

新刊五一广场简牍所见东汉湘江航运速度初探

张朝阳

(上海交通大学人文学院,上海 200240)

【摘要】湘江沟通珠江与长江两大水系,航运历史悠久。近年出土的长沙五一广场简牍表明东汉商人常利用湘江从事贩运活动,那么当时湘江的航运速度如何?2019年底刊布的一五一广场简975为我们提供了珍贵史料。结合相关信息,可得出两点结论:简975记录了自长沙郡临湘县至桂阳郡便县的航运;彼时湘江逆流航运速度是84.25汉里/每天。

【关键词】五一简;湘江;交通工具;速度;东汉

【中图分类号】S-09;K207 **【文献标志码】**A **【文章编号】**1000-4459(2022)01-0045-06

The Speed of Xiangjiang Waterway Transportation Reflected in the Newly Published Eastern Han Strips Excavated from the May First Square at Changsha

ZHANG Zhao-yang

(School of Humanities, Shanghai Jiao Tong University, Shanghai 200240)

Abstract: Xiangjiang river connects the Zhujiang river system and the Yangtze river system and has a very long history of waterway transportation. Eastern Han documents recently excavated from the May First Square at Changsha show that merchants often utilized Xiangjiang waterway for shipping goods. Therefore, a question arises: what was the speed of Xiangjiang waterway transportation in the Han dynasty? Strip no. 975 from the May First Square, which was newly published in Dec., 2019, provides us very valuable information. We can make two points: Strip no. 975 records an event of Xiangjiang waterway transportation from Linxiang to Bian county; and the speed of counter-current transportation of Xiangjiang waterway was about 38 li per day in Han measure.

Key words: May First Strip; Xiangjiang waterway; transportation; speed; Eastern Han

前 言

湘江由南向北蜿蜒流淌,沟通珠江与长江两大水系,航运历史悠久。根据楚怀王六年(公元前323年)“鄂君启节”^①可知,最晚在战国时代就已有大规模商舟沿湘江贩运货物,秦汉时代亦当如

[收稿日期] 2021-07-11

[基金项目] 国家社会科学基金一般项目“新出土简牍所见东汉长沙郡商业研究”(19BZS036)

[作者简介] 张朝阳(1975-),男,历史学博士,上海交通大学人文学院教授,研究方向为秦汉史,出土文献。

① 鄂君启节1957年出土于安徽寿县,有车行与舟行之分,反映了非常发达的商业交通路线。研究参见谭其骧:《鄂君启节铭文释地》,《中华文史论丛》第2辑,第169-190页;黄盛璋:《再论鄂君启节交通路线复原与地理问题》,《安徽史学》1988年第2期。

此^①。近年长沙五一广场东汉简牍(以下简称“五一简”)的出土,使学界对湘江航运的早期历史有了比较具体的认识。笔者曾关注到东汉商人在临湘(今长沙)租船运米到桂阳(今郴州),这种贩运活动利用的正是湘江水道^②。那么,彼时湘江的航运速度如何?囿于材料,笔者曾据《唐会要》“水行之程,舟之重者,溯河日三十里,江四十里,余水四十五里”进行过粗略的推测^③。但最新刊布的五一简为学界真正解决这一问题供了珍贵史料,提供了可能。

一、五一简 975 之内容分析

《长沙五一广场东汉简牍(叁)》简 975 记载到:

三日发长沙之便,其月十八日到,鱼不讎章^④

这条宝贵的史料反映出湘江水道的航运速度,值得仔细品味:某人于某月三日由长沙出发前往“便”地,当月 18 日抵达。出发地“长沙”在东汉是郡名。简牍只说“长沙”,按行文习惯,具体地点可默认为郡治临湘^⑤。目的地“便”则是桂阳郡属县,在今湖南永兴一带^⑥。由临湘到便县,直线距离 195 千米,约为 469 汉里^⑦。由历时 16 天可知,速度约为 29 汉里/每日。由于现实中的交通不可能走直线,实际速度应该更快些^⑧。

残简末又说“鱼不讎章^④”,何所指?虽然缺乏上下文,但只有两种可能:一方面,“鱼”可以是自然生物——鱼。长沙是鱼米之乡,五一简常见鱼的买卖。例如下面这条记录:

舍辞:十四年五月不处日,俱乘拱船上之沂溪中市鱼。^⑨

有人名“舍”,于某日乘船到溪中买(或卖)鱼。又如五一简 91:

