

文
明
的
色
彩



中国行路文化

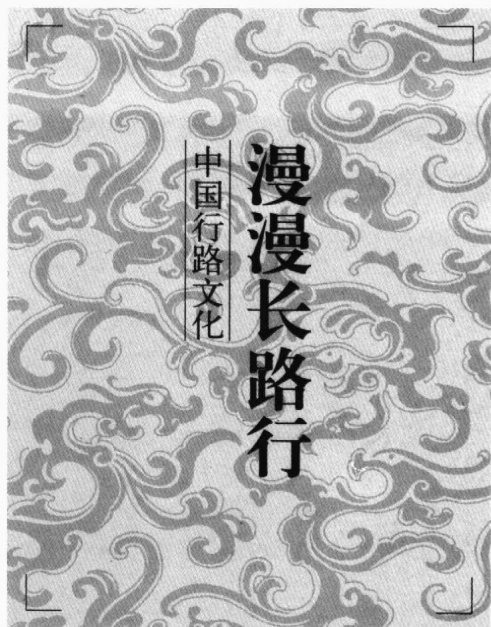
漫漫 长路 行



马洪路 / 著

济南出版社

马洪路 / 著



济南出版社

图书在版编目(CIP)数据

漫漫长路行——中国行路文化/马洪路著. —济南:

济南出版社, 2004.6

(文明的色彩丛书)

ISBN 7-80710-003-6

I. 漫… II. 马… III. 交通运输史-中国 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 040968 号

漫漫长路行——中国行路文化

马洪路/著

责任编辑 朱向泓

装帧设计 张玉泰

出版 济南出版社

250001 济南市经七路 251 号

电话 0531-6922073; 6920410 网址 www.jnpub.com

©1990 中华书局(香港)有限公司

印刷 山东新华印刷厂

版次 2004 年 6 月第 1 版第 1 次印刷

开本 880×1230 毫米 1/32

印张 8.125

字数 180 千

印数 1—6000 册

定价 16.00 元

本书由中华书局(香港)有限公司授权出版, 仅限中国内地销售

(如有倒页、缺页、白页, 直接与出版社联系调换)



丛书出版前言

中华民族确曾有着很值得骄傲的过去。

秦皇汉武，唐宗宋祖，丝绸之路，四大发明……
一个又一个的老故事，说了一遍又一遍。

固然，我们会为祖先的成就而感到骄傲，但这又有何补益呢？文明原为人类共有的财富，近世以来，却仿佛变成西方的专利。消除落后、愚昧、野蛮成了列强策动战争的口实；清政府的一连串失败，将国人天朝上邦的美梦一再粉碎。美梦导致悲剧，悲剧演化成潜在的噩梦。

今天组编这套丛书，绝不是为了再说说老故事，也不是为了重拾逝去的美梦。事实上，中国再不能沉湎于美梦中，但也不应沦丧在噩梦里。中国的古文明自有其存在的地位，在世界已经进入 21 世纪的今天，亟需对此有科学的认识。我们希望，通过专家学者有意义的探索，以生动活泼的文笔和印刷精美的图片，与读者一起开拓一个反省历史的新视野。

但愿一切美梦与噩梦都归于过去，我们更懂得正视现在与未来。

目 录

● 引 言	1
● 中国的地理环境	6
俯瞰神州	6
地理障碍	14
● 行路文化	23
中国人对行路的传统看法	23
出行的礼仪	33
行路的信仰与禁忌	37
行路的习俗	40
● 路上人	47
大规模的人口移动	47
俘虏与流民	52
使者与商人	58
旅行家与行吟诗人	64
教徒与游士	72

乞丐与游民	80
-------------	----

● 陆路交通

古代的道路	90
-------------	----

古代的桥梁	119
-------------	-----

古代的交通工具	132
---------------	-----

古代的驿馆	153
-------------	-----

古代的关津	172
-------------	-----

古代的地图	178
-------------	-----

● 水上交通

古代的造船工业	186
---------------	-----

唐代以前的内河航运	199
-----------------	-----

宋元明清的内河航运	206
-----------------	-----

海上交通	217
------------	-----

海上生活	225
------------	-----

● 城市交通

交通与城市发展	230
---------------	-----

古代交通法规	241
--------------	-----

交通与政治	249
-------------	-----



引 言

人类从出现在地球上的那一天起,就开始不停地在大地上奔走。耸入云霄的山峰,急流澎湃的江河,都不能阻止人们奔走不息的脚步。斗转星移,寒来暑往,年年月月,朝朝代代。人们从远古走向未来。在北方的通衢大道上,在南方的水乡小路间,永远有行路人的声音和身影。人生和行路,是如此息息相关。

