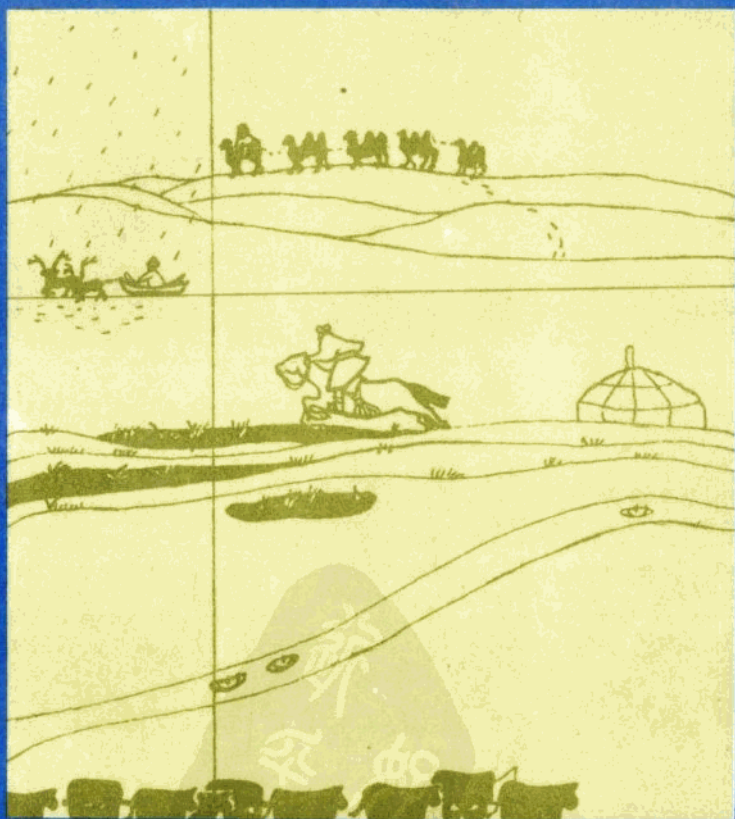


元代交通史

德山 著



远方出版社

中国历史地理学

F512.9

F512.9
14

14

元代交通史

德山著

内蒙古自治区蒙古族经济史研究会组织编写

远方出版社出版

2005年

元代交通史

德山 著

远方出版社出版发行

(呼和浩特市新华大街 47 号)

内蒙古新华书店经销

内蒙古社科院印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:11.65 字数:300 千 插页:2

1995 年 12 月第 1 版 1995 年 12 月第 1 次印刷

印数:1—1000 册

ISBN7-80595-082-2/K·4 定价:13.00 元

序

《元代交通史》一书，是德山同志撰写的。他长期在军队工作，曾任呼和浩特警备区副司令员。离休后，仍然勤奋好学，还积极参加蒙古族军事思想史和蒙古族经济史的研究工作，几年来卓有成效。前几年参加《蒙古族古代战争史》与《中国战典》的撰写，现已出版，近几年又完成了这部著作。人到老年，尽力发挥暮年的余热，有所作为，德山同志的这种精神十分可敬，值得我们学习。

中国自古以来就是一个统一的多民族组成的国家。中华民族光辉灿烂的文化是汉族和其他少数民族共同创造的。蒙古族和其他兄弟民族一样，为中华民族的繁荣和发展做出了重要的贡献。

元代在中国历史发展上占有重要位置。从成吉思汗统一诸部建立大蒙古国，到忽必烈统一中国建立元朝及其整个时期，历时虽仅百余年，然而却是震撼世界的一个时代，究其原因有诸多方面。不论是成吉思汗的征战和忽必烈巩固元朝发展的过程中都很重视发展交通事业，其中包括陆路的非常发达的驿站制度，水路上的运河航运和海洋的航海运输，以及民间的多种交通工具作用的发挥。在历代发展的基础上，元代的交通事业在当时可居世界之首，而国内则已超过了秦汉隋唐的盛世。

