

# 川 陕 交 通 的 历 史 發 展\*

黄 盛 璋

(中国科学院地理研究所)

## 一、川陕之間的地形跟交通的关系

川陕疆界毗連,历史上川陕間的关系也最为密切,可是两省間的天然障碍却是相当大的,古今通道的分布及其分合变迁,跟地形有密切的关系。

大巴山跟岷山山系横亘在四川的北面,一般說来,山脉都很完整,几乎要把盆地北边完全密閉起来。嘉陵江从陕甘两省边界地方奔騰而来,切穿了秦岭,切穿了大巴山,到了昭化以后,又匯来一支来自西固、武都的白龙江,流势就更加浩大,把盆地的北緣在广元、昭化附近切开了一个缺口,除了这条大水以外,就沒有第二条河切穿巴山与岷山山地。

四川盆地大致呈梯形状,昭化是这个梯形的一个頂点,盆地內跟盆地外高度悬殊是相当大的,北面的缺口既然在广元、昭化間,因此盆地內通往秦隴两省的道路,就得利用这个自然的便利条件。嘉陵江到了昭化后就流向东南,往閬中、南充、合江等地会合涪江、巴水諸水在重庆的对面流入长江。由盆地东部北上本可一直沿着嘉陵江谷,可是盆地古时的經濟跟政治重心一直是在西部的成都,由成都北出秦隴就得另辟道路。从成都到昭化差不多是沿着盆地的边緣,高山既然都在北面,因此大部分要走山路。昭化附近两旁山势还是一直向南綿延,直到劍閣附近才漸趋破碎,就在昭化西南約三十五里,从破碎的山脉中裂开了一条隘路,其位置正好在成都通昭化的一条直綫上,有名的劍門关就設在这里。劍門关东西两旁的山峰都很高峻,古今通道一般都要通过劍門,劍閣道一直是川陕間最重要的一条道路。

巴江是嘉陵江一条大支流,巴江虽沒有切穿巴山,可是它的上源的源头跟汉江的支流有的就只隔着一條巴山的分水岭,沿着巴江谷道也有好几条道路。其中最主要的一条就是沿巴水西源經巴中、南江以越巴山,巴江西源过去認為是巴江之源,此水的对面恰恰有一条汉江支流濞水,北流到南郑匯入汉江,沿着这两条谷道古代称做米倉区,因这一带巴山古代叫做米倉山而得名,米倉道也是著名的入川通道,但它跟劍閣比起来,

\* 本文系在拙著“历史地理上秦岭通道”与“历史上四川与秦隴間通道的發展”尚未發表两文的考証的基础上对川陕間通道的形成及其在历史时期应用情况作一个全面的考察,关于各通道的考証工作具詳上述两文,除必要作略簡交代外,一般不在本文糾纏。

那相差很远。还有一条洋巴道沿着巴江东源经达县、宣汉、万源翻越巴山，中间通过较长的分水岭到达镇巴，然后再沿洋河以出西乡，这条路在历史上已有记录，但其重要性又在米仓道之下。川陕间翻越巴山的通道，历史上主要就是上面这三条，以地位的重要，应用的频繁，历年的久远，以及所起的作用而论，只有剑阁道够得上称川陕通道，其他两道都是远不能比的。

从四川盆地到关中盆地，越过巴山还要翻越秦岭，秦岭是东西走向的山脉，从甘肃西来，经陕西横亘于渭河南面，恰好遮隔了四川至关中的去路。狭义的秦岭西起嘉陵江，东到丹、潞河谷，在这之间秦岭山脉最为完整，是正干所在，一般山峰的高度都在二千米左右，宽度达四百公里，要翻越这样高山当然比巴山更要困难。秦岭的造成是由于断层作用，渭河沿断层而下降，秦岭沿断层而上升，因之秦岭北坡最为陡急。北坡之水都流入渭河、南坡之水流入汉江，切穿秦岭的河流是没有的，因此古代人民为了利用地形上的便利条件就不得不选择：(1)比较长一点河谷道，(2)南北两坡有水源相对应的河流。

南坡最长的河流就是嘉陵江，嘉陵江有一支上源发源于大散岭，在大散岭的北面有一条扞水(今名塔河)流入渭河。秦岭在宝鸡附近的地势好像有所中断，古人以为“秦岭终于大散，又西则隴首特起”<sup>1)</sup>，不再叫作秦岭而叫隴山，从宝鸡到凤县秦岭跟隴山之间形成一条隘道，我们叫做宝凤隘道，位于大散岭的大散关正是掌握这条通道的枢纽。嘉陵江一方面既切穿大巴山，在广元、昭化一带给四川盆地打开了一个缺口，另一方面在它的北端又有很有利的地形条件，因此古代关中入川的道路，最早应该就是这一条。水经注记扞水出周道谷在故道县南，而西周铜器之散氏盘亦有周道，据王国维考订，周散国即在散关一带，周道即水经注周道谷之周道，可见此道甚古，故道水与故道县都因此而得名(故道水即嘉陵江上源)，汉初因称此道北部为故道，我们现在统叫做嘉陵道。

巴山跟秦岭山脉间有一个陷落的盆地——汉中盆地，此盆地西起沔县，东到洋县，其中心就是南郑(汉中)。汉中盆地是川陕间的中顿地带，跟四川、关中两方面的关系都很密切。盆地的北面有一条较长的河流经褒城的南部流入汉江，名古褒水，现在叫黑龙江。褒水的北面有一条斜水(今名石头河)跟它对应，自秦岭北坡经郿县附近流入渭河。褒、斜水的源头相去只有几十里，沿着这两条河谷古代就叫做褒斜道。褒斜道所翻越的秦岭山地很是陡急，远没有陈仓道那么平易，但它的好处有两点：(1)取道近捷，不像陈仓道那样环秦岭外围绕了很大的弯子；(2)可以把关中盆地的重心西安跟汉中盆地的重心南郑联贯起来，由此通达四川。

汉中盆地的东端是洋县，有两条道路是集中洋县，然后再在南郑会合褒斜道。一条是来自北面沿着浈水跟骆水的浈骆道，浈骆两水也是互相对应的河流，但水流比较短促，绝水地带也远比褒斜为长；另一条是来自东方沿着汉江的子午道，子午道通过秦岭

1) “读史方輿记要”卷五十二陕西“散关”下。

也沿着若干河谷地帶，但都比較破碎。

總結起來，秦嶺中入川通道共有四條：陳倉、褒斜、沔駱、子午，這四條都是歷史上著名的通道。

以上說明了川陝間地形對交通的關係以及各道路分布的情形，至於各道的興衰演變，那當然不是地形所能決定，除地形的因素外，它還跟社會歷史發展有密切聯繫。川陝間交通發展經過應該從秦嶺中入川通道與巴川通道在歷史上應用情形分別加以考察。

