

中国专门史文库

中国交通史

白寿彝 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS
武汉大学出版社



中国交通史

白寿彝 著

武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国交通史/白寿彝著. —武汉: 武汉大学出版社, 2012. 3
中国专门史文库
ISBN 978-7-307-09402-4

I. 中… II. 白… III. 交通运输史—中国 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 282908 号

责任编辑:李程 责任校对:黄添生 版式设计:马佳

出版发行: 武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)
(电子邮件: cbs22@whu.edu.cn 网址: www.wdp.whu.edu.cn)

印刷: 武汉中远印务有限公司

开本: 720 × 1000 1/16 印张: 12.5 字数: 178 千字 插页: 3

版次: 2012 年 3 月第 1 版 2012 年 3 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-307-09402-4/F · 1617 定价: 32.00 元

版权所有, 不得翻印; 凡购我社的图书, 如有质量问题, 请与当地图书销售部门联系调换。

出版说明

《中国交通史》，曾于1937年在商务印书馆出版，后1993年再次影印出版，并于1998年第2次出版发行。

此次因出版《中国专门史文库》系列，我社根据本书在1998年商务印书馆发行的版本，改以简体排印，并在力求保持全书原貌的前提下，对一些文字、句读等明显错误做了订正。

武汉大学出版社

2012年3月

总 序

冯天瑜

人类历史是一个有机整体的发展历程，社会、经济、政治、文化等要素彼此交融、相互渗透在这个整体之中，起伏跌宕、波澜壮阔地向前推进。因此，历史研究不能满足于现象的“个体描述”，而应当关注“总体历史”，关注社会综合结构（社会形态）的演化，从而发现历史大势及其规律，诚如太史公所称，他治史绝非满足于枝节性的记载，其宏远目标是“究天人之际，通古今之变”。

然而，“总体”由“专门”综合而成，“一般”植根于“个别”之中，对于“总体历史”的认识、对于社会结构的真切把握，必须建立在历史现象分门别类的深入辨析的基础之上。太史公通过“本纪”探究自五帝、夏、商、周、秦，直至汉武帝的纵向专史进程；通过“世家”开辟横向的列国专史；又以八“书”，并述礼、乐、律、历、天官、封禅、河渠、平准，开文化、科技、财经等专门史之先河。“大宛列传”、“货殖列传”实为民族史、中外交通史、商业史之雏形……正是有了诸多专门史具体而微的考实，太史公方能造就整体史学大业，“成一家之言”。《汉书》以下的正史又

将《史记》的“书”扩设为“志”(律历志、礼乐志、刑法志、食货志、天文志、地理志、艺文志,等等),形成较为翔实、细密的专史篇章。

中国史学有着深厚的专门史传统,不仅表现在《史记》、《汉书》等正史为其保留较充分的展开空间,而且自成格局的专志也纷至沓来,如后魏酈道元《水经注》是专论山川地理的志书发轫,两宋以下,各种专史(如金石志、画谱、学案、盐政、畴人传,等等)相继从通史中独立出来,斐然成章,构筑一个大的学术门类。中国的专史之早成、之丰硕,置之古代世界史坛,亦足称先进。

时至近现代,随着学术分科向广度与深度拓展,专门史更成为历史研究蓬勃兴盛的领域。上世纪前半叶,商务印书馆出版王云五主编的《中国文化史丛书》,在“大文化”名目下,囊括了各类专门史论著,从《文学史》、《美术史》到《财政史》、《赋税史》、《中外交通史》,以至《赌博史》、《娼妓史》,尽纳其中,反映了古今中西文化激荡之际的民国学界专史研究的实绩。上世纪80年代,上海人民出版社推出新的《中国文化史丛书》,收入“文化热”时期的数十种论著(包括《小学史》、《甲骨史》、《杂技史》、《园林史》、《染织史》等以往少见的分科史著),是我国专门史成果的又一次结集。

