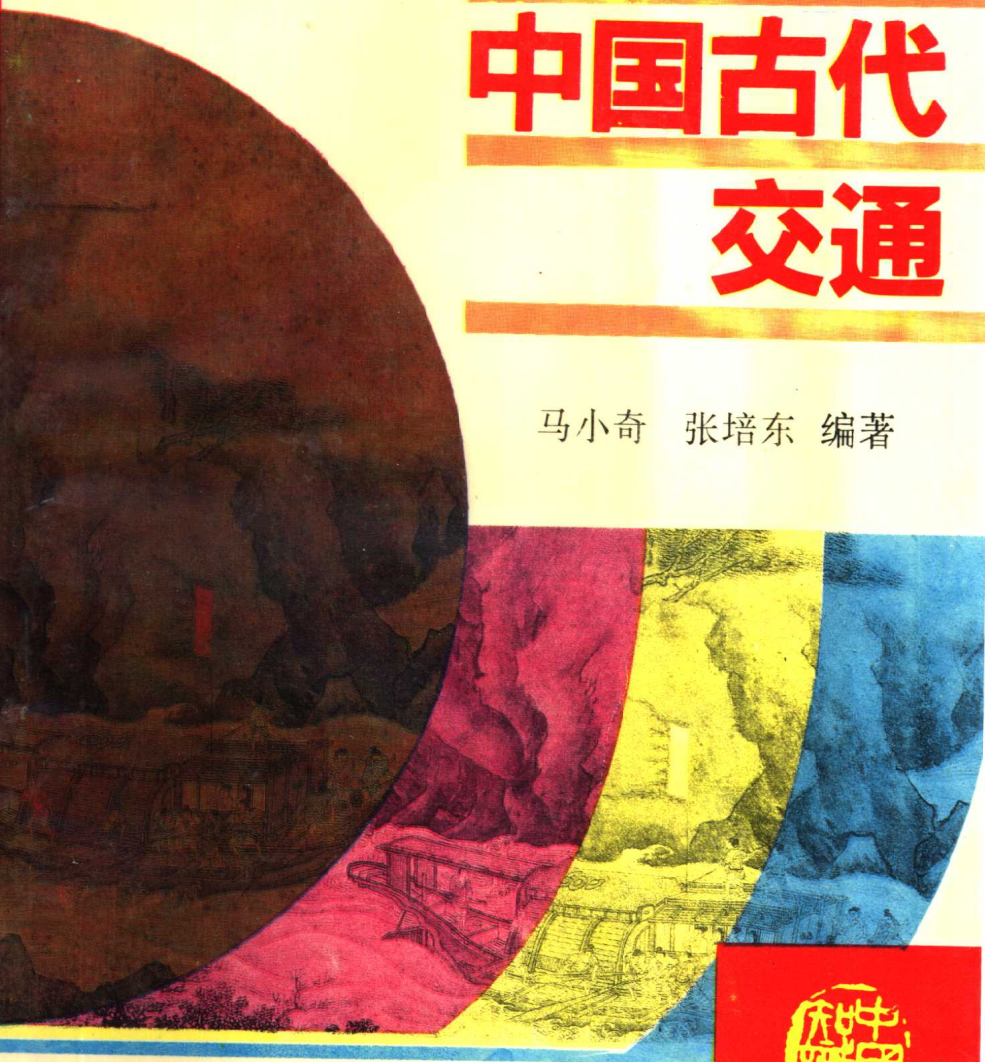


辉煌科技

中国古代 交通

马小奇 张培东 编著



北京科学技术出版社



中国古代交通

马小奇 张培东 编著

北京科学技术出版社

(京)新登字 207 号

图书在版编目(CIP)数据

中国古代交通/马小奇等编著. —北京:北京科学技术出版社,1995.1

(中国历史知识全书)

ISBN 7-5304-1670-7

I. 中… II. 马… III. 交通运输经济-经济史-中国-古代 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (94) 第 11769 号

北京科学技术出版社出版
(北京西直门南大街 16 号)

邮政编码:100035

各地新华书店经销
天津瑞华印刷厂印刷

*

787×1092 毫米 32 开本 4 印张 84 千字
1995 年 1 月第一版 1995 年 1 月第一次印刷
印数 1—10000 册
定价:3.90 元

