

尹钧科 主编

北京历史丛书

# 北京古代交通

尹钧科 著



北京出版社

尹钧科 主编

北京历史丛书

# 北京古代交通

尹钧科 著



北京出版社

**图书在版编目 (CIP) 数据**

北京古代交通/尹钧科著. - 北京: 北京出版社, 1999.10  
(北京历史丛书)

ISBN 7-200-03791-5

I. 北… II. 尹… III. 交通运输经济-经济史-北京-古代  
IV. F512.71

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 32681 号

**北京古代交通**

BEIJING GUDAI JIAOTONG

尹钧科 著

\*

北 京 出 版 社 出 版

(北京北三环中路 6 号)

邮政编码: 100011

北 京 出 版 社 总 发 行

新 华 书 店 经 销

北京市通县电子外文印刷厂印刷

\*

850×1168 毫米 32 开本 6.25 印张 135 000 字

2000 年 1 月第 1 版 2000 年 1 月第 1 次印刷

印数 1—5000

ISBN 7-200-03791-5

K·389 定价: 8.00 元

## 序

北京市社会科学院院长 高起祥

1998年夏，在市委、市政府理论中心组的一次学习会上，市委书记贾庆林同志说，在北京工作的同志，应该了解北京的历史，了解过去是为了建设现在、规划未来。可是北京市社会科学院搞的10卷本《北京通史》330万字，实在没有那么多时间阅读，能不能请专家提纲挈领地讲一次，或搞个简本。请《北京通史》主编、北京市社科院研究员曹子西同志为市领导讲北京史已经安排（讲稿发表在1999年3月3日《北京日报》，题为《学点北京史》）；这次编写的这套《北京历史丛书》也是响应贾庆林同志的号召，通过20个选题将北京三千多年的历史加以浓缩，突出了北京史中的若干重大事件、重要人物以及北京各个时期的社会生活状况，这都是广大

青少年，特别是在北京工作的国家公务员应该甚至是必须了解的。

江泽民同志也曾经指出：一名领导干部不善于从历史中吸取营养，不可能成为高明的领导者；一个政党不善于从总结历史中认识和把握社会发展的规律，不可能成为顺应历史潮流的自觉的政党。在世纪之交江泽民同志讲的这一番话确实应该成为我们学习历史，特别是学习北京史的强大动力，通过学习加强我们领导工作的科学性和预见性。

北京市社会科学院始终以促进首都经济、社会、文化的协调发展，促进首都的两个文明建设为己任，历史学科在奋发图强完成了 10 卷本《北京通史》后，正在深入研究专史，已出版的有《北京城市生活史》、《北京农业发展史》、《北京历史自然灾害研究》、北京《满学研究》（1—4 卷）、《北京湖广志稿》，正在进行的有《北京郊区村落发展史》、《北京对外关系史》、《北京通史多媒体综览》等。我们将尽心竭力通过历史研究为北京的现实和今后发展服务。

1999 年 5 月 5 日

# 序

侯仁之

北京是一座历史悠久、举世闻名的都会城市。她不仅拥有三千余年的建城历史，而且拥有八百余年的建都历史，今天依然是 12 亿人口大国的政治中心和文化中心。

在其兴起、成长与发展的历程中，发生了一系列轰轰烈烈的事变，因而积淀了丰厚的文化，影响并推动了中国历史乃至世界的进程。这应该是北京举世瞩目的重要原因。

研讨这样一座城市的发展历程，追溯发生在这里的政治风云，回顾城市社会生活的变迁，介绍城市悠久的传统文化，不仅是认识首都发展历史的需要，而且是改革开放、发展社会经济大潮中关注文化建设和精神文明建设的迫切需要。民族文化血脉

的延续，传统文化珍品的传承，是中华民族自立于世界民族之林、走向辉煌未来的重要保证。而这需要千百万人的不懈努力，共同奋斗。

《北京历史丛书》的撰著出版正是适应了这样的要求，适应了社会现实和历史进程的迫切需要。

爱我首都，爱我北京，首先需要了解北京，认识北京悠久的发展历史和丰厚的传统文化，激发对北京的深厚感情和建设北京的热忱。而《北京历史丛书》从 20 个专题叙述提供给广大读者的恰恰是北京辉煌的历程和演进的轨迹。通过这 20 本内容丰富、思想深邃、深入浅出、语言生动、富有启发和感染力的著述的阅读，广大读者一定会有所收获、深受教益。为此，乐于将此丛书推荐给广大热爱北京并愿为北京在新世纪的发展贡献力量的读者。

