

后掺入路土的，以增加路面的强度。路面上未见明显的车辙。本层路土厚16~22厘米。

路面上出有汉代的粗绳纹瓦片和明清瓷片，说明早期瓦夹在晚期遗物中。

二层路面：路土色灰黑，坚硬，路土中的礞石少于上层，但仍在路面形成少量的礞石带。路面中部有两两对称的4道辙沟，本层路土厚18~23厘米。

路面出土残铁锤1件，时代约在东汉或稍晚；外绳纹内布纹或素面的板瓦2片，时代约为西汉晚期至东汉。

三层路面：路面大部分为碎礞石、小粗砂石块与黄土混合构筑，路土较其上层更黑，质地较坚硬，可见斜向的千层饼状路土。整个路面有6道辙沟，其中相对的辙沟距均为110厘米，与富县秦直道上层路面的最小辙距相等。本层路土厚12~15厘米。

路面上出土外绳纹内大麻点的板瓦1片，时代在秦至西汉早期；外绳纹内布纹的筒瓦2片，时代为西汉中晚期。

四层路面：路土色黑，质地坚硬，但路土中礞石少于其上三层，明显可见斜向的千层饼状路土。路面东部有一对辙沟，辙沟距115厘米。本层路土厚10~12厘米。

路面出有外绳纹内大麻点的筒瓦1片，时代在秦至西汉早期；外绳纹内布纹的板瓦1片，时代约为西汉中晚期。

经解剖，本层以下即为夯筑的垫土路基。

兴隆关以东的秦直道

位于子午岭支脉的蚰蜒岭上，发掘探沟2条，以蚰蜒岭探沟2为例。

地处山脊上，海拔1598米，西距兴隆关760米，这里也是向东的秦直道必经之地。直道略呈东西向，所布探沟与直道垂直。探沟长8米，宽1.5米。

地层关系分为3层。第一层为表土和现代路土层，厚10~50厘米。第二层为古代路土层，细分为2层，总厚28~42厘米。第三层为生土。

共发现两层道路路面，分述如下：

上层路面：路面土色灰褐，土质较硬，呈倾斜向的千层饼状，其中夹有粗绳纹瓦残片。探沟2向东扩方后，发现了典型的早期车辙。辙梁土色黑褐，质地坚硬，呈斜向千层饼状。辙沟内为浅黄色淤土。本层路土厚15~20厘米。

遗物：出土于路土中，为外绳纹内素面的板瓦2片，时代约为西汉中晚期。

下层路面：土黑褐色，土质坚硬。路面北部有两道车辙，辙沟距110厘米。辙沟内有明显的碾压形成的斜向千层饼状路土。本层路土厚12~18厘米。

遗物：出土于路土中，为外绳纹内光面的板瓦1片，时代约为西汉中期。

兴隆关以北的古道路

位于兴隆关以北的子午岭主脉上，发掘探沟2条，以兔儿岘探沟为例。

地处山脊的中部，海拔1569米，南距兴隆关11公里，为向北的古道路必经之地。道路略呈南北向，所布探沟与道路垂直，探沟长6米，宽1.5米。

地层关系分为3层。第一层为表土和现代路土层，厚20厘米。第二层为古代路土层，细分为2层，总厚25-48厘米。第三层为生土。

发现两层道路路面，分述如下：

上层路面：使用路面宽4米。路面中部色较黑，两侧较黄。路土较硬，其中夹有少量礞石。路面有四道车辙，较对称、规整。辙沟距离分为60、110和170厘米三种。本层路土一般厚26厘米，最厚达48厘米，是历年发掘所见单层路土中最厚者。

