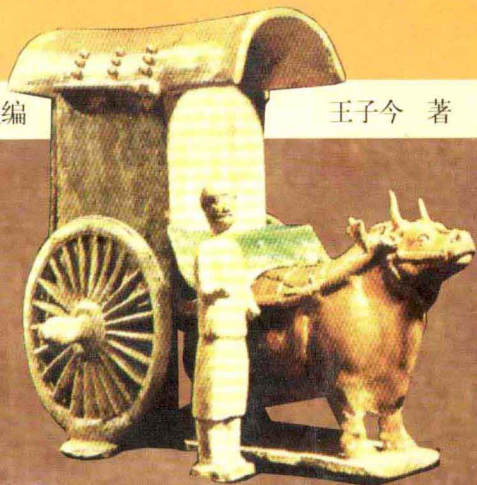


中国古代交通

广东人民出版社
华夏出版社

中国社会科学院《历史研究》主编

王子今 著



中国古代交通

王子今 著

广东人民出版社
华夏出版社

责任编辑:陈超英 高世瑜

封面设计:迪 赛

责任技编:孔洁贞 黎碧霞

图书在版编目(CIP)数据

中国古代交通/王子今著. —广州:广东人民出版社;

北京:华夏出版社,1996.7

(历史爱好者丛书)

ISBN 7-218-02176-2

I. ①中…②历…

II. 王…

III. 交通运输经济—经济史—中国—古代

IV. F512.9

中国古代交通

王子今 著

广东人民出版社出版发行

广东省新华书店总代理发行

广东粤中印刷公司印刷

(厂址:佛山市普澜路)

787×1092 毫米 32 开本 5.25 印张 105,000 字

1996 年 7 月第 1 版 1996 年 7 月第 1 次印刷

印数 1—10,000 册

ISBN 7-218-02176-2/F·327

定价:9.70 元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换。

愛國

好

心現

應

史

胡
說

作者简介

王子今，历史学硕士，1950年12月生，毕业于西北大学历史系，现为中共中央党校历史教研室教授。出版《秦汉交通史稿》、《中国古代交通文化》、《交通与古代社会》、《毛泽东与中国史学》、《权力的黑光：中国封建政治迷信批判》等学术专著。出版译著7种（其中5种合译）。发表学术论文100余篇。

《历史爱好者丛书》编委会

主 编 宋德金

编 委 (以姓氏笔画为序)

王 和(常务)

孔德龙 张亦工

宋德金 林建初

姚玉民 高世瑜

廖晓勉

编者的话

历史学是一门古老而有活力的学科。它的鉴往知来、资治育人的社会功能，历来为人们所重视。孔夫子说：“殷因于夏礼，所损益可知也；周因于殷礼，所损益可知也。其或继周者，虽百世可知也。”就是说，历代社会的因革都有规律可循，从夏、商、周的变化情况，可以推知后世的演变趋向。清人龚自珍说：“欲知大道，必先知史。”章太炎说：“不读史，则无从爱其国家。”把读史知史视为做人 and 爱国的前提。于此可见前人对历史是何等重视。毛泽东爱好历史，并号召全党都要“学点历史”更是众所周知的。

我国老一辈史学家是很重视历史知识的普及工作的。三四十年代，范文澜著《大丈夫》，吴晗著《历史的镜子》，胡绳著《二千年间》等，五六十年代吴晗主持编写“中国历史小丛书”和“外国历史小丛书”，都产生过很好的影响。令人欣慰的是我们这套丛书的作者中有不少知名学者和研究有素的专家。我们希望有越来越多的史学工作者关心和重视这项工作。让历史学走

出书斋,服务现实。

这套丛书首批两个系列由广东人民出版社和华夏出版社联合推出。如果读者需要,我们将继续编辑出版其他系列。

由于时间仓促,缺乏经验,一定会有许多不足之处。我们竭诚欢迎广大读者提出宝贵意见,以便把以后的工作做得更好。

1995 年 11 月

目 录

第一章 传说时代的交通神话

- 一、愚公移山与五丁开道 (2)
- 二、《山海经》中的交通史料 (5)
- 三、夸父追日:交通效率的热切追求 (8)

第二章 交通与中华早期文明

- 一、文明初期的交通成就 (12)
- 二、舟车的发明 (15)
- 三、早期交通干道和早期运河 (18)

第三章 秦汉王朝的交通建设

- 一、驰道和直道 (26)
- 二、车船的改进和运输动力的开发 (33)
- 三、“车同轨”和“行同伦” (44)

第四章 隋唐时期交通的发展

- 一、大运河的开通和隋炀帝龙舟南巡 (50)
- 二、广运潭《得宝歌》 (54)
- 三、唐人行旅诗的韵味 (60)

