

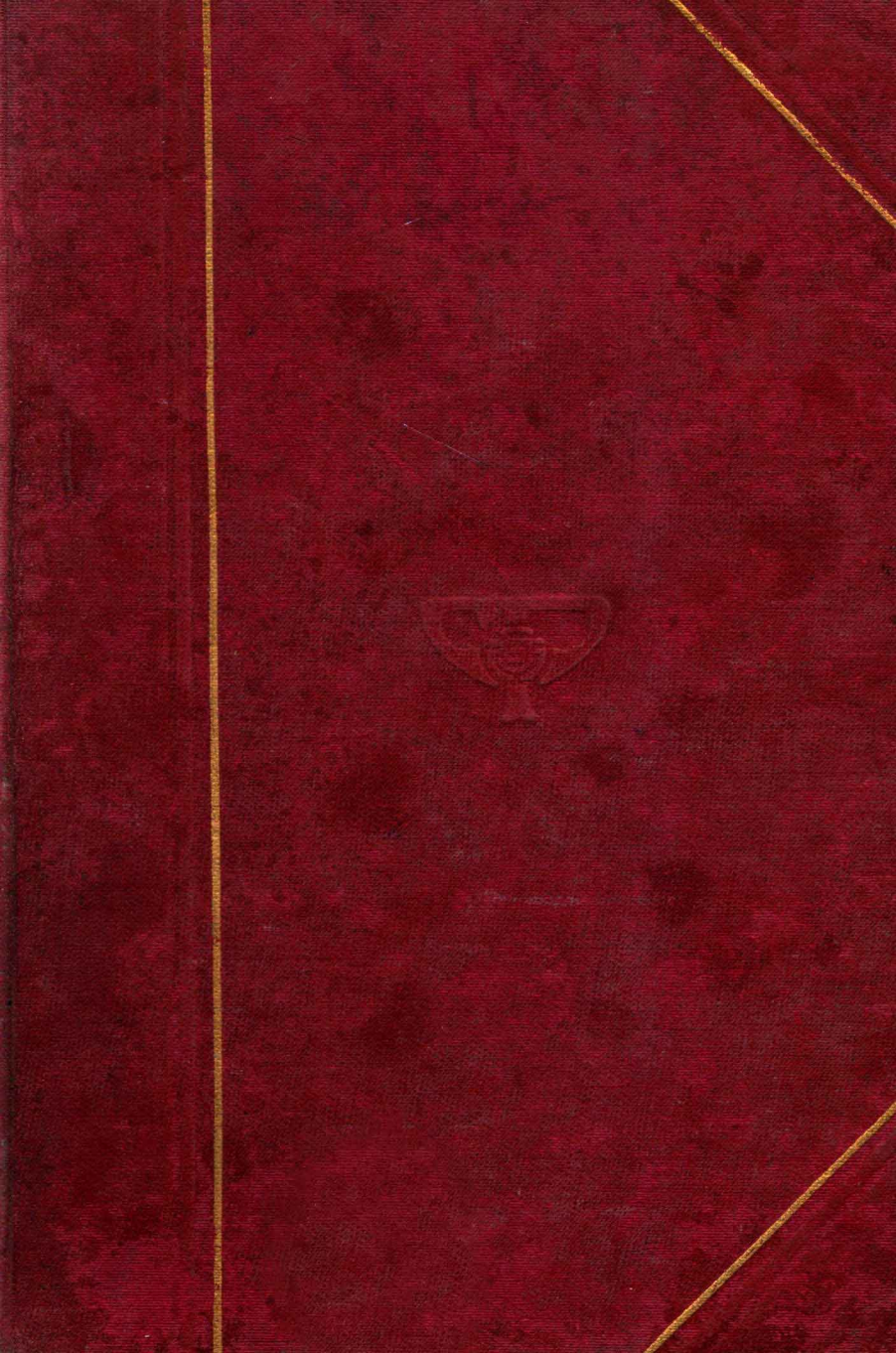
卷之二

卷之二

卷之二

卷之二

卷之二



中國文化叢書

第一輯

中國交通史

白壽彝著

主編者
王雲五
傅緯平

商務印書館發行

中華民國二十六年一月初版

(95602.2)

中國文化史叢書 中國交通史一冊

每冊實價國幣壹元柒角

外埠酌加運費匯費

* 版 權 所 有 *
* 翻 印 必 究 *

著 者

白 壽

彝

主 編 者

王 傅 雲 緯

平 五

發 行 人

王 雲 五
上海河南路

印 刷 所

商務印書館
上海河南路

發 行 所

商務印書館
上海及各埠

平

目錄

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	四
第三章	先秦底都會	一六
第四章	先秦底道路溝渠和館郵	二四
第五章	先秦底交通工具	三四
第六章	戰國晚年之關於交通的傳說想像和理想	四五
第二篇	秦漢時代之交通	五五
第一章	秦漢交通與大一統政府	五五
第二章	秦漢版圖及域外交通	五九

第三章	秦漢底都會……………	七〇
第四章	秦漢底道路和河渠……………	八二
第五章	秦漢底館舍和郵驛……………	八九
第六章	秦漢底交通工具……………	一〇一
第三篇	隋唐宋時代之交通……………	一〇七
第一章	隋唐宋交通與東南財富……………	一〇七
第二章	隋唐宋底國內交通路線……………	一一一
第三章	隋唐宋底運河……………	一二〇
第四章	隋唐宋底域外交通……………	一三〇
第五章	隋唐宋底大都會……………	一三六
第六章	隋唐宋底館驛和交通律令……………	一四五
第七章	隋唐宋底交通工具……………	一五二

第四篇 元明清時代之交通……………一五九

第一章 元明清交通與海運……………一五九

第二章 元明清之河渠與道路……………一六七

第三章 元明清之郵驛……………一七九

第四章 元明清之中外交通……………一九一

第五章 元明清底都會……………二〇三

第六章 元明清底交通工具……………二〇八

第五篇 現代中國之交通……………二一一

第一章 現代中國交通與五口通商……………二一一

第二章 現代中國之水上交通……………二二三

第三章 現代中國之陸路交通……………二三一

第四章 現代中國之空中交通……………二四九

第五章	現代中國之郵電事業·····	二五八
第六章	中國交通事業之前途·····	二七五

中國交通史

第一篇 先秦時代之交通

第一章 先秦交通與民族混合運動

—

先秦時代，包含夏后殷商宗周，以及春秋戰國。夏后氏以前，我們雖不敢說中國沒有交通，但夏以前的事情太渺茫難稽了，我們實無從談起。夏后氏底交通，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脚印的。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。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。在這樣長的時期內，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，道路館郵之制度，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

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。

尙書皋陶謨，禹『娶于塗山。』古文尙書入益稷篇內。天問：『禹之力獻功，降省下土方，焉得塗氏女，而通之於台桑？』左傳，哀公七年，子服景伯說：『禹合諸侯於塗山，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：『夏啟有鈞臺之饗。』史記殷本紀說：『有扈氏不服，啟伐之，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。啟底都城，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，頁一九七一—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

底嶠山。見左傳，僖公三十二年。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域安邑一帶地方說的。參看周初地理考第十節，燕京學報十期，頁一九六五—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，是夏后氏底後裔。杞故地，在現在的河南杞縣，遠在禹縣東北二百多里。

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。

二

殷商時期，交通區域較夏后氏時期大爲廣闊。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：『闕伯居商丘，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。東西路線之長要在一千二三百里以上。此後，仲丁居隰，現在的河南滎澤西南境內，河亶甲居相，現在的河南內黃縣境內，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，有龔，現在的河南南輝縣，有孟，現在的河南南沁陽，有雝，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，有截，古「載」字，現在的河南考城。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，北伯鼎跋；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『王入於商』底話頭，便可想見這種情形。到了宗周底初年，紂已被殺掉，東土底人還不服周；必須周公費了很大的手脚，『伐奄二年討其君，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，寶字从玉，从貝，缶聲。殷虛卜辭有囙。殷虛書契前編卷六第三十一葉及囙字，同上後編卷下第十八葉，皆从囙，从玉，从貝，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，而有物焉以系之。所系之貝玉，於玉則謂之珌，於貝則謂之朋。『見觀堂集林卷三，說珌朋。』大概殷虛出土的綠松石，就是殷人所用的玉珌，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，和夏后殷商由東往西

的發展，正相反對。周底先君原和夏后氏同一民族，

參看史記周本紀開卷數段，及傅斯年「新獲卜辭寫本後記跋」論夏周的話，安陽發掘報告第二期頁三八四

，¹⁵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，以墾荒和開路爲兩件大事。大雅緜篇說：『柞械拔矣，行道兌矣。』皇矣說：『作之

屏之，其蓄其翳；修之平之，其灌其柵；啟之闢之，其極其楛；攘之剔之，其慝其柘。』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，雖王季娶太姪，文王娶帝乙之妹，

參看顧頡剛 周易卦爻辭

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，實始剪商。至于文

武纘大王之緒，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漲，也想給周人一個重大的打擊。卜辭說：『癸

未，令旃族寇周，人（監）王事。』『貞令多子族罕犬侯寇周。』『（上缺）貞令旃从庸侯寇周。』『貞

甫熹令从寇周。』

以上，分見殷契書契前編卷四，葉三二；卷五葉七第七版，寇，是遷其重器，毀其屋廬的意合卷六葉三一第七版；卷七，葉三四；後編卷下，葉三七。

思。這也可見殷人對於周人的嫉視了。參看郭沫若甲骨文字研究上冊，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，開始過正態的交通。

武王克殷後，周人底勢力，遂渡盟津，在現在的河南孟津，而達於洹上。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，渭首有狄獯邽冀之戎，涇北有義渠之戎，洛川有大荔之戎，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；大概老早都已雜居在諸夏之間，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，大體上由橫的發展轉成縱的發展；同時，在交通區域內部之聯絡上，也做了許多重要的工作。

五

春秋時，周室衰微，宗周舊域中的國家互相兼併；其中兼併的成績最好的，有在黃河上游的秦，在中游的晉，和在下游的齊。另外，素來隔絕，被視為蠻族聚居的長江流域，也有許多國家；其中最強

大的，有在上游的楚，在下游的吳和越。戰國時，周室更衰，黃河流域及長江流域底各小國，差不多全都滅亡了。這時的強國，有由晉分出的韓趙魏，有已經兼併吳越的楚，有久已強大的秦齊，有北方新興的燕。這七國，差不多是這時僅存的獨立國了。從春秋初葉起，宗周舊域和長江流域已慢慢地有了一種正常的交通關係。到了戰國，這種情形更爲成熟。

吳，從魯成公七年起，吳王壽夢用楚國底逃亡大夫巫臣爲行人，才開始和宗周舊域有了往還。其後，延陵季子北上聘問，歷經徐魯齊鄭衛晉，吳和諸夏間便有進一步的聯絡。到了吳王夫差，西征北伐，國勢一天比一天雄厚。魯哀公十二年，夫差和北方諸侯會於橐臯，十三年又會於黃池，便儼然成了諸夏底盟主，吳與諸夏間的交通自然更爲密切了。

越在吳底南邊，素爲吳所屏蔽，和諸夏交通的機會很少。越滅吳後，勾踐『與齊晉諸侯會於徐州，致貢於周。周元王使人賜勾踐胙，命爲伯。』見史記越王勾踐世家。這時，諸夏和東南底交通，比吳王夫差時之可達於現在的江蘇境者，更可南進而達於現在的浙江境了。

楚比吳越底建國，早得多。但在早年的記載裏，只見楚與北方勢力底鬥爭，未見楚與北方勢力

間之正常的交通關係。商頌長發說：『撻彼殷武，奮伐荆楚。』卜辭說：『戊戌卜又伐𠄎。』見新獲卜辭寫記第三五

八版。𠄎，是楚姓。

這說的是殷商和楚之間的鬥爭。古文字中，如令毀說：『佳（唯）王子伐楚白（伯）才（在）

炎。』成王時器。

狄毀說：『狄駮（御）從王南征，伐楚荆。』過白毀說：『過白（伯）從王伐反荆。』靈毀說：

『靈從王伐荆。』

以上，昭王時器。參看郭沫若兩周金文辭大系攷釋第一冊，以上各器底攷釋。

詩小雅中，如六月宣王時作說：『蠢爾荆蠻，大邦爲

仇；方叔元老，克壯其猶。方叔率止，執訊獲醜。戎車嘽嘽，嘽嘽焯焯，如霆如雷；顯允方叔，征伐玁狁，蠻荆

來威。』這說的是宗周和楚之間的鬥爭。方叔底本領雖能夠使『蠻荆來威』，但也不見得宗周和

楚之間，就有了正常的交通關係。春秋桓莊以後，楚與諸夏間的往還，才逐漸繁密；聘問會盟的事慢

慢地多起來。論語說：『楚狂接輿歌而過孔子：』大概春秋末季，士大夫往來於齊魯荆楚之間者，恐

怕已不在少數了。戰國初年，楚既滅越，楚底國力直達長江下游；而同時，秦對關東諸國的壓迫，也已

開始嚴重。因爲時勢底需要，楚曾累次挾着它長江南北的全盤領域，和三晉韓趙魏、燕齊合縱以抗秦。

合縱底成績雖說不好，但楚與諸夏間的交通却可因此一天比一天地密切。我們只要看戰國底遊

士說客，後車數十乘，從者數百人，恣意馳騁於江河南北，便知道原來隔絕於諸夏的長江流域，在這

時是已經可以併入中國交通區域之內了。

宗周舊域與長江流域之溝通，是先秦交通，由橫的發展，轉到縱的發展之一最大的表現。

六

春秋戰國時，諸大強國一方面既兼併弱小，同時還要攻伐或同化鄰境的戎夷。春秋時，齊桓公替燕北伐山戎，秦穆公用由余西服八國，楚武王南開百濮，都拓地不少。戰國「秦昭王時，義渠戎王與宣太后亂，有二子。宣太后詐而殺義渠戎王於甘泉，遂起兵伐殘義渠。於是秦有隴西北地上郡，築長城以拒胡。而趙武靈王亦變俗胡服，習騎射，北破林胡樓煩，築長城自代並陰山，下至高闕爲塞，而置雲中鴈門代郡。其後，燕有賢將秦開爲質於胡，胡甚信之。歸而擊破走東胡，東胡却千餘里。燕亦築長城，自造陽至襄平，置上谷漁陽右北平遼西遼東郡以拒胡。」見史記匈奴列傳。燕人有王滿者，更在遼西遼東之東，爲燕「略屬真番朝鮮，爲置吏築鄣塞。」見史記朝鮮列傳。楚威王時，楚已有巴蜀黔中蒼梧，又「使將軍莊蹻，將兵循江，上略巴蜀黔中，以西蹻至滇池，地方二百里，旁平地肥饒幾千里，以兵威定，屬楚。」見史記西南夷列傳。燕趙秦楚向鄰境戎夷發展的結果，戰國末年交通區域之廣，北至現在的綏遠察哈爾熱

河遼寧底南部，南至現在的雲南廣西底北部，西至現在的甘肅東南部及四川底大部份，東至現在的朝鮮西北隅及東海沿岸各地。這五百多年的發展，中國交通區域之開拓，要比宗周時期增加了三倍以上。在這種向戎夷開拓的發展中，雖說也有一部份橫的發展，但如就春秋戰國時期交通區域之整個發展說，縱的發展之表現得特別顯著，却是無可疑的。此後二千年中，雖因了中國疆域之變革，國內交通區域之廣狹，時有增減，但各時代底基本交通區域，當鼎盛的時候，也不會比上述之記錄能夠特別地增加了許多。

七

春秋戰國時期，交通區域內部底充實工作，也和戎夷有很大的關係。這時，各國想向外開拓，既須討伐或同化鄰境的戎夷；若想本國內部充實，也須對雜居國境內的戎夷，加以消滅驅逐，或使之屈服同化。左傳襄公十四年，姜氏之戎駒支對晉范宣子說：『昔秦人負恃其衆，貪於土地，逼我諸戎。惠公獨其大德，謂我諸戎，是四嶽之裔冑也，毋是剪棄，賜我南鄙之田，狐狸所居，豺狼所嗥。我諸戎除剪其荆棘，驅其狐狸豺狼，以爲先君不侵不叛之臣，至於今不貳。』這是屈服同化戎夷的一個好例。

後漢書西羌傳說，諸戎『當春秋時，間在中國，與諸夏盟會。魯莊公伐秦，取邽冀之戎。後十餘歲，晉滅驪戎。是時，伊洛戎強，東侵曹晉。後十九年，遂入王城。於是，秦晉伐戎以救周。後二年，又寇京師，齊桓公徵諸侯戍周。後九年，陸渾戎自瓜州遷于伊川，允姓戎遷于渭汭，東及轅轅。在河南山北者，號曰陰戎。陰戎之種，遂以滋廣。晉文公欲修霸業，乃賂戎狄，開道以匡王室。』及晉悼公，又使魏絳和諸戎，復修霸業。是時，楚晉強盛，威服諸戎。陸渾伊洛陰戎事晉，而蠻氏從楚。後陸渾叛晉，晉令荀吳滅之。後四十四年，楚執蠻氏而盡囚其人。是時，義渠大荔最強，築城數十，皆自稱王。至周貞王八年，秦厲公滅大荔，取其地。趙亦滅代戎，即北戎也。韓魏復共稍并伊洛陰戎，滅之。其遺脫者，皆逃走，西踰汧隴。自是中國無戎寇，唯餘義渠種焉。』義渠戎後滅於秦，見本章第六節引史記匈奴列傳文。這是消滅驅逐戎夷的一個粗疏的總結。同化屈服戎夷，使之闢田墾荒，可以使交通區域內的各地間增加聯絡底密度。消滅驅逐戎夷，可以除去許多搗亂份子，使交通區域內少了許多障礙。春秋戰國人作到了這一步，真是一個大進步。先秦交通區域之所以能作後來中國交通區域之基礎者，這也是一個很大的原因。

第三章 先秦底都會

一

先秦底都會，或者說，交通中心，在夏后殷商時期，不甚顯著。殷虛卜辭中常有『王入于商』底話頭，或者商丘地當殷商東西交通之衝，是當時的一個大都會，也不敢說。

二

宗周時期，雒水之陽在交通上的地位很重要。逸周書度邑解，武王說：『自雒延至於伊，伊居易無固，其有夏之居。我南望過於三塗，北望過於嶽鄙，顧瞻過於有河，宛瞻延於伊雒，無遠天室。』這一個四通八達，平易無險的地方，在武王眼裏，已經看上了。後來，周公相成王，營造洛邑，故城在現在的河南洛陽西五里，規模很大。周先王底宗廟在這裏，朝會四方諸侯在這裏，收受四方底貢賦也在這裏。見令繁康諸史記周本紀，召誥說：『王來紹上帝，自服于土中。且曰：「其作大邑，其自時配皇天，毖祀于上下，其自時中乂。」王厥有成命，治民今休。』周公營造洛邑的意思，也是和武王一樣，想在當時交通中心的地方，建設一個

政治中心。政治中心既建設成功，原來的交通中心也就更爲強固了。

宗周亡後，中國底情形大爲改變。洛邑已不能再利見政治上的地位，增加它在交通上的重要

了。但洛邑一帶，天然環境太好：於是距洛邑不遠的洛陽，故城在現在的河南洛陽東北二十里，便相當地代替了洛邑，在交

通上仍舊能佔着一個中心地位。史記貨殖列傳說：『洛陽，東賈齊魯，南賈梁楚。』又說：『洛陽街居，

在齊秦楚趙之中，貧人學事富家，相矜以久賈，數過邑，不入門。』又蘇秦列傳說：『周人之俗，治產業，

力工商，逐什二以爲務。』這可見在戰國底時候，洛陽是秦齊楚趙間縱橫往來的孔道，並且洛陽很

有些人能夠利用這種情形作工商業上的經營。張儀說：『臣聞爭名者於朝，爭利者於市。今三川周

室，天下之朝市也。』見戰國策秦策。這可見，戰國時，洛陽因爲交通上地位之重要，成爲一個商業上的重心。

司馬遷記白圭事，說：『白圭樂觀時變，故人棄我取，人取我與。』『能薄飲食，忍嗜欲，節衣服，與用事

僮僕同苦樂，趨時若猛獸鷙鳥之發。故曰：吾治生產，猶伊尹呂尚之謀，孫吳用兵，商鞅行法是也。是故

其智不足與權度，勇不足以決斷，仁不能以取予，彊不能有所守，雖欲學吾術，終不告之矣。蓋天下言

治生，祖白圭。』見史記貨殖列傳。這位經商論底創始者，言治生的白圭先生，也就是洛陽或洛陽附近的人。

三

除洛陽外，鄭和徐底地位，在春秋底時候，也都很重要。

鄭現在的河南新鄭，在春秋初年，本是一個很活躍的國家。自鄭莊公死後，它逐漸成爲四鄰爭奪的焦點。

它的北方有晉，它的南方有楚，它的西方有秦，它的東方有齊。這幾個強國，一旦有事，鄭郊就成了一個不可避免的戰場；沒有事的時候，也就成了各國使節往來，商賈貿易的孔道。它的地位，約在洛陽東南二三百里，地勢底衝要也和洛陽相髣髴。不過洛陽畢竟是周室所在，大家還要有點顧忌。鄭以一個小國，佔着這樣四達之地，却不免大大地吃了交通地位底虧了。

鄭底女子，所謂「鄭女」或「鄭姬」，在春秋時，甚至在戰國時，很是出名。鄭風裏，詠女子的詩很多。如說：

『有女同車，顏如舜華，將翱將翔，佩玉瓊琚，彼美孟姜，洵美且都。』

『野有蔓草，零露漙漙，有美一人，清揚婉兮，邂逅相遇，適我願兮。』

『溱與洧，瀏其清矣。士與女，殷其盈矣。女曰觀乎，士曰既且。且往觀乎洧之外，洵訏且樂。』

維士與女，伊其相詭，贈之以芍藥。」

像這樣多的，又漂亮，又閑雅，又活潑的女子，往往是一個交通繁盛的都會所常有的一種現象。

徐，在現在的安徽泗縣附近，南鄰吳，北鄰齊魯，西近楚。徐，在吳未強大的時候，還不見得重要。自從吳接受了巫臣底策劃，一面北通上國，一面叛楚，徐就成了吳與北方交通的中心，同時也就成了吳楚必爭之地。我們只要看：

魯襄公二九年，吳季札歷聘諸夏，來往都從徐經過，見史記吳太伯世家，

昭公四年，楚將伐吳，先執徐子，見左傳，

昭公十二年，楚王使蕩侯潘子等帥師圍徐，將以懼吳，見左傳，

昭公三十年，吳滅徐，而楚救之，見左傳，

哀公十三年，吳與晉會黃池時，得到國中警報，恐怕徐人夾溝而擊，見吳語，

等事，都可見徐在春秋時交通地位底重要。不過，徐地偏東方，與中原的鄭相比，就未免很有遜色了。

四

戰國時期底都會，除洛陽外，有邯鄲、梁和臨淄。

邯鄲

現在的河
北邯鄲

在大河以北，梁現在的河
南開封在大河以南，和稍爲偏西點的洛陽，鼎立而三；都是因爲地

處中原，佔了地望上的便宜。張儀說：『魏地方不至千里，卒不過三十萬人，地四平，諸侯四通，條達輻輳，無有名山大川之限……梁南與秦境，西與韓境，北與趙境，東與齊境，卒戍四方。』見魏策。鮑注：他國境或有山川關

塞，惟梁無之，皆以卒戍。

蘇秦說魏襄王曰：『大王之地……地方千里，地名雖小，然而田舍廬廡之數，曾無所芻

牧。人民之衆，車馬之多，日夜行不絕，輻輳般般，著有三軍之衆。』見史記蘇秦列傳。魏策文，微異。這可見魏國交通底

便利和交通底繁盛。梁以魏底國都，居於魏底腹部。『從鄭至梁不過百里，從陳至梁二百餘里，馬馳

人趨，不待倦而至。』見魏策。梁在戰國交通上的地位，是無可懷疑的。邯鄲，『北通燕、涿，南有鄭、衛』見史

記貨殖列傳，

東至於齊，西通於秦。它的地位，也許比梁差一點，但也是所謂『四輪之國』見秦策，是一個管

樞四方的好地方。

梁和邯鄲，按着一般情勢，都應該有茂盛的工商業。但梁底工商業情形，已不能詳。而關於邯鄲者，則秦策稱『呂不韋賈於邯鄲』。史記貨殖列傳說：『邯鄲郭縱，以鐵冶成業，與王者埒富。』邯鄲

底工業和商業，大概都是發達的。

邯鄲，頗像春秋時候的鄭，也以美女出名。史記呂不韋傳說：『呂不韋取邯鄲諸姬，絕爲善舞者與居。』李斯諫秦王逐客書說：『隨俗雅化，佳冶窈窕，趙女不立於側。』見秦策。史記貨殖列傳說：『今夫趙女鄭姬，說形容，揆鳴琴，揄長袂，躡利屣，目挑心招，出不遠千里，不擇老少，奔富厚也。』呂不韋傳已指明是『邯鄲諸姬。』李斯和貨殖傳雖泛言『趙女』，但古人愛以國都底風氣代表一國底風氣，『趙女』却也不妨解釋爲『邯鄲諸姬』的。大概戰國底時候，邯鄲倡女底數目，已經很多。她們對於衣飾底式樣，體態底表情，娛樂的技術，都受過特殊的訓練，下過一番考究的工夫，比春秋時候的鄭女，要高明得多了。邯鄲底這種現象，和它的工商業之發達，都是一個大都會底表徵。

臨淄現在的山東臨淄

底情形，和梁及邯鄲不同。後者因交通上的便利，而有工商業上的發展；臨淄則因工商業底發達，而增進交通上的地位。齊濱東海，土地膏腴，且有魚鹽之利，已竟是一個天然的富國。齊先公更『勸女工，極技巧。』齊底絲織品，產量既多，製造又精，於是遂有『冠帶衣履天下』底徵號。李斯諫逐客書，所謂『阿縞之飾，錦繡之衣』，也就是齊底名產。臨淄以齊底首都，爲全國工商品

所薈萃的地方，也就是天下商賈所輻輳的處所。蘇秦說：『臨淄之中，七萬戶。臣竊度之，不下戶三男子。三七，二十一萬。不待發於遠縣，而臨淄之卒固已二十一萬矣。臨淄甚富而實，其民無不吹竽鼓瑟，擊筑彈琴，鬥雞走犬，六博踰鞠者。臨淄之途，車轂擊，「轂」，原作「轂」，依史記蘇秦傳校改。人肩摩，連衽成幃，舉袂成幕，揮汗成雨，家敦而富，志高而揚。』見齊策。臨淄人口底衆多，交通底發達，真可說是極一時之盛了。

其他，如秦楚等國底首都，自然也都是它們本國底大都會。但就當時全部的中國交通區域說，它們却都不能如上述二個地方底重要。以秦在戰國時的特別勢力，本來也很可增加秦都在交通上的價值。但秦既不居於四方之中，情形和趙魏不同。同時，秦底生產政策，是輕商重農；秦底特產，也只有農作物底發達。漢書地理志說，秦『有鄠杜竹林，南山檀柘，號稱陸海，爲九州膏腴。』這也說的是，秦在竹木及農業上的價值。秦底工商業底不發展，也使秦都咸陽和齊底臨淄不能相提並論。另外，秦對於往來的旅客，也很有點限制。史記商君傳說：『商君之法，舍人無驗者坐之。』孟嘗君傳說：『孟嘗君既得出，卽馳去，更封傳，變名姓，以出關。』說苑卷十一，說：『夫秦者，四塞之國也，遊宦者不得入焉。願君爲吾爲丈尺之書，寄我與秦王。』宗周春秋底時候，雖也有『司寇詰姦』，但和商君在

秦所創的「封傳」之「驗」大不相同。這無形中，可以使許多的旅客，裹足不前。這對於咸陽之交通的價值，也是很有障害的。

第四章 先秦底道路溝渠和館郵

一

先秦底道路溝渠和館郵，在夏后殷商時期，已無可攷。我們只知道，宗周時期，政府對於道路底修理，和館舍底設置，都很注意；春秋戰國時期，郵傳的制度和溝渠底開闢，都已有了相當的成績。

周語說：

『定王使單襄公聘于宋，遂假道于陳，以聘于楚。火朝覲矣，道茀不可行也。候不在疆，司空不視塗，澤不陂，川不梁，野有庾積，場功未畢，道無列樹，墾田若蕪，膳宰不致餼，司里不授館，國無寄寓，縣無施舍，民將築臺于夏氏。』

『及陳，陳靈公與孔寧儀行父南冠以入夏氏，留賓弗見。』

『單子歸，告王曰：「陳侯不有大咎，國必亡。……先王之教曰：雨畢而除道，水澗而成梁。……今陳國，火朝覲矣，而道路若塞，野場若蕪，澤不陂障，川無舟梁，是廢先王之教也。』

『周制有之，曰：列樹以表道，立鄙食以守路，國有郊牧，疆有寓望，數有圃草，囿有林池，所以禦災也。……今陳國道路不可知，田在草間，功成而不收，民罷於逸樂，是棄先王之法制者也。』

『周之秩官有之，曰：敵國賓至，關尹以告，行理以節逆之，候人爲導，卿出郊勞，門尹除門，宗祝執祀，司空授館，司徒具徒，司空視塗，司寇詰姦，虞人入材，甸人積薪，火師監燎，水師監濯，膳宰致餐，廩人致餼，司馬陳芻，工人展車，百官以物至，賓至如歸。是故大小莫不懷愛，其貴國之賓至，則以班加一等，益虔。至于王使，則皆官正蒞事，上卿監之。若王巡守，則君親監之。』

在這篇記載裏，關於道路者，舉出三事。第一、道路按照一定時候去修理，澤潦按着一定時候去陔障，川上按着一定時候建造橋梁。第二、道路旁邊，種植樹木，以作道路底標記；四郊設置屋廬，儲藏食品，作爲守衛道路底地方。第三、設置司空，管理路政。關於館舍者，也舉出兩事。第一、館舍分爲館，寄寓，和施舍三種。後二種似專爲平民設，前一種似專爲國家賓客設。第二、管理館舍和招待賓客的，也都各

設有官職；各等不同階級的賓客，有各種不同的招待辦法。此外，更有一句值得注意的話，就是說『賓至如歸』。這樣，對於一個賓客底各方面，只要在乎正軌之中，都要設法使他安適滿意了。諸如此類的辦法，單襄公都歸之於周制，周之秩官，以及先王之教，則這些辦法應該是宗周時期底情形了。同時，單襄公因為陳靈公沒有按着這些辦法作去，便以為『陳侯不有大咎國必亡』的重要條件；這也好像是春秋時期諸夏之國，除了陳國等少數例外，大多數都還是按着宗周時期底辦法，去作了。

除周語外，在別的書裏，我們還可以找着一些零碎的材料，足與單襄公底話相印證。例如小雅大東說：『周道如砥，其直如矢；君子所履，小人所視。』這就是說宗周道路底平坦和正直。小雅采芣說：『昔我往矣，楊柳依依；今我來思，雨雪霏霏。行道遲遲，載渴載飢；我心傷悲，莫知我哀。』召南甘棠說：『蔽芾甘棠，勿剪勿敗，召伯所憩。』這可見宗周時期，王畿道旁樹木之多，及一般人愛惜樹木的習慣。左傳襄公三十一年，子產說，晉文公時，『司空以時平易道路。』司空底名稱和職務，也都和周語相同。孟子說：『歲十一月徒杜成，十二月輿梁成。』見離婁下。孟子所說建造橋梁的時期，雖不必與單襄公合，但對於建造橋梁之有一定的時候，則仍舊是相同的。又如，易旅卦六二爻辭說：『旅即次，

懷其斧，得童僕，貞。』九三爻辭說：『旅焚其次，喪其童僕，貞厲。』這是旅客住宿問題，在宗周初年，已經很有人注意了。此後，政府適應當時的需要，制定了一種館舍制度，是一件很可能的事。左傳襄公三十一年，子產對晉范匄說：『僑聞（晉）文公之爲盟主也，宮室卑庫，無觀臺謝，以崇大諸侯之館。館如公寢，庫廡繕脩。……圻人以時，塏館宮室。諸侯賓至，旬設庭燎，僕人巡宮，車馬有所，賓從有代，巾車脂轄，隸人牧圉，各瞻其事。百官之屬，各展其物。公不留賓，而亦無廢事。憂樂同之，事則巡之，教其不知而恤其不足。賓至如歸，無寧菑患，不畏寇盜，而亦不患燥濕。』這一段話，簡直和單襄公所說的大同小異。這可見從宗周直到春秋，貴族旅客在旅行時期內，不能算不舒服了。

二

戰國時期，若依當時的交通狀況和軍事規模來說，館舍和道路，都應該很有點發展。但可惜材料太少，我們知道得很有限。

史記蘇秦列傳說：『韓絕其糧道。』廉頗藺相如列傳說：『秦將白起聞之，縱奇兵，佯敗走，而絕其糧道。』這種糧道，無論是永久性的，或是臨時性的，似乎都應該是一種平易、寬闊，並能儘量避免

各項障害的道路。

戰國時所開，最有名的路，是金牛道。現在由陝入川的南棧道，自沔縣而西，南至四川劍閣縣底大劍閣，據說就是金牛道故道，乃秦伐蜀時所開。但當初是否棧道，不可得而知。棧道一名見於國策。齊策說，田單『爲棧道木閣，而迎王與后於城陽山。』史記高祖本紀索隱：『棧道，閣道也。……崔浩云：險絕之處，傍鑿山巖，而施版梁爲閣。』這恐怕是棧道之最早的記載。這種方法可說是戰國時期對付山路的一種新方法。

戰國時期底館舍，普通說是傳舍。如史記藺相如列傳說：『舍相如廣成傳舍，』就是一個很好的例子。孟嘗君給賓客設備的館舍，雖有傳舍、幸舍、代舍三等，但它們的總名還叫作傳舍。所以他的傳舍長，管「傳舍」底事，也管幸舍和代舍底事。孟嘗君底各種傳舍，和宗周春秋時期底各種館舍，性質上很有點不同。後者都是國家設立的，孟嘗君底館舍却是純粹私人的。韓非子說林上：『楊子過於宋東之逆旅，有妻二人，其惡者貴，美者賤。……逆旅之父答曰：美者自美，吾不知其美也；惡者自惡，吾不知其惡也。』史記商君列傳說：『商君亡至關下，欲宿客舍。客人不知其是商君也，曰：商君之

法，舍人無驗者，坐之。」張儀列傳說：「使人微隨張儀，與同宿舍，稍稍近就之。」這所謂逆旅，所謂客舍，所謂宿舍，似乎已不僅是純粹私人所有，並且已經很像一種私人公開經營的旅館事業，和孟嘗君底各種傳舍，性質上又很不同了。但如輕商重農的秦，在戰國時候已經有了這種私人經營的旅館事業，則在商業昌盛的臨淄邯鄲和梁，這種事業還應該更爲發達。

三

春秋戰國時期底郵傳制度，大概是在相當距離間置郵或置傳舍。郵或傳舍，預備得有遽，有驛，有徒。遽，是用車。徒，是徒步。左傳僖公三十三年，鄭弦高「且使遽告于鄭。」杜注：「遽，傳車。」吳語，吳王說：「徒遽來告，孤日夜相繼，匍匐就君。」章注：「徒，步也。遽，傳車也。」驛，似是用馬。顧炎武說：「漢書高帝紀，「乘傳詣雒陽。」師古曰：「傳，若今之驛，古者以來，謂之傳車。其後，又置馬，謂之驛騎。」竊疑此法，春秋時當已有之。如楚子乘驛會師于臨品；祁奚乘驛而見范宣子；楚子以駟至於羅汭；子木使駟謁諸王；楚人謂游吉曰，吾將使驛奔問諸晉而以告國語；晉文公乘駟自下脫，會秦伯于王城；呂氏春秋，齊君乘駟而自追晏子，及之國郊。皆事急不暇駕車，或是單用驛馬，而注疏家未之及也。」見

知錄卷二九，古書中，不言徒、遽、驛，而如漢書高祖紀之單言傳者，也很多。說者或以傳係用車，或以傳係用馬，解釋頗不一致。其實傳是遽和驛底總名，有時可指用車說，有時也可指用馬說。韓非子外儲說左上：『齊景公游少海，傳驛從中來謁。……景公遽起，傳騎又至。』史記范雎列傳說：『於是秦昭王大說，乃謝王稽，使以傳車召范雎。』此傳可用於車，也可用於馬，甚為顯然。史記孟嘗君列傳說：『秦昭王後悔出孟嘗君，求之已去，即使人馳傳追之。』又信陵君列傳說：『公子與魏王博，而北境傳舉烽，言趙寇至，且入界。……居頃，復從北方來傳，言曰：趙王獵耳，非為寇也。』這兩條所說的傳，大概都是指傳騎說的。

置郵或傳舍，完全是由於政治上和軍事上的作用。郵或傳舍所預備的驛、遽、徒，都是為傳遞消息之用。孔子說：『德之流行，速於置郵而傳命。』見孟子公孫丑上。郵傳最大的好處，就是傳達消息時，傳達得快。

春秋時的郵或傳舍，是否可以讓旅客住宿，無明文可考。但戰國時的郵或傳舍之供人住宿，甚為明白。前文曾引史記藺相如列傳文說：『舍相如廣成傳舍。』白起王剪列傳也說：『武安君既行，

出咸陽西門十里，至杜郵。『這都是證據。我疑惑，郵或置舍，是由宗周時期各級館舍所發展出來的。一種副業。所以，一直到戰國末季，郵或傳舍，一方面是郵傳的機關，一方面還是讓旅客往宿的。』

四

春秋戰國時期開闢的溝渠很多。但如很有名的鄭國渠和西門豹史起引漳溉鄴的十二渠，似都專於灌溉，未必對於交通上有甚麼貢獻。這些渠外，史記河渠書和漢書溝洫志所記鴻溝等六渠，却和交通上的關係很大。今錄河渠書原文如下：

『（一）滎陽下，引河東南爲鴻溝，以通宋鄭陳蔡曹衛；與濟汝淮泗會；

（二）于楚，西方則通渠漢水雲夢之野；

（三）東方則通鴻溝江淮間；

（四）於吳，則通渠三江五湖。

（五）於齊，則通菑濟之間。

（六）於蜀，蜀守冰鑿離碓，辟沫水之害，穿二江成都之中。』

這六個渠，據說『皆可行舟，有餘則用溉澆。』當初開闢這六個渠的時候，大概都是從交通上着眼的，和鄭國渠、漳渠底情形不很一樣。楚西方之渠，爲春秋時孫叔敖所開。楚東方之渠，是春秋末季，吳王夫差所開。蜀渠是戰國秦昭王時所開。參看王先謙漢書補注，張守節史記正義。鴻溝和吳渠濟渠底開闢時期，無從確考；但依其規模之大，和交通渠之需要說，似乎都不是春秋以前所能有的。

在這六個渠中，鴻溝和楚東方之渠，在交通的意義上，最爲重要。楚東方之渠，就是左傳哀公九年所

謂邗溝，水經注所謂韓江或邗溟溝，現在江南運河底故道：從現在的江都，經射陽湖，西北到淮安，入

淮。鴻溝，據漢書地理志和水經注，始自滎陽，現在的河南滎澤西南，和濟水同出於河。東南與濟水分流，號滎蕩

渠。過中牟，現在的河南中牟東境，底北境，東南至浚儀，現在的河南開封境內，與梁溝合，始有鴻溝底稱號。至此，鴻溝之南流者，

別稱沙水，東流者，爲汜水。

沙水，南流至扶溝，現在的河南扶溝東北境，長平，現在的河南西華東北境，東南至陳，現在的河南淮陽境，分爲二支。一支爲新溝水，入

潁水；由潁水，到下蔡，現在的安徽鳳台境，入淮。一支，經過寧平，現在的河南鹿邑西南境，新陽，現在的安徽太和西北境，城父，現在的安徽亳縣東南境，山

桑，現在的安徽蒙縣北境，龍亢，現在的安徽懷遠西北之龍亢集，義成，現在的安徽懷遠東北境，南入於淮。另外，有渦水，也出自沙河，流經扶

溝，陽夏現在的河南南太康，寧陵現在的河南寧陵南境，襄邑現在的河南睢縣城西，苦現在的河南鹿邑東境，譙現在河南亳縣縣治，城父，山桑，龍亢，義成，也

入於淮。

汭水，自浚儀，流經陳留現在的河南南陳留，小黃現在的河南陳留東北境，雍丘現在的河南杞縣縣治，外黃現在的河南杞縣東境，留現在的河南考城東南境

爲留獲渠。更經寧陵，睢陽，蒙二縣均在現在的河南商邱境，爲獲水。更經己氏現在的山東曹縣東南境，虞現在的河南虞城城西，下邑，杼秋

二縣均在現在的江蘇揚州東境，埶，蕭，彭城並在江蘇安徽北部，諸縣入泗，由泗入淮。

鴻溝源流所經，睢陽，蒙，襄邑，是宋地，滎陽，中牟，是鄭地，陳和陳留是陳地，下蔡是蔡地，浚儀疑爲當初衛邑浚儀底

稱合是衛地。和鴻溝相通的濟水，流經定陶現在的山東定陶城西北，定陶是曹地。所以，河渠書說，鴻溝通宋鄭陳蔡

曹衛之間。鴻溝源流，出於濟，入於淮，濟汝泗也無不入於淮。所以，河渠書又說，鴻溝與濟汝淮泗會。上

，用漢書補註隱括地理志及水經注語意。邗溝和鴻溝，大體上都是南北流，這對於春秋戰國時期南北底溝通，貢獻是很大的。

第五章 先秦底交通工具

一

先秦底交通工具，據說，在夏后氏時期，已有車和舟。

車，墨子非儒篇荀子解蔽篇呂氏春秋審分覽和世本，山海經海內經注引，都說是奚仲作。左傳，定公元年，

說：『薛之皇祖奚仲，居薛，以爲夏車正。』山海經海內經說：『奚仲生吉光，吉光是始以木爲車。』二書所記，和墨子等書不同，但其以夏時有車，並且車和奚仲有密切的關係，則各書都是相同的。

舟，墨子非儒篇說是巧倕作，呂氏春秋勿窮覽說是虞姁作，山海經海內經說是番禺作，世本海

經海內經注引，說是共鼓貨狄作。虞姁或番禺，和共鼓或貨狄，不知是否一人二名，或一人多名。但番禺是奚

仲之父，巧倕和番禺是兄弟行，這在山海經海內經內，是有記載的。奚仲是夏人，他的父親番禺和諸父巧倕，總也不至於不是夏人吧。

關於舟，夏人有一個著名的故事。論語憲問說：『羿善射，奭盪舟。』天問王逸注引作澆。盪，有

精嫺猛銳的意思，和上文「善射」之「善」相對當。顧炎武說：『古人以左右衝突爲盪陣，其銳卒謂之跳盪，別帥謂之盪主。』日知錄卷七，「稟盪舟」條下。這解釋盪字底意思，最好。左傳襄公四年說：『昔有夏之方衰也，后羿自鉏遷於窮石，因夏民以代夏政。恃其射也，不脩民事，而淫于原獸。棄武羅伯困熊髡，龍圉而用寒促。……促行媚于內，而施賂于外，愚弄其民，而虞羿于田。樹之詐慝，以取其國家。外內咸服。……促因羿室，生澆及豷，恃其讒慝，詐僞而不德于民。使澆用師滅斟灌及斟尋氏，處澆于過，處豷于戈。』在這一件事驚天動地的大事裏，澆滅斟尋氏，就大大地施展了他盪舟的本領。竹書紀年帝相二十七年，『澆伐斟鄩，大戰于維，滅之。』天問：『覆舟斟鄩，何道取之？』都說的是一件事情。從這個故事看來，是夏后氏時期，已有以操舟出名的人了。

