

古人春节回家过年也“抢票”吗？



春运，它是一种发生在春节前后的特殊运输季，背后则是庞大的人口短期流动。因此从狭义来说古人是没有春运的，但是从广义来说，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。

春节，是中国人及受中国文化影响的周边国家的节日，在一年所有节日里，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。

大家争着“过年回家”，便应该是古代春运的源头。

为何过年时一定要回家？据考证，这可能和传说“年”是个恶兽有关。传说，“年”长着四只角四只足，力大无比，在每年的最后一天，即除夕便会出来作祟。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”的来到，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？所以不论怎么困难，有什

么样的理由，在外的家庭成员都要赶回，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。

现代时空概念上的“年”，晚于过年风俗。据中国最早一部释义词典《尔雅》“岁名”条解释，“年”在唐尧时称为“载”、夏代称为“岁”，商代称为“祀”，一直到周代才称为“年”。据此可以推出在周代出现了现代春节的雏形过年，古代的“春运”也就应该出现在这个时候。

需要指明的是，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，过去人口流动的数量并不大，距离也不会远，“外出务工人员”并非古代春运的主体，以公务人士和商人为主。

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。

由于道路建设落后和交通工具简单，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。虽然史料上没有具体说明，但从当时诗人留下来的作品中可以看出。

隋代诗人薛道衡有一首挺有名的诗，叫《人日思归》。诗中写道：“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，他当时从北方来到南方。人日是正月初七，这说明薛道衡并未能及时赶回去与家人团聚，而是在外过年的。看看南方欢快的节日气氛，自己却独在异乡，所以诗中流露出了他心中无限的惆怅和思乡之情，从侧面说明了古代春运“回家难”之现象。

唐代诗人王湾也曾遇到了与薛道衡一样过年不能回家的情况。

王湾是中原洛阳人，一生中“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”者回家过年难题，创造欢乐吉祥的节日气氛，古代官府也会尽量不在快过年的时候安排外出公务。而相当于今天普通“打工仔”的外出谋生者、经

商人士,则会早早动身起程上路,避免延误。

修路秦代的“高速公路”和“高铁”

“回家难”的背后实是“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。

在殷商时代,中国古人便十分重视道路的建设,在安阳殷墟考古中便发现了大量车马坑。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,“秦为驰道于天下道广五十步,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,此驰道宽达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。

一般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车用道,别的车和人只能走一边,就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。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。

需要说明的是,秦代的公路网并不是因当时春运的需要而修建的,而是出于军事战略物资输送的考虑,但它对诸如过年这样的民间风俗影响却是不容忽视的。

陆路交通在古代春运中占有主导地位,随着后期造船技术的日益成熟,水上交通便成了江南和沿河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,其实中国人也不晚,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辇,辇是轿子的前身,之后又有痴车、独轮车、鸡公交车、黄包车、三轮车。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,因此北京人称之为“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,至今在北方一些地方仍能看到马车。

为保证节日运输,中国古代有官办、商办、民营三类交通体系,但不论是哪一种都是要收费的。

逢到节日时,客运和物流费用会比平时贵一些,但相对来说比较稳定。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:如果是陆路运输,马行每天是70里;步行和驴行是50里;车行是30里。如果是水路,货船逆(黄)河,要上行30里;逆(长)江上行40里;其它河逆水上行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,应该会比平时更忙碌,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。