

封闭与开放:徽州古代陆路交通发展历程 及空间分布特征

张亮

(安徽建筑大学马克思主义学院,安徽 合肥 230601)

摘要:一般意义上认为,徽州地区交通以水路为主,陆路为辅。但通过地方史志和现存古道遗迹研究发现,陆路交通在徽州古代交通体系中比重较大,它不仅是徽州物质文明形成的基础,也是徽州文化形成、发展、传播的重要途径。从时间上看,徽州陆路交通起源早,先秦至隋时期是陆路交通的开创期,唐宋时期是徽州陆路交通干线网的形成期,南宋至明清时期陆路交通设施进入完善期;在空间分布上,徽州陆路交通网以徽州府歙县为中心,构成放射形的路网布局,徽州东部、北部线路较多;东南、西南以水运为主。徽州交通的这些特征既体现了行政区划和经济地理的特点,又是自然地理的反映。由于水、陆交通的逐步完善,“山”的封闭与“道路”的开放共同铸就了徽州独具特色的地域文化和灿烂的商业文明。

关键词:徽州;陆路交通;历程;空间分布;特征

中图分类号:K 901.9

文献标识码:A

文章编号:1000-260X(2016)06-0011-07

徽州境内山峦起伏,道路崎岖,不便车旅。从地形地貌看,该区域是一个山多地少的地区。“新安为郡,在万山间……大山之所落,深谷之所穷”^{[1](P62)},“东有鄣山之固,西有浙岭之塞,南有江滩之险,北有黄山之扼,即山为城因溪为隍。”^[2]徽州多山,且多高山,“其境高山,60%以上平均海拔在1300米以上;30%以上平均海拔在1100米以上”^[3]。黄山、天目、五龙、白际四大山脉将徽州地区围合成一个相对封闭的区域,山脉成了徽州地区一道自然的屏障。如何从封闭的环境中突围?发达的江河水系——新安江、阊江及其支流如同血液一般把徽州与外界紧密联系起来,是徽州人走出去的重要通道。但除了水路运输外,陆路交通在徽州民众的日常交往以及徽商的贸易中扮演着重要角色。本文拟对徽州古代陆路交通作一长时段的考察,并对徽州陆路交通分布及水、陆

交通的关系作一定探讨。

一、徽州地区古代陆路交通发展历程

徽州古代陆路交通的开发起自三国,唐宋时期陆路交通网形成,南宋至明清时期得以完善。与徽州发达的水运体系相比较,徽州古代陆路交通多为翻山越岭的羊肠小道,“因其与兽蹄鸟迹相交,故称为鸟道”^{[4](P225)}。

(一)先秦至隋徽州陆路交通的开发

先秦时期徽州属扬州的范围之内,《尚书·禹贡》载:“淮海惟扬州。筱簋既敷,厥草惟夭,厥木惟乔。……岛夷卉服。……沿于江、海,达于淮、泗。”徽州之域草木茂盛,土地潮湿,生产力低下,运输主要依赖

收稿日期:2016-07-10

基金项目:安徽省教育厅人文社科重点项目“商业、聚落、城镇与明清徽州交通的互动——明清徽州交通历史地理研究”(SK2016A0242);安徽省哲学社科规划资助项目“文化线路视角下的徽州古道研究”(AHSKQ2014D64)

作者简介:张亮,历史学博士,安徽建筑大学讲师,主要从事文化遗产、中国区域与城市发展史研究。

水运。先秦时期的道路遗迹现几无考证,但从考古学文化类型上我们可以推断出早期的徽州与钱塘江流域的交往要多于与中原的交往,徽州早期的陆路交通开发(隋朝以前)也以徽州南部山脉和东部山脉的林间小道为主。

在皖南地区出现的土墩墓葬制属吴越文化类型,与中原的墓葬形式有明显差异。皖南土墩墓的发现最早可追溯到1959年屯溪西郊奕棋村附近发现的几座土墩墓,出土文物大多具备吴越文化的内涵,应属于当时生活在这里的古越族。新安江流域的屯溪土墩墓,“墓底铺以鹅卵石石床的葬俗,出土的几何印纹陶、原始青瓷器特点接近于邻近的浙江义乌、东阳、江山、衢州、武义、淳安等地的土墩墓。”^{[9](P95)}“屯溪出土的原始青瓷的一些种类与浙江衢州已出土的器物,如豆、罐、盂、尊、碟、钵、碗、盃(壶),无论在器形、胎、釉方面,抑或是在制作方法上,甚至是纹饰、刻划符号方面,均如出一辙,这证明两地区联系的密切性。”^[9]又如皖南出现的造型独特的五柱器,“与中原同类器迥然有异,但在皖南邻近的浙江长兴、江苏丹阳等地都有发现,其江南地方性不言而喻”;“出土的铜蚌镰与太湖流域及邻近的江南地区良渚文化遗址中常见的半月形有孔石镰和石刀,在型制上也可寻得演化的踪迹。”^{[9](P94)}

