

中国古代交通

神州文化集成丛书

赵云旗 著
宋元强 审定

新华出版社



神州文化集成

中国古代交通

赵云旗 著
宋元强 审定

新华出版社

神州文化集成

京新登字 110 号

神州文化集成丛书

中国古代交通

赵云旗 著 宋元强 审定

新华出版社出版发行

新华书店经销

中国印刷公司监制

北京志诚文字图像处理新技术有限公司制版

北京顺义李史山胶印厂

850×1168 毫米 32 开本 5.125 印张

插页 2 张 112,000 字

1993 年 12 月第一版

1993 年 12 月第一次印刷

印数:1—10,000 册

ISBN 7—5011—1683—0/G·610

定价:8.20 元(软精)

3.00 元(平)

序

季羨林

最近几年来,有关方面的人士提出了弘扬中华优秀传统文化、发扬爱国主义精神的口号,立即得到了全体中国人民,甚至海外华人和华裔的同声赞扬和热诚响应,足证这个口号提到了人们的心坎上,是完全正确而且及时的。

根据过去的经验,所有正确的口号都必须落实到行动上,才算有效。因此,我们中国文化书院的同仁们和中国华诚集团文化传播公司总经理李生泉同志等,爱国不敢后人,也想尽上自己的绵薄,为这宏伟的盛举增砖添瓦,几经酝酿磋商,发起了这项《神州文化集成》大型丛书的编辑出版工作,这中间也得到了新华出版社的大力支持。计划先出一百本,并将配以电视录像。读者与观者,不限于大陆上的同胞,也包括大陆以外的华人和华裔;台湾在内,自不在话下;我们甚至想象,连在历史上同中国文化交流密切的东亚和东南亚国家也都包括在里面。至于这个范围以外的世界上所有想了解中国文化的国家,如果对我们的丛书和影

视也感兴趣,我们当然也衷心欢迎。“韩信将兵,多多益善”,这就是我们的期望。

抱着这种想法和期望,我们开始了组稿活动。在较短的期间内,我们约请了一些国内学有专长的老中青年的学者,承担各书撰写的任务。尽管有不少学者工作十分繁忙,但是一听到我们发起的宗旨,无不慨然应允。为了保证著作质量,我们规定了严格的审稿制度。谁也没有“特权”。只有这样才能真正弘扬我们先民留下来的优秀文化。这一点,我们可以心安理得地告诉我们的读者和观众。

《神州文化集成》丛书最初我们想定名为《神州文化精华》或者《精粹》。但是有的同志认为,从马克思主义科学观点上来看,我们中华文化,不管有多么光辉灿烂,不管对全人类做出了多么巨大的贡献,它同任何时代的任何国家的文化一样,并不可能完全都是精华。我们的丛书中也介绍了一些非介绍不行的反映中国特殊文化的现象,它也许谈不上什么精华,但也绝非“毒品”,它似乎是中性的,绝对无害,也许还有点益处,它能增强国外读者和观者对中国的全面了解。基于以上的考虑,我们把本丛书命名为《集成》。

我们的丛书虽然冠以“神州”,但是我们考虑问题的视野却绝不限于神州。

最近几年来,我经常考虑一些有关文化的问题。如果说我的考虑有什么特点的话,那就是,我并不囿

于神州这一个地区,也不限于当前这一个时代。我收藏着一方清代浙派大家陈曼生刻的图章,其文曰“上下五千年,纵横十万里”,这完全符合我的精神。我于文化问题绝非内行里手,我也不装出这番模样。但是,我看到了一些东西,想到了一些东西,我不愿意妄自菲薄,也不愿意敝帚自珍,于是就写了一些短文,在不同的座谈会上也做了几次发言。得到的反应多是肯定的。连一些外国学者也不例外。这当然增强了我进一步探讨的信心。

