

中国少数民族地区
ZHONGGUO SHAOSHUMINZU DIQU
交通运输史略
JIAOTONG YUNSHU SHILUE

杨 聪 编著

人民交通出版社

中国少数民族地区交通运输史略
ZHONGGUO SHAOSHUMINZU DIQU JIAOTONG
YUNSHU SHILUE

杨 聪 编著

正文设计：刘晓方 责任校对：张莹

人民交通出版社出版发行

（北京和平里东街10号）

各地新华书店经销

外语教学与研究出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：8.25 字数：219千

1991年1月 第1版

1991年1月 第1版 第1次印刷

印数：0001—1000册 定价：5.00元

ISBN7-114-01098-2

F·00121

内 容 提 要

本书是国家“七五”哲学社会科学科研项目“中国少数民族地区经济发展问题”中的有关“少数民族地区交通运输问题研究”的成果。

本书在汇集大量资料的基础上，记述了我国云南、广西、贵州、西藏、新疆、青海、甘肃、宁夏、内蒙古及四川西部彝藏地区等少数民族地区交通建设和运输发展的历史。内容涉及道路、水运、航空、公路、铁路各个方面，时间纵贯古今，全面叙述了我国少数民族地区交通发展过程，为今后改变这些地区交通运输业的落后状况提供一些历史资料。

国家“七五”哲学社会科学科研项目 “中国少数民族地区经济发展问题”课题

说 明

在社会主义初级阶段中，民族工作要“以经济建设为中心”。依据这个总方针，国家在“七五”哲学社会科学研究规划项目中，列入了“中国少数民族地区经济发展问题研究”课题计划。中国少数民族经济研究会承担了这个课题的研究任务。课题总顾问为中国少数民族经济研究会会长、国家民委副主任赵延年，课题具体负责人为中国少数民族经济研究会副会长兼秘书长、中央民族学院少数民族经济研究所所长施正一教授和国家民委财经司前任司长、中国少数民族经济研究会顾问巴图。中国社会科学院高德是本课题的监督人。

“中国少数民族地区经济发展问题研究”是一个总课题，共包括有 20 余项分课题。其中：对少数民族地区经济发展过程，有宏观研究，也有微观研究；有纵向分析，也有横向分析；有主体论题，也有分类专题；有综合研究，也有分区研究。在成果形式上，分三种：调查报告、研究报告和专著。所有这些分课题，都是由总课题办公室具体负责组织中央有关部门和各个民族地区有关单位的同志（基本上都是中国少数民族经济研究会的会员、理事或常务理事），分别承担调查、研究与撰稿任务，可以说是动员了研究会的整体力量来完成这项任务的。

《中国少数民族地区交通运输史略》即是本课题中的一个分课题。

“中国少数民族地区经济发展问题研究”课题，是1986年12月下达课题研究任务通知的，直到1987年下半年各个分课题的具体承担者才正式开始调查研究工作。实际上，全部课题的调查、研究与撰稿有效时间只有三年，这中间还要包括评审与发表的时间。尽管时间紧、任务重，但由于参加者们的积极努力，大多数分课题是可以按照原定计划如期完成的。我们衷心地期待着有关领导、专家、各方面的同志和广大读者，对于我们的成果予以认真的审查、评估和赐教！

中国少数民族经济研究会“少数民族
地区经济发展问题研究”课题办公室

1989年4月15日

目 录

绪 论	(1)
一、交通运输的由来和发展	(1)
二、中国少数民族地区交通 运输史略研究的范围	(4)
三、研究中国少数民族地区 交通运输史的意义与方法	(5)
第一章 云南交通运输	(8)
第一节 古代交通概略	(8)
一、从“五尺道”到“博南道”	(8)
二、南诏大理的驿道与驿制	(11)
三、元明清驿道的延伸和发展	(14)
四、古代桥梁及遗痕	(17)
第二节 公路建设和运输	(19)
一、民国时期的公路建设	(19)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(23)
三、公路运输	(27)
第三节 铁路、内河、民航及民间运输	(32)
一、铁路建设与运输	(32)
二、内河航运	(36)
三、民航运输	(40)
四、民间运输	(41)
第二章 广西交通运输	(46)
第一节 古代交通概略	(46)
一、秦汉前后交通运输的雏形	(46)

