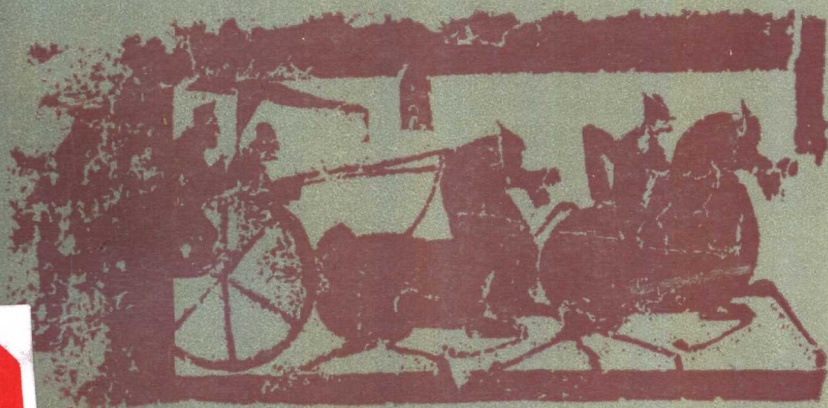


文史知识文库

中华交通史话

陈 鸿 彝 著



文史知识文库

中华交通史话

陈鸿彝著

中华书局

责任编辑：刘玉平

文史知识文库
中华交通史话
陈 鸿 彝 著

•
中 华 书 局 出 版

（北京王府井大街36号）

新华书店北京发行所发行
北京新华印刷厂印刷

•
787×1092毫米1/32·8 3/4印张·2插页·175千字

1992年1 月第1版 1992年10月北京第1次印刷

印数 1—3000 册 定价：5.15元

ISBN 7—101—00409—1/G·32

写在《文史知识文库》之前

这套书本来是以“文史知识丛书”的名义出版的，现在改成“文史知识文库”。“丛书”改成“文库”，目的是使这套书容量大一些。把这套书编得更充实、更丰富，不仅容纳《文史知识》已经刊发过的较好的内容，还要容纳《文史知识》未能刊发的好内容。我们的计划是深入浅出地、重点而又系统地介绍中华民族古代文化的丰硕成果。

我们的时代日新月异。科学技术革命迅速而又深刻地改变着人类的社会生活。中国人民重振雄风，面向世界，面向未来。在祖国960万平方公里的土地上，正酝酿着新的崛起，新的振兴。

在这一巨大变革中，在计算机、人造卫星、宇宙飞船、超导体、遗传工程等纷至沓来的时候，我们仍然会深深感觉到无所不在的、中国传统文化的巨大力量。传统文化的历史积淀是如此的丰厚，以至于我们伴随着每一项现代化工程的伟大胜利，几乎都要想起我们的前人。想起为我们编写了中华民族灿烂篇章的人们。我们的前人创造了无与伦比的灿烂文化。春秋战国的诸子哲学、汉魏六朝的丰碑巨制、韩柳欧苏的大块文章、明清之际的人生画卷，无不表现了对社会国家的情怀，对宇宙世界的期待。这千古风流人物的搏斗，相互辉映，激荡交融，造成了光华灿烂的中国，博大久远的中华民族传统。这是

我们的骄傲，也是我们民族凝聚、发展、强盛的力量。

面向世界，面向未来，总离不开我们站立的祖国大地。我们都是伟大祖国的儿女，对这块生我、养我的土地，对我们祖先繁衍发展的土地，怀有深切的挚爱之情。爱她，了解她，同时研究她；在了解她、研究她的过程中渗透着我们对现在和未来的信念。今天，我们站在新的历史高度，以重新崛起的决心，把祖国的传统文化放到整个世界文明的背景之中，我们一定会更准确地找出精华，区分糟粕，在看来杂乱无章、盲目被动的历史表象中，寻找出规律性的东西，为我们今天的创造活动服务，为我们走向世界、走向未来服务。

