

教育部人文社会科学研究2006年度规划项目

纽带

明清两代中朝交通考

张士尊◎著

黑龙江人民出版社



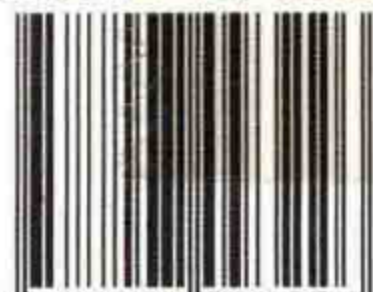
纽带

——明清两代中朝交通考

◎责任编辑 / 姚虹云

◎装帧设计 / 靳华艳

ISBN 978-7-207-09322-6



9 787207 093226 >

定价：33.00元

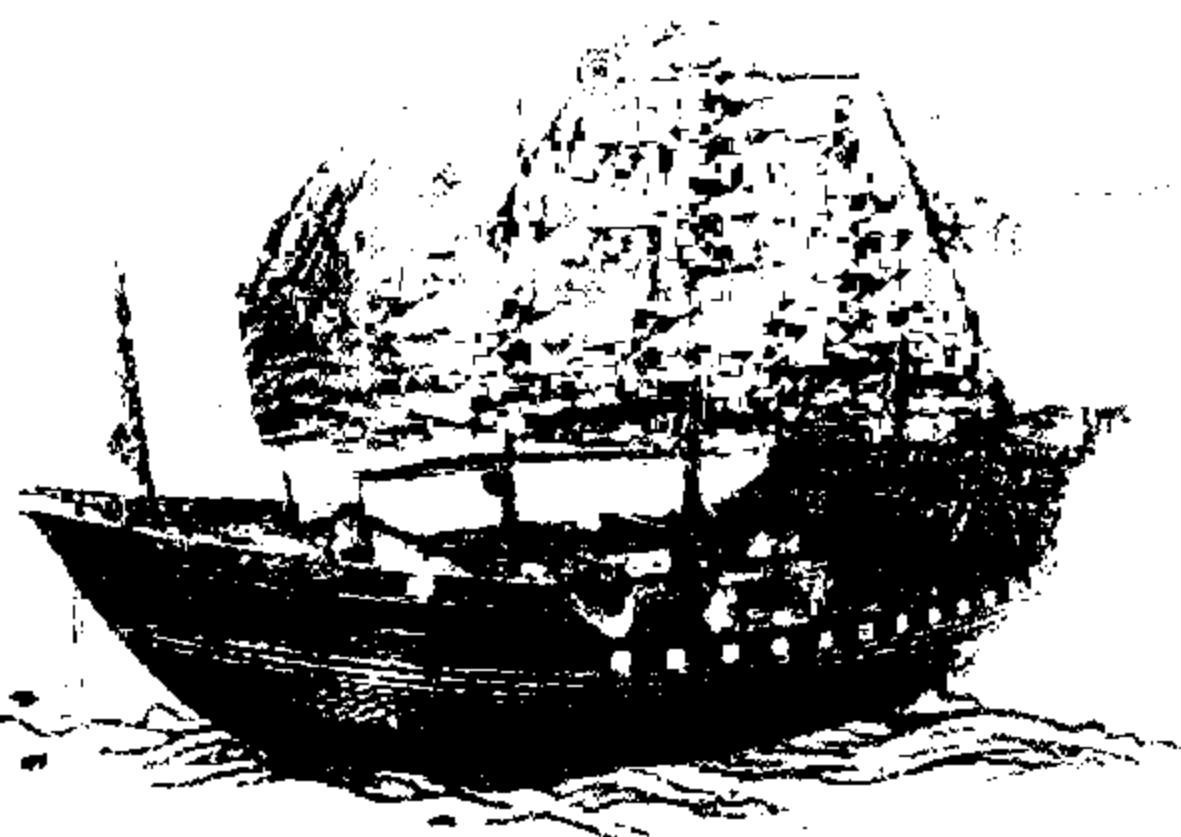
教育部人文社会科学研究2006年度规划项目

纽带

明清两代中朝交通考

张士尊 著

黑龙江人民出版社



图书在版编目(CIP)数据

纽带——明清两代中朝交通考 / 张士尊著. —哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 2012. 4