第五章 宋元帝国的交通格局

- 一、宋代造船业 (68)
- 二、领先于世界的航海技术 (74)
- 三、元代的漕运 (79)

第六章 明清时代交通的兴衰

- 一、《客商一览醒迷》和《天下路程图引》 (86)
- 二、海禁政策的危害 (91)
- 三、清代的官马大路 (96)

第七章 历代交通管理制度

- 一、贱避贵：传统交通等级制度 (102)
- 二、城市交通管理 (107)
- 三、军政优先的原则 (111)

第八章 驿传制度的历史演进

一、“驰命走驿,不绝于时月”	(118)
二、元代“站赤”制度	(126)
三、明清“边围驿站之政”	(131)

第九章 中国古代的海外交通

一、周穆王的“八骏”神话和汉武帝的“天马”情结	(136)
二、玄奘西行和鉴真东渡	(142)
三、郑和的事业	(144)

后 记	(150)
-----------	---------

传说时代的交通神话

- 愚公移山故事透露出先民发展交通事业的艰苦努力
- 《山海经》反映了早期交通发展历程
- 夸父追日传说体现出当时人对交通效率的热切追求

中国历史上至今尚没有发现文字记载的远古时期,文明进步的信息是通过传说留存到后世的。人们于是将这一历史阶段称为传说时代。

探索传说时代交通发展的进程,往往可以在神话中发现若干线索。

一、愚公移山与五丁开道

在文明进步的初期,交通条件表现出十分重要的意义。

中国是一个多山的国度。人们所熟悉的“愚公移山”的故事,就依稀透露出远古先民们克服山岭阻障,发展交通事业的艰苦努力。

《列子·汤问》中记述了这一传说。

据说,太行山曾经和旁近的王屋山相并连,东西绵延七百余里,高达万仞。它原先横立在冀州的南面,河阳的北面。有一位叫做“北山愚公”的老人,已经年近九十,他的家面对着这两座大山,苦于从山北向南方行走,交通往来十分不便。他于是召集全家人商议,一起合力铲平这险阻,开通指向豫州南部,直达汉水南岸的大道。家人都表示响应。于是,愚公便率领着子孙们挑起担子,击石挖土,把土石一畚箕一畚箕地运到渤海的尽头。邻居一家京城氏的寡妇,有一个遗腹子,年龄不过七八岁,也赶来相助。他们持续不停地辛苦劳作,有一位称作“河曲智叟”的老人看到后,来劝止愚公,说道:“你实在是糊涂啊!以你近九十岁人之残年余力,不能毁坏大山之一毛,怎么能搬动如此巨量的土石呢?”北山愚

公长叹一声,说道:“你这人心性如此顽固,简直没有办法可以开导,甚至不如孀妻弱子!虽然我不久将会死去,可是待我死去之后,还有儿子,儿又生孙,孙又生子,子又有子,子又有孙,子子孙孙,没有穷尽,而山又不会再继续长高,为什么担心挖不平呢?”河曲智叟于是无言可对。手中操蛇的山神听说了这件事,惧怕愚公永远挖下去,于是报告给天帝。天帝也为北山愚公的至诚之心所感动,命令两位神人背走了这两座大山,把它们分别放置在现在的地方。从那时之后,由冀州南行,直到汉水以南,再也没有山岭阻断交通了。

这是流传在中原地区的神话。而西北、西南地区开发交通的早期成就,例如关于秦人开发秦岭交通,打通关中直达巴蜀道路的努力,也有十分神奇的传说。

比较著名的,有“金牛”“五丁”的故事。

《华阳国志·蜀志》记录了这样的传说,蜀王在褒谷行猎,遇到秦王,秦王赠送蜀王黄金一笥,蜀王回报以珍玩之物。不久,蜀王所送的珍玩之物皆化为灰土。秦王大怒,然而,群臣却道贺说,“这是上天护佑我们秦国的象征啊,珍宝化为灰土,暗示大王将要得到蜀国的土地。”秦王于是转怒为喜。后来秦王制作了五头石牛,每天早上派人在牛尾下面放置黄金,传言说是“牛便金”,并且专门安排了一百名士兵管理石牛的“饮食”。蜀人听说之后,心中羡慕不已,于是派遣使者到秦国,希望能够得到这石牛。秦王终于答应了蜀人的请求。蜀王于是派“五丁”,也就是号称“能移山,举万钧”的五名壮士往秦地迎接石牛。然而回到蜀国之后,却发觉石牛并不能便金,于是大怒,派人又将石牛送回。这一来一往,

