，百姓息肩矣”^[42]。又西魏恭帝元年（公元554年）命“（崔）猷督仪同刘道通、陆滕等五人，率众开通车路，凿山堙谷五百余里，至于梁州”^[43]。这是汉武帝以后对褒斜道又进行全线修治的一次。

褒斜道对西汉立国作出了巨大贡献。汉初，刘邦以汉中为根

据地，据有栈道之险，进可攻、退可守。《三国志·诸葛亮传》称：“汉高祖因之以成帝业”。楚、汉相争时，萧何留守巴蜀，“填抚谕告，使给军食”^[44]，刘邦的给养和兵员通过褒斜道不断得到补充，大大加快了统一的进程。

在整个两汉、三国、魏、晋、南北朝时期，褒斜道一直处于秦川、汉川、巴蜀间交通干道地位。两汉时期，玺书由长安至蜀郡，即循此道。《华阳国志·三·蜀志》称：“玺书交驰于斜谷之南，玉帛践乎梁、益之乡”承平时期，官民赖以来往关中、蜀汉；战乱时期，守其谷口，坏其栈阁，即可隔绝南北交通，欲通巴、蜀，就须迂回其他谷道。汉代帝王历次下诏修建，足证此道在政治、军事、经济上的重要性。

第三节 王莽开辟“子午道”

两汉时期，子午道与褒斜道交互使用，迭为兴废，使秦岭南北的交通持续不断。因而，子午道经常与褒斜道相提并论。

子午道始通于何时，史书没有明确记载。据《史记·高祖本纪》记述：“汉王之国，从杜南入蚀中”。胡林翼在《谈史兵略·汉》中说：“从杜南而入，则子午谷也”。毛凤枝写的《南山谷口考》，也说蚀谷即子午谷。今西安市雁塔区有杜城村，是春秋时期秦武公设置的杜县所在地，杜县之南有子午谷。东汉时期王升写的《石门颂》说：“高祖受命，兴于汉中，道由子午，出散入秦”。就当时的历史背景来看，项羽设“鸿门宴”，欲谋害刘邦，刘邦虽设计从酒宴中暂时逃脱险境，但危险并未消除。被项羽封“汉王”后，项羽派大军相逼，刘邦必然要取捷径离开关中。子午谷在“霸上”正南，取道子午谷是很自然的事。又《三国志·蜀书·魏延传》记魏延向诸葛亮建议：“欲请兵万人，与亮异道会于潼关，如韩信故事。”裴松之注引《魏略》说具体路线是：从褒中出，循秦

岭而东，当子午而北，直抵长安。因此，子午道的利用，不会迟于秦末汉初。其后二百年间未再提及此道，是由于没有辟为驿路。至西汉后期平帝元始五年（公元5年）秋，“（王）莽以皇后（莽的女儿）有子孙瑞，通子午道。子午道从杜陵直绝南山，径汉中”^[45]。从此，有了“子午道”这一名称^[46]。王莽所通的子午道，是把旧道加以疏通。

东汉时期，子午道与褒斜道互为兴废，明帝永平年间（公元58~75年），诏开褒斜道后，子午道逐渐湮废。过了五十余年，到安帝永初年间（公元107~113年），褒斜道被羌族人民起义军破坏，又复修子午道取代褒斜道，此即《石门铭》所说：“中遭元二（永初元年、二年），西夷虐残，桥梁断绝，子午复循”。到顺帝即位后，鉴于子午道沿途经地太险恶，遂“诏益州刺史，罢子午道，通褒斜路”^[47]。

三国时期，曹魏的军队曾两次兵行子午道，一次是魏明帝太和四年（公元230年），为报诸葛亮数次伐魏之仇，三路出兵，欲攻南郑。其中曹真、张郃一路，八月由长安发兵，从子午道南入^[48]。由于子午道崎岖难行，又遇秋季大霖雨，栈道断绝，军需不继，明帝召曹真还军。另一次是魏元帝景元四年（蜀汉炎兴元年，公元263年），魏将钟会“统十余万众，分从斜谷、骆谷入。……魏兴（今安康）太守刘钦趋子午谷，诸军数道并行，至汉中”^[49]。

子午道有新、旧两条路线。两汉、三国、魏、晋时期循旧道；南北朝时又辟新道。子午道北口在长安南60里之子午谷。子午谷是秦岭北侧一条小峡谷，入谷二十余里就稍向西南越山梁至喂子坪，进入沔水河谷。由于子午谷是道路的入口，所以，以谷为名。如今，子午谷入口处的拐儿崖，尚有桥柱孔遗迹及唐宣宗大中十一年（公元857年）为隐居子午谷的高丽新罗人金可记而撰刻的“兴隆碑”摩崖石刻一块。栈孔遗迹在修石桥时大部被破坏。喂子坪南侧的黑沟口沔水东岸，有一排50余米长的栈孔、柱孔、桥

孔遗迹(图3-3-1);红崖子泔水西岸有石栈及桥柱孔遗迹(见彩图11)。这是仅有的石栈梁遗存。谷口北有子午镇,通常都说它是子午道北端的起点。



图3-3-1 泔水东岸子午道栈孔遗迹

入子午谷南行40里为子午关(见图3-3-2)。子午关在长安南一百里处,为王莽通子午道时所设置。子午关位于泔河河谷,是秦岭北麓子午道上唯一的关隘。两岸高山壁立,紧束泔河峡谷,狭窄险峻,凿石开通。由于山上有巨石如羊,又称“石羊关”或关石。现在石羊关下还有桥柱孔遗迹数处,圆形柱孔直径20余厘米,深15厘米以上。从河中心一块巨石上的三排桥柱孔观察,当时桥宽在两米左右(见彩图13)。桥为东北、西南方向,明显看出子午关以北,路在泔河东岸;子午关以南,路在泔河西岸。西岸为一陡崖,有栈道。修“西万公路”(西安至四川万源)时将山崖

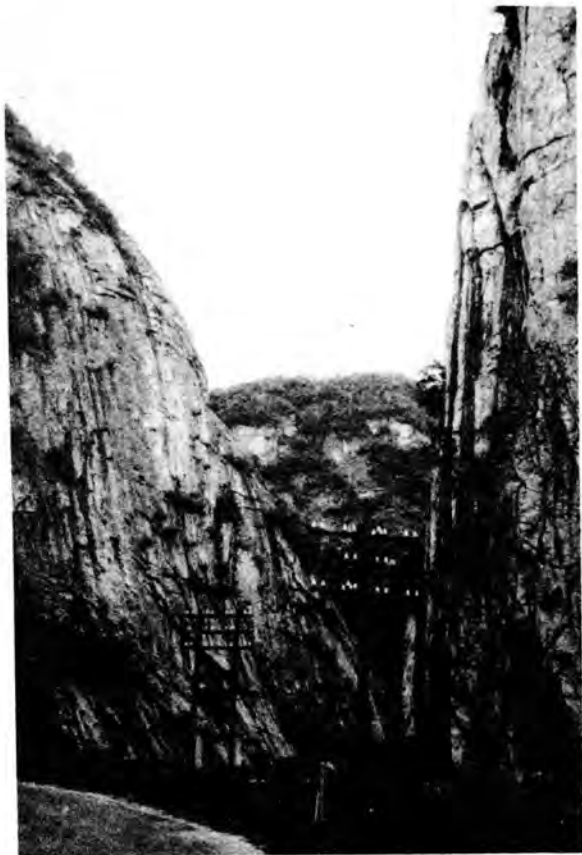


图 3-3-2 子午关山势

炸掉，落在沔河中大的石块上还可看到栈孔遗迹。

过子午关南行 35 里为大秦戍，南北朝时曾在大秦戍附近设

“三交驿”，直到唐初，仍有驿站设置。唐玄宗开元年间未置驿，而天宝年间又置驿，为杨贵妃及皇室人员驿贡涪州生鲜荔枝。过大秦戍上大岭(秦岭)，越小岭，至沙沟。再南，经东江口关帝庙、乔家沟、七里沟口至月河坪。七里沟为新、旧路线的分岔处。

一、汉、魏、晋时期子午道的经地

旧道溯洵河支流月河北侧而上至该河源头腰竹岭(当地人称“古礞墩”)。腰竹岭拔海 2200 余米，但坡势较缓。古礞墩为三岔路口，也是月河和池河的分水岭。由腰竹岭东去，有路通镇安县；南循池河而下，为子午道旧路。腰竹岭扼控三条道路，形势险要，旧设姜子关于此。

腰竹岭南，岩石陡立，十分险峻，难以通行，非筑栈道不可。据《水经·沔水注》记载，此处筑有“蕤阁”：“又南蕤阁下，山上有戍，置于崇阜之上，下临深渊，张子房烧绝栈道，示无还(意)也。又东南历直谷，迳直城(今石泉县池河街池河东侧)西而南流注汉”。

池河沿途以古庙、营盘、教场等命名的地点有多处，有些庙宇的碑文说“香火兴隆”，“土庶之皈依者达数百里”。这些庙宇为历代行走于此路的商贩所修建，祈求神灵保佑人身、钱财的安全。这反映出子午道旧路为一条长期通行的主干线。

自月河坪至太山庙一段古道，今“宁东林业局”修有林区公路，名“月太路”。腰竹岭就在“月太路”20公里处。23公里处为庙梁。25公里处有一个名为“营盘”的居民点。营盘为一宽阔平地，子午道由中间穿过，道东、西侧有旧房数座，现在虽然很破旧，但气宇不凡。街道、房基全为二、三米长的石条铺筑，墙为大型青砖垒砌；店铺门面柜台尚在，知昔日为一繁华地点。当地老年人说，营盘原有石拴马桩数个，后来被人们搬走用作建筑材料，当年李先念领导的红军也曾经过这里。

在“月太路”27公里处，有石垒台，也有古庙；31公里处，有上胭脂坝、下胭脂坝等一些居民点，传说因杨家将率领的军队曾经过这里，杨八姐在这里梳妆打扮过而得名。下胭脂坝附近有一段石梯路，据说为姓许的人所修建，并在崖壁上刻有字，修“月太路”时把摩崖石刻炸掉了。

“月太路”23公里处西侧为腰岭关，关设在山垭上，形势险要，易守难攻。山垭南、北均有河水环绕，南侧河中有桥柱孔遗迹数处，柱孔直径33.2厘米，深23厘米。38公里处池河东岸的陡崖上，有约50米长的一排圆形或方形栈孔遗迹，距常水位约2米高。河中也有桥柱孔遗迹。这是子午道上现存栈孔最多，最具有代表性的地方。40公里处为太山庙，是“月太路”的终点。太山庙居民较多，是子午道上一个大的站点。

太山庙以南，现为宁陕县关口至铁炉的县乡简易公路，名“关铁公路”。在“关铁公路”33公里处，有桥柱孔遗迹8孔，直径30余厘米，深70余厘米，古为大型木桥，有支线通镇安县木王镇。再南行，经土地梁、刘家梁至丁家梁。再南为火镰碛、武圣宫。武圣宫规模颇大，据清同治十三年（公元1874年）修龙王庙时立的石碑碑文说：“龙王显赫非一日，土庶之皈依已百年”。说明这里历来是四方行人憩息聚居之地。由火镰碛过桥，池河东岸有石块砌成的古道，沿河南下。火镰碛以南，有桥柱孔遗迹，现在修建了一座水泥桥，古道通往金州，为子午道的一条支线。中华人民共和国建立前后，一直是西安通往安康的山间大道。“关铁公路”40公里处西侧山坡上有石板铺成的古道；44公里处有栈道梁孔遗迹多处，修公路时被炸毁。52公里处有一个名“渡船口”的地方，也有一座砖柱石梁桥，1970年石梁被洪水冲毁，但桥墩至今仍在，也是由子午道分出的一条支线，通往汉阴、安康。池河西岸为教场坝，古代这里曾驻过兵。再南至铁炉乡。铁炉乡为一小集镇，街房林立，屋宇高大，古代为商贸集市之地。由铁炉过索

桥东南行约二公里处，有一“田母桥”，相传为一姓田的寡妇捐钱所修。桥为条石修成，宽1.49米，长5.4米。桥头有一小石碑，刻“田母桥”三字，清道光二十九年三月初九日立。田母桥南二公里处，在车行沟口又有一石桥，名莲花桥，长六米，是一整块大条石，田母桥西南侧，也有一个称“营盘”的地方。

铁炉南去，至石泉县后池乡（原名迎风乡）梧桐寺村。梧桐寺村古代有一梧桐寺，据说庙宇规模很大，现已圯毁。遗有石经幢两个，上刻有字，但年久被风雨剥蚀，字迹模糊难辨。梧桐寺村南不远处，池河西岸有一摩崖石刻，字迹也辨认不出了。池河东岸有个“半边街”的地方，房基、路面全为条石铺筑，是子午道上的一个食宿点。

梧桐寺村南数里处，有军营、盔甲崖、将军坟、白马庙一些地方，都与古代子午道的军事作用有关。

迎风街有一“迎风桥”，桥头有一副对联：“迎来川陕瑞，凤鸣天下安”。充分显示子午道在古代为川、陕通衢。

池河出山口折西拐弯的地方，南北朝时曾设直城县（今石泉县池河街东侧），池河当时称直水，县以水名。传说直城原名“汉王城”。刘邦由子午道南下去汉中时，汉兵曾在这里驻扎歇息。

池河街西侧有一山梁，名马岭，古代马岭关就设在马岭上。子午道由直城折西行，经过马岭至现在的石泉县。石泉又西，登饶峰岭西去，至西乡县的子午镇。再西，沿汉水北侧的黄金峡、铁城戍至洋县的龙亭，这是子午道旧路南端的终点。

饶峰岭山坡陡峻，上下30里。饶峰关就设在饶峰岭上。南宋时，金兵攻散关和尚原受挫后，向东绕道商州、旬阳、金州、汉阴攻饶峰关，宋将王彦、吴玠坚守饶峰岭，激战六昼夜，仍未攻克。饶峰岭上旧有“官地庙”，意思是石泉、西乡两县交界处，山岭为官地，后演变为“关帝庙”。据说庙宇宏大，香火兴隆。旧有石碑数块，纪念吴玠抵抗金兵和记述修缮庙宇事，也涉及到古代

道路，现在石碑和庙宇均已毁掉。雄关古道，空留遗迹。

子午道旧路，自宁陕县月河坪溯月河至腰竹岭；又自腰竹岭循池河至石泉县池河街，全是在月河、池河两侧行走。就现存的桥柱孔遗迹看来，当时凡遇到大山头或悬崖绝壁处，有较低的山梁就翻越山梁而过；山头高大时，就搭桥从河的另一岸边行走。所以，桥梁很多，夏、秋季节，洪水冲毁桥梁，子午道常被阻断。

二、南朝萧梁以后改移的新路线

《元和郡县志·二二·山南道三·洋州黄金县》条记载：“梁将军王神念以旧子午道缘山避水，桥梁数百，多有毁坏，乃别开乾路，更名子午道。”所谓“乾路”，是与旧道相比，少穿越河流。《舆地纪胜·一九〇·洋州四》把梁将军王神念另开的路称作“新路”。新路的主要特点是多行山路，尽量避开河流。

新路由月河坪循月河西行，经七里沟口、洵阳坝至平河梁。平河梁虽然海拔 2600 余米，但梁顶平坦，通行较易。修“西万公路”（西安至四川万源）时，发现平河梁上有石条路遗迹，并有旧房数间，旧房基数处，似为古代驿站、店铺遗址。平河梁南为火地塘，“塘”为古代邮传设置。

“西万公路”165.4 公里处东南侧，有古“腰岭关”遗址，这是把旧道上的关名移用于新路。新路上的腰岭关，关址保存完好（见图 3-3-3）。关门是在自然石上凿四个大柱孔，直径 23 厘米，深 15 厘米。关门 2.24 米宽。前后关门相距 1.88 米。北关门外在自然石上凿有石阶路；南关门外是用长 195 厘米、宽 15 厘米、厚 12 厘米的条石铺成的路。腰岭关北侧长安河中，有桥柱孔遗迹数处，明显看出古道是由长安河西北侧渡河上梁进入腰岭关。此关形势的险要，不亚于旧道上同名的关。

新路过腰岭关后，顺长安河而下，至宁陕老城。老城临河筑起城墙，扼控谷道。再南至关口。



图 3-3-3 腰岭关关门柱孔遗迹

关口折西行至汤坪，汤坪西有青草关，关置于山埡上，有石条路。再西行 10 余里为斩龙埡。由斩龙埡循子午河东支流堰坪河北侧西行，至两河街。两河街以南，大体沿子午河东侧而下，经彭家湾、蔡家河坝、刺树埡、孟家咀、韭菜崖等地，约 20 公里至西乡县子午镇，也称下子午镇或南子午镇，是唐代子午道南端的终点。南北朝时期，子午道主要是通向汉中。由南子午镇折西行，经桑溪沟、良心河、金水河口，铁城、酉水河口、槐树关至洋县龙亭铺，这是南北朝时期子午道的南端出口。再西，经洋县、城固达汉中。黄金峡旧设黄金县，有黄金戍、铁城戍。铁城在当时黄金县西北 80 里处，城在山上，言其险峻，故以“铁”为名。

子午道新、旧两路(图 3-3-4)。，都要翻越不少大山小岭，渡过多条河流，山势险绝，河溪纵横，加上汉代主要利用褒斜道传送公文情报，只是在褒斜道阻断期间才使用子午道，所以治道

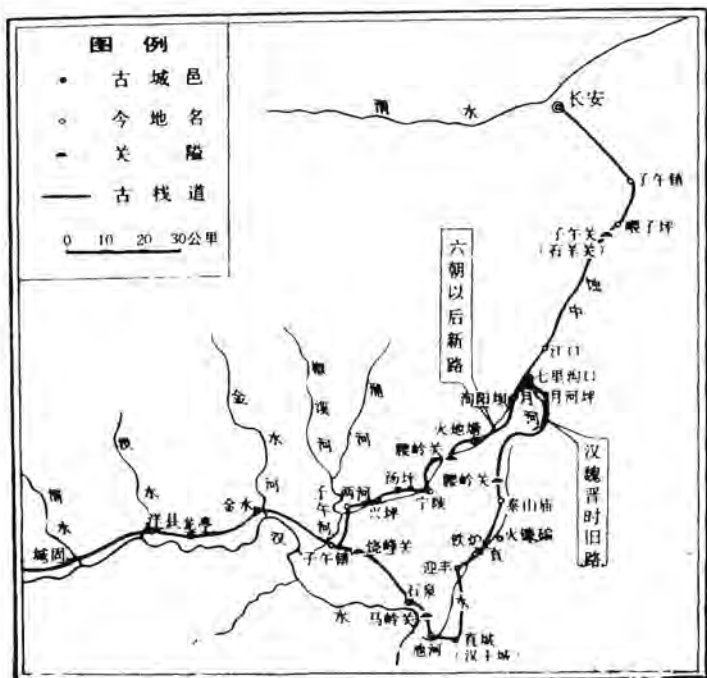


图 3-3-4 子午道新、旧路线示意图

功夫不多，路况没有得到大的改善。关于子午道的形势，《石门颂》描述说：“上则悬峻，屈曲深颠；下则入冥，顾写输渊”。“空輿轻骑，滞碍弗前”。《三国志·一三·魏书·王肃传》记载曹真从子午道南入的情况说：“深入险阻，凿路而前，则其为劳必相百也。今又加之以霖雨，山坂峻滑。……闻曹真发已踰月而行裁半谷，治道功夫，战士悉作”。由此可知行走之艰难，地势的险峻。

子午道是长安通往安康、汉中的要道，也是通往川东的捷径。南北朝时期，南朝各政权经常利用安康东、西方向几百里的路线，

联结荆襄和汉中。南朝各政权以荆襄为基地经营汉中时，要从这条路行进，并在这条路上设防，阻止北朝前进；北朝政权以关中为根据地进攻汉中，或南朝以汉中为根据地进攻长安的战争，子午道常被选作进军路线之一。如西魏大统末年（公元551年），“宇文泰遣达奚武将兵取汉中，别将王雄出子午谷攻上津”^[50]。西魏恭帝时（公元554—556年），直州人乐炽，洋州人曹归、田越，金州人黄国等联合反抗，西魏使贺若敦出兵子午谷进讨，乐炽闻官军至，乃烧绝子午栈道，阻止贺若敦的军队不能前进。

子午道驿程，《通典》记为“汉中入长安，取子午谷路，凡八百四十一里。”长安至洋州，唐代志书记为六百三、四十里。“谷长六百六十里”^[51]比褒斜道谷长多160余里。

子午道在汉代的交通地位，虽不及褒斜道，但为一重要的辅助路线。特别是在东汉年间，羌民多次起义，褒斜道常被阻断，赖以维持秦岭南北交通的，唯有子午道。且其北端出口近在长安，故在汉代交通联络中，起着重要作用。

第四节 两汉、三国时期秦岭诸 栈道重大的军事活动

两汉、三国、魏、晋、南北朝时期，无论统一或分裂局面出现，南北交通均未中断。全国统一时期，封建统治者利用驿道实现各种政治、经济、军事目标。如西汉初年的迁徙豪富于京师、“移民实边”和“就食蜀汉”^[52]；汉武帝时实行的“均输”、“平准”政策；汉制规定的三种劳役和兵役（更卒、正卒、戍卒），“近者数千里，远者过万里”^[53]；三国时曹魏与蜀汉争夺汉中；西晋时期晋朝统治者曾实行招募蜀、吴地区的居民充实北方；西魏向汉中、巴蜀的扩展；江南的樟、姜、桂、金、锡和蜀、汉、江陵的桔、酱等物资的北运等等，凡转输关中或途经关中的，莫不利用秦岭南北的诸多栈道作为流通渠道。

无论西汉的立国；王莽的败亡；东汉消灭陇、蜀的地方割据势力；诸葛亮数次伐魏及曹魏灭亡蜀汉；以至西晋统一全国和南北朝时的纷争等，均在秦岭诸棧道上进行过频繁的军事活动，这些军事活动在不同程度上影响着中国古代历史的进程。

一、汉王刘邦“北定三秦”的路线

刘邦灭秦之后，项羽率40万大军接踵进驻关中，他违背“先入关者为王”的战约，把关陇、陕北等地分封给秦朝的三个降将：章邯为雍王都于废丘；司马欣为塞王都于栎阳；董翳为翟王都于高奴。并威逼刘邦去南郑（今汉中市）就“汉王”位。刘邦到汉中后不甘心屈居一隅，加上他的部下将士多是关东人，也不愿在汉中久留，遂“举兵东出陈仓、定三秦”^[54]。

《汉书·高帝纪》记载，汉王刘邦是在汉元年五月由汉中出兵，八月攻至陈仓。汉军曹参为前锋将军，“初攻下弁、故道、雍、郿”。“击章平军好畤南”，“东取咸阳”，又“引兵围章邯废丘”^[55]。刘邦主力的进军路线是由今汉中西行，经勉县、略阳、成县，然后折东北经徽县、两当、凤县，越秦岭、入散关至宝鸡、凤翔，然后，经岐山、扶风至武功，再由武功溯漆水河北上，和章平的军队战于乾县东，又南下夺取咸阳，最后兵围废丘，雍王章邯败降。刘邦的进军路线见图3-4-1。

由于《史记》、《汉书》对刘邦“还定三秦”一事记述较简略，后代史家对刘邦十万大军的进军路线说法各异。由沔县北出即其一说。沔县西北侧有一条河流，名为沮水，又称黑河，发源于今留坝县紫柏山麓。由沔县沿沮水北上，经长坝子、马皇岭、九条岭、茅坝、二沟、头沟、火烧关、铁炉川、张口石（又名扎口石），越箭峰垭，即至凤县的陈仓沟，沿陈仓沟东北行，至凤县的连云寺。陈仓沟谷道山高林密，当时雍王章邯也未在此设防，因此，有人认为刘邦“暗度陈仓”是由沔阳沿沮水北上，经陈仓沟转入

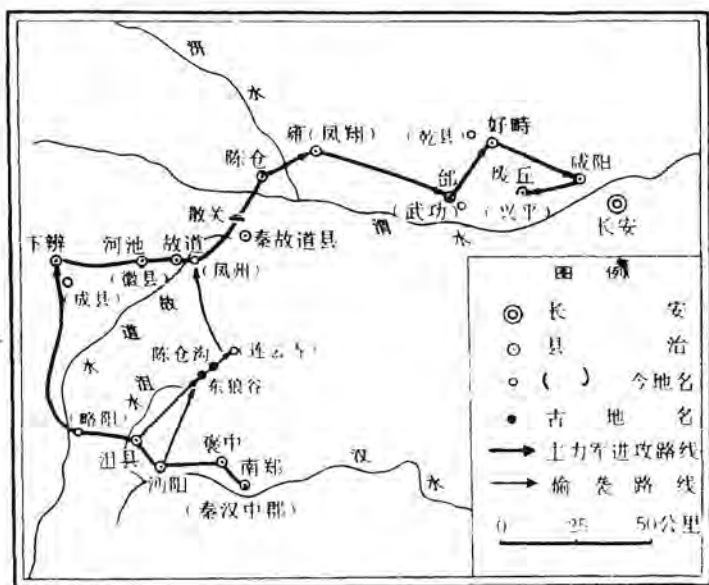


图 3-4-1 刘邦北定三秦进军路线图

陈仓故道，并非经由略阳、成县、徽县、两当至凤县。

对刘邦“北定三秦”进军路线认识上的分歧，主要涉及到“陈仓”的确切地方。陈仓县设置于先秦时期，历经秦、西汉、东汉、西魏、北周、隋等六个朝代未变。而陈仓沟也确有其地。今凤县南星镇有一连云寺村，村西原来有一小桥，名“陈仓桥”。桥旁有清代镌刻的一块石碑，碑上刻有“古陈仓道”四字。陈仓沟附近有一个名“废丘关”的地方。据张邦伸在《云栈纪程》中说：“废邱本汉时屯运积储之所，其地平衍，四面皆山，易于防守，故谓之陈仓道。其山谓之陈仓山。”按照张邦伸的说法，“陈仓沟”之“陈仓”，乃汉刘邦军队陈放军粮的地方。如此说来，汉刘邦的北进大军，有一支经是由沔阳沿沮水北上，经陈仓沟至凤州，入

故道攻入关中的。这支军队是偷袭性质，后人称其为“暗度陈仓”。

判断汉王刘邦的主力军系由故道北进，是根据《史记·淮阴侯列传》和《汉书·韩信传》所说的汉王“东出陈仓，定三秦”这一记载作出的。因为陈仓县的位置在汉中西北，在沔阳正北，如果刘邦的主力军是由沔阳溯沮水北进，应称“北出”才符合地理实际。《史记》、《汉书》称为“东出”，乃指沿故道至甘肃两当县（汉故道县）后，顺着故道折东北至凤州的方向前进。

另外，陈仓县的陈仓山，是今宝鸡市南40多里秦岭北侧的一个山峰，以形似公鸡，又称鸡峰山。所以，历史上称陈仓县南的一段驿道为“陈仓道”，与故道相通接，因而又称“陈仓故道”。“废邱”在关中，废丘县乃秦朝所置，即西周时的犬丘，在今兴平县南。当时项羽的军队驻扎在今临潼县东北“戏”这个地方，项羽是在丽邑封章邯为雍王，建都废丘。项羽并未越过秦岭到陈仓沟，陈仓沟附近的“废邱关”（或废邱堡）与废丘县无关。清代同治元年毛震寿路经“连云栈道”去汉中时，才看出了这个问题，他在《废丘关记》碑文中说：“废丘之名虽古，释意未嫌于心。……访察地势，界于留（留坝厅）、凤（凤县）之交，即以‘留凤’二字题于关”。把“废丘关”改为“留凤关”，既符合地理实际，又澄清了地名上的混乱。

刘邦消灭三秦王后，乘齐、楚相争之际东进，宣布同项羽决战。在战争过程中，萧何留守关中，为汉军筹措粮秣。萧何利用秦蜀栈道，把在汉中和关中征得的粮食和兵员源源东运。刘邦由于有比较稳定的关中、汉中作后方，粮饷兵员比较充裕，可以专意东进而无后顾之忧，终于取得楚、汉战争的胜利。在秦亡后的第五年，出现了统一的西汉王朝。陈仓故道对西汉立国起了重要的作用。

二、诸葛亮多次伐魏的路线

祁山，汉代属天水郡，为曹魏西部的屏障。由祁山南下武都（治下辨，今甘肃成县西北）、阴平郡（治阴平，今甘肃文县），可至蜀汉都城成都。诸葛亮若据有祁山，进可据陇向魏，退可据守汉中、剑门，攻守兼备。

蜀汉建兴五年（公元227年），诸葛亮平定南中叛乱（即“南抚夷越”）后，写下有名的《出师表》，然后屯驻汉中、沔阳，准备伐魏。建兴六年（公元228年），亲率大军攻“祁山”，揭开了伐魏的序幕。直到蜀汉建兴十二年（公元234年）病逝于五丈原，蜀先后出兵攻魏五次，魏攻蜀一次。这七年间的六次军事行动，成为历史典故，后世谓之“六出祁山”。

诸葛亮“六出祁山”的进军路线如下：

诸葛亮第一次出兵祁山的路线，根据《三国志·诸葛亮传》《裴注》所记，由沔阳（今陕西勉县）出发，沿沮水（今黑河）北上至沮县；再折西经武兴（今陕西略阳）沿嘉陵江畔西北行，至青泥河口，循青泥河路至武都郡下辨县；再西行至武都县，复沿漾水北行，至西县（西县故城在今甘肃省天水市西南120里处）的祁山。由西县再北行，至天水郡（治冀县，今甘肃甘谷县东）、陇西郡（治襄武，今甘肃陇西县）、南安郡（治鞏道，今甘肃陇西县东南）。因此，蜀军攻至祁山后，“南安、天水、安定三郡叛魏应亮，关中响震。”

马谡率领的前锋部队，越过西县的祁山攻至天水郡的街亭，与魏将张郃激战。由于“违（诸葛）亮节度，举动失宜”，为张郃所败。三国时的街亭，在今甘肃省秦安县东北百里陇城东15里连格（合）川南侧山丘下^[56]。

第二次出兵路线，《三国志·蜀志·诸葛亮传》记载：“（蜀汉建兴六年）冬，亮复出散关，围陈仓，曹真拒之，亮粮尽而还。

魏将王双率骑追亮，亮与战，斩（王）双”。

这次仍由沔阳出发，沿沮水谷道和陈仓故道北行，逾散关，渡渭水，兵围陈仓。

第三次出兵路线，《诸葛亮传》记载：“（蜀汉建兴）七年，亮遣陈式攻武都、阴平（今甘肃省文县）。魏雍州刺史郭淮率众欲击式，亮自出至建威（今甘肃省西和县），淮退还，遂平二郡（武都、阴平）”。

这次诸葛亮一路兵马，仍沿第一次出兵祁山路线经武都至建威。陈式出兵，乃由剑阁、白水、沿白水江路线至阴平郡。建威在魏、蜀辖地接壤处，郭淮率兵欲击陈式，必经由建威南下，故诸葛亮“自出至建威”，目的在阻挡郭淮的军队南攻。

第四次是魏出兵攻蜀汉军，诸葛亮防守于赤坂（今陕西洋县龙亭）。诸葛亮连续三次攻魏，曹真为了报复，遂主动出击。曹魏太和四年（蜀汉建兴八年，公元230年）八月，兵发长安，数道并进。曹真率军由子午道、斜谷道入；司马懿溯汉水西上，欲会师南郑。因遇秋季大霖雨三十余日，栈道断绝，汉水上涨，魏军只得回师^[57]。由于魏军是由秦岭东部的几条谷道进兵，所以诸葛亮“待之赤坂”，把防御重点置于乐城（今城固西）及其以东的险地。乐城为斜谷道的支线小河口道和傥骆道的交会点，赤坂为子午道进入汉中平原的隘口，这样，就可防守曹真、司马懿等三路兵马的进攻。

蜀汉建兴九年（公元231年），诸葛亮第五次攻祁山。他接受前三次因军粮不继而退兵的教训，这一次用“木牛”（独轮车）运军粮。但遇大霖雨，行走困难，再次“粮尽退军”。此次战役，魏明帝使司马懿西屯长安，与诸葛亮的军队“遇于上邽（今甘肃天水市西南）之东”。当蜀汉的军队围攻祁山时，司马懿“敛兵依险，军不得交”，把诸葛亮的军队拖住，不能速战速决。蜀军粮食耗尽后，只得退回。

诸葛亮多次出兵伐魏，都因道路迂回遥远，军粮运输困难而未成。所以，第四次班师回汉中、沔阳后，便在黄沙镇充分进行了备战工作，一方面教军士种田，筹措军粮；一方面设场大量制造木牛、流马（四轮车），以便下次伐魏解决军粮运输问题。

诸葛亮本来打算出兵祁山，占据陇东，然后以陇东为基地，东进攻魏。三次攻祁山未成，便改变了战略方针，准备出兵斜谷，直捣关中长安。蜀汉建兴十一年，在斜谷道中修建仓库（邸阁），陆续用木牛、流马把军粮集运于斜谷。建兴十二年（公元234年）春，诸葛亮率兵出斜谷道，进驻五丈原，与司马懿率领的魏军对峙于渭水南北。

诸葛亮最后一次出兵伐魏，是由乐城（今城固西18里处）北上，沿小河口道至西江口，转入斜谷道。《三国志·蜀志·后主传》记载：建兴七年（公元229年）冬，诸葛亮“徙营于南山原上，筑汉、乐二城”。汉城位于沔阳，是故道、褒斜道、石牛道的交会处，据有汉城，进退自如；乐城是子午道、傜骆道、小河口道（褒斜道的支线、唐代修筑文川道）三道的会合点，城东有赤坂之险，据有乐城，可防御北来、东来之敌。因此，汉、乐二城，控制了秦岭中所有的栈道。

诸葛亮死后，“姜维议令诸围皆敛兵，退就汉、乐二城，随即令监军王含守乐城”^[58]。魏景元四年钟会灭蜀后欲谋叛，司马昭即“遣中护军贾充将万人，径入斜谷屯乐城”^[59]。当时，诸葛亮和魏军都未利用三交城至褒中县一段栈道，是因为这一段栈道断塞。因而，魏灭蜀后立即令荡寇将军李苞修复褒斜栈道南段。清代严如煜编撰的《汉中府志》及《三省边防备览·策略》等书，亦记为诸葛亮最后一次伐魏乃由乐城出兵斜谷。

三、绥阳谷道

诸葛亮在屯驻五丈原时，为从斜谷口和陈仓两方面钳制魏军，

还修治过绥阳谷道路，亦称“绥阳小谷道”。是由今太白县东 20 里塘口街折北经上河和隔秦岭梁直对的伐鱼河河谷相通接的一条小谷道。

今太白县塘口是古代褒斜道上的一个驿站所在地，也是绥阳谷道的起点。由塘口沿上河至秦岭梁顶，坡势平缓。下秦岭梁，即进入绥阳小谷。谷道如诸葛亮写给其兄诸葛瑾的信所说“绥阳小谷，山崖绝险，溪水纵横”。

绥阳小谷道是沿“伐鱼河”而行。伐鱼河本称“伐魏河”，是后人为纪念诸葛亮伐魏，将他当年沿河谷而行的道路所循河流称作“伐魏河”。但由于关中人上音“鱼”、“魏”不分，相沿日久，“伐魏河”就讹转为“伐鱼河”了^[60]。伐鱼河沿岸有栈道壁孔遗迹多处，及“姜太公钓鱼台”古迹一处。清乾隆三十六年（公元 1771 年）闰三月立有《姜太公钓鱼碑记》，即记述这条谷道是虢川巡检司（在今太白县城）经塘口、关堡（钓鱼台所在地）到宝鸡的通道。

诸葛亮修治绥阳小谷道的目的，在于由斜谷派巡逻队出陈仓侦探敌情，并起钳制魏军的作用。《三国志》中所说的“箕谷”，即绥阳小谷，以其谷形如簸箕而得名。诸葛亮第一次兵出祁山，派赵云、邓芝为疑军，赵云据守箕谷，即绥阳小谷。

四、武关道与西汉兴亡

武关道，顾名思义，乃兵家争锋所行的道路。秦汉时期，在军事上的利用，达于最高点。

秦二世三年（公元前 207 年）二月，刘邦率军西攻洛阳失利后，转军向南大败秦南阳郡守吕贲。接着，刘邦率军长驱直入武关，震撼秦都咸阳。赵高怕秦二世追究军事失败的罪责，杀秦二世胡亥，立子婴，去帝号，称秦王。子婴又杀赵高等，在峽关（蓝田县南）设防，以阻止刘邦西进。刘邦用张良计，绕过峽关，大

破秦军，乘胜夜攻蓝田。于汉元年十月，刘邦率义军至“霸上”（西安市东南）。秦王朝灭亡。

西汉末年，王莽篡政。由于倒行逆施，各地农民接连起义。新莽地皇四年（公元23年），绿林军一路由王匡率领北上直攻洛阳；一路由申屠建、李松率领西攻武关。析人邓晔、于匡等起兵，攻下析、丹水，武关都尉朱萌降，邓晔开武关，迎接绿林西路大军。十月一日，起义军攻入长安宣平门；三日，王莽被杀。起义军将王莽的头，由武关道传至南阳，悬挂在南阳街头，“百姓共提击之，或切食其舌”^[61]。

公元24年春，刘玄由洛阳迁都长安，大封汉宗室，重用旧贵族，背叛起义宗旨，“关中离心，四方怨叛”。赤眉军分兵两路讨伐刘玄：樊崇、逢安为一路进攻武关；徐宣、谢禄、杨音为一路进攻陆浑关（河南宜阳东南）。公元25年春，两路军于弘农会师，拥立15岁的牧童刘盆子作皇帝，建年号为“建世”，继续西进，至高陵与绿林军王匡、张卬等联合，九月攻入长安，绞死刘玄。

两汉时期的武关道和秦代一样，基本上是利用灞水及其支流蓝桥河谷至秦岭梁，越秦岭后，又沿丹水北侧东去，至河南省淅川县老城，始离开丹水河谷东行，达南阳。蓝桥河谷和丹水河谷绝大部分开阔平缓，凿栈路段较少；南北朝以后商州东侧又改变方向，离开丹水河谷直东行。

武关道系由西汉都城长安东出，约16里至轺道，有轺道亭；又东4里为霸城观（在霸水西百步处）。过霸桥，至霸上，经霸陵（秦芷阳县）至蓝田。《史记·夏侯婴传》：“从攻南阳，战于蓝田、芷阳，……至霸上”，即霸桥至蓝田的路线。霸桥自古为送往迎来之所，“凡自东、西方面入峽、潼两关者，路必由之”^[62]。

霸桥始建于秦穆公时期，改滋水为霸水，因称霸桥，秦始皇时为阿房宫至酈山宫间的阁道所经。王莽地皇三年（公元22年），霸桥被大火焚烧，王莽“以（地皇）三年冬尽，绝灭霸驳之桥。

欲以兴成新室，统一长存之道，其名霸桥为长存桥”，以化凶为吉。为了使桥能长久存在，改木桥为石墩桥。

蓝田在长安东南，霸陵县直南，今蓝田县西，为出武关道必经之地。因县南有地名峽柳，又称峽柳城，峽关亦以此得名。由蓝田县南行 90 里至秦岭梁，有峽关。《汉书·高帝记》：“沛公引兵绕峽关，踰蒗山击秦军，大破之蓝田南，遂至蓝田”。由牧护关下秦岭，至蓝桥后，有两条路通蓝田：一为循蓝桥河（下游称清河）而下，经水陆庵至蓝田，这段谷道比较狭窄，有栈道（见彩图 12）一为过蓝桥直西行，经六郎关、风门子，越七盘岭（古称蒗山），复经坡底村，火烧寨、大寨等地至蓝田。七盘岭盘道位于半山坡上，坡下众多小岭、沟壑相间如“缙”，因而，《通典》、《长安志》称其为“七盘十二缙”。刘邦“踰蒗山击秦军”，是指绕道七盘岭至网峪河，再沿河而下，至蓝田南。

在蓝田与蓝桥之间的蓝桥河西岸山崖上，至今尚有 3.5 公里长疏密不同的栈孔遗迹，在车龙潭、黄龙潭附近最为密集。在这十处栈道遗迹中，计有壁孔 55 个，柱孔 226 个。柱孔多为圆孔，直径不一，多为 15 至 30 厘米；个别柱孔也有方形的，说明当时木柱的材料规格不同。壁孔多为长方形，亦有少量圆形壁孔。栈孔的形制不够一致，说明栈道开通之后，又历经多次维修。值得注意的是柱孔的排列不绝对作直线，从壁孔到最下一层柱孔，有的地方纵列 7 个柱孔，并依山势由上而下从一排增加到五排，这是为适应不同路段的强度要求而定的。如转弯处受离心力影响就要加强其强度。

在今商州市黑龙口向秦岭方面公路左侧，亦有栈道壁孔 8 个，距水面 1.3 米至 1.6 米。另在流峪河谷李家槽口经上石家、大岔口、栗树坪至柿园子之间 8.5 公里的区段内，有栈道遗迹 7 处。并在岸边石板坡道上有石工刻凿的线槽，4 米长的距离内并列 43 道，长度均在 68 厘米左右，间距 4 至 12 厘米不等，其用意在于

防滑。这段栈道现为西界公路（西安至界牌）经地，非武关道主线，为后世由商州经蓝田东北部去渭南的路线。

由于蓝桥河谷平缓，所以栈道部分没有秦蜀栈道多，栈道的形制基本上与褒斜道类似，其开凿年代与褒斜道相当。

峽关南至上洛县一段古道，是由牧护关越秦岭梁后沿七盘河缓坡而下，至黑龙口后转入丹水河谷北侧而行。由上洛（今陕西商州市）东南行，经商县至武关。

汉代武关与秦武关在一个地方。《史记·秦始皇本纪》《集解》引文颖曰：“武关在析西百七十里”，即今淅川县荆子关以西 50 里的陕西省商南县南境丹江北岸。西汉末年绿林军西攻时“（析）宰请降，（邓华、于匡）尽得其众，……拔析、丹水、武关”^[63]。说明析县、丹水县（今河南省淅川县老城）、武关在一条路线上。

秦汉武关道在丹水县以西基本上是沿丹水北侧而行，多经行于山坡上，翻山越岭，穿越茂密的森林，人行其中，能见度很低，故唐代诗人李商隐在《商於新开路》一诗中极为形象地描述：“路从泉间辨，人从树稍分”。

出武关经丹水、析县东去，至郟邑，汉代属南阳郡辖。由郟邑再东行，即至南阳郡治宛城。“南阳西通武关、郟关”，“东南受汉、江淮”。汉代于此置有工官、铁官，故《史记·货殖列传》说：“宛，亦一都会也”。

武关道位于潼关道南侧，平时有辅助之利，战时有迂回之便，是长安东出的仅次于潼关、函谷关道的一条重要交通路线。

第五节 长安通往匈奴的北方干道

西汉时期，司隶部北侧的朔方、五原、云中等郡地，与强大的匈奴奴隶主军事政权相毗邻。匈奴部落从事游牧生活，逐水草而迁徙，随季节而游牧，因称“行国”。匈奴军队经常侵扰西汉边

地，抄掠人口、牲畜、财物，“小入则小利，大入则大利”^[64]。这种以掠夺财物为主要目的的战争不断爆发，给西汉王朝造成了巨大威胁。汉高祖刘邦与匈奴冒顿单于经过“平城之役”的大战以后，曾大量徙民实边。此后，又以“关市”、“和亲”相维系。汉武帝元光二年（公元前133年），汉匈关系恶化，汉武帝派重兵攻伐匈奴。元鼎六年（公元前111年），汉武帝从内地徙民60万充实上郡、朔方、西河、河西等郡，设置官田屯戍。元封三年（公元前108年），再次派重兵击破匈奴控制的车师和楼兰，打通河西走廊。太初三年（公元前102年），在北方沿边一带构筑一系列城、障、亭、燧，称为“避虏障”或“居延塞”，派兵屯戍经营。通过这一系列防御性的措施，削弱了匈奴奴隶主军队对西汉的威胁。并根据单于的要求，“明和亲约束，厚遇，通关市，饶给之”，使“匈奴自单于以下皆亲汉，往来长城下”^[65]。汉、匈统治者之间的关系改善后，两地间的经济、文化交流得到了发展。匈奴族“愿以所有，易其所无”，以马匹、皮毛换取中原地区生产的铁制工具、谷物、布匹和工艺品，促进了汉、匈两地人民的友好交往，从而使长安通往匈奴的道路发展起来。

一、长安、甘泉宫、上郡、五原郡间的通道

汉代随着疆域的开拓，在长安、上郡、五原、西河、云中郡间，增加了很多郡县、城邑，以加强对新开辟地区的控制。这些新增置的郡县城邑，基本上位于秦直道侧近。由于郡县的增加，郡县间相联系的道路也随之增多，路线经地也有所变化。

汉武帝时，“巡边垂”或对匈奴用兵，多由甘泉、上郡、五原道。据《汉书·武帝纪》记载，元封元年（公元前110年）冬十月，汉武帝“巡边垂，振兵择旅，躬秉武节，置十二部军”，亲自率领，“行自云阳，北历上郡、西河、五原，出长城，北登单于台”。又“至朔方，临北河（河套一段黄河），勒兵十八万骑，旌旗径千

余里，威震匈奴”。回甘泉宫时，曾“祠黄帝冢桥山”^[66]。

根据汉代上郡以南县的分布情况，基本上仍经行秦直道。即经过阳周（今子长县石家湾乡曹家瓜村城墙梁上）、高奴（今延安市北）、雕阴（今富县北）、直路（今富县西南）、翟道（今黄陵县西北）等地。阳周县南有桥山，汉武帝既“祭黄帝冢桥山”，则经过阳周县无疑。汉代的雕阴县有“雕阴道”^[67]，是在秦直道的经地墩梁向东南行，至雕阴县后又折西南行，达直路、翟道，并至云阳县。“雕阴道”的出现，说明了这一段道路逐渐向东移动。

当西汉王朝与匈奴单于友好相处时，长安、甘泉、上郡、五原道上，也有喜迎嘉宾的热闹场面。《汉书·匈奴传》记载，汉宣帝甘露三年（公元前51年）正月，呼韩邪单于出高阙经由五原塞来朝见汉天子，西汉政府派遣车骑都尉韩昌前去迎接，所经过的郡县发动二千骑兵陈列于道旁。到了甘泉宫，“汉宠以殊礼”。当汉宣帝陪同匈奴单于经池阳宫到渭桥时，“左右当户之群臣皆得以列观，及诸蛮夷君长王侯数万，咸迎于渭桥下”；人群塞道，“咸称万岁”。呼韩邪单于在长安城逗留月余后返回。

二、长安、临晋、河东郡间相联结的道路

汉代，匈奴的主要根据地在阴山一带，由阴山南下进入河套，或东南经云中郡到定襄（今内蒙古和林格尔）、雁门（今山西左云县西）、代郡（今山西蔚县东北）都非常方便。特别自平城（今山西大同市）、马邑（今山西朔县）、楼烦（今山西神池）等地沿汾水河谷南下，进入关中，交通条件并不比云阳、上郡一线为差，所以，这条通道均为匈奴和汉朝所重视，多次用于军事行动。它是长安东北方向另一条军事价值很高的道路。

汉武帝元狩四年（公元前119年），大规模兴军攻伐匈奴，令大将军卫青、骠骑将军霍去病各率骑兵数十万人，深入漠北，攻打匈奴主力，就是由此道出兵。卫青出定襄塞北千余里，大败匈

奴东部兵，匈奴不敢再在漠南建立王庭。这次决定匈奴由盛转衰的战役，临晋、河东道发挥了巨大作用。《汉书·霍光传》记载：“会（霍去病）为骠骑将军，击匈奴，道出河东，……至平阳传舍”。《史记·高祖本纪》记载：“太尉周勃道太原入、定代地，至马邑。马邑不下，即攻残之”。

临晋、蒲津关一路，汉代为长安与河东郡间的纽带。临晋靠近黄河，历代均置关津，名蒲坂津、蒲坂关、或称蒲津关、河关。刘邦灭三秦王后，韩信东渡黄河灭魏王豹时，本欲由临晋渡河，因魏王豹有备，才改由夏阳渡用木罽𦉳（木盆、木桶）渡河，袭击河东郡安邑（今山西夏县）。

夏阳渡位于蒲坂津北，龙门山南，隔河与汾阴相对。汾阴为汉代帝王祭后土处，汉武帝曾“行自夏阳，东幸汾阴”^[68]。汉成帝“乃帅群臣，渡大河，湊汾阴。既祭、行游介山，回安邑，顾龙门，览盐池，登历观”^[69]。“历观”即历山观，在汉蒲坂县南20里历山上。介山在汾阴南，龙门山在夏阳北。可知当时河东郡安邑西至黄河的三个渡口（龙门、夏阳、蒲坂）两岸，均有可供皇帝车马行驶的宽阔大道。

盐池在安邑西南（今山西运城县南），也产铁，汉王朝在此地设有铁官、盐官。临晋、河东道也是运输盐、铁的道路。

这条路的走向，大体是由长安东都门出，过霸桥后折北渡渭水至高陵。高陵为秦朝故县，在今高陵县东，西汉时左辅都尉驻此，卫戍京师长安。由高陵东行至栎阳。刘邦攻灭三秦王后，于汉二年十一月，“归都栎阳”，初治于此。汉五年（公元前202年）刘邦打败项羽后，又入都关中，仍居栎阳。汉七年二月，“自栎阳入都长安”^[70]。刘邦的父亲太公死后，葬在栎阳城北原上，称为“万年陵”，栎阳县也因此改名万年县。

过栎阳后，沿郑国渠南侧东北行，经重泉县（今蒲城县重泉村）至临晋，达河东郡。

第六节 长安、西域间大驿路的开辟

汉武帝于元光二年（公元前133年）至元狩四年（公元前119年），经过十几次战役，取得了反击匈奴贵族战争的胜利，打通了“河西走廊”后，便开辟了长安通西域的道路。汉武帝对西域的每一次军事行动之后，即设置军事及行政机构和校尉管理屯田；并在沿途筑亭障，置驿站。“立屯田于膏腴之野，列邮置于要害之路”。把戍守、屯垦、驿道三者结为一体。屯田可解决驿站饮食供应，亭障能保证长安、西域间驿路交通安全，对维护这条大驿道发挥了至为重要的作用。

中国和西域及亚、欧、非人民的交往，源远流长。据顾炎武《天下郡国利病书·一一七·西域土地内属略》记载，唐虞、三代均有交往。《庄子·天地篇》甚至说轩辕黄帝曾“游乎赤水之北，登于昆仑之丘”。《竹书纪年·卷上》记载“帝尧陶唐氏十六年，西王母来朝……献白环玉块”。《荀子·大略篇》说，“禹学于西王国”。《穆天子传》说周穆王曾到过昆仑山西王母国。我国著名历史学家范文澜在其编撰的《中国通史简编》第一编对此解释说：“一个天子不会冒险远游，当是西方早有通商的道路”。

汉武帝时，由于统治权力达到西域三十六国，特别是张骞（陕西城固人）在汉武帝建元三年（公元前138年）和元狩四年（公元前119年）两次出使西域后，更有力地促进了中原与边疆地区的经济、文化联系。《汉书·西域传》说：“汉使臣尝以财物贿赂西域各国，而西域各国亦贪汉财物，丝绢之类尝居奇以为交易之媒介物”。当时的中西国家使臣，在完成政治使命的同时，兼负采购异国物品的任务。有些“商胡贩客”，冒充贡使奉献，以享受沿途驿站免费供应食宿。汉政府为了博取“万国来朝”的虚名，也就不加过问。在中西交往的历史上，由国家在京城长安与西域万

余里间修筑驿站，设置驿舍，免费供应食宿，且派军队保护行旅安全，这是空前的壮举。正由于此，“使者相望于道。诸使外国一辈大者数百，少者百余人”^[71]，一年中有十余次之多。出现了“商胡贩客，日款于塞下”^[72]，长安、西域道上商贾往来，络绎不绝。但由于西域通道沿途或寸草不生之冈峦戈壁，或“大头痛、小头痛之山，赤土、身热之坂，令人身热无色，头痛呕吐，驴畜尽然。……险阻危害，不可胜言”^[73]，运输极为困难，所以，商贩只能贩运体积小，分量轻、价值昂贵的丝织品，这是西域商路以贩运丝绸为大宗货品的主要原因。

由于长安是西汉的都城，也是全国丝绸的集散地之一，所以，从西域来的使者、商人、僧侣，大都以到达长安为目的。长安成了西汉丝绸之路的起点。东汉、魏、晋迁都洛阳后，外国使者必到洛阳；但商贩则根据具体情况，分别在敦煌、武威、长安或洛阳购买丝绸后即运回。当时的运输工具主要为畜驮或畜力车运载，对路程的远近看得十分重要。因此，商人们若能在长安买到价廉物美的丝绸，一般不会再东行八百余里至洛阳，这是长安丝绸业长期兴旺发达的原因。

由长安通往西域的道路，汉初多取回中道。后来随着雍县·汧县·大震关道和漆县（今彬县）·萧关·安定郡道的开辟，由长安去西域，有了南经大震关（陇关）、北经萧关两条道路。这两条道路均穿越陇山。另外，由甘泉宫西去，经泥阳（今甘肃正宁县西）、彭阳（今甘肃镇原县东）亦可至安定郡治高平；由雍县西去，有“南由道”出安夷关（位于今宝鸡西境通关河上）可至上邽（今甘肃天水市）、陇西（今甘肃临洮）。所有这些西去的道路，均通姑臧（今甘肃武威），入河西走廊。河西走廊被阻断时，也可经秦直道绕行灵武穿越腾格里沙漠至武威郡，或由陇西郡狄道直西行，经枹罕（今甘肃临夏）入青海，沿祁连山南麓至张掖郡，接合西域通道。总之，西域通道是由多条东西向的道路平行或交织而成，

每个时期政治、军事形势有所不同，所走道路各异。但通西域的主干道路为陇关道和萧关道。

一、穿越关山的陇关道

关中西部的陇山，位于陕、甘交界处，呈南北走向，海拔 2400 米左右，重峦叠嶂，岭高谷深，难以行走。中原王朝出于安全考虑，先后在陇山设置大震关（陇关）、安夷关，控制交通往来，故陇山南脉又有“关山”之称。陇山东、西两侧气候、景象迥异，陇山以西土地广阔，居住着众多游牧部族，周、秦以来即与中原王朝密切交往，形成了陇关道。

陇关道通往汉代的上邽和陇西郡。据《通典·一七三·陇州汧源县》条记载：“陇山，一曰陇坻，汉旧关。王莽命右关将王福曰：汧陇之阻，西当戎狄。今（唐）名大震关，在县西”。《汉书·王莽传》曾记载王莽时设有“四关将军”。“四关”指武关、壶口关、函谷关、陇关。到了东汉时期，陇关道曾多次用于军事方面。东汉初年，为平隗嚣叛乱，来歙曾由番须口（陇山东口）^[74]经陇关道向西拓展，“径至略阳”（今甘肃秦安县东北），称“略阳道”。平定隗嚣后，来歙向东汉光武帝刘秀建议：“今西州新破，兵人疲，若招以财谷，则其众可集”。“帝然之，于是大转粮运”。《后汉书·一五·来歙传》注引《东观记》：“诏于汧积谷六万斛，驴四百头复驮”。知汧县（今陇县南）当时为前、后方粮运的转接点。

东汉顺帝时，“且冻羌寇武都，烧陇关”。《后汉书·顺帝纪》李贤注：“陇山之关也，今名大震关”。大震关在汧县西 61 里处。汉武帝至此遇雷震，因名。到了北周武帝天和元年（公元 566 年），因避讳复置关后改名“大宁”关；隋、唐时仍称大震关。

大震关所控制的陇坂道，在经过多次利用和不断修治后，逐渐取代回中道成为通西域的交通干道。东汉明帝时，天竺国高僧伽叶摩腾与竺法兰，曾随汉使，经陇关道到达中原，在洛阳的白

马寺译经。三国时，颖川人（河南禹县）高僧朱士行，第一个结队经陇关道到西域求经。南北朝时，65岁的高僧法显，同行9人，从长安出发（公元339年），度陇坂、过苑川（今甘肃榆中地区）、南凉地区到达印度。北魏孝明帝初年，洛阳崇立寺和尚宋云和惠生，也从长安出发，远行万里，到天竺取经，携回经典170部。

汉代的长安·陇关道是由汉长安城西出，过渭桥，经渭城（今咸阳东北）、槐里（今兴平）、赭城（今武功县西）、雍县至汧县，西行50余里进陇坂东口，在山谷中又行50余里至关山上的马鹿镇。由马鹿镇西北行，20里至阎家店。阎家店是个分岔路口，西北经陇县（今甘肃清水县秦亭附近）、略阳县至天水郡（治平襄，今甘肃通渭县西北），再西达陇西郡狄道县（今甘肃临洮）。由阎家店西南行，穿越60余里峡谷，经清水、上邽、冀县亦达陇西部^[75]。

二、长安、漆县、萧关道

汉代由长安西出，过渭城西北行，经平陵、茂陵、好畤（乾县东）、漆县、安定（今甘肃泾川）、萧关至安定郡治高平，为长安通西域的北路。1973年甘肃金塔县汉金关遗址出土有关长安至河西一带驿置里程的汉简，上列京兆、右扶风、北地、安定、武威、张掖郡二十个地名和相距里程^[76]。大致与上述经地相符。

平陵、茂陵为汉“五陵县”中的两个县。当时由渭城至两陵墓间，有宽广的陵道相通。《史记·李将军列传》《索隐·黄图》记载：由长安西出，“神道四通，茂陵神道，广至四十三丈”。通西域的驿道，当不会利用神圣不可侵犯的陵道，而是在二陵道附近另辟有驿道。

汉武帝在好畤建有神庙，皇帝多次去神庙祭祀，长安至好畤间的驿道规格，必非一般道路可比。

漆县与好畤毗邻，位于泾水河谷南侧，县城紧靠邠山，泾水过城北向东南流去。由于泾水对山原冲刷切割很深，沿河岸两旁

不能通行，所以，漆县至长安的通道，历来都是翻越邠山和土原。

由漆县西去，沿泾水南侧谷地至长武。长武在北魏以前是安定郡鹑觚县的一部分，北魏熙平二年（公元517年）开始设县，称东阴槃。长武城一名。始于唐代。长武县的设置，始于宋真宗咸平四年（公元1001年），有“长于用武”之意。

长武城位于浅水原上，泾水绕浅水原以北流过，原地被冲刷切割成深谷，泾水河谷不能通行，历来东西通道行走于浅水原上。浅水原虽高昂，原上却相当平坦，屯兵据守，地理条件十分优越，与当时泃水上游的汧县，同为关中西部的两大门户。

长武至安定郡高平，是沿泾水经安定（今甘肃泾川县北）、泾阳（今甘肃平凉西北）两县。泾阳与高平之间有萧关。关中四塞，此其西塞。位于高平东南30里。由萧关南行经“回中道”至汧县，东南行沿泾水侧畔至漆县。西汉初年，无论由汧县、漆县，均经萧关，是关中西部的咽喉，关系着关中的安危。西汉后期，开辟了陇关道，去西域也可不通过萧关。《汉书·赵充国传》记载，赵充国在羌中与长安文书往来仅需七日，这是交通道路进一步拓展的结果。

三、云阳、义渠、高平道

王莽死后，淮阳王刘玄当政的更始年间（公元23—25年），班彪曾避难姑臧。他自长安出发，经云阳、枸邑、泥阳、义渠等地至安定郡治高平，写有《北征赋》：“朝发轫于长都兮，夕宿瓠谷之玄宫”，他由长安逃出，夜宿谷口县（西汉设谷口县于瓠口附近。今礼泉县西北屯镇）。“历云门而反顾，望通天之崇崇”。班彪由云阳西去，经枸邑县（今旬邑县北职田乡）至泥阳县（今甘肃正宁、宁县一带地方）。今旬邑县职田乡西测，尚可看到端直的古路迹。“过泥阳而太息兮，悲祖庙之不修”。“登赤须之长坂，入义渠之旧城”。义渠故城，在今甘肃省宁县西北。东汉建武六年（公元

30年)夏,汉军伐隗嚣于陇东,为隗嚣所败,征西大将军冯异即驻军栒邑。后来冯异领北地郡太守,向义渠进军,就是走这条路线。

由义渠西行至彭阳县。《北征赋》记述:“释余马于彭阳兮,且弭节而自思”。“越安定以容与兮,遵长城之漫漫”。彭阳,在今

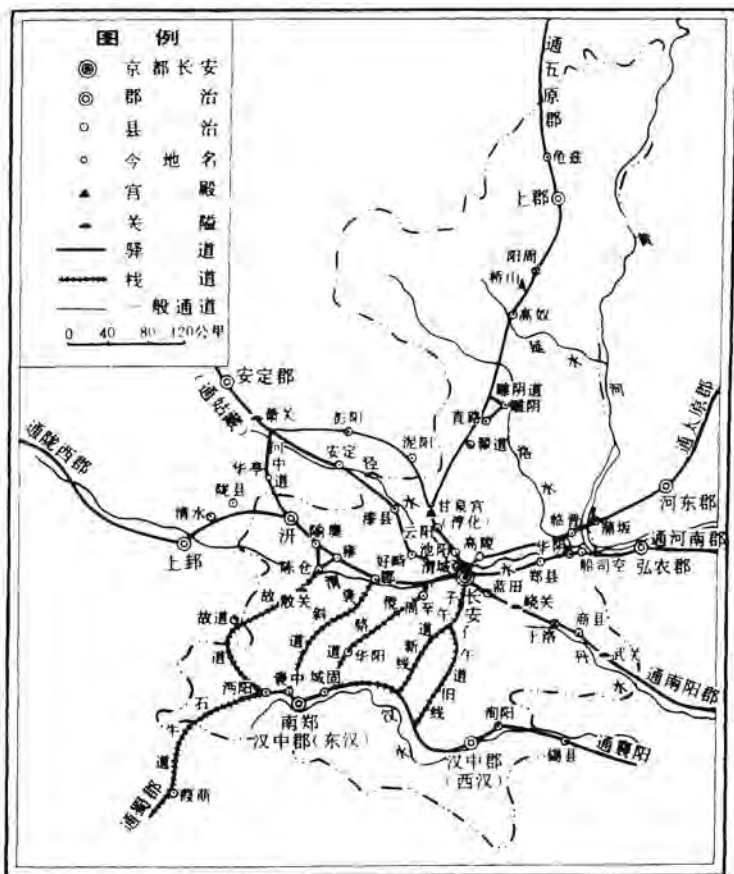


图 3-6-1 汉代司隶部西部驿路示意图

甘肃省镇原县东南茹河北岸的井陈家村。茹河北岸有秦汉长城，大路就在茹河河谷。《后汉书·六五·段颖传》：“建宁元年（公元168年）春，颖将兵万余人，赍十五日粮，从彭阳直指高平”。知当时由义渠至高平，中间经过彭阳县。而由彭阳至安定郡治所高平，必须经过朝那县的萧关。

由班彪的《北征赋》和《后汉书·段颖传》中，得出一条由长安西北向经过谷口、云阳、泥阳、义渠、彭阳、萧关至高平的路线。这条路线虽不是通驿大道，但却是安定郡、北地郡、上郡间一些城邑相互通往的捷径。

汉代由京师长安通向西域的道路，在关中境内有多条道路（见图3-6-1）。由于西域商路的开通，便利了经济和文化的交流。中国的丝绸、冶铁技术、铁器、井渠法等传入大宛、安息等国，中亚、西亚的特产如毛布、毛毡、汗血马，以及大夏的石榴，大宛的葡萄、苜蓿、芝麻，安息的胡桃等也相继传入内地。此外，中亚的乐器、舞蹈也输入京师及中原各地。

第七节 长安城内外的驰道和复道

汉承秦制，仍称交通干道为驰道。西汉年间，对车马通行驰道有严格规定，违者没收车马，甚至治罪。当时长安城内外，凡是皇帝经常出行的街道和车马大道，都定为驰道。宫殿间另有复道。驰道、复道连列并峙。

一、长安城内外的驰道

西汉长安城内，凡经行宫殿间的街道，行人不能随便穿越，也不能行走于路中央三丈宽的御道。城外的驰道，中央三丈也属于御道，臣民非经特许，不准走入。

长安至云阳县甘泉宫，秦汉时均有驰道相通。汉武帝时，经

常往返于长安、甘泉宫间，对这条驰道使用的特别频繁。为显示皇威，并使其乘輿通行无阻，加上安全方面的考虑，划定驰道中央三丈宽为御道，仅供皇帝行走。如果不经皇帝特许，并持特许诏令，虽贵为太子、公主也不得行驰道中，否则就要获罪。据《史记·滑稽列传·褚先生补述》记载，汉武帝幼时的“大乳母”可享受殊荣，“有诏得令乳母行驰道中”。馆陶公主某次未有特许诏令行入驰道中央三丈路面，不巧遇到“直指绣衣使”江充，所乘车骑尽劾没入官。另有一次太子刘据的家使去甘泉宫，乘车马行驰道中，江充又没收其车马。太子使人向江充说情，求其宽恕，江充不听，仍劾奏。为此，汉武帝曾赞赏江充：“人臣当如是矣！”“由是江充大见信用，威震京师”^[77]。

汉元帝墨守成规，严禁所有人穿越驰道。太子刘骝（后来的汉成帝）所居桂宫的南门——龙楼门与元帝所居未央宫的北门——作室门隔驰道相对，某次元帝急召太子，太子出龙楼门“不敢绝（越过）驰道”，沿直城门大街的“中道”旁边向西绕行至直城门，再循驰道另一边东行入作室门，因而耽误了很长时间。当元帝问明情况后，十分喜悦，“乃著令，令太子得绝驰道”^[78]。丞相孔光“四时行园陵，官属以令行驰道中”，碰到下御使薛宣，“没入其车马，摧辱丞相”^[79]。翟方进“为丞相司直，从上甘泉，行驰道中，司隶校尉陈庆劾奏方进，没入车马”^[80]。

这种不合理的封建制度，使广阔的驰道中央三丈成为神圣不可侵犯的禁区，人民望而生畏。不过这仅见于汉武帝及其以后的百余年中。到了汉平帝元始元年（公元元年），就正式颁布诏令：“罢……三辅驰道”。这是王莽当权时废除的一项积弊。

西汉继承秦朝的优良传统，很重视驰道的绿化。凡是驰道，路旁皆“周以林木”。长安城内外的“八街九陌”，都栽植有槐、榆、松、柏、杨等行道树，使得“长安九逵上，青槐荫道植”^[81]；“飞甍夹驰道，重杨荫御沟”。长安通往各郡县的驰道两旁，也是

“树栗、漆、梓、桐”，既能荫及行人，又可收材木果实之利。

二、长安城宫殿间的复道

西汉和秦一样，也在京城高大的宫殿之间建筑楼廊型的复道，使“悬栋飞阁，不由径路”。《西都赋》对汉长安城宫殿间的复道作了具体的描述：“辇路经营，修除（楼陛）飞阁，自未央（宫）而桂宫，北弥明光（宫）而亘（连接）长安（宫）；凌澼道（阁道）而超西墉^①，摅（混合）建章（宫）而连外属。”《史记·刘敬叔孙通列传》曾记载有汉惠帝在长安城修筑复道的经过：“孝惠帝为东朝长乐宫，及间往，数蹀烦人，乃作复道。”说明修筑复道是为了避免“数蹀^②烦人”。有了复道供帝王通行，就不致影响城市中民间的交通往来。

《后汉书·百官志四》记载有宫中专门设置“复道丞”的职官，“复道丞主中阁道”。阁道是复道的一种变化形式，上有顶，侧有壁，壁开有牖，以便向下瞭望。汉墓出土的汉画像石、壁画，再现了汉代复道形制^③。根据王莽时代的汉长安城南郊礼制建筑遗址所作的建筑复原图，可以形象地看到“圜宫垣为复道”的形式。东汉以后，中国的建筑风格发生变化，高大的台榭建筑已经很少，复道建筑形式也就趋于没落。到唐玄宗开元年间，为了便于皇家在大明宫与兴庆宫之间往来，以及前往城东南角的花萼园游乐，先后在东城墙内修建了一道夹城，夹城又名复道或阁道。此后，长安城再未见修筑复道。

① 西墉，指长安城西城墙。

② 蹀，指皇帝出行时开路清道，禁止通行。

③ 如江苏徐州汉画像石楼阁间的通道；甘肃武威雷台出土的陶楼等。

第八节 庞大的辎重运输组织

汉代大力发展道路交通，其原意本在便于军事进退。随着军事活动的增加，对辎重运输的要求越来越大。

楚汉战争中虽然仍有车战，但汉文帝以后军车的作用主要在运输辎重，汉代的军队编制包括了庞大的辎重车队。楚汉战争时，韩信击赵，李左车建议出奇兵“从间道绝其辎重”^[82]。李陵任都尉，武帝认为李陵有李广之风，欲使其为李广利将辎重车队，可见辎重运输在长距离作战中的地位。而李陵所部亦有所辖辎重，于匈奴围中，曾“军居两山间，以大车为营”。李陵出师时，“关东群盗妻子徙边者随军为卒妻，大匿车中”。证明辎重车有较大的容量。李陵军陷于匈奴围中，“一日五十万矢皆尽，即弃车去”。得知辎重车主要载运箭矢一类兵器，另为运输刍粮肉食。《史记·卫将军骠骑列传》记载霍去病出征时“天子为遣太官赏数十乘，既还，重车余弃梁肉，而士有饥色”。“太官”乃主管膳食之官^[83]，他们为高级军官备食品专车竟达数十乘之多。

当时匈奴、先零羌等少数民族的军队也有辎重车。汉武帝元狩四年（公元前119年）春，匈奴闻卫青、霍去病北征，“乃悉远北其辎重，皆以精兵待幕北”^[84]。《盐铁论·论功》说：“匈奴车器无银黄丝漆之饰，素成而务坚”。赵充国击先零羌，先零“望见大军，弃车重”，赵充国一战缴获“车四千余辆”^[85]。

东汉时期，军中的辎重车更加增多。东汉初年，邓禹破河东，获河东都尉所辖辎重达千余乘^[86]。张步军号称二十万众，辎重车至万辆左右^[87]。东汉和帝永元元年（公元89年），窦宪率骠骑三万北征匈奴，军车达“万有三千余乘”，号称“长毂四分，云辎蔽路”^[88]。两汉军队辎重运输力量不断增长的过程，反映了车辆运输在古代战争中发挥的重大作用。

第九节 “均输”、“平准”及其官办运输

汉武帝时，为了增加国家财政收入和打击富商大贾的经济势力，在推行盐、铁官营的同时，还实行了商业贸易方面的“均输”、“平准”政策。所谓均输，就是调剂运输；平准即平衡物价。是把一些有利的商业营运由私人手里夺取过来，改由官家经营。这是汉武帝时治粟都尉，大农令桑弘羊的主张。

在没有实行均输以前，各郡国对朝廷的贡输之物，不一定是当地所产，当地没有的要到远地置办，因而常常发生抢购物资，引起物价上涨。地方上交中央的贡赋，不但往返运费很多，而且贡物容易在途中损坏，在运力上也造成很大浪费。实行均输的具体办法是：政府在各地设置均输官，规定各地贡输物品一律按照当地市价折成土产输官，然后由均输官按照国家统盘计划安排、管理，向京师及各地输送。京师由大农令置平准官总管全国均输官运来的物资财货，除去皇帝、军政官员及贵戚所用外，剩余部分作为官家资本经营商业，“贵则卖之，贱被买之”，以调剂有无，平衡物价。

均输令与平准令并为大司农属官，均输机构是独立的官营运输部门。它的职责只是将“州郡所出租赋，并雇运之值，官总取之，……官自转输于京”^[89]。均输组织遍布各郡国，调运由均输官总管，运费统一支取，采取集中的、大规模的运输组织方式，避免重复运输和车辆空驶现象，大大提高了运输生产的实际效益。

均输制度未实行前，由于连年战争和重大工程建设，耗费甚大，加上救灾、移民，致使“县官大空”；并且富商巨贾以其“转毂百数”的运输优势牟取暴利，致使出兵匈奴的战士得不到俸禄。均输实行以后，“中国缮道馈粮，远者三千，近者千余里，皆仰给大农”。“一岁之中太仓、甘泉仓满。边余谷诸物均输帛五百万匹。

民不益赋，而天下用饶”^[90]。使“战士以奉，饥民以赈”^[91]，解决了皇帝的赏赐和战争的费用，并遏止富商私车运输从中牟取暴利。

汉代官运输业的经营方式，经历了曲折的演变过程。

秦代“飞鸟挽粟”，“转输北河”，多由役卒和刑徒承当；运输方式是人力挽车，为奴隶劳动性质。汉初亦然。“汉通西南夷道，作者数万人，千里负担馈粮”^[92]，依靠人力背负。汉武帝元狩四年（公元前115年）出兵匈奴，“步兵转者踵军数十万”^[93]，《史记·正义》认为“转者”即“转运之士”。《史记·平准书》说：“汉兴，接秦之弊，丈夫从军旅，老弱转粮饷”。由于耗费人力过多，“吏民并给转输，田事颇废”^[94]。到了东汉时期，征调民力长途运输的现象继续发生。《后汉书·庞参传》说：“万里运粮”，“农功消于转输”^[95]。不过，汉代雇佣民力只限于局部地区，组织又较为合理，且付给运费，并对运输影响农耕的地区注意救济补偿^[96]，因而不像秦末那样，导致社会发生巨大动乱。

汉武帝时剥夺了拥有较强运输能力的大商贾的车辆，并吸引民间运输力量纳入官营运输系统，使官营运输业高度集中，郡级行政长官亦不得“擅为转粟运输”^[97]。由于雇佣民间运力要付费用，“费数十百巨万，府库益虚”，“天下赋输或不偿其僦费”^[98]。于是，桑弘羊主持制定的“均输”制度得以实行。

《九章算术》“均输”章，刘徽《注》：“均输，以御远近劳费”，“犹均运也”。算题中显示，是以粟数和道里远近计算出车之数，并且对行程日时也有严格规定^[99]，避免不合理的运输，提高了车辆利用率。

均输部门的车辆及维修用部件，由工官制作。工官的手工业作坊，拥有全国最优秀的工匠和先进的工具设备，选材和制车技术都比较高，可为官营运输业提供较高质量和数量充足的运输用车，这是私营运输业所不能与之相比的。从《史记·田叔列传·

褚先生补述》看来，汉代的官营运输组织，是政府出钱雇佣人力的形式。如任安“少孤穷困，为人将车之（至）长安”。翦伯赞指出：“这里所谓‘为人将车’就是受人之雇为人赶车”^[100]。

东汉时，尽管均输制度的具体形式仍发挥作用，但总的说来，官营运输业的集中程度已相对降低，人民的负担仍相当重，甚至“妻女劳于转运”^[101]。运输组织多采取政府出资雇用人力的形式。平定西羌时，“转输之费，空竭府帑”^[102]，成为东汉政府沉重的负担。安帝永初初年，郡国多被饥困，政府已无力完成救灾物资的运送。为“省转运之费”，不得不采取移民方式，将灾民“徙置荆、扬孰郡”^[103]。

汉代陆路运输的发展，总的说来，有益于活跃社会经济，促进文化交流。但具体分析当时运输生产的目的是作用，又发现一部分运输并无助于推进社会生产的发展，有时甚至对社会经济有摧残、破坏的作用。如连年征战，开边地，掳牲口，不能一概称之为防御性的正义战争。《风俗通义·正失》记载：“兵连不解，转输络绎，费损虚耗”，导致社会生产力极大浪费。为帝王将相营造宫室陵墓，也使运输生产能力消耗在无意义的劳作之中。另如为帝王日常生活享用，由南海转运荔枝于长安，“邮传者疲毙于道，极为生民之患”^[104]。

汉代发展运输生产的指导思想和制定的政策，远比秦代进步和开明，对“运民”也较宽厚。秦统治者严禁雇佣性质的民间运输活动，甚至输粟回程也不得利用回空车揽载私人货物。汉代采取东方列国传统的运输管理方式，允许自由转运贸易，这对恢复经济、搞活流通有一定的积极作用。然而，仅靠民间运输业不能适应大一统的专制政体需要，到汉武帝统治中期，总结历史经验，将两种各有得失的运输管理制度融合为一，开创了体制全新的“均输”制度。均输制度的实行促进了运输生产业的发展。尽管东汉及魏晋以后或有低潮与停滞出现，运输组织的形式或有不同，

但运输业在社会经济中发挥的作用一直相沿未变，为以后封建王朝运输事业的发展奠定了基本格局。

第十节 民间运输业的兴起

我国古代的运输业能从农业、手工业、商业中分离出来成为独立的生产部门，须有很多的条件，如封建王朝的经济政策；政治、军事、商业对运输的需求；运输车辆的普及；农村中与土地分离的劳力的增多；道路条件与交通设置的完善等。大致在西汉中晚期，运输已逐步实现同商业的早期分离^[105]。这突出表现在“贲家”（雇主）、“僦人”、“运民”的出现与“僦钱”“僦值”的支付。

西汉初年，为了使残破的经济能迅速恢复，汉高祖“开关梁，弛山泽之禁”；汉文帝十二年（公元前160年）“除关无用传”。交通开放以后，“重装富贾，周流天下，道无不通，故交易之道行”^[106]，利用民间的商业贩运，加强了物资流通。汉景帝四年（公元前153年），“复置津关，用传出入”，直接原因是国内动乱政治局势紧张，因而加强了对民间贩运活动的控制。汉初经过“文、景之治”经济恢复以后，商贾势力的上升引起了重农主义者封建官僚们的忧虑，他们建议以关税征税制度来限制商贾的运输活动。汉代征收关税的最早记载是《汉书·武帝纪》所记太初四年（公元前101年）冬“徙弘农都尉治武关，税出入者以给关吏卒食”。《汉书·王莽传》亦有“关税苛留”语。《三国志·魏书·文帝纪》裴松之注引《魏书》载庚戌令：“关税所以通商旅，……设禁重税，非所以便民”。知关税征税的对象是“商旅”。成书于汉代的《九章算术》“均输”章中，保存有当时税率的记载。

从汉武帝时实行的“算缗”，也可看出有民间运输车船。“算缗”就是向大商人、高利贷者征收财产税。规定不是三老和北边

骑士而有辎车者，每辆车抽税一算；商人的车，则征收二算；船五丈以上者，每只船抽税一算。《汉书·武帝纪》记载元光六年（公元前129年）冬，“初算商车”。颜师古注引李奇曰：“始税商贾车船，令出算”。《汉书·西域传》赞曰：“算至车船，租及六畜”，泛指所有车船，并征收“马口钱”。

汉代对民间运输工具征税有两方面的意义：一是通过征税可以增加财政收入，并对民间运输车辆的数量掌握核实，便于征发服役；二是说明汉朝政府对民间运输业基本持限制的立场。

汉代的“募民输粟”与“雇载”，最能说明当时民间运输力量的庞大。汉文帝时，“匈奴数侵盗北边，屯戍者多，边粟不足给食当食者。于是募民能输及转粟于边者，爵得至大庶长”^[107]。《潜夫论·实边》有“募运民耕边入谷”的记载。所谓“运民”，即当时主要靠运输谋生的民户。《居延汉简》中又多见“车父”之称，并有“车父名籍”（编号157.4）和车父携带物品的登记表。这些物品多为工具、炊具、衣物和武器，正是在边塞长途运输所必需。车队常以县为单位组织，集体运粮输粟于边。“车父”是车队的负责人。他们是以私车运输作为服役内容。

汉朝利用民间运输力量的另一种方式是“雇载”，以雇佣的形式纳入政府统一组织的运输活动中，这是当时通行的运输组织形式。《汉书·酷吏传·田延年》在右内史地区“取民牛车三万辆为僦^①”，就是例证之一。所谓“发僦运盐铁，烦费，百姓病苦之”^[108]，说明雇载方式也存在运费不合理或包含强制的性质在内。从《九章算术·均输》关于均赋粟中，得知僦费标准一般是：“一车载二十五斛，与僦一里一钱”。在边远郡县沙碛地区，也有一里三钱的，又从居延甲渠侯官遗址出土的“侯粟君所责寇恩事”汉简^[109]看，在新莽末年、东汉初年，河西官吏可令属下为自己营运谋私，属下无力承运，侯粟君勒取雇载僦值，另外雇佣“客民”。寇

① 僦，《史记·平准书》《索隐》服虔曰：“雇载云僦”。僦费即运输费。

恩以私车私牛为其贩运，付的僦费较高。但“积行道二十余日，不计贾直（值）”，说明当时当地运费是计日核算。又寇恩以“钱卅万”承揽卖鱼事，表现出当时的民间运输与商业相联系的特点。

史籍中说到当时运输业发展的盛况，常有私家“转毂百数”的记载。《风俗通义·怪神》也说到“商车十余乘泽中行”。这属于富有的运输户。汉代的大规模运输活动，是政府通过行政手段将一户一车的民户组织起来，《居延汉简》（506.26）“将转守尉黄良所赋僦人钱名”简中记载车队的规模达五十八辆。在募民输边的长途运输中，有数十百辆车结队运行。结队行驶，有利于安全保障和交通事故的防范及车辆故障的排除。《居延汉简》（10.37）“第廿五车父平陵里韦益川”携有多种兵器，其中简文注明有“私剑八”，是车队的防卫武器。《九章算术·方程》中记有武马、中马、下马驾车“至坂，皆不能上。武马借中马一匹，中马借下马一匹，下马借武马一匹，乃皆上”。这种在运输途中互助的情形，只有在结队运输形式下才有可能。

以上所述，除了“僦”的经济关系，以及“僦人”、“运民”、“车父”、“车人”^[110]身份的出现以外，运载规格的统一（如“一车载二十五斛”），运价的相对稳定（如“与僦一里一钱”），也说明民间运输业得到发展并逐渐成为独立的产业部门的事实。西汉政府对民间运输业的政策，特别是募民输粟于边可拜爵、免罪、受钱，对促进这一历史演进起了积极作用。这种政策即一方面适当限制，一方面又不得不加以利用，以完成官营运输业难以独立完成的大批量、突击集中运输的任务。

汉代民间用车，多为自己制造。《三国志·魏书·仓慈传》裴松之《注》引《魏略》说，颜裴为京兆（长安）太守，“课民以闲月取车材，使转相教匠作车”；“一、二年间，家家有丁车、大牛。”山东嘉祥县洪山出土的汉画像石，也有表现地主田庄中工匠制车的画面^[111]

第十一节 车型的发展变化与驴骡的引进

车、畜是两汉、三国、魏、晋时期的主要交通工具，但车的式样有发展变化；驴、骡由西域引进到了内地，社会上出现多种多样的运输工具。

一、多种形式的车辆

汉代为了维护封建官吏的尊严，显示其身份、等级，官吏出行时一般均须乘车。而且乘车须按规定等级，不能随便降格或升格，违制者要被有司劾奏，受削职免官处分。民间富裕之家虽备有轺车，但仍以运货的牛车为多。《汉书·兒宽传》记载，兒宽为左内史，因没有完成收缴租赋任务，要受免官处分时，农民闻之，恐失掉兒宽这位比较能体恤人民疾苦的地方官，便“大家牛车，小家担负，输租繇属不绝。”《汉书·枚乘传》记载，汉武帝时，一些富户往往有“轺车百乘，牛车千辆”。长安附近，有时甚至集结万辆以上的车辆从事礼宾活动。《汉书·汲黯传》记载，匈奴浑邪王来降，汉发车二万乘^①相迎。由于车的需要量很大，汉代的工官和民间富户很重视车的研制，车型有很大变化和发展。

汉代由工官造车并生产部件作修理用，又倡导民间造车，因而车的发展很快，并有各种形制的车同时出现。《居延汉简》（编号 47.5，67.2，285.14）中可见到长途运输的车主常常携带斧、斤、锯、钳等修理工具和轴承、承杠一类备用部件，说明当时一些重要部件（如车轴）已有一定规格，可以通用。这对公、私长途运输车辆修理上提供了极大的方便。

汉代广泛使用了双辕车，并创制了四轮车和独轮车。三国时诸葛亮造“木牛流马”，木牛流马是经过改制适应山区运输的独轮

^① 《汉书·食货志》记为三万辆。

车和四轮车。

（一）双辕车的使用促进了运输车的普及

根据出土的文物观察，双辕车初见于春秋战国时的秦国雍县，普及推广于汉代。两汉、三国、魏、晋、南北朝时期，双辕车成为陆路运输的主体车型。双辕车可驾一马或一牛，节省畜力，便于广大劳动人民使用。所以，双辕车对运输业的发展具有划时代的意义。《公羊传·隐公元年》疏引《尚书大传》说：“士乘饰车两马，庶人单马木车”。说明双辕车首先在民间使用和普及。河北满城汉墓（西汉中期）一号墓随葬的六辆车中，1号车下发现马骨架一具，判定为双辕车^[112]。《后汉书·舆服志》记载皇太后、皇后所乘的辇车“驾三马”；皇太子、皇子“皆左右骝，驾三”，骝马即驂马，驾在车辕两边，则中间的服马只有一匹，知为双辕车。可见双辕车在上层社会也逐步使用。《齐书·武陵王晔传》记有“上勒车府给副御牛一头”，知南北朝时君王亦乘双辕牛车。

（二）四轮车的使用

《后汉书·礼志·大丧》记载，四轮车用于丧葬装载棺椁用。河北满城西汉中山靖王刘胜墓中，在棺椁遗迹的堆积下，出土铜轮四副，判定为载枢车的遗迹^[113]。汉代关于神怪、戏乐的画像中，也可看到这种车的形象。

国外学者有认为古代的畜力车先以四轮为多，后来二轮战车才逐渐发展起来。有的著作甚至明确说，中国殷商以来虽以二轮车居多，但仍有四轮车存在^[114]。但从出土文物中，未发现先秦时期有四轮车的遗迹，只见于汉代。

（三）独轮车与“木牛流马”

刘仙洲通过许慎《说文》中“辇，车榘轨也，一曰一轮车”

的说法，推断许慎著此书时（公元100年—121年），中国已有了独轮车。《后汉书》、《三国志》等书多有“鹿车”的记载。瞿中溶在《汉武梁祠堂石刻画像考》中解释“鹿车”说：“鹿，当是鹿卢之谓，即辘轳也”。刘仙洲同意这种意见，并以王重民《敦煌变文集》卷八句道兴《搜神记》不用“鹿车”而用“辘车”作旁证，认为鹿车即独轮车，并认为创始时间当在西汉晚期^[115]。史树青也提出论证：“鹿车的鹿字，应作辘轳解，是轮轴类的引重器”。所以，鹿车就是一个轴轮的车”^[116]。《盐铁论·散不足》篇说到“椎车”，并说“古者椎车无柔”。张敦仁《盐铁论考证》说：“椎车者，但断一木使外圆，以为车轮，不用三材也”。即直接截取园木，中心凿孔，穿轴为轮。由于轮体浑整厚重，酷似辘轳，因而得名辘车。诸葛亮屯驻汉中沔阳为伐魏运输军粮，创制了用人力推挽的木牛、流马，而史书不称它作辘车，应是经过重大改进，车轮形制较为复杂，适合于装载粮食在山区行走。独轮车制作简便，对道路的要求不高，结队行走，上坡时协力拉挽，克服了山岭起伏的困难。它的出现，是古代交通运输史上的重大事件。

《三国志·蜀志·诸葛亮传》记载，建兴九年，诸葛亮复出祁山，首次使用木牛运输军粮；建兴十二年（公元234年）春，出兵斜谷，使用流马运输军事物资。

《三国志》为晋人陈寿所写，陈寿曾为诸葛亮门下书佐，陈寿的父亲曾任马谡的参军，因此，书中所记木牛、流马，决非虚构。《诸葛亮集》对木牛的结构、形制，作了极为具体形象的记述，除了“牛不饮食”外，木牛“宛然如活者一般”。不过，根据机械工作原理，不会有不继续给予一定的动力而能连续工作的机械；全世界在15世纪以前，也没有利用弹簧作动力的先例，公元三世纪的三国时期，是达不到“自动化”这个水平的。

木牛、流马究竟是什么样子，宋代人提出了一些看法。宋真宗时杨允恭建议依照“诸葛亮木牛之制”，用“小车”运军粮。高

承所著《事物纪原》“小车”条解释说：“蜀相诸葛亮之出征，始造木牛流马以运粮，盖巴蜀道阻便于登陟耳。木牛即今之小车有前辕者，流马即今独推者是，而民间谓之江州车子。按《后汉书·郡国志》，巴蜀有江州县，疑之创始，作之于江州县。当时云然，故后人以为名也”。此说一直为后人沿袭。

清代张澍编辑的《诸葛亮集》，说流马左右肋木上各有两个轴孔，可各安装一个车轮，两侧共四个车轮。宋代高承在《事物纪原》中却说流马是独推者（独轮车），两个车轴怎么只有一个车轮呢？对此，范文澜在《中国通史简编》中解释为：“木牛是一种人力独轮车，有一脚四足。所谓一脚就是一个车轮（“转者为牛足”，足字应作脚字）。所谓四足，就是车旁前后装四条木柱，行车停车时不容易倾倒。‘人行六尺^①，牛行四步’，就是人走一步，轮转四次”。“流马是改良的木牛，‘前后四脚’，即人力四轮车。”范文澜对木牛的解释，与《诸葛亮集》的记载基本相合。

