

中国古代陆上交通

林一叶 编纂



中国古代陆上交通

林一叶 编撰

前 言

中国五千年来的交通史，说明马克思把交通运输业，称为除了开采业、农业和工业以外的第四个物质生产部门的论断，不仅资本主义社会如此，封建社会和奴隶社会，交通运输业仍然是除了农业（包括畜牧业）手工业和矿冶业以外的重要物质生产部门，是物质生产过程、流通交换过程 and 消费过程必不可少的重要纽带。交通运输劳动者和农业、文化、手工劳作者，都是人类文明的创造者，因而也是人类历史的创造者。

《中国古代陆上交通》分为远古概述、周秦时期、汉唐时期、宋元时期、明清时期五章，各时期的政权统治者变化虽大，交通管理机构、交通律令、交通工具、交通劳动者境遇都基本不变。交通工具数千年间改变不多，主要是受社会生产力的制约，同时，封建制度也发挥阻碍掣肘作用。封建社会的自然经济缺少交流与竞争，封建王朝力求保持统治现状，农工劳动者深受领主地主贪官污吏狼差豪绅和地痞等多重欺凌压迫剥削，没有能力也缺乏兴趣改善交通工具。贪婪且愚昧的官吏，对革新工具不仅不予支持援助，且起扼杀破坏作用。清同治四年（公元 1865 年），英商杜兰维在北京宣武门外，建造 1 里多长铁路，试行小火车，步兵统领以为怪异骇人，饬令拆毁。同治十一年，华侨商人陈启源在广东省南海县西樵乡简村，开办中国第一家蒸汽机纺丝厂，却被知县以为工效太高，会造成工人失业为藉口，勒令停办。

本书略述远古开始至清代封建王朝崩溃为止的陆上交通概况，各朝对交通运输的管理体制、驿传律法、驿传运输、道路桥梁建设以外，又加各朝政治背景以及交通劳役和交通劳动者（人

民)对酷政的反抗两章。记述物质生产历史,不但要注意生产方式、生产关系、生产方法和技艺,以及产品性质、性能和形式,绝对不能忽视生产劳动者的作为、贡献和处境。作者于抗日战争期间,眼见广大人民群众为抗日战争的军需、粮食、后勤运输所作出的卓越贡献及重大牺牲,深感记述交通运输,绝对不能忽视可敬可亲的交通劳动者。本书因此于各时期都增添交通劳役及人民反抗两节。没有交通劳动者,就没有社会性交通活动行为。温故而知新,邓小平说“老祖宗不能丢”。

各朝的交通管理体制、驿传律法、驿传作用、驿传凭证等方面,多有类似,大同小异。在记述上各朝各有表述重点:周秦汉唐时期,较多记述驰道大路分布情况,是历代中原地区的道路基干网络。汉唐时期较多记述驿站和军防堡垒作用。南北朝五胡乱华和唐宋间五代时期驿站也多当攻守据点,但少记述。宋元时期多记驿传律法,元清时期民族矛盾突出,则较多记述人民暴动与起义,清代多记交通变革。

人类交通行为,从远古开始记述,因为人类交通行为紧密结合生活饮食行动住宿和集体交往,没有行走搬运,就没有人类、猿人和类人猿的生活。类人猿也需要搬运食物回居巢、洞穴并储备越冬硬壳果实。交通从原始生活开始。远古生活的交通行为是原始公社氏族市井交易的发展前提,也是夏商时期水陆交通文明的滥觞,因此有必要加以概述。

春秋战国是我国民族文化昌盛发展时期。铁器开始大量使用,农业手工业工具有质的改进,生产力得以较大发展。商业贸易繁盛,商人运货牛车数十上百列队而行。“子贡结驷连骑,束帛之币以聘享诸侯,所至国君,无不分庭与之抗礼”(引自《史记·货殖传》)。苏秦说魏国车马之多,日夜通行不绝。又说“临淄之途车毂击,人肩摩”。道路交通兴旺可见一般。可惜路桥津渡建设具体资料很少,邮驿制度及民间运输情况更少。这是受书

