

赤峰市地方志

(原昭乌达盟)

(四)

经济篇

(之一)

赤峰市地方志办公室编印

1984年9月

赤峰市地方志

经济篇

PDG

赤 峰 市 地 方 志

(原昭乌达盟)

交 通 志

(初稿)

马 希
张艳秋 编撰

赤峰市地方志编辑办公室编印

1984、4、15

前 言

交通是各种运输和邮电通信的总称。即人和物的转运输送，语言、文字、符号、图象等的传递播送。交通事业的发展状况，标志着这一地区政治、经济、文化，军事等诸方面的发展水平，它的发展和盛衰是这一地区政治、经济，军事、文化发展水平的综合反映。一个地区交通事业的先进和落后，反映在道路网系程度，路的宽窄，路面建筑材料，坚固程度，桥梁材料及建筑质量，交通运输工具的优劣，机械化程度，管理方式等诸方面，交通事业与人类同时出现，自从有了人类，也就有了交通之始，它是随人类社会向前发展而发展的、赤峰地区的交通事业及其发展，虽不及中原腹地那样辉煌壮丽，由于它地处边陲，历来是少数民族聚居之地，却有它自己的发展道路和特点。从五十万年前的水草茂密，人迹稀少的荒原小径发展到今天的公路纵横交错，四通八达，全市内公路总长度六千七百六十九公里，干线一千一百零五公里，县级公路三千二百八十九公里，乡级公路二千三百三十一公里，专用公路四十四公里，渣油路七百六十七公里。全市内铁路总长度三百七十六公里。从那原始的徒步，肩扛、背，人拉的运输方式发展到今天的汽车奔驰，铁路运输，飞机承载，据一九八三年统计，全市共有汽车六千五百一十九辆，其中货车四千八百一十二辆，客车一千二百九十三辆，公路货运量五百零四万吨，周转量二万一千五百零一万吨/公里；公路客运量为九百零五万人，周转量四万二千九百八十六万人/公里。铁路发送货物吨数五百二十四万五千五百零七吨，运送旅客人次二百六十万零二十八人次。飞机每年输送旅客二千五百人，货物十五吨和一些邮件。专业运输和养护队伍从无到有，不断壮大，一九八二年统计仅公路运输和养护人员就达七千二百九十一人。桥梁建筑由临时性，半永久性发展到永久性钢筋混凝土桥，一九八三年统计，我市共有永久性桥梁六百五十七座，共长二万一千一百六十二米……，这是一个多么漫长而又悠久的历史发展过程啊！编撰这一专志的目的，将按这一发展演进的历史过程，分别按阶段、种类叙述。

本文主要依据交通局编写的交通史改写而成。

目 录

第一章 古道路概述.....	(1)
第一节 辽以前的交通.....	(1)
第二节 辽代交通概况.....	(2)
第三节 金、元时期的交通.....	(3)
第四节 明代的驿站.....	(4)
第五节 清代的交通路线.....	(5)
第二章 公 路.....	(7)
第三章 运 输.....	(9)
第一节 辽以前的运输.....	(9)
第二节 辽代的交通工具.....	(10)
第三节 金、元、明时的运输管理.....	(10)
第四节 清代的交通工具.....	(12)
第五节 民国时的交通工具.....	(14)
第六节 镖局的兴起及盛衰及汽车从事运输的开始.....	(16)
第七节 解放后的交通管理机构.....	(19)
第四章 铁 路.....	(21)
第五章 赤峰民航站概况.....	(23)
第六章 桥 梁.....	(25)

第一章 古道路概述

第一节 辽以前的交通

古代社会交通的发展是和古代社会的发展，特别是社会生产力的提高，经济的繁荣，人口的增加而紧密相连的。自从有了人类，随之而来的就是人们为生存而斗争，围绕着衣、食、住、行而来的活动范围，这就有了交通之始。赤峰地区约在五十万年以前就有人类在老哈河流域，乌尔吉木伦河两岸居住活动，这就有了原始的交通，当然这都是山间小道，运输也仅限于徒步、扛、背、顶、拉等方式。

到了商朝，据《荀子成相篇》：“契玄王，生昭明，居于砥石迁于商，十有四世国有天乙是成汤。”来推测，“砥石山”即今克旗西部的白岔山，故有人认为商人的祖先居住在赤峰市的西拉木伦河上游，后迁于中原河南，所经的交通路线大约应为克旗西部以北，逶迤西南行，经华北及黄土高原入河南。

约在春秋战国时期，赤峰地区居住着东胡，汉武帝时匈奴民族在这里活动，由于战争的频繁，在军事上，赤峰地区成为由中原通往塞北的交通要冲。据《太平寰宇记》引“冀州图”载：“入塞三道，自周、秦、汉、魏以来，前后出师北伐，唯有三道。……东北道：发向中山，经北平、渔阳，向白耘，历平冈，出卢龙塞，直向匈奴左地，即左贤王所理之地；……”这里所说的东北道，古代为“卢龙要塞”，由今天的河北省青龙县青龙河一带出发，东北行，历河北平泉，经宁城县西南山区，这以北，当是匈奴左贤王管境。远在春秋时期，齐桓公北伐山戎，离枝（令枝）、孤竹国（朝阳境内），走的就是此路。