1986年新疆工学院王渝（通馘）工程师提出新见解认为，木牛、流马为一物，并做出了一个长50厘米、高45厘米的“木牛流马”模型，具有牛的外型，马的步态，后部装有双把可推。但也有疑问：说木牛流马为一物，尚无依据；《诸葛亮集》中所说的“长二尺七寸，高一尺六寸五分，广一尺六寸”的二枚板方囊也无安放处^[17]。

文献记载，西汉末年即出现了一种“鹿车”。《后汉书·烈女传·鲍宣妻》说：鲍宣妻“与宣共挽鹿车归乡里”。刘向《孝子图》及四川渠县一个汉代石阙的浮雕和东汉时期的武梁祠石刻画像（《四川汉画像砖选集》）上，我们可以看到当时独轮车的样子。《孝子图》中的董永，经常“以辘车推父于田头树荫下”休息。知当时独轮车的种类还比较单一，只用推人，还没有专用于运输。

^① 秦汉以六尺为步，约合1.66米。如果车轮转四周等于六尺，则轮的直径不到0.14米，似乎太小。故“人行六尺”当为“人行六步”之误。

诸葛亮伐魏时，由于巴蜀道路险阻，不利于一般的两轮车行走，所以，他受“鹿车”的启发，设计了独轮运输车——木牛，它的方型车箱在轮子上面，重心落在车轮处，因而比较稳定，省力；车箱四角有四根立柱，行走时不易倾倒；虽然单行一天只能走几十里，群行走 20 里，但可装载一人一年的粮食，比人力背负、担挑或畜力驮载的运输量大。蜀汉建兴十二年诸葛亮兵出斜谷时，



图 3-11-1 陕西勉县汉诸葛武侯制木牛流马处

鉴于斜谷道某些路段（如河池关至斜谷口一段）相当宽平，又将木牛改制成流马（四轮车），装载量增加一倍多。这项革新创造，对运输工具的改进作出了贡献。

诸葛亮创制木牛、流马（见图 3-11-1），系集中群众的智慧。范成大著《桂海虞衡志》记述，诸葛亮在隆中居住时，某次来了客人，但家中没有米面，妻子黄氏顷刻之间磨出面粉，诸葛亮甚为惊奇，去窥视一下，见数木人斫麦，运磨如飞，遂拜求其妻传授技术。后又不断加以推究，构思绘图，交给当时军中的机械能手蒲元、疗立、杜叡、胡中等人，“推丞相意”，反复试制，才造出木牛，在出兵祁山时投入实用。后来在沔阳休整时，进一步研究，才在出兵五丈原时使用了流马。木牛、流马是中国劳动人民在长期生产活动中的经验结晶。

二、驴、骡的始用与牛车的普及

汉武帝时在与匈奴和西域的交往中，除了引用优良马种，使内地原有马种得以改良外，^[118]还将大量的驴、骡、骆驼等西域“奇畜”作为驮负和驾车动力引入内地运输业中。

（一）驴、骡的始用

顾炎武《日知录·二九·驴骡》条曾说到汉代对驴骡的引入：“自秦以上，传记无言驴者；意其虽有，而非人家所常畜也”。“尝考驴之为物，至汉而名，至孝武而得充上林（苑），至孝灵而贵幸”。司马相如《上林赋》也说到汉武帝时以西方奇畜“驹騊、橐驼、蛩蛩、骍騊、馱馱、驴骡”充入上林事。《盐铁论·力耕》：“骡驴駉，衔尾入塞，骍騊馱马，尽为我畜”。记述了当时大规模引入的情形。

驴、骡、骆驼非内地所有，驿路通往塞外和西域后，通过“关市”、丝绸交换、贡献与赏赐等方式，西域的各种牲畜源源流入内

地，丰富、充实了内地运输的动力。这是汉代致力开发交通结出的硕果，也是汉代对畜力运输开发的突出贡献。《汉书·西域传》记有西域鄯善、乌秣、龟兹等国出产驴、骡、橐驼的情形；《史记·匈奴列传》也说“其奇畜则橐驼、驴、骡（《索隐》：按《古今注》云：驴特马牝生骡）、馱馱（《索隐》引《说文》云：馱馱，马父骡子也）、驹馱、骍馱”。这些奇畜虽非内地所有，但《汉书·百官公卿表》却记有太仆属官有驹馱监长丞，又有牧橐令丞。颜师古说：“牧橐，言牧养橐驼也”。则汉朝官府不但引进，而且置专官饲养繁殖，以用于运输。由于驴头价贱，堪粗食，抗病力较强，适宜于羊肠小径和山地运输，所以，民间所用，以驴为最广。《后汉书·五行志》曾记载“灵帝于宫中西园驾四白驴，躬自操辔，驱驰周旋，以为大乐。于是公卿贵戚，转相仿效。至乘辘辘，以为骑从。互为侵夺，贾与马齐”。司马彪对此大发感慨说：“夫驴，乃服重致远，上下山谷，野人之所用耳，何有帝王君子而骖服之乎？”反映出上层社会崇尚骐驎驰逐，而齿于驴骡之窘促。驯调驴骡用于运输，是由下层劳动人民开始的。

东汉时使用驴骡更为普遍。杜笃《论都赋》中有“驱骡驴，馱宛马，鞭馱馱”的词句。杜茂屯田北边，以“驴车转运”^[119]，驴用作引车动力。汉灵帝中平元年（公元184年），北地先零羌及枪罕河关人民起义，夜有流星光照营中，“驴马尽鸣”^[120]。说明驴也充作军运动力。内地也有“骑驴”和“驴驾车”的^[121]。当时，“凡人相骂曰死驴。董卓陵虐王室，执政皆如死驴”^[122]。成都人张楷，“家贫无以为业，常乘驴车至县卖药”^[123]。三国时，诸葛瑾面长，孙权曾以驴取笑之^[124]，说明江南地区也有了驴。章帝时鉴于太原吏民苦于转漕之役，连年无成，于建初三年（公元78年）“遂罢其役，更用驴犍”。结果，“岁省费亿万计，全活徒士数千人”^[125]王褒之《僮约》以“食马牛驴”，“调治马驴”为庄园中主要劳作内容。南北朝时，关中地区养驴依然很多。“魏世祖将北征，

发民驴以运粮，使公孙轨部诣雍州。轨令驴主皆加绢一匹，乃与受之，坐徵还”^[126]。“周武帝欲伐突厥，发关中公私驴马，悉从”^[127]。也有用骡子驾车的。三国时，蜀汉亡国之君刘禅曾乘骡车去见邓艾。说明驴骡在社会的各种活动中起着作用。骆驼一般是不用作引车的，但河南密县发现的汉画像砖却有骆驼御车图^[128]。可见当时还有骆驼系挽车的情形。

（二）牛车的普及

用牛驾车在汉代相当普遍，上至帝王将相，下至庶民百姓，多乘牛车。牛车的普及是汉、魏、晋、南北朝时期陆路运输发展的重要特征之一。

西汉初年，由于连年战争，社会生产遭受严重破坏，经济凋敝，国库空虚，皇帝的乘舆也难配备毛色相同的四匹良马，因而，帝王将相多乘牛车^[129]。后来官苑及民间养马虽逐渐增多，但攻伐战争不止，马匹多被军队征用，乘车也多驾牛。汉宣帝的外祖母王媪，随使者来长安，乘黄牛车，百姓谓之“黄牛姬”。蔡仪为给事大将军幕府，家贫常步行，门下好事者相合凑钱给他买一辆犍车（小牛驾的车）。朱家的乘车不过犍牛（挽犍的小牛）^[130]。朱云居住鄠县（今陕西户县）时，乘牛车从诸生。官家的祭祀活动，也“皆赐常牛、驿牛赠祭”^[131]。说明当时驿站中还有驿牛。因而《后汉书·皇后纪》以“牛马车舆，填塞道路”来形容交通的繁盛。《后汉书·南匈奴传》且记载：“帝造战车，可驾数牛，上作楼橹，置于塞上，以拒匈奴”，说明当时还有以牛牵引的战车。民间牛车更多，汉昭帝死时，修建墓塘，大司农田延年雇用民间牛车三万辆，从便桥（西渭桥）下装载沙子至陵墓工地。

《廿二史考异》：“古之贵者，不乘牛车，后稍见贵。自（汉）灵（帝）献（帝）以来，天子至士，遂以为常乘。按古制：乘车、兵车、田车，皆曲辕驾四马，惟平地任载之车驾牛，乃有两辕”。

可见汉代双辕车的广泛流行与驾牛有密切联系。两晋时，御衣车、御书车、御辎车、御药车、画轮车皆驾牛，牛车用于帝王出行的车队。《隋书·阎毗传》言：“属车八十一乘，以牛驾车”。知自晋至隋，皇帝车队的属车皆驾牛。上行下效，两晋、南北朝时三公、尚书及清贫的士大夫皆乘牛车。

第十二节 驿传的分类与管理系统

汉承秦制，驿路上仍设置驿、亭，大率三十里一驿(置)，十里一亭。驿有驿吏，亭有亭长，专司驿传事务。不过，汉代“亭”的职责不限于邮驿，它和“乡”一样，都有理民施政和管理治安的任务。此外，亭还有管理交通、组织百姓维修道、桥的职责^[132]。边疆之亭另负有军事防御之责，故汉代驿路上的亭与驿路交通安全有密切关系。驿的规模比亭大得多，但其业务只限于驿传事务。

汉末大乱后，驿、亭制度遭受破坏，到了晋朝，就远较两汉时期衰败。《晋书·贺循传》记载：“汉制十里一亭，亦以防禁切密故也。当今纵不能尔，要宜筹量，使力足相周。”《晋书·苻坚载记》说：“自长安至诸州，……二十里一亭，四十里一驿。旅行者取给于途，工商贸贩于道”，远比为汉代为差，且只限于长安附近，其他郡县受分裂割据的影响，驿、亭设置就更为困难。所以，驿传的兴盛与国家的统一强大息息相关。

一、传车的类别

传递信息和官员使臣乘传所使用的车辆叫“传车”；驾车的马匹叫“传马”。由于传车与传马有质量好坏和每车驾马多少的区别，因而传车又分为若干等级。《史记·孝文帝本纪》二年十二月，文帝令“太仆见马遗财足，余皆以给置传”语下《索隐》引如淳云：“律，四马高足为传置，四马中足为驰置，下足为乘置，一马

二马为轺置”。由此得知，汉代的“传车”是按照驾车马匹的多少与优劣分为四个类别：一为“置传”或“传置”，用高足四马驾车；二为“驰传”或“传驰”，用四匹中等马驾车；三为“乘传”或“乘置”，用四匹下等马拉车；四为“轺传”或“轺置”，系用一匹马或二匹马驾车。

除上述四种外，还有“六乘传”、“七乘传”等特级传车。《史记·孝文帝本纪》记载张武等迎代王时，代王“乃命宋昌参乘，张武等六人乘传诣长安，至高陵休止”。《汉书·文帝纪》对这一史实记为“张武等六人乘六乘传诣长安”。所谓“六乘传”，即为驾六匹马的传车。《史记·吴王濞传》说吴楚等七国反叛时，“条侯将乘六乘传，会兵滎阳”。代王“乘六乘传”，表示以皇帝之礼待之；条侯“乘六乘传”，是由于代表皇帝出征，正符合天子之车“驾六马”的规定。除六乘传外，还有“七乘传”。《汉书·武五子传·昌邑哀王刘贺传》谓昭帝死，“无嗣”，大将军霍光征贺之子贺典丧，贺“乘七乘传诣长安邸”。“七乘传”即用七匹马拉的传车。传车的不同类别，来源于封建社会的等级制度。

传车的等级还有车辆本身高低级的差别。上述“七乘传”、“六乘传”与“置传”、“驰传”、“乘传”等传车，均属于高级传车。此外，还有中级与低级传车，分别称为“轺车”、“方相车”与“牛车”。《汉书·儒林·申公传》记载汉武帝时，王臧、赵绾荐其师申公于武帝，“于是，上使使束帛加璧，安车以蒲裹轮，驾驷迎申公，弟子二，乘轺车从”。表明申公坐的是四匹颜色相同的马驾的车子，而其弟子坐的则是一马或二马驾的轺车。据《史记·平准书》记载，北边骑士都有轺车，商人也有轺车，而且还按轺车数量纳税。到了晋代，又以驾车马匹数量，将轺车区分为二类。《晋书·舆服志》载：“一马曰轺车，二马曰轺传。”即用于传置的轺车驾二马，一般人乘坐的轺车驾一马。“方相车”一名见于汉简。《居延汉简甲乙编》（第53.15号）简文：“奉明善居里公乘丘谊

年六十九，居延丞印，方相车一乘，用马一匹”。可知爵在“公乘”以上者可乘坐方相车，而且得经官府批准，故需要加盖“居延丞印”。除方相车外，还有牛车。《居延汉简甲乙编》屡见牛车简文（如 41.28 号简文）：“牛车一辆，牛二头”。据简文，牛车乘坐者无“公乘”以上爵级者，可见牛车多为一般兵士所乘^[133]。

汉代传递军情急报，一般不用传车，而用“驿骑”，即《史记·孝文帝本纪》《索隐》引《汉津》说：“如置急者，乘一马曰乘也”。

二、驿传的管理系统

汉景帝中元六年（公元前 144 年），将秦的“典客”一职，更名为“大行令”。汉武帝太初元年（公元前 104 年），又更名为“大鸿胪”，属官有“行人”。“行人”，即主管邮传事务的官吏。

到了东汉，主管邮传的职权由大鸿胪转移到太尉府之下。即由外交部门转移到军事部门。《后汉书·百官志》太尉条“本注”说：“法曹，主邮驿科程事”，即东汉时中央政府是以太尉府下的“法曹”主管邮传事务。

各郡国的邮传官吏，史书记载不够明确。唯东汉时的“五部督邮”一官，与邮传业务有关。王先谦《后汉书补注》卷八引《风俗通义》说：“诸侯及使者有传信，乃得舍于传耳。今刺史行部，车号传车，从事督邮”。“督邮”系监督邮传事务的意思。《后汉书·党锢·范滂传》说：“建宁二年（公元 169 年），遂大诛党人，诏下急捕滂等。督邮吴导，至县，抱诏书，闭传舍，伏床而泣”。知“督邮”有陪同郡国长官巡行，传递诏书和追捕犯人等职责。

县、乡地方，凡驿道所经之地，传舍都设有专职官吏主持其事。《后汉书·舆服志上》说“驿马三十里一置”，即三十里设一驿站。刘昭对这一记载案引《风俗通义》说：“今吏，邮书掾，府督邮，职掌此。”即邮书掾、府督邮是主管驿站的官吏。但刘昭只说“府督邮”，未提及县、乡两级主管邮传事务的官吏职名，这与

邮传具有全国性质，不宜分割于县、乡有关。刘昭又说：“东晋时犹有邮、驿共置，承受傍郡县文书，有邮有驿，行传以相付。县置屋二区，有承驿吏，皆条所受书，每月告上州郡”。“承驿吏”即驿吏、邮书掾一类的官员。驿站中有传舍、驿厨、马厩，分别设“传舍啬夫”、“斗食啬夫”、“厩啬夫”等专司其事。“啬夫”是官职名称。

亭有亭长、亭掾、亭父、亭卒、亭候、鼓吏等人员设置。亭长乃一亭之长；亭掾管文书档案；亭父管理“开闭扫除”；亭卒支应各项差务。亭候一职，据朱绍侯分析：“候有斥候、侦察之义，亭候可能是亭中的（治安）侦察人员”^[134]。鼓吏掌握作息时间。

汉代中央大鸿胪的“行人”和太尉府的“法曹”，到郡国的“督邮”，每个驿的“承驿吏”，亭的亭长、啬夫，邮的“邮书掾”等“吏”，构成了汉代的驿传管理系统。

参 考 文 献

[1] 王仲殊：《汉代长安城考古的初步收获》。《考古通讯》1957年5期。《汉长安城考古工作续记》。《考古通讯》1958年4期。

[2] 王仲殊：《中国古代都城略说》。《考古》1982年5期。

[3] 《汉魏洛阳城初步勘查》。《考古》1983年4期。

[4] 《盐铁论·水旱》。

[5] [105] 《秦汉时期的私营运输业》。《中国史研究》1989年1期。

[6] [24] [25] 《史记·二九·河渠书》。

[7] 《史记·二八·封禅书》。

[8] [45] [61] [63] 《汉书·九九·王莽传》。

[9] 《汉书·八九·循吏传·黄霸》。

[10] 徐莘芳：《中国秦汉魏晋南北朝时代的陵园和茔域》。《考古》1986年6期。《汉华仓遗址勘查记》。《考古与文物》1981年3期。祁英涛：《西安的几处汉代建筑遗址》。《文物参考资料》1957年5期。《西安任家坡汉陵从葬坑的发掘》。《考古》1976年2期。《汉景帝阳陵调查简报》。《考古与文物》1980年创刊号。

[11] 《曲阜鲁国故城》。齐鲁书社1982年版。

[12] 《汉云陵、云陵邑调查记》。《考古与文物》1982年4期。

[13] 《西安西郊汉代建筑遗址发掘报告》。《考古学报》1959年2期。

[14] 石兴邦等：《长陵建制及其有关问题——汉刘邦长陵勘查记存》。《考古与文物》1984年2期。

[15] [21] [22] [90] [92] [98] [107] [129] 《史记·三〇·平准书》。

[16] 《汉书·六四上·朱买臣传》。

[17] [132] 《后汉书·一一三·逸民列传·韩康》。

[18] 《后汉书·七六·陈庞传》。

[19] 王子今：《“伐驰道树植兰池”解》。《中国史研究》1988年3期。

[20] 《史记·五五·留侯世家》

[23] [52] 《汉书·二四上·食货志》。

[26] 《水经·沔水注》。

[27] (唐)孙樵：《兴元新路记》。《孙樵集》。

[28] 杜葆仁：《褒斜栈道的工程技术》。《石门》总第2期。1986年9月20日出版。

[29] 郭荣章、李星：《褒斜道石门——世界上最早的人工交通隧道之一》。《石门》1984年10月15日创刊号。

[30] 《郾君开通褒斜道碑》。汉中市博物馆存。

- [31] 《后汉书·八七·西羌传》。
- [32] [47] 《后汉书·六·顺帝纪》。
- [33] 《三国志·蜀书·刘焉传》。
- [34] [35] 《三国志·魏书·张鲁传》。
- [36] [41] 郭荣章：《石门摩崖刻石研究》。陕西人民美术出版社 1985 年 10 月版。
- [37] 《三国志·蜀书·后主传》。
- [38] 《三国志·蜀书·魏延传》。
- [39] [49] [59] 《三国志·魏书·钟会传》。
- [40] 《李苞通阁道题名》。汉中市博物馆存。
- [42] 《石门铭》。汉中市博物馆存。
- [43] 《周书·三五·崔猷传》。
- [44] 《汉书·三九·萧何传》。
- [46] 《汉书·王莽传》 颜师古《注》：“子，北方也；午，南方也，言通南北道相当，故谓之子午耳”。
- [48] [57] 《三国志·魏书·曹真传》。
- [50] [51] 顾祖禹：《读史方輿纪要·五六·汉中府》。
- [53] 《盐铁论·徭役》。
- [54] [82] 《史记·九二·淮阴侯列传》。
- [55] 《史记·五四·曹相国世家》。
- [56] 中央人民广播电台 1983 年 3 月《祖国各地》节目《蜀道游记》第七篇《千里茫茫寻街亭》。
- [58] 《三国志·蜀书·姜维传》。
- [60] 梁福义：《绥阳小谷道考》。《陕西交通史志通讯》1986 年 6 期（总 12 期）。
- [62] 《雍录》卷七。
- [64] 《汉书·四九·晁错传》。
- [65] 《史记·一一〇·匈奴列传》。

[66] 《汉书·二十五上·郊祀志》。

[67] 《中国历史地图集》第二册《并州、朔方刺史部》图。
中华地图学社 1975 年第一版。

[68] 《汉书·六·武帝纪》。

[69] 《汉书·八七·杨雄传》。

[70] 《汉书·一·高帝纪》。

[71] 《史记·一二三·大宛列传》。

[72] 《汉书·九六上·西域传》。

[73] 黄文弼：《罗布卓尔考古记》。

[74] 《史记地名考》引《明统志》。

[75] 吴永江：《陇山古道考》。载《西北史地》1985 年 2 期。

[76] 见《甘肃省文物考古工作三十年》，《文物考古工作三十年》，文物出版社 1979 年版。汉简编号 EPT 59.582。甘肃省博物馆存。

[77] 《汉书·四五·江充传》。

[78] 《汉书·一〇·成帝纪》。

[79] 《汉书·七二·薛宣传》。

[80] 《汉书·八四·翟方进传》。

[81] 南朝萧梁何逊《拟轻薄篇》。

[83] 王先谦：《汉书补注》。

[84] [93] 《史记·一一一·卫将军骠骑列传》。

[85] 《汉书·六九·赵充国传》。

[86] [102] [125] 《后汉书·一六·邓禹传》。

[87] 《后汉书·四九·耿弇传》。

[88] 《后汉书·二二·窦宪传》。

[89] 《后汉书·七三·朱晖传》李贤《注》。

[91] 《盐铁论·力耕》。

[94] [95] [96] 《汉书·七八·萧望之传》。

[97] 《史记·一一七·司马相如列传》。

[99] 《敦煌酥油土汉代烽燧遗址出土的木筒》。甘肃人民出版社1984年版。

[100] 翦伯赞：《两汉时期的雇佣劳动》。《北京大学学报》1951年1期。

[101] 《后汉书·七三·何敞传》。

[103] 《后汉书·三二·樊宏传》。

[104] 《三辅黄图》卷三。

[106] 《史记·一二八·淮南衡山列传》。

[108] 《盐铁论·禁耕》。

[109] 《“建武三年侯粟君所责寇恩事”释文》。《文物》1978年1期。

[110] 《淮南子·说林训》：“为车人之利而不僦则不达。”

[111] 《山东画像石选集》。齐鲁书社1982年出版。

[112] [113] 《满城汉墓发掘报告》。文物出版社1980年出版。

[114] 日本《世界大百科事典》。平凡社1956年出版。另见王子今《论秦汉陆路运输》（未发表稿）。

[115] 刘仙洲：《我国独轮车的创始应上推到西汉晚年》。《文物》1964年6期。

[116] 史树青：《有关汉代独轮车的几个问题》。《文物》1964年6期。

[117] 闻竹合：《木牛流马是什么样子的运输工具》。《文史知识》1986年4期。

[118] 谢成侠：《中国养马史》。科学出版社1959年版。张廷皓：《西汉鍍金铜马的科学价值》。《西北大学学报》1983年3期。

[119] 《后汉书·五二·杜茂传》。

[120] 《后汉书·一〇二·董卓传》。

[121] 分别见《后汉书·独行列传·向栩》及《后汉书·方术列传·蓟子训》。

[122] 《太平御览》卷901引《风俗通义》。

[123] 《后汉书·六六·张霸传》。

[124] 《三国志·吴书·诸葛恪传》。

[126] [127] 吕思勉：《两晋南北朝史》第二十一章第六节引。

[128] 《密县汉画像砖》。中州书画社1983年出版。

[130] 《汉书·九二·朱家传》。

[131] 《后汉书·一四·礼仪志》。

[133] 高敏：《秦汉邮亭制度考略》。《历史研究》1985年3期。

[134] 朱绍侯：《汉代乡亭制度浅论》。《河南师范大学学报》1982年1期。

第四章 隋、唐时期四通八达的驿路网

隋、唐王朝为了对全国实施有效的统治，大力发展全国水陆交通，用驿路把各州、府、县连结起来，使中央的政令能直接迅速推行到各地。

隋王朝为了强化国家统治机器，发动人役，进行大规模地交通建设工程。隋炀帝是继秦皇、汉武之后又一个大修驰道的皇帝。他“凿通渠、开驰道，树以柳杞，隐以金槌。西出玉门，东逾碣石，塹山堙谷，浮河达海。”^[1]炀帝时先后在洛阳“筑御道，树以柳”^[2]；“发河北十余郡丁男凿太行山，达于并州，以通驰道”^[3]；大业三年（公元607年），炀帝至榆林，“欲出塞外，陈兵耀武”，“乃发榆林北境至于其（突厥）牙；又东达于蓟，长三千里，广百步，举国就役，而开御道。”^[4]由于超过国力和人民负荷能力，造成“民力凋尽，徭戍无期”，^[5]上下怨叛，加速了隋王朝的倾覆。从历史上看，隋炀帝与秦始皇都是对全国交通建设有过巨大功绩的统治者，但都因暴虐不惜民力而迅速灭亡。

唐朝在隋代以及隋以前各代交通建设的基础上，继续不断地在各地增辟驿路，形成了四通八达的驿路网。特别是在唐玄宗、代宗、德宗执政年间，大兴工程，修桥道，建驿馆，形成了以都城长安为中心的道路网体系。全国的主干驿路都由京都长安伸出，辐射到全国各地。长安位于关中中部，四通八达的驿干道均匀地分布在陕西境内，各条主干驿路都连接着众多条分支驿路，覆盖全国各州县。每条驿路都呈羽状分出很多支路小径，遍布城乡各地。因此，唐代陕西境内，道路如网，路通九逵。

唐朝从立国到“安史之乱”以前，驿路交通有了空前的发展。不但驿路“四达”、“八到”，而且沿途所置驿馆宏伟宽敞，驿马配备齐全，物资供应充足，备酒食招待客旅。另外驿馆附近店肆列置，民人备驿驴供商客乘赁，行人至为方便。《通典》卷七记述当时驿路的交通繁盛情况说：“东至宋汴，西至岐州，夹路列店肆待客，酒饌丰溢。每店皆有驴赁客乘，倏忽数十里，谓之驿驴。南诣荆襄，北至太原、范阳，西至蜀川、凉府，皆有店肆，以供商旅。远适数千里，不持寸刃。”盛唐时的驿路交通，是交通史上的鼎盛时期。

唐代关中为京畿道；陕北为关内道；陕南为山南东道和山南西道，长安与各道、州、府、县的联系全靠驿路、驿传。举凡发布政令；使臣视察州、县政情；皇帝向地方官员颁赐慰劳物品；各州、县向朝廷输送财税贡赋；外国使臣、商旅、留学生等来往京都长安，无不依赖驿路和馆驿供应食宿及驿马、驿驴。各地方政府在京都长安设有进奏院^①，地方官参觐朝拜，工作调迁，完全利用驿传工具。所以，驿路路线和驿馆密集，而且昼夜不断有人行走，馆驿和店肆应接不暇。在这种车马拥途的情况下，官府注意到了交通规则的设计和交通秩序的维持。据《五代会要·二五·道路》记载，后唐明宗长兴二年（公元931年）八月，批准将“旧仪制”刻碑立于道旁及关津要地，晓示路人遵守，并委各州、县主管官司经常巡察，“有违犯者，科违敕之罪”。《仪制令》规定：“道路街巷，贱避贵，少避长，轻避重，去避来。”除“贱避贵”一条有浓厚的封建等级色彩外，其他各条规定，适用于任何时代的水陆交通，故宋代继续颁布使用。

由于驿路通行量过大，路面损耗严重，因而官府十分重视驿路的保养维修，经常诏敕地方官吏，及时修治道桥，栽补行道树，

^① 官署名。各道、各节度使及各藩镇在京都的办事处。

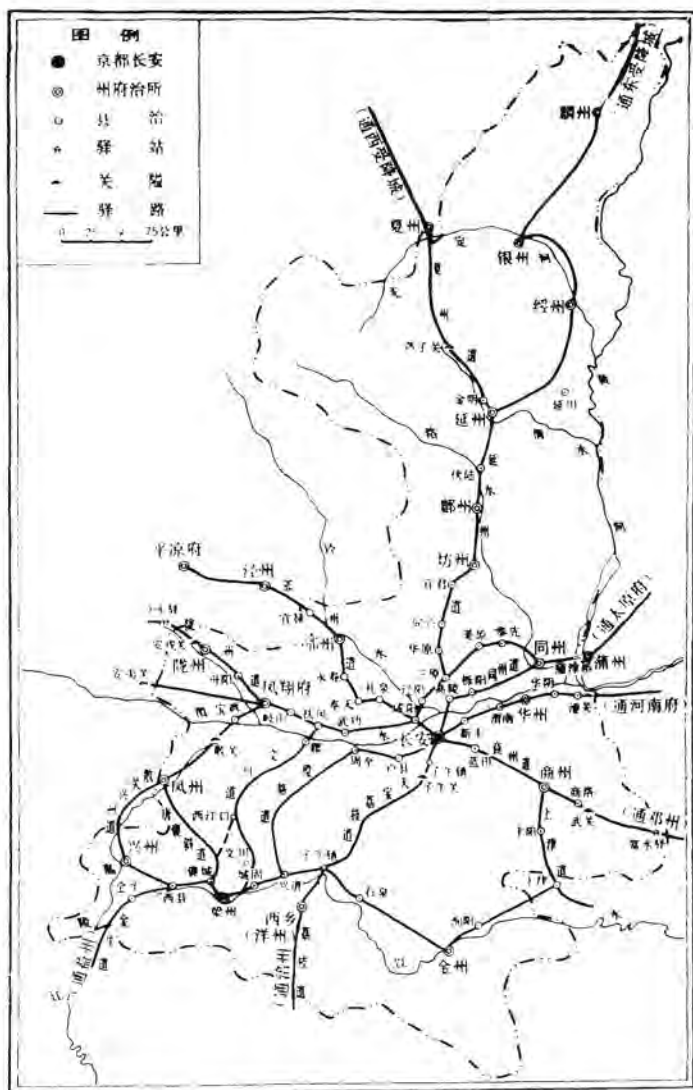


图 4-0-1 唐代陕西地区驿路示意图

禁止破坏路基。

唐代陕西境内的驿路，以长安为中心有 11 条主干道联结各州、府、县并通往境外。通向中原腹地的有长安、潼关、洛阳、汴州道；通向江南、岭南的有长安、商州、邓州道；通往“三受降城”的有长安、延州、夏州道；长安、同州、晋州道及长安、邠州、灵州道。通往西域的“丝绸之路”，在陕西境内南有陇关道，北有萧关道。联结梁州（汉中）、益州（四川成都）的有秦岭多条栈道：骆谷道、褒斜道、凤翔—凤州—兴州（略阳）道及金牛道。直南有“荔枝道”（子午道）达于洋州（西乡）、涪州（四川涪陵）；另有库谷道通往洵阳、金州（安康）。驿路共长约 3600 公里，设驿馆 150 余处。是陕西古代道路交通史上驿路干线最多，总里程最长，驿馆设置最为密集的时期（见图 4-0-1）。交通的发展与唐代的国力强盛是相辅相成的。所以，范文澜在《中国通史简编·绪言》中，把隋、唐时期运输上的便利，列为“支持隋唐以来社会生产上升的条件”之一。

第一节 褒斜道路线的变迁改移

汉、唐褒斜道，名同而实异。唐文宗开成四年（公元 839 年）以前，仍利用汉魏晋褒斜道旧线；开成四年以后，改线于宝鸡、散关、凤州、褒城间。这一发展变化，经历了一个漫长曲折的过程。其背景是东晋南迁，全国政治中心由关中移向江东。特别是到南北朝时，秦岭南北为不同的分裂政权所管辖，穿越秦岭的褒斜道成为南北政权用作攻防的手段，时通时塞，丧失了主干驿道的地位。

南北分治时，汉水流域归南朝管辖，太白山以北为北魏、西魏领域。北魏宣武帝为占据汉中，于正始元年（公元 504 年）开斜谷道，但因“天险难升，转输艰阻”，又于正始元年（公元 507

年)至永平二年(公元509年)开回车^①至褒谷口阁道二百余里。^[6]凤州至褒城的路线,离开了斜谷旧路北段。西魏废帝元钦元年(公元552年),“命侍中崔猷开回车道,以通汉中”。^[7]崔猷所开之路,是就北魏正始四年梁秦二州刺史羊祉所开的回车路加以复修,仍然没有利用汉魏晋时的斜谷旧路。北魏、西魏对回车路的开辟,为唐代中后期褒斜道改线奠定了基础。

史书对唐初修治、利用褒斜道的情况很少记载,仅见唐贞观二十二年(公元648年)“开斜谷道水路,运米至京师”。^[8]结果,和汉武帝时一样,因石多水湍,未能久行。至唐中叶以后,又屡修斜谷道,并置馆驿。后来,撇开了秦汉褒斜旧路,另辟新线,由宝鸡经凤州至褒城,是为唐代褒斜道(图4-1-1)。

由秦汉褒斜旧路变为唐褒斜道新路线,其演变情况大体为:唐宪宗元和年间(公元806—820年)和敬宗宝历年间(公元825—827年)所修路线,仍沿用汉晋褒斜旧路;文宗开成年间(公元836—840年)和宣宗大中年间(公元847—859年)及僖宗光启年间(公元885—888年)三次所修,为唐代褒斜道新线。至于唐宣宗大中三年郑涯所开的“文川道”,青松驿(今留坝县江口镇)以北是利用汉晋褒斜道旧线,青松驿折东南经城固县小河口、文川镇至汉中一段,是新开辟的一段谷道。

一、褒斜道旧线的修治和驿馆设置

唐宪宗即位时,正逢剑南西川节度使刘辟叛乱,唐命神策军大将高崇文为统帅,与李元谅分别领兵由关中取斜谷路和骆谷路前往汉中征讨,因而修路置驿。高崇文在元和元年(公元806年)正月“壬辰,复置斜谷路馆驿”^[9],这与褒斜道比散关、兴州道捷近有关系。由于骆谷口离长安较近,唐政府便把骆谷道辟为驿路,

^① 回车的位置,一说在凤州东南;一说在凤州东北。以凤州东南方为正确,约今凤县南星一带。

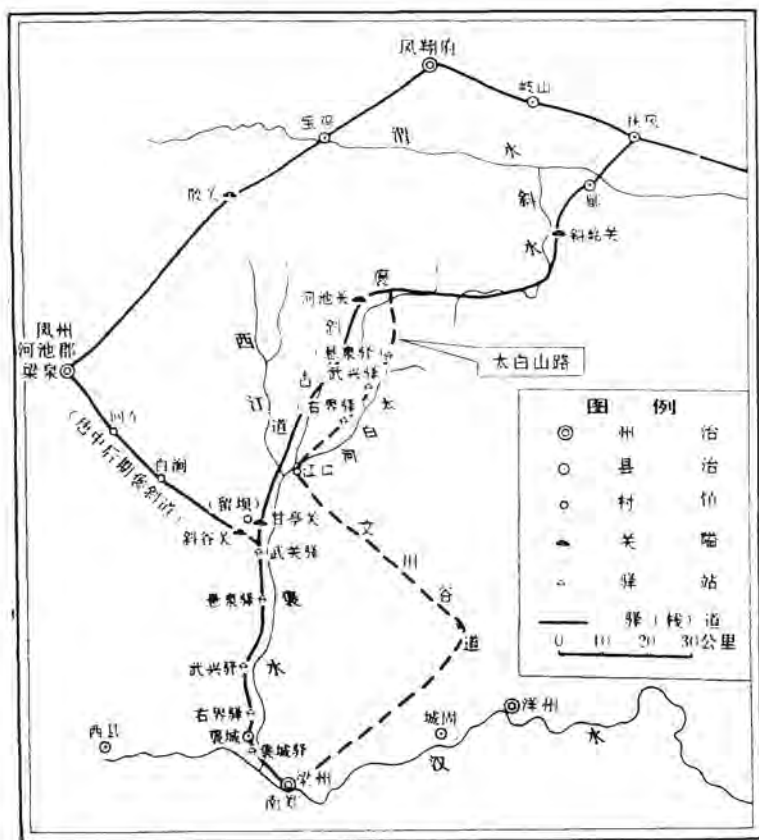


图 4-1-1 唐代斜道示意图

从长安南去的官员使臣，一般多取骆谷道。但骆谷道翻越山岭太多，“艰难险阻，人尝病之”^[10]。兴元观察使裴度到任后，“因访故老，熟其利害”，决定奏请“移路于斜谷”。遂募工修建，“桥梁馆宇，刻期而就，人心大愜。”^[11]

此次复修斜谷道，在斜谷口以北创置驿馆三所，即“岐山县南界，置渭阳驿；郿县北界，置过蜀驿；宝鸡县南界，置安途驿”。《唐会要·六一·御史台中·馆驿》记载：“其日，山南西道观察使上言，当道新制斜谷，其中须置馆驿，及创驿右界名者三：甘泉馆请改为悬泉驿，骆驼荐馆请改为武兴驿；坂下馆请改为右界驿”。这段新改的线路新置驿馆，位于“右界”，即西江口东北太白河谷道。《元和郡县志·二二·兴元府》也有“北取太白山路至凤翔府六百里”的记载。今太白河苟家河至王家庄一段，有栈孔遗迹：太白河街东崖壁上有壁孔，柱孔十三个，说明“太白山路”在唐代某些时期曾取代河池关至西江口这段栈道。“太白山路”在元和年间（公元806—820年）即已出现，宝历二年将沿途三个“馆”改为“驿”。根据唐代驿制，当驿道者称驿，不当驿道者称馆，“太白山路”在宝历二年被改为驿路（据李之勤：《蜀道话古》）。

二、归融改移褒斜道路线

唐文宗开成四年，山南西道节度使归融大修蜀道，刘禹锡为之撰写《山南西道新修驿路记》：“自散关抵褒城，次舍十有五，牙门将贾黯董之。自褒而南，逾利州至于剑门，次舍十有七，同节度副使石文颖董之”。前者就是后来的“连云栈道”北栈；后者即后来的“连云栈道”南栈。南栈是循“金牛道”而修。此次修路的工程为：“并山当蹊，顽石万状，……炽炭以烘之，严醢（醋）以沃之，溃为埃煤，一簣可扫。栈阁盘虚，下临嵒嵒，层崖峭绝。枘木亘铁，因而广之，限以钩栏。狭径深陁，衔尾相接，从而拓之；方驾从容。急宣之骑，宵夜不惑。……”修治后路况大为改观，“由是驶行者忘其劳，吉行者徐其驱，孳行者家以安，货行者肩不病，徒行者足不茧，乘行者蹄不叫。公谈私咏，溢于人听”。

归融此次所修之路，即北魏时所开的“回车道”路线：武休关、武关驿以北，不由旧道，折西北行至凤州梁泉县，再北经散

关入秦川。

三、封敖复修斜谷旧道

唐宣宗大中四年（公元850年）文川道被山水冲毁后，朝廷认为重修费力，得不偿失，便令山南西道节度使封敖及凤翔节度使观察使火速修治“斜谷旧路”及沿线驿馆。是年六月批准动工，七月二十日毕工，八月十五日以后即交付使用，说明此次修路的工程并不很大。

四、晋晖再次修散关、褒城间的褒斜道

唐僖宗光启二年（公元886年），宦官与藩镇争权，唐僖宗在宦官田令孜的挟持下由长安西逃凤翔，又由凤翔南逃汉中。“时兴元节度使石君涉闻车驾入（散）关，乃毁彻栈道，栅绝险要”。并烧邮驿。及僖宗到达兴元，石君涉逃走，乃命王建戍三泉，晋晖戍黑水（褒水），“修栈道以通往来”^[12]。晋晖此次所修的栈道，即唐代后期被称的“褒斜道”的散关、凤州、褒城道。《晋晖墓志铭》也记述说，晋晖与王建“同为先锋使，部领黑水、三泉等地把截并修斜谷阁道等使，似雪之戈铤齐至，如化之栈阁立成”^[13]。

唐代玄宗、德宗、僖宗等因关中事变，西逃成都或避难汉中，他们的往返路程，或由骆谷道，或循散关道，没有一次经由汉晋褒斜旧道。唐代的文士所称“褒斜道”，实际指的都是散关、凤州、褒城道。刘禹锡《送赵中丞参山南幕府》诗云：“绿树满褒斜”，“县道过黄花”。黄花县在凤州、散关间，所说“褒斜”，即为散关、凤州、褒城道。

唐代将散关、凤州、褒城道称为“斜谷路”有种种原因：一是唐代凤州、褒城道的南段仍循褒谷而行；二是褒斜谷甚广，其支谷纵横伸展，直至梁泉、宝鸡县境。且斜谷以南，褒谷亦通称斜谷，故斜谷几乎为郿县、宝鸡、梁泉、褒城间所有大谷道的通

称。

五、五代后唐时期又一次修治褒斜道

据《五代会要·二五·道路》条记载：“后唐天成三年（公元928年）二月，兴元府奏修斜谷阁道二千八百余间”。其背景是后唐庄宗命郭宗韬伐前蜀后，山南道不断发生动乱，后唐不断派军队前去征讨；到后唐明宗时，为了经散关道向山南转运军饷，故发动人役修治道桥。

第二节 郑涯开辟文川道

唐宣宗大中三年（公元849年）十一月，兴元节度使郑涯，凤翔节度使李玘，鉴于汉晋褒斜道南段栈阁太多，屡修屡毁；新开的散关·凤州·褒城道路程迂远，遂采取一个折衷办法，建议在西江口以北，仍利用旧褒斜道路线；西江口以南，改道于上南河、小河口、双溪、文川，仍达于兴元府，称“文川道”（图4-2-1），以取代西江口至褒城石门间这一段险栈。修路工程分为两段：属于山南西道境内的一大段，由兴元节度使郑涯主其事；在凤翔府境内的一小段，由凤翔节度使筹办。两大段路的分界处在河池关。

郑涯负责修筑的一段，即“小河口道”，为当年诸葛亮最后一次伐魏出兵五丈原的路线。郑涯主张在旧路的基础上拓宽整平，而都将贾昭于施工中擅自将路线移到长松岭上（今留坝县南河乡松树坝东侧）。改线以后，不但道路曲折陡峻，而且路基不坚实，第二年便被夏季洪水冲毁，引起朝野人士的非议，路被废弃。

文川道经扶风县东皋门出，折西南行20里下念济坂（今扶风县西南、渭河北侧），再折西行10里渡渭水；又10里至郿县（今眉县）。由郿县南行25里至临溪驿（在斜谷口）。出临溪驿沿斜水



图 4-2-1 唐文川道示意图

东侧南行，登黄蜂岭，约 30 里左右至松岭驿（今太白县鹦鸽附近）。由松岭驿折西南行，渡桥过斜水后，登八里坂，下坂又过斜水，西行约 15 里至连云驿（今太白县桃川）。再西行 20 里上五里岭（今

太白县五里坡、汉魏时衙岭)。过五里岭即进入平旷地带,褒水上游数条支流汇经其地,泥土松软,经常翻浆,人行其上,泥深灭踝,行人多苦于此段路程。泥行10里后路基稍坚硬。又西行10里许,山谷四拓,原隍平旷,宜于耕稼,有居民,似樊川(今长安县杜曲一带)间景象。此地在唐代曾为汾阳王郭子仪的养马场。距五里岭25里处为平川驿(今太白县圜口街)。由平川驿西行约25里至河池关(今太白县关上街)。入关后沿褒水西北侧而行,10里间沿褒水西侧山崖间为栈道。栈路绝处有桥,桥尽处路如九衢,夹道植树,步步一株,行约6~7里至白云驿(今太白县白云乡一下白云)。自白云驿西,沿崖均为阁道。又13里至芝田驿(今太白县沟口上),亦为阁道。自芝田至仙岑,虽为阁路,但平直易行。自仙岑驿^①南行13里有“鸣崖”;又南行15里至“二十四孔阁^②”。

由“二十四孔阁”南行15里至青松驿(今留坝县江口)。这一段路程地势平旷,路旁人烟相望,即今留坝县柘梨园至西江口一段道路。青松驿(图4-2-2)在江口附近的“三交城”故址。

自青松驿西行1~2里,夹路多松竹,不复有平田。又行5~6里,上小雪岭,极峻折。岭东有泥,土疏而黑;岭西尤为陡峻,十里百折。上下岭约18里,西望多丛竹。又高低行10里至山辉驿(约今留坝县南河乡上南河名驿铺的地方),居民甚少,行旅无庇。自山辉驿而南,原有一条路线,是沿上南河河谷西南行,经今松树坝至河口(文川河入上南河口),再折由文川河谷而上,至桅杆石梁,地势较平夷,原是郑涯所规划的路线,但被都将贾昭改由今松树坝折东南行,20里上长松岭,陡峻盘折,羊肠而上,10里达于岭上;复羊肠而下,15里到岭下。又高下行10里至桅杆石梁上的迴雪驿。桅杆石梁虽为山梁,但甚平坦,宜于置驿。

① 根据《褒谷古迹辑略》所收孙樵《新路记略》石刻,仙岑为驿。

② 当地人称为“四十八窟窿”,即栈道上下壁孔,柱孔各24个。



图 4-2-2 青松驿遗址

又自迴雪驿南行 3 里，上平乐坂，坂路十分盘折，上下凡 15 里至福溪。“福溪”不知确指何地，但桅杆石梁东南侧城固县境内今有“砖溪”、“高溪”二地，砖溪亦有山道通松树坝，但此道山高林密，不如高溪所在地的桃园河河谷开阔，故文川道应经行于高溪，即唐人孙樵所说的福溪。

由福溪下行 10 里至黄崖，上下黄崖 6 ~ 7 里至盘云驿（今城固县小河乡）。由盘云驿南行 35 里至双溪驿。唐的双溪驿今仍名双溪，是文川道上遗留下来的古地名之一，有栈道（图 4-2-3）。自双溪驿南行，渡潯水，沿潯水西岸至峡河与潯水交汇处，折西南行转入峡河谷道，离开潯水。复经水碓（今城固县水磨乡）、杨家沟、光山坪等地，越光山与马鞍山（又称马盘山）衔接处的山梁，转入文川河谷道，顺文川河而下，至文川驿（今城固县文川



图 4-2-3 唐文川道双溪驿附近的石栈梁遗迹

镇)，进入汉中平原。文川驿一带地势平旷，物产丰饶，人口密集，是文川道上一个大的驿站，因而以“文川”名道。文川也是文川道遗留下来的古地名之一。

自文川驿沿文川河南行 35 里至灵泉驿。灵泉驿在文川河与汉江交汇处附近，约今城固县梁家庵乡与沙河乡之间。由灵泉驿西行 15 里至长柳店；又西行 15 里至兴元府（今汉中市）^[14]

文川道最大的优点是避开了褒斜道上西江口至褒城这一段险栈，虽然路线迂回一些，但道途比较平坦。

文川道虽然便捷，少悬崖险谷，但也有不足之处，如黄蜂岭和松岭驿西侧的八里坂、若沿崖边修凿栈道，就可以避免行旅登山的辛劳；山辉驿以南另有较为平坦的文川河谷道可资利用，但舍夷就险，选线于长松岭上，上下山的盘道长达数十里，与褒斜旧道南段栈道百里相连的情况大异其趣，没有为行人带来更大的方便。

第三节 骆谷驿路的开辟

骆谷道是由关中翻越秦岭达于汉中盆地的诸条栈道之一。虽然路途的艰险陡峻超过褒斜、子午二道，但它有捷近的优点，所以，三国时魏、蜀曾用以相互攻伐；隋代又继续开通利用，并“置关官”。唐朝初年也不断进行修治；玄宗天宝年间频繁使用；至肃宗、代宗时逐渐辟为驿路，一直沿用到五代和两宋时才荒塞不通。

骆谷道的北口为西骆谷水出山之口，由隋、唐的京城长安南去，取此道先经骆谷，故称骆谷道(图4-3-1)。骆谷道的南口

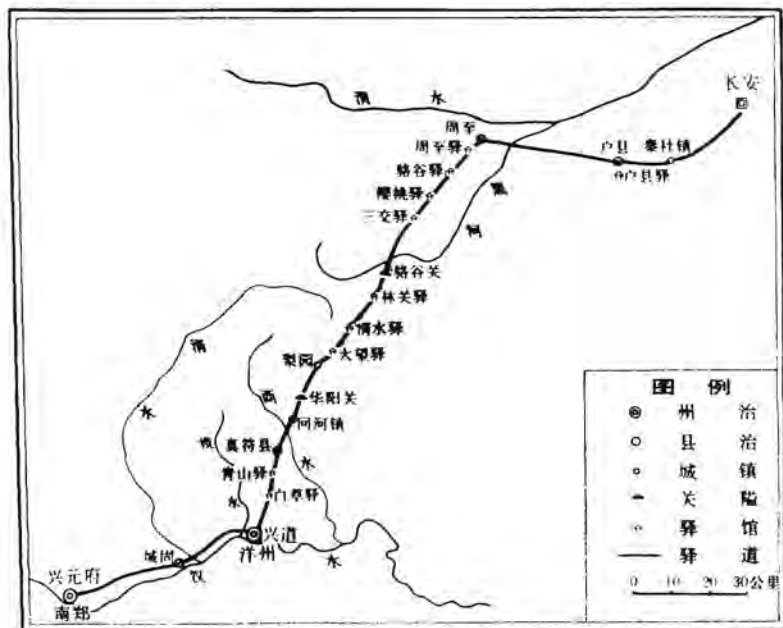


图4-3-1 唐代骆谷道示意图

为傥水出山之口，由汉中到长安，取此道先入傥谷，后出骆谷，因而又称傥骆道。这是就总的地理形势而言。实际上，它和褒斜道大不一样，并非“一谷二口”，骆水河谷与傥水河谷并不直接相通，而是要经过西骆谷水、黑水、潯水、酉水、傥水等五条水的河谷，翻越西骆谷水与黑水之间的十八盘岭；黑水与潯水之间的秦岭正脊；潯水与酉水之间的兴隆岭；酉水与傥水之间的牛岭和贯岭梁等四、五座大山岭。所以，骆谷道是由众多谷道所组成的一条迂回曲折的山谷道路。

由长安取骆谷道，是经户县至周至，折西南行30里入骆谷，越骆谷关，过黑河西支流陈家河上游，越老君岭，沿八斗河、大蟒河河谷，溯黑河西源至厚畛子，又越秦岭正脊至潯水上源的都督门。由都督门顺潯水西行，经烂店子，水磨上至太白县黄柏原，复沿红水河折西北行，到磨坊沟接“太白山路”循太白山路南去，至西江口会接汉晋褒斜道—唐文川道。这是傥骆道在秦岭中与褒斜道相连接的路线。据考察，现名烂店子的地方，以往曾有店铺；烂店子西偏桥子附近有古桥柱孔遗迹；苏家河一带也有栈孔和桥柱孔遗迹，说明这条联结路线也是栈道。由黄柏原顺潯水而下，经二郎坝、石马、小河口等地，会接文川道，达于城固。这是傥骆道的一条分支路线。

傥骆道主干线为由都督门南行，翻越兴隆山至酉水上游的华阳镇。在华阳镇至洋县间，唐代有三条路线相通：一为由华阳镇西南行，越牛岭至铁河，顺傥水而下，经四郎至洋县；二为由华阳镇西南行，经牛岭循酉水支流八里河谷的黑峡至大店子，再经四郎出傥谷至洋县；三为由华阳镇折东南循酉水经茅坪至八里关，越贯岭梁经白草驿（今洋县白石村）至洋县。骆谷道全长约765里；其中谷道约500里^[15]。

骆谷道一名，始见于《三国志·魏志·曹爽传》，记述曹魏正始五年（公元244年）春二月，大将军曹爽率兵伐蜀，西至长安，

“大发卒六、七万人，从骆谷入。是时，关中及氐、羌转输不能供，牛马骡驴多死，民夷号泣道路。入谷行数百里，贼（指蜀汉军队）因山为固，兵不得进。……乃引军还。”之后，蜀汉延熙二十年（公元257年），“魏大将军诸葛诞叛于淮南寿春，蜀将姜维乘虚兵向秦川，率兵数万人出骆谷”^[16]。到三国末年，魏将钟会统十万余众，分道从斜谷、骆谷出兵灭蜀。

到东晋时期，梁州刺史司马勋于永和五年（公元349年），趁关中人民反对后赵政权的动乱机会，率兵出骆谷，占据了长城戍（今周至县西南骆水东），“壁于悬钩”，另派部将刘焕攻长安^[17]。

隋朝对骆谷道又开通利用，并在周至县骆谷关“设关官”。唐武德七年（公元624年），亦“开骆谷道以通梁州”。唐玄宗开元年间，骆谷关仅为“中关”，未置驿。安禄山叛乱后，玄宗南逃虽然走的是散关道，但朝臣房琯、李煜、高适等则取道骆谷南奔。

到唐肃宗及唐代宗时，杜鸿渐以丞相身份出任剑南西川节度使（治成都府），及由剑南还朝，往返走的都是骆谷道。从沿途对官员盛尉传以事招待看，说明骆谷道此时已置驿馆，辟为驿路。唐代宗宝应元年（公元762年）九月，曾下令骆谷、子午、金牛诸谷道的关卡要严格检查行人，通行证上必须注明携带器械的名称、数量，说明此时行旅渐盛。宝应二年二月，来稹被贬为播州（今贵州遵义县）县尉，翌日，又赐死于户县^[18]，说明饶骆道已成为解送贬官、罪犯的驿道。

唐德宗建中四年（公元783年），泾源兵变，朱泚据长安，德宗先逃往奉天（今乾县），勤王大将李怀光又与朱泚通谋叛乱，德宗被迫由奉天再奔汉中，亦经由骆谷道。德宗至洋州北侧的清涼川（今洋县四郎乡）时，梁州帅严震曾在此地“具军容”接驾。后人在严震接驾处修建清涼寺，以作纪念。说明德宗至华阳镇后，是经牛岭出饶谷至洋州。自此以后，朝臣、文士、武将经饶骆道往返的甚多。

唐宪宗元和初年，高崇文征讨刘辟，他本人走的斜谷道，而别将李元谅则由骆谷道出兵。元和四年（公元809年），元稹以监察御史去东川节度使治梓州（今四川三台）查办案件，往返均由骆谷道。元和十年（公元815年），元稹又去四川赴任通州（今四川达县）司马，走的仍是悦骆道。元和年间的宰相权德舆，自山南西道节度使卸任，经悦骆道来长安时，中途病重，于元和十三年（公元818年）死于白草驿舍，说明唐宪宗时的洋州至华阳镇一段驿路，走的是贯岭梁一线。

唐朝末期，黄巢农民起义军攻长安时，唐僖宗带着宦官田令孜，于广明元年（公元880年）取骆谷道逃奔汉中。

到五代后唐明宗时，亦曾进行修治，但因工程浩大，未能修通而止。北宋时期，悦骆道又有驿馆设置。南宋绍兴三十一年至兴隆元年（公元1161—1163年），金兵大举攻宋，宋将吴玠等分道反击，别军姚仲即由骆谷出兵，指向关中。

悦骆道的驿馆设置，史书文献没有完整的记载，从《新唐书》、《资治通鉴》、《长安志》等史志中，大体得知：由唐长安城都亭驿西南行，经秦社镇（今秦渡镇）约70里至户县驿，又西70里至周至驿。周至是骆谷口外的一个重镇，唐文宗大和九年（公元835年）曾置镇遏使防守。由周至折南行30里至骆谷口，置骆口驿^[19]。又南行15里至樱桃驿；再南55里至三交驿；复南20里至骆谷关。骆谷关南25里至林关驿。又75里至真符县大望驿（距周至县220里，约在今周至县厚畛子北侧）^[20]。再南，经济水驿^[21]、华阳关、华阳镇、真符县、白草驿等地至洋州兴道县（今洋县）。在真符县境内的一段驿路，不但多盘道危栈，而且有毒蛇、毒草、毒树，行人视为危途。

华阳关为悦骆道南端的一个险要关隘，并置华阳镇（又名回河镇），为关官戍卒驻守之所。华阳镇地处群山中一个船形小盆地，驿路从中间穿过。镇的西北部为高阜，至今尚遗留有唐代精雕细

刻的柱基石、柱帽等建筑物甚多，为当时关署、镇署的所在地。关署对面驿路东侧，1958年进行农田水利建设时，曾挖出马粪坑数处，据认为是当时的驿站马厩。官署与驿馆毗邻，便于驿使联系工作。

唐之洋州治所兴道县，即古兴势、愷城地。由洋州西去，经济水渡、济水镇、城固县约120里至兴元府。这一段驿路与文川道重合，也是兴元府、金州间的主干道路。

第四节 “荔枝道”的开辟

唐朝皇帝，历来爱享用江南特产的荔枝鲜果，但在不同时期，来路各异。唐初，多来自岭南、闽越。元和年间，取荔枝于荆南。玄宗天宝年间，杨贵妃的高祖为金州刺史，父为蜀川司户，贵妃生于蜀，幼年长于蜀，喜好吃蜀地出产的鲜荔枝^[22]，因而专辟“荔枝道”，驿贡涪州的鲜荔枝至长安。《新唐书》载：“妃嗜荔枝，必欲生致之。乃置骑传送，走数千里，味未变已至京师”。荔枝道由长安南去，循汉晋子午道至西乡县子午镇后，直南经西乡至涪州（今四川涪陵），后人称其为“天宝荔枝道”（图4-4-1）。

涪州至长安有水陆相间两途，水路自涪州沿长江而下，过三峡至江陵，转荆襄，入武关，水路途程3325里。或由水路至万州（今四川万县）改取陆路经开州（今四川开县）、通州宣汉县（今四川宣汉县西北）至西乡（当时洋州治所），再东北由子午道至长安，总计2140里。但水路受季节影响，非人力所能控制，保证不了荔枝在保鲜期内到达长安。所以，稳妥的办法还是由陆路驰驿。陆路是由涪州荔枝的最佳产地，州西北115里乐温县循溶溪河谷北上，经垫江县、梁山县（今四川梁平县）及通州东境的新宁县（今四川开江县东）、东乡县（今四川宣汉县北），越巴山至当时的洋州治所西乡县，循子午道至长安。宋代梁山军的高邮驿路，

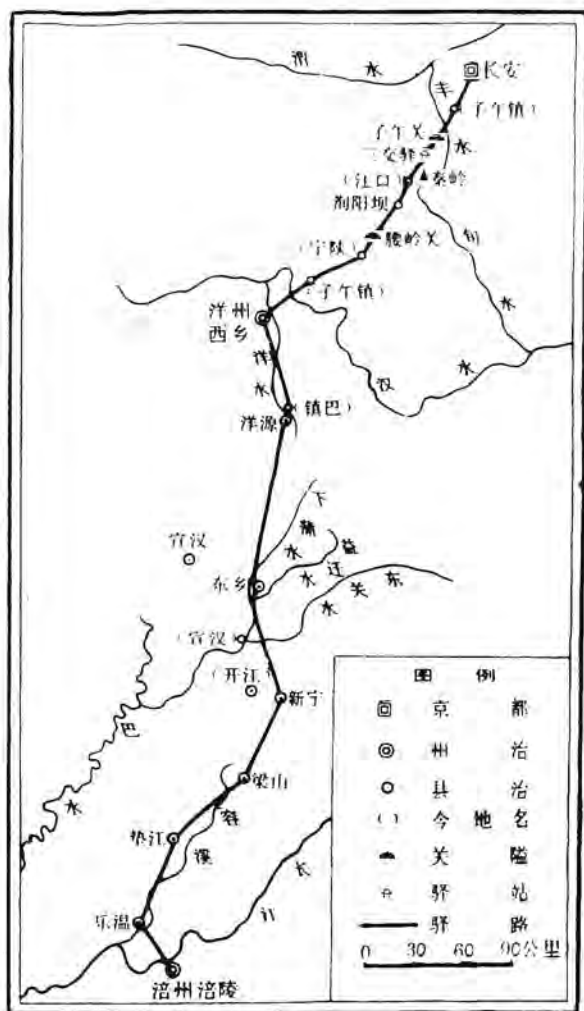


图 4 - 4 - 1 唐代荔枝道路线示意图

“乃天宝贡荔枝之路也”^[23]。此道全程约 2000 里，按唐代大赦文，“赦书日行五百里”。而为了皇帝、贵妃享乐需要，玄宗下达诏令，加速至日行六、七百里；昼夜兼程，三日内可抵达长安。正如王象之所说：“人马死于路者甚众，百姓苦之也”。

安史乱后，荔枝道渐趋衰落，但私人行旅仍多。

第五节 凤翔、凤州、兴州间的驿路干线

隋、唐、五代时期，由长安越秦岭去山南、剑南、吐蕃各地，取故道、褒斜、傥骆、子午等山谷栈道均可通达，其中以凤翔、凤州、兴州道为当时南北交通的主干驿路。

安禄山叛乱，玄宗逃蜀，往返皆经由此道。僖宗在光启二年（公元 886 年）由凤翔逃奔兴元，叛将王行瑜追乘輿由散关、凤州至兴州。昭宗景福年间（公元 892~893 年），岐王李茂贞攻取凤州、兴州、拔兴元。五代后梁乾化元年（公元 911 年），岐、蜀交兵，两军进退于青泥岭、兴州、西县道上^[24]。后梁乾化五年，前蜀军两路攻岐州，王宗翰由固镇取秦州；王宗绾自河池、两当攻凤州。五代后唐同光三年（公元 925 年），魏王继岌与郭崇韬伐蜀，即是由凤翔入散关，经凤州、固镇、兴州、三泉至利州，入剑门^[25]。后晋、后汉之际，后蜀使兴元节度使张虔钊出散关经营秦川，师至宝鸡，无功而退，行至兴州，感愤而卒^[26]。甚至到北宋初年（乾德二年），王全斌伐蜀，也是由凤州下兴州，进军三泉，入剑门。

唐末、五代、宋初，汉中南北，战火不断。从唐僖宗光启元年（公元 885 年）至北宋乾德三年（公元 965 年）的 80 年间，在蜀道上发生的战争次数比任何时期都多。大致从蜀道北段向南发动的战争规模较大的有七次，而且其中两次从关中至成都，贯通了蜀道全线。这些战争大都在凤州、兴州道上进行，只有一次几

百人的袭击取道子午。从蜀道南段向北发动的规模较大的战争也有七次之多，南段皆沿金牛道，北段又多为数道并进。其中由兴州道向北出凤翔、秦州攻陇州者二次。造成这种情况的原因，从统治中原和关中的政权来说，他们多次以凤翔为进军基地，与以长安为基地比较，关中、汉中间的里程可减少三百里，军队有就地取粮的优越性。而且由嘉陵道进军，既可攻汉中，又可直下利州、剑阁；败退时可趋秦州，进退自如的优点，为其它各道所不具备。从割据汉中、巴蜀的政权来说，北上进攻关中，由凤州、秦州两路出兵，既可使凤翔处于两路夹击之下，而且在取得凤翔后再向东方扩展，有秦州作后卫，可保证安全而无后顾之忧（见李之勤等：《蜀道话古》）。

凤州、兴州道沿途由于川谷比较开阔，物产比较丰富，人口繁衍也较快，所以沿途州、县设置，由汉代的三个县级行政单位增加到唐代的两个州（凤、兴）和六个县（黄花、梁泉、两当、河池、长举、顺政）。因而，沿途物资供应和安全保障比汉代更好。

凤翔、凤州、兴州道的路线经地和走向是：由凤翔西南行，经潘氏，60里至石鼻驿。又30里至宝鸡县，有陈仓驿。僖宗光启二年四月，邠宁、凤翔兵进逼僖宗乘舆，曾败神策指挥使杨晟于潘氏。石鼻即武城镇，为诸葛亮伐魏，出散关围陈仓时所筑。《方輿胜览》说：“宝鸡有石鼻寨，行人自北入蜀者，至此渐入山；自蜀趋洛（阳）者，至此渐出山”。

宝鸡西南渡渭水，七里至模壁^[27]。又约8里至益门。

益门西南至大散关（图4-5-1）。大散关距宝鸡52里，自古为交通、军事要道，唐开元时期为“六上关”之一，通驿道。散关北口处有遵涂驿。《旧唐书·僖宗纪》说，光启二年“田令孜闻邠州军至，奉帝入散关，令禁兵守灵壁。（朱）玫至，禁军溃败，遂长驱追驾至遵涂驿”。《新五代史·六三·前蜀世家》又说，僖宗至散关遵涂驿时，“李昌符焚栈道，栈道几断”。清道使王建控



图 4-5-1 大散关遗址

僖宗马，冒险从烟焰中过，宿坂下。由此知道散关附近当时有栈道。

出散关西南行，约四、五十里至黄牛岭，王维称此段道路“深林密竹，登道盘曲”。“危径几万转，数里将三休。回环见徒侣，隐映隔林丘”^[28]。此诗极能形容散关以南盘曲山道的实况。唐末五代，在散关与黄牛岭间筑有黄牛寨（今黄牛铺）^[29]。

黄牛岭南为黄花川，置黄花驿，离大散关 80 里。五代时，王建在此地筑威武城。又西南至风州治所梁泉县，去散关 140 里，为散关道上的重镇。由梁泉县折西行，35 里至马岭寨；又西 15 里至两当县（今甘肃两当县东 35 里）。再西南行 70 里至固镇。由固镇西南行 40 里至河池县（今甘肃徽县西 15 里），复南行 27 里至青泥岭，置青泥驿。又东南 53 里至兴州长举县，在嘉陵江北 10 里。

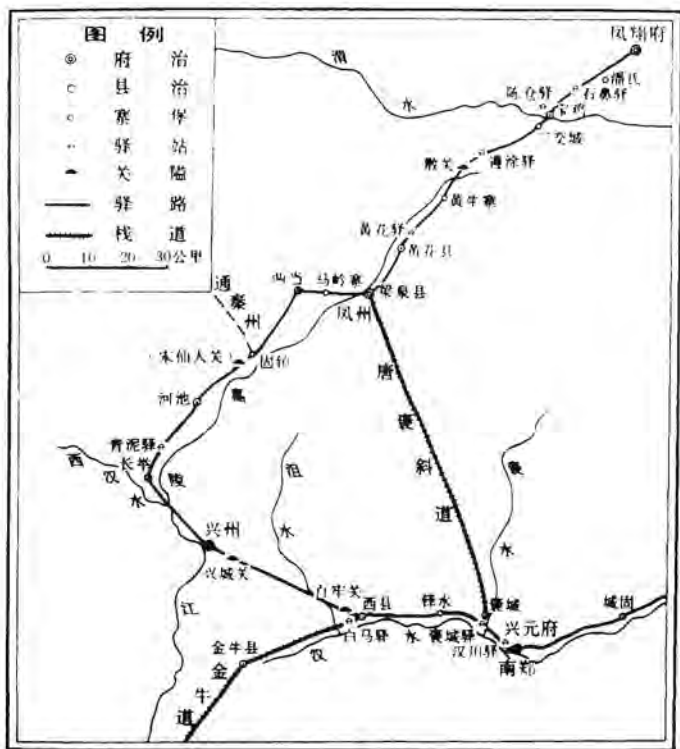


图 4-5-2 唐代凤翔、凤州、兴州、兴元间驿路示意图

五代后唐同光三年(公元 925 年),魏王继岌伐蜀,李绍琛为先锋,下凤州。“李绍琛等过长举,兴州都指挥使程奉琯所部兵五百来降。……兴州刺史王承鉴弃城走,绍琛等克兴州”^[30]。说明长举县位于凤州、兴州大道上。

长举县东南 100 里(县志作 120 里)至兴州治所顺政县。城在平地,南临嘉陵江,有江馆。《元和郡县志》说,兴州“即汉武都郡之沮县。……蜀以其处当冲要,遣蒋舒为武兴督,守之……”

城虽在平地，甚牢实。周回五百许步，唯开西北一门，外有堊，三面围匝”。知自古为军事要地（见彩图 14）。《旧唐书·地理志》说，顺政县“晋置武兴蕃以处互市”，又为与氐羌的贸易市场。由兴州顺政县东南行，5里为兴城关，玄宗开元年间定为“中关”。有驿道通过^[31]。又南 40 里为大城戍，再东南 30 里至分水岭。过分水岭渡沮水约 100 里至西县。

唐代西县位于沮水入沔水处东侧。《太平寰宇记·一三三·西县》条记载：“《郡县道里记》云：西县本名白马城，因山以名县。又曰沔口城”。西县西南 30 步有百牢关，为故道、褒斜、金牛三道交会的入蜀之口，是秦蜀间交通枢纽。隋置白马关，后以黎阳有白马关，改名百牢关。自京师趋剑南，达淮左，皆由此地。所谓“达淮左”，系指经兴元府循汉水至荆襄间一段道路。

由西县沿汉水北侧东行，30 里至铎水入汉水处，有铎水驿。又东 10 里为黄沙镇。再东 30 里至褒城县褒城驿。褒城驿规模宏大，“号天下第一”。由褒城驿东渡褒水，33 里至兴元府汉川驿（图 4-5-2）。

第六节 穿越巴山的金牛道

唐代由长安去蜀地可供选择的道路甚多。取骆谷道经洋州、兴元府至褒城；或取褒斜道至褒城，再西南经西县至金牛县，入金牛道；或取凤翔府、散关、凤州、兴州道至西县，再南至金牛县，亦入金牛道至成都府。所以，金牛县为入蜀的咽喉要地。

金牛道（图 4-6-1）是秦蜀栈道褒斜道和凤州、兴州道向南的延续部分。狭义的金牛道，乃指唐朝西县（今陕西勉县西）经金牛县（今陕西南强县大安镇）、三泉县（今宁强县西北）至剑州大剑关口（今四川剑阁县剑门关）的一段驿路。自秦汉以后，由汉中入蜀必经此途。



图 4 - 6 - 1 唐代金牛道示意图

南北朝、隋、唐、五代时期，金牛道南北多次战云密布，硝烟四起。北朝末年，位于关中地区的政权曾两次兴兵伐蜀。一为西魏废帝二年（公元553年）春，尉迟迥率兵伐蜀，“自散关由固道、出白马（唐西县），趋晋寿、开平林旧道，前军临剑阁，……六月，迥至潼州”^[32]，遂下成都。二为梁睿代王谦去益州任总管时，行至汉州，王谦反。隋文帝杨坚命梁睿为行军元帅，战于通谷（唐金牛县）、始州（唐剑州）^[33]。通谷镇本东晋时设置的绵谷县（今四川广元县）辖地，唐高祖武德二年（公元619年）分绵谷县通谷镇置金牛县，在西县西80里，嘉陵江东30里，唐敬宗宝历元年（公元825年）并入西县，仍置金牛驿。金牛县“南临东汉水（今汉江），西临陈平水（今大林河）”^[34]。沿汉江北侧东达西县，为驿路；沿陈平水北至兴州，唐代为兴州，金牛县间的捷径，非驿路。

由金牛县西南行70里至三泉县。由于三泉县位居水陆交通要冲之处，五代时为战略地带和军储重地。后唐时山南西道节度使李继密为防西川兵北上，曾“遣兵戍三泉以拒之”。同光三年（公元925年）十月，后唐西征之师入大散关，蜀风州、兴州的守军次第投降，康延孝大破蜀军于三泉。

三泉县通利州的驿路，大体沿嘉陵江东岸而行，约60里至九井滩；又10里至五盘岭。五盘岭置五盘驿，为秦蜀分界处。南距利州170里。从唐代诗人岑参《早上五盘岭》诗中的“平明驱驷马，旷然出五盘”，及“松疏露孤驿”，“栈道谿雨滑”等句，知五盘岭置有驿站，且为栈道。五盘岭又名七盘岭。

五盘岭再南行，经神宣驿（又名筹笔驿）、潭毒关、朝天岭、大小漫天岭、千佛阁（古龙门阁）等地至利州绵谷县。再南行，经剑州、绵州、汉州至成都府。

金牛道穿越巴山，山高路险，唐人诗篇，数写《蜀道难》，多指这一段路程。李白《蜀道难》，广为人知；张文宗《蜀道难》^[35]

也说“飞梁架绝岭，栈道接危峦”。三泉县南北共有栈阁 19318 间，护险偏栏 47134 间。^[36]

秦蜀栈道，自秦汉以来不断修凿和改善。唐人刘禹锡《山南西道新修驿路记》比较详细生动地记述了唐代修凿蜀道的情况。当时散关至褒城一段驿路，由牙门将贾黯负责修凿；由褒城至剑门一段驿路，由同节度副使石文颖负责主持。当路顽石用火炽醋激的办法焚溃；栈阁用“枘木巨铁”的方法拓广；栈阁外侧“限以钩栏”，以防车马逸出。此次修凿之后，道路状况大为改观，“方驾从容，急宣之骑，宵夜不惑”，危径变成坦途^[37]。

第七节 蓝田、商山驿路的修治

商州武关道，唐代称“商山路”，也有人称它为“名利路”。

唐朝承平二百余年，武关道很少用兵，当时的作用主要在于政治、经济和文化的沟通。特别是安史叛乱后，汴水漕运常为东方藩镇割据势力所阻扰，江淮物资不能顺利通过汴水、黄河、渭水达于长安，汉水、丹水和商山路承担了江南物资北运的繁重任务。正如《旧唐书·穆宁传》所说，广德初（公元 763 年），“河运不通，漕輓由汉沔至商山，达京师”。白居易《路次蓝溪》也写道：“东道既不通，改辕遂南指，自秦穷楚越，浩荡五千里”^[38]。唐德宗时曾明令规定：“从上都至汴州为大路驿，从上都至荆南为次路驿”^[39]。即长安、商州、荆襄道的重要性仅次于两都间的大路驿。

盛唐时，长安与江淮间的交通往来，除大宗物资及笨重行李取道黄河、汴水漕运外，官民商旅往返于东川、黔中、岭南各地，多利用商山路的捷近条件。江南名士至京都谋取功名富贵，长安名人仕宦遨游江南，亦多由此道。计：张九龄四经此道；白居易“七年三往复”；元稹曾七度武关；韩愈贬官潮州及以后返京，均

取商山路。王贞白《商山》诗说：“商山名利路，夜亦有人行”。白居易《登商山最高顶》一诗，写的更具体深刻：“高高此山顶，四望惟烟云。下有一条路，通达楚与秦。或名诱其心，或利牵其身，乘者及负者，来去何云云”。因而，商山道被说成“名利路”。由于山道不广，行旅特多，驿马有时满足不了需要。如颜真卿贬官峡州，因“驿上无马”迟迟难进，他在《荆州谢上表》中说：“属小道使多，驿马先少”。

商州武关道大部分路段是沿丹水北侧行走。夏秋季节江水上涨，经常冲毁道路，曾多次进行修治。唐德宗贞元七年（公元791年）八月，商州刺史李西华在加宽商州旧道的同时，于阻水涧处，别开偏路（见图4-7-1），以避水潦。偏路的里程，据《嘉庆重



图4-7-1 武关附近的偏路遗迹

修一统志》卷192引《舆程记》说：“自武关西北行五十里至桃花铺，又八十里至白杨店子，又八十里至麻涧，又百里至新店子，又百里至蓝田县。皆行山中，即所谓偏路也，至蓝田始出险就平”。

全程共 410 里。仍沿秦汉武关道旧线。这次工程很大，征发工役十余万，“修桥道，起官舍”，由蓝田至内乡共七百余里。开偏路后，“人不留滞、行者为便^[40]”。

唐宪宗元和年间及宣宗大中年间，对商山路亦曾进行修治。元和八年（公元 813 年）树立的商州《唐新修桥驿记》碑，都刻有修路、建桥、置驿的事实^[41]。特别是《唐商于新路记》一碑，为翰林学士承旨韦琮撰，太子宾客柳公权书，李商隐篆额。这么多名士、学者，为之撰书建碑立志，说明不是一个小工程。

一、蓝田、商山驿路的驿馆设置

由于唐代“武关”设置在今丹凤县与商南县之间，武关以东的路线走向与秦、汉时有所变化。唐代蓝田、商山路的具体走向是：由长安都亭驿出发，出通化门，经长乐驿，过灃桥折南至五松驿；或出通化门后，东南行 25 里至“横灃官渡”，渡灃水亦至五松驿。唐长安城东面有三门，北来第一门为通化门，中为春明门，南来第一门为延兴门。由延兴门东去过“横灃官渡”亦至五松驿。但官使、商旅东去洛阳、汴州；东南去商州、邓州、荆襄；或北往高陵、同官、鄜延、朔方，一般皆由通化门出，并在此祖饯送别^①。如《玉海》卷 170 记载：“《旧纪》^②景龙三年八月乙未，（帝）亲送朔方总管张仁旦于通化门外”。“哥舒曜讨李希烈，帝祖（饯）通化门”。“裴度元和十二年宣慰淮西，帝御通化门临遣”。“李吉甫为淮南节度，帝为御通化门祖道”^③。这是由于通化门是交通枢纽，灃河边设有长乐驿，灃河上有桥，行走方便。“上都通化门长店多是车工之所居也。广备其材，募人集车，轮辕辐毂，皆有定价”^[42]。通化门东去，较大的河流为灃水，隋时重建灃桥，

① 祖饯，古代出行时祭祀路神称“祖”，后因称设宴送行为“祖饯”，即饯行。

② 指《旧唐书·中宗记》。

③ 祖道，设宴送行。

以石为之。唐永隆二年（公元681年）增建为南、北二桥。灞桥计15孔，长80余步。又南为“横灞官渡”，在万年县东南25里，为“入蓝田道”。唐代灞水上桥、渡并置，长安城郊诸驿辐辏，行者可以就便取途，以应付交通日繁的需要。

过灞桥后溯灞水而上，经蓝田路入商山路。祖咏《长乐驿留别卢象裴总》诗云：“灞水行人渡（一作绝），商山驿路深”。转入商州的第一个驿站为五松驿。又东南行，上韩公坂，又名韩公堆。白居易《初出蓝田路作》一诗写道：“朝经韩公坂，夕次蓝桥水，浔阳仅四千，始行七十里”。蓝桥在蓝田县南约40里处，因知韩公坂在蓝田县北约30里处。

由韩公坂越横岭至蓝田驿，约在蓝田县北25里处。光化三年（公元900年）六月，宰相王搏“贬崖州司户参军，赐死蓝田驿”^[43]。

蓝田县距长安80里，城南有青泥驿，为出京后第一宿处。蓝田县南25里处置韩公驿。《太平广记》卷153《崔朴》条记载：“朴父清，建中初为蓝田尉。户部侍郎杨炎贬道州司户，自朝受责，驰驿出城，不得归第。其夕次蓝田，（崔）清为经营行李及家务甚周。至后数日，炎南行，清送至韩公驿而别”（本注，出《续定命录》）。又南15里至蓝桥驿。蓝桥驿位于蓝桥（彩图15）南，蓝桥水东侧，乃一山谷中小平地，是蓝田路上有名的馆驿，由蓝桥驿溯蓝桥水南行，经新店子、蓝溪驿至秦岭上的蓝田关，去蓝田县90里，距长安170里。柳宗元《馆驿使壁记》说：“自霸而南，至于蓝田，其驿六，其蔽曰商州，其关曰武关”。所说“其驿六”，即指五松驿、蓝田驿、青泥驿、韩公驿、蓝桥驿、蓝溪驿。

蓝田关即秦汉峽关。秦岭“即南山别出之岭，凡入商洛者必越秦岭而后达”^[44]。开元时期，蓝田关为“六上关”之一，通驿道。唐代皮日休的《蓝关铭》对蓝田关险峻雄伟的形势和控扼秦楚的作用作了形象的描述：“天辅唐业，地造唐关。千岩作锁，万障为控。难图其形，莫状其秀。双扉未开，天地如斗。轧然副启，

人流入济。似画秦国，舖于马底。险不可侵，惟王之心。矧夫兹关，独可归临”。当年韩愈因写《諫佛骨表》而遭贬逐去潮州时，写下了“云横秦岭家何在，雪拥蓝关马不前”的诗句，指的也是秦岭上的蓝田关。

出蓝田关越七盘岭(此非韩公驿与蓝桥驿间的七盘岭)，又东经北川驿、安山驿、麻涧、仙娥驿至商州治所上洛县(今商州市)，距长安 300 里。北川驿、安山驿皆位于商山峰峦中。麻涧附近有商山店。又东为仙娥驿，其地风景秀丽，是商山中的名驿。仙娥驿驿厨供应白面饼子、熏牛肉^[45]，为客旅的上好居所。

商州有驿馆。州城附近有四皓驿。由四皓驿东去 40 里有洛源驿(今乐园一带)，附近丹水上有洛源桥。洛源驿前去为棣花驿。棣花驿以在棣花山附近而得名。棣花驿位于今商州市与丹凤县交界处东侧。又东约 20 里至商洛县(约今丹凤县西北商镇一带)，去商州 90 里。由商洛县东去，约 40 里至桃花驿。再东，至层峰驿。层峰驿中庭有一棵老桐树，白居易、元稹在诗中多次提及此



图 4-7-2 武关遗址

树。白居易《桐树馆重题》中有“笑向中庭老桐树”一句；元稹《桐孙诗》自序中“宿层峰馆，山月晓时，见桐花满地”等句，所写均层峰驿中事。又东行至武关（见图 4-7-2，4-7-3）



图 4-7-3 武关东城墙遗迹

武关在商洛县东 90 里，距商州 180 余里。根据《宝刻丛编》卷 10《唐修武关驿记》知武关有驿。出武关至青云驿。吴融《宿青云驿》诗云：“苍黄负谴走商颜，保得微躬出武关。今夜青云驿前月，伴吟应到落西山”。再东行，越分水岭至阳城驿。阳城与唐德宗时的谏官同名，为了避讳，唐末改为富水驿（又称富春驿）。富水驿古城遗址在今商南县东 25 里，距陕、豫分界处不远。

由富水驿东去，经邓州辖境内的内乡县、临湍县（一名新城县）至邓州治所穰县。邓州为交通四达之地，南诣荆襄、岭南；北达南阳、洛阳，至洛阳 650 里。“邓州天下扃闑，两都南蔽”^[46]。“控二都之浩穰，道百越之繁会”^[47]。长安、商州、邓州道联系着东南半个中国的疆域，是长安通往江南、岭南的捷径。安史叛乱之后，它又是荆襄财赋转输长安的主干道，使唐的国脉得以延续（见图 4-7-4）。

二、商州、上津驿路的开辟

唐代贞观、开元年间，江淮物资通过大运河、黄河、渭水漕运长安；岭南、荆襄的物资多通过汉水、丹水或武关道漕辘陆转至关中。安史之乱后，中原多故，汴水运输受阻，江淮物资改道江汉转襄阳输贡上都。后来藩镇割据，武关道受阻，江淮、荆襄的物资均取道江汉一线，先集中于襄阳，再溯汉水西上。但由于郧乡县（今湖北郧县）南 3 里处的汉水中有滂、净两个险滩，滂滩冬季水浅，净滩夏季水流迅急，不利于舟行，因此，漕运物资至郧乡后，便起陆西北行，经上津县转输。到上津县（位于今湖北郧西县西北 140 里上津堡，陕西山阳县漫川关南。唐时隶属商州）后，或西南陆行至洵阳，再入汉水舟运洋州、梁州，北转关中；或直北陆运 290 里至商州，再经商山路、蓝田路达长安。上津县一时成为水陆漕辘的中心。上津、商州间的道路称“上津路”。

上津路开辟于唐肃宗至德初年。扶风太守兼防御使薛景仙抵御安禄山兵，使安禄山的兵力“南不出武关，北不过云阳，西不过武功”，凤翔成为肃宗平叛的基地。第五琦奏“请以江淮租庸市轻货，溯江汉而上，至洋州，令汉中王瑊陆运至扶风以助军^[48]”。乾元年间，任命李淑明为商州刺史兼上津转运使，这时，江淮、江南、荆襄等地的租贡物资，已不再西运洋州、梁州，而沿上津路直北出商山达京师^[49]。

代宗广德初年，郑某任上津县令，兼商州录事参军专管漕运，其职事甚重；又以本官兼商州的首席参佐，则与州县关系相当深切。这和乾元年间李淑明以商州刺史兼上津转运使的意义相同。

代宗大历年间，关东政局转趋稳定，襄阳集存的物资又回到武关道一线。到德宗建中四年（公元783年），李希烈割据邓州，武关道又阻塞，乃复修上津山路至商州。稍后朱泚在长安作乱，德宗先逃奔奉天（乾县），接着去兴元府（汉中），短时间内又采取第五琦的办法，由上津西经金州（安康）、洋州抵兴元府。德宗的行在上津至金州一段道路，“诏殿中侍御史万俟著治金商道，权通转输”^[50]。此时，上津路已辟为驿路，“山路险阻，车乘难通，仍召贫人，令其搬运，以米充脚价，务于全活流庸”^[51]。

上津路的行程，大体为：由襄阳溯汉水，360里至均州，又西113里至郟乡县。郟乡特设转运院，将物资陆转上津。由上津西行，经金州洵阳县（在洵阳东30里，天宝元年置）之圣公馆至洵阳县。又西120里至金州治所西城县。又西180里至汉阴县汉阴驿。复出方山关（汉阴西32里，贞观十二年置），90里至石泉县。又西320里达洋州兴道县。天宝年间，洋州治所本在西乡县，至德元年移理兴道，其目的之一是为了便于漕运。由兴道西经城固县120里至兴元府。

上津县在唐代属商州管辖。由上津沿甲水而北，180里至丰阳（今山阳），再北110里至商州。《地典·上津堡》条记载：“有官

路北通陕西山阳县”，就是沿唐代的上津驿路。

三、玉山路

唐代中叶，吐蕃进攻长安，郭子仪扼守咸阳原。吐蕃避开郭子仪的守军，绕道周至向长安城进兵。唐代宗闻警，仓卒逃往陕州。皇帝出逃后，长安城就陷入一片混乱。郭子仪不得不撤退，南入蓝田县牛心谷（今名牛心峪），打算由商州去陕州护卫代宗皇帝。郭子仪领部卒数百人及其妻子仆从入蓝田路后，判官王延昌说：“吐蕃知令公南行，必分兵来逼。若当大路，事即危矣。不如取玉山路而去，出其不意”。郭子仪接受这个建议，取玉山路东至洛南。

玉山路是溯灞河河谷而上，至玉山（今蓝田县许庙镇）后，沿倒沟谷水（今道沟峪）东去，经倒迴口（约今道沟峪中的万军回、南石门、沟口一带）至洛水上源，顺洛河而下至洛南的一条山间小径。

四、崔湜开凿商州、石门间的山道

长安、商州间的驿路，因有两个“七盘岭”的盘山路段，行旅至为艰辛。唐中宗景龙年间（公元707—709年），襄州刺史崔湜，提出修建商州新路，并拟开凿运河，连接丹水和灞水，以通漕运。崔湜设计的新路，是由商州向西，沿商山南侧，通至石门，再由石门折北，经蓝田县西境，利用汤峪河开漕渠，达于长安。或由汤峪西北行，修陆路至京师，“以通商州水陆之运”。为开凿商州至石门的新路，“役徒数万，死者十三、四”^[52]。此路修通后，“竟为夏潦冲突，崩压不通”。“行旅艰辛，僵仆相继”^[53]，但官府仍禁止行旅走蓝田关旧道，并“追论（崔）湜开山路功，加银青光禄大夫”。后来崔湜因他事获罪流放岭表且被诛戮后，商州刺史才“奏请复以旧路而行”^[54]。

第八节 长安、洛阳间交通的繁盛 与粮食转输

唐代长安是东、西方邻国使者和商客聚集的国际商业都会，但由于长期在关中建都，使人口剧增，京畿道达 315 万，长安城有人口百余万^[55]，对粮食的需求日增，再加上地主豪强的土地兼并，就更加大了粮食紧缺的矛盾，封建王朝不得不利用漕运江淮一带粟米的办法解决京都粮食供应困难。当时宰相权德舆说：“江淮田一善熟，则旁资数道。故天下大计，仰于东南”^[56]。唐理财家刘晏也说：“潭桂衡阳，必多积谷。……沧波挂席，西指长安，三秦之人，待此而饱；六军之众，待此而强”^[57]。高祖、太宗时期，每年漕运粮二十万石；玄宗开元二十九年，竟年达四百万石。漕运因黄河三门峡有砥柱之险，不得不实行分段仓储，陆路转运，水陆运输相结合。

关中若遇天灾兵祸，经济供给立即处于窘乏状态，封建统治者不得不多次率众去洛阳就食。同时，洛阳有建筑华丽的显仁宫，优于长安城的禁苑，封建皇帝为享乐也经常去洛阳居住。如唐太宗三“幸”洛阳；高宗七“幸”洛阳；玄宗五“幸”洛阳。武则天当朝，定洛阳为“神都”，长期居住洛阳。由于皇帝的车驾经常往返长安、洛阳之间，沿途行宫甚多，交通异常繁忙，驿路地位日显重要，馆驿设置密集。安史之乱后，藩镇作乱，路上安全不如过去，皇帝虽不再东“幸”，但朝臣出官、商贾、行旅往来，依然频繁。所以，德宗贞元二年（公元 786 年），规定从上都至汴州为大路驿，居当时国内驿路的首位。长安、洛阳道是唐代陆上交通的轴心。

一、陆路驿程及馆驿设置

唐代驿制，一般 30 里置一驿站。但长安、洛阳间由于驿运繁

忙，馆驿密集。

长安城内“朱雀街西，近鸿胪寺”设都亭驿^[58]，为使臣官员出入的总汇。出京城东面北首第一门——通化门，15里至灞水西侧，设长乐驿，又有长乐水馆。当时大臣出入，皇帝常命中官赐宴于此。私人送迎尤多。白居易《长乐亭留别》：“灞浐风烟函谷路，曾经几度别长安”。再东行15里至灞河，有灞桥，设灞桥驿，又称滋水驿。灞桥也是朝臣出官宴饯或私人送别的地方，李白《忆秦娥》词写道：“年年柳色，灞陵伤别”。故雅称“销魂桥”。

