

芝车龙马

秦汉交通文化考察

ZHICHELONGMA
QINHANJIAOTONGWENHUA
KAOCHA

王子今◎著

西北大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

芝车龙马:秦汉交通文化考察 / 王子今著. --西安:
西北大学出版社, 2020. 12
ISBN 978 - 7 - 5604 - 4629 - 5

I. ①芝… II. ①王… III. ①交通运输史—研究—中
国—秦汉时代 IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2020)第 218282 号

芝车龙马:秦汉交通文化考察

ZHICHELONGMAQINHANJIAOTONGWENHUAKAOCHA

王子今 著

责任编辑 琚 婕 朱 亮
出版发行 西北大学出版社有限责任公司
地 址 西安市太白北路 229 号
邮 编 710069
电 话 029 - 88303843
经 销 全国新华书店
印 刷 陕西博文印务有限责任公司
开 本 710 mm × 1000 mm 1 / 16
印 张 19.25
字 数 293 千字
版 次 2020 年 12 月第 1 版 2021 年 3 月第 2 次印刷
书 号 ISBN 978 - 7 - 5604 - 4629 - 5
定 价 128.00 元

如有印装质量问题,请与本社联系调换,电话 029 - 88302966。

作者简介

王子今 中国人民大学国学院教授，中国秦汉史研究会顾问。已出版《秦汉交通史稿》《秦汉盐史论稿》《秦始皇直道考察与研究》《秦汉儿童的世界》《长沙简牍研究》《汉简河西社会史料研究》《秦汉名物丛考》《秦汉交通考古》《战国秦汉交通格局与区域行政》《秦汉交通史新识》《秦汉边疆与民族问题》《秦汉区域文化研究》《中国蜀道·历史沿革》《秦汉时期生态环境研究》等学术专著40余种。

本书撰写与出版得到中国人民大学科学研究基金(中央高校基本科研业务费专项资金资助)项目“中国古代交通史研究”(项目编号:10XNL001)的支持

导言

近年在中国人民大学科学研究基金(中央高校基本科研业务费专项资金资助)项目“中国古代交通史研究”(项目编号:10XNL001)支持下,我继续进行以秦汉时期为主要时段限界的交通史研究工作。这本《芝车龙马:秦汉交通文化考察》,是部分成果的合集。

这是我在近年面世的《秦汉交通史新识》(中国社会科学出版社2015年8月)、《秦汉交通考古》(中国社会科学出版社2015年12月)、《战国秦汉交通格局与区域行政》(中国社会科学出版社2015年12月)、《秦始皇直道考察与研究》(陕西师范大学出版总社2018年8月)之后,又一种秦汉交通史研究论著。《秦始皇直道考察与研究》是我主编的“秦直道”丛书中的一种。而《中国古代交通文化论丛》(中国社会科学出版社2015年12月)研究时段稍宽一些,超溢出秦汉时期。另一种《中国蜀道·历史沿革》列入刘庆柱、王子今主编的“中国蜀道”丛书之中(三秦出版社2015年12月),也是大致同样的情形。

“中国蜀道”丛书2018年8月获第四届中国出版政府奖。“秦直道”丛书2019年6月被评为“2018年度全国文化遗产优秀图书”。这或许可以理解为交通史研究在一定程度上得到学界和社会承认的表现。

本书书题“芝车”“龙马”,由自《宋书》卷二二《乐志四》载《汉鼓吹饶歌十八曲》中的文句。其中《上陵曲》:“上陵何美美,下津风以寒。问客从何来?言从水中央。桂树为君船,青丝为君竿。木兰为君棹,黄金错其间。沧海之雀赤翅鸿,白雁随,山林乍开乍合,曾不知日月明,醴泉之水,光泽何蔚蔚。芝为车,龙为马。览遨游,四海外。甘露初二年,芝生铜池中。仙人下来饮,延寿千万岁。”^①其中所谓“芝为车,龙为马”,是想象中“仙人”之旅的神游感觉。《续汉书·舆服

