



行行重行行

——东汉行旅文化与文学

杨 颖◎著

xíng xíng
chóng xíng xíng
dōng hán xíng lǚ wén huà yǔ wén xué

中国社会科学出版社

行行重行行

——东汉行旅文化与文学

xíngxíngchóngxíngxíng
dōnghàn xínglǚ wénhuà yǔ wénxué

杨 颖◎著

中国社会科学出版社

图书在版编目(CIP)数据

行行重行行:东汉行旅文化与文学/杨颖著. —北京:中国社会科学出版社, 2014. 10

ISBN 978-7-5161-4901-0

I. ①行… II. ①杨… III. ①中国文学—古典文学研究—东汉时代
IV. ①I206.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 228860 号

出版人 赵剑英

责任编辑 陈肖静

责任校对 侯玲萍

责任印制 戴宽



出版 中国社会科学出版社
社址 北京鼓楼西大街甲 158 号(邮编 100720)

网址 <http://www.csspw.cn>
中文域名:中国社科网 010-64070619

发行部 010-84083685

门市部 010-84029450

经销 新华书店及其他书店

印刷 北京君升印刷有限公司
装订 廊坊市广阳区广增装订厂
版次 2014 年 10 月第 1 版
印次 2014 年 10 月第 1 次印刷

开本 710 × 1000 1/16
印张 18.5
插页 2
字数 332 千字
定价 59.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书,如有质量问题请与本社联系调换
电话:010-64009791
版权所有 侵权必究

前 言

行旅是一种空间流动的方式，行旅者的身份，行旅的目的、过程、结果及其影响等问题涉及社会文化的方方面面。以此为视角，有助于我们从空间转移的动态角度观察社会人员流动的情况及其背后的意义，进而可以切入社会结构、政治思想、文学艺术、交通传播等诸多问题。

中国人的行旅生活从古到今发生过很大的变化。在百家争鸣，纵横捭阖的春秋战国时代，我们看到的是来来往往的使者、军队和追求个人价值的游士、侠客。到西汉初期，战国余风仍然存在，可是从汉武帝开始，编户齐民的制度第一次在大一统帝国范围内全面推行。这一制度极大地加强了国家对百姓的垂直管理，也使得平民更大程度地依附于政府和土地。在西汉的基础上，东汉的编户齐民制度相当稳固，安土重迁的观念和儒家仁孝理论一道渗透进社会思想。在这样一个特殊的阶段，行旅活动呈现出怎样的形态？人们以怎样的态度去面对当时的行旅？行旅的模式和人们的态度又随着社会的动荡变迁发生了怎样的变化？了解这一阶段的行旅状况，把握行旅与社会文化之间交互影响的模式，无疑有助于我们对之后数千年中国行旅历史的理解。

除了历史的阶段性以外，本书选择东汉行旅作为研究对象，还有两个具体的考虑。一是文献方面的考虑。相比于前代，东汉的文献有两个突出的内容——石刻和文人五言诗。墓前、庙前树碑和道路石刻是东汉开始的习俗，欧阳修在《集古录跋尾》中说：“至后汉以后始有碑文，欲求前汉时碑碣，卒不可得。”这一习俗在东汉兴盛，有特定的时代背景。相对于封禅刻石的庄严，东汉的大量碑刻无疑更接近社会生活，而且是以士人为中心的社会生活。那些有关道路河桥建设的石刻（包括碑刻和摩崖），往往用大量的文字肯定路桥建设的重要意义并对主持者的功绩大加赞赏。其他碑文的内容也以铭刻事迹和宣扬德行为普遍的诉求，这些似乎都可以理解为一种传播和流传的努力。由此看来，树碑的初衷，就是指向以行人为载体的社会舆论。事实上，这一初衷的确得到了有效的实现。在东汉的行

旅文字中，沿途的碑刻屡屡被提及，也似乎从这个时候开始，行路之人去吊祭先贤和尊长、挚友的墓地成为风气，墓地和碑刻成为引人注目的文化场所。从这个意义上来说，行旅和碑刻关系紧密。从行旅的角度探讨刻碑风气的兴起和变化、碑刻的内容和取向及其传播方式，能够帮助我们深入理解行旅和碑刻本身及其背后的社会现实和文化风尚。

