

明代陕北地区驿站交通的发展及其 对军事、经济的影响

孙锡芳

(长安大学 政治与行政学院, 陕西 西安 710064)

摘要: 运用比较法和文献分析法对明代陕北地区驿站交通的概况、发达的原因和影响进行了系统分析。分析认为, 明代陕西省的驿站数量仅次于四川和湖广, 而陕西省驿站交通最发达的地区是陕北; 其原因在于陕北地区是明代北部边防前线, 明朝为了加强中央集权和巩固边防, 非常重视这一地区的驿站交通建设。分析结果表明, 明代陕北地区发达的交通网对传递军情、转运军需、稳定边防起到了积极作用; 为省内经济、省际经济和蒙汉贸易提供了交通上的便利, 丰富了人民的生活, 推动了商品经济的发展; 驿道商用加强了蒙汉民族间的联系, 促进了民族融合。

关键词: 明代; 陕北地区; 驿站; 蒙汉贸易

中图分类号: K249

文献标志码: A

文章编号: 1671-6248(2010)04-0027-06

驿站是古代邮驿系统的重要组成部分。陕北在明朝北部边防上占有重要地位, 这里的驿道交通发展迅速。研究明代陕北地区驿站交通, 不仅可以更加深入地了解明代该地区的道路交通状况, 还可以透过驿道商用的现象揭示明代陕北地区商品经济的发展状况。目前, 已有一些学者从不同角度对明代陕北地区驿站交通的相关问题进行了研究。这些研究概括起来主要集中在以下方面: 一方面是对明代陕北地区个别驿站如延绥驿的考察为主。如史念海、赵毅对于延绥驿设立时间的考察等^[1-2]。此外, 还有对明代西安到榆林的驿道建设的考察^[3]。另一方面是明代陕北地区驿站交通对商业和蒙汉贸易影响的研究。李刚、张萍等认为, 明代陕北地区发达的驿站交通促进了该地区与其他地区的经济交往, 推动了该地区商品经济和蒙汉贸易的发展^[4-5]。这些成果为研究明代陕北地区驿站交通史和商品经济的发展奠定了基础。但是, 从宏观上对明代陕北地区驿站交通建设及其重要作用的研究相对较少。本文

拟对明代陕北地区驿站交通建设的概况、发达的原因及其影响进行全面探讨。

一、明代陕北地区的驿站交通

设置驿站是封建国家加强中央集权的体现。朝廷诏书、政令等能否在地方顺利、高效地传达关乎国家政策能否得以贯彻、能否对地方进行有效统治, 这对发展和巩固中华民族多民族国家意义重大。正如王夫之在《恶梦·驿递》中所言: “驿递者, 国之脉络。不容壅滞者也。”明太祖鉴于元末驿递败坏, 下诏由水马驿、递运所、急递铺 3 个部分组成明代的驿递体系。其中水马驿指水路和陆路的驿站, 它承担的任务最多, 包括宣传政令、飞报军情、接待使客; 递运所负责运送人员物资与上供物品; 急递铺负责传送紧急公文。伴随着明王朝加强中央集权的进程, 一套完整而严密的驿递系统逐渐在全国建立起来了。其中, 陕西省及其陕北地区地位相对突出(明

收稿日期: 2010-07-01

作者简介: 孙锡芳(1977-), 女, 山东诸城人, 讲师, 历史学博士。

朝陕西布政使的辖境包括今陕西全省、甘肃省嘉峪关以东地区、宁夏与内蒙古伊克昭盟的绝大部分, 共辖 8 府 21 州 95 县。其中今陕西境内有 4 府 12 州 68 县, 这 4 府分别是西安府、凤翔府、延安府、汉中府)。从明代早、中、晚期全国驿站分配情况可以发现, 陕西省的驿站数目仅次于邮驿系统相当发达的四川和湖广地区, 有的时候甚至多于它们, 具体情况见表 1。