灞桥为当时京城东郊交通必经处，东北经东渭桥去同州（今大荔）、延州；南行经五松驿去蓝田，均行经灞桥。《长安志》卷七记载：“此地最为长安冲要，凡自西东出峽、潼两关者，路必由之”。长乐驿和灞桥驿为京城近郊驿站，间距只有15里。

灞桥东去30里为昭应县（今临潼），在城南50步设昭应在城驿。玄宗天宝三年改名会昌县，驿名会昌驿，又称昌亭。昭应县东行18里至新丰县（今临潼县新丰镇），有新丰在城驿。隋朝曾在新丰县西设有阴盘驿；在新丰县东置戏水驿^[59]。说明隋代昭应县的驿馆设置也很密集。阴盘城位于驿路，“往来大路必由此城，行人憧憧，无所阻碍”^[60]。

新丰县东行经零口，27里至渭南杜化驿，再东26里至东阳驿，渭南居二驿之间。唐朝末年省去杜化、东阳两驿，置渭南在城驿^[61]。渭南东行25里至赤水店，唐末置驿。又东20里至华州治所郑县（今华县），置佑顺馆，为华州在城驿。华州为京东第一州，邮传驿运至繁。华州西有石堤谷，南通商洛。

华州东北30里处为敷水店。敷水西侧置敷水驿，东岸置罗敷东馆。在敷水馆驿曾发生宦官刘士元与监察御史元稹为争住厅房击伤元稹一事^[62]。

敷水驿东行28里至战国时的魏长城，唐置长城驿。又东2里至华阴县。白居易《公元度授华阴令制》：“华阴当道，东西往来，

先是为驿者，多布厨传”。说明当时潼关道上的驿馆食宿供应，设备齐全。

华阴县北渭水上有兴德津，备渡船2艘，船子（船工）4人，北通同州^[63]。

华阴县东行经华岳祠。旧道在祠北，玄宗开元十二年（公元724年）移道祠南，置东驿。驿址在华阴县东北泉店镇。开元十二年十一月四日玄宗去东都，十日至华阴，刺史徐知仁与信安王祗勒石于华岳祠南的通衢上，并亲制文及诗^[64]。

由东驿东北行，经野狐泉店26里至永丰仓。仓在渭水入黄河口处，有渭津官渡，北通朝邑。“隋（炀帝）义宁元年（公元617年）八月甲子，李渊进兵朝邑，舍于长春宫。丙寅，使建成屯永丰仓，守潼关，防东方之兵。庚午，渊自临晋济渭，至永丰劳军。辛未，还长春宫”^[65]。

永丰仓在潼关西4里，过永丰仓即至潼关。潘岳《西征赋》云：“溯黄巷以济潼也。……幽谷深涧，道之峡，车不方轨^①，号曰天险。”^[66]玄宗开元年间，潼关为“六上关”之一，是唐代第一大驿路的锁钥。潼关置潼关驿，因驿所位于关西，又称关西驿。

潼关南30里有禁谷，为僻道，兵家常用以出奇制胜。黄巢攻潼关，“官军但守潼关，不防禁谷”。“尚让……由禁谷而入，夹攻潼关，官军大溃”^[67]。禁谷在潼关城南30里，有禁谷关。谷之南为洛南界。沿谷水北行，登潼关南原，复折而西，可越过潼关达华阴县境^[68]。

潼关东行5里至黄巷坂，南依高山，北临大河，岸高道狭，车不能并行。又东南行25里至阌乡县（县东南有盘豆驿），入虢州境。再东，经湖城，陕县至东都洛阳。

唐代前期，为供皇帝在东去洛阳途中住宿享乐，沿途广置行宫：昭应县南有华清宫；渭南县西10里有游龙宫；郑县东北3

① 车不能并行而过。

里有神台宫；华阴县西 18 里有琼岳宫，县东 13 里有金城宫。入虢州境后，阆乡县有轩游宫；湖城县有上阳宫；灵宝县有桃源宫；陕县有陕城宫；福昌县有福昌宫，兰昌宫；寿安县有连昌宫、显仁宫、甘泉宫、连曜宫。行宫相接是潼关道上的特色。

长安、洛阳间相距 865 里，行途所需时间，通常约 10 日，日行约三驿。也有行半月余，日行 2 驿。君王行“幸”，途中优游于各行宫，耗时 20 余日。

二、水陆节级运输

唐王朝为保证京师官员、驻军、居民等的粮食供应，充分利用黄河、渭水及两京间的驿路向长安运粮。自高祖、太宗时起，每年约有一、二十万石谷粟，自江淮一带运至京师；其后运输量日益增加。高宗咸亨三年（公元 672 年），关中闹饥荒，监察御史王师顺运晋绛之粟，特在东渭桥北岸置东渭桥仓^[69]，以分担太仓的粮食储备量。玄宗时期，由于府兵制改为募兵制，以往由府兵各自负担的衣粮统改由中央供给。加之政府官吏冗员不断增加，对江淮谷粟的需要增多，长安以东的水、陆运输量随之增大。开元初年，任命李傑为水陆运使，专司洛阳、长安间的粮食输送。三门峡一段，专辟陆路，设递场八处，递场中备有牛车，以供转运。当时的办法是把江南的粮食经山阳渚、淮河、汴河、黄河运至洛阳含嘉仓，自洛阳以西，由中央舟楫署直接经陆路运至陕西的太原仓，再溯黄河至潼关的永丰仓。由永丰仓另换船经渭水运抵长安的太仓。但江淮船工不习黄河水性，翻船事故不断发生；洛阳、陕州间陆运耗费较大，官府甚感困惑。

玄宗开元后期，采用京兆尹裴耀卿的献策，分段仓储，节级运输。江南的粮食，先集运于扬州，再运储于汴水入黄河口处，于河口置仓，由官府另雇船载运。洛阳以西于三门峡东侧置一仓。三门峡一段水险，不用船运，在河北岸开山修路，用车转运十数

里，至三门峡西侧，西侧再置一仓，储存车转之粮。由三门峡西至东渭桥仓，水旺即运，水涸便止。分段短途转运，既不劳船工停留、远航之苦，又可使粮食不停顿地西进，少风险，省运费。玄宗深以为然，遂于开元二十二年八月十四日，在汴水入黄河处置河阴县及河阴仓；在河清县置柏崖仓；在三门峡东置集津仓；三门峡西置三门仓；开三门山北陆路 18 里，“雇民牛车以载”^[70]，以避湍险。自江淮溯鸿沟，悉入河阴仓；自河阴送纳洛阳含嘉仓；又递纳陕州太原仓。自太原仓入纳潼关永丰仓，由永丰仓经渭水运至东渭桥仓，以实关中长安。三年之间，转运粮食 700 万石，省运费 36 万贯。大历四年（公元 769 年）又置汴口仓。这样，由扬州开始，浮于江淮，达于汴水，入于黄河，转于渭水，分段仓储，节级转运，在千里运输线上，江河联接，仓纳陆转，秩序井然。唐代宗时盐铁转运使刘晏不禁赞叹说：“此安社稷之奇业也”。

代宗广德元年（公元 763 年），刘晏为转运使，运输办法进一步改进。仿照裴耀卿的办法，江淮漕船至扬州扬子县即返回。自扬子县至汴河口之河阴仓，自河阴仓至渭水口之永丰仓，自永丰仓至长安的东渭桥仓或太仓，均各以另船转送。仓储、陆转、舟载，皆由转运使直接掌管。并于沿途的扬子、汴州、河阴等地，设置巡院，隶属于转运使下，专司船货的装卸、贮存、警备等事宜。刘晏并在京师设场造船，实行“纲运”^①。水涸季节，利用陆路转运，以保证源源不断地向长安输粮。刘晏的漕运法获得了更大的成功，每岁输粟 110 万石左右，无升斗损耗^[71]。对于国库的补充，军粮和官吏俸禄的支給，起了很大作用。

中唐以后，地方节度使逐渐获得政治经济大权，到了唐末，甚至成了独立割据局面。水陆交通系统被支解、阻断，京师所需粮食，多来自黄河沿岸各地。江淮漕米虽不可得，但长安、洛阳

① 每船载一千斛，十船为一纲。每纲船工三百人，篙工五十名。

间的水、陆运道，仍是唐王朝的经济依托所在。

唐代京都长安附近的驿路，除转输江淮的谷粟外，商贩也用以贩运粮食，他们把粮食由丰收的地方运到荒歉的地方，从价格差额中赚取利润。官府为了平稳粮价，也鼓励商人贩运，以互通有无。如德宗贞元九年(公元793年)正月颁发诏令：“分灾救患，法有常规，通商惠人，国之令典”。令各州府不得闭余。文宗太和八年(公元834年)八月诏令：“岁有歉穰，谷有贵贱，故其轻重，须使流通，非止救灾，亦为利物。同州诸县(今陕西渭南地区)至河中、晋、绛、京西北丰熟之处，宜令近京诸道，许商兴贩往来，不得止遏”^[72]。

除了允许商人贩运粮食外，官府又实行“和籴”、“和糶”。在丰收之后谷贱伤农时，官府出钱以市场价格收购农民的剩余粮食，既能充实仓廩，又保护了农民利益。在灾荒之年谷贵人饥时，官府又把储备的粮食平价售出，糶于百姓，以制止粮价狂涨，安定社会秩序。

开元二十五年(公元737年)，责令户部郎中郑昉、殿中侍御史郑章，在关中和籴粟三、四百万石，从而暂停了江淮漕运，为国家节省了巨量运费。天宝四年(公元745年)，又遇丰收，再次令每斗加价三、五钱，在各地大量收购储存，每岁输京仓者百余万斛。

代宗大历八年(公元773年)，关中又获丰收，大麦每斗降至八钱，粟斗至二十钱，官府怕谷贱伤农，减江淮转运30万石米价并脚价，充作关内和籴费用。大历九年，又拨款70万贯，令京师及诸道转运使作“和籴”用。

德宗贞元二年(公元786年)，又以“折籴”的办法，将青苗税钱折收粮食，收交京兆、河南、河中、同、华、陕、虢、绛、郾、坊、丹、延等州府的粮食，就地存储，以备军卒食用。京兆府又另外拨款收籴，每斗于时价外，加钱收购，储纳于长安附近

的太仓，以备军用。且自此成为制度。德宗时陆贽作宰相年间，一年中通过“和籴”收储的粮食，相当于由江淮转运二年的数量；而其每斗价格，只相当于江淮转运至京师费用的 1/5。诸州府车船蜂拥至太仓，使得京畿地区的运输繁忙异常。

第九节 长安通往“三受降城” 的驿路及“绢马互市”

唐代北方强邻，先为突厥，后为回纥，他们南下时，首当其冲之地为河套地区。所以，当时关内道北境防御，以保护河套地区的黄河为第一要着。为此，在丰州（今内蒙古五原）置西受降城；并在胜州（今内蒙古托克托西南）置东受降城；在安北都护府（今内蒙古包头市）置中受降城。并以灵州灵武城和夏州朔方城为基地，统大军支援丰、胜二州，屯重兵，辟驿路，务求与京都长安畅通无阻，形成一伞状防御系统。唐代河套地区通往长安的驿道有三条：一为循黄河而上，由丰州至灵州，再南经庆州（甘肃庆阳）或西南经原州（宁夏固原）达邠州，至长安。二为循黄河而下，由胜州南经麟州（今神木县）、银州（今横山县党岔乡）、绥州（今绥德县）、延州（今延安市）至长安。三为由天德军（内蒙古乌梁素海东南，乌拉特前旗西北）至夏州（靖边县北白城子），再入卢子关至延州，共计 1800 里至长安。延州、夏州道居上述三道之中，最捷近。“从天德取夏州，乘传奏事，四日余，便至京师”^[73]。为关内道北境的国防主干道。

回纥和唐朝一直保持着密切关系，安史之乱以后，吐蕃占据了西域和河西走廊，唐与西域的交通遭到阻隔时，长安经“三受降城”通往回纥的道路，就取代河西走廊成了另一条“丝绸之路”，“三受降城”南北的几条通道，一时成为东西方交通的要道（图 4-9-1）。

长安至“三受降城”的三条驿路，夏州以北和灵州南侧为沙

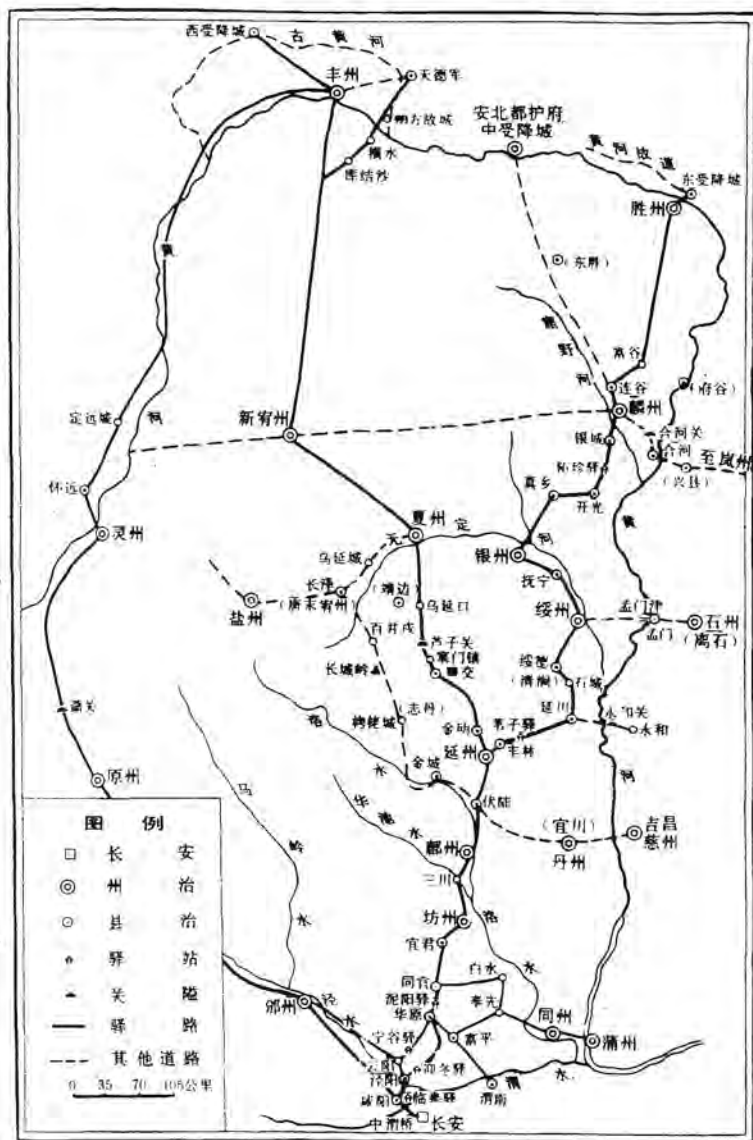


图 4-9-1 唐代长安通往“三受降城”的驿路

碛草原地区，不利于车行，所以，回纥以马易绢的绢帛运输，多由同州道经晋州至东受降城，再经中受降城北去，延州、夏州道多用于驿骑传递军情文报。

一、长安通往“三受降城”的驿路

（一）长安、延州、夏州道与延州、麟州道

唐代由长安至延州的一段驿路，为中路的主干道。到延州以后，分出两条道路，西北经夏州至西受降城；东北经麟州至东受降城和中受降城。

由长安都亭驿西出开远门（长安西城北来第一门）至临皋驿，折北行70里至泾阳县迎冬驿。再东北行经三原县，又折北50里至华原县（今耀县。唐末置耀州）泥阳驿。又北行50里至同官县（今铜川市北），再北历峡道约40里至宜君县（今县西南）。唐高祖武德七年（公元624年）五月，“作仁智宫于宜君”。同年六月，李渊前来避暑，得悉李建成使元吉图害李世民，手诏建成来仁智宫^[74]。宜君又北约百里至坊州治所中部县（今黄陵县）。柳宗元在《馆驿使壁记》中说：“自渭而北至于华原，其驿九，其蔽曰坊州”。同官、坊州均为长安北部屏障。同官“地居畿甸，镇压要冲，路接塞垣”^[75]。县北60里，石崖峻削，道从石峡中行，至为险阻^[76]。坊州“常饰厨传，以奉往来中使及禁军中尉，以求善誉”^[77]。当时宦官充监军，经常在长安、北塞间往返，为奉迎中官，在沿途馆驿为他们准备了酒肉佳肴。

坊州东北90里至三川县，由于地当华池、黑原、洛河三水之会，故名三川，置三川驿。又东北略循洛水60里至鄜州治所洛交县（今富县）。（见图4-9-2）。

鄜州为军事重镇，唐初贞观年间即置鄜州都督府、大都督府，管鄜、坊、丹、延四州。安史之乱以后，置鄜、坊、丹、延节度



图 4-9-2 富县西境古道岭上的驿路堍口

使，均治此，为捍卫长安的北方屏蔽。鄜州亦为商贸之地，白居易《城盐州》诗：“鄜州驿路好马来，长安药肆黄耆贱”。封敖在《授刘础鄜坊节度使制》中说：鄜州“扼朔塞之咽喉，为镐京之管输”、《唐左屯卫将军卢玠墓志》说：“鄜畴旧郊，回中故郡，北通河塞，戎马岁殷。南接都甸，征税日给”。均说明这条驿路在军事、经济上的重要作用。

鄜州又北循洛水至秦汉时的雕阴故城。再北行经甘泉 40 里至野猪峡，为一险隘。又北 30 里至延州治所肤施县。肤施在延水之东，有东、西二城，中隔深涧，均可防御。

延州北去，又分二途：

1. 延州经夏州、天德军通西受降城的驿路

延州通往夏州、天德军、西受降城的道路，是北塞向京城长安传递军情的主要驿路。

延州北去 48 里至金明县（今安塞县南），又北 128 里至延昌县（安塞县北部）。延昌县西北 20 里处有塞门镇，再北 18 里至芦子关。芦子关在延水源头，两岸峙立，形若葫芦，故名“芦子”。此关为

交通要隘。杜甫《塞芦子》诗云：“……延州秦北户，关防犹可倚，焉得一万人，疾驰塞芦子！”知芦子关军事交通地位十分重要。

出芦子关，经屏风谷、石堡城至宁朔县（靖边县东，长城内），又北10里出秦长城，至乌延口；又北经乌延城，计110里至夏州治所朔方县（今靖边县北红墩界乡白城子）。自塞门至乌延，道行山谷，十分险狭。乌延以北为丘陵地带，地势比较平坦。

夏州历来为塞北重镇，交通要冲。由夏州西北行750里至丰州治所九原县，再西北80里至黄河边，河外为西受降城。由丰州东北行，80里亦至黄河边（旧道），又80里至天德军。元和八年（公元813年），“自夏州至天德军复置废驿十一所”^[78]；“自夏州至丰州初置八驿”^[79]。

2. 延州经麟州、胜州至东、中受降城的道路

延州与河套东北部间，当时置绥、银、麟、胜四州。其驿道经地和行程为：由延州东北行，150里至延川县，又北60里至石城（今清涧县），再北140里至绥德州。循无定河北行，80里至抚宁县（今米脂县西），又西北80里至银州（今陕西横山县党岔）。银州城西通夏州，东通麟州，为交通要冲。

由银州东北行100里至真乡县（今葭县西北），又东北100里至开光县（今榆林县安崖乡开荒川下游），又北30里至柘珍驿，入麟州境。又北30里至银城县（故石龟城，今神木县南40里），又北至麟州治所新秦县（今神木县北杨家城）。麟州城三面孤绝，形势险固。

麟州又北40里至连谷城。隋文帝时始置连谷镇，炀帝改为连谷戍，大业十三年废。贞观八年置连谷县（宋置丰州）。连谷县位于富谷近侧，富谷在今府谷县西北长城内方圆百余里的小平川。

“五代折从阮取迂入城堡十余，萝泊川在中，其地方园百余里，如掌之平，故于此置治”^[80]（今木瓜川流域，约木瓜堡一带）。土地肥，“人民殷繁”，“此路有粮，东可以壮振武（军），西可以救

天德(军)”^[81]。由连谷西北行,可至“中受降城”。

由连谷县东北行400里,至胜州治所榆林县。胜州北渡黄河,至东受降城,置振武军。从振武军沿黄河北岸西北行,经云中守捉至中受降城。再西行,经天德军、丰州至西受降城。

(二) 长安经同州、蒲州至东受降城的驿路(单于路)

唐太宗贞观二十一年(公元647年)在漠北设六府七州,内附诸部推唐太宗为天可汗,并于回纥以南、突厥以北开辟一条大道,名“参天可汗道”。置邮驿总计六十六所,以通贡物。又于碛南鹞鹑泉之阳,置过邮68驿,并备驿马、酒肉以供应过往使客。漠北各州府岁供貂皮以充租赋。突厥汗国灭亡后,回纥汗国兴起,辟“回纥路”通往长安。“回纥路”经碛口至中受降城后,沿黄河北侧东行,复经东受降城、朔州、太原府、晋州、蒲州等地折西入同州至长安。长安经同州,蒲州通往漠北的道路是唐朝与回纥间的经济贸易、友好往来的主干道。由于这条路经过“单于都护府”,也称“单于路”(图4-9-3)。

“单于路”虽然驿程较远,但避开了毛乌素沙地,且沿途人烟稠密,道路条件良好,膳食供应与安全保障均优于灵州道和夏州道,所以,唐与回纥“和亲”及大宗绢绸运输,均经同州入“单于路”。

贞元四年(公元788年)十月,唐德宗以咸安公主嫁给顿莫贺可汗,回纥的迎娶礼仪非常隆重,派公主、宰相、大首领及其妻妾千余人欲到长安相迎,并送马2000匹为聘礼。为减轻接待的麻烦,唐德宗令于朔州(今山西朔县)、太原分留七百余,其余至京师^[82]。唐朝皇帝以殿中监、嗣滕王湛然为咸安公主婚礼使,关播检校右仆射,送咸安公主去回纥。又长庆元年(公元821年),唐穆宗以第十妹为太和公主嫁给回纥新立可汗,迎娶和陪送队伍也十分庞大。回纥派宰相、都督、公主等573人、士兵4000人至

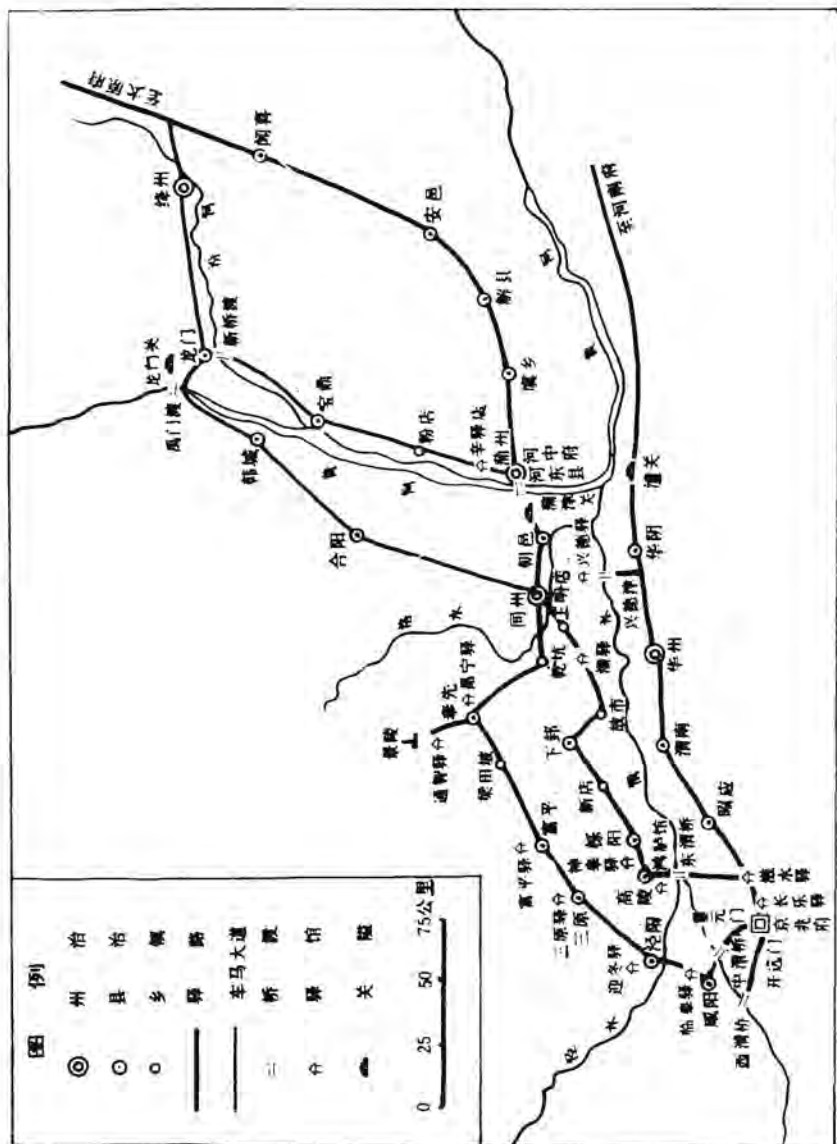


图 4-9-3 唐代长安、同州、蒲州间驿路示意图

蔚州（今山西灵丘）、天德军界等候护卫。唐朝陪送“礼费”500万贯，陪嫁物品以骆驼、车马运送。

绢绸运输数量更为可观，动辄以数十万匹“赏赐”或付马价（回纥以马易绢）。唐太宗时“回纥进马，及宴别，又赐缯采十万匹而还”。大历八年（公元773年）“十一月，回纥一百四十人还蕃（回国），赏以信物（绢绸）千余乘”。唐德宗贞元六年（公元790年）元月，“回纥使移职伽达归国，赐马价绢三十万匹”。贞元八年七月，“回纥药罗葛灵来长安朝贡，给市马绢七万匹”。唐穆宗长庆二年（公元822年）二月，“赐马价绢五万匹。三月，又赐马价绢七万匹。是月，回纥径自发兵，扬言助唐平定藩镇之乱，唐派使臣制止无效，诏发缯帛七万匹赏之，方退兵。同年五月，又赠国信（绢帛）十二车赐回纥可汗及太和公主”。唐文宗太和元年（公元827年），“命中使以绢二十万匹充回纥马价。太和三年正月，又以绢二十三万匹赐马价”^[83]。其数量之大，持续时间之长，在历史上是罕见的。

此路越黄河处，有两处重要的关隘和渡口，即“上关”蒲津关和蒲津渡；“中关”龙门关和禹门渡。而同州扼控两关和两渡，军事地位十分重要。

同州为关中东部重镇和交通枢纽。由长安至同州治所冯翊，有南北二途均可通达：

（1）北路。由长安北经中渭桥70里至泾阳县迎冬驿。泾阳往东，40里至三原县三原驿，又东40里至富平驿，又60里至梁田陂，再30里至奉先县，即隋朝蒲城县，城内有昌宁驿。奉先县北有唐代帝陵数处：于开元四年改名奉先县，取“祠奉祖先”之意，以奉睿宗桥陵。帝陵间有陵道数条，通智驿在县西北景陵下，去县20里；尧山驿在县北光陵下，去县10里；孝城驿在县北泰陵下，去县30里；丰山驿在县北桥陵下，去县30里^[84]，此为专用驿路。

奉先县东行60里至乾坑店，又名界沟，置驿。又东40里至

同州治所冯翊县^[85]

德宗建中四年(公元783年),李怀光由河东入援奉天,往返所经,即咸阳、泾阳、三原、富平、蒲城、同州、蒲津这条路线^[86]。

黄巢入据长安后,李克用自河东入援,“次同州,壁乾坑”,与黄巢起义军战于梁田陂^①,黄巢兵败,李克用“进壁渭桥,遂收京师”^[87],也是由此路进军。

(2)南道 由长安都亭驿东行,经长乐驿、灃桥驿,折北过东渭桥,18里至鸿胪馆,又12里至高陵县,城北150步有神皋驿。圆仁和尚由蒲津经同州、栎阳入长安;圆珍和尚由长安去同州,均经东渭桥。据圆仁《入唐求法巡礼行记》记述:“(渭水)水阔一里,镇临渭水,在北岸上,即渭桥镇”渭水宽度,与目前发掘出的东渭桥遗迹长度相符。

由高陵沿渭水北侧东行,20里至栎阳县。或由昭应县北渡渭水,亦至栎阳。杜甫《自京赴奉先县咏怀》诗记述,“凌晨过骊山”,“北辕就泾渭,官渡又改辙”,即是由昭应县渡渭水,先抵栎阳,再至奉先。栎阳为渭北东去同州的冲要地点。

由栎阳至同州的路线经地,圆仁《入唐求法巡礼行记》记述很详细。由同州西行10里渡洛河,再西行10里到安远村王明店,再西15里到潘驿店,再西40里到故市店。昭宗天复元年(公元901年)十月,朱全忠由河中(蒲州)趋长安,即经由同州至故市,“自故市引兵南渡渭”^[88]至赤水口。由故市再西行25里到下邽县附近的永安店,又35里到新店,再折南行30里到栎阳县。潘驿为同州西出第一驿。当时公私旅行,取南道者为多。

这条路也是隋、唐时河东、河北道贡赋输送之路。隋书《食货志》记述“诸州调物,每岁河南自蒲关,河北自蒲坂,达于京师,相属于路,昼夜不绝者数日”。

由同州去晋州亦有两途:一为东经朝邑县渡蒲津至蒲州。隋

① 梁田陂,地名,约今兴镇。《读史方舆记要》五十四记为在郃城县西30里。

朝末年，李渊由晋阳起兵攻关中，兵围河东，“自引军而行，朝邑法曹武功靳孝谟以蒲津、中湔二城降”，李渊率诸军渡河，至朝邑，舍于长春宫，然后进屯冯翊^[89]，即由此道。二为东北行经郃阳、韩城至禹门口，渡河过龙门关至绛州。

蒲津关、蒲津渡为“关西之要冲，河东之辐辏”^[90]，长安东北的门户。唐代在此建舟桥，置上关，均以蒲津名。蒲津西有西关城，在河西县东2里，东有东关城，在河东县西2里。蒲津关即战国、秦时的临晋关，汉以后改为蒲津关。此处黄河中间有洲，流分为二，河渚上置中湔城，东、西两流用舟船造浮桥，河桥连锁三城。

（三）长安经郃州、灵州通往西受降城的驿路

唐代灵州治所在今宁夏回族自治区灵武县西南十数里处。唐的沿边诸州，以灵州距长安最近。玄宗开元时期，在西、北沿边共置九个节度使，也以朔方军镇灵武距长安的距离最短。汉、唐时期，北方强邻进扰关中，也多经由灵武，故灵州为长安的西北方屏蔽，灵州道为关中西北的交通孔道。贞观十七年（公元643年），唐太宗诏徵薛延陀汗，准备与薛延陀会于灵州；贞观二十年，唐太宗亲至灵州，诏抚漠北诸汗国内附，被推举为“天可汗”。安史之乱，玄宗逃奔四川，肃宗在灵州即位，借用回纥兵力，平定了叛乱，收复长安、洛阳二京。

由长安去灵州有两条驿路：一条经郃、宁、庆三州，一条经平凉府和原州。

郃、宁、庆至灵州路线，乃由长安西北行300里至郃州，由郃州北渡泾水，70里至定平县（今甘肃宁县东南政平镇）枣社驿，再北循马岭水（马莲河）西侧，140里至宁州，又130里至庆州。再溯马岭水西源上行，640里至灵州。此路当时沿途置驿，为官驿大道。

另一条路经邠州、泾州至原州，由原州折向东北，循葫芦河谷而下，560里至灵州。这段路程地势平坦，便于车行。

二、唐与突厥、党项、回纥诸民族的沿边互市

(一) 唐与突厥“蕃市牛马”

突厥是西北缘边一个较大的游牧部族，长期与内地有密切交往。隋初，分裂为东突厥和西突厥。大业三年(公元607年)，隋炀帝巡视榆林(今内蒙古托克托县西)，欲出塞外，发动人役，修了一条由榆林郡通往东突厥牙帐的御道，“长三千里，广百步”。唐朝初年，继续保持着通使和通商关系。唐高祖武德二年(公元619年)，“时大乱之后，中国少马，遇突厥蕃市牛马，以资国用”^[91]。唐初，即开始了互市关系。贞观年间，“又遣使多赍金、银、帛，历诸国市马”^[92]。此后，双方经常进行互市。《旧唐书·突厥传》记载，自开元十五年(公元727年)恢复了唐与突厥绢马互市，唐“每年赍缣帛数十万匹就边以遗之”。开元二十三年(公元735年)，突厥违旧例，“一年再市”，“纳马倍多”，达14000匹。玄宗因可汗初立，特意多留，汰其弩劣，“十退一二”，“酬绢五十万匹”^[93]。买12000匹马付绢50万匹，每匹用绢40余匹。据《敕突厥可汗书》说，突厥“每年纳马不过三、四千匹”，有时也达6000匹。“迎之朔陲交领”^[94]。唐代与突厥的沿边互市，一般都在关内道北部边境进行，都是通过长安通往“三受降城”的驿道运出运进。

(二) 唐与党项“置场买马”

唐朝前期，党项羌为吐蕃所逼，被迫迁往甘肃、宁夏和陕北一带。由于与内地接壤，通商往来频繁。唐朝政府除严禁兵器不得输出互市外，普通商品则可自由出入，而且对于通商还给予适

当保护。所以，唐与党项的通商关系保持时间很长，到五代时仍在继续往来。《旧唐书·西戎·党项羌传》记载，宪宗元和十五年十一月，命太子李寮为宣抚党项使。由于部落繁富，时远近商贾，赍缯货入贸羊马甚多。唐朝为了边境安全，规定只能在沿边界一带置场买马，不许蕃部到内地来。到了五代后唐庄宗同光（公元923—926年）以后，党项“大姓之强者，各自来朝贡”。（后唐）明宗时（公元926—933年），“诏沿边置场市马，诸夷皆入市，中国有回鹘、党项马最多。明宗招怀远外，马来，无驽壮皆集，而所售过常值；往来馆给，道路倍费。其每至京师，明宗为御殿见之，劳以酒食”；走时，“又厚以赐赆，岁耗百万计”^[95]，因而，后唐大臣们纷纷谏止。此后，仍在边地市场售马给值，不准进入长安。

（三）唐与回纥的绢马贸易

唐与回纥的关系，可以说是为古代兄弟民族间友好往来的典范之一。这种关系源远流长，早在唐初，太宗与吐迷度就奠定了友好关系的基础。贞观三年（公元629年），回纥“始来朝，献方物”，双方沟通了联系。贞观二十年（公元646年），回纥十一部酋长自愿归附，“请置唐官”，太宗以回纥各部为六府七州，“拜吐迷度为怀化大将军，瀚海都督”，同时开“参天至尊道”，置68驿，进一步密切了双方政治、经济、文化关系。贞观二十二年（公元648年），吐迷度被乌纥所杀，其子婆闰继位后，与唐关系更加密切，多次派兵助唐攻战。天宝末年，安史叛乱，回纥助唐一收长安，两复东都（洛阳），消灭史朝义，立下了不小战功。肃宗为了酬谢回纥，一则把宁国公主嫁给葛勒可汗，开有唐以“天子真女”和亲之始；二则每岁赠绢七万匹^[96]；三则约定绢马互市。从唐肃宗乾元时（公元758—760年）起，双方开始了大量的绢马贸易。因此，绢马互市是唐与回纥友好关系的继续和发展。

回纥在绢马贸易中换取了唐的大量绢帛，一方面满足本民族的生活需要；另一方面，由于当时吐蕃占据河西、陇右，东西交通必取“回纥道”^[97]。因此，回纥利用自己是东西方交通枢纽的条件，“居间贩卖”，在东西方贸易中获取巨额利润^[98]。同时，大量的丝绢贸易，必然要求回纥提供充足的马匹，也就刺激了回纥畜牧业的发展。

唐肃宗即位以后，由于“西戎陷陇右，国马尽没，监牧使与七马坊名额皆废”，马政走向了衰微期^[99]。而马却是装备精锐骑兵必不可少的物质条件，又是军需运输、驿站通讯、侦察联络的必备工具。在唐朝急需马匹充实国用，回纥急需绢帛谋取厚利的共同需要下，就在边地设立马市，开始了长期的绢马贸易，并专设“印纳使”一职掌其事^[100]。

新、旧《唐书》和《唐会要》中有不少唐急需回纥马充实军骑的记载。贞元三年（公元787年），李皋为山南东道节度使，“市回鹘马益骑兵”。元和十一年（公元816年），唐宪宗讨吴元济，“命中侍以绢万匹市马于河曲”^[101]。更典型的是，唐朝政府急需从回纥买马充实军骑一事，成了德宗释恨和亲回纥，从而改变对外政策的一个重要原因。德宗由于受过登里可汗的侮辱，执政后一直推行联合吐蕃打击回纥的错误政策，致使吐蕃威胁日益严重。李泌欲劝德宗联合回纥以围困吐蕃，但深知德宗恨回纥入骨，难以说服。他选择了“会边将告乏马，无以给之”的时机，并以北和回纥“马亦易致”为诱饵之一，终于获得了成功，而德宗也得到了“聘马二千”^[102]。

回纥和唐的有识之士，都认识到绢马互市对双方有利；特别是唐朝把这一贸易当作是对抗吐蕃的策略。代宗大历八年（公元773年）回纥来市，“有司以回纥赤心马多，请市千匹。郭子仪以为如此逆其意太甚，自请输一岁俸为国市之”，结果，“市六千匹”。郭子仪献一年俸禄市回纥马，是深知绢马贸易具有政治、军事、

经济多方面的意义。

唐与回纥的绢马贸易自肃宗乾元以后至回纥汗国崩溃前夕（公元840年）这80余年间，通过绢马互市、联姻及朝贡回赠、每岁定量赐予等渠道，输入回纥马约百万匹，输出绢帛约两千多万匹^[103]。这些巨量的绢帛，都是通过长安通向“三受降城”的驿道，车载畜驮而去。回纥商贾除活动于中亚外，到内地经商的也以千计。他们在长安等地置资产，开店铺，有不少人与汉族通婚，久居不归^[104]。绢马互市也促进了民族融合。

第十节 京畿地区的“丝绸之路” 南、北二道及南由路

丝路交通经过两汉的开拓经营，到唐代发展到鼎盛时期。

唐太宗刚即位时，东突厥颉利、突利二可汗率兵40万攻至长安西城外渭河便桥北，唐太宗率兵至便桥南；经过对话，颉利可汗和唐在便桥上结盟。贞观三年（公元629年），唐太宗命李靖、李绩、柴绍等分六路出兵，突利可汗被迫归降。第二年，又大破突厥军，俘获颉利可汗。之后，经过多次征战，西突厥衰败，唐朝在天山南北设州，置都护府，沿途设军、镇、城、守捉，驻扎军队，实行军垦，保护丝路安全。驻军、家属、中西客商、使臣、僧侣和当地官民汇集一起，形成丝路上许多繁华的城市。《资治通鉴》在天宝十二年（公元753年）条中记述丝绸之路沿途的情况说：“是时中国强盛，自安远门（即开远门）西尽唐境，凡万二千里，阡陌相望，桑麻翳野，天下称富庶者，无如陇右”。由长安西出的丝路有南、北二道，会合于凉州。丝路交通的繁盛对沿途经济发展的影响很大，无论是全国统一时期或分裂割据时期，丝路沿线的地方政权，都从抽税中增加了国库收入。唐末李茂贞据凤翔自立，财力枯竭，就靠陇关道与陇西和西域贸易，缓解了财政

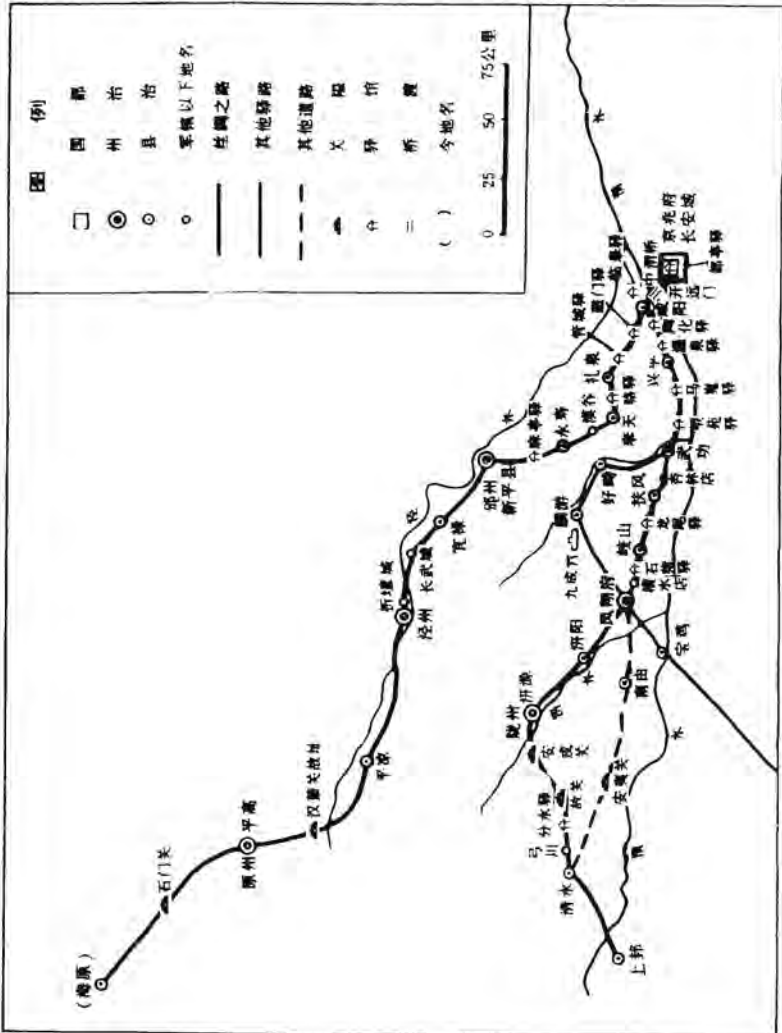


图4 10-1 唐代京畿地区的丝绸之路南、北二道及南由路示意图

危机。

唐初海运尚不发达，丝绸之路成为国际贸易的通道，所以，唐朝政府不遗余力在沿线驻军、屯田、设官置吏、开设驿馆。安全上予以保障，管理上使之完善，供应上保持丰溢，商客络绎不绝。张籍《凉州词》称：“无数铃声遥过碛，应驮白练到安西（见彩图 16）反映了丝路运输的兴旺繁荣。

“丝绸之路”是以长安为起点，有一条主干线和数条辅助路线东西相联，南北交错而形成的交通网（图 4-10-1）。它随着每个历史时期政治上的统一或割据形势，以及沿途各地政治和经济状况的变化而相应地发展、变化着。但是，几条联结着各州城而长期形成的干道，却具有很大的稳定性。

长安西城开远门是丝绸之路的出发点。丝绸之路在长安至葱岭以东虽有万里之遥，而在今陕西境内的南、北二途，各长三、四百里，在全程中占的比例很小。而行旅出长安后，选取不同路径却决定了全程中很长一段距离的不同经地。

由于战争和地方割据等因素，在不同时期一些使节、商旅在某些地区走着不同的路线，虽然总的方向是一致的，但具体路线绝然不同。凉州是出入河西走廊的孔道，但由长安去凉州却有多途。如由长安经邠州、庆州或邠州、原州均可至灵州，由灵州北渡黄河，折西沿贺兰山南间亦可至凉州，五代时高居晦出使于阗便走这条路线。安史之乱后，由于回纥和唐朝友好，西域商人由伊州（今新疆哈密）东北行，经回纥牙帐（蒙古人民共和国和林）折东南经中受降城亦可转至长安，史称“回纥道”。又出于近捷，四川、汉中与陇右的“茶马贸易”，是经由山南道兴州（今略阳县）经长举县至秦州（今天水市），不经过长安。不过在一般情况下，都是由陇州或邠州的南、北二道往返于长安、西域间。

一、丝绸的集散地——国际商业大都会长安

长安是隋、唐的京城，又称西京、上京、中京、上都，水陆交通汇集。城内的东市和西市，“货賂山积”，聚居着很多中外巨商富贾，多经营丝绸为业。当时各地所产丝绸，通过租、调贡献及商贸手段，大量集中于长安；唐朝官府也在长安设坊织绫锦，使长安成为丝绸最大的集散地。西域的使者、商客，通过贡物回赠、马匹交换和贡献赏值，运回巨量丝绸。因此，长安成为丝绸之路的起点；唐朝文明以丝绸为代表远播西域各地。

唐代安史之乱以前，处于上升时期，农业和手工业蓬勃发展，民间普遍种桑养蚕织绸，国殷民富。黄河中下游和长江流域各地，自古为蚕桑区域，织绢业发达。很多地方的富商开设有规模相当大的丝绸作坊，所有这些丝绸产地，均可与京师长安的驿路干线和支线相沟通；并有渭水、黄河、汴水、丹水、汉水所贯连。天宝二年（公元743年），转运使韦坚引浐水到望春楼下，积成广运潭。唐玄宗登楼看新潭。韦坚聚江、淮船数百艘，船上满载各州郡的土特产中，就有很多绫绢。如广陵郡（扬州）船载有锦；丹阳郡（江苏镇江）船载京口绫衫段；晋陵郡（江苏常州）船载折造官端绫绣；会稽郡（浙江绍兴）船载吴绫、绛纱；吴郡（江苏苏州）船载方丈绫。韦坚奏上诸郡轻货，玄宗大喜。于是，玄宗令各州租税改用土物送京城。由于租税改为轻货征调入京，长安的丝绸成为运输的大宗。

唐都长安以丝绸为主要商货输出于西域各地，西域商人也源源进入长安，使长安成为当时世界上最大的国际商业都会；而东市和西市又是长安商业大都会的中心。

长安的东、西市分别位于皇城（内城）的东南和西南，两市各占两坊之地，各有“井”字形的街道，四面各开二门。

西市位于永安渠近旁，与漕河相连，水陆交通十分便利，带

动了西市的繁荣。从西域来的客商，从开远门或金光门进城，首先在西市落脚：建邸店，销售从西域带来的货物。西市的丝行、绢行，又为西域商人提供了充足的丝绸货源。因此，从某种意义上说，西市才是“丝绸之路”真正的起点。

长安城由于是京师所在，官民众多，加上国内、外商贾云集，因而城的规模很大，处城廓东西广 9721 米，南北宽 8651 米，面积 84 平方公里，相当于现存明代西安城的 10 倍。外廓城呈长方形，每面各开三个城门，除正南的明德门一门五观外，其他城门各有三个门洞，每个门洞各有一条大道，与城内主要大街相通。街道都是东西、南北方向，均匀分布并以直角相交。东西 14 条大街，各宽 69 米；南北 11 条大街，各宽 147 米。街道两旁栽植槐、榆、桐、柳，林荫蔽天。朱雀大街是全城的中轴线，全长 5 公里，宽 155 米。这些大街分别与长安城外的各条驿路相接，通往全国各州县及四邻诸国，使得长安驿路通天下。

二、京畿地区的“丝绸之路”南、北二道

（一）长安、陇州、凉州道

长安、陇州道是长安通向西域的主要驿道。隋大业五年（公元 609 年）炀帝经青海西巡张掖；唐太宗贞观元年（公元 627 年），玄奘从长安出发，经兰州去“西天”取经；贞观十五年（公元 641 年），文成公主经秦州、陇西、柏海（青海扎陵湖、鄂陵湖）与吐蕃王弃宗弄赞联姻；中宗景龙二年（公元 708 年）金城公主出嫁吐蕃，都是走的风翔、陇州道。这条道路关系唐代政治、外交、军事进退、国际贸易、中西文化交流，所以，沿途馆驿、逆旅很多，酒饌丰溢，每店皆有驿驴供旅客使臣租用，服务周全。

南道驿程，从长安朱雀门都亭驿西北行，经临皋驿（今西安市西郊枣园村附近）18 里至渭桥。临皋驿为京城西行第一驿，公

私行旅多宴饯于此。再西 40 里至咸阳县，县郭有陶化驿。

咸阳西行 20 里至温泉驿，再西行 30 里至始平县。由于金城公主出嫁吐蕃时，中宗皇帝亲送至此县，故景龙四年（公元 710 年）改始平为金城；肃宗至德二年又改名兴平。天宝年间，玄宗逃蜀，第一天即住金城县。天复三年（公元 903 年），昭宗由凤翔还京，也途经兴平。

兴平西行 20 里至马嵬店，置马嵬驿。安史叛乱，玄宗携杨贵妃逃蜀至马嵬驿，护卫大队停军不前，缢杀杨贵妃于此。刘禹锡《马嵬行》诗：“绿野扶风道，黄尘马嵬驿，路边杨贵人，坟高三、四尺。”

马嵬驿西 30 里至武功县，中经望苑驿。武功西 70 里至扶风县，县东 10 里有“杏林古驿^[105]”。

扶风西 30 里至龙尾驿。又西 20 里至岐山县，置石猪驿。龙尾驿即僖宗中和元年（公元 881 年）郑畋败黄巢兵于龙尾坡之处^[106]。

岐山往西，中经横水店 50 里至岐州治所凤翔府。凤翔府为京西重镇，西通陇州，南接散关道，东北经麟游、奉天通邠州，为交通枢纽。因此，馆驿规模较大，《旧唐书·僖宗纪》说：僖宗光启二年四月，“壬子，朱玫、李昌言迫宰相萧遘等于凤翔驿舍，请嗣襄王煊权监军国事”。宰相、将军能在馆驿议论国事，知其驿舍宽敞。

雍县西北向 70 里至汧阳县（今县西北 5 里许），再循汧水河谷西北行，80 里至陇州治所汧源县（陇县）。岑参《初过陇山途中呈宇文判官》诗：“一驿过一驿，驿骑如流星，平明发咸阳，暮到陇山头”。为唐制常驿日行 300 里的行程。

陇州又西 61 里至安戎关（见彩图 20），依山临水，唐宣宗大中三年（公元 849 年）陇州防御使薛逵徙筑大震关（故关）于此，至为险要。马燧为加强边关防守，曾“立石植树以塞之，下置二门，设篱橰”^[107]。玄宗开元时期，大震关为“六上关”之一，通

驿道。代宗大历三年（公元768年）李晟出陇关袭临洮后，此道阻塞。宣中大中三年（公元849年），吐蕃势衰，秦州来归，复通陇道，因而筑关。五代后梁贞明六年（公元920年），蜀使王宗传“将兵伐岐（凤翔），出故关，……攻陇州”。此道仍通。

故关西至小陇山分水岭，有分水驿，位于陇坻通道最高处。盛唐时，西出陇右者多由此道。文士如岑参赴安西，王维赴张掖，高适去武威，杜甫至秦州，皆登陇坻。

由分水岭西南行105里至秦州清水县，再西行120里至秦州治所上邽县（今天水市）。秦州以西，经兰州至凉州。或由临州狄道（甘肃临洮）县西行至鄯州（今青海乐都），出大斗拔谷至甘州张掖，接凉州通西域驿路。此为唐代丝绸之路主道南侧的辅助路线。

（二）长安·邠州·凉州道

长安·邠州驿路除经由凉州通西域外，又与灵州相联系。它不但是一条商业贸易通道，也是长安西北侧的国防道路，军事屏蔽。这条驿路的具体走向是：由长安城西北行，亦经临皋驿至咸阳。再由咸阳西北行经磁门驿、管城驿^[108]约80里至礼泉县（今县东北10里泔北镇），置礼泉驿。到五代时，此驿荒僻无驿马。《旧五代史·安重诲传》：“（后唐）明宗遣回鹘侯三驰传至其国。侯三至礼泉县，地素僻，无驿马，县令刘知章出猎，不时给马”。再西行，又经骆驿^[109]40里至奉天县（今乾县东），置奉天驿。德宗建中四年（公元783年），泾原兵变，德宗自咸阳奔奉天。

奉天居于交通冲要地点，唐代中叶，西北有事，常置重兵于此。代宗大历二年（公元767年）九月，吐蕃兵围灵州，游骑至潘原、宜禄（长武），诏郭子仪移镇奉天。大历十年（公元775年），吐蕃攻泾州，命朱泚镇奉天行营。

由奉天北出，经漠谷（今乾县北五里）逾梁山，50里至永寿

县新址，又20里至麻亭驿。漠谷乃军事要冲，为兵家必争之地。五代后梁开平二年（公元908年），刘知俊、王重师大破岐兵于漠谷^[110]。由永寿县麻亭驿又北行60里至邠州治所新平县（今彬县）。邠州“盖厚泾，原之形援，固畿辅之藩冲，州实南北襟要也。”^[111]。

由邠州西北循泾水河谷南侧上行，80里至宜禄县（长武）。县治浅水原，“四面险固，皆阻大涧，陡绝，唯一路可上。唐太宗讨薛仁杲，屯兵于此，与折庶城相对，皆天险也”^[112]。宜禄又西50里至长武城，在泾水南岸，隋开皇时筑，武德元年废。大历初年，郭子仪重筑，“城据原首，俯瞰大道，置重兵以防备吐蕃”。其军事、交通地位，可与陇坻相当。

长武又西40里至折庶城，又10里至泾州治所安定县。再西，经原州、会州渡黄河至凉州，凉州至长安1970里。“凉州为河西都会，襟带西蕃，葱左诸国，商旅往来，无有停绝”^[113]。

由长安西出的“丝绸之路”南、北二道，皆束而汇之，达于凉州，然后经河西走廊，出玉门或阳关，经由天山南、北的南、中、北三道，达中国西境葱岭。南道至葱岭设有守捉，保护驿路畅通。

三、南由路

隋唐时由长安越陇山西去，除前述的两条驿路外，在陇关南侧，又有一条经岐州南由县出安夷关至秦州的道路，称“南由路”或“安夷关道”，是一条人行畜驮的捷径。

“南由路”一名，始见于《唐会要·八六·关市》记述大中六年（公元852年）陇州防御使薛逵写给唐宣宗的奏折：“臣当界又有南由路，亦是要冲，旧有水关，亦请准前扼捉。”所谓“旧有水关”，系通关河渡口处的安夷关。过安夷关再西行至秦州，它是陇关道南侧西通陇西的一条辅助路线。

南由县即北魏时的长蛇镇，在渭水北40里长蛇水（今香泉河）

东岸，北去陇州 120 里。《元和郡县志·陇州南由县》条记载：“东北至州一百二十里。本汉汧县地，后魏孝明帝于县西南由谷置县，因谷为名。（隋）开皇二年（公元 582 年），省长蛇县，并入南由。”唐元和三年（公元 808 年）并入吴山县（今宝鸡县县功镇）。吴山县“西有安夷关”^[114]。薛逸称“旧有水关”，则安夷关是遮水为关。“水”指何水，没有说明。有说渭水，有说通关河。以路线实际经地看来，古代这一段渭水河谷是悬崖绝壁，不能通行，所以，安夷关也不会在渭河上遮水为关，当为遮通关河为关。

安夷关道始通于何时，史无明文记载。根据 1986 年甘肃天水放马滩 1 号秦墓出土的 7 幅板绘图观察分析，至迟在春秋、战国时期已为秦人踏勘出来。板绘地图第 3 块木板 A 面地图上，沿渭河流向标示出一条向东的交通道路，并有专门符号且用文字标示出“燔史关”这一地名。道路设关，说明是一条比较重要的道路。该板绘地图整理者何双全先生认为燔史关在陕西宝鸡凤阁岭一带。1978 年 2 月，凤阁岭秦墓曾出土一批秦国文物（见《文物》1980 年 9 期），可以作为当时循渭水北侧存在一条交通道路的佐证。《宝鸡县志》卷二：“佛岩在县西四十里，俗名西武当，北连吴山，洞开陡壁，飞阁悬楼，实为奇丽。”此处被称为“千佛山”的石窟遗迹，地处“方唐铺”附近；而称作“铺”的地名，又往往与古代驿铺道路有关。

“南由路”由今凤翔县（唐的岐州雍县）西南行，经过灵山南侧的紫荆山头到长青，渡汧水，到桥镇，过聚庆桥到县功镇（隋、唐时为吴山县）。由县功镇溯司川河西北行，经司街过后安寺到范家河后，折西南行到香泉。香泉即北朝魏的南由县。自香泉经五峪峡折西北行，进入苏家河河谷。苏家河是通关河的一条支流，因此，沿苏家河西去，即至通关河。“通关河”指通大震关的河流。沿通关河南行约 2 里到元滩河，由元滩河与通关河交会处渡通关河西去，有路通甘肃省清水县山门镇，再西经清水县达天水市，

即唐代的秦州上邽县。通关河与元滩河交会处，即安夷关的所在地。安夷关为唐宣宗大中年间陇州防御使薛逵所筑，在唐的陇州汧源县（今陇县）境内^[115]。甘肃清水县山门镇是个三岔路口：西北有路接陇关道；东经南由县至岐州；西经清水县达秦州。山门镇是南由路的终点（据宝鸡市地方志编委会办公室梁福义调查）。

第十一节 渭水三桥和蒲津舟桥

一、渭水三桥

黄河中游的重要支流渭水，源出陇东，横穿关中平原，在潼关附近注入黄河。长安城位于渭水之南，绵长的河流阻断了长安西去北往的交通。秦、汉、隋、唐在咸阳、长安建都时期，为了便于交通往来，先后在渭水上修建三座多跨木柱木梁桥，统称“渭水三桥”。这三座桥梁，平常为官使往还、贡赋输送、商贾周流等所必经之地，战时是屯兵戍守的所在。由于木质梁柱年久易损，加上天灾人祸及河床北移等原因，古桥的原形已不复存在。近年经过考古发掘，东渭桥的木柱排架墩已全部出土。中渭桥、西渭桥也先后探索到遗址所在，为研究古代木柱木梁桥建筑技术提供了极其珍贵的实物资料。

（一）中渭桥（横桥）

秦、西汉、隋、唐相继建都咸阳、长安。秦时渭水北有咸阳宫，南有兴乐宫，“欲通二宫之间，故建此桥。”^[116]。西汉在秦兴乐宫的基础上修建长安城后，承秦之制，又重加修建，成为渭水南北交通的要冲。此即《水经·渭水注》所说：“水上有梁，谓之渭桥，秦制也”。西汉时并增修东渭桥和西渭桥，合称“渭水三桥”。由于中渭桥位于西汉长安城横门外，所以亦名“横门桥”或“横桥”。隋、唐时长安城南移，原西汉长安城辟为禁苑，仍修中渭桥，

以便于官使北出或西往。

自秦至唐近千年间，中渭桥因天灾人祸，屡修屡毁。但中渭桥的位置，变化不大，基本上仍在原西汉长安城横门北二、三里处，即今西安市北郊六村堡相家巷。考古发现相家巷北1公里许的田地里有木桩和大石块，被认为是汉唐时的中渭桥遗址，与史书记载相符。西汉修建的中渭桥，在东汉末年被董卓烧毁。三国时魏武帝重建。桥的宽度由秦时“广六丈”缩为“广三丈六尺”，桥头仍造有村留神像。后来曹操乘马过桥时，马见神像而惊，曹操令将神像毁于水中。东晋永和十一年（公元355年），前秦苻生曾征调关中百姓修治中渭桥。东晋义熙十三年（公元417年），刘裕入关，桥再次被毁，后魏时又造。北周时期，也经过一次修建。庾信《在司水看修渭桥》诗中有“富平移镗柱，甘泉运石梁。跨虹连绝岸，浮鼃续断航”等语，表明桥头石堤的石梁、石柱，来自富平和甘泉（今淳化县）。《水经注》中记载中渭桥的结构和规模为：长约525米，宽约13.8米。它由750根木柱桩组成67个桥架墩，68个桥孔，平均每孔跨径7.22米；中间桥孔跨径9米。在木柱桩排架群上加盖顶横梁，组成排架墩。在排架墩横梁上置大木梁，然后铺上木板桥面。桥两侧设雕花木栏杆。中间桥孔又高又大，两边桥孔相对低小很多，使桥呈“八”字形。这样，就不致积存雨水，防止桥板腐朽。中间桥孔可通过高大的楼船。两端桥墩上竖立着华表、镇水妖石件、石灯柱等，作为示标、照明用。对照内蒙古和林格尔东汉壁画中的《渭水桥图》^[117]（图4-11-1），桥下是每排四根木柱，柱上有两跳斗拱承托木梁、桥板、桥栏。桥顶随券顶略呈八字形。中渭桥是多跨木梁桥，每跨端点连接处各有四根木柱组成的排架式墩桩支承着，木柱顶部置有两跳斗拱承托桥梁，桥头还有华表、神妖。

唐贞观十年（公元636年）至开元年间，中渭桥又经过两次重修，位置稍有变动，近于太仓，这是因为渭水倒岸的缘故，但

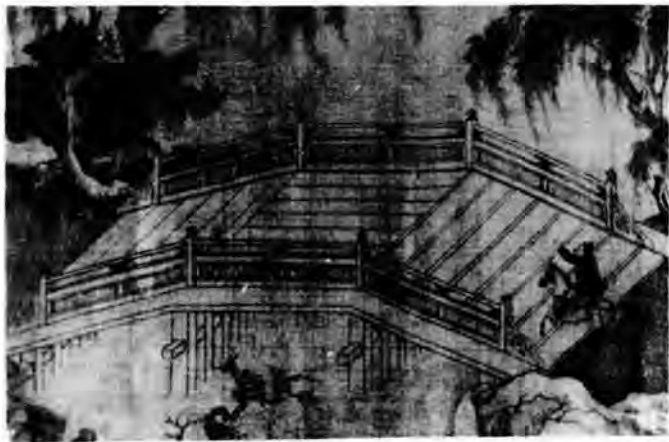


图 4-11-1 渭水桥图（中国历史博物馆资料室藏，
采自《文物》1974 年 1 期）

大的方位仍在西汉长安城横门外。开元年间修建工程比较浩大，和开元九年修东渭桥一样，由京兆尹总其事，京兆府所属各县参加。桥修成后，开元十三年（公元 725 年）进士乔潭为之撰写《中渭桥记》碑文。碑石不知毁于何时，碑文见于《全唐文》。文词有“当农务之隙，司金司木鳩工而积也，水工木工速而至也，挥刃落雪，荷锺成之”；“柱插于坎险，朱栏赭而电弦”；“连横门，抵禁苑”，“南驰终岭、商洛，北走白池、鄜畴”等语。碑文只说“水工木工”，未提石工，知桥为木柱木梁桥。是利用农闲时间施工。此桥在交通上的作用，南通秦岭（终南山）诸栈道，北达鄜州及盐州白池县（今陕西定边县及宁夏盐池县北白盐池）。“连横门，抵禁苑”，中渭桥仍位于西汉长安城横门北旧地。但唐长安城南移甚远，城北筑有东西长 27 里，南北宽 30 里的禁苑。禁苑东接灞水，西接汉长安城，北枕渭水，南连京城。苑西为太仓；中渭桥

在禁苑北，过桥南行，穿禁苑入城内。《旧唐书》中《肃宗记》、《代宗纪》对此有所记载：肃宗至德二年（公元757年）安庆绪叛军占据长安，唐军别将王伯纶等攻中渭桥，破安禄山军后，追击于禁苑中。代宗永泰元年（公元765年），仆固怀恩诱吐蕃兵进攻京畿，代宗分遣诸军屯于长安周围的泾阳、东渭桥、西渭桥、周至等冲要地点，而由代宗亲率六军屯于禁苑内。由于中渭桥南端为禁苑之地，一般行旅不便利用，东去或东北去只能由东渭桥；西去或西北去只能由西渭桥。而官使往还，则多取中渭桥。对商贾和一般行旅来说，唐代东、西渭桥的作用大于中渭桥。

渭水三桥一直延续到五代末年仍继续使用。后周宗羈撰有《登渭桥》诗，诗中提到“仲山朝饮马，还坐渭桥中”^[118]。宋、元以后，中渭桥逐渐失去了它的重要性。

（二）东渭桥

东渭桥始建于西汉景帝五年（公元前152年），其目的在于解决长安与栎阳之间的交通往来。《史记·孝景本纪》记载：“五年三月，作阳陵、渭桥”。汉文帝自代地（今山西东北部）入长安登极，至高陵休止，而使宋昌先驰长安观变，随后亲至长安，皆经中渭桥；说明此时还没有东渭桥。景帝五年“作渭桥”，乃指东渭桥而言。西汉东渭桥，史书记为“通高陵路者曰东渭桥”；“灊水合渭之地有东渭桥”^[119]。可见汉、唐东渭桥都在灊水入渭水处附近。但据文物工作者考察，今耿镇乡白家嘴村至马坊村一带的土层很薄，最厚处仅0.7米，以下是细砂层；以西的算刘村土层仅0.4米。这一带没有发现汉代文化层，说明西汉时期的渭水河床还在唐代的东渭桥遗址以南，则汉代的东渭桥桥址应在唐桥以南偏西处^[120]。

唐代东渭桥遗址北距今渭河南岸2.5公里，距高陵县城11公里。在遗址南北400米、东西50余米的范围内，发现许多当时建

桥的遗物，其中桥址南端有青石桥墩二个，四楞形或圆柱形红松木桩 90 多个，各时代的铜钱、陶、瓷器及不规则的生铁片等。四楞形木桩，长 89 厘米，宽 17.5 或 21 厘米。圆柱形木桩则长度不等。青石条也有数十块，皆经过粗加工。青石条长短、宽厚均不相等，最大者长 1.6 米、宽 1 米、厚 0.2~0.4 米；小的长 0.55~0.94 米、宽 0.3~0.9 米、厚 0.24~0.4 米不等。石条上凿有银锭形和曲尺形沟槽，用以灌铁汁连接。另有卵石，有拳头大小，用铁汁浇铸在一起。青石条和铁汁浇铸的卵石，用以筑桥墩，以固定立于细砂中的松木排桩。桥墩架的迎水面有分水墙，箭头形，用青石条块砌成。除此以外，在桥址南侧附近的文化层中，还发现含有青灰色的素面筒瓦片和厚 4—7 厘米的青灰色素面砖块，筑成路基。在桥址西南 300 米处，今西安市新合乡马坊村附近一曲尺形断崖上发现一条大路，呈西南、东北向，宽 18 米，路面上距地表 0.53 米，路土厚 0.55 米尚未到底。路土上面的土层内也含有青灰色的素面筒瓦片，与唐桥遗址附近的文化层含物相同。该大路应为当时通向东渭桥的驿道^[121]。

在唐东渭桥遗址附近的出土文物中，特别值得一提的是唐开元九年（公元 721 年）所立《东渭桥记》碑石，根据东渭桥遗址出土的碑文和建桥遗物看来，桥是在唐玄宗开元九年修建。其建桥机构和负责人，及材料来源、竣工日期等均有记载。

东渭桥在开元九年冬十月动工修建，施工“未曾踰月”，于当年十一月八日完工。这次修桥的主事人是京兆尹孟温礼；工役的征集范围和具体负责官员包括京兆府士及高陵、奉先（蒲城）、美原（今富平县东部）、同官（铜川市）、华原（耀县）、三原、富平的县令、县尉和高陵县主簿。征集这些县的人役来修建东渭桥，是与这些县的人户出入长安须经东渭桥有关。如唐人薛调《无双传》记载无双出长安，经东渭桥前往富平代宗元陵^[122]。

唐东渭桥的施工技术和建筑结构，为在细砂上树立木柱，木

柱底部用大块青石与卵石围砌。青石板相互间用铁栓板相联结，又在石板、卵石的缝隙中灌以铁汁，石块周围打有木桩，使之结成一个整体。此即碑文所说：“石杭星柱，延虹梁矗如长虹”（“杭，当为抗”）。由此可窥见唐东渭桥的宏伟气魄。“石杭星柱”，就是用大石块把木柱围抗起来。每四根木柱组成一座木排架墩。架墩上置木梁，梁柱间以铁栓板联结。出土的木排架墩上，还遗留不少腐锈的铁栓板。木柱排墩上置横梁，横梁上又架长木梁，联结各个木柱排架。长木梁上铺木板，是为桥面。梁、柱、桥板间用铁栓板联结。桥长400余米，宽10米左右。“横梁极浦”，即连接渭水南北两岸。碑文又说“率前规由”，意为汉、唐时的渭河三桥，施工方法大体相同。

唐开元九年修建东渭桥后，使用百年左右，桥又毁。元和、长庆年间，又修建一次。《旧唐书·崔元略传》记载：元略任京兆尹，“为桥道使，造东渭桥……”。崔元略曾两任京兆尹，一在宪宗元和十三年（公元818年）；一在穆宗长庆四年（公元824年），上距开元九年一百年左右。这次修桥后，一直用到唐朝末年。

东渭桥在唐代是长安东通同州、蒲州、太原府，直北通向延州、夏州、麟州及“三受降城”的驿路所经，不但是交通咽喉，在战略上也具有重要地位，向为兵家所争之地。由于东渭桥为水陆要津，唐朝曾在桥的北岸设渭桥镇及东渭桥仓。唐高宗咸亨三年（公元672年），关中闹饥荒，监察御使王师顺利用河、渭漕运晋、绛一带的仓粟，置东渭桥仓储存。此后，漕运江、淮的谷米，也储存于东渭桥仓和太仓。在军事上东渭桥也曾是屯兵之地，唐代宗永泰元年（公元765年），回纥、吐蕃自泾州、邠州、凤翔府等地兵分数路进攻长安，代宗命李宗臣以淮西兵屯东渭桥；马磷、郝廷玉以镇西、河南兵屯中渭桥，击退了入侵者。唐德宗建中四年（公元783年），朱泚叛乱，占据长安，自称大秦皇帝。德宗逃难到奉天（乾县），李晟自河北定州一带过蒲津关，屯兵东渭桥，与

奉天浑瑊相接应，平息了朱泚之乱，收复了长安城，迎回了德宗。李晟因功封西平郡王。李晟死后，葬于东渭桥北端的奉正原，即当时驻军的地方。由于渭水北移，李晟墓现距渭河仅有 25 米，部分墓道已陷入渭水中。

唐僖宗广明元年，黄巢的农民起义军进入关中后，令部将朱温首先占据东渭桥。因知唐代东渭桥的得失，关系着京城长安的安危。

唐文宗开成五年(公元 840 年，日本平安时代)，日本著名的入唐八家之一、靖盖僧圆仁与其弟子惟正、惟晓、侍役丁雄万一行四人，随十八次遣唐使入唐，就是由蒲州、同州、栌阳经东渭桥进入长安的。圆仁和尚回国后，撰写了《入唐求法巡礼行记》一书，说“高陵县渭桥，水阔一里许，桥阔亦尔，镇（渭桥镇）临渭水，在北岸上”。所记桥阔，基本上与出土的遗迹相符。但由于渭水河床逐渐北移，渭桥镇与东渭桥仓已荡然无存。日本僧人圆仁的《入唐求法巡礼行记》，成为中日文化交流的历史见证被载入史册。1986 年 6 月日本香川县知事公室长松本昭雄、濑户大桥架桥纪念事业室副主干多田稔先生，就日本举办中日友谊桥梁展专程前往东渭桥考察。可见作为中日友好的象征，东渭桥依然发挥着它的深远作用^[123]。

（三）西渭桥（咸阳桥）

西渭桥始修于汉武帝建元三年（公元前 138 年）^[124]，汉武帝修建茂陵，鉴于由中渭桥通往茂陵，道路曲折迂回，诸多不便，就于西汉长安城西出南头第一门——章门（亦曰光华门，即便门）西出直对渭水处修建西渭桥，亦称便门桥。便门桥位于唐代的咸阳县境内，因此，唐代又称“咸阳桥”。西渭桥修成后，不仅在汉代便于通茂陵，而且它是汉、唐时期西通西域，南达巴蜀的咽喉要道，是“丝绸之路”的必经之路。关于西渭桥的位置，历来有

两种说法：清《咸阳县志》、《关中胜迹图志》等书认为在明、清咸阳县东南百步；刘庆柱《秦都咸阳几个问题的初探》^[125]，认为在今咸阳市区以东的林场。这两种说法都是根据今沔河下游的流向来推断。

沔河下游的河床，古今变迁很大，至今仍不断东移。《合校水经注》记载：“丰水出丰溪，西北流分为二水：一水北流为枝津，一水西北流。又北，交水自东入焉。又北，昆明池水注之。又北，经灵台西。又北，至石墩注于渭”。又引《地说》：“渭水又东与丰水会于短阴山内（应为“西”字），水会无他高山异峦，所有惟原阜石墩而已。水上旧有便门桥，与便门对直”。《水经注》已明确指出，西渭桥位于丰水“西北流”者入渭处，并处于高地上。咸阳市博物馆孙德润，李绶成、马建熙等反复考察^[126]，沔水的主干道即沙河，早已乾涸。沙河的上游在长安县斗门镇以北与现在的沔河相接，西北流至咸阳市西南十里的钓台乡马家寨西约一里处，即当地人称为文王嘴的西侧入渭，与《水经注》、《长安志》所载沔水入渭处相符。今日的沔河下游呈东北流，于咸阳市区东侧入渭，为古代丰水的“枝津”。文王嘴为一台地，较其他地方高出5米多，地层结构亦不同于其它地方。河床至地表为黑红色胶泥土层，特别坚硬，河水不易冲毁。这里河床较窄，宽仅1里左右，宜于架桥。文王嘴的地形与《水经注》所载沔河于短阴山汇入渭水的情况亦相符。因此，文王嘴是汉西渭桥的桥位所在地。

文王嘴位于西汉长安城西側33里，西北距茂陵22里。它的位置正符合《三辅黄图》说的“跨渡渭水上、以趋（茂）陵，其道易直”。

另据当地梁明杰老人讲，1978年大旱时，在文王嘴附近的河床内有两根松木桩露出水面1尺多。有人潜入水内，又发现6根东西向排列的松木柱，柱粗4尺左右，顶端两侧为斜面，呈“八”字形，尚未朽烂，不能移动。此种情况1949年前也曾发现过。该

桥迹东北距咸阳市 5 公里。而秦都咸阳和杜邮、汉代的渭城县，唐代的咸阳县城，又在今咸阳市东北约 10 公里处，大体与汉长安城的便门、唐长安城的开远门相直。因而，“丝绸之路”通过此桥。

西渭桥在唐天宝十五年（公元 756 年）被破坏一次。当时安禄山叛军攻至长安，唐玄宗携杨贵妃仓惶向四川逃奔，杨国忠怕安禄山叛兵追击，放火烧桥，玄宗认为不妥，曾说：“庶士各避贼求生，奈何绝其路？”遂令高力士监督将火扑灭，西渭桥得以保存。

《长安志》记载：西渭桥“唐末废。皇朝（宋朝）乾德四年（公元 966 年）重修后为暴雨所坏。淳化三年（公元 992 年）徙置孙家滩。至道二年（公元 996 年）复修于此”。此后，未见重修西渭桥的记载。明朝洪武四年（公元 1371 年），咸阳县迁于今咸阳市区内，西安府至咸阳间的驿路过渭水处无桥，而于咸阳县东南设渡，称“咸阳古渡”。明朝嘉靖年间，冬春作舟桥，夏秋以舟渡。清朝光绪三十四年（公元 1908 年）十月，十三世达赖喇嘛晋京朝贡，路过咸阳、西安时，曾在“咸阳古渡”处架造木桥，但其后不久，又废坏。

西渭桥在军事上有着十分重要的地位。唐太宗即位不久，曾在西渭桥上与大举进逼长安的突厥颉利可汗会盟，化险为夷，使其退兵^[127]。对此事辽代陈及之曾绘有《便桥会盟图》^①。唐肃宗至德二年（公元 757 年），郭子仪驱走安禄山叛军收复两京时，曾由西渭桥进屯漓西。唐代宗广德初年，吐蕃败唐军于周至，渡便桥入长安。永泰初年，吐蕃再次入侵，代宗诏诸将屯驻东、西渭桥扼守。唐德宗建中四年（公元 783 年），朱泚作乱，德宗诏韩游瑰拒朱泚兵于西渭桥。

唐代长安西侧的咸阳桥和其东侧的灞桥一样，都是人们送客惜别的地方。王维送元二使安西，曾于西渭桥头作《渭城曲》：“渭

① 现藏于北京故宫博物馆。

城朝雨浥轻尘，客舍青青柳色新。劝君更进一杯酒，西出阳关无故人”。后经唐人谱成歌曲，成为有名的《阳关三叠》。天宝年间，大举南征，权臣杨国忠四处捕人，强行入伍，百姓苦于应役。军队出发时，兵卒的亲人哭至西渭桥相送。杜甫即景生情，写下了《兵车行》这一不朽的诗篇：“车鳞鳞，马萧萧，行人弓箭各在腰。爷娘妻子走相送，尘埃不见咸阳桥”。

二、蒲津舟桥

舟桥又称舟梁或浮桥，周文王时即在渭水上“造舟为梁”。见于史书记载的，始于春秋时期秦景公二十七年（公元前541年）“秦后子（鍼）奔晋，造舟于河”（《通典》）。到了战国秦昭襄王十五年（公元前292年）又“初作河桥”^[128]南北朝时，“后魏大统四年（公元538年）造浮桥^[129]”。所有这些记载，只是笼统提了一下，未说明舟桥是如何建造的。

到了唐代，鉴于蒲津桥是长安通往太原府的交通要冲，唐玄宗便下令重新修建。舟桥建成后，命兵部尚书张说撰写《蒲津桥赞》，赞文不仅论述了蒲津桥是唐代河北道、河东道西入关中的第一锁钥，而且比较详尽地谈到了舟桥施工的技术问题，从而使我们了解到古代舟桥的具体作法。

《唐会要·八六·桥梁》目记述：“（玄宗）开元九年（公元721年）十二月九日，增修蒲津桥，纆以竹苇，引以铁牛，命兵部尚书张说刻石为颂”。《资治通鉴》亦书于开元九年。云：“新作蒲津桥，镕铁为牛以系纆”。按开元九年正月“改蒲州为河中府，置中都，六月罢”。增修蒲津桥可能与河中府建“中都”有关。且张说在开元九年任兵部尚书，十一年改为中书令，由此证明开元九年增修蒲津桥不容置疑。开元十二年，又于黄河两岸各造铁牛四个，“夹岸以维浮梁”^[130]。

张说《蒲津桥赞》说：“域中有四渎，黄河是其长。河上有三

桥，蒲津是其一。^①隔秦称塞，临晋名关，关西之要冲，河东之辐凑，必由是也。其旧制，横亘百丈，连艚十艘，辘修竿以维之，系围木以拒之，亦云固矣。然每冬冰未合，春泐初解，流湍峥嵘，塞川而下，如础如臼，……纒断航破，无岁不有。然虽残渭南之竹，仆陇坻之松，败辄更之，罄不供费；津吏成罪，县徒告劳，以为常矣”。这段赞文，指出在开元十二年以前，蒲津舟桥虽然用竹索百丈，连船十艘，用竹缆维系，但是到了春季冰融，舟桥不免被冰块击坏，因而每年耗费巨大，且罪及管理桥津的官员。

鉴于竹索难以抗拒冰块冲击，所以，开元十二年改用铁索办法。《赞文》记述唐玄宗下令改建的情况说：“开元十有二载（公元724年），……通其便，……相其宜，授彼有司，俾铁代竹，取坚易脆。……于是大匠藏事，百工献艺，……是炼是烹，亦错亦锻，结而为连锁，铭而为伏牛，偶立于两岸，襟束于中泚，锁以持航，牛以繫缆，亦将灰水物，奠浮梁，又疏其舟间，画其鹳首，必使奔湍不突，积凌不溢。新法既成，永代作则”。清楚地指明是锻炼铁索以代替竹竿，熔铸铁牛八个，分别置于河两岸以固铁索。

赞文所说“襟束于中泚”，是指蒲津关的一段黄河中间有一洲渚，西魏和隋唐均置中泚城。由于中泚城在黄河中间，所以黄河分为二流，两流的舟桥接合于中泚。因此，赞文说中泚为河桥中间的“襟束”。园仁《入唐求法巡礼行记》卷三也说，河中节度府侧有蒲津关，入关后“渡黄河，浮船造桥，阔二百步许。黄河两（原文为西）流，造桥两处”。但开元十二年锻造的铁链也不是永久不坏，经过130年左右（公元724年至公元855年），又以竹竿代替铁链。《新唐书·李固言传》说，固言出为河东节度使，“蒲津岁河水坏梁，吏撒竿用舟，邀丐行人。固言至，悉除之”。说明唐朝中叶仍用竹竿。又《徐芳编年集·园珍请弘传真言止观两宗

^① 另二桥为太阳桥、河阳桥。

官牒款状》记述园珍和尚由长安返回时，“止同州城，次渡蒲关，……见黄河两岸各有铁牛四头，以纆系脚缚船为浮船之基”。说明在宣宗大中九年（公元855年），铁钁虽废，而铁牛仍存。一直到北宋时，仍用竹缆固定浮桥。

三、对桥梁、津渡的管理

唐代对于桥梁、津口的管理，法令都有明文规定。特别是《唐六典·水部郎中》条下的《注》及《水部式》，对于每一座较大的桥梁，都制订了详细的管理法。

蒲津桥属于唐代四大舟梁^①之一，设有水手及匠。匠数及资格为：“水匠一十五人，本州所白丁便水及解木作者。”凡充任水手的丁，免除课役，不在征防杂抽使役及简点之限。一补水手以后，非身死遭忧，不得换替。匠人由官家付给报酬，“料需多少，预申所司量配。”对本桥负责的官员（如地方官或津吏）及水手，有修理桥梁不使损坏的义务。如不勤于检校，则官员受“下考”，水手决三十杖。修桥所用木料，由岚（岚州治宜芳，今山西岚县北）、石（今山西离石）、隰（今山西隰县）、胜（今内蒙古托克托县西）、慈（今山西吉县）等州负责采伐供应。竹索每三年一换，由司竹监供给竹子（采自秦岭），本桥水手制造。凡桥的丁匠，有制造石笼、纆索的义务者，先役该津的水手及所配兵。若不足用，以镇兵及桥侧州县人夫补充。如桥在两个州县界上，即由该两州县役丁补充。蒲津桥是由济州、同州共同负责。

蒲桥由兵部散官按季分番检校。其看守及工作者人数资格为：“取该县残疾及中男分番守当”。每次五人。

渭水三桥各设守桥丁三十人，于白丁中男内所灼然便水者充，分为四番上下，仍不在简点及杂徭之限。五月一日以后，九月半

^① 《唐六典》注：“造舟之梁四，河三洛一。河则蒲津、大阳、盟津一名河阳，洛则孝义也”。

以前，不得去家十里。每水大涨，即追赴桥。三津各配木匠八人，四番上下。如破坏多，各该桥丁匠不足，三桥丁匠共同工作。如仍不足，由本县量差人夫充役，事了日停。^[131]

凡没有建桥的重要渡口，皆由官设渡船济渡。如麟州的合河关渡，有渡船三艘，每船渡子三人，由关防人充任。同州的渭津关，有渡船二艘，每船有渡子三人，由永丰仓防人充任。渭水鸿渡有渡船四艘，每船渡子三人；泾水泾合渡，有渡船一艘，船子三人，皆由侧近残疾解水者充任。

第十二节 关津的设置

关津是设置于水陆交通干道上的“官署”，以稽查行旅，征收商税。而设在与外境接壤之处的关卡，其作用在严“夷夏之防”，即防止“奸人”出入；并通过关津禁止若干物品尤其兵器、钢铁流入外境而资敌。由于关津处设有官吏、戍卒驻守，又可保证行旅安全。关津制度有防御、治安、维护交通等多种功能，是我国古老的制度之一，隋、唐沿袭不变。

古代的关，名称很多。有称关口、关隘、关津；亦称关门、关卡。它的初义是“界上之门”，为驻兵戍守的要塞。关塞有控制交通的一面，如《南齐书·萧景先传》：“（萧）惠朗依山筑城，断塞关隘”，限制行旅必须由关出入。《资治通鉴》卷266《后梁纪一》太祖开平元年条，胡三省《注》：“关，往来必由之要处；津，济渡必由之要处”。唐朝在全国设关二十六处，其中上关、中关皆位于驿路险隘之地。《唐六典·六·刑部》记载，京城四面关，有驿道者为上关；余关有驿道及京城四面关无驿道者（但有支路）为中关；其余皆为下关。关的地位是由道路的重要性决定的。

唐朝的关，大部分因袭隋朝而设。《隋书·地理志》记载，在今陕西省境内设有关官者，计有：京兆郡所属的长安、周至、蓝

田、华阴；冯翊郡所属的韩城、朝邑；扶风郡所属的陈仓、汧源、南由；汉川郡的西褒城；上洛郡的商洛等县境内的关。唐代为了保障京都长安的安全，在京畿道四周设六个上关（京兆府蓝田关、华州潼关、同州蒲津关、岐州散关、陇州大震关、原州陇山关）和五个中关（京兆府子午关、骆谷关、库谷关；同州龙门关；原州木峡关）。在关内道东侧设有中关二（石州孟门关；岚州合河关）；下关一（延州永和关）。在山南西道北部设中关一（兴州兴城关），可谓重关叠障。

唐朝由京城长安伸向全国的驿路干线，都设有关隘控制。如东去洛阳的驿路设有潼关；东北经同州去太原府的驿路，在黄河岸边设有蒲津关；东南去商州、邓州、荆襄的驿路有蓝田关；西去陇州、秦州的驿路有安戎关；西北去凉州的驿路有陇山关；西南去汉中的驿路有散关。另外，荔枝道上有子午关；骆谷道上有骆谷关；库谷道上有库谷关；凤州·兴州·西县道上有兴城关；金牛道上有百牢关和五盘关。武关在唐代未置吏，这是由于盛唐时期，天下太平，武关无用武之地。

唐代关津的官制和职责与隋代大体相同，惟唐代分工更细，制度更严。在职责方面，起初只是管制行旅，伺察奸匿；到后来又掌管征收关税，稽查缉私。关津的官吏设置，上、中、下关各有不同：上关：令1人，丞2人，录事1人，津吏8人。中关：令1人，丞1人，录事1人，津吏6人。下关：令1人，津吏4人。“关令掌禁末游，伺奸匿。凡行人车马出入往来，必据过所（通行证）以勘之。”^[132]

另外，吏部、工部、都水监亦分管关津工作。吏部由考功郎中、员外郎负责关津吏的考绩，以“讥察有方，行旅无壅，为关津之最。”^[133]工部郎中，员外郎各1人，“掌城池土木之工役程式”，“凡津梁道路，治以九月。”^[134]都水监使者2人，“使者掌川泽津梁之政令”。诸津令1人，丞1人，“津令各掌其津济渡舟梁

之事。”^[135]

唐代关津的任务，在不同时期有不同规定。高祖武德九年（公元626年）八月十七日发布诏令，开关弛禁，不仅不征收过往商税，而且连稽查制度也废止了，以便“公私往来，道路无壅；货宝交易，中外匪殊。”^[136]金、银、绫、绢等物，均可自由输出。玄宗开元初年，又重严关禁，规定丝绸、真珠、金银等物，不得与诸蕃互市；特别是金、铁之物，不得度西北诸关。天宝末年安史叛乱，社会经济遭到严重破坏，接着藩镇割据称雄，战乱不止，开支浩大；加上“以军兴，庸调不给，使帑藏涸竭。”为解决国家财政危机，就“障塞天下山谷径路，禁止行人，以收商税征算”。^[137]商人为了逃避交税，遂不由官路往来，绕行小道。唐朝官府不得不堵塞私路，禁止商人穿越，以裕税收。唐律对于偷越关津的人，处分很重，“若无公文，私从关门过，合徒一年；越度者，谓关不由门，津不由济而度者，徒一年半”。这就限制行旅必须通过驿路上的关津出入。

关津的另一任务在稽查过往行人是否携带有违禁物品。代宗宝应元年（公元762年）九月诏令规定：“骆谷、金牛、子午等路往来行客所将随身器杖等，今日以后，除郎官、御史、诸州部统进奏事官，任将器杖随身，自余私官等，皆须过所上具所将器杖色目，然后放过。如过所上不具所将器杖色目数者，一切于守捉处勒留”。^[138]

津与关不同，但对行人有类似“关”的限制作用。有些重要津渡，关、津并置，如龙门、蒲津、渭津、白马津等，关津相连。但关津皆沿自然形势设置，有津处未必即有关。凡有津渡处，行人必须由津济渡。《唐六典》所指的津是天下要津，一般的津渡不可胜计。位于关中地区的渭津（在潼关与朝邑之间）、兴德津（华阴县北）、龙门津、蒲津，都是要津，官府规定了船数、船丁数。船丁每年分五班，轮番供役。据《唐六典·七·工部水部郎中》

条记载，龙门关有渡船三艘，“渡子等皆以当处镇防人充。渭津关有船二艘，渡子取永丰仓人充。渭水津渡船4艘，泾水泾合渡、韩渡、刘控坂渡、睦成坂渡、覆篱渡船各一艘。风陵津船两艘，洛水渡口船三艘，渡子皆取侧近残疾中男性解水者充任。船工“分为五番（班），年别一替”，即分年轮值。船渡的设置，大大方便了行旅。

第十三节 馆驿的设置与驿传管理

驿路上设置驿传、馆舍，是西周、秦汉以来历代沿用的古老制度。隋、唐时期，驿馆的数量又有较大的发展，管理上也有很多改进。唐代的馆和驿既有区别，又有联系。驿设于驿路之上，有宽敞的驿舍，接待往来驿使和官员。驿的任务主要是传递军情文报和接待官使，故又称馆驿或驿亭。馆是州县以上的地方设置的宾馆，一般位于县、州、府城内，不一定临近驿路，称为客馆、宾馆或馆第。

