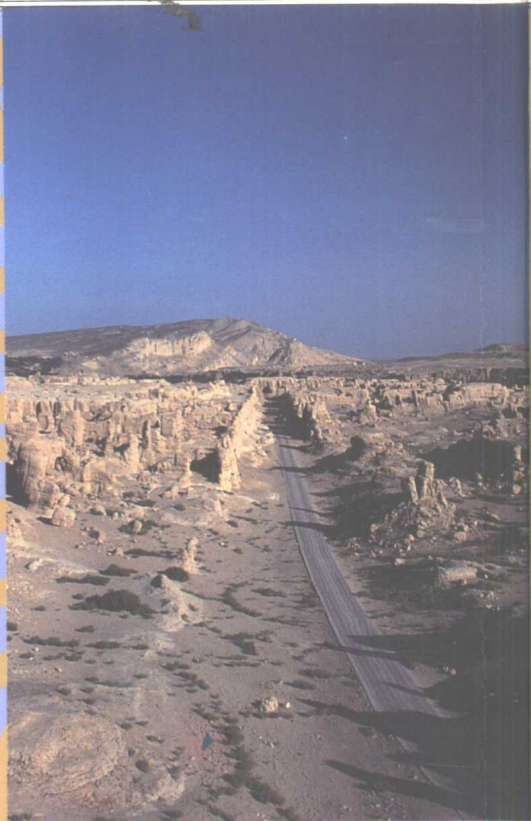


文
明
的
探
索

行 路 難

馬洪路
著

中
華
書
局



行路難



馬洪路
著

中華書局

文明的探索

叢書策劃・危丁明
責任編輯・盧建業
封面設計・溫一沙

1996.10.21

中國公司

¥ 13.95

No. 0029659



書 名：行路難
著 者：馬洪路
出 版：中華書局(香港)有限公司
香港九龍彌敦道 450-452 號
印 刷：陽光印刷製本廠
香港柴灣嘉業街 10 號 12 樓 B 座
版 次：1990年10月初版
© 1990 中華書局(香港)有限公司
國際書號：ISBN 962 231 745 6

叢書出版說明

中華民族確曾有着很值得驕傲的過去。

秦皇漢武，唐宗宋祖，絲綢之路，四大發明……，一個又一個的老故事，說了一遍又一遍。

固然，我們曾為祖先的成就而感到驕傲，但這又有何補益呢？文明原為人類共有的財富，近世以來，却彷彿變成西方的專利。消除落後、愚昧、野蠻成了列強策動戰爭的口實；清政府的一連串失敗，將國人天朝上邦的美夢一再粉碎。美夢導致悲劇，悲劇演化成潛在的噩夢。

今天組編這套叢書，絕不是為了再說說老故事，也不是為了重拾逝去的美夢。事實上，中國再不能沉緬於美夢中，但也不應淪喪在噩夢裏。中國的古文明自有其存在的地位，在世界即將進入廿一世紀的

今天，亟需對此有科學的認識。我們希望，通過專家學者有意義的探索，生動活潑的文筆和印刷精美的圖片，與讀者一起開拓一個反省歷史的新視野。

但願一切美夢與噩夢都歸於過去，我們更懂得正視現在與未來。

香港中華書局 出版部



目錄

引言	1
----	---

1 中國的地理環境	5
-----------	---

俯瞰神州	5
地理障礙	12

2 行路文化	20
--------	----

中國人對行路的傳統看法	20
出行的禮儀	28

行路的信仰與禁忌	32
行路的習俗	35

3 路上人	41
-------	----

大規模的人口移動	41
----------	----



4

陸路交通

俘虜與流民	45
使者與商人	50
旅行家與行吟詩人	56
教徒與游士	63
乞丐與游民	70

5

水上交通

陸路交通	78
古代的道路	78
古代的橋樑	103
古代的交通工具	115
古代的驛館	134
古代的關津	150
古代的地圖	156
水上交通	163
古代的造船工業	163
唐代以前的內河航運	174