写条件困难所限制。当时书写方法，是在木札竹简上面刻划，无法加以详细记录，这是时代局限性所使然。

历代驿政，能够维持正常运作的时间，一般不过几十年。各朝开国帝王，执法较严。明太祖朱元璋的驸马（亲女婿）欧阳伦，强索驿站大量车马运载私茶，并殴打驿吏，即被元璋核准处死。明英宗天顺以后，达官权贵滥索强派驿站车马，几成通例。内监假藉巡检盐矿吏治等名义，到处作威作福，颐指勒索甚至公开抢掠，经常强迫驿站额外供应数十车马舟船，为其载运赃物赃款，驿站供应不足，即强征强调民车民船民间马牛。各级官员视而不见，噤若寒蝉，不敢吭声。驿政败坏与朝廷腐化，相因相承，互为表里。

道路与桥梁津渡建设，史书记载的绝大多数是由官方主办，调派农民、城镇居民、工匠、运输劳工、士兵或囚犯劳作建造，多属重要道路、重大桥梁和冲要津渡。至于密如蛛网的乡镇村落道路，数以万计的中小木石竹砖桥梁，连接乡镇道路横水津渡，都是乡镇村民自己筹建施工。这些乡镇路桥，和最广大农民的生产生活关系密切，也是交通劳动者跋涉较多的途径。史书恰恰最缺此类有关资料。明清路桥建设一节中，引用人民群众建路修路建桥设渡的事例，在几千年历史中，仅是九牛一毛而已。内外蒙古、西域（新疆）、青海、康藏、黔滇等地区的路桥建设，少数民族作出重大贡献，有关史录很少，或语焉不详。古代神州的路桥建设，是无数亿万交通劳动者血汗所凝成的硕果，帝王将官，只是虚名攫得者。

陆上交通劳动者，包括驿卒、铺兵、横水渡船夫、车夫、马夫、轿夫、驮夫、挑夫、脚夫、园丁、牧丁、建桥木匠石匠、测试人员、车轿制作工匠、盐茶负运力夫、矿冶运夫、柴炭运夫、木石运夫、建设运夫等等，分布面广，无处不有。除开大量的运输为副业的农民以外，大都是无田地无资产，只靠劳力受雇为生

的贫民，所受狼差虎吏地痞土豪欺压最沉重，绝大多数不满现实，愤懑度日。陆上交通劳动者大都四周走动，接触面广，见识略高于一般农民和城镇居民，知晓较多的腐败官吏和无能军卒的真象。交通劳动者为了互相照应，抗御多方侵暴欺凌，千余年来，多数是秘密会社的成员。因此，每回农民起义，矿冶茶盐暴动和会社起事，交通劳动者经常是积极参与者。交通劳动者辛勤苦累的血泪史，浸润历年大部分各类人民暴动起义斗争史。

各时期的历史事件，少数史册记载不尽相同，必须加以查核鉴别。例为清末广东驿站总数，《清会典事例》等数籍，都记载为10所，《广东通志》即详细列明32所。推理10所为兵部核定，户部按此计发经费；而广东省督抚根据需要，另置22所，规格待遇可能略高于铺站。为统一全国统计口径，本书按10所记述。又如周昭王在位，几本史书说是51年。然而《竹书纪年》称昭王十九年溺死于汉水。似此疑案，无法查核，只好照录《竹书纪年》所载。《前汉书·贾山传》称秦驰道“道广五十步”。秦制六尺为步，此数字不符近代实地考证，不予采用。

