

六朝时期建康—京口陆道要隘及交通考*

祝修颀

提要：六朝时期，京口、建康两地的交通，不论是军事行动还是日常行旅，都十分仰赖沿江陆道。这条二百里“王涂”，虽然距离短，但因其沟通都城与京口重镇的特殊区位价值，在六朝史上异常关键。通过系统考辨六朝及唐代原始文献的记载，该道上自东向西最重要的陆道要隘依次是：竹里、罗落、黄城与湖头。结合南宋以来景定《建康志》等南京、镇江地区方志的记载与考古学、地理学成果，将这4个关键节点连缀起来，可以判断二百里“王涂”的基本线路。两地道路形态的形成，主要受到宁镇山脉的制约，或可作为透视南方丘陵地带陆路交通演变规律的一个典型案例。

关键词：六朝 建康 京口 要隘 陆道交通

六朝时期，京口是建康下游最重要的门户。孙吴自富春起家，势力扩及长江中游，最终将政权治所迁至长江下游，政权根据地初治京口，建安十六年（221）方移徙建业。^①晋宋之世，在郗鉴、刘裕等流民帅的持续经营下，京口重镇形成，此为田余庆率先揭橥的经典论断，之后中村圭尔、权家玉等学者就此问题亦有重要的发挥。^②

既为建康下游门户，京口与都城之间的交通，关键性毋庸置疑。两地交通，可走长江水运，亦有沿江陆道。据《宋书·州郡志》记载，南徐州去“去京都水二百四十，陆二百”^③，即就治所京口城与都城间的长江航线水运里程与沿江陆道里程而言。事实上，不论是两地的军事行动还是日常行旅交通，都十分仰赖沿江陆道。这二百里陆道交通，虽然距离短，但因其沟通都城与京口重镇的特殊区位价值，在六朝史上异常关键。对这条重要陆道的走向、其间交通节点的地望等问题，学界一直缺乏系统性研究。本文将在检讨旧说的基础上，结合六朝及唐代原始文献、景定《建康志》等南京地区方志，综合自然地理、考古学成果，逐一考证两地陆道交通上几处关键性要隘的地理位置，对与之相关的诸多历史事件进行系统梳理，并推测这条线路的具体走向，讨论其道路形态的制约因素及与地域社会的联系。

一 学术史回顾与检讨

据上引《宋书·州郡志》，京口“去京都水二百四十”。本来水运承载量大、成本小，在传统社会是南方地区最可资利用的交通方式。不过，六朝时期建康至京口一带尚处于长江入海口的河口段，江面宽阔、海潮汹涌、风浪巨大，这一线长江水运时有舟船倾覆之险，航行条件

* 本文为国家社会科学基金重大项目“魏晋隋唐交通与文学图考”（项目批准号：18ZDA247）阶段性成果。

① 参见《三国志》卷47《吴书二·吴主传第二》（中华书局，1982年标点本，第1118页）：“（建安）十六年，权徙治秣陵。明年，城石头，改秣陵为建业。”

② 参见田余庆《论郗鉴——兼论京口重镇的形成》，《东晋门阀政治》，北京大学出版社，2012年；中村圭尔《南朝政權と南徐州社會》，《六朝江南地域史研究》，汲古书院，2006年；权家玉：《东晋南朝时期京口历史地位的变迁》，《中国历史地理论丛》2019年第1期。

③ 《宋书》卷35《州郡志》，中华书局，1974年标点本，第1038页。

恶劣，对此学界已有深入剖析。^①除长江航道外，理论上两地水运还可走破岗渚一线。孙吴时期开凿的破岗渚，连通古江南运河与秦淮河水系，主要便利吴会地区与建康的交通往来。^②破岗渚与古江南运河在京口南面的曲阿交汇，因此理论上从京口入都，也可以向南绕行丹徒水道（古江南运河的一段），再西入破岗渚—秦淮河一线入都。然而此线实在太迂远，除军事行动或漕运，一般情况下不会如此绕道。概而言之，绕道破岗渚与走长江水运的这一南一北两条水运航线，当时应该同时存在，不过两线的使用并不普遍，这也可以解释文献中走上上述两条水道，皆为军事交通的记载，缺少日常交通实例，可以想见并非没有，不过也证明水运并不常见。

水运既非佳选，则两地交通必由他途：这就是《宋书·州郡志》记载中“陆二百”的沿江陆道。在六朝时代，这是一条对日常公私行旅与军事交通都异常关键的咽喉要道。南宋周应合主纂的景定《建康志》（以下简称《景志》），是最早对这条陆道交通相关史料有所抄撮和考证的文献，故先就该志中的相关文献性质做一论述。

《景志》是历来公认的宋代名志，也是今南京地区传世最早的一部方志。该志不仅保存了宋庆元至景定60余年间的建康史料，而且对山川古迹多有记述和考证，又多引《丹阳记》《舆地记》等早期地理志书，因此也是六朝建康城市史研究的必备文献。就交通地理资料保存情况而言，该志最早系统记载了六朝时期建康周边的古路。《景志》卷16《疆域志二》专辟“道路”一目，凡列秦皇驰道、吴帝驰道、宋帝驰道、小丹阳道、黄城大路、湖头路、白杨路、竹里路、谢元（玄）走马路、姜巴路10路，每则先叙其地望，再列举诸正史、地记中的相关记载。^③需要辨明的是，这部分名为“道路”，其实专述宋以前文献中出现的古路，而对于有宋当代的道路系统，在卷16《疆域志二》“道路”栏前，辟“铺驿”一目专门有所呈现。10条古路的存续情况也有所不同。秦皇驰道、吴帝驰道、宋帝驰道，显然早已湮没，各条下均附考证。也有如谢元走马路、姜巴路这样存续的故道：前者，根据纂者所言，可见故道尤可辨识；对后者，志先引《真诰》做简要考证，后又记述此路在当代的修缮情况，显然此道沿用至宋。

《景志》所叙10条古道中，与建康京口两地交通相关的有三：“竹里路”“湖头路”“黄城大路”。“黄城大道”一见于《梁书·邵陵王纶传》（《资治通鉴》作“黄城大路”），载侯景之乱中萧纶率军从京口驰援建康事。^④而志中所谓的“竹里路”“湖头路”，六朝文献中不见有“竹里”“湖头”冠名的道路专称。实际上，“竹里”“湖头”“黄城”皆为当时两地陆道上最关键的要隘，《景志》中统命名为路，本质上是宋人根据所见文献或地方性知识进行考证的结果，

① 田余庆《论郗鉴——兼论京口重镇的形成》第4部分《郗鉴与京口经营》专辟一节“建康、会稽间的交通线”，已注意到建康京口航道交通之险。陈吉余、陈刚等学者则从历史自然地理的角度论证了这一问题（参见陈吉余：《海塘——中国海岸变迁和海塘工程》，人民出版社，1990年，第23—25页；陈刚：《六朝时期长江建康河段的历史地理概貌及其变迁——以历史文献中“涛水入石头”及“广陵涌潮”、“牛渚春潮”现象的考察为中心》，江苏省六朝史研究会编：《建国六十年来六朝史研究的回顾与展望学术研讨会论文集》，2009年，第190—197页）。

② 有关六朝时期破岗渚交通的具体走向及其重要性，参见张学锋：《六朝建康都城圈的东方——以破岗渚的探讨为中心》，《魏晋南北朝史资料》第23辑。

③ 参见周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·道路》引《舆地志》，“南京稀见文献丛刊”，南京出版社，2009年，第371—373页。