## 二、秦嶺中入川通道的各期發展

秦嶺中入川道路主要為嘉陵、褒斜、沔駱、子午，其中嘉陵褒斜的開辟都遠在先秦。秦嶺通道的歷史發展可以分為六個時期來考察，第一個時期是兩漢，“據漢楊君孟文石門頌”：

高祖受命，興于漢中，道由子午，出散入秦，建定帝位，以漢詡焉。后以子午，塗路甚難，更隨圜谷；復通堂光，凡此四道，堦尤艱<sup>1)</sup>。

要是加上碑文所記石門道（即褒斜道），那麼漢代秦嶺通道應該有五條，除堂光不詳所在外，余四道即上述之入川四道。據“史記”“高祖紀”：“漢王之王（南部），由杜南入蝕中”，如碑文所說，蝕中即子午道。又漢王出定三秦，用韓信計，從故道，戰陳倉（寶雞）、好畤（乾縣）又戰廢丘（興平東南十里），遂東至咸陽。如碑文所說，山散入秦所從之故道，實即嘉陵道。此外漢王還用張良計，燒絕棧道，以示項王無還心，此棧道實即先秦時代的褒斜道<sup>2)</sup>。圜谷不見于史，但韋谷（即圜谷）在駱谷附近，相去很近，古通道或由出韋谷，這條路當即駱谷道的前身。總之，這四條道路在漢初即已形成為通道，那是沒有多大問題。

漢代嘉陵、褒斜都修有棧道，“水經注”卷17渭水篇：

渭水又東徑西武功縣北，俗以為散關城，非也。褚先生乃曰“武功、扶風西界小邑也、蜀山棧道近山無橐易高者”是也。

這是嘉陵道入川棧道；又“後漢書”卷43“隗囂傳”：

會公孫述遣兵寇南鄭，乃詔囂當從天水伐蜀，因此欲以潰其心腹。囂復上言：“白水險阻，棧道敗絕”。

這是嘉陵道隴西支棧通往天水的棧道。至於褒斜道遠在范雎相秦時即修有棧道，漢代修築更為頻繁，茲節錄漢中太守“鄱君開褒斜道碑”中一段，以見當時修褒斜的工程浩大，以及此道與益州的關係：

永平六年漢中郡以詔書受廣漢、蜀郡、巴郡徒二千六百九十人，開通褒余（斜）道。……

1) 此碑及下鄱各碑都在褒城北十里之石門，即古褒谷之口，據“褒谷古蹟考”。

2) “史記”“高祖紀”：“漢王之王……從杜南入蝕中、去櫟燒棧道”據此所燒棧道乃是子午，實際這裡敘述是有些錯誤，“史記留侯世家”跟“漢書：高祖紀”都說張良在褒中相別，張良因建議燒棧道以示項羽的無東來還意，高帝因托他因歸韓之便辦理此事，既然路出褒中，所以無疑是褒斜道。

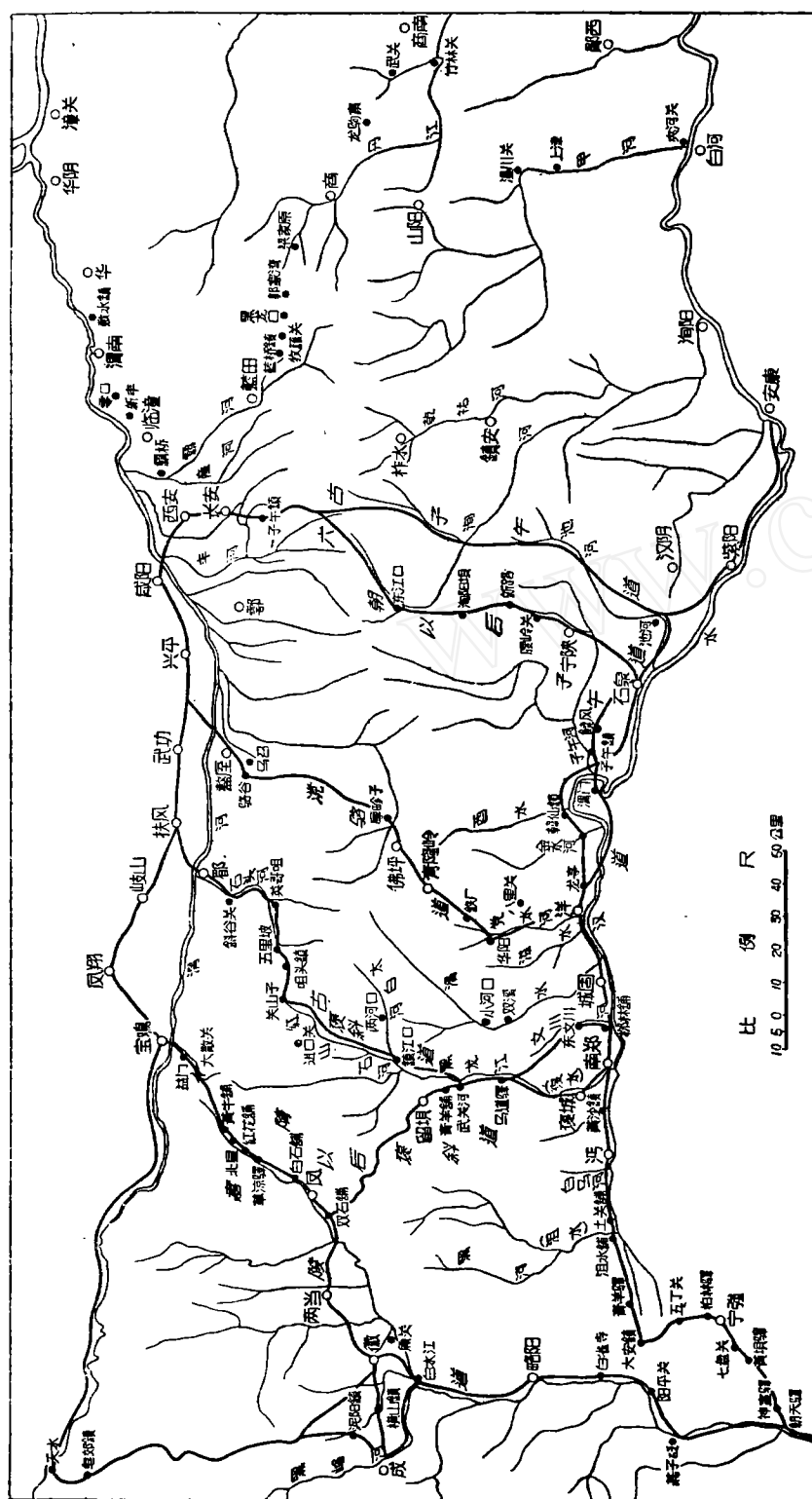


图2 历史上通过秦岭的入川要道

始作桥格(閣)六百二十三間,大桥五,为道二百五十八里,邮亭驛置徒司空、褒中县官寺并六十四所。凡用功七十六万六千八百余人,瓦三十六万九千八百四十,器用钱百四十九万九千四百余斛粟。九年四月成就。益州东去京师,去就安稳。

