

秦汉时期北方与岭南交通的发展变化

邢丙彦

南岭山脉连绵千里，横亘于我国南方福建、江西、湖南、广东、广西境内，成为岭南地区北面的天然屏障，给古代我国北方与岭南地区的交通往来带来了极大的不便。本文拟对秦汉时期我国北方与岭南地区的交通情况做一粗略探讨。

秦至东汉初期，我国北方与岭南地区一直存在着经由内陆和沿海海上的交通往来。内陆交通线主要利用了今江西境内赣江谷地和今湖南境内湘江谷地自北而南的有利自然条件，更向南延长而成。秦始皇二十六年至三十三年（公元前二二一年至二一四年），进兵岭南。行军路线即由赣江谷地南下，跨过横浦关（今广东江西交界处大庾岭山口的梅岭关）；由湘江谷地南下，分别跨过湟溪关（今广东英德县西南）、阳山关（今广东阳山县北骑田岭山口）、越城岭（今广西兴安县北），进入岭南。^①《史记·南越列传》称横浦、湟溪、阳山三关为秦时通岭南地区的“新道”。^②西汉武帝元鼎五年（公元前一一二年），西汉平定岭南地区叛乱，“伏波将军路博德出桂阳（郡治今湖南郴县），下湟水（今连江）；楼船将军杨仆出豫章（郡治今江西南昌市），下滇水（今潯江）；归义越侯严为戈船将军，出零陵（郡治今湖南零陵县），下离水（今漓江）；甲为下濂将军，下苍梧（郡治今广西梧州市）。皆将罪人，江淮以南楼船十万人。越驰义侯遗别将巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂柯江（今北盘江），咸会番禺（今广东广州市）。”^③西汉军队基本上循秦进兵岭南的故道，仍由赣江谷地、湘江谷地南下，越过南岭山脉，进入岭南地区。东汉光武帝建武十八年（公元四二年），“遣伏波将军马援、楼船将军段志，发长沙（郡治今湖南长沙市）、桂阳、零陵、苍梧兵万余人，”^④进兵交阯（郡治今越南河内市东北）。其行军路线当亦由湘江谷地南下，越过南岭山脉。

这一时期，我国北方与岭南地区的内陆交通是水路交通。《史记集解》引应劭曰：“时欲击越，非水不至。”^⑤前叙秦始皇时进兵岭南行军路线，由赣江南下，跨过横浦关，由湘江南下，跨过湟溪关与阳山关，即经由北江水系进入岭南地区；由湘江南下，跨过越城岭，则经由灵渠转入漓江进入岭南地区。《汉书·严助传》载西汉淮南王安上书云：“（秦）使尉屠睢将楼船之士攻越，使监禄凿渠运粮”。所凿之渠即灵渠，这无疑是一条重要的水路交通线^⑥。另前引

① 《淮南子·人间训》。参阅章巽《秦帝国的主要交通线》，载《学术月刊》1957年2期。

② 《史记·南越列传》。

③ 《汉书·武帝纪》元鼎五年条。

④ 《后汉书》卷八十六《南蛮西南夷传》。

⑤ 《史记·南越列传》。

⑥ 《淮南子·人间训》。参阅章巽《秦帝国的主要交通线》，载《学术月刊》1957年2期。

西汉武帝元鼎五年遣“伏波将军”“下湟水”，“楼船将军”“下湟水”，“戈船将军”“下离水”，“下濂将军”“下苍梧”平定岭南地区叛乱；东汉光武帝建武十八年遣“伏波将军”、“楼船将军”进兵交阯，这些将军的称号都与水军有关^①。但在当时一般情况下，水路交通并不常通。故《史记·西南夷列传》载唐蒙与西汉武帝书云：“今以长沙、豫章往（岭南地区），水道多绝，难行。”《汉书·严助传》载西汉淮南王安上书亦云：“（越）限以高山，人迹所绝，车道不通，天地所以隔内外也。其入中国必下领水，领水之山峭峻，漂石破舟，不可以大船载食粮下也。”东汉光武帝建武十八年进兵交阯前，即先“诏长沙、合浦（郡治今广西合浦县东北）、交阯具车船，修道桥，通障溪，储粮谷。”^②秦至东汉初期，我国北方与岭南地区的内陆水路交通还不够完善，经常梗阻，并不是主要的交通线。

