



The Illustrated History
of Transportation in China

中国古代 交通 图典

郑若葵 著



云南出版集团公司 / 云南人民出版社

中国古代 交通图典

郑若葵 著



图书在版编目 (CIP) 数据

中国古代交通图典/郑若葵著. —昆明: 云南人民出版社, 2007.7
ISBN 978-7-222-04945-1

I. 中... II. 郑... III. 交通运输史—中国—古代—图集
IV. F512.9-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 006300 号

责任编辑: 赵石定 王 韬

装帧设计: 杨晓东

责任印制: 洪中丽

书 名	中国古代交通图典
作 者	郑若葵 著
出 版	云南出版集团公司 云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路 609 号
邮 编	650034
网 址	www.ynpph.com.cn
E-mail	rmszbs@public.km.yn.cn
开 本	787×1092 1/16
印 张	33.5
字 数	500 千
版 次	2007 年 7 月第 1 版第 1 次印刷
印 数	1-4000 册
印 刷	云南国防印刷厂
书 号	ISBN 978-7-222-04945-1
定 价	55.00 元

尊敬的读者: 若你购买的我社图书存在印装质量问题, 请与我社发行部联系调换。

发行部电话: (0871) 4194864 4191604 4107628 (邮购)

主 编 赵连赏

编 委 (按姓氏笔画排列)

王小燕 张 立 杨鸿勋 罗哲文 郑若葵

赵石定 赵连赏 袁立泽 黄能馥





总序

杨鸿勋

常言道：“衣食住是生活三要素”，恩格斯认为它们的生产与人类自身的生产即种的繁衍共同构成“直接生活的生产和再生产”，是“历史的决定性因素”。随着社会生活的发展又加上了“行”，可谓“生活四要素”了。穿戴、饮食、住栖和行走，构成了年复一年、日复一日人类生活最基本的内容。我们的先民们在漫长的历史岁月中，把这些最普通、最常见的行为演绎成了具有广泛和深刻内涵的文化而日新月异地世代相传。灿烂的中国古代文化是人类文明宝库中的一朵绚丽的奇葩，以衣、食、住、行为代表的物质文明蕴涵着丰富的精神文化内容，它涉及到每一个人，因而彰显着普遍的魅力。

中国的衣、食、住、行具有独特的体系和尤为深刻的文化底蕴。

“天人合一”是中国古老的哲理。《周易说卦》曰：“昔圣人作易也，将以顺性命之理，是以立天之道，曰‘阴’与‘阳’。立地之道，曰‘柔’与‘刚’。立人之道，曰‘仁’与‘义’。兼三才而两之。”礼，是中国古代社会理念的核心。礼产生的本意是为了敬神，但在一段时间的社会实践后，人们发现人的作用更是不可忽视的。《老子》曰：“故道大、天大、地大，人亦大。域中有四大，而人居其一焉。人法地，地法天，天法道，道法自然。”礼是在人的作用下行使的。于是，礼被引入了国家政治，纳入了社会生活的范畴，故《礼记经解》曰：“安上治国，莫善于礼。”基于上述原因，衣、食、住、行当然会在国家政治与社会生活中被礼制化。

就“衣”而论，服装以及为此所必需的工具有的生产，作为“直接生活的生产和再生产”是“历史的决定性因素”，不可等闲视之。中华民族素有“衣冠王国”和“礼仪之邦”的美誉，我们的先民们通过天与地、衣与礼的有机结合，唱响了一曲曲服饰的颂歌。从先秦的冕冠深衣，秦汉的中裤单衣，魏晋南北朝的裆裤褶，隋唐的幞头胡服、两宋的时装……直到清代的顶戴花翎等等，不同风格的衣装都与“礼”有着深刻的联系。不同时代、不同地域、不同民族、不同风俗和不同宗教信仰影响下的服饰，汇成一条五彩斑斓的历史长河。就“食”而论，“吃饭”以及为此所必需的工具有的生产，作为“直接生活的生产和再生产”也是“历史的决定性因素”，“民以食为天”概括了这一真谛。“钟鸣鼎食”的饮食礼仪与“治大国如烹小鲜”的治国安邦之道，这些说法表明了历代帝王们在美食的享受中得到统治术的启示。中国的饮食远远超越了果腹的目的，它同时也是一种养生和医疗的手段。这作为中国饮食体系的独到之处，是世界上其他饮食体系所没有的。古老而又神奇的中华文明在饮食上的建树，为我们赢得了举世无双的餐饮文化之冠的美誉。酿酒技术是文明的标志，

