

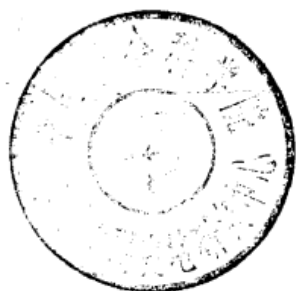
中国公路交通史丛书

黑龙江古代道路交通史

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

黑龙江古代道路交通史



人民交通出版社

中国公路交通史丛书
黑龙江古代道路交通史

黑龙江省公路交通史志编辑室 编

责任编辑 刘照华

人民交通出版社出版发行

(北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

黑龙江省新华印刷二厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:10.5 字数:260 千

1988 年12月 第1版

1988 年12月 第1版 第1次印刷

印数:0001 5000册 定价:7.75 元

ISBN 7-114-00315-3

F·00050

(国内发行)

内 容 提 要

本书用历史唯物主义的观点,根据大量史书记载、考古发现、实地调查和国内外研究的新成果,详细地勾勒了黑龙江地区古代道路交通发展的历史。史料翔实,内容丰富,既突出了地方特色,又体现了中华一体,具有较高的学术价值。是 第一本论述黑龙江地区古代道路交通史的专著。

2773/04

黑龙江省公路交通史志编审委员会

主 任： 赵 阳
副 主 任： 宋文生 姜德忠
委 员： 邵树德 贾永贵
 陈昆全 孙 吉
 桑树森 郭希文

《黑龙江古代道路交通史》编写组

主 编： 桑树森
副 主 编： 郭希文
审 校： 孙秀仁
编写人员： 王侠生 姜 涛
 修岩石 陈楚庸

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代卢沟桥，驰名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地半封建社会经济的反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理方面，初步建立了规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到 1949 年，全国公路仅有 13

万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省分的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口，以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，还没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅

度增长,大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时,还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业,安全设施等也有了相应的发展。公路交通,在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面,起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中,我国公路交通虽然取得较大的发展,但由于缺乏社会主义建设的经验,在规划、组织和管理等方面时有失误,致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折,发展速度不够快,特别是高标准公路还修得很少,公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1979年党的十一届三中全会以后,全党工作重点转移到四化建设方面来,党中央总结了过去正反两方面的历史经验,制定了一系列正确的政策和措施,要求经济工作要以提高经济效益为中心,建设有中国特色的社会主义。随着中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施,商品生产和商品经济蓬勃发展,公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来,中央领导同志对加快公路交通的发展,作了许多重要指示。如何贯彻落实中央指示精神,从我国公路交通的实际出发,按照建设快、质量好、效益高的要求,加快公路交通现代化的步伐,以适应四个现代化建设的需要,已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命,也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史,史以资治。为回顾既往,总结经验,探索规律,策励将来,由交通部和各省、市、自治区交通厅(局)组织

力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省、市、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省、市、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省、市、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省、市、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

序 言

历史学是包罗万象的学科。马克思、恩格斯在《德意志意识形态》一书中曾说：“我们仅仅知道一门唯一的科学，即历史科学。”

历史学同其它学科一样，随着历史前进的步伐，不断地推陈出新，与时增华，为后世留下了宝贵的遗产。自从马克思主义传入我国以后，始把历史学的研究变成科学，开创了我国马克思主义新史学发展的道路和方向。一直到今天，仍在不断地开闢和创新。回顾过去，理应看到马克思主义新史学在发展中所作出的卓越贡献。老一輩的马克思主义史学家，为我国史学的研究树立了一个又一个丰碑，他们的开创精神至今值得我们学习。同时也应看到他们的主要功绩是在革命的战争时期，全国解放后他们又在新的情况下开展新的开拓和创造，但丰功未竟，把继续开拓的任务留给后一代。当前史学研究的任务，是如何沿着马克思主义新史学的发展道路，采用时代所赋予的新的研究手段和科学的方法，进行再开拓和再创新的研究工作，建立具有中国特色的社会主义新时期的史学。这就是马克思主义新史学所具有的无比活力。

目前我们正在历史学的研究中进行前所未有的工作，老的学科在从新，新的学科在开创，被废弃了的学科在恢复，被忽视了的学科在加强。对我国交通史的研究，就是一项富有开创性的研究工作。开创性的工作会吸引好多人，甚至过去不从事这方面研究的人参加，特别是有关部门开展与之有关史的研究，这都是当前历

史学研究中涌现出的新事物，是历史研究的一个新的起点。有了这个起点，何愁史学研究的不繁荣。

《黑龙江古代道路交通史》出版，使我们从事史学研究的人不能不为之振奋。黑龙江省地处东北的北部，建制较晚，但作为人类生活中的“衣、食、住、行”，却从黑龙江有人类生存的那一天始，就揭开了“行”的历史序幕。象这样具有历史特点的地区，如何写本地区道路交通史，对与交通有关的问题进行有层次的系统研究，全属开创性的工作。《黑龙江古代道路交通史》的作者，在古代素称“树海”之区，筚路蓝缕，开辟山林，发掘交通史事，填补了古代道路交通史中一大空白，有裨于对交通研究的开展。

《黑龙江古代道路交通史》，写得较为成功，粗读之后，认为有以下诸点值得肯定：

(一) 本书系统、全面地概括了黑龙江古代道路交通的发展过程和特点，脉络清晰，层次分明，结构严谨，思想明确，自成一个体系，是一部较为成功之作。

(二) 坚持史论结合的原则，运用马克思主义的立场、观点和方法，研究交通史中的有关问题。如交通初兴、发展演变和本地区交通网的形成过程，从历史发展的纵横两个方面下功夫编写，内容丰富，相互联系，把本地区发展的不同时期、不同情况显示出来，体现了编史的精神，是一部用马克思主义理论为指导而写出的交通史。

