

中国公路交通史丛书

西藏古近代交通史

西藏自治区交通厅
西藏社会科学院

人民交通出版社

内 容 提 要

《西藏古近代交通史》系统地总结了西藏古近代交通的状况、发展历程,揭示了高原地区道路交通运输的开拓、发展和运作的客观规律。

本书探幽发微、广泛考证,具有鲜明的边疆、民族、高原文化特色,对发展当代西藏的交通运输事业可起到鉴史、求律和策励作用。

图书在版编目(CIP)数据

西藏古近代交通史 / 西藏自治区交通厅, 西藏社会科学院编. —北京: 人民交通出版社, 2001.7
ISBN 7-114-03997-2

I. 西... II. ①西... ②西... III. ①交通运输经济—经济史—西藏—古代②交通运输经济—经济史—西藏—近代 IV. F512.775

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第046898号

XIZANG GU JINDAI JIAOTONG SHI

西藏古近代交通史

西藏自治区交通厅

西藏社会科学院

责任校对 刘高彤 责任印制 张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010-64216602)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张 9.25 插页 11 字数:235千

2001年8月 第1版

2001年8月 第1版 第1次印刷

印数 0001—1000册 定价 38.00元

ISBN 7-114-03997-2

F·00369

一、领导小组

组长：帕巴次诚 西藏自治区交通厅党委书记、副厅长
副组长：加措 西藏自治区交通厅厅长
 尕藏贡布 原西藏自治区交通厅党委书记
 武继烈 原西藏自治区交通厅厅长
 黄铎群 原西藏自治区交通厅厅长
 平措次仁 原西藏社科院院长、研究员
 格桑坚村 原西藏社科院党委书记
 沈开运 西藏社科院党委书记

二、编委会

主编：平措次仁 原西藏社科院院长、研究员
副主编：陶长松 西藏社科院编审
 恰白·次旦平措 西藏社科院研究员
编委：平措次仁 帕巴次诚 陶长松 恰白·次旦平措
 沈开运 车明怀 汪孝若 樊兴海 诺章·乌金

三、编审

车明怀 陶长松 汪孝若

四、撰稿

陶长松 恰白·次旦平措 车明怀 汪孝若
诺章·乌金 霍巍 石硕 李永宪 庞琳
申旭 王延峰 慈仁杰搏 蒋文中 晋美多吉



顿巴辛饶骑马图 (顿巴辛饶是苯教教主。相传公元前3世纪,苯教已由今阿里地区传到今山南、林芝等地。)



雍布拉冈 (建于公元前3世纪聂赤赞普时期,是西藏最早出现的交通要塞之一。)



肩輿图 (传说十二名苯教徒用轿子抬着聂赤赞普登上王位。)



岗仁波齐峰 (千百年来被藏族人民视为神山，每年均有不少中、尼、印教徒前往朝拜。)



骑牦牛图（早在高原部落时代，人们已普遍借助于牦牛和马等作为基本交通工具）



文成公主入藏图（公元641年，文成公主入嫁吐蕃时的盛况。）



古桥



吉隆帕巴寺 (吐蕃——泥婆罗道开通后所建寺庙)



吉隆镇 (吐蕃——泥婆罗道上的重镇。)