使得蜀道终于得以开通,这条道路,后来就称作“石牛道”。

还有一种说法,说蜀王喜好女色,秦王曾经数次向蜀王赠送美女,蜀王内心感动,于是派遣使者专程朝见。秦王又答应以五名美女嫁给蜀王,蜀王派遣“五丁”前往迎接秦女。归途之中,已经走到梓潼地方,忽然看到一条大蛇钻入洞中。一名力士于是紧掣蛇尾,气力不足时,其他四位力士也合力相助。“五丁”气力之雄壮,竟然使得山岭崩塌。五名力士和五名秦女都被压死在山下。于是高山分立为五岭,山顶上各有平石,蜀王将其命名为“五妇冢山”,民间则因“五丁”开山之功,又称之为“五丁冢”。五岭间的川谷,为南北道路的开通创造了条件。五岭上的平石,后来成为构成道路警卫系统的了望台——“堠”,民间传说当时蜀王曾经命名为“望妇堠”、“思妻台”。《汉书·地理志上》关于广汉郡的内容中写到“五妇山”,可以看作地名所反映的神话传说的历史遗存。

高山大岭,是中国在多山的地理条件下交通发展的最主要的阻障。克服这样的阻障,是各个地区早期交通建设所共同面临的问题。愚公畚箕移山以及“五丁”掣蛇崩山这两种传说,都体现了早期交通进步的艰难历程。

这两种传说,不仅细节存在着差异,风格也有显著不同。例如,我们看到,前者以缓进为节奏特征,后者以急进为节奏特征;前者最终依靠外在的神仙之力,后者最终依靠内在的自身之力;前者起初就有开通往来道路的明确目的,后者其交通建设的业绩则是意外地实现的;前一传说中的成功者永远享受着成功,后一传说中的成功者却在成功的同

时成为牺牲品。

这二者之间的这些不同,似乎可以认为体现出了不同地域文化性格的差异。然而,其开发早期交通的共同内容,又都是文明史迈进到这一阶段的反映。

二、《山海经》中的交通史料

传说炎帝的小女儿名叫“女娃”,曾经“游于东海,溺而不返”,于是化作了“精卫”之鸟,不停地衔取西山的木石投于海中,发誓一定要填塞东海。这是《山海经·北山经》中记述的故事。

“精卫填海”的著名故事,其实体现出人类在“游于东海,溺而不返”这样的交通挫败之后与强大的自然力的继续抗争。

《山海经》是一部古神话书,但是所记录的神话传说,多可以看作自然史和人类史的曲折映象。其中许多内容,反映了早期交通发展的历程。

例如,《山海经》历数各地名山风物,往往有明确的方向和里程。我们以《山海经》卷一为例,其中《南山经》记 10 山, 2950 里;《南次二经》记 17 山, 7200 里;《南次三经》记 14 山, 6530 里。这些记录,尽管不可能十分准确,仍然应当都是交通实践的总结。《海外东经》说,帝命令健行人竖亥步行,从东极到西极,量得共五亿十万九千八百步。另一种说法是,禹命令竖亥进行这样的度量的。从这样的传说可以知道,远古先民正是通过早期的交通活动,得到了对于远方世

界的最初的认识。

又如《山海经·东山经》写道，由峰皋之山“又南水行五百里，流沙三百里，至于葛山之尾”。从姑射之山到北姑射之山，也需要“南水行三百里”。而《东次三经》所列9山之间计6400里的行程，需要“水行”5600里，“流沙行”800里。另外，《海外东经》说大人国“坐而削船”，有学者解释说，“削”就是“稍”，“削船”就是“操舟”。《大荒北经》还说到东北海之外有“帝俊竹林”，生长的竹材“大可为舟”。这些文字，都可以看作是说明早期水路交通开发的资料。

《山海经·海外西经》说，白民之国有乘黄，“乘之寿二千岁”。又说，奇肱国人“乘文马”。《海内北经》则说到犬戎国有“文马”，“乘之寿千岁”。而林氏国“有珍兽”，“乘之日行千里”。乘用具有某种神性的坐骑则可以长寿的神话，其实反映了文明初期只有少数尊贵者才能够拥有优越的交通条件的历史事实。《山海经》中还多见神者乘龙、乘蛇等的传说。例如：

西方蓐收“乘两龙”（《海外西经》）。

东方句芒“乘两龙”（《海外东经》）。

冰夷“乘两龙”（《海内北经》）。

夏后开“乘两龙”（《大荒西经》）。

北方禺强“践两青蛇”（《海外北经》）。

夔兹“践两赤蛇”（《大荒西经》）。

北海之渚中有神，“践两赤蛇”（《大荒北经》）。

行御龙蛇的神话，可能还具有更丰富的文化内涵。

用驯化动物充作陆路交通运输动力的做法，标志着交