中国是世界上酿酒技术高超的国家；饮茶是我中华的一大发明，现在它已为世界所共享。中国美食、美酒、美茶，不仅味道绝佳、工艺精湛、品种繁多，而且由此所衍生出的文化内涵，更凝聚了东方文化的特殊魅力。

就“住”而论，住房以及为此所必需的工具有的生产，作为“直接生活的生产和再生产”也是“历史的决定性因素”。自从上古时期人们学会自己动手创造生存空间开始，至原始氏族晚期已形成“作为艺术的建筑术”。也就是说，建筑已不是简单的只供栖居的处所，而是兼备物质与精神双重功能的社会环境。所以说，建筑是社会历史文化的大载体，是最能反映社会历史生活的史书。中国建筑哲理的高深，使它在历史早期就已传播海外，而形成“东亚地中海”（俄罗斯克海、日本海、渤海、黄海、东中国海、南中国海等海域）汉字文化圈的一个与西方建筑体系并立的东方建筑体系。中国对世界建筑的发展已做出了重要的贡献。就建筑学而言，《老子》论述“有”、“无”对立统一的哲理曾以建筑为例，所讲到的“凿户牖以为室，当其无有室之用”，“有（体形）之以为利，无（空间）之以为用”的空间与体形对立统一学说，成为近代世界建筑革命先驱者美国F.L.莱特“有机建筑论”的理论基础。就结构学而言，近代突破西洋古典建筑承重墙体系，从而使人类第一座摩天楼在芝加哥拔地而起，正是由于采纳了中国衍生的构架体系的结果。再从建筑材料来看，20世纪70年代，日本为解决新干线钢筋混凝土轨枕抗酸碱的强度问题而创造的“有、无机结合”的建材理论，引起世界建材革命，就是引用了中国三国时期无机陶制品用有机的植物油处理的原理。中国“人文环境与自然环境相融合”的营造哲理，已日益为世界所瞩目，而成为解决环境污染，建设清洁、健康、生态化的人类生存空间的指路明灯。

就“行”而言，人们出行这一经常性和社会性，导致代步工具和道路的产生，乃至交通体系的确立和完善。交通是人类社会特有的现象，是对人类原始的行走方式的升华、变革、提炼和集合，是对人类行走革命的深刻注解和高度概括。考察中国古代交通文化的渊源与流变的历史，对了解中国古代人类的生产、生活或生存能力和社会状况有着特别的重要意义。从原始交通开始，经历了夏、商、周三代王国时期，直至秦、汉到明。清帝国时期，从陆路开辟以及内河水路航运、人工运河的开凿，乃至海洋航线的开辟；运载工具则由家畜骑乘和车舆、舟船等交通工具的发明，走过了一个漫长的道路。坐骑、舟、车等交通工具，除了运输人和物的基本作用外，还具有礼制仪仗的政治功能。

人类不同于动物的文化现象是奇妙的，它在人类社会发展演变的过程中起到了重要的推动作用。衣、食、住、行既是人类社会的决定性物质基础，又是文化现象。人类经济发展经历了从石器时代到铁器时代，从蒸汽机时代到电气时代以及到今天的信息时代，而与此相伴随的社会文化也推动着历史的车轮走过了这个漫长的岁月。今天，人类的发展达到了一个崭新的阶段，同时也向着更为光明的前途迈进。温故而知新，人类对自己过去文化的研究，是为了继承、开发与利用。当前，我们在研究与继承、发展文化事业方面虽然较之以前有了长足的进步，但距离“民族复兴”的目标相距还远。通过对祖国传统文化的发掘、研究、整理和总结，让世人对中华优秀传统文化不断加深认识，从而使其发扬光大，仍然任重而道远。