郭亭部市不处姓名男子,鲜鱼以作炙,今年正月不处日,持随漉溪水上解止徐舍,卖得米卅四斛。^⑩

有男子将鲜鱼制作成鱼炙(烤鱼),顺溪流送货上门给客户以换得大米。此外,长沙尚德街东汉简也有:“出钱五十市生鱼”(简 086),“出钱卅市鲈鱼三斤”(简 086)等记载^⑪。

如此理解,则简 975 记录某人携带着鱼抵达异地。相应地,“讎”指“出售”。《史记》有:

① 关于秦汉时代湘江航运,参见王子今《秦汉交通史稿》(增订版),中国人民大学出版社,2013年,第170页。

② 张朝阳:《东汉临湘县交趾来客案例详考:兼论早期南方商贸网络》,《中山大学学报(社会科学版)》2019年第1期。

③ 《唐会要》卷 87“漕运条”,中华书局,1955年,第1595页。

④ 长沙市文物考古研究所等:《长沙五一广场东汉简牍(叁)》,中西书局,2019年,第171页(以下简称《五一(叁)》)。

⑤ 有关用例很多,不赘述。这种用语习惯类似今日说“省里”一般指省会所在地。

⑥ 见《后汉书·郡国四》,中华书局,1965年,第3483页;又见谭其骧主编《中国历史地图集》第2册《秦·西汉·东汉时期》,中国地图出版社,1982年,第49-50页(以下简称《谭图》)。

⑦ 根据《谭图》(页49-50),临湘到便县的直线距离为195千米。由于汉代1里为415.8米,则两地直线距离约为469汉里。关于古今度量单位换算,本文采用邱光明的研究成果;参见邱光明等:《中国历代度量衡量值表》,收于《中国科学技术史·度量衡卷》,科学出版社,2001年,第447页。该书经过详细考证,认为从秦到东汉末,一尺皆为23.1厘米,可从。另,黄盛璋对东汉末尺度的估算略有不同(23.8-24厘米),见氏作《历代度量衡换算简表》,收录于中国科学院编委会《中国自然地理·历史自然地理》,科学出版社,1982年,第261页。

⑧ 后文将详细考证,此处略。

⑨ 长沙市文物考古研究所等:《长沙五一广场东汉简牍选释》简37,中西书局,2015年,第150页。

⑩ 长沙市文物考古研究所等:《长沙五一广场东汉简牍(壹)》,中西书局,2018年,第200页(以下简称《五一(壹)》)。

⑪ 长沙市文物考古研究所:《长沙尚德街东汉简牍》简86,岳麓书社,2016年,第228页。

高祖每酤留饮，酒讎数倍。^①

如淳注解到：“讎，亦售”^②。而“章”应该是人名。五一简 1014 有如下记载：

舍主人姓张不处字，章、汎、羽留止船(中)□^③

此处提到了章、汎、羽停留在船中，“章”显然是人名^④。这样，“鱼不讎章□”似乎可理解为某人(自临湘出发者)的鱼并没有出售给“章”。或者也可断句为“鱼不讎，章□”——某人的鱼没有售出，而由于文字残缺，无法考证“章”在事件中扮演的角色。

另一方面，“鱼”也可以是人名。例如：孔子后人孔鲤，字伯鱼；又如今人名字常见“虎”“龙”“凤”等。“讎”字则可通假于“酬”，指报酬。例如：《三国志》有“子许买物，随价讎直”，这里的“讎”就是报酬的意思^⑤。若如此理解，则“鱼”就是自临湘出发的旅客，在到达目的地便县之后，却没有将报酬支付给为他提供交通服务的“章”。

虽然以上两种解读都可自圆其说，但事实真相只有一个，到底孰是孰非呢？检索已发表各类长沙汉简，如东牌楼^⑥、五一简、尚德街等，“鱼”字多次出现，但绝少用为人名。更重要的是，五一简 974 有如下记载：

字伯平，集税章等鱼毕已，更僦桂阳便□^⑦

某人在“集税”^⑧章等人的鱼之后，又前往桂阳郡便县。这里的“鱼”显然不是人名，而是动物，是运送的货物。由于简 974 这段内容有“鱼”“章”“便”等信息，显然与简 975“鱼不讎章□”有关联。所以“鱼不讎章□”的“鱼”也同样不是人名，而是指自然生物——鱼。这个结论为我们推导残简记载的交通方式提供了重要线索。

二、简 975 所载交通方式之推导

由于残简并没有说明当事人使用的交通工具，所以暂不知晓本文起始测算的速度属于陆路还是水路。但是，汉代交通无外乎乘车、骑马、徒步、乘船四种方式。结合相关资料可断定：本文最初推算的 29 汉里/每日关涉湘江航运，是以直线距离为基数得出的最低速度。下面按四种可能情形，一一进行分析：

