

古代交通與
地理文獻研究



辛德勇
著



商務印書館
The Commercial Press

古代交通与地理文献研究

辛德勇 著



创立于1897

商务印书馆

The Commercial Press

2018年·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

古代交通与地理文献研究 / 辛德勇著. — 北京:
商务印书馆, 2018

ISBN 978-7-100-15758-2

I. ①古… II. ①辛… III. ①交通运输史—文献—研究—中国—古代②历史地理—文献—研究—中国—古代
IV. ①F512.9②K928.631

中国版本图书馆CIP数据核字 (2018) 第015050号

权利保留, 侵权必究。

古代交通与地理文献研究

辛德勇 著

商 务 印 书 馆 出 版
(北京王府井大街36号 邮政编码 100710)
商 务 印 书 馆 发 行
三 河 市 尚 艺 印 装 有 限 公 司 印 刷
ISBN 978-7-100-15758-2

2018年3月第1版 开本 710×1000 1/16
2018年3月第1次印刷 印张 21 插页 4

定价: 60.00 元



作者近影

喜读辛德勇的论文集

（代序）

辛德勇的博士论文《隋唐两京丛考》由三秦出版社印行后，我曾在1993年第3期《书城》杂志上写过介绍文章。几年过去，中华书局又出版了他的第一部论文集《古代交通与地理文献研究》，我因为题写了书名的缘故，得先读样书，喜悦之余，不免再说些话。

辛德勇现在已是中国社会科学院历史研究所的研究员、学术委员，在中国历史地理研究这一行中，被认为是有所成就的中青年学人。这本论文集的文章又多数是围绕汉唐长安城的地理尤其是水陆交通等问题作探讨，除了关涉城坊的已见《隋唐两京丛考》外，还旁及唐以后西安城和其他交通要道，对重要文献如《水经注》等也有所考订，公世后自必为研治历史地理以至研治隋唐史者欢迎，在这里毋庸赘说。我要说的只是辛德勇取得这些成就主要依靠了什么，顺便再就此发点题外的议论。

辛德勇的成就突出表现在考证，这也是内行人的共识。我在这里要强调的是，他的考证文章所以写得好，真能解决问题，主要在于他对文献的娴熟，因而考证起来能运用自如，得心应手。熟悉辛德勇的人都知道。他在大学本科读的是地理系，对文献、对考证可说几无所知，到读历史地理硕士生、博士生时才接触了这套学问而大好之。这自然得归功于他的导师史筱苏（念海）先生。众所周知，筱苏先生是以实地考察来解决历史地理问题而享盛名的。实则其文献功底之深厚仍不能忽视，如所提出黄河中上游原有众多森林使水土得以保持这个重要论点，就是掌握了大量文献做出来的。辛德勇当年就是秉承了筱苏先生的教诲，同时奉筱苏先生之命听我的版本目录碑刻等课也起了点作用，从而

在文献上下了扎实的功夫。记得当时我正为中华书局点校元人骆天骧的《类编长安志》，此志自元以后即无刻本流传，他看到我用的复印旧抄本，就连我的校语再复印了一部。我有宋敏求《长安志》的毕沅刻初印本，他也借去复印。凡和历史地理直接间接有关的古籍，只要能买到，无不节衣缩食去购置（所以后来他写文章，除查地方志外，一般不必去图书馆，我到他家看过，确已买得很齐全）。购置了便认真读，我看到他的常用书包括《长安志》等复印本上都有蝇头小字的校语。他就在这些文献包括文献的字缝里发现新问题，提出新看法，写出为人们包括老一辈学者所称许的文章。

