

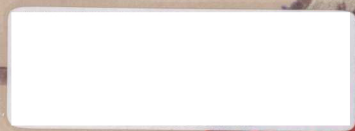
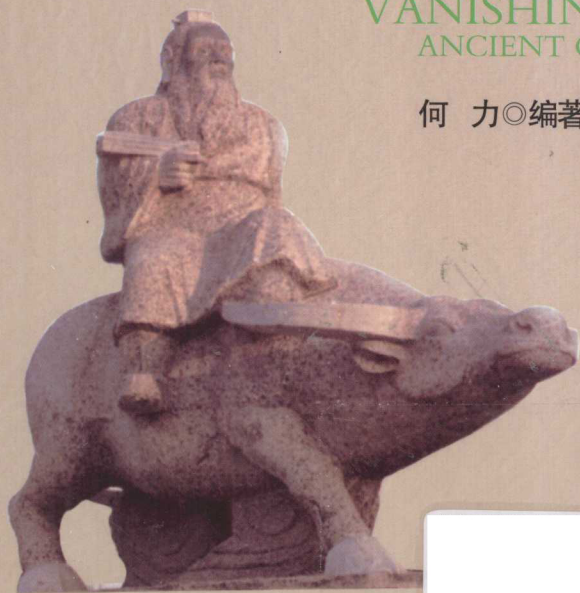
在画页上挽留的文明流逝 在风物中驻足的省思之旅

正在消失的 ——中国古文明—— 古道古关隘

VANISHING CHINESE
ANCIENT CIVILIZATION

何力◎编著

拯救消失文明
国家工程
图文全纪录





VANISHING CHINESE
ANCIENT CIVILIZATION

正在消失的 中国古文明

古道古关隘



何 力◎编著

图书在版编目 (CIP) 数据

古道古关隘 / 何力编著. — 北京: 国家行政学院出版社, 2012.5

(正在消失的中国古文明)

ISBN 978-7-5150-0367-2

I. ①古… II. ①何… III. ①古道-介绍-中国 ②关隘-介绍-中国

IV. ①K028.6②K928.77

中国版本图书馆CIP数据核字 (2012) 第116844号

书 名 正在消失的中国古文明: 古道古关隘

作 者 何 力

责任编辑 任 燕

出版发行 国家行政学院出版社

(北京市海淀区长春桥路6号100089)

电 话 (010) 68920640 68929037

编 辑 部 (010) 68929095

经 销 北京时代华语图书股份有限公司 (010) 83670231

印 刷 北京海纳百川旭彩印务有限公司

版 次 2012年7月北京第1版

印 次 2012年7月北京第1次印刷

开 本 787毫米×1092毫米 16开

印 张 13.25

字 数 150千字

书 号 ISBN 978-7-5150-0367-2 / K · 015

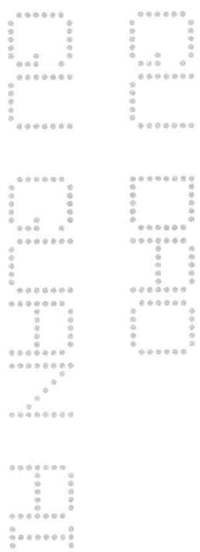
定 价 29.80元

foreword 前言

中国古代的道路交通经过了长期的发展过程。在旧石器时代，由于生产力发展水平很低，原始先民只能在所居住的洞穴附近，沿着河谷峡道从事渔猎和采集活动。其道路建设处于“践草为路”的被动状态。进入新石器时代，原始先民在掌握农耕、畜牧、制陶和打井技术之后，逐渐在平原、丘陵和山区定居下来，建立起以血缘为纽带的星罗棋布的氏族村落。为了氏族和部落之间的各种联系，氏族成员制造出简陋的舟楫，开辟出各类天然道路，有了更为自觉

■ 甘肃秦安县大地湾遗址仰韶文化早期聚落沙盘





的道路建设。考古工作者在新石器时代的聚落和居住的房屋周围发现一些早期路面的遗迹。在江苏吴江龙南村一处5 000年前的聚落遗址，就发现了一条15米长，由碎陶片铺成的土路，通向住宅区，用以防止泥泞。而在中原地区，距今6 000年前后，筑路已经比较普遍。在陕西宝鸡北首岭仰韶文化聚落遗址中心有6 000平方米的广场，广场附近发现有四层土路的道路遗存。到了新石器时代晚期，伴着私有制、阶级和国家的出现，一些较大规模的城邑建立起来。就是在这些城邑之内，人工铺设的道路应运而生，道路建设有了质的飞跃。