唐代的驿馆不但接待国内官使，也接待外国使客。日本遣唐使每次进入中国境内，沿途州、府立即安排食宿，驿馆提供驿马传车，予以接待。使者到长安东郊的长乐驿时，宫廷内使专程前来迎接，设宴招待，然后接进长安，安置在四方馆内。接待费用，全部由中国馆驿负担。

一、馆驿的设置及人员组织和驿舍、驿马

唐代馆驿的设置，据《唐六典·五·兵部》记载：“凡三十里一驿。天下凡一千六百三十有九所：二百六十所水驿，一千二百九十七所陆驿，八十六所水陆相兼。若地势险阻及须依水草，不必三十里”。在京畿道内，由于过往人员特多，驿务十分繁忙，馆驿间距离较短，分布密集，一般少于30里，而在15里至25里之

间。而关内道北部的荒漠地区和山南道的一些偏僻山地，也有多至 60 里至 100 里左右置一驿站。驿站的设置是根据实际情况而定，并非一律等同。驿站分陆驿、水驿、水陆相兼驿三种，而陕西却以陆驿为主。

（一）京畿道、关内道、山南道的馆驿设置

京畿道所在的关中地区，由于京都所在，四方辐辏，馆驿设置特别密集，长安至潼关间不到 300 里，先后置馆驿 12 个，间距最短者只有 15 里。长安至河中府（蒲津关）有南、北二途，驿程合计 537 里，有馆驿 15 个，平均驿间距离 36 里。长安至延州、夏州、麟州，驿程共 1900 余里，有馆驿近 30 个，平均驿间距离约 63 里。长安至邠州、长武城，驿程 430 里，有馆驿 8 个，平均驿间距离约 54 里。长安至陇州分水岭，驿程 570 里，有馆驿 15 个，驿间平均距离 38 里。蓝田、商州道驿程 600 余里，有馆驿 19 个，驿间距离平均 30 余里。秦岭南、北诸谷道，驿间距离都比较长。如凤翔经凤州至兴元府有东、西二途，共计驿程 870 里（甘肃境内一段未计入），只有馆驿 12 个。金牛道西县（今勉县）至利州（今四川广元）界驿程 290 里，只有馆驿 5 个。文川道驿程 600 余里，也只有馆驿 15 个。加上骆谷道、荔枝道，唐代今陕西境内总计驿路长 7,200 余里，置馆驿 150 余处。

由于古代城市实行宵禁，夜间要关闭城门，不利于紧急军情的传递，所以，临近州、县治所的驿馆，多数位于城外。京畿道的数十个驿站，除都亭驿及礼泉、华原、户县等地的驿站设于城内，其余都临近驿路。

（二）驿站等级及驿马配备

唐代除于上都长安、东都洛阳、北都太原设“都亭驿”外，各道州、府、县视其交通地位，任务繁简，分设六等驿。配备数

量不等的驿马、驿卒(见表4-13-1)。驿马由官府配给,驿卒由民役充任。但今陕西境内众多驿站各属于何等,文献缺载。

唐代各等驿站驿马、驿夫数额(据《唐六典》)

表4-13-1

驿站等级	驿马数(匹)	驿卒数(人)
都亭驿	75	25
一等驿	60	20
二等驿	45	15
三等驿	30	10
四等驿	18	6
五等驿	15	4
六等驿	8	2

(三) 驿站的人员组织

1. 驿长

驿长初称“将”^①或“捉驿”^②,指定当地富人掌驿。由于民贫不堪应命,肃宗至德年间(公元756年)以后,遂由官府接管。代宗宝应年间(公元760—762年)盐铁转运使刘晏开始以“吏主驿事”,才有“驿长”的名称。

由民间主办驿事,见于《通典·三三·职官乡官》:“驿多有将,以州里富强之家主之”。如定州何明远家,资财巨万,“主官中三驿”^[139]。何明远是唐代富翁兼驿吏的典型代表。

“以吏主驿事”,是由政府派官吏任驿长。

驿长的职责主要是:负责文书及军情急报的寄递;接待乘驿官员;管理本驿的驿夫;修整驿舍;设置补充驿马、驿船。此外,每年要呈报驿马、驿驴死损、肥瘠的数目;馆驿经费的支出

① “将”即“长”,头领的意思,曰“从戍”。

② “捉”,掌握的意思。捉驿,掌握驿站工作。

和余存数目。驿马、驿驴若死损过多，要追查驿长的责任。

2. 驿卒

唐代驿卒（又称驿丁、驿隶）由驿馆附近的民役充任。凡丁男每岁服役 20 天，有事而加役的，外加 15 天，但至多不超过 50 天^[140]。服役者先富强户，后贫弱户；先多丁户，后少丁户。各家人丁也是轮番服役。农忙月份，抽富家多丁户，农闲季节，抽贫家单丁户^[141]。

唐代的京兆府长安，由于驿馆密集，驿卒需人很多，代宗广德二年（公元 764 年）下诏，由关内道、河东道，派民轮番赴京兆府所辖各驿站服役。《册府元龟》卷 135 记载：京兆府的驿卒“仍令河东、关内（道）诸州府配，不得偏出京兆府。”驿卒在驿站内主要从事饲养驿马、发运行李、货物，修缮等繁重的体力劳动。

（四）驿站的设施

1. 驿马、驿驴

唐代的驿传工具，以马和马车为主。非急速的传递则用驿驴。

唐代的驿马，主要靠“官给”。官马的左右颊皆烙印上“出”字。《唐六典》又说驿马的项右印“驿”字；项左印“递”字。杜甫《瘦马行》诗：“细看火印（一作“六印”）带官字”，知驿马皆烙印火印。驿马的另一个来源是征用民马供役。这样的结果，“百姓畏苦”，于是又规定，每家养马在 10 匹以下的，“免贴驿邮递征行”。驿马的第三个来源是“官给民养”。就是官家出马，由老百姓喂养。《旧唐书·食货志》记载：“大和初（公元 827 年），判度支王彦威置县遽即邮驿群畜三千三百乘，使路旁民养以取庸，日役一驿，省费甚博”。

驿马有大马和蜀马（川马）两种。大马置于平川及北方地区，山坡险路及江南、岭南暑湿之地，大马不易使用，饲养，置以蜀

马^[142]。后来宣州也产小马，称为“宣城蜀马”。

驿马要定期淘汰老弱，更调健马。华州刺史卢钧，鉴于“关辅驿马疲耗，自买健马，三岁一易”^[143]。自此，华州辖境，驿马不缺。但像卢钧这样的州官不多。也有把皇帝御马拨充驿马的。

《旧唐书·李渤传》记述，泽潞节度使郝士美卒，李渤充调祭使，上疏言所过道途不修，驿马多死，宪宗览疏惊异，即以飞龙马数百匹赐京兆府诸驿，充作驿马^[144]。这是李渤如实向皇帝反映情况的结果。更有官府拨给本钱放贷，以利息收入补充驿马的。

玄宗开元以后，有官用、民用驿驴。当时军事紧急，官马多充军用，间以驴代驿马^[145]。驿事有急有缓，差事急速者给马，一般传递者给驴。长安、洛阳间，由百姓设置私驿，用驴运载，往来很快，称为“驿驴”。短距离传递，驿驴并不慢于驿马。开元“二十九年京兆府奏：两京之间，多有百姓僦驴，俗谓之驿驴，往来甚速，有同驿骑”^[146]。

唐长安城通化门外，是一个交通冲要地方，私人车畜很多，专供行旅租用。《太平广记》卷八四引《集异记》说：“上都通化门长店是车工之所居也。广备其材，募人集车，轮辕辐毂，皆有定价。”

2. 驿舍

驿舍又称“传舍”，供驿卒、驿吏及往来驿使食宿休憩之用。有些驿馆的旁厅，也让行旅住宿。唐代驿馆建筑，普遍是宏大壮丽。特别是位于交通枢纽的驿馆，馆舍有正厅、别厅、旁屋之分；驿内有酒库、茶库、菹库（酸菜）之设^[147]；并有沼、舟、轩、堂和庭除、堂庑等，建筑宏敞、花木成荫，景色秀丽。如唐昭宗未称帝前，随其父僖宗逃蜀经过宝鸡县时，曾写有《题宝鸡驿壁》词（《词综·巫山一片云》），从词中可得知驿有梨园、水池，柳树成荫。又如兴元府褒城县的褒城驿，由于该驿“控三节度治所，龙节虎旗，驰驿奔轺，以去以来，毂交蹄靡”，由是“崇侈其驿，

以示雄大，盖当时视他驿为壮。一岁宾至者不下数百辈”。因而，“号天下第一（驿）”^[148]。元稹于元和四年三月，奉使东川，十六日至褒城县东数里，“遥望驿亭，前有大池，楼榭甚盛”。“已种千竿竹，又栽千树梨”^[149]，俨然像一座花园寓邸。这是唐代驿舍的形象描述。

另如华州敷水驿（今陕西华阴县敷水店），在元和五年四月，先有监察御史元稹自洛阳回长安，至敷水驿，已于上厅住下。中使（宦官）刘士元后至，与元稹争住上厅，并以鞭击伤元稹面部。^[150]知驿馆有上厅、别厅。马嵬驿内还有佛堂。

唐朝的驿舍设施，《国史补》和刘禹锡《管城新驿》一文有所记载。《国史补》卷下说有酒库备有“杜康”酒；有茶库“诸茗毕贮”；有菹库百菜具备。《管城新驿》一文记载：管城驿“在兑之方（兑在西方），面玄负阳（座南向北），门衔周道（门临驿路），墙荫竹桑（驿站周围植有竹桑）。远购名材，旁延世工，既涂宁晰（以土涂墙，甚为洁净）。瓴甃刚滑，术精于内也。蓬庐有甲乙（指正厅，旁厅或上厅、下厅），床帐有冬夏。庭容牙节（前庭可容有牙节之使者），庑卧囊囊（两旁廊屋可置行李驼马）”。“主史有节，役夫有区（主、仆各有住所），师行者有飧亭（军卒有吃饭的地方），孳行者有别邸（相连而行者另有住处）。周以高墉（垣墙很高），乃楼其门（驿有楼门）。劳迎展罽（罽，洁净），洁之敬饩（酒饭干净）”^[151]。

3. 驿田

驿田种植苜蓿，专供驿马、驿驴饲料用。唐代制度，规定每匹驿马给驿田40亩（《旧唐书·百官志》又记为每匹驿马给地四顷），“若驿侧有牧田处，（每）匹（分）别各减五亩”。至于传递的马，每匹只给驿田20亩。这是由于驿骑昼夜兼程，迅速驰骋，劳动量大，耗料较多；传车之马，比较迟缓，日行程较短，耗料较少的原故。马嗜苜蓿，其种子是在西汉时由西域传来的。

（五）驿站经费来源

邮驿经费是一项庞大开支，其解决办法历代各有不同。秦代由官府供给，汉代鉴于费用过巨，驿亭“但设骑置而无车马”，以资减省。汉武帝用变相税收的方法转嫁于民。唐代马匹由官府置备，喂马草料费用则由百姓负担。

唐驿费用是由专税解决。《唐六典》记载：“天下诸州、县钱，各有准常，三年一大税，其率一百五十万贯；每年一小税，其率四十万贯，以供军国传驿及邮递之用”。若馆驿经费不足，也有赐本生利，以利息钱充驿费。《册府元龟》记载：“长安，万年两县各与本钱一千贯，收利供驿，仍付杂驿”。就是由国库拨给补助费作为邮驿开支的基金，只准用利，不准动本。唐懿宗咸通五年（公元864年），曾将此一“先例”在潭、桂、江陵、洪州、鄂州推行。

另外，驿站附近的居民也承担一部分马料和驿路维修的经济负担。上述的官府给马，交由百姓喂养的办法，就是由百姓分担驿费。

二、唐代的驿传管理

唐代的驿传由中央政府直接管理，从中央到地方各级政府，都设专官分理其事。唐的水陆驿传既由官家供给马匹、舟船，对使用人的资格就必须严加控制。车、马、舟、船的调拨管理，亦必须有规章可循。有关驿传的规章制度，唐律都有明确规定。如有增删修订，则以皇帝的诏令发布。

（一）中央管理与地方管理

1. 中央管理

唐代的邮驿隶属于兵部“驾部郎中”管辖。据《唐六典》及《唐会要》等书记载，唐朝多沿用隋朝官制，初称“驾部侍郎”，

后改为“驾部郎”，属于兵部。唐高祖武德三年（公元620年），改称“驾部郎中”；高宗龙朔中（公元661—663年），一度改称“司舆大夫”；咸亨元年（公元670年），仍改称“驾部郎中”。其职掌是：“掌邦国之舆辇车乘及天下之传驿”。“驾部郎中”下设“令史”10员，主管审验驿券；“书令史”20员，主管审验符节；“符宝郎”4员，掌管在皇帝文书上盖印和发放符节凭证。“驿券”是专用于邮驿的；“符节”与军事活动有关。

2. 地方管理

唐在全国设有十五道，每道各辖有州、府、县。道的节度使下设置“馆驿巡官”4人；所属诸州（府）各有兵曹司兵参军，分掌邮驿。都城“京畿”及各县，由县令兼理邮驿事务。

（二）考绩与视察制度

1. 考绩制度

据《唐会要》记载，各道节度使、观察等使，各选清强（清廉、强壮）“判官”一人，专管所属邮驿考绩事务。邮驿系统的官员，一年不犯过错的，列为“中上”，其有过犯者，列为下等。考绩制度相当严格。“判官”一职是专管全道的驿政考绩，与各道中“馆驿巡官”的职责不同。

2. 视察制度

过往驿馆的驿使和行旅，很多是高官显要或王公贵戚，驿吏官卑职微，接待管理，经常遇到阻碍，故唐朝政府除规定各道、州、府刺史、观察使监临外，又以御史兼馆驿使，视察驿站工作，并处理一些偶发事件。据裴潏《请罢内官复充馆驿使疏》记载，唐驿的视察官员，京师由京兆尹，各道由观察使、刺史管理；专管监察的御史台，又有御史充“馆驿使”，专门考察驿务过失错犯。原来监察御史视察馆驿，只是临时兼差，如郑审、第五琦、杜济等，都不专管邮驿。唐德宗兴元元年（公元784年），规定监

察御史中“第一人察吏部、礼部监察史；第二人察兵部、工部兼馆驿使”，有了专职分工。“馆驿使”的设置即由此而来。唐宪宗元和年间，曾以宦官充馆驿使。而宦官仗恃接近皇帝，专横暴戾，招致宰臣反对，遂于穆宗长庆年间废除。

（三）关于“驿使”的规定

凡奉命乘用驿马及止宿驿馆者，均称驿使；驿使是乘驿者的通称。不过，经常乘驿者是奉差遣送递公文的人；其次是到京都述职和新赴任的官员。为了防止滥用驿站交通工具，唐律对遣使乘驿，规定得相当严格。

依据唐律，具备给驿条件的主要包括：有军务要速，或追征报告，遣使使者；诸州有急务大事者；诸郡太守谢上表者；在外中经博士应举入京者；新除都督刺史，并阙三官州上佐者；按察使家口过往者；官员身（死）后家口还乡者；秘书省太史官测候者；赴京告密者等等。“给驿”，包括马匹、食宿。但不从事公务者，依官职品级而区别对待。《唐会要·六·杂律上》规定：“杂令：私行人职事五品以上，散官二品以上，爵国公以上，欲投驿止宿者听之。边远及无村店之处，九品以上及爵（但有爵位即可，不必国公以上），遇村驿止宿亦听，并不得辄受供给”。对使用驿站，规定得十分明确，或只准止宿，或并供饮食。

唐代给驿与传送有缓、急的分别。军务要速给驿马；官员家属过往及诸道进奉回程给传车，即用官车运送。

驿使供给驿马有定限。依据《唐律疏义》数目如下：一品官给传送马8匹；嗣王、郡王及二品以上给驿马8匹；职事三品以上若王4匹；四品及国公以上4匹；五品及爵三品以上2匹；余官爵及无品人1匹。^①

驿使违犯律令，要受到不同惩罚。增乘驿马者，多一匹，处

^① 《唐书·百官志》及《唐律》所载马数略有出入。

徒刑一年；又多一匹者，加刑一等。乘驿马辄枉道（绕行远道）者，一里杖一百，五里加一等。越过所谒之处者，各加一等。经过驿站不换马者，杖八十。若驿使乘驿驴而违犯上述规定，减刑二等。

乘驿马者，不准多带私物。依据唐律，乘驿马者，只准携带随身衣（衣被）杖（弓刀之类），除此以外，多带一斤杖六十，十斤加一等，罪止徒刑一年。这是为了保护驿马。

驿使行程，《唐六典·户部度支郎中》条规定：“凡陆行之程，马日七十里，步及驴五十里，车三十里”。这是车马载重物的行程。实际上，通常乘传车者日行四驿（120里），乘驿马者日行六驿（180里）。遇到军机要事、送达赦书、传送降官、贬官等，驿马每天行十驿以上。《容斋续笔·二》记载，长安、洛阳间相距850余里，急事二日余可达，日行400余里。《元和郡县志》记载，天德军经夏州至长安1800里，急驿四日余。《旧唐书·玄宗本纪》记载，天宝十四年十一月丙寅（十一日）范阳节度使安禄山叛乱的消息，壬申（十七日）即传送到临潼县华清宫玄宗的行在。范阳（今北京市）至长安2500余里，驿马日行400里左右。玄宗天宝年间，为杨贵妃自涪州至长安驿贡生鲜荔枝，全程2100里，限三日（又说七日）内送到，日行程达600里以上。杜牧有“一骑红尘妃子笑，无人知是荔枝来”的诗句，形容人们只见飞马如神，却不知马上所带者何物。顾炎武《日知录》说，赦书日行500里，达16驿以上。难怪韩愈诗云：“衔命山东抚乱师，日驰三百自嫌迟”。这都充分反映了唐代驰驿的盛况。

驿使在驿站要换马、止宿，但停留的时间有严格规定。《唐律疏义·杂令》记载“以三日为限”；长安都亭驿只准滞留一天。《唐会要·六一·馆驿》记载：“诸使至京师，经一日以上，即停乘驿及供给”。这是由于“都亭驿”出入人员太多，容纳不了更多滞留人员。超过时限者，另行安排。《唐会要》记载代宗永泰元年（公

元 765 年)三月,“京兆尹兼御史大夫第五琦奏,使人缘路,无故不得于馆驿淹留。纵然有事,经三日以上,即于主人安置馆(舍),存其供限。如有家口相随,及自须于村店安置,不得令馆驿将(供给)什物、饭食、草料”。

(四) 传符、驿券和过所

《唐律疏义》记载:“驿使发遣时,给予符券;得凭符券在一定限期内乘用驿马。未得符券,辄乘驿马者,处徒刑一年”。唐朝沿用南北朝以来的办法,给驿凭传符、驿券。

唐代的传符,各称很多。太子监国用“双龙符”;京都留守用“麟符”;诸州刺史用“青龙符”、“驺虞符”、“朱雀符”、“玄武符”。这些传符,是由隋代因袭而来。隋开皇七年(公元 587 年),发给诸州的符,是随方位,按五行配合法。东方总管刺史给以青龙符,南方给朱雀符,北方给玄武符,西方应为白虎符,但因唐高祖李渊的祖父名叫虎,为了避免用“虎”字,改称为“驺虞符”。“传符”又名“传信符”,汉代以来都是用木板制成。而《宋史·舆服志》则说:“唐有银牌,发驿遣使,由门下省发给”。这种银牌,阔一寸半,长五寸,面刻隶字“敕走马银牌”五个字。

“牌的上首有孔,用皮带贯穿悬用,后来撤罢不用”。但银牌与传符究竟是谁先谁后,或同时并用,已无法考证。

唐代除去传符、银牌外,还有纸造的“驿券”。《青箱杂记》记述:“唐以前发驿,并给传往来。开元中务从简便,方给驿券,驿之给券自此始”。《文献通考》记载:“开元十八年(公元 730 年)润六月敕^①,比来^②给传使人,为先传马,事颇劳烦,自今以后,应乘传者,宜给纸券”。发给驿券的主管机关,从京师出发的,由门下省发,在各地方的,由留守及诸军州发给(《唐六典》)。到唐

① 敕,皇帝的诏书。

② 比来,近来的意思。

德宗贞元八年(公元792年),门下省奏:“邮驿条式,应给纸券,除门下外,诸使诸州不得给。往还券至所诣州府纳之。别给券俾还。其常参官在外除授及假宁往来并给券,从之”^[152]官员随之家属,亦承例发给驿券。《唐会要·六一·馆驿》记载:“贞元二年(公元786年)敕云:诸道进奉却回,及准敕发遣官健家口,不合给驿券人等,承前皆给”。

行旅出入关卡要凭“过所”,“过所”即通行证。过所有木制和缙帛两种,都有正副两份,过关时由关令勘查合符。《新唐书·百官志·司门郎中员外郎下》记载:“度者本司给过所”。即过所由司门发给。“凡行人车马出入,据过所为往来之节”。而度关文件有多种,一般平民只用过所。

过所中经常见到“蒲关勘出”或“潼关勘入”字样,离开长安曰“出”,赴长安曰“入”。

度关文件有过所、行牒、长籍三种。《新唐书百官志·司门下》云:“度者本司给过所,出塞踰月者给行牒,猎手过所给长籍,三月一易。蕃客往来,阅其装重,入一关者余关不讯”。

过所上一般要写明身份职业、年令、所带行李和旅行目的。唐代宗宝应元年(公元762年),因军务关系,又令骆谷、金牛、子午等路,必须在过所上具明“往来行客所将随身器械”,然后才能放过。

据唐律,在征役番期及罪谴之人,皆不合给过所。可知过所的主要作用,是防止军士或后备军的逃亡,其次才是罪人或逃犯的度越。唐行“府兵制”,过所必须载明身份、年令、籍贯,为的是防止壮丁和军伍的逃匿,是保障兵源的重要措施^[153]。

(五) 驿运租税、谷粟的奖罚

唐代对于由江淮运往长安的财赋谷粟,十分认真看待。负责转输的官员,成绩优异者,记功升迁;完不成任务或有过犯者,

处以流放或死刑。

宪宗元和六年（公元811年），刑部侍郎王播代卢坦为转运使，“建议米（由江淮）至（东）渭桥，五百石亡五十石者死。”^[154]“其后判度支皇甫铸议，万斛亡三百斛者（赔）偿之，（亡）千七百斛流塞下，（超）过者死”^[155]。州、县官负责“纲运”时，“送轻货四万，书上考”^[156]，即考绩列为上等。文宗开成初年，“为长定纲，州择清强官送两税，至十万（贯）迁一官，往来十年（不出差错）者授县令”。^[157]

德宗贞元二年（公元786年）十二月明令规定，“从上都至汴州为大路驿；从上都至荆南为次路驿。知大路驿官，每一周年无败阙，与减一选，仍任累计。次路驿官，二周年无败阙，与减一选，三周年减两选”，^[158]即在一年、二年、三年内没有发生过犯事故，可提前升官晋级。有功者赏，有过者罚，赏罚严明，保证了各项规章制度的贯彻执行。

（六）运输报酬

唐律规定，百姓有服役的义务。应役的内容很多，在交通运输方面一般为修路、养路、造桥、开漕渠、充当驿卒及转运军粮财赋等。转运租米、军粮，均付给报酬，称为“佣钱”；即《新唐书·五三·食货三》所说：“民送租者，皆有水陆之值”。

唐代的运价，没有一个全面完整的记载。但从一些零碎事例中，亦可知其概况。中唐时期，江淮漕米由洛阳含嘉仓以车或驮陆运至陕州，驿程300里，大致两斛计佣钱1000文。代宗年间，自扬州至汴州，“每驮费二千二百”^[159]。德宗贞元年间，由长安太仓运米至泾州、平凉供应戍边兵卒，“一斗转运之费当和籴之五斗”。^[160]即运费相当于粮食收购价的五倍。代宗宝应二年（公元763年），“刘晏始以盐运为漕佣，自江淮至渭桥（仓），率十万斛佣（钱）七千缗”^[161]。《唐会要·八七·转运盐铁总序》称，大

体上每驿十五千，为其常例。唐朝政府为了养活百官、军卒，在粮、盐运输上虽“用斗钱运斗米”^[162]亦在所不惜。

第十四节 各种运输工具

唐代的交通工具，仍以车、驮、骑乘为主，动力都是牲畜。同时，又以人作为动力，出现步辇、肩舆。车、驮用以运货载客，步辇、肩舆则用以载人。

一、马车、牛车和步辇、肩舆

唐代的达官贵人，特别是老年人和妇女出行，为了安全、舒适，仍多乘车。由于唐代国力殷富，盛产马匹，故在通都大邑，以马车为多。京畿地区的长安、咸阳道上，冠盖云集，车马轰鸣。所以唐代诗人有不少描述车马的诗篇。“秦城多车马，日夕飞尘埃”^[163]。“车驰马走咸阳道”^[164]。“九衢车马轰如雷”^[165]。通过这些诗作，可以想知当时“车马火热”的情景。

皇帝、大臣远行，一般乘车。如唐太宗在贞观十八年十一月壬寅，车驾至洛阳。二十年三月己巳，车驾返京师。官吏朝谒，朝官出使，地方官吏入朝，出于礼制，乘车为多。

驾车的牲畜不限于马。特别是运输货物，则以牛车为多（见图4-14-1）。《隋书·牛弘传》记述，牛弘弟牛弼，好酗酒，射杀弘的车牛，说明是以牛驾车。唐中宗崇饰寺观，役民运木石，韦思谦之子嗣立上疏谏止说：“转运木石，人牛不停”^[166]。唐宪宗用兵淮蔡，京畿地区民户供军役，“车数千乘相错于路，牛皆馈军，民户多以驴耕”^[167]。也说明是以牛车供军役。《旧唐书·李石传》记述，咸阳令韩辽请开“兴成渠”旧漕，在咸阳县西十八里，东达永丰仓。说“此漕若成，自咸阳抵潼关三百里内，无车挽之勤，则辕下牛尽得归耕，永利秦中矣”。正是以牛驾辕。



图 4-14-1 唐墓出土的三彩牛车

步辇即用人力推动的车子。辇，本为军中运器物所用，后演变为载人的步辇。《资治通鉴》开元十三年纪事，“玄宗去东都，有司辇载供具之物，数百里不绝”。《注》云：“《司马法》及贾公彦所云，皆言行军之用，此所谓辇载，兼凡器物而言”。转而为人乘用时，则乘步辇。五代后唐明宗长兴四年（公元 933 年），蜀王孟知祥受册封时，“升玉辂、至府门。乘步辇以归”。

肩舆。也称软舆，是以人步代车轮而行的交通工具。初在宫中使用，逐渐普及到民间。《隋书·仪礼志》说：“今辇制象辒车而不能施轮，用人荷之”。又说：“今舆制如辇，但小耳”。说明在隋朝时已开始使用肩舆。《旧唐书·李训传》记述，“甘露之变”，文宗乘软舁出紫宸门，升含元殿。《资治通鉴》记述此事时称“软舆”。“软舆，盖以裯褥积而为之，令人举之”。玄宗开元三年九月，以马

怀素为左散骑常侍，使与右散骑常侍褚无量更日侍读，每至阁门，令乘肩舆以进^[168]。房玄龄晚年多病，太宗去玉华宫，诏玄龄居守，听卧治事。玄龄乘肩舆入殿，太宗感动得为之流涕。李纲、以足病赐步舆，听乘至阁。韦思谦，辞疾不许，诏肩舆以朝^[169]。唐朝中期，宰相、重臣，乘肩舆入朝的事例很多。

五代时，有将肩舆称为“担子”。《旧五代史·卢程传》记述，后唐庄宗即位，卢程与豆卢革并命为平章事。受命之日，即乘肩舆入朝。庄宗听左右说：“宰相担子入门”，大为骇异，登楼见之，笑着说：“所谓似是而非者也”。即似是车而非车，“似是而非”遂沿为成语。卢程使晋阳宫册封为皇太后，山路险阻，安坐肩舆。名士也乘肩舆。白居易致仕后，与香山僧结香火社，每次都是肩舆往来^[170]。

另有竹舆。竹舆即“担子”，也称“肩篮”或“篮舆”，是肩舆的一种。唐朝妇女出行，多以担子代替车辇。竹舆形似兜笼，巴蜀妇女经常乘用。《新唐书·裴玢传》记述，裴玢在山南西道为官，以疾辞位，入朝时，妻乘竹舆。《旧唐书·郗士美传》把竹舆称作“肩篮”。《资治通鉴》元和五年纪事，把肩篮称作“篮舆”。这条纪事的《注》说：“篮舆，即今日之轿也”。

肩舆、竹舆、轿，都没有以轮承载，舆和轿两字，都从车旁，说明它有车的作用，由车演变而来。

二、驮畜

牲畜驮物，则以驴、骡、骆驼最多。《隋书·食货志》记述，隋炀帝西巡张掖时，大队马、驴为他的随从人员和军卒运粮食、物资，经青海大斗拔谷时，士卒冻死者十分之二、三；马、驴冻死十分之八、九。于是，在大业九年，下诏课关中富人，按其资产多少出驴，往伊吾、河源、且末运粮。殷富之家，多者一次出驴数百头，价至万余。唐僖宗广明元年（公元880年）奔兴元府，

道中缺少粮食供应，汉阴令李康以骡负粮数百驮送至洋州作贡献，从行军士始得饱食。《资治通鉴》此条《注》云：“以驴马负物为驮，唐递驮每驮一百斤”。北方用骆驼驮物则更为普遍。《旧唐书·安禄山传》记述，安禄山攻陷长安、洛阳后，常以骆驼运两京宫中宝物于范阳（见图片 4-14-2）不计其数。



图 4-14-2 西安市郊中堡村唐墓出土的载物骆驼

三、骑马风气的兴盛

骑马是唐代人民“行”的重要内容。从皇帝、宫妃、朝臣、名士到庶民百姓，都喜欢以马代步。甚至也有骑牛、骑驴的。

皇帝如唐太宗、唐玄宗就爱骑马。《旧唐书》卷二记载：“太宗……亲出玄武门驰六骑幸渭水上”。《旧唐书·王毛仲传》载：“天宝中，玄宗在华清宫，乘马出宫门，欲幸虢国夫人宅。玄礼曰：未宣敕报臣，天子不可轻去就。玄宗为之回辔”。说明天子小规模外出，亦乘马而行。唐代武将常以“善射骑”为重要条件，所以，武将出入都骑马。太宗及高宗时的大学士褚遂良，入朝、退朝，都是骑马而行。代宗时的盐铁转运使刘晏，“每入朝乘马”^[17]。唐高祖武德年间、太宗贞观年间、玄宗开元、天宝时期，公主、贵妃、宫女骑马也是普遍现象。《旧唐书·玄宗杨贵妃传》说：“玄宗凡有游幸，贵妃无不侍从，乘马”。李商隐每次长途跋涉，也多骑马。

朝臣遇有急务，也是骑马飞驰。据《续博物志》记载：“肃宗时有告保定（据《新唐书地理志》：保定即安定，今甘肃泾川）太守反者，令李泌乘千里马往案之。辰时达保定，申时归奏事”。唐代安定郡治安定县，在长安西北493里。扶风郡即凤翔府，在长安西315里，距安定约300里左右。一天多时间在扶风、安定、长安间骑马往返，行程达500里以上。唐代无论在驿站或官民之家，都充分利用马这一交通工具。可以说在唐代的近三百年中，马是交通中最主要的运力。

参 考 文 献

[1][5]《隋书·七〇·李密传》

- [2] 《隋书·二四·食货志》
- [3] 《隋书·三·炀帝纪上》
- [4] 《隋书·五一·长孙览传附晟传》
- [6] 《石门铭》。
- [7] 《资治通鉴·一六五·梁承圣元年》。
- [8] 《册府元龟·四九八·邦计部·漕运》。
- [9] 《旧唐书·一四·宪宗纪》。
- [10] [11] 清雍正《敕修陕西通志》卷36引《册府元龟》。
- [12] 《资治通鉴·二五六·僖宗光启二年》。
- [13] 《晋晖墓志铭》。《考古》1983年7期。
- [14] 见《孙樵集·兴元新路记》。
- [15] 《元和郡县志·二二·洋州兴道县》。
- [16] 《三国志·蜀书·姜维传》。
- [17] 《晋书·三七·济南惠王遂传》附曾孙《司马勋传》。
- [18] 《旧唐书·一一四·来稹传》。
- [19] [21] 李之勤：《唐代骆谷道上的几个驿馆》。《人文杂志》1984年3期。
- [20] 宋敏求：《长安志·一八·豳屋县》。
- [22] 《太平御览》及《国史补》。
- [23] 《舆地纪胜·梁山军·景物》。
- [24] 《新五代史·六三·前蜀世家》。
- [25] 《旧五代史·三三·唐庄宗纪》。《新五代史·一四·魏王继岌传》。
- [26] 《旧五代史·七四·张虔钊传》。
- [27] 《读史方輿纪要·五五》。
- [28] 《全唐诗》卷5《王维集一》。
- [29] 《资治通鉴·二九二·后周显德二年》。
- [30] 《资治通鉴》卷273。

- [31] 《唐六典·六·刑部·司门》。
- [32] 《周书·二一·尉迟迥传》。
- [33] 《隋书·三七·梁睿传》。
- [34] 《太平寰宇记·一三二·襄城县》。
- [35] 《全唐诗》一函八册。
- [36] 《舆地纪胜·一九一·大安军景物目上》。
- [37] 《全唐文》卷606。
- [38] 白居易：《出守杭州路次蓝谿作》。见《白氏长庆集》。
- [39] [150] [157] [158] 《唐会要·六一·馆驿》。
- [40] 《唐会要·八六·道路》。
- [41] 《宝刻丛编》卷一。
- [42] 《太平广记》卷84引《集异记》。
- [43] 《新唐书·一一六·王搏传》。
- [44] 《读史方輿纪要》卷3。
- [45] 《云溪友议》卷11收录李日新《题仙娥驿》。
- [46] 李华：《临湍县令厅壁记》。
- [47] 符载：《邓州刺史厅壁记》。
- [48] 《资治通鉴》卷219《肃宗至德元年十月》。
- [49] 《新唐书·一四七·李淑明传》。
- [50] 《新唐书·二二五中·逆臣朱泚传》。
- [51] 《冬至大礼大赦制·陆宣公集制二》。
- [52] 《旧唐书·七四·崔湜传》。
- [53] [54] 《册府元龟》卷697。
- [55] 京畿道人口数字，见梁方仲《中国历代户口、田地、田赋统计》。上海人民出版社出版。长安城人口，见《韩昌黎全集·论今年权停选举状》：“今京师之人，不啻百万”。《新唐书·地理志》记载，京兆府天宝元年户部注籍为：361921户；1960188人。
- [56] 《新唐书·一六五·权德舆传》。

- [57] [69] [161] 《唐会要·八七·转运盐铁总序》。
- [58] 范成大：《雍录·三》。
- [59] 张守节：《史记正义》：“今新丰县东北十一里戏水，当官道。”
- [60] 宋敏求：《长安志》卷15。
- [61] 宋敏求：《长安志》卷13。
- [62] 《旧唐书·一六六·元稹传》。
- [63] 《唐六典·六·工部》。
- [64] 《唐会要·二七·行幸》。
- [65] 《资治通鉴》卷184。
- [66] 《读史方輿纪要》卷52。
- [67] 《新唐书·二二五下·黄巢传》。
- [68] 毛凤枝：陕西《南山谷口考》。
- [70] [71] [154] [155] [156] [159] [160] [162] 《新唐书·五三·食货三》。
- [72] 《唐会要》卷90。
- [73] 《元和郡县志·四》。
- [74] 《资治通鉴》卷190、191。
- [75] 《金石萃编》卷113。
- [76] [111] 《读史方輿纪要》卷54。
- [77] 《旧唐书·一六二·李儵传》。
- [78] [81] 《全唐文》卷705李德裕《条疏边上事宜状》。
- [79] [166] 《旧唐书·一五·宪宗纪下》。
- [80] 清《嘉庆重修一统志·榆林府卷古迹·旧丰州》条引《元一统志》。
- [82] [83] 《旧唐书·一九五·回纥传》。
- [84] 宋敏求：《长安志》卷28。
- [85] 清《嘉庆重修一统志·同州府卷古迹》。

[86] 《旧唐书·一二一·李怀光传》。

[87] 《新唐书·二一八·沙陀传》。

[88] 《资治通鉴·二六二·天复元年十月》。

[89] 《资治通鉴·一八四·隋义宁元年》。

[90] 《全唐文》卷 226 兵部尚书张说《蒲津桥赞》。

[91] 《旧唐书·五七·刘文静传附赵文恪传》。

[92] 《旧唐书·七一·魏征传》。

[93] 马俊民：《唐与回纥的绢马贸易》《注》37。《中国史研究》1984 年 1 期。

[94] [100] 《全唐文》卷 717 崔元略《李公墓志铭》。

[95] 《旧五代史·一八三·党项传》。

[96] 马俊民：《唐与回纥的绢马贸易》《注》4：按《资治通鉴》卷 220 “至德四年”记载：“岁遣回鹘绢二万匹”。后之论者即以此为据，认为唐每岁赠回纥绢仅二万匹，实误。据《唐大诏令集》卷 128《册回纥叶护司空封忠义王制》，知“每岁送绢二万匹朔方军”，仅是给叶护太子的。《唐大诏令集》卷 129《册回纥为英武威远可汗文》还记有至德二年十一月封磨延啜为英武威远可汗时，“每岁赠绢五万匹”。故知每年实赠回纥绢共七万匹。新、旧《唐书》漏此记载。《中国史研究》1984 年 1 期。

[97] 关于“回纥道”的详情，可参阅黄盛璋《敦煌写本〈西天路竟〉历史地理研究》。载《历史地理》创刊号。

[98] 沙畹《西突厥史料》第 166 页。另见范文澜《中国通史简编》第二册第 517 页。

[99] 《唐会要·六六·群牧使》。

[101] 新、旧《唐书·李皋传》。《唐会要·七二·马》。

[102] 《资治通鉴》卷 233。《旧唐书·一九五·回纥传》。岑仲勉：《隋唐史·唐之马政》。

[103] 陈俊谋：《试论回纥路的开辟及其对回纥的影响》。

1985年9月兰州《丝绸之路及西北史地学术交流会议》论文。

[104] 朱绍侯：《中国古代史》中册第十一章。

[105] 清《嘉庆重修一统志》凤翔府卷。

[106] 《资治通鉴》卷254。

[107] 《旧唐书·一三四·马燧传》。

[108] 磁门驿见《旧唐书·一九五·回纥传》。管城驿见《全唐文》卷439王谏《为郭令公出上都赴奉天营敕赐锦战袍并口脂等谢表》。

[109] 《旧唐书·一二八·段秀实传》。

[110] 《资治通鉴·二六三·梁开平二年》。

[112] 《武经总要前集·一八上》。

[113] 《三藏法师传》。

[114] 《新唐书·地理志》及《通典·一七三·陇州南由县》。

[115] 清康熙《陇州志·关梁》。

[116] 《三辅黄图》。

[117] 内蒙古文物工作队、内蒙古博物馆：《和林格尔发现一座重要的东汉壁画墓》。《文物》1974年1期。盖山林：《和林格尔汉墓壁画》。内蒙古人民出版社出版。

[118] (唐)徐坚：《初学记》卷七，桥七。中华书局1985年版。

[119] 《史记·孝景帝本纪》《索隐》。

[120] [126] 咸阳市博物馆孙德润、李绥成、马建熙：《渭河三桥初探》。《陕西省考古学会第一届年会论文集》。《考古与文物丛刊》第3号。

[121] 王翰章：《唐东渭桥遗址的发现与秦汉以来的渭河三桥》。《中国考古学会第三次年会论文集》。辛德勇：《唐“东渭桥记”碑读后记》。《考古与文物》1987年2期。

[122] 《太平广记》卷486引《无双传》。

[123] 董国柱:《湮没千年的古桥——唐东渭桥遗址》。《西安今古》1987年8期。

[124] 《汉书·六·武帝纪》:建元三年“初作便门桥”。

[125] 刘庆柱:《秦都咸阳几个问题的初探》。《文物》1976年11期。

[127] 《旧唐书·二·太宗纪》。

[128] 《史记·五·秦本纪》。

[129] 《通典·四六·蒲州河东县》。

[130] 《通典》卷46。《新唐书·四三·地理志》。

[131] 《水部式》。

[132] [135] 《旧唐书·四四·职官志三》。

[133] 《旧唐书·四三·职官志二》。

[134] 《新唐书·四六·百官志一》。

[136] 《唐大诏令集》卷180。

[137] 《白孔六帖·八》。

[138] 《唐会要·八六·关市》。

[139] 《太平广记·二四三·何明远》。

[140] 《通典·三七·食货》。

[141] 《唐律疏义》卷16“擅兴律,丁夫差遣不平”条。

[142] 《唐六典·五·兵部·驾部郎中》。

[143] 《新唐书·一八二·卢钧传》。

[144] 《旧唐书·一七一·李渤传》。

[145] 《新唐书·百官志·驾部郎中》。

[146] 《册府元龟·帝王部·革弊》。

[147] 李肇:《国史补》卷下第16页。

[148] 《孙樵文集·三·书褒城驿壁》。

[149] 元稹:《黄明府诗序》及《褒城驿》诗。

[151] 《刘梦得集》卷26。

[152] 《册府元龟》及《唐会要》。

[153] 吴晗：《传·过所·路引的历史》。《中国建设》1948年1月10日5卷4期。

[163] 薛举：《怀哉行》。

[164] 庄南傑：《伤歌行》。

[165] 刘禹锡：《城西行》。

[167] 《旧唐书·八八·韦思谦传》。

[168] 《资治通鉴·二一一·玄宗开元三年九月》条。

[169] 吕思勉：《隋唐五代史》下册第1034页。中华书局出版。

[170] 《旧唐书·一六六·白居易传》。

[171] 《唐语林·二·政事下》。

第五章 两宋时期陕西道路及驿递交通的发展演变

五代以后都城东迁，长安失去了全国政治、经济、交通等的中心地位。陕西地区成为当时在中国境内并存的几个政权之间的交通走廊。北宋时期，除中原地区的宋王朝以外，在它北边有契丹族建立的辽政权；在西北边有党项族建立的西夏政权，都城在兴庆府（今宁夏银川市）；在西南的大理，西藏的吐蕃，西北的高昌、于阗等都存在着相对独立的地方政权。除辽政权外，宋与其余诸“国”的往来，都必须经过陕西境内的道路。另外，北宋仍沿用隋唐的驿路干线，以都城开封为中心的道路布局，其“西路”仍是唐代的长安、洛阳、汴州道；由宋的汴京通往西北、西南各地，长安仍是北宋西部的交通中枢。特别是北宋与西夏长达百余年的时和、时战局面，使得陕西交通的军事地位十分突出。出于军需物资运输和与西北各游牧部族互市的需要，宋朝政府仍锐意发展陕西各州、府、县的道路交通。

宋代的地方区划称“路”。

“陕西路”辖有关中大部及陕北地区的“永兴军路”和关中西部与陇东南的“秦凤路”（秦州、凤翔府）。陕南的金州（今安康地区）划归京西南路；汉中（今汉中地区）开始划属陕西路，后又划归利州路（今四川广元）。所以，宋代陕西与今之甘肃、四川两省，在道路交通上有着十分紧密的联系。

鉴于陕西、河北两地处于国防前线，为加强战备，特设“陕西六路”，以防御西夏；设“河北四路”，以防备辽、金。为军事

需要而设置的“陕西六路”，相当于六个地方军事分区，史称“经略按抚司路”。“陕西六路”分别为秦凤（秦州、凤翔）、泾原（泾州、原州）、环庆（环州、庆州）、鄜延（鄜州、延安府）、熙河（熙州、河州）及永兴军路（治所在京兆府长安）。“六路”之间有军事通道相连。又以鄜州、延安府毗邻西夏，地当冲要，而设重镇。出于军事目的，北宋在陇山、子午岭、横山地区，开辟了很多军事通道，北宋时期陕西的县乡道路也因此得到发展。

宋代陕西的转运机构、官员的设置也比较多。宋神宗元丰四年（公元1081年），因用兵陕西，于鄜延、泾原、环庆、熙河四路各置转运使。宣和初年（公元1119年），“陕西六路”又各置转运司。北宋对陕西军事运输十分重视。如范仲淹驻守延州时，对西夏实行清野固守政策，增调禁军二十万、厢军十万、乡兵十万，防守陕西北部，这些驻军的生活所需，完全靠“支移”解决。“支移”是官府借口军事急需，强迫各州县农民百姓把秋税谷物送到数百里外的沿边城镇去缴纳，人畜盘费全由送粮者自备。使陕西人民的军运负担沉重不堪。

宋代的军马来源主要靠川茶、汉中茶与西部游牧部族进行“茶马互市”取得；北宋、西夏在和平相处阶段，于边境设置“榷场”，互市土特产品。

宋代的驿递制度，上承隋、唐、五代之后，既有继承，也有变革。继承表现在驿券制度、邮驿法规、巡察考核等方面；变革表现在驿、递的相对分立，实行以兵卒代替民役为驿卒、铺兵等方面。从宋代开始的急递铺组织，影响深远，延用至清朝末年。这是宋代驿运的显著特征。

第一节 北宋、西夏对峙时期廊延地区 军事通道的纵深发展

北宋时期，宋与西夏曾长期处于战争状态。其战争重地在横山南北、子午岭东西，以及当时属河东路管辖的麟州（今神木）、府州（今府谷）等地。京兆府长安通往延安府的道路称“延州道”，是一条主干驿道。但关中地区历经唐末和五代的战争破坏，农业生产一蹶不振，不能承担边防大量驻军的粮秣所需，军粮主要依靠河东路（今山西）汾河中下游地区供应。因而，陕北、关中东部、黄河两侧开辟了多条军事通道和粮道。

延安府为北宋的边防重镇，“往往选将屯兵，与诸路相声援”。^[1]延州，“置鄜、延、丹、坊、保安军路马步军都部署”，“以州为治所，控绥、银、夏、芦子关一带”^[2]。东通河东各地，东北通绥、银（今横山县党岔）二州，北出芦子关（今安塞县北境）至夏州（今靖边县北），西经保安军入宥州（今靖边、定边之间）、盐州（今定边），南通关辅，实为“形胜之地，五路襟喉”。^[3]

延州所在的陕北高原，为一马蹄形的三条山系所构成，从而决定了北宋、西夏构筑军事寨堡的位置和各寨堡间相联系的军事通道的走向。延安府以北，有横山东、西横亘；西南有子午岭，东南有黄龙山；这两大山系呈南北方向插向关中北部。子午岭与黄龙山间的驿路，即延州大道。延州大道的北端和东、西两侧，呈羽状分布着不同走向的军事通道。

一、横山南北的通道

横山西起盐州，东至清涧城西界，东西绵亘数百里，南北宽约数十里。北宋与西夏长达百余年的和、战局面，关键是争夺对

横山的控制。《宋史·三四四·孙觉传》说：“夏人据横山，并河为寨，秦晋之路皆塞”。《宋史·三三五·种谔传》说：“横山绵袤千里，多马宜稼，人物劲悍善战，且有盐铁之利，夏人恃为生，其城垒皆控险，足以防御。”

北宋失去横山，西夏兵“居高以临我”^[4]，使沿边诸州均暴露在夏军面前。北宋据有横山，则西夏只能僻守一隅，远居漠北。

《资治通鉴长编》卷五〇〇“哲宗元符元年七月甲子”条记事说：宋朝“若得横山、天都，亦非常不世之功也。朝廷出师常为西人所困者，以出界便入沙漠之地，七、八程乃至灵州，既无水草，又无人烟，未及见敌，我师已困矣。西人之来，虽亦涉沙碛，乃在其境内，每于横山聚兵就粮，因以犯塞，稍入吾境，必有所获，此西人所以常获利。今天都、横山尽为我有，则遂以沙漠为界，彼无聚兵就粮之地，其欲犯塞难矣！”所以，横山的得失，关系到边防的安危。

西夏是以党项羌为主体的封建政权。据有夏、银（米脂西北）、绥、宥、静（米脂西）五州。党项李元昊执政后，于宋仁宗宝元元年（公元1038年）正式称帝，国号大夏，建都兴庆府（今宁夏银川市），史称西夏。北宋政府反对元昊称帝，元昊遂从康定元年（公元1040年）开始，不断发动对宋的战争。之后，时战时和，构成了北宋的边患。

北宋为了巩固西北边防，在军事上挫败西夏，实行了“渐夺横山之地，又傍取熙（今甘肃临洮）、河（今甘肃临夏）、湟（今青海乐都）、鄯（今青海西宁市）以制之”^[5]的战略计划。在夺取横山过程中，先后爆发了一系列战争，其中主要的有绥州之役、唃兀之役、永乐之役。在这些战役中，不断修治军事通道，每得一地，双方均建筑州、军、关城和寨堡。宋、夏这种进筑与反进筑的斗争，均促进了横山周围军事通道向网状发展（见图5-1-1）。

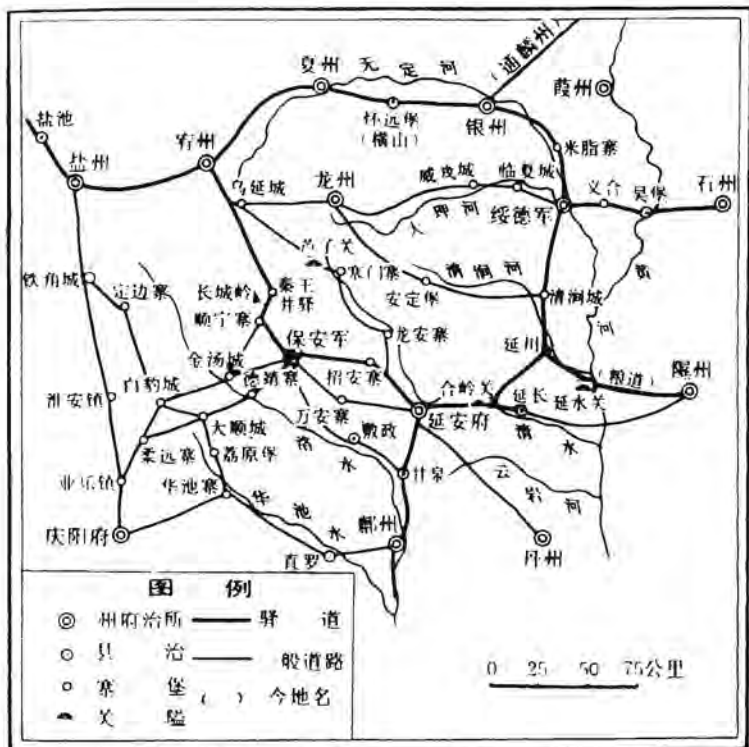


图 5-1-1 北宋时期横山南北道路交通示意图

(一) 西北道：延州·保安军·长城岭道

由延安府西行至保安军（今志丹）有南、北二道。北道由延安沿延水西北行，40里至金明寨，再折西30里至招安寨，再西80里至保安军。南道由延安西行，80里至万安寨，再西北行80里亦至保安军。万安寨“东控五龙川入延州路。”^[6]

保安军旧为延州栲栳城，北宋太平兴国二年（公元977年）置保安军，建三寨驻兵防守。《保安县志略》说：“保安偏在一隅，我之所弃，敌之所不争。然宋自西夏窃据，边隘尽失，……夏之盐、宥，与保安毗连，窥窃尤易。故夏之寇延州，一军出安塞，即以一军攻保安，惧保安有旁出之师截其后也。庞籍之城招安，范仲淹之城大顺及白豹、金汤诸寨，亦恃保安为声援，足扼敌人出入之路也。保安虽僻，在治世为间壤，在敌世即为要径”。此最能说明保安军在当时军事交通上的地位。由保安军沿洛水而下，120里至敷政县，再东至甘泉，入延州道。“经敷政、肤施二县界，山谷不通车轨”^[7]。

由保安军西北行，40里至顺宁寨，又北30里至归娘岭，再10里出秦长城，至奈王井驿，称“长城岭路”。自保安军至奈王井，“在山谷中行，险狭，自奈王井地势渐宽平”^[8]。奈王井再北，“即蕃族界，入宥州、夏州路”^[9]。宥州，本唐长泽县地（今靖边县西部），即唐代由栲栳城出奈长城经长泽县入夏州的通道。此路在北宋时经奈王井驿入平夏，经柳泊岭（今定边县境）、铁巾、白池、人头堡（今宁夏盐池县境）、苦井、三分山、谷口、河北（今宁夏灵武县境），凡九驿700里至灵州怀远镇。即由今志丹县向北，经靖边县的长城乡再折向西，又经定边、宁夏的盐池、灵武渡黄河而达银川市。可知长城岭路为当时保安军北出的总口，东北至宥、夏二州，西行至盐、灵二州。

保安军亦为宋、夏两国的互市之地。先后于宋真宗景德三年（公元1006年）、仁宗庆历四年（公元1044年）“置榷场于保安军及高平寨”。宋朝每年经此路给西夏银、绢、钱、茶等大量财物；民间贸易也很兴盛，“商贩如织”^[10]。西夏于宥州设置宾馆，接待北宋使臣。西夏去宋都汴梁的使臣，也多经此道，故西夏称此路为“国信驿路”^[11]。即两国信使所经行的驿路。此道亦经长泽县南80里百井戍。^[12]

长城岭路更是一条重要的军事通道。《武经总要》记述，自保安军至西夏宥州界 30 里，“可行师”。西夏在公元 1040 年和公元 1096 年，两次三路进攻延州，西路军均由此道南下。

（二）西南道：保安军·金汤城·庆阳府道

由保安军西南行，约 90 余里至金汤城。金汤城在洛水北岸，宋置金汤寨。元丰五年（公元 1082 年），鄜延将曲珍败夏人于金汤。元符二年（公元 1099 年），改为金汤城，为控扼夏人的要所。再西南为白豹城，在庆阳府以北 190 里处，当时为西夏地，康定元年（公元 1040 年），韩琦派任福攻破白豹城。城东 40 里接金汤城^[13]，又东南数十里至大顺城。大顺城在庆阳府东北 150 里处，本名马铺寨，“大顺城在夏人腹中，虏骑每于此驰突，筑城其间，而边患得以少息者，捣贼腹之形势也”。“至大顺城而东北为招安寨，寨为鄜延之项背，守之足以断贼南侵，弃之则关陕之祸且剥肤”。^[14]由于大顺城形势险要，影响到陕西的安危，范仲淹巧施计谋，先运去筑城工具、材料，然后派兵掩护，星夜版筑，当夏人发觉时，城已筑成。“大顺成，而白豹、金汤皆不敢犯，自是寇患益少”^[15]。鉴于马铺寨构筑顺利，在军事上作用很大，宋朝皇帝“赐名大顺”，马铺寨遂改名为大顺城。柔远城在白豹城南 50 里，大顺城西南 40 里。宋仁宗时，夏兵来攻，巡检杨承吉拒战于此。范仲淹筑大顺城时，曾引兵至此，以转移夏兵目标。由柔远寨南行 140 里至庆阳府，接邠州、庆州路，又北经环州通灵州。这是宋夏交界处双方共同使用的一条重要军事通道，也是横山与子午岭相联结的一条谷道。

白豹城北为定边城，宋元符二年（公元 1099 年）置，不久，又建定边军，北控西界三条路。至边壕 15 里，越过边壕通盐州（今定边县）。

(三) 北道：金明路（延州·芦关道）

横山中部，沿延水河谷有一条南北通道，历代为军事要路，唐称“芦关道”，宋代称“金明路”。

由延安府溯延河（古称清水）北去，50里至金明寨。又北35里至龙安寨，在延河西岸。再北80里至塞门寨。塞门寨本西夏旧寨，宋太宗至道年间（公元995—997年）废，元丰四年（公元1081年）又复置。宋时塞门寨与安远、承明等寨屡为夏人所陷。熙宁二年（公元1069年），夏人提出愿以安远、塞门二寨换绥州以北旧有36堡，以长城岭为界。宋令边臣划定二寨地界，没有达成协议，换寨事作罢。元丰二年收复塞门寨，始为宋地。塞门寨又北18里（或15里）至芦子关。芦子关“有土门山，两崖峙立如门，形若葫芦，故谓之芦子”^[16]。赵珣《聚米图经》说：“芦关在延州塞门寨北十五里，自芦关南入塞门，谓之金明路。旧有芦关寨，宋至道中废。元丰四年（公元1081年）复为戍守之所”。出芦子关约70余里至乌延口，有乌延城堡保护塞口。《武经总要前集》记述，宋朝初年，“塞门至乌延蕃部内附石堡城，置兵戍。宋太宗至道中，五路出师，范延召从此路进军，凡二十日至乌白池会师”。“盐、夏路自（延）州北过塞门寨，度芦子关，由屏风谷，入夏州界石堡、乌延，并山谷中行，最为险狭。乌延至延州，地平。……芦子关、石堡、安远、塞门四城，此路山谷险峻，比诸路最甚”。乌延西北至宥州；东北沿无定河而下至夏州；西至盐州。

西夏多次在芦关道用兵，公元1040年，西夏军三路攻延州，此为中路，也是主力军进攻的路线。

由金明寨溯杏子河（古为浑州川）西北行，经招安驿（招安寨）园林堡至园林驿。招安寨在今安塞县西北50余里处，宋朝庞籍主持延州时，命部将狄青筑招安寨于桥子谷旁，以断西夏兵出入之路，后为招安驿。园林堡在今志丹县东北40余里处，园林驿

在园林堡西北约 50 里处。又北 50 里至杏子河东山，绍圣四年（公元 1097 年）赐名“平戎”，亦曰平戎寨^[17]。由平戎寨西北行，越长城岭可至奈王井驿；东北通塞门寨，均为夏兵入延州之路。

（四）东北路：延州·绥德军路

《宋史·宋琪传》记述，宋琪在宋太祖乾德四年（公元 966 年）以前任延州判官，太宗时，他曾上疏说：“从延州入西夏有三路”，其中之一，“东北自丰林县韦子驿至延川县，接绥州，入夏州界”。丰林县在延州东 30 里（又作 35 里），“东北有合岭关”。据《元和郡县志》卷四记载，绥州因“隋乱陷贼，武德三年（公元 620 年），百姓归化，遂于延州丰林县置绥州总管”。可知丰林县当延绥道。丰林县东北行约 170 里至延川县，又北行 50 里至清涧城。清涧城“本名宽州垒，宋康定初，种世衡以垒当寇冲，右可固延安之势，左可致河东之粟，北可图银夏之旧”^[18]。所谓“左可致河东之粟”，即通过永宁关粮道，以汾州之粮，资延、绥诸州。

由清涧城北行，120 里至绥德军。宋初仍名绥德州，后被西夏占领。北宋太平兴国七年（公元 982 年），西夏首领李继捧以绥州来降，其弟继迁复叛。北宋至道初年，西夏据有夏、绥、银、宥、静五州，宋熙宁二年收复，废州为城，隶延州。宋元符二年，改为绥德军。明朝抚臣张子立言：“绥德为石（州）、隄（州）襟喉，延绥门户，崇墉巨障，雄列其间，实山（西）陕（西）险隘之地”^[19]。这条道路既是军道，又是粮道。

（五）绥德·银州·夏州道

由绥德军北行 80 里至米脂寨，宋宝元中（公元 1038—1040 年）置，元丰中（公元 1078—1085 年）改为城，属绥德军。米脂又北 80 里至银州，治儒林县（今横山县党岔乡）。“宋至道二年，割其地界赵保吉（即李继迁），熙宁三年收复，寻弃不守。元丰四

年，种谔议规横山以西，谓兴功当自银州始，因复取其地，旋为夏人所陷。崇宁四年，复得之”^[20]。银州在无定河西南，地当交通要冲。唐末东北通麟州、胜州、东受降城。银州向西的驿道，乃溯无定河而上，经今横山县至夏州。当西夏尚未正式立国时，西夏主李德明“以中国恩礼亿渥，天使频临，遂于绥、夏建馆舍二，曰承恩，曰迎辉。五百里内道路桥梁修治整饬，闻朝使至，必遣亲信重臣迎道左”^[21]。由绥德至夏州为一大驿路，宋朝使臣自河东道来，经隰州或石州渡黄河经绥德城至夏州，实际也是一条“国信驿路”。不过，宋使至夏国，一般只准住在宥州，很少到达西平府（今灵武）和兴庆府（今宁夏银川市）。金国统治陕西关中以北时，曾开绥德榷场，准许西夏入境与富商贸易。绥德、银州、夏州道亦为一条商贸道路。宋对西夏的“岁赐”物资，西夏给北宋皇帝的贡奉物品，多经这条驿路相互输送。

（六）绥德东、西的通道

由绥德循大理河西北行，60里至克戎城。克戎城原为西夏的细浮图寨，宋元丰中收复，绍圣中赐名“克戎城”。金国宣宗兴定五年（公元1221年），蒙古木华黎攻绥德，破马蹄、克戎两寨，即此城。由克戎寨再西南行30里至临夏城（今子洲县西）。临夏城本名罗岩谷岭，宋元符初筑城，金国时亦为临夏城^[22]。又西40里至威戎城，宋绍圣四年，“章榘于环庆筑平夏城，……吕惠卿在鄜延亦复宥州，筑威戎、威羌二城，于是夏人不复振”^[23]。由威戎城西行。中经万安堡，西南10里至威羌城（在今子长县西的安定堡以北70里处，大理河上游）。再西为大理河源头的龙州，入西夏界。龙州在靖边县东120里。又西经乌延城合芦关道至宥州。公元1082年，北宋为抢占军事据点，控制横山地区，越界修建永乐城（米脂县西150里处），迫近银州，威胁到西夏的安全。西夏十丁抽九，征发30万大军，由大将叶悖麻率领，争夺永乐城。西夏为了迷惑和

牵制宋军，先用部分兵力循大理河东下，进攻永乐城东南北宋的军事要地绥德。这次进攻绥德就是走的绥德西侧大理河谷的道路。

绥德向东，40里至义合寨，又60里（或80里）至吴堡寨。“宋景德以来，屡陷于羌。元丰五年，尽复其地，因筑城堡。东临汾晋，西接鄜延，实为要冲”^[24]。由吴堡渡黄河，至河东路石州离石县；再东，经汾州至太原府。

又自清涧城向西，循吐延水（秀延河）上行，经丹头寨、安定堡可通靖边县南的镇靖堡，北宋时种谔曾遣曲珍通黑水、安定堡路，即是沿吐延河前往。黑水在今靖边县东北，安定堡在今子长县西。公元1096年，西夏三路进攻延安，东路由黑水（今横山县西），也是沿吐延水这条谷道迂回至延安的。

由清涧城东南行，经延川县至永宁关。“宋置关于北，路通绥德。前据山险，下临黄河，……为戎守要地”^[25]。由永宁关渡黄河，经永和县至隰州（山西隰县），再东南至平阳府临汾。临汾位于汾水下游，地势平坦肥沃，是粮食产地。这条路成为输送延州以东各城寨军粮的大道。据《大元一统志·四·延安路·古迹·永宁关》条引《九域志》说：“宋熙宁六年冬十月辛未诏延州永宁关黄河渡口置浮梁。永宁关与石、隰跨河相对，尝以刍粮资延州东路城寨，而津渡阻隔，有十数日不克济者，故命赵莠营置以通粮道，兵民便之”。

二、子午岭东、西侧的道路

子午岭北起吴旗、志丹，南抵铜川、淳化、旬邑，呈南北走向，因以“子午”名山，又称桥山。

子午岭的东坡迂缓绵长，伸出很多大的支脉，宋时的耀州、坊州、鄜州、延州位于其间。大支脉古道岭（蜿蜒岭）、车路梁，为“秦直道”所经过，与横山联结。西坡陡峭短促，宋时的邠州、宁州、庆州邻近西坡山麓，有马莲河谷通道，使邠、宁、庆相联

结。子午岭主峰南侧古有沮源关(亦称兴隆关),庆州、坊州间的一条大道与秦直道在此成十字交叉,向东又连接延州大道,使军事行动有迂回、策应或转移之便。

位于子午岭东、西两侧的通道(参见图5-1-2),自北而南,主要有下列六条:

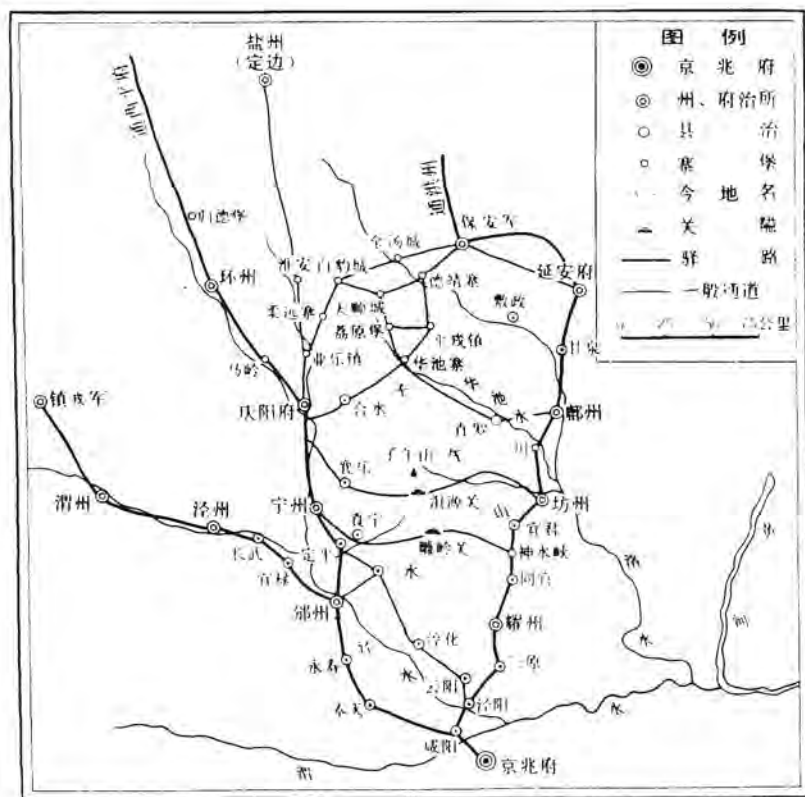


图5-1-2 北宋时期子午岭地区道路示意图

(一) 保安军·荔原堡·庆阳府道

由保安军经德靖寨、荔原堡至庆阳府的通道，与经过金汤城、白豹川的通道同样重要。西夏如控制这条通道，既可由荔原堡向西南攻庆州，又能沿华池水（今葫芦河）东南下攻坊州、鄜州，切断长安与延州的联系。荔原堡位于华池水上游，北宋治平四年（公元1067年），蔡挺所筑，界于大顺城和华池寨之间，西夏如取得荔原堡，便可迂回北攻大顺城。北宋熙宁三年（公元1070年）夏兵来攻，不能陷而去，便于荔原堡北侧筑闹讹城，离宋、夏边境只有20里，以威胁荔原堡和大顺城。

这条通道的路程为：由保安军向南微西行，60里（或80里）至德靖寨，再南60里至荔原堡，复西南250里至庆阳府。荔原堡东与平戎镇，西与柔远寨，业乐镇都互相沟通。

(二) 保安军·平戎镇·东华池·庆阳府道

由保安军向南至德靖寨，渡洛水，再南行50里至平戎镇，入庆州界。平戎镇在上平定川中，向南行即至东华池。东华池唐初属于梁师都势力范围，其部将刘旻降唐后改置林州。唐武德五年，梁师都将辛獠引突厥兵攻林州，即此地。宋熙宁年间，初为华池镇，后改为华池寨。公元1040年，西夏三路出兵攻延州时，庆州守将刘平就是由这条路驰援延州。华池镇所以重要，又因为由鄜州经直罗溯华池水通白豹城的通道经过这里。公元1070年，西夏攻庆州，一路由盐州以南的铁角城下，一路经过白豹川攻至荔原堡，就是顺华池水河谷通道南下。由华池镇西南行，120里至合水县，再西行70里至庆阳府。

(三) 鄜州·直罗·华池城道

在宋、夏对峙的一百多年中，鄜州和延州同为陕北重镇，长

安的北方门户。《读史方輿纪要》卷五七记述鄜州的军事地位说：“州接壤延綏、藩屏三辅，为渭北之襟要。唐乾元以后，尝置重兵于此，与邠、宁、泾、原诸镇，相为唇齿。宋范仲淹曰：鄜延密迩灵夏，为西羌必繇之地，因请建鄜州城为康定军，增筑堡寨，备御始密。南宋初，金人尝自山西乘冰渡河，陷鄜延，然后南破潼关，残毁三辅。州当南北之冲，亦关中重地也”。

鄜州地当延州大道，北至延安府 180 里，南至耀州 390 里，西至宁州 210 里，西北至庆州 330 里。鄜州与宁州、庆州间相联结的道路经过子午岭，在军事上起着互相策应的作用。

鄜州西行约 100 里至直罗镇。直罗在华池水与罗川水相会处。由直罗溯华池水西北行，穿越子午岭，至华池寨。华池寨在甘肃合水县东北 120 里。由华池寨溯华池水再西北行，经荔原堡、白豹城可至盐州，或折西南经合水至庆州、宁州。

（四）坊州·沮源关·庆阳府道

坊州（今黄陵）在鄜州南 140 里，亦位于延州道上。

宋代坊州通往邠州、庆州的道路，即由延州道西侧的道南、道北村入古道岭，至沮水源头的沮源关，过子午岭，经合水县至庆阳府。由沮源关折由直道南行，经凋灵关、黑麻湾折西至三水县（今旬邑北），再西南至邠州。由凋灵关沿直道直南至石门关，东通耀州，南达淳化、云阳，进入关中。沮源关控制着东、西、南、北的道路。

（五）耀州·石门关·三水道

耀州在鄜州南 390 里，长安北 180 里。“州西凭大阜，北负高原，漆水东经，沮流西绕，控鄜、坊之道，联同（州）、华（州）之援，所以厚长安之肩背，为邠（州）、岐（州）之指臂者也”^[26]。李泰开宝五年（公元 972 年）置感义军，太平兴国初年又改为

感德军。

由耀州西去，经石门关、三水县可至宁州，唐代曾辟为驿路，由关中去庆阳的商贩多由此道。石门关在石门山，高峰耸立，山势险峻，两山壁立，其状如门，故称石门。古代设关屯戍，扼控这条通道。石门位于三水、淳化、耀州三交界处，南通淳化，西达三水，东出耀州、同官，为一重要隘塞。在石门与三水县之间的牙里河上，即今旬邑县职田镇东南7公里的地方，有一座利用天然岩石凿成的桥——“隔水卫”桥（图片5-1-3），清道光二十四年（公元1844年）重修，《重修隔水卫石桥路碑记》记载，周围各镇山民和过往商贾二百余人捐资，桥修成后，人畜经行，畅通无阻，来往客商、游人更加络绎不绝。隔水卫石桥西侧的“百



图5-1-3 旬邑县牙里河上的隔水卫桥

灵寺”，占地 20 余亩，寺观宏大，当年香火兴隆，说明这条道路过往商旅之多。

现在的旬邑县职田镇，即三水县故址。职田镇的西侧，还有一段古道遗迹，通往甘肃宁县。职田镇南行，可达邠州（今彬县）

耀州北 75 里为同官县（今铜川市北）。同官县北 60 里处有神水峡，旧设金锁关。“石壁峻峭，道从石罅中行，至为险阻”。“宋建炎三年（公元 1129 年），金人循渭东还，其支军入鄜延，攻康定（军），王庶急遣兵断河桥，又令刘延亮屯神水峡，扼其归路，金人遂去”^[27]。过神水峡后西北行，经凋灵关亦至宁州和庆州。

（六）邠州·庆州·盐州道

宋代由长安至邠州，折北行 60 里至政平驿（今甘肃宁县政平镇），又北 70 里至宁州。由宁州北行，溯马莲河谷而上，127 里至庆州治所安化县。庆州以北，略循延庆水（白马川水，今名东江）而上，中经业乐城，160 里至淮安镇。自淮安西北入通塞川，经大明泊（明，一作胡）、静边镇、香柏寨，取“车厢峡路”，过庆州旧蕃戎地，北入盐州，约 500 里。《武经总要前集》记载：“此路山原川谷中行。……国初，淮安至盐州蕃部并内附。至道中五路出师，丁罕从此路进军至盐州。今静边、白豹、金汤、后桥等镇，并为贼境”。宋代的“车厢峡路”即淮安镇至通塞堡，再北经铁角城至盐州的谷道。公元 1070 年，西夏由铁角城南下攻庆州，分路出兵，其中一路围攻淮安镇（华池县西北）和业乐镇（华池县西南悦乐镇），两镇皆在元城川中，元城川上源正在铁角城附近。

三、黄龙山区的通道

黄龙山古代又称梁山，北起延河下游，南抵渭北高原，东临黄河，西近洛水，沿周有宜川（丹州）、洛川、白水、蒲城、澄城、郃阳、韩城诸县，1948 年于黄龙山中置黄龙县。北部为黄土梁状

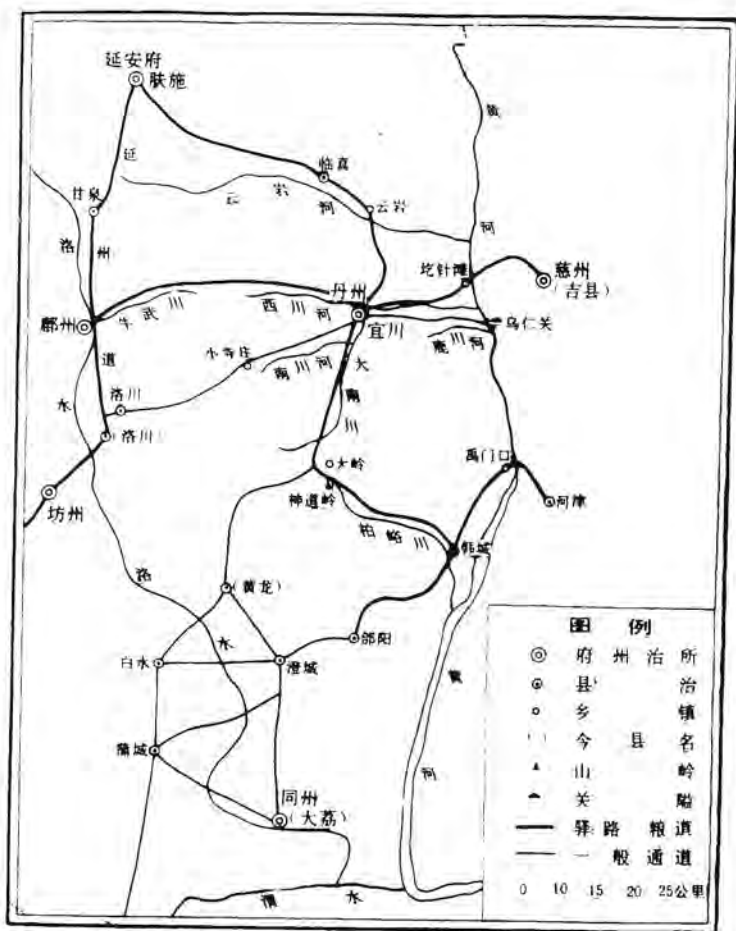


图 5-1-4 北宋时期黄龙山区道路示意图

丘陵地，南部为土石山地。它的主峰称麻线岭，今名大岭，海拔1783米，由关中及关中东北部各县通往宜川的道路，均经由麻线岭通过。岭西的柳沟（猴儿川源头）是韩城、宜川间通道的隘口。另外，神道岭地势也十分险要，除了扼控韩城、宜川间的通道外，还控制着延州道。

黄龙山盘曲蜿蜒，河流甚多，古人沿着这些河流循河觅道，越过山梁、垭口，西接延州道；东经黄河诸渡口与河东路诸道相通接。宋代河东路支援延绥边防驻军的粮食，其南路即由这些渡口经黄龙山谷道（见图5-1-4）运往延州。

（一）延州·宜川·圪针滩道

由延安府东南行，约200里经临真县（今延安市临镇）至云岩镇（今宜川县云岩乡），再折南73里至丹州宜川县。由宜川东北行，100里至黄河渡口圪针滩。渡河后，至河东路慈州吉乡县（今山西吉县），又东至晋州临汾县。圪针滩是黄河上的一个重要渡口。南宋后期，蒙古军队在攻破葭州，围攻长安，攻克鄜、坊两州后，转东行，从圪针滩附近渡黄河，重新取得隰州，然后转向西南，进入关中。

（二）鄜州·宜川道

由鄜州东北行，溯牛午川而上，至源头，又沿西川河而下，至宜州宜川县。为今富县茶坊至宜川县的一段公路经地。这段路线也是黄龙山山脉与横山山脉的分界线。

（三）洛川·宜川·乌仁关道

宋代的洛川县在今洛川县东北旧县。由洛川东行至小寺庄，再顺南川河谷而下，至宜川县。又东行，沿鹿川河而下，80里至虾蟆滩渡黄河。唐代在此置乌仁关，为关中重要关隘之一。过乌

仁关可至河东路慈州。

(四) 宜川·韩城道

由宜川沿大南川河南行，经神道岭、麻线岭，沿柏峪川折东南行，至韩城。韩城东北有禹门口，渡黄河至龙门，再东至河东路绛州正平县(山西新绛)。神道岭在韩城县西北120里，又名柳沟，与宜川县接界。麻线岭在神道岭南，与洛川县接界。“明成化八年，参议严宪凿山开道，以通馈饷”^[28]。南宋初年，金国娄室在韩城渡过黄河，进入关中，取得永兴军(长安)、凤翔府后，返至同州，折北而行，经蒲城，破丹州、临真(今延安市临镇)，再破延安府，即由黄龙山中的道路而行。

(五) 宜川·澄城·蒲城道

自宜川沿大南川南行，至源头，循石堡川而下，经今黄龙县，西南至白水、蒲城，通华州；东南至澄城，通同州。唐代中叶，居住在陕北的党项族部落，曾经沿此道进攻同州。

四、麟州、府州地区的通道

北宋时，西夏据有银、绥诸州后，切断了延州与麟州的交通联系。由府谷渡黄河后(见彩图17)经保德军、苛岚军、宪州至太原府。由内蒙古鄂尔多斯草原流来的皇甫川、清水河、窟野河、兔尾河等河流经过这一地区流入黄河。这些河川道由于水草丰盛，适宜于骑兵行进，所以，都成了古代的军事通道。

麟州东至府州140里，西至银州约300里。麟州西为丘陵地区，以北则为沙漠草原。“银州以西(沿无定河行)，则地势平坦，可行大军”^[29]。公元1081年(宋元丰四年)四月，西夏发生政变，宋发动了规模空前的五路大进攻，其中，王正中(宦官)出河东路，领兵六万，从麟州出发，由窟野河路，经沙碛地向西行，过

无定河，循水北行，进抵宥州奈王井，军粮告竭，被迫退回^[30]。即沿长城内外而行。

五、鄜延路的军粮和商货运输

（一）军粮运输

北宋时驻守横山、子午岭地区军卒的粮秣供应，是由河东路（今山西省）、京西北路（今河南省西部）、京西南路（今陕西安康地区及湖北西北部）共同解决的。河东路的军粮是经过圪针滩渡口、禹门渡口运入，当时分别称为“北路粮道”和“南路粮道”。而京西北路和京西南路的军粮，分别由潼关、商州输入京兆府长安，再经由延州道北运。由于路程远，运输工具落后，运费开支浩大。

元丰四年（公元1081年），河东路转运司调民夫11000人随军参加运输，一夫雇值约三十千文以上；一驴雇值约八千文。同年，京西南路转运司调均州、邓州一带民夫三万人往陕西鄜延路运粮，自入陕西界，按至延州里程和日行程计算，每日每人先支給米钱30文，柴菜钱10文。陕西都转运司于诸州差雇车乘人夫，人日支米2升，钱50文。因此，宋钦宗靖康元年（公元1126年）曾在诏书中说：“一方用师，数路调发，军功未成，民力先困。京西运粮，每名六斗，用钱四十贯。陕西运粮，民间倍费百余万缗。闻之骇异”。绍兴四年（公元1134年），川陕宣抚使吴玠调两川民夫运米15万斛至利州，一斛支付运费四十余千文。民夫“饥病相仍，道死者众”，故“蜀人病之”^[31]。

北宋时麟州（今陕西神木）、府州（今陕西府谷）地区虽划归河东路管辖，但这两州驻军的粮草及其他生活品供应，仍由鄜延路经略使负责筹备运力转输，运费同样昂贵。

宋神宗熙宁六年（公元1073年），令鄜延路（今延安地区）

经略使，支钱在河东路（山西）买囊驼三百峰，运沿边粮草及副食品。有次绛州（山西新绛）运枣千石往麟（神木）、府（府谷），每石枣价值四百文，而运费达三十缗^①。

总起来看，运费是受运输工具的承载量、行进速度及里程远近所制约，在古代车载、畜驮、人力扛抬的落后运输能力情况下，转输价低、体重的粮食或其他物品，运费开支必然浩大。但为了军事需要，官府无法摆脱这一沉重负担。

（二）北宋与西夏的贸易往来

西夏与北宋政权之间的矛盾和战争，并没有割断官方与民间的往来联系，他们在经济上互通有无，从而促进道路的发展。延安、庆阳之间，有一些汉寨如金汤、白豹等，宋兵不能防守时，这些地方成为“番汉交易之市，奸商往来，物货丛聚”^[32]。这种“物货丛聚”的“番汉交易之市”给两地人民的生产、生活带来了许多便利。沿边贸易，物货流通量很大，如“沿边州郡，唯秦凤一路与西番诸国连接，番中物货四流，而归于我者，岁不知几百千万，而商旅之利，尽归民间”^[33]。在贸易过程中，宋夏人民之间，加强了联系，加深了了解。西夏经常有人到陕西或京师做买卖，“出入民间如家”。很多汉族商人，经营粮食买卖极受欢迎，获利数倍。所以，北宋与西夏互通有无的友好关系，是当时民族关系的主流^[34]。

西夏与宋朝进行贸易，主要有如下三种方式：

1. 在边境设立“榷场”^②，进行大宗物资交换。如北宋真宗景德四年（公元1007年）在保安军和镇戎军的高平寨（今宁夏固原）设榷场，有固定的场址，以便稽查出入货物，征收商税；有

① 缗，穿钱的绳子，亦指成串的钱，1000文为一缗。

② 榷场是双方政府特设于边境的贸易场所。详见吴天墀：《西夏史稿》第四章。

主持监督的官吏，负责具体贸易事务；还有牙人^①评定货色等级，兜揽成交。宋朝依靠榷场贸易取得数额可观的税收，弥补财政亏空。

2. 沿边一带还有次一级的榷场，宋人一般称它为“和市”，交易规模较小，主要在于满足人民日常生活的需要。这种市场经双方同意认可后，即为合法的市场。宋朝在河东路、陕西路沿边一带的久良津、吴堡、宁星、金汤、白豹、虾蟆、折姜等地都设有和市。另经地方官吏的申请，亦可设立临时市场。这多是范仲淹担任陕西边帅兼知延州时，为了解决军需问题所提出的于诸寨设置榷场的申请。此外还有未经宋朝政府认可而擅自设立的，如宋真宗咸平五年（公元1002年），李继迁所部在赤沙川、橐驼口（《宋会要稿·兵》作“托骆路”）“各置会贸易”。“会”，就是一种定期市场。为了此事，陕西转运使刘琮等请求出兵袭击，严加取缔。但宋真宗说：“边界贸易往来，若未条约，便行杀戮，不便；可明谕沿边人户，今后不得入贼界置会，尚有违犯，即可严行”。又，大中祥符二年（公元1009年）十一月，“河东沿边安抚司言：麟（神木）、府（府谷）州民多赍（jī）轻货于夏州界擅立榷场贸易”^[35]。即指在非正式市场或在其他不合法情况下所进行的贸易。

3. 西夏派遣贡使前往宋京开封，来回携带货物，进行贸易。他们往还皆须经过陕西。苏舜钦在其所撰《韩亿行状》里说：西夏“称藩日久，岁遣人至京师货易，出入民间如家”^[36]。宋哲宗在所颁诏书中也谈到：“既通和市，复许入贡，使者一至，赐予不赀，贩易而归，获利无算；传闻羌中得此厚利，父子兄弟始有生理”^[37]。《宋史·食货志下八·互市舶法》也记载说：“入贡至京者纵其为市”。这在北宋一代都是如此。后期西夏和金国的贸易，

^① 牙人，即经纪人。

使人入境既要在绥德榷场与富商做生意，到了京城汴梁，又“停留都亭贸易”^[38]，和北宋时大体一样。

西夏和宋朝进行榷场贸易，“以缯帛、罗绮易驼、马、牛、羊、玉、毡毯、甘草；以香药、瓷漆器易蜜蜡、麝脐、毛褐、獐羚角、硃砂、柴胡、苁蓉、红花、翎毛。非官市者听与民交易”^[39]。茶叶也是一项重要内容。西夏的输出货物，以牲畜（马、牛、羊、橐驼）为大宗，毡毯、毛褐是手工业品；其余则为药材。药材中以枸杞、大黄最负盛名。玉、硃砂等物则系西域所产，循“丝绸之路”东来，经过西夏境内，西夏人转手买卖，从中获利。西夏的大黄，西域商人顺便买回，“贩售世界”^[40]。由此可以看出西夏居于东西交通干线上，据有“货易华夷”^[41]的优势地位。

西夏和宋朝的交易数额，按宋仁宗庆历六年（公元1046年）的规定，每年要在保安军、镇戎军两个榷场，购入马四千、羊二万的数目^[42]。宋哲宗元祐元年（公元1086年），西夏对宋借口恢复和好，“累遣使人，货贩滋广，通约所得，不减三数百万”^[43]。宋臣庞籍说：“夏人仰吾和市，如婴儿之望乳”^[44]。说明西夏从对宋贸易中获得了生存与发展，道路交通起了重要作用。

第二节 横穿关中的大驿路

关中为蜀的北门，陇的东户，是通往西北、西南的走廊。位于中原的封建王朝，无不大力修驿道（参见图5-2-1），通河漕，加强与关中的交通联系。

一、凤翔、长安、潼关间的驿路

宋代汴京至陕西的陆路交通路线为汴州·潼关·长安道。为适应繁忙的军运需要，曾不断进行修治或局部改移路线。《宋会要辑稿·方域·十》记述，宋太祖建隆三年（公元962年），“诏西

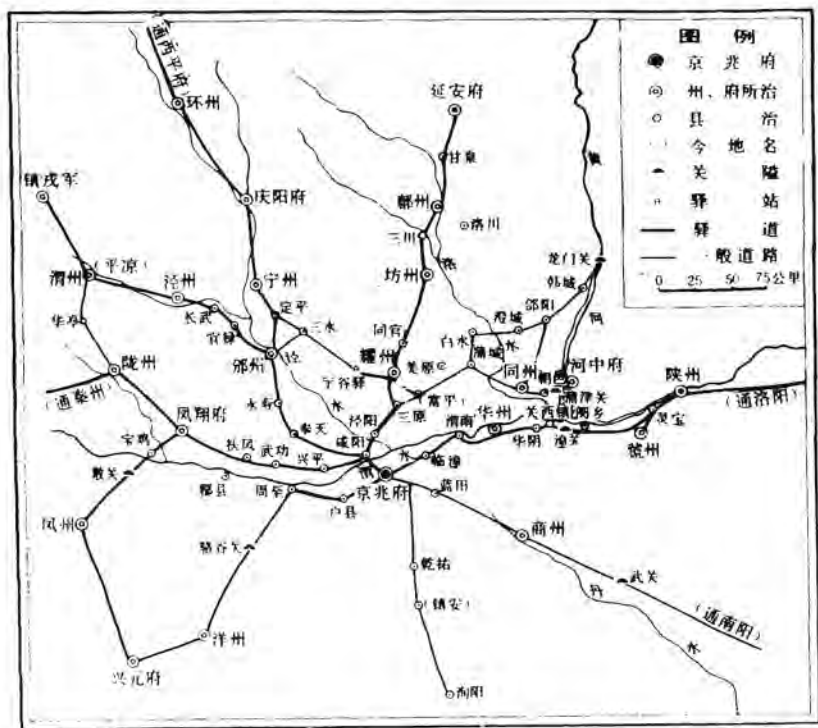


图 5-2-1 宋代关中地区道路示意图

京修古道险隘处”。此后，黄河、渭水南侧的驿路局部改移了线路。宋熙宁五年（公元 1072 年），华州少华山阜头崩，沙石阻塞道路，乃改道于少华镇北三里处。^[45]

南宋绍兴九年（公元 1139 年），宋、金暂时议和，金尽归河南、陕西之地于南宋。四月，南宋皇帝令签书枢密楼炤宣谕陕西，秘书少监郑刚中随行，自临安（今浙江杭州）到陕西凤翔府（“秦凤路”治所）。据郑刚中《西征道里记》记述，当时阆乡、湖城二

县原属虢州，太平兴国三年（公元978年）改属陕西。潼关东有关东店，西有关西店。华阴县西岳庙，华县敷水店、赤水镇，临潼新丰镇，均位于驿道上。“（六月）二十三日，（至灊桥），灊水涨，不进，是日知永兴军（京兆府长安）节制诸路军马张中孚渡轻舟来迎。二十四日至灊桥镇、灊水长乐坡，宿永兴军”。知当时灊河无桥，有船渡。“（七月）八日宿咸阳县，……环庆帅张彬甲士迎于咸阳桥”。知当时渭河上有桥。“（七月）九日宿兴平县，马跑泉、高店之间塚土数尺，高拱杂木二三，本日杨妃塚。十一日，（经）杏林店、逻店，宿扶风县。十二日（经）东新店、龙尾坡，宿岐山县。十三日（经）任官村、横水店至凤翔府”。可见宋代长安东、西两侧的大驿路，其经地仍和唐代一样。