ISBN 978 - 7 - 207 - 09322 - 6

I. ①纽… II. ①张… III. ①中朝关系—交通运输史—研究—明清时代 IV. ①F512.9②F513.129

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 065248 号

责任编辑: 姚虹云

装帧设计: 鲍春晓

纽带——明清两代中朝交通考

张士尊 著

出版发行	黑龙江人民出版社
通讯地址	哈尔滨市南岗区宣庆小区 1 号楼
邮 编	150008
网 址	www.longpress.com
电子邮箱	hljrmcbs@yeah.net
印 刷	黑龙江远东联达教育文化传媒有限公司
开 本	880 毫米 × 1230 毫米 1/32
印 张	11
字 数	320 千字
印 数	1500 册
版 次	2012 年 4 月第 1 版 2012 年 4 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978 - 7 - 207 - 09322 - 6
定 价	33.00 元

(如发现本书有印刷质量问题,印刷厂负责调换)

本社常年法律顾问:北京市大成律师事务所哈尔滨分所律师赵学利、赵景波

自序

中国与朝鲜山水相连,历史上,两国人民文化交流相当频繁。由于朝鲜长期使用汉语,故在其文献中保留了大量的汉文史籍,其中对研究东北地方史最有价值的莫过于《李朝实录》和《燕行录》。《李朝实录》国内馆藏有限,加之卷帙浩繁,阅读和利用都很不便,好在20世纪80年代由吴晗先生辑录的《朝鲜李朝实录中的中国史料》出版,某种程度上满足了学者的需求。至于各种版本的《燕行录》,历来受到学者的重视。20世纪30年代,金毓黻先生编辑“辽海丛书”,就把朝鲜人柳得恭的《滦阳录》《燕台再游录》、宣若海的《沈馆录》以及《沈阳日记》等书收入其中,之所以如此,就是这些资料对研究东北地方史来说非常珍贵。

20世纪90年代初,我在东北师范大学图书馆看到台湾版朴趾源的《热河日记》(1982年版),觉得其对研究东北地方史很有价值。朴趾源于乾隆年间前往热河,路经辽沈地区,沿途所见所闻都加以详细记载,而类似的文字,在中国文献中却很难找到。原因很简单,朴趾源是个外国人,有着与我们不同的文化背景,进入中国就等于投入到一个全新的文化环境中,周围都是新奇的事物,因此他站在自己文化的角度,对所看到的東西加以如实记载。中国历史上也有很多文人到过东北,但很少有人留下如朝鲜使臣那样的详细记录,原因同样很简单,虽然他们来到东北,但仍然生活在固有的文化环境之中,周围的一切已司空见惯。看了《热河日记》以后,我开始有意收集这方

面的资料。经过一番努力,先后得到台湾版《中韩关系史料辑要》(4册);韩国版《燕行录全集》(100册);大陆版《韩国文集中的蒙元史料》(2册);《韩国文集中的明代史料》(13册);《韩国文集中的清代史料》(17册)等。随着资料的增多,我逐渐萌生了一种想法,那就是利用朝鲜的史料来考证辽东的交通,故于2006年以“明清两代中朝交通考”为题申请教育部人文社会科学研究项目,获得批准。

