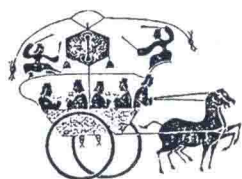


唐宋館驛與 文學資料彙編

上

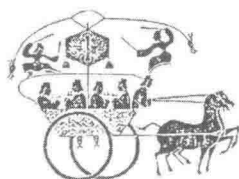
李德輝 編著



唐宋館驛與文學資料彙編

上

李德輝 編著



鳳凰出版社

圖書在版編目(CIP)數據

唐宋館驛與文學資料彙編 / 李德輝編著. — 南京 :
鳳凰出版社, 2014. 10
ISBN 978-7-5506-2034-6

I. ①唐… II. ①李… III. ①驛站—研究—中國—唐
宋時期②中國文學—古典文學研究—唐宋時期 IV.
①F512.9②I206.2

中國版本圖書館CIP數據核字(2014)第216234號



書名 唐宋館驛與文學資料彙編

責任編輯 李相東

出版發行 鳳凰出版傳媒股份有限公司
鳳凰出版社(原江蘇古籍出版社)
發行部電話025-83223462

出版社地址 南京市中央路165號, 郵編:210009

出版社網址 <http://www.fhcb.com>

經銷 鳳凰出版傳媒股份有限公司
照排 南京凱建圖文製作有限公司
印刷 江蘇鳳凰揚州鑫華印刷有限公司
揚州市江陽工業園蜀崗路9號, 郵編:225008

開本 652×960毫米 1/16

印張 61.25

字數 972千字

版次 2014年10月第1版 2014年10月第1次印刷

標準書號 ISBN 978-7-5506-2034-6

定價 148.00圓(上、下)

(本書凡印裝錯誤可向承印廠調換, 電話:0514-85868858)

湖南省十二五規劃重點學科
湖南科技大學“中國語言文學學科”資助項目

湖南省普通高校社科重點研究基地
“中國古代文學與社會文化”[湘教通(2004)284 號]
資助項目

上册

前言

我國周秦間，隨著國家的建立和交通的開啓，出現了若干條驛路和待客的館舍，形成了初步的郵驛制度。漢魏六朝進一步完善為驛傳制度，唐宋又演為館驛、驛鋪制度。驛鋪之外還有各種公私客舍，也是人們出行棲止的重要場所。公私合計，可總稱交通制度。各朝的交通制度有別，但都是為人們的出行而備，在典籍中多有記載，內容豐富，具有重要的歷史文獻價值和文學研究意義。若是對其加以集中、有序的編纂，則能為人們研文治史提供一份有用的資料，這樣的工作值得一做。下面即就本人在這方面的研究所得敘之如次。

一、周秦唐宋驛制的演變

館驛制度屬於國家政治制度的一部分，自有國有家起就開始產生。西周已有初步的交通體系和交通制度，國內修建有“國野之道”，自王城達於畿甸、鄰邦。道上每隔十里就有一廬，廬有飲食。三十里有宿，宿有路室，路室有委。五十里有市，市有候館，候館有積^①，並有樓閣可供觀望。此外還有環人掌修委積，迎賓客。

至於春秋戰國，又發展出駟、置、郵等交通方式，出現驛、傳、遞等記載交通制度的辭匯。驛原指尊者所乘的傳車，後來也指驛馬和驛站。駟指驛馬，即宋代的馬遞之制。傳指以馬拉的傳車或乘坐的驛馬，相當於後世的乘傳或驛騎^②。郵指道上的行書之舍，相當於宋元明清的步遞鋪。置指傳遞文

① 委和積都指驛館儲備的生活物資。宋代驛道上每隔十幾里、二十里即有一馬鋪，每鋪有歇馬亭，即古路室之遺事。每隔六七十里驛，每驛皆有餼給，即古候館之遺事。唐代官道上每隔三四十里即置一驛，其非通途大路者則曰館，通謂之館驛，其事亦起於周。

② 傳還指傳車息止之舍，所謂傳舍。不過這是後起之義。

書的馬鋪、馬站^①。郵和置的區別在於，郵是以步卒徒行傳書，置是以快馬投遞文書。郵的設置較密，一般每隔五里或十里就有一郵；置的設置較稀，常常要三五十里才有一所。遽是對郵和置的統稱，按照古書的說法，馬遽曰置，卒遽曰郵，通謂之遽。