近年来,专门史研究有新的发展,在高等教育的一级学科历史学之下,设置专门史二级学科,多所大学及科研院所设立经济史、文化史、社会史等专门史研究机构,探究领域有所拓展,新史料的开掘、新方法的运用皆有创获,人才成长、论著涌现,蔚然大观。武汉大学出版社推出的《中国专门史文库》便在此种新气象之下应运而生。

本文库以几种早年蜚声学坛的专史作为引领篇什,更多地选入近十年来的专史佳品,其中又分两类,一为曾经出版,现经作者认真修订补充,二为新作。本文库拟分数辑,分批推出,期以共襄专门史研习之大业。

目 录

第一篇 先秦时代之交通

第一章	先秦交通与民族混合运动·····	3
第二章	先秦交通区域之发展·····	5
第三章	先秦的都会·····	13
第四章	先秦的道路沟渠和馆邮·····	18
第五章	先秦的交通工具·····	25
第六章	战国晚期之关于交通的传说想像和理想·····	33

第二篇 秦汉时代之交通

第一章	秦汉交通与大一统政府·····	43
第二章	秦汉版图及域外交通·····	46
第三章	秦汉的都会·····	53
第四章	秦汉的道路和河渠·····	61
第五章	秦汉的馆舍和邮驿·····	66
第六章	秦汉的交通工具·····	74

第三篇 隋唐宋时代之交通

第一章	隋唐宋交通与东南财富	79
第二章	隋唐宋的国内交通路线	82
第三章	隋唐宋的运河	88
第四章	隋唐宋的域外交通	95
第五章	隋唐宋的大都会	100
第六章	隋唐宋的馆驿和交通律令	106
第七章	隋唐宋的交通工具	111

第四篇 元明清时代之交通

第一章	元明清交通与海运	117
第二章	元明清之河渠与道路	122
第三章	元明清之邮驿	130
第四章	元明清之中外交通	137
第五章	元明清的都会	145
第六章	元明清的交通工具	148

第五篇 现代中国之交通

第一章	现代中国交通与五口通商	153
第二章	现代中国之水上交通	155
第三章	现代中国之陆路交通	165
第四章	现代中国之空中交通	176
第五章	现代中国之邮电事业	182
第六章	中国交通事业之前途	192

第一篇 先秦时代之交通

第一章

先秦交通与民族混合运动

一

先秦时代，包含夏后殷商宗周，以及春秋战国。夏后氏以前，我们虽不敢说中国没有交通，但夏以前的事情太渺茫难稽了，我们实无从谈起。夏后氏的交通，我们虽也不敢说能找着真实的材料作凭借，但古老的传说是可供搜寻者一些轻淡的脚印的。所以，我们谈先秦交通，实际也可说是谈中国交通，可以从夏后氏时期开始。

按照古本《竹书纪年》(《史记》《夏本纪》，《殷本纪》，《周本纪》，集解引)和《史记》(《六国表》)的说法，夏后氏有国四百七十一年，殷商四百九十六年，宗周二百五十七年；自宗周亡后之次年，经过春秋，到战国末年，也有五百四十八年。总共，从夏初到战国末年，算是有一千七百七十三年历史。这个数目，究竟是不是和事实符合，我们不知道。但我们对于春秋战国的年数是相信的：我们看到春秋战国要占去五百多年，则从夏初算起，一千七八

百年的数目，似乎是很可能的。（照着这个数目计算，约当于公元前二十、十九世纪初叶，至公元前 221 年。）

二

在这一千七八百年中，中国历史上最大的事件，是民族与民族间继续不断地进行着一种混合运动。在这样长的时期内，表面上，尽管有形形色色的现象，白云苍狗地变幻；骨子里，这种混合运动却总是贯彻始终地在扮演着。商民族和夏民族间的混合运动，成了殷商时期的局面。周民族和殷民族间的混合运动，成了宗周时期的局面。周民族更与蛮夷戎狄各民族间起了混合运动，就成了春秋战国时期的局面。各时期的情形，虽颇不相同，而在同一时期所表现的方式也许很有点两样，但其为一种民族间的大混合之过程则一。一直到了战国末年，这一种民族的大混合，算是大体成熟。于是，一个崭新的时代到来，而有秦汉大一统的出现。

