

从秦代的交通说开去

□ 真启梁

在建中的连淮扬镇高铁今年即将开通,高邮即将结束不通火车的历史,迈步跨入高铁时代。在这历史性时刻,抚今追昔,令人感慨万千。

高邮以及整个淮扬地区,虽然早在春秋时期,吴王夫差就开凿了运河(古邗沟),但是,它主要是用于军事目的。到秦代,古邗沟的水陆运输联网进入全国运输体系,淮扬地区的水陆运输能力得到初步发挥。至隋大运河开凿完成,古邗沟的水陆运输功能才得以淋漓尽致地施展。

水陆交通,乃国家之“大政”。在夺取政权的时候,传达政令(军令)、调动军队、运输军需,无不与交通密切相关;而在漫长的巩固政权的过程中,亦无不贯穿着交通活动。

细看历朝历代,都有一张纵横交错的交通网。其分布之广,布局之密,令人赞叹。再细细揣摩,其源概出诸秦朝。也就是说,后代都是在秦代的交通网的基础上发展开来的。虽然在秦之前的战国列强,其交通已具雏形,但集先秦交通之大成的,还是秦始皇其人。何以见得?现在就让我们剖析一下秦代的交通网,看一看秦始皇在中国古代交通史上的巨大功绩。

四通八达的交通网

秦始皇登上帝位的次年(公元前220年),就部署了修筑包括驰道、驿道在内的全国交通干线的重大工程。建造了以咸阳为中心,呈一巨大扇形网络向北、东、南三方辐射;向西,则有不太长的道路,通向偏远地区,这是秦王朝的都城咸阳位于中原偏西部的缘故。整个工程十分浩大,历时十年,耗资颇巨,把全国四十六个郡都联通起来,似一张大网,将中华大地坚实地套牢在秦王朝的网络之中。

具体的是:

正北方向:从咸阳西北侧的云阳(今陕西淳化)出发,进入鄂尔多斯沙漠,直通河套地区的九原(包头市九原区)、云中(内蒙古托克托县),特名为“直道”。这是一条南北向的驰道,总长约900公里,由秦朝名将蒙恬督建。公元前210年秦始皇去世时,尚未全部完工。该驰道再从九原折向正东,几乎贴近北部长城一线,修筑了一条经云中、雁门(山西省右玉县南)、代郡(河北蔚县)、上谷(张家口怀来县)、渔阳(北京怀柔)、右北平(内蒙古宁城县),名为“北边道”的驰道。而且,再向东有穿过辽西平原,经辽东直至今朝鲜的瀋水、平壤的驿道。

东北方向:从咸阳东侧的蒲津渡出发,沿汾水上溯太原的驰道“太原道”,通向雁门,接“北边道”。另外,从太原向东穿越太行山井陉(石家庄西部)的驰道“井陉道”至常山(河北正定);从河东郡(今山西夏县北)至上党(山西长治市)的驰道“上党道”,连接晋东南与河内地区,直至薛郡(今山东西南部)。这个方向连接原战国赵、魏、韩、燕、齐列国的旧都市,稍加修凿就是现成的四通八达的驰道。

正东方向:有“三川(今洛阳)东海道”,从长安出发,经华山东麓,过函谷关,穿三川郡,直达大梁(开封),并与上党道、井陉道的延伸线相联通,再经曲阜、邯郸,直至胶东半岛的乙果(山东烟台)到达成山角(山东荣成),穷海而止。又称“东方大道”。这是横贯东西的大驰道,是政治、经济、军事大动脉,也是秦始皇东巡至海边求仙的通道。在东部海滨,还有驰道“滨海大道”从山东琅琊,南下驰道“邗沟道”,在今扬州过江,直上会稽山。其时,这一地区还很荒僻,但滨海大道、邗沟道的开通,无疑促进了这一地区的开发和发展。这时,古邗沟和邗沟道已经完全融入秦始皇的全国交通一盘棋的大格局之中。

东南方向:出蓝田(西安),过武关,有武关驰道(又称“秦楚大道”),经丹水、南阳,到南郡(湖北江陵)。再有驿道穿云梦泽,南下九疑(湖南永州)、桂林至番禺(今广州)。另外,有便道(驿道)从彭城过淮