二

殷商底交通工具，較夏后氏爲進步。據說，在夏后氏時期，殷底先公先王，不只有車，並且他們的車已經乘馬和服牛。乘馬底創始者，各書所說，頗有不同。荀子解蔽篇說：『乘杜作乘馬。』呂氏春秋勿窮覽說：『乘雅作駕。』注：『雅，一作持。』周禮校人注引世本篇說：『相士作乘駕。』依王國維

底研究，相士係相土之訛，是殷人很早的先王。相土或單名土，又假作杜。「杜」聲近「恃」，故又作恃。以其作乘馬，故又稱之爲乘杜。殷虛卜辭中有「王字，王國維以爲卽土字，『當卽相土。』」詳見殷卜辭中所見先公

先王考，相土條下，觀堂集林卷九。

服牛底創始者，是王亥。王國維對於王亥和王亥之作服牛，有很詳瞻的攷證。他說：

『卜辭多記祭王亥事。殷虛書契前編有二事……後編中又有七事……龜甲獸骨文字有一事……

：觀其祭日用辛亥，其牲用五牛，三十牛，四十牛，乃至三百牛，乃祭禮之最隆者，必爲商之先王先公

無疑。案史記殷本紀及三代世表，商先祖中無王亥，惟云「冥卒，子振立；振卒，子微立。」索隱：「振，系

本作核。」漢書古今人物表作核。然則史記之振，當爲核，或爲核字之譌也。大荒東經曰：「有困民國，

句姓而食。有人曰王亥，兩手操鳥，方食其頭。王亥託於有易，河伯僕牛。有易殺王亥，取僕牛。」郭璞注

引竹書曰：「殷王子亥賓於有易而淫焉。有易之君緜臣殺而放之。是故殷主甲微假師於河伯，以伐

有易，克之，遂殺其君緜臣也。」今本竹書紀年：「帝泄十二年，殷侯子亥賓于有易，有易殺而放之。十

六年，殷侯微以河伯之師伐有易，殺其君緜臣。」是山海經之王亥，古本紀年作王子亥，今本作殷侯

子亥。又，前於上甲微者一世，則爲殷之先祖冥之子，微之父無疑。卜辭作王亥，正與山海經同。又祭王

亥，皆以亥日，則亥乃其正字，二字形近而譌。』又說：『王亥之名及其事蹟，非徒見於山海經竹書，周秦間人著書，多能道之。呂覽勿躬篇：「王冰作服牛。」案篆文冰作久，與亥字相似。王冰亦王亥之譌。世本作篇，「腋作服牛」其證也。服牛者，卽大荒東經之僕牛。古服僕同音。楚辭天問：「該秉季德，厥父是臧；胡終弊于有扈，牧夫牛羊？」又曰：「恒秉季德，焉得夫朴牛？」該卽腋，有扈卽有易，朴牛亦卽服牛。蓋夏初奚仲作車，或尙以人挽之。至相土作乘馬，王亥作服牛，而車之用益廣。管子輕重戊云：「般人之王，立帛牢，服牛馬，以爲民利，而天下化之。」蓋古之有天下者，其先皆有大功德於天下。：

王亥祀典之隆，亦以其爲制作之聖人，非徒以其爲先祖。周秦間王亥之傳說，胥由是起也。』見殷卜辭

中所見先公先王考，王亥條下，觀堂集林卷九。

據王氏這篇攷證，是各書所記，雖有振、核、垓、冰、腋、該等異文，却都是亥底通假

和譌訛；而關於王亥作服牛的傳說，各書都是一致的。此外，據近人底攷證，般人還有服象的事。羅振玉說：『象爲南越大獸，此後世事。古代，則黃河南北亦有之。』爲「字，从手牽象，則象爲尋常服御之物。今殷墟遺物，有鏤象牙禮器，又有象齒甚多。卜用之骨，有絕大者，殆亦象骨。又卜辭田獵有「獲象」之語，知古者原有象，至殷世尙盛也。王氏國維曰：「呂氏春秋古樂篇：商人服象，爲虐於東夷，周公乃

以師逐之，至於江南。」此殷代有象之確證矣。見增訂殷虛書契考釋卷中。徐中舒作殷人服象及象之南遷一文，見中央研究院歷史語言研究所集刊第二本第一分，旁徵博引，其說較羅氏爲尤詳。殷人之服象，大概是事實，已無可疑。不過殷人之服象，是專於負載呢，或是還用於駕車呢，却不可知了。

車，在甲骨文字中，作



(見孫海波甲骨文編卷十四集錄)

諸形。這可見殷人底車，已有車箱、車轅、和兩個車輪了。甲骨文字中，又有與字，作



(殷虛書契前編卷五，頁十六。)

羅振玉說：『案考工記，輿人爲車。此象衆手造車之形。』增訂殷虛書契考釋卷中。照羅氏說，這個輿字似乎應該

起於製車術已經成爲專門職業之後。現在我們雖不敢僅憑一個字底形式去斷定羅說底是非，但殷人制車底考究，却是值得注意的。周封同姓諸侯，分配戰利器，『分魯公以大路大旂，夏后氏之璜，封父之繁，』『分康叔以大路，少帛，緇箴，旃旌，大呂，』『分唐叔以大路，密須之鼓，闕鞏，沽洗，』見左傳定公四年，都拿大路一種車名和許多寶貨並列。孔子說『乘殷之路，』也以殷車爲「爲邦」要事之一。這都可見殷車底精良。從此看來，殷時之有專門製車工人，也是很可能的。

殷人之交通工具，於車外，也用舟。舟，甲骨文字作



(孫海波甲骨文編卷八集錄)

諸形。這些舟字所表示的，不如前面所舉的那些車字，複雜而顯明。從這些舟字底形式看來，我們只能想像，殷人底舟已是用許多材料所構成；對於舟底全身，似乎已頗注意於各部份之勻稱了。殷人承夏人之舊土，也是夾河而居；他們的水上交通是應該有點相當發展的。

三

宗周時期，車底種類，逐漸增加；約舉之，有路車，有戎車，有輿，有輦。輿輦，大概是一般民衆用的車。輿，是服牛的輦，是人挽的。所以易睽六三說『見輿曳，其牛犁』，小雅黍苗說『我任我輦』，戎車，是戰士用的。路車，是王侯卿大夫和將帥用的。戎車，在這幾種車中，似數目最多；而路車則最美。小雅采芑說『方叔蒞止，其車三千』，宗周王室戎車之盛可見。采芑又說『路車有輿，簟第魚服，鉤膺鞞革』。『方叔率止，約軫錯衡，八鸞璿璿』，出車說『我出我車，于彼郊矣；設此旒矣，建彼旄矣』。這都是說路車之美。於此我們可以想見周之路車，車身塗朱；上建美麗的旗幟，後有文竹編製的障蔽；車上放着魚皮的箭袋，車轂包着堅韌的革皮；車衡上畫着綜錯的圖案，馬胸下懸着巨大的樊纓；馬轡上有下垂的革條，馬口兩旁配着一對對的鸞鈴。車馬走動的時候，旗幟飄揚着，革條拂動着，鸞鈴和鳴着，

既然好看，並且也好聽。宗周貴族車馬享用之美，恐怕遠非初創路車的般人所能比擬了。

周人御車，對於技術上，很有點攻究。小雅車攻說：

『四黃既駕，兩驂不猗；不失其矢，舍矢如破。』

蕭蕭馬鳴，悠悠旆旌；徒御不驚，大庖不盈。』

御車的時候，要疾徐適中，要從容自得；這是周人之典型的御車術。皇皇者華說：『六轡如濡』、『六轡如絲』、『六轡沃若』、『六轡既均』也都是於精鍊中，講究從容，講究安閒。

舟，周人有一種新的用法。大雅大明說：『造舟爲梁。』這就是用舟搭浮橋的辦法，在周以前，尙未見過這樣的記載。又，棫樸說：『溲彼涇舟，烝徒楫之。』宗周時，或已經有比較大型的舟，所以要許多人來楫之了。舟在夏后氏時期，雖已經有一部份人講究操舟的技術，但直到宗周初年，舟之應用似還不見得普遍。書君奭論行政底艱難說：『今在予小子旦，若游大川。』易卦爻辭中，說『利涉大川』和『不利涉大川』的話頭，也特別多。這可見，在宗周初年，至少西土之人對於水上交通，還頗懷着畏懼的心理。到了宗周中葉以後，『舟人之子，熊羆是裘』，小雅大東，舟人已經能借着舟發財了。

舟底應用或者已經有了相當的發展。

四

春秋戰國時期，交通工具很有點變化。其中最要者，是馬之單騎。春秋時，驛傳用馬，上章已經說過。現在所要說的是，春秋時，雖非驛傳，也有單獨用馬的。左傳，昭公二十五年，「左師展將以公乘馬而歸。」正義引劉炫說：「欲共公單騎而歸。」韓非子說：「秦穆公送重耳，疇騎二千。」如韓非子所說，則春秋時已經有騎兵了。戰國中葉以後，各國單騎的風氣很盛。所以蘇秦游說六國時，指出趙楚各有騎萬匹，燕魏各有騎六千匹，以為四國兵力强大底證據。後來趙武靈王提倡胡服，給騎士們一種極大的便利，騎風一定比以前還要興盛。普通以騎射始於趙武靈王。日知錄卷二九，「騎」條下，說：「公子成之徒諫胡服而不諫騎射，意騎射之法必有先武靈而有之者矣。」蘇秦所說，固可證顧氏底假設；而史記趙世家說「始出胡服令」，六國表說「初胡服」，均不言「始騎射」，尤可證明。

騎風既盛，戎車在軍事上的地位，和在車類中的地位，都逐漸低落。戰國時，趙楚既各有騎萬匹，燕魏各有騎六千匹，而趙楚底戎車却只各有一千乘，燕魏各有六百乘。秦也有騎萬匹，而戎車也只一千乘。騎和戎車的數目，相差很遠。同時，若拿五國中任何一國底戎車數目和宗周王室戎車底數

目見上文相比，也差得很多。但戎車底地位雖逐漸沒落，別種車子却還是在發展着。『臨淄之塗，車擊穀。』魏國『人民之衆，車馬之多，日夜行不絕，鞞鞞殷殷，若有三軍之衆。』這就可見別種車子底發展，和戎車底情形是大不相同了。

由戎車到單騎之變遷，其中有不得不變的原因在。顧炎武說：『春秋之世，戎翟雜居於中夏者，大抵皆在山谷之間，兵車之所不至。齊桓晉文僅攘而却之，不能深入其地者，用車故也。中行穆子之敗翟於大鹵，得之毀車崇卒。而智伯欲伐仇，猶遺之大鍾以開其道，其不利於車可知矣。勢不得不變而爲騎。騎射，所以便山谷也。』見日知錄卷二九，一騎一條下。這段話，把它們變遷的原因，說得很明白。這也可見春秋戰國時交通工具底發展，和當時民族混合運動之關係的一斑。

舟底利用，在春秋時，很有進步。左傳，僖公十二年，『秦於是乎輸粟於晉，自雍及絳相繼，命之曰汎舟之役。』自雍及絳之水道，係自渭河東下，入黃河，折而北，以達於臨絳之汾水。自起點到終點，約有六七百里水路。這樣長的水路，船隻居然能夠前後相繼，或不免出於左氏過度的浮誇，但也可以想見春秋時秦晉舟楫之盛了。春秋末葉，吳與楚戰，越與吳戰，都用舟師。而吳伐齊，命徐承率舟師自

海入齊；越伐吳，命范蠡率師沿海訴淮，絕吳歸路。這時，如無巨型的舟，爛熟的技術，自然是作不到海上航行的。戰國時，張儀說楚王曰：『秦西有巴蜀大船，積粟起於汶山，浮江以下，至楚三千餘里。舫船載卒一舫載五十人與三月之食。下水而浮，一日行三百餘里。里數雖多，然而不費牛馬之力，不至十日而距扞關。』見史記張儀列傳。戰國時，內河航行底速度和負載的重量，於此也約略可見了。

春秋時，水上交通工具，舟之外，有方，有刀，有泝，有桴。戰國時，陸路交通工具，馬之外，有橐駝，有馱騾。詩谷風：『就其深矣，方之舟之。』又河廣：『誰謂河廣，曾不容刀。』齊語：『方舟設泝，乘桴濟河。』刀，是小船。方泝，都是用木編成的筏。蘇秦說楚王：『燕代橐駝良馬，必實外廐。』李斯諫逐客書：『駿良馱騾，不實外廐。』橐駝馱騾，原來都是北戎底『奇畜』。見史記匈奴列傳，大概在燕趙戰勝北戎以後，中國才有的。

第六章 戰國晚年之關於交通的傳說想像和理想

一

戰國晚年，因交通底發達，使當時敏感的人有兩種很有意義的感覺。其一，是感覺世界之大，非中國所能盡。其二，是感覺中國各部份互相需要底密切。天問開首說：『東西南北，其修孰多？南北順墮，其衍幾何？』這類問題底提出，就表示出有一種感覺者底心情。李斯諫秦王逐客說：『今陛下致崑山之玉，有隨和之寶，垂明月之珠，服太阿之劍，乘織離之馬，建翠鳳之旗，樹靈鼉之鼓。此數寶者，秦不生一焉，而陛下今說之何也？必秦國之所生然後可，則是夜光之璧不飾朝廷，犀象之物不爲玩好，鄭衛之女不充後宮，而駿良駃騠不實外廐，江南金錫不爲用，西蜀丹青不爲采。所以飾後宮，充下陳，娛心意，說耳目者，必出於秦，然後可，則是宛珠之簪，傅璣之珥，阿綳之衣，錦繡之飾，不進於此，而隨俗雅化，佳冶窈窕，趙女不立於側也。』這些話，也可表示有第二種感覺者之一部份的心情。基於第一種感覺，於是有大九州大四極底想像，和崑崙崑崙與三神山之傳說。基於第二種感覺，於是有禹貢中

交通系統底理想，和周禮中交通制度底理想。

關於周禮的著作時期，錢穆在燕京學報第十一期發表的周官著作時代考，論證甚詳。關於禹貢的著作時期，也可以在史學年

報第一卷第五期，顧頡剛「州與嶽的演變」裡，得到一些重要的意見。

二

大九州底想像，以騶衍所說，最爲完備。騶衍有書十餘萬言，久已不傳。今據史記孟子荀卿列傳所記，知道「其語闕大不經，必先驗小物，推而大之，至於無垠。」先列中國名山大川，通谷禽獸，水土所殖，物類所珍，因而推之及海外人之所不能睹。『以爲儒者所謂中國者，於天下乃八十一分居其一分耳。中國名曰赤縣神州。赤縣神州內自有九州，禹之序九州是也，不得爲州數。中國外，如赤縣神州者九，乃所謂九州也。於是，有裨海環之。人民禽獸莫能相通者，如一區中者，乃爲一州。如此者九，乃有大瀛海環其外，天地之際焉。』這是以全世界爲九大州，每大州中又各有九小州。中國只是九小州中的一州。儒者所說的九州，在騶衍看來，只是中國這個小州自己境內更小的九州而已。

大四極底想像，呂氏春秋有始覽和山海經海外東經都有記載。有始覽說：『凡四海之內，東西二萬八千里，南北二萬六千里，水道八千里，受水者亦八千里。』這說的是中國底四極，可以說是小

四極。有始覽又說：『凡四極之內，東西五億有九萬七千里，南北亦五億九萬七千里。』這才說的是大四極。大四極底縱橫里數相乘，差不多是小四極面積底四十九倍了。海外東經說：『帝命豎亥步自東極，至于西極，五億十選（萬）九千八百步。』這所說東西極間的距離，比有始覽所記更長。如果『五億十選九千八百步』可以折合『一百三十八萬九千一百九十四里弱』，顧頡剛所合里數而南北之長一如東西，則這種大四極，更要爲有始覽中的小四極之九十八倍多了。

崑崙和三神山底傳說，一爲關於西荒者，一爲關於東海者。山海經西山經說：『崑崙之丘，是實惟帝之下都，神陸吾司之。其神狀，虎身而九尾，人面而虎爪。是神也，司天之九都及帝之囿時。河水出焉，而南流東注于無達。赤水出焉，而東南流注于汜天之水。洋水出焉，而西南流注于醜塗之水。黑水出焉，而西流于大杆。』海內西經說：『海內崑崙之墟在西北，帝之下都。崑崙之墟方八百里，高萬仞。……面有九井，以玉爲檻。面有九門，門有開明獸守之，百神之所在。在八隅之巖，赤水之際，非仁羿莫能上崗之巖。』大荒西經說：『西海之南，流沙之濱，赤水之後，黑水之前，有大山，名曰崑崙之丘。有神，人面，虎身，有尾皆白，處之。其下有弱水之淵環之。其外有炎火之山，投物輒燃。有人戴勝，虎齒，有豹尾，

穴處，名曰西王母。』這是說，崑崙在西北，爲河水赤水洋水黑水所從出。它是上帝底下都，有神陸吾和西王母住着。除了仁羿，普通人是上不去的。史記封禪書說：『自威宣齊威王齊宣王齊宣王燕昭使人入海，求蓬萊方丈瀛州。此三神山者，其傳在勃海中，去人不遠。患且至，則船風引而去。蓋嘗有至者，諸僊人及不死之藥皆在焉。其物禽獸皆白，而黃金銀爲宮闕，望之如雲。及到三神山，反居水下。臨之，風輒引去，終莫能至焉。』這是說，三神山在勃海中，山上有許多仙人和長生不死的藥。但人總是不能航行到這個地方。有時，看着船快走到了，却都被風吹跑了。以上三段，用顧頡剛「漢代以前中國人的世界觀念與域外交通的故事」中的意思，禹貢半月刊五卷三四合期。

大九州和大四極底想像，誠如史記所說，是「閔大不經」。崑崙和三神山底傳說，也很恍惚迷離。但在這種閔大不經和恍惚迷離中，有一種真實——一種向域外發展的企圖，一種對於異域景物的熱望。這並不是一件滑稽的事情，它實在象徵着一種打開世界壁壘的努力，它在預告一個將要來到的新的時代之一面。

三

禹貢是一部依託夏禹治水的書。書中所說的，是夏禹治水的順序，和各州貢賦所經的道路。禹

《貢開卷雖說『隨山刊木，奠高山大川』，但實際上差不多全說的是各地水道。禹貢中理想的交通系統，也就是一種水上交通的系統。

禹貢底作者，就他個人的視野，分當時的中國爲九州。每州之內，各有它自己的水道；州與州間，另外有彼此互通的水道。

禹貢最先提到的，是冀州。冀州約當現在的山西全省和河北省底西北部，東西南三面都臨着黃河。境內有汾水，所謂「既修太原，至於岳陽者」，有衡漳，有衛水，或西南流，或東南流，都入於河。冀州是京師所在，爲其他八州貢賦輸入的總滙，可以說是禹貢中的交通中心。

冀州底東邊是兗州，約當現在的河北省東南部和山東省西北的一小部份，西北臨黃河，東南臨濟水。境內有濰水，有沮水，有漯水。它入貢的道路，是從濟水漯水轉入黃河，向西南航行，直達冀州。兗州底東南，是青州，約當現在的山東半島，東臨海，西北至泰山。境內有濰水，有淄水，有汶水，有濟水。它入貢的道路，是從汶水，入濟水，折入黃河，以達冀州。

青州底西南，是徐州，約當現在山東南部的一小部份，和江蘇北部，安徽東北的一部份，北達秦

山，東臨海，南臨淮。境內有沂水，有泗水。它入貢的道路，是從淮、泗，入黃河，以達冀州。

徐州底南邊是揚州，北邊是淮水，東邊是海，約當現在的江蘇、安徽南部以南。境內有三江，有震澤。它入貢的道路，是沿江入海而北，折入淮、泗，轉入黃河，以達冀州。

揚州底西邊是荊州，北至荊山，南至衡山之南，約當現在的湖北以南。境內有江漢，有沱、潛。它入貢的道路，是從江、沱、潛、漢，經過洛水，轉入黃河，以達冀州。

荊州底北邊是豫州，在荊山底北邊，黃河底南邊，約當現在的河南省。境內有伊水，洛水，澗水，滎水、波水。它入貢的道路，是自洛水，入黃河，以達冀州。

豫州底西南是梁州，東至華山之陽，西據黑水，約當現在的陝西南部，甘肅極南的一小部，和四川底北部。境內有沱，有潛，有桓水，有沔水。它入貢的道路，是自潛水，經過沔水，入于渭水，橫渡黃河，而達冀州。

梁州底北邊是雍州，東臨黃河，西據黑水，約當現在的陝西北部，和甘肅底南部。境內有涇水，有澧水。它入貢的道路，西北境底貢賦自積石山下，沿黃河直到龍門山下，和東南境底貢賦，會於渭河，

入黃河之口，渡過黃河東岸，以達於冀州。

總計八州貢賦所經，以黃河爲一最大幹線。北方數州境內，都有黃河底支流。南方數州之水道，與黃河不通者，則自海以入於河。這些水道之分佈，固爲天然所形成。但把這些水道，很有系統地寫出來，分別派作各州貢賦的道路，這不能不說禹貢作者是有建設水上交通系統的理想了。

四

周禮是一部講典章制度的書。這書固不專爲講交通制度而設，但關於交通制度頗有具體的規畫。

周禮定有道路和館舍的制度。地官遂人下說：『凡治野，夫間有遂，遂上有徑。十夫有溝，溝上有畛。百夫有洫，洫上有涂。千夫有澮，澮上有道。萬夫有川，川上有路，以達于畿。』水路和陸路，互相依附。小者有每夫間的遂徑，每田百畝爲一夫，大者有萬夫間的川路，整整齊齊地由幹而支，四方無不條達。這是周禮中的道路制度。地官遺人下說：『凡田野之道，十里有廬，廬有飲食。三十里有宿，宿有路室，路室有委。五十里有市，市有候館，候館有積。』每在十里，三十里，以及五十里間的距離，設有二種不同的

館舍，每種館舍中備有飲食或委積，以便旅客底享用。這是周禮中的館舍制度。

又，秋官訝士下說：『邦有賓客，則與行人送逆之。入於國，則爲之前驅，而辟野亦如之。居館，則率其屬而爲之蹕，誅戮暴客者。客出入，則道之。有治，則贊之。』掌訝下說：『掌訝掌邦國之等籍，以待國賓。若將有國賓至，則戒官修委積，與士逆客于疆，爲前驅而入。及宿，則令聚樓。及委，則致積。至于國，賓入館，次於舍門外，待事于客。及將幣，爲前驅，至于朝，詔其位，入復，退亦如之。凡賓客之治，令訝訝治之。凡從而出，則使人道之。凡歸，送亦如之。凡賓客，諸侯有卿訝，卿有大夫訝，大夫有士訝，士皆有訝。凡訝者，賓客至，而往詔相其事，而掌其政令。』環人下說：『環人掌送逆邦國之通賓客，以路節達諸四方。舍則授館，令聚樓。有任器，則令環之。凡門關無幾，送逆及疆。』地官委人下說：『凡畜聚之物，以稍聚賓客，以甸聚待羈旅。……凡軍旅之賓客館焉。』夏官懷方氏下說：『懷方氏掌來遠方之民，致方貢，致遠物，而送逆之。達之以節，治其委積館舍飲食。』訝士和掌訝所掌的，是關於國家底賓客。環人所掌的，是關於往來境內的異國國賓。委人所掌的，關於軍旅的賓客。懷方氏所掌的，關於一般的旅客。這是周禮中招待和保護各種旅客的制度。

又，秋官野廬氏下，說：『野廬氏掌達國道路，至于四畿。比國郊及野之道路宿息井樹。若有賓客，則令守涂地之人聚櫟之。有相翔者，誅之。凡道路之舟車鑿互者，敍而行之。凡有節者及有爵者至，則爲之辟禁野之橫行徑踰者。凡國之大事，比脩除道路者。掌凡道禁。邦之大事，則令埽道路，且以幾禁行作不時者不物者。』地官司關下，說：『司關掌國貨之節以聯門市，司貨賄之出入者，掌其治禁與其征廩。凡貨不出於關者，舉其貨，罰其人。凡所達貨賄者，則以節傳出之。國凶札，則無關門之征，猶幾。凡四方之賓客敬關，則爲之告。有外內之送令，則以節傳出內之。』夏官司險下，說：『司險掌九州之圖，以周知其山林川澤之阻，而達其道路。設國之五溝五涂，而樹之林，以爲阻固，皆有守禁，而達其道路。國有故，則藩塞阻路而止行人，以其屬守之，惟有節者達之。』道路關險，在平常的時候各有規律，在非常的時候各有禁令。這是周禮中交通行政的制度。

周禮中，對於車制也有規定。王后卿大夫士庶人，各階級有各階級專用的車。而王於賓會喪祭，因場合不同，又有各種不同的車。春官巾車下，述各種車制甚詳。其文過繁，這裏不必引了。

禹貢中理想的交通系統，在戰國時期自然是極難實行。周禮中理想的交通制度，在戰國時期

也不能有一個實驗的機會。雖然，這兩種理想却並不僅僅是理想而已。在這理想中也有一種真實，——這種真實就是對於大一統的希求。我們不必問這兩種理想本身底價值如何。我們只要注意，它們的希求，在歷史的意義上，是預告着一個將要來到的新時代之又一面。

第三篇 秦漢時代之交通

第一章 秦漢交通與大一統政府

一

秦漢時代，按照普通說法，應該從秦始皇元年起，到漢獻帝末年止，共四百四十六年。本書中所謂秦漢時代，所指時期，與此不同；乃是自秦始皇二十六年已滅六國算起，直到隋開皇九年陳亡止，中間於秦漢外，連魏晉南北朝也包括在內，總共計八百一十年。約當西元前二二〇年至西元五八九年。

二

在這八百一十年中，中國歷史上最大的事件，是秦漢大一統政府底出現。這在中國政治上，和在中國民族上，都開前古未有的創局。中國底政治，從此才有大規模的舉措。中國底民族，從此才有

一個堅固的基礎。同時，中國底交通，也就隨着政治底進步，走上了一個新的時代。

始皇二十六年，秦既統一中國，史記記其統一後的大政，以『車同軌』和『一法度衡石丈尺』，『及書同文字』同列。漢儒編定的中庸，也說：『今天下，車同軌，書同文，行同倫。』『車同軌』這句話，實在充分表現了秦漢交通之大一統的新精神。它在字面上，雖只是要各處車轍底度數相等，要各輪間的距離劃一；實際上，也就告訴了我們，這時的車輛已可暢行中國各處，這時的交通情形已需要車轍和車輪度數底劃一了；如果車轍和車輪底度數不能劃一，一輛車子便不能暢行各處，便不能適應這個新時代底需要了。

於『車同軌』一語所表示者外，秦漢交通之具體地表現大一統的精神者，甚為普遍。這時的交通，有一個全國最大的中心。這時的交通建設，如道路的開闢，和河渠底開鑿，也都有一個幅射的焦點。這時的交通組織，如館舍郵驛等，也都有系統地普及於全國各地。這都和先秦時代之富於局部性的交通，大有分別。這是秦漢交通之一最大的特徵。至於在交通區域方面，除在國內者外，則與『西域』『東夷』和南海上的民族，都開始了往來。這也是秦漢交通比先秦交通所特別發展的

一點。而這一點，大體上，也是當時的政府，挾着它大一統的國家力量向前推進而得到的。

桓靈二帝後，漢家在政治上的力量大大地衰落。獻帝末年，中國從實質上已經分裂的局面，更進而在名義上，也成爲魏蜀吳三國鼎峙。此後，晉雖繼承曹魏，收平吳蜀，但不久就有八王底變亂，和五胡十六國底紛擾。苻室南渡後，偏安江左。於是，歷宋齊梁陳，以至於陳底滅亡，一直爲南北朝對抗的形勢。這時，秦漢在政治上之大一統的規模，大被破壞。這時的交通，雖有一兩個新興的區域性的交通中心，但在全國底交通上，已決不能佔據最高的地位。這時的河渠道路以及館舍郵驛，一部份僅能因襲秦漢之舊，一部份則已較秦漢時大爲敗壞；其間雖也有一些新的進展，而論規模和影響，都大非秦漢之比。至於在交通區域方面，在國內者因各方割據之結果，不能如以前之四往暢達，已不必說；國外交通，雖在南海方面略有發展，而中外交通之盛，若就全體而論，亦不能和漢家等量齊觀。就中國交通史底全局上說，秦漢四百四十年間，可說是秦漢時代底全盛時期。魏晉南北朝三百七十年間，可說是秦漢時代底淪落時期。

三

在秦漢時代底淪落時期中，中國境內也有一種長期的民族鬥爭。但這種民族鬥爭，和先秦底民族混和運動不同。它們不只在本身上的性質不同，在交通史上的價值也不同。後者對於中國交通上的發展，很有影響。前者對於中國交通底進展，可以說是沒有一點好處的。像先秦時代，民族混和運動對於交通發展的關係上，那樣密切，在秦漢時代底淪落時期是沒有的。

第二章 秦漢版圖及域外交通

一

秦漢交通區域，在國內者，因版圖底開拓，較戰國末年爲廣闊。秦始皇時，中國國境，北至於漁陽，上谷，雲中，九原，西至於隴西，巴蜀，東至於遼東及東海之濱，南至於南海，桂林，象郡；北境東境略如戰國之舊，而西境已及於現在的甘肅，蘭州一帶，南境已及於現在的廣東，廣西及安南底北境。漢武帝時，對於舊日秦底疆域既已完全承繼，並在北方開朔方郡，西北開武威，張掖，酒泉，敦煌諸郡，東北開玄菟郡，樂浪郡，西南開犍爲，越巂，牂牁，益州交趾，九真諸郡，東南開珠崖郡，合浦郡。於是，自今之朝鮮北部，遼寧，河北，沿海岸而南，至於廣州，海南島以及安南北部，北經雲南，四川，甘肅，東至寧夏，綏遠，察哈爾，熱河四省底南部，全入了漢底版圖。這是秦漢時代，國內交通區域最寬廣時候的情形。從桓靈以後，直至隋底統一，中國國境底全部雖不免時有增減，但在這三百七十年間，中國境內分割的局勢，實在把一個整個的交通區域割成好幾個小區域。桓靈以後的中國全幅版圖，已不是一個完整

的交通區域；全國國境底增減，已不能表示交通區域底廣狹了。

二

秦漢交通，隨着國內交通區域底開拓，也開始和域外有了往還。秦始皇時，曾派遣徐福率領童男女數千人入海求不死之藥。後來，藥沒有求來，人也沒有了影。據說，這位徐先生是有意逃避始皇底責罰，而是率領了這些童男女，移殖到倭人底亶州那裏去的。這個說法底是非，在日本學者中，已成了一個專門問題，尙難得一可信的結論。但這事即使不可靠，而秦之通朝鮮半島，則是可信的。魏志^{卷三}說：『辰韓，在馬韓之東。其耆老傳世，自言古之亡人，避秦役，來適韓國。馬韓割其東界地與之。有城柵，其言語不與馬韓同。名國爲邦，弓爲弧，賊爲寇，行酒爲行觴，相呼皆爲徒，有似秦人，非但燕齊之名物也。名樂浪人爲「阿殘」。東方人名我爲阿，謂樂浪人本其殘餘人。今有名之爲秦韓者。』所謂『有似秦人，非但燕齊之名物』是這一大批的移民中，有與辰韓^{在今朝鮮南部}相離不遠的燕人，有與辰韓對岸居住的齊人，而更多的人數是從關中來的秦人。這可見，秦時中國人之赴辰韓者，係來自各地，而秦時人對於朝鮮半島關係底深厚，又不止交通而已了。

漢時，中國與倭底交通，較秦時爲顯著。漢書地理志說：「夫樂浪海中，有倭人，分爲百餘國，以歲時來獻見云。」後漢書東夷傳說：「倭在韓東南大海中，依山島爲居，凡百餘國。自武帝滅朝鮮，使驛通於漢者，三十許國。……建武中元二年，倭奴國奉貢朝賀，使人自稱大夫，倭國之極南界也。光武賜以印綬。安帝永初元年，倭國王師生等獻生口百六十人，願請見。」光武所賜的「漢倭奴王」金印，已經於西元一七八四年，在日本九州筑前地方發現，可證建武中元二年來中國的倭人，是居住在九州地方的人。

漢與韓底關係，未見漢書記載，但韓北與樂浪接，南與倭近，西漢與韓不會無所往來。後漢書東夷傳分韓爲二種，於辰韓外，記有馬韓和弁韓。它說：「建武二十年，韓人廉斯人蘇馬謚等詣樂浪貢獻。光武封蘇馬謚爲漢廉斯邑君，使屬樂浪郡，四時朝謁。」這是在東漢初年，韓已爲中國底外臣。而魏志卷三十一說：「桓靈之末，韓滅彊盛，郡縣不能制，民多流入韓國。」這是東漢末年，中國人又有一度向朝鮮半島的流徙了。

在南海方面，漢自武帝始，也開始了遠距離的交通。漢書地理志說：「自日南障塞，徐聞合浦，船

行可五月，有都元國。又船行可四月，有邑盧沒國。又船行可二十餘日，有謀離國。步行可十餘日，有夫甘都盧國。自夫甘都盧國，船行可二月餘，有黃支國，民俗略與珠厓相類。其州廣大，戶口多，多異物，自武帝以來，皆獻見。有譯長，屬黃門，與應募者，俱入海，市明珠、璧、流離、奇石異物。齎黃金雜繒而往。所至國，皆粟食爲偶。蠻夷賈船，轉送致之。亦利交易，剽殺人。又苦逢風波溺死。不者，數年來還。大珠，至圍二寸以下。平帝元始中，王莽專政，欲耀威德，厚遺黃支王，令遣使獻生犀牛。自黃支船行，可八月，到皮宗；船行可二月，到日南象林界云。黃支之南，有已程不國，漢之譯使自此還矣。』據費瑯（G. Ferrand）底考證，黃支國爲 Kanci 之譯音，即今之康迦法拉母（Conjervaram）在印度境內馬德拉斯（Madras）底西南。夫甘都盧國則似爲緬甸底蒲甘（Pagan）古城，遺跡在今伊拉瓦底（Irraouaddy）江底左岸。皮宗，即蒲牢皮散（Pulaw Pisan）島，地在馬來半島西南沿岸，北緯一度二十分之間。以上見馮承鈞譯崑崙及南海古代航行考，頁一一—四。這可見，自漢武帝時始，南海上的航船，來往於日南徐聞合浦及印度東岸間者，頗有相當的繁盛；而在這些航行人中，很有一些人是爲交易貨物而往來的。東漢時，南海交通之盛，似仍不減於昔。後漢書西域傳說：『天竺二國，一名身毒……至桓帝延熹二年，頻從日南徼外來獻。』

又說：『至桓帝延熹九年，大秦王安敦，遣使自日南徼外，獻象牙犀角瑇瑁。』這是在東漢末年，日南印度間的交通迄未斷絕，而遠西的羅馬秦也在這時從南海方面和中國有一度的交通了。

漢底域外交通，在西域方面者，較在倭韓南海者，尤為繁盛。自武帝時，張騫鑿空，西行之道大開。漢書西域傳說：『西域，以孝武時始通。本三十六國，其後稍分至五十餘，皆在匈奴之西，烏孫之南。北有大山，中央有河，東西六千餘里，南北千餘里。東則接漢，隄以玉門陽關，西則限以葱嶺。其南山，東出金城，與漢南山屬焉。……自玉門陽關出西域，有兩道。從鄯善傍南山北，波河顏師古曰，波河，循河也。西行，至

莎車，為南道。南道西踰葱嶺，則出大月氏安息。自車師前王庭，隨北山，波河西行，至疏勒，為北道。北道西踰葱嶺，則出大宛，康居，奄蔡焉者。』漢人足跡之廣，於是遂得至於大宛，康居，大夏，大月氏焉者，奄蔡以至於安息。史記大宛列傳說：『天子好宛馬，使者相望於道。諸使外國一輩，大者數百，少者百餘人。……漢率一歲中，使多者十餘，少者五六輩。遠者八九歲，近者數歲而反。』這可見武帝時，漢使者往來西域之頻煩。漢書西域傳又說：『武帝始遣使至安息。王令將，將二萬騎迎於東界。』這又可見漢使者在當時波斯即安人中，是受怎樣的優崇了。天竺大秦，在未從南海與中國交通前，也從西域方

面，爲漢人所熟聞。並且天竺與中國間的正式交通，也在武帝時自西域方面開始。大宛列傳說，「騫因分遣副使使大宛，康居，大月氏，大夏，安息，身毒于真，扞，罽，賓，天竺及諸旁國。」可爲證明。東漢時，中國和西域的交通，約略如舊。而班超遣甘英使大秦，抵條支，窮西海，則漢人底足跡更達於地中海東岸了。

漢武帝最初打算開通西域的時候，目的在連合大月氏，以控制匈奴。在開通的時候，曾消耗了許多武力，和大量的財富。漢書西域傳贊說：「孝武之世，圖制匈奴，患其兼從西國，結黨南羌。迺表河曲，列西郡，開玉門，通西域，以斷匈奴右臂，隔絕南羌月氏。單于失援，由是遠遁，而幕南無王庭。遭值文景玄默，養民五世，天下殷富，財力有餘，士馬彊盛，故能……聞天馬，蒲陶，則通大宛，安息……及賂遺贈送，萬里相奉，師旅之費不可勝計。至於用度不足，迺推酒酤，筦鹽鐵，鑄白金，造皮幣，算及車船，租及六畜，民力屈，財用竭。」這可見，開通西域，在當時是具有怎樣的意義，以及開發時是怎樣地努力了。

西域既通，在軍事上是「斷匈奴右臂。」在經濟上，則有漢家繒帛在安息等地爲主要的商品。在動植物底輸入上，則有大宛馬和葡萄，苜蓿，石榴，胡桃及胡麻等之入華。在藝術及技巧上，則有摩訶兜勒曲之傳入長安，及希臘作風之影響於漢鏡之製作等。後漢書西域傳，天竺國條下，說：「和帝時，數

遣使貢獻，後西域反叛，乃絕。至桓帝延熹二年，頻從日南徼外來獻。世傳明帝夢見金人長大，頂有光明，以問羣臣。或曰：西方有神，名曰佛。其形長丈六尺，面金黃色。帝於是遣使天竺，問佛道法。遂於中國圖畫形象焉。明帝底夢固不可信，但佛教因中印交通之發達，得以東來，則決無疑問。依和帝以前，從天竺到中國之習慣的路程說，似乎佛教也是經由西域傳過來的。

三

魏晉南北朝時，西域方面的交通大見衰落。魏時雖『龜茲于闐康居烏孫疎勒月氏鄯善車師之屬，無歲不奉朝貢，略如漢氏故事』，但這時西域已經『不能盡至』。晉時武帝泰始中及太康中，西域來貢獻者僅有康居焉耆龜茲大宛大秦，似尚不及晉魏時候之盛。晉室南移後，西域底交通完全被北朝隔斷，歷宋齊梁陳，南朝竟完全沒有從陸路上和西域交通的機會。在北朝方面，則『西域雖通於魏氏，于時中原始平，天子方以混一爲心，未遑及此。其信使往來，得羈縻勿絕之道』。北魏在西域的交通，雖較南朝爲勝，實際上也是平常得很。到了『東西魏時，中國方擾，及於齊周，不聞有事西域』，北朝在西域方面的交通，也就不必提起了。

東夷方面，在魏晉時，交通尙爲頻煩。自景初間，魏破公孫氏，收復樂浪帶方二郡，韓倭等國遣使朝貢，至晉太康間，屢來不絕。而吳志孫權傳說，亶洲人民，『時有至會稽貨布。會稽東縣人海行，亦有遭風移至亶洲者。所在絕遠，卒不可得。』則長江下流和倭國之間，曾有貿易關係。不過因當時航海設備之簡陋，這種關係僅屬偶然的遇合，並不能算正當的事態。南北朝時，東夷有百濟新羅者，一爲馬韓之屬，一爲辰韓之種。晉南渡後，百濟遣使貢獻，受晉封號，歷宋齊梁，與南朝往還不斷。在北朝方面，則自魏延興二年，百濟也開始上表自通，歷北齊北周，貢獻不絕。新羅和倭，一則因國力底關係，一則因地理上的關係，都只和南朝通使，和北朝沒有甚麼交通。新羅於梁普通二年，遣使隨百濟貢方物。倭於晉安帝時，及宋武帝永初二年，文帝元嘉二年，二十年，二十八年，孝武大明六年，順帝昇明二年，齊高祖建元中，梁武帝天監中，都曾遣使奉表，獻方物，並請求封號。

南海方面底交通，魏晉南北朝時，較西域東夷者爲發達。這一時期，除魏及北朝格於形勢，陳之疆域過蹙外，與魏同時之吳，以及晉宋齊梁，與南海諸國，都有往還。梁書諸夷傳說：『海南諸國，大抵在交州南，及西南大海洲上。相去，近者三五千里，遠者二三萬里。其西與西域諸國接……及吳孫權

時，遣宣化從事朱應，中郎康泰通焉。其所經及傳聞，則有百數十國，因立記傳。晉代通中國者蓋夥，故不載史官。及宋齊，至者有十餘國，始爲之傳。自梁革運，其奉正朔，脩貢職，航海歲至，踰於前代矣。『這可略見南海交通發展的情形。孫權時，朱應、康泰所經歷及傳聞之國雖有百數十，但未通中國者恐怕還很少。歷晉、宋、齊、梁，南海諸國和江左間的交通，方算真正地繁盛起來。宋書夷蠻傳、南齊書蠻傳、梁書諸夷傳記海南諸國，甚爲詳悉，而所記國數，彼此有不相同的地方。李延壽作南史夷貊傳，總三書之成，立有專條者，共得十五國。計有：

1. 林邑國 卽占婆 (Campa)，今安南中圻。
2. 扶南國 今之柬浦寨。
3. 訶羅陁國
4. 呵羅單國 在蘇門答臘島。
5. 婆皇國 今之Pahan，在馬來半島。
6. 婆達國

