

The book cover features a collage of transportation-related images. The top half shows a modern highway interchange with multiple overpasses and a bright light source. The bottom half shows a traditional Chinese stone arch bridge with several people walking across it. The title '中国交通史丛谈' is prominently displayed in the center, with '中国' in a stylized red font and '交通史丛谈' in a black serif font. The editor's name '崔承章 主编' is below the title. The publisher's name '吉林人民出版社' is on the right side.

中国

交通史丛谈

崔承章 主编

吉林人民出版社

中国交通史丛谈

崔承章 主编

吉林人民出版社

中国交通史丛谈

主 编:崔承章

责任编辑:陈余齐

封面设计:李宇师

吉林人民出版社出版 发行

(中国·长春市人民大街 7548 号 邮政编码:130022)

印 刷:北京市朝教印刷厂

开 本:850mm×1168mm 1/32

印 张:9

标准书号:ISBN 7—206—02688—5/U·12

版 次:2005 年 7 月第 2 版 印 次:2005 年 7 月第 1 次印刷

印 数:1 000 册 定 价:28.80 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与印刷厂联系调换。

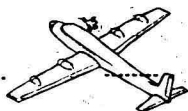


前言

1992年初,《中国交通报》的刘文杰同志建议笔者能给副刊“交通史话”专栏写点东西。同时还介绍了这个栏目的设置思想和要求。当时,笔者觉得这个专栏挺有意思,于是立即试写了几篇寄去。其中第一篇是“释交通”,刘文杰同志将其改为“交通小考”。发表后,来信告诉笔者,说当时国家交通部正在召开交通工作会议,代表们看到这篇文章后,反映不错。这样,其余几篇也相继刊出。1995年《吉林交通报》创刊,副刊设有同样专栏,于是,大多数稿件转到该报发表。

此后,随着成稿日多,笔者又产生一个新的想法:如果能把一部中国交通历史改用“史话”形式整理出来,可能是一件很有意义的事情。因为“史话”不同于正史,既有“史”,又有“话”,不仅灵活,而且具有趣味性。于是,笔者按照这一思路,对计划整理篇目进行了一次系统梳理。结果,得到七八十个题目。之后,在撰稿过程中,随着资料的积累,题目又有新的增加。最后,共成稿126篇。

在此过程中遇到的问题是,报刊所需稿件,要求“新”,避免“炒冷饭”,而系统反映交通历史又必然涉及著名交通史实,这是一个矛盾。因为越是著名史实,有关文章也就越多。怎样解决呢,经过



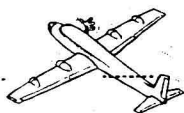
反复琢磨,最后确定采取调整角度的做法。所谓调整角度,就是对这类题目,在尊重史实前提下,尽量揭示一些前人未曾揭示的内容;强调一下前人虽已提及但又不够明显的东西。例如广西三江侗族自治县程阳乡的永济桥,以往文章多讲它的华丽与壮观,这次,则着重揭示桥上建楼原为结构需要。再如河北赵州桥,前人多讲其构造与敞肩拱的历史地位,这次则把重点放到了该桥神话和几个奇怪雕刻的释读上。至于对秦始皇下令修建驰道和直道一事,则把重点完全放到统一和军事需要上,从而又成为翻案性文章。至于对与错,当然只能听任评说了。

现在,时间已经过去8年,翻检旧报,自感这些东西对于普及交通历史知识,尚有价值;对继承和发扬中华民族创造精神也有一定好处。于是,在热心于交通文化同志们帮助下,经过整理,将其集结为《中国交通史丛谈》一书出版,以了夙愿。同时,亦期借此机会对原有讹误之处加以改正。但终因水平有限,失误之处仍当不少,故请读者不吝赐教。



