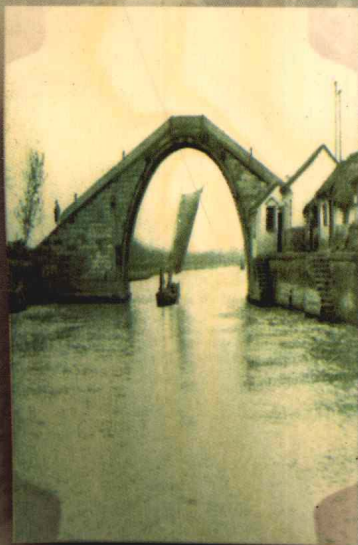


吴文化知识丛书 吴学研究所编纂

吴地交通文化

冯普仁 编著

南京大学出版社

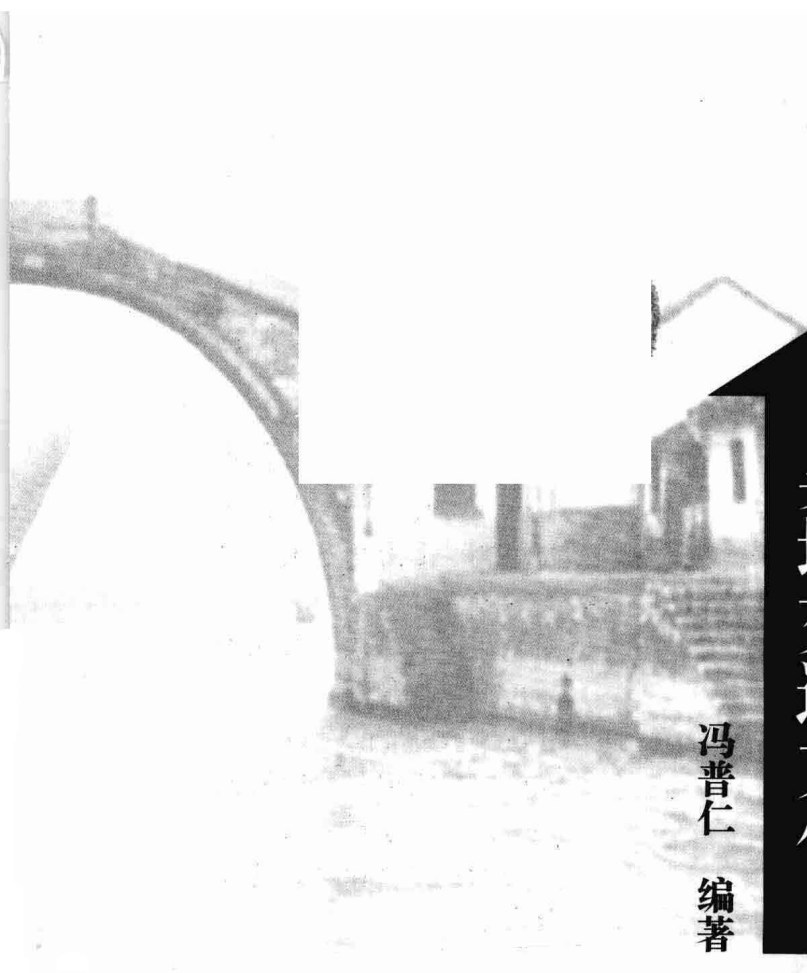


吴文化知识丛书

吴地交通文化

冯普仁 编著

南京大学出版社



《吴文化知识丛书》(第三辑)

吴地交通文化

冯普仁 编著

*

南京大学出版社出版发行

(南京大学校内 邮政编码:210093)

扬中市印刷厂印刷

*

开本:787×960 1/32 印张:4.125 字数:76 千
1997 年 8 月第 1 版 1997 年 8 月第 1 次印刷

印数:1-4000

ISBN 7-305-03085-6/G·459

序

区域文化研讨热潮的涌动，是近年来中国学界一个引人注目的趋向，它跟当前改革、开放的大形势密切相关。市场经济的取向，冲破了大一统计划经济的体制，为地区经济的自立发展打开了广阔的空间，而调动、开发本地区的文化资源，使“文化力”转化为“生产力”，以促进地区经济和社会的繁荣，便成了当务之急。“区域文化热”正是在这样的大背景下展开的。它的强劲的势头和持续推进的前景，由此得到保证，但不可避免地也会染上某种急功近利的色彩，偏重实用而忽视理论总结，甚至带来若干一哄而起、杂凑成篇的不良学风，需加警惕。

