

中華交通史話

陈鸿彝 著

文史知识文库典藏本

中華書局

中华交通史话

陈鸿彝 著

文史知识文库典藏本

中华书局

图书在版编目(CIP)数据

中华交通史话 / 陈鸿彝著. —北京: 中华书局,
2013.4

(文史知识文库典藏本)

ISBN 978 - 7 - 101 - 08333 - 0

I. 中… II. 陈… III. 交通运输史—中国 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 227973 号

书 名 中华交通史话

著 者 陈鸿彝

丛 书 名 文史知识文库典藏本

责任编辑 刘淑丽 张彦周

出版发行 中华书局

(北京市丰台区太平桥西里 38 号 100073)

<http://www.zhbc.com.cn>

E-mail: zhbc@zhbc.com.cn

印 刷 北京天来印务有限公司

版 次 2013 年 4 月北京第 1 版

2013 年 4 月北京第 1 次印刷

规 格 开本 /880 × 1230 毫米 1/32

印张 16¼ 插页 2 字数 300 千字

印 数 1-6000 册

国际书号 ISBN 978 - 7 - 101 - 08333 - 0

定 价 49.00 元

再版的话

这本《中华交通史话》问世二十个年头了，而今有机会改版重印，我很高兴，便利用这个机会作了些扩充，想让它更加有用些，也更为适读些。

我想，交通事业不是孤立的。它历来与国家的邮驿、商贸事业结为一体，历来是国土开发、城市建设、社会产业发展的优先项目，是人员迁徙、物资运输、旅游观光的先行必备条件；而这些正是交通发展的动力所在、功效所在、价值所在。为此，我将突破既往就交通说交通的窠臼，在更为广阔的领域内就相关史实做一些提示性的点击。

再说，我国先秦时起就有一批十万以上人口的大都会，汉唐以降，又涌现出数十万人口的商埠、口岸，甚而出现了百万人口的国际大都会，国内国际水陆交通日见频密，这就不能没有周详的组织管理与疏导调节。我国历代交通立法、交通管理不断完善，保证了境内外人员、物资、信息的安全、有序、持续、批量性地大交流。为此，本次修改对交通管理给予了相应的强调。

再说，今天的中国人必须扩展视域，从世界文明图景中看中华历代交通，故此次改动，相应地链接境外古文明国家为国际交

通事业做出的贡献，以求为中华交通作出更准确的历史定位与世界定位。

另外，中国出版物历来重视“左图右史”，一页图表，可以胜过万言的文字说明。因此，趁这次改版之机，适当添加了一些古代交通形势图，录入了一些古代车马、船舶、驿站、旅舍、道桥的图像。

适逢中华书局纪念 100 周年华诞，书局《文史知识》编辑部精心组织了这套典藏版图书的出版发行，我对此举表示深深的敬意。感谢书局同志的倾力支持，也对本书的不足之处预向读者朋友们表达歉意，敬祈方家教正。

2011 年 8 月

目 录

引言：路是人走出来的	1
一 创业必从开路起	2
二 发展更有赖于交通	2
第一章 华夏交通的草创	7
一 炎黄创业 先行筑路	8
二 时空的测定与跨越	15
三 夏代：洛渭联线 华夏奠基	23
四 商人对古黄河中下游的开发	26
五 周人立国 经营关中与河洛	30
六 封土建国 开发民智 开发国土	35
七 井田定制 统筹城邑 渠路并修	43
八 周道如砥 其直如矢	47
第二章 华夏的交通文化（上）	50
一 黄河流域的交通大势	50
二 长江流域的交通大势	61
三 国际交通的政治功能	67
四 车辆制作和车马驾驭是门艺术	75
五 经途有别 出行守礼	82

六 亭：小国寡民时代的地标建筑	87
第三章 华夏的交通文化（下）	91
一 战国路网的灵活运作	91
二 先秦国家交通设施	103
三 诸子游学与养士之风	111
四 什伍编制与关卡稽查	114
五 战时交通的治安管制	118
六 大自然的地理坐标	122
第四章 强秦的帝国交通	127
一 秦代的交通网络	127
二 艰巨的筑路工程	132
三 秦人从番禺出海	137
四 秦人的法制管理	138
五 秦始皇的巡游与安保	144
六 覆道·甬道及其他	147
七 对社会流动者的高压监控	150
第五章 大汉的交通伟业	154
一 汉初交通的恢复	154
二 汉武帝拓展水陆交通	157
三 都市交通及其管理	162
四 汉代的交通服务	170
五 国际通道与丝绸之路	177
六 中华城乡生态的优化	186