德山同志所著的《元代交通史》一书，则以丰富的史料和充分的叙述给我们介绍了当时的情景。他在书中不仅仅是讲述了国内及同国外交流的主要交通概况，而且还用较多的文字，论述了交通事业发展对国内外经济、政治、文化的发展与交流所起的促进作用，其中也引用了一些国内外著名人士的评述。书中还有一定篇幅

给我们介绍了由于交通运输事业的发展而促进的当时城市建设和发展,尤其是重要的古都和一些新兴城市的繁荣。德山同志为了使读者更好地了解当时的交通分布状况,还收入了八幅地图附于书后,使人们能加深对书中内容的理解。

我们通过阅读《元代交通史》,不仅是能获得较多的历史与地理知识,更重要的可以认识到古往今来交通运输事业对社会经济发展和内外交流所发挥的极其重要的作用,它是一切社会经济发展的大动脉,是国内外政治、经济与文化发展繁荣和交流的重要关键。我们总结历史经验、探索经济规律,是为了吸取有益的借鉴,将其运用于搞好当今的社会主义现代化建设事业。元代中国对外开放是比较突出的,其经济、政治、文化的发展与交流远远超过前朝历代。虽然元朝在中国历史上仅只近百年的时间,但对中国社会发展的贡献是巨大的,其历史功绩是不可磨灭的。

元代的发展,不仅仅是蒙古族统治者发挥的历史作用,同时是各民族人才荟萃、思想文化大融合、广为施展才华的共同结晶。

总之,这部《元代交通史》能使人们获得较多的教益和启迪。我们应当客观承认德山同志过去不是这门学科的专业人才,虽然经过近些年的奋发努力取得如此成果,难免在史料搜集和论述方面有其局限性,甚至有某些不足或不当之处。我们应当客观评价,让我们为中国各民族科学事业发展共同努力,相互促进。

这些仅作个人之浅见,愿与广大学者及读者共勉。

阿拉坦敖其尔

一九九五年四月

于呼和浩特市

目 录

序.....	阿拉坦敖其尔
绪 论.....	(1)
第一篇 国内交通	(10)
第一章 陆路交通	(12)
第一节 各行省首府为枢纽的交通网	(13)
第二节 以大都为中心通往全国各省主要驿道	(53)
第三节 桥梁	(81)
第四节 管理机构与道路维护	(90)
第二章 内河航运.....	(108)
第一节 运河航运.....	(109)
第二节 江河航运.....	(117)
第三节 管理机构与制度.....	(128)
第三章 近海航运.....	(132)
第二篇 中外交通.....	(144)
第一章 陆路交通.....	(144)
第一节 中国与欧洲的交通.....	(147)
第二节 中国与阿拉伯的交通.....	(149)
第三节 中国与印度半岛的交通.....	(154)
第四节 中国与中南半岛的交通.....	(158)
第五节 中国与朝鲜半岛的交通.....	(159)
第二章 海路交通.....	(161)
第一节 中国与亚洲国家的航运.....	(162)
第二节 中国与非洲国家的航运.....	(175)
第三节 中国与欧洲国家的航运.....	(177)
第三章 海外贸易政策、机构与制度	(178)

第一节	海外贸易政策·····	(179)
第二节	市舶司及其职能·····	(182)
第三节	市舶司制度·····	(183)
第三篇	站赤·····	(188)
第一章	站赤的设立·····	(188)
第二章	站赤的管理体制与制度·····	(234)
第三章	站户·····	(244)
第四章	急递铺·····	(249)
第四篇	交通运输工具·····	(253)
第一章	马、牛、骡、驴、骆驼、鹿、狗、象·····	(253)
第一节	马·····	(254)
第二节	牛·····	(259)
第三节	骆驼·····	(261)
第四节	骡、驴、鹿、狗、象·····	(263)
第二章	车、轿、橇·····	(264)
第一节	车·····	(264)
第二节	轿·····	(267)
第三节	橇·····	(268)
第三章	船舶及其制造业·····	(268)
第一节	船舶的历史·····	(268)
第二节	元代造船业·····	(271)
第三节	元代发展了前代造船技术·····	(272)
第四节	海船以指南针导航,跨过原始航海时代·····	(273)
第五篇	都市与港口·····	(277)
第一章	都市·····	(277)
第一节	蒙古的三大首都·····	(277)
第二节	蒙古高原上的城镇·····	(289)
第三节	元代路、州、府以上都市·····	(299)

