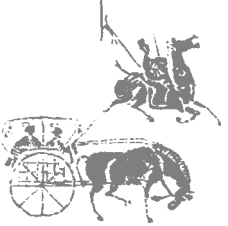
# 导言



中国以悠久的历史闻名于世。周秦汉唐，宋元明清，都曾有过自己的辉煌和骄傲，也都曾有过数不尽的人间恩怨、苦难和悲伤。各朝各代的风流人物，或以壮志豪情指点江山，在历史的潮头所向披靡；或以聪明才智强国富民，推动历史的车轮辗过坎坷与艰辛，为中华民族所景仰。也有一些丑类，陷社稷于水火，食民众之膏血，以一

需要全本请访问 www.ertongbook.com

己之利而负万民之心，以个人的荣辱而蛀国家之梁柱，到头来只落得天怒人怨，世代骂名。然而，无论什么人，有什么样的经历，都在人世间走过一场。每个人脚下的路，都是不平坦的。人生多艰，歧路难行，悠悠古道，承载过多少仰天长啸，飘掠过多少无奈的歌吟。

我们的祖先从在地球上站立的那一天起，就开始不停地在大地上奔走。耸入云霄的山峰，急流澎湃的江河，都不能阻挡人们奔走不息的脚步。斗转星移，寒来暑往，年年岁岁，朝朝暮暮，人们从昨天走到今天，从远古走向未来，在北方的通衢大道上，在南方的水乡小路间，永远有行路人的声音和身影；从王侯将相，到乞丐游民，大家都在不断前行；你神色匆匆，他形态怡然，每个人都有自己的目标和方向。人生和行路，是如此息息相关。

有位先哲说：世上本没有路，走的人多了，也便成了路。

古道悠悠，悠悠古道，路就在脚下。

本书所要探讨的，就是路上人所创造的行路文化。

中国人的行路文化是历史悠久而内涵丰富的。要对中国古代行路文化进行全面的介绍和彻底的了解，绝非易事，也自然不是仅靠本书十余万言就可以办到的。笔者不揣冒昧，以考古工作者的身分，结合田野发掘实践和尽量搜集历代文献，以表达一种意愿。抛砖意在引玉，期望海内外有识之士为之尽力。

从中国在世界上所处的地理位置来看， 全国的自然地

理条件并非不利于交通的发展和文化的交流。中国大陆，陆路与朝鲜、越南、老挝、缅甸、印度、不丹、锡金、尼泊尔、巴基斯坦、阿富汗及俄罗斯、蒙古等国接壤，隔海与日本、菲律宾、印度尼西亚和马来西亚相望。虽然青藏高原由于其自然条件的恶劣成为与西方交通的障碍，但辽阔的蒙古草原从一万年前的中石器时代以来就是黄河流域与中亚、东欧畅通无阻的通道。成吉思汗的骑兵可以从大青山麓南下长江，北上叶尼塞河谷，西进伏尔加河和黑海、里海地区。在浩瀚的太平洋上，从六七千年前的新石器时代就有独木舟来往于朝鲜半岛、日本、菲律宾和印度尼西亚群岛之间。惊涛骇浪并不能隔断人类通过海洋的接触，这可以由大量考古发现所证实的环太平洋文化的共同特点来说明。

早在一百多万年前，中国南方的云贵高原和北方的黄土高原就出现了人类祖先的活动踪迹。云南元谋盆地的古人类化石及山西汾河两岸的打制石器，显现了中华远古文化的曙光。今天，在全国几十个地点均已发现了旧石器时代漫长的过程中文化发展和交流的轨迹。河南、河北、陕西、辽宁和华南的一些新石器时代较早阶段的氏族部落，在八千多年前已经有了明显的长途迁徙活动。没有这些迁徙，就不会出现五千多年前遍布神州大地的氏族聚居营地。