在以后的几年里,我主要做了两件事情:一是阅读相关的朝鲜史料和中国史料;二是沿着中朝使臣当年出使的路线分段考察。由于教学和其他研究项目的挤占,有些路段的考察一拖再拖,故迟迟不能落笔。2011年暑假,我从海城出发,经旅顺—蓬莱—淮阴—扬州—南京,然后从南京返回,经扬州—沧州—天津—北京—蓟县—山海关,沿着洪武永乐年间朝鲜使团前往南京的路线走了30多个站点,完成了原定考察任务的最后一段。2011年下半年开始写作,年底完成了初稿。全书共分三个部分:第一部分关于中朝交通路线变迁的研究;第二部分关于中朝经济文化交流的研究;第三部分关于陆路沿途站点的考证。但是,在最后定稿的时候,遇到了一个非常棘手的问题,那就是文字过多,远远超出了原来与出版社的约定。同时,我也感觉到有些部分并不妥当,所以决定强行瘦身。首先把第二部分删除。第二部分原来共有三章:其一关于朝贡贸易;其二关于走私贸易;其三关于文化交流。按照常理来说,无论朝贡贸易、走私贸易,还是文化交流,都要通过交通来完成,甚至可以说是交通的副产品,把两者捆绑在一起未尝不可。但是,本书的重点还是“路”,更多谈论贸易和文化必然淡化人们对路本身的关注。其次把第三部分中“从海州至旅顺”、“从登州至南京”、“从北京至南京”、“从山海关至北京”沿途站点考删除。之所以删除“从海州至旅顺”这部分,主要是因为这段路使用的时间不长,中朝使臣都没有在沿途留下太多的记载。至于删除后面的三部分,主要是我自己感觉对这些路段沿途站

点没有深入研究,虽然使用了相关的资料,也对主要站点进行过实地考察,但基本属于走马观花,考证没有多少新意,心里很不踏实。经过整理后的书稿,由两个部分组成,即关于中朝交通的研究和沿途站点的考证。

关于中朝交通的研究共分为六个部分。其中绪论部分原本打算进行学术史的总结和中朝交通史的回顾。但是我在研究时发现,中朝交通史的著述并不多,需要从学术上进行总结的东西十分有限,正因为如此,有必要对中朝交通史进行很好的回顾,所以对高丽与北宋的海上交通和高丽与辽金的陆上交通进行了较为细致的梳理。元朝与高丽的陆路交通,本应归入绪论之中,但考虑到元代中朝交通发达,搞清了元代的中朝交通,明清两代就易于理解,同时也因为到目前为止仍然没有人对此进行过详细的论述,故也独立成章。明代中朝关系密切,但辽东边疆危机四伏,中朝交通存在诸多变数,故本书第二章、第三章、第四章都是围绕着明代的海陆交通变迁展开。清代社会稳定,经济繁荣,除康熙年间改路之外,中朝交通路线基本没有大的变化,故有关清代中朝陆路交通只设一章。

关于沿途站点的考证共分为五个部分。其中包括“从鸭绿江至辽阳”、“从辽阳至牛庄”、“从牛庄至广宁”、“从辽阳至广宁”、“从广宁至山海关”等五个路段。在这部分中,除了对中外使臣沿途所经村庄和站点进行全面考察外,还对某些站点进行了详细考证,从而对错误的地理概念进行了纠正。今天,本书重点涉及的多数建筑都已消失,残存下来的也改变了原来的面貌,所以我觉得更有详细考证的必要。

本书名为《纽带——明清两代中朝交通考》,但实际论述和考证基本局限在辽东,往往到山海关前戛然而止。原因何在?我认为,一个人应该做自己熟悉的事情,轻易不要进入生疏的领域,理论研究如此,地理考证更是如此,这样出现错误的概率可能会小一些。多年

来,我一直在东北南部活动,对这里的环境比较熟悉,就本书所涉及的路段和站点十年前就曾实地考察过,有的地方还不止一两次,所以对自己的判断略微有点信心,仅此而已。

值得说明的是,本书引文较多。一方面是因为同一个地点,很多《燕行录》都会提到,取舍较难;另一方面自己也想多给读者提供一些资料。回想读书的时候,有位先生教我们怎样写历史论文,说要做到“三性”:一是革命性,也就是党性,要明确为谁服务的问题;二是学术性,也就是科学性,要经得起事实和时间的考验;三是资料性,资料要完整,也就是当别人手头缺乏第一手资料的时候,可以转引你论文中的资料去写论文。至于最后一点,先生还给我们举了一个例子,说有位老师写了篇考证,整篇文章就是一段完整的史料,自己的话没有几句,但不失为一篇好论文。后来读孟森先生的《明清史考证》,对此体会颇多。今天,我们已经没法判断“三性”的提法是否合适,但我深深感到,这些年来我们在撰写学术论文时确实有些忽略了资料的完整性。我在沿途考察的时候,和很多搞地方史的同志有过交往,当我说到某村某事如何如何的时候,他们往往很惊讶,因为他们没有机会看到像《燕行录》这样的资料。本书主要内容是历史地理考证,可读性并不强,如果不熟悉辽东的地理环境,读起来会相当困难。因此,没有哪个人会像看小说那样从头读到尾,就像没有人把字典从头读到尾一样,但这并不妨碍人们各取所需,就像查字典一样选择一个村庄、一段道路,这样就需要我们尽可能完整准确地提供有关这个村庄、这段道路的资料。