除了碑刻文献，东汉的五言诗也是具有开辟意义的资料。众所周知，五言诗尤其是文人五言诗在东汉兴起并走向繁荣是文学史中相当重要的一环。这一新兴的文体相比于“文繁意少”的四言诗，以“指事造形、言情写物”见长。当笔者具体考察五言诗在其发展最初阶段的作品时，又发现与行旅相关的内容在其中以极高的频率反复出现，更不用说以《古诗十九首》为代表的一系列经典作品直接贯穿着行旅主题。文学作品反映着社会现实和文化风尚，这也促使笔者从行旅角度去关注五言诗这一新兴诗歌体裁及其主题模式、艺术特色等问题。

除了这两部分特色文献之外，行旅在东汉其他文献中也有突出的体现，比如与馆驿制度相关的简帛资料、汉赋中纪行赋的产生、文章中书信、吊祭之文的发展，等等。这些与行旅相关的文献资料，为我们深入思考东汉的行旅与文学及社会文化之间的关系提供了坚实的基础。

选择东汉这个时间段作为研究对象的第二个考虑就是东汉的时代特色。东汉从光武建国到献帝禅让，延续了一百七十年。之前是煌煌西汉，之后是纷乱三国。二百年的西汉王朝给东汉留下了中央集权统治的经验，酝酿了东汉醇儒的社会氛围。但恰恰又是作为承继者的东汉，在戚宦专权的交替中消解了中央集权的权威性，破坏了儒学作为主流思想的统治力，开启了政治动荡、思想多元的六朝。随着变化在东汉中后期的日趋明显，我们看到了区域中心的兴起，看到了士阶层的活跃，看到了文学创作的兴盛。而有意思的是，行旅的内容在这一吐故纳新的过程中不断显现。新的都邑在社会流动中体现其意义，并通过文化的交流和传播确立自身的地位；士人集团在行旅中进行他们的求学、交游、品鉴、议政等活动，进而形成了一些相关的仪式化行为，张扬着东汉士人高自标置、追求自由的精神状态；越来越多的文学创作借助行旅的内容和象征寄托个性化的人生体验，促进了文学体裁的丰富和题材的深入。在这样的情况下，选择行旅角度切入，去观察东汉这一特殊历史时期的文学、文化及其变动，能够帮助我们在鲜活的场景和活动中理解彼时的社会状态，这将是一个有趣而深刻的体验。

需要特别指出的是，本书所讨论内容的时限遵循了历史意义上的划

分,也就是说,从公元25年光武建国始而下迄公元220年献帝禅位。这样的处理,既为了研究内容的完整性,也有文学史、文化史观念方面的考虑,尤其是对建安时期的看法。相当多的过往研究是直接在建安作为魏晋南北朝的开端而加以展开的,在此基础上,包括个性解放、文学自觉、诗歌勃兴等种种问题,都与东汉分割而归入了中古时期。不可否认,在时代交替的关节点上,重大的变革和突出的风气转变往往有渐进的成分,无法截然以政治时代划分。但正因为如此,当今学界完全将建安划归魏晋而淡化其承续的做法才格外需要反拨。事实上,当笔者深入分析东汉文化和文学发展的进程时,建安的种种新变,无不在之前有所酝酿,甚至是突出的显现。随着东汉中后期中央政治腐败,地方文化兴起,士人的主体意识走向觉醒,以士人为主导的社会舆论极为活跃,文化上的清议、品评风气、文学上从抒情小赋到五言诗的兴盛,都与建安文化的表现有着密不可分的联系。将东汉两百年的历史截然割去二十五年建安时期,甚至为了讨论建安文学的完整性而将孔融、曹操等人物的时代纳入其中,切割了将近五十年,无疑对我们认识东汉文化的整体面貌有极大的影响。如陆侃如、冯沅君《中国诗史》那样直接将东汉文人诗切割入“三国诗”的做法,对于五言诗兴起并成熟,且已有《古诗十九首》这样经典之作的东汉而言,实在是极不公平的。从上述情况考虑,本书研究中将结合东汉这一时期的整体状况,将历史上的建安时期包括其中,既突出东汉中后期种种新变的发生发展过程,也全面考量其源流承续。