我们热诚地欢迎广大作者和我们一起编好这套文库，共同去完成时代所赋予的历史使命。

目 录

引 言 路是人走出来的·····	1
第一章 华夏交通的草创·····	5
第一节 炎黄创业 禹奠九州·····	5
(一)舟车之始·····	6
(二)三仞之城与九州交通·····	8
第二节 夏启西征 渭洛通联·····	11
第三节 服牛乘马——畜力的运用·····	13
第四节 周道如砥 其直如矢·····	17
第二章 水陆交通网的初步形成·····	23
第一节 春秋争霸 道路开通·····	23
(一)齐：通渔盐之利·····	24
(二)晋：轻关易道 控扼中原·····	26
(三)秦：泛舟之役与秦晋结好·····	28
(四)楚：筚路蓝缕 以启山林·····	30
(五)吴越：邗沟的开凿与近海交通·····	31
(六)从子贡出使看南北交通·····	34
第二节 战国争雄 水陆相联 ·····	35
(一)燕赵交通·····	36
(二)中原交通·····	37

(三) 秦蜀交通·····	38
(四) 江淮交通·····	40
(五) 齐鲁交通·····	43
第三节 先秦国家交通设施·····	44
(一) 候馆迎宾·····	44
(二) 置邮传命·····	46
第四节 私人宾馆与旅店的兴起·····	51
(一) 旅店业的兴起及其管理·····	51
(二) 私人宾馆和养士之风·····	53
第五节 关卡稽查行路难·····	55
第三章 秦国的交通事业·····	59
第一节 秦代交通网的建成·····	59
(一) 车同轨的实现·····	60
(二) 艰巨的筑路工程·····	61
(三) 秦的水运·····	65
第二节 秦代交通的法制管理·····	67
第三节 秦始皇的巡游·····	71
第四节 覆道桥梁及其他·····	73
第四章 汉代交通的新发展·····	76
第一节 汉初交通的开发·····	76
(一) 汉承秦弊·····	76
(二) 高惠恢复·····	77
(三) 文景振兴·····	78
(四) 汉武帝拓展·····	79
第二节 丝绸之路与国际交通·····	83

(一)国际交通	83
(二)张骞凿空	86
(三)班超继踵	89
(四)丝路走向	90
第三节 汉代的交通服务	91
(一)设备齐全的传舍	91
(二)功能多样的邮亭	94
(三)最受欢迎的客店和饮食店	95
第四节 都市交通及其管理	96
(一)长安城的建制	96
(二)汉代都市的交通管理	100
第五章 动荡年代的国家交通	104
第一节 政权对立 道路相通	104
(一)三国时期	105
(二)两晋十六国时期	108
(三)南北朝时期	110
第二节 六朝的中外交往	113
(一)海上香丝之路的奠基	113
(二)陆上丝绸之路的新开拓	120
第三节 六朝交通的革新因素	121
(一)畜力运用的变化	122
(二)车船制作的革新	126
(三)住宿条件的改变	129
第四节 社会多纷扰 商旅行路难	131
第六章 隋唐交通的大发展	136

第一节	国家交通网的重建	136
第二节	大运河的开凿与炀帝南巡	142
第三节	唐代的贡路与漕运	147
	(一)四通八达的贡路	147
	(二)江航与漕运	150
第四节	玄奘孤征与鉴真东渡	156
	(一)唐代的中外交通路线	156
	(二)玄奘孤征	159
	(三)鉴真东渡	161
第五节	唐代的交通设施及其他	164
	(一)车	164
	(二)桥	165
	(三)客舍	166
	(四)驿传	167
	(五)路政	169
第七章	中华交通体制的重大变迁	171
第一节	五代十国的交通	172
	(一)中原交通的破败	172
	(二)沿江沿海交通的发展	174
第二节	辽金时代的北方交通	177
	(一)辽的驿道	178
	(二)金的交通	180
第三节	宋代京师交通及其管理	182
	(一)汴京的建制与交通管理	183
	(二)临安的城市生活与交通治安	185

