

新疆建設之新新設計

校編
訂著
者者

邊呂
逸
士

中華民國三十六年三月初版（一一五〇〇〇）

新新疆之建設

定價國幣 四〇〇〇元

編著者 呂

敢

校訂者 邊

逸

士

出版者 時代出版

社

版權所有

新新疆之建設

呂 敢編著

目 錄

緒 論

新疆的重要性

一一—一〇頁

一、新疆的空間價值

二、新疆的地位價值

三、新疆與東北——中國的左右兩臂

第一章

建設新新疆的前途

一一—二七頁

一、歷代經營新疆的史實

二、二百年來治新政策失敗的癥結

三、新的認識與新的精神

目

錄

第二章 新疆建設的基礎

二八——四八頁

一、氣候

二、地形及地質

三、土壤

四、宗族

第三章 交通

四九——六二頁

一、今日新疆的交通概況

二、新疆的交通建設計劃

三、新疆交通建設的環境

第四章 工 礦

六三——七七頁

一、新疆的重要礦產

二、工業的現狀及前途

第五章

農林水利

七三——九四頁

- 一、農業生產的現狀
- 二、林業概況
- 三、糧食與移民
- 四、水利建設概況

第六章

畜 牧

九五——一〇三頁

- 一、新疆畜產的種類
- 二、家畜的數量分佈及其意義
- 三、畜產品之價值及畜牧

結

語

一〇四——一〇六頁

緒論——新疆的重要性

一 新疆的空間價值

全國各省之中，論面積的廣大，首推新疆，論人口的稀少，新疆亦屈指可數。以物產而論，新疆在若干方面更高居全國的首要位置。故「地大物博」之稱，新疆可以當之無愧。顧天賦雖饒，而人謀未臧，地未能盡其利，貨未能暢其流，反以地處邊遠，文教建設，一一未能與中土相埒，遂使視陽關以外僅爲邊徼荒寒之地者，至今仍不乏其人。此不獨爲新疆的不幸，實亦爲中國的損失。當此建國肇端之日，我們必須正視新疆，以瞭解其價值，建設新疆，以發揮其力量，庶幾杜強隣的覬覦，立萬世的基業。

新疆地處中國的極西，外隣英蘇，內綰西北，在國防上的地位，自極重要，此點俟於下節中闡述。茲先列舉新疆的空間價值，以表示其重要性：

(一) 新疆現在的面積，共一，六四一，五五四平方公里。約四倍於四川，八倍於湖南，十二倍於安徽，十五倍於浙江。在西北各省之中，幾及陝西，甘肅，綏遠，甯夏，青海五省面積的總和，其幅員的廣大，不難想見。在清代中葉以前，新疆的面積，實

較此尤爲廣大，惟以國力不張，坐被蠶食，復以交涉大吏的無知，在歷次修訂界線時，根據他人的圖籍，不究確界之所在，遂致大片山河，拱手予人，此在考究新疆疆域的變遷時，大可令人浩嘆！

(二) 新疆人口，據民國三十三年統計，共爲八四三，八四八戶；三，七三〇，〇五一口。近年以來，或已略有增加，但不均密度，每方公里仍不過四人上下。考新疆境內，雖多高山大漠，但可供開墾的農田尚多，故移民殖邊，不但有其可能，而且有其必要。

(三) 新疆氣候，當於以下詳述，大致言之，北疆冬季長於夏季，南疆則夏季長於冬季。北疆曠野，宜於牧畜；南疆燠地，利於蠶桑。故除高山沙漠之外，新疆境內的若干地區，實兼有湖北江南之勝，牧畜農林，並饒其利。