处长江下游太湖流域的三吴地区，有着悠久的文明开发历程，经济实力雄厚，人文资源富饶。吴文化研究在我国各区域文化探讨中起步较早，发展迅猛，成果丰硕，并非偶然。在当前形势下，用好这一笔精神财富，推动长江三角洲的经济开发和文明建设，自有其重要的社会效益。但据我看来，吴文化研究的意义尚不止于此。我在漫议吴文化历史道路的一篇短文中曾经谈到：上古时期吴地稻作生产的出现和推广，为中国古老而发达的农业文明传统奠定了坚实的基础；唐宋明清江南经济的繁荣，农、林、牧、副、渔多种经营和市镇商品交换盛行所形成的农商复合型社会结构，给古代传统的

近代变革率先作了准备；清末民初民族实业集团于吴地崛起，是在原有农商文化之外，开辟了新型的城市工商文明基地；而晚近乡镇企业遍地开花，“苏南模式”闻名全国，则又在城乡工商与农商间搭起桥梁，初步实现了农工商社会文明一体化。四个台阶、四次飞跃，勾画出一条由古老的农业文明向近现代工业文明转换生成的历史轨迹，其清晰的印记和先驱的作用，是其他地区文化所难以比拟的。据此，吴文化研究不纯然是区域性现象，它包含着更广泛、更深刻的意蕴。

吴文化与近现代海派文化的兴起，有着直接的姻缘组合。上海本属吴文化区的边缘，开埠以来，随着经济实力的不断上升和国际化都市地位的确立，逐渐孕生出自具特色的海派文化，其影响甚至盖过了吴文化。但两者仍有血肉联系。不仅海派文化内涵的人文气质和商业化导向均渊源于宋明以后的吴文化传统，就是呈现于它身上的古今、中西、雅俗几对矛盾相交织而构成的特异风貌，亦同吴文化近世的演变如出一辙。所以，研究海派文化，少不了吴文化这个参照系。然而两者又有差异。上海由于开埠的作用，在短时间内，由弹丸小县城一跃而为国际性大都会，市民取代乡民，城市压倒农村，由此产生的海派文化，一开始便显现为都市商业性文化，有着浓厚的市民情味和洋化色调。与之不同，吴地社会虽与上海经济腾飞息息相关，毕竟是容括广大农村与众多城镇在内的整个区域，其所经历的工业化与现代化只能是渐进的过渡，于是发

展出一种半土半洋、亦今亦古、俗胜于雅的城乡混合型文化，这就是当下的吴文化。从更多地反映现代工业文明业绩而言，海派文化自有其优长，而若更追寻中国社会由传统向现代推移、演化的踪迹，后者也许更具有典型性。它们之间的共生与互补，是文化研究上饶有兴味的课题。

再拓开一层，吴文化的历史观照，甚至可以放置在更广阔的视野中来把握，尤其对于东亚地区。东亚各国在古代都曾立足于稳固的农业文明，进入近代后，也都面临向工业化社会转变的考验，并经过长期、反复的实践，先后走上适合自己国情的现代化道路。值得注意的是，在这过程中，它们大多避免了西方世界以往常用的以农村破产换取工业起飞的办法，也不像拉丁美洲一些地区搞单一的种植园经济，使农业彻底成为市场商业的附庸，相反，精耕细作的农业生产方式和多种经营的农村生产格局大体保存了下来，并逐步朝向新的技术水平和社会化的生产规模跃进。事实证明，这样的传统农业在经过适当改造之后，不仅可以适应商品经济的运行，且能给现代化工业生产和整个国民经济的持续增长以有力的支持，显然这较优之于牺牲农业、片面追求工业化的做法。这种以农业为基础、工农业并举而相互促进的方针，必然会给现代文明建设带来强大的后劲。东亚地区近期经济增幅高居世界前列，这应该是重要的原因。不难看出，吴文化走过的历程，正体现着东亚文明现代化的基本取向，而它在当前形势下所作出和正在作出的种种新创造，