这里，我们奉上的这四本小书，远谈不上对衣、食、住、行文化的概括，更难谈对文化的弘扬。如能通过本书让大家对中华传统的衣、食、住、行文化有个初步的了解，那将是我们最大的欣慰了。

绪 论

生存是地球上所有生物的生命表现形式，人类的生存与动物、植物的生存不同，是一种具有高度社会化和智能化的生命活动。人类生存和人类社会的存在，首先是透过衣食住行等行为方式来体现的。衣食住行是人类生存和社会构成的最基本的社会行为，衣食住行是人类社会生活的四要素。一部人类社会发展史，事实上是以衣食住行贯穿其始终的。

从人类社会生活需求和习惯而言，衣食住行是人类社会最重要、最常见、不可或缺的生存行为。穿戴、饮食、住宿、行走四要素构成了年复一年、日复一日人类生存和社会生活的最基本的内容，它们既互有区别，又联系密切，你中有我，我中有你，相辅相成。

衣食住行中的行，指出行或行走。出行意味着交通。出行、行走的经常性和社会性最终导致交通的出现、交通工具的诞生和交通体系的逐渐确立和完善。交通是人类社会特有的现象，是对人类原始的行走方式方法的升华、变革、提炼和集合，也可说是对人类行走革命的深刻注解和高度概括。

人类社会是人们交互作用的产物，当人类社会分工产生后，特别是当商品生产和商品交换出现以后，不同部门的产品交换日趋频繁，相应的交通需求便随之应运而生和迅速发展。人类互相交往和进行物质流通所形成的交通形式，是一种非常重要的社会文化现象，这种现象对社会文化全貌的发生形成和发展往往产生出某种规定性的影响。可以说，交通系统的完备程度往往决定着社会组织的规模和社会结构的形式，以及社会经济的发达程度。先进的交通是随时代的发展而发展，随时代的进步而进步的。先进的交通可以为先进的经济和文化发展保驾护航。反之，落后的交通状况反射出的必然是落后的社会生产力发展水平。即使是曾经的灿烂文明古国和交通王国，如果没有持续不断的交通发展和进步保障，交通发展一旦陷入故步自封、停滞不前的境地，其文明程度和生产力发展水平也会随着时间的推移和岁月的流逝逐渐走向衰落乃至消亡。因此，交通发展的轨迹，昭示着人类社会文明的进程。交通发展的兴衰，标志出社会发展的兴衰。交通发展的水平、程度规定和制约着社会生产的发达程度以及社会内部结构的进步程度。在漫长的数以千万年计的社会史发展历程中，

交通的进步总是同人口和需求的增长，同社会生产力的发展，同社会文化的演进呈现出同步的趋势。

就人类的本能而言，在陆地上的奔跑能力绝对比不过四蹄生风、穿山越岭的走兽，在江河湖海中的游弋能力也绝对远逊于扬鳍掉尾、追波逐浪的水族动物，至于在天空的飞翔能力就更是人类天生的缺陷，只能是仰望飞鸟而兴叹。但人类却具有其他动物所没有的能够驾驭自然、改造自然的主观能动创造能力，依靠这种主观能动创造力，人类创造了人类社会，人类创造了自然社会原来没有的物质，人类的能力也因此得到了无限的扩展延伸。交通便是人类这种能动创造力的突出表现之一。人类创造交通，最初是依靠自身的直立行走能力和借助天然物体，然后通过役使动物、制造车船类工具弥补了陆地行走能力和水中游行能力的先天不足，最后又通过制造无人和载人的飞行物体突破人类的生理极限，实现了人类翱翔蓝天的幻想和梦想。人类创造了交通，交通也因此改变和释放了人类的巨大能量。“坐地日行八万里，巡天遥看一千河。”^①在高科技发达的现

代，这已不是什么憧憬、幻想或神话，航天飞机、飞船的应用，使梦幻变成了现实。这就是人类的创造能量，这就是交通发展和不断发达的动力和魅力。

“交通”是对人类一种社会流动、交流和交换行为方式的概括，古代交通应包括非完全意义和完全意义两个类型。非完全意义的“交通”是指仅依靠本能的行走能力或借助自然物体来实施的交通，属严格意义下的“准交通”；而完全意义的“交通”则意味着人类在行走能力和载物运输能力上已取得革命性的进步，并至少拥有一定的人工道路设施和交通工具的交通。除了一些必要的社会条件和背景外，在人类迄今所发生或发明的“交通”行为中，交通工具与道路（包括航路）无疑是可视载体交通中两个最重要的组成部分。

