



古人春节也面临“回家难”

# 古代“春运”什么样

近日,随着2017年春运火车票的开售,又一场全球规模最大、最集中的人口流动拉开序幕。

“春运”一词最早出现在1980年的《人民日报》上,是随着改革开放对人口流动的限制放宽后,中国出现的特有的社会现象。因此,从狭义来说古人是没有春运的,但从广义上来讲,从春节出现开始,春运现象就存在了,即所谓春节期间的出行。古人春节是怎么回家的?古代的“高铁”和“大巴”又是什么样的?



## 古人春节也面临“回家难”

春节,是一年中最重要、持续时间最长的节日,民间俗称“过年”。每年过年,家家户户欢聚一堂,吃年夜饭、守岁,迎接新年到来。

与今天一样,大家争着回家过年,便是古代春运的源头。据考证,周代出现了现代春节的雏形,古代“春运”也应运而生。然而,受自然、政策,特别是封建时代“父母在不远游”等礼俗因素的限制,古时候人口流动的数量并不大,距离也不太远。与今天不同,古代春运的主体并非“外出务工人员”,而是公务人士和商人。

在古代,由于路途遥远、交通条件所限,许多人无法回家过年。即便到了交通相对发达的隋唐时期,“回家难”现象也相当普遍。

隋代诗人薛道衡的《人日思归》有云:“人春才七日,离家已二年。人归落雁后,思发在花前。”薛道衡是河东汾阴(今山西万荣)人,他从北方来到南方,没能及时赶回去与家人团聚,看着南方欢快的节日气氛,自己却独在异乡,所以诗中流露出他心中无限的惆怅和思乡之情。这从侧面说明了古代春运“回家难”的现象。到了唐代,诗人王湾更是留下了“海日生残夜,江春入旧年”的千古名句。

为了解决薛道衡、王湾这类“人在旅途”者回家过年的难题,古代官府也尽量不在过年时安排公务人员外出。而外出谋生者、经商人士,则会早早动身起程上路,避免延误了回家的时间。

## 秦代“高铁”:硬木轨路

“回家难”的背后实是“行路难”。因此,中国历朝历代的统治者都不忘修路。

在殷商时代,中国古人便十分重视道路交通的建设,在安阳殷墟考古中就发现了大量车马坑。到了秦代,中国的陆路交通水平突飞猛进,秦始皇在统一六国后,修建了四通八达的全国性公路网,这给“春运”提供了便捷。

据《汉书·贾山传》记载,“(秦)为驰道於天下……

道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松。”驰道是秦国的国道,从记载来看,驰道并不输于现代高速公路。折算一下,驰道宽达69米。不只路宽,路旁边还栽植松树,注意绿化降噪,这在当时算是世界第一。

有人认为驰道是皇帝专用,这其实是一种误解。驰道是“天子道”不错,但“道若今之中道”,也就是说驰道是多功能的,中央部分(3丈宽)才是速度较快的皇帝专用道,别的车和人只能走一边,这与现代全封闭高速公路分出快、慢车道如出一辙。

除了驰道,秦时还有直道、轨路等。这里所说的轨路,便是当时的“高铁”。当然,那时的轨道非铁轨,而是用硬木做的,下垫枕木,除了工程材料不同外,与现代铁路基本没有什么区别。马车行驶在上面,速度非常快。

秦代有“高铁”这一惊人结论是有现代考古依据的,该遗址位于今河南南阳境内。轨路的存在让《史记》中所谓“车同轨”有了新的解释。

需要说明的是,秦代修建公路网并非出于民用需要,而是出于军事考虑,但它对民间风俗影响却是不可忽视的。

## 古代“大巴”:畜力车

影响春运效率的,除了路况外,还有运输工具。中国不只是最早修筑高速公路和使用轨道交通的国家,还发明了各种运输工具。国外学者认为,车为苏美尔人在公元前35世纪时首创。其实中国对车的使用也很早,史料记载,在4000多年前的黄帝时代就有车了。

在古代,驱动车动力主要是人力和畜力。中国最早的人力车是犂,犂就是轿子的前身,之后又有痴车、独轮车、鸡公车、黄包车、三轮车。而长途运输特别是物流则主要靠畜力车,它就是中国古代的“大巴”。有马车、驴车、骡车、牛车等,其中马车是古代春运最主要的工具,和现代长途大巴一样重要,至今在北方个别地方仍能看到马车。

畜力车也分好多种:■(音同栈)车、辘车、安车、辘(音同温)车、轺车、传车、兵(军)车等。■车是一种轻便

车,结构简单,车体材料档次也低;辘车则是大货车,送人时则变成了大客车。安车就比较高级了,是政府官员或“VIP”贵宾乘坐的,相当于现代高级小轿车。辘车是一种卧车,有窗,可调节车内温度,这车子相当于现代豪华房车,是“总统专车”,只有皇帝才能使用,不属于古代春运工具,在秦始皇死后成了高级“灵车”……

古代人春运回家,一般能坐■车就值得显摆了,大多数人只能靠两条腿或牲畜代步,实现“回家过年”的心愿。

## 唐代“春运”全国统一价

为保证节日运输,中国古代有官办、商办、民营三类交通体系,但不论哪一种都是要收费的。节假日时,客运和物流费用会比平时贵一些,但相对来说比较稳定。如在唐代,商业运输便有一个全国统一价,并设有最高和最低限价,连里程速度都有详细的规定。

据《唐六典》所记,在速度和里程方面的标准是这样的:陆路运输,马行每天是70里;步行和驴行是50里;车行是30里。若走水路,货船逆(黄)河,要上行30里;逆(长)江上行40里;其他河逆水上行45里。特殊情况可上报水政部门,酌情减少。

费用方面,如果车载1000斤,走100里,运费是900文;每驮100斤,走100里,运费是100文;走山坡道路,运费是120文。但即便走的全是山路,要价最高也不能超过150文;但走平坦道路时,费用再低也不能低于80文。人背、扛、抬,二人顶一驮收费。黄河和长江以及从幽州(今北京)至平州(今河北卢龙)上水16文,下水6文。其余的河上水15文,下水5文。

上述是日常物流价格,如果是春运,价格会有所浮动,但基本稳定。

这个运费高不高?以开元年间为例,当时相当于现在基层股级干部的九品官,一月工资为3817文,日收入约127文。以“二人顶一驮”来说,抬着100斤的东西走100里,每人可以得50文,以每天走50里来说,日收入25文,这在当时可买2斗米(约25斤),所以当时的运费并不高。如果走水路,则更便宜,因此,坐船回家是古人春运的首选。

(据光明网)