第四节 江海求利 以资国用	187
(一)发展航海业意义重大	187
(二)宋代造船业的突出成就	189
(三)第一流的航海术	191
(四)宋代的长江航运	193
第五节 邮驿分工 家书附递	196
第八章 大开放的元代交通	200
第一节 活跃非凡的蒙元交通	201
第二节 蜚声海外的“站赤”	208
(一)驿站的设施	208
(二)驿站的管理	210
第三节 元代的河运与海漕	211
(一)运河的疏通与漕运	211
(二)近海漕运线的开通	215
第四节 元代的旅店管理	218
(一)旅行证件的发放与检验	219
(二)保证行旅安全的措施	220
第九章 明代交通的兴衰	222
第一节 大陆交通的发展与败坏	223
(一)明初建成的全国水陆交通网	223
(二)宦官肆虐 道路萧然	226
第二节 文明友好的海外交往	230
(一)郑和七下西洋	231
(二)中外交流 造福人类	238
第三节 倭寇为害与中日交往	240

(一)源远流长的中日交往	240
(二)倭寇骚扰下的中日交往	241
(三)中日交往的持续	244
第十章 清代的交通	247
第一节 清代的官马大路	247
(一)官马北路系统	248
(二)官马西路系统	249
(三)官马南路系统	250
(四)官马东路系统	251
(五)长江官路系统及其他	251
第二节 古代邮驿体制的腐败	253
第三节 自我摧残的满清海禁	257
(一)清初的海禁措施	257
(二)海禁的部分开放	260
(三)南洋贸易的无理禁断	261
(四)腐朽无能 官匪为祸	264
第四节 中国近代交通的发端	265
结 语	269

引言：路是人走出来的

我们中国有句名言：路是人走出来的。

路的历史和人类的历史一样久远。从远古蛮荒时代起，我们的祖先，为开辟自己的生存空间，“披山通道”，“剡木为舟”，就在亚洲东方这片古老的土地上，走出了自己的路。路，是原始人类艰难起步，从蒙昧走向文明的历史见证。人类一旦进入文明时期，便要开展空前规模的人员交流、物资交流与信息交流，交通运输事业，作为文明事业的重要组成部分，便率先发展起来；而路，也就成为人类突破空间限制而实现相互交流、相互了解、相互支持的重要手段。一部中华交通史，讲的就是我们的先人如何开路、如何用路、如何管路的历史，讲的就是我国各族人民之间、以及和国外各民族之间友好交往，共同进步的历史。

创业必从开路起。

我们民族每前进一步，都以交通的发展为先导。考古证明：我国远在有文字记载的信史开始之前，就已经有了早期城邑的建筑，有了原始舟车的制作。司马迁说：“天下明德皆自虞帝始。”（《史记·五帝本纪》）而虞舜登上历史舞台，正是从“纳于大麓，烈风雷雨弗迷”，“宾于四门，四门穆穆”（《尚书·舜典》）开始的，就是说，是从交通活动与交通管理开始的。夏禹的事业，也是从“随山刊木，奠高山大川”入手的。（参

见《尚书·禹贡》)商汤的祖先,“服牛乘马”,远距离经商,揭开了以畜力为交通运输动力的历史。西周开国前夕,周武王率领舟师,由渭入黄,在孟津会集八百诸侯去伐纣,此举预告了中国内河运输的高度发达;而周公规划修建洛邑(今洛阳),正是着眼于它的“四方道里均”;周人从丰镐到洛邑之间修建的“周道”,作为华夏文明区的主干道,国内陆路交通的中轴线,为西周奴隶制政权的发展巩固,提供了重要的物质保障。