上述这些情况表明,在先秦时期古徽州与江浙联系较为紧密,道路通行应客观存在。一方面,徽州的水系主要是流向江浙,地理距离较近;另一方面就山脉的高度而言,徽州想突破北部的黄山山脉要难于东部和南部,“天目之巔”仅及“黄山之趾”。在行政管辖上,徽州地区早期也偏向于江浙的管辖,秦时置黟(黟)、歙二县属会稽郡,治吴(今苏州),“黟”、“歙”二字来源于古越语地名的发音。秦时分会稽郡西部地区设鄣郡,治故鄣县(今浙江安吉),辖现在浙江北部、安徽南部、江苏西南各一部,古徽州地区的上级行政辖区驻地均在江浙。

《歙县志》载,“三国贺齐,出守新都,始凿连岭,以通江浙。”^{[9](P225)}徽州的山越居民“依阻山险,不纳王租”,影响了东吴政权在这一地区统治,于是汉建安十三年(公元208年),孙权派吴将贺齐领兵镇压山越居民的叛乱。由于山越居民深居高山之中,“林历山四面壁立,高数十丈,径路危狭,不容刀楯,贼临高下石,不可得攻”,“齐身出周行,观视形便,阴募轻捷士,为作铁弋,密於隐险贼所不备处,以弋拓堑为缘道,夜令潜上,乃多县布以援下人,得上百数人,四面流布,俱鸣鼓角,齐勒兵待之。”^[10]山越叛乱

被平定。同年,孙权析歙县东部地区为始新县,南为新定县,西为黎阳、休阳县(今休宁县),加原置黟、歙二县,建新都郡,令贺齐为新都太守,郡治始新(今浙江淳安县)。贺齐因战争需要在林历山的连岭“以弋拓堑为缘道”,加强徽州与浙江之间的陆路联系,对这样的陆路交通不宜估计过高,但它加速了徽浙之间陆路交通的进程,特别是随着行政区划的完善,三国后的新都郡、新安郡将皖南、浙北这一自然地理单元纳入统一行政区划,郡治仍治淳安,对两地的交流起到了至关重要的作用。

(二)唐宋时期徽州陆路交通网的形成

隋唐时徽州郡治由浙江移置古徽州境内,唐中期以后稳定了“一府六县”的行政建制和管辖范围,在陆路交通方面继续加强与浙江的联系。“今兹趋行在所者,舟行六百三十里,陆行则南出历昌化、于潜、临安、余杭为三百六十里。其四出八达之道”^{[11](P23)}。“自睦州青溪县界至歙州,路皆鸟道萦纡,两旁峭壁,仅通单车”^{[11](P320)},说明自唐宋以来,从浙江淳安至徽州之间的陆路交通延续了三国时“山间小道”的交通状况,但道路的数量增多,且具备了“通单车”的条件。五代时在浙徽之间设立了昱岭关,“置关于此,盖三郡之要会也”^{[12](P3750)},昱岭关一线的陆路交通是杭徽之间重要的交通要道,“但道贯通熙攘来往,巍名耸立震烁古今”。

此一时期,陆路交通的一个变化在于开发了通往皖江流域和鄱阳湖流域的陆路交通线。隋时汪华保境安民期间打通了箬岭的交通,“(箬岭)在府北八十里,黄山之东。上多箬竹。隋末汪华起兵时开岭路达太平县。今为通衢”^{[13](P1367)},是徽州地区通往宁国、芜湖、青阳等地的重要通道,“此其道往往不过都历邑者,商旅之所以为径易也。”^{[14](P23)}唐元和年间(公元806~820年),徽州与江西的联系得到了进一步加强,在祁门县西40里的武陵岭,为徽州至江西饶州的交通要冲,“始时道险隘,扞萝葛乃得上”^{[15](P123)},限制了两地的交往,“唐元和中令路旻凿石为盘道,至今利之”^{[16](P123)}。

陆路交通的另一变化在于官府加强了对陆路交通的管理,《新安志》中有多处驿路、驿站的记载。“(歙县)驿路东出绩溪,由宁国、宣城、南陵、青阳贵池至池州凡七百里,小路北踰箬岭,经太平、石埭、青阳界径至池州,纔三百七十五里”^{[17](P82)}。休宁至婺源间的陆路交通取道主要有二,一自婺源五岭,一自浙岭,“自芙蓉以下皆中通驿路,接休宁之新岭,凡号