今年是中华人民共和国成立 50 周年庆典，也是 20 世纪跨入 21 世纪的最后一年。在这庄严的时刻，让我们共同缅怀和阅读北京过去的历史，总结有益的经验，为开创和建设北京更加美好的明天而努力奋斗吧！

1999 年 4 月 8 日

## 编 者 的 话

北京，我们伟大祖国的首都，是全国的政治中心和文化中心。

首都，古称“首善之区”，意为全国最好的地方。

改革开放以来，在邓小平理论旗帜指引下，首都北京的物质文明建设取得了举世瞩目的成就，经济持续高速增长，城市面貌发生了翻天覆地的变化。北京，正向着现代化国际大都市的目标迈进。

建设有中国特色的社会主义，其重要标志之一，就是要实现物质文明和精神文明都要高度发展，二者不可偏废。

首都北京的精神文明建设，也已取得显著成就。但是，与建设有中国特色的社会主义宏伟目标的要求相比，还需要付出更多的努力。党的十四届六中全会对加强精神文明建设的方方面面作出了明确的决议。也就是说，以江泽民同志为核心的党中央，向全党和全国各族人民发出了进一步重视和加强社会主义精神文明建设的伟大号召。作为我国首都的北京，在精神文明建设方面，理应成为全国各地的表率，成为真正的“首善之区”。

加强精神文明建设，需要从多方面开展工作。宣传和普

及我国悠久的历史知识，继承和发扬中华民族的优良传统，对于加强精神文明建设，无疑是有积极意义的。

首都北京，既是一座千年古都，又是一座历史文化名城。她已有三千余年的建城历史，中华民族优秀历史文化在这里的积淀，是极其深厚的丰富的。在一定意义上说，她是五千年中华文明史的缩影。在我国近现代史上，她又是一座有着光荣革命传统的英雄城市。

对于北京市居民来说，应当更多一些地知道北京的历史；对于全国各族人民特别是广大青少年来说，也应当更详细一些地了解首都北京的历史。知我首都，才能热爱首都；爱我首都，才能更好地建设首都。因此，向广大北京市民和全国各族人民，特别是广大青少年，宣传和普及首都北京的历史知识，是加强和促进社会主义精神文明建设的需要，也是从事北京历史研究的社会科学工作者义不容辞的责任。

基于以上认识，北京市社会科学院历史所组织力量编著了一套《北京历史丛书》，共20本。既有从远古到现代的纵向历史选题，又有从经济到文化的横向历史选题，纵横结合，基本上反映出首都北京的历史概貌，突出了首都北京的历史特点。作者大都是本所的科研骨干，也邀请几位外单位的专家学者参与协作。执行主编是尹钧科研究员。

《北京历史丛书》的编著，得到北京市委宣传部领导的高度重视和热情关怀，也得到本院领导的多方面指导和帮助。著名历史地理学家侯仁之院士和本院高起祥院长，百忙中为这套丛书撰写了序文。北京出版社承担了出版工作。在此，我们一并表示崇高的敬意和诚挚的感谢！