广汉、蜀郡、巴郡都在四川,从碑文也可以看出褒斜道是当时的入川驛路。汉代秦岭中入川通道主要就是褒斜跟嘉陵,“史記·河渠書”說武帝元狩年間有人上書欲通褒斜道及漕事,武帝令張湯問其計劃,他說过去的漕运抵蜀,从故道,多坂,回远;現在穿褒斜道少坂,近四百里,褒水通汉,斜水通渭,都可以行船漕。武帝果然按照他的計劃,發卒数万人,作褒斜道五百里。此后汉代修筑褒斜道据石門谷所存修道碑刻的記載还有四次,至于汉嘉陵道的修筑虽乏明确的記載,但据河渠書,可知此路为粮运所从出,連汉中的貢賦也都通过这里輸往长安。

子午、沔駱見于記載都比較晚,沔駱道第一次在历史上出現那已經是三国时代。公元244年,曹爽自駱谷伐蜀;子午則为西汉末年,“王莽以皇后有子孙瑞,通子午道,从杜陵直絕南山,徑汉中”<sup>1)</sup>。此次开鑿或即沿汉高祖由汉中之旧路,但本意并非为交通之便而开。东汉曾經有一个很短的时期把子午道当做入川通道,“后汉書·順帝紀”：“延光四年詔益州刺史罢子午道,通褒斜道”,上引之石門頌紀楊孟文建議修复褒斜道正是此时事,碑文明确記載过去所以取子午代替褒斜是由于“西夷虐殘,桥梁断絕”,据“后汉書·安帝紀”,元初二年先零羌叛,断隴道,寇三輔,入益州,杀汉中太守,这次羌禍前后一共达十四年之久,既断隴道,又入益州,据汉中,則嘉陵、褒斜两道都,要受到影响,所以势必要恢复子午,子午所以能通行十多年,只不过因西边道路为西羌所絕,原屬於临时性,所以等到延光四年羌乱一平就立刻恢复褒斜罢子午道事。

嘉陵、褒斜都各有特点,嘉陵道关系秦隴两区,又有嘉陵水运之便,四川的物资北运秦隴,就得取道嘉陵。“后汉書”卷88虞詡傳:

(元初二年)迁武都太守,……先是运道艰險,舟車不通,驢馬負載,僦五致一。詡乃自将吏士,案行川谷,由沮至下辨十里,皆燒石翦木,开漕船道,以人僦直,雇借佣者,于是水运通利,岁省四千万。

四川的布谷利用嘉陵水运可以运到沮县(略陽),以上就有两个去路:一是沿着嘉陵江支流黑峪河經下辨(成县)运到武都、天水等地,这就是虞詡所开的船道,另一条則先出散关、陈倉远往长安,汉析里桥“鄠關頌”:

惟斯析里,处汉之右……汉水逆瀆,稽滯行旅,路当二州,經用由沮。……常車迎布,岁数千两。

析里的鄠關即今略陽西二十里的临江崖<sup>2)</sup>,这里的汉水为西汉水即嘉陵江,沮就是現在

1) “汉書”卷96“王莽傳”。

2) “嘉庆重修一統志卷”237 汉中府古蹟鄠關下引“略陽县志”。

的略陽。四川一向以布帛著名,‘常車迎布,岁数千两’,跟上引虞詡傳漕布谷集中沮县情形符合。銘文中的‘路当二州’,其一指益州,其二則指凉州(隴西、武都諸郡)。銘文最后提到李翕派人造析里大桥,‘驛散关之漸深,从朝陽之平燥’,这就是指由沮县北上嘉陵道出散关到关中的道路情形,由此可以証明沮县是当时四川布谷集中之地,从这里然后分散到隴西跟关中地区。

最初沿嘉陵谷道的陈倉道对隴西地区的关系比对关中重要得多,据“汉書:地理志”沿嘉陵道上嘉陵江上游諸县如沮(略陽)、下辨(成县)、河池(徽县)、故道(鳳县)都属于武都郡而不属于汉中郡,屬扶風郡的只有一个陈倉县(宝鷄)。嘉陵道差不多全偏重在隴西,这个原因不难理解,一則长安跟成都交通原不限于嘉陵一綫,可是成都跟隴西的交通由于要利用广元、昭化間那个缺口、一般必得取道嘉陵,二則关中区物資支援主要有东方的平原,可是隴西一带,山地为多,食粮的支援,那就全靠四川了。

褒斜道路近捷,又直接跟汉中盆地的重心南郑联系。近捷是交通上一个便利的条件,所以平时交通,一般就容易采取褒斜。汉代驛路設在褒斜,同时汉代褒斜道修路次数也相当多,这說明往来是頻繁的。嘉陵迂远,可是路較平坦,又兼有嘉陵水运之便,一遇战争,嘉陵道馬上就重要起来。自汉高从汉中出定三秦,东汉初刘嘉跟延岭战,馮异跟吕鲂、李育等战,直到汉末曹操自长安收拾汉中占領者的張魯,在汉中一带的总共發生了四次战争,而每次战争都一律取道嘉陵。其中只有刘嘉跟延岭战斗是發生在汉中、武都、天水之間,其余三次都是汉中跟长安間的战争。

第二个时期是三国南北朝。这是历史上一个大分裂时代。关中、汉中、四川間战争特多,秦岭通道用兵最为頻繁,那时候南郑是一个很重要的軍事重心。一向不見于战争紀录的子午、沔駱、褒斜都因这个关系經常在战争中出现,但出現次数最多的还是嘉陵道及其支綫隴西道。这一时期可分为前后两期,前期为三国时代关中与汉中間的战争,第一次是建安十九年(214年)曹操自陈倉出散关,經河池,克陽平以消灭汉中占領者張魯,第二次是建安二十二到二十四年刘备率主力攻汉中,并分遣張飞、馬超、吳兰等屯下辨与操将曹洪战,不久皆为操兵所沒,可見当初用兵都在嘉陵道。建安二十四年汉中既为刘备所占,操即自将,自长安出斜谷,軍遮要以临汉中。这是褒斜道第一次見于战争記錄之始。此后諸葛亮自汉中北伐,两出祁山,一出嘉陵,都是属于嘉陵綫上,只有最后是出斜谷。此外甘露二年(257年)姜維还有一次自駱道伐魏。魏伐蜀前后三次,两次是分数道出兵,一次出駱谷,其中子午、褒斜、駱谷占两次,列表如次(見425頁,表中出处所列数字为通鑒卷数,下同):

后期为南北朝,自永嘉乱后,氐族楊氏割据称王,初据仇池,后据武兴,沿嘉陵江与汉江向西南两个方向扩展他的地盘,使汉中一带战争更为复杂,前后大小战争十多次,几乎全部沿嘉陵江綫,不过大都没有全部走通。南北朝关中跟汉中間的战争走通全綫

路 綫	蜀 攻 魏	出 处	魏 攻 蜀	出 处	次 数
嘉陵道	(1) 建安二十四年張飞等屯下辨与曹洪战	68	建安二十年操自陈倉，出散关經河池、陽平破南郑	59	3
	(2) 同年亮出陈倉，圍散关	71			
嘉 陵 支 綫	(1) 太和二年亮攻祁山，敗于街亭	71			2
	(2) 太和五年亮复國祁山，战上邦青封	72			
斜谷道	青龙二年亮自斜谷拔武功、營五丈原	72	(1) 太和四年曹真出斜谷 (2) 263年鍾会分兵出斜谷，会汉中	71 78	3
駱谷道	甘露二年姜維自駱谷，出长城、軍于芒水	77	(1) 正始五年曹爽出駱谷，进据三岭截爽。 (2) 景元四年鍾会出駱谷	74 78	3
子午道			(1) 太和四年張郃出子午 (2) 景元四年鍾会分兵出子午，会汉中	71 78	2

