

● 中国历史

宋代江汉平原水陆交通的发展及其 对经济开发的影响

杨 果, 陈 曦

(武汉大学 人文科学学院, 湖北 武汉 430072)

[作者简介] 杨 果(1954-), 女, 湖南长沙人, 武汉大学人文科学学院历史系教授, 博士生导师, 主要从事宋史研究; 陈 曦(1969-), 女, 湖北钟祥人, 武汉大学人文科学学院历史系硕士生, 主要从事宋史研究。

[摘 要] 江汉平原自古即有水路交通之便, 宋代本区在继承前代基础上, 进一步发展了水路和陆路交通, 交通重心也由过去南北向的荆襄一线向东西向的江陵、鄂州一线转移。陆路主要依托官修的驿道, 水路则以长江干流为主, 加上汉水、夏水、环水等支流, 构成一张通达的交通网。水陆交通的发展有力地促进了经济开发水平的提高。来自北方中原和东面江西、西面四川的农民、商人等, 借助便捷的水陆交通进入本区, 成为江汉平原经济开发的活力。水陆交通所并举, 带动了本区渔业、造船业的发展, 促进了江陵和鄂州的兴盛, 并进而带来平原区内经济开发的普遍扩展。

[关键词] 江汉平原; 交通; 开发; 宋代

[中图分类号] K 244 [文献标识码] A [文章编号] 1671-881X(2003)03-0274-06

宋代的江汉平原, 包括今湖北省的汉川、天门、仙桃、潜江、江陵、荆州、公安、石首、监利、洪湖等10县市的全部和武汉、孝感、应城、云梦、安陆、钟祥、荆门、枝江、松滋等9县市的平原部分, 作为长江、汉江及其支流交汇地带的冲积湖积平原, 区内河流纵横, 湖群密布, 水陆交通条件优越。在治水能力提高的宋代, 本区获得了前所未有的开发, 为明清以后本区在全国地位的迅速上升奠定了基础。宋代江汉平原的经济开发, 由多种动力促成, 其中交通条件的影响尤大, 本文试从水陆交通的发展探讨交通与经济开发的互动模式, 或可为江汉平原的现实发展提供某种历史的借鉴。

一、宋代江汉平原水陆交通网的发展

江汉平原自古就有水路交通之便, 据谭其骧先生所释“鄂君启节”铭文, 战国时期的人们便开始利用本地区的水网穿越平原, 通达他路: 一是由长江入汉水, 溯汉水上至白河, 进入南阳盆地; 二是沿江下至“彭蠡”, 由“彭蠡”入庐江; 三是从长江进入油河或洞庭湖流域的资、沅、澧三水; 四是由长江经洞庭湖溯湘水可达南岭北麓等^[1](第174-180页)。入唐以后, 江汉平原的水陆优势得到广泛的利用, 具有明显变化的是, 终到江陵、水陆并举的荆襄道成为当时仅次于两京大驿道的主要交通干道。尤其是安史之乱后,

运河受阻,江淮物资的供应往往“取道汉水,由鄂至襄,或由荆至襄”^[2](第1044页)。唐代,江汉平原主要有4条交通路线:一是长江干道;二是溯汉水经襄阳至长安;三是由襄阳南行至江陵入长江,下东南经岳州、过洞庭湖、溯湘江至衡州,或由江陵南行至澧、朗,亦至潭、衡州;此外,还有横穿平原、连结长江与汉水的夏水^[3](第212页)。经过唐末五代,宋时期江汉平原的水陆交通继续发展,而且重心逐渐东移,线路不断延伸与细化,日渐形成一张通达的水路与陆路交通网。