内 容 简 介

水旱交通是社会经济发展的动脉,是地区、国家之间经贸、文化交往的纽带,是实施行政管理、军事行动的重要通道。我国的历朝历代都为发展交通事业做出了贡献,如著名的丝绸之路、南北大运河、鉴真东渡日本、郑和七下西洋,在开辟水旱交通,发展车船建造技术,建立交通管理机构 and 法规制度,设置馆驿邮递等方面做出了巨大成就,谱写了祖国交通事业发展史。

本书是“中国历史知识全书”的一个分册,是为青少年增进中国古代交通历史知识而编著的。

中國歷史知識全書

李錫銘

中国历史知识全书

主 编: 朱仲玉

副主编: 曹坎荣 解 镭

编 委 (按姓氏笔划排序)

马小奇	王东全	王明泽	邓瑞全
刘贵芹	刘淑英	白光耀	史革新
田和珍	许 华	朱大平	朱昌彻
阎春红	汪受宽	杜永菊	李东生
李志英	陈卫平	陈霞村	张文朴
张式苓	张承宗	张福裕	林晓平
范瑞祥	孟庆荣	闻惠芬	胡逢祥
赵擎寰	赵籍丰	郭玉兰	郭齐家
郭英德	贾卫民	章义和	梁 晔
谢俊美	靳生禾	郑一军	

前 言

中国是世界四大文明古国之一，历史十分悠久。在漫长的历史进程中，中国人民与天奋斗，与地奋斗，与外来的侵略势力和内部的腐朽统治奋斗，创造了许多可歌可泣的事迹，涌现出无数受人敬仰的英雄豪杰。在漫长的历史进程中，中国人民创造了具有强大生命力的民族传统文化，在哲学、社会科学、文学艺术、科学技术等方面，都取得了灿烂辉煌的成就，孕育了无数杰出的政治家、思想家、文艺家、科学家、教育家、军事家，留下了丰厚的文化遗产。

中国历史的发展既然如此丰富多彩，每一个中国人自然很有必要学习自己祖国的历史。通过学习历史振奋民族精神，增强民族凝聚力，树立民族自尊心和自豪感，并进而落实到实际行动中去，为建设有中国特色的社会主义而奋斗，为祖国的统一、繁荣富强作贡献。特别是对青少年来说，学习祖国的历史尤为必要，因为他们是祖国的未来，民族的希望，学习祖国的历史能把他们培养成为有理想、有道德、有文化、守纪律的社会主义公民。

今年8月，中央宣传部发布的《爱国主义教育实施纲要》中，把进行中华民族悠久历史的教育和进行中华民族优秀传统文化的教育提到十分重要的地位，指出这些都是向全国人民、尤其是青少年进行爱国主义教育的宝贵资源。正是为了发掘这宝贵的资源，我们编辑出版了这一套《中国历史知识全书》，目的就是想让具有中等文化水平的广大读者、尤其是青少年能掌握中国历史的基本知识，了解中国历史灿烂辉煌的

一面和受过挫折屈辱的一面,从而给爱国主义打下牢固的思想基础,为谱写中国历史的新页下定决心。这是一个意义重大的事业,相信定会获得社会各界的关注与支持。

我们初步拟定了包括历史上重大事件、重要人物、灿烂文化、辉煌科技四个系列的 50 个选题先行出版,希望能多角度、多层次、系统地反映中国历史的主流与特点,使读者能从中认识中国历史的基本面貌并了解其发展规律。以后还将根据需要,陆续加以补充和完善。

我们的努力是否达到了预定目的,欢迎读者提出宝贵的批评与建议!

《中国历史知识全书》编辑委员会

1994 年 11 月



责任编辑：汪永宁

封面设计：耿万义



ISBN 7-5304-1670-7



9 787530 416709 >

K · 046

定价：3.90元

目 录

一、先秦时期的交通	(1)
二、秦代的交通	(14)
三、汉代的交通	(25)
四、六朝时期的交通	(35)
五、隋唐时期的交通	(49)
六、宋代的交通	(71)
七、元代的交通	(83)
八、明代的交通	(96)
九、清代的交通	(108)

一、先秦时期的交通

五六千年以前，在古老的中华大地上，我们的祖先就已开始舟车的制作，开启了中国古代交通事业的曙光。但是，真正为中国古代交通莫立初步基石的是夏、商、周以及春秋、战国时代，它为秦朝统一中国并使中国交通进入大规模改善和建设阶段打下了良好的基础。