又将大大丰富和加深东亚文明的新经验、新传统。

老友高燮初先生历经风霜，不隳壮志，唯思老有所为，集合桑梓同仁，争得社会各界支持，于无锡堰桥镇办起以民俗文化展示为特色，集思想教育、知识博览、娱乐休闲为一体的吴文化公园，深得中外人士交口赞誉。在此基础上，他又创立全国第一所民间科研机构——吴学研究所，发起、组织有关研讨，出版论文集，编纂《吴文化知识丛书》，大力推进吴文化研究。数年坚持不懈，《丛书》已出版第三辑，在保持、发挥前两辑一题一篇、丰富多采、深入浅出、雅俗共赏特长的同时，另增加各类审美化形态的考察，使吴地社会生活与民情风俗的写照更为全面。整套《丛书》五十种问世，不啻是一部吴文化专业的百科全书。这种不辞辛劳、不图近利、扎扎实实从事基本建设的学风，正是眼下区域文化讨论热潮中应加以肯定和发扬的。燮初先生作为弘扬和开发吴文化的功臣，当之无愧，其以创业者身份而热心于传播学术，尤属难能。谬承厚爱，嘱为之序，敢不从命，略陈鄙见如上，以为吴文化研究之鼓吹云尔。

陈伯海

一九九六年十月

于上海社科院文学所

目 录

一、吴地交通概述.....	(1)
二、道路津桥关隘.....	(20)
三、水上舟船文化.....	(38)
四、陆路交通工具.....	(59)
五、驿传关禁制度.....	(75)
六、城市交通建设.....	(89)
七、吴地海外交通	(112)

一、吴地交通概述

吴地位于长江下游以太湖流域为中心的金三角地区，这里湖荡密布，河港纵横，自古以来，素有“水乡泽国”之称。太湖古称“震泽”，又称“具区”、“五湖”，北临长江，东近大海，西南屏天目山脉，西北为茅山丘陵，其水源主要来自西南上游的荆溪、苕溪，湖东下游为湖水入海地区。古时称这里为“三江五湖”之区。《尚书·禹贡》说，“三江既入，震泽底定”，意思是说三江通流入海，太湖之水可排泄入海，是以底定。三江指松江、娄江和东江，太湖东注为松江，东北入海为娄江，东南入海为东江。五湖即指太湖，或泛指太湖流域一带所有的湖泊。古代吴地丰富的自然水系的存在，为水上交通的发展提供了重要的条件。

（一）水陆交通网的初步形成

距今五六千年前的远古时代，生活在太湖水网地区的先民，在形成一个个原始村落的同时，就在村落周围开辟道路，并且“剡木为舟”，利用河湖等水域相互交通往来，这是吴地交通事业最初的曙光。

商代晚期，周太王古公亶父的儿子太伯和仲雍，从现今陕西岐山下的周原，不远千里，长途跋涉，翻

山越岭，来到江南吴地，在梅里（今锡山市梅村镇）筑城立国，自号“勾吴”。太伯为了便于交通和农田灌溉，开凿了一条太伯渎，东起今吴县、常熟交界的鹅真荡，经梅里西抵无锡羊腰湾，全长约 22 公里，这是吴地开凿的第一条人工河道。

春秋晚期，吴国日益强盛，主要控制太湖流域、三江地带以及淮河以南，于是迁都于吴（今苏州市）。当时吴地的水陆交通有了较大发展。《史记·河渠书》记载：“于吴则通渠三江、五湖，……此渠皆可行舟。”这里所说的渠，即人工开凿的运河，可见在春秋时期，吴地的三江五湖之间，已经出现了互相沟通的人工渠道。当时以吴国都城苏州为中心，开辟了从都城通向四方的渠道。