秦漢時期，驛制進一步分化。漢代官員、驛使出行，有以馬行的驛和以車行的傳兩種方式。傳車之制尤為完密，西漢傳車皆以馬拉行，根據馬力的高低分為四等：四馬高足為置傳，四馬中足為馳傳，四馬下足為乘傳，一馬二馬為輶傳，急者乘一乘傳。驛館也分化出兩種。一種專門用於接待長途行旅，叫傳舍，“傳舍者，人所止息。前人已去，後人復來，轉相傳也。一音張戀反，謂傳置之舍也，其義兩通”^②。其制起於春秋戰國，那時，齊國的待客之舍即被分為傳舍、幸舍、代舍三等，有傳舍長一人、傳舍子若干，以待上、中、下三等之客。部分傳舍還下傳到秦漢，今《史記》、《漢書》中就保存了若干座，如廣成傳舍、高陽傳舍、邯鄲傳舍、修武傳舍，皆先秦古傳舍。與傳舍相輔而行的，是傳送短途書信的機構——郵亭，郵指“境上行舍，道路所經過”^③。顏師古將郵釋為道上“行書之舍”^④，最為恰切。今存的古地名如曲郵、杜郵、高郵、邛郵，皆漢代置郵之處。依照漢代驛制，約三十里一驛，驛有長吏夫役，以待信使，兼管過往官員吃住。十里一亭，亭有長、吏、卒。其設置一者停留行旅，以供宿食；二者捕劾盜賊，維持治安。五里一郵，郵有督、夫，主司奸盜，遞文書。這種傳舍和郵亭並行的交通管理制度相當有效，故一直保持到東晉，那時猶有郵、驛共置，承受郡縣文書，諸縣置屋二區，驛吏承受文書，每月呈上州郡。

自從驛制在兩漢定型以後，館驛制度的史料就日趨豐富，館驛與文學的結合亦漸漸緊密。文獻中陸續出現一批辭匯，對此加以記載，以驛、館、傳、遽、郵、亭、置、候等關鍵詞為中心，組合成候館、厨傳、驛亭、客亭、館亭、郵亭、郵舍、郵堠、驛候、離亭、官驛、公驛、傳舍、傳置、驛遽、驛邸、驛置、厩置、

① 戰國時期，韓國和秦國的驛站多為五十里一置，漢代通常是三十里一置。東漢中葉，部分地方的路段甚至發展到十里一置，以加快文書物資的傳遞速度。

② 班固《漢書》卷四三《酈食其傳》，中華書局 1959 年版，第 2107 頁。

③ 司馬遷《史記》卷七三《白起列傳》，中華書局 1959 年版，第 2337 頁。

④ 班固《漢書》卷二七中之下《五行志》，中華書局 1959 年版，第 1413 頁。

傳驛、傳遽等詞，都是驛館的近義詞。例如厩置，臣瓚解釋為“置馬以傳驛者”^①，可見其性質、功能與唐宋的驛館相當。傳舍指行道飲食之處、“郵亭傳置之舍”^②，是驛館在漢魏的通稱。厨傳的厨指飲食，傳指傳舍，古代常將二者合稱。候館指迎候賓客之館，有的還建有候望的樓閣以備行客登覽觀望，甚至還有偵察敵情以備緊急等國防功能，故謂之候館。乘傳即乘坐傳車而行，與乘驛相對。唐代規定：殊俗入朝，蕃州都督、刺史朝集，“乘傳者日四驛，乘驛者六驛”^③。知乘傳和乘驛不是一事。其他各詞含義亦有差別。驛指以馬遞送，傳指以車傳送。驛可以指官馬，當驛馬講；也可以指驛站，當驛館講；還可以指交通方式，指以郵驛傳書。郵既指以步行傳遞書命，也指傳書之舍。置指以快馬傳遞文書，也指驛置，即驛舍。

魏晉南北朝，前代的傳舍之制逐漸消失，驛站被建成傳遞文書、提供車乘的專用場所，待客的功能基本剝離，館驛軍事化、專門化，專為軍國大事而備。晉代雅樂歌辭：“劉備逆帝命，禪亮承其餘。擁衆數十萬，闕隙乘我虛。驛騎進羽檄，天下不遑居。”^④即反映了這一特色，國家只有行征討、發詔書、行赦令、救災難等才發使遣驛，只要發驛，必有急事。邊關有警，地方災變，必遽驛以告，不捨晝夜。較之南朝，北朝對驛傳的建設尤為重視，郵傳的辦事效率也更高。東晉成帝時，苻秦的郵驛甚至可以“一日千里”^⑤，一旦外敵入侵，救兵很快即至。北朝和南朝對壘，老打勝仗，與驛傳的高效率不無關係。