我国北方与岭南地区自秦至东汉初期保持着密切的海上交通往来。先秦时期，今浙江南部至福建、广东的东瓯、闽越和南越诸越人与北方的交通就多取道于海上。故《山海经·海内南经》云：“瓯，居海中。闽，在海中。”误认诸越人是住在海中的^③。秦至东汉初期，我国东南沿海有不少重要港口。在长江口附近有吴（今江苏苏州市）、在浙东有会稽（今浙江绍兴市）和句章（今浙江宁波市西），更南则有东瓯（今浙江温州市）、冶（今福建福州市）、番禺（今广东广州市）等重要港口。西汉武帝建元三年（公元前一一八年）及元鼎六年（公元前一一一年），先后两次派兵从会稽和句章出发，浮海南征，攻打闽越及东越^④。《汉书·闽越传》载：西汉武帝元鼎五年，东越王“余善上书请以卒八千从楼船击（南越）吕嘉等。兵至揭阳（今广东揭阳县），以海风波为解，不行，持两端，阴使南粤。”《续汉书·郡国志》南海郡博罗县（今广东博罗县）条注云：“有罗浮山，自会稽浮往博山，故置博罗县。”^⑤北方与岭南地区交通往来久已存在着一条海上交通线，会稽、揭阳、博罗等是这条海上交通线上的重要港口。

秦至东汉初期，我国北方与南岭地区的海上交通线具有特别重要的意义，它承担着岭南地区常年的“贡献转运”任务。《初学记》卷六引谢承《后汉书》曰：“交阯七郡贡献皆从涨海（今南海）出入。”另范曄《后汉书》卷三十三《郑弘传》曰：“旧交阯七郡贡献转运，皆从东冶（今福建福州市）泛海而至。”这一时期，岭南地区的航海事业也比较发达，一直与南洋有着海上的交通往来^⑥。一九七五年广州发现秦汉时期造船遗址。根据发掘出的二个船台遗址推算：一号船台所造的船只宽度为三点六米至五点四米。二号船台所造的船只宽度为五点六米至八点四米。当时我国北方与岭南地区内陆水路交通线上的孔道——灵渠，其陡门宽度一般为五点五米，最窄的只有四点七米^⑦。显然，该遗址所造的船只大多是用于海上交通的。秦至东汉初期，我国北方与岭南地区的海上交通线担当着“贡献转运”的任务，当为这时期两地区往来的主要交通线。

我国北方与岭南地区的交通往来至东汉章帝建初八年（公元八三年）发生了重大的变

① 《史记·南越列传》载《集解》注“楼船”云：“应劭曰：‘……作大船，船上施楼，故号曰“楼船”也’”。《汉书·武帝纪》注“戈船”云：“张晏曰：‘……越人于水中负船，又有蛟龙之害，故置戈于船下，因以为名也’”。又注“下濂”云：“臣瓚曰：‘濂，湍也，吴越谓之濂，中国为之碛。《伍子胥书》有下濂船’”。

