

## 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<sup>①</sup>。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<sup>②</sup>。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<sup>③</sup>。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。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<sup>④</sup>。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<sup>⑤</sup>。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、笄并重<sup>⑥</sup>。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<sup>⑦</sup>。东汉时鲜卑出没频繁，人们仍冒被劫之险而走此路<sup>⑧</sup>。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<sup>⑩</sup>。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<sup>⑪</sup>。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<sup>⑫</sup>。

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<sup>⑬</sup>，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<sup>⑭</sup>。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时或取道于此<sup>⑮</sup>。由中原直接前往松辽平原地区则更是常行的要路<sup>⑯</sup>。

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”<sup>⑰</sup>，可见该道很少行走。古北口在十六国时称蠕蠕塞<sup>⑱</sup>，入蠕蠕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<sup>⑲</sup>。辽建国之初就多由此道南下，以后也一直是契丹兵南

出的要路<sup>⑭</sup>。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<sup>⑮</sup>。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<sup>⑯</sup>。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。辽西走廊地势平行，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，并非偶然现象<sup>⑰</sup>。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<sup>⑱</sup>。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<sup>⑲</sup>。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<sup>⑳</sup>，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。如慕容隗南伐石赵、北齐文宣帝北讨契丹都曾趁冬季地冻时机分兵出傍海道<sup>㉑</sup>。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<sup>②</sup>。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<sup>③</sup>。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<sup>④</sup>。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‘尽免径鸟道 止能通人 不可行马’<sup>⑤</sup>。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，其队伍“首尾相接，连营渐进”<sup>⑥</sup> 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<sup>⑦</sup>。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，为安抚民心特地奔赴柳城，为阵亡士卒行葬作祭<sup>⑧</sup>。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<sup>⑳</sup>。

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<sup>㉑</sup>。南宋许亢宗奉使金国走傍海道，从平州到辽泽约用十一天<sup>㉒</sup>。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<sup>㉓</sup>。

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<sup>㉔</sup>。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”<sup>㉕</sup>。所以曹操平定乌桓时先要“堑山堙谷”修治一番<sup>㉖</sup>。慕容隼伐赵也先槎山通道，以后又专门修凿，才仅可方轨<sup>㉗</sup>。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<sup>㉘</sup>。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<sup>④④</sup>。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<sup>④⑤</sup>。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<sup>④⑥</sup>。此后宋金使节往来，均取此道<sup>④⑦</sup>。经过有金一代的经营，终于完成了傍海道的开辟，辽西走廊展现出雏形。

## 二 南北交通的影响

上述诸路是联系东北与中原两区域的交通命脉，对两区域经济，首先是沿途附近地区经济产生了重要影响。

东北与中原之间的经济交往秦汉时已很密切<sup>④⑧</sup>。这时的主要途径自当为卢龙道。唐代卢龙道是“敕使慰赐”的路径<sup>④⑨</sup>。所谓慰赐，与各部族入贡一样，具有官方贸易性质。辽在古北口、松亭关、渝关三处设官征税，标志着东北与中原之间贸易的飞跃发展，表明这几条道路都已成为必经商路。当时每年在河北榷场上契丹卖给宋人的羊就达数万，马和骆驼等也是榷场上的常货。这些牲畜应大多来自塞外。南面出塞的货物更多，如得燕云十六州后海盐即已大量运出<sup>⑤①</sup>。

南北交往的不断增加，刺激道路所经地区经济迅速开发。西

汉辽东郡十八个辖县户数不足二十八万；辽西郡由于地处卢龙要道 所辖十四县就有三十五万多户<sup>⑤1</sup>。由于人口较多和地当要道，直接受中原文化影响，大凌河谷地不仅很早就有农耕经济，从东晋直到宋辽 还曾长期发展过蚕桑事业<sup>⑤2</sup> 这在东北各地是十分突出的现象。

古北道和傍海道的开通，更直接促成了沿途经济开发。辽开古北道后，为维持道路畅通，迁奚民定居各驿馆，给以田地维持生计 实际等于令其开荒<sup>⑤3</sup>。阿保机由古北道自幽蓟还师塞外，途中发现银铁矿 即令设置采冶<sup>⑤4</sup>。宋真宗年间王曾出使契丹时 已见有渤海人聚居的冶铁处，还有达百余户人、专门锻造兵器的聚落，沿途草庵板屋的居民点不断，也有了粗放农业<sup>⑤5</sup>。傍海道迄唐一直荒无人烟，宋辽以后随着交通增频，渐有人移居。辽沿此道置润、迁、来、隰四州 其中隰州之设纯以交通为契机。其原因是辽圣宗由此道迁其帐户去往信州，途中被大雪阻滞，于是把这些人就地安置了下来。以后还在此设置了盐场<sup>⑤6</sup>。金时这四州 均属金瑞州域内）户数已近两万，锦州户数近四万<sup>⑤7</sup>，隰州附近仍置有盐场<sup>⑤8</sup>。辽道宗年间中京、南京等地大饥 锦州海边的海云寺进 济民钱 竟达千万<sup>⑤9</sup>。可见，交通的开辟促使经济迅速发展起来。