从这本论文集里举个实例。从长安往东去的崤山古道上，有西崤、东崤两个地名，而《左传》上有“殽有二陵焉：其南陵，夏后皋之墓也；其北陵，文王之所辟风雨也”的话（僖公三十二年）。后者是人们熟悉的，因为它曾被加了一个《蹇叔哭师》的题目收进了《古文观止》。大概受此影响，有的专家在论述崤山古道时就认为“崤山有二，北为东崤，南为西崤”，把东崤、西崤分派为一在北道，一在南道，以与《左传》北陵、南陵之说相一致，也就是把北陵等同于东崤，南陵等同于西崤。辛德勇在此论文集的《崤山古道琐证》中指出这种讲法有问题。他从《太平御览》卷四二地部七“崤山”条引用西晋戴延之《西征记》中所说的：“自东崤至西崤三十里。东崤长坂数里，峻阜绝涧，车不得方轨；西崤全是石坂，十二里，险绝不异东崤。”看出这东崤、西崤是在同一条东西方向的道路上，把东西二崤放到一北一南两条道路上显然是迁就《左传》“殽有二陵”的牵强附会之说。

这是用文献里的硬史料来纠正时贤之说。还有文献记载本身就不精确，甚至互相矛盾，辛德勇也能很好处理，合理解决。如“霸上”这个地名，由于刘邦“先诸侯至霸上”迫使秦王子婴出降而知名。但其地究竟在哪里，《水经注》有两种互相矛盾的说法。《水经·渭水注》说：“霸水又左合浐水。历白鹿原东，即霸川之西故芷阳矣，《史记》秦襄王葬芷阳者是也，谓之霸上，汉文帝葬其上，谓之霸陵。”这汉文帝的霸陵和芷阳都在灞水西边的白鹿原上，因此霸上也得在白鹿原上。这是一种说法，颇获得后人的信从，唐李吉甫的《元和郡县图志》、南宋王应麟的《通鉴地理通释》以至今日颇为权威的《中国历史地图集》、1979年版《辞海》都这么定这么说。但《渭水注》在下文又说：“自新丰故城西至霸城

五十里，霸城西十里则霸水，西二十里则长安城。应劭曰：霸水上地名，在长安东三十里，即霸城是也。高祖旧停军处。”这高祖旧停军处当然就是“先诸侯至霸上”的“霸上”，这里说它在霸水东边的霸城，则霸上又应在灞水的东边而不可能在灞水西边的白鹿原上。北宋乐史的《太平寰宇记》、宋敏求的《长安志》、南宋程大昌的《雍录》都据此来个折衷，说灞水东边的霸城和西边的白鹿原都可称霸上。论文集里收了辛德勇为此撰写的《论霸上的位置及其交通地位》和《再论》、《三论》三篇文章。主要根据《晋书·苻健载记》说桓温伐秦“转战而前，次于霸上”，而《苻坚载记附王猛传》王猛对桓温所说“公不远千里，深入寇境，长安咫尺，而不渡灞水”这条最有力量的史料，来论证霸上只可能在灞水东边，并从其时绾毂长安东方的函谷关、武关、蒲津关三条道路的交会点之在霸上，来论证霸上在灞水东边的合理性。至于《水经注》的前一说，辛德勇用《三秦记》校过，发现系酈道元移录《三秦记》旧文时误置秦芷阳于白鹿原而产生的错误。从正规的考证要求来讲，辛德勇这一套不能不说已达到了精密的程度。

这里还可以用论文集里《考〈长安志〉、〈长安志图〉的版本》这篇文章，来说明辛德勇给文献本身做考订的水平。使用过元人李好文《长安志图》的人都知道，《四库提要》对此书这么说过：“此本乃明西安府知府李经所锓，列于宋敏求《长安志》之首，合为一编，然好文是书，本不因敏求而作，强合为一，世次紊越，既乖编录之体，且《图》与《志》两不相应，尤失古人著书之意，今仍分为两书，各著于录。《千顷堂书目》载此编作《长安图记》，于本书为合，此本题曰《长安志图》，疑李经与《长安志》合刊，改题此名。”1979年我撰写《唐史史料学》初稿时，只用没有李好文自序的毕刻本《志图》，也就信从了《提要》的说法。其实《四库全书》写本是有李氏自序的，辛德勇从影印文渊阁本找了出来，根据序中所说“书成后名之曰《长安志图》，明所以《图》为《志》设也”这句话，断定李《图》本系撰绘以补宋《志》，所以除此嘉靖十一年李经刻本外，同样源出元刻的成化四年邵阳书堂本也是《图》、《志》合刻，纠正了《提要》和我的错误。并从李好文友人吴师道的《吴礼部集》里查到了得李氏赠书后所撰写的《长安志图后题》一文（卷一八），证明《千顷堂书目》著录李《图》作《长安图记》为传写滋误。