6

城市交通

宋元明清的內河航運	181
海上交通	190
海上生活	198
交通與城市發展	202
古代交通法規	212
交通與政治	219

引言

人類從出現在地球上的那一天起，就開始不停地在大地上奔走。聳入雲霄的山峯，急流澎湃的江河，都不能阻止人們奔走不息的腳步。斗轉星移，寒來暑往，年年月月，朝朝代代。人們從遠古走向未來。在北方的通衢大道上，在南方的水鄉小路間，永遠有行路人的聲音和身影。人生和行路，是如此息息相關。

有位先哲說：世上本沒有路，走的人多了，也就成了路。

路，就在脚下。

中國人的行路文化是歷史悠久而內涵豐富的。要對中國古代行路文化進行全面地介紹和徹底地發掘，決非易事，也自然不是倚靠本書十餘萬言可以辦到的。筆者不揣冒昧，拋磚意在引玉，期望海內外有識之士為之盡力。

從中國在世界上所處的地理位置上看，

全國的自然地理條件並非不利於交通的發展和文化的交流。中國位於亞洲東部、太平洋的西岸，陸路與朝鮮、越南、老撾、緬甸、印度、不丹、錫金、尼泊爾、巴基斯坦、阿富汗及蘇聯接壤，隔海與日本、菲律賓、印度尼西亞和馬來西亞相望。雖然條件惡劣的青藏高原成為與西方交通的障礙，但遼闊的蒙古草原從一萬年前的中石器時代以來就是黃河流域與中亞、東歐暢通無阻的通道。成吉思汗的騎兵可以從大青山麓南下長江、北上葉尼塞河谷，西進伏爾加河和裏海、黑海地區。浩瀚的太平洋上，從新石器時代就有獨木舟來往於朝鮮半島、日本、菲律賓和印度尼西亞羣島之間，驚濤駭浪並不能隔斷人類通過海洋的接觸，這可以由大量考古發現所證實存在的環太平洋文化的共同特點來說明。本書第一章，首先介紹中國地理環境的特點對交通的影響，以及人們對各種地理環

境的利用與改造。

早在一百多萬年前，中國南方的雲貴高原和北方的黃土高原就出現了人類祖先的活動蹤迹，雲南元謀盆地的古人類化石及山西汾河兩岸的打製石器，展現了中華遠古文化的曙光。今天，在全國幾十個地點已發現了舊石器時代漫長的過程中文化發展和交流的軌迹。河南、河北、陝西、遼寧和華南的一些新石器時代較早階段的氏族部落，在八千年前已經有了明顯的長途遷徙活動。沒有這些遷徙，就不會出現五千年前遍佈神州大地的氏族聚居營地。

春秋戰國時期，中國人的家鄉觀念還沒有像後來那樣濃厚而固執。秦漢的一統天下，把各種枷鎖一個接一個地套在農民的頭上。尤其是漢代以後，政治的、經濟的、法律的和宗教的力量，都使人們寸步難離家園。逐漸形成的生產方式和世俗習慣，進一步把人們牢固地束縛在土地上。於是，交通主要成為滿足統治者掠奪、巡幸和進行戰爭的需要，也成為滿足使者、商人、自由職業

者等有特殊身份的人的需要。本書第二章，着重介紹行路文化的特點。

行路文化是路上人創造的。除了戰亂和饑荒迫使人們成羣結隊大批逃亡外，統治者政治上和經濟上的需要也會引致大規模的人口移動。這種逃難的民衆和戰爭的俘虜一樣，使山川大地都蒙上了悲慘淒涼的色彩和氣氛，留下了不盡的哀歌。不過，從浩如烟海的史籍中所看到的路上人，他們之中既有外出巡幸或被迫逃亡的帝王將相，也有垂死掙扎的乞丐。本書第三章介紹各種各樣的路上人，負有政治使命的各級官員、求取功名的士人、日夜兼程的商旅，還有行吟詩人、手工業者、民間藝人、宗教徒、官場失意者、囚犯與乞丐、江湖術士和游醫……，這些光怪陸離的身影，雜沓紛至的脚步，車奔馬馳，輻輳輦去，大漠駝鈴，長河孤帆，構成了行路文化中多彩的歷史長卷。

