

中國

白壽彝

交通史

白壽彝

中國交通史

河南人民出版社

内 容 提 要

本書系關於中國交通發展的專史，是我國著名史學家白壽彝先生的早期代表作。它上起夏商周三代，下迄一九三六年元末，共有五篇，分別論述各個歷史時期交通的特點、交通地域的廣狹、交通路線的變遷、交通工具的進步以及交通律令的規定、交通機構的設置。全書脈絡分明，資料翔實。一九三七年出版後不久，即為日本學者譯為日文。四十多年來，一直為中國交通史方面僅有的著作，受到國內外學術界和交通界的稱譽。今為了滿足廣大讀者的需要，特予以重印出版。

中 國 交 通 史

白 壽 彝

責任編輯：張 紅

河南人民出版社出版

河南第二新华印刷厂印刷

河南省新华书店发行

850×1168毫米 大32开本 7 印张 139千字

1987年2月第1版 1987年2月第1次印刷

印数 1— 3,000册

統一書號11105·121 定價1.75元

題 記

《中國交通史》，在我所寫的著作中，是最早完成的一部。一九三六年初，我住在北京（那時叫作北平）西寺牌樓北粉脂胡同的一個公寓裏，以寫文章換取稿費維生。在快到春節的前幾天，顧頡剛先生來了。他打開皮包，取出一份《中國文化史叢書》的目錄。他說，商務印書館託他請人寫書，問我能不能幫他寫一部。我看看目錄上的書名，沒有一部書是我熟悉的。顧先生看我很為難，就說：「這個目錄中有好些書根本沒有人寫過，寫起來很不容易，但你還是試着寫一部吧。」我想來想去，覺得《中國交通史》還可能好寫一些，就答應了寫這部書。顧先生又跟商務印書館商量，同意我陸續交稿。我寫完一篇就寄到商務印書館在上海的編輯所。編輯所看過後，發到北京的京華印書館排印，由我自己校閱，再由北京商務印書館送給我稿費，每千字五元，是當時稿費中最高的。大約經過七、八個月，全書完成。一九三七年一月在上海出版。一九三八年，日本牛島俊作譯成日文。一九三九年三月，由東京生活社出版。

在開始寫這部書的時候，大約經過兩個月的醞釀，當時感到最大的困難是怎樣把這樣長的歷史寫出個頭緒來。第一個問題是上限開始在什麼時期，下限寫到什麼時候。後來決定上限起自夏代，但應把夏代作為傳說時期來看，下限要求盡可能寫到最近，所以書裏有一九三六年的事情。第二個問題，是中國交通史的分期問題，每一個歷史時期的特點。後來決定分作五個時期。先秦是一個時期，這個時期的特點是民族混合運動對交通發展的影響，這所謂「民族混合」，實質上是指漢族形成的過程。秦漢是第二個時期，這個時期的特點是大一統政府的重要作用。隋唐宋是第三個時期，這時期的特點是財富之區嚮東南遷移。元明清是第四個時期，這時期的特點是海運事業的逐漸重要。五口通商以後是第五個時期，這個時期的特點是，一方面受外國的侵略，一方面在技術上受到西洋的影響。現在看來，書內所寫的交通區域、交通路線、館驛旅社、車船飛機，以及交通律令、交通機構，都還是交通史所應該有的，歷史分期，有的還正確，有的還需要考慮。本書最大的缺點，是沒有能够把交通的發展放在整個社會的發展中去考慮，沒有把交通的發展跟社會經濟發展的內在聯係解釋出來。對於交通跟政治的關係，也說得不够。對於有關交通的思想方面，幾乎就沒有說到。現在如果要寫一部新的交通史，本書中的材料還可以說是有用的。在觀點和寫作規模上，就必須開創一個新局面了。