二、唐宋时期的交通运输	(48)
三、元明清的交通发展和变化	(50)
第二节 公路建设与运输	(52)
一、清末及民国时期的公路建设	(52)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(54)
三、公路运输及管理	(57)
第三节 铁路、水路与民航运输	(62)
一、铁路建设与运输	(62)
二、水路运输	(65)
三、民航运输	(69)
第三章 贵州交通运输	(72)
第一节 古代交通概略	(72)
一、秦汉前后的道路交通	(72)
二、唐宋时期的驿道与运输	(74)
三、元明清的驿道与运输	(75)
第二节 公路建设与运输	(81)
一、民国时期的公路建设	(81)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(86)
三、公路运输与管理	(90)
第三节 铁路、内河与民航运输	(95)
一、铁路建设与运输	(95)
二、内河航运	(98)
三、民航运输	(101)
第四章 四川西部彝藏地区交通运输	(103)
第一节 古代交通概略	(103)
一、蜀之栈道	(103)
二、驿道与官马大路	(105)
三、西康置省时期的道路	(106)
第二节 公路建设与运输	(110)
一、公路建设	(110)

二、公路运输	(114)
三、公路管理	(116)
第三节 铁路、内河及民航运输	(119)
一、铁路建设与运输	(119)
二、内河运输	(119)
三、民航运输	(121)
第五章 西藏交通运输	(122)
第一节 古近代交通概略	(122)
一、古代交通概述	(122)
二、近代进出西藏的主要驿道	(124)
三、川藏正驿及驿站	(125)
第二节 公路建设与运输	(130)
一、高原公路的建设	(130)
二、公路桥梁的建设	(133)
三、公路运输和管理	(135)
第三节 民航及民间运输	(137)
一、民航运输的创立和发展	(137)
二、民间传统运输	(139)
第六章 新疆交通运输	(141)
第一节 古代交通概略	(141)
一、张骞出使西域前后的道路交通	(141)
二、唐宋时期丝绸之路的兴衰	(144)
三、元明清时期的驿道及运输	(146)
第二节 公路建设与运输	(149)
一、清末民国时期的公路建设与运输	(149)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(151)
三、中华人民共和国成立后的公路运输	(154)
第三节 铁路、民航运输	(156)
一、铁路建设与运输	(156)
二、民航运输	(158)

第七章 青海交通运输	(161)
第一节 古代交通概略	(161)
一、秦汉前后的青海交通	(161)
二、唐蕃古道和党项故道	(164)
三、元明清的驿道与官马大路	(167)
第二节 公路建设与运输	(172)
一、民国时期的公路建设	(172)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(178)
三、公路运输	(180)
第三节 铁路、民航及民间运输	(183)
一、铁路建设与运输	(183)
二、民航运输	(185)
三、民间运输	(186)
第八章 甘肃交通运输	(188)
第一节 古代交通概略	(188)
一、周秦时期的道路交通	(188)
二、汉至唐宋道路的开拓及运输	(189)
三、元明清时期的道路及运输	(192)
第二节 公路建设与运输	(195)
一、民国时期的公路建设	(195)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(198)
三、公路运输	(201)
第三节 铁路、民航及内河运输	(205)
一、铁路建设与运输	(205)
二、民航运输	(206)
三、内河航运	(207)
第九章 宁夏交通运输	(209)
第一节 古代陆路交通	(209)
一、秦汉古道	(209)
二、唐宋驿道和驿制的发展	(211)

三、元明清道路交通的变化	(214)
第二节 公路建设与运输	(216)
一、民国时期的公路建设与运输	(216)
二、中华人民共和国成立后的公路建设与运输	(219)
三、公路桥梁的建设	(221)
第三节 水运的兴衰	(223)
一、黄河水运的历史变迁	(223)
二、浑脱皮筏	(225)
三、主要渡口	(227)
第四节 铁路及民航运输	(228)
一、铁路建设与运输	(228)
二、民航运输	(230)
第十章 内蒙古交通运输	(231)
第一节 古代交通概略	(231)
一、秦筑“直道”前后的交通概况	(231)
二、唐开“参天可汗道”	(233)
三、元明清的驿运及驿制	(234)
第二节 公路建设与运输	(236)
一、民国时期的公路建设与运输	(236)
二、中华人民共和国成立后的公路建设	(237)
三、中华人民共和国成立后的公路运输	(240)
第三节 铁路、内河及民航运输	(242)
一、铁路建设与运输	(242)
二、内河航运	(246)
三、民航运输	(248)
后 记	(250)

绪 论

一、交通运输的由来和发展

交通运输是人类经济活动的重要组成部分，由交通线路、运输工具等构成。它随着人类经济活动的产生而产生，同样，随着人类经济活动的发展而发展。

人类的交通运输活动在远古时代原始人的狩猎活动中就已经存在。那时的交通线路均属山间原野步行道，以各个原始人群体的居住点为中心，向四周辐射。运送的物体主要是猎取物。与之相适应的运输方式便是肩扛或背负。

