

辽宁省公路交通史

参 考 资 料

第 一 辑

(内部刊物)

辽宁省公路交通史编委会总编室编辑

1 9 8 2

目 次

一、辽宁省交通局文件·····	(1)
二、古代辽宁与中原的交通·····	王 申 (5)
三、唐东征的行军路线及其对辽宁地区道路的开拓·····	张士杰 (24)
四、清代皇帝东巡及辽宁的御路·····	谭恩林 (32)
五、修建哈大高速公路的报告·····	史靖寰译 李 镇校核 (40)
六、书写史稿注意事项·····	交通部中国公路交通史编审委员会办公室 (51)
七、史与志的区别·····	(4)
编后记·····	(56)
本刊第二辑要目预告·····	(23)
简讯：我省召开交通史编写座谈会·····	(56)
告作者及读者·····	(31)

辽宁省交通局文件

辽交技字(1982)第149号

转发省公路交通史编写
工作座谈会纪要的通知

各市、地交通局、省局各直属单位、省局监理处、地铁处:

现将省公路交通史编写工作座谈会纪要转发希贯彻执行

附:省公路交通史编写工作座谈会纪要

辽宁省交通局

一九八二年三月二十五日

抄报:交通部中国公路交通史编委会

抄送:党组成员、编委会成员

省公路交通史编写工作座谈会纪要

一、省公路交通史编写工作座谈会于二月二十三日至二十五日在沈阳举行。参加会议人员共七十一人，其中本溪、鞍山、锦州、营口、阜新、朝阳等市、地主管编史的交通局长参加了会议。省档案馆的代表也参加了会议。

省编委会董宾主任在会议上讲了话，编委会总编传达了全国编史片区会议精神，各市地汇报了本地区编史进行情况、经验及问题。会议就组织领导、编写方法等问题分三个小组进行了讨论。省编委会顾问、辽大历史系副教授廖德清同志作了学术报告，省编委会王朝海副主任作了会议总结。

二、会议听取了对全国编史片区会议关于加强领导，健全组织的经验介绍，并结合我省编史实际进展，进行了深入的讨论。

我省公路交通史的编写工作，自去年二月成立省编委会以来，交通系统的各级领导对编写公路交通史的认识逐步提高，编写组织逐步健全，编写工作也逐步展开。多数市地按省局要求基本上配齐了三至五名脱产专职编辑，有的县（区）、公司、站、段配有脱产或兼职的编写厂史人员，给编交通史以有力的配合。有的市进度较快，如本溪市从去年十月全省专业编辑会议以后，抽调十名人员脱产搞编史，集中办公，现已收集了大量资料，并写出了公路编年大事记初稿。锦州、朝阳市地除完成省部署的建国前的史料查核工作外，并开始编写建国后的专题资料。沈阳市部署的县（区）、公司、站、段编写企业、厂史工作已取得很大进展，并已写出《大造电瓶车纪事本末》材料初稿。营口市为抽调编写骨干，局长亲自作有关人员的思想政治工作。

许多同志精神振奋，信心足，决心大，要做好前人未完成的工作。有的老年同志表示要编好交通史，留给后代一份文化遗产，并作为自己站完交通工作最后一班岗的纪念。

目前，国务院大部分的部都在编写专业史，我省编写省志工作即将开展，这对我们收集历史资料的深度、广度上是有力的支持和促进。在这次会上，大家感觉到编史工作存在任务重，工作量大，人员不足，人员质量不高，少部分同志不安心工作等困难。

如有部分市地交通局的领导，对编史意义的认识不足，重视不够，把编史工作当成是临时差事，在议事日程上排不上号，组织不落实，抽调适合编史的青年下不了决心。已抽出的人员固定不下来，遇到中心工作，就把人抽走了。

从全国编史片区会议的情况来看，我省编史进展属于中游，和先进的省比较差距还很大。

这次会议前，省局党组在整顿班子时间紧的情况下，抽出半天时间，听取全国编史片区会议情况的汇报，讨论了如何加强我省编史工作中的问题。党组确定为更好地完成编史任务，必须加强领导，调整组织，充实力量，并采取了加强对编史工作具体领导措施，这将推动我省编史工作的开展。即：（1）进一步明确编委和总编的职责范围，建立省编委会常委会，以加强对编史工作的领导。确定总编，副总编，编辑脱产、固定。按历史分期包干，专职完成编写任务。并抽调一名工程师任副总编，以充实总编室。

（2）为加强政治思想工作，确定由省局顾问赖庆华同志负责抓思想政治工作和编史工作。并解决编史人员中存在的定编、升级、福利相互关系等问题，以保障编写工作的正常进行。

（3）为调动各方面撰写史稿的积极性，由省编委会授权总编室制定稿酬管理试行办法。

（4）为编写工作顺利进行，为编史工作提供了必要物资保证，如增加办公室，提供交通工具，打印设备等。

会议认为编史是总结经验教训的工作，对加速四化建设，教育干部均有重要意义。由于我国还没有一部系统的完整的公路交通史，更没有辽宁公路交通史，许多有关交通运输资料散布在其他史料中，由于文化大革命的动乱，许多档案资料都失散了，收集整理史料任务重，特别是有历史知识，熟悉情况，有写作能力的编写骨干不足。也由于现在搞编史的人员是技术业务干部，对史学不在行，如不专心致志地刻苦学习，也很难完成任务。因此选拔编史骨干，是完成编史任务一个重要环节。

为此要求各市地交通局领导：

1、要把编史工作列入党委议事日程，切实解决编史工作中存在的问题，特别要注意选好编写骨干。编辑人员要脱产固定。

2、要关心编写人员的工作、学习和生活。

3、要为编写人员创造必要的工作条件。

4、局领导要亲自参加编史活动。

三、这次会明确了编史任务，确定了编史程序和方法：

一九八二年编史的任务是搞好资料汇编。争取一九八三年成书。

资料汇编是编写史的基础根据，必须首先搞好。资料汇编的内容包括：①原始资料汇编；（或称资料辑览）②编年大事记；③专题（包括专题研究和记事本末）；④长编；⑤资料目录索引。