河、长江,穿越彭蠡泽(鄱阳湖),然后,其一继续向南再指南海(今广州),另一条折向东南达于闽中(福建闽侯县)。

西南方向:在崇山峻岭中有一条栈道(驰道)从陈仓(陕西宝鸡)通往南郑(陕西汉中)。再有驿道金牛道(石头道,又称剑阁道)直达蜀中(四川中部)。从蜀地西南夷地又开通了一条“五尺道”的驿道直通云南。

最后,从咸阳西去,通向陇西(甘肃定西市)、榆中和偏北的北地(陕甘宁一带)的驰道叫“陇西北地道”,又名“回中道。”该道因秦始皇西巡驾幸回中而得名。此道不长,但有一点要说明,从榆中再向西有穿越羌中、月氏直达河西走廊的小道(驿道),这当是以后丝绸之路的雏形。

纵观全貌,秦的势力通达全国,这些道路(驰道和驿道)的开辟和畅通,巩固和发展了秦始皇对全国的强有力的统治,也为秦之后的汉朝六百年一统天下,打下了坚实的物业基础。

秦代交通的特点

秦代交通很有特色,它依赖于经济基础,同时它又服务于上层建筑(政治、军事)。研究秦代交通的特点,深感它非常富于这一哲学原理。

特点之一:“驰道”与“驿道”是两个不同的交通概念。驰道:驰道是我国历史上最早的“国道”,始于秦朝。驰道起初是皇帝的专用车道,但必要时也用于军事。驰道对于陆路交通的发达,促进经济文化交流具有重大意义。驰道主要有“东方大道”“北边道”“栈道”“陇西北地道”“滨海大道”“直道”“秦楚大道”等。驿道:驿道是驰道向四边延伸发展的道路,也是陆地主要的通道。起先用于传递军令军情,转输军用物资,之后商业用途得到逐步发展。用现在的话来说,驰道是“高速公路”“国道”;驿道是“省道”“县道”。

特点之二:秦代交通网,北部密集,南部稀疏,这是当时经济基础的客观反映。也就是说,黄河流域路网密布,长江流域稀疏疏远。至于珠江流域、巴山蜀水,受于当时生产力水平限制,筑路架桥相当艰难,故而其道路交通极其精贵。道路是文明发达的标志,而在这个时期,长江流域还有不少地方是初被开垦的处女地。不过,就当时而言,能在经济还不发达的南方开辟交通邮驿之路,特别是在西南高山险谷中开凿栈道、金牛道和五尺道,这也确实是非常不易的。

特点之三:连接秦王朝东南西北中的四十六郡,巩固了郡县制。起始,秦始皇以开天辟地的雄才大略统一了全国,首创了郡县制,将全国分为三十六郡。后为了进一步加强对边远地区的统治,秦又于始皇三十三年(公元前214年)将全国划分为四十六郡。从谭其骧先生的《秦统一图》上可以看出,秦代的交通已遍及全国东西南北中,甚至连东南、西南、东北的的荒蛮地区,也都有“使命必达”的交通驿道。其东北边塞,由“北边道”延伸至辽宁的“辽西郡”“辽东郡”,并且直指瀋水边的秦长城东端(今朝鲜平壤一带)。正西边境顺“陇西回中道”,直达“陇西郡”,为河西走廊的丝绸之路打下基础。西南边陲沿“蜀道”直通“蜀郡”“巴郡”,再由“五尺道”达于云南。其正南更是令人叹服:从淮河边的“九江郡”(今安徽寿县),向南其一可直达福建的“闽中郡”,另一直达广东的“南海郡”(今广州附近);而从洞庭湖边的“长沙郡”向南,一条折向“南海郡”,再一条直达“桂林郡”,而且再从桂林向南直指中南半岛达于“象郡”(今越南中南部)。至于中原地区,原战国七雄的旧都和各主要城市,更是驿路纵横,蜘蛛密布。