交通随着人类经济活动的产生而产生，随着人类经济活动的发展而发展。从古至今，人类间的往来通达、货物的转运输送以及邮递驿传，总是沿着一定的道路（包括航路）运行的，所以，交通与道路有着密不可分的内在联系。可以说，道路是交通的

^①中共中央文献研究室：《毛泽东诗词集》，中央文献出版社，1996年9月，第104页。

先决条件，交通工具是使道路形成交通的必须工具和必然产物。没有道路或航路，交通工具就没有运转的天地和制作的必要；而没有交通工具只有道路或航路，道路或航路也形同虚设，交通依然无法构成。只有交通工具与道路的有机结合，才能真正完整地体现出交通的价值和意义。在人类的交通行为中，道路与交通工具两位一体，缺一不可。交通工具是人或物的载体，而道路或航路则是交通工具的载体。

所谓交通工具，是指为人类的出行或货物运输提供绝对便利的载体或代步工具，它是对人类行走或运输能力的一种补充、延展和扩张，是给人类行走压力予以绝对缓解和放松的代步载体。在人类社会生产、交换、分配、消费等所有经济活动和政治、军事、文化以及其他社会活动中，交通工具都担任着不可或缺的重要角色。交通工具如同其他生产工具一样，不仅是人类行走能力和交通水平的重要显示器，也是衡量整个社会生产力水平和科技水平的计量仪。交通工具的有无、优劣，能直接反映出时代、地域和民族的社会性质和意识形态。在进入阶级社会后，就独立的家庭、家族或阶层、群体而言，交通工具的有无和种类拥有量的多寡、质量的好

坏，往往又成为鉴别地位、身份等级贵贱高低的标志。如商周时期的贵族以马车显贵，秦汉以后的权贵以马车、楼船、牛车、轿子等显贵，近现代的豪门富绅、老板大亨则以飞机、高级游艇或高级轿车等炫富……不难看出，交通工具的发展与人类社会生产力和意识形态的发展息息相关。它不仅深刻地反映着社会生产力水平和经济发展的总体情况，也同时深刻反映着不同时期的国风与民俗。

自古迄今，人类创造和开发利用的交通工具，从陆地运行的牛、马等畜力牵引车到机械或电子动力的汽车、火车，从水路运行的人力独木舟、木板小船到机械或电子动力的各种舰艇和万吨巨轮，从利用驯养鸟类的空中传书到飞机、飞船乃至其他大型的航天载人工具等等，可谓类型形式千奇百怪，种类名目纷杂繁多。但从宏观角度看，则可归纳出水、陆、空三大类。水上交通工具主要以筏、舟、船、舰、艇等为代表；陆地交通工具主要有骑乘动物和由动物牵引的车、橇以及由人力推动或拉或抬的独轮车、双轮车、辇（音碾 niǎn）、轿子等等，还有使用机械或电子动力的各种自行车、摩托车、汽车和火车等；空中交通工具则有飞机、飞船、热气球、信鸽和鸮（音胡 hú）等等。

另外，现代社会还发展出诸如有线、无线电、卫星等通过电波、声波信号来传播文字、语言、声音、图像等交通联络或通讯工具。在中国古代社会发展史中，水、陆类交通工具扮演了至为重要的交通角色，而空中类则仅局限于信鸽和鹤等的利用上。

《孟子·尽心》说：“山径之蹊间，介然用之而成路。”^①世界本无路，路都是人走出来的。所谓道路包括航路，是交通工具运作的场地和载体。道路分水、陆、空三类。习惯上说，狭义的道路主要指陆地上开辟的道路，广义的道路应包括水路和空中航路在内。水路主要是指可以行船荡舟并形成一定的定向的人流或物流的江湖河海之路，通常也与空中之路一起被称为航路，水路大多属于是对自然水域资源的直接利用，但也有一些如运河等是属于人工特意开辟之路。陆路是指在陆地上包括平原、山地以及森林地带因人类活动无意或有意踩踏或修筑出来的大小道路。空中之路一般习称航路，是一种对自然空间进行定向飞行形成的无形之路。道路是制约交通工具发展和反映交通发展水