(四) 新疆礦產的蘊藏，至今尚未悉其詳。但據民國三十五年經濟部中央地質調查所出版第七次中國鑛業紀要所載較爲可靠數字，則石油的儲量，約爲一二〇，〇〇〇，〇〇〇公噸，爲全國之冠，煤的分布極其廣泛，全部儲量約共三一，九八〇，〇〇〇，〇〇〇公噸，佔全國百分之一二，〇五，僅次於山西陝西兩省，而居全國的第三位；鐵鑛儲量約共三四，〇一一，〇〇〇公噸，佔全國總儲量百分之二弱，次於遼甯，湖北，福建及廣東四省而居全國第五位，石膏及岩鹽的產地更其普遍，許多地點尙未經詳細的

研究，但儲量之大約可居全國之首。此外有伊甯之銅，拜城之銅，阿爾泰山以產金而得名，和闐以產玉而著稱，而高山僻地未經地質學者的踏勘，有寶藏而未爲世人所知者，當亦不在少。故新疆礦產的富饒，實非誇言，且石油煤鐵爲重工業的根本，膏鹽爲化學工業的基礎，現代國防工業，實以此二者爲立足點。新疆有此天賦，倘再濟以人謀，則在未來時日之中，定可與東北并駕齊驅，爲中國工業化的重鎮。

以上所舉四點，不過列其大要，其詳將見後章。但由此我們已可對新疆的空間價值，有充分明瞭。要言之，即新疆疆域廣袤，尙有許多未經開發的地區；人口稀少，有足供大量移民的餘地；氣候的差異甚大，故物產的種類得以繁多；礦產的蘊藏富饒，故建設的前途，可資利賴。具此偉大的價值，倘猶委之邊陲，任其荒蕪，甯非我人的恥辱與失策？

二 新疆的地位價值

所謂「地位價值」，係根據人文地理學的價值判斷，而對某一地區所確立的一種評價。換言之，亦即從國防地理，歷史地理，經濟地理，交通地理……的觀點上，所賦予某一地區的評價。由此而論新疆，更可見其重要性。本章限於篇幅，僅能舉其犖犖大端。

(一) 從歷史地理的觀點上看新疆自始即與中國爲不可分割的一部，世有稱中華民族來源爲「西來說」者，則新疆可逕視爲中華民族之發祥地。中國在形勢上東臨大海，南障高山，在海洋時代以前，歷來國難均來自北方，自秦統一禹甸之時起，即深受北方胡族的威脅，雖以漢唐的強盛，猶少安甯之日。自元至清，更以神洲華夏兩度淪夷於南下牧馬的北方強敵。歷代中央政府籌邊之策，即爲防禦胡馬的南來。在中國與北方胡人的長期抗衡中，西域界乎其間，舉足重輕。西域爲北方敵人所脅，則中國處處在劣勢的地位，反之，西域如重返於中國，則「斷匈奴之右臂」，而北方強敵的勢力，必趨於衰微。徵諸事實，不乏明證。漢初與匈奴的爭西域，唐初的聯西突厥以制東突厥，皆爲應用此政策而告成功者。反之，宋時西域爲蒙古所征服，遂致西北東北兩面受敵，而不能自保其國。故新疆的得失，實關係中國的安危，當此外蒙已告獨立，西北邊防更見暴露之際，此歷史上的事實，尤足發我人之警覺。反而言之，則新疆與外蒙接壤千里，平沙彌望，險阻無多，故加緊新疆的經營，亦即加強對蒙古的防禦，雖中蒙友好，不必作杞人之憂，但從一個邊防着眼，接受歷史教訓，亦頗有使我們不能不一言及此者。

(二) 從國防地理的觀點上看，則新疆西界蘇聯的中亞細亞，西南界阿富汗及英屬印度，自外蒙獨立以後，東北邊緣，亦我國界，故三面與外國爲隣，國界交錯，亘數千里，而與中國內地的交通，則僅恃自甘肅河西走廊經星星峽以至哈密的一條通路，故新

