

试析红河地区传统交通的兴起与发展

范淑萍

(红河学院 商学院, 云南 红河 661100)

[摘要]红河地区的交通开发具有悠久的历史。以近代新式交通工具——铁路的出现为分界,以前的交通可以笼统概括为传统交通。红河水运和马帮运输是红河地区交通发展的两个重要组成部分,在近代新式交通出现以前,红河水运和马帮运输互相配合,成为沟通红河地区城乡间的主要交通运输方式。随着驿传制度而形成的驿道,也成为红河地区内部联系与交流的纽带。

[关键词]传统交通;红河水运;马帮运输;驿道运输

[中图分类号]U125 [文献标识码]A [文章编号]1005-3115(2009)22-0034-03

一、红河航运

红河航运具有悠久的历史,根据相关记载,红河水运开始于东汉初年。

《后汉书·马援传》中记载:东汉建武十九年(43),镇守交趾的伏波将军马援向朝廷上书说:“从麋泠(今越南永富省)出赭古(今蒙自县),出益州……愚以为行兵此道最便,盖承藉水利,用为神速也。”又说:“从麋泠水道出进桑(今云南河口县)王国至益州赭古县,转输便利,盖兵车资运所由矣。自西随(今屏边一带)至交趾,崇山接险,水路三千里。”其中,记载的进桑麋泠水道即红河水道,在当时发挥了重要作用,是连通交趾的要道。

《晋书·陶璜传》记载:“……又宁州兴古接据上流,去交趾郡千六百里,水陆并通,互相维卫。”^①在东汉交通的基础上,开发陆路与红河水道相配合,有效地提高了红河地区的交通运输能力。

唐樊绰《蛮书》记载:“从安南(今越南河内)上水至峰州两日,至登州两日,至忠诚州(今越南越池)三日,至多利州两日,至奇富州两日,至甘棠州两日,至下步三日,至黎武赭栅四日,至贾勇步(今河口县)五日。已上二十五日程,并是水路。从贾勇步登陆至矣符馆(今屏边县城)一日。从矣符馆至曲乌馆(一说在屏边新现;一说在蒙自期路白)一日,至思下馆(今蒙自县城)一日,至沙只馆(一说在个旧沙甸;一说在个旧倘甸)一日,至南场馆(今建水县城)一日,至曲江馆(今建水曲江镇)一日,至通海城(今通海县)一日,至江川县一日,至进宁馆(今晋宁)一日,至鄯阐柁东城(昆明)一日。”^②这是一条水陆并行线,从安南走水路二十五日到贾涌步;改为陆路七日到通海城。这条线路中的水路指的也是红河水道,而陆路则成为后代驿站设置的重要参照。

《新唐书》的记载更为详尽:“安南经交趾太平,百余里至峰州。又经南田,百三十里至恩楼县,乃水行四十里至忠诚州。又二百里至多利州,又三百里至朱贵州,又四百里至丹棠州(今越南甘塘),皆生獠也。”站点设置的增加,是交通发展的表现。“又四百五十里至古涌步(今河口),水路距安南凡千五百五十里。”从今河口至安南都是水路,“又百八十里经浮动山、天井山,山上夹道皆天井,间不容硃者三十里。二日行,至汤泉州(今屏边)。又五十里至禄索州(洗马塘),又十五里至龙武州(新现),皆蛮安南境也。又八十三里至倪迟顿(今蒙自),又经八平城(鸡街),八十里之洞澡水(倘甸),又经南亭(建水),百六十里至曲江,剑南地也。又经通海镇,百六十里渡海河、利水至绛县。又八十里至晋宁驿,戎州地也。又八十里至拓东城,又八十里至安宁故城,又四百八十里至云南城。”^③其中古涌步至通海八站,有568里的路程均在红河地区境内,可见红河水道越来越受重视。

据徐延旭《越南道路考》记载,至交州之道,由蒙自的蛮耗、莲花滩,循洮江(红河古称)水道而入。

明清时期,红河水运成为滇越贸易的主要通道。云南进出口贸易途径主要有五条,其中越南海防到昆明的线路就利用了红河水道。“海防至河内海船运一日,河内至老街舢板运十二日,老街至蛮耗舢板运七日,蛮耗至蒙自牲口运三日;蒙自至云南府牲口运九日,共计四十日。”^④可见,运输相当便利。

红河水运古已有之,受河道的影响,它不是全线通航,可通航的地段主要位于河口与蛮耗之间。由于缺乏相关的史料记载,无法估算当时的航运量。红河水运交通运输所起的作用,在红河地区近代城市发展中最为明显和突出,尤其是在中越贸易中的作用更不可忽视。

二、马帮运输

马帮运输是特殊地理环境影响的结果。特殊的地理环境导致红河流域的广大地区和边境贸易主要依靠人畜力量运输。其中马帮充当了重要角色,它克服了自然地理上的重要障碍,实现了跨时空的商品远距离运销。

