

# 宋史研究叢稿

曹家齊 著



新文豐出版公司 印行

# 宋史研究叢稿

---

曹家齊 著

新文豐出版公司 印行

新文豐  
PDG

宋史研究叢稿／曹家齊著．-- 初版．-- 臺北市：新文豐，民 95

面； 公分

參考書目：面

ISBN 957-17-1984-6 (平裝)

1. 中國 - 歷史 - 宋(960-1279) - 論文, 講詞等

625.1007

95004154

## 宋史研究叢稿

作 者／曹 家 齊

發 行 人／高 本 釗

出 版 者／新文豐出版股份有限公司

臺北市雙園街 96 號

郵撥／01004426

電話／(02) 2341-5293 · 2306-4629

傳真／(02) 2356-8076 · 2302-3870

網 址／<http://www.swfc.com.tw>

E-mail：sales@swfc.com.tw

電腦排版／柏羽電腦排版有限公司 電話／(02) 2831-3668

印 刷／新文化彩色印書館 電話／(02) 2306-4629

□2006(民 95)年 3 月 初版

行政院新聞局局版臺業字第 0649 號

**基價 平裝 8.5 元** (凡有缺頁或破損者，請寄回更換)

版權所有 · 翻印必究 (Printed in Taiwan)

**ISBN 957-17-1984-6 (平裝) 65000622**

## 作者簡介



曹家齊，又名曹家啓，一九六六年生，江蘇豐縣人；一九九七年畢業於杭州大學歷史學系，獲歷史學博士學位，後又入浙江大學古籍研究所從事博士後研究工作。現為中山大學歷史學系教授、博士生導師；主要研究宋代歷史與文獻、中國古代交通史；已出版著作 3 部，發表論文 40 餘篇。

## 宋史研究叢稿序

中國歷史悠久，擴大綿延不斷，自黃帝至今，號稱五千年。上古時代，夏、商、周統治較久，秦朝以下，只有兩漢享國四百多年（西元前二〇六至西元二二〇年，扣除新莽十五年）較長，三國以後諸王朝，國祚最長的要算是宋朝了。

在清朝末年，我國屢次遭列強侵略，國弱民貧，憂國之士乃倡學習西方長處，並迎頭趕上，甚至有「全盤西化」之說。但是故有文化仍是立國之根本，一旦失掉，則不足維繫人心，號召忠義，故又倡弘揚倫理道德，研究國學，並以科學方法整理國故。在國學中，除經學外，最重要的要算史學了。史學所以明往古得失，知古今善惡，辨人心世俗隨時代不同而遷轉，乃為極高深的學問。唐代史學家劉知幾謂史家當具備史學、史才和史識三長，至清代史學家章學誠更增史德一長，認為心術不正的人所著史書，記事論史多有偏失，是不足以傳信後世的。近代著名史學家王國維曾論及史學之事，有云：「欲求知識之真與道理之是者，不可不知事物道理之所以存在之由與其變化之故，此史學之所有事也。」事物之能夠存在必有其道理，其變化必有其原因，這是史學家應努力探究之問題，因此必須細心考證。所以又說：「自史學

上觀之，則不獨事理之真與是者足資研究而已，即今日所視為不真之學說，不是之制度風俗，必有所以成立之由，與其所以適於一時之故，其因存於邃古，而其果及於方來，故材料之足資參考者，雖至纖悉不敢棄焉！」（《觀堂別集》卷四〈國學叢刊序〉）所言至為明切。如科舉制度，自隋唐開創，至清末廢止，長達一千三百多年，並不因朝代興亡而改變，雖被評為愚弄讀書人，但其公平競爭的精神卻是永恆的，即在今日，學生升學仍要憑考試成績。又如查稽走私，嚴防盜賊，自古至今原則不變，只是律令的寬嚴而已！前人的經驗是值得後世借鏡的。近一百年來，史學界研究宋史的風氣極盛，不僅因宋代學術文化成就最高，而更重要的是政治、法令、社會風俗、民生經濟等各方面，都在穩定中求進步，其影響及於元明清，即在今日，如要談讀書人的氣節，恐怕先要看看宋朝的賢士大夫之言行。

