



古人春节也面临“回家难”—— 古代春运什么样



古代春运“大巴”畜力车。资料图片

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，从狭义上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”

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：“入春才七日，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，所以诗中流露出他无限惆怅的思乡之情。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。

古代官府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。

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容忽视的。

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。

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。

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。

（文章选自《解放日报》有删节）



《一个人的好天气》



资料图片

该作品讲述一个20岁打工的女孩如何与年长亲人相处，同时追寻自我、独立生活的故事，在2007年作品获得了第136届芥川奖。

写《一个人的好天气》时，作者青山七惠在旅游公司工作，彼时的她，23岁刚刚大学毕业开始工作。这一年对青山七惠和所有同龄年轻人来说，都是有些矛盾和残酷的日子，这一年，他们都适应成为社会人。从大学的气氛中迈向社会，残酷不甘心的心态促成青山七惠创作了该作品。怀着跟过去自己告别的心理，通过《一个人的好天气》告诉对进入社会怀有恐惧心理的年轻人，其实进入社会并不是一件非常可怕的事情。

小说写尽了做一名自由职业者的辛酸，折射出日本许多年轻人不愿投入全职工作而四处打工，他们不想长大，不愿担责任，无法独立，害怕走出去看这个世界，但又不知这种恐惧从何而来。

（魏综）



好书推荐

“不动声色” 还是“不动生色”

2016年8月26日《文化快餐》第18版上有一篇《不动生色“搭梯子”》的文章，开头一段写道：“他很会拍皇帝马屁，善于不动生色地给皇帝‘搭梯子’，所以很得宠。”标题和正文两次用到“不动生色”，皆是“不动声色”之误。

“不动声色”是个成语。声，声音；色，表情。不动声色，即不说话、不显露表情，形容神态镇静。给皇帝“搭梯子”，自然不能大张旗鼓，做得越隐晦越好，用“不动声色”十分妥帖。

生，即产生。既然“不动”，又如何能“生色”？误“声”为“生”应是音同致误。



论事台外景。资料图片

由曹操和他的谋士郭嘉、孔融等在此台谋划好后，最终以少胜多，使曹操在军事上占优势的。还有粉碎董卓的“衣带诏”、曹操许下屯田、开凿“运粮河”等都是这里的谋事之功。

（魏综）

魏都记忆

论事台

出许昌市西南行，越过平坦的田野，跨过宽阔缓流的颍河，在许昌县和襄城县交界处的双庙乡城上村，可见一处高出地面3米多高的古城遗址和城墙，这就是建安时期，曹操在此屯兵和讨论国家大事的地方——论城的遗址。当年的论事城雄伟壮观，城门巍峨，箭楼高耸，曲折的城垣逶迤如盘龙。

在论城的南面，有一座高10多米、占地一万多平方米的高台，这便是历史上有名的论事台。台上有论事堂、曹操行宫，并驻有重兵防守，后来还修建有曹操的谋士杨修的庙宇，俗称“杨爷庙”。曹操为讨论国家大事专门修筑这座城台，在历史上是很少见的。明嘉靖《许州志》卷八载：论城，在襄县城东北，盖曹操行营也，中有论事台。“建论事台，竟建筑成为一座城池，其论事规

模之大，养谋士之多，空前绝后。曹操对人才的重视程度，由此可见一斑。

论事台始建于郭嘉投奔曹操的建安元年。曹操很善于纳贤，他知道郭嘉是个难得的智士，便风尘仆仆地赶到运粮河去迎接郭嘉。两人见面后席地而坐，倾吐肺腑之言，畅谈天下大事。事后，曹操对身边谋士任峻说：“这里就叫论事台吧。”于是抬高地基，在上面建筑一个大殿，作为论事之处，论事台由此而建立。

论事台所处的地理位置十分重要。它向南可以到达夏口（今武汉汉口），西边连接“五岳之一”的嵩山，是当时许都西南的一个重要城镇。论事台下，有当年著名的运粮河码头。直到清代末年，豫东南之商船，经周口，行颍水，还可抵达这里。历史上著名的官渡之战，就是

咬文嚼字