7. 闍婆達國 宋書作「闍婆婆達」或係闍婆與婆達連書之誤。

8. 槃盤國 似亦在馬來半島。

9. 丹丹國 在今東京與Bali間。

10. 干陞利國 在蘇門答臘島。

11. 狼牙修國 今之 Lienkasuka，在馬來半島。

12. 婆利國 今爪哇東之 Bali 島。

13. 中天竺國 在今印度。

14. 天竺迦毗黎國 在今印度。

15. 師子國 今之錫蘭島。

宋書夷蠻傳，史臣曰：『若夫大秦、天竺，迺出西溟；二漢銜役，特艱斯路。而商貨所資，或出交部；汎海陵波，因風遠至。又重峻參差，氏衆非一；殊名詭號，種別類殊。山琛水寶，由茲自出。通犀翠羽之珍，蛇珠火布之異，千名萬品，並世主之所虛心。故舟舶繼路，商使交屬。』南齊書夷蠻傳，史臣曰：『至於南夷雜

種，分嶼建國；四方珍怪，莫此爲先。藏山隱海，環寶溢目。商舶遠屆，委輸南州。故交廣富實，物積王府。』南朝底南海貿易之盛，恐怕已非漢家盛時所能及了。

總觀秦漢，以及魏晉南北朝時，中國底交通區域；在國內者，魏晉以後，極其破碎，已不必說。其在域外者，若分別來說，則魏晉以後，南海上的交通，或較前爲盛；若整個地來說，魏晉以後，南海交通之部份的發展，是不能和漢家之四外發展，相提並論的。南海交通底發展，在交通史上的意義，不在其能否代替南漢時的中外交通，而在預告另一個將要到來的時代中，南海在中外交通上，將佔着怎樣的地位。

第三章 秦漢底都會

一

秦漢底都會，以咸陽

現在的陝西咸陽境

長安

現在的陝西長安

和洛陽

現在的河南洛陽

爲最大。戰國時，咸陽在關中

雖然重要，但不能爲全國交通最大的中心。六國亡後，咸陽隨着秦底政治勢力，地位已經驟然提高。始皇又『收天下兵，聚之咸陽，銷以爲鍾鐻，金人十二，重各千石，置宮廷中。』『徙天下豪富於咸陽十二萬戶。』咸陽更爲天下財富之滙。始皇本紀說：『秦每破諸侯，寫放其宮室，作之咸陽北阪上，南臨渭。自雍門以東，至涇渭，殿屋複道周閣相屬。』這種偉大的土木工程，也使咸陽成功一個大規模的都市。而馳道底開闢，也是增進咸陽交通地位的一個重要條件。

但咸陽不過走了十幾年的紅運，長安隨着漢底統一，作了咸陽底替身。漢書地理志說：『漢興，立都長安，徙齊諸田，楚昭屈景及諸功臣家於長陵。後世世徙吏二千石，高訾貴富人，及豪桀兼并之家於諸陵。……是故五方雜厝，風俗不純。其世家則好禮文，富人則商賈爲利，豪桀則游俠通姦。瀕

南山，近夏陽，多阻險，輕薄易爲盜賊，常爲天下劇。又郡國輻輳，浮食者多，民去本就末。列侯貴人，車服僭上，衆庶放效，羞不相及。嫁娶尤崇侈靡，送死過度。漢底長安，吸收天下財富的辦法，似乎比秦底咸陽還要澈底。而它的雜錯不純的風俗，正是一個巨型的都會之特殊的表徵。枚乘諫吳王書說：『夫漢并二十四郡，十二諸侯，方輸錯出，軍行數千里，不絕於郊……轉粟西向，陸行不絕，水行滿河……』見漢書枚乘傳。杜篤論都賦說：『鴻渭之流，徑入于河；大船萬艘，轉漕相過。東綜蒼海，西網流沙，朔南暨聲，諸夏是和。』見後漢書杜篤傳。張衡西都賦說：『瓊貨方至，鳥集鱗萃；鬻者兼贏，木者不匱。爾乃商賈百族，裨販夫婦，鬻良雜苦，蚩眩邊鄙。何必昏於作勞，邪贏優而足恃；彼肆人之男女，麗美奢乎許史。』又說：『郊甸之內，鄉邑殷賑；五都貨殖，既遷既引。商旅聯榻，隱隱展展；冠帶交錯，方轅接軫。』見文選。長安道上運輸之盛，四方奇貨來長安者之多，以及長安與五都間交通之繁，都可見長安在當時交通上的特殊地位。漢書西域傳說：『孝武之世……明珠、文甲、通犀、翠羽之珍盈於後宮，蒲梢、龍文、魚目、汗血之馬充於黃門，鉅象、師子、猛犬、大雀之羣食於外囿，殊方異物，四面而至。於是廣開上林，造昆明池，營千門萬戶之宮，立神明通天之臺，興造甲乙之帳，落絡以隨珠和璧。天子負黼衣，襲翠被，馮玉几，

而處其中。設酒池肉林，以饗四夷之客。作巴俞、都盧、海中、碣極、漫衍、魚龍、角抵之戲，以觀視之。『西漢盛時，長安不只是國內最大的都會，並且在中外交通上也具有特殊的意義。它成了一個四夷賓客會萃的所在，殊方異物聚合的場所了。』

洛陽，在未成爲漢底京都時，它在交通上地位的重要，似僅在長安之次。及光武卽位東都，洛陽底地位遂超於長安之上。王符潛夫論說：

『今舉俗捨本農，趨商賈，牛馬車輿，填塞道路，游手爲巧，充盈都邑。務本者少，浮食者衆，商邑翼翼，四方是極。今察洛陽資末業者，什於農夫；虛僞游手，什於末業……』

『昔孝文皇帝躬衣弋綈，革烏韋帶。而今京師貴戚，衣服飲食，車輿廬第，奢過王制，固亦甚矣。且其徒御僕妾，皆服文組綵牒，錦繡綺紈，葛子升越，箛中女布，犀象珠玉，虎魄璆瑁，石山隱飾，金銀錯鏤，窮極麗美，轉相誇詫。其嫁娶者，車駢數里，緹帷竟道，騎奴侍童，夾轂並引，富者競欲相過，貧者恥其不逮。一餐之所費，破終身之業……』

『古之葬者……桐木爲棺，葛采爲緘……今者京師貴戚，必欲江南櫨梓，豫章之木。邊

遠下土，亦競相放效。夫櫛、梓、豫、章，所出殊遠；伐之高山，引之窮谷；入海乘淮，逆河沂洛；工匠雕刻，連累日月。會衆而後動，多牛而後致。重且千斤，功將萬夫。而東至樂浪，西達敦煌，費力傷農於萬里之地。

『……今京師貴戚，郡縣豪家，生不極養，死乃崇喪。或至金鏤玉匣，櫛梓榭柩，多埋珍寶，偶人車馬。造起大衆，廣種松柏；廬舍祠堂，務崇華侈。』

以洛陽天然地位優越，所憑藉歷史底悠久，更加之以政治上的勢力，自很容易爲一全國最大的都會。一個僕妾的服飾，有產自蜀郡底錦繡，有出自山東底綺紈，有來自西域、南海的犀象、珠玉、虎魄、璵璠，不過是四方交通便利時的一種現象。貴戚們愛用江南木材作棺，採自高山窮谷，經過海、淮、河、洛，以到洛陽，更東運於樂浪，西達於敦煌，也不過是對於當時交通之一種利用。總觀王符所說，洛陽底豪華，洛陽底繁榮，比着當年的長安，恐怕有過之，無不及了。

長安和洛陽外，漢國內各部還有各部底都會。漢書食貨志說：王莽『於長安及五都，立五均官，更名長安、東西市，及洛陽、邯鄲、臨淄、宛、成都、市，皆爲五均司。市稱師，東市稱京，西市稱畿，洛陽稱

中，餘四都各用東西南北爲稱，皆置交易丞五人，錢府丞一人。『這所說長安和五都，除了長安和洛陽不必說外，邯鄲、臨淄、宛、成都都應該是局部的都會。宛和成都比較地後起。邯鄲和臨淄則從戰國初年一直到西漢末年，交通上的地位似乎都沒有多大的變動。所以在王莽時，邯鄲還可稱爲北都，臨淄稱爲東都，都設置司交易的專官，管理北方及東方底交易事務。漢時，關中底米不夠吃，每年須由山東漕運米數百萬石。臨淄爲齊郡郡治所在，不只是一個工商業底區域，還應該是東方農產品匯集的堆棧。因爲經濟價值上的關係，臨淄在東方交通上的地位，或者比邯鄲之在北方者，還要強固一些。』

宛 現在的河
南南陽

是漢南陽郡郡治所在，『西通武關、鄖關，東南受漢、江淮。』漢書地理志，元始二年，

宛有四萬七千五百四十七戶。若以這時南陽全郡底戶數和人數平均折算，宛底四萬七千五百多戶，應有二十三、四萬人，是可以和長安底人口數相比的。從人口底繁盛上，已可見宛爲當時一大都會，爲四鄰輻輳之地，無怪王莽以之爲南都了。東漢時，因南陽是光武底故鄉，宛在政治上，經濟上，和交通上的地位，都提高不少。張衡作南都賦，見文選，侈言南都山川底峻大，物產底豐富，和它在漢代中

與上的重要，都可略見東漢人對於南都的觀感。賦中說：『於是，莫春之禊，元巳之辰，方軌齊軫，祓于陽灑。朱帷連網，曜野映雲；男女妓服，駱驛繽紛；致飾程蠱，僂紹便娟；微眺流睇，蛾眉連卷。於是齊僮唱兮，列趙女坐；南歌兮起，鄧舞白鶴飛兮；繭曳緒，修袖繚繞而滿庭；羅襪躡蹀而容與；翩緜緜其若絕，眩將墜而復舉；翹遙遷延，蹶躡踟躕；結九秋之增傷，怨西荆之折盤。彈箏吹笙，更爲新聲；寡婦悲吟，鷓鴣哀鳴；坐者悽愴，蕩魂傷精。於是羣士放逐，馳乎沙場；駮驥齊鑣，黃間機張；足逸驚飈，鏃折毫芒；俯貫魴鱗，仰落雙鷁；魚不及竄，鳥不暇翔。爾乃撫輕舟兮浮清池，亂北渚兮揭南涯；汰潏灑兮船容裔，陽侯澆兮掩鼻驚；追水豹兮鞭蝮蝮，憚夔龍兮怖蛟螭。於是日將逮昏，樂者未荒，收驪命駕，分背迴塘；車雷電而風厲，馬鹿趁而龍驤；夕莫言歸，其樂難忘。』南都聲色之娛，游觀之好，至於如此之盛，這足徵宛在交通上的地位已能吸收各方底財賄，而成功了一個豪華的都會。

成都

現在的四川成都

是漢蜀郡郡治所在。史記貨殖列傳說：『巴蜀亦沃野，地肥卮，蠶丹沙石銅鐵竹

木之器，南御滇僊，僊僮；西近邛笮，笮馬旄牛。然四塞棧道，千里無所不通，唯褒斜縮轂其口，以所多易所鮮。』漢書地理志說：『巴蜀廣漢本南夷，秦并以爲郡，土地肥美，有江水沃野，山林竹木蔬食果實

之饒……民食稻魚，亡凶年憂，俗不愁苦，而輕易淫泆，柔弱褊陋。景武間，文翁爲蜀守，教民讀書法令，未能篤信道德，反以好文刺譏，貴慕權勢。及司馬相如游宦京師，諸侯以文辭顯於世，鄉黨慕循其迹，後有王褒、嚴遵揚雄之徒，文章冠天下。』這可見成都所憑藉的農產礦物之富，已足爲逐利者匯聚的場市；而景武以降，人文之盛，更是一個大都會底氣象。元始二年，成都有戶七萬六千二百五十六，應有人口三十萬以上。東漢時，人口更有增進，與元始時爲十三與十二之比。這充分可以表示水陸之湊的成都，爲各方人民所來雜處；在經濟上和交通上，都很够一個「西都」底資格。至於枸醬南傳、南越，引起漢天子對於西南夷的開闢；蜀布、西市、身毒，爲中印正式交通的先聲，成都在中外交通史上也應該是一個有意義的城市。

二

東漢末年，國內大亂，交通史上的秦漢時代已轉入淪落的時期。這時，邯鄲、臨淄和宛底狀況如何，久已不明。而舊日最大的都會，却遭遇了很大的災害。魏志董卓傳說：『初平元年二月，乃徙天子漢獻都長安，焚燒洛陽宮室，悉發掘陵墓，取寶物。』又說：『李催等放兵略長安，老少殺之悉盡，死

者狼藉。』〔范〕汜與催轉相疑，戰鬥長安中。催質天子於營，燒宮殿城門，略官寺，盡收乘輿服御物置其家。』〔楊〕奉〔韓〕暹〔董〕承乃以天子還洛陽……天子入洛陽，宮室燒盡，街陌荒蕪，百姓披荆棘，依丘牆間……饑窮稍甚，尚書郎以下，自出樵采，或餓死牆壁間。』晉書食貨志說：『李催郭汜自相攻伐於長安城中，以爲戰地。是時，穀一斛五十萬，豆麥二十萬。人相食啖，白骨盈積，殘骸餘肉，臭穢道路。』〔漢〕獻帝使御史侯汶出太倉米豆，爲饑民作糜。經日頒布，而死者愈多。帝於是，始疑有司盜其糧廩，乃親於御前，自加臨給。饑者人皆泣曰：『今始得耳……自此，長安城中盡空，並皆四散。二三年間，關中無復行人。』這時候，長安洛陽底景象，真是淒涼悲慘極了。此後，魏晉北魏建都洛陽，西魏北周建都長安，舊日兩大會底繁榮，本應有所恢復。但長安洛陽所受摧殘過甚，元氣已經大傷；人口底減少和土地底荒廢，更成了循環難治之症；恢復之業，談何容易。而且，三百七十年中，北方變亂因仍，管統一的局面不過二十幾年，曹魏及北魏西魏北周，都是割據的形勢。這兩大會底在舊日之憑藉政治力量者，這時既已遠不如前，而在舊日能利用其適中的地位者，這時也失掉了它適中的條件。兩漢時最大的都會在魏晉南北朝時，可以說是完全沒落了。

成都，在漢末，距中原擾亂之區較遠，比較上可說是沒有遭遇甚麼破壞。左思蜀都賦說：『于是乎金城石郭，兼市中區，既麗且崇，實號成都。闢二九之通門，盡方軌之廣塗；營新宮于爽曄，擬承明而起廬。結陽城之延閣，飛觀榭乎雲中；開高軒呂臨山，列綺窗而瞰江。內則議殿爵堂，武義虎威，宣化之闔，崇禮之闈，華闕雙邈，重門洞開，金鋪交映，玉題相暉。外則軌躅八達，里閭對出；比屋連薨，千廡萬室。亦有甲第，當衢向術；壇宇顯敞，高門納駟；庭扣鐘磬，堂撫琴瑟，匪姜匪葛，疇能是恤。亞呂少城，接乎其西；市廛所會，萬商之淵；列隧百重，羅肆巨千；賄貨山積，纖麗星繁。都人士女，衺服靚粧，賈貨帶鬻，舛錯縱橫；異物崛詭，奇于八方；布有檀華，麴有栳榔；邛杖傳節于大夏之邑，菡醬流味于番禺之鄉。輿輦雜沓，冠帶混并；累穀疊跡，叛衍相傾。誼譁鼎沸，則隴聒宇宙；囂塵張天，則埃壒曜靈。闔闔之裏，伎巧之家，百室離房，機杼相和；貝錦斐成，濯色江波；黃潤比筒，籛金所過。侈侈隆富，卓鄭埒名；公擅山川，貨殖私庭。藏鏹百萬，瓠棗兼呈；亦呂財雄，翁習邊城。』見文選。三國時的成都，和中國北部底交通雖爲魏所截斷，但它的富庶的人口，它的繁盛的商業，仍能表示它在西南方底交通上，還佔着一個中心地位。這是漢代五都中，在三國時，碩果僅存的一個都會。西晉初葉，成都底景况似無大變。不久，到了惠帝底

時候，益州發生變亂，巴蜀底人向寧州、荊州流徙者不下數十萬家，六七十萬人，成都也就大不如以前了。參看劉拔黎晉惠帝時代漢族之大流徙，禹頁牛月刊第四卷第十一期。

魏晉時，新興的都會，在北方者有鄴，現在的河在南方者有建業。故城在現在的南京城之南。鄴是魏國在代漢

以前的都城。曹操曾費了很大的氣力，來經營這個地方。後來曹丕即帝位，建都洛陽，鄴仍是一個在政治上和經濟上極重要的都市。左思魏都賦說：『內則街衢輻輳，朱闕結隅；石杠飛梁，出控漳渠。疏通溝以濱路，羅青槐以蔭塗，比滄浪而可濯，方步櫺而有踰。習習冠蓋，莘莘蒸徒，班白不提，行旅讓衢。……營客館以周坊，飭賓侶之所集；瑋豐樓之閉閤，起建安而首立。葺牆幕室，房廡雜襲；剗闕罔掇，匠斲積習，廣成之傳無以疇，藁街之邸不能及。廓三市而開塵，籍平遠而九達；班列肆呂兼羅，設闔闔呂襟帶。濟有無之常偏，距日中而畢會；抗旗亭之曉嶺，侈所兆之博大。百隧穀繫，連軫萬貫；憑軾捶馬，袖幕紛半。壹八方而混同，極風采之異觀；質劑平而交易，刀布貿而無算。財巨工化，賄呂商通；難得之貨，此則弗容。器周用而長務，物背穢而就攻；不嚮邪而豫賈，著馴風之醇醴。白蠶之藏，富有無隄；同賬大內，控引世資。蠶蠟積滯，琛幣充牣；關石之所和鈞，財賦之所底慎。』又說：『易陽壯容，衛之稚質，邯鄲

躡步，趙之鳴瑟。真定之梨，故安之栗；醇酎中山，流迥千里。淇洹之笱，信都之棗；雍五之梁，清流之稻。錦繡襄邑，羅綺朝歌；繇繡房子，縑總清河。若此之屬，繁富夥，非可單究，是以抑而未罄也。」見文選。鄴在邯鄲底南邊，洛陽底北邊。邯鄲洛陽既經沒落，鄴地處魏國底中央，又賴着政治上的力量，於是交通發達，遂代替了舊日的邯鄲和洛陽，爲一時商業昌盛的都會。而且，鄴底附近郡縣聲色之好，農工名品之富，也可以增進它在交通上的地位。南北朝時，石虎據鄴，宮殿侈麗，更過於前。東魏北齊，又在鄴建都。但石虎之鄴，以及東魏北齊之鄴，因其時政治上的形勢不及曹魏底安定，割據的區域也不及曹魏時的廣大，鄴在交通上的運命恐怕也未必能如以前了。

建業，本稱秣陵。建安十六年，孫權改稱建業。晉武帝平吳，仍稱秣陵。太康二年，分秣陵北爲建鄴，改「業」爲「鄴」。後又避愍帝諱，改建鄴爲建康。建業自爲吳都，地位立見重要。左思吳都賦說：「於是樂只衍而歡飫無匱；都輦殷而四奧來暨。水浮陸行，方舟結駟；唱擢轉轂，昧旦永日。開市朝而竝納，橫闌闔而流溢；混品物而同塵，并都鄙而爲一。士女貯胎，商賈駢望；紵衣絺服，雜沓僭萃。輕輿案轡，巨經隧，樓船颿舉而過津；果木輻輳而常然，致遠流離與珂珮。縹賄紛紜，器用萬端；金鎰磊珂，珠琲闌干。」

桃笙象簞，韜于筒中；蕉葛升越，弱於羅紉。儼言舉繆，交貿相競，誼譁嗶嗶，芬葩蔭映。揮袖風飄而紅塵盡昏，流汗灑霖而中達泥濘。富中之毗，貨殖之選，乘時射利，財豐巨萬。競其區宇，則并疆兼巷；矜其宴居，則珠服玉饌。』三國時，建業商業底昌盛，水陸交通底發達，大概是以前所沒有的。晉室東渡後二百七十年間，建業一直是南朝底首都。試觀南朝皇帝底奢侈浮靡，南朝士大夫底玩弄風月，我們便知道建業在那時應該有的繁盛。隋書地理志說：『丹陽建業所屬郡名舊京所在，人物本盛，小人率多商販，君子資於官祿。市廛列肆，埒於二京。人雜五方，故俗頗相類。』這可見建業底繁榮，直到隋底初年，未見減落。這是魏晉南北朝時唯一的命運最好的都會。

綜觀秦漢時代底都會，秦漢時以咸陽長安或洛陽爲全國最大的交通中心，顯然表示這時候全國交通系統底重心是在黃河流域。魏晉以降，鄴和建業同時並興，成了南北對抗的形勢。無論鄴或建業，固都不能代替漢家底兩京。但建業在南北朝時交通上的重要，實在也在預告一個將要來到的新時代中，長江流域將不能再被置於交通系統中之不重要的地位了。

第四章 秦漢底道路和河渠

一

秦漢底交通建設，在道路和河渠方面，以及館舍郵驛，都很注意。道路之開闢者，有馳道，通西南夷道，通南越道，褒斜道，回中道，子午道，飛狐道，馬援所刊道，和嶠道。

馳道，是秦始皇二十七年開始修築的。馳道所採的路線，都是按最近的距離規定的，沒有甚麼迂迴曲折的地方，所以又叫作直道。馳道底通達區域，據賈山說，是『東窮燕齊，南極吳楚，江湖之上，瀕海之觀畢至。』馳道底建築，是『道廣五十步，三丈而樹，厚築其外，隱以金椎，樹以青松。』見漢書賈山傳。
馳道路線之長，寬度之闊，取道之近，建築之堅實侈麗，真是一個前古無匹的大工程。

秦漢間的亂離，秦底馳道似乎並沒有完全破壞。漢初，中國未定時，馳道所經的地方，在軍事上很能表現一種相當的價值。史記記周勃事，說他『從高帝擊反者燕王臧荼，破之易下。所將卒，當馳道爲多。』這大概，就是從「當馳道」一點上，企圖說明周勃在這次戰役中地位之重要的。這也可

以反映出馳道所經，必定都是緊要之所，而馳道在交通上的意義可以想見。

不過，可惜得很，這樣好的一條大幹路，在秦時，似乎就不是爲一般人用的。漢時更顯然爲皇帝底御道，不準旁人隨便行走。漢書江充傳說：『充出，逢館陶長公主行馳道中。充呵問之。公主曰：有太后詔。充曰：獨公主得行，車騎皆不得。盡劾沒入官。後充從上甘泉，逢太子家使，乘車馬行馳道中，充以屬吏。』又翟方進傳說：『方進從上甘泉，行馳道中。司隸校尉陳慶劾奏方進，沒入車馬。』原來，按照漢令乙底規定，『騎乘車馬行馳道中，已論者沒入車馬被具。』見江充傳注，如淳引。江充和陳慶正是按照律令辦事的，這也可見馳道應用範圍之狹了。

通西南夷道，開始於秦，而漢武帝繼之。史記西南夷列傳說：『秦時，常類略通五尺道，諸此國頗置吏焉。』所謂『略通五尺道』，是就原來五尺寬的路，更加開寬，它經由的路線已不能詳考。漢武帝經營西南夷，開通兩條路。一條是夜郎道，由犍道，指牂牁江，以通臨江底夜郎。一條是靈山道，自牂牁靈山，架橋於孫水，以通邛笮。史記平準書說：『唐蒙司馬相如開道西南夷，鑿山通道，作者數萬人。千里負擔饋糧，率十餘鍾致一石。散幣於邛笮以集之。數歲，道不通，蠻夷因以數攻。吏發兵誅之，悉

巴蜀租賦不足以更之。這兩條路底開闢，真是艱難的大工程，銷耗不少的人力和財力。

通南越道，也開於秦時。史記南越尉佗列傳：『南海尉任囂病且死，召龍川令趙佗語曰……吾恐盜兵侵地至此。吾欲與兵絕新道。』索隱：『案蘇林云：秦所通越道。』這是秦時，曾開有通南越的道路。佗傳又說：『囂死，佗即移檄告橫浦陽山湟溪關曰：盜兵且至，急絕道，聚兵自守。』這是通南越道取道於橫浦。今湖南桂陽。秦末，這條路絕後，漢高祖十一年復通。

褒斜道，是漢武帝時鑿。史記河渠書說：『有人上書，欲通褒斜道，及漕。事下御史大夫張湯。湯阿其事，因言：「抵蜀從故道，故道多阪，回遠。今穿褒斜道，少阪，近四百里。而漕水通沔，斜水通渭，皆可以行船漕。漕從南陽，上沔入褒。褒之絕水，至斜間，百餘里，以車轉，從斜下，下渭。如此，漢中之穀可致，山東從沔無限，便於砥柱之漕。且褒斜材木竹箭之饒，擬於巴蜀。」天子以爲然，拜湯子卬爲漢中守，發數萬人，作褒斜道五百餘里，果近便，而水湍石，不可漕。』這條路修成後，雖說因爲褒斜水底關係，不能按着原計劃，作水陸連運，但長安南鄭之間節省四百里路，褒斜道底貢獻也就很可觀了。褒，是褒谷，在今陝西褒城。斜，是斜谷，在今陝西郿縣。首尾約七百里。但史漢高帝本紀說：『張良辭歸韓，漢王送

至襄中，因說漢王燒絕棧道，以備諸侯盜兵，亦示項羽無東意。『後漢書順帝本紀說：』（延光四年）詔益州刺史，罷子午道，通褒斜路。』依此，則褒斜之間，在漢建國之前已有棧道的設備，武帝開通這條路後似又經相當時期的廢棄了。

回中道，漢武帝元封四年西元前一四四年開。漢書武帝紀：『（元封）四年冬十月，行幸雍，祠五時，通回中道，遂北出蕭關。』應劭注：『回中在安定高平，有險阻，蕭關在其北。』顏師古曰：『蓋自回中通道，以出蕭關。』』

子午道，是王莽開。漢書王莽傳說：『莽以皇后有子孫瑞，通子午道。子午道，從杜陵，直絕南山，徑漢中。』杜陵在長安附近。漢中，現在的漢中；南山，是終南山。所謂『直絕南山』，也少不了許多開鑿山路的工程。

飛狐道，漢光武建武十三年西元三七年開。後漢書王霸傳：『詔霸將菟刑徒六千餘人，與杜茂治飛狐道，堆石布土，築起亭障，自代至平城二百餘里。』

馬援所刊道，漢光武十七年西元四一年開。後漢書馬援傳：『於是璽書拜援伏波將軍……督樓船

將軍段志等，南擊交阯。軍至合浦，而志病卒，詔援并將其兵。遂緣海而進，隨山刊道千餘里。」

零陵桂陽嶠道，漢章帝建初八年西元八三年開。後漢書鄭弘傳：「弘奏開零陵桂陽嶠道，於是夷通，

至今遂爲常路。」

二

漢時，河渠之開闢及修治者甚多，最有名的是渭渠、陽渠和汴渠。

渭渠，是武帝元光六年開鑿。這個渠鑿成後，可以節省關東長安間運輸時間底一半，並且還可以省許多轉運的人。史記河渠書：「是時，鄭當時爲大農，言曰：「異時，關東漕粟，從渭中上，度六月而罷。而漕水道，九百餘里，時有難處。引渭穿渠，起長安，並南山下，至河三百餘里。徑易漕，度可令三月罷。而渠下民田萬餘頃，又可得以溉田。此損漕省卒，而益肥關中之地，得穀。」天子以爲然，令齊人水工徐伯表，悉發卒數萬人，穿漕渠。三歲而通，通以漕，大便利。其後，漕稍多，而渠下之民頗得以溉田矣。」

陽渠，是光武建武二十四年，開鑿。後漢書張純傳說：「上穿陽渠，引洛水爲漕，百姓得其利。」劉昭注：「陽渠，在洛陽城南。」這個渠底規模，似不及渭渠白渠者大。

汴渠，是漢明帝永平十二年修。後漢書明帝本紀：「（永平十二年）遣將作謁者王吳修汴渠，自滎陽至于千乘海口，千餘里。十三年夏，四月，汴渠成。辛巳，行幸滎陽，巡行河渠。」汴渠卽荑蕩渠，是鴻溝底一部。

三

魏晉南北朝時，道路之開闢無聞；而河渠之開鑿，如平虜渠，泉州渠，胡質所開青徐諸渠，則在魏時很是不少。其間規模最大者，有賈侯渠和鄧艾所開的渠。

賈侯渠，是魏文帝時，賈逵開鑿。魏志賈逵傳說：「通運渠二百餘里，所謂賈侯渠者也。」這時，逵是豫州刺史，渠應在豫州境內。

鄧艾所開各渠，約在魏正始年間。晉書食貨志說：「艾以爲田良水少，不足以盡地利，宜開河渠，可以大積軍糧，又通運漕之道。乃著濟河論，以喻其旨……宣帝善之，皆如艾計施行。遂北臨淮水，自鍾離而南，橫石以西，盡泚水，四百餘里。五里置一營，營六十人，且佃且守。兼修廣淮陽百尺二渠，上引河流，下通淮，潁大冶諸陂。於潁南潁北，穿渠二百餘里，溉田二萬頃。淮南淮北皆相連接。自壽春到京

師，即洛陽，農官兵田雞犬之聲，阡陌相屬。每東南有事，大軍出征，汎舟而下，達於江淮。魏志鄧艾傳較略。這個三百餘里的長渠，連接潁淮南北，可以說是渭渠以後的第一個大渠了。此渠以後，歷晉南北朝，都無可以相做的工程出現。

四

秦漢時，對於河渠，都設有都水長丞。應劭曰：「律，都水治渠陂水門。」見漢書百官公卿表引。所謂律，就是漢律。依漢書百官公卿表所舉，漢底都水很多，從太常、大司農、少府、水衡都尉，以及三輔與諸郡國，莫不設有都水。漢東遷後，省都水，置河隄謁者。魏因之。晉武帝時，置都水使者。宋與晉同。梁初，稱都水使者爲都水臺使者，後改爲太舟卿。北魏有河堤謁者。北齊有都水臺，而尙書省內設有水部。從這種水官制度底沿革上，我們也可以看出西漢時對於河渠之特別注意。東漢以後，就差得多了。

第五章 秦漢底館舍和郵驛

一

秦漢底館舍和郵驛，可分爲亭、郵、驛，分別述之。

亭，是供旅客止宿的地方。風俗通說：『漢家因秦，大率十里一亭。亭，留也，今語有亭留、亭待，蓋行旅宿食之所館也。』釋名說：『亭，停也，人所停集也。』這都可證，供客止宿是亭底主要任務。後漢書蔡邕傳注引張騫文士傳說：『邕告吳人曰：吾昔嘗經會稽高遷亭，見屋椽竹，東間第十六，可以爲筓。』大概邕在高遷亭止宿，所以能夠運用他的特別的鑒別力，仔細審察亭中的竹椽。

漢時的亭，似平民和貴族共用。東觀漢記說：『趙孝父爲田禾將軍，孝嘗從長安來，欲止亭。亭長難之，言有貴客過，掃洒不欲穢汙地。良久，乃聽止。』御覽卷一九四引謝承後漢書說：『倉梧廣信女子蘇娥行，宿鵲巢亭。爲亭長龔壽所殺，及婢，致富。取財物，埋置樓下。』這都可見留亭的旅客，沒有貴族和平民的限制，和先秦時代底官立館舍不盡相同。若依謝承所記，則我們更可知亭底建築是樓

底形式，而漢時女子旅行，也是在亭中止宿的。

亭有亭長，除經理所管轄的亭，供旅客止宿外，還有兩種職務。漢官儀說：『亭長皆習設備五兵。五兵，弓弩，戟楯，刀劍，甲鎧，鼓，吏赤幘，行膝，帶劍，佩刀，持楯，被甲，設矛戟，習射……亭長持二尺板以劾賊。』續漢志續漢書百官志說：『亭有亭長，以禁盜賊。本注曰：亭長主求捕盜賊，承望都尉。』禁捕盜賊，是亭長底職務之一。亭之有樓，當亦兼作瞭望之用。風俗通說：『亭，亦平也。民有訟諍，吏留辯處，勿失其正也。』供給平訟的處所，是亭長底職務之又一。亭長底這兩種職務，可以充分表現秦漢時的亭，於作旅舍外，還有它在政治上的任務；同時，也正因這種旅舍帶有政治上的性質，對於旅客不免取一種監視的態度，可以向旅客盤問，問他要符傳。漢書王莽傳說：『大司空士夜過奉常亭，亭長苛之。告以官名。亭長醉，曰：寧有符傳耶？士以馬箠擊亭長。亭長斬士亡。郡縣逐之。』漢書王莽傳說：『大司空士夜過奉常亭，亭長苛勿逐。』亭長可以依照公家底規定，斬殺過客，可見漢時亭長底威權。這在當時治安上的需要，或不得有這樣的辦法。但這樣辦法底流弊，就可以使亭長利用他的地位，作福作威，甚至可以謀命圖財，若龔壽之於蘇娥了。

亭底設立，相互間的距離不等，而以十里爲原則。漢書百官公卿表說：『大率十里一亭。亭有長。……縣大率方百里。其民稠則減，稀則曠。鄉亭亦如之。皆秦制也。』所謂『稠則減，稀則曠』，是說居民過多時，縣鄉亭間的距離都減少里數；如居民過少，則里數加多。漢官儀說：『長安城方六十里，經緯各十五里，十二城門，積九百七十三頃，百二十亭長。』御覽一九四引漢官典職說：『洛陽二十四街，街一亭。十二城門，門一亭。』長安有百二十亭，洛陽有三十六亭，可見人口密度增加時，亭底數目也要隨着增加之一例。

漢對於亭的保護，極爲注意。漢官儀說：『守寺鄉亭漏敗，垣牆地壤，所治無辦護者，不稱任，先自劾不應法，歸告二千石。』這可見，漢家對於護亭規定的嚴重。

漢書百官公卿表說，西漢共有亭二萬九千六百三十五。若依元和二年，中國人底總數來折算，則每一千六百四十人有亭一所。假設每百人中有一個旅客，則平均每十六七個旅客就可以有亭一所了。東漢時，亭底數目不可考，但其總數應視西漢時無大減縮。桓靈以下，中國大亂，各地的亭難免不有大量的破壞。晉書刑法志說：『侍中盧珽，中書侍郎張華，又表抄新律諸死罪條目，懸之亭傳，

以示兆庶。』這雖可表示，晉初亭底數目還有相當地多，但我們觀於同書潘岳傳中所述「十里一官攤」的建議，則晉初的亭較之漢時，一定是很少很少。惠懷大亂後，更不足提了。

二

伴着亭底數目之發達，漢底私人旅舍事業也較先秦時有更顯明的發展。東觀漢記說：『第五倫自度仕宦牢落，遂將家屬客河東，變易姓名，自稱王伯齊。常與奴載鹽，北至太原販賣。每所止客舍，去輒爲糞除，道上號曰道士，開門請求，不復責宿舍錢。』後漢書周防傳說，周防「父揚，少孤微，常修逆旅以供過客，而不受其報。」續漢書百官志注說：『永元十年，大匠應順上言：百郡計吏，觀國之光。而舍逆旅，崎嶇私館，直裝衣物，敝朽暴露。朝會邈遠，事不肅給。』這所謂客舍，所謂逆旅，都顯然是私人經營的旅舍。而前兩條所記，都可見當時的客舍或逆旅是需要報酬的。第一條所說，又可見旅客可以止客舍中販賣貨物，這或者是公家底亭所辦不到的地方。第二條所說，則可使我們想像東漢中葉，百郡計吏來觀國光的時候，洛陽私營旅舍是如何大量地需要了。

晉初，私營旅舍事業，已大大地發達起來。晉書潘岳傳記晉初事，說：『時以逆旅逐末廢農，姦淫

亡命多所依湊，敗亂法度，勅當除之。十里一官櫛，使老小貧戶守之。又差吏掌主，依客舍收錢。岳議曰：「謹案逆旅，久矣其所由來。行者賴以頓止，居者薄收其直。交易貿遷，各得其所。官無役賦，因人成利；惠加百姓，而公無末費。語曰：許由辭帝堯之命，而舍於逆旅。外傳曰：晉陽處父過甯，舍於逆旅。魏武皇帝亦以爲宜。其詩曰：逆旅整設，以通商賈。然則自堯到今，未有不得客舍之法。唯商鞅尤之，固非聖世所言也。方今四海會同，九服納貢，八方翼翼，公私滿路，近畿輻湊，客舍亦稠。冬有溫廬，夏有涼蔭，芻秣成行，器用取給。疲牛必投，乘涼近進，發榻卸鞍，皆有所憩。又諸劫盜皆起於迥絕，止乎人衆。十里蕭條，則姦宄生心；連陌接館，則寇情震懼。且聞聲有救，已發有追。不救，有罪；不追，有戮。禁暴捕亡，恆有司存。凡此皆客舍之益，而官櫛之所乏也。又行者貪路告糶，炊爨皆以昏晨。盛夏晝熱，又兼星夜，既限早閉，不及櫛門。或避晚關，迸逐路隅。祇是慢藏誨盜之原。苟以客舍多敗法教，官守棘櫛，獨復何人？彼河橋孟津，解券輸錢，高第督察，數入校出，品郎兩岸相檢，猶懼或失之，故懸以祿利，許以功報。今賤吏疲人，獨專櫛稅，管開閉之權，籍不校之勢。此道路之蠹，姦利所殖也。率歷代之舊俗，獲行留之權心，使客舍洒掃以待，征旅擇家而息，豈非衆庶顛顛之望。」」在這段記載中，當時私營旅舍底發達，及其設備

底方便，均可見到。私營旅舍底優點，以及官立旅舍底困難，也歷歷如繪。潘岳底這篇客舍議，在交通史料上的價值很大。從這裏我們可以看出，晉以後，供客宿止的亭所以沒落的原故。

三

郵，是傳書的機關。後漢書郭泰傳注，引說文：「郵，境上傳書舍也。」又楊震傳說：

「譙震諸子，代郵行書。」這都可見，漢時郵底用處。漢書京房傳說：「去至新豐，因郵上封事。」後漢

書光武紀說：「無遣及因郵奏。」這又可見，漢時的郵有傳書的完全責任，發書人固不必去，也不必

派人去；郵底應用，不限於郡縣各行政組織間的普通文書，上封事或奏疏也都是可以利用郵的。

近年敦煌發現的漢簡，經王國維之指出，有關於漢郵制者三簡：

〔第一簡〕 入西書二封。一封中部司馬□平望候官。一封中部司馬□陽關都尉府。十二月丙辰下舖時，受旅故卒張永。日

下舖時□燧長張□。

〔第二簡〕 入西蒲書二封。其一封文德大尹章詣大使五威將莫府。一封文德長吏印詣大使五威將莫府。始建國元年十月辛未，日食

時，關嗇夫受，□卒趙彭。

〔第三簡〕

入西蒲書，吏馬行。

魚澤尉印，十三日起詣府。永平十八年正月十日，日中時，楊威卒□□受，□□卒趙仲。

王氏跋云：「右三簡，皆記郵書之簿。……諸簡所云，某官詣某官者，皆據封泥及檢署之文錄之。」中部司馬，「文德大尹章，」「文德長史印，」「魚澤尉印，」諸字皆封泥上文。而「平望候官，」

「陽關都尉府，」「大使五威將莫府」諸字，則檢上所署之字也。……又第三簡云：「十三日起詣

府，」則并署發書之日矣。

以上皆論三簡上所錄原郵件之文字。

此種郵書，皆自東向西之書，故曰「入西蒲書。」「蒲」

者，「簿」之或作也。又諸簡所記受書日時，曰「日下舖時，」曰「日食時，」曰「日中時，」又皆燧

卒致之燧長，或燧卒受之，以次傳送至他燧。可見漢時郵遞之制，即寓於亭燧中。而書到日時，與吏卒

姓名均有記錄，可見當時郵書制度之精密矣。

觀堂集林卷十七敦煌漢簡跋十一。

漢時作郵書的慣習，和當時傳遞郵

書的規矩，經這三簡底證明，和王氏底分析，很爲明白。不過傳書人之爲燧長燧卒，乃是西北邊境上的情形。內地的郵，依漢官舊儀所說，也有司姦盜的責任，正如亭長之有捕禁盜賊的責任一樣。但內地的郵，不名爲燧，傳書的責任者是所謂「郵人，」也不會叫作燧長和燧卒的。

郵，也可以供人止宿。漢書黃霸傳說：「吏出不敢舍郵亭。」則郵之可舍，可知。

郵底設置較亭爲密。漢官舊儀說：『五里一郵，郵人居間，相去二里半。』依史記留侯世家案隱引。所謂『五里一郵』大概也是和『十里一亭』一樣，是一個原則上的數目，有時是不免視環境需要的程度，而有所增減的。所謂『郵人居間，相去二里半』大概是說郵人居在這個郵區底中間，和四鄰的郵區，相去各有二里半。

漢人重郵，與亭相似。漢書薛宣傳說：『始惠薛宣之子爲彭城令，宣從臨淮，遷至陳留。過其縣，橋梁郵亭不修，宣知其不能。』這是漢人以一縣底郵亭是否修治，便可據以觀一縣之政了。

四

驛，也是一種傳達消息的設備，和郵相似。後漢書袁安傳說，安『初爲縣功曹，奉檄詣從事。從事因安致書於令。安曰：公事自有郵驛，私請則非功曹所受。』這可見在傳達文書之一點上，驛與郵同，故安並稱之。續漢書百官志，太尉下，有法曹，『主郵驛科程事』，則郵驛在行政系統上，也是屬於一個部門。

驛和郵底不同，是在傳書的方法上。郵有郵人，可以負完全傳寄的責任；驛則只供給傳書者以

交通的工具，傳書人仍須由發書人派遣專使。因為有這點不同，所以驛有時也可利用到別的方面去。漢書鄭當時傳說：『常置驛馬，長安諸郊，請謝賓客，夜以繼日，至明日，常恐不變。』後漢書東海恭王彊傳說：『顯宗遣中常侍鉤盾，令將太醫，乘驛視疾。』這都可見驛在傳書以外的利用。

驛所用的交通工具，以用馬爲原則。周禮秋官行人注引漢律：『乘傳騎驛而使。』說文：『驛置，騎也。』可見漢書吉丙傳說：『適見驛騎持赤白囊，邊郡發奔命書，馳來至。』後漢書張禹傳說：『驛馬上諫。』所謂『驛騎』和『驛馬』，當然都是用馬。但有時也有用車而稱驛者。如漢書王莽傳：『泗流菜于幽州，放尋于三危，殛隆于羽山，皆驛車載其屍傳致。』卽其一例。不過這種例子，比較上少見得很。

驛有驛卒，每二十里設一處。續漢書輿服志說：『驛馬二十里一置，卒皆赤幘絳鞞云。』史記田儼列傳：『田橫乃與其客二人乘傳詣雒陽。未至，二十里至尸鄉廐置。』集解：『瓚曰：廐置，置馬以傳驛也。』這都是二十里置驛的證據。

漢時，除公家置驛外，也有私人底驛。上引鄭當時底驛馬，就是私人置驛的一證。漢書燕刺王傳：

『且置驛書，往來相報。』又酷吏傳，王溫舒令『郡具私馬五十疋爲驛，自河內至長安。』這也都是私人底驛。這種私驛和私營的旅舍不同。後者所以取利，前者專爲自己一時的便利。但私營旅舍可以發展而爲一種永久性的事業，私驛則僅一時的現象罷了。