宋代江汉平原的陆路交通干道主要依托于官府的邮驿系统。

宋代驿传制度完备,各类馆驿、急脚递、斥堠铺、摆铺的设置与驿道的修建,带动了所在地区交通的进步^①。北宋时期,江汉平原陆路交通最重要的枢纽是地处南北大道上的江陵府(治今湖北荆州市),以此为中心,既联接起本区内的各重要州县,也沟通了本区与外界的联系。就后者而言,仅在《宋会要辑稿》食货四八之一三中,便记载了这样两条路线:一是广南诸州,自桂州(治今广西桂林)入湖南,进湖北,经江陵(今湖北荆州市)、荆门(今湖北荆门市)而北上;二是川陕布纲,出江陵,上襄州(治今湖北襄阳),转运至京西诸军。可见,江陵作为陆路运输的中转站,无论是北上或南下,交通都是畅达的。所以苏轼说:“荆州南北之交,而士大夫往来之冲也。”^[1](卷44,上王兵部书)

在平原内部,各地间的交通也比较联贯,据《宋会要辑稿》食货四二之一三,天圣六年(1028年),士兵推小车日送二百匹布,从荆门军界至江陵诸铺之间。在同书“驿传杂录”、“急递铺”等篇中,都记载了本区内众多的每一日行程设置一处的驿铺。不过,北宋时期,由于政治与军事的重心在北方,本区的驿传邮铺总的来看比较有限。依制,每20或25里置铺一所,但湖北一些州县“往往并无递铺,纵使有之,不过茅檐三四间,人兵一二人”^[5](方域11之8)。邮传的行速,也未达到皇祐元年(1049年)诏书规定的“马铺每一昼夜行五百里,急脚递四百里”^[5](方域10之22)。大观三年(1109年),荆湖北路计度转运副使李偃称,“今日近朝省发来急递,动经三四十日,马步递经五七十日至三两月以上方始递到”本路^[5](方域10之28),其间不排除人为留滞的原因,但驿道的不甚通达也应是直接因素。

南渡以后,宋疆域南缩,随着宋金对峙局面的形成,襄、邓(治今河南邓州市)一线成为宋金前线,荆湖之地“据上流之势,与虏为邻”^[5](方域11之8),“为东南上流最系控扼要害去处”^[6](卷72,乞令许中收买战马奏状),地理位置的重要性更显突出,本区南下驿道、递铺的修建因此受到较多关注。绍兴二十九年(1159年),荆襄之间除原有的二十五里铺外,又增置了九里铺^[5](方域11之13),其他斥堠铺、摆铺等皆有所增加。邮传的速度也较北宋时明显提高,乾道四年(1168年)从临安(今浙江杭州)至荆南2640里,用时10日,兵部侍郎王炎犹嫌其慢,称其“合行五日三时”^[7](方域11之20)。

南宋时本区陆路交通的另一个变化是为满足军事需要,江陵府以北往襄、邓一带的陆路交通相当便利,“自邓至荆皆有间道,相去不过五六百里,骑兵急驰三日可到”^[7](卷4,论唐邓间道札子),从随州(治今湖北随州市)、郢州(治今湖北钟祥市),也有“间道可以直趋江陵”^[7](卷4,乞修江陵府城札子)。江陵仍是地区性陆路交通的枢纽。

两宋时期本区更重要的交通方式是水路交通,交通重心也由过去南北向的荆襄一线向东西向的江陵、鄂州一线转移,东西向的水路交通成为本地区交通的主导。这种变化,既是中唐以来时势所致,也是鄂州作为地区性商业贸易中心日益崛起与兴盛的结果;同时,江汉平原优越的地理条件也为这种重心转变提供了可能。本区内水系纵横交错,湖泊星罗棋布,长江、汉江干流,以及夏水、油水、沮水、漳水、富水、沮水、环水等众多的分支河流,都有互通舟楫之利,多数重要州县依江傍湖,构成一个天然、便捷的水路交通网。具体来说,江陵府下辖的松滋、枝江、江陵、公安、石首、建宁、监利(除建宁外,皆治今湖北同名县市)7县俱依江而立,潜江(治今湖北潜江市)地近长江最大的支流汉水;郢州的长寿县(今湖北钟祥市)被汉水及其分支穿流而过;沮水串起了安州所辖之安陆、云梦(皆治今湖北同名县),富水经应城,环水从孝感县旁流过;复州的景陵县(治今湖北天门市)坐落于汉河边,玉沙县(今湖北仙桃市境)靠近夏水;富水、漳水和沮水汇集于汉阳军的汉川县(今湖北汉川市),并向东南与汉水交汇流入长江;汉阳县(今湖北武汉市汉阳区)与鄂州的江夏县(今湖北武汉市武昌区)、宝泉监(今湖北武汉市境)则分立于长江北、南。平原内的众多河湖将座

