

远去的背影文化的神韵

中国古代



交通

李楠◎编著

中国传统民俗文化
——政治经济制度系列



中国商

中国古代交通

李楠 编著

中国商业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国古代交通 / 李楠编著. — 北京: 中国商业出版社, 2015. 10

ISBN 978 - 7 - 5044 - 9106 - 0

I. ①中… II. ①李… III. ①交通运输史 - 中国 - 古代 IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 214172 号

责任编辑: 孙锦萍

中国商业出版社出版发行
010 - 63180647 www. c - cbook. com
(100053 北京广安门内报国寺 1 号)
新华书店总店北京发行所经销
北京飞达印刷有限责任公司

*

710 × 1000 毫米 16 开 12.5 印张 200 千字
2015 年 11 月第 1 版 2015 年 11 月第 1 次印刷
定价: 25.00 元

* * * *

(如有印装质量问题可更换)

《中国传统民俗文化》编委

- 主 编** 傅璇琮 著名学者，原国务院古籍整理出版规划小组秘书长，清华大学古典文献研究中心主任教授，原中华书局总编辑
- 顾 问** 蔡尚思 著名历史学家，中国思想史研究专家
卢燕新 南开大学文学院副教授
王永波 四川省社会科学院文学研究所副研究员
叶 舟 中国思维科学研究院院长，清华大学、北京大学特聘教授
于春芳 北京第二外国语学院教授
杨玲玲 西班牙文化大学文化与教育学博士
- 编 委** 陈鑫海 首都师范大学中文系博士
李 敏 北京语言大学古汉语古代文学博士
赵 芳 出版社高级编辑，曾编辑出版过多部文化类图书
韩 霞 山东教育基金会理事，作家
陈 娇 山东大学哲学系讲师
吴军辉 河北大学历史系讲师
石雨祺 出版社高级编辑，曾编辑出版过多部历史类图书
王 欣 全国特级教师
- 策划及副主编** 王 俊

序 言

中国是举世闻名的文明古国,在漫长的历史发展过程中,勤劳智慧的中国人,创造了丰富多彩、绚丽多姿的文化,可以说人创造了文化,文化创造了人,这些经过锤炼和沉淀的古代传统文化,凝聚着华夏各族人民的性格、精神、智慧,是中华民族相互认同的标志和纽带。在人类文化的百花园中摇曳生姿,展现着自己独特的风采,对人类文化的多样性发展作出了巨大贡献。中国传统民俗文化内容广博,风格独特,深深地吸引着世界人民的眼光。

正因如此,我们必须深入学习贯彻十八届三中全会精神,按照中央的规定,加强文化建设。2006年5月,时任浙江省委书记的习近平同志就已提出:“文化通过传承为社会进步发挥基础作用,文化会促进或制约经济乃至整个社会的发展。”又说:“文化的力量最终可以转化为物质的力量,文化的软实力最终可以转化为经济的硬实力”。(《浙江文化研究工程成果文库总序》)今年他去山东考察时,又再次强调:中华民族伟大复兴,需要以中华文化发展繁荣为条件。

学习习近平同志的重要讲话,确可体会到,在政治、经济、军事、社会和自然要素之中,文化是协调各个要素协同发展、相关耦合的关键。正因为此,我们应该对华夏民族文化进行广阔、全面的检视。我们应该唤醒我们民族的集体记忆,复兴我们民族的伟大精神,发展和繁荣中华民族的优秀文化,为我们民族在强国之路上阔步前行创设先决条件。

实现民族文化的复兴,更必须传承中华文化的优秀传统。现代中国人,特别是年轻人,对传统文化十分感兴趣,蕴含感情。但当下也有人对具体典籍、历史事实不甚了解,比如说,中国是书法大国,谈起书法,有些人或许只知道些书法大家如王羲之、柳公权等等的名字,知道《兰亭集序》是千古书法珍品,仅此而已。再比如说,我们都知道中国是闻名于世的瓷器大国,中国的瓷器令西方人叹为观止,中国也因此而获得了“瓷器之国”(英语 china 的另一义即为瓷器)的美誉。然而关于瓷器的由来、形制的演变、纹饰的演化、烧制等等瓷器文化的内涵,就知之甚少。中国还是武术大国,然而国人的武术知识,或许更多地来源于一部部精彩的武侠影视作品,对于真正的武术文化,我们也难以窥其堂奥了。我们还是崇尚玉文化的国度,我们的祖先,发现了这种“温润而有光泽的美石”,并赋予了这种冰冷的自然物以鲜活的生命力和文化性格,例如“君子当温润如玉”,女子应“冰清玉洁”、“守身如玉”;“玉有五德”,即“仁”、“义”、“智”、“勇”、“洁”,等等。今天,熟悉这些玉文化的内涵的国人,也为数不多了。