现在的书评往往流于无原则的捧场。我在上面说了这一些，是否也在为辛德

勇捧场呢？我说是的，不过这捧场是有原则而非无原则的。原则者，即如实地讲出这本论文集的长处。好让有些人知道什么才是正经的考证，真正的考证。因为这考证也者实在有点经历沧桑。先是把它和理论对立起来，认为马克思主义者只能讲理论，把考证双手奉送给了资产阶级，说是资产阶级的坏货色，个别以马克思主义自炫的人甚至面斥久有学术地位的老前辈：“就是这些线装书害了你！”拨乱反正以后，这种说法失去了市场，考证工作逐渐吃香。但正由于长期把它打入了冷宫，现在重新拣起来往往不会使用，以致规矩的人考证起来也不免闹点笑话，心术不正者则打着考证的旗号玩些乱七八糟甚至招摇撞骗的把戏。什么一下子破译了几百几千个金文甲骨文啦，用家藏的贞观拓本破译了《石鼓文》之谜啦，考证出孙武的出生地啦，珍藏着从竹简抄出的《孙武兵法》八十二篇啦，脂批本《石头记》是刘铨福等伪造的啦，《红楼梦》是讲名叫竺香玉的女人入宫谋杀雍正皇帝啦，每出一说，必有报纸为之宣传鼓吹，但求惊世骇俗，以取得所谓轰动效应为能事。幸好稍有识见者还不致为其所惑，这类过于荒唐的货色正式出版问世的还为数无多。问题是正式出版问世的就都高明了吗？很遗憾，也不见得。在所谓学术书中，仍不免充斥着搭个框架、凑点议论，在通俗读物与教材之间的作品，很少见到以论文集面目出现的高水平出版物。其实真正的学术成果，一开始倒多数是以单篇论文出现的，包括自然技术科学也不例外，所以在国际上学术期刊、论文集、文摘极受重视，而我国老一辈的学者如先师顾颉刚先生的成名之作《古史辨》，就只是他和人家商讨古史的书信集论文集。陈寅恪先生也一向只发表论文，到抗战期间才出了两薄本专著《隋唐制度渊源略论稿》和《唐代政治史述论稿》，其中多数还是以前的论文或据论文所改写。现在不知何故，论文集许多出版社不愿出，说是新华书店不订货，销不出。加上有些学校评职称时书也比论文顶用，哪管只是抄袭拼凑的货色。所以中华书局在此气候中能印出辛德勇这样一本供内行阅读的论文集，实在如我在此文开头说的是令人喜悦的事情。因为我认为要提高我国社会科学、人文科学的水平，总得靠高质量的论文和真正的学术专著；搭个框架、拼拼凑凑的所谓学术书，出得再多也是无济于事的。

黄永年

1997年4月28日

目 录

论宋金以前东北与中原之间的交通	1
崤山古道琐证	14
论霸上的位置及其交通地位	40
再论霸上的位置	47
三论霸上的位置	62
论西渭桥的位置与新近发现的沙河古桥	71
唐《东渭桥记》碑读后	93
唐长安都亭驿考辨	
——兼述今本《长安志》通化坊阙文	100
西汉至北周时期长安附近的陆路交通	
——汉唐长安交通地理研究之一	104
隋唐时期长安附近的陆路交通	
——汉唐长安交通地理研究之二	126
汉唐期间长安附近的水路交通	
——汉唐长安交通地理研究之三	147
长安城兴起与发展的交通基础	
——汉唐长安交通地理研究之四	156
汉《杨孟文石门颂》堂光道新解	
——兼析浣骆道的开通时间	164