战国时赤峰北部东胡族的强大，构成了对燕的威胁，燕昭王时大将秦开大举北伐，却东胡千里之外，他所走的路线即从北京附近的蓟县出发，直北出燕山，达今赤峰境内。这就使得赤峰地区在塞北交通史上不仅有着重要的经济地位，而且也有着重要的军事意义。

汉时，赤峰地区为其北方重镇——右北平郡所在地，郡治平冈。考古界认为其地望即今宁城县黑城。其地处于燕山北口的峡谷中，正当青龙河、瀑河，老哈河南北分流的谷底，形势险要，在长期汉、匈奴的战争中，西汉出兵匈奴左地，走这条路的记载非常多，著名的汉代将领李息、张次公、张骞，李广等都曾领兵出右北平抗击匈奴。且《魏书》田畴传亦有如下记载：“旧北平郡治在平冈，道出卢龙，达于柳城，自建安以来，陷坏断绝达二百载，而尚有微径可从。今虏当以大军由无终不得进而退，懈弛无备。若嘿回军，从卢龙口越白檀之险，出空虚之地，路近而便，掩其不备，蹋顿之首，可不战而禽也。太祖曰善，乃引军还，而署大木表于水侧路旁曰：‘方今暑夏，道路不通，且俟秋冬，乃复进军。’虏侯眺见之，诚以为大军去也。太祖令畴将其众为乡导，上徐无山，出卢龙；历平冈，登白登堆，去柳城二百余里，虏乃惊觉，单于身自临阵，太祖与交战，遂大斩获，追奔逐北至柳城。”

唐时统治者为了扩大和北方少数民族的交往，加强对塞北地区控制，在今西拉木伦河北岸一带，设置饶乐州，贞观年间又设松漠都督府，赤峰地区为进入塞北的主要通道。唐与契丹的战争，多在赤峰南部老哈河一带及西拉木伦河以南进行，如公元752年与公元755年范阳节度使安禄山率河北兵联合奚兵讨契丹，皆战于老哈河、西拉木伦河畔。

第二节 辽代交通概况

契丹族是我国历史上古老的民族之一，《魏书》、《隋书》、《旧唐书》、《新唐书》等史书都有传。唐末，乘中原地区封建势力篡夺和瓜分农民起义果实时，契丹贵族耶律阿保机，即辽太祖则在祖国北方的疆土，赤峰西拉木伦河北岸，今巴林左旗林东建立了辽王朝。这以后，草原上由于农业的发展，手工业人口的增加，逐步出现了一些农业居落和城市。特别是先后建立的上京和中京，与南京（今北京）通过各种渠道有着密切的联系，各城市之间的交通，进一步沟通了这一广阔地区的经济和文化。

辽代的首都上京临潢府为大都会，其交通道路以大定府为中心，与各州军县镇互相连络。

（1）大定临潢道。分东西二线：西道大体由大定正北稍西经赤峰、乌丹二县治，过巴林石桥，渡黑河（今查干木伦）转而东北直至临潢府西门。北宋使臣多走此路，今日也是交通要道。从巴林石桥起有潢河庆州支线一，潢水北岸巴林桥西不远处有辽饶州。林西北部，登吉林大坝岭上关门，岭北有界壕关门一道，由此路分为二：一、西北由板石房子附近出界壕，经兴安岭内温都尔大坝之隘口，可通高原蒙古之东浩济特及西乌珠穆沁二旗；一、东北经鹿山、四方城、新林镇、折而东，沿高尔沁河至高尔沁庙，复东北溯查干木伦经五十家子直达庆州。途中遗迹古物颇多，关门古道证佐尤确，为古代一交通要道无疑。若由潢水石桥北第一站之黑河馆，沿黑河、大板、五十家子亦通庆州。大定东道由大定北渡老哈河而东，北渡建平河（辽为羶靺鞨水），经新惠菜园子，新庙地区附近之池沼草地，再渡老河而北，即为辽木叶山旁之永州。北宋贺正使至永州者由此路。

由永州北渡潢水，经沙原草地直至二赤木伦河下游。敖木伦河注入二赤河处之不远有一古城址，蒙名查干浩特（白城）似一辽金州县址。由此而转西，经天山、刁家段（依方位考之，似辽之真珠寨）、石人沟、衙门庙、蜘蛛山，直至辽上京临潢府南门。此为辽代临潢永州间正路，亦为临潢、东京、乾、显诸州官道之首段。若以临潢府为交通中心，又有东西二道，在当时亦颇重要。

（2）临潢黄龙道。出临潢府溯狼河而北，至土木富洲北，沿左侧支流入阿鲁科尔沁旗罕庙及昆都一带，经扎鲁特东王府，渡霍灵河下游，东过图谢图王府所在地之代钦他拉，东沿洮尔河直达月亮泡（鸭子河浜）及松嫩二江合流点之扶余、肇州、大赉一带。东接女真旧壤，又为春水钓鱼驻帐之所。辽平渤海，天祚东征，金破上京，盖皆从此道。在辽金两代占有重要地位。