^① 《宋书》,中华书局1974年10月版,第641页。

志上》说“乘輿、金根、安车、立车”，这是车輿形制。又写道：“耕车，其饰皆如之。有三盖。一曰芝车，置耨耒耜之箠，上亲耕所乘也。”^①似确有称作“芝车”的实用车型。不过，以“芝”为装饰，很可能是“芝车”得名缘由。《史记》卷二八《封禅书》：“以木禺马代驹焉。”^②《史记》卷一二《孝武本纪》有同样文句，司马贞《索隐》：“木耦马。一音偶。孟云‘寓寄龙形于木’。又姚氏云：‘寓，假也。以言假木龙马一驷，非寄生龙马形于木也。’”^③所谓“龙马”，如孟康说，也是制作车马模型时“寓寄龙形”，从而寄托了某种神秘的象征意义。

“芝为车，龙为马，览遨游，四海外”作为汉人歌诗，体现了当时人们以空前积极的方式启动交通建设，开发交通条件，乘用华车，驱驰宝马，“遨游”宏大空间的精神意境。

秦汉时期，交通线路的沟通，交通设置的营造，交通工具的发明，交通管理的完善，都实现了历史性的跃进。除了驰道、直道、灵渠、漕渠等重要交通工程之外，多方面的交通建设为秦汉帝国的行政运行、经济发展、社会融合和文化进步准备了比较好的条件。只是我们目前还不能全面地、真切地、具体地认识并说明秦汉交通的成就。

二十五年前，拙著《秦汉交通史稿》出版。李学勤先生百忙中赐序，为我当时仅仅进行了初步工作的秦汉交通史研究给予了指导和鼓励。他写道：“交通史一般被认为是经济史的组成部分，近年出版的各种书目都是这样分类的。实际上交通史作为一个学科分支，牵涉的方面很广，不止与经济的种种内涵，如农业、工业、贸易、赋税等等息息相关，和国家政治组织、文化传播、民族关系、对外的交往，也无不有着相当密切的联系。所以对交通史的探讨会对整个历史文化研究起重要的推进作用。”这是比较早的对交通史研究的意义予以明确肯定的非常重要的学术意见。李学勤先生还指出：“秦人兼并六国，完成中国的再统一后，对全境交通曾有许多建设和规划，汉代规模宏大的交通系统即沿之而形成，

① 《后汉书》，中华书局1965年5月版，第3645—3646页。

② 《史记》，中华书局1959年9月版，第1402页。

③ 《史记》，第484页。

为后世交通的继续发展奠定了基本格局。”^①这样的判断,是符合秦汉交通发展的历史实际的。从这样的认识出发,有益于考察“后世交通的继续发展”的基础,并且有益于开拓这一研究方向的合理的学术路径。

再前推十年,1984年4月,我在西北大学历史系读书时,骑自行车从西安至商南考察武关道,后来又考察子午道秦岭南段,考察收获有《古武关道栈道遗迹调查简报》(与焦南峰合作,第一作者,《考古与文物》1986年2期),《子午道秦岭南段栈道遗迹调查简报》(与周苏平合作,第一作者,《文博》1987年4期),《陕西丹凤商邑遗址》(与周苏平、焦南峰合作,第一作者,《考古》1989年7期)。相关认识,曾直接求教于任西北大学兼职教授的李学勤先生,得到先生的鼓励和教示。考察所得包括陕西丹凤古城镇战国遗址的发现,后来和周苏平、焦南峰联名发表《陕西丹凤商邑遗址》(《考古》1989年7期),李学勤先生在《东周与秦代文明》修订本中第三十章《新发现和新研究》中有所肯定:“1984年,在陕西丹凤西3公里的古城村进行调查^②,证实是战国至汉代的遗址。这里发现的鹿纹半瓦当,花纹类似雍城的圆瓦当,几种云纹圆瓦当则近于咸阳的出土品。有花纹的空心砖、铺地方砖,也同咸阳的相似。一件残瓦当有篆书‘商’字,说明当地就是商鞅所封商邑。这是一个有历史价值的发现。”^③这样的肯定和鼓励,今天读来依然感动。我的硕士学位论文《论秦汉陆路运输》1984年得到李学勤先生亲切的指导。算来已经35年了。武关道考察所得关于“武侯”瓦当的知识,承李学勤先生指教,成为我确信战国秦汉武关位置应当在今陕西丹凤武关镇的文物实证。这里还曾出土有“武”字戳印的板瓦。然而我关于这一问题的考论《武关·武侯·武关:论战国秦汉武关位置与武关道走向》(《中国历史地理论丛》2018年1期)却迟至去年方才刊出。这一方面在于我的工作效率低,另一方面,也是李学勤先生指教对于我的研究工作影响长久的一则例证。