我们谨以《北京历史丛书》作为菲薄的礼物，献给中华

人民共和国成立 50 周年庆典，并迎接 21 世纪的到来！

由于时间仓促，水平有限，这套丛书中的缺点错误，在所难免，恳祈读者批评指正。

北京市社会科学院历史所

1999 年 3 月 10 日

# 目 录

|                      |        |
|----------------------|--------|
| 引 言                  | ( 1 )  |
| 一、陆路交通               | ( 3 )  |
| 1. 自古有之的四大干道         | ( 3 )  |
| 2. 沟通燕齐大道的新辟         | ( 6 )  |
| 3. 经过蓟城的秦始皇驰道        | ( 10 ) |
| 4. 横贯北国的隋炀帝御道        | ( 13 ) |
| 5. 宋辽金使臣往来之路         | ( 16 ) |
| 6. 元大都与上都间的驿道辇路      | ( 24 ) |
| 7. 明代的皇陵御路和卢沟桥大道     | ( 35 ) |
| 8. 清代新辟的京门御路         | ( 39 ) |
| 9. 清末兴建的北京铁路         | ( 47 ) |
| 10. 北京城郊的街巷道路        | ( 60 ) |
| 11. 北上南下的进军之路        | ( 70 ) |
| 二、水路交通               | ( 78 ) |
| 1. 曹操开凿平虏渠、泉州渠与新河    | ( 78 ) |
| 2. 隋炀帝开永济渠和桑乾河下游航运之利 | ( 82 ) |
| 3. 辽萧太后运粮河           | ( 87 ) |
| 4. 金中都的闸河、金口河与通州漕运   | ( 91 ) |
| 5. 通惠河的开凿与元代漕运       | ( 97 ) |

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| 6. 明代的大运河、密云河与昌平河的漕运 ..... | (111) |
| 7. 清代大运河与温榆河、清河的漕运 .....   | (123) |
| 8. 民国初期京郊河流的通航简况 .....     | (132) |
| <b>三、交通工具</b> .....        | (134) |
| 1. 御用交通工具 .....            | (134) |
| 2. 官用交通工具 .....            | (139) |
| 3. 民用交通工具 .....            | (142) |
| 4. 新崛起的现代交通工具 .....        | (152) |
| <b>四、邮传驿站</b> .....        | (157) |
| 1. 中国古代邮驿概说 .....          | (157) |
| 2. 古代北京的邮驿 .....           | (161) |
| <b>五、历史上北京交通的特点</b> .....  | (182) |
| <b>参考书目</b> .....          | (185) |

## 引 言

“交通”这个词，是对人们往来通达、货物转运输送以及邮传通讯事业的总称。因为人们的往来通达，货物的转运输送，以及邮递驿传总是沿着一定的道路运行，所以人们往往把交通与道路联系在一起。可以说，道路是交通的先决条件，交通则是道路的价值体现。

今天，北京的交通道路是很发达的先进的。京广、京九、京沪、京秦、京哈、京承、京通、京包、京原等铁路，由北京向四面八方辐散开去，从北京开出一列列满载旅客或货物的火车，风驰电掣般地奔驰在大江南北、长城内外、东南沿海、西北荒漠的神州大地上。在北京城区，东西、南北的主干马路与层层环城马路，交织若网，宽广坦荡；形形色色的汽车，大的、小的、长的、短的、高的、矮的、红的、黑的、灰的、黄的，衔头接尾，几路并驶。一座座横空飞跨、盘踞一方、左旋右转、层层交叉的立交路桥，多姿多彩，雄伟壮观。加上那京石、京津塘、京昌等高速公路，装点得古都北京更显现出迷人的现代化的风采和神韵。更有那地下铁路与火车，准时准点，快捷方便，大大缓解了地面交通的拥挤，使数十米深的地下有如闹市。改造后的首都国际机场，已跨入世界先进行列，一架架空中客车此起彼落，迎

送着来往于祖国各地和世界六大洲的宾客游人。唯有海上交通北京没有优势，但是座落在渤海西岸的天津港、秦皇岛港，与北京近在咫尺间，又有铁路与高速公路相通，实为北京与我国沿海各地以及世界各国海路交往的门户，足以弥补北京距海稍远的缺憾。至于邮电通讯事业的发展，与全国各大城市相比，北京无疑是排头兵。

总之，现在的北京交通，地上、地下、天空、海洋全面发展，已构成全方位立体交通网络。其设施日益完备，其技术日益先进，其效率日益提高。北京既是全国的政治中心和文化中心，实际上也是全国的交通中心。

现代北京的交通是如此发达，那么，历史上北京的交通又如何呢？

## 一、陆路交通

在科学技术和交通工具远没有今天进步与发达的古代，人们往来通达、运输货物以及邮递驿传等，主要依赖陆路交通，在我国北方尤其是这样。陆路交通最重要的是开道修路。鲁迅先生说得好：“其实地上本没有路，走的人多了，也便成了路。”历史上北京的道路也是最出名的。

### 1. 自古有之的四大干道

学贯东西、享誉中外的我国著名历史地理学家、北京大学侯仁之教授，在研究北京城的历史发展时，科学地揭示了北京城原始聚落形成的原因。这原因不是别的，归根到底，就在于几千年前早已形成的北京这地方的交通道路格局。