（3）临潢大同道。出临潢西门正西转南，由黑河馆，西溯潢水至河曲处之饶州，溯河过经棚，直抵达里泊，折西南经滦河上游抵阴山东端，西接桓、抚、昌、净、东胜诸州，直通西夏。南连山后诸州可达西京大同。辽代皇帝避暑炭山，亦由此道。且由

达里泊起，大体皆沿金代界壕地带，此道在军事，外交上之重要，亦不减于上記各道。

辽宋间之交通往来

辽与北宋，在公元1004年订立澶渊之盟后，百余年间，宋辽使节往来频繁。宋人使辽，依例须记录途程所经以及与对方的交涉情况和所闻所见的典章制度、山川地理、风俗民情等，向朝廷作书面报告。这种报告，当时通称为“语录”，存于国信馆，备后来出使者参阅。这种“语录”，在宋代的文献资料中，见于《直斋书录解题》、《郡斋读书记》、《通志·艺文略》、《宋史·艺文志》等著录，以及《续资治通鉴长编》、《宋会要》、《辽史》、《契丹国志》等书引用的只有十七种。而现存比较完整的仅七种，即路振《乘轺录》（见《皇朝事实类苑》卷七七及《续谈助》），王曾《上契丹事》（见《续资治通鉴长编》卷十九，《契丹国志》卷二十四），《薛映记》（见《辽史》卷三七），宋绶《上契丹事》（见《续资治通鉴长编》卷九七，《宋会要》蕃夷二作《上虜中风俗》，陈襄《神宗皇帝即位使辽语录（见《古灵集》），张舜民《浮林居士使辽录》（见《契丹国志》卷二四），以及重新出现的沈括《熙宁使虜图抄》。而《熙宁使虜图抄》就记载途程地理方面而言，是现存“语录”中最为完整、详细和精确的一种，其史料价值也就极高。

这些“语录”作者，在所历路程方面。路振、王曾只到辽中京，《乘轺录》所记上京一段系得自传闻，很不可靠。薛映只简略记载中京至上京一段路程。宋绶也只记载中京至上京一段路程。宋绶也只记载中京至木叶山一段。陈襄《语录》虽是从白沟至神恩泊（在今克什克腾旗）的完整记录，但太简单。沈括出古北口后，走过一段迂回曲折的路程，到达辽中京，复北行七程，渡潢水石桥，又历七程，至庆州（今巴林右旗索布力嘎，即白塔子）东北约二百三十里之钵儿山。特别是渡潢水后过庆州至钵儿山一段，有关辽代历史的各种史料都记载不详，而且有错误，因而《图抄》就成了最可贵的资料。

“语录”在记载的详细和精确方面。王曾只记录了馆驿间的距离和主要山川，没记所行方向；陈襄则只记日程、馆名等，而没记里程和方向。《乘轺录》记载较详，但也没有说清楚路途的迂回曲折，且所记方向有错误。《图抄》不仅在经行的山川、馆驿、里程、方向记载上比他人详细，而且对道路的艰难坦易，迂回曲折及其原因，山坂的高卑，河流的宽窄，以及沿途的景物，都作了详尽的记录。由于沈括在地学方面有很深的造诣和丰富的测量经验，他的记载无疑比别人更精确可靠。因此，《熙宁使虜图抄》的出现，使我们有可能解决一些长期成为悬案的问题，补充大量《辽史》失载的地名，纠正许多史料和前人研究中的错误。

此外，至和年间，欧阳修充辽道宗即位国信使，回国后进北使语录已经散失。苏辙、苏颂在元祐年间充使辽邦，语录已不见，只遗留下七言律师三十余首。兴宗时富弼两次出使契丹，为解决边界、费尽了唇舌，在续资治通鉴里有详细的记载。公元947年，后周邵阳令胡峤随军入契丹，居契丹七年，广顺三年归国，著有《胡峤陷虜记》，这是内地人对契丹风土人情最初记载。

第三节 金元时期的交通

金承辽制，但于1201年增设急递铺。

元朝由蒙古族建立，为加强同蒙古各部落的联系，设有五条驿道，其中有四条驿道通过赤峰地区。且驿站制度完备，管理严密，达到空前程度。

（一）喜峰口外驿站十六

出口第一站为宽城，自宽城转而东北，一是和齐台品郭勒，100里，在直隶承德府平泉南境。二是克斯胡，120里，在老哈河上流西岸。三是托和图，140里；四是泊尔格，100里；五是黄华图，150里，此三站皆在老哈河东岸。六是锡喇诺尔，116里，在老哈河南岸。七是库呼车，100里，在老哈河北岸，西拉木伦河南岸。八是萨英哈克，180里，在西拉木伦河北岸。九是西纳郭特尔，90里，在太布苏图泊西。十是魁苏布拉克，160里。十一曰博罗额尔吉，140里，皆在郭特尔河南。十二曰奴木其哈克，在郭特尔河北，陶尔河南。十三曰哈沙图，180里，在陶尔河北。十四曰哈拉克勒苏特伊，180里，在淖尔河南。若又东北渡雅尔河，则通齐齐哈尔城。此道共2,126里，达喀喇沁、土默特、喀尔喀左翼、敖汉、奈曼、扎鲁特、科尔沁、郭尔罗斯、扎赉特，杜尔伯特十部、共二十旗。

