

王子今 著

交通与 古代社会

陕西人民教育出版社

从夸父逐日和愚公移山的时代开始，

交通就是重要的社会文化现象，

同时，以交通为基本条件的社会交往形式

又决定着一切社会形式的面貌。

社会组织、社会结构、社会习尚等在不同历史阶段的形态，

往往与当时的交通条件有关。

甚至交通活动的效率，也影响着社会生活的节奏。

尽管古代交通服务于政治和军事的特点十分突出，

但在古代社会生活中仍发挥出全面的影响。



分类号	29.61042
著者号	W482 F512.9
登录号	34394



交通与古代社会

王子今 著

陕西人民教育出版社



(陕)新登字 004 号

1998.10.7.
陕西教育服务公司
图书发行公司
No. 0403832

中国社会史文库
交通与古代社会
王子今 著

陕西人民出版社出版发行

(西安长安路南段 376 号)

新华书店经销 西安印钞厂印刷

850×1168 毫米 1/32 开本 6.75 印张 4 插页 150 千字

1993 年 9 月第 1 版 1993 年 9 月第 1 次印刷

印数: 1—1,500

ISBN 7-5419-3787-8/G·3264

定价: (简精) 5.50 元

《中国社会史文库》

编 委 会

顾问 (以姓氏笔画先后为序)

冯尔康 刘乃和 李 侃 李学勤
林甘泉 张岂之 赵喜民 彭树智

主编 周天游

编委 (以姓氏笔画先后为序)

刘华祝 刘孟泽 李宝生* 周天游*
高 华 常建华* 葛承雍 廖广洲

(姓名后有*者为常务编委)

目 录

导 言	交通史与社会史·····	[1]
1 交通：社会组织的脊架	·····	[8]
1·1	联·里·亭：交通与社会组织研究之一·····	[8]
1·2	道·路·行省：交通与社会组织研究之二 ·····	[14]
1·3	秘密社会的交通结构·····	[19]
2 交通与社会结构的传统形式	·····	[27]
2·1	交通制度所见等级规范·····	[27]
2·2	贱避贵：封建交通法规的基本原则·····	[33]
2·3	国野、都鄙的对立及其交通条件·····	[37]
3 交往意识与人情世界	·····	[45]
3·1	“桃花源”理想与隐士风范·····	[45]
3·2	礼：社会交往的行为规范·····	[53]
3·3	“淡交”心态的形成与影响·····	[59]

4	“行”在社会生活中的位置	[67]
4.1	道之云远，我劳如何.....	[67]
4.2	行路难：永远的哀怨.....	[73]
4.3	“游食者”与“浮浪人”	[79]
5	从交通“脉象”看社会生活节奏	[88]
5.1	齐俗舒缓与楚俗剽轻.....	[89]
5.2	驰逐·竞鞭·龙舟竞渡.....	[93]
5.3	小轿弓鞋：交通条件的畸变.....	[100]
6	治与乱的交通史背景	[110]
6.1	车同轨：大一统帝国的成立.....	[111]
6.2	流民运动与农民战争.....	[119]
6.3	南船北马：异族的侵扰.....	[126]
7	血路上的金车：军事交通的社会影响	[136]
7.1	社会生产力的检阅.....	[136]
7.2	农人与军人：社会角色的转换.....	[143]
7.3	社会急救的起搏器.....	[148]
8	信息传递与社会控制	[156]
8.1	壹教禁言：舆论一律的传统.....	[156]
8.2	驿传系统及其社会功用.....	[163]
8.3	一骑红尘妃子笑.....	[171]

9	交通民俗剪影	[179]
9·1	《日书》所见“行归宜忌”.....	[179]
9·2	都门供张与灞桥折柳.....	[184]
9·3	行神与行祠.....	[188]
9·4	门祭源流.....	[192]
9·5	水陆出行诸忌.....	[198]
9·6	“泥车”与“竹马”.....	[201]

导言 交通史与社会史

一切人类生存的前提也就是一切历史的第一个前提，即衣、食、住、行以及其他方面的社会生活条件。^①

与“行”有关的社会活动，也就是马克思和恩格斯一再给予特别重视的“交往和流通”等交通形式，本身是一种重要的社会文化现象，同时，它又对社会文化的全貌发生着某种规定性的影响。