唐代的驛傳不再稱郵，統一作驛，或者與等級較低的交通機構“館”合稱“館驛”^⑥，館驛統歸尚書兵部主管，以駕部郎中專掌。其置“本備軍速”，供“使命往來”，但是後來也成為官僚和士人的寓宿之所。重要路段設置驛站，次要路段則置館舍，平均約三十餘里即有一驛，四五十里有一館。驛各有

① 班固《漢書》卷三三《田儼傳》，中華書局 1959 年版，第 1852 頁。

② 司馬遷《史記》卷四九《外戚世家》，中華書局 1959 年版，第 1974 頁。

③ 歐陽修《新唐書》卷四六《百官志一》，中華書局 1975 年版，第 1196 頁。

④ 房玄齡等《晉書》卷二三《樂志下》引傅玄《唯庸蜀》，中華書局 1974 年版，第 705—706 頁。

⑤ 房玄齡等《晉書》卷七七《蔡謨傳》，中華書局 1974 年版，第 2038 頁。

⑥ 在唐代，館和驛的區別在於地理位置，在通途大路者曰驛，等級較高；其非通途大道則曰館，等級較低。

將，以州里富強之家主之，以待行李。肅宗至德以後，天下兵興，民不堪命，遂改以官司主掌。

唐代的驛站是一個與軍國大政關係甚緊的綜合交通機構，所掌甚多，任務繁重。為了保障驛傳的高效率，唐朝加大了驛的設置密度，數量隨之增多。並將驛站和傳舍二者合一，單獨為行客食宿而備的傳舍已不復存在。驛負責傳文書，待行客，供車馬，有水驛、陸驛和水陸兼驛（地志或稱水馬驛）三種。每驛都有驛長、驛吏和驛子，並配有驢馬車船以備行旅，重要路段實行軍管，辦事人員改稱驛將、驛卒。官員出行，分為乘傳和乘驛兩種情況，乘傳者使事閑緩，傳車行進的速度也較慢，故規定日行四驛。乘驛者使事緊急，驛馬奔馳的速度亦較快，故日行六驛。流貶之人皆乘驛進發。因負譴罪，不許在路多作逗留，其中情狀稍重者，甚至令日馳十驛以上赴任。新授的刺史、縣令也須依符券的題署而進，計程而行，並取便道之官，不能迂回道路，停滯郡縣。奔走於驛路上的統稱驛使，驛使之行皆有程期，至期不達者必加科罪，使人沿路，無故不得於館驛淹留。各人使事的性質不同，行驛的速度也各異。赦書等緊要文書交付急遞，日行五百里。此外乘驛的日行七十里，驢五十里，車三十里。設施講究的驛站往往為一方之雄盛。著名的如梁州褒城驛、汴州上源驛、華州普德驛、滑州白馬驛，皆號郵亭之甲，結構宏大，設施齊全。可是到了唐朝後期，國力衰微，往日的大驛紛紛淪為荒郵廢館，徒供文人作詩憑弔，無復從前的盛況。

在唐代，驛館的功用有三：一是傳遞文書，搬運官物，起到現代郵局和快遞公司的作用；二是接待官客，為其提供飲食起居，起到現代賓館和政府招待所的作用；三是為行人提供車船驢馬，起到現代車站和輪船碼頭的作用。兩京及邊境的部分路段，驛館還實行軍管，有較強的軍事色彩。杜甫《東樓》：“萬里流沙道，西行過此門。……傳聲看驛使，送節向河源。”^①岑參《初過隴山途中呈宇文判官》：“一驛過一驛，驛騎如流星。平明發咸陽，暮及隴山頭。”^②描述的正是唐代京畿地區及西北邊境驛站傳郵、日夜奔忙的情景，可以證實唐之“郵驛本備軍速”的建設初衷。