我觉得,我们过去谈论中国文化,往往就事论事,只就中国论中国,只就眼前论中国。这样做的结果只能是像瞎子摸象一样,摸不到全貌,摸不到真相。经过我多年的思考,我认为,从人类整个历史来看,全世界人民共创造出来了四个大的文化体系。所谓“大”指的是历史悠久、影响广被、至今仍然存在的文化体系。拿这个标准来衡量,我发现了只有四个:中国、印度、伊斯兰和欧美。其中前三个属于东方文化范畴,第四个属于西方。东西两大体系,有相同之处,也有相异之处,相异者更为突出。据我个人的看法,关键在于思维方式:东方综合,西方分析。所谓“分析”,比较科学一点的说法是把事物的整体分解为许多部分,越分越细。这有其优点:比较深入地观察了事物的本质。但也有其缺点:往往只见树木,不见森林。所谓“综合”就是把事物的各个部分联成一气,使之变为一个统一的整

体，强调事物的普遍联系，既见树木，又见森林。普遍联系这一点是非常重要的，它完全符合唯物辩证法。

我浅见所及，东西文化的根本差异即在于此。

中国文化是东方文化的重要组成部分。要想了解中国文化，必须了解东方文化；而要想了解东方文化，必须了解中国文化。东方文化和中国文化，了解必须同时并进，相互对照，相互比较，初时较粗，后来渐细，螺旋上升，终至豁然。

我想先从医药中举一例子。人们都知道，西医和中医是完全不同的，两者的历史背景完全不同，发展过程也完全不同，因此，诊断、处方、药材等等都不一样。最明显的差别是大家所熟知的：西医常常是“头痛医头，脚痛医脚”，而中医则往往是头痛医脚，比如针灸的穴位就是如此。提高到思维方式来看，中医比西医更注重普遍联系，注意整体观念。

再拿语言文字来作一个例子。西方印欧语系的语言，特别是那一些最古老的如吠陀语和梵文等等，形态变化异常复杂，只看一个词儿，就能判定它的含义。汉语没有形态变化，只看单独一个词儿，你就不敢判定它的含义，必须把它放在一个词组中或句子中，它的含义才能判定。使用惯了这种语言的中国人，特别是汉族，在潜意识里就习惯于普遍联系，习惯于整体观念。

再如绘画，中西也是不相同的。许多学者，比如申

小龙先生等,认为西画是“焦点透视”,中国画是“散点透视”。你看一幅中国山水画,可以步步走,面面观,“景内走动”,没有一个固定的焦点。申小龙还引用了李约瑟和普利高津的意见,认为汉民族有有机整体思维方式。

从上面几个简单的例子中可以看出中国文化的特点。约而言之,这个特点可以归纳为普遍联系和整体观念。从“科学主义”的观点上来看,这未免有点模糊,但是这个“模糊”却绝非通常所谓的“不清不楚”,而是有比较严格的科学含义,它强调的正是普遍联系。这同我上面讲的东方文化的思维方式是“综合”,是完全一致的。

我的这一点想法,颇得到一些学人的赞同。在北京召开的“东方文化与现代化国际学术讨论会”上我讲了我的看法。会议结束以后,一位日本大学教授专程来到我家,向我表示他很赞成我的意见。我最近到南朝鲜访问,在社会科学院的一次座谈会上,我又谈了我的看法,一位大概是主张“全盘西化”的教授说:“我们韩国没有东方文化!”我在大吃一惊之余,举了几个我在汉城几所大学中看到的例子,说明那里是有东方文化的。那位教授最后还是承认了我的看法。

但是,不管有多少人赞成我的想法,我毕竟不精于此道。亿而偶中,是可能的;亿而不中,又何尝不可能呢?我这一点粗略的想法,在可预见的时间内,无法

用实践来证明。即使在非常长的时间内,也只能逐渐地通过世界文化的发展来验证。这一点我想是大家都同意的。

一个人自己有了点新的看法,而且又觉得它是可能站得住脚的,总希望能有更多的人理解。得到赞成,当然高兴;得到否定,也可以起他山之石的作用。我就是怀着这样的心情,像一个传教士一样,一有机会,就宣传我的“上帝”。现在就是借写这篇序的机会,再絮叨一遍。