目 录

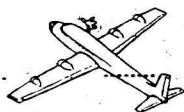
前言	(1)
“交通”小考	(1)
我国驺传制度起源于何时	(3)
西周时期的交通	(6)
古代的车战	(8)
形成时期的春秋交通	(10)
我国何时出现私人旅店	(13)
奴隶社会时期的东北与中原交通	(16)
我国何时出现可行车马的桥梁	(18)
鄂君启节和战国交通	(21)
我国古车结构与系架方法	(24)
双辕车出现于何时	(26)
古代的辇什么样	(28)
高阳传舍和《秦律》	(30)
秦始皇与驰道	(33)
直道是古代的战备道	(35)
从秦始皇遇刺看古代车驾	(37)
沟通南北分流二水的灵渠	(39)



兴废无常的褒斜道	(42)
西汉时期官设交通机构到底叫什么	(44)
夜郎道的开凿	(46)
为马而发生的一场战争	(48)
张骞两次出使西域及其背景	(50)
我国最早一份画有道路的地图	(52)
石拱桥和汉墓	(54)
汉伏波将军南征交趾的缘海路	(56)
从出土文物看我国古代舟船的演变	(58)
楼船的用途与建造	(60)
中日之间的早期交往	(62)
信鸽及常惠的联想	(64)
我国古代航海的导航术	(66)
曹操与卢龙塞道	(68)
“束马悬车”是怎么回事	(70)
孙吴政权与辽东之间的海上交通	(73)
我国早期的梯级航道	(75)
西晋灭吴战争与王浚的楼船	(77)
杜预力排众议建河桥	(79)
交通上无所作为的西晋	(81)
法显归航说明了什么	(83)
百里船与祖冲之	(85)
北魏时的一次军粮运输	(87)
我国的橹和楫出现于何时	(89)
南齐的横征暴敛	(92)



改变我国交通格局的南北大运河	(94)
《西域图记》和乾陵石翁仲	(97)
赵州石桥的传说	(100)
唐太宗过辽泽	(102)
唐代的新疆长行坊	(104)
从《枕中记》说到唐代交通	(106)
敦煌及其独特地位	(108)
唐僧取经为会么要走西线	(111)
梁式桥石砌墩台的出现和发展	(113)
渤海国的朝贡道	(115)
渤海国的日本道	(117)
从《滕王阁序》说到唐代中原与岭南通道	(119)
我国唐代的航海活动	(121)
唐代的内河航运	(123)
《唐律》和《唐律》中的交通法规	(125)
唐代著名转运官刘宴	(127)
唐代的新疆丝绸之路	(130)
文成公主进藏与唐蕃古道	(132)
王玄策和唐代中印间陆路交通	(135)
豆沙关摩崖碑和册封南昭使团驿道	(137)
参天可汗道	(139)
对漕运多所建树的北宋	(142)
仅存图画中的虹桥	(145)
苏轼和杭州城廓运河	(147)
乔维岳首创二斗门	(149)



《清明上河图》中的船	(151)
船坞出现于何时	(153)
贞扬运河与贞州闸碑记	(155)
太平车	(157)
指南针《萍洲可谈》	(159)
令人肃然起敬的宝带桥	(161)
现代航海用罗盘溯源	(163)
泉州古桥何其多	(165)
前人自有前人智洛阳江桥是其一	(168)
北宋与高丽之间的海上往来	(170)
两宋和辽金时代的驿递牌符	(173)
从宋徽宗灵柩南运看当时运输速度	(175)
“语录”和宋辽间交通	(177)
女真人的反辽诱因	(179)
辽帝四时“捺钵”与临时驿道	(181)
西夏驿传	(183)
金代东北交通	(185)
庐沟桥力承千钧之奥秘	(187)
浑脱和皮筏	(189)
飞桥	(191)
元代站赤中的狗站	(193)
大运河的最后形成	(195)
元代驿站的得与失	(197)
郭太史神人也	(199)
漕运春秋	(201)