夏、商、西周三代，是中国古代文明生机勃勃的时期。由长期生活在河南省西部和山西省南部的夏族创造的

物质文化，考古界称之为“夏文化”。然而夏王朝的历史不仅仅是夏族的历史，也是中国各地不同部族的共同历史。夏的统辖地域主要在黄河中游一带，其周围林立着大大小小的城邦。夏代纪年内出现的一批规模较大的城址，不仅表明了经济的发展和社会的进步，也表明了城市交通从此成为人们非常关注的话题。公元前 17 世纪开始的商代，把东方沿海地区的农业、手工业生产经验与中原的科学技术更紧密地结合了起来，同时在更广阔的空间范围内发展了商族商品经济的特长。造船和车辆制造业的发展，促进了水陆交通的发展，同时也有助于物资的交换、生产技术的传播和商品的交流，使商王朝成为世界东方最强大的奴隶制国家。西周的农业、手工业和商业经济更加发达，货币已在交换中越来越广泛地流通，并成为财富的象征。许多从事贸易活动的商人形成了一种有影响的社会力量，交通在这种社会背景下进一步发展了。

春秋战国时期，中国人的家乡观念还没有像后来那样浓厚而固执。苏秦、张仪，遍游各国而乐此不疲；孔子及其弟子，墨子及其弟子，庄子、孙子、孟子、荀子、韩非子等，都曾到各地宣传自己的主张，并不以乡土家室为重。秦汉一统天下，把各种枷锁一个接一个地套在了农民的头上。尤其是汉代以后，政治的、经济的、法律的和宗教的力量，使人们寸步难离家园。逐渐形成的生产方式和世俗习惯，进一步把人们牢固地束缚在土地上。于是，交通主要成为满足统治者掠夺、巡幸和进行战争的需要，也成为满足使者、商人、自由职业者等有特殊身分的人的需

要。

行路文化是路上人创造的。除了战乱和饥荒迫使人们成群结队大批逃亡外，统治者政治上和经济上的需要也会引起大规模的人口移动。这种逃难的民众和战争的俘虏一样，使山川大地都蒙上了悲惨凄凉的色彩和气氛，留下了不尽的哀歌。不过，从浩如烟海的史籍中所看到的路上人是形形色色的。他们之中既有外出巡幸或被迫逃亡的帝王将相，也有垂死挣扎的乞丐，负有政治使命的各级官员，求取功名的士人，日夜兼程的商人、行吟诗人、手工业者、民间艺人、宗教徒、官场失意者、囚犯、江湖术士、游医……。这些光怪陆离的身影，杂沓纷至的脚步，车奔马驰，轿来辇去，大漠驼铃，长河孤帆，构成了行路文化中绚丽多彩的历史长卷。

对旅途终点的盼望和对故土亲人的思恋，构成了路上人全部思想活动的主旋律。与其共鸣的，是对逝去岁月的追忆，对未来的期待，对沿途见闻的感想和对旅途艰辛的沉重叹息。

中国古代的陆路交通是比较发达的，尽管今天的道路比起欧美已明显地落后了，但在铁路发明之前，也就是 17 世纪英国工业革命以前，中国大陆的交通一直居于世界前列。不仅黄河流域和长江中下游平原的驿道四通八达，而且早在秦汉时期人们已能飞架栈道越过险峻的秦岭巴山。汉唐的丝绸之路从洛阳、长安直通中亚和欧洲，当时已举

需要全本请访问 www.ertongbook.com

世闻名。本世纪从丝绸之路沿线考古发掘出来的大批居址、墓群和简牍，证实了昔日中西交通如歌如泣的史实。从秦始皇陵的陪葬坑中发现的铜车马，可以看出两千多年前的车辆制造技术已达到世界先进水平。各个朝代亭传邮驿的设立，都为往来使者和旅人提供了方便。在交通的发展中，各种桥梁建筑也成为中国古代能工巧匠的丰碑，例如赵州石桥的动人传说就家喻户晓。中国的陆上交通直到欧洲的工业革命之后才被甩到世界的后边，这是明清两代闭关锁国政策的悲剧之一，也是不重视工商业和科学技术的悲剧。