七 安西屯田：国土开发的新方式	190
八 流民潮涌 尸骸枕藉	192
第六章 动荡年代的六朝交通	201
一 政权对立 道路联网	202
二 六朝的南北互市	211
三 六朝的对外交往	213
四 六朝交通的新变	222
五 庄园经济：社会交通的支撑力	236
六 世界多纷扰 商旅行路难	239
七 《水经注》：对东方世界的真切认知	243
八 僧侣：国际交通线上的要角	245
第七章 隋唐大联网的境内外交通	250
一 短命王朝的长期工程	251
二 打开对外交往的新局面	255
三 大运河的开凿与东部经济的勃兴	257
四 唐代国家交通网的全覆盖	262
五 凿山平险 疏理交通工程	276
六 唐的交通设施	279
七 唐代的交通立法与管理	286
八 玄奘孤征与鉴真东渡	288
九 名符其实的丝绸之路	294
十 中外文化映照大唐贡路	298
第八章 辽金宋交通体制的大变迁	303

一 五代十国的交通：各有进退_____304

二 辽的城建特色与驿道的开通_____310

三 金的国家交通与巡检制_____313

四 宋代京师交通及其管理_____316

五 两宋的长江航运线_____322

六 邮驿分工 家书附递_____326

七 迎来送往 馆驿有本账_____331

八 莫以“半壁江山”轻南宋_____333

九 江海求利 岂不胜取于吾民_____339

十 为海上航运立法_____342

〔附录〕资料链接：中世纪的西欧城市_____344

第九章 大开放的元代海陆交通_____347

一 活跃非凡的蒙元交通_____348

二 蜚声海外的“站赤”_____355

三 元代的河运与海漕_____358

四 元代外贸 海陆并举_____365

五 元代的旅店业管理_____366

六 中西大发现与地理大开发_____370

第十章 大航海时期的明代交通_____375

一 明初恢复全国水陆交通网_____375

二 道路新景观：随地宣讲 倡言人欲_____379

三 特务统治 道路萧然_____383

四 文明友好的海上交往_____390

五	中日交往与倭寇为害	401
六	大航海时代的到来与海盗式贸易	407
七	大航海时代的中西文化对接	416
八	中华文明的存在让西方走出迷惘	424
第十一章 集大成的清代交通		427
一	清代的官马大路	427
二	辽阔国土的文明共建	434
三	邮驿：在传统体制下艰难运行	442
四	徽商和晋商：与清廷共兴衰	448
五	禁海：对沿海经济的严重摧残	458
六	清廷反海盗 船民陷深渊	464
七	文化原来无冲突 清人本不拒洋人	468
八	贬华阴风起于罗马 盛于法兰西	472
第十二章 近代世界与中华交通大转轨		475
一	鸦片战争前后中欧在正常贸易	475
二	在条约秩序下：危机·战争·赔款	483
三	中国近代交通邮驿的发端	485
四	城市道路的改扩建与管理	491
五	透析清末道路交通法规	497
书末献辞		506

引言：路是人走出来的

我们中国有句名言：路是人走出来的。从这个意义上说，路的历史和人类的历史一样的久远。从远古蛮荒时代起，我们的祖先为开辟自己的生存空间，就在亚洲东方这片古老的土地上，“披山通道”、“剡木为舟”，走出了自己的水陆之路。路，是原始人类艰难起步、从蒙昧走向文明的历史见证。人类一旦进入文明时期，便要开展空前规模的人员交流、物资交流与信息交流，交通运输事业，作为文明事业的重要组成部分，便率先发展起来；而路，也就成为人类突破时空限制而实现相互交流、相互了解、相互支持的重要手段。