资料汇编的作用在于：①把零散的片段的资料编辑成系统的资料便于保存；②为省交通史、志提供资料素材；③便于对编年大事记、长编或专题记事本末，专题论述的初稿征求意见。

原始资料汇编可按省公路交通史编写大纲分类编写。各市地也可按照本地区特点拟定的大纲编写。

具体编写步骤和方法，原则上，可按廖德清副教授的意见进行。

为配合我省即将开始的地方志的编写，大连、丹东、营口除公路交通史编写人员

外，各另建立2至5人的水运史的编写组，设主编一人。有地方小铁路的市地，要把地铁的材料单独成章，纳入交通史内。

交通工业，监理的历史资料，要单独成章列入史内。

省编委会总编室将根据全省编史需要，出刊《史料汇编》《参考资料》《编史简报》等不定期刊物，无论是各编写组报送的稿件或其他来源的稿件，一经刊用，均按稿酬管理试行办法付酬。希各编写组陆续将整理好的成文史料报总编室。

四、各市地编史费用已另行文。

五、增补宋士太同志为省编委会委员。

六、省编委会总编室设在沈阳市和平区工农大桥南省运输管理局313室。电话：34101、32640。

省公路交通史编委会

一九八二年三月十五日

志与史的区别

志：

(1)、体现正确的指导思想，坚持四项基本原则。

(2)、体现四大特点：

时代特点、地方特点、行业特点、方志特点。

(3)、摆好八大关系：

纵与横、内与外、详与略、上与下、分与合、人与事、编与著、政治与业务。

史志区别：

史纵志横，史流志源，史远志近，史专志广，史简志繁，史评志记，史鉴志用，修史人专，修志人众。

(沈阳市交通局公路交通史志编写办公室供稿)

古代辽宁与中原的交通

辽宁大学历史系

王 申

目 录

前言.....	(6)
一、上古至夏商时期——古代辽宁与中原交通的原始.....	(6)
二、燕秦时期——古代辽宁与中原交通的开发.....	(7)
三、两汉魏晋时期——古代辽宁与中原交通的发展.....	(8)
四、前燕至唐初期——古代辽宁与中原交通重心的转移.....	(10)
五、渤海政权,辽金与唐宋的交通往来.....	(12)
六、元明时期的辽宁驿道交通.....	(16)
七、清代(至鸦片战争前)辽宁驿道交通的发展.....	(18)

古代辽宁与中原的交通

前言

古代的辽宁是我国东北开发最早的地区之一，而最早开发辽宁地区的，可以说是由我国内地北部迁移来的汉族的祖先。他们和其他各族人民，在共同开发辽宁的历史进程中，开辟了通往中原的水、陆交通。其间，在汉族中央政权设立行政机构进行管辖时，两地交通往来频繁密切；在地方割据政权及独立的少数民族政权统治时，与中原的交通往来仍有历史事实可循。通往中原地区的交通往来，促进了古代辽宁的社会经济发展，增进了各民族文化经济的交流；进而促进了整个东北地区与中原的联系及社会经济的发展。

本文试从历史发展的过程来追溯一下古代辽宁与中原交通的概貌，以此简略地说明它对古代辽宁的政治、经济、军事、文化等方面所起的作用。

一、上古至夏商时期——古代辽宁与中原交通的原始。

根据考古发现，早在旧石器时代，辽宁境内就有人类活动的遗迹。但是能够说明古代辽宁与中原有交通往来的时间，还应从新石器时代算起。历年在辽东半岛南端旅大郭家村、牧羊城等处发现的新石器时代晚期文化遗址，都属于山东龙山文化类型。1973年在沈阳新乐发现了七千多年前的新石器早期文化遗址，要比山东大汶口和山东龙山文化都早。1977年对旅天长海地区小朱山新石器文化的研究，发现其下层最沈阳新乐土著文化相似，其中层受山东大汶口文化的影响，其上层又和山东龙山文化相同（注1）。可见辽宁地区既有自己土著的石器文化，又有从山东半岛传来的石器文化，二者是互相交流和影响的。这也说明山东半岛与辽东半岛有海上交通往来。

至于陆路交通，可能要比新石器时代晚些。历年在辽宁省西部如锦西、锦州、北票、建平、凌源一带发现的新石器文化有的与中原仰韶文化相类似，有的与京津一带的文化同属于北方草原的夏家店下层文化类型。到了商周之际，我们可以明显地看出，从华北平原到辽西已有交通往来了。在喀左、义县、凌源、朝阳等地，解放后多次出土过大批商周的青铜器，特别是在喀左小转子山西周晋藏铜器土坑有“曼侯孟”等青铜器，在喀左小城子有150斤重的西周饕餮纹大鼎（注2）。朝阳十二台子有青铜短剑墓等等（注3）。我们从古文献记载中，还可以了解到这个时期两地之间的一些交通事实。在我国东北的白山黑水间，居住着古老的少数民族肃慎氏，早在传说时代的虞舜之世，即五千年前，他们就与中原发生了联系。据《今本竹书纪年》载：“舜二十五年，息慎氏来朝贡弓矢”。至周初，类似这种记载更不乏其例。《国语·鲁语下》记有武王克商后，通道

于九夷百蛮，于是肃慎氏向周天子朝贡弓矢。（注4）。到了周成王、康王时，肃慎氏也都来朝贡过。（注5）。虽然史籍未曾记载其行经之途，但禹都于阳城（在今河），周都于镐（在今陕西），当时朝贡之道必穿过辽宁。

目前史学界认为商代即出现了交通工具。除甲骨文中有“舟”、“车”之类的象形文字外，已发现商代后期的车马坑和车马器。《尚书·酒诰》中曾说到商人“肇牵车牛，远服贾”的情况，所以商人赶着牛车到北方来进行贸易是不足为奇的。不然，在辽西一带发现的商周大型青铜器怎么运来的呢？