表 1 明代早、中、晚期全国驿站分布情况

地区	《洪武实录》	《寰宇通志》	《弘治会典》	《大明一统诸司衙门官制》	《万历会典》	《职方地图》
京师	86	67	65	60	56	55
南京		110	105	92	66	63
山西	91	45	58	53	62	53
陕西	100	159	139	143	132	78
云南	179	71	71	74	67	48
贵州		36	34	33	32	
四川	246	176	168	157	130	109
广西	117	109	107	97	71	56
广东	45	115	118	114	73	69
福建	41	47	53	54	46	48
浙江	13	46	48	42	34	31
江西	15	45	43	41	40	38
湖广	106	133	146	141	111	90
河南	53	55	64	56	57	55
辽东都司		35	35	35	35	
山东	55	63	65	52	38	37
努尔干都司		45	45	45	45	
总计	1 147	1 357	1 364	1 289	1 095	830

注: 以上几部书的成书时间分别是洪武二十七年 (1394)、景泰七年 (1456)、弘治十年 (1497)、嘉靖二十年 (1541)、万历十五年 (1587)、崇祯八年 (1635)。

从表 1 可见, 明代陕西省驿站数目在全国所占比重较大。在今陕西境内的驿站分布情况如何呢? 根据杨正泰先生考证《明会典》的相关记载, 明代在今陕西境内共设驿站 48 处, 其中西安府 17 处, 凤翔府 5 处, 汉中府 7 处, 延安府 19 处。这 19 处的名称分别是: 金明驿 (今延安市城北)、榆林驿 (今榆林市)、鱼河驿和抚安驿 (今甘泉县)、园林驿 (今安塞县)、文安驿 (今延川县西文安驿)、甘谷驿 (今延安市东北甘谷驿)、奢延驿 (今清涧县城东南)、石嘴岔驿 (今清涧县城北石嘴驿)、酈城驿 (今富县城内)、三川驿 (今洛川县城南)、张村驿 (今富县西南驿)、隆益镇驿 (今富县西南隆坊)、翟道驿 (今黄陵县城内)、云阳驿 (今宜君县城内)、青阳驿 (今绥德县城

北)、义合驿 (今绥德县东)、银川驿 (今米脂县城内)、河西驿 (今佳县)。此外, 据杨正泰先生考证, 还有部分驿站在《明会典》中未曾记载。这部分驿站中, 在今陕西境内有 8 个, 其中陕北境内有 1 个, 即塞门马驿 (成化十四年置, 今安塞县南沿河湾镇)。这样, 明代在今陕西境内共设驿站 56 个, 其中陕北 20 个, 约占今陕西境内总数的 36%^[6], 这基本上与当时陕西驿站的平均数相当 (根据表 1 中明代陕西驿站最多时, 即《寰宇通志》记载的 159 个计算得出)。

由此可见, “邮驿制度十分发达”^[7] 成为明代陕西的一个特点。而就陕西地区 (仅指今陕西省所辖地区, 下同) 来看, 陕北的驿站交通是最发达的。明代陕北并非陕西行政中心, 发达的驿站交通是明代陕西及其陕北边防军事化的产物。

二、明代陕北地区驿站交通发达的原因

“陕西社会在明初即以军事化色彩强烈、国家干预与管制社会的力量强大而著称。”^[7] 其中最直接的表现就是明朝在陕西大力推行卫所-军屯制度和拓展邮驿体系。之所以这样, 最根本的原因是陕西特殊的地理区位——东通晋豫, 南连川鄂, 西接西北诸省, 北处明代北部边防。北部边患是贯穿明代始终的边防问题, 从而使北京、辽东、陕西成为明代边防的三大重地。“元人北归, 屡谋兴复, 永乐迁都北平, 三面近塞。正统之后, 敌患日多, 故终明之世, 边防甚重。东起鸭绿江, 西抵嘉峪, 绵延万里, 分地守御。”^[8] 但是“由于北京方面朝廷可以直接控制, 辽东方面直到明末才成为边患的焦点, 因此在整个明朝前中期, 朝廷最放心不下的就是陕西”^[7]。因此, 陕西的军事化色彩是相当浓厚的, 不但军屯在陕西特别是陕北相当成熟和普遍, 而且明朝在陕北地区驻有重兵防守。由此可见, 靠近漠北的陕北地区在明代边防中占有非常重要的军事地位。当时, 对陕北的威胁大多来源于河套地区的北元及其后的蒙古部落。当时的河套是指陕北边外以毛乌素沙地与鄂尔多斯草原为中心, 由黄河在西、北、东三面围成的广大地区, 相当于今陕西榆林以北、内蒙古伊克昭盟与宁夏黄河以东长城以北一带。明朝初期, 为了经略河套, 加强了以延安为中心的陕北防卫, 并于洪武三年 (1370) 开始进据河套, 次年占领河套地区, 并设立东胜卫管理河套地区。后来朱棣在发动靖难之