唐代驛站建在大道要衝，位置或在道途，或在城郊。祖詠《長樂驛留別

① 仇兆鰲《杜詩詳注》卷七，中華書局1979年版，第601頁。

② 彭定求等《全唐詩》卷一九八，中華書局1960年版，第2024頁。

盧象裴總》：“朝來已握手，宿別更傷心。灞水行人渡，商山驛路深。”^①所記為長安至荆南驛路，此道自灞橋東出，折而南行，入商山即為深林密竹，故謂“驛路深”。杜甫《秦州雜詩二十首》其三：“州圖領同谷，驛道出流沙。”^②所記為長安至河西、隴右驛道，該道自長安西出，過隴山，經秦州，達甘、涼，穿越沙磧，直抵西域，故謂“出流沙”。杜荀鶴《秋宿臨江驛》：“漁舟火影寒歸浦，驛路鈴聲夜過山。”^③褚載《曉發》：“貪路貪名須早發，枕前無計暫徘徊。纔聞雞唱呼童起，已有鈴聲過驛來。”^④鈴聲過驛，是因為驛道繞山，故只聞鈴聲，不見人蹤。以上是說的陸驛，水驛則依江傍河。杜甫《宿白沙驛》：“水宿仍餘照，人煙復此亭。驛邊沙舊白，湖外草新青。萬象皆春氣，孤槎自客星。隨波無限月，的的近南溟。”即可說明唐代水驛臨江傍河而建的特點，讀後知道這是座水驛，在湖邊沙岸。詩人宿泊之際，但見湖波粼粼，餘照映天，目睹此景，竟產生了欲“近南溟”的幻覺。白居易《初到忠州贈李六》：“好在天涯李使君，江頭相見日黃昏。吏人生梗都如鹿，市井疏蕪只抵村。一隻蘭船當驛路，百層石磴上州門。……”詩中所記的忠州驛也是座水驛，有隻蘭船橫在驛前，接送行客。李六與白氏在此別過，然後上船。

在唐代，驛館有門牆、庭院、樓閣、廳堂、軒楹、回廊、倉庫、馬廐、草場等，好的驛站還有池塘竹樹、亭臺樓榭供人遊翫登眺。裏面驛券、驛馬和驛廳的使用，體現了森嚴的等級秩序。驛吏總是按照來客官階的高下來給予相應的招待，配備不同數量和等級的車馬。驛廳有東廳、西廳之分，西廳生活條件較好，稱上廳，供高官和敕使居住。東廳次之，為別廳，供一般官客居住。御史和宦官時常出按州縣，辦理事務。到館之際，往往要弄特權，占宿上房，而把先他而至的客人趕到別廳。武將、高官也攜家帶口，索要食物。再強盛的郵驛在這重重壓力之下也會迅速衰敗。所以說唐驛的衰敗，首先是緣於特權階層的目無法紀，制度廢弛。

有鑒於此，宋朝對驛制做了根本性的改革。首先，鑒於唐驛既掌書郵，又待行客，備車馬，所管過多，壓力過大，遂將驛、遞分途，各掌一科。驛站不

① 彭定求等《全唐詩》卷一三一，中華書局 1960 年版，第 1333 頁。

② 彭定求等《全唐詩》卷二二五，中華書局 1960 年版，第 2417 頁。

③ 彭定求等《全唐詩》卷六九二，中華書局 1960 年版，第 7951 頁。

④ 彭定求等《全唐詩》卷六九四，中華書局 1960 年版，第 7990 頁。

掌傳郵，只待行客，建在交通要道，設置較稀，數量較少，常常六七十里才有一驛，南方僻遠區域甚至七八十里一驛，以為兵帥往來宿頓之處。鋪則負責傳郵書，送官物，獨立於驛館之外。一般每隔十餘里、二十里就有一鋪，山險之處甚至每隔八九里就有一鋪，設置較密，分布較廣，可補驛館之不足。根據使事的緩急，遞鋪還被區分為急脚遞、馬遞和步遞三等。步遞鋪傳送一般文書，以鋪兵接力步行，一般日行數十里。馬遞鋪傳送緊急文書，日行一百里到四百里，速度較快，號“流星馬鋪”。急遞鋪傳送特急文書，最快的日行五百餘里，過如閃電。但因為要求高，不常置。驛和鋪因性質、功能接近，故常將二者合併，稱為鋪驛或驛鋪，地志中也為此而增立鋪驛、驛鋪一門。其次，對驛站和遞鋪全面實行軍管。晚唐五代驛館傳郵，常役民夫為步遞。州郡上供錢帛，也是調遣民夫搬運。馬匹死損，亦役民馬給驛。建隆二年五月，詔從前役使民馬、民夫者，皆代以官馬、兵卒。三年正月，又詔從前逆旅以民夫充傳遞者，皆以驛卒代之。其後特置鋪兵，或稱遞卒，優其廩給，遂為定制。第三，嚴格控制驛券的發放，並將歷年下發的驛鋪條章編為驛令^①，使管理規範化。第四，加大官員、驛使出行的補助力度，內外文武官，下至吏卒，在途宿驛，各有券料，這就減輕了驛傳的壓力，保障了驛鋪的正常運轉，可以經久。其法甚善，故以後各代遵行不廢。