大家都知道，北京城的原始聚落名叫“蓟”。“蓟”这个地名，早在三千多年前就存在了。据《史记·周本纪》和《礼记·乐记》等史书记载，西周初年，周武王伐商纣王胜利后，未及下车便分封诸侯，其中封黄帝的后人（一说帝尧后人）于蓟。这个“蓟”，就是今日北京城最早的前身，也是在北京这地方最早出现的一个诸侯国，即蓟国。距今已有3040多年了。那个时候的蓟城在哪里呢？就在今北京城西

南部广安门一带。蓟城这个古老的聚落，为什么会在这里形成呢？按照侯教授的解释，大致是这样的：

原来北京城与其最早的前身蓟城所处的地方，是三面环山、一面为平原的地理形势。它的西面是太行山，北面是军都山，东北面是燕山，只有南面和东南面是辽阔坦荡的华北大平原。而华北大平原的西北角向北一直伸延到军都山前，即居庸关南口和密云城下，状若一个小海湾，可称为“北京湾”或“北京小平原”。北京小平原的西部有永定河（古称瀑水）自西北而东南流过；东部有潮白河（古称鲍丘水和沽水）自北而南贯通，中间还有温榆河（古称瀑余水）自西北而东南流注。北京小平原正是由这些河流的冲积扇联接而成的，呈现出由西北向东南缓缓倾斜的总体地势。蓟城就座落在古永定河冲积扇的脊部。

在三四千年以前，华北大平原上河道稠密，湖淀沼泽广泛分布。这样的地方，人们是很难通过的。唯有华北大平原的西缘，也就是沿着太行山东麓南北一线高地，是便于古代先民南北往来的通道。这条南北通道，不妨称之为“太行山东麓大道”。考古工作者已发现的许多新石器时代文化遗址，沿着太行山东麓较密集地分布，说明这条大道早已被我们的祖先开辟出来了。而屏障华北大平原北端的军都山、燕山山地，虽然也阻断山前山后古代先民往来的去路，但是，其间有一些天设地造的峡谷山口，其中最主要的是居庸关和古北口两处孔道，成为山前山后的人们相互交往的必经之路。通过居庸关孔道的一条路，可称为“古庸关大道”；通过古北口要塞的一条路，亦可称为“古北口大道”。除此之外，若沿着燕山南麓东去，转过山海关和辽西走廊，可去松辽平

原。这条大道可称为“燕山南麓大道”或“山海关大道”。以上所说的山川形势和道路格局，就是北京城的最早前身蓟城这个古老聚落形成的地理条件。

在这样的地理条件下，可以设想，当古代先民沿着太行山东麓大道自中原北上的时候，首先来到古永定河畔，然后通过大致位于卢沟桥附近的古永定河渡口，渡过河来。如果继续前进，别无他途，可走的路只有三条，或者向西北经居庸关大道径上内蒙古高原；或者向东北经古北口大道进入燕山腹地；或者向东经燕山南麓大道或山海关大道，通达松辽平原。反过来说，生活在内蒙古高原、燕山腹地和松辽平原的古代先民，要与中原地区的人们交往，也必须分别通过居庸关大道、古北口大道，燕山南麓大道或山海关大道，首先来到古永定河渡口，然后渡过河去，再沿着太行山东麓大道南下。这样一来，古永定河渡口处就成为南北往来路途的分歧点和聚合点，或者说是南北交通的枢纽。

按情理说，在古永定河的渡口处是最宜建立居民点的。但是，因为古永定河流出西山之后，地势骤缓，流速顿减，沙石易淤，洪患不断，反而成为不宜于人们居住的地方。于是，古代先民便选择了既距古永定河渡口不远，又地势稍高，可避洪水威胁，还有西湖（今莲花池前身）水源，可免缺水之虞的地方，也就是今广安门一带，建立起居民点。因为这处居民点西北傍依一座冈丘，名叫蓟丘，所以这个居民点的名字，也随之称“蓟”。正是因为蓟这地方，位置优越，交通便利，环境美好，所以能够得到较快的发展，形成北方较大的聚落。当周武王灭商之后，便将黄帝的后裔分封于此，建立了蓟国。蓟国的封立，标志着“蓟”这个聚落已不