虽然由于种种原因,秦朝的统治是短暂的。但是两汉六百年基业,中华民族的两千多年的相对稳定,生产力和科学技术的大步提高,人民生活水平的较大改善,这

都与秦汉大一统为基础的政治局面密不可分,而遍布全国的交通邮驿网自是功不可没。

特点之四:依长城而筑的大道(驰道),保证了增援部队的快速行动。秦时长城的故址,西起临洮,北傍阴山,东至辽东、北韩(见谭其骧先生《秦统一图》),俗称“万里长城”。长城是为了防御匈奴贵族的南侵,在地势险要的地方修筑的。然而,长城只能消极地阻挡外敌,狼烟报警,烽火求援,而真正要歼敌于长城脚下,仅靠守卫长城的有限的戍兵是不成的。大量的援兵从哪里集结? 增援的部队怎样才能保证快速行动? 增援部队的军需物资怎样得到有效供给? 那就要有通达的交通道路做保证。也就是说,让畅达的大道把各边塞军事重镇串联起来,缀为一体,使之真正成为“军事一体化”才行。请看,西部陇西道的“陇西郡”“榆中城”,北地道的“北地郡”,直道的“上郡”和“九原郡”都是西部长城边上的军事重镇。还有那从“九原郡”径直向东的北边道,其走向完全与长城保持一致:依山顺势贯穿了九原郡、云中郡、雁门郡、代郡、上谷郡、渔阳郡、右北平郡。而且这条北边道向东同样循形顺势,经“辽西郡”,穿越辽西走廊,到达辽东半岛上的“辽东郡”,继而一直延伸到今北部朝鲜的瀋水边。从图上看,这正是秦长城的最东端。闭目审思:万里长城、万里驰道(驿道)、军事重镇,这三者是骨肉相连、不可或缺的。这正是秦代先进的军事思想和完美的军事设施的完整结合体。

特点之五:秦代的交通网与今天的铁路网惊人的相似相仿,有些甚至是完全相同。纵观今天的全国铁路网,审视秦代发达的交通路线图,我们还能惊讶地发现,远在二千多年前的秦代交通网,竟与二千多年后的今天的全国铁路网惊人的相似相仿相同。先谈“两横”:秦代纵贯东西的有陇西道、三川东海道,即从陇西郡(今兰州附近的临洮、定西一带)依渭水经咸阳,东沿关中盆地,至三川(今洛阳东北)再东延至彭城(今徐州),由琅琊入海。这条大动脉主体跟今天的陇海线何其相似;北部从九原向东经渔阳的北边道至辽东郡,也基本与今天的京包线、京哈线大体一致。再说“三纵”:南北方向,从右北平、广阳至邯郸、三川及南阳至南郡,再过洞庭湖到长沙继而南下至南海(广州),这一线难道不像今天的京广线? 还有那东部从右北平至泰山再至琅琊继而沿邗沟过江直至会稽山,虽然路线不尽相同,其作用颇像今天的京沪线、沪杭线;至于西南的古栈道与金牛道、五尺道则与今天的宝成线、成昆线比较贴近,甚至有的路段几乎是一脉相承的。其实,以上所述,说怪也不怪,更非偶然。道理也很明白,因为昨天的道路是今天铁路的坯胎,今天的“高铁”是在昨天的交通道路的基础上成长的“壮汉”。不过,早在两千多年前的秦代交通,就为后世历朝历代的交通发展,奠定了如此雄伟的基础,秦始皇这种超人的魄力,不得不令后人赞叹!

无与伦比的秦代驰道

“秦为驰道于天下,东穷燕齐,南极吴楚,江湖之上,滨海之观毕至。”这段文字出自《汉书·贾山传》。秦代的驰道覆盖面积广,遍及全国。它几乎涵盖西部边陲、北部边境、东部沿海、南部疆域的广大地区。更是将中原地区原战国六雄的旧都新城,连成网络,缀为一体。秦代驰道不仅巩固了西部、北部的国防,而且极大发展了中原地区的生产力,开发了南部中国的原始生态。

秦代驰道具有以下几个特点:

一、布局分布广,引申意义深。秦代驰道遍及东西南北中,覆盖整个大秦疆土。首都咸阳以及广大中原地区,道路建设令人翘首。这里有横贯东西的政治、经济、军事大动脉“东方道”“陇西道”,将肥沃、富裕的三秦大地、山东半岛与丰饶中原紧紧地捆绑在一起。这里有气吞南北的秦楚大