疆在形勢上，閉關自守以絕內地易，而強固自固以禦外國難。歷來新疆之多變故，不易爲國家力量所控制，而易受外力的侵佔，此點實爲一主要原因。加以在地形方面，新疆與蒙古之間，甚少可以扼守的地點，從蘇聯至新疆，在天山南北，均有易於往來的通道，從帕米爾高原東下更有高屋建瓴之勢，故新疆倘無堅固的邊防，則一旦有事，即難力阻敵人的侵入。更進一步，如新疆一旦不守，則河西走廊在兩面受威脅之下，雖有玉門陽關，亦將欲閉而不得，從此黃河上游，西北諸省，永無甯日矣。所以從國防形勢上着眼，新疆不僅爲大西北的前哨，亦爲整個黃河流域的屏障，經營新疆，即所以保衛西北，其理實至顯然。至新疆因其特殊之地形，適於建立一特種兵科之編練軍區；其特產金沙，被公認爲國防工業重要之資源等等，更不待論。

（三）從交通地理的觀點上看：新疆爲海洋時代以前，歐亞兩洲交通的要道。古代東西文化的溝通，新疆實有其偉大的貢獻。自十八世紀以後，始逐漸失去其重要性。目前中國與歐洲的交通，苟非南繞印度洋即將北走西伯利亞，道路紆曲，時日曠廢，不免有所不便，且南路海道，英國握其要點，北出陸程，必假道蘇聯國境，兩國有事，則中國至歐洲的交通即無形隔絕。倘能恢復古代的絲路，延長隴海鐵道經甘肅而入新疆，再由阿富汗伊朗小亞細亞而直趨歐洲，可爲東西交通的唯一捷徑。以往德國計劃修築三B鐵路，并擬投資隴海，其目的亦即在此；雖其用意，僅在擺脫英國的牽制而謀發展其勢

力於東方，不脫帝國主義的色彩。但在中國的立場上說，則如有一條橫貫東西的大鐵道，不但可以便利與歐洲的往來，且亦可以促成東西兩部物產文化的溝通，對內對外，其利益均不在小，故總理實業計劃之中，亦以北方大港——迪化一線為西北鐵路系統中的第一幹綫，新疆在交通地理上的重要性，由此可見。

在另一方面，當此空中交通日益發達之日，新疆更可成為歐亞航空的樞紐，因自遠東至歐陸，經過新疆的一線，實為最短的空中距離也，抗戰以前，歐亞航空公司已經由新疆開闢上海柏林的航線，抗戰期間，威爾基華萊士兩大貴賓，來訪我國，亦皆取道新疆，戰後中蘇邦交日密，兩國節節的往來常亦益見頻繁，新疆更將成為南京莫斯科間冠蓋往來必經之地，當初「絲路」的繁榮，自可重見於新疆。

(四)從經濟地理的觀點上看，新疆向為中國與蘇聯間進出口貿易最盛的地區。如以一九三二年為例：是年蘇聯向中國內地各省的輸入額為五，八八八，〇〇〇盧布，而對新疆的輸入則為一二，三〇五，〇〇〇盧布；同時內地各省對蘇的輸出為八，〇八六，〇〇〇盧布，新疆對蘇的輸出則為一五，六九八，〇〇〇盧布，其懸殊可一望而知。如以人口為比例，則一九三二年中國內地各省每人平均消費俄貨〇，一七盧布，新疆則每人消費六一，五盧布，內地各省平均每人向俄供給〇，〇一三盧布，新疆則每人供給四八，二盧布，故新疆的對蘇貿易額，實達較內地各省的總和為巨。如新疆的交通改善，

經營進步，內地各省的物產亦得經由新疆輸出，其總額的增加，當更不止倍徙，按中蘇兩國接壤比隣，關係密切，一九三二年以後新疆與蘇聯之貿易額常漸有增加。戰後尤將較前興盛，自屬必然，新疆地當要衝，其成爲中蘇經濟關係中的重要一環，必無可疑。新疆的地位價值，僅由上述數點，已可見之。在歷史上，新疆的得失，關係中國的興衰，在國防上，新疆的存亡繫西北的安危，在交通上，新疆握歐亞陸空的樞紐，在經濟上，新疆爲中蘇貿易的基石，其重要有如此者。經之營之，安可不亟？不然則不徒貽廣田自荒之譏，抑且有太阿倒持之虞矣！