中国古代的水上交通也是比较发达的。浙江余姚县河姆渡遗址发掘出土的水上居民干栏式建筑和木船桨，说明至少在 7000 年前，长江下游新石器时代的先民已经习惯于湖居生活，并熟练地掌握了驾船技术。新石器时代“ 刳木为舟，剡木为楫，以济不通 ”之后，禹治水三过家门而不入，疏通河道，使内河航运有了水利工程方面的良好开端。据（史记 · 夏本纪）载，大禹“ 劳身焦思，居外十三年，过家门不敢入。薄衣食，致孝于鬼神。卑宫室，致费于沟洫。陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇，山行乘 樺。”终于使百流归川，九川归海。到了商代，各地江河中都可以看到多种船只，商王盘庚把都城从黄河以北迁到河南安阳，没有大量船只是不可想象的。到了春秋战国时期，南方各族都已普遍掌握了造船技术。秦汉时期，广州已经有了规模较大的造船场。三国时期，内河航运的船只已基本

上使用了风帆。南北朝至隋唐时期还出现了用机械推动的“车船”和形制特别高大的楼船。造船技术的不断发展，促进了水上交通的发展和繁荣。

中国的河流水系很多，为水上交通运输提供了有利条件。特别是长江两岸，水网密布，水量充沛，实为舟楫之利。历代统治者为了运粮运兵的方便，不断开渠修河。如汉代的渭渠、阳渠和汴渠，魏晋时期的平虏渠、泉州渠和贾侯渠，隋唐时期的大运河及沿河各渠，以及广通渠、新漕渠、直河等等，还对嘉陵江等一些江河进行了疏浚，促进了水上交通的发展。宋元明清各代，在整治旧河的基础上又开了通惠河、会通河等新渠。曾任元代都水监的科学家郭守敬，为改革水利设施作出了突出贡献。中国内陆的水上交通和古代海上交通，是研究行路文化不可缺少的内容。

李白在《行路难》中写道：“行路难！行路难！多歧路，今安在？长风破浪会有时，直挂云帆济沧海。”人海茫茫，古道悠悠，山重水复，前程无尽，谁不是天涯过客？

人生短，路正长，吾辈只能奋然前进。

# 传统文化与行路文化



中国的传统文化是在神州的山川大地上孕育出来的，是在各种民族文化不断撞击、扩散、渗透和互相消长交融中发展形成的。行路文化离不开传统文化，它从一个侧面集中地表现出传统文化的浓厚特色。

以自给自足的、小型分散的生产方式经营农业，决定了中国的各个历史阶段和各个阶层的人都有一种安土重迁

的思想，即不愿意轻易离开自己祖辈生活的故土，十分看重出行和迁徙，尤以农民为甚。只要尚能苟延残喘，哪怕受尽苦难，也安于恶劣的环境和贫困的家园。

其实，自远古时代起，中国人的祖先就与远在西亚、欧洲和大洋洲的民族有过交往，这种交往从石器时代遗址中出土的大批遗物可见端倪。在中国大陆之内，各地区之间的交往就更加密切了。正是这种交往，导致春秋战国时期全国各个民族的大融合，最终使华夏文明和汉民族得以形成。

但是，大一统的秦汉帝国相继建立后，各地的文化交流就放慢了速度。特别是对域外来说，中国的传统思想和传统文化从未因西方思想文化的传入而改变它的基本格调。中国人的衣、食、住、行都永远保持着鲜明的、独特的风格和习惯，而且从未出现过承袭上的间断。这就是进入 20 世纪后，中国仍被世界上许多国家认为与世隔绝的根源。时至今日，这种基本格调仍在起着巨大的作用。

