

【文学与艺术研究】

唐代长安、岭南、扬州交通-文学三角的形成及意义*

李德辉

摘要:唐代的长安、岭南、扬州三地之间,存在着一个境域广阔、结构稳定的交通-文学三角形。该三角形由这三座城市及其间的交通路线构成。它首先是一个交通构架,具有引导文人流向、产生纪行作品的作用,有强大的文学创作功能;其次,它是一个唐代文学的空间架构,我们可以据此开展相关作品的创作背景研究及诗文文义诠释,便于考察长安、岭南、扬州三地在文学上的多重联系。通过考察这个交通三角内的文人行迹、沿途的文学传播,开展诗文系地及异地唱和研究;更进一步则可从中看出南北交通的开启而带来的文学迁变,唐代文学的空间布局 and 不同层级。因此,这一交通-文学三角具有多重的文学意义。

关键词:长安;岭南;扬州;交通三角;文学三角

中图分类号:I206

文献标识码:A

文章编号:1003-0751(2020)06-0146-08

一、唐代长安-岭南-扬州交通的三角形空间构架

近年,随着研究方法的调整和视野的更新,唐代文学研究取得了明显的突破,但这些研究多是从地域、作家、文体、流派、家族角度入手,尚未将研究视角置于唐代政治格局、城市布局、交通行旅、文学创作四者的关系链条上来考察。如果从唐代城市布局的关系角度出发,将眼光落到城市结构和交通网络上,则会发现,在唐代存在着一个由长安、岭南、扬州组成的三角形,具有交通和文学的双重意义,可视为交通-文学三角。其中心是长安,支撑点是广州和扬州,由西北-东南走向的三条路线构成。

一是东线,自长安-洛阳-汴州-宋-楚-扬州。到达扬州后,沿长江西行,至江州、洪州、虔州、韶州而达岭南。因其北段自京城东出,要过汴州,走运河水路南下,故唐宋文献通称“汴路”。这段路线的具体走向,严耕望、史念海等前辈早有考证^①,关于隋唐大运河的交通,也有不少成果可参考^②。在唐代这条路线是南北交通的第一要路,除了政治经济用途之外,也供各色文人来往。其交通情况,唐诗中有

不少描述。白居易长庆四年(824年)罢杭州刺史,在回洛阳的路上作诗多首,从多个角度写到这里。其《汴河路有感》从旧地重游、感慨今昔的角度写这条水路;《茅城驿》《河阴夜泊忆微之》写沿途驿站及村落民居道路的衰败萧条景象。王建也有《汴路水驿》《汴路即事》写其交通盛时状况。吴融有《彭门用兵后经汴路》三首,写它的乱世形态。

二是西线,从长安-商州-邓州-襄阳-荆州-岳州-潭州-衡州-郴州-韶州-广州,此为中原至岭南的通路,是南北交通在大陆中部的主线。在唐代这条路有多种用途,主要供举子应举、下第客游、刺史赴任或诏征回朝、官员奉使,但更著名、更有代表性的是官员迁谪流移。由于三百年来人数极多,事例典型,一定程度上可将这条路线视为唐代官员的迁谪流放大道。这种看法在当时就已存在,白居易、元稹、李绅、许浑、杜牧诗中就将其视为令人魂销胆落的南迁路。当今学界詹福瑞等学者称之为“商洛唐诗之路”,将其和“浙东唐诗之路”相提并论^③。

“浙东唐诗之路”经过持续研究已十分知名,“商洛唐诗之路”却不为人知。但唐代后期,这条路

收稿日期:2020-04-10

* 基金项目:国家社会科学基金重大项目“中国古代文学制度研究”(17ZDA238)。

作者简介:李德辉,男,湖南科技大学中国古代文学与社会文化研究基地教授(湘潭 411201)。

在政治、军事上起过重要作用。中唐前期,由于河南、山东藩镇割据,运河水路阻断,故更多地依赖此道维持与东南的联系。贞元七年(791年),商州刺史李西华曾扩建此道,从商州西至蓝田、东抵内乡七百余里。李商隐诗《商於新开路》称之为“商於路”,中有“六百商於路,崎岖古共闻”之句,可以想见行旅之艰难。但在中唐,要自京前往大陆中部,舍此无他。在德宗、宪宗朝汴路不通之际,商於路更是成了唐人南下北上的第一选择。白居易长庆二年(822年)自中书舍人出为杭州刺史,走的就是这条路。因为改走的关系,要经历更多的山险、更长的时间,留下了更多的纪行诗,今《白居易集》卷八有诗十八首完整记载此次旅行经见。由于地位的提高,唐朝遂于贞元二年(786年)十二月将商洛之路升格为次路驿,即全国第二驿路,地位高于其他方向的驿路。

