

交通史学概论

魏启宇○编著

兰州大学出版社

1989·兰州

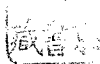
交通史学概论

魏启宇 编著

·样·书·

兰州大学出版社

1989·兰州



【民
主
主
义
学
校
图
书
馆
藏
】

（八）卷

责任编辑 王民新

责任校对 张振洁

交 通 史 学 概 论

魏启宇 编著

兰州大学出版社出版

(兰州大学校内)

中国人民解放军军事经济学院印刷厂印

开本: 787×1092毫米 1/32 印张: 7

1990年2月第1版 1990年2月第1次印刷

字数: 150千字 印数: 0001—2000

ISBN7-311-00079-3/4·3 定价 平装3.60元
精装5.80元

序

交通史的编纂是近年来编史修志热潮中卓著成绩的学术课题。它久已自成局面，收效甚宏。我曾有幸应邀参加过若干次有关交通史的专史编审会议，深感此类专史有裨于通史——它既可备撰写高质量通史之采择，又可补通史论述的缺遗。交通史之类专史的编纂意义正在于此。

交通之于国计民生关系甚大。人类活动端赖于交通。昔古之桥梁道路、车船桥驿以及近代的邮电航空无不有丰富文献可备记述以信今传远，交通领导部门为鉴往知来、明智决策、延揽人才，指拨专款，兴编纂交通专史的弘业，经年累月，锲而不辍，延及近年，成果相继问世，当政者当引备冰鉴，史学领域也增一异葩。其累累硕果视解放前交通史著，事阅业精，诚难乎其并论。我于此不得不嗟然而叹曰：贤能大吏甘舍繁缛而着意名山事业者，又何甚鲜焉？

编史修志是一项实际工作，它必须有理论指导。80年代初，全国开展修志活动，为使之略有规范，我曾主编《方志学概论》作修志教材及基础理论知识读本，曾对修志工作起过一定的时代作用，但近10年的修志实践所取得的成绩又对原书有不少可资增补订正之处，可惜由于公私冗杂，尚未遑计及。各地修志机构与人员颇有志书竣事后，回顾既往，总结经验，升华为理论而著书立说者，如《萧山县志》成书问世后，颇获好评，该志编纂人员乃深思往迹，认真总结，概括成文多篇，汇为《修志实践》等作，循读一过，喜其能在实践基础上进而探讨

理论以丰富志学，惟憾其未能贯通成书供社会之需求。辽宁齐红深碧等积编纂教育史志之经验，创立理论，成《教育志学》，我读其稿而序其书“为专业志撰写树一规矩，为方志学研究增一新作”，其书虽尚有可商榷探讨之处，但志学领域终于有一专志理论之作。

地方志的理论撰述已见端倪，而地方史尚付阙如，今获读魏启宇先生《交通史学概论》，耳目不禁一新，而感其为地方专史理论填补空白用心之深、用力之勤。我读竟为书稿不能已于言。史论关系、史学界议论已久，论从史出，以论带史诸观点纷起，史学概论诸作期兴，但多以通史为说，各陈所见，间有蹈空之论，而尚未见以专史为据，概括理论成书者，有之则魏著可称为开专史理论研究风气之作，筌路蓝缕之功固不可泯。

魏启宇先生参与公路交通史丛书并水运史丛书二巨作之繁编辑余年所，躬亲编审，于交通史撰述中颇留意于编史方法及认识诸问题，积稿盈尺，先后发刊，现又条贯整理，订为一书，题为《交通史学概论》。书凡九章，其论述内容包含交通运输史历史及其对社会发展的作用、交通史学的社会功能与理论构架、交通史学研究的对象和特征、史料的收集和整理、交通史书的编撰、交通史学的相关学科与发展前景，有体有用，既从实际着眼，又有理论概括，摆脱旧有窠臼而不徒托空言，使读者有落在实处的感觉，特别是能正确对待传统文化中若干可资汲取的编纂技能，益以见作者博涉。导之以理论，约之以规矩，当为本书的一大特色。在取材上博收约取，既容诸家众说，又著一己创见，使读者不囿于一孔而开拓视野，也见作者用力之所在。至于篇章结构的有史有论，文字论述的深入浅出更其余事。交通史编纂已为史学宝库增色，而《交通史学概

