



傅林祥 著

交流与交通

地图上的中国历史丛书

葛剑雄

丛书主编



YZLI 0890093229

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社



傅林祥 著

交流与交通

地图上的中国历史丛书

葛剑雄

丛书主编



YZLI 0890093229

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

交流与交通/傅林祥著. —南京:江苏人民出版社,
2009. 12
(地图上的中国历史/葛剑雄主编)
ISBN 978-7-214-05036-6

I. 交… II. 傅… III. 交通运输史—中国
IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 233137 号

书 名	交流与交通
著 者	傅林祥
责任编辑	韩翠翠
责任监制	王列丹
出版发行	江苏人民出版社(南京市湖南路 1 号 A 楼, 邮编:210009)
网 址	http://www.book-wind.com
集团地址	凤凰出版传媒集团(南京市湖南路 1 号 A 楼, 邮编:210009)
集团网址	凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn
经 销	江苏省新华发行集团有限公司
照 排	江苏凤凰制版有限公司
印 刷 者	江苏凤凰通达印刷有限公司
开 本	652×960 毫米 1/16
印 张	13 插页 2
字 数	160 千字
版 次	2011 年 1 月第 1 版 2011 年 1 月第 1 次印刷
标准书号	ISBN 978-7-214-05036-6
定 价	25.00 元

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向本社调换)

这套书名为《地图上的中国历史》，包括《疆域与政区》、《古都与城市》、《交流与交通》、《民族大迁徙》四种，顾名思义，是以地图为纲，讲述中国历史的某一方面。

前贤总结的学习历史的方法，强调要抓住几个 W，其中一个就是 Where(哪里)。因为任何历史事实，无论是人物、制度还是事件，无论是物质的还是精神的，都是与一定的空间范围联系起来的，都发生或影响于地球表层的某一个点、线、面。正如先师季龙(谭其骧)先生所言：“历史好比演剧，地理就是舞台；如果找不到舞台，哪里看得到戏剧！”

空间因素对历史的作用如此重要，是了解和研究历史的重要内容，也是理解历史不可或缺的因素。但一个人的时间和精力总是有限的，不可能亲自考察全部空间。即使能够身临其境，也未必能发现特定空间的概貌和特征，所以地图的重要性不言而喻。即使在测绘技术还不发达、绘制地图相当困难的古代，学者已经充分认识到地图的运用对于学习和研究历史的重要性，形成“左图右史”的传统。地方志的前身“图经”就是有图有经，其中的图主要是地图。其他一些史籍也往往附有地图，并形成专门的读史地图集和历史地图集。早在公元 3 世纪，贾耽就曾按《左传》等书的内容编成《春秋盟会图》。1905 年问世的杨守敬所编《水经注图》，采用朱墨套印、古今对照，是历史专题地图的集大成之作。公元 1137 年刻石的《禹迹图》是贾耽《海内华夷图》的简略版，并且立于州学之内，显然是用于教学。

随着卫星遥感、信息技术和网络的进步，人们往往以为有了 GPS(全球定位系统)和 GOOGLE MAP(谷歌地图)等精确的遥感图像，地图

的作用已经不如以前,甚至可以被取代了,这是一种误解。谷歌地图实际上不是地图,而只是遥感图像,所显示的只是地球表层的实际状况。尽管这些图像精确逼真至极,每个点都可以显示具体的经度和纬度,却无法代替能够综合地、抽象地显示特定地理要素的地图。因此,在较大范围的空间内进行观察、分析和研究时,还是需要该区域的普通地图或专题地图,或者相应的电子地图。

何况了解历史所需要的地图并非今天的地图,而是相关时代的地图即历史地图。由于地理环境的变迁,那时的自然地理和人文地理要素或多或少会与今天不同。即使自然地理状况变化不大,人文地理要素也必定会有相当大的差异,有些要素甚至已完全消失,有些要素则当初根本还不存在。这些历史地图必须由研究者按照历史事实和相关的地理状况专门绘制。