先秦交通，和这种民族混合运动，关系甚为密切。后者发展到了某一个程度，往往可以表示先秦交通已达到了某一个阶段。同时，先秦交通之一种新的进展，有时也可以表示出一种民族混合的倾向。这种情形，尤其是在交通区域之发展上，更为明白。他如交通器具之增进，以及路政沟渠等之设施，有时也是和这种运动有关系的。这是先秦交通史上的一大特色。

三

先秦的民族混合运动，使中华民族有了一个真正的基础；国界之设定，大一统政府之建立，都在这一千七八百年的民族混合运动中孕育到了成熟的程度。同时，先秦的交通事业，也给中国的交通，打下了一个实在的根基：国内交通区域之开拓与充实，水陆交通工具之发明，道路馆邮之制度，人工开河之方法，也都在这个时候有了一个草本。

第二章

先秦交通区域之发展

一

先秦交通区域，在夏后氏时期，似乎仅限于现在的山西东南部和河南西北部。夏民族势力的发展，似乎是由东南到西北。

《尚书·皋陶谟》，禹“娶于涂山”。（古文《尚书》入《益稷》篇内）《天问》：“禹之力献功，降省下土方，焉得彼涂山女，而通之于台桑？”《左传》哀公七年，子服景伯说：“禹合诸侯于涂山，执玉帛者万国。”涂山，大概就是三涂山，在现在的河南嵩县西境，是夏后氏的发祥地。孟子说：“禹避舜之子于阳城。”（见《万章上》）阳城在现在的河南登封县境，离涂山也不远。

《左传》昭公四年，椒举说：“夏启有钧台之飨。”《史记·殷本纪》说：“有扈氏不服，启伐之，大战于甘。”按照杜预的说法，河南阳翟县（现在的河南禹县）南有钧台，洛邑（现在的洛阳境内）西有故甘城，则钧台在现在的河南禹县境内，而甘应在现在的河南洛阳附近。启的都城，大概是在禹县或禹县洛阳之间，并没有建都在

现在的山西安邑。(参看钱穆《周初地理考》第十七节,《燕京学报》十期,页一九七一至一九七二。)

到了夏后皋,夏的都城似已有向西北迁移的倾向。所以,夏后皋的墓,会在现在的河南洛宁西的崤山。(见《左传·僖公三十二年》)到了夏桀时候,都城早已经迁移到现在的山西安邑。汤攻桀于鸣条:鸣条就是安邑西边的一个地方。宗周初年,封康叔于夏虚。(见《左传·定公四年》)《左传》昭公元年,子产说“迁实沉于大夏。”夏虚和大夏,都是指现在涑水流域安邑一带地方。(参看钱穆《周初地理考》第十节,《燕京学报》十期,页一九六五至一九六七。)

夏民族一方面向西北发展,同时大概还没有放弃旧有的地方。《史记·夏本纪》说夏桀“召汤而囚之夏台”。夏台就是阳翟县的钧台。(见索隐)照这样说,夏后氏时期交通区域之广,东西至少要有五六百里,南北恐怕至少也要有三四百里了。

宗周春秋时,有杞国者,是夏后氏的后裔。杞故地,在现在的河南杞县,远在禹县东北二百多里。但《史记·陈杞世家》说“周武王克殷纣,求禹之后,得东楼公,封之于杞,以奉夏后氏祀。”这时夏后氏后裔,在宗周初年已极衰微,杞民未必就是夏后氏的遗民,杞地也未必就是夏后氏的故地啊。