的共有七次，其中嘉陵道跟陈倉道隴西支綫各出两次，駱谷、子午各一次，有一次中間路綫不詳，可能是褒斜，茲列表如次：

路 綫	战 爭 經 过、 地 点	出 处	次 数
隴 西 道	(1) 宋元嘉十九年宋裴方明等自汉中攻武兴，下辨、白水，战洹水，取赤亭，平仇池，楊难当奔上邦依魏	123	2
	(2) 同年，魏犯仇池，分两道，古弼等督隴右諸軍，自祁山南入，俱会仇池	124	
嘉 陵 道	(1) 元嘉十九年宋犯仇池，皮豹子等督关中諸軍自散关西入，击东乡，进下辨，战洹水，克仇池，宋兵败还南郑	124	2
	(2) 梁大宝二年魏达受武出散关，降武兴、白馬，逃還南郑	164	
駱 谷	晋永和五年司馬勳自南郑攻长安，拔长城戍，壁于悬鈞	98	1
子 午	晋永和十年桓温伐秦，遣司馬勳出子午谷，向长安	99	1
褒 斜	晋永和七年司馬勳自南郑入秦川，符健御于五丈原，勳败还南郑	99	1

第三个时期是隋唐。隋唐都定都长安。汉中、成都为唐帝国的一个大后方，长期沒有战争。长安、南郑、成都間交往最为頻繁，秦岭交通要算此时最为發达。上述的入川四道，唐代都一齐开放，但其中輕重的情形是不一样的，最重要的是褒斜道，唐褒斜道是入川官驛，从唐人詩文中考察，入川四道中占次数最多的就是褒斜。天宝十五年玄宗入蜀所取道路也是褒斜道。据今所知，褒斜道在唐代至少修过四次。大中三年郑渥等自文川

谷路(即古褒斜道)創置十一驛,“并每驛附近,置私客館一所”。入川官驛即自褒斜改由文川道,大中四年中書門下奏論这条路很不便“使命停拥”,应令封敖重修斜谷旧路。这年八月封敖奏斜谷旧路已經修好,“已散牒緣路管界州县,及牒鳳翔、劍南、东西两川觀察使,并令取八月十五日以后,于斜谷路过使命”<sup>1)</sup>,从这一事实可以看出当时官驛即褒斜道为唯一秦蜀官道,使命往来都得通过褒斜。

嘉陵道在唐代也曾采取做驛道,“通典”卷 175 州郡“兴元府”:

去长安取駱谷路六百五十二里,斜谷道路九百三十三里,驛路一千二百二十三里。

严如煜曾謂“所謂驛路,即今宝鳳留褒之道也”<sup>2)</sup>,此說殊誤,宝鳳留褒之道乃唐褒斜道。詳見拙著“历史地理上秦岭通道”,这里所謂驛道实嘉陵道。同書同卷下:“符陽郡:去西京取郡北巴路至汉中郭下,过南郑县,取斜谷路一千四百二十里,去东京取郡内地平县益昌郡驛路二千六百里”,又書同卷通“川郡”下也有“去西京取益昌驛路二千五百里”,益昌即今昭化,通典把益昌驛路跟自南郑的斜谷路分別开来,驛路取益昌,而斜谷路則取南郑。驛路显然跟斜谷路有分別,这里所謂昭化的驛路不成問題就是嘉陵道。陈倉道在唐代所以能跟褒斜一样通行,一方面是由于嘉陵水运,汉虞詡所开鑿的黑峪河水道(通往成县的),唐貞元間严礪又重新加以开鑿,四川粮食就借这条水运运到关中和隴西。尤其是中唐以后,隴西为对付吐蕃用兵之道,軍粮大半要靠川陝供給;另一方面嘉陵道支綫又是成都通往天水一带最重要的通道,杜甫在乾元二年(759 年)自秦州赴成都,就是采取成县、昭化、劍閣一綫的。

駱谷道唐代曾开鑿过两次<sup>3)</sup>,中唐以后由于它是入川道中最捷近的一条,此路突然重要起来,建中四年(783 年)德宗避乱南郑跟广明元年(880 年)僖宗自长安入蜀,都是从駱谷道。柳宗元在貞元間作“館驛使壁記”,列举当时长安对外交通的驛路,入川通道独举駱谷<sup>4)</sup>。元和初,高崇文討西川刘辟,曾派李奕出兵駱谷,这說明駱谷道在德宗时代是相当盛行的,再从唐代詩文中考察,駱谷見于吟咏之多,仅次褒斜,直到晚唐駱谷道并未稍衰歇。

子午道在諸道中最为冷落,天宝中貢生荔枝,自涪陵入达州,取子午路入长安,曾一度辟为通道。涪陵差不多在长安的正南,涪陵、洋县、长安又差不多同在一直綫上,取子午路,在距离上最为便捷,为使生荔枝色香不变,不可能繞道成都,也不可能采取南郑之褒斜道,这次子午开驛,原有其特殊目的,而非为一般交通上的便利。子午关在“唐六典”中列为下关,从唐代詩文中,几乎很难找到有关子午道的歌咏記述。

1) 以上俱詳“唐会要”卷 86 道路条。

2) “三省边防备覽”卷 2。

3) 一次在唐武德七年,通駱谷道,一次在天宝八年王琚奏开清水谷路即駱谷道均見“唐会要”卷 86 “道路”。

4) “自长安至于墊屋,其驛十有一,其蔽曰洋州,其关曰华陽”(“注釋音辨唐柳先生集”卷 26)。



总括說来，隋唐秦岭中入川通道以褒斜、嘉陵最为重要，洮路道曾盛行一个时期，比較不很盛行的要算子午道。

第四个时期是五代，战争路綫差不多全沿嘉陵綫上，褒斜道只有一次，而且并非主力，子午道也有一次，也不是主力，至于洮路道自后唐长兴四年开鑿一次未成以后，即不見記載，茲将有关諸道之战争路綫列为下表：