西周初年，尚有一段历史记载与交通之事有关：武王克商后，封箕子于朝鲜，箕子率五千殷民东去朝鲜。据金毓黻先生解释，殷末周初，航海术不发达，率众多之人迁移朝鲜，以循陆路而往为可靠（注6）。这样当然也要自西而东贯通辽宁。

总之，从上古时代至商周，遥遥几千年的历史，由于文献记载太少，我们只能粗线条地了解古代辽宁与中原的交通概况，算作它的原始时期。

二、燕。秦时期——古代辽宁与中原交通的开发。

燕是周初封在今河北省境内的一个姬姓国，其都在蓟（今北京一带）。从上述考古发现，说明燕的管辖范围已达到大凌河流域。春秋时期，燕国的势力稍有发展，曾靠齐桓公的帮助，打退山戎的进攻，使山戎稍往北退。到了战国时，燕国逐渐强大，但中原列强互争雄长，燕势力往南发展不易，惟有向北、向东之图。公元前三世纪，燕昭王擢用名将秦开大破东胡，东胡却走千里，燕的势力达今西拉木伦河以北。为防患未然，燕又筑长城自造阳（今河北独石口）至襄平（实际在今辽阳市之北或为今开原一带），成一大弧形防御圈，在此防御圈内置五郡，属今辽宁的有辽西郡，辽东郡。之后，秦开又乘胜向东越过辽水、鸭绿江、深入到朝鲜半岛，拓地二千里，并接长城之东端修筑障塞（注7）。至满番汗（今清川江），此时中国东北边疆极为广阔。随着燕势力的扩张和长城障塞的修建，从燕都蓟经辽西至辽东，燕人必开发了一条漫长的道路。根据辽宁的地势特点，当是从北京出喜峰口向东北进，沿着前面我们所述的大凌河流域的通道达今之朝阳一带，然后再折向东，经义县，北镇一带比较平缓的山地丘陵，横断辽河下游以达辽东。这条道路在历史上习惯地称为“辽西道”。历年在这条道路的沿线发现了不少的文物。如北票东官营子发现燕王职戈（注8）；义县老君堡出土的明刀安阳币数瓮燕（注9）；锦州大泥洼子出土的明刀币，布币；沈阳大西边门外燕墓出土的陶器（注10）；辽阳市出土的战国虺纹大鼎、中平城铜戈和大批襄平布币（注11）；辽阳太子河附近出土的方足明刀币；熊岳镶兰旗村出土的战国货币方足布，尖足布（注12）；旅大牧羊城出土的明刀币（注13）。这些燕文物数量之多，范围之广，足证燕人随着“辽西道”的开辟，大量迁移到辽宁一带居住。公元前226年，秦破燕，攻拔蓟都，燕王喜率精兵东奔，将都城定在襄平。过了四年，秦将王贲攻取辽东郡，虏燕王喜，必定都走这条道路。

与此同时，燕人与朝鲜半岛的居民也有交换关系了。秦开经略朝鲜后，箕氏朝鲜及附近的真番、秽貊部落成为燕的属国。此地区盛产皮毛，牲畜等，而燕“从上谷至辽东，有鱼盐枣栗之饶”，故东筭秽貉朝鲜真番之利”（注14）。燕人与之做生意，当又在辽河以东通往整个朝鲜半岛开辟了贸易之路，解放前在朝鲜的全罗南道也有燕国的货币出土（注15）。

秦时，燕之疆域均入于秦，秦因袭辽东，辽西两郡而治理之。秦始皇派蒙恬修长城，实际上在燕长城的基础上加以修缮。估计伴随这一举动，“辽西道”起很大作用。《史记·匈奴列传》中有“而通直道，自九原至云阳，因边山险堑溪谷，可缮者治之，起临洮至辽东万余里”的记载，而《史记·蒙恬列传》又载：筑长城，因地形，用制险塞，起临洮至辽东延袤万余里”。“辽西道”的走向与长城并行，我们可以设想，在修筑燕长城这一段，“辽西道”即是所谓“直道”。

史籍中记载：“陈胜起叛秦天下乱，燕齐赵民避地朝鲜者数万口”（注16）。在朝鲜平安北道也曾发掘出秦始皇25年（公元前222年）造的秦戈（注17），燕齐赵人大量迁向朝鲜半岛，有一部分可能从海上走，但大部分只能从辽西辽东而去，所以秦时迁辽宁的人数也不会少。

总之，燕秦时代乃是古代辽宁交通开发的时代，特别是“辽西道”的开拓，燕人和秦人把中原先进的经济、文化带到了辽宁，对辽河流域的开发和经济的发展以及对东北边境的军事防御，都做出了贡献。

三、两汉魏晋时期——古代辽宁与中原交通的发展。

从西汉至魏晋将近六百年的时间，辽宁地区主要是汉族中央政权直接管辖时期。古代辽宁与中原的交通得到很大的发展。这主要由以下几个方面的因素促成的。

（一）中原的汉人继续大批迁移东北。据史书记载，此时期大约有三次比较大的迁移。

西汉初年，辽宁属汉之燕国。公元前194年，燕王卢绾反，投奔匈奴。于是原在辽东长城障塞边上保国的大臣卫满聚党数千人，亡命渡过次水（今朝鲜清川江），后推翻了箕氏政权，建立卫氏朝鲜。“故燕齐亡命者王之。”（注18）。以后，卫氏政权又不断发展势力，继续引诱燕齐人民逃往其地。

