

中华民俗文化丛书

ZHONGHUA MINSU WENHUA CONGSHU

◎ 中国传统交通运输习俗

车马·溜索·滑竿

黄红军 著

交通运输随着经济的繁荣、发展，出现了交通运输的专业分工。车的使用出现了「御者」，即驾车人的专行和推车、拉车的「车夫」；船的使用出现了「船家」，这种水上交通职业者；日常生活的搬运及驱赶牲畜驮运的习俗逐渐发展了「脚夫」以及专司搬运的「脚行」；长途行旅带来了停泊住宿的码头、旅店和代运商「牙行」、「贸易货栈」等专营运输的职业，这些职业集团以它们各自的性质和特点，在交通运输的发展史上传播着他们特有的行业习俗。如驾车的技术方法、行驶规矩和信仰禁忌；行船技术、习惯以及船上各种规矩和禁忌；旅店生活习俗；脚行职业习俗；「牙行」惯例和规约等等，构成我国历史上车、船、店、脚、牙、五大运输行业的民俗传承。



CHEMA LIUSUO HUAGAN

四川人民出版社

CHEMA LIUSUO HUAGAN

车马·溜索·滑竿

——中国传统交通运输习俗

黄红军 著

四川人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

车马·溜索·滑竿：中国传统运输习俗 / 黄红军著
成都：四川人民出版社，1993.5 (2003.1 重印)
(中华民俗文化丛书 / 李鉴踪主编)
ISBN 7-220-02056-2

I. 车... II. 黄... III. 交通运输-风俗习惯-中国
IV. K892.29

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 107611 号

CHEMA LIUSUO HUAGAN

车马·溜索·滑竿

——中国传统交通运输习俗

黄红军 著

责任编辑
封面设计
技术设计
插图

张 辛
周靖明
戴雨虹
王 桥

出版发行
网 址

四川人民出版社 (成都盐道街 3 号)
<http://www.bookss.com>
E-mail: scrmcbf @ mail.sc.cninfo.net

防盗版举报电话

(028) 86679239

印 刷

自贡新华印刷厂

开 本

850mm × 1168mm 1/32

印 张

7.25

字 数

150 千

版 次

2003 年 1 月第 2 次印刷

印 数

10001 - 13100 册

书 号

ISBN 7-220-02056-2/G·348

定 价

15 元

■ 著作权所有·违者必究

本书若出现印装质量问题，请与工厂联系调换

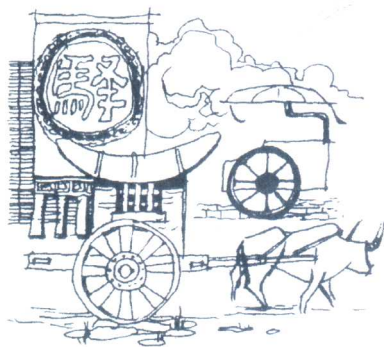
中华民俗文化丛书编委会

主编：李鉴踪 孙旭军 樊 雄

编委：邹 泉 毛建华 杨时川

邱云松 李殿元 何秉忠

余云华 刘黎明 周靖明



编者献辞



“五里不同风，十里不同俗”。中国历史悠久，国土辽阔，民族众多，各地区、各民族殊风异俗，形形色色，蔚为大观。

对于中国民俗，古无专书记述，惟方志及古人著述中略有涉猎；尤其少数民族民俗，大多未见于著录。但古籍卷帙浩繁，非人人所能尽读；民族如此之多，亦非人人所能实地考察。而了解中国民俗，小至立足社会，为人处事，达到人生奋斗目标；大至熟悉国情民情，移风易俗，进行社会主义精神文明建设，都是非常重要的。

早在 17 世纪，我国杰出科学家宋应星在《野议·风俗议》中便写道：“风俗，人心之所为也。人心一趋，可以造成风俗，然风俗改变，亦可以移易人心。是人心风俗，交相环转者也。”可见，在一定历史时期，一种习惯，一种信仰，乃至一个号召，

均可能相沿成习。一旦成为风俗，便会在人们的社会生活中起到不可忽视的作用。孙中山先生说：“不谙中国之情状者，不宜引术说以为高。”所谓“情状”，即在很大程度上体现为民俗。半个世纪以前，研究中国民俗的学者甚至强调：“能知古今风俗，即为知中国的一切。”因为民俗虽产生于遥远的过去，但其顽强的生命力却延续至今，它像一条无形的链，贯穿于历史和现实、昨天和今天，强有力地影响着我们的一切方面。中国民俗，不仅影响着中华民族数千年的历史，而且在今天的社会主义建设过程中仍将起着不可忽视的作用。

