



书坊周刊



找记者 上壹点
A13-15

齐鲁晚报

2021年4月10日
星期六

好
读
书
读
好
书

□ 美编：陈明丽
□ 编辑：曲鹏

在史学界，“超今赶勇”正被越来越多的年轻学者提起。“今”，即秦汉史大家王子今，“勇”，即历史地理学大家辛德勇。后者被称为“辛神”，前者则有“仙人王子今”的美誉。王子今的《秦汉区域文化研究》《秦汉交通史稿》是当代学术名著，尤其是《秦汉交通史稿》，拓展了全新的研究空间。直到今天，仍有许多读者感到好奇：交通史是不是太专了，有研究的必要吗？秦汉史料甚少，交通史的史料就更少，怎么研究呢？秦汉交通史与其他时期的交通史，有什么不同？种种不理解之外，交通史研究又特别辛苦——不仅要读万卷书，还要行万里路，文字材料不足，就要靠步行踏勘。这也许就是为什么我国至今尚无一套交通史方面的通史，亦无专业研究杂志。近日，社会科学文献出版社推出新版《秦汉交通史稿》，为此，书坊周刊采访了中国人民大学教授、秦汉史专家王子今先生。

□ 唐山



王子今： 同样是大路，东西各不同

曾当铁路工人
偶然进入交通史研究

问：在当当网，再版《秦汉交通史稿》已炒到六七百元，新版改动有多大？

王子今：整体变动不大。这本书初版于1993年，2013年再版，这次与前两版最大的区别，是将书中所有地图都重画了，此外修改了一些观点，文字数量也增加了。

问：作为普通读者，我会觉得交通史太专业，您当年为何选这个研究方向？

王子今：这本书缘起是1989年社会科学基金的一个项目，即《论秦汉陆路运输》，著名学者李学勤先生说，材料不多，不好做啊。但越是没人做，越有创新空间。所以我说，让我试试吧。在后来的研究中，李学勤先生给了我一个很重要的建议，就是从社会文化角度看秦汉交通，打开了我的思路。所以《秦汉交通史稿》不是只研究有几条古道、古马车样式等，而是将与交通相关的社会文化现象，都容纳进来。

我当过几年铁路工人，恢复高考后，我考入西北大学历史系考古专业，走上学术之路。昔日同学知道我搞秦汉交通史，开玩笑说，看来你还是没忘当铁路工人的这段经历。至于二者有没有关系，我也说不好。

问：交通只是生活琐事，为何还要研究它呢？

王子今：在马克思、恩格斯早年写的《德意志意识形态》中，对交往有非常系统的论述，提出：“生产本身又是以个人之间的交往为前提的。这种交往的形式又是由生产决定的。”过去以为，马克思将生产力、生产方式、生产资料所有制等视为基本要素，没想到马克思把交往的价值，提得这么高。郭沫若先生1942年翻译该书时，将“交往”译为“交通”。

其实，大到国家，小到个人，都离不开交通。过去几十年，中国经济高速发展，交通发挥了重要作用。作为个体，如果一直待在闭塞的地方，见识肯定受限。

如今大家都在谈国学，国学的核心是儒学，而儒学创立者孔子就特别重视游历。《淮南子》说：“孔子无黔突。”黔突指炊烟熏黑的烟囱，意思是孔子不等烟囱被熏黑，已出门旅行了。孔子先后拜见过70多个君主，也有人说是80多个，与老子的“鸡犬之声相闻，民至老死不相往来”完全不一样，这决定了儒家与道



《秦汉交通史稿》
王子今 著
社会科学文献出版社

家的不同。

特别值得一提的是，在中华民族共同体形成过程中，交通也发挥了非常重要的作用。在古代北方，因交通发达，人们较少关注血统、族群等。随着对外交往增加，秦汉时人说起天下，明显比前人广阔，特别是汉朝，自称大汉、强汉，变得更加自信。

秦统一天下 胜在水利、交通等硬技术

问：与历代相比，秦汉交通有哪些贡献？

王子今：在内部，秦汉交通的结构完整，这是此前没做到的，比如秦直道、秦驰道等。交通管理更加完善，主要特点是管理方式一致化，采用统一的法律，这对后代影响深远。

在外部，先秦时东西方文明已有交流，青铜、小麦、荞麦、绵羊等传入中国，中国的小米、大米、彩陶等传向世界。但张骞凿空之旅后，东西方交流成为常态，政府间往来密切，促进了民间交流，这是此前没有的。