五岭,县走郡之道也。”^{[1](P139)}绩溪至宁国、旌德间亦有多条“官道”:丛龙山位于县东北,“其山四合,中有官道,趋宁国县亦与宁国分界,立栅于此”^{[1](P154)},是古时徽宁之间重要的关隘;郎山在东北十五里,“下有郎溪驿路,在焉两傍有石道,长数百步”^{[1](P155)};徽岭,在西北十里,“高四百五十仞,周三十里,旧名大尖山,其上为官道,走旌德道也”^{[1](P155)}。

通过上述描述,徽州对外的陆路交通体系至迟在北宋时已基本形成,以徽州府为中心,徽饶、徽池、徽开、徽杭、徽泾、徽宁、徽青、徽昌等陆路体系基本构建,形成了“四出八达”之道,包括驿路体系和山间小路。从歙县出发东有昱岭,北有箬岭;从绩溪出境有丛山关、郎山、徽岭可出境之东、之北;从黟县、祁门武陵岭可至江西浮梁境。从路线走向看,出四境的陆路线路四境均有分布,北部线路稍多,这与当时政治中心(唐时长安、宋时开封)长居北方有较大关系。另外,徽州南迁世族与迁居地仍存在着千丝万缕的联系,特别是到北宋时期,随着迁居人口的增多和人口自然繁衍的惯性作用,到宋时徽州人口压力日益突出,为了生计,不得不外出谋生或迁居他郡。《新安志》称徽州“力作重迁,犹愈于他郡,比年多徙舒、池、无为界中”^{[1](P16)},而徽州富饶的特产资源,特别是茶、纸、砚、墨等产品在国内有广阔的销售市场,这为明清时期徽商的兴起提供了物质基础;反过来,大量的产品输出又刺激了交通的发展。

(三)南宋至清时期徽州陆路交通的完善

江南在唐以后迅速发展,明清时期成为全国经济发展的中心。徽州作为江南的腹地,成为江南物资的直接供应地,特别是南宋王朝定都临安(杭州),改变了政治中心长居北方的格局,徽州成为京辅之郡。徽州的优势在于:一是由于山多林多,具有丰富的林木资源;二是地理上的绝对优势,与杭州毗邻,至杭州府昌化仅60公里,至浙江淳安县仅55公里;三是便利的水运交通体系可将物资直接运往都城杭州,且多顺流而下,这对于笨重的木材运输具有极大便利。因此,“无论在水路或陆路运输方面,徽州专区与杭州的联系都较方便。徽州专区在经济上与杭州的关系比与芜湖的关系更为密切。”^{[1](P28)}随着经济中心南移和都城建设及巨大的城市消费,徽商负贩四方,牵车服贾,作为一个群体徽商开始登上历史舞台。

随着徽商的崛起,大量资金流入徽州地区,出于多种原因,徽商及民众积极投身社会公益事业,富者捐资,贫者出力。根据《绩溪县志》的不完全统计,仅

绩溪一县,明清时期徽州民间商民捐资修路就达到了40余次^{[1](P310-313)}。部分徽商毕生致力于徽州的社会公益事业,甚至这一代未完成的道路桥梁建设交由下一代继续完成。徽商胡学汤(1872~1944),为邑人胡良祥之子,遵父临终嘱咐和母意愿,以其经商与劝募所得,经营7载,修成竹岭山道30华里,筑路面石梯1.7万余级^{[1](P886)}。在祁门大洪岭山路两旁的石刻上,发现了近十通关于徽州黟县、祁门、歙县和休宁商人捐资修路的芳名录,甚至远自安庆府潜山、怀宁、太湖和望江等地的商号亦参与了捐助修路的义举^[1]。婺源人汪光球,“慷慨尚义,村外数里有大东岭,高峻崎岖,球捐银数百两,邀族中同志,造成石勘,并岭底石路数百丈,以利行人。”^{[1](P72)}

南宋至明清时期徽州商民进一步开辟了新的陆路交通线。“经商贾捐资,陆续修筑,有东至苏杭,西抵四川,南到闽广,北达两京的商运路线。”^{[1](P225)}其中沿海城市广州与内地联系的两条主要交通线都与徽州保持着密切联系,“(1)越大庾岭由水路经赣江、鄱阳湖、长江至南京、扬州;(2)越大庾岭由陆路经浮梁、祁门、歙县至南京、扬州。”^{[1](P23)}徽州处于南京通往广州的陆上交通要道上,水路亦可行经江达鄱阳湖。在对徽州出境陆路交通的开拓上,最为典型的一是逍遥岩山道,二是大洪岭山道。前者位于绩溪县,为徽州去往杭州的捷径。经过宋元时期绅商的捐资修缮,徽州民众在逍遥岩悬崖绝壁上开辟了新路,大大缩短了绩溪与杭州的行程,“自绩溪赴杭州,走逍遥岩山道比绕道歙县近60公里。”^[13]大洪岭山道修建于明万历年间,郑孀妇捐金修筑,清道光年间祁、黟两县士绅劝捐重修,历时六载,绵延25公里,是古徽州通往省会安庆的必经之路,“往来商贾,络绎不绝”,故有“省会通衢”之称。