中国古代行路文化的安土重迁思想，表现出五千年政治、经济、思想观念等方面复杂的内涵，充满无限凄苦和忧郁的色彩。归结起来，就是一句话：行路难。

导致中国人行路难的传统观念和现实是怎样形成的呢？对历史竖切横剖，可以看到下述几个原因。

### 由古代经济、生产方式和生活条件所限制

人类社会生产的发展，必然带来物质生产的专业化和技术的专业化。社会越向前进，分工越细，专业化的种类

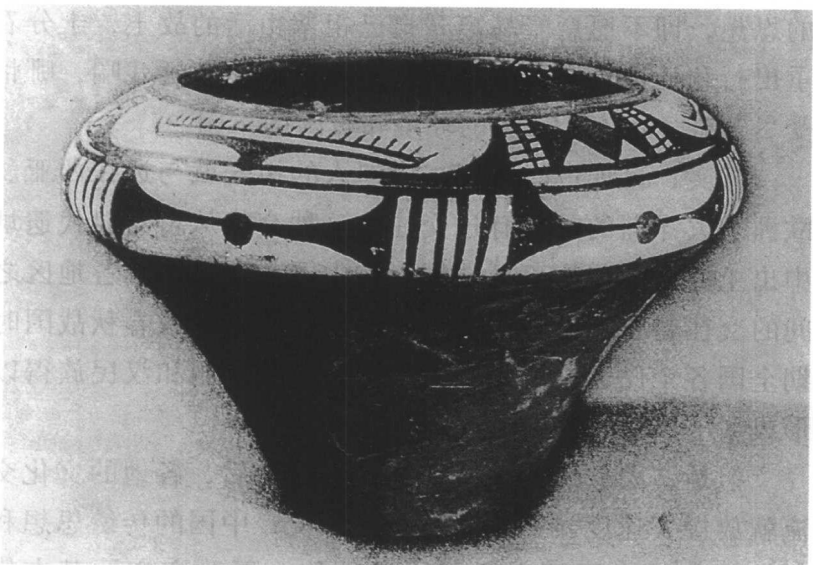


图 1　仰韶文化白衣彩陶缽（郑州大河村遗址出土）



图 2　仰韶文化鱼纹蛙纹盆（临潼姜寨遗址出土）



图 3　大汶口文化彩陶器
左　器座（江苏邳县大墩子）右　背壶（山东泰安大汶口）

越多，形式越复杂，程度越高级。因此，势必导致交换的发展。在新石器时代，由于地理环境和文化习俗的不同，善于制陶的氏族往往把自己生产的精美陶器拿去换取其他氏族的石磨盘、石磨棒或骨角器、竹木器（图 1，图 2，图 3）；善于狩猎的氏族也经常用自己在森林草原中获得的猎物去换取粮食和麻布。剩余产品的交换，各种生产技术的交流，都是最早的自然交换形式。随着社会产品的进一步丰富，出现了专门为交换而批量生产的物品，并产生了为便于交换而设置的或约定俗成的地点，于是出现了集市。商业性质的集市的出现和专门从事商品交换的商人的出现，不仅诞生了城市经济，也促进了交通的发展。

大约在商周时代，中国大陆的黄河流域就出现了很多城市。它们是在新石器时代末期物资交流市场的基础上发

需要全本请访问 www.ertongbook.com

展起来的。最初的“市”只是一种固定地点的以物易物的“互市”，商人和货币的出现则导致了城市的出现。

物质的交换总是伴随着文化的交流，这种交换和交流的重要前提之一就是水陆交通。没有交通运输便不可能出现行商、坐商和各种规模的商旅队伍。交通运输的方式和方法，各种交通工具的创造发明和演变，直接影响着物资的交流、文化的交流和社会经济的发展。因此，交通从远古的石器时代直到现代，始终是人类社会赖以生存的命脉之一。

可是，中国古代的农业生产方式和经济特点却阻碍着这种商品经济的发展，也严重地限制了交通的发展，从而影响着人们的行路观念。

在商周以前，与世界其它地区相比较，中国的水陆交通都是比较发达的。仰韶文化的彩陶在黄河流域的广泛传播，龙山文化时代在全国范围内的动荡和融合，从已调查和发掘的七千多处新石器时代遗址中可以得到充分证明。从陆路上看，商周时期的车马坑遍布中原大地，说明当时黄河两岸古代城堡之间的交通已具相当规模了。从内河航运上看，战国铜鉴上划刻的水军作战图案生动地表现出当时的造船技术。浙江余姚河姆渡遗址出土的六千多年前的木船桨亦非偶然所得。

但是秦汉以后，中国的经济体系发展成为分割破碎的小农经济。千百万获得自由民身分的农民在大一统的国度里辛苦耕耘自己的土地，把自己越来越牢固地绑缚在茅屋、老牛和木犁上，两千多年里始终再也不能改变这样的