平的重要因素。道路或航路的开辟和畅通，为交通工具的利用和广泛应用提供了前提和驰骋的天地，并为交通工具的变革和创新提供了保障。中国古代对道路的名称有一些特别的讲究。如《尔雅·释宫》说：“一达谓之道路，二达谓之歧旁，三达谓之剧旁，四达谓之衢，五达谓之康，六达谓之庄，七达谓之剧驂，八达谓之崇期，九达谓之途（音葵 kuf）。”^②不难看出，这些解释显然是根据道路的不同结构而形成的。据字面意思理解，这里反复使用的达字就是通达、通行的意思，而所谓九种可以通达的道路名称，除一达道路是指设有岔道的路、三达剧旁是指丁字形路和四达道路是指两条道路呈十字交叉形的路的意思比较好理解外，其他诸如二达歧旁、五达康、六达庄、七达剧驂、八达崇期和九达途等都比较令人费解。在古文献中衢、康、庄、途等的叫法虽然偶亦有迹可寻，但它们是否与《尔雅》中同名者所指之义完全一致还不好随便断定。通常而言，古文献中一般以道、路为通名，但凡供人、车常走的非室内的地面特定空间都称

① 曾昭光：《诸子集成》（一），《孟子·尽心章句下》，长春出版社，1999年1月，第103页。

② 徐朝华：《尔雅今注·释宫》，南开大学出版社，1994年10月，第173页。

为道或路，倘若比较宽阔的道路则称为康或庄（康、庄都有大的意思），而岔道较多的则习称为衢或逵。从文字发展角度考察，在迄今所知中国最早的汉字殷代甲骨文中尚未见到道、路两字或道路一词，但具有道路含义的字词在殷商甲骨卜辞中已有迹可寻。甲骨卜辞中有“……惟老、惟人（途）蓐……”（《合集》17055）、“王勿往垂众人”（《合集》67）和“垂若兹鬼”（《合集》7153）等记录。其中的，甲骨文作、、、形。字从余从止，余可能是声符故读作涂。可能是途字的最早写法。《尔雅·释宫》说：“路、旅，途也。”^①甲骨文途字的原意当包含道路的意义在内。途读作涂并同音假借表达出相同的道路意义，这在古文献中可以找到例证。《左传·哀公六年》说：“潜师闭涂”^②，《公羊传·僖公四年》说：“桓公假涂于陈而伐楚”^③，其

中的途表达的是作名词用的道路的意义。另外，途在甲骨卜辞中又有作动词的用法，表达出途经或前往的意义。如“庚子，贞阜途于画？”（《宁沪》1.494）卜辞中的“途”便是动词的用法。甲骨卜辞还有“行”字，形作（《后》2·2·12），像道路四通即十字交通大道形，原意应是道路意，引申为行走意。《尔雅·释宫》说：“行，道也。”指出了行字的道路本义^④。《诗·周南·卷耳》：“嗟我怀人，真（音置 zhi）彼周行”^⑤，《诗·小雅·鹿鸣》：“示我周行”，毛公传说：“行，道也。”^⑥用的便是大道、道路之意。

人类社会的交通是由人类本能的行走行为直接演变而来。人类社会最早阶段的交通是一种非完全意义的原始交通，这种原始交通发展的结果便是导致完全意义交通的发生、发展和不断走向成熟发达。综观世界范围内