役夺取皇位的过程中,虽然对蒙古采取了怀柔政策,但是并没有放弃对河套的控制。直到正统末年土木堡之变,明朝政府罢废了东胜卫,从此再无力恢复。而此时蒙古的鞑靼和瓦剌部落(主要是鞑靼)以河套为基地加强了对陕北乃至内地的侵扰,史称“套寇”入侵。此后,明蒙双方围绕河套及其周边地区展开了一系列的争夺。

驿站“专在递送使客,飞报军务,转运军需等物”。所以,伴随明朝始终围绕河套地区展开的明蒙战争中,陕北的驿道得到了空前发展。据史料记载,明代陕北地区形成了3条以肤施县(今延安市)城北金明驿为中心的驿道线路。(1)延安府至西安府道:金明驿—甘泉县抚安驿—鄜城驿—洛川县三川驿—中部县翟道驿—宜君县云阳驿—同官县深水驿—耀州县顺义驿—三原县建中驿—西安府,共9站,360公里。(2)延安府至榆林镇道:金明驿—延长县甘谷驿—延川县文安驿—清涧县奢延驿—清涧县石嘴驿—绥德州青阳驿—米脂银川驿—榆林县鱼河驿—榆林镇,共8站,305公里。(3)延安府至保安县道:金明驿—安塞县—保安县园林驿—杏子城

驿,共3站,90公里^[9]。图1来源于杨正泰撰《明代驿站考》(增订本),其中所标驿站可能会与其他文献记载有出入,其主要原因是明朝根据战争或经费等情况对驿站时有裁撤。通过图1可以大致了解明万历年间陕北驿路的分布情况。

可见,以金明驿为中心的陕北驿道交通的建立,不仅便利了陕北地区各城堡之间的沟通,而且加强了同西安府的信息传播。这样,陕北边疆的军事信息可以迅速地传达到西安府及朝廷。此外,由图1可以发现,通过陕北的驿道还可以和甘肃、山西的某些地方进行联系。这样就在广袤的西北地区形成了一个较为庞大的交通网,这不但为明朝加强中央集权、经略边疆提供了交通保障,也为陕北及其周边地区的商品流通提供了必要条件。

