

《古代交通/中国红》

图书基本信息

书名：《古代交通/中国红》

13位ISBN编号：9787546135045

10位ISBN编号：7546135044

出版时间：2013-4

出版社：黄山书社

作者：王亦儒

页数：140

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《古代交通/中国红》

前言

交通是人类社会交往的产物，也是人类文明发展的标志。中国是一个陆疆广袤、河湖众多、海域辽阔的国家。几千年来，繁衍和生活在神州大地上的中华民族，建立起了庞大的交通网络，并创造出灿烂悠久的交通历史。那交错纵横的道路，那形式多样的桥梁，那四通八达的水运，以及那种类繁多的交通工具，无不展现了中国古代交通的繁盛。本书通过各个朝代的交通状况，以及各种交通方式的变迁，对中国古代交通文化的渊源与流变作出简要介绍，借以展示中国古代交通的悠久历史，帮助读者了解当时人们的生产、生活和社会发展状况。

《古代交通/中国红》

内容概要

中国是一个疆域广袤、河湖众多、海域辽阔的国家。几千年来，繁衍和生活在神州大地上的中华民族，建立起了庞大的交通网络，并创造出灿烂悠久的交通历史。《古代交通》(作者王亦儒)通过各个朝代的交通状况，以及各种交通方式的变迁，《古代交通》对中国古代交通文化的渊源与流变作出简要介绍，借以展示中国古代交通的悠久历史，帮助读者了解当时人们的生产、生活和社会发展状况。