从都城往北的水道，出平门向西北穿过巢湖（即漕湖），经无锡东南的太伯渎，入无锡、常州之间的扬湖（即阳湖），北入古芙蓉湖，然后出渔浦（今江阴西利港）入长江，以达长江北岸的扬州。公元前 482 年，吴王夫差北上与晋、鲁、周诸国在黄池会盟，船队可能就由这条运道由苏州到达邗城，然后再经邗沟北上。

从都城往西的水道，出胥门经吴县木渎镇进胥口，横贯太湖，沿今宜兴境内的荆溪西行，在荆溪上游凿通今高淳县东坝一带的岗阜，往西穿过固城、石臼、丹阳、南漪等湖，在安徽芜湖附近入长江，西与今安徽水阳江、青弋江流域相连接。这条水道中，

从高淳东坝至下坝长约 5 公里连接东西水道的人工运河，相传为伍子胥力主所开，后世为纪念伍子胥的功绩，将这条运河命名为“胥溪”。公元前 506 年，吴国军队就是通过这条重要的交通水道，大举伐楚，攻破楚国郢都。

在太湖东南，伍子胥时又开凿了胥浦。这条人工河道自吴地长泖接界而东，在上海金山与浙江嘉善之间，汇纳周围自然水系，经过淀山湖、泖湖，东流出海，从而沟通了太湖与今浙北诸水系。吴国通过这条交通河道，作为进攻南方越国的重要水道。

从吴国都城往南，开凿了一条百尺渚，又名百尺浦。这条人工运河在利用自然水道的基础上，从苏州向南，通过吴江、平望、嘉兴、崇德，南下直达钱塘江畔的越国都城会稽（今绍兴）。这条水道是吴国用来转运越国粮食的通道，是吴、越两国之间必争的水道。春秋晚期吴、越两国之间发生的槁李之战和夫椒之战，都是利用了这条人工运道。

在吴国都城西北还有一条人工河道，相传为越国大夫范蠡所开凿，名蠡渚。这条水道自望亭运河分支东行，至坊桥与太伯渚相连接，再往东到达漕湖。这条人工水道在水运交通上也有着重要作用。

从吴国都城往东，可从长江口出海北上，当时已开发了东海的近海航运。到淮河口再沿淮水西上，至今安徽寿县西舍舟登岸，陆行西上可至今湖北境内。当时由吴国北上中原诸国，必须绕道近海航行，

再由淮水进入中原地区。所谓“沿于江海，达于淮泗”，即从长江口沿海北上，进入淮水，溯淮而进，转入泗水，然后到达黄河流域。

春秋末年，吴国为了北上争霸的需要，于公元前 487 年，吴王夫差从云阳（今丹阳）渡江，调集民伕，在长江北岸今扬州市西北蜀冈上修筑邗城，并在邗城之下开凿运河，名称邗沟。邗沟从邗城西南角起，曲折向北流，经武广、陆阳两湖之间，北入樊梁湖，再折向东北，穿过博支、射阳两湖，西北至末口（淮安北）入淮河，中间穿过樊梁湖、博支湖、射阳湖、白马湖、山阳池，使湖泊之间相互沟通，形成水运体系，从而沟通了长江和淮河两大水系，全长 150 多公里。邗沟的开通，在吴地交通史上具有重要意义。它是中国最早的运河之一，是沟通江淮的唯一通道。从此，吴地的舟船可以由江入淮。公元前 482 年，吴国为了与晋国在黄池会盟，又将邗沟向北延伸，开凿了《禹贡》中所说的荷水的第二条运河。这条运河连接淮河以北的水系，北通泗水，西接济水。这条人工水道的水源来自古荷泽，故称为荷水。荷水开通以后，吴地舟船可经邗沟入淮水，而且可再经泗水、济水进入黄河，直达中原。也可从今安徽寿春一带登岸，或西去南阳，或北去宋、郑诸国，与中原各国相通联。