二、唐宋館驛與文人生活及詩歌創作

古代置郵傳，本意是傳書命，待驛使，並不為文學而備，唐宋以前，文學與郵驛並無密切關係。驛使多由軍人充當，驛站接待的多為高官，驛館也不對社會開放。不要說是普通文士，就是中高層文官，如無王命也進不去。所以儘管唐以前驛路貫通，驛館星羅棋布，但對文學却始終起不到大的作用，二者的關係始終比較疏遠。

真正的變化始於中唐。安史之亂以後，兵戈擾攘，制度陵遲。國家有

^① 此即著名的《嘉祐驛令》，編成於宋仁宗嘉祐四年正月，由三司使張方平奏上，帝賜名《嘉祐驛令》，凡七十四條，上、中、下三卷，頒行天下。今其大部被保存在《永樂大典》卷一四五七五《金玉新書》中。唐代亦有郵驛條式，其名見於貞元八年門下省奏章，但是散在諸書，未加集中編纂，遂至失傳。

事，動輒置官命使。早在天寶末，楊國忠即身兼四十餘使，權任極重。大曆、貞元以後，使職的權力更大，名號益廣，單李肇《國史補》即載有數十種。設職如此寬濫，不僅衝擊職事官系統，造成“爲使則重，爲官則輕”^①的局面，還給州縣館驛帶來干擾，各種勢要紛紛向館驛伸手，提出很多的過分要求。使臣所經州縣，每於券料之外別要供侍，亂索人驢，自遞行李，挾命爲勢，凌下作威。或者妄出食牒，煩擾館驛。這麼做雖然紊亂了法度，於國不利，但也打破了館驛的嚴禁，爲很多從前不能入驛的人員打開了方便之門。高官武將的家口、親眷、僚友、部屬，或者作爲自己的隨從，或者作爲受邀的對象，或者得到了節度、觀察使批發的轉牒，紛紛入驛，舉子、進士、選人、幕僚乘虛而入。所以，中晚唐五代的館驛就不再是只對軍人和高官開放的專屬機構，而是一個社會化程度日高的公共場所，裏面有廣闊的空間可供文人盤桓。因此我們看到，從前按照規定不能入驛止宿的各色人員，在驛中竟然很活躍。例如舉子，連流外官都不是，按照規定，是不可能發給正券、入驛止宿的，更得不到道途所需的熟食、程糧、草料。但是他們照樣入驛住宿，到處遊走，有的還留下詩篇，載入筆記。例如羅隱，早在宣宗大中末即在貢籍，凡十上京城應舉，皆未中第，先後從事於湖南、揚州、潤州使府。他雖是個不第舉子，但他應舉遊幕期間，却可出入館驛，其《羅昭諫集》有館驛詩多篇，都是作於宿驛之際。其《金陵寄竇尚書》有“二年岐路有西東，長憶優游楚驛中”^②之句，無異夫子自道。又《全唐詩》卷七四九李中《郵亭蚤起》：“郵舍殘燈在，村林雞唱頻。”《詩話總龜》前集卷五引褚載館驛詩：“西風昨夜墜紅蘭，一宿郵亭事萬般。”這些也都是唐代舉子驛中作詩的實證。褚載的住驛當是得到了他投詩干謁的襄陽節度使邢君牙的特許，李中的宿驛則不知何故，但肯定有現實的原因^③。又《西陽雜俎》續集卷一載，前秀才李鵠覬於潁川，夜至一驛，遇怪。前集卷一五載，東平未用兵時，舉人孟不疑客遊昭義，夜至一驛。所記雖有志怪意味，但其中人事必非憑空杜撰。考《西陽雜俎》所記，事在憲

① 李昉等《太平廣記》卷一八七引《國史補》，中華書局 1961 年版，第 1402—1403 頁。

② 彭定求等《全唐詩》卷六五六，中華書局 1960 年版，第 7544 頁。

③ 李中仕於南唐，直到開寶五年才爲官，此前長期漂泊異鄉，他的館驛詩也是亂世產物。詳陶敏《全唐詩作者小傳補正》，遼海出版社 2010 年版，第 1239—1240 頁。