随着生产力的发展，原始人采集野果和捕获猎物的效率不断提高，生产物的运输量不断增加，人们相互之间的联系不断扩大和加强，运输的距离也随之延伸，运输的方式也得到了发展。如在肩扛、背负的基础上，人们又利用藤条或草茎捆扎长型物体，或用各种枝条编织物装运零散物体。

当人类社会分工产生后，特别是当商品生产和商品交换出现后，不同部门的产品交换日趋频繁，交通运输及其工具随之得到了发展。古代的人们大都沿河而居，为适应捕鱼和渡河的需要，创造出了独木舟。《易·系辞》载：“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫。”这说明中国制造独木舟已有悠久的历史。有了独木舟，人们的活动范围扩大了，负运量也增加了。在陆地生活中，人们逐渐驯养了羊、马、牛、驼、鹿、象等用作驮运工具，从而大大减轻了运输中的体力耗费。

橇是人类早期发明的另一种重要运输工具，在雪地、土地或草地上均能使用。用于土地上的橇，实际上是在地面上拖曳的木板。

公元前 5000 年，北欧人已使用鹿拉雪橇^①。《尚书》中也载有“泽行乘輶”。这里的“輶”就是橇一类的运输工具。

为了减少橇运中的摩擦阻力，人们在橇下支垫圆木，后来又将圆木的中间部分砍细，于是出现了轴和轮的雏形。轴和轮又分离成两部分并加大了轮盘直径，人类运输史上的“车”便形成了。人类的交通运输发生了根本的变化。中国是最早使用车的国家之一。传说在 4600 年前的黄帝时代就已经创造了车。《左传》、《墨子》、《荀子》和《吕氏春秋》等记述了大约 4000 年前夏禹时的奚仲造车。车的发明，又辅之以畜力挽运，使得货物运量成数倍的增加，而且人体本身也成了主要的运输对象之一。更重要的是，车运推动了道路向更远、更广发展，使人们相互之间的联系更广泛、更密切了，极大地促进了人类社会经济的发展。

中国古代的车道，早在公元前 2000 多年前就已经出现。《古史考》称：“黄帝作车，任重致远。少昊时略加牛，禹时奚仲驾马。”西周时（公元前 1066 年至公元前 771 年）道路已初具规模。《周礼》载道：“匠人营国，国中九经九纬，经涂九轨，环涂七环，野涂五轨。”在道路管理方面，《周语》载道：“司空视途”，“列树以表道，立鄙食以守路”，“雨毕而除道，水涸而成梁。”这时的道路质量已是“周道如砥，其直如矢”^②。公元前 221 年，秦始皇统一中国，“车同轨”在全国修筑驰道，“广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金锥，树以青松”^③。

为了加强对道路运输的管理，秦汉时期发展了馆驿制度，一般在干道上 30 里设驿。唐代是中国古代道路发展的高峰时期，初步形成以城镇为中心的四通八达的道路网。宋代沿袭了唐制，道路交通较为稳固。

① 《中国大百科全书》(交通)第 21 页。
《诗经》。

③ 《后汉书·贾山传》。

④ 《中国大百科全书》(交通)第 636 页。

元代是中国交通运输史上一个发达的时期。《经世大典》载：“凡在国土 皆置驿传 星罗棋布 朝令夕至 声闻毕达。”其实 这时的驿运作用远远超过了“通达边情 布宣号令”的范围。不但各国往来使臣、各级官吏差遣要乘驿，王公大臣及其私用货物也要乘驿，甚至僧人也由驿传接送，以至朝廷不得不下令禁止。

明清两代的驿道网的建设与管理又有所发展。其中，清代的道路网系统分为“官马大路”、“大路”和“小路”3等。“官马大路”由北京向各方辐射，分成东北路、东路、西路和中路 4 大干线，共长 4000 余华里；“大路”自省城通往地方重要城市；“小路”自大路或各地重要城市通往各市镇^①。这为近代的公路运输的产生和发展奠定了良好的基础。

近代和现代的交通运输 已不仅仅局限在“官马大路”上了 而是由铁路运输、公路运输、水上运输、航空运输和管道运输等组成的有机系统。从清末民初起 铁路、公路、水运及航空等近现代交通运输，在中国陆续得到了发展。民国初期，中山先生所著实业计划就曾系统拟订了中国西部少数民族地区的道路建设，虽然以后基本未能实施，但说明了中国西部少数民族地区的交通发展已经得到了关注。民国时期 尤其是抗日战争爆发后 中国沿海被封锁 广州失守，武汉被迫放弃，滇缅等公路的建设被提到了十分紧迫而又重要的地位。在 3 年多的时间里，国民党政府先后赶修了滇缅公路、川滇东路、滇黔南路及滇桂、滇越公路的部分路段。但直到 1949 年，中国交通运输基础仍很薄弱，交通线路和运输工具都很少，分布不均衡，广大少数民族地区的交通运输仍很闭塞。