创业始于开路,发展更有赖于交通。

“车同轨,书同文”,交通一体化,历来是国家统一的基本条件之一。秦始皇兼并六国之后,立即着手修筑通达全国的“国家级公路”即驰道。秦驰道以咸阳为中心,以咸阳——洛阳通道为主轴,向四境辐射:北到塞外,南及岭表,东抵大海,西至河源,中国大陆交通的骨架就此形成。秦代之后,汉驰道,唐贡路,元驿道,清官路的相继发展,无不标示出国内交通的历史进步,也无不关联着国家大一统的历史命脉。周秦汉魏时期,国家经济文化发展历来以“关中——中原”为轴心,作横向展开,这一大势,自从隋代开凿了大运河之后,就一变为以东部沿海地区为重心的纵向发展格局了。宋元明清时期的国家政治中心、经济中心、交通中心都在运河线上,在我国东部地区,这就突出说明了交通事业对于中华民族的生存与发展,具有何等重大的意义。

中华文明,彪炳世界。中华文明的远播,正有赖于发达的交通。丝绸之路,这条连结欧亚的陆上大动脉,经张骞凿空于前,玄奘孤征于后,班超、法显继踵于其间,一直发挥着联系中外的纽带与桥梁作用。正是我华夏先民世代代的不懈奋斗,

使东西方古老文明实现了交汇互补。在中外航海事业中，鉴真六次东渡，郑和七下西洋，不怕“洪涛接天，巨浪如山”，我自“云帆高挂，昼夜星驰”，将华夏的丝绸、瓷器、造纸术、印刷术、火药、指南针贡献于世界，将琉璃、葡萄、玉蜀黍、占城稻与棉花及几何、代数、物理、化学、天文知识引入我中华古国。为世界各民族的共同进步，我们的祖先付出了巨大的艰辛，也取得了卓越的成就。当然，我们也不会忘记诸如阿倍仲麻吕、马可·波罗、利玛窦等国际友人所作出的贡献。

我国的对外交往，从一开始就建立在强大的物质文明和精神文明的基础之上。从秦汉到宋元，中国都拥有当时世界上高水平的生产力，有充足的农副产品、手工业产品与发达的科技知识、文化艺术向外传输，与亚欧非各国友好交往、公平易货。无论是在陆上丝绸之路上还是在海上香丝之路上，从来没有奴隶买卖、鸦片贸易、炮舰开路式的欺诈与血腥。在既往的历史上，我们的先人付出的很多很多，也赢得了海外人民的友谊与尊重。这是西方殖民者的交通史所难以企及的。

交通，就其自身的内在要求来说，它从来就是一项开放的事业。综观我国古代交通史，也正是一部不断地开放、不断地拓展、不断地向四方、向域外伸延辐射的历史，正是一部中华民族向世界民族之林寻求友谊、寻求互助、寻求共同发展、共同进步的历史。汉唐盛世对外交通的发达自不必说，就是在国内分裂战乱、割据动荡的年代里，比如说魏晋南北朝与五代十国时期，我国人民一刻也没有放松或停止对外交往的努力。在通过河西走廊的传统西域通道之外，正是在魏晋南北朝时期，开通了从阴山西去穿越阿尔泰山通向里海以西的“新北

道”；又开通了从兰州西去，横越祁连山南麓与柴达木盆地的“河南道”。正是在五代十国时期，东南沿海地区的苏州、杭州、泉州、广州迅速发展起来，为宋元明清时期的海上交通准备了前沿基地。它说明，中华交通事业，内蕴着一股巨大的活力，这种活力，足以克服一切艰难险阻而向前发展。