三是扬州至岭南路线。从两京驿道南下,到扬州后,有水陆两种走法。水路从扬州西行,沿长江到达江州、洪州、虔州,翻越大庾岭,抵达岭南。走这条路的人很多,其中官员左降的尤多。刘长卿贬潘州就是走的这条路,他有《负谪后登干越亭作》等诗纪行。杨衡有《送人流雷州》,所记流雷州官员也是经此路南下。文士客游江西、岭南,也常走此路。宋之问神龙初年南贬,有《早发大庾岭》等诗,表明他也是从江西过岭。施肩吾有《宿干越亭》,干越亭在上饶,由此表明他是要前往江西某地甚至岭南。韦词曾参岭南使幕,取道运河,经浙江、江西抵广州,后入为殿中侍御史,又出为朗州刺史,再贬道州、江州,后擢户部员外郎,最后出为湖南观察使,他一生在这个圈内行走三个来回。在唐代,这样的例子并不少见。

陆路则从扬州南下,到苏、杭,入江西、岭南。李翱元和四年(809年)曾经此路赴岭南节度使杨於陵使府,有《来南录》载其行程路线:“自东京至广州,水道出衢、信,七千六百里,出上元西江,七千一百有三十里,自洛川下黄河、汴梁,过淮至淮阴,一千八百有三十里……自大庾岭至浈昌,一百有一十里,陆道谓之大庾岭。自浈昌至广州,九百有四十里。”从他所记,不难想见所经空间之广阔、道路之绵长。

以上三条路线为唐代南北交通的主线,也是唐代文人行旅最集中、产生文学作品最多的路线。三者表面上看是孤立的,实则通过中心城市互相连接,构成一个交通圈,“点-线-面”的空间布局和结构特征突出。“点”即长安、扬州、广州三城,“线”指连接

城市的道路,“面”指覆盖的区域。它们既是唐人的活动空间,也是唐代文学的空间领域,有众多的人事活动,包含秦岭-淮河以南的广大区域,将不同地域、身份和使命的文人行旅连接起来。

二、长安-岭南-扬州从交通构架到文学构架的转换

长安-岭南-扬州之所以能够从交通三角转换成唐代文学的空间构架,主要基于以下几方面原因:

一是大统一的政治格局。这是形成这一交通-文学三角最根本的大背景。唐代实现了全国统一,疆域辽阔,交通成网,政令畅通。文人行旅不再是一种仅限于某个区域的交通,多为跨境远行。文学创作在常态化的文人行旅带动下,获得源源不绝的动力。随着交往的增强和流动的加快,文学也更具活力。交通路线所至,不仅区域城市快速成长,行旅文学、地域文学也发展起来。中心城市的发展,又反过来成为交通体系和文学发展的支撑。崔融《请不税关市疏》提到武后时期的交通便利状况时说:“且如天下诸津,舟航所聚,旁通蜀汉,前指闽越。七泽十藪,三江五湖,控引河洛,兼包淮海。”这充分显示出唐代交通圈的巨大覆盖面,以及中心城市在交通发展上的带动作用,表明交通网络正是通过中心城市连接起来。只有交通成网,才会出现有规律的文人行旅。而行旅所向,多为南行,南行是唐代政治和文学的一大主题。虽然南行,但京师在关中,政治中心在北方,因此有南行必有北返,南行北返是众多唐人一生的重要生活经历。穆员《工部尚书鲍防碑》云:“是时中原多故,贤士大夫以三江五湖为家,登会稽者,如鳞介之集渊藪。”^④这里表明自长安东出,途经河南前往南方,是当时人们普遍的走势。

二是处在西北内陆的都城位置和南北纵向的城市布局、交通架构。唐代都城远在关中,经济重心却在东南,这样势必会形成以西北临制东南的战略态势,全国的城市布局和交通架构也就只能是一种南北纵向布列的结构,南北交通比东西交通更重要。受此影响,文人行旅只能以南北交通为主、东西交通为辅,文人流向也与交通路线基本吻合,总体趋势是自北趋南、南下北上,南行北返成为多数唐代文人一生中的重要事件。由于古代交通落后,每次出远门都要花费很长时间。与陆路相比,水路交通具有显著的优越性,因而更多文人出行选择水路。“归舟不计程”^⑤(武元衡《江上寄隐者》)是多数唐人的共

同经历;“日月在船多”^⑥(姚合《送顾非熊下第归越》)、“半年方中路”^⑦(李频《自黔中东归旅次淮上》),是多数文人游幕下第的经历。只要是南北交通,出入京师,必经荆州、扬州,长安和湖南、江西、岭南等地则是南北两端,是文人行旅的出发点或终点站。唐代文人这种迂回行进的交通路线和南下北上的行旅规律,是构成这一文学三角的交通地理基础。