甘肃舟曲地区发生特大泥石流灾害后,电视台在发布这条消息时就配了一幅地图,使观众知道了它在中国和甘肃省内的位置,也明白了它与甘肃省会兰州以及定西、四川省、白龙江等地名的关系,否则,不熟悉地理的观众往往无法理解有关新闻的意义。要理解历史,更需要配上相应的地图,否则,即使有注释,非专业的读者也不可能形成正确的空间概念,而无法复原出很多今天已经不存在的地名或已经改变了的地形地貌,有不少历史现象就变得难以理解。

例如,中学语文课本中曾选了唐朝诗人岑参的《白雪歌送武判官归京》,根据作者的描述,他是在轮台目送武判官进天山的。今天的轮台离天山数百公里,无论如何看不到天山。但是,如果了解唐朝的轮台是在今乌鲁木齐附近,这个疑问就不存在了。又如,北宋覆灭后,赵构在南京即位,又在金兵的追逼下到达扬州,再渡过长江。如果以为这个南京就是今天的南京,就无法理解当时的军事形势:既然金兵是从北向南进军的,赵构为什么还要从南京北上扬州?实际上,北宋时的南京是今天河南商丘,由此南下,沿着当时的汴渠到达扬州,这样的路线顺理成章。如果将这些内容用地图来显示,标上当时的地名,岂不一目了然?

更复杂的历史现象和研究成果也能通过地图而明确起来。例如,

先师曾详细收集了今河北、山东相邻地区已经发现的考古发现和文化遗址,将它们一一标在地图上,发现其间存在着一片扇形的空白,这一范围内没有公元前4世纪之前的遗址,而这一带正是当时黄河河道的下游。结合周围的地形地貌,先师确定,在黄河两岸筑堤前,河道不受约束,曾经在这一范围内反复摆动,以致人类无法定居。这些情况找不到文献记载,也无法根据今天的地形地貌作出判断,地图却提供了可靠的研究手段。

作为一种新的尝试,作者们不是简单地将地图当做插图,而是通过一系列地图提纲挈领,作为本书的重要组成部分,力求更完整、准确地讲述历史。因此,我们选了四个与地图关系比较密切的专题——疆域和政区、古都与城市、交流与交通、民族大迁徙,每个专题都涉及大量古地名和其他地理要素,离开了历史地图,即使增加再多的文字,也未必能帮助读者确立准确的地理坐标,形成完整的空间概念。如果读者鉴定认为行之有效,我们还将扩展到其他专题,形成系列丛书。

承蒙作者们与江苏人民出版社推我为主编,在本书出版之际,我必须说明我做的工作:与作者、编辑讨论确定了本书的主题和各个专题,对全书的体例,特别是地图的运用提出了要求,对各书的内容和结构提出一些意见,并写了这篇序。

葛剑雄

2010年9月1日

中国是文明古国之一。中华大地上的远古人类，在从事渔猎、采集和原始农牧业等生产活动以及不断的迁徙过程中，都是凭借着人自身的体力。他们的足迹，形成了原始的人行小道。古代人们大都是沿河而居，为了适应捕鱼和渡河的需要，创造出了最早的水上交通工具——独木舟。七千多年前，浙江河姆渡人已经在使用木桨划船。《易·系辞下》说：“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫。”这些都说明中国制造独木舟的历史很早。独木舟的出现，迈出了从陆地走向水域的关键一步。在商周的甲骨文、青铜器铭文中，有许多表示车的象形字，反映出中国当时的车已经有辕和可供乘坐的车厢，并且掌握了用驯养的牛马驮物拉车的技术。车出现后，为了加快运行速度，于是有了人工筑路。

夏、商、周三代，随着奴隶制国家的出现，形成了一个水陆交通网的雏形，出现了适合不同自然环境下使用的多种交通工具。《史记·夏本纪》是这样描述的：“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘橦。左准绳，右规矩，载四时，以开九州，通九道，陂九泽，度九山。”官方的交通运输机构——驿传，最晚在西周时已经出现。随着经济的发展，城市的扩展，城市内部的交通道路也在这一时期出现。

秦始皇统一六国后，以秦都咸阳为中心大修驰道，颁布“车同轨”的法令，使车辆可以通行全国，全国统一的交通干线网初步形成。秦又开灵渠，将湘江和珠江水系连接起来。汉朝开辟