④ 参见《梁书》卷29《高祖三王·邵陵王纶传》，中华书局，1973年标点本，第432页。《资治通鉴》卷161《梁纪十七》，中华书局，1956年标点本，第4994页。

其体例不可不察，利用时亦需审慎甄别。

后代南京周边地区方志对六朝建康古道的叙述，直接承袭《景志》的叙述，无多新见，实际上对古迹的具体地理位置，已颇感茫然。20世纪末，郭黎安《试论六朝建康的水陆交通》^①一文，是对建康周边水陆交通最早的系统研究。在探讨建康京口陆道交通的部分，文中总结两大结论。首先论述存在“黄城大路、竹里路、江乘路等官道”，并且上述三道“是建康京口间陆路交通的各个路段，因地段不同而名称不同，统称京口路”。该部分不论是总体立论与还是文献的援引分析，皆受到《景志》的直接影响，忽略《景志》所言之“湖头路”而补充“江乘路”。对具体路段地望的判断，亦出现失误，如认为罗落桥在竹里以东，实际上前者在后者之西。接着，文中论定两地官道存在“南北二线”，并描述二线的总体走向。不过，这些论断难寻文献依据，似乎是推理演绎的结果，且地理空间的错乱亦很明显：如文中认为今龙潭以西系竹里路和江乘路，龙潭以东有黄城大道，这也是东西颠倒了。

此后，较为重要的有3位学者的研究。陈刚在《六朝建康历史地理及信息化研究》一书的第4章第5节“六朝建康的主要水陆交通线路”中，辟有“京口—建康线（竹里路）”一小节，将两地陆道称为“竹里路”，指出这是一条“经由句容北境，沿江穿行的陆上道路”，“这一带是宁镇山脉所在……道路上多山间小径，取道句容县北境经龙潭、摄山，转江乘竹里一带可通向建康北郊”^②。这段论述对地物地理位置的大判断是正确的，可惜篇幅甚少，失之笼统。蔡宗宪《五至七世纪的摄山佛教与僧俗网络》一文，虽非专门探讨交通地理，不过在考察摄山周边的交通、聚落问题时，着重考辨“罗落”的地望，亦旁及竹里等地，不过仍未将地物落实于具体的地理空间。^③近来，刘宗意在一篇考察报告中，对六朝时期今南京甘家巷一带的交通状况有所关注。该文于传统史志资料外，还注重结合考古学、聚落地理与自然地理方面的成果，与本章的部分路段探讨直接相关。^④

回顾前人研究，笔者认为对两地陆道要隘的考证与交通线路的复原，参考《景志》中有关六朝道路体系的论述无疑是必要的，但更重要的是对相对原始的六朝及唐代文献的爬梳。^⑤这些文献包括：六朝正史，六朝子部、集部文献，《建康实录》《高僧传》及《续高僧传》等。^⑥尽管原始文献中缺乏两地间陆路交通的系统性记载，不过当时人记当时事，这些零星记载的可信度与重要性很高。时过境迁，问题还需回到原始文献中求解。在此基础上，也方可更好地理解《景志》对前代资料的考辨与整合，并加以批判性利用。

① 参见郭黎安：《试论六朝建康的水陆交通》，《江苏社会科学》1999年第5期。

② 陈刚：《六朝建康历史地理及信息化研究》，南京大学出版社，2012年，第125页。

③ 参见蔡宗宪：《五至七世纪的摄山佛教与僧俗网络》，《台湾师大历史学报》2016年第55期。

④ 参见刘宗意：《甘家巷——南京附近史前遗址考察记（九）》，《江苏地方志》2018年第6期。

⑤ 有关六朝建康城市史研究中史料辨析的重要性，特别是宋元以后方志及明清私人撰述的利用问题，早年张学锋曾在《六朝建康城研究中的史学问题——以建初寺的地点考证为例》一文有所论述（参见张学锋：《六朝建康城研究中的史学问题——以建初寺的地点考证为例》，《南京晓庄学院学报》2012年第1期）。

⑥ 唐人许嵩所撰的《建康实录》，对六朝史研究的文献价值极高，此点已为学界共识。不过就本文的研究课题而言，《建康实录》中的信息大体没有溢出六朝正史的范围，故下文的文献引用，正史及《建康实录》兼有者，径引正史，不复赘引后者。

二 两地陆道要隘考辨及交通线路蠡测

六朝时期，京口、建康两地的陆路交通取道沿江丘陵岗地，自东向西最重要的交通节点有四：竹里、罗落、黄城与湖头。以下分别考辨这几处要隘以及贯穿的线路情况。

（一）竹里

竹里是两地沿江陆路最关键的节点，在正史与地志中班班可考。正史中，此地频繁见于京口与建康间的军事行动。晋安帝隆安元年（397），京口镇将王恭上表，欲以讨伐司马道子宠臣王国宝的名义，举兵建康。史载当时形势：

恭表至，道子密欲讨恭，以元显为征虏将军，内外诸军潜加严备。而国宝惶惧，不知所为，乃遣数百人戍竹里，夜遇风雨，各散而归。^①

此次对峙中，朝廷与王恭两方相互试探，都不敢轻举妄动，最终冲突并没有演化为战争，以朝廷杀王国宝、王恭退还京口告终。王国宝在“不知所为”的惶惧中，选择“遣数百人戍竹里”，表明竹里扼两地交通之要，因此他会在毫无头绪的情况下向此地临时派兵。次年，危机仍未结束，王恭再次从京口起兵，遣其部下刘牢之“率帐下督颜延先据竹里”，朝廷不得不派遣使者“说牢之，啗以重利”，于是“牢之乃斩颜延以降”^②，最终刘牢之的回兵杀入京口，王恭逃亡。

晋安帝元兴三年（404），时值桓玄之乱攻入建康、矫诏自命。刘裕京口举义，与桓玄势力在京口至建康周边地区连续交战。刘裕自京口至建康的进军路线，《晋书·刘毅传》中记载最详：

裕率毅等至竹里，玄使其将皇甫敷、皇甫之北距义军，遇之于江乘，临阵斩甫之，进至罗落桥，又斩敷首。玄大惧，使桓谦、何澹之屯覆舟山。毅等军至蒋山，裕使羸弱登山，多张旗帜……^③

文中提及的重要据点或交战点有五：竹里、江乘、罗落桥、覆舟山、蒋山（即钟山）。这是一条关键史料，反映了刘裕取陆道自东向西兵入建康的过程，这5个地点也是两地陆道之要隘（后文亦将论及），竹里在最东。

宋元徽四年（476），建平王刘景素举兵京口，建康方面闻讯遣兵应对。景素起初“欲断竹里，以拒台军”，幕僚中有人反对，建议直接在京口城下以逸待劳：

垣庆延、祗祖、沈颢等曰：“今天时旱热，台军远来疲困，引之使至，以逸待劳，可一战而克也。”殷冰等固争不能得。^④

① 《魏书》卷96《司马德宗传》，中华书局，1974年标点本，第2105页。

② 《晋书》卷84《王恭传》，中华书局，1974年标点本，第2186页。

③ 《晋书》卷85《刘毅传》，第2205页。

④ 《宋书》卷72《文九王·建平宣简王宏·刘景素》，第1862—1863页。

结果台军陆道之部得以长驱直入京口城下，最终在台军水、陆两线作战下，京口城失陷，景素兵败被杀。景素起初“欲断竹里”，之后不成而速败，这也从一定程度上说明，竹里实乃京口建康间陆道交通之咽喉，两地发生冲突，此地之得失甚为关键。