三是多项强制执行的行政制度。交通路线不是万能的,再好也只能决定文人流向和流量,特别是在缺乏有力的中介条件的情况下,它并不能对文学产生实质性的影响。真正将交通和文学结合起来的,是交通行旅背后的政治制度。唐代建立了一套严密的政治制度,这些制度大多具有任命和调遣官员的效能,在很大程度上规定了文人的一生。科举、铨选等制度将读书人和地方官召入京城,经过一番选拔之后,又通过奉使巡按、刺史县令、迁谪量移、方镇幕府等将其遣发到外地。有出必有人,离京外任者往往又会通过征召、量移等政策被召至京,重入台省。唐代文人所经历的多是京师-地方之间的循环旅行,每一次都耗时数月甚至数年,其间必然产生众多的文学作品。从事理上说,地方州郡再好,也不是久留之地,只有京师才是文人的前途命运所系、出路所在。一个文人在外仕宦漂寓再久,最终都是想回京的。获罪左迁者同样如此,播迁数年以后,只要被贬者人还健在,仍将回京终老。中晚唐在洛阳休闲养老的,多数都是这样的人。这意味着交通行旅不是单向的,而是京城-地方的双向流动。正是因为上述原因,大量的士人、官员经由扬州南下北上,部分人员甚至远至岭南。由于唐代科举、铨选制度严格,士人进身艰难,这就使得大量文士只能到地方上漂泊流离。同时并存的多项制度,像一只只无形的巨手将文人调来调去。而且这些制度贯穿全唐,面向全体,始终存在。这就从制度上保证了唐代行旅文学能在这个圈内长盛不衰,也赋予这些交通圈对文学更大的带动作用。交通框架经由政治制度这只推手,成功地转换成唐代文学的空间构架。

以大一统的政治格局为基础,以南北纵向的交通路线为骨架,以科举、铨选、奉使、贬谪、幕府等政治制度为推动,加之唐代又有着数量庞大的文人群体,使得长安、岭南、扬州这一交通框架具有了文学生产和传播的效能。唐代常年都有的常态化的文人南北旅行,周旋往返,使得众多的作品产生于此。久

而久之,这一交通框架成功地转变成一个稳定的文学框架。长安在西北,岭南在东南,扬州或荆州在中线,文人出入京师,南下北上,不经扬州,必经荆州。这样一种出行规律,不仅产生和传播了众多的诗文学作品,也为后人研究唐代交通与文学的关系提供了可靠的事实基础。

另外,从学术研究的角度来看,这个交通-文学框架的提出,还与观察问题所采用的独特视角有关,是学术眼光转换的结果。这个视角的显著特点,就是以区域性中心城市为视点,而不是以交通路线为视点。城市是一国政治经济文学的中心,大国尤其如此。就唐代而言,重要城市对文学的意义显然要比交通路线大,其意义远不止于构成交通网的要素那么简单。所以,讨论一国的交通与文学,最好以都城为中心。进一步分析不同区域的文学关联,则宜以中心城市为视点,由此出发去考察交通路线上的文学创作与传播,分析其成因、意义。当研究者将关注的眼光落到城市上时,看到的就是诸多城市之间的关系、文人流向与文学趋向,以及大文化区域间的文学交流与对应。就本文而言,看到的则是南北交通与文学迁变、区域文学交流,注意到的是这些关乎全局的更有价值的东西,至于交通路线反倒是次要的。都城也不是唯一的要素,区域名城才是关注的重点。交通路线再复杂,也只是城市的连接线,因此可以简化,将大城市及其间的路线视为交通三角。从区域名城出发去察看唐代城市布局,得出的就是一个唐代文学的空间构架,从中可以看到唐代文学的区域分布、空间形态和层级变化。实现这一目标的途径,是考察都城长安与大陆中东部名城江陵、扬州、岭南名城广州的关系,以此为框架,来分析大陆西北-东南-中南-华南几个大区域的文学关联。像这样借助学术视野和思路的更新,交通框架就能转换为文学框架。

三、长安-岭南-扬州交通三角的文学意义

唐代的长安-岭南-扬州这个三角虽是一个交通构架,但却有着多重文学意义。这个意义,可从两个层面来认识。

就这个交通框架在当时所起作用而言,主要在于文学生产和诗文的传播。这三条路线是唐代南北交通的主线,有着强大的文学创作功能。其中以长安至扬州和长安-荆州-潭州-岭南路段往来的文人产

生的作品最多,作者都集中在盛唐以下。王昌龄《西江寄越弟》有“南浦逢君岭外还,沅溪更远洞庭山”,提到他在金陵以西的西江水路上,遇到其弟自岭外走长江水路北还,经扬州北上。元稹《酬乐天书怀见寄》中有“我上秦岭南,君直枢星北……荆州白日晚,城上鼓冬冬。行逢贺州牧,致书三四封,封题乐天字,未坼已沾裳”,说自己贬唐州途中,在荆州路遇自岭南进京的贺州刺史,顺路带来白居易寄赠给他的四封书信、一首诗。王建《送迁客》“万里潮州一逐臣,悠悠青草海边春。天涯莫道无回日,上岭还逢向北人”中提到这位贬潮州的迁客,南行路上遇到过岭北走的行人。可见长安、岭南两地常年都有文人往返,不仅大量诗文写于路上、传播于路上,文学家的声名也借这些行为传扬开来,由此可观察到长安、岭南、扬州三地诗文创作和传播的互动。