郑和七下西洋及其身世	(203)
郑和宝船为什么能造到那么大	(205)
三十年举无遗策的陈瑄	(208)
讲求运输经济效益的宋礼	(210)
车在战争中的再度被重视	(212)
桥屋和桥亭	(214)
西安灞桥的基础	(216)
结构物殊的“忠爱桥”	(218)
愚公建桥	(220)
疲于奔命的明代中叶驿递	(223)
拟议中的桑乾河漕道及严嵩父子	(225)
康熙和清代驿站交通	(228)
清代的一个驿站	(230)
古老而又年轻的浮桥	(232)
历史上一次成功的水陆大联运	(234)
二百年前松花江上的庐船	(236)
叠道	(238)
我国东北的一种老式大车	(240)
长白筑路第一碑	(242)
从吉林市俗名说起	(244)
清代黑龙江进京驿道为何东绕吉林	(247)
清代川陕驿道和《蜀辎纪程》	(249)
爬犁	(252)
我国道路绿化的由来和演变	(254)
索桥溯源	(256)



“公路”词义的变迁·····	(259)
桥梁美化小史·····	(261)
车船和历史贡献·····	(263)
交通规则的历史变迁·····	(265)
我国倡导现代交通第一人·····	(267)
近代道路建设的助产士·····	(269)
我国现代交通萌芽时期的一出闹剧·····	(271)
交通和政绩窗口·····	(273)
图画中的桥梁和当代桥梁专家唐寰澄·····	(275)



“交通”小考

交通和运输这两个词不能等同。“交通”这是一个含义极为广泛的辞汇。最早见之于《周易·泰卦》，原话是：“天地交而万物通也，上下交而其志同也。”其次，见之于《史记·魏其武安侯列传》，原话是：“诸所与交通，无非豪杰大猾。”还有陶渊明的《桃花源记》也有这样的话：“阡陌交通，鸡犬相闻。”这些话的原意，都是“接触”、“相通”的意思。有一本书叫《中外交通史》，实际是中外关系史，与我们今天所说的交通并不是一回事。严格说，交通是人类社会活动的产物。它随着人类社会活动的产生而产生，又随着人类社会活动的发展而发展。因而在它的每一历史发展阶段中，又有不尽相同的含义和内容。它既是每一历史时期生产方式的产物，反映每一历史时期生产方式的特点，同时又受每一历史时期生产方式的制约。

我们现在所说的交通，实际是狭义上的交通。指的是人和物的转运输送，语言、文字、符号、图像等的传递播送。我国从这个意义上使用这一辞汇的是辛亥革命后在南京成立的临时政府交通部。这个部当时主管铁路、电报、邮政、航运四政。到北京政府时期，仍称交通部。1927年，国民党成立南京国民政府后，曾一度改



称铁道部,1938年复又改称交通部。中华人民共和国成立后,仍然设立交通部。但另外设有铁道部、邮电部、民航局等。所以交通部的职掌与以前的交通部大不相同。单从含义上讲,已经更加狭义。但由于我们是公有制,如从权限上讲,又是以前的交通概念所无法包括的。

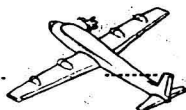


我国驛传制度起源于何时

我国相对意义下原始交通阶段中的驿站制度，原本起源于很早以前的“驛传”制度。也就是说驿站制度是“驛传”制度的延续。那么，“驛传”制度又起源于何时呢？有关此事在早年著述中，多认为起源于西周，有的也说是在秦汉以后。清末学者孙诒让在《周礼正义》中就曾解释说：“按秦汉以后凡急事速行乘车曰传曰驛，乘马曰遽曰驛。”近年研究成果说明，事实并非如此，而是要比这早的许多。

以前，所以把驛传起源时间说的较晚，这同当时史料不足有关。从我国历史沿革来看，周代之前是殷商，而殷商历史除了在《尚书》中保存那么一点点资料外，几乎再无典籍流传。上个世纪末，当记录殷商卜辞的甲骨文在河南安阳殷墟出土后，虽然给研究商代历史改善了条件，但由于能够认识甲骨文的只有少数专家。因此，在那时对于有关驛传起源问题仍然难于搞清。