二、沟通凤翔府、秦州的陇州道

神宗熙宁五年（公元1072年）和元丰八年（公元1085年），曾分陕西路（又称陕府路、陕府西路）分置“秦凤路”。开始，“转运使（设）于秦州，提点刑狱设于凤翔府置司”^[46]。不久又以凤翔府为此路首府。^[47]凤翔府与秦州间相联系的道路为陇州道。陇州西有陇关，北有萧关，西南有安夷关，控制着大关山（六盘山）、小关山（陇山）的多条军事通道，起着镇慑、支援熙河路、泾原路的后备作用。

南宋初年，宋与金兵“富平之战”失败后，金兵越过六盘山攻下顺德军（今甘肃静宁县）包围秦州，切断陇关道，秦岭以北陇西、关中各地，全部被金兵占领，南宋军只能在嘉陵道一线设防据守。

三、黄河锁钥同州道

由长安东北经东渭桥北渡渭水，复经高陵、栎阳；或由华阴县东北渡渭水经延祥镇、新市镇、朝邑县，均通同州治所冯翊县

(今大荔县)。同州为关中东北部重镇，北与黄龙山的军事通道衔接，东北经郃阳至韩城，在禹门口渡黄河至龙门，通往河东路。北宋时，河东路接济绥远地区的军粮，即由禹门口转韩城经神道岭运往丹州宜川县和延安府，称为“南路粮道”。同州向东行，经朝邑县，河中府（今山西永济县西）通往解州治所解县。宋代的河中府、解州隶属于陕西路，每当盐州的青盐禁运时，解池盐就由这条道路运往关中，陇东和鄜延地区，盐商络绎不绝。

同州至河东道上的黄河沿岸，北有龙门关，东有蒲津关，南有潼关，护卫着这条通道。由于潼关东侧的黄巷坂道路狭窄，“车不容方轨”，易守难攻，历代兵家欲进据关中，多绕向潼关以北偷渡。宋代金将娄室为消灭宋朝在关中的军队，由洛阳迂迴到韩城对岸，由夏阳渡附近乘冰冻西渡黄河，攻下了同州和华州。南宋后期，蒙古的木华黎和窝阔台汗都是由蒲津攻入关中。所以，同州蒲津关道和商州武关道，它们都和潼关道唇齿相依，常为兵家作迂迴进攻之用。

四、关中大道上的竹、木、煤炭及食盐运输

(一) 竹木和煤炭的转运

宋代秦岭、陇山地区，盛产竹木和各种矿物，宋政府派专官采购，运往京师供营造用。除官府采运外，当时的达官贵人也利用特权，派人至陕西关中及秦、陇二州购买竹木，免税运回汴梁，高价出卖，牟取厚利。这些竹木，先由陆路集运于渭水两岸，结成巨筏，顺流而下，自渭达河，输于汴京。

《宋史·地理志》记载：“陕西路……有铜、盐、金、铁之产”，“林木之饶”。“岁获大木万本以给京师”^[48]。张平“初以右班殿直监，市木秦、陇。（张）平悉究利弊，更立新制，建都木务。计水路之费，以春秋二时，联巨筏，自渭达河，历砥柱，以集于京

师。期岁之间，良材山集”^[49]。这种生产地与消费地间的木材贸易，除官府经营外，由于厚利所在，有权势的官吏也派人来往私营。《宋史·二四九·范质传》记载，范旻为右谏议大夫，“受人请求，擅市竹木入官”，开封府判官王廷美，“违诏市竹木，贬商州司户参军”^[50]。宋朝开国大臣赵普，也以建造宅第为由派人“市竹木于秦、陇”^[51]。

陕西路的木材除供京师营造外，黄河下游的一些州县，营造桥梁，也取材于秦、陇。“澶州浮桥用船四十九只，……请自秦、陇、同州伐木”^[52]。

煤炭在宋代也被广泛开采、转输。陕西路为当时煤炭的产地之一。南宋人朱翌在《猗觉寮杂记》卷上中说：“石炭自本朝河北、山东、陕西方出，遂及京师”。宋人朱弁在谈煤炭时曾言：“今西北处处有之”^[53]。北宋时的西北就是指陕西路广大地区而言。

邠州煤炭的产地在“永昌、韩村、秦店、左胜、洪河、龙安庄、曹公庄、房陵村、李村”等地^[54]。这些村镇小地方，处于偏僻之地。邠州出产的煤炭，除供应本州炼铁及铁器工场生产火箸、剪刀等上贡物品外^[55]，也运往宁州各地销售。

（二）青白盐的反复转运

宋代陕西路盐的产地本在盐州（今定边），但盐州初为宋有，后来被西夏占据。宋朝为了保障河东解盐的专卖利益，则严禁番盐内销。宋朝政府硬性划分盐的供销界区，“河南、河北、曹濮以西，秦凤以东皆食解盐；益、梓、利、夔四路，皆食井盐；其余食海盐”^[56]。四川的益州、利州二路盐的生产满足不了人户需要，所以，自宋朝初年以来，就断断续续地鼓励商贩入汉中、四川贸易。当时利州路所属的兴元府各县和洋州辖区，主要依靠解盐和盐州青盐供给民户。

西夏丰产青盐和红盐，青盐价贱味甘，最为关陇的人户所喜

食。北宋据有盐州时，以盐作政治手段，迫使西夏统治者屈服。西夏占有盐州后，盐为大宗输出商品，通过商贩，运往关中，换取北宋的布帛、粮食、茶叶等生活用品。北宋反过来禁番盐入边，令商人贩安邑、解县（当时安邑、解州划归陕西路管辖）两地池盐，以给陕西民食，从而断绝西夏财源，企图使西夏主李继迁不战而屈^[57]。但关陇人户不喜欢食用安邑、解县池盐，于是私商冒死犯禁，长途跋涉去盐州偷运青盐。西夏青盐不能输出，“戎人乏食，屢入寇掠。而商人贩解盐者，多出唐、邓、襄、汝间，得善价，关陇民转至无盐以食”。^[58]宋太宗知其事，“遂弛其禁”。到李元昊时，又禁番盐入境。李元昊被迫向宋朝称臣，“乞岁卖青盐十万石”，宋仍不同意，元昊再请，“乃追其弟入质而许之”。

当番盐开禁期间，商人持官府发给的“盐引”，经各条驿路和间道，跋山涉水，去盐州贩运青盐，销售于关陇各地。当禁止番盐入边时，盐商仍从安邑、解池将池盐运至关陇及汉中、洋州一带销售。北宋政府断断续续执行“禁断番盐为边界要策”^[59]后，西夏方面就采取各种走私的方式，向关陇偷运青盐。两界边民因青盐私贩，受到宋朝政府的惩罚。但禁而不止，陕西六路青盐与解盐的反复转运不绝于时日。《宋史·食货志》记载：“元符元年（公元1098年），……永兴军、渭州、河北、高陵、栎阳、泾阳等县，如同、华等六州军，官仍自卖盐”。除在永兴军等地贩卖外，大多数运往汉中、四川销售。“庆历二年（公元1042年）……易盐趋蜀中以售”。因此，宋代的川陕路上，除以搬运茶叶为大宗物资外，盐也是一项重要的运输内容。

第三节 南宋、金、蒙古对峙，促进秦、巴山区道路交通的发展

南宋据守汉中、金州，以秦岭与金为界，秦、巴山中的谷道，

频繁为敌对双方所用，因而也得到进一步开辟和修治。

宋高宗建炎四年（公元1130年），金兀术南侵失利后，把重兵集中到陕西一带，进攻宋将张浚据守的西线，准备由陕西南部进入四川，控制长江上游，迂回包围南宋。西路宋军在爱国将领吴玠、吴玠兄弟率领下，先后于公元1131年冬和1134年春，在散关东侧的和尚原和兴州西北的仙人关，打败金兀术的部队，收复了一些州县。

宋高宗绍兴九年（公元1139年），宋、金订立和约，东以淮河中游，西以大散关为界，南北分治，秦岭成为南宋西北疆域的屏蔽，汉中、金州成为南宋与金国争战的前哨基地。南宋为了军事需要，充分利用秦、巴山区的众多栈道和谷道，转运兵员、粮秣，秦、巴山区的道路交通受到重视而有所发展。

秦岭山脉东西绵亘八百余里，雄峙于渭水南侧，层峦叠嶂，是理想的攻防所在。沿秦岭山脉有多条谷道沟通南北。东自蓝田武关道起，依次为库谷道、子午道、傥骆道、褒斜道、散关道。其中，武关道通商州、穰县、襄阳、江陵；库谷道通洵阳、金州；子午道东通金州，西通汉中；其余三道皆直通汉中。而宋、金、蒙古兵所争夺的主干道是散关道。秦岭北坡陡峻，只要能扼控谷道的北端入口，即可据险固守。秦岭南坡平缓，谷道比较宽阔。历代在各谷道均设置险关，屯兵御敌。商州道有武关；库谷道有旬关；子午道有腰岭关；傥骆道有华阳关；褒斜道有武休关、鸡头关；散关道有散关、柴关、仙人关（在略阳西北嘉陵江边）、兴城关（在略阳东南），分别控制着各条谷道的南端。因此，固守秦岭一线，成为兵家的要务。

巴山地区也有多条南北向谷道，沟通金州、汉中与巴、蜀。主要的是紫阳的壬水谷道，西乡的荔枝道，南郑、汉江间的米仓道（大竹路），西县、利州间的金牛道。其中，米仓道利用较多，金牛道的控制和争夺更为激烈。

汉中、金州居于秦岭、巴山之间，有众多谷道在此相连。承平时期，它们是秦川与巴蜀间的中继地；战争年代，它们成了南征北伐的跳板。宋乾德二年（公元964年），王全斌自散关进兵，先攻汉中，继灭后蜀。南宋时，宰相张浚兼领西路兵马，以汉中为基地，企图恢复中原版图。张浚曾上疏言汉中的形势说：“前控六路（永兴、秦凤、熙河、泾原、环庆、鄜延）之师，后据两川（东川、西川）之粟，左通荆襄之财，右出秦陇之马，号令中原，必基于此”。“前控六路之师”，主要利用散关道；“后据两川之粟”，主要利用金牛道和米仓道；“左通荆襄之财”，须利用汉江北岸由汉中经金州、房州、均州东去的道路；“右出秦陇之马”，主要利用兴州、秦州间的道路。以这些道路为凭借，“汉中之地，后可据而安，前可恃而进”¹⁶⁰¹。南宋绍定三年（公元1230年），蒙古兵欲攻金，降人李昌国向蒙古主帅献计说：“金人迁汴，所恃者潼关、黄河耳。若出宝鸡取汉中，不一月，可达唐、邓（今河南唐县、邓县），如此则大事集矣”。蒙古兵主帅接受李昌国的建议，强行借道南宋控制下的汉中、金州一路，沿汉水而下，向据守河南的金军作大规模的迂迴进攻，避实就虚，直捣金的南京开封府，金国灭亡。蒙古兵又于南宋端平三年（公元1236年），沿金牛道南下，直取成都，最后导致南宋灭亡。

一、秦岭、巴山地区的主要交通路线

（一）散关、兴州、三泉间的驿路

宋代的入川驿路，沿袭唐朝前期的格局，经由散关、凤州、两当、兴州、三泉至利州。北宋仁宗至和二年（公元1055年），修筑“白水路”50余里，“作阁道二千三百九间”，废青泥岭、虞关二驿，改由徽县出白水江至兴州，再沿飞仙岭直抵金牛驿，经三泉县达利州。飞仙岭在略阳县东南，上有阁道百余间，即入蜀

大路。《元一统志》：“此路旧由西县过，经由沮水。宋太平兴国五年（公元980年）移改于是岭”。《汉中府志》：“岭在（略阳）县东南四十里”。^[61]《宋会要辑稿·方域》一〇之五记述元丰元年（公元1078年）十一月二十一日之事说：三泉县之金牛镇有北、东两路，“北（路）通陕西、秦凤、熙河、京西诸州，以至京师（开封府）。东（路）通梁、洋”。这条道路是由兴州东南经飞仙岭沿陈平水而下，至宋朝的金牛驿。是唐代兴州至金牛县的捷径，宋代辟为驿路，亦称“北路”，有“方騫驿”^[62]。

由金牛驿西南行60里至三泉县。三泉县地势险峻，路当冲要，宋初直属朝廷。三泉至利州的驿路，是沿嘉陵江东侧而行，约60里至九井滩，又10里至五盘岭（亦称七盘岭），再南入蜀界。九井水、陆皆为险途。

宋代的凤州·兴州·三泉驿路为栈道。据《宋会要·方域》一〇记载，凤州到剑州1100里的路程上，“有桥阁九万余间”。每阁平均以3米长计算，9万余间桥阁总长折550里，占全程的一半。南宋时，自兴州经三泉至利州550里间，共有桥阁18318间，折合110里，约占这段路程的1/5。

凤州·兴州驿路上险关重重。北段有大散关，中段有仙人关，南段有兴城关、七盘关。南宋的西北边界为秦岭，为了防御金兵由凤翔向南进攻，必须守住大散关。大散关“乃秦陇之锁钥，雍梁之咽喉，关中之巨险”。大散关东侧的和尚原，四周陡峭，顶上宽平，为屯兵戍守的险地。绍兴元年（公元1131年），吴玠在“富平之战”失败后，即退居散关和尚原，金兵曾两次来攻，均未得逞。绍兴二年，迫于金兵绕道商州、金州攻汉中，才放弃和尚原，沿嘉陵道南移，退守仙人关。仙人关在今略阳县与甘肃徽县交界处的嘉陵江岸边，当秦州·河池道与嘉陵道的接合处附近，左靠仙人原，右濒嘉陵江，悬崖绝壁间仅有一路通青泥岭，为唐代的一段驿路。吴玠利用嘉陵江支流青泥河、横川等水源构成的沼泽

地带，阻挡金军骑兵的进攻。仙人关东北十余里的虞关（亦称鱼关），形势也很险要，唐代的这段驿路曾经过虞关。虞关以北，连着铁山栈道。吴玠在仙人关与杀金坪之间，修筑两道防线。绍兴四年，金兀术调集十万余兵马由凤翔、散关、凤州沿嘉陵道而下，进攻仙人关。屯驻阶州七防关（今甘肃武都县东）的吴玠，闻讯驰援，会战于仙人关。经过多次苦战，金兵大败，吴玠又收复了凤州和大散关，重新巩固了秦岭防线，暂时稳定了南宋偏安局面。

宋代也曾短时间把凤州、褒城、西县间辟为驿路。利州提荆范百禄规划把入川大驿路改移兴元府路，废嘉陵驿道，但在元丰元年（公元1078年）为黄裳上奏反对而罢^[63]。当时褒城与凤州间“有栈阁二千九百八十九间，险板阁二千八百九十三间”，合计近六千间，折合36里，占这段驿路里程的四分之一左右。这段栈道，北宋时即称为“连云栈”。^[64]

宋代的嘉陵驿道，除驿站外，每隔10里或15里、25里不等，设置茶铺、车子铺，转运川茶于熙州、河州，以换取熙河路的马匹，作为军用。这也是嘉陵道受到重视的原因。

（二）兴元·金州·上津·商州道

沿汉中北侧的兴元府、金州、洵阳间，自古以来就有道路相通，汉中、荆襄间水陆运道兼备。春秋时期，楚国利用此道统辖汉中地。南宋时，张浚以汉中为基地与金军对抗，他“左通荆襄之财”，利用“上津道”，由上津（今湖北郧西县西北、陕西山阳县漫川关以南的上津堡）折转洵阳、金州达汉中。

南宋时期，据守汉中的张浚与临安府的联系，荆襄一带支援汉中驻军的军需物资，即沿汉江水陆转输。因此，南宋时期在兴元、金州道上设有驿站、递铺。“自宕昌至兴州（陕西略阳）十五驿属兴州都统司；自大桃（略阳东四十里）至汉阴十五驿属兴元府（汉中）都统司；自衡口（恒口）至千平十三驿属金州都统司”。^[65]

“金、洋之间，驿路萧条，但每十里一置”^[66]。

长安、商州、金州、洋州、兴元府间的这条路线，在南宋初年亦为金人所用，南宋绍兴三年（公元1133年），金撒离喝欲攻四川，由于宋将吴玠扼守散关和尚原而不得逞，“乃自商於捣上津，陷金州，长驱趋洋（州）、汉（兴元府）”。^[67]南宋后期，蒙古兵在拖雷率领下，于绍定四年（公元1231年）自凤翔“入大散，破凤州，陷梁、洋，出饶风，浮汉而东，攻金人于汴。饶风者，梁州东面之险也”^[68]。饶风岭“石径盘纡，为秦、楚、蜀往来必由之路”^[69]。

（三）库谷·义谷·锡谷道

库谷在蓝田县西南50里，长安东南80里，在两县交界处。库谷有库谷水北流入灞水，由长安东南行，沿灞水、库谷水即可进入库谷。库谷道是循库谷水、乾祐河（柞水）、洵水等河谷而成的山涧谷道。北有库谷关，南有洵关，扼控这条谷道的两端，全程约680里。从长安东出，经引驾迥折南入库谷，逾秦岭，过归安（今镇安县南）至洵阳，折西沿汉水北侧达金州。

库谷道的沿途经地和行程，《三省边防道路考》对镇安至长安一段记载甚详。“由镇安县东行五里曰旧寺；又十里表德铺；又十五里拦马河；又三十里黄龙铺；又三十里岩屋河；又十里大坪；又三十里石湾铺；又三十里凤凰嘴；又二十里黄家店；又二十里采玉脑；又五十里阎王沟；又二十里沙岭；又十八里阴沟口；又十八里小岭；又二十里（翻越）秦岭，又二十里（翻大山）苦峪口（即库谷口）；又九十里沿山西行至引驾迥，又四十里西安省城，此为镇安达西安之间道”。镇安往南，循乾祐河而下，经今长哨、东坪、青铜至两河关，会接洵水谷道，又经赵湾、甘溪至洵阳县，折西达金州。

义谷又称大义谷，俗名大峪口，在长安东南60里。两宋以前，

人们循谷沿溪觅道，就踏出了一条山间小径。元朝正式开辟义谷道。此路的沿途经地为：由长安东南行，亦经引驾迥，再直南 15 里入大义谷。南出大义谷，逾秦岭，经营盘、归安，合库谷道。

《南山谷口考》称：“由大峪口至孝义（今柞水县），其正南通兴安（即古金州，今安康），其西南通汉中，与古路合。唯山路峻峭，较栈道尤险”。《咸宁县志》记载：“由西安省城南行二十五里曰鲍坡；又二十五里引驾迥；又十五里大峪口；又二十五里枪风铺；又二十里板庙子；又三十里秦岭（入孝义厅界）。又五十里炉子石；又三十里大山岔（即孝义老城）；又三十里药王堂；又二十里孝义厅城，计程二百七十里，大峪口逼近省垣，为孝义赴西安孔道”。“进大峪口上下秦岭 70 里，山势穹窿，一径羊肠，蟠折于丛林悬崖之间，稍不戒，则人马坠深涧。大山岔在秦岭南，地稍平夷。又南则孝义厅城，乃南山扼要之处，不可忽也”。

锡谷一名小义谷，俗名小峪口，在长安东南 60 里。《长安志》说：“锡谷东南有路至旧归安镇。归安镇在乾祐县（柞水县）南一百二十里”。即在今镇安县附近。

义谷、锡谷道是归安镇以北秦岭山谷中的两条山径，至归安镇后，均与库谷道合，通洵阳、金州。由乾祐县西行，与子午道合，达汉中。南宋时，金兵攻散关和尚原受挫后，曾扬言要由这些谷道出兵南攻，因而金州守将王彦曾分遣一大部分兵力守池河上游，使得金州守备力量减弱，被金兵钻了空子。

（四）沟通巴山南北的大竹路（米仓道）

汉中盆地南缘，横亘着大巴山脉。大巴山中的一段，名米仓山。米仓山危峰如林，层峦叠障，阻隔着汉中与中巴地区的交通往来。古人历尽艰辛，利用汉水南侧的众多支流与难江（今名南江）源头相接近的地形条件，连接成一条谷道。《读史方輿纪要·五六·汉中府》卷记载：“自南郑而南，循山岭达于四川保宁府之

巴州，为米仓道”。

米仓道始通于何时，史无明文记载。《太平广记》称：“昔汉祖不用韩信，信遁归西楚，萧相国追之，乃于兹山（米仓山），故立庙貌（淮阳侯庙）”。果如此，则秦末汉初，米仓道即为人们踩踏出来。见于历史记载往返于米仓道的，最早是在东汉献帝建安二十年（公元215年），曹操出兵汉中征伐张鲁，张鲁兵败，奔南山入巴中。三国时，魏将张郃守汉中，由米仓道入巴中，进军宕渠之蒙荡石，为蜀将张飞所败还。自此以后，凡入“三巴”者，常取道于此。南北朝时西魏恭帝元年（公元554年），巴西人譙淹据南梁州（四川阆中），李迁哲和贺若敦自汉中进讨，迁哲走米仓道先至巴中。五代时，王仁裕辅佐褒梁帅王思同南伐巴人，往返登涉米仓道。南宋开禧二年（公元1206年），吴曦叛变，引金人入凤州，兴元帅程松亟趋米仓道，由中巴遁入阆州，复顺流至重庆。南宋绍定四年（公元1231年），蒙古兵入洋州，分遣其将莫哥自洋州趋米仓道，在降人李进（李昌国）的引导下，沿巴渠江一直打到合州，“垫江以北，尽皆震动”。莫哥进军时曾砍伐山林，修治山路700余里。

米仓道是汉唐时的名称，最早谈及此道的是唐代学者贾耽，他说：“兴元之南，路通巴州，中有孤云山，行者必三日始达于岭”^[70]。宋代有了“大竹路”一名。《太平广记·三九七·大竹路》条引有《玉堂闲话》中一段生动的记述：“兴元之南有大竹路，通于巴州。其路则深谿峭岩，扞萝摸石，一上三日而达于山顶。行人止宿，则以絙蔓系腰，萦树而寝。不然，则坠于深涧，若沉黄泉也”。“大竹”一名，与大竹县为大巴山区的一个山货土特产集散地有关。大竹县在渠州（今四川渠县）北侧，位于大竹路上。

大竹路所经过的米仓山，亦称大巴山、小巴山，故路名亦曰大巴路、小巴路。米仓山之绝顶“谓之孤云（见图5-3-1）、两角（见图5-3-2）。彼中谚云：孤云、两角、去天一握”。米仓



图 5-3-1 米仓道上的孤云山

山山高林深，鸟兽常危及行人安全。《太平广记·四三三·王行言》条记载：“秦民有王行言以商贾为业，常贩盐鬻于巴、渠之境，路由兴元之南，曰大巴路、曰小巴路，危峰峻壑，猿径鸟道，路眠野宿，杜绝人烟。鸢鸟成群，食啖行旅。行言结十余辈少壮同行，人持一挂杖，长丈余，钢铁以刃之，即其短枪也。才登细径，为猛虎逐之，乃露宿于道左，虎忽自人众中攫行言而去。”

自两宋以至明、清，大竹路即为私贩盐、茶之路。为此，历代盘查甚严。在今陕西勉县金泉乡贾村坝南的石梯坡，有南宋绍熙五年（公元1194年）十二月二日褒城县司茶马事务的官员张某在崖壁上刻的告示一块，高90厘米，宽78厘米，直书六行：“一应盐榷不得从此去。如有违戾，许地抓人。把捉赴所属送衙根勘



图 5-3-2 米仓道上的两角山

问罪，追赏伍拾贯给告人。”明、清时亦设卡查禁。明武宗正德年间（公元1506—1521年）置巡检司。《明律》规定：“凡贩私茶和私盐者，同罪。”“出境及失察者并凌迟处死”。由于关卡林立，查禁严密，商贩日少，清代大竹路荒废。

唐宋以来，由梁州越大巴山去巴蜀主要有三途：东为荔枝道，西为金牛道，中为米仓道。三道互为犄角，互有联系。“巴控扼梁、洋，吾蜀孔道。形势绝剑关之险，飞蹬逾栈道之危，犄角利（州）、阆（州），连衡绵（州）、剑（州），遮蔽东、西川，最为襟喉要害也”^[71]。“巴之北境即米仓山，（南宋）绍兴以来（公元1131年）出兵之孔道”。^[72]南宋开禧年间（公元1205—1207年）“逆曦之变，士大夫之南逃者，亦多由米仓山东归，此正趋荆楚之路”。^[73]

战乱时期，金牛道若被阻隔，大竹路便成为一条间道，往返于成都、汉中、长安间的公私行旅，便迂迴此道。五代后梁乾化元年（公元911年），岐兵伐蜀，围安远军（今勉县），“守将王宗侃遣裨将王思谔自中巴^①间行至泥溪，见蜀主告急”。^[74]泥溪在益昌、剑州间金牛道上，即由大竹路经巴州西至益昌，入金牛道去成都。

唐代大竹路沿途设有驿站。“兴元之西四十里驿曰鹄鸣，滨江，前依巴山。……韦处厚出开州（今四川开县）刺史……泊到鹄鸣，先访之”。^[75]韦处厚取米仓道至巴州，再东南行至开州。巴州治所化成县（四川巴中县）南有清水驿。米仓道南、北端既有驿站，中间当亦有驿置，但宋代未见记载。

汉水沿岸的汉中、西县（今勉县）、城固等府县，均有沿溪道路与米仓道相联接。由兴元府南郑县（今汉中市）去四川南江县，有三条道路可通：西路沿濂水西侧而行，经今南郑县的郭滩、高

^① 《资治通鉴》卷268“五代后梁乾化元年”条，胡三省《注》：“巴州在三巴之中，谓之中巴。兴州之南有大竹路，路经孤云、两角，过米仓山，则至巴州”。

台、新集、濂水、圪口、庙坝、越米仓山，到焦家河后（入四川境），或溯焦家河东去至大坝，再折南经关坝，沿南江而下至南江县；或顺焦家河西去，到白头滩后折东南行，经中坝子、新民、杨坝亦至南江县。此路险居岩侧，陡临深渊，上下攀登，十分难行。中路由汉中南去，经周家坪（今南郑县）、青树、红庙圪到喜神坝后，或折西南至庙坝，接合前述的“西路”至难江；或直南行约5公里至庙坪（此为现在的“二南公路”——南郑至南江经地），折东行，翻越一个小垭口，下褒城坡（图5-3-3），约二、三公里至小坝，由小坝沿冷水河上源东支流而去，越米仓山至大坝，再南行经关坝顺难江而下至南江县。此路庙坝附近的牛脑壳（牛头岭），山势高峻，登顶北望，全县在目，是控制米仓道的险地。东汉末年，张鲁败于曹操后，便是由这条路逃奔巴中。东路由南郑渡汉水后，溯冷水河而上，经油房街、高家岭、牟家坝至郑家坝后，或折西南经秦家坝至小坝，与中路合；或折东南经清石关、回军坝、西河至碑坝后，折西南沿沙坝河而下，亦可至南江县。此路地当老林，崎岖幽险，野兽出没其间，加之道路迂远，一般行旅很少选取此途。但由碑坝沿碑坝河南行，或折东南沿后河而下，可达四川省通江县。唐、宋时期，由长安经汉中去东川，多由此路。南宋时，川东夔州路支援汉中的军需物资，也经此路输送给张浚指挥的军队。

由西县（今勉县）入米仓道，乃由定军山东侧南行，经杨家山、阜川、大河坝、钢厂至濂水，入南郑、米仓山间的西道而行。由城固入米仓道，基本上是溯南沙河而上，经七里店、元坝、小盘后，或折西经法镇与南郑至米仓山的中路会合；或折东南经大盘、两河口、岩窝坪、廖家坝、西河至碑坝，与南郑、米仓山间的东路会合。行旅由西县、南郑、城固等地去川北、川东，选择何途，取决于他们的出发地和所要到达的目的地。

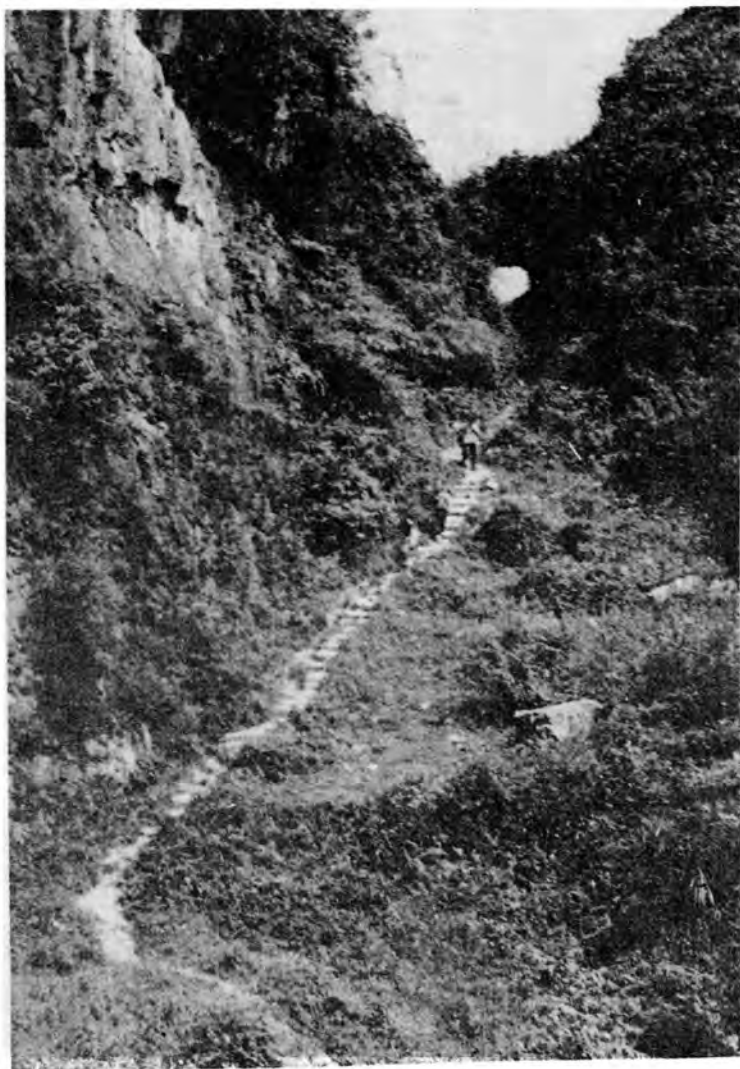


图 5-3-3 米仓道上的褒城坡

(五) 金州入川东的谷道

自金州治所西城县，越巴山入东川亦有两途：

1. 任河谷道。由西城县溯汉水而上，经广城县(南北朝时，南朝宋分西城县南部设置广城县，在今紫阳县南60里)，沿任河谷地上行，进入巴山，接下蒲江(后江)上源谷地西南行，至万源县。再西南行至达州治所通川县(四川达县)。“任河在紫阳县

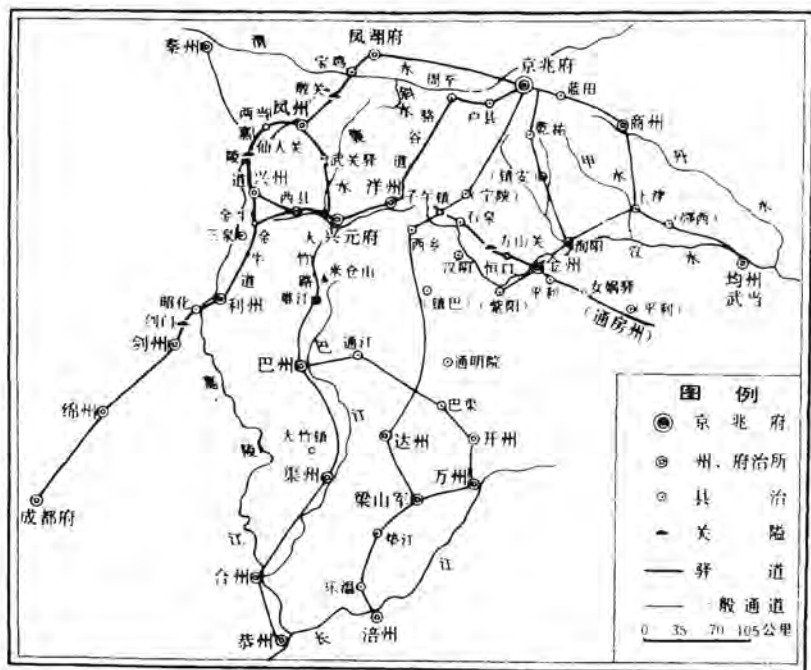


图5-3-4 宋代陕南地区道路交通示意图

南一里，源出四川夔州府大宁县，流经太平厅，又北流至（紫阳）县境入汉（水）。崖路崎岖，通西蜀道。板木结筏，皆由此出”。^[76]严如煜《三省山内风土杂识》记述：“由城口之北至两扇通陕西之兴安（安康），高山夹峙，中间危径一线，为川陕必守之险”，指的也是任河谷道。

2. 女娲山、夔州间的谷道。自金州东南行，70里至平利县（今平利县西老县）。县东30里有女娲山，宋置女娲驿。由女娲驿南去，有一支线，经过今之镇坪县通向大宁监（四川巫溪）和夔州（四川奉节）。《三省山内风土杂识》记载：“镇坪一隅，尤深入川楚之中，距县治三百六十里，鸟道一线，盘折于危崖峭壁之间，鸡心岭扼夔府大宁之路”（图5-3-4）。

二、茶叶转运与“茶马互市”

两宋时期，饮茶习惯普及全国，成为日常生活内容之一。特别是西北游牧各族，因为肉食习惯，又生活在高寒地区，需要饮茶暖胃和帮助消化，因而对获得茶叶有迫切要求。但西夏、吐蕃统治区内不产茶叶，只能求之于宋。西夏向宋朝索取茶叶的途径很多，主要为通过“宋、夏和议”，要求宋朝“岁赐”一定数量（实际是宋向西夏赔款）；另为“茶、马互市”，以马易茶。北宋仁宗庆历年间与西夏协商和约时，西夏遣使向宋朝“要请十一事”^[77]中，对“岁赐”茶叶一项，西夏要求的数字就很大。宋初许5万斤，后减为3万斤定案。

西夏对茶叶的需求在“岁赐”中得不到满足，就通过贸易手段，以马易茶。宋朝连年与辽、金、西夏争战，军事上需马甚多，乃以布、帛、茶叶及其他物品互市。为了实行茶、马互市，宋朝特在茶叶产地之一的四川和茶马互市地的秦凤路设置茶马司及榷茶市场，专司茶马互市。

（一）川陕路上的茶铺与茶叶转运

由于茶叶运销量大、财政收入可观，所以，宋朝政府把茶的收购、销售收归官营，而建立“榷茶”的官卖制度。四川初无“榷茶”，到宋神宗熙宁年间（公元1068—1077年）随着川茶产量的日渐增多，也实行官卖^[78]。茶叶产区在成都府路的邛、蜀、彭、汉、绵、雅等州和利州路的洋州（今洋县）及兴元府三泉县（今宁强），即今陕西省汉中地区。北宋政府就近以汉中茶、川茶换取熙州、河州等地的马匹，以充军用。当时，川陕路上特设茶铺，以搬运茶叶为主要任务。蜀道险恶，搬茶至陕西。人力最苦。元丰初年（公元1078年），于成都路厢军数百人补充搬运队伍，不一二年死亡略尽。茶官遂令州县和雇人夫，和雇不行即差税户，骚扰不可胜言。后遂添置茶铺，15里立一铺，招兵50人，起屋60间，共置百余铺。茶铺配有驮畜，每驮100斤；一个铺兵管4头驮畜，行于山径中。

（二）秦凤路的“茶马互市”

宋朝初年，茶叶没有实行榷禁，官府每年以所买之茶，至原州（今宁夏固原）、渭州（今甘肃平凉）、静宁军（今甘肃静宁）三地，换取西番之马。到宋神宗熙宁年间，王韶开辟河湟，上言：“西人（羌人）颇以善马至边，所嗜唯茶，乏茶与市”。于是北宋政府便于熙宁七年（公元1074年）派李杞、蒲宗闵入蜀，尽榷蜀茶运至陕西边境与西羌博马。在元丰年间（公元1078—1085年），于四川成都府和秦凤路设二茶马司（四川茶马司、陕西茶马司），于秦凤、熙河置互市榷场六个。后来金兵占据关陕后，南宋初年，茶马互市停止。南宋宁宗嘉泰三年（公元1203年），又置四川茶马司，改于阶州（今甘肃武都）等地互市。

宋神宗、哲宗时期，茶、马市场规模很大。元丰八年，宋朝

官府在产茶区收购茶叶的地方称茶场或山场，今陕西境内计陕西西路置茶场 332 个，京西路金州置茶场 6 个。元祐二年（公元 1087 年）熙河、秦凤仍置场，且许永兴（今西安市）、鄜（富县）、延（延安）、环（甘肃环县）、庆（甘肃庆阳）通商，使得川陕驿路和陇关道、邠州·萧关道及延州道等驿路忙于转运茶叶，运回马匹。但官司及客旅为谋取厚利，以名山茶与蕃商进行杂货贸易，“其茶入蕃，既已充足，缘此（蕃商）遂不将马入汉中卖，有害马政”^[79]。由此，得知茶马互市，并不限于边地榷场，蕃人经常驱马至陕西内地互市。

关于茶马比价，约自元丰六年以后，上马一匹值茶一驮。淳熙年间（公元 1174 年）以后，马价上涨，虽下马亦须 10 驮。至于上马，则不交换茶叶，非银帛不办。其原因在于“夷人亦有即山种茶者”^[80]。故南宋乾道年间（公元 1165—1173 年）以后，输出又多为细茶，且茶价大为跌落。

番马输宋，宋初每年仅 5000 余匹，天圣中（公元 1023—1032 年）至 3 万余匹；建炎二年（公元 1128 年）约 2 万余匹；乾道初（公元 1165 年）减为 9000 匹。故“茶马互市”在北宋年间最为繁盛。

“茶马互市”时间，初不定期。嗣后定期为：中秋开市，四月而止。但各地定期，受气候条件影响，多有不同。洮州定在五月，河州在六月，西宁在七月^[81]。陕西驿路茶马交易不绝。

第四节 宋代驿、递的发展变化

宋代的驿、递是在唐末、五代驿制废弛的基础上恢复、发展起来的。驿、递的相对分立，专业运输组织车子铺的设置，形成了两宋驿递区别于前代的显著特征。宋代的驿站设置虽不如唐代

密集，但各驿路和州（府）、县之间遍设递铺，则是空前的；元、明、清各朝均相因袭。

唐末、五代时期，国家陷于分裂，割据政权迭起，驿道交通被支解，经济流通受阻。北宋统一中国后，颇难恢复旧观。加以西夏、辽、金、蒙古先后兴起，战乱频仍，北方和西北方疆域日渐缩小，驿站逐渐减废。“唐制以三十里置一驿，故行速而马不弊。后人以节费之说，历次裁并，至有七八十里而一驿者，马倒官逃”。^[82]宋代一般60里置一驿。

宋代统治权高度集中，将地方官员控制的政权、军权、财权都收归皇帝，造成中央与地方联系的事务增多，沿边地区政情、军情传递和财赋、军需物资运输紧迫。加之商业经济的进一步发展，驿运日增。于是，在驿站之外，又创设了步递、马递和急脚递。北宋后期和南宋时期，受军事活动的影响，在沿边地区设置斥候、腰铺、摆铺；在川陕路上置车子铺、茶铺，弥补了驿站力量的不足，扩大了驿运的规模。

宋代的驿夫来源于地方上称作“衙前”的差役，铺兵由厢军士卒充当，后又专设递卒，使驿传成为一种专职。宋太祖建隆二年（公元961年）五月，下诏以军卒代民为递夫，其后又有专职递卒，一切费用由官府支付^[83]。

汉、魏、隋、唐时期，虽然也有一些《驿律》，但都不够完整。宋仁宗嘉祐四年（公元1059年）三司使张方平，整理编写了一部邮驿法令，名《嘉祐驿令》，包括驿传则例共七十四条，为宋代驿政的总纲要，这也是一项创举。

宋代设水、陆发运专职机构和专职官吏，加强了对驿运的管理。宋太宗太平兴国八年（公元983年），选择干练臣吏，在京分掌水、陆发运事。当时一宗物资为一“纲”，“凡一纲计其舟车、役人之值，给付主纲吏雇募。舟车到发，财货出纳，并关报而催督之。自是以后，调发邀滞之弊遂革”。雍熙四年（公元987年），

并水、陆发运为一司。

一、宋代的馆驿

宋代因袭隋、唐之制，馆驿并设。但驿只设于交通要道上，为过往官员供应食宿和运输工具。“郡国朝宿之舍，在京者谓之邸；邮骑传递之馆，在四方者谓之驿”^[84]。北宋初年，不临驿路的州、县，“置公使库，使遇过客，必馆置供馈，欲使人无旅寓之叹”^[85]。发展到宋徽宗宣和年间（公元1119—1125年），“州府县镇驿舍、亭、铺相望于道，以待宾客”^[86]。在路远驿疏的地方，由附近寺庙辟出一些房舍，“命僧主之，以待过客，且置田以贍僧，俾守庵焉”^[87]。因而，宋代的外出官员，住行都非常方便。

宋代驿间的距离，大体如《事物纪原》卷七所说：“今（宋）六十里有驿，驿有饷给（供应食宿），即候馆之遗事也”。陕西路也不例外，如“环州至延州十四五驿；直路亦不下十驿”。而环州（今甘肃环县）至延州（今延安市）的捷径为570里^[88]，每驿平均相距57里。不过在边远、沙漠或深山地区，则因地形之便，也可稍远或稍近些。

由于馆驿所接待者均为使臣官员，各地方官为了博得上级好评，馆驿的屋宇都比较宽敞，设备比较华丽，环境比较整洁。宋仁宗嘉祐六年（公元1061年），苏轼赴凤翔，谒客于凤鸣驿，“视客之所居与其凡所资用，如官府，如庙观，如数世富人之宅。四方之至者如归其家，皆乐而忘去。将去既驾，虽马亦顾其皂^①而嘶”^[89]。苏轼“召吏而问焉，吏曰：今太守宋公之所新也。自辛丑八月，而公始至，既至逾月而兴功，五十有五日而成。用夫三万六千。木以根计，竹以竿计，瓦甃坯钉，各以枚计，相以石计者，二十一万四千七百二十有八，而民未始有知者”^[90]。由此可

^① 皂，通槽，指牛马槽。

知因修造豪华的馆驿，耗费了国家大量的人力物力。但到北宋末年，因历经战乱，驿舍残破，房倒屋塌，“使道路无所宿息，为行役之患”^[91]。

宋代修缮或新建驿舍，按照建筑规模和用费多少，分别报上级有关部门审批。馆驿的供应物品，皆登记在册，损坏丢失要赔补。使客不能长期占据驿舍，逾30日者处以徒刑一年；无故逗留驿舍者杖一百。馆驿房舍有等级之分，按官职尊卑安排，不得越份。馆驿附近广植林木，且严禁乱砍滥伐，违者治罪。

驿有驿长、驿卒。驿长由官府指派。驿长之外，另有驿吏，每驿卒20人，置节级（军吏）一名^[92]，直接管理驿传事务。节级之上为十将、都头、将校等驿官。此外，还有警备驿路的捉贼使臣^[93]。驿卒也称“驿子”，宋代一改前朝作法，逐步取消百姓此种劳役，由衙前差役或兵卒充任。

乘驿使臣须持官府规定的驿券、牌符才能入驿。宋代初年乘驿传所用的驿券，由枢密院发给，名“头子”。太平兴国三年（公元978年）秦州节度判官李若愚之子李飞雄诈骗乘驿谋乱，因而把枢密院的驿券取消，又恢复唐代的银牌^[94]。牌宽二寸半，长六寸，牌上刻字。唐代原为隶字“敕走马银牌”，宋改为“八分书”字体。上面刻画两个飞凤，下面刻画两个麒麟，两边是年月，用红丝条贯穿。到端拱二年（公元989年）三月，由于使臣护边兵多遗失，又将银牌取消，恢复枢密院驿券。《宋史·职官志》“给驿”条记载：“其赴任川陕者给驿券，……入本路给驿券皆至任则止”。

宋代文武大臣奉使入朝，有给驿券、馆券、仓券之制。其赴任川陕者给驿券，赴福建广南者给仓券^[95]。另外，大臣往来又有特诏驰驿之制。熙宁初，诏河东、河北、陕西三路漕臣，许乘传赴阙^[96]。开宝二年，试礼部者亦有给券乘驿之制^[97]。

为方便乘驿者熟悉其驿程的方向、距离，宋代驿站还备有驿

程地图（亦称“地经”）出售。《宋稗类钞》卷五记述：“驿路有白塔桥，印卖朝京里程图，士大夫往临安必买以披阅。有一人题诗于壁曰：‘白塔桥边卖地经，长亭短驿甚分明，如何祇说临安路，不较中原有几程’”。题诗者虽意在讽刺南宋政府苟且偷安，但也说出了“地经”内容。《宋文鑑》卷八九苏颂《华戎鲁卫信录总序》亦云：“异国之情，非行人莫达，故次之以奉使之别，则有接送馆伴，所经城邑邮亭次舍，山川有险易，道途有回远，若非形于绩事，则方向莫得而辨也，故作驿程地图”。

二、宋代创设的递铺、车子铺

隋、唐、五代时期，各封建王朝“置邮传命”的任务悉归于驿站。到了北宋，由于赵匡胤害怕藩镇割据的局面重新出现，便特别加强中央集权统治。在全国军、政大事及财赋支配由皇帝一人决断的情况下，即速传递文报，统一规划运送官物，就成了施政的大事。于是，邮递事务就从驿站分离出来，成立了专门的通信、运输组织，名曰“递铺”。

“铺”是军事用语，士兵分散驻扎，每三、五人或十余人一处，即是一铺^[98]。宋代的铺卒均由厢军兵士充任，称“铺”十分妥切。其中专用以传递官方文报者称“递铺”；专用以转输官物者为“车子铺”。川陕路上的茶铺、车子铺，都是为转输官物而设置。但铺有时也接待使客，甚至提供马匹，所以，宋代的“驿”和“递”是既有区别又相联系的两组织。

宋代的递铺分为三种，即：步递、马递、急脚递^[99]。这既是三种不同的递铺组织，也是三种不同的传递方式。不过，各地情况也不尽然相同。有的地方同时存在三种递铺组织；有的步递与急递合一，在步递内挑选劲卒充作急脚递。川陕路上递铺比较复杂，茶铺、车子铺成为主要递铺组织。

(一) 步递

步递即步行接力传递，除了传送普通文件，还要转运官物，甚至送人。如“诸递铺承传上供物样”；“承传三路出军衣”；“诸递铺传送人者，日行六十里，仍宿于铺”^[100]。宋代递铺传送人员和官物，给铺兵造成沉重的苦难和负担。如汴京发往陕西沿边地区的“银绢纲”甚多，陕西路的延州以北地区及镇戎军（今宁夏固原）、洮州（今甘肃临潭）等地位置偏远，气候寒冷，驿铺间距离50里或百里，生活“极为劳苦，死亡无处无之”。途中“又无日食，不免乞丐”^[101]。为此，官府特予照顾，每人支钱300文，发给皮袄一件。经陕西路运往沿边地区的“诸般纲运军器材料，衣赐布绢之类”，使得铺兵“略无休息”^[102]。官府虽然在严冬苦寒季节，各赐数量不等的钱物，但仍防止不了铺兵的饥寒甚至死亡。

川陕路上铺兵的艰苦情状也毫无二致，“蜀道行于溪水之间，最是险恶。搬茶至陕西，人力最苦，元丰之初，于成都路厢军数百人贴补搬运，不一二年死亡略尽……其为骚扰不可胜言。后遂添置递铺，十五里辄立一铺，招兵五十人，起屋六十间，官破钱一百五六十贯，益以民力，仅乃得成，今置百余铺矣”^[103]。川陕路上除了设茶铺专司搬运茶叶，另有车子铺转运铜锡和军器，他们都是以人力推挽，也属步递范畴。熙宁五年（公元1072年）诏：“陕西运铜锡铺兵，极为艰苦，死亡无处无之”^[104]。转运铜锡的铺兵，是二人挽一车，日运5000斤，行于两铺之间。秦巴山区，道路崎岖，大坡很多，二人一推一挽上坡，其劳累可以想见。

(二) 马递

马递是利用马力传递紧急文报，日行400里。铺马数量，各地不一，一般每铺置马10匹以上^[105]。宋代战乱频繁，好马多用于军队，马递铺用于通信的马匹，多是军队挑剩下的劣等马，老弱

疲瘦，奔驰速度有限。即使这样的劣马，也不能满足马铺需要。南宋初年，还出现过抽调马铺夫马去作战的情况。以后虽多次补充，但马递始终没有兴旺发达起来。

由于马递的速度毕竟比步递为快，所以，宋代在马匹不足的情况下，仍于要路设置马递。北宋徽宗大观元年（公元1107年），尚书省重修马递铺法刊印颁行诸路，共100卷，称为《大观马递铺敕令格式》，以加强对马递铺的管理。

（三）急脚递

急脚递始创于宋真宗景德二年（公元1005年）二月，“诏河北两路（南路、东路）急脚铺军士，除递送真定总管司及雄州文书外，它处不得承受”^[106]。陕西路是在宋神宗元丰二年（公元1079年），因西夏兵攻绥德城，才置汴京通往陕西延州的急脚递，日行500里。急脚递除“迅速”这一特点外，“有军前机速处分，三省枢密院莫得与也”^[107]。即直接从皇帝发到前线，三省^①及枢密院均不得参与，这是为了减少不必要的交接手续，又可保守机密。所以，宋神宗时多次颁诏：“军兴飞书遣使，此最先务”；“非紧急边事，毋得擅发急递”。

伴随急脚递的设置，有了“金字牌”的使用，金字牌急脚递始设于宋神宗时。沈括在《梦溪笔谈》中说：“熙宁（神宗年号）中又有金字牌急脚递，如古之羽檄也”。陕西路使用金字牌急脚递，见于《宋会要》元丰六年（公元1083年）九月二十五日条：“诏鄜延路令毋辄出兵。令枢密院更不送门下省，止用金字牌发下”。神宗元丰年间，西夏出兵袭击陕西绥德，并以80万大军围攻兰州，神宗用金字牌急脚递向陕西鄜延路发布命令指示，传送时“过如飞电，望之者无不避路”。“日行五百里，不分昼夜鸣铃走递，前

^① 三省，即中书省、门下省、尚书省。

铺闻铃，预备人出铺就道交受”^[108]。

北宋仁宗时期，另于陕西路沿边设立斥候。斥候除为急速传递军情探报代行急脚递任务外，兼警戒外敌任务。另在陕西麟（今神木）府（今府谷）等路设置腰铺，选急脚递中的健壮铺兵。更速地传递文报^[109]。斥候、腰铺的设置，是北宋后期，南宋初年，由于军事失利，纪纲松弛，在交通通信上失去常态而采取的一系列应急措施。

三、铺兵及其职责

宋代的递铺有铺长、铺兵。铺兵人数，僻路每铺四五人，驿路每铺 12 名；重要去处，也有 15 名至 20 名的。在军事冲要地区，有些铺的兵卒达百人。如陕西“鄜州四路，半当冲要，尝以闲慢路，分递铺兵卒之半，贴冲要二路，每驿（铺）得百人，每三人挽车载物”^[110]。由于铺兵工作劳累，生活艰苦，因而经常有逃亡现象。为此，范仲淹采取“陕西路民兵刺字之法，凡铺兵并与刺臂，稍大其字，明著某州某县斥候铺兵某人，凡逃在他州他县者，并不得招收”^[111]。

铺兵除传送文报，转运官物外，还负有维修道桥、栽种行道树的任务。行道树成材后，用作维修桥梁、栈阁并为车子铺制造小车。《宋会要稿·方域·一〇·道路》记载：宋孝宗淳熙三年（公元 1176 年）二月二十七日，“四川茶马司言，兴州顺政（今略阳），长举（今略阳县北境）两县栈阁，旧置武臣一员，充巡辖，人兵三百，专一巡视（修）葺。今乞令诸司共（同）措置，务令经久。仍招填人兵，依时修治栈道。从之”。招募填补的人兵，即为铺兵。

宋代对于官路两旁栽种行道树相当重视，地方官不断有人进谏，朝廷也屡颁诏令。大中祥符九年（公元 1016 年）六月二十七日，太常博士范应言：“诸路多阙系官材木，望令马递铺卒，夹官道植榆柳，或随土地所宜种杂木，五、七年可致茂盛，供用之外，

炎暑之月亦足荫及路人，从之”^[112]。川陕路上种植行道树的目的，主要在为修葺栈阁桥梁储备木料。宋仁宗天圣三年（公元1025年）七月二十七日，秘书丞知兴元府褒城县窦充言：“窃见入川大路，自凤州至利州（今四川广元）剑门关，直入益州，路遥远，栈阁约九万余间，每年系铺分兵士于近山采木，修整通行。近年添修所使木植万数浩瀚，深入山林三二十里外，采砍辛苦。欲乞于入川路沿官道两旁，令逐铺兵士每年栽种地土所宜林木，准备向去修葺栈阁。仍委管辖使臣，逐县令佐提举栽种，年终栽到（规定）数目”^[113]。“诏令陕西及益州路转运司相度施行”^[114]。

为了保护行道树，防止乱砍乱伐，政府规定：凡官府兴造须采伐者，要报经上级有关府衙批准，不经批准擅自采伐者，“杖八十，许人告”，并奖给告者钱二十贯。

四、驿递的组织管理

宋代中央主管驿递的机关有二：一为兵部，二为枢密院，兵部驾部郎中“掌舆辇、车马、驿置、厩牧之事”^[115]。枢密院管理驿马发放，颁发驿递牌符，制定乘驿条例，委派巡辖使臣，监督检查重要军期文报的传递情况等等。一项工作分管于两个机关，使二者互相制约，正反映了宋代官制的特点。地方按路（省）、州（府）、县的设置层次，分三级管理。“一路有一路之递铺，事有所属”^[116]。各路转运司和州县的官司，均监督管理驿递事务^[117]。

路一级管理驿、递的主事官为“诸路提举马递铺官”。其主要职责为“督责巡辖使臣，招填缺额铺兵，驱磨递角毋或违慢”，以确保“文字即时传递，不得违滞”^[118]。即路对驿递的管理，主要为定期或不定期的巡视检查，并将检查情况按月上报枢密院。

州（包括府、军、监）由州通判负责检察驿递，并将情况按月申报路的提举检官^[119]。州设巡辖邮驿使臣一人或若干人，巡回检察所属驿、递的工作情况，并相应提出改进或调整措施，报州

决定实施。另外，铺兵钱粮发放，铺舍修理，对犯有过失的铺兵及曹司的处理等等，均由州负责办理。州是三级管理的关键，它是直接管理驿、递工作的一级政权组织。工作重点侧重在递铺。

县并不承担直接管理责任，只是委派县尉检察过境文书有没有延误。但到北宋末期，由于驿递弊端丛生，才加强了县的管理，令知县、县丞、主簿以及县尉经常深入检查邮驿，并以本管界内文件的传送情况，作为考绩的项目之一^[120]。

宋代相当重视对驿站、递铺的行政监察。北宋初年，主要由各州所属本城指挥使（各府厢军之长官）及其部下武士监察，或与转运司所属使臣共管；如遇重要事务，则申诸府、州主管官员。另外，京东西、河北、河东、陕西、淮南诸路县令兼知馆驿使^[121]。县尉亦兼巡察县内递铺工作。后改召募专任铺兵后，于仁宗天圣七年（公元1029年），改由使臣与县尉监察。县尉巡检本县内，使臣则每路三、四人或五、六人不等，根据地区范围的广狭，规定日期巡检。徽宗政和三年（公元1113年）以前，约每千里置使臣一员。后因军事失利，管理松弛，驿递迟滞，影响了政令、军情的及速送达，遂于政和三年，每州铺兵百人置十将（官职名称）一名，二百人置都头一名，五百人置将校一名，督促检查。凡转运司所属的铺兵铺马缺失，或文书传递迟滞等现象，使臣得直接与府、州主管官会商妥切解决办法。

第五节 宋代车的繁多类型

宋代陕西地区的陆路交通工具，仍以人、畜力车为主。车的动力和结构虽没有大的变化，但车型增加很多，有太平车、平头车、宅眷车、独轮车、三轮车、安车等等。南宋时期又盛行乘轿。在宋人所绘的一部分画卷上，能看到当时北方平原地区行人在旅途中所乘用的各种车辆，这对了解宋代的交通运输工具和车辆构

造，提供了较真实的依据。

一、乘车及载货用车

宋代客、货运输以太平车、平头车、拼车为多。太平车，也称辘车。《邵氏闻见后录》卷 22 记载：“今之民间辘车，重大椎朴，以牛挽之，日不能行三十里。少蒙雨雪，则跬步不进，故俗称之太平车”。太平车有箱无盖，箱如构栏而平，板壁前出两木，长二、三尺许，驾车人在中间，两手扶捉鞭鞍驾之，前列骡或驴二十余，前后作两行，或牛五、六头拽之。车两轮与箱齐，后两斜木脚拖掖，中间悬一铁铃，行即有声，使远来者车相避。仍于车后系骡、驴二头，遇下峻险桥路，以鞭馡之，使倒坐经车，令缓行。可载数十石^[122]。

平头车，亦如太平车而小，两轮前出长木作辕木，梢横一木（即衡木），以独牛在辕内，项负横木，人在一边，以手牵牛鼻绳驾之。此种车多用于拉运杂货。平头车不同于太平车的地方，除车身小，载货少而轻外，最大的不同点在系驾方式上。太平车双辕只有二、三尺长，是用鞍套系驾、拽车牲畜，多是骡、驴。平头车辕木很长，衡木置于牛的项部，多以一牛驾驶。看来，有组织的远程运输车队，转运大批量物资，用的是太平车；商贩和农民多用平头车，因为他们没有力量饲养大批牛只，更谈不上五、七头骡、驴了^[123]。

宅眷坐的车子与平头车大体相似，前后有构栏门、垂帘，专为妇女乘用。男子乘坐的车称“小车”，一人挽之，随意所适^[124]。

宋代老年人出游，多乘坐安车。安车的车轮不能太高，高则摇动；车身長六尺，可以躺卧。车宽可以合辙。轮周钉有钱大的蒲索，起减震作用。车箱上有四柱，用竹篾作盖，纸糊黑漆。箱高一尺四寸，箱板上铺茵垫。门在车后，两边有小窗，以便侧卧时观赏野景。车箱内有一小板，阔尺余，放书册或杯盘。车后有

油布，缚于箱柱。有风时半展，遇雨时全展，无雨时卷起来系于车后。车箱内前有“纳陛”，升起可垂足而坐，架平可以躺卧。安车多用于远途旅行，礼贤优老，故又称“进贤车”。士大夫经常乘用安车。

另有“独轮车”，也称“串车”。前后二人把驾，两旁两人扶拐，前有驴头拽引，不用耳子^①转轮。此车用于搬运竹、木、瓦石。小商贩用的独轮车，无前辕，只用一人或两人推动后辕而行。

还有一种“浪子车”，平盘两轮，用一人或两人推之，用作搬运木料、石块。若遇运载巨石大木，则只有短梯盘而无轮，用人或牛、驴拽引，称为“痴车”，言其笨重。

值得注意的是宋人画中的客、货用车，都是用牛驾辕，还没有看到马车的画卷。《清明上河图》中有各式各样大小不同的车是用牛、骡、驴拉拽的，其中只有一辆是用四匹健骡驾的车，很象太平车。有四辆是用牛驾车；其中一辆虽看不见牛，也是牛车。看来，宋代拽车的动力，除特种车用人挽引外，长途载重车的驾车牲畜主要是牛。陕西等各地向京师“纳粟秆草”，“牛车阨塞道路，车尾相衔，数千万辆不绝”。“凡陆运川陕诸州军金帛，自剑门列置递夫，负搭车辇以至京；或转支至陕西、河东沿边供军；……又有川、陕布网供京西诸军用度者，由荆南、襄州列递转送”。^[125]宋神宗元丰四年（公元1081年）十一月九日，陕西泾原路转运判官张太宁言：“愧运之策，莫若车便”。指出用大车载运粮草，“可省民力之半”。

^① 用于安装车轴的两个吊耳。

二、特种车

(一) 指南车

《宋史·舆服志》记载，宋太宗雍熙四年（公元987年），已有指南车和记里鼓车。“指南”一名“司南”，无论车驶向何方，指南车上木人的手指一直指向南方。据《宋史·仁宗本纪》记载，在天圣五年（公元1027年）十一月壬寅，工部侍郎燕肃又进一步改进复制。燕肃在给皇帝的奏文中，讲述了指南车发明演进的历史过程。燕肃说指南车的发明，始自轩辕黄帝。到了西周成王时，越裳氏派人来镐京献礼，周公赐给指南车，以送荒外远使，使能常知南北。后汉张衡及魏明帝青龙年间（公元233~237年）博士马钧和晋末石虎使解飞，姚兴使令孤生又造指南车。东晋安帝义熙十三年（公元417年），南朝宋武帝平长安，曾得此车。《宋书·一八》记述此车的形制为：“其制如鼓车，设木人于车上，举手指南。车虽回转，所指不移。大驾卤簿，最先启引”。但“机数不精”，回曲步骤，犹须人工正之”。于是，南齐时祖冲之又加以改造。后魏太武帝时，使郭善明造指南车，但“弥年不就”。“扶风人马岳又造，垂成”，郭善明为争功“鸩杀”马岳。唐宪宗在麟德殿看了以后，用于法驾。到北宋仁宗时，燕肃又“创意成之”。这次是利用独轮车，立木仙人于车上，引臂指南，车箱上加笼罩。指南车为行远利器，是机械上一大发明。

宋代指南针的使用已很普遍，当时已掌握了利用天然磁体进行人工磁化的技术，指南车当是利用磁性原理制作木人手指，因此，它常指向南、北方。

(二) 记里鼓车

“记里鼓车”又名大章车，它是我国古代机械方面的杰出发

明之一。它的功用是自动地报告行程里数。

“记里鼓车”是一种两轮马车。报告里程的方法是：两个木偶（一个在鼓前，一个在鼓后）相对击鼓。马车走过一里路程，两个木偶同时自动击鼓一次。因此，只要注意木偶击鼓的次数，就可以知道马车已经走过的里程。

记里鼓车是中国人在三世纪时（晋代）的一项创造发明，在全世界各种记录里程的仪器当中，这是最早的一种。自从晋代开始，记里鼓车和指南车均被用作皇帝出行时仪仗队中的先驱车辆。

记里鼓车的发展演变经历了一个漫长的过程。晋安帝时（公元397—418年）刘裕灭秦得到记里鼓车^[126]。其后，《隋书》、《通典》等书都有粗略的记载。但记载最为详尽的是《宋史·舆服志》。这部书记载，仁宗天圣五年（公元1027年），内侍卢道隆，把记里鼓车的设计送给宫廷，并且仔细叙述了记里鼓车的构造、原理和尺寸：“此车足轮各径六尺，围一丈八尺，足轮一周而行地三步。古法六尺为步，三百步为里……其车共大小轮八，合二百八十五齿。递相钩锁，犬牙相制，周而复始”^[127]。此车制如指南车，其上有鼓，车行一里，木人辄击一槌。北宋时卢道隆所制的记里鼓车，比较精美完备。

文献中还有一种两层制的记里鼓车。这种记里鼓车有八个齿轮，分上下两层，上层设鼓，下层设镯。车行1里，上层木偶击鼓一次，车行10里，下层木偶击镯一次。正如元代杨维贞在其《记里鼓车赋》中所说：“列鼓镯于上下，各叩击以司时”。王振铎先生根据《宋史》的记载和张荫麟的齿轮系的排列，经过研究，制得记里鼓车的复原模型图，现陈列于北京中国历史博物馆。《科学画报》1963年12期张浚森《记里鼓车》一文，对这个模型图的齿轮结构原理作了说明。另外，金祖孟根据南京博物院所陈列的记里鼓车的模型，也对其齿轮和杠杆原理作了详尽的解释，对了解古代记里鼓车的构造原理有所帮助。

参 考 文 献

- [1] 《读史方輿纪要·五七·延安府》。
- [2] [6] [7] [8] [9] 《武经总要前集·一八》。
- [3] 《宋史·二七二·赵葛、王庶传》。
- [4] 《文献通考·三二二·輿地·八》。
- [5] 《建炎以来朝野杂记》乙集·一九《西夏扣关》。
- [10] 《资治通鉴长编》卷124“宝丰二年九月富弼奏疏”。
- [11] 苏联国家列宁图书馆藏汉文《西夏唐古特国地图册》手稿。李步月译自苏联《东方国家与民族》第一册。莫斯科1959年版。原俄文附《西夏国旧图》。
- [12] 《元和郡县志·四》。
- [13] [15] [16] [17] [18] [19] [20] [22] [23] [25]《读史方輿纪要·五七》。
- [14] 《华洁馆杂著》。
- [21] 戴锡章：《西夏记》第三章。
- [24] 清《嘉庆重修一统志·绥德直隶州》。
- [26] [27] 《读史方輿纪要·五四·耀州》。
- [28] 清《嘉庆重修一统志·同州府一·山川》。
- [29] 《武经总要前集·一七》。
- [30] 《资治通鉴长编》卷318。
- [31] 《宋史·一七五·食货上·三·漕运》。
- [32] 《范文正公集补编·一》。
- [33] 《宋会要辑稿·食货》。
- [34] 王瑞明：《两宋阶级矛盾与民族矛盾的关系》，《华中师院学报》1981年第3期。

- [35] 《资治通鉴长编》卷 2。
- [36] 《苏子美集·赠太子太保韩公行状》。
- [37] 《资治通鉴长编》卷 404。
- [38] 《金史·西夏传》。
- [39] 《宋史·食货志》。
- [40] 《马可波罗行记》第 1 卷第 60 章。冯承钧译本。商务印书馆版。
- [41] 《东都事略·夏竦传》。
- [42] 《资治通鉴长编》卷 159。
- [43] 《资治通鉴长编》卷 372 引范纯朴语。
- [44] 《西夏书事》卷 20。
- [45] 《三续华州志》卷 12。明嘉靖三十六年《重建少华岳庙记》。
- [46] 《资治通鉴长编》卷 240。
- [47] 《宋会要辑稿·食货》“商税酒曲二税表”。
- [48] 《资治通鉴长编》卷 3。
- [49] 《资治通鉴长编》卷 28。
- [50] 《宋史·二八一·吕端传》。
- [51] 《宋史·二五六·赵普传》。《东都事略》卷 26。
- [52] 《资治通鉴长编》卷 106 “天圣六年三月巴西”条。
- [53] 朱弁：《曲洧旧闻》卷 4。载《笔记小说大观》。
- [54] 《宋会要辑稿·食货》四二之一二，四八之一五，一六。
- [55] 《宋史·八七·地理志》。
- [56] 司马光：《涑水记闻·一五》。
- [57] [58] [59] 《廿二史劄记·二六·西夏番盐》。
- [60] 《读史方輿纪要》卷 56 引赵开语。
- [61] 清《嘉庆重修一统志·汉中府·山川》
- [62] 《苏頲诗集》：《兴州出行》、《晓发方寨驿》、《经三泉路

作》。

[63] 《宋会要·方域·一〇》。

[64] 石介：《徂徕石先生文集·四·赵任嘉州登栈道寄题姜潜至之读易堂》诗：“连云栈外三千里……”。

[65] 清雍正《陕西通志》卷36《驿传》引《文献通考》记载宋孝宗淳熙十五年侍卫步兵都虞侯梁师雄请定由甘肃东南部至金州间的驿程及管理体制。

[66] 《夷坚志·五·饶风铺兵》。

[67] [68] 《读史方輿纪要·五六·西乡县》。

[69] 《地典》。

[70] 清《嘉庆重修一统志·保宁府·山川》。

[71] [72] 《輿地纪胜·一八七·巴州风俗形胜》。

[73] 《輿地纪胜·一八七·巴州景物·两角山》。

[74] 《资治通鉴》卷268“五代后梁乾化元年”。

[75] 《太平广记·一五五·段文鼎》条引《定命录》。

[76] 清《嘉庆重修一统志·兴安府·山川》。

[77] 《宋史·三三〇·任颛传》。

[78] [125] 《宋史·一八四·食货志》。

[79] 《宋会要辑稿·职官·四三》。

[80] 《建炎以来朝野杂记甲集》卷14。

[81] 章凡：《历代汉番茶马互市考》《开发西北》1935年5月，3卷5期。

[82] 黄汝成：《日知录集释》。

[83] 《燕翼诒谋录》卷一。

[84] 王应麟：《玉海》。

[85] 《挥毫后录》卷1。

[86] [91] [100] [106] [119] 《永乐大典》卷14574。

[87] 《潭州府志》。

[88] 根据元丰《九域志》卷3，两地距东京汴梁的里程推算。

[89] [90] 苏轼：《凤鸣驿记》。

[92] 《宋会要辑稿·方域》一〇“政和三年二月二十九日”。

[93] 《资治通鉴长编》卷105“军防门诸县铺兵”。

[94] 《宋史·四·太宗本纪》。

[95] [96] 《宋史·一六四·职官志》。

[97] 《燕翼胎谋录》。

[98] 汪圣铎：《宋代的递铺》。《文史知识》1988年第5期。

[99] 沈括：《梦溪笔谈》。

[101] [102] 《资治通鉴长编》卷239“熙宁五年”；卷297“元丰二年”；卷177“至和元年”。

[103] 《资治通鉴长编》卷360“元祐元年”苏轼所言。

[104] 《资治通鉴长编》卷236。

[105] [108] 沈括：《梦溪笔谈》卷11。

[107] [109] 《宋会要辑稿·方域》一〇。

[110] 《资治通鉴长编》卷128“康定元年七月”。

[111] 《宋会要辑稿·方域》一一“淳熙十三年二月四日”。

[112] [113] [114] 《宋会要辑稿·方域》一〇之一“道路”。

[115] 《宋史·职官志·兵部驾部郎中》。

[116] 《宋会要辑稿·方域》一一《嘉定六年五月一日》。

[117] 《资治通鉴长编》卷92“天禧二年七月己卯”。

[118] 《庆元条法事类》。

[120] 刘广生：《中国古代邮驿史》第178页。人民邮电出版社1986年6月出版。

[121] 《宋会要辑稿·方域》一〇“真宗咸平六年六月二十三日诏”。

[122] 《东京梦华录·蹴鞠杂卖》。

[123] 朱家源、何高济：《从几幅宋画上的车谈宋代陆路交通》。《故宫博物院院刊》1981年8月第3期。

[124] 《宋史·四二七·邵雍传》。

[126] 晋朝崔豹：《古今注》。

[127] 《宋史·舆服志》。

第六章 元代陕西的驿路布局和驿递设置

元代陕西的驿路交通是在蒙古统治者入主中原，灭金亡宋，逐步统一中国的过程中，在当时的特定历史条件下形成和发展起来的。

元代的疆域空前扩大，“北逾阴山，西极流沙，东尽辽左，南越海表”^[1]，幅员超过汉、唐盛世。元朝对新疆（察合台后王封地）、西藏（宣政院辖地）显示政治、军事力量的统治，是通过由大都（今北京市）经过陕西行省伸向边陲的驿路实现的。

元代的行政区划，全国除设“中书省”外，又分置11个“行中书省”，简称“行省”或“省”，陕西行省为其一。元代的陕西行省，范围很大，西至今兰州，北达内蒙古伊金霍洛旗、乌审旗，西北囊括今宁夏回族自治区同心县以南的广大地区。省的治所在长安。省以下又分路、州（府）、县三级。长安所在地先称安西路，后称奉元路；肤施县为延安路治所；南郑县为兴元路治所。另外，关中东部有华州、同州；关中西部有凤翔府、陇州；陕西北部有耀州、鄜州、绥德州；西北有邠州；东南有商州、金州。这些路、府、州、县，多位于驿路上，因此，元代陕西行省的驿路布局，大体和宋代相似，但亦有新开辟的驿路，其地位、作用和宋代迥异。

元朝初期，陕西地区曾和四川、甘肃一些地区有过短时间的合并，后来川、甘又分设了行省，这三个行省间一直保持着密切的联系。据《元史》记载，元世祖至元九年（公元1272年），忽

必烈封他的仅次于皇太子地位的儿子忙哥刺为“安西王”，赐京兆府（长安）分地，驻兵六盘山。“王府冬居京兆，夏徙六盘山，岁以为常”^[2]。“府在长安者为安西，六盘山者为开城（开成），皆听为官邸”^[3]。开成（今宁夏固原县南）当时被视为上路^[4]，是安西王的夏宫所在地。因而在元朝初期，长安经由邠州（今彬县）、泾州（今甘肃泾川）、平凉府（今甘肃平凉市）至开成州的驿路，（见表 6-0-1），在质量上属于上等。

元代奉元路通往开成州的驿站、驿程及驿马数额表

表 6-0-1

驿站名称	驿站间距离 (里)	驿马数 (匹)	备 注
奉元路秦川站		253	
咸阳站	50	104	
兴平站	50	136	
乾州站	90	135	
永受(寿)站	70	131	
邠州站	85	110	邠州北去，经宁州、庆阳府、环州、荫井至灵州，为陕甘大驿路支路。
宜禄站	80	94	
泾州站	60		泾州西去，经平凉府至开成州

陕西行省的治所长安，元初仍称京兆府，安西王受封后更名“安西路”，含有安定西北的意思。也就是把安西路城作为控制西北、西南的军事重镇，“统河西、吐蕃、四川诸处。”又称其为“安西省”^[5]。元世祖至元十一年（公元 1274 年），蒙古兵三路伐宋，四川一路的军事事务即归安西王节制。此时的安西路城——长安，为西北、西南一方的政治、经济中心。

元代西藏和大都的联系，取道于陕西。公元1239年，窝阔台汗的次子阔端，派遣其部属道尔进驻吐蕃后，喇嘛教萨迦派领袖萨班于公元1247年应邀与阔端会晤，西藏地方势力与元朝建立了领属关系，此后经常派员呈献贡礼。西藏的喇嘛们每次往返均要携带大量物资，一部分沿途变卖，一部分运往大都作为贡品。因而，西藏的使团是宗教团体而兼有商队性质。当时由西藏去大都虽有多途，但气候、道路条件较好的为经由成都的川陕驿路。另外，大德元年（公元1297）移云南行台于陕西行省安西路，为陕西行台。云南行省官员的进京，也多取川陕驿路。

元代由京师通向各省的驿路，“路名即以所趋向之省为名”¹⁶¹由大都通往陕西行省的驿路称陕西路。其路线有两条：由大都西南行，经保定路（今河北保定）、真定路（今河北正定）、冀宁路（今山西太原）、河中府（今山西永济）至潼关；或由真定路南行，经顺德路（今河北邢台）、卫辉路（今河南汲县）、河南府路（今河南洛阳）亦至潼关，束而会之，达奉元路长安。再西行，经兴平、乾州、邠州、泾州、平凉府西去，达甘州和察合台后王封地。另于泾州和风翔间，开辟了一条麻夫川驿路，把由大都经由宁夏府路、灵州、鸣沙州（今宁夏中宁县东北）、开成州、平凉府、泾州的大驿路相沟通连接，使凤翔府成为通向西南、西北的交通枢纽，这是元朝以前所未有的道路格局。总之，元代陕西省境内的主干驿路，与邻省的主干驿路紧密相接，其联系距离之远，范围之广，驿路马匹之多，都远远超过了前代。但就驿路的总长度，驿路、驿站的密度来说，却又逊于盛唐。陕北地区的县乡道路，也不如北宋时期发达。

第一节 新辟麻夫川驿路

麻夫川位于凤翔、汧阳、麟游及甘肃灵台县毗邻处的山谷中，

是由发源于凤翔县北境老爷岭的一条河谷（上游今名酒房河，下游今名花庙河）而形成的道路。路段全长只有70余公里，规模虽不大，但却把由大都西去察合台后王封地及西南去四川、西藏、云南、贵州的两条大驿路连接贯通，使陕西乃至中国西部的驿路格局大有变化。

元代的疆域跨欧、亚两洲，成吉思汗及其子孙们曾在中亚和东欧建立了四大汗国（察合台汗国、钦察汗国、窝阔台汗国、伊儿汗国）。这四大汗国与大都的元朝帝王有着宗亲关系，经常向大都贡献财物，并与之通商贸易，因而，中西方经济、文化交流盛于往昔。为适应这一新的形势需要，由大都西去的驿路干道有北、中、南三条。北路经“岭北行省”南部（今内蒙古自治区北境、蒙古人民共和国南境）西去；中路经宣德府（今河北宣化）、集宁路（今内蒙古集宁市东）、丰州（今内蒙古呼和浩特市）、黄河北侧至宁夏府路（今宁夏银川市），再西，经甘州、肃州、哈密力至察合台后王封地首府阿里麻里（今新疆维吾尔自治区霍城西北）。南路即经由潼关、长安、泾州、平凉府西去的道路。中路和南路通过灵州、鸣沙州、开成州、平凉府间的分支驿路相连接。但欲由中路转川陕驿路去四川、西藏、云南等地，原来必须折至奉元路长安或兴平县，才能转入川陕驿路，迂回数百里。麻夫川驿路开辟后，就避免了这种迂回。一旦西北、西南地区发生变乱，就可数路出兵，运转自如，麻夫川驿路的主要作用在军事上。另外，麻夫川驿路开辟后，使关中西部重镇凤翔府真正成为交通四达之地，加强了凤翔府乃至关中的交通地位。

麻夫川驿路是由凤翔府北行，越汧山后，沿麻夫川河谷，经麻夫镇（今麟游县西境）、百里镇（今甘肃灵台县境）至泾川治所泾州县（今甘肃泾川）。麻夫镇站置驿马40匹；百里镇站置驿马64匹，属于中等规模的驿站，足见其驿路地位的重要。

穿越汧山的麻夫川谷道及与之平行的两亭河谷道，都经过麟

游县西境，南北沟通凤翔府和泾州。麻夫川上游东侧的麻夫镇，为隋、唐时的普润县旧址。唐代中叶曾于普润县置陇右军，派遣一部分神策军控制这条道路。两亭河畔的十八岭（在凤翔、麟游交界处），旧设阳峪关。设关的地方两峰相对如门，是控制这条谷道的险隘。由麻夫川河谷北行，至达溪河南侧的百里镇；再北行，至泾州。这条谷道辟为驿路后，由大都西出，无论经由宁夏府路的中路，或经由潼关、长安、兴平、凤翔府的南路，均可出大散关至四川、西藏、云南，使大都与西南边域的联系有了两条交通大干道，更有利于元朝皇帝对西南各省、区的统治。

第二节 连云栈道的军事作用

“连云栈”一名在元代编写的《析津志·天下地名》中即有记载。“连云”一词有多种涵义：既反映了北栈、南栈两条栈道的连接；也表明这条栈道有不少路段位于高山之巅，常年云烟缭绕，行人往来于云层之间。它在元朝灭金亡宋统一全国的战争进程中，发挥过至关重要的作用。

元代的入川驿路是以元将李思齐修筑的“益门城”为起点，因其当于南通益州（四川）的北端门户，所以称为“益门”。明代文学家何景明的《益门》诗云：“益门通汉沔，栈阁上云霄。蜀道从兹始，秦川望已遥。”元代的川陕驿路，舍弃了宋代沿嘉陵江而下的路线，改行于散关、凤州、褒城、沔州、广元路间，和唐代中后期的秦蜀驿路经地相同。

蒙古初兴时，与金国和南宋争战，曾多次利用散关道迂回进军，插入腹地，灭亡金、宋，完成了统一大业。公元1231年与金国之战，蒙古主窝阔台汗遵循其父成吉思汗的遗策，用大将拖雷两面夹击之计，自引一路兵马陈列于怀州（今河南沁阳）黄河北岸；拖雷则借口南宋边境宋将杀害蒙古使臣，领兵5万，由凤翔

府南出散关，攻下凤州后，兵分两路：一路沿嘉陵道南下，攻沔州、大安军和利州；另一路为主力，由凤州折东南行，经武休关出文川谷道绕攻汉中。并由汉中东去，经洋州、金州、均州、光化军（今湖北光化县）转入河南，在三峰山消灭了金国自潼关回救的主力部队。这是第一次利用连云栈道，远道迂回进军，大获全胜的一次战役。

蒙古兵第二次利用连云栈道进军是在公元1235年至1236年。皇子库春率军自凤翔、巩昌攻兴州、大安，为宋将曹友闻所阻，遂折由连云栈经武休关（今留坝县武关驿）攻下兴元（今汉中市），然后经金牛道攻陷成都。这次军事行动走了连云栈全程。

第三次是公元1258年至公元1259年，蒙哥汗命忽必烈自河南趋鄂州（今湖北武昌）；兀良哈由云南、广西北上攻潭州（今湖南长沙）；蒙哥自领一路大军由六盘山经宝鸡至兴元后，主力经利州攻成都；另一路军马由米仓道（大竹路）会攻合州（今四川合川），企图沿嘉陵江直下重庆，然后顺长江而下，与忽必烈、兀良哈会师鄂州，合力攻灭南宋。由于宋将王坚坚守合州，蒙哥汗在合州钓鱼城下负伤毙命^[7]。

蒙古兵这三次重大的军事行动，都是利用凤翔作为出击地，沿着散关、凤州、褒城间的栈道，向汉中进军，然后攻入河南和四川。元朝建国后，辟连云栈为川陕驿路干线。

元代凤州、褒城间仍为栈道，但栈阁数目由宋代的近六千间减为二千八、九百间。这是由于元代鉴于栈阁易毁难修，费用浩大，不如开凿礧路取代栈道方便。元朝初年，先在沔州（今勉县境）、利州（今四川广元）间进行改修，继之又在连云栈各段开凿礧路，化险为夷。如由宝鸡益门镇至大散关一段30多里的谷道，唐僖宗时尚有栈道存在，到了元代，就变成盘折的礧道，栈道消失了。

由于连云栈是陕西、四川、西藏、云南等省、区的交通大动

脉，元代在沿途设驿站 12 处，每站置驿马多者 137 匹，少者 54 匹。驿间距离远者百里以上，近者 50 里左右，平均六、七十里（见表 6-2-1）。驿站虽不如唐代密集，但驿马数却超过唐代甚多。这反映出连云栈道的重要地位。

元代连云栈道驿程及驿马数额表

表 6-2-1

驿站名称	驿站间距离 (里)	驿马数 (匹)	备 注
宝鸡站		100	
东河桥站	80	137	
草亭楼站	60	100	草凉楼
凤州站	50	63	
三岔站	50	54	
柴关站	80	58	
马头站	150	56	马通站
褒城站	75	56	东南 30 里至南郑汉川站， 有驿马 31 匹
沔阳站	45	55	
金牛站	90	57	位于大安县
罗村站	50	58	
镇宁站	里程缺	56	

〔注〕驿站间里程，系根据《永乐大典》卷 19426《站·驿站二》及卷 19423《站·站赤八》的记载。

第三节 长安通往察汗脑儿的驿路

元代陕西行省的北境，远及今内蒙古自治区伊克昭盟，属延安路管辖。在今伊克昭盟乌审旗南境，设置了一个重要驿站，名察汗脑儿站。察汗脑儿站的确切地址，史学界说法不一。据周清澍在《从察汗脑儿看元代的伊克昭盟地区》一文中考证^[8]，元代的察汗脑儿站，约在今陕西省靖边县与内蒙古自治区伊克昭盟乌审旗接界处附近的白城子一带，即唐、宋时的夏州（又名统万城）境内。

元代成书的《析津志·天下地名》篇，把察汗脑儿站记在陕西行省内，并具体列出从长安至察汗脑儿的驿路驿程和驿站名称为：从奉元路出发，“一路正北由龙桥（在今三原县城北）至察汗脑儿。”途中的经地为龙桥、耀州（今耀县）、同官（今铜川市北）、宜君、中部（今黄陵）、三川（今洛川县境）、鄜州（今富县）、甘泉、延安、龙安（今安塞县北）、塞门（今延河源头附近）、白塔儿（今靖边县城南）、察汗脑儿^[9]。自龙桥至延安皆记有里程，延安以北各站没有里程^[10]。

察汗脑儿是元代一个重要的军事牧场，属于安西王的封地。《大元马政记》提到的由宣慰院直接“抽分牛羊头匹”的牧场有15处，其中一处即察汗脑儿。

安西王封于陕西时期，元朝没有在察汗脑儿设置州县或其他行政机构。元武宗至大三年（公元1310年）九月“立宣慰司都元帅府于察汗脑儿之地”。泰定帝时（公元1324—1328年）一度罢了宣慰司。文宗发动政变后，又重新恢复了察汗脑儿宣慰司。宣慰使司都元帅府，共有八府，其中有察汗脑儿等处。都元帅府兼管“边陲军旅之事”，可见察汗脑儿在元朝有其军事和政治上的重要性^[11]。

在安西王忙哥刺时期，察汗脑儿有四千户。忙哥刺在位七年死，由其子阿难答袭封后，把察汗脑儿改称“阿难答察汗脑儿”。此时除了牧场外，还有聚集民匠的长官司、提领所设置在这里。也是阿难答驻兵之地，有营帐、营盘。其作用和开成州一样，为阿难答的夏宫。《延里寺碑》记述：“至长安，营于素沪之西（今西安市东郊），毳殿中峙，卫士环列，车间容车，帐间容帐，包原络野，周四十里。中为牙门，讥其出入。”这种营帐冬天徙往长安，夏天又回到察汗脑儿^[12]。这种年复一年的驻军移徙，都是在长安至察汗脑儿的驿路上进行的。

元顺帝至正二十七年（公元1367年）八月，元朝又立行枢密院于“阿难答察汗脑儿，命陕西行省左丞相秃鲁兼知行枢密院事”。元帝国在农民起义军的围攻下，任命陕西行省左丞相设行枢密院坐镇此地，足见当时察汗脑儿是蒙古军队屯驻的重要基地之一。元顺帝被逐出北京后，明洪武二年（公元1369年），明将徐达、汤和等自河南进兵陕西，元军皆败逃察汗脑儿，汤和等军回师东进，与元军大战于察汗脑儿，俘虏元猛将虎陈，捕获马、牛、羊十余万。元军从长安退回察汗脑儿仍是利用长安、察汗脑儿间的驿路。这条驿路与元朝的兴亡相始终，军事上的作用十分显著。

这条驿路在延安以南，是沿用北宋时期的“延州道”。延安至察汗脑儿站，大体沿用了十六国东晋时赫连勃勃开辟的“圣人道”，唐宋时的“卢子关道”（见表6-3-1）。元顺帝至元元年（公元1335年）秋七月癸卯，曾“立脱脱禾孙于察汗脑儿之地”。脱脱禾孙是元代于“关会之地”^[13]专设的“掌辨使臣奸伪”之官。^[14]察汗脑儿站为总驿站，来往使臣很多，为防止官使滥用驿马，需有负责“辨诘”的官员。而察汗脑儿牧场十分广阔，在牧场内当有多条分支路线和较小的驿站设置。《元史·仁宗纪》记载：延祐二年（公元1315年）六月辛巳，“察汗脑儿诸驿乏食，给粮赈之。”从“诸驿”二字可以看出该牧场不止一个驿站。又《元史·

英宗纪》记载，至治三年（公元1323年）夏四月丙寅，“察汗脑儿军驿户饥，赈之。”可知察汗脑儿站及诸军驿，是为牧场内驻军专设的驿站。

奉元路（长安）至察汗脑儿间驿站、驿程及驿马数额表

表6-3-1

驿站名称	驿间距离 (里)	驿马数量 (匹)	备 注
奉元路秦川站		253	
三原县龙桥站	100	39	
耀州站	90	35	
同官站	75	35	
宜君站	85	64	
中部站	75	66	
三川站	75	68	
鄜州站	65	66	
甘泉站	95	68	
延安路站	65	154	
龙安站	缺	140	
塞门站	缺	140	
白塔儿站	缺	缺	
察汗脑儿站	缺	缺	

第四节 联接凤翔、长安、开封的陇关道

宋末元初，沿着渭水、黄河侧畔而行，联结着陇州、凤翔、长安、洛阳、开封诸城市的大驿路，金、宋、蒙古几个政权均在军事上争相控制，以摧压对方。

公元1222年冬，蒙古将木华黎，率军数十万，陈列于陇关道，

数百里间，遍设营栅，欲夺取凤翔府，以动摇金国在关中的统治。金国同知临洮府（今甘肃临洮）事颜盖虾嘛急忙领兵奔赴陇关道，奋力与蒙古兵作战，配合凤翔府守军保卫凤翔，使金占据的京兆府长安得以稳定。公元1227年四月，成吉思汗到达隆德，欲夺取金国占据的德顺州（今甘肃静宁）作为军事屯驻地。金国德顺州节度使爱申书招凤翔人马肩龙来州协守。城破后，马肩龙战死。五月，蒙古兵进攻临洮府，在金国南京开封的金哀宗闻讯惊骇不止，急忙召集朝官，商议对策。朝官集议，一致认为河南、陕西一路相通，如陕西有失，河南也不能保全。金哀宗遣使来陕西去蒙古军中求和，遭蒙古军主帅拒绝。接着，蒙古兵沿陇关道东出，战陇州，攻凤翔府，直指京兆府长安，关中为之大震。