目 录

前言	(1)
第一章 道路:东汉交通与行旅条件	(1)
第一节 东汉交通概况	(1)
一 东汉的交通网络	(1)
二 东汉的道路建设	(4)
三 馆舍和邮驿	(8)
第二节 交通工具和相关问题	(12)
一 交通工具的相关制度——舆服制度	(12)
二 交通工具与行走方式	(18)
三 交通工具的象征意义	(38)
第二章 现实行旅类型述要	(45)
第一节 东汉的帝王巡幸	(45)
一 东汉帝王巡幸的内容	(45)
二 东汉巡幸活动的发展与变化	(50)
第二节 个人行旅:游学	(56)
一 东汉的游学风气	(56)
二 东汉游学活动的特色	(58)
三 游学经历的意义和价值	(62)
第三节 个人行旅:交游	(67)
一 交游活动的内容和原则	(68)
二 东汉诗人交游中的自尊心态	(75)
三 交游活动的意义和影响	(79)
第四节 个人行旅:丧葬奔扶	(84)
一 扶丧归茔	(85)
二 奔丧	(92)

第三章 超现实行旅及其他	(97)
第一节 鬼行与仙游	(97)
一 鬼行	(97)
二 仙游	(102)
第二节 关于行旅的神异感应	(104)
第三节 行旅中的神异遭际	(109)
一 遇鬼怪	(109)
二 遇神仙	(112)
三 入异境	(118)
第四节 行旅风俗与禁忌	(122)
一 对出行时日的选择	(122)
二 对道路之神祭祀	(123)
三 对行旅具体事项的处理	(129)
四 与行人相关的风俗活动	(133)
第四章 行人:身份各异的行走者	(135)
第一节 逃臣与隐士	(135)
一 逃臣	(135)
二 隐士	(140)
第二节 流民与游侠	(145)
一 流民	(145)
二 游侠	(149)
第五章 行旅与东汉碑刻	(154)
第一节 东汉碑刻的兴盛	(154)
第二节 东汉石刻与道路	(156)
第三节 碑刻内容与其实现	(163)
一 东汉碑刻的内容	(163)
二 行旅文化与东汉石刻宣示功能的实现	(171)
第六章 行旅与东汉的文章	(182)
第一节 行旅文化与东汉赋	(182)
一 京都赋	(183)
二 纪行赋颂——官方行旅	(184)

三 纪行赋作——个人行旅	(190)
第二节 行旅文化与东汉书信	(200)
一 书信中反映的行旅活动	(200)
二 从书信看东汉文人的行旅和交流	(209)
三 书信在行旅文化中的意义	(229)
第七章 行旅与东汉的诗歌	(231)
第一节 行旅主题与东汉诗歌的发展	(231)
一 乐府诗中的行旅内容	(231)
二 行旅主题对文人五言诗的推动	(236)
第二节 东汉诗歌中的风物与行旅意象	(242)
一 风物描写的类型	(242)
二 风物描写的意义和作用	(248)
三 风物与意象	(252)
第三节 行旅文学传统的传承与开拓	(257)
一 传承之力	(257)
二 开拓之功	(261)
第八章 行旅与东汉的物质交流及文化传播	(262)
第一节 行旅作为传播媒介的意义	(262)
第二节 行旅与物质交流及传播	(264)
第三节 行旅与文化学术交流及传播	(271)
一 郡守与地方文化	(271)
二 学者与经学授受	(276)
三 文士与品评赏鉴	(281)
结语	(286)

