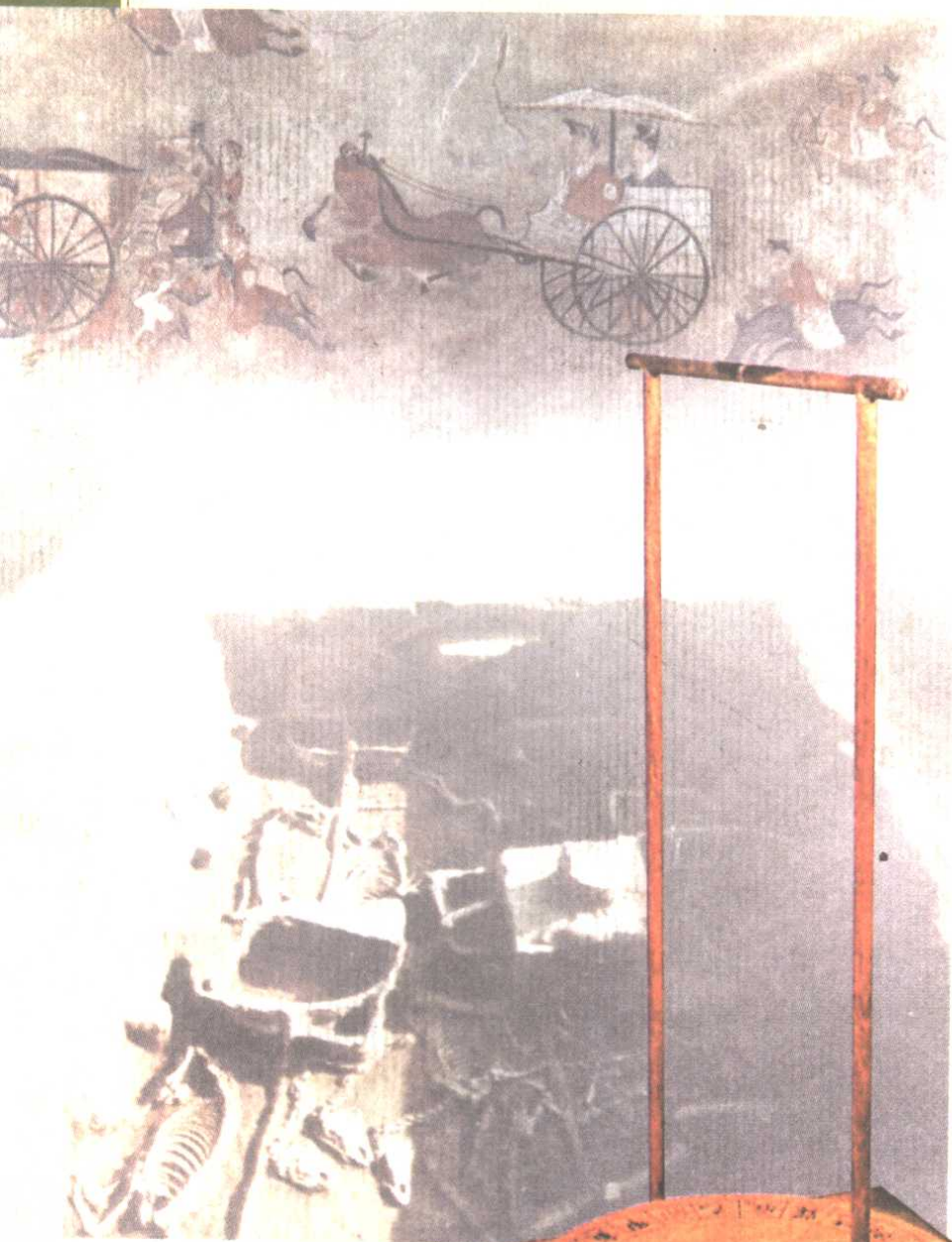


华夏文明探秘丛书



古道悠悠

中国交通考古录



马洪路 刘凤书 著

四川教育出版社

华夏文明探秘丛书



马洪路 刘凤书 著



四川教育出版社

出版策划：孙旭军

责任编辑：王荣川

封面设计：邹小工

古道悠悠
——中国交通考古录
马洪路、刘凤书 著

四川教育出版社出版发行（成都市盐道街3号）

邮码：610012 电话：(028) 6672682 6672690

内江新华印刷厂印刷（内江市新华路123号 邮码：641000）

成都科技大学树德电子工程公司照排

开本 880×1230 毫米 1/32 印张 8.5 插页 6 字数 170 千

1998 年 7 月第 1 版 1998 年 7 月第 1 次印刷

印数：1—4000 册

ISBN7-5408-3149-9/K·26 定价：16.50 元

*

*

*

版权所有，违者必究，举报有奖，举报电话：(028)6636481 6241146

本书若出现印装质量问题请与工厂调换，电话：(0823)2022131

『华夏文明探秘丛书』编辑委员会

顾问：张文彬

主编：王仁湘

副主编：古 方 陈建明

编 委：王仁湘 王荣川 古 方

孙旭军 李殿元 陈建明

苑容宏



王仁湘

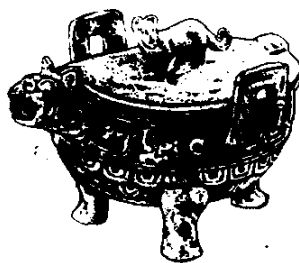
《华夏文明探秘丛书》

总序

我们一起寻根 我们共同探源

古老的历史，并没有全都记载在浩瀚的史书里；悠久的历史，也没有全都保留在人们的记忆中。往事如烟，岁月悠悠，华夏文明源远流长，她有许多深藏在历史尘埃中的秘密，等待人们去探寻。

被称为“尘土学者”的中国考古学家们，为了探索华



夏文明的奥秘，发掘出了许许多多被历史尘埃掩盖的珍宝，他们将华夏文明形成和发展过程中那些辉煌的篇章，展现在现代文明面前。

考古学家是经历人生艰辛最多的一类学者，他们苦苦求索，锲而不舍，硕果累累。