我这一篇所谓总序只代表我个人的观点,我绝无意强加于人。强加于人的作法是愚蠢的。百有争鸣,我只是一家。但有一点我是十分坚定的,看中国文化,必须把它放在东方文化这个大框架内,放在世界文化这个更大的框架内,才能看得清楚。如果在时间和空间方面不能放开眼光,囿于积习,墨守成规,则对我们祖国的优秀文化,无论如何也是认识不清楚的。弘扬中华文化,发扬爱国主义,是我们每一个中华儿女的神圣的责任。我们这套丛书的每一位作者和电视录像的制作者,都会认真负责地从事自己的工作。我希望,我们的任务能够完成;我希望,我们的目的能够达到。是为序。

一九九一年六月二十六日

目 录

序	季羨林
一 中国古代的道路	1
(一)道路的产生与发展	1
(二)陆路	5
(三)栈道	13
(四)水路	16
(五)海路	22
(六)古代道路的特点	28
二 中国古代的桥梁	31
(一)桥梁的产生与发展	31
(二)柱梁桥	39
(三)伸臂梁桥	45
(四)石拱桥	47
(五)叠拱桥	51
(六)联拱桥	53
(七)浮桥	58
(八)索桥	62
(九)特殊桥梁	65

(十)古代桥梁的特点	68
三 中国古代的馆驿	75
(一)馆驿的产生与发展	75
(二)邮驿	83
(三)馆舍	105
(四)古代馆驿的特点	114
四 中国古代的舟车	117
(一)舟车的产生与发展	117
(二)舟的种类	124
(三)车的种类	136
(四)古代舟车的特点	152
后记	李生泉 157

一、中国古代的道路

（一） 道路的产生与发展

中国有着几千年的文明史，自国家出现以来，交通就受到历代统治者的重视。由于交通当中以道路为首，因而，中国的道路也有着悠久丰富的历史。关于道路的产生，鲁迅先生曾说过，地上本来没有路，因为人们走的多了，便踩出一条路来。由此可想到中国原始时代的路，便是这样形成的，如丁村人，每天下汾河捕捞或取水，上太行打猎或采集，成年累月地往返，于是便走出了路。不过，此时的路只能说是古代道路的萌芽，它不是人们有目的的活动结果，而是自然形成的。

自国家出现以后，道路才成为人们开拓的产物。夏、商、周是中国历史上三个奴隶制国家，夏和商的道路虽因缺乏记载无从详考，但此时出现了人工道路是无疑的。从河南安阳遗址出土的商代车马坑便是明证。

周代的道路，古文献中有了正式的记载。最早记载周先王在殷商中叶，迁居岐山后，一边垦荒，一边开路。周建国后，道

路比以前有了发展,与各诸侯国之间都有了交通干线。如周定王派单襄公出使宋国,“遂假道于陈”。单襄公从宋国回来,途中看到陈国“道无列树”,就断言陈国必亡。周人判断国家的兴衰以道路为主要标志之一,可见道路在国计民生中占有的地位。为此,周王朝要求各诸侯国“列树以表道,立鄙食以守路”。由《周语》可知,周时对道路有三条规定:一是按照一定的时间进行修理;二是路旁种植树木以作标记;三是设置司空,管理路政。在周王室的高度重视下,周时的道路还是比较理想的。《小雅·大车》云:“周道如砥,其直如矢”。这是说周代的道路既平坦又笔直。《小雅·采薇》又曰:“昔我往矣,杨柳依依。”这又是说道路两旁杨柳成荫。再如战国时所开的金牛道就更为著名。总之,中国古代的道路在先秦时期已具有一定的规模和管理制度。