第一章 道路:东汉交通与行旅条件

道路是行旅活动的载体,交通网络的规模及相关的后勤补给制度直接影响到行旅活动的总体规模和具体形态。

第一节 东汉交通概况

一 东汉的交通网络

王子今《秦汉交通史稿》的导言中说道:“交通系统的完备程度决定古代国家的领土规模、防御能力和行政效能。交通系统是统一国家维持生存的首要条件。”^①从秦代的“车同轨”开始,大一统的帝国交通建设在中国历史上拉开了序幕。伴随着秦皇汉武的武力开拓和政治推进,尤其是汉武帝时期所设立的酒泉、敦煌、乐浪、交趾、九真、合浦等十余个边郡,在总体上确定了未来较长时间内的中国版图。虽然东汉末年的割据开启了长达数百年的分裂局面,但在以白寿彝先生为代表的学者看来,汉代确立的交通版图已经有了完整的意义,而分裂时期“全国版图的增减,已不能表示交通区域的广狭了”^②。我们对于东汉交通状况的概述,就建立在西汉以来比较完整的交通版图之上。

根据晋人司马彪补的地理志,东汉共设立了司隶、豫州、冀州、兖州、徐州、青州、荊州、扬州、益州、凉州、并州、幽州、交州等十三州,下辖郡国一百余个。大体而言,除了青海、西藏、黑龙江、吉林等少数地区之外,当今中国版图的区域已经完全纳入。除此以外,今之朝鲜北部、越南北部和缅甸北部也同样属于东汉版图。虽然东汉因为羌夷边患等问题,部分时候在边郡地区有所收缩,但总体而言,桓、灵之前的东汉在

^① 王子今:《秦汉交通史稿》,中共中央党校出版社1994年版,第4页。

^② 白寿彝:《中国交通史》,团结出版社2007年版,第60页。

上述版图内部的控制还是相对稳固的。

在域外交通方面，东汉的扩张态势相较西汉大大缩减，但在对外交通方面仍有长足的进步。在张骞开辟的丝绸之路的基础上，窦固、窦宪远征匈奴，“去塞五千余里而还，自汉出师所未尝至也”^①；班超定西域后“五十余国悉纳质内属。其条支、安息诸国至于海濒四万里外，皆重译贡献。九年，班超遣掾甘英穷临西海而还。皆前世所不至，山经所未详，莫不备其风土，传其珍怪焉。于是远国蒙奇、兜勒皆来归服，遣使贡献”，^②更是大大拓展了东汉的对外交流，甚至将东汉帝国的足迹带到了遥远的罗马。其他如佛教在东汉的传入，也体现了东汉与天竺交通的拓展和深入。

需要指出的是，交通的状况是帝国统治力强弱的直接表征之一。国泰民安，则交通畅达；国弱民乱，则道路必生险阻。王朝更替时期的种种混乱，往往在道路上有所表现。东汉王朝初年，时或有“时赤眉害更始，三辅道绝”^③、“时江南未宾，道路不通”^④等文字记录当时的交通状况。而当董卓秉政，东汉王朝风雨飘摇之时，中央与地方的交通，更是沦落到了“道路隔塞，王命竟不得达”，甚至“处处断绝，委输不至”^⑤的窘境。这样严重的交通问题，足以表明东汉王朝的颓唐之势。董卓诛灭之后，李傕、郭汜作乱关中，“四方断绝”^⑥；“寇贼兴起，道路隔绝，使驿稀有达者”^⑦，群雄逐鹿，天子飘零，帝国的交通体系土崩瓦解。徐州刺史陶谦，“奉贡西京”要“遣使间行”^⑧；上计掾刘翊奔赴长安，要“夜行昼伏”^⑨。忠臣难为若此，而有异心的地方势力却因是而活跃。献帝初平二年，冀州刺史韩馥、渤海太守袁绍及山东诸将议立宗室刘虞为主，理由便是“朝廷幼冲，逼于董卓，远隔关塞，不知存否”^⑩。王命不达的隔塞，为地方势力自立门户提供了绝佳的理由。遥远的路程，是对中央王朝统治能力的直接考验。王朝边缘的扩张或者收缩，直观反映了统治者控制力强弱的微妙变化。