座城镇连接,编织起一张通达的水路交通网。

这张交通网,在北宋时初具规模,南宋后得到进一步发展。

先看北宋。江汉平原与外部的水路联系主要靠长江主动脉:本区的大量物品从鄂州沿长江东下,达真(治今江苏仪征市)、扬(治今江苏扬州市)、楚(治今江苏淮安市)、泗州(治今江苏盱眙县),再入汴河转运到京师^[5](食货46之1);川蜀和归(治今湖北秭归县)、峡州(治今湖北宜昌市)输送京师的货物,汇集于江陵县,由此或走陆路,经荆门、襄州至京师,或走水路,经长江转运至京^[6]。天圣五年(1027年),由于从益州(治今四川成都市)、嘉州(治今四川乐山市)运抵江陵的布匹量太大,遂在江陵附近的沙市兴盖布库,以缓解转运压力^[7](食货42之17)。平原内部的地区性水路交通,因江、汉及众多分支河流、港汊、湖泊多有通航之便而显得比前代更为细密。有关这一点,从欧阳修和刘摯的记载即可略见一斑。《于役志》称,欧阳修曾自东向西依次经过江夏县的白杨夹渡口、昭化港、穿石矶,监利县的鲁淤,石首县的塔子口、公安渡;《忠肃集》载,刘摯先后在江夏县的汉口,江陵县的俞潭镇和赤岸镇逗留。上述津渡口岸,涉及到江汉平原的环水、沧水、沌水、夏水和若干其名不详的河汊湖泊。此外,从平原西部的松滋、枝江,到中部的公安、石首、监利,东北的长寿、孝感,以及东部的汉阳、汉川、江夏诸县的众多市镇村集,也都有舟楫相通。

进入南宋,长江中游一线的战略地位更显突出,政府对该地区的重视超过北宋,除江陵府依然保持重要地位外,鄂州成为“上流剧镇,屯军数万”^[8](卷36,送刘君鼎序)。沿江斥堠的置立^[9](方域10之44),便利了东自江浙,西达川陕,利用水路往来于江汉平原的士宦商旅、军队民众,屯驻荆湖千里水域的诸军半年或一年一替^[5](兵5之18),上下往来,对本区水网的利用相当频繁。南宋有关本区水路交通的记载比北宋详细得多,陆游的《入蜀记》和范成大的《吴船录》便是其中的代表。据二书,经水路穿越江汉平原主要有两条路线:一是从长江与沌水的交汇处沌口(亦称“通济口”)进入沌水,再沿夏水、鲁淤江西进,在监利附近重归江路,此线是用于避开岳阳洞庭湖入江处的连天波涛;另一条是在枯水或平水季节从鄂州入长江,上岳阳,经监利、公安、江陵西行。自东向西,陆、范二人在江汉平原区经历的主要地点有:鄂州青山矶、白杨夹口,汉阳军谢家矶、金鸡淤、通济口、下郡,复州白白、八叠淤口、归子保、纲步、毕家池、紫湄、东场、鸡鸣、湛江,江陵府鲁淤、建宁镇、塔子矶、潜军港、三江口、藕池、柳子、公安、弥节亭、升子铺、沙市、新河口、方城、沱漚、桂林湾、灌子口、杨木寨、龙湾。对比北宋时的记载,可以发现此时对季节性河流——夏水的利用明显增多,而且沿途新增了不少停泊点。除了像陆、范二氏那样长距离的行舟外,民间更多的是利用平原区内便利的水网短距离航行,如经汉水至荆州,或顺长江从岳州至鄂州,以及从长江至入油水等。其中,汉水的利用值得注意,随着襄阳府军事地位的提升,大量驻军及军粮沿汉水上下运输,往返不断^[9](卷18,出师经理襄樊奏),汉水及其支流构成了一个以汉水为中心,汇集环水、沮水、漳水、富水、潏河等区间河流的辐射状水路网。为了充分利用水运网,沿江沿汉都较注意修建船舶停靠避风的港口,知黄州李沈就曾在黄州“以官钱募饥民开内澳六百丈”,得到客商的支持^[10](卷42,宝文阁待制李公墓志铭)。