到了窝阔台汗（元太宗）时，在三年内（公元1230—1233年）陆续占领了金的凤翔路（今陕西西南部）、南京路（今河南中部）一带，进一步缩小了对金的包围圈。公元1233年，蒙古包围了金朝的南京（开封），金朝灭亡。

元朝统一全国后，陇关道辟为驿路，东通风翔府、奉元路（长安）；西通秦州（今甘肃天水市）、巩昌路（今甘肃陇西县），再西达于兰州。这是元代陕西行省由长安通往其西境的另一条大驿路（见表6-4-1）。这条驿路增强了凤翔府的交通地位，使凤翔府成为交通四达之地。

从长安至陇关间的驿站设置分析：驿站间距离没有一个统一规定，基本上是路、州、府、县治所间的距离，远者90里乃至100里左右，近者50里、60里不等。驿站的驿马数额，是根据各个驿站所处的位置及承担驿传任务的轻重而定。秦川站、凤鸣站的驿马较多，是由于秦川站设于奉元路，凤鸣站设于凤翔府，承担着多条驿路的驿传任务。其次，兴平站的驿马达136匹，比咸阳站多32匹，这是由于元代长安、郿州间的驿路是在兴平站分支北去，一改前代由咸阳站分支北去的道路布局。

元代长安、陇关间的驿站驿程及驿马数额表

表 6-4-1

驿站名称	驿站间距离 (里)	驿马数额 (匹)	备 注
奉元路秦川站		253	
咸阳站	50	104	
兴平站	50	136	
武功站	90	69	
扶风站	60	115	
岐山站	60	111	
凤鸣站	60	200	
汧阳站	60	70	又记为 45 匹
陇州站	90	140	
故关站	70	120	

第五节 元代奉元路、大都路间联结的驿路

元朝的国都远离陕西行省移往大都(今北京市),形成了以大都为中心的全国驿路网。但由于陕西行省位于腹地,大西南的宣政院辖地(今西藏自治区和青海省)和云南行省;大西北的察合台后王封地(今新疆自治区)及甘肃行省(今兰州以西地区),多须通过陕西行省境内与大都联系。陕西行省成为西部地区的交通中枢,多条驿干道在陕西行省境内纵横交织(见图 6-5-1)。

陕西行省的首府长安城,元初由京兆府改名安西路;皇庆元年(公元 1312 年)又改称奉元路。奉元路东侧的大驿路,出潼关后分出两途:直东行至河南行省的河南府路(今河南洛阳市),与大都南来的主干驿道相接;由华阴站东北渡黄河至中书省的河中府(今山西永济县西),与大都西南来的驿干道相接。东去北往,

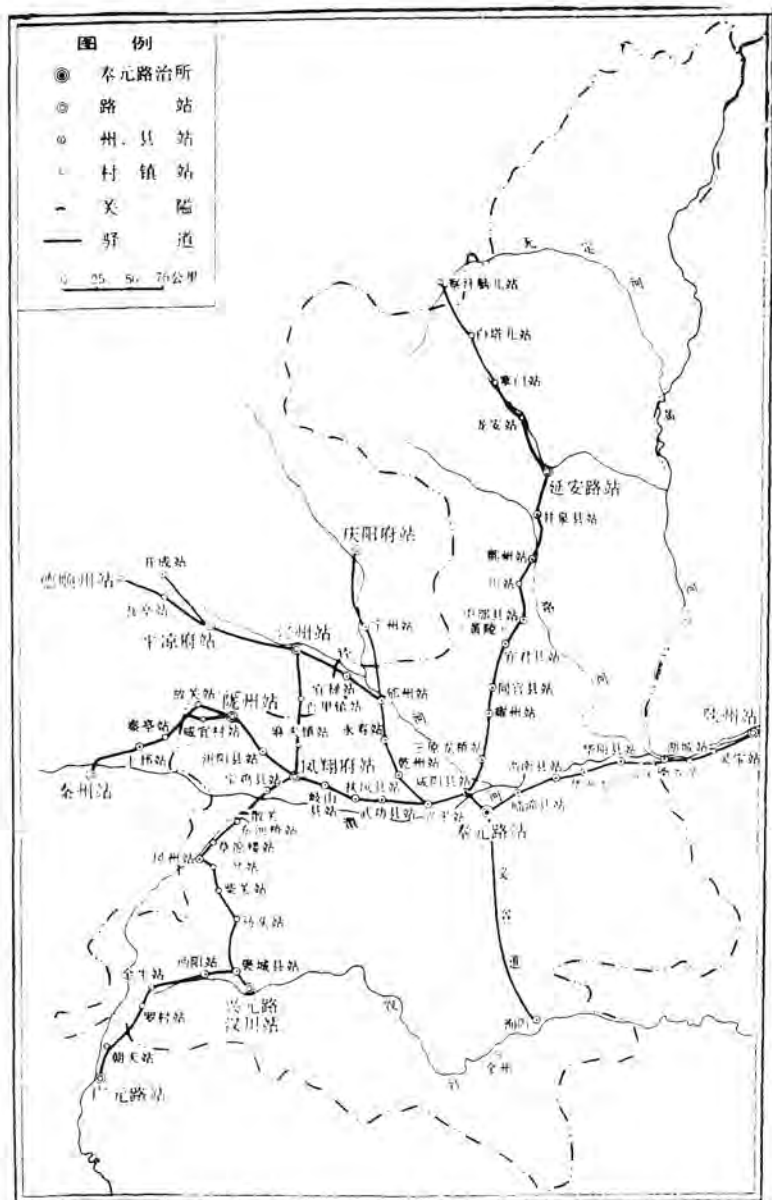


图 6-5-1 元代陕西行省驿路、驿站分布示意图

十分方便。在奉元路西側，自兴平站分出两途：西北去的驿路经邠州、泾州、平凉府、开成州达宁夏府路；直西去的驿路，到凤翔府后，北行麻夫川驿路经泾州、平凉府、开成州亦达宁夏府路，与由大都经由河套黄河北岸通往宁夏府路的大驿道相接。由凤翔府折南行，出散关，沿着连云栈道达于汉中、成都、西藏、云南。

奉元路北側通往察汗脑儿站的驿路，至察汗脑儿后，又有驿路通往大都。

在奉元路南側，元代末期开辟了义谷路。义谷即大义谷，俗名大峪口，在长安县东南80里。入义谷，越秦岭，经今柞水、镇安沿乾祐河而下，至金州（今安康）。元顺帝以前，由奉元路至金州，要绕道连云栈经兴元路（南郑县，今汉中市）东去，迂回不便。元顺帝至正十二年（公元1352年），朝臣认为：“金州由兴元、凤翔达奉元，道里回远，乃开义谷，路似近便。”^[15]义谷路开辟后，由奉元路东南行，可迳抵金州。由金州东行，经襄阳路（今湖北襄樊市）至武昌路（今湖北武汉市武昌），会合由大都直南经河南行省通往湖广行省的大驿路。

总之，在元代全国的大驿路网中，又有一个以陕西行省首府奉元路为中心的小驿路网。由这个小驿路网中心——长安城四出，所有的驿路均可会接由大都西出、西南出、南出的各条主干驿道。但由奉元路通往大都的最捷近的驿路，是由长安东出潼关，直东经河南府路（洛阳）或由华阴折东北渡渭河、黄河至河中府（今山西永济）、晋宁路（今山西临汾）去大都路的驿路（见表6-5-1）。

元朝政府为使驿路保持常年畅通无阻，制定了一些章则条令，违者要受到不同惩罚。至元五年（公元1268年）八月颁发了《修造桥梁渡船》法令，“令常官常切检校”^[16]。大德元年（公元1297年）九月二十四日，指示有司，须趁农隙之时，修治道路桥梁，凡有关官员敷衍塞责，造成交通阻塞，“本郡官吏各罚俸一月，县

官各答二十七，典吏各一十七，并记过名”^[17]。为了保护道路，并荫及行人，“自大都随路、州、府、县城廓、河渠两旁，急递铺道店，各随地宜种植榆、柳、槐树”^[18]。《马可波罗行纪》卷二第28章记载：“路旁亦植树，为旅行者之便利。所有可行道路，两旁皆植树”。“每树相距数武（半步为武）”。树木成材后，用作修桥、造船。

元代奉元路、潼关间的驿站、驿程及驿马数额表

表6-5-1

驿站名称	驿站间距离 (里)	驿马数额 (匹)	备 注
奉元路秦川站		253	
临潼站	75	135	
渭南站	80	119	
华州站	50	120	
华阴站	70	142	潼关未设驿站

第六节 驿路上的人员往来和商货转输

元代的陕西行省首府长安，是中原通往西北、西南的交通枢纽。蒙古铁骑征服西亚、东欧广大地区后，元朝与亚、非、欧洲各国的交通得到发展，中外贸易十分活跃，丝绸之路再次繁荣起来。不仅波斯、阿拉伯商人，而且欧洲和非洲商人，也大批来到中国内地经商，长安是他们来到中原后首先进入的大城市，所以，在长安聚集的西域商人最多。他们之中既有行商，也有坐商；有的多次往返长安、西域间，有的就在长安定居下来。经过长期在内地与汉族及其他民族的杂居，彼此互通婚姻，文化上互相渗透，逐渐在中国内地形成了一个既具有汉族、蒙族、维吾尔族等成分，又具独特生活习惯、宗教信仰、文化特点的新民族——回族。在元代文献记载中的“回回”族，最初是指由中亚、阿拉伯、波斯

等地迁移到中原内地的人。后来由于驿路交通的发达，大批的西域人千里迢迢迁向中国内地，融合成为广义的回族。元代这一新民族的形成，反映了元代的大一统政治形势和“四方往来之便”的驿路网的作用。长安城能成为众多回族人的聚居地，与元代的陕西、甘肃、察合台后王封地间的大驿路是分不开的。这条大驿路不但是中外商业贸易之路，也是中外文化交流和民族融合之路。

元朝在边疆实行“屯田”政策，曾多次征调汉军、南宋降附军、南人等到西北、西南边疆屯垦。陕西行省的沿边地区（今甘肃、宁夏境内），也有内地人前去屯垦。《元史·一三四·和尚传（附千奴传）》记载，元成宗大德年间（公元1297—1307年），千奴上疏说：“蒙古军在山东、河南者，往戍甘肃，跋涉万里，装橐鞍马之资，皆其自办。每行必鬻田产，甚则卖妻子。戍者未归，后者当发，前后相仍，困苦日甚。”这些移民和戍卒，都是沿着黄河、渭水侧畔的大驿路西去的。因此，元代的陕、甘大驿路，也是元政府实施“屯田”政策之路。

西藏在元代正式纳入元朝中央政府的直接管辖，西藏的喇嘛定期赴大都朝贡时，都利用驿站携带大批土特产品，沿途贩卖。由于川陕大驿路通接西藏驿路，所以，西藏喇嘛去大都多经由长安，长安是出售西藏土特产品的一个市场。

长安通往察汗脑儿的驿路，既是军路，又是粮路。每逢鄂尔多斯草原遭受自然灾害时，元朝政府即令陕西行省延安路往察汗脑儿和东胜州（今内蒙古托克托）运输粮食。据《析津志》记载，元顺帝至正二十年（公元1360）五月十九日，“因为近年调兵，军储仓廩不敷”，决定“陕西所辖延安路，与东胜州相近，今后专委陕西省官一员，延安路所出粮斛内斟酌交和余运赴东胜州收贮。”

元代陕西行省境内的几条大驿路，在政治、经济、军事、文化与商业贸易等各个方面，在不同时期均发挥着巨大的作用。

第七节 元代驿递的发展演变及其特点

元朝从蒙古汗国建立开始，在推行扩张政策的过程中，由于传递军情和运输军事物资的需要，逐渐建立了驿站组织。如公元1219年成吉思汗率兵西征，便仿照中原地区的交通制度，在沿途开辟驿路，设置“驿骑”、“铺牛”和“邮人”。公元1229年8月，窝阔台即大汗位后，更致力于驿站建设，为军事活动服务。他在成吉思汗初建的驿站基础上，进一步完善驿站制度，颁布了“大札撒”（中央法令），制定条例，管理驿站。接着，又颁布训谕，规定乘驿者的供应标准，严禁使臣骚扰驿站。原因是蒙古军队进入中原初期，没有治理地方的法度，驿站管理混乱，“诸王贵戚皆得自起驿马，而使臣众多，马悉倒乏，则豪夺民马以乘之，城郭道路，所至骚动。及其到馆，则需索百端，供馈稍缓，辄被箠挞，馆人不能堪……”^[19]，中书令耶律楚材针对此弊端，从“严法律”、“布驿传”、“明驿券”入手，进行整治，才使“庶政赖备，民稍苏息”^[20]。窝阔台汗曾将驿站设置与征服全国、建立政治统治机构视为政绩相提并论，说明驿路的开辟与驿站的设置和实施政治统治的关系是何等密切。

元代大规模的驿递建设，是从忽必烈即汗位后建都燕京开始的。至元元年（公元1264年），改革汉地驿站，制定站赤条例，建立了有元代特色的驿递组织。公元1271年，定国号为元，命名燕京为大都。从此以后，元朝的政治中心就由蒙古本部完全移到汉地。随着统治中心的转移和全国的统一，以及各行省的设置，以大都为中心，通向各行省；又以各行省首府为中心，通向各路、州、府、县的驿路系统及邮递系统便建立起来了。

元朝“统辖诸国，全恃驿站之交通。诸书称元之强盛，多纪其制。”^[21]《元史》说：“元有天下，薄海内外，人迹所及，皆置

驿传，使驿往来，如行国中。”“适千里者如在户庭，之万里者如出邻家。”就全国而言，驿路规模之大，驿站马匹之多，盛况空前。但就今陕西省范围来说，其驿路和驿站的密度，驿运量，并未超过唐、宋。唐朝开元时期，今陕西省境内有驿站 150 多所，而元代只有 44 所（若包括察汗脑儿站、咸宜村站则为 46 所）。因此，元代今陕西省辖境内的驿站，是起宋代之衰；在急递舖的设置上，比宋代有所发展。

一、元代驿站的特点

首先，元代各驿站配备驿马之多，超过盛唐时期。以今陕西省辖境内元代的 44 所驿站为例，共有驿马 4225 匹（内白塔儿站漏载，应为 140 匹），平均每个驿站有驿马 96 匹，比唐代都亭驿额设驿马多 21 匹；比唐代一等驿多 36 匹。奉元路秦川驿有驿马 253 匹，超过唐代京师长安都亭驿驿马数倍。这是由于蒙古广阔的草原牧养了众多的马匹，为驿站充实运力提供了条件。

另外，元代的驿站，是在战争的过程中逐步发展起来的。驿站虽不是军事组织，却是军事活动的组成部分，承担着运输军物资，飞报军情的重要任务。《经世大典》记载：“大元立国以来，以军驿为重。”凡涉及军人及军事活动的乘驿者，享有驰驿的特殊权力。按照元的法令规定，对违犯乘驿条例的人，“照大札撒判罪”，但“出军之人不在此限”。又如驰驿的官员，必须交验“牌面文字”，但传递“军事急速事件”及“进纳御用诸物”者，虽无牌面文字，也照样支付车马及廩给。所以，在战争中驿站与军站是统一的；在和平时期，驿站的军事作用仍然很大。奉元路秦川站至察汗脑儿的十余个驿站，常年累月为安西王屯驻在察汗脑儿牧场的骑兵轮番守护安西路城服务。

再者，元代驿路布局与驿递之设，是与全国大一统的形势相适应的。特别是陕西行省位居中原腹地与西北、西南的联接地带，

以奉元路治所长安城通向四面八方的驿路，都与大都通向西北、西南、中南各省、区的大驿路会接，形成网络。元代驿路的分布与十一个行省的设置是互为表里的。中央与地方，地方与地方之间的联系，是通过驿传实现的。正如《析津志》概括元代驿站的功用所说：“星罗棋布，脉络贯通，朝令夕至，声闻毕达。”“圣朝一统天下，龙节虎符之分遣，蛮貊骏奔之贡举，四方万里，使节往来，可计日而至者，驿马之力也”。

二、元代急递铺的发展

急递铺是宋代创设的，金、元也仿照设置。所不同的是，宋代的急递铺“唯军兴用之”；元代的急递铺却是一种固定机构，在迅速、安全、保密等方面，比宋代有很大的进步。它与驿站是并行的，起着独特的作用。

元代的急递铺是专司传送官方文书的通信组织，不像宋代那样还负责传送官物及招待过往官员。《元史·兵志》说：“急递铺专送朝廷及方面及郡邑文书往来”；“铺司所传文字，多系边关紧急，或课程、差发、造作、刑名等事”。除紧急文书外，其余闲漫文字不许入递，也不得私带物件。

元代的急递铺始设于公元1260年4月，“验地理远近，人数多寡，立急递铺”^[25]。同年五月，忽必烈改年号“中统”，“诏随处官员，设传递铺驿”。规定各州县衙门，直接设置递铺到邻境边界，并通往本路宣抚司，宣抚司直接通到行省。有些铺路利用了原有驿路，有的则利用或开辟州县道路。元代在每个州县设置急递铺，无形中促进了城乡道路的发展。

《经世大典·急递铺总序》说，元代是按地理远近，人数多寡的具体情况，每10里或15里、25里设一铺于各州县。“十铺设一邮长，铺卒五人，文书到铺则记于簿。京师则设急递铺提领，所秩九品，铜印，官三员。”规定铺丁“昼夜接力行400里，徒步

奔走，辗转传递。

元世祖中统三年（公元1262年）十二月四日，“诏罢各路急递铺”^[23]。次年八月“复置急递铺”^[24]。至元八年（公元1271年）二月八日，尚书省制定急递铺条例七条，包括视察制度、文书封发传递、程限、递铺及铺兵等内容。至元九年（公元1272年）五月七日，改“急递铺”为“通远铺”。《永乐大典》卷14575记载，左补阙祖立福奏：“诸路急递铺名不合人情，急者速也。但凡国家设官署名，字义必须吉祥者为美，宜更定之，遂改为通远铺。”^[25]但后来又恢复旧名“急递铺”。

凡由急递铺传送的文书，称为应入递文字衙门。对此，历次诏书均作出明确规定。中统三年颁发“圣旨”，规定只转送行省的文书，其余官府文书，不得入急递铺。但各路总府文书及总管军官文书，凡直接报行省者，可由急递铺传送。中统末年又规定专一传送所辖的左右部及宣慰司、转运司的文书，其余军情公事，差专使传递^[26]。所有这些规定，其目的都是为了减轻铺兵的负担，使之真正能为传递急速文书服务。但元世祖以后，“急递之法，大不如初”。“各处提点官不为用心照刷（检查）；诸衙门文字繁剧；铺兵数少，不能迭办^[27]”。元政府对此虽多次进行整顿，入递文书冗滥的现象始终不能消除。

第八节 元代的驿递制度

一、驿站的人员设置

元代驿站中的人员，包括管理人员和驿夫两部分。管理人员有驿令、驿丞、提领、百户等；驿夫包括人夫、库子、庖丁、厮养等，各有定额。

（一）驿站的管理人员

元代由于驿务繁重，站官有驿令、驿丞和提领，分工合作主持驿务。驿令是一站的头目；驿丞为襄理职务；提领行使驿令、驿丞交给的工作。他们的职责主要是接待使臣，调度车船马匹，管理人夫及站内的陈设。州县驿的头目限于在现役人员中选用；在城驿官还必须选择有根脚和办事能力强者任之，不能任用私人。任期三年，期满更换。元仁宗延祐四年（公元1317年）又补充规定：“各处馆驿，除令、丞外，见役提领，不许交换，败事者依例追断停罢，廉能者虽历三载，听民举留。”^[28]这样，虽然实行任期制，但有一名事务官员留任，工作就容易衔接。

元代驿站的驿令，不同于唐代的驿长。唐代的驿务管理集中于驿长一人之手，“外则制命军报之寄递，乘驿官员的接待；内而驿夫之管理，驿舍之修整；驿船、驿马之设置补充，皆承其命。”^[29]元代传递军情急报主要依靠急递铺；驿马的饲养、补充归由站户承担；驿夫、驿舍之管理由提领具体负责，驿令只是负责传达国家的法令，不如唐代驿长的责任重大。

“百户”也是元驿的职官之一，任期三年。百户的职责，主要是管理站户每年纳米的收交和仓储，实际属于库官，领导库子。此外，还有掌管驿站饮食的“首思官”。

脱脱禾孙不是驿站额设的官员，其作用是置于关会之处“验使命之真伪”，监督执行驿律，维护驰驿秩序。据《永乐大典·站赤》记载，元代使臣横行霸道，滥索供应的现象相当普遍严重，骚扰驿站的事例数见不鲜。各路往来使臣，在城内随便停留，不经驿路走递，称有牌札，任意索取供应。有公事使臣到城，本人乘驿马二匹或三匹，另带与公事无关者十人二十人；有些乘私人马匹，却向驿站索取草料。驿站供应的猪、牛、马肉，他们不肯食用，须要羊肉。纵与羊肉，却又嫌瘦。回族使臣到城，不吃已

宰杀的死肉，须要活羊。他们不肯于驿馆内安歇，而止宿于达鲁花赤管民官家内。公事办完，又推称他事，不肯起发。按规定正使臣应付驿马外，其余亲随只给驴头，车牛递送，但却硬要驿马乘用。到前路驿站，不肯换乘，使驿马过度劳累毙命。长行车具到来，又要倒换新车，领取绳索。使臣如此骚扰驿站，驿官、站户难以支应，便设脱脱禾孙一官，在驿站监察制止。

（二）驿站的吏员及夫役

元代驿站的吏员及夫役，大体包括首思、库子、庖丁和兀刺赤。另有站户，为驿站供应粮食、马匹、草料。

首思官负责驿站的饮食供应。库子是驿站仓库的看守员。庖丁即炊事员。

兀刺赤一职，《华夷译语》译作马夫；而《元朝秘史》称作站官、臣，职责是跟随往来使臣，途中为使臣服务。或押运官物及贡品，交与次站。

（三）苦难的站户

元代一反宋代“以军卒代民役”的办法，把驿站的车马置备，使臣饮食供应，除官府津贴一部分外，大部分压在站户身上。站户是专门给驿站纳粮并供应驿站运输工具的人户。站户的成份相当复杂，上户和中户多是地主，大量的下户则是贫穷的农牧户。富户可以想尽各种办法逃避驿站的差役，而穷户则常年累月、世世代代固定在指定的驿站，受着沉重的压迫和残酷的剥削。元朝政府对站户虽有一些优惠规定，如免四顷地租税，对受灾者也作一些救济，但由于官吏贪暴盘剥，站户的负担没有定额，以至众多贫穷站户倾家荡产，卖儿鬻女，“货卖尽绝”，逃奔他乡，或投附“投下户”避难。

站户是元朝“诸色户计”之一，在国家户籍上自成一类，与

民户异籍。人户一旦定为站户之后，子孙世袭，不得随意变更。元代规模庞大的驿站组织，官府出钱甚少，绝大部分由站户负担。随着乘驿的冗滥，站户的苦难日益加重。因此，元代的站户制度是一种苛政。

元代的站户制度是从蒙古汗国留传下来的。早在成吉思汗创设驿站时，即确定由沿途牧民供给驿马^[30]。窝阔台汗时，令牛铺、马站，每一百户置汉车十辆；六户供船一艘；牛站户出牛二头。各驿站均建有米仓，站户每年一牌内纳米一石，交由百户掌管。另外，站户还要养鸡养鹅，供过往使臣享用^[31]。元世祖统一中国后，在全国各地广设驿站，每建立一站，就签定一批人户充当站户。站户的征派是依财产丁口、按户等进行的。各地条件不同，征派站户的标准也不一样。元世祖中统四年（公元1263年），规定两户半养正马一匹，贴马（备用之马）一匹。到至元元年（公元1264年），改为每四户共养正马一匹，贴马一匹。这是就全国而言。陕西行省则和其他行省不同，是按地、丁折分计算。规定“每地一顷为一分，一丁亦为一分，总十四分当正马一匹。”这样，有数顷土地和数口丁力之家，就“一户养马三、四匹”。后来虽改为七分养正马一匹，但站户与马匹的比例和北方其他各省“三、五户共当站马一匹”^[32]的情况相比，仍显得负担过重^[33]。

站户的绝大多数虽然固定在住地附近驿站供役，但也有一部分被派遣到离家很远的地方当役。如山东夏津县的站户要到大都附近的榆林站等处当役；陕西行省兴元路西乡县的站户，“应役者至褒城驿，不啻数百里，户至贫乏。”^[34]站户除了备办、饲养驿马之外，这要派人夫到驿站应役；出钱粮招待使臣。每当驿马服役时，站户要派出马夫一、二名，“迎送来往使臣”，递换接送铺马。据《至正四明续志》卷6“赋役”记载，在城站铺马二十拨（正马一匹、贴马一匹为一拨），要派马夫四十名，即每拨二名。驿马行走很快，马夫不能步行跟随，亦需乘马，等于又加马二匹，负

担十分沉重。

站户供应“首思”（饮食），更是一个无底洞。“首思”，蒙古语原意为汤汁，实际包括了米、面、酒、肉、灯油、薪炭。虽然官府规定北方地区使臣日支肉一斤，面一斤，酒一升，油盐杂支钞一十文；但官吏残暴，若招待不周，便要虐待驿马，所以，要尽量使酒饭丰溢。另外，使臣往返，并无定数；公事办毕，随便滞留，站户也不敢停止供应。特别有些恶吏，随便携带仆从三、五人不等，也要驿站供应，更是无边无际。元朝政府对使臣虽规定有“祇应分例”（廩给标准），也津贴一部分经费，所谓“官给祇应”，但使臣无数，开支无度，“吏无以给之”，只得“强取于民”^[35]。

“杂泛差役”及“和买和雇”也是站户的沉重负担。“杂泛差役”包括里正、主首、仓官、库子等。至元年间，杂泛差役主要由民户负担，以致民户日益困弊，破产逃亡之事不断发生。元成宗大德七年（公元1303年）三月以后，又下令诸色人户和民户一体均当杂泛差役。“和雇”是官府出钱雇用人力或车牛；“和买”是官府出钱购买所需各种物品。“和”本是公平合理，两厢情愿之意，但实际上都是强迫摊派，价钱少给甚至不给。至元十九年（公元1282年）九月，规定“军、站户出钱助民和雇和买”^[36]，站户又加重了一层负担。

站户的沉重负担，主要来自“给驿泛滥”。由于元代驿站的驿马和酒食是免费供应，诸王、妃子、公主、驸马等贵族及高级僧侣和官吏，都千方百计觅取铺马圣旨或圆符乘驿。他们假公济私，巧立名目，利用驿运办理私事。各行省官员“推称事故，给驿乘者多有之。”举凡“搬取家属，收拾子粒，迁葬娶妻，送灵嫁女”等等，无不动用驿马，索取祇应^[37]。

站户出夫应役，是下等站户（人多地少者）最大的苦难。元代驿站差役繁多，如前述的“兀刺赤”，即马夫或杂役，多由下等

站户承担。兀刺赤多为使臣充当向导，有马则骑马（自备贴马），无马者“徒步以从”。人随马跑，其劳累不可言状。这些差丁多、粮田少的“下户”，是出夫应役的主要对象。他们自备饮食，无偿地为驿站服役。特别是到外地应役，受尽磨难，有的老死，病死在荒郊山林。所以，元人曾说：“民之受役，莫重于站赤。”^[38]在元代诸色户计中，“站户既当舖马，又当祇应酒食，委实重并困弊。”^[39]

元代驿站的诸多弊端，使得驿站疲于供役，“起马频数，多致羸毙。”因而“站赤消乏”，站户逃亡，甚至馆人与使臣进行殊死斗争。陕西行省所属临洮等处驿站，“日逐起马不下百匹，昼夜未尝少息，常见舖马不敷，停留使客”；以致“站户被害，鬻产破家，卖及子女，诚可哀悯。”^[40]延安驿的馆人，忍受不了使臣的虐待，被迫反抗，“有中使代祀秦蜀山川，道出延安驿，以马不善驰，命从者以革带系馆人耳，悬于柱端，拑之流血，馆人憾之。俟中使还宿驿中，夜入扼其吭以死。”^[41]反映出使臣的暴虐，站户的愤懑以及元代站户制度的弊害。

二、使臣驰驿使用的牌符

根据《元史·刑法志》记载，使臣乘驿必须有牌面文字。使臣无牌面文字而给驿马，治驿官之罪；有牌面文字而不给驿马者亦论罪。《刑法志·职制篇下》说：“诸朝廷军情大事，奉旨遣使者，佩以金字圆符，给驿。其余小事，止用玺宝圣旨。诸王、公主、驸马亦为军情急务遣使者，佩以银字圆符，给驿。其余只用玺宝圣旨。若滥给驿者，从台宪官纠察之。”

元代乘驿牌符的名称很多，主要有牌符、驿券和舖马札子。牌符象征权力等级和官员职位的高低。

（一）牌符

牌符有金虎符牌、金圆牌、银圆牌和海青牌数种。前三种始自成吉思汗时期，海青牌仅在元初使用过。

金虎牌符又名“虎斗金牌”或“虎头金牌”。金、银符牌，其形状大小，略与金虎牌相似，但牌面只雕刻文字，而无任何图案；亦称“素金牌”、“平银牌”。牌面文字，有汉字、畏兀儿字、八思巴字三种。金虎牌刻“天赐成吉思汗皇帝圣旨当便宜行事”，或“如朕亲行便宜行事”。金、银牌刻“天赐成吉思汗皇帝圣旨疾”^[42]。金虎牌、金、银牌开始只发给贵臣、使臣、军官，后来民间亦可佩用。大德末年（公元1307年），泛滥给驿，商人结托近侍，亦可奏请得到牌符。

（二）驿券

元代的驿券是用纸质制成，供下级官吏持用。形状较小，又名驿马券。驿券和牌符一样，由中书省发给。券面初盖中书省所属官衙之印，其后专盖典瑞院之印。

（三）铺马札子

《元史》称作“铺马圣旨”，“给驿玺书”。札子是一种纸制品，“书中记明乘传之意”，由中书省印发。如至元二十二年（公元1285年）四月二日，一次发给陕西行省并各处宣慰司、行工部等处铺马札子一百二十六道，总共给铺马二百三十二匹。又如给陕西行省十九道，其中给铺马五匹的札子三道，四匹的二道，三匹的四道，二匹的五道，一匹的五道，共起马五十匹。铺马札子最初用蒙古文字，汉地驿站多不认识。为了便于识别，札子上印有马匹的图形及数目，作为给驿马的标志。

所有的牌符、驿券、铺马札子，使用者在驰驿后，须交回原

发官司。

使臣有了乘驿牌符，驿站根据乘驿者的官职品级，供给驿马。沿边万户遇军情急务，差人飞报，各给铺马一匹。统军司都元帅府差官直赴朝廷，研究军情事务，给马不过二匹。三品官以上官员，正从不过五人，共给马五匹。四品、五品官员，正从不过四人，共给马四匹。六品至九品官员，正从不过三人，共给马三匹。使臣所负使命如非关紧要，在各行省水路地区，只能乘船而不准乘马。

驿站对于通信使臣尽量予以照顾，提供方便条件。如优先发给铺马札子或圆牌；优先乘坐驿马（铺马）；不受程限限止等。

元代马的名目繁多，供使臣乘用的马称“铺马”，即驿马；使臣或官员自备的马匹称“长行马”，路过驿站时按规定标准供给草料、祇应；定额以外的马称“贴马”，即备用的马，由站户喂养。贴马与正马数量相同，故元代的驿马数量，实际是额定的两倍。在西北地区，驿站也用牛车、马车、骆驼作交通工具（见彩图 18）。

三、驿站的主要条令

元世祖至元元年（公元 1264 年），制定《站赤条划》十条，这是元代对驿站管理的基本条令。以后又在《刑法志》、《成宪纲要》中作了一些补充规定。综合起来，主要为：

（一）站官要管好马匹。驿马有倒死者，验数买补。站户买马，站官要先行看视，须择买肥壮者。

（二）管站官员不得借乘驿马。官员不能凭借权力借乘驿马，违者笞罚。

（三）不得枉道驰驿。

（四）使臣乘驿行李不能超重。

（五）使臣不准住宿民户。

（六）凡白昼剽夺驿马，为首者处死，为从减一等流远。

(七) 凡驿马在外啮人而死者，以其马给苦主。马主另买马当役。

(八) 驿使到站，先验起马札子，如事关军务急速，即如数应付良马，不得停滞。如是缓慢公事，当日行过三站复欲起马，或无札子的，一律不得给驿。

(九) 站官要登记经过使臣的姓名，并铺马数目，发给札子的衙门，从某处前往某处，办理何项公事。各站每季造册申报路总管府。

(十) 运送官物到站，暂停馆舍内，站官及百户轮流看守，不得丢失。

(十一) 站官不得迎送官员，以免妨碍公务。

四、急递铺的人员组织与铺兵走递方法

元代的急递铺和驿站相辅而行，专一传送紧急文书。《元史·兵志》说：“元制，设急递铺以达四方文书之往来”。由于急递铺遍于各省、路、府、州、县，所以，铺递网的规模很大，它起着驿站所不能及的作用。

急递铺有铺舍，铺舍有红色门楼一座，牌额一块，标写铺的名称。并安设十二时轮子一枚，以记时刻。备铺历二本，一本记上司行下文书，一本记诸路申上文书。夜晚备有常明灯烛^[43]，以便夜行铺兵识别。各急递铺均畜养有狗，起警卫作用。铺兵走递时，“每名备夹板、铃攀各一付，纓枪一，软绢包袱一，油绢三尺，蓑衣一领（防雨），回历一本。”^[44]回历是用作记录出发、到铺时刻。铺兵到铺后，铺司立即在回历上填写到铺时日，检验文书件数，及有无开拆、磨损或乱行批写字样，然后签字，令铺兵返还。夜行铺兵除带有悬铃外，还持有火炬，以清道急驰。

元代的“铺兵”是沿用宋代的名称，但宋代的铺兵是由厢军士兵担任，元代则以“细户下民”即贫苦的劳动人民充役，并非

兵士。元制，“初立急递铺时，省官取不能当差贫户，除其差发充铺兵。又不敷者，由漏籍户内贴补。”^[45]元代对铺兵比较优待，除了每月给三斗口粮外，“不征收赋税，反有赐给。”^[46]比之站户供役无度要好得多。因此，“富人规避差发，（愿）永充铺兵。”^[47]元政府多次明令禁止。但鉴于站户过于苦累，官府也曾加以调整，择铺兵中之富户令充站户，站户之贫者令充铺兵。

关于递铺程限，一般规定为每昼夜行 400 里，也有时定为一昼夜行 360 里或 500 里。实际上 400 里的程限也不容易达到。《元典章》记载：“亡宋收附以来，诸国悉平，比中统、至元之初，公事浩繁，入递文字何啻百倍，铺兵人数曾不加多，若必以昼夜四百里责之，窃恐往返频数疲劳，不能送解。拟合照依元奉圣旨事意，除边远军情、紧速等事，差委使臣勾当外，据应合入递文字，责令总铺依例类緘发遣，限一昼夜行三百里。渡涉江河，风浪险阻，不拘此限。”由此可知，递铺的程限虽有所规定，但也可视情况有所变通。

第九节 元代驿站的管理机构

元代对驿站的管理，无论中央或地方，变化都比较大，且各有利弊。

一、中央的管理机关

元代的驿站分蒙地站赤和汉地驿站两大类。元世祖至元元年（公元 1264 年），改革汉地驿站，令各路掌民官管理驿务。至元七年（公元 1270 年）十一月九日，元政府设立“诸站都统领使司”，“专一管领站赤公事”。这是元代在中央设置专职机构管理全国驿站的开始。“诸站都统领使司”，“品同部院”，是当时管理全国驿站的最高领导机关。至元十三年（公元 1276 年）正月十三日，

根据“诸站都统领使司”的申请，成立“通政院”，统一领导蒙古站赤和汉地驿站，此后35年没有变更。到元武宗至大四年（公元1311年）三月，因通政院对驿站“怠于整治，站赤消乏，命兵部领之”。^[48]但到同年闰七月十九日，又“复立通政院，总管蒙古站赤”；由兵部“掌管汉地站赤”^[49]。到元仁宗延祐七年（公元1320年）四月二十九日，“诏依世祖旧制，蒙古、汉人站赤，统归通政院管理”^[50]。

兵部管理驿站侧重于制定统一的邮驿条例、典章制度、程限和抵应标准等，经中书省批准实施。通政院是在驿传规章制度的范围内，管理全国站户；管理各站夫、马、车、船；管理银钱、米面、柴薪等项支应；检查驿站，严禁擅差科役。

二、路、州（府）、县对驿站的管理

元代行省之下，有路和州、府、县。“元代路、州、县各立长官，曰达鲁花赤，掌印信，以总一州一县之治”^[51]。“达鲁花赤”为蒙古语，意为“掌印办事之长官”，也称“断事官”或管民官，多由蒙古人担任。

元代的驿站是以“路”为中心设立的，“路”既是地方的行政中心，也是一个地区的交通枢纽。驿站直属路达鲁花赤管辖，州县不得干预，不仅减少了中间层次，也可避免州县随意指派，骚扰驿站。路达鲁花赤管理驿站，既与地方行政组织相适应，又保持了驿传的相对独立性。但路的管辖范围很大，有些驿站远离路的总管府，鞭长莫及，管理不便。因此，在至元二十八年（公元1291年），又将管理驿站之权交给州县官。州县官就近管理驿站，驿站发生问题，能及时得到处理，这是优越性的一面。但在元代官吏贪暴成风的情况下，各驿站贮备的粮食、马、牛、薪炭及各种物品，常成为州县官贪求之物，造成站户困乏，驿站设备不足。因此，到至治三年（公元1323年），驿站的管理权又收归

各路达鲁花赤总管提调^[52]。这样以来，分散于各地的驿站，在管领提调上便不能做到及时、迅速。同时，各地州、县官对于站户，加重征收种种杂税，造成站户困乏逃亡。于是，又把驿站管理权下放给州县官，希望州、县官能减去站户的负担。这样，州、县官又故态复萌，利用职权，极尽贪污之能事。到了泰定元年（公元1324年），又禁止州县官干预驿站事务。这种恶性循环，频频变改，仍然不能解决根本问题，导致驿站逐渐走向衰败。

参 考 文 献

- [1] 《元史·五八·地理志》。1976年中华书局版。
- [2] 《元史·一六三·赵炳传》。
- [3] 《延里寺碑》、《元文类·二二》。
- [4] 《元史·六〇·地理志》。
- [5] 《元史》卷7第19页；卷11第12页；卷14第20页；卷15第8页，均有记载。
- [6] 《马可波罗行纪》卷2第26章。
- [7] 李之勤等；《蜀道话古》。1986年4月西北大学出版社出版。蒙哥汗致死原因有不同记载，这里采用西南师范学院历史系编《钓鱼城史实考察》。四川人民出版社1962年版。
- [8] 《内蒙古大学学报》1978年第2期。
- [9] 《中国历史地图集》第七册13-14图《陕西行省》，把察汗脑儿站标在内蒙古乌审旗境内的红柳河东侧。
- [10] 《永乐大典》卷19426。
- [11] 《元史·二四·仁宗纪》。详见周清澍《从察汗脑儿看元代的伊克昭盟地区》注4，《内蒙古大学学报》1978年第2期。
- [12] 号见《柳失笃丁集》：“阿难答的‘禹儿惕’设于一处

察汗脑儿之地。”“禹儿惕”是突厥语(Yurt)，相当蒙文的“嫩秃黑”(Nutug)，有“营帐”、“住所”的意思。《元朝秘史》旁译为“营盘”。

[13] 《元史·一〇一·兵志·站赤》。

[14] 《元史·九一·百官志·各处脱脱禾孙》。

[15] 《续资治通鉴·元纪》第5738页。

[16] [18] 《大元圣政国朝典章》卷59。

[17] 《元史》卷103。

[19] 《中律令耶律公神道碑》。载《元文类》。

[20] 《元史·一四六·耶律楚材传》。

[21] 柳贻徵：《中国文化史》。

[22] [43] 《元史·兵志》。

[23] [27] 《永乐大典》卷14575。

[24] [36] 《元史·一五·世祖本纪》。

[25] [31] 见《元史·一〇一·兵志四》。

[26] 《元典章·三七·兵部四》。

[28] 《永乐大典·站赤上》。载《东洋文库》影印《永乐大典》。文殿阁书庄重印。转引自潘念慈：《关于元代的驿传》。《历史研究》1959年第2期。

[29] 陈源远：《唐代驿制考·驿长驿夫》。《史学年报》1卷5期。

[30] 冯承钧译：《多桑蒙古史》平装本上卷第161页。商务印书馆出版。

[32] 《永乐大典》卷19417引《经世大典·站赤》。

[33] 《永乐大典》卷19419引《经世大典·站赤》“至元二十九年五月十六日”。

[34] 蒲道元：《西乡宣差燕立铁木儿遗爱碣》。《顺闲斋居丛稿》卷16。

[35] 杨载：《赵公行状》。《雪松斋文集》附录。

[37] 《永乐大典》卷 19421 引《经世大典·站赤》“天历三年三月”。

[38] 陶安：《驿户余粮应役记》。

[39] 胡紫适：《紫山集·二三·民间疾苦状》。转引自刘广生：《中国古代邮驿史》第 259 页。人民邮电出版社 1986 年 6 月版。

[40] 《永乐大典》卷 19420 引《经世大典·站赤》“至大四年九月”。

[41] 陈高华：《论元代的站户》注六引苏天爵《奉元路总管韩公神道碑》。载《元史论丛》第二辑。

[42] 王静安：《蒙古史料·四种校注·长春真人西游记》。

[44] [45] 《永乐大典》卷 14575。

[46] 冯承钧译：《马可波罗行记》中册第 359 页。

[47] 《元史·兵志·急递铺兵》。

[48] [49] 《永乐大典》卷 19420。

[50] [52] 《永乐大典》卷 19421。

[51] 《草木子》。

第七章 明代驿递交通的完善

公元1368年，明太祖朱元璋立国后，继续用兵消灭元朝的残余势力，完成统一大业。在军事行动的进程中，恢复和建立驿传组织。朱元璋洪武元年正月初四称帝，正月二十六日即颁布诏令，设置“各处水马站及递运所、急递舖。”^[1]

明成祖永乐十九年（公元1421年）迁都北京后，形成以北京为中心，通往全国十三个布政使司（行省或省）首府的七条驿路大干线，“北京至陕西、四川路”为其中之一。

明代的陕西承宣布政使司（行省），设在西安府。由于明代陕西、甘肃为一个行省，另于甘州（今甘肃张掖）设行布政使司，作为陕西省政府一级的派出机构。明朝西北的边患为鞑靼，故特在山西、陕西、四川等省设都指挥使司（地方最高军事机构），统辖军队的调遣。西安府设都指挥使司，甘州（今甘肃张掖）设行都指挥使司。联结这两个政治、军事统治中心的驿路干线，即西安府、甘州大驿路。

明代陕西布政使司辖区辽阔，且位于西北边陲，东为京师和中原腹地的屏蔽，西南联结着四川和西藏，因此，以西安府为中心四出的驿路网，沟通着中国的西北、西南广大地区。这些驿路主要为通往川、藏的云栈；直达甘州、肃州（今甘肃酒泉）的大驿道；通往榆林镇联结沿边军路的粮道，以及众多对鞑靼的军事防御路线。

第一节 西安府、甘州间的大驿路

明代将元朝的陕西、甘肃并为一省。由于合并后的陕西省东、西境长达 3000 余里，为治理方便，特于甘州设省的行政、军事派出机构。为了在陕西布政使司、都指挥使司与甘州行布政使司、行都指挥使司之间，保持声息相通，特辟西安府至甘州的大驿路，长 2645 里。再向西北，550 里达于肃州卫（今甘肃酒泉）。明朝中期由武功驿抽调一部分吏员于陇州设置驿站后，经陇关道亦达于兰州、甘州。加上明长城沿边的军道，共有三条道路通向西北边域。而主干驿道为经由邠州、长武、平凉西去的道路。

西安府、甘州大驿路是由西安府府治东南的京兆驿出发，经咸阳县渭水驿折西北而去，而不由兴平折转乾州，又恢复到唐、宋时的驿路格局。咸阳西北行，经店张马驿至乾州威胜驿。再西北行，经永寿县永安驿、邠州新平驿至长武县宜禄驿。驿路至长武县后，向北分出一条支路，60 里至宁州东南境的政平驿。由政平驿西北行，经宁州城内的彭原马驿、合水县西境的华池驿，达于庆阳府城内的弘化驿，这是西安府与庆阳府间的驿路。由长武县西去，80 里至泾州东 60 里的瓦云驿；又西 50 里至泾州城内的安定驿。再西，60 里至镇原县东南 90 里的白水驿；复西 70 里至平凉府城内的高平驿（见表 7-1-1）。

西安府通往甘州的驿站、驿程

表 7-1-1

驿 站 名 称	驿间里程（里）	备 注
京 兆 驿		在西安府治东南
渭 水 驿	50	在咸阳县城内
店 张 马 驿	40	兴平县东北
威 胜 驿	70	乾州北门内小东街

续上表

驿 站 名 称	驿间里程 (里)	备 注
永 安 驿	90	永寿城内
新 平 驿	70	邠州州治西侧
宜 禄 驿	70	长武县城东
安 定 驿	50	泾州城内 (入今甘肃界)

大驿路至平凉府后，又分出两支：一支折北行，经瓦亭驿至固原州城内的永宁马驿。明初，为了巩固边防，防备鞑靼侵扰，沿长城先后设置了九个军事重镇，号称“九边”。陕西镇（又称固原镇，在今宁夏固原）为陕西“三边总督”（榆林、宁夏、固原等三边）的驻地（“防秋”时进驻花马池）。当时陕西镇驻军计 67294 名，宁夏镇驻军 70203 名，两镇近 14 万大军的军需供应，靠经由固原镇这条驿路以车转输。《皇明九边考》说：“本州（固原州）岁用军饷，原系陕西所属州、县起运粮草。”关于运输工具，《明史·食货三》说是“九边之地，输粮大率以车”。西安府经平凉府通往陕西镇、宁夏镇的道路，是能通行车马的大道。

西安府至甘州的大驿路，是由平凉府折西北行，经隆德、静宁、会宁、安定（今甘肃定西县）、金县（今甘肃榆中）、兰州、凉州等州、县至甘州甘肃镇陕西行布政使司及行都指挥使司。凉州卫邻近鞑靼，为边防要地，不但是军粮储备之所，也是商货转输的商业城市。驿路上终年运输繁忙。西安府至甘州间的大驿路，兼有政治、军事、商业经济等各种作用。中亚的客商也是经由此道进入中原。

第二节 明长城的修筑与沿边军事通道

明洪武元年（公元 1368 年）派兵攻克元的都城大都后，以元顺帝为首的蒙古贵族残余势力退到塞外，继续统治着原来居住在

蒙古地区的部落。其中，住在科不多河、额尔齐斯河流域及其以南的准葛尔盆地的是瓦剌部。明成祖朱棣即位后，为了削弱蒙古封建主的力量，完成统一中国的事业，自永乐八年（公元1410年）至二十二年（公元1424年），先后五次对蒙古用兵，最后打败瓦剌部，册封瓦剌的三个首领分别为顺宁王、贤义王和安乐王，封鞑靼的阿鲁台为和宁王，管理着蒙古地区南部。到明英宗正统年间，由于朝政腐败，瓦剌部日益强大，经常引兵入塞。正统十四年（公元1449年），蒙古兵分四路攻打明朝，英宗亲征，兵败被俘。蒙古兵打到北京城下，始被兵部尚书于谦率领的军民打败。

瓦剌失败以后，鞑靼兴起，势力扩展至今内蒙古全境，他们经常出兵进入内地掠夺，对陕西构成了严重的边患。明政府为防备鞑靼兵袭扰，在东起鸭绿江西至嘉峪关的这一条线上，先后设置了九个军事重镇，派驻重兵。又沿各镇修筑长城，以加强防御能力。明宪宗成化年间，在今陕西省境内修筑了东起清水营（今府谷县墙头村）、西至花马池（定边县盐场堡）的一段长城（明代又称“边墙”），长达1700多里。

明代自正统年间失掉东胜卫和河套地区后，陕西处于边防前线，出现了与鞑靼相对峙的局面。

“九边”中的“陕西四镇”，几乎承担了“九边”中一半的军事防守任务。榆林镇辖庆阳、延安、绥德、榆林四卫，总兵驻榆林卫（今榆林市），东路参军驻神木县，军事上设有镇羌所；西路参军驻新安边营（今吴旗县西北）。《读史方舆纪要·六一》形容榆林镇的重要地位说：“镇截河套之中，固延绥之守”。鞑靼兵“南犯榆林，则关陕戒严；东犯偏关（偏头关所，在今山西省西北角），则晋、云（云川卫，在今内蒙古托克托县东北）惊扰”。为了加强军事守备，沿府谷、神木、榆林、怀远堡（今横山县）、镇靖堡（今靖边县）、定边营（今定边县）一线，修筑了内、外两道长城。并在长城沿线构筑了很多卫、所、营、堡。为了便于各

营、堡间的联系，同时修筑了横贯东、西与长城并行的军事通道（见图7-2-1），其营堡设置见表7-2-1。

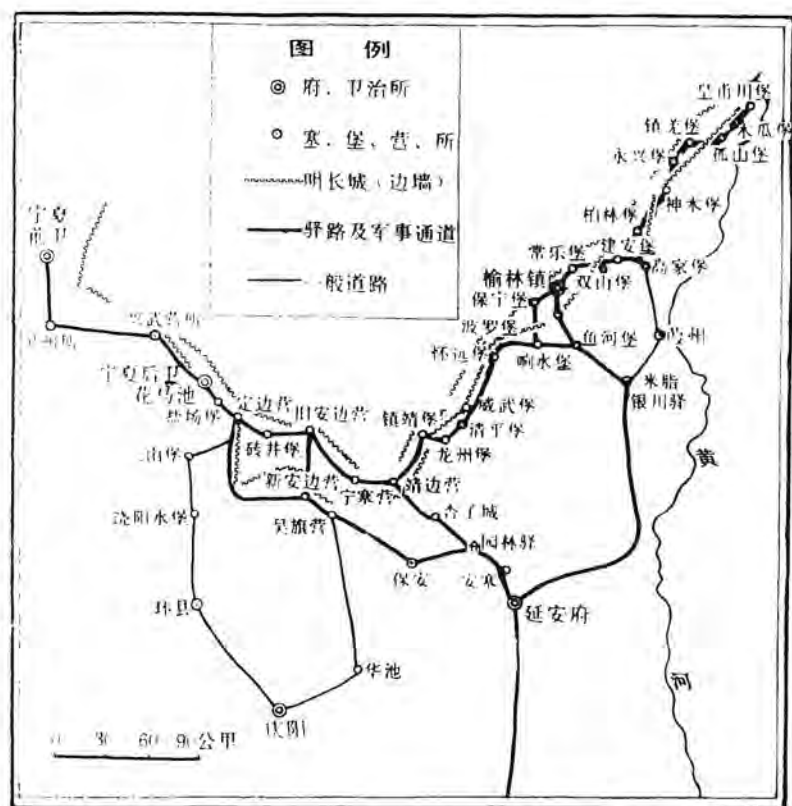


图7-2-1 明代长城沿边军事通道示意图

明代长城沿边军道营、堡设置及里程表

表 7-2-1

神木道		榆林道		靖边道	
名称	距离(里)	名称	距离(里)	名称	距离(里)
黄河西岸		双山堡		龙州堡	
皇甫川堡	25	长乐堡	50	镇靖堡	40
清水堡	50	榆林镇	40	靖边堡	70
木瓜园堡	40	保安堡	30	宁塞堡	40
孤山堡	40	响水堡	40	安边营	40
镇羌堡	40	波罗堡	40	花马池	60
永兴堡	40	怀远堡	50		
神木堡	40	威武堡	40		
柏林堡	40	清平堡	40		
高家堡	40	龙州堡	40		
建安堡	40				
双山堡	40				
说 明	明代边墙各营、堡，屡有迁徙，各志书文献所记营、堡间的里程互有出入。本表根据《皇明九边考》、《边政考》、《延绥镇志》、《读史方輿纪要》等文献列写。				

明朝初年打败瓦剌部后，明西北境的统治范围在河套的丰州和东胜卫一线，当时，沿北黄河皆有墩台、墙堑及军事道路防护，陕西省处于内地。永乐初年，明成祖册封的瓦剌三首领相安无事。由于边境事少，明政府思想麻痹，便弃北黄河不守，移治延绥镇（初治绥德，后徙榆林）。正统十四年（公元1449年）瓦剌部攻占东胜城后，延绥镇守都督佥事王楨始奏请修筑榆林堡，并创建沿边一带营堡、墩台和边墙。到明成化七年（公元1471年）正月，

陕西巡抚都御史余子俊鉴于鞑鞑攻掠频繁，边防形势吃紧，上疏建议在延、庆边地，修筑长城。由于兵部尚书白圭持有异议，奏疏未被批准。到成化八年春，边防形势更加严峻，再次奏请，得到宪宗同意。东起府谷县清水营，西至宁夏后卫花马池，铲山削崖，筑垣掘堑，挖守护壕沟崖寨 819 座，建守护墙小墩 78 座，边墩 15 座，东、西共长 1770 里 123 步^[2]。明长城又称“边墙”。

明初大力推行“屯田”政策，分民屯、军屯、商屯三种。民屯包括把地少人多地区的农民移往地多人少的边疆地区垦荒，以及招募、罪徙耕种。军屯是让卫所士兵耕田自给。商屯是为解决边军粮饷不足的问题，允许商人运粮输边，换取官府专卖的“盐引”（称“开中”），以支领食盐，贩卖谋利。后来，商人为节省运费，募人在边境垦荒屯种，就地缴粮。陕西北境的长城沿线，人烟稀少，花马池又盛产青白盐，味道纯正，关陇一带人喜食花马池的盐，所以，沿边地区，军屯、商屯很盛。而屯田多在余子俊所修的边墙以外，易遭寇掠，为防护屯田，弘治年间（公元 1488—1505 年）抚臣文贵提出，在屯田北边再修一道边墙，也称“夹墙”；而以成化年间余子俊所修的边墙为“大边”，夹墙为“二边”。自此以后，明边墙有内、外两道。在内、外边墙之间，修有夹道，即夹于大边、二边之间的道路。后历经正德、嘉靖、万历几个时期继续修建，始臻完备。

榆林镇东、西两侧自从修了边墙以后，“外防抄掠，内勤耕牧，罢游骑（巡逻兵）而减戍卒，开屯田以裕边储，省转运以宽民力。五年间不特省军费四千万，而屯田所积亦可三十万石。”^[3]由于边墙“将草茂之地筑于内，使虏绝收；沙碛之地弃于外，使虏不庐（无土筑屋）”，边墙内的农田有了安全保障，且连成一片，更有利于形成彼此间相联系的道路。特别是“边墙”以外都挖有深沟，形成“深沟高垒”。外侧的深沟为堑，墙堑结合，增加了边墙的相对高度；内侧的深沟成为甬道形的交通大道，“商旅游行，循

沟垒而不受惊张之虑”^[4]。从而，榆林镇东、西两侧的“边墙”内有了一条漫长的沿长城内侧而行的通道，“运粮者循边墙而行，骡驮车挽，昼夜不绝。”^[5]

榆林镇所辖边墙分为三段：由府谷县北的黄甫川至榆林镇东的双山堡为东段，计长 590 余里；自双山堡至榆林镇西侧的龙州堡为中段，计长 490 余里；自龙州堡至定边堡为西段，计长 440 余里。边墙内的寨堡、墩台之间，均有道路相沟通。东路称“神木道”；中路称“榆林道”；西路称“靖边道”。沿长城的军道不设驿站，每堡置募夫二人，专管接送塘报（军情急报）。各寨堡都有边卒驻守。正德十三年（公元 1518 年）十一月，明武宗由山西保德州过黄河，经府谷、神木到榆林视察防备情况，正德十四年二月离开榆林镇返回京师，均经由神木道。

第三节 输粮于边的粮道

明长城沿线，气候寒冷，土地瘠薄，虽有民屯、军屯、商屯，仍不能完全解决边防驻军的粮食供应，大批军粮是由山西、河南、关中、汉中、湖北等地，辗转输往沿边各营堡。

榆林镇北侧是广阔的沙漠、草原，地势平坦，利于鞑靼的骑兵驰突，所以，鞑靼兵屡次向南攻掠，也多在榆林镇的辖区内。榆林镇当时驻军 53067 人，因此，军粮储备必须特别充裕。正如巡抚都御史余子俊在成化八年（公元 1472 年）九月癸丑上疏所说：“寇自成化五年以来，相继犯边，累次调兵战守，陕西、山西、河南供馈浩繁。”

一、晋粮输边的路线

山西是榆林镇军粮来源地之一。而晋北、晋中、晋南的粮食，是通过不同路线，就近运入陕西，再由陕西辗转运往长城沿边

晋北的粮食由保德州（今山西保德）过黄河运入府谷县，再循长城内的军道运往神木、榆林，称为“北路粮道”。晋中的粮食由汾州（今山西汾阳）经永宁州（今山西离石）过黄河运入吴堡县，再由吴堡经绥德州、米脂县运抵榆林镇。称为“中路粮道”。晋南的粮食由山西河津运入陕西韩城，或由蒲州（今山西永济西）运入陕西同州（今大荔），再经由梁山（今名黄龙山）中的谷道北运，称为“南路粮道”。黄河西侧诸多州县通往延安府、绥德州、榆林镇的道路，主要为晋粮支援榆林镇驻军所用。

二、汴粮、楚粮、沔粮输边的路线

河南运入陕西的军粮称“汴粮”。汴粮经由陕州、潼关卫西运；楚粮（湖北的军粮）经由郟阳、商州北运；为此，嘉靖年间陕西巡抚郝元洪；万历年间商州知州王邦俊，曾在商州西北说法洞至石佛湾一带修栈道，以利通行。沔粮（汉中的军粮）由连云栈北运，集于西安府和附近州、县，再调派车辆经由西安府、延安府、榆林镇间的驿道（表7-3-1）北运。内地与沿边的定期兵员轮换，也经由这条驿路，习惯上称为延州道。

这条驿路自西安府京兆驿北行，经三原、耀州、同官、宜君、中部、鄜州、甘泉至延安府。鄜州另有支路西出，经张村驿、隆益镇驿越子午岭，复经邵庄驿（今甘肃合水县东）、宋庄驿（合水县西）至庆阳府弘化驿，此为庆阳府通往延绥镇的捷径。

延安府也分出两条驿路，西北行经园林驿越白于山至镇靖堡，入“靖边道”。东北行经延川、清涧至绥德州。绥德州也分出两条驿路，东经义合驿至吴堡县，过黄河，达山西永宁州，此即晋粮输入陕西的“中路粮道”。由绥德州北去，经米脂县至榆林镇。

明代西安府、榆林镇间驿站及驿程表

表 7-3-1

驿名	驿程 (里)	备注
京兆驿		在西安府城
建忠驿	90	洪武三年改龙桥驿为建忠驿
顺义驿	80	在耀州城内。有马 8 匹, 驴 10 头
漆水驿	70	在同官县城内。有马 13 匹
云阳驿	90	在宜君县城
翟道驿	70	在中部县城内
三川驿	70	原在三川故城, 后移洛川城内
鄜城马驿	60	原在鄜州城内, 后移北关外
抚安驿	90	在甘泉县城内
金明驿	90	原在延安府城内, 后移城西北
干谷驿	80	在延长县西 70 里处
文安驿	80	在延川县西北 30 里处
奢延驿	60	在清涧县城东南
石嘴岔驿	70	在清涧县北 70 里
青阳驿	70	在绥德州城南
银川马驿	80	在米脂县西
鱼河驿	90	在榆林镇东南
榆林驿	80	在榆林卫城内

西安府至榆林间的驿路, 除运送军粮外, 商贩也用以运输绸缎、布匹、茶叶、烟草, 到长城沿边与蒙古人民进行互市, 换取蒙古人的牲畜、皮毛、盐碱。特别是烟草在明朝中期传入中国后, 很快就在全国种植, 明代后期“渐传至九边”^[6], 通过“民市”、“月市”销售给蒙古人。

明代长城沿边虽时有战争, 但并未阻止蒙、汉人民的商业来往。榆林镇北门外的红山, 神木县城北, 府谷县的清水营、皇甫

川等地，都辟有蒙、汉人民“互市”的市场。特别是榆林镇北侧的红山，筑有易马城（图7-3-1），专设“马市”，为马匹交易的大市场。“马市既开，官商云集，银货星罗。”^[7]蒙、汉贸易极盛一时。每当互市日期，马匹成群，人群拥挤。为保护市场安全，又筑“镇北台”驻兵防守。



图7-3-1 榆林红石峡北侧的明代易马城遗址

明朝又有《盐马法》，以定边盐场堡和宁夏后卫花马池出产的食盐，招商纳马。每盐200斤为一引，上马一匹盐100引，中马80引。所易之马，大部分供边地驻军使用，一小部分输入内地。当时，延州道上茶商、烟商、盐商络绎，马匹成群。另外，关中的棉花北运榆林镇和宁夏镇，也是经由延州道及子午岭上的“直道”，每值秋、冬季节，往沿边运棉花的驮队不绝于道，路边枯树枯草上挂满了棉絮，使得一路皆白。

陕西的榆林镇与鞑靼接境，在蒙、汉人民繁荣的边境互市中，蒙古统治下的地区也兴起了一些城市。如俺达汗和他的妻子三娘

子，在今内蒙古呼和浩特地方筑城廓和板升(房屋)，明政府赐名为“归化”，成为内蒙古地区手工业和商业的中心。“归化城”的出现，与秦、晋“商人贸于四方”是分不开的。蒙、汉人民通过道路的互相沟通，经济上的互相交流，促进了政治上的统一。

三、定边营、安边营与庆阳府间的军道和粮道

庆阳府界于陕西镇(固原镇)，宁夏镇、榆林镇之间，与宁夏镇、榆林镇成犄角之势，是沿边卫、所的军事后防基地，沿边有警时，也是驰援定边、安边、花马池的出击地。明代在军事上属榆林镇管辖。

庆阳府“山川险阻，风俗劲勇”，“岭塞高邛，下临三辅(关中)，有建瓴之势。”^[81]明代于庆阳设府，以“南卫关辅，北御羌戎”^[9]。自从河套地区陷于鞑鞑，定边、花马池成为守备重地，即以庆阳府为军事基地，屯兵积粮，以防不测。明代自安边营至庆阳，自定边营至环州，都有道路相联系。在这些通道上，“每二十里筑墩台一，计凡三十有四。随形势为沟墙，庶息响相闻，易于守御。”^[10]

安边营至庆阳府一道，系自旧安边营(在今靖边县与定边县之间的“二边”内)南行，穿过“大边”，经新安边营至庆阳。自定边营至环县(今甘肃庆阳地区环县)，是由定边营南行，经三山堡、饶阳水堡南去。饶阳水堡位于榆林镇和宁夏镇辖地交界处，二镇有事，环、庆驻军立即由此二道驰援。因此，陕西都指挥使司于此设仓储粮，以当地驻军和过境援军所需。《边政考·一·要害》记载，饶阳水堡“设在腹里，东抵三山堡，西南抵固原(陕西镇)红德城，北抵定边营，有“大边”可倚，唯聚粮饷以备本镇并邻镇固原、花马池(宁夏后卫)往来主客兵马支用”。

另外，由定边营东南行至石涝池堡，再南行，经“木头儿、张木匠台、田百户城、赵官人掌至铁角城”，入庆阳府界，沿东河

川道南下，过元城、业乐镇至庆阳府，也是一条重要军事通道。

第四节 川、藏与京师联系的走廊 ——连云栈的改造

明朝沿袭元代制度，对西藏地方进行了有效的管辖。洪武初年，凡受元朝敕封的首领及地方土官，应召来南京的达一百多人，由明朝政府重新授予官职，赐给他们印信^[11]，通过他们向藏族人民征收赋税，定期向明朝皇帝贡送。

为了适应中央政府和西藏地方政府之间政治经济联系的需要，在明成祖永乐年间，依靠汉藏各族人民的力量，修通了从乌思藏（今拉萨市）到雅州（今四川雅安）的驿路，使西藏地方与内地之间增添了一条新的通路。这条驿路到雅州后，折东北行经邛州（今四川邛崃）至成都府，与川陕大驿路相连接，成为西藏地方经四川、陕西去北京的绵长的大驿路，西藏喇嘛与官商由乌思藏去北京，大多数经由这条道路。出现了“道路毕通，使臣往还数万里”^[12]的景况。

随着明朝政府对西藏地方管理的加强，西藏与内地的经济联系更加密切，西藏首领和官商来内地的人数不断增加。据统计，宣德、正统年间（公元1426—1449年），“诸贡不过三四十人”；景泰时（公元1450—1456年）增加十倍；天顺间（公元1457—1464年）增加百倍，到嘉靖时（公元1532—1566）达到四千余人^[13]。他们沿途进行茶马互市，藏族主要是用马匹、犀角、氍毹等物，换取内地的盐、茶和布、丝。

由于连云栈是川陕冲衢，所以，明朝初年即对其进行整修。洪武二十五年（公元1392年）“命普定侯监督军夫，增损历代旧路，开通修建”^[14]。起自褒城县，计有鸡头关、石嘴七盘、石佛湾、老君崖、青桥铺、马桥铺、火烧碛、武曲湾、新开岭、安山

湾等 40 处^[15]，共栈阁 2275 间。弘治年间（公元 1488—1505 年）又修治了鸡头关至凤州界栈桥 25 处。^[16]但是，明朝所修栈桥，并非完全是把腐朽的旧木栈换成新木栈，而是把有些路段改道，“缘坡岭行，有缺处，以木续之成道如桥然。”^[17]即在险要去处，舍弃旧栈道，缘山坡绕行，随坡势削崖、砌岸，铺石填土，筑为“礧路”。礧路两旁，乔木夹道，行者遇夜，宿于岩穴间。连云栈逐渐由栈道变为礧路。

礧路又称“塿路”或“偏路”。是在水流湍急、崖岸险峻的地段，开辟修筑的道路。它不像栈道那样在陡崖上凿孔穿梁，而是铲石削坡，利用铲削下来的土石拥砌成道；或开山以石块砌成石板路。所以，礧路修筑在山崖稍有坡度的地方。随地势高下，盘折而上。褒城石门以至鸡头关北的一段礧路（见图 7-4-1），即位于半山坡上，远远离开了石门栈道。

由于礧路是“回山取途”，所以路基一般比栈道为高，距河流水面较远，容易避开洪水的冲击。另外，礧路是以土石为路基，其牢固程度也比栈道为好；承载能力更超过栈道许多。即如被山水冲毁路基，修补也较容易。礧路靠河沟一边有安全设施，外侧用石块镶砌，并修石墙垒埂，或设木栏杆，防止车马逸出道外。礧路靠山坡一边开有沟渠，在凹处修有涵洞，以排泄山水。上下坡道处，铺有石条或石板，一则防滑，二则可防止雨水冲刷路面。

礧路由于“回山取途”，路程就不如栈道近捷平直，增加了行车的里程；礧路是沙石路基，阴雨季节，有泥泞之害。但就地取材，坚固耐久，无被河水冲毁之忧。所以，从总的方面来说，礧路优于栈道。明朝中期以后，尽量改栈道为礧路。嘉靖七年（公元 1528 年），在火烧礧以北一段路上，易木梯为石梯。嘉靖二十三年（公元 1544 年），褒城县令张庾在独架桥一带砌石修礧路。邑人李瓚在马道驿南一里处凿石为礧路。明代编写的《舆程记》记载：“陕西栈长四百二十里，自凤县北草凉楼驿为入栈道之始”，大散关草凉楼



图 7-4-1 连云栈鸡头关附近的礧路

以北的栈道，元、明之际全改为礧路了。今留坝县以南的一段褒斜道，宋、元时期有栈阁近三千间，明初减至二千二百余间。栈阁数目日渐减少，表明礧路在不断增加。到了明末清初，“连云栈道”之名虽然存在，实际上原来的栈道已所剩无几了。

明朝改栈道为礧路后，路况大为改观。明人王士性说：“自古称栈道险，今殊不然。屡年修砌，可并行二轿四马。”^[18]“栈道虽称川，今实在陕。……今之栈道非昔也，联輿并马，足当通衢。”^[19]

由西安府经凤翔府至宝鸡的一段驿路（表 7-4-1）位于关中原。由宝鸡南行入连云栈。连云栈又有“北栈”、“南栈”之

分。“栈道由宝鸡至褒城为连云栈，即北栈也。由沔县历宁羌、广元、昭化、剑州为南栈，当川藏冲衢”^[20]。（南栈所经驿站和驿程见表7-4-2）。在川陕交界处，路旁有“小心移步”四字碑，提请行人注意，此处道路十分险峻。

明代由凤县经两当至略阳的“嘉陵道”未置驿。略阳以下通水运。而遇到战乱，军事行动有经嘉陵道的。明末，李自成的农民起义军，数次自四川出阳平关，取嘉陵江道往宝鸡，或去巩昌府（今甘肃陇西）。

明代西安府入川驿路驿站及驿程表

西安府—宝鸡县

表7-4-1

驿 站 名 称	驿 程（里）	备 注
京 兆 驿		在西安府治东南。
渭 水 驿	50	在咸阳县城内。
白 渠 驿	50	在兴平县城内。
郿 城 驿	90	在武功县城内。
凤 泉 驿	60	在扶风县城内。
岐 周 驿	60	在岐山县城内。
岐 阳 驿	50	在凤翔府城内。
陈 仓 驿	90	在宝鸡县城内。

明代西安府入川驿路驿站及驿程表

宝鸡县——神宣驿

表7-4-2

驿 站 名 称	驿 程（里）	备 注
陈 仓 驿		在宝鸡县城内。
东 河 桥 驿	70	万历十年，由递运所改。
草 凉 楼 驿	90	在凤县北境。
凉 泉 驿	60	在凤县城内。

续上表

驿 站 名 称	驿 程 (里)	备 注
三 岔 驿	50	在凤岭东。
松 林 驿	70	在凤县东南
安 山 驿	70	在今留坝县
武 关 驿	50	在武休关。
马 道 驿	50	在褒城县北。
青 桥 驿	40	明初置
开 山 驿	50	在褒城县。东至汉中府汉阳驿 50 里
黄 沙 驿	60	在沔县东
颍 政 驿	40	在沔县城内
青 阳 驿	60	在沔县西南。
金 牛 驿	40	亦名大安驿。明初置。
柏 林 驿	90	又记为至宁羌州西北 80 里田平驿
黄 坝 驿	80	在川、陕交界处
神 宣 驿	40	四川利州卫北、为车站

第五节 明代的石砌大圆筒拱桥 ——三原县龙桥

拱桥在中国桥梁建筑史上占有重要地位，是中国古代优秀文化的标志之一。据考证，大约在公元前 250 年的战国末期，已经出现了石拱结构^[21]。东汉时期就有“飞梁石磴，陵跨水道”的记载。^[22]晋、隋、唐、宋、元，历代均有建造。到了明代，拱桥建筑技术更加成熟，其设计和建筑技术不但比梁桥复杂，而且美学性更强。拱的作用除承受桥面及车马行人的重量外，又“下圆以通水”^[23]，起桥孔作用。三原县的龙桥，是一座三孔、尖顶、

大圆筒形石拱桥，在设计上独具匠心；桥上建造楼屋，别具一种风格，为陕西石拱桥的一大杰作。

龙桥始建于北宋时期，横跨在三原县城的清水河上，原为木桥，名“崇仁桥”^[24]。《古今图书集成》和乾隆《三原县志》记载说，宋建隆四年（公元963年），河水泛涨，人见青羊斗于桥下，已而不见，桥遂圯，观者惊传斗羊为龙，后又建桥于故处，遂名“龙桥”。《敕修陕西通志》称：“桥有龙潭而称龙桥”。也有人说是因元人“水从碧玉环中过，人从苍龙背上行”的诗句而得名。

木桥易毁，宋、元时期屡毁屡建，劳民伤财，到了明万历二十年（公元1592年），邑人温纯倡导，知县高进孝主持，各阶层人士捐助，开始修建石桥，历11年建成了一座大圆筒形石拱桥，即传至后世的龙桥。李维祯《创建龙桥碑记》记述建桥经过情况说：三原乃“三秦大都会也。邑南北二城，清河贯其中。故架木为桥。（木桥）不可久，水涨桥败”，人有溺毙。“太子太保温公慨然曰：‘当吾世而不能捍大患，何用卿先生为？’谋于长吏、父老，为石桥，一劳永逸。计度费可五七万金。先以千金为倡，邑人及监司守令各捐助有差，公又割其累官司夫数千金，继之厥绩用成。众归功公，请得公姓若官位名桥。公不可，曰：‘是诸大夫百尔君子之力也，吾一人何得专之？吾闻宋时龙斗河下，桥毁，而新之，名龙桥。’”感于温公为国为民办了善事，《碑记》最后说：“温公以天下为己任，施由卿始，知所先后，斯近道矣。后人思缔造之不易，而慎守之。”为纪念温纯和高进孝，在桥南建高公祠，桥北建温公祠。

明万历年间在三原县城建造的圆筒式石拱桥——龙桥，长110米，宽11米，高约26米。桥有三孔，中孔跨径约17米，桥下净空19米（加上尖孔部分）。两边各有一孔，采用对称半圆形，跨径7米多。为增强大圆弧的承力强度，中孔采用尖形拱顶，也称二心圆或两点圆卷拱，使其起抵角作用。这比半圆形、三心圆、五心圆



图 7-5-1 明代龙桥落成竣工图

力量更强。从保留下来的《明代龙桥落成竣工图》(图 7-5-1)可以看出,这座石拱桥有一个石砌整体式倒拱基础,像一个石砌大圆筒,半弧埋在河床下面,使整个龙桥浑然一体,把承受力分散于大圆弧上。为了稳固大圆弧基础,根据该地深达数十米的黄土地质情况,采用类似唐代东渭河桥“石抗星柱”的办法,在桥圆孔的上下游及埋于河床下的圆弧周围,用石块铺砌,将圆弧下半部分紧紧围实,防止河水冲刷河底,更增大了稳定系数。因而,龙桥大圆拱固若盘石;加上龙桥全部建筑为石构铁箱,连结牢固,所以龙桥自公元 1603 年建成后,至今未毁(图 7-5-2)。

龙桥两侧设有雕刻石柱栏杆;桥上建有桥楼;桥头树有石坊,加上桥体造型,巍峨雄壮,气象峥嵘。龙桥两岸垂柳成荫,联芳济美,被誉为三原县的一景。



图 7-5-2 龙桥今貌

龙桥位于西安府通往鄜州、延安府、榆林镇的大驿路上，桥成路接，大大方便了陕西的南北交通。

第六节 明代驿传的兴衰变化与改革

朱元璋称帝后不久，即颁发诏令，设置“各处水马站及递运所、急递舖。”^[25]他认为元之大弊在于元末吏治腐败，上下蒙蔽，声息不通。所以，他强调“驿传所以传命而达四方之政，虽殊方绝域不可无也。”^[26]因而，在洪武十六年（公元1383年）六月，令各地将所属卫所城池及境内道理远近，山川险易、关津亭墩、舟车漕运、仓库邮传、土地所产，全部绘图上报。并命儒臣搜集天下地理资料，以及全国水马驿程，编纂成《寰宇通衢书》。这是明代最早的记载全国驿程的典籍，但可惜失传。

朱元璋重视驿递建设，甚至把正驿名也包括在内。他认为元代称“站”，“俚俗不雅”，诏令恢复唐、宋旧制，改“站”为“驿”。并记取元末泛滥给驿的教训，对乘驿严加限制，规定“非军国急事不许给驿”；非“在内公差人员系军情重务及奉旨差遣”者，一律不准给驿。所谓军情重务，是指“朝廷调遣军马，征讨寇贼，守御边寨，及报警至边将以备设策”，以及“守边将帅及各守御衙门，飞报军情往朝廷请旨，急降御宝，调遣军马等情。”^[27]洪武二十六年（公元1393年）颁布《应合给驿条例》，榜谕天下，大小官员“不得擅乘驿传船马，违者罪之”。这种“以法治驿”的措施，明初一贯是从严掌握的。洪武十三年（公元1380年）正月，吉安侯陆仲亨自陕西归，违反规定，擅乘驿传，“上怒责之曰，中原兵燹之余，民始复业，籍户买马，艰苦甚矣！使皆效尔所为，民虽鬻子女，买马走递不能给也。”^[28]后因陆仲亨勾结胡惟庸，以谋叛罪被杀。又洪武三十年（公元1398年）六月，驸马都尉欧阳伦（安庆公主之婿），违反茶禁，多次走私茶叶经过陕西出境，沿途骚扰驿递，虽大吏不敢问。有家奴周保者尤横，辄呼有司科民车数十辆，遇河桥巡检司（在今兰州市附近），擅箠辱司吏，吏不堪，将此一情况向上反映。朱元璋大怒，赐欧阳伦死；周保亦伏诛^[29]。为擅自驰驿而被贬官者亦有之，如洪武三年封的延安侯唐胜宗，曾因“坐擅驰驿递，夺爵，降指挥。”^[30]这些事例，充分体现了开国皇帝朱元璋严法治驿，以正纲纪，使得“驿递清乐，而里甲不扰。”^[31]“水马驿栉比蔓绵，恒处于有余”。^[32]

自太祖、成祖到宣宗朝（公元1368—1426年）这五、六十年间，为明朝的全盛时期，也是严法治驿的时期。永乐朝对驰驿的限制仍很严格，“惟军机重务，以符验给驿，余并禁止。”^[33]到宣德朝（公元1426—1435年），驰驿的规定就放宽了。“京官卒皆给驿”，“许进表官得宿驿舍”。过去御史只能骑驴，宣德朝允许乘马了。驰驿范围扩大的结果，元末泛滥给驿的弊端，在明朝中后期

又滋生漫延起来。兵部尚书张本有鉴及此，便指出：“驿马之设，本以飞报军机重务。今在外凡有符验官司及镇守官，每以常事泛滥给驿，旨宜禁止”。后来便规定“请（各地有司）年终各具一岁给驿起数及所干事务，所差人员，造册奏闻，以凭稽考。又凡遣人赍送敕书，例与奴（弩）马，及其返回仍前关给，此皆虚劳马力，请与驿驴及递运船”^[34]。宣德朝的驿弊已经显露，只是尚未恶化罢了。

到了明英宗正统朝（公元1436—1449年），驿政的弊端就很突出了：征收驿银，累害于民；敲诈勒索，营私舞弊。“竭民之财，穷民之力，辗转相传，无有纪极”。“通天之下，莫不皆然”。“即今海内民穷财尽，日不聊生，大抵驿传所致也。”^[35]在陕西境内，也因驰驿发生了一些惨绝人寰的事件。正统五年（公元1440年），陕西右参政郝敬乘传过华清驿，驿丞张耕野未在驿，郝敬命仆从到张驿丞家中将其捆绑，殴打致死。正统六年八月，刑科给事中庄某自陕西返京言：“诸驿马头多积年在役，马毙者，鬻子女以偿马，伤者哭之如父母。”^[36]

由于官吏残暴，虐待驿递人员，上行下效，产生了“驿棍”与“邮蠹”。他们是盘据驿递，把持驿务，包揽驿事，剥削驿夫的棍徒。按察衙门派出的差人，狐假虎威，敲诈勒索，刁难驿站，肆意多索夫马银两。“少不如意，拳殴驿官，鞭打驿卒，头无遗毛，身无完肤矣。若银色不足，砂置马背，箠楚马驹，绳絨马口，急迫疾跑死，不倒死亦不可再驰矣。”^[37]衙差与驿棍交相作恶，通同为奸，“民之罹害，不可胜言。”^[38]

明代中期弊端丛生的驿递事业，引起了一些有识之士的愤慨与忧虑，“清邮传以疏民困”之声四起，迫使明朝统治者不得不采取措施，进行改革。明代中后期较大的改革有三次：一为嘉靖三十七年（公元1558年）；二为万历三年（公元1575年）；三为崇祯二年（公元1629年）。

嘉靖年间的改革是由兵部奉旨主持的。嘉靖三十七年三月，世宗皇帝看了吏部尚书吴鹏等有关理财事宜的二十九条条陈后，对“水陆驿递裁减车船夫，停造舖陈，仍禁民间不得私造座船”一条，非常赞赏，下令兵部提出裁减驿站船隻、马匹的具体方案。不久，兵部拟定出“裁省驿递事宜”的具体措施。指出当时驿政弊端的严重性，同国初相比，“成法尽更，靡费百倍”。原因是吏治腐败，管理不善，勒索无度。既有站舡传，又增设官民座船；既有额定马驴，又增设帮马（备用马，类似元代站户的贴马）；既有正法应付，又有借冒关牌，分外逼索，导致驿费开支无度。针对此弊，提出除两京会同馆外，每驿裁减经费十分之三，非冲要驿站减十分之五。尽毁官民座船，以其费入官。各驿所省钱粮之半，解兵部充军费。还提出严格勘合管理，实行大小勘合按五字五十一条给驿。其它分关、倒关、改关及额外供应馈送、折干等，一律革除^[39]。这次改革的目的是，只是为了裁减驿传经费以充军饷；且五字五十一条的给驿范围仍很广泛，没有洪武、永乐年间限制的那样严格。由于改革不彻底，未收到大的效果。

万历初年的改革是由内阁首辅（宰相）张居正主持的。他为了挽救明王朝的危机，从政治、经济、军事上进行了一系列改革。他从削弱和限制官员驰驿特权入手，提出了清理驿传的六条措施^[40]：

（一）凡官员人等非奉公差，不许借行勘合；非系军务，不许擅用金鼓旗号。虽系公差人员，若轿扛夫马过溢本数者，不问是何衙门，俱不许应付。违者一体治罪。

（二）抚按司府各衙门所属官员，不许托故远行参谒，经扰驿递。违者抚按参究。

（三）有驿州县过往使客，该驿供送应得廩粮蔬菜，州县只送油烛柴炭，不许重送下程纸札，如有借此科敛者，听抚按官参究。

（四）凡经过官员有勘合者，夫马中火，只令驿递应付，有

司不许擅派里甲。其州县司府官朝覲给由入京，除本官额编门皂量行带用外，不许分外又在里甲派取长行夫马，及因而计路远近折干入己。

(五) 凡官员经由地方，系京职方面以上者，虽无勘合，亦令巡路兵防护出境，仍许住宿公馆，量给薪水烛炭，不许办送下程心红纸札及折席折币礼物。

(六) 凡内外各官丁忧、起复、改由开转、改调、到任等项，俱不给勘合，不许驰驿。

此外，还对驰驿的勘合管理、驿递检查等作了规定。张居正提出的六条，针对驿政弊害，抓住了病根，体现了朱元璋正肃纲纪的精神；加上他自己“以身先之”，作出榜样；对违例官员，严加惩办，如陕西甘肃镇巡抚侯东莱的儿子擅自驰驿，被革去官荫，因而收到明显效果，全国裁减驿传经费十分之三左右，对于当时驿递的振兴和发展起了一定的作用。但由于积习难改，贪婪成性的大官僚阶级，对现状的点滴改良也要拼命反对。万历八年（公元1580年）三月，南京兵部主事赵世卿以“宽驿传之禁”上书，公然反对改革。万历十年，张居正死后，反对改革者群起攻讦，指责他“裁削过当”，“累民贫民”，要求“酌量议复”。万历十二年（公元1584年）九月，昏庸的明神宗下令抄张居正的家，改革措施逐渐被破坏，明朝的驿递危机也随之愈来愈严重了。

到了崇祯初年，政治统治风雨飘摇，驿递经费筹措无着。崇祯二年（公元1629年）四月，正当高迎祥领导的陕北农民起义军风起云涌的时候，明代的最后一个皇帝却在北京颁发上谕，裁革驿递。这次裁革是在刑科给事中刘懋以“苏驿递，足国用”为名，接连上疏的情况下，由崇祯皇帝亲自主持的。这次裁革，比之嘉靖、万历年间的改革更为激烈，按照“俱裁十分之六”的指标，将万历三年钦定的五字五十一条给驿条例，一下子减为十二条。同旧的条例比，新条例更多地削减和限制了官员的驰驿特权。如，

京堂四品以下，过去凭牌符驰驿，现在一律裁革；都、布、按三司往来，过去可以驰驿，新规定无敕者裁革；部属升知府及知府进京朝觐，过去可以发给驰驿凭证，现在全部革除。又如钦差大臣出巡，过去有仪仗队（鼓、旗、吹手等），动用大批人马，新条例一概取消。所有这些，对打击官吏特权，抑止泛滥给驿等方面是有一定积极作用。但崇祯帝裁驿是在明王朝“大势已倾，积习难挽”，“溃烂而莫可救”的情况下进行的，矫枉过正，操之过急，必然是“欲安而得危，图治而得乱”^[41]。结果驿弊未能革除，民困没有苏减，反而把大批失业驿卒“逼上梁山”，纷纷参加农民起义队伍，在埋葬明王朝的熊熊烈火中添薪加油。

明末农民大起义首先在陕北发难，米脂县银川驿驿卒李自成被逼参加高迎祥的队伍，成为高迎祥部下的“闯将”，与崇祯帝裁改驿卒是有密切关系的。陕北地瘠民贫，生产落后，加上明政府增派军饷，大批农民承受不了，纷纷逃亡，也有的去当兵或驿卒。虽然陕西驿传极为繁忙，公车络绎，岁无虚日，平民疲于供应，驿卒疲于奔命，但能得到一点工食银粮，还可勉强维持生计。崇祯裁革驿卒，把一大批破产农民的生路完全堵绝了，必然发展到官逼民反。正如《明史纪事本末》卷72所说：“驿递之设，贫民不得自食者赖之，裁之太过，将铤而走险。”《流寇志》记述：“自燕赵迤西直秦晋，轮蹄孔道，游手之民，执鞭逐马走，多仰食驿糈。驿累既苏，轮蹄渐稀，驿丁车徒数千，岁俭无所得食，相聚为盗”。这就是明末“天下之驿皆裁，而乱独起于秦”^[42]的缘由。

第七节 明代驿、递、铺的设置

明代驿传的设置情况，概括言之，诚如《明会典》所说：“自京师达于四方，在京曰会同馆，在外曰水马驿并递运所”。会同馆设于明朝的南京和北京。洪武时，改南京公馆为会同馆。永乐六

年(公元1408年)八月,改顺天府燕台驿为北京会同馆,位于北京城内澄清坊北。北京有南、北二馆,北馆六所,南馆三所,分别接待各王府公差人员及外国进贡陪臣人等。

京外各地,于交通干线及通衢大道设水马驿。陕西的西安府通往京师的潼关道;通往汉中府和四川的凤翔府道及连云栈道;通往甘州的西安府——甘肃镇大驿路;西安府——延安府——榆林镇驿道,皆置马驿。它的任务是“递送使客,飞报军情。”

关于驿间距离和驿马配额,洪武元年规定,60里或80里设置一驿,基本是根据驿路沿途有关府州县治所的距离而定。“凡马驿设置马驴不等,如衢要去处或设马八十匹、六十匹、三十匹。其余虽非衢要,亦系经行道路,或设马二十四匹、十匹、五匹”^[43]。马匹多少是区别驿站任务繁简和该段驿路重要性大小的标志。驿站的设备、人夫、经费等定额,都是以马匹多少决定的。由于明朝失去了西北广大的牧场,马的来源困难,其马驿的规模比之元代的马站就大为逊色了。

明代地方行政组织,有繁、简、冲、僻的区别,因而驿站的规模也各有不同。洪武十四年(公元1381年)定地方繁简则例,凡“府”以田粮十五万石以上,“州”七万石以上,“县”三万石以上;或系王府、都司、布政使司、按察司所在地,并有军马守御,路当驿道,或边防重地,俱为“事繁”。如田粮不足上述标准,或僻静地方,俱为“事简”^[44]。陕西的西安府、凤翔府、汉中府兼而有之,为“事繁”之府;延安府、榆林镇位于边陲重地,驻大军守御,田粮虽不够多,也是驿务繁忙之地。因而有主干驿路相通,驿站规模都比较大。

一、驿站

明代陕西境内的驿站,前期、中期、后期由于经费、战争等原因,增损不定。就当时的陕西辖境来说,为巩固边防,抵御鞑

鞞侵扰，在沿边的延绥镇（榆林镇）、固原镇（陕西镇）、宁夏镇广阔地域间，墩台关口林立，设置驿所，用以沟通联系。由于环县以北至宁夏镇间地方行政机关不多，均仰赖军站，由当地百户充当站官，负责传报“虏情”^[45]。宣德六年（公元1431年）正月，对肃州卫（今甘肃酒泉）至庄浪卫（今甘肃永登）间二十一驿加以整顿，增加马铺，添置铺陈。宣德八年三月，因陕西边境诸驿，“或过于远，或过于近，人马劳逸不均”，根据军事需要，重新调整。为了加强与西藏的交往，永乐五年（公元1407年）于甘州卫（今甘肃张掖）、西宁卫（今青海西宁市）沿途设置驿站。永乐十三年（公元1415年）又派杨三保赴藏，“与阐教、护教、赞善三王及川卜、川藏等，共修驿站，诸未复者尽复之，自是道路毕通，使臣往还数万里，无虑寇盗矣。”^[46]这样，西藏地方的官、僧及商民，就可经由青海、甘肃进入西安府——甘州大驿路，或经由成都沿川陕驿路到西安府，再东去京师。