史万岁南征路线重析.....	170
有关唐末至明初西安城的几个基本问题.....	177
宋金元时期西安城街巷名称考录.....	183
西安碑林迁置时间新说.....	191
唐骊山华清宫长生殿新解.....	193
河洛渭汇流关系变迁概述.....	197
说青州枣.....	203
唐高僧籍贯及驻锡地分布.....	205
《水经·渭水注》若干问题疏证.....	222
古地理书辨证三题.....	240
古地理书辨证续札 ——附说唐代漳州徙治龙溪城的时间.....	248
《大业杂记》考说.....	261
考《长安志》、《长安志图》的版本 ——兼论吕大防《长安图》.....	271
《宣和乙巳奉使金国行程录》的一个被人忽略的抄本.....	304
徐霞客史事二题.....	307
后 记.....	313
再版后记.....	315

论宋金以前东北与中原之间的交通

宋代诗人苏辙曾描述燕山形势说：“燕山长如蛇，千里限夷汉，首衔西山麓，尾挂东海岸，中开多箕筭，末路牵一线。”燕山山势高兀，峰谷参差，在其南部更由于流水侵蚀，使坚硬的石英岩基底裸露地表，形成了一条东西壁立的峭脊，宛如一道屏障，横插在东北与中原之间。出入南北，唯赖山海之间的狭长滨海平原（即今辽西走廊）和潮河、滦河两大河流及其支流的河谷。但海滨道路到隋唐以后才逐渐畅通，潮河和滦河等山地河谷也多呈下嵌河曲，河道深狭，崎岖难行。在河流切穿石英岩脊处则形成道道险隘，成为控扼南北往来的咽喉之地。因此，通过燕山十分不易。由于燕山阻隔，直到明代，东北与中原之间的经济地理特征差别一向很显著。同时，也造成了两大区域间在民族与政权分布上的差异，并影响到其间的经济、文化联系。东北与中原之间交通的开拓见诸文字记载的可追溯到春秋时代^①。随着历史的发展，交通状况也不变断迁。这里仅就宋金以前东北与中原之间的交通状况及其影响，做一初步探讨。

一 主要道路的演变

经山海关走辽西走廊是现在东北与中原之间的主要交通线。然而，山海关的前身临渝关晚至隋唐时期方才产生，此前该道并非畅行通途。宋金以前东北

^① 《国语·鲁语下》。《左传》昭公九年。

2 古代交通与地理文献研究

与中原之间有三条主要道路,经山海关走辽西走廊的“傍海道”为其中之一,另外两条是由今喜峰口通过燕山的“卢龙道”和由今古北口通过燕山的“古北道”。迄唐为止,一直以卢龙道为主,辽时以古北道为主,金时始以傍海道为主。

今喜峰口一带夹峙滦河的隘道在汉魏时称“卢龙塞”。卢龙道即出卢龙塞沿滦河左岸北行,再沿滦河支流瀑河北上,直到老哈河上游西岸折而东去,沿大凌河趋向东北^①。从远古起,该道就沟通着东北与中原之间的联系。旧石器时代大凌河上游和老哈河上游沿岸的原始文化遗迹具有中原地区原始文化向北推移的特征,说明大凌河谷即为人类由中原移入东北的通道^②。新石器时代在大凌河谷所形成的密集的原始聚落及其文化性质与燕山以南中原地区的密切联系,更清楚地印证了这一点^③。大凌河和瀑河河谷出土的青铜器反映出在商周时期这条孔道与中原地区的联系更趋密切^④。卢龙塞以南的令支,春秋时已成为中原华夏族与东北山戎族相互争夺的要地^⑤,战国时卢龙塞已以令疵塞的名称出现,当时即作为天下九塞之一与崞关(函谷关)等并重^⑥。关塞是道路的咽喉,著名关塞必然控制着重要道路。因此,通过令疵塞的卢龙道在东北与中原之间交通上所处的地位自然无与伦比。正因为如此,西汉右北平、辽西两郡的主要设置几乎都在这一路上^⑦。东汉时鲜卑出没频繁,人们仍冒被劫之险而