较之于陆路,当时的人们更偏爱水路。由于平原区内江河湖泊密布互通,稍有规模的市镇往往顺势而置,加之北宋以来荆湖两路所具备的造船能力,人们自然会对便捷低耗的水路多加利用。而且,从中转的性质来看,长江中游的水流已比上游平缓,至下游更是快捷,因此,不仅上游东下可充分利用江陵府的沿江口岸,下游也溯江西上,从而使鄂州“四方商贾所集”,“贾船客舫不可胜计,衔尾不绝者数里”^[11](卷3),成为“淮楚荆湖一都会”^[12](卷1,鄂州南楼),进一步带动本区交通的发展,并开始辐射周边地区。

南北向为主的陆路与东西向为主的水路纵横交织,在江汉平原构成一个疏密有致的交通网。

二、水陆交通的发展对经济开发的影响

(一)农业生产的进步

水陆交通的发展对本区农业生产的促进是多方面的,最直接的表现是带来了人口的方便迁徙^[7]。陆路方面,从中原通往岭南、江浙的南北陆路交通线,在唐“安史之乱”和北南两宋之际都充当了中原人

口南迁至长江流域的主干路,北人南下荆州,多采邓州—>襄州—>荆州一线,人居鄂州者,则经邓州—>襄州—>鄂州一线。水路方面,横贯本区的长江是区内外人口在东西向之间迁徙的主线。便利的交通带来了人口的迁入,为本区开发提供了大量劳动人手。

此一时期,人口迁入的特点是既有北方人口的南下,又有东面人口的西移,尤其是在北南两宋之际。当时,荆湖地区饱受战事,人口锐减,农业凋敝,亟待恢复。积极招诱流民,开荒垦殖成为经济恢复的关键。绍兴初年,德安府复州汉阳军镇抚使陈规创行有效的屯田方法,并轻租拨田,招集失业之民耕作屯兵耕垦不尽的生熟荒地^[5](食货2之9)。乾道年间,知鄂州李椿在当地免赋给田,募人垦荒^[5](食货6之18)。类似举措颇多,不仅使躲避战火的逃民重返江汉平原,也吸引了外来移民迁入。大量来自北方各地和东面江西、西面四川的农民借助南北向的陆路和东西向的水路相当便利地来到荆湖地区,部分留居江汉平原,成为本区经济开发的活力。《鄂州小集》卷5称鄂州“生齿繁盛”,其中“民间所须僮奴,多藉江西贩到”;《斐然集》卷1则称,“流民渡沔来,拽牛负其孥”,成为鄂州编户。