今天,当我们坐着火车和汽车穿梭于辽东大地,可能并没有意识到这条铁轨或柏油路下面恰好是当年那崎岖和泥泞的驿路,数百年前人们冒着酷暑,顶着严寒,拖着疲惫的步伐行进在这条道路上。路上有中国人,也有朝鲜人。尽管他们有着不同的文化背景,不同的社会地位,受不同的利益驱使,然而正是通过他们的活动,中朝之间的

政治磨合、物资交换、文化传播得以正常进行。交通是什么？交通是纽带，其通过所承载的人流、物流和文化流把中朝两国紧紧联结在一起。因此，值本书付梓之际，特向那些为中朝两国人民友谊作出贡献的前辈们表达我们的敬意！

书中的简图，均出自辽宁师范大学赵毅先生的研究生杨维之手，另外黑龙江人民出版社编辑姚虹云女士为本书的出版做了很多工作，特在此一并表示由衷的感谢。

张士尊
2012年3月

目 录

绪 论	元朝之前中朝的陆路和海上交通	(1)
第一章	元朝与高丽的陆路交通	(17)
一	元朝与高丽王朝特殊的宗藩关系	(17)
二	元朝与朝鲜半岛之间的驿路设置	(22)
三	从李穡《牧隐稿》看元末中朝的交通路线	(25)
四	从其他人的行走路线看中朝的交通情况	(34)
第二章	明初中朝关系与海上朝贡路线	(43)
第三章	明代中朝陆路的开通与维护	(56)
一	中朝陆路交通的恢复与开通	(56)
二	明朝政府为维护道路畅通所做的努力	(64)
三	东八站的改路问题	(67)
四	路河的开挖与维护	(80)
第四章	明朝末年中朝的海上通道	(92)
第五章	清代中朝陆路交通的开辟与变更	(111)
一	清朝入关之前中朝的陆路交通	(111)
二	清朝初年中朝的陆路交通	(122)
三	清朝中后期中朝的陆路交通	(129)

附 考	(132)
附考一 从鸭绿江至辽阳沿途站点考	(132)
附考二 从辽阳至牛庄沿途站点考	(204)
附考三 从牛庄至广宁沿途站点考	(246)
附考四 从辽阳至广宁沿途站点考	(276)
附考五 从广宁至山海关沿途站点考	(308)

绪论

元朝之前中朝的陆路和海上交通

道路和交通是历史地理研究的重要内容。在漫长的历史进程中,东亚大陆的文化总是走在世界的前列,究其原因,与交通的发达不无关系。同处于东亚大陆的中国和朝鲜,受政治地缘因素的影响,一直保持着密切的联系,而交通就成为其联系的纽带。

古往今来,交通的发展,受到多种因素的制约,其中有自然的、历史的,也有社会的。从地理上看,朝鲜半岛三面环海,只有北部与大陆相连,故在一般情况下,建立在朝鲜半岛的封建王国往往选择陆路与中原王朝交往。但是,当北方陆路受阻,特别是建立在朝鲜半岛南部的封建王国,只能通过海路与中原王朝保持联系。从历史上看,朝鲜半岛与大陆山水相连,人口进出相当频繁,因此无论从自然的角
度、还是从社会的角度,都很难把两者截然分开。古朝鲜、卫氏朝鲜、汉四郡以及后来的高句丽,这些政权和政区,虽然在当时的天朝体系中占有不同的位置,但都与大陆相邻,因此陆路应该是交通的首选。半岛的南部,情况则有所不同。秦汉时期,半岛南部有三韩,即马韩、辰韩和弁韩。据《后汉书》记载:“马韩在西,有五十四国,其北与乐浪,南与倭接;辰韩在东,十有二国,其北与濊貊接;弁辰在辰韩之南,亦十有二国,其南亦与倭接。”^①大约在东汉时期,百济占领马韩故地,建立百济王国,其统治中心在今天的汉城附近。百济与中原王朝

