

第一章 青藏高原交通发展的历史

青藏高原交通的发展具有悠久的历史，曾有过相当辉煌的成就，对整个社会发展和人类文明都作出过巨大的贡献。

一、古代交通概述

（一）西藏交通运输

新石器时代晚期，西藏形成了十几个部落联盟，随着经济的不断发展，各个部落联盟相继跨入奴隶社会，并先后出现了奴隶制邦国。这些邦国之间存在着密切的政治、经济、文化联系。西藏从秦汉以前已与黄河流域的中原地区开始了经济文化交流，交通运输在经济发展中已经起到了重要作用。

隋朝时期，居住在藏东的附国和藏北苏毗还曾派遣使者向隋朝贡。贡品有朱砂、麝香、牦牛、骏马等。并将大量的盐贩往天竺，获利数倍。从这可以看出，交通运输已与当时的经济生活紧密相联。这种长期的有一定规模的贩盐运输，对沟通西藏与天竺等地的联系有着重要作用。

7世纪初，松赞干布统一了青藏高原，建立起吐蕃王朝。当时中国内地正是唐太宗统治下的唐朝。

文成公主入藏时，声势极其浩大。唐王以释迦牟尼像、珍宝、经书、经典360卷作为嫁妆，并给以多种食物、饮料、宝器

以及卜筮典籍 300 种，营造与工技著作 60 种，能治 404 种疾病的医方 100 种……还赠送了大批绸帛、衣物和农作物种子，派遣了各类工匠，传入了造酒、碾磨、纸墨等生产技术。“唐蕃古道”的开辟，使吐蕃与唐朝的使节往来不绝于途。又形成了一条从长安到拉萨，再到西亚和南亚的“丝绸麝香之路”，唐朝使节也经过吐蕃往返于天竺、尼泊尔和长安之间。唐人的丝绸、瓷器、茶叶等商品流入吐蕃，青藏高原的麝香、熊胆、牛黄、鹿茸、沙金、黄铜矿以及从吐蕃转口贩运的香料、藏红花等药材也流入内地，这些都充分说明，在当时如果没有较通畅的道路是不会有这种繁荣景象的。自公元 634 年开始，至公元 846 年吐蕃王朝瓦解，在这 213 年间，据不完全统计，使臣来往共 191 次，蕃使来唐 125 次，唐使入藏 66 次，这种频繁的交往，也推动了唐蕃经济文化的交流，密切了相互之间的关系。

唐朝开始茶马互市，到了宋朝，以茶马互市为中心的各种商品交换渠道逐渐形成，这就更加促进了西藏与内地的交通联系。

13 世纪初，成吉思汗及其后继者统一了中国，建立了元朝，曾多次派员进藏清查户口，先后在西藏设立了 15 个驿站，并有专人负责驿站交通事宜，规定驿道沿途居民负责传送公文，供给马匹，供应来往官员食宿。西藏地方的乌拉制度，即由此形成，一直延续到西藏民主改革前。驿站的建立，使西藏的驿道更加畅通和完善，更加密切了西藏与内地的经济文化联系。

公元 1368 年明朝建立。第二年，明太祖朱元璋即派人前往西藏，诏谕各地僧俗首领归顺新朝，向明政府缴纳各种贡赋。西藏各地定期派员进京向明朝皇帝朝觐，贡纳马匹和方物，明朝廷也照例给以绸缎、茶、钞等优厚的回赐。西藏朝贡的次数越来越多，进贡的人数有时竟增至四千余人。这种贡赐关系起着交流物产、加强联系的作用。

明朝继承元朝的旧制，在西藏各地设立驿站。驿站是地方赋役的一种，居民要贡纳驿马，并“籍其民充驿夫”。这就更保证了驿运的畅通和驿运的发展。

伴随着西藏与内地关系的日益密切，汉藏两族的茶马交易逐渐繁荣起来。明朝在陕西和四川等地设立茶马司，以茶、布、丝绸等物向藏族交易马匹。明初，这种交易即呈现出繁荣景象。整个明代，茶马交易始终不断，成为藏汉两族经济生活中不可缺少的一环。