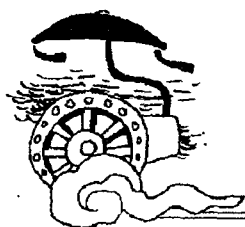
中国民俗文化系列，搜寻古籍方志野史，汇集各族民俗材料，进行科学调查研究，揭示中华大地上“活化石”和“活古代”的诸文化相，向我们展示传统习俗的方方面面：五彩纷呈的婚姻习俗，颇有考究的姓名习俗，情趣盎然的交际礼仪，源远流长的家族习俗，光怪陆离的官场习俗，耸人听闻的黑社会习俗，深入人心的习惯法则，五花八门的商贸习俗，古趣横生的交通习俗，花样百出的游艺民俗……洋洋大观，实为广大读者索取民俗知识的宝库。

目 录



第一章 交通史话	(1)
1. 交通运输的由来与发展	(1)
2. 交通运输的民俗特征	(5)
第二章 交通设施	(11)
1. 道路	(11)
2. 桥梁	(44)
第三章 交通工具	(78)
1. 车	(78)
2. 船	(103)
3. 轿	(141)
4. 畜	(154)
5. 东北的冰雪道路及雪地交通工具	(164)
第四章 运输职业	(170)
1. 脚夫	(170)

2. 马帮	(179)
3. 牛帮	(182)
4. 驼家生活	(189)
5. 麻乡约	(194)
6. 炉城“锅庄”	(197)
7. 店家	(200)
第五章 交通禁忌	(209)
1. 《日书》与“行归宜忌”	(209)
2. 中国古代的祖道风俗	(212)
3. 中国古代的行神崇拜	(215)
4. 船户禁忌	(219)
5. 行旅禁忌	(224)



1 交通运输的由来与发展

交通运输是人类经济活动的重要组成部分，由交通线路、运输工具等构成。它随着人类经济运动的产生而产生，随着人类经济活动的发展而发展。

人类的交通运输活动在远古时代原始人的狩猎活动中就已经存在，那时的交通线路均属原始小道，以各个



原始人群体的居住点为中心，向四周辐射，运送的物体主要是猎取物，与之相适应的运输方式便是肩扛与背负。

随着生产力的发展，原始人采集野果和捕获猎物的效率不断提高，生产物的运输量不断增加，人们相互间的联系不断扩大和加强，运输的距离也随之延伸，运输的方式也得到了发展，如在肩扛背负的基础上，人们又利用藤条或草茎捆扎长形物体，或用各种枝条编织物装运零散物体。

当人类社会分工产生后，特别是当商品生产和商品交换出现以后，不同部门的产品交换日趋频繁，交通运输及其工具随之得到了发展。古代的人们大都沿河而居，为适应捕鱼和渡河的需要，创造出了独木舟。“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫。”（《易·系辞》）这说明中国制造独木舟有着悠久的历史。有了独木舟，人们的活动范围扩大了，负运量也增加了。在陆地生活中，人们逐渐驯养了羊、马、牛、驼、鹿、象等动物并用作驮运工具，从而大大减轻了在运输中的体力耗费。

橇是人类早期发明的另一种重要的运输工具，在雪地、土地或草地上均能使用。用于土地上的橇，实际上就是在地面上拖行的木板。《尚书》中有“泽行乘輶”的记载。其“輶”也就是橇一类的运输工具。为了减少橇在



运动中的摩擦阻力，人们在橇下支垫圆木，后来又将圆木的中间砍细，于是出现了轴和轮的雏形。轴和轮又分离成两部分，并加大了轮盘直径，人类运输史上的“车”便形成了。人类的交通运输发生了根本的变化。中国是最早使用车的国家之一，传说在四千六百年前的黄帝时代就已经创造了车，《左传》《墨子》《荀子》和《吕氏春秋》等书都记述了大约四千年前夏禹时代奚仲造车的故事。车的发明，又辅之以畜力挽运，使得货物运量成数倍的增加，而且人体本身也成了主要的运输对象。更重要的是，车运推动了道路向更远、更广的范围发展。使人们相互之间的联系更广泛、更密切，极大地促进了人类社会经济的发展。

