



古道驛傳

畢範君
崔永紅 著



青海人民出版社

责任编辑:李永华

封面题字:谭 奇

封面设计:时代彩印



ISBN 978-7-225-03096-8



9 787225 030968 >

定 价: 16.00元

青海省社会科学院资助出版（之六）

古道驿传

毕艳君 崔永红 著

青海人民出版社

2007·西宁

图书在版编目(CIP)数据

古道驿传 / 毕艳君, 崔永红著. — 西宁: 青海人民出版社, 2007. 12

ISBN 978 - 7 - 225 - 03096 - 8

I. 古… II. ①毕…②崔… III. ①古道—史料—青海省
②驿站—史料—青海省 IV. K928.6 F512.99

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 184298 号

古道驿传

毕艳君 崔永红 著

出 版 青海人民出版社 (西宁市同仁路 10 号)
发 行 : 邮政编码 810001 总编室 (0971) 6143426
发行部 (0971) 6143516 6123221
印 刷: 青海西宁印刷厂
经 销: 新华书店
开 本: 850mm × 1168mm 1/32
印 张: 4.625
字 数: 120 千
版 次: 2007 年 12 月第 1 版
印 次: 2007 年 12 月第 1 次印刷
印 数: 1 - 1 000 册
书 号: ISBN 978 - 7 - 225 - 03096 - 8
定 价: 16.00 元

版权所有 翻印必究

(书中如有缺页、错页及倒装请与工厂联系)

引 言

“世上本没有路，走的人多了，便有了路。”

从距今3万年前的旧石器时代晚期开始，地处青藏高原、地势高耸、雪山叠嶂的青海大地上，就已经有了繁衍生息在此间的青海先民。就目前所知，青铜器时代青海境内生活的是古羌人，此前之先民，姑且称为古羌人的先民。秦汉及以后的漫长历史长河中，羌、氏、汉、匈奴、月氏、鲜卑、吐蕃等古老民族，披荆斩棘，艰苦奋斗，克服种种困难，先后为开拓交通、创建邮驿做出了伟大贡献。这些历史，成为整个青海文明发展史中的一个重要组成部分。

追溯青海久远的历史，我们可以看到古羌人胼手胝足开辟古青海路的艰辛，看到吐谷浑励精图治大兴丝绸之路河南道的繁忙，也可以从汉藏人民津津乐道的文成公主的美丽传说故事中看到唐蕃古道的畅行无阻……

由于青海特殊的地理环境，古代交通路线大多逐水草而过，以解决人畜用水；为绕沙漠、冰川等天然屏障，线路迂回曲折；又由于山高路险、江河纵横，边界通道都有较固定的隘口、古渡。因此，它们是沟通东西文化交流的伟大道路和各民族交往的重要通道，同时也是考验人的意志、信心、乃至体能的道路。除了众所周知的古道以外，青海境内还有许多不为人熟知但在历史上起过重要作用的古道。钦差大臣、邮差驿卒、商人队伍、朝圣香客、汉地高僧与藏地活佛等奔波于这些古道上，西方的一些传

教士、探险家、商人等也取此诸道试图进入西藏和内地。青海境内的诸古道因此而增添了无限风景，并呈现出一派繁忙。

当历史的车轮行进到 21 世纪时，汽车以它的速度和运载量无可置疑地代替了牛、驼、骡、马而成为道路的主宰。昔日的古道已辉煌不再，岁月风沙不但抹去了草原土路上的踪迹，也将古道曾有的喧闹与繁荣一并同历史尘封起来。但是，当我们撩开历史的面纱，拂去历史的尘土，正视那段历史时，山岩古道上驮畜的蹄痕和背驮拄杖的杵痕依稀可见，日夜巡行的邮差驿卒做为古道风景的一系列故事更如今日之事。

追寻那段远去的历史，我们似乎还能看到成群结队的马帮前赴后继地行进在漫无边际的大草甸上，仿佛还能听到清脆的骡铃声在肃穆冷峻的雪峰间回荡，正是这些富有浓郁诗情的历史画面，使我们对充满传奇色彩并弥漫着温馨气息的古道充满了向往，并产生了穷其究竟的欲望。

目 录

●引言	(1)
●秦以前古青海路的初创	(1)
①上古至秦代古青海路觅迹	(1)
考古发现	(1)
文献记载	(3)
历史传说	(5)
②先秦中西陆路交通的主要路段及车辆的出现	(7)
居延路与河西路	(7)
古青海路	(8)
车辆的出现	(8)
●秦汉时期古青海路的开拓	(10)
①与古青海路有关的历史事件	(10)
张骞出使西域	(10)
李息、徐自为河湟平羌	(12)
赵充国进据河湟	(13)
护羌校尉与金城属国的设置	(14)
金城郡及其辖县的设置	(15)
新莽设置西海郡	(17)
②河西道出现壅塞 古青海道得以利用	(19)
古青海路的利用	(19)
古青海路东段河湟道	(20)

古青海路西段塔羌道	(21)
③青海道与河西道间的主要通道	(22)
乐都—武威道	(22)
西平—张掖道	(23)
鲜水—酒泉道	(24)
柴达木—敦煌道	(24)
④东汉向河南伸展的主要道路	(25)
乐都—郿川道	(25)
安夷—和罗谷道	(26)
⑤运输方式渐趋多样	(27)
车辆运输	(27)
水上运输	(28)
牛马驮运	(28)
⑥桥梁与渡口的出现	(29)
赵充国建桥	(29)
皮筏子和黄河浮桥	(30)
官亭渡和小寺沟渡	(31)
⑦烽、燧、障、亭系统的初步建立	(32)
驿传初设	(32)
秦汉邮亭	(33)
汉代驿传	(34)
烽燧相连	(34)
⑧汉代邮路	(35)
西平以东的邮路	(35)
南线黄河两岸的邮路	(36)
西平以西的邮路	(36)
●魏晋南北朝时期青海路的兴盛	(38)
①青海道成为中西交通孔道	(38)

南凉、西秦经营的干道	(38)
吐谷浑频频通使南朝、北朝和柔然	(39)
青海道日渐繁荣	(40)
丝绸之路河南道的开辟	(41)
河南道东、西段路线	(42)
僧侣频频往来青海道	(43)
②商队运输不绝于道	(45)
商队出现	(45)
商队运输	(46)
③吐谷浑人创建无梁桥	(47)
河厉桥	(47)
大母桥	(48)
④邮驿业相对衰微	(48)
●隋唐宋时期青海路的复兴与发展	(50)
①隋代青海东部路况的改善	(50)
隋炀帝西巡河右	(50)
隋军围歼吐谷浑	(51)
隋置四郡	(53)
②唐太宗征讨吐谷浑	(54)
双方关系以和为主	(54)
吐谷浑袭扰唐境	(55)
李靖西征吐谷浑	(56)
③唐蕃古道兴盛一时	(58)
唐蕃联姻	(58)
文成公主入藏	(59)
唐蕃古道的开辟	(62)
沙洲驿道与党项道	(64)
丝路青海道历久不衰	(65)

④ 唃廝囉政权崛起 青海道再次复兴	(66)
青唐吐蕃政权的崛起	(66)
青海道的复兴	(68)
⑤ 茶马互市的兴起与交通运输的繁荣	(69)
唐代的茶马市易	(69)
宋代的茶马互市	(70)
运输动力及工具	(72)
⑥ 邮驿通信的兴盛	(73)
唐依隋制	(73)
唐蕃各置驿传	(74)
宋时“唃家位”	(75)
⑦ 浩门河、湟水河、黄河上的桥梁	(76)
浩门桥与通济桥	(76)
长宁桥与宗河桥	(77)
黄河诸桥	(78)
● 元明清时期青海驿道网的形成与发展	(80)
① 元朝“使驿往来，如行国中”	(80)
都实考察河源	(80)
站赤的设立	(81)
通藏驿站初步形成	(82)
② 明清时期交通路线网的形成与发展	(83)
祁连山区道路	(83)
柴达木地区通甘、新、藏诸道	(84)
青南地区入川、藏大道	(86)
③ 经济交往对交通的促进	(88)
明代茶马互市进一步繁荣	(88)
清代商贸的开拓	(90)
④ 不断完善的驿传设施	(93)

明代邮驿	(93)
清驿规模扩大	(95)
驿务负担的演变	(97)
台站时兴时废	(98)
⑤主要桥梁及渡口	(99)
清代增建桥梁	(99)
明清时期桥梁的特点	(101)
明清时期的渡口	(102)
●近代青海公路交通的起步	(104)
①古代道路在近代的沿袭与发展	(104)
古代道路的沿袭	(104)
车、驮道路网的发展	(106)
甘青通道与西宁至玉树道	(107)
具有高原特色的陆路运输方式	(109)
“脚户”足迹遍及城乡	(110)
水路运输方式	(111)
②早期公路的修建与汽车的出现	(112)
早期公路的修建	(112)
利用原有驮道改建公路	(114)
兰湟大车道的整修拓宽	(114)
凿通老鸦峡修建享堂桥	(115)
重点整修以西宁为中心的大车道	(116)
汽车的出现	(117)
③近代的两次筑路“高潮”	(119)
1935~1940年的第一次筑路“高潮”	(119)
1941~1949年的第二次筑路“高潮”	(121)
青藏公路西宁至玉树段的修筑	(123)
青新公路的修建	(125)

④红军“补充团”的筑路业绩与汽车运输业	
的初创	(127)
红军“补充团”的筑路业绩	(127)
汽车运输产业的初创	(128)
⑤传统邮驿方式的延袭与废止	(131)
裁驿归邮	(131)
玉树地区的“沙藪”制度	(132)
邮政机构的设置	(134)
●参考文献	(136)

秦以前古青海路的初创

早在远古时期，勤劳、勇敢的青海先民就在这块广袤的高原大地上生息、劳作，创造了青海灿烂的原始文化。旧石器时代以来，青海先民筚路蓝缕，为开创青海地区的交通作出了巨大贡献。先秦时期，青海被称作“羌戎之地”，交通运输无确切的文字记载，但从远古民族的生息活动、有关的历史传说和大量的考古发现中，仍可窥见大量依自然地地貌而形成的交错路线，而这些路线就形成了青海最原始的交通。

一、上古至秦代古青海路觅迹

考古发现

黄河流域是我国古代文化的发祥地之一。地处黄河源头的青海具有悠久的历史和丰富的古代文化遗址。自 20 世纪初期，瑞典学者安特生和我国著名考古学家裴文中先生，先后在青海东部的黄河流域及其支流湟水一带发现很多新石器时代的实物资料。1948 年，裴文中先生根据自然条件和史前人类遗址，认为河西走廊土质较少，多为干燥的戈壁地带，自然条件不足，史前人类遗址很少。而湟水流域河谷文化发达，为史前人类活动甚盛之地，多处有遗址遗物。故断言：“在汉以前东西文化交通的道

路，似在湟水流域，不在河西走廊。”^①其后，青海又发现了大量的古文化遗址。

1956年，在唐古拉山地区的霍霍西里（今称可可西里）、沱沱河沿岸、三叉口等地采集到的一批石核、石片和砾石等打制石器证明，上万年前这些地区可能就有人类的活动。1959年秋，在共和县恰卜恰河沿岸阶地的砂砾石层中，采集到了一批哺乳动物化石。1980年，在贵南县拉乙亥公社的黄河阶地上，又发现了一处中石器时代遗址，并进行了发掘工作。从1400多件文化遗物考定，此时青海先民的生产活动和文化发展水平，较旧石器时代又有了较大的发展。1982年7月，中国科学院盐湖研究所、地质研究所、地球化学研究所与澳大利亚国立大学生物地理地貌系组成的盐湖和风成沉积联合考察队在柴达木盆地小柴旦湖东南岸的湖滨阶地上采集到一批旧石器。1984年6月，中国科学院古脊椎动物和古人类研究所到同一地点，在高出小柴旦湖湖面8~13米的古湖滨沙砾层中找到了与石器共存的原生层位。在这里先后采集到的石器有112件，这些石器的制法除少量使用压制修整技术外，大部分是用石锤直接打击而成的。据碳14测定和地层对比，这批石器的年代距今大约3万年。有地层根据的旧石器时代石器的出土，毋庸置疑地将青海有人类活动的历史推前了2万多年，它充分证明柴达木盆地曾是青海先民生存过的地方。^②

中石器时代以后，青海境内相继出现了新石器时代的马家窑文化、铜石器并用时代的齐家文化和青铜器时代的辛店文化、卡约文化、诺木洪文化。其中造型多样、图案精美、纹饰繁多的众多彩陶凸现出了这一时期古文化的魅力。2001年，在民和县黄

^① 裴文：《史前时期之东西交通》，《边政公论》1948年第7卷，第4期。

^② 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第4页。

河北岸台地喇家遗址发现的石磬（qìng）长91厘米，宽61厘米，厚4厘米，被专家们认为是目前中国考古发现中最大的石磬，因此被冠以“磬王”的美名。此磬形制巨大，制作精细，是王室和诸侯专用的打击乐器。据考证，此磬的原料来自今新疆南部。这说明喇家遗址不仅曾居住过距今4 000年前的原始社会的首领和贵族，并与西域有着往来，而且这种经济与文化间的交流必定有交通作为先导。可见，青海对外交通早在那时不但已开始而且已有一定的规模。

这些遗址和文化遗存，为我们展现了一幅非常丰富而又十分壮阔的古代先民们的生活图景。趋于固定的住址不仅折射出农牧业和手工业生产的发展水平，而且也折射出了远古居民安于定所、寻求发展的美好愿望。而河谷两岸逐水草而居的居民间频繁的生产活动和人与人之间的交往，更为形成一些较为固定的交通路线提供了条件。因此，随着社会的不断进步，人与人之间交流的不断加强，加上人类开始对牛马等牲畜的饲养和役使，先秦时期各条道路间的联系与交往就已经开始。

文献记载

古羌人是我中华民族大家庭中一个历史非常悠久、分布广泛而又影响深远的古代民族。根据大量的传说和文献记载，夏商以来羌人就居住在我国西北广大地区。在青海这块广袤的大地上，留有大量羌人活动的足迹。

据《后汉书·西羌传》载：舜帝将原居住在今湖南衡山附近的三苗之一部迁移到三危（今甘肃境内）、河关（今循化县东积石关口外黄河沿岸）西南地区的赐支河（黄河弯曲处）沿岸，与原来的土著居民长期杂处、融合发展，渐渐形成了强大的羌族部落。三苗的西迁为青海河曲土著羌人注入了新鲜血液，推动了羌人社会的发展。羌人逐水草而居、以游牧为生的生活方式使其

足迹遍布了青海境内。羌人的活动范围东起今甘肃南部，西迄黄河源，南及今西藏北部和四川西北部，西北远至今新疆鄯善、吐鲁番一带。可见，三苗的西迁推动了羌人社会的发展，其活动范围的扩大也大大带动了道路间的相互联系。

又据《诗经·商颂》载：“昔有成汤，自彼氐羌，莫敢不来享，莫敢不来王，曰商是常。”也就是说，汤作商王时，渐趋强大的羌人并没有脱离商朝而独立，而是以部落的形式臣属于商，以商王为王，向商进贡。虽然向商朝进贡的羌人，多指今陕西、河南一带的羌人，但与黄河上游地区的青海羌人和东部羌人并没有联系，这就为青海对外道路交通的发展提供了可能。

无弋（yì）爰（yuán）剑是最早见于史书的青海羌人中的著名历史人物。据《后汉书·西羌传》载：爰剑原为戎人，秦厉共公时，被秦人虏去，充当奴隶。但爰剑是位有志之士，不甘为奴，于是他想尽办法，寻找机会逃离秦国。后来，爰剑逃脱后辗转来到三河——黄河、湟水、大通河（或大夏河）之间，将从秦人之地学到的较为先进的农牧业生产技术传授给这里的羌人，使羌人的农牧业生产逐渐获得发展，羌人人口也日益增多。由于爰剑在羌人的发展中起了很大的作用，他不但受到羌人的尊敬而且被羌人推为首领（羌人将奴隶称为“无弋”，因为爰剑曾为秦奴，所以被称为无弋爰剑）。自无弋爰剑以后，羌人发展很快，足迹遍布青海境内，其频繁的生产活动和人类的交往自然有助于道路的形成。后来秦献公向西扩张势力时，羌人受到很大威胁，无弋爰剑之孙卬（áng）不得不率部远徙。

无论是在何时，举部远迁的漫漫之途都要经历种种磨难，更何况那时的大部分部族都是徒步远迁，一路上，其颠沛流离与困顿劳乏是可想而知的。羌人是在艰难险阻中靠双脚，更靠信心，开辟出了一条条通向青海以外的艰辛之道。

这些在远古时期一步步走出来的道路，就成为后来各条大道

的雏形。

历史传说

久远的历史除了一些史书的记载以供后人了解外，还留有许多美丽的传说。这些传说虽然不是历史，但它们往往折射出历史的影子。在青海这块具有悠久历史的辽阔土地上，也广为流传着一些具有神话色彩和传奇色彩的动人故事。其中周穆王西巡与西王母瑶池相会的传说和大禹带领羌人治水的传说，就是在某种历史为依据的背景下演绎出的佳话。

西王母本是一位历史上的真实人物，是属羌族一支的西膜部落的首领，而此部落后又被称为西王母国或西王母之邦。道教产生以后，西王母变成了传说中的神，成为一名拥有至高权力、美貌如花、雍容华贵的女神。不管西王母是真实存在的人还是传说中的神，是男还是女，在这里我们所关注的主要是一些交通路线，也就是青海这块古地上曾经被人涉足的一些道路。据《穆天子传》记载，周穆王于公元前 989 年，乘着八匹骏马拉的豪华马车，率领跟随他征战多年的军队浩浩荡荡踏上了西巡之途。周穆王西巡与西王母在昆仑山瑶池相会的故事，不仅其情景令人神往，更重要的是那一次活动的路线被清晰地指了出来。

从《穆天子传》中我们可以推定，他们是自洛阳出发，经河南、河北、山西，出雁门关，绕道河套北岸，又西南至甘肃永登，再西进入青海境内，过乐都、西宁，入西王母之邦的。按照这个说法，周穆王西巡是由东而西贯穿了青海之境的。即使《穆天子传》中具有浓烈的文学色彩，甚至有学者认为，《穆天子传》中的穆王实际上是战国时期中原商人的“模特儿”，周穆王并未西巡过。但《穆天子传》中所正确记述的山川道里等，

若非作者亲身经历或听旅行家讲述，是断然写不出来的。^①可见，由中原取道青海进而通达西域的道路在战国之前即已被开通。

传说中的大禹治水，导川凿山，是自西向东循着黄河的走势进行的。据《尚书·禹贡篇》载：大禹“导河积石，至于龙门”，这里的“积石”指的是积石山，但青海境内有大积石山和小积石山之分，大积石山是指阿尼玛卿雪山，小积石山是指青海循化、民和县境向东绵延至甘肃积石山县、永靖县境内之山。大禹所导之积石一般认为是小积石山，是从今循化县黄河峡谷的积石关开始治理黄河水患的。而早在神农氏之前就有羌人共工氏治水的传说。相传大禹也是羌人，因此，当大禹从此地开始治水时，当地具有治水经验的羌人也积极参与其中，他们齐心协力治水的同时也开辟了道路。其中有“西倾、朱圉（yù）、鸟鼠至于太华”的关西渭南之道等与青海地区有关。^②

正是人类敢于正视自然和改造自然的勇气，使人类拥有了更加安定的居住环境。经大禹带领羌人疏通洪水和开辟道路之后，居于黄河沿岸的羌人更是安于定所、勤于农事，逐渐过上了稳定、富裕的生活。

① 钱伯泉：《先秦时期的丝绸之路——穆天子传研究》，《新疆社会科学》1982年第3期。

② 《史记》卷2《夏本记》。

二、先秦中西陆路交通的主要路段 及车辆的出现

居延路与河西路

各地考古发掘出土的古代文物证明，上古时代以来，中西经济文化交流就已经开始。正是因为这种交流，新疆和田玉、中原所产丝绢等物品在经济往来中输送到中亚和西方许多非产地的国家，而与中原联系密切的国家的一些物品也大量流转到了我国的西部和东部。据考证，我国从上古到先秦逐步形成的通往西方的陆路通道的东段路线主要有三条：一是从关中或今河南北上经漠南阴山山脉至居延海绿洲（今内蒙古额济纳旗境内弱水下游），趋向天山南北麓至西域之路，即所谓的“居延路”或“草原路”；二是从关中过陇山，经河西走廊入西域，即所谓的“河西路”；三是从关中过陇山，不经河西走廊而由祁连山南，沿湟水至青海湖，再经柴达木盆地而达今新疆羌的古青海路。^① 这三条路线成为联系中原与西域的交通干线。

自汉武帝派张骞出使西域，并在河西设武威、酒泉、张掖、敦煌四郡后，河西路因自然条件较好曾在较长时段内成为中西陆路交通东段的主要干线。居延路和青海路虽然相对冷落了下來，但仍以重要的辅道而存在并得到使用。

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第136页。

古青海路

古青海路是指汉以前经湟水流域、青海湖、柴达木地区，沟通中西交通的道路。一般由今甘肃兰州或临夏过黄河，由祁连山南，沿湟水西行至青海湖，再横穿柴达木盆地而达今新疆羌塘等地，与通往西域的道路相接，是当时一条主要的交通干线。由于主要通过羌人聚居的地区，因此历史上也把古青海路称为羌中道。

青海境内自今民和溯湟水而上，经乐都、西宁、湟源、海晏至青海湖畔，马家窑文化、辛店文化、卡约文化等史前文化遗址比比皆是。而分布在柴达木盆地的“诺木洪文化”遗址的发现，填补了新中国建立前考古发掘的空白，使古青海路上的史前文化遗址联成一线，连绵不断，有力地证明了这一古道沿线是古人类活动极为频繁的地方。^①正是大量古文化遗址的发现和古文物的出土，使我们不仅看到了这条古道上当年络绎不绝的往来人群，而且还从那段历史看到了远古先民人与人之间最初的友好交往。你来我往，相互交易，这条东连中原、西通南疆再至中亚的便捷道路，在先秦时就已初步形成。

原始道路的走向，大抵依自然地理的形势而定。古青海路经青海湖越柴达木盆地直达南疆，一路上没有险要山隘、大河等的阻隔，再加上沿途水草丰茂，不仅宜于人类居住，而且方便旅行。因而裴文中在他的研究中西交通史的论著中认为：汉以前的东西交通，以青海路即羌中道为主要之道。^②

车辆的出现

有了路，善于发明创造的人类就不会单靠两条腿来完成行走、

^① 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第13页。

^② 裴文中：《史前时期之东西交通》，《边政公论》1948年第7卷，第4期。

运输等活动。相传中国人大约在 4600 年前的黄帝时代就已经创造了车。而考古发现青海最早的车辆，大约出现在战国时代。

在 1959 年发掘的都兰县诺木洪塔里答里哈文化遗址中，有木制车轂出土。据介绍，“残车轂用松木制成，中间有一个穿轴的圆孔，孔径 6.5 厘米。轂的外形凸起，长 26 厘米，复原后可以安装 16 根辐条，辐条用较细密的木材制成，安装辐条的孔内，涂有红色颜料，轂内侧的孔呈狭长方形，外侧呈椭圆形，辐条中部横剖面呈棱形，从轂轴、辐条的大小、粗细和数量等估计，车轮不会很大”。^①从车型及其构造分析，相当于内地出土的商代原始车辆。

车辆的出现说明了居住在高原的古代先民，随着生产的发展，居住条件的改善，有了改进交通工具的要求。而从车型及其结构来看，此时的青海古代文化已明显受到了中原文化的影响，而且社会生产力发展水平有较快提高。因而夏鼐教授认为，诺木洪遗址发现的“铜制斧、刀、镞，木制车轂都是比较进步的”。^②车辆的出现证明了拉车的动力已经解决，牲畜的驯化也有了一定的水平。

有了车辆，人们就会更加关注道路的畅通与改善，无论是大道还是小道人们都希望能方便车辆通行，因此，道路的修护就愈加频繁起来。而正是这种对道路的开拓与修护，使最初的人力车和畜力车都有了用武之地。

正所谓路是人走出来的，一条道上踏足的人越多，车轮划过的痕迹就越密，而道路自然也就越来越有稳固性。

① 吴汝祚：《青海都兰县诺木洪塔里答里哈遗址调查与试验》，《考古》1963 年第 1 期。

② 夏鼐：《碳—14 测定年代和中国史前考古学》，《考古》1977 年第 4 期。

秦汉时期古青海路的开拓

秦汉时期政治上的统一为全国性陆路交通网的形成创造了有利的客观条件。青海的交通，在这一时期体现了以军事交通为主体的特征。频繁的征战、浩繁的运输、郡县体制的创建、羌人政治经济活动的加强等，均为青海古代交通的开拓留下了极为深刻的历史痕迹，也为此后两千年青海道路交通的发展奠定了基础。

一、与古青海路有关的历史事件

张骞出使西域

早在秦末楚汉相争的时候，游牧于北方草原的匈奴就乘机发展并强盛起来。到西汉时，匈奴经常攻掠汉边，汉廷不得不对匈奴实行纳贡和和亲政策。匈奴还加强与羌人在祁连山两侧的交通联系，两族间频繁的联系与往来对汉王朝形成了强大的压力。为扭转匈强汉弱的局面，同时为阻隔匈奴人与羌人间日益密切的联系，汉武帝决定联络已西迁的大月氏夹击匈奴，以打通丝绸之路，于是派张骞出使西域。

当时张骞与堂邑父等一百多人，从长安出发，沿秦时驰道由咸阳西行，西出长城，途径枹罕（今甘肃临夏），渡黄河后，很可能踏上了古青海路的东段河湟道。此时河湟地区的羌人在匈奴

统治之下，张骞一行进入河湟道，实际上就走进了匈奴的势力范围。张骞联络大月氏就是为对付匈奴的，因此一踏入匈奴的势力范围张骞一行就感觉到危机四伏。他们至西平（今西宁），转羌胡西平张掖道，北出祁连山后，仍未能摆脱匈奴人的控制。张骞一行被匈奴浑邪王的部属拘执，押送至单于庭。^①

这一去，张骞就被拘役了十余年。这十余年中，被押的屈辱与思乡的痛苦时时吞噬着他的心，但是，为了能不辱使命，完成联络大月氏的任务，他忍辱负重，处处留心，仔细观察匈奴的一切。虽然张骞在匈奴结婚生子，但家室的牵绊不仅没有泯灭张骞的爱国之心，反而更使他归乡心切。十几年后，当张骞再次站到大汉的土地上时，已不复年少。早生华发的他悲喜交加、热泪纵横。张骞在匈奴的十余年，不仅熟悉了匈奴的地理环境、民情风俗，而且掌握和了解了匈奴的长远野心和军事动向，这使他成为了汉朝了解匈奴的最鲜活的“资料”。后来，在汉朝选择路线派兵大败匈奴的战争中，张骞虽然不是冲锋陷阵的勇士，但仍然可以说是功不可没。

后来张骞又一次出使西域并从大夏国归来之时，为吸取以前被拘留的教训，不得不考虑向东南越阿尔金山，进入柴达木地区。于是经于阗、鄯善，“并南山，欲从羌中归”。^②“羌中”即今青海境，指横贯青海东西，东达陇西，西通鄯善的通道，以地属羌人而得名，也称青海路。这说明早在张骞出使之前，这条道路就已存在。张骞本打算取道“羌中”返汉，但不幸“复为匈奴所得”，再次被拘押年余，后来才得逃归。实际上张骞并没有途经青海。

① ② 《汉书》卷61《张骞传》。

李息、徐自为河湟平羌

在西汉大败匈奴之前，居住在湟水流域的羌人大多与匈奴关系较好，因此当他们看到匈奴不敌汉军，连连吃败仗时，就开始坐立不安起来。汉武帝元鼎五年（前112年），羌族部落中较为强大的一支，即居住在青海湖地区的先零羌，与其他部落互结同盟，准备侵袭汉军。但他们觉得只凭借自己的力量恐怕还不够，于是又和匈奴进行联络，打算合作。一直就对汉朝心怀不满的匈奴马上与羌人联手，双方于同年分别进攻西汉边境的令居（今甘肃永登县境内）、安故（今甘肃临洮西南）等地方和北部边境。匈奴与羌人遥相呼应，致使西汉猝不及防，腹背受敌，刚刚平息不久的战火再次燃烧起来，整个形势显得尤为紧张。

一直想切断羌胡联系的汉武帝听到这个消息以后勃然大怒，经过一番策划，于第二年派将军李息、郎中令徐自为率两路大军10万人进行反击。由于汉军势力强大，准备充分，未经几个回合，进犯边境的羌人就纷纷落败，一部分投降了西汉，一部分离开河湟地区向西迁移。而李息、徐自为乘胜率大军进入河湟地区。为了加强对河湟地区羌人的统治，巩固新拓疆土，西汉政府一方面积极笼络投降的羌人，给他们封王封侯，如先零羌杨玉被封为归义羌侯；另一方面也开始设置了一些专门机构对其进行管理，并开始在今西宁市及其附近陆续设立具有军事和邮驿性质的西平亭、长宁亭、东亭等，自西平至令居、金城，障塞亭燧，星罗棋布。^①同时，一批批汉族农民开始向河湟地区迁徙。

这时，有了专门的官员即护羌校尉来处理有关羌人的各种事务，羌人的生活变得更加有规律，井然有序的生活使河湟地区得

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第44页。

以安定，河湟道随之更加畅通起来。

赵充国进据河湟

汉宣帝时期，部分羌人兵败后归于西汉，但一些羌人酋豪与匈奴贵族之间仍继续往来，他们对失去大量肥美牧地的不甘心，使匈奴有了可乘之机。匈奴看透了羌人的这种心思，于是开始与他们积极示好。野心未泯的匈奴处处诱惑羌人，答应与羌人共享土地肥美的张掖、酒泉。

在匈奴使者的策动和指使下，先零羌使计强行渡过湟水，在汉朝管辖的土地上自由放牧。汉宣帝派去的光禄大夫义渠安国昏庸无能，不仅没有看透先零羌的意图，而且也没有按照后将军赵充国的策略经营河湟，反而凶残地杀害先零羌的30多位部落首领，并纵兵击杀羌民，斩首一千多人。这一滥杀无辜的做法激起了羌人极大的愤慨，一些原来降顺汉朝的羌人也大为不满，结果羌人各大小部落联手反叛，大败义渠安国率领的汉军。河陇告急，朝廷只得派大将征讨。

神爵元年（前61年）六月，已76岁高龄的后将军赵充国请命出征，率骑兵从金城（今甘肃兰州西固）衔枚夜渡黄河，经四望峡（今老鸦峡）、落都（今乐都），到达西部都尉府（约在今平安县境）。他针对羌人各部落间存在的矛盾和不同态度，采取了区别对待、宽严相济和以军事打击与政治瓦解相结合的策略。赵充国决定集中兵力攻击势大而又率先起兵的先零羌，而对罕开等部采取争取与安抚的政策。于是在羌人中宣布：“大兵诛有罪者，明白自别，毋取并灭。天子告诸羌人，犯法者能相捕斩，除罪。斩大豪有罪者一人，赐钱四十万，中豪十五万，下豪二万，大男三千，女子及老小千钱，又以其所捕妻子财物尽与

之。”^①七月，赵充国引兵直插湟水上游和鲜水（即青海湖）东北地区的先零羌区域。先零羌众因为聚屯数月，不见汉军到来，战备已然松弛，突然见汉军又至，惊慌中弃辎重而跑，抢渡湟水时淹死不少人，幸得赵充国命令军队慢慢追赶，才使大部分羌人生还。此后，赵充国采取以抚为主的安羌策略，结果使其他羌族部落消除了对汉朝的敌意，羌汉之间有了暂时的平静与友好。这样，羌中河湟道复又畅通。赵充国虽然年事已高，但他老成持重，思维清晰，他的才智和谋略不仅避免了更多的血雨腥风，而且加快了河湟地区的发展。