1636年建立了清政权。凭借交通媒介，西藏和清朝的联系更加密切。1652年五世达赖亲自到北京朝觐；1720年清军入藏，击退了准噶尔的入侵，使西藏局势开始稳定下来。清军入藏后，举行达赖坐床大典，恢复了西藏的社会秩序，保持了西藏的安定。

1709年，清政府曾派官员赴藏管理西藏事务，1727年派遣内阁学士僧格，副都统马喇驻在西藏，从此，西藏驻扎大臣二员办理前后藏一切事务，遂成定制。

清朝基本上承袭了元明期间的驿站运输与管理方式。1720年作者吴廷伟在《进藏纪程》中有详细记录。他们从西宁起程达拉萨，从拉萨返回成都，返回路程为5900余里。《进藏纪程》中记录了自四川康定起程，经里塘、江卡、乍丫、昌都、洛龙宗、硕般多、边坝、拉里、江达、墨竹工卡、德庆至拉萨的站程。1791年，清政府利用畅通的驿道和驿站，率各族官兵共17000多人进藏，将入侵的廓尔喀军队全部驱逐出境，战事取得全面胜利。这都充分说明西藏与内地有着密切联系。

在元明两朝近400年里，由于国家统一和社会相对稳定，由于交通不断发展和畅通，西藏的社会经济有了较快的发展，手工业生产技术也有了较大的提高，当时生产的氍毹不仅作为贡品进贡朝廷，而且还远销川、甘、青、滇的藏区和不丹等地。在这期

间，为了适应西藏经济的较快发展，雅鲁藏布江上架设了多座铁索桥，修建了许多宏伟的寺院、佛塔，也出现了许多城镇，商业贸易不断扩大。明代以后兴起的朝贡制度，又大大推进了西藏高原与内地的贸易关系。

（二）青海交通运输

新石器时期，青海地区就有广泛的人类活动。他们生活在大河沿岸，逐水草而居，使用极其简陋的石制工具，与大自然进行着艰苦的斗争。从丰富的古代文化遗存就足以说明这一问题。

在民和县阳洼坡发现的与中原地区相同的“仰韶文化”遗址，是“仰韶文化”分布的最西极限，它证明了公元前三千至四千年生活在河南、山西、陕西以至甘肃一带属于这一文化系统的居民，其活动范围的最西端曾达到今青海境内。“齐家文化”、“辛店文化”和“卡窑文化”遗址都说明青海和内地有着密切联系，丰富的中原文化通过一定交通路线已传到青海境内。

据记载，古羌人的活动在青海境内留下许多足迹，对开辟东西交通作出过历史的贡献。据《竹书纪年》记载，羌人曾朝贡于商，并献有西方贡品。这说明公元前13世纪，羌人与商朝就有贡使往返，勾通了青海与中原地区的交通往来。战国时期，青海羌人与中原的联系更加频繁，从洛阳、长安沿渭河河谷进入洮河流域而达青海河湟地区的道路逐渐得以固定。《竹书纪年》中，曾记载黄帝巡游时也到过青海。这些都充分说明，先秦时期古青海路已为中西交通的沟通奠定了基础。

居住在北方的羌人由于受到匈奴的侵袭，于公元前156年至公元前141年之间，陆续迁居今青海省东部。汉武帝时，为了解除来自匈奴的威胁，公元前121年，派大将军霍去病击败匈奴，打通来往西域的通道，汉军进入湟水流域。随同军事的发展，汉

族人口也大量移入青海，中原先进的生产技术和文化也传播进来。这都和当时通道畅通有着密切关系。

东汉末年，多次派兵进入青海，对羌人进行安抚或镇压，大批官兵留在青海屯垦戍边，为打开中原通往青海的道路奠定了基础。

自东汉以来，今甘肃河西走廊和新疆是中原通往中亚的通道，即所谓“丝路”的东段。公元4世纪末，河西走廊逐渐出现群雄割据的局面，地方战祸频繁，来往于东西方的部分僧侣和商人乃改道由青海西上，从而青海便成为位于河西走廊以南的另一条东西交通通道。