中国古代的车道，早在公元前 2000 多年前就已经出现。《古史考》称：“黄帝作车，任重致远。少昊时略加牛，禹时奚仲驾马。”西周（公元前 1066 年至公元前 771 年）时，道路已初具规模。《周礼》载：“匠人营国，国中九经九纬，经涂九轨，环涂七环，野涂五轨。”在道路管理方面，《周语》载：“司空视途，列树以表道，立鄙食以守路”，“雨毕而除道，水涸而成梁。”这时的道路已是“周道如砥，其直如矢”（见《诗经》）。公元前 221 年，秦始皇统一中国，“车同轨”，在全国修筑驰道，“广



五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金锥，树以青松。”（《后汉书·贾山传》）为了加强对道路运输的管理，秦汉时期发展了馆驿制度，一般在干道上 30 里设驿。唐代是中国古代道路发展的高峰时期，初步形成以城镇为中心，四通八达的道路网。宋代沿袭唐制，道路交通较为稳固。

元代是中国交通运输史上一个发达的时期，《经世大典》载：“凡在国土，皆置驿传，星罗棋布，朝令夕至，声闻毕达。”其实，这时的驿站作用远远超过了“通达边情，布宣号令”的范围，不但各国往来使臣，各级官吏差遣要乘驿，王公大臣及其私用货物也要乘驿，甚至僧人也由驿传接送，以至朝廷不得不下令禁止。

明清两代驿道网的建设与管理又有所发展。其中，清代的道路网系统分为“官马大路”、“大路”、“小路”三等。“官马大路”由北京向各方辐射，分成东北路、东路、西路和中路四大干线，共长四千余华里；“大路”由省城通往地方重要城市；“小路”自大路或各地重要城市通往各市镇。这为近代公路运输的产生和发展奠定了良好的基础。

近代和现代的交通运输，已不仅仅局限在“官马大路”上了，而是由铁路运输、公路运输、水上运输、航空运输和管道运输等组成的有机系统。清末民初以来，



铁路、公路、水运及航空等近现代交通运输在中国陆续得到了发展。特别是中华人民共和国成立后，全国交通运输事业发展迅猛。到 1985 年，全国有铁路 5.59 万公里，公路 94.24 万公里，内河航线 10.91 万公里，民航线 27.72 万公里，管道 1.18 万公里。各种运输方式总里程达 139.64 万公里，初步形成了门类较齐全的全 国 交通 运输 网络。

在汽车、火车、轮船、飞机等现代运输方式的主导地位已经确立的同时，肩挑手提、人背马驮的民间传统运输方式仍普遍存在，特别是在交通落后的边远地区。

② 交通运输的民俗特征

用唯物史观来看，现代交通运输，无论是交通设施还是运输工具，都不是古代交通运输演变的必然结果。然而，就整个交通发展的历史来看，它们之间又存在千丝万缕的联系，特别是古代道路的选线、桥梁的构造，渡口的选点，馆驿的设置、交通管理制度等等，其中不少有益的东西，值得借鉴。现代车船的制造，在很大程度上受到古代运输工具的启迪。交通运输的民俗特征，一方面就是要从交通运输的历史传承中寻找。

原始的交通运输有两方面的传承形态，其一是交通运输设施的传承；其二是交通运输工具的传承。随着社会经济的发展，又逐渐有了交通运输职业集团的传承，成为交通运输中的又一民俗形态。

交通运输设施的传承，最基本的是道路，包括陆路和水路，航空路线及输油管道等是现代科技的产物。在道路选择上，人们懂得选择平坦的路面、最近的路程，由此产生开路补路的修建习俗。水路的开辟自古便有，从沿着水域行进到懂得顺流而下。在桥梁设施的发明创造方面，被洪水冲倒，被飓风刮倒后横架在河流两岸的天然桥梁以及冲积下来的树木拥塞水面形成的天然浮桥，为桥梁的架设提供了最早的经验。随着工具的创造，人们用斧锯砍倒树木架桥、编排浮桥的技术不断提高，人们终于掌握了越过天堑的本领。在西南山寨，人们自古便掌握了攀藤过涧渡河的本领，接着又用藤条竹竿等创造了独具特色的吊桥。石板路和石板桥的修造，进一步展示了人类交通发展的进程。我国各民族人民在交通设施方面的技艺传承，有许多惊人的创造。西蜀的古栈道，泰山的石阶路，赵州石拱桥，通往古波斯的“丝绸之路”，大渡河上的铁索桥，侗族山寨驰名的“风雨桥”等等，都是我国人民在交通设施方面的杰作。其他如水路