夏、商以来，随着生产力水平的提高，尤其是统一的国家政权的出现，使原始而分散的道路状况出现了根本的转变，大规模的道路网络开始形成。《史记·夏本纪》在彰扬夏禹时，就着重谈到他率领诸侯百姓“开九州，通九道”的功绩。夏人的统治中心主要在今豫西、晋南一带。他们在开辟疆土的过程中，呈现出沿黄河流域自西向东横向建立交通联系的大趋势。夏朝都城偃师二里头遗址内，除了用鹅卵石铺成的石子路及红烧土路

夏代灰陶盃



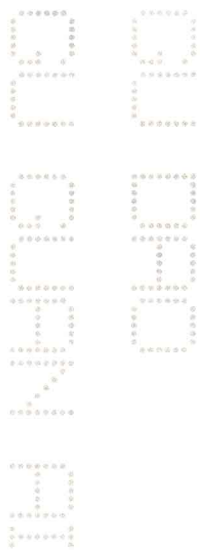
外，还有一条铺筑讲究的甬道。商人的统治中心大致在今豫北、冀南一带，其发展波峰呈现由中原向四方辐射推进的势头。《墨子·非攻》谓商汤“通于四方，而天下诸侯莫敢不宾服”。正是在这种经营四方观念指导下，商人以王都为中心，在方圆二三百里的王畿之内，初步建立起通往四方的交通干道。在干道沿途还专门建立了供贵族、使者食宿的“羁舍”和保障道路畅通的雉堞（又称堞墙，上有堞口，可射箭和瞭望）。内侧矮墙为女墙，无堞口，以防士兵往来时跌下。

殷王朝为与外地往来传递消息，已经建立起驿传制度，由专人递送公家文书、命令、文件等。他们往来传递消息所走的路，就叫驿道。分布四方的属国异邦则在王畿干道之外建立起与之相连的普通道路系统。

西周统治者为了加强对分封诸国和属地的控制，十分注意道路建设。在以镐京（今陕西长安）为中心的方圆千里的王畿之内共设有十余个关口。在关内专门修有宽阔的国野大

■ 河南南召县古代宛洛通道云阳关古道





道，这些道路在古籍中称做“周行”、“周道”；在关外则有通往各地的普通道路。这些道路平坦笔直，故有“其平如砥”、“其直如矢”的赞誉。

春秋战国时，各国对道路的修治不遗余力，即使是山路崎岖的地区也千方百计加以修建。他们在商、周交通干道的基础上，修建了纵横南北和东西的多条交通干线。这一时期的道路类型，以车的宽度为标准，大致可分成四种：径（可通牛车）、軹（可行大车）、途（一轨，宽约八尺）、道（三轨宽）。另外，在高原和山区，此时还建起各类栈道，如秦、蜀之间的栈道等。

秦统一中国以后，为了建立起完整有效的“车同轨”的交通体系，动用大量人力、物力，专门修建起供秦始皇出游巡视的驰道和主要用于军事目的的直道。汉承秦制，也注重交通建设。西汉王朝建立后，在沿袭秦代形成的交通干线网络的同时，一方面“通田作之道，正阡陌之界”（《汉书·晁错传》），从微观上进一步完善全国的交通道路系统；另一方面则着力开拓通往异邦殊域的水陆交通道路，形成从西北通往西域诸国的丝绸之路和由西南通往南亚的“蜀身毒（印度）道”，并建立起从东南沿海出发至日本列岛和东南亚等地的海上通道。秦、汉的道路布局和走向，奠定了我国古代道路的基本格局。

魏晋南北朝时期，随着经济重心的南移，道路建设突破了以北方为重点的格局，南方的水陆交通网日臻完善。除此之外，边疆和对外交通也有较大改观。北方丝绸之路在东汉末年中断以后，曹魏大将曹真又将其恢复，并进而沟通了与康居（约在今中亚的巴尔喀什湖和咸海之间）、安息（今西亚一带）和大秦（以今天的意大利罗马为中心）的联