据历史文献记载，这一时期有好几位高僧通过青海地区赴西方求经。

公元399年，僧人法显由长安经今兰州、西宁、大通、门源，越祁连山到张掖，再循河西走廊西段进入今新疆。

公元420年，僧人法勇西行求经，经今兰州、乐都、西宁、海晏进入柴达木盆地，到达今吐鲁番县。

公元518年，宋云等由洛阳赴西域求经，经今乐都、西宁、湟源，越日月山，穿行柴达木盆地，到达今新疆鄯善县。

公元559年，乾陀罗人阇那崛多东来中国，经今新疆和田，进入柴达木盆地，到达西宁、乐都，然后东行赴长安。

以上说明通过今西宁和柴达木盆地的东西交通通道，其地位的重要在当时并不亚于北面的河西走廊。

“丝绸之路”南线青海道

“丝绸之路”是古代连结着亚、非、欧三大洲的世界最长的陆路交通干线。从一世纪起的1500多年里，“丝绸之路”历经沧桑，兴衰起伏，但一直是中西交通的要道，为文化交流，经济繁荣和传播友谊，作出了重大的贡献。

“丝绸之路”起于长安，全长7000多公里，我国境内约3000多公里，横贯陕、甘、青、新四省区。丝路分为北线和南线，北线熟为人知，而经青海的南线，就整个历史长河而言，只是作为一条丝路辅道而存在的。丝绸之路分为北线和南线，据史料记载有三条：第一条，沿湟水谷地西行，穿过青海湖盆地、柴达木盆地达新疆诺羌或越过当金山口抵甘肃敦煌，与丝绸之路北线的阳关道相接。魏晋南北朝时，北线河西走廊连年战乱而长期受阻，因此中外商客纷纷改走南线。隋唐时期南线同北线并开，丝绸之路达到了极盛时期。第二条，沿湟水谷地、大通河谷地或青海湖北岸，穿过祁连山地与河西走廊与张掖相通。西汉的张骞、霍去病就由此路出行。著名的高僧法显、慧皎、玄奘等都经北路赴西域取经。隋炀帝巡猎西北，不仅有王公妃嫔陪侍，并率数十万大军，显然这里有畅通的车马大道可行。第三条，进入青海后南行，经河源地区，取道西藏，抵达印度、尼泊尔。这是古时中原僧人西行取经的主要道路，唐以后同唐蕃古道合二而一。

古青海丝路南线，是丝路辅道的主干线。这条道路为古人通西域的大道之一，大部分路线的走向与现在的甘青公路、青新公路基本一致。

沿着这条路线旅行，要过黄河，历湟水，翻日月山，绕西海，穿戈壁，走草原，路线起自甘肃河州（临夏），由炳灵古渡过黄河。这里有始建于西秦的炳灵寺，文物壁画、石刻甚多，为古今游人所向往。现今的刘家峡水电站，拦河水库直抵炳灵，这里湖光山色，另有一番情趣。渡过黄河后直达民和县古鄯，古鄯为汉代金城郡故址，曾是丝路南线的交通咽喉。由古鄯抵乐都、中途要经过建于明代的瞿昙寺，寺院建筑别致坚固，至今保存完好。乐都系一古城，“五胡十六国”时期的南凉王国曾建都于此，曾是西北边陲的交通重镇。过乐都后，路线经湟峡而达西

宁，西宁是历史悠久的高原古城，早在汉武帝时，大将霍去病曾在今西宁城修筑军事据点西平亭，三国曹魏时在这里筑西平郡城。特别是宋代，在西宁筑青唐城，曾显耀一时，成为东西方贸易的中心。西宁附近有不少古迹至今犹存，东有小峡武定关、德安关，为军事关隘，是左宗棠所筑。西有高九丈八尺的九层虎台，相传为南凉秃发傉檀所筑的将台，南北有南山寺和北山寺。在西宁城南25公里的塔尔寺，更以我国藏传佛教格鲁派六大寺院之一而著称于世。过西宁到多巴，这里曾是汉代护羌校尉府驻地的临羌城，是古代物资集散中心。过多巴，出峡门进入环海草原，这里是著名的水草肥美牧场。

由环海草原进入青海湖北岸，青海湖古称仙海、西海，是全国最大的内陆湖。布哈河流入青海湖，在布哈河畔铁卜加草原上，有吐谷浑王城遗址，此遗址是昔日丝道上的中继站，古代大批商队经常云集于此进行交易。沿丝路西行，便进入柴达木盆地的东部边缘天峻县。