齐永元二年（500），崔慧景以反对东昏侯萧宝卷之故，起事广陵，得到京口镇将江夏王萧宝玄的内应。崔慧景遂合南徐、兖两镇兵力，从京口“奉宝玄向京师”。史载：

台遣骁骑将军张佛护、直阁将军徐元称、屯骑校尉姚景珍、西中郎参军徐景智、游荡〔军〕主董伯珍、骑官桓灵福等据竹里为数城。宝玄遣信谓佛护曰：“身自还朝，君何意苦相断遏？”佛护答曰：“小人荷国重恩，使于此创立小戍。殿下还朝，但自直过，岂敢干断。”遂射慧景军，因合战。^①

在这则材料中，萧宝玄以南徐、兖两州刺史的职衔镇京口，决定拥护自广陵而来的崔慧景系临时决定。台军率先派兵“据竹里为数城”，慧景军后至，两军激战。萧宝玄对台军将领张佛护谎称“身自还朝，君何意苦相断遏”，佛护亦答“殿下还朝，但自直过，岂敢干断”。此处记载很关键，说明当时人往返建康京口两地的日常交通，是需经由竹里的。

还有行旅在此过夜的记载。《太平御览》卷892《兽部四·虎下》引《异苑》载：

彭城刘黄雄，以太玄中为京佐，被使还都。路经竹里，停于逻宿。此逻多虎，刘极自防卫，系马于户前，手刀布于地上。宵中，士庶同睡，虎乘间跳入，独取刘而去。^②

《太平广记》卷426《虎一》引《异苑》所叙，文字略有差异：

彭城刘广雅，以太元元年为京府佐。被使还，路经竹里亭，多虎。刘防卫甚至，牛马系于前，手戟布于地。中宵，与士庶同睡。虎乘间跳入，独取刘而去。^③

《异苑》成书于南朝刘宋年间。此则故事的主人公，一曰“刘黄雄”，一云“刘广雅”，但故事情节相同。刘氏因公事入都，路经竹里并留宿，而且当时“士庶同睡”，说明过路留宿的行旅不在少数。这一空间场景当是竹里一带交通状况的真实反映。

刘氏留宿的具体场所，《异苑》此则异文，一云在“竹里亭”，一云“停于逻宿”，需置于汉魏以来乡、里、亭相关的基层行政建制中理解。有关秦汉时期的亭制及亭与地方基层管理体系的关系，有赖简牍文书的出土，相关成果颇多。关于亭的性质，学界观点接近一致，基本认定“亭”与“乡、里”属于不同系统的基层行政体系，并强调亭维护治安、便邮驿、供止宿的功能，而乡、里的民事职责要广泛的多，包含按比户口、征收赋税、摊牌力役、教化、听讼、治安

① 《南齐书》卷51《崔慧景传》，中华书局，1972年标点本，第875页。

② 李昉等编纂：《太平御览》卷892《兽部四·虎下》引《异苑》，中华书局影印本，1960年，第3961页。

③ 《太平广记》卷426《虎一·刘广雅》，中华书局，1961年，第3469页。

等民政的方方面面。^①南北朝时期，亭制的发展情况，因资料限制不如秦汉的面貌清晰。从文献中勾勒的面貌看，应对秦汉制度有所继承，同时亭的功能有出现多样化的趋势。^②

“竹里”之名以及竹里设亭，反映了六朝社会基层行政体系的吉光片羽。颇疑此地是“里”这一基层单位所在，“竹里”之“里”，即乡里制下“里”之通名。而“竹里亭”又恰在竹里一里，应是建康京口两城之间乡村地区最重要的一亭，是一处治安兼交通机构。这似乎也可以解释异文中的“停于逻宿”。六朝时期的“逻”是何性质的单位，笔者目前未见学者有专门探讨。从文献看，“逻”的功能与亭类似，亦是一种负责军事监管与治安的基层单位，又多监管特定的关津、水域、山体等。^③刘氏住宿之“逻”，笔者倾向于认为，是属竹里亭管辖下的专门机构。若如此，异文处看似有所抵牾，实则可解：此逻就设在竹里亭，或在其周边管辖区域内。一般而言，亭设在交通线上，有接待行旅、传递公文的责任。考虑到竹里亭所在之地特为重要，控扼都城与京口重镇交通之要冲，应是朝廷重点加强控制和防范之地，设“逻”监察盗贼、维护治安自是应有之义。

那么，“竹里”的地理位置究竟在何处？据《元和郡县图志》卷25《江南道·润州·句容县》载：

竹里山，在县北六十里。王涂所经，涂甚倾险，行者号为翻车岘。山间有长涧，高下深阻，旧说云似洛阳金谷。宋武帝初起，自京口至江乘，破桓玄将吴甫之于竹里，移檄京师，即此处也。^④

李吉甫的记载当有前代地志依据，可能即《江乘地记》。《北堂书钞》卷147《岘篇五》引《江乘地记》云：

城东四十五里竹里山，王涂所经，甚倾覆，行者号为翻车岘也。^⑤

① 学界有关秦汉亭制、亭与乡里的关系等研究，起步早且成果相当丰富，择其要者，笔者参考的代表性的论著有王毓铨：《汉代“亭”与“乡”“里”不同性质不同行政系统说》，《历史研究》1954年第2期；[日]比野丈夫：《郷亭里についての研究》，《东洋史研究》第14卷第1号，1955年；熊德基：《“十里一乡”和“十里一亭”——秦汉乡、亭、里关系的决断》，《江汉论坛》1983年第11期；杨际平：《汉代内郡的吏员构成与乡、亭、里关系》，《厦门大学学报》1998年第4期；王彦辉：《聚落与交通视阈下的秦汉亭制变迁》，《历史研究》2017年第1期。

② 参见王波：《论六朝“亭”的发展状况、特色、组织架构和功能》，《南京晓庄学院学报》2016年第4期。

③ 六朝时期的“逻”是何性质的单位，笔者目前未见学者有专门探讨。检括南北朝文献中的“逻”以及与“逻”连用出现的相关名称，可粗窥一二。郡有“郡逻”，（参见《宋书》卷28《符瑞志》，第804页）；县级以下基层管理单位亦有逻主、逻将等职，（参见《梁书》卷1《高祖本纪》，第25页）。又“逻”常与“戍”“关市”连用，（参见《南齐书》卷1《高祖本纪》，第4页；《梁书》卷34《张纘传》，第502页）。关一般位于水陆要冲，市是贸易之地，且两者皆是课税场所，具有检举违法、捉拿盗贼的功能。而戍的主要职责是军事驻守，在非战争状态下亦应负责辖地内社会治安。“逻”与两者连用，略可见其机构性质与功能。此外还有监管山川水域之逻，因主旨所限此不赘述。

④ 《元和郡县图志》卷25《江南道一·润州·句容》，中华书局，1983年，第598页。

⑤ 虞世南编纂：《北堂书钞》卷157《岘篇五》，学苑出版社影印孙忠愍侯祠堂旧校影宋原本，1998年。《太平御览》卷56《地部二十一·岘》引《江乘地记》所载略同：“城东四十五里竹里山，王涂所经，途甚倾险，行者号为翻车岘也”（参见李昉等编纂：《太平御览》，第273页）。《太平寰宇记》卷90《江南东道二·昇州·句容县》亦载：“竹里山，行者以其途倾险，号为翻车岘”（参见王文楚等点校：《太平寰宇记》，第1795页），似采摘自《江乘地记》一类的南朝地记。