第二章 港口·····	(313)
第六篇 元代和世界各地的经济文化关系·····	(321)
结束语·····	(330)
附图·····	(353)
1、元朝中国行政区划图·····	(353)
2、元与汗国形势图·····	(354)
3、元代主要道路示意图·····	(355)
4、元代中国陆路交通干线图·····	(356)
5、京杭大运河·····	(357)
6、元代中外陆路交通干线图·····	(358)
7、元代海上交通路线图·····	(359)
8、马可波罗旅行中国路线略图·····	(360)
附：主要参考书目·····	(361)
后记····· 内蒙古自治区蒙古族经济史研究会	(364)

绪 论

中国是一个历史悠久的文明古国。在她几千年漫长的历史发展中，不仅创造了丰富灿烂的古代文化，而且建设了四通八达的交通道路。这是我国勤劳勇敢的各族劳动人民世代代同大自然英勇斗争的光辉业绩。

在我国几千年的历史上，仅到元朝就有过三次大统一，相应带来建设交通道路的三次高潮。公元前 200 多年秦汉时期，秦朝是中国第一个统一中原的王朝，秦王朝在我国建立了第一个统一的多民族的中央集权制国家，形成自商周以来最大规模的统一国家，交通道路发展规模很大，带来了中国历史上第一个建设交通道路高潮。秦朝以首都咸阳为中心，在全国筑驰道、修直道、辟新道、凿栈道，大兴交通道路建设，形成全国性道路网。汉通西域，开辟了第一个国际道路——丝绸之路。经过魏晋南北朝封建割据 400 年，到了隋唐时期。隋炀帝建成涿（涿州，今北京）杭（余杭）大运河，沿运河两岸开辟四、五千里的道路。唐朝的大一统，是继两汉以来又一次大统一的时期，随着政治经济的中兴，文化发达，交通道路空前发展，带来了中国历史上第二个建设交通道路高潮。以首都长安为中心的道路四通八达，平原地区修驿路驰道，山区险要修栈道，江南修河堤道、农塘道和海堤道，并沟通了由长安经西域至印度等国的国际性道路——丝绸之路。经过宋、辽、金、西夏对峙 300 多年后，元朝统一了中国，从而结束了唐朝后期以来封建割据和宋、辽、金、西夏等几个民族政权长期并立的分裂局面，第一次在我国历史上实现了全国范围内的大一统，带来了中国历史上第三个建设交通道路高潮。元代疆域空前扩大，与汉唐时期疆域比，扩大 1000 多万平方公里，而且控制程度也超过汉唐盛世。交通道路进一步拓展。以大都（今北京）为中心通向腹里地区和全国各行省，修通中央

与地方、地方与地方、内地与边疆之间，构成了空前广阔的全国道路网，还建设了钦察道、波斯道等国际交通网，远通波斯、叙利亚、俄罗斯和欧洲国家，驿传运输空前发达，真所谓“凡在国土，皆置驿传，星罗棋布，朝令夕至，声闻毕达”。

随着交通运输的日益繁重，科技的发展，对道路交通建设提出了更高的要求，桥梁建设蓬勃发展，交通运输工具不断改革，一代胜似一代。而且江河航运和航海运输也不断发展。

交通道路不仅为广大人民生产、生活、交往服务，而且在沟通我国各民族间的互相往来，发展经济和改善人民生活，促进民族团结，祖国统一，国际交往，睦邻友好，商贸往来，都起了不可低估的作用。

几千年的历史雄辩的证明：凡是国家统一，政局安定，经济繁荣，商业兴盛，交通道路就能蓬勃发展，以至带来全面建设高潮。反之，封建割据，政局不稳，频繁战乱、经济萧条，甚至外敌入侵，交通运输发展缓慢，以至受阻、破坏。