了通往西域诸国的丝绸之路,并建立从东南沿海出发至日本列岛和东南亚等地的海上通道,水军中出现了体型庞大的楼船。

魏晋南北朝时期,由于群雄割据,战乱不止,全国性的交通体系遭到破坏。另一方面,由于南方相对稳定,水陆交通网有所完善,与东北亚、东南亚各国的海上往来也有所增加。

隋、唐的大一统,促进了道路交通的建设,形成了以长安、洛阳为中心的国内交通网络,以及通往国内边远少数民族地区和国外的七条交通干线,将唐朝与世界联系在一起。隋朝开凿了以洛阳为中心、贯通南北的大运河,成为沟通南北的粮食和其他货物的重要水运通道。另外,由于阿拉伯帝国的兴起,海上丝绸之路异常繁忙。

五代十国的分裂,宋与辽、西夏、金的对峙,时间长达三百余年,极大地阻碍了国内交通的发展。只是在休战和平年间,才有双方使节的往来。

元代建国时间仅 97 年,但疆域辽阔。成吉思汗远征西亚和东欧的广大地区,客观上促进了中国与这些地区的交通联系。元代的交通网是随着元统一全国的进程而逐步建立起来的,新开辟了通往云贵高原和黑龙江奴儿干地区的道路交通,加强了西南、东北少数民族地区与中原的联系。水运建设也得到了充分的重视,京杭大运河的裁弯取直,沿海海运的兴盛,与海外的一百多个国家和地区有着贸易往来。

明清时期,是中国这个多民族国家最终形成时期。全国统一,经济发展,道路里程较以往有较大的增长,进一步沟通了中原与西南、东北、内蒙古、新疆等少数民族地区的交通联系。明朝先后以南京、北京为中心,建立起密如蛛网的内地水陆交通网络。沿海航运,则因倭寇等因素而时遭禁止。远洋航运,以郑和历时 28 年七下西洋,最远到达今天非洲的肯尼亚而达到顶峰。清朝是我国历史上最后一个封建王朝,版图广阔。在继承明朝

的水陆交通网的同时,也在其控制的更为辽阔的地区建立起新的交通干线,奠定了我国近代交通网络的基础。清末,随着蒸汽机船和铁路技术先后传入,中国逐渐进入近代运输时期。完全由中国人自己筹办的第一条铁路,是由杰出工程师詹天佑主持设计、施工,于1909年建成通车的京张铁路。1902年,汽车初见于中国。1906年,开始修筑广西镇南关至龙津间的公路。1909年,中国飞机设计师和飞行家冯如制成第一架飞机,并于20年代初飞行于北京和天津之间。

交通的发展,为国家内部各个区域间、各个民族间的物质与文化的交流提供了必要的基础,也为各个国家与地区间的交流提供了基础。以国内为例,战国时期士的游说之风的兴盛,如《庄子·胠篋》所说:“足迹接乎诸侯之境,车轨结乎千里之外”;明朝大量商人、仕宦旅游之风的兴盛,都离不开当时发达的交通条件。同样,中国与世界各国之间的文化交流,也受当时交通条件的制约。如丝绸之路的开通,为印度佛教传入中国创造了条件;新航路的开辟,使得火铳、传教士、西学在明末进入中国。

本书撷取中国历史上交通与交流的部分片断,配以保存至今的古地图(也采用了今天学者绘制的地图,在此一并致谢),以此反映中国历史进程中的一些面貌。

引 言	1
第一章 九州、四荒与国中——先秦时期交通的形成	1
1. 《禹贡》九州与早期的水运网络	1
2. 从九州到大九州	7
3. 《尔雅》四荒与周穆王西征	11
4. 国中、车与早期的贸易	14
第二章 驰道、丝路与楼船——秦汉时期交通的开拓	23
1. 秦代的道路交通网与驰道	23
2. 秦始皇威服海内的四次东巡	28
3. 沟通五岭南北的灵渠	30
4. 通往云贵高原的西南夷道	32
5. 驿传制度的兴起与健全	35
6. 张骞通西域与甘英使大秦	38
7. 楼船、巡海与沿海航路的开拓	42

第三章 “边地”与“中国”——魏晋南北朝时期的中印文化交流

- 49
- 1. 法显印度取经 49
- 2. 古印度人的地理观及其对中国的影响 55

第四章 水陆通,贡赋等——隋唐时期的海内外交通 59

- 1. 隋唐时期国内水陆交通的振兴 59
- 2. 广州的“通海夷道”及与阿拉伯的交流 64
- 3. 玄奘西行求经论法 73
- 4. 鉴真东渡传经与圆仁入唐求法 77