三、明代陕北地区驿站交通对军事、经济的影响

驿站是封建社会军事防御系统的一个组成部分。明代陕北地区发达的驿站交通无疑会对巩固北

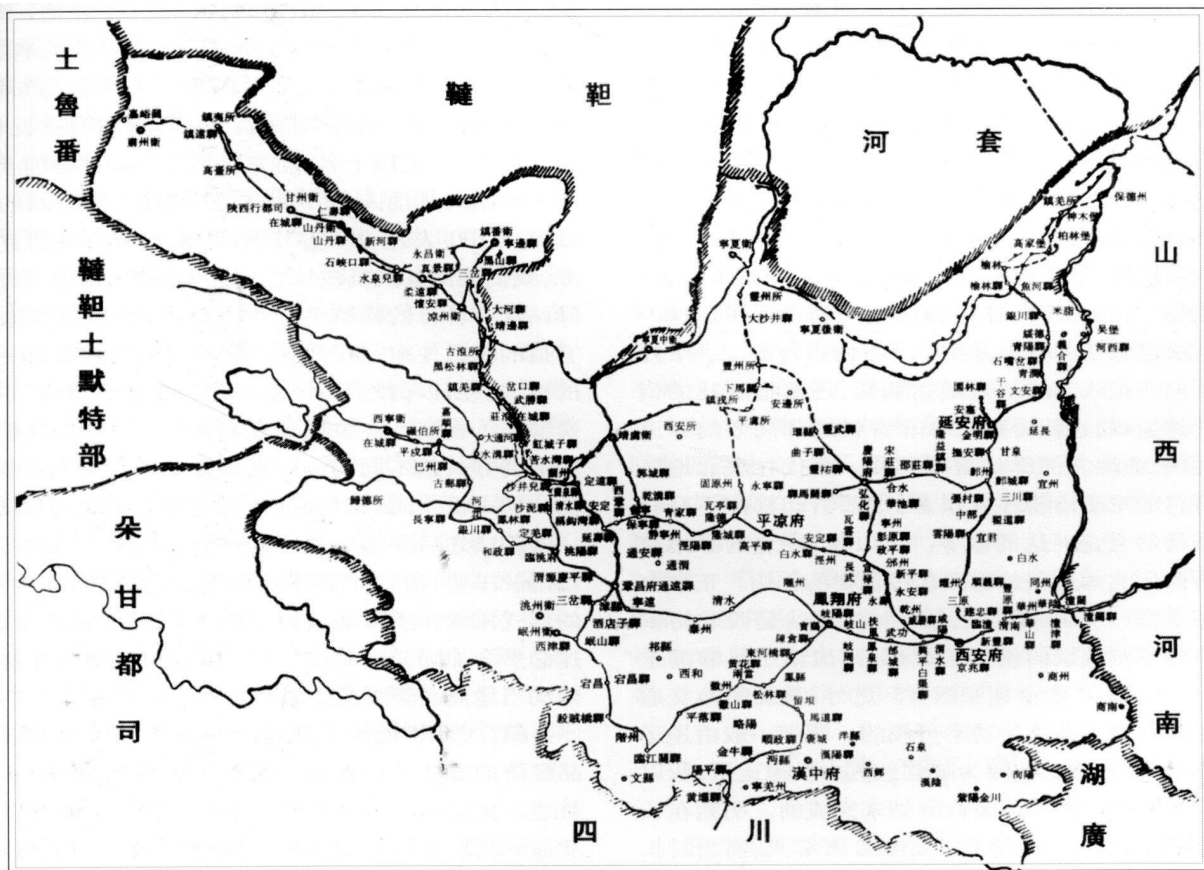


图1 陕西驿路分布(1587)

部边疆发挥重要作用。陕北地区是明蒙战争的最前线。朝廷只有及时获取前线战报,才能对战事作出准确判断,从而下达正确的作战命令。正因为如此,朱元璋才会非常重视拓展陕北地区的驿站交通。也正因为如此,从西安府出发通往延安府直至榆林镇的南北驿道是陕西省内设施最完备、修建情况最好的驿道。这条驿道的军事意义是不言而喻的。明蒙战争贯穿明朝始终。天顺二年(1458)鞑靼部李来攻扰延绥一带、天顺五年(1461)鞑靼部阿罗出入居河套并逼近陕北、成化二年(1466)鞑靼毛里孩部率军攻打延绥……直到隆庆五年(1571)明朝政府封俺答汗为顺义王,使陕北二三十年无战事。但是万历年间这种和平局面又不复存在了,鞑靼诸部又连续骚扰陕北地区。在常年的战争中,驿站飞报军务、转运军需的作用就显得非常重要了。洪武九年(1376)三月间,朱元璋派中山侯汤和等率军到延安。北元悍将伯颜帖木儿见明军势大,企图以伪降之计破之,于是派遣使节来延安求降。这个军报很快传递到朝廷,朱元璋传谕诸将说,还没有开战就来求降,是兵家需要特别戒备的,所以命令明将小心中计。很快明廷决定将计就计,将汤和等部召回内地,只留一小部分兵马守卫延安,同时又在陕北边陲设伏兵以待来犯之敌。伯颜帖木儿在洪武九年(1376)四月间大举进犯陕北,结果中了明朝的埋伏,北元大败,俘获的官兵及马畜辎重不计其数。伯颜帖木儿仓皇逃回。这一仗使得北元上层意识到元军气数已尽,后来其平章兀纳歹逮捕伯颜帖木儿,归顺明朝。至此,北元这一劲敌被明朝消灭了。这一具有决定意义的战争是在一个月内进行的。一个月內不但要把陕北的战报送达朝廷,还要把朝廷的诏令传到前线,这就需要一个非常畅通和高效的驿道交通网,而陕北的驿站首当其冲。明代在陕北地区所进行的军事活动还有很多,这些活动都离不开驿站提供的上宣下达的服务。可以说,陕北的驿站交通为明代北部边疆的稳固起过重要的作用。正如有学者所言:“分布在西北边境上的驿站是西北防御体系中不可或缺的重要组成部分,应给予足够的重视”^[10]。除了“传命达于四方”之外,陕北驿站交通在运输军粮方面也是功不可没的。明朝一般由递运所进行物资运输,但因为陕北地区未设递运所,所以转运军粮的任务实际是由驿站来完成的。明朝在长城沿线驻有重兵,仅榆林一处就6万多人,而当时长城沿线气候寒冷,土地贫瘠,虽然有军屯、民屯、商屯,但是仍不能满足驻边军队的粮食需要。大批军