然而，人“走”出来的“路”，毕竟不能满足日益增长的社会需要，于是人们便自觉地开路、修路、用路、护路、管路，一部中华交通史，讲的就是我们的先人如何开路、如何用路、如何管路的历史，讲的就是我国各族人民之间，以及和境外各国各民族之间友好交往、共同进步的历史。

一 创业必从开路起

我们民族每前进一步，都以交通的发展为先导。考古证明：我国远在有文字记载的信史开始之前，就已经有了早期城邑的建筑，有了原始舟车的制作。司马迁说：“天下明德皆自虞帝始。”（《史记·五帝本纪》）而虞舜登上历史舞台，正是从“纳于大麓，烈风雷雨弗迷”，“宾于四门，四门穆穆”开始的（《尚书·舜典》），就是说，是从交通行为与交通管理开始的。夏禹的事业，也是从“随山刊木，奠高山大川”入手的（《尚书·禹贡》）。商汤的祖先，“服牛乘马”，远距离经商，揭开了以畜力为交通运输动力的历史。西周开国前夕，周武王率领舟师，由渭入黄，在孟津会集八百诸侯去讨伐商纣王，此举预告了中国内河运输的高度发达；而周公规划修建洛邑（今洛阳）时，正是着眼于它的“四方道里均”；周人从丰镐到洛邑之间修建的“周道”，成为华夏文明区的主干道，国内陆路交通的中轴线；周初向各地分封诸侯，而修建诸侯国国都内的通道与国家间的大路则是立国之首务；它也成为中华交通构建的第一批网脉。它为西周政权的发展巩固，为华夏民族的一体化融汇，提供了重要的物质保障。

二 发展更有赖于交通。

“车同轨，书同文”，交通一体化，历来是国家统一的基本条

件。秦始皇兼并六国之后，立即着手修筑通达全国的“国家级公路”即驰道。秦驰道以咸阳为中心，以咸阳—洛阳通道为主轴，向四境辐射：北到塞外，南及岭表，东抵大海，西至河源，中国大陆交通的骨架就此形成。此后，两汉驰道、隋唐贡路、元明驿路、清代官马大路的相继发展，无不标示出国内交通的历史进步，也无不关联着国家大一统的历史命脉。周秦汉魏时期，国家经济文化发展历来以“关中—中原”为轴心，作横向展开；自从隋代开凿了大运河之后，就一变而成为以东部沿海地区为重心的纵向发展格局了。宋元明清时期的国家政治、经济、交通重心都移向运河沿线的东部地区，这就突出说明了水陆交通对于中华民族的生存与发展，具有何等重大的影响。

中华文明，彪炳世界。中华文明的远播，正有赖于发达的交通。丝绸之路，这条连结欧亚的陆上大动脉，经张骞凿空于前，玄奘孤征于后，班超、法显继踵于其间，一直发挥着联系中外的纽带与桥梁作用。正是我华夏先民世代代的不懈奋斗，使东西方古老文明实现了交汇互补。唐宋元明清，海上香丝之路日趋繁华，在中外航海事业中，鉴真六次东渡，郑和七下西洋，不怕“洪涛接天，巨浪如山”，我自“云帆高挂，昼夜星驰”，将华夏的丝绸、瓷器、漆器、铁器、造纸术、印刷术、火药、指南针贡献于世界；同时，又将香料、珊瑚、珍珠、琉璃引入中华，将苜蓿、葡萄、甘薯、玉蜀黍、占城稻与棉花、烟叶引种于家园，又将南洋、南亚、中亚、西亚、北非古文明区的天文、医学、几何、代数、理化知识介绍给国人。这就优化了我们的生态景观，

提升了我们的生存质量，改变了我们的知识结构。为了祖国，为了世界各民族的共同进步，我们的祖先付出了巨大的艰辛，也取得了卓越的成就。当然，我们也会记住诸如达摩、阿倍仲麻吕、蒲寿庚、马可·波罗、利玛窦、汤若望等国际友人所作出的卓越贡献。