公元前二二一年秦始皇统一六国,结束了互相攻伐的战国分裂局面,实现了中国历史上第一次大统一。在这种良好的政治和经济条件下,中国古代交通进入了第一个发展高峰。秦始皇即位后,实行了一系列改革,其中之一就是“车同轨”,调集大批人力修驰道。这说明,秦汉时的道路再不像先秦时期那样具有地方性和局限性,而是在全国范围内修起了统一宽度的道路。以京城为中心至全国各地,普遍建起了交通网络。而且,秦汉时的交通范围比先秦时明显扩大。秦始皇时,版图北至渔阳、上谷、云中、九原;东至辽东及东海之滨;南至南海、桂林、象郡。这时的交通范围比先秦大为开拓,特别是向西北、西南的发展。两汉时,在秦的基础上,进一步开拓疆域,东北开辟玄菟、乐浪郡,包括多半个朝鲜半岛。北方开辟了朔方郡,西北打开了河西走廊,开武威、张掖、酒泉、敦煌四郡。西南开犍为、

越雋、牂柯、益州、九真诸郡,包括今越南大部。东南开珠崖、合浦郡,包括今海南岛。疆域比秦时又大为扩展,相当于今自朝鲜北部、辽宁、河北,沿海岸南下至福建、广州、海南岛以及越南北部。再经云南、四川、甘肃,北至宁夏、内蒙古南部。交通区域的发展,显示了秦汉时期道路的扩伸与兴盛。除此,秦汉时期开始与域外发生往来,如秦时,有许多内地居民迁徙到朝鲜半岛。汉时,中国开始与日本交通。在南海方面,与南亚各国往来。在西北方面,开创了汉武帝通西域的伟大壮举,经过西域诸国,与安息(今波斯)、天竺(今印度)、大秦(今罗马)交通。由此可知,秦汉时期的交通是相当繁荣的,道路不知超过先秦多少倍,而且道路的数量及质量也是空前的。这一时期,无疑是中国古代道路发展史上的一个辉煌时期。

东汉末年的军阀混战,导致了历史上的三国鼎立,两晋十六国和南北朝的又一个分裂时期到来了。随着交通事业的衰落,全国道路也遭到严重破坏。如董卓逼汉献帝移都长安,洛阳“宫室烧尽,街陌荒芜。”李催攻略长安,城阙变成了一片瓦砾,通往京城的道路也就相继荒废。所以,这一时期,中国古代道路的发展从秦汉时的高峰跌落下来。秦汉时著名的道路有通西南夷道、通南越道、褒斜道、回中道、子午道、飞狐道、马援道及峽道等,而南北朝除史籍记载下来两条水路外,陆路从未听闻。从道路的网络来看,这一时期政权林立,划地为界,交通网络到处被切断,完整的道路系统变得支离破碎。从与外域的交通来看,除南朝与日本、朝鲜、印度的交通有局部发展外,北方的域外交通明显缩小。特别是晋室南迁后,与西域的交通完全隔绝,汉武帝开创的“丝绸之路”便遭荒废。一直到北魏时,北方暂时统一,才多少改变了以前与西域隔绝的状态,

信使重新开始往来,但比起汉时冷落多了。尽管如此,不久又趋分裂,“东西魏时,中国方扰,及于齐、周,不闻有事西域。”既然如此,道路就不必提了。所以,魏晋南北朝的道路虽然有些局部的发展,但从整体上看是处于低落的阶段。

隋唐时期,中国又进入了空前的统一,全国的道路再现繁荣,发展程度远超秦汉规模。其标志之一是交通范围不仅南北畅通,而且疆域又空前扩大。隋炀帝时,南平林邑,西服吐谷深,“东西九千三百里,南北万四千八百一十五里,东南皆至于海,西至且末,北至五原。”^① 唐代的疆域又超于隋代,东西九千五百一十里,南北一万六千九百一十八里。所以,此时的交通干线,东西应为九千里以上,南北应在一万里以上。之二是大运河的开通,水路的突出发展。大运河的出现,一方面创造了人工开河的新记录,另一方面极大地推动了东南地区在全国交通上的新地位。东南道路的发展在此之前没有出现过如此繁盛的局面,可以说运河的开通使用,是东南道路发展的转折点。隋唐时期的南北大运河,如同万里长城一样闻名全世界。之三 是对外交通的扩展。隋唐时,西北“丝绸之路”空前畅达,各国使臣来往频繁,由此路越葱岭,与今日苏联地区及阿富汗、巴基斯坦等国交往。著名的唐高僧玄奘到印度取经就是往返于这条道路。西南经过四川、云南陆路,与印度、缅甸等国交往,不过这是一条民间的道路,被称为“南丝绸之路”;东面沿海,通过海道与朝鲜、日本交往;南边从广州出发,经海路与南亚诸国交往,远至罗马帝国,水路陆路可谓盛矣。