《江乘地记》散佚已久，只言片语散见于唐宋以来的类书与地方志中，唐初《艺文类聚》《北堂书钞》皆有佚文，唯《北堂书钞》卷158《地部二·穴篇十三》两处引文带作者“是乘民”^①，其人已不可考，大抵为南朝时人。两处记载参照，可知竹里亦为山名，当时建康京口间的王涂，也应即《宋书·州郡志》所记载的二百里官道取径于此。

这条官道在竹里山段“途甚倾险”“行者号为翻车岨”，更有鲍照两首诗直接为证。《行京口至竹里》云：

高柯危且竦，锋石横复仄。复涧隐松声，重崖伏云色。冰闭寒方壮，风动鸟倾翼。斯志逢凋严，孤游值曛逼。兼途无憩鞍，半菽不遑食。君子树令名，细人效命力。不见长河水，清浊俱不息。^②

《登翻车岨》云：

高山绝云霓，深谷断无光。昼夜沦雾雨，冬夏结寒霜。淖坂既马领，磧路又羊肠。畏途疑旅人，忌辙覆行箱。升岑望原陆，四眺极川梁。游子思故居，离客迟新乡。新知有客慰，追故游子伤。^③

两诗是鲍照行旅的实态记录^④，亦证两地陆道必经竹里。在诗人的描写中，这是一段山高谷深、复涧重崖的“畏途”，尽管应有情感因素使然的夸张成分，但其中反映竹里山的地形地貌、气候与植被的基本情况应该是确凿的。这也与《异苑》云其“多虎”的生态环境相吻合，当时此段山路着实可怖。

从古至今，宁镇地区河湖变迁频繁，特别是长江淤冲无常，导致长江冲积平原地带地形地貌变化很大。而相对而言，若无大规模的开山活动，山体的变化总体较小。竹里山所对应的山体范围，可以根据两处地志对竹里山相对位置及里程的记载确定下来。《元和郡县图志》所云“县北六十里”之县，即唐句容县，治今镇江市句容市。《江乘地记》“城东四十五里”之城，指南朝江乘县，一般认为在摄山（今栖霞山）东南、今南京市栖霞街道西湖

① 《北堂书钞》卷158《地部二·穴篇十三》：“是乘民《江乘记》曰：‘木芦山上有钟乳穴……’”“是乘民《江乘记》曰：‘南十五里上思村山，山上有穴未测深浅，名为云隆。’”《北堂书钞》此处两作“江乘记”，应即《江乘地记》。《太平御览》卷54《地部一九·穴》：“《江乘地记》曰：‘西南二十里木庐山有钟乳穴。’”（参见李昉等编纂：《太平御览》，第263页）

② 鲍照著，丁福林、丛玲玲校注：《鲍照集校注》，中华书局，2012年，第483页。

③ 鲍照著，丁福林、丛玲玲校注：《鲍照集校注》，第488页。

④ 两诗写作时间及背景皆难详考。文学界的系年，黄节沿袭吴丕绩《鲍照年谱》、钱仲联《鲍照年表》之说，认为在大明六年（462），时诗人将客荆州，先由吴兴至建康（参见鲍照著，丁福林、丛玲玲校注：《鲍照集校注》引各家集说，第487页）；曹道衡、沈玉成在《中古文学史料丛考》中则认为，《登翻车岨》可能是元嘉二十九年（452）左右鲍照携着自广陵经京口至建康时作（参见曹道衡、沈玉成：《中古文学史料丛考》，中华书局，2003年，第297页）。两说皆无确凿证据，待考。

村一带。^① 符合条件的滨江山脉，只有在今南京市、镇江市交界处的宝华山脉附近。

宝华山属宁镇山脉中段，北临长江，312国道沪宁段从其北麓穿过。在约7平方公里的范围内，有山峰36座，主峰大华山海拔444.9米，为镇江句容市境内最高峰。^② 这样的高度，在当时建康及其周边的京口、晋陵一带，已属鹤立鸡群。^③ 现代地理学上的宝华山脉，包括30余座山岭，而文献中的“竹里山”，所指乃是其中一段。中古文献中句容县一带有“华山”，宋元以后称宝华山，其所指亦当为今宝华山脉内的山体，可能即今宝华山主峰大华山。^④

既明晰了南朝“竹里山”在今宝华山脉周边，再来看《景志》“竹里路”条中的一段关键记述：

竹里路，在句容县北六十里仓头市，东有竹里桥，南边山，北滨大江。父老云：昔时路行山间，西接东阳，绕摄山之北，由江乘罗落以至建康。宋武帝讨桓元，其路经此。今城东余婆岗至东阳路，乃后世所开，非古路也。^⑤

这段接续在“竹里路”下的文字，其实不仅叙述了竹里路附近的地理空间，还隐约提示“昔时”一条贯通建康京口两地古道的存在，并揭示其大致走向。所谓“南边山”，即六朝竹里山，从方志记载看，直至明代时人一直以“竹里山”称之，明代的仁信乡竹里村应即在山下。^⑥ 又“北滨大江”，这条山路经由山北麓，正可与鲍照诗映证。诗中云“不见长河水，清浊俱不息”，所谓“不见”应是“君不见”之反问义，又云“四眺极川梁”，若走南麓，不会有此视野。第二

① 景定《建康志》卷17引《舆地志》云：“江乘县西北有扈谦所居宅，村侧有摄山”（参见周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·道路》引《舆地志》，“南京稀见文献丛刊”，第404—405页），可见南朝江乘县治在摄山东南麓不远。清人陈毅《摄山志》云：“古江乘去摄山三里许，今尚有居民数百家，残垣废郭，历历可指。”（参见陈毅撰：《摄山志》，南京出版社，2017年，第260页）《中国文物地图集·江苏分册》（下）亦指认为此地江乘县治旧址 [参见国家文物局编：《中国文物地图集·江苏分册》（下），中国地图出版社，2008年，第84页]。

② 参见句容市土地志编纂委员会：《句容市土地志》，江苏人民出版社，1990年，第120页。

③ 对比同在句容境内、在南北朝时期成为道教圣山的茅山，之所以被认为是“养真之福境，成神之灵墟”的道教圣山，固然是宗教文化发育的结果，不过其高峻幽僻的地理环境特征应是重要的必要条件。茅山主峰大茅峰海拔372.5米，尤不及宝华山。

④ 梁大同十年（544）春夏间，武帝大驾东幸，经兰陵、京口而还。《太平寰宇记》卷90《江南东道二·升州·句容县》“华山”条引“梁书”云：“武帝舆驾东行，至此山，因问华山何如蒋山高？薛秦答曰：‘华山高九里，似与蒋山等，泉水倍多也’”（参见王文楚等点校：《太平寰宇记》，第1795页）。《景志》引《方輿记》所载略同。所谓“高九里”是夸张的不实之说。“似与蒋山等”，揆之两山高度，确然。蒋山即今之钟山，其主峰北高峰海拔448.9米，为宁镇山脉之最高峰，宝华山主峰于之相比确实相差无几。谭其骧主编《中国历史地图集》第四册“南朝齐 扬州 南徐州 豫州 南豫州 南兖州 北兖州 北徐州 青州 冀州”图幅在这一带就标有“华山”（谭其骧主编：《中国历史地图集》，中国地图出版社，1982年，第27—28页）。