也许正有鉴于此,有忧于此,近年来,已有不少有志之士,开始了复兴中国传统文化的努力,读经热开始风靡海峡两岸,不少孩童乃至成人,开始重拾经典,在故纸旧书中品味古人的智慧,发现古文化历久弥新的魅力。电视讲坛里一波又一波对古文化的讲述,也吸引着数以万计的人们,重新审视古文化的价值。现在放在读者眼前的这套“中国传统民俗文化丛书”,也是这一努力的又一体现。我们现在确应注重研究成果的学术价值和应用价值,充分发挥其认识世界、传承文化、创新理论、咨政育人的重要作用。

中国的传统文化内容博大,体系庞杂,该如何下手,如何呈现?这套丛书处理得可谓系统性强,别具心思。编者分别按物质文化、制度文化、精神文化等方面来分门别类地进行组织编写,例如在物质文化的层面,就有中国古代纺织、中国古代酒具、中国古代农具、中国古代青铜器、中国古代钱币、中国古代石刻、中国古代木雕、中国古代建筑、中国古代砖瓦、中国古代玉器、中国古代陶器、中国古代漆器、中国古代桥梁等等。

在精神文化的层面,就有中国古代书法、中国古代绘画、中国古代音乐、中国古代艺术、中国古代篆刻、中国古代家训、中国古代戏曲、中国古代版画等等;在制度文化的层面,就有中国古代科举、中国古代官制、中国古代教育、中国古代军队、中国古代法律等等。

此外,在历史的发展长河中,中国各行各业还涌现出一大批杰出的人物,至今闪耀着夺目的光辉,启迪后人,示范来者,对此,这套丛书也给予了应有的重视,中国古代名将、中国古代名相、中国古代名帝、中国古代文人、中国古代高僧等等,就是这方面的体现。

生活在 21 世纪的我们,或许对古人的生活颇感好奇,他们的吃穿住用如何?他们如何过节?如何安排婚丧嫁娶?如何交通?孩子如何玩耍?等等。这些饶有兴趣的内容,这套中国传统民俗文化丛书,都有所涉猎,例如中国古代婚姻、中国古代丧葬、中国古代节日、中国古代风俗、中国古代礼仪、中国古代饮食、中国古代交通、中国古代家具、中国古代玩具、中国古代鞋帽等等,这些书籍介绍的,都是人们深感兴趣,平时却无从知晓的内容。

在经济生活的层面,这套丛书安排了中国古代农业、中国古代纺织、中国古代经济、中国古代贸易、中国古代水利、中国古代车马、中国古代赋税等等内容,足以勾勒出古人经济生活的主要内容,让今人得以窥见自己祖先曾经的经济生活情状。

在物质遗存方面,这套丛书则选择了中国古镇、中国古楼、中国古寺、中国古陵墓、中国古塔、中国古战场、中国古村落、中国古街、中国古代宫殿、中国古代城墙、中国古关等内容。相信读罢这些书,喜欢中国古代物质遗存的读者,已经能大致掌握这一领域的大多数知识了。

除了上述内容外,其实还有很多难以归类却饶有兴趣的内容,例如中国古代的乞丐这样的社会史内容,也许有助于我们深入了解这些古代社会底层民众的真实生活情状,走出武侠小说家们加诸他们身上的虚幻不实的丐帮色彩,还原他们的本来面目,加深我们对历史真实的了解。继承和发扬中华民族几千年创造的优秀文化和民族精神是我们责无旁贷的历史责任。

不难看出,单就内容所涵盖的范围广度来说,有物质遗产,有非物质遗产,还有国粹。这套丛书无疑当得起“中国传统文化的百科全书”的美誉了。这套书还邀约了大批相关的专家、教授参与并指导了稿件的编写工作。应当指出的是,这套书在写作中,既钩稽、爬梳大量古代文化文献典籍,又参照近人与今人的研究成果,将宏观把握与微观考察相结合。在论述、阐释中,既注意重点突出,又着重于论证层次清晰,从多角度、多层面对文化现象与发展加以考察。这套丛书的出版,有助于我们走进古人的世界,了解他们的美好生活,去回望我们来时的路。学史使人明智。历史的回眸,有助于我们汲取古人的智慧,借历史的明灯,照亮未来的路,为我们中华民族的伟大崛起添砖加瓦。

是为序。

傅璇琮

2014年2月8日

前言

中国是一个疆域广袤、河湖众多、山川广布的国家。几千年来，繁衍和生活在神州大地上的中华民族，建立起了庞大的交通网络，并创造出灿烂悠久的交通历史。

秦汉时期，水陆交通形成全国网络。全国性交通网的形成，始于秦代。秦始皇统一中国后，颁布“车同轨”的法令，建成遍及全国的驰道，车辆可以畅行各地。同时又设置驿道，颁布有关邮驿的法令，建立起传递官府文书和军事情报的邮传系统。汉朝开辟了经西域通往西方的道路“丝绸之路”。秦汉时期水运事业有了较大发展，秦朝挖掘的灵渠把长江水系和珠江水系连接起来，汉朝则开辟了沟通世界两大帝国——东方的汉帝国和西方的罗马帝国的海上航线。