對旅途終點的盼望和對故土親人的思戀，構成了路上人全部思想活動的主旋律。與其共鳴的，是對逝去歲月的追憶，對未來

的期待，對沿途見聞的感想和對旅途艱辛的沉重嘆息。

人生多艱，歧路難行。

中國古代的陸路交通是比較發達的，儘管今天的道路比起歐美已明顯地落後了，但在鐵路發明之前，也就是十七世紀英國工業革命之前，中國大陸的交通堪稱世界之前列。不僅黃河流域和長江中下游平原的驛道四通八達，而且早在秦漢時期人們已能飛架棧道越過險峻的秦嶺巴山。漢唐的絲綢之路從洛陽、長安直通中亞和歐洲，當時已舉世聞名。從秦始皇陵的陪葬坑中發現的銅車馬，可以看出兩千多年前的車輛製造技術已達到世界先進水平。亭傳郵驛的設立為往來使者和旅人提供了方便。各種橋樑建築也成為中國古代能工巧匠的豐碑，例如趙州石橋的動人傳說就家喻戶曉。中國的陸上交通直到歐洲的工業革命之後才被甩到世界的後邊，這是明清兩代閉關鎖國政策的悲劇之一。本書第四章，對中國古代的陸路交通狀況做了比較詳細的敘述。

中國古代的水上交通也是很發達的。浙江餘姚縣河姆渡遺址發掘出土的水上居民干欄式建築和木船槳，說明至少在七千年前長江下游新石器時代的先民已經習慣於湖居生活，熟練地掌握了駕船技術了。自新石器時代「剡木為舟，剡木為楫，以濟不通」之後，夏禹治水，疏通河道，使內河航運有了水利工程方面的發展。據《史記·夏本紀》載，禹「勞身焦思，居外十三年，過家門不敢入。薄衣食，致效於鬼神。卑宮室，致費於溝洫。陸行乘車，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦。」終使百流歸川，九川歸海。到了商代，各地江河中都可見到各種船隻，商帝盤庚把都城從黃河以北遷到河南，沒有大量船隻是不可想像的。到了春秋戰國時期，南方各族都已普遍掌握了造船技術，秦漢時期廣州已經有了規模較大的造船場。三國時期，內河航運的船隻已基本上使用了風帆，南北朝至隋唐時期還出現了用機械推動的「車船」和形制特別高大的樓船。造船技術的不斷發展，促進了水上交通的發展和繁

榮。

中國的河流水系很多，為水上交通運輸提供了有利條件。特別是長江兩岸，水網密佈，水量充沛，實為舟楫之利。歷代統治者為了運糧運兵的方便，不斷開渠修河，如漢代的渭渠、陽渠和汴渠，魏晉時期的平虜渠、泉州渠和賈侯渠，隋唐時期的大運河及沿河各渠，以及廣通渠、新漕渠、直河等等，還對嘉陵江等一些江河進行疏濬，促進了水上交通的發展。宋元明清各代，在整治舊河的基礎上又開了通惠河、會通河等新渠。曾任元代都水監的科學家郭守敬，為改革水利設施做出了突出貢獻。本書第五章，比較全面地介紹了中國內陸水上交通的發展歷程，並旁及中國古代的海上交通概況；這是研究行路文化中不可缺少的組成部分。

本書第六章主要談的是政治動亂與交通運輸、行路文化的關係，這是一個嚴肅的大課題。這一章還簡單地介紹了一些古代交通樞紐城市的面貌和一些交通法規，對研究古代的行路文化可能有所裨益。

