

中国公路交通史丛书

内蒙古古代道路交通史

内蒙古公路交通史志编委会 编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书介绍我国内蒙古地区古代的道路交通演进历程。由于北方游牧地区的自然条件和民族特点,内蒙古古代道路交通分为草原自然路、沿河川沟谷路和山脊路,各兄弟民族间的相互交往、驿运传输或征战南北都是通过这些自然路和驿路进行的。

图书在版编目(CIP)数据

内蒙古古代道路交通史/内蒙古公路交通史志编委会

编. —北京:人民交通出版社,1997. 6

(中国公路交通史丛书)

ISBN 7-114-02611-0

I. 内… II. 内… III. 交通运输史-中国-内蒙古-古代 IV. F512. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 04247 号

中国公路交通史丛书

内蒙古古代道路交通史

NEIMENGGU GUDAI DAOLU JIAOTONGSHI

内蒙古公路交通史志编委会 编

责任编辑:李世华 版式设计:崔凤莲 责任校对:尹 静

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京交通印务实业公司印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11 插页: 1 字数: 293 千

1997 年 5 月 第 1 版

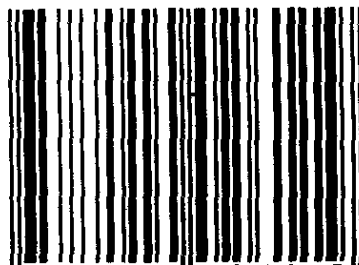
1997 年 5 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001-3500 册 定价: 20.00 元

ISBN 7-114-02611-0

F · 00292

ISBN 7-114-02611-0



9 787114 026119 >

内蒙古自治区公路交通史志编审委员会

主 任 冯世泽

副主任 唐振声 周永春（常务副主任兼史志办主任）
赵士钦

委 员 姜时俊 岑桂宝 张运绵 李连城
黄耀林 关世光 张恩玉 薄连根
李桂琴 陈耀宗 韦胜章 张海旺

《内蒙古古代道路交通史》

编写人员 王光汉（主编，内蒙古公路局工程师）
廖文俊（特邀，包头教育学院副教授）

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代卢沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度，束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，还初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制，全国公路总里程最多仅为 13 万公里。到 1949 年，因战争破坏和失修失养，能通车的还不到 8 万公里；而且标准低，

路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。到1990年，全国公路通车里程达到102.8万公里，比1949年增长了12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经基本形成。公路技术等级和通行能力较前大有提高。高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，已达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增加很

快，1990 年的民用汽车保有量已达 550 多万辆，比 1949 年增长 100 多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济，改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自 1949 年至 1990 年的 41 年中，我国公路交通取得了巨大发展，但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失误。1978 年 12 月中国共产党十一届三中全会以后，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展。公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通

史》丛书，希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

一九九二年六月十一日

前 言

本书是根据交通部统一部署精神和内蒙古地区具体情况编写的，经交通部中国公路交通史编审委员会评审通过，出版发行。本书同《内蒙古公路交通史》第一册——《近代公路交通》（已出版）和第二册——《现代公路交通》（将出版）共同构成内蒙古公路交通系列专业史书。

内蒙古地区自古以来是中国北方各游牧民族栖居、发展的地方。自先秦至清代，先后有匈奴、鲜卑、柔然、突厥、回纥、契丹、女真、蒙古和满族等在大漠南北、辽河上下繁衍迁徙。隋唐以前的北方民族多在阴山前后设立可汗牙帐，而中原王朝的都城大多设立在关中的长安，民族间交往和征战不断开拓南北道路交通。秦直道和唐代参天可汗道都曾历史上著名的干道。南北道路多以阴山河谷为蹊径，同其它道路相衔接，逐步发展成包括内蒙古西部地区在内的蒙古高原运输网。自汉、北魏以后，特别是到了唐代，把黄河水运也利用起来，实现了水陆联运。随着唐代汉族与回纥交往密切，内蒙古西部地区的早期交通逐渐达到兴盛时期。