隋唐时期，我国水陆交通进入了一个全新的历史阶段。隋朝时完成了贯穿南北的大运河工程，这是世界上开凿最早、规模最大、里程最长的运河。唐朝时海上贸易逐渐发展起来，开辟了新的海上航线，加强了东西方的交流和联系。唐朝京都长安发展为国内外交通的重要枢纽和中心，变成世界上最大的都市之一。

宋元时期，古代交通进入鼎盛时期。宋朝将指南针应用到海船上，使航海技术大大提高。宋朝已把帆船作为海上交通的重要工具，从广州、泉州等地出航东南亚、印度洋以至波斯湾。元朝沿海航运事业最发达。元朝除继续开挖运河，使京杭大运河全线通航

外，又开辟了以海运为主的漕运路线，从海上最多时年运粮达360万石。

明清时期，我国古代交通日趋衰落。明代造船业的规模最大，出现了造船高峰。最为著名的事件，就是明朝大航海家郑和，从公元1405年到1433年先后七次渡洋远航，把我国古代航海活动推向了顶峰。但不久以后明清两朝相继实行了海禁，航海事业从此就一蹶不振了。1840年鸦片战争以后，帝国主义纷纷侵入，近代交通工具火车、轮船和汽车相继兴起，铁路、航线和公路不断开辟，遂使我国以帆船为主要工具的古代水上运输业，以畜力车、人力车为主要工具的古代陆路运输业和以邮驿为主要方式的古代邮政通信业，日趋衰落并逐步废弃。

交通的进步，是人类迈上文明阶梯最基本的条件之一。一方面，社会文明的成熟和飞跃，仍然必须以交通事业的发达作为必要的基础。另一方面，文明的进步，当然也构成有利于交通逐步发达的积极因素。

《中国古代交通》一书通过对各个朝代的交通状况，各种交通方式和交通工具的变迁，以及中国古代交通文化的渊源与流变做出简要介绍，借以展示中国古代交通的悠久历史，帮助读者了解当时人们的生产、生活和社会发展状况。本书将从三大方面来说明我国古代交通事业的发展过程，具体包括中国古代的境内交通、对外交通以及交通工具。

目录



第一章 中国古代的境内交通

 第一节 中国古代重要的国内陆路交通	2
古代内陆交通及其特点	2
先秦时期的道路	3
秦汉时期的道路	7
唐代及唐以后的道路	9
 第二节 中国古代的桥梁	12
古代桥梁的产生与发展	13
梁桥	17
拱桥	21
索桥	29
浮桥	35
特殊桥梁	37
 第三节 中国古代的内河航运及海运交通	40
先秦时期的河运	40
秦汉时期的河运	44
隋唐时期的航运	48





隋唐以后的河运 53

中国古代的对内海运 55

第四节 中国古代的馆舍和驿站 59

古代邮驿的发展 60

馆舍的产生与发展 61



第二章 中国古代的对外交通

第一节 中国古代陆上的对外交通路线 66

丝绸之路 66

茶马古道 71

茶叶之路 76

第二节 中国古代的海上对外交流及远洋探索 84

海上丝绸之路 84

郑和下西洋 88

中国古代其他海上对外交流航线 92



第三章 中国古代的交通工具

第一节 陆路交通工具的变迁 98

直接把驯养的动物作为交通工具 98

有轮车辆 116

特殊的车辆——轿 130

第二节 水路交通工具的演进 136

原始的舟筏 136





以人工为动力的木板船	142
帆船的出现	148
秦汉时期——我国造船业的第一个高峰	152
唐宋时期——我国造船业的第二个高峰	163
明朝时期——我国造船业的第三个高峰	173
参考书目	183



中国古代的境内交通

交通的进步，是人类迈上文明阶梯最基本的条件之一。一方面，社会文明的成熟和飞跃，仍然必须以交通事业的发达作为必要的基础；另一方面，文明的进步，当然也构成有利于交通逐步发达的积极因素。中国是一个疆域广袤、河湖众多、山川广布的国家。几千年来，繁衍和生活在神州大地上的中华民族，建立起了庞大的交通网络，并创造出灿烂悠久的交通历史。