唐代詩人李白在《行路難》中寫道：

金樽清酒斗十千，玉盤珍羞直萬錢。
停杯投箸不能食，拔劍四顧心茫然。
欲渡黃河冰塞川，將登太行雪滿山。
閒來垂釣坐溪上，忽復乘舟夢日邊。
行路難，行路難。多歧路，今安在。
長風破浪會有時，直掛雲帆濟滄海。

這首詩，正是本書的主題，也是中國古代行路文化的主題，路上人心中的主旋律。



中國的地理環境

1

俯瞰神州

打開中國地形圖，最先看到的是西北地區的黃褐色與東南半壁的綠色。無數條江河簇擁着黃河和長江，自西而東流向大海。再仔細看，北方的山嶺、草原和沙漠一片連着一片，南方則是湖泊星羅棋佈，水網縱橫交錯。中國的地理環境和自然條件可以簡單地概括爲：西高東低，北乾南濕。

這樣的自然地理條件，幾千年來直接影響着交通的發展。塔克拉瑪干大沙漠、秦嶺巴山和青藏高原，使西半部荒涼閉塞；廣闊的沖積平原則使東半部交通便利。西半部的閉塞使古都西安和八百里秦川的民風淳樸敦厚；東半部的便利則使沿海地區形成了許多向全世界開放的門戶。

中國大陸的東部，河谷寬闊，平原較

多。從東北的三江平原、遼河平原，到華北平原、淮河平原和長江中下游平原，都是交通便利的地區。遼河從內蒙古山地向東，再向南流入渤海灣北部，黃河從青藏高原曲折東流，在渤海灣西南部入海。多山的山東半島聳立着五嶽之首的泰山，四千多年裏，這座名山一直被歷代帝王尊崇爲天與地交流感情的地方，也是降雨的龍王行使權利的所在地。帝王從長安、咸陽和洛陽千里迢迢到泰山祭祀，他們爲此而修築的道路使北方的交通設施得到了改善。威風凜凜、聲名遠播的秦始皇，就死在從泰山返回國都咸陽的路上，黃河谷地以南，是大片平原和起伏的丘陵地帶。淮河流域特殊的過渡型地理環境和氣候條件，使這一帶成爲古代南北兩種文化交流融合的熱點，古老而神秘的新石器時代青蓮崗文化，至今仍是考古學家未解之謎。飽經憂患的淮河水系，是貫穿南北的大運河



的主要水源。

如果順着黃河溯源而上，經過華北平原，很快就進入了乾燥的西北內陸地區。北有山西的黃土高原，千溝萬壑，太行山成為它的東部壁壘；南有雄壯的秦嶺支脈伏牛山，羣峯巍峙，烟籠霧罩，黃河在古老的潼關一下了彎成個直角。沿河繼續北上，可以直接伸入戈壁沙漠的邊緣，然後，再沿着鄂爾多斯沙漠的北界向西。這裏，黃河又改變了方向。從西南經過寧夏到達甘肅走廊，就會看到西北重要城市蘭州，這座古城離黃河的發源地已不遠了。在蘭州與潼關之間，像中國的歷史一樣古老的渭河日夜流淌，傾訴着數不完的故事和傳說。河畔有古代最著名的城市西安，兩岸的平原和山崗上長眠着秦始皇、漢武帝、唐太宗等幾十個帝王，以及他們數百個后妃和臣僚。

在太行山區和呂梁山區，沁河、汾河向南注入黃河。這一帶許多舊石器時代和中石器時代的遺址表明，中華民族的遠祖在這裏的山林中已生活了上百萬年。一萬多年前，

沁河流域曾活躍着一羣羣追逐野馬的獵人。黃河的南側，有洛河、伊何等支流。西邊，渭河、涇河也自西向東匯入黃河。在上述這一個個地區，產生了中國古代的文明。第一個統一了黃河流域並把勢力擴展到長江以南的秦帝國，就是從這裏出發而控制整個大陸的。從秦代起，自關中通往中原的馳道和驛路迅速伸延，形成了中國古代陸路交通的基本網絡。經濟和文化欣欣向榮的漢、唐兩代皆建都在長安。因此，這一地區在相當長的時間裏是全國政治、經濟、文化和交通的中心。兩千多年前，許多商人和使者從這裏出發前往中亞、西亞和歐洲。