^① (宋)范曄:《后汉书》卷85《东夷传》,中华书局1965年版,第2818页。

交往较早,东晋义熙十二年(416),东晋封百济王扶余映为“使持节、都督百济诸军事、镇东将军、百济王”。刘宋王朝建立,扶余映派遣长史张威“诣阙贡献”。元嘉二年(425),因百济王“累叶忠顺,越海效诚”,宋文帝特遣谒者闾丘恩子等人前往百济“宣旨慰劳”。其后,百济“每岁遣使奉表,献方物”^①。齐武帝册封其国君为“大都督百济诸军事、镇东大将军、百济王”。梁武帝册封其国君为“使持节,都督百济诸军事、宁东大将军、百济王”^②。新罗是在辰韩的基础上发展起来的,后来向南扩张,吞并了弁韩,其统治中心在庆州附近。与百济一样,新罗同样要与中原王朝保持密切的关系,只是因为其东濒大海,北有高句丽,南有百济,“其国小,不能自通使聘”。梁武帝普通二年(521),“始遣使随百济奉献方物”^③。

百济、新罗除了和东晋、南朝保持宗藩关系之外,还要与北方王朝建立联系。延兴二年(472)八月,百济向北魏“遣使奉表,请师伐高丽”^④。北齐天统三年(567)十月,百济等国“各遣使朝贡”。武平元年(570),北齐册封百济国王为使持节、侍中、骠骑大将军、带方郡公。武平三年(573),新罗、百济“并遣使朝贡”^⑤。

隋唐时期,是朝鲜半岛各王国与中原王朝关系比较密切的时期。开皇元年(581),隋朝刚刚建立,百济就遣使朝贡。开皇十四年(594),新罗也到隋朝贡献方物,确立双方的宗藩关系。根据《隋书》、《北史》、《三国史记》等书的记载:从开皇元年(581)到大业十

① (梁)沈约:《宋书》卷97《夷蛮传》,中华书局1974年版,第2393—2394页。

② (唐)李延寿:《南史》卷79《东夷传》,中华书局1975年版,第1971页。

③ (唐)姚思廉:《梁书》卷54《诸夷传》,中华书局1973年版,第805页。

④ (北齐)魏收:《魏书》卷7《帝纪第七》,中华书局1974年版,第137页。

⑤ (唐)李延寿:《北史》卷94《百济传》,中华书局1974年版,第3118页。

年(614)的34年间,百济朝贡10次;从开皇十四年(594)到大业七年(611)的17年间,新罗朝贡5次。唐朝建立以后,百济、新罗很快与其建立起宗藩关系。根据对《册府元龟》、《旧唐书》、《新唐书》等文献的统计,到贞观十九年(645)前,百济朝贡20次,几乎每年一次,而新罗也不甘落后,同一时期也朝贡10余次。唐高宗显庆五年(660),百济灭亡。总章元年(668),高句丽灭亡,新罗成为朝鲜半岛主要的王国。从高句丽灭亡到唐朝末年的200多年间,新罗总计朝贡120多次。^①

魏晋南北朝时期,百济、新罗与统治长江流域的王朝几乎都保持着宗藩关系,同时与黄河流域的王朝也保持着联系。与北部的高句丽比较起来,百济、新罗是小国,其既不能与之抗衡,也不能通过其领土与中原王朝联系,因此海路是惟一的选择。东晋和南朝时期,百济、新罗的使臣只能从朝鲜半岛的港口出发,通过航海到达金陵。即使前往北方的北魏、北齐和北周,也要走海路,只不过沿着海岸航行,在山东半岛上岸,然后通过陆路前往洛阳或长安。