论》更为前所未见的创作。我读魏著，愧然于已沉浸一部40余春秋仅述前言而不研理论之缺。启宇先生年逾花甲犹孜孜于理论探求，更出其心得，著书问世，其精神可钦。乃拨除烦冗，尽三日之力粗读书稿，并书读后，特为之序。

来 新 夏

1989年10月20日于南开大学

目 录

序

前 言

第一章 交通运输的历史····· (1)

第一节 道路、公路交通简史····· (1)

一、古代····· (1)

二、近代····· (5)

三、现代····· (8)

第二节 水运简史····· (10)

一、古代····· (10)

二、近代····· (15)

三、现代····· (17)

第二章 交通运输在社会发展中的 地位和作用····· (21)

第一节 交通运输在社会经济发展中的地位····· (21)

一、交通运输业是一个物质生产部门····· (21)

二、交通运输业是一个独立的物质生产部门····· (23)

三、交通运输业是一个特殊的物质生产部门····· (23)

第二节	交通运输对社会发展的作用·····	(25)
一、	对经济发展的作用·····	(28)
二、	对国家统一、政权巩固的作用·····	(32)
三、	对文化发展和文化交流的作用·····	(33)
四、	对军事的作用·····	(35)
第三章	交通史学的兴起及其社会 功能·····	(38)
第一节	交通史学的含义·····	(38)
第二节	交通史学的兴起·····	(42)
一、	交通史学兴起的时代背景·····	(42)
二、	交通史学的实践·····	(44)
第三节	交通史学的社会功能·····	(49)
第四章	历史观和交通史学的理论 构架·····	(54)
第一节	历史观·····	(54)
一、	唯心史观·····	(54)
二、	唯物史观·····	(56)
三、	唯物史观是交通史学的根本指导原则·····	(59)
第二节	交通史学的理论构架·····	(61)
一、	交通历史本体论·····	(63)
二、	交通历史认识论·····	(65)
三、	交通史学方法论·····	(67)

第五章 交通史学研究的对象和特征····· (73)

第一节 交通史学研究的对象和范围····· (73)

一、公路交通史研究的对象和范围····· (73)

二、水运史研究的对象和范围····· (75)

第二节 交通史的特征····· (79)

一、一条主线····· (79)

二、两对矛盾····· (81)

三、三个阶段····· (83)

四、四个因素····· (86)

五、五种关系····· (88)

第六章 史科学与交通史料的收集

整理····· (93)

第一节 史科学简述····· (93)

一、史料的作用和种类····· (93)

二、目录学····· (99)

三、辨伪学及其他····· (106)

第二节 交通史料的收集和整理····· (108)

一、史料收集的范围····· (108)

二、史料收集的方法····· (111)

三、史料的考订与筛选····· (114)

四、史料汇编····· (117)

附录 交通史籍举要····· (121)

第七章 交通史书的编撰	(125)
第一节 基本要求	(125)
一、 交通史书的类型及其在交通史学中的地位	(125)
二、 编撰交通史书的主要原则	(127)
三、 衡量交通史书质量的标准	(133)
第二节 体裁和体例	(134)
一、 体裁	(134)
二、 体例	(139)
第三节 篇目结构	(142)
一、 断限分期	(142)
二、 篇目的拟定	(145)
三、 标目	(148)
第四节 史实的表述	(150)
一、 人物的表述	(151)
二、 地点的表述	(153)
三、 时间和过程的表述	(154)
四、 情节的表述	(156)
第五节 史论结合	(157)
一、 历史背景的分析 and 论述	(158)
二、 史事记叙与论述有机地结合	(161)
三、 史论结合要区别不同情况, 掌握重点	(165)
第六节 语言文字的要求	(167)
一、 史学与文学的关系	(167)