② 《后汉书》卷八十六《南蛮西南夷传》。

③ 参阅章巽《我国古代的海上交通》载《地理知识》1955年11期。

④ 《汉书·严助传》、《汉书·闽越传》。

⑤ 博罗县，《汉书·地理志下》已见载。

⑥ 《汉书·地理志下》粤地条。

⑦ 《秦汉时期的船舶》载《文物》1977年4期。

化。《后汉书》卷三十三《郑弘传》载：是年，“弘代郑众为大司农。旧交阯七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至，风波艰阻，沈溺相系，弘奏开零陵、桂阳峽道。于是夷通，至今遂为常路。在职二年，所息省三亿万计。”秦至东汉初期，我国北方与岭南地区交通往来的内陆交通线大都经由水路。至此，经由旱路的内陆交通线发达起来了。随着内陆旱路交通线的开辟，东汉政府健全了通往岭南地区的邮驿制度。《后汉书》卷四《和帝纪》元兴元年（公元二〇五年）条载：“旧南海献龙眼、荔支，十里一置，五里一候。”注引谢承《（后汉）书》曰：“交州，旧献龙眼、荔支及生鲜。献之，驿马昼夜传送之。”宋代以前，我国航海技术尚处于天文导航时期，北方与岭南地区的海上交通线远且险，影响着南北交通往来。郑弘“奏开零陵、桂阳峽道”，北方与岭南地区的驿道畅通无阻，“贡献转运”皆取道内陆交通线。北方与岭南地区的交通往来得到了较大的发展，进入了一个新的时期。而这一时期北方与岭南地区的海路交通则退居次要地位。《太平御览》卷六十载谢承《后汉书》曰：“汝南陈茂尝为交阯别驾。旧刺史行部不渡涨海，刺史周敞涉海遇风……”周敞为交阯刺史事在东汉顺帝永和六年（公元一四一年），^①可见，东汉章帝建初八年以后，岭南地区的海上交通有所衰落。

东汉末年，由于北方战乱，北方与岭南地区的交通往来发生了变化。黄巾大起义后，紧接着封建军阀割据混战，黄淮流域人民纷纷南迁，其中有一部分抵达岭南地区。《三国志》卷四十九《士燮传》云：交阯太守“（士）燮体器宽厚，谦虚下士，中国士人往依避难者以百数”。而这些“中国士人”部分是经由海路抵达岭南地区的。《后汉书》卷三十七《桓荣传》载：桓荣，“初平中（公元一九〇年至一九三年），天下乱，避地会稽，遂浮海至交阯。”《三国志》卷三十八《许靖传》载：许靖先是“收恤亲里”，避难吴、会稽地区。“孙策东渡江，皆走交州以避其难，靖坐岸边，先载附从，疏亲悉发，乃从后去，当时见者莫不叹息。”同传载许靖与曹操书云：“浮涉沧海，南至交州。经历东瓠、闽越之国，行经万里，不见汉地，漂薄风波，绝粮茹草，饥瘁荐臻，死者大半。”叙述了其经由海路抵达岭南地区的一路艰辛。东汉末年，北方中原地区与岭南地区的交通亦依靠海上交通线。《三国志》卷一《武帝纪》注引《曹瞒传》云：东汉末，袁忠、桓邵“避难交州，太祖（曹操）遣使就太守士燮尽族之。桓邵得出首，拜谢于庭中，太祖谓曰：‘跪可解死邪！’遂杀之。”同书卷十一《袁涣传》曰：袁征“避难交州，司徒辟，不至”同书卷三十八《许靖传》载：许靖避难交州，遇“巨鹿张翔衔王（曹操）命使交部。”而当时北方中原地区与岭南地区的内陆交通线因分裂割据已断绝。《三国志》卷三十八《许靖传》载许靖与曹操书云：“欲附奉朝贡使，自获济通，归死阙庭，而荆州水陆无津，交部驿使断绝。欲上益州，复有峻防，故官长吏，一不得入。”因此，上引北方曹操遣使岭南地区，只有海路可通。东汉末年，海上交通线又取代了内陆交通线，成为北方与岭南地区往来的主要交通线。

综上所述，我们认为：秦汉时期，我国北方与岭南地区的交通，有沿海海路及内陆水路与旱路三条交通线，其建立各有先后，并迭为主次，曾经历了重大的发展变化。以东汉章帝建初八年为转折点。在这之前，主要经由先秦业已形成的沿海海路交通线。在这之后，在旱路交通线取代了海上交通线，及至东汉末年，由于北方战乱，内陆交通线断绝，海上交通线又活跃起来，重新成为主要交通线。但郑弘“奏开零陵、桂阳峽道”奠定了后世北方与岭南地区交通的基础。^②

^① 《晋书》卷十五《地理志下》交州条。

^② 《后汉书》卷三十三《郑弘传》载：“弘奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路。”注云：“今谓范晔时也”。