第五章 神舟、站赤与水运——宋元时期交通的发展 88

- 1. 联丽制辽与宣和奉使高丽 88
- 2. 欲罢干戈与长春真人西行 99
- 3. 元代的站赤与水陆交通 103

第六章 商贾士农咸乐业——明朝的交通与旅游的兴盛 114

- 114
- 1. 明朝的驿道与驿站 114
- 2. 邮亭野店与商贾之行 121
- 3. “直心而动”与仕宦之旅 126
- 4. 从旅行者到地理学家 129

第七章 火炮、西学与使团——明末清初中国与欧洲的交流

- 140
- 1. 利玛窦与耶稣会士在华传教 140
- 2. “红夷大炮”与西方火器的传入 143
- 3. 西方科学技术在中国的传播 153

4. 礼仪之争与中国教士在欧洲	158
5. 图理琛使团在俄罗斯的见闻	165

第八章 从玩偶到导火索——铁路的修筑与近代中国政治

.....	173
1. 吴淞铁路与中西文化在交通上的冲突	173
2. 西苑铁路与统治者对铁路认识的转变	180
3. 京汉铁路与袁世凯洹水垂钓	185
4. 孙中山的全国铁路建设宏伟蓝图	189

九州、四荒与国中——先秦时期交通的形成

先秦时期,是我国交通的奠基阶段,先民们已经从原始的采集和渔猎生活劳动中,走出了最初的道路,制造了最早的筏、独木舟和车,并且使牛、马等家畜应用于运输活动中。随着人类征伐活动的广泛展开,以及夏、商、周等王朝的出现,全国性的道路交通网和水运交通网萌芽,《禹贡》记载了我国最早的水运网络。交通的发展,促进了华夏文明区的形成,也促进了华夏文明与其他文明的交流,于是有“九州”、“四荒”等概念的出现。周穆王西征,或许是最早的中西文化交流。交通网络的出现,为货物或商品的流通提供了便利,也为思想文化的传播提供了必要条件,于是有孔子的周游列国,有游士们的“传食于诸侯”之风的兴起,促进了社会的不断进步。

1. 《禹贡》九州与早期的水运网络

《尚书》是我国现存最古老的一部史书,相传由孔子编订。其中的《禹贡》篇,历代相传为大禹治水后亲自所作,被认为是虞夏时代的作品。因此,历代视《尚书》为诸经之首。今天,当我们用科学的、发展的眼光去看待这部古籍时,就会发现这是一部最终形成于战国时代的古籍。

《禹贡》记载了战国以前华夏地区的水上交通网络。这种交通网络,是先民们经过长期探索而取得的。中华民族的祖先,在有确切文字记载以前的远古时代,过着群体生活。他们在采集

和渔猎生活劳动中,不断探索大自然。在陆上,逐渐走出了形似小径的自然道路,这些自然道路随成随弃,正如《孟子·尽心》所比喻的山间小道那样:“山径之蹊间,介然用之而成路。为间不用,则茅塞之矣。”^①先民们注意到洪水季节的一种特定现象:树木可以在水中漂流。这一现象启发人类制造了最早的水上交通工具——独木舟。1977年,考古人员在浙江省余姚县河姆渡村挖出了多支木桨。经测定,这些木桨距今年代为6960年 $\pm$ 90年,属于母系氏族社会遗物。2004年,在余姚市田螺山遗址,又出土了两件保存完好、加工精细的木桨,一件长110厘米并且柄部还有刻花,一件长150多厘米,至今保留着石器加工的痕迹。这是至今为止,发掘出的河姆渡文化同类遗物中最完整的木桨。这些木桨说明,先民们在距今7000年前,已经存在着水上活动或水运交通。《易·系辞下》:“剡木为舟,剡木为楫,舟楫之利,以济不通,致远,以利天下。”^②独木舟的出现,成为人类最早的水上交通工具。