二、	史书文字表述的特征·····	(168)
三、	史书的文体·····	(172)
 第八章 交通史学与有关学科的交流及融合····· (176)		
第一节	交通史学与交通运输经济学·····	(177)
第二节	交通史学与交通技术科学·····	(179)
第三节	交通史学与历史地理学·····	(183)
第四节	交通史学与考古学·····	(187)
第五节	交通史学与哲学·····	(189)
 第九章 交通史学发展的前景 ····· (193)		
第一节	开阔视野,使交通史学的研究向纵深发展·····	(193)
一、	理论研究·····	(193)
二、	多层次、多角度研究·····	(196)
三、	历史结合现实研究·····	(200)
四、	进一步开发交通史学资源·····	(203)
第二节	稳定交通史学队伍,提高编史人员的修养·····	(205)
一、	保持交通史学队伍的稳定性·····	(205)
二、	提高编史人员的修养·····	(207)

第一章 交通运输的历史

交通运输的历史，和人类社会的历史一样久远。随着人类文明的进步，带来交通运输的发展；反之，交通运输的发展，又促进人类历史的前进。交通史和人类文明史的发展是互为因果的。许多原始部族沿河流定居，在大的河流两岸产生古代人类的文化和统一的国家。中国的黄河、长江，埃及的尼罗河，印度的恒河，自古以来都是重要的运输线，最初航行的是木帆船，以后发展以机械为动力的轮船。中国古代道路纵横交错，古代桥梁建筑有很高的技术水平，20世纪初开始发展汽车公路运输。近代中国交通运输的发展，走过一段曲折的道路。新中国建立以后的交通运输史，是最辉煌的篇章，公路、水运交通都有巨大的发展，目前正在向现代化迈进。下面对中国交通发展的历史作一简要的叙述。

第一节 道路、公路交通简史

一、古代

在人类远古时期，就有道路交通。相传黄帝造车，故名轩辕氏。1899年在河南安阳殷墟出土了夏代的马车，车体坚固，车型美观，说明当时陆上运输工具已具有相当的水平。夏、商、周三朝开始建设城、乡道路体系，战国时开始了棧道的建筑。秦始皇统一中国后，道路交通发展具有更大的规模。在全国范围内修建驰道，以咸阳为中心，延伸到全国各地。“东穷燕齐，

南极吴楚”^①，“西至临洮、羌中，北据河为塞”，并沿阴山至辽东^②。用驰道将战国时代诸侯国的都城全部连接起来。秦始皇还实行了“车同轨”，统一了全国车辆的轮距，规定车宽6尺，车辆可以通行全国。

两汉时期，道路交通比秦代又有进一步的发展，建设了以长安为中心的道路网，特别是发展了驿道运输和开辟了丝绸之路。

两汉时期修建的主要道路有夜郎道、零关道、褒斜道、回中道、飞狐道、交趾道等。主要驿道把当时的主要城市连接起来。如洛阳、邯郸、临淄、宛城、成都、番禺、长沙、合肥、钱塘、江陵、辽东等，都有驿道相通。路上车马来往频繁，商旅络绎不绝，反映了社会经济的繁荣。

汉武帝时，先后于公元前139年和119年，命张骞出使西域，开辟了汉朝与西域诸国的交通。逐步形成了以敦煌为交通枢纽的从渭河流域起、通过河西走廊、经新疆至地中海东岸、再转至罗马各地的横贯欧亚大陆的交通要道，这就是举世闻名的丝绸之路。这条丝绸之路经历1500年，直至明代，一直承担着内地与西域、中国同亚洲、欧洲的一些国家之间的政治、经济、文化交往的重要任务。其间虽因政治或军事上的原因，曾经出现过时通时阻的情况，但总的来说，丝绸之路一直在持续地发展着和完善着，直到后来海上运输取代它和因其他原因使它中断为止。