1. 是否乘车？长沙简牍记载有乘车交通的事例。例如五一简 1510：

元躬车上何等庸公乘车行败……元躬即下车时□□^⑨

此残简虽很难解读，但提到了“乘车”和“下车”，其交通工具显然是车乘。事实上，即便在南方地区，乘车也是汉代常见的交通方式^⑩；但这种交通的速度比较快。《二年律令·徭律》：

① 《史记》卷 8《高祖本纪》，中华书局，2014 年，第 437 页。

② 同上，第 438 页注 8。这段文字将刘邦描绘成一位招财福星，每到店里喝酒，店家都能比平日多卖好几倍的酒。

③ 《五一(叁)》，第 177 页。

④ 现有资料尚无法证明此处的“章”和简 975 的“章”是否是同一人，姑且存疑。

⑤ 《三国志·魏书》卷 22《卫臻传》注 1 引《郭林宗传》，中华书局，1959 年，第 648 页。

⑥ 长沙市文物考古研究所、中国文物研究所：《长沙东牌楼东汉简牍》，文物出版社，2006 年。

⑦ 《五一(叁)》，第 171 页。

⑧ “集税”似可理解为收税。五一简有征收关税之例；简 973：“留关下税关丞武陵郡及税吏五□□”(《五一(叁)》，第 170 页)。

⑨ 长沙市文物考古研究所等：《五一广场东汉简牍(肆)》，中西书局，2019 年，第 199 页(以下简称《五一(肆)》)。

⑩ 传世和出土文献都有大量的事例，恕不赘述。

事委输、传送,重车、重负日行五十里,空车七十里,徒行八十里。^①

这其中关于日行车速(重车50里,空车70里)的规定和《九章算数·均输》完全一致:

六人共车,车载二十五斛,重车日行五十里,空车日行七十里。^②

据此可知,汉代车行速度在每日50~70里之间^③。从临湘到便县直线交通469汉里,视载重情况,只需7~9天。考虑到实际路线会有曲折,里程更长一些。我们再多估算两天,则9~11天也应该可以抵达。但简975记载的行程时间是16天,显然不吻合,所以不可能是乘车。

2.是否骑马?汉代长沙地区亦蓄养马匹,汉印有“长沙厩印”^④,显然与长沙养马机构有关。五一简有骑马交通案例。例如简85:

男子曰:我穷人,勿迫我。掾还,详曰:何如?还者下马……^⑤

这里提到了“还者下马”,可见是骑马交通。又如简359:

夜鸡鸣时,详乘马将子男顺起例之广成,到赤坑冢间,详从马上见不知何一^⑥

这枚简似乎与上一枚有关联,同样提到了“详”骑马的事情。虽然骑马交通不足为怪,但常识告诉我们,马的奔跑速度很快。古语所谓良驹“日行千里”虽是夸张的说法,但一定比日行50~70里的车乘快很多。既然我们根据行驶速度排除了乘车,那么就更不可能是骑马。

3.是否徒步?徒步是最平常、最原始的交通方式。前引二年律令规定:“事委输、传送,重车、重负日行五十里,空车七十里,徒行八十里。”^⑦这里界定了徭徒重负日行50里、空手日行80里。这个行进速度和行车类似,空手时比空车还略快些,因此可排除。此外,当事人此行携带有活鱼^⑧。徒步跋涉(或人力挽车^⑨)运送活鱼也不太可能。

4.是否乘船?由于我们已排除了乘车等其他方式,所以乘船是唯一的交通选项了。事实上,船运在长沙地区极其常见,出土文献有大量记载,包括运货、载客、寄送物品等多种情形。例如五一简1505:

次、成逐贼,此与男子陈伯潭、成俱持麻八千斤之临湘,船泊麓^⑩

这记载了某人运送8000斤货物到临湘,泊舟岳麓山下^⑪。在这个背景下,我们来审视两条重要线索——这两条线索都支持船运的推断。

首先,我们知道当事人携带了“鱼”。简文中的“鱼”应该是指活鱼,原因有二:(1)死鱼极易腐烂而无法食用、无法出售;(2)虽然汉代有用盐腌制保鲜的技术,但长沙简中将之称为“鲋”或“鱼鲋”,而不直接

① 张家山二四七号汉墓竹简整理小组:《张家山汉墓竹简·二年律令》(释文修订本)简412,文物出版社,2006年,第64页。这段律文的“重负”和“徒行”有些费解,尤其是“徒行”速度比空车还快。到底指什么呢?解决这个疑惑,需要从行文结构上分析:律文的“重负”“徒行”与“重车”“空车”对应,应该是指没有使用车辆的徒步状态,分为负重行进和徒手行进两种情形。