路 綫	战 争 經 过 地 点	出 处	次 数
嘉陵道	(1)光啓二年王行瑜自大散、鳳州、兴州追(僖宗(兴元)；(2)乾化元年岐(鳳翔)攻蜀，敗蜀于青泥岭，即自兴州逃国西县；(3)貞明元年蜀两路攻岐，东北路：河池、两当、鳳州；(4)同光三年灭蜀，自散关、鳳州，长举、兴州、三泉……；(5)长兴元年伐蜀，取散关、三泉、利州路；(6)天福十二年蜀伐后汗，自兴州取固鎮、鳳州，分兵扼散关；(7)显德二年周伐蜀，出散关扼黄牛，圍鳳州，蜀敗走青泥岭；(8)乾德二年宋灭蜀，取鳳州青泥关路，下兴州、三泉，遂入蜀	(1) 256 (2) 267 (3) 269 (4) 273—274 (5) 277 (6) 286 (7) 292	8
嘉陵道北段	(1)貞明二年蜀两路攻岐：一自鳳州，出大散，攻宝鷄、鳳翔；(2)貞明五年蜀攻岐，自鳳州，出大散，渡渭，攻宝鷄；(3)貞明六年蜀两路攻岐：一自鳳州、散关、箭筈关攻鳳翔；(4)乾祐元年蜀攻后汉，分二路：主力自鳳州出散关，攻宝鷄、鳳翔及虢州	(1) 269 (2) 270 (3) 271 (4) 288	4
嘉陵道通秦州路	貞明元年蜀两路攻岐：北路經青泥岭、固鎮、泥陽川、底台山、金沙谷、成州、上梁坊、秦州	269	1
褒道斜	乾祐元年蜀自清泥，敗趙西县及兴元；岐分兵出斜谷圍兴元	268	1
子午道	乾祐元年蜀攻后汗、主力出自鳳州、散关，另分兵出子午谷	268	1

第五个时期是宋元，也可分为前后两期，前期为北宋。北宋之入川大驛路即陈倉道，自散关出鳳州，經河池、两当、兴州、青陽驛、金牛鎮、三泉合劍閣道。当时收买川茶以易熙河之馬也由此路。至于唐代的褒斜通道虽亦任使命客旅往来，但并非官驛。熙宁七年(1074)利州提刑范百祿曾擘画改移兴元府路，廢嘉陵驛道取褒斜为大驛路，但在元丰元年(1078年)为黄裳所奏罢<sup>1)</sup>。自此入川正驛仍回到旧日的嘉陵綫上，褒斜道采作驛路，前后才不过四年。

后期为南宋跟元。金、元侵略四川大抵皆沿嘉陵道。宋兵拒战最初在散关跟和尚原，后来移至路略陽北面的仙人关。仙人关有左右两道：左道自成州經天水，出皂郊堡，直抵秦州；右道則自两当趙鳳县，出散关以至宝鷄、鳳翔<sup>2)</sup>。金、元兵侵略皆有两个根据地，东路出长安，西路則自秦州、巩昌，大散关跟和尚原只能抵御东来之师，不能防备西来之敌、所以后来宋兵不得自动撤退到当两路之冲的仙人关<sup>3)</sup>。当时大小数十战、大抵皆

1) 关于宋代入川驛路及其变动，俱詳“宋会要稿”191册“方域”十。

2) “云麓漫鈔”卷1。

3) “宋史”366“吳玠傳”。

在此两綫上,而大散一綫尤为主要。褒斜道在宋、金战争中只出现一次<sup>1)</sup>,宋元战争中出現过两次,但这两次元出兵都是分嘉陵、褒斜两道。从这两次的用兵的形势看,嘉陵、褒斜頗有主从之别,并不是平等的<sup>2)</sup>。

子午、駱谷在战争记录中都未出现,宋为防御金元的侵袭,曾于子午、駱谷的谷口置过若干碉堡,又嘉定十三年(1220年)安丙曾计划一个分道大进军,命兴元統制田冒出子午谷,但后来并未見諸实行。

第六时期为明清。元中叶以后的入川正驛,又改用褒斜。明清时代所謂連云棧,就是承元而来。洪武三年(1370年)徐达曾遣傅友德等由略陽,金兴旺由鳳翔,入連云棧,合兵攻汉中<sup>3)</sup>,前者由嘉陵道,后者取褒斜道。洪武二十五年命普定侯沐英重修連云棧,因旧路基础改为棧閣,宏治間重修,嘉靖間一部分易木为石,清康熙三年賈汉复将全部換为礧路(石路),二十八迈思秦又加以修治,历乾嘉两朝都有所整頓,这就是明清时代的所謂北棧,为明清官驛所經,川陕交通一般即采取此路,不复走嘉陵道。嘉陵道,自明陽以下除通行水运以外,陆路交通运不如褒斜,但一遇战事,嘉陵道又立刻出現。明末李自成的农民起义兵,即数数自四川取嘉陵道,出陽平关,或往关中宝鷄一带,或往甘肃巩昌一带。清初向四川进攻,嘉陵江为軍需运道,进军也曾走嘉陵道。

总上所述,秦岭中入川四道,子午、澆駱都只通行一时,只有嘉陵跟褒斜一直是川陕間交通要道,平时以取道褒斜为多,战争进行就常在嘉陵道上。交通的發展一直着重这两条。嘉陵跟褒斜所以能并行不廢,是有几方面的原因的:嘉陵迂远,可是道路较为平坦,褒斜近捷,但坡度甚为險峻;嘉陵道关涉陕西跟甘肃两省,褒斜直接联系汉中,彼此都不能互为代替。近捷是交通上一个最有利的条件,所以褒斜道上設驛置邮,以及平时修道的記載远較嘉陵为多;可是一遇战事,情况就显然不同,行軍用軍必須考虑道路的險易、軍粮的供运以及軍营的住宿等問題。嘉陵道有嘉陵水运之便,谷道较为平坦,沿綫州县众多,而褒斜情况适得其反。清代只有一留壩,清以前連一个县也沒有,嘉陵道所以在战争中特別出現煩繁,除了因它关涉陕甘两省、有些战争必須取道嘉陵外,主要原因还是在上述那几种情形。有两个例子最能說明这个問題:(1)当諸葛亮第一次自汉中北伐时,魏延曾經建議分别从子午、褒斜两道出兵,魏延以精兵五千取子午北出,而亮率大軍出斜谷会师长安,諸葛亮終以为这样很冒險,不如取隴道平易。他四次北伐,三次都采取嘉陵綫,只有最后一次出斜谷;(2)汉中以取道褒斜为便,可是很多有关汉中的战争,也都取道嘉陵。

1) 嘉定十二年,金人破鳳州,乘胜攻武休关,入兴元府(据“宋史:宁宗記”)。

2) 紹定四年拖雷自宝鷄入大散关,破鳳州,分东西两軍,东軍入兴元,西軍則自沔州(略陽)取大安軍路,入四川境。又端平三年,闊端等侵蜀,至鳳州后,主力攻沔州、陽平关,另分兵攻武休关,入兴元,后陽平被阻,才自兴元橫冲大安,入川,从其主力看,两次都在陈倉道上。

