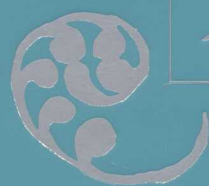


敦煌



交通画卷



上海世纪出版集团
上海人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

敦煌石窟全集. 26, 交通画卷 / 敦煌研究院主编; 马德本卷主编.

—上海: 上海人民出版社, 2001

ISBN 7-208-03889-9

I. 敦... II. ①敦... ②马... III. ①敦煌石窟-全集

②敦煌石窟-壁画-画册 IV. K879.21

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 063120 号

© 上海人民出版社、商务印书馆(香港)有限公司

简体字版	陈 昕
策 划	
责任编辑	李远涛
设 计	吕敬人
美术编辑	邹纪华

敦煌石窟全集

· 26 ·

交通画卷

敦煌研究院主编

本卷主编 马 德

上海世纪出版集团

上海人民出版社出版、发行

(上海福建中路 193 号 邮政编码 200001)

新华书店上海发行所经销

中华商务分色制版公司制版 深圳中华商务联合印刷有限公司印刷

开本 889 × 1194 1/16 印张 15

2001 年 12 月第 1 版 2001 年 12 月第 1 次印刷

印数 1-1,800

ISBN 7-208-03889-9/J · 35

定价 320.00 元

(限在中国大陆地区出版发行)

敦

石窟全集



蘇東坡

百篇全集



敦煌

石窟全集 26

敦煌研究院主编

交通画卷

本卷主编 马德



上海世纪出版集团
上海人民出版社

敦煌石窟全集

主编单位·····敦煌研究院
主 编·····段文杰
副 主 编·····樊锦诗(常务)

编著委员会(按姓氏笔画排序)

主 任·····段文杰 樊锦诗(常务)
委 员·····吴 健 施萍婷 马 德 梁尉英 赵声良

出版顾问·····金冲及 宋木文 张文彬 刘 杲 谢辰生
 罗哲文 王去非 金维诺 周绍良 马世长

出版委员会

主 任·····彭卿云 沈 竹 刘 炜(常务)
委 员·····樊锦诗 龙文善 黄文昆 田 村
总 摄 影·····吴 健
艺术监督·····田 村

• 26 •

交通画卷

本卷主编·····马 德

摄 影·····宋利良
线 图·····吕文旭 吴晓慧 李 搏

封面题字·····徐祖蕃

前 言

展现中国古代交通史的艺术瑰宝

交通，是人类生存和发展的主要条件之一。交通的发达，是文明进步的标志，而交通要道上的重镇，则是这一标志的集中体现。敦煌就是这样一处交通要塞和历史名城。自公元前一世纪末以来，敦煌在汉族和其他各族人民的共同开发和建设下，经济繁荣，商贸发达，并形成了以汉文化为基础的极具地方特色的高度发达的文化。而敦煌佛教石窟群的创建和发展，又使这一独具地方特色的文化发扬光大，同时也为我们留下了一笔珍贵的文化财富。自公元四世纪到十四世纪的一千多年间，几十代敦煌艺术画师根据他们所熟悉的社会生活，通过雕塑与壁画等描绘和表现了佛教世界的景象、佛教人物及事迹，以及上至帝王将相，下至贩夫走卒的善男信女们礼佛参拜的情况，为我们考察中国古代社会生活留下丰富的图像资料，成为今天研究中国古代文化史的一大资料宝库。在这一千多年间，画师们从一个侧面将耳濡目染的有关交通情况，绘画于敦煌石窟的壁画中。这些珍贵的交通图像，使我们能具体了解古代中国的交通发展情况。

中国交通的起源，可追溯到遥远的新石器时代。当时的先民使用舟船，修筑道路桥梁，驯养牛马，后来又发明了车。可以说，中华民族早在进入文明社会之前，已经在多方面使用水陆交通工具了。

到夏代，随着国家的形成，中国古代的交通初具雏形。据《史记·夏本纪》记载，传说大禹治水时就“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦。左准绳，右规矩，载四时，以开九州，通九道，陂九泽，度九山”。经过殷商时代的进一步发展，到西周时已具备了较强的交通运输能力，例如有了四通八达的水陆交通道路网和畜驮车载之类的交通工具。当时，陆路上的车主要是马车。从出土的商、周车马坑实物遗存及先秦典籍《考工记》的记载看，西周马车已十分完备。也正是由于有了发达的交通环境，周建立了以车兵为主力的军队，周的疆域也随着交通