早在元代以前,在已开辟的蒙自至磨黑盐道上,进行食盐贩运等活动,就是依靠马帮运输。

明清时期是云南马帮运输的重要阶段。尤其是清代,随着山区经济的开发,云南畜牧业进一步发展,为马帮的兴盛提供了充足的后援保障。《滇海虞衡志》记载了云南骡马的兴盛:“南中民俗,以牲畜为富,故马独多。春夏则牧于悬崖绝谷,秋冬则放之于水田有草处,故水田多废不耕,为秋冬养牲畜之地。重牧而不重耕,以牧之利息大也。马、牛、羊不计其数,以群为名,或百为群,或数百及千为群。”^⑤同时,云南的马具有自身的特点,即“滇马敛蹄,于历险登危便”,^⑥适宜山地运输,这些有利条件促进了马帮运输的发展。

明代,红河地区丰富的马资源为马帮运输提供了重要保障。如“永乐七年(1409)五月,云南临安府车人寨火头龙配等来朝,贡马,赐之钞币”,^⑦“宣德十年(1435)四月,蒙自县各遣人贡马,赐彩币等有差”。^⑧红河地区把马当作进贡朝廷的礼物,可以反映当时养马的情况比较普遍。如“宣德四年(1429)七月,临安府教化三部长官司阿宗等贡马”,^⑨“正统三年(1438)十二月,云南阿迷州故土官知州普觉妻沙济来朝,贡马,赐彩帛等物有差”,^⑩“正统八年(1443)三月,云南临安府亏容甸长官司长官罗俊,遣把事李斌等贡马,赐彩缎、绢、纱有差”。^⑪即使少数民族地区,在与朝廷加强联系时,也把马作为重要的贡品而进献,可见当时红河地区的马是相当受外界欢迎的。除了进贡朝廷的马匹,其余的马匹大部分成为马帮运输的重要来源。

清代,红河地区的马帮有开广帮、通河帮、临安帮、江外帮、蒙自帮等,其中最大的马帮是蒙自顺成号老板周嗣徽倡议的由个旧厂商组建的蒙自帮。光绪十六年至宣统元年(1890~1909)是蒙自马帮的极盛时期,主要运输个旧的大锡,与个旧大锡的出口量成正比。红河地区主要的马帮路线有:(一)滇桂线:由云南蒙自至广西百色,沿右江至南宁,计程492公里,再由南宁至北海用船运。全程马帮驮运共需52天。此为云南通桂、粤、香港陆水联运的重要通道,也是大锡外运的主要通道。(二)昆明—蒙自—蛮耗线:这是一条省内运输路线,由昆明九天到蒙自,蒙自两天到蛮耗,全程马帮运输11天路程。由蛮耗木船运输七天到越南老街,老街到河内木船两天,河内到海防海船一天。^⑫这条线路主要沟通了中越

之间的贸易往来,同时也是红河地区与外界联系的最短路程,在滇越铁路通车以前,成为红河地区对外贸易的重要交通线。

三、驿道运输

驿道运输是红河地区经济发展的交通保障,是在前代交通线的基础上发展起来的。随着驿传制度的推行,统治阶层出于政治方面的考虑,在保证驿道安全畅通的同时客观上促进了交通运输的发展。

元代的站赤制度是中央王朝对红河地区交通开发建设的重要表现之一。元代的驿传称为“站赤”,这一制度始创于太宗窝阔台时代。元代在历代交通的基础上,建立了较为完善的“站赤”,形成了一个比较畅通的交通网络。根据《经世大典·站赤篇》记载,云南诸路行中书省所辖站赤共78处,其中临安路,马站6处,马120匹;宁海府站(今通海县),马20匹;建州站(今建水境内),马40匹。蒙自县八甸站(今开远羊街镇一带),马30匹;娘甸站(今建水境内),马10匹;矣马同站(今开远市中和营镇),马10匹;落捉站(今砚山县稼依镇),马10匹。为传递公文需要,在广西路辟有驿道,沿途设置五个站赤,并配备驿马46匹。有豆温站(今师宗县丹凤镇),马10匹;马者龙站(今邱北县境内),马10匹;吉双站(今泸西县境内),马10匹;弥勒站,马10匹;茶起站(今邱北县境内),马10匹。这些站赤客观上加强了红河地区之间的交通运输,形成城市之间、城乡之间及其内地与边疆少数民族地区之间的交通网络。