到了大禹治水时,已经形成了一系列适应不同自然条件的交通工具。据记载,大禹“陆行乘车,水行乘船,泥行乘橇,山行乘橦。左准绳,右规矩,载四时,以开九州,通九道,陂九泽,度九山”。^③橇是一种由木板制成,形似船,比船短的一种交通工具,适合在泥地浅滩上使用。橦则是一种山行工具,装在鞋下,上山时,前齿短,后齿长;下山时,调换方向,前齿长,后齿短。这样,增加鞋与地面的接触面,以防跌倒。

《尚书》的编纂者们,在《禹贡》一篇中记述了九州内的土壤、草木、矿产、田亩、赋税、农产品、手工业品、交通运输路线

① (汉)赵岐注,(宋)孙奭疏:《孟子注疏》卷14上,《四部备要》本,第171页下,上海,中华书局,1936。

② 李鼎祚:《周易集解》卷15,第240页,上海,上海古籍出版社,1989。

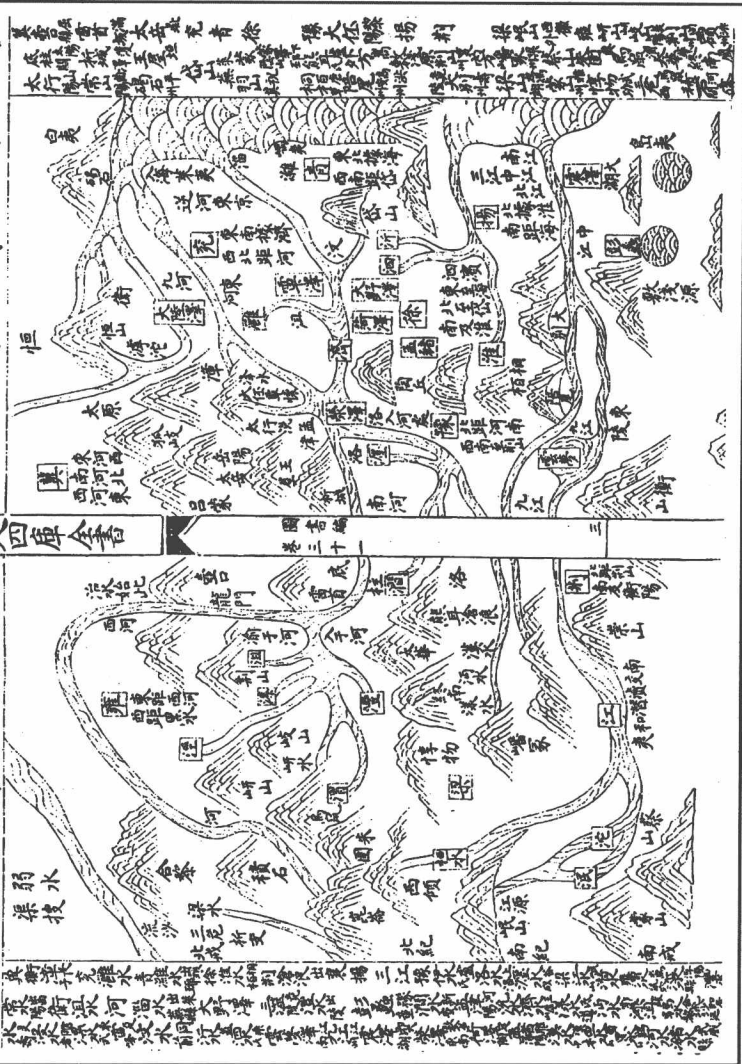
③ 《史记》卷2《夏本纪》,第1册,第51页,北京,中华书局,1959。

圖

之川濬山

欽定四庫全書

隨載所貢禹



《禹貢》所載隨山濬川之圖

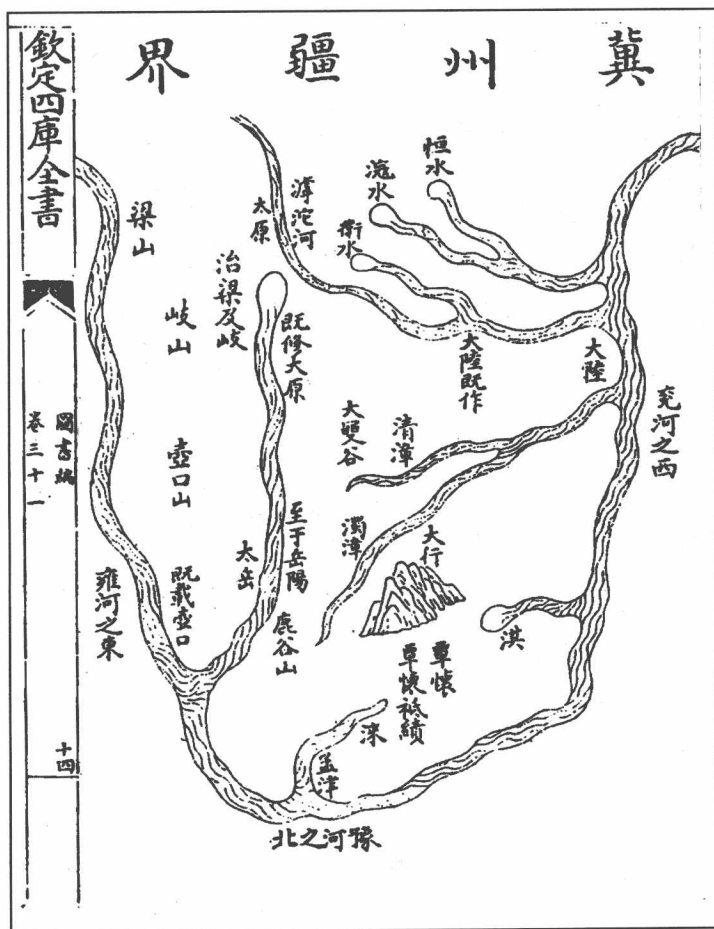
等。九州作为同一个政治区域,区域内的诸侯们必须向天子朝贡。由于九州之内有山有水,并不是一派平原,《禹贡》描述了当时以冀州为中心、以水运网络为主的交通运输路线。

冀州,是九州的政治中心,在冀州的东北部有岛夷,“岛夷皮服,夹右碣石入于河”。岛夷,一般认为是住在今辽东半岛一带的部落。清人胡渭在《禹贡锥指》中持不同观点,认为辽东半岛有陆路可以通黄河流域,岛夷应该指今日本、朝鲜半岛。右碣石,一般认为在今河北昌黎县一带。因此,这条路线指的是辽东半岛部族入贡人员,自渤海至古黄河口溯黄河西行。古黄河在今天津至黄骅一带入海,有多个河口。