二 新疆與東北中國的左右兩臂

孫子兵法有云：「先至而得天下之衆者爲衢地」，新疆與東北，實同具衢地的價值，而爲中國安危之所繫，東北經十四年的淪亡，甚至種第二次世界大戰之因，撫創思痛，記憶常新，其重要性自爲國人所共知，而新疆的受人注意，則遠不能及。事實上新疆的爲人覬覦而引起國防上的問題，其由來更在東北之前，同時新疆境內有複雜的宗族問題，設不積極經營，則所能予人之隙，或較東北爲更多，而因此之故，人之欲染指新疆者，亦往往可利用宗族問題，支持局部的叛亂，爲蠶食之謀而不必作鯨吞之勢，無形的侵略較有形的強佔，更爲難覺難防，念未雨綢繆之義，自更不能不對新疆速作積極的經

營。

外蒙古獨立以後，海棠花葉的中國版圖，已顯易其形狀，北方國界成爲一向南凹入的曲線，此曲線的頂點，約當綏遠的包頭及五原，其兩端則一爲東北，一爲新疆，二者面積的廣袤相若，地位的重要亦相若，而造化之於中國，更一若故弄玄虛，舉凡中國立國所不可或缺的資源，大都不藏之於內地，而悉畀之於此突出的兩個區域。除東北及其毗連地區而外，中國已無巨量的鐵礦，除新疆及其毗連地區而外，中國亦已無可採的石油。木材大豆，以東北爲唯一寶庫，皮毛乳酪，以新疆爲最大產區，設東北與新疆不保，其後果將爲何如？不特我國無以躋於強國之林，卽立國之基，亦將搖搖欲墜矣。

在對內地的交通形勢上，東北與新疆亦極有相似之點。如以中國的版圖喻人身，對本部各省爲腹心，而新疆與東北爲申張的兩臂，此兩臂的運用，各有其控制的支點，對東北爲平津，對新疆則爲隴西，此所以歷代之監察東北必先重鎮北平，而經營新疆必先治理河西也。北平與東北的大道，西倚燕山，東臨渤海，爲一走廊地帶，而以山海關當其要害，河西與新疆的通衢，則南循南山，北連大漠，亦爲一走廊地帶，而以星星峽扼其咽喉，形勢的相似，甚爲顯然。

國際的關係上，則東北歷來爲日俄爭霸之地，而新疆則爲英蘇逐鹿之場。所不同者，新疆純爲陸權的爭執，而東北則對海權與陸權有並重的地位，此所以在近百年來的

海洋時代中，東北的明爭較新疆的暗鬥，更見尖銳與嚴重也。顧時代進步，今日的世界，已進入空中時代，新疆在歐亞空中交通上的地位，既如上述，則未來的重要性，固將有增無減，殊不能僅憑歷史的回溯而臆測其來日矣。

於此有可附言者，即在上述新疆與東北的形勢比擬中，可見西藏之於新疆，彷彿有如朝鮮之於東北，朝鮮一旦脫離中國，東北從此多事，然則西藏的前途對於新疆的關係，又將何如！此則在論新疆的經營時，不能不並移其視線於西藏也。

以上縷陳新疆與東北的比較，不但可以證明新疆與東北之具有同樣的重要性，可且進一步說明新疆比東北有更大的危險性。第一，東北問題比較單純，至少無所謂「民族問題」，可供人利用，以啓禍亂之階。「偽滿醜劇」，亦惟在已經敵人佔領之後，始得醜態扮演。新疆則不然，歷來受亂，表面上均由少數宗族的叛亂開始，故東北的問題，祇在如何防禦外侮，而新疆的治理，則當以安定內部爲先。第二，平津對東北的控制，遠較隴西對新疆的控制爲有力，北甯鐵路的暢達，足供後方的增援，海上交通，更可補其不足；隴西與新疆的交通僅恃一線走廊，即使有鐵路的鋪設，其利便仍有遜色，倘一旦有變，則馳援新疆的困難，實遠勝於增防東北，故知弭難的不易，當更賴於求根本的治安。即此兩端，可概其餘。東北往事，深在人心，「失之東隅，收之桑榆」，新疆的經營，又安可再因循遲滯，而不以最大決心與毅力爲之。