秦嶺山脈是青藏高原中雄偉的崑崙山脈的延續，在中國的文化和交通中地位十分重要。北麓的陡峭山崖形成整個渭河谷地的南壁，這一地區包括甘肅東部，寧夏東南部和陝西中部，是一個明顯的自然區域。北面以沙漠和黃土高坡為界，東有山西諸山脈，南即秦嶺山脈，因在函谷、隴關諸關之中，因而有「關中」之稱；秦嶺南面的坡谷面對着



● 中國山川地勢鳥瞰圖



漢江上游谷地，稱爲「漢中」。漢水流域和東方的淮河流域一樣，是南北兩種文化的中間過渡地帶，它的南部是大巴山區，若干古老的通道穿山越嶺向南進入四川省，關中和漢中地區自給自足的特點，既是中國最常見的一種地理佈局，它所限定的生產和生活方式又因交通的不便而形成思想和文化的強大內聚力量 and 保守性。

在渭河上游，沿着河谷可以到達天水 and 蘭州，再向西北行即是著名的河西走廊。通過這條走廊，現在的甘肅至新疆之間許多城鎮和關塞的殘牆斷壁，仍隱約顯露出古代絲綢之路的輪廓。條條商路通過南山或祁連山的融雪所形成的冰川，使中國與中亞和歐洲相通。

絲綢之路從蘭州經過玉門進入塔里木盆地，有一條路沿着青藏高原的山麓曲折向西，另一條路則通過沙漠沿着天山山麓而行，這兩條路綫古代分別稱爲天山路和天山南路。其間還有穿過山谷的小道可以通行，崎嶇而艱險。在天山以南，浩瀚的塔克

拉瑪干大沙漠使人絕迹。環繞着大沙漠，居住着許多世代代從各地遷徙到這裏的民族。

長江流域的地理面貌和自然條件與黃河流域大不相同。不過，從東往西看，亦可見出西高東低的特點。長江上游及長江以西的高原地帶，與中下游平原存在很大差異，形成了東部水陸交通便利，西部交通困難的局面，甚至存在一些罕有人迹的地方，從內河航運來看，長江的通航條件和航程都遠勝過黃河。人們只要聽一聽「黃河船夫曲」那悲壯的拚搏聲和長江上讚美兩岸景色的曲調，就會有兩種截然不同的感受。

從上海沿着長江向西航行，人們有比較充裕的時間飽覽兩岸的錦繡風光。在長江北岸和太湖周圍，分佈着蘇州、常州、揚州等美麗的城市和一望無際的稻田。這一區域的水陸交通十分發達。溯江而上，在南京附近有一片分佈着低矮丘陵的較平坦地區，稱爲寧（南京）鎮（鎮江）地區。六朝古都南京，是這一帶交通的樞紐，也是中國古代文



明的發源地之一。

長江兩岸有許多湖泊，其中三個較大的是下游近海處的江蘇太湖、中游的江西鄱陽湖和湖南洞庭湖。「蘇湖熟，天下足」是千百年來人們對太湖流域魚米之鄉的讚美，歷代文人墨客對鄱陽湖和洞庭湖也寫下了數不清的謳歌和抒情詩篇。在中游這兩個大湖之間，長江與從西北流入的漢水相匯合。