随着生产的复苏,每年都有来自上游川蜀和荆湖本路的大批上供漕粮通过江陵和鄂州转运至京,同时,平原内各区的粮食也依靠水陆交通调剂丰歉。如乾道七年(1171年),湖南和籴米20万硕赴鄂州总领所桩管^[5](食货40之50);开禧年间(1205—1207年)“以湖北漕司和籴米三十万石分输荆、郢、安、信四郡”^[13](卷89,敷文阁直学士赠通议大夫吴公行状),又“泄安、复、汉阳之米以济武昌”^[11](卷5,与胡总卿书)。若是没有畅达的水陆交通,如此频繁的粮食流通是不可能实现的。

(二) 渔业与造船业的发展

江汉平原水域广阔,蕴藏着丰富的渔业资源,自古“民食鱼稻,以渔猎山水为业”^[15](卷10,荆南府图序),至宋代,江上船居依然随处可见,渔业与稻作农业一起成为本区人民不可或缺的生产方式。

渔业资源之丰富,据陆游所见是“鱼贱如土,百钱可饱二十口,又皆巨鱼,欲觅小鱼饲猫不可得”^[11](卷3)。王十朋则目睹了“举纲得鳊鱼二百余头”^[16](卷11,晚过沙滩)的情景。民间鱼的交易相当活跃,人称“草市鱼多骨”^[16](卷10,朝离华容),渔夫“鱼未到家人买尽”^[16](卷11,晚过沙滩)。其他水产品种类也很丰富,如汉阳军“管内多湖泽、荻林,湖泽有鱼虾,荻林有藤根,……寻常旱歉之岁,安、复、光、黄之民皆辐凑于此,旋结茅庵,采取以食,动数千人”^[11](卷31,申省豁常平米)。

鱼利丰厚是本地经济的一大特点,以汉阳军为例,“常赋所入甚薄,全藉湖池鱼利支遣”^[14](卷37,放免渔人纲钓鱼利钱榜文)。各地渔民、商人因此趋之若鹜,据载,“荆襄、淮西、江东、湖南诸处客人,驾船载纲前来湖主家,结立文约,采取鱼利而与湖主均分之”^[11](卷29,与漕司论放鱼利事),推动了本区渔业的发展。

水路的通达也推动了本地造船业的发展。

民用船只的数量比较可观。南宋前期,仅汉阳城外就有居家民船400只^[11](卷31,申京湖制置司辨汉阳军籴米事);江陵江面号称“沙际舟衔尾,相依作四邻”^[17](卷2,移船);鄂州城不仅会聚了川、广、淮、浙远来的商人,荆湖路内“南则潭、衡、永、邵,西则鼎、澧、江陵、安、复、襄阳数路客旅兴贩”,也“无不辐凑”于此^[18](卷23,又画一札子)。用于漕运和军事的大规模船只的数量更不在少数,陆游在鄂州亲见“大舰七百艘,皆长二三十丈”^[11](卷3),深感惊叹。

大量船只,有不少是在本地打造的。早在政和年间(1111—1118年),朝廷就曾诏令“荆湖南北路转运司各打造五百料三百只”^[5](食货50之6);至孝宗淳熙年间(1174—1189年),荆鄂一带具备了打造五车船、六车船、七车船和八车船的能力^[5](食货50之28);嘉定十五年(1222年),汉阳军措置打造“大小马船三十只、脚船三十只,……内一千五百料、一千料、三百料马船各五只,七十料脚船十五只……”^[5](食货50之35)。

由发达的水路所带动的渔业和造船业,基本可以满足本地区的日常生活和军事之需。

(三) 商业市镇的兴盛

宋代是江汉平原市镇获得显著发展的时期,据不完全统计,本区共有20个州县级城镇,146个县以下镇、市^①,由此构成了一个疏而不漏的市镇网。市镇网络的出现,是多方面因素促成的,值得注意的