他们跋涉祖国的山山水水，走岩棚，入洞穴，风餐露宿，辛勤追寻人类起源的证迹；他们聚中原，散边陲，踏破铁鞋，艰难探寻华夏文明起源的轨迹。

他们奔走在古代骆驼商队往来过的丝绸之路，探访古代中西文化交汇的接点，发现了一颗又一颗大漠明珠；他们一次次进入古人生活过的聚落废墟，仔细审视它的主人遗下的足迹，亲身感受我们的先民们存留的气息。

他们周密勘探一座座湮没的千年古都，查证昔日的纵横街坊，复原消逝的巍峨殿宇；他们亲手开启历代帝王陵墓的大门，领略皇家葬礼的威仪，揭示神圣地宫的奥秘。

他们细心临摹古代墓室斑驳的壁画，揣摩无名画工的真实用心，再现古代社会生活的生动画卷；他们流连在残断的甲骨简册之中，辨识早已音义无存的字符，重现方块汉字演化的信息。

他们深潜江河湖海，寻找波涛吞没的古代商船，採取



静静沉没在水下的珍宝；他们查访沙海深山的石窟摩崖，感受泥塑石雕折射的佛光，探索古代佛教艺术的真谛。

他们几乎天天在摩挲古人使用过的器具，研究它们原本的用途，揣度古代工匠不朽的匠心；他们寻觅到许多被历史老人遗忘的事物，纠正了不少世代相传的误说，费心考查万物的来历……

令人有些遗憾的是，本来是最质朴的学者，被人理解却越来越不容易；本来是一门大众化的学问，却久在象牙之塔愈来愈神秘。人们不了解从事这寻根探源的文物考古学家们，也更不了解华夏瑰宝重见天日的曲折过程。为了弥补这样的缺憾，我们就有了编写这套丛书的动机，也是为着了却一个久久不能忘怀的心愿。本丛书旨在普及文物考古学知识，企求在文物考古工作者与普通读者之间，架起沟通彼此的通畅桥梁，提供一个直接对话的机会。

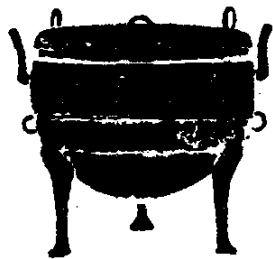
丛书的大部分作者，都是研究文物与考古的学者，作者在这里奉献的，是他们孜孜不倦研究华夏文明的心得，是他们辛辛苦苦探寻华夏文明的收获。作者们说到的不仅有收获的喜悦，还有探索的艰辛；不仅有珍宝出土的传奇故事，也有探索者自己的离合悲欢。