进入都兰寺，沿青新公路和青藏公路西上曾是6世纪初僧人宋云赴西域走过的路线，当时宋云对柴达木盆地的风光曾作过这样的描写：“飞砂走砾，举目皆满”，而今这里已发生巨大变化，再也看不到那荒凉寂寞的景象。

盆地西部丝路阳关至鄯善段，原来路途也极其艰难，现今公路畅通，经济迅速发展。

古青海丝路南线，曾为东西方政治、文化、经济交流作出过历史贡献，在我国悠久的历史留下了光辉的一页。

唐蕃古道

青海，是过往西藏的通衢。闻名于世的唐蕃古道，就是跨越青海而抵达拉萨的。唐蕃古道的形成和演变，至今已有1300多年的历史，它象一座金桥，架设在雄伟的青藏高原上，留下了汉藏

人民世代友好往来的足迹和许多情深谊长的优美传说。

早在秦汉以前，甚至更早的时候，祖国内地通过青海河湟地区同西藏就有了频繁的交往。公元7世纪，吐蕃首领松赞干布统一了青藏高原的许多部落，建立了强大的吐蕃王朝，同唐王朝有了更密切的接触。据史料统计，从吐蕃首次遣使长安（今西安），到两个王朝覆灭的200年间，双方往来使者达200人次之多，于是在唐蕃之间出现了“金玉锦绣、向遣往来、道路相望、欢好不绝”的动人盛况。

唐蕃古道起于长安经鄯城（今西宁），抵达逻些城（今拉萨），全程3000多公里，其中长安至鄯城约900公里，称为东段古道，大致同丝绸之路长安至都城南线的走向一致。鄯城至逻些城，称之为西段古道，约2100公里，沿湟水谷地西行，翻越日月山，经尉迟川（今倒淌河）、苦拔海、王孝杰米栅、莫离驿、恰卜恰公主佛堂、大非川、鄂拉山、暖泉驿、烈谟海（喀拉海），再沿黄河北岸西行，至柏海（今鄂陵湖和扎陵湖），渡黄河，经玉树，向西南行至藏北黑河（那曲）、羊八井，直抵拉萨。

唐蕃古道所经之地，地形复杂，气候严寒，人烟稀少，唐代文成公主与吐蕃松赞干布联姻，走的就是此道。

松赞干布爱慕唐文化，于公元634年派出第一批使臣访问长安，唐朝使臣也很快到吐蕃回访。松赞干布几次派亲信大臣到长安请求通婚，唐太宗未允。公元640年，又命大相（宰相）禄东赞，带着黄金五千两和珍宝数百件再次求婚。唐太宗终于答应把文成公主嫁给他。次年，唐太宗派江夏王李道宗护送文成公主入吐蕃。文成公主入藏时曾在日月山作短期停留，也曾在今海南州兴海县（大河坝）附近的一个行馆住过，当文成公主到达青海南部时，松赞干布亲自率兵迎亲于柏海。

据《新唐书·吐蕃传》载：“贞观十五年，以文成公主妻

赞，弄赞率兵至柏海亲迎，归国，为公主筑一城以夸后世”《唐会要》载：“弄赞至柏海，亲迎于河源”。这里说的河源，即指黄河源。当年，松赞干布在柏海迎亲的盛况是空前的，也是别具一格的，它永远留在藏汉人民的记忆中。

越过河源，就到达玉树地区了。据传，文成公主到达玉树地区后，还停留了一个时期，给藏民带去了农具、种籽和耕种技术，为纪念文成公主，还在玉树巴塘山的白满都沟建有一座文成公主庙，以示藏族人民对她的怀念。

文成公主嫁到吐蕃后的十年左右，途经青海往来于吐蕃与唐朝之间的，还有从吐蕃派往唐朝学习诗书的贵族子弟，有被吐蕃聘请去处理文书的唐朝儒者，以及吐蕃聘请唐朝派遣的酿酒、碾磨、造纸、制墨的匠人等。唐蕃古道成了内地和青藏地区之间经济、文化交流的纽带，是汉藏人民之间的金桥。