（一）夏商周的交通及管理

夏朝(公元前 21 世纪到前 6 世纪)禹帝时，曾开通了中原九洲的陆路和水路。夏代已发明并使用了车，夏启建立起奴隶制政权后，设置了六卿和百吏，百吏中的车正一职，即负责主管战车、运输车的制作保管和使用。

关于车的发明有种种不同的传说，但在夏朝已经出现车是可信的。《史记·夏本纪》中记载：陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘辇。可见夏朝时已使用车是毫无疑问的。夏朝的车，最早只有少量供奴隶主贵族乘坐，由奴隶拉车。以后随着社会生产的发展和生活的需要，特别是由于商业和战争的需要，以及造车技术工艺水平的提高，车子渐渐增多，而且开始以牛、马等畜力来拉车。牛车速度慢，主要用来载运货物，马车速度快，用来载人狩猎。由于战争的需要，在马车的基础上改制而成的战车也迅速发展起来。

夏启登基即位后，对远在今关中不肯臣服的有扈氏发动征服战争。战前他严令所有将士各负其责，争取战争的胜利。

古代战车，车上左边的战士专管射箭，右边的士卒专管击刺，车中的甲士专门负责御车，驱马奔驰。他们要密切配合，协同作战。夏启命令士兵们各守其位、各尽其责，表明当时的驯马驾车技术已达到了一定的水平。

这次战争以夏启的胜利而告终，在交通史上的积极成果是开出了一条从伊洛地区通往渭水之滨的交通线，这是中原地区与关中地区相互联系的早期途径，具有一定的历史意义。

到了商代，造车技艺有了进一步提高，并开始大量使用牛马等畜力，不仅仅用于战争，而且用于生产和商业贸易，扩大了车的使用范围。

商代商业贸易的发展，证明商代道路是比较畅通的。商人重视道路交通，古代文献中就有商人修筑护养道路的记载。《尚书·说命》中曾记载商王武丁曾派一批服刑的奴隶常年守在傅岩。傅岩在今河南省三门峡市境内。那里山岩险峻，又是东西大道的必经之地，从山上流下的涧水常常冲坏路面，所以商人为了保持中原与渭水地区的畅通，非常重视对这条交通咽喉的保护。

武丁时期，商的国力增强，开始向南方拓展，因而与活动在江汉一带的荆楚势力相碰撞，发生了对抗。威势赫赫的商军，一直攻入楚国的纵深地区，将荆人一举击败。这次武装对抗，标志着中原华夏地区与江汉荆楚地区已经有相当频繁的接触，以至发生了尖锐的利害冲突。在与南方交战的同时，商王还发动北征，进攻燕山南北地区，西征甘陇一带，商代末年频征东南地区，疆域扩展到江淮地区。商代对外频繁战争，在交通史上的积极结果是，随着兵锋所及，扩展了交通干道，形成了以殷地为中心并向四周辐射的局势。

商代不但重视交通道路的扩展，而且也重视道路的管理。

商人曾有一条严厉的刑法：“刑弃灰于道”。强制规定，任何人不得把灰烬垃圾抛在大道上，违反者处以严刑。因为不随地弃灰是任何人都可以轻易做到的，也是公德上应该做好的一件小事，为此而受到刑罚是谁都不愿意的。我们且不论这重罚是否合理，但这说明商代的道路管理已经提到了法的议程，这是巨大的历史进步。

总之，商代在中国古代交通发展史上作出了重要贡献，建立了用于商业经营、行政管理、军事活动的相对稳定的交通干线，而且把道路的修筑与维护提到了法制管理的日程。以牛马为运输动力普遍化，这在我国延用了 3000 多年，并至今保留在某些落后地区。

西周时代的交通在继承商代建设的基础上又有了新的开拓和发展。除了拓展重要的战争路线之外，还特别重视农业道路的建设，其规划和管理制度也达到前所未有的水平，在世界交通史上，也被认为是最早、最完善的路政管理。