封建时代史书作者，或为朝廷官吏，或为正统观念较强的文人，又为朝廷严禁邪说叛逆言论的律令所拘束，因而对人民起义史实，很多是以仇视蔑视笔调加以歪曲诬谤。因此，对历史文册所记，必须善于甄别，正确取舍。以黄巢起义事件为例，黄巢义军到处整众不剽掠，开仓济贫民，给予钱帛，对儒者宽容，受到人民拥护，争相加入义军，沿途虽多牺牲，攻克长安时，义军多至60万人。而官军竟掠财货，甚至“珍贿不胜载，重负不能走”，从而战败。宫廷文人都反诬义军“杀人八百万，血流三千里”，“大掠居人缚篋索财。”阿拉伯商人同样极力诬蔑黄巢义军，简史记载，胡说“876年（僖宗乾符六年）5月，黄巢在广州杀回教徒犹太人基督教徒袄教徒十三万人”。这个数字为众多著作所引用，显然是夸大的错误虚数。《新唐书·地理志》记：“岭南

道广州南海郡户四万二千二百三十五，口二十二万一千五百”。此数包括南海（广州城）、番禺、增城、四会、化蒙、怀集、泮水、东莞、清远、浚洗、浚阳、新会、义宁十三县，居住广州人口不会超过十万人。外来侨民人口不可能多于本地居民。历来聚居于广州城外西郊、专供外侨居住的蕃坊（现在光塔路邻近一带，还有怀圣寺与光塔），高峰时期侨居人数不超二、三万人。起义军临近广州，估计多数已上船外逃。起义军到处没收富户财物分给贫穷百姓，在广州不会例外。阿拉伯商人仇视和极力诬蔑黄巢起义军，是可以理解的。

各时期驿运交通路桥建设，同各该时期的政治经济形势关系密切，盛衰建废，都受制约。因此，各章之前，都简略记述各朝政经基本概况，稍微有助于对各时期交通史略，所处政治社会环境的理解。

历代交通建设事业，名利归于帝王将相和当权官吏，而劳苦功高的劳动者却湮没无闻。劳动者看见桥成路就，即抚掌而笑，不计功名谁属，显示劳动者高尚品质。正如明初王冕《墨梅》诗中所赞：“不要人夸好颜色，只留清气满乾坤。”

《中国古代陆上交通》，用以向 5000 年来为交通事业埋头苦干流汗流血，并为文化传播交流和社会建设人民生活作出巨大贡献的陆上交通劳动者致敬。中国几千年陆上交通劳动者，是中国几千年陆上交通史的主要创造者，并协同推动中国历史的发展。

林一叶

2001 年 9 月 1 日

中国古代陆上交通

目 录

前 言	(1)
第一章 远古概述	(1)
第二章 周秦时期	(20)
(一) 道路驿传管理与建设	(23)
1. 管理体制	(23)
2. 驿传与道路	(29)
(二) 交通劳役与境遇	(48)
第三章 汉唐时期	(58)
(一) 道路驿传制度	(61)
1. 管理体制	(61)
2. 驿传制度与运输	(72)
(二) 道路建设	(91)
1. 中原道路	(91)
2. 西域道路	(99)
3. 朔北与辽东道路	(106)
4. 岭南与西南道路	(111)
(三) 桥渡建设	(119)
(四) 驿传作用多样化	(129)
1. 传递政令军情	(129)
2. 接送过往官吏	(131)
3. 运送军政物资	(133)

4. 军队与囚犯中歇站	(135)
5. 军政特惩刑场	(135)
6. 军队攻防据点	(138)
(五) 交通劳役境遇	(139)
1. 沉重劳役	(141)
2. 危难运输	(145)
3. 无辜杀害	(148)
4. 饥荒煎熬	(149)
(六) 人民反抗与起义	(152)
第四章 宋元时期	(160)
(一) 道路驿传运输	(164)
1. 管理体制	(164)
2. 驿传运输	(172)
(二) 路桥建设	(199)
1. 道路扩展延伸	(199)
2. 桥梁遍及乡镇	(213)
(三) 交通劳役与境遇	(222)
1. 劳役繁重	(224)
2. 军输艰危	(228)
3. 酷政暴虐	(230)
(四) 人民反抗与起义	(234)
第五章 明清时期	(247)
(一) 道路驿传运输	(251)
1. 管理体制	(251)
2. 驿传运输	(257)
①驿传制度	(257)
②驿传凭证	(264)
③驿运组织	(267)