社会“是人们交互作用的产物”^②。交通系统的完备程度决定着社会组织的规模和社会结构的形式。交通的发展水平又规定着社会生产的发达程度。原材料的运输、劳动力的组织以及产品的流通，都不能离开交通的作用。而生产技术的革新、生产工具的改良以及生产组织管理方式的进步，通过交通条件又可以成千成万倍地扩大影响，收取效益，从而推动整个社会的演进。相反，在交通落后，相互隔绝的情况下，每一种发明往往必须重新开始。历史上，多有相当发达的社会生产力和一度极灿烂的文明，由于其他地区交通阻断乃至终于衰落消亡的事例。马克思和恩格斯在《德意志意识形态》中指出：

某一个地方创造出来的生产力，特别是发明，在往后的发展中是否会失传，取决于交往扩展的情况。当交往只限于毗邻地区的时候，每一种发明在每一个地方都必须重新开始，一切纯粹偶然的事件，例如蛮族

的入侵，甚至是通常的战争，都足以使一个具有发达生产力和有高度需求的国家处于一切都必须从头开始的境地。在历史发展的最初阶段，每天都在重新发明，而且每个地方都是单独进行的。发达的生产力，即使在通商相当广泛的情况下，也难免遭到彻底的毁灭。关于这一点，腓尼基人的例子就可以说明。由于腓尼基民族被排挤在商业之外，由于亚历山大的征服以及继之而来的衰落，腓尼基人的大部分发明长期失传了。

中世纪城市“非常原始的”社会生产是由“商业的不发达、各城市之间联系的不密切”等条件所决定的。“由于交往和流通不发达，资本没有实现的可能”。而后，“随着商业来往集中在特殊阶级的手里，随着商人所促成的同近郊以外地区的通商的扩大”，新的社会生产关系的萌芽开始出现，于是，“最初的地域局限性开始逐渐消失”。而“商业的扩大和交通道路的开辟”，提供了资本主义兴起的条件。^③

马克思还曾经指出，“为了不致丧失已经取得的成果，为了不致失掉文明的果实，人们在他们的交往〔commerce〕方式不再适合于既得的生产力时，就不得不改变他们继承下来的一切社会形式。”马克思申明：“我在这里使用《commerce》一词是就它的最广泛的意义而言，就像在德文中使用《Verkehr》一词那样。”^④显然，马克思认为，以交通为基本条件的“最广泛的意义”上的社会“交往”方式，在某种意义上决定着“一切社会形式”的面貌。

通过社会史的研究，人们还发现，社会风俗与社会习尚的许多特点，也往往与交通条件有关。甚至交通活动的效率，也影响着社会生活的节奏。

交通史对于整个社会史的意义之所以重要，就在于交通的发展程度，在某种意义上可以说全面规定了社会的内部结构。正如马克思恩格斯所指出的：

不仅一个民族与其他民族的关系，而且一个民族本身的整个内部结构都取决于它的生产以及内部和外部的交往的发展程度。^⑤

“交往”，又译“交通”。

交通发展的轨迹，标志着人类社会文明的进程。在漫长的数以千百年计的社会史的历程中，交通的进步总是同人口和需求的生长，同社会生产力的发展，同社会文化的演进呈现出同步的趋势。

传说“黄帝造车，故号轩辕氏”^⑥。人们以交通的进步，标志社会史的初元。“夸父逐日”与“愚公移山”等神话，体现人类早期社会开拓交通事业的壮举。在人类社会历史的初年，远古先民们在艰难的环境中求得生存和发展，往往不得不辗转迁移，跋涉山川，蒙犯霜露，“迁徙往来无常处”。在开始以农耕养殖作为主要经营方式之后，依然“披山通道，未尝宁居”^⑦。交通行为，最初就是人类谋求生存的重要方式。行，也就是《说文·行部》所谓“人之步趋也”，最初就是人类最主要的社会活动形式之一。