① 《三国志·魏书》卷一一《田畴传》及卷一《武帝纪》述曹操经卢龙道伐乌桓,经有卢龙塞、白檀或白檀之险、平冈、白狼山、柳城等地。平冈故城为老哈河上游西岸的黑城子古城,白狼山位于大凌河东岸,柳城在今朝阳市附近。白檀为汉县,在今古北口外的滦平县附近。田畴称卢龙道“近而便”,若经白檀,出卢龙塞后须先西行几百里,再折回东来,南辕北辙,更无近便可言。《田畴传》载田畴献策时称“从卢龙口越白檀之险,出空虚之地”;记实际行程只写“出卢龙,历平冈”,未及白檀。《武帝纪》云经白檀当误。“白檀之险”应指卢龙塞外平冈、白檀间的大片“空虚之地”,这里人稀路危,是一段艰险的路程(参阅〔日〕稻叶岩吉主编:《满洲历史地理》第一卷)。

② 辽宁省博物馆:《凌源西八间房旧石器时代文化地点》、《辽宁喀左鸽子洞旧石器遗址发掘报告》,吴汝康:《辽宁建平人类上臂骨化石》,分别载《古脊椎动物与古人类》1973年第2期、1975年第2期、1961年第4期。

③ 佟柱臣:《东北原始文化的分布与分期》,《考古》1961年第10期;又《试论中国北方和东北含有细石器的诸文化问题》,《考古学报》1979年第4期。

④ 辽宁省博物馆文物工作队:《概述辽宁省考古新收获》,河北省文物管理处:《河北省三十年来的考古工作》,并载《文物》编辑委员会编《文物考古工作三十年》。

⑤ 《史记》卷四六《齐太公世家》。《管子·小匡》。

⑥ 《吕氏春秋·有始览》。

⑦ 《汉书》卷二八《地理志》下。

走此路^①。魏晋南北朝时期攻伐频仍，戎马往来依然多从卢龙道。曹操平定乌桓的著名战役即由卢龙道出兵^②。前燕慕容隼南伐石赵，分兵三路而下，亲率主力仍出卢龙道，另外两路都是轻兵^③。隋唐时期一般往来仍以卢龙道为常，去往东北地区的要路“营州入安东道”，即经卢龙道入营州柳城后再继续前行^④。

隋唐以前卢龙道在东北与中原之间交通上一直起主导作用的原因，一方面在于沿海地表长期积水，阻碍通行（详后）；另一方面大凌河恰由西南流向东北，河谷两侧山脉夹峙，中间一线之路直指东北腹地。迄唐为止，东北开发中心一直在大凌河流域及其以东的辽宁南部温暖湿润宜农地区。且大凌河谷亦温暖湿润，宜于生产，便于生活，历来人口比较稠密，便于商旅往来。故大凌河谷堪称一条名符其实的走廊。

宋辽时期契丹人不仅囊括东北大部地区，建立了空前的地方割据政权，还据有中原大片土地，出入中原的交通更为重要，往来也愈加频繁，特别是经济贸易需要大为增加，傍海道和古北道在此期间都有显著发展。辽国在三条道路的三大关口，即古北口、松亭关（汉魏卢龙塞）、渝关（相当于后来的山海关）三处都设有税官^⑤，说明三条路上商旅往来都很频繁。军事上契丹南下也并取三路^⑥。但由于辽国政治、经济、军事等活动都以西部的西喇木伦河、老哈河流域为中心，打破了历来以辽东襄平、辽西柳城为东北地区重心的局面，主要交通线也随之改变：卢龙道（宋辽时称为“松亭路”）失去优势地位，西面的古北道一跃而起，成为东北与中原之间最主要的通道。需要指出，卢龙道重要性的下降是相对古北道地位的上升而言，从其自身发展来看，也是日益发挥更大作用。商旅往来在卢龙道也是经常的，并且由辽中京大定府到南京析津府还