A. 明朝驿传建设与律例·····	(267)
B. 清朝驿传建设与律例·····	(281)
(二) 路桥建设 ·····	(296)
1. 道路继续扩展 ·····	(296)
2. 桥渡相应增建 ·····	(311)
(三) 交通变革 ·····	(330)
电政 铁路 邮政 ·····	(329)
(四) 劳役与酷政 ·····	(335)
(五) 人民起义与革命 ·····	(342)

第一章 远古概述

交通是人类进行生活与生产活动的必要手段，是文化与物质流通的基本条件。生产力的发展为交通运输的质与量提高提供物质基础，不同的生产方式决定和产生相应的交通方式，同时决定交通劳动者的政治社会地位和经济生活条件。

中国是亚洲人类主要发源地之一。生存于几百万年前的类人猿，或是于树上构木为巢，或是居宿洞穴之内，是由不同的地理环境所决定，难以时代先后划分，不过都不能距离溪泉江河湖泊太远。为了生活需要，必须行走奔驰于山林莽野之间，采撷果实、植物根块、禽鸟旦类，猎捕鱼类和一般动物，搬运采集物和猎获物回居留地，也要搬运将过严冬季节的贮藏食物，搬运方法是抱揽与背负。云南禄丰（楚雄彝族自治州东部）古猿，约为新生代新第三纪，初步勘测早于南方古猿。距今约 400 万年前的南方古猿，类似现代大猩猩，已能抱揽搬运食物回窝巢洞穴，尚无使用工具技能。估测，距今约 200 万年前的猿人，已习惯直立行走，搬运方法可能也会肩挑和两人以上扛抬，使用棍棒和粗糙石器。已经发掘的旧石器时代遗址，1985 年重庆市巫山县庙宇镇龙洞发掘出巫山人遗骸化石，属旧石器时代能人，更早过生殖于 170 万年前的云南省元谋人。1963—1964 年陕西省蓝田县陈家窝子发掘出，生殖于距今约 73—58 万年前的蓝田人骨骼化石，三处都发现大量粗糙石器，手握的石球、石斧、石刃、石凿等，没有发现较易腐烂的木棍，但可推想石斧石刃已能绑在木棍上，作

为攻击猛兽的武器。搬运猎获猛兽，需要多人协作，木棍是必不可少的工具。河北省阳原县桑乾河南岸，官厅村小长梁发现的阳原猿人化石，距今约 100 万年。1927 年在北京西南 40 多公里的周口店龙骨山山洞中，发现生存于距今约 60—50 万年的北京猿人化石，用火灰层分为 4 层，最高层有大量打制石器数以万计，已是旧石器时代更新时期，距今约 30—23 万年前，动物化石有剑齿虎、棕熊、披毛犀、猎豹、野猪及羚羊、肿骨虎、水牛、马等，显然，猿人已是集体居住并集体狩猎，集体扛抬搬运猎获物。从头骨和牙齿鉴别，已称智人。能够猎获虎豹熊等猛兽，木柄石矛已是相当锐利。骨制尖器可当匕首。使用藤蔓捆绑猎获野兽。用蔓生植物编成筐网，用兽皮包裹果实，加上藤索木棍，组成智人的原始运输工具。能够使用工具狩猎，使用工具运输，用火烧熟肉类，使智人完全区别于其他动物。劳动使人类逐渐脱离动物境界，增强思维能力；熟食助长增大大脑容量（北京猿人的大脑容量约 1075 毫升，现代汉人的大脑容量约 1400 毫升）。

猿人长期使用敲击打制的粗糙石球、石斧、石锤、石刃，使用棍棒狩猎和扛抬搬运，需要直立行走运作。加以烧烤食物容易消化，有利于吸收脑部发育所需要的各种营养质素；劳动过程也使语言增长、思维加多，促使猿人生活不断集体化社会化。

河南许昌灵井寨出土动物化石中，包括有牡蛎，说明旧石器时代中期，猿人已循黄河东走，直达黄海海滨。道路是没有的，循日月光向和山林水流以定走向，显然是在寻找更理想住宿地的长途“探险旅行”。