是,本区市镇网的形态,恰与当地的水陆交通网基本同构。

具体来说,宋代江汉平原河流纵横,湖泊密布,水资源丰富,航运条件优越的地理条件,直接催化出本区的市镇布局:大多数市镇都分布在江河湖泊交通线旁。主要区位可分成三类:一是河流交会处,数条通航河流汇合的地方往往有较大量的人流、物流在这里集散、中转,因而是市镇发育的良好区位。如汉阳军城、鄂州城位于汉水与长江交汇处;汉川城下汇集有涢水、漳水和富水,即使是季节性通航的较小河流如沌水的两旁,也出现了若干乡间集市。二是水运中转站,长江出三峡后进入峡州,滩险流急、航道狭窄的江面开始变得宽阔,水流平缓,出川的船只通常在此修整,中转活动促使峡州城及其东面的江陵和长江边重要港口、毗邻江陵的沙市之发展。沙市成为蜀船的终点,成为宋代川盐大量东下的重要中转口岸。三是渡口,河道较窄或水流平缓便于架桥或摆渡、泊舟的地方,往往容易出现市镇,本区内为数众多的以津、渡、桥、步、浦等等命名的草市,都在这种地方生成^②。

南宋时,本区的市镇网络有两大中心——江陵与鄂州,这两大中心的形成,集中反映了交通对于市镇的重要影响。如江陵,唐代以来,江陵就充当着既是南北陆路又是东西水道交通的双重枢纽,交通运输、转运贸易表现得非常活跃。入宋之后,江陵仍然是水陆交通重镇,所谓“凡浮江下于黔蜀,与夫陆驿自二广、湖湘以往来京师者,此为咽喉”^[15](卷 10,荆南府图序),所以能够持续发展。鄂州亦如是,它既处在南北向的陆路交通线上,又地当汉水入江之要冲,安史乱后,襄汉运线的日益重要使鄂州获得了发展的契机,凡汴河运输阻塞,东南贡赋便在此集中,再转汉水西运,其固有的“实荆襄之肘腋,吴蜀之腰膂,淮南江西,为其腹背,四通八达,古来用武之地”^[19](卷 5,鄂州到任五事札子)的区位重要性得以发挥。北宋时,鄂州号称“山水之聚,舟车之会者”^[20](卷 14,鄂州白云阁记)。南宋时,鄂州驻有大量军队,又是荆湖北路转运使司的所在地,因而交通极其发达,是所谓“通阡大衢,商贾之会,物货之交也”^[21](卷 9,汉阳军新修学记),城镇的发展达到前所未有的高度。

首先是水路,其次是陆路,以南北向为主的陆路和以东西向为主的水路,两相配合,互为经纬,连接起一个个商业聚落,有力地促进了本区市镇的发育与成长。

总体上看,宋代江汉平原的水陆交通与本区的经济发展相互促进,带动了本区开发的较全面扩展。不过,与前代相比,宋代江汉平原陆路交通的重要性相对下降,水路交通虽有显著进步,但长江“黄金水道”的优势尚未充分发挥,当地优越的地理条件尚未得到高水平利用,本区的开发水平还不能与江浙发达地区差肩比美。

注 释:

- ① 关于宋代的驿传,学界已有较多研究,详参曹家齐博士《宋代驿传制度研究之回顾》,杭州宋史系列研讨会论文,2001 年 11 月。
- ② 《宋史·食货志(上)》“漕运”条称:“川益诸州金帛及租、市之布,自剑门列传置,分辇负檐至嘉州,水运达荆南,自荆南遣纲吏运送京师。咸平中,定岁运六十六万匹,分为十纲。”
- ③ 关于宋代本区的人口迁徙问题,学术界已有不少成果论及,20 世纪 90 年代问世的多卷本《中国移民史》(葛剑雄等,福州:福建人民出版社,1997)是这方面的一个代表,此不赘述。
- ④ 笔者根据《宋史·地理志》、《輿地纪胜》、《方輿胜览》、《读史方輿纪要》、《嘉庆重修一统志》及其它多种方志对此作有考订和统计,此略。
- ⑤ 笔者和其他学者曾就此问题作过专门研究,参见笔者《宋代江汉平原城镇的发展及其地理初探》(《武汉大学学报》哲社版,1998 年 6 期)。

[参 考 文 献]

- [1] 谭其骧. 鄂君启节铭文释地[A]. 中华书局上海编辑所. 中华文史论丛[C]. 北京:中华书局,1962.
- [2] 严耕望. 唐代交通图考[M]. 台北:中研院史语所专刊,1986.
- [3] 牟发松. 唐代长江中游的经济与社会[M]. 武汉:武汉大学出版社,1989.