回顾35年前的指导,追思师恩,感慨至深。

《秦汉交通史稿》1994年7月由中共中央党校出版社出版,增订版2013年1

① 李学勤:《〈秦汉交通史稿〉序》,《西北大学学报》1993年第1期;《秦汉交通史稿》,中共中央党校出版社1994年7月版,第1—3页;《北京日报》1994年12月14日;《秦汉交通史稿》(增订本),中国人民大学出版社2013年1月版,第1—3页。

② 原注:王子今、周苏平、焦南峰:《陕西丹凤商邑遗址》,《考古》1989年第7期。

③ 李学勤:《东周与秦代文明》,上海人民出版社2007年11月版,第308页。

月由中国人民大学出版社列入“当代中国人文大系”出版,最近社会科学文献出版社即将再版。在怀念李学勤先生的日子里,再读这篇序言,依然深心感动。

我主编的“秦史与秦文化研究丛书”即将由西北大学出版社推出,其中包括拙著《秦交通史》,也是秦汉交通史研究的收获之一。我在北京师范大学指导的博士研究生陈宁以博士论文《秦汉马政研究》通过答辩,获得历史学博士学位。在博士学位论文基础上修改充实的《秦汉马政研究》也列入我主持的中国人民大学科学研究基金(中央高校基本科研业务费专项资金资助)项目“中国古代交通史研究”,2015年5月由中国社会科学出版社出版。而后,一些青年学者共同完成的《飞轸广路:中国古代交通史论集》2015年10月也由中国社会科学出版社推出。看到交通史研究方向的新人新作,前辈学者也许可以深心欣慰。

本书的讨论不免片断零散,有的内容成文仓促。其中错误之处,切望得到批评指正。

目 录

导言	1
秦岭“四道”与刘邦“兴于汉中”	1
一 《石门颂》:交通史重要文献	1
二 “余谷之川,其泽南隆”	3
三 “道由子午”“兴于汉中”	4
四 “堂光”续考	8
五 “围谷”推想	10
六 汉中通三秦的“四道”与刘邦军事政治动作	10
七 汉中交通枢纽的地位兼及东汉末年曹刘争夺	13
汉中与汉文化的发生和发育	
——以交通史为视角的历史考察	14
一 “汉中”名义	14
二 两个“汉中”:秦汉中与楚汉中	16
三 东周与秦代“汉中”的文化空间位置	19
四 刘邦居汉中与秦楚文化的交汇	19
五 汉文化形成进程中“汉中”的作用	22
六 汉中人张骞对于汉文化扩张的贡献	23
七 张鲁的政教合一尝试与东汉末年汉中地方史的再次辉煌	24
武关·武侯·武关侯:论战国秦汉武关位置与武关道走向	26
一 “武关道”的历史作用	26
二 “武关道”考古发现	29