当然，我们也不是没有遗憾。

尽管我们的先人早有“驾鸯上青天”的向往，墨翟公输般都作成过能在空中飞行三天的木鸢，然而终两千年封建社会，在空中交通方面居然毫无进展，世世代代只是仰望青天而不能飞向苍穹！在地面运输方面，几千年来，其动力除了人力畜力之外，只是有限地利用过风力水力，两千年间没有实质性的突破。还有，两千年间，历代政府几乎从未考虑过普通百姓的书信邮递问题……这都是我们的遗憾。而当西方殖民者带着他们先进的生产力、先进的交通运输邮递装备来敲击我们的国门的时候，腐朽的清王朝却又不知振奋，盲目迷信古老文明，使两千多年间一直处于世界前列的中华文明与世界先进文明拉下了不小的距离，这就更是我们的遗憾了。不过，这也已经成为过去了。

今天，我们重温中华交通史得到一个重要启迪：既然我们的先人遗传给我们坚韧不拔、勤劳智慧的基因，既然我们的先人给我们留下了放眼世界、以人类共同进步为己任的博大情怀，那么，我们就一定能在新的历史条件下，创造出前无古人的伟大业绩来。

第一章 华夏交通的草创

五六千年前，中国人已经开始舟车的制作，四五千年前，中华大地已经出现“三仞之城”。这是中华交通事业的最初的曙光。

中华交通的初基是夏商周三代奠定的。夏启以车战为先导，打通了中原与关中的联系；商人用牛马为动力，经营黄河中下游的交通；周代营建丰镐与洛邑，开辟坦荡的京洛交通线，又尝试由渭入黄的水上运输，并制定道路建设的等级制度。这些，都是富有开创性的。

《尚书·禹贡》篇绘制了中华交通一体化的最早蓝图。周穆王西上昆仑会王母的传说，表达了中原人民向外界寻求友谊的美好期求。

第一节 炎黄创业 禹奠九州

在我国古老的土地上，远在二十万至二百万年前，就有原始人群生活着。在一百五十万至二百万年前，玛雅系的元谋人，便开始在云南元谋地区开辟自己的生存天地。六、七十年前，蓝田人已经在陕西蓝田经营自己的家园。这里“厥土惟黄壤，厥田惟上上”。（《尚书·禹贡》）为先民提供了极好的生存环境。二十万年前，在北京房山周口店一带，有著名的“北京人”生于斯、作于斯。他们懂得用火，会制作石器，群体活动能

力很强。他们营造了华夏文明的又一个重要摇篮。如果说“路是人走出来的”，那么，正是元谋人、蓝田人、北京人，在中华大地上“走”出了最早的“路”。

（一）舟车之始

距今五六千年以前，泰山脚下，汶水之滨，兴起了强大的神农氏部落联盟，以炎帝为首领。炎帝除教会人们播种五谷之外，还为他的部落联盟制定了一条规矩：“日中为市，致天下之民，聚天下之货，交易而退。”（参见《易·系辞》）就是说，在神农氏活动的区域内，已经有了定时定点的交换活动。而这一活动的得以实现，不用说，自然必须有供通行运输的道路与工具，哪怕是最最原始的道路与工具。看来，在神农氏的创业史里，是包含着开路的艰辛的。

与此同时，另一位首领黄帝轩辕氏正率领着另一个部落联盟“邑于涿鹿之阿”（《史记·五帝本纪》），并走出燕山，经营冀州（古冀州相当于今山西河北地区）。正好炎帝神农氏也在拓展自己的活动区域，于是两大势力在古黄河下游（古黄河在今天津附近入海）相遇了，据说经过三次大战，黄帝方面取得了优势，两家达成和解，共同开发黄河中下游辽阔地区。他又曾领导其部落击败了崛起于渤海之滨的九黎族首领蚩尤。《史记·五帝本纪》上说，黄帝一生“披山通道，未尝宁居。”为了战争、为了开辟更广阔的天地，黄帝一群“迁徙往来无常处，以师兵为营卫”，（同上）这就离不开舟车的运载与道路的开辟了。

《易·系辞·涣卦》中有古人“剡木为舟，剡木为楫”的记载，就是说，古人造舟是从掏空巨型树干作成独木舟开始的。同时砍削出扁平的楫，击楫划舟而行，像鱼儿游泳一样，难怪