（二）古北口外驿站十

出口第一站至第四站坡赖村。自坡赖村而东北。一是默特沟，120里。二是锡尔哈，100里。皆在英金河南。三是阿木沟（木头沟），60里。四是卓索（召苏川），70里，皆在英金河北。五是彻图巴（广德公），80里。六是赖三呼都克，80里。七是锡拉木伦，皆在西拉沐沦河南。八是噶察克，100里。九是海拉察克，100里，皆在西拉木伦河北。十是阿鲁噶穆尔，60里。此道共830里，达翁牛特旗、扎鲁特、巴林、阿鲁科尔沁、乌崇穆沁五部，共九旗。

（三）独石口外驿站六

自独石口而东北。一是魁屯布拉克，120里，在察哈尔境。二是额楞，130里、在直隶省多伦诺尔厅北。三是额墨根，150里。四是卓索图，160里，皆在达里泊附近。五是锡林郭勒，150里，在锡林河附近。六是吴鲁都，180里，在锡林、鸡林二河间。此道共990里，达克什克腾、阿巴噶、阿巴哈纳尔、浩齐特四部。共七旗。

（四）张家口外驿站十八

自张家口而西北。一是察汉托罗盖，60里。二是察布尔嘎素，50里。三是哈柳图，60里。四是鄂拉乎都克，40里。五是奎素图，70里。六是扎噶苏，60里。七是明爱，50里。八是察察尔图，50里。九是沁岱，60里，皆在察哈尔境。十是乌兰哈达，80里。十一是奔巴图，70里。十二是西拉哈达，70里。皆在阴山麓。十三是布鲁图，50里，在漠南。十四是乌兰呼都克，50里。十五曰赛汉呼都克，70里。十六是西拉木伦，40里。十七是鄂兰呼都克，80里。十八是吉斯伙尔达，60里，皆在沙漠附近。此道共1700里，达四子部落，苏吉特、喀尔喀右翼、茂明安四部，共五旗。

元代交通发展迅速，驿站制度完备，管理严密，为历代所不及。驿站中有牛铺、马站，每百户置汉车11辆。除驿站外，并设有急递铺，专为传递紧急公文之用。

第四节 明代的驿站

赤峰地区，在明代初期军事、交通上占据重要位置，它是通往东北的咽喉之地。洪武二十年（1387年）明冯胜、傅友德、兰玉诸大将奉命北征纳哈出。大军出长城松亭

关，筑大宁（今宁城大明、即辽中京故址）、宽河（今河北宽城）、会州（今宁城境内）、富峪（今宁城黑城，古汉代平冈）四城，储粮供应前线，留兵屯守。元残余势力纳哈出投降。明朝为了保持与当时北京边疆的交通往来，在大宁设立北平行都指挥使司，东和辽阳，西和大同应援，成为北部边防前线的三大要塞之地，成为长城外的长城。朱元璋并派他的第十七子宁王权坐镇大宁。宁王则经渔阳（今河北蓟县）、卢龙，出喜峰口，切断北元南侵道路，以大宁为中心，包括今赤峰、乌丹、朝阳一带，建宁国。各王有统兵和指挥军事之权，王府设有亲王护卫指挥使司，有三护卫，护卫甲士少者三千人，多的到一万九千人。（《明史兵志》）二卫所，《诸王传序》。（而边塞地区王的兵力尤其雄厚，如宁王所带甲八万，革车六千，所属朵颜三卫蒙古骑兵（今喀喇沁旗、宁城县一带蒙古族之祖先），骁勇善战。（《明史》卷一百一十七《宁王传》）洪武二十七年（1394年），兵部遣官至北平布政使司，置驿传，自遵化至大宁，在今赤峰市境内有富峪驿，大宁驿，自大宁至广宁，东路四百八十五里，置十驿。每驿设马五十匹，以备传递信件。《明太祖实录》无异，大宁已经事实上成了塞北的交通要道。但是，后来朱元璋死去，明朝统治阶级发生内讧，燕王靖难兵起，朵颜三卫助燕王从应天（南京）赶跑了建文帝，明成祖为酬谢朵颜卫，撤销大宁卫的北平行都指挥使司，割大宁给兀良哈三卫。这里交通上的重要性逐步为克旗应昌所代替。应昌之所以能够显示它在交通上的重要地位，尽管在地理上虽然荒芜人烟，但从明初以来，日益被人重视，元顺帝从北京逃出后，并死于应昌。这是因为它是中原地区通往蒙古漠北的交通要冲，它的东部是兴安岭，到此处减低了坡度，兴安岭以南是险峻的山区，应昌之西是戈壁沙漠，茫茫瀚海，只有应昌周围是平坦的地形。北元的势力不断从此处南下，这里便成了明朝与蒙古高原之间的交通上的通路。明朝攻克应昌后，改应昌为清平镇，元朝的残余势力退往克鲁伦河一带，后来元朝后裔幻想扩大它的统治势力，不断南侵。明元乐八年（1410），永乐皇帝以清平镇为根据地，四次征讨鞑靼蒙古，都是途经应昌。最后病死于军中。后来这里始终是南北交通的要冲。