兖州是“浮于济、漯,达于河”。“济”指济水,古人将其与江(长江)、河(黄河)、淮(淮水)并列,称之为“四渎”,常与五岳共受中原王朝祭祀。《禹贡》将济水作为兖州与豫、徐、青三州的界河。济水的流向大至在今山东定陶、巨野、寿张一带。“漯水”是古黄河的一条支流,在今山东滨县、利津一带入海。兖州入贡的货物有漆、丝、五彩的丝织品、布匹等,盛在竹筐里,乘船沿着济水、漯水进入古黄河以达帝都。

青州是“浮于汶,达于济”。汶水源出山东莱芜,注入济水。贡物有泰山特产的谷,有丝、臬(大麻)、铅、松(松树)、怪石(滑石、云滑石、紫石英、阳起石等)。

徐州是“浮于淮、泗,达于河”。淮水也是四渎之一,即今淮河及江苏境内的废黄河。古泗水源出今山东泗水县北山,经曲阜、济宁,东南向经江苏沛县、邳县入于淮水。“河”字,《说文》及《水经注》均作“荷”,古荷水通泗水。因此,当时徐州的贡道是由淮河通泗水,由泗水入荷水,由荷水达济水,由济水通漯水,由漯水入于黄河。徐州的贡物有五色土、雉羽、峄山南面的孤桐树、泗水边上的浮磬,以及淮河沿岸少数民族的真珠贝,供祭祀用的鱼干等。



冀州疆界图

扬州是“沿于江、海，达于淮、泗”。扬州区域包括今长江中下流直至湖南、江西北部，因此是沿长江而下至海口，再向北入淮水、泗水，经过徐州入冀州。贡物包括三色铜，以及象牙、类似于玉石的石头、皮革、羽毛、旄牛尾、织贝、橘柚等。