命运。这种生产方式不仅限制了商品经济的发展和物资、文化交流，也限制了农民重新选择和改变自己生活方式的条件与机遇。从那时起，“两亩地，一头牛，老婆孩子热炕头”就成为千百年来亿万农民追求的幸福目标。

在唐代，由于长江流域的人口比黄河流域少，连同初步开发的闽江、珠江两流域，人与地相比是地旷而人稀。隋末的战乱也使黄河流域的人口大量减少，直到唐高宗时期，河南、河北和山东还很荒凉。唐王朝为发展农业生产而实行均田法，即男丁 18 岁以上给田一顷，其中十分之二为世业田（亦称永业田），十分之八为口分田。老年男子和残疾人给田 40 亩。受田人身亡，世业田可由继承人接受，口分田则归官府另行分配。与此同时推行租庸调法。租是每丁每年纳粟二石或稻三石；庸是每丁每年服役 20 日，闰月加两日，如不服役，每日纳庸绢三尺或布三尺七寸五分；调是随乡土所产，蚕乡每丁每年纳綾、绢、絁(shī)各二丈和绵三两，非蚕乡纳布二丈五尺，麻三斤。在这种经济政策下，农民被进一步束缚在土地之上，除非破产或灾荒、战争，很难离家。自给自足的农村经济就这样缓慢地发展着，既捆住了农民的双脚，也阻碍着商品经济的发展。

宋代以后，在实物地租占支配地位的情况下，佃户庄客对于富豪大族的人身依附关系有所减弱。原来近似农奴的僮仆在北宋的法律上已承认他们是良人了。北宋的法律还规定佃户在某种条件下可以主动地脱离甲地主而去佃种乙地主的土地。在这种政策下，佃客在有能力购买三五

土地之后都可以脱离地主自立户名。这些法律政策改善了佃农和奴仆的社会地位，他们的劳动热情更倾注于土地。因此，虽然唐宋时期农业、手工业和商业都有很大发展，城市经济和交通运输也有相应发展，但从全国来看，在水陆交通线上奔走的仍是各级官员、商人、学士、驿使和僧侣等。在和平的年月，农民绝不肯背井离乡另谋生计。这种情况直到现代也没有出现根本变化。

由历代统治者重农轻商政策和有关法律制度所限制

中国是一个农业大国，几千年的生产方式始终是以农业为本的。手工业、商业一直得不到统治者和民众的重视。在上层人士的眼里，经商实为末路，商人亦属下流阶层。所以，经常在路上奔走的商人便与游手好闲、投机取巧联系在一起了。从春秋战国乃至宋元明清，重农轻商的政策始终未改变，安土重迁的观念也始终未改变。

政府对出行的限制在春秋战国时期首先表现为对“逆旅之民”的轻蔑和歧视。当时以一家一户为一个生产单位的个体农民逐渐增多，但这些农民实际上除了一部分“或耕豪民之田”和租佃制农民外，主要的是从政府那里受田的自耕农。湖北云梦睡虎地出土的秦代简册，记录了有关授田的制度，表明这一时期的农民并不具有真正自由民的身分，他们仍然是政府控制的农奴。战国时代的文献记载，国家的法律是限制农民随便外出的。《管子·立政》记载：“筑障塞匿，一道路，博出入，审闾闬，慎筦键”，各闾均设置有司按时开闭闾里门户，并有闾尉监察

管理。秦简中的《游士律》不但禁止秦国内的农民外出，私自越过国境的人要处以黥城旦的刑罚，而且帮助别人出境的，也要被罚为鬼薪或刑为城旦。由于各国统治者限制农民外出，所以路上极少有长途跋涉的农民。只有商人和少量手工业者得以在困难的条件下旅行，馆舍驿站基本上只供官员和使节来往住宿。

统治者普遍认为“逆旅之民”都是游手好闲之辈，是社会的不安定因素，主张废除逆旅。《商君书·垦令》说：“废逆旅，则奸伪躁心私交疑农之民不行，逆旅之民，无所于衣食，则必农，农则草必垦矣。”这一段话，同云梦睡虎地出土秦简中的《魏奔命律》所载逆旅之民不习劳作，不治室屋的说法是一致的。 显然商鞅接受了魏国政治家李悝在《法经》中阐述的理论，并带到秦国加以推广。