赵充国在青海用兵三年，不仅取得了重大的军事胜利，而且在开发青海经济方面做出了巨大的贡献，如他寓兵于农的电田政策，在历史上产生了极为深远的良好影响，在青海开发史上写下了浓墨重彩的一页。^②同时，他还在河湟道沿途兴修驿站房舍，整治沟渠，修建桥梁，使道路能通至鲜水（即青海湖）以及鲜水以西的地方。

赵充国以年迈之躯，请命到青海，以真诚的信义团结了羌族人民，在安定和发展社会方面做出的贡献使他一直以杰出的开拓者和经营者留名于青海的史册。

护羌校尉与金城属国的设置

西汉占领了青海河湟地区后，根据河湟羌人的生产生活情况，结合以往的一些管理经验，设置了护羌校尉这一官职，专门对羌人施行有效的管理。

护羌校尉是两汉时期主管羌人事务的重要军政职官，级别较高，是两千石。护羌校尉开府治事，有属官、吏民，治事不辖

^① 《汉书》卷69《赵充国传》。

^② 赵宗福著：《青海历史人物传》，青海人民出版社2002年版，第9页。

地，领民（羌）不领县，是平行于郡的军政机构。其主要职责是按时巡视羌族部落，处理羌族部落之间及其与郡县吏民之间的纠纷，解决他们的生产生活困难，必要时代表朝廷赐以金帛粮食，使之安居乐业；还要掌握边境外尚未归服汉朝的羌族部落的动态，及时通报沿边各郡县，以备不虞。此外，由于护羌校尉初设在令居，而令居是陇西、河湟通往河西走廊的重要津道，长期驻有重兵，因此护羌校尉还负有保护交通的责任，起着拱卫丝绸之路的重要作用。^①

金城属国是汉宣帝神爵二年（前60年）始置的。当时，赵充国平定羌人，降者有3万余人，“初置金城属国以处降羌”。属国的长官是都尉。西汉王朝从武帝元狩三年（前120年），历经昭、宣二帝，共设置了7个属国，即安定属国、天水属国、西河属国、上郡属国、五原属国、张掖属国、金城属国。其中金城属国是专为安置内附羌族部落而设置的，属凉州部。所谓属国，是内徙各族受汉王朝统治但保留其原有的部落组织和生产生活方式的管理机构。^②

护羌校尉与金城属国的设置，是汉羌民族关系发展到新阶段即河湟地区羌族各部落纳入西汉中央王朝疆域内的政治表现，也是西汉中央政府对甘青羌人地区行使有效管辖的开始。正是这一全新的开始，使羌人与中央王朝的联系更为密切，相互间频繁的往来大大促进了交通的发展。

金城郡及其辖县的设置

汉昭帝始元六年（前81年）秋七月，“以边塞阔远，取天水、陇西、张掖郡各二县置金城郡”。可见，汉昭帝始置金城郡

① ② 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第46页，第47页。

时，只有六县。据考，该六县为陇西郡的枹罕、白石；天水郡的榆中、金城；张掖郡的令居和枝阳。金城郡设置后，与河西的武威、张掖、敦煌、酒泉四郡合称为河西五郡。按《汉书·地理志》，金城郡共辖 13 县，除上述 6 县外，其余 7 县是以后陆续设立的，即允街（治今甘肃永登县境）、允吾（治今民和县西沟乡古城村）、浩门（治今甘肃永登县河桥驿）、破羌（治今乐都县老鸦城）、安夷（治今平安县境）、临羌（治今湟源县城东南，一说湟中县多巴镇）、河关（治今甘肃积石山县大河家）。其中允街、破羌、安夷在《汉书·地理志》中都记有建立的年代，即汉宣帝神爵二年（前 60 年）；河关县，据清代学者全祖望、王绍兰等人校勘考证，其设置时间也为神爵二年。唯允吾、浩门、临羌 3 县没有记载设置的具体年代。但一般认为建于神爵初年，因为上述 7 县在地域上都是处在彼此相连、不可分割的河湟地区。神爵元年（前 61 年），赵充国深入湟中平定羌人，整个河湟地区形势趋于稳定，设立郡县的条件已经成熟，于是将金城郡内 6 县扩为 13 县。新设 7 县中，临羌、安夷、破羌、允吾 4 县分布在今青海境内的湟水流域。自此，青海东部地区正式纳入了中央王朝的郡县体系。随着西汉统治区域的向西扩展，郡治也从原来的金城县（今甘肃兰州西固城）迁到允吾。关于允吾的地理形势，《水经注·河水二》中说：允吾，“金城郡治也”，“河水迳其南”，“浩门水东至允吾入湟水”，“又东迳允吾县北，为郑伯津，与湟水合。”这里不但紧扼黄河的几个重要渡口，也是控制河西走廊的咽喉，通达湟中地区的门户，其地理位置非常重要。可见，当时把金城郡治移到允吾，是颇具政治远见和战略眼光的。诚如顾祖禹在《读史方輿纪要》中所说：“自汉以来，河西雄关，金城为最，……居噤喉之地，河西、陇右安危之机，

常以此为消息哉!”^①

各辖县的设置，使湟水流域一带的城镇间相互加强了联系，频繁的政治活动和经济往来自然在促进交通方面起到了积极有益的作用。

新莽设置西海郡

西汉末年，安汉公王莽秉政，力谋开拓疆土。汉平帝元始四年（4年），王莽派中郎将平宪等人，来到西海（即青海湖），以大量财物利诱卑禾羌人首领良愿献地称臣内属。良愿等人慑于西汉武力，同意让出鲜水海（亦即青海湖）、允谷（即大允谷，今共和县东南部地区）、盐池（今茶卡盐湖）等地，率领本部落12000多人迁到更边远的地区。

王莽得西海地区后，奏报临朝的太后王政君，说当时已有东海郡、南海郡、北海郡，请在良愿等所献的地区设置西海郡，以实现所谓“四海一统”。同年冬，正式设立西海郡，治龙夷（又名龙耆，在今海晏县三角城）。置太守，郡下沿青海湖滨设5县（5县名称及治地缺载），并分设驿站及烽火台。王莽立法50条，违法者即被徙至西海郡，当时，“徙者以千万数”^②，引起内地人民的强烈不满。

王莽居摄元年（6年），羌人首领庞恬、傅幡等举兵围攻西海郡。西海郡太守程永弃城逃走，后被王莽处死。次年，王莽遣护羌校尉窦况等击败羌人，恢复西海郡。新莽始建国元年（9年），王莽称帝后，曾在西海郡治三角城立“虎符石匮”。新地皇四年（23年），王莽政权崩溃，西海郡随之废弃。其存在时间

① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第47～48页。

② 《汉书》卷99《王莽传》。

约为 19 年。

西海郡所辖 5 县的名称及治地史籍缺载，但考古工作者在青海湖周围发现了王莽所设的西海郡郡城以及与其在建城形制、布局上相似的其他汉代古城 5 处：一是今青海海晏县三角城，在青海湖东北侧、湟水南岸。城呈梯形，东西长 600 ~ 650 米，南北宽 600 米。城有东、西、南、北 4 门。城内出土了篆刻有“西海郡虎符石匮，始建国元年十月癸卯，工河南郭戎造”铭文的虎符石匮。据专家考证，该城即王莽西海郡城。二是今青海海晏县甘子河乡的尕海古城。三是今青海刚察县吉尔孟乡北向阳古城。四是今青海共和县曲沟乡的曹多隆古城（现已被龙羊峡水库淹没）。五是今青海兴海县河卡乡宁曲村的支东加拉古城。后 4 城规模都比三角城小，一般为 300 ~ 400 米见方。这些古城都建筑在视野比较开阔的黄土地带，并且都是同一时期的建筑。近年来，城内多次采集到汉代和王莽时期的五铢钱和货布、货泉、大泉五十钱等货币，还发现有五铢、小泉直一等钱范。钱范的发现，说明当时在这里曾铸造过钱币。另外，在今青海刚察县吉尔孟乡东南发现有南向阳古城，在该县青海湖北山南麓发现有 114 公里古城（因城址在环湖公路 114 公里处而得名），此二城规模更小，分别为 100 米左右见方，据考证，应为王莽时建筑的亭城。《后汉书·西羌传》有王莽置西海郡“筑五县，边海亭燧相望焉”的记载，环青海湖地区现存古址与史籍记载是相吻合的。

西海郡在历史上存在的时间虽然很短暂，但西海郡的设置把汉代西部疆域和郡县制扩大到青海湖地区，使青海广大的羌人活动地区划入当时汉朝的政治统治区域之内，同时，发展了环湖地区的道路。这对以后整个青藏高原逐步归入祖国的版图，有着深

远的意义。^①

二、河西道出现壅塞 古青海道得以利用

古青海路的利用

历史上著名的丝绸之路的开辟与畅通，不仅对促进古代中国西北地区经济文化的繁荣与发展产生了重要的影响，而且作为中国同中亚、西亚以及欧、非地区各国商业联系和友好往来的交通要津，载誉于世界文明史册。

汉武帝建元三年（前138年），张骞第一次出使西域，从长安出发，“出陇西”（今甘肃临洮），曾取道湟水流域，后进入河西走廊时被匈奴所俘虏。十余年后，张骞从西域返回，途中经于阗、鄯善，“并南山，欲从羌中归。”这里的“羌中”即指青海境，可见这条路是“早已有之”。历史上，这条横贯青海东西（东达陇西，西通鄯善）的羌中道，也称青海路。

丝绸之路在青海境内，无论是沿青海东部河湟地区向西，穿青海湖滨和柴达木盆地，至新疆婼羌或甘肃敦煌，与阳关大道相接的羌中道，还是从青海东部河湟地区向北，逾祁连山脉，至甘肃武威或张掖，与河西大道汇合的羌胡交关之路，都发挥着极其重要的作用。尤其是河湟地区，作为东西交通的要冲，在促进中外文明交融、增进与西域经济联系等方面更是发挥了重要作用。每当丝路东段主道“河西道”出现壅塞时，处于其南线辅道的古青海道便得到利用。

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第49～50页。

古青海路与河西走廊丝绸之路隔祁连山而并行，自汉以后，两路交替使用，丝绸之路河西道畅通，青海路作用则相对变小；丝绸之路河西道一旦壅塞，则青海路的作用变大。这种相辅相成，互为因果的关系，一直延续了2 000多年。

20 世纪 70 年代大通县上孙家寨乙区第 3 号墓出土一件单耳银壶，从器形和纹饰观察，当出自古代西亚大国安息人之手。^①甲区 23 号墓出土的两层玻璃间夹有金箔的玻璃珠，在我国很罕见，但在印度却较为常见，很可能也是舶来品^②。这些文物的出土，为古青海道是中西通道的主要组成部分提供了确凿的实物证据。

青海古道作为古丝绸之路不可分割的一部分，大约是从距今 4 000 年前的远古社会开始的，早期应叫“玉石之路”，西汉以后称“丝绸之路”青海道，在汉以后的各代又有了更大的发展。直到今天，青海的一些交通路线仍然沿袭了古丝绸之路的基本方向。

古青海路东段河湟道

汉时的青海路在羌人世代经营的基础上，随着汉军大规模进入河湟地区而得到进一步发展。尤其是在汉王朝力图阻隔匈奴人与羌人的联系，而匈奴人又积极加强与羌人的联系，形成斗争的对峙局面时，青海河湟道更以兵家必争之地而处于重要地位。

古青海路自陇西起，经枹罕（今甘肃临夏）渡黄河，西北至允吾（今民和县西沟乡）。从允吾西北行可直达破羌、乐都或安夷，从允吾北行，渡湟水古渡郑伯津（今民和上川口）至令居（今甘肃永登）。令居既是支援河西的补给基地，又是控扼羌

^① ^② 青海省文物考古研究所：《上孙家寨汉晋墓》，文物出版社 1993 年版，第 220 页，第 251 页。

胡交通的战略要塞。自令居西南经冰沟驿至破羌，循湟水西行，经乐都、安夷（今平安）、西平（今西宁）、临羌（今湟中县多巴镇），直达湟水源头龙夷城（今海晏县三角城）。这就是青海路的东段，即青海河湟道的基本走向和沿线主要据点的分布状况。

羌人无弋爰剑的西来湟中、其五世孙“研”为代表的羌人东去洛阳朝见周显王，以及研种羌在汉景帝时为匈奴所逼，离开湟水流域被安置在陇西狄道（今甘肃临洮）、安故（今甘肃临洮县南境）、氐道（今甘肃西和县东北）、羌道（今甘肃岷县东南）等地，都是沿着早期的河湟道活动的。

河湟道上相接的各郡县，促进了各县之间频繁的文化交流与商贸往来。各城镇之间你来我往的密切交往不仅加强了各县城镇之间的联系，而且也大大促进了河湟道的发展，使河湟道呈现出一片繁忙景象。

古青海路西段羌道

汉代，在今青海柴达木西部格尔木市、冷湖、茫崖一带及新疆东南地区活动着一支古羌人，他们建立了小王国，史称羌。

古青海路西段，就是青海湖地区至新疆鄯善一带的青海羌道。此道主要有南北两条：北道由临羌经上五庄或出湟源，沿巴燕峡至龙夷，再绕青海湖北岸，经尕斯库勒、北向阳城，沿布哈河进入柴达木盆地北部水草带（赛什腾山之南），穿过羌活动的达布逊湖、东西台吉乃尔湖等地，西北越阿尔金山与河西道衔接，至鄯善。南道由临羌入今湟源县东峡，在湟源县城分路，走日月山口，沿青海湖南岸，过青海湖南山的察汗斯山，向西南经今都兰、香日德、巴隆、诺木洪、格尔木、乌图美仁等沿盆地中

部水草带西去，出杂斯口（今茫崖镇）至鄯善。^①

这一路段虽然跨越广袤的柴达木盆地，但所经地区主要由洪积、冲积、湖积平原组成，是较优良的绿洲带，适合于古代牛马运输中水草为先的要求。从事游牧生活的古羌人，在这一带草肥水美的地方过着他们简朴而又幸福的生活。他们开采利用柴达木地区铁矿等资源，制作弓、矛、刀、剑等多种兵器，并将自己制作的各种东西带出去换取谷物，而西出鄯善、且末就是他们通常选择的道路。由于生活的需要，他们经常往来于这条路线，而频繁的交易更使这条羌道活跃起来。因此，即使是在丝绸之路河西道打通以后，它仍然是一条重要的备用道。

至西汉末年，王莽秉政，力谋开拓疆土。汉平帝元始四年（4年），王莽设西海郡，下设5县，并分设驿站等交通设施。这些举措进一步加强了青海河湟道与羌道的联系，使之成为通往西域的一条重要通道。

三、青海道与河西道间的主要通道

乐都—武威道

武威郡治姑臧（今甘肃武威），汉初为匈奴休屠王地，是匈奴在河西的主要根据地之一。汉武帝时击败匈奴，设了武威郡，是为河西五郡之一。从羌中河湟道上由乐都北行，顺水磨沟越乐都北山（今互助北山东）进入大通河流域，经今天祝县天堂寺一带，再翻姑臧南山（祁连山）至武威南的张掖（今甘肃张义

^① 耿华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第25页。

堡)，继续北行至武威姑臧，与丝绸之路河西道衔接。^①

汉武帝时，青海先零羌与封养、牢姐（ㄗ）等羌结盟后与匈奴合兵，共攻令居。当时，羌人正是行经乐都—武威这条道，与由北出的匈奴联合共攻令居的。赵充国平羌时，他的儿子中郎将赵卬屯令居，与金城太守防御祁连山间羌人，以维护河西与羌中道的安全，保证物资供应，使之沿乐都—武威道可北上武威，南下金城。东汉时，武威太守任延还依靠居住在姑臧南山的黄石（即黄氍）羌人，隔断由此道北上进入武威地区的羌人，以达到守备边防的目的。

但是这条道一路上不是高山就是峡谷，行旅比较困难，因此，一般由乐都至武威的交通大多绕道令居。

西平—张掖道

西平—张掖道的路线是：由西宁出发往北川（长宁川）经大通县，越大坂山，过大通河西北行，再经今祁连县俄博，穿扁都沟（古称大斗拔谷）经今甘肃民乐县至张掖。

西汉时，西平—张掖道是羌人与匈奴人经常往来的通道，也是羌中道通向河西的孔道。张掖曾是匈奴浑邪王的根据地，这里位居河西走廊的中心。沿羌谷水（今张掖河）北经居延泽，纵贯河西去龙庭的大漠北道，就从这里经过。张骞第一次出使西域被俘去龙庭，其道路走向与西平—张掖道相关联，而赵充国平羌时，诏令辛武贤从酒泉、张掖二路向鲜水（今青海湖）进军，其中张掖一路就是途经这条古道的。

回首西平—张掖道的历史，我们不难发现，它的出现往往伴随着刀光剑影，也就是说，西平—张掖道在秦汉时期主要是以军

^① 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第27页。

事通道出现的。除一些史料记载的与其有关的军事行动之外，从这条古道上发掘的大量文物也可证明其作为军事通道存在的事实。大通上孙家寨汉墓中发掘出的大量兵器，如弩机、车马器等，以及记载当时功爵、等级制度和征战功绩、军队编制、旗帜、作战部署、兵车配备、弓矢和弩的使用等内容丰富的木简，都说明在汉代，处在祖国西北边远地区的青海高原在军事上是非常“活跃”的。

鲜水—酒泉道

酒泉是河西四郡中最早设置的，其地也因为霍去病大败匈奴而闻名。鲜水（青海湖）则是羌人活动的主要根据地，鲜水至酒泉的道路，是自青海湖西北溯布哈河行，北越托勒南山，接呼蚕水（今托勒河），沿水而下北出祁连山，即至酒泉，与丝绸之路相接。

赵充国平羌时，汉宣帝在诏令中曾提到罕开（jiān）羌在秋收后要进犯酒泉和敦煌二郡。当时罕开羌的位置在青海湖西北地区，正好由鲜水至酒泉道西北出河西走廊。汉宣帝要辛武贤率部南下，深入400公里到达青海湖以北的祁连山，与赵充国统兵西进，行600公里合击罕开羌。这次行军作战计划虽因赵充国据理力争而未能付诸于行动，但至少说明，鲜水至酒泉间的这条通道在那时就已是存在的。

柴达木—敦煌道

青海湖西北地区的罕开羌人若西去敦煌，就一定要溯布哈河源，越哈拉湖，循氏置水（今甘肃肃北党河）河谷到达其地。但是这条路高而险峻，沿途气候变化无常，而由青海湖西出柴达木，折而北越当金山口至敦煌的道路则比较平坦。因此，走柴达木—敦煌道较为理想。

羌的位置在阳关（今甘肃敦煌西南沙枣园附近）西南的柴达木西部，他们经常往来于鄯善、且末，并与之有着密切的商品贸易往来。当羌人与敦煌发生联系时，绝不会绕一个大三角去走青海羌道的，因此，活动在柴达木地区的羌人内附以后，这条柴达木至敦煌的道路就已经形成并较为繁荣了。^①

四、东汉向河南伸展的主要道路

乐都—邯川道

汉明帝永平元年（58年），居住在大小榆谷（今贵德、贵南、同仁、尖扎、循化等地）的烧当羌在其豪酋滇吾的统帅下，步步东进，攻击汉边，汉军连连遭败，这让东汉政府大为震惊。汉朝急忙调兵遣将，派中郎将窦固、捕虏将军马武率兵迎击，双方初战于浩门（今甘肃永登县南），东汉军队凭借人数上的优势，击退了羌人。随后，马武等人率兵继续向西推进，在乐都谷（今青海乐都县境内）又与羌人发生了一场血战，结果羌人反败为胜。

羌人虽然获胜，但自身伤亡也非常惨重，于是开始向南撤退。东汉军队一见羌人撤退，马上组织追击，越过阿尼吉利山，最终在东、西邯（今青海化隆县甘都）一带追上了撤退的羌人，屠杀了4 600多人。滇吾只率领少数随从逃脱，其余的7 000多人投降汉军后被强行迁徙到了三辅地区（三辅指京兆尹、左冯翊、右扶风，治所都在长安城中）。

^① 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第29页。

乐都至邯川的道路，大致经今乐都县瞿坛乡，南越大牙壑，过今化隆县城巴燕镇，南行即可抵达。这条古道就是因为这次战役而得以载入史册。

安夷一和罗谷道

汉章帝建初元年（76年），安夷县的一个官吏，因强占卑湍羌部落某羌人的妻子而被羌人杀死，安夷县长宗延不但不查事情真相，反而率兵追捕凶手，一直追到了边境外。卑湍羌人见宗延一味袒护自己人，害怕会连累部族的其他人，于是联合起来杀死了宗延。紧接着又和勒姐羌（居住在勒姐岭，即拉脊山）和吾良羌（约活动在今尖扎县一带）联手，共同攻打东汉边境城池。看到事态进一步扩大，陇西太守孙纯急忙派遣从事李睦率兵协助金城郡兵一同前去镇压。双方在和罗谷（今化隆县境内）发生激战，结果卑湍羌战败，死伤数百人。

为了加强对河湟地区羌人的管理，东汉政府将护羌校尉的治所从狄道（今甘肃临洮）迁到了安夷县（今平安县平安镇西），并任命曾担任过度辽将军的吴棠为护羌校尉，专门处理羌人事务。之后，汉军又在黄河上建渡口，以加强对黄河流域的统治，这样，安夷一和罗谷道也开始日渐重要起来。此道的走向，可能与今平安至化隆的公路基本一致。

羌人大规模的反汉斗争，前后持续了100多年，最终虽被平息，但对推动青海历史的前进产生了重大影响，而交通运输借此获得了发展。青海境内的有关古代道路，曾多次出现了战则阻、和则通的时阻时通局面。一些战道也因为需要而被保留和发展。时至今日，其间的腥风血雨虽被岁月淡化得一千二净，但一些古路痕迹仍依稀可见。

五、运输方式渐趋多样

车辆运输

汉代青海的陆路运输随着郡县的设置，道路的开拓，较之先秦，有了显著的进步。

青海至迟在战国时期就有木车出现。因此就从车辆出现的时间来说，到汉代，车辆的运用应该是更加普遍。而从赵充国一次虏获先零羌4 000余辆车的记述来看，汉代车辆的广泛使用已是事实。这些战车战时配置驭手、弓弩手、长枪手，远弩近枪，威逼敌阵。驻扎时则将车连成营堡战寨，防止骑兵的冲击。

两汉时期，汉羌双方频繁的征战活动，使保证军需供应成为决定战争胜负的一个重要因素。因此，青海车辆运输之大宗，多属军需辎重。特别是汉军远程作战，陆路运输不但是必需的，而且是很频繁的。

青海东部农业区的民间运输，从两汉屯田传入先进的技术和工具以后，为适应短途运输的需要，牛车开始广泛应用。1960年，在西宁旧城东南台地出土的东汉砖墓中，就有木马、牛车，车为双辕，车厢用四块木板拼成，前长方，后栏半圆，车轴和车厢用楔形桦木铆接，轮子用10根辐条，车与轴为整体，辖为楔形木钉^①。其结构图形与现代的架子车相似，载重量大约300公斤左右，相比于史前出土的车辆，结构轻便而又灵活。看来，在汉军与羌、匈奴战事频繁的时候，居住在河谷一带的人民并没有

^① 参见赵生舜、谢端琚、赵信著：《青海古代文化》，青海人民出版社1986年版，第105页。

停止改善交通工具的步伐。

战争虽然给人民生活和生产造成极大的破坏，但由于军事活动对辎重运输有很高的要求，因而它在促进交通道路的开辟、运输方式的组织、乃至运输工具的改进方面，都起到了一定的积极作用。

水上运输

早在太禹凿山导水的传说中，就出现了木舟。另外还有“伏羲氏剡(kū)木为舟，剡(yǎn)木为楫”^①的记载。虽然这些传说带有浓厚的神话色彩，但它反映了远古先民由于在河谷两岸长期从事活动，对一些物体所具有的浮性有了一定的认识，并有可能创造出原始的水上交通工具。

到汉代，随着陆路运输的发展，青海水上运输能力也有了重大的发展。据《汉书·赵充国传》载，汉军不仅利用湟水顺流漕运木材，还能“循河湟漕谷至临羌，以眊羌虏”^②，即可逆水运送军需物资至湟水上游。又据护羌校尉邓训为追击迷唐羌时“缝革为船，置于箄(pái)上以渡河”^③的记载和护羌校尉贯友“夹逢留大河筑城坞，作大航，造河桥，欲渡兵击迷唐”^④的记载看，水运工具之一是皮木筏子这是肯定的。虽然没有见到造木船的明确记载，但我们不难推测，既然可以以大船相连建成大浮桥，那么制作木船已是不争的事实。

牛马驮运

秦汉时期青海畜牧业已有很大发展，拥有牲畜数量相当可

① 《易经·系辞》。

② 《汉书》卷69《赵充国传》。

③ 《后汉书》卷16《邓训传》。

④ 《后汉书》卷87《西羌传》。

观，尤其是居住在河湟沿岸的居民，利用草肥水美的优势饲养了大量牲畜。马、牛、骆驼、骡子、驴等都可以充当运输动力和工具。其中，我们所熟知的牦牛在青南地区有“雪域之舟”的美称，骆驼在柴达木地区有“沙漠之舟”的美誉。

由于青海地处青藏高原，境内地势高峻，山峦叠嶂，人口稀少，海拔偏高，气候寒冷，除居住在河谷沿岸的居民外，大多数牧民居住地比较分散，加上湟水南北山岭有坚硬岩石形成的高山，沿黄河、湟水又有多处石峡、石崖，以及穿越柴达木盆地时的茫茫戈壁和浩瀚沙漠，使得道路的通行比较适合一些牲畜如马、牛、骆驼等行走的特性。因此，在长期的往来交流中自然而然地形成了以驮道为主的交通线和以驮载为主的运输方式。基于此，茫茫戈壁和浩瀚沙漠、艰险小道和崎岖山路上有了动听的驼铃声，有了高亢的马嘶声。从此，行走于此道的出门人不再寂寞……

马、牛、骆驼等牲畜在蜿蜒而又崎岖的道路上与人朝夕相处，不仅帮助人们开辟了道路，运输了物品，而且与人类建立了深厚的感情，直到今天，一些牧民们还保留着不杀家养牲畜的习惯。可见，牲畜在人类漫长的历史发展过程中有着不可磨灭的贡献。

六、桥梁与渡口的出现

赵充国建桥

桥是架在水面上或空中以便通行的交通构筑物。古时以木跨水为梁，即为桥，因而桥与梁习惯合在一起，称“桥梁”。奇特的大自然制造了许多天然的“桥”，这些被命名为“飞来桥”、

“仙桥”名称的“桥”，连同那些因刮风、洪水等自然原因横倒于溪流之上的树木，就最早刺激了人们对桥梁的创造。

青海历史上有记载的最早桥梁是在汉代出现的。据《汉书》卷69《赵充国传》载，神爵元年（前61年）后将军赵充国在《屯田奏》上说：“臣前部士入山，伐树大小六万余枚，皆在水次，愿……冰解漕下，缮乡亭，浚沟渠，治湟峡以西道桥七十所，令可至鲜水左右。”也就是说赵充国打算在今乐都至青海湖的古青海道上修建70座木桥。后来，实际上只修了一部分，但基本保证了道路的畅通。

从史料分析，赵充国不仅首创屯田戍边的措施，而且可能也由他开创了青海建桥的历史。桥梁的修造，为保证道路的畅通，实现汉朝廷的政治、军事目的起到了良好的作用。而交通的便利，为该地区经济和社会的发展起了不可估量的作用。

皮筏子和黄河浮桥

黄河天险，是青海古代交通的一大障碍。黄河古时称为大河，通常简称为河，古代人们过河经常是冬天履冰，夏天溺水，很是危险。东汉永元二年（90年），护羌校尉邓训为追击迷唐，“缝革为船，置于簟（pái）上以渡河”，明确可知是用了皮筏子。在邓训之前，这种渡河的交通工具已经出现，它应该是当地群众的发明，但由于邓训的使用而被史书所记载。正是有了皮筏子的帮助，邓训等汉军才可以顺利渡过黄河，取得军事上的胜利。

皮筏子，是先将牛皮或羊皮缝制成充气袋，再绑缚于用木杆扎成的大筏子下面，充气后的皮革袋子隔水，使木筏具有了浮力。这种运输工具材料易得，制作简便，又轻捷便利，因此成为当时较为普遍的水运工具。

在今天看来，这种皮筏子太过简单，外观也不好看，似乎无

法与现代精致而又美观的各种船相提并论，但在距今2 000年的历史条件下，仍不失为一项重大的发明创造。

我们说，只要是从历史走来，就能找到历史的影子。在今天，我们还能在循化撒拉族人民生活的足迹里，找到这种遥远而又真实的记忆。在广阔的黄河流域边，我们还能看到粗犷豪放的高原汉子唱着花儿，乘着皮筏子顺流而下……

中国古代桥梁名目繁多，就建筑特色和建筑材料来分，有梁桥、拱桥、索桥、浮桥、木桥、石桥、砖桥、铁桥等。

东汉和帝永元五年，护羌校尉贯友“夹逢留大河筑城坞，作大航，造河桥，欲渡兵击迷唐。”这就是说，在前邓训制“革船箪”渡河的归义城（约在今贵德县黄河两岸）、逢留河（约在今循化县与化隆县交界的古什群峡）一带，建造过一座用数只大船连接的浮桥。这是见于史册的在黄河上游建造的第一座桥。这种浮桥不仅在当时的交通运输中起了很大的作用，而且直到近现代一些地方还在以此为原理建造浮桥。

官亭渡和小寺沟渡

青海被称为三江源，境内河流纵横。自古以来，建桥、设渡成为人们通达交通、征服天堑的主要手段。我们说既然汉代的水上运输能力有了很大的发展，有皮筏子和其他木船，那么渡口的出现也是理所当然的。

青海毗邻甘肃，由甘肃渡黄河以入青海，主要有两条通道。一是由枹罕（今甘肃临夏市）西行渡黄河入青海，今永靖县祁家渡、莲花渡、积石山县西大河家渡最为重要。大河家对岸的官亭附近现存的汉代古城和烽燧遗迹，都可说明汉时官亭渡口就已经在使用。二是由金城（今甘肃兰州市西固）往西渡黄河，有钟泉河、新城、八盘、小寺沟四渡，其中小寺沟是首要津渡，八

盘、新城次之，赵充国入河湟就是由金城西行渡黄河的。^①

由于历史的演变，一些早期出现的事物，有可能在以后的历史时期一度衰败或是消亡，但我们不能就此完全否定它曾经存在的历史。在汉代以前出现的官亭渡和小寺沟渡，随着新的渡口的出现和广泛利用而逐步沉寂，但曾经存在过的痕迹不会被历史的尘埃湮没。

七、烽、燧、障、亭系统的初步建立

驿传初设

人类自诞生以来，就存在群体、个体间的相互交往。随着社会的进步和经济的发展，人类活动日趋复杂化，交往方式也不断得到创新和发展。其中驿传制度自殷商创立后就代代相传，逐步形成了严密的系统。

春秋战国时，置邮而传命，信史往返不绝，用以传递政治和军事消息的驿传已相当普遍。秦统一六国后，车同轨、书同文，在全国修筑驰道，建成了以国都咸阳为中心通向全国主要地区的交通网，在主要的交通道上设邮亭驿舍，首创秦朝邮驿法令。从此，我国邮传制度开始得到完善和发展。

这一时期居住在青海地区的羌人，处于“不立君长，无相长一”的互不统属的氏族部落社会，他们相互间虽有通使和通信的往来，但限于当时的条件，不可能有驿传的设置。因此，青海地区的国家邮驿业应该是从青海地区归入统一的中央封建王朝