⑤ 周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·道路》，“南京稀见文献丛刊”，第372—373页。

⑥ 景定《建康志》卷17《山川志一·山泉》：“竹里山，在句容县北六十里”（参见周应合纂：景定《建康志》卷17《山川志一·山泉》，“南京稀见文献丛刊”，第416页）。弘治《句容县志》卷4《地理类·山岩》：“竹里山在县北六十里仁信乡。”又同书卷5《桥梁》：“竹里桥在县六十里仁信乡竹里山下。”（参见弘治《句容县志》，“天一阁藏明代方志选刊”，第11册，1964年上海古籍书店据宁波天一阁藏明弘治刻本影印，1981年重印版）可见直至弘治时期时人仍呼“竹里山”，山下有“竹里桥”。同书卷1详列全县“十六乡共二十九都”，并附各里各村名目，仁信乡有“八里二十四村”，竹里为一。

句父老所云,说明存在一条“路行山间”的古道,此道经由竹里,又“西接东阳,绕摄山之北,由江乘罗落以至建康”。乡里耆老所言,有一定地方性知识的依据,这条道路很可能即六朝时京口至建康的王途。时过境迁,此道大概已经湮没,或非为常路,因此纂者特别补充一句,“今城东余婆岗至东阳路,后世所开,非古”,说明“城东余婆岗至东阳路”应是当时主路。

宝华山脉横亘于长江之滨,今天山北的便民河、大道河一线以北,是宋明以后淤涨的陆地,六朝时期江面宽阔得多,江水应直抵山下不远。因此在山之北、江之南,也就形成一条狭长的走廊,当时“王途”取径于此的一段,即宋人命名的“竹里路”。前引南齐崔慧景曾“据竹里为数城”,筑城活动应即沿着这条滨江通道展开。广义的竹里,也应即指山北滨江的这条通道。时至今日,宝华山北至江滨的陆地,仍是南京与镇江间的重要通道。在不大的范围内,这条通道自西向东分别属于南京栖霞区、镇江句容市与镇江丹徒区,颇有犬牙差互之势。

还需辨明的是,《景志》称竹里路在“仓头市”,将作为一条线的道路定于“仓头市”这样一个点上,显然是就竹里的核心路段而言,也即在上述宋明以降的仁信乡,且明代仓头是一大事。^①又前揭《景志》卷16《疆域志二·铺驿》,详细记录南宋中后期建康府驿道和沿线递铺设置的具体情况。全府有东、西、南、北4条驿路主干道,驿站中有“竹里驿”,地在“句容县北六十里仓头市”^②,此驿应在通往镇江府的东路干道上。尽管六朝“竹里”旧道至宋时似已不兴,不过在仓头置竹里驿,说明位于旧竹里之地的仓头,仍是比较重要的交通节点。至晚于明弘治时期,此驿又废,其地“为竹里庙存焉”^③。根据道里与地名学综合判断,今地应在宝华山北麓、句容市下蜀镇的仓头村至祝里村一带。仓头民国时曾设镇,而祝里原名竹里,民国时设竹里乡,新中国成立后改名祝里。^④

(二) 罗落

前引《景志》“竹里路”条引父老所言,说旧道竹里段西接“东阳”,“东阳”指北宋出现的东阳镇,在句容县境西北缘,与建康府上元县接壤^⑤,今地即南京市栖霞区东阳村一带,宝华山脉西缘正好至此而尽。从宋之“仓头”西至“东阳”,在六朝时均属广义的“竹里”范围。

过竹里,意味着走完了最险峻的宝华山段,接下来宝华山段以西的“王涂”,绕不开的大型山体是摄山,另一隘口“罗落”就在这一带。

① 景定《建康志》卷16《疆域志二·镇市》：“仓头市，在句容县仁信乡，去城九十里”（参见周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·镇市》，“南京稀见文献丛刊”，第361页）。同书卷5《建康图》有《句容县之图》，图中可见仁信乡（参见周应合纂：景定《建康志》卷5《建康图》，“南京稀见文献丛刊”，第78页）。弘治《句容县志》卷1“市”栏列有6市，仓头为其一。又同书卷5《祠庙》：“竹里庙在县治北仁信乡仓头市。”（参见弘治《句容县志》，“天一阁藏明代方志选刊”，第11册）

② 周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·铺驿》，“南京稀见文献丛刊”，第371页。

③ 弘治《句容县志》卷5《古迹》：“竹里驿故址在仁信乡仓头市，今为竹里庙存焉。”（参见弘治《句容县志》，“天一阁藏明代方志选刊”，第11册）

④ 参见句容县地方志编纂委员会：《句容县志》，江苏人民出版社，1994年，第57—65页。

⑤ 景定《建康志》卷15《疆域志一·地所接四境》：“句容县……西北到上元县界八十里，以东阳镇霸桥为界，自界首到上元县六十里”（参见周应合纂：景定《建康志》卷15《疆域志一·地所接四境》，“南京稀见文献丛刊”，第356—357页）。又志卷5《建康图》，其中《句容县之图》，西北角即东阳镇（参见周应合纂：景定《建康志》卷5《建康图》，“南京稀见文献丛刊”，第78页）。

“罗落”见载于原始文献，是一处江乘县西的里名，也是一座桥名。《续高僧传》载，陈扬都兴皇寺释法朗，于太建十三年（581）去世，葬于“江乘县罗落里摄山之西岭”^①。可知当时江乘县有罗落里。江乘，秦县，两汉魏晋因之。孙吴建都江左、立建邺县后，江乘县成为京县北邻。东晋成帝咸康元年（335），割江乘县置琅邪郡，治临沂县，属南徐州，旧江乘县同时改隶琅邪郡，南朝时琅邪郡又改称南琅邪郡。两县中，临沂县在西，直接毗邻都城所在的建康县；江乘县在东。中村圭尔最早利用一批墓志的墓址记录讨论东晋南朝临沂县的县境，指出今南京甘家巷一带属临沂县境：六朝时期，这一带是横亘江滨的一系列的丘陵岗地，出土墓志中墓址所记“临沂县黄鹄山”“临沂县式壁山”（“弋辟山”/“貳壁山”/“戊辟山”）即反映了这一地理状况。^②

因为有墓址的明确记载，中村圭尔上述有关今甘家巷一带属临沂县境的论断应是确凿的。不过还可以讨论的是临沂、江乘两县的分界问题，因为此问题也牵涉罗落的地望，故试做分析。中村圭尔认为两县似以摄山为界，此论不够精确，因为摄山山体本身是一出不小的地理空间。其实据当时文献可以明确，摄山应属江乘县管辖，除了上引《续高僧传》记释法朗葬地，《法苑珠林》引《梁京寺记》云：“齐栖霞寺在南徐州琅琊郡江乘北乡频佳里摄山之中。”^③ 陈江总《摄山栖霞寺碑》云：“南徐州琅邪郡江乘县界有摄山者。”^④ 综视之，江乘县境应包括摄山。

时“摄山之西岭”，属罗落里。在秦汉魏南朝以来一般性的乡里制下，里是乡以下、村以上的基层管理单元。一般而言，里的编排以村落为基础，或以一村为一里，或合数村为一里，或将一大村（包括城邑）编排为若干里。^⑤ 罗落里的存在，说明这里有民户较多的聚落存在。