走出家门，从事商业贸易和其它活动的人不但有政府的种种限制，旅途的重重艰辛，还要忍受世俗偏见的冷眼。其中政府的限制对行路人的阻碍起着主要作用。 1957 年，淮河岸边的安徽寿县丘家花园发现的两组鄂君启节，就是最好的说明。节是楚怀王颁发的陆路和水路通行证，节的行期都限于一年，并有一定的通行范围。节上规定，陆路运输的车数一次不能超过 50 辆，如以畜力和人力运输，每 10 匹牲畜或 20 个揹子当一车；水路运输的船只不能超过 150 条，并且不得载运马、牛、羊一类商品。在这些规定之内，凭节可以免税。这说明，当时在一个国家内，关卡很密，征税也很严，限制很多。即使楚王的至亲

往来，也受到严格的约束，一般商人进行贸易就更为困难了。

经商可以致富，商人无需干农民那样繁重的劳动，对于这一点，统治者当然是清楚的。那么他们为什么要限制商业的发展呢？原因在于商贾获得的财富基本上都聚敛在个人手中，国家并没有从中得到更多的收入。更何况越来越多的人“舍本逐末”，就会使农业生产受到影响，也会影响到战争频繁形势下战士的应征入伍。“禁游宦之民，而显耕战之士”是历代统治者一致实行的政策。在《商君书·农战》中作者公开阐述说：能言善辩的游士只要得到君主的赏识就可以富贵荣耀，商贾只要出门买卖就可以赚大钱，有技艺的人不费气力就足以养家糊口。人民看到这三种情况比干庄稼活既轻松又便利，就要纷纷放弃农业生产。避农则民轻其居，而一旦老百姓都不以土地居室为重了，这种后果是非常严重的。所以统治者为了维护自己的地位，只能重农轻商，禁游宦之民。

在重农轻商的政策下，农民逐渐形成了安守田园、重视迁徙的习惯。《吕氏春秋·上农》中说：“民农，则其收获多；收获多则重徙；重徙，则死守故土而不再虑及其它。苟非同姓，农不出御，女不外嫁，以安农也。”

由各种思想的影响所造成

安土重迁的思想除了受到农业生产方式和历代统治者的法令政策限制所造成之外，还受到广泛的社会舆论的影响。特别是儒家思想的潜移默化，使亿万民众养成了安于

现状，安分守己，安贫乐道，安土重迁的积习。

儒家内部各种派别的社会观念虽然也有一些差异，但在人际交往、社会活动方面却有一个完全一致的宗旨。这就是通过伦理道德的规范和内省反思来达到维系人们的各种关系，调和社会的矛盾冲突，保持安定的社会秩序的目的。《论语·颜渊》里有一句著名的话：“非礼勿视，非礼勿听，非礼勿信，非礼勿动。”这句话两千多年来一直是人们的座右铭。什么是“礼”？“礼”就是人在社会生活中一切都应有分寸，超越了这种分寸，社会就要发生动乱。安土重迁的习惯正是符合这个“礼”的。

和儒家学说有很大区别的道家，最基本的主张是人生应与宇宙自然形态相和谐，相适应，对人类社会的一切冲突只可用涵虚化解的办法，采取虚无的态度来对待。老子完全否定了社会生活中人际交流、商品交流的价值。他的原则是“使人重死而不远徙”“邻国相望，鸡狗之声相闻，民至老死不相往来。”这种思想观念对于中国古代社会中的人际往来、文化交流和物质交流都有极深的影响。儒家认为士农工商应该各守本业，不能逾越这个规范去交往奔走；道家则干脆认为一切交往都毫无意义。对于行路人，一个反对，一个嘲讽，都在无形中捆住了中国人的双脚。

关于行的看法，法家的理论和儒、道又有很大的不同。法家不是从“非礼”的角度去反对人际交往奔波，也不是采取虚无的态度漠视路上行人，而是竭力主张用严刑峻法来禁止社会的交流。前面所说的历代统治者对出行的限制，主要实行的即是法家的政策。因此，在儒家的劝止，道家的漠

需要全本请访问 www.ertongbook.com