② 白尚恕:《九章算术注释》,科学出版社,1983年,第202页。

③ 此外,王子今先生曾根据居延汉简的记录,验证了《九章算术》这段记载,认为基本符合汉代实际情况。参见氏作《秦汉交通史稿》,第110页。

④ 罗福颐:《秦汉南北朝官印征存》第232方印,文物出版社,1987年,第42页。

⑤ 《五一(壹)》,第199页。

⑥ 同上,第245页。

⑦ 张家山二四七号汉墓竹简整理小组:《张家山汉墓竹简·二年律令》(释文修订本)简412,第64页。

⑧ 详见下文考证。

⑨ 人力挽车与徒步背负都是依靠人自身的力量,因此笔者不做区分。

⑩ 《五一(肆)》,第198页。

⑪ 关于本案例的分析,参见张朝阳《五一广场东汉简牍1505札记》,简帛网2020年5月17日。

称为“鱼”^①。相反“鱼”则经常指称鲜鱼。例如,“俱乘舫船上之沂溪中市鱼”^②,溪中所市之“鱼”显然是鲜鱼。鱼生存必然需要水,并且需要定期换水以保持水中的氧气含量,那么怎样才能方便地获得水呢?虽然我们从居延简《候粟君所责寇恩事》见到以车载鱼去市场出售,但那显然是西北地区水路不便而无奈的选择^③。在河湖交错,水网密布的南方,走水路运送鲜鱼显然最合情合理^④。事实上,五一简记载有乘船买卖鱼的事例,前引“俱乘舫船上之沂溪中市鱼”即为一例。

其次,资料表明,桂阳便县和长沙临湘都是当时重要的航运节点。五一简 977 记载到:

熹闻游□子男元等俱乘文船,九月四日发便,其月十六日□□^⑤

这里提到子男“元”乘船自便县出发,于当月 16 日抵达某地。这说明东汉时代的便县是湘江航运上的重要站点。从地理条件上看,便县位于湘江支流耒水南端附近,耒水由南向北蜿蜒流淌,在衡阳一带汇入湘江主干。这优越的位置使得便县成为当时湘江水运的“始发站”之一。而临湘更是著名的湘江航运要枢,长沙出土汉简中有大量的证据。例如,前引五一简 1505 就提到了某人运货临湘,泊舟岳麓山下^⑥。《水经注》总结到:

湘水又北,左会瓦官水口,湘浦也。又径船官西,湘洲商舟之所次也。北对长沙郡,郡在水东州城南,旧治在城中,后乃移此。^⑦

这里说“船官西”是“湘洲商舟之所次也”,而该地点北对长沙郡治——临湘。根据何旭红考证,“船官西”就在今长沙的南湖港^⑧。由于临湘和便县都是湘江水系航运重要节点,所以简 975 记录的交通走水路是很自然的事情。

结论:逆流而上的速度

本文起始曾以直线距离 469 汉里为基数,估算行进速度为每日 29 汉里。由于水路曲折,情况复杂,我们需要予以修正。出发地临湘平均水位约 30 米,而目的地便县平均水位约 93 米^⑨,水位高程差约 63

① 这样的例子非常多。例如:“市买鱼鲋二千□,算用二百卅二”(长沙市文物考古研究所编:《长沙尚德街东汉简牍》简 101 背,第 231 页)。《齐民要术》记载有“作长沙蒲鲋法”,具体操作流程如下:“治大鱼洗令净厚盐令鱼不见。四五宿,洗去盐。炊白饭渍清水中,盐饭酿。多饭无苦”(〔北魏〕贾思勰:《齐民要术》卷 8“作鱼鲋”,中华书局,2015 年,第 987)。

② 长沙市文物考古研究所等:《长沙五一广场东汉简牍选释》简 37,第 150 页。

③ 甘肃居延考古队简册整理小组:《“建武三年候粟君所责寇恩事”释文》,《文物》1978 年第 1 期。该案例出土于内蒙古额济纳旗破城子居延甲渠候官遗址,出土后引起国内外学界广泛关注,相关研究成果异常丰富。例如,俞伟超:《略释汉代狱辞文例:一份治狱材料初探》,《文物》1978 年第 1 期;A.F.P.Hulswé,“A Lawsuit of A.D. 28,” in *Studia Sino-Mongolica in Studia Sino-Mongolica*, ed. Herausgegeben Von Wolfgang Bauer (Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1979), 23-34.