再如海上丝绸之路，徐福可能到了日本，汉代时，远航南洋、印度洋形成规模，在汉代史书中，有相关记载，包括哪个航线走多长时

间，都有记录。有学者认为，丝绸不是大宗商品，不如瓷器等交易规模大，不应称丝绸之路。其实古籍中明确写着，外销主要商品是“繒”，繒即丝绸的一种。

秦汉之后，历代在交通上各有发展，比如开通大运河，元代建驿站体系，超越了秦汉，但奠定它们的基础在秦汉，秦汉确立了中国交通的基本格局。

问：秦始皇、秦二世曾周游天下，论速度，秦二世更快，是不是说明道路条件更好了？

王子今：是的。那时还没刹车，下坡有风险。秦二世巡游快，确实说明道路条件更好。汉朝也有皇帝喜欢周游天下，比如汉武帝，比秦始皇走的地方还多。统一天下后，秦始皇5次出游，统一天下前，3次到前线出游，加起来共8次。汉武帝光是去海边，就至少10次，去世前两年，68岁的他还去了一次。东汉皇帝出行较少，后来的皇帝就更少。据古籍载，尧舜5年周游天下一次，冬天去最冷的北方，夏天去最热的南方，以体现勤政。可到了宋代，读书人就都不信这个说法了。明代时，有的皇帝甚至没出过紫禁城。

问：秦朝为何特别重视交通？

王子今：秦朝的祖先便以善走、善驭闻名，造父作为周穆王驭手，传说西征到了欧洲中部的华沙大平原。秦人首领秦非子因养马有功，被周孝王封在秦地。犬戎灭西周时，秦襄王护送周王室有功，成了诸侯。秦国祭祀先人，以车马为祭品，东方六国皆无此俗。

早期马车都是单辕，需两马牵引，从战国秦墓中，发现了中国最早，可能也是世界上最早的双辕车，一匹马就能拉，效率大增。再如独轮车，过去认为是西汉时的发明，可在兵马俑二号坑中，残留的都是独轮车的车辙。

秦能统一天下，过去认为因商鞅变法在秦国成功了，六国没成功，在文明程度上，秦已领先。但据李学勤先生研究，秦朝还有大量奴隶社会的遗存，文明程度不如东方六国。我认为，秦国主要胜在硬技术上，从水利、兵器制造、交通等看，秦大大领先。秦朝不仅陆路交通好，水运也很厉害。赵王想与秦开战，赵国的平原君劝诫说：“秦以牛田，水通粮……不可与战。”

对于交通建设上的成就，秦人自己也引以为荣。丞相李斯被秦二世下狱后，写了认罪书，其实是曲线表功，第六条就是说他修了许多供皇帝出巡的大道。

秦汉道路建设 首先服务于军事、政治

问：罗马帝国与汉朝都很重视道路建设，二者之间有什么区别？

王子今：我曾就此话题写过论文，但我对世界史了解不多，而且我学的是日语，英语文献看得少，只能粗略地说出两点不同：其一，与汉朝比，古罗马更重视海运，因二者地理环境不同。其二，汉朝的交通建设更强调等级，古罗马商人可以更充分利用道路。

问：汉朝商人不能使用驰道吗？

王子今：当然可以。但从文献看，驰道中央宽三丈，归皇帝专用，即使是太子的车进入，也会被扣押。汉代长安城的中间城门，正好宽三丈，与驰道中间等宽，只许皇帝走。

汉武帝时，汉武帝的姑姑兼岳母、馆陶大长公主走了驰道，被宠臣江充拿获，大长公主说得到了皇帝的许可，江充说，就算有许可，也只能你自己走，随从、驭手不能走。不仅不能走驰道中央，且不能横穿驰道。

汉元帝时，皇帝急招太子刘骥入官议事，可从太子住处入官，要横穿驰道，刘骥不敢逾矩，就让人驾车出城，绕了一大圈再进城，耽误了时间。汉元帝知道后，下令废除这一规矩。

有学者认为，这些规矩太严格，在现实中不可能被严格执行，特别是西汉晚期，皇宫周边已废除驰道。不过，在当时，身份非常重要，汉高祖刘邦时，普通人连骑马、乘车的资格都没有。

秦汉道路建设首先服务于军事、政治，也就是服务于皇帝。在古罗马，商人使用道路更方便。

问：秦汉交通史较冷门，材料又少，有了您的这本著作，未来学者是不是研究空间不大了？

王子今：不是，还有很多未知的领域。比如秦驰道，史书记载是宽五十步，可并行两车，也就是69米，可一直没找到。秦朝的路如今都埋在地下，用洛阳铲勘探，目前还没找到这么宽的。据最新说法，考古工作者在关中发现了两条路，可能是秦驰道，此外，近期还有新发现，但相关报告还没出来。

从文字材料看，悬泉汉简的整理成果陆续开始发布，它记录了从汉武帝元鼎六年（前111年）到东汉安帝永初元年（107年），邮驿运作的细节。像这样新出土的文字材料，还有里耶秦简等。

从实物材料看，秦始皇陵陵西新发现大型墓葬，出土了金骆驼。《史记·匈奴列传》称“其奇畜则橐驼”，过去一直以为是张骞将骆驼引进中原，那么，是不是秦朝时，中原已经有骆驼了呢？

总之，秦汉交通史研究还有非常广阔的空间。我今年70岁了，如能活到80岁，再出新版，希望还能有改动。