粮须由山西、河南、关中、汉中、湖北等地运往榆林。从河南、湖北、汉中运来的军粮分别称为汴粮、楚粮和沔粮。这些粮食先从不同的渠道运往西安府及附近的州县,再调派车辆从西安府经由延安府运达榆林。不言而喻,转运军粮对维护边疆稳定具有重要意义。

明代陕北驿站交通除了发挥军事功能和作用以外,还促进了陕北及其周边地区的经济发展,这主要表现在以下方面。

第一,驿站本身是一个固定的消费群体,对市场有一定的需求。明代驿递机构的人员组成大致可以分为官、吏与夫役三大部分。《明会典》卷四记载:“各府、州、县水马驿驿丞各一员。”^[11]此外,“由明刊本各地志书见之,驿站及递运所的吏员,通常均为一员,绝无例外”^[12]。而夫役的类别和人数较前二者多出很多。驿站一般除了马夫、驴夫、步夫等之外,还有诸如馆夫、库夫、斗级、房夫、厨夫等管理和服务人员。这些人员的多少在不同地区和不同时间内存在差别。由于有关陕北地区这方面的历史资料稀缺,我们可以从当时别的驿站人员设置窥见一斑。例如,“弘治年间建宁府的大安马驿有马夫八名、驴夫五名、步夫一百名;长平水驿有马夫八名、驴夫五名、步夫五十名、船夫一百名;兴田水驿有马夫五名、驴夫五名、步夫四十名、船夫百名。”^[8]如果再加上服务于驿站的其他人员,可以推测当时一般驿站的人数都在100人左右。鉴于陕北地区驿站的繁重任务,我们推测其人员应该也在这个范围。此外,每个驿站都有各自的驿馆供驿丞、驿吏和夫役以及来往官员的休息住宿,房间的铺陈、人员的饮食都有一定的标准。所以,驿站系统必然会构成一个固定的消费群体。在实行一条鞭法前后,明代这类消费群体的消费方式是不同的。一条鞭法实行之前,驿站中的一切夫役、马驴车船、铺陈什物等都出自于敛派;一条鞭法之后驿递机构中的夫役悉由雇觅而来,一切马驴车船、铺陈什物等一切开支供应都要以估价的形式摊派在所属地方的丁粮之中,实行纳银代役。这必然会加强驿站和市场之间的联系,从而客观上带动当地商品经济的发展。

第二,驿道商用直接推动陕北及其周边地区商品经济的发展。道路交通之于经济发展的作用毋庸赘述。推动商品经济发展虽不是明朝建设陕北驿道交通的初衷,但它在客观上所起到的作用不容忽视,因为“明代陕西商路主要借助驿路交通”^[13]。借助陕北的驿站交通,陕西省内商品流通、跨省商业活动

乃至蒙汉边贸都得到不同程度的发展。由图1可知,从陕西的最北端延绥到西安府有一条完整的驿道,共17站,665多公里。这条驿道也是明代沟通关中和陕北地区经济交往的主要通道。“延绥道(延绥道指西安府到延安府之间的驿道)上茶商、烟商、盐商络绎,马匹成群。另外,关中的棉花北运榆林镇和宁夏镇,也是经由延绥道及子午岭上的直道。”^[14]在众多与陕北商品流通有着密切关系的关中城镇中,三原的经济地位最为显著。明代,三原与西安、泾阳共同成为关中经济最为发达的城镇,不但是西北地区货物的供应地,而且是本省各地商品供应地,许多州县市场的商品均来源于此。“弘治《延安府志》卷一《肤施县》记载,延安府东关市‘旧俗止以布贸易,凡日用冠婚丧祭之需俱市诸别地。弘治年间,知府王彦奇下车,深为痛惜,乃立会,聚四方商贾贸易于此,以通货利。’其货物亦为三原提供。”^[15]为什么三原有这样的条件呢?主要原因是三原处于西安与陕北的主干驿道上。民间商人也是凭借着驿站交通的便利,贩卖于关中、陕北之间。嘉靖、隆庆年间,陕西富平商人李朝观从关中运粮数千万石到延绥柳树涧,“供安定、定边、安塞军数万人”,还有泾阳商人张巍“代父为贾……用盐英便输粟塞下”。可见,陕北地区的驿站交通便利了陕北和关中地区的商品流通。