周公摄政时期，在中原腹地的伊水、洛水与黄河三川交汇之处建立了洛邑，统辖黄河下游的广阔地区。这是具有深远战略意义的举措，后来的秦汉隋唐，始终把它当作国家的经济中心，作为第一都城或第二都城，发挥了重要的历史作用。而且，洛邑始终是中原交通的主要枢纽，直到宋元明清时代，都是中原交通重镇。

为了有效发挥都城的政治中心和经济中心的作用，商人在镐京与洛邑之间，修筑了一条宽阔平坦的大道，号称“周道”。周道西起今西安古城，沿渭水河南岸东下通往周的东都——“王城”。这条道路和现在陇海线中段的走向大体一致。从洛邑向东分两条线，南线由王城通向新郑、宋都商丘和鲁都曲阜。北线由王城北上渡河至南阳，沿古黄河向东北伸延。“周

道”是周王室的命脉所在，是国家的交通枢纽，此后以洛阳为中心，向东、向北、向南、向东南又修建起多条辐射状的延展线，构成全国交通大动脉。周王室雄踞关中，虎视天下，通过畅通的交通干线，控制各地诸侯，强化政治经济的控制。《诗经》里说“周道如砥，其直如矢”，可见当时周道是非常通达的，其宽广平坦，确是笔直如矢，就像一把朝着西方的勺柄，周代统治者握在手中，随时向东方各国酌取浆液，搜刮劳动人民的血汗。在交通史上，周道一直是中国古代历朝贯通东西的大动脉，对我国经济文化的发展起了重大的作用。

周代的道路建设，有一定的轨制，对不同地区，不同级别的路段，有相应的幅宽限制和质量要求。总的说来，全国道路划分为城市和乡村两大体系，城市道路以京师“九经九纬”为主体，城外附以环道绕城。都城内九条南北纵向大道和九条东西横向大道，每条道宽为九轨，每轨 8 周尺，九轨 72 周尺约合今 63.63 米。镐京城周围一千里内号称京畿或王畿。京畿以外分给诸侯，京畿边界设口关，从京都到口关修筑“田野之路”，宽五轨，约 35.35 米。乡村道路划分为五个等级，即径、畛、涂、道、路。径是行人和牛马通行的小路；畛是田间小路；涂是容纳一辆车行驶的道路；道是容纳两辆车行驶的道路；路是容纳三辆车通行的道路。

周代的道路不仅形成了以京都为中心辐射全国的交通网络，而且各小城市之间也都有道路通达，形成了广泛的陆上交通网。这对于促进当时的农业生产，便于手工业和商业的发展，都起到了重要作用。据说周穆王曾驾驶八骏西上昆仑山，拜会西王母国的君主王母，互有唱答之词，表达了友好交往的心愿。这一传说表明了当时周代发达的交通，另一方面也表达了中国人民希望了解世界、了解域外民族的愿望。

西周还建立了初步的路政管理制度,如管理机构的设置、管理人员的配备、定期修路护路、交通管理等,这种制度化管理方式到春秋战国时为各国诸侯所仿效。

据《周礼》记载,周时分管路政和运输的官吏,分别统隶于天官、地官、夏官、秋官。天官综理国政,为百官之长。地官负责管理土地,组织服役等。下属有闾师、县师,管理马牛车犂及劳力。夏官掌管车马军政和军赋,是道路运输的主管部门。下属有合方氏,掌管道路的畅通。秋官掌管交通秩序、道路建设、养护等工作。下属有野庐氏,管理四方道路的通达建设,负责养护沿路水井、树木,清扫道路,处理交通事故等。

周代对民间牲畜和车犂也有明确的管理规则,有专人按时统计各户人畜车辆数目,并按统计数字派役。国有祭祀、宾客、军队过境、王、后等死亡或打猎过境,当地人畜和车犂就要承担运载任务。

(二) 春秋时期的交通

春秋战国时期,社会生产力空前发展,道路建设也有了一定进步。春秋大国争霸,战国七雄对峙,大规模的政治、经济、军事活动,极大地促进了交通事业的发展。

春秋初期,诸侯国很多,在不断的兼并战争中,逐渐形成了齐、晋、楚、秦、鲁、郑等几个重要的国家。在这些国家中,齐国为东方一强,如攻翟救邾救卫,为邾修筑夷仪城(今山东聊城境内),为卫修筑丘城(今河南濮阳境内),并供给两国充足的牛马,使其恢复国力。齐国还主持或协助中原国家建筑遏楚、防狄、护卫华夏的重要关隘,如鄢陵地当南北孔道,地处宋卫咽喉,灵丘为齐国的重要边邑,齐国着力经营建设,使这些