系的大道。中国和东部的日本、高丽（朝鲜古国名），东南部的扶南（今柬埔寨境内）、天竺（今印度境内）及狮子国（今斯里兰卡境内）的联系也更加频繁。

隋唐时，随着中央集权制的封建帝国的再度建立，以洛阳、长安（今陕西西安）为中心的四通八达的交通网又重新建立起来。当时除陆路有干线、支线、偏路和联络线以外，水路还增添了隋代重修的以洛阳为中心、贯通南北大运河和江河湖海上的新航路。其中最重要的是从长安经洛阳而至江淮的漕运路线和从长安经千里蜀道而至天府之国益州（治所在今四川成都）的财源之路。唐代通往殊域异邦的交通道路有多条，丝绸之路举世闻名，从海陆两路而来的异国贡臣和客商，使长安成为一座国际化的都市。

两宋时的道路，以北宋的汴京（今河南开封）、南宋的临安（今浙江杭州）为中心向外辐射。其间尽管有宋

王朝与辽、西夏、金的对峙，但全国各地和通往异邦殊域的交通仍在继续进行。元代的交通干线是随着元统一全国的进程而逐步建立起来的。元朝定都大都（今北京）以前，曾以和宁（今蒙古乌兰巴托附近）和开平（今内蒙古多伦附近）为中心而向四

■ 河南济源太行八陉之首轵关陉封门口关隘瓮城城堡的门洞条石基础



周辐射。元朝定都大都以后，又以此为交通枢纽，开辟了通往全国的交通干线。元代的交通是陆路、内河和外海并行。由于成吉思汗军队的远征，元朝与外部世界的交通联系达到了历史上的空前水平。



明、清是中国封建社会后期又一个相对稳定和统一的时期。明代十分重视全国的道路建设。明太祖朱元璋曾说：“驿传所以传命而达四方之政，故虽殊方绝域不可无也。”（《洪武实录》卷一六六）故此，在明代初年首先建立了以南京为中心的交通网络。明成祖迁都北京（1421年）以后，又形成以北京为中心的水陆并重的交通网络。明代的陆路承袭元代而有所发展，水路则以贯通南北的京杭大运河为动脉，再辅以各大水系和东南沿海的航线。清朝是我国历史上最后一个封建王朝，也是我国版图最广阔的时期。清朝沿袭明朝以北京为中心建立的水陆交通网，同时又在其控制的更为辽阔的地域建立起新的交通干线，由此奠定了我国近现代交通网络的基础。

综上所述，我们的先辈在漫长的历史岁月中，经过不断开拓，由近及远，从内到外，跨越崇山峻岭，横渡江河湖海，在辽阔的疆域内建造了沟通四方的驿路栈道，连接起水陆通衢，创造出精美奇巧的阁道廊路，构筑成雄伟坚固的城门关隘。时至清朝末年，一个由各类道路组成的四通八达的古代水陆交通体系已在我国境内最终形成。



第一章 古代驿道、栈道

第一节 悠悠古道今何在——古代驿道和栈道概说 002

阁道或栈道这种交通道路形式的普遍应用标志着交通技术上的重大进步。在我国山区居多的地理条件下，各地区之间的政治、经济联系和文化交往，凭借这种道路形式发展到了新的阶段。

第二节 车尘马迹寻古道——著名古道遗迹 005

在这些古道之上，你能看到深不可测的山谷拥抱着巍峨的高山，翠绿的坝子在茫茫云海忽隐忽现，古老的森林中各种各样的鸟兽时而在你面前闪过，红色的高原上绚丽的山花与各个少数民族的靓丽服装争奇斗艳。你不仅可以看到险峻多姿的自然景观和色彩斑斓的亚热带风光，还能够体会奇特多样的民俗风情。



第二章 丝绸之路

第一节 明驼健马西风路 052

这条古代的丝绸之路，是古代中西关系史上光辉的一页。随着时间的推移，彪炳史册的古丝绸之路，仍然显示出它的伟大意义，唤起亿万人民的美好回忆和无限向往，是我们祖先的光荣，是中华民族的光荣。