限于国家财力和旷阔、贫瘠地区的实际困难，连云栈道沔县以南的数百里路段在明初一段时间内未设置驿站，而以军站充传递。嘉靖《汉中府志》卷二记载：“栈道原设夫马比于别郡减少，因国初有充发安置甲军（罪军），……以供走递，故设立军站，与民驿协济公家者也”。但军站的夫役并非全为罪军，一般是于各卫所队伍中调兵卒协助，各以军官统领，分署诸驿，充任传递。军站人员皆给田亩，谪充者（罪军）的田亩所产，作为维持本人生活之用；派充者由于本人有薪饷，田亩所产作为出办粮草及买补马骡之用。军站与民站的区别，除走递驿卒是军兵而非民户外，且由国家拨给田亩以供驿站开支。万历《四川总志》及嘉靖《保宁府志》记有潼川州、保宁府至陕西宁羌州的十三个军站，而嘉靖《汉中府志》却无军站的具体记载，盖为军站逐渐改为驿站的缘故。

明代陕西境内的驿站，各个时期增损不定。如汉中府略阳县旧有峡口驿、白水驿；沔县旧有黄山驿，嘉靖、万历年间都先后

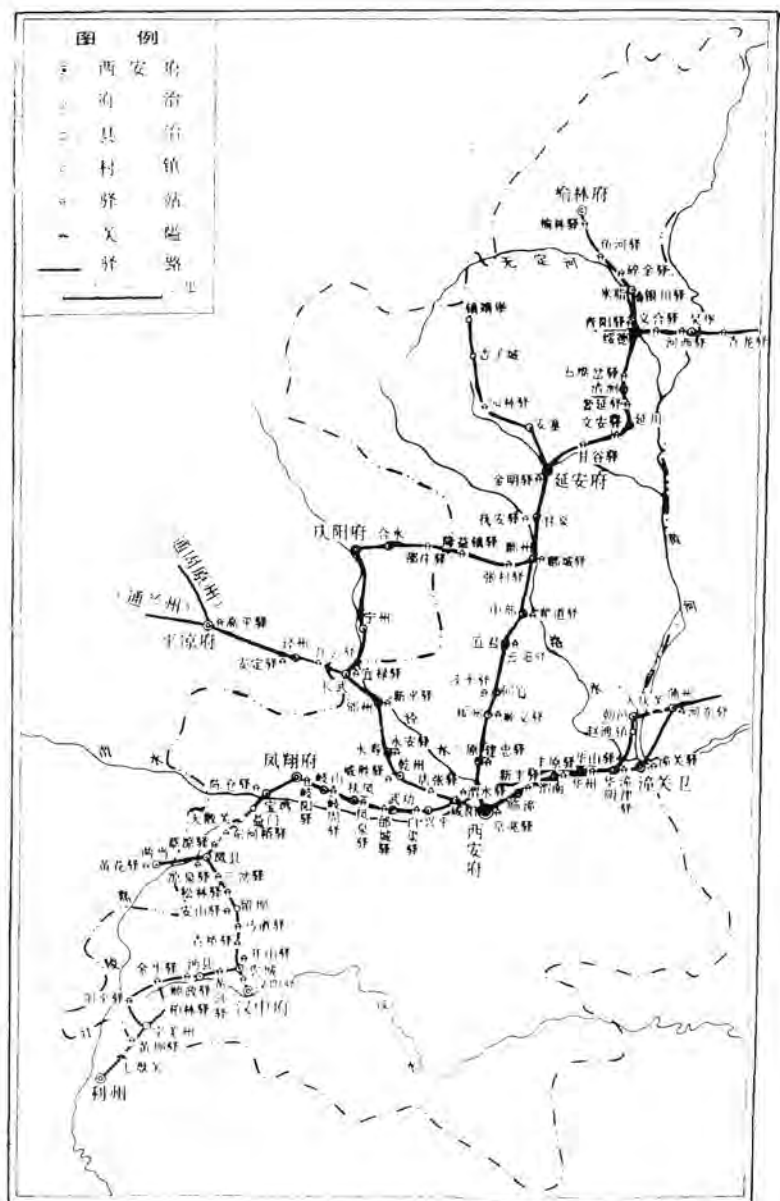


图 7-7-1 明代陕西驛站設置示意图

裁撤了。明末清初保存下来的驿站，西安府、潼关卫间有 6 个（见表 7-7-1）；西安府、榆林镇间有 23 个（包括鄜州以西、延安府西北、绥德州以东等三条支路上的 5 个驿站）；咸阳至长武县间 6 个；咸阳至凤翔府间 5 个；宝鸡至汉中府间 11 个；沔县至川陕边界 6 个，共 57 个驿站（见图 7-7-1）。

明代西安府、潼关卫间驿站、驿程表 表 7-7-1

驿 站 名 称	驿 程 (里)	备 注
京 兆 驿		在西安府治东南
新 丰 驿	50	在临潼县城内
丰 原 驿	80	在渭南县城内
华 山 驿	50	在华州城内，有马 22 匹，驴 40 头
潼 津 驿	70	在华阴城内，有马 22 匹，驴 40 头
潼 关 驿	40	在潼关卫城内，有马 22 匹，驴 40 头
说 明	1、由潼关东去，接河南阌乡县鼎湖驿 2、由潼津驿北去，至山西蒲州河东驿	

二、递运所

递运所为明代的一种特殊设置，是与水马驿不同的物资运输系统。递运所的设置与分布，既不普遍，又不均衡，在今陕西境内，只有潼关卫——西安府——长武县间的两条大驿路共设递运所 15 处，另外两条大驿路未置递运所。这是因为潼关道为通京师的驿道，设递运所以转输贡物。邠州、长武道为西安府、甘州两都指挥使司间的驿路，军事卫、所林立，设递运所以转运军事物资。没有设递运所的驿路，仍由驿站承担紧要物资的运输。由于递运所专司军需物资及贡物的运输，而且多设于大驿路上，所以，递运所与驿站相去不远，或者相邻，以便于使客密切联系。陕西境内的 15 个递运所，与驿站相邻的有潼关、华阴、渭南、西安、

咸阳、乾州、邠州、宜禄等8个递运所；罗文桥、新丰、灊桥、底张村、蒿店、底窖铺、停口等7个递运所(见表7-7-2)，距离驿站远者三四十里，近者十余里。

明代陕西境内递运所设置表

表7-7-2

递运所名称	间隔距离(里)	备 注
潼关递运所		在潼关街城西关，有牛200头
华阴递运所	40	在华阴城内，有牛200头
罗文桥递运所	60	华州城东10里，有牛200头
渭南递运所	60	在渭南县城东
新丰递运所	62	在临潼县东北18里
灊桥递运所	48	在西安府城东20里
西安递运所	20	在西安府治西
咸阳递运所	50	在咸阳县治西
底张村递运所	40	在兴平县东北30里
乾州递运所	70	在乾州治东北
蒿店递运所	75	在永寿县南15里
底窖铺递运所	45	在永寿县北30里
邠州递运所	40	在邠州新平驿西
停口递运所	40	在长武县东40里
宜禄递运所	40	在长武县宜禄驿东
说	1. 由潼关递运所东去，至河南阌乡递运所。 2. 由华阴递运所东北行，至山西安县县运司递运所。 3. 由宜禄递运所西去，至泾州高家凹递运所。	
明		

陆路递运所的运输工具为牛车及驮骡，关中地区由于地势平坦，以牛车为主。每大车一辆，载粮十五石者，配车夫三人，牛三头，布袋十条；小车一辆，载粮三石者，配车夫一人，牛一头。大车比较节省人力与牛隻。

明初，鉴于元代驿传与运输合设，互相干扰，影响驿传工作，

才成立递运所这一专门运输机构，力图使驿、递、铺三个组织，相对独立，各司其事。这在驿运的社会分工上，比前代跨越了一步。但限于当时的交通和经济条件，没有普遍设置。加之隆庆、万历两朝大批裁撤，一直没有全面发展起来。

三、急递铺

明代的急递铺和水马驿及递运所一样，创设于洪武元年（公元1368年）正月。

急递铺在明代的驿递机构中占的比重很大。这是因为驿站及递运所只设于驿路干线，而急递铺则设于每个州县。大县多至20处以上，小县亦有10处左右，如汉阴县有8处。平均每个州县按10处计算，明代今陕西境内共领四府（西安府、凤翔府、汉中府、延安府）、一州（兴安州直隶州）、79个州、县，急递铺当在800处左右，比驿站、递运所多十余倍乃至数十倍。

急递铺设施简单，人员很少，工食银微薄，国家财力负担甚轻，就传递全程之远来看，它的速度并不次于派专人骑马驰驿。故明代人说：“置邮传命，其来远矣。必十里一铺，以均其势；必昼夜不息，以急其务。上下公移，无远弗届，其事若细，而所系匪轻也。”^[47]“均其势”与“急其务”，正是急递铺的优势所在。但到明中期以后，逐渐因管理失当而造成制度的废弛，最后退居于无足轻重的地位，把置邮传命的任务，转移到驿站内。一方面加重了驿站负担，另一方面虚耗了急递铺的人力与经费。这是明代驿传工作的一大失误。

明代的急递铺，每铺一般相距10里，也有间隔15里或25里设一铺的。兴安州汉阴县的8个铺，相距10里、15里、20里，没有少于10里及多于20里的。接力传送，昼夜不停，是急递铺传递文书的显著特点。

急递铺中只有铺司和铺兵两种人员。铺兵，名为兵，实非兵，

要路每铺 10 名，僻路 4 人或 5 人，是“金选附近人民有丁力而少壮者充任走递。”^[48]铺兵是徭役的一种，凡充任铺兵者，可免除其他杂役。选定铺兵的基本条件，必须是有根脚的人，即从田粮在一石五斗以上、二石以下的农户中指派，且须“少壮正身”。如指派无籍之人，或非正身者，依律问罪。这是因为铺兵责任重大，用人必须慎重。铺兵每年的工食银七两二钱左右，比驿夫少。在长城沿边地区，多由军卒充任铺兵。

州、县所在地的急递铺称为“县前铺”或“总铺”。县总铺设铺司一人，负责巡视县内各处递铺。州、县官吏负责管理，每月亲临各铺检查。布政司所在地的西安府也设“总铺”，增设铺司二、三名，“专一赅送旨意公文，如有稽违，依例问罪。”

对于公文传递，各衙门入递公文，必须用坚厚好纸封裹牢固。无印信文字不许入递。要在排单上写明投递处所，注明并无破损，不曾拆动原封。如有破损及拆动原封者，须于封皮上注明责任铺兵的姓名。

明代急递铺的铺舍设施和走递方式方法，大体和元代相似。汉阴县铺的房舍，有正厅、中堂、后厅、门房、厢房。与邻县接壤的铺，有“官房”、“吏书房”，供过往官吏食宿或停歇之用。

第八节 驿站的人员、设备及经费来源

一、驿站的人员

明代驿站的人员组成，包括官吏、夫役两部分。

(一) 管理人员

明代州县的驿站设驿丞，递运所设大使。驿丞的来源为承差，递运所大使的来源为吏员；驿丞和大使均无品级，但驿丞三年期

满，即可开具证明，赴吏部听选按规定考核铨叙；大使则需任职九年方为役满。

驿丞为一役之长，“典邮传迎送之事。凡舟车、夫马、廩糗、庖饌、裯帐，视使客之品秩，仆夫之多寡，而谨供应之”^[49]。驿丞的金选资格较严，须在“民间丁粮相应殷实之家，选其财貌可用者，县申州、州申府，府申布政司，方许收参。有私过者充吏役”^[50]。而吏员仅须“身家无过，年三十以下能书者。”^[51]

驿丞的职务虽然不高，岁俸银不过二十两左右，但在“马驿冲处”，竟可岁入数千金。明代后期官场腐败，唯贿赂是求，驿丞的委派也不例外。各地驿站任务有繁简的不同，地区有贫富的悬殊，委派驿丞时也出现了上、中、下三等的差别。“上缺”是指油水大的肥缺，约占 $1 \sim 2/10$ ；“中缺”的条件一般，约占 $3/10$ ；“下缺”为贫瘠之地的苦缺，约占 $6/10$ 。布政司在委派驿丞时，营私舞弊，把“上缺”派给“素相习熟，岁时有贿”的亲朋好友；把中、下缺派给无力行贿者^[52]。“陕西京兆驿支费特烦，其丞岁获数千金”^[53]在陕西西安府京兆驿供职，其收入超过岁俸百倍以上，除非侵吞公款、受贿或尅扣夫马工食，绝对不会有这么大的外快。因此，明代人称驿站为逐臈分肥之地^[54]。

偏僻边远地区的驿站，也有未设驿丞的，如长城沿边地区，由卫所的百户为驿官。在交通要道上，也有未派驿官的。如汉中府的开山、青桥、安山等驿站，都是洪武初年设置的，永乐朝发给印记，而布政司迟迟不予派官，只好委派乡老管理，直到宣德九年（公元1434年）才正式委派驿丞。

驿丞虽然官卑职微，但送往迎来的对象却是显官大吏，责任重要。所以，当时人说：“秩莫卑于驿官，事莫纷于邮务”。“驿官，卑官也。所承接非尊官大人，则奉上命强有力也。而所支給钱粮，又臈人竟逐也。势不能抗上以伸法，力不能庇下以自全”^[55]。因而，时有发生达官显宦殴打驿丞致死的事。

驿站及递运所的吏员，通常均为一员，称为“攒典”、“典吏”或“吏”。吏的职责为协助驿丞管理夫役，应付差使，处理文书。九年役满，依法可得杂职出身。

（二）夫役

明代的驿递夫役，早期只有额设夫役，后来里甲夫役也参加驿运工作。

夫役也称驿卒，包括马夫、水夫，轿夫、车夫、驴夫、馆夫、厨夫、门子、库子、斗级等等。夫役数量庞大，来源复杂。有受雇常年在驿站服役的职业驿卒；有自备口粮轮番到驿站服役的贫苦农民；有到驿站服役的边防戍卒；还有被发配到边远驿站服刑的囚徒。受雇的驿夫收入微薄，岁工食银不过七两二钱至十两左右。夫役中最苦的工作为轿夫、扛夫。“百姓之差，驿递为重；而驿递之差，轿扛为重；招募贫民，一日才得银二分耳，一身八口供养取给焉”^[56]。

明代中、后期驰驿冗滥以后，常于额定夫马以外，增索数倍。州县为满足差使的贪欲，驿站夫马不足，只得取给于里甲夫马。里甲差徭名目繁多，有接递夫、接递皂隶、接递灯夫、接递吹鼓手、听用门子等。

洪武至正德（公元1368—1521年）这百余年间，实行“力役亲当”办法，贫苦农民为驿递服役的名目繁多，夫役无息肩之日，民无喘息之时。“当农时方将举趾，朝为轿夫矣，日中为扛夫矣（扛抬官物），暮为灯夫矣。三夫之候，劳而未止，而又为纤夫矣。肩方息而提随之，稍或失驭，而长鞭至焉。如此而民奔走之不暇，何暇耕乎！”“近见五铺，方得七家，七家力能役者，犹不满七人，而五铺之地方十里，无余夫焉”。“地方此七家也，铺兵此七家也，农夫此七家也，三其七而当二十一家之夫，时或一日，而轿、扛、灯、纤并役，是又四其七而当二十八家之夫也。夫以一日一家，

而当七役，仍且不免于鞭扑，民欲不遁不可得也。”^[57]朱元璋的家乡尚且如此，陕北偏远地区的战地，差使之多，夫役之苦，当不比凤阳府为轻。

驿站夫役的职责是：马头、骡头、驴头等，管收买马匹骡驴、杂物、铺陈。陆夫管接扛送轿。厨夫管制造饭食。马驴夫负责喂养马驴，答应差使。库子，司管理及出纳物件。廩米库子专管廩粮，又称廩给。驿站实行供给制，差使按规定标准供给饭食。过路差使，供给三升；止宿者供给五升，此即所谓“行三坐五”。铺陈库子，专管所用床褥、被、帐之类。草库子管草料。斗级，负责仓库的保卫。防夫，管驿站安全。车夫管驾车。看囚夫，负责过往犯人的看管。

二、驿舍

驿舍是驿站的房屋馆舍。驿舍的规模虽有大小的不同，但建筑规格大体相仿，大同小异。

明代的驿舍建筑，颇似衙署。有厅堂、仪门、驻节堂、穿堂、后堂、鼓楼、厢房、耳房、库房、厨房、马厩房等。大门上有横额，署写驿站名称。仪门又称中门，在大门与正厅之间。穿堂是连接前后厅的走廊。库房又分粮库、草料库、铺陈库、什物库等。驿丞有治事及眷属住所；吏役也有办事处所。奉差官吏有用餐止宿之所，夫役有候命之所。此外，还有马神、牛神庙，借神的力量，保护牛、马平安。解送犯人，一般通过驿站，因而，也有羁留过境人犯的驿狱。鼓楼供值更守夜者远眺来往的车马，以预作接待准备，使“迎接从容，不致仓猝”^[58]。沿边地区的驿站，筑有城池，作为守御之用。

递运所一般有大门、正厅、厢房、牛车房、牛神庙。交通冲要处的递运所，也有中门、后堂、大使公寓、大使宅、点卯厅等建筑。

三、铺陈

铺陈包括床褥、缎被、枕、席、帐、手巾、浴巾等生活用品。明制，驿站“铺陈管支，俱照马出办”^[59]。马分上、中、下三等，铺陈亦分上、中、下三等。上等铺陈支应上等差使，中、下等铺陈支应中、下等差使。不过，规定是规定，实际情况并非尽然如此。陕西耀州顺义驿，额设中马四、下马四，驴十头，额设铺陈与马、驴相等。但同官县漆水驿，额设马二十六匹，额设铺陈只有十八套。

明代在正德以前“力役亲当”时期，所有驿站铺陈均由应役的人制备，“五年一换”^[60]。嘉靖、万历朝以后，随着“一条鞭法”的实行，以纳银代役，折征价银，由官衙置办，三年或五年一造^[61]。

四、驿站经费的来源

明代驿传的开支很大，是农户的一项沉重负担，“以有限之财，应无穷之征”；“一罹是差，产立尽矣！”^[62]

明代初、中期，实行的是“验民田粮出备”夫马的办法，即驿站的夫马车船等项费用，按役法规定由被定的民户承当，称为“力役亲当”；也叫“民当”。官府仅负担廩给米粮与饲草。“力役亲当”是将纳粮农户分成若干等级。如：粮一百石者出上马一匹，八十石者出中马一匹，六十石者出下马一匹；一户粮不及百石者，许众户合粮并为一夫。到嘉靖、隆庆两朝（公元1522—1572年），开始“忽行忽止”地实行“一条鞭法”，“赋役合并”，按照原定民户的田粮折征“站银”，由官府负责支银买办马匹、铺陈，雇募夫役应役，谓之养贍夫。而养贍夫经常借口费用不敷开支，又向原定民户索取钱银，苛扰很大。到万历朝张居正大力推行“一条鞭法”以后，各种徭役均以纳银代役办法折征价银，由官府雇役，与民无涉。自此以后，驿递机构有了经费

预算，称为“官当”，即由官衙统一收支。“官当”也有弊端，据《明实录》记载，陕西西安、延安、凤翔、汉中以及当时管辖的平凉、庆阳六府驿递，“民当”改为“官当”后，驿银增加一倍至二倍。吃了大锅饭，都大手大脚地花钱。

明代的驿站经费预算，范围各有不同：有的以省、府为单位，有的以州、县为单位，统筹统支。在经费支配上，又分“存留本州（县）”和“协济”他地两项。“协济”制度是明代分配驿银的一种措施，即“以彼有余，益此不足”。这种协济关系很复杂，一是分配不合理，有的既协济他站，又靠别单位协济。陕西乾州是以州为单位编制预算，内分存留本州威胜驿及本州递运所一项，和“协济”京兆驿及庄浪卫沙井驿一项。

据《乾州志》记载，乾州驿递的经费预算如下：

额征总数：年共银七〇七〇两五钱二分六厘五毫。

款项内容：1、存留本州威胜驿直支银二七四两七钱七分五厘；募夫工食银一六八七两九钱八分六厘二毫八丝；斗级工食银二一两六钱。2、存留本州递运所薪水纸红银一六两八钱；募夫工食银二〇五一两五钱六分九厘；斗级工食银一四两四钱。3、协济（外解）沙井驿（在庄浪卫南190里）、并京兆驿（西安府）站银三〇〇三两四钱五分八厘三毫二丝。

从乾州驿递经费预算中得知，存留本州驿递款额仅占全部经费的57%多，另外42%多要协济外地。其协济对象，沙井驿为贫瘠地区；京兆驿为任务繁重，开支浩大驿站。

“协济”的本意是好的，但流弊也不少。一是长途解银，劳民伤财；二是不及时解送，或长期拖欠，影响被协济驿站的工作。“有数月不解者，有半年不解者，彼以出纳之名，置之度外。此以子母之息，累之局中。”^[63]崇祯元年至十年（公元1628—1638年），陕西甘肃甘镇站（驿）每年驿银二万八千余两，原由西安府属蒲城、朝邑、乾州、邠州、同官五州县协济，平时

每年至多协济五六成或七八成，到崇祯十五年（公元1632年），共拖欠八万四千余两，致使“驿递（马匹）倒毙殆尽，军（卒）大半皆逃亡，呼军无军，呼马无马”。“甘肃一路驿传尽为无人之境。”^[64]更有甚者，由于官吏侵渔，或协济单位挪借别用，经常发生征银不解，或不按时解送，或解送很少的现象，迫使等米下锅的被协济单位“差役催取，十不得一。往来冒费，竟致乌有”^[65]。这样，必然导致一些贫瘠地区的驿站募夫逃散，驿站倒闭。经验证明，政治的清明与腐败，官吏的廉洁与贪婪，法纪的严肃与松弛，均关系到驿递事业的兴衰。

第九节 明代的驿券、驿律及其特点

一、符验、勘合、火牌和路引

驿券是差使人员驰驿的凭证，没有驿券的人，严禁驰驿。但在不同时期，驿券的名目各异。大体说来，明代的驿券包括符验、勘合、火票三种。黎民百姓外出旅行，须持“路引”，违者关津擒拿，依律治罪。

（一）符验

洪武初，驰驿者发给关文。洪武四年（公元1370年）颁制三种符牌：一为宝字牌，限于军机文书，只许都督府、中书省长官奏请发给，加盖御玺。二为军中调发符牌，用铁制，长五寸，阔二寸五分。上刻二飞龙，下刻二麒麟。上端有圆孔，贯以红丝绦。三为金牌信符，用于茶马交易，限于和陕西毗邻的西番诸国往来。牌上有篆文“皇帝圣旨”四字；左有“合当差发”，右有“不信者斩”。

凡持有符验的公差人员，由各地驿站起派运输工具。发符验

的单位，包括各省的都、布、按三司及卫所。陕西宁夏卫发给符验四道^[66]，以利军用。布政司发给十道、六道、五道不等。

明初的符验用黄麻织成，上面分别织成船、马图形。起船者用“水”字号，起马者用“马”字号。起双马者用“达”字号；起单马者用“通”字号；起站船者用“信”字号。即乘用的交通工具及数量，是以不同的字号加以区别。“达”字最优，“通”字、“信”字次之。差事完了，缴回销号^[67]。

（二）勘合

勘合又叫半印勘合，用纸制成。“其制以簿册合空纸之半，而编写字号，用内府关防印识之。右之半在册（存根），左纸册付天下布政使司、都指挥使司及提刑按察司、直隶州、州、卫所收之，半印纸藏于内府。凡五军都督府、六部、察院有文移，则于内府领纸，填书所行之事以下所司。所司以册合其字号，印文相同则行之，谓之半印勘合，以防欺弊”^[68]。

勘合使用较早，洪武二十六年（公元1393年）即规定，凡在内公差人员因军情重务及奉特旨差遣给驿者，由兵部填给勘合。嘉靖以后，为了纠正泛滥给驿，规定以勘合全部代替符验，原有持符验的官员，就失了驰驿凭籍，有利于配合当时对邮驿的改革。

勘合与符验比较，优点是制造、使用方便。缺点是：符验是用丝麻织成，不便伪造；而勘合乃为一纸文书，容易伪造，有人以盗印、洗补、涂改、冒名顶用等办法以假充真。所以，颁制勘合的目的虽在防止滥用驿递，结果则比符验造成了更多的弊端。

（三）火牌（火票）

明初旧制，飞报军情用火牌，取其“火速”、“火急”之意，由兵部制发。万历三年（公元1575年）议准，依照火牌规格改以纸票印发通行，故又称为“火票”。

兵部制发火票的目的，是为了“多填夫马廩粮”^[69]。于是，各衙门争相效尤，遂使火票之制遭到破坏。火牌（火票）之制，“止许一人一马，给与饭食。凡经由水路与不系军情，不许擅用，例甚严也。”^[70]兵部为求其快速，又假照勘合支府廩给，口粮，持火票者为多领取廩给，在途中故意停留延宕时日，结果达不到火速传递军情的目的。这是兵部的失误。

（四）路引

洪武十九年（公元1386年）颁行的《御制大诰续编》中，多次提到“路引”。明代的“路引”是由秦汉的“传”、隋代的“公验”、唐代的“过所”、宋代的“公凭”演变而来，是出门旅行者所持的身分证明。路引由本人所在地官衙具写，填明籍贯、年龄、职业、行李多少和旅行目的，重点用于非军籍人员。途中的关津、逆旅，要详细查对引目。如有差异，立刻擒捉赴官。检查人员若有疏漏，要处连坐之罪。

明弘治年间（公元1488—1505年）将行人持“路引”定为法律。“凡军民人等往来，但出百里者，即验文引。凡军民无文引，及内官内使来历不明，有藏匿寺观者，必须擒拿送官。仍许诸人首告，得实者赏，纵容者同罪”。“凡天下要冲之处，设立巡检司，专一盘诘往来奸细，及贩卖私盐，犯人逃军逃囚，须要常加提督。”^[71]“凡无文引私度关津者，杖八十。关不由门，津不由渡而越度者，杖九十。若越度沿边关塞者，杖一百，徒三年。因而出外境者绞。若军民出百里之外不给（路）引者，军以逃军论，民以私度关津论。”^[72]

明代的“路引”和汉代的“传符”一样，要付钱买。“警巡坊厢，路引之弊赃多。重者（钞）一锭，中者四贯，下者三贯，并无一贯两贯引一张者。其引纸皆系给引之人自备。（南城兵马赵指挥）兴胜却乃具文关支，三年间一十五万有奇。已往七年不追，

止追十八年半年纸劄，其钞已盈万计。”^[73]可见贪官污吏，利用职权，敲诈勒索，贪污人民引费之多。

由于“路引”有保证行旅安全的作用，于是发生了用空白路引去京城引走逃犯的问题^[74]。因此，对出具空引者，处以死刑。没有“路引”亦可通行的唯一例外，是赴京告密的地主豪绅。^[75]他们的所告对象，多为反抗明朝反动统治的农民起义军，因此受到优待。

明代的“路引”，主要是为了防范适龄壮丁逃避兵役，防止农民串通造反，以维持其专制独裁统治^[76]。

二、明代的驿律及其特点

朱元璋称帝后，不但立即下令在全国各地设置驿递，而且以唐律为样板，制定律令。经过多次修改，于洪武三十年（公元1397年）颁布《大明律》，内《兵律》中有《邮驿律》十八条；另有“例”十条。“律”为正文，“例”为附注，即所谓“例者一时之旨意”。根据《明律集解附例》，知明代后期贯彻执行的十二条驿律，在禁例及罚则方面，主要为“驿使稽程”；“多乘驿马”及“枉道驰驿”；“多支廩给”；“文书应给驿而不给”；“公事应行稽程”；“占宿驿舍上房”；“乘驿马贳私物”；“私役民夫抬轿”；“病故官家属还乡”；“承差转雇寄人”；“承官畜产车船附私物”；“私借驿马”等。以上各条，均有具体禁、罚标准。它是唐、宋以来有关驿律的经验总结，是中国封建社会后期较为完整的驿递法典。

明代驿律的主要特点是：

（一）以法治驿，严法治驿。以“驿使稽程”来说，必须按规定时限到达，违者，常事杖打，失误军机者，斩。起解官物违犯期限，杖打；起解军需违限者，罪加二等；造成临敌缺乏，失误军机者，斩。

理松懈，效率很低。

“枉道驰驿”是差使人员为了逃避检查，或私访亲友等原因故意绕道而行。据嘉靖《高陵县志》记载：“自夫有识以来，凡出使三边及四川、云南贵卿大夫士，及差使人役，率远避省城（西安府京兆驿），辄取渭南或临潼径趋高陵。西来者亦然。”绕过京兆驿，以免稽查挂号。

三、驿马分等级及马、驴区别供应

明代陆驿的马匹分上、中、下三等，依事情缓急，公差人员的身份区别供应。驴无等级，而供应马、驴亦有不同。但各个驿站的上、中、下马，并非以额定总数定出比例；驿马与驿驴也没有一定比例。如潼津驿（在华阴）和潼关驿，均为额设中马 11 匹，下马 11 匹，驴 40 头，而无上马；且驴多于马。¹⁷⁷¹马匹以外又有驴、骡，是为了应付各种不同的差使。

明代的“应付通例”（给驿条例），各个时期的宽、严变化很大。洪武年间，对公差人员给驿的限制非常严格。洪武二十六年（公元 1393 年）制定的给驿条例，只说“给驿”；而且限于“赍擎诏旨敕諭”；“飞报军情重事”；“奉特旨差遣”；“亲王进奉表笺及差人赍奏本赴京奏事”；“钦差各部官、监察御史往各处追问等项，并带去问事人、监生、书吏人等”；“公侯、驸马、都督、将带从人一名”。¹⁷⁸¹永乐初年，重定给驿条例，规定：“陆路、都司所委官乘自己官下马、驿驴；布政、按察二司委官，乘官给马、骡、驴，承差人等悉自备；诸番朝贡使至市舶提举司驰报者给驿”¹⁷⁹¹。嘉靖年间，驿禁松弛。嘉靖三十七年（公元 1558 年）颁布的《应给勘合条例》，按五种类型分别编为“温、良、恭、俭、让”五字五十一条，其中“新选云、贵、川、陕行都司所辖地方官赴任”，给“俭”字号勘合，共二条。因“赍擎诏旨敕諭”，洪武年间只规定“给驿”；而宣德、成化、嘉庆年间却规定“陆给双马

(二) 区别经济赔偿与法律治罪。“凡出使人员多给廩给者，计赃以不枉法论。”“强取者以枉法论，官吏不坐。”“枉道驰驿”因而走死驿马者，“追偿马匹还官”。不曾枉道而走死驿马者，“偿而不坐”。

(三) 既追究刑事责任，又追究经济责任。如损坏舖舍公物，“私役民夫抬轿”，既要按价赔偿，按规定补给费用，又要杖打。

(四) 既追究当事人的责任，又追究主管官吏的责任。如公文延误，隐匿及私拆官方文书，不仅处分当事人，还要对驿舖的主管人员，以及州、县的提点官员，层层追究失职官员的领导责任，依法制裁。

(五) 具体情况，具体分析，依具体情节，区别对待。对主观原因与客观原因，罪与非罪，坐与不坐，都要具体加以分析，恰如其份进行处理。以法治罪，以理服人。如“驿使稽程”条，就根据不同情况，区别量刑，或免于处分。驿使违限，处分驿使；驿官将好马藏匿，推故不即应付，罪坐驿官。其遇水涨，道路受阻，不坐。衙门官吏将公文送达地点题写错者，罪坐题写之人，驿使或承差人不坐。

明代的驿律制定得比较全面、合理；中期以前贯彻执行也比较认真。但中后期吏治腐败，有些规定也大打折扣，或成了一具空文。以“驿程违限”来说，据成化二十二年（公元1486年）四月二十一日兵部题定的一件事例，知云南、陕西等处公差人员，常夹带土产奇货，沿途售卖，或替人寄送人事物件，致使驰驿违限。“本部（兵部）议得，甘州、庄浪、西宁等处差来奏报声息舍人，有止该十日半月之程，延至一月方到者；有止该二十日，延误五十日以上者。……”西安府至北京2650里，“止该十日之程”；甘州至北京（经西安府）5400里，“止该二十日”之程，日行程都未超过300里，比之唐、宋的规定就相差很远。而承差人员敢于沿途滞留，竟至超过限额时间一倍以上，充分说明当时管

(上马),水给站船(高级驿船)”。因“飞报军务重事者”,洪武、宣德年间规定“给驿”;成化、嘉靖年间却规定“陆给双马”,并“往回应付双马”。“差办事官行人舍人等,往各处催摄公事”,洪武年间规定“陆路远者与脚力,或车辆马匹”;嘉靖年间却规定“陆与下马,水给站船,俱往回应付”。“文武官员到任一千五百里之外”,洪武年间规定“应付脚力”,嘉靖年间规定陕西、四川二行都司所属官员赴任,“陆路应付驿驴,车一辆;水路红船(一般驿船)”。总之,在供应交通工具方面,洪武、永乐年间最严;宣德、成化年间开始放宽;嘉靖以后就更宽了。放宽规定,直接增大了驿费支出。如驿站原有驿马、驿驴,中期以后“给驿条例”中没有驴、骡,就全部置备驿马。水路原来以站船为上等,红船次之;后来又出现了比站船更高级的座船。更有甚者,陆路驰驿官员,发展到不乘马而乘轿。仆从人员不但多带,而且他们不乘驴而乘马。

明代初期的马匹分等级,对节省驿费开支大有好处。因为驿马分上、中、下三等以后,其马价及舖陈所费,相应有所减少。当时规定上马每匹银42两;中马38两,下马35两3钱3分。驿驴每头银20两左右(包括舖陈、马驴夫工食银及草料所耗在内)。少用上马,多用下马;或少用马匹,多用驿驴,在“力役亲当”时期,可直接减轻役户的负担;“征银代役”以后,可减轻国家开支。为了满足贪官污吏的享受欲望,不考虑国家财政负荷能力,必然造成明中后期多次裁革驿站及其经费,以致到了不可收拾的地步。

明代近三百年的驿递发展过程,始终处于膨胀与紧缩交替进行之中。膨胀是由于给驿泛滥,且不断提高驿站交通工具等级;紧缩是由于官府财政窘迫,不得不加以约束限制。而驿递事业的发展超过经济能力,又没有清明的政治予以保证时,纵有严刑苛法,也是令不能行,禁不能止。特别由于封建等级制度作祟,即

如因私事外出，也以能驰驿为荣。若私人租赁车船，或乘下马、驴头，便有失身份、体统，这就是封建官吏不顾人民死活而违禁驰驿的原因。

第十节 明代驿递的组织管理

明代中央主管驿递的机关为兵部车驾清吏司，为兵部四司之一，掌“……驿传、厩牧之事”^[80]。车驾司的具体职掌是：一、管理两京会同馆及全国水马驿、递运所和急递铺。二、管理给驿符验。三、制定并执行邮驿典章制度，如应付勘合条例、给船条例及拨夫条例等。四、掌管邮驿的开设、关闭和变更。凡新开地方堪设驿站、递运所，或旧设驿所距离较远，往复不便，需要添设，必须派人实地勘察，并将位置、距离及交通情况绘成地图，连同所需马、驴、车、船等数目上报。经批准后，工部负责营造驿所，吏部委派官员，礼部颁发印信，所需丁夫由有关部门派充。五、对邮驿行政进行监督检查管理。^[81]

《明南京兵部车驾司职掌》分工更细，下设六科，分工负责。一、都吏科，掌管马匹船隻调动，发给船票勘合，按照差拨条例，管理总库及经费收支。二、递发科，按照给驿条例，应付勘合火牌，掌管前站及三关摆渡。三、马政科，掌管军马数字，点验马匹，制定营官管马职责，收买马匹，烙印标记，处理老马，并处理违制事例。四、会同科，掌管南京会同馆马匹征派及馆夫编制。五、力士科，管理南京各城门、衙门、陵卫等守卫人员。六、草料科，管理各草料场及经费收支。

明代官衙虽然冗官闲员很多，但管理驿递的兵部车驾清吏司却涉及很多具体事务，忙碌不堪。正如《明南京兵部车驾司职掌》的纂修者祁承燾所言：本司“事务浩繁，巨者如贡舫、马政之出入，细者如竹头木屑之关支。邮符（驿券）请给不时，丁役告补

无定。”还有经费筹措艰难，更是兵部头疼的事。

地方上的驿递事务，由各省承宣布政使司和提刑按察使司双重领导，而以按察使司为主。《明史》记载：“布政使掌一省之政，……参政、参议分守各道，及派管粮储、屯田、清军、驿传、水利、抚民等事”，主要负责对驿递的监督、稽核。实际上，隶属于按察使司的“驿传道”，是地方驿传的主管部门。《明史》又载，“其兵备、提学、抚民、巡海、清军、驿传、水利、屯田、招练、监军，各专事置并分员巡备”。“按察副使僉事分司诸道，提督学道、清军道、驿传道”。陕西清军兼驿传，这是由于陕西处于国防前哨，驿递的主要作用在军事方面。

省以下的“知府”，为“掌一府之政，宣风化，平狱讼，均赋役，以教养百姓。……若籍帐、军匠、驿递，……虽有专管，皆总领而稽覆之”^[82]。知府对驿递也有领导、监督、检查之责。各州、县的驿站，设有驿丞，“掌邮传迎送之事”。递运所设大使或副使；急递舖由州县官直接负责管理。

明代陕西的西北边地，军事活动较多，宁夏、甘肃“九边”之地，则由行都指挥使司及当地军事卫所直接管理，驿站实际成了军站，驿夫多由兵卒充任。

总之，明代驿递的管理，是因地制宜，主要为军事服务。

参 考 文 献

- 〔1〕〔25〕〔43〕《洪武实录》卷25
- 〔2〕李启芳：《明代边墙沿革考略》。《禹贡》半月刊，1936年3月，5卷1期。
- 〔3〕洪亮吉：《历史档案》卷17。
- 〔4〕嘉靖《宁夏新志》。

- [5] 《北虏事迹》。
- [6] 方以智：《物理小识》卷9《草木类》。
- [7] 《榆林府志·兵志·边防》。
- [8] [9] 《读史方輿纪要》卷57。
- [10] 《明史·一七七·王复传》。
- [11] [80] [明史·七六·职官志]。
- [12] [13] 《明史·三三一·西域传·三》。
- [14] 《读史方輿纪要》卷56《汉中府》目引《褒中志》。
- [15] 顾炎武：《天下郡国利病书·五五·陕西一》引陆文裕《知命录》说普定侯“修连云栈桥四十五处”。
- [16] [20] 严如煜：《汉中府志·一·栈道图考》。
- [17] 《读史方輿纪要》卷56。
- [18] [19] 王士性：《广志绎》卷3、卷5。
- [21] 洛阳周代韩君墓门。引自刘广生：《中国古代邮驿史》第九章。人民邮电出版社1986年6月版。
- [22] 《后汉书·梁冀传》。
- [23] 酈道元：《水经注》。
- [24] 王微：《龙桥名议》。
- [26] 《洪武实录》卷166。
- [27] 《昭代王章》。
- [28] 《洪武实录》卷129。
- [29] [31]：顾炎武：《天下郡国利病书》卷61。
- [30] 《明史·一三一·唐胜宗传》。
- [32] 王夫之：《蠹梦》“驿递”。转引自刘广生：《中国古代邮驿史》第九章。
- [33] 《永乐实录》卷11。
- [34] 徐学聚：《国朝典汇》卷162。
- [35] 刘广生：《中国古代邮驿史》第九章第297页。

[36] 《英宗实录》卷 80。

[37] 阙名：《今史》。转引自刘广生：《中国古代邮驿史》第九章第 302 页。

[38] 嘉靖《建宁府志》。

[39] 《嘉靖实录》卷 485。

[40] 《明会典》卷 148。

[41] 彭孙贻：《流寇志》卷 1。

[42] 《增订晚明史籍考》。转引自刘广生：《中国古代邮驿史》第九章。

[44] 《洪武实录》卷 139。

[45] 陆蓉：《菽园杂记》卷 1。

[46] 《明史》卷 331。

[47] 正德《南康府志》。

[48] 《明会典》洪武元年制颁。

[49] 《明会典·职官志》。

[50] 《明会典·一二·承差·知印》。

[51] 《明会典》卷 8。

[52] [54] [69] [70] 张萱：《西园闻见录》卷 72。

[53] 《宪章类编·二九·驿传》。

[55] 刘广生：《中国古代邮驿史》第九章第 282 页。

[56] 姜宝：《驿传议》。载《明经世文编》。

[57] 顾炎武：《天下郡国利病书》卷 33。

[58] (明) 陈链：《重建铁岗驿鼓楼记》。

[59] 万历《庐州府志·四·徭役》。

[60] 嘉靖《贵州通志·偏桥驿·舖陈》。

[61] 嘉靖《临江府志·清江递运所·舖陈》。《嘉兴府图记·嘉禾递运所·舖陈》亦同。

[62] 嘉靖《延平府志》、《海瑞集》。转引自刘广生：《中国

古代邮驿史》。

[63] 吕维琪：《新安驿累条议六项》。

[64] 《明崇祯年间驿递制度史料》。载《历史档案》1983年第1期。

[65] 明万历三十年兵部议覆保定巡抚汪应蛟《议处驿传钱粮疏》。

[66] 《明会典·一四九·符验》。

[67] 《明史·舆服志》。

[68] 《洪武实录》卷141。

[71] 《弘治会典》卷133。

[72] 《明律·一五·兵律》。

[73] 《大诰续编·匿奸卖引·三六》。

[74] 《大诰三编·空引偷军·五》。

[75] 《大诰·文引·四六》。

[76] 吴晗：《传·过所·路引的历史》。《中国建设》1948年1月10日5卷4期。

[77] 隆庆《华州志》。

[78] 《明会典·一四八·驿传四》。

[79] 《永乐实录》卷24。

[81] 《明会典》。

[82] 《明史》。引自刘广生：《中国古代邮驿史》。

第八章 清代道路交通的新格局与驿运的衰落

清代的官马驿路，以京师为中心，分为官马北路、官马西路、官马南路三大系统。官马西路系统贯穿西北、西南各省、区。官马西路包括“皋兰官路”和“四川官路”两大干道，即由北京经直隶省保定府（今河北保定市）和正定府（今河北正定县），向西至太原府（今山西太原市）后，南下平阳府（今山西临汾），过陕西潼关，折西达西安府（今陕西西安市）。又西行至咸阳县后，分出二支：向西北经陕西乾州（今乾县）、邠州（今彬县）、长武及甘肃泾州（今甘肃泾川）、平凉府（今甘肃平凉市）至兰州府皋兰县，为“皋兰官路”；向西经凤翔府后折西南行经宝鸡、凤县、留坝厅、褒城、沔县、宁羌州（今陕西宁强），达于四川成都，称为“四川官路”。这两条官路是清代陕西省境内的官马大道。

另外，在陕西北境，沿着明长城还有一条主要用于传递军事情报的“塘路”，也称军路。这条军路由北京北出，自昌平州迴龙观军站起，越八达岭、经怀来县、保安州、宣化府、张家口厅、李信屯堡至山西省天镇县积儿岭军站，复经大同府、保德州，过黄河，又经陕西省府谷、神木县达榆林府榆林军站。再西，经陕西定边县及甘肃灵州花马池军站至肃州酒泉军站。凡新疆、青海、甘肃一带的军情急报，皆经由这条军路传送至京师。

清代陕西省境内除了两条官马大路和一条军路外，另有以西安府为中心通往陕西省所属各府、州、厅、县治所的“官马支路”，形成了驿运道路网（见图8-0-1）

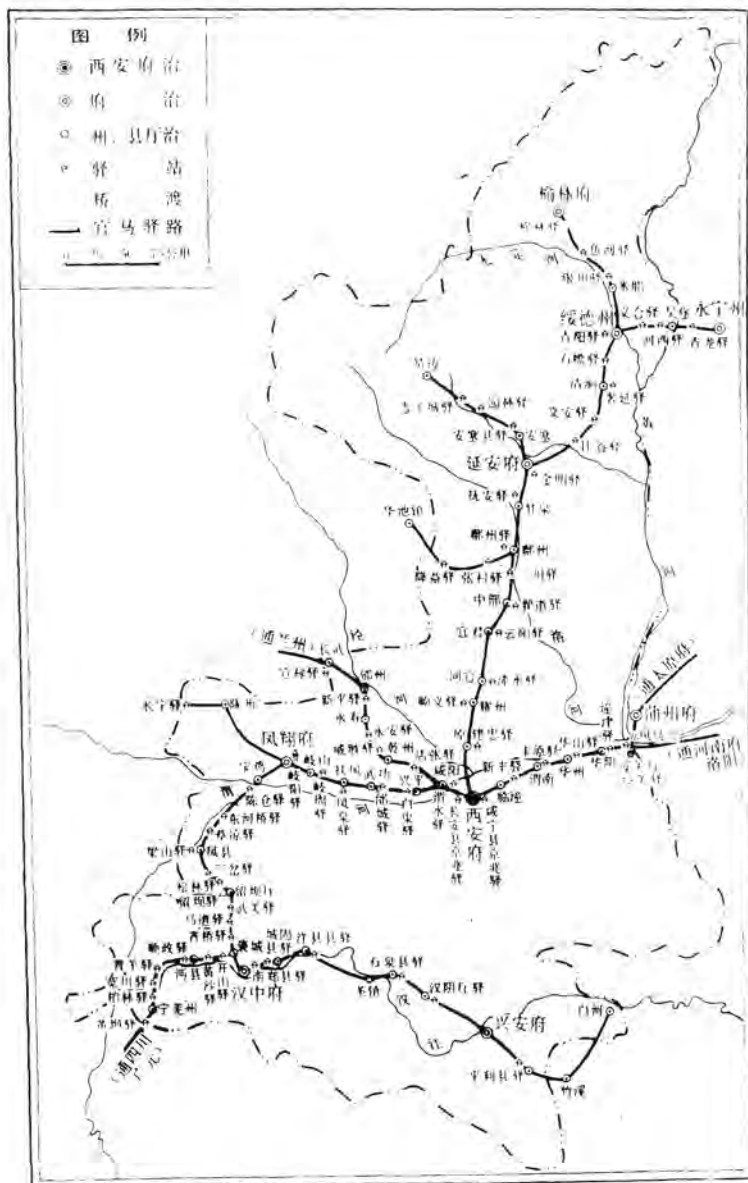


图8-0-1 清代陕西官马驿路示意图

第一节 穿越陕西省的皋兰官路

“皋兰官路”是沿袭明代北京、西安府、甘州间的驿道路线。起自北京，经直隶保定府、正定府，山西平定州(今山西阳泉市)、平阳府、蒲州府、风陵渡至陕西省潼关厅，折西行，过华阴、华州、渭南、临潼、西安府、咸阳、醴泉、乾州、永寿、邠州、长武等府、州、县至甘肃省兰州府皋兰县。再西，直达新疆省伊犁地区，为中国腹地通往西北边域的官马大道。清政府多次派兵平定新疆和青海省一些地方分裂割据势力的军事行动，均经行这条漫长的官马大路。特别是清朝中后期，左宗棠任陕、甘总督，经营西北，出兵新疆，湘湖子弟兵就是由潼关入陕，沿皋兰官路到天山南北，驱逐沙俄的侵略势力，收复伊犁。对中国的统一和领土完整起了重大的历史作用。

清同治年间左宗棠西进，为保证大队兵马和军需物资的畅行无阻，曾不遗余力地修治这条道路。左宗棠军队所需的军火、军装和军饷(银粮)，主要来自上海和东南各省。由上海经汉口、襄樊至西安府，开辟了多条水、陆运道。左宗棠指挥筑路，从潼关开始，由东而西，横亘陕、甘两省，一直到天山南北。

左宗棠指挥修治的皋兰官路，随地形和道路的重要性而异，路基大抵为三丈至十丈宽，最宽处则有三十丈，大车来往通行无阻。

官路沿途交通设备齐全，五里筑一小墩，十里筑一大墩，作为官路的里程标记。为保证运输安全，自陕西境直抵兰州府，“五里一卡，十里一哨，百里一营”^[1]；并“每十里建兵房三间，旗杆台一，土墩五、标明里地”^[2]，这是一大墩的规模。“卡”是一小墩的规模。至于“十里一哨，百里一营”，是当时为防护交通路线的一种军事布置。

左宗棠十分重视路旁植树。他所指挥修筑的道路，路旁皆植树一行、两行，乃至四、五行。用意有三点：一是稳固路基；二是“限戎马之行”，免得践踏农禾；三是供行人荫凉。据隆无誉《西笑日觚》记载：“夹道种柳，连绵数千里，绿如帷幄”。这就是人们艳称的“左公柳”。清光绪五年（公元1879年），杨昌濬去西北时，见路旁林带，犹如木城，即景生情，吟诗说：“大将筹边尚未还，湖湘子弟满天山。新栽杨柳三千里，引得春风度玉关”。

皋兰官路跨越直隶、山西、陕西、甘肃四省，在不同地域又有不同名称。经过陕西省关中的一段，西安府以东称“东路”；西安府以西称“西北路”。

一、西安府东路的修治

西安府东路指西安至潼关间的官路。左宗棠经营西北时，在陕西省首先命令修治潼关至西安府这段官路。有一次，华州境内的官路在雨后没有及时铺垫砂土，泥泞不堪，大车难以通行，耽误了军火运输。左宗棠得悉后，对华州知州大加申访。

清代中晚期在西安府、潼关厅一段官路上，既有卫边壮士的出征场面，也有慈禧太后演出的闹剧。清光绪二十六年（公元1900年）8月14日八国联军攻陷北京，慈禧太后带着光绪皇帝，于10月26日狼狈逃至西安，就是沿皋兰官路而来。公元1901年（辛丑年）9月7日《辛丑条约》签订后，卖国求荣的西太后，于当年10月6日率领亲贵，浩浩荡荡离开西安“回銮”。行前，筹集白银70多万两，除装饰御辇外，另备大车3000辆，以装载服装、绸缎、珍宝古玩及文书档案。临行，要求大街市肆张灯结彩，长安父老在南门外跪送（车辇出南门向东）；州县地方官均在灞桥恭候。沿途每隔三、五十里于城镇要冲，均设行宫，以备驻驂。路面一律用筛细的黄土铺垫，并仿照秦汉“御道”之制，路中央三丈六尺专供西太后及光绪銮驾通过；两旁各宽三丈，供百官、卫

队及行李车辆经行。^[3]

西安府东路为陕甘总督、陕西省巡抚与清朝皇帝音息相通的神经腺，不可稍有断阻。沿途置驿设铺（见表 8-1-1），车马齐备，随时供出使官员乘用。由西安府到潼关厅后路分两途：东通河南洛阳、郑州、开封，与京南官路系统相接；北渡黄河经蒲州府至山西省城太原府，因而，它也是省际间的官路。

西安府、潼关厅间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-1-1

驿站名称	驿站位置	驿间距离(里)	驿马数	马夫数
京兆驿	咸宁县县署南		56	33
新丰驿	临潼县东 20 里	50	84	45
丰原驿	渭南县城内	60	84	45
华山驿	华州城内	50	84	45
潼津驿	华阴县城内	70	84	45
潼关驿	潼关厅城内	40	108	57

二、灞桥建筑技术上的成就

灞桥（图 8-1-1）位于西安府城东侧约 20 里处，始建于秦汉，历经唐、宋、元、明、清各朝，屡毁屡修。明朝以前，由于桥柱建筑承受不了夏秋季节洪水的冲激，桥的使用年限都不很长。自清道光十三年（公元 1833 年）用柏木梅花桩和石盘修建桥柱后，历百余年而未毁。这在中国古代桥梁建筑史上，是一项辉煌的技术成就。

灞桥位于灞河上。灞河本名滋水，秦穆公为了霸世，改滋水为霸水，并修建木桥，以利于秦国出兵东方。到王莽新朝地皇三年（公元 22 年），桥被大火焚毁，重修后改木桥为石桥，取名“长存桥”。唐、宋时期仍为多跨石柱石梁桥。后来桥被冲毁。到元代至元六年（公元 1264 年），山东堂邑人刘斌，“自营石梁，日夜不



图 8-1-1 清代灞桥（中国历史博物馆藏）

息”，用 15 年时间，又修起一座石桥。骆天骧的《类编长安志》和李庭的《创建灞石桥记》记载刘斌重建的灞桥规模为：“凡一十五虹，长六百余尺，阔二十四尺。中分三轨，旁翼两栏，华表柱标于东西，村留神镇于南北”。“筑堤五里，栽柳万株。游人肩摩毂击，为长安之壮观”。

明代成化六年（公元 1470 年），陕西布政使余子俊又予以重修，石料为黑色大理石。但由于桥梁设计仍不能适应灞水的自然条件，砂土壅塞，不久又圯毁。清康熙三十九年（公元 1700 年）和乾隆二十九年（公元 1764 年）也曾先后进行重建，仍遭水毁。此后，冬春建浮桥（舟桥），夏秋以舟渡。

到清道光十三年（公元 1833 年），陕西巡抚杨名颺奏准重修灞桥。官绅纠集匠民，悉心研究西安府长安县南境普济桥的建筑技术特点，及灞桥多次被水毁的经验教训，对桥柱建筑技术加以改进，终于取得了成功，建成石轴柱桥，长 134 丈，67 孔，砥柱 408 个，孔间跨径不等，大至 7 米，小至 4 米余，桥面内宽 7.5 米。三轨并行。

石盘石轴柱为这次灞桥修建技术上的一大创新。其修筑方

法，先以直径5寸至8寸、长1.3丈的柏木在河底打梅花桩，桩上套以直径4.5尺、厚1尺的石碾盘，作为桥基。石碾盘外侧再打桩8根，使桥基益加稳固。碾盘上面，垒四层直径3尺、高2尺的石轴。碾盘、石轴均凿雌雄卯孔，用铁柱相连。又用糯米汁、牛血拌石灰锤融，填于碾盘、石轴中心卯眼内，使之牢牢结为一体。每排石轴柱6根。石轴柱上架以石梁，石梁上架托木，托木上再置木梁、木板。木板上筑2尺厚的三合土，再盖石板，成为多跨石柱、石梁、石板桥。

柏木性坚、含油脂，耐腐蚀。以柏木梅花桩固定大石碾盘作桥基，名符其实地“固若盘石”。以大石盘作基，石轴作柱，分层安装组合，贯以铁柱(轴)，填以粘着物，上下牢牢结为一体。石轴为园形，排柱间距4米至7米，可使水不搏击，沙不停留，避免沙石壅塞之害。由于构筑设计科学合理，灞桥石轴柱直至中华人民共和国建国初期依然屹立未毁。经加固后，仍通行无阻。这一精湛技艺，为中国古代多跨石柱石梁桥所少有。

三、西安府西北路的茶叶运输

西安府西去经“咸阳古渡”^①至咸阳后，分出两条官路：直西为“四川官路”路线；折西北经邠州去兰州为皋兰官路，又称“西北路”。清代的皋兰官路也是中国内地与西亚地区的商业贸易通衢。

清代承袭历代“榷茶”制度，将汉中、四川、湖南、湖北等地出产的各种茶叶，集运于陕西省泾阳县，粗加工后，通过皋兰官路运至兰州盘验，再行销各地。清朝统治者主张“睦邻不以金缯，控驭不以师旅，假市易之微物，寄疆场之大权，其唯茶法乎！”

[4]

清初沿袭明制，于顺治二年(公元1645年)制定《陕西茶马

^① 清代“咸阳古渡”，冬春有桥，夏秋以舟渡。

事例》，差茶马御史一员，辖洮泥、河州、西宁、庄浪、甘州五茶马司，招商领引，从中课税。清同治十三年（公元1874年），陕甘总督左宗棠奏议，督印官茶票以代“引”制，不分何省商贩，均准领票。当时印发引票835张，每引50道，给票一张。每票40包，每包净重正茶100斤，副茶15斤。凡湖南的茯茶，四川的香片、绿茶，云南的沱茶，汉中府及兴安府（今安康）的紫阳青茶，均运集泾阳，压制成砖块，封装成包，车运畜驮，辗转西运。“商旅往来，轮轴辐凑，盛极一时。”^[5]

西安府西北侧的皋兰官路，沿途驿递设置齐备（见表8-1-2），但其驿马数比西安府东侧的驿路为少（参见表8-1-1），这是因为西安府东路肩负着多条官马驿路的驿传工作，远比西安府西北路的任务为重。

西安府、长武县间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表8-1-2

驿站名称	驿站位置	驿间距离 (里)	驿马数(匹)		马夫数(人)	
			配额	协济数	配额	协济数
京兆驿	长安城内		56		33	
渭水驿	咸阳县城内	50	80		40	
店张驿	礼泉县东南	40	72		39	
威胜驿	乾州城内	40	44		19	
永安驿	永寿县城内	90	44	24	19	12
新平驿	邠州城内	70	44	24	19	12
宜禄驿	长武县城内	80	49	16	19	8
瓦亭驿	泾州	50				

第二节 联结西安府、汉中府、 成都府的“四川官路”

清朝统治中国二百多年间，对经营大西南不遗余力。在政治上对少数民族地区“改土归流”，在军事上多次平定叛乱。由于北

京距西南遥远，鞭长莫及，陕西省的总督、巡抚衙门便起了中继站的作用。西南各地的军情、政情，多由陕西总督、巡抚负责搜集，然后转报北京的六部大臣。四川官路既是清朝皇帝长驾远驭的有效手段，也是军事行动的必要条件，商货流通的冲衢。

清朝和西藏的关系早在清兵入山海关前，西藏的达赖喇嘛就与皇太极有书信往还。清顺治九年（公元1652年），五世达赖亲自到北京朝见顺治皇帝，清廷赐给他金册金印，并敕封为“西天大善自在佛、领天下释教普通鄂济达赖喇嘛”；“达赖喇嘛”的封号，就是这时规定的。但西藏某些极反动的农奴主暗地与外国反动势力相互勾结，多次发动叛乱。历经康熙、乾隆皇帝多次沿四川官路出兵平定叛乱后，对西藏的政治、经济、军事等各方面进行了重大的改革。乾隆五十八年（公元1793年），颁布了《钦定西藏章程》后，西藏地方与清政府之间的关系更加紧密。达赖喇嘛经常派人或亲赴北京向清朝皇帝贡送地方土特产品；清朝政府命令四川、陕西于四川官路沿途充分供应交通工具，并特在渭

河上修建咸
阳桥（图8
-2-1），接
待、护送安
排得十分周
到。驻藏大
臣和驻藏军
队，也不断
往返于四川
官路。清朝
后期，官吏
残暴勒索，
陪同达赖使
队的通译（翻

橋設古陽成縣陽咸省西陝



图8-2-1 清代修建的咸阳渡桥
（中国历史博物馆藏）

译)人员,利用贡献名义,携带西藏土特产品于途中售卖,并给沿途百姓带来繁重的差役。土司晋京朝贡也是一样。《续修陕西通志稿》卷五十三记载,清咸丰九年谕:“王庆云奏请严禁骚扰驿站一折,四川各土司晋京朝贡,经过驿站往往任情需索夫马刍茭,百端挟制,滋扰民间。护解官兵不能认真约束,并有通同分肥诸弊,实属任意妄为。着直隶、山西、陕西各省督抚,转饬有驿站地方官,嗣后土司过境,如有格外需索、滋扰情事,准其据实通禀,……从严参办”。这说明西南地区的土司晋京朝贡是经由四川官路,曾给沿途驿站造成很多麻烦。

另外,清康熙年间的“削藩”;雍正年间在西南少数民族地区推行“改土归流”政策;乾隆年间大金川土司莎罗奔及小金川土司僧桑格相继作乱,清政府一方面派兵镇压,另一方面坚决废除大小金川的土司制度,改设流官进行管理。在推行这项政治制度的重大改革时,清政府密切注意西南少数民族地区的动向。

“各省公文往来经由道路,酌改捷径,以便邮递。云南咨陕西、及由陕西转递甘肃公文,向由贵州、湖南、湖北、河南递送,计程五千四百七十五里,应改由宣威州出境,从贵州威宁州入四川转递,计程四千三百四十五里,可近一千里”^[6]鉴于四川官路绕经大散关过于迂远,陕西巡抚毕沅曾于乾隆年间奏请大小金川的文报至汉中褒城驿后,不走“北栈”,向东取子午谷道至西安府。《续修陕西通志稿》卷五十三记载此事说:“子午谷一道向来本禁止行旅往来,后毕沅因递送金川文报,改由子午谷行走,取道便捷,较之旧时驿站可近七、八日之程。”这是一项应急措施,子午道因之又成通衢。

四川官路在关中西部的路段,起自长安县京兆驿,经咸阳渭水驿、兴平白渠驿、武功郿城驿、扶风凤泉驿、岐山阳周驿,至凤翔府岐阳驿后,折南行,复经宝鸡陈仓驿入“连云栈”“北栈”。以上各驿位于富庶的关中平原,不但每驿配备驿马较多,而且还抽出

一些驿马、马夫,协济位于贫瘠地区的驿站。(见表8-2-1)。如凤翔府岐阳驿,在清康熙三十六年(公元1697年)拨协延绥镇安堡马6匹,马夫3名。清雍正十年(公元1732年)拨协榆林府怀远县(今横山县)马4匹,马夫2名。清乾隆二十一年(公元1756年)拨协榆林怀远辽安站马13匹,马夫6.5名。乾隆二十二年拨协永寿县马6匹,马夫3名。这种互相调拨协济虽属必要,但关中地区的人夫、马匹,远去陕北一些驿站协济供役,不免劳民特甚。

西安府、宝鸡间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表8-2-1

驿站名称	驿站位置	驿间距离 (里)	驿马数		马夫数	
			配 额	协济他站	配 额	协济他站
京兆驿	长安县城内		56		33	
渭水驿	咸阳县城内	50	80		40	
白渠驿	兴平县城内	50	59	(乾州)5	33	2.5
郿城驿	武功县城内	50	54	(长武)8	30.5	4
凤泉驿	扶风县城内	60	54	(乾州)11	30.5	5.5
岐周驿	岐山县城内	60	54	(长武)8	30.5	4
岐阳驿	凤翔府城内	50	59	29	33	14.5
陈仓驿	宝鸡县城内	90	59	(永寿)5	30	2

一、清代对“北栈道”的改造

清代继明代改栈道为礮路的功业,继续对襄城以北的“北栈”进行修治、改造。清康熙三年(公元1664年),陕西省巡抚贾汉复,“自煎茶坪至鸡头关,特开路于诸岭上。由是陟降而行,无复昔日之沿山(崖)架木,而栈道遂废”^[7]。秦汉以来险峻易损用的木栈道遂移于山岭上,改为礮路。明朝遗老宝鸡人党崇雅对此事特撰写碑文,题为《(贾)大司马修栈记》。此碑共刻二块,一置鸡头关,一置煎茶坪。康熙二十八年(公元1689年)总督葛思泰对“北栈”继续进行修治。乾隆二十三年(公元1756年)又

曾进行大修。根据现在遗存的栈道痕迹（梁孔、柱孔）及礮道路线看来，礮道一般高于栈道数十米，位于半山腰中；有些路段甚至在山岭之上（见图 8-2-2）。但有些地段限于地形条件，非凿孔起栈不能通过时，则一律改木梁为石梁，修成栈桥，力求牢固耐用。所以，位于秦岭山区延续两千余年的木栈道，到清朝初年已面貌全非了。



图 8-2-2 褒谷口石门东南侧的礮路（汉中博物馆藏）

栈道变为礮路，使修路施工项目和所需的建筑材料也发生了变化。党崇雅撰写的《（贾）大司马修栈道记》，记其主要工程项目为：

修险礮凡五千二百丈有奇；
凡险石路二万五千八十九丈有奇；
险土路凡一千七百八十一丈有奇；

修偏桥一百一十八处，计一百五十七丈；

去偏桥而垒石以补之者，自江面至岸高三丈许，共长六十五丈二尺。

凡十五处修水渠一百四十五道；

煨石三十二处，共一百六十五丈六尺；

去当路山根大石二百八十九处；

垒修木栏杆一百二十三处，凡九百三十八丈有奇；

合营兵、驿夫、民夫、各匠积六万九千八十三工。

上列工程项目中，除路旁的“木栏杆”外，看不到木梁和木板了。路的长度不是“桥阁”若干间，而是“险礮”、“石路”、“土路”若干丈了。建筑材料以石代木了。而且出现了“险礮”、“偏桥”“水渠”等施工项目。计在这一段路程中修的偏桥有：鸡头关附近的北桥；七盘桥；独架桥；青桥铺的古碑桥、曲栏桥、青桥；三岔铺桥、滴水桥；焦崖铺桥；武曲湾一带的石沟桥、武关北桥等十余处。

经过清康熙、乾隆、嘉庆等时期的不断修改，木栈道逐渐消失，“北栈”基本上为石板路、砂石路所取代。如今凤县凤岭至“留风关”的古道，由于“川陕公路”（现称“宝汉公路”）自凤州至双石铺一段改线，原来的驿路很少有人行走，当年用鹅卵石铺成的两米左右宽的路迹得以保存下来，清晰可见。

北栈道自宝鸡南渡渭水，溯清姜河而上，15里至益门镇。复经观音堂、煎茶坪越过秦岭，至东河桥驿。再南行，经五星台、白家庙、柳树湾，至凤县城（今凤县凤州镇）。《云栈纪程》卷三记述这段路的情况说：官路“皆沿故道川（嘉陵江东支流）东岸，依山傍水，架木为桥，下临不测，名曰栈板，尤为陡峻。虽临江一面半设木栏，而残朽不时（不按时修治），眩目惕心，令人毛发惧悚”。《云栈纪程》为张邦伸写于清乾隆辛丑年间，说明清朝初期秦岭南侧尚有木栈。

由凤县东南行，20里至凤岭。这是一段陡峭坡路，崎岖难行，山势高峻，清代诗人冯云骧的《凤岭》诗云：“凤岭行来欲上天，此行无疑作飞仙。红霞白日回头近，鸟道蛇盘独马穿”。缘岭南下，15里至新红铺，铺南有一条狭窄的谷道，称“新红峡”。“两壁对峙，石势如奇鬼攫人”^[8]。连云栈道即从这一狭谷中贴壁穿过。在高处的崖壁上，如今还可看到约二米宽的鹅卵石铺垫的古道遗迹。新红峡中有一股溪流，曲折向东南流去，迳三岔驿南25里至留凤关，与野羊水合。由新红铺至三岔驿的官路，即沿此小溪而行。古人循河觅道盖如此。

三岔驿距凤县50里，是西通风县、东南达褒城，东北至郿县的三岔路口。明人杨慎《三岔驿》诗云：“三岔驿，十字路，北去南来几朝暮，朝见扬扬捧盖来，暮看寂寂回车去。古今销沉名利中，短亭流水长亭树”^[9]。知这条官道经常有车马、轿子过往。由“三岔驿东南的连云寺村南行，经“古陈仓道”可迳达沔县。

官路由三岔驿经留凤关25里至南星，“山之东麓濒野羊水，有‘新开岭’，跨山腰而行，径颇陡折。每遇夏水泛涨，则取道新（开）岭；水涸，则仍由故道（原来沿河溪而行的道路）。杨升庵所谓‘新途古道太多岐，暝色黄烟带征客’者是也”^[10]。“新途”指“新开岭”，就是清代舍弃原栈道路线，沿山岭新开的隘路。

松林驿东南行，80里至留坝厅留坝驿，在松林驿与留坝驿间，沿途有长桥铺、汉留侯祠（张良庙）、桃源铺、小留坝等村落。《秦蜀后记》记载：“紫柏以南，石壁奇绝，至小留坝，两壁夹涧，径忽断绝。从壁下徐得一径如栈，乃复通人”。这段道路仍很险峻。

由留坝厅循褒水西支流南行，石壁上刻有“豁然平旷”四字，表明这一段路是位于较开阔的川峡中。南行8里至画眉关，“地甚险峻，数折而登，凿山开路，一线中通”。又12里渡青羊桥至青羊铺，“路跨褒水之右，依山旁阻，架木为桥，时断时续，即古栈道也”^[11]。又20里至武休关武关驿。

松林、留坝、武关三驿，原属凤县管辖。清乾隆三十年（公元1765年）正月，分设留坝厅，设抚民通判一官。三十九年，升留坝抚民通判为总捕水利同知，兼理凤岭、柴关驿务。

由武关驿南行50里至褒城县马道驿，《蜀道驿程记》描述：“自画眉关而下至马道百里间，俗谓二十四马鞍岭，险峭特绝，上下登顿辄数里。上如猱升，下如鳖行，外俯迅流，内倚绝壁，石磴连卷其中，山骨呈露，不受寸土”。此即陕西巡抚贾汉复所修的一段嘛路。

马道驿南行40里至褒城县青桥驿，又南行30里至“新开嘛”。道左旧有石碑，书“云栈首险”四字。“又于此铲大石，置栏楯，行旅便之”^[12]。据方象英《使蜀日记》说：“观音嘛危崖峻壁，列如屏障，凿石为径，下临绝涧。石阙处架木补之，人马相扶以度，摇摇然。志称褒城栈阁二百八十九间，当即此。今废。由观音嘛南，乌龙江（褒河）西岸，一径斜挂山腰，曲折而上，石壁陡绝，名仙人嘛，一名燕子嘛，上刻‘天在山中’四字”。观音嘛石壁上也刻有八个字：“贾中丞煨石开路处”。为宝鸡县人党崇雅书写。修桥治路，利民利国，他们的名字与道路并存。

由青桥驿南行，中经七盘岭，五十里至褒城县开山驿。王士正《七盘岭》诗：“北栈行将尽，鸡头势转雄。七盘蚁旋磨，百折马行空。天险关山壮，人谋斧凿工”。征服天险，夷为通途。北栈道共置驿11所（见表8-2-2）。

二、“南栈道”的旧路翻砌

出褒城，道始平。路分两支：东南行40里至汉中府南郑县。此系官马支路，因此，南郑县只有驿马9匹，县马5匹。由褒城折西南行为四川官路，50里至沔县黄沙驿，又西40里至沔县城，城内有顺政驿。南栈又称“蜀栈”，“自沔水而上，两山对峙，一

宝鸡、褒城间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-2-2

驿站名称	驿站位置	驿间距离 (里)	驿马数(匹)		马夫数(人)	
			配 额	协济	配 额	协济
陈仓驿	宝鸡县城内		59	(永寿)5	30	2
东河驿	宝鸡县东河桥	80	60	(郿州)8	30	4
草凉驿	凤县东北	90	54		27	
梁山驿	凤县城内	70	54		25	
三岔驿	凤县东南	50	54	(永寿)5	27	2
松林驿	留坝厅西	80	54	(永寿)5	27	2.5
留坝驿	留坝厅城	80	54	(长武)8	27	4
武关驿	留坝厅南	40	54	(郿州)8	27	4
马道驿	褒城县北	50	54	(永寿)4	27	2
青桥驿	褒城县北	40	54		27	
开山驿	褒城县城内	50	54		25	

径中通。15里至土关，一名百牢关”^[13]。又西南行，渡沮口，75里至青羊驿。这是清乾隆三十八年(公元1773年)“覆准陕西省，将大安驿移改附近沔县之青羊峡地方，并于宽川铺添设一驿。其宽川铺所需夫马及工料银两等项，在于柏林、黄坝、顺政、黄沙、大安等五驿额设马匹内均匀抽拨。每驿一律安设马43匹，夫21.5名。岁应支夫马、工料、修理、倒马、闰月等银，飭令各驿，照安设夫马数目支领报销”^[14]。

青羊驿南为大安镇。由大安镇循漾水西南行，10里至烈金坝，为金牛驿故址。烈金坝今为宁强县烈金坝乡政府所在地，四面环山，两条狭谷相汇，形成为三岔路口；东北入勉县，南通宁强，西南达阳平关。由烈金坝南行3里，入“五丁峡”，又名“金牛峡”。“峡口悬崖万仞，阴风飒飒”^[15]。金牛峡是大巴山的一个峡谷，四川官路如同长蛇，蜿蜒于峡谷中。古代的筑路英雄“五丁

力士”，就是在这里凿山开道。五丁峡口南 10 里有“五丁关”，“山如斧劈，峭壁凌空，步步悬绝，而上下峡亦如之”，^[16]为南栈第一险。这里山路极窄，宽约一米多，仅可通行一人或一辆独轮车。官员路过这里，都要在关南或关北下马、下轿，步行过关以后，再行乘坐。五丁关原有关门，关门上筑有楼阁，关门一闭，陕西和四川就断绝了交通^[17]。

过五丁关南行，经宽川驿至宁羌州柏林驿，距青羊驿 90 里。宁羌州本为宋沔州羊鹿坪地，明置宁羌卫，后升为州，清仍为散州，属汉中府辖，为川陕销钥。

宁羌州南行，经牢固关 60 里至黄坝驿。南栈陕西境内共置驿站 6 所（见表 8-2-3）。

褒城、黄坝驿间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-2-3

驿站名称	驿站位置	驿间距离 (里)	驿马数(匹)		马夫数(人)	
			配 额	协 济	配 额	协 济
开山驿	褒城县城内		54		25	
黄沙驿	沔县东 40 里	50	43	(郿州)8	21.5	(郿州)4
顺政驿	沔县城内	40	43		21.5	
青羊驿	沔县青羊峡	90(75)	43		21.5	
宽川驿	宁羌州宽川舖	30	43		21.5	
柏林驿	宁羌州西南	60	43		21.5	
黄坝驿	川陕交界处	60	43		21.5	

黄坝驿南有七盘关，为川陕交界处。七盘关南侧四川广元县境内有一龙洞背，是一条山梁横跨在一条大沟上，四川官道就经过这里。从这里再南行，经朝天驿、清风峡至四川省广元县。南栈的栈道，清代也先后改为礧路。明月峡东壁上至今还留有三排方形栈孔，表明原来这里是栈道。清同治三年(公元 1864 年)《重

修昭化县志》记载当时驿路岁修条例中反映的情况与《留坝厅志》类似，而其规定则更为详细：

凡临流、临崖、坎高岸深者，外砌石墙以防之。其路本窄狭，不便修墙碍路者，外加木防之。

凡路窄而险者，凿石壁廓之。其当内凿之处悬崖难施者，外用石灌浆培之。若高深不可培者，架木为栈补之。

凡自然礧坡滑跌者，即石凿梯正之。自然石渣出梗路者铲平之。石壁石包有子母石，俗谓之麻渣石，形如千万金卵。有龙骨、牛心、油光诸坚石，非锤斧所能凿，以火烧煨令热，沃以醋水，俟其炸酥铲之。每煨一次，铲出一寸或八、九分。每宽厚一尺一丈，折见一方，用柴三十斤，醋五斤，石匠一工。

凡拦马石墙，高一尺八寸，底宽一尺五寸，顶高一尺。每墙一丈，用石灰六十斤，糯米市斗一斗，白矾六斤，桐油八斤，匠人、小工各二工。修补者半之。

凡石匠培补，每宽一丈，长、高各一丈，用石灰二百斤，糯米市斗三斗，合白矾一斤四两，桐油十斤，匠人、小工各十工。

凡旧路翻砌令平者，每长一丈、宽八尺，厚五寸，用匠人、小工各二工。其物料价值，随时价造报。

从记载看来，南栈的一般路段，都进行了翻砌；栈道部分均改为礧路。只是在内凿之处悬崖难以施工，外侧又临深崖，不能用石浆培宽之处，才架木栈补之。清代蜀道上的栈道和礧路，绝大部分已被公路所代替，而只剩下很小一部分遗迹了。但仅就其尚存的部分而论，仍不失为我国古代宝贵的文化遗产。作为我国历史上重要道路的实物资料，不论从历史、考古、建筑、艺术等各方面看，它们都有极为重要的学术价值”^[18]。

第三节 陕西省境内的官马支路

官马大路是省际间的驿道。在省内，又有众多官马支路通往各府、州、厅、县。

一、西安府通往商州的官马支路

商州为陕西省的直隶州，西安府和商州间有官马支路相通。

商州官马支路各县驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-3-1

县驿名称	驿间里程(清里)	驿马数额(匹)	马夫数额(人)
蓝田县驿	北至咸宁县京兆驿 90 里 东南至商州驿 210 里	4	2
商州州驿	南至山阳县驿 120 里 北至洛南县驿 90 里	原 10 匹,后减为 4 匹	原 5 名,后减为 2 名
山阳县驿	南至湖北郧西界 120 里	4	3
洛南县驿	东北至潼关厅驿 150 里	3	1.5
商南县驿	西至商州界 50 里 东通南阳府	乾隆 28 年奏拨陇州夫马。但缺数额记载	
镇安县驿	东至山阳县 250 里	4	1
洵阳县驿	北至镇安县 280 里 西至安康县 135 里	原 12 匹,后减为 2 匹	原 6 名,后减为 1 名

清代商州山区森林茂盛，水源充沛，丹江通行舟辑到龙驹寨，形成了龙驹寨的繁荣。龙驹寨自古“北通秦晋，南接吴楚”，商贸云集，帆樯如林。特别是汉口在清代发展成大都市后，“五方杂处，百艺俱全”。日用百货，通过丹江舟运到龙驹寨后，转陆运，行销陕、甘、晋各地。驴驮骡载，人挑背负，分运至西安府及华阴、潼关，再散至山西、甘肃。由于龙驹寨是一个水旱码头，因而商业兴隆，人口密集。最繁盛时龙驹寨街道长五里许，各式富商的会馆有七处之多。船业同人于咸丰年间集资修葺的“船帮会馆”，

彩瓷镶嵌，耀眼夺目。龙驹寨“其地水势趋襄汉，陆入关辅，南北辐凑，一巨镇也”^[19]。商州“东南至龙驹寨，小河一道，可通舟楫，直达襄阳之老河口。西商（关陇商人）之贸易东南者，多于此买舟雇骡，人烟稠密，亦小都会焉”^[20]。龙驹寨成了西北与东南商贸物资的集散地，水陆运输的交接点。龙驹寨至西安府间的道路，在清乾隆年间，商州知州罗文思曾发动人役将宽度不足三尺的逼道扩展至七、八尺；秦岭梁上的山路也有所改善。特别是蓝田县知县蒋文祚筹划经费，确定由坡底至蓝桥一段道路由沿途居民负责随坏随修后，才保证了西安府、商州间官马支路的畅通^[21]。

清代商州官马支路由西安府咸宁县京兆驿东南行，经蓝田驿至商州驿。由商州驿北行，经洛南驿至潼关厅，为驮道。由商州驿南行，经山阳驿至湖北郧西县上津堡；由山阳驿折西行，经镇安驿至洵阳驿，这也是兴安府经洵阳、山阳、商州至西安府的通道。由商州驿东行，经商南驿至河南南阳府（见表 8-3-1）。所有这些官马支路，清代均用作传递公文邸报。

二、西安府、同州府间的官马支路

同州府是关中东部渭河以北各县的政治中心和交通中心，官马支路四通八达。

自西安府咸宁县京兆驿东北行经高陵县、富平、蒲城、澄城、郃阳至韩城县。由韩城县复东北行，经禹门口渡黄河，至山西省河津县。由蒲城县东南行 70 里至同州府大荔县，再东经大庆关渡黄河至山西省蒲州府。由蒲城县北行经白水东至澄城县；又北行至中部县（黄陵），接延安府官路；西行至同官县（铜川市）亦接合延安府官路。各县皆设有县驿（见表 8-3-2）。

同州府官马支路各县驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-3-2

县驿名称	驿间里程(清里)	驿马数额	马夫数额
高陵县县驿	西南至咸宁县 70 里， 北至富平县驿 50 里。	9	4
富平县县驿	东至蒲城县县驿 90 里	6	5
蒲城县县驿	东北至澄城县驿 50 里。 正北至白水县驿 50 里，东南至大荔县驿 70 里	4	4
郃阳县县驿	东北至韩城县驿 90 里	3	2
韩城县县驿	东至黄河接山西省界	3	1.5
白水县县驿	东至澄城县驿 90 里。西至同官县驿 120 里。 北至中部县驿 160 里	4	2
大荔县县驿	东至朝邑县驿 30 里	9	6
朝邑县县驿 (芮城邑)	东至黄河接山西省界	6	6

同州府所属大荔、朝邑、蒲城、郃阳等县比较富裕，在清代经常派出大量车马、人夫协济潼关厅支应军差。特别是在左宗棠西征时期，“里甲运输”多出自大荔、朝邑。西安府东路的官马大路上，到处有渭北同州府应差的夫役、车畜，他们是皋兰官路潼关道一段的主要运输力量。

三、西安府、延安府间的官马支路

清代由西安府通往陕北的道路，称为“西安府北路”。由于清王室和蒙古的上层统治阶级一直保持婚姻关系，满、蒙、汉各民族能够和睦相处，因而，明代与鞑靼长期争战的局面不复存在，长城内外一片太平景象。正如清光绪三年（公元 1877 年）左宗棠上疏所说：“我朝定鼎燕都，蒙部环卫北方，百数十年，无烽燧之

警”。“前代所谓‘九边’，皆成胜地”。“斥候遥通，畿甸宴然”。^[221]所以，清代的延安府路，一改汉、唐、宋、明旧观，成为一条传达政令、商业往来的官马支路。汉中府、兴安府每年运往榆林、神木的茶叶达 1340 道，就是经由延安府官马支路而行。花马池的青白盐，也有一部分经西安府北路运抵关中。

由西安府咸宁县京兆驿北出，经草滩渡渭河，经三原县建忠驿、耀州顺义驿、同官县漆水驿、宜君县云阳驿、中部县西北的翟道驿、洛川县西南的三川驿、至鄜州直隶州鄜城驿。由于历史上鄜州和甘肃的环州、庆州关系密切，所以，清代有官马支路起自鄜州，经张村驿、隆益驿、越子午岭、西至华池镇，衔接通往庆阳府的道路。东至宜川县亦有官马支路，再东渡黄河至山西省吉州。

鄜州而北，经甘泉县抚安驿至延安府肤施县金明驿。延安府“密迩雄边，控临秦晋”^[222]，为陕北交通枢纽。其东北、西北方向，均有道路通长城沿边各地。

官马支路自延安府东北行，经延长县西的干谷驿、延川县西北的文安驿，折北至清涧县奢延驿；再北经清涧县石咀驿至绥德州青阳驿。

绥德州为“鄜、延门户”，“山、陕险扼之地”。^[223]在绥德州东北侧，有官马支路 60 里至义合驿；又东 50 里至吴堡县南 25 里的河西驿。由河西驿东渡黄河，70 里至山西省永宁州青龙驿，这是山西省中部各府、州、县通往延、绥、榆的捷径。

由绥德州北行，经米脂县银川驿至榆林县鱼河驿；再北经归德堡“腰站”至榆林府榆林驿和榆林军站，接北京经府谷、榆林至肃州的军路。

自延安府西北行，40 里至安塞县；又西北 90 里至保安县园林驿；再折北 50 里至杏子城驿（在保安县东北 80 里处）；复北 120 里至靖边县，设总铺，未置驿站。靖边县另有支路，东北通怀

远县，西北通定边县。西安府北路及其支线共置驿 22 所（见表 8-3-3）。

西安、延安、榆林府间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-3-3

驿站名称	位置	驿间里程（清里）	驿马数额（匹）	马夫数额（人）
京兆驿	咸宁县城内		56	33
建忠驿	三原县城内	90	12	6
顺义驿	耀州城内	80	9	4.5
漆水驿	同官县城内	70	9	4.5
云阳驿	宜君县东 5 里	90	9	5
翟道驿	中部县西北 40 里	70	9	5
三川驿	洛川县西南 40 里	70	9	5
鄜城驿	鄜州城内	70	9	5
抚安驿	甘泉县城内	90	9	5
金明驿	肤施县城西北	80	4	2.5
干谷驿	延长县西 70 里	80	9	5
文安驿	延川县西北 30 里	80	9	5
奢延驿	清涧县城内	60	9	5
石嘴驿	清涧县北	70	9	5
青阳驿	绥德州城内	70	9	4.5
银川驿	米脂县城内	80	18	9
鱼河驿	榆林县南	90	9	4.5
榆林驿	榆林县城内	80	30	15
义合驿	绥德州东	西至绥德州 60 里	9	4.5
河西驿	吴堡县南 25 里	西至义合驿 60 里	9	4.5

续上表

驿站名称	位置	驿间里程(清里)	驿马数额(匹)	马夫数额(人)
安塞县驿	安塞县城	东南至金明驿 40 里	8	4
园林驿	保安县东 70 里	东南至安塞县 90 里	4	2
杏子城驿	保安县东北 80 里	南至园林驿 50 里 北至靖边县 120 里	3	1.5

四、汉中府至兴安府的官马支路

清代陕南地区的汉中府和兴安州(后改为府),初属陕安道统辖,道台治所设在南郑县。后来兴安州改为府,直属陕西省督、抚管辖。由于清代子午道未辟为官路,西安府与兴安府间只有义谷道、锡谷道等山间小径,没有官设的驿路。当时陕西省督、抚衙门与兴安府的联系,要经过汉中府。兴安府至汉中府间,沿江有一条官马支路,仅有递马和铺司之设,专一传送公文邸报。

陕安道的官马支路,横穿陕南东西部,联结秦岭、巴山之间的各盆地。北接关中,南临四川、湖北,东邻河南,西达甘肃。北侧的秦岭高大险阻,南面的巴山群峰并列,中间的汉江,可通往襄阳和长江中游各地。贯穿汉江上游的东西大道,使陕南地区有水陆交通的便利,形成了经济的繁荣。而且这种以山夹川的地理形势,使陕南又成为军事险要之地,历代兵家都极为重视对这一地区的争夺和控制。

汉中、兴安一带盛产茶叶,宋朝和明朝制定《茶马法》,以陕南、四川的茶叶,换取西蕃的马匹,以供军用。清朝也颁布《茶法》,课取茶税。据康熙《陕西通志》卷十二记载,汉中府西乡县每岁茶课银 279 两。兴安府属每岁茶课银 247 两。紫阳县茶课银 127 两。汉阴、石泉也各岁课银数十两。每年茶叶收获季节,商人持官发的茶引,云集汉中、兴安府间的官马支路上,畜驮车载,往甘肃、青海一带转运茶叶。

另外，汉中府一带的冶铁、木材和造纸等行业，在清代也发展起来。“山内营生之计，开荒之外，有铁厂、木厂、纸厂、耳厂各项。一厂多者恒数百人，少者亦数十人”^[24]。特别是冶铁业规模更大。大铁厂有的二、三千人，小厂也有千人或数百人。木材业和造纸业等，大厂数百人，小厂也有数十人。工人都是受“雇募”的“流寓客民”^[25]。这些“流寓客民”，来自四面八方，汉中官马支路上，终年客民不绝。

这条官马支路自褒城县起经汉中府南郑县东北行，经城固县、洋县至西乡县茶溪镇驿。再东，入兴安府境，经石泉县、汉阴厅至兴安府安康县（参见表 8-3-4）。

兴安府东通平利；东北通洵阳、山阳等县，联接商州，通西安府。

清代陕西省巡抚对于驿路的保养维修相当重视。光绪三十四年（公元 1908 年）《省定单行章程》（载《续修陕西通志稿》卷 54）规定：“驿路宜修理也。修理桥梁道路，原属地方善政，而于文报往来尤为紧要。嗣后各属驿路津渡舟梁，务须随时查看，如有淹阻损坏，即疏濬修理。总期文报无阻，即餉鞘、人犯、行旅往来，亦多利便。斯为克尽厥职。苟或反是，立予严惩。”

汉中、兴安府间驿站、驿程及驿马、马夫数额

表 8-3-4

驿站名称	县驿间里程(清里)	驿马数额(匹)	马夫数(人)
南郑县县驿		9	4
城固县县驿	70	2	1
洋县县驿	50	2	1
茶溪镇驿	120	3	1.5
石泉县县驿	120	2	1
汉阴厅厅驿	90	2	1
安康县县驿	180	6	3

第四节 榆林府境内的塘路及草路

榆林自明朝正统年间修“边墙”（长城）筑城屯守，到成化年间建卫设镇以来，逐渐发展成为陕西省北部边境的行政首府和军事要塞。清朝初为“延榆绥道”的道台驻地，后设榆林府，辖长城沿边各县，与绥德州、延安府唇齿相依。由于清朝皇室和蒙古地区的上层统治者世代有姻亲关系，塞外一直保持着和平气氛，榆林府在军事上的防御作用减弱，长城沿线成了蒙、汉人民互市贸易之地。

但是，就西北地区而言，由于沙俄对中国西北边域的覬覦，几次煽动叛乱，以致新疆地区不宁。清朝政府为对西北地区加强军事防守，及时得到西北边地的军事情报，特辟一条军路，又称塘路，即传递塘报之路（见图 8-4-1）。自北京北侧的昌平州迴龙观军站起，大体沿长城西行，经直隶省的宣化府、张家口厅；山西的天镇县积儿岭军站；陕西的府谷、神木、榆林军站；甘肃省灵州的花马池军站和肃州酒泉军站，出嘉峪关，再经新疆的哈密、迪化城（乌鲁木齐）、乌苏等地，达于伊犁将军驻地。沿途置军站、台站、腰站，配备塘马，专一快速传递军事情报和军机处的命令、指示。清道光四年奏定：“军机处交寄西北两路将军、大臣加封书字，及各处发京折奏均由军站驰递。其内外各衙门与西北两路将军大臣往来，应行马递公文，均由驿站驰递”^[26]。