我国的对外交往，从一开始就是建立在强大的产业文明、制度文明和心灵文明的基础之上的。从秦汉到明清，中国都拥有当时世界上最高水平的生产力，有充足的农林产品、手工业产品、传统工业产品供应于世界；有发达的科技知识、文化艺术成果、稳定有效的国家治理经验与社会管理模式向外传输；并一贯以宽广友善的包容心态接纳境外一切优秀文明成果，与亚非欧各国友好交往、公平易货，共同搭建了覆盖整个东半球的成熟的国际贸易体制。其间，从来没有奴隶掠卖、鸦片贸易、炮舰开路式的欺诈与血腥，赢得了海外人民的友谊与尊重。这是西方殖民者既往的“交通史”所无法企望的境界。

交通，就其自身的内在要求来说，它从来就是一项开放的事业。综观我国古代交通史，是一部不断地开放、不断地拓展、不断地深化、不断地向四方、向域外伸延辐射的动态史，也是一部中华民族向世界民族之林寻求友谊、寻求互助、寻求共同发展、共同进步的历史。汉唐盛世对外交通的发达自不必说，就是在国内分裂战乱、割据动荡的年代里，如魏晋南北朝与五代十国时期，我国人民一刻也没有放松或停止对外交往的努力。正是在魏晋南北朝时期，开通了从阴山北上西去、穿越阿尔泰山通向里海

以西的“新北道”；又开通了从兰州西去，横越祁连山南麓与柴达木盆地，通往塔里木大沙漠的“河南道”。正是在五代十国时期，东南沿海地区的苏州、杭州、明州、泉州、福州、广州迅速发展起来，为宋元明清时期的海上交通准备了前沿基地。到宋元明清时期，经与萨珊、天竺、粟特、大食、条支……的共同努力，构建了以中亚为桥梁的陆海交通网，把中国与南亚、西亚、东非及环地中海地区沟通起来的国际商贸网络，形成稳定友好的国际商贸秩序。它说明，中华交通事业，内蕴着一股巨大的活力。这种活力，足以克服一切艰难险阻，把我们与世界人民友好地联通起来，共谋兴发。

当然，我们也不是没有遗憾。尽管我们的先人早有“驾鸢上青天”的向往，墨翟、公输般都作成过能在空中飞行三天的木鸢。然而终两千年帝国史，在空中交通方面居然毫无进展！在地面运输方面，几千年来，其动力除了人力畜力之外，只是很有限地利用过风力水力，两千年间没有实质性的突破。还有，历代集权政府为政治军事目的开路可以说不惜成本，能办成惊世大业；而为经贸与产业发展所作的投入则非常有限，几乎没有考虑过民间商贸、民间邮递的实际需要，其成绩与一流大国很不相称……这都是我们的遗憾。而当西方殖民者带着他们的交通运营模式、交通邮递装备来敲击我国门的时候，懵懂的帝国政府大僚们又不知振奋，无力与境外交通文化做正态对接，使一直处于世界前列的中华交通落伍了，这就更是我们的遗憾。

今天，我们重温中华交通史，得到一个重要启迪：既然我们

的先人遗传给我们坚韧不拔、勤劳智慧的基因，既然我们的先人给我们留下了放眼世界、以人类共同进步为己任的博大情怀，那么，我们就一定能在新的历史条件下，创造出前无古人的伟大业绩来。

第一章 华夏交通的草创

百万年前，中华先民已经在东方大地上长途迁徙，寻求宜居家园；六七千年前，中国人已经开始了舟车的制作；四五千年前，中华大地已经出现“三仞之城”与象形文字，原始交通文化初见曙光。

中华交通的始基是夏商周三代奠定的。夏启以车战为先导，打通了中原与关中的联系；商人用牛马为动力，经营黄河中下游的商贸交通；周代营建丰镐与洛邑，开辟坦荡的京洛交通线，又尝试由渭入黄的水上运输，并编织了诸侯各国间的交通网络，制定了道路筑护与使用和管理的等级制度……这一切，都使交通事业进入“自觉开拓”的历史时期。

《尚书·禹贡》绘制了中华交通一体化的最早蓝图。《穆天子传》中的周穆王西上昆仑会西王母的传说，表达了中原人民向外界寻求友谊的美好期求；《山海经》展示了上古先民心目中的世界山海图像与多彩民生，它们都转化成了后世中华交通发展的内在动力。