出于政治、军事方面的考虑,明王朝统治阶级在重要的地方设置驿站,以保证中央政策的推行。其中红河地区是连接越南等中南半岛国家的重要通道,故中央王朝尤为重视。“永乐十年(1412)二月,设云南临安府之倘甸驿、蒙自县之蒙自驿、梨花旧市驿、宁远州之者隆驿。”^⑬其中的倘甸驿在今蒙自县倘甸。根据方国瑜先生的考证,梨花旧市驿,“以方位考之,梨花驿站应在今蛮耗,盖自此可航行,为水陆码头”,^⑭应该在梨花江,即红河边上的蛮耗,即利用了红河的水利之便。在临安境内还设置了“新建驿,在府城东迎晖门外草站村,洪武十四年建,今建水县城;曲江驿,在曲江乡,永乐元年建,今建水县曲江镇;宝秀驿,在崇德乡,洪武十六年建,今石屏宝秀镇;阿迷驿,在禄丰乡,景泰七年建,今开远市;矣马洞驿,在阿迷州东八十里,天顺三年重建,今开远中和营;罗台旧驿,在阿迷州一百八十里,天顺三年建,今文山平远街;通海驿,在通海县东,洪武十六年建,今通海县城”。^⑮铺哨有“石屏铺、龙泉铺、阿迷铺、罗台铺、蒙自铺、十里铺”等等。驿站与铺哨相辅相成,将红河地区与省城及内地联系起来,成为日后经济贸易往来的重要

浅析赵国灭亡之原因

孙乾博

(内蒙古大学 历史与旅游文化学院, 内蒙古 呼和浩特 010020)

[摘要]赵国灭亡的原因是多方面的,但其根源在于赵国特殊的自然生存环境及其社会生存环境所产生的烈性尚乱的社会风习。社会底层的私斗之风和政权高层间的作乱妄杀对赵国造成极大的内耗,赵武灵王的改革并没改掉此弊端,赵国被秦国所灭是社会历史发展的必然结果。

[关键词]赵国;灭亡原因;秦国

[中图分类号]K231 [文献标识码]A [文章编号]1005-3115(2009)22-0036-03

战国中期以后,赵国“地方两千余里,带甲数十万,车千乘,骑万匹,粟支数年”(《史记·苏秦列传》),是当时公认的强国。那么,巍巍强赵到底因何而亡?

一、史家观点及其不足

杜牧的《六国论》中对赵国灭亡的原因描述如

下:“赵尝五战于秦,二败而三胜。后秦击赵者再,李牧连却之。洎牧以谗诛,邯郸为郡;惜其用武而不终也。”

其实杜牧《六国论》中分析赵拉灭亡的原因,只是从军事方面来说明,甚至还没上升到军事层面。他认为赵国灭亡的原因主要是在于赵王听信谗言,诛杀李牧,用武不终。众所周知,一个人是无法

交通通道。

清代的驿站在明代的基础上有所增加。红河地区在清乾隆二十八年(1736)扩修开广大道,通过六条驿道,把整个红河地区紧密结合在一起,形成了稳定的交通网络:“以州城为中心,辟有东至广西府界九十里,东南至维摩州界一百五十里,南至阿迷州界一百八十里,西南至临安府界一百二十里,西至宁州界一百八十里,西北至路南州界一百二十里的六条驿道。”^⑩在国内设置驿站的基础上,把驿站逐渐发展到边境,进一步沟通了与外界的联系。“乾隆二十四年(1745),设南西卡、漫止卡、

山腰卡、河口卡、漫期卡、漫莪卡、漫来卡”^⑪等,进一步加强了边境地区驿站的设置,有利于对外贸易的发展。为了保持商道的畅通,清代的驿站范围扩大到江外之地,进一步向边地拓展,可见这时的驿站已经具有明显的商业性质,成为当地重要的交通线路。

红河地区的传统交通在红河水运、马帮运输、驿道运输的配合下,得到了稳步发展,为近代交通的进一步发展奠定了重要基础。

[注 释]

- ①《晋书》卷57,列传第二十七《陶璜传》,中华书局标点本。
- ②唐·樊绰《蛮书》,卷1,《云南界内途程第一》。
- ③《新唐书》卷43下,志第三十三下,地理七下,中华书局标点本。
- ④《新纂云南通志》卷144,商业考二,仅出口贸易。
- ⑤⑥王文成辑:《〈滇系〉云南经济史料辑校》,中国书籍出版社2004年版,第84页。
- 《明太宗实录》卷92,中华书局标点本。
- 《明英宗实录》卷4,中华书局标点本。

- 《明宣宗实录》卷56,中华书局标点本。
- 《明英宗实录》卷49,中华书局标点本。
- ⑪《明英宗实录》卷102,中华书局标点本。
- ⑫《云南省志·对外经济贸易志》卷16,第70页。
- ⑬《明太宗实录》卷81,中华书局标点本。
- ⑭方国瑜:《中国西南历史地理考释》,下册,第1183页。
- ⑮正德《云南志》卷4,志四。
- ⑯《弥勒州志》卷6,邮传。
- ⑰《开化府志》卷8,兵防。