地方都成为华夏交通的重要枢纽。

公元前 567 年，齐国灭掉了控制整个山东半岛东部的莱夷，势力扩展到东部的大海。富有海上经验的莱人，也和齐人融合起来，渤海海面以及环绕山东半岛的航行，主要就归齐人掌握了。汉代著作《说苑·正谏篇》说：“齐景公（公元前 547—前 490）游于海上而乐之，六月不归。”可见当时航海规模已经很大。孔子曾说他想“乘桴浮于海”（见《论语·公冶长》），可见当时山东半岛一带的海上航行已很平常。据《左传·哀公十年》记载：公元前 485 年，吴国派遣海军由海上进攻齐国，但未能入境，就被齐国击败退归，可见当时齐国已经有了强大的海军。

晋国也是春秋时期的一大强国，它的强盛带动了汾河流域以及黄河北部地区的发展。晋献公在位期间，统一了汾河上下游地区，并进入黄河北岸，成为北方一大强国。晋文公重耳即位后，采取了一系列整顿政局的政治经济措施，使晋国迅速发展起来。重耳君位稳定之后，首先向东南用兵，迫使周王室承认他对于南阳地区（约今河南济源、温县、焦作一带）的统治权，从而打通了晋东南与中原地区的联系，使晋国腹地与西周以来的河内通道相联接，这样便为晋国在中原称霸取得了前沿阵地。从此，翻越王屋山、太行山的重要通道陆续开通、拓展，著名的轵道（在济源境内）就筑在太行山和王屋山之间。羊肠坂也开辟在太行山之巅，连通着山西的长治与河南的安阳。

公元前 633 年晋文公为援救宋国发动了对楚国的城濮之战，遏制楚国向中原的发展，与秦进行的殽之战，又大获全胜。这些胜利巩固了晋对河西、河东、河内、河南地区的控制，从此，黄河上的要津，从孟门、龙门到茅津（三门峡）、盟津（孟津）又到棘津（延津）、五鹿（大名），就全部控制在晋国之下了。于

是，晋国利用优越的交通优势，从东西两侧钳制住中原腹心部位的郑、许、宋、卫诸国，展开了与楚、齐、秦等大国的争霸斗争。总之，晋国在发展跨越太行山的交通线、跨越黄河的交通线方面，做出了特别重要的贡献，在开发汾水流域，使山戎、北狄尽快吸收华夏文化方面也做出了贡献。

春秋时期另一大国是秦，秦穆公在位期间，向西发展攻灭十二国，开地千里，成为西方一强。今甘陕秦川一带的交通，便是秦人在西周的基础上进一步开发出来的。

有两则史实，可以看出秦国交通发达的情况。一则据《左传·僖公十三年》记载：这一年晋国遇到特大灾荒，颗粒无收，求助于秦。秦国出于道义，决定输送万斛（约今750吨）粮食去晋。当年秦都在雍（今陕西凤翔），从雍将粮食装上船，沿渭水东下，千艘相连，络绎不绝，然后又从渭河进入黄河，又溯黄入汾，到达绛（今山西曲沃），全程七百里。这七百里水程十分艰巨，尤其龙门潼关一线，急流奔泄，时时有覆没之险。秦国作为一个内陆国家，组织如此规模的水上运输，确为交通史上的一大奇迹。

另一则故事发生在秦援晋的百年之后。秦桓公的儿子鍼在其兄景公当政后，因惧怕兄长的迫害，于是以车千乘投奔晋国，到达晋国，他邀请晋国君赴宴，席间献礼的队伍有千辆车乘，十里一舍，接力运输，每舍8次往返，才将礼物送到。

秦国援晋的泛舟之役与鍼的千乘八返的接力运输，是秦人水陆交通经验的结晶，展示了其运输能力。由此亦可见春秋时期的水陆运输已经相当发达了。

春秋时期，楚国以好战著称。其先民有“筚路蓝缕，以启山林”的奋斗史。当齐桓公称霸中原时，楚国已经控制了汉水流域中下游的广阔地带，而且兵锋直逼淮汝之间的柏（河南舞