在陆路交通的路面形态上,明清时期发生了显著变化,由过去的林间小道和山间小路向石板路转变,徽州现存的道路遗迹多为石板、石条铺设。路面宽度1~3米不等,石材以青石、麻石为主,部分路面有护栏、护坡、石挡等设施。清嘉庆年间程国光在隋唐箬岭古道的基础上,铺砌石条,甚至不惜巨资从浙江购入青白石,“自诸生时,已立志修岭上下道,然力不及也。后五举不售,遂儒而兼贾。生计稍裕,即决意为之荆莽凿石,铲峰填壑,危者夷之,狭者阔之,几及百里。以歙石易泐,本山石不足,复自新安江载浙石青白坚久者补之。”^[14]除了道路外,道路沿线还增设众多的路亭、关隘,保障道路的顺畅。“在徽州黟县的乡村道路旁,以及偏僻山岭路间,通常都建有茶

亭、茶庵,设有专人提供茶水,为商旅行人解渴歇息给予方便。”^[15]

明清时期陆路经商贾捐资,百姓出力,陆续铺砌石板,路况日臻改善。明万历《歙志》载:“古道出人谷间,无跬步夷旷,险绝处高则架木为栈,低则垒石为塘(路)。”^[16](P225)如果说唐宋时期完成了徽州出境路线设计,到明清时期则对原有道路基础设施进行了完善,对改善徽州陆路交通难行的状况起到一定的作用。这也是明清徽州陆路交通发展的最主要表现。

二、徽州陆路交通的空间分布

(一)明清时期徽州商书中对陆路交通的描述

徽州商书中《一统路程图记》和《士商类要》是两部较为典型的路程指引类地理著作。《一统路程图记》作者黄汴本人即为商人,对当时徽州的商路有亲身体会,因此其所列商路较为可信。《士商类要》是明天启六年(1626年)文林阁唐锦池刻印的士商用书。作者程春宇也为徽州人,他辑录的一百条水路、陆路路引,可与《一统路程图记》相互补充,彼此验证。

表1 《一统路程图记》中明清时期徽州地区商路统计^[16](P273-278)

序号	线路的起始点	进、出路	类型
1	江西由休宁县至浙江水路	进路	水路
2	祁门县至湖口水路	出路	水路
3	饶州府婺源水、陆路	进路	水、陆路
4	苏州府由广德至徽州府水、陆路	进路	水、陆路
5	休宁县至杭州府水路	出路	水路
6	杭州府至休宁县齐云山路	进路	陆路
7	仪真县由宁国府至徽州府水、陆路	进路	水、陆路
8	徽州府至崇安县路	出路	陆路
9	徽州府至湖广城路	出路	陆路
10	黟县至南京路	出路	陆路
11	休宁县至南京路	出路	陆路
12	徽州府至婺源路	境内区间路线	陆路
13	弋阳县至休宁县路	进路	陆路
14	芜湖县至徽州府路	进路	陆路
15	饶州府由景德镇至休宁县水、陆路	进路	水、陆路

表2 《士商类要》中明清时期徽州地区商路统计^[17]

序号	线路的起始点	进、出路	类型
1	徽州府由徐州至北京陆路	出路	陆路
2	徽州府由严州至杭州水路	出路	水路
3	徽州府由景德镇至武当山路	出路	水、陆路
4	徽州府由金华至温州府路	出路	水路

(接表2)

序号	线路的起始点	进、出路	类型
5	徽州由开化县至常山陆路	出路	陆路
6	徽州由青阳县至池州府陆路	出路	陆路
7	徽州府由玉山至崇安县陆路	出路	陆路
8	徽州府由常山县至建宁府路	出路	水、陆路
9	杭州府由余杭县齐云岩陆路	进路	陆路
10	苏州由西安至徽州府陆路	进路	陆路
11	丹阳县由梅渚至徽州陆路	进路	陆路
12	南京由芜湖至徽州陆路	进路	陆路
13	芜湖县由太平县至徽州府路	进路	水、陆路
14	饶州由乐平至徽州陆路	进路	陆路
15	湖广由安庆至徽州府路程	进路	陆路
16	仪真县由宁国府至徽州路	进路	水、陆路