有位先哲说:世上本没有路,走的人多了,也便成了路。

路,就在脚下。

中国人的行路文化是历史悠久而内涵丰富的。要对中国古代行路文化进行全面地介绍和彻底地发掘,决非易事,也自然不是倚靠本



书十余万言可以办到的。笔者不揣冒昧,抛砖意在引玉,期望海内外有识之士为之尽力。

从中国在世界上所处的地理位置上看,全国的自然地理条件并非不利于交通的发展和文化的交流。中国位于亚洲东部、太平洋的西岸,陆路与朝鲜、越南、老挝、缅甸、印度、不丹、锡金、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗及俄罗斯接壤,隔海与日本、菲律宾、印度尼西亚和马来西亚相望。虽然条件恶劣的青藏高原成为与西方交通的障碍,但辽阔的蒙古草原从一万年前的中石器时代以来就是黄河流域与中亚、东欧畅通无阻的通道。成吉思汗的骑兵可以从大青山麓南下长江、北上叶尼塞河谷,西进伏尔加河和里海、黑海地区。浩瀚的太平洋上,从新石器时代就有独木舟来往于朝鲜半岛、日本、菲律宾和印度尼西亚群岛之间,惊涛骇浪并不能隔断人类通过海洋的接触,这可以由大量考古发现所证实存在的环太平洋文化的共同特点来说明。本书第一章,首先介绍中国地理环境的特点对交通的影响,以及人们对各种地理环境的利用与改造。

早在 100 多万年前,中国南方的云贵高原和北方的黄土高原就出现了人类祖先的活动踪迹,云南元谋盆地的古人类化石及山西汾河两岸的打制石器,展现了中华远古文化的曙光。今天,在全国几十个地点已发现了旧石器时代漫长的过程中文化发展和交流的轨迹。河南、河北、陕西、辽宁和华南的一些新石器时代较早阶段的氏族部落,在 8000 年前已经有了明显的长途迁徙活动。没有这些迁徙,就不会出现 5000 年前遍布神州大地的氏族聚居营地。

春秋战国时期,中国人的家乡观念还没有像后来那样浓厚而固执。秦汉的一统天下,把各种枷锁一个接一个地套在

农民的头上。尤其是汉代以后,政治的、经济的、法律和宗教的力量,都使人们寸步难离家园。逐渐形成的生产方式和世俗习惯,进一步把人们牢固地束缚在土地上。于是,交通主要成为满足统治者掠夺、巡幸和进行战争的需要,也成为满足使者、商人、自由职业者等有特殊身份的人的需要。本书第二章,着重介绍行路文化的特点。

行路文化是路上人创造的。除了战乱和饥荒迫使人们成群结队大批逃亡外,统治者政治上和经济上的需要也会引致大规模的人口移动。这种逃难的民众和战争的俘虏一样,使山川大地都蒙上了悲惨凄凉的色彩和气氛,留下了不尽的哀歌。不过,从浩如烟海的史籍中所看到的路上人,他们之中既有外出巡幸或被迫逃亡的帝王将相,也有垂死挣扎的乞丐。本书第三章介绍各种各样的路上人,负有政治使命的各级官员、求取功名的士人、日夜兼程的商旅,还有行吟诗人、手工业者、民间艺人、宗教徒、官场失意者、囚犯与乞丐、江湖术士和游医……,这些光怪陆离的身影,杂沓纷至的脚步,车奔马驰,轿来辇去,大漠驼铃,长河孤帆,构成了行路文化中多彩的历史长卷。

对旅途终点的盼望和对故土亲人的思恋,构成了路上人全部思想活动的主旋律。与其共鸣的,是对逝去岁月的追忆,对未来的期待,对沿途见闻的感想和对旅途艰辛的沉重叹息。

人生多艰,歧路难行。

中国古代的陆路交通是比较发达的,尽管今天的道路比起欧美已明显地落后了,但在铁路发明之前,也就是17世纪英国工业革命之前,中国大陆的交通堪称世界之前列。不仅



黄河流域和长江中下游平原的驿道四通八达，而且早在秦汉时期人们已能飞架栈道越过险峻的秦岭巴山。汉唐的丝绸之路从洛阳、长安直通中亚和欧洲，当时已举世闻名。从秦始皇陵的陪葬坑中发现的铜车马，可以看出 2000 多年前的车辆制造技术已达到世界先进水平。亭传邮驿的设立为往来使者和旅人提供了方便。各种桥梁建筑也成为中国古代能工巧匠的丰碑，例如赵州石桥的动人传说就家喻户晓。中国的陆上交通直到欧洲的工业革命之后才被甩到世界的后边，这是明清两代闭关锁国政策的悲剧之一。本书第四章，对中国古代的陆路交通状况做了比较详细的叙述。