通往阿里地区的古驿站遗址



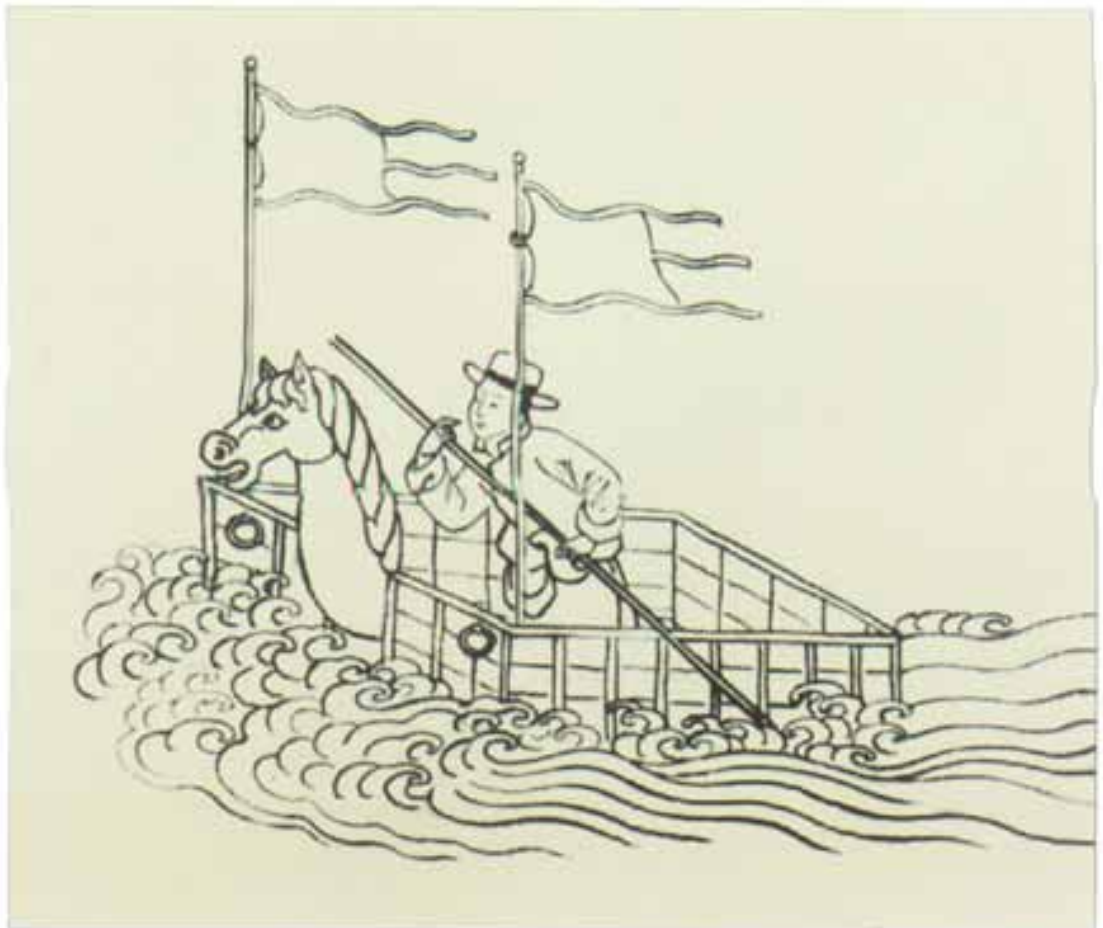
古驿站遗址



海青圆牌 (乘驿必须持有的
凭证之一。)



路牌 (派遣乌拉差役的凭
证之一。)



马头形木船图



亚东驿站遗址



汽车图 (1930年, 一说1924年, 西藏拉萨出现的第一辆汽车。)



亚东下司马镇 (拉萨至亚东交通线上的要地。)