刘禹锡、柳宗元的经历更具代表性。张籍有《同白侍郎杏园赠刘郎中》:“一去潇湘头欲白,今朝始见杏花春。从来迁客应无数,重到花前有几入。”诗中的刘禹锡,通过二十多年播迁,才换得众人称羨的高名,代价尤其沉重。他贞元末还只是京中一个普通御史,而到了二十三年后北归洛阳,经过扬州时宛然文坛名宿^⑧。白居易在扬州酒宴上面赠他的诗,称赞他“诗称国手徒为尔”(《醉赠刘二十八使君》),表明大和初的他已是国之名手。大和八年(834年)秋,刘禹锡苏州任满,再过扬州,淮南节度使牛僧孺为其设宴饯行,席上赋诗赞扬他说:“粉署为郎四十(此为传本之误,实为三十)春,今来名辈更无人”(《席上赠刘梦得》),说当今除了他外,再无更出名的诗家。牛氏诗句道出了社会共识。宝历、大和年间的刘禹锡,已巍然屹立为文坛领袖。其文名的扩大、地位的提高,与这个交通圈大有关系。刘禹锡在朗州、连州十四年的创作和传播,对他地位的提高起到了关键作用。类似的情况还有柳宗元。他在永州、柳州谪居十四年,元和十年(815年)春出任柳州刺史时,已是诗坛名家,诗歌艺术水平并不亚于刘禹锡。至于他的文章,那就更要优于刘禹锡,而与韩愈齐名,不仅是当时文坛的一大宗派,更是唐以后古文的一大宗派。其多数诗文的创作和传播,都在长安-永州-柳州三地,可视为这个交通圈的产物。

刘禹锡、柳宗元的例子有着相当大的代表性,代表了中晚唐文人仕宦、出游和交通的一般面相。交通框架是前定的,文人行旅也是常在的,通过政治制

度,交通和文学结缘,大量的文学作品产生和传播在这个框架内的交通道路上。就此意义而言,这个交通框架经由政治制度,通过文人运作,就转变成一个功能强大的文学生产机制,在唐代存在将近三百年。

就这个交通框架对于当今唐代文学研究的作用而言,其意义体现在以下五个方面。

第一,便于开展创作背景研究,为写成于这三条路上的诗文提供更精确的新阐释。这个三角形框架,涵盖书写今湖南、湖北、江西、安徽、江苏、浙江多地的作品。很多诗题、诗句,在今人看来都是孤立的,仅看单篇作品,按照从文学到文学的方法和思路去研究,根本看不出什么。如果改用跨学科方法,采用交通-文学视角,从交通地理与文学创作角度,以交通圈的思路去看问题,则会有新的发现。不少作品并不是孤立的存在,而是一次远行中同一个作品系列中的一篇,是连续性的纪行诗,前后诗文之间、作品标题正文注释之间,具有内在的关联,不仅前后文可以互相诠释,甚至作者自注都显示了往返路线。其中有写江西的,如刘允济《经庐岳回望江州想洛川有作》;写浙江的,如李白《见京兆韦参军量移东阳二首吴中》;写岭南的,如王昌龄《别陶副使归南海》。对于这类作品,从交通圈角度去解读更为合适。还有写湖南的,如杜甫《湖南送敬十使君适广陵》,载其大历四年(769年)在潭州送别友人敬超先前往扬州。敬氏自京赴岭南西道任昭州刺史,是从长安取道荆州驿路南下;其罢任回京则未走原路,而是改从扬州北上,其往返行迹皆可由杜诗获得。不仅杜诗写作地点可明确为长沙,就是敬某这段时间内所写诗文的空间范围也可确定。又如戴叔伦《送柳道时余北还》:“征役各异路,烟波同旅愁。轻桡上桂水,大艑下扬州。”戴叔伦时为湖南转运使,督运物资,乘坐大船,东下扬州,北还京城,路遇其友柳道自北方南下,经长江南行入湘,前往郴州。两人南下北上,都要经过扬州。从湖南的角度看,他们走的也都是三角形,路上写的作品都可纳入这个交通圈考察,其写作背景、诗句含义也可从中获解。

如果不看单个作家、单篇作品,只取其整体去考察,看到的東西就更多了。唐人赴任、迁谪、奉使、游幕多不是原路返回,多数情况下受制于当时形势,会另走一路,这样就会形成一个个出入往返京师和地方的行旅圈。如天宝中,韩洽因赃配流循州,数年后量移华州长史。李绅敬宗朝贬端州司马,自长安经

商州、邓州、荆州、岳州、潭州、衡州、郴州抵达端州，数年后量移江州长史，再迁太子宾客分司东都。刘瞻唐懿宗朝因事罢相位，出为荆南节度使，再贬康州刺史，量移虢州，后入朝，为太子宾客分司。以上三人数年来的出入中外、诗文创作，都在长安-岭南-扬州交通圈。借助交通圈的框架，结合诗人生平事迹，作品的写作时间和地点均可明确，思想内涵亦方便理解。