同鄉後學曹家齊教授，專治宋史及古代交通史，十多年前在杭州大學（今為浙江大學）史學系攻讀博士學位，多蒙徐規教授指教，完成博士論文《宋代交通管理制度研究》，獲博士學位。先任教於徐州師範大學，繼而回浙大古籍研究所從事博士後研究工作，師事龔延明教授。四年多前應廣州中山大學史學系之聘任副教授，兩年前升為教授並兼博士生導師，治學勤奮而又謹嚴，其博士論文已在三年前增訂出版，今年七月，又將在浙大的專題研究論文《唐宋時期南方地區交通研究》，交由香港華夏文化藝術出版社印行。半年前，又彙輯數年來在各學術刊物上所發表的單篇論文，共二十篇，輯為《宋史研究叢稿》，其中有關唐宋交通者十三篇，宋代政治者三篇，其他為史學、宗教及外交，皆考證精當，

徵引宏博，期與宋史學界前輩共商，並懇求教益。經我介紹，交由臺北新文豐出版公司出版。我之結識曹教授，是由已故的河南大學歷史系王雲海教授介紹的，既有鄉親雅故，又同治宋史，六年來有四次共同出席學術會議，長談忘倦，情誼甚篤，今者，家齊相託撰一序文，義不能辭，謹略述治史學之工作誠大不易，兼言及文字之契，敬請海內外博雅君子有以教之！

乙酉年冬至日豐縣**王德毅**謹識於台北寓廬

## 目 錄

宋史研究叢稿序	王德毅	1
一	唐宋驛傳制度變跡探略	1
二	唐宋地志所記「四至八到」爲道路里程考證	33
三	宋代急腳遞考	45
四	金字牌遞創設時間小考	55
五	宋代遞鋪種類考辨	59
六	宋代文書傳遞制度述論	63
七	關於南宋斥堠鋪、擺鋪的幾個問題	109
八	南宋對郵傳之整飭與更張述論 ——兼談朝廷與岳飛軍前詔奏往來問題	129
九	宋代關津管理制度初探	155
十	宋朝對邊塞進出境人員及貿易的管理	173
十一	運河與兩宋國計論略	193
十二	宋代南方陸路交通幹線沿革述考	205
十三	《參天台五臺山記》中所見的北宋乘轎風俗	223

## 2 目 錄

十四	宋代文化政策寬明之原因新探 .....	231
十五	「嘉祐之治」問題探論 .....	251
十六	「愛元祐」與「遵嘉祐」 ——對南宋政治指歸的一點考察 .....	271
十七	歐陽修私撰《新五代史》新論 .....	285
十八	歐陽修與佛教之關係一辨 .....	301
十九	宋代佛教的俗化 .....	307
二十	從宋、金國力對比看紹興和議的簽訂 .....	317
	徵引書目 .....	329
	後記 .....	337

## 一 唐宋驛傳制度變跡探略

驛傳制度是中國古代專門承擔接待過往官員、使節和郵遞文書的交通制度（元以後始稱驛站制度）。這一制度自殷商創立之後，歷經各代，不斷發展和完善，在古代政治生活中發揮著至為重要的作用。唐宋之際，是中國社會的大轉型時期，驛傳制度也發生了重大變化。史界對此制度之研究可謂是成果顯著，尤其是關於唐代驛傳制度之研究成果，自二十世紀三十年代以來，一直持續不斷。其中較有影響的有：（日）青山定雄《關於唐代的驛和郵》<sup>1</sup>、王冀青《唐前期西北地方用於交通的驛馬、傳馬和長行馬》<sup>2</sup>、魯才全《唐代的驛家和館家試釋》<sup>3</sup>、王宏治《關於唐初館驛制度的幾個問題》<sup>4</sup>（日）荒木正晴《唐代驛傳制度的構造及其運用》<sup>5</sup>、黃正建《唐代的「傳」與「遞」》<sup>6</sup>和李錦繡《唐前期傳制》<sup>7</sup>等。