罗落其地，又有“罗落桥”。前述刘裕京口举义之系列战役，又据《宋书·武帝本纪》载：

以孟昶为长史，总摄后事；檀凭之为司马。百姓愿从者千余人。三月戊午朔，遇皇甫之于江乘。甫之，玄骁将也，其兵甚锐。高祖躬执长刀，大呼以冲之，众皆披靡，即斩甫之。进至罗落桥，皇甫敷率数千人逆战。宁远将军檀凭之与高祖各御一队，凭之战败见杀，其众

① 道宣撰，郭绍林点校：《续高僧传》卷17《义解篇三·陈扬都兴皇寺释法朗传二》，中华书局，2014年，第225页。

② 一般认为江乘县治在摄山东南麓，前文已述。临沂县县治在南朝时期有过迁移，旧治在都城东北四十里的临沂山西南，南齐时期迁移至白下（今幕府山一带）。有关临沂县境于县治的详细探讨（参见〔日〕中村圭尔：《南朝贵族の地縁性に関する一考察：いわゆる侨郡県の検討を中心に》，《东洋学报》第64卷第1·2号，1987年）。中村圭尔所言之“式壁山”，亦有录为“弋辟山”“貳壁山”“戊辟山”，系志书或录文差异，显即一山（参见阮国林：《南京梁桂阳王肖融夫妇合葬墓》，《文物》1981年第12期；李蔚然：《南京太平门外刘宋明昙懣墓》，《考古》1976年第1期；张敏：《刘宋〈明昙懣墓志铭〉考略》，《东南文化》1993年第2期）。

③ 释道世著，周叔迦、苏晋仁校注：《法苑珠林校注》卷36《华香篇三十三·引证部第二·感应缘》，中华书局，2003年，第1152页。

④ 严可均编：《全上古三代秦汉三国六朝文·全隋文卷十一·江总·摄山栖霞寺碑》，中华书局，1958年，第4076页。

⑤ 参见鲁西奇：《“下县的皇权”：中国古代乡里制度及其实质》，《北京大学学报》2019年第4期；汤勤福：《魏晋南北朝乡村聚落的变迁》，《中州学刊》2020年第8期。

退散。高祖进战弥厉，前后奋击，应时摧破，即斩敷首。^①

相比前引《晋书·刘毅传》，这段文字补充了刘裕军先后与桓玄军激战于江乘、罗落桥两地的细节。据《宋书·孟龙符传》载，元符“江乘、罗落、覆舟三战，并有功”^②。这三战，文献中又称“登城三战”，实际上是刘裕京口举义最关键的三战，直接导致桓玄退出建康直至被灭。^③而其中一战的地点罗落桥，毋庸置疑是江乘县治一带以西的重要据点。又梁末陈霸先镇京口，水陆两线并进，谋袭坐镇建康的王僧辩，他遣大将侯安都“率水军自京口趋石头”，又“自率马步从江乘罗落会之”^④。根据上述一处葬地、两例战事的记载可以大致确定，作为一个小地域概念的罗落，在江乘县西境、摄山附近，这一带的战略要地是罗落桥。

《景志》卷16《疆域志二·桥梁》专述桥梁。揆之体例，见载桥梁可分为3类：一是见于前代文献、当时已不存的桥梁，于考证中推定其地望（如六朝清溪七桥），地望不明者径云“不详其处”（如南渡桥、张侯桥）；二是古桥已不存或毁坏、在其地另立或修缮的新桥，志中会说明今桥之地望与修缮史，后附对古桥的历史的考证，如镇淮桥，古地为六朝时期著名的朱雀桥，对于朱雀桥大篇幅的历史考证内容即系之镇淮桥条下；第三类数量最多，大抵系本朝所建之桥（如夫妻桥）或修建年代距宋不远的桥梁（如景定桥、太平桥、鼎新桥），志中一般会径云其地望与当代修缮情况。

对古罗落桥的记载，系之于“石步桥”条下，属第二类。志载：

石步桥，在城东北四十五里，即古罗落桥也。^⑤

既有桥，必有河。《景志》紧接“考证”云：

宋高祖起义丹徒，进至罗落桥，遇皇甫敷，檀凭之战死，即此地。下有罗落浦，北入大江。又有罗落坊、罗落干、罗落山，皆在其处。今石步酒坊，名罗落坊。^⑥

《景志》对于古迹地望与沿革的考订，通常会说明依据，或引文献，或云“旧传”，不明者亦说明“不详”。此处对石步桥的考述，志中言之凿凿，语气确信，笔者认为可信的。因此，古罗落桥即在宋石步桥处，建于罗落浦上，在宋建康府城（也即六朝都城所在）东北45里处。古桥不存、新桥再立且易名，而聚落、山川仍保留罗落之旧称，酒坊亦拟古名雅称。

桥下之水“罗落浦”，据《景志》卷19《山川志三·洲浦》载：

在城东北六十里，阔四丈，深八尺，合于摄湖，流十二里入大江。宋武帝进至罗落桥，即此地也。^⑦

① 《宋书》卷1《武帝本纪》，第8页。

② 《宋书》卷47《孟怀玉附孟龙符传》，第1408页。

③ 有关文献中“登城三战”的梳理与探讨，参见权家玉《东晋南朝时期京口历史地位的变迁》一文。

④ 《陈书》卷8《侯安都传》，中华书局，1972年，第143页。

⑤ 周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·桥梁》，“南京稀见文献丛刊”，第381页。

⑥ 周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·桥梁》，“南京稀见文献丛刊”，第381页。

⑦ 周应合纂：景定《建康志》卷19《山川志三·洲浦》，“南京稀见文献丛刊”，第478页。

摄湖，据《景志》卷18《山川志二·江湖》，“在城东北五十里，周回二十里”，又引《江乘县记》云“湖在摄山之侧，因以为名”^①。六朝时期摄湖的具体形态已难稽考，今南京羊山公园羊山湖至仙林湖公园仙林湖一带大致与这一里距符合，且地势比较低洼，至今仍存不少天然或人工开挖的湖体，当时摄湖应即在这一范围内。综合桥、浦、湖的记载，可知罗落浦发源于城东北60里，汇入摄湖后，又经12里汇入大江，而罗落桥即建在距浦口不远的这12里河道上。

再以道里与摄山周边的地理形势推之，今栖霞山西麓的九乡河下游河段，可能就是古罗落浦的前身。“九乡”之名，乃新中国成立后所起。此河是一条自然河流，属滨江水系，发源于南京市江宁区青龙山脉（今麒麟街道锁石社区附近），北流约23公里，在栖霞山西侧注入长江。^②栖霞山东麓不见有符合条件的河道，而其西面，正阻于九乡河。前文已论及当时甘家巷一带是一片滨江的丘陵岗地，属临沂县境。而这一片丘陵的最东端，虽然距栖霞山仅2公里左右，但其间隔着九乡河低洼区，在地貌上与栖霞山是两个独立的地理单元。^③总体东西走向的陆道沿着滨江丘陵山地蜿蜒伸展，被南北向流入大江的罗落浦切断，罗落桥就建在这样一处豁口上，战时自然是军事要冲。而往来两地的日常行旅跋涉山水，也必须从罗落桥上跨越浦水。