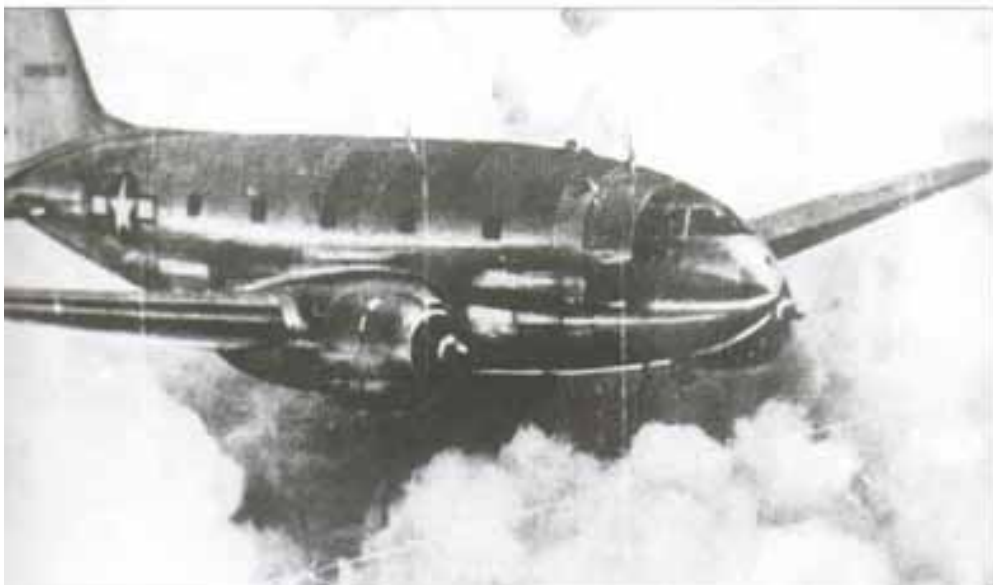
英国人在亚东所建的邮局遗址



被廓尔喀军队炮轰过的宗嘎城墙



美籍飞行员在西藏某临时机场的留影



“驼峰”航线上的C-47 柯提斯双引擎运输机



四名救助过翻越喜马拉雅山脉失事飞机机组人员的藏族同胞



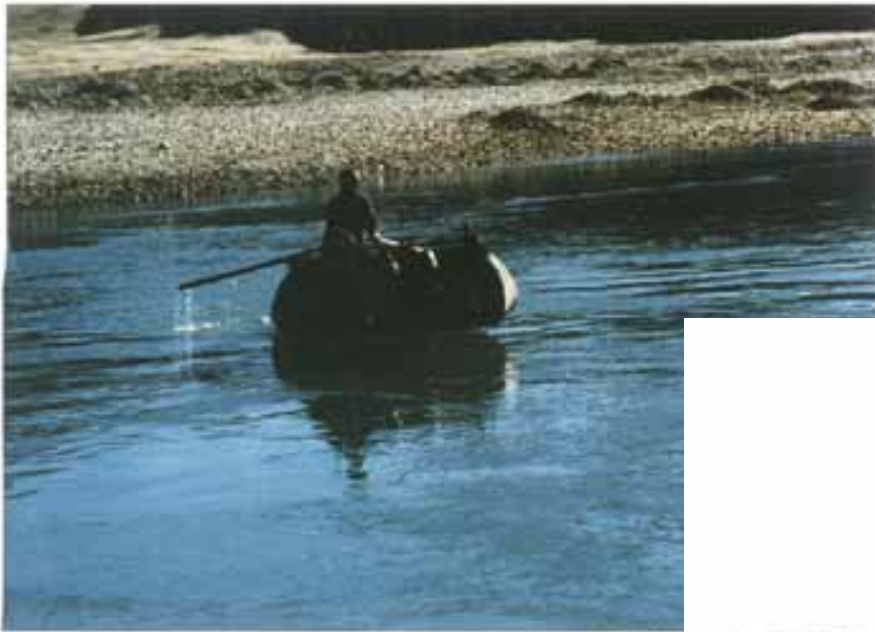
普兰边境的古木桥



牦牛运输



盐粮交换中的驮羊



牛皮筏



牛皮船



藤网桥



溜索



玛尼堆 (藏族民间宗教信仰物，也可作为道路交通标志。)

序

中国是统一的多民族国家，藏族是中华民族大家庭中的重要成员。西藏是中国的一个自治区，面积达122万平方公里，约占全国面积的八分之一。西藏位于青藏高原。青藏高原是世界上“最年轻的高原”，素有“世界屋脊”之称。大约在一亿年前，今天的西藏大地还是波涛汹涌的特提斯古海，它北邻一马平川的欧亚大陆，南靠炎热的印度次大陆。由于印度洋的扩张，地球板块的移动，印度板块一头扎进欧亚板块之下，一场惊天动地的碰撞和互相挤压的结果，特提斯古陆横空出世，大地抬升，最终形成今天的地球第三极——青藏高原。喜马拉雅山、冈底斯山、念青唐古拉山和昆仑山这四个山脉均发端于西藏和新疆的交汇处，号称万山之祖或万山之源。四大山脉又将西藏大地分割成东南谷地、藏北草原和藏东三江峡谷地带。如今，青藏高原仍在隆升，年均增高0.6—0.9厘米。这种独特的自然环境，对西藏的交通开发与利用产生了直接的影响。

西藏历史悠久，据考古调查发现，目前所知青藏高原最早的人类活动大约出现在距今数万年前的旧石器时代晚期。大约在公元前4世纪左右，西藏经历了各小邦之间长期的争战和兼并以后，逐渐形成了几个较大的部落联盟。公元7世纪上半叶，松赞干布最终完成了统一青藏高原的大业，建立起了一个统一、强大的奴隶制政权。由于西藏与内地在政治、经济、文化等方面的紧密联系，在松赞干布时期即为甥舅结为一体奠定了基础。13世纪中叶，西藏结束地方割据，由中央政府统一管辖，历经元、明、清、民国时期，西藏人民为统一的多民族的伟大祖国的缔造与发展立下了不可磨灭

的功勋。由于自然、地理、经济、历史等方面的原因，西藏曾是世界上最为封闭的地区之一。但是，西藏处于黄河、恒河与中亚三大文明的交汇点，这又决定了它必然主动或被动地打开通道，并积极地向东部地区谋求发展。战争、贸易、文化交流以及与周边地区和邻国的交往，使西藏高原的交通很早就得到开发，并且具有自己的鲜明特点。

西藏人民对特殊条件下的西藏交通的开拓与发展作出了贡献，积累了丰富的经验。15世纪是西藏历史上造桥盛期，其中最著名的代表人物是藏传佛教噶举派僧人汤东杰布，不仅是桥梁建筑师，也是藏戏的开创人。他编演藏戏，行乞游艺，募铁造桥。传说他曾建造了一百余座铁索桥、木桥和藤桥。关于汤东杰布的种种造桥故事，从一个侧面反映了高原人民为开拓交通所作出的创造性努力。他们在湍急的江河上，因地制宜地架设了形式不同、质地各异的桥梁，创造性地就地取材，制作各种水上运输工具；攀萝缘葛，在“势不能就之处”打开了一条条通道；利用“望竿”、“玛尼堆”作为道路交通标志，为行人指路，等等。

元代创立站赤制度，建立内地与西藏地方的交通网点，交通活动增多，使往来使臣和僧俗人员“止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食”，并在前藏（今拉萨一带）和后藏（今日喀则一带）地区分别设立了七个和四个大驿站。明朝修复故元入藏驿站，经营入藏南道，“自是道路毕通，使臣往还数万里，无虞寇盗矣”。清代，全国的驿站以北京为中心通向四面八方，中央政府与全国各地的联系更为迅捷，在治理边疆地区、促进经济社会交流、抵御外侮中发挥了重大作用，驿运路线已臻完善阶段。民国时期在内忧外患频仍，中央政权并不巩固的情况下，仍对西藏修筑道路、设置邮电及兴办学校等项事宜十分重视，拟定规划，采取措施，密切了中央政府和西藏地方的关系。

为了发展西藏的交通运输，历代中央政府均投入了人力、物力，派遣官员，加强管理，体恤民生，赈济驿夫，使进出西藏的道路