

秦始皇的驰道竟然是木制轨道“铁路”？PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E7_A7_A6_E5_A7_8B_E7_9A_87_E7_c57_613290.htm 近来在河南南阳的山区里惊奇地发现古代的“铁路”。经碳14测定，系2200多年前的秦朝遗留。原理和现代铁路无异，还是复线，只是不是用蒸汽机车牵引，而是用马力拉动。专家们都惊叹我国古代2200年以前竟然已经有如此先进的交通设施。这将是比兵马俑更惊人的大发现。现在铁路不是铁铸造的，而是轧制的钢轨。秦始皇的“铁路”当然也不是铁铸造的，而用木材铺设。作轨道的木材质地坚硬，经过防腐处理，至今尚完好。不过枕木已经腐朽不堪，显然没有经过防腐处理，材质也不如轨道坚硬，但还可以看出其大致模样来。路基夯筑得非常结实，枕木就铺设在路基上。专家认为枕木的材质比较软，不仅是为了减少工程量，也不仅仅为了广泛地开辟木材来源，而是有意识地选择的。比较软的枕木可以和夯筑得非常坚硬的路基密切结合，从而使轨道平稳，车子在上面可以快速平稳地行驶。现在凡是在铁路的枕木上走过的人都明白：两根枕木距离和人们的步子很不合适。一次跨一根显得步子太小，跨两根又太大，在枕木上走路既慢又很不习惯。但是经过测量却惊奇地发现，秦始皇的“铁路”，枕木之间的距离竟然正好和马的步子合拍。马匹一旦拉车到了轨道上，就不由自主地发生“自激振荡”，不能不飞快奔跑，几乎无法停留下来。那么最后又是怎么停下来呢？专家们的意见是：一定还有专门的车站，在车站枕木之间有木材填充平整。马在这儿喂得饱饱的，休息得好好的。一旦需要，套上车就能

飞驰，马不停蹄。到了下一车站，由于枕木之间已经填充平整，因此马儿就可以逐渐减慢速度并停下来。换上另一匹吃饱休息好的马，继续飞驰前进。这样就可以达到很快的速度。由于使用轨道，摩擦力大大减小，所以马也可以一次拉很多货物。专家认为这是一种最最节省地使用马力的方法，或者说是一种效率极高的方法。公认的速度至少应该一天一夜六百公里，有的人认为七百公里。这是比八百里加急还高一倍多的速度。无怪乎秦始皇可以不用分封就有效地管理庞大的帝国。并且经常动辄几十万人的大规模行动。有不少专家认为，该“铁路”是秦始皇灭楚国时修建的，目的是进行后勤补给。秦灭楚国，动用了六十万军队，后勤补给需求量一定很大，于是修建了这条铁路。但是也有不少专家认为，说秦始皇灭楚国时使用过这条铁路固然不难想象，但这决不是个别的工程。不然的话“秦国”的驰道就不可理解，而且从技术上来看也已经非常成熟，不是临时需要才想出来的。以前一般认为秦始皇修建的驰道是“公路”，现在看来应该是“铁路”，由于马匹在上面飞驰，故称之为“驰道”。历史记载秦始皇在统一中国后在全国建设驰道，依此看，他竟然在2200年以前就已经在全国修建了一个“铁路网”。对于秦始皇的书同文，统一货币，统一度量衡，人们都很可以理解，但是对于车同轨却各说不一。郭沫若认为是统一社会制度和风俗习惯，显然是牵强附会的。但是，另一些人解释为车轮子的距离必须相同，这虽然符合字义，却也难以解释。现代的公路上，各种不同类型的汽车轮子间距各不相同，也未见有什么不妥。为什么秦朝的“公路”上必须使用相同的车轮间距呢？而且秦始皇自己的车子用六匹马来拉，这和普通