第二节 汉贾胡商遗旧踪——从丝路出土文物看东西方文化交流 069

繁荣的丝绸贸易，非但促进了中原王朝和西域的友好往来，丰富了西域的物质文明，在使西域和中原地区形成一个

不可分割的整体的漫长历史过程中，起了巨大的作用，也是勤劳、勇敢、智慧的中华民族对世界文明的巨大贡献，促进了中国和西方各国的友好关系。

第三节 丝路沿途访旧风

078

河西走廊，又称甘肃走廊，是一条狭长的地带，长1200余公里，宽100公里。南边是海拔四五公里的祁连山脉。在北边，除一段较短的山脉外，就是辽阔的腾格里沙漠和巴丹吉林沙漠。高山与沙漠之间的这一条狭长地带，是大自然赋予古丝绸之路的东西通道。



第三章 消逝中的古关隘

第一节 古关概览

120

古关隘上总是笼罩着一层肃杀之气，古代的箭楼、炮台记载着千年来关隘前的金戈铁马、狼烟烽火。古代关隘是国防的核心，边关在这方面的意义更为。古代常把关作为军的标志，国防的象征，如杜甫诗云“戎马关山北，凭轩涕泗流”。古关隘由于地处战略要地，控制交通要道，历来是兵家必争之地。

第二节 雄关锁古道——古关与古道

132

潼关是长安的东大门，雄踞秦、晋、豫三省要冲，是我国古代最著名的关隘要塞之一。这里地势北低南高，南依秦岭凤凰山，东南有禁谷之险，谷南有十二连城，巩固秦岭诸谷；北带渭、洛二川会黄河抱关而下，有如屏障，与潼关隔河相望的是著名的古风陵渡和蒲津渡遗址；西南薄华岳三峰，峭拔天外，耸峙如屏障，山峰绵亘，谷深崖绝。

第三节 丝绸之路上的关隘

146

阳关是丝绸之路的必经要道，这里的道路宽广，为丝绸之路的难道，由阳关西出，沿白龙堆沙漠和昆仑山的北麓前行，经鄯善、且末、于阗、莎车、疏勒出境，中外商旅往来络绎不绝，“阳关大道”一词就是从这里演化来的。

第四节 长城万里关隘多

163

历代长城沿线均设有众多的关隘或关塞，就是在山势险要不易通过之处或者交通要道上设立的防守据点，凭险而设，以险制胜，同时派有重兵把镇守。

不管是战争，还是关市贸易，都是民族融合的途径之一。关隘目击了很多北方民族南迁进入内地，是各民族融合的见证者。古关早就了多少战争，成就了数不清的名臣悍将，但也带来了多少征人的悲欢离合，“西出阳关无故人”和“一出嘉峪关，两眼泪不干”都是这种聚散离别的写照。