东汉末年至三国初，中央政权一度衰弱，黄河流域战乱不止，中原人纷纷避难。当时在辽河流域的地方割据势力是原辽东郡太守公孙度，他自立为辽东侯，在辽东大力发展势力，广召贤士，招徕流民，一时黄河流域人口以千万计涌入辽东。《三国志·管宁传》说：“天下大乱，闻公孙度令行于海外遂与，丙原及平原王烈等至于辽东，乃庐于山谷，时避难者集居郡南，而宁居北，示无迁志。后渐来从之”。同书《丙原传》也载：“原在辽东，一年之中，往归原居者数百家”。管宁，丙原，王烈皆北海郡（今山东）的一世之杰。他们迁徙辽东系走海路，如“管宁避地，经海遇风”（注19）。丙原“去辽曾止于三山”（注20）。三山即今大连湾的三山岛。行经之途，由山东登州渡海达今金县，陆行至辽东。

西晋后期，中原战乱不休，这时更从中原徙来不少汉人。《晋书·载记八》记载永嘉年间（公元307—312）“八王之乱”时，有个渤海郡（今河北南部）人高瞻“与叔父隐率数千家北徙幽山（今北京），即而……随蹙如辽东”。蹙指崔蹙，时任晋平州刺史，居辽东郡。仅此一例即数千家，估计徙辽东者数当较大。

（二）中央政权行政管理的加强。由于燕秦至汉初中原人口的大批迁徙及人口的自然增殖，辽宁人口增加很多。因而西汉政府因袭秦制，仍设有辽东、辽西郡，属幽州管辖。郡下设县，进一步完善了地方郡县制。辽东郡领十八县，郡治襄平（今辽阳市）。辽西郡领十四县，郡治阳乐（今辽宁省义县西偏南的古城子（注21）。据《汉书·地理

志》载，时辽西郡有三十五万人，辽东郡有三十七万人。东汉时，辽东、辽西郡有所缩小，但又加设辽东属国，皆属幽州。公孙氏割据辽东时，仍置郡县管辖。及至西晋时，中国重归统一，在辽宁地区又重建郡县。行政机构的设置和郡县的增加，必然使中央与地方的联系加强，因而对交通的发展十分有利。

（三）东北各少数民族的朝贡与商业贸易的往来。西汉时期，卫氏朝鲜及居住在吉林省西部、南部的秽貉族部落都是西汉政府的属国，须向汉帝国朝拜纳贡。《史记·朝鲜列传》记载：“孝惠高后时，天下初定，辽东太守即约满为外臣，保塞外蛮夷，无使盗边，诸蛮夷君长，欲入见天子，勿得森止”。公元前128年（汉武帝元朔元年），汉命彭吴通秽貉，秽君南闾率二十八万人降汉，汉因之而置苍海郡，加强了汉与秽貉族的联系。远方少数民族的朝贡往往伴随着商队贸易，朝贡之路即是商路。

东汉时期，由于辽东太守治边得力，威慑北方，于是北方各少数民族都“万里朝献”“使络绎不绝”。特别是当时居住在松嫩平原地区的夫余族与东汉王朝的来往最为频繁。夫余族“奉中国的正朔”，“不断遣使朝贡”（注23）。公元49年，夫余第一次派使臣到洛阳奉贡，公元120年，夫余王派嗣子尉仇台“诣阙贡献”，公元136年，夫余王亲自到洛阳来朝拜汉天子，游逛京师。同时，夫余人与汉人的贸易也很得利，当时的玄菟郡（东汉时已移到今铁岭，开原一带）成为商业交往的中心，夫余以其特产名马，赤玉，貂皮，大珠等换取中原的手工艺品。

（四）军事行动的需要。古代用兵的路线常用交通路线或新开辟道路。因而军事与交通的关系甚为密切。

公元前109年——108年间，汉武帝出兵朝鲜。其主要原因是卫氏朝鲜阻碍朝鲜半岛的各族人民与汉朝交往，“真番旁众国欲上书见天子，朝鲜拥阏弗通”（注24）。促使汉与卫氏朝鲜矛盾激化。汉分水陆两路进军，水路由楼船将军杨仆率领，共五万人，由山东渡海到朝鲜半岛登陆。汉武帝敢用如此多的兵和船渡海，而且较为顺利，不能不认为是畅通的海路所致。陆路由左将军荀彘率领，从襄平（辽阳）出发，直趋次水（今清川江），围攻王险城（今平壤），行军之路即是燕秦以来从辽东通往朝鲜的道路。灭朝鲜后，以其地设四郡，直接归中央政权管辖，辽东、朝鲜半岛与中原联系由此更加密切。《汉书·武帝纪》注：“临屯郡治东施县（朝鲜半岛东海岸），去长安六千一百三十八里，……真番郡治（半岛中部），去长安七千六百四十里”。说明其地可以直接通达长安。

公元207年（建安十二年）秋七月，曹操引军征乌桓，从无终（今河北蓟县）出发，“出卢龙塞，塞外道久绝不通，乃凿山堙谷五百余里，经白檀（河北宽城），历平冈（今凌源县），涉鲜卑庭，东诣柳城”（注25）。此记载明确了古代从河北平原通向东北的具体路线。

公元238年，曹魏派司马懿领兵讨伐公孙渊，兵分两路。一为陆路，“从孤竹（今河北东部），经碣石（在今秦皇岛附近），次辽水”（注36）。渡辽河后进攻首山，直抵襄平城下。这条路系今山海关外傍海之道，但其他史书尚未见记载，可能不是通道，而为司马懿出奇兵所辟之战时路。一为海路，由登州航海至今金县，再沿海而上至辽口（即辽河口），由此上溯到三岔河口，入浑河，转太子河，迳达襄平城下。以此可以看出当时辽河的河运也有一定的基础。

曹魏时期的另一次军事行动，还开辟了一条从辽阳通往吉林的道路。公元244年、245年曹魏大将毋丘俭曾二次征伐高句骊，率步骑万人由玄菟郡（此时移到今抚顺市）出发，沿浑河而上，抵今新宾一带，再经今浑江、富尔江流域，达高句骊都城丸都（今吉林集安县）注（27）。