的进步而向四周拓展。春秋战国时期，由于诸雄争霸，战争频繁，客观上促进了交通的进一步发展。浮桥横跨黄河天险，千里栈道架设于人迹罕至的秦岭，开通横贯南北、连接江淮河汉的人工运河，水陆交通连在一起。交通工具也不断改进，马车的形制已开始由轭靽系驾的独辘车向胸带式系驾的双辕车过渡。骑乘大规模的普及，鞍具的使用，不仅导致骑兵的产生与发展，而且也使远行者有了轻松快捷的交通工具。肩舆和木板船也在此时相继出现。春秋战国时期水陆交通网的形成、交通运输工具的使用及紧张繁忙的交通盛况，为中国古代交通奠下发展的基础。

秦汉以来，随着统一帝国的形成，中国古代交通也基本定型：以都城为中心，通往四面八方的水陆道路，结成了全国统一的交通干线网。架设各类桥梁，将被江河隔断的陆道连接起来。这一时期中外有了联系，象征中国同世界各国经济文化交流的陆海“丝绸之路”全面开通。陆上交通工具(双轮双辕车)和水上交通工具(木板船等)在基本定型的基础上，用途越来越广，也越来越多样化。以马匹为骑乘、驾车、邮递等的运输和作战能力日趋强大，中原王朝在大量饲养马匹的同时，又从西域引进良马，产生了十分完善的“马政”。另外，更从西域和南越一带引进大象、骆驼、驴、骡等充作乘骑和拉车的动力。海路交通工具出现装置完备、适应长距离航行的大型帆船，沿海地区建有大型的造船工厂……。作为当时世界一流的秦汉帝国，水陆交通蓬勃发展，规模空前，盛况盖世。

三国两晋南北朝至隋唐时期，水陆交通在原有基础上全面发展，更兴旺发达。中国与周边国家的交流更为频繁。水陆交通工具除了运输、通讯和军事用途外，还出现专供贵族乘用享乐的豪华牛车，发明了平稳舒适的高马鞍和双马蹬等先进马具，制造了适应海上远航的水密舱船和沙船等航海工具，江河上架起了当时世界一流的桥梁，开凿了世界上最长最宽的运河，帝王们可以乘游船走遍全国。先进的中华文化通过水陆交通传播到世界许多国家。

横贯欧亚的“丝绸之路”，是最先开拓的古代中国与西方世界进行

政治、经济、文化交流的国际大通道，是连接中华民族同世界各国人民的友谊之路；而敦煌就地处这条丝绸之路的要冲，乃中西文化交流的咽喉之地。敦煌的古代文明，特别是敦煌石窟留给我们的文化遗产，是古代东西方文明的聚焦，是世界古代文明的集中展现。古丝绸之路的开拓、经营和发展的历史面貌，一一展现在十六国时期至元代创建的近六百座敦煌石窟中。我们从石窟壁画和彩塑中，可以看到公元五至十世纪来往于丝绸之路的各族、各国的人物，以及他们历尽千辛万苦的情景，看到了为管理和守卫丝绸之路而付出了巨大代价的一代又一代的人物形象。同时，我们在壁画中还看到了古代中国中原部分地区的交通状况，看到了马、牛、驼、象、驴等各种载人和驮运货物的实况。而且，在其中的百余座洞窟中，有车、船及辇舆等珍贵图像资料四百余幅。耐人寻味的是，敦煌是陆上中西交通的要塞，但壁画中还出现有系统的水上交通运输的图像！在浩如烟海的中国古代文献资料中，有关车、船制造和使用的记载十分丰富，但遗存至今的实物资料却如凤毛麟角，极为罕见。虽然近年考古发现了不少古代车船实物，可惜都较零散。相比之下，敦煌壁画中的古代交通工具图像资料，则较集中而系统地反映了公元四至十四世纪，特别是隋唐时期交通工具制造和使用的情况，从中可窥见古代中国交通工具的历史。

更出人意料的是，在敦煌壁画中的交通工具图像中，有向来人们以为古代中国极少制造和使用的四轮车、多轮车，还有只是在文献资料中见到的通辘牛车，有出现于宋代家具变革前几百年的亭屋式豪华椅轿，有唐代制造和使用的大型舟船。凡此种种，都可以印证或补证有关文献的记载。

为了让更多的人能鉴赏到上述瑰宝，我们搜集敦煌壁画中有关交通图像资料，并选编为《敦煌石窟全集·交通画卷》，力图向读者全面系统地介绍壁画所展现的史料。但是，石窟壁画中的这些图像，大都是用来表现佛教义理的。同时，壁画经过艺术加工，自然有很多想象的成分，特别是一些壁画的作者，不一定见过所画的交通工具实物，这就使壁画