隋唐时期是中国古代社会经济向上发展和统一国家的重建时期，特别是唐朝立国时间长，成为中国文明史上一个新的高峰。国家统一，经济繁荣，文化发达，道路交通有新的发展。当时全国有15个道，以长安为中心，所有干线道路均通往各道

府所在地，干线与支线相联，四通八达。由长安经西域至印度等国，有一条国际性的道路，唐玄奘即经由这条道路游历西域、印度138个国家和地区，行程5万里，历时19年^①。对中国和亚洲许多国家的宗教、文化、学术交流，有着重要的贡献。

由长安通往吐蕃（今西藏）的道路，后世称为唐蕃古道，是唐文成公主入藏的路线，总计里程6200余里。这条道路，以后成为汉藏两族人民来往的友好之路。由长安通往渤海国的道路，经由今河南、河北、辽宁、吉林而达黑龙江渤海国的上京龙泉府（今黑龙江省宁安县东），是唐代联系东北边陲一条长距离的交通要道。

元代立国，疆域扩大，超过汉、唐盛世。道路交通进一步发展，除利用原有道路外，新开辟了若干条通往西南、西北等地区的道路。元代道路网以大都（今北京）为中心，通向中书省直辖的山东、山西、河北三地区共29路的首府所在地，然后再由上述的交通要冲，通向全国11行省首府所在地以及西北、西南边远地区，从而构成元代广阔疆域内的全国道路网。元代驿运十分发达。“元有天下，薄海内外，人迹所及，皆置邮传，使驿往来，如行国中”^②。元代有汉代驿站和蒙古站赤之分，还在各州县设立了急递铺，以传递紧急文书。全国共有驿站1519处，一般60里一站，全国有驿马4.5万匹，还有驴、牛、骆驼、车辆等作为驿运的运输工具。

明代以南、北两京为中心，形成全国的道路交通体系。以南京为中心有8条干线道路，以北京为中心有7条干线道路，经由这些道路，通向全国13个布政使司。此外，还新修了西南、东北等少数民族地区的道路。明代的驿运也是以南、北两京为中心，在两京设有会同馆，在各地设有水马驿。各地还设

有递运所，负责运送军需物资及贡品，设有急递铺，递送紧急文书。

清代国土广阔，道路交通发达。道路不仅通达全国各省会和蒙古、青海、西藏等地，而且遍及各府、州、县，形成以北京为中心的道路网。从清初至光绪初年，全国设有驿传体系，在各地设有驿站。光绪三年（公元1877年）修建唐山至胥各庄铁路后，各地陆续修筑了4000多公里铁路，并开办了电话、电报。沿袭几千年的驿传制度，逐步被近代的铁路运输和电信所代替。原有驿道成为“官商路”或“官马大道”，全国分为官马北路、官马南路和官马西路3个系统，其中有9条主干道。驿道本来具有驿传和商贸交通等功能，驿传制度的废弃，商贸交通的作用仍继续保持并有所加强。

中国桥梁建设，有着悠久的历史 and 光辉的成就。见于文字记载最早的桥梁，是商周时代的钜桥^⑤。《水经注》称：“衡漳（水）又北，迳钜桥邸阁西，旧有大梁横水，古有巨桥之称。昔武王伐纣，发巨桥之粟，以赈殷之饥民。”这里说明这座古老桥梁是一座梁桥。1957年河南省新野县北寨村出土的画像砖上，有拱桥的图形，证实中国用拱结构建桥不迟于东汉时期。文献记载最早的索桥，是公元前250年蜀太守李冰在四川省修建的第一座行人“笮桥”，所谓笮，是用竹篾编成的一种绳索，即竹索悬桥。建于隋代开皇年间（公元591~599年）的赵州桥，跨越河北省赵州（今赵县）洺河之上，是现存最古老的大型石拱桥之一，桥梁总长50.82米，两端桥面宽9.6米。宋、元时期，桥梁建筑更趋成熟，这一时期桥梁建造的数量很多，桥别在宽阔的水而上建造了不少大中型桥梁，形成中国历史上建桥的高峰时期。著名桥梁有北宋时汴京的虹桥，约建于宋熙宁元年