第五节 清代的交通线路

清代，热河的地理位置“左通辽沈，右引回回，北控蒙古，南制天下”，使清统治者十分重视，随着清代第二政治中心——承德“避暑山庄”和“木兰围场”的建立，开辟了古北口至围场“御道”，而昭、卓两盟的道路，则是北京、承德通往东北黑龙江、乌珠穆沁旗以及外蒙古的必经交通要道。其主要道路以赤峰为中心通向四方的有六条：

1、红山——赤峰——西老府——围场——多伦线。

赤峰至红山一线，与赤峰经西老府（西翁牛特王府）达围场，多伦一线，同是横贯昭盟全境，东西走向的交通干线。早在燕筑长城时，就已初步形成，历代沿袭，均能畅通。自清初辟木兰围场以来，康熙不仅从游乐围猎出发，更主要是出于政治、军事的需要，举行所谓的“秋猕”活动，每年东部蒙古诸部都由首领率兵士参加，这也是一种军事演习。在经济上，赤峰、围场、多伦又是塞北的商业重镇。这条路，历来是这一地区东西方相互进行物资交流的商业流通渠道。

2、平泉——八里罕——赤峰——乌丹——林西——西乌珠穆沁。

赤峰至平泉和赤峰经大板至西乌珠穆沁旗线是清代自京城出喜峰口，沟通昭、卓两盟南北，直达外蒙古的主要交通要道。此路於辽代已初步形成。自清初1660年建巴林桥后，四季通行，是京城通往东部蒙古的第二条驿道。沿途设有驿站，是内地通往北部边疆的军事路线；是南北通商贸易、物资交流的主要渠道；是昭卓两盟各王公进京朝贡，各旗间互相联系的主要交通线，各公主下嫁和康熙于1706年巡狩巴林右旗、翁牛特旗等地，走的也是这条承德——赤峰——大板的路线。

3、承德——喀喇沁右旗王府——赤峰——下洼——奈曼——开鲁线

此路线是清代皇帝在承德“避暑山庄”召见东部蒙古王公所走的主要路线；是康熙第三次东巡，乾隆第一、二次东巡的路线；是京师通往黑龙江北部边防的军事要道。

4、赤峰至经棚、锡林浩特线

赤峰至经棚线，是清代昭、卓两盟沟通南北的交通要道，同时也是国防军事要冲，经棚是通向西部蒙古的重要门户。自然资源丰富，佛教诵经之处，为北部物资交流的重要市场，清代有专业骆驼运输队，经常往返于平泉、赤峰、经棚、锡林浩特之间。

5、赤峰至林西线

清末林西移民放垦，使得林西在政治、经济、文化上繁荣起来，成为巴林右旗西部的重要城镇，因而赤峰、林西南北人员交流往来，商业运输兴盛，使此路繁忙起来。

6、经棚——林西——巴林右旗王府（大板）——巴林左旗小王府——贝子庙（林东）——阿鲁科尔沁旗王府（昆都）——西扎鲁特王府（哲盟）

此线自辽代已初步形成。辽时上京临潢府一直通往辽西京大同的主要道路。由上京往东北走，又是通往东北边防的主要道路。是北部昭盟，东西横贯全境的主要交通线。

（附图）

第二章 公 路

随着资产阶级革命的兴起，近代交通公路亦受到政治、经济、军事各界的重视。在北洋军阀统治时期就修筑了承德经围场至赤峰的公路。在1928年，热河特区改为热河省以后，设立了公路管理机构，普查了全省的道路，确定了立即恢复、改善和重点养护的路线，在1929年5月省拟就的《修筑道路计划书》中，省级公路三大干线之一的西北路，就由热河至隆化、围场、赤峰、林西、经棚直达外蒙古。路面宽度三丈五尺。1929年10月3日热河省建设厅批准了总经理谭毓符经营的热河交通长途汽车公司经营承德至平泉、承德至北平、赤峰经平泉至林南仓，赤峰经朝阳至北票，赤峰经开鲁至通辽五条线路，共二十辆汽车经营客货运输业务。

“九·一八”事变后，日本帝国主义的侵略威胁着热河，故热河省政府及建设厅为适应局势发展的需要，曾一再发出通令、指令、训令，甚至发电令督促各县，速行筑路。在这次大规模修筑公路中，据省建设厅在1932年10月18日发出的第306号公函，报统计研究的热河省各县公路名称及里程表中记载，以及当时各县报省建设厅公路里程表，经核对当时赤峰地区已成公路如下：

省公路：

赤峰至平泉	202.5公里
赤峰至朝阳	180公里
赤峰至林西（经乌丹）	240公里
赤峰至围场	165公里
赤峰至开鲁（经小河沿、下洼）	245公里
赤峰至经棚（经土城子）	240公里
林西至经棚	60公里
经棚至多伦	180公里
经棚至贝子庙（锡林浩特）	210公里

县公路：

天山至林西（经林东、大板）	210公里
天山至开鲁	120公里

附 图

1933年日寇侵入热河，妄图把热河变为它侵略中国的一个军事基地，因此，它非常注意为其侵略目的服务的交通运输。1935年在赤峰地区除铺设了一条铁路外，还有以下几条主要公路。