第一章 古代驿道、栈道

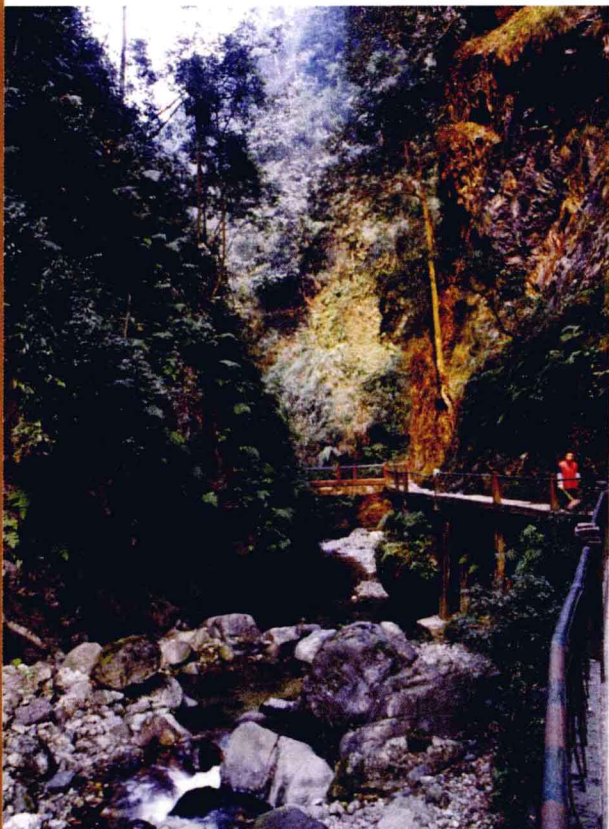


第一节 悠悠古道今何在——古代驿道和栈道概说

一、驿道

据历史文献记载，商、周的王畿内已有“通于四方”、“其直如矢”的交通干道。它们应是驿道邮路的雏形。全国统一的驿路网始建于秦汉时期，历代逐步完善。秦代的驰道和直道是驿道的特殊形式。驰道是皇帝的专用御道。一般官员和使节只能在旁道上行走，不能进入中央三丈。《汉书·贾山传》载秦“为驰道于天下……道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松”。驰道在汉代元始元年（元年）

■ 幽谷栈道——峨眉山黑龙江栈道



以后归入驿道的系统之中，其建筑形制对后来的驿道邮路有明显的影响。直道是秦代专门修建的用于运兵布防的交通干道。它以咸阳为起点，向北方临近匈奴活动的区域延伸，后来亦归入汉代的驿道网内。中国古代的驿道邮路一般较宽阔，两旁植树，用以标里程、避烈日。驿道沿途设置驿站，派有驿夫，配备驿马。官方的使节驿吏可以在驿站食宿、换

马，将政令传向远方。

二、栈道

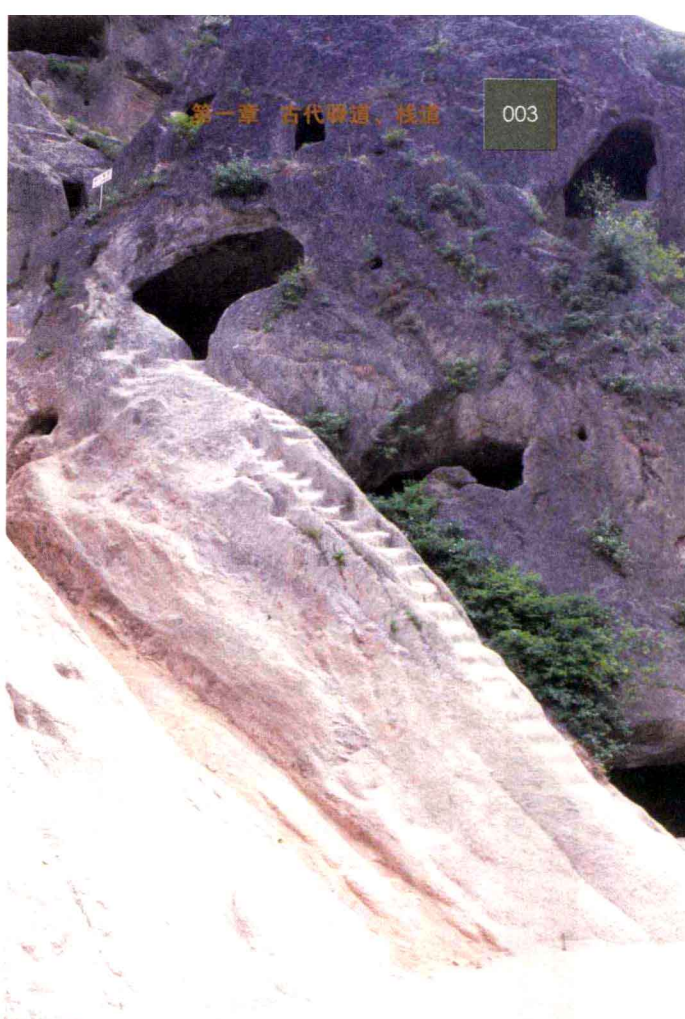
栈道即阁道，是在深山峡谷中的悬崖陡壁边缘开凿的人工通道。阁道或栈道这种交通道路形式的普遍应用标志着交通技术上的重大进步。在我国山区居多的地理条件下，各地区间的政治、经济联系和文化交往，凭借这种道路形式发展到了新的阶段。《史记》和《战国策》都有秦昭王时“栈道千里，通于蜀汉”的记载，秦汉时期更是大量地建设栈道。战国末期楚汉相争时被烧毁的褒