①（南朝宋）范晔撰，（唐）李贤等注：《后汉书》，中华书局1965年版，第718—719页。

② 同上书，第2910页。

③ 同上书，第1018页。

④ 同上书，第913页。

⑤ 同上书，第2354页。

⑥ 同上书，第2366页。

⑦ 同上书，第2696页。

⑧ 同上书，第2366页。

⑨ 同上书，第2696页。

⑩ 同上书，第2355页。

史籍中提到东汉王朝对边疆控制的加强时,往往有道路交通方面的成绩。比如永平年间,明帝收服哀牢,设永昌郡,“始通博南山,度兰仓水”,对这一相当艰险的道路的开辟,时人有谣曰:“汉德广,开不宾。度博南,越兰津。度兰仓,为它人。”^①汉初“未尝通中国”的鲜卑也伴随着辽东太守祭彤的大胜而与中原交通相连接——“南单于附汉,北虏孤弱,二十五年,鲜卑始通驿之”^②。意图扩张征伐的帝国必须以控制交通为前提:

今拘弥、莎车、疏勒、月氏、乌孙、康居复愿归附,欲共并力破灭龟兹,平通汉道。^③

问其城郭大小,皆言“倚汉与依天等”。以是效之,则葱领可通,葱领通则龟兹可伐。^④

边疆的变乱也总是以交通的阻断为标志及直接后果:

先零羌寇武都、汉中,绝陇道。^⑤

会间者羌乱,西域复绝。^⑥

焉耆国有苇桥之险,广(焉耆王)乃绝桥,不欲令汉军入国。^⑦

二十二年,贤(莎车王)知都护不至,遂遗鄯善王安书,令绝通汉道。^⑧

道路交通无疑是大一统帝国与边疆势力争夺控制权的重要环节。顺畅而频繁的交通保证着政府对边郡的控制,因此意图挑战中央控制权的势力往往以打破交通链的方式去排斥中央的统治力量。如果政府无力维持正常

① (南朝宋)范晔撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第2849页。

② 同上书,第2985页。

③ 同上书,第1575页。

④ 同上书,第1576页。

⑤ 同上书,第221页。

⑥ 同上书,第1587页。

⑦ (汉)刘珍等撰,吴树平校注:《东观汉记校注》,中华书局2008年版,第678页。

⑧ (南朝宋)范晔撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第2924页。

的交通,基本上就意味着其地域控制权的丧失。殇帝延平元年(106),龟兹变乱,汉臣梁懂率众大破胡兵,斩首万余级,获生口数千人,骆驼畜产数万头,平定了龟兹之乱。虽然有这样的大胜,但其后“道路断绝,檄书不通”^①的情况仍然使得朝廷忧心忡忡。恰又遇上殇帝夭折,刘祜以外侯人承大统的内部变动,东汉王朝竟然在次年(安帝永初元年,107)作出了罢都护,派兵迎回梁懂一众的决定。道路断绝所带来的心理压力,受王朝内部变动的催化,竟然导致边疆政策在大胜之后的退缩,足见道路交通与王朝控制力的紧密关系。

二 东汉的道路建设

严耕望在《唐代交通图考》序言中写道:“交通为空间发展之首要条件,盖无论政令推行,政情沟通,军事进退,经济开发,物资流通,与夫文化宗教之传播,民族感情之融合,国际关系之亲睦,皆受交通畅阻之影响,故交通发展为一切政治经济文化发展之基础,交通建设亦居诸般建设之首位。”^②

虽然在扩张性上东汉不如前朝,但在道路建设方面,东汉还是有相当令人瞩目的成绩。一方面,东汉继续使用并维护前朝保留下来的以驰道为代表的主干道,另一方面,结合政治经济的新情况,东汉也开辟了一些新的道路。在陆路方面,有重开褒斜道,治飞狐道,开通羊谿道、天井道、平乡道、零陵桂阳桥道等知名工程;在水路方面,也有开阳渠、治理鸿沟故道,筑金堤、修整邗沟等一系列大规模的水路建设。另外,海路的扩展也是东汉的一大成绩。除了道路本身的建设以外,东汉在完善道路设施方面也有一定的成果。当然,对道路设施的完善主要针对的是京城要道,比如灵帝时“铸天禄虾蛤吐水,渴乌施于桥西,用洒南北郊路”^③,等等。