丛书探讨的，是人们触摸得到的曾经深藏在历史尘埃

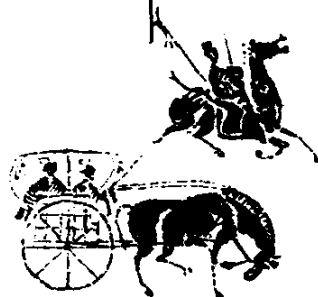


中的华夏文明，拂去历史尘埃，这些神州宝藏便见缤纷光彩。沐浴文化的雨露，蹈循历史的印迹，我们可以聆听到华夏文明演进的千古足音。

古老的华夏文明，像是一座巨大的迷宫，锁住了太多太多的秘密。我们的作者们领先一步，进入这千古迷宫探秘，一睹尘封的光彩，他们愿意与读者分享先睹的快乐，与素不相识的老少读者进入时空隧道，一起寻根，共同探源。



序言



中国以悠久的历史闻名于世。周秦汉唐，宋元明清，都曾有过自己的辉煌和骄傲，也都曾有过数不尽的人间恩怨、苦难和悲伤。各朝各代的风流人物，或以壮志豪情指点江山，在历史的潮头所向披靡；或以聪明才智强国富民，推动历史的车轮辗过坎坷与艰辛，为中华民族所景仰。也有一些丑类，陷社稷于水火，食民众之膏血，以一

己之利而负万民之心，以个人的荣辱而蛀国家之梁柱，到头来只落得天怒人怨，世代骂名。然而，无论什么人，有什么样的经历，都在人世间走过一场。每个人脚下的路，都是不平坦的。人生多艰，歧路难行，悠悠古道，承载过多少仰天长啸，飘掠过多少无奈的歌吟。

我们的祖先从在地球上站立的那一天起，就开始不停地在大地上奔走。耸入云霄的山峰，急流澎湃的江河，都不能阻挡人们奔走不息的脚步。斗转星移，寒来暑往，年年岁岁，朝朝暮暮，人们从昨天走到今天，从远古走向未来，在北方的通衢大道上，在南方的水乡小路间，永远有行路人的声音和身影；从王侯将相，到乞丐游民，大家都在不断前行；你神色匆匆，他形态怡然，每个人都有自己的目标和方向。人生和行路，是如此息息相关。

有位先哲说：世上本没有路，走的人多了，也便成了路。

古道悠悠，悠悠古道，路就在脚下。

本书所要探讨的，就是路上人所创造的行路文化。

中国人的行路文化是历史悠久而内涵丰富的。要对中国古代行路文化进行全面的介绍和彻底的了解，绝非易事，也自然不是仅靠本书十余万言就可以办到的。笔者不揣冒昧，以考古工作者的身分，结合田野发掘实践和尽量搜集历代文献，以表达一种意愿。抛砖意在引玉，期望海内外有识之士为之尽力。

从中国在世界上所处的地理位置来看，全国的自然地

理条件并非不利于交通的发展和文化的交流。中国大陆，陆路与朝鲜、越南、老挝、缅甸、印度、不丹、锡金、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗及俄罗斯、蒙古等国接壤，隔海与日本、菲律宾、印度尼西亚和马来西亚相望。虽然青藏高原由于其自然条件的恶劣成为与西方交通的障碍，但辽阔的蒙古草原从一万年前的中石器时代以来就是黄河流域与中亚、东欧畅通无阻的通道。成吉思汗的骑兵可以从大青山麓南下长江，北上叶尼塞河谷，西进伏尔加河和黑海、里海地区。在浩瀚的太平洋上，从六七千年前的新石器时代就有独木舟来往于朝鲜半岛、日本、菲律宾和印度尼西亚群岛之间。惊涛骇浪并不能隔断人类通过海洋的接触，这可以由大量考古发现所证实的环太平洋文化的共同特点来说明。

早在一百多万年前，中国南方的云贵高原和北方的黄土高原就出现了人类祖先的活动踪迹。云南元谋盆地的古人类化石及山西汾河两岸的打制石器，显现了中华远古文化的曙光。今天，在全国几十个地点均已发现了旧石器时代漫长的过程中文化发展和交流的轨迹。河南、河北、陕西、辽宁和华南的一些新石器时代较早阶段的氏族部落，在八千多年前已经有了明显的长途迁徙活动。没有这些迁徙，就不会出现五千多年前遍布神州大地的氏族聚居营地。