① 《后汉书》卷八一《赵苞传》。

② 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。

③ 《通鉴》卷九八。

④ 《新唐书》卷四三《地理志》七下载“营州入安东道”。又蓟州渔阳郡下记有“自古卢龙北，经九荆岭、受米城、张洪隘，度石岭至奚王帐”的道路。古卢龙即汉魏卢龙塞，九荆岭或即源于《水经·濡水注》所述卢龙“九峥之名”。石岭辽时或称石子岭，在老哈河、瀑河分水岭处，奚王帐在老哈河上游西岸、汉平冈以北。由石岭东北行，即为去营州之路。可见，“营州入安东道”实即汉魏卢龙道的发展。

⑤ 《辽史》卷一一《圣宗本纪》。路振：《乘轺录》。

⑥ 《辽史》卷三四《兵卫志》。

时或取道于此^①。由中原直接前往松辽平原地区则更是常行的要路^②。

古北道在十六国时已见通行,但因其险狭崎岖,山路漫长,去往东北方向极为不便,一直没有成为经常性的通途,其作用远不能与卢龙道相比。前燕慕容皝曾由此道南袭后赵蓟城,自谓“诡路出其不意”^③,可见该道很少行走。古北口在十六国时称螭螭塞^④,入螭螭塞即可直达塞内重镇蓟城。该道始自辽南京析津府(今北京市),经今顺义县、密云县附近,北渡潮河出古北口后,在滦平县东北渡过滦河,东趋平泉县,与卢龙道相会。但在北达汉平冈城附近后,又沿老哈河北上,抵辽中京大定府。继续北进,可达辽上京临潢府^⑤。辽建国之初就多由此道南下,以后也一直一直是契丹兵南出的要路^⑥。宋辽之间使节频繁往返,几乎无一不出此道。辽国沿途设有驿馆,置民供给行旅^⑦。如此完备的交通设施,是东北与中原交通史上前所未有的。辽国还在古北口置有榷场,使山南山北得以贸易^⑧。可见,在经济方面古北道也比其他两道更为重要。

女真人继契丹人之后据有东北,建立金国。女真兴起于松花江流域,所都上京会宁府在松花江支流阿什河畔,正处于东北腹心。辽时通过古北道到老哈河、西喇木伦河流域再联系这些地区的交通体系,显然已不能适应新形势的需要。超越前代的大量交往,卢龙道也已难以胜任。这样,东部傍海道得到进一步利用,成为这一时期东北与中原之间的主要通路。

傍海道的畅通,是滨海地带自然环境逐渐改善和人类生产开发的共同结果。辽西走廊地势平衍,依山面海,是连接东北与中原的天然良所。但历史上有相当长时期地表积水严重,以致迟迟不得畅行。曹操北伐乌桓时起初曾试图取道于此,可面对他的是一派“浅不通车马,深不载舟船”的大水,因而不得不改走卢龙道。为曹操指路的田畴称此路夏秋受阻于水由来已久,并非偶然现