道路建设的成就在专门的交通史研究中有比较详细的记录,此处不再赘述。笔者此处关心的,是道路建设的背景。大体而言,影响因素有如下几类:

一是军事政治的需要。道路的畅通是帝国在广大的范围内实现有效统治的前提,为了克服险远的阻碍,预防地方势力的不臣之心,往往需要进行必要的道路建设,加强交通网络的连贯性和深入性。王霸修飞狐道加强西北的防御体系^④,贯友造通河桥对迷唐所率的羌人形成威慑^⑤等,皆属此类。

① (南朝宋)范曄撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第1591页。

② 严耕望:《唐代交通图考》,上海古籍出版社2007年版,第1页。

③ 周天游辑注:《八家后汉书辑注》,上海古籍出版社1986年版,第513页。

④ (汉)刘珍等撰,吴树平校注:《东观汉记校注》,中华书局2008年版,第678页。

⑤ (南朝宋)范曄撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第2883—2884页。

二是经济发展的需要。在国家层面上,除了交通体系的建设完善之外,漕运水利也是统治者所关注的问题。

邓训,字平叔,永平中,治滹沱、石白河,从都庐至羊肠仓,欲令通漕。太原吏民苦转运,所经三百八十九隘,前后没溺死者不可胜算。建初三年,拜训谒者,使监领其事,更用驴犍,岁省亿万计,活徒士数千人。^①

为了运送粮食,太原吏民艰辛备至:“苦转运,所经三百八十九隘,前后没溺死者不可胜算。”而邓训“治滹沱、石白河”之后,漕运通畅,毋须人力长途运输而“更用驴犍”。“岁省亿万计,活徒士数千人”充分说明了这一段水路疏通的重要经济意义和价值。

在地方层面上,统管政经的地方郡守也会以道路建设作为改善地方环境、发展地方经济的重要手段。这一点,在偏远或险要的郡国体现得尤为明显。武都太守虞诩的例子充分体现了道路建设对地方经济发展的意义:

先是运道艰险,舟车不通,驴马负载,僦五致一。诩乃自将吏士,案行川谷,自沮至下辨数十里中,皆烧石翦木,开漕船道,以人僦直雇借佣者,于是水运通利,岁省四千万。诩始到郡,户载盈万。及绥聚荒余,招还流散,二三年间,遂增至四万余户。^②

武都郡属凉州,与益州相邻,是东汉的西部边郡。从直线距离而言,它临近三辅地区,但“运道艰险,舟车不通”,在对外交通上存在很大障碍。虞诩率众开漕船道之后,“水运通利”,改变了“驴马负载,僦五致一”的巨大损耗,武都郡的人口和经济因此在二三年间得到了极大的发展。与此类似,犍为太守李严“凿天社山,寻江通车道”^③之举,大大减轻了百姓岁岁修理汉安桥的苦役,改善了本郡与区域中心城市成都之间的交通状况。

上述两点一般都是大规模道路建设的基本缘由。除此之外,东汉社会中还有一些其他的因素对道路建设产生着影响。因人治道就是其中比较有意思的现象。所谓因人治道,指的是以服务即将路过的特定人物为目的而