3) “平夏录”。

### 三、巴山通道各綫的發展

巴山中川陝通道，劍閣道通往成都，米倉道通往巴中，沿巴江可至川東南諸地，諸道目的不同，不像上述秦嶺通道目標都朝着一個，所以必須分道考察。

(一) 劍閣道 劍閣道是巴山通道中最重要的一條，也是历史上联系成都、长安間最主要一條交通動脈。秦嶺入川通道都會于劍閣道，其合併之點，漢、魏、六朝在葭萌，隋、唐、五代、宋在三泉，元、明、清則在广元之神宣驛，神宣驛以北分為兩條道路：一趨漢中，接古褒劍、澆駱、子午；一趨陽平關、略陽，接古陳倉道；神宣驛以南就只有一條主綫从广元、昭化以及嘉陵江切穿的那條缺口進入四川盆地，中間穿過劍門山以出劍閣，經梓潼、綿陽、羅江、德陽、廣漢以至成都。劍閣道又稱金牛道或石牛道。秦惠三十三年（公元前325年）苴、蜀相攻，張儀、司馬錯等灭苴并蜀。苴建都葭萌，蜀在成都，張儀等所采取灭蜀的道路就是劍閣道。汉建安十七年到十九年（212—214年）刘备灭刘璋，自葭萌徑至白水關，进据潼城，克綿竹，圍雒城，敗任勤于雁橋，遂圍成都。葭萌故城在广元南，白水關在昭化北，涪城即綿陽，古称錦州，綿竹在今德陽附近（为德陽前身），雒城为今廣漢，古称汉州，雁橋就在廣漢西門外，刘备自葭萌进攻成都的道路，显然跟明清时代的南棧（蜀棧）完全一致。

劍閣道很早即修有棧道，劍閣相傳为諸葛亮所修。此外又有馬鳴關远在刘备取汉中以前就已存在，川陝历来可考之設驛置郵之官路無一不由劍閣。唐玄宗、僖宗自长安入蜀就是走劍閣道。唐宋都有修造劍閣棧道的記載。明清以来所謂南棧，实际上是自唐宋元發展而來。

劍閣道有一條支綫自昭化分路沿嘉陵江到閬中、南部，然后折西經盐亭、三台、中江，合劍閣道于德陽（或新都），或自劍閣分路，取道三台在新都附近跟劍閣道合。兩綫均須經過三台，三台古为潼川，为唐东川节度使的治所，常駐重軍，因此我們推想此路之辟为通道，或在唐至德二年分劍南道为东西川之前，因交通之故，使潼川成为重鎮。元和元年（806年）高崇文自长安討伐西川（成都）刘闢，兵分兩路，严礪自汉中出劍閣道，而高崇文則自长安取斜谷道，至汉中后即取道閬中、梓州（三台）、玄武（中江）、綿江以攻鹿頭關。于此，合棧閣道过德陽、汉州以入成都，这是走通全綫最早的一个記載。元和以后东西川間常常用兵，此綫漸趋重要，在战争中出现过两三次，完全走通的則为光啓三年（887年）王建自葭萌沿嘉陵江而下，进襲閬州，后又自閬州經梓州、鹿頭關、汉州进攻成都。南宋蒙古兵入侵成都，此路也曾在战争中出现过两次：嘉熙三年（1276年）蒙古将塔海自新井（南部）入攻成都取汉、邛等州，走的就是此路西段；又端平三年（1236年）蒙古闊端等自兴元横冲大安，杀曹友聞，降利州、潼川等路入成都，中間的路綫不詳，但經過三台是肯定的。根据栗棘庵所藏宋代輿圖，入川道路从隆庆府（劍閣县）起，原繪有

两支：一支經汉州以至成都，即古劍閣道；另一支則自隆庆府經潼川底（三台）、怀安軍（金堂县东南新都附近）以至成都。潤端等入成都，或即由此綫。此外宝祐六年（1258年）蒙古主自昭化攻打劍門，后又轉兵沿嘉陵江攻閬中跟合川，目的在圍攻重庆。明末以来入川通道也分两条：一綫即劍閣，另一綫則自昭化取道閬中經三台之綫，此路有舟航之便（自广元、昭化可以一直来直流至閬中），又可以避劍門之險，但因繞道太远，終不能跟劍閣道并駕齐驅。

历史上自秦隴入四川成都原有三道：一即劍閣，二即劍閣道潼川支綫，三是陰平道。陰平道是間道，只有出奇不备，才取陰平。历史上自陝西取蜀共有十一次，其中劍閣占九次，劍閣道潼川支綫跟陰平道各占两次，列表如下：

路綫 朝代	劍閣道	劍閣道支綫	陰平道
汉	建安十七年刘备自葭萌經涪城、綿竹、涪城灭成都刘璋（通鑑 66—67）		
魏	景元四年鍾会，邓艾等伐蜀，会取道汉中、劍閣、涪城（后入成都）。（通鑑 78）		邓艾自陰平，江紳，涪城入成都。（同左）
晋	元康八年李特帅流民自汉中經劍閣入成都（通鑑 89）。兴宁三年司馬勛自梁州經劍閣攻入成都（通鑑 103）		
西 魏	欽帝三年司馬勛自梁州經劍閣攻入成都（通鑑 103）		
后周	大象二年梁睿自汉中經利州、劍閣、成都伐益州王謙（通鑑 174）		
唐	元和元年高崇文、严礪討西川刘辟，礪自汉中經劍閣（綿州）、綿州，配合高崇文进攻成都。（通鑑 273）	高崇文自汉中取道閬州、經梓州、玄武、鹿头关、汉州入成都（同左）	
后唐	同光三年李繼岌、李紹琛等自陈倉道經劍州，桔柏津、劍州、綿州、鹿头关、汉州、成都，灭蜀。（通鑑 273—274）		
宋	乾德二年王全斌灭蜀，取劍閣道經魏城、綿州入成都（“宋史：王全斌傳”）		
		瑞平三年元闊端、汪世显等自汉中冲文安，招降利州、潼川等路，入成都（元史）	

明			洪武四年傅友德平玉珍，自陳倉、階州、綿州、漢州入成都（平夏錄）
次數統計	9	2	2

凡是出陰平道的都是出奇兵，鄧艾與傅友德之事，史傳都有明確的交代。在出劍閣道支綫的兩次中，第一次實是兩路進兵，余一次情況不詳。古來戰爭多發生在劍閣（有的沒有走通全綫），大小不下數十次，無論戰爭或平時它的重要性都不是四川其他通道所能比的。

（二）米倉道 米倉道在歷史上出現只見於三個朝代：一是漢末建安二十年曹操破漢中張魯，魯奔南山入巴中，一般即以此為米倉道出現之始，不久操將張郃又自漢中南徇三里，進軍至宕渠（渠縣）之蒙蕩石，為張飛所敗，走返漢中<sup>1)</sup>；二是後魏廢帝三年巴西人譙詭據南梁州（閬中），李遷哲跟賀若敦自漢中盆地進討，遷哲先至巴州（巴中）<sup>2)</sup>；三是南宋寶祐五年（1257年），李進從蒙古主侵蜀，道陳倉，入興元，度米倉關，沿巴渠江一直攻打到武勝，目的在配合蒙古主圍攻合川跟重慶<sup>3)</sup>。此外唐代從巴州、集川（南江）去長安、南鄭也都採取此路，米倉之名就是在唐代出現的。