---

1 《史學雜誌》五五卷第六、七冊。

2 《敦煌學輯刊》一九八六年第二期。

3 《魏晉南北朝隋唐史料》六，一九八四年。

4 《敦煌吐魯番文獻研究論集》三，北京大學出版社一九八六年版。

5 《吐魯番出土文物研究會會報》第七九一一八三號。

6 《中國史研究》一九九四年第四期。

7 《唐代制度史略論稿》第三三九至三五六頁，中國政法大學出版社一九九八年版。

關於宋代驛傳制度的研究成果，較唐代為少，主要有（日）青山定雄《唐宋時代的交通與地圖地志研究》<sup>8</sup>、（香港）趙效宣《宋代驛站制度》<sup>9</sup>和（日）眞上隆俊《關於南宋郵鋪的一點考察》<sup>10</sup>等。以上諸項成果都各有建樹，但他們研究唐宋驛傳制度，或限於一代及某一時段，或僅就驛傳制度之某一方面加以考察。至於由唐至宋驛傳制度變化如何，則很少有人論及。涉及到宋代驛傳制度之論著，有的雖也上溯到唐制，但終因未能究明唐宋之際驛傳制度之實質性變化，或對此研究不夠深入，故所論述多有舛誤。今筆者不揣淺陋，欲在前人研究的基礎上，從幾個主要方面，對中國古代驛傳制度由唐至宋變化之大勢及軌跡略作考察，以求教于方家。

## 一、從傳驛合一到驛遞分立

從傳驛合一到驛遞分立，是唐宋驛傳制度變化之大勢和突出特點。

驛傳是中國古代交通通信組織機構的總稱。漢代之前，傳驛的概念比較含混，其職能往往混而為一，漢代開始，「傳」和「驛」形成兩個不同的系統。漢代分別有傳制和驛制，傳包含傳車、傳舍和傳符之義，有關於傳置、馳傳、乘傳等一套完整的制度，其

---

8 （日）吉川弘文館一九六三年版。

9 （臺灣）聯經出版事業公司一九八三年版。

10 （日）《東洋學報》三四，一～四，一九五二。

職能主要是接待過往官員、使節，為他們提供食宿和交通工具；驛包含驛馬和驛舍之義，有乘驛傳信之制度，其主要職能是負責官方文書傳遞。漢以後，傳驛制度歷經變化，至唐代，又趨統一。

黃正建先生《唐代的「傳」與「遞」》與李錦繡女士《唐前期傳制》是近年研究唐代驛傳制度的兩篇力作。兩文雖非宏篇巨製，但多所發明，把對唐代驛傳制度之研究又大大向前推進一步。兩文所論內容各有側重，觀點有異有同。在談到唐代之「傳」時，黃文雲：「遍查唐代律令，我們沒有找到有關『傳制』的規定。在基本法律如《唐律》中，有關於『給驛馬驛子』的規定，也有關於『乘驛馬依驛路向前驛』的規定，但涉及到所謂的『傳』，只在有關牲畜管理的《廄庫律》中談到了『傳送馬驢』。再看作為行政法典的《唐六典》，其中有關於置驛的全套制度，包括驛的數量、間隔、管理、驛馬、驛丁、給券等，但關於『傳』除了有『傳驛』二字之外，沒有其他任何規定。因此我們有理由相信，那種支撐唐代交通體系的『傳制』是並不存在的。『傳驛』之『傳』不過是講『驛』所具有的職能中包括有『傳送』、『傳遞』罷了。」黃文雖否定唐代有傳制，但卻承認有「傳」，並認為唐代「傳」主要是指「使用傳送馬驢來進行傳送」，也認為在唐前期各州縣馬坊存在過有專供傳送之傳馬。李文晚出黃文四年，提出了與黃文不同的觀點，不僅認為《唐六典》卷三《戶部郎中員外郎條》、《唐律疏議》卷二六《雜律·應給傳送剩取條》以及《新唐書》卷四六《百官志·駕部郎中員外郎條》都有配給官員傳馬及車牛的規定，屬於傳制，而且徵引大量的吐魯番出土文獻資料，考證出西北地方還存在車坊，並指出車坊有牛，附有宿泊處館，且外坊為系飼傳

馬的馬坊。這些，可以說是漢代傳制的遺存。

對比兩文之論證與結論，我們可以發現，兩文對唐代傳制之論點並不存在實質性的衝突，之所以有一定的分歧，主要是對文獻記載的理解差異和對傳制的判定標準不同罷了。從兩文所引文獻資料以及兩文的論證，可以明確看出，唐代前期，不論是否存在獨立的「傳制」系統，但有「傳制」之遺留是無疑的。前述青山定雄和王冀青關於唐代驛傳制度之論述中也有類似觀點。從現有對唐代驛傳制度研究成果看，對驛制面貌的認識非常清晰，但對傳制面貌的認識則較為模糊，存在分歧，這主要是因為文獻資料對傳制的記述遠不如對驛制記述詳盡。揆之常理，假如唐前期傳制仍和驛制相對獨立而並存，那麼文獻記載應不會厚驛制而薄傳制。文獻之記載不清恰恰說明傳制進入唐代前期漸漸消亡之事實。傳之職能漸漸併入驛中，這一點為多數研究者所認可，前述黃、李二文在這方面觀點是一致的。