夏、商、西周三代，是中国古代文明生机勃勃的时期。由长期生活在河南省西部和山西省南部的夏族创造的

物质文化，考古界称之为“夏文化”。然而夏王朝的历史不仅仅是夏族的历史，也是中国各地不同部族的共同历史。夏的统辖地域主要在黄河中游一带，其周围林立着大大小小的城邦。夏代纪年内出现的一批规模较大的城址，不仅表明了经济的发展和社会的进步，也表明了城市交通从此成为人们非常关注的话题。公元前17世纪开始的商代，把东方沿海地区的农业、手工业生产经验与中原的科学技术更紧密地结合了起来，同时在更广阔的空间范围内发展了商族商品经济的特长。造船和车辆制造业的发展，促进了水陆交通的发展，同时也有助于物资的交换、生产技术的传播和商品的交流，使商王朝成为世界东方最强大的奴隶制国家。西周的农业、手工业和商业经济更加发达，货币已在交换中越来越广泛地流通，并成为财富的象征。许多从事贸易活动的商人形成了一种有影响的社会力量，交通在这种社会背景下进一步发展了。

春秋战国时期，中国人的家乡观念还没有像后来那样浓厚而固执。苏秦、张仪，遍游各国而乐此不疲；孔子及其弟子，墨子及其弟子，庄子、孙子、孟子、荀子、韩非子等，都曾到各地宣传自己的主张，并不以乡土家室为重。秦汉一统天下，把各种枷锁一个接一个地套在了农民的头上。尤其是汉代以后，政治的、经济的、法律和宗教的力量，使人们寸步难离家园。逐渐形成的生产方式和世俗习惯，进一步把人们牢固地束缚在土地上。于是，交通主要成为满足统治者掠夺、巡幸和进行战争的需要，也成为满足使者、商人、自由职业者等有特殊身分的人的需

要。

行路文化是路上人创造的。除了战乱和饥荒迫使人们成群结队大批逃亡外，统治者政治上和经济上的需要也会引起大规模的人口移动。这种逃难的民众和战争的俘虏一样，使山川大地都蒙上了悲惨凄凉的色彩和气氛，留下了不尽的哀歌。不过，从浩如烟海的史籍中所看到的路上人是形形色色的。他们之中既有外出巡幸或被迫逃亡的帝王将相，也有垂死挣扎的乞丐，负有政治使命的各级官员，求取功名的士人，日夜兼程的商人、行吟诗人、手工业者、民间艺人、宗教徒、官场失意者、囚犯、江湖术士、游医……。这些光怪陆离的身影，杂沓纷至的脚步，车奔马驰，轿来辇去，大漠驼铃，长河孤帆，构成了行路文化中绚丽多彩的历史长卷。

对旅途终点的盼望和对故土亲人的思恋，构成了路上人全部思想活动的主旋律。与其共鸣的，是对逝去岁月的追忆，对未来的期待，对沿途见闻的感想和对旅途艰辛的沉重叹息。

中国古代的陆路交通是比较发达的，尽管今天的道路比起欧美已明显地落后了，但在铁路发明之前，也就是17世纪英国工业革命以前，中国大陆的交通一直居于世界前列。不仅黄河流域和长江中下游平原的驿道四通八达，而且早在秦汉时期人们已能飞架栈道越过险峻的秦岭巴山。汉唐的丝绸之路从洛阳、长安直通中亚和欧洲，当时已举

世闻名。本世纪从丝绸之路沿线考古发掘出来的大批居址、墓群和简牍，证实了昔日中西交通如歌如泣的史实。从秦始皇陵的陪葬坑中发现的铜车马，可以看出两千多年前的车辆制造技术已达到世界先进水平。各个朝代亭传邮驿的设立，都为往来使者和旅人提供了方便。在交通的发展中，各种桥梁建筑也成为中国古代能工巧匠的丰碑，例如赵州石桥的动人传说就家喻户晓。中国的陆上交通直到欧洲的工业革命之后才被甩到世界的后边，这是明清两代闭关锁国政策的悲剧之一，也是不重视工商业和科学技术的悲剧。