贸易要有物资集散、交换场所来实现。这种场所有临时性的榷场 如古北口榷场 但更重要的是城市。蓟城 今北京前身 就是缩毂卢龙道的经济都会。蓟城正当从东北南下太行山东大道的转折之处 很早即为重要城市。战国秦汉时乌桓、夫余、秽貉、朝鲜等东北各族都通过蓟城和中原交易<sup>⑥0</sup>。辽金以蓟城为南京，在城北置市“陆海百货 萃于其中”<sup>⑥1</sup>。可见其经济之繁荣和对东北贸易的重要性。需要指出，由前述东北与中原交通的发展过程可知蓟城最初产生的交通背景应为卢龙道，而不会是古北道和傍海道。但后来的古北道和傍海道也均经此南下，所以蓟城始终保持着经

济繁荣。由于蓟城是去往东北各路的起点，所以在政治、军事上也是历代经营东北的桥头堡。从秦始皇巡视蓟城、汉武帝设置护乌桓校尉<sup>⑤</sup>到隋唐东征以此为基地都表明了蓟城的重要性。

与蓟城隔山相对的另一都会是卢龙道上的柳城。柳城始设于西汉为辽西郡西部都尉治所，最初即为军事要地<sup>⑥</sup>。东晋以后柳城位置有所移动。汉魏柳城在后来的柳城（今朝阳市）之南，大凌河东岸。当时的卢龙道也由平冈而东，渡过大凌河沿东岸北上。晋咸康七年前燕慕容皝为控制卢龙道，南下中原，由近海的棘城迁都到汉柳城以北的大凌河西岸。柳城直接控制着卢龙道，又有大凌河谷的经济为基础，前燕很快就南下中原，灭掉后赵。以后北燕又在此割据，经济上仍是一方中心。北燕亡时，火焚宫殿，经旬不熄<sup>⑦</sup>，可见其规模之大。柳城的政治地位更加重要，中原王朝当力量足以越过燕山经营东北时，无不以其为据点。以唐为例，当时东北有室韦、靺鞨、高丽、契丹、奚等族，唐分别设室韦、黑水、渤海、松漠、饶乐等都督府和安东都护府进行羁縻性管理，整个东北唯大凌河流域的营州柳城郡在唐朝直接管理下。对东北的管理，大多要通过柳城的平卢节度使行使<sup>⑧</sup>。唐后期营州陷于契丹，就阻断了唐朝与东北其他部族的陆路联系，契丹亦即因之得以征服各部族。柳城失陷，打开了进入中原的大门，成为此后契丹、女真、蒙古相继南下的先声。

辽以后古北道开通，柳城地位有所下降。辽中京大定府（今宁城县附近）代之兴起。辽中京在老哈河上游西岸，不仅处于中原北去辽上京临潢府的路上，而且有古北、松亭、卢龙两路南下中原，向东沿大凌河谷的卢龙道又可去往辽河流域，因而迅速兴起。辽初中京即已有市<sup>⑨</sup>，《乘轺录》记载辽中京有内外两城，幅员三十里，城中居民列廛肆于道旁庑下。在原来牛羊刍牧的土地上，这确是十分显著的发展。

控制道路对军事具有直接意义。西汉时匈奴经常袭扰辽西郡和右北平郡，汉武帝起用李广为右北平太守，镇扼卢龙道上重镇平冈后，阻止了匈奴南下，并为以后由此出击匈奴奠定了基础<sup>⑦</sup>。在燕山两侧的军事争执中，为掌握稳固的军事主动，双方都力图据有整个燕山通道。汉击匈奴如此，隋唐征高丽亦然。契丹南下第一步是占据燕云十六州，控制南下之路；女真也是先取平州，掌握傍海道。卢龙道和古北道都形如一线，崎岖艰危；傍海道平坦，也山耸海峙，又迟迟未能畅行。不控制整个道路，极易遭到阻截。如曹操伐乌桓即自称侥幸得免于危路<sup>⑧</sup>，慕容隼伐后赵也担忧受到伏击，慕容皝就曾在山道设伏，击溃石虎军队<sup>⑨</sup>。