公元710年，唐朝又将金城公主远嫁吐蕃，金城公主入藏对沟通唐蕃经济、文化交流，保持唐蕃古道的畅通也起了极大的促进作用。

元明清的交通运输

元朝，元世祖所派的都实是我国历代中央政府派出的第一个探求河源的使者，并在青海广大征服地区遍设驿站，具备了遣使前往边远地区的交通条件。据记载，经过青海前往内地的吐蕃僧侣络绎于途，各驿站的馆舍有时容纳不下，还得暂住民房。为了适应这种形势，喇嘛教的宁玛派和噶举派先后在青海化隆、玉树建成夏琼寺、拉秀寺等较早的寺院。这些都进一步促进了青海道路交通的发展。

明朝沿袭宋制，于公元1371年在秦川（今天水市）设茶马司，专管以内地茶叶换取西宁、河州、洮州、甘州等地的马匹，茶叶多来自陕西南部 and 四川，安徽、湖南茶商也有。为便利藏民

前来交马换茶，把距离西宁塞外较远的秦川茶马司改为西宁、河州、洮州、甘州等四个茶马司。当时，青海地区大量的商业性运输以茶叶为大宗。茶叶是牧区生活的必需品，长期供不应求，畅通的交通和健全的驿站，逐渐使茶马交易日益繁荣。

清朝初年，茶马交易仍沿袭明朝旧制。公元1645年，设西宁、洮州、河州、庄浪、甘州等五个茶马司，每年招商以陕西、四川等地茶叶交换蒙、藏地区马匹。清朝裁撤茶马司后，茶马交易停止，西宁等五茶马司曾将库存茶叶易换粮食，充实边仓。此后，在西宁、大通、贵德、循化等地出现了“官歇家”。他们和各地蒙、藏人民从事贸易，经营范围也大为扩展。“官歇家”常以粮食、茶、烟、酒和布匹等物交换蒙、藏人民的皮毛、牲畜、鹿茸、麝香等土产。

公元1736年至1795年，西宁地方官吏采取“官督商办”的方式，招商承开金矿。其中规模最大者为今大通县境内的扎马尔图金矿，雇有矿工500余人，除扎马尔图金矿外，还有乐都县、化隆县和祁连山等处，可见，金矿开采已较普遍。

柴达木地区锡铁山铅锌矿藏极其丰富，早在19世纪初即有人从事采掘。公元1861年，锡铁山矿区曾有铅局，采炼铅锌。迄今当地还遗有设局时所立的石碑，在附近的山坡上并留有铅熔炉的残迹及矿洞遗址十余处。青海采掘业的发展，也充分显示了交通运输的发展。

清朝，随着交通的畅通和运输的发展，青海地区的桥梁建设也有了较大发展。据史籍记载，清末青海全境主要桥梁达57座，其中主要的桥梁是小峡口河厉桥、惠民桥、南川河桥、通济桥、享堂桥等。特别是小峡口河厉桥地势最为险要，为内郡进入西宁的咽喉，有“舍此，行旅无他径”之说。青海各地的桥梁造型多种多样，除多数采用河厉桥式伸臂木梁桥外，还有石台木面桥、

砖石拱桥、藤桥、吊桥以及浮桥等，这些造型各异、体现地方特点的桥梁充分体现了古代青海各族人民的聪明才智，也反映了青海交通的发展和繁荣。

在数千年的古代交通史中，青海地区的道路交通及运输在不断发展，对青海地区政治、军事、经济、文化的发展，都起到了推动作用，同时也促进了城镇、集市的形成和发展。同样，经济、文化的发展，又促进了青海地区交通运输的发展，使青海在历史的长河中不断前进。至清末民初，青海地区历代修筑的主要道路有 18 条，长达三万余里。但青海地域辽阔，地势高峻，又深居内陆，是我国多民族的分布地区，交通运输仍很闭塞，交通状况还是非常落后。

（三）四川西部交通运输

川西地区的甘孜藏族自治州、阿坝藏族羌族自治州，位于青藏高原东部，面积约二十四万平方公里，占四川省总面积的一半，这里土地辽阔，地势险要，人烟稀少，河流众多，水流湍急，高山耸立，气候严寒，严重制约着交通运输的发展。