^① 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第35页。

版图后开始的。从汉武帝后期在今西宁市建西平亭开始，随着汉宣帝初金城郡及其所辖破羌、临羌等县的设置，青海东部建立了郡、县体制，乡、亭随之建立，河湟大道的邮驿设施开始出现。

西汉依照秦制，驿站配置有马匹、马车、食厨、宿舍等设施。东汉时取消了马车，只设有驿骑。

秦汉邮亭

秦汉时的亭，通常是乡以下的地方基层行政组织，建制是十里一亭，十亭一乡。主要交通线上的邮亭每 15 公里设置馆舍、车辆，负责传递文书及供应来往官员食宿，以通达政令。西汉自元鼎六年（前 111 年）开地河湟后，由于军事需要，创建了一批河湟地区最早的邮亭。据《汉书》卷 69《赵充国传》载，汉宣帝神爵元年（前 61 年），后将军赵充国来湟中攻、抚先零诸羌，“时羌降者万余人”，赵充国在《屯田奏》中曰：“计度临羌东至浩门，……其间邮亭多败坏者。臣前部士入山，……冰解漕下，缮乡亭，浚沟渠……”由上可知，赵充国在河湟设县以前，湟水流域汉代邮亭不止一处。

汉亭遍设全国，每个亭还有亭长、亭侯、亭卒等。而汉代在边境所设的亭与内地的亭有所不同，因为地理上、军事上和经济学上的关系，边境上的亭不仅负有特别重大的防守任务，而且还传递军事消息，具有邮站性质。因此，边境地区往往是把亭、传、驿、邮重叠一处，相互通用。河湟地区的汉亭就属于这种性质。

西平亭（在今西宁明、清城垣之内）、长宁亭（今西宁西北 20 公里，即大通县长宁堡一带，后为西平通向张掖古道的重要亭站）、东亭（约在今西宁市东郊乐家湾一带，为西平通向金城驿路的重要亭站）、邯亭（即邯川城，今化隆县南黄河北岸的甘都堂）、罗亭（约在与和罗谷相对的黄河南岸今尖扎县境）的先后设置和使用，更加强了河湟地区各道路间的联系。

汉代驿传

汉代的驿传，组织严密，效率很高，三个骑士接力传递，一昼夜的行程最快时可达500公里。当时，赵充国在河湟的奏书和宣帝的复诏由驿传紧急传送。例如：“六月戊申（二十八日）奏，七月甲寅（初五）玺书报从充国计焉。”^① 长安到西平往返约2 000公里，7天里文书一往返，就算奏书的传达、研究、决议和作复的时间以一天计算，扣除非途中1天，驿骑一昼夜平均行程也近350公里，更何况当时所行的是要跨越众多的大河激流和高山峻岭的新辟路线，没有通坦大道可走，可见，其速度是相当惊人的。

在科技高度发达的今天，随处可见的现代技术的广泛运用，也许并不会让人觉得在一天之内让邮件到达祖国的任何角落是什么稀奇的事，但是遥想当年，那仅靠牲畜与单薄人力日行千里的邮差驿卒的责任和毅力，那是怎样一种不可阻挡的精神啊！

烽燧相连

烽燧是同亭相关连的交通安全设施。秦汉边境地区的城塞之间，烽燧相连，并派驻戍卒守望，以便及时准确地传递边疆军事消息。

《汉书》卷69《赵充国传》曰：“今留步兵万人屯田，地势平易，多高山远望之便，部曲相保，为堑垒木橦（师古曰：橦与谯同，谓为高楼以望敌也），校联不绝（如淳曰：言营垒相次），便兵弩，飭斗具，烽火相通，势及并力，以逸待劳，兵之利者也。”在交通线路旁的高岭上建高楼，视野开阔，瞭望清晰，有烽烟可作联络，有堑垒可防偷袭，便于部队先行集结，预

^① 《汉书》卷69《赵充国传》。

作战守的准备。

西汉末年王莽秉政时，西海郡筑五城，广建烽燧，“边海亭燧相望”，这说明在较边远的青海湖地区，汉廷所置的亭燧也是相望于途的。

东汉时，力主不能放弃河湟地区的马援，除在河湟地区修缮城郭外，还建造了坞堠。坞为许多小障或小城，堠为边境地区用于伺望侦察的土堡。《后汉书》有坞堠、亭侯等连用的例子。可见，烽燧、坞堠、亭侯作为与军事有关的一种通信手段，在历史上是具有重要的军事价值的。

八、汉代邮路

由于对汉代青海境内邮路的历史记载较少，因而在叙述路程、推定邮站位次等方面存在有一定的困难。但从郡县设置、邮亭与障塞亭燧的分布、交通驿路等方面着眼，联贯城镇亭障，还是能够推测出西汉在青海境内的几条主要的干线邮路的。^①

西平以东的邮路

西汉西逐诸羌后，在今西宁市设置西平亭。东汉建安年间设西平郡（今西宁市），治西都。自西平亭向东，至东亭（今西宁东郊乐家湾）；再向东，至安夷，神爵二年（前60年）设县（约在今平安镇一带）；再向东，至洛都（今乐都），汉明帝永平元年（58年）汉将军马武与羌人初战浩门隘，再战于洛都谷；

^① 崔永红、王昱：《古代青海的邮驿业概述》，《青海邮电史料选编》1988年第一辑，第23页。

再向东，至破羌，汉宣帝神爵二年（前60年）设县（在今乐都老鸦镇）；再向东北，经冰沟、渡浩门河（今大通河），至浩门县（汉县，在今甘肃永登县西南河桥一带）；再向东南，可至金城县（汉县，在今甘肃兰州），邮路可伸至京城长安。从浩门向南渡湟水，可达允吾（汉宣帝神爵初置县，在今民和县西沟乡古城垣一带），由允吾再南，渡黄河后，经河关县可达枹罕县（今甘肃临夏市）。从浩门东北行，经令居（汉县，今甘肃永登县东南）再向北，可达河西走廊。

南线黄河两岸的邮路

西汉时即有河关县，汉宣帝神爵二年（前60年）置，在今甘肃省积石山县大河家，从金城郡到枹罕郡路经河关县。东汉时还设有罗亭（约在黄河南岸的尖扎县境），护羌校尉侯霸置逢留屯田二部，即指贵德、尖扎一带，估计河关至罗亭有驿路相通。汉和帝时，护羌校尉贯友进击迷唐，“友乃遣兵出塞，攻迷唐于大小榆谷（黄河以南贵德、贵南、尖扎等地），……遂夹逢留大河，筑城坞，作大航，造河桥，欲度兵击迷唐。”汉在逢留大河造河桥，地约在今贵德县黄河沿边一带。自罗亭北渡黄河，可东至邯亭（在今化隆县甘都镇）。汉和帝时，护羌校尉侯霸曾置东西邯屯田五部。自邯亭北行，可至破羌县（今乐都）。《后汉书·马武传》载，永平元年（58年），烧当羌攻陇右，汉遣捕虏将军马武“合四万人击之，到金城浩门与羌战，斩首六百级，又战于洛都谷，为羌所败，死者千余人。羌乃引众出塞，武复追击到西邯，大破之。”自邯亭至洛都（今乐都）后，与西平以东邮路相连。

西平以西的邮路

自西平亭向西，至临羌县（汉神爵初置，西汉故城在今湟

源县南古城，东汉新县在今湟中县多巴），再向西北，至西海郡治龙夷城（元始四年即公元4年王莽置西海郡，治在今海晏县三角城）。西海县下属五县环湖而居，“边海亭隧相望”，说明邮路通信畅通。

这些路线虽无确切的历史记载，但从汉时的郡县设置、邮亭与障塞亭隧的分布、交通驿路等方面着眼，联贯城镇亭障，青海境内的几条邮路也就有着清晰的脉络。

魏晋南北朝时期青海路的兴盛

魏晋南北朝时期，战祸相继，政局动荡，整个社会处于纷乱状态。而青海作为中原与西域之间的通道，境内有关道路却因为河西地区不断出现的武装割据而发展起来。随着南凉、西秦的经营和吐谷浑丝绸之路河南道的开辟，繁忙的贸易往来使青海在这一时期反而代替河西道成为了中西交通的孔道。吐谷浑崛起带来的青海交通的兴盛，以及其商业经济的发展和商业运输的组织，使吐谷浑在青海的历史发展中留下了精彩的一页，显示了其对青海社会发展做出的巨大贡献。

一、青海道成为中西交通孔道

南凉、西秦经营的干道

东晋安帝隆安元年（397年），后凉吕光的部将河西鲜卑人秃发乌孤自称西平王，建立南凉，以弟秃发利鹿孤镇安夷（今平安），三弟秃发傉（nù）檀镇西平（今西宁市），兄弟三人相继执政期间，曾在乐都、西平、姑臧（今甘肃武威）六迁其都。南凉王国全盛时期，统治地区东到兰州，西至青海湖，北达河西走廊东北部，南至黄河南岸。南凉国为确保青海至西域的交通畅通发挥了积极作用。

南凉立国后，名义上臣属于后秦（都长安），又东结西秦，北联北凉（都今甘肃张掖），致力于进攻后凉，以争夺姑臧。目的达到后，南凉却没有守住这一丝绸之路上的重镇。于是，南凉将通西域的交通选择在其境内的青海湖道上。

先于南凉立国，曾臣属南凉后又灭掉南凉的西秦，其统治范围大体是：前期以今甘肃榆中为中心，据有今固原、天水、白龙江流域、甘南以及河湟地区；后期是以枹罕（今甘肃临夏）为中心。丝绸之路自河西进入关中的南、中、北三道都经过西秦属地。自北凉移都姑臧，河西走廊东部全部为北凉所有后，西秦乃锐意经营青海境内的中西交通干道，以避免河西通往西域的道路。

由于特殊时期的特殊需要，青海道在一定的历史时期代替了河西道，而南凉、西秦等对青海道的经营，也为青海道成为中西交通孔道打下了一定的基础。

吐谷浑频频通使南朝、北朝和柔然

魏晋南北朝时期，由于河西地区战事纷起，丝绸之路时通时阻，尤其是在南北朝时期，拓跋鲜卑建立的北魏与南方政权相对峙，兴起于漠北的柔然又与北朝相对峙。南朝诸政权想要通西域并和柔然等政权来往，就得避开北魏的势力范围另外寻找通途。而这时，在青海建国的吐谷浑人，在特定的历史条件下，顺应时代需要，频频通使南朝、北朝和柔然，为中西通道的畅达提供了方便。

吐谷浑遣使南朝很频繁，见于《宋书》、《齐书》、《梁书》等记载者达 37 次之多。《宋书》卷 96《鲜卑吐谷浑传》载：“徒以商译往来，故礼同北面，苞篚（fēi）（指贡物）岁臻，事惟商贾。”《梁书》卷 54《西北诸戎·河南传》云：“其使或岁再三至，或再岁一至。”贸易之频繁可想而知。吐谷浑与北朝来

往更频繁，据《魏书·帝纪》所载，仅北魏时就达64次，居边境少数民族地方政权朝贡次数之首。

频繁的贡赐往来和互通有无的贸易形式带来了经济的繁荣，同时也促进了交通的发展。公元5~7世纪初，吐谷浑不失时机地缩毂青海道，充分利用所拥有的交通设施、牲畜运力、安全保卫、居中通译等优越条件，引导、护送西域商使往来，在维护和提高东西方国际贸易中继站地位的同时，也使青海道在这一时期渐渐繁荣起来。

吐谷浑频频通使南朝、北朝和柔然的行为以及开展的贸易活动，使其在这一历史时期的舞台上充分展示了自己。它不但促进了本国的繁荣发展与中西贸易的发展，而且加快了青海道成为中西孔道的步伐。

吐谷浑对青海交通作出了不可磨灭的贡献，在青海历史上写下了灿烂辉煌的一页。

青海道日渐繁荣

吐谷浑所处的地理范围和其采取的政策措施，使南方政权都选择了经吐谷浑与漠北柔然两地和西域交往。于是青海道（又称丝绸辅道）应运繁盛起来，吐谷浑的商业也得到较快发展。所谓青海道，是指经青海湖、柴达木盆地与丝绸之路主道东、西段相接的道路。

北魏太平真君六年（445年），在魏军攻击下，吐谷浑主慕利延从曼头城“驱其部落西渡流沙”，“遂西入于阗”。^①所行即由青海湖南山往西经今都兰、格尔木，西入今新疆南部鄯善、且末，到达于阗（今新疆于田）的。同时，许多求经讲法的僧人也大多从此道出入西域，青海道一度成为中西交通的主要干道。

^① 《魏书》卷4《世祖纪下》。

从青海湖环湖地区去西域，大体有三条路可行：一是沿柴达木盆地南缘水草带西行，经由今香日德、诺木洪、格尔木、乌图美仁，然后西北行，经尕斯库勒湖，出今茫崖镇去西域，这条路大致与今天的青新公路走向一致，是青海道的主线；二是沿柴达木盆地北缘水草带西行，经由今德令哈市、可鲁克湖、小柴旦、大柴旦，至阿尔金山南麓时，北出当金山口入敦煌西去；三是沿盆地南缘经格尔木、乌图美仁后，西南行，经布轮台，沿楚拉克阿拉干河谷，西越阿尔金山去西域。此道多为捷径，但沿途多山岭，是一条支线。

从公元4世纪末到6世纪，青海通达西域的道路，成为东西方交通要道，它与地理条件优越的河西走廊，共同发挥着“丝路”通道的作用。公元5~6世纪，西域各国的使节、商队、僧侣络绎不绝地往来于青海道上，其繁荣程度甚至超过河西道。

循着吐谷浑的足迹，掀开那段远去的历史画卷，我们依稀还能看到奔忙于此道的各色人物，在久远的历史里向我们频频回眸……

丝绸之路河南道的开辟

丝绸之路河南道，是相对丝绸之路河西道而言。秦汉大统一时期，国家的政治经济中心在北方，不论从长安还是从洛阳出发，通西域的丝绸之路都无多大改变，青海境内的中西通道，仅对其中段河西走廊的通道起辅助作用。到魏晋南北朝时期，中国出现了南北两个中心，互相敌对，无论丝绸之路河西道是否畅通，总解决不了南方六朝通往西域的问题。加上这时佛教兴盛，通西域除政治经济因素外，还有文化交流的需要，于是丝绸之路河南道应运而开辟。

公元6世纪时，西域各国对南朝丝绸的需求量增大。因南朝地区是丝绸的主要产地，而且这里贸易条件又优于北朝，西域商

使凭借吐谷浑的介绍和引导，不辞艰险，纷纷遣使赴建康（今江苏南京）通商，于是商队络绎于河南道上。史称“芮芮常由河南道而抵益州。”^①芮芮即柔然，河南道即青海境内经由黄河之南东通南朝的一条通道，又称吐谷浑道。它在环湖地区与古青海道分途，东南行，从今龙羊峡或朶马羊曲过黄河，经今贵南县、泽库县，越甘南草原，然后南下龙湫（今四川松潘），沿岷江入益州（今四川成都），再顺长江到达建康。另一支路是从今兴海县曲什安乡渡黄河，经今同德、甘南，沿西倾山北麓东南行，至四川境。

吐谷浑先后置大戍或建都的地方如莫贺川（在今贵南县）、赤水、伏罗川（约在今兴海县）、伏俟城等都是青海道要冲，尤其盛时的都城伏俟城（今青海湖西岸7.5公里的铁卜加古城）位于四通八达的通衢之路口，往东经西平、金城与丝绸之路陕甘段相接；往北可达河西，通漠北；往西可达都善或敦煌；往南可达今西藏、印度；往东南经河南道可下四川，转赴江南。

丝绸之路河南道，不仅是一条贸易之路，而且也是一条使臣往返的友好之路。自此道兴盛以来，不仅带来了吐谷浑经济的繁荣，而且对沟通中西经济文化交流，传播人类古代文明产生了深远的影响。

河南道东、西段路线

吐谷浑最盛时的疆域东起今甘肃南部、四川西北，南抵青海南部，西至新疆婼羌、且末，北隔祁连山与河西走廊相接。吐谷浑南北千余里，东西1500公里，所以贯穿其境的河南道的路程是漫长的。

河南道东段起自龙湫（今四川松潘），然后有北中南三条支

^① 《南齐书》卷59《芮芮虏传》。

线。北线经洪和（今甘肃临潭），西至今甘南合作，抵夏河，经甘家滩，入今青海黄南州境的同仁瓜什则，至保安，西行经兰采（今同仁县兰采乡）、周屯（今贵德县东沟乡）抵浇河（今贵德河阴），然后从龙羊峡过黄河，从共和县切吉草原西去吐谷浑城或伏俟城。中线经今四川若尔盖、青海河南、泽库，到贵南县茫拉川，即达吐谷浑早期的总部（都城）沙州慕贺川（今贵南穆格塘沙磧一带），由慕贺川西行，从杂马羊曲西渡黄河，经曼头城（今兴海县河卡乡东南），至吐谷浑城（今都兰）。南线是从今四川若尔盖西北行，循阿尼玛卿山北麓，过今同德县并在曲什安河口一带过黄河，经今兴海县大河坝河流域，越扎梭拉山口至吐谷浑城或伏俟城。这三条支线互相并行，但又不是互不相连的，根据需要串行的情况较为多见。

以河南道为主干道向外辐射的道路，随着吐谷浑的勃兴，也不断得到扩展。早期吐谷浑以慕贺川为总部时，就已南通蜀汉、东交北魏、北达凉州。

河南道西段，指起自吐谷浑城，跨越柴达木盆地，西入新疆鄯善、于阗的通道。这条路线就是北魏征吐谷浑时，慕利延退却的路线。公元535年吐谷浑又在青海湖西7.5公里（今共和县境内铁卜加）筑伏俟城作为都城后，开始了吐谷浑交通的全盛时期，丝绸之路河南道进入了一个新的昌盛时期。

僧侣频频往来青海道

魏晋南北朝时期，政治失序，战乱不已，颠沛流离的百姓和饱受相互拼斗之苦的统治阶层都需要精神上的慰藉，这种倏尔兴盛、忽而湮灭的残酷现实，使他们在逃避的港湾中逐渐被东汉时传入中原的佛教教义所吸引，于是佛教在这一时期得到了进一步的传播和发展。佛教的广泛流行，使许多信佛之人踏上了西行求法的漫漫之途。

晋安帝隆安三年（399年），即南凉移都西宁之年，僧人法显与慧景、道整、慧应、慧嵬等4人，由长安偕行度陇，经乾归国（西秦），至罽檀国（南凉），越养楼山（今大通县境大坂山），出扁都口至张掖（北凉）。他们实际上就是由河湟道至西平，再转西平至张掖道去西域求经的。

僧人法勇等25人于南宋武帝永初元年（420年）经青海境，西出鄯善去西域求经。他们一行初至河南国（西秦自称河南王），又出海西郡（即王莽时设西海郡），渡过流沙（柴达木及南疆沙漠），到达高昌（新疆吐鲁番）转赴印度。

神龟元年（518年），北魏遣惠生往西域求经，敦煌人宋云偕行。宋云一行从洛阳出发，西行40日到赤岭（今日月山），“发赤岭西行二十三日，渡流沙，至吐谷浑国（今都兰县香日德或诺木洪——引者），……从吐谷浑西行三千五百里，至鄯善城。”^①西魏恭帝元年（554年），印度乾陀罗人阇那崛多东来长安，经罗盘陀（今新疆塔什库尔干），“又达吐谷浑国，便至鄯州（治今青海乐都），于时西魏后元年也。”^②均行青海道。

这些往来于丝绸之路南北两线的高僧大德们，在遍洒佛教种子的同时，也使青海道的路线更趋稳固，络绎不绝的往来人群使青海道更加呈现出繁忙景象。

① 杨衒之：《洛阳伽蓝记》卷5。

② 《续高僧传》卷2《阇那崛多传》。

二、商队运输不绝于道

商队出现

丝路是繁荣的商道，也是艰苦危险的商道，路程遥远，须经酷热、严寒、风沙、冰雪、雨雹和高山峻岭地区。荒漠沙碛（qì），大河激流，危道险径，无不具备。法显在《佛国记》中，对通过沙漠地带时之所见，曾有“上无飞鸟，下无走兽，遍望极目，欲求渡处则莫之所拟”；“路无居民，涉行艰难，所经之苦，则莫之所拟，唯以死人枯骨为标志”的直观描述。漫长的旅途中更有杀人越货的匪徒出没，商队是最招引灾祸的目标，所以单帮行商危险太大，而组成商队，有武装戒备的话，安全性较强，因此，在频繁的贸易往来中有了结伴而行的商队。

商队通常由贸易国的商团，组合同一路线的商侣，推举首领，向政府缴纳税金，领取护照而组成。号称贸易国的商队，有取得政府保护和支援的权利。商队首领经政府的认可和任命后，即成为政府的代表，具有政府官员的身份，管理全队的一切事务，有批准奖惩、收留或开除队员直至决定队员生命财产的生死予夺大权，是全队的安全和财富的寄托。商队的成员，根据其商品的价值，付给首领一定的报酬，作为入队费。

商队的首领既经任命，就有在旅途通过有联系的国境时奉送商品做礼品、交验护照，以及取得供给、贸易和通行的权利，同时，也兼代表政府作政治友好联系。从这一意义上讲，商队首领即使臣，商队也即使团。商队通过没有关系的国家，则必须重新组织商队，纳税领照，成为过境国的商队。商队在旅途中，可不断吸收请求附行的商旅，扩大成员，因而商队的成员，经常有众

多不同国籍的商贾，如在中亚的商队内，甚至有欧洲的商人。商人通常称为“队商”。

商队的出现，使各国的贸易往来有了很强的组织性和安全性，从而有力地促进了各国贸易的发展。

商队运输

《周书·吐谷浑传》载：“魏废帝二年（553年）……是岁，夸吕又通使于齐氏。凉州刺史史宁觐（zhān）知其还，率骑袭之于赤泉（在今甘肃永昌县境），获其仆射乞伏触板、将军翟潘密、商胡二百四十人，驼骡六百头，杂彩丝绢以万计。”这一史料表明，有重臣、将军率领的高级使团，实际上是商胡组成的商队，这证明了使团和商队的一体性，也说明了当时组织商队的规模不仅相当庞大，而且运量也非常可观。

商队的一次往返，需要长时间的准备，加之路程遥远而艰辛，其行速缓慢，同时，因要在各地办理通行手续，以及进行出货进货等活动，所以旅期很长。途中若有天灾、人祸、病害等情况，行程更难预计。南朝路远，往返需时数月，运到建康，则需半年以上。吐谷浑南北遣使频繁，甚而一岁再三至，所以是商队相继，不绝于道。在南向益州、建康，东通长安、洛阳、邺城，北往伊吾（在今甘肃安西县境）商道，西向鄯善、于阗“丝路”，甚至更远的西域交通线上，当时的商队运输是十分繁忙的。^①

商队的运输工具主要利用了青海境内丰富的畜力资源。由于长途跋涉中多有沙漠戈壁地带，因此商队在运输中主要以驼运为主。商队通常是胡商乘马，驼骡载货。在悠扬的驼铃声中，在商

^① 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第65页。

队的艰难行进中，难以计数的西方物品运到中国，而中国的丝绸和瓷器等西方社会需要的消费品也通过驼队运到了西方。今天，当我们穿越千年时空，审视那些静静躺在博物馆里带着浓郁西方色彩的器物时，我们似乎还能听到那来自古罗马和印度的美丽传说。那一刻，不畏艰险、长途跋涉的商队身影就会浮现在眼前。

三、吐谷浑人创建无梁桥

河厉桥

吐谷浑于公元5世纪初在黄河上修建了著名的河厉桥。根据南宋段国纂、武威张澍辑录的《沙州记》载：“吐谷浑于河上作桥，谓之河厉，长百五十步，两岸垒石作基阶，节节相次，大木纵横，更相镇压，两边俱平，相去三丈，并大材巨板横次之，施钩栏，甚严饰。”郦道元在《水经注》中记载这座桥时写道：“桥在清水川东也”。此桥地点尚无定论，可能在今兴海县曲什安河入黄河口附近。

河厉桥的修建，在青海桥梁史上是一个创举，它第一次以木桥为实体飞跨黄河，而且桥型新颖，工艺精湛。该桥桥中无墩柱，在险谷陡崖铺设伸臂木梁，好似飞渡，故有飞桥之称。又因桥梁系木材纵横相间迭起，层层向河中挑出，中间相握而成，故也称为握桥。民国时期，在青海的小峡、扎马隆、大通桥头，都建造过这种桥型，两边还建有牌楼，桥上覆盖成廊，形态颇为壮

观^①。这种桥结构科学，施工简便，因而在西北地区广为采用，并延续了上千年的历史。同时，它还成为现代悬臂桥梁的先驱，其影响甚为深远。

大母桥

北魏太平真君五年（444年），北魏派晋王伏罗率大军间道袭击吐谷浑，军至大母桥，吐谷浑王慕利延逃奔白兰（今扎陵湖、鄂陵湖地区）。这座大母桥，为吐谷浑所建，时间应在这次军事行动之前。当时，慕利延就在浇河（今贵德）至赤水（今兴海县桑当乡）一带活动，并凭借白兰为依托。北魏间道偷袭，没有走西平、临羌、木乘谷这条平坦而迂回的大道，而是自乐都南渡湟水，过荔谷，沿勒姐岭（即拉脊山）至今化隆县扎巴，再顺山岭南路朝赤水、白兰方向追击。从伏罗间道袭击吐谷浑至大母桥的路线来看，大母桥当在浇河上游（今兴海县与贵南县相夹的尕马羊曲一带），这是吐谷浑在黄河上建造的第二座桥。

吐谷浑人的自强不息和致力于发展国际贸易、大力开拓交通的举措，为沟通中西交通提供了物质条件。也因为此，青海道、河南道在这一时期很是兴盛，而与其相关联的黄河桥的建设，则是吐谷浑人对青海古代交通事业做出的另一杰出贡献。

四、邮驿业相对衰微

三国、西晋时期，我国邮驿传递业沿袭汉制。曹魏在青海东

^① 欧华国主编：《青海公路交通史志编纂文集》，人民交通出版社1992年版，第88页。

部建有西平郡，西晋因之。这一时期，湟中地区与中原保持正常的邮驿往来。东晋十六国、南北朝时期，是我国历史上长期处于分裂局面的时期，尤其是十六国时期，西北地区地方割据政权更易频繁，先后统治青海东部地区的政权有前凉、前秦、后凉、南凉、西秦、北凉等。这些地方割据王国各自为政，一些同时代的政权互相攻伐，战乱不止。由于缺少统一安定的社会环境，我国邮驿制度在这一时期处于式微时期。北魏统一中国北方后，在青海境内建有鄯州，辖西平、洮河等郡，两汉魏晋时期与中原的驿道联系又得到一定程度的恢复。西魏、北周基本沿北魏之制。

魏晋南北朝时期青海与内地相联系的由封建政权所经营的邮驿业虽然处于相对衰微阶段，但这一时期青海商业交通仍得到了一定程度的发展。尤其是晋末以来鲜卑慕容部在青海建立的吐谷浑国，一度充当了沟通东西、联络南北的媒介，在青海境内开辟了丝绸之路河南道，西域各国使节、商队、僧侣不绝于途。从青海向北、向东、向东南、向西、向西南，都有着畅通的交通路线，联系着我国漠北、西域、西藏高原，乃至印度等地的交往。吐谷浑对青海交通发展所做的贡献在青海历史上占有重要的一页。^①

① 周伟洲著：《吐谷浑史》，宁夏人民出版社1985年版，第141页。

隋唐宋时期青海路的 复兴与发展

隋唐宋时期，青海交通运输的发展，是伴随着隋炀帝西巡、唐与吐蕃建立友好睦邻关系、唃廝囉恢复中西交通以及开展茶马互市等重大历史事件而发展、兴盛的，而交通本身所具有的历史意义，就在于打破了东西向道路并行的传统界限，使其迅速由北向南推进，形成了一个纵横交错的交通新格局。

一、隋代青海东部路况的改善

隋炀帝西巡河右

隋朝的统一，结束了历时二百七八十年南北分裂的混乱局面，河西走廊再次畅通，西域商人，云集张掖等地，而吐谷浑国占据的青海地区则逐渐失去了原来的“丝绸辅道”的作用，吐谷浑贵族们因而丧失了原来的优厚收入，于是就对河西走廊丝绸商道采取“壅遏”和劫掠手段。

隋炀帝大业五年（609年），隋炀帝为了打通西域通道，结束吐谷浑、突厥控扼中西通道的局面，亲率百官、宫妃及数十万大军西巡河右。隋炀帝一行从长安出发，出河州，从临津关（今甘肃积石县大河家）渡黄河，入青海境。隋炀帝一行在今青

海境所行路线是：先至西平（今乐都）“陈兵讲武”后，又在今化隆北拔延山围猎，然后经今西宁，穿长宁谷（今北川河谷），越浩门河（大通河），过大斗拔谷（今甘肃民乐县扁都口）入张掖。^①这原是古道西平—张掖道。但经隋炀帝一行路过，其道路状况就大为改善。因为隋炀帝一行约40万人，有乘车的，有骑马的，前呼后拥，声势浩大，一路行进，可谓车水马龙。皇帝亲自出行，所到之处，路窄处势必拓宽，难行处势必整修，逢山开道，逢河架桥。据史书记载，过浩门河时，曾特建御用桥梁，但由于仓促赶建，不甚坚固，御马行时桥坏，致使朝散大夫黄亘及督役者9人成了刀下之鬼。

隋炀帝一行队伍庞大，所需又多，一路上诸多不便，造成了百姓极大的负担。但就是这次西巡，对甘青境内驿道的维修和改善却起了积极的作用，青海至河西的道路成为通衢大道。

隋军围歼吐谷浑

远在隋文帝开皇时，吐谷浑曾屡寇凉州，但隋朝这时的主要力量用于对付北方劲敌突厥，对吐谷浑则采取联姻通好的羁縻政策。到隋炀帝时，突厥臣服，国力鼎盛，隋炀帝又志好远略，雄心勃勃，于是发动了对吐谷浑的征服战争，终于大败其主伏允，尽有吐谷浑故土。

决意扫清中西道路交通障碍的隋炀帝，大业五年西巡途中不但进行了一次针对吐谷浑的20万大军参加的“军事演习”，而且调集大军围歼吐谷浑主力，致使吐谷浑仙头王被围，10万余众降隋。当时，吐谷浑主伏允明知自己不是隋朝大军的手，但还是率众据保覆袁川（今青海门源永安河谷一带）。而此时，隋炀帝雄心勃勃，志在必得。他命内史元寿南屯金山，东西连营约

① 《隋书》卷3《炀帝纪上》。

150公里；兵部尚书段文振北屯雪山（今祁连山），东西连营约150公里；太僕卿杨义臣屯琵琶峡（今青海门源珠固、仙米一带的浩门峡谷），连营40公里；将军张寿屯泥岭（今青海门源西大通山）。隋炀帝欲将伏允围歼于覆袁川。伏允令部属据守车我真山（覆袁川西南，今祁连默勒山一带），自己带着数十骑精兵乔装出逃。不知就里的隋炀帝派右屯卫大将军张定和率军攻车我真山，一心想活捉伏允。结果派去的张定和自以为是，过于轻敌，不穿铠甲就贸然上阵，被吐谷浑军士射杀。其副将柳武建奋不顾身，英勇杀敌，不但重振军威，而且打败了吐谷浑，并杀死几百人替张定和报了仇。五月二十八日，吐谷浑仙头王被围，无力回天之下，仙头王率所部男女十余万降隋。六月二日，不甘心的炀帝遣梁默、李琼等追击伏允，结果隋军大败，将领被杀。于是隋炀帝采取合击法，遣卫尉卿刘权出伊吾道（从今甘肃安西镇经祁连山到青海湖道），左武大将军周法尚由松州道进发，分头合击吐谷浑。两路军会师于青海湖，乘胜破吐谷浑都城伏俟城。伏允面对如此结局，无以容身，只得率2 000骑亲兵南奔党项（今青海果洛）。至此，吐谷浑“故地皆空，自西平临羌城以西，且末以东，祁连以南，雪山以北，东西四千里，皆为隋有”。^①