一、沿长城而行的“塘路”（军路）

榆林府境内的塘路，是沿袭明朝大边、二边的军路而行。东起府谷，西至定边，榆林府居于中间。

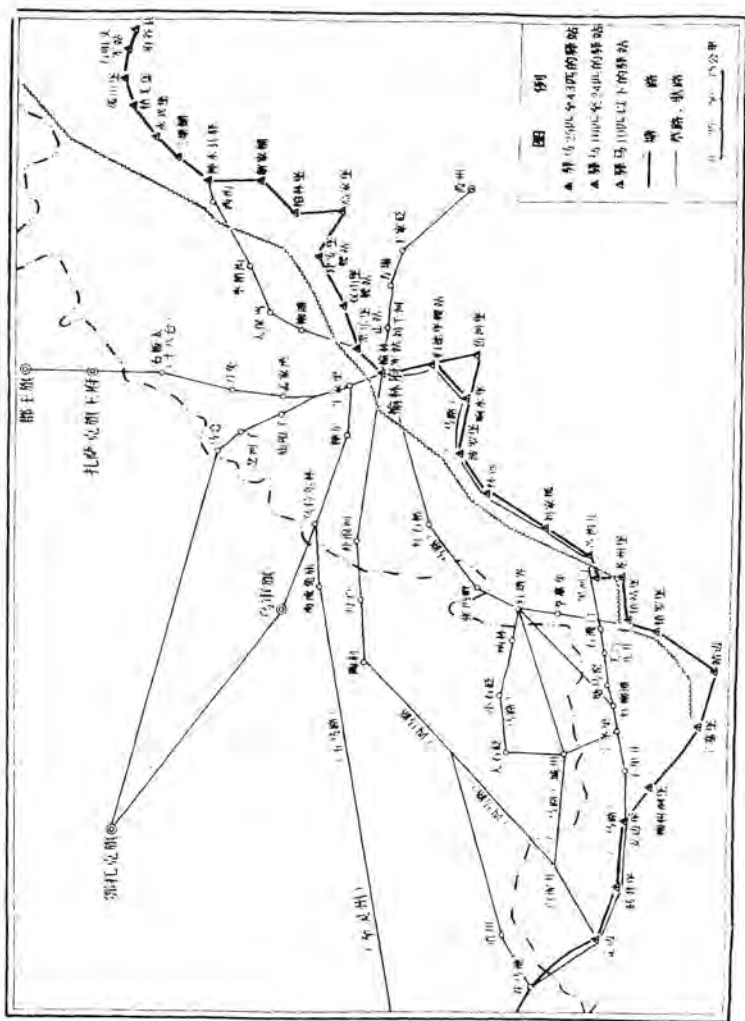


图 8-4-1 清代榆林府境内的塘路、草路示意图

(一) 榆林府至神木、府谷的塘路

由榆林城东门出去，经七里沙、古城滩、常乐堡、双山堡、建安堡，复东行，经柏林堡、解家铺、越窟野河至神木县。由神木县东北行，经二塘铺、三塘铺、四塘铺至永兴堡，再东经镇羌堡、孤山堡、石咀头，越九股水（孤山川）至府谷县（见表8-4-1）。由府谷县东去，渡黄河至山西省保德州。由府谷北行，经榆林、府谷间各军站里程及塘马、马夫数额（雍正年间）

表8-4-1

军站名称	站间距离(里)	塘马数(匹)	马夫数(人)
榆林腰站		22	11
常乐堡正站	30	40	20
双山堡腰站	40	22	11
建安堡腰站	50	22	11
高家堡正站	40	40	20
柏林堡腰站	40	22	11
解家铺腰店	30	22	11
神木县腰站	30	21	10.5
三塘铺正站	30	40	20
永兴堡腰站	30	22	11
镇羌堡腰站	40	22	11
孤山堡腰站	40	22	11
石咀头正站	20	40	20
府谷县	20		

说明

①见清雍正《陕西通志》卷36“驿传”

②另据民国二十三年十二月《续修陕西通志稿》，马匹有所减少，另配驿驴，后期又“以驴易马”。

高石崖、柴家崖、清水堡、皇甫营、麻地沟，在老龙头渡黄河至

山西省河曲县，通偏关。此路沿途多山岭和河流沟壑，全靠驴骡驮运。

塘路上除专为军事通讯设置的正站、腰站外，后来各县又设有总铺、县驿、递铺，为各县境内传递公文之用。一些驿站、军站且有“以驴易马”，就是原来的军站、驿站有驿马和驿驴，后来嫌驿驴走递速度缓慢，准其驴易为马。一般是二头驴易一匹递马。

（二）榆林府至怀远、靖边、定边的塘路及归德堡大石桥

由榆林府西行，有三条道路通怀远县（今横山县）：一为出榆林城向西南行，过永济桥到刘家峁，渡沙河，经曹海子、杨官海子，白界，过无定河至响水，再经波罗营至怀远县。二为出榆林城西南行，渡沙河至天鹅海子、盖排梁、叶家滩、二石碛，经波罗营至怀远。这两条路都比较捷近。三为塘路，出榆林城直南行，经归德堡折西渡无定河，再经响水堡至怀远县。怀远县计有响水、波罗、怀远、刘家瓜、芦沟儿、黑河子等六个军站。

由怀远县黑河子站出怀远县界西行，经靖边，安边至定边县。由定边县西去40里至花马池军站，入甘肃省宁夏府界。

怀远县武镇，为粮食产区，榆林府官民所需之糜米、小米，多仰给于武镇。当时每天由武镇驮运至榆林的谷米，少则一、二石（每石约580斤），多则上百石。返回时，运日常生活用品。

根据御史姜图南的奏请，自清顺治十年（公元1653年）开始南茶北运。“榆林、神木二道照旧小引例行”。榆林红山市口，额发茶引1,000道。东路神木、黄甫川市口，额发茶引334道。榆林府圪路（见表8-4-2）也是转运茶叶之路。

在榆林府通往怀远县的圪路上，于归德堡建有大石桥一座，长152米，是陕北地区最长的一座多跨石梁桥。

归德堡腰站，是南通鱼河驿、西通怀远县响水堡的三岔路口。为方便商客行旅，使渡榆溪河不耽误时间，于清乾隆年间，归德

堡人卜子孝，继承中国古人修桥补路的优良传统，会同他的儿子——僧人慧县、慧清，化缘募捐，筹集资金，并得到地方官民的大力支持，历时二十年，将桥修成。

榆林、定边间各军站里程及塘马、马夫数额(雍正年间)

表 8-4-2

军站名称	站间里程(里)	塘马数(匹)	马夫数(人)
榆林腰站		22	11
归德堡腰站	40	22	11
响水堡正站	40	40	20
波罗堡腰站	40	22	11
怀远堡腰站	40	22	11
刘家城正站	30	40	20
芦沟儿腰站	30	22	11
黑河子腰站	30	22	11
石渡口腰站	30	22	11
丢哥子井正站	30	40	20
塘马窑腰站	30	22	11
红柳滩腰站	30	22	11
宁条梁腰站	30	22	11
三十里井正站	30	40	20
安边堡腰站	30	22	11
砖井堡腰站	40	22	11
定边县正站	50	40	20
说明	<p>①见清雍正《陕西通志》卷36“驿传”。</p> <p>②另据民国二十三年十二月《续修陕西通志稿》，军站及塘马有所减少，并有“以驴易马”。各站间里程也互有出入。</p>		

归德堡大石桥修成后，曾被洪水冲毁。清道光二十一年（公元1841年），在原桥址北侧又修起新桥一座。不久又被洪水冲毁。

光绪二十九年(公元1903年),在延榆绥兵备道严镜清的倡议下,修铁链桥一座,光绪三十三年再次被毁。中华民国年间又曾补修,并增建二孔。中华人民共和国建立后,再次予以加固补修,又增二孔。这座古桥仍为今榆林、横山县间的捷路所经。

二、榆林府与内蒙古、宁夏府进行互市的“草路”

榆林府除了沿长城而行的“塘路”,在塞外的沙漠草原中,另有蒙、汉人民长期踏出的“草路”,东通神木、西达靖边、定边和宁夏府;北通内蒙古六盟和归化城(今内蒙古自治区呼和浩特市)。据《榆林府志·兵志·边防篇》记载,自明朝以来,榆林红山互市榷场,每年自农历正月十五日以后,择日开市,隔日进行一次互市活动。榆林城内的商贩,带着茶、烟、酒、枣、绸缎、布匹、药材、珊瑚、玉器(鼻烟壶)等各种货物;另有小手工业者驮载着马鞍、轮具、毡毯、银器首饰、铜器饮具、皮靴、哈达(织绢)、毛口袋、火链、剪刀、铁搔、枣饼等各种生活用品,去到红山集市,摆摊设点,搭棚立帐、叫卖商品。又有饭铺食摊,瓜果摊贩,形成热闹集市。蒙古人也驱赶着马、牛、羊、驼群,驮载酥油、乳酪、绒毛、皮张等畜产品,纷纷前来互市贸易。明万历年间,榆林镇巡抚涂宗濬为保证榷场的安全,特奏准修筑“镇北台”,驻兵警戒,维持治安。

清初,仍循明朝旧例。康熙年间,准在长城外放种荒地。榆林改置府、县以后,长城口外建立行政乡。乾隆年间移民垦种定居。自此,红山变成内地,不再是边塞市场。鉴于工商业者由榆林城往红山搬运货物有所不便,便开放榆林城区市场,形成固定的街市。清乾隆五十二年(公元1787年),榆林、怀远、神木、府谷四县开放茶叶市场,设立茶铺。原来在红山上市的工商业户,都在城内设立商店和作坊,常年营业。有的作坊专为蒙族人民生产皮靴。另外,每年农历正、三、五、七、九、十等月的十五日,

例行举办骡马交易大会，招来了蒙古地区和宁夏府、山西、河南、关中等地的客商前来贩卖骡马，塞内塞外保持了常年的商贸繁荣景象^[27]。

塞外的沙漠草地，人烟稀少，水草缺乏，人畜生活供应比较困难，故交通工具多以耐饥、耐渴的骆驼和马匹为主。加上榆林城周围土地瘠薄，军、民、驿站所需粮食，多仰仗宁夏府及定边、靖边、怀远等县转输。所以，每年驼队往还，络绎不绝，少者一帮数十峰，多则三、四百峰。驼队、马群、牛群、羊群和商贾贩夫常年在沙漠草地中往来，踏出了一条条“草路”和驮道，纵横交错，构成了塞外的交通网。

(一) “五马路”^[28]

蜿蜒于长城内外的“草路”（包括驮道）主要有五条，当地人习称为“五马路”。这些草路不是人工修出来的，而是商贩和牧民们长期践踏出来的。它们由不固定到相对固定，成为塞上马负驼载的商道。每年秋收过后，人们利用冬闲时间，顶风雪，冒严寒，风餐露宿，驱赶着畜群，往返数百里，驮运食盐、粮食、皮毛等土特产品，以获锱铢之利，谋暖身蔽体的布帛，岁岁年年在草路上奔波。由京津来的日用百货，也多经归化城和山西省，靠驮队输往“三边”（靖边、安边、定边）。

一马路：由榆林府西行，经叶家滩、波罗堡、怀远堡、镇靖堡、张家畔、宁条梁、安边堡、砖井堡、定边县至宁夏府花马池。这条路的多数路段与塘路重合，主要运输食盐、粮食。

二马路：由榆林城西出长城，经张冯畔至红墩界后，分出两条支线，西南经掌高兔至张家畔，与一马路合，直西经城川、白泥井至定边。也主要是运输食盐、粮食和百货。

三马路：出榆林城直西偏南行，经长海子、红石桥、张冯畔、小石砭、大石砭至城川后，折南行至宁条梁，与一马路合。

四马路：由榆林城西出，沿三马路至长海子后，折西北经红墩转西行，复经纳林河、舍利庙、吊金瓜、长黄、朝黄、黑梁湾、白泥井至定边县。这条路大部分路段经过内蒙古地区伊克昭盟南缘。

五马路：由榆林城西行至长海子、再折西北，经烧不浪、海流兔庙、母户、陶利至三道泉后，折向西南，复经西二道川至花马池。这条路主要经过内蒙古地区伊克昭盟腹地，以运输花马池的食盐为主。

以上五条草路，均位于榆林府西侧，与内蒙古乌审旗紧密联系，路线多，运量大为其主要特点。

（二）榆林府至神木县的草路

由榆林城东门出去，折东北行，越七里沙至古城滩，在塌崖畔过头道河子，复经大梁湾、王子湾、柳滩、大保当、黄土庙、胡家台、西沟等地，入长城至神木县。此路沿途多沙漠，居民稀少，行人食宿殊多不便。但道路平夷，驮畜省力，以转运山西来的日用百货为主。

（三）榆林府至葭州的驮道

榆林府至葭州（今佳县）180里间为沟壑纵横的梁峁丘岭地区，交通十分不便。清代在州府间辟有驮道，进出货物靠驴、骡驮运。

由榆林府东南行，经青云、刘千河至方家塌，沿佳芦河而下，经通镇至葭州。另由米脂县东行，40里至马家铺，又40里至葭州乌龙铺，再东40里至葭州在城铺，为一条邮路。

葭州东渡黄河，通往山西省汾州府各地。

三、榆林府通往内蒙古地区的商路

清代陕西省与内蒙古伊克昭盟大体以明长城北侧数十里内为界，榆林府所属沿边各县，均与内蒙古毗邻。当时内蒙古地区仍以畜牧为主，但农业生产也有了发展。尽管清朝统治者一再禁止蒙、汉通婚和汉人到蒙古地区垦荒，但汉族人民出长城前去垦种的还是不断增加。清康熙年间，山东、山西、直隶、陕西等省的汉族人民，到内蒙古地区进行垦荒的就有数十万之多^[29]。他们在那里安家落户，开荒种地，有的成了蒙古王公的佃户。随着蒙古地区的日益开发，蒙、汉两族人民的交往更加密切，贸易往来更加繁盛。当时的归化城、托克托县、包头村及鄂尔多斯左翼前旗、中旗（今伊金霍洛旗）、后旗（今达拉特旗），鄂尔多斯右翼中旗（今鄂托克旗）等地，都是蒙、汉人民的会集点。特别是归化城，在清康熙年间已是“商贾丛集”^[30]；到乾隆时期，另建新城，更是“人烟凑集”^[31]，成为内蒙古最大的商业城市。当时内地汉族商人到蒙古地区进行贸易的，以陕西、山西、北京等地的人为多。他们将内地的布匹、绸缎、砖茶、烟丝、瓷器、铜铁器、面粉等，运往蒙古地区贩卖，收购当地的皮毛、牲畜、盐碱等物品，榆林府各地人民所需的京、津生产的百货，很大一部分是经归化城转运而来。榆林通往塞外的道路，关系着榆林商业经济的兴衰。

（一）榆林府至内蒙古鄂尔多斯右翼中旗（鄂托克旗）的道路

由榆林城北出，经牛家梁至赵元湾后，折西北行，沿席伯尔河，经庙咀子、岔河子、马揣林庆梁、白河庙等地，直达鄂尔多斯右翼中旗。或由榆林城西行，40里至长海子，又40里至锁贝。再折西北40里至屹昂河，又西40里至乌拉耳林，复西80里至乌

审旗。由乌审旗再西北行，经苏木兔、昌汗淖至现在的鄂托克旗。

（二）榆林府至包头村和归化城的道路

这条道路完全经行于沙漠草地中。由于居民稀少，水草缺乏，食宿困难，商贩们日行程多少不定，一般都是依居民点而定止宿。

此路驿程为：出榆林城北行，经牛家梁、孟家湾、刀兔，共190里至十八台。再北，经鄂尔多斯左翼中旗、东胜、后旗（今达拉特旗）、昭君坟（指包头市南的昭君坟），渡黄河至包头村（今包头市），共计740里。由包头村折东北行，即至归化城。归化城（今内蒙古呼和浩特市）东去，经张家口厅、宣化府至京师顺天府。所以，这也是由榆林府去北京的一条通道。

第五节 人车分道，三轨行驶的石拱桥 ——凤翔府塔寺桥

塔寺桥（见彩图19）位于关中西部重镇——凤翔府城东侧约三里处的塔寺河上，始建于明朝洪武初年^[32]，为土桥；清初改为石拱桥，亦名“凤鸣桥”、“济川桥”。塔寺桥桥面设计独具匠心，分三轨行驶。中轨宽约4米，为高出左右两轨约23厘米的石台，是人行道；左右两侧稍低，路宽各2米，为车行道。这种人、车分道，三轨行驶的桥面，在陕西古代石拱桥建筑中实属罕见。

据《敕修陕西通志》和乾隆《凤翔县志》等文献记载，明洪武初年在塔寺河上初建土桥，正统年间曾重修；清顺治三年（公元1646年）知府王赞圣、义士周承尧、贾文等募金于民，改建为石拱桥。后因年久坍塌，清道光二十年（公元1840年），在凤翔知府豫泰倡导下，发动城乡商民1520余户，募集资金1600余缗，用了一个多月时间，又重加修建。

重建后的塔寺桥，长约39米，高约7米，宽8米。桥的中部

凸起，两端稍低，呈拱形，即古史文献中“架石飞梁尽一虹”及“架虚若飞也”的解释和描述。“架虚”即拱圈；桥形如飞鸟展翅，故称“飞梁”。桥分三孔，中孔高7米，跨径7米；边孔各高6米，跨径5米。桥体是用长2米、宽厚各0.4米的条石砌成，浑然一体，坚固厚实。为防洪水冲毁拱圈和桥头堤岸，在桥孔上流迎水面各孔洞之间，砌有高约1.5米的箭头状分洪石台；两岸上下数十米内的堤岸，均以条石砌垒，以保护河岸，使河床长期保持稳定。

塔寺桥在建筑艺术上体现了传统的民族风格。桥的两翼各排列24根石柱，柱之顶端间隔雕刻“猴子抱桃”、“狮子戏球”及“金瓜”、“仙桃”。各柱之间镶嵌着长方形石板，石板上镌刻着“水牛卧波”、“玉兔探月”、“金凤展翅”等飞禽走兽图案，形象栩栩如生。各柱以长方形条石嵌连，为石栏，以防车马外逸。石栏上精雕细刻着几何图案，巧夺天功。桥的两端石墩上有知府豫泰题写的“千秋石柱”、“万古金梁”、“长堤饮马”、“远岸垂虹”等字，形象地描绘桥之坚牢和环境的优美。另外，桥的东、西两端各竖有高约1.5米，宽0.7米，厚约0.3米的石碣一对。桥东端的石碣刻着“利济”、“通津”，桥西端的石碣刻着“正直”、“荡平”共八个大字。这些字概括了塔寺桥的作用和西安府、凤翔府间官马大道的宽直平坦。

塔寺桥位于清代“四川官路”上，是出陇入蜀的必经之地。凤翔府不仅是关中西部的政治中心，更是经济、商业、文化中心。宽约十余米、深约三四米的塔寺河床，严重地阻碍着四川官路的畅通。塔寺桥修成后，桥接路通，为“川藏冲衢”提供了交通上的方便。今日的“西安——宝鸡公路”北线仍经行塔寺桥上，所不同的是以沥青路面改变了三轨行驶；以钢管混凝土栏杆取代了石柱石栏。古桥在继续为社会主义建设事业献力。

第六节 左宗棠精心筹办的短途运输

清同治五年（公元1866年）至光绪六年（公元1880年），左宗棠任陕甘总督期间，在筹办西进大军军需品转运过程中，深切感到“筹饷难于筹兵，筹粮难于筹饷，筹转运又难于筹粮”^[33]。为了解决军需转运这一难题，左宗棠根据短途畜力运输的特点，合理调整运输路线，照顾到农民的生产方式和生活习惯，在能充分调动农民积极参加差运的原则下，精心筹办短途运输，克服种种困难，较好地解决了转运军需这个大难题。

西北地区地广人稀，运输工具只有车、驮。而山地不便行车，沙漠地区又只能利用骆驼运输。但骆驼怕暑热，夏季要歇厂。^①另外，牧畜本身需要草料，在荒漠地区不能就地取给，须随车或随身携带，这就直接、间接减少了运量。所以，用畜力或畜力车长途搬运，所得实在有限。据左宗棠计算，要花费两石的粮价，才能运到一石粮食；等于耗费一名半兵勇的饷钱，才能养活一名兵勇。这还是陕、甘地区的情况。至于嘉峪关外，需要相当于十石的粮价，才能运到一石粮食。左宗棠算了一笔帐：“计一驼负粮二百斤，日行一站，越二十站，驼之料，驼夫之粮，已将所负者啖尽，尚有何供军食乎？”他由此得出结论：畜力车、驮在荒漠的西北地区，只能作短途转运，不宜长途直达。即如短途转运，也需根据车、畜的行进速度，在沿途设置食宿供应点，解决牲畜饲料和人役饭食，不能由车畜自带，以保证规定的装载量不致消耗或减少。

左宗棠运往陕、甘的军需用品，大部分来自东南各省。这一漫长的运输路线，起自上海“转运局”，经过汉口“陕甘后路粮台”、襄阳“水陆转运总局”、荆子关“陆运分局”和潼关“转运

^① 歇厂，为西北地区游牧民族的术语，即休息的意思。

局”。由上海经长江、汉江、丹江诸水道，运至河南省淅川县荆子关后，再起岸陆运，途经龙驹寨（今陕西丹凤县）到西安府。此即秦汉时的武关道路线。另一路在湖北省襄阳起岸陆运，经南阳、洛阳、潼关等地到西安。此即唐代的襄州、邓州、洛阳道和洛阳、长安道驿路线。潼关道较荆子关一线迂远 450 里。经由潼关入陕的物资，主要是饷银、军火和军装。至于两湖来的军粮，是由汉江一直运到陕西省白河县夹河（甲水）口，利用夹河运至山阳县漫川关，再起岸陆转，经商县至西安。此即唐代的上津驿路。或由汉江舟运至洵阳县蜀河口，再起陆经镇安、孝义厅（今柞水县）等地转运至西安。此即元代的义谷道。

另有一条西南运输路线，专运来自四川的军米。左宗棠在陕西省略阳县设有军米局，利用嘉陵江将四川军米先舟运至阳平关，再起陆经过略阳、徽县、凤县、陆运至宝鸡县渭河南岸，复由渭河顺流而下，东至西安。另一路由甘肃省徽县向西北运到秦州，这也是唐、宋时陇东南的通道。左宗棠也曾利用过汉、魏褒斜道路线，先由褒城县辇运到红崖，再陆行 120 里到斜谷；复由斜谷道经郿县入于渭河，折东至西安，再分运各地。

还有一条东北运输路线，完全用于转输山西省和内蒙古的军粮。这条路线又分两支：一条路线是在山西汾州（汾阳）和军渡各设一采运局，汾州和军渡的米粮都先运到吴堡，再转运至绥德州；绥德州也设有转运局。另一条路线是对关外，将采购自绥远厅（今内蒙古呼和浩特市）一带的军粮集中于托克托城，然后利用黄河以木船运到吴堡起岸；或在吴堡以北的葭州起岸，都再运到绥德州。又从绥德州运到靖边县镇靖堡，约 500 里，都是山路，很是劳费。

绥德州军粮的转运是采取“层次节运”的办法。“自绥德州起，每四、五十里为一局，得壮夫万人，可设二十局。由绥德州起至鄜州，不过五百里，每局五百人，每人日给米斤半，算钱六

十；盐菜钱三十文，计每人日需九十文，万人日需九百串”^[34]。这就是左宗棠所说的“运粮之法，长运不如短运”^[35]的具体实施办法。

当时陕西省关中各地的转运局，都是自己雇车、驮或人夫转运。例如在潼关厅、西安府间，既有挑夫、抬夫，又有牛车载运。关于各种运输方式的重量和运费，左宗棠也规定了一个标准：挑夫或抬夫，每名各承挑或承抬60斤，来回运费每里给二八钱6文。二套牛车每辆承装600斤，往返运费每里给二八钱7文。这一标准，比寻常承运商货，重量已减轻，运费已加多。倘遇天雨，道路泥泞，还可把载重量酌减。又倘若经过草料昂贵地方，还可把运费酌加。运费支付办法，规定先由承办州、县垫发，每积十批，开单向指定地方领还。这是指沿途由各州、县依次接运的办法。至于由潼关厅直运西安府，则归潼关厅承办，支配商车，限定按站计日到达。运费包括坐偿各价在内，每日每辆马（骡）车给运费银一两。也是每积十批，由潼关厅报明车数，领价转发。

为使民间运输能维持下去，并尽量减轻百姓和地方官的苦累，左宗棠还在陕、甘两省革除了两个旧例。甘肃省于清同治初年设立车马局，承办兵差，令人民按户粮摊车，按田亩出费。这原是为纠正从前粮差兼办兵差的流弊而组织，不料后来也是积弊重重。左宗棠便把按田亩出费一项，明令取消。这是一件。第二件是陕、甘两省的州、县官衙，向有流差，即军营员弁过境，州、县有供给车、驮的义务。左宗棠认为，滥索和滥供，都于军需运输有妨碍。因此，规定所有紧要流差，均由官家拨款办理，并一律凭符验传牌、委札或车票供给运输工具。否则，上站不得擅发“流单”，下站也不得擅拨车、驮。

左宗棠认为，办理军需运输，老百姓的负担要合理。“官与民交涉之件，总须官肯吃亏；但不可太亏耳”^[36]。左宗棠主张用兵要不扰民或少扰民，老百姓为支应兵差吃了苦，出了力，应在运

费上给予补偿，这样，才能调动老百姓搞兵差运输的积极性，运输也能持久地办下去。

左宗棠在立法上坚持了“地丁合一”的制度规定（官自雇役），而立法与实际执行总是有若干差距，百姓、官府与军队打交道，在封建制度下，百姓总是难以避免受压的。从陕西各地当时支应兵差运输的实际情况看，农民按规定交纳了地丁税后，还是不同程度地负担了额外的运输摊派。

第七节 渭南县令樊增祥建议的 “层次节递，水陆分运”

清光绪二十年（公元1894年）十一月二十三日，督办军务处电令陕西省说：甘肃省征调军队东征，为数甚多，若沿途自雇车辆，必多迟缓；要仿照直隶等省办法，按数站派员设局，代雇车辆，以利军行。陕西省督抚衙门通知沿途有关州县，拟在长武、乾州、省城（西安）、华州、潼关等地分设五个转运局，委派官员经理。对于数站派员设局这一办法，渭南县令樊增祥认为不妥，稟请甘军分批行进，支应差运的车辆层次节递，不要一拥而上。且在西安府东路实行水陆分运，不要另设新局。省抚衙门批准了这个办法，令各地实施。

樊增祥提出这一建议的缘由是：若仿照直隶等省办法，在长武至潼关这一近千里的路上按数站设局，各局固定车辆数目，则长武县雇车140辆，邠州120辆；永寿由乾州协济车120辆；乾州由武功协济车120辆；礼泉由兴平；咸阳由泾阳；长安由户县；咸宁由蓝田；临潼由高陵；渭南由富平各协济车100辆；二华（华州、华阴）、潼关分别由蒲城、大荔、朝邑等县各派车100辆，各路段协济车辆，加上沿途十属州、厅、县本身派雇的车辆，分别调挤一处，等候大军来临，势必造成上站送到者数百辆，下

站等候者数百辆，一接一换之际，竟有车千辆之多，其拥挤杂揉情形，岂堪设想！况征调的车辆，远近不一，必然苦乐不均。以临潼、潼关而言，潼关之车受载后渡黄河行70里抵山西永济县，往返不过140里。而临潼之车须先行130里而至华州，由华州受载后，行110里始至潼关，交卸往返共480里。这样，潼关之车任务就很轻松，临潼之车就相当劳苦。另外，各县的差役负担也不够公允，如高陵小邑，派车百乘；而三原大县，却未出隻轮。如果说三原道远，然比之蒲城之车驰百里以外协济潼关，三原更应该行90里协济西安。又如蓝田县境，大半是半山区或山区，车辆素少，也派车百辆，实在是苦人所难。设局征车，如此苦乐不均，且虚耗甚大，不是一个好的办法。

再说，由官车局征调车辆办理兵差运输，应该与军队密切协调，根据行军的次第，人员的多寡，军需品的数量等来决定雇车的数量。自古以来，军师行进但有千里衔接之形，而无一时云集之理。轻兵、轻骑在前，辎重接续后行。不但骑兵、步队宜分起前进，就是队伍与军装、子药也须划开。樊增祥建议令马队、步队各带三成子药、枪械，轻装疾走，令粮台委派人员押解辎重随后续进。车辆的调派运送，仍以短途转运为好，即上站递下站，一节一节倒换。轻兵疾进，需车不多，可以随时应付。辎重在后，如其需车500辆，可分五日运行。今日头起，明日二起，迨三起出发，头起之车即可返回；四起到达下站，二起之车又已返回。这样往复拉运，300辆车可作500辆用。如果担心速度太慢，可分起日夜赶行。上站到下站，朝到朝行，夜到夜行。这样，辎重与前军距离就不会太远。这一办法似迂实捷，似迟实速。

各州、县征派的车辆，应作科学合理的安排，不能集中在城邑内外，以减少人、畜食宿安排的困难。车马调往县城坐待者数十辆，其余数十辆可安排在县城附近三、五里内的村落中借槽喂养；又其余者可安排在距县城十余里外驻守，以备征调。县城内

的车辆受载出发后，可将附近之车调进县城；而十余里外之车调至近村。这样步步为营，辘轳滚送，层次渐进，则天天有车待兵，决不会发生以兵待车的现象。

另外，水路与陆路运效、运费差别很大。渭水西来，泾水在西安附近注入渭水后，水量较大，可顺流行大型舟船。由西安府咸宁县之草滩码头载货东去，五日可达潼关。清同治年间，铭军十数营由陕赴豫，即由草滩登舟。后来永兴军东征，雨雪道梗，在渭南改车为船，顺流下驶，军民称便。因此，甘军到西安府后，宜利用水、陆两途运送。其轻兵轻骑可驰驿前进，各县、各局支給车辆、粮草，以利行进。其辎重由长武、邠州、永寿、乾州、礼泉、咸阳层次节递运至西安府后，概由长安、咸宁两县负责在草滩雇船运往潼关。以船易车的好处有四：一无卸车、装车倒换之劳；二无在雨雪天气途中受泥泞之阻；三为顺水行舟速度快，前军无后顾之忧；四为减轻里甲花户征调车畜之累，且船户获倍价之益。如果由官车局雇车、坐价，则军队所付运费不足，州、县官又害怕车辆不够用，多派里甲车辆，增加百姓额外负担。再者，各州县、各里甲贫富情况悬殊很大，有有车者，有无车者，无车而派车，势必由百姓出钱转雇商车以应命，而商车有居奇者，有畏累者，又必须付高价觅雇。当时高价雇车，一般超过官车局规定运费标准的四倍左右，这都要由雇车者负担。以船易车后，少征派一车，百姓即少受一车之累；多装一船，百姓可少受数十车之累。如果辎重尽由船运，省东六个州、县、可减少派雇车二、三千辆之多。据樊增祥计算，节省费用当在十万金以上。

一个封建官吏，七品县令，对短途运输有如此精辟的见解，并提出切实可行的办法，给古代交通运输史留下了可贵的一页，值得后人效法。

第八节 各州、县支应兵差、流差的运输组织

清乾隆年间，新疆、西藏、青海等地数次发生叛乱，清政府多次派大军前往镇压、平叛，兵差十分繁重，官路各驿站无力承担转运军需物资的任务。清政府有鉴于此，便裁撤驿站的专职官员“驿丞”，把驿站交由沿途各州、县官管理。咸丰年间以后，太平天国的农民起义军转战各地，并几度入陕，清军忙于调兵镇压。为此，兵差运输十分繁重。州、县官利用民力，抽调各里甲花户的车畜，协助驿站完成兵差、流差任务，逐渐形成一种制度。由于里甲百姓不堪其苦，一些比较能体恤民情的地方官想出各种办法，设立“帮差局”、“官柜”、“兵差义局”或“官车局”，专一支应差役。后来左宗棠任陕甘总督后，又不断采取各种措施，加以改进，这种运输组织在较长时期内一直持续不变。

清代的驿差，名目繁多，有兵差、流差；红差、黑差。兵差是指“每岁转运军营物件，兵勇过境、过关；协戎监箭；钦使祭陵，三品官以上官入境”等项。流差包括“凡三品以下官过境；府、县公出交卸；委员来往；衙署折报，批解钱粮厘金；各衙门丁役公干；递解秋审人犯、要犯、要案；呈送地方土产，与一切杂役差”。红差也称正差，如兵差、流差等以其持有公文符验，盖有朱红图章，有票据，是官衙规定的差役。但由于官衙腐败，假公济私者甚多，有些差役名红实黑。黑差系指官衙无明文的浮支苛派，并无凭据^[37]。

常年流差所需车畜，一般皆由驿站提供。但兵差火急，运输量大，且集中在一段时间内，驿站运输工具有限，无力承担。于是，州、县官便借诸民力，派里甲花户的车马应役。如清乾隆二十年（公元1755年）供应索伦等部队过陕西境，西安、同州、凤翔、汉中四府及商州、鄜州等府、州、县，共派雇马骡11900匹

头支应兵差运输。仅商州一地就派雇马骡 500 匹。商州乃山僻州县，觅雇骡马很难；加之派雇的马骡均系协济台、站，必须是上等的好马好骡，虽竭力挑选，及至台、所，大半挑退，或全数移回，往返需时，白白浪费了人力、畜力及雇用价款。地当官路的邠州、长武、渭南、华阴等州县，特别不堪其苦累。

清乾隆三十六年（公元 1771 年），小金川土司僧桑格作乱，清政府连年派兵前往镇压，陕西省承担的解运军装、铅药、饷鞘等兵差，使得关中、陕南各州县穷于应付。为解决兵差急运，沿官路各府、州、厅、县，议定各种办法、条例，成立名目繁多的运输组织应急^[38]。由于兵差不断，支应兵差的运输组织在各地相继成立，有的且长期存在。

一、渭南县官绅协议成立“帮差局”

清乾隆五十六年（公元 1791 年），廓尔喀（尼泊尔）封建主大举入侵我国西藏，公元 1792 年，清政府派大将军福康安，率军万余人，经陕西入西藏征讨，沿途需用车马甚多。西安府东路大县——渭南，首当其冲。为支应此次兵差，渭南县官绅协议，成立“帮差局”，筹资购买车骡，协助驿站应役。官衙付给的雇车费用，除支付牲畜草料及马夫生活补贴费用外，余款扣抵购置车骡的资金。“帮差局”车不敷用时，仍派于里甲。

二、岐山县设立“公局”

清嘉庆十三年（公元 1808 年），岐山县为支应差运，设立“公局”。关于“公局”购置车畜的资金，知县何绍衣决定让里甲花户每石土粮出公费钱一串二百文，按户粮数分四季交纳。“公局”将这一款项专门用于办理差运。

关于兵差雇用车畜的费用标准，清道光二年（公元 1822）兵部奏定，于启程之前二日，每车给予草料银五钱二分。沿途行走，

日给银一两，若歇宿则日给银八钱。车辆回空时，十日以七日计算，每日给银五钱二分。这些费用，统于事竣之日，一次造报结算。关于陕西省境内的运费，规定按京西路标准，每车百里给银四钱五分。倘轮番供送，站程较长，应酌给到站、回空、守候等银者，由该省督抚衙门据实陈奏办理。

三、大荔县地方官，自行捐廉（薪俸），筹办差运

大荔县是渭北五县（大荔、朝邑、蒲城、澄城、郃阳）支援潼关厅和华州车马“协济”县之一，本身并有应解清军厅铅药及咸宁、长安两县牛皮等差务。清咸丰七、八两年（公元1857年、1858年），先后奉调马骡200余匹头，里甲花户差役负担数倍于往昔。且往返数百里，转运只有一站程途，如果先期派车去等候任务则虚耗费用，临时派车又催赶不及。倘若兵差临时改由别路行走，又须另行雇觅车辆，增加额外空耗。为保证及时支应差役，又不虚耗民力，大荔县令莫元赓变通办理，由地方官自行捐出薪俸，筹办车马，专一支应差运。自咸丰八年正月初一日起，所有兵差费用，概不摊派花户分文。车马、人夫所费，由捐出的银钱支付，再从雇车运费收入中扣回，属于官家专业运输组织形式。

四、三原县设立“官柜”

三原县支应差运，向来是借资民力，由里甲（全县共30里）分年轮值，照各里甲粮草数量大小起运，谓之“现年”。清同治初期，兵灾连年，雨降不时，又加上鼠兔为灾，百姓生计艰难，无力应役。而清政府为镇压各地农民起义，大军不时过境，流差也很冲繁，州县官为支办差运接应不暇。三原县绅杨克恭集会地方绅士会议，设立“官柜”应付支差。由“官柜”“自买车马备用，不累民，不误公，庶为两便”。筹备经费由富绅盐提举衔李瑛捐银三千两解决。至于人夫工食、牲口喂养等费用，由原来的专营运

输业的“脚户”量出费用：每驴一头抽钱 50 文；每骡一头抽钱 250 文解决。在未成立“官柜”以前，每遇差出，脚户们常受强征强拉之累，抽交脚用后，就不再受强拉之害了。因此，脚户们也欣然乐从。

五、朝邑县改设“兵差义局”，并立章程二十一条

朝邑县为解决支应“流差”费用，在清道光年间，由里甲凑元银 1500 两，交“运局”贷出生息，作为流差开支。到咸丰年间，府衙决定朝邑县分工“协济”潼关厅支应兵差，全县民屯 39 里，每里分 10 甲，轮流支差，名曰“限年”。当差之甲，无论差银多寡，均由此甲独出。小甲粮赋少，困苦莫支。因而，后来又请外九甲帮助，名曰“帮差”。县设“运局”，管理里甲差运，支应粮、饷、军装、军火转运四项差遣。所有一切流差，概归“平余”（随正赋征收的节余款）项下动支。由于无得力绅士经理，此项工作未能统一组织领导，故弊竇多端。清同治八年（公元 1869 年）二月，朝邑县知县邢树田，延请前山东省巡抚阎敬铭与较公正的绅耆商议，变更原来的支差章程办法，将旧设“运局”改为“兵差义局”，选派绅士四人住局司事。每月出入帐目均一一稽核记载，遍贴各镇示众。

“兵差义局”经费，按全邑民屯 39 里地丁数目一律均摊，初次每大粮（夏收）一两派差费净铜钱 300 文，后来仍照征收钱粮成法，分上下忙（夏、秋）随同分别交纳，并给串票存照。又据在籍刑部主事雷榜荣等按照历次谕示精神，拟订“义局章程二十一条”，报省抚衙门批准立案。

《义局章程二十一条》的主要内容是：“义局”专为支应兵差而设，兵差停止，局即撤去。此后禁止分甲限年应差。支差费用，由全县 39 里军民（军屯、民屯）按粮赋正银摊派净铜钱，不准派银。选举里正、屯正负责催收征款。“义局”规定，不准用局的公

款馈送礼物，办饮食酒席。本邑差役耗费，全在协济潼关车辆；本邑差过，即可散车，不准在潼关逗留。“协济”潼关车辆，计有朝邑，大荔、蒲城、澄城、郃阳五县，按各县分里若干，及钱粮多少调派车辆，以求均平。而朝邑县离潼关较近，有时为应急若就近调朝邑车辆支应急差，所有费用由潼关厅行文渭北其他四县均摊。朝邑车辆不负责支应潼关厅应负担的流差。义局总司事及一切在局办事人员，各酌给薪水。局中绅民，只准专理兵差转运事务，此外不准干予词讼，包纳钱粮，及各衙门一切公事。

另外，为解决流差费用，清道光年间由民间凑元银 1500 两，交“运局”贷出生息，作为流差开支。“义局”成立后，此款又转入义局，生息支用，不足者另设法供支。

六、兵差归局、流差归署

清同治九年（公元 1870 年），陕西省巡抚刘典、会同陕甘总督左宗棠，将陕西省各州县支差章程重新议定，所有文武各衙门，征访所属单位寻常公事需用车马数量及日行流差多少，俱令各衙门自行备办，不准向里甲花户需索支应。各州县所成立的支应差运的运输组织，只负责支应军务转运，酌定车马驴骡及夫役开支标准，记里计发。里甲摊派的钱文，专一补贴官家所发运费的不足部分，以节省军队开支。至于向花户随征正赋银两之外的“平余”款一、二钱，以贴补、资助办公用费一事，可减收三成，其余七成暂准分别提留，分配给司、道、府、厅、州、县办公用，候军务平靖，再行酌议。

七、同州府知府饶应祺，酌定支差十四条

清光绪五年（公元 1879 年）三月，同州府知府饶应祺制订《支差十四条》，主要内容为：本着“兵差归局”的原则，凡军需、粮饷、火器等项；喇嘛上司，外藩贡差，并过境钦差查办事件大臣，

各城领队办事参赞大臣；三省主考学院；摺差火牌，护送游勇、游民、官钱、官银，并州官省车一切费用，归里局支应。里局旧有长车 40 辆，马 40 匹，岁费钱一万六、七千串，在区分“兵差归局，流差归署”后，减去一半，仅留 20 辆（车）匹（马），由里长包雇，专支兵差项下各差，此为减轻里甲运输负担的措施。至于本省及外省各差办大臣，及大小委员护送京控原告，和军流徙遣各犯，俱改归流差项下，由府署筹款供支，每月津贴长车 8 辆，长马 8 匹。局司事总绅由二人减为一人，专司稽查局帐，收支四柱清册，每月开摺报府查考，列榜局门，示众共知。

八、自潼关厅至长武县，择地分设“官车局”

清政府为扑灭各地农民起义的怒火，在光绪二十六、七年间，秦、陇诸军奉调北上，兵差频繁。特别是八国联军攻破北京时，慈禧太后偕光绪皇帝逃到西安，各省饷差、贡赋，辐凑来陕，供应车马十倍于往昔。陕西省巡抚端方，奏准自潼关至长武县，择地分设“官车局”，每局各先预备差车五、六十辆，如有不足，随时以市价招雇。通年经费计需银四、五万两。

清代陕西省百姓的徭役，在“地丁合一”后，农民已交了役费，各种差运再行加派，超过了里甲花户的负荷能力。一些州、县官吏，为了完成支差任务，组织各种形式的专业运输群体，把里甲花户压得喘不过气；加上贪官横索无度，招待馈送成风，使得封建王朝驿运这一交通设置，变成了绞杀人民的索链。清同治十三年（公元 1874 年）五月，前藏堪布喇嘛到陕西后，在省会重地西安府城，竟因卖物（利用驿运携带的商品）争价，脚夫曾友炳狐假虎威，踢打长安县差役刘玉致死。于此，可以窥见清代后期驿递之冗滥及官吏的残暴、贪婪、腐败。

第九节 多种多样的交通工具

清代陕西省境内的交通运输工具，车、轿、驮兼备，其动力仍是畜力或人力。陕西地区多数交通工具与全国其它地区相同条件下的交通工具基本一样，只有陕北地区出现一种“架窝子”，似轿非轿，似驮非驮，最为特殊，为长城内外一带所独有。

一、畜力车辆

清代的畜力大车，分为客用、货用及客货两用三种。客用轿车，为传统的篷盖车，有篷盖，有窗牖，有布幌；可乘客两人，携带行李 100 余斤。近距离且非急事者，用一头匹骡马拽引；远程二、三头匹骡马曳引，俗称“二套车”、“三套车”。日行一大站，约六、七十里左右。据《大清会典》及《续修陕西通志稿》记载，驿站的驿车及民间车辆，多为一车一马或一骡；商车多为“二套”、“三套”，以求多载。另有在大车上临时圈围席棚，供乘客用，称为“棚车”。

货车称为“大车”或“长车”。驿站的货车多为一车一畜；民间用的货车多为“二套”或“三套”，可装载一吨半货物，日行一大站。

另有牛车，车轮有木制、铁制两种；也有在木轮周围包以铁圈。牛车多用于农村，日行三、四十里。

二、驮畜

驮畜有马、驴、骡、骆驼四种。全省各驿站均配备有驿马，主要用于骑乘。榆林府军路上的军站、腰站、营圪，除站马外另有驴头，供驮运货物用。

民间的驮畜，陕北地区主要为驴头和骆驼；关中地区主要为

骡子和驴头；秦岭山区也有驴头。商队以骡子为主，兼有驴头。在官马大道沿途，常有农民备驴以供客商租赁。驴头客货运输均可使用，非常方便。

三、架窝子（图 8-9-1）

架窝子是陕北地区、长城内外特有的一种高级客用畜轿，多为富商巨贾和官员所乘用。温软舒适，可长途跋涉。

架窝子由于所用畜力的不同，分为“骡驮轿”和“骆驼轿”两种。此种畜轿，似舆而长，以围席圈制，或以大块毛皮、毡毯遮蔽。长约五丈余，高约四尺左右，宽三尺五寸许，状如窑洞，两侧有窗牖可以启闭（席棚圈围的多无窗牖）。通常以一丈多长的二根木杠，架于前后二骡背侧。轿的形状上园下方。下有网套可装载行李、包裹、箱笼。行李上面，展铺被褥，可坐可卧。一般乘客一人，也可与小孩同乘。篷盖用以遮蔽烈日、风沙、雨雪。冬季在篷盖上蒙盖毛毯，可御寒。行走起来相当平稳，安如舟车。也有以体形较大的驴头为动力，这种架窝子较小，承载量也较轻。但费用比骡驮轿为低，乘用的人也较多。

骆驼轿系用骆驼一峰，于驼峰两侧各置一轿，各供一人乘用。骆驼轿盛行于榆林府以北的沙漠草原地区。

操营架窝子的脚户十分劳苦，上坡时要推，转湾时若路面狭窄，脚户甚至弓着背伏于路旁，让驴、骡踏着脊背走过，以防止登空倾覆。日行约八、九十里。

架窝子这一载人运输工具，是陕北沙漠草原地区所特有的。它比骑乘安适舒服，能遮风避雨，御寒防晒；比畜力客用车速度快，在沙漠“草路”中畅行无阻。这是当地脚户在长期运输实践中的一项创造发明。

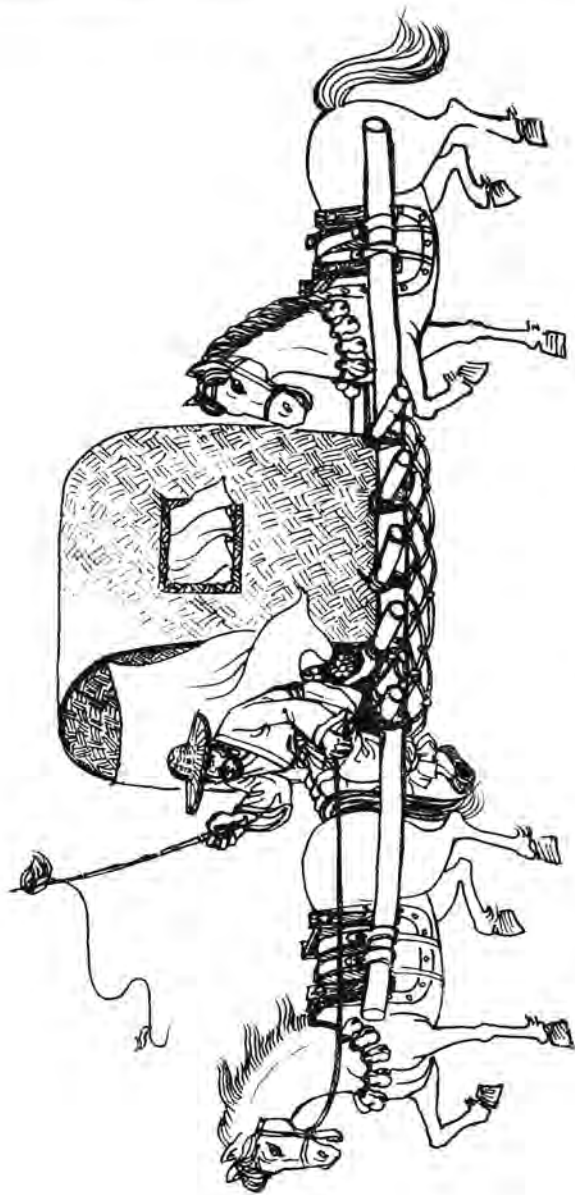


图 8-9-1 清代陕北地区的客运工具—架窝子

第十节 驿递的设置与驿路上的官店

清代沿袭明制，置驿传以达军国急报，置铺司以递送官衙文书。驿站的任务主要是接待官使，护送官物。从接待官使来说，类似现在的旅行社；从护送官物来说，又仿佛后来的运输站。

清代驿递，在不同地区有不同名称。京师及内地皆称驿。蒙古地区置军台；嘉峪关以西至新疆，旧设军赤台；建省后塘、台兼设，军台归旗营管理，塘台归绿营管理。西藏、吉林、黑龙江设站；甘肃省称所。陕西省榆林府东西的军路有军站、腰站、塘站；皋兰官路和四川官路上的驿站统称驿。

陕西省境内在清代中后期共设驿站 130 处^[39]，驿递马骡额设 3264 匹；夫役 4360 名。全省铺递共 563 处；铺司兵 1861 名。岁支编征原额银 155033 两有奇。实际上，里甲花户“协济”的车马费用，十倍于此数。

陕西省的驿递事业，在清康熙、乾隆、嘉庆年间，“呼应较灵，责成较专，需索亦较少”。“然其权专之邑宰，监司纠察难周，驿费浮支，马乾中饱，而侵挪之弊起矣”^[40]。嘉庆以后，由于各地人民起义军不断兴起，清政府忙于派兵镇压，干戈遍地，“文报沉绝，驿递不及。增设腰拨铺送不敷”，又“增设步哨，每日六百里”^[41]，而紧要文书占十之六七，以至不少驿官因迟误传递而获罪。于是，“驿马倒则拉民马，铺夫逃则拉民夫。征召急迫，乡井骚然”^[42]。光绪三十二年（公元 1906 年）设立邮传部推广邮政、电话以后，官府一部分传递公文情报的任务为邮政部门所取代，驿站只侧重于接运官使，转运官物。另外，由于军事物资运输的绝大部分为各州县的“帮差局”、“官车局”所承担，驿站便日趋衰败。到了光绪、宣统年间，多数驿站空有其名，马倒夫逃也不再添补。

清代中期以后，驿站逐渐废弛，奉使人员在西北地区，往往

找不到合适的食宿处所，购买日用品也很困难。公元1866年至1878年，左宗棠用兵西北时，为了解决官兵及转运军实的夫役和骡马的食宿及日用品供应，便在原有的驿站、军台或营塘旁边，用官款建造简单房屋，置备些柴草，供赶车人、畜歇宿。有些地方还搭起安放牲口的棚厂，并置备绳索、口袋、鞍屉等什物，也招来一些木匠和铁匠，使车驮损坏或缺少什物时，可以就便添补。这些设备，叫做“官店”。

另外，大军在西北地区驻扎时，由于当地没有店铺，使兵勇们日常生活上的供应感到不便。左宗棠又允许在距离营盘的半里以外，由商人搭盖棚厂，开张生理，和兵营中交易。这叫做“买卖街”。及至大军出嘉峪关，也有大批商贩随着军队做生意，叫做“赶大营”。于是大军旌旗所在，也就是这些商贩足迹所到。清同治、光绪年间，陕西、甘肃、新疆三省的官路沿途，到处有官店和商棚。

第十一节 铺递的设置及管理

清代沿袭明制，“置驿站以达军国急报，置铺司以达官司文书。其始建设綦密，规制尤详。计陕西辖境南北几二千里，东西亦六、七百里。当时置邮传命，消息灵通”，“邮书迅达。有专官以司督察，有公帑以裕储胥，固无所谓沉滞吞挪之患也”^[43]。光绪年间陕西开办邮政后，驿传系统一部分传递官府文报的任务虽为邮政局所取代，而县乡间的邮路绝大多数仍因袭铺路。在驿铺业务统一领导的制度下，铺路为官马驿路的有机组成部分。特别是商贩行走的驮道，一般就是铺路。铺路遍布各州、县、乡镇，在交通运输上亦惠及里甲百姓。

根据清代后期陕西省80个州、厅、县的统计，全省共设置铺递537处（图8-11-1）有铺司1753人，较之清雍正年间有铺递



图 8-11 1 雍正年间陕西铺递分布图

715处，铺司兵2629名有所减少。这些铺递一般都分布在州县的东、西、南、北，使得各州县铺路四达。

铺递设置的数量与驿站恰好相反，在交通冲要、官路畅达地区，驿站多，铺递少。如西安府城的长安、咸宁二县，就有两个京兆驿，而长安县只设有在城、枣林、泗池三铺。相反，在交通比较闭塞的陕南山区，铺递数目就比较多。如商州设28个铺；洵阳县设24个铺；安康县设15个铺。从这里可以看出在传递官府文报上铺路是官路的辅助手段，它完成了大量驿传所无力完成的工作。

清朝前期，各州、厅、县均设有“总铺”，统一领导辖境内的铺递工作。清朝后期，未见总铺设置，但有“在城铺”。在城铺为州、厅、县铺递的总汇，具有总铺的职能。

铺司的工作相当辛苦，要求也十分严格。凡铺兵递送公文，昼夜须行300里。公文到铺，不问角数（件数）多少，铺司须要随即附籍遣兵递送，不许等待后来文书。在递送中若有磨损、沉匿、拆封等现象，要受到程度不同的杖打处分。

清朝中后期，驿政废弛，律令失效，营私舞弊，制度废坏。各州县的驿铺每接到上一站铺送来的文报，只给驿夫、铺兵数百文或数十文钱，管理马号的幕友家丁，从中渔利。结果，驿夫、铺卒懒于及时递送，将公文任意延搁，合并数起，送至下一驿铺。因而，数百里内的文报，经常迟至十余日才能送达，贻误时机。

各衙门的文书，也未必尽属紧要。特别是“官场家室平安之报，友朋通问之缄，大书投递二字，即付驿递送”。甚至一些道员“以往来贺节贺寿之例信，而竟用五百里排单（由起点到终点所经过的驿铺流单）”^{〔44〕}，违例滥差。《续修陕西通志稿》卷53附清道光年间《金应麟请查禁邮驿弊端》载：“公牍文移一节，外加官员私书，无不借公济私，交驿投递。首府首县到任与各省上司及首府首县，无论识与不识，互相通信。其信加印封交与驿卒马上

飞递，封套注明日行五百里、六百里字样，并有幕友长随于私书家信亦擅用印封，令其投递。马夫奔走，日夜不休，官文陵少，私信最多，该夫等疲于行役，不免逗留；遇有公文，反致沉搁。地方官因有私信，真伪难分，遂不深究”。“其他公馆之结彩悬灯，供应之山珍海错，家人之多索门包，厮养之私乘驿马；或以银两结交于仆从，或以华美取悦于上官。种种弊端，实为邮政之害。”到左宗棠西征时，陕、甘两省的驿舖，不少已名存实无。左宗棠迫不得已，只好利用沿途驻军的马匹和夫子，节节传递文报。同治、光绪、宣统年间，驿站接送官员、转运官物的任务，大部分压在各州、厅、县官车局、帮差局等民间运输组织的身上；舖递工作也逐渐为邮政局所取代。延续二、三千年的驿传制度，伴随着清朝的命运，以至整个封建社会的消亡而成了历史陈迹。

第十二节 驿政管理的演变及弊端

清代的驿政在中央归于兵部，陕西省属按察使司（又称臬台）统辖。

驿政管理初归省布政使司，各驿站均设置“驿丞”，专司其事。到清康熙三年，由于西北、西南地区军事行动频繁，军粮运输火急，议定全省驿传事务照各巡抚分辖地方归并为四府（西安、延安、凤翔、汉中）、一州（兴安），由同城督粮道兼管，并于二十一年裁撤驿传道。康熙三十三年（公元1694年）又复设“驿传道”，专管驿政。清乾隆二十年（公元1755年），裁汰驿丞，驿务由盐道员兼管。乾隆四十三年（公元1778年）又决定将驿政改归州、县官管理，由按察使总其成，一直到清末未变。

为了加强省与兵部有关驿传的联系，兵部于马舖、捷报处两衙署中，选派人员16人，名为“提塘”，分驻各省、区，归各省、区按察使司节制，经管该省、区直接寄往京师六部的文报。各省、

区也派“提塘”一员驻京，监察本省、区与京师马馆、捷报处的联系。由于陕西、甘肃、新疆在军情传递上关系密切，因此，陕、甘、新三省共派“提塘”一员驻京。清代的驿传，为准军事组织。

驿政归州、县官管理，起因于驿站运输工具有限，不能适应量大且急的军事物资运输需要。州、县官接管驿传后，遇到军差繁重，驿站无力支应时，可利用其行政权力，向所属里甲“派夫子”、“拉夫子”，协助驿站完成军运任务。

清代的驿传，在开国之初，曾列为大政，法令条例周详，制度完备，设专官司其事，“马有常给，夫有常廩。陆备驿车，水置驿船。费有定额，禁有详条。驰驿按级，给驿持符。签发有定例，塘务有专员。扣减节省，奏销有时。程限疆护，章则不紊”^[45]。

清代陕西省境内各驿站均未配备驿车，“遇有勘合火牌例应给车者，准其雇用。雇价造入奏销案内，报（兵）部查窍”^[46]。关于车价，清顺治十五年（公元1658年）议准，每辆车大站给银一两，小站给银七钱。清康熙七年（公元1668年）改为以百里为一站程，每站程给银一两，多十里增银一钱，少十里减银一钱，按实际里程递为增减，于驿站钱粮内开销。

各递运所有杠夫（见图8-12-1），需用时，先尽额设杠夫，若不敷分配，再募民夫，计里给值。

清代陕西省130个驿站共配备驿马（骡）3264匹（头），若有倒毙缺损，于茶马（以茶易马）内拨给。后来，有一段时间停止以茶易马，遇有驿马倒毙时，由司驿官员捐赔。鉴于司驿官“实为苦累”，乾隆元年（公元1736年）经兵部批准陕西、甘肃、山西三省驿马每年准倒毙十分之二，“动价买补”，每匹马价限于白银八两。

对于使用驿马、驿夫，《兵律》中亦有规定。出使人员若枉道驰驿，及经过驿站而不换马者，杖六十。因而走死驿马者，偿而不坐（不治罪）。因属军情紧急，或前驿无马倒换者，不坐不偿。

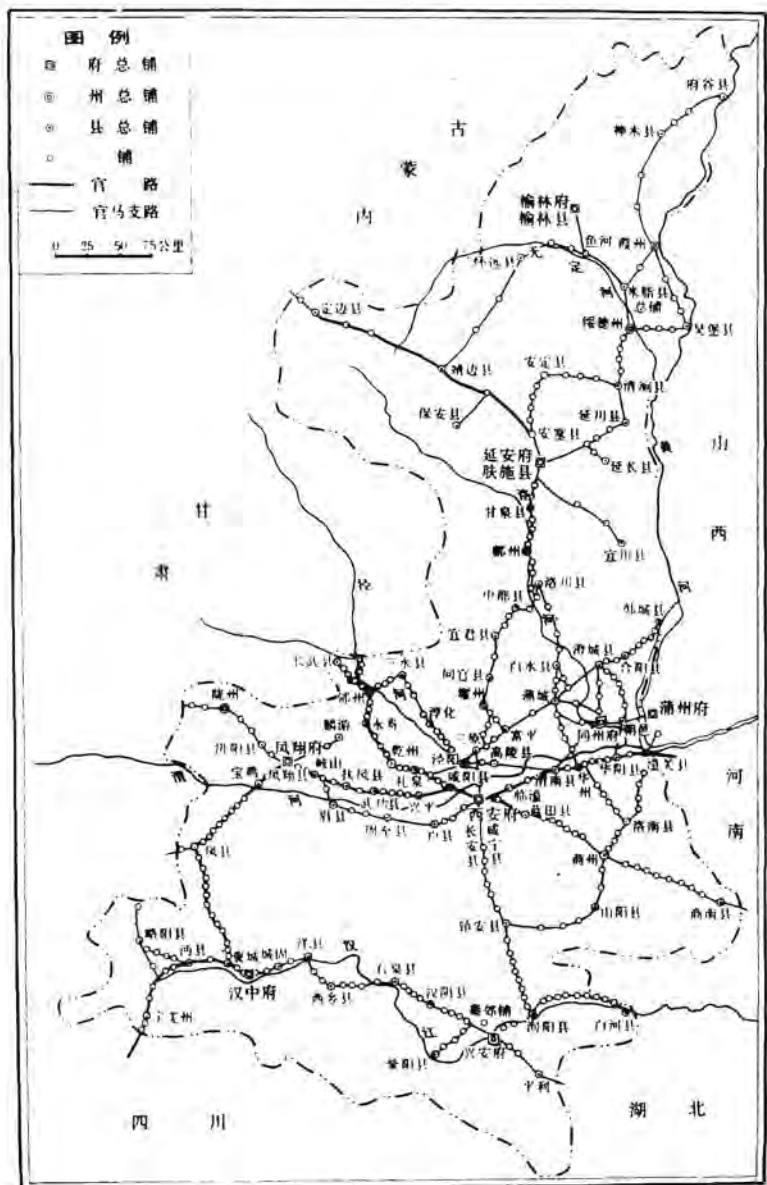


图 8-12-1 雍正年间陕西各州县递运所分布图

驿马不准私自外借，违者驿官及借用人各杖八十，并计日追雇赁钱入官。

清代严禁私役民夫抬轿。凡各衙门官吏及出使人员，役使人民抬轿者，杖六十；有司应付者减一等。若豪富庶民之家，不给雇钱以势劳役佃客抬轿者，罪亦如之。每名计一日追给雇工钱八分五厘五毫。官员私役舖兵挑送官物及私已行李，笞四十；每名每日追雇工银八分五厘五毫入官。总之，雇用驿夫、舖兵、民夫，均须由驿官统筹安排。

嘉庆以后，由于官风日趋腐败，政府使臣假公济私，勒索无度；地方官阿谀奉承，滥用职权；加之战火不断，军运孔亟，遂使给驿混乱，累及里甲百姓。特别是清同治、光绪年间，外有帝国主义入侵，内有农民起义兴起，清朝官员惶惶不可终日，他们视驿传为谋利分肥的逐膻之地，令不行，禁不止，造成驿马倒毙，驿站有名无实；奏销等于空文，表报所列马匹数目多属子虚，驿传走向衰败。

参 考 文 献

[1] [2] 秦翰才：《左文襄公在西北》引马焘光绪三年《西行日记》，及裴景福光绪三十一年《河海昆仑录》。岳麓书社1984年11月出版。

[3] 名夫：《慈禧太后西安之行的挥霍》。《西安今古》1988年11期。

[4] 清康熙《陕西通志》卷12《茶法》。

[5] 清甘肃省《靖远县志》。

[6] [14] [26] [40] [41] 中华民国二十三年十二月《续修陕西通志稿》卷54《交通二》。

[7] 贺仲斌：清《留坝厅志》卷一。

[8] [9] [10] [11] [12] [13] 张邦伸：《云栈纪程》卷

三。

[15] [16] 张邦仲：《云栈纪程》卷5。

[17] 中央人民广播电台《祖国各地》广播稿。记者康庆良、贺俊文：《蜀道游记》之九。

[18] 李之勤等：《蜀道话古·一·栈道兴废》。西北大学出版社1986年4月出版。

[19] 清《嘉庆重修一统志》卷246“商州直隶州”。

[20] 严如煜：《三省山内风土杂识》。

[21] 光绪《蓝田县志》卷六，土地志，道路条。

[22] [23] 顾祖禹：《读史方輿纪要》卷57。

[24] [25] 朱绍侯主编：《中国古代史》下册第十五章。福建人民出版社1980年3月出版。

[27] 《榆林县志资料》第23期。另见《榆林县志·食志·茶法》。

[28] 根据榆林县人民政治协商会议文史组史书博、杜相唐、张建海等提供的资料编写。

[29] [30] 朱绍侯主编《中国古代史》下册第十五章引《清圣祖实录》卷230、卷240、卷177。

[31] 《清高宗实录》卷16。

[32] 《敕修陕西通志》卷十六。

[33] [34] [35] [36] 秦翰才：《左文襄公在西北》。岳麓书社1984年11月出版。

[37] [38] 民国二十三年十二月《续修陕西通志稿》卷30《田赋五·差徭》。

[39] 民国二十三年十二月编纂的《续修陕西通志稿》卷53记载，全省原设驿站129处。后来邠州直隶州属裁撤一处；汉中府、兴安府各增设一处，共计130处。

[42] 民国二十三年十二月编纂《续修陕西通志稿》卷53“交

通一”。

[43] 《大清会典事例》卷 562 “兵部”。

[44] 楼祖贻：《中国邮驿发达史》第五章第一节，摘录冯承芬所议。

[45] 民国 23 年 12 月编纂《续修陕西通志稿》卷 30《田赋·五·差徭》附录王文端疏陈。

[46] 《大清律例》新增《统纂集成》卷 22《兵律》。

大 事 记

夏及夏以前时期（公元前 30 世纪至前 16 世纪）

公孙轩辕率领族人有熊氏，从关中西北部沿着渭水、黄河侧畔，游徙到嵩山之外，与蚩尤战于涿鹿之阿。渭水南北侧及黄河南侧，最早有了一条民族迁徙之路。

帝尧曾西巡狩至于西嶽。

夏王朝由阳翟向西用兵，征伐今陕西户县境内的有扈氏。

定居于郃（今陕西武功县西）的周人祖先弃，被夏朝封为“后稷”。

商时期（公元前 16 世纪至前 11 世纪）

崇国（今陕西户县）崇侯虎向殷纣王密告周文王对殷有不满情绪，“纣囚西伯姜里”（在今河南省汤阴县城北八里姜里河畔）。

古公亶父（周太王）率领族人由豳迁岐，经营周原。拔木开道，造舟为梁，涉过渭水，“取砺取锻”。

周文王北逐獯豸，西攘混夷。灭崇国，建丰邑，开辟了由周原经毕邑（今咸阳市北）至丰邑（今长安县西）的道路。

周文王“罢虞、芮之讼”，并与该两国结好，开辟了周原沿渭水北侧至蒲坂津的道路。

周文王娶有莘氏之女为妻，路通莘国（今陕西合阳）。并“亲迎于渭，造舟为梁”。

周武王、成王时期（公元前 11 世纪）

周武王由丰邑率兵灭纣，胜利班师后，建都于镐（今长安县西客省庄一带）。

周公姬旦率兵东征，直抵洛阳及齐、鲁、徐、淮。

周公东征胜利后，营建雒邑。丰镐与雒邑间，道路畅通，联系甚密。

周公强令秦人西迁于陇山以西的“西陲”，开辟了陇坻道。

周成王九年，居住在今黑龙江省东部的肃慎氏来朝，关至中国东北地区有了贡道。

周昭王、穆王、共王时期（公元前 10 世纪）

周昭王十六年至十九年，亲率大军攻楚，丧失六师兵力。昭王溺死于汉水。

周穆王十二年，攻西戎（约今彬县、岐山一带）。

周穆王十七年，由造父驾驭八骏车西游，会见西王母于昆仑之丘。

周共王四年，出兵灭密国（今甘肃灵台县西侧）。

周孝王至周厉王时期（公元前 9 世纪）

周孝王元年，命申侯伐西戎。

周孝王五年，西戎来献马。

周孝王八年，秦人首领非子在汧、渭之间为周王养马。封为附庸，允许秦人筑城邑。陇坂道为秦人出入之道。

周夷王二年，蜀人、吕人（今河南省南阳市西）来献琼玉。

周厉王元年，楚人来献龟背，经行武关道。

周宣王、幽王时期（公元前8世纪）

周宣王伐玁狁，攻至洛水之阳。

周幽王伐褒国，兵行褒斜谷道。

秦文公三年（公元前763年）

秦文公率兵七百人东猎，由陇坂道进抵“汧渭之会”。

秦武公十年（公元前687年）

秦武公沿渭水北侧道路攻取彭衙（今陕西白水）后，设县杜（今西安市南）、郑（今陕西华县）。都于平阳（今宝鸡县阳平火车站）。平阳至杜、郑间有较固定的路线。

秦德公元年（公元前677年）

秦国由平阳徙都于雍（今陕西凤翔县南）。雍城成了秦国的政治中心和交通中心。

秦成公元年（公元前663年）

梁伯、芮伯来朝。雍城、大荔（今陕西大荔县境）、少梁（今陕西韩城市南）间有一条友好往来路线。

秦穆公元年（公元前659年）

伐茅津之戎（茅戎分布在今山西平陆县与河南三门峡市一带，黄河上有茅津渡）。雍城、郑县、茅津间有了比较固定的路线。

秦穆公二年（公元前658年）

秦穆公改滋水为霸水，架木桥。

秦穆公九年（公元前 651 年）

秦送晋公子夷吾由蒲坂津归国。

秦穆公十二年（公元前 648 年）

晋国发生灾荒，向秦国借粮，秦兴“泛舟之役”。

秦穆公十五年（公元前 645 年）

秦、晋战于韩（今山西河津一带），虏晋君，晋献河西之地。此次使用禹门渡。

秦穆公二十四年（公元前 636 年）

秦派兵三千，护送晋公子重耳回国夺取政权，为晋文公。

秦穆公二十五年（公元前 635 年）

秦攻楚的保护国郟，至商密（今河南淅川县老城西），首次用兵武关道。

秦景公二十七年（公元前 550 年）

秦景公至晋会盟，途径蒲坂津。

秦景公三十六年（公元前 541 年）

秦公子鍼避难晋国，造舟梁于黄河。

秦哀公三十二年（公元前 505 年）

秦发兵车五百乘（盖沿武关道）救楚，大败吴师。

秦厉公元年（公元前 476 年）

蜀人来赂（进献方物），盖由褒斜道。

秦厉公六年（公元前 471 年）

楚人来赂，盖由武关道。

秦厉公七年（公元前 470 年）

义渠戎来赂，经由马莲河西侧、泾水南侧的道路至雍。

秦惠公十三年（公元前 387 年）

秦兵由褒斜道伐蜀取南郑。

秦献公二年（公元前 383 年）

秦由雍徙都栎阳（今西安市阎良区武屯乡）。

秦孝公十二年（公元前 350 年）

徙都咸阳，初聚小邑为县。一次在关中设县 31 个（后增至 41 个）。县邑间有固定的交通路线。

开阡陌，原来井田间的道路有了变化。

秦惠文王更元九年（公元前 316 年）

司马错伐蜀，开通秦蜀道路。

秦惠文王更元十三年（公元前 312 年）

楚攻秦至蓝田，兵出武关道。

秦昭王八年（公元前 299 年）

楚怀王被骗、经武关入秦，囚于咸阳。

秦昭王三十四年至三十五年（公元前 273—前 272 年）

初置南阳郡。秦以武关道与南阳郡宛县相联结。

秦昭王的母亲宣太后，诱杀义渠王于甘泉宫，彻底击败义渠戎，置陇西郡、北地郡、上郡，并在三郡边境筑北长城，咸阳至三郡之间开辟了比较固定的交通路线。

秦昭王四十一年至五十年（公元前 266—前 257 年）

范雎为相。开凿褒斜、石牛栈道。

建造（中）渭桥。

秦庄襄王元年（公元前 249 年）

秦灭东周。攻韩，建三川郡（今河南荥阳东北）。

秦庄襄王三年（公元前 247 年）

秦攻占韩国的上党郡（今山西长子县西南），兵出蒲坂津。平定晋阳，重建太原郡。

秦始皇二十七年（公元前 220 年）

秦始皇第一次出巡。巡陇西、北地二郡。

归咸阳后，下令全国治驰道；实行“车同轨”。

秦始皇二十八年（公元前 219 年）

秦始皇第二次出巡。由关中东大道出函谷关，到泰山封禅；到芝罘立石颂德；在琅琊刻石颂德。然后溯长江而上，至南郡江

时，折由武关道返回咸阳。

秦始皇二十九年（公元前 218 年）

秦始皇第三次出巡。由关中东大道出函谷关，至阳武博浪沙，遭张良与力士的阻击。巡平原郡、恒山郡后，“道上党入”。过河东郡治安邑（今山西夏县），回咸阳。

秦始皇三十二年（公元前 215 年）

秦始皇第四次出巡。经函谷道出。途中，在原韩、魏、赵、齐的交界处堕坏城廓，决通川防，夷去险阻，使道路贯通。回归时，巡北边，道上郡（今陕西榆林县南鱼河堡附近）入；复经云阳林光宫（汉甘泉宫，在今陕西淳化县北），回到咸阳。

秦始皇三十五年（公元前 212 年）

令大将蒙恬监修直道。秦始皇三十七年完工。自九原抵甘泉，塹山堙谷，千八百里。

秦始皇三十七年（公元前 210 年）

秦始皇第五次出巡。由武关道出，经南郡江陵，顺长江而下，上会稽山；又折北至琅玕。返回时至平原津得重病，七月死于沙丘平台。其尸体置于辇辂车内，循直道归。

秦二世三年（公元前 207 年）

刘邦由武关道攻入关中，屯军霸上。

秦王子婴迎降于轵道（今西安市东郊）旁。秦亡。

汉元年（公元前 206 年）

汉王之国，从杜南入蚀中（子午道）。

刘邦接受张良建议，烧绝栈道，示天下无还心，以固项王意。
汉元年八月，汉王由故道出褒雍。

传说樊哙修樊河铁索桥。

汉景帝五年（公元前 152 年）

为沟通长安与栎阳间的交通，修建东渭河桥。

汉武帝建元三年（公元前 138 年）

修建西渭河桥。

汉武帝元光六年（公元前 129 年）

拜张汤子卬为汉中守，发数万人作褒斜道五百余里。

汉武帝元封四年（公元前 107 年）

元封四年冬十月，行幸雍，祠五畤，通回中道，遂北出萧关。

汉平帝元始五年（公元 5 年）

王莽发动人役开通子午道。

王莽新朝地皇三年（公元 22 年）

灃桥改木梁为石梁，更名“长存桥”。

东汉明帝永平六年至九年（公元 63-66 年）

汉中太守郾君以诏书受广汉、蜀郡、巴郡徒二千六百九十人，开通褒斜道，九年四月成就。作桥阁六百二十三间，大桥五，为道二百五十八里。

开凿石门隧道。

东汉安帝永初元年、二年（公元 107—108 年）

羌人起义，杀汉中太守董炳，褒斜道断绝，子午道复循。

东汉安帝延光四年（公元 125 年）

羌人起义军被镇压后，于延光四年（顺帝即位）十一月乙亥，诏益州刺史，罢子午道，通褒斜路。

东汉桓帝建和二年（公元 148 年）

汉中太守王升修褒斜道，分置六部道桥。

东汉桓帝永寿元年（公元 155 年）

右扶风丞犍为武阳人李寿，又修治褒斜道。《李君表》：“由其修阁道忧勤，民欢喜，行人蒙福”。

东汉灵帝建宁四年（公元 171 年）

武都太守李翕，修郾阁栈道（在陕西略阳嘉陵江边）。

东汉献帝初平年间（公元 190—193 年）

益州牧刘焉使督义司马张鲁，住汉中，断绝谷道，杀害汉使。

东汉献帝建安二十年（公元 215 年）

曹操出散关去汉中征伐张鲁。张鲁兵败，由米仓道奔南山入巴中。

三国蜀汉建兴六年（公元 228 年）

诸葛亮伐魏攻祁山，使赵云、邓芝为疑军，据箕谷、守赤崖。箕谷失守，赵云败退时烧毁赤崖以北阁道。

是年冬，诸葛亮复出散关，围陈仓，曹真拒之，亮粮尽而还。

三国曹魏太和四年（公元230年）

魏军数道并进，欲攻汉中。曹真由斜谷出兵，张郃由子午道南入。深入险阻，凿路而前。……治道功夫，战士悉作。

三国蜀汉建兴九年（公元231年）

诸葛亮又攻祁山，始以木牛运粮。

三国蜀汉建兴十二年（公元234年）

诸葛亮由斜谷出兵攻魏，以流马运粮。

八月，诸葛亮病逝于五丈原。蜀军撤退时，魏延领军先归，所过烧绝栈道。

三国曹魏正始五年（公元244年）

曹爽率众伐蜀，大发卒六、七万人，从骆谷入。

三国蜀汉延熙二十年（公元257年）

魏将诸葛诞叛于淮南寿春，姜维乘虚兵向秦川，率众数万人出骆谷。

三国曹魏景元四年（公元263年）

魏元帝景元四年十二月十日，荡寇将军浮亭侯樵国李苞字孝章，将中军兵石木工二千人，始通此（褒斜道）阁道。

钟会统兵十余万，分从骆谷、斜谷入。先命牙门将许仪（许褚之子）在前治道，会在后行。而桥穿，于是斩仪。

魏兴太守刘钦趋子午谷

北魏正始四年至永平二年（公元507—509年）

北魏宣武帝正始四年十月十日至永平二年二月，梁、秦二州刺史羊祉倡议，左校令贾三德主持，率徒一万人、石师百人，凿修褒斜道南段二百里。栈道面宽四尺；土石路面宽六尺。

南朝梁武帝天监六年（公元507年）

王神念叛魏降梁。梁将军王神念以旧子午道缘山避水，桥梁百数，多有毁坏，乃别开乾路，更名子午道。以避水害。

西魏大统四年（公元538年）

在黄河蒲坂津造浮桥（舟桥）。

西魏废帝二年（公元553年）

韦孝宽为雍州刺史，在路旁植槐树以代替土墩。

西魏恭帝元年至三年（公元554—556年）

魏使贺若敦出兵子午谷讨伐乐炽、曹归、黄国等叛乱，乐炽烧绝子午道。

魏派李迁哲、贺若敦自汉中进讨黠淹，兵行米仓道。

隋文帝开皇四年（公元584年）

六月，开广通渠（又名通济渠、富民渠）。宇文恺率水工凿渠，引渭水自大兴城（长安城）东至潼关，三百余里。关中西部，水陆兼通。

唐高祖武德七年（公元624年）

开骆谷道通梁州。

唐太宗贞观二十二年（公元 648 年）

开斜谷道水路，运米至京师。

唐高宗咸亨四年（公元 673 年）

关中闹饥荒，监察御使王师顺运晋绛之粟，于河、渭之间，增置（东）渭桥仓。

唐高宗永隆二年（公元 681 年）

在霸上增建为南、北二桥。

唐中宗景龙年间（公元 707—710 年）

崔湜由商州西境开山道，通蓝田县西南之石门。

唐玄宗开元九年（公元 721 年）

开元九年十二月，增修蒲津桥，钅以竹苇，引以铁牛，命兵部尚书张说刻石为颂。

唐玄宗开元十二年（公元 724 年）

华阴东侧一段驿路，移于华岳祠南。

唐玄宗开元二十一年（公元 733 年）

开元二十一年八月，任裴耀卿为江南、淮南转运使，首次有“转运使”之名。

唐玄宗开元二十八年（公元 740 年）

正月十三日，令两京（长安、洛阳）道路并种果树。令殿中侍御使郑审充使。

唐玄宗天宝年间（公元742—756年）

由长安开辟荔枝道至涪州，为杨贵妃驿运生鲜荔枝。

唐肃宗乾元元年（公元758年）

任度支郎中第五琦为“诸道转运使”。

唐代宗宝应元年（公元762年）

任刘晏为“盐铁转运使”。

唐代宗广德元年（公元763年）

八月敕：“如闻诸军及诸府皆于道路开凿营种，衢路狭窄，行李有妨，苟徇所资，颇乖法理。宜令诸道诸使及州府长吏，即差官巡检，各依旧路，不得辄有耕种。并所在桥路，亦令随要修葺。”

唐代宗大历五年（公元770年）

九月，任杜济为京兆尹“馆驿使”。

唐代宗大历八年（公元773年）

七月敕：“诸道官路，不得令有耕种及砍伐树木。其有官处，勾当填补”。

唐德宗建中四年（公元783年）

正月，诏商州，度上津路置馆所。

唐德宗贞元二年（公元786年）

十二月诏：“从上都（长安）至汴州（开封）为大路驿；从上都至荆南为次路驿（商州道）”。

唐德宗贞元七年（公元 791 年）

八月，商州刺史李西华，广修商州旧道，由蓝田至内乡，在七百多里途中，别开偏路。并修桥道，起官舍。人不留滞，行者为便。

唐宪宗元和元年（公元 806 年）

复置斜谷路馆驿。

唐宪宗元和八年（公元 813 年）

修商州路，并建桥、置驿。

唐敬宗宝历二年（公元 826 年）

裴度奏修斜谷路及馆驿。

唐文宗开成四年（公元 839 年）

归融修散关褒斜道。

唐宣宗大中元年（公元 847 年）

修商州路。并建置桥梁、驿舍。

唐宣宗大中三年（公元 849 年）

郑涯（又记为郑渥）新开文川道。

唐宣宗大中四年（公元 850 年）

八月，封敖修斜谷旧路及馆驿。

唐僖宗光启二年（公元 886 年）

晋晖修斜谷阁道。

后唐明宗天成三年（公元 928 年）

修斜谷阁道。

宋太祖建隆二年（公元 961 年）

诏诸道州、府，以军卒代百姓为递夫。

宋太祖建隆三年（公元 962 年）

正月二十五日，诏郡县不得差道路居人充递军脚力。

宋太祖开宝二年（公元 969 年）

十月丁亥诏：西川、山南、荆湖等道所荐举人，并给往来公券。自启程以至还乡费，皆给予公家。

宋太宗太平兴国五年（公元 980 年）

嘉陵道由兴州直南经飞仙岭沿陈平水拓宽为驿干道，直达金牛镇，不绕经西县。

宋太宗至道年间（公元 995—997 年）

宋五路出兵攻西夏，范延召一路由芦子关道出兵。

宋真宗咸平六年（公元 1003 年）

六月二十三日诏：京东西、河北、河东、陕西、淮南诸路县令，兼知馆驿使。

宋真宗大中祥符九年（公元1016年）

六月二十七日，范应言：“诸路多阙系官材木，望令马递铺卒，夹官道植榆柳，或随土地所宜种杂木，五、七年可致茂盛，供用之外，炎暑之月亦足荫及行人。”

宋仁宗景祐三年（公元1036年）

五月诏：“中外臣僚、邮驿许以家书附递”。为驿递向社会开放之始。

宋仁宗庆历三年（公元1043年）

七月二十九日，“秘书丞知兴元府褒城县窦充言：乞于入川路沿官道两旁，令逐铺兵士，每年栽种地土所宜林木，准备向去修葺桥阁。……诏令陕西及益州路转运司相度施行。”

宋仁宗至和二年（公元1055年）

开白水路，废青泥岭。嘉陵道改由徽县出白水江至兴州。

宋仁宗嘉祐四年（公元1059年）

三司使张方平编写一部邮驿法令，颁布后称为《嘉祐驿令》。

宋神宗熙宁五年（公元1072年）

华州少华山阜头崩，沙石阻塞道路，乃改道于少华镇北三里。

宋神宗熙宁七年（公元1074年）

利州提刑范百禄，肇划把嘉陵驿路改移兴元府路，废嘉陵驿路。元丰元年（公元1078年）为黄裳所奏而作罢论。

宋神宗元丰年间（公元1079—1085年）

在陕西、甘肃、四川等地驿路沿途置车子铺、茶铺、腰铺，专司运输官物。

宋神宗元丰四年（公元1081年）

四月，西夏发生政变，宋五路出兵攻西夏。宦官王正中出河东路，领兵六万，由麟州（今陕西神木）出窟野河路，经沙碛地向西行，过无定河向西北行，进抵宥州奈王井，军粮告竭，被迫撤回。

宋徽宗宣和元年（公元1119年）

“陕西六路”各置转运司。

南宋高宗绍兴三年（公元1133年）

金将撒离喝攻和尚原受阻后，率主力东进，由商山路攻下商州，复经上津路攻金州饶风关，陷兴元府。

南宋绍定四年，蒙古窝阔台汗三年（公元1231年）

蒙古军大将拖雷领兵五万，自凤翔南下，陷凤州后，兵分两路：一路沿凤州、褒城道至武休关后，折东北行，出文川道、攻汉中；一路由嘉陵江道攻沔州、大安、利州。

南宋端平二年、三年；蒙古窝阔台汗七年、八年（公元1235—1236年）

蒙古皇子库春统兵自凤翔南下，攻兴州、大安，陷成都，完成了从关中至成都的秦蜀驿路全程大进军。

元世祖至元元年至十五年（公元1264—1278年）

刘斌修建灞桥。

明太祖洪武元年（公元1368年）

正月，置各处水马驿站、递运所、急递铺。

明太祖洪武二年（公元1369年）

洪武二年颁诏：改站为驿。

明太祖洪武九年（公元1376年）

四月，鉴于元代全国驿名俚俗不雅，令翰林学士考古订正，全国共更改驿站俗名二百三十二处。今陕西境内更改二十六处。

明太祖洪武二十五年（公元1392年）

命普定侯监督军夫，增损历代旧路，开通修建连云栈道。

明成祖永乐七年（公元1409年）

十一月，开辟绥德州经义合驿至山西汾州的中路粮道。

明宪宗成化六年（公元1470年）

陕西巡抚余子俊增修灞桥，用黑大理石建造。

明孝宗弘治年间（公元1488—1505年）

自褒城鸡头关至凤州交界处，重修栈桥25处。

明世宗嘉靖七年（公元1528年）

在连云栈火烧礪以北石梯一段路上，易木梯为石梯。

明世宗嘉靖二十三年（公元1544年）

褒城县令张赓，在连云栈独架桥一带砌石修甬路。

邑人李璜在连云栈马道驿南一里处，凿石为甬路。

明神宗万历十九年至三十年（公元1591~1602年）

三原县知县高敬孝，修建龙桥。

明神宗万历二十四年（公元1596年）

卢县知县王九皋，在秦渡镇建广济桥。

清世祖顺治三年（公元1646年）

凤翔府知府王缙圣，义士周承尧、贾文等，募金于民，改塔寺桥为石桥。

清圣祖康熙三年（公元1664年）

陕西省巡抚贾汉复，自宝鸡煎茶坪至褒城县鸡头关，开新路于诸岭上，改木栈为甬路。

清圣祖康熙二十一年（公元1682年）

陕西省裁驿传道，一切驿务悉归粮道。

清圣祖康熙三十三年（公元1694年）

陕西省复设驿传道，专管驿务。

清高宗乾隆六年（公元1741年）

陕西省巡抚、西安将军到北京程限，规定为十三天。

清高宗乾隆二十年（公元1756年）

陕西省裁汰驿丞，驿站钱、粮归州、县官管理。

清高宗乾隆三十八年（公元1773年）

陕西省将大安驿移至附近之青羊峡，设青羊驿。并于宽川铺设宽川驿。

清高宗乾隆三十九年（公元1774年）

陕西省巡抚明山奏准，重建灞桥为石墩木梁木面桥。

清高宗乾隆四十二年（公元1777年）

规定嘉峪关以外士子赴西安乡试及晋京会试，照云、贵两省经陕西之例，一律赏给驿马。

清高宗乾隆四十三年（公元1778年）

全省驿站事务，改由府、州、县官分司其事，而以按察使总其成。

清高宗乾隆五十六年（公元1791年）

为支应兵差运输，渭南县官绅协议，设立帮差局。

清仁宗嘉庆八年（公元1803年）

陕西韩城人王杰疏陈，指出裁汰驿丞，驿站交府、州、县官管理的弊端，急宜整顿。

清仁宗嘉庆十三年（公元1808年）

为支应兵差运输，岐山县设立公局。

清宣宗道光四年（公元 1824 年）

军机处交给西北两路将军、大臣加封书字及各处发京摺奏，均由榆林府东、西侧军路的军站驰递。其内外各衙门与西北两路将军、大臣往来应行马递公文，均由关中东、西官路的驿站传递。

清宣宗道光十三年（公元 1833 年）

十月，修葺灞桥，宽二丈八尺，可三轨并行。

清文宗咸丰九年（公元 1859 年）

谕：严禁西南各土司晋京朝贡时任情需索夫马，骚扰驿站。

清穆宗同治二年（公元 1863 年）

陕甘总督熙扎著陇州：以甘肃灵州失守，文报不通，应设法绕道驰递。令陇州添设腰站一处（咸宜关）；塘站三处，俟军务平定后撤去。

清穆宗同治三年（公元 1864 年）

十一月，三原县绅杨克恭等稟请设立官柜，以支应兵差。

清穆宗同治八年（公元 1869 年）

十一月，朝邑县改设兵差义局，并立支差章程二十一条。

清穆宗同治九年（公元 1870 年）

陕甘总督左宗棠会同陕西巡抚刘典，划分兵差归局（运输公局），流差归署（州、县衙署）。

清德宗光绪二十七年（公元 1901 年）

陕西省巡抚端方奏设官车局。

清宣统元年（公元 1909 年）

西安府知府尹昌龄禀报，各差多索车马，拟章程十条，予以限制。

中国公路交通史丛书

陕西古代道路交通史

SHANXI GUDAIDAOLU JIAOTONGSHI

责任编辑 李世华

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 17.125 字数: 398千

1989年8月 第1版

1989年8月 第1版 第1次印刷

印数: 0001-8000册 定价: 10.5元

02-203-165-2

ISBN7-114-00769-8

F·00086