魏晉以下，郵驛制度似均存在。但續漢書百官志注：『東晉猶有郵驛，共置，承受傍郡縣文書。有郵，有驛，行傳以相符。縣置屋二區，有承驛吏，皆條所受書，每月吉，上州郡。』東晉時，郵驛底設置，尤其是郵底設置，已較前大爲減少。東晉以後，這種制度縱仍存在，恐怕効力也很小了。

五

漢時的傳，是用車，所以供政府官吏或特許之人因公乘坐。其作用和驛不同，而制度和驛相類，都是在一定的距離，供給交通工具底改換，以利旅行底速度。

傳有四種。漢書高帝紀注，如淳引漢律：『四馬高足爲置傳，四馬中足爲馳傳，四馬下足爲乘傳，一馬二馬爲軺傳。』在這四種傳中，乘傳底應用似最普遍。史記吳王濞傳：『條候將，乘六乘傳，會兵滎陽。』漢書文帝紀：『張武等六人乘六乘傳，詣長安。』又龔遂傳：『上許焉，加賜黃金，贈遣乘傳。』

史記漢書中，如此類記載乘傳之事甚多，而關於馳傳和軺傳的記載，則都比較地少了。

用傳的辦法，漢律有一定的規定。漢書平帝紀注，如淳曰：『律，諸當乘傳者，及發駕置傳者，皆持尺五寸木傳信，封以御史大夫印章。其乘傳者，參封之。參，二也。有期會，累封兩端，端各兩封，凡四封。乘置、馳傳者，五封之；兩端各二，中央一也。軺傳，兩馬再封之，一馬一封也。』這是用傳，須持傳信，而因所用傳的種類不同，傳信上封印的情形也是不同的。

置傳和置驛的地方，是在一起的。專門的名子，叫作置。漢書文帝紀：『太僕見馬遺財足，餘皆以給傳置。』師古曰：『置者，置傳驛之所，因名置也。』我們已知道驛是三十里一置，現又知道驛傳共置，則傳也是三十里一置了。

傳底費用，比驛底費用大。漢東遷後，傳頗省略。魏晉以下，用傳者恐怕很少了。

六

漢時，九律之中，廐置列爲專章。今由各書所引的遺文窺測，乃係與郵驛傳乘制度，有特別的關係。漢東遷後，這類律文，已不能完全實行，魏時更簡。所以魏律新序說：『秦世，舊有廐置乘傳副車食

廚。漢初，承秦不改。後以費廣，稍省。故東漢但設騎置而無車馬。律猶著其文，則爲虛設。故（魏）除其廐律，取其可用合科者，以爲郵驛令。』此後，晉梁及北齊北周底新律，廐牧各爲專篇，律文似又較魏轉煩，但這些律文是否也如東漢之虛設，就很難說了。

第六章 秦漢底交通工具

秦漢及魏晉南北朝時的交通工具，大體上仍爲舟車牛馬。

舟之異於前者，大者有樓船，快者有舸。史記平準書說，漢武帝『治樓船，高十餘丈，旗幟加其上，甚壯。』又說：『因南方樓船卒二十餘萬人，擊南越。』這可見西漢中葉已有很大的樓船，並且南方底樓船也已有了很大的數量。晉書王濬傳說：『濬乃作大艦連舸，方百二十步，受二千餘人。以木爲城，起樓櫓，開四門。其上皆得馳馬來往。』這比漢武帝所特製的船，恐怕還要大的。御覽卷七七〇引江表傳說：『孫權名舸爲馬，言飛馳如馬之走陸地也。』又引王隱晉書說：『顧榮徵侍中見王路塞絕，便乘舸而還。過下邳，遂解舸爲單舸，一日一夜行五六百里，乃得免。』這也可見魏晉時，舸行之速。樓船與舸，非一般常用之舟。舟之常用者，在三國時，艙容五百斛者就算大舟。

見吳志孫權傳注引吳書，記鄭泉事。

魏書食貨志說：『造船一艘，計舉七百石。』則在南北朝時，運輸之舟似較三國時還要大些。

二

車之異於前者，續漢書與服志、晉書與服志和宋書禮志記之甚詳。其中，可述者，有輻輳，有輻輳。輻輳駕馬，輻輳駕馬或牛，都是四面有屏蔽，可以坐臥的車。說文說：「輻，臥車也。」「輳，臥車也。」史記秦始皇本紀說：「始皇崩於沙丘平臺，丞相斯爲上崩在外，恐諸公子及天下有變，乃祕之，不發喪。棺載輻輳車中，故幸宦者參乘。所至上食，百官奏事如故，宦者輒從輻輳車中可其奏事。」漢書霍光傳說：「載光屍柩以輻輳車。」光傳注，孟康曰：「如衣車，有窗牖，閉之則溫，開之則涼，故名之輻輳車也。」宋書禮志說：「漢制，大行載輻輳車，四輪。」輻輳車底形制一定很大，也很舒適。依秦始皇本紀所說，它一定是始皇日常所服用，後來却變成一種喪車了。說文：「輻，衣車也。輳，車葺衣也。車後爲輻。」

此依段注改。釋名：「輻車，載輻重，臥息其中之車也。」「輳，屏也。四周所屏蔽也。」續漢書與服志：「太皇太后，皇太后……非法駕則乘紫屬輻車。」「長公主，赤屬輻車。大貴人，貴人，公主，王妃，封君，油畫輻車……公，列侯，中二千石，二千石夫人……得乘漆布輻輳。」輻輳也一定是極舒適的車，爲漢時貴婦人所乘坐的。輻輳之制，魏晉及南朝，沿用不改。輻輳，到魏晉時，就不被重視了。

東漢時，有用鹿車者，各史志不載，不知所由始。後漢書列女傳說鮑宣妻「著短布裳，與宣共挽鹿車。」魏志司馬芝傳也說：「以鹿車推載。」鹿車大概是一種極簡陋的車，或者就是後世的小車所由起，也不可不知。但鹿車之名，不知何所取義。

此外，東漢張衡創指南車，宋有記里車，名雖稱車，而作用和車不同。三國時，諸葛亮製木牛流馬，名爲牛馬，却可認作車類。宋書禮志說：「指南車……後漢張衡始復創造。漢末喪亂，其器不存。」魏明帝青龍中，令博士馬鈞更造之，而車成。晉亂，復亡。石虎使解飛姚興使令狐生又造焉。晉安帝義熙十三年，宋武帝平長安，始得此車。其制如鼓車，設木人於車上，舉手指南。車雖回轉，所指不移。大駕鹵簿，最先啓行。此車，戎狄所制，機數不精。雖有指南，多不審正。回曲步驟，猶須人工正之。范陽人祖冲之有巧思，常謂宜更構造。宋順帝升明末，齊王爲相，命造之焉。車成，使撫軍丹陽尹王僧虔，御史中丞劉休試之，其制甚精，百屈千回，未嘗移變。」又說：「記里車，未詳所由來。亦宋高祖定三秦所獲，制如指南，其上有鼓。車行一里，木人輒擊一槌。」這對於指南車底歷史，以及它與記里車底形制，都有扼要的敘述。這兩種東西，雖不能乘人運輸，但對於交通上也是很有幫助的。不過，它們始終爲皇帝

所專有，在交通工具發展史上，不過僅僅是兩種奇器罷了。木牛流馬，是諸葛亮所製以爲運輸軍糧之用，其製作方法，在蜀志亮傳注中稱舉甚詳。這兩種東西，雖較指南車及司里車施用較廣，但僅及亮身而絕，對於後來運輸工具之發展上，也是沒有甚麼影響的。

三

馬，或駕車，或單騎，在秦漢時已非常普遍。史記平準書記漢武初年，長安底情形，說：『衆庶街巷有馬，阡陌之間成羣，而乘字牝者，擯而不得聚會。』這可見西漢盛時，馬之繁殖，及用馬的普遍之一斑了。

牛，秦及漢初貴族皆不服用。漢武帝時，漸有用以駕車者。晉書輿服志說：『古之貴者，不乘牛車。漢武帝推恩之末，諸侯貧弱者至乘牛車。其後，稍見貴之。自靈獻以來，天子至士，遂以爲常乘。至尊出朝堂舉哀，乘之。』

馬牛外，晉時更有用象用羊駕車者。但這種事情，畢竟很少見，不能算是日常服用的交通工具。橐駝，騾驢，作爲負載之用者，漢時應視戰國時爲盛。漢之西北邊上，當產此類動物不少。晉惠懷

後，胡人亂華，這兩種動物底利用，在中國北部更當有很大的發展。

第三篇 隋唐宋時代之交通

第一章 隋唐宋交通與東南財富

一

隋唐宋時代，從隋開皇九年已滅陳的第二年算起，到宋亡止中間，計隋二十九年，唐二百八十九年，五代五十三年，北宋一百六十七年，南宋一百五十二年，共六百九十年。西元五九〇至一二七九年。

二

在這六百九十年中，中國歷史上的大事，在政治方面是有兩次大統一的出現。隋之統一，及唐之統一，可看作一個運動底開始和完成。和崩潰，在民族方面是兩度地華人戰勝了異族，而最後又為異族所敗。這種情形，表現在交通上：一方面，則由於國內的統一，而唐宋州郡幹路，往還交織；他方面，則由於民族地位底優越，隋

唐底域外交通大見昌盛。這兩方面，無論就哪一方面說，隋唐宋盛時的情形都較秦漢時代爲進步。並且，這兩方面的史料較秦漢時代要豐富得多，也較便於敘述。但是依我的看法，隋唐宋交通之所以能爲一個新的時代，並不是完全由於上述兩方面的情形。我以爲，這個新時代底最大特徵，是運河底開濬和使用。這一方面創人工開河底新記錄，又一方面表現並推進東南諸郡在全國交通上的新地位。這兩點，尤其是後一點，在交通史上是有劃時代之意義的。

原來當秦漢時，東南經濟地位極爲落後。史記貨殖列傳說：『楚越之地，地廣人稀，飯稻羹魚，或火耕而水耨。果隨蠃蛤，不待賈而足。地勢饒，食無飢饉之患。以故砦（貫）窳，偷生無積聚，而多貧。是故江淮以南，無凍餓之人，亦無千金之家。沂泗水以北，宜五穀桑麻六畜，地小人衆，數被水旱之害，民好畜藏。故秦夏梁魯好農而重民。三河宛陳亦然，加以商賈。齊趙設智巧，仰機利。燕代田畜而事蠶。』這可見，無論在農業方面或商業方面，秦漢時東南各地都在很幼稚的狀態中，不能和黃河流域相比。這時的南北交通雖可暢達無阻，但東南各地在全國交通上，實在談不上有甚麼價值；這時堪稱交通中心的大都會，除成都外，都是在黃河流域的。三國時，因魏蜀吳鼎立，南北不能相濟，遂逼迫東

南當局，不得不想開發產業的辦法。晉書食貨志說：『吳上大將軍陸遜抗疏，請令諸將各廣其田，權報曰：「甚善。今孤父子親自受田，車中八牛，以爲四耦。雖未及古人，亦欲與衆均其勞也。」有吳之務農重穀，始於此焉。』這是東南農業提倡之始。而吳都賦所述建業貿易情形，亦足徵東南商業之逐漸活潑。於是，東南在全國交通地位之取得上，才開始具備了一些重要的條件。晉平吳後，東南農業更有進展。晉書食貨志說：『世祖武帝太康元年，既平孫皓，納百萬而罄三吳之資，接千年而總西蜀之用，韜干戈於府庫，破舟船於江壑。河濱海岸，三丘八藪，耒耨之所不至者，人皆受焉。農祥辰正，平秩東作；荷鋤贏糧，有同雲布……太興元年，詔曰：「徐揚二州，土宜三麥，可督令爇地，投秋下種，至夏而熟，繼新故之交，所益甚大。」……孝武太元二年，除度田收租之制……至於末年，天下無事，時和年豐，百姓樂業，穀帛殷阜，幾乎家給人足矣。』這可見兩晉時，東南農業發展的大概情形。此後，歷宋齊梁陳，東南一直爲南朝底根據地。一百七十年中，南朝雖改朝換代，並無多大的變亂。於是，東南遂爲天下財富之區，爲後來統一的政府所不能不取資的地帶。它在全國底交通上，也就不能不有重要的地位了。隋煬帝開運河，正是一方面適應這種新時勢底需要，同時在另一方面也就代表了新的

時代之顯著地展開。固然，隋煬帝底初意，是在遊幸娛樂。但時代底需要，當時縱無隋煬帝，也要有人開闢一條溝通南北的新河道的。

運河通後，南北交通底面目大變。這條新水路，歷隋唐至於北宋，其爲北方仰食東南的一大通路，日益增加其重要。我們檢視新舊唐書食貨志和宋史食貨河渠二志，不難想像當時運河底景象，是如何地漕船往來，千里不絕呢。這是「河渭漕輓千里」的秦漢時代，所夢想不到的事。宋南渡後，宋金夾淮相持，運河底作用消失過半，運河底健康也大受剝削。在受了一百多年的磨折後，元統一中國時，運河已經得了重大的沈疴。於是本篇所陳說的時代也就過去，而另外有新時代底新的交通姿態之來臨了。

第二章 隋唐宋底國內交通路線

隋唐宋時，中國境內的交通路線，較秦漢時頗爲易知。唐宋因有元和郡縣志、太平寰宇記、元豐九域志底存留，各道或各路以及各州間的距離，都有很明白的記錄，我們頗有取資的材料。隋雖無方志書底流傳，但隋享國不永，唐又緊承隋後，隋底交通路線和唐時應該是沒有很大的不同。我們知道了唐時的情形，也就可以知道隋時交通路線底大致了。

隋底幅員，東和南皆臨大海，北至五原，今綏遠五原，西至且末，今新疆且末，東北至遼西，今熱河朝陽及遼寧錦西一帶，西南至安南。唐代盛時，『東極海，西至焉耆，今新疆焉耆，南盡林州南境，在今安南境，北接薛延陁界，今綏遠陰山北』。隋地，東西九千三百里，南北一萬四千八百一十五里。唐地，東西九千五百一十里，南北一萬六千九百一十八里。隋唐交通幹路之長，至少應在二萬五千里以至二萬六千四百里之上。然唐有驛一千六百三十九所，驛三十里一置，應有驛路四萬九千一百七十里。若置驛之處，皆臨大道，則唐代底交通幹

路，不只在二萬六千四百里以上，並且幾乎有五萬里的路線了。

宋底幅員，較隋唐時爲狹，『東南際海，西盡巴夔，北極三關，』西不能至甘肅西北部，北不能至陰山，東北不能至遼寧，西南不能至西康雲南安南。東西六千四百八十五里，南北一萬一千六百二十里，視隋唐幅員底廣修，約短三千里以及三五千。但若依唐時縱橫里數和驛路里數底比例來推測，則宋時國境內的交通幹線恐怕也要在三萬五六千里以上了。

二

唐底國內交通路線，據元和郡縣志於每州下所記的『八到』，上都與各州之間都有通道。今舉其主要的路線言：

(一) 上都西北的主要路線

上都西北行，三百里到邠州，一百八十里到涇州，三百三十里到原州，三百九十里到會州，三百八十里到蘭州，四百里到鄯州。從鄯州東北行，五百里到涼州。又西北行，五百里到甘州。又西行四百里至肅州，四百八十里到瓜州，三百里到沙州。又北行七百里到伊州。更西北行七百三十里

到安西都護府，已至唐西北邊境。

(二) 上都以西的主要路線

上都西行三百一十里到鳳翔，又二百八十里到鳳州，四百五十里到成州，三百八十里到武州，二百五十里到文州，一百六十里到扶州，三百三十里到松州。

(三) 上都西南的主要路線

上都西南行七百六十里，到山南西道興元府，四百九十里到利州，一百九十里到劍南道劍州，二百九十里到綿州，一百八十里到漢州，一百里到成都。

自漢州西南行七十五里到彭州，又一百二十里到蜀州，八十里到邛州。又西南行一百七十里到雅州，二百四十里到黎州，六百五十里到雋州，三百五十里到姚州。

自成都南行二百里到眉州，一百四十里到嘉州，三百二十里到戎州。

(四) 上都東北的主要路線

上都東北行三十五里到坊州，一百二十五里到鄜州，一百五十里到延州，四百里到夏州，西

北經寧遠鎮故落鹽池，七百五十里到天德軍。

上都更取道防州之東南，東北行二百五十里到同州，六十七里到河東道河中府。從河中府北行二百六十里到絳州，又一百四十里到晉州。又東北行三百六十里到汾州，一百八十里到忻州，一百六十里到代州。自代州西北行，一百二十里到朔州，通單于都護府。自代州西北行，四百里到蔚州，通天行軍。

(五) 上都以東的主要路線

上都東行一百八十里到華州，一百二十里到潼關，一百三十里到虢州，四百三十五里到東都。

自東都東北行一百五十里，到河北道懷州，二百六十里到衛州，二百五十里到澶州，一百一十里到魏州。

自東都東行，二百八十里到鄭州，一百四十里到汴州。

自汴州東行，二百四十里到曹州，三百七十里到兗州，三百七十里到淄州，一百二十里

到青州，三百五十里到萊州，二百四十里到登州。

自汴州東南行，三百三十里到宿州，四百二十里到泗州，二百二十里到楚州，二百五十里到揚州。揚州南行七十里到潤州，一百七十里到常州，一百九十里到蘇州，三百七十里到杭州，一百三十里到越州，二百七十五里到明州。自杭州西北行三百一十五里到睦州，一百六十里到婺州，二百六十里到處州，二百七十里到溫州。又自睦州西行二百八十里到衢州，七百里到建州，六百里到福州，三百七十里到泉州。

(六) 上都東南的主要路線

上都東南行二百六十五里到商州，六百四十里到山南道鄧州，一百八十里到襄州。

自襄州南行四百七十里到江陵府，東南行五百七十里到岳州府，五百五十里到潭州，四百六十里到衡州，三百七十里到郴州，四百一十里到韶州，五百三十里到廣州。

自襄州到江陵，西南行二百五十九里到峽州，一百九十里到歸州，三百三十里到夔州，二百九十八里到萬州，二百六十里到忠州，三百五十里到涪州，三百三十里到黔州。

自襄州東南行到隨州，一百五十五里到安州，二百九十里到沔州，七里到鄂州，二百里到黃州，二百三十里到蘄州，二百五十里到江州，三百二十五里到洪州。自洪州西南行，五百七十里到吉州，五百二十里到虔州，過大庾嶺三百五十里到韶州，五百三十里到廣州。以上各路線，係用陳沅遠

「唐代驛制考」鹽括元和志文，加以綜合的改寫。

以上各地距離的里數或不完全和實際的情形相符，各路線所經過的大城也許較實際上爲迂迴，但和唐時主要路線底大致情形，總是可以沒有甚麼大出入的。

唐之晚季，藩鎮坐大，國內割據的形勢已成。五代時，中國境內或分爲十一國，後梁時或分爲八國，

後唐後晉後周時

或分爲七國，後漢時各地底交通通路被割成許多獨立的區域。宋興，師唐之意，改稱「道」

爲「路」，各路底重要城鎮，視唐時不見有甚麼重要的變化，唐時的交通幹路在宋時也應沒有很大的變改。但唐以長安爲上都，各方路線俱自長安幅射。宋以汴爲京師，各方路線俱自汴京幅射。這是唐宋交通路線系統之最大的不同。

在西方，自汴京西行至長安，更西北行可至今陝西甘肅各地，向西南行可至今四川各地，這

都因仍唐舊日的幹路。

在東方，自汴京東行，經曹州，至今山東各地。自汴京東南行，經應天府，可至今江蘇浙江福建各地。這也都因仍唐時的舊路。

在北方，自汴京北渡河，東北可至大名府，北可至真定府燕山府，西北可至太原府。這幾條幹路，視唐時有所不同。

在南方，唐時的舊路也嫌迂迴。自汴京南行，取道蔡州信陽軍，東可以至壽春府，東南可以至南康洪州，南可以經岳州潭州以至廣州。

宋時，各地幹路因革唐舊者，大概如此。其間遠近距離的里數，太平寰宇記和元豐九域志所記，頗有岐出。但其大致，也是可藉二書以考見的。

宋南渡後，自散關及淮河中流以北，盡割於金。迄於宋亡一百五十年間，南北交通爲之隔絕。等到交通恢復後，便轉到另一個時代了。

三

唐底國內交通路線中，不少新開的和新築的道路；同時也承繼了隋底偉大的運河，並新開了許多水道。關於後者，留到下章去說。關於新道，則新唐書地理志中，所記甚多。

(一) 關內道商州下，說：『貞元七年，刺史李西華自藍田到內鄉，開新道七百餘里，迴山取塗，人不病涉，謂之偏路。』

(二) 河南道河南府偃師下，說：『天寶七載，尹韋濟以北坡道迂，自縣東山下，開新道，通孝義橋。』

(三) 河南道虢州湖城下，說：『天寶八載，館驛使御史中丞宋渾開新路，自稠桑西，由晉王斜。』

(四) 江南東道杭州餘杭下，說：『寶曆中……（令歸）珣又築甬道，通西北大路，高廣徑直百餘里，行旅無山水之患。』

(五) 江南西道歙州祈門下，說：『西四十里，有武陵嶺。元和中，令路旻鑿石爲盤道。』

(六) 江南西道潭州益陽下，說：『永泰元年，都督翟灌自望浮驛開新道，經浮丘，至湘。』

鄉。」

(七)嶺南道韶州始興下，說：『下有大庾嶺，開元十六年，詔張九齡開。』

這七條道，恐怕要以關內道底偏路爲最長，大庾嶺底山路爲最要。大庾嶺是一條由西而東的山脈。在未開新路前，這山似只有蜿蜒小徑，供單身人崎嶇地通過，爲南北交通的阻礙不少。新路既闢，自廣州北上者，便可得到許多的便利。張九齡在開大庾嶺路一文中，說：『以載則曾不容軌，以運則負之以背。而海外諸國，日以通商，齒革羽毛之般，魚鹽蜃蛤之利，上足以備府庫之用，下足以瞻江淮之求。』見全唐文卷二九一。所謂『以載則曾不容軌，以運則負之以背』，應是新路未通前，大庾嶺山徑交通的困難情形。而『海外諸國』云云，則是新路開通，交通發展後的情形了。此外，還有駱谷路，在整屋縣西，唐武德七年開，以通梁州。見元和郡縣志。有參天至尊道，又名參天可汗道，在「回紇以南突厥以北」，當即在現在新疆及中亞細亞境內，正觀二十一年開，沿途置驛六十八所。見新唐書回紇傳及通鑑正觀二十一年下。又有黃巢所刊山道自浙東趨建州，約七百里。見新唐書黃巢傳。這一類的開道工作，在五代以及兩宋時，是很少聽到的。

第三章 隋唐宋底運河

一

隋唐底水道，合能通舟楫與不能通舟楫者，總計之，凡『三億二萬三千五百五十九。其在遐荒絕域，迨不可得而知矣。其江河，自西極達于東溟，中國之大川者也。其餘百三十五水，是爲中川。其又千二百五十二水，斯爲小川也。若渭洛汾濟漳淇淮漢，皆亘達方域，通濟舳舻，從有之無，利於生人者也。』見舊唐書職官志水部郎中下。然江河渭洛汾濟漳淇淮漢，是天然的水道，不能表示隋唐人對於水道交通之最大的努力；同時，又幾乎全是自西而東的水道，也不能在南北的溝通上，發揮作用。隋唐人開鑿及使用的大運河，獨能具備這兩種條件，所以運河在隋唐水道交通上的地位，比江河等水道要居較高的地位。

隋唐時的大運河，是由通濟渠、山陽瀆、孟瀆和永濟渠聯絡而成的。通濟渠，關於隋煬帝大業元年。西元六〇五年。唐時，叫作廣濟渠。依唐地理志圖所繪，則此渠在滎陽之北，引黃河水東南行，經河陰、滎

澤鄭州，流於開封南境。東行經考城宋州楚邱虞城，東南行至蕭徐州下邳宿遷，更東南入於淮水。山陽瀆，隋文帝開皇間開，自楚州之山陽，南行，經寶應高郵江都，至揚子入長江。孟瀆自潤州丹徒引江水東南行，經武進無極蘇州嘉興鹽官，西南至杭州，入浙江，係唐憲宗元和八年西元八一三年開。永濟渠引沁水南達於河，自武陟修武間，引而東北行，經獲嘉新鄉汲衛魏館陶永濟武城漳南長河安陸景州，至涿郡境，入於海，係隋煬帝大業四年西元六〇八年開。這四個渠聯合起來的總長度，大概要有三四千里。

通濟渠底開鑿，似利用舊日鴻溝已廢的故道不少。山陽瀆則亦係利用邗溝底舊路。張洎說：『禹又於滎澤，分大河爲陰溝，引注東南，以通淮泗。至大梁浚儀縣西北，復分爲二渠。一渠，原經陽武縣中牟臺下，爲官渡水。一渠，始皇疏鑿以灌魏郡，謂之鴻溝。荇滎渠自滎陽五出池口來注之。其鴻溝，卽出河之溝，亦曰荇滎渠。……渠水又東經滎陽北旃然水，自縣東流入汴水。鄭州滎陽縣西二十里三皇山上，有二廣武城。二城相去百餘步。汴水自兩城間小澗中，東流而出。……隋煬帝大業三年詔尙書左丞相皇甫誼發河南男女百萬，開汴水，起滎陽，入淮，千餘里，乃爲通濟渠。又發淮南兵夫十餘萬，開邗溝。自山陽淮至于揚子江，三百餘里，水面闊四十步，而後行幸焉。』見宋史河渠志「汴水下」。張洎所說禹

開陰溝，自非事實。他所說通濟渠和山陽瀆開闢年歲，也和隋書文帝本紀、煬帝本紀不符，但兩渠和鴻溝、邗溝的關係，以及這兩渠工程之大，却可因張洎底話而見的。

孟瀆，據新唐書地理志說，是『刺史孟簡因故渠開。』永濟渠總也利用一部份天然河道，或舊渠故道，但已經不可考了。

隋煬帝鑿通濟渠、永濟渠成功後，遂即利用它們作大規模的運輸。大業元年，西元六〇五年，煬帝幸江都，所用龍舟、鳳艚、黃龍、赤艦、樓船等，凡數萬艘，『舳艫相接，二百餘里。』八年，西元六二二年，煬帝自江都御龍舟，入通濟渠，渡河，經永濟渠，以幸涿郡。九年，西元六三三年，集大軍於涿郡，以討高麗。共有軍隊一百一十三萬三千八百人，運輸的人約當軍隊底一倍，總計有三百四十萬人。這三百四十萬人，以及這二百四十萬人底被服兵械糧餉，總也有不少的數目，要從這條新水道上走的。煬帝作這些事底是非，另作別論；由這些事所表現的南北交通之活潑氣象，是以前所沒有的。

唐初，關中底出產不夠京師官員兵民吃的，開始歲運東南之粟，以資補助。東南之粟，每年按時聚集揚州，由揚州經山陽瀆入淮，經通濟渠入河，由黃河西入渭水，以至京師。大運河底南段，在這時

的經濟價值上已見得重要。但唐初需要東南供給者尙少，每歲漕粟不過二十萬石。高宗以後，需用漸多。玄宗朝漕運最多時，江淮漕米，三歲之中竟達七百萬石。肅代以後，關中需於東南者尤殷。新唐書食貨志說：『及田悅李惟岳李納梁崇義拒命，舉天下兵討之。諸軍仰給京師，而李納田悅兵守渦口，梁崇義搃襄鄧，南北漕引皆絕，京師大恐。江淮水陸轉運使杜佑，以「秦漢運路出浚儀十里入琵琶溝，絕蔡河，至陳州而合。自隋鑿汴河，官漕不通。若導流培岸，功用甚寡。疏雞鳴岡首尾，可以通舟。陸行纔四十里，則江湖黔中嶺南蜀漢之粟，可方舟而下。繇白沙，趣東關，歷穎蔡，涉汴，抵東都。無濁河沂淮之阻，減故道二千餘里。」會李納將李洧以徐州歸命，淮路通而止。』這可見唐中葉以後，大運河底南段簡直是中央政府底支柱；如有阻礙，立時即感到恐慌，不得不想一個補救的法子了。

二

宋時，稱通濟渠爲汴河，山陽瀆爲淮南運河，孟瀆爲淝西運河，永濟渠爲御河。宋底汴河，較隋唐底通濟渠，地位更見重要。至道元年，西元九五五年張洎對太宗問說：『至國家膺圖受命，以大梁四方所湊，天下之樞，可以臨制四海，故卜京邑而定都。漢高帝云：吾以羽檄召天下兵，未至。孝文又云：吾初卽位，

不欲出虎符，召郡國兵。即知兵甲在外也。惟有南北軍，期門郎、羽林孤兒，以備天子扈從藩衛之用。唐承隋，置十二衛府兵，皆農夫也。及罷府兵，始置神武神策爲禁軍，不過三數萬人，亦以備扈從藩衛而已。故祿山犯關，驅市人而戰。德宗蒙塵，扈駕四百餘騎，兵甲皆在郡國。額軍存而可舉者，除河朔三鎮外，太原青社各十萬人，邠寧宣武各六萬人，潞徐荆揚各五萬人，襄宣壽鎮海各二萬人。自餘觀察團練，據要害之地者，不下萬人。今天下甲卒數十萬，戰馬數十萬匹，並萃京師，悉集七亡國之士民於輦下，比漢唐京邑，民庶十倍。旬服時有水旱，不至艱歉者，有惠民金水五丈汴水等四渠，派引脈分，咸會天邑，舳舻相接，瞻給公私，所以無匱乏。唯汴水橫互中國，首承大河，漕引江湖，利盡南海，半天下之利賦，并山澤之百貨，悉由此路而進。』熙寧四年，西元一〇七一年 張方平論汴河說：『國家漕運，以河渠爲主。國初浚河渠三道，通京城漕運。自後定立上供年額，汴河斛斗六百萬石，廣濟河六十二萬石，惠民河六十萬石。廣濟河所運，止給太康咸平尉氏等縣軍糧而已。惟汴河專運粳米，兼以小麥。此乃大倉蓄積之寶。今仰食于官廩者，不惟三軍；至于京師士庶，以億萬計，大半待飽于軍食之餘。故國家於漕事，至急至重。然則汴河乃建國之本，非可與區區溝洫水利同言也。』以上並見宋史河渠志。宋因建都汴京，使用汴

水，無需再以河渭爲介，已足增進汴水地位。而宋又因實行軍事集權之制，大軍集於京師，糧食問題較以前各朝，均特別緊急，更使汴河有極大的需要，至成爲『建國之本』。汴河在北宋時交通上的地位，真可以睥睨一切了。

淮南運河，就地勢上說，承汴河底下流，但就漕運上說，則爲汴河之首。宋史食貨志說：『至道初，汴河運米五百八十萬石，大中祥符初至七百萬石。江南淮南兩浙荆湖路租糴，於真揚楚泗州置倉受納。分調舟船沂流入汴，以達京師。』這是淮南運河與大江交接處的揚州，在宋時也還是一個聚積漕米的場所，未改唐時之舊。則在漕運上，淮南運河底價值，視汴河本流也就無所多讓了。

淞西運河，在北宋時不見得重要，南渡以後才大加利用。宋史河渠志，淞西運河條下說：『至嘉定間，西元一二〇八—一二二四年，臣僚又言國家駐蹕錢塘，綱運糧餉，仰給諸道，所繫不輕。水運之程，自大江而下，至鎮江則入插，經行運河，如經平地。川廣巨艦，直抵都城，蓋甚便也。』這可見淞西運河在南宋漕運上的地位。

御河，北宋時用以輸北方軍糧。宋史食貨志說：『河北衛州東北有御河，達乾寧軍，其運物亦廷

臣主之。』又河渠志說：『今御河上源止是百門泉水，其勢壯猛，至衛州以下，可勝三四百斛之舟。四時行運，未嘗阻滯。隄防不至高厚，亦無水患……（江淮之漕）自江浙淮汴入黃河，順流而下，又合於御河，大約歲不過一百萬斛。若自汴順流，徑入黃河，達于北京，今河北大名自北京和顧車乘，陸行入倉，約用錢五六千緡，却於御河裝載赴邊城。其省工役物料及河清衣糧之費，不可勝計。』又說：『御河漕運流通，不可減大河夫役。』大概宋時的御河，比起唐時的永濟渠要重要得多。唐建都長安，自長安往河北各道間的運輸無取道永濟渠之必要。宋都汴京，則渡過汴口，即至御河，往北方各路運輸甚便，御河即立見重要。但御河漕運之粟，仍係汴河北運中之一小部份。以御河和汴河比，在交通繁盛的程度說，是相差甚遠的。

三

除大運河外，隋唐宋所開濬的河渠還很多。今舉其最要者，有：

一、廣通渠

隋文帝開。自大興城東至潼關，二百餘里。『轉運通利，關內賴之。』見隋書食貨志。

二、新漕渠

唐垂拱四年西元六八八年開，南通於淮，北通海沂密等州。

三、直河 唐太極元年 西元七一二年 勅使魏景清開引淮水至黃土崗，以通揚州。

四、貴鄉西渠 唐開元二十八年 西元七三七年 刺史盧暉徙永濟渠，自石灰窠引渠水至魏州貴鄉城

西，注魏橋，以通江淮之貨。

五、嘉陵江 唐元和 西元八〇〇年 一八二〇年 山南道節度使嚴礪，自興州長舉以西，疏嘉陵江三百里，焚巨

石，沃醴以碎之，通漕以饋成州戍兵。

六、新源水 唐開元二十三年 西元七三二年 長史章仇兼瓊因故渠開通，漕西山竹木，至於溫江。

以上見新

唐書地理志

七、蔡河 蔡河水，兼容閔水洧水和潩水。『閔水自尉氏，歷祥符開封，合于蔡，是爲惠民河。洧水

自許田，注鄆陵，東南歷扶溝，合于蔡。潩水出鄭之大隗山，注臨潁，歷鄆陵扶溝，合于蔡。』這是宋時，汴

京以南的大河。宋太祖建隆二年 西元九六一年 曾發陳許及畿甸丁夫數萬人浚蔡河，南入於潁川。乾德三

年 西元九六五年 又由陳承昭率丁夫數千，鑿渠自長社引潩水至汴京，合於閔水，以直接間接增加閔水和

惠民河運輸的力量。終北宋之世，陳穎許蔡光壽六州底貢賦，都泛蔡水，入惠民河，以達於京師。

八、廣濟河

『廣濟河，導荷水，自開封，歷陳留，曹濟，鄆，其廣五丈。』宋太祖建隆二年，西元九六一年遣

使到定陶，視察計劃，發曹州，單州丁夫數萬人浚之。太宗太平興國三年，西元九七八年又發近縣丁夫開浚。

宋京以東的十七州，皆由這條水道供獻粟帛。其初歲運米六十二萬石，後來減去了二十萬石，每年運米四十二萬石。

九、金水河

『金水河，一名天源，本京水，導自滎陽黃堆山，其源曰祝龍泉。（宋）太祖建隆二

年春，命左領軍衛上將軍陳承昭率水工鑿渠，引水過中牟，名曰金水河，凡百餘里，抵都城西，架其水橫絕於汴，設斗門，入浚溝，通城濠，東匯於五丈河，公私利焉。』

十、荆南漕河

宋端拱元年，西元九八八年開，自荆南城東，至師子口入漢江，能載二百斛舟，可通荆峽

漕路，爲行旅者所便。

十一、深州新河

宋淳化二年，西元九一一年開，自深州新砦鎮，導胡盧河，分爲一派，凡二百里，抵常山，

以通漕運。以上見宋史河渠志。

以上各水，都各經過相當繁重的工程，也都各有其在交通上的重要性。但如就當時全中國底

交通說，這些河渠所給與的影響很小，是不能和大運河比的。

第四章 隋唐宋底域外交通

隋唐宋時的域外交通很發達，尤以唐底中葉爲盛。無論從交通路線底遠近說，或從交通密度底疏密說，唐均爲隋宋所不及，並且也比秦漢時爲有進步。唐貞元間，西元七八五至八〇五年宰相賈耽詳考方域道里之數，『從邊州入四夷，通譯于鴻臚者，莫不畢紀。其入四夷之路，與關戍走集，最要者七：

一曰營州入安東道。

二曰登州海行入高麗渤海道。

三曰夏州塞外通大同雲中道。

四曰中受降城入回鶻道。

五曰安西入西域道。

六曰安南通天竺道。

七曰廣州通海夷道。

見新唐書地理志。

在這七道中，尤其是安西入西域道，安南通天竺道，以及廣州通海夷道，路線最遠。

安西入西域道，據新唐書地理志引賈耽所紀：「安西今庫車西出柘厥關，渡白馬河，渡口在今庫車城西六十里，

百八十里西入俱毗羅磧。今赫色勒。Hosol沙磧。經苦井，百二十里，至俱毗羅城。今賽喇木。Sairam。又六十里，至阿悉言

城。今拜城。Bai-cheng。又六十里至撥換城，今阿克蘇。Aksou，一曰威戎城，曰姑墨州，南臨思渾河。今塔里木河。乃西北渡撥換

河。今阿克蘇河上流。中河，距思渾河北二十里，至小石城。又二十里，至于祝原誤「于闐」依下文校改。境之胡蘆河。今托什干

Taouch-kan 河。又六十里至大石城，一曰于祝，曰溫肅州。今烏什。Orgh-Tourfan。又西北二十里，至粟樓烽。又四十

里，度拔達嶺。又五十里，至頓多城，烏孫所治赤山城也。又二十里，度真珠河。應為今錫爾河。Sir-Daria。上流之Ajsak-tach 河。又

西北，度乏驛嶺，應為Ditym-Pel 嶺，五十里，度雪海。當係乏驛嶺上之諸小湖。又二十里，至碎卜戍。傍碎卜水五十里，至熱

海。即Issyk-koul。又四十里，至凍城。又百一十里，至賀獵城。又二十里，至葉支城，出谷至碎葉川口。今吹河。八

十里，至裴羅將軍城。又西，二十里，至碎葉城。在Tokmak 原址或其附近。城北，有碎葉水。今吹河。水北四十里有羯丹

山，十姓可汗每立君長於此。自碎葉西十里，至米國城。又三十里，至新城。又六十里，至頓建城。又五十

里，至阿史不來城。在今Achpara 水上。之Tchaldy-war。又七十里，至俱蘭城。當在Tarty 附近。又十里，至稅建城。又五十里，

至恒羅斯城。『恒邏斯城，當爲今 Tulas 水上之 Anlie-ata 城，爲唐盛時西域大道上的一個很繁盛的鎮市。由此西進，可到波斯大食，阿拉伯直達西海。地中之濱。以上各地注釋，俱據沙畹西突厥史料第一篇第二章，馮承鈞譯本。

安南通天竺道，賈耽紀：『安南

在今安南河內附近

經交趾太平，百餘里至峯州。

今白

又經南田百三十里

至恩樓縣。乃水行四十里，至忠城州。又二百里，至多利州。又三百里，至朱貴州。又四百里，至丹 甘棠州。

皆生獠也。又四百五十里，至古湧步。

似爲今之變耗。

水路距安南，凡千五百五十里。又百八十里，經浮動山天

井山。二山或爲蒙自西南的高原。

山上夾道皆天井，間不容跬者三十里。二日行，至湯泉州。又五十里，至祿索州。又十

里，至龍武州。今雲南臨安。

皆蠻蠻，安南境也。又八十三里，至儻遲頓。又經八平城，八十里，至洞澡水。又經南

亭，百六十里，至曲江，劍南地也。又經通海鎮，今雲南通海

北六十里，渡海河利水，至絳縣。今雲南江川。

又八十里

至晉寧驛，戎州地也。又八十里，至柘東城，今雲南昆明

又八十里，至安寧故城。雲南安寧縣治之南。

又四百八十里，至

靈南城。靈南城或雲南城之誤，在今昆明大理間。

又八十里，至白崖城。今雲南鳳儀東六十里。

又七十里，至蒙舍城。今雲南蒙化北十五里之古城。

又八

十里，至龍尾城。又十里，至太和城。

今雲南大理南有太和故城。

又二十五里，至羊苴咩城。即今雲南大理。

自羊苴咩城，西至

永昌故都，三百里。又西渡怒江，至諸葛亮城二百里。『自諸葛亮城，分爲西路和西南路。西南路，『南

至樂城二百里。又入驃國即緬甸境，經萬公等八部落，至悉利城應在太公 Tagaung 城之南，曼大來 Mandalay 城之北，七百里。又經

突旻城，至驃國Prome 驃都城千里。又自驃國西度里山當爲 Arakan Range，至東天竺迦摩波即梵文 Kamarupa 今之 Assam，

國，千六百里。又西北度迦羅都 (Kratoya) 河，至奔那伐檀那 (Pundravardhana?) 國，六百里。又

西南，至中天竺國東境恆河 (Ganga) 南岸羯米嗚羅國 (Kajingala) 四百里。又西至摩羯陀

(Magadha) 國六百里。『西路，自『諸葛亮城西去騰充城，或係今雲南騰越 二百里。又西至彌城，百里。又西

過山，二百里至麗水城，當在嶺南江岸 乃西渡麗水江龍泉水，二百里至安西城。乃西渡彌諾江水，千里

至大秦婆羅門國。又西渡大嶺三百里，至東天竺北界簡沒盧回。即西南道中的迦摩波，俱爲 Kamarupa 之省譯。但與西南道中所述里數相差一半

，此或賈耽所據原料之歧異也。又西南千二百里，至中天竺國東北境之奔那伐檀那國，與驃國往婆羅門路合。』上以

各地注釋，都採用伯希和交廣印度兩道考 Paul Pelliot, Deux itinéraires de Chine en Inde a la fin du VIII siècle 馮承鈞譯本。這條由安南通天竺的，由一而二

的路，是到天竺的陸路。另外，還有到天竺的水路，見於賈耽所紀廣州通海夷道。

廣州通海夷道，是自『廣州，東南海行二百里，至屯門山。大嶼山及香港北之屯門。 乃帆風西行二日，至九州

石。似爲後來之七洲。 又南二日至象石。當爲 Tinhosa 島。 又西南三日行至占不勞山 (Culas gham) 山在環王

國即占婆 Chamra 東二百里海中。又南二日行，至陵山。又一日行，至門毒國。又一日行，至古笮國。又半日行，

至奔陀浪洲。即賓童龍 Panduranga，今之潘籠 Phanrang。又四日行，至軍突弄山（Coulo condore）。又五日，行至海峽。

當即滿刺加海峽，Malacca strait，蕃人謂之質，南北百里。北岸，則羅越國。當在馬來羣島之南部。南岸，則佛逝國。當指蘇門答臘之東岸。佛逝國

東水行四五日，至訶陵國。哇南中洲之最大者。又西出硤三日，至葛葛僧祇國，在佛逝西北隅之別

島。國人多躁暴，乘舶者畏憚之。其北岸，則箇羅國。箇羅西，則哥谷羅國。又從葛葛僧祇四五日行，至勝

鄧洲。又西五日行，至婆露國。又六日行，至婆國伽藍洲。又北四日行，至師子國。今錫蘭島其北海岸，距南

天竺大岸百里。又西四日行，經沒來國，南天竺之最南境。又西北經十餘小國，至婆羅門西境。』以上

爲自廣州至天竺的水路。以上各地注釋，亦據交廣印度兩道考。

由婆羅門西境，又『西北二日行，至拔颯國。又十日行，經天竺西境小國五，至提颯國。其國有彌

蘭大河，阿拉伯人所謂 Nahr Mirān 之譯音，即印度河也，梵語 Sindhu 之音，亦指印度河說，自北渤崑國來，西流至提颯國，北

入于海。又自提颯國西二十日行，經小國二十餘，至提羅盧和國，一曰羅和異國。國人於海中立華表，

夜則置炬其上，使舶人夜行不迷。提羅盧和國，依桑原薩藏波斯灣之東洋貿易港所考，係阿拉伯人所謂 Djerrah 之音譯，在波斯灣中 Obollah 不遠的地方。又西一日