隋炀帝合击吐谷浑时走的伊吾道也就是合河道。合河即今布哈河，合河道是青海湖至伊吾（今新疆哈密）间的通道，它与古代鲜水—酒泉道大部重合。大败吐谷浑的隋炀帝志得意满，于是率众在六月八日经大斗拔谷（今甘肃、青海交界之扁都口）前往张掖，十七日登燕支山（今甘肃山丹县南）。裴矩引高昌、伊吾等西域二十七国之王及使者盛装觐见，表示归顺。喜好排场的隋炀帝见此场景，龙心大悦，于是特设盛宴，尽享歌舞美酒。

^① 《隋书》卷83《吐谷浑传》。

隋置四郡

隋攻灭吐谷浑后，又在吐谷浑故地置西海、河源、鄯善、且末四郡。在青海境内的是河源、西海二郡。河源郡，治赤水城（约治今兴海县桑当乡夏塘古城），领赤水、远化（约治今兴海县塘格木农场九中队支冬加拉古城）二县；西海郡，治所可能在今天峻县快尔玛乡东的木格尔滩古城（此城比海晏三角城还大，出土过“常乐万亿”铭文瓦当），领宣德（与郡同治）、威定（今都兰县境）二县。隋派大量戍卒驻防郡县，并在黄河上游谷地大兴屯田，“谪天下罪人，配为戍卒，大开屯田，发西方诸郡运粮以给之”。^①还将屯田制度从青海河湟一带向西南推行到大河坝河流域地区。刘权受命镇守河源、积石，在这里“大开屯田，捍御吐谷浑，以通西域之路”。刘权坐镇西境达5年之久，“诸羌怀附，贡赋岁入，吐谷浑余烬远遁，道路无壅”。

除了在沿边置烽墩、筑城障，建立燃烽报警的通信系统外，隋廷还凭借新辟的与四郡相联系的驿道，征发陇右民户为四郡戍卒运送物资。“发西方诸郡运粮以给之。道里悬远，兼遇寇抄，死亡相继。”^②青海境内驿道于是越过日月山向西、向南延伸数百里甚至上千里，远远超过了王莽时期的规模。

隋炀帝西巡以征服和掠夺吐谷浑为目的，不仅使隋军耗费大量军资，损失惨重，而且也使吐谷浑人民饱受战争和民族压迫之苦，但他西巡的结果，对青海进一步归属中央王朝管辖，促进中国的统一具有重大的意义。

① 《隋书》卷83《吐谷浑传》。

② 《隋书》卷24《食货志》。

二、唐太宗征讨吐谷浑

双方关系以和为主

隋朝末年，吐谷浑乘农民大起义、社会纷乱的机会，复据旧有之地，再次成为青海草原最强大的部族，实现了吐谷浑王国的复兴。

唐初，吐谷浑王伏允仍居伏俟城，诸子及王族被分封为“名王”，驻镇各地。武德二年（619年），唐朝为平定割据河西的李轨，与吐谷浑相约对其进行东西夹击。这时，吐谷浑给隋朝作为人质的长子慕容顺也已归顺唐朝，并在长安居住。伏允为使儿子安全回来，与唐朝呼应，出兵击李轨于库门（约在今甘肃河西走廊）。事后，伏允多次遣使入唐要求遣返长子慕容顺。唐高祖为笼络吐谷浑，答应了他的请求，将慕容顺放回。慕容顺回到吐谷浑后，伏允兴奋不已，封其为大宁王。这成为唐与吐谷浑和好关系的起点。武德八年（625年），唐将李安远与吐谷浑王伏允和谈，双方达成互市协议，约定以承风岭为互市地点。高祖武德年间，吐谷浑向唐遣使共14次，双方关系以和好为主。^①

唐朝初年，由于吐谷浑王国重建，注重本国的发展，不仅与突厥结好，而且积极发展与唐朝的外交以及商贸关系，力求吐谷浑经济政治的全面复苏。但同时，他们也感到不断强大的唐朝对他们的威胁，再加上原有的芥蒂，于是他们在向唐朝示好的同时，也没有放松自己扩张势力范围的策略，不断对唐朝边境进行

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第173页。

骚扰。

吐谷浑袭扰唐境

吐谷浑自复兴以来，迫切希望自己能在短时间内强大起来，但畜牧业经济具有脆弱性，需要农业经济作补充，于是他们多次攻扰唐朝边郡，在抢掠粮食等财物的同时，也图谋扩大统治地盘。吐谷浑人深知单靠自己的实力还远远不够，于是他们不但与突厥结好，而且还与党项联合。公元621年，吐谷浑与党项联合攻打唐朝的洮州（治今甘肃临潭）和岷州（治今甘肃岷县）。公元622年，突厥攻打山东，吐谷浑人随即攻掠洮、旭（治今甘肃临潭附近）、叠（治今甘肃迭部）3州。这些扰边战事虽然并没有从根本上瓦解唐朝的军事力量，但是此后吐谷浑与突厥不断联合的扰掠，尤其是有时一年内三四次较大的战事，确实让唐朝感到头痛，也弄得双方士卒们疲于奔命。

唐太宗李世民即位后，伏允遣其名王到长安朝贺。从唐太宗贞观元年到八年（627～634年），吐谷浑一方面不断遣使入唐，维护已建立的通贡关系，另一方面，则又屡寇唐西北沿边各州，梗阻西域通道。总之，在这一段时间内，吐谷浑与唐朝的边境烽烟不断，战火连绵。

贞观元年（627年），伏允遣使入唐朝贡，使者还没有离开长安，吐谷浑又到鄯州大肆抢掠。这时，唐北方的突厥正盛，为避免兵力分散，唐太宗对吐谷浑以安抚为主策，只遣使下诏责问，并诏伏允入朝。但是伏允担心此去对自己不利，于是佯称有病，并未前往长安。同时，又为其次子尊王请婚，探测唐朝意图。唐太宗当然明白伏允的意图，于是爽快地答应了婚事，并要求其子亲往长安迎娶。心虚的伏允不敢让尊王前去，于是又称其子有病，拒绝入朝。唐太宗看伏允完全不听自己的命令，就下诏停止与吐谷浑的联姻。此后，年老昏聩的伏允又听信天柱王之

言，多次寇扰唐西北边地。贞观四年（630年），雄居北方的突厥降归唐朝，长期以来受到吐谷浑袭扰的唐朝终于可以腾出手来对吐谷浑的进犯进行反击。^①

李靖西征吐谷浑

贞观八年（634年），吐谷浑寇掠凉州，鄯州刺史李玄远奏请率轻骑袭击吐谷浑于环湖地区，夺取其良马。唐太宗遂以左骁卫大将军段志玄为西海道行军总管，率军出击。伏允见唐军来势强大，便驱马逃遁。段志玄属下将领李君羨追至青海湖南悬水镇（今青海共和境内），获其牛羊2万头（只）而还。是年十一月，吐谷浑再寇凉州，并拘执前往吐谷浑的唐行人鸿胪丞赵德楷、安侯等人。唐太宗在遣使交涉10次都无结果的情况下，于十二月下诏征讨吐谷浑。

唐以李靖为西海道行军大总管，兵部尚书侯君集为积石道行军总管，任城郡王李道宗为鄯州道行军总管，胶州郡公李道彦为赤水道行军总管，凉州都督李大亮为且末道行军总管，利州刺史高甑生为盐泽道行军总管，兵分五路进讨吐谷浑。光从这一部署来看，就知道唐朝这次征讨吐谷浑是下了很大决心的。

次年（贞观九年，635年），唐军从青海湖东南一带发动进攻，伏允烧尽野草再次逃遁。唐军遂兵分两路进行追击。北路由李靖、李大亮、薛万均、薛万彻及契苾何力等指挥，南路则由侯君集、李道宗等率领。四月，北路李大亮与薛万均、薛万彻等败吐谷浑于曼头山（今青海兴海县河卡乡境），斩其名王，获其大量杂畜；李靖则先后在牛心堆、赤水源等处取胜，俘获伏允重臣慕容孝隼，进至赤海（今青海都兰县乌兰鲁郭勒）。五月，薛

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第174页。

万均、薛万彻败吐谷浑天柱王部落于赤海，至隋河源郡（治今青海兴海县）；李大亮败吐谷浑于蜀浑山，获其名王 20 人，又败吐谷浑于沮茹川（今青海柴达木河周围沼泽地），进至今新疆南部且末以西。伏允在唐军追击下向西逃入突伦碛（今新疆且末与和田间的大沙漠），唐军穷追不舍，由于碛内缺水，将士刺马饮血。最后，契苾何力与薛万均率军深入碛内，捣伏允牙帐，获其牲畜，俘其妻子。十余日后，陷入绝境的伏允被其左右所杀。唐军南路先败吐谷浑于库山。于五月进至乌海（今青海玛多县冬给措纳湖，又作托索湖），获其名王梁屈忽，行约 1 000 公里无人之境，历经艰辛，到达柏海（今鄂陵湖、扎陵湖），北望积石，观河源所出，穷吐谷浑南境。唐军南北两路最后会师于大非川（今青海兴海县大河坝），至破逻真谷。这时，嚣张扰唐的吐谷浑只留下伏允长子大宁王慕容顺收拾残局。面对惨败的局面，慕容顺杀天柱王，向唐朝称臣归附，这一浩繁战事至此才告结束。

李靖西征吐谷浑，是唐朝对吐谷浑长期以来不断袭扰边境的有力回击，因此，集万军之士气的唐军不仅声势浩大，而且步步为营，因地制宜，部署周密，很快就瓦解了吐谷浑国。在这样强大的攻势之下，吐谷浑军屡战屡败，狼狈收场。这次战役的失利，可以说直接导致了吐谷浑的灭亡，虽然后来也有诺曷钵与弘化公主的复国之举，但那都已成为一个无法实现的美好愿望而已，历史的发展终究没有再给吐谷浑一个可以卷土重来的机会。

这次战役，唐朝军队的足迹几乎踏遍了整个青海，饱尝了茫茫沙漠和无际草原上缺水短粮、盛夏降雪的艰辛。由此，青海古道刀光剑影的追忆中又多了几份感怀。

三、唐蕃古道兴盛一时

唐蕃古道，是130多年前唐朝和吐蕃王朝间政治往来、经济文化交流的主要道路，被誉为沟通汉藏两族人民友好联系的“黄金桥”，也是中西文化交流的干线之一。一千多年来，它就像一条圣洁的哈达飘落在银装素裹的青藏高原。这条古道，从当时唐朝的京都长安出发，经过今甘肃、青海两省，直达吐蕃国都逻些（即今西藏拉萨），它把祖国内地与西南、西北边陲在政治、经济、文化上有机地联系在一起，而且成为我国和尼泊尔、印度等国联系的桥梁。在漫长的历史发展过程中，唐蕃古道曾经发挥过重大的历史作用，是汉藏友好关系史上光辉的一页。

唐蕃联姻

公元633年，年轻有为的吐蕃赞普松赞干布结束了吐蕃四分五裂、各自为政的局面，在青藏高原上建立起了统一强大的吐蕃王朝。

吐蕃的兴起、吐谷浑的复兴，使唐朝与他们的关系变得复杂起来。作为游牧民族，吐谷浑人和吐蕃人都期望有更为广阔的生存和发展空间，而这些愿望的实现，就主要依靠他们不断地发动掠夺性战争。因此，在唐朝之初，他们虽然有各自的发展空间，但都没有放松扩张。后来，由于唐朝西征吐谷浑并使唐朝与吐谷浑的关系由战争归于和平，这让吐蕃深感不安，于是贞观十年（636年）吐蕃派使者向唐朝求婚。与此同时，突厥与吐谷浑也来向唐朝求婚。结果唐朝惟独没有答应吐蕃的求婚。这使松赞干布觉得很恼火，他借使者回禀吐谷浑从中挑拨的谎言，乘机攻击

吐谷浑。于是两军开始了持续时间较长的战争。此时的吐谷浑已如强弩之末，非强盛时期可比，而吐蕃正处于强盛和发展时期，因此这场战争最终以吐谷浑的战败而告终。

吐谷浑战败之前，吐蕃先击破了当时附属于吐谷浑的党项、白兰诸羌，这使吐谷浑失去了败后保据的“保险柜”，同时使吐蕃东部边界已与唐朝毗邻。不久，吐蕃军 20 余万众，趁势屯于松州西境，开始了他名为请婚、实际上对唐朝胁迫的活动。贞观十三年（639 年），唐朝派兵征讨吐蕃军。持续的战争，使吐蕃人民苦不堪言，加上一些大臣们的反对和失利的战争形势，吐蕃局势显得有些纷乱。在这种情况下，松赞干布也看到局势不可扭转，惟恐再生枝节，于是一边引兵退回一边又遣使到长安，谢罪请婚。唐太宗看到吐蕃国事强盛，很难再指望依靠吐谷浑来抵御吐蕃，于是改变策略，答应了吐蕃的求婚。

贞观十五年（641 年），唐太宗命礼部尚书江夏王李道宗持节送文成公主赴吐蕃成婚。这次联姻的成功，不仅揭开了唐蕃友好关系的新篇章，而且为开拓唐蕃大道、发展祖国边陲交通作出了历史性的贡献，在汉藏关系史上写下了光辉的一页。

正是这段文成公主远嫁吐蕃的历史，一直以一段汉藏友好的佳话流传在民间，由此演绎出了许多美丽的传说故事。而公元 710 年金城公主的再次入藏，是这个美丽故事的延续。

文成公主入藏

贞观十五年（641 年），文成公主在唐礼部尚书江夏王李道宗的陪护下从长安出发，经凤翔、秦州、狄道、河州等地，自炳灵寺渡黄河入鄯州境内龙支城，再傍湟水西行直达鄯城（今西宁）。然后自鄯城出发，西越赤岭（今日月山），进入吐谷浑境内，受到诺曷钵和弘化公主的隆重接待。行至柏海，松赞干布对李道宗“执子婿之礼甚恭。既而叹大国服饰礼仪之美，俯仰有

愧沮之色”^①。隆重的迎接仪式后，松赞干布携公主前往逻些（今拉萨）。

我们暂且不说这漫漫几千里路上的行路艰辛，就说这远嫁吐蕃的文成公主，其精神也令人敬佩。文成公主是唐朝宗室女，自幼被唐太宗和长孙皇后收养宫中，视如己出。从小到大一直过惯了养尊处优的日子，突然间要远离繁华的长安和华贵的宫廷，到边远荒凉的高原，在那里生活一辈子，而且有可能一生再也不能回来，这对她既是个残酷的现实也是个巨大的考验。但深明大义的文成公主明白自己此次入蕃的历史使命和政治意义，为了建立汉藏友好关系的桥梁，她义无反顾地走向了高原。民间盛传的倒淌河、日月山的传说真实地反映了文成公主从彷徨到坚定入藏决心的心路历程。

据藏文史书记载，文成公主入藏时除带有诸种府库财帛、金镶书厨，诸种金玉器具，诸种造食器皿、食谱、玉簪与金鞍，诸种花缎、锦、绫、罗与诸色衣料外，还携带有大批佛教经典及医学、工艺等方面的书籍，同时，随行有 600 名侍者，其中包括不少工艺技术人员。文成公主入藏，有力地推动了吐蕃社会的进步和发展。在佛教方面，文成公主带去了释迦牟尼 12 岁身量佛像一尊，带去佛经 360 部，还将汉地的 14 种寺院法规传入吐蕃。文成公主在大昭寺的选址和勘察设计方面起到了关键性的作用，并亲自主持设计建造了小昭寺，把唐代中原地区的建筑风格和技术带到吐蕃，成为有文献记载以来，吐蕃学习内地建筑工艺技术的滥觞。另外，文成公主还亲自教当地百姓以先进的方式种田，并安设水磨。茶叶和瓷器制作技术，以及冶金、农具制造、纺织

^① 《旧唐书》卷 196 上《吐蕃传》。

等技术也在文成公主入藏后传入。^①文成公主入藏途经青海时，吐谷浑王诺曷钵为她“筑馆于河源之国”，弘化公主、吐谷浑诸官员及他们的夫人会见了她，双方致礼问候。松赞干布率兵亲自到柏海（今扎陵湖），在柏海西边山包上安扎大营、修建行馆恭候。松赞干布以子婿礼恭迎李道宗，李道宗以叔父的身份，就在这个行馆中主持了他们的婚礼。这个名叫“周毛松多”的行馆遗址今天仍然存在，它已变成了唐蕃亲密友好的历史见证。在玉树州结古镇南边约25公里的巴塘地区有大日如来及其近侍弟子的雕像，据传说，文成公主曾经过此地，雕刻了此像并教藏民种植青稞。文成公主一路走过的地方还有不少遗迹和动人的传说。

文成公主到达拉萨后，住在松赞干布兴建在玛布日山（今布达拉山）的宫室中。松赞干布迎娶大唐公主，使他感到非常荣幸，“乃为公主筑一城以夸示后世，遂立宫室以居”。据说这个城就建在拉萨墨竹工卡县的嘉玛。

唐蕃间的和亲给双方的社会生活带来了很大的变化，双方之间频繁的使团来往有和亲、告丧、抚慰、吊祭等等，涉及政治、经济、文化生活的各个领域，使者的称呼也是名目繁多，不一而足。这些在极大地促进双方间政治、经济、文化交流的同时也促进了唐蕃间的交通发展。

如今，在千年后的今天，当我们在玉树巴塘乡苍翠秀丽、幽深莫测的贝纳沟看文成公主庙时，当年那浩浩荡荡的送亲队伍车载佛像、骡马驮物的盛大场面尤如亲历般地清晰起来。在这种历史的回望中，我们不得不感叹藏民族淳朴的信仰在千年后还能留给我们一个如此完整地遗址，以供众多虔诚者前来瞻仰。

^① 参考陈庆英、高淑芬主编：《西藏通史》，中州古籍出版社2003年版，第34-35页。

唐蕃古道的开辟

吐蕃王国勃兴后，与唐朝时战时和，战时青海境是主要战场，和时青海境则成为双方友好交往的必经之途。因此，唐朝将陇右道的治所和陇右节度使的驻地均设在鄯州（今乐都），陇右节度使统军20多个，兵额约7.5万，屯田积谷，以为战略重地。和平时期，如公主的和亲、使臣的往返，以及经济文化交流活动等，均取道于青海，所以青海成为唐蕃间的交通枢纽。

为唐蕃双方需要而开创的唐蕃古道是长安通往逻些（今拉萨）的官道，全长约3 050公里。西宁以东与隋炀帝西巡时的路线基本相同，约927.5公里。西宁以西的路线在《新唐书》卷40《地理志》鄯城县条下有翔实记载，约2 125公里^①。引述如下：

鄯城县“有河源军，西六十里有临蕃城（今湟中县多巴镇，一说镇海堡），又西六十里有白水军、绥戎城（今湟源县东之北古城），又西南六十里有定戎城（今湟源县日月乡克索尔古城），又南隔涧七里有天威军，军故石堡城（大小方台），……又西二十里至赤岭（日月山），其西吐蕃，有开元中分界碑。自振武（即石堡城）经尉迟川（今称倒淌河）、苦拔海（今称尕斯海）、王孝杰米栅九十里至莫离驿（今共和县东巴古城），又经公主佛堂、大非川（今兴海县大河坝）二百八十里至那录驿（水塔拉河中游地区），吐谷浑界也。又经暖泉（今温泉）、烈漠海（今苦海）四百四十里渡黄河，又四百七十里至众龙驿（今称多县清水河乡）；又渡西月河（今扎曲），二百一十里至多弥国西界。又经犂（li）牛河，度藤桥（今通天河尕斯多渡口），百里至列驿（今玉树县隆宝镇）。又经食堂、吐蕃村（今玉树县年吉措）、截

^① 陈小平著：《唐蕃古道》，三秦出版社1989年版，第107页。

支桥（今子曲），南北两石相当。又经截支川，四百四十里至婆驿（子曲河上游），乃度大月河罗桥，经潭池、鱼池，五百三十里至悉诺罗驿（今当曲以北加力曲一带）……至赞普牙帐，其西南拔布海。”

唐蕃驿站的开辟，是文成公主和亲后的一大盛事。从公元634年松赞干布首次遣使入唐，到846年吐蕃王朝崩溃的213年间，双方往来使者共191次，其中唐朝遣使到吐蕃66次，吐蕃遣使入唐125次，形成了“金玉锦绣，问遣往来，道路相望，欢好不绝”^①的亲密关系，为以后汉藏两族兄弟情谊的进一步发展，开辟了宽广的道路。这条通过联姻得以拓展的道路，因充满传奇色彩而一直弥漫着温馨与和平的气息。曾几何时，钦差、大臣、士卒、商人、香客、汉地高僧与藏地活佛奔波于高原上下，西方的一些传教士、探险家、商人等不同的角色，也取道河西走廊，经青海试图进入西藏。这条古道不仅在汉藏交往中的地位举足轻重，而且还延长到今天的中尼、中印边境，成为了一条新的国际通道。

青海、西藏地区，由于地处高原，境内山峰叠嶂，地势高耸，交通运输受高原地理环境的制约，具有鲜明的自然特点。一是路线走向必须沿着水草丰茂的地区通过，以解决人畜的水草需求；二是山高路险，冰峰耸立，江河纵横，交通道路特别是边境通道，都有较固定的隘口、古渡，扼天险而控制交通。所以这一地区的交通道路一经开通，道路走向一般不会发生大的变化，有着相当时间的连续性。^②唐蕃古道历尽沧桑，她的历史地位和作用永不磨灭。今天青藏公路与青藏铁路的运行，就是其在现代的延续与发展，它对维护国家领土完整、巩固国防发挥着积极的作

① 《全唐文》卷21。

② 陈小平著：《唐蕃古道》，三秦出版社1989年版，第4页。

用。人们恰如其分地把她誉为历史的彩虹、中西交通的纽带和民族团结、交往的黄金桥。

如今，在开放的古道上，人们一边津津乐道于历史上藏王松赞干布与大唐文成公主间美丽的传说故事，一边憧憬那雪山映衬下的巍峨寺庙，以及风中飘扬的经幡和回荡在天地间的悠扬牧歌。在这种壮丽与虔诚下，人们不仅可以领略绚丽多姿的高原风光和神奇幻化的江河源头景色，而且在瞭望宽阔的柏油马路和欢腾的草原时，抚今追昔，古道当年的繁荣一下子又浮现在今人的面前……

沙洲驿道与党项道

青海境内唐蕃之间的驿道除唐蕃大道外，还有逻些——沙洲道，这是吐蕃专门设置，直接控制瓜、沙等地的通道。它由今拉萨经藏北草原，越唐古拉山西端，渡拜渡河（今木鲁乌苏河）、沱沱河、楚玛尔河，从玉树西部跨过昆仑山，越柴达木盆地西部，经今当金山口至敦煌。这是吐蕃控制河西的一条管理完善的驿道，在吐蕃北方军事行动中曾经发挥过重要作用。这条驿道沿途多为无人区，各站设有专职官员“论布”负责。会昌三年（843年）后废弃。

党项道是原党项各部通向多弥等西部的旧道。吐蕃占领党项地区后，于河曲设军事重镇“玛冲”，通向洮岷及河州大夏川。因这里与茶市——甘肃武都、马市——四川阿坝临近，后随着茶马互市的兴起，逐渐形成并发展起一条横贯青海南部的运输干道，史称党项故道。此道西端与唐蕃驿道上的玛拉驿（在今玛多县境）相接，由此西上，接两湖之间古道，即为清朝时的人

藏官道，迄今仍在通行^①。

党项故道不仅是茶马商道，也是白兰故道。白兰羌原居牧在以扎陵湖、鄂陵湖为中心的地区，曾一度西迁到今都兰县南布尔汗布达山巴隆河流域，后复又向东南发展，在党项羌渐向内地迁徙后，即进入党项故地，到维州（四川理县）地区与白狗羌为邻。唐高祖武德六年（623年），白兰羌与白狗羌遣使人贡，唐即以其地置维州，安置白狗羌；置恭州（故治在松潘叠溪营西南），安置白兰羌^②。

党项故道的开辟具有深远的历史意义，这条以茶马互市为主的运输干道，东西横贯于青海南部，至宋代作用更为显著，并延续使用达千年，对活跃藏族地区的商贸交易起过重大的历史作用。

丝路青海道历久不衰

隋以来，随着大一统局面的形成，河西走廊恢复了它作为东西丝路干线的重要地位。然而，横贯青海高原的中西通道并没有因此而中衰。7世纪中期，伴随着吐谷浑的亡国，古老的青海道被吐蕃王朝所控制，并利用它频繁同中原和西域展开贸易。

自20世纪80年代以来，青海省文物考古部门在今青海省海西州都兰县境内发现吐蕃时代墓葬近千座，并发掘其中60座，出土丝绸残片达350件，其中图案不重复的品种达130余种，内112种为中原织造，18种为中、西亚地区织造，而在中亚、西亚的丝织品中，以粟特锦居多。其中有一件织有中古波斯人使用的钵罗婆文字锦，经德国哥廷根大学中亚文字专家D. N - Mackenzie

① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第210页。

② 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第81页。

教授确定，上面所绣文字是波斯萨珊王朝所使用的文字，意即“伟大光荣的王中王”。这是迄今已知世界上仅有的一件8世纪波斯文字锦。除丝织品外，墓葬中还出土了大量东西方文物，中原文物有唐“开元通宝”钱、小宝花铜镜以及大量漆器等；中亚、西亚文物有粟特金银器、玛瑙珠、红色蚀花珠、铜盘残片和铜香水瓶等等。大量东西方文物尤其是相当丰富的丝织品的出土，表明在吐蕃统治时期，丝路青海道仍然是十分兴盛的。吐蕃墓葬集中的都兰地区应该是当时青海道的一个枢纽和东西贸易的中继站。^①

四、唃廝囉政权崛起 青海道再次复兴

青唐吐蕃政权的崛起

公元9世纪中叶吐蕃王朝崩溃后，甘青地区的吐蕃大小部落各自为政，不相统一。由于相互交往减少，道路交通趋于沉寂。10世纪下半叶，建立了西夏国的党项势力西进的势头愈来愈旺，这使河湟吐蕃各部深感不安，他们开始寻求政治与军事上的联合，以备共同抵御强敌。于是，在河湟地区便出现了一些较大的吐蕃部落联盟，并最终形成了以唃廝囉为首的青唐吐蕃政权。

因为佛教的影响，视为菩萨化身的赞普在吐蕃部族社会中具有强大的号召力，生在高昌磨榆国的达磨赞普后代欺南陵温钱逋（“钱逋”即“赞普”的异写），在12岁时被客居“高昌”的河州吐蕃人何郎业贤带到河湟地区。由于其高贵的赞普血统和奇伟

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第211页。

的相貌，很快便被当地众族认可，将其尊称为“唃廝囉”（即佛子之意）。后来又被湟水流域更大的势力集团——宗哥地区的李立遵和邈川大首领温逋奇联合劫持到廓州（今化隆群科），“立文法”（部族首领结盟约法），尊号赞普，招并了河湟流域大小部族，势力逐渐强大。后来唃廝囉先后移居宗哥（今乐都）和邈川（今民和），又有凉州吐蕃、回鹘的归附，到公元1032年，唃廝囉接受北宋王朝的册封，为宁远大将军、爱州团练使，“邈川大首领”；温逋奇为归化将军。^①但势力雄厚的温逋奇不甘居人之下，不久就发动叛乱。唃廝囉被囚后幸免于难，反而集兵杀掉了温逋奇。叛乱平息后，唃廝囉感到很难在温逋奇长期经营的邈川站稳自己的脚跟，于是便西迁青唐，开始了他独立从事政治活动的历程。

青唐城，即今青海西宁市。西宁市南门体育场迄今尚有一段东西横亘的古城墙，它就是古青唐城残留的遗迹。唃廝囉将青唐作为自己的立足之地，显然是考虑到其诸多优越因素。唃廝囉到青唐后，筑造宫室，制定章程，逐渐组织起了一个以他为核心的地方民族政权。唃廝囉统治时期，青海地区的经济文化有了进一步的发展。作为河湟吐蕃地区最有影响的政治实体，这一时期它几乎主导着河湟吐蕃各族的政治态度，成为了宋、夏、辽三方都重视和争取的一支力量，同时，青唐城也成为甘、青一带吐蕃部族政治、文化、经济、宗教的中心。

在唃廝囉的有效治理下，当时的西宁（即青唐城）是一座令人向往的宝城，城内殿宇嵯峨，金碧辉煌，梵宫林立。在他统治的30年间，河湟地区出现了繁荣景象，这里的吐蕃部族发展，牲畜繁殖，人民生活安定富裕，家藏二三十万贯的大户不为罕见。

^① 《续资治通鉴长编》卷111。

唃廝囉政权的崛起，不仅是藏族历史上自吐蕃灭亡后的又一次繁盛，而且也是公元 11 ~ 12 世纪初青海历史的一段辉煌。

青海道的复兴

由于唃廝囉的崛起，加之西夏的阻遏，使得西域商使纷纷取道青海境与北宋交往，青海道继南北朝之后，再次复兴，在近百年间发挥着东西方交通的主干道作用。

甘州回鹘经灵州、泾原道，不断向五代、北宋进贡通商。西夏对过境的商贾进行苛刻的剥削，抽取货物过境税在 10% 以上，商人们都觉得过分而难以忍受。西夏对回鹘使臣的态度更为恶劣，不仅掠夺贡物商货，还任意扣留商贩以作奴婢。西夏的态度迫使商人们去开辟另外的相对安全的运输路线。从公元 11 世纪开始，回鹘改道从甘州南下湟水流域，由唃廝囉派人护送经鄯州（今西宁）、邈川（今民和）、熙州（今甘肃临洮）、秦州（今甘肃天水）等地到达开封，鄯州道再次被启用为东西方商业运输路线。唃廝囉同甘州回鹘曾为婚姻发生矛盾，公元 1012 ~ 1015 年间一度封闭商道，后由宋王朝调解后又开放，回鹘、于阗、高昌的使臣、僧侣和商贾相继通行在鄯州道上。

《宋史》载：“廝囉居鄯州（青唐），西有临谷城（即临羌城，今多巴）通青海，高昌诸国商人，皆趋鄯州贸易，以故富强。”西域各国，也不断派遣使臣和商人，由于阗经鄯善和伊吾道沿吐谷浑故道到青唐转河州进入中原。《续资治通鉴长编》载，宋元丰六年（1083 年）五月，“于阗贡方物，见于延和殿。上问曰：‘离本国几何时？’曰：‘四年。’又问曰：‘在道几何时？’曰：‘二年。’又问曰：‘经涉何国？’曰：‘道由黄头回鹘、草头鞑靼、董戩等国。’再问曰：‘留董戩几何时？’曰：‘一年。’”黄头回鹘居牧地在柴达木盆地西部，董戩即董毡，唃廝囉政权第二代主。可见于阗贡使走的是青海道。

唃廝囉以其控制地区所产名马、谷物、麝香等通过交换与进贡的方式与中原地区贸易。同时，唃廝囉派人给西域使者担当导引、护送甚至通译工作，由此，西域商使接踵而来。沉寂了一个时期的青海道又开始繁忙起来。

唃廝囉同吐谷浑一样，以开展商业贸易作为富国强民的渠道，与西域各国建立了密切的关系。青海道在一百多年中又成为通往西域的主要道路而复兴起来。唃廝囉依托青海路的繁荣，开展国际商贸活动，使得青唐城、临谷城等一时也成为中西交通沿线路上的繁华城市。