從我個人治學的進程上看，本書的寫作，有它積極的意義。我對於通史的興趣，對於劃分歷史

時期的興趣，對於尋找時代特點的興趣，都是從寫這本書開始的。我對於中外交通史的興趣，也是從寫本書開始的。後來，由中外交通史而中國阿拉伯交通史而中國伊斯蘭教史而回族史而中國民族史，興趣在不斷地延伸。現在我的學術工作，主要有三個方面，一個是主編多卷本中國通史，一個是主編回族人物志，這兩個方面的工作在一定意義上，都可以說是沿着本書寫作的思路發展而來的，還有另一方面的工作，就是關於中國史學史的研究工作，這是沿着另外一條思路發展而來的，跟本書的關係略遠一些。象這樣的情況，都是當初所想不到的。

本書出版後，約半年左右，抗日戰爭爆發了，國內交通情況長期限於紊亂。本書在各地的發行，不易推廣，當時能看到本書的人不多。四十七、八年過去了，本書還是在交通史方面一部僅有而又難得的書。近幾年，不斷有史學界和交通界的朋友，希望本書有再版的機會。感謝河南人民出版社的同志們給了我這樣一個機會。在本書得以略供參考作用的同時，或能多少起一點拋磚引玉的作用。

白壽彝

一九八六年元月三日于北京

目錄

題記	(一)
第一篇 先秦時代之交通	(一)
第一章 先秦交通與民族混合運動	(一)
第二章 先秦交通區域之發展	(三)
第三章 先秦底都會	(一三)
第四章 先秦底道路溝渠和館郵	(一九)
第五章 先秦底交通工具	(二七)
第六章 戰國晚年之關於交通的傳說想像和理想	(三六)
第二篇 秦漢時代之交通	(四四)
第一章 秦漢交通與大一統政府	(四四)

第二章 秦漢版圖及域外交通……………(四七)

第三章 秦漢底都會……………(五五)

第四章 秦漢底道路和河渠……………(六四)

第五章 秦漢底館舍和郵驛……………(七〇)

第六章 秦漢底交通工具……………(七九)

第三篇 隋唐宋時代之交通……………(八三)

第一章 隋唐宋交通與東南財富……………(八三)

第二章 隋唐宋底國內交通路線……………(八六)

第三章 隋唐宋底運河……………(九三)

第四章 隋唐宋底域外交通……………(一〇〇)

第五章 隋唐宋底大都會……………(一〇五)

第六章 隋唐宋底館驛和交通律令……………(一一一)

第七章 隋唐宋底交通工具……………(一一七)

第四篇 元明清時代之交通……………(一二二)

第一章 元明清交通與海運……………(一二二)

第二章	元明清之河渠與道路	(一二七)
第三章	元明清之郵驛	(一三六)
第四章	元明清之中外交通	(一四六)
第五章	元明清底都會	(一五五)
第六章	元明清底交通工具	(一五八)
第五篇	現代中國之交通	(一六一)
第一章	現代中國交通與五口通商	(一六一)
第二章	現代中國之水上交通	(一六二)
第三章	現代中國之陸路交通	(一七六)
第四章	現代中國之空中交通	(一九〇)
第五章	現代中國之郵電事業	(一九七)
第六章	中國交通事業之前途	(二一〇)

附錄

牛島俊作日譯本序	(二二二)
----------	-------

第一篇 先秦時代之交通

第一章 先秦交通與民族混合運動

一

先秦時代，包含夏後殷商宗周以及春秋戰國。夏后氏以前，我們雖不敢說中國沒有交通，但夏以前，事情太渺茫難稽了，我們實無從談起。夏後氏底交通，我們雖也不敢說，能找着真實的材料作憑藉，但古老的傳說，是可供給搜尋者一些輕淡的腳印的。所以，我們談先秦交通，實際也可說是談中國交通，可以從夏后氏時期開始。

按照古本竹書紀年，

史記夏本紀，殷本紀，周本紀，集解引

和史記六國表

底說法，夏后氏有國四百七十一年，殷商四百九十六

年，宗周二百五十七年，自宗周亡後之次年，經過春秋，到戰國末年，也有五百四十八年。總共，從夏初到戰國末年，算是有一千七百七十三年的歷史。這個數目，究竟是不是和事實符合，我們不知道。但我們對於春秋戰國