中国古代的水上交通也是比较发达的。浙江余姚县河姆渡遗址发掘出土的水上居民干栏式建筑和木船桨，说明至少在 7000 年前，长江下游新石器时代的先民已经习惯于湖居生活，并熟练地掌握了驾船技术。新石器时代“剡木为舟，剡木为楫，以济不通”之后，禹治水三过家门而不入，疏通河道，使内河航运有了水利工程方面的良好开端。据《史记·夏本纪》载，大禹“劳身焦思，居外十三年，过家门不敢入。薄衣食，致孝于鬼神。卑宫室，致费于沟渫。陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘樁。”终于使百流归川，九川归海。到了商代，各地江河中都可以看到多种船只，商王盘庚把都城从黄河以北迁到河南安阳，没有大量船只是不可想象的。到了春秋战国时期，南方各族都已普遍掌握了造船技术。秦汉时期，广州已经有了规模较大的造船场。三国时期，内河航运的船只已基本

上使用了风帆。南北朝至隋唐时期还出现了用机械推动的“车船”和形制特别高大的楼船。造船技术的不断发展，促进了水上交通的发展和繁荣。

中国的河流水系很多，为水上交通运输提供了有利条件。特别是长江两岸，水网密布，水量充沛，实为舟楫之利。历代统治者为了运粮运兵的方便，不断开渠修河。如汉代的渭渠、阳渠和汴渠，魏晋时期的平虏渠、泉州渠和贾侯渠，隋唐时期的大运河及沿河各渠，以及广通渠、新漕渠、直河等等，还对嘉陵江等一些江河进行了疏浚，促进了水上交通的发展。宋元明清各代，在整治旧河的基础上又开了通惠河、会通河等新渠。曾任元代都水监的科学家郭守敬，为改革水利设施作出了突出贡献。中国内陆的水上交通和古代海上交通，是研究行路文化不可缺少的内容。