五、茶马互市的兴起与交通运输的繁荣

唐代的茶马市易

唐高祖武德八年（625年），唐朝设承风戍（在今湟中县与贵德县交界的拉脊山口一带），与吐谷浑开展互市。后吐谷浑亡，互市中止。唐玄宗开元十九年（731年），吐蕃请求在甘松岭（今四川松潘北）开设互市场所，唐朝认为甘松岭山路险阻，运输困难，不如河湟地区交通便利，于是商定在唐蕃驿道上的赤岭（今日月山）开辟互市点。赤岭互市是早期承风戍互市场点的延伸。通过互市，内地的铁器、陶瓷、丝绢、茶叶等大量输入吐蕃地区，吐蕃的牲畜及畜产品不断输入中原。但不久，唐蕃开战，赤岭界碑被毁，互市又停。

我国的茶马市易，最先是从小回鹘开始的。唐肃宗时（757～761年），回鹘平乱有功，被允许入贡，以马易茶。唐德宗贞元时（785～804年）回鹘入朝，驱名马市茶。由于唐蕃间的关系历史悠久，茶叶流入吐蕃也是比较早的。如唐德宗建中二年

(781年)，常鲁出使吐蕃，赞普出示茶叶说：“此寿州者，此舒州者，此顾渚者，……”说明地处南方的寿州、舒州、苏浙、湖北等地区的名茶，在唐代就已远道运销到吐蕃，这反映出唐蕃物资交流的广泛性。特别是四川产茶区邻接吐蕃，当在回鹘和中原联系之先吐蕃人就开始饮茶了。由于牧区肉食乳饮的部族正好可用茶来作为便利消化的饮料，于是茶在牧区流传渐广，并发展成为比中原更为重要的生活必需品。但以茶易马，唐代只是萌芽时期，规模不大，数量很少，到了宋以后才逐步成为青藏高原与内地贸易的大宗，其运输量也越来越大。

唐代马的主要来源是以朔方军（在今宁夏灵武）为中心的北方草原，属于“以锦市马”。唐宪宗元和十一年（816年），蔡州吴元济叛乱，唐以绢万匹市马于河曲，当时以绢市马，比价是“天下以一缣（彩帛）易一马。”^①

宋代的茶马互市

北宋因为常常与辽、西夏发生战事，因而对马的需求量较大，于是在边州设立市场买马。甘青地区吐蕃族所养良马，一直是宋军战骑的主要来源。《宋史·兵志·马政》载：“南渡前市马，其一曰战马，生于西陲，良健可备行阵。”

宋神宗熙宁七年（1074年），熙河路经略王韶建议：“西人颇以善马至边，其所嗜者唯茶，而乏茶与之为市，请趋买茶司买之”，宋朝“乃命三司于当公事李杞运川茶到熙河路买马”^②。公元1075年，宋朝在熙河路（治所在今甘肃临洮）设六处买马场，从此“国马专仰市于熙河、秦凤矣。”^③元丰六年（1083年）

① 《新唐书·食货志》。

② 《宋史》卷167《职官志七》。

③ 《宋史》卷198《兵志十二》。

始设“都大提举茶马司，”此前专管卖茶的榷（què）茶司与专管买马的买马司至此合而为一，终于以“茶马司”的名义固定下来，朝廷还规定“凡市马于四夷，率以茶易之。”^①至此由朝廷统一经营的茶马市易遂成定制。熙宁八年（1075年）后，熙河路每年市得马1.5万匹，至绍圣中增至2万匹，并成为定额。这个数字差不多是宋初全国市得马匹总数的4倍，为诸路买马之最。而熙河路所市之马主要来自唃廝囉部。元符三年（1100年），宋朝下令把熙河兰会路各处存茶集中到湟州（治所在今民和县境），专供易换吐蕃马匹之用。湟州成为重要的买马场。

茶马比价，确切可靠的资料不多，大致而言宋初是马贵茶贱，后来卖马的多了，变成了茶贵马贱。

自唐朝从党项羌居地市马开始，到宋代，青海地区马匹大量输入中原，成为联系汉藏友好关系的经济纽带。随着茶马市易和其他商品互市的日趋繁荣，用于运输的道路也进一步发展。由洮岷、经往利（甘南薄拉）、犀当（西塘即拉力关）、细封（指党项族部落名，即今果洛久治）、颇超（指党项族部落名，即今果洛班玛）和米禽（即四川阿坝）等党项族故地，西通两湖地区，北连今青海海南、黄南地区，构成重要的运输干线（即著名的“党项故道”）。宋代，今海南、黄南、海北及河西地区的马匹集中到熙州和湟州。茶叶运输按每年秦州、熙河市蕃马数估算，需茶叶10~15万驮左右，加之边场其他商品市易，每月有数万驮物资往来运输，由党项道和河湟道集中和分流，部分中转入卫藏和西域，从而推动了青海交通运输的进一步发展。

^① 《宋史》卷167《职官志七》。

运输动力及工具

隋唐宋时期，青海的交通运输工具，仍以畜力驮运为主，但车辆运输相比于魏晋时期有很大的增加。隋炀帝西巡途经青海时乘的是六马架挽的重轂猎车。唐文成公主和金城公主入藏也都是乘车而来，而且来时还在车上载运大量物资。另从天峻等地发现的岩画以及其他地区发掘的文物证明，吐蕃地区也有马车的运用。可见，当时青海境内的道路状况和重车运输工具比前期有了很大的进步。

重车使用的同时，车辆的数量也大有增加。如公元671年，薛仁贵用兵大非川时，“仁贵谓待封曰：‘乌海险远，车行艰涩，若引辎重，将失事机’。”^①说明薛仁贵所部10余万大军的辎重，大都是用车辆载运的，其车数量应该不在少数。

在以畜力驮、拉为主要运输方式的同时，人夫背运也占有一定比重。曾任陕西转运判官的秦希甫在一次奏疏中说：“从河州至湟州二百四十五里，道路陷阨，不通车乘，惟是头口驮载，人夫担负，幹楚峡中，多遇寇掠，道无宿顿，人无饮食，畜无刍秣，雇到头驮及管押之人，如赴死地。”^②

北宋末年，随着海上交通的发展，青海道上陆路商业运输规模日渐缩小。金、夏统治河湟地区后，青海历史上第二次中西交通的繁荣期便宣告结束。可见，社会纷乱、战事频繁的时候交通运输的发展也是极其缓慢的。

① 《旧唐书》卷83《薛仁贵传》。

② 《续资治通鉴长编》卷520，元符三年正月壬辰。

六、邮驿通信的兴盛

唐依隋制

隋唐时期，随着青海交通的发展，运输的繁荣，驿站及交通设施大为扩展。隋在短期内调整了地区行政建制，设有西平、浇河、河源、西海诸郡，辖 13 县，使青海的绝大部分地区归入当时的中央王朝版图之内，进一步巩固了国家的统一。同时，驿站和驿运也随之发展，郡县之间设驿布站，长途物资运输通过驿站传送，运量大增。

唐依隋制，兵部设管理全国驿传的驾部。边州驿分六等，一等驿配有驿夫 20 人，马 60 匹，以下递减。^① 从上都（今陕西西安）经泾、原、会、兰到鄯州，再转凉、甘、肃、瓜到北庭都护府，这条驿道是各州贡道中最重要的一条驿道，鄯州（治今乐都）是陇右都督府驻地，西北地区驿道的中心枢纽之一，应当是一等驿站设施。其他不同等级的驿站，都建有规模大小不等的房舍或帐幕，如近年勘察的唐蕃古道上的莫离驿，坐落在今共和县恰卜恰东巴附近的加拉村，其遗址分上下二城，相隔只 1 公里，均呈方形，上古城东西宽 211 米，南北长 231 米，城墙厚 3.5 米，高约 7 米，下古城长宽各 200 米，遗址仍清晰可辨，城内还存有制作精美的圆形石雕柱石及唐代砖瓦，并筑有通信报警的烽火台^②。

^① 《唐会要·兵部》。

^② 欧华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社 1989 年版，第 96 页。

唐驿兼备邮递、驿运任务，以适应军事和行政的需要。陇右统秦、河、渭、兰、临、武、洮、岷、廓、叠、宕诸州，陇右节度使统临洮、河源、白水、安人、振武、莫门、宁塞、积石、镇西诸军，绥和、合川、平夷三守捉。鄯州作为军事前线总指挥部，向各军城的辐射交通线分设驿传，维系军书往来和运输。

唐代的驿传，中央属兵部掌管。地方上，节度使下设馆驿巡官；各州由兵曹、司兵、参军分管；京畿各县皆由县令兼管。唐代驿传，有较为完备的人事考绩制度和御史监察制度。

唐代驿道，以长安为中心，四面八方有驿道干线，每条干线上一般是15公里一驿，配一批驿官和驿卒，负责办理军政文书的传递，并招待来往官员。驿有驿长1人，驿夫数人或数十人。如边州驿分六等，一等驿驿夫20人，马60匹。凡驿马，由朝廷拨给驿田四顷，种植饲料。驿马颈上烙有“驿”、“递”印记。唐代驿夫系差发民丁服役，派役先富强后贫弱，每丁每年服役20天，事忙再加15天，至多不过50天。凡奉命乘用驿马及住宿驿馆者，都叫驿使。驿使发遣时给予符券，凭符券在一定期限内乘用驿马。驿使不得稽误期限，不得误投邮件，不得多乘驿马，枉道行走。……违者严加治罪。^①

唐蕃各置驿传

唐代驿道一般15公里一驿，但鄯城县以西是30公里一驿，大概是这里人烟稀少的缘故。而日月山以西诸驿，位于吐蕃境。据《新唐书·吐蕃传》载，吐蕃发兵时，“以七寸金箭为契，百里一驿，有急兵，驿人臆前加银鹞，甚急，鹞益多。”所谓百里一驿，是指信使每日行程而言。吐蕃驿站之间距离很大，几十里

^① 转引自崔永红，王昱：《古代青海的邮驿业概述》，《青海邮电史料选编》1988年第1辑，第25页。

和200多公里不等，这都是依沿途路况而定。唐开元时，唐蕃“交马于赤岭”，就是说在赤岭交换驿马。沿唐蕃古道，唐蕃双方各置驿传，各自支应境内驿站的交通工具和食宿等。

唐蕃间的和平相处，使双方在政治、经济、文化交流方面不断得到加强，同时也使地处唐蕃古道连接点上的郡城，变成了青藏高原与中原的交通中转站。史载，唐蕃古道上日月山以西有那录驿、众龙驿、婆驿、悉诺罗驿、鹈莽驿、閤川驿、突录济驿、农歌驿、勃令驿鸿胪馆，直达逻些。

吐蕃驿站的组织情况有别于大唐，设有置顿官以及置顿官的副手、书吏、伙夫、护送骑士等。驿使在各站可以住宿、换马、办理通行手续等，护送人员各站交替，每个驿站只对所管的一段路程负责。在对驿站的控制和管理方面，吐蕃之制与唐大致相仿，信使在路上持有驿递文书，凭文书在沿途驿传得到食物供应、马匹、护送人员等。对不同的信使接待规格不同。信使的行程记录在驿递文书上，并须各驿站加盖印章作证。王庭在派遣信使时对前往的目的地和途经的路线、到达日期、沿途供应标准（如面粉多少、酥油多少）等预先都有规定。如出现遗失信件、延误日期、失密等情况，信使和驿站官员都要受到严厉的惩罚。^①

吐蕃王朝瓦解后，各部族分裂，旧驿尽废。但由于文化、经济发展的共同需要，茶马市易和唃廝囉商业继续开展，唐蕃、于阗、党项等旧驿道上，商队运输仍然络绎不绝。

宋时“唃家位”

唃廝囉政权崛起后，不但竭力加强与宋、辽、西夏之间的联

^① 陈庆英、端智嘉：《一份敦煌吐蕃驿站递文书》，《社会科学》（甘肃）1981年第3期。

系，而且采取诸多措施，使中西通道青海路一度出现繁荣局面。这一时期，唃廝囉与宋朝的联系更为密切。唃廝囉政权吐蕃部的商人、贡使往来于宋地时受到宋朝边官的接待。当时人们把陕西州县为接待唃廝囉部而置的驿站称作“唃家位”。唃廝囉商使与宋通贡，所行路线即汉唐时故道。《续资治通鉴长编》卷247熙宁六年（1073年）十月条记，吐蕃大首领温纳支郢成管勾28族，居地在河州以北的邈川（今青海民和县境）地区，“从邈川驻地到河州四驿”。根据这段记载，唃廝囉辖区内似乎也有驿传的设置。唃廝囉陆路交通运输工具有车，但牛、马、驼等牲畜驮运占很大比重，有时人夫背运也占一定比重。

北宋将河湟地区唃廝囉之地划入其版图后，随着州、军、县等行政建制在这一地区的建立，社会逐步安定，青海东部的交通也相应有了新的发展。出于军政联系、军需物资运输的需要，河湟地区的邮驿机构得以重建。宋代驿递制度沿袭唐代而略有变化。由属于兵部的驾部掌车马驿置等事，不同的是，唐代驿夫由民夫担任，而宋代则特制邮卒，即“以军卒代民役”，这是驿传制度史的一项重大改革。宋代邮驿分步递、马递、急递三种形式，各有不同的符牌为凭证。步递日行100公里，马递日行175公里，急递日夜兼程，飞驰250公里。军邮有严格的保密制度。

七、浩门河、湟水河、黄河上的桥梁

浩门桥与通济桥

浩门桥与通济桥都是建于浩门河（今大通河）上的桥，但前者建于隋代，是木桥，后者建于宋代，是浮桥。

隋大业五年（609年），隋炀帝亲征吐谷浑，在西宁——张

掖道中，修桥于浩门河，桥址在今门源县瓜拉一带，这是浩门河上建桥的最早记载。众所周知，一座桥从修建到使用是有一个时间周期的，但是因为这座桥是为隋炀帝大军应急而建，再加上浩门河水深湍急，匆忙修建后又急于通过庞大的军队辎重，难免有不保险之处，结果出现塌桥事故，当时游兴正浓和志在必得的隋炀帝大怒，致使朝散大夫黄亘等九人命丧黄泉。

据《宋史·地理志》载：宋徽宗政和六年（1116年），“建通济桥，又名震武军浮桥，桥头堡名善治堡。”通济桥是陇右都护兼西宁州知州赵隆自西夏夺得古骨龙据点后，在其原址筑古骨龙城，赐名为震武城，后又置震武军于琵琶峡，具体地点可能在今门源县克图的浩门河北岸（也有可能在今甘肃永登县连城一带）。为支援震武军，特在浩门河上建通济桥。此桥地理位置重要，北通武威即西夏的西凉府；东达今永登县一带；西至多仁泉城与西平张掖道衔接；东南可经今互助与西宁贯通，是西宁通武威的交通捷径。正因为如此，此桥成了当时宋和西夏反复争夺的战略要地。

长宁桥与宗河桥

据《新唐书·吐蕃传》载：唐玄宗开元二十九年（741年），吐蕃“率众四十万攻承风堡，抵河源军，西入长宁桥，至安仁军”。河源军的城址在今西宁市东郊乐家湾一带，长宁桥在哪儿？据史书记载，长宁城在西宁西北，晋析汉临羌县地置长宁县，在长宁谷，即长宁川，长宁水流迳晋昌川，有长宁亭。据此，唐代最初出现的这座长宁桥，应该在湟水支流的长宁川，即今大通县北川河之上，具体位置约在今大通县城与西宁市之间的长宁乡一带。吐蕃过长宁桥，去了安仁军（其址一说在今大通县城关镇杨家村古城，一说在今海晏县三角城）。

据李远《青唐录》称，行至湟州（今民和），“北临宗河

桥”，宋时湟水中下游称宗哥河，简称宗河。宗河桥位在今民和县城附近北面的湟水上。清同治三年（1864年）毁于战争的上川口桥，其桥位也在此处。

黄河诸桥

唐中宗景龙四年（710年），吐蕃因金城公主“嫁奁”而得到河西九曲之地后，在黄河上修建了洪济桥。《元和郡县图志》载：“积石军在廓州西百八十里”，“金天军在积石军西南一百四十里洪济桥”，廓州治今化隆县群科，积石军驻地在今贵德县河阴镇，其西南70公里的洪济桥应在今龙羊峡西口，此处河面狭窄，地形险要，附近有唐代的城堡遗址，是较为理想的桥位。考古工作者在沿河石基上发现过铁桩，应为古代桥址。唐长庆元年（821年），大理卿刘元鼎入使吐蕃会盟，中途曾经过洪济桥。

骆驼桥也是吐蕃建的。唐景龙四年（710年），杨矩任鄯州都督，上表奏请将河西九曲之地作为金城公主汤沐邑，唐与吐蕃以黄河为界，于是吐蕃建此桥。唐玄宗开元十六年（728年），鄯州都督张志亮，战于青海西，破吐蕃大莫门城，焚毁骆驼桥。较多的研究者根据文献记载，结合地面遗迹，认为骆驼桥可能在今尕马羊曲一带。这里河面狭窄，两岸都是岩石，极有利于建桥。吐谷浑时代曾在这里建过桥，当代的尕马羊曲黄河大桥也位于此处。骆驼桥很可能在此。

盐泉桥为吐蕃所建，也为吐蕃所毁。唐玄宗开元二十六年（738年），鄯州都督杜希望“将鄯州兵夺吐蕃河桥，并河筑盐泉城，号镇西军”。此桥位置尚无定论，有学者认为可能在今循化县西古什群峡附近（一说在循化东积石关附近）。古什群峡东口和西口均发现过古代桥头堡遗址。^①唐玄宗大中三年（849年），

^① 李智信著：《青海古城考辨》，西北大学出版社1995年版，第176~177页。

吐蕃鄯州节度使尚婢婢与洛门川讨击使论恐热大战于盐泉，尚婢婢毁桥。这座桥从建成到被毁前后维持了百余年。

大通桥是黄河上的一座浮桥。《西夏书事》卷41说，西夏在1222年攻打金朝的大通城，在大通城北架起浮桥过兵，占领了大通城，但很快被金攻夺，后被焚毁。宋代大通城的位置在今循化县查汗大寺一带，其对岸为化隆县甘都镇阿河滩村，村南400米临黄河处有一座古城，可能为西夏所筑。这里河面宽阔，水流平缓，是适宜摆渡的口岸。在古代，此处不适合建桥，但连接浮桥却是可以的。

宋徽宗大观二年（1108年），刘仲武主管西宁州时，河南溪哥城（今贵德一带）吐蕃王子臧征扑哥尚未降宋，童贯命刘仲武造桥，以为进出之道。可是等到桥建成时，臧征扑哥已经向宋投降。此桥地址应位于今化隆县西南黄河北岸，桥位在今李家峡口，至今两岸古桥堡遗址尚存。^①

这些历史上曾真实存在并起过作用的桥，为我们追古怀远提供了真实的历史资料，它将是永远抹不去的记忆。

^① 青海省地方志编纂委员会：《青海省志·公路交通志》，黄山书社1996年版，第39页。

元明清时期青海驿道网的 形成与发展

元代，青藏高原全部纳入了中央王朝的直接管辖之下，元王朝对边疆地区实行了更为有效的控制。与此相适应，交通路线在原有主干道路的基础上，网状道路进一步形成。明清时期，对边疆地区的道路、驿站又作了大的拓展、修复和整顿，增建了桥渡，这使得当时青海境内的交通和驿传有了进一步的发展。

一、元朝“使驿往来，如行国中”

都实考察河源

公元13世纪初，成吉思汗在本土和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。公元1260年，藏传佛教萨迦派首领八思巴喇嘛被蒙古王朝崇奉为帝师后，往返于吐蕃和内地间的僧侣不断增多。他们都途经青海，对河源比较了解，帝师就有用梵文（印度文字）写的关于河源的图书。都实前往河源做详细了解，很可能就是受这些往来僧侣们直接或间接的影

响^①。

1290年，女真族官员都实奉元始祖忽必烈之命，以招讨使的官衔，佩带金虎符，取道河州，到青海考察河源。都实历时四个月后，才到达黄河上源附近。在取得了有关河源的第一手资料后，他于当年冬天返回大都。都实向朝廷报告他找到的河源，即在朵甘思的西边，那里有一百多个泉泓，方圆达七八十里，居高看去，就像繁星密布的天空一样，名叫火敦脑儿，就是今天的星宿海。当时认为黄河发源于这里，然后向东奔流，汇为两个相连的大湖。都实不但将自己这段难忘的河源之行做了精彩的描绘，而且还绘制了河源位置图。公元1315年，元朝翰林学士潘昂霄根据随同参与了考察活动之人的叙述，撰写成了《河源志》。与此同时，临川朱思本又从八里吉思家获得了帝师的梵文图书，并将它译成汉文，这两本记载河源的图书虽然详略有异，但内容基本相同。

由此，对历来没有弄清楚的河源，才有接近真实的认识；为以后的勘探河源奠定了基础。

站赤的设立

元代疆域辽阔，邮驿制度也最为发达。“元有天下，薄海内外，人迹所及，皆置驿站，使驿往来，如行国中。”^②元代称驿传为站赤，站赤分陆站、水站。陆站又有用马、用牛、用车、用轿和徒步之别，辽东又有用狗者，称为狗站。站赤设驿令、驿丞，还有脱脱禾孙（蒙语“察验官”之意），为关津稽查之官，掌辨伪防诈。青海境内的贵德州、积石州元帅府各设有脱脱禾孙

① 青海省志编纂委员会：《青海历史纪要》，青海人民出版社1987年版，第111页。

② 《元史》卷63《地理六》。

一员。元代站赤供应周全。《元史·兵志四·站赤》载：……于是四方往来之使，止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食，而梯航毕达，海宇会同，元之天下，视前代所以为极盛也。”元代驿马驿车等由当地马站户、牛站户供给。

除站赤外，元代还设有急递铺。急递铺如同今天的快邮。每铺间5公里、7.5公里或12.5公里不等，每铺设铺长，有铺丁5人，都是壮健善走的人，腰束皮带，悬铃持枪，带着雨衣和文书，日夜兼程而行。铃铛如同今天的汽车报警器一样，走到道路狭窄处，坐车乘马的人听见铃声得赶紧让路，下一铺的人听见铃声，须赶紧出来，在门口等着，人一到，像接力赛跑似的，立即接过文书，辗转传递下去，效率非常高。后急递铺改称通远铺。英宗时，又于各处每十铺更设一邮长^①。

元代，在河湟地区西宁州至甘州之间设有驿站，西宁州与贵德州、积石州之间也应当有驿站，但具体站点史载不详。当时，还在青南和柴达木盆地驻有戍守的军队，随着这里人口的增多，纵横交错的交通进一步得到发展。元代驿传制度发达，就其驿传覆盖率而言，即全国性驿传制度比前代更完备，但具体到青海境内来说，其发展程度相对于前代，却是比较有限的。

通藏驿站初步形成

元世祖忽必烈即位后，为了加强对藏族地区的实际控制，在西藏推行政令，于中统年间派遣了一个名叫答失蛮（一作达门）的官员进藏。答失蛮从青海开始，依次沿康区、前藏、后藏设置驿站。

答失蛮先到了朵思麻的丹斗寺（今青海化隆县境），从汉藏交界处起，直到萨迦，共设了27个大驿站，之后又派人专门对这些驿站负责管理，以确保道路的畅通。其中朵思麻地区设了7

^① 《元史·兵志四·急递铺兵》。

个大驿站。^①元代在甘青藏区所设驿站称“纳邻七站”。《元史》卷16《世祖纪十三》记，至元二十七年（1290年）六月壬申，“纳邻等站户饥，给九十日粮。”关于纳邻七站的站名、具体地点尚不是很清楚，有人认为分布在今甘肃甘南州和青海黄南州、果洛州境。“元在宁河驿设脱脱禾孙，西南行经纳邻（今甘南拉力关）、术赤站（即古扎，今青海河南县香扎寺附近）、俄拉、哈喇别里赤儿（今果洛州久治县上、下贡麻地），入当洛、当项然洛草原，沿亦耳麻不莫刺至朵甘纳儿（黄河源头），连接入藏干线。”^②可备一说。由青海境越唐古拉山入藏路口有多处，据元驿在藏北有索等7个大站和囊谦王族在朵甘思的重要位置，玉树地区入藏驿道应为过囊谦西，经东坝（吉曲）、麦曲、觉拉山口（达朵寺）进入索以东地区的可能性较大。

藏区驿站不同于内地的驿站，一是驿站之间相距很远，大站“近者不下三五百里，”小站之间距离也不下百数里到二百多里；二是藏区驿站的一部分设在远离集镇的草原荒野上，设备简陋，供应不足。

二、明清时期交通路线网的形成与发展

祁连山区道路

明清时，青海东部与河西地区在行政、军事建制上联系十分

^① 达仓宗巴·班觉桑布著，陈庆英译：《汉藏史集》，西藏人民出版社1986年版，第149～152页。

^② 耿华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社1989年版，第117页。

密切，明及清初西宁卫隶属陕西行都司（治甘州，即今甘肃张掖）辖，清西宁镇又归甘肃提督（驻甘州）节制，西宁与甘州之间交通往来十分频繁。二地之间仅隔祁连山。祁连山南北山谷间，均有道路相通，主要路线有：

①西宁—甘州道：从西宁北行，经长宁驿、白塔儿（毛伯胜），越达坂山，渡大通河至北大通（今门源），西行经黑石头、永安城，折北过景阳岭、察汗俄博，出扁都沟，至民乐。由民乐西北去甘州。全长共 335 公里。^①

②北大通—野牛沟—肃州道：自今门源县城西行至永安城，西北行经测尔免、三角城，过野马川（今祁连县八宝河）、黄藏寺，经野牛沟，北行至今高台 430 公里，再西北行达肃州（今甘肃酒泉）。

③北大通—镇羌驿（今甘肃天祝）—凉州道：自北大通东行，过仙米寺，越他拉山，至戛只牙合。自戛只牙合东行，经马牙山至镇羌驿（今华藏寺一带），再东南行可去永登、兰州。自戛只牙合东北行，经鸡冠山至古浪之安远驿。从戛只牙合北行，经张义堡可达凉州（武威）。

④甘州—青海湖道：自甘州南越祁连山到俄博（今祁连县峨堡乡）走的是一条通衢大道。俄博是祁连山区东西南北交通的枢纽，由此西南行经默勒、柴得牙合（柴太尔），可至青海湖北的哈尔盖（今刚察县东），与柴达木诸道相接。

柴达木地区通甘、新、藏诸道

明代在柴达木地区设安定、曲先、阿端、罕东四卫。明朝廷常有使臣取道四卫之地进乌思藏。明正德以后东蒙古自东北移牧

^① 耿华国主编：《青海公路交通史》（第一册），人民交通出版社 1989 年版，第 104 页。

青海，后衰落。明末清初，西蒙古又自西移牧青海。东西蒙古都是经柴达木地区东进、南下。清康熙、雍正时期，在柴达木盆地设置卡伦台站，派兵戍守。这一切活动都免不了使自古以来形成的柴达木地区的纵横通道被频繁使用，以满足传达军令、运送辎重、朝贡贸易、文化交流等多种需要。柴达木盆地的交通四通八达，最主要的干道，东西走向的有基本上平行的南、北二道，大体与丝绸辅道的“青海道”重合。南北走向的通道也有多条。

①柴达木南路：这是柴达木地区贯通东西的最主要的交通中轴线。清雍正年间，因柴达木盆地“径通准噶尔”，需加强防范，便在“应防准噶尔窥伺紧要之处”设置卡台，建立戍兵巡逻制度。自哈什汉水（今倒淌河）头台起，向西沿交通要道至木克葫芦素（今莫河或沙柳河）共设10台。从此又分两路巡逻，正西一路经希席、额色尔津（今诺木洪）、乌木汉至德布特（今乌图美仁一带）、插汉哈吉尔（今甘森湖一带）、噶顺（今斯库勒）、噶斯（今茫崖镇杂斯乡），直通新疆准噶尔。^①这便是柴达木南路。柴达木南路与今青新公路南线基本重合，经此线由香日德越布尔汗布达山的那木山口到索诺木（今星宿海）可会合进藏驿道；由巴隆南越巴汗勒多山口，经修沟（今秀沟）、舒尔干河（今雪水河上游）、均均沟牙合到哲茂伦（今可可西里），可会合柴达木西路入藏；由莫河或沙柳河向西北行可接柴达木北路。

②柴达木北路：据《西宁府新志》卷18的记载，清代巡逻路线，从木克葫芦素分出的另一岔道是，向西北行，经皂哈哈必尔哈（约今德令哈西南可鲁克湖一带）、巴汉柴达木（今小柴旦）至依克柴达木（今大柴旦），由色尔腾（今花海子）、插汉齐老兔、马海戈壁通伊里。这可以称作柴达木北路。当代从德令

① 杨应琚：《西宁府新志》卷18《武备志·戍兵》。

哈去茫崖，基本上走的就是这条线路。从可鲁克湖一带东行4日至柯柯，又东南行2日至都兰寺（今乌兰县东），折东经热那亥（今天峻），沿青海湖北岸可至丹噶尔、西宁。由花海子北行，越当金山口可至甘肃敦煌、安西。

③柴达木西路：不同于上述两条东西向之路，这是一条南北向的道路。自北路西口茫崖南下尕斯库勒湖，沿明阿真川地，即今甘森湖、乌图美仁地区，至格尔木河流域，跨长江上游的楚玛尔河、沱沱河、木鲁乌苏河，越唐古拉山口可入西藏。

青南地区入川、藏大道

①入藏驿站与西宁至拉萨官马大道：明代甘青地区入藏驿站因袭元驿路线。永乐初，明廷多次派人督促在藏区复建驿站，十二年（1412年）又遣中官敕谕“川卜、川藏、陇答、朵甘……陇卜诸处大小头目，令所辖地方驿站有未复旧者，悉如旧设置，以通使命。”^①明代时，经青海入藏的驿道以洮岷河道为主道，西宁道为辅道。自河州西行，由川卜、必里卫、川藏等族负责支应。过黄河后在今玛多县一带与西宁道合，进入玉树地区。明廷在玉树境内设置的驿站有通天河下游的喀沙渡、陇卜卫、年措族、通天河上游色吾松多渡、毕力术江卫。由此南下至上下邛部卫，西南行入藏。^②在玉树县巴塘班遣寺发现明宣德年间颁赐给负责通天河渡口济渡事宜喇嘛的象牙印章，印文为“坚修口津”，旁刻“赐喇嘛锦敦钻竹”七字。^③此印的发现，证实明代驿道所走的路线是：渡过玉树通天河，经囊谦入藏。

① 《明太祖实录》卷91，永乐十二年正月己卯。

② 吴均：《玉树地区的沙藜述略》，《青海邮电史料选编》1988年第1辑。

③ 《玉树藏族自治州概况》编写组：《玉树藏族自治州概况》，青海人民出版社1985年版，第29页。

清初，固始汗控制了藏区，将青藏高原联为一体，青藏间交通联系更为频繁。《西宁府新志》详细记载了西宁至拉萨官马大道的路线及里程：西宁至木鲁乌苏河计30程，共855公里，有瘴气地方13处，仍过丹噶尔、倒淌河、星宿海，大多数路段的走向与唐蕃古道重合。自木鲁乌苏河至西藏37程，980公里，有瘴气地方23处。^①清代，青藏间山口通道比过去又增多了一些，主要有唐古拉山的郭田山口、查午拉山口的西路等。清代官马大路在青藏地区不设固定驿站，来往官员及文书传递由途经各族部落负责支应。如玉树地区四十族中，刺麻觉巴拉和喇布二族“附近河边居住者，承当济渡之差；附近南城者，于差官会盟之时，听差送文，免其纳马之差。”^②

②松潘河源道：青海果洛地区与四川松潘地区毗邻。由松潘出黄胜关到西口分道，北有通洮岷道路，西北行265公里至察汗拜胜。从此分南北二道，北路经贵德可通西宁、青海湖，南路至图深图过黄河，西行265公里至丹仲营，再西行265公里至古尔班索诺木（今河源一带），在庫库赛渡口与西宁入藏道会合。