的开凿与航标的创设，在我国也有古老的历史。大禹治水的神话传说及《山海经》《风俗通义》《水经注》中所反映的水域交通的古老传承，都是探究我国交通习俗的重要文献资料。

交通运输工具的传承方面，最早的起自原始狩猎时代人力扛、背、抬等所借助的木棍或原始武器，如叉等。这可以说是我国扁担这种搬运工具的远祖。在我国各地，尤其是中原地区广泛流传着“二郎担山赶太阳”的神话和相类似的挑抬传说，都反映了这种运输方式的古老。西南、西北的“背篓”，东北的“背架”，也都自有传承。随着生产的发展，人们对巨兽或巨石、巨木采取了拖拉的搬运方法，才逐步找到了创造并使用以下两种运输工具的途径：一种是利用动物做运载工具；另一种是制作节省人力的其他巨型运载工具。前一种与驯兽古俗结合，使用畜力拖曳、驮载，如用大象牵引原木，狗、鹿的拖拉，牛、马、驴、骆驼的驮载、牵引。使用动物运输，动物既是运载工具，同时也是牵引动力。后一种是手工业发达的创造，在这里车的创造和近似车类的工具（如橇）的创造成为人类运输习俗中的大革命，至今车的传承特点仍然支配着整个现代交通运输的各个环节。车的传承，关键在于轮的创造，我国远在传说中的黄帝时代



就已创制了车轮。在一些边远地区有时候还可以找到远古车轮的遗迹，如圆木板式的轮。轮与轴同转的车都是古车样式的遗留，有车辐的轮是较晚的创造。我国东北地区少数民族创造的雪橇，连同脚下穿的橇板一起，成为具有特色的交通运输工具。驯鹿的牵引为东北游猎民族的生产和迁徙提供了极大的便利。畜力加车辆的交通运输习俗在我国仍然是村寨经济活动的重要因素。

船的创造与使用也由来已久，它是适应水路交通运输而产生的。水上的自然漂浮物是人类创造船类交通工具的远古诱因。在洪水泛滥的时候，曾有过某些动物栖止于被冲倒而漂流的树干上逃生活命的现象。最早的船只能是原木并联扎成的木排，这在我国西南、东北的木筏使用中可找到其传承。在我国黄河上游的牧区，包括河套水域，多年来便创造了独具特色的“羊皮筏”，成为黄河运输的传统工具。船型、船桨、船帆、船舱等的不断改进和载重方法的不断革新，以及行船动力与造船原料上的革命，使船的使用习俗大大丰富了。我国东北少数民族从古代便创造了桦皮船，成为赫哲族、鄂伦春族、鄂温克族在三江上渔猎的重要运载工具。

车与船的使用传承，形成了各地区、各民族异常丰富的交通运输习俗。



交通运输随着经济的繁荣、发展，出现了交通运输的专业分工。车的使用出现了“御者”，即驾车人的专行和推车、拉车的“车夫”；船的使用出现了“船家”这种水上交通职业者；日常生活的搬运及驱赶牲畜驮运的习俗逐渐发展了“脚夫”以及专司搬运的“脚行”；长途行旅带来了停泊住宿的码头、旅店和代运商“牙行”、“贸易货栈”等专营运输的职业，这些职业集团以它们各自的性质和特点，在交通运输的发展史上传播着他们特有的行业习俗。如驾车的技术方法、行驶规矩和信仰禁忌；行船技术、习惯以及船上各种规矩和禁忌；旅店生活习俗；脚行职业习俗；“牙行”例和规约等等，构成我国历史上车、船、店、脚、牙五大运输行业的民俗传承。除这些专业的职业集团外，所有的大小商往往都兼有交通运输的民俗特点，他们小则背挑着自己的商品，大则组成马帮、驼队、船队，他们既是商人又是运输职业者。同样，工匠职业者背着、挑着自己的工具到处游动生产，他们也兼有交通运输的性质。此外，一些特殊的关联着交通行旅的职业，如传递信息的古代交通驿站，军事性质的关卡，以及专业维修道路的工役，都是由交通运输而派生的。

民族、地域的差别及自然地理条件的差异等导致了交