(三) 占有和搜集了大量的资料，所引用的书达百余种，征引论文无数，史料翔实，做到了两个方面的结合，即文献资料与考古资料结合；文献资料与实地调查资料结合。因此，叙事求实，语不虚发，少有浮藻敷衍之语，表现出治学的严谨态度。

(四) 较为广泛地吸收了国内外研究的新成果，对近多年来东北历史地理方面的成果吸收尤为突出，因此从书中能看到当前研究的新气息。不仅如此，书中提出了一些独到的见解和对问题的

新发现,也有还未曾被研究过的新内容。茶刺罕,过去被认为是今吉林省境内的查干花,作者提出不是一个地名,而是泛指今青冈、望奎一带。

(五)对交通史的研究和对东北其他史的研究一样,有个对地方与整体的处理问题。作者从我国是个统一的多民族国家这个重要前提出发,较好地处理了本地区与外地区的关系乃至与全国的关系。黑龙江地区通过对交通史的研究更加深了中华一体的认识,没有相互割裂的现象,正确地反映了我国内的民族与区域的关系。

(六)本书因是密切结合本地区的情况而写,具有较浓厚的地方特色。在编写中注重本地区的民族与民族政权的发展,并通过这些民族和政权的发展变化,展示交通发展的图景。

对东北古代道路交通史的研究,虽然同过去相比更有条件,但不是说所有的条件都臻完备,有些问题并没有为我们提供准确的研究基础,有的尚在继续探讨之中。同交通史有关的一些问题暂时尚难得出公认的看法,例如夫余国究竟在哪里?其说不一。有的学者认为夫余国定都今吉林省农安县,后迁至今辽宁省昌图县四面城;有的学者认为夫余国定都今吉林市,后迁农安县。本书对此类不能定论的问题只好采用一说。这个问题今天无法统一认识,但是有些迹象却在不断打破过去的看法,把汉代文物局限在铁岭以南恐怕不能成立。例如在四平市东北约50公里二龙湖畔已发现战国时期古城址;在集安旧城下有汉代古城旧址;今吉林市发现汉代遗物颇多,有墓葬、村落遗址,是否有汉城?也难以得出否定的结论。在尚未发现战国至汉代所筑最北的古城址前,或者尚未发现夫余王墓中的玉匣之前,这只能说是给研究者留出一段时间进行探讨。我曾根据文献记载,夫余国的地貌和已出土的汉代遗址,大胆地假想过,夫余国定都地方可能在今拉林河北之某地,

但这需等待考古的发现来证明。这也不难，考古似应把东辽河北及西流松花江南北作为重点的考察地区。把我国视为一个多民族和多地区的中华文化起源的国家，从文献记载中可以看到东北文明的曙光，但只有在辽西发现5000年前的遗址才能得到实物的证实。黑龙江地区古代道路交通实况，不妨以《黑龙江古代道路交通史》的研究作为开端，待后来的考古发现证实和补充它，作这样的一个“始非俑者”的工作也是非常有意义的。

读《黑龙江古代道路交通史》，尚给我这样一个启示，随着我国社会主义建设的新发展，在开放、改革的步伐中，史学发展的趋势，应当是研究单位与业务单位两个系统共同发展，并应取得研究工作上的横向联系。业务单位应当利用自己的优势，经常的有研究机构从事与本部门有关的史的研究，指导现实的工作。研究单位也应与业务单位合作，研究与现实关系最密切的史的问题。研究历史，从事实中应当对现实起到足以借鉴的作用。

《黑龙江古代道路交通史》对本地区交通史的研究是个开创，不可能作到尽善尽美，从它对我们有新的启示这点说，也值得一读。我为黑龙江省就此先行一步，并取得可喜的成就而高兴。

张 博 泉

1987年12月于吉林大学

目 总 序

出版说明

录 序 言

绪 论	1
第一章 唐代以前黑龙江地区道路交通的 开拓	10
第一节 早期先民活动和部族分布	10
第二节 原始自然道路的形成	15
第三节 主要道路	18
一、拓跋鲜卑南迁的路线	18
二、夫余北部地区通往王城的交通 路线	21
三、勿吉居地通往中原的朝贡路线	23
四、室韦居地通往中原的朝贡路线	25
五、北沃沮区域的交通路线	26
六、东部地区的邑落道路	28
第二章 唐代黑龙江地区道路交通的初兴	

.....	34
第一节 渤海朝唐的交通路线	34
一、长岭营州道	36
二、鸭绿朝贡道	38
第二节 渤海通往日本的交通路线	39
第三节 渤海通往新罗、契丹的交通 路线	45
一、南海新罗道	45
二、扶余契丹道	46
第四节 渤海上京和近畿的道路	48
第五节 其它民族居住区的道路交通 概况	50
一、黑水靺鞨部族居地的道路交通	50
二、室韦部族居地的道路交通	53
三、乌丸、达末娄部族居地的道路 交通	55
第三章 辽代黑龙江地区道路交通的演进	58
第一节 兴筑城堡对道路交通的影响	58
第二节 开展市易促进道路交通	61
第三节 道路交通概貌	64
一、长春州、天福城一带的道路	64
二、混同江中游地区的道路	65
三、黑龙江下游和西北边远地区的	