战国时期，吴地先后归入越国和楚国的版图。越灭吴后，为了加强对吴地的控制，在苏州南开凿了

通江陵道，陵道即陆道，是挖土筑堤同时形成的河港，这条通江陵道是苏州至吴淞间运河的前身。楚灭越后，统一了淮河以南的大半个中国。吴地曾成为楚国春申君黄歇的封地，春申君初封吴时，在无锡惠山开凿龙尾陵道。当时楚国境内已初步形成一个较完整的水陆交通网，吴地的水路主要有太湖、邗沟等重要水道，并保持着春秋时期吴国的近海交通；陆路可由吴地通往昭关（今安徽含山境内），再北上至淮水中部的交通枢纽寿春。总之，先秦时期吴地水陆通联、江海一体的交通网已经初步形成，为后来全国交通体制的大一统打下了坚实的基础。

（二）吴地水陆交通的新发展

公元前 221 年，秦始皇统一了中国，结束了春秋战国以来的分裂割据局面。秦始皇下令全国在道路上行驶的车辆使用同一轨宽，接着在全国范围内修筑驰道，以首都咸阳为中心，建成了通向全国主要城市的交通网。当时吴地也可通过驰道过江北上，经彭城（徐州）、曲阜、大梁（开封），过函谷关，直达秦都咸阳。

秦始皇统一全国以后，为了加强对吴地政治、经济的控制，于始皇三十七年（前 210）开凿丹徒曲阿。当时有望气者说吴地丹徒有王气，于是始皇派遣赭衣囚徒 3000 人凿破长陇，以败其势，截断直道使之阿曲，遂名曲阿。丹徒春秋时名朱方，战国时更名

谷阳，秦时因派赭衣徒凿破长陇，改名为丹徒。秦始皇在丹徒开凿的地方，为丹徒城东 2.5 公里京岷山下东南的龙目湖，即今镇江东南新丰镇上下的运河，可见秦代已经开通镇江至丹徒的水道，这就是著名的丹徒水道，这条人工水道可入通太湖地区和钱塘江地区。秦始皇三十七年最后一次巡游，由会稽（绍兴）北归时，就是通过这条丹徒水道，从江乘（镇江）渡江，再出长江口，沿海北上至琅邪。

在太湖东南面，秦始皇又开通由拳（嘉兴）至钱塘（杭州）的陵水道，即开河筑堤形成的水陆并行的通道。这条陵水道的开通，成为杭嘉运河的前身，使吴地东南部的水陆交通更为发展。

汉代在交通上继承秦代大一统的体制，一个以驰道为主干的多层次的交通网覆盖全国，当时的驰道已经延伸到各郡各县，吴地的陆路交通也有了新的开拓。在水路交通方面，为了便于征调闽越贡献，汉武帝时开始在苏州以南沿太湖东缘的沼泽地带，开凿了长达百余里的运河，基本上接通了苏州至嘉兴之间的水运通道，往南与秦代开挖的嘉兴至杭州间的陵水道相衔接，从而沟通了浙闽与吴地过江北上的运道。至此，历经春秋、秦、汉时期的分段开挖，吴地运河已粗具轮廓，成为汉代国内水陆交通网的重要组成部分。

六朝时期，黄河流域战乱频繁，北方人民大批南迁，吴地成为经济发展的富庶之区，建康（南

京)是六朝的政治中心和军事要地,交通发达,“贡使商旅,方舟万计”。三国孙吴时期,在都城南部和东部,先后开凿运渚和清溪,使六朝都城粮食和物资的交通运输十分畅通,整个运渚上“舳舻衔尾日无虚”,呈现出一片水运繁忙的景象。