米倉道在地形上有其便利條件，米倉道沿巴江上源跟漢江支流濂水的谷道，濂水跟巴江互成對應；巴渠水系跟漢江水系中源頭最相接近的就是這兩條河。但米倉道並非川陝間主要通道，一則時間短促，再則就用兵次數論，米倉一共只有三、四次，不特不能跟劍閣道比，而且連劍閣道支綫也還遠比不上。米倉道所以不能發展成為川陝間交通道，有兩個原因：一是米倉道主要是聯繫南鄭跟巴中的交通，而巴中僻處山區，並非四川盆地內很主要的政治、經濟的重心，遠不能跟成都相比；二是米倉道分水嶺米倉山一帶險徒高峻，歷來都感到崎嶇非常不好走，“魏書：賀若敦傳”：“山路艱難、人迹罕至，敦身先將士，攀木緣崖……”，“元史：李進傳”也說：“……度米倉關，其地荒塞不通，進伐木開道七百余里”，“而玉堂閑話”中有兩則記唐代之米倉道，情形尤為險絕，一則說：“其路則深谿峭岩，捫蘿摸石……行人止宿則絙蔓系腰，縈樹而寢，不然則墮于深澗”，一則說：“危峰峻壑，猿徑鳥道，路眠野宿，杜絕人烟。鷺鳥成群，食啖行旅”。唐代人自長安至巴中時並不採取米倉道，僅而從陳倉或褒斜道，沿嘉陵江到達閬中後再轉巴中。

（三）洋巴道 洋巴道是洋縣、西鄉通往萬源、達縣、萬縣以至重慶、涪陵等地的一條道路。其路沿渠江一上源後江跟洋川河兩對應谷道，在鎮巴附近翻越巴山，過去向無

1) “三國志”蜀志卷6“張飛傳”。

2) “周書”卷23“賀若敦傳”、又卷44“李遷哲傳”。

3) “元史”卷154“李進傳”。

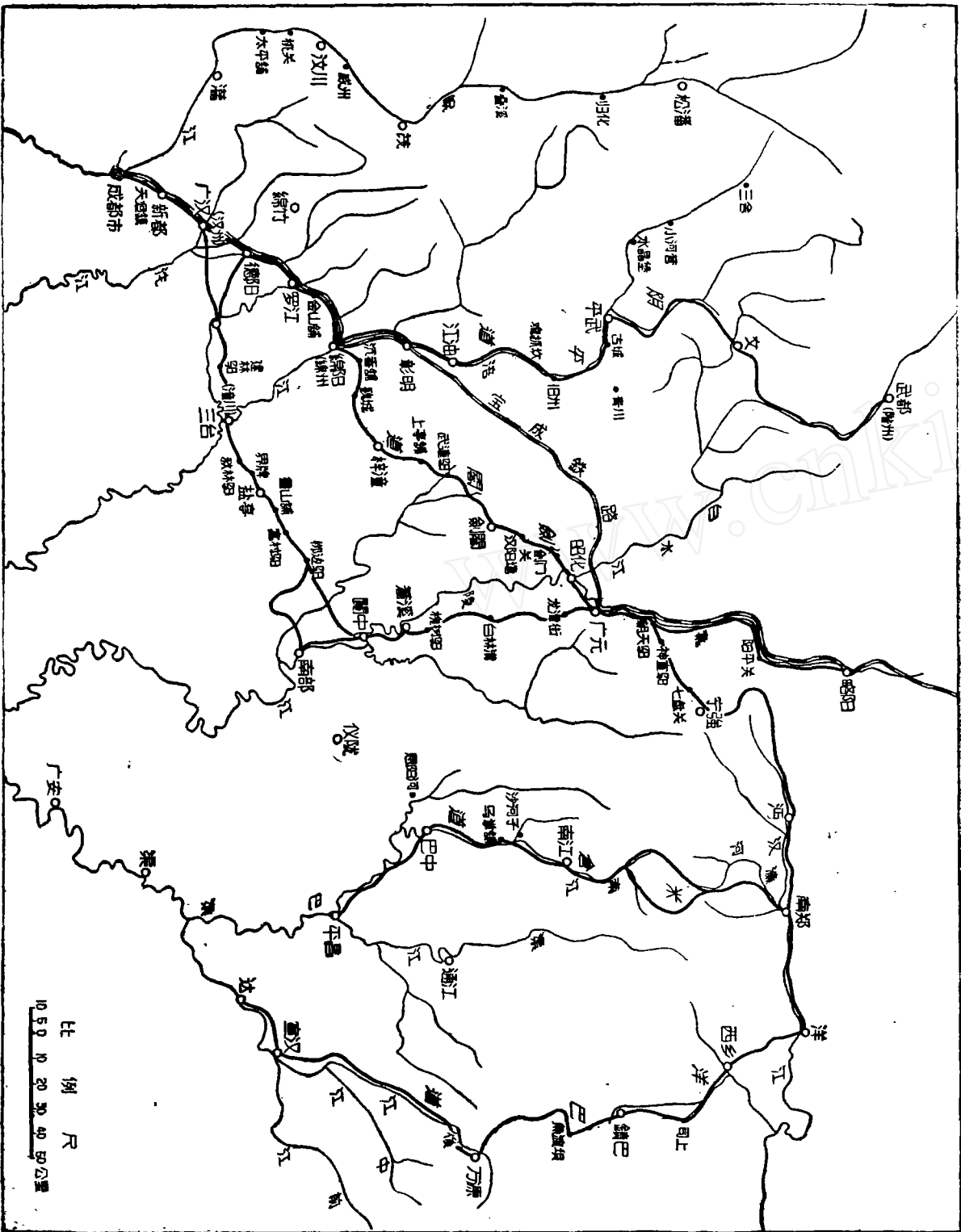


图 3 通过大巴山的入川要道(图中宝成铁路仅缩与剑阁道不同之部)

专名，見于記載亦晚，据我們所知，唐天宝間貢生荔枝，自涪陵入达州，由子午谷路至长安就是走洋巴道<sup>1)</sup>。明末左良玉自西乡、汉陰追張献忠的农民起义兵，曾經在这条路綫及其附近的任河谷道發生过一次战争<sup>2)</sup>。明清以来洋巴道仍为洋县西乡至万源間的“川陝要道”<sup>3)</sup>。抗战期間所修之自南郑至重庆的汉渝公路，西乡以下即采取此路，旧路跟公路的不同只是在翻越巴山分水岭的一小段，約一百华里。

洋巴道分水岭絕水地带比米倉道要长，分水岭也相当高峻，而且它的联系的两端点洋县、西乡跟万源，地位更不及米倉道南郑跟巴中的重要，所以洋巴道比起米倉道来又差一步了。

#### 四、近代川陝通道的形成及今后發展的展望

总上二、三两节所述，在秦岭入川四道中，三道集中南郑，沿汉江谷道，一道出略陽跟陽平关沿嘉陵江谷道，汉江谷道跟嘉陵江谷道到了广元以后又会而为一。集中南郑的三道中，历来都以褒斜道最占优势，唐以后沿汉江谷道入川大路可以說只有褒斜。历史上褒斜跟嘉陵是两条最主要的入川通道，設驛置邮的官路非彼即此，或者两者并行，而隋以后的褒斜道北端又在鳳县跟陈倉道合并，只是在中間一段（自广元到鳳县）沿嘉陵江跟沿汉江及褒河的不同，而其首尾則一，严格說来也可以看成一条总綫，中間岐分为两条支綫。秦岭中入川通道变迁虽多，但發展的結果，南端一定要通广元的缺口，北端則应采取“宝鳳隘道”，这个發展的趋势是相当清楚的。