- [4] 苏 軾. 东坡后集[M]. 北京:文学古籍刊行社,1957.
- [5] 徐 松. 宋会要辑稿[M]. 北京:中华书局影印本,1957.
- [6] 李 纲. 梁溪先生全集[M]. 道光14年陈氏重刊本.
- [7] 蔡 戡. 定斋集[M]. 清光绪中武进盛氏刊本.
- [8] 王庭珪. 庐溪文集[M]. 台北:影印文渊阁四库全书本,1986.
- [9] 李曾伯. 可斋杂稿[M]. 台北:影印文渊阁四库全书本,1986.
- [10] 真德秀. 真文忠公文集[M]. 康熙4年. 祠堂拱极堂刊本.
- [11] 陆 游. 入蜀记[M]. 北京:中华书局重印丛书集成初编本,1985.
- [12] 戴复古. 石屏集[M]. 清嘉庆道光间临海宋氏刊本.
- [13] 魏了翁. 鹤山集[M]. 台北:影印文渊阁四库全书本,1986.
- [14] 黄 幹. 勉斋先生黄文肃公文集[M]. 北京图书馆古籍珍本丛刊[M]. 北京:书目文献出版社,1988.
- [15] 刘 摅. 忠肃集[M]. 清光绪五年定州王氏谦德堂刊本.
- [16] 王十朋. 梅溪先生文集:后集[M]. 明正统五年刘谦等刻,天顺六年重修本.
- [17] 陆 游. 剑南诗稿校注[M]. 上海:上海古籍出版社,1985.
- [18] 王 炎. 双溪类稿[M]. 台北:影印文渊阁四库全书本,1986.
- [19] 罗 愿. 鄂州小集[M]. 北京:中华书局重印丛书集成初编本,1985.
- [20] 黄 裳. 演山集[M]. 上海:商务印书馆影印文渊阁本钦定四库全书.
- [21] 叶 适. 叶适集[M]. 北京:中华书局校点本,1961.

(责任编辑 吴友法 涂文迁)

On Land-Water Transportation of *Jiangnan* Plain in Song Dynasty: Development & Influence

YANG Guo, CHEN Xi

(School of Humanities, Wuhan University, Wuhan 430072, Hubei, China)

Biographies: YANG Guo (1954-), female, Professor, School of Humanities, Wuhan University, majoring in history of Song Dynasty; CHEN Xi (1969-), female, Graduate, School of Humanities, Wuhan University, majoring in history of Song Dynasty.

Abstract: In Song dynasty, the transport of water and land of *Jiangnan* plain was further developed on the former foundation. The transport center was also transferred from the north-south *Jing-Xiang* to the west-east *Jiangling* and *Ezhou*. The land transport primarily relied on posthouses built by government. And the waterways depended on the Yangtze River, plus the Han, Xia and Huan Rivers etc. Many towns, markets and villages were connected by land routes and waterways. A transport net was built on the plain. The development of the land-and-water transportation promoted the level of region economy. Thanks to the advantage of transport, many farmers, businessmen and others around came into *Jiangnan* plain. They made a great contribution to the development of this area. The extensive use of land-and-water transportation aroused the shipbuilding flourish, and the great business towns of *Jiangling* and *Ezhou* prosperous in the area. They promoted the region economy to expand widely.

Key words: *Jiangnan* Plain; transportation; development; Song Dynasty