值得一提的是，得益于交通区位优势，罗落一带自宋代起发展出市镇。至晚在《景志》成书的南宋时期，石步桥建于罗落浦上，宋元以来以石步命名者相继出现“石步港”“石步镇”^④。栖霞山以东的长江江面，宋以后称“黄天荡”，为江水旋流最恶处。清乾隆四十八年（1783），在罗落浦河道下游以东，又挖成新河道，御赐称“便民河”（即今便民河前身）。便民河西引罗落之水，由摄山北麓东流至句容县境，入江口称“便民港”，便利了两地交通。^⑤这些桥梁、港

① 周应合纂：景定《建康志》卷18《山川志二·江湖》，“南京稀见文献丛刊”，第441页。

② 一说九乡河的前身是江乘浦，似不妥。景定《建康志》卷19《山川志三·洲浦》江乘浦条，引刘宋山谦之《南徐州记》云：“江乘县西二里有大浦，发源于石城山，东入大江，因县为名。”（参见周应合纂：景定《建康志》卷19《山川志三·洲浦》，“南京稀见文献丛刊”，第477页）同书卷17《山川志一·山阜》石头山条，叙石头山与石头城历史，引《南徐州记》文字略少：“江乘县西二里有大浦，发源于石城山东，入大江。”（参见周应合纂：景定《建康志》卷17《山川志一·山阜》，“南京稀见文献丛刊”，第401页）两处标点不一，应以第一处为妥。可见江乘浦发源于石头城一带，在江乘县内入江，总体应为西东流向，与今九乡河下游南北走向不符。

③ 刘宗意较详细地探讨六朝时期甘家巷、九乡河与摄山一带的地理环境与交通形势，参见刘宗意：《甘家巷——南京附近史前遗址考察记（九）》，《江苏地方志》2018年第6期。

④ 宋以来方志中，石步港最早见于景定《建康志》卷19《山川志三·河港》：“石步港，在上元县长宁乡，去县四十里。事迹：石迈《古迹编》云：‘摄山西，花林市之东，有曰石步港。西连竹篠河，北出大江。’徐铉《临石步港赋诗》有云：‘吹浪游鳞小，黏苔碎石圆。’”《景定建康志》引石迈《古迹编》20余条，此书不见于各书目记载，后世罕有引用，书名与作者尚有争议（参见钱建中：《宋代江苏佚志考述（一）》，《江苏地方志》2020年第5期）。徐铉，南唐至宋初重要文臣，可见石步港之名至晚五代末已出现。石步镇最早见于元末张铉撰《至正金陵新志》卷4《疆域志一·镇市》：“石步镇，在上元县东北四十五里，即古罗落桥。”（参见张铉纂修，王会豪等点校：《至正金陵新志》，“宋元珍稀地方志丛刊（乙编）”，第5册，四川大学出版社，2009年）

⑤ 光绪《续纂句容县志》卷6《水利》：“便民河在治北七十里，旧名运河。乾隆四十五年江南督抚奏开以避黄天荡之险，至四十八年始通行，御赐今名。起上元摄山至句容龙潭，又东至镇江下师古滩以入于江。”[参见张绍棠等修：光绪《续纂句容县志》，“中国方志丛书”，台北成文出版社据清光绪三十年（1904）刊本影印，1974年，第520—521页]。嘉庆《江宁府志》有《上元江宁两县图》，图中可见便民河西引摄山西罗落水，东流入句容县境（清晰图参见胡阿祥、范毅军、陈刚主编：《南京古旧地图集》“图录”，凤凰出版社，2017年，第179页）。

口、市镇，追根溯源，皆源于至晚在南宋时期出现的、罗落浦上的“石步桥”，而石步桥，即古罗落桥地望所在，此地其实自六朝时期就是一处陆道交通要冲。

回头看临沂、江乘两县的县界问题，中村圭尔猜测摄山是临沂、江乘两县的界山，而笔者颇疑罗落浦方是两县之天然界河。罗落浦以东的摄山、以西的甘家巷丘陵岗地，在当时分属江乘、临沂，这在文献和墓志中是可以作实的，以罗落浦为界河，可以更妥帖地解释这一事实。

（三）黄城与湖头

翻越竹里，过罗落浦，便进入临沂县境。临沂县及以西的都城近郊，重要的交通节点，可考者有二：黄城与湖头。相比竹里、罗落，这两地的交通状况在文献中更疏阔，以下分别论之。

“黄城”，最早见于《宋书·五行志》对异象的记录：“宋明帝泰始二年五月丙午，南琅邪临沂黄城山道士盛道度堂屋一柱自然，夜光照室内。”^①可见当时临沂县境有一座“黄城山”。经由此山附近，史载有一条“黄城大道”。梁太清二年（548），时值侯景之乱，邵陵王萧纶率步骑三万，发自京口，援助建康台军，将军赵伯超建议：“若从黄城大道，必与贼遇，不如径路直指钟山，出其不意。”^②既称“大道”，应是两地交通的主路，也应即“王涂”经由黄城山的这一段。也正因为如此，赵伯超料定叛军必会在这里严加防守，所以谋划出其不意、另由蹊径。

《景志》卷16《疆域志二·道路》引上述战事，并称：“黄城大路在今上元县清风乡黄城村。”^③又梁始兴王萧憺墓、碑在黄城村。《景志》卷43《风土志二·诸墓》载：“安成王墓，去城三十里。”接“考证”云：“墓在清风乡黄城村，有石麒麟四及神道碑，云‘梁古侍中司徒骠骑将军始兴忠武王子碑’。”^④稍早于志，周敦颐《六朝事迹编类》“梁始兴王墓”条亦云：“墓在清风乡黄城村，有石麒麟四及神道碑。”^⑤元明以来方志与士人记载略同。此碑至今仍存，在今甘家巷社区西，是一处全国重点文物保护单位，黄城的地望无疑就在这附近。^⑥

甘家巷一带自两汉魏晋以来便是一处葬地，南朝时期又成为萧梁王侯的集葬地。得益于丰赡的考古成果，学界对这一建康东北郊外地带已累积了不少研究。从墓葬选址的角度，许志强分析道：“目前已知的南朝陵墓多背靠山峦，前临开阔平地，左右两侧山陇延伸，形成一个相对独立的地理单元。以甘家巷为中心的建康东北郊北临长江，东至栖霞山，南接紫金山、灵山，西北为乌龙山。区域内冈峦密布、丘陵众多，大小山陇交错，不乏‘风水’形胜之处，具备大规模规画陵区的地貌条件。”^⑦从交通地理角度而论，可以发现甘家巷正处于山陇中一条地势相对低平的狭长走廊地带：其北面两三公里范围内是滨江丘陵岗地，在六朝时系众多墓志墓址所记之式壁

① 《宋书》卷30《五行志》，第882页。

② 《梁书》卷29《高祖三王·邵陵王纶传》，第432页。

③ 周应合纂：景定《建康志》卷16《疆域志二·道路》，“南京稀见文献丛刊”，第372页。

④ 周应合纂：景定《建康志》卷43《风土志二·诸墓》，“南京稀见文献丛刊”，第1057页。同书卷33《文籍志一·石刻》亦载，《始兴忠武王碑》“在黄城村”（参见周应合纂：景定《建康志》卷33《文籍志一·石刻》，“南京稀见文献丛刊”，第859页）。