从两部商书所辑录的路引看,徽州的水路主要是去往杭州和鄱阳湖地区,前者利用新安江,后者主要依赖闾江,其中新安江的作用对于徽州社会经济的发展最为明显,而去往长江流域的青弋江、水阳江在商路中体现的并不突出,去往安庆、池州、芜湖、青阳多选择陆路。“惟徽州一府,距江淮较远,而徽河、婺河、祁河发源万山中,数百里蜿蜒不绝。徽州六属之货,遂借以西出江西,而东抵浙江”^[18](P813)。另外,通过水陆交通之间的比例看,徽州的商路体系并不是单一的水路体系,传统的观点认为,徽州的对外交通以水路为主,实际上,通过梳理徽州的商路体系,徽州陆路在明清商路所占比重并不小,特别是徽州由东入境和出境甚至以陆路为主。《一统路程图记》所列的15条商路、《士商类要》中辑录的16条商路中陆路的比重占到了商路运输线路的2/3。从商品流通的总体格局看,徽州人为了满足生活、生产需要,将徽州所产的林木、茶等输出,从江西、湖广、长江流域一带输入粮食、瓷器等,从江浙输入棉纺、丝织等,形成一个完整的商业交通体系。“祁门水入于鄱,民以茗、漆、纸、木行江西,仰其米自给。”^[19](P17)

(二)徽州陆路交通的空间分布

结合古代文献与徽州现存的石板路,我们大体可以总结出徽州陆路交通布局如下:

1. 徽州府至杭州府陆路交通线。

一走绩溪的逍遥岩,一走歙县昱岭关。逍遥岩一线大概形成于宋时期,元时进一步完善,由绩溪—昌化—于潜—余杭—杭州,路险峻为栈道,多为绩溪人东行浙江线路。昱岭关大约建于唐至五代时期,成为重要商路大约始于南宋,“赴京官道改出南门,经昱

岭出境,可至京城临安”^[4](P225),歙县人经商多经此路。

2.徽州府至婺源县、衢州府陆路交通线。

一从白际山脉主峰啸天龙出境,即休龙线,从休宁县城至屯溪,东南行,经横关、呈田、石门、啸天龙至浙江遂安县龙山街,啸天龙为浙皖界山白际山脉的主峰;二是从马金岭路南通浙江开化、遂安、常山、衢州等处,为休宁、婺源出境之路;三是从徽州府经休宁、婺源到福建崇安。这条徽婺线也是婺源到徽州府的重要通道,婺源茶叶由人力通过此道挑运至休宁龙湾,然后由水路或陆路运往屯溪;由屯溪运去食盐、布匹、粮食和其它日用品。休宁西南部的茶叶及其它土产,也大部分由此道运至屯溪交流。

3.徽州府至江西浮梁县、饶州府陆路交通线。

从歙县城一路西行,经万安、休宁、黟县渔亭至祁门县城;一路由祁门县城再西行,经新岭至闪里,由闪里南下直趋浮梁县城;另外,从祁门县城也可南下,经后潭、塔坊、平里、店铺滩、心岭或倒湖南下浮梁、景德至饶州。

4.徽州府至宁国府、芜湖县陆路交通线。

经从山关至宁国通过宣城、芜湖及沿江各埠;徽州至旌德线,经绩溪翠岭头或新岭出绩溪,通旌德、泾县、南陵、芜湖及沿江各埠,这两条路多为绩溪出境的陆路,达皖江后便可利用长江黄金水道。“皖南之水附属于江,而皖南各属之商货,皆得沿江以利转运”^[18](P813)

5.徽州至池州(安庆、青阳)陆路交通线。

一从歙县箬岭出徽州境,北通太平、青阳、池州,这条经箬岭出境也可经太平达泾县、南陵、芜湖,通沿江各埠,为歙县出境北的主要陆路通道,唐代时形成;二从羊栈岭出境,北通太平、石埭、青阳、大通以达沿江各埠,主要为休宁、黟县出境之路;三从祁门大洪岭路,北经石埭县达池州、安庆及沿江各埠,主要为祁门出境之路。

歙县作为徽州的首府,各条陆路交通大多与歙县相交,徽杭线、徽宁线、徽青线均从歙县出发,而从江西至徽州的几条陆路也可经祁门、婺源至休宁再至歙县,形成了以歙县为中心的陆路交通网。

三、徽州陆路交通的特征——兼及与水运路线的比较

毋庸置疑,徽州陆路交通分布范围广、路数多,是徽州社会通向外界的重要通道。与发达的水运体

系相比,徽州传统的陆路交通在徽州对外交流中扮演着怎样的角色?