中的交通图像与现实中的交通状况有一定距离。而且，壁画中的古代交通形象，并不等于中国古代交通的百科全书，因为有很多交通工具、道路设施等在壁画中未表现，这就限制了本卷的内容。另一方面，因体例和篇幅等所限，壁画中有一些其他内容，如城镇街道、宫院道路、园林小道、石窟栈道等，以及与交通有关的石窟人物形象，壁画以外许多记载有关古代交通情况的文献资料等等，一时无法都收录入本卷。因此，本卷只是向读者提供部分研究和欣赏的有关资料。

目 录

前 言	展现中国古代交通史的艺术瑰宝	005
第一章	从敦煌石窟看丝绸之路	011
第一节	丝绸之路的开拓与商旅贸易	013
第二节	保卫与管理：军防、邮驿和马政	030
第三节	连接西北和西南丝绸之路的栈道	048
第二章	山重水复——五台山图的朝圣送供道	055
第一节	登五台山的道路	057
第二节	山路交通	066
第三章	乘风破浪——敦煌壁画中的舟船	075
第一节	舟、筏、各类小船与双尾船	077
第二节	楼船与庐船	096
第三节	大船与大帆船	111
第四章	熟路轻辙——敦煌壁画中的车辆	123

第一节 马车与骆驼车	125
第二节 牛车、羊车与鹿车	145
第三节 多轮的宝幢车与小儿车	164
第五章 万乘之尊——敦煌壁画中的舆辇	175
第一节 人力肩舆	177
第二节 象舆和马舆	191
第六章 天上人间——敦煌壁画中的出行图与神仙车	201
第一节 出行图与敦煌的道路交通	203
第二节 神仙车	220
图版索引	237
敦煌石窟分布图	238
敦煌历史年表	239

第一章

从敦煌石窟看丝绸之路



公元前二世纪汉武帝派张骞出使西域，发兵攻打匈奴，将河西全境纳入汉朝版图，列四郡(武威、酒泉、张掖、敦煌)，据两关(玉门关、阳关)，从此拉开了中西交通史的序幕。在河西四郡中，最西端的是敦煌郡，而玉门关和阳关均设在敦煌境内。所以，敦煌很自然就成为“丝绸之路”的门户，被誉为“华戎所交一都会”。历三国、两晋、南北朝、隋、唐、五代、宋、元，一直保持着其重要的历史地位。敦煌处于内陆，而陆上交通的繁盛期是在公元十世纪以前，所以不论是敦煌境内今存的遗址、遗迹，还是敦煌壁画所反映的丝绸之路盛况，展现的主要是公元五至十世纪五百年间的陆上交通情况。

在敦煌境内，有关丝绸之路的遗址和遗迹，主要是有汉至唐代的州郡古城、驿站、长城、烽燧等。在敦煌壁画中，反映古丝绸之路的内容极为丰富，包括中西交通的开拓、商旅贸易、道路、邮驿、防卫、交通工具、运载牲畜、军政管理、马政管理等方面。有些今存的遗址，如城堡、长城、烽火台等，可以与壁画所绘的图像相印证。

展现丝绸之路交通的壁画，除早期有一部分出自“福田经变”外，主要出自隋唐的“法华经变”。在所有的佛教大乘经典中，《法华经》的许多内容较贴近社会，表达了人们的生存、生活的需要和意愿。同时，人们的现实生活也为艺术画师绘制“法华经变”提供素材，这就给我们留下了考察古代社会的珍贵图像资料。

第一节 丝绸之路的开拓与商旅贸易



敦煌壁画保存了自西汉开拓西域之初至隋、唐和宋时期，主要是公元五至十世纪前后五百年间丝绸之路上的道路、桥梁、运输、来往商旅、交通管理、商品贸易等图像。

从石窟壁画所绘图像可知，在古代通过敦煌的丝绸之路的道路大体有两种：第一类是平坦的道路，在路上沿途有管理机构，有可供来往商旅人畜饮食、住宿的驿站、客舍和其他相应的服务设施。第二类是崎岖和险峻的山路，在路上来往的商旅，不仅要遭受风雨的袭击，经常滑落山崖沟涧，将一切葬送在途中，而且还会遇到盗匪的拦途抢劫，将自己千辛万苦赚到的钱财拱手给匪徒，有时甚至还要赔上性命。如果没有壁画的具体描绘，

今天我们在称颂丝绸之路的繁荣兴盛和它带来的巨大文化贡献时，很难具体了解先人付出的沉重代价。

生存离不开水，但水也给陆路交通带来不便，人们于是就架设了桥梁。敦煌一带有大可载舟的河川，也有涓滴细流的小溪，桥梁因此应运而生。壁画也绘各式各样的桥梁。商旅队伍脚下的桥梁，可分为梁桥和拱桥两类，人畜及车辆均可从这些桥梁上通过。