大戰甫終，血腥未滌，和平安定，舉世同心。英蘇兩國尤爲我艱苦作戰時的深摯盟友，此後邦交敦睦，可以預期。果爾則新疆建設自可無外在的顧慮而將有一日千里的進步。以上的檢討，不免徒爲杞人之憂，作者亦自願已所云云，僅爲危言峻辭，而永無不幸而言中的一日。

第一章 建設新新疆的前提

一 歷代經營的史實

「新疆」一名，始自清代，其意蓋云新闢的疆土。但究其實際，則天山南北路之成爲中國疆城的一部由來已久，所謂「新疆」，實際上是「舊疆」。「苜蓿隨天馬，葡萄逐漢臣」，新疆與中國的關係無論政治，軍事以及經濟，文化，固早已有若干千年的歷史，並非從清代開始。所以在討論新新疆的建設之前，我們必須先檢討新疆與中國的歷史淵源，探究歷代對於新疆的措施，然後可以明瞭以往種種經營的得失，而作未來建設的借鑑。

中國歷史上記載所及，與新疆有關的可謂代不絕書。詳加研討，非本書篇幅所許可。本章的目的，僅在綜其大要，尤其注意在不同時代中，新疆所處的不同地位，和歷代中央政府對於新疆所採的不同措施。換言之，亦即根據史乘的記述分析其內容，依新疆與中國的從屬關係，和歷代中央政府對新疆的經營方略，而劃分整個歷史爲若干時期。每一時期，代表新疆區域自不屬中國版圖的時期起以迄成爲中國行省之一，其間所經過的步驟。從歷史演變的動的觀點上說，此等步驟的物理的意義，一言以蔽之，即爲「向

心力的逐漸增加」。

以下劃分歷代對新疆的經營爲四個時期：

(一) 邊荒時期——漢以前。自漢以前，中國典籍，對於天山南北，少有記載，顧炎武天下郡國利病書所謂：「西域唐虞時率教，尙書禹貢所謂西戎卽序者是也」，認爲「西域」卽「曲戎」，似乎缺少可靠的證據。近人顧實據穆天子傳攷證周穆王西征路線，謂穆王「……踰今河南，直隸，山西，出雁門關，由歸化城西繞道河套北岸，自西南至甘肅之西甯，登崑崙，復下崑崙而至于闐，升帕米爾大山，至新都庫什山，再折向北，東還至喀什達爾，循葉爾羌河，至羣玉之山，再西踰帕米爾，經達爾瓦茲，撒馬爾山，布哈爾，然後入西王母之邦，卽今波斯之第希蘭也。又自今阿拉拉特踰第弗利斯之庫拉河，走高加索山之達利厄耳峠道，北入歐州大平原，蓋在波蘭華少附近，大獵三日而還」，此說如可信，則周穆王當爲歷史上唯一到過新疆的中國帝王，而新疆與中國之有交通，亦遠在數千年以前。不過穆天子傳是否爲一記載翔實的史書，原有可疑，而攷證方法及所得結論是否正確，亦不無問題。同時在穆王時代，以互數扈從，作如此遠游，所經又皆荒漠之地，是否爲當時環境所許可，尤可置疑，「八駿日行三萬里」，不過詩人想像之辭，似尙不能引爲史實。總之，在漢以前，中國的文化武威，當猶不能西及天山南北。較可徵信者，爲中國通往歐洲的「絲路」，似曾取道西域，而「絲路」的開