③结古人川藏道：主要有5条：一是西南行，经葛喜、葛顺，出郭田山口，过哈拉乌苏（黑河）共78牛站1135公里至拉萨；二是南行经囊谦、干达寺、莽达寺、浪木达至昌都；三是东南行经班庆寺、喀沙、瞻同等地至邓柯，延伸至德格、同普；四是自歇武寺经达木多至石渠，延伸至甘孜、打箭炉；五是自歇武寺经色修、黄河沿岸等至班玛白玉寺，向东可通四川阿坝等地。

① 杨应琚：《西宁府新志》卷21《武备志·西藏路程》。

② 杨应琚：《西宁府新志》卷16《田赋志·塞外番贡》。

三、经济交往对交通的促进

明代茶马互市进一步繁荣

明初，全国战事还没有结束，出于边防需求，每年必须要有大批的马匹来武装军队。而“蕃人食乳酪，不得茶则困以病。”^①于是明朝承袭唐宋的做法，继续与西北产马的少数民族实行茶马市易。明代的茶叶贸易始终与马政、边防紧密联系在一起。

明洪武四年（1371年），在陕西、四川等产茶地方设茶课司，定课额，立仓收贮茶叶。明洪武五年（1372年），在秦州（今甘肃天水）设茶马司，以后陆续增设洮州、河州、甘州、庄浪（在今甘肃永登）诸茶马司，管理以茶易马事务，实行茶叶官运、官营。在此前后，明朝曾用钱在河州等地买马，前来交易者很少。改用钞后，来交易者更少。洪武八年，遣内使赵成带上“罗绮绫帛并巴茶往市之”，来交易者渐多，“而山后归德等州西番诸部落皆以马来售矣。”^②

明初，允许商人交钱领取茶引和由贴（政府发给茶商的运销凭证），赴产茶地方买茶，在“腹里”各地销售营利。但严禁“私越黄河及河、洮、岷（州）边境通番易马。”^③违者从重治罪，直至处以死刑。采取这些措施，为的是保证产马地区的茶叶运销由官府垄断经营。

明朝还实行了一种以马代赋的差发马制。藏族各部落有向朝

① 《明史》卷80《食货四》。

② 《明太祖实录》卷100，洪武八年五月戊辰。

③ 《明史》卷80《食货四》。

廷纳马的义务，朝廷则赐给藏族生活中不可或缺的茶叶，通过纳马酬茶，来体现政治上的隶属关系和经济上的互通有无。正如后来巡茶都御史杨一清所说：“至我朝纳马，谓之差发，如田之有赋，身之有庸，必不可少。彼既纳，而酬以茶斤，我体既尊，彼欲亦遂，较之前代曰互市、曰交易，得失轻重，较然可知。”^①明洪武十六年（1383年），令甘青藏区各部落按土地和人户的多寡承担赋税。为了堵绝边将假借朝廷的命令扰害少数民族，明洪武二十六年（1373年），在沿边实行金牌纳马制，3年一次，凭牌交马给茶，以防诈伪。洪武三十年（1397年），鉴于秦州茶马司远离牧区，纳马酬茶不便，于是听从长兴侯耿炳文之请，改为西宁茶马司，其机构设在西宁卫城北大街，纳马地点在镇海堡（今湟中县多巴镇通海村）。

明朝前期茶禁政策很严，但由于私贩茶叶至藏区有利可图，一些奸商巨宦无视朝廷的茶禁重典，铤而走险，偷运私茶牟利。驸马都尉欧阳伦就为获取诸多暴利，常派人往来陕西贩茶出境，横行霸道，结果事发后被赐死。明宣德末年，因茶叶官运不能满足易马需要，于是首开招商运茶之例。定商人自备脚力，将茶叶运至西宁等边卫交纳，每官茶百斤加耗10%，不拘资次，给与淮、浙运司盐6引。

明永乐时停金牌信符，宣德时又恢复金牌信符，正统时又停止金牌信符，边民冒禁私贩者很多。明嘉靖时，因部族金牌很多散失，改用颁给勘合（文本），进行“验马赏番”，这种特殊的马赋“差发”制度，前后持续了大约250年，为明王朝补充了百万匹以上的军骑、驿马，茶马互易成为一代要政。而大量茶、布等消费物资的输入，提高了牧民的生活水平，牧区呈现出丁畜两旺的繁荣景象。

^① 《明经世文编》卷115。

明代西宁茶马司的茶马地，远及安定、罕东、曲先、阿端四卫，促成了对西域贸易的发展。而在青海境内，也有了繁殖与储备军马的场所。明永乐四年（1406年），设陕西、甘肃二处苑马司，甘肃苑马司领6监24苑。其中在青海境有4监16苑：计甘泉监（在今互助威远镇）领有广牧（今互助沙塘川）、麒麟、红崖、温泉4苑。祁连监（今大通县境）领有西宁、大通、永安、古城4苑。宗水监（今民和县小岭南）领有永川、黑城、清水、美都4苑。暖川监（今民和县岭北巴川、暖川等地）领有4苑。马苑育马数量，明制规定：“上苑牧马万匹，中苑七千匹，下苑四千匹。”^① 青海河湟16苑是全国苑马较为集中的地区。

明代西北地区繁荣的茶马市易，既是明朝政治上的需要，也是内地封建商品经济推动和影响的结果。它在推动西宁商业（转口贸易）再现繁荣的同时，也促进了青海交通和邮驿的发展。

清代商贸的开拓

明朝末年，随着官营商业的衰落，民间贸易得到迅速发展。到了清初，西宁城商业已相当繁盛了。梁份在其所著《秦边纪略》中就记载了清康熙二十年（1681年）前后他所亲眼目睹的西宁城商业景象。梁份游历过西北各地，他认为西宁商业的繁盛程度不但超过了当时河西的甘、凉、肃州，就在整个陇右地区比较，也是很突出的。经商者各族人都有，其中以藏族、回族居多。交易额最大的是各类牲畜，城外放牧的不算，仅西宁城中等待交易的就常常数以万计，商品种类繁多，尤以皮毛制品、布帛、茶叶、粮食等为大宗。西宁城内外人流熙熙攘攘，争相购物，一派繁华景象。

^① 《明史》卷75《职官四》。

清代前期，不但出现了相对固定的专门市场，而且白塔儿、多巴曾是重要的商业集散地，以民族贸易兴盛闻名一时。同时，碾伯城也成为了仅次于西宁的大集镇。白塔儿即今大通县老城关，位于前明与蒙古族互市场所——洪水至西宁大道必经之处，西域经河西走廊运往西宁的商品有一部分分流于此，与附近蒙古、藏、汉、回等族人民交易，因而成了重要的商业集散地。多巴位于西宁城西 25 公里，明清之际，一度也以商业繁盛而闻名遐迩。“多巴，其地名不著于昔，盖新创也。居然大市。土屋比连。其廛（chán）居逐末，则黑番也；出而贸易，则西宁习番语者也；驮载往来，则极西之回与夷也；居货为贾，则大通河、西海之部落也。司市持平则宰僧（蒙古语仿汉语‘宰相’之音，指大头目）也。至于那颜（蒙古语对汉族官员的称呼）则独无之。”^①由以上引文可知，清康熙年间多巴市场在蒙古贵族管理之下。这里聚集了许多从西域运来的商品，如名贵的银鼠皮、狼皮、艾叶豹皮、猢猻皮、元狐皮、香牛皮、鹿皮以及西域产各类毛绒制品等。多巴和白塔儿由于商业兴盛，出现了不少富户，其居住“皆高堂大厦，且有仓廩（áo）”^②。

继多巴之后兴起的市场是丹噶尔（今湟源县）。清雍正五年筑丹噶尔城，并将蒙藏贸易之市由多巴移至此处。到清嘉庆、道光之际，丹噶尔“商业特盛，青海、西藏番货云集，内地各省客商辐辏，每年进口货价至百二十万两之多。”所以于道光九年（1829 年）改主簿为同知，设丹噶尔厅。丹噶尔贸易在这一时期最为兴盛，其商业地位一度远远超过了西宁，成为西北地区民族贸易的枢纽。当地直接从商或依商为生的人约占总人口的 1/4。除此之外，贵德所和循化厅、巴燕戎格厅都在清乾隆年间出现了集市和街市，牧区较大的寺院也成了重要的商业点。

① ② 梁份：《秦边纪略》，青海人民出版社 1987 年版，第 68 页，第 78 页。

随着民间贸易的兴起，出现了服务性的行业“歇家”，“歇家”是集商业经济人、货栈店主、牙侩、翻译等多种身份于一体的中间商人。蒙藏牧民入市，因为语言不通，需要在“歇家”住宿，由“歇家”代为经理易买粮茶、什物。丹噶尔、西宁、大通、贵德、循化等的“官歇家”，大多是催征钱粮贡赋的衙役，或是通晓藏语并关通衙门的注册店家。丹噶尔城“官歇家”多达50多家，经纪易买，大多从中渔利。由于“官歇家”的盛行，使得山僻小路处大多是一些“私歇家”，他们私下与蒙藏牧民进行易换粮茶，销售图利。在西宁及河西等处，向有商民驮带资财、货物到蒙古游牧地易买羊只，名为“羊客”。羊客们的商贸活动促进了农牧业之间的流通，有利于经济的发展和繁荣。但随着清朝的衰落，阶级矛盾的日趋尖锐，违禁携带军火等物出口，结伙为盗、为匪的事情经常发生。道光三年，限各州县“羊客”只许在湟源及大通乌什沟、察汗俄博易买，河南蒙古族的羊只能在贵德的西河滩易卖。^①

由于东部农业区城乡集市已初步形成网络，西宁周围商业网点也渐渐密集。可是牧区由于牧民逐水草游牧，迁徙无定，难以形成固定的商业网点。寺院是牧区不可多得的固定建筑点，又是少数民族的政治、经济、文化中心，寺院位置多在交通方便处，于是牧区逐渐形成了以寺院为中心的贸易集市网点。寺院也普遍视经商为正当之事，开始采取多种措施积极参与商贸活动。寺院的庙会祀祝之日自然就成了附近农牧民的集市日。如全国藏传佛教格鲁派六大寺院之一的塔尔寺，每年正月十四、十五日，四月十日至十九日，六月三日至十日，九月二十日至二十四日，定为瞻庙会，以正月庙会规模为最大。届时，省内外信教群众和各族商人纷至沓来，香客和商人数以万计。这种情形，自明末延续至

^① 《那彦成奏疏》道光三年《请定蒙民贸易并封闭金厂疏》。

今，历久不衰。结古寺、拉家寺、都兰寺、隆务寺、拉卜楞寺等，都是该地区重要的贸易场所。

民间贸易的兴盛，促进了经济的日渐繁荣，同时，各族商人不同的经营目标也使各种贸易积极推广，络绎不绝的商人奔走于各条道上，寻求自己的利益所在。频繁的商贸往来直接推动了各商贸交易地的交通发展。

四、不断完善驿传设施

明代邮驿

明代青海邮驿业比元代有所发展，出现纵横相连的多条邮驿线。依照明制，陆路设马驿，专为公差往来、递送使客、飞报军情服务。明洪武十四年（1381年），西宁卫始置在城（西宁城中）、老鸦2驿，以官兵充驿卒，在办理驿传业务的同时屯田自养。到明洪武十九年（1386年），又增置马驿5处：平戎驿（今平安）、嘉顺驿（今乐都碾伯镇）、冰沟驿、古鄯驿、巴州驿。加上原有2驿共为7驿。7驿中，古鄯、巴州驿各置驿夫9名，马骡9匹。西宁在城驿置驿夫12名，马骡12匹，其余平戎、嘉顺、老鸦、冰沟4驿，均各有驿夫16名，马骡16匹。各站驿夫不再由官军充任，而是改为金点编户四里土民自备马骡牛只应差。^①所谓编户四里，即三川、老鸦、巴州、红崖四里。^②同年，还增置西宁卫递运所5处。依照明制，递运所用以转运粮食和其他军需物资等。西宁卫递运所有：在城、平戎、嘉顺、老鸦、冰

① 苏统：《西宁志》卷2《建置志》。

② 杨应据：《西宁府新志》卷16《田赋志·户口》。

沟。每所设夫 40 名，牛 40 头，车 40 辆。递运所于明嘉靖三十八年（1559 年）裁革。^①

明代，西宁卫下除设有上述 7 马驿、5 递运所外，还设有 14 个急递铺。急递铺初设之意，为的是传达四方紧急文书。公文随到随送，不分昼夜。后来变为“马驿递紧急公文，铺舍传寻常事件”。自西宁卫城向东至冰沟口，14 铺依次为：在城铺（卫城西隅）、洪水铺（卫城东郊，去在城铺 5 公里）、石峡铺（距洪水铺 10 公里。以下除注明者外俱间隔 10 公里）、土山子湾铺、迭烈逊铺、杨圪铺（距前铺 5 公里）、马哈刺铺、碾伯铺、东弩木赤铺、白崖子铺（距前铺 15 公里）、甜水铺、山岭铺、冰沟铺（距前铺 20 公里）、冰沟口铺。以上 14 铺每铺设司兵 5 名，都由本卫三川等处土民金当。^②

明代西宁卫的驿传设施，主要集中在湟水流域，以西宁城为西部终端，向东依次经平戎、嘉顺、老鸦、冰沟与庄浪卫（今甘肃永登）相连，全长约 150 公里。由庄浪卫东南行可通兰州、临洮，东北行可通凉、甘、肃诸卫。从老鸦驿过湟水东南行，40 公里可至今民和境的巴州驿（今巴州乡），又 15 公里至古鄯驿，又南 45 公里在官亭一带南渡黄河，可接长宁驿（今甘肃积石县大河家），东南行可与河州（今甘肃临夏）相通。

青海黄河以南地区，明代属河州卫管辖。明初，河州西南甘青藏区曾置有“山后七驿”。明洪武四年（1371 年），明太祖“遣工部主事王伯彦往河州，赐山后七驿世袭土官劳哥等文绮、银碗”。^③山后七驿又称纳邻七站，是沿用元代入藏旧驿。除此之外，明洪武八年（1375 年）在今贵德县设置归德千户所。河

① 《明会典》卷 146，兵部二十九《驿传二》。

② 《西宁志》卷 2《建置志》。

③ 《明太祖实录》卷 67，洪武四年七月己酉。

州卫与贵德所之间陆续建立起了6个驿站。出贵德后第一站为三岔（约在今贵德县东沟乡境），第二站鸾（diào）沟，第三站讨来（约在今同仁县兰采），第四站保安（今同仁保安镇），第五站边都（今循化县文都乡南边都沟），第六站清水（今循化县东清水乡）。由清水东行六七十里与长宁驿、银川驿接，可达河州。到明末清初，贵德堡“往来（河州）卫治，因河曲皆达尔加部落及生番住牧，道路中梗久，借径于西宁，迂途始得达云。”^①由此可知，贵德至河州间六驿站地处藏族游牧区，驿站间距离较远，多经崇山峻岭，路况较差，而且时通时阻。驿路不通时，往往绕道西宁。

明代因公使用驿传设施须持有符信，传递文书也须盖有印信，而且还要经过当地官府检验。这种符信，也称勘合。明朝前期和中期，青海境内各少数民族首领、高僧等频频赴京朝贡。按朝廷的规定，入贡前要上报朝廷，得到准许后，由地方官员在就近卫所选馆舍、驿站分批起送。对各部落、寺院入贡的路线、站程都有明文规定。如西宁卫到京城陆路2 285公里，共75站，限150天；河州卫至京2 100公里，63站，限126天。^②

清驿规模扩大

清初，西宁以东仍保留了明以来的7个驿站，并在明代基础上扩大了驿站规模，驿马、驿夫均有增加。如西宁在城驿在明代时设驿夫12名，马骡12匹（头），清则设驿马44匹，驿夫增至32名。^③不过，明代所设14铺舍到清乾隆年间大部废去，仅留西宁的在城铺，投送各衙文书。由于循化地区自雍正以来，军

① 梁份：《秦边纪略》，青海人民出版社1987年版，第44页。

② 《明会典》卷149《驿传五》。

③ 杨应璩：《西宁府新志》卷10《建置志》。

事、行政事务日增，由河州来西宁，多经循化，故而巴州驿、古鄯驿以不通大路而日渐冷落。清乾隆七年，裁撤此二驿。从清乾隆至清道光初，西宁府根据实际需要，新设了一些驿站，这些驿站的设立改变了西宁只有向东走才有驿站的情况，向北、向西、向南行都有了驿站。

乾隆元年（1738年），在西宁城北20公里设长宁驿（今大通县长宁乡），又北35公里设大通卫在城驿（今大通县城关镇，后改称向阳驿）。由大通卫守备管理。由此二驿北出扁都口，可达甘州（今张掖）。清乾隆十一年（1746年），在西宁西25公里设镇海驿（今湟中县多巴镇南通海村），又西20公里设丹噶尔驿（今湟源县城关镇），又西南30公里设哈拉库图尔驿（今湟源县日月乡哈城村）。归丹噶尔主簿管理。由此三驿西出日月山，可去西藏、新疆。清乾隆七年（1742年），在西宁南25公里设申中驿（今湟中县上新庄乡申中村），又南40公里设朝天堂驿（约在今贵德县尕让乡），又南45公里设贵德驿（今贵德县河阴镇）。归贵德所千总管理。此外，各县、厅之间也设过一些驿站。如设于乾隆七年（1742年）由碾伯知县管理的有“碾伯县应付巴燕戎在城驿”（今乐都碾伯镇）、巴燕戎在城驿（今化隆县巴燕镇，在碾伯南60公里），此二驿的设置，方便了碾伯县与巴燕戎格厅之间的公文传递与公使往来。又如设于清道光三年（1823年）的拉扎山根驿，位于循化厅与巴燕戎格厅的适中之处（约在今化隆县甘都乡公使家村），密切了循化与化隆之间的联系。

清沿袭明代驿站5处，裁撤明代驿站2处，并裁撤清水等6番站（驿站），又新设长宁、在城、申中等15处驿站，从而形成了以西宁府城为中心呈辐射状的交通驿站网。

驿务负担的演变

明代在驿传服役的人不但没有工食等生活补贴，而且还必须自己负责置办应役所需的物资，叫“自备当差”。据清顺治《西宁志》记载，明代西宁卫有马驿7处，其中西宁在城驿“安置夫”12名，马骡12匹（头）；平戎驿金夫16名，马骡17匹（头）；嘉顺驿、老鸦城驿、冰沟驿各金夫16名、马骡16匹（头）；古鄯驿、巴州驿各金夫9名、马骡9匹（头）。以上共计驿夫93名，驿马骡94匹（头）。平戎驿、嘉顺、老鸦城、冰沟4个递运所，每处金夫40名，牛40头，车40辆。急递铺共14处，每处设铺共5人，共70名。这些驿传役务“俱本卫三川等四里土民金当，自备马、骡、牛只。”^①如果按明洪武二十六年定制，每匹驿马按等级该粮100石、80石、60石不等，西宁卫各驿用马按中马计算，每匹该粮80石，94匹马骡共该粮7520石。递运所金派人夫每名按应纳15石粮计，每个递运所40人，相当于纳粮600石，4个递运所则2400石。急递铺兵70名，每名按应纳1.5石粮计，共计105石。

按照明代配户当差的户役制度，朝廷金派某些人户承当什么差役，这些人户就有了共同的役籍（户籍）。役籍是世袭的，父死子继，世代相承。役有役田，派定成什么籍，就当什么差，种什么田。西宁卫编户四里承担马驿、递运、递铺之役，于是他们就成了马牛铺户，他们种的地就是“站地”、“帮铺地”。西宁卫7马驿、4递运所、14急递铺的差役要由三川等四里的土著民户承当，这些差役相当于纳粮1万多石。换句话说，编户四里的土民如果不承担驿传役，则应向官府纳粮10025石。驿传役的负担相当苛重，加上官府还额外摊派土军操练、征收税粮，以及重复

^① 《西宁志》卷2《建置志》。

派役，导致大量驿夫不堪重负而逃亡。残酷的现实最终迫使明朝政府更改驿制，变自备为官办，变亲自当差为交纳银两，由官府募夫当差。

清代，农业区实行驿站费用全部由官府供给之制，包括雇用驿夫工资、马匹料粮以及允许倒毙马匹补偿费和其他管理费等经费，均由当地官府在税课项下坐扣。根据奉差员役（用驿者）身份等第和出差性质的不同，各驿供应规格也有区别。牧区驿传继续实行“乌拉”制度，即官府负担驿马供给和其他一些费用以减轻沿途居民负担，但沿途藏族部落的驿传劳役仍不可避免。

台站时兴时废

清康熙、雍正时期，曾一度在柴达木地区设置卡伦（满语音译，意为哨所）台站，派兵戍守。但台站设施因军事需要而时兴时废。

清康熙五十八年（1719年），抚远大将军允禔、都统延信率兵送六世达赖入藏，沿途留兵设台站联络，并在哈什汉水（即今共和县倒淌河）至索落木（扎陵湖、鄂陵湖地区）设15台站，每台站留马20匹；索落木至柴达木设5台站，每台站留马15匹，各留兵20名，巡守防范。清雍正初平定罗卜藏丹津事件，营兵及扎萨克兵1500名，分屯噶斯、得卜特尔、察汗乌苏、依克柴达木（大柴旦）等处，设卡伦二路，驻戍巡逻。自哈什汉水头台起至木克葫芦素设10个台站。西路卡伦自10台站起，有额色尔津乌木汉（在今都兰县诺木洪乡）、得布特尔（今格尔木市郭勒木德乡一带）卡，经插汉哈吉尔、噶斯哈马尔大坂，直通新疆准噶尔。这便是传统的柴达木南路。东卡伦自10台站起，西北由皂哈哈必尔（今德令哈市可鲁克湖）、哈巴汉柴达木（小柴旦）、依克柴达木底卡，经色尔滕、衣逊、插汉图老齐、马海戈壁，直通新疆伊犁。这条路就是传统的柴达木北路。清雍

正十三（1735年），新疆战事结束，巡逻的戍兵撤走；但又派清兵和蒙古兵共300多人，在喀什汉水至额色尔津之间设13台站，“以备传递文报”。另外，在额色尔津设总卡一处，在得布特卡和依克柴达木各设卡伦一处，派兵轮流巡逻。得布特卡卡伦的了探每半月要到约225公里远的哈吉尔（今乌图美仁乡一带）地方换牌子一次，依克柴达木卡伦的了探每半月要到200公里远的色尔滕（今冷湖镇东）换牌子一次，以为证据。^①

五、主要桥梁及渡口

清代增建桥梁

明清时期青海交通业的发展还体现在桥梁渡口的增加及改善上。清顺治《西宁志》记载的西宁卫桥梁仅6座（碾伯河桥、那孩川河桥、伯颜川河桥、西宁河桥、暖泉桥、通津桥），除碾伯桥外，其余均集中在西宁卫城周围。这大致反映了明末清初西宁、碾伯地区桥梁的概况。桥梁的不断增建主要在清代。据清康熙年间成书的《碾伯所志》记载，当时仅碾伯所境（今乐都、民和二县）即有桥6座（水磨桥、石龙桥、通济桥、虎刺海桥、上川口桥、享堂桥）。清乾隆十二年（1747年）成书的《西宁府新志》所载府辖范围的桥梁已达到21座。清乾隆末年成书的《循化志》记载循化厅境的桥梁有12座（含建在大夏河上属今甘肃省的5座），此外还有丹噶尔厅境的桥以及西宁、大通、碾伯县境的桥（乾隆十二年至道光二十年期间增建）。这些桥大多未留下始建年代的准确记载。总之，公元1840年以前青海境内

^① 杨应琚：《西宁府新志》卷18《武备志·戍兵》。

已有的桥至少有 30 余座，其中能确知建于嘉庆朝以前的主要桥梁有 29 座（见下表）^①。

清嘉庆以前青海东部主要桥梁表

桥梁名	所处位置	资料出处
南川河桥	在西宁市南川河上，又名那孩川河桥、通济桥，雍正十年在旧址上重建	《西宁府新志》卷 7
小峡口河房桥	今平安县小峡口，乾隆三年重修	《西宁府新志》卷 13
惠民桥	原名西宁河桥，在西宁城北湟水上，乾隆十一年重修	《西宁府新志》卷 13
西川河桥	又名伯颜川河桥、惠宁桥，在西宁城西 3 里湟水上	《西宁府新志》卷 13
柴家桥	西宁城东北 2 里湟水上，后改名广济桥	《西宁府新志》卷 13
玉带河桥	西宁东关外瓦窑沟上	《甘肃通志》卷 11
暖泉桥	西宁南门外南川河上	《西宁志》
多巴桥	西宁西 50 里今湟中县多巴湟水上	《西宁府新志》卷 13
扎麻隆桥	西宁西 60 里湟水上	《甘肃通志》卷 11
晶龙宫桥	西宁城北 70 里永安堡东半里北川河上	《西宁府新志》卷 13
坤多洛桥	西宁城西 70 里今湟源峡口湟水上	《西宁府新志》卷 13
丹噶尔桥	在丹噶尔城南湟水上	《西宁府新志》卷 13
通济桥	碾伯县城西门外二三里处湟水上	《碾伯所志》
石龙桥	碾伯县城南 5 里湟水上	《碾伯所志》
虎拉海桥	碾伯县东南 80 里今民和县境湟水上	《甘肃通志》卷 11
上川口桥	在今民和县城北湟水上	《碾伯所志》
水磨桥	碾伯县东 2 里许的水磨沟	《碾伯所志》
享堂桥	在大通河下游临近入湟水处	《碾伯所志》
永安桥	又名东峡桥，在今大通县桥头一带北川河上	《西宁府新志》卷 13

① 参见崔永红著：《青海经济史》（古代卷），青海人民出版社 1998 年版，第 244 页。

桥梁名	所处位置	资料出处
峡门桥	今大通县老城关东 10 里宝库河上	《甘肃通志》卷 11
大通河桥	在今大通县老城关南 5 里宝库河上	(嘉庆)《大清一统志》
白塔河桥	在今大通县老城关西南 15 里宝库河上	《甘肃通志》卷 11
隆窝桥	在循化厅治东 5 里一小土沟上	《循化志》卷 2
广济桥	在循化厅治东 15 里起台沟水(即清水河)上	《循化志》卷 2
隆务桥	在今同仁县保安大河(隆务河)上	《循化志》卷 2
江什加桥	在循化厅治西 165 里	《循化志》卷 2
多哇桥	在循化厅治西 175 里	《循化志》卷 2
忍什济桥	在循化厅治西 180 里	《循化志》卷 2
宗卡桥	在循化厅治西 200 里	《循化志》卷 2

明清时期桥梁的特点

明清时期青海桥梁有以下几个明显特点：一是桥的分布主要集中在湟水及其支流以及大通河、隆务河等中小河流上，黄河上没有一座桥梁。这一方面是由于在黄河上建桥，技术要求、资金要求都比较高。另一方面，由于明及清前期黄河南北分属河州卫和西宁卫，河南河北间的联系反不如唐宋时密切。清中期以后联系多了，但以增设官船代替桥梁。二是桥的结构因地制宜，形式多样。在河谷深窄处架桥，多采用具有青海地方传统特色的河厉桥形式。这种桥不设墩柱，在险谷陡崖处铺设伸臂木梁，层层叠压，向河中挑出，中间相握而成，故又称飞桥、握桥。如小峡口河厉桥、西宁惠民桥、大通峡门桥、碾伯亭堂桥等都属此种类型。清代所建跨径较大的河厉桥，在桥台两侧与挑梁的顶端增加了木撑桥，有的还采用桥台上修亭阁的办法，以起到重力平衡、增加桥梁稳定性的作用。在河床宽浅之处建桥，多采用石台木面桥形式，基础一般明挖砌筑，上部平铺木梁。如西宁南川河桥、西川河桥等。在城镇附近流量较小、跨径小的河上建桥，则采用

砖石拱桥形式，使桥梁本身为城镇增添景观。如西宁玉带河桥和号称“碾伯十二景”之一的通济桥等。另外，临时的简易桥有独木桥、吊桥、浮桥、冰桥等。玉树地区杂曲河等河上有用牛皮绳结成的藤桥。^①

这种因地制宜、就地取材、施工简便、经济适用的桥，以自己颇具民族特点和地方特色的形式，成为青海古桥建筑的基本特征。

明清时期的渡口

“湟水多桥，黄河多渡”。明清时期黄河上设有多处渡口。青海的古渡大都在交通要道咽喉处，并视其地理位置的重要分为一、二、三等渡口，并分官渡、民营两种。一等官渡，如循化乙麻木庄黄河渡口，设有夫头7名，水夫63名，昼夜把守摆渡。又如贵德滴水崖黄河渡口，除置官船2只、配水手16名外，还专配救生船1只，水手4名，以资救急。而三等渡口，则大都因陋就简，或置“木洼”、或抱革囊以济渡。

没有官船的渡口，大多用民用船只。通天河上、湟水中下游多用皮筏摆渡。循化地区则较多采用“木洼”作为渡具。所谓“木洼”也就是独木船，“以整木大一围有余者为之，长可八尺，其上挖槽，人坐其中，深广约俱二尺。水溜急处滚转波浪中，颇危险。然头尾各有孔，以椽木贯之，或两或三联为一，如筏，亦安稳也。行水以木杈划之，甚速。”^②黄河上摆渡点增多，多少弥补了无桥梁设施的不便。

这一时期，青海境内主要渡口有：松噶尔渡（黄河上游自

^① 参见崔永红著：《青海经济史》（古代卷），青海人民出版社1998年版，第245～246页。

^② 龚景瀚：《循化志》卷2。

东折西处)、噶哈渡(黄河折西流处)、乌兰芒奈渡(黄河折西流处)、阿拉尔查渡(黄河西流折西北处)^①、滴水崖渡(贵德所北,黄河渡)、康家寨渡(今尖扎县康家寨北,黄河渡)^②、乙麻木庄渡(循化厅治西北7.5公里,黄河渡)、草滩坝庄渡(循化厅治北里许,黄河渡)、清水工渡(循化厅治东5公里,黄河渡)、孟打工渡(循化厅治东20公里,黄河渡)、木厂庄渡(循化厅治东30公里,积石关西1公里,黄河渡)、古什群庄渡(循化厅治西25公里,黄河渡)、查汗大寺工渡(循化厅治西20公里,黄河渡)、苏只工渡(循化厅治西15公里,黄河渡)、别里庄渡(循化厅治西5公里,黄河渡)、定匠庄渡(循化厅治西5公里,黄河渡)、石头坡庄渡(循化厅治西3公里,黄河渡)^③、大通渡(北大通即今门源城南,大通河上)、杏园口渡(今民和县城东12.5公里马场垣与海石湾间,湟水渡)^④、巴哈苦苦赛渡(玉树通天河上游入藏大道上)、直布达渡(玉树歇武寺直布庄南,通天河渡)、蓝达庄渡(玉树扎武,通天河渡)、种毛藉庄渡(玉树固察通天河渡)、蒙古尔津谄他渡(玉树地区,扎曲河渡)、陇喜寺渡(玉树境,子曲河渡)、子云渡(玉树境,子曲河渡)、古特知庄渡(囊谦境,杂曲河渡)、觉拉寺渡(杂曲河渡)、囊谦南渡(囊谦南,巴儿曲河渡)、挾朵寺渡(囊谦境,鄂穆曲渡)^⑤。

渡点的增多,不仅弥补了无桥梁设施的不便,而且在一定程度上促进了水上交通的发展。

① 《青海地志略》卷3。

② ④ 杨应琚:《西宁府新志》卷13《建置志·津梁》。

③ 龚景瀚:《循化志》卷2,第83-84页。

⑤ 周希武编著:《玉树调查记》,青海人民出版社1986年版,第62页。

近代青海公路交通的起步^①

中华民国时期，在中国的大地上出现了公路运输这一现代产业。地处偏远、交通闭塞的青海高原，公路交通也在缓慢地起步并有了一定的发展。这一时期，全国现代公路运输业的起点以及发展，可以说为新中国建立后的公路交通事业打下了初步基础。