与早期（秦—西汉）车辙和路土相比：该辙沟显得宽且深。路土色较淡，呈较水平向的千层饼状，而早期路土多呈深黑色的斜向千层饼

状。该层特厚，似为使用不频繁但沿用时间长所致。

遗物：出土于该层表面，有白釉冰裂纹瓷片、黑釉瓷片、瓦片等，时代在宋元至明代之间。

下层路面：颜色稍浅，硬度不及上层。路土中所含礞石较上层少。下层路面不及上层规整。其东侧有一辙沟。本层路土厚13~14厘米。

遗物：出土于该层表面或其中，仅3片，为灰陶器物残片，时代约在东汉至南北朝之间。

时代判定

兴隆关周边三个方向古道路的时代判定：

兴隆关以南，以南桂花探沟2的四叠层路面为代表。

第四层路土：约秦代和西汉早期

第三层路土：约西汉中期和晚期（最晚至东汉早期）

第二层路土：约东汉（最晚在东汉中期）至南北朝

第一层路土：约隋唐至宋明之间

与兴隆关以东秦直道的对应关系：

第四、三层=蚰蜒岭探沟2下层、上层=富县桦沟口直道下层、上层=甘泉方家河直道下层、上层。

与兴隆关以北古道路的对应关系：

第二、一层=兔儿崾崴探沟下层、上层。

秦直道的四叠层中，早期两层路面时代的判定，除过依据路土遗迹、遗物外，还参照富县、甘泉的秦直道发掘。因为，富县直道发掘的面积较大，遗迹丰富，遗物较多，特别是出土的“大泉五十”铜币及打破路面的弃埋坑中的人骨鉴定数据，都是判定路面绝对年代的罕有资料。

依据少量残碎的瓦片、陶片、瓷片，对所叠压的路土作时代判断，误差在所难免，但这种误差不会超过数十年。随着秦直道考古的进一步深入，我们相信，对秦直道各层路面时代的判定会更加细化和精确。

结语：2+2=4

兴隆关周边的秦直道考古发掘，是第一次。其收获可以概括为2+2=4。

兴隆关以南的秦直道，最典型的是道路四叠层，它代表了秦直道自修筑、沿用至废弃的全过程。形象化表述，就是“4”。

兴隆关以东的秦直道，代表性是两层路面，它始建于秦代，沿用至两汉之间或东汉早期，然后废弃。其中，下层路面的时代约为秦代和西汉早期，上层路面的时代约为西汉中晚期（最晚至东汉早期）。表述为“2”。

值得一提的是，这两层路面，不仅在路土、车辙的质地、结构及遗物方面，与富县、甘泉揭示的秦直道惊人的相似外，而且，在三个发掘地点都发现了人为破坏直道的现象。说明这一破坏行动不是孤立和个别的，而是自上而下的国家行为。经典意义的秦直道从此废弃。

兴隆关以北的古道路，代表性也是两层路面，下层路面的时代约为东汉（最晚在东汉中期）至南北朝，上层路面的时代约在隋唐至宋明之间。表述为“2”。

结论：修筑于秦代的直道，自起点向北，经兴隆关向东，直至终点。使用200多年后，即在两汉之间或东汉早期，兴隆关以东的秦直道经人为破坏后废弃。约数十年后，改走兴隆关以北的子午岭主脉，向西转了一个大弯后至终点，直至宋明时期。

归纳为一句，4叠层的秦直道，早期2层走东线，晚期2层走西线，即：2+2=4。

如果说，2009年富县秦直道考古的成果，是确定了东线而没有否定西线的话，那么，2010年黄陵的发掘，则是在进一步确认东线的同时，彻底否定了西线。

从1990年第一次步行踏查秦直道至今，20多年过去了。一个感想是：秦直道的研究，仅仅靠文献，一千年也不会有突破；仅仅靠踏查，一

留言须知：

- 一、不得发表违反中华人民共和国宪法和法律的言论；
- 二、不得发表造谣、诽谤他人的言论；
- 三、不得发表未经证实的消息，亲身经历请注明；
- 四、请勿发表任何形式的广告、企业推广产品或服务；
- 五、本信箱只用于中国文物报社和公众之间的交流，请勿发表与中国文物报社工作无关的留言；
- 六、本网站拥有发布、编辑、删除网上留言的权利，凡不符合本须知规定的留言将予以删除；
- 七、如在本栏目留言，即表明已阅读并接受了上述各项条款。

网友留言只代表网友个人观点，不代表网站观点。另外网站不定期对评论实行审核后发布制度。

	共 0 页 0 条 当前第 1 页
本篇文章暂无评论	
	共 0 页 0 条 当前第 1 页
发表评论	