行，至烏刺國，Vbolla, 唐乃大食國，Taji, 即之弗利刺河，Furat 之音譯，南入於海。小舟泝流二日，至

Obollah

阿拉伯

即 Euphrates

末羅國（Basra），大食重鎮也。又西北陸行千里，至茂門王，大食所都縛達城（Baghdād）。自婆羅門

王號

南境，從沒來國至烏刺國，皆緣海東岸行。其西岸之西，皆大食國。其西最南，謂之三蘭國。自三蘭國正北二十日行，經小國十餘，至沒國。又十日行，經小國六七，至薩伊瞿和竭國，當海西岸。又西六七日行，經小國六七，至沒巽國。又西北十日行，經小國十餘，至拔離譚磨難國。又一日行，至烏刺國，與東岸路合。』以上爲自婆羅門西境至波斯灣東西岸的水路。

在這幾條路程中，在西域方面，唐與隋時不盡相同；而唐天寶亂後，西域交通漸形衰落，雖北宋盛時，也並不能恢復。安南通天竺道，除見於賈耽所記者，別項記載甚少。而入印度者，似自南北朝時已多取道海上，歷隋唐至宋不絕。至於印度至波斯灣之海程，唐以前航行者似不多，而自唐中葉以後，此道的旅客日盛，至於宋末不衰。故在隋唐宋時代西域外交通中，雖有二三百年向四方的平均發展，但較前代爲特別進展並歷時最久的，是南海上的交通。

至於隋唐宋西域外交通繁盛的狀況，可於當時的大都會中見之。

第五章 隋唐宋底大都會

隋唐宋底大都會，有作隋唐京都的長安和洛陽，有位置在黃河運河接連處的汴州，有位置在運河長江接連處的揚州，有濱海的廣州交州泉州明州杭州，有通廣州大道的洪州。

長安在隋初，因文帝底勵精圖治，已逐漸由荒涼回復到繁華裏去。而因政治中心的關係，長安在交通上的地位，又回復到秦漢時代底樣子。這時，『諸州調物，每歲河南自潼關，河北自蒲坂，達于京師，相屬於路，晝夜不絕者數月，』可見長安道上運輸之盛，交通之繁。唐時，長安更爲一國際貿易場所，不只在全中國的交通上佔據重要地位，且爲唐時的國際貿易之在西方的一個集會點。當時胡人在長安者之多，以及長安胡化之甚，近人向達在其所著唐代長安與西域文明一書裏，闡述甚詳，不必具引。今錄酉陽雜俎所記「寶骨」一則，略見長安胡商資本底雄厚，使我們想像當時的長安是如何偉大的一個國際市場。雜俎說：『長安長康坊菩提寺，緣李林甫宅在東，故建鐘樓於西。寺內有郭令玳瑁鞭，及郭令王夫人七寶帳。寺主元意多識故事，云：李相每至生日，常轉請此寺僧，就宅

設齋。有一僧嘗讚佛，施鞍一具，賣之，價值七萬。又僧廣有聲口，經數年，次當讚佛，因極祝林甫功德，冀獲厚糶。畢，簾下出綵籠香羅吧，籍一物，如朽釘，長數寸。僧歸，大失所望，慚惋數日，且意大臣不容欺己，遂攜至西市，示於胡商，索價一千。胡見之，大笑曰：「未也，更極意言之。」加至五百千。胡人曰：「此寶價值一千萬，遂與之。」僧訪其名，曰：「此寶骨也。」見太平廣記卷四〇三。一物之微，動值千萬。近人張星烺以爲當時的波斯店，猶之今人之「外國銀行」，真不是一個誇大的比喻。安史亂後，長安雖遭擾害，但迄於唐底末季，繁榮不見大減。宋時雖定都於汴，但太平寰宇記所記諸州里數，必記諸州與長安間的距離，則宋時長安雖形衰落，仍不失爲西方一大都會，而爲入蜀入甘的一大樞紐。

洛陽，在隋煬帝時，大事營造。隋書食貨志說：煬帝初卽位時，『始建東都，以尚書令楊素爲營作大監，每月役丁二百萬人。徙洛州郭內人及天下諸州富商大賈數萬家以實之。新置興洛及迴洛倉。又於阜澗營顯仁宮苑圍連接，北至新安，南及飛山，西至澗池，周圍數百里。課天下諸州各貢草木花果奇禽異獸……又命黃門侍郎王弘上儀同於士澄，往江南諸州採大木，引至東都。所經州縣，遞送往返，首尾相屬不絕者千里。』這可見洛陽新宮工程之大。大業三年，洛陽有過一個盛大的國際大

會。隋書裴矩傳說：『其冬，帝至東都。矩以蠻夷朝貢者多，諷帝令都下大戲，徵四方奇技異藝，陳於端門。街衣錦綺，珥金翠者，以十數萬。又勅百官及民士女列坐柵閣而縱觀焉。皆被服鮮麗，終月乃罷。又令三市店肆皆設帷帳，盛列酒食，遣掌蕃率蠻夷與民貿易。所至之處，悉令邀延就坐，醉飽而散。蠻夷嗟嘆，謂中國爲神仙。』這種表面上的裝扮，雖由於人工的製作，但既然能製作得出，則洛陽在這時已經又成了一個富庶的地方，而同時也成了一個四夷聚合的場所。唐時，洛陽爲東都，宋時爲西京，其地位之重要，僅下於當時的京師一級。我們只要看元和郡縣志及太平寰宇記諸州間的里數，必提東都或西京，也就可以知道洛陽在唐宋時交通上之重要了。

汴州，爲自運河至長安者所必經之路。唐時商業已很茂盛，朝野僉載記述當時汴州底流氓，敲詐商人，積累巨萬，可見汴州商人資力之厚。見太平廣記卷二六三引一李宏一條。不然，是無從受這樣大的數目之敲詐的。宋興，汴州以中原之樞，當一代底首都，我們讀東京夢華錄，便可想像當時的繁盛。周邦彥也是一個目覩汴京繁華的人，他的汴都賦說：『顧中國之闐闐，叢貨幣而爲市。議輕重以奠賈，正行列而平肆。竭五都之瓌富，備九州之貨賄。……其中則有安邑之棗，江陵之橘，陳夏之漆，齊魯之蘇，薑桂藁穀，

絲帛布縷，鮫魴鰓鮑，釀鹽醢鼓；或居肆以鼓鑪橐，或杖刀以屠狗猪。又有翳無閭之珣玕，會稽之竹箭，華山之金石，梁山之犀象，霍山之珠玉，幽都之筋骨，赤山之文皮，與夫沈沙棲陸，異域所至，殊形妙狀，目不給視，無所不有，不可殫記。』這是說汴都，四方貨賄匯集之盛。又說：『於是自淮而南，邦國之所仰，百姓之所輸，金穀財帛，歲時常調，舳艫相銜，千里不絕，越舸吳艚，官艘賈舶，閩謳楚語，風帆雨楫，聯翩方載，鉦鼓鏜鏘，人安以舒，國賦應節。』這是說汴都水路交通之盛。又說：『至於羌氏焚翟，僂耳雕脚，獸居鳥語之國，皆望日而趨，累載而至。懷名琛，拽馴獸，以致於闕下者，旁午。迺有帛氈、罽毼、蘭干、細午、水精、琉璃、軻虫、蚌珠、寶鑑、洞聯、神犀、照浦、山經所不紀，齊國所不覩者，如糞如壤，輪積於內府。』這是說汴都，四夷之民，異域奇珍匯萃之盛。宋南渡後，運河道阻，汴都所以繁盛的原因，損失幾盡；它在交通上的地位，也就遠不如前了。

揚州是唐時最富的都會。就國內說，它是東南漕運的起點，是鹽鐵轉運使底所在地。就國外說，它通海的道路可至日本，南通廣州的商路也吸收海外船舶底大量利益。容齋隨筆卷五說：『唐世，鹽鐵轉運使在揚州，盡幹利權，判官多至數十人，商賈如織。故諺稱揚一益二，謂天下之盛，揚爲一而

蜀次之也。杜牧之有「春風十里珠簾」之句。張祜詩云：「十里長街市井連，月明橋上看神仙，人生只合揚州死，禪智山光好墓田。」王建詩云：「夜市千燈照碧雲，高樓紅袖客紛紛。如今不似時平日，猶自笙歌徹曉聞。」徐凝詩云：「天下三分明月夜，二分無賴是揚州。」其盛可知矣。此見唐時揚州繁盛之一斑。而新唐書田神功傳記：「神功兵至揚州，大掠居人，發冢墓，大食波斯賈胡死者數千人。」外籍商人在揚州之多，可知。太平廣記卷四〇二，引集異記：「司徒李勉，開元初，作尉浚儀，秩滿，沿汴將遊廣陵，行及睢陽，忽有波斯胡老疾，杖策詣勉曰：「異鄉子抱恙甚殆，思歸江都。知公長者，願托仁蔭，皆異不勞而獲護焉。」勉哀之，因命登臚，仍給醴粥。胡人極懷慙愧。因曰：「我本王貴種也。商販於此，已愈二十年。家有三子，計必有求吾來者。」不日舟止泗上，其人疾亟，因屏人告勉曰：「吾國內頃亡傳國寶珠，募能獲者，世家公相。吾銜其鑿，而貪其位，因是去鄉而來尋。近已得之，將歸即富貴矣。其珠，賞當百萬。吾懼懷寶越鄉，因剖肉而藏焉。不幸遇疾，今將死矣。感公恩義，敬以相奉。」即抽刀決股，珠出而絕。勉遂資其衣衾，瘞於淮上。掩坎之際，因密以珠含之而去。即抵維揚，寓目旗亭，忽與羣胡，左右依隨。因得言語相接。傍有胡雛，質貌肖逝者。勉即詢訪，果與逝者所叙契會。勉即究問事迹，乃

亡胡之子。告瘞其所，胡雛號泣，發墓取而去。」「李勉」這位客死異鄉的老胡，商販睢陽一帶，愈二十年，抱恙思歸江都，而其子之來華尋訪者亦求之於維揚，則揚州當爲此老胡底根據地。當時往內地貿易，以揚州爲根據地者，必不少也。自畢師鐸孫儒亂後，揚州一再遭遇災禍。宋建國後，揚州雖仍爲重要都會，但其繁盛，已不及唐時十分之一了。

廣州是唐時南海貿易最盛的口岸。外國商人在廣州留居者，大概比揚州還要多。唐末黃巢亂時，廣州外國人之被殺者達十二萬人，真是一個可驚的數目。並且由於這次變亂，南洋交通斷絕，波斯灣上的商人因而破產者很多，可見廣州在國際貿易上之價值，也可見廣州在域外交通上的地位。舊唐書中記廣州事，甚多。

王方慶傳：『則天臨朝，拜廣州都督。廣州地際南海，每歲有崑崙乘船，以珍貨與中國交易。舊都督路元容冒求其貨，崑崙懷刃殺之。方慶在任數載，秋毫不犯。又管內諸州首領舊多貪縱，百姓有詣府稱冤者，府官以先受首領參餉，未嘗鞫問。方慶乃集止府寮，絕其交往，首領縱暴者悉繩之。由是境內肅清。』

盧懷慎傳：『天寶初，爲晉陵太守。時南海郡利兼水陸，環寶山積。劉巨鱗彭杲相替爲太守，五府節度，皆坐贓巨萬而死。』

路嗣恭傳：『嗣恭起於郡縣吏，以至大官，皆以恭恪爲理著稱。及平廣州，商舶之徒多因暎事誅之。嗣恭前後沒其家財寶數百萬貫，盡入私室，不以貢獻。』

胡證傳：『廣州有海之利，貨貝狎至。證善蓄積，務華奢，厚自奉養，童奴數百。於京城，修行里起第，連互閭巷，嶺表奇貨，道途不絕，京邑推爲富家。』

盧鈞傳：『南海有蠻舶之利，珍貨輻湊。舊帥作法與利以致富。凡爲南海者，靡不捆載而還。』

海上交通發展的結果，廣州底般富簡直成了貪污的地方官所最不能放過的剝削對象了。宋時，主要的蕃貨皆爲政府所專賣，而蕃貨底稅收也爲國庫底大宗收入，廣州在經濟上和交通上的重要，視唐時，有過之無不及。蘇轍龍川志略說：『番商辛押陁羅者，居廣州數十年矣，家資數百萬緡。』見五岳珂程史卷十說：『番禺有海獠雜居，其最豪者蒲姓，號白番人，本占城之貴人也。既浮海而遇濤，』

憚於復反，乃請於其主，願留中國以通往來之貨。主許焉……歲益久，定居城中，居室稍侈靡踰禁……富盛甲一時。紹熙壬子，先君帥廣，余年甫十歲，嘗遊焉……有樓高百餘尺，下瞰通流。謁者登之，以中金爲版，施機蔽其下，奏廁鏗然有聲。樓上雕鏤金碧，莫可名狀。有池亭，池方廣凡數丈，亦以中金通鑿，制爲甲葉，而鱗次全類。今州郡公宴燎箱之爲而大之，凡用鈺鋌數萬。中堂有四柱，皆沈水香，高貫于棟，曲房便榭不論也。嘗有數柱，欲狃于朝。舶司以其非常有，恐後莫致，不之許，亦臥廡下。後有窳堵波，高入雲表，式度不比它塔。環以壁，爲大址，纍而增之。外圍而加灰飾，望之如銀筆……絕頂有金雞甚鉅，以代相輪……他日郡以歲事勞宴之，迎導甚設。家人帷觀，余亦在。見其揮金如糞土，輿皂無遺珠璣香貝，狼藉坐上以示侈。惟人曰：此其常也。』這可見南北宋時，外國富商大賈之以廣州爲家者，也是大有人在的。據日本桑原隲藏所考，南宋在國際貿易上的收入，最盛時，達國庫總收入二十分之一，其中以廣州之收入爲最多。這可見廣州在海外交通上的地位，和南宋建國，有很重要的關係。

泉州在宋時才發達，在南宋時，地位差不多可和廣州相抗。趙汝适諸蕃志一書，就是作者專記其在泉州時，關於通商各國的見聞。交州在隋末，海上貿易已盛，唐時也佔相當重要地位。明州和杭

州，宋時方開爲通商口岸，但貿易情形和廣州相差甚遠，因而在海外交通上也比較地不重要。杭州在南宋時，雖爲行在之所，但不過因政治上的關係，而爲東南半壁的交通中心，和唐宋盛時的長安汴京仍是不能比的。洪州因當通商大路之衝，唐時頗爲繁盛，但較之揚州，也是不能及的。

第六章 隋唐宋底館驛和交通律令

隋唐宋底館驛和交通法令，可以唐時的爲代表。隋底享國過短，在這方面沒有甚麼表現。宋代也因襲唐朝的甚多。今舉有唐一代，也就可看出這個時代底大概情形了。

唐驛底組織，有驛長，有驛夫。驛長每驛一人。驛夫，每驛數人，或數十人，視驛底等第，事底繁簡而定。一縣之驛，由縣令兼理。一州之驛，掌於州之兵曹。一道之驛，於節度使下，置館驛巡官四人，判官一人，以治理之。全國之驛，屬於兵部之駕部郎中員外郎。唐律疏義卷二十五，「詐乘驛馬」條，云：「郵驛本備軍速。」唐設驛的要義，在於傳遞軍事消息，故在行政系統上屬於兵部了。

唐代的驛，也是三十里一置。但唐驛似兼具漢之驛郵兩種性質。唐律疏議說「郵驛以備軍速」，唐會要卷六，說「郵驛條式應給紙券」，郵與驛皆混言之也。唐驛又兼館舍性質，故又有「館驛」之稱。唐會要卷六十二，御史出使節條「麟德二年十月，徵劉仁軌，次於萊，舍於驛西廳。夜已久，有御史至驛」

人白曰：「西廳稍佳，有使止矣。」曰：「誰？」曰：「帶方州刺史。」御史令移却，仁軌遽就東廳。」又卷六一：館驛使條「其年四月，御史臺奏，御史出使及却回，所在館驛逢中使舊例，御史到館，已於上廳下了，有中使後到，卽就別廳；如有中使先到上廳，御史亦就別廳。」這是驛不只可供人止宿，且預備了有多處的廳，可以同時供多人止宿了。

唐驛總數，計陸驛一千二百九十七所，水驛二百六十所，水陸相兼者八十六所，共一千六百三十九所。陸驛有驛馬，每驛有馬八匹以至七十五匹不等，視驛底等次而定。諸道之驛有六等又有傳馬，速率

較驛馬爲慢；有驛驢，供非有急務者所乘坐。水驛有驛船，每驛二隻，三隻，或四隻不等，也視水驛事之繁簡而定。水陸相兼之驛，不知是甚麼意思，恐怕是驛船兼載驛馬之類吧。以上，參看唐代驛制考，燕京大學史學年報第一卷第五期。

唐律，凡奉命乘用驛馬及止宿驛館者，都叫作驛使。關於驛使，唐律有明文的规定：

一、驛使發遣時，給予符券；得憑符券在一定限期內，乘用驛馬。未得符券，輒乘驛馬者，處徒刑一年。稽誤限期者，誤一日杖八十，二日加一等。如遇軍情緊急時，而稽誤者，刑加三等，或處絞罪。

二、譯使不得無故以書使別人寄送。違者處徒刑一年。

三、譯使受書，不依題署，誤謁他所者，隨書稽留，以行書稽程論，減二等。若由題署者誤，坐其題署者。

四、驛使增乘驛馬者，多一匹，處徒刑一年；多一匹，加刑一等。

五、驛使乘驛馬輒枉道者，一里杖一百，五里加一等。越過所謁之處者，各加一等。經驛不換馬者，杖八十。

六、乘驛馬者，唯得齋隨身所須衣仗。衣謂衣被之屬，仗謂弓刀之類。除此之外，輒齋行者，一斤杖六十，十斤加一等，罪止徒一年。

七、譯使犯以上各條之失，而係乘驛驢者，準乘馬者減刑二等。以上見唐律疏議卷十各條。

八、譯使得在驛止宿。其非驛使，及不應入驛而入者，笞四十。『雜令：「私行人職事五品以上，散官二品以上，爵國公以上，欲投驛止宿者，聽之。邊遠及無郵店之處，九品以上勳官，五品以上及爵，遇屯驛止宿，亦聽。並不得輒受供給。」』謂私行人不應入驛而入者，笞四十。輒受

供給，準贓雖少，皆杖一百。計贓得罪，重於杖一百者，準盜論。雖應入驛，準令不合受供給而受，亦與不應入驛人同罪。強者，各加二等。』見唐律疏議卷二六，雜律上。

依這幾條規定，唐代底驛完全是爲一種行政上的和軍事上的便利而設。唐驛雖兼有館舍性質，却是專供貴人之用，與漢之郵亭是不相同的了。

二

唐底私人旅舍事業，很發達。通典卷七說：『東起宋汴，西至岐州，夾路列店肆待客，酒饌豐溢……』

南詣荆襄，北至太原范陽，西至蜀川涼府，皆有店肆，以供商旅，遠適數千里，不持寸刃。』這可見唐時

私人旅舍事業之盛。全唐文卷三二禁賃店干利詔說：『南北街百官等，如聞昭應縣兩市，及近場處，廣

造店鋪，出賃與人，干利商賈，莫甚於此。自今已後，其所賃店鋪，每間月估不得過五百文。』這可見當

時旅舍事業圖利之厚。朝野僉載說：『唐定州何明遠大富，主官中之驛。每於驛旁起店停商，專以襲

胡爲業，資財百萬，家有綾機五百張。』見太平廣記卷二四三，何明遠條引。這又可見，很有從開客店而發財的。而何明

遠「專以襲胡爲業」，似乎是專做外國商人底生意的。也許招待外商的客店，利益要優厚些，所以

他能「資財百萬」了。

在唐時的各種客店裏，也有外國商人自己經營的客店。太平廣記卷十六，杜子春條『（杜子春）

徒行長安中，日晚未食，彷彿不知所往……（有一老人策杖於前，袖出一縵，）曰：給子今夕。明日午

時，候子於西市波斯邸，慎無後期。』這是長安西市底外國客店。又卷十七，盧李二生條『（李生）貧甚，

偶過揚州阿使橋，逢一人，草躡布衫，視之乃盧生……（盧生）乃與一拄杖，曰：將此於波斯店取錢。』

這是揚州底外國客店。又卷三四，崔煒條『（崔煒）遂歸廣州……乃抵波斯邸，一作「波斯店」，潛鬻是珠。』

這是廣州底外國客店。大概當時因國際貿易發達的結果，外國商人為適應自己的需要，在貿易昌盛的區域都設有客店。這種客店，大概是具備一種行棧之性質的。

三

唐時，除了關於館驛者外，尚有一些關於關津和城內街巷走車馬的律令。關於後者，唐律中只有一條，就是：『諸於城內街巷及人衆中，無故走車馬者，笞五十。以故殺傷人者，減鬥殺傷一等。若有公私要速而走者，不坐。以故殺傷人者，以過失論。其因驚駭，不可禁止，而殺傷人者，減過失二等。』唐見

律疏議卷二六。關於關津者，規定較繁：

一、『諸私度關者，徒一年。越度者，加一等。』原注：不由門爲「越」。疏議曰：「水陸等關，兩處各有關禁，行人來往皆有公文。謂驛使驗符券，傳送據遞牒，軍防丁夫有總歷，自餘皆請過所而度。若無公文，私從關門過，合徒一年。越度者，謂關不由門，津不由濟而度者，徒一年半。」

二、『諸不應度關而給過所，若冒名請過所而度者，各徒一年；即以過所與人，及受而度者，亦準此。若家人相冒，杖八十。主司及關司知情，各與同罪，不知情者不坐。即將馬，越度冒度及私度者，各減人二等，餘畜又減二等。』

三、『諸關津度人，無故留難者：一日，主司笞四十，一日加一等，罪止杖一百。』

四、『諸私度，有他罪重者，主司知情，以重者論，不知情者依常律。』

五、『諸領人兵度關，而別人妄隨度者，將領主司以關司論。關司不覺，減將領者罪一等。知情者，各依故縱法。有過所者，關司自依常律。將領主司知情，減關司故縱罪一等。不知情者，不坐。』疏議曰：『準令，兵馬出關者，依本司連寫敕符勘度。入關者，據部領兵將文帳檢入。而別有人妄隨度者，罪在

領兵官司，故云將領主司以關司論。」

六、「諸齋禁物私度關者，坐贓論。贓輕者，從私造私有法。若私家之物，禁約不合度關而私度者，減三等。」所謂「私造私有法」者，疏議：「擅興律，私有甲一領，弩三張，流二千里。稍一張，徒一年半。私造者，各加一等。假令私將稍度關，平贓直絹三十匹，即從坐贓，科徒二年，不計稍爲罪。將甲一領度關，從私有法，流三千里，即不計贓而斷。」

以上皆關於國境內關津之律。總要言之，則行人度關須憑公文，不得私度，不得越度，不得冒名請過所而度，不得妄隨人兵而度，不得齋禁物而度。其在官司方面，則不當給過所而給者，無故留難行人者，任行人妄隨人兵度關者，均各有應得之罪。另外，還有關於緣邊關塞之律，即：「諸越度緣邊關塞者，徒二年。共化外人私相交易，若取與者一尺，徒二年半；三匹，加一等；十五匹，加役流。私與禁兵器者，絞。共爲婚姻者，流二千里。未入謂禁兵器未入未成謂婚姻未成者，各減三等。即因使，私有交易者，準盜論。」

準主客式，蕃客入朝，於在路不得與客交雜，亦不得令客與人言語。州縣官人若無事，亦不得與客相見。即是國內緣官人百姓，不得與客交關。私作婚姻，同上法。如是蕃人入朝，聽住之者，得娶妻妾。若將還蕃內以違數科之。緣邊關塞，乃以間隔華夷，所以在這方面律令的限制，較在國境內的爲嚴。

第七章 隋唐宋底交通工具

一

隋唐宋底交通工具，在船的方面極爲發達。隋煬帝幸江都，舳艫相接，千里不絕，可見當時內河船隻之盛。煬帝伐高麗，滄海道軍，『舟艫千里，高颿電逝，巨艦雲飛，橫斷沮江，』可見當時海上船隻之盛。此種海河船隻發達的情形，在煬帝時或爲一時的特殊情形。但以唐宋時水上交通發展的情形說，唐宋船隻，視此種盛況，應有增無減。容齋四筆卷九：南舟北『頃在豫章，遇一遼州僧於上藍，與之閒談。曰：南人信北方有千人之帳，北人信南人有萬斛之舟，蓋土俗然也。』這是歷唐及宋，中國南部底內河航船，能載重萬斛者，已不算希罕了。宋史食貨志說：『胡人謂三百斤爲一婆蘭。凡船舶最大者，曰獨檣，載一千婆蘭。次者曰牛頭，比獨檣得三之一。又次曰木舶，曰料河，遞得三之一。』這是歷唐及宋，航行中國海上的船隻，最大者已能載重二十萬斤了。這種大商船，當然有許多是外國人經營的，但中國人經營的也不少。

當唐德宗時，中國南海官吏已有自製海船，從事海上貿易的。舊唐書卷五一王鏐傳：「鏐遷廣州

刺史，御史大夫，嶺南節度使。……西南大海中，諸國舶至，則盡沒其利。由是，鏐家財富於公藏。日發十

餘艇，重以犀象珠貝，稱商船而出諸境。周以歲時，循環不絕。」這時王鏐底商船似尙不能直抵波斯

灣。自廣州到波斯灣，往返須二年，見嶺外代答卷二，鏐船僅「周以歲時」也。其航行的範圍或僅在南洋羣島一帶。且其船既稱爲艇，形式尙

不甚大也。宣宗大中間，有阿拉伯人蘇萊曼者，東遊中國，作故事之鉸鍊一卷。此書已由劉復自法文譯本中轉譯爲中文，題爲蘇萊

曼東遊記，刊於地學雜誌民十七，第一第二期，民十八第一期，民十九第四期，民二十第一期，第三，第四期，民二十四第一期，第二期，下引即據譯文。其中有云：「至於海船所停泊的

港口，據說，大部份的中國船，都是在 Sirat 裝了貨啓程的；所有的貨物，都先從 Basra 及 Oman，

及其他各埠運到了 Sirat，然後裝在中國船裏。其所以要在此地換船者，爲的是「波斯海灣裏

的」風浪很兇險，而其他各處的海水，可並不很深。」又說：「在這最後一處地方，有一個處所，名叫

Durdur，這是兩山之間的一條狹道，只有小海船可以通得過，中國船是不相宜的。…… Malaya

的 Kulam，有一隊「護城的」兵，而且還有附屬於它的地方。……中國船到了此地，應完納過口

稅。每中國船一艘，納一千 dirham，其餘「比中國船小」的船，「則視其大小」納稅自一至十

tinier 不等。』若依此所記，則這時中國船之直達波斯灣者當已甚多，而中國船隻之形製似乎也特別地大，故阿拉伯人之運貨東來者，多裝在中國船裏，而中國船每船一艘之稅亦較任何別種船隻者爲多也。宋時，此種情形，一直未變。嶺外代答卷二，『中國船舶，欲往大食，必自故臨易小舟而往。』又，卷三，『大食國之來也，以小舟運而南行，至故臨國易大舟而東行。』此時，中國阿拉伯間的海上往來，似已全用中國船。而中國船形製巨大，有非故臨以西之淺水所能勝者，所以進出阿拉伯必須先以小船到故臨，然後再改乘中國大船也。

宋時海船，據日本桑原隲藏所考：

一、船有綱首，副綱首，和雜事等員。他們的役屬，有不從命者，許笞治之。

二、船舶，由市舶司給以公憑，叫作朱記，上載綱首副綱首底姓名，乘客底人數，船底大小和構造等項。

三、這種船隻，爲防備海賊，得備用一些兵器。在一部份的中國船上，曾備有多數的射手，盾手，和發射火箭的弩手。

四、船有帆，有錨，有櫓。櫓底形製極大，搖櫓者須四人以至三十人；每船有櫓八個以至二十個。

五、船底內部，劃成數區，用堅壁間隔着，免得一部份有損害時，影響到船底全部。

六、每一大船，附有小船若干，在碇泊的時候，担任採柴和汲水的事情。

七、船中雜役，以黑奴任之。

八、在航行的時候，用鉤繫長繩之端，時時取海底泥，以泥質推定地位。又下鉛錘，測水深淺。以上

節取「蒲壽庚之事蹟」，陳
裕善譯「蒲壽庚考」本。

宋宣和元年，朱彧著萍洲可談云：「船舶深闊各數十丈，商人分占貯貨，人得數尺，下以貯物，夜臥其上。貨多陶器，大小相套，無少隙地。海中不畏風濤，唯懼靠閘，謂之湊淺，則不復可脫。船忽發漏，既不可入治，令鬼奴持刀絮自外補之。鬼奴善游，入水不瞑。舟師識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦觀指南針。或以十丈繩鉤取海底泥嗅之，便知所至。海中無雨，則近山矣。商人言，船舶遇無風時，海水如鑑。舟人捕魚，用大鉤如臂，縛一雞鶩爲餌，使大魚吞之，隨其行，半日方困。稍近之，又半日方可取。忽遇風，則棄。或取得大魚不可食，剖腹求所吞小魚，可食。一腹不下數十枚，枚數十斤。海大魚，每隨船

上下，凡投物，無不噉。舟人病者，忌死於舟中，往往氣未絕，便卷以重席，投水中。欲其遽沈，用數瓦罐，貯水縛席間，纔投入，羣魚並席吞去，竟不少沈。有鋸鯊，長百十丈，鼻骨如鋸，遇船舶，橫截斷之，如拉朽爾。船行海中，忽遠視枯木山積，舟師疑此處舊無山，則蛟龍也。乃斷髮取魚龍骨同焚，稍稍沒水中。凡此皆危急，多不得脫。』這段記載，可見北宋時，海船上的生活情形。而舟師於陰晦時所觀的指南針，是這時的航海術上之一最大的貢獻。後來，這種使用指南針的知識，傳到西方，逐漸地普遍應用起來，給予近代的文明以極重要的影響。

二

唐宋時，有所謂輪船者。舊唐書卷百三一，李臯『常運用巧思，爲戰艦，挾二輪踏之，翔風〔破浪〕疾若掛帆席。』新唐書卷八十也記，李臯『教爲戰艦，挾二輪踏之，鼓水疾進，駛於陣馬。』冊府元龜卷九〇八，『唐王臯爲洪州觀察使，多巧思，嘗爲戰艦，挾以二輪，令踏之，溯風破浪，其疾如挂帆席。』在這三條記載裏，王臯是否李臯之誤，我們不必深問，唐之有用簡單推進機發動的輪船，則爲事實無疑。宋時，亦有用此種船隻者。宋史岳飛傳稱洞庭湖賊，用輪船，『以輪激水，其行如飛。』南宋

末季之夢梁錄卷十記西湖車船，曰：『船棚上無人撐駕，但用車輪，脚踏而行，其速如飛。』惜此種輪船製作過於簡單，只能用於小水，不能作長距離航行之用，故在當時應用不能普遍，宋以後也就漸歸消滅了。

唐時，又有利用鴿通信之事。唐李肇國史補卷下：『南海船，外國船也。……船發之後，海路必養白鴿爲信。船沒，則鴿雖數千里，亦能歸也。』唐末段成式西陽雜俎卷十六：『大理丞鄭復禮言，波斯船上多養鴿。鴿能飛行數千里。輒放一隻至家，以爲平安信。』這是外國船上的通信鴿。王仁裕開元天寶遺事記張九齡養鴿通信，則是中國人亦有用鴿者。又朝野僉載記唐太宗令鶴送書，自長安到洛陽與魏王，一日往返數次。此事遠在唐初，不過用以通信者，不是鴿而是鶴耳。

在車底方面，隋唐宋時不見有何發展。指南車司里鼓之屬，唐宋時雖各有以意創製者，在大體上也不異於前也。

第四篇 元明清時代之交通

第一章 元明清交通與海運

一

元明清底交通，本篇內所預備說者，是從元世祖至元十七年公元一八〇 宋亡起，到清宣宗道光二十二年公元一八四二 江寧條約簽字止。前後，共六百五十二年。江寧條約為規定廣州福州廈門寧波上海五口通商的條約。此後，西洋新式交通工具輸入，另外成功了一個新的時代。在下篇中，將闢專篇述說這個新時代，本篇中僅述及光緒二十二年為止。

二

元明清交通底特色，是海運底發達。中國自戰國以來，本來就有海上行船的事，而自漢武帝以

來，也每代都有海軍。但元以前的海運，並不是有整個的計劃，而元以前的海運也與國家大計，無密接的關係。自元時起，海運底意義便顯然和以前不同，這時的海運，顯然關係着國家底根本；它在元明清的重要，一如運河之在唐宋。

元底海運，始於至元二十年。公元一二八三丞相伯顏所倡議。伯顏於至元十三年，率大軍入臨安時，淮

東一帶還在宋人手裏，他把臨安行在所有庫藏圖籍，命人從崇明州。今崇明島取海道運到直沽。在今天津縣北

以達京師。今北平。而東南平定後，江南漕運，却仍由內河，輔以陸運，輾轉北上。伯顏眼看內河漕運，費了

很大的力氣，用了很多的錢糧，沒有甚麼成效，便想起他以前海運庫藏圖籍的事來，覺得海運可行。

於是在至元二十年，開始從海道運糧四萬六千餘石。第二年，增至二十九萬五百石。第四年，增至五

十七萬八千五百二十石。泰定天歷間。公元一二二四—一二二九年海運額之多，自二百零八萬餘石，以至三百五十

二萬二千一百六十三石。元史食貨志說：『元自世祖，用伯顏之言，歲漕東南粟，由海道以給京師，始

自至元二十年，至于天歷至順，由四萬石以上，增而為三百萬以上，其所以為國計者大矣。』元海運

糧額最盛時雖不及北宋運河漕粟之多，然其為中央政府所仰賴，關係於立國的基礎，二者之間並

沒有甚麼分別。

元海運之路，約有三變。最初，是從平江路劉家港

今江蘇太倉縣東北之劉家口

入海，經揚州路通州海門縣黃

連沙頭黃里長灘開洋，沿山嶼而行，抵淮安路鹽城縣，歷西海州海寧府東海縣密州膠州界，放靈山洋，投東北路，多有淺沙，行月餘才抵成山，更由成山至楊村馬頭，首尾計程一萬三千三百五十里。此

路初闢時，因沿山求嶼，風信失時，經年始至。至元二十九年

公元一二九二

朱建以舊路險惡，建議另闢新

航線，『自劉家港開洋，東南水疾，一日可至撐腳沙。彼有淺沙，日行夜泊，守伺西南便風，轉過沙嘴，一日到於三沙洋子江。再遇西南風色，一日至扁擔沙大洪，拋泊來朝，探洪行駕，一日可過萬里長灘，透深，才方開放大洋，先得西南順風，一晝夜約行一千餘里。到青水洋，得值東南風，三晝夜過黑水洋，望見沿津島大山。再得東南風，一日夜可至成山，一日夜至劉家島，又一日夜至芝罘島，再一日夜至沙門島，守得東南便風，可放萊州大洋。三日三夜，方得界河口。』這條航線，比舊路徑直，且前後都有便風，如無特別阻礙，約半月可達；如遇風水不便，也許到一月四十天以上。至元三十年

公元一二九三

殷明

略又開新道，從劉家港入海，到崇明州三沙放洋，向東行，入黑水大洋，取成山轉西，至劉家島，又至登

州沙門島，於萊州大洋入界河。這條新路，當舟行時，按時有一定的信風，從浙西到京師，不過十日光景，比以前的兩道都方便得多，故這條路也應用最久。但無論如何，當時的海運決不能如現在的安全，「風濤不測，糧船漂溺者，無歲無之，間亦有船壞而棄其米者。」水手船卒，因船隻失事而溺死者，當然也是免不了的。

明時，海運不如元時之盛，且屢有廢興。然「海舟一載千石，可當河舟三，用卒大減，河漕視陸運費省什三，海運視陸省什七，雖有漂溺患，然省牽卒之勞，駁淺之費，挨次之守，利害亦相當。」這時海運之利，已爲知者所公認。所以終明之世，海運雖屢有阻滯，但終不能長時期的廢除，而仍爲漕運之一重要部份，對於國家的貢獻很大。

明的海運，永樂間最盛時，北京遼東二處每歲約共一百石。海道之可考者有二，一爲自淮安至天津衛的海道，一爲自天津至遼東的海道。前者，自淮入海，其道由雲梯關東北歷鷹游山、安東衛、石臼所、夏河所、齋堂島、靈山衛、古鎮、膠州、鼇山衛、大嵩衛、行村寨，皆海面；自海洋所，歷竹島、寧津所、靖海衛，東北轉成山衛、劉公島、威海衛，西歷寧海衛，皆海面；自福山之罌島，至登州城、北新海口、沙門等島，

西歷桑島、罍岬島；自罍岬西歷三山島、芙蓉島、萊州大洋、海倉口；自海倉西歷淮河海口、魚兒鋪，西北歷侯鎮店、唐頭塞，自侯鎮西北大清河、小清河、海口、乞溝河、入直沽，抵天津衛。這條路線首尾約三千三百九十里，據梁夢龍在隆慶五年公元一五七一年說，『如有風便，兩旬可達，舟由近洋，島嶼聯絡，雖風可依，視殷明略故道甚安便，五月前風順而柔，此時出海，可保無虞。』這可見，這條新路較殷明略所開航路還要安全得多。而崇禎十三年公元一六四〇年，崇明人沈廷揚自六月朔由淮安出海，望日抵天津，守風者五日，行僅一旬，也並不一定非走兩旬不可，這也可見這條新路也不比殷明略所開道多費時日。自天津至遼東的海道，據侯汝諒說，『自海口至右屯河、通堡，不及二百里，其中曹泊店、月坨桑、姜女墳、桃花島，皆可灣泊，』而全線路程及航行日數，不甚可考。萬歷二十五年公元一五九七年，山東副使于仕廉說：『餉邊莫如海運，海運莫如登萊。蓋登萊度金州六七百里，至旅順口，僅五百餘里，順風揚帆，一二日可至。又有沙門、鼉磯、皇城等島居其中，天設水遞，止宿避風。惟皇城至旅順二百里，差遠，得便風，不半日可度也。若天津至遼，則大洋無泊。』于仕廉所舉新道，顯較津運之路為逕直而安全，時議雖頗以為然，但是並沒有實行。

清時，政府漕米，道光四年以前係內河漕運，道光四年以後仍改爲海運。但清代海運之需要實際甚早，海運之倡議也始於嘉慶年間，只以當時當事大臣畏懼海險，濡滯不行。道光四年，南河黃水驟漲，河運艱難萬狀；張玉廷請款百二十萬，對於當年的河運，仍是沒有辦法。到了真正無可奈何，宣宗才採用戶部尙書英和底建議，恢復了海運。此後，雖對於海運仍不斷有人反對，但終打不倒客觀條件底需要。一直到了西方底新交通工具傳到中國後，東南之粟，源源北來，不待官運，於是清之漕米的海運，也就是歷代底漕運，才算終止了。

清底海運和元明底海運，辦法不甚相同。英和說：『河道既阻，重運中停，河漕不能兼顧。惟有暫停河運以治河，雇募海船以利運，雖一時之權宜，實目前之急務。蓋滯漕全行盤壩利運，則民力勞而帑費不省；暫雇海船分運，則民力逸而生氣益舒。國家承平日久，航東吳至遼海者，往來無異內地。今以商運決海運，則風颶不足疑，盜賊不足慮，微濕侵耗不足患。以商運代官運，則舟不待造，丁不待募，價不待籌。』英和底意思，雖是初復海運時的一時權宜之計，但此後，清之海運，也就是以商運代官運，比元明之官運，要經濟而少損失。

清每年海運之數，大約在一百五六十萬石左右。海船由上海開行，經過山東洋面，航至天津，計水程四千餘里，約逾旬日而至。米石到天津後，由剝船運通州，更轉京師各倉。

沈葆楨說：「河運決不能復。運河旋濬旋淤，運方定章，河忽改道。河流不時遷徙，漕路亦隨爲轉移。而借黃濟運，爲害尤烈。前淤未盡，下屆之運已連檣接尾而至，高下懸殊，勢難飛渡。於是百計逆水之性，強令就我範圍，致前修之款皆空，本屆之淤復積。設令因濟運，而奪溜北趨，則畿輔受其害；南趨，則淮徐受其害，億萬生靈將有其魚之歎，又不僅徒糜巨帑，無裨漕運已也。」清史稿食貨志說：「夫河運，剝淺有費，過閘過淮有費，催趲通倉又有費，上既出百餘萬漕項，下復出百餘萬幫費，民生日蹙，國計益貧。海運，則不由內地，不歸衆飽，無造船之煩，無募丁之擾，利國便民，計無逾此。」大概運河之敗壞，由來已久。沈葆楨及清史稿底話，雖指清底晚季說，實際則由元初已是如此。元明清海運之發達，至爲中央政府仰給食用之依恃，固不能說不是中國交通史上之一新的進展。然使唐宋時連系南北的水上大道，日就衰廢，有時且可以招致禍患，而另外從事一種不甚費力的海道的使用，自一種意義言，也不能不說是元明清人在交通上的退步啊。

以上分見元史食貨志新元史食貨志之「海運」章，明史河渠志之「海運」章，清史稿食貨志之「漕」

第二章 元明清之河渠與道路

一

元明清底海運雖盛，對於內地的河渠並非完全不管。而內地河渠仍有估重要地位者。元史河渠志序說：『元有天下，內立都水監，外設各處河渠司，以興舉水利，修治河隄爲務。決雙塔白浮諸水，爲通惠河以濟漕運，而京師無轉餉之勞。導渾河，疏灤水，而武清，平灤無墊溺之虞。浚治河，障滹沱，而真定免決嚙之患。開會開河於臨清，以通南北之貨。疏陝西之三白，以溉關中之田。泄江湖之淫潦，立捍海之橫塘，而浙右之民得免於水患。』這所述元代治水機關及興水利除水害的事實，甚爲扼要，而這些事實，除了疏三白和立捍海橫塘外，都是水道交通之本身的事情。