元代交通史，主要是研究蒙古族与各兄弟民族对中国交通和中外交通的建设与发展所作出过的重要贡献，以激发各族人民对自己历史的自豪感，发扬爱国主义精神，进一步加强民族团结，为实现祖国社会主义现代化建设的目标而努力奋斗。

元代交通史不同于其它朝代交通史，有它的显著特点：第一，元朝是我国历史上第一个由少数民族统治者建立的统一的多民族封建王朝，它在政治、经济、军事、文化、科学方面都在中国历史上作出了特殊的贡献。第二，元朝是我国历史上版图疆域空前广大，削平群雄空前大统一的国家。正如《元史》地理志说：“自封建变为郡县，有天下者，汉、隋、唐、宋为盛，然幅员之广，咸不逮元。”^①元朝在统一蒙古和中国的战争中，全盘接收了原有的交通网，在统一战争中将中原与征服的各国、各地区的交通连接起来，然后根据国计民生与贸易往来的需要新建、开辟、沟通了一些新的交通网和邮

政网。第三，元朝中外交通比历代都发达。军行万里，绝塞孤征，全赖驿站的道路交通畅通。正如白寿彝著《中国交通史》所讲：“元时武功，超轶前代，远征军足迹之所至，东至于高丽及日本海，西服中央亚细亚、大食、波斯，以及欧罗巴之东部，北及于北冰洋，南达印度洋诸岛。因而，元时中外交通之盛，亘古未有，而中外文化之交换亦以此时最为繁频与深刻”。^②由于蒙古军三次西征，以几十万铁骑兵和无数攻城器材车辆，开辟了通往中亚、西亚、东欧的道路，设置驿站，天堑变通途；又由于海外贸易，开辟了中外航海线。因此，简要叙述一下成吉思汗及其继承人统一蒙古、统一中国和侵略欧亚的历史梗概，有助于了解全貌。

成吉思汗一生金戈铁马，横扫欧亚，先后征服了四十余个部落、国家，威震世界。成吉思汗及其继承者统一蒙古、统一中国后，登上了中国的历史舞台；通过不断的征服战争，建立过地跨欧亚大陆的庞大帝国，统治了亚洲和欧洲广大地区，登上了世界历史舞台，因此，对中国和世界历史的发展都带来了重大的影响。蒙古骑兵所到之处，拓宽了旧道路，开辟了新道路，沟通了国家与国家之间的交往与道路。

由于元朝是中国历史上第一个由少数民族统一全国的政权，因此，当我们考察元代交通时，有必要首先简述蒙古族的起源和在政治上建立统一国家的历史功勋。

蒙古族是祖国大家庭中的一个历史悠久、勤劳勇敢的民族。长期以来活动、生息在祖国北方的广阔草原。而这个草原是在蒙古高原上，蒙古高原的各部族和部落的兴衰、更替的历史，在公元十三世纪是一次大统一的时期，这时就形成了稳定的民族共同体——蒙古民族。

蒙古民族是一个古老的民族。史学家翦伯赞的《中国史纲》提到：蒙古民族起源于公元前九千年至一万年之间的蒙古高原大内海原始人群中的蒙古语群体。

“蒙古”这个词在历史上的音译演变很多。三世纪出现“没歌部”、“没骨人”、“木骨间”。六世纪称“莫贺咄”。《隋书》称“蒙陈”。《旧唐书·室韦传》称：“蒙兀室韦”。《新唐书》称“蒙瓦”。《辽史》称“萌古”、“明古”。宋朝称之为“蒙古”。金朝称为：“蒙骨国”。《金史》称“蒙兀”。宋浩的《松漠纪闻》称“盲骨子”、“朦古”。《元朝秘史》称“忙豁勒”等等，都指的是“蒙古”二字，同名异译。