底年數是相信的。我們看到春秋戰國要佔去五百多年，則從夏初算起，一千七八百年的數目，似乎是很可能的。照着這個數目計算，約當於西元前二十的十九世紀初葉，至西元前二二一年。

二

在這一千七八百年中，中國歷史上最大的事件，是民族與民族間繼續不斷地起一種混合運動。在這樣的時期內，表面上，儘管有形形色色的現象，白雲蒼狗地變幻；骨子裏，這種混合運動却總是貫徹始終地在扮演着。商民族和殷民族間的混合運動，成了殷商時期底局面。周民族和殷民族間的混合運動，成了宗周時期底局面。周民族更與蠻夷戎狄各民族間起了混合運動，就成了春秋戰國時期底局面。各時期底情形，雖頗不相同，而在同一時期所表現的方式也許很有點兩樣，但其為一種民族間的大混合之過程則一。一直到戰國末年，這一種民族的大混合，算是大體成熟。於是一個嶄新的時代到來，而有秦漢大一統底出現。

先秦交通，和這種民族混合運動，關係甚為密切。後者發展到了某一個程度，往往可以表示先秦交通已達到了某一個階段。同時，先秦交通之一種新的進展，有時也可以表示出一種民族混合底傾向。這種情形，尤其是在交通區域之發展上，更為明白。他如交通器具之增進，以及路政溝渠等之設施，有時也是和這種運動有關係的。這是先秦交通史上底一大特色。

三

先秦底民族混合運動，使中國民族有了一個真正的基礎，國界之設定，大一統政府之建立，都在這一千七八百年的民族混合運動中孕育到了成熟的程度。同時，先秦底交通事業，也給中國底交通，打下了一個實在的根基；國內交通區域之開拓與充實，水陸交通工具之發明，道路館、郵之製度，人工開河之方法，也都在這個時候有了一個草本。

第二章 先秦交通區域之發展

一

先秦交通區域，在夏后氏時期，似乎僅限於現在的山西東南部和河南西北部。夏民族勢力底發展，似乎是由東南到西北。

尚書皋陶謨，禹「娶于塗山」。

古文尚書入益稷篇內。

天問：「禹之力獻功，降省下土方，焉得塗氏女，而通之於蠶桑？」

左傳，哀公七年，子服景伯說：「禹令諸侯於塗山，執玉帛者萬國。」塗山，大概就是三塗山，在現在的河南嵩縣西境，是夏后氏底發祥地。孟子說：「禹避舜之子於陽城。」見萬章上。陽城在現在的河南登封縣境，離塗山也不遠。

左傳，昭公四年，椒舉說：「夏啓有鈞臺之饗。」史記股本紀說：「有扈氏不服，啓伐之，大戰於甘。」按照

杜預底說法，河南陽翟縣

現在的河南禹縣

南有鈞臺，雒邑

現在洛陽境內

西有故甘城，則鈞臺在現在的河南禹縣境內，而甘

應在現在的河南洛陽附近。啓底都城，大概是在禹縣或禹縣洛陽之間，並沒有建都在現在的山西安邑。參看錢穆

周初地理考第十七節，燕京學報十期，頁一九七——二。

到了夏后臯，夏底都城似已有向西北遷移的傾向。所以，夏后臯底墓，會在現在的河南洛寧西底嶧山。

見左傳，傳公三十二年。

到了夏桀時候，都城已早經遷移到現在的山西安邑。湯攻桀於鳴條，鳴條就是安邑西邊的一個

地方。宗周初年，封康叔於夏虛。

見左傳定公四年。

左傳昭公元年，子產說：「遷實沈於大夏，夏虛和大夏，也都是指現在

涑水流城安邑一帶地方說的。

參看周初地理考第十節，燕京學報十期，頁一九六——一七。

夏民族一方面向西北發展，同時大概還沒有放棄舊有的地方。史記夏本紀說，夏桀「召湯而囚之夏臺」。

夏臺就是陽翟縣底鈞臺。

見索隱。

照這樣說，夏后氏時期交通區域之廣，東西至少要有五六百里，南北恐怕至少

也要有三四百里了。

宗周春秋時，有杞國者，是夏後氏底後裔。杞故地，在現在的河南杞縣，遠在厲縣東北二百多里。但史記陳杞世家說：「周武王克殷紂，求禹之後，得東樓公封之於杞，以奉夏后氏祀。」這是夏后氏後裔，在宗周初年已極衰微，杞民未必就是夏后氏底遺民，杞地也未必就是夏后氏底故地啊。