- 一、赤峰至林西公路
- 二、赤峰至围场公路

三、赤峰至朝阳公路

四、赤峰至承德公路

五、赤峰至下洼公路

六、赤峰至平泉公路

七、经棚至开鲁公路

附：《昭乌达盟清代道路图》

第三章 运 输

第一节 辽以前的运输

秦统一六国后，实行“车同轨”，赤峰地区亦不例外，并在其修筑的驰道和直道上，设制邮驿，县下十里一亭，五里一邮。汉朝又进一步改进了驿站组织，每三十里置驿，驿有驿马和传车。汉的贸易，多在边境的关市上进行，赤峰地区的宁城黑城，即是当时的关市。东汉时置“乌桓校尉”管理与乌桓互市，在关市指定官员负责，用黄金及丝制品与当时居住在赤峰地区的匈奴左地，交换马、骡、驴、骆驼、兽皮、毛织物等，当时邻近我市的北京，河北省的邯郸，都是全国最大的商业都市，从这些大城市为中心，形成四通八达的交通运输网，故在这些大道上，驿传罗布，车马杂沓，货物转输，络绎相属。并出现了专门从事运输的行业。在五世纪末叶，居住在我市地区的库莫奚和契丹人，常常入塞，去和龙（朝阳）或密云一带，与北魏互市。

隋唐统一中原后，交通运输，始获较大的发展，全国道路畅通。唐后期，居住在赤峰地区的奚和契丹人，不断与唐朝贸易，转运物资，有时一年分两批来唐，一批往往几百人，他们到达幽州后，选派三、五十人到长安，其余都留在幽州，就近贸易，敦煌出土的波斯银壶，足以证明赤峰地区与外地都市，早有贸易往来，从那里转运许多外国货物到边疆来，故幽州至赤峰道路，开辟较早。

辽代在交通管理上，大体沿袭唐体制，在全国各道府（当时的地方行政机构）设转运使，财富集中的京城设转运使司，官吏中有转运使，转运付使及转运判官等，负责全国各地的交通，运输。但辽代的政权组织形式比较特殊，除采用南北面官制外，辽皇帝还有“四季纳钵”的风俗，即游幸打猎，行宫随四季变化而迁移，办公地点随之，许多军国大事利用纳钵机会研究，因而辽的交通运输管理本身，也具有本身民族的特点。

辽建国初期，辽太宗灭后晋以后，各国使节，争相往来交通，《资治通鉴》载：“辽承会同之余威，中原多事，藩镇争强，莫不求援于辽国以自存，自后晋始之。自后北汉，江南之李唐，使车狎至，馈遗络绎”。可见辽国当时对外的交通运输十分繁忙，特别在辽中期1004年、宋、辽间签订了“澶渊之盟”后，两国之间的贸易交通，出现了历史上最繁荣的景象。临潢府的南城，店铺广布，是商販聚居之地，并在古北口设置榷场，加上北宋在镇、易、雄州、霸州、沧州、祁州等处设置的榷场，这使货物的运输，大大繁忙起来，据沈括《使虏图抄》中载：“至中京始有瓜果，而所植不蕃，契丹之粟、果、瓠皆资于燕，粟车转，果瓠以马送之虜廷”，可见这些货物大多用车辆和马驮运输，辽与宋，新罗、西夏，高昌等各国交通互市，络绎不绝，曾有“米易于辽者，道路辄属”赞誉之词。

第二节 辽代的交通工具

辽的交通工具以牛、马、驼运为主，这种轻骑运输有很大的灵活性，不受时间和道路的限制。辽代的车，在我国北方游牧民族中，具有很高的声誉，辽代车的种类不下几十种，据《辽史》卷五十七、国舆条记载：“契丹故俗便于鞍马，随水草而迁徙则有毡车，任载有大车，妇人乘坐有小车，富贵者加之花饰”。还有一种青毡车之帷幔车螭首，饰以银，驾用驼，公主下嫁则赐之，为辽代宫廷的名贵车。

奚车，为赤峰南部与河北围场，隆化交界地区的库莫奚族制作，形制接近于中原的大车，据沈括《使虏图抄》载：“契丹之车，皆资于奚，车工所居曰打造馆，輜车之制如中国，后广前杀而无般，材俭易败，不能任重，而利于行山，长毂广轮之牙，其厚不能四寸，而軹之材不能五寸，其乘车，驾之以驼，上施荒帷，富者加毡帟文绣之饰”。辽亦用汉族特有的车，即中原地区常用的五辂（金辂、玉辂、象辂、革辂、木辂）耕根车、安车、四望车，凉车，大风辇、大方辇、步辇、羊车等。

辽车的形制：驼车，从苏辙诗中：“邻国知公未可风，双驼借与两轮红。他年出塞三千骑，卧画輜车也要公”。“高屋宽箱虎豹裯，相逢燕市不相亲，忽闻中有京华语，惊喜开帘笑杀人”。可看出，这种车由两匹骆驼驾驶，两轮涂红，车棚很高，车厢较宽，车上垫有虎皮褥子，是相当豪华的。