蒙古诸部落原居住在额尔古纳河(黑龙江上游)以南山林地带，系兴安岭山脉——额儿古涅——昆。最初只是一个包括捏古斯和气颜两个氏族的小部落。大约经过四百年，生息繁衍，逐渐兴盛起来，由于山谷狭小不能容纳，生产、生活地域显得日益狭窄，生存条件日益受限制，于是在首领孛儿帖赤那领导下，炼铁、作工具、开辟出山通道，走出额儿古涅——昆。从七世纪开始西迁到三河源头——即克鲁伦河、斡难河、土拉河的发源地——不儿罕合剌敦山(肯特山)一带居住。从孛儿帖赤那到朵奔篾儿干共十二代，他们自称乞牙惕氏(乞颜的复数)。按《蒙古秘史》中记载：朵奔篾儿干死后，其妻阿兰豁阿感光而生三个天子：不忽、合塔吉、不合秃。撒勒只、孛端察儿，三个人分立为合塔斤、撒勒只兀惕、孛儿只斤氏。此后，凡出自这三个氏族的后裔，都被称为“尼伦蒙古”(意为出自阿兰豁阿贞洁的腹部)，包括30个氏族和部落，成吉思汗出生在孛儿只斤部。其中还有札只剌部、泰亦赤兀部、散只儿部、哈答斤部、巴阿邻、照烈、那也勤、巴鲁剌思、兀鲁兀、忙兀、主儿勤等部。这是贵族一支。此外还有一支，为迭儿勒勒蒙古，或称迭儿列斤蒙古，意为一般蒙古人。包括兀良哈部、弘吉剌部及其分族亦乞列思、斡勒忽讷兀惕、哈刺讷兀惕、火罗剌思和也里吉斤、许兀慎、速勒都思、伯岳吾、不古讷惕、别勒古讷惕等大小氏族部落。以上两大分支合起来称为合木黑蒙古——全体蒙古人。

十三世纪初年成吉思汗统一蒙古各部，建立国家以前，中国的北方民族，已经有了悠久的历史，自匈奴兴起至成吉思汗的1400

多年间，蒙古高原的历史大抵可分为四个时期：公元前三世纪末叶至公元一世纪末叶，为匈奴兴盛时期；公元二世纪至六世纪中叶，为鲜卑和柔然称雄时期；公元六世纪至九世纪间，为突厥、回鹘相继建立汗国时期；公元十世纪初直至蒙古的兴起，是契丹（辽）和女真（金）先后统治和控制时期。战争和统治权力的更替，使得大大小小的民族和部落，一批又一批的出没于蒙古高原，但都没有留下来成为当地的主体民族。只有公元十二、三世纪兴起的蒙古族，才结束了北方民族聚散无常的局面，而永久居住在这个地方。

在蒙古高原上，除合木黑蒙古之外，尚有蔑儿乞部、塔塔儿部、克烈部、乃蛮部、斡亦剌部。公元十二世纪时的蒙古高原各部，由于住地分散，政治上不统一，各部所处的自然条件不同，发展也很不平衡。按其经济文化的特点，大体上分为三种类型；一类是“林木中百姓”的森林狩猎民部落：如兀良哈、巴儿忽、豁里、秃马惕、不卢合臣（捕貂鼠者）、客列木臣（捕青鼠者）、斡亦剌、乌斯、帖良古、客失的迷等部。另一类是“有毛毡帐裙的百姓”的草原游牧民部落：如塔塔儿部、弘吉剌部、札剌儿部、蒙古、蔑儿乞部、克烈部、乃蛮部。第三类是被称为白鞑靼的汪古部，经营畜牧业外还经营农业。住在贝加尔湖，唐努乌拉山脉和南阿尔泰山脉森林部落，处在渔猎时代；住在三河流域的部落，则过着逐水草而居的游牧生活，有的地方出现了定居的农业居民。三河流域成为蒙古人的天地，有利的自然条件和先进的生产技术为蒙古人由狩猎部落向游牧业转化创造了条件，饲养的牲畜有马、牛、羊和骆驼。在逐水草迁徙时，以牛车为主要交通工具，在车上搭起用柳条编制成的固定房屋或拆卸的蒙古包，这种车蒙古语称之为“古列延”，每到一地住下来时，把所有几十辆车互相连接成大圈，即为营地，蒙古语称“库伦”，以防御敌人袭击和野兽袭扰。