(公元1068年)以前,使用至北宋末年,后毁于宋金战火之中。宋代建筑的洛阳桥、安平桥,是中国古代建造的两座著名的石梁桥。洛阳桥位于福建泉州,全长1106米,宽4.61米。安平桥位于福建晋江与南安两县界的安海镇,全长2500米,是古代留下来的最长的桥。位于北京广安门外的卢沟桥,建于金代(公元1189~1192年),它建造的华丽、坚固,是古代建桥史上所罕见的,经马可波罗的宣传,使这座名桥广为世人所知。四川的泸定桥,是一座有名的铁索桥,建于清康熙十四年(公元1705年),跨越大渡河,全长100米,桥面宽3米,距枯水高14.5米,由13根铁链和横、纵木板组成。1935年中央红军长征时,胜利地渡过此桥,为此桥增添了历史光辉。

二、近代

随着世界公路运输的发生和发展,中国的公路建设和汽车运输也逐步发展起来。

中国之有汽车,始于公元1901年(清光绪二十七年)。匈牙利人黎恩斯首次输入中国两辆小汽车,于次年在上海租界行驶,车身外形与当时的敞篷马车相似,最初按马车发给执照,车轮为木制轮辐、实心橡胶胎。

中国大陆最早出现的城市民运汽车运输业,是1907年德商经营的费理查德号商行,经营由青岛市区至崂山柳村台的短途客运。以后,中国商人也陆续购买汽车经营城市汽车运输。先后有1911年新疆经营羊毛商人沙德德购买汽车在宁远和惠远(今伊宁市)开办短途客运业务。1912年,上海出现龚福记、华义、恒泰三家汽车行经营货运汽车业务。1913年,北京有飞燕汽车行经营市内出租汽车。1914年,长春创办了华立自动车行,济南创办了凤记汽车行,北京创办了飞龙、高大汽车行。

1917年, 汉口开设了上海汽车行和扬子汽车行, 经营出租汽车。1914~1919年第一次世界大战期间, 中国经济发展较快, 外国汽车大量输入中国。沿海大城市及对外开埠的城市, 如上海、天津、北京、大连、广州、汉口、福州等, 客货汽车运输行业得以较快的速度发展。

随着城市汽车运输兴起之后, 各地公路长途汽车运输也相继开办。早期兴办的长途汽车运输业有: 1915年2月, 黑龙江省出现了姜德海汽车行, 以汽车3辆经营齐齐哈尔至黑河之间的长途客货运输。1916年, 商人凌印清等创办了松黑两江的冬季汽车公司, 开展跨省的汽车运输。1917年, 北京创办了经营长途运输的辅华汽车行; 河南开封出现了汇通汽车运输公司; 天津出现了由商人郝长福经营的往来于塘沽经天津至北京的长途货物运输; 在江苏南通出现了通海汽车公司。1918年, 归绥商会集资创办了西北汽车公司, 经营东至平地泉(今集宁)西至包头的客货运输。同年4月, 行驶张家口至库伦(今蒙古乌兰巴托)的大成张库长途汽车公司开始营业。同年7月, 中国官方成立筹办西北行驶汽车事宜处, 也开始在张库路经营客货运输, 这是中国官办汽车运输之始。

1918年, 北洋政府交通部, 先后颁布了《长途汽车公司条例》、《长途汽车公司营业规则》和《长途汽车公司发给执照规则》。这是中国中央政府发布汽车运输管理规章之始。

中国城市道路建设较早。城乡之间的公路建设, 开始是从驿道的基础上发展起来的。中国原有的驿道干线及官马大道, 只要稍加修整, 即有通行汽车的条件。汽车输入中国之后, 开始是利用原有的大道或稍加整修以通行汽车的。从1901年至1913年以前, 中国的公路基本上属于这一类型。这个时期是公