二

殷商时期,交通区域较夏后氏时期大为广阔。殷在未灭夏的时候,本来已经是东方的一个大国。《左传》襄公九年,士弱说,闾伯居商丘,相土因之。商丘,就是现在的河南商丘。相土时,商丘是西都,泰山脚下另有他的东都。《商颂·长发》说“相土烈烈,海外有截。”大概相土的国,已经西起商丘,东到海滨了。到了汤攻夏桀,败桀于鸣条,殷的势力遂由东海以西,直到安邑。东西路线之长要在一千二三百里以上。此后,仲丁居隰(现在的河南荣泽西南境内),河亶甲居相(现在的河南内黄县境),祖乙居邢(现在的河南温县东境),盘庚居殷(现在的河南安阳洹上村为故殷墟)。而殷人田游所及,见于卜辞者,有龚(现在的河南辉县),有孟(现

在的河南沁阳)，有雒(现在的河南修武)，有曹(现在的山东定陶)，有杞(现在的河南杞县)，有餗(古“载”字，现在的河南考城)，有雇(现在的河南原武)，大河南北数百里之间，也都有殷人的足迹了。(参看王国维《观堂集林》卷十二，《说自契至于成汤八迁》，《说商》，《说亳》，《说耿》；卷十八，《北伯鼎跋》；《观堂别集》卷一，《殷墟卜辞中所见地名考》。)

殷商的都城，虽经过几次迁移后，在盘庚时候定都于殷，但殷与商丘故都间，仍是往来不断。我们从卜辞中，常常看见“王入于商”的话头，便可想见这种情形。到了宗周的初年，纣已被杀掉，东土的人还不服周，周公费了很大的手脚，“伐奄三年讨其君，诛飞廉于海隅而戮之”，(见《孟子·滕文公下》)然后周人才得过平安的日子。这也可见，殷商境内，各地颇有相当的联络，当时各地间的交通大概也有某种程度之良好了。

近年殷墟出土古物中，有鲸鱼骨和许多绿松石、咸水贝。鲸骨或是当时的商品，绿松石和咸水贝大概是当时的货币。王国维说：“殷时，玉与贝，皆货币也。《商书·盘庚》曰：‘兹予有乱政同位，具乃贝玉。’于文，宝字从玉，从贝，缶声。殷墟卜辞有𠄎(《殷墟书契前编》卷六，第三十一页。)及𠄎字(《殷墟书契后编》卷下第十八页。)，皆从宀，从玉，从贝，而阙其声。盖商时，玉之用与贝同也。贝玉之大者，车渠之大以为宗器，圭璧之属以为瑞信，皆不以为货币。其用为货币及服御者，皆小玉小贝，而有物焉以系之。所系之贝玉，于玉则谓之珌，于贝则谓之朋。”(见《观堂集林》卷三，《说珌朋》)大概殷墟出土的绿松石，就是殷人所用的玉珌，咸水贝就是贝朋。这两种东西和鲸骨，都不是殷墟附近所能出产的，或许都是从东海运来，也未可知。并且，货币之使用，也须在商业贸易兴起之后。殷商末叶，东海和殷都间，“憧憧往来”作“朋来”之思的，逐什一之利者，也许不在少数吧？

三

宗周时期，交通区域比殷时还要广阔。周民族发展的方式是由

西往东，和夏后殷商由东往西的发展，正相反对。周的先君原和夏后氏同一民族，（参看《史记·周本纪》开卷数段，及傅斯年《新获卜辞写本后记跋》论夏周的话，《安阳发掘报告》第二期，页三八四至三八五。）在夏后氏衰弱的时候，跑到西方，自己立起基业。大约当殷商中叶以后，周先君太王居于岐山（现在的陕西岐山县东北）之阳，以垦荒和开路为两件大事。《大雅·绵篇》说“柞棫拔矣，行道兑矣。”《皇矣》说“作之屏之，其菑其翳；修之平之，其灌其柵；启之辟之，其怪其楛；攘之剔之，其糜其柘。”这是太王拔木开路的政绩，到了后世，还为诗人所称赞不置的。