元底都水監，「秩從三品，掌治河渠并隄防水利橋梁插堰之事。都水監一員，從三品。少監一員，正五品。監丞二員，正六品。經歷知事各一員。令史十人。蒙古必闌赤一人。回回令史一人。通事知印各一人。奏差十人。壕寨十六人，典吏二人。」元都水監底名稱和職掌，與南北朝以來的治水機關無大

變改，而組織不同。都水監置於至元二十八年。第二年，領河道提舉司。至正八年，設行都水監於濟寧鄆城；九年，又設行都水監於山東河南等處，都隸屬於都水監。至正十一年，又立河防提舉司，隸屬於行都水監。行都水監底職務，是巡視河道。元史河渠志序所說「河渠司」不見百官志記載，也許就是行都水監或河防提舉司。

元之開通惠河，是開始於至元二十九年秋，完成於三十年秋，爲都水監郭守敬所建議。河道自昌平縣白浮村引神山泉，西折南轉，過雙塔、榆河一畝、玉泉諸水，至大都西門，入城，南匯爲積水潭，東南出文明門，東至通州。今河北通縣高麗莊，入白河，總長一百六十四里有餘，共費二百八十五萬工。河成後，以前自「通州至大都五十里，陸輓官糧，歲若干萬，民不勝其悴」者，「至是皆罷之」。

渾河本盧溝水，從大興縣，流至東安州，武清縣。今河北武清入灤州界。灤河，源出金蓮川中，由松亭，北經遷安、東平州，西瀕灤州，入海。渾河爲供給通惠河水源之一，灤州曾作過小規模的漕運，在當時水道交通上也頗有點相當的意義。渾河自至大二年後，灤河自大德五年後，曾有數次的潰決，均經先後修治，但工程都不能算大。

治河在真定路、平山縣西門外，經井陘縣，流來本縣東北十里，入漳沱河。漳沱河源出於西山，在真定路、真定縣南一里，經藁城縣北一里，經平山縣北十里，治河之水來會。二水初不相通，後既會合，水勢甚猛，屢壞大隄。皇慶元年，在欒城縣北，聖母堂東，治河東岸，開減水河，以殺水勢，而去真定之患。漳沱河自大德十年以後迭次修隄，但漳沱河底水患似乎始終不能根治，而治河和漳沱河在當時的水道交通上，似乎始終不見得有甚麼重要。

會通河，起東昌路、須城縣、安山之西南，由壽張西北至東昌，又西北至於臨清，以達於御河，共長二百五十餘里。這河在至元二十六年正月己亥，開始開鑿，六月辛亥開成，共役使二百五十一萬七千四百八十八工。至元二十七年，因霖雨岸崩，河道淤淺，應該更加修治，便由中書省派遣三千人，專治這項工役；並於此後，每年委都水監官一員，佩分監印，率令史、奏差、濠寨官專司巡視，並督工用石料，改易以前所建的牐，視各牐損壞的緩急爲先後；到了泰定二年，方才完工。前後，開河工程共達二十七年之久。這河開鑿的目的，在使汶水與御河相通，以便公私漕販。此河成後，江南行省起運諸物，都由這河達於御河，更經白河、通惠河以達於大都。這是元代，在所治諸河中，除了通惠河以外，最具經濟

價值的一條河。但可惜河底深度畢竟還淺，河身也嫌太狹；一有大船，便覺得滿河都是船，阻礙餘船，不得往來。這對於會通河底交通價值不能說是不受影響的。

此外，黃河之禍，元時甚烈，而元人之修治也不能說是不勤。至正十一年，賈魯治河，徵發汴梁大名等十三路民十五萬人，廬州等戍十八翼軍二萬人，歷時七月，用中統鈔一百八十四萬五千六百餘錠，工程非常浩大，成績也相當的優良。但黃河自唐中葉以後，交通上的價值甚少，黃河災禍之防治僅限於消極的意義，對於水道交通的建設，並沒有甚麼補益。

綜觀上述有元一代，在河渠方面，不能不說是有相當的成績。但如就當時之整個情形說，元在河渠方面，實在是功不及過。元史河渠志說：『運河在揚州之北，宋時嘗設軍疏滌。世祖取宋之後，河漸壅塞。至元末年，江淮行省嘗以爲言。雖有旨濬治，有司奉行，未見實効。仁宗延祐四年十一月，兩淮運司鹽課甚重，運河淺澀無源，止仰天雨，請加修治。』『練湖，在鎮江。元有江南之後，豪勢之家於湖中築隄，圍田耕種。侵佔既廣，不足受水，遂致泛溢。世祖末年，參政暗都刺奏，請依宋例，委人提調，疏治其侵占者，驗畝加賦。至治三年十二月，省臣奏：江瀾行省言，鎮江運河藉練湖之水爲上源。官司漕運，

供億京師，及商賈販載，農民來往，其舟楫莫不由此。宋時專設人夫，以時修濬練湖，瀦蓄潦水。若運河淺阻，開放湖水一寸，則可添河水一尺。近年淤淺，舟楫不通，凡有官物，差民運遞，甚爲不便。『至元三年七月六日，都水監言：運河此指御河說二千餘里，漕公私物貨，爲利甚大。自兵興以來，失於修治。清州之南，景州以北，頽闕岸口三十餘處，淤塞河流十五里。至癸巳年，朝廷役夫四千，修築浚滌，乃復行舟。今又二十餘年，無官主領。滄州地分，水面高於平地，今藉隄堰防護。其園圃之家，掘隄作井，深至丈餘，或二丈，引水以溉蔬花。復有瀕河人民，就隄取土，漸至闕破，走洩水勢，不惟澁行舟，妨運糧，或致漂民居，沒禾稼。其長蘆以北，索家馬頭之南，水內暗藏樁橛，破舟船，壞糧物。』『武宗至大元年，江淞省令史裴堅言：杭州錢塘江，近年以來，爲沙塗壅。漲潮，水遠去，離北岸十五里，舟楫不能到岸。商旅往來，募夫搬運十七八里，使諸物翔湧，生民失所，遞運官物，甚爲煩擾。』大概，元以前的重要河道，自元得宋後，逐漸敗壞者甚多，其所得病痛甚深。元所修治最要之河，如通惠河和會通河，無論就路線底長度說，就內地交通底價值說，都不及揚州運河及御河等，甚遠。元雖也對這些敗壞的故河，時加修治，但病根已深，終無大補；下迄明清兩代，猶蒙其弊。這是元底漕運，所以不得不注重於海運，而明清兩代

也所以不能避免海運的原故。

二

明底治水機關，爲都水司，而都水司所掌，較元之都水監爲泛。明史職官志說：『都水，典川澤、陂池、橋道、舟車、織造、券契、量衡之事。』則明都水司，於元都水監所掌的河渠、隄防、橋梁以外，還掌舟車之製造以及織造、券契、量衡之事。後三事之所以也歸都水司，大概是因爲都水司在交通方面有特別的權力，辦這些事有特別的便利之原故。關於川澤陂池橋道，都水司底職務是『歲儲其金石竹木卷埽，以時修其閘壩洪淺堰圩隄防，謹蓄洩，以備旱潦，無使壞田廬墳隧禾稼。舟楫磴碾者，不得與灌田爭利。灌田者不得與轉漕爭利。凡諸水要會，遣京朝官專理，以督有司。役民必以農隙，不能至農隙，則僱功成之。凡道路津梁，時其葺治。有巡幸及大喪大禮，則修除而較比之。』都水司屬於工部尙書，有郎中一人，員外郎一人，主事二人，後又增郎中四人，和主事五人。

明時，內地水道之利用，較元代爲廣。洪武初，定都南京，『江西、湖廣之粟浮江直下，浙西、吳中之粟由轉運河，鳳泗之粟浮淮，河南、山東之粟下黃河，』又『嘗由開封運粟泝河達渭以給陝西。』這

時，在漕運底應用上，江、河、運、渭俱見重要，與元代情形不甚相同。成祖遷都燕京之後，東南漕運極爲遼遠，除海運以外，河運仍不能免，而轉運河、南河、中河、北河、通濟河、白河、大通河即通惠河，連絡而成的大運河，遂頗呈活躍。有明一代對於河渠的修治，也差不多集中於與運道有關的河流。其重要者，有會通河、泇河和大通河。

會通河，本爲元轉漕故道，元末廢棄不用。洪武二十四年，河決原武，漫安山湖而東，會通河盡淤。永樂九年，成祖用濟寧州同知潘叔正底建議，派宋禮、金純、周長濟會通河，自濟寧引汶泗之水，至臨清，通漳河御河，北入於海。這河所吸收的水源甚多，在漕河中謂之開漕，與河漕自茶城至清口間的黃河、湖漕自淮安至揚州間的運河同爲漕道中之最重要的部份。明史河渠志說，會通河由濟寧至臨清二百八十五里，與元史

河渠志所記里數，相差甚多，也許明底會通河未必是按着舊址濬修的。

泇河，源有二。『一出費縣，南山谷中，循沂州西南流。一出嶧縣，君山東南，與費泇合。謂之東西二泇。南會彭河水，從馬家橋，東過微山、赤山、呂孟等湖，踰葛墟嶺而南，經侯家灣、良城至泇口鎮，合蛤鰻、連汪諸湖，東會沂水，從周湖柳湖，接邳州東直河，東南達宿達之黃墩湖、駱馬湖，從董陳二溝入黃

河，引泗，合沂，濟，運道以避黃河之險。』開泇河之議，始於隆慶四年。此後迭經反對與擱置，在萬曆三十八年以後，才算大致完成。萬曆三十二年，工部覆李化龍疏，說：『開泇有六善，其不疑有二。泇河開而運不借河，河水有無聽之，善一。以二百六十里之泇河，避三百三十里之黃河，善二。運不借河，則我爲政，得以熟察機宜而治之，善三。估費二十萬金，開河六百二十里，視朱衡新河，事半功倍，善四。開募必行招募，春荒役興，麥熟人散，富民不擾，窮民得以養，善五。糧船過洪，必紛春盡，實畏河漲，運入泇河，朝暮無妨，善六。爲陵捍患，爲民禦災，無疑者一。徐州向苦洪水，泇河既開，則徐民之爲魚者亦少，無疑者二。』三十八年，御史蘇惟霖說：『黃河自清河經桃源，北達直河口，長二百四十里。此在泇下流，水平身廣，運舟日行僅十里。然無他道，故必用之。自直河口而上，歷邳、徐，達鎮口，長二百八十餘里，是謂黃河。又百二十里，方抵夏鎮。其東自貓窩溝達夏鎮，止二百六十餘里，是謂泇河。東西相對，舍此則彼。黃河三四月間，淺與泇同。五月初，其流洶湧，自天而下，一步難行，由其水挾沙而來，河口日高。至七月初，則淺涸十倍。統而計之，無一時可由者，溺人損舟，其害甚劇。泇河計日可達，終鮮風波，但得實心任事之臣，不三五年，缺略悉補，數百年之利也。』這可見泇河之經濟上的價值。但泇河狹窄，冬春糧

艘自北回，仍須取道黃河；泃河底深度和寬度較之元之會通河，似尚有所不及。

大通河，即元之通惠河，於洪武中廢敗。永樂四年雖加修治，但未澈底，通舟未久，自通州張家灣運到都下之糧，俱用車搬運，糧費甚多。嘉靖六年，因御史吳仲底建議，修復通惠河。明年河成，歲省車費費二十餘萬。

三

清代水官，內有都水司及直年河道溝渠大臣與御史，外有河道總督。都水司屬工部，有郎中，滿員五人，漢員一人；有員外郎，滿員五人，漢員一人；有主事，滿員四人，漢員二人。都水司掌河渠舟航道路關梁公私水事，較明底都水司，職務爲純粹關於水及交通方面。此外，僅於「歲十有二月，代冰納窖，仲夏頒之，並典壇廟殿庭，器用。」直年河道溝渠大臣共四人，掌京師五城河道溝渠督理街道衙門。御史亦四人，掌道路溝瀆。河道總督，江南一人，山東、河南一人，直隸一人，掌治河渠，以時疏濬隄防，綜其政令，下有參將副將等官。

清代黃河水患，不減元明。而黃河南行，淮先受病，淮病而運亦病。終清之世，淮河和運河也出了

不少的麻煩。清人治水，不可謂不勤，但屬於搶險補苴者多，而屬於積極建設者少。總觀清之水利工程，似只有靳輔開中河，有積極的意義。康熙二十五年，輔以運道經黃河，風濤險惡，自駱馬湖鑿渠，歷宿遷桃源，至清河仲家莊出口。糧船北上，出清口後，行黃河數里，即入中河，直達張莊運口，以避黃河百八十里之險。河開以後，商民稱便。後來于成龍又自桃源，盛家道口至清河，棄中河下段，改鑿六十里，名新中河；張鵬翮更用舊中河上段，新中河下段，合爲一河，重加修濬，更加便利。

總觀元明清三朝，在河渠之開闢及整理上，雖在當時政府都相當地盡力，但比着隋唐宋的情形大不相同。隋唐時開鑿那樣長的運河，宋運輸那樣多的糧米，都像沒有費甚麼力。元明清在這一方面，能享受太平的日子似乎太少，所表現的精力和隋唐宋人實在差得太多。在這時，除了官糧走運河外，商民似乎也都不能不走這條路。清之海運是依賴商船，清時商人取海道以往內地的，大概還不少。

四

元明清時，道路橋梁之政，亦掌於工部都水之官，已見前文。元典章卷五「工部」類，有關於橋

梁道路的劄子二條。一云：

『蓋造橋梁造船，仰各路拘該驛路橋梁，自五月一日合拆卸時分，令縣尉并設簿尉去處，依得拆卸。如有缺員，委自以上官兼管，將木植等物備細數目，移牒本縣簿尉，於高阜處，苦蓋停頓，無致糟爛漂流遺失。候八月一日搭盡，須要如法堅固，不致墊塌損壞。令常官常切檢校，若是年深，委有損壞，照勘是何年分修，蓋到今幾年。合行修理，隨即預爲計料工物，申覆，本管上司，委官覆料實用工物價值，從本管上司保給，預爲申部呈省定奪，准許明文放支修造，毋得擅支官錢。』

又二云：

『至元八年八月，尙書省據大司農司呈都水監申會驗中書省奏奉聖旨，數內一款節：「該都水監所管河渠隄岸道路橋梁，每歲修理。欽此。」除欽依外，照得在先定例，於九月一日平治道路，令佐貳官監督附近居民修理，十一月一日使畢。其要道陷壞停水，及度行旅客，不拘時月，量差本地分人夫修理，仍委按察司以時檢察。今已相近九月，相合預爲申覆，乞行

下各路平治事。省府除已割付大司農司就便行下各路，依上施行，仰行移各道提刑按察司檢驗施行。」

這可略見元時，每歲按照一定的時候，修理道路橋梁的情形。元典章卷五另外還有一條，是延祐元

年正月十五日，江浙行省接到中書省底咨文，奉聖旨，「自大都隨路州縣城郭周圍，并河渠，兩渠

（岸？）急遞鋪，道店側畔，各隨地宜，官民栽植榆柳槐樹，」並禁止「蒙古、漢軍、探馬、赤權豪、諸色人

等，不得恣意縱頭疋咽喉，亦不得非理斫伐。違者，各路達魯花赤管民官依條治罪。」這也可見，路旁

植樹，爲元代路政底要政之一。明史職官志於「都水」下，說「凡道路津梁，時其葺治。」大清會典

卷四「都水清吏司」下，說「凡京師城以內，城以外，各經以街衢，環以河濠，達以橋梁，歲修則報於

部。工部凡各省橋道，皆令以時治焉。」又注說「各省橋道有損壞者，地方官查明所宜建置，由該督

撫奏明修理，報部覈銷。」明清對於道路橋梁之以時修理，可謂與元略同，但似尙不及元時之注意。

元明清時所經行的幹路，略如唐時，亦爲驛道。而西北及東北方面之新路，較漢唐時爲遠，亦可

於其驛道中見之。本章未注出處者，分見元史明史清史稿之職官，河渠志。

第三章 元明清之郵驛

一

元時，郵驛之制最爲發達，有站赤，有急遞鋪。站赤是驛。急遞鋪是郵。

站赤，有陸站，有水站。陸站，用馬，用牛，用驢，或用車，或用轎，或徒步，而遼東又有用狗者。水站，用舟。準子發給驛傳的璽書，叫作鋪馬聖旨；遇軍務急時，以金字圓符爲信，銀字者次之。官有驛令，有提領。又有所謂脫脫禾孫者，置於關會之地，以司辨詰，俱屬於通政院和中書兵部。元史兵志「站赤」下，云：「於是四方往來之使，止則有館舍，頓則有供帳，饑渴則有飲食。」則是元之站赤除供給驛傳外，還供給膳宿。元典章卷二六，驛站項下，有禁止留妓女住宿之條；則當時的達官貴人且有挾妓宿驛館，以破客中寂寥者了。

元代站赤可考者，有

一、中書省所轄腹裏各路包含山東河北之地站赤，總計一百九十八處，內計

陸站一百七十五處，馬一萬二千二百九十八匹，車一千六十九輛，牛一千九百八十二隻，驢四千九百八頭。
水站二十一處，船九百五十隻，馬二百六十八匹，牛二百隻，驢三百九十四頭，羊五百口。

牛站二處，牛三百六隻，車六十輛。

二、河南江北等處行中書省所轄，總計一百七十九處，有一百九十六處內計

陸站一百六處，馬三千九百二十八匹，車二百一十七輛，牛一百九十二隻，驢五百三十四頭。

水站九十處，船一千五百一十二隻。

三、遼陽等處行中書省所轄，總計一百二十處，皆

陸站，有馬六千五百一十五匹，車二千六百二十一輛，牛五千二百五十九隻。外有

狗站一十五處，元設站戶三百，狗三千隻。後除絕亡倒死後，實在站戶二百八十九，狗二百一十八隻。

四、江浙等處行中書省所轄，總計二百六十二處內計

馬站一百三十四處，馬五千一百二十三匹。

驛站三十五處，驛一百四十八乘。

步站一十一處，遞運夫三千三十二戶。

水站八十二處，船一千六百二十七隻。

五、江西等處行中書省所轄，總計一百五十四處，內計

馬站八十五處，馬二千一百六十五匹，轎二十五乘。

水站六十九處，船五百六十八隻。

六、湖廣等處行中書省所轄，總計一百七十三處，內計

陸站一百處，馬二千五百五十五匹，車七十輛，牛五百四十五隻，坐轎一百七十五乘，臥轎三十乘。

水站，七十三處，船五百八十隻。

七、陝西行中書省所轄，八十一處，內計

陸站八十處，馬七千六百二十九匹。

水站一處，船六隻。

八、四川行中書省所轄，一百三十二處，內計

陸站四十八處，馬九百八十六匹，牛一百五十頭。

水站八十四處，船六百五十四隻，牛七十六頭。

九、雲南諸路行中書省所轄，七十八處，內計

馬站七十四處，馬二千三百四十五匹，牛三十隻。

水站四處，船二十四隻。

十、甘肅行中書省所轄，計

脫脫禾孫馬站六處，馬四百九十一匹，牛一百四十九頭，驢一百七十一頭，羊六百五十口。

以上並見元史兵志。其見於元史地理志者，則「高麗國」下，注云：『至元十八年，王濬言，本國置站凡四十，民畜凋弊，勅併爲二十站。三十年，沿海立水驛，自耽羅至鴨綠江并楊村海口，凡三十所。』這是在東北方面，除遼陽省不計外，在朝鮮半島設陸站，由四十減爲二十；並沿黃海東岸，自朝鮮半島之南極，直達鴨綠江，包含楊村之驛在內，還設有三十水站。「安南郡縣附錄」下，云：『自安南、大羅城至燕京，約一百一十五驛，計七千七百餘里。』這是在南方，驛站直達安南。安南所有站數不可考，但自大羅城至燕京七千七百餘里，僅有驛一百一十五，至少在安南境內之驛站，間隔恐甚疏遠。又「西北地附錄」下，出「畏兀兒地」，注云：『至元二十年，立畏兀兒四處站，及交鈔庫。』出「別失八里」，注云：『至元十五年，授八撒察里虎符，掌別失八里、畏兀兒城子里軍站事。十七年，以萬戶 恭公直戍別失八里。十八年，從諸王阿只吉請，自大和嶺至別失八里，置新站三十二。』出「彭八里」，注

云：『至元十五年，授朵魯知金符，掌彭八里軍站事。』畏兀兒地，別失八里，彭八里均在今新疆境內，太和嶺約在今西比利亞之南境，則元代之驛站，在西北方面，已經由新疆，到達西比利亞底南境了。而在中央亞細亞方面，元代盛時，經營甚勤，恐怕也不能無站赤之設的。

依右面所記，我們可以推測元時站赤底情形：（1）站赤之設，視當地情形的需要，而定多寡。所以，甘肅省僅馬站六處，而江浙省有各種站赤二百六十二處。（2）船馬之設，也視實際的需要，各站所置不等。陝西省陸站可有馬九十五匹，河南江北省僅能有三十三匹。雲南省水站僅有船六隻，江浙省水站則可有船十九隻以至二十隻。（3）就各省面積和各省站數及船馬車牛等數相比，則江浙省交通最盛，故有驛站二百六十二；中書省以較大的面積，且為大都所在，却僅能有一百九十八站。又，江浙省水路交通盛於全國，故每站可有十九或二十隻船；中書省之運輸似較他省為繁，所以牛驢之屬特別地多。

急遞鋪，較站赤設立為晚。站赤，在元太宗時已有之。急遞鋪，則在元世祖時，始自燕京至開平府，繼自開平府至京兆，驗地理遠近，人數多寡，設立各鋪之間，距離十里，十五里，或二十五里，不等。中統

元年，詔隨處官司設傳遞鋪，遞鋪才大廣。

急遞鋪，每鋪設鋪丁五人，皆須壯健善走者，腰束革帶，懸鈴持鎗，挾雨衣，賣文書，以行，夜則持炬火。鈴底用處和威權甚大；遇道狹時，坐車乘馬的人以及負載器物的人，均須躲在路底旁邊，而鈴聲達到傳遞人所要去的鋪所時，鋪人須趕緊出來，在門口等着，接着他的文書，展轉傳遞下去。至元三十一年，大都設總急遞鋪提領三員；至治三年，各處急遞鋪，每十鋪設一郵長，而遞鋪之組織更密。

急遞鋪置有兩種簿書。一種簿書，記載所傳遞文書和當傳鋪所。又一種簿書，則記載文書到鋪時刻，及本鋪傳遞人姓名；而本鋪傳遞人將文書送到下鋪時，由到達鋪所簽押交收時刻，持以還鋪。其所傳遞文書，照例由寄發官司絹袋封記，以牌書號。鋪兵傳遞時，更裹以軟絹包袱，用油絹捲縛，夾版束繫，且須注意，使文書不破碎，不黧積，不濡濕。違者，得依其情節輕重，論罪。

二

明代驛郵之事，掌於兵部車駕清吏司。驛郵制度，略如元時，有會同館，有水馬驛，有急遞鋪，有遞運所。水馬驛卽元代之站赤，而關於運輸者，則以遞運所掌之。會同館，是站赤之在京師者。

會同館有南北二館。北館六所，在北京。南館三所，在南京。有大使一員，副使二員，總轄館務。以副使中的一員，分管南館。凡各王府差遣人員，和西北各國使臣，及雲貴等處土官番人，都在北館安置。朝鮮、日本、安南等國，進貢使臣，都在南館安置。南北館都設備着馬、驢、鋪陳、什物等，供客應用。北館共有館夫三百名，南館共有館夫一百名，專造飯食。以造飯的館夫人數之多看來，可以想見當時的會同館是有了怎樣大的一個局面。

水馬驛，其中之屬於馬驛者，大率六十里或八十里一置。衝要的地方，設馬八十四、六十四、三十四不等。其餘，雖不是衝要的地方，而係經行道路者，也設馬二十四、十四，以至五匹不等。水驛在衝要的地方，設船二十隻，十五隻，或十隻。稍爲偏僻的地方，則設船七隻，或五隻。每船有船夫十人。馬驛之馬，分爲上中下三等，馬膊上懸掛小牌，寫明等第。水驛底船，似無這種類似的分別。

遞運所在陸路者，每所設置車輛不等。大車能載米十石者，每車人夫三名，牛三頭。小車，人夫一名，牛一頭。遞運所之在水路者，每船設置船隻也不等。船隻俱用紅油刷飾。每船置牌一面，開寫本船字號，料數，及水夫姓名，檣、舵、篙、棹、蓬、索、鐵錨、篋、纜等項，一應浮動什物數目，以憑點視。每船，有船夫十

人以至十三人。

急遞鋪，每十里設一鋪。每鋪設鋪司一人，鋪兵十人或四五人，擇鋪所附近少壯男子充之。每鋪設日晷，分一晝夜爲一百刻。每三刻，須行一鋪，晝夜須行三百里。但遇公文到鋪，不問角數多寡，須要隨即遞送，無分晝夜。遞送人鳴鈴，持簿籍，用包袱夾版包裹文書，一如元制。

明時，用驛須有符信，傳遞文書亦須蓋有印信，而經當地官府辨驗者。符信，明叫作「勘合」。關於給勘合，得乘用驛船驛馬驛館者，自洪武初年以至嘉靖年間，有逐趨詳備的規定。舉其大要言之，則合給驛者，爲：

一、齋擎詔旨及奉旨差遣給驛者。

二、飛報軍情重事者。

三、親王進表奉賀及差人奏事者，

四、各藩屬使臣之進貢及回國者。

五、文武官員到任，在一千五百里以外者。

六、職官病故，其屍體及家屬回鄉者。

明時所設驛站數目及驛傳路線不甚明白。而其各驛相去之里數，在初年已嫌大疏，後更歷次裁併，不知愛人惜物，以致常有船壞馬倒，官役逃亡的現象。

三

清代郵驛，亦掌於工部車駕清吏司。有郎中，宗室一人，滿一人，漢一人。有員外郎，宗室一人，滿洲二人，蒙古一人。有主事，滿漢各一人。除掌郵驛外，還掌頒天下之馬政，以裕戎備。

清代郵驛，或稱驛，或稱站，或稱塘，或稱臺，或稱所，或稱鋪。

大清會典

兵部車駕司下

分別這些名稱，並敘

述邊防之重要驛道，都頗詳備。依其所述，各省腹地所設為驛，盛京所設亦為驛。前者隸屬於廳州縣，有時專設驛丞，管理驛務。後者專設驛丞管理，又設正副監督二人，直接統於盛京兵部。軍報所設為站，每站設筆帖式或蒙古章京，統於將軍或理藩院章京。甘肅、嘉峪關口外所設為塘，每塘派千把總管理，而由特設的都司和守備督率之。西北所設為臺，每臺設章京或筆帖式，統於各當地的都統或將軍大臣。遞運官物者為所，專走遞公文者為鋪。所，後裁併歸驛，惟甘肅一帶尚保存這種制度，各設

牛車，專司運載。鋪僅限於各省腹地，與驛相輔而行。由北京到各省的鋪，又叫作京塘。

驛鋪之路線，往還繁多，圖書集成方輿彙編中備載各地驛鋪名稱及其地點，可以詳考。其站之常設者，則

一、自京城北回龍觀站起，迤邐而西，分兩道。一達張家口，接阿爾泰軍臺，以達北路文報。一沿邊城，踰山西、陝西、甘肅，出嘉峪關，接軍塘，以達西路文報。

二、直隸喜峯口、古北口、獨石口、山西、殺虎口外，也設有站。並由此諸站，接設蒙古站，以達六盟四十九旗。

塘，有軍塘，有營塘。軍塘，設於安西、哈密、鎮西三屬，以達出入嘉峪關軍站文報。營塘，乃爲達尋常文報之用。臺之在北路者，自張家口迤邐而西，達烏里雅蘇台城。由烏里雅蘇台分道而北，達近吉里克卡倫。由烏里雅蘇台迤邐而西，達科布多。由科布多分道而北，達卡倫。由科布多分道而南，達古城。此外，由賽爾烏蘇、達庫倫，更北達恰克圖，亦各設臺。臺之在西路者，則伊犁及新疆各大城均有設置。光緒年間概改爲驛。

清代底驛站塘臺所鋪，各因其地點之衝要偏僻而設置有繁簡，俱備有夫役馬驢車船以供差遣和傳報，一如前朝。計清在京師，設有皇華驛一所，在直隸有驛有站共一百八十五，盛京驛二十九，吉林站三十八，黑龍江站三十六，山東驛一百三十九，山西驛站一百二十五，河南驛一百二十，江蘇驛四十，安徽驛八十一，江西驛四十七，福建驛六十八，浙江驛五十九，湖北驛七十一，湖南驛六十二，陝西驛站一百二十九，甘肅驛站塘所三百三十一，四川驛六十五，廣東驛十，廣西驛十九，雲南驛八十一，貴州驛二十三，喜峯口章京所屬蒙古站十六，古北口章京所屬蒙古站十，獨石口章京所屬蒙古站六，殺虎口章京所屬蒙古站十一，阿爾泰軍臺都統所屬軍臺四十四，定邊左副將軍所屬軍臺三十九，庫倫大臣所屬軍臺二十五，科布多大臣所屬軍臺二十一，伊犁將軍所屬軍臺十二，塔爾巴哈台大臣所屬軍臺十，烏魯木齊都統所屬軍臺二十七，巴里坤大臣所屬軍臺八，吐魯番所屬軍臺二十七，喀喇沙爾大臣所屬軍臺八，庫車大臣所屬軍臺十，烏什大臣所屬軍臺三，阿克蘇大臣所屬軍臺十八，葉爾羌大臣所屬軍臺十五，和闐大臣所屬軍臺七，喀什噶爾大臣所屬軍臺六。這些數目字中，我們可以看出見清代驛站臺塘所之密佈，自腹地以至於遼遠的邊疆。至於內地所設之鋪，數目

更多，一時不能統計了。

清制，『凡差給役者，皆驗以郵符，曰勘合，官馳驛用。曰火牌。兵役用。凡給驛，皆以其等，頒其禁令。凡差

過境，護以兵者，則驗以兵牌，凡驛遞，驗以火票，定其遲速之限。若報匣，若夾版，若印封，各考其所達之程，而計以日時。普通以日行二百四十里爲度，但遇緊急文書，須日行四百里五百里六百里者，皆由發書官司簽明。鋪遞亦如之。洩漏沈匿者，稽遲者，皆察焉。

凡發遞，皆辨以緩急。『清代郵驛之制，大體上視前朝無所變改也。』

清又設有捷報處，嘗接馳奏之摺而遞於宮門。又有各省駐京提塘官十六人，掌遞部院官文書。送勅即以達於本官。這種制度恐也不始於清。但在清以前，却無考了。

清季，郵政局成立，驛站事務改歸郵傳部管理。迄於民國三年，則驛站盡裁，而舊日之郵驛制度完全成爲過去。

第四章 元明清之中外交通

一

元時武功，超軼前代，遠征軍足跡之所至，東至於高麗及日本海，西服中央亞細亞，大食、波斯，以及歐羅巴之東部，北及於北冰洋，南達印度洋諸島。因而，元時中外交通之盛，亘古未有，而中外文化之交換亦以此時最爲繁頻與深刻。

法國學者萊麥撒 (Abel Remusat) 論元代在西方之交通及其在東西文明上所發生之影響，說：『蒙古人西征，將以前閉塞之路途，完全洞開，將各民族集聚一處。西征最大結果，即使全體民族，使之互換遷徙。不獨堂皇命使東西往來如織，其不知名之商賈教士，以及隨從軍隊者，尙不知凡幾也。王公大人往亞洲之中心者，有仙拍德 (Sempad)，小亞美尼亞王海敦 (Haithon)，卓支亞國 兩大關 (David)，俄國大公爵雅羅斯拉夫 (Yaroslav) 等。意大利人，法蘭西人，福雷銘人 (Flemings) 法國西北部，皆有充大使往蒙古大汗都城者。蒙古貴人有至羅馬，巴塞羅那 (Barcelona)，瓦倫西亞

(Valencia)

以上二城在西班牙國東境

里昂

(Lyons)

倫敦及腦桑姆敦

(Northampton)

在英國中部

那坡利港

(Naples)

意大利南方商港

方濟各會士

(Franciscan)

有充北京總主教者。其人死後，有法國巴黎大學宗

教學教授繼其任。以上，皆有名人，見於記載者也。其他不知名之人，有謀利或好奇而往東方者，其數豈可勝計乎？歷史上偶爾留數名詞，尚可舉出也。英國人某，在本國犯罪流至亞洲，執役於蒙古軍中，嘗充韃靼大使，往匈牙利王庭矣。福雷銘地方之方濟各僧人

指魯白魯克

在蒙古和林都城，見梅次

(Metz)

德國西南羅倫Lorraine省城

地方婦人拍開脫

(Poquette)

匈牙利戰役中之捕擄也。又見有巴黎之金匠

某，其兄在巴黎大橋側，有店鋪。又見有盧汪

(Rovan)

法國巴黎西北大城

少年一人，拜爾格拉德城

(Belgrade) 城陷時之捕擄也。此外，該僧又見有俄羅斯人，匈牙利人，福雷銘人於和林。有善歌者羅伯脫

(Robert) 漫遊東亞後，歸而卒於查脫

(Charbress)

巴黎附近

地方大教堂內。勃拉奴克劈尼

(Plano Carpini) 記貴田大汗

(Kuyuk Khan)

廷中，有俄國人一名充繙譯。往時，途間有伯萊斯勞

東方大城

波蘭，及奧地利之商人伴行。由俄國歸回時，復有基奴亞

(Genoes)

皮撒

(Pisans)

及威尼斯

(Venetians) 商人相伴。威尼斯市有二商人，偶因事逗遛布哈拉城

(Bukhara)

遇波斯旭烈兀大

王遣往中國忽必烈大汗朝庭之大使。隨之往東方，朝見忽必烈，受命持國書，通聘羅馬教皇。同歸時，攜其幼子同往，即馳名世界之馬哥孛羅 (Marco Polo) 也。其遊記，爲研究東方史地不可缺之書。父子叔姪，皆得生歸威尼斯。次世紀，往東方者，更不乏人。讀曼德維 (Sir John Mandeville)，鄂多力克 (Odoric)，裴哥羅梯 (Pegolotti)，威廉包德賽爾 (William de Bouldeselle) 諸人之書，即可知矣。甚多冒險家，久留東方，死於東方，可無疑也。更有多人，往東方時，無聲名於世，歸後亦不求聞達於人；然在教堂內及各地侯王宮庭中，受人歡迎，演講極多東方之奇事異聞也。此等遊歷家歸回時，皆攜帶東方各種技術及珍品。自羅馬衰後，往東道塞，中國印度之絲及磁器，久已不見，至是乃又成爲西歐之常見品矣。好奇探險之心，於斯大動。好奇探險者，進化之母也。巴黎大學嘗建議設教授韃靼語言文字事情一席矣。其結果如何重大，觀於科倫布爲欲至馬哥孛羅所言之大汗國，不期而得美洲新世界者，即可知矣。不寧惟是，回回曆法，由蒙古人而傳入中國。印度數目字，或亦於此時輸入中國。耶穌教聖經新約及聖歌，由汗八里之拉丁總主教譯成蒙古文矣。西藏喇嘛教之教主，實創自蒙古人。其教乃合佛教規訓及聶思脫里派基督教之儀禮而成。中國人發明之航海羅盤針，亦由

蒙古人而輸入歐洲。中國人及印度人用火藥由來已久，而歐洲人則於蒙古西征後，始得知之。其爲

蒙古人輸入，毫無疑義。鈔幣亦爲中國人之發明，由蒙古人而輸入波斯。一千四百五十年時，明景泰帝元年

意大利遊歷家巴羅 (Josaphat Barbaro) 在阿專甫 (Azof) 得遇韃靼人某。其人嘗奉使中

國，告巴巴羅，中國每年印刷鈔幣甚多也。戲賭紙牌，中國人於一千一百二十年宋徽宗宣和二年時，已發明之。

最初，皆以木版印成。歐洲人最初所玩之紙牌，其形狀、圖式、大小及數目，皆與中國人所用者相同，或

亦爲蒙古人輸入歐洲者也。活字版印刷術，同時亦由遠東而輸入歐洲。中國人之算盤，亦由蒙古輸

入歐洲東部。至今，俄國及波蘭兩地不識字之婦女，尙用以計算錢財賬目也。東西兩文明策源地之

思想製造，由韃靼人互相交換，至爲有益。中世紀滿天黑雲，使人不得望見天日。至是乃因蒙古遠征，

而重現光明。當時戰爭殺人，盈野盈城，似爲人類慘禍，而不知實如空天霹靂，將幾百年之酣睡懶病，

自夢中驚醒。二十帝國之滅亡，乃上帝自歐洲所取之代價，爲今世人享受燦爛文明之福也。』見上

西交通史料匯篇第二冊，頁二一六，引 Memoire French Academy, VII 409—419, 譯文。 萊氏所說，雖間有揣測之辭，而所論羅盤針之西行時期，

或未免疏於考證，然大體言之，元時中國西北方面交通之發達及中西文明接觸後影響之重大，都

可藉萊氏所述，而略窺其大致的情形。

近人陳援庵先生著元西域人華化考，自中國史籍中，考得元西域人之華化者，得

葱嶺東部五十六人，內計

唐兀八，

畏吾兒十一，

回鶻二，

高昌十七，

北庭一，

龜茲一，

乃蠻二，

合魯二，

哈刺魯二，

雍古八，

幹端一，

于闐一。

葱嶺西部六十八人，內計

西域二十三，

回回二十，

回紇三，

答失蠻二，

大食二，

阿魯渾二，

板勒紇城一，

康里五，

伯牙吾氏一，

也里可溫八。

其他八人，內計

朵魯別族一，

尼波羅國一，

色目六。

這一百三十二人都遂於中國文明，或深於中國之儒學，或習於中國之佛老，或長於中國詩文詞章，或優於中國書畫建築，俱非普通泛泛感染者可比。這更足見元代中西交通大開後，西方人所受中國影響之深，爲以前中西交通史上所未見。而足以表徵中國建築美術，迄今猶馳譽世界的北平宮殿及都城，乃出於元時大食人也。黑迭兒底設計，則尤可驚異者也。

在東洋方面，高麗自元太祖十三年起，開始進貢。此後數經叛變討伐，高麗遂徹底臣服。於是不惟高麗朝貢不絕，且於其國設置驛站，屢次徵其軍隊糧餉，有時亦給與高麗糧米以濟其年荒。元已視高麗隸屬版圖之內，其交通往復之頻，自不待言了。

元對於日本，曾屢次用外交的以及軍事的手段，希望日本朝貢稱臣。元師兩度征日，都因海上風浪險惡，損失甚大。終元之世，中日間從無政治上的交通。但據木宮泰彥底研究，當時中日底海上貿易並未斷絕，日本船隻之絡繹來華者，仍爲數不少。而元之僧人有入日者，日之僧人也有入元者。入元的日僧中頗有善於中國文學書畫之徒，而中國底寺院制度和中國式的茶會，也由入元的日僧移植於日本國內，與入日的元僧，同有影響於日本文化。

參看木宮泰彥中日交通史第十四—十五章。

在南洋方面，元太祖曾南征印度，而南洋諸國，如占城，俱蘭，馬八兒 (Maabar)，須門那 (Semenat)，僧急里 (Ceyllin)，獅子國 (錫蘭)，八羅孛 (Malabar) 諸國俱朝貢通商。據拔都他 (Ibn Batuta) 遊記所述，這時中印間的海上交通都掌握在中國人手中，而中國製造之船舶，往來於南海上者，數目也是很多的。

二

明初，因西方突厥人底興起，中國與歐洲間之陸路交通橫被遮斷。至此，歐洲與中華人士暫時相忘；元時中西文明之迅速的交流，恍如隔世。然在大陸交通，明固不及元時，而明初在南海之海上經營，則較元代爲猶過之。有名的三寶太監下西洋的故事，就是明初永樂宣德二朝經營南海的佳話。三寶太監，名鄭和，自永樂三年西元一四〇五年起，歷在永樂六年西元一四〇八年、永樂十年西元一四一二年、永樂十四年西元一四一四年、永樂十九年西元一四二一年、永樂二十二年西元一四二四年以及宣德五年西元一四三〇年共下西洋七次。所謂西洋者，係指南海以西的海洋及沿海洋諸地，不是後來專指歐洲之西洋。明史卷三鄭和傳說：

『成祖疑惠帝亡海外，欲蹤跡之，且欲耀兵異域，示中國富強。永樂三年六月，命和其儕王景弘等通使西洋……自蘇州劉家河泛海至福建，復自福建五虎門揚帆，首達占城，以次徧歷諸番國，宣天子詔，因給賜其君長，不服則以武懾之。五年九月，和等還，諸國使者隨和朝見。和獻所俘舊港酋長。帝大悅，爵賜有差。舊港者，故三佛齊國也。其酋陳祖義剽掠商旅，和使使詔諭祖義詐降，而潛謀邀劫。和大敗其衆，擒祖義獻俘，戮於都市。

『六年九月，再往錫蘭山，國王亞烈苦奈兒誘和至國中，索金幣。發兵劫和舟。衆既出，國內虛，率所統二千餘人，出不意，攻破其城，生擒亞烈苦奈兒及其妻子官屬。劫和舟者聞之，還自救，官軍復大破之。九年六月，獻俘於朝，帝赦不誅，釋歸國。是時，交趾已破滅，郡縣其地。諸邦益震響，來者日多。

『十年十一月，復命和等往使。至蘇門答刺，其前僞王子蘇幹刺者，方謀弑主自立，怒和賜不及己，率兵邀擊官軍。和力戰，追擒之喃渤利 (Tambri)，並俘其妻子，以十三年七月還朝。帝大喜，賚諸將士有差。

『十四年冬，滿刺加 (Malacca) 古里 (Calicut) 等十九國咸遣使朝貢。辭還，復命和等偕往，賜其君長。十七年七月還。

『十九年春復往，明年八月還。

『二十二年正月，舊港會長施濟孫請襲宣慰使職，和齎勅印往賜之。比還，而成祖已晏駕。洪熙元年二月，仁宗命和以下番諸軍守備南京。南京設守備，自和始也。

『宣德五年六月，帝以踐阼歲久，而諸番國遠者猶未朝貢，於是和景弘復奉命，歷忽魯謨斯 (Ormuz) 等十七國而還。

『和經事三朝，先後七奉朝。所歷：占城 (Champa) 爪哇 (Java) 真臘 (Cambodge) 舊港 (Palembang) 暹羅 古里 滿刺加 渤泥 (Brunei, Borneo) 蘇門答刺 (Atelch) 阿魯 (Aru) 柯枝 (Cochin) 大葛蘭 小葛蘭 (Quilno) 西洋瑣里 (Cola) 加異勃 (Cail) 阿撥把丹 南巫里 (Lambri) 甘巴里 (Koyampadi) 錫蘭山 (Ceylon) 喃渤利 (Lambri) 彭亨 (Pahang) 急蘭丹 (Kelantan) 忽魯謨斯 (Ormuz) 比刺 溜山 (Maldives) 孫刺