⑤ 张敦颐撰，张忱石点校：《六朝事迹编类》卷13《坟陵门·梁始兴王墓》，中华书局，2012年，第177页。

⑥ 萧憺墓石刻作为“南京南朝陵墓石刻”的一处，1988年被列为第三批全国重点文物保护单位，今在新合村党群服务中心西南，甘东路南侧，岗龙线西侧，萧恢墓西南。

⑦ 许志强：《建康东北萧梁陵墓的分布及相关问题探讨》，《魏晋南北朝隋唐史资料》第42辑。

山（弋辟山/贰壁山/戊辟山）、临沂县黄鹄山所在，今为南京市炼油厂一带的岗地。其南面亦为山地，有南象山、大凹山，至今仍然清晰可辨。而在南北丘陵之间，这条略呈西南—东北走向的廊道，西南连接钟山北麓，东北至于罗落、摄山，南宋之“黄城村”，也即南朝黄城的地望，便在这条咽喉上。也许正是基于这种交通地理上的考虑，清代光绪年间建成的沪宁铁路，便选择取道甘家巷，从南北丘陵间穿越而过；今 G312 国道南京段，在栖霞山以西至玄武湖东一线，也大致在这条走廊间穿行。

黄城西南距都城三十余里，由此至都城近郊的道路，推测应即沿着南北丘陵间的廊道行至钟山北麓。这里已近建康外郭城，交通路线遇到的最大地理阻隔是钟山和玄武湖，玄武湖“湖头”控山扼湖，是入都前的最后一个关卡。

据《宋书·礼志》载，宋时曾移北郊坛于“钟山北、京道西”^①。《南齐书·王敬则传》载，南齐建武五年（498）会稽太守王敬则从浙东兵向建康，台军在布防中，派右仆射沈文季“屯湖头，备京口路”^②。这件事，同书《沈文季传》记为“诏文季领兵屯湖头，备京路”^③。上述所谓的“京道”“京路”“京口路”，无疑皆指京口通向建康的道路。

围湖头以备京路，文献中不一而足。梁末侯景之乱，邵陵王纶“进军湖头，与贼战”^④。齐崔慧景之乱，东昏侯遣中领军王莹“都督众军据湖头筑垒，上带蒋山西岩，实甲数万”^⑤。第二条记载揭示了“湖头”的地望：蒋山即钟山，其西即玄武湖，所谓“湖头”，盖指玄武湖最东头：在这里山湖相袭，湖面东缘与钟山西麓低矮丘陵之间，正好形成了狭窄的孔道。

“湖头”在日常交通中的地位，虽然文献中并无行旅类材料的直接证明，不过亦有迹可循。据《南史》载，梁宗室萧正德性情凶残，在梁武帝时期与“乐山侯正则”“董当门子暹”“夏侯夔世子洪”并称为京城“四凶”。他们“为百姓巨蠹，多聚亡命，黄昏多杀人于道”，因此世人“谓之‘打稽’”。后萧正德领兵作战，“弃军委走，为有司所奏下狱”，梁武帝亲自下诏数落其罪行，其中一条称：

及还京师，专为逋逃，乃至江乘要道，湖头断路，遂使京邑士女，早闭晏开。^⑥

“要”，劫掠也；“断”，截断，皆作动词解。可见萧正德收聚亡命之人，在东至江乘县境，西抵外郭城边缘湖头的这一片都城北郊之地截断道路，专伺打劫、迫害往来行人，使得“京邑士女”被迫一反常态，白天关闭坊门，至晚间方敢开放。显然，正因为湖头处于沟通都城内外的交通孔道上，萧正德才会特别据断这个地点。

行至湖头，建康外郭城已经遥遥在望了，外郭城五十六篱门中的“北篱门”，在玄武湖东南

① 中华书局点校本《宋书》作“钟山北原道西”，其后校刊记云：“‘原’各本并作‘京’，据通典礼典改。”笔者按，中华书局点校本系误改，且“钟山北”“京道西”间应断开。《册府元龟》卷 563《掌礼部·制礼》载此事，亦写作“钟山北京道西”（参见周勋初等校订：《册府元龟》卷 563《掌礼部（一）·制礼》，凤凰出版社，2006 年，第 6459 页）。

② 《南齐书》卷 26《王敬则传》，第 487 页。

③ 《南齐书》卷 44《沈文季传》，第 779 页。

④ 《梁书》卷 3《武帝本纪》，第 94 页。

⑤ 《南齐书》卷 51《崔慧景传》，第 875 页。

⑥ 《南史》卷 51《萧正德传》，中华书局，1975 年标点本，第 1280 页。

角、覆舟山东，是控扼湖头南端的一个重要篱门，魏斌已揭橥了其地望与重要性，此不赘述。^①通过此门，便意味着终于抵达建康郭内，约两百里的行程画上句号。

结 语

六朝时期京口、建康间的陆路交通，取道沿江丘陵岗地，自东向西最重要的要隘依次是：竹里、罗落、黄城与湖头。结合文献记载、考古成果与山川形势，将这些要隘连缀起来，可以判断当时“王涂”的基本走向，也与《景志》“竹里路”条父老所云“昔时路行山间，西接东阳，绕摄山之北，由江乘罗落以至建康”的情况吻合。

从京口城至竹里的具体线路，史料阙如，据地理情况推测，应沿宁镇山脉北麓的滨江地带至宝华山脉附近，“竹里山”（今句容市下蜀镇的仓头村至祝里村一带）即宝华山脉北麓临江的山丘，竹里段便沿着山北麓与江岸间的狭长滨江通道展开，路况最为险峻。宝华山段以西，取道摄山之北，经“罗落桥”跨越罗落浦（今九乡河下游河段一带），这一段路属东晋南朝的江乘县境。过罗落桥，进至临沂县境，沿江丘陵岗地间有一条地势相对低平的狭长走廊，“黄城”（今南京市栖霞区甘家巷一带）即在这条廊道上。黄城以西，线路细节亦难考稽，很可能即沿着这条南北丘陵间的孔道至钟山北麓。缘钟山西北麓南行，控山扼湖的玄武湖“湖头”是进入建康外郭城前的最后一处交通要地：南出湖头，经外郭城北篱门，便意味着顺利入都了。

上述道路形态的形成，主要受到宁镇山脉的制约。宁镇山脉西起今南京市江宁区青龙山，东至常州市新北区小黄山一带，绵延100余公里，略呈东西走向而向北突出，横亘于长江南岸。上述4个交通节点，竹里、罗落、湖头分别坐落于宝华山北麓、摄山西麓、钟山西麓，以及黄城所在的丘陵低地，都属于宁镇山脉的一部分。当时陆道，或取道山北沿江地带（竹里、罗落），或经山岭间地势较低的谷地（黄城），山河夹峙处也自然也构成了交通要冲（罗落桥、湖头）。《景志》云“今城东余婆岗至东阳路，乃后世所开，非古”，显然道路走向已经发生一定变化。不过这些控扼交通线的关键节点，在六朝后不少仍为交通要地，并因交通区位因素，发展出村落市镇：黄城之地，在宋代已存在自然村落“黄城村”“甘家巷”，人烟比较密集；南宋竹里设竹里驿，有仓头市；罗落桥废，旧址处宋代建石步桥，有石步港，至晚至元代发展出市镇。建康京口两地的陆道交通的变迁与存续，或可作为透视南方丘陵地带陆路交通演变规律的一个典型案例：交通线也许因时而变，不过若非经历巨大的地理变迁，丘陵地带控扼交通线路的关键交通节点，往往具有相当的稳定性。

（作者单位：复旦大学历史地理研究中心）

本文责编：杨卓轩

^① 参见魏斌：《南朝建康的东郊》，《中国史研究》2016年第3期。