斜道、子午道等栈道，秦汉时期都曾进行了修复和整修。汉武帝时又兴修了通往西南夷的夔道，东汉时修建了三门栈道及其以东至今新安、济源的黄河栈道。

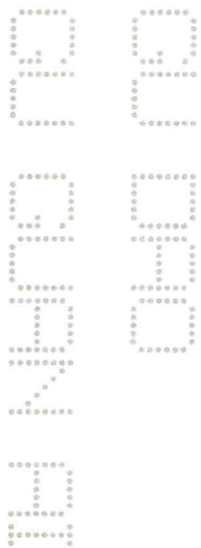
修在不同地段的栈道，有不同的结构形式，例如有梁有柱的称栈桥，有梁无柱的称千梁无柱，修在偏于河谷一侧的称偏桥，等等。

三、栈桥

典型的栈桥有梁有柱，在褒斜道和黄河栈道，至今尚存许多栈桥方孔遗迹。栈桥还有另外两种不同的结构：一种是以横梁一头插入壁孔内，一头由一根立柱支撑。这种结构即《水经注》所载的“其阁一头入山腹，其一头立柱于水中”。横梁上面铺设木板，成为栈桥。这是一种单臂木梁桥。另一种是没有壁孔，只有底孔。底孔三五个为一排，组



■ 北京延庆县古崖居前沟东坡栈道



成排架，立柱于底孔内。横梁完全由立柱承托，上铺木板。这是一种多跨的木梁桥。据陕西省考古研究所、陕西省文物管理委员会以及河南交通部门分别对褒斜栈道和黄河栈道部分遗迹的调查表明：褒斜栈桥壁孔全凿于高出水面8~9米的陡崖半腰，壁孔呈方形，边宽约40厘米，孔深80~90厘米，壁孔内向下斜，使插入壁孔的木梁略微上翘。底孔有方有圆，与壁孔相对应，孔数不等。壁孔与底孔相对位置高差约7米，水平距离约5.5米，可见是宽约6米的单柱或多柱栈桥。有的崖段坡度较平，成阶梯状坡面，只有并列四五个不等的底孔，孔径12~30厘米，其边孔垂直高差约4~5米，水平距离约4.6米，这是宽约5米多的多跨连续木梁结构的典型栈桥。三门峡人门栈道，首先是在悬崖陡壁上开1米左右

■ 河南三门峡黄河古栈道



的石道，石通道高1.5~2米，在通道内侧靠近石底面处横向开凿方形壁孔，孔高10~20厘米，间距2米左右。在崖底有正方形或长方形的底孔，孔宽10厘米左右，深5~10厘米，孔位与壁孔相对应。在人门岛北岸花岗岩陡壁上有上下两排八九百个方孔，是一种单悬臂木梁结构栈桥。在三门栈道以东至今新安、济源县境的黄河栈道所遗留的大量栈桥方孔，与三门栈道大体相似，不过栈桥方孔要大一些，壁孔一般为25厘米见方，也有25厘米×30厘米的，最小的孔径只有18厘米×20厘米，孔距4~5米，壁孔和“凹”形石通道在悬崖半腰处，今离水面6~10米。从残存的碑铭辨认，黄河栈道栈桥或由官办或由民修。三门栈道栈桥有东汉和平元年（150年）的题记。

四、偏桥

《水经注》漳水条中记有：“崕路中断四五丈，中以木为偏桥，劣得通行。”又据《读史方舆纪要》记载：“自凤县至褒城，皆大山，缘坡岭而行。有缺处以木续之成道如桥然，所谓栈道也。”据此得知偏桥是山区道路中断之处连接的桥梁，应偏于河谷一侧而得名，是栈道桥中的一种形式。秦汉时在秦岭和西南夷栈道中修建了不少偏桥。今贵州施秉县西北因架有偏桥，其地名也称偏桥。

第二节 车尘马迹寻古道——著名古道遗迹

中国古代的许多道路如今已经难觅遗迹了，在此我们只能选择一些遗迹尚存的著名古道加以介绍。

一、尧舜时代都邑通往“四裔”的道路遗迹

尧舜时代都邑通往“四裔”的具体道路，大都渺茫难稽了，只有通往河南西部的一