宗、宣宗間，這段時間正是唐代館驛制度廢弛、驛館門禁大開的階段，歷史記載為這些現象的出現提供了合理的解釋。

德、憲宗以來，戰事頻仍，武夫跋扈，宦官驕橫，朝廷使命繁併，地方官和京朝官調動頻繁，往往在任一年二年即予遷徙。有時到任才數月，還未來得及施展開手脚，新的調令即隨之而至。迫於王命，他又得挈婦將雛，趕赴新的任所。這樣的官制使得很多文人不得不長年累月道途奔波，寶貴的時光就虛耗在征途館驛之中。為了打發旅途的無聊，他常常不得不吟詩賞月，以此度日。岑參《號中酬陝西甄判官見贈》：“前者驛使來，忽枉行軍詩。晝吟庭花落，夜諷山月移。”^①徐鉉《驛中七夕》：“獨坐涼何甚，微吟月易斜。今年不乞巧，鈍拙轉堪嗟。”^②即反映了這一特點，所記唐代文官曉行夜宿、吟諷不絕的現象，頗可注意。的確，對於能詩多感、飽經風霜的唐人來講，只要是客次之際，暫駐征輪，必然閑庭信步，對月行吟，這是他們長期以來的創作習慣。前人說：“登山臨水，不廢於謳吟；易羽移商，聊舒於羈思。”^③乃是一種文學創作的共相，不止於一朝一代。

以上主要是自京城對地方的角度言之。按照當時制度，地方上同樣有很多事務必須通過驛傳。刺史的謝上表、節慶的各種賀表、各種奏章疏議、歲末工作彙報，無一不通過驛傳。張籍《洛陽行》“百官月月拜章表，驛使相續長安道”^④，即反映了這一現象。道上驛使相續，既密切了中央和地方的往來，也給詩歌的創作和傳播帶來了機會，有利於文學的發展。

而唐代官制中也有一些因素拉近館驛和文學的距離。首先，唐代地方官都是從京朝官中選拔，出牧州郡。其次，國家的政治決策都得通過驛使宣播到地方，地方上難決的各種事務也總是朝廷遣使裁決。第三，左降官和流人的貶放和召還，在唐代是由京城諸司實行。唐代的流貶人，多數是些著名文學家，這一政策等於把成百上千位優秀詩人放置在道途行旅之中，讓他們來經歷生活的磨難。第四，唐代驛令也為文人入驛居止留下了空間。唐律規定，邊遠及無村店之處，九品以上勳官、五品以上職事官及爵遇驛止宿，亦

① 彭定求等《全唐詩》卷一九八，中華書局 1960 年版，第 2031 頁。

② 彭定求等《全唐詩》卷七五四，中華書局 1960 年版，第 8574 頁。

③ 彭乘《墨客揮犀》卷四，中華書局 2002 年版，第 322 頁。

④ 彭定求等《全唐詩》卷三八二，中華書局 1960 年版，第 4285 頁。

聽，只是不得輒受供給。以上所說，涵蓋了唐代職事官和使職兩大系統的十多類人員、十幾種情況，都是以京城為出發點或目的地。而唐代官員職位的遷轉一直比較頻繁，一個官員一生歷官十餘任、到過十多個大地方是常事。可是自京畿伸向天下四方的主要驛路却始終只有這十二條^①，這意味著同一人有可能要多次路過同一座館驛，唐代詩人有更多的機會宿驛賦詩。例如元稹，僅元和四年以前就“七過褒城驛，回回各為情”^②。韓琮詩亦云：“商山驛路幾經過，未到仙娥見謝娥。”^③驛館雖是一個，可詩人每次過驛的心境却各不相同，每次過驛都牽動人心。由此，驛館與文人生活及文學創作的關係大大加密，驛館的文學意義亦因此而生。宋人韋驥《安福驛》有“作邑多離邑，去家如去鄉。三年三過驛，一別一迴腸”之句，所說同樣適用於唐代詩人。

以上僅就唐代立論。需要指出的是，在宋代，上述制度不僅未予削減，而且各有加強。首先，宋代官員的調動更加頻繁，只要翻翻《宋史》和《續資治通鑑長編》，情況就一清二楚。另外，宋代官員不像唐人那樣艱於一第，入仕年月普遍要比唐人早，在仕途的時間也要比唐人長。得第既然沒有唐人那樣艱難，中舉以後也就不會像唐人那樣，有“及第全勝十政官，金鞍鏤了出長安”^④的狂喜，而只會早做準備，進入官場。這意味著他到過的地方、住過的驛館只會比唐代多，不會少。其次，宋代國運更加艱危，國家政務更加繁雜，朝廷對地方、對邊鎮的控制也更緊，中央和地方的聯繫也更密。單神宗一朝，每年頒發的詔敕和上奏的文書就各有上百，這意味着宋代驛館傳郵的頻度更高，宋人有更多的機會附驛遞送自己的私書和詩作。第三，兩宋官員貶謫流放的人數、次數也要多於唐代。據學者研究，唐五代 342 年，貶官 3641 人次。而宋代僅哲宗元符元年這一次，得罪者就有 830 家。《中國文

① 詳史念海主編《中國通史》第六冊隋唐卷，上海人民出版社 1997 年版，第 761—787 頁。胡戟等《二十世紀唐研究》第八章《交通運輸》，中國社會科學出版社 2002 年版，第 500—501 頁。