第二，便于考察沿途的诗文传播实况。以交通圈为框架，以交通路线为联结，可以将不同作家、不同路段的诗文传播纳入研究框架，做整体的评估，得到的结论更有理论意义和应用价值。上文所论的三条交通路线，是唐代最重要的三条路线，连通的是经济文化繁荣区，这样的地区文学活动也最密集。元稹《西归绝句十二首》其二云：“五年江上损容颜，今日春风到武关。两纸京书临水读得复言，乐天书，小桃花树满商山。”诗中写其自唐州归京途中，在武关得到李谅、白居易书信，当即在水边开读，一解愁绪。杜牧《别王十后遣京使累路附书》有“此信的应中路见，乱山何处拆书看”，写他和王十分别后，派遣使者累路附书给他，末尾还想象对方在乱山深处阅读书信的情形。像这样寄自京城的书信，唐诗称为京信、京书。杜甫《天边行》有“九度附书向洛阳，十年骨肉无消息”，说战乱以来家书难达，自己向洛阳九度附书，但多无回音。韩愈《赴江陵途中寄赠王二十补阙李十一拾遗李二十六员外三学士》：“昨者京使至，嗣皇传冕旒。赫然下明诏，首罪诛共兜。”这里提到长安到荆州驿路上，常年都有人使往返。自己这次就在自岭南量移江陵途中，遇到京中来使，了解到最新消息，得知先皇德宗驾崩，新主顺宗即位，因而大赦天下，自己得以自阳山县量移江陵。卢纶《夜中得循州赵司马侍郎书因寄回使》：“瘴海寄双鱼，中宵达我居。两行灯下泪，一纸岭南书。”诗中说他在北京，夜晚得到友人赵某自循州寄来的书信介绍其贬谪状况，读后他伤心落泪，为免对方牵挂，他连夜修书一封交给使者带回。元稹《酬友封话旧叙怀十二韵》：“风波千里别，书信二年稀。”《苍溪县寄扬州兄弟》：“凭仗鲤鱼将远信，雁回时节到扬州。”《得乐天书》：“远信入门先有泪，妻惊女哭问何如。寻常不省曾如此，应是江州司马书。”诗中写他在荆州和窦巩、扬州兄弟、白居易的来往，诗书分别寄往朗、忠、扬州。《瀛奎律髓》卷四邢群《郡中有怀

寄上睦州员外十三兄》：“虽免瘴云生岭上，永无京信到天涯。如今岁晏从羁滞，心喜弹冠事不赊。”这里写唐歙州刺史邢群寄诗给睦州刺史杜牧，谈到歙州虽非岭南，但也位置偏僻，常无京信，十分苦恼。方回分析此诗作意说：“五以江左犹远，岭南乃无瘴之地。六言唐都长安，歙州自当难得京书耳。”此言甚是，但从交通圈的角度，可以看到唐代扬州在歙州、睦州之间的连接作用，发现交通圈在文学发展方面的促进作用，更有新意。刘长卿《贾侍郎自会稽使回篇什盈卷兼蒙寄一首与余有挂冠之期因书数事率成十韵》写长安至江南的交通状况：“江上逢星使，南来自会稽。惊年一叶落，按俗五花嘶。”诗中的贾侍郎出使浙东，等到回程在扬州遇到刘长卿，行囊竟已“篇什盈卷”，可见文学创作活动之多。像这样的异地酬寄常年都有，而且不是单一化的。长安不仅和岭南、扬州有来往，而且和其他城市也有来往，可以说是一种循环来往。只要是重要城市，这种文学往来就会发生。

这些行为，都发生在长安、扬州、岭南路上，运动方向包括南行与北上两种情况，而以南行居多。唐诗中有不少记载友人经扬州南下或北上，如刘长卿《送张司直赴岭南谒张尚书》中有“番禺万里路，远客片帆过”，提到他在江南某地送别另一友人前往番禺，自扬州南下；《太平广记》卷三一—一记载，“唐相崔铉镇淮南，卢耽罢浙西，张荐罢常州，俱经维扬”。这还只是官员调遣，同样多见的还有因贬官、游幕、出使、应举、下第等原因经扬州南下北上。北上的多为自岭南、湘中、江西北归。如窦常《哭张仓曹南史》中有“春风宛陵路，丹旌在沧波”，写诗人张南史卒于宣州，灵柩经扬州北上。刘禹锡《伤循州浑尚书》：“贵人沦落路人哀，碧水连天丹旌回。”《重至衡阳伤柳仪曹并序》：“元和乙未岁，与故人柳子厚临湘水为别。柳浮舟适柳州，余登陆赴连州。后五年，余从故道出桂岭，至前别处，而君歿于南中，因赋诗以投吊。”前诗中贬死循州的浑镐^①，后诗中卒于柳州的柳宗元，其灵柩北归也是经扬州北上，这在当时为交通惯例。这就表明岭南和长安、扬州均有交通与文学上的联系，从交通圈角度将三条路上的诗文传播视为一个整体加以研究，很有必要。

第三，可据以考察长安、岭南、扬州三地的文学关联。作为一个稳定的交通框架，这些城市之间必有文学关联。因为长安至扬州还是其他交通圈的共

用路线,故须以岭南为着眼点才有意义。从岭南看,在这里为官客游的文人,和扬州及长安常年保持有文学上的联系。现存唐人别集总集中,就有不少是长安和岭南的书信、诗篇,中唐以下更为常见。刘长卿、戴叔伦文集中,这类作品就比较多见。今本戴集多窜入伪诗,《文苑英华》所载为宋初所见唐抄本,是可信的。今该书卷二七三《送行八》录戴氏诗十三首,几乎每一首都是写唐人自京南下或自江南、荆楚、湖南北上的,都是跨文化区行旅。南北交通,其中暗含长安、江南、湖南、岭南四地在人事和文学上的联系,过去对这些作品仅从文学上去解读,没有注意到这层关系。