(一)陆路交通是水运交通的重要补充,是徽州出境的重要通道

徽州“一府六县”及各县与外界之间均有陆路交通相联,陆路作为水运的补充作用表现在两方面。首先,陆路交通作为徽州对外交通线路中的一部分,与水运路线一起构成一条完整的商路。以徽饶路线为例,从饶州乘船经闾江至浮梁再过大共水至祁门,此段均为水路;至祁门后上岸,没有水运可通,改为陆行,陆行30公里后再换乘水路进入新安江。徽饶线将江西鄱阳湖流域与钱塘江流域沟通起来,《新安志》中载,“每岁西江鱼船至祁门县,舍舟登陆,上此山东水次,淹流待船,故曰鱼亭”^[19](P166),即从闾江上岸至祁门后从陆路赶赴渔亭,从渔亭下水前往新安江。其次,当水路缺乏或水路不便时,则以陆路为主。这在皖南东境、北境的出境中较多,如从歙县昱岭关出境,东向至杭州若不经新安江绕行,可从昱岭关或逍遥岩出境,歙县(或绩溪)—昌化—于潜—临安—余杭—杭州的陆路较水路行程大为缩短。同样的情况出现在箬岭古道等北向道路上,山脉以北属长江流域,山脉以南属于新安江流域,两者之间几乎没有河流相通。宁国府、池州府境内的青弋江、秋浦河、大通河等水系多被黄山山脉所隔断,想从徽州境内到达长江流域不可避免地需要翻山越岭,陆路交通起到了水运无法替代的作用,因此在陆路交通空间分布上北多南少、东多西少。

(二)出境多选择水运,入境多选择陆路

从徽州出境大多为顺流而下,而由外部入徽州境则多为逆流,行船难度加大。仍以入浙水路为例,“水路则循练江、新安江入浙,下水尚称快捷,上水则牵拉背负,非十数天不能到达,苟遇山洪,下水固快,而上水则更困难矣。”^[19]“一滩高一滩,一滩高十丈,三百六十滩,新安在天上”,因此,徽州的出境路程选择水路较易,入境路径则陆路相对容易。《一统路程记》中列举10条陆路商路中,“杭州府至休宁县齐云山路”、“仪真县由宁国府至徽州府水、陆路”、“弋阳县至休宁县路,芜湖县至徽州府路”等几条商路中,从杭州、南京、芜湖、江西弋阳入境均有陆路入境,这种情况不是偶然的。而《一统路程图记》中统计的5条水路中,3条水路为徽州出境之路,“休宁县至浙江水路、祁门县至湖口县水路、休宁县至杭州府水

路”,另外两条入境逆流路线也选择了“水、陆”组合的路线。以“杭州至休宁”之间的区间线路为例,出境时由休宁至杭州多选择水路,入境时则多选择陆路,这与新安江的顺流与逆流有着一定的关系。

(三) 轻便物资以陆运为主,木材等笨重物资以水运为主

较水运而言,陆路交通省时,多为捷径,因此,邮驿等轻便物资由陆路运输较水运便利。“查看得新安越在山陬,歙居附郭,北自新馆、绩溪达宁、太,以至南京;西路自茆田、休宁通江西之饶州,皆系陆行孔道。近复东南繇王干司达浙之昌化,邮政差使所必繇,西北箬岭为安池问道,每遇急檄,凡差始之往来青阳、石埭者,不走休宁而走太平。歙至太平一百四十里,至昌化一百二十里,崇山峻岭,尤捐马力,真不啻四达之逵也。”^[120](P70)又比如黟县茶叶的本庄烘青茶,“用竹篓包装,过羊栈岭,经石埭、青阳,至大通镇,出长江旱道二百四十里,每担挑力,约四元六七角”^[121]。陆路对水运的绕道而言,多为捷径,饶州府至婺源县的交通路线中“水、陆并通,惟山河弯曲,水远陆近耳”^[120](P275)。水路费时的情况至民国仍是如此,“水程虽有民船,然自屯至杭,少则六七日,多则半月,外因新安江滩多水急,天旱易涸”^[122]。