三 “武关”的空间定位	30
四 武关镇的秦汉遗存与“武侯”文字瓦当	31
五 地湾出土“武关候”简文	33
六 关于“武侯”“武关候”	34
战国秦汉“西—雍”交通考察	38
一 “西—雍”早期交通	38
二 “西”与“雍”的时	39
三 《史记》“西雍”辨正	41
四 “西”“雍”神祀中心及其交通联系	42
五 “西—雍”“通权火”的可能	44
六 秦始皇二十七年出巡	45
七 汉武帝“行西逾陇”	47
八 “西—雍”交通路径与丝绸之路“陇道”线路	49
论洛阳“武库”与“天下冲阨”“天下咽喉”交通形势	52
一 “武库军府,甲兵所聚”	52
二 桓将军与赵涉的建议:据雒阳武库	54
三 王夫人为刘闾求封雒阳故事	55
四 比较研究之一:东海郡武库	56
五 比较研究之二:上郡库	58
六 比较研究之三:姑臧库·武威库	59
论合肥寿春“一都会”	63
一 《货殖列传》与《汉志》有关合肥、寿春的不同表述	63
二 合肥、寿春的特殊关系:生态地理、经济地理与交通地理的考察	64
三 九江郡设置	66
四 “盛唐”考议	67
五 关于“合肥、寿春诸军”	69
六 释“皮革、鲍、木输会”	71

论秦汉辽西并海交通	74
一 环渤海文化圈与辽西走廊交通条件	74
二 秦驰道:濒海之观毕至	77
三 并海道与北边道的交接	81
四 辽西并海道战事	83
五 “大水,傍海道不通”与海侵记忆	84
“米仓道”“米仓关”考	87
一 米仓道:张鲁“奔南山入巴中”路径	87
二 关于“夜有野麋数千突坏卫营”	89
三 “米仓道”与“米仓山”	90
四 “依杜濩,赴朴胡”:巴山复杂民族关系与闾圃的意图	93
五 《元史》“米仓关”战事及“进伐木开道七百余里”交通工程	94
六 明代“米仓关巡检司”与清人所谓“米仓关道”	96
七 蜀道“重关”:米仓关“至定远七十关”	98
八 民国《南江县志》记载南江“北至南郑路”	99
生态史视野中的米仓道交通	102
一 关于“米仓道”之“米仓”	102
二 “大竹路”名义	106
三 平昌“荔枝”地名	110
四 巴州“岭猿”	112
五 “大巴路”“小巴路”的虎患	114
战国秦汉“賫民”的文化表现与巴山交通	118
一 “巴人”“賫人”“南蛮”说与“输布”制度	118
二 廩君“土船”故事与“盐神”崇拜	121
三 “板楯蛮夷”“杀虎”事迹的交通史认识	123
四 “賫钱”与“賫布”:经济交通地理视角的考察	127

五 “率以征伐”与“反”“叛”:巴賚军事交通地理考察	128
六 张鲁“入巴中”“依杜濩,赴朴胡”	131
七 朴胡、杜濩“皆封列侯”与高峻拜“通路将军”故事	132
论两汉军事“委输”	135
一 “委输”行为与“委输官”	135
二 “委,随也”的理解与“委输”真实语义	137
三 “军粮委输”与“军资委输”	139
四 “委输之役”与“委输”之“费”	141
五 “甲卒转委输”	142
六 “委输棹卒”与“漕卒”	144
宛珠·齐纨·穰橙邓橘:战国秦汉商品地方品牌的经济史考察	147
一 《谏逐客书》“宛珠”与“阿缟”	148
二 大一统形势下秦经济流通的规模	151
三 秦帝国的交通建设与汉代的因循	153
四 “鲁缟”“齐纨”“蜀锦”“幘布”	157
五 河西简文“任城国亢父缣”“河内甘两帛”“广汉八稷布”	160
六 “济南剑”“河内苇箭”以及“穰橙邓橘”等	165
秦汉长城与丝绸之路交通	170
一 北边道:长城交通体系	170
二 秦长城的文化意义与长城以外的“秦人”称谓	172
三 “关市”的作用	173
四 “骠驴駝駝,衔尾入塞”与“商胡贩客,日款于塞下”	175
五 长城是丝路畅通的保障	176
六 长城戍守人员间接参与丝绸贸易	177
汉代“天马”追求与草原战争的交通动力	180
一 “天马徕,从西极,涉流沙,经万里”	180