四川地形复杂，盆地四周高山环绕、层峦叠嶂，自古就有“蜀道难，难于上青天”的著名诗句。

面对如此困难的交通，古代的蜀人在长期实践中，创造了举世瞩目的栈道。修筑栈道依山势而定，主要有木栈、石栈、土栈三种，而以木栈较为省工和广泛。在悬崖峭壁的地方，于壁上凿孔，分上下两排，上孔横插木为梁，下孔斜插木为柱，又在梁木上铺上木板为路面。在河谷地带的木栈，则在水中立柱，以坡架梁，铺板为路。石栈是在峭壁陡崖，木栈无法凿孔固定的地方，开凿石梯、拾级而上，或凿槽为道。土栈是在茂密森林的山地中，伐木铺路，加以土石，固定路基，筑成路面。据史料记载：

“巴蜀亦沃野。”……然四塞，栈道千里，无所不通。”可见栈道在四川已相当普遍。

西南丝路是联接南亚、西亚通往欧洲的古代通商贸易和文化交流的通道，可分为南北两线：北线即川滇段，南线为滇缅段。蜀地所产丝绸及生丝，由西南丝路源源不断地销往身毒（印度）、大夏（阿富汗）、安息（波斯）、大秦（罗马）等国，同时换回大量黄金和珍稀物品，西南丝路对四川西南地区经济文化的发展，也起到较大的促进作用。

四川的驿道和驿运历史悠久，早在汉武帝时就将自长安至成都一线上褒斜、金牛、剑阁三道定为驿道。汉代司马相如被授为中将、通西南夷的正使，就乘坐驷马大车，由长安出发，经成都及川西南少数民族地区而到达西南夷地。这时的运输工具主要是车马。而川西北少数民族地区则以牦牛为主要运输工具。

唐代，四川的驿道有所发展，从上都至四川西部少数民族地区的驿道有多条，其中主要有：上都至成都，又至雅州（雅安），驿程达三千余里；上都至凤翔、凤州（凤县），入今甘肃，经成州（礼县）、武州（武都）、文州（文县）、又入今四川境内，至扶州（南坪），而达松州（松潘），驿程约二千余里。唐代时准许私人在驿道沿线开设旅舍，使行旅更加方便。

宋代的驿程有所延长，到了元代，驿路又有所发展，凡驿路所达之地，国家政令与军事力量俱能到达。

明代在元代的基础上，驿站根据需要进行过多次调整。如元时由大都（北京）入云南，取道四川，经滇北而达昆明，明时则改由湖广取道贵州，经滇东到昆明；北路或西北路，自成都至松潘口；打箭炉则是川藏交通要道，由此可达拉萨。

清代，四川交通进一步发展。官路从北京可直通成都。由成都向西经雅安、康定、理塘、巴塘、直至西藏拉萨。四川通往滇

藏的省际大道也得到了整治。川藏线的雅安路段，是入藏的要冲，光绪年间以块石砌筑路基，路面以石板覆盖，成了宽阔的马道。康熙年间，宜宾通昆明一线凿石宽道，辟成坦途，成为川滇间最短捷的驮运大道。这些都充分说明当时四川的交通发展已有一定的基础。

二、近代交通概述

青藏高原在古代交通虽有一定的发展，与内地也有驮马大道相通，但由于地形复杂，气候恶劣，使这块特殊的大高原与周围地区联系的道路仍崎岖艰险，路途漫长，这大大影响了高原地区经济的发展和人民生活水平的提高。

（一）西藏的主要驿道

根据有关史料，进出西藏的驿道有多条，现归纳如下：

1. 由雅安经打箭炉至拉萨

全线长 5300 多里，共有 109 个驿站。

沿途经过雅安至荥经县，这里是古孟州，为武侯擒孟获处。由荥经县经清溪县至泸定桥。这里原无桥梁，开打箭炉后，始建铁索桥。桥长三十一丈一尺，宽九尺，桥上覆盖木板供行走。由打箭炉经折多、东俄洛至中渡河口，这里河流两岸为土人居住地，往来官吏也于此地换乌拉人夫。前清时有官设渡船。经火竹即达里塘，这里为一宿站，凡从打箭炉来的人夫驮马，均在此更换。这里山原平阔，有喇嘛寺院和商民千余户，呈现繁荣景象。由里塘经头塘、直至巴塘，这里为一大市驿，土地辽阔且肥沃，盛产各种瓜菜，尤以葡萄、核桃著名。过那木塘至南墩，此处为