木骨都束 (Mogedoxu), 麻林 (Malinde), 刺撒, 祖法兒 (Djofar), 沙里灣泥 (Jurfatun), 竹步 (Djobo), 榜葛刺 (Bengal), 天方 (Arabia), 黎伐 (Lidi), 那孤兒 (Batak) 凡三十餘國。所取無名寶物，不可勝計。而中國耗廢亦不貲。自宣德以還，遠方時有至者，要不如永樂時，而和亦老且死。自和後，凡將命海表者，莫不盛稱和以夸外番。故俗傳三保太監下西洋，爲明初盛事云。』

這可見鄭和底足跡已於踏遍南洋羣島之餘，橫渡印度洋，直達阿拉伯及非洲底東岸。他是用了宣傳的方法和武力的壓迫，取得了南海上的霸權。這時南海上的中國人之活躍前古無兩；到了現在以鄭和爲主題的民間傳說，尙散佈於南洋羣島底各地。

鄭和底航程可惜沒有更沿非洲向西南前進，以至好望角之航線尙待數十年後歐人底發現，而中歐間也須等到八十多年後，才再有直接的交通。明史卷三二五稱，正德十三年西元一五一八年，佛郎機

『遣使臣加必丹末等貢方物，請封，始知其名。』佛郎機，明史用以稱葡萄牙人，又用以稱西班牙人。這是中歐有第二次直接交通之始。在萬曆年間，閩浙海面上的貿易，幾乎全爲佛郎機人所獨佔。天

啓崇禎年間，佛郎機人在東方的勢力漸形低落，而和蘭人和中國的貿易，則漸形增加。歐西文明，經葡萄牙人傳入者，有佛郎機銃；經和蘭人傳入者，有紅夷礮。此外則意大利亞人利瑪竇傳入萬國全圖，中國人始聞五大洲之說；貢獻聖母像，自鳴鐘，西琴，爲天主教在近世之初入中國，及西洋時計樂器入中國之始。與利氏同時或稍後者，有龐迪我、熊拔三及羅雅谷、湯若望之先後測修歷書，龍華民之著地震解，艾儒略之著職方外紀，鄧玉函之著人身說概，奇器圖說，舉凡西洋之天文、歷算、地理、地質及生物、機械之學，都於明末傳入中國。明史卷三二六意大里亞傳說：『其國人東來者，大都聰明特達之士，專意行教，不求祿利。其所著書，多華人所未道，故一時好異者，咸尚之。而士大夫如徐光啓、李之藻輩，首好其學，且爲潤色其文辭，故其教驟興。』這可見當時人士對於西來新學歡迎之一斑。

至於在東洋方面，則明時的朝鮮半島已無異內地。日本則雖已與明通貢使，然倭寇實常常爲明沿海各省之患。明史兵志說：『沿海之地，自廣東樂會接安南界，五千里抵閩。又二千里，抵南直隸。又千八百里，抵山東。又千二百里，踰寶坻、盧龍，抵遼東。又千三百里，抵鴨綠江。島寇倭夷，在在出沒，故海防亦重。』大概終明之世，倭寇爲患不絕，其極者至掠城市，焚屋廬。明與日本間，只有秘密的交易，

沒有公開互市的商業。

三

清初，中外交通以中歐交通爲主體。當時，如南懷仁、湯若望、圖理琛、郎世寧、白晉、雷孝思之徒，或介紹西洋天算之術，或採西洋畫法以作中國畫，或利用西洋測繪技術而奠定中國輿圖之基礎，均可表示當時中歐交通在中國文明史上的重要。此外，更有西洋哲學如名理探等書，也曾經人譯出，但其影響比較地微小。乾隆間，清廷重申海禁，中外交通爲之梗塞。但不久，遂又通商。至於道光年間，鴉片戰敗之結果，因江寧條約底規定，遂有五口通商底實現。於是，中國門戶洞開，中國交通史遂因中外交通之一個特殊的遭遇，而轉入另外一個新的時代，開千古未有的局面。

第五章 元明清底都會

一

元時都會，以元初建都的和林和遷都後的大都，爲最重要。和林和大都不止先後爲大元帝國發號施令的所在，也是歐亞兩洲交通的中心。我們看前章所述，在這兩個地方，不惟東西各國使者項背相望，絡繹於途，並且有很多很多的異國商人都在這兩個地方匯集，有不可計數的世界各國底旅行家到這裏觀光。我們已經知道唐時的長安在當時中外交通上的位置，元底和林和上都較之前者，有過之，無不及。此外，元代底汴梁和杭州，在當時內地的交通中似很佔重要的地位。汴梁是河南江北等處行中書省省治所在，杭州是江浙等處行中書省省治所在。在本篇第三章裏，我們從站赤底數目上，推測江浙行省爲全國水陸交通最盛之區，已可見杭州地位底重要。元史卷九百官志說：『河南江北等處行中書省：至元五年，罷隨路奧魯官，詔參政阿里僉行省事，于河南等路設省。二十八年，以河南江北係要衝之地，又新入版圖，宜於汴梁立省以控治之，遂署其地，統有河南十二

路五府。』這也可見汴梁在當時之受重視。元史卷九食貨志記各行省底商稅，『河南行省一十四萬七千四百二十八錠三十二兩三錢，』『江浙行省二十六萬九千二十七錠三十兩三錢；』酒醋課，『河南行省二千七百四十錠三十六兩四錢，』『江浙行省一萬一千八百七十錠一十九兩六錢。』商稅自爲商人所納，酒醋課中的酒課似亦大半由於異鄉商賈之消耗。河南行省底商稅爲其他行省商稅之二倍以至三百餘倍，酒醋課爲其他行省之二倍以至八十倍。江浙行省底商稅爲其他行省底商稅之三倍有餘，以至五百餘倍，酒醋課爲其他行省之二倍有餘以至一百數十倍。這更可使我們想見，汴梁杭州居留及往來商賈之多。至於海外貿易，元於泉州、慶元、上海、澈浦、溫州、杭州、廣州先後設市舶司，其後或存，或廢，而以泉州、慶元、廣州爲最久，而貿易最盛者，似爲廣州。

二

明初，太祖建都南京。南京自昔爲水陸之湊，既爲國都，交通更爲發達。明史卷八食貨志說：『初京師軍民居室，皆官所給，比舍無隙地。商貨至，或止於舟，或貯城外，駟僮上下其價，商人病之。帝乃命於三山諸門外，瀕水爲屋，名場房，以貯商貨。』南京商賈雲集，至無屋可住，可見當時南京交通之盛。

食貨志又說，永樂初年，於北京，『準南京例，置京城官店場房。』大概成祖遷都北京後，北京也成了當日南京底情形，固有的房店不够用，所以也不得不「置京城官店場房」。『永樂二十一年，山東巡撫陳濟說：『今都北平，百貨倍往時，其商稅宜遣人監權一年，以爲定額。』交通底盛衰，每視政治中心爲轉移，此可以見矣。

兩京而外，因當時運河之通行，沿運河兩岸的都會不少。明史食貨志說：『淮安、濟寧、東昌、臨清、德州，東直，商販所聚。』這六個地方，都是濱運河底區域。此外，天津店租和荊州店稅之爲隆慶以後的大宗稅收，表示天津和荊州爲四方商賈集聚的地方。湖口船稅底多，也表示湖口水道交通之發達。成都是有名的茶市，武昌、江夏和重慶是木材商場，也都在當時的交通上，各有他們的地位。

明代海外交通的港口，是寧波、泉州、廣州。這三個港口，還是因仍宋元以來之舊；寧波就是宋底明州，元底慶元。寧波通日本，泉州通琉球，廣州通占城、暹羅、西洋諸國。寧波有安遠驛，泉州有來遠驛，廣州有懷遠驛，都是用以安置所謂諸番貢使，實際也就是安置各國番商。這三個港口底命運，最有趣的是，恰如他們所置的驛名所示。寧波所通的日本，終明之世，沒有甚麼正式的貿易，而倭寇擾亂

的警報却不斷地傳佈；這個港口所需要的，就是安遠。泉州底貿易和廣州相比似，不如宋元時之盛，故所須的還是來遠。廣州在明時，一如在明以前，貿易額甚大，而中國政府和人民獲利都很厚。嘉靖中，廣東巡撫林富論廣州番舶之利，說：『舊規，番舶朝貢之外，抽解俱有則例，足供御用。此其利之大者，一也。除抽（抽）解外，節充軍餉。今兩廣用兵連年，庫藏日耗，籍此可以充（餉）而備不虞。此其利之大者，二也。廣西一省全仰給於廣東，今小有征發，即措辦不前。雖折俸折米，久已缺乏，科擾於民，計所不免。查得舊番舶通時，公私饒給，在庫番貨，旬月可得銀數萬兩，此其爲利之大者三也。貿易舊例，有司擇其良者，加價給之。其次，貧民買賣。故小民持一錢之貨，即得握□，展轉交易，於以自肥。廣東舊稱富庶，良以此耳。此其爲利之大者，四也。助國給軍，既有就焉，而在官在民，又無不給。是因民之所利而利之者也，非所以開利孔，爲民罪梯也。』廣州市舶貿易之利，至於如此，可以廣州海外交通之盛；而來於廣州之遠人，也就真可懷也。這三個港口底驛，最初的命名雖不見得是有特別的意思，但就這三個驛名來解釋，這三個港口底情形，却正是合適。

清代仍定都北京，對於明的交通系統無大改變，各地交通發達的都會仍大概如舊，惟南京則

不如明時遠矣。

第六章 元明清底交通工具

一

元明清底交通工具，實質上不見得有甚麼進展。在陸地上的交通工具，更無可說。水上的交通工具也不過是海船底發展和舟底種類之加多而已。

元因倡行海運，海船底需要增加。至元十九年造平底海船六十艘，運糧四萬六千餘石，每艘於乘坐人外，能容糧八百石之譜。但至元四年命高麗所造海船，比這種運糧的海船大得多。元世祖對高麗李藏用說：『當造舟一千艘，能涉大海，可載四千石者。』這比後來所造的運糧海船，要多載四倍的容量了。

二

明代船制，明史卷九二兵志所記，甚爲扼要。兵志說：『舟之制，江海各異。太祖於新江口，設船四百。永樂初，命福建都司，造海船百二十七。又命江楚兩浙及鎮江諸府衛，造海風船。成化初，濟川衛、楊渠

獻槳舟圖，皆江舟也。海舟以舟山之烏槽爲首。福船耐風濤，且禦火。浙之十裝，標號軟風，蒼山亦利。追逐廣東船，鐵栗木爲之，視福船尤巨而堅，其利用者二，可發佛郎機，可擲火毬。大福船亦然，能容百人，底尖上闊，首昂尾高，柁樓三重，帆桅二，傍護以板，上設木女牆及礮牀；中爲四層，最下實土石，次寢息所，次左右六門，中置水櫃，楊帆炊爨皆在是。最上如露臺，穴梯而登，傍設翼板，可憑以戰，矢石火器皆俯發，可順風行。海蒼視福船稍小。開浪船能容三五十人，頭銳，四槳一櫓，其行如飛，不拘風潮順逆。鱸船視海蒼又小。蒼山船首尾皆闊，帆櫓竝用，櫓設船傍，近後每傍五枝，每枝五跳，跳二人，以板鬧跳上，露首於外；其制上下三層，下實土石，上爲戰場，中寢處，其張帆下柁皆在上層。戚繼光云：倭舟甚小，一人裹海，大福海蒼不能入，必用蒼船逐之，衝敵便捷，溫人謂之蒼山鐵也。沙鷹二船，相胥成用。沙船可接戰，然無翼蔽。鷹船兩端銃，進退如飛，傍釘大茅竹，竹間牕可發銃箭，牕內舷外隱人，以盪槳先駕此入賊隊，沙船隨進，短兵接戰，無不勝。漁船至小，每舟三人，一執布帆，一執槳，一執鳥嘴銃，隨波上下，可掩賊不備。網梭船定海、臨海、象山俱有之，形如梭，竹桅布帆，僅容二三人，遇風濤輒昇入山麓，可瑣探。蜈蚣船象形也，能駕佛郎機銃，底尖，面闊，兩傍楫數十，行如飛。兩頭船旋轉在舵，因風四馳，諸船無

逾其速。蓋自嘉靖以來，東南日備倭，故海舟之制特詳備云。』從這裏，我們可知道明代船制底大概。但明海船種類雖多，幾全作戰鬥之用，用作普通交通者甚少；不過它們雖爲戰鬥而設，也不能不說是交通工具。

鄭和下西洋時，據其本傳所紀，第一次乘大舶六十二，長四十四丈，廣十八丈，共載士卒二萬七千八百餘人，此爲中國史書中所僅見的大船。紀錄彙編卷二〇二，載有祝允明底前聞記，記宣德中下西洋船上的人數，有『官校，旗軍，火長，舵工，班碇手，通事，辦事，書算手，醫士，鐵錨，木艙，搭材等匠，水手，民稍人等，共二萬七千五百五十員名。』以人數及時間考之，這次船隻大概就是鄭和第七次下西洋時所用。這可見當時下西洋的船隻上所組成的份子。前聞記又記有船號，『如清和、惠康、長寧、安濟、清遠之類，又有數序一二等號，』記有船名「六〇八櫓，二八櫓之類，」這也可見當時的海船各有專名和類名，以及等第號數。

清初，船之製造無異前代。及西洋輪船和別種交通工具如鐵路火車電話電線機器之傳入，則已轉入另外一個新時期了。

第五篇 現代中國之交通

第一章 現代中國交通與五口通商

自道光二十二年五口通商，九十餘年來中國門戶洞開，外洋風雨，如潮襲來。一方面，中國底許多利權橫被侵蝕。又一方面，西洋底新文明不斷地輸入。於是，外國輪船來了，外國底鐵路火車也來了，跟着外國底郵政事業和電信事業也來了，而中國領空上飛機之試飛，也是由外人開其端。這些新交通工具以及新交通組織之初來，中國人底心情只是驚詫和厭惡。但經過了許多事實上的教訓以後，知道了數千年相守的成法不足以應付激烈的世變，而新交通事業之延期興辦，也只有替外國人多造一些機會。於是，同治光緒年間，鐵路輪船和郵電都先後興辦；而汽車公路之建造和民

用航空之實行，也於國民政府成立後，正式開始。中國交通事業，算是逐漸走上現代化的路子。

二

中國底新交通事業，和以前不同之點：第一，爲交通工具之科學化，以機械的力量逐漸代替以前使用的人力，畜力，水力和風力。第二，爲交通組織之商業化，凡各種新交通工具之利用，均可以普通的交易方式行之，沒有階級上的限制，和以前專爲軍事政治上的便利而設的交通事業不同。這兩點，是現代中國交通和以前交通之根本歧異。如僅就這兩點來說，五口通商前三四千年僅是一個時代，近九十年是又一個時代底開始。

第二章 現代中國之水上交通

一

中國水上之交通，向來以帆船爲主要的交通工具，以官家漕船爲僅有的帆船組織；而管理船隻的機關和水上交通的法令，也多疏而不備。近年，中國受外來之壓迫，積壓數千年的水上交通之習慣大爲改變。向來以帆船爲主要的交通工具者，至是漸以輪船代之。向來以官家漕船爲僅有的帆船組織者，至是漕船取消，而有官商經營之各種輪船公司。向來管理船隻的機關和水上交通法令之疏而不備者，至是中央政府設有管理航政之專司，而關於船舶及航行之法令，也陸續頒布。其尤要者，中國水上交通向來由中國人自己處理之，至是則外人在中國領海以及內河之水上勢力，遠較中國本國人爲勝，這是以前所沒有的。

二

中國海上之有輪船，以道光十五年，英國之渣甸號爲始。中國內河之有輪船，以咸豐八年英法

船隻之航行於長江者爲始。自渣甸號以後，到鴉片戰爭時，英國輪船之來中國海者，約有二十艘。鴉片戰後，江寧條約成立，中國政府以香港割於英國，以廈門廣州福州寧波上海爲通商口岸。於是英國在華南取得一良港，而外國船隻遂得往來於上海廣州間的中國海岸。咸豐八年，天津條約成立，除開牛莊登州台灣潮州瓊州爲商埠外，更關鎮江九江漢口爲沿江商埠，於是外國輪船簡直暢行於中國所有的領海中，而英法及其他外國輪船也得開入長江，直達沿江各商埠了。同治元年，美國那綏公司設立旗昌洋行。四年，英人設立省港澳輪船公司。六年，英太古洋行又設立中國航業公司。於是，沿海及長江各通商口岸盡成外國輪船底勢力，給予中國舊式的帆船以極大壓迫。咸豐間，長江一帶，有河船三千餘艘，到了同治年間，僅存四百艘。舊日依賴風帆舵槳的船隻，已充分自示其無能，而輪船所表現的新式機械之力量，已使中國有識之士不能視如無覩了。

同治元年，中國商人吳南昌等有購輪船，四艘以運漕米之議。同治七年，江蘇省底道員許道身和同知容闈又建議於督撫，製造輪船，分運漕米，兼攬客貨。但這兩次的擬議，都沒有實行。一直到了同治十一年，李鴻章才建議設輪船招商局。當時，反對者以爲輪船妨河船生計。但李氏說：『當咸豐

間，河船三千餘艘，今僅存四百艘。及今不圖，將利權盡失。」又說：『歐洲諸國闖入中國邊界腹地，無不款關而求互市。海外之險，有兵船巡防，而我與彼可共分之。長江及各海口之利，有輪船轉運，而我與彼亦共分之，或不至讓洋人獨擅其利與險，而浸至反客為主也。』李氏從經濟方面和國防方面着眼，都看出招商局不可緩辦。於是，他的主張勝利，而招商局於是年成立。同年，招商局輪福星號往來上海煙台天津牛莊，永清號往來上海香港汕頭廣州，利運號往來上海廈門汕頭及天津煙台等處，是爲中國自置輪船航行中國海上之始。次年，洞庭號永寧號往來長江，駁轉川漢津粵各貨，是爲中國自置輪船航行中國內河上之始。

三

招商局初建立時，是由北洋大臣派員在上海設局，招商承辦，同時也購置外國輪船，開始營業。建局底次年，即同治十二年，全局改組，改由商辦。光緒十一年，盛宣懷奉命整頓，釐訂章程，復改商辦爲官督商辦，由北洋大臣專派大員督理。宣統元年，又命招商局，原隸於北洋大臣者，改隸於郵傳部，但仍爲商辦。入民國後，招商局隸於交通部，而爲商辦如故。及民國二十二年，招商局由國民政府收

回，遂完全改爲國營。

招商局最初僅有伊敦利運永清福星四輪，同治十三年添置和衆富有利航三輪。光緒以來，新船迭有添造，而舊船亦間有破敗與遇險者。依交通部鐵道部交通史編纂委員會出版之交通史航政編，截至民國十四年止，招商局共有輪船三十艘，可裝載四〇三九八噸，共有各等客位二四八八七個。國營以後，招商局頗有進步，船隻設備當不止此，但尙未見最近之報告，不知其數字如何也。

招商局外，還有許多別的官辦商辦輪船公司，今就交通史航政編所載，舉其公司名稱，公司地址，創辦時期，船隻數目，船隻噸數，約爲下表：

公司名稱	地址	創辦時期	船隻數目	共有噸數
大達內河輪船公司	南通	光緒二九	一九	七九・〇六五噸
政記公司	烟台	光緒三一	一八	
吉林官輪局	哈爾濱	光緒三三		

(民國九年，改爲松江輪船局，係官督商辦性質)

松黑兩江郵船局	哈爾濱	光緒三四		
寧紹商輪公司	上海	光緒三四		
肇興輪船公司	營口	宣統二		
廣信公司		宣統三		
三北輪埠公司	上海	民國三	六	四九二一・一五
鴻安商輪公司	上海	民國八	二七	一二二九一
戊通航業公司	哈爾濱	民國七		

以上，均為規模較大者。此外，尚有川江輪船公司、川路輪船公司、直東輪船公司、北方航業公司、中澳輪船公司、聚豐輪船公司等航業組織，不下數十家，但或則規模過小，或則內容不詳，這裏已不能一一徧舉了。

四

招商局成立後，中國人自營的航業雖已逐漸抬頭，但外國人在中國領海及內河經營航業，仍是不遺餘力。截至民國十四年六月底止，依交通史航政編第六章所載，外國人歷來在中國經營航

業者，有下列各家。

一、中國航業公司 (China Navigation Co.)，英國人經營，總公司設於倫敦，同治六年成立。本公司專從事於東洋各港及中國內河航業之經營。其在中國之一切業務，均委託太古洋行 (Butterfield and Swire) 經理。計有輪船八十五艘，總噸數達十六萬八千五百噸，航路徧中國，營業能力極為廣大。

二、印度中國航業公司 (Indo China Steam Navigation Co.)，亦英國人經營，總公司於光緒元年創設於倫敦，除以印度為其營業中心外，並經營遠東各港及中國內河之航業。其船舶，在中國近海航路者，約六萬噸；在長江航路者，約一萬五六千噸。民國八年，本公司與美滿輪船公司合資經營，由怡和洋行 (Jardine, Mathson and Co.) 經理其在中國的一切業務。

三、大英輪船公司 (Peninsular and Oriental Navigation Co.) 亦英國人經營，於道光十七年即經成立。道光二十四年，已開駛中英航路，為開始歐亞間的航業之最早者。本公司底組織極大，共有船舶五十餘艘，總噸數達五十餘萬噸，往來中國倫敦間的船隻也達十八九艘的光景，噸數

當達二十萬噸以上。總公司亦在倫敦，上海隆茂洋行代理其在華的各種業務。

四、日本郵船會社，日本人經營，創立於同治十三年，與中國招商局之成立，相距不遠。此為日本最大的輪船公司，所有船舶達百餘艘，船之大者達二萬餘噸。其所經營歐美航線，多從中國之上海、香港等處經過，而其所經營之神戶、上海線及橫濱、上海線，則為中國日本間之專設的航線。

五、大阪商船會社，亦日本人經營，在同治年間成立。光緒二十四年，始來中國，開始長江航路。其後於光緒三十三年，將長江航路放棄，改為中國沿海的航行。沿中國海岸航行的本公司船隻，約七八艘。

六、日清汽船會社，亦日本人經營，係由日本郵船會社、大阪商船會社與湖濱汽船會社、大東汽船會社合併組織，專航行於中國南海及長江沿岸各地者。計有船二十餘艘。

此外，尚有美國人經營之大來洋行（Robert Dollar Co.），中國郵船公司，德國人經營之亨寶公司（Humburg American Line），北德意志公司（Nord Deutscher Lloyd Bremen），法國人經營之法國郵船公司（Cie de Messageries Maritimes），義大利人經營之義國郵船公司，或專航

經中國沿海各岸，或兼馳及中國內河各地，在中國底水道交通上都佔有相當的勢力。而英日美在中國水道交通上的勢力更大，日本底勢力發展最速。中國人在國境內所表示水上交通的力量，實尙不及英之客籍船隻，而亦不及日美客船之和，甚遠。今將民國元年至十七年，中國與二國往來中國境內之船隻，作一噸數的比較，以見中國水道交通，賓主倒錯的情形之一斑。

年	份	英船噸數	日船噸數	美船噸數	華船噸數
民國	元	三八、一〇六、七三二	一九、九一三、三八五	七一五、〇〇一	一二、八八五、五九九
民國	二	三八、一二〇、三〇〇	二三、四二二、四八七	八九八、七五〇	一四、七四四、三二五
民國	三	三九、二六六、七六五	二三、九九六、九七二	一、〇四七、四二二	一八、六二八、四五六
民國	四	三七、六七五、六五七	二三、八七三、〇一六	八〇四、四一四	一八、六五五、四一一
民國	五	三五、八四〇、五七三	二四、二三三、八三五	七九九、九一三	一八、四六〇、五三三
民國	六	三三、五七六、二一七	二四、五八一、六四七	一、一二五、一五五	一八、五一七、九五七
民國	七	二九、九一一、三一九	二五、二八三、三七三	一、二一四、九二一	一六、九八四、五二三
民國	八	三六、二八四、三二一	二七、五三二、四四九	二、五六九、八八七	二二、五五三、四四八
民國	九	四〇、三一五、七〇七	二八、一九一、五九二	四、七一八、二五一	二三、六三二、一九八

民國十年	四二、三二六、四四五	三一、七三八、七八三	四、五〇一、九〇一	二七、〇六三、三八九
民國十七年	五六、三四〇、八四九	四〇、一一九、二二五	六、三九五、八七九	四五、八六三、四九三
民國十八年	五八、二〇三、〇〇六	四三、五五一、〇〇〇	六、七〇八、四七〇	四二、一二三、二六三
民國十九年	五七、五一七、四二〇	四六、七〇六、五五二	六、五二七、七六四	四二、一二一、七五一
民國二十一年	五九、四三〇、六〇二	一九、七七五、九一七	五、三七六、三五二	三三、八八八、一六八

*本年度日本船隻之往來東北各埠者，因東北失陷，未得列入，並不是日本船隻在本年度有事實上的銳減。

五

經九十年中外人士底經營，中國水上交通之通行輪船者，已有相當的廣遠。據民國十七年交通部統計年報所示，中國內河除通行帆船之航路約二萬四千里外，可通輪船之航路，約一萬五千餘公里。而中國海岸線，東北起自遼寧之鴨綠江口，西南至於廣東底北崙河口，差不多都是可通航的地方。

中國境內的內河航路，連通輪船及通帆船者，並算在內，主要者約如下表：

河流名稱	通航里程	通航里程	通航里程	通航里程	通航里程	通航里程
長江	一、八四八	六〇九	二、七六四		一、七五五	
黑龍江	一、〇一四	一、一六一	一、八〇一		五三六	四二六
珠江	一六二	二〇九	七八四	二、〇八三	一、二三七	
沽河	六九		三四三		一、六〇六	
黃河					一、九一八	
運河			九〇四		四六一	
淮河			四七八		八七七	
閩江	三一		一三八		八九五	
錢塘江			一〇九		七三八	
遼河	二二		一〇〇		七二三	
灤河					五二四	
鴨綠江			四六		四四一	
韓江			二五一		二三六	
總計						一六、九七六

(註)右表所記里數,以公里爲單位。

總計	晉江	甬江	靈江	蕪運河	甬紹運河	小清河	漳江	甌江
三,二一九		二二二						五二
一,九七九								
八,一五五		五八	六九		一七五	二三	四三	六九
二,〇八三								
二二,〇八六	六九		六九	一八五	四八	二七六	二六二	二三〇
四二六								
三八,九四八	六九	八〇	一三八	一八五	二二三	二九九	三〇五	三五二

中國沿海航路,以上海爲全國航路底樞紐。上海之北,爲北洋航路。上海之南,爲南華航路。北洋航路,以海州,青島,威海衛,煙台,天津,秦皇島,營口,大連,安東等埠爲主要口岸。它的航線,可分爲:

上海煙台天津線,

上海海州線,

海州青島線,

上海青島線，

上海營口線，

煙台大連天津線，

大連天津上海線，

秦皇島津滬營口線。

南華航路，以寧波溫州福州廈門汕頭廣州赤坎等埠為重要商港。它的航線，可分為：

上海廈汕港粵線，

上海寧波線，

上海溫州線，

上海福州線，

上海泉州線，

廈門泉州興化線，

福州三都澳線，

福州興化線，

廣州澳門線，

廣州赤坎線。

至於國外航路，則於上海外，大概以大連廈門香港為起點。它的航線，可大別為：

歐洲航線，

美洲航線，

非洲航線，

澳洲航線，

西比里亞航線，

南洋航線，

六路，而各種短距離的航線都可包括在這六路之內。在內河航路及沿海航路，中國人底勢力已經不能和外國人相抗。在國外航路上，除了南洋航路尚有華僑經營之船隻略有往來外，可說是全操

在外國人手裏的。

六

與航業關係最大的造船所，中國在同治年間，亦開始經營。但當初造船之意，在於整頓海軍，不在製造商船。故招商局雖設於同治十一年，而在其前七年，即同治四年，就有江南製造局底籌設。其後，由江南製造局化分，而為江南船塢，業務略有改進。計自光緒三十二年至民國元年四月，江南船塢所造兵艦商船，達一百三十餘艘；其長在百尺之外者，約十八艘。入民國後，江南船塢，不久即改稱江南造船所。自民元至民十三年，造船所共造船一百九十八艘。而民國十年代美國政府運輸部所造四輪，各達一萬四千七百噸以上，為造船所所造船隻之最大者。

江南製造局成立之第二年，福州船政局相繼籌設。而大沽船塢亦於光緒六年成立。福州船政局建於馬尾山下，故後來改稱馬尾造船所。大沽船塢也改稱大沽造船所。這兩個造船所，規模也都相當地宏大，但比起江南造船所，是要差一點的。兩所所造船隻，數字不明。

江南製造局創於曾國藩，福州船政局創於左宗棠，大沽船塢創於李鴻章。這三個造船所真是

創業艱難。我們看李鴻章底奏摺說：『臣愚以爲國家諸費皆可省，惟養兵設防，練習槍礮，製造輪船之費，萬不可省。求省費，則必屏除一切。國無與立，終不得強矣。左宗棠創造閩省輪船，曾國藩創造滬局輪船，皆爲國家籌久遠之計。豈不知費鉅而效遲哉？惟以有開（？）必先不敢惜目前之費，以貽日後之悔。該局福州船政局至今，已成不可棄置之勢。苟或停止則前功盡棄，後効難圖，而所費之項轉成虛糜，不獨貽笑外人，亦且浸長寇志。由是言之，其不應裁撤也明矣。』當時的造船新政，不知有多少人去阻礙，去破壞。幸而有李鴻章這樣有遠見的重臣一力主持，才把中國現代造船業奠定下一點點的基礎。到現在，這三個造船所還是在國內佔着重要的地位。

這三個造船所外，還有廈門造船所和東北造船所，規模亦大，同爲國家經營。至於民營造船業者，近年亦有不少家數。如上海之合興機器製造廠，有資金二十萬，民國十七年出船十七艘，達三四一二噸；平安機器船廠有資金十萬，民國十七年造船一艘，達一千零五十噸。其他如恒昌祥機器造船廠，大中華造船機器廠，以及廣州之協同和機器公司，南昌之徐恒盛造船廠，漢陽之銀朱記製造廠，武昌之萬聲記鐵船鍋爐廠等，不下二三十家。但或專造小輪，或專製船用引擎，規模也就狹小的

很了。

七

關於管理水上交通的機關，道光咸豐間由總稅務司兼理進出口的航務，並未另設專門機關。光緒三十二年，釐定官制，始設置郵傳部，管理輪船鐵道電郵四政。二十三年五月，郵傳部分為五司，中有船政司，是為中央政府設立專門管理水上交通的機關之始。船政司設司長及副司長，掌全國船政，『舉凡內港，外海，各江航業，所有測量沙線，推廣埠頭，建設公司，營開廠塢，以及審議，運貨，保險，檢查燈台浮標各事，凡有關於船政者，胥掌焉。』船政司下，分設籌度科和覈計科。籌度科掌航務之調查，航路之開通，航業之推廣及保護，船政之條陳，籌備及整頓，與夫審核章程，管理船會，船舶之失險，檢查燈旗，信號，碼頭，商埠，運軍運漕，船員之試驗請獎，以及各輪船公司之接管，立案等項。覈計科所掌，為各公司之輪船表冊，帳簿，註冊，給照，購買，估變，減費，與夫航務裁判等項。但這時航政司雖然成立，對於當時的航政，實際上，還是沒有辦法。因為，這時各地船政司均轄於稅務處，不聽船政司支配。船政司對於當時水上交通管理權，實只擁有虛名而已。

民國元年，郵傳部改爲交通部，暫分總務、路政、郵電三股，而關於航政者，附於郵電股內。不久航政司成立，初分爲總務、航務、航業、港務四科，後又合併爲總務、航業二科。二年十二月又收縮爲郵傳局航務科，三年七月再改爲郵傳司之航務科。五年八月，恢復航政司，下設總務、管理、航業、工程四科。十九年二月，國民政府修正公布之交通部組織法，以航政司爲交通部四司之一，掌左列事項：

- 一、關於管理航路及航行標識，並其他一切航政事項。
- 二、關於管理經營國營航業事項。
- 三、關於監督民營航業事項。
- 四、關於船舶發照登記事項。
- 五、關於計劃築港及疏濬航路事項。
- 六、關於管理及監督船員船舶造船事項。
- 七、關於改善船員待遇事項。

民國十八年九月交通部所頒布之交通部各司分科職掌規則，分航政司爲三科。第一科，掌航政所

屬人員之成績，航政預算決算統計之報告，本司文件之收發分配及卷宗公款之保管，船舶船員憑照之發給，各項航務公會之監察，航務員工之待遇等事項。第二科，掌船舶檢查、取締，及水上運輸等法規之擬訂，國有航業之籌辦及管理，商辦航業及民有船舶之監督，水上運輸及保險，航線之推廣，航業及造船之補助與獎勵，船舶船員註冊給照之審核檢定，船舶之檢查，造船之監督等項。第三科，掌海上保安及其他航政法規之擬訂，船上保安設備及船舶電信，航路標識之設置及管理，船廠船塢碼頭之計劃管理及取締，港口之測繪及調查，港口及河海工程之疏濬，築港之計劃，海事之裁判，海難損失與水上救護，及船員引水之養成等事項。大概第一科所掌者為總務，第二科所掌者為航業，第三科所掌者為航務。此種職權上的劃分，似較以前之組織略為進步，然各地之理船廳不能收回也如故；航政司貫徹其職權之困難，視昔日仍未大減的。

八

關於水上交通之法令，道光咸豐年間，中國政府尙一無措施。同治六年，華商購造船隻章程由總稅務司擬定，呈請總理衙門核定修改，於是年十一月通飭遵行，是為中國政府關於水上交通法

令之第一次的公布。此後，光緒宣統間，有華洋輪船駛赴中國內港章程，長江通商章程，大小輪船公司註冊給照章程等法規之公布。但此俱係枝枝節節爲之，沒有一部關於水上交通的有系統的法律。清末，曾由郵傳部派員起草航律，但未能成功，而清亡。民國八年，交通部設立航律委員會，亦有編定全部航律之擬議，但委員會之任務未了，亦於十一年七月裁撤。清末具草之航律，僅成航律綱目草案十四篇。航律委員會則有船舶註冊法案，船舶公安法案之擬成，及船東船長責任條例草案之增訂。航律委員會之草案，及清末之航律綱目均未公佈。民國十二年，江海關理船廳擬具華商船防患火災條規，亦未公佈。

國民政府成立後，各項法律公布頗多。關於水上交通者，船舶法，船舶登記法，船舶登記法施行細則，輪船註冊給照章程，海員管理暫行章程，內河航行章程等，最關重要。

第三章 現代中國之陸路交通

一

中國之陸路交通，向來以車馬爲主要的交通工具，以陸地驛站爲最方便最敏捷的陸路交通組織；而關於陸路交通之機關及法令，亦以針對驛站制度者爲中心。近年，中國受西洋文明之激盪，舊日陸路交通的情形，逐漸有本質上的改變。向來以車馬爲主要的工具者，至是漸以火車鐵路代之，更以汽車及國道輔火車鐵路之不足。向來以驛站爲最方便最敏捷的陸路交通組織者，至是千里之間，火車汽車朝發而夕至，驛站已無所用。向來之以驛站爲中心的機關及法令，至是全部廢棄，而另代以以鐵道汽車國道爲中心之機關及法令。至於外國人在中國陸路交通上之有相當勢力，亦爲以前所沒有。而後一問題之嚴重性亦不下於在水上交通方面者之緊要。

二

中國建設鐵道之議，始於同治三年。是年英國人司梯文生由印度來華，倡議在蘇州上海間建

一鐵道，謂可與倫敦西北鐵道媲美。但其時風氣不開，無人應和。四年七月，英商杜蘭德在北京宣武門外，造小鐵道，有一里多長，試行小火車。這是鐵道火車輸入中國之始。杜氏底試驗，也因為羣情駭怪，由步軍統領飭令撤毀。十三年，英商邪台馬其沙實業公司和洋行（即後之怡和洋行）建議修築淞滬鐵路，自吳淞到上海。光緒二年正月二十日，淞滬鐵路約成一英里又三分之一，小機車第一次開行。同年十一月十六日，淞滬鐵路全部修成，每星期每英里可獲利二十七磅，利益甚溥。三年九月十五日，中國以二十萬五千兩的鉅款，收回這條路以及它的車輛。但中國政府收回的意思，並不是因為權利的關係，而只是對於這種科學怪物有點駭異。這條路收回後，馬上就把全路掘毀，後來把鐵軌和車輛都沈到台灣打狗港中。這是中國第一次正式地有鐵道底鋪設，和火車底駛行，而都遭到失敗。

但當破壞淞滬鐵路的時候，中國也有人感覺着鐵道底需要。就在這一年，就有商人想建築唐山到胥各莊的鐵道。直到光緒六年，這條鐵道方准修築。不過這條鐵道不准用機車，只准用驢馬拖載。這就是所謂馬車鐵道。這是中國人自建鐵道之始。這條鐵道兩軌間的距離，定為英尺四尺八寸半，成了以後中國鐵道軌兩間底標準。光緒八年，唐胥鐵路工程師英人金達，又用開礦機器之廢舊

爐鍋，改爲小機車，是爲國內造車及中國鐵道上駛行機車之始。唐胥路初隸於鑛局。光緒十一年，由於金達底建議，組織開平鐵路公司，除將唐胥路收買外，並擬將路線延長。這是中國有鐵路公司之始，而爲後來的京奉鐵路底初基。

三

唐胥路是一個極小的鐵道，長度僅十八里。規模稍大，而又出於政府之意志者，則爲光緒十五年倡議修築之蘆漢鐵路。在光緒十五年前，雖有唐胥路之修築及展修，朝議對於鐵道之建設，却仍以反對派佔勢力。光緒六年，劉銘傳奏疏說：『自古敵國外患未有如今日之多且強也。一國有事，各國環窺。而俄地橫互東西，與我壤界交錯，尤爲心腹之憂。俄自歐洲起造鐵路，漸近浩罕。又將由海參崴開路，以達琿春。此時之持滿不發者，以鐵路未成故也。不出十年，禍且不測。日本一彈丸國耳，師西人之長技，恃有鐵路，亦遇事與我爲難。舍此不圖，自強恐無及矣。自強之道，練兵造器固宜，次第舉行，然其機括則在於急造鐵路。鐵路之利於漕務，賑務，商務，礦務，釐捐，行旅者，不可殫述，而於用兵，尤不可緩。中國幅員遼闊，北邊蘇俄互萬里，毗連俄界；通商各海口，又與各國共之。畫疆而守，則防不勝防；馳

遂往來，則鞭長莫及。惟鐵路一開，則東西南北，汲汲相通，視敵所趨，相機策應。雖萬里之遙，數日可至；百萬之衆，一呼而集。且兵合則強，分則弱。以中國十八省計之，兵非不多，餉非不足。然此疆彼界，各具一心，遇有兵端，自顧不暇，徵餉調兵，無力承應。若鐵路告成，則聲勢聯絡，血脈貫通。裁兵節餉，併成勁旅。防邊防海，轉運鎗礮，朝發夕至。駐防之兵，即可爲遊擊之旅。十八省合爲一氣，一兵可抵十數兵之用。將來兵權餉權俱在朝廷，內重外輕，不爲疆臣所牽制矣。方今國計絀於邊防，民生困於釐卡，各國通商，爭權奪利，財賦日竭，後患方殷。如有鐵路，收費足以養兵，則釐卡可以酌裁，裕國便民，無踰於此。』劉氏從軍事的觀點上說明鐵道建設之重要，在今日視之，尙爲不易之論。這可見當時的開明人物對於陸路交通建設之見解。但這種說法，除了李鴻章贊成外，反對的人極多，此篇奏疏竟然無用。這可見當時反對派底勢力了。

光緒十一年中法戰後，因事實的教訓，主張修鐵道者逐漸加多，在理論上也比以前爲進步。十五年，張之洞倡議修蘆漢鐵路，說：『今日鐵路之用，以開通土貨爲急。進口外貨歲逾出口土貨，二千萬兩。若聽其耗露，以後萬不可支。惟有設法多出土貨，多銷土貨以濟之。有鐵路，則機器可入，笨貨

可出，山鄉邊郡之產悉可致諸江岸海墻，流行於九洲四瀛之外矣。而沿江沿海，遼東三省，秦隴沿邊，強鄰窺伺，防不勝防。若無鐵路應援赴敵，以靜待動，安得無數良將精兵，利礮巨餉而守之？宜先擇四達之衢，首建幹路，爲經營全局之計。……臣以爲宜自京城外之蘆溝橋起，經河南，達於湖北漢口鎮。豫鄂居天下之腹，中原縮馘，胥出其塗。鐵路取道，宜自保定正定磁州，歷彰衛懷等府。北岸在清化鎮以南，南岸在滎澤口以上，擇黃河上游灘窄岸堅，經流不變之處，作橋以渡河，則三晉之轍下於井陘，關隴之驂交於洛口，西北聲息刻期可通。自河以南，則由鄭許信陽驛路以抵漢口，東引淮吳，南通湘蜀，語其便利，約有數事。內處腹地，不近海口，無引敵之慮，利一。南北三千餘里，原野廣漠，編戶散處，不似近郊之稠密，一屋一墳，易於勘避，利二。幹路袤遠，廠盛站多，經路生理既繁，緯路枝流必旺。執鞭之徒，列肆之賈，生計甚寬，舍舊謀新，決無失所，利三。以一路控八九省之衝，人貨輻輳，貿易必旺。將來汴洛荆襄，濟東淮泗，經緯縱橫，各省旁通，四達不悖。豈惟有養路之資費，實可裕無窮之餉源，利四。近畿有事，三楚舊部，兩淮精兵，電檄一傳，不崇朝而雲集都下，或內地偶有土寇竊發，發兵征討，旬日立可盪平。徵兵之道，莫此爲便，利五。中國鑛利，惟煤鐵最有把握。太行以北，煤鐵最旺而最精，而質最重，路

最艱。既有鐵路，則輦機器以開採，用西法以煎鎔，鑛產日多，大開三晉之利源，永塞中華之漏卮，利六。海上用兵，首慮梗漕。東南漕米百餘萬石，由鎮江輪船溯江而上，三日而抵漢口，又二日而達京城。由蘆溝橋運赴京倉，道里與通縣相通，足以備河海之不虞，關飛輓之坦道，而又省挑河剝運之浮糜。較之東道王家營一路，礙於黃河下流者，辦理轉有把握，利七。若慮費鉅難成，則分北京至正定爲首段，次至黃河北岸，又次至信陽州爲二三段，次至漢口爲末段。每里不過五六千金，每段不過四百萬內外。合計四段之工，須八年造成，款亦八年分籌。中國之大，每年籌二百萬之款，似尙不至無策。籌款之法，除由鐵路公司照常招股外，應酌擇各省口岸較盛，鹽課較旺之地，由藩運兩司關道，轉發印票股單，設法勸集。鐵料運自晉省，置鑪鍊冶，以供取用，庶施工有序，而藏富在民。『這一篇話，把建築鐵道在軍事方面，政治方面以及在經濟方面之利益，鐵道之經由路線，施工次第，和籌款辦法，都說得頭頭是道。這可見主張建修鐵路者底眼光這時已更爲寬大，辦法也比較以前略爲周詳。同時，這個建議得到了海軍衙門底通過，得到了朝廷底允許，反對派底勢力頓行低落，鐵路在中國之建設也算