由于上述种种原因，两汉魏晋时期辽宁的交通出现繁荣兴旺的局面。以襄平为中心，已经形成了四通八达的陆路交通网。根据这一时期史书所提供的郡县名称，结合上述的交通事实，我们可以勾画出概略的交通线路图。（参见附图）由襄平向北经侯城（沈阳）、高显（今铁岭）、玄菟（西汉时在开原一带）可达夫余地。由侯城向东经玄菟（东汉时在抚顺市）、沿浑河而上至今新宾一带，由此北上可通高句骊、南北沃沮之地。由襄平往东南至居就（今辽阳亮甲）、经武次（今凤城）达西安平（今丹东（约在九连城）、然后通往朝鲜半岛。从襄平往南经辽队（三国时作辽隧，今辽中县）、新昌（今海城东北）、安市（今海城东南英城子）、平郭（今熊岳城稍东）、汶（今营口县汤池），至东沓（今金县东南）、从这里乘船又有海路通往山东。从襄平往西经辽队（见上注），过辽河，经无虑（今北镇县），交黎（今义县东）、阳乐（辽西郡址、今义县西）到柳城（今朝阳南十二台营子），然后沿大凌河上游南下至平冈（今凌源县）、由卢龙塞道通往河北平原。此四条道路就是近代辽宁陆路交通主要干线的雏型。所以说这一时期是辽宁交通史上极其重要的时期，它奠定了辽宁陆路交通的基础。

交通的发展必然推动辽宁社会经济的发展。据辽宁考古资料提供，这一时期辽宁的经济文化达到与中原相同的水平。历年在辽阳市郊附近三道壕、鹅房、南林子等处掘出西汉村落遗址，大批汉魏古墓群，其中有举世闻名的壁画墓葬群，都可以充分证明这一点。三道壕西汉村落遗址中反映出这里的农村和中原农村生活方式完全一样。普遍使用铁器，以一家一户为单位经营着小农经济和一定的副业。此外，在村落遗址旁还发现两段河光卵石铺成的道路，宽约七公尺，铺石三四层，路面相当平整，可同时走两排大车。鹅房等处的汉魏古墓群中出土了大量的彩绘陶器，铜镜，兵器，钱币、饰物等，可以看出这一带的手工业生产已有相当高的水平。从壁画中还可以看到，这里的统治者和劳动人民在服饰，生活内容上和中原地区完全一致，阶级已高度分化、贫富差别很大（注28）。这一切都反映了襄平（今辽阳）城郊经济的高度发展。

四、前燕至唐初期—古代辽宁与中原交通重心的转移

西晋灭亡以后，黄河流域以北是所谓“五胡十六国”的分裂混战局面。东胡族后裔鲜卑族的势力在辽宁地区发展壮大，于公元四世纪中叶，其首领慕容氏将政权西迁，在原汉代柳城略北处，建新都，称“龙城”（即今朝阳市）。并仿照魏晋制度，正式建立了封建割据政权，史称“前燕”。从这时起，辽宁与中原的交通重心，从辽阳移到了朝阳，直至唐初期，将近三个世纪之久。

柳河在前燕以前，历来都是辽宁与中原陆路交通的咽喉，“辽西道”也已成固定孔道。但在汉族中央政权直接管辖辽宁时，此道经常受鲜卑、乌桓等东胡族的部落骚扰，时通时阻。如东汉时有个辽西太守赵苞，到任后的第二年，派人从中原迎接妻、母，“垂当到郡，道经柳城，值鲜卑万余人入塞寇钞，苞母及妻子遂为所劫”（注29）。魏晋时期，柳城一带实为鲜卑人所占。故曹操征乌桓时，田畴说：“道出卢龙，达于柳城，自建

武以后陷坏断绝，垂二百载”（注30）。而当时的襄平，从两汉至魏晋一直是辽东郡治，经济相当发展，与中原联系又有发达的海上交通，所以柳河的交通地位远不及襄平。

鲜卑族自己建立政权后，形势发生了变化。几乎与慕容氏发展势力的同时，占据辽宁东部，吉林东南部一带山区的高句骊族也强大起来，向流域发展势力，慕容氏与之争夺辽东，连连发生战争，最后高句骊势力得胜，取得了辽东之地。于是慕容氏只能在辽西发展势力，并继续向中原发展。所以柳城成为极其重要的地方。慕容氏利用“辽西道”，不断招徕晋士族和中原的汉族流民，侨立郡县，让他们开发辽宁，发展经济，并一度打到黄河流域，灭了后赵，占据中原。

南北朝时期，鲜卑拓跋部的北魏统一了北方，原前燕之地也归北魏所辖。辽河以东仍划为高句骊的版图。北魏时，“龙城”又叫“和龙城”，为营州治，这里仍为南北交通的会冲之地。由于北魏政权的强大，使东北各少数民族和中原保持着频繁的联系，他们向中原政权奉贡方物，进行贸易，皆以和龙城为中转站。

营州之东，占据辽东和朝鲜半岛的高句骊接受北魏的册封（仅得称号、不受管辖），《北史·高句骊传》记载：在太武、孝文、孝武帝年间，高句骊“岁常贡献”、“奉表方物”。及至东魏时，仍“贡使无岁不至”。北齐、北周时，高句骊也多次遣使，直至隋文帝统一中国，改封高句骊王为高丽王，还是“遣使朝贡不绝”。高句骊与中原的往来，在其都城居丸都（今吉林集安县）时，通辽东有所谓“南道”，即从辽东循今浑河上游入高句骊之路；在其都城迁到平壤后无疑是沿着汉入朝鲜之路。到辽东经北镇、义县至朝鲜，还是走“辽西道”。

营州之北，居住在辽水以西和濡水（滦河）上游的是库莫奚和契丹人。在北朝时，也“岁时来朝”，致名马、文皮入塞交易，以和龙城为贸易贡献地点（注31）。这条与契丹、奚族联络的道路，历史上曾被称作“黄龙道”。隋文帝时，曾派长孙晟走黄龙道，去赏赐奚、契丹等部，以离间突厥和他们的关系。