中原与西藏交界地，并有分界碑，上铸“西藏、云南、巴塘分界”等字。由巴塘经江卡讯、梨树至乍丫，这里为一宿站，人口颇多。过噶噶、包墩直至昌都。昌都即察木多，为藏、川、滇交界处，清代设有官吏领兵驻防于此。由昌都经河塘至洛隆宗，这里人口稠密，为一宿站。再经江达汛、德庆，过菜里即达拉萨。这里地势平坦，河流由东向西流过，僧舍梵林，风景绝佳。

2、由大理至拉萨

全线长 4600 多里，共有 87 个驿站。

由云南进入西藏有两条路线，一条经天竺寨、察木多进藏，该道路虽较宽大，但沿途高山大川、盗匪出没，行路异常艰难。另一条经中甸、卜白立、阿敦子、擦瓦岭、洛隆宗至拉萨。该道虽也崎岖险峻，人迹罕至，但因其距离较短，往往吸引了不少旅行者。

由大理出发，经邓川北行至剑川，再东行至阿善驿，这里是西藏部落活动的最终地，故以此处为汉、蕃民族的交界处。由阿善渡金沙江至木 欒湾，然后到达中甸。中甸分大、小两甸区，相距 50 里，其中大中甸为由滇入藏途中一大市驿，有居民二千余户，经济贸易也较繁荣。由中甸经卜自立、龙树塘、临米至热水塘，这里位于怒江两岸，峻壁对耸，仅有窄径可通。经烈达至擦瓦岗，该地为一驿站。由擦瓦岗经塔石间、瓦河间至洛隆宗，沿途树木较多，土地肥沃、村落较多。经洛隆宗即与打箭炉通拉萨道一致，前面已有介绍，故不再列出。

3 由西宁至拉萨

全线长约 4000 多里，共有 80 多个驿站。

由西宁过棟科尔，沿途有 16 个站，都是游牧民族居住地，直至特门库珠。以下 31 站为青海所属土司地，由格巴噶中至喇嘛绰克，沿途寂静荒凉，没有人烟。经哩布、哈喇乌苏营至固瓦褚

察，这是一条乌苏大道，是青海、西藏往来要冲，过去准噶尔侵入西藏，就是经过此道。由固瓦褚察过朗里山至仲喇库，再经伦珠宗向南，经嘉冲、嘉里、察木、萨木多岭，即到达拉萨。这里河流纵横，灌溉便利，农业发达，是西藏的谷仓。

4 由拉萨至扎什伦布

全线长 885 里，共有 19 个驿站。

由拉萨至达登龙冈，沿途地势平坦，农业发达，居民较多。渡过雅鲁藏布江支流米底克藏布河后，经僵里至曲水。这里是西藏畜牧业发达地区，土地肥沃，水草丰盛，物产丰富，人烟稠密。由此经冈把泽、马陇至达鲁，这里道路一分为二：一路至江孜，一路至然本。然本在春、夏二季商贾络绎不绝，而冬季因雪凌阻挡，来往客商中断。由达鲁经朗噶孜、谷洗、江孜至白浪，沿途道路平坦，无高山峻岭阻挡，土地肥沃，水草丰美。由白浪经春堆即达扎什伦布。此路线是拉萨至扎什伦布的本道。

此外，由新疆和田经后藏北部喀齐高原也可通拉萨。

西藏与多国接壤，由外国通往拉萨的道路也有多条。主要的是：

↓ 由尼泊尔经聂拉木至扎什伦布

由尼泊尔进入西藏有多条路线，而以经聂拉木一线较为重要。由尼泊尔的噶多曼都经利斯赤盘萨至聂拉木，沿线数次被河阻隔，其间有 3 次渡铁桥；12 次渡木桥。桥宽窄不等，最窄的只有 9 寸。河岸断崖绝壁，高差悬殊，桥下急流滚滚，水声隆隆，驮马、犀牛无法通过，行人的行李也只好靠羊背负运。其艰险程度难以想象。聂拉木为后藏经济繁荣之地，是出入西藏的重要通道，出入贸易者频繁。由此地经拉兰拉间就到达定日。定日为后藏都会之一，人烟稠密，经济繁荣，由尼泊尔经济陇、俄辖两条路线在此会合。由定日经哥克阿尔至萨加。萨加农业发达，街市