①徐朝华：《尔雅今注·释宫》，南开大学出版社，1994年10月，第173页。

②洪亮吉：《春秋左传诂》，卷二十，中华书局，1987年10月，第856页。

③顾馨、徐明校点：《春秋公羊传》，辽宁教育出版社，2000年3月，第43页。

④徐朝华注：《尔雅今注·释宫》，南开大学出版社，1994年10月，第173页。

⑤毛公传、郑玄笺、孔颖达等正义：《毛诗正义》。书录见阮元校刻：《十三经注疏》，中华书局，1982年11月，第277页。

⑥毛公传、郑玄笺、孔颖达等正义：《毛诗正义》。书录见阮元校刻：《十三经注疏》，中华书局，1982年11月，第405页。

的人类社会发展史，不难看出，人类社会的行走历史至少可以区分出史前（原始时代）交通和古代（文明时代）交通两大发展阶段。史前（原始时代）交通是包括非完全意义交通发生、发展期和完全意义交通诞生与初兴期在内的交通，它是一种以直接利用或简单加工自然物结合本能的人力行走和负载为特点构成的原始交通行为；而古代（文明时代）交通则是属于完全意义交通发展鼎盛和完善成熟期的交通，它是一种以制造成型的代步工具和利用兽力畜力并开发出原始的机械动力为特点构成具进步潜力的文明交通行为。一般而言，史前交通时代是属于无文字作实时实录的时代，故追溯此时期的交通发展脉络主要依靠现代考古学的资料和零星的古代传说资料；而古代文明时代由于出现了文字实时实录，故考证此时期的交通发展状况除了能借助现代考古学的有力例证外，还可以在浩瀚如海的古代文献典籍中寻找必要的论据。在世界人类社会交通发展的轨迹中，中国境内人类社会交通发展史也同样经历了史前和古代文明发展两大阶段。中国现代考古学所取得的重要成果和较丰富的古代文献资料，不仅为深入研究复原中国史前交通的发展面貌提供了重要的实物证据和比勘材

料，而且也为正确估价和定位文明时代的交通发展情况丰富了形象的依据和进一步验证的资料。

就目前的研究认识水平看，交通的行为最早萌芽于史前人类的诞生期，初步拓展于史前人类社会的发展和发达期；而交通的概念则是随着古代文明时代的降临和书写文字的出现而诞生于文明时代的初期。

据最新的人类学发现成果显示，人类社会的历史至少已可上溯到六七百万年以前。现已发现的最早的人科化石是新近认定的新属新种非洲的撒海尔人乍得种。2001年，法国与乍得的古人类学合作组（MPFT）在距离东非大裂谷2500公里的非洲中部乍得北部沙漠中的化石区的TM266地点中新发现了人科化石6件，其中包括一个几乎完整的颅骨。由于与这批人科化石伴生的动物群指示的时代可早至晚中新世，即相对年代约在600-700万年时期，故他们很可能是目前发现的年代最古老的人科化石。也由于此批人科化石具有独特的原始特征和衍生特征镶嵌现象，故研究者又将他们订立为人科的一个新属新种——撒海尔人乍得种。这一发现具有十分重要而敏感的学术意义，该化石材料公布后，旋即在国际古人类学界引起了强烈的反响。仅就目前的情况看，撒海

尔人是目前发现的最早的和最原始的人科成员，尽管它与其他人科成员之间的系统关系还需要作进一步的比较分析，但他们至少表明最早的人科成员分布范围要比以前认为的要广，人类与黑猩猩的分离时间也要早于由分子生物学估计的分离时间。^①

中非撒海尔人乍得种人的发现目前仅属于个例，具有群例佐证意义的在年代上也达到了三四百万年的人科化石，则可以非洲埃塞俄比亚和坦桑尼亚等地发现的人科化石为代表。1974年，在埃塞俄比亚东北部发现的哈达尔人科化石（女性原始人科化石，发现者美国人类学家唐纳德·约翰逊将其取名为“露西”），推测年代约为350万年前。^②1978年，在坦桑尼亚的莱托利（又译拉托利或拉依托里）发现了约360~380万年前远古人类留下的两行脚印化石，这是保留在火山灰泥上的一长串相当清晰的人形脚印，这串脚印由男女二人踩出，一个成人与一个小孩，两人走路时几乎