傳驛職能之所以趨向合一，直接原因是傳馬之缺乏。何以會出現傳馬的缺乏？這和人們對交通工具選擇的變化有密切關係。西漢傳驛之制並行時，傳內交通工具車馬並用，但乘車較乘馬為慢，後人患其不速，漸趨一概乘馬，<sup>11</sup> 東漢時則一度將傳車廢除。但到東晉時，因世風崇尚奢華，士族官僚追求舒適，又恢復傳車，而且改馬車為牛車。延至唐代，世風又為之一變，在禮制上，乘車逐漸被騎馬所取代，「貴賤所行，通鞍馬而已」。<sup>12</sup> 日常生活更

---

11 此據顧炎武考證，見《日知錄集釋》卷二九《驛》。

12 《舊唐書》卷四五《輿服志》。

是如此，官員出行皆趨馬廢車。這一趨勢，導致車從載人工具向物資運輸工具轉變，而原來專用之傳馬嚴重不足，「傳」之功能無法維持，官員出行不得不侵乘驛馬。正是因為乘傳人趨馬廢車並侵乘驛馬之現象普遍，纔有《唐律》、《新唐書》繼《大唐六典》之後對官員按官品給馬之新規定。<sup>13</sup>而唐朝政府也不得不對乘傳人侵乘驛馬之事實予以認可。於是唐玄宗開元十八年（730年）有勅曰：「如聞比來給傳使人，為無傳馬，還只乘驛，徒押傳遞，事頗勞煩。自今已後，應乘傳者宜給紙券。」<sup>14</sup>這一條勅文不僅指出由於傳馬的欠缺，乘傳之人都去利用驛馬之事實，而且說明朝廷對這一事實之認可，並命令以後乘傳者都給紙券，統一使用驛和驛馬，不再另有傳送馬驢的制度了。因而這一勅令可以看作唐代驛傳制度傳驛合一的標誌。傳驛合一後，原來的車馬坊漸漸湮滅或改作他用，乘傳、乘驛、乘駟皆指乘騎驛馬了。

傳驛合一後，雖然接待過往官員、使客之任務由驛來承擔，但驛卻不能完全滿足官員出行的一切需求。因驛原來以承擔文書傳遞為主要職能，而官員差出事有緩急，行程速度、路線不一，與文書傳遞之驛馬速度更是不同，又兼驛舍客房有限，無法作為官員出行的必宿之所，還需其他場所作為補充，這樣，原來附屬於車坊充車牛及傳送馬驢食宿之館，在車馬坊湮滅之後，便發展為獨立的交通機構，<sup>15</sup>與驛舍密切結合起來，並日益普及。因此，我們閱讀唐代文獻，看到開元末期以後有關「傳驛」的記載急劇

---

13 見李錦繡《唐前期傳制》。

14 《唐會要》卷六一《御史臺中·館驛》。

15 見李錦繡《唐前期傳制》。

減少，而有關「館驛」的記載大量增加。「館驛」取代「傳驛」成爲驛傳機構的總稱。於是乾元元年（758年），便有度支郎中第五琦充諸道館驛使，<sup>16</sup> 督察諸道館驛之事實。館驛使的出現標誌著傳驛合一後館驛體系的建立。因館本屬傳制，所以館驛的結合也是傳驛合一的結果。

傳驛合一的另一後果是，驛馬既供文書傳遞之用，又充官員差出乘騎，勢必造成兩者互相衝突，難以平衡。尤其是官員的過度騷擾嚴重影響到文書傳遞，正如前引開元十八年勅文所云：「徒押傳遞，事頗勞煩」。由於唐中後期政局之複雜化，公文傳遞也日益頻繁，驛在負責通信方面，越來越力不從心，於是一種新通信組織便應運而生，這就是「遞」。

「遞」在唐代既可用作動詞，也可用作名詞，其含義均與驛傳有關。作動詞爲「傳送」、「傳遞」、「郵遞」之義。如《唐會要》雲：「貞觀十九年，太宗親征遼，發定州，皇太子奏，請飛驛遞表起居，又請遞勅垂報」，「天寶十一載十一月五日，自今諸郡太守謝上表，並附驛遞進」，<sup>17</sup> 此爲由驛傳遞文書時用動詞「遞」字。