二 “天马”由来的三个空间等级	182
三 “天马”“龙为友”神话	183
四 “天马”引入与骑兵军团建设	184
五 “天马”的军事史地位与文化史地位	187
勒功燕然的文化史回顾	189
一 上古刻石纪功传统	190
二 “振大汉之天声”:英雄主义时代精神的纪念	192
三 中护军班固:文人生涯与军人生涯的交集	193
四 燕然石刻发现的意义	195
汉与罗马:交通建设与帝国行政	197
一 交通基本建设的国家行政主导	197
二 交通系统的服务主体	201
三 陆路交通的技术形式	202
四 交通与商业	205
五 海洋航行与海盗的发生与除灭	206
六 立国形态的比较与交通史异同	209
秦交通考古及其史学意义	211
一 秦人经营交通线路的考古发现	211
二 秦人的车辆发明	212
三 交通动力开发的文物实证	213
四 秦交通考古多方面成就对秦史研究的推进	214
岳麓书院秦简《数》“马甲”与战骑装具史的新认识	216
一 岳麓书院秦简《数》所见“马甲”简文	216
二 曾侯乙墓出土“马甲”	217
三 包山2号楚墓出土“马甲”	218
四 有关“马甲”“马铠”的历史记录	219

五 杨泓有关战马装具史的创论	222
六 甲骑装具史的新认识	224
秦俑“偃胫”说	226
一 秦俑“护腿”发现	226
二 “护腿”“絮衣”说辨疑	227
三 腿裙·吊腿·胫衣·跗注	229
四 “偃胫”推想	231
《盐铁论》“掌蹄”“革鞮”推考	234
一 《盐铁论·散不足》所见“掌蹄”	234
二 “掌蹄”说	235
三 对于“革鞮”的理解	235
四 “蹄铁”源起	236
五 “数马曰若干蹄”:蹄铁萌芽的观念背景与技术条件之一	238
六 “蹄欲得厚”:蹄铁萌芽的观念背景与技术条件之二	239
七 蹄部病症治疗:蹄铁萌芽的观念背景与技术条件之三	240
略说里耶秦简“祠器”“鬃椽车”	243
一 里耶简文“祠器”“鬃椽车”	243
二 “环二尺一环”	244
三 “环去栈高尺”与“栈广四尺”	245
四 “木禺车”“木寓车”:秦人车辆模型创制	246
五 关于“秦用驹犊羔”	247
六 “秦用驹犊羔”与“秦人爱小儿”联想	248
论李翁龟池五瑞画象及“修崤崤之道”题刻	250
一 《隶释》著录《李翁龟池五瑞碑》	250
二 李翁四刻:珍贵的交通史料	252
三 鲁迅的收藏	255

四 龟池五瑞神话与“崤嵕”交通建设纪念	256
五 “君昔在龟池修崤嵕之道”的武都宣传	258
六 “陇汉间”“陇汉之间”	260
七 李翁与仇审:武都交通建设功臣	261
附论:	
秦汉历史记忆中的帝舜“巡狩”	265
一 炎黄交通实践:帝舜“巡狩”的历史先声	265
二 尧对舜的交通能力测试	269
三 帝舜“巡狩”传说	270
四 舜的继承者:“禹行”九州,“东巡狩,至于会稽而崩”	272
五 帝舜“巡狩”行为的延续:周秦执政者的仿效	273
六 帝舜“巡狩”:儒学礼仪化宣传与史家实证性考辨	277
说“仇陇”:出土文献交通史料研究札记	281
一 “佹陇”疑问	281
二 “佹陇”应为“仇陇”误录	283
三 “鹜陝”“鹜陝”与“仇陇”军事交通形势	284
四 “仇陇”空间符号的意义	286
五 《西安碑林博物馆新藏墓志汇编》题“张宜墓志”补议	287
本书内容初刊信息	288
后 记	290