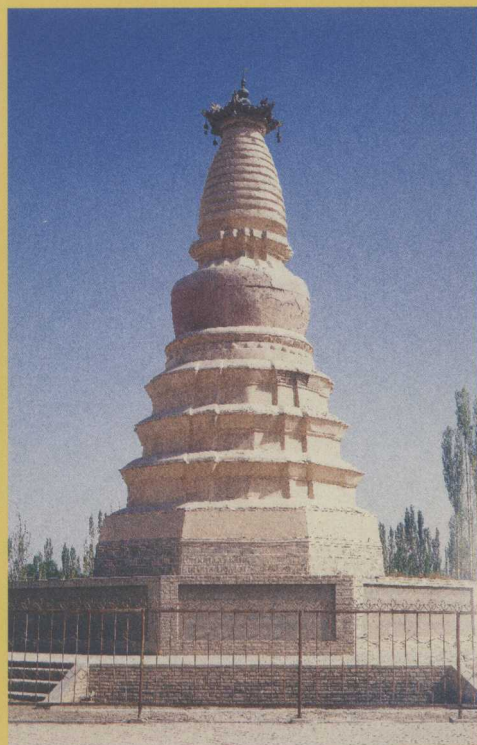
根据敦煌壁画所示，来往于丝绸之路上的商旅，基本上是“胡商”，而从事道路管理者都是中国军政机构的人员。这一点同汉代以来的敦煌历史事实是一致的。同历代典籍及敦煌文献的记载也是相吻合的。居住在中亚的粟特人，两千



鸣沙山下的驼队



丝绸之路东段地图



白马塔

多年来一直是丝绸之路上商贸队伍的主体。在国都长安、洛阳及其以西丝绸之路沿线的城镇和乡村，都有粟特人从事商贸活动的场所和居住的地点，敦煌当然更不例外。敦煌壁画所展现的北朝至隋唐的大量“胡商”，虽然没有明确记载其族属，但从历史文献看，他们大都是粟特人，也即人们常说的活跃于古丝绸之路上的西域“昭武九姓”之一。

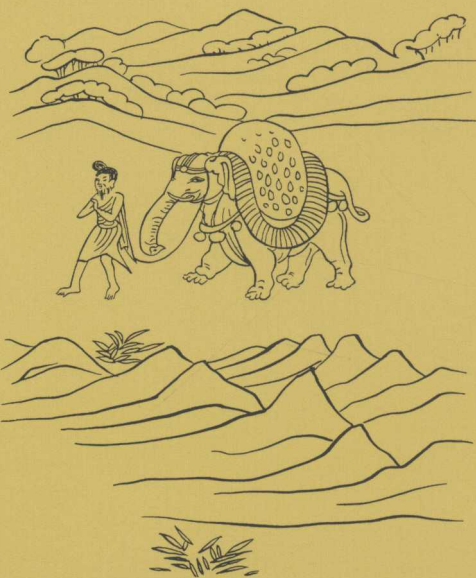
从六世纪下半叶的北周开始，敦煌壁画中出现大量的商旅图，表现商队出发、行进及途中的各种遭遇、小憩的情景。引人瞩目的是，这类画面都极富敦煌及大漠特色，如建于公元570年前后的第290窟的途中小憩图即是如此。敦煌壁画所反映的丝绸之路的交通图像主要是驮运，乘骑驮运是最早出现的运输形式。即



使车辆出现之后，在很长的时期内，驮运和乘骑仍用于长途运输，而车辆只用于短距离交通。在壁画上所看到的正是这一历史情景：马、象、驼、骡、驴等牲畜队伍重驮满载，在商人的驱赶下穿梭于古道上。历代高僧西行取经，也用马驮经。相传十六国时龟兹高僧鸠摩罗什东行传布佛教，途经敦煌时，替他驮经的一匹叫“天骊”的白马病死，便就地埋葬并建塔纪念。塔建于敦煌故城内，今存的砖座土塔为清道光及民国33年重修后的状况。

马作为运输工具在中国起源较早，新石器时代就开始驯养，至商代已用马拉运和驮运货物。骆驼是沙漠上独特的有运送能力的牲畜，商代传入中原，最初只作为贡品供王族赏玩，后也成为运载

工具。南北朝时大量毛驴从西北输入，渐渐广泛用于乘骑和运载货物。大象则是来自中国云南省的亚洲象，易于驯服和驱使。



第103窟象运图