② 彭定求等《全唐詩》卷四一〇元稹《遣行十首》其七，中華書局 1960 年版，第 4554 頁。

③ 彭定求等《全唐詩》卷五六五韓琮《題商山店》，中華書局 1960 年版，第 6548 頁。

④ 彭定求等《全唐詩》卷八七〇章孝標《及第後寄李紳》，中華書局 1960 年版，第 9861 頁。

《學大辭典》宋代卷所記 2500 餘人，貶官 720 人，貶官兩次以上的 440 人，謫放十年以上的數十人。部分宋人人生的三分之一時間都在謫所度過，宋代官員貶放的人數、頻度、嚴酷度顯然要比唐代高^①。第四，宋代的驛館雖少於唐，但驛館之外還別置遞鋪，密集的甚至八九里一鋪，最遠的也才相隔二十里。驛路之外還有鋪路，遍布於驛館不及之處。北宋時，全國遞鋪總數估計在三千座以上，而唐代在國家最盛之時通計館驛才 1639 所。這表明，即使唐宋文人的數量相等，宋人夜宿驛鋪的次數也遠多於唐，何況宋代文官的數量遠高於唐，國祚也要長於唐。綜合以上四方面的因素考量，可以斷定，驛館、遞鋪在宋代和文人生活及文學創作的結合只會比唐代更緊，驛鋪對文學的作用只會比唐代更大，不會是相反。

而館驛本身也存在不少和文學接近的因素。首先，多數館驛都在江湖草野，環境清絕，風清月白，晴朝雨夕，最易觸發人心，寫出好詩。此種感發行人志意的功能，是其他場所所不具備的。“江山如有待，花柳更無私”^②。詩人在驛，久客思家，心情苦悶，自然景物則不僅可以散憂心，解悶愁，還能幫助詩人產生靈感，覓得佳句，賦予文學語言以奇特力量，文字抑揚開闔，可以與造化爭衡。其次，館驛都有待客、傳郵的功能，各色人等出入驛站，“告至告去之役，不絕於道；寓望迎勞之禮，無曠於日”^③。這種高度社會化的場所，不僅賜予詩人以無盡的題材，而且館驛的門牆、軒楹、窗戶、廳柱，也都是題詩吟詩、賞詩談藝的理想場所，說不定有多少前人在此對牀夜語，網羅異聞，切磋詩藝，這對文學創作也是有助益的。第三，館驛還是宣播作品、傳揚聲名的重要憑藉^④。爲了展現才情，傳揚詩名，詩人也會努力寫出好詩，讓它播於人口。第四，館驛的領導層和組織管理者多出身文人。以唐代爲例，兩京御史臺各以監察御史一人知館驛，號館驛使。地方上每驛皆有專知官，

① 以上數據係據錢建狀、尚永亮《貶謫文化在北宋的演進及其文學影響》，第六屆中國宋代文學國際學術研討會論文集，中冊，第 660—661 頁。

② 仇兆鰲《杜詩詳注》卷九《後遊》，中華書局 1979 年版，第 787 頁。

③ 吳文治點校《柳宗元集》卷二六《館驛使壁記》，中華書局 1979 年版，第 704 頁。

④ 這一點學界研究得最爲透徹，近三十年來，自羅宗濤《唐人題壁詩初探》始，陸續有王兆鵬、吳淑玲、譚新紅等多位學者發表過多種極好的成果，論文、專著、課題都有，而且大有日益加深和拓寬的趨勢，可以說是新时期唐宋交通與文學研究最有成就的一個領域。爲省篇幅，此不贅言。

諸縣的縣丞、主簿也負有主驛的責任，諸道有觀察判官、館驛巡官監管館驛。畿內有京兆尹，外道有觀察使、刺史，迭相監臨。這些官職多為文職，這就為文士入驛創造了有利條件。唐人盧綸、陸贄、趙嘏、白居易，就因為這些機會而得以親近館驛。例如白居易，早年曾為盩厔縣尉，“郵傳擁兩驛，簿書堆六曹”^①。他在關中創作的館驛詩就是利用這些機會寫成的。而方鎮使府的判官、掌書記還有軍府僚屬的身份背景，天然有乘驛的方便。唐代詩人李益凡“五在兵間”，李商隱六任使府，這兩人創作的館驛詩就多於一般人。類似例子還可舉出不少。