—

殷商時期，交通區域較夏后氏時期大為廣闊。殷在未滅夏的時候，本來已經是東方底一個大國。左傳

襄公九年，士弱說：「閼伯居商丘，相土因之。」商丘就是現在的河南商邱。相土時，商丘是西都泰山脚下另有他的東都。商頌長發說：「相土烈烈，海外有截。」大概相土底國已經西起商丘，東到海濱了。到了湯攻夏桀，敗桀

於鳴條，殷底勢力遂由東海以西，直到安邑。東西路線之長要在二千三百里以上。此後，仲丁居隰，現在的河南榮澤西南境

內，河亶甲居相，現在的河南內黃縣境，祖乙居邢，現在的河南溫縣東境，盤庚居殷。現在的河南安陽洹上村爲故殷墟。而殷人田游所及，見於卜辭者有

甕，
現在的河
南輝縣，
有孟，
現在的河
南沁陽，
有醯，
現在的河
南修武，
有曹，
現在的山
東定陶，
有杞，
現在的河
南杞縣，
有職，
古「載」字，
現在河南
考城，
有雇，

現在的河南原武。大河南北數百里之間，也都有殷人底足跡了。

參看王國維觀堂集林卷十二，說自契至於成湯八遷，說商，說亳，說耿，卷十八，北伯庸跋，觀堂別集補遺，殷虛卜辭中所

見地名考。

殷商底都城，雖於經過幾次遷移後，在盤庚時候定都於殷，但殷與商丘故都間，仍是往來不斷。我們從卜

辭中，常常看見「王人於商」底話頭，便可想見這種情形。到了宗周底初年，紂已被殺，曹東土底人還不服周，必須周公費了很大的手脚，「伐奄三年討其君，誅飛廉於海隅而戮之」，見孟子滕文公下，然後周人才得過平安的日子。這也可見，殷商境內，各地頗有相當的聯絡，當時各地間的交通大概也有某種程度之良好了。

近年殷虛出土古物中，有鯨魚骨和許多綠松石、鹹水貝。鯨骨或是當時的商品，綠松石和鹹水貝大概是當時的貨幣。王國維說：「殷時，玉與貝，皆貨幣也。商書盤庚曰：茲予有亂政同位，具乃貝玉。於文，寶字從玉，從貝，伍聲。殷虛卜辭有圉」殷虛書契前編卷六第三十一葉，及圉字，同上後編卷下第十八葉，皆從「」，從玉，從貝，而闕其聲。蓋商時，玉之用與貝同也。貝玉之大者，車渠之大，以爲宗器，圭璧之屬，以爲瑞信，皆不以爲貨幣，其用爲貨幣及服御者，皆小玉小貝，而有物焉以係之。所係之貝玉，於玉則謂之玨，於貝則謂之朋」。見觀堂集林卷三，說玨、朋。大概殷虛出土的綠松石，就是殷人所用的玉玨，鹹水貝就是貝朋。這兩種東西和鯨骨，都不是殷虛附近所能出產的，或許都是從東海運來，也未可知。並且，貨幣之使用，也須在商業貿易興起之後。殷商末葉，東海和殷都間，「憧憧往來」作「朋來」之思的，逐什一之利者，也許不在少數吧？