一、古代道路在近代的沿袭与发展

古代道路的沿袭

青海地区道路的形成和发展，有着悠久的历史。经过历代聚居在青海的各族人民的辛勤经营以及民族间经年累月的频繁交往，在广袤的青海大地上，逐渐形成了网状道路。至清末民初，主要车马道有 18 条，长达 3 万多公里，有桥梁 57 座，渡口 31 处。这些道路在维护祖国统一、传递信息、方便商贾贸易、輻重运输、文化交流等方面，发挥过重大的作用。

青海毗邻新疆、西藏、四川、甘肃，古代道路网的干线是由

^① 本章主要参考欧华国主编《青海公路交通史》（第一册）第二编近代公路交通，翟松天著《青海经济史·近代卷》第六章近代交通业。其中有些属直接转引，文中不再作注。

几条过境路线所组成的。以甘肃永登、临夏为门户，由民和、乐都入境溯湟水而上至西宁的道路从古就有咽喉要道之称。抵西宁后，一是向北沿祁连山区，入河西走廊，西行达新疆；二是穿柴达木盆地沿北部边缘入甘肃敦煌，以及穿柴达木盆地折而南行人西藏，穿柴达木盆地南部和西部入南疆；三是沿唐蕃古道走向，越江河源头分两路，一路入西藏，一路入四川。古代道路形成的这一总格局，也成为民国时期道路发展的基本骨架。

由甘肃夏河经循化至西宁以及由夏河沿青海南部，经果洛地区入四川、西藏，也是当时的重要路线。这些路线或沿河或越岭，在相当长的历史时期内，大部分站点比较固定。牧区驮道成网，主要交通工具为驮畜，车辆使用极少，水草、燃料、部落分布等因素成为确定旅行站点及每日行程的主要依据，因而也决定了驮道的大致走向。此外，驮道所经，还要受雨、雪、融、冻、河水涨落的影响，有的路线夏季泥沼难行，必须绕道，而严寒封冻时，地表坚硬，人畜可沿捷径通行。有的渡口，汛期人畜不能涉渡，要绕行数日，至河流上游，方可逾越。因此，这里的驮道和渡口往往随季节的变换而变换。由于道路蜿蜒曲折，且无确切里程，所以人们常常以马站、牛站数来记述两地的距离。在这里，马日行约八九十里，牛日行约五六十里。因道路状况极差，旅途艰难，民间谚语云：“正二三，雪封山；四五六，雨淋头；七八九，正好走；十一腊，肉开花”，反映了四季道路和旅行者的状况。

藏族崇信藏传佛教，在村舍附近、山隘交通要道处，用大小长短薄厚不等的“嘛呢石”（上刻六字真言等片石）堆砌成“嘛呢堆”，行人经过时也放置一石块，以表对佛的诚心。相传文成公主远嫁吐蕃时，每至山颠水洼，垒石堆以作纪念，并藉以引导行人，避免迷途，以后便慢慢演变成了堆献嘛呢石的习俗。这些石堆，是绝好的道路路标。嘛呢堆的出现、消失，以及体积增

减，间接地反映了道路交通量的消长和走向的变迁。在帐幕稀疏、旷野枯寂的地区，嘛呢堆至今仍发挥着路标的作用。

道路网的密度，因地区经济水平和人口密度不一而极不平衡，东部农业区大车道较多，桥梁渡口也较集中。而牧业区则相反。从整体看，当时青海古驮道的里程虽然很长，但质量很低，交通量也很小。

车、驮道路网的发展

1840年鸦片战争之后，特别是19世纪末20世纪初，外国人频繁地进入青海，加之国际形势的影响，使得青海地区道路交通的地位开始发生变化。

1912年，马麒取得了西宁镇总兵之职，为谋求地方霸权，他采取了一系列加强经营青海的措施。他在给袁世凯的《奏筹办青海各项折文》中提出：“修路以便运转”，“建设台站，拟由西宁至都兰及玉树结古按百余里设台站一所，筑土屋10余间，——仿前驿站章程递寄公文，转运兵饷。”此后，沟通玉树与西宁的交通驿道次第设立起来。

从19世纪末开始，青海的羊毛逐渐进入国际市场，许多外国人来西宁、湟源等地开设洋行，收购羊毛，1900~1926年为羊毛外运全盛时期。每当夏末秋初，运输羊毛的驮牛队便浩浩荡荡，在无际的原野上缓缓移动，各羊毛集散点之间的道路日渐增多，干道利用率大大提高。青海羊毛出境贸易的一度繁荣，对促进车驮道的发展起了积极的拉动作用。

青海的驮道，一是以西宁为中心，通向邻省，计有西宁经享堂至兰州6驿站220公里；西宁经门源至甘州（今甘肃张掖）9驿站350公里；西宁至肃州（今甘肃酒泉）650公里；西宁至敦煌950公里；西宁经黄河渡、苦苦赛渡、多洛巴兔儿（康青交界台站在此止）至拉萨，共计路程2060公里；西宁至四川邓柯

48 马站；西宁至新疆且末共 82 牛站 2 150 公里；西宁至河州（今甘肃临夏）计 8 牛站 235 公里。二是以玉树结古为中心，通向省内西宁、湟源、囊谦等地以及通往西藏、西康、四川、甘肃临省。

由于青海多山岭、沟壑的地理条件以及大多牧区地广人稀的社会条件，当时的车骑驮道中除山岭陡峭地段不能通行大木车外，有些地方也只能分段通行大木车。到民国前期，青海境内能通行车辆的道路仍然不多。

甘青通道与西宁至玉树道

此道从西宁沿湟水河谷，东达兰州，继而进入中原，这是青海地区向东联系、发展的交通主干道，被人们称为咽喉要道。这一带南山北岭，多为坚硬岩石形成的高山，构成小峡、大峡、老鸦峡，“三峡”地势险峻。小峡长约 2.4 公里，大峡长约 2 公里，老鸦峡长约 15 公里。老鸦峡中大鸮哥嘴至小鸮哥嘴之间，危石嶙峋，奇岩叠嶂，“地拔双崖起，天余一线青”，非常险要。甘青古道从西宁向东至老鸦峡口因险峡阻挡，分南北二路：一路由老鸦城向北，进羊肠子沟，翻越北大山，出冰沟，过大通河，入大沙沟，至永登，去兰州；一路从老鸦城向南，过湟水古渡口，翻越南大山，至虎拉海，然后北跨湟水古桥，东出老鸦峡去兰州。北路虽平，路程迂回；南路稍近，山险坡陡，均给行旅带来不便。老鸦峡虽为赴兰捷径，但天堑当道，人们只好望而回避。

在爆破材料和技术尚不发达的年代，开凿山岭非常困难。尤其是老鸦峡，花岗岩石质坚硬，自唐以来，虽屡经开凿，但都成效不大。民国 8 年（1919 年），史纳村开明绅士李长兴，捐献豌豆数十石，资助乐都、民和的群众开挖老鸦峡通道，历时两年，稍有拓宽，但依然只能通单人单骑，号称“一条龙”地段。小

路从悬崖中部通过，行人至此，仰望头顶，巨石嶙峋，风吹草动，便有石块飞落；下视崖底，湟水咆哮，撞击礁石，响声如雷，令人毛骨悚然。更怕迎面来骑，一旦相遇，无法让过，故行人至此，须大吼数声，示意对方暂停前进，偶有疏忽相撞，则必坠落谷间丧命。民国 12 年，除加宽了大小鹦哥嘴和“一条龙”的路基外，还在路边安装上了栏杆。经过多年整治，险况虽有改善，但行旅仍属艰难。

民国 24 年（1935 年）5 月间，国民政府经济委员会公路处赵祖康副处长沿甘青旧路视察，事后他在报告中说：“……出永登越庄浪河，河宽 300 公尺，涉渡过河，然后车行山谷中而达马莲滩，为永登重镇，出镇 3 公里渡河（大通河），河宽与庄浪河埒（lie）而水势尤急，现有木桥济渡，尚不困难。渡过后 10 公里至牛站，坡度陡险达百分之二十，此后 30 公里，全行山脊，尚称平易，近湟水处，弯急坡陡，坡度大致百分之五十，且外临山谷，危险殊甚，此为全路情形最坏之处，由此至白崖子而达西宁……总计由兰州至西宁全长约 300 公里。”这段记述，基本上反映这一时期兰州至西宁这条道路的长度和路况。当时老鸦峡仍不能通行车辆。

玉树地区在青海的政治、经济地位极其重要。马麒深知青海南部的重要性，于民国 4 年在玉树成立了宁海军玉树防卫支队司令部，并在西宁至玉树沿途设立兵站，维持交通，以防御外敌的进犯和镇压果洛、玉树少数民族的反抗。民国 6 年，设立了玉树理事。沿途情况，据四等二级邮务官徐兰生在《路程日记》中记载：“大河坝营房为往玉树路间最终的驻防所。自丹噶尔（湟源）至大河坝共 413 里，玉树以及沿途军队所需粮食，均自西宁发运，由骡车载运至此，再前进因山高地荒，路更崎岖，则换牛运。自大河坝至竹节寺，计 788 里，除二四处偶有帐居，余绝有居民。沿路多凹凸之地。寒则冰雪滑溜，暖则沮水流泥，黄河

一水，尤非随时可涉，逢大水之际，马须游泳，人则伏马背而渡。竹节寺至结古，179里，因公旅行可住宿僧寺或各村头人家。过通天河时，除冰冻之际，无需筏渡外，其他时间，渡口居民有供应皮筏过渡的义务”。自湟源至玉树结古，旅途非常艰辛，徐兰生自民国10年（1921年）9月23日起程，至10月30日才到达。西宁至大河坝段，在民国8年修筑大车道，重点是将日月山等越岭和沿溪处稍加辟宽，使之能勉强通行木车而已。

具有高原特色的陆路运输方式

中华民国时期，畜力运输仍是青海具有鲜明地区性和适用性的运输方式，尤其在青海牧业区，包括玉树、果洛、柴达木盆地和环青海湖地区更是如此。这里海拔高度平均4 000米左右，气候严寒，多高山草甸，除畜牧业外，还有丰富的野生动物资源和药材、矿产资源，是藏、蒙古等游牧民族长期生息繁衍的地方。牧民们凭借这块丰腴的天然牧场，过着以放牧为业，逐水草而居，自给自足的游牧生活。

在部落制度下，草原归牧主头人所有，牧民群众靠天养畜，生产方式十分落后，人们用剪刀剪、刀割甚至手拔的方式，获取羊毛和牛毛。有简单的家庭编织手工业，生活用品结构也很简单，以肉食、奶酪、茶、炒面、布帛等为生活必需物。牧区没有较为稳定的商业市场，牧民所需之粮食、布帛及日常生活用品，都必须到农牧接壤的城镇或寺庙进行交易，一般以自己的畜产品换取。各家各户自备驮畜到交易场所进行物物交换是主要方式，也有商人直接将牧民所需物资运到住牧地进行交易的。这些商人进入牧地进行买卖，一般很少现货交易，常见商人放货，以交换羊毛、羊皮，待其皮毛收获后交货还账。但由于受到季节的限制，货物的运进运出，有一定的周期性，运输行为不是常年发生的。而这种“以物易物”的交换，牧民多受欺诈之苦，每百斤

羊毛仅能换回 30 来斤青稞，或 1 包茯茶，或 5~6 市尺布匹，商人甚至用 2 尺细布即可换到 1 张上等羊皮。这些零星分散的物资出入，都倚赖驮畜。青南一带多役用牦牛，柴达木等西北沙漠地区多役用骆驼，如果没有驮载，一些物资就无法到达这些偏远地区，因此，驮载运输成为了广大牧区唯一的运输方式。

青海东部农业地区，由于地势平坦，气候温和，水土滋润，适宜种植，人烟稠密，因而通行车旅。但是由于畜力大车结构简单，承载力弱，因而行驶也多用于农事，大宗商运仍然主要依赖畜力驮载。中华民国初期，道路未得到大的改善，畜力车运输尚未普及。各地间运输以马骡为主要畜力，出口运输仰赖骆驼。

“脚户”足迹遍及城乡

畜力驮运需要专人管护和经营。“脚户”是以牲畜为驮载工具的运输户，俗称“赶脚”，也称“驮脚”。民国时期，“脚户”是青海地区民间陆路运输的主体，属个体经营形式，有专营和兼营者。专营者多见于城镇，兼营者则为农民农闲时的副业，以东部农业区为盛。

民间运输自汉唐以来，已在民族贸易交往中逐渐发展，到了清代更趋繁荣。《清文献通考》记述：“西陲底定，拓疆二万里，商民持布币而往者，轮蹄万计。”可见运输业是得到了很大的发展。中华民国初期，羊毛、皮张等大批畜产品和土特产品源源不断地向外出口。商贸的发展，吸引了不少社会劳动力转向民间运输业，也吸引了大批晋、甘、川、康等邻近省区的商贩来青海进行民族贸易和商业运输，使民间运输的驮脚业景况空前。赶脚者南来北往，足迹遍布青海全境。由于驮脚运输的日趋繁荣，位于交通干线的较大村镇和城市，都有私人经营的脚店，其设备较简陋，收费便宜，各有膳食，以供应赶脚者，是脚户住停和受雇的场所。脚店在地处全省交通枢纽的西宁就有数十家。

“脚户”自备畜力，运输时客、货兼营，商、旅兼顾，具有役用经济行动灵便的特点。除受雇于旅客乘骑兼载少量行旅物品外，也受雇于大家商贩，常有数十个脚户同时被一个主顾雇用，驱赶上百头役畜，进行大运量的长途运输。这种较之个体脚户规模更大的运输形式，被称之为“队商运输”。

水路运输方式

青海羊毛产地遍及广大牧区。19世纪末，随着“西宁大白毛”在国际市场上的走俏，青海羊毛贸易得到了较大发展。

水上皮筏运输，因其成本低、载量大、运价低廉，成为青海羊毛出境的主要运输方式。民国二年（1913年），湟源毛商朱绣，聚集白银1 000多两，收购羊毛2万余斤，用皮筏运抵包头，后转运天津出售给外商而获取厚利。毛商们纷纷效尤，多利用皮筏贩运羊毛，一时形成“舍陆取水”之势。而皮筏航线有黄河和湟水两条航线。

黄河航线，称水运南线，起自贵德县的松坝峡，流经吉利峡、拱北峡、撒拉川、孟达峡、大河家入甘肃境，省境航程计195公里。这条航线是青海省贵德县、尖扎县、循化县、化隆县等地以及海南牧区的毛、皮以及粮食、菜油、木材等从黄河上筏运至兰州、宁夏和包头的主要航道。大河家至兰州还有约170公里的里程。

湟水航线即水运北线，从省会西宁起，流经小峡、大峡、老鸦峡、下川口、黑咀子、马汇子直达家川入黄河。下川口以下为甘肃境。西宁至下川口省境航程115公里，至入黄河处165公里，到兰州全程为210公里。以羊毛为输出大宗，也有粮油等产品的运输。

筏运运价较其他运输工具便宜，因而一度相当发达。青海考察团1933年调查时，循化有皮筏200只，化隆有木筏300只。

民和筏运在当时尤为兴盛，并形成了本省的特有行业。筏户分布在川口、米拉湾、享堂和马场垣等地，其中6户拥有大筏10多只。民间筏运事业，随同筏户和水手的增多而兴旺发展。

除民间筏运外，青海马氏家族的官僚资本企业，组建有更为庞大的筏运机构，拥有大筏四五十只，小筏百余只，员工计178人，后来完全垄断了青海的筏运事业。到1938年，全省有皮筏200余只。

筏运系季节性运输，受气候时令和水情之限，不能常年通航。青海水路又系天然航道，水流湍急，落差大，每有暗礁，行筏多冒艰险。加之当时绥远境内治安混乱，截筏抢劫事件时有发生，毛商视为畏途，筏运业因而受到很大影响。

二、早期公路的修建与汽车的出现

早期公路的修建

20世纪初，沿海地区开始出现汽车和公路运输。而深居内陆的青海，直到民国16年（1927年），全国公路已有相当发展时，才有修筑公路之举。

这年，国民军势力开始进入青海，甘边宁海镇守使马麒与西宁行政长官林竞（国民军文职人员）会商，设立甘边宁海镇道路政办事处，不久改称甘肃省道办事分处，负责公路交通建设，督办各县公路修建。这是青海历史上最早设立的交通管理机构。1928年1月，西宁经永登至兰州的汽车路初步开通。但青海真正的公路建设开始于建省之后。1929年1月，首届青海省政府发表的施政纲领八条中，第六条就是“修筑道路”。省政府建设厅下设有交通处，拟定了筑路计划大纲。计划在不长的时期内修

6条干线和一批县道。干线以西宁为中心向四面辐射，其中4条是出省干线。县道主要是将东部各县相互沟通，连接成网。计划修建的省道总长1 645公里。在此后的5年中，大部分计划得到实施。以6条干线为重点的公路改建是在原有车驮道路基础上修整、拓宽，以达到勉强通行汽车的基本要求的。由于资金和人才缺乏，公路建设发展缓慢。20世纪30年代初，国民政府成立了开发西北委员会，开始重视对西北的开发，而发展交通、实现孙中山提出的西北交通计划更为突出。

1934年，国民政府考试院院长戴传贤以视察交通、农业和教育的名义来青海，并有土木专家随同。类似的一系列活动客观上对青海的公路建设起到了一定的促进作用。此后，具有现代意义的公路交通事业有了较快发展。1938年，时任青海省政府主席的马步芳改组了原政府机构，全省公路交通工作由建设厅交通科归口主管，原交通处撤消。具体施工、养护任务，由各部队和县建设科组织实施。同年，马步芳把“修筑公路”列为“六大中心工作”之一，并责令制订第二次全省公路建设规划。规划在全省修筑6条干线、19条支线。6条干线与建省初的规划大体相同，即青凉（经门源至凉州）、青兰（经享堂至兰州）、宁临（经化隆、循化至临夏）、青藏线宁玉段（西宁至玉树）、青新、青川（经同仁至四川松潘）等。干线全长3 610公里。省内县与县相连的支线总长1 440公里。规划确定以后，以部队兵工为主，并征调沿线各县民工，进行突击性整修。在规划的公路建设中，除青凉线、青川线后来没有实现外，其余都先后得到了程度不同的落实。这些公路干线多数是在原有基础上的继续整修、拓宽和维护。在此期间，除干线外，西宁—张掖、西宁—临夏、西宁—贵德、西宁—互助、循化—同仁、互助—大通、湟源—海晏、民和一—临夏等支线也得到了整修，可勉强通行汽车。

利用原有驮道改建公路

青海早期公路修建的总原则是以军事需要为目的，以西宁为中心的几条干线公路作重点，以原有车骑驮道为基础，以达到勉强通行汽车为基本要求。

1927~1934年间，主要草修了以下公路：

西宁—老鸦城—省界（127公里）：1927年对小峡、大峡、羊肠沟进行重点改善，1930年修筑张旗寨沿湟水北岸至乐都段。1931年重建小峡、大峡握桥。

白崖子—享堂（29公里）：重点开凿老鸦峡，设木笼石栅，修享堂木架桥。

西宁—塔尔寺（25公里）：对大车道加宽改建。

西宁—湟源—大河坝（316公里）：开凿石峡，自小桥至扎麻隆沿西川河北岸另建公路，并修筑湟源至哈拉库图公路。1932年加宽至大河坝。

上新庄—贵德—东渡口（70公里）：重点为开凿拉脊山。

红堡—起台堡（150公里）：民国17年在原有大车道基础上重点整修。

西宁—大通、卡子沟—门源—永安堡（165公里）：1929年、1934年分段整修。

其他路段（160公里）：分段在大车道基础上重点整修。

兰湟大车道的整修拓宽

西宁东通兰州的兰湟大车道按行驶汽车的要求整修拓宽，是沿湟水经老鸦城越北大山至永登。没有测量、没有设计，也没有对大车道线路进行大的调整，只作了一些重点拓宽和修补，增建了一些木桥涵。

小峡、大峡两处顽石塞途，原有大车道沿河边滩地坎坷而

行，但此处道路经常遭到河水冲毁或淹没。修筑公路时，对傍山突出岩石，尽力开凿，靠水处则用石块垒砌路基，使路宽达到8米左右。因开凿不易，并以垒砌工程为主，路基在洪流的威胁下仍然难以稳定。由老鸦城向北至冰沟堡，道路艰险，1927年进行了重点整修。其中有一路段俗名叫“挂车轴”，车马至此，经常失事。1930年在改善车道的同时，修建了一座总长约17米、宽5米的4孔木桥。

小峡原有一座木桥，因年久失修，不能通行汽车。1931年，由陆军100师协助，经过5个月的施工，重建了一座长32米、宽4.5米的伸臂木梁桥。大峡桥也由青海省交通处会同陆军100师兵工于1931年重修，桥身长15~18米，宽3米多，一般作通行车马用。

在整个修筑工程中，以整修拓宽兰湟（兰州—湟源）大车道的工程最为关键。

凿通老鸦峡修建享堂桥

打通老鸦峡，是当时青海公路建设的重点工程，青海当局曾组织老鸦峡路工队，投入了大量的人力财力。

自1928年起，为轰辟凿砌路基，前后投入300余名工匠，至1934年使用工匠达400余人，投资10余万元。在大鸛哥、小鸛哥、小鸛哥湾、骆驼掌、一条龙等处设置了大量的栈桥、护岸木笼以及木石栅栏。这些工程主要是因为劈山困难而采取傍水修筑护壁的办法来做够路基宽度的。劈山不易，服水也难，护岸木笼屡冲屡修，多次反复，颇费工时。1932年秋，两辆载重2.5吨的福特汽车，第一次勉强通过了老鸦峡。

由老鸦峡东行20余公里，就可以到达甘青两省的界河——大通河享堂段。此处历来是出入青海省境的要津，自古就有桥渡。此处两壁峭立，河深流急，地形险要。由于木桥使用期较

短，历代曾多次重建。1932年又重建一孔32.5米长的石台木面桥。其上部与下承式木架桥相似，全宽3.7米，净宽2.7米，桥架净高2.54米。桥两端修有木质牌坊，牌坊上书横匾，东端写“龙海通途”，西端写“令居古塞”，揭示了该桥在交通和军事上的重要地位。为了缩短梁的跨径，争取较大跨度，下部采用了青海传统的伸臂木梁形式，将长短木梁依次叠砌，从石砌桥台中悬出，与八字撑桥木桥作用近似，但木料耗用较多。为防雨水侵蚀木质，桥上设有雨棚，棚架涂漆着色，看上去很美观。

重点整修以西宁为中心的大车道

在公路建设初期阶段，最先确定修建的公路要达到的目的，一是沟通省际间的重要城镇；二是以重要城镇为中心，联系四周的一般城镇。西宁作为青海地区的政治经济中心，原来就有许多车道向四周辐射，因而只要将这些大车道重点整修，即可勉强通车。1927~1934年间，重点整修了以下由西宁向四周辐射的道路。

西宁—塔尔寺：塔尔寺位于湟中县鲁沙尔镇，是我国藏传佛教格鲁派六大寺院之一。作为西北地区藏传佛教活动的中心，农历正月、四月、六月、九月、十月寺院举行的大小盛会，使鲁沙尔镇成为一大集市，蒙藏人民到此朝拜，顺便出售羊毛、药材等，一时间人群喧闹，买卖活跃，交通也显繁忙。从1927年开始，逐步对西宁经塘马坊、徐家寨、老幼堡至鲁沙尔镇全长25公里的大车道加宽改建。道路主要行驶马车。

西宁—大河坝：这是西宁通往玉树，从而进入川、康、藏干道中的一段。1927年，将西宁至湟源段长45公里车路进行了整修，重点工程是长15公里的西石峡（今湟源峡）石方地带。路线系沿西川河南岸至西石峡东口跨河再沿北岸行至湟源。1929年，为了既能避免在西石峡东口涉河，又能穿越北岸比较富庶的

村庄，于是，在沿湟水北岸，东起西宁西郊的小桥，西至扎麻隆，另建汽车公路一条，在西石峡口与原线相接。原有南线专行马车。

湟源以南约 35 公里处的日月山脚下，有一居民点叫哈拉库图（今哈城），位于进入青海南部牧区及柴达木盆地的要道上，是当时汉、藏等族人民相互贸易的一个市场，曾有清代驻绿营兵的一个小寨子。1929 年，由青海省交通处主办，修筑了湟源至哈拉库图的道路。

1932 年，由于玉树地区青藏关系日趋紧张，由青海南部边区警备司令部交通处主办，将西宁至大河坝全长 316 公里的道路进行加宽修补，部分路面宽达 8~10 米。

红堡一起台堡：红堡在甘青线上，离西宁有 20 余公里。起台堡为循化境内靠近甘肃边界的一个居民点。由起台堡再东南行，翻大力加山可达甘肃南部重镇临夏。临夏西北的乜藏村（今属积石山县），便是马步芳家族的祖居地，马麒在此修有大公馆一处，房舍有百余间，规模宏丽。这条路线是马氏家族榨取青海民脂民膏运往老巢的一条“吸血管”，后来演变成临（夏）宁（西宁）公路。红堡至巴燕（今化隆）要翻越青沙山，巴燕至循化要翻越拉扎山，是全线工程最艰巨的地段。古什群至循化县城，需跨渡黄河。1928 年，在原有大车道的基础上进行了重点整修。1931 年，又由第九师兵工将原有车马道略加改善。

分段修筑西宁—甘肃张掖的路线：西宁至大通段马车道因运煤的需要，1931 年由第九师兵工改造后可勉强通行汽车。达坂山工程浩大，虽经兵工修筑仍未沟通。其他各段整修后，便利了区段的马车运输。

汽车的出现

进入青海的第一辆汽车始于何时，史料记载不详。据考证，

约在民国13~14年(1924~1925年)间。那时,出任“甘边宁海镇守使”的马麒,从天津一洋行购买美制雪佛兰小轿车一辆,成为进入青海的第一辆汽车。据马鹤天在《西北考察记》中载:民国十六年九月二十九日祭海活动毕,回宁途经扎麻隆,“马使(指马麒)之汽车在此等候。……饭后,与马使乘汽车行。据云:此汽车系数年前由北平所购,经京绥路运至包头,又由蒙古草地开至甘州,再开到西宁,途中费力不少。”又据调查,一些老者曾亲眼目睹过此车,车系黑色。雇用随车司机张金山,原籍天津,月薪为银洋30元。该车所需燃料,需驮骡由兰州驮运。当时青海尚无公路,只能勉强通行于西宁市区的平坦路段。民国22年(1933年),都兰县的香日德,有班禅办事处的汽车来往。据档案记载,此系班禅办事处购置的美制雪佛兰汽车两辆,这是进入牧区最早的汽车。

1929年青海建省后,西宁地区的一些军政机关也陆续购置汽车。到1933年,青海新编陆军第九师师部购有汽车3辆,加上班禅办事处的2辆,这5辆汽车便是青海首批公用汽车。新编第九师师部的3辆车中,雪佛兰载重为1.5吨,道奇载重量为0.75吨,均为客车,可载14人,平均时速每小时20公里,耗油每小时11公斤,配有司机4人,月薪60元。不久,新编第九师又购进长途客车2辆,班禅办事处购入长途客车3辆。至1934年初,全省拥有自备公用汽车10辆。1940年,全省有汽车13辆,多为省府机关的上层人物所享用。

到1943年以后,随着青藏、青新公路的大规模施工及长途军需民用物资运输的增加,大型车辆迅速增加。1943年,为修筑青藏公路,从重庆调入美制道奇车10辆。1946年修建青新公路,原核准价调拨汽车100辆,实际共购进卡车120辆,其中从上海新购进道奇车60辆,由七区公路局调入吉斯—5等车60辆。1948年,为支持青海自办客货运输,西北第七运输处又拨

给省公路局卡车 20 辆。加上其他车辆，青海的汽车最终增加到 216 辆，其中属于国有的公用、民用车辆 176 辆，军用车辆 15 辆，私有私用的 25 辆。这年下半年，这些车辆一部分被马步芳征作军运，一部分留在青海从事营运和私人商运。

临解放前夕，青海有民用车辆 106 辆。其部分车主的情况是：省公路局汽车 57 辆，原青海省政府车队 16 辆，湟中实业公司 5 辆，万国公司 3 辆，省银行、却藏寺、拉加寺各 1 辆。另有马辅臣、马步瀛、马步康、马禄等 9 人拥有私车 22 辆。

青海解放后，原有汽车大部分由解放军一军后勤部接收，用于支前运输。地方交通部门仅接收其中的破旧汽车 21 辆，其中有 7 辆已报废，所剩 14 辆汽车成为新中国建立后我省发展汽车运输的家底。

三、近代的两次筑路“高潮”

1935 ~ 1940 年的第一次筑路“高潮”

1935 ~ 1940 年的 6 年中，因政治和军事上的需要，青海出现了以修建地方道路为主的全省筑路“高潮”，“促进”了公路交通事业的发展。

1936 年，中国工农红军第二方面军北上抗日，蒋介石严令时任省主席的马步芳出兵青海南部及洮河、黄河沿岸予以堵截。马步芳积极邀功，在青海全省建立了 107 个保安团，组织壮丁 15 万人进行训练，布置了 3 道防线，修筑了大量碉堡群。1936 年底和次年初投入了倾巢兵力，进行罪恶的河西“围剿”红西路军战役。在此期间，军需供应浩繁，地方道路急待扩展，为此，当局动员各界，在全省范围搞起了一个全民性的筑路“高

潮”，突击修建公路共约5 000公里，但标准极低。

经济上的争夺，也变相促进了地区公路的发展。1938年1月，中国农民银行西宁支行成立，此后中央银行、中国银行先后在西宁成立办事处，国民政府资源委员会也进驻青海开采金矿。青海省政府也着意投资兴办实业，官僚资本经济加强。这些政治、军事、经济上的原因，使全省出现了第一次的筑路“高潮”。

1937年3月，主管全省公路交通管理工作的交通处撤消，其业务统交青海省建设厅，该厅下设的第三科为交通科，专管公路修建与养护。具体施工、养护任务，由地方各部队和各县组织实施。

西北地区的主要公路——西安至兰州公路，经过多年修整、改善，到1935年已由经济委员会所设西北国营公路管理局接管，并正式通车营业。甘青公路在兰州与西兰（西安—兰州）公路相接，从而密切了青海与内地及沿海各省的联系，也使得打通西宁经玉树而达西藏的道路成为可能。甘青公路在青海境内的民和县享堂至西宁段，长约110公里，其中有些路段如老鸦峡段为梗阻地段。为提高公路标准，由南京国民政府拨款补助，于1935年进行改建，这是这次筑路中青海地方公路建设的一项主要工程，规模很大。甘肃省建设厅选派了技师宋景楠前来指导，青海省政府命令民和、乐都、互助、西宁四县征集民工，于同年10月开工。西宁至小峡、白崖子至享堂为新修路段，其余沿原有道路加以整修。其中老鸦峡、一条龙、小鸚哥嘴、大鸚哥嘴等处，工程浩大，硬岩占石方工程量的80%，雇用了石匠300余人，征派民工2 000余人，并加派一个步兵团，炸凿兼施，昼夜兴修。石方路基宽度不足处，设置木笼装石挡水护岸，岸内补填路基，以求达到5~6米的宽度。

1936年10月27日，新辟工程中的白崖子至享堂段试车成

功，这次改建即暂告一段落。共修补路基 120.87 公里，完成计划土方工程的 70%，新修及利用桥涵 15 座（多为临时式），涵洞 85 道，过水路面 77 处。享宁（享堂—西宁）段虽已勉强通车，但因急湾陡坡多，防护工程不坚固，导致以后的大中修工程连年不断。