《古代交通/中国红》

书籍目录

中国古代交通概述 中国古代的陆路交通 道路桥梁 中国古代的水上交通 河运海运 中国古代的交通工具 骑乘 驮运 车辆 肩舆 舟船

章节摘录

中国古代交通的起源可以追溯到距今170万年左右的旧石器时代。但由于当时生产力水平的低下，原始先民只能在所居住的洞穴附近，沿着河谷小道从事渔猎和采集活动。在这些原始人离开洞穴去打猎、捕鱼和采集的时候，中国人最早的交通活动就在他们脚下开始了。这一时期的道路处于“踏地为路”的被动状态。当这些原始先民掌握了农耕、畜牧、制陶等一系列生产、生活的技术之后，便逐渐在平原、丘陵和山区这些适合农业生产的地方定居下来，建立起以血缘为纽带的星罗棋布的氏族村落。随着社会生产力的发展，各氏族和各部落之间为了联系和沟通，逐渐开辟出各类天然道路，并“剡木为舟，剡木为楫”，开始了自觉的水路交通建设。伴随着中国古代私有制、阶级和国家的出现，一些较大规模的城邑建立起来。人们开始在这些城邑之间铺设道路。比如在河南省的龙山文化晚期遗址中发现的城门、路基遗址和陶制排水管道等，就证明了早在五千多年前，中国就已经出现具有多种功能的人工道路系统。中国古代造船始于新石器时代。1958年，在浙江杭州和湖州先后出土了数只新石器时代的木桨。1977年浙江余姚河姆渡文化遗址中又发现5000年前的木桨。这些划水工具的出现，表明当时在杭州湾和太湖流域已有舟楫往来。1960年在黑龙江江边发现的岩画上绘有一叶头尾上翘的小舟。2011年，在浙江省境内发现了一艘在地下沉睡了至少7500年的小木船，这也是迄今为止中国出土的年代最早的水上交通工具。从上述舟船的分布来看，当时中国南方和北方的广大地区都有舟船航行，它们显示出原始先民在古老的中华大地上征服水域的早期历程。夏、商以来，随着生产力水平的提高，尤其是统一的奴隶制国家政权的出现，使原始而分散的道路状况出现了根本的转变，交通道路的建设已成为社会的总体行为，大规模的道路网开始形成。夏朝(约前2070-前1600)的统治中心主要在今河南西部和山西南部一带，并呈现出沿黄河流域自西向东横向建立交通联系的大趋势。《史记·夏本纪》中在彰扬夏朝有名的君主禹时，就着重谈到他率领诸侯百姓“开九州，通九道”的功绩。商朝(前1600-前1046)的统治中心大致在今天的河南北部、河北南部一带，其道路发展呈现出由这一地区向四方辐射推进的趋势。《墨子·非攻》一书中说商朝君王汤“通于四方，而天下诸侯莫敢不宾服”。正是在这种经营观念指导下，商代人以王都为中心，在王权直接统治的范围之内，初步建立起通往四方的交通干道。在干道沿途还专门建立了供贵族、使者食宿的“羈舍”和保障道路畅通的机构。分布四方的属国、异邦则在王畿干道之外建立起与之相连的普通道路系统。这一时期是奴隶制国家建立和发展的重要时期，统治者迫切需要运用先进的交通工具，以便对日益辽阔的疆域实施有效的统治。车辆的发明和改进，恰恰满足了统治者的这一需求，因而得到了迅速地发展。这一时期的畜力车已经从实验进入到实用阶段，用人力的挽车在祭祀、迎宾等场合也经常出现。从殷墟出土的数量众多、形制完备的车马遗迹来看，至少在商代，马车便已经进入到实用阶段。牛车的使用也与马车一样古老。在商、周遗址中出土过众多的鼻环、玉牛和铜牛，这显示商周的先民已经懂得系驾牛车了。这一时期的车辆一般为独辅双轮、一衡双轭的结构，这类车被称为“独轿车”。夏、商之后，文献中关于舟楫的记载也多有出现，考古中出土的船舶实物也逐渐增加。据《周易·系辞》一书记载，中国占代最初的舟楫就是“剡木为舟，剡木为楫”而成的独木舟。当独木舟不能满足先民们在水上的需要时，他们便在其四周增加木板，加装船舷，从而改制出新型的木板船。这在殷商的甲骨文和其他文献中都有记载。这一时期的木板船已经被用来运兵作战。西周(前1046—前771)时期，统治者为了加强对分封诸侯国和属地的控制，十分注意道路建设。在以镐京(今陕西西安)为中心的方圆千里的王畿之内共设有十余个关口，在关内专门修有宽阔的大道。在关外则有通往各地的普通道路。这些道路平坦笔直，故有“其平如砥”(和磨刀石一样平坦)的赞誉。春秋战国时期(前770-前221)，各国对道路的修建不遗余力，在商、周交通干道的基础上，修建了纵横南北和东西的多条交通干线。这一时期的道路类型以车的宽度为标准，大致可分为五种：径(可通牛车)、軫(可行大车)、途(一轨，宽约264厘米)、道(二轨宽)、路(三轨宽)。另外，此时在高原和山区还建起各类栈道，如秦蜀之间的栈道等。水上交通在这一时期有了进一步的发展。当时人们不仅利用了自然河道，而且还开凿了人工运河。春秋时期，最先开凿运河的是陈、蔡、楚等国。当时，陈、蔡两国为了改善相互之间的交通联系，开凿运河将淮河的两条支流沙水和汝水连通起来。楚国也开凿了一条从都城郢到汉水的水道。不过，这一时期最重要也最著名的是吴国开凿的沟通太湖与长江的胥河、沟通长江与淮河的邗沟、沟通淮河与黄河的菏水，以及魏国开凿的沟通黄河与淮河的鸿沟。春秋战国时期的造船业也迅速发展，南方已经有了专门的造船工厂——船宫。诸侯国之间经常使用船只往来，并且已有诸多关于战船的记载。战船是从民用船只发展起来的，与民用船只不同的是，战船既要配备进攻武器，又要防御敌方进攻，因此在结构和

《古代交通/中国红》

性能上的要求都比民用船只高。可以说，战船代表着各个时期最高的造船能力和技术水平，也从一个侧面反映了当时的经济力量和生产技术水平。当时吴国水军的战船是最有名的，包括“余皇”、“三翼”、“突冒”、“楼船”等多种舰艇。其中，“余皇”是王侯乘坐的大型战船，战时作为指挥旗舰。水军的主要战舰是“三翼”，即大翼、中翼和小翼。中翼长约33米，宽约5米，可以载士兵90多人，而且具有较高的航行速度。p2-13

《古代交通/中国红》

编辑推荐

“中国红”系列图书是对中国优秀传统文化进行的全景式记录和梳理，以中英文图文对照的形式介绍中国文化。其所关注的100个文化专题，有着悠久的历史和丰富的文化底蕴，不但博大精深，而且极富中国特色。它们表现了特定的历史文化、风俗习惯和中国文化特有的价值观、审美观，具有浓厚的生活气息和独特的艺术风格。本系列图书以实用简明的图文形式，提供了一个令人愉悦的阅读空间，让四海宾朋走进中国文化的殿堂，品味中国文化之美。这本《古代交通》(作者王亦儒)是其中一册。

《古代交通/中国红》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu000.com