繁盛，贸易发达，由此经什穆兰，过河可达扎什伦布。

2 由大吉岭经亚东至拉萨

由大吉岭西行入尼泊尔，再转北横切喜马拉雅山脉而达西藏。由瓦尔朗春至担拉噶，是在喜马拉雅山中行进，此道异常险恶，断绝人烟，故行人要自备食物。由此经沙拉至拉麻洞，这里人烟较稠，行人可在此休整。由大吉岭至此沿线，人迹罕至，异常艰难，而这里人民勤劳，农田里播种大、小麦及豆类，已有一定规模。经宁什克就达寨城，这里土地肥沃，灌溉便利，沿岸村落随处可见。由寨城至扎什伦布，沿途有一段稍觉险恶，然后就进入地势平坦，村落棋布，一派田园风光的境地。由扎什伦布至拉萨这里不再重复。

3 由不丹经塘售至拉萨

由不丹都府达旺去西藏，沿路虽山道较多，但并不险峻难行，这里村落座座，水草丰美，是去西藏的最佳路线。由达旺经般冈、珠乾至哥邱城，是人口集中地区，约有三百多户，农业较为发达，且有温泉多座，温度不等，所起作用也各异。由此经给巴就达塘售，此地海拔较高，非常寒冷，驻有拉萨派来的官吏，来往客商也较多。由塘售经油必、色拉萨至拉克张，这里土地肥沃，耕地较多，人民勤劳耕作。由此至达拉塘，地势渐高，为雅兰河与雅尔藏布河的分水岭。这里牛羊成群，兴旺发达，来往行人不绝。由噶尔麻拉克罕经珠克雅休塘而至鄂穆布之间，属于雅兰河的水域，道路在谷地中穿行，寺院村落，分布路旁。其中珠克雅休经鄂穆布、泽当、独穆达至哥克哈尔拉，这里道路平坦，细沙盖地，行步较为困难。由哥克哈尔拉至张珠一带，景色绝佳。由此至德庆间，沿拉萨河支流，道路势如波状，很多良田沃土被弃为荒芜。德庆人烟稠密，商品齐全，市街外围设有城寨，以便防卫。这里还有一大伽萨，规模宏大，结构壮丽，有三百余

喇嘛僧居住。由德庆至拉萨，横穿拉萨河上游后即可到达目的地。

4 由克什米尔经兰那克驼至拉萨

这条道路自西向东横贯西藏北部，因海拔很高，多荒凉无人，行动极为艰难。由诺和出发，经寻噶至给查噶之间，沿途颇多湖泊，有的是淡水湖，有的是咸水湖，湖泊绵延数十里。经冈克尼珠必克、杂察布哥至比兰察喀，这里灌溉便利，植物茂盛。比兰察喀附近，有丰富的硼砂，其厚度约二尺至八尺不等，其质松软，有很大的经济价值。经噶尔、江度休珠、索克马尔斜拉等数站，到达兰那克驼。这里水草丰盛，游牧民族集中，帐幕相联。在这里，道路分两条：一条通往拉萨以北的那克楚喀，数百里荒无人烟；另一条为主道，经基隆拉至鄂穆布。这里人烟稠密，农田作物多种，为大驿站。至嘉尔度，与通往扎什伦布的路线相合。经数站至达克动，沿途耕地连片，主要种大麦、小麦。至先家城，可看到这里非同一般，这里人烟稠密，店铺林立，是该道路重要的驿站。从这里道路又分两条：一条通往扎什伦布；另一条通往拉萨。由先宗城至拉萨，约二百八十里，中间所经数十站，河水灌溉便利，地势平坦，居民主要从事畜牧业。过德沁城，沿途农业发展，人口增加。由此经色布兰克敦即可抵达终点拉萨。

解放前，青藏高原交通运输极端落后闭塞，交通的险阻，行走的艰辛，令世人胆颤心惊。在整个西藏一百二十多万平方公里的土地上，没有一条正规公路，运输全靠人背畜驮。1930年出版的《西藏始末纪要》一书中，对西藏的交通是这样描写的：“乱石纵横，人马路绝，艰险万状，不可名状。”过去由内地运往西藏的茶叶、瓷器、绸缎和日用工业品等，都是从四川雅安、青海西宁和云南大理，通过崎岖山路，依靠牦牛驮运。从雅安或西宁