中国古代的水上交通也是很发达的。浙江余姚县河姆渡遗址发掘出土的水上居民干栏式建筑和木船桨，说明至少在 7000 年前长江下游新石器时代的先民已经习惯于湖居生活，熟练地掌握了驾船技术了。自新石器时代“剡木为舟，剡木为楫，以济不通”之后，夏禹治水，疏通河道，使内河航运有了水利工程方面的发展。据《史记·夏本纪》载，禹“劳身焦思，居外十三年，过家门不敢入。薄衣食，致孝于鬼神。卑宫室，致费于沟洫。陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦。”终使百流归川，九川归海。到了商代，各地江河中都可见到各种船只，商帝盘庚把都城从黄河以北迁到河南，没有大量船只只是不可想像的。到了春秋战国时期，南方各族都已普遍掌握了造船技术，秦汉时期已经有了规模较大的造船场和形制特别高大的楼船。三国时期，内河航运的船只已基本上使用了风帆，南北朝至隋唐时期还出现了用机械推动的“车船”。造船技术的不断发展，促进了水上交通的发展和繁荣。

中国的河流水系很多，为水上交通运输提供了有利条



件。特别是长江两岸,水网密布,水量充沛,实为舟楫之利。历代统治者为了运粮运兵的方便,不断开渠修河,如汉代的漕渠、阳渠和汴渠,魏晋时期的平虏渠、泉州渠和贾侯渠,隋唐时期的大运河及沿河各渠,以及广通渠、新漕渠、直河等等,还对嘉陵江等一些江河进行疏浚,促进了水上交通的发展。宋元明清各代,在整治旧河的基础上又开了通惠河、会通河等新渠。曾任元代都水监的科学家郭守敬,为改革水利设施做出了突出贡献。本书第五章,比较全面地介绍了中国内陆水上交通的发展历程,并旁及中国古代的海上交通概况;这是研究行路文化中不可缺少的组成部分。

本书第六章主要谈的是政治动乱与交通运输、行路文化的关系,这是一个严肃的大课题。这一章还简单地介绍了一些古代交通枢纽城市的面貌和一些交通法规,对研究古代的行路文化可能有所裨益。

唐代诗人李白在《行路难》中写道:

金樽清酒斗十千,玉盘珍羞直万钱。停杯投箸不能食,拔剑四顾心茫然。欲渡黄河冰塞川,将登太行雪满山。闲来垂钓碧溪上,忽复乘舟梦日边。行路难,行路难。多歧路,今安在。长风破浪会有时,直挂云帆济沧海。

这首诗,正是本书的主题,也是中国古代行路文化的主题,路上人心中的主旋律。

中国的地理环境

俯瞰神州

打开中国地形图,最先看到的是西北地区的黄褐色与东南半壁的绿色。无数条江河簇拥着黄河和长江,自西而东流向大海。再仔细看,北方的山岭、草原和沙漠一片连着一片,南方则是湖泊星罗棋布,水网纵横交错。中国的地理环境和自然条件可以简单地概括为:西高东低,北干南湿。

这样的自然地理条件,几千年来直接影响着交通的发展。塔克拉玛干大沙漠、秦岭巴山和青藏高原,使西半部荒凉闭塞;广阔的冲积平原则使东半部交通便利。西半部的闭塞使古都西安和八百里秦川的民风淳朴敦厚;东半



部的便利则使沿海地区形成了许多向全世界开放的门户。

中国大陆的东部,河谷宽阔,平原较多。从东北的三江平原、辽河平原,到华北平原、淮河平原和长江中下游平原,都是交通便利的地区。辽河从内蒙古山地向东,再向南流入渤海湾北部,黄河从青藏高原曲折东流,在渤海湾西南部入海。多山的山东半岛耸立着五岳之首的泰山,4000多年里,这座名山一直被历代帝王尊崇为天与地交流感情的地方,也是降雨的龙王行使权利的所在地。帝王从长安、咸阳和洛阳千里迢迢到泰山祭祀,他们为此而修筑的道路使北方的交通设施得到了改善。威风凛凛、声名远播的秦始皇,就死在从泰山返回国都咸阳的路上。黄河谷地以南,是大片平原和起伏的丘陵地带。淮河流域特殊的过渡型地理环境和气候条件,使这一带成为古代南北两种文化交流融合的热点,古老而神秘的新石器时代青莲岗文化,至今仍是考古学家未解之谜。饱经忧患的淮河水系,是贯穿南北的大运河的主要水源。