再从具体作家看,同样如此。韩愈在潮州,刘禹锡在连州,柳宗元在柳州,李绅在端州,所作诗文,多是寄赠京华亲故的。而扬州、荆州、虔州等作为长安到岭南的中介,其在文学来往上也有承上启下功用。沈佺期《答宁处州报赦》就作于岭南,他在诗中叙述自己得到赦书后的欣喜之情:“书报天中赦,人从海上闻。九泉开白日,六翮起青云。”沈氏诗集中,岭南诗文二十七首,写与京城亲故交往的就有七首,题中带有“同”“寄”“答”“忆”等字眼,表明他的心根本就不在岭南。柳宗元的情况也与沈氏类似,他在柳州刺史任上,得到友人卢衡州书,作诗以答,题曰《得卢衡州书因以诗寄》,表达宽慰对方之意,兼以自慰。他在柳州,又有《奉和周二十二丈酬郴州侍郎衡江夜泊得韶州书并附当州生黄茶一封率然成篇代意之作》《韩漳州书报彻上人亡因寄二绝》。其文集中带有“寄”“赠”等字眼的,反而超过在其他地点所作,书信、诗歌多达数十篇。其中一个原因就是为了增强和权势人物的交往,为早日离开贬所而多方谋划。所以,诗人在南迁期间出于交往目的而作的诗书特别多。柳宗元的事例具有很大的代表性,表明唐代文人被贬岭南期间,反而是京城和岭南交往最频繁、文学传播最活跃的时段。其传播路线有时经长沙、岳阳、荆州、襄阳北上,有时经江西、安徽、江苏北上,视情况而定。三地间人员和文学总是处在周流往返状态,这使得这个三角更像一个文学圈。

这些文字往还,对作者声名的扩大非常有好处。这些好处,主要通过交通行为来实现。按照当时惯例,每种交通行为初起、进行和结束之时,都会有文学活动伴随。开始时会有送别、留别诗,在路上会有望京恋家、逢遇、写景诗,赴任路上的作品还会设想

未来、表达对所至之地的复杂情感,到达目的地后会有书信、诗歌寄赠亲友。其创作在不同路段呈现不同状态、性质,未可一概而论,最好是区别对待。韩愈元和中贬居潮州时,其门人贾岛有诗寄赠,题为《寄韩潮州愈》,说自己的心早就跟随寄出的篇章和书信,来到远在潮州的恩师韩愈那里,让对方也能感受到自己的关爱。这种现象不是孤立的,韩愈另一门人刘叉也有《勿执古寄韩潮州》,规劝韩愈不要再像以前那样固执。白居易亦有两首诗,写他和贬潮州的杨嗣复的交往。一为《寄潮州杨继之》:“相府潮阳俱梦中,梦中何者是穷通。他时事过方应悟,不独荣空辱亦空。”诗中对杨氏的南迁表示同情。一为《得潮州杨相公继之书并诗以此寄之》:“诗情书意两殷勤,来自天南瘴海滨。初睹银钩还启齿,细吟琼什欲沾巾。”可见,地理距离并不能阻断文学交往,反而会激发和增强交往。对于交往诗的解读,不能局限于作品文本,更应借助交通框架,从交通文学的角度去挖掘其背景、内涵、意义,从城市结构、交通路线、空间布局、文人行旅的角度去考察。

第四,具有诗文系地作用。现有的长安、岭南文学的研究成果,都不是以诗文系地、以人系地的研究,对作品的写作地点并无明确的要求。如果从交通圈的视角出发,则会发现,很多作品都写成于同一次行旅,是具有时空连续性和内容关联性的诗组。如果再结合作者生平,就会发现有时诗人另一时段、另一路线所写作品,也在其出入京师期间,整体上构成一个从长安到岭南再取道扬州回京的交通圈。交通和文学互为支撑,能够支持和解释对方,具有密不可分的关系。例如张九龄在岭南、长安之间的数次往返,就是走的这条路线。其《南阳道中作》《湘中作》等是自京使岭南期间往返所作,集中在荆州、湘中到岭南路段。其《彭蠡湖上》《出为豫章郡途次庐山东岩下》则是出为洪州都督所作。多篇作品联系起来看,就是他十多年来在长安、岭南、扬州间的往返行迹,多篇诗文的创作地点,都可通过前后文的细读,互相推求来获得。不仅张九龄如此,很多唐人都是如此。如李绅《追昔游集序》:“起梁汉,归谏署,升翰苑,承恩遇,歌帝京风物,遭谗邪播,历荆楚,涉湘沅,踰岭峤,(止)荒陬,止高安(要),移九江,泛五湖,过钟陵,泝荆江,守滁阳,转寿春,改宾客,留洛阳,廉会稽,过梅里,遭谗者再,宾客为分务,归东周,擢川守,镇大梁。”若把这些行迹串联起来,得到的