秦岭“四道”与刘邦“兴于汉中”

《石门颂》涉及交通史的内容值得珍视。其中说到刘邦“兴于汉中”随即建立帝业的成功,涉及自关中平原翻越秦岭,进而通达巴蜀地方的“四道”,即四条交通干线。高帝建国之初,汉中“四道”形成的特殊的交通结构,有征服山阻,联系南北文化交流的文化效能,也有便利刘邦在汉中稳定队伍,积蓄力量,确定战略,选择时机的历史作用。考察汉王在汉中的活动及其随后“还定三秦,诛籍业帝”^①的政治成功,不能忽略“四道”提供的交通条件。

一 《石门颂》：交通史重要文献

《石门颂》额题“故司隶校尉犍为杨君颂”,刻于褒城石门,汉桓帝建和二年(148)汉中太守王升为犍为杨涣孟文营作。历代被看作书法精品。其中交通史信息,尤其值得学者珍视。

《石门颂》开篇回顾“高祖受命,兴于汉中”事,指出自关中南逾秦岭至汉江川地的“四道”。据《隶释》卷四记载:

司隶校尉杨孟文石门颂《华阳国志》杨君名涣

惟《灵寔位,川泽股躬,泽有所注,川有所通。余谷之川,其泽南隆,八方所达,益域为充。

高祖受命,兴于汉中。道由子亡,出散入秦,建寔帝位,叭汉詆焉。

^① 《史记》卷一三〇《太史公自序》,中华书局1959年9月版,第3302页。

后以子午,凿路甚难,更随围谷,复通堂光。凡此四道,垓鬲无艰。^①

高文《汉碑集释》:

惟𠂔灵定位,川泽股躬,泽有所注,川有所通。余谷之川,其泽南隆。八方所达,益域为充。

高祖受命,兴于汉中。道由子午,出散入秦。建定帝位,以汉诋焉。后以子午,途路甚难。更随围谷,复通堂光。凡此四道,垓鬲无艰。……^②

下文记述永平四年“诏书开余,凿通石门”事,有涉及交通建设工程具体的技术性记录。^③

“𠂔灵定位”,高文据《广韵》“坤,古文𠂔”,《集韵》“坤,古作𠂔”,《说文》“坤,地也”,以及樊毅《修华岳碑》“𠂔灵既定”,《西岳华山庙碑》“乾𠂔定位”,指出:“‘𠂔’为汉代通行之‘坤’字,故汉碑皆作‘𠂔’。”^④《石门颂》下文有“上顺斗极,下答𠂔皇,自南而北,四海攸通”^⑤句,高文亦以为“‘𠂔皇’即‘坤皇’,谓地也”。^⑥所谓“定位”,明确地理空间意义的神圣。而“川泽股躬”,以及“泽有所注,川有所通”,突出强调了水系对于交通的意义。汉江为汉中地方提供了充备的水资源和水运动力。此外,《石门颂》言“山道”,亦言“谷道”。秦岭“谷道”即所谓“峪”对于交通道路开拓提供了便利的条件。秦岭“四道”都分别利用了这样的条件。

① [宋]洪适撰:《隶释 隶续》,中华书局 1985 年 11 月据洪氏晦木斋刻本影印版,第 49—50 页。

② 高文:《汉碑集释》,河南大学出版社 1997 年 11 月版,第 88 页。

③ 王子今:《“汉三颂”交通工程技术史料丛说》,《南都学坛》2011 年第 1 期,《石门——汉文化遗产研究 2010》,三秦出版社 2011 年 6 月版。

④ 高文:《汉碑集释》,第 90 页。

⑤ 高文:《汉碑集释》,第 89 页。

⑥ 高文:《汉碑集释》,第 102 页。