隋朝和唐朝的统治中心在长安和洛阳,百济、新罗的使臣和隋唐的使臣往来有两条路可供选择。据唐人贾耽《记边州入四夷道里》记载,唐朝时期,从中原到朝鲜半岛有陆和海两条道路:陆路从营州出发,东行180里到燕郡城,再经汝罗守捉城,然后渡辽河,行500里到设置于襄平的安东都护府,然后从襄平南行700里到鸭绿江北泊沟城,也就是西汉的安平县,再东南行800里,到达平壤。海路从山东半岛东部的登州出发,东北方向行,过大谢岛、龟歆岛、末岛、乌湖岛,总计300里,再北渡乌湖海,至马石山东都里镇,总计200里。再“东傍海壖,过青泥浦、桃花浦、杏花浦、石人汪、囊驼湾、乌骨江八百里。乃南傍海壖,过乌牧岛、溟江口、椒岛,得新罗西北之长口镇。

^① 付百臣主编:《中朝历代朝贡制度研究》,吉林人民出版社2008年版,第3—28页。

……乃东南陆行，七百里至新罗王城”^①。考证古今地理，贾耽所记并不确切，但通过这个记载，我们基本可以勾勒出中原与朝鲜半岛交通的大致路线，即陆路从营州（朝阳）出发，经大凌河谷地东行，过辽河东南行到襄平（辽阳），再东南行到鸭绿江北泊沟城（九连城），然后渡过鸭绿江到平壤，最后到达新罗的王城；海路从登州（蓬莱）出发，过大谢岛、龟歆岛、末岛、乌湖岛（隍城岛），再过乌湖海（老铁山水道），到马石山（老铁山）东都里镇（旅顺口），再沿海东行，到达新罗西北的长口镇，然后沿着朝鲜半岛西部沿海航行，再陆行 700 里到新罗的王城。^② 根据对当时朝鲜半岛政治格局变化的分析，隋朝时期，百济、新罗与隋唐之间的交往受到高句丽的阻隔，多数情况下只能走海路。百济、高句丽灭亡后，安东都护府设置初期，两国使臣可能选择陆路。但是，随着朝鲜半岛北部再度陷入混乱，特别是安东都护府西迁、渤海国兴起以后，陆路交通受阻，人们就只能走海路了。

唐朝末期，新罗衰落，后百济和泰封崛起，朝鲜半岛进入后三国时代。后梁末帝贞明四年（918），泰封贵族王建夺取政权，建立高丽王朝，进而统一朝鲜半岛。几乎与此同时，唐朝灭亡，中原进入五代十国时期。据对《旧五代史》、《新五代史》、《高丽史》等相关记载的统计，五代时期，除后梁与高丽没有交往外，其余后唐、后晋、后汉、后周都与高丽保持着密切的来往。其中高丽向后唐进贡 4 次，向后晋进贡 6 次，向后周进贡 6 次。同时，五代各朝也派遣使团进入高丽，进行册封和贸易活动，“王氏三世，终五代常来朝贡，其立也必请命中国，中国常优答之。”“其地产铜、银。周世宗时，遣尚书水部员外郎韩彦卿以帛数千匹市铜于高丽以铸钱”。周世宗显德六年（959），

① （宋）欧阳修：《新唐书》卷 43《地理志》，中华书局 1975 年版，第 1147 页。

② （清）吴承志辑：《唐贾耽〈记边州入四夷道里〉考实》卷 1—2，台湾文海出版社 1963 年版。

高丽国王王昭“遣使者贡黄铜五万斤。”^①

五代时期,从朝鲜半岛进入中原要走哪条路文献中没有明确的记载。但这个时期渤海势力伸展到辽东,契丹崛起于辽西,高丽经陆路到中原几乎是不可能的。此时,中原王朝京师或在洛阳或在开封,加之南部沿海控制在南唐等割据政权手中,故使臣走海路也只能沿着朝鲜半岛和辽东半岛海岸,过渤海海峡,经庙岛群岛,到登州上岸。