在太王时候，殷周间已有一种武力上的冲突。此后，虽王季娶太姒，文王娶帝乙之妹，（参看顾颉刚《周易卦爻辞中的故事》第三章，《古史辨》第三册，页十一至十五。）但和亲的结果，仅使周人增加一二接受殷商文化的机会，于殷周间不愉快的关系，并不能作全面的调协。《鲁颂·閟宫》说“后稷之孙，实维大（太）王，居岐之阳，实始翦商。至于文武，纘大王之绪，致天之届，于牧之野。”原来殷周间有民族的深仇，“翦商”是太王以来，周人的一贯政策，同时，在殷人方面，也不能坐视敌人势力的膨胀，也想给周人一个重大的打击。卜辞说“癸未，令旂族寇周囪（监）王事。”“贞令多子族罕犬侯寇周。”（上缺）贞令觚从庸侯寇周。”“贞亩熹令从寇周。”（以上，分见《殷墟书契前编》卷四，页三二；卷五，页七，第七版，合卷六，页三一，第七版；卷七，页三四；《殷墟书契后编》卷下，页三七。）寇，是迁其重器，毁其屋庐的意思。这也可见殷人对于周人的嫉视了。（参看郭沫若《甲骨文字研究》上册，《释寇》）从此看来，在王季文王的时候，殷周间的和亲，或是由于外交上的手段，或是由于别种情势所造成。殷周间，大概并没有从和亲的事件上，开始过正态的交通。

武王克殷后，周人的势力，遂渡盟津（现在的河南孟津），而达于洹上。及周公践奄，诛飞廉，周人的势力更东展而到东海之滨。这时，周的南北境虽不见得比殷商特别广阔，但东西路线之长，乃得随军事及政事的势力，由岐山直到东海，就远非殷商所能及了。

四

自夏后氏，经殷商，到宗周，交通区域的发展，无论其由东而西，或由西而东，都是一种横的发展。同时，交通区域内的各地虽可以保持相当的联络，但这种联络并不妥善。《大雅·崧高》说：“王命申伯，式是南邦。因是谢人，以作尔庸。王命召伯，彻申伯土田。王命傅御，迁其私人。”这是当宗周末叶的时候，宣王要封一个申伯，须先派人替他筑城，替他划地，并且替他移民。这可想见当时诸夏的人口实在太少，（诸夏，指宗周疆域内的诸侯说，下同此。）土地未辟者一定很多。宣王的时候尚且如此，宗周初叶的情形可想而知；更推而至于夏后殷商，也都未尝不可想象。这种人稀地广的现象，极易容留异种民族伏处于山谷丛林草莽的中间，或聚居于不临通衢大邑的处所，伺机而动，杀人越货，破毁交通。《后汉书·西羌传》说“及平王之末，周遂陵迟，戎逼诸夏。自陇山以东，及乎伊洛，往往有戎。于是，渭首有狄、獯、邽、冀之戎，泾北有义渠之戎，洛川有大荔之戎，渭南有骊戎，伊洛间有杨拒、泉皋之戎，颖首以西有蛮氏之戎。”诸如此类的异族，恐怕不是因为周之陵迟，才得逼近诸夏；大概老早就已杂居在诸夏之间，不过平王以前的记载不甚可考罢了。

宗周亡后，春秋战国时期交通区域之发展，在先秦交通史上，显然换了一个新的方式：在外形之展开上，大体上由横的发展转成纵的发展；同时，在交通区域内部之联络上，也做了许多重要的工作。

五

春秋时，周室衰微，宗周旧域中的国家互相兼并，其中兼并的成绩最好的，有在黄河上游的秦，在中游的晋和在下游的齐。另外，素来隔绝，被视为蛮族聚居的长江流域，也有许多国家，其中最强大的，有在上游的楚，在下游的吴和越。战国时，周室更衰，