道,出武关南下九疑达于南海(广州)。这里还有军事的大动脉“直道”“北边道”“陇西北地道”,他们的军事作用跟万里长城的军事作用一样。这些都是为巩固大一统的新生政权服务的。另外,秦始皇纵横于驰道之间,借道山东,封禅泰山,直趋乙冢,遥祭蓬萊,祈求长生不死之药,走的都是宽广的驰道。

二、建筑标准高,无可比拟。秦代的驰道,建筑标准非常之高。《汉书·贾山传》:“道广五十步……三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松。”试看,秦为驰道于天下,这是从长度上来说的;道宽五十步,约合今70米,这是从宽度上来说的;每隔三丈栽一棵青松以为行道树,这本身就是一道风景线,这是从美学上来说的;对路基松软的地方要用金椎(铁锤)夯实,并以青铜路桩加固,这更是从质量上来说的。总之,其路线之远长,规模之雄伟,建造之坚实,景观之奢丽,确实是空前的。

三、驰道堪与万里长城相媲美。首先,从建筑造价上来说,建造一条等长的驰道其消耗的人力物力,几乎相当于修筑同等长度的长城。其次,万里长城、万里驰道、军事重镇是三者不可或缺的有机结合体。我们完全可以这样说,万里长城在军事、政治上的意义有多大,万里驰道的意义就有多大。而且,万里长城,仅仅横亘于北部边境一线,而秦代驰道,则覆盖东西南北中,纵横几万里。

四、驰道与“条条大道通罗马”的“罗马大道”比较也毫不逊色。第一,建造时间秦驰道稍早。秦驰道在秦统一中国后,“历时十年”,大约完成于公元前210年。罗马大道正式开始是公元前1世纪,这时的中国已经进入汉武帝时代。其次,秦驰道路幅比罗马大道宽得多又多。秦驰道路幅“道广五十步”,约70米。而罗马大道仅4.57~5.48米。再次,建造质量也不同。秦驰道“厚筑其外,隐以金椎”。罗马大道,黑色玄武岩铺成。第四,绿化标准不同。秦驰道“三丈而树,树以青松”,而罗马大道仅仅栽上行道树,以便士兵遮阳。最后一点,建造的规格大不相同。秦驰道涵盖大秦的全部疆土,起始目的是供秦始皇(五次)出巡。而罗马帝国发端于亚平宁半岛,继而侵占欧洲中西部、地中海各国、北部非洲,罗马大道只要能运兵打仗就行。

西方有句古谚语这样说:“罗马修路,秦筑城墙”。这句话只说对了一半。秦始皇不仅会筑城墙(长城),同时还修筑了比罗马大道有过之而无不及的秦驰道。

那么,为什么江淮大地(含高邮)早在二千二百多年前的秦代,就已融入全国较为先进的水陆交通网,而到今天才通上火车(高铁),迈入动车时代? 这里必须说明这是时代的局限性、科技的局限性和“全国一盘棋”的规划的局限性。

首先,江淮地区一直具有水运的优势,而水运的费用又是极其低廉的。其次,在我国东部地区建造铁路,首先必须考虑北京——南京——上海的京沪高铁。在南京长江大桥早已通车的前提下,二十一世纪之前,我国不可能在南京下游一箭之遥的镇江,再建一座公铁两用的长江大桥。只有我国国民经济得到飞速发展,造桥(公铁两用)技术、高铁技术得到极大提高的今天,镇江五峰山公铁两用长江大桥建成,江淮地区开通高铁才是水到渠成的事。

连淮扬镇高速铁路的建成,反映了我国高铁建造水平的极大提高;五峰山长江公铁两用大桥的通车,更体现了我国建造公铁两用长江大桥的高科技水平;南京、镇江两条高密度过江高铁的建成,更反映我国经济实力巨大提升。

写到这里,不得不说的是,时代在发展,祖国在跃进,我们的家乡——高邮,已跨上时代的高速列车,与伟大祖国一同飞跃前进:扬泰机场、连淮扬镇高速铁路、京沪高速公路、京杭大运河水运,海陆空“三弹齐发”助推高邮经济飞速发展。