三国孙吴时期,地处吴地西部的宁镇丘陵地区,开凿了一条运河。因这里岗陵起伏,号称“破岗渚”。当时发屯兵3万人,凿句容中道至云阳西城,即自句容县东南向东至丹阳县西南。由于这一地区地势较高,水源主要依靠江潮补给,每逢冬春枯水季节,由于长江水位低落,常患水量不足,为了节制水量,设置埭堰,以便于交通航行。破岗渚上下设14埭,上七埭入延陵界,下七埭入江宁界,其中位于江宁县的方山埭在水陆交通上占有重要的位置,成为六朝都城建康的南大门。这条绵延于宁镇丘陵地区的破岗渚的开凿,沟通了六朝都城与太湖流域和钱塘江流域的内河交通,使得太湖地区的粮食和物资不必再绕道京口(镇江),可以直接通过这条人工运河运往建康,不仅缩短了航程,而且还可避免长江的风涛之险。到了南朝梁代时,为避太子纲讳,废破岗渚,在句容县东南另开上容渚,顶上分流,一源东南流入延陵界,一源西南流入句容界,西流入秦淮河。南朝陈代又堙上容渚,重修破岗渚。

六朝时期,自秦代即已开通的京口至丹阳的丹徒水道仍然畅通无阻。为节制水量,东晋时运粮出

京口，在今镇江东南郊立埭，名曰丁卯埭，用以维持正常通航。这一时期，由京口至余杭的人工水道已奠定了格局，成为隋代江南运河的前驱。

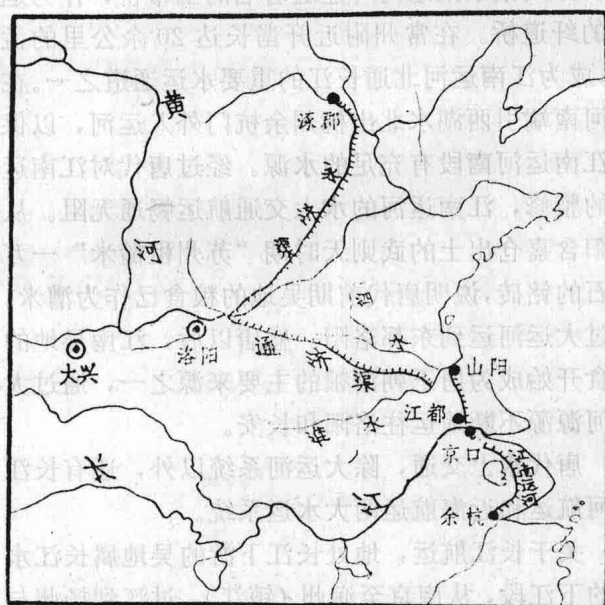
（三）交通发展格局的重大变化

隋唐时期是中国历史发展过程中辉煌灿烂的时期，也是中国古代交通史上有重大发展的时期。自从京杭大运河开凿之后，就改变了我国古代的交通布局，由以中原地区为重心的横向发展格局，变成成为以包括吴地在内的东部沿海地区为重心的纵向发展格局。

南北大运河是隋代交通方面的重大工程。在隋代以前，一个沟通江、淮、河、海四大水系的人工运河轮廓已经初步形成。隋初，吴地原有的邗沟已被淤塞。开皇七年（587），隋文帝在邗沟旧道的基础上，疏浚了山阳渎，南起扬子津（今扬州南），北至山阳（淮安），全长 150 公里，使这一段水运重新畅通，这是隋代开凿大运河的先声。

大业元年（605），隋炀帝开始分段开凿大运河工程，首先挖掘从洛阳到山阳（江苏淮安）的通济渠，同时疏通和加宽从山阳到扬子津的山阳渎，接着挖通由洛阳北上到涿郡（北京）的永济渠。大业六年（610），修治江南河，对六朝以来的江南运河加以开阔、疏浚，这条江南运河北起京口，东南经丹阳、吕城、奔牛、常州、无锡、望亭、苏州、吴

江、平望、嘉兴，折向西南经石门、崇福、长安、临平，然后经上塘河至余杭（杭州）西南入钱塘江。六年间，南起余杭，中经江都（扬州）、洛阳，北达涿郡，全长 2000 多公里（图一）。连接钱塘江、长江、淮河、黄河、海河五大水系的南北大运河畅通后，成为纵贯南北的大动脉。大运河不仅是封建王朝粮食和物资的主要运输线，也是商业交通的重要航道。



图一 隋运河图

在这条举世闻名的大运河中，横贯江南吴地的