挨在一起。都有脚跟深陷的特点，已具有与人相似的脚步弓的形状，双脚承重的姿势也与人一致。或认为这种态势与现代人在海滩上的走路姿势没有什么差别，大脚趾在一侧，其他脚趾在另一侧；大脚趾稍长，没有与其他脚趾分开，也不像大猩猩的大脚趾那么长。从脚的大小可以推算男子身高约1.4米，女子约1.2米。莱托利的远古人骨骼表明脚印是更新世灵长类留下的。它进一步证明像露西那样的远古人已经能够直立行走。^③这无疑是一个令人诧异和惊喜的发现。这些脚印化石的发现，不仅使我们有幸看到了迄今为止人类最早的行走痕



图1 莱托利人脚印

①赵凌晨：《中非乍得发现晚中新世的人类化石》，《人类学学报》第21卷，第4期，2002年11月，第292页。

②迈克尔·贝尔金著，苗晨、宋献译：《文明的疑踪——考古人类学12大悬案新探》，光明日报出版社，2000年6月，第113页。

③保罗·G·巴恩主编，郭小凌、王晓葵译：《剑桥插图考古史》，山东画报出版社，2000年6月，第307页。齐世荣：《人类文明的演进》上卷，中国青年出版社，2001年8月，第4页。

迹和步态，同时更为我们昭示了迄今所知世界最早的交通萌芽就是从这样的原始凝重的一步一个脚印中开始的问题（图1）。

据中国的考古学和人类学成果表明，中国境内的人类发展历史目前或已可上溯到距今200万年以上，安徽繁昌人字洞和重庆巫山龙骨坡发现的石、骨制品和猿人化石，其年代分别被研究者推定在距今200~240万年左右，这无疑为我们追溯中国人类最早的行走行为或交通萌芽提供了重要的依据。就现知的考古学和人类学资料显示，中国境内的古人类行走行为的历史渊源至少已可上溯到距今200万年以前。中国境内的古人类交通行为至少在中国的原始社会时期已获得初步的发展。

行走行为或交通行为的发生并不等于交通概念的发生。中国古代的交通概念，就目前所见资料而言，大约萌芽和完善于属于中国文明时代早期的夏商周（包括东周）时期。“交通”两字，在古汉语中出现较早，距今大致已有3000多年的历史。在中国现代考古发掘发现的河南安阳殷墟



图2 甲骨文金文交通字例

出土的商代晚期甲骨文中，已可寻觅到“交”和“通”的踪迹。商代甲骨文中所见的“交”字像一人上肢舒展下肢相交叉站立的姿态，正是《说文解字》“交，交胫也，从大，象交形”^①注解所依据的原始本义，在此基础上，甲骨文的交字已引申出交叉交错的意义；“通”字是以用（甬）为声符，以双人旁、止（脚趾）作形符，构成了人行走和通达的意义。《说文解字》：“通，达也，从辵（辵）甬声”^②的解释基本接近甲骨文的原意。在与甲骨文基本同时并行的商周（西周）金文中，也可以寻觅到

①许慎撰，徐铉校：《说文解字》，卷一〇下，中华书局，1998年重印版，第214页上。

②许慎撰，徐铉校：《说文解字》，卷二下，中华书局，1998年重印版，第40页下。

“交”、“通”两字使用的痕迹。但甲骨文、金文虽有“交”、“通”两字，但尚未出现“交通”一词（图2）。

中国“交通”一词的由来，据目前已知文献考证，约产生于春秋战国（东周）时期。《管子·度地》中有“万物交通”的语句，其中的“交通”一词是上通下达、万物沟通的意思，与行走革命的“交通”词义还不能完全等同。汉晋之后，“交通”一词在古籍中的出现逐渐增多，如《史记·鲸布列传》中的“布皆与其徒长豪杰交通”^①，《汉书·蒯伍江息夫传》中的“交通郡国豪猾”^②，陶渊明《桃花源记》中的“阡陌交通，鸡犬相闻”^③等等记述，均见“交通”一词的运用，其表达的意义主要是指人缘和地缘的相互沟通，这与代表行走革命的“交通”寓意已基本等同。随着社会的发展和时代的进步，“交通”一词沿用发展到现代，除了具有有形的、可视见的载体沟通含义外，同时

也赋有诸多属于无形的、肉眼无法窥视的载体沟通内涵，如利用电波、声波传递声像信息等电讯和声讯含意。在科学发达的今天，“交通”一词的科学定义或可简括为：是一种对人类社会人们往来通达、货物转运输送以及邮传通讯事业或信息传递的总称和行为的概括。