中华人民共和国成立后，全国交通运输事业有了较大的发展。到 1985 年 铁路达 5.59 万公里，公路达 94.24 万公里，内河航线 10.91 万公里 民航线 27.72 万公里 管道 1.18 万公里。各种运输方式总里程达 139.64 万公里，初步形成了门类比较齐全的全 国交通运输网络。

^① 《中国大百科全书》(交通)第 636 页。

但是在汽车、火车、轮船、飞机等现代运输方式的主导地位已经确立的同时，肩挑手提、人背马驮的民间传统运输方式还普遍存在，又主要集中在少数民族地区，严重制约着这些地区经济的发展。

二、中国少数民族地区交通运输史略研究的范围

中国是一个统一的多民族国家。从远古起，各民族的祖先就在这里劳动、生息和繁殖，共同推动着祖国社会、经济、文化的发展，并结合成了伟大的中华民族。中华人民共和国成立以后，经国务院陆续认定的少数民族已有 55 个。从人口与分布的地区特点看，占全国人口不足 10% 的少数民族，居住的面积约占全国总面积的 50%~60%，即内蒙古、新疆、西藏、云南、贵州、四川、广西、广东、海南、福建、台湾、湖南、湖北、河北、黑龙江、吉林、辽宁等省区。居住的地方又多属高原、山区、牧区或森林区，地形复杂，山崇岭峻，江河纵横，严重制约着交通运输的发展。从资源条件和经济发展的实际情况看，少数民族地区普遍资源丰富，但受其地理环境的限制，各地区的经济发展极不平衡。在新中国成立前夕，大部分民族地区尚处于封建经济中；部分民族地区资本主义工商业已有一定程度的发展；可是，有的民族地区仍沿用刀耕火种、广种薄收的原始耕作方式，或兼营渔猎或采集；也有的民族地区仍处于随水草迁徙的游牧经济之中。当然，在近 40 年的社会主义建设中，这种落后状况已有很大改变，但长期形成的差距仍不同程度地存在着。少数民族主要分布于祖国边疆，距离祖国经济、文化较发达的中原和沿海地区较远。这种分布局面给少数民族地区交通的发展带来了许多不利因素。“山高路远”、“交通闭塞”，有时成了少数民族地区的代名词。

中国少数民族分布的另一个显著特点是：大杂居、小聚居，聚居中有杂居。一般来说，汉族多住中原，少数民族多住边疆。但在各少数民族聚居区，都有一定数量的汉族居民。有的地区，汉族居民甚至还占多数。同时，全国还有 1700 多万的少数民族人口散居

在汉族聚居的各省、市的大小城镇和乡村。全国少数民族的这种分布状况，使我们研究少数民族地区的交通发展，在范围的确定尤其是地域的划分上有一定的困难，更难以在短期内对全国凡是有少数民族居住地区的交通问题都作出深入研究，只能重点地对边远落后的少数民族聚居地区历史上的交通运输状况作一些初步的归类整理。就全国而言，西部和西北部地区少数民族较为集中，是我们首先必须重点研究的地区。这些地区具体说来是按中华人民共和国行政区划列定的滇、桂、黔、川、藏、新、青、甘、宁、蒙等 10 省区。其中，分布在四川省的彝藏等民族，主要聚居在川西地区。因此，对四川省少数民族地区交通运输问题的研究，我们暂且以四川西部“三州”为重点。其他省区拟在全面分析的基础上突出本省区内少数民族聚居地区历史上交通运输的特点。本着在杂居中求聚居的原则，确定本课题的研究范围，对全国中部、南部及东部各地区的少数民族交通史实就基本未涉及。这种不足只能在以后再作进一步充实。