自辽、金至清代，相继崛起于内蒙古东部地区的契丹、女真、蒙古和满族向西、南扩展，先后成为中国北方主体民族，其中蒙古族和满族还入主过中原，建立统一全国的元、清王朝，建都北京。随着政治中心东移的局势发展变化，内蒙古东部地区道路交通迅速发展。辽代已出现以辽都城上京临潢府和中京大定府为中心的驿路交通格局。元代的上都成为连接漠北蒙古地区与中原的交通枢纽，构成上都为中心的道路交通网。到清代，以明长城

关口为控制点，设置五路驿站，全面沟通内蒙古同内地交通；设置六条军台道路和边境卡伦站道，以巩固边防。驿站道路交通从初具雏形发展到制度完备的体系，成为内蒙古古代后期道路交通的特色。清代中期，依托台站，发展起以多伦诺尔、归化城（今呼和浩特市）和张家口等新兴城市为中心的商路交通，到清代后期，内蒙古已基本构成内通外联，比较完整的道路交通网络，并成为以后发展公路交通的初步基础。

纵观历史，内蒙古地区各民族交替兴衰迁徙，政权更迭，但道路交通始终是由主体民族统治者的势力范围所及，是各族间联系的纽带。通过道路交通的发展，日益增进经济、文化交流，建立起各民族间的联系。在中华民族大家庭不可分割的关系中，道路交通的发展是不可缺少的主要条件。整理研究内蒙古地区古代道路交通史实资料，既是认识古代道路交通的源流，以至近、现代公路交通发展规律的主要途径，也是研究我国各兄弟民族发展史的重要内容，进而实现巩固和发展民族间的团结，这也是我们编写本书的初衷。

本书编写人员除由我厅指派公路工程师王光汉主编外，还特邀廖文俊副教授参加编写，共同研讨策划，力求做到专业与史学结合，体现专业特色，反映历史真实，对内蒙古古代道路交通发展变化过程和历史作用做出比较系统全面的阐述。自1984年开始搜集资料，进行整理、辨析，有的还进行了实地考察。经过试写并多次邀请有关专家讨论和指导，先后作过四次重大修改，历时12载始成本书。编写人员认真求实，竭尽心力，但是有关内蒙古地区的史籍记述较少、涉及道路交通的资料则更少，而且多有语焉不详之憾。加之对史料的搜集还有力所未及，仅有的史料多来自中原地区的汉族著述，而游徙于内蒙古地区的众多民族，特别是早期的几个民族自己的记述鲜见。这既增加了编写难度，也影响了史料的完整性和连续性，且多为一方之言，容或存有偏见，

亦难以查档核证，也有的事件史学界尚无定论，某些古代地址的确切位置也众说纷纭。内蒙古的考古发掘，近年来成绩斐然，但多处于研究阶段，能为道路交通佐证者尚不甚多。由于水平所限，取舍之间或有差错，因此，本书只能是对内蒙古古代道路交通的初步探索，疏漏不当处在所难免，请读者多予批评指正。

内蒙古自治区公路交通史志编审委员会

1996年9月

目
录总 序
前 言
概 述

第一章 先秦时期北方民族地区的道路交通	（10）
第一节 原始时期北方各民族的道路交通	（11）
一、北方先民活动的道路遗迹	（12）
二、周穆天子西行	（13）
三、北方民族的交通运输工具	（14）
第二节 战国时期燕赵秦北部地区的 道路交通	（16）
一、云中郡道	（16）
二、右北平郡道	（17）
第二章 秦西汉时期北方民族地区道路交通	（20）
第一节 秦汉与匈奴鲜卑乌桓的交通要道	（21）
一、秦通往北疆边郡的道路	（21）
二、西汉北部各边郡及其通往漠北匈奴的 交通要道	（24）
第二节 道路桥梁和渡口	（31）
一、北河上第一座浮桥	（31）
二、河套段黄河之主要渡口及济渡工具	（32）
第三节 道路交通运输	（33）
一、车辆的出现及其发展变化	（33）
二、道路运输	（35）
第三章 东汉魏两晋和北朝时期乌桓鲜卑柔然的	