1958 年在广东省曲江县马坝镇狮子岩洞穴内，发现约生活于 13 万年前的马坝人骨骼化石。并发现距今约 4700—5000 年墓葬群，墓中有石刀石镰骨针和碳化稻。山西省阳高县许家窑发现古人骨骼化石，距今约 11—8 万年。广西芭桥，河南灵井，陕西沙苑，广东西樵山，多处先后出土的石器时代晚期石镞，和略加

琢磨的石器，出现个别聚居的小部落遗址，出现不同种类和数量不等的羊狗的骨骼化石，畜牧业已处于起始阶段，同时发掘出人类骨骼化石，脑盖和体型类似现代人的智人。推想狩猎、运输搬运和享受猎获物都是集体行动。

周口店龙骨山的山顶洞，又发掘出距今约 18000 余年的山顶洞人及部分野兽骨骼化石（同洞的部分兽骨化石，用碳¹⁴测定，距今 10770 年 ± 360 年），还有磨制的穿孔骨针，饰物当中有海蚶壳，显示山顶洞人已能跋涉到 200 公里以外的渤海湾，也能根据太阳和山林河流来辨别方向。山顶洞是他们的生活基地。

大约距今 10000 至 4000 年前（各地区进化进度约有数百至数千年差异），石器玉器和骨器的琢磨加工渐趋细微。粗略敲击和细磨加工，成为旧石器时代和新石器时代分期的主要标志。砥磨光细的石器，除斧刀凿镞铲以外，还有石犁和耕田器。较多的堆积骨骼化石是猪狗牛羊，有水牛和黄牛。牛可能驱用于犁田和运输。还有不少鹿和象的骨骼化石，可能也使用鹿和象作为驮载运输工具。它们的骨骼化石大都发现于半穴式矮小房屋的邻近。同此期间，河南、山东、陕西等部分地区，发掘出不少马匹骨骼化石，大概多数使用于代步或驮载。牛马作为交通运输工具，开始于畜牧业日渐繁盛的新石器时代。

1921 年，在河南浚县仰韶村，发掘出距今约 7000—5000 年前的农作物，有粟、高粱、稻谷。陕西西安东郊半坡村遗物，碳¹⁴法测定年代为公元前 4800—前 4200 年，彩陶花纹动物较多。掘出芥菜或白菜籽。陶器上各种符号估计是萌芽中的原始文字。农业为主，渔猎为辅，饲养猪狗牛羊，属母系氏族繁盛时期。人群聚居于平原邻近河流树林地区，树枝干草混合泥巴建成矮小半球覆碗式小房。组成部落原始小村落，开始定居生活。村的周围开挖防护沟，推想沟上会有可以移动的几条树干并排的小木桥。各村落之间有小径，是走出来的，不排除个别路段要人工加以斩

辟锄填。在小溪中堆放成列石块（古称鼃鼃为梁，俗称踏步桥，蹬步桥，或在几堆大石上铺上石板）垫脚过溪，或架树干于小河上作独木桥。这是最原始的路桥建设。可能也会捆扎竹排木排为筏，刨空树干独木舟，以渡江河。旅大辽东半岛南端小岛上，发掘出距今约 6000 年的狗猪鹿獐骨骼化石，这些兽畜，想是用竹木筏运载上小岛的。新石器时期，可能也会在短距离悬崖之间，将粗藤两端，分别捆绑于两岸大树干上，仿若猕猴攀援而过。考古学称为仰韶文化，相当于公元前 3000—前 2000 年，分布黄河中上游一带，远及新疆，足见道路交通远达千余公里。