④ 有一个疑点需要略作讨论:便县也是水产丰饶之地,为何有人运送活鱼到便县出售?这有多种可能。例如,或许临湘与便县两地鱼的品种不同,或许临湘来客并非专程售鱼,而是在行船过程中顺路捕捞。总之,五一简常常展现出一些令今人吃惊的商贸行为,在当时可能却是习见之事。

⑤ 《五一(叁)》,第 171 页。

⑥ 《五一(肆)》,第 198 页。

⑦ 陈桥驿校:《水经注校正》卷 38“湘水”条,中华书局,2007 年,第 895 页。

⑧ 何旭红:《长沙汉临湘故城及其宫署位置考析》,《南方文物》1998 年第 1 期。

⑨ 此处数据为当代长沙港和永兴港的数据,东汉情况应该有所不同,因此仅供参考。参见湖南省志·交通志编纂委员会:《湖南省志·交通志·水运》,湖南人民出版社,2001 年,第 303、356 页。

米。整个行程属于逆流而上,较为吃力。参考《水经注》及《谭图》可推测行进路线是:首先,由临湘沿湘江向西南曲折航行,经醴陵县,阴山县到达酃县(今衡阳)。《水经注》曰:“衡山东南二面临映湘川,自长沙至此,江湘700里中有九向九背”^①,可知此段里程约700里。由于酃道元活跃于北魏孝文帝时期,此处的计量单位应该是采用了当时的度量,可换算为879汉里^②。其次,由酃县转入耒水向东南方向继续前行,经耒阳抵达便县(今永兴)^③。这段航程无明确的里程数记载,但参照当代情况,似可估算为195公里=469汉里^④。这样,自临湘至便的水路距离为1348汉里,为两地直线距离的2.87倍,显然是由于水路异常迂回曲折,所谓“九向九背”等情形所致。船行速度则令人吃惊——1348汉里/16天=84.25汉里/天。这速度远高于《唐会要》所记载:“水行之程,舟之重者,溯河日三十里,江四十里,余水四十五里。”^⑤这说明东汉湘江水系航运相当便捷,为民众的交通,物资的交流提供了天然的便利。当然,由于现有材料没有透露载重、水手数、流速等信息,本估算目前仅具有个案意义,是否具有普遍性尚有待于更多材料来验证。

(责任编辑:徐定懿)

[参 考 文 献]

- [1] 谭其骧. 中国历史地图集[M]. 北京:中国地图出版社,1982.
- [2] 白尚恕. 九章算术注释[M]. 北京:科学出版社,1983.
- [3] 罗福颐. 秦汉南北朝官印征存[M]. 北京:文物出版社,1987.
- [4] 张家山二四七号汉墓竹简整理小组. 张家山汉墓竹简·二年律令(释文修订本)[M]. 北京:文物出版社,2006.
- [5] 长沙市文物考古研究所,中国文物研究所. 长沙东牌楼东汉简牍[M]. 北京:文物出版社,2006.
- [6] 长沙市文物考古研究所. 长沙尚德街东汉简牍[M]. 长沙:岳麓书社,2016.
- [7] 陈桥驿. 水经注校正[M]. 北京:中华书局,2007.
- [8] 王子今. 秦汉交通史稿(增订版)[M]. 北京:中国人民大学出版社,2013.
- [9] [北魏]贾思勰. 齐民要术[M]. 北京:中华书局,2015.
- [10] 长沙市文物考古研究所等. 长沙五一广场东汉简牍(壹)[M]. 上海:中西书局,2018.
- [11] 长沙市文物考古研究所等. 长沙五一广场东汉简牍(叁)[M]. 上海:中西书局,2019.
- [12] 长沙市文物考古研究所等. 长沙五一广场东汉简牍(肆)[M]. 上海:中西书局,2019.
- [13] 甘肃居延考古队简册整理小组. “建武三年候粟君所责寇恩事”释文[J]. 文物,1978,(1).
- [14] 何旭红. 长沙汉临湘故城及其官署位置考析[J]. 南方文物,1998,(1).
- [15] 张朝阳. 东汉临湘县交阯来客案例详考:兼论早期南方商贸网络[J]. 中山大学学报(社会科学版),2019,(1).

① 陈桥驿:《水经注校正》,第894页。

② 据邱光明等考证,北魏尺度比较混乱,孝文改制后,一尺为28~30厘米;参见氏著《中国科学技术史·度量衡卷》,第295页。本文取孝文改制时期的中间值,一尺估算为29厘米,因此1里=522米,是汉里的1.255倍。

③ 陈桥驿:《水经注校正》,第893-896、915-916页;《谭图》,第49-50页。

④ 湖南省志交通志编纂委员会:《湖南省志·交通志·水运》,第355页。

⑤ 《唐会要》卷87“漕运条”,第1595页。