考古学家在探索史前文化的面貌时发现，时代愈古远，则当时各个社会群体之间的文化差异愈为明显，甚至地点相邻的人类居住遗址的同时代的出土物也表现出鲜明的迥然相异的文化特征。

以陕西关中及其周围地区的新石器时代早期的文化遗存为例，在陕西华县老官台、元君庙，宝鸡北首岭，西乡李家村，甘

肃秦安大地湾相继都有重要的发现。据考古学家研究，这些遗存不论从分布地域、层位、年代数据还是从考古类型学的角度来考察，都可以确定是以关中地区为中心、早于仰韶文化的一批有独自特点的原始文化。根据这些遗存的各自相异的文化特征，已经出现“老官台文化”、“仰韶文化早期的北首岭类型”、“李家村文化”、“大地湾文化”等命名。然而这些发现不同文化内涵的重要遗址，实际上大都处于后来仰韶文化的分布范围之内。

文化特点不同、文化风格各异的各个社会群体，正是经过时代漫长的交通过程，在日益频繁的交往与沟通中，逐渐表现出越来越显著的文化共同性，于是导致规模较大的具有共同文化面貌的社会共同体，即部族、部族联盟乃至民族的形成。随着交通的发展，出现了《尚书·尧典》所谓“九族既睦”、“协和万邦”的社会局面，帝舜于是“五载一巡守”，“肇有十二州，封十有二山”。

恩格斯在《家庭、私有制和国家的起源》中，涉及人们在蒙昧时期“不再受气候和地域的限制”，“沿着河流和海岸”迁移的历史。考察史前时代中国的人文地理形势，人们会对沿河流走向形成的条带状文化区的分布留下深刻印象。原始社会人们的出行和迁徙，一般多沿川道移动。河流两侧一般地势较为平阔，较少密林阻隔，而且除用水方便外，河流还常常可以提供丰富的水产。人类逐步踏上山原，开辟山路交通，应当是在凿井技术逐渐普及，定居点可以远离河畔湖滨之后，大致即传说中“禹敷土，随山刊木，定高山大川”^⑧、“奕奕梁山，维禹甸之”^⑨，“信彼南山，维禹甸之”^⑩的时代。《淮南子·齐俗》：“禹之时，天下大雨，禹令民聚土积薪，择丘陵而处之。”世界各民

族共有的洪水传说，表明分布于各地的社会共同体都经过由单一的水滨交通转向兼而开拓山原交通的发展历程。《旧约全书·创世记》说，洪水过后，“神赐福给挪亚和他的儿子，对他们说，你们要生养众多，遍满了地。”“你们要生养众多，在地上昌盛繁茂。”于是“他们的后裔分散在全地”。在中国的远古传说中，禹治平洪水，“告成功于天下”之后，出现了“天下于是太平治”的新社会。值得注意的是，这位“声教讫于四海”，可以“调有余相给，以均诸侯”的帝王，是以“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘棹”，“开九州，通九道，陂九泽，度九山”的交通史的先驱的身分成就大业的^①。可能正是在禹的时代，辽河、黄河、淮河、长江诸流域的部族克服交通阻障，开始合贯为一，初步形成了规模空前的社会共同体，这就是以黄河文明为中心的华夏文明的创造主体。

在公元前3世纪列国纷争的形势下，秦终于翦灭六雄，完成了统一，交通条件优越也是诸多因素之一。专制主义的秦帝国开始建立了以全国为规模的高效率的交通系统，连续组织影响到全社会的往往直接动员百数十万人的大规模的交通运动，客观上确实有益于“黔首改化，远迩同度”^②的文化统一事业。汉并天下后，将秦代经营的交通网进一步向边地拓进，汉武帝时，又开通了沟通东西文化的丝绸之路，整个交通系统愈益完备。

秦汉交通事业的成功为此后2000年交通的发展奠定了基本格局，而且使所支持与维络的秦汉社会对此后2000年的社会史产生了深远的影响。

交通系统是雄踞东方的中华帝国的勃勃不息的血脉。在交通进步的时代，“地无四方，民无异国”，“民以殷盛，国以富强”^③。交通条件是实现统一与富国强兵的首要基础。秦王朝为