1938 年，今平安县白马寺崖根路基被湟水冲毁，无法修补。青海当局奉第八战区司令长官及司令部命令，改道于湟水之南，自小峡经平安镇至大峡。于大峡建 1 孔 30 米握桥 1 座，跨湟水与原线相接。此段工程除征调民工外，并派手枪团及新编陆军 100 师（马步芳任师长）299 旅兵工修筑。

老鸦峡等路段经整修可勉强通汽车后，自享堂沿湟水、黄河而达兰州的甘境路段，因工程较为艰巨，尚未完成，以致汽车不能照原定路线通行。为了利用享宁段，1937 年 3 月飭令享宁段工务段督工员加派工兵一个营，开工兴修自享堂溯大通河而上至窑街的沿溪线（即享堂峡沿溪线），以期仍经马莲滩、永登而至兰州。经数月施工，路线虽然打通，但行车仍然十分危险。

1941~1949 年的第二次筑路“高潮”

第二次筑路高潮，是出于国防需要，遵照国民政府的安排，集中力量新建和改建甘青、青藏、青新三条干线而掀起的，同时，对省内其他几条支线和较大桥梁也进行续建和改善。

1941~1949 年，是青海公路交通较快发展的时期，尽管在 1948~1949 年的两年中，因马步芳溃退时对交通的破坏以及特大水毁的影响，全省交通发展一度出现曲折，但从整体来看，公路交通的发展速度和水平，都比前期有较大的提高。

1941~1944 年，国民政府先后拨款约 500 万元对甘青公路享（堂）宁（西宁）段进行改善。第一年声势最大。青海当局将此视为省内最重要的公路工程，全力以赴，以求畅通，但因国

家拨款不敷使用，地方财政又无力补垫，加上西宁至玉树的青藏公路也开始兴建，工程重点转移，劳力不足，在后三年中，所做工程较少。

1941年，西北公路管理处与青海省政府依照原来的商定，由青海省主办，该处派技术人员协助，先行施工最急需的路基工程。青海省政府组成了甘青公路青段工程处，下设3个工务段进行组织。西宁东稍门至小峡口段由省城各学校负责修筑，小峡至享堂段由陆军第82军和西宁、互助、民和、乐都4县壮丁分段修筑，修路人数最高时达18 000余人。技术工作由管理处调派工程师李佩璋等主持。自4月开工到年底，完成全部工程的1/5。为使大车、骡马不在公路上混行，沿线另辟大车道与公路以鸿沟隔开。

甘青公路自1938年正式通行班车后，享堂木桥行驶客车宽度不够，加之该桥年久失修，致使桥梁衔接处多半松动，重车通过时非常危险。来往汽车通过该桥时，车上所载的乘客及笨重货物均须搬运下车，只准空车通过，然后再将货物等分批搬运过桥。1940年春，受西北运输管理局的委托，对旧桥先进行了一次加固，并着手修建新桥。新桥桥址，经多方比较，选定在旧桥址上游5米处，为单孔跨越，1孔30米石台木桁（héng）架桥，桥面宽6米，载重10吨。由甘青公路工务所主管发包施工。1940年8月1日开工，1942年2月3日全部竣工，2月8日通车。但开春后桥台即有损坏，1944年又从黄河铁桥专款内垫拨120万元进行加固。此后，旧桥专走人马大车，新桥专供汽车通行。由于甘青公路许多地方未达到设计标准，肇事很多，行车困难。故1947~1948年，甘青公路再一次实施改善工程，补修了一批桥梁、涵洞、护岸、过水路面等。同时，另在原享堂木桥下游10多米处建一钢桁架桥，该桥为1孔32米双车道上承式，设计负荷载重汽车20吨级，钢筋混凝土桥面，净宽6米。于1948

年5月16日落成通车，决算耗资326亿元法币。1949年，马步芳逃离青海时，此桥被炸毁。

青藏公路西宁至玉树段的修筑

青藏公路西宁至玉树是古唐蕃大道在青海境内的一段，途经玉树的有东路、中路、西路三条大道，皆可通藏北。从西宁至玉树，全长827公里，线路大都在海拔3000~4000米的高原上，穿行于茫茫草原之中，蜿蜒于皑皑雪峰之下，跨越黄河、长江的发源地带，旅途艰难。一般骑马要走30多天，运1吨货物需要50头牦牛驮行50多天才能到达。民国时，马步芳建立的“青海商务队”拥有牦牛1000多头，担负西藏拉萨与西宁之间的长途运输，即是沿此线行走的。

1942年，抗日战争进入相持阶段，这年，蒋介石电示：“青藏系国防重镇，又为陪都（指重庆——引者注）大后方……望即采取妥善措施，加强防务。”次年，青海将原驻西宁的青海南部边区警备司令部移至玉树。政治形势的需要是修建青藏公路的主要原因。

早在1937年初，马步芳以“藏方在康藏边境预备拨兵五万，似有阴谋，恐边境多事，应请预防”为理由，通过国民政府蒙藏委员会向蒋介石建议修筑西宁至玉树结古的公路。同年4月，青海省政府向国民政府行政院报送西玉（西宁—玉树）公路建筑计划及路线简图，拟3年完成。蒋介石电令马步芳：“事关国防，赶筑竣工。”同年下半年，马步芳强征民工开始草修西宁至大河坝的便道。至抗日战争后期，日本侵略军南线占领广西，威逼川黔；北线兵临黄河北岸，威胁潼关、西安。国民政府为了打通四川通往甘肃的第二条后备交通路线，康青公路和青藏公路的修建，有迫在眉睫之感。1941年9月，国民政府行政院组成康青经济交通视察团，来青海视察，拟修筑康青公路（四川康定

至青海玉树歇武)，由于人力物力的限制，拖延至1942年5月下旬。针对这种情况，蒋介石决定：“康青公路需款甚巨，只可缓筑，应先修青藏公路（即西宁至玉树段），由青海省政府负责，就地征工，以最节省的经费修筑公路，并有中央补贴。”并电飭开工。因为青藏公路是通往西藏的交通要道，在政治、军事、经济上具有重要的意义，故在1943~1944年又投资3亿元，进行大规模兴修，直至1944年11月试车后，全段工程才宣告结束。当时，一般筑路经费每公里需100万元法币，而青藏公路的实际费用平均每公里只有33万元法币。可想而知，要以如此少量的投资来完成827公里的艰巨工程，只有克扣施工人员的待遇及紧缩工程数量、降低质量方可完成。这也是本路工程质量低劣的重要原因。

1943年10月3日，打通了西宁至黄河沿间约500公里的公路后，次年9月底，西宁至玉树全线打通。10月26日试车，汽车从西宁出发，行进了5天才抵达黄河沿。因黄河封冻，原准备的渡船不能摆渡，汽车经冰上驶过，因薄冰负荷不了，使车陷入冰中达10天之久。幸而河水不深，于11月10日用牦牛队和民工拖拽出来，继续行驶。至歇武后与康青公路的试车会合，开往玉树，11月13日到达结古。途中经历19天，平均时速仅17公里，可见通过能力和工程质量标准之低。由于沿线桥涵及养护设施绝大多数均未修筑，公路经一次试车后，既不养护，也无车行，长期风雨剥蚀多有损坏，劳动人民的大量血汗付诸东流。唯有西宁至倒淌河段，被1946~1947年兴修的青新公路所利用，经甘青、青藏两路改善工程处修补与改善，对青新公路的修建起到了重要作用。

在青藏公路宁玉段的修筑过程中，青海各族人民付出了巨大的代价。共有24 596名民工，4 500余辆木车被征调参加修路；因被摊派，城市居民、市镇商号也支出了大量银款；筑路民工因饥

渴劳累，营养不良，加之地处高寒，空气稀薄，发病率高，又无医疗条件，不能及时得到治疗，故死亡的人不少。从工程技术上来说，虽未达到理想的效果，但积累了高原筑路的经验教训，为以后高原公路的兴修，提供了有益的借鉴。

青新公路的修建

第二次世界大战结束后，国内人士认为，几大强国有觊觎中国西域之意，尤其是新疆、西藏政情不稳，国防重心应随之西移。国民政府亦因积极准备全面内战，需要加紧对各省区的控制。当时内地通往新疆的陆路交通，只有一条甘新公路，入南、北疆均需通过河西走廊。若仅以此狭长走廊，控制数千里的广大国土，就像单线挂葫芦，一旦有事，公路很容易被切断。从国防考虑，大有另辟通道的必要。从地理位置而言，青海是屏障内地和联络新疆、西藏的要冲，修筑一条横贯柴达木盆地与南疆公路相联的青新公路，便成了一项迫切的任务。

青海地广人稀，自然资源丰富而公路极少，特别是柴达木地区，公路尚是空白。对于开发柴达木盆地，孙中山先生早就有宏伟计划，即修建横贯柴达木的靖羌线。兴修公路，促进盐、鱼等资源的开发，使地方政府对此项艰巨工程也有积极性。

出于上述缘由，1945年11月，国民政府下令兴修青海西宁至新疆靖羌的青新公路，并责由青海省主席马步芳主持办理。是月，经朱绍良（第八战区司令长官）、马步芳、俞大维（交通部长）、龚学遂（战时运输管理局副局长）等在重庆会商，决议具体办法，其主要点为：“（一）全路估计总长2 000公里。筑路方法：利用筑路机械二队，由青海征调民工8 000人，甘肃征调民工3 000人，新疆酌调民工若干，协同修筑，预计两年完成。（二）实施工程由青海省政府主持，并由交通部派技术人员及会计人员协助。（三）调拨汽车百辆，及运输给养和器材。（四）

修建房屋400间，以备储运及办公之用。”^①

1946年，青新公路开始施工。次年，“遵照公路总局前局长肖庆云指示，新疆境内由第六区公路工程管理局修筑，其接近新境一段，距青海省会遥远，为减少运费，以节国币，亦并交第六区局修筑。拟定自茫崖为分界。茫崖以南，称为南段，由青海省负责修筑”。经过1946年、1947年两年施工，于1947年9月试车后，倒淌河至茫崖段工程即告结束，全长1071公里。除青海省拨款外，南京国民政府投资870.85亿元。由于公路的许多地段经过沙漠和湿地，且此次修建的只是一种暂时性的设施，随时有淤塞的可能。加之政局急变，当局无暇顾及养护，使这条先天不足的公路，后来大部分埋没于沙漠、蔓草之中，导致废弃。公路质量低劣，除因马步芳贪污路款外，物价飞涨，货币贬值，也是重要原因之一。但在缺少炸药、水泥、石灰、木料、机具以及运输困难等条件下，施工人员还是尽了最大努力，各族劳动人民为此付出了巨大代价。他们的功绩，仍应予以肯定。

与此同时，还对省内其他几条干支线进行了续建或改善。

1941年，对宁临公路循化以东马车道进行了整治，使汽车勉强可以通至临夏。1943年，又征雇民工，历时3个月将宁临全线进行改建。1942年，对宁张公路达坂山段重点开凿，1947年，用以工代赈方式将该线石头磊桥（跨越深沟）改建为1孔6米石台砖拱桥。黑上支线是从青藏公路的黑嘴子（距西宁约20公里）起，至上五庄、新街，全长27公里。由上五庄再西行，可达海晏，是历代通向青海湖北岸（海北）的要道。1942年，调用兵工及西宁5区民工筑成路基，1944年又派督导人员，征调民工2000人，用两个多月的时间，将此段路基改善，增设桥涵，铺筑卵石路面。这是民国时期青海质量较好的一条公路。此

^① 见《青海建设概况》，民国35年10月10日版。

外，还有湟海支线（由湟源至海晏三角城）、包大支线（由包科即今宝库到大通），也分别于 1941 ~ 1944 年修建，可勉强通汽车。

分别以修筑地方道路和国道为主的两次筑路“高潮”，使青海近代公路有了一些新的发展，为以后公路的修筑与扩建奠定了一定的基础，在交通史上具有一定的意义。

四、红军“补充团”的筑路业绩与 汽车运输业的初创

红军“补充团”的筑路业绩

1936 年 11 月，由红四方面军主力部队和红五军团共 1.8 万余人组成的西路军向甘肃西部挺进。西进期间，红军指战员英勇奋战，但在国民党军队绝对优势兵力的围攻下，于 1937 年 3 月遭受了严重挫折。

马步芳除对被俘红军实行残酷屠杀外，还挑选其中年轻力壮的指战员组成兵工营，强制其服劳役。其中一个兵工营 400 余人在循化，一个兵工营 300 余人在化隆，从事开荒、修渠、建桥、修造营房、筑路等苦役。后又将两个兵工营及其他被俘红军 3 000 余人，组成新编第二军“补充团”，实际上是马步芳用军事管制方式组织起来的集中营。1937 年，从西宁被俘红军中挑选 18 ~ 20 岁的青年 300 多人，临时组织 3 个劳动队，修建了民和亭堂大通河木桥 1 座，其中仅东西两岸的艰巨石方工程即完成 340 余立方米。另一支 300 多人的劳动队修筑了从东郊到小峡的车马大道，长约 10 公里。还有 300 多名被俘红军参加了 4 孔石条墩台木桁架桥（惠宁桥）的施工。1937 年，有 1 000 余名被俘

红军人员参加了青藏公路倒淌河至恰卜恰段的公路施工，1938年1月，还在宁张公路施工中担负了达坂山段长约20公里的土石方工程任务。

被俘红军战士在完成公路、桥梁施工任务中，每次都承担最艰巨的施工地段，不仅劳役繁重，生活悲惨，而且生命也没有保障。在修建享堂桥时，天寒地冻，在没有任何劳保用品的情况下，令其破冰下水，进行围堰挖基，赤手扶钢钎开挖坚硬的桥头石方，以至双手鲜血淋漓，一有松懈，便遭毒打，使不少红军战士伤残累累。当时，被淹死、砸死的就有5人，头部及四肢重伤的50余人，受伤的近百人，其悲惨景况难以言喻。在参加宁张公路达坂山土石方工程中，红军战士被强迫在冬季施工。一次，遭受大风雪袭击，因缺少御寒装备，红军战士有13人冻死，数百人冻伤，其中造成终身残废的12人。

回想往昔，那是一段催人泪下不堪回首的岁月，也是一段充满悲壮的岁月，正是被俘红军战士以生命为代价，为后人行走平坦大道立下了不可磨灭的功勋。

汽车运输产业的初创

1937年，抗战烽火使大西北变为战争后方。为适应抗战军运需要，1938年2月，原属经济委员会的“陕甘运输管理局”被改组为“西北公路运输管理局”，将甘青线纳入局直辖，并于3月正式开办汽车运输业务。这是青海境内试办汽车客运之始。客运汽车首先在甘青线行驶，自兰州至西宁营运里程312公里，其中冰沟至西宁约140多公里，为青海境内公路之营运路段。

始办的汽车客运，配有汽车2辆，预备车1辆（停住兰州），规定每星期对开班车2次，具体安排是：星期二、星期五由兰州驶往西宁，星期三、星期六由西宁返回兰州，单程需2日。因该线路况极差，在一些越坡地段，还必须用牛马拖拽方能

通过，费油耗时，并且不安全。后经青海省政府商同 82 军协同修筑甘青新线，打通了老鸦峡，将白马寺一段改线于湟水南岸，不再绕道永登，改由河口过黑嘴子抵享堂，大大缩短了行驶里程。1939 年 9 月，全线工程竣工，于 11 月改行新线，全长 236 公里。朝发夕至，只需行驶 1 日。后因油料缺乏，客运汽车将兰青路客运班期减少，每周只对开 1 班，星期二由兰州开往西宁，星期六再由西宁开往兰州。

1938 年 2~3 月，西北公路运输管理局在甘青线青海境内享堂至西宁的 109 公里沿线，相继设立了享堂、西宁运输站和乐都代办站，1940 年改为正式站，办理客货运输业务。汽车营运初期，车次和运量波动较大，营运业务还未步入正轨，加之是土路，且勉强通车，又属初办，影响了车辆的流通量。当时，车辆平均每月行驶里程大约在 8 000 公里左右。客运班车的班次时有变动，一般每月保持在 10 次之内，而且运价较高，一般群众难以负担。由于业务量较小，消耗较大，因而营运收入很低。

汽车的货运较客运开办晚，而且比较少。据 1943 年的统计，货运里程只占 14%，全年只运输物资 83.4 吨，完成货运周转量 23 820.8 吨公里。抗日战争胜利后，国民政府解除了战时军事运输统制，恢复汽车商运业务，陕、甘等邻省遂有商车出入青海，货运才随之增长和发展。从甘青线行驶车辆的通过数看，1947 年全年客车为 106 辆，货车为 1 448 辆，物资运输量为 5 952 吨，完成总运量为 877 075 吨公里。

甘青线沿线各汽车站，除办理客货运输业务外，在享堂、西宁设加油站。兰州设有油库和汽车修理厂。沿线站点以兰州、西宁条件较好，租有站房，可解决行车人员食宿。其他车站则较简陋，需食宿于城镇中的旅栈和饭店。

另外，还先后在省内几条线路上开通了客运业务。距西宁 23 公里的藏传佛教圣地——塔尔寺，每年正月十五日 and 六月初

六，都要举行盛大庙会，朝圣拜佛者络绎不绝。为便利外来人士旅游，1944年以后，曾开放过几次兰州至塔尔寺朝圣时节的临时交通车。从1948年3月15日起，较为正常的班车还有西宁—大通、西宁—湟源、西宁—鲁沙尔等。

汽车运输业务开办以后，青海当局对外省来青车辆的限制与检查十分苛刻。1939年4月1日，青海省颁发“派驻享堂汽车检查站检查暂行规定”，规定由82军驻军、民和县县长、县税务局三方派员检查，以“严密后防动态适应抗战机宜”为名，极尽排外和搜刮之能事。凡班车到达享堂大通河桥时，先接受护桥驻军的查询，然后由一兵士押车（防止在享堂街口下人或卸货）进入享堂检查站。车一进站即将大门上锁，旅客需将行李衣箱全部打开，出示身份证明，经查核无误后，才准捆扎行囊重新上车；若忘带证件或其行囊中有值钱财物者，必遭扣留。车至西宁站后，需再次接受同样的搜查，所不同者享堂站系军人检查，西宁则系省公安局检查。如班车到后，未经警察检查，车站不敢擅自放旅客出站。乘坐邮政班车旅客，在大什字西原邮政局门口接受检查。运货来青车辆，凡是装运82军、省政府的物资概不追究，如装运其他商货，则对发票、税票、货种、数量等详加查核，稍不如意，就强迫司机将全车货物卸下，逐件开包检查，其雇人装卸费用，价目高出市面的10余倍，但不给收据。回程如果仍运商货，也随时遭检查，栽赃陷害车主、货主之事，常有发生。

五、传统邮驿方式的延袭与废止

裁驿归邮

鸦片战争之后的五六十年时间里，青海地区的通信往来，仍沿用古代的驿路制或依靠驿路通信的邮驿制。清道光二十年（1840年）前后，西宁府属地区共设有驿站19处，驿路5条，配有驿夫141人。清光绪九年（1883年），今青海境内共有驿站20个（一说仍为19个），驿站路5条，额定驿夫103人，形成以西宁府为中心的呈辐射状的交通邮驿网，通达所属三县、四厅。

在邮驿制健全时期，官方的大部分信件和民间的少量信件均通过驿站传递。官方文件的传送要求甚严，普通文书日行不得少于120公里，紧急文书一昼夜限行200~300公里。官员与家人的通信，可在县衙门承发房购买马封子（类似现在的公文信封），上盖官府印记，写明送达地点（仅限府、县所在地），将家信封妥，交驿站代为传递。平民百姓只能请过往客商捎转，间或也有个别富户雇佣专人递送。如遇战乱年代，私人书信的传递是很困难的。

晚清政治腐败，驿站弊端丛生，驿政逐渐废弛。清光绪二十四年（1898年）以后，全国除西北一些地区外，递送文报多通过邮局办理。清光绪三十二年（1906年），青海开始筹建西宁府邮政分局，陆续开办国内函件业务和包件业务，但驿站仍然存在。清宣统二年（1910年），清政府决定“裁驿归邮”。次年，全国驿站由邮传部接管。民国元年（1912年），北洋政府交通部明令裁撤驿站。1913年，青海境内旧有驿站才全部裁撤，官署公文等函件、包件交邮局寄递。但玉树地区由于路途遥远，设立

邮政机构的条件尚不具备，故传统的“沙藪”制度在民国时期一直沿用。^①

玉树地区的“沙藪”制度^②

“沙藪”为藏语译音，意为驿站，是藏区一种古老的传递政府文书的地方基层组织。是由沿途部落派民支差按站接力传递函件的制度。

早在吐蕃王国时期，“飞鸟使”就其职能来看与玉树的“沙藪”制度相似。但是在南宋时开始纳入中原王朝的管辖后，玉树地区也没有建立驿传的记载。元世祖忽必烈经营藏区时，在多麦和康区都设有站赤，但玉树地区究竟有几所，无文献考证。不过从玉树地区所处的战略地位和交通要冲形势推断，站赤当不会少。明朝永乐年间开始，整顿藏区驿路，先后设置的驿站有通天河下游喀沙渡、陇卜卫、年措族和通天河上游色吾松多渡、毕力术江卫，由此南下至上下部卫，这就是说，驿路沿黄河源两湖地区及通天河流域行进。这些驿道的沿途“头目军民人等”，按朝廷的命令，“给道里费，且遣人防护”。

清朝时沿明代的设置照旧施行，尤其自两湖地区至通天河上游色吾松多渡（清时用蒙古语称为“苦苦赛渡”）南下查午拉山一线，成为入藏官道。由于历史的演变，明朝时的毕力术江卫成为玉树四十族，官道上的“沙藪”都由这些部落支应。清时，往来官员以玉树四十族之名作为原阿里克四十土司之总称，玉树一词日久就逐渐成为整个地区之专名。又由于清时会盟、贡马等

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第715页。

^② 吴均：《玉树地区的沙藪述略》，《青海邮电史料选编》1988年第1辑，第35页。

政治事务在今结古进行，于是结古逐渐成为该地区的中心。进入民国以后，玉树先设理事后设县，结古成为县治所在地，军政机关，都设于该处。在新形势下，“沙蕞”制度也相应地进行调整，逐渐形成以结古为中心向区内各地辐射的格局，组织管理更为严密。

解放前，玉树地区的“沙蕞”，以结古为中心，有总站、干线、支线和专线等。总站是县府所在地，由于其为全地区政治中心，任务和负担比较繁重。不仅要支应过往官员（汉藏两族官员，如昂欠千户赴结古，沿途必须支应乌拉）所需的交通工具、住所及室内的铺陈、茶水、燃料、马夫（达役）、厨夫（汤役）等等，还要递送往来公文信件（其路程以玉树区域固定站段为限，不负担区域以外者）和提供护送下乡人员。民国以后，对本省人员，一般不支应住所、侍应人员等，但遇西藏、西康及因事到该地的其他方面的人员，尚有提供住所等之举，但这也并不是经常的。各干线沿途各站，皆由当地部落分别承担，其任务虽没有总站那样繁重，但一遇突然情况，也常常忙于应付。各条支线虽没有专人守候，但都有一定的定点区域，递送公文的人员按传统的习惯，在定点附近的帐房交割即可。若需交通工具，则必须事前通知，按站传递，事先准备。各干线的公文递送以及交通工具的支应，常按站进行，一般不会耽误。至于各支线递送公文，则不一定按期限送到，常有迟延数日之事。为了不延误，清末和民初还有在公文一角贴上羽毛或将羽毛烧焦，以示急速的做法，但后来逐渐废弃。

玉树“沙蕞”制度，属于历史沿袭下来的传统，除非遇到不可抗拒的自然灾害，都按旧例旧规执行，从不打折扣。因而其繁重的役务给藏族人民带来了沉重的负担。但长期以来，忠厚朴实、勤劳善良的藏族人民从来没有贻误“沙蕞”的事务，尤其对于公文的传递，从无遗失之事。1943年春，从西藏黑河发来

美国罗斯福总统私人代表托尔斯泰和杜伦中尉经查午拉至结古的公文一通，当时虽路途遥远，又值严寒季节，但此文，还是按传统路线按站及时送到。藏族人民对于“沙藪”事务执行之忠诚，可见一斑。

邮政机构的设置^①

清光绪三十三年（1907年）八月十七日，西宁府邮政分局正式成立，有员工5人，开办国内函件及包件业务。此后，陆续在碾伯、享堂、丹噶尔厅、贵德厅开设邮政代办局，委托商民代办，不派正式员工。民国元年至民国3年，又相继在毛伯胜、北大通、循化厅、巴戎县、鲁沙尔、高庙开设了代办所。西宁府（1913年改为道）邮政分局被定为二等邮局。

民国初年，青海羊毛、皮张等畜产品外销势头正旺，市场繁荣，丹噶尔等羊毛集散地聚集了不少中外商人，邮政业务量随之大增。1919年，丹噶尔代办所改升为二等邮局。1921年，甘肃邮务管理局派邮务官徐兰生赴青海腹地调查社会情况，上报了开拓边地邮务的报告。后陆续开设了上五庄、威远堡、扎什巴、结古寺、隆务寺、张其寨、古郡镇、上川口、共和等代办所。其中一些业务较多的代办所不久又升为三等或二等邮局。到青海建省时，二等邮局有3处：西宁、湟源、贵德；三等邮局有2处：都兰、乐都。代办所有17处（其中玉树结古多年无人承办）。1935年，西宁邮局升为一等邮局，这时三等邮局又增加了民和（上川口）和大通（毛伯胜）。

抗日战争爆发后，青海羊毛贸易萧条，邮政业务也随之下降。一些邮局的等级升降，其间发生过一些变化。到1949年9

^① 崔永红、张得祖、杜常顺主编：《青海通史》，青海人民出版社1999年版，第716～718页。

月5日西宁解放时，全省共有一等邮局1处：西宁；三等邮局5处：乐都、民和、湟源、贵德、都兰；邮亭5处：玉树、互助、大通、循化、湟中；邮政代办所32处，其中设在牧区乡镇的有察汗乌苏、香日德，其余均在东部农业区。另外，全省共有村镇信柜（只收寄平信）42处，城镇邮票代售处23处，其中大部分集中在东部。果洛地区因地处偏远，交通不便，邮政机构一直是空白。

民国时期，青海省内邮路总长度为1727公里，邮政运输以步班、畜力班为主。1947年，兰州—西宁自办汽车邮路开通之前，信函之类由邮差按步班邮路递送，西宁往返牧区有数条畜力班邮路。兰州—西宁间往返包裹重件，则招商用骡马或大车不定期发班运送。1947年前，兰州—西宁间开设逐日昼夜兼程步班邮路。此外，西宁—丹噶尔—贵德、西宁—毛伯胜—北大通（1929年设门源县）、西宁—巴燕县—循化县、西宁—上五庄、西宁—威远堡、湟源—共和，均在建省前即已先后开辟了间日步班邮路。青海建省后，又陆续开通了一些步班邮路并多次进行调整。到1949年9月，全省主要的步班邮路有10条：西宁—贵德、西宁—互助、西宁—门源、西宁—循化、西宁—湟源、循化—同仁、循化—临夏、湟源—海晏、民和—大河家、贵德—过马营等。

漫漫长河路，悠悠古道情。青海历史上的邮驿业从无到有，驿道由单线到复线到区域内交叉网络的形成，经历了一个漫长的发展过程，其间有中断、停滞时期，也有恢复、发展时期。从总体上看，越到近代邮驿业越趋发达。在很长的历史发展时期，正是借助于驿道和邮驿业，青海各族人民与祖国各地的人民紧紧地联系在一起，在某些特定历史时期，青海作为一个中介环节，把西藏、西域、漠北与中原联系在一起。可以说，青海邮驿业在历史上为统一的多民族国家的形成和发展作出了不可磨灭的贡献。

参考文献

1. (东汉) 班固:《汉书》, 中华书局 1962 年版
2. (宋) 范曄:《后汉书》, 中华书局 1965 年版
3. (北宋) 司马光:《资治通鉴》, 中华书局 1956 年版
4. (后晋) 刘昫等:《旧唐书》, 中华书局 1975 年版
5. (宋) 欧阳修、宋祁:《新唐书》, 中华书局 1975 年版
6. (宋) 王溥:《唐会要》, 中华书局 1955 年版
7. 《明实录》, 台湾商务印书馆 1962 年影印本
8. (唐) 魏征等:《隋书》, 中华书局 1973 年版
9. (唐) 房玄龄等撰:《晋书》, 中华书局 1974 年版
10. (梁) 萧子显:《南齐书》, 中华书局 1974 年版
11. (清) 张廷玉等:《明史》, 中华书局 1974 年版
12. (清) 杨应琚:《西宁府新志》, 青海人民出版社 1988 年版
13. (清) 梁份:《秦边纪略》, 青海人民出版社 1987 年版
14. 崔永红、张得祖、杜常顺主编:《青海通史》, 青海人民出版社 1999 年版
15. 欧华国主编:《青海公路交通史》(第一册), 人民交通出版社 1989 年版
16. 崔永红著:《青海经济史》(古代卷), 青海人民出版社 1998 年版
17. 欧华国主编:《青海公路交通史志编纂文集》, 人民交通

出版社 1992 年版

18. 翟松天著:《青海经济史》(近代卷),青海人民出版社 1998 年版

19. 青海省志编纂委员会:《青海历史纪要》,青海人民出版社 1987 年版

20. 青海省地方志编纂委员会:《青海省志·公路交通志》,黄山书社 1996 年版

21. 赵生琛、谢端琚、赵信著:《青海古代文化》,青海人民出版社 1986 年版

22. 王昱主编:《青海方志资料类编》(上下册),青海人民出版社 1988 年、1989 年版

23. (清)那彦成著、宋挺生校注:《那彦成青海奏议》,青海人民出版社 1997 年版

24. 卞一之主编:《西宁历史与文化》,辽宁民族出版社 2005 年版

25. 陈小平著:《唐蕃古道》,三秦出版社 1989 年版

26. 白寿彝总主编:《中国通史》,上海人民出版社 1995 年版

27. 周希武编著:《玉树调查记》,青海人民出版社 1986 年版

28. 周伟洲:《古青海路考》,《西北大学学报》1982 年第 1 期

29. 赵荣:《青海古道探微》,《西北史地》1985 年第 4 期

30. 王宗维:《论霍去病在祁连山之战》,《西北大学学报》1982 年第 3 期

31. 裴文中:《史前时期之东西交通》,《边政公论》1948 年第 7 卷第 4 期

32. 吴汝祚:《青海都兰县诺木洪塔里答里哈遗址调查与试验》,《考古》1963 年第 1 期

33. 长泽和俊:《丝绸之路与东西文化交流》,《西北史地》1984 年第 3 期

34. 夏鼐:《碳—14 测定年代和中国史前考古学》,《考古》1977年第4期
35. 吴均:《玉树地区的沙藨述略》,《青海邮电史料选编》1988年第1辑
36. 崔永红,王昱:《古代青海的邮驿业概述》,《青海邮电史料选编》1988年第1辑
37. 赵宗福著:《青海历史人物传》,青海人民出版社2002年版
38. 黄红军著:《车马·溜索·滑竿——中国传统交通运输习俗》,四川人民出版社1993年版
39. 《玉树藏族自治州概况》编写组:《玉树藏族自治州概况》,青海人民出版社1985年版
40. 乌曼丽:《宋云丝路之行初探》,《青海社会科学》1985年第4期
41. 陆庆夫:《五凉政权与中西交通》,《西北史地》1987年第1期
42. 李智信著:《青海古城考辨》,西北大学出版社1995年版
43. 崔永红、张生寅:《明清时期青海地区驿传设置及驿传役负担的演变》,《青海民族研究》2006年第2期
44. 解占录著:《唐蕃青海之争》,青海人民出版社2004年版