由于生产力的发展和铁器的普遍使用，手工业和商业也逐渐发展起来，各部落之间经济联系加强了，统一的经济基础也就形成

了。私有制和继承制促进家庭中财产的积蓄，造成财产占有的不平衡，形成贫富分化。早在九世纪、十世纪，蒙古社会中便产生了“伯颜”（富人）、“牙当吉”（穷人），随着贫富差别出现，也出现了阶级差别，蒙古社会中形成了被称之为“那颜”（官人）的游牧贵族以及受压迫、受剥削的“哈刺抽”（平民）和处于社会最低层的孛斡勒（奴婢）。由于阶级的分化，矛盾的激化和斗争的白热化，旧时部落的组织形式已经不能适应这种需要，非常需要有一个统一的国家机器，以对付被统治阶级的反抗和反对外来的侵略，以保护所属群众。因此，金初，全蒙古各氏族和部落组成大联盟，建立合木黑蒙古国，孛儿只斤部的海都被八剌忽、怯谷诸民共立为君。合不勒汗的祖父、父亲都是蒙古诸部首领，统辖蒙古全部。在一次“忽里勒台”上海都长子之孙葛不律（又译合不勒，成吉思汗的曾祖父）被推举为汗（意为君主）。蒙古部首领自此始用汗号。公元1147年鄂伦贝勒（合不勒）自称祖元皇帝，改元天兴。蒙古国是也克蒙古人建立的国家，其疆土主要包括斡难河、克鲁伦河、土拉河三河流域。合不勒汗死后，俺巴亥、忽图剌汗先后继承汗位，忽图剌汗死后，其侄也速该把秃儿（成吉思汗之父）统治了全蒙古。

随着蒙古氏族社会的解体和畜牧业的发展，公元十二世纪，蒙古社会中充满了新兴贵族追逐政治、经济权力的战争，各部落间为争夺牧场而进行的频繁战争，生产遭到严重的破坏，人民厌恶战争，渴望和平与安宁，要求统一，成吉思汗顺应这种潮流，完成了统一蒙古诸部。

成吉思汗在十二世纪末至十三世纪初，打败了蔑儿乞部，又相继于1196年消灭了塔塔儿部，同时消灭了蒙古部内强大的主儿勤部，降服了弘吉剌部；1200年击破泰亦赤部；1201年击溃了札答兰部首领札木合为首的各部贵族联盟；1203年消灭了王罕的克烈部；1204年受降了汪古部，消灭了太阳汗的乃蛮部，又先后兼并了蔑儿乞部残部和北乃蛮的不欲鲁汗部，就这样依靠强大的军事力

量,次第削平群雄,经过十四年战争,终于统一了蒙古,建立了大蒙古国。1206年四十四岁的铁木真被推举为大汗,尊号为成吉思汗,定首都为曲调阿兰。成吉思汗统一蒙古后,着手进行了统一中国的战争。战争本身无疑是残酷的,但在当时条件下,蒙古军却在客观上充当了完成全国大统一的暴力杠杆。成吉思汗于1205年、1207年和1209年三次进攻西夏,迫使西夏称臣纳贡。西夏既降,1209年和1211年畏兀儿和哈刺鲁臣服;1211年起全力进攻金朝,1215年进攻金朝攻占中都(今北京,即金朝首都),占领了黄河以北广阔土地。1217年封木华黎为太师、国王,命统领汪古、弘吉刺、亦乞列思、忙兀、兀鲁都部以及投降的契丹、女真、辽、汉诸军,专管经略中原。1227年成吉思汗消灭了西夏,1232年灭女真,1234年窝阔台(元太宗)完成了灭金大业。1251年蒙哥(元宪宗)继位后,一面命皇弟忽必烈征服大理、吐蕃,一面举兵攻宋。1254年忽必烈攻占大理国(九世纪晚期南诏改名为大理国,大理国统治现云南和四川西南部地区达三百多年),对南宋形成了包围形势。1247年吐蕃臣服。1260年忽必烈继蒙古汗位,定都上都(今内蒙古正兰旗东),1271年元世祖忽必烈定国号为元,定都大都(今北京)。1276年忽必烈平南宋。经过七十一年战争,元朝统一了中国,结束了唐末以来五代近四百年的辽、宋、金、西夏、畏兀儿、西辽、吐蕃、大理等诸国并立,南北对峙,分裂割据局面。完成了中国的空前统一,奠定了当今中国领土版图的基础,推进了中国统一的多民族国家的发展,促进了中国各民族人民之间经济文化交流和边疆少数民族地区的开发,结束了由于封建统治阶级相互纷争而引起的战争灾难,扩大了南北经济相互调节的范围,又根据国计民生的需要在原有的交通网络的基础上,发展了中国陆路交通、内河漕运、近海航运、海路交通,建设成为超过元以前历代的交通运输网和邮政网。