巴山中川陝主要交通路綫只有一条总路綫——劍閣道。川陝、甘肃的交通干綫都得利用广元、昭化間嘉陵江給四川盆地打开的那个缺口；而盆地的政治、經濟重心一向是在成都。成都、劍閣跟昭化差不多是在同一直綫上，秦岭中入川四道既都集中广元、昭化間的那个缺口，而通往盆地的政治、經濟重心的成都又必須通过劍閣，这个形势很能够說清楚为什么巴山通道跟秦岭通道情况有所不同，为什么巴山中川陝通道总干綫只有一条，而米倉道跟洋巴道都沒有發展成为川陝間的主要通道。

总括几千年来川陝間通道的历史發展，首尾腰三段大致到了近代漸趋固定，腰段即广元、昭化間的那个缺口，这是掌握川陝通道的樞紐之点，由缺口向南，总干綫只有一条，通过劍閣，但中間一段也可以有采取另一种走法，通过三台以避劍閣之險，由缺口北去，路綫可以有沿嘉陵江跟汉江两条，但北端必須通过“宝鳳隘道”。嘉陵道較為平坦，因此繞路較多，褒斜近捷，但路途險峻。承平的时候常走褒斜，一遇战争就差不多全采取嘉陵，从此可以看出，褒斜較不适宜于行軍、用軍，当然大量的运输也就不很适宜。

1) “輿地紀胜”卷 183 利州路兴元府“子午谷”下。

2) “明史：左良玉傳”。

3) “三省边防备覽”卷 2 道路，“西乡”下。

近代的川陕通道的形成,到了明清时代的南北棧差不多漸并分歧于統一,主棧漸趋固定,但广元、昭化缺口以南仍有劍閣跟閬中的不同,而广元以北也有汉中或陽平关两棧,虽然閬中跟陽平关都不是主要路棧。現在川陕交通的大动脉是宝成铁路。宝成是通广元、昭化那个缺口,南段大致即旧日劍閣道,但自广元至綿陽有一段的道路。为避免路徑險陡,繞道迴避过劍門关,跟明清南棧略有不同<sup>1)</sup>;北段大致即沿嘉陵道,但自略陽出鳳县采取直棧,不經過徽县跟两当。嘉陵道关系陕、甘两省,其道路又繞秦岭的外圍并且較為平坦,比起褒斜道要直穿秦岭正脉,当然是便于修建铁路。宝成路的选棧是有相当根据的,我們只要研究一下川陕交通的历史發展,就不难清楚地知道現在川陕通道的繞棧應該是采取嘉陵道,而不能采褒斜道。

研究过去主要是为了将来。历史上的情形,只能供参考和借鑒的作用。情况不同,当然就不能一样,现在的措施應該根据实际需要和当前条件。总结川陕通道的历史發展以后,底下我們試依这个原則对發展今后川陕間交通提出几点意見:

四川盆地的政治重心过去长期是在成都,因此交通的開發都是以成都为主,川陕間的交通更不能例外。四川省面积本来很大,現在西康省并入四川以后面积更大,近代一般对四川的概念是有川东、川西之分,中間的界限大致是依嘉陵江。要是依照地域論,四川是可以分为川西、川东两个重心,川西(其范围包括金沙江东的旧西康省部分)的重心是成都,川东(嘉陵江以东的原四川省部分)的重心是重庆。川陕間交通應該分两大部分考虑。

过去川陕交通發展几乎全偏在四川西部,四川东部跟重庆的联系就相当缺乏。从远景的建設來說,川东的重心重庆跟陕西省的联系應該有一条通道。这条通道的修筑当然要尽量利用旧有的基础,旧日的洋巴道路棧可以考虑利用,一則因为后江谷道跟洋河谷道地形上有其便利的条件,再則过去曾修筑过汉渝公路,略有基础。全棧的詳細选定,将来可以通过精密的勘查。

川西跟陕西的联系已經有宝成铁路,这条路的北段即昭化以上可以考虑修两条支棧:其一是从略陽到天水棧,因与川陕間交通無关,討論从略;其二是从广元到南郑的支棧,过去褒斜所以能跟陈倉道平行,即因褒斜道主要作用是联系关中、汉中跟成都的交通,非陈倉道所能直接代替。要是修筑这条“广南支棧”,就可以發揮跟褒斜道同样的作用,而汉江上游地区的物資就可以跟四川及关中区“互通声气”了。这条支棧过去一直是入川大路,修筑起来不致有很大的困难。

1) 此棧系沿旧路而筑,这条道路亦系古道,清朝尚殘存若干棧道遺迹,宋代的記載中才提出此棧修有棧道。这些棧道可能为宋代或其稍前时代所筑。續昭化通說以此棧为漢魏古劍閣道,而以明清南棧为唐代劍閣道,这是錯誤的,詳見拙著“历史上四川与秦隴間通道的發展”。



## A HISTORICAL STUDY OF THE TRANSPORTATION ROUTES CONNECTING SHENSI AND SZECHUAN PROVINCES

HUANG SHENG CHANG

(*Institute of Geography, Academia Sinica*)

1. The historic transportation routes connecting Shensi and Szechuan have well taken the topographical advantages in passing the Tsinling and the Ta-pa Shan mountains. Passes and valleys have been frequently used. To cross the Ta-pa Shan, the famous Chien Ke Tao (劍閣道) takes the Chien Meng Pass (劍門關). The Mi Tsang Tao (米倉道), follows partly the Pa Ho (west tributary) and the Lien Ho, as does the Yang Pa Tao (洋巴道) partly the Pa Ho (east tributary) and the Yang Ho.

Most routes crossing the Tsinling are named after the passes they go through or the valleys they follow. Thus, the four main routes centering in Hanchang (漢中) namely, the Chialing Tao, (嘉陵道) Pao Hsieh Tao (褒斜道), Tang Lo Tao 沔駱道 and the Tze Wu Tao 子午道 are so named respectively as they partly follow the Chialing River, Pao Shui, and Hsieh Shui, Tang Shui and Lo Shui and the Tse Wu Shui.

2. With regard to the routes of the Tsinling, six periods of considerable development may be recognized, each with its own significance in reconstruction, management and uses (military and civil). They are: (1) the Han period, (2) the Three Kingdom period and (3) the Sui and Tang period, (4) the Five Dynasties period, (5) the Sung and Yuan period and (6) the Ming and Tsing period. It is worth noticing that the Pao Hsieh Tao is short and steep, compared with the long and gentle Chialing Tao. The latter has been followed more in war time, while the former in peace time.

3. Of the Ta-pa Shan routes, the Chien Ke Tao has always been the most important. There is a detour around the difficult Chien Meng Pass. The Mi-Tsang Tao is the least used, being most inaccessible. The Yang Pa Tao was the Imperial Postal route in the Tang Dynasty, when the tropical fruit in Szechuan, as well as other tributes was transport to the capital, Sian.

4. The present Paochi-Chengtu Railroad follows rather closely the old Chien Ke Tao in crossing the Tsinling Range. It is suggested that the Yang Pa Tao be considered, if there will be a railroad connecting Shensi and Chungking.

(Résumé by the Editorial Board).