① 《武经总要》前集卷二二《北番地理》。

② 《太平寰宇记》卷七一营州柳城县。

③ 《晋书》卷一〇九《慕容皝载记》。

④ 参阅〔日〕稻叶岩吉主编:《满洲历史地理》第一卷。

⑤ 《契丹国志》卷二四《王沂公行程录》。《通鉴》卷九六慕容恪败麻秋于三藏口条胡注。

⑥ 《辽史》卷一《太祖本纪》、卷四《太宗本纪》下。

⑦ 《续通鉴长编》卷六八。路振:《乘轺录》。《王沂公行程录》。陈襄:《古灵集·使辽语录》。苏辙:《栾城集》卷一六《奉使契丹二十八首》。

⑧ 路振:《乘轺录》。

象^①。实际上正是如此，西汉辽西郡所属十四个县无一位于今锦州到山海关之间的沿海地带^②。说明非但交通受阻，生产开发也历来深受限制。东汉灵帝时辽西太守赵苞遣使从今山东迎家眷到官，当时辽西郡西部已为鲜卑出没之地，卢龙道不能畅行，而辽西郡治所阳乐（今辽宁义县西）距海又较近，赵苞的家眷却仍然走卢龙道，结果被鲜卑抓去杀掉^③。可见傍海道确是久阻于水。滨海地带的积水还很可能和辽河下游广泛发育的沼泽——辽泽相连属^④，这就更要加重对交通的影响。为利用平坦的地势，人们也不断开辟着这条道路。如慕容隼南伐石赵、北齐文宣帝北讨契丹都曾趁冬季地冻时机分兵出傍海道^⑤。但该道毕竟很艰难，因为受季节积水所限，沿海一直是无人地带。曹操平定乌桓后由海滨回师，时逢天旱，积水已退，但军马不得饮食，以致需杀马数千匹充饥，凿地三十余丈而得饮水^⑥。如此景象，一般人不能不视为畏途。

隋唐时期情况开始有所转变，虽一般往来仍主要经由卢龙道，但傍海道的地位已开始上升，在隋唐几次东征中都起了主要作用。

隋唐出征高丽，均经由临渝关^⑦。临渝关（又称渝关、榆关等）位于今河北抚宁县东榆关镇，与明清以后辽西走廊南端的山海关位置不同，地理形势也有所差异，但应同样是傍海道上的关口。日本学者松井等却据此认为隋唐临渝关路并未如明清山海关路一样傍海北上，而是出临渝关后转向西北，沿今滦河支流青龙河左岸北趋大凌河，再折而东去^⑧。这种设想是不切实际的。首先，迄于宋金，东起碣石，西止五台，燕山南北除松亭、金坡、居庸、古北、渝关五关外，其余路径“尽兔径鸟道，止能通人，不可行马”^⑨。而宋金所谓渝关路乃指傍海道则是明确无疑的。隋唐出师辽东，几乎倾尽全国之师，史称出师之盛，亘古未有。以隋大业八年之行为例，军兵与馈运民夫计有三百万人左右，

① 《三国志》卷一一《魏书·田畴传》。

② 《汉书》卷二八《地理志》下。

③ 《后汉书》卷八一《赵苞传》。

④ 参阅林汀水：《辽河平原的沼泽》，《厦门大学学报》1980年第4期。

⑤ 《通鉴》卷九八。《北齐书》卷四《文宣帝纪》。

⑥ 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。

⑦ 《通鉴》卷一七八、卷一八二、卷一九八。《新唐书》卷八四《李密传》。

⑧ 见〔日〕稻叶岩吉主编：《满洲历史地理》第一卷。

⑨ 《大金国志》卷四〇许亢宗《奉使行程录》。

其队伍“首尾相接，连营渐进”^①，若竟能走仅可通人的山路，实在不可思议。其次，几次出兵都是先驻平州再出渝关，若出青龙河左岸，从平州（今卢龙县）北上最为便捷，根本没有必要舍近就远，绕道渝关。

松井等推断隋唐东征军未走傍海道的重要理由是认为隋唐军曾经由营州柳城。金毓黻先生也持同样见解^②。首先要澄清隋唐东征是否必经柳城。在隋唐历次东征中，途经柳城的记载仅见唐太宗出征时李勣兵发柳城和太宗回师至柳城。柳城为东北战略要地，皇帝亲行，不当漏而不记。唐太宗东征时，李勣是统兵先行，他完全可能傍海北上后先勒兵柳城，再行进发。唐太宗班师至柳城则别有一番用心。此役唐军损失惨重，太宗自恨重蹈隋之故辙，为安抚民心他特地奔赴柳城，为阵亡士卒行葬作祭^③。同时，征讨高丽也是对塞外其他诸部族的威慑。契丹、奚都曾发兵从征，也为笼络他们并向其他部族宣示唐朝的恩惠，太宗才到营州，尽召其君长、老人而赐以缯綵^④。