《北史》中还详细记载了勿吉·室韦人在北朝时往来于和龙城的事情。勿吉是肃慎氏的后裔，又名靺鞨，居住在今松花江一带。北魏孝文帝太和初年，勿吉遣使乙力支贡马五百匹，到北魏征询是否能联合从水道进攻高句骊的事情。其行程是：初发其国，乘船溯难河（即松花江）西上，抵今吉林省的洮儿河，沉船于水，南出陆行，度洛孤水（即西拉木伦河）从契丹西界达和龙（注32）。乙力支完成使命后，又从原路返回。这以后，勿吉及它附近的部落都多次遣使朝献，贡弓矢、方物于京师，使臣队伍最多时达五百余人。隋开国初期，勿吉人仍相率遣使贡献。北室韦在勿吉北千里，今黑龙江一带，属契丹族。“路出和龙北千里余，入契丹国，又北行十日至吸水（今黑龙江省哈拉哈河），再北行十余日至其国”（注33）。这就是说，从朝鲜北行陆路经内蒙的奈曼旗、开鲁县，横渡西拉木伦河到吉林洮南，在此分两路，皆为水路，沿洮儿河北上入嫩江可达室韦，沿洮儿河入松花江可达勿吉国。

隋和唐初，高丽与中原断绝了交通往来，史书上军事战争的路线成了交通路线的主要记载，这是此时期辽宁与中原交通的一个特点。

隋、唐曾先后多次发动对高丽的战争，其行军路线均通过辽宁的大部分地区。从中原通往东北的关口改从渝关（即山海关，亦称榆关）而出，这是一个变化。据《隋书·

地理志》记载：山海关这一带，在隋时有了长城（最早始于北齐时代）；还有关宫，有临榆宫。唐朝在这里设渝县，有临榆关。以此处屯粮驻兵，作为征高丽的军需后方。经榆关出长城，向北沿大凌河流域仍到朝阳，朝阳此时又叫“营州”，也称“柳城”。这条路比以往历代出喜峰口奔柳城的路要偏东些。

从朝阳向东至辽阳（高丽时叫辽东城）、隋唐军队大体走过三条路：一路为北路，从柳城出发，自通定镇（今新民县东北辽滨塔）渡辽水（辽河），经玄菟（高丽时为沈阳市东），新城（抚顺城北高尔山下一带），盖牟城（今沈阳苏家屯区陈相屯东的塔山山城）至辽东城。此路为公元612年隋炀帝亲征辽东回师之途。《隋书·高丽传》记载，隋炀帝“于是班师，是行也，唯于辽水西，拔贼武厉逻，置辽东郡及通定镇而还”。唐太宗亲征高丽时，由辽东道行军大总管李绩力率师潜行此道，出高丽不意打了胜仗。一路为中路，从柳城向东，经泸河镇（今义县）怀远镇（北镇县）（注34）。逾辽泽（今柳河、绕阳河之下游，辽河以西沼泽地）、渡辽水、经马首山（今首山）达于辽东城下。此路近且直，但这一时期史书都记载道路沮洳，车马难行。隋炀帝、唐太宗亲率之师皆走此路，为征高丽的主力军所经路线。一路为南路，从海上而来，在今海城、牛庄附近登陆，渡辽河下游，折向辽东半岛的高丽各城要隘，为建安城（今盖县东北十五里）、安市城（今海城南英城子）等。此路是唐征高丽时，为配合主力，在辽南截击高丽援军的军事路线。

从辽东向高丽都城平壤进军，仍走历代通往朝鲜之路。大体由辽阳往东南方向，经乌骨城（今凤城县东南凤凰山）渡过鸭绿江。

隋唐征高丽水陆并进，其水师基地设在东莱（今山东掖县）。故海路从东莱出发，沿海岸航行至登州，循汉代海路至今旅顺口登陆，然后沿陆路北至卑奢城（今金县）、建安城（今盖县）、安市城（今海城）经此路的目的是援助陆军进攻辽东诸城，扫平高丽后方。还有一路是从登州到旅顺口后，循今大小长山岛一带海湾，经鸭绿江口南下抵朝鲜半岛。

总之，隋唐征高丽时在辽宁开辟了不少道路，有些道路恐是前人很少走过的，因之也克服了不少困难。如在过辽泽时，泥淖二百余里、人马不通。唐军想了不少办法，命军有中工匠、士兵“布土作桥”、“剪草填道，水深处、以车为梁”（注35）。渡辽河时没桥，隋军搭浮桥而过。因而隋唐征高丽之事，一直为辽东人民所称道。今辽阳西南有“唐马寨”、“过往碑”的地名，据当地人传说，即唐太宗在过辽河趋首山的途中，在此驻营，用土垒筑一城，当时起名为“唐王寨”。“过往碑”为当时所立“过王碑”的转音。首山又名驻蹕山，唐王到此休息过。这些传说与史书记载的路线很吻合。

经过隋唐二代的征讨，公元668年，唐高宗终于灭了高丽，重新取了辽东之地。于是在原高丽境内置安东都护府（先在平壤，公元676年迁至辽阳，后又多次西迁），开始行使唐朝的统治权。

五、渤海政权，辽，金与唐、宋的交通往来。

唐朝中叶以后，对东北地区的直接控制权逐渐丧失了，占据松花江流域的粟末靺鞨人（北魏时的勿吉）强大起来，自立为国。唐玄宗开元元年（公元713年）、唐封粟末部落首领大祚荣为渤海郡王，任忽汗州都督，这就是历史上有名的“海东盛国”渤海政权。

渤海国疆域广大，《新唐书·渤海传》载：地在营州东二千里，南比新罗，以泥河为界（朝鲜咸镜南，流入东京湾）、东穷海，西契丹，地方五千里”。就现在辽宁地区来说，义县锦州以东都属于渤海政权范围。