第一节

中国古代重要的国内陆路交通



古代内陆交通及其特点

在中国历史上，最早出现的道路事实上是通过人们生活中不断踩踏后自然形成。从这个意义上说，道路是在人类出现后才形成的。东汉训诂书《释名》解释道路为“道，蹈也，路，露也，人所践踏而露见也”。在距今4000年前的新石器时代晚期，就有记载表明，当时的中国已经有了役使牛马为人类运输而形成的驮运道。在尧舜时期，道路曾经被叫作“康衢”。到了西周，人们将可并排通行三辆马车的地方称为“路”，能够并排通行两辆马车的地方称为“道”，只能通行一辆马车的地方则称为“途”。将仅供老牛车通行的路称作“𡵚”，将只能通行牛与马的乡间小道称为“径”。秦始皇统一中国之后，规范道路，实行“车同轨”，广兴路政，其中最宽敞的道路称作驰道，驰道是专供天子车骑行走的道路。唐朝时候新修道路五万里，称作驿道。后来，元朝把路称为“大道”，清朝将路称为“大路”或者“小路”等。清朝末年，我国建成第一条能够通行汽车的道路，被称为“汽车路”，也叫作“公路”，至今为止，“公路”的说法仍在沿用。至于“马路”，事实上是外来语。巷、



坊、弄、胡同等，被认定是从唐朝沿用下来的旧称，就是指大道以外的路。我们这里所描述的道路，通常是指地面上供人或者车马经常行走的那一部分，也就是俗称的大路。

通过上述概述，我们将中国内陆路交通的几个主要特点总结如下：

第一，具有强烈的政治色彩。首先，中国古代的道路修筑一般都是为了满足统治者的需要，一方面道路都修筑在自己的政权辖区内，为防止别的政权侵略，不会把道路与别国的道路连接起来；另一方面，统治者为了加强控制自己的领土势力，通常把都城作为中心修建道路，这也方便了统治者视察与管理其他地方。其次，古代封建时期，统治者为了争夺领土与统制更多的人民连年战争不断，而为了在战争中处于有利地位，为己方的军备补给运输和行军提供方便，一般是仗打到哪里，路就修到哪里。再次，古代帝王经常会安排一些活动，比如到全国各地巡幸，外出避暑、祭祖、打猎等等，伴随着帝王的这些活动，沿途的道路往往会发生明显的变化，或新辟、或拓宽、或整修。

第二，中国古代国内的道路建设也与经济发展息息相关。随着不同地区经济发展形势的变化，为了加强地区间的经济交流或实现经济重心的转移，往往会促进相关地区道路的建设和发展。

第三，中国古代国内的道路结构通常是辐射性的。这些道路总是以历代都城为中心向外辐射。由都城辐射而出的国道或御道通常通向重要的城镇，而城镇与城镇之间就会出现一些仅次于国道或御道的道路。在这两类道路之间又会穿插有若干条民间乡村的道路。如此一来，像蜘蛛网一样的陆路交通网逐渐形成了。



先秦时期的道路

在传说中的黄帝、炎帝以及尧、舜、禹时代，中国各地的交通状况已经取得了较大的改善。我国在公元前 2000 年以前，就已经有可以供牛、马车通行的



帝尧

道路记载。根据《古史考》记载：“黄帝作车，任重道远。少昊时略加牛，禹时奚仲驾马。”《尚书·舜典》同样记述了舜当上部落首领后曾“辟四门，达四聪”“明通四方耳目”的事情。当年舜帝于二月去巡视泰山，五月到了衡山，八月探访了华山，十一月来到恒山，由此可知，舜帝对道路的修建极为重视。据记载，舜帝在位时，曾命令诸侯百官治理九州的山山水水，开通九州道路，而禹就是这些大臣中的一员。禹是黄帝部落联盟的最末一位首领，又是夏王朝的奠基人。

大禹治水，同样是从“随山刊木，奠高山大川”开始的。有关记载表明，他“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦”，乘坐不同的交通工具，黄河和长江这两大流域都有他们走过的足迹。而且，禹在治理山水和开通山区道路时，都会首先树立标志，以此来选定中线，控制高度与里程。大禹采用“准绳”和“规矩”当作基本的测量工具，这说明原始的勘测技术在此时已有出现。

商汤的祖先“服牛乘马”，奔波各地贩运货物，这表明，当时人们主要的交通工具就是牛、马等畜力。为了适应这种发展，商朝（公元前16—公元前11世纪）统治者在道路建设上获得了很大发展，他们已经知道怎样夯土筑路，而且会利用石灰稳定土壤。这些可以从商朝的殷墟发掘出的用于筑路的砾石和碎陶片上看出。商朝不仅筑路技术及筑路材料获得了新发展，而且还非常重视道路的养护，古代文献中已经查到商人护养道路的记载。历经夏商两朝长期的开拓，到公元前1066年—公元前771年的西周时期，我国古代的道路建设已经形成了一定规模。

周朝（公元前11—公元前5世纪）道路的规模与水平有非常大的发展。武王姬发灭商后，首先令人修筑都城镐京（今西安附近），后来，周公姬旦为