是闖過了一個難關，慢慢地轉了運氣。

四

自中國初建鐵道始，到清末止，中國鐵道之官辦者，計有：

(一) 京漢鐵路，即蘆漢鐵路。這條鐵道，雖倡議於光緒十五年，但在二十二年鐵路總公司成立後，才正式地去作。二十四年，蘆保段完成。二十六年，八國聯軍將蘆溝橋之鐵道，展修至北京正陽門。同年秋冬間，保定以南各段，也相繼完成。三十一年十月黃河鐵橋成。於是，全線可以直達通車了。全線，共長一千二百十三公里。初建修時，借有比款一百十二兆五十萬佛郎，後又借一千二百五十萬佛郎。光緒三十四年十二月，此項借款已完全償清，京漢鐵路遂為純粹國有之路。

(二) 京奉鐵路，最初修成者，即唐胥鐵路。光緒十一年，唐胥鐵路展修至蘆台，又稱唐蘆鐵路。十四年夏，展修至天津，改稱唐津鐵路。十五年，更東展至古冶。十八年，東展至灤州，建十七孔鐵橋。二十年，更東展至山海關，是為關內鐵路。嗣後，更向關外展修，迭經困難與停頓，於二十九年展修至新民屯。三十年，日俄戰起，日本由新民至奉天，築有輕便鐵道。三十三年，由中國備價收回新奉路，並以日本所修之路軌過狹，改為寬軌。而在天津以西，則於光緒二十一年冬展修鐵道至豐台，復展至馬

家堡，二十三年七月更展修至北京永定門，二十五年英國軍隊又展修至正陽門。三十三年，新奉路既收回，於是北京至奉天間可以直達通車，全路也改稱京奉鐵路了。京奉鐵路，全線長八四九·三九公里。光緒二十四年，修築關外之路時，曾借英金二百三十萬磅。當時議定，此項借款，以四十五年為期；自第六年起，分年攤還。自應付本之年起到清末不過數年。清亡時，京奉鐵路所負之債還是很多的。

(三) 津浦鐵路，光緒三十四年六月開工，至宣統三年完成，未及通車而清亡。全線自天津，經德州、濟南、泰安、曲阜、兗州、徐州、蚌埠、滁州，至浦口，共長一〇一三公里。計借有英金五百萬鎊，德佔有百分之六十三，英佔有百分之三十七。後又續借英金四百八十萬鎊，英德仍各佔有一部份。

(四) 京張鐵路，光緒三十一年開工，宣統元年完工。此路之築成，全用中國工程師，並全用國款。此為中國以中國人才及財力自造鐵道之始。全線自豐台，經北京、昌平、居庸關，抵張家口。京張鐵路成後，更有張綏鐵路之展築，但僅築至陽武，不過一百餘公里罷了。

(五) 滬甯鐵路，於光緒二十九年着手測勘，三十四年十二月全路通車。全線自上海至南京，

共長三一·〇四公里。本路修築時，借英金三百二十五萬鎊，後又續借六十五萬鎊。本路借款合同，較任何他路之借款爲苛，所有路政大權盡落外人手中。

(六)滬杭甬鐵路，初名蘇杭甬鐵路。此路初修時，原分爲蘇路與浙路。蘇路在光緒三十三年正月開工。五月，上海至松江通車。六月二十八日，上海至楓涇通車。浙路，在光緒三十二年九月開工。三十四年，杭州至長安通車。宣統元年，杭州至楓涇通車，與蘇路接軌。已成路線，自今上海南站起，至閘口止，共長一八六·一五公里。自曹娥江至寧波，僅已鋪軌，尙未通車。本路共借英金一百五十萬磅。

(七)正太鐵路，光緒三十年四月開工，三十三年八月完工，十月通車。全線，自石家莊至太原，用窄軌修築，與中國其他鐵道不同，共長二四三公里。借有法金四千萬佛郎。

(八)汴洛鐵路，自光緒二十一年開始測量動工，宣統元年全線通車。全線，自開封至洛陽。借有比款二千五百萬佛郎，又續借比款一千六百萬佛郎。

(九)道清鐵路，自光緒二十八年八月開工，三十三年正月全線通車。全線自道口至清化鎮，

共長一百六十三公里。原爲英商福公司建造，以爲運煤之用。後由政府借款收回，前後共借英金八十萬磅。

(十) 廣九鐵路，爲中國與英國合築。自廣州至深圳，墟爲中國段，長一百四十三公里。自深圳至九龍爲英國段，長三十五公里。兩段都在光緒三十三年七月興工，而中段完成於宣統三年二月，英段完成於宣統三年八月。中段借有英金一百五十萬鎊。

(十一) 株萍鐵路，自光緒二十五年開工，三十一年工竣。全線自株州至萍鄉，共長九十六公里。全係官款所築。

(十二) 吉長鐵路，宣統年間修築。全線自吉林省垣至長春，共長一百二十七公里。此路由日人投資二分之一，名雖國有，路政實權實操於日人手中。

(十三) 齊昂鐵路，約在清末修築。全線自齊齊哈爾至昂昂溪，共長三十一公里。

以上清亡以前，官修之鐵路共十三線。其商辦者，有

新寧鐵路，光緒三十二年開辦，自廣東斗山至北街，共長二二一華里。

南潯鐵路，光緒三十三年興工，宣統二年通車至德安站而工務停頓，僅成五十餘公里。借有日本大成會社銀一百萬兩。

潭廈鐵路，光緒三十三年興工，至宣統二年十二月，僅完成嵩嶼至江東橋間路線，二十八公里。

潮汕鐵路，光緒三十年興工，三十二年工峻。全線自潮州至汕頭，共長二十八公里。以上商辦之路，共四線。

除官商辦之鐵路外，尚有中外合辦及由外人承辦之鐵路。其最著者，爲日人經營之南滿鐵路，俄人經營之中東鐵路，德人經營之膠濟鐵路，以及法人經營之滇越鐵路。各國承辦或中外合辦之鐵路所在，外人侵略的力量即隨之加強。自光緒年間，以至九一八事變，中東路與南滿路極端表示兩國在東三省之各方的鬥爭。日俄在東三省之勝敗如何，不在本書範圍之內。本書所須特別指出者，即中國之東三省，則竟由南滿多年之經營，遂繼之以武力之佔領了。

五

入民國後，連年內戰，中國陸道建設實未見有顯著的進步。其略可述者，爲

(一) 汴洛鐵路之展修爲隴海鐵路，

(二) 粵漢鐵路之完成。

此兩大幹線，前者已東至大浦連雲港，西至寶雞，後者最遲可於本書著成不久後

民國二十五年

直接全線

通車。一爲橫貫全國東西之幹路，且可進而爲歐亞交通之連鎖。一爲溝通南北之捷徑，與平漢鐵路連絡後，可以改變內地數省之經濟文化狀況。此民國陸道交通建設之成績較好者。此外，爲

(三) 東北鐵道之建設 有洮鐵路三百一十公里，洮昂鐵路二百四十公里，呼海鐵路二百一十四公里，吉敦鐵路二百一十公里，瀋海鐵路二百五十七公里，吉海鐵路二百五十一公里，齊克鐵路二百二十八公里。

(四) 杭江鐵路之建設 在民國十八年興辦，用浙江省款，由浙江省政府主持。全線自杭州渡江南行，達江西玉山，爲貫穿浙江全省以通江西福建底幹線。共長二百三十公里。

(五) 同蒲路之建設。

(六) 國道網之設計與修築 依鐵道部十八年十月所公布之國道路線網，全國共分

| 京桂線

| 京滇康線

| 京藏線

| 閩新線

| 京蒙線

| 京黑線

| 張遠線

| 甘藏新線

| 綏新線

| 黑蒙新線

| 迪疏線

| 陝桂線

等十二線。興築次序，共分四期，預備在十年內完成內部線，二十年內完成邊防線。現距國道路線網發表已六七年，施工次第及其時限之遲速，雖未必能盡如當時計劃，然依吾人在報紙上陸續所見，其工作確是在日進不已。

至於民國十八年後，各路之改名，如

| 京漢鐵路改稱平漢鐵路

| 滬寧鐵路改稱京滬鐵路

| 京奉鐵路改稱北寧鐵路

關係於路政建設者，甚小。

膠濟路在民國十一年間之收爲國有，

京張路在民國九年之展至歸綏，十一年之展至包頭，十七年七月更名平綏鐵路，此爲民國十年前後，路政建設之僅見者。

民國二十年九月十八日瀋陽事變後，吉長路、吉敦路、瀋海路、吉海路、四洮路、洮昂路、洮索路、北寧路之關外部份，以及其餘東北各路，完全爲日本武力佔領。二十一年一月二十八日，上海中日之戰，京滬鐵路及滬杭甬鐵路損失也很重。這都是方在萌芽時期的中國鐵道建設事業之嚴重打擊，有非最近之新建設所能彌補的了。

截至民國二十五年雙十節止，全國鐵路之完成者，約一萬三千公里，公路已完成者，凡九六五四五公里，在建設中者，約一萬六千公里。

六

現代中國陸路交通之主管機關，在初創辦鐵道時，尙無專司。光緒十二年，因李鴻章底奏請，以鐵道事務歸總理海軍事務衙門管理。十七年，修關內外鐵道之議興，派李鴻章爲督辦，裕祿爲會辦。

此後，關於關內外鐵道者，即由督辦專司其責，而仍隸屬於海軍衙門。二十二年，設立鐵路總公司，其任務爲關於鐵道之建設，技術底性質爲多，鐵道之行政管理仍由海軍衙門直轄。二十四年，統轄礦務鐵路總局成立，於是路政始有專門主管機關，遂脫離海軍衙門獨立。二十九年，礦務鐵路總局裁撤，所有路礦事宜歸併於商部。商部設有保惠、平均、通藝、會計四司，鐵路即隸屬於通藝司。三十二年，各項新式交通已逐漸發達，有非商部所能總攬其成者。於是關於交通事宜者，特設一郵傳部，專掌船路電郵四政。三十三年，郵傳部設路政司，另設郵傳部鐵路總局。至是，關於鐵道之管理漸密。此制行至清末未變。而關於國道之建設，則以當時尙無此議，故郵傳部亦無此種職掌。

入民國後，改郵傳部爲交通部，以原有之路政司及鐵路總局事務歸併交通部路政司，路政司長即兼領鐵路總局。二年十二月，改路政司爲路政局。三年七月，撤銷路政局，改設路政、路工、鐵道會計三司。同時又設有所謂鐵路督辦者，乃因清時之借款合同內均有此名義，由交通部派員兼充，以便與外人接洽者。

民國十七年十月，國民政府命令設立鐵道部，凡以前交通部管轄關於鐵道事宜，均移歸鐵道

部管轄。至是陸路交通之主管機關更爲擴大，而依據鐵道部組織法第一條所說，『鐵道部規畫，建設，管理，全國國有鐵道，國道及監督省有民有鐵道，』其職權不僅限於鐵道方面，並且兼顧到國道方面了。

鐵道部設部長一人，政務次長及常務次長各一人，秘書四人至八人，參事二人至四人，司長四人，科長十二人至十六人，科員一百二十人至一百六十人，技監一人，技正十六人至二十人，技士二十人至三十人，技佐二十人至二十四人。若經行政院會議議決，並得聘用專門技術人員。鐵道部之現行組織系統，約如下列：

部長政務次長，常務次長，下設

參事廳，計分法制，審覈，編訂，纂修，四組。

秘書廳，計分機要，編譯，圖書，三室。

總務司，計分文書，人事，育才，衛生，出納，事務，勞工，統計，八科。

業務司，計分營業，運輸，調查，三科。

財務司，計分理財，債務，產業，三科。

工務司，計分工程，機務，設計，三科。

技監室。

聯運處，計分事務，清算，兩股。

會計長辦公室計分第一，第二，第三，第四，四科。

此外，尚有東方大港籌備委員會，北方大港籌備委員會，購料委員會等組織。

七

關於陸路交通之法令，國民政府成立以來，頗有頒布，其最要者，在基本法方面，有鐵道法；關於組織方面者，有國民政府鐵道部組織法，鐵道部分掌事務規程，鐵道部處務規程，鐵道部部務會議規程，鐵道部會計長辦公處處務規程等；關於人事方面者，有路員資歷審查委員會規則，鐵路員工服務條例等；關於業務方面者，有國有鐵路行道規章，中華民國鐵路客車運輸通則等；在道路方面，有國道，國道路線網，國道工程標準及規則等。鐵道部曾先後編印鐵道法規類編，上編，鐵道法

規類編下編，鐵道法規上編第一次追加冊各一冊，繼有出鐵道法規彙編一冊，後者出版較近，收羅最詳，可供參考。而鐵道年鑑第一卷所收各項法規雖不完備，然緊要者，可以說是都有的。

第四章 現代中國之空中交通

一

中國領空上之有正式交通，始於近年之中國航空公司。而中國之初有飛行機之飛行，則在二十餘年以前。宣統元年，法國航空技師環龍（Valion）在上海用蘇姆式雙葉飛機試演，是爲我國領空有飛機飛行之始。二年，因俄國技師在北京東交民巷試演飛機，致招中國政府之注意，向法國購蘇姆式雙葉飛機一架，是爲中國購置飛機之始。三年，革命軍向奧國訂購伊特立克式單葉飛機兩架。明年，即民國元年，在上海飛行，任人觀覽，由留學英國之厲汝燕駕駛，是爲中國自購飛機公開飛行，及中國人在本國駕駛飛機之始。同年，參謀本部在南苑開辦航空學校，購辦飛機十二架以備學生實習之用，又設立工場以爲修理之所，是爲中國有航空學校及修理廠之始。民國五年，海軍部設立飛潛學校於福州造船廠附近，由教員製造飛機數架以供學生之實習，是爲中國注意水上飛行，及自製飛機之始。八年，交通部及國務院先後設籌辦航空事宜處及航空事務處，繼又於九、十年

間合併二處，并擴充爲航空署，是爲中國有空上交通的管理機關之始。而民國九年所計劃之全國航空線路，亦爲中國籌劃民用航空之始。

中國空中交通事業，自宣統二年發創以後，二十年中迄無成就。其間雖有全國航空線路之計劃，以及載郵搭客之實行，然前者固不能實現，後者亦爲時過暫，不得目之爲正式的航行。民國十八年，中國航空公司成立，於是中國於其貧弱的空軍外，乃得有一民用航空之細小的基礎。此後，歐亞航空公司及西南航空公司相繼成立，而昔之閉塞遼遠之區，非輪船火車所能達者，至是有許多重要地方，可藉飛機之力而短時到達。

二

中國航空公司設立於十八年春間，原爲中國獨資經營。但不久，即依據國民政府所頒布的中國航空公司條例第五條之規定，與美國拓展公司簽訂航空運輸與航空郵務合同，依合資公司法規，組成中美合作之公司。後拓展公司方面，又讓權於美國飛運公司，十月間開始滬漢線之航行。而各方對這種合同大加攻擊，幾經交涉，又將原合同廢止，於十九年七月改訂中美航空新合同。當經

議定，公司資本額爲國幣一千萬元，中國認百分之五十五，美方認百分之四十四。新公司遂於十九年八月正式成立。其通航路線，爲三大幹線：

一、滬蜀線 內分

滬漢段，由上海，經南京安慶九江，以達漢口，計航程九百十四公里，十八年十月十七日開航。
漢渝段，接連滬漢段，由漢口經沙市宜昌萬縣，以達重慶，計航程八百九十一公里，二十年四月一日由漢口通宜昌，十月二十一日展至重慶。

渝蓉段，接漢渝段，由重慶以達成都，計航程二百七十七公里，二十二年十一月十一日開航。
二、滬平線，原爲京平線，自南京，經濟南天津以達北平，航程一千一百四十公里，二十年四月開航。二十二年一月十日，改由上海起飛，經南京海州青島天津以達北平，始名滬平線，計航程一千四百二十七公里。

三、滬粵線，由上海經溫州福州廈門汕頭香港，以達廣州，航程計一千六百二十公里，二十二年十月二十四日開航。

四、渝昆線，由重慶，經貴陽，以達昆明。現重慶貴陽間已開航。

此外，尙擬關康藏線，因籌備困難，尙不能通航。

歐亞航空公司成立於二十年三月，爲中國與德國漢沙航空公司所合辦。資本初爲三百萬元，後增至五百一十萬元，中國佔三分之二，德方佔三分之一。此公司之組織，爲德方所提議，其目的在使上海南京與柏林之間，闢一國際航線。當時議定之航線有二：

一、從上海，經南京天津北平及滿州里，轉亞洲俄國，至歐洲。

二、從上海，經南京天津北平及庫倫以後之中國邊境，轉亞洲俄國，至歐洲。

三、從上海，經南京甘肅及新疆之中國邊境，轉亞洲俄國，至歐洲。

第一線上海至滿州里間雖曾通航，但遭東北事變，中途擱置。第二線，因中途氣候關係，不便營業。第三線，曾於二十一年四月通至西安，六月通至蘭州，二十二年五月通至迪化，七月通至塔城，並與俄國航空公司商定連運辦法，上海柏林間之郵件五日可達。但值新疆戰事起，此線之航行也不能過蘭州以西了。

現在歐亞航空公司之國際航空路線，既一時不能打開，乃在原合同允許之條件下，作中國國內航空的營業。其所經營的航線，除滬新線外，有

一、平粵線，初爲粵陝及平陝兩線，於二十二年開航。二十三年改兩線爲直達航線，即爲平粵線，自北平經太原洛陽漢口長沙以達廣州，航程二千二百公里，二十三年五月一日開航。二十三年秋間，因太原業務不振，而洛陽地稍偏僻，乃裁太原站，移洛陽站於鄭州，航程視以前爲短。

二、包蘭線，初僅自蘭州至寧夏，全程四百公里，二十三年六月十五日開航。是年冬，始自寧夏展至包頭。

此外尚有，由西安經天水至蘭州，由西安經平涼至蘭州，由蘭州經涼州至肅州，由肅州經安西至哈密，由長沙經衡州至廣州，五不定班航線。在民國二十二年以來，也時常有乘客在此諸線上下。

西南航空公司，係西南軍政當局陳濟棠等發起，於民國二十二年六月成立籌備處，定資本一百五十萬元，完全由華人担任。預定五大航線：

一、廣龍廣瓊線，由廣州至龍州，又由廣州至瓊州。

二、梧州線，由梧州至貴縣。

三、南昆線，由南寧至昆明。

四、廣福線，由廣州至福州。

五、廣欽線，由廣州至欽州。

以上五線，除第一線已於二十三年十一月正式開航外，其餘四線尙未舉。第一線之廣龍段，自廣州，經梧州、南寧，至龍州，共長六四三公里。廣瓊段，自廣州，經茂名、瓊州，至北海，共長六九五公里。

以上三航空公司，於二十三年年底以來，頗就已通航之航線，謀彼此相互間的啣接。其辦法，爲

- 一、歐亞之平粵線與滬新線在鄭州啣接。

- 二、中航之滬漢線與歐亞平粵線之北行機，在漢口交接。

- 三、中航之滬平線與歐亞平粵線，在北平、隔日啣接。

- 四、歐亞之平粵線與西南公司之廣龍線，隔日啣接。

- 五、歐亞之蘭包線與滬新線，在蘭州於每星期中作一度之交會啣接。
 - 六、中航之漢渝段，每星期中，與滬漢段有三度之啣接。
 - 七、中航滬粵線，在廣州，與西南廣龍線啣接。
- 照此辦法，沿航線各處之乘客和郵運，都比以前便利多了。

三

在東北方面，日人既佔領我四省土地，滿州航空株式會社大為活躍，自民國二十一年九月起，至二十三年年底止，所經營之航空路線，計有：

- 一、大連，齊齊哈爾線，長一千一百四十公里。
- 二、瀋陽新義州線，長二百一十公里。
- 三、長春齊齊哈爾線，長二百一十公里。
- 四、齊齊哈爾滿州里線，長五百七十五公里。
- 五、長春圖門線，長四百二十五公里。

六、齊齊哈爾大黑河線，長四百五十公里。

七、哈爾濱大黑河線，長五百二十公里。

八、哈爾濱富錦線（經依蘭者），長四百六十五公里。

九、哈爾濱富錦線（經通河者），長四百六十五公里。

十、哈爾濱東寧線，長四百三十公里。

十一、瀋陽錦州線，長二百三十公里。

十二、瀋陽承德線，長三百一十五公里。

十三、錦州赤峯線，長二百三十五公里。

以上共計十三線，約長七千公里。東北四省之重要區域，被網織殆盡。此視我依賴一部份外資，在全國內所經營者，航線猶不及一萬公里，真使人感慨係之了。

在國際方面，除歐亞公司所籌設之中德航線尙未能實現外，中國航空公司亦籌備進行中美通航。二十二年八月十四日至十七日，曾作上海及馬尼刺間之飛行，成績頗爲良好，中美直接通航

之說一時甚盛，此外，中英及中法方面亦有類似中美的協商。據民國二十五年十一月報載，中英中法三航線不久即將宣告完成，中國與歐洲方面之交通將日趨便利了。

四

現在中國空中交通事業底主管機關爲交通部郵政司。交通部組織法規定，郵政司之職掌有五項。其第三項，爲『關於管理經營國營郵政航空事項』，第五項爲『關於督民營航空承運郵件事項』。蓋中國航空事業，方屬萌芽，其正式的營業，以郵運爲主。故交通部暫屬之於郵政司，而不爲另外設一專司。至於北伐前成立之航空署，本應專爲軍事機關，但關於民用航空亦行計劃。北伐以後，航空署之名幾經變遷，仍恢復原有名稱，隸屬於國民政府軍政部，於是軍事上的航空事務與一般之空中交通，乃得清楚地分開，而後者遂成爲交通部郵政司所主管的事務之一部了。

國民政府成立後，關於航空法令之公布，僅見郵運航空乘客取締規則及航空器件輸入條例兩種。前者爲民國十九年九月，交通部公布。後者，爲二十一年三月國民政府公布。

第五章 現代中國之郵電事業

一

現代中國之郵電事業，在電政方面固完全仿自西人；在郵政方面，雖有與以前郵遞制度類似之點，但與後者也無繼承的關係，而亦為自外人輸入的新制度。在郵電創辦時起，迄於近年，是兩個互不相謀的組織；到了最近，才有逐漸合併的趨勢。

二

現代中國郵局底創辦，正如中國底輪船和鐵道，也是由外人開始的。道光年間，英國人開始在香港設立郵局。其後，中國重要通商口岸都設有香港郵局底支局，以為外僑傳遞消息之用。再後，與中國通商各國，亦各在中國設有郵局。據清史稿交通志所記，各國郵局設於中國者，英國有上海天津漢口煙台福州廈門廣州汕頭寧波九處，德國有上海天津漢口煙台福州廈門廣州汕頭南京濟南青島宜昌鎮江十四處，法國有上海北京天津漢口煙台福州廈門廣州寧波重慶瓊州北海龍州

蒙自十四處，日本有上海北京天津漢口煙台福州廈門廣州汕頭重慶南京牛莊唐沽沙市蘇州杭州十六處，美國有上海一處，俄國有上海北京天津漢口煙台五處。這可見中國郵政沒有真正基礎時，外人在中國設郵的情形，他們不只在沿海口岸設郵，並且更在我們的內地設郵了。

光緒二年，總稅務司英人赫德，始建議創辦郵政。四年，始於北京天津煙台牛莊及九江鎮江先後設送信官局，以赫德主其事。是為中國試辦郵政之始。十六年，各通商口岸繼續將郵局推廣。其辦法，是以每一海關區域作一郵務區域，各海關稅務司即兼充郵務司。其後，關於郵政之管理，專派一郵務長充任，而仍駐於總稅務司公署，歸總稅務司節制。二十二年二月七日，上諭創辦國家郵政，各處郵局始逐漸推廣，而郵政之管理和進行仍責之於總稅務司。三十二年郵傳部成立，郵政與海關本已應劃分。至宣統三年五月一日，這種劃分才正式實現，而郵政遂開始歸郵傳部主辦，有一獨立的郵政總局之實現。

自光緒四年起，積二十餘年之努力，至於清末，通郵區域已遍於全國各大城市。依宣統三年之統計，全國郵局，連總局、副總局、分局、支局、代辦處總計在內，共六千二百零一所；全國郵路，連郵差郵

路、民船郵路、輪船郵路、火車郵路、總計在內，共三十八萬一千華里；其郵件，則通常、特種，總計有三萬六千二百二十一萬六千二百三十九件；其包裹，則通常、特種，總計有三百零二萬二千八百七十二件，一千零六萬零四百三十三啓羅之重量；其滙兌，則通匯郵局總計七百五十八，匯入銀數三百九十三萬六千兩，兌出銀數三百九十八萬四千二百兩，總計銀數七百九十二萬零二百兩。

在郵資付與方法方面，自光緒四年試辦郵局時，已行使一分、三分、及五分紋銀之郵票三種。嗣後，種數漸多，不能詳舉。光緒二十二年，郵票之以銀兩計算者，開始改爲以銀圓計算。二十四年，開始發行明信片，但僅有值銀元一分者一種。

在國際郵政方面，曾於光緒二十一年三月間，由中國照會瑞士國政府，告以中國已經創辦郵政，並準備加入萬國郵會。光緒二十二年，萬國郵會在華盛頓開博議大會時，中國政府復申前言。這時，中國雖尚不能加入萬國郵會，但已與萬國郵會有兩次的接觸了。二十六年正月，中國與法國簽訂郵政協約。二十九年四月，與日本簽訂協約。三十年二月，與印度簽訂協約。同年十一月，與香港簽訂協約。在這類協約中，承認：凡按郵會資例納費之郵件，中國與各該國均須收寄，並代爲運帶投送；

而其轉運費之結算，均根據按年編造之統計而定，一如郵會中兩國郵政間之辦法辦理。由於此類協約之簽訂，中國郵政遂得經由法英日三國之媒介，而於郵會各國發生關係，獲得通行郵會各國之權利，儼然與加入郵會無異。以前中國工商僑居舊金山檀香山新嘉坡檳榔嶼等處之一紙家書，十年不達者，至此完全成爲過去的陳跡了。

三

入民國後，國內禍亂不息，郵政進行之障礙隨時可以發生。但賴於二十餘年來，基礎之良好，中國郵政事業之發展，日進不已，較別種交通事業特爲進步，並不因環境之惡劣而有所停頓。茲就郵局，郵路，郵件，包裹，匯兌五項在民國元年以來之數字的變遷，列爲簡表，以見中國郵政入民國後，發展情形之一斑。

	郵局	郵路	郵件	包裹	匯兌
民國元年	六、八一六	二二九、八二四	一三二、〇二六、一六二	八八〇、七九九 (三、三四七、九八四)	五、九六二、五〇〇 (五、八五一、六五〇)
民國二年	七、八〇八	三六四、三八四	一九七、四八四、一三六	一、三八〇、九一二 (五、五八一、七五五)	一〇、一六一、〇〇〇 (九、六六一、五〇〇)

民國三年	八、三二四	二七九、九三六	二一二、一一五、二九七	(一、六六二、三二六 六、二五三、六五一)	(一、九八六、八〇〇 二、二一〇、六〇〇)
民國四年	八、五一〇	二八三、七三八	二二六、八〇一、九二八	(二、〇三三、三二三 七、九〇四、一二九)	(一、三五五、二〇〇 三、四六九、二〇〇)
民國五年	八、七九七	二九〇、七〇七	二五〇、四三二、二七三	(二、二三二、一〇〇 八、四八四、二〇〇)	(一、五九六、八〇〇 一、五七八、一〇〇)
民國六年	九、一〇三	二九九、五七八	二七八、三八一、四〇〇	(二、六四〇、三五五 一〇、〇〇六、三二一)	(二、一五二、三〇〇 二、二二七、〇〇〇)
民國七年	九、三六七	三一〇、三四九	三〇二、二六九、〇二八	(二、七三八、〇九〇 一〇、八五〇、〇三四)	(三、五三三、八〇〇 三、四七九、八〇〇)
民國八年	九、七六一	三四四、四〇七	三三九、九二二、九九二	(三、五五一、一〇五 一四、七八八、九一六)	(四、三一六、〇〇〇 四、三八五、五〇〇)
民國九年	一〇、五〇五	三九六、四九一	四〇〇、八八六、九三五	(四、二一六、二二〇 二〇、七七六、一三七)	(五、八九二、三〇〇 五、八四〇、九三〇)
民國十年	一一、〇三三	四二四、八七四	四四二、一一六、三五八	(四、五六九、六六〇 二二、三七二、四一〇)	(六、八九三、八〇〇 六、七九一、四〇〇)
民國十一年	一一、三〇七	四三九、二二二	四二六、三六三、六一六	(四、七九一、四二〇 二四、四六四、四二六)	(七、六一七、九〇〇 七、五七一、六〇〇)
民國十二年	一一、五九六	四四五、七〇七	四七三、六四一、七一六	(五、三〇七、九一〇 二八、七八一、三四三)	(九、五九九、三〇〇 九、六〇二、二〇〇)
民國十三年	一一、七九〇	四五六、三〇四	五二二、三五二、〇九五	(五、七三八、八三〇 三二、一二二、九三六)	(九、八三六、六〇〇 九、七八一、〇〇〇)
民國十四年	一二、〇〇七	四六三、八九一	五六五、〇〇七、七六三	(六、五四〇、九六八 三九、七〇六、四四〇)	(一、〇〇三、七四一、八〇〇 一、〇〇四、〇六一、一〇〇)

受相當的頓挫外，每年都在很快地發展。民國二十年九月十八日，瀋陽事變，東北郵政大受外人底

由上表所列，民國二十年以前，除民國十六、七年因國內戰爭區域過於廣大，郵政事業不能不

(註)表內，郵路係以公里爲單位。包裹項下，無括弧者爲件數，有括弧者爲重量，以公斤爲單位。匯兌項下，無括弧者爲開發，有括弧者爲兌付。郵件包裹兩項，均就國內寄發者統計。匯兌，亦指國內匯兌。

民國十五年	一二、二三四	四七一、二七一	五八五、七八八、四六八	六、〇一一、一七一 (三七、一五七、九三八)	一〇七、〇二四、五〇〇 (一〇六、一三七、二〇〇)
民國十六年	一二、一二六	四六二、二三七	五七九、八五七、三九七	五、五四八、九九八 (三六、七九五、三九九)	八六、六九八、七〇〇 (八六、九八八、〇〇〇)
民國十七年	一二、一二六	四五八、〇五一	六三六、四五六、三四〇	六、一七〇、五五三 (四三、七二九、三九八)	一〇一、二五五、〇〇〇 (一〇〇、八七三、五〇〇)
民國十八年	一二、二六三	四六六、五四三	七二四、五一二、三六〇	六、八五七、二五〇 (四五、六五三、二五八)	一三一、七八四、八四二 (一四〇、五六三、二二二)
民國十九年	一二、四二一	四七六、二一七	七五六、二二〇、一〇〇	五、七〇四、五五〇 (三五、三九一、七五〇)	一七五、一六四、六九二 (四五、五八五、五一四)
民國二十年	一二、六四二	四九〇、五六一	八五五、二七九、五六一	五、九八九、五四三	
民國廿一年	一一、八一四	四五八、〇五五	七六八、七七九、七五二		
民國廿二年	一一、〇二五	五一六、四六〇			

壓迫。經過十個月底掙扎，東北底郵務終於不得不告停頓。自二十一年七月起，計東北各級郵局停辦者八百六十二所，五萬零二百七十八公里的郵路全歸廢弛。故就整個的中國郵務言之，民國二十一年在郵局、郵路及郵件、包裹、匯兌各方面所表示的數字，均視年前大減。其實，在本年中，遼寧及吉黑兩郵區外，尙有新增的郵局若干所，新闢的郵路一千六百四十三公里。不過後者，畢竟抵不過東北損失的嚴重，二十一年度的郵務之各方面，在數字的統計上，便不得不呈悲慘的跌落了。

除表上可以表示者外，民國之郵政，尙有兩件大事可說。一是萬國郵會底加入。又一、是航空郵運底實行。萬國郵會底加入，在民國二年。是年九月十日，郵會本預備在西班牙京城舉行大會。後來雖因為歐戰延期，但中國在這年三月，已算正式加入。民國九年，延期的大會在西班牙舉行，中國首次派代表參加會議，對於外人在華經營客郵之撤消，作極懇切之宣言，頗引起各國之同情。此次會議，中國所簽訂的條約，有國際郵政公約、國際郵政互換包裹協約、國際保險信函及箱匣協約、國際郵政代收款項協約，及國際郵政匯兌協約。從此中國之國際郵務更形便利，而外人經營的郵局也。在十一年底，一律撤銷了。航空郵運底實行，正式始於民國十七年。凡有航空線之處，莫非航空郵路。

此項郵路，因近年航空之發達，恐怕已有八九千公里了。

民國之郵政最高組織，爲郵政總局。郵政總局設總務，秘書，考績，財務，稽核，經畫，供應，聯郵，匯兌，儲金十處。其最高的職員，是郵政總辦，而會辦，副會辦，及處長，副處長，佐理員，事務員次之。郵政總局轄於交通部，由交通部設郵政司以理之。郵政司下，設二科。第一科，掌理郵運行政。第二科，掌理郵運事務。

關於郵政的法令，經國民政府公布及舊章之沿用至今者，有郵政條例，交通部郵政總局章程，長途汽車代運郵件規則，郵政儲金條例，郵政儲金條例施行細則，交通部郵政儲金匯業總局章程等。交通部規委員會編輯之交通法規彙編及其續編，收集此類現行法，甚爲完備，可以參攷也。

四

中國電信之開創，始於大北大東兩公司海底電線之架設。光緒五年，中國始自設電報線。七年，始有電話機之裝置。宣統元年，始設有無線電臺。而無線電廣擴之盛行，則最近三四年間事也。以下，分別就有線電報無線電報及電話，述之。

一、有線電報 有線電報，有水線及陸線之分。水線方面，大北大東兩公司之海底電線，尙爲國際性質。而同治九年，英人設香港水線，由香港，循廣州，達天津，是爲中國境內有一完全的電報線路之始。陸線方面，則丹麥開始架設淞滬線，而英國人亦於同治九年，自香港，架陸線達九龍。光緒五年，李鴻章於大沽北塘海口礮台，設線達天津，始爲中國自設陸線之始。十年，設廣東徐關及瓊州海口間的線路，亦爲中國自置水線之始。光緒五年後，電報事業大見進展，如天津上海線，如鎮江漢口線，如上海廣州線，如北京恰克圖線，皆工程浩大，而皆建設在光緒五年之後，宣統年以前者也。入民國後，電報事業，迭遭軍事上的壓制，進步極爲遲頓。及國民政府成立，方能正軌地進展。依民國二十年交通部統計年報所發表，全國共有

江蘇 浙江 安徽 江西 湖北 湖南 山東

河北 河南 山西 陝西 甘寧 福建 廣東

廣西 雲南 貴州 遼吉黑 川藏 新青 熱察綏蒙

二十一電區，及不能分區的

上海煙台線

煙台大沽線

煙台大連線

青島佐世保線

等四海線。電報線路，在陸線方面，計架空線長八萬五千七百四十四公里，線條長度十四萬八千八百二十二公里。地下線纜長度，計三十公里。在水線方面，電纜長度，計三千四百四十五公里。國內電報，達一萬四千八百零六萬三千六百零九字。國際電報，達七百八十四萬一千六百三十七字。

外人在中國沿海所設之海底水線，除青島佐世保線及煙台大連線一部份歸我，一部份歸日人管理外，依民國十三年，中國年鑑所載，尚有下列各線：

甲、英國大東公司所有之線路

A. 香港廈門線

B. 香港福州上海線

C. 香港西貢新嘉坡線

D. 香港大南島線

E. 香港海防線

乙、丹麥大北公司所有之線路

A. 吳淞古勢長崎線

B. 吳淞馬鞍長崎線

C. 吳淞廈門香港線

D. 廈門大南島海防線

丙、美國太平洋商務公司所有之線路

A. 吳淞馬尼刺線

B. 香港馬尼刺關島舊金山線

丁、法國所有之線路，自廈門鼓嶼至海防

戊、日本電報局所有之線路

A. 大連佐世保線

B. 旅順煙台威海衛線

C. 吳淞長崎線

D. 福州淡水線

E. 吳淞雅泊島線

此外，大東大北及太平洋之線路，遠通至亞洲各地及歐洲非洲南北美洲。中國沿海算是全爲外國電報線路所包圍，而中國人之國際的通報權，更完全操在外人手中了。

二、無線電報 無線電臺之建設，始於宣統元年寶山縣獅子林電臺。此爲陸地電臺。至於船上裝置之無線電機，則於民國元年始次第由德律風根公司裝設於中國海軍部之各軍艦。其中，如海圻海容海琛海籌四艦，各有五啓羅華脫之電力。而民國十一年左右，中國軍用飛機上之裝有無線電臺者，亦有四架。民國元年後，國內之陸續建築無線電臺並設立無線電局者，計有北京天壇張家口武昌吳淞福州廣州崇明上海北京東便門大沽新疆煙台庫倫南苑保定天津上海高昌廟等處。這些電臺，只須就其設立地點觀察，已顯然可見其爲輔助國防及保障航行之作用。它們雖也間或收發商電，但因組織簡陋，效用不著。民國十七年後，因國民政府之提倡，無線電報事業，大見活潑，其

進步之速爲交通各業之冠。截至民國二十一年年底國內無線電臺共有八區：

第一區

上海 | 吳淞 | 啓東 | 崇明 | 南京 | 徐州 | 安慶

第二區

蕪湖 | 杭州 | 寧波 | 定海

第三區

漢口 | 武昌 | 南昌 | 長沙 | 沙市 | 宜昌

第四區

青島 | 煙台 | 威海衛 | 濟南 | 開封 | 鄭州 | 洛陽

第五區

廈門 | 福州 | 廣州 | 汕頭 | 重慶 | 萬縣 | 成都 | 叙州 | 貴陽

第六區

蘭州

第七區

迪化

喀什噶爾

第八區

天津

北平

從這八區電臺底分配上可以說，中國各重要城市，都已有無線電臺的設備。而在第八區，天津且有電臺兩座，北平有三座。第二區，青島有兩座。第一區，上海亦有兩座，而其一為國際無線電臺。國際無線電臺，規模頗為宏大，在二十一年底以前，所直達之線路，計有上海馬尼刺線，上海爪哇線，上海舊金山線，上海柏林線，上海巴黎線，上海西貢線，上海日內瓦線。此為中國利用電力與外國溝通消息之唯一機關，實為中國電政最近之一大建設。二十一年度，國內無線電之發報字數達一千六百二十萬餘字，國際者達一百四十七萬餘字。

外人在中國設立電臺者，以日人爲最多，瀋陽事變前，日人除在北京天津秦皇島青島濟南漢口設有電臺外，旅順大連哈爾濱安東滿洲里琿春公主嶺營口龍井村廟島等地無不設有電臺。法國在天津上海廣州灣雲南重慶，美國在北京天津唐山，英國在疏勒威海衛九龍打石島香港，也各設有電臺。

三、電話 光緒七年，英國倫敦東洋電話公司得到中國政府底特許，在上海裝置電話。是爲中國境內安設有電話之始。其後，丹麥人褒爾揚得總督衙門及領事團底承認，在天津北京創設電話。再後，則俄國在營口哈爾濱大連旅順，德國在膠州芝罘各地，均先後安設電話，中國自己經營之電話，爲庚子亂前所成立之天津官電局。庚子之亂，此局被毀。及光緒二十九年以後，廣州北京天津始各設電話，而開封太原等地隨之舉辦。此種電話似均爲政治軍事而設，其創辦者爲官廳，其應用亦未必能及於民間。其雜有商股而可爲一般人所用者，似以光緒三十年間，開放後的漢口電話公司爲最早。入民國後，各地電話局之成立者漸多，而因循腐敗，無何成效者，亦復不少。又且限於市區通話，其略具長途電話雛形者，僅有民國十一二年間之京津電話，及武漢三鎮電話等。民國十七年後，

國民政府交通部對於各市區電話大加改良擴充，並另增置長途電話線。截至民國二十一年止，除東北不計外，共有市區電話線路二千六百八十八公里，電話局數五十九所。長途電話通話處所，共二百六十三處，線路共長九千三百零三公里。近二三年，長途電話之進行，更爲努力。九省電話之建設，已將近完成。最近除有線電話外，更有無線電話之建設。民國二十五年九月一日，滬漢線底無線電話已經通話了。

五

關於電政之各項事業，開辦之始，管理之權，迭有轉移。及於近年，各項電政事業一概歸交通部管理，由交通部設電政司處理之。電政法令之經國民政府公佈者，有電信條例交通部電政管理局章程交通部電政管理局細則等，俱詳交通法規類編第三類中。

六

以上郵政及電政，在民國二十三年前，可謂彼此毫無關係，對於應用，頗有許多不便。交通部亦感覺此點，久有統一管理之意，只以分辦已久，在技術及行政方面，一時更張，都甚不易。於是於二十

三年先開始電郵合設，三等及三等以下之電報局都與郵局合併，而通都大埠，規模略大之電報局則俱附設電政支局，同時於郵局內設電報收發處。這種辦法，雖去電郵合辦之路尙遠得很，但總算開始向這條路上走了。

第六章 中國交通事業之前途

總觀以前各章所述，九十年來中國交通事業之設施，殆非以前數千年間之交通事業所可比擬。在此一點上，我們不能不說是近年交通事業之進步。但九十年來所積累的今日的成績，若和世界各先進國相較，這只能算中國交通事業之現代化的開始，距現代式的規模之形成，尙相去甚遠。

第一、中國政府之力量尙不能完全控制國境內的一切交通事業，它管不了水上走的外國輪船，管不了地上走的外力控制下的火車鐵路，管不了出沒無常的外國飛機，管不了外國人在各地設置的電臺和沿海的水線。第二、中國自辦的交通機關尙不能充分發揮其效能，因循浮惰營私的情形尙不能真正地剷除，對於各種行政上及事務上之合理化與經濟化，尙未能真正地向前邁進。第三、中國尙無能力在交通事業的建設上，作全部份的甚至一極小部份之材料上的及機械上的自給，一根電線或一條枕木有時也要向外洋購入。第四、中國新交通事業之領域還嫌太狹，普及的範圍太小，若把中國底面積和人口數，同新交通事業作比例數的計算，和先進國實在差得太遠。第五、中國

交通事業，除了最近二三年尙差強人意外，九十年來的歷史實在包括了不少的空白的及斷爛的以及灰色的篇幅，總老是使人感覺着這種新事業，並沒有好好地拚命作過。第六，中國在這方面的技術人才還太不够用，而國內供給作這種專門的獨立的研究機關簡直等於沒有。這六點，都是中國交通事業前途之很大的障礙。在這個時候，國難嚴重到了極點，這種關係國家興亡的大事業是需要政府和人民拚命去作的。我們的一部中國交通史，究竟是一部失敗史或是一部勝利史在最近數年中就要決定。這個時代已不是再容我們優游歲月的時候了。