① (汉)刘珍等撰,吴树平校注:《东观汉记校注》,中华书局2008年版,第678页。

② (南朝宋)范晔撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第1869页。

③ (晋)常璩著,任乃强校注:《华阳国志校补图注》,上海古籍出版社1987年版,第172页。

进行道路建设和维护的活动。在东汉，享受这种待遇的有帝王权贵，也有布衣征士。值得注意的是，虽然从尊重的角度而言，因天子或郡国守相的循行而修缮道路也是情理之中，但在东汉的实际生活中，因人治道并非上级强制性的要求，而更多是地方吏员的主动行为。道路在治于不治之间，也常常引发争议。最有资格要求道路修缮的行人莫过于帝王，但东汉的帝王巡行，一来路线相对固定，有成熟的驰道可依，二来在功能上往往要表现天子的宽厚恩德，一般都有慰抚百姓的内容。因此鲜少要求耗费民力的大规模道路修缮。客观而言，东汉诸帝中，巡行活动较多者是以光武、明帝、章帝为代表的有为之君，他们在巡行中更是常有减轻途经地区负担的诏令。比如章帝在建初七年的巡行诏令中就明确提出“车驾行秋稼，观收获，因涉郡界。皆精骑轻行，无它辎重。不得辄修道桥，远离城郭，遣吏逢迎，刺探起居，出入前后，以为烦扰。动务省约，但患不能脱粟瓢饮耳。所过欲令贫弱有利，无违诏书”^①。诏令中“不得辄修道桥”所针对的对象，显然是郡县地方官员。此诏一方面可见在迎迓帝王行旅的过程中，地方常有修缮道桥、遣吏逢迎等举动，另一方面也说明修缮道桥的活动确乎属于地方官吏带有媚上目的的主动行为。在“普天之下，莫非王土”的封建王朝，为服务帝王进行的道路修缮虽有不惜民力之嫌，毕竟还能为人所认可。但当因人治道的“人”换上其他对象时，便有了招致批评的危险：

周规除临湘令。长沙太守程徐二月行县，敕诸县治道。规以方春向农，民多剧务，不欲夺人良时。徐出督邮，规即委官而去。徐恍然有愧色，遣功曹赍印绶檄书谢，请还。规谓功曹曰：“程府君爱马蹄，不重民力。”径逝不顾。^②

长沙远离核心区域，地处山水阻隔的南方，交通很不发达。太守程徐为行县方便计，敕令诸县治道，也属职权范围。但临湘令周规却以“方春向农，民多剧务，不欲夺人良时”的理由拒绝治道的命令，并在督邮巡查时委官而去。值得深思的是，周规高调拒绝治道的表现反而使得发布命令的太守“恍然有愧色”，并做出了“遣功曹赍印绶檄书谢，请还”的道歉举动。但放低姿态的太守并未因此使属下回心转意，“爱马蹄，不重民力”的判断使周规“径逝不顾”。在这场关于治道的龃龉中，身列下位

①（南朝宋）范晔撰，（唐）李贤等注：《后汉书》，中华书局1965年版，第143页。

② 周天游辑注：《八家后汉书辑注》，上海古籍出版社1986年版，第587页。

的周规拒绝敕令,擅自弃官,又坚决驳回旧上属的情面,违反了一系列吏治原则和官场规则,却在道德上占据了明显的强势地位。不难看出,爱惜民力,不夺农时,相对于郡守行县的实际行旅需要,具有更高的价值认可度。秉承着这样的原则,东汉地方长吏因人治道的举动难免要面对挑剔目光的审视。一般而言,除了客观需要之外,东汉社会舆论对因人治道的评价体现了尊贤尚德的士林道德倾向。其突出的体现就是对征士的礼遇。《后汉书·逸民列传》记载,韩康受公车征,“亭长以韩征君当过,方发人牛修道桥”^①。隐遁三十多年的韩康并无显赫事迹,就后文“以为田叟也,使夺其牛”的举动来看,亭长也并不熟识韩康,他“发人牛修道桥”的行为,表明因迎接征士而修缮道路已经成为某种社会惯例。地方治道活动的实现者包括了上至郡守下至亭长的各级长吏,在东汉尊经崇儒的背景下,长吏们往往有儒学的背景,兼具士人的身份。他们在关系民生的治道一事上的态度,也就成为舆论所关注的士人品行、道德的体现。促进地方发展的治道被视为循吏的政绩,迎接贤达的治道是崇德的表现,而面对上级乃至权贵时对治道与否的选择更是对长吏德行的考验。爱惜民力的周规抗命而得佳称,而为了迎接黄门常侍和中使伯荣而“发人修道,缮理亭传”的长吏,虽然也出于下级对中央的尊重,却不免背上“邪谄自媚”^②的骂名。