本书采用的年代分期、朝代划分和上下限界定：史前时代交通在时间年代上主要包括从中国旧石器时代始到新石器时代止的整个原始社会阶段，绝对时间是从距今约200万年前后起到距今4000年前后止。文明时代交通在时间年代上是从夏代开始，历经商殷、西周、东周（春秋战国）、秦汉、魏晋南北朝、隋唐、宋、元和明朝，止于清朝，绝对时间是从公元前2070年（据夏商周断代工程最新数据）夏禹建立夏王朝起至公元1911年清朝灭亡止。

①司马迁：《史记》，上海古籍出版社，2001年7月，第1983页。

②王先谦：《汉书补注》，卷四十五，中华书局（影印本），1983年，第3639页。

③陶渊明著，王孟白校笺：《陶渊明诗文集》，卷六，黑龙江人民出版社，1985年6月，第203页。

目 录

绪论	(一)
第一章 史前时代的交通	(一)
一、神话传说资料反映的史前交通	(四)
(一) 神话传说中的行走、飞翔和道路建设	(四)
1. 神行的梦想——夸父逐日	(四)
2. 运输的壮举——精卫填海	(五)
3. 开路的萌发——愚公移山	(六)
4. 飞翔的幻想——乘龙经天追风逐云	(七)
5. 军事扩张的象征——黄帝披山通道	(一〇)
6. 协和万邦的憧憬——尧、舜通四裔	(一一)
7. 桥梁的意象——鼋鼍为梁	(一五)
(二) 有关交通工具起源和应用的神话传说	(一七)
1. 水上交通工具的起源传说	(一七)
2. 陆地交通工具的起源传说	(一九)
(三) 空中交通工具的应用传说	(二二)
(四) 神话传说的信息之路	(二三)
二、考古资料反映的史前交通	(二五)
(一) 建立在采集和狩猎经济环境下的旧石器时代交通	(二五)
1. 旧石器时代早期的交通	(二七)
(1) 长江下游皖南地区最早的人类陆路交通	(二七)
(2) 长江中上游渝东地区最早的人类陆路交通	(二八)
(3) 西南地区元谋盆地最早的人类陆路交通	(三〇)
(4) 中原地区晋南黄土丘陵地带最早的人类陆路交通	

- (三一)
- (5) 华北燕山地区最早的人类陆路交通 (三二)
- (6) 云贵高原山区最早的人类交通 (三三)
- (7) 东北地区最早的人类陆路交通 (三六)
- (8) 最早的猿人文化传播之路 (三六)
- 2. 旧石器时代中期的交通 (三八)
- (1) 最早开拓古大同湖畔交通的许家窑人 (三九)
- (2) 最早开发汾河两岸古道的丁村人 (四〇)
- (3) 岭南地区粤北山地最早的人类交通 (四一)
- (4) 血缘氏族群的原始交通新格局 (四二)
- 3. 旧石器时代晚期的交通 (四三)
- (1) 猎马人的交通足迹 (四四)
- (2) 山顶洞人的渔猎、采矿之路 (四五)
- (3) “区域性”文化和交通的代表 (四五)
- (4) 黄河上游河岸边的游牧古道 (四六)
- (5) 台湾宝岛最早的人类交通 (四七)
- (6) 天涯海角最早的人类足迹 (四七)
- 4. 旧石器时代的泅渡工具和原始桥梁利用的推测 (四九)
- (二) 以农业定居生活为主导的新石器时代交通 (五〇)
- 1. 新石器时代早期的交通 (五一)
- (1) 华北平原地区河谷台地型遗址的道路交通
..... (五二)
- (2) 华南地区洞穴、岩棚型遗址的道路交通 (五二)
- (3) 华南地区浅丘地带河谷台地型遗址的道路交通
..... (五三)
- (4) 华南地区山地贝丘型遗址的道路交通 (五四)
- 2. 新石器时代中期的交通 (五四)
- (1) 辽河流域和燕山南麓旱作农业区的道路交通
..... (五五)
- (2) 黄河流域旱作农业区的道路交通 (五七)