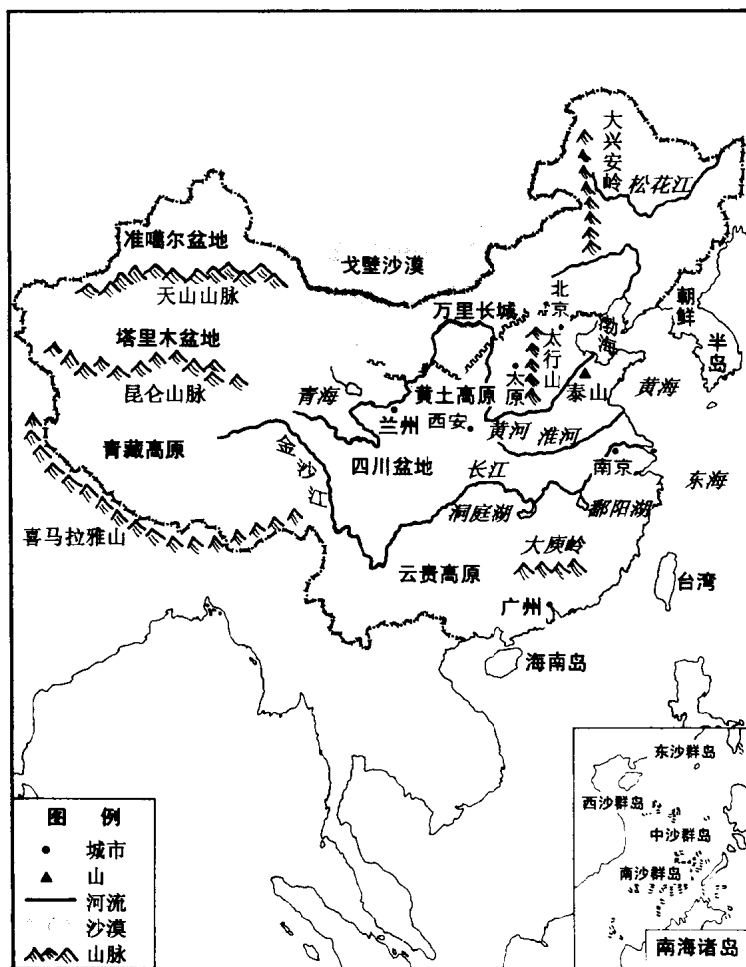
如果顺着黄河溯流而上,经过华北平原,很快就进入了干燥的西北内陆地区。北有山西的黄土高原,千沟万壑,太行山成为它的东部壁垒;南有雄壮的秦岭支脉伏牛山,群峰巍峙,烟笼雾罩,黄河在古老的潼关一下子弯成个直角。沿河继续北上,可以直接伸入戈壁沙漠的边缘,然后,再沿着鄂尔多斯沙漠的北界向西。这里,黄河又改变了方向。从西南经过宁夏到达甘肃走廊,就会看到西北重要城市兰州,这座古城离黄河的发源地已不远了。在兰州与潼关之间,像中国的历史一样古老的渭河日夜流淌,倾诉着数不完的故事和传说。河畔有古代最著名的城市西安,两岸的平原和山岗上长眠着秦始皇、汉武帝、唐太宗等几十个帝王,以及他们数百个后妃和

臣僚。

在太行山区和吕梁山区,沁河、汾河向南注入黄河。这一带许多旧石器时代和中石器时代的遗址表明,中华民族的远祖在这里的山林中已生活了上百万年。一万多年前,沁河流域曾活跃着一群追逐野马的猎人。黄河的南侧,有洛河、伊河等支流。西边,渭河、泾河也自西向东汇入黄河。在上述这一整个地区,产生了中国古代的文明。第一个统一了黄河流域并把势力扩展到长江以南的秦帝国,就是从这里出发而控制整个大陆的。从秦代起,自关中通往中原的驰道和驿路迅速伸延,形成了中国古代陆路交通的基本网络。经济和文化欣欣向荣的汉、唐两代皆建都在长安。因此,这一地区在相当长的时间里是全国政治、经济、文化和交通的中心。2000多年前,许多商人和使者从这里出发前往中亚、西亚和欧洲。