渤海政权虽自立为邦；但与中原唐王朝有非常密切的政治、经济、文化方面的联系。根据《新唐书·渤海传》记载，仅从唐玄宗至唐懿宗之间的一百五十多年中，渤海对唐的朝献（包括朝贡，谢恩、祈请、贺正等），总计达九十九次之多。贡品多为马匹、鹰、貂皮、海豹皮等土特产，唐朝政府则赏赐给他们丝绸，锦缎、瓷器等。他们这种朝贡多含有贸易之意。渤海还经常派遣使臣、学生到长安入太学读书，学习汉族的文化，唐朝的典章制度、儒家思想等，使唐高度的文化传入渤海。此外，渤海国王的子弟及一般读书人也有很多人到唐朝作官。这样，从渤海到中原的交通往来，当然是很频繁的，终于形成了水陆两条重要的通道。其具体路程，有唐德宗时著名的地理学家贾耽在《皇华四达记》中作了详细的记述，现摘要如下：

（一）营州入安东道：营州（即今朝阳）东百八十里，至燕郡城（在今义县附近），又经汝罗守捉（在今北镇县附近），度辽水，至安东都护府五百里，故汉襄平城（即今辽阳）也。自都护城东北，经古盖牟（在今沈阳苏家屯区陈相屯电塔山）、新城（在今抚顺市高尔山下一带），又经渤海长岭府（故址其说不一，一说在今吉林省桦甸东北之苏密城；一说在今吉林省海龙县西南的山城镇，千五百里，至渤海王城（今黑龙江省宁安县西南七十里）。

（二）登州海行入渤海道。登州东北海行，过大谢岛（今长岛）、龟歆岛（今砣矶岛）、末岛（今大，小钦岛），鸟湖岛（今南城隍岛三百里），北渡鸟湖海（即渤海海峡）而至马石山（今旅顺老铁山）之都里镇（今旅顺市附近）二百里。东傍海滨，过青泥浦（在今旅大市西南小平岛）、三山浦（在今旅大市附近三山岛）、石人江（今庄河口石城岛）、橐驼湾（今鹿岛以北的大洋河口）至乌骨江（今丹东市南海面）八百里，至鸭绿江。自鸭绿江口舟行百余里，乃小舫溯流东北三十里，至今九连城东四十里蒲河口东岸得渤海之境，又陆流五百里，至丸都城，故高丽王都（集安），又东北溯流二百里至神州（在今吉林临江附近），又陆行四百里至显州（在吉林省和龙县）、又正北如东六百里，至渤海王城（在今黑龙江省宁安县西南七十里）（注36）。

以上记述是从唐方面出发的，如果从渤海国方面出发，此二道就是《新唐书·渤海传》中提到的渤海国交通五大道中通往唐京城的两道，称为“长岭营州道”、“鸭绿朝贡道”。从里程看，营州入安东道全程为三千一百三十里（包括陆路一段行程），其中大约有三分之二的路程是从辽宁通过的。渤海有五个京城，虽都不在辽宁境内，但辽宁地区为渤海与唐朝的交通要冲。营州是通道上的咽喉自不必说，辽阳实际上也是渤海国南部一个经济、交通中心。在贾耽的《皇华四达记》中述及“营州入安东道”时，还记载了以辽阳为中心的其他几条道路：“安东都护府东南至平壤城八百里；南至鸭绿江北蒲河口一带七百里；西南至建安城三百里，又西南至都里海口四百六十里”（注37）

总的来说，唐到渤海的这两条道路，还是以海路为常用。营州入安东道时常受阻。武则天万岁通天年间（公元696年），营州陷于契丹，故营州道不通。所以公元713年，唐玄宗第一次派使者崔忻到渤海去，就是走海路。今旅顺黄金山下有古井二口，旁有

刻石，即崔氏此行途经旅顺口登岸小住时为留念所开凿者。（注38）。开元五年后，营州重新被唐朝控制，至安史之乱前，营州道畅通无阻。安史之乱后，由于河北蕃镇割据势力和契丹的阻拦，营州道又受阻，贡使都出登州道，这种情形直至渤海灭亡。

公元926年，渤海被辽所灭。辽政权的政治中心在契丹族的发源地上京临潢府（今内蒙古巴林左旗）。在辽阳附近设东丹国，置东京辽阳府，辽太祖的长子耶律倍立为东丹王，因而辽阳在政治、军事上有着特殊的地位，成为辽国的重要都市。辽圣宗时在内蒙古的宁城县又建中京大定府，实际上是辽中期以后的京城。于是，东京、中京、上京、之间交通往来密切。而从东京要到中原去，则也经中京，然后向南又有通道达辽的南京析津府（今北京）。

从东京至中京的具体路程，宋人曾公亮著《北蕃地理志》中载有京东：西六十里至鹤柱馆，又九十里至辽水馆（辽河），又七十里至闾山馆，馆在医巫闾山中。又九里至独山馆，又六十里至唐叶馆，又五十里至乾州（北锦县东南），微北六十里至杨家寨，又五十里至辽州（指辽西州，今北镇县）北六十里至宜州（今义县）又百里至牛心山馆（在牛心山北）、又六十里至霸州（即营州、今朝阳），又七十里至建安馆，五十里至富水，会安至中京。”全程共八百八十里。从几个大地名来看，东京到霸州的道路，即“辽西道，”与贾耽所记“营州入安东道”实为同一条道路。

从中京到南京一程，共六百里。其路程可从宋人撰写的一些使辽语录中得知。自公元1004年宋辽两国定澶渊之盟后，到公元1122年两国决裂，中间有一百二十年，两国为维持和平友好关系，开始了频繁的接触。每遇双方国君的生辰、国恤、即位以及每年的正旦、均互派使臣前往，致其贺吊之礼。每次宋庭派往的使臣回国后，须将在辽国的见闻及里程撰写成“语录”，上报政府。其中保存至今而且史料价值较高的有如下四种：《王曾行程录》（1013年）、《薛映行程录》（1017年）、《宋綬行程录》（1017年）、《陈襄行程录》（1068年）（注39）。四人所记均从辽南京出发，经中京达上京临潢府。现仅摘录从南京至中京一程：燕京北行三百里至古北口（一作古北口馆），然后经新馆、卧如来馆、柳河馆、打造馆、牛山馆、鹿峡馆、铁浆馆、富谷馆、长兴馆共三百里到达中京。