唐太宗的行程时间，也反映出他至柳城是绕道专程前往的。出师时太宗由平州到辽泽约行走十三天^⑤。南宋许亢宗奉使金国走傍海道，从平州到辽泽约用十一天^⑥。许亢宗只身匹马，日行八十多里；唐太宗六军随发，理应稍慢一些。所以二者所取路径应当一致。无论再绕哪一道，都需要更多时间，途经柳城更不可能。至于班师时只用十天就从柳城驰入临渝关，更是非走傍海道不可^⑦。

文献记载不能证明隋唐东征军曾经由卢龙道或青龙河谷的道路，却可反映出其所经行的道路为傍海道。隋炀帝大业八年征高丽回师时曾驻于柳城所辖的临海顿（又作望海顿或望海镇），其地临海，在辽河以西^⑧。大凌河口至辽河口之间的滨海地带沼泽深重，无法行人，临海顿必定在大凌河口至临渝关之间的

① 《通鉴》卷一八一。

② 金毓黻：《东北通史》上编。

③ 《通鉴》卷一九八。

④ 《新唐书》卷二一八《契丹传》。

⑤ 《通鉴》卷一九七。《新唐书》卷二《太宗纪》。《册府元龟》卷一七《亲征》。

⑥ 许亢宗：《奉使行程录》。

⑦ 《通鉴》卷一九八。

⑧ 《隋书》卷七六《虞绰传》。《太平广记》卷四六三《瑞鸟》条。

海滨，正当傍海道上。可见，隋唐临渝关和明清山海关一样，控扼的是傍海道。

隋唐东征出入傍海道，原因之一是规模过大，卢龙道难以承负。卢龙道行经山地，峻坂萦折，早有“九崢之名”^①。所以曹操平定乌桓时先要“堑山堙谷”，修治一番^②。慕容隼伐赵也先槎山通道，以后又专门修凿，才仅可方轨^③。隋唐倾国东征，自然难以通行。加之去往辽东傍海道更为便捷，但更重要的是海滨积水状况当已改善，因为隋唐时期其他交往也逐渐多利用此路，因而才有设置渝关的必要。如开元四年契丹威胁营州，都督许钦澹即从渝关撤回^④。唐张守节《史记·朝鲜列传·正义》注汉使涉何自朝鲜归国所入之塞为“平州榆林关”（榆林当为临渝讹转）。汉时并无与唐临渝关相应的关塞，《史记正义》所述，反映的正是唐代使节往返也走过渝关一道。尽管如此，由于历史上长期积水，沿海地区还不能马上开发。五代时晋出帝北迁黄龙府行傍海道，出渝关至锦州之间，目睹遍地沙碛，一路饥不得食，只好吃草木野果^⑤。与曹操杀马为食的情形相比照，其荒凉程度无甚相差，一般往来不能不受到严重限制。所以，这时的主要交通道路还是卢龙道。

从辽时起，沿海地区才得到开发利用。辽圣宗时在渝关至锦州之间设置了来、隰、迁、润四州，并在隰州置有盐场^⑥。为傍海道进一步发展奠定了基础。赖此，辽国才可能在渝关设官征收商税。商旅大量往来，反映其交通能力已大幅度增进。到金国兴起、南下中原之时，恰是水到渠成。灭辽之初，女真割燕京与宋，却不舍平州，就是因该道为女真南下最重要的通道。得平州后，女真立即将其升为南京，作为经营中原的门户。随之又从上京会宁府到南京平州每隔五十里设置了驿站，取代古北道成为东北与中原之间管理、设施最完善的道路^⑦。此后宋金使节往来，均取此道^⑧。经过有金一代的经营，终于完成了傍海

① 《水经·濡水注》。

② 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。

③ 《水经·濡水注》。

④ 《旧唐书》卷一九九下《契丹传》。

⑤ 《新五代史》卷一七《晋家人传》。

⑥ 《辽史》卷三九《地理志》。

⑦ 《金史》卷三《太宗本纪》。

⑧ 许亢宗：《奉使行程录》。洪皓：《松漠纪闻》。《三朝北盟会编》卷二四四张棣《金虏图经》。赵彦卫：《云麓漫钞》卷八《御寨行程》。