秦岭山脉是青藏高原中雄伟的昆仑山脉的延续,在中国的文化和交通中地位十分重要。北麓的陡峭山崖形成整个渭河谷地的南壁,这一地区包括甘肃东部、宁夏东南部和陕西中部,是一个明显的自然区域。北面以沙漠和黄土高坡为界,东有山西诸山脉,南即秦岭山脉,因在函谷、陇关诸关之中,因而有“关中”之称;秦岭南面的坡谷面对着汉江上游谷地,称为“汉中”。汉水流域和东方的淮河流域一样,是南北两种文化的中间过渡地带,它的南部是大巴山区,若干古老的通道穿山越岭向南进入四川省,关中和汉中地区自给自足的特点,既是中国最常见的一种地理布局,它所限定的生产和生活方式又因交通的不便而形成思想和文化的强大内聚力量和保守性。

在渭河上游,沿着河谷可以到达天水 and 兰州,再向西北行即是著名的河西走廊。通过这条走廊,现在的甘肃至新疆之间



●中国山川地势鸟瞰图



许多城镇和关塞的残墙断壁，仍隐约显露出古代丝绸之路的轮廓。条条商路通过南山或祁连山的融雪所形成的冰川，使中国与中亚和欧洲相通。

丝绸之路从兰州经过玉门进入塔里木盆地，有一条路沿着青藏高原的山麓曲折向西，另一条路则通过沙漠沿着天山山麓而行，这两条路线古代分别称为天山北路和天山南路。其间还有穿过山谷的小道可以通行，崎岖而艰险。在天山以南，浩瀚的塔克拉玛干大沙漠使人烟绝迹。环绕着大沙漠，居住着许多世代从各地迁徙到这里的民族。

长江流域的地理面貌和自然条件与黄河流域大不相同。不过，从东往西看，亦可见出西高东低的特点。长江上游的高原地带，与中下游平原存在很大差异，形成了东部水陆交通便利，西部交通困难的局面，甚至存在一些罕有人迹的地方，从内河航运来看，长江的通航条件和航程都远胜过黄河。人们只要听一听“黄河船夫曲”那悲壮的号子声和长江上赞美两岸景色的曲调，就会有两种截然不同的感受。

从上海沿着长江向西航行，人们有比较充裕的时间饱览两岸的锦绣风光。在长江北岸和太湖周围，分布着苏州、常州、扬州等美丽的城市 and 一望无际的稻田。这一区域的水陆交通十分发达。溯江而上，在南京附近有一片分布着低矮丘陵的较平坦地区，称为宁（南京）镇（镇江）地区。六朝古都南京，是这一带交通的枢纽，也是中国古代文明的发源地之一。

长江两岸有许多湖泊，其中三个较大的是下游近海处的江苏太湖、中游的江西鄱阳湖和湖南洞庭湖。“苏湖熟，天下足”是千百年来人们对太湖流域鱼米之乡的赞美，历代文人墨客对鄱阳湖和洞庭湖也写下了数不清的讴歌和抒情诗篇。在



中游这两个大湖之间,长江与从西北流入的汉水相汇合。

汉水流入长江处的大城市,是著名的武汉,亦即汉口、汉阳和武昌三镇,站在重建的黄鹤楼眺望大江,千帆竞渡,百舸争流,气势十分雄伟壮观。由此继续西行,从宜昌开始,分布着很多俏丽神奇的峡谷。这些峡谷都是长江从四川的高原盆地流出时切削成的,完全可以与美洲的大峡谷和非洲的大裂谷并列为世界奇景。在峡谷中,船只顺着江水东来西往,游客一方面醉心于两岸的秀色,另一方面不时流露出对急流险滩的惊恐。在峡江中旅行,是一段使人终生难忘的历程。

长江上游穿过的崇山峻岭,有青藏群山余脉的巫山、秦岭向西南延伸的大巴山及南部云南山系的方斗山。四川,意思是四条大河,从东到西是嘉陵江、涪江、沱江和岷江。四川是一个四面环山的高原盆地,由于地理位置重要和资源丰富,它的政治、经济、军事和文化历来为中国统治者特别重视。三国鼎立时期,四川为势力较弱的刘备提供了独立称雄的条件;在这个号称“天府之国”的盆地中,山城重庆终年云雾弥漫,诗圣杜甫居住过的成都则是盆地交通的枢纽。诸葛亮在这里制定了“六出祁山”的战略计划,可惜“出师未捷身先死,长使英雄泪满襟”。这座城市,后来成为唐朝几个皇帝政治避难的地方,因为它被群山阻隔,从周围通往四川盆地的道路很少,而且都是异常艰难的。

奇特的山脉使长江上游的金沙江流向也很曲折。它发源于遥远的西北方的青藏高原,经过巨大的峡谷向南奔腾而下,在四川最南端与情况相似的雅砻江汇合,然后转向东北,流经整个川南、川东。金沙江由于独特的地理形势,和南流的澜沧江、怒江、伊洛瓦底江平行,有些地方,各江之间相隔仅数公