了“训经宣达，远近毕理”^④，“为驰道于天下，东穷燕齐，南极吴楚，江湖之上，濒海之观毕至”^⑤。隋唐帝国经营南北大运河，以漕运作为中央政权的基本支柱。唐代诗人李敬方曾吟讽道：

汴水通淮利最多，生人为害亦相和。

东南四十三州地，取尽脂膏是此河。

“使官及私家，方舟巨舫，晨昏漕运，汭沂不停”^⑥，以供给政治、军事重心地区的消费。元代所谓“设在所有大道上的驿站”^⑦，其作用亦“盖以通达边情，布宣号令”^⑧。

尽管中国古代交通以政治交通、军事交通为主的特色十分突出，仍然不应当忽视交通在社会生活中的重要地位以及交通对于社会生活的全面影响。

交通的状况，交通事业的发展水平，是社会文化的基本内容，是国情与民情的基本内容。交通又对社会组织、社会结构、社会经济形态乃至人口分布与流动、文化区划的形成等等产生重要的影响。以交通条件为基础的交往意识，也是体现社会精神风貌的一个重要的文化层面。了解交通史的概貌，应当有助于认识历史发展的真实过程，认识不同层次的社会生活演变的规律。

魏晋名士陆机有表抒行旅情怀的《行思赋》，其中有这样的文句：

背洛浦之遥遥，浮黄川之裔裔。遵河曲以悠远，观通流之所会。启石门而东紫，沿汴渠其如带。托飘风之习习，冒沉云之霏霏。商秋肃其发节，玄云霏而垂阴。凉风凄其薄体，零雨郁而下淫。覩川禽之遵渚，看山鸟之归林。挥清波以濯羽，藏绿叶以弄音。行弥久而情劳，途愈近而思深。

既有“凉风”“零雨”之辛劳感叹，又有“川禽”“山鸟”之活泼情趣。对古代交通史的探索又何尝不是如此。尽管有霭霭沉云，如若奋行不已，当然也能于“行弥久而情劳”之后，终于得以“观通流之所会”，得到对古代社会史认识的新知。

注：

①马克思和恩格斯指出：“我们首先应当确定一切人类生存的第一个前提也就是一切历史的第一个前提，这个前提就是：人们为了能够“创造历史”，必须能够生活。但是为了生活，首先就需要衣、食、住以及其他东西。（《费尔巴哈》，《马克思恩格斯选集》第1卷第32页）。

②④《马克思致巴·瓦·安年柯夫》（1846年12月28日），《马克思恩格斯选集》第4卷第320～321页。

③《马克思恩格斯选集》第1卷58～61页。

⑤马克思恩格斯：《费尔巴哈》，《马克思恩格斯选集》第1卷第25页。

⑥《太平御览》卷772引《释名》。

⑦《史记·五帝本纪》。

⑧《禹贡》。

⑨《诗·大雅·韩奕》。

⑩《诗·小雅·信南山》。

⑪《史记·夏本纪》。

⑫⑬《史记·秦始皇本纪》。

⑭李斯：《谏逐客书》。

⑮《汉书·贾山传》。

⑯《隋书·食货志》。

⑰《马可波罗游记》第2卷第26章。

⑱《元史·兵志·站赤》。

1 交通：社会组织的脊架

中国传统社会历来十分重视社会组织的建构与维护。层次分明、统治严密的社会组织表现出极强的稳定性与内聚力。统治者希望这种社会组织成为社会安定的保证，从而使天下民众“皆遵度轨，和安敦勉，莫不顺令；黔首脩絮，人乐同则，嘉保太平”^①。村社组织曾经相对独立于政权机构，然而又常常作为政权的基层。民间秘密社会组织在有的历史时期也相当活跃。而不同性质、不同等级的社会组织的效能的实现，都是以交通状况为基本条件的。同样，社会组织的形式也对交通的发展产生着影响。