道路交通	(43)
第一节 东汉魏晋时匈奴鲜卑乌桓的	
迁徙活动	(44)
一、匈奴迁漠南驻牧地的交通要道	(44)
二、乌桓自五郡塞外向汉边郡内迁	(45)
三、匈奴西迁	(46)
四、鲜卑迁徙大漠南北	(47)
第二节 北魏北境通往柔然的道路交通	(50)
一、拓跋鲜卑建代国时的交通道路	(50)
二、以平城为中心通往漠南地区的主	
要道路	(52)
三、漠南通往漠北柔然高车的主要道路	(56)
四、河套段黄河之道路桥梁和渡口	(57)
五、交通运输	(58)
第四章 隋唐五代十国时期突厥回鹘(纥)的	
道路交通	(64)
第一节 隋漠北突厥族兴起和大漠南北	
道路的发展	(66)
一、漠北突厥五可汗之间的东西道路	(69)
二、东突厥内附及漠南道路的恢复	
和发展	(70)
第二节 唐与后突厥回鹘的道路交通	(73)
一、后突厥的兴亡与三受降城道建立和漠南交	
通网络的形成	(73)
二、唐与回鹘牙帐道路	(77)
三、吐蕃陷河陇诸郡唐通西域绕回鹘	
境内的道路	(82)
四、道路运输	(83)

第三节 回鹘汗国的崩溃及回鹘蒙兀 室韦的迁徙	(86)
第五章 宋辽西夏金时期的北部边疆道 路交通	(90)
第一节 辽北部边疆的道路交通	(92)
一、以上京中京为中心的交通道路	(93)
二、土河黄河潢水上的几座道路桥梁	(100)
三、道路运输的进一步发展	(103)
第二节 西夏兴庆府以北的道路交通	(110)
一、兴庆府通北疆的交通要道	(111)
二、西夏的交通运输	(112)
第三节 金灭辽和北宋后道路的变化	(114)
一、上京会宁府至中都路燕京道路	(115)
二、契丹诸部反金转战南北的行军 路线	(116)
三、金北征蒙古诸部的道路交通	(117)
四、蒙古部汗统一漠北诸部的道路 交通	(118)
第六章 元明时期蒙古地区的道路交通	(126)
第一节 蒙古汗国向外扩展的道路交通	(126)
一、通往西夏和金朝的主要道路	(126)
二、站赤(驿站)的初步建立	(128)
三、交通运输工具	(134)
第二节 元朝蒙古地区驿路网的形成和进一 步发展变化	(136)
一、元朝两都制形成及以上都为中心的道路 交通格局	(136)
二、驿路中心及其道路	(138)

三、站赤和驿传制度进一步发展和健全	(147)
四、站赤及驿传制度的衰落	(151)
五、交通运输的倒退	(153)
第三节 明朝蒙古地区道路交通的变化与恢复	(153)
一、明朝中前期蒙古地区的道路	(156)
二、明中后期蒙古地区道路的恢复	(163)
三、清入关前漠南蒙古和后金交往的主要道路	(170)
第七章 清代内蒙古呼伦贝尔与阿拉善地区及通往外蒙古等地区的道路交通	(178)
第一节 清入关至康熙中期蒙古地区的道路交通	(180)
一、漠西漠北和呼伦贝尔经内蒙古地区通往京师的道路	(180)
二、潢水石桥的重建并更名巴林桥	(183)
三、台站初步建立	(185)
第二节 康熙中期至乾隆初内外蒙古等地区军台道路交通的发展	(185)
一、内蒙古五路驿站	(186)
二、外蒙古北路军台及卡伦站道	(192)
三、黑龙江西北路台及呼伦贝尔卡伦站道	(205)
四、台站及其管理制度的建立	(211)
五、台站的交通运输	(213)
六、蒙古台站的作用	(215)
第三节 蒙古地区商路形成和交通运	

输的发展	(216)
一、漠南蒙古交通重镇及其商路	(218)
二、道路桥梁和黄河中游渡口	(226)
三、以骆驼为主的交通运输工具	(227)
四、商运之形成	(230)
第四节 鸦片战争后蒙古地区的道路变化和近	
代交通的萌芽	(232)
一、沙俄通过与清朝签订不平等条约破坏蒙	
古地区道路交通和攫取交通特权	(233)
二、清廷对蒙古地区台站所作的变动	(237)
三、蒙古地区近代交通的萌芽	(239)
附录一 内蒙古古代道路交通史古今地	
名参照	(247)
附录二 大事记	(275)
主要参考书籍	(332)
编后话	(333)