

# 同样缘于回家过年 同样也是“回家难” 中国古代也有“春运”

春运,是发生在春节前后的特殊运输季,是一次庞大的人口短期流动。从狭义上来说,中国古代是没有春运的,但是从广义上来说,从春节出现那时起,春运现象就存在了,即所谓春节期间的出行。

## 同样缘于回家过年

在一年中所有的节日里,春节最重要,持续时间也最长,民间俗称“过年”。过年与平日最大的不同是,一家人欢聚一堂,坐在一起吃年夜饭,共享家庭之乐。因此,除非迫不得已,每个家庭成员都会赶回来,与家人一起过年。“回家过年”,便是春运的源头。

为何过年时一定要回家?可能和传说中“年”这种恶兽有关。传说,“年”长着四只角四只足,力大无比,在每年的最后一天出来作祟。当时,生产力低下,个体对付“年”的能力不足,人多力量大,于是,全家人守在一起,等着“年”来到,合力把“年”赶走。试想,如果因为你未回家,而导致家庭被“年”祸害了,那将是多大的不幸?因此,不论怎么困难、有什么样的理由,在外的家庭成员都要赶回家助一臂之力。

为了赶走“年”这个坏东西,在一年的最后一夜——除夕,全家都不敢睡觉,“守岁”风俗由此而来。

由于受自然、政策,特别是封建时代“父母在不远游”等礼俗因素的限制,古时候的人口流动数量并不大,距离也不会远,“外出务工人员”并非古代春运的主体,而是以公务人士和商人为主。

## 同样也是“回家难”

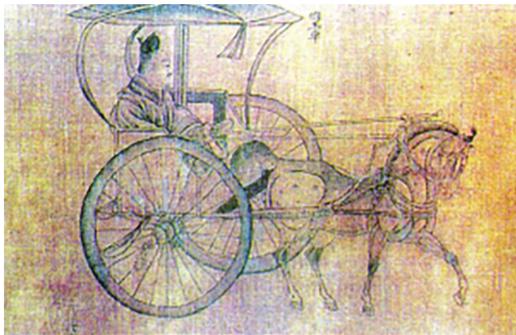
春运期间,最大的矛盾是运力不足,在古代,运力问题同样存在。

由于道路建设落后、交通工具简陋,许多人因为路途遥远,根本无法回家过年,即便到了交通相对发达的隋唐时期,“回家难”现象也无法改变。虽然史料没有具体记载,但从当时诗人留下来的作品中可以看出这一点。

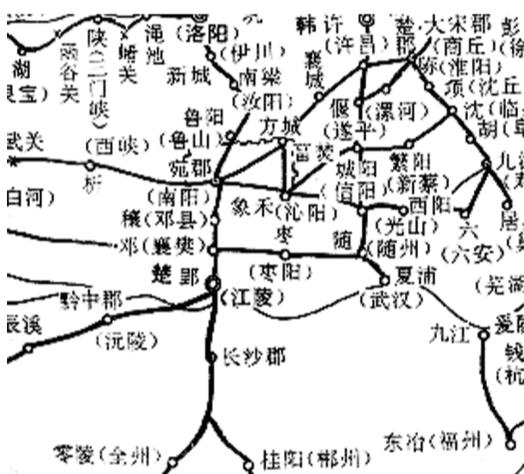
隋朝诗人薛道衡有一首挺有名的诗,叫《人日思归》,诗中写道:“人春才七日,离家已二年。人归落雁后,思发在花前。”薛道衡是河东汾阴(今山西万荣)人,他当时从北方来到南方。人日是正月初七,这说明薛道衡未能及时赶回家与家人团聚,而是在外过年。看看南方欢快的节日气氛,而自己却独在异乡,诗中流露出了他心中无限的惆怅和思乡之情,这从侧面说明了古代春运的“回家难”现象。

唐朝诗人王湾也曾遇到与薛道衡一样过年不能回家的情况。王湾是中原洛阳人,“尝往来吴楚间”。有一年快过年时,他乘船到了今江苏镇江境内的北固山脚下,眼前水阔天长、独雁哀鸣、孤帆远行,再嗅嗅越来越浓的年味,王湾一下子动了感情,写下了《次北固山下》一诗,其中的“海日生残夜,江春入旧年”成了千古名句。

为了解决薛道衡、王湾这类“人在旅途”者回家过年的难题,营造欢乐、吉祥的节日气氛,古代官府尽量不在快过年的时候安排外出公务。相当于今天普通打工仔的外出谋生者、经商人士,则早早起程上路,避免延误归程。



晋代《列女图卷》中贵族伯王乘辇车情形



当时的“高铁”即通过南阳(局部)



## 硬木轨路 秦朝的“高铁”

“回家难”的背后实际是“行路难”,解决春运矛盾,根本上是要解决交通问题。因此,中国历朝历代的统治者都不忘修路。

殷商时代,统治者便十分重视道路交通建设,在安阳殷墟考古中,发现了大量车马坑。到了秦朝,陆路交通水平突飞猛进,秦始皇统一六国后,修建了四通八达的全国性公路网。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,从史料记载来看,驰道并不输于现代高速公路。折算一下,驰道宽达69米,路旁边还栽植松树,绿化降噪,这在当时算是世界第一。

很多人认为驰道为皇帝专

用,其实这是一种误解。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,别的车和人只能走在一边,这与现代全封闭高速公路分快、慢车道如出一辙。

除了驰道,秦时还有直道、轨路等。轨路是什么路?是当时的高铁。当然,轨道非铁轨,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,速度超快。

秦代有“高铁”这一惊人结论是结合现代考古发现推测出来的,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。

## 古代“春运”也有“大巴”

陆路交通在古代春运中占有主导地位,而随着造船技术的日益成熟,水上交通成了江南和沿海地区旅客出行的主要方式,这一方式直到近几十年才退出春运客流市场。

影响春运效率的,除了路况以外,还有运输工具。中国不仅是最早修筑高速公路和使用轨道交通的国家,还发明了多种运输工具。

在古代,驱车动力主要是人力和畜力。中国最早的人力车是辇,辇是轿子的前身,之后又有痴车、独轮车、鸡公车、黄包车、三轮车等。黄包车和三轮车出现较晚,黄包车是19世纪末由日本传入中国的,因此又称之为“东洋车”。

长途运输,特别是物流,主要靠畜力车,它是中国古代的

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。

畜力车分轆(音同栈)车、辘车、安车、輶(音同温)车、辎车、传车、兵(军)车等。轆车是一种轻便车,结构简单,车体材料档次较低;辘车是大货车,送人时则变成了大客车;輶车是一种卧车,有窗,可调节车内温度,相当于现代豪华房车,是“总统专车”,只有皇帝才能使用,不属古代春运工具,在秦始皇死后,竟然成了高级“灵车”。

古代春运的主体也是普通人,一般能坐个轆车回家就很显摆了。大多数人只能靠两条腿或牲畜代步,实现回家过年的心愿。

## 唐朝“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,都要收费。每逢节日时,客运和物流费用会比平时贵一些,但相对来说比较稳定。在唐朝,商业运输有全国统一价,并设有最高和最低限价,连里程、速度都有详细的规定。

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。即便走的全是山路,要价最高也不能超过150文;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。

与日常物流价格相比,春运期间会比平时更忙碌,价格也会有浮动,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,更便宜,“坐船回家”是古人春运时的首选。<sup>⑫</sup>

(据《浙江法制报》)