陕北驿站交通对促进省际商品流通也发挥过重要作用,其中最显著的表现是沟通了陕北和晋西北的经济交流。陕西和山西仅一河之隔,自然地理、语言民俗等有相似之处,历史上两省经济交往密切,甚至两省的商人在外地经商活动中结成了同盟,晋陕商人、晋陕会馆等就是其见证。“明清时期围绕晋西、陕北形成了一个稳固的沿黄河流域贸易圈,其贸易地位和作用不容忽视。”^[16]明代从金明驿经甘谷驿、文安驿、奢延驿、石嘴驿、青阳驿跨过黄河就可到达山西的汾州(今山西省临汾市)、从金明驿出发再东行向北跨过黄河抵达山西永宁州,这都是晋陕商业活动的重要通道。沿此道路进行的晋粮输陕曾大大缓解过明代中后期陕北严重缺粮的危机。到了清代,延安以北的驿路常年失修,导致陕北一带“不见西安货,只见山西货。”可见,由驿道沟通的晋西、陕北商业带对这些地区的经济发展曾起过持久的、积极的作用。

陕北驿站交通还推动了明蒙边界的贸易活动。明朝早期,蒙汉关系紧张,贸易极少,直到明朝中期以后,蒙汉贸易才逐渐扩大。当时陕商从事蒙汉贸

易的商路主要有2条,“一是东线:由山西保德州(今山西保德)过黄河进入府谷县,进而运到榆林;或经山西永宁州(今山西离石)过黄河进入吴堡县,再由吴堡县经绥德州、米脂县运抵榆林。二是西线:从关中主要是西安、三原运往延安,再由延安运抵榆林”^[17]。由此可见,榆林以其特殊的地理区位成为陕北边界地区蒙汉贸易的中转站。这种格局恰恰与驿站交通的布局基本上一致。因为这两条路线尤其是西线,路经驿站要道。各地的商人把通过驿道运到榆林的货物与蒙古族在互市进行交易。“嘉靖三十年(1551),延绥镇在定边镇花马池等地设立互市,旋与元裔俺答商定,长城一线开市十一处,榆林城镇之北十里许为红山市,又东为神木市,又东为皇甫川市……土人多习蒙语,蒙人亦解汉音,持货往市,平等互易。其货湖茶、苏布、草缎(指河南生产的绸缎)、烟、盐等;不易米、不易军器。蒙地来货主要是羊绒、驼毛、狐皮、羔皮、牛、羊、兔,不易马……至万历三十三年(1605)蒙汉贸易已异常繁荣,仅榆林县蒙民上市来易者,日达万余骑。”^[18]

位于榆林城北的红山市就是规模较大的一个。这里“当贡市期,万骑辐辏”,市场交易相当活跃。据《万历武功录·俺答列传》记载,双方交易的商品种类繁多,内地有绸、缎、布、绢、棉、篦梳、米、盐、糖果、梭布、皮料等;蒙古有马、牛、羊、骡、驴、马尾、羊皮、皮袄等。除红山市外,府谷县的清水营、皇甫川等也有类似的市场。明代陕北地区这种借助驿道交通发展起来的蒙汉贸易,不但沟通了东西部农业区和畜牧区的经济交流,在一定程度上满足了不同经济区域人民对不同商品的需求,而且这种经济上的互利互惠又促进了蒙汉间的民族融合。