1928 年，在山东省章丘县龙山镇城子岸发现的龙山文化相当于公元前 3000—前 2000 年，属中国新石器时代末期，流传于黄河中下游地区。已能利用轮转制作陶器，石制工具很精细，出现部落间物物交换的初步交易，为便利人畜饮水，交易物所很多在井边。农业、畜牧和陶器麻纺织布等等生产品初步有剩余，产生部落互相交易，也初步出现私人占有和部落间的抢劫与战争行为。为集体防护需要，部落联合组成部族，并出现城堡建筑。掘出龙山堡中有 62 座土制房屋；城堡用夯土逐层夯实筑成。男性体力强于女性，攻防战争和狩猎等重强劳动，主要依靠男性，于是领导权力逐渐由女性转让于男性，确立了父系社会。部落间交易运输促进有规划的道路建设。出于安全考虑，贸易交通多数局限于部落联盟之间，继后发展为同一图腾的部族之间。

黄帝居轩辕之丘，因此为名，生于寿邱（山东曲阜县东北），长于姬水，以姬为姓，是以熊为图腾的部族领袖，传说约于公元前 2698 年至 2599 年在位。《史记·五帝纪》称他“习用干戈，以征不享（不朝服的诸侯，即各部族酋长）”。先召集以熊、貔、虎为图腾的部族征服南方的炎帝（传说即神农氏），再联合炎帝及其他部族与暴戾蛮横的九黎之君蚩尤鏖战于涿鹿之野，戳蚩尤于中冀。足见中原地区与南方荆蛮，5000 年前已是道路相通，文

化交流（广东数十处出土新石器时期陶器形式及花纹与中原地区类似）。辽宁省沈阳北部，发掘出新石器时代后期新乐文化遗址中，三足陶鼎、鬲，造型也类似中原，推想臣服黄帝地区，可能包括辽东一带道路延伸到朝鲜半岛，周武王才会“封箕子于朝鲜而不臣。”传说炎帝（神农氏）以姜为姓，葬于湖南茶陵。苗瑶僮族多拜伏羲（姓风）及其妹女娲、神农为三皇。

鲁、冀、豫、荆、湘各地部族都推奉黄帝为天子。《史记·五帝纪》载：“黄帝披山通道，未尝宁居，东至海，登丸山（在山东省临朐县），及岱宗（泰山）；西至于空桐（甘肃省平凉市西），登鸡头（崆峒山）；南至于江，登熊湘（湖南省益阳地区）；北逐荤粥（匈奴族）。合符釜山（河北省涿鹿地区），而邑于涿鹿之阿（丘陵地带）”。后来迁都于有熊（河南省新郑）。当时黄帝征服地域辽阔，开辟沟通各部族间的道路，命令竖亥主持交通道路。建路修路劳役，都是沿途部族成员和战争中捕获的异族俘虏。黄帝的“左右大监，监于万国”，督促分区完成道路建设。披拓山林和原野途径，政治动机重于经济文化需要，用以加强对各部族的控制，巩固统治权力。传说黄帝前后进行 52 次征战。

黄帝对各方道路，都派人丈量里程。《资治通鉴·外纪》称：“天下广狭险易远近始有道里。”车辆的使用，要求道路改进质量，以适应行驶。黄帝因此命令大臣通拓道路，扩宽并提高路面平实程度，以确保车辆畅顺通行，使臣民能够“服牛乘马，引重致远，以利天下”。黄帝披山通道，东登丸山，南登熊湘，肯定要渡黄河，过长江，当时已设简便津渡。度测当时已能将数棵树干并排，上面横绑木板，作为原始的梁桥。黄帝之时，尚无专职官吏，任务是临时分工委派。传说黄帝的正妃嫫祖，教民育蚕治丝茧，用以织作绢帛。史官仓颉“始造”文字，推理是将原有各种文字符号加以整理规范化。《汉书·地理志》称：“昔在黄帝作舟车，以济不通，旁行天下。”所作的车，大概是简易的手推车。

《郑氏六艺论》则认为商汤的十一代祖，夏禹时期相土造马车，汤的七代祖王亥造牛车。晋散骑常侍譙周所著《古史考》以为“黄帝作车，引重致远，少昊略加牛，禹时奚仲驾马。”当时奚仲是车正，车正是管理交通车辆的制作与运行的官员。夏禹之时，人力推拉车辆和牛车马车已经很多，才有必要设立重要官员专职进行管理。远古传说，互有异同，可以并作参考。不排除是推车牧牛养马的百姓们试用牛马拉车，荣誉头衔都被养尊处优、坐享其成的酋长抢去了。