后方的给养运输也与战争胜负密切相关。隋唐东征都要先输粮于营州以东，预作准备<sup>⑩</sup>。若非据有道路北端的营州，这是根本不可能的。宋辽相争时，宋将曹彬等曾兵入涿州，威胁辽平州，平州缺乏军备，只好急忙从显州（今北镇县）经傍海道调取补充<sup>⑪</sup>。可见控制这些通道对于防守同样重要。

纵观宋金以前东北与中原之间交通的发展历程，可以看出，东北与中原之间的交通是随着东北地区开发的加深而逐步趋于发达的。两大区域间交通的发展又直接影响着这两个区域之间的政治、经济、军事联系。

## 附一 临渝关考辨

临渝关又称临闾关、渝关、榆关、榆林关等。明清以来对其位置所在即有歧议。《明一统志》认为山海关是明初徐达于抚宁县东二十里处，即今抚宁县榆关镇，移到今处的，其原址即临渝关；《清一统志》及《读史方舆纪要》则认为山海关即隋唐临渝关故址。今或有两从之者<sup>⑫</sup>。实际上临渝关与今山海关无涉，应在今榆关镇。

其一，《清一统志》与《读史方舆纪要》的结论是据《通典》所记

临渝关至卢龙间里至推算出来的，而《通典》并无临渝关与附近设置之间明确的相对位置。《通典》固然是研究唐代地理的重要依据，但其记载简略，个别里至与实际有所出入不无可能。《明一统志》成书距所谓徐达移关不及百年，徐达为明初显宦，误记的可能很小。明万历时仕官北京的蒋一葵谙熟燕山边关状况，也称有徐达移关事<sup>⑦</sup>，可证徐达确曾移关。

其二，《清一统志》及《读史方輿纪要》都认为今榆关镇处是辽金时因渝关为腹里之地，关塞湮废，因袭榆关旧名而设的驿所。此说亦欠妥。辽时尚在此设官征税<sup>⑧</sup>，渝关仍有作用。况且若渝关果然在山人海处，辽时其地设有迁州，因袭关名的自当为迁州，决不会中间又隔着润州把关名西移到六十里之外去。

其三，渝关在今山海关以西，宋人有明确记载。许亢宗出使金国时曾于此登高瞩望山川形势，感叹天置此关以限南北<sup>⑨</sup>，足证辽金渝关决非仅为驿递之所。

其四，有关历史事件也表明临渝关在今榆关镇。如契丹李尽忠反唐先后与唐军战于东、西硖石<sup>⑩</sup>，金天辅七年南京留守张觉据平州归宋，金将阁母自锦州前去征讨，战于兔耳山<sup>⑪</sup>。兔耳山与东、西硖石均在今榆关镇附近<sup>⑫</sup>。欧阳修谓榆关北有兔耳，唐时置东、西硖石等戍以扼契丹<sup>⑬</sup>，可见临渝关决不可能在今山海关处，而应在今榆关镇。从地理形势上看，今榆关镇是傍海道上仅次于山海关的扼要之处，而当时其外侧荒无人烟、瘠鹵相望；加之隋唐时此地山林尚且茂密，可以作为屏障<sup>⑭</sup>。在此置关也是十分自然的。

## 附二都山位置考

都山 又称马都山、乌都山等 始见于唐代。现在一般都认为唐代都山的位置是在今河北省迁安县以北、滦河的两条支流青龙

河与瀑河之间，即今都山之所在<sup>④</sup>。《旧唐书》卷一〇三《郭英杰传》记开元二十一年幽州副总管郭英杰“率精骑万人及降奚之众以讨契丹，屯兵于榆关之外，契丹首领可突于引突厥之众拒战于都山之下”英杰战死。榆关即今山海关的前身，胡三省云“榆当作渝，此渝关在营、平之间，古所谓临渝之险者也”<sup>⑤</sup>，当是。由郭英杰事可知渝关与都山是在同一条通道上的。渝关在今河北抚宁榆关镇，近海。如果都山位置确如现今一般人所指认的那样在今河北迁安北，那么唐时出渝关去往东北的道路就要与后来沿海滨辽西走廊出入山海关的道路大为不同，即出渝关后要向西北转入险厄崎岖的燕山山地。这样一条交通路线显然是颇为令人费解的。据《元一统志》所记都山在惠州东南 200 里<sup>⑥</sup>。从今图上量之，惠州至今所谓“都山”不及 100 里。出入很大。再进一步看都山的地理形势。清嘉庆《一统志》及光绪《永平府志》俱云都山“其水中分，东归渝，西入滦”。这一带的渝水有两条。一条是指白狼水上游，即今大凌河；别一条是指渝关附近的渝河。故且不论是指哪一条，都与今所谓“都山”位置不合。因为今都山东西两侧分别是滦河的两条支流青龙河和瀑河。从地图上看，今辽宁建昌县南面的大青山正当滦河与大凌河分水处，同时也是滦河与沿海各小河（包括渝关附近的渝河）的分水岭，并且其西北距元惠州约 200 里，与《元一统志》所载都山里至相合，应当就是唐代的都山。其山东坡下即今辽西走廊，郭英杰出渝关、赴都山，走的应当就是傍海一道。唐开元年间渤海王大武艺发兵袭唐，亦曾“出海滨，至马都山”<sup>⑦</sup>。可以证明都山确是在滨海大道上。