建隆元年(960),赵匡胤取代后周,并在以后的十余年里基本统一了黄河和长江流域,建立起一个政治稳定、经济繁荣、文化发达的封建王朝。北宋建立的第三年,高丽遣使入贡。次年即乾德元年(963),宋朝派遣使臣到高丽册封,高丽改用宋朝年号,双方正式建立起宗藩关系。在以后的30年里,北宋与高丽之间使臣往来,关系非常密切。北宋淳化三年(992),辽朝发动对高丽的战争。淳化五年(994)六月,高丽派使臣元郁请求援救,宋朝“以北鄙甫宁,不可轻动干戈,为国生事”,“但赐诏慰抚,厚礼其使遣还”。第二年,高丽向辽朝奉表称臣,与“北宋朝贡中绝”。^②

北宋虽然与高丽断绝了政治上的宗藩关系,但海上来往并没有中断。据《宋史》和《续资治通鉴长编》记载,宋咸平三年(1000),高丽曾派遣牙将朱仁绍至登州,得到宋真宗的召见。咸平六年(1003),高丽国王派遣户部郎中李宣古到开封谢恩。宋大中祥符七年(1014),高丽国王派遣工部侍郎尹证古到宋朝贡。为此,第二年真宗皇帝特命在登州设置馆驿以接待高丽使臣。同年,高丽国王派遣民官侍郎郭元到北宋朝贡。天禧元年(1017)和天禧三年(1019),都有高丽使臣到北宋朝贡。明州(宁波)和登州(蓬莱)地方官,报告有高丽船只漂到宋朝境内,朝廷特别规定,每遇高丽船只漂没入境,

① (宋)欧阳修:《新五代史》卷74《高丽传》,中华书局1974年版,第919页。

② (元)脱脱:《宋史》卷487《高丽传》,中华书局1977年版,第14042页。

必须加以慰问,并提供其渡海返回所需要的粮食。北宋天圣八年(1030),高丽国王派遣侍郎元颖等 293 人奉表朝贡,宋仁宗特在长春殿加以接见,并于第二年遣使护送到登州回国。此后的 43 年间,没有高丽使臣朝贡的记载。^①

虽然北宋与高丽终止了官方往来,但民间贸易却从未停止。宋神宗即位以后,有泉州商人黄谨前往高丽贸易,高丽给予了很高的礼遇,不但安排其下榻礼宾省,而且得到高丽国王的接见,并向其表达了恢复两国宗藩关系的愿望。黄谨回国后,将此事奏报给北宋政府,很快得到神宗皇帝的批准,于是高丽再次遣使人贡。^② 熙宁七年(1074),高丽派遣使臣金良鉴朝贡,请求为躲避契丹,改道明州。熙宁九年(1076),北宋政府为高丽使臣建设馆驿,“待之浸厚,其使来者亦益多”。同时在明州建造两艘神舟巨舰,即“凌虚安济致远神舟”和“灵飞顺济神舟”。元丰元年(1078),北宋派遣安焘和陈睦为正、副使前往高丽,受到高丽君臣的热烈欢迎,使臣住处为“顺天馆,言尊顺中国如天云”。^③ 虽然,高丽和北宋之间建立起宗藩关系,但此时的高丽仍然是辽朝的藩国,遵辽朝正朔,与淳化年前已有所不同,只不过为免于刺激北宋,出使时临时改用甲子纪年加以变通罢了。据《宋史·苏轼传》记载:熙宁年间,因与王安石政见不和,苏轼曾外放杭州通判。“高丽人贡,使者发币于官吏,书称甲子。轼却之曰:‘高丽于本朝称臣,而不禀正朔,吾安敢受!’使者易疏称熙宁,然后受之。”^④

熙宁以后的 50 多年里,北宋与高丽之间使臣往来不断,朝贡贸易非常活跃,北宋徽宗政和末年,明州知州楼异“遵元丰旧制”在明

① (元)脱脱:《宋史》卷 487《高丽传》,中华书局 1977 年版,第 14044 页。

② (元)脱脱:《宋史》卷 331《罗拯传》,中华书局 1977 年版,第 10646 页。

③ (元)脱脱:《宋史》卷 487《高丽传》,中华书局 1977 年版,第 14047 页。

④ (元)脱脱:《宋史》卷 338《苏轼传》,中华书局 1977 年版,第 10808 页。