「遞」爲名詞，是傳之派生詞，指傳制中各類傳遞。《唐會要》〔開元七年〕七月一日勅云：「諸道按察使家口，往過宜給傳遞」，<sup>18</sup> 以及吐魯番出土文書中所言：「車馬糧遞」、「糧遞」、「踏遞」，<sup>19</sup>均爲

16 《唐會要》卷六一《御史臺中·館驛》。

17 《唐會要》卷六一《御史臺中·館驛》。

18 《唐會要》卷六一《御史臺中·館驛》。

19 參見荒木正晴《唐代驛傳制度的構造及其運用》，《吐魯番出土文物研究會會報》第二季度七九一一八三號。

此義。之後出現的「遞」組織之「遞」雖為名詞，但卻與傳制之「遞」意義不同。

「遞」作為一種傳送組織最早出現是開元初，河南尹李傑為陸運使時，從含嘉倉至太原倉，每隔四十里設置遞場，<sup>20</sup>用於運糧，但與文書傳遞無關。真正用於文書傳遞之「遞」是代宗朝劉晏任度支鹽鐵轉運使時設置的。劉晏為能及時掌握全國的經濟資訊，「自諸道巡院距京師，重價募疾足，置遞相望，四方物價之上下，雖極遠，不四五日知。故食貨之重輕，盡權在掌握。」<sup>21</sup>因「遞」之初設專門服務于度支系統，故稱度支遞。儘管如此，由於新置「遞」具有很高的工作效率，而驛卻越來越無法負擔繁重的公文傳遞，於是，一般文書逐漸改由「遞」來傳遞。唐穆宗時則明確下詔：「自今已後……除事關迫切，須遣專使外，其餘書詔文牒，一切分付度支入遞發遣。」<sup>22</sup>至此以後，驛之文書傳遞功能基本上轉移入「遞」。「遞」則取代驛而成為一種新的文書傳遞系統。<sup>23</sup>

「遞」成為獨立的傳遞系統後，其設於各地的傳遞之所則被稱作「遞鋪」。遞鋪之名越來越多地出現于唐末及五代文獻中，至宋則形成固定的制度。但遞鋪之名具體始於何時，卻因史料記載之缺乏而不清楚。唐代遞鋪之設，大概是二十里置一鋪，如《太平廣記》引《稽神錄》云：「初南中驛路，二十里置一遞鋪，驛吏

20 《通典》卷一〇《漕運》。

21 《舊唐書》卷一二三《劉晏傳》。

22 《全唐文》卷六七《優恤將士德音》。

23 此處參閱黃正建《唐代的「傳」與「遞」》。

持符牒，以次傳授。」<sup>24</sup>

遞鋪的出現，引起了中國驛傳制度又一次變革。先是在唐後期，驛之傳遞任務改由遞鋪承擔，接著遞鋪又在宋代剝奪了驛為官員、使節提供馬匹的職能（也許在宋之前已開始，但缺乏史料為證），發展成爲一個龐大的獨立而完善的傳遞系統，而驛則完全淪爲僅供公差人員食宿和領取出差補給之所，同館合併，與遞鋪分立，其建置狀況也與唐代不同。對此局面，我們可稱爲「驛遞分立」。因此我們可以說，唐宋時期中國驛傳制度經歷了從傳驛合一到驛遞分立兩次重大變革，前者開始于唐之前，而完成于唐，後者則開始于唐後期，而完成于宋。

## 二、宋代館驛與遞鋪之區別和聯繫

驛傳制度發展到宋代，變爲驛遞分立之勢。但史學界對此研究尚不夠深入，在談及宋代驛傳制度時多與唐制相混淆，儘管有少數學者意識到遞鋪與館驛不同，但具體區別與聯繫則不明確。故有必要對此問題略作考述。

館驛與遞鋪在宋代分立後，在建制和職能方面都有顯著的區別，分屬兩個交通管理系統。首先是設置範圍和里程不同。館驛只設於交通要道，即驛路之上；遞鋪不僅設于驛路，也遍佈沒有驛的地方。館驛之間的距離也大大超過遞鋪間的距離。

---

24 《太平廣記》卷二二〇。