李白在《行路难》中写道：“行路难！行路难！多歧路，今安在？长风破浪会有时，直挂云帆济沧海。”人海茫茫，古道悠悠，山重水复，前程无尽，谁不是天涯过客？

人生短，路正长，吾辈只能奋然前进。



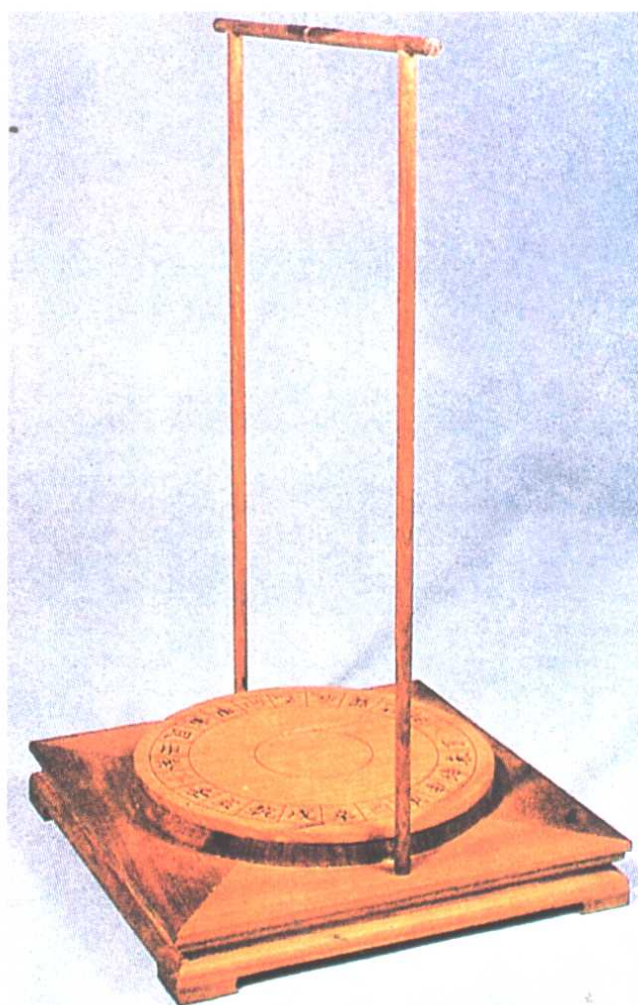
1



6



2

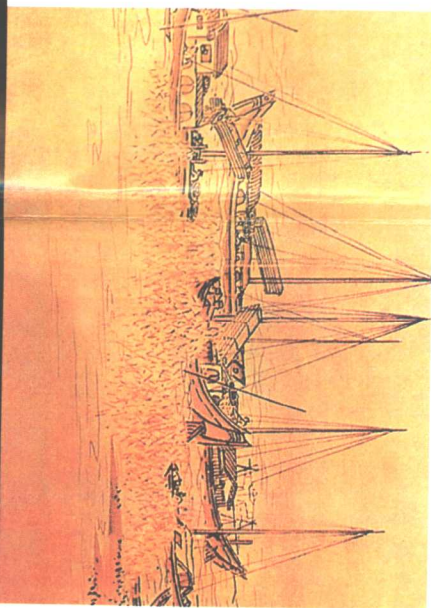
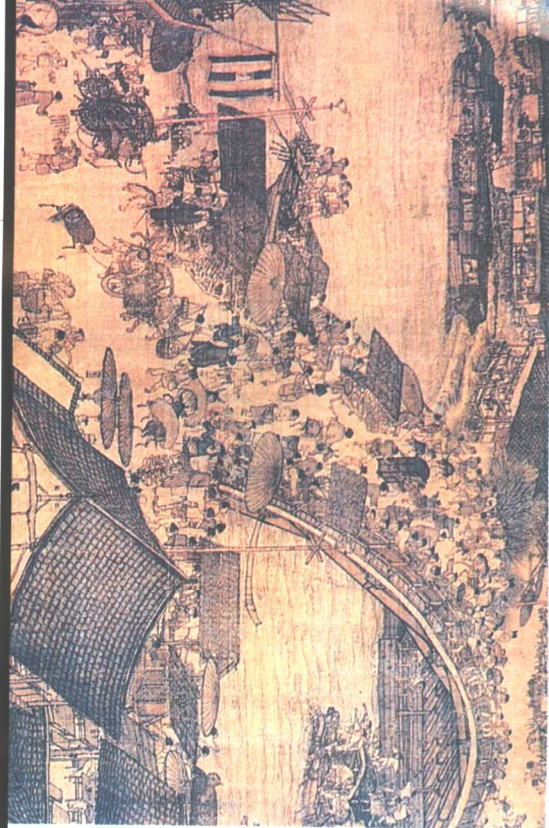


3

2 1
河南邓县画像砖南朝战马
北京房山琉璃河西周车马坑

3
缕悬法指南针 据 梦溪笔谈 复原





4 5 6

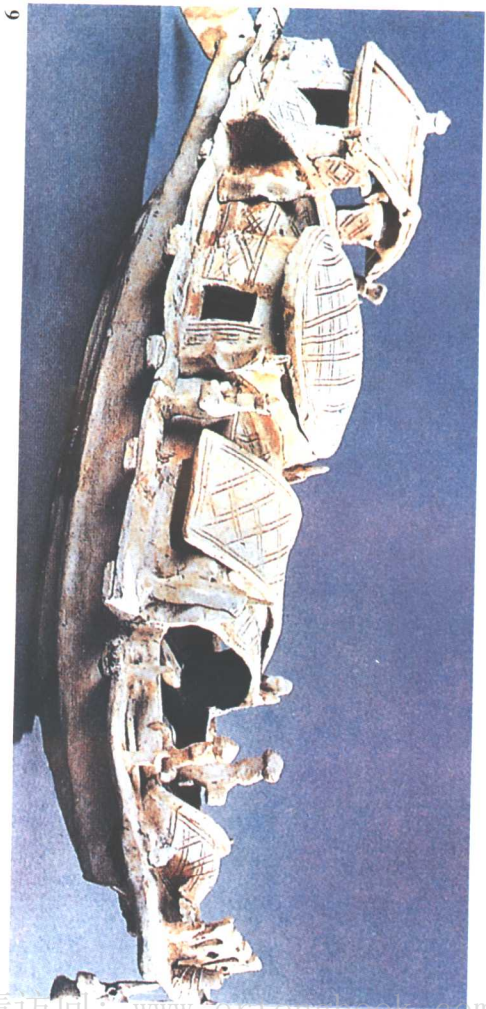
北宋张择端《清明上河图》
北宋汴京（开封）虹桥
明代大运河上的戎克船
辽宁辽阳汉墓壁画《出行图》



7



8



9



7 8 9
云梦睡虎地秦法律文竹简
山西大同北魏司马金龙墓汉成帝肩舆（下）
广州东郊出土汉代船只