漢水流入長江處的大城市，是著名的武漢，亦即漢口、漢陽和武昌三鎮，重新建築的黃鶴樓在山頂眺望大江，千帆競渡，百舸爭流，氣勢十分雄偉壯觀。由此繼續西行，從宜昌開始，分佈着很多俏麗神奇的峽谷。這些峽谷都是長江從四川的高原盆地流出時切削成的，完全可以與美洲的大峽谷和非洲的大裂谷並列為世界奇景。在峽谷中，船隻順着江水東來西往。遊客一方面醉心於兩岸的秀色，另一方面不時流露出對急流險灘的驚恐。在峽江中旅行，是一段使人終生難忘的歷程。

長江上游穿過的崇山峻嶺，有青藏羣山

餘脈的巫山、秦嶺向西南延伸的大巴山及南部雲南山系的方斗山。四川，意思是四條大河，從東到西是嘉陵江、涪江、沱江和岷江。四川是一個四面環山的高原盆地，由於地理位置重要和資源豐富，它的政治、經濟、軍事和文化歷來為中國統治者特別重視。三國鼎立時期，四川為勢力較弱的劉備提供了獨立稱雄的條件；在這個號稱「天府之國」的盆地中，山城重慶終年雲霧瀰漫，詩聖杜甫居住過的成都則是盆地交通的樞紐。諸葛亮在這裏制定了「六出祁山」的戰略計劃，可惜「出師未捷身先死，長使英雄淚滿襟」。這座城市，後來成為唐朝幾個皇帝政治避難的地方，因為它被羣山阻隔，從周圍通往四川盆地的道路很少，而且都是異常艱難的。

奇特的山脈使長江上游的金沙江流向也很曲折。它發源於遙遠的西北方的青藏高原，經過巨大的峽谷向南奔騰而下，在四川最南端與情況相似的雅魯江匯合，然後轉向東北，流經整個川南、川東。金沙江由於獨

特地理形勢，和南流的瀾滄江、怒江、伊洛瓦底江平行，有些地方，各江之間相隔僅數公里。這一帶交通很不方便，遠古的人們往往順江遷移，沿着這些江河發現的幾千年前氏族部落遺址，確鑿地提供了這方面的證據。由於水深流急，不少地段江上往來只能依靠令人心驚目眩的由繩索連接的懸橋。

中國西南的雲貴高原，巍然的羣山連綿不斷，崇山峻嶺間分佈着許多少數民族的村寨。貴州的河流大都向東，北有赤水河，南有紅水河，名稱相同都是因為雲貴地區土地是紅色的緣故。著名的烏江就是從這裏發源的。北盤江支流打邦河上的黃果樹瀑布是全國最出名的大瀑布。雲南的路南石林也是十分絢麗的自然景觀。在雲貴高原的山間盆地，一些平坦的壩子和面積不大的湖泊周圍，居住約近三十個民族的羣衆。因為交通不便，直到二十世紀初，這裏還生活着一些沒有文字、不懂稼穡的部落。刀耕火種今天仍是這些部落的生產習慣。

在長江以南，有四條較大的河流奔向東

海和南海。首先是錢塘江，它的沖積平原十分富饒，入海處形成了浙江的杭州灣，它的南岸有餘姚縣河姆渡遺址，那裏出土了六千多年前水上居民的木結構建築羣，並發現了中國最古老的船槳。較南的是福建的閩江，流至福州而匯入東海。第三條是韓江，從汕頭注入南海。華南最大的是第四條珠江，它由西江、北江和東江等許多大河匯集而成，其中最長的西江容納了發源於雲貴高原的盤江和廣西的柳江、桂江。在中國古代，這些沿海地區由於山脈重重而與內地長期阻隔，只靠山間小道和運河等相通。大庾嶺上的梅關古道，是從江西通往廣東的重要路綫。廣州、福州、泉州和杭州，唐宋以來一直是中國重要的海上交通門戶，也是世界聞名的城市。

俯瞰中國的自然地理面貌，可以對大陸的山川獲得一定印象，但這種印象還是抽象、籠統而粗淺的。中國有句古話：「紙上得來終覺淺，絕知此事要躬行。」要想具體了解中國地理環境和交通狀況，最好的辦法