从上述记载，我们应该注意到此时辽宁境内已有许多密集的驿馆，这说明往来的商旅十分频繁。由此我们还可以推断：辽宁之有驿传，最晚起于辽代，但驿传制度则不得而知。

此外，从东京向其他方向延伸，还有九条路，北至沈州（今沈阳）一百二十里，至黄龙府（即今吉林省农安县）九百里；西北至显州（即北镇）三百里；东南至鸭绿江九百里；西南至锦州四百里；东至熟女真约五百里（注40）。从辽阳到旅顺口也有通路，自东京经复州（今复县）、苏州（今金县）、达旅顺口，然后又有海路与中原相通。辽太宗时，东丹王其弟辽太宗不和，便是从此道逃往南唐。那时东北所产之羊马与南唐所产之罗、纨、茶、药也是通过海路进行贸易的。

这条海路更是金朝初期与宋交往的重要通道。早在北宋初年，女真族还是辽的属部时，就与宋朝有贸易往来及朝贡关系了。《文献通考·女真》和《大金国志》都有记载，从公元960年以来，女真人自其国至苏州（今金县）泛海至登州卖马，或遣使向北宋朝廷贡奉方物马及貂皮等。《北蕃地志》载：“建隆中（宋太祖时），诏登州沙门岛人户，置舟楫，济渡女真马往来”。到宋太宗淳化年间，“契丹怒其朝贡中国，去海岸四

百里置三城，以兵三千绝其贡献之路。”（注41）。随后有二十多年，女真人没有和宋交往，然而故道犹存。公元1115年（宋徽宗政和五年）女真部族起兵反辽，在辽国的北方建立金国，定都会宁府（在今黑龙江省阿城县南）。公元1116年，金兵攻陷辽国五十余城。第二年夏天，汉人郭药师自辽渡海到宋京师报告这一消息，于是宋遣马政同郭药师一起由海路入金县，与金国修好。此后这条海路上宋金使者往来不绝，以共商联兵灭辽之计。金国的良马、北珠，生金，貂皮、人参、松子等物常作为礼品送往宋朝。公元1121年，金人驱逐契丹人离开其根据地，而宋金两国之聘使往来更加密切了。

然而，从中原至金国海路路途较远，行程甚慢。多少年来，辽西道路被契丹人所扼守，人们不得不寻找新的通往东北的陆路交通道路。这就是由榆关傍海而行，经锦州、北镇、新民、沈阳而通往吉林、黑龙江两地的道路。据史书记载，山海关附近沿海地带开路甚难。“出榆关以东行，南濒海，此间大山峻峭，粗恶不平，心腹畏此以限南北也，自此以东类皆如此。”（注42）。辽西道路不通的障碍都出自榆关，但不傍海而行，出关后即向西折，沿辽河上游到达朝阳，沿辽河下游道路通往辽东。唐以后蓟州道不通，由于军事需要偶而有人挺而走险。如唐玄宗年间，第二代渤海郡王大武艺与唐发生冲突，率兵攻打幽州，曾傍海择道行军（注43）。五代十国时，有晋家人出幽州到榆关，傍海再行至锦州、北镇，又向东经海城到辽阳（注44）。但记载都很零乱，语焉不详。只有到了北宋末年及南宋时期，从宋庭派出许多使者出使金国，皆走山海关傍海的道路，并有详细记载。说明此道始自唐中叶，中经五代，到金时已完全开通了。

现将北宋末年著作郎许元宗的《奉使行程录》和南宋时期洪皓的《松漠纪闻》（注45）、张埴的《金虏图经》（注46）、以及赵彦卫的《御寨行程》（注47）等四篇记录总括一下，便可清楚当时宋人使金出山海关傍海而行的路线和里程。由榆关东北傍海行至迁州（今山海关治所），八十里至莱州（今绥化中县前卫），八十里至瀛州（又作习州，今兴城县西南东关站），八十里至桃花岛（又作淘淘岛、觉华岛），一百里至胡家湾（又作红花湾，今高桥站附近），九十里至锦州（又作新城，今锦州），八十里至刺寨堡（今砬子站附近），一百里至显州（今北镇县城），九十里至兔儿洞（在今黑山县城），六十里至梁鱼湾（在沈阳河岸莲花泊，即隋唐征高丽的辽泽地），六十里至辽河，过河七十里至广州（今沈阳西章义站），七十里至沈州（今沈阳），由沈州转北八十里至兴州（今懿路站），五十里至银州（今铁岭县），九十里至新城（今开原县老城），四十里至宿州（或作肃州，今昌图县），五十里至安州（即今昌图县北四十里之四面城），往北入今吉林省境再行北程最后到达金上京会宁府。这条道路就是我们今天贯通关内关外的一条大动脉。山海关傍海道路的形成，在辽与中原的交通史上可以说是占着重要地位。

金迁都燕京后，为保持与金上京会宁府的联系，从燕京经大定府（今内蒙古宁城县中府，今朝阳市），再从辽宁省的北部穿过以临食宁（还有一条干线，金代称为“官通”，其具体线路，从朝阳东北行经直民县（今北票黑城子）至懿州，在隆阜新东北营子一带），再经庆云县（在今康平县东南），至归德县（今开昌图北面城），又北行经韩州（即今昌图县林西城）而通往上京会宁府（注48）。这条道路也是北宋靖康年间（公元1126）徽、钦二帝被金人掳去所走的路，但此路人烟稀少，商旅很少，交通往