三、研究中国少数民族地区交通运输史的意义与方法

交通运输是经济发展的动脉。“要致富 先修路”就一般而言，经济落后地区交通运输的发展，应超过生产总量的增长，经济才能协调发展。中国经济的发展尚处在初级阶段，按理来说，应该加快交通运输的发展步伐。尤其进入 80 年代以后，中国的经济发展呈现了较快的速度，对交通运输的发展提出了更迫切的要求。可是，从 1978 年至 1987 年的 10 年中，国家在交通方面的投资始终停留在财政总支出的 16% 左右，致使中国的交通运输长期处于困境之中。少数民族地区交通运输落后的问题就更加突出。仅就铁路运输来说，全国共有铁路 170 多条，但在昆明、成都、兰州以西的少数民族聚居区只有 3 条，新疆每平方公里只有铁路 0.93 米，西藏至今没有铁路。因此，重视全国少数民族地区交通运输历史和现状的研究，对加速少数民族地区经济文化等方面的发展，有着十分重要的意义。其具体表现在以下几个方面：

第一，通过对中国主要少数民族地区交通运输史的研究，通过对全国少数民族主要地区交通运输发展变化的资料进行汇集、整理和分析，能使人们对少数民族地区交通运输“闭塞”的了解更加深入和具体。

第二，通过对中国主要少数民族地区交通运输史的研究，可以使了解到少数民族地区落后的交通运输，严重制约着少数民族地区经济的发展。在漫长的自然经济占统治地位的时期，少数民族地区交通运输虽然落后，但与落后的经济基础比较，差距不算很大。随着社会化大生产的发展，广大少数民族地区丰富的资源已初步得到开发，但交通运输的落后则不能充分发挥其优势，严重制约着广大少数民族地区现代经济的发展。要大力发展少数民族地区的商品经济，改变经济落后的面貌，必须将少数民族地区交通运输建设事业摆在重要地位，大力促进其迅速发展。

第三，通过对中国主要少数民族地区交通运输史的研究，可以为国家有关部门和各级自治地方政府制定发展少数民族地区交通运输的政策，提供史实依据。要使国家和各级自治地方政府制定的政策切实可行，成为广大少数民族地区经济和交通运输发展的指南，就必须从少数民族地区交通运输的实际出发，透彻地了解少数民族地区交通运输的历史和现状，看到少数民族地区交通运输与祖国内地和先进国家的差别，深入研究少数民族地区交通运输发展的制约因素。

第四，通过对中国主要少数民族地区交通运输史的研究，可以为国内外历史学、民族学、经济学、交通运输学等方面的专家及理论工作者，提供一份史实资料。

为了使中国少数民族地区交通运输史的研究产生以上作用，在研究中我们必须努力运用科学的方法。

首先，坚持历史唯物主义的观点，深入实际，积极开展调查研究。唯物主义的观点就是实事求是。要反映少数民族地区历史上交通运输的真实状况，就必须广泛深入地作调查研究。为此，笔者先后到过滇、桂、黔、川、藏、青、甘、宁、蒙等少数民族聚居省区作过

实地考察。为了察看线路，体验少数民族地区交通运输的艰难，笔者还曾多次放弃铁路走公路；放弃直达车，绕道缓行；放弃主干线，绕行新支线等。在广泛深入地进行实地考察中，重视各地区的物证资料，博采历史文献资料，努力认真分析，去伪存真。总之，只有坚持历史唯物主义的观点，才能比较准确地反映少数民族地区历史上交通运输的真实状况。

其次，坚持史论结合及对比分析的方法。对比分析是我们研究问题的基本方法之一。有比较才有鉴别，有鉴别才有提高。少数民族地区交通运输落后，是相对汉族地区、祖国内地或先进国家而言。新中国成立后40年中，少数民族地区交通运输的发展与历史上相比，已经发生了翻天覆地的变化，但其现状与少数民族地区的现代经济的发展相比较又反映出极大的不适应性。与先进地区相比较，更可以反映出少数民族地区交通运输的落后性。因此，在记载史实的同时，适当作出对比、评述，可以进一步从理论上看清少数民族地区交通运输的历史和现状，看到少数民族地区交通运输的发展和变化，及其差距和潜力。

第三，应坚持历史方法与逻辑方法的统一。少数民族地区交通运输的发展水平，是一定历史条件下的产物，是与整个经济的发展相辅相成的。交通运输的发展经历了一个从简单到复杂，从人力到畜力再到机械动力的发展过程。这些不同阶段和不同方式的发展，都是由生产力发展在不同历史阶段的实际水平决定的。另一方面，交通运输对生产力的发展同样有着促进作用，尤其是经济落后的少数民族地区的交通运输应该优先发展。但是，处于经济落后当中的广大少数民族地区，单靠自己的力量，在短期内要改变交通运输落后面貌是十分困难的。只有实行开放，广泛建立与先进地区的联系，同时争取国家的帮助，充分调动少数民族地区人民群众的积极性，从多方面促进和改变少数民族地区在历史上形成的交通运输落后状态，才能为今后的经济发展奠定坚实的基础。