随着明朝中后期统治危机的加剧,陕北地区的驿政逐渐走向衰落,虽经政府几次改革,但仍不能摆脱其内部存在的诸多问题,反而使得驿夫纷纷逃亡,甚至铤而走险。明末驿政腐败,一发不可收拾。“晋陕一带仰食驿精为生的农民,无所得食,遂投身到农民起义军”,成为推翻明朝统治的一支重要力量,如领导明末农民起义推翻明朝的著名领袖李自成,就是米脂县银川驿的一名驿卒。

四、结 语

陕北地区是明代的北部边防前线,驿站交通发展迅速,形成了一个发达的交通网。它不但是连接陕西省内,而且是沟通京城和西北的重要交通枢纽。

陕北地区发达的驿站交通不但在政治上起到加强中央集权和巩固边防的重要作用, 而且为省内经济、省际经济(晋陕)和蒙汉贸易提供了交通上的便利, 丰富了人民的生活, 推动了商品经济的发展。驿道商用还加强了蒙汉民族间的联系, 促进了民族融合。

参考文献:

- [1] 史念海. 论西北地区诸长城的分布及其历史军事地理: 下篇 [J]. 中国历史地理论丛, 1994, 8(3): 1-25
- [2] 赵毅, 胡凡. 论明代洪武时期的北部边防建设 [J]. 东北师大学报: 哲学社会科学版, 1998, 48(4): 47-53
- [3] 张萍, 杨方方. 明清西安及周边地区道路交通建设及商路拓展 [J]. 唐都学刊, 2009, 25(3): 63-70
- [4] 李刚, 康欣平. 明清陕北市镇初探 [J]. 延安大学学报: 社会科学版, 2004, 26(2): 119-122
- [5] 张萍. 明代陕北蒙汉边界区军事城镇的商业化 [J]. 民族研究, 2003, 45(6): 76-85, 109
- [6] 杨正泰. 明代驿站考 [M]. 增订本. 上海: 上海古籍出版社, 2006
- [7] 秦晖, 韩敏, 邵宏谟. 陕西通史: 明清卷 [M]. 西安: 陕西师范大学出版社, 1997
- [8] 张廷玉. 明史文渊阁四库全书 [M]. 影印本. 台北: 商务印书馆(台北), 1986
- [9] 延安市地方志编纂委员会. 延安地区志: 交通邮电志 [M]. 西安: 西安出版社, 2000
- [10] 田澍, 毛雨辰. 20 世纪 80 年代以来明代西北边镇研究述评 [J]. 西域研究, 2005, 15(2): 104-114
- [11] 申时行. 明会典 [M]. 北京: 中华书局, 1989
- [12] 苏同炳. 明代驿递制度 [M]. 台北: 中华丛书出版社, 1969
- [13] 张萍, 吕强. 明清陕甘交通道路的新发展与丝绸之路变迁 [J]. 丝绸之路, 2009, 18(6): 67-75
- [14] 王开. 陕西古代道路交通史 [M]. 北京: 人民交通出版社, 1989
- [15] 张萍. 地域环境与市场空间: 明清陕西区域市场的历史地理学研究 [M]. 北京: 商务印书馆, 2006
- [16] 李刚, 黄冬霞. 明清晋陕沿黄流域贸易经济圈刍议: 以晋西、陕北为例 [J]. 晋阳学刊, 2005, 26(5): 79-82
- [17] 李刚. 明清时期陕西商品经济与市场网络 [M]. 西安: 陕西人民出版社, 2006
- [18] 陕西省地方志编纂委员会. 陕西省志: 工商联志 [M]. 西安: 西安出版社, 2002

Effects of northern Shaanxi dak traffic on military affairs and economy in Ming Dynasty

SUN Xirang

(School of Politics and Administration, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract Chinese dak originated from Zhou Dynasty and it acted as an important role for strengthening the contact between central and local governments and keeping the feudatorial control. As for the dak in Ming Dynasty, it became more advanced compared with that in the Tang, Song and Yuan Dynasties. Because they were inherited and developed from those. As northern Shaanxi was local boundary, its dak was fully developed and formed in the traffic web. This dak traffic web kept border area stable, improved the economic flourishing in the area and promoted national amalgamation between Han and Mongolian.

Key words Ming Dynasty, northern Shaanxi, dak traffic, trade between Han and Mongolian