夏朝的贵族，眼见商贾获利远高于手工业与农业，开始亲自监督，驱使奴隶驭牛驾车，出外贩卖经商。传说王亥用布帛和牛当货币，驾驶牛车在部族间做交易买卖，被有易（狄）族人抢劫杀死。《竹书纪年》称，殷子亥于易（北京市西南），“有易君绵臣杀而放之（掠其车货而逐其随从），是故殷主甲微假师于河伯，以伐有易，灭之，遂杀其君绵臣”。

黄帝、帝颛顼高阳（帝颛顼统辖及交通远及交趾、流沙）、帝喾高辛、唐尧、虞舜等五帝时期属原始公社晚期，由于生产力提高和部分战利品（包括俘虏）及部分剩余产品渐为部分人占有（名义是代管），部落内部，基本上还是共同劳动，共同分配生活用品。《资治通鉴·外纪》称：“通财货，生产所得而均，城郭不闭，邑无盗贼”。推挽小车和驭马牧牛，都由自由民共同服役，不分贵贱。以后，沉重苦役，交由俘虏承担。俘虏是最初的奴隶。

唐尧（约公元前 2357—前 2258 年），《史记》载：“申命羲叔宅南交”。《书尧典》：羲和羲仲羲叔和叔，东到崦嵫（山东青州），西及西戎，南至交趾，北至朔方（内蒙河套一带）。申命和叔居北方曰幽都，申命和仲居西土，申命羲叔居南交，都是带部落迁居。各地部落之间，都有小路野径可以通往。原始社会晚期，中原的路线和文化已经通达四周遥远各地。帝尧还“同律度

量衡”，使甘肃、河套、黄海、岭南广大地域，道路统计距离，都有略为统一的准绳。

《山海经·海内经》说，舟船是番禺所作。《广东新语》说，番禺是黄帝的曾孙，又说番禺是奚仲的父亲。传说西周初期，在现在广州市市区北郊（原地称番禺）建立番禺小城，秦时南海尉任嚣以番禺为治所。珠江三角洲是河汉成网地带，早期使用舟船为重要交通工具，地名并建城取名番禺，有纪念番禺创作舟船重大贡献的含义。

《淮南子》载：尧舜时期，“导其万民，水处者渔，山处者木，谷处者牧，陆处者农”。“汤以所有易其所无，以所工易所拙。”井市交易日益昌盛，交通运输在跋涉交易中得到发展，道路得到拓延，舟车得到更多制造，商品交易带动文化与技艺交流。帝尧出巡时已乘“彤车白马”。伯夷立礼（初步法典），可能已有道路及运输律令。龙主宾客远人，联络各部落部族来朝来贡，设置逆族供应食宿。《晋书·潘岳传》：“语曰，许由辞帝尧之命而舍于逆旅。”这个逆旅应属官办，为后世候馆驿站的先驱。

唐尧以平阳（山西省临汾市南）为都邑，水陆交通以此为中心，主要道路通向东方和南方。可以理解，当时河南北部的黄河，已有津渡，以接驳南北两岸的道路交通。

《韩非子·五蠹》称：“尧之王天下也，茅茨不翦（茅草屋顶不修剪），采椽不斫（栋梁不去树皮），粝粢之食（吃的是粗粟高粱），冬日麕裘（冬天穿小鹿皮），夏日葛衣（夏天穿麻布衣服）”。帝王的生活物质条件如此贫陋，可以联想到那时舟车制作和交通道路条件是何粗简。据说那时已懂得用猪油作车轴润滑剂。

唐尧经过长期观察，对比选择，禅位于虞舜。虞舜青年时期长期间辛勤劳动，先在历山（山东省历城县南）耕田，继在雷泽（山东省甄城县南）打渔，后在河滨制陶，还到寿丘（山东省曲