就是一个长安-扬州-岭南交通圈,概括出他十多年出入中外的空间范围。又如吴融有《途次淮口》《武牢关遇雨》《旅中送迁客》《早发潼关》《赴阙次留献荆南成相公三十韵》,多篇诗合而观之,得到的也是一个长安-扬州-岭南交通圈。李颀《龙门送裴侍御监五岭选》:“君为柱下史,将命出东周……榔叶四荒外,梅花五岭头。”这位侍御史往岭南监选,就是经扬州南下,走西江、赣州入粤。诗中的“梅花五岭头”指其去程要经梅岭,虽属想象,但提示了旅行路线和方向。许浑《赠萧兵曹先辈》有“广陵堤上昔离居,帆转潇湘万里余”,提到萧兵曹前往岭南,却不是从河南、湖北入湘,而是经洛阳、汴州、扬州,然后西行入湘。许浑前往岭南入幕和自岭南北归,也是如此。其《留别赵端公》有“余行次钟陵,府中诸公宴钱赵端公”,“孤帆已过滕王阁,高榻留眠谢守窗”,表明其北归是取道江西,经过南昌,走扬州北上。“滕王阁”“谢守窗”云云,是指前方道路所经地点,并非用典。依托这样的框架,运用交通圈的视角,结合诗中的地名、人名、事名和诗人生平事迹,可以为很多不好确定地域归属的作品确定写作地点,并对作品进行新的解读。

第五,便于开展在这个交通三角内活动的诗人生平与创作研究。从交通的视角出发,人们会看到,这个交通圈在很多文人仕宦中都是存在的。高官如李宗闵,大和七年(833年)出为兴元尹,后贬处州长史,改潮州司户,开成元年(836年)量移衢州司马。四年(839年)冬,迁太子宾客分司东都。他这段时间的行迹,就是在长安-兴元-处州-潮州-衢州-洛阳之间活动。杨凭贞元十七年(801年)任太常少卿,次年出为湖南观察使,永贞元年(805年)迁江西观察使,元和初召为左散骑常侍,元和四年(809年)贬临贺尉,两年后自临贺徙杭州长史,元和七年(812年)征为恭王傅,分司东都,最后入京,授太子詹事,一生在这个交通圈内完成了两次行旅。中层官员如刘禹锡,从元和十年(815年)到大和二年(828年),十三年内在长安、岭南、扬州画了一个大圈^⑩。许浑大和六年(832年)登进士第,开成初入卢钧岭南使府为幕僚,大中三年(849年)自御史归为润州司马,后又入京为官。十七年间(832—849),他在这个交通圈完成了一次漫长的旅行^⑪,期间作品不仅时空上具有连续性,内容上也具有相关性。推而广之,凡属一个交通圈,一次出入京师期间

的作品,都是一个在时间、空间和思想内容上有相关性的作品序列,应当视为一个整体加以探索,不应互相割裂,单独看待。

至于小官吏和未入仕文人在这个交通圈内的事例,那就更多了。曹松咸通中,出游湖南、广东、江西,写有多篇诗歌,如《岭南道中》《将入关行次湘阴》都是作于这个交通圈。江西诗人陈陶有《冬日暮旅泊庐陵》《江上逢故人》,表明他的踪迹也在这个交通圈。文人在这个交通圈的具体情况因人而异。其中有避乱南游的,如耿湓《巴陵逢洛阳邻舍》写诗人的洛阳邻居避乱荆湘,客居巴陵;有客游幕府的,如李商隐《哭刘蕡》写刘蕡一段时间内曾经在广陵、鄱阳一带活动;有贬官的,如李群玉《湘阴县送迁客北归》中记的那位经湘阴县北归的迁客,项斯《哭南流人》中葬在山上的南流人;有赴任的,如张籍《送王梧州》中的主人前往梧州赴任而要过楚江,表明他是走江淮水路,经扬州南下;有游幕的,如马戴《送从叔重赴海南从事》;有访友的,如李频《送孙明秀才往潘州访韦卿》。可见,唐人要前往岭南访友、入幕,多数都要走水路,经扬州、江西入粤,这是基本规律。

在唐代,像这样的交通圈还存在有多个,但因某些原因尚未进入研究者的视野。运用本文提出的交通圈框架,可以探明很多不被关注的中小诗人的出行路线。以此为基础,又可对其纪行诗文的写作地点、思想内涵和艺术特征做出更为准确、深入、细致的考释,功用相当显著。

四、结语

从本文的研究,可以得出如下三点结论:

第一,唐代长安-岭南-扬州的三条路线,是唐南北交通的主线。三者通过长安、扬州、广州连接起来,构成一个交通三角,在为唐人出行提供方便的同时,具有强大的文学创作和传播作用,是一个具有广阔覆盖面和强大文学创作、传播功能的交通-文学三角。众多的送别留别、逢遇宿泊、迁谪行旅诗文,产生和传播于其间。从本质上看,这个三角形的交通框架,可以理解为一个唐代文学的空间构架,是一种唐代文学的展开方式和呈现形式。其运作的结果,是大量以南北交通和文人行旅为反映对象的“在路上”的文学得以孕育滋长并繁荣昌盛。对这一框架的揭示,不仅展现出唐代文学不同于其他朝