除了官方主导的道路建设、修缮之外,东汉民间也有一些自发的道路建设活动。值得深思的是,史籍所记载的民间道路建设常常与汉末开始兴起的宗教活动相关。五斗米道就是其中极为突出的一种。据任乃强引葛洪《神仙传》的记载:“(张道陵)并立条制,使诸弟子随事轮出米绢、器物、纸笔、樵薪、什物等,领人修复道路,不修复者皆使疾病。县(音悬)有应治桥道。”^③作为东汉末兴起的五斗米道的领袖人物,张道陵“领人修复道路”的举动无疑是一种极具宣传意义的做法。客观上,张道陵所在的巴蜀地区交通条件相对恶劣,道路的修筑与百姓往来活动息息相关。张道陵创立的五斗米道将道路修筑作为宗教团体的重要活动,并宣扬“不修复者皆使疾病”的因果思路,更以将“应治桥道”标示张贴的办法鼓励教众的公益举动。这些,无疑赋予自身极为积极的意义,大大提高了五斗米道在巴蜀百姓中的认可和接受度。五斗米道在建立之后的迅速扩张,与张道陵以修道为代表的切实思路密不可分。可能正因为道路修缮对于巴蜀百姓有重要意义,到了张道陵之孙张鲁那里,治道仍然是教义中的

① (南朝宋)范曄撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,中华书局1965年版,第2771页。

② 同上书,第1563页。

③ (晋)常璩著,任乃强校注:《华阳国志校补图注》,上海古籍出版社1987年版,第73页。

重要内容——“又教使自隐，有小过者，当治道百步，则罪除”^①，治道成了一个有具体目的和标准的宗教救赎手段。这既是五斗米道现实指向的体现，也是宗教宣传的重要方式。

除了以五斗米道为代表的大规模宗教活动对道路修筑的关注之外，民间风俗信仰中也有与道路修筑相关的内容：

袁绍，字本初，在冀州。有神出河东，号度朔君，百姓共为立庙……士乞救母病。君曰：“卿所居东，有故桥，人坏之。此桥所行，卿母犯之，能复桥，便差。”^②

在这则故事中，当士人乞求地方信仰中的“度朔君”救其病母时，获得的同样是以修缮故桥为内容的神谕：“卿所居东，有故桥，人坏之。此桥所行，卿母犯之，能复桥，便差。”位于病人居所附近的坏桥成为病犯所在，而“复桥”成为挽救重病老母的关键手段。显而易见，此种民间信仰同样也体现出为行旅服务的现实指向。换句话说，道路作为出行的基本条件，与百姓生活息息相关，因此渗透到诸种宗教活动中，而有了神异的表现。

三 馆舍和邮驿

交通网络是行旅往来的基本背景，道路的状况则是行旅活动的现实条件，而在技术条件相对落后的古代社会中，远距离的长期行走离不开宿止和补给的机构，这就是馆舍和邮驿。

馆舍邮驿是比较宽泛的说法，就东汉的具体状况而言，还有比较细致的分类。白寿彝先生在《中国交通史》“秦汉的馆舍和邮驿”一章中，主要分析了“亭、邮、驿、传”四种官方形式以及私营旅舍在汉晋发展的状况^③。而张积先生的《汉代旅舍探析》^④一文，作为学界专门论述汉代旅舍的较新成果，则从官营的“邸、传舍、亭传”和私营旅舍两个方面对汉代旅舍的情况进行了较为详细的分析。

大致看来，为行旅活动服务的馆舍邮驿分为官方和私人两个系统，是

①（晋）陈寿撰，陈乃乾校点：《三国志》，中华书局1959年版，第264页。

② 王根林等校点，王要林注解：《汉魏六朝笔记小说大观》，上海古籍出版社1999年版，第411页。

③ 白寿彝：《中国交通史》，上海书店1984年版，第87—95页。

④ 张积：《汉代旅舍探析》（上、下），《北京联合大学学报》2007年第4期、2008年第2期。