<sup>④</sup> 《国语·鲁语下》。《左传》昭公九年。

<sup>⑤</sup> 《三国志·魏志》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（参阅稻叶岩吉主编《满洲历史地理》第一卷）

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。

佟柱臣《东北原始文化的分布与分期》载《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》载《考古学报》1979年第4期。

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》。

- ⑥ 《史记》卷四六《齐太公世家》。《管子·小匡》。
- ⑦ 《吕氏春秋·有始览》。
- ⑧ 《汉书》卷二八《地理志》下。
- ⑨ 《后汉书》卷八一《赵苞传》。
- ⑩ 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。
- ⑪ 《通鉴》卷九八。
- ⑫ 《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“九崢之名”。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。
- ⑬ 《辽史》卷一一《圣宗本纪》。路振《乘轺录》。
- ⑭ 《辽史》卷三四《兵卫志》。
- ⑮ 《武经总要》前集卷二二《北番地理》。
- ⑯ 《太平寰宇记》卷七一营州柳城县。
- ⑰ 《晋书》卷一〇九《慕容皝载记》。
- ⑱ 参阅稻叶岩吉主编《满洲历史地理》第一卷。
- ⑲ 《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。
- ⑳ 《辽史》卷一《太祖本纪》、卷四《太宗本纪》下。
- ㉑ 《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》。

- ⑳ 路振《乘轺录》。
- ㉑ 《三国志》卷一《魏书·田畴传》。
- ㉒ 《汉书》卷二八《地理志》下。
- ㉓ 《后汉书》卷八一《赵苞传》。
- ㉔ 参阅林汀水《辽河平原的沼泽》载《厦门大学学报》1980年第4期。
- ㉕ 《通鉴》卷九八《北齐书》卷四《文宣帝纪》。
- ㉖ 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。
- ㉗ 《通鉴》卷一七八、卷一八二、卷一九八。《新唐书》卷八四《李密传》。
- ㉘ 见稻叶岩吉主编《满洲历史地理》第一卷。
- ㉙ 《大金国志》卷四〇许亢宗《奉使行程录》。
- ㉚ 《通鉴》卷一八一。
- ㉛ 金毓黻《东北通史》上编。
- ㉜ 《通鉴》卷一九八。
- ㉝ 《新唐书》卷二一八《契丹传》。
- ㉞ 《通鉴》卷一九七。《新唐书》卷二《太宗纪》。《册府元龟》卷一七《亲征》。
- ㉟ 许亢宗《奉使行程录》。
- ㊱ 《通鉴》卷一九八。
- ㊲ 《隋书》卷七六《虞绰传》。《太平广记》卷四六三《瑞鸟》条。
- ㊳ 《水经·濡水注》。
- ㊴ 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》。
- ㊵ 《水经·濡水注》。
- ㊶ 《旧唐书》卷一九九下《契丹传》。
- ㊷ 《新五代史》卷一七《晋家人传》。
- ㊸ 《辽史》卷三九《地理志》。
- ㊹ 《金史》卷三《太宗本纪》。
- ㊺ 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《金虎图经》。赵彦卫《云麓漫抄》卷八《御寨行程》。
- ㊻ 《史记》卷一二九《货殖列传》。
- ㊼ 《新唐书》卷四三《地理志》七下。
- ㊽ 《辽史》卷五九《食货志》上。《宋史》卷一八六《食货志》下一八。
- ㊾ 《汉书》卷二八《地理志》下。
- ㊿ 《晋书》卷一〇八《慕容廆载记》卷一二四《慕容宝载记》卷一二五《冯跋载记》。路振《乘轺录》。参阅史念海师《黄河流域蚕桑事业盛衰的变迁》见《河山集》初集。
- ① 路振《乘轺录》。
- ② 《辽史》卷六〇《食货志》下。
- ③ 《王沂公行程录》。
- ④ 《辽史》卷三九《地理志》三。