青毡车，是辽贵族出行时用的高级车辆，从辽墓壁画上看它的形状和装饰是：长辕，高轮，粗辐，（辐条一般只有十二根），车上支彩色车棚，有的分别架前、后棚。棚上复盖垂幔，四角垂有流苏，一般多用白骆驼驾辕，隆重的出行用三驾驼，出行时有牵引，护卫、尾随及轻骑护从浩浩荡荡，很是威风。

小车，契丹贵妇人出行时乘坐，装饰精致，驾辕时用鹿，近年在库伦旗辽墓壁画中曾发现。

大车，近似北方草原牧民和农区使用的大轳辘车，高轮，粗辐、短辕，车箱广宽而坚固，为辽代主要的载运车。

毡车，近似近代北方习用的小轳辘车，车轮较小，多用木制，粗辐条，一般常用八根，细长车辕，车后大出刹。车上盖有用牛羊毛织成的毛毡或苇席，辕前备有三角木架，停歇时用以支撑。此车制造简易，粗略、不宜载重，但由于车体较小、轻便，宜于长途运输或迁徙。为古代日常生活中最广泛的交通工具，至现在某些偏僻地区仍用这种古老车辆。

附图。

第三节 金、元、明时的运输管理

金代的交通路线，多为辽时所辟，但在驿站管理上，比辽较完备，各驿站都有驿吏管理，辽阳至大定府，大定府至韩州（今八面城）等经赤峰地区的主要干线，均设有馆铺驿站。在中央工部设郎中一员，从五品，“掌修造营建法式，诸作工匠、屯田、山林、川泽之禁，江河堤岸、道路、桥梁之事。”另在都水监设街道司，设管勾一员，正九品，“掌扫街道，修治沟渠”，重要津渡，设管勾一员，同管勾一员，“掌桥船渡口，

讥察济渡，给受本桥诸物等事”。

在交通运输方面，金代在赤峰地区以大定府为中心，形成一个陆路交通网，其一为大定府至韩州，中间经过小城子，公营子，科罗城，朝阳，黑城子，彰武，模州、昌图等驿站。其二为大定府至辽阳府路线，主要驿站有小城子，公营子、科罗城、朝阳、义州、乾州、奉天达辽阳府。其三，闾阳新县（乾州）至宜民线路（今北票黑城子附近），这条路也是王寂于章宗明昌元年在提点辽东刑狱，巡使辽东时所走的道路，从乾州（北镇县附近）经同昌县（今阜新西北）再至宜民县，此路虽作主要干线，但却是贯通京沈道路，辽阳大定府道路的连结线。

元建国后，定都大都（北京）距赤峰地区不足千里，在元世祖中统二年，在我市境内的大宁城东，增置花道驿，至元五年，又在赤峰境内的高州增置二驿。太宗元年圣旨于各牛铺，马站，每百户配备汉车十一台，各站都设米仓。站户每年纳米一石，每百户由一人掌管，北方使臣往来，每天供给肉一斤，面一斤，米一升，酒一瓶，凡以上供应诸物，不得缺少，如有短缺，则将站户家财一半入官，故元朝驿站管理异常严厉。

元代赤峰地区的交通工具主要有：勒勒车，因其继承敕勒族所制造的车辆而得名，因其“车轮高大，辐数至多”而故名“高车”。宜于沙路运行，即使大雪塞途，风沙阻路，这种车也运转如常，《马可波罗游记》中曾介绍了这种车的形状和使用情况。这种车用牛驾驶，每人可赶几十辆，联结成一串。此外，还制造了一种专供沙漠旅行用的骆驼轿，驼轿的外形象一间小屋。两旁穿插两根长轿杆，前后架在两匹骆驼上，驱赶前进。驼轿可容数人坐卧，为当时沙漠和草原地区一种较高级的运输工具。

在农家则有小楼车，既能载货又能载人，元代诗人刘因的《西江月》曾描写过：“看竹何须问主，寻村遥认松萝，小车到处是行窝，门外青山属我。”这种小车到处可行，轻便自如。元代也把小毛驴配备给各驿站，每站都有马，驴、牛各若干匹，不仅便于短途驼运，也便于人骑，山路平原都能适应。

明朝为了保持封建肌体血脉的通畅，统治者参酌古今之制，建立了一套十分严密的组织和管理制度。在兵部设有车驾司，有郎中一至二人，正五品，员外郎一人，从五品，主事二人，正六品。车马司任务之一，即掌管驿站。洪武九年（1376）令兵部设置递运所，设大使一人，付使一人，专管运输粮食，货物。明每一急递铺设司铺一人，铺兵四人。明人余子俊曾说：“宜上德、达下情，防奸宄诛暴乱，驭边疆等项机宜，不过旬日之间遍及天下，可以立待无或后期者，实于驿传是赖”。《大明会典》卷145曰：“自京师达于四方、设有驿传，在京曰会同馆，在外曰水马驿并递运所，以便公差人员往来。其间有军情重务，必给符验以防诈伪。至于公文递送，又置铺舍，以免稽迟，及应役人等，各有事例”。会同馆即设置于北京和南京的馆舍，有天下首驿之称，负责接待各地王府公差进奏人员和边疆少数民族上层人士，以及朝鲜、日本，安南等国的朝贡使客。馆中备有饭食，铺盖、马匹，以便于公差人员的寄宿和往返。