三

宗周時期，交通區域比殷時還要廣闊。周民族發展的方式是由西往東，和夏後殷商由東往西的發展，正

相反對周底先君原和夏後氏同一民族，

參看史記周本紀開卷數段，及傳新年「折獲卜辭寫本後，記殷一論夏周的話，安陽發掘報告第二期頁三八四—五，

在夏后氏衰弱的時候，跑到西方，自己立起基業。大約當殷商中葉以後，周先君太王居於岐山

現在的陝西岐山縣東北。

之陽，以懸荒和開

路爲兩件大事。大雅篇說：「柞棫拔矣，行道兌矣。」皇矣說：「作之屏之，其奮其翳修之平之，其灌其樹，啟之闢之，其櫟其柎，攘之剔之，其靡其柘。」這是太王拔木開路的政績，到了後世，還爲詩人所稱讚不置的。

在太王時候，殷周間已有一種武力上的衝突。此後，雖王季娶太妊，文王娶帝乙之妹，

參看顧頡剛周易卦受詞中的故事第三章，古史

辨第三冊頁十一至十五，

但和親底結果，僅使周人增加一二接受殷商文化的機會，於殷周間不愉快的關係，並不能作全面的調協。魯頌閟宮說：「后稷之孫，實惟大（太）王，居岐之陽，實始翦商。至于文武，續大王之緒，致民之屈，于

牧之野。」原來殷周間有民族的深仇，「剪商」是太王以來，周人底一貫政策。同時，在殷人方面，也不能坐視敵人勢力底澎湃，也想給周人一個重大的打擊。卜辭說：「癸未，令游族寇周山（望）王事。」「貞令多子族

單犬侯寇周。」（上條）貞令游從庸侯寇周。」（貞甫燕令從寇周。」）以上，分見殷契書契前編卷四，葉三二，卷五葉七第七版，合卷六葉三一—第七版，卷七，葉三四，後編卷下，葉三七。寇，是遷其重器，毀其屋廬的意思。這也可見殷人對於周人的嫉視了。參看郭沫若甲青文字研究上冊，釋寇。從此看

來，在王季文王底時候，殷周間的和親，或是由於外交上的手段，或是由於別種情勢所造成。殷周間，大概並沒有從和親的事件上，開始過正熊的交通。

武王克殷後，周人底勢力，遂渡盟津，

在現在的河南孟津。

而達於涇上。及周公踐奄，誅飛廉，周人底勢力更東展而

到東海之濱。這時，周底南北境雖不見得比殷商特別廣闊，但東西路線之長，乃得隨軍事及政事底勢力，由

岐山直到東海，就遠非殷商所能及了。

四

自夏后氏，經殷商，到宗周，交通區域底發展，無論其由東而西，或由西而東，都是一種橫的發展。同時，交通區域內的各地雖可以保持相當的聯絡，但這種聯絡並不妥善。大雅崧高說：「王命申伯，式是南邦。因是謝人，以作爾庸。王命召伯，徹申伯土田。王命傅御，遷其私人。」這是當宗周末葉的時候，宣王要封一個申伯，須先派人替他築城，替他劃地，並且替他移民。這可想見當時諸夏底人口實在太少，諸夏，指宗周疆域內的諸侯說，下同此。土地未闢者

一定很多。宣王底時候尚且如此，宗周初葉底情形可想而知；更推而至於夏后殷商，也都未嘗不可想像。這種人稀地廣的現象，極易容留低等的異種民族，伏處於山谷叢林草莽底中間，或聚居於不臨通衢大邑的處所，伺機而動，殺人越貨，破毀交通。後漢書西羌傳說：「及平王之末，周遂陵遲，戎逼諸夏。自隴山以東，及乎伊洛，往往有戎。於是，渭首有狄，貌冀之戎，涇北有義渠之洛，戎川有大荔之戎，渭南有驪戎，伊洛間有楊拒泉臯之戎，潁首以西有蠻氏之戎。」諸如此類的異族，恐怕不是因為周之陵遲，才得逼近諸夏，大概老早就已雜居在諸夏之間，不過平王以前的記載不甚可考罷了。

宗周亡後，春秋戰國時期交通區域之發展，在先秦交通史上，顯然換了一個新的方式，在外形之展開上，