- ⑤7 《金史》卷二四《地理志》。
- ⑤8 许亢宗《奉使行程录》。
- ⑤9 《辽史》卷二五《道宗本纪》。
- ⑥0 《史记》卷一二九《货殖列传》。
- ⑥1 《辽史》卷六〇《食货志》下。许亢宗《奉使行程录》。
- ⑥2 《太平御览》卷二四二引《汉官仪》。
- ⑥3 《汉书》卷二八《地理志》下。
- ⑥4 《通鉴》卷一二三。
- ⑥5 《旧唐书》卷三八《地理志》总序。《新唐书》卷六六《方镇表》幽州开元二十八年下。卷四三下《地理志》。
- ⑥6 《辽史》卷六〇《食货志》下。
- ⑥7 《史记》卷一〇九《李将军列传》。
- ⑥8 《三国志》卷一《魏书·武帝纪》裴松之注。
- ⑥9 《晋书》卷一〇九《慕容皝载记》。
- ⑦0 《通鉴》卷一八一。《新唐书》卷一四五《高丽传》。《册府元龟》卷四九八《漕运》。
- ⑦1 《辽史》卷一一《圣宗本纪》。
- ⑦2 《辞海》(1979年版第978页渝关条。同条又云渝关筑于隋开皇三年,所据当为《隋书》卷一《高祖纪》上开皇三年三月癸亥城榆关条。然而此榆关并非临渝关而当为榆林郡之榆关见《隋书》卷二九《地理志》上卷五三《贺娄子干传》。稻叶岩吉主编《满洲历史地理》第一卷对此早有详辨。
- ⑦3 蒋一葵《长安客话》卷七《边镇杂记》。
- ⑦4 《辽史》卷一一《圣宗本纪》。
- ⑦5 许亢宗《奉使行程录》。
- ⑦6 《新唐书》卷二一八《契丹传》。
- ⑦7 《金史》卷一三三《张觉传》。
- ⑦8 《嘉庆重修一统志》卷一八直隶永平府山川。《读史方輿纪要》卷一七直隶永平府。
- ⑦9 《新五代史》卷七二《四夷附录》。
- ⑧0 《新唐书》卷一九二《贾循传》。
- ⑧1 见稻叶岩吉主编《满洲历史地理》第1卷 谭其骧主编《中国历史地图集》第5册唐河北道南部图。
- ⑧2 见《通鉴》卷二一三胡注。
- ⑧3 赵万里辑本 卷二 辽阳行省大宁路山川。
- ⑧4 《韩昌黎全集》卷二六《乌氏庙碑铭》。

(原载《陕西师大学报》1984年第2期。其中附二

《都山位置考》原载《中国历史地理论丛》1989 年第 3 辑，  
因与本文密切相关 补附于此。)

## 崤山古道琐证

崤山古道是我国古代沟通长安、洛阳两大都邑的东西干道上最为崎岖的一段，其险厄素与函谷并称，而崤山之险实际上较函谷更甚。《淮南子·地形训》列当时天下九塞 函谷不预其间 但与崤山有关的却列有崤坂塞。崤山道为世所重，于此可见。近年来，海内外一些学者对崤山古道的路径及其变迁作了许多研究，或广采博搜 勾沉稽隐 或不避风尘 出入山川 相继发表论著 揭示了这条通道的历史面貌，读后令人景慕不已。唯尚有若干问题，或有言犹未尽之憾。因试为补论，求正于方家。

### 一 东西二崤与南北二陵

王文楚先生在论述崤山古道的路径变迁时提到东西二崤说：

崤山有二，北为东崤，南为西崤，南北二崤都有隘路。……今陕县东硖石镇一带为东崤，隘路盘曲如羊肠，两旁峭壁耸峙，是潼关以东最险之路，其西段陆路沿今青龙涧河支流交口河河谷 东段陆路沿谷水 今涧河 河谷而东至洛阳 今陕县东南雁翎关一带为西崤，隘路也很险峻，沿今青龙涧河支流雁翎关河、洛河支流永昌河谷道而行 复循洛河东至洛阳。

按照王文楚先生的看法，这里所说的两条道路也就是所谓“东崤北路和西崤南路”同时 从王文中还可以得出这样一个结论 东崤 = 北崤 西崤 = 南崤。在这两点上，胡德经先生就是带着与王文楚先生相同的看法 在文章中直接绘出“南崤”和“北崤”分别标注在崤