宋辽金时期,中国又出现战乱和分裂,交通继隋唐之后再

① [唐]魏征《隋书》,中华书局一九八二年标点本,第三册,第八〇八页。

度滑坡,道路的修建和畅通随之受到影响。宋时由于辽金的进逼,交通范围比起隋唐来大为缩减,东北不能至辽宁,西南不能过西康。当时,河西走廊和西域为西夏、回鹘所有,从北京、大同以北为辽所夺去。西南失去云南、林邑、九真等地。从宋室南迁后,国内交通南北截断。不过,这一时期的滑坡比起南北朝程度要小,而且并不是一无是处。在有限的区域内和有条件的情况下,统治阶级发展道路仍没有停止。总的说,不如隋唐兴盛,就个别方面看,仍有一定的成就。

元明清时,中国道路的发展与隋唐时期相比,主要标志有两个方面:一是海运的兴起。中国海运始于元代至元二十年(一二八三年)。基本上代替了长期以来的内河漕运。明、清继元之后,仍以海运为主要的水路干线,与宋以前的运河有着同等的地位。二是从元代起,中国古代交通范围超过以前任何时候。蒙古远征军所至,东至朝鲜、日本,西至中亚细亚、大食、波斯,以及欧罗巴的东部,北及北冰洋,南达印度洋诸岛。此时的中国水路、陆路、海路之盛亘古未有。明代,郑和七次下西洋的伟大壮举,比元代的远征有过之而无不及。清代中外交通上又比元明为盛,此时中外往来愈加普遍平常,海路、陆路进一步得到发展。至于五口通商之后,中国的道路发展又进入了另一个千古未有的新时代。

总结中国古代几千年以来的道路,主要有四种类型,即:陆路、栈道、水路和海路。这四种道路,组成了古代中国广大疆域之内的交通网络,也促进了中国古代的繁荣和文明。

(二)陆 路

陆路,有别于水路,它是指修建在陆地上的道路,专供车

行和步行。陆路的范围不仅包括内地的主要交通干线,也包括与外域交往的交通干线。

1. 秦通驰道

中国几千年的陆路交通干线,最著名的和在历史上影响最大的首推秦始皇所修的驰道。秦始皇统一六国后,立即下令废除战国以来各地的堡垒和关塞,以首都咸阳为中心,向各地修筑驰道。史载秦始皇“为驰道于天下,东穷燕、齐,南极吴、楚,江湖之上,濒海之观毕至。道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松,为驰道之丽至于此”。^① 这两条路是驰道的主要干线,一条是从咸阳出发,过函谷关,经今日山东到达辽宁。另一条向南直达今天的湖北、江苏和浙江境内。公元前二一二年,为了反击匈奴贵族的进扰,秦始皇又令修筑了一条从咸阳北上的“直道”。直道是比驰道低一级的,这条直道据林剑鸣先生考证,是从咸阳附近的云阳出发,经过今陕西的淳化县北梁武帝村秦林宫遗址北行,至子午岭,循岭主脉北行,直到定边县南,再由此东北行,进入鄂尔多斯草原,过五审旗北,经东胜县西南,在昭文君坟附近渡黄河,到达包头市西南秦九原郡治所,全长一千八百里。^② 这条路是从秦咸阳至九原郡最捷近的一条道路,一半修在山岭上,一半修筑在平原草地上。从公元前二一二年动工,至前一〇〇年完成,仅用了两年半的时间。修这条直道的目的虽然是用于军事,但平时也可供人行走,秦始皇第五次巡幸就是从这条直道上返回咸阳的。

① [汉]班固《汉书》,中华书局一九八三年标点本,第八册,第二三二八页。

② 林剑鸣《秦史稿》,上海人民出版社一九八二年版,第三八一页。