对木材等笨重物资而言,水路优于陆路。徽州商业中以盐、茶、木、典四大行业为大宗,盐、木材交易尤以水运为要,这类物资若靠翻山越岭陆路通行,不仅费力且运载的数量亦有限。以木材为例,徽商多将徽州本地的木材顺流而下,运往江西、浙江,换回徽州需要的粮食等生活物资。“(休宁)山出美材,岁联为桴,下浙河,往者多取富”^[123](P17),“徽处万山中,每年木商于冬时砍倒,候至五六月,梅水泛涨,出浙者,由严州;出江南者,由绩溪顺流而下。顺流而下,为力甚易。”^[123]即便在交通发达的今天,这种利用水运的运输情形仍可寻其踪迹,“伐下的杉木堆放在溪旁,铲除树皮叫‘白条’,待到春汛,将树木推到溪流中,木材随水而下,人们只须用捞勾把挡在溪边的木材理顺,就可顺流而下,山里人叫‘放羊’。当木材快到大河时,在溪口挡几根长树,段木便堆积在这里待运。它们或起岸用车辆运输,或钉成木排,连成一串,人站在木排上,这时不叫‘放羊’,叫放排。继续水运到新安江,进钱塘,入运河,通江达海。”^[124]可见,徽州利用河流自然水系的特点,将木材“捆扎木排,以竹为缆”的历史由来已久^[125]。

(四) 陆路路途艰辛,需要翻山越岭,且多有遇盗、抢等不安定因素

康熙《徽州府志》中载:“郡处万山,百货皆仰于外,陆则担顶荷之,夫沿岸陡岭,虽隆冬暗寒而汗雨行;水则溯流推挽,从急湍石懒中负舟以上。”^[126]《歙纪》中亦有一段描写箬岭古道陡峭的段落:“巘岈北岭,飞鸟攸关。飏停云堕,曦掩云挪。仄登露跼,幽篠披意。绵绵担夫,交交行客,问以何届?险逾利射。”^[120](P41)“走饶则水路险峻,仅鼓一叶之舟;走休则陆路崎岖,大费肩夫之力。”^[121](P26)大洪古道的碑刻记载:“山崩水浅,石磴剥蚀,岭路倾危,肩挑负贩者常以性命为忧”。除了道路陡峭难行之外,徽州民众在出入境的过程中经常遇到盗、抢等不安定因素,在明清方志等资料中亦有记载:“邑界江浙,溪岭阻深,地方奸诡,勾引窝藏盗贼,每为渊藪”、“人烟复绝,盗或伺之,旅人号咷”、“惟正北箬岭羊肠鸟道,姑熟、芜关货殖所来,向多啸聚,剽劫行旅,且民极被其毒。”^[120](P51)因此,为了维护陆路交通的顺畅,在陆路交通险要处设置关隘,派兵戍守,如丛山关,“明正德间,姚源盗起,官军于此防戍,丛山关在焉。”^[128](P1359)

(五) 徽州民众重视陆路交通的养护

道路修成后如何维护陆路交通的顺畅?离不开日常的维护,徽州六县大都保存有自发修路的传统,祁门县“建国前,本县乡村素以修桥补路为善举,乐于为此出钱尽力。……每年7月15日,村(族)长组织村民钁路,腊月30日修路,此规沿袭至解放初期。”^[127]同样的修路风俗在黟县的地方志中亦有记载,“农村历来都有修桥补路的‘族规民约’,每年农历七月半前后割路,一村接一村;农历十二月三十日(除夕)修路,大村设有‘桥会’,负责筹资修桥。”^[128]在绩溪的徽杭古道上,“据村民口述,当地从宋代开始一直保留修路习俗。”^[129]除了日常的维护外,徽州当地官府还颁布了一些告示用于保护道路两侧的生态和水土,同时也利用宗族力量提倡保护道路的乡规民约,如道路两侧立有示禁碑、输山碑等。大洪岭古道有块道光二年(1822)立的“示禁碑”,内容为禁止棚民开垦山林种植苞芦侵害道路,“自示之后,靠岭一带山场凡与大路毗连之区,毋许再种苞芦,俾沿路两傍草木畅茂,使地土坚固,永免泥松砂削,积塞道途,有碍行旅”^①。在榉根岭古道有块输山碑,碑文如下:“募修岭路,挨路上下之山,必先禁止开种,庶免沙土泻流壅塞。斯为尽善乐助,有功兹幸。众山主矢志好善,自岭头至岭脚,凡崎岖之处,不论公私,永远

抛荒;平坦处,挨路,上输三丈、下输二丈,永禁开挖。”^②类似的护桥、护路碑刻在徽州古道中存在数量很多,通过这些大体可以看出徽州民众对于保护道路的重视,因为修路之人明白在深山峻岭中筑路之不易,人们在日常生活中养成了自觉维护道路桥梁的意识。