水马驿站是明朝驿传制度的基干，大致每隔六十里或八十里便设有驿站，其职责“专在递送使客，飞报军务，转运军需等物”明代还设有递运所和急递铺，前者在于“运递粮物”，置于驿道可通之处；后者专在“递送公文”，遍于全国各州县，包括那些驿道不能通过的僻远地区。明在赤峰地区设有多少驿站，史无可考。

在燕王朱棣挟劫宁王后，明永乐元年将大宁卫地区赐给朵颜卫后，便撤出了此地的卫所。

清、喀喇沁部内附、驿站又得恢复，清驿站管理机构与明大体相同，惟于驿站设丞，管理邮、传、递、运事宜，按使官级别，供应车马、粮草、食宿。《清史稿》“康熙七年，定驿运给夫例，凡有驿处，设夫役以供奔走，其额视路之冲僻为衡，日给工食，皆入正付编征，此项人夫，大率募民充之，差役稍繁，莫不临时添补”。另外，对赤峰地区驿站大加整顿，如自古北口至乌珠穆沁旗一路计900余里，原4站，在康熙三十一年又添设六站共十站。

自喜峰口至扎赉特等旗为一路计有1600里，除近边二百里旧有驿站外又添设14站，共16站。每路设管站蒙古员外郎一员，笔帖式二员，每设马50匹，古北口至乌珠穆沁旗一路设驿丁三百名，喜峰口至扎赉特旗一路设驿丁六百名，康熙32年每驿增设驿车若干辆。赤峰县站归承德府管理，站马八匹。

清代在赤峰境内主要驿站有三条驿道。

- 1、自京师出喜峰口经平泉进入赤峰境内至海拉尔驿道为喜峰口之道。
- 2、自京师出古北口经承德围场入赤峰境至西乌珠穆沁旗为第二条驿道。
- 3、出独石口经多伦北入赤峰境至锡盟为第三条驿道。

附《昭乌达盟清代驿道路线图》

第四节 清代的交通工具

清时，赤峰地区商业繁盛，有山东、山西、河北等省人在赤峰县、乌丹镇、林西县等开设的烧锅、钱庄、当铺和商号，使我市与内地的商业联系更加紧密，这些货物的运转，主要通过赤峰至林南仓，赤峰至北京道路运输的。当时所使用的运输工具，主要是驮轿，或二马轿车，日行百里，由赤峰经茅荆坝，承德进古北口到北京，十天左右即可到达。此外，还有骆驼队，但为私人经营，多至几百头，甚至千数头，将皮毛、甘草、麻黄全用骆驼运往京津，回来驮棉布百货。还有锦州的骡马驮，几百为队，或几十为队不等，由锦州驮货经朝阳再进赤峰。短途运输的有毛驴驮，地方地主则有大铁车，一辆套七匹骡马，讲究配色，有白骡车、黄骡车等，载运粮食运往承德，八沟。当时曾流行“填不满的八沟，拉不败的哈达（赤峰）”之说。清末运输还有独轮车、牛车、人夫。“人夫”是民间私人雇人传递消息亦称为“脚子”，赤峰市、镇地方都有脚子房，按路程远近，定费用多少，至光绪32年间，赤峰地区始有邮政局的设置，脚子房自行歇业。

附《清蒙古地区的运输价格表。》

清代运输工具及运价一览表

摘自《东部蒙古志》下卷10—12页

名称	价 格	车体重量	挽马数	载 重 量		每日租用 运费金额	日 行 程
				夏	冬		
头大车	80~130元	500~1000斤	6、7~9、10头	2,000~2500斤	3000~4000斤	5元~6元50钱	60~80里
二大车	60~8、90元	400~500斤	3、4~6、7头	1000至1300斤	1500~2000斤	4元~5元	
白色车	30元	200斤	2、3头牛	500~600斤	700~800斤		40~60里
辘轳车	10~20元	100斤左右	一头牛	200斤左右	300~400斤		
一 轮 车	10元左右	50斤左右	一人或二人	一人一百五十斤	二人二百五十斤		80~120里
轿 车	100~200元	200斤	一头	不明	不明	不明	
早 车	70~100元	200斤	2~3头	500~600斤	1000斤	2元五十钱至 3元50钱	

以上是各地车辆运价金额按每百里、载重一百市斤应付运费、最高价或最低价

骆驼	7、80元至100元			500至600斤	百市斤百里	} 60—80里
马 驮	30元左右			200斤		
骡 子 驮	3、40元至7、80元			300斤	} 付50~60钱	
驴 驮	10~20元			150斤		
人 夫		每月工资	(给食)		4、5元~6、7元	以上按健壮男 子的标准
		每日工资	(给食)		20钱至30钱	
		日 佣	(不给食)		35钱至45钱	

(估计征用数：) 昭乌达盟清代末期，拥有牛车 三万至四万台 大车拥有数 盛京蒙古 平均挽四头马 三~四万辆
 哲里木盟 (勒勒车) 二万至三万台 吉林 " " 二~三万辆
 察哈尔地方 (勒勒车) 一万至二万台 黑龙江 " " 五千至一万
 锡林郭勒盟 (游牧地方) 五万至六万台 直隶 " " 二万~三万