的一匹或两匹马拉的车子车轮间距显然不会相同。现在发现秦始皇的“铁路”，一切都迎刃而解了。但是按照这种说法，修建“铁路”的当不仅仅是秦始皇了。即使其他六国并不是个个都修了“铁路”的，那至少修“铁路”的还应该有一个或一些国家。就好像现在各国的铁路轨道间距未必一样。那个时代各国的“铁路”，轨道间距也不可能一样。这也是国防上的需要。就是我国在解放前，云南省和山西省修建的铁路轨距还不一样呢！各路军阀根据自己的需要定下铁路的宽度，使得其他地方的火车没法开到自己的地盘上来。解放后，国家高度统一，这一切不合理的现象也就随之消灭了。全国统一使用国际上通用的标准铁路轨距，1435mm。那么秦始皇统一中国后的车同轨也就是统一“铁路”轨道之间的距离了。而且战国时期其他国家修建的规模都比较小，到了秦始皇统一中国后，就在全中国大规模地修建起来了，以致成了一个茂密的“铁路网”。当时我国广袤的土地上植被茂密，到处都是森林，也有良好的木材，这就为修建“铁路”提供了物质条件。如有损坏，随时随地可以取得木材修复，这是秦朝“铁路”网的物质条件。秦朝时的车子，其轮子非常奇特，以前一直没有理会也没有想到这中间会有什么奥秘。现在对照秦朝的“铁路”，一切都明白了，原来车轮的这种特性，使得它既可以在普通的公路上跑，也可以随时进入“铁路”飞驰。这是现在的铁路也没有的特点。我们不能使得汽车上铁路线，也不能使得火车从铁轨上下来到公路上去行驶。据汉书贾山传曰：“秦为驰道於天下，东穷燕齐，南极吴楚，江湖之上，滨海之观毕至。道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松。”在古代一般来说道路没有

必要这样宽，因此有人猜测该是公路和复线“铁路”并列而行。车子如有需要，可以随时上铁路，也可以随时由铁路上公路。在南阳山区发现的“铁路”，是单独复线，没有公路相伴。在秦朝，我国的工业已经非常发达而且科学，实现了标准化、系列化和通用化。秦国的工匠，每年制造1600万个一模一样的箭头。制造的弩，原理和现代的步枪完全相同，甚至零件的模样也和步枪完全相像。而且其生产同样是实现标准化、系列化和通用化的。拿起任何一个零部件就可以安装。这在现代一般认为是福特汽车公司发明的，不过一百年的历史。可是在秦朝早就已经实现了大批量的标准化生产。七十年代，西方曾有人指责我国盗窃他们的专利，而实际上也是秦朝留下的文物。可是当时还没有四大发明，造纸、印刷、火药、指南针都是后来发明的。虽然已经开始炼铸铁也能够炼钢了，但青铜武器却还是占据统治地位。煤炭的使用也是到了东汉以后才推广起来。不然这些作为资本主义制度的物质基础，如果当时就有将在中国造成什么呢？也许历史就是要求中国化两千年的功夫为资本主义发展铺平道路，创造出所需的物质基础来，而自己却大大地落后了。这大概就是人们通常说的后来者居上吧！问题是秦国的铁路网在中国后来为什么没有流传下来呢？专家们认为，秦朝末年的连年战争，造成了很大的破坏，汉朝皇帝没有能力为自己的御车配备颜色相同的马，许多将相只能坐牛车。由于严重缺少马匹，铁路被废弛了。而没有车子在上面跑的铁路，反而阻碍了交通，所以秦始皇的“铁路”，有的在战争中被毁，其余的绝大部分也在战后被拆，成了普通的公路。汉朝的经济到了很久以后才复苏，又长期实行无为而治，所以也一直没有

劳师动众重修“铁路”。加上秦朝的驰道也太宽了，因此在后来经济复苏中，许多道路被开垦为耕地，变窄了，甚至完全不复存在了。还有，秦朝的“铁路”显然是用于长途运输的，而汉朝长期分封诸侯，各地群众也没有长途运输的必要，运输线变短，也因此失去了修建铁路的必要性。原来人烟稀少的长途运输必经地，也已经失去了重要性。大概只有这些地方才能够得以免除被人为拆除和开垦并遗留下来。但也正因为人烟稀少而不受人们注意。秦始皇的“铁路”也就这样逐渐失传了，以至于人们再也不记得曾经会有如此的辉煌。不过话也说回来，到目前为止除了南阳山区以外，在别的地方还没有找到秦朝“铁路”的遗迹，说秦朝有过非常发达的“铁路网”也就只能是个推测，尽管是个非常符合逻辑的推测。一般来说在人口稠密地区已经不大可能还有秦朝“铁路”的遗存了。但愿在人烟稀少的长途交通必经处，还能够找到遗迹。只要再找到一个“铁路”遗迹，并且发现那儿的轨道间距和枕木间距和南阳的相同，那么秦朝修建过“铁路”网就应该成为定论了。如果秦朝的“铁路”网被证实，那么这是比长城还要伟大的工程，这是人们的共识。

1 100Test
下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问
www.100test.com