古徽州地处万山之中,交通闭塞,作为一个封闭的区域,创造出来的徽州文化却是开放的,“文化融合是铸就徽州文化的核心因素”^③。三次大规模的人徽移民迁徙完成了中原文化对山越文化的改造;南宋以后徽州文化表现出典型的地域文化特征,具有中国后期封建社会“典型代表和标本的价值与地位”^④,促成不同文化间的交流互惠;明清以来徽商作为一个群体登上历史舞台,足迹遍及全国,“贸迁无不至焉”。交通作为徽州移民、商品流通、文化交流的媒介,是徽州文化不可或缺的一个条件。由于徽州复杂的地形,徽州古代陆路交通深深刻上了自然环境的烙印,形成了具有山路特征的陆路交通网,与中原地区的发达官道体系存在着明显差异。虽然受山路陡峭、路匪隐患等因素影响,徽州陆路交通难称发达,但在徽州古代经济发展和社会交往中,陆路交通起到不可替代的作用,在传统的商路体系中所占比例较大,与水系一起构成了徽州古代对外交流网。正是通过水陆交通的完善,将大山里的徽州与外界进行了有效的沟通,“山”的封闭与“道路”的开放共同铸就了徽州发达且独具特色的地域文化。

注:

① 《清道光四年三月祁门大洪岭碑记》,碑竖于安徽省祁门县大坦乡大洪岭头。

② 《榉根岭道光八年输山碑》,碑竖于安徽省石台县仙寓山榉根岭北面。

参考文献:

- [1] 罗愿.新安志[M].萧建新,杨国宜校著.合肥:黄山书社,2008.
- [2] 马步蟾.(道光)徽州府志[M].上海:上海古籍出版社,1979.67.
- [3] 方利山.徽州文化之成因[J].黄山学院学报,2007,(6):4.
- [4] 歙县地方志编纂委员会.歙县志[Z].北京:中华书局,1995.
- [5] 宋永祥.试析皖南周代青铜器的几个地方特征[J].东南文化,1988,(5).
- [6] 李国梁.屯溪土墩墓发掘报告[M].合肥:安徽人民出版社,2006.107.

- [7] 陈寿.三国志·吴书[M].北京:中华书局,2005.1018.
- [8] 顾祖禹.读史方輿纪要[M].北京:中华书局,2005.
- [9] 胡兆量.徽州专区经济地理调查报告[J].教学与研究,1955,(2).
- [10] 绩溪县地方志编纂委员会.绩溪县志[Z].合肥:黄山书社,1998.
- [11] 卞利.徽商与明清时期的社会公益事业[J].中州学刊,2004,(4).
- [12] 张海鹏,王廷元.明清徽商资料选编[Z].合肥:黄山书社,1995.
- [13] 周昌柏.安徽公路史(第一册)[M].合肥:安徽人民出版社,1989.13.
- [14] 石国柱,楼文钊.歙县志[Z].南京:江苏古籍出版社,1998.651-652.
- [15] 章传政,童城,李明智.徽州黟县茶亭文化[J].茶世界,2013,(10):64.
- [16] 黄汴.一统路程图记[A].杨正泰.明代驿站考[C].上海:上海古籍出版社,2006.
- [17] 程春宇.士商类要[A].杨正泰.明代驿站考[C].上海:上海古籍出版社,2006.311-320.
- [18] 冯煦.皖政辑要[M].合肥:黄山书社,2005.
- [19] 殷梦霞,李强.民国经济志八种(第2册)[M].北京:国家图书馆出版社,2009.355.
- [20] 傅岩.歙纪[M].陈春秀校点.合肥:黄山书社,2007.
- [21] 邹怡.明清以来的徽州茶业与地方社会[M].上海:复旦大学出版社,2012.121.
- [22] 梁诸英.民国时期徽州交通网络的多元格局及评价[J].安徽史学,2014,(2):124.
- [23] 赵吉士.寄园寄所寄[M].周晓光,刘道胜点校.合肥:黄山书社,2008.887.
- [24] 陈琪.探访古道平鼻岭(一)[N].黄山晨刊,2014-10-28(6).
- [25] 李琳琦.徽商与明清时期的木材贸易[J].清史研究,1996,(2):4.
- [26] 赵吉士.(康熙)徽州府志[Z].台北:成文出版社,1975.1223.
- [27] 祁门县地方志编纂委员会.祁门县志[Z].合肥:安徽人民出版社,1990.273.
- [28] 黟县地方志编纂委员会.黟县志[Z].北京:光明日报出版社,1989.24.
- [29] 马寅集.徽州古道文化线路研究[D].安徽医科大学,2012.28.
- [30] 栾成显.徽州文化的形成与演变历程[J].安徽史学,2014,(2):109.
- [31] 刘伯山.徽州文化的基本概念及历史地位[J].安徽大学学报(哲学社会科学版),2002,(6):28.

【责任编辑:来小乔】

【下转第47页】