綜上可見，館驛與多數唐宋文人都有關，從未仕者到入仕者，從高官到卑官，從職事官到使職，全面覆蓋，館驛生活是他們求名生涯和官宦生活的重要部分，並且時常和館驛詩的創作綁定，對館驛詩的解讀，因此成為唐宋文學研究者難以回避的重要問題。

三、館驛的特點及唐宋館驛詩的二重性

館驛詩都成於某館某驛，各有其創作的時間、地點。這“時”和“地”不僅是成詩的背景，而且是解詩的要素和論詩的著眼點。從文學角度看，驛站、逆旅的特點首先在於，它們是一個異於家居的空間，是詩人文學創作的轉折點。離開家園進入外地，這就給了他眺望原來生活、思索過往人生的機會，必然會誘發不同的心靈感應。來到異鄉，不僅步入了地域上的新境，也跨入了文化上、心理上的邊境，各種衝擊都考驗著他。異鄉的環境氣候、地理景觀、言語飲食、風俗民情雖然有可能給他帶來生理、心理上的不適和恐懼，但是也能改變自我，促進創作。異地的事物、光影會紛至沓來，進入筆下，內容和詩風必然隨之變化，再則環境改換了，觀察世界的方式也會不一樣。其次，館驛的特點還在於，它的位置總是介於京朝與州郡、州城與縣郭、家園與官場之間^②。館驛既然是居於如此位置，作於其中的詩歌也就必然帶有二

① 顧學頤校點《白居易集》卷九《權攝昭應早秋書事寄元拾遺兼呈李司錄》，中華書局1979年版，第168頁。

② 兩京都亭驛除外。但這樣的驛館終唐宋兩代也沒有幾座，相對於數以千計的全國驛館而言，它的存在簡直可以忽略不計。

重性質：社會紀實性和主觀抒情性。社會紀實性主要緣於詩人身份和周圍人事。儘管作者離開京闕，身居館驛，但他本質上仍是國家行政體系的一員，所想所寫自然不可能完全脫離時代，不關人事。像白居易、元稹、張耒、楊萬里、陸游、范成大等人，本身就是朝廷命官，為人也是心憂家國，因此其館驛詩中多有世俗化的描寫及對社會問題的揭露。事實證明，館驛詩寫得較多的，恰恰是那些關懷現實的，而不是所謂的高蹈遺世者。而館驛本身也是社會的細胞、“觀風”的窗口。很多館驛都設在郡城、縣城，居於村鎮的近處，周圍有民居街巷。沒有民居的也會因為位置較好、交通方便而引來人們遷居，漸成聚落。像這樣的地方，每天都會發生很多事，由此可以觀察到時政利弊，瞭解到下層實況。這些東西為過驛的文人所耳聞目睹，入眼入心，不可能不影響他的創作。所以不少館驛詩都有紀實的筆墨和敘事的成分，具體的內容因時因地因人而異，整體上看却是林林總總，氣象萬千。特別是宋代的館驛詩，這一特點表現得尤其顯著，內容複雜得難以描述。在宋代，再主觀的詩人，其館驛詩中也會有紀實的成分，而且在藝術處理上也各有獨到之處，令你難以忽視它的存在。所謂館驛詩的社會性由此而來。

只是話說回來，館驛詩本質上仍是一種偏於自我表達的詩，情感的抒發仍是第一位的，社會紀實只是相伴而生。這是因為出門遠行的人常常是天涯孤旅，儘管有時他也會有奴僕隨從，但是層次不同，難以溝通。而多數驛館也在山區野外，人煙稀少。置身於這樣的地方，他的注意力往往會集中到自己的身上，吟詩作賦主要是突出自我的形象，講述生存的困境，抒寫心中的漂泊感。這麼寫成的詩，便不是生活的鏡子，而只能是心靈的投影。“牀頭錦衾斑復斑，架上朱衣殷復殷。空庭朗月閑復閑，夜長路遠山復山”^①，“藥杵聲中擣殘夢，茶鐺影裏煮孤燈”^②，諸如此類的苦詩、佳句，都是這種環境給陶冶出來的，不是有意為之，而是天機與之，“盡日覓不得，有時還自來”^③。對於行人來說，進入館驛意味著辭親遠行。而文人一旦辭離家國，心態也就起了變化。在家安樂閑逸，心態平靜，生活少變。在京牽於人事，

① 李昉等《太平廣記》卷三三〇引《靈怪錄》，中華書局 1961 年版，第 2622 頁。

② 計有功《唐詩紀事》卷五八李洞《上崇賢曹郎中》，上海古籍出版社 2008 年版，第 887 頁。

③ 魏慶之《詩人玉屑》卷八《論用功之過》，中華書局 2007 年版，第 248 頁。