对外,国际陆路交通是成吉思汗祖孙三代三次西征的产物。第一次西征是成吉思汗于1219年率领23万军队西征花剌子模王

国，征服了辽阔的中亚地区及波斯一部。随之，哲别、速不台二将率领三万军队于1223年进入南俄，在迦勒迦河战役中战胜了俄罗斯诸侯和钦察人的联军十万人。这次西征为建立横跨欧亚、空前未有的大蒙古国奠定了基础。成吉思汗并对四位皇子进行了分封。长皇子术赤封地为钦察汗国，次皇子察合台封地为察合台汗国，三皇子窝阔台封地为窝阔台汗国，四皇子托雷掌管大蒙古国本部。第二次西征是1235年由继任大蒙古国的窝阔台汗召开忽里勒台会议（最高国事大会），在会上决定由成吉思汗诸皇子的各支孙子中年长者率领十五万军队远征钦察和俄罗斯，由术赤的次子拔都担任统帅，大将速不台为军师，经过几年作战，到1243年攻占了俄罗斯、波兰、匈牙利、西里西亚、摩拉维亚、斯洛伐克、捷克等国。1243年初拔都回到伏尔加河下游，以萨莱城为首都，建立了蒙古四大汗国之一钦察汗国，其疆土东起额尔齐斯河与窝阔台汗国接壤，西至多脑河（包括新征服的摩尔达维亚等地），南部辖有克里木半岛和高加索，开辟了通往中国的国际交通钦察道。俄罗斯各公国每年向钦察汗国缴纳贡税，成为藩属达240年。萨莱地处欧亚北路交通要冲，曾经起过沟通欧亚交通的重要作用。第三次西征是大蒙古国第四任汗蒙哥于1252年即位后，派其弟（成吉思汗孙）旭烈兀统帅十万大军西征波斯，经过撒麻耳干，征服了木剌夷国，进兵巴格达，灭掉阿拔斯王朝；1259年进兵叙利亚，1260年攻陷阿勒颇城和大马士革城。旭烈兀通过西征，在波斯地区建立了蒙古四大汗国之一——伊利汗国，建都帖必力思，其疆土东起阿姆河，与察合台汗国为邻，西至小亚细亚，北邻钦察汗国，南至阿拉伯海，开辟了中国通往波斯的国际交通波斯道。地处欧、亚南路要冲，曾为东西交通作出过贡献。

蒙古军骑兵三次西征，一方面给中亚、西亚、东欧等地人民带来了巨大灾难，无数无辜人民惨遭屠杀，各国的经济、文化遭到严重破坏；另一方面，由于蒙古骑兵冲破了欧亚各国的封建壁垒界

限,清除了一切关卡,沟通了中西交通和商品贸易。正如著名历史学家翦伯赞评论:客观上在进一步沟通中西交通、促进中西文化的交流方面起了积极的作用。随着蒙古军西征,我国伟大的科学发明——罗盘、火药、造纸、印刷术等发明和元朝发行的纸币(中统元宝交钞)以及驿站制度辗转传到欧洲,对西欧社会发展的影响尤其强烈。欧洲、中亚的器械、医学、天文学及建筑、铸造、印染等技艺也先后传入中国,经我国人民的批判吸收,丰富并发展了祖国的文化宝库,对东西方经济文化交流起了积极作用。

当我们叙述了这段历史,目的是为了人们更加全面地理解元代交通道路发展的原因,它是与国家的经济、政治(包括战争),文化发展是密切相关的,而且能更加深刻地了解交通运输发展的特点与规律性。