代的特点,也表明在旅行中观察生活、反映社会、思考人生,是唐代文学的重要生产方式。这个交通圈的存在,深刻反映了行旅生活与文学创作的关系及交通对文学的带动作用。以交通圈为框架,以交通路线为联结,可以将不同作家、路段、时期的诗文传播纳入研究框架,得到的结论更有实用价值。这个交通-文学三角,还可以理解为一个透视唐代交通文学现象的分析框架,而这主要通过制度与文学研究、交通地理与文学研究两条途径的结合才能获得。

第二,这个交通-文学框架,也为今日的唐代文学研究提供了诸多便利,比如考察沿途诗文传播的实况,挖掘相关作品的创作背景,阐释作品含义,开展纪行作品、送别诗文的系地,研究在这个交通三角内活动的诗人生平创作,等等。从中可知,很多作品,其实都是写成于同一路线,具有时空连续性和内容关联性,对写作背景的准确把握相当重要,仅仅从文本入手无法求解。我们可以先从交通的角度,以文人的单程行旅为对象,借助相关资料和研究手段,去确定写作地点,再从系地的角度去编年,步步推进,勾勒其所经路线、方向、地域,这样,就能从看似纷乱的文学现象中理出头绪,针对具体作品的考证、注释和分析就能取得突破。这也表明,对于唐代纪行诗这类分布面广、作者众多的文学,建立起一个与之相应的论证框架,找到一个合适的论证角度,先从宏观上去把握它,再从微观上审视它,至关重要,这样就可以找到其中蕴含的共同规律,概括出整体特点,能够以简驭繁,值得尝试。

第三,便于考察长安、岭南、扬州三地在文学上的关系,分析唐人在这些路段上所作诗文的不同形

态、性质、特色。文人在出入京师的不同路段,创作心态和艺术表现是不同的。在京之时是欢快愉悦,离京之际是惨然不乐,路途中间是忧愁怨恨,到达以后是日夜思归。反过来,离开南方时欢欣鼓舞,北归路上心情复杂,近京之际悲喜交加。据此,可将唐人在这个三角形框架内的纪行作品,区分为近京、路途和目的地三种情况,关内-河南、扬州-荆州、湘中-岭南等三个层级。第一层级为黄土高原、西北高地文学,作品歌帝京风物,有帝都气象。第二层级为经过中原大地作品,其气质则如韩愈所说,有“中州清淑之气”,向来与南国、关陇不同;荆州-扬州一带作品,则写聚会离别,南国山川;湘中-岭南作品,则转变为自我境遇书写和情绪表达,主体性较强,但又不无岭南文化色调。这三个层级,界限分明。由此观之,唐人每到一地,就会转换出一套相应笔墨,如此周流往返,这是基本的规律,也是本文研究的余义。

注释

- ①史念海:《隋唐时期运河和长江的水上交通及其沿岸的都会》,《中国历史地理论丛》1994年第4期。②陈璧显:《中国大运河史》,中华书局,2001年,第105—242页。③詹福瑞先生的观点,见其2019年6月23日在浙江杭州中国唐诗之路研究会筹委会第一次会议上的发言。近年来,学界研究此路的成果颇多,可以检索到有十多篇,但只研究了长安至荆州,荆州到岭南这一段更有意义,却未能顾及,令人遗憾。④〔宋〕李昉等:《文苑英华》,中华书局,1960年,第4720页。⑤⑥⑦〔清〕彭定求等:《全唐诗》,中华书局,1960年,卷316、496、588。⑧⑩陶敏、陶红雨:《刘禹锡全集编年校注·刘禹锡简谱》,中华书局,2018年,第2537—2540页。⑨陶敏、陶红雨:《刘禹锡全集编年校注》,岳麓书社,2003年,第250页。⑪罗时进:《丁卯集笺证·前言》,江西人民出版社,1998年,第3页。

责任编辑:采薇

On the Emergence and Significance of the Traffic-Literary Triangle of Chang'an, Yangzhou and the South of the Five Ridges in the Tang Dynasty

Li Dehui

Abstract: There was a traffic-literary triangle with broad realm and steady structure among Chang'an, Yangzhou and the South of the Five Ridges in the Tang Dynasty, which was composed of the three cities and the transportation routes connecting them. This triangle firstly was a traffic structure, which had enormous function in literature creation by giving direction to the flow of literati and producing travel notes. Then, it was the spatial structure of the Tang literature. Based on this, we could conduct the creation background research of relevant works, and explain the poems and articles, to inspect the multi-relations in literature of Chang'an, Yangzhou and the South of the Five Ridges. By examining the scholars' tracks, and the literature communication along the way, research on the resonance of poems between the local and foreign areas of can be conducted. Furthermore, the literature shift brought about by the opening of North-south traffic, the spacial layout and different strata of Tang literature can be seen. Therefore, this traffic-literature triangle had multi literature meaning

Key words: Chang'an; Yangzhou; South of the Five Ridges; traffic triangle; literature triangle