1.1 联·里·亭：交通与社会组织研究之一

《周礼·地官司徒·大司徒》说到规范化的社会基层组织的模式：

令五家为比，使之相保；五比为闾，使之相受；四闾为族，使之相葬；五族为党，使之相救；五党为州，使之相调；五州为乡，使之相宾。

所谓相保、相受、相葬、相救、相调、相宾，都是指密度不同的交往关系。《周礼·地官司徒·族师》也说：

五家为比，十家为联；五人为伍，十人为联；四

间为族，八间为联。使之相保相受，刑罚庆赏，相及相共，以受邦职，以役国事，以相葬埋。

《比长》、《邻长》等节也有“相受相和亲”、“相相相受”等内容。至于以“联”作为编制户口及基层行政的单位，更可以直接说明社会组织的存在是以一定的交往关系为背景的。“联”通“连”。按照段玉裁《说文解字注》的解释，联连是古今字，连辇也是古今字。“联”作为居民组织的名称，暗示其成员犹如共同挽车的关系。

从西周早期开始出现，在历史上沿用甚久的社会组织“里”的称谓，也可以发现交通条件对于社会组织的意义。例如《尚书·酒诰》和《逸周书·商誓》、《尝麦》均有“里君”之称，鬲簋铭文则又有“里人”之称。西周早期出现的“里君”和西周晚期出现的“里人”都是一“里”之长。“里”的首长除此之外，历代还有“里尹”、“里司”、“里正”、“里吏”、“里长”、“里宰”、“里胥”、“里魁”、“里父老”、“里祭酒”、“里祭尊”等种种称谓。明代又设“里甲”之制。尽管规模不一，形制或异，“里”始终是历代沿用的基层组织形式。直到现在，仍有“里弄”、“里巷”、“乡里”、“故里”、“邻里”等说法。

“里”这种居民组织所包容的民户数量，文献记载各有不同，可以看到有25户、50户、72户、80户、100户、900户等等说法。据马王堆三号汉墓出土的《驻军图》所标示，一里多则“百八户”，少则“十二户”，户数可以各不相等，然而都有交通道路相联结，而且大多间距相当。这不能不使人联想到“里”同时又是长度名称，并且长期以来一直作为最基本的路程计量单位的事实。《后汉书·百官志》刘昭注引《风俗通义》：

里者，止也。

《谷梁传·宣公十五年》：“古者三百步为里。”《孔子家语·王言解》：“周制三百步为里。”其实“里”的本义，很可能确实是指交通道路上行走一段距离后应当休止之处。

秦汉时期，在“里”之上，又有称作“亭”的组织。《汉书·百官公卿表上》说，大致十里设一亭，亭有长。十亭设一乡，乡有三老、有秩、啬夫、游徼。亭长负责治安、诉讼等事，可是“亭”实质上是指行人停留宿食的处所。《后汉书·百官志》刘昭注引《风俗通义》：

汉家因秦，大率十里一亭。亭，留也。今语有亭

留、亭待，盖行旅宿食之所馆也。

然而同时又说：“亭亦平也，民有讼诤，吏留办处，勿失其正也。”

亭长更重要的职责可能在于维护交通设施，接待往来吏人。《后汉书·逸民列传·韩康》中记叙这样的故事，逸士韩康避居霸陵山中，博士公车数次征召都不从命，汉桓帝于是备玄纁之礼，以安车聘之。韩康被迫许诺入京，然而辞谢安车，自乘柴车，凌晨先于使者上路。至于亭，亭长得到通知知道皇帝征召的名士即将路过，于是调遣人力和牛车修治道路桥梁，看到韩康乘车粗陋，衣巾破旧，以为是普通老农民，派人强夺其牛。韩康卸下驾车的牛交付亭长。不一会儿，使者随后赶来，人们才知道那位被抢走驾车之牛的老者原来就是皇帝迎聘的名士。使者准备上奏处死亭长，韩康劝阻说，“此自老子与之，亭长何罪！”于是才作罢。有的地方官为逢迎上司，在其出行之前也专意维修道路，“发人修道，缮理亭传，多设储峙，征役无度，才弱相随，动有万计”^②。“亭传”并称，说有兼理地方治安的“亭”实际上在某种意义上可以归入交通系统之中。

我们注意到了交通条件与基本社会组织的形成和作用的关系