中华人民共和国成立后，随着科学文化事业的发展，学术界对于甲骨文的研究同样有了长足发展。这中间，最令交通工作者注意的是当代著名学者于省吾先生。他在东北人民大学《人文科学学报》1955年第二期《殷代的交通工具和驛传制度》一文中，明确



指出：在交通上起着重要作用的驺传制度，早在三千多年前的殷代即已产生。

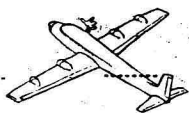
于先生所以这样结论，是他对甲骨文研究有所突破而作出的。其过程大体是这样：在出土的甲骨文中有一个生字和几个类似字。对此，不论是在变为楷书写法方面，还是在读音、字义训诂方面，诸家意见颇多分歧，有的甚至大相径庭。对此，于先生从分析偏旁演变规律入手，通过多方比较、考证，终于弄清这个生字原有早期和晚期之分。早期的应写成“逵”，晚期的应写成“遥”。“致”和“遥”即后来的“驺”字。也就是说，“逵”是“遥”的本体，“驺”是后来的假借。对此，当代著名学者马叙伦先生在《说文解字六书疏证》中也持类似观点。这样，由于这个生字得到释读，于是，几片甲骨上的文句意思也就迎刃而解。其中，“逵来归”，就是乘驺来归；“逵往”，就是乘驺而往；其“其逵于攸”，就是某臣乘驺到达了攸地。除此之外，于先生在这篇文章中还指出，在出土甲骨文中不仅有“驺”的本字“逵”和“遥”字出现，而且还有“傅”字出现。他指出，一片甲骨上的致氏孟伯的“傅”字就是“傅车”的傅；“氏”与“致”通；“孟伯”是孟方的首领。全句的意思是“用傅车将孟伯送来。”这就是说在甲骨文中“驺”、“傅”二字均已出现。正是由于这样，所以于先生才认定驺传制度早在殷商时代即已产生。

笔者以为于先生的这个结论很有说服力。因为殷商在我国历史上正处于奴隶社会中期阶段，政治上实行分封制度。殷王之下是为诸侯。当时殷人活动范围，东至海滨，西抵秦陇，南到淮河流域，北至华北平原。在这么广大地区内，如果没有必要交通保障那是难以想象的。正是因为这样，所以到了周代便专门设有“掌邦国



传递”的“行夫”一职了。如果从事物发展沿革关系看，周代“行夫”一职是不会没有来由的。因此，不论从哪方面讲，于省吾先生关于驺传制度殷商时代已有的结论是完全站得住脚的。





西周时期的交通

西周,在我国历史上那已经是相当遥远的过去了。那时的交通是个什么样子,似乎已经很难想象。但从一些先秦古籍中仍然可以看到一些痕迹。《周礼》中曾有如下一些记载:在道路方面,《冬官考工记》篇中说:“匠人营国。方九里,旁三门。国中九经、九纬、经涂九轨。”这里说的是王城道路。在“地官司徒”篇中说:“凡治野:夫间有遂、遂上有径;十夫有沟,沟上有畛;百夫有洫,洫上有畛;千夫有浍,浍上有道;万夫有川,川上有路,以达于畿。”这里说的是各级行政区划的道路。在从业人员方面,《夏官司马》篇中有:“道右:掌前道车”;“大驭:掌驭玉路以祀”;“戎仆:掌驭戎车”;“齐仆:掌驭金路以宾”;“道仆:掌驭象路”;“田仆:掌驭田路”;“驭夫:掌驭贰车、从车、使车”。这些都是给周王赶车的,统归“巾车”管辖。还有“校人”、“牧师”、“圉人”等,是给周王养马的。另据《战国策》说,还有“鄙食”,是看守道路的。在管理机构方面,《秋官司寇》篇中,在秋官司寇之下设有“野庐氏”一职。编制:“下士六人。胥十有二人,徒百有二十人。”其职责是:“掌达国道路,至于四畿;比国郊及野之道路、宿息、井、树。若有宾客,则令守涂之人聚柝之,有相翔则诛之。凡道路之舟车鞿闕互者,叙而行之……凡国之