

哲里木盟公路交通志

哲里木盟公路交通志编纂委员会编



方志出版社

概 述

概 述

哲里木盟位于内蒙古自治区东部，地理坐标为东经 $119^{\circ}15'$ 至 $123^{\circ}43'$ ，北纬 $42^{\circ}15'$ 至 $45^{\circ}41'$ 。东连吉林省的四平市和白城地区；南邻辽宁省的沈阳市、阜新市；西壤赤峰市；北毗兴安盟；西北接锡林郭勒盟。总面积为 59 535 平方公里。总人口为 266 万，其中蒙古族 105 万，占全自治区蒙古族总数的三分之一，是全国蒙古族聚居最多的地方。全盟辖二市一县五旗，即通辽市、霍林郭勒市、开鲁县、科尔沁左翼中旗、科尔沁左翼后旗、扎鲁特旗、库伦旗、奈曼旗。有 191 个苏木、乡、镇。

哲里木盟地处松辽平原西端，为内蒙古高原递降辽河平原的斜坡。北部是高原山区，为大兴安岭余脉，海拔高度在 800 米至 1 000 米之间，最高山峰达 1 426 米。霍林郭勒市与锡林郭勒盟交界，这里为去锡林浩特通道。扎鲁特旗与兴安盟交界，鲁北为去科右中旗、突泉、乌兰浩特通道。这里山岭起伏连绵，霍林河等几条河流遍布山林草场中，林丰草密，是天然的草牧场，也是全国肉食基地之一。夏季雨量充沛，易造成山洪暴发，导致水毁公路桥涵。冬季雪多且大，公路易雪阻。霍林河地区的无霜期仅有 100 天左右，最大冰冻深度为 2.68 米，最低气温可达 -40°C 。山区的矿产资源丰富，有金、银、铜、铅、煤、石墨等。全国四大露天煤矿之一霍林

河煤田的储量达 130 亿吨。成为东北能源基地之一，霍林郭勒市因而成为新型煤矿城。

南部与西南部为浅山区、黄土丘陵和沙沼，是辽西山区的边缘地带，海拔高度在 400 米至 600 米之间。奈曼旗、库伦旗和科左后旗与辽宁省接壤，大沁他拉为去赤峰、北京通道，青龙山为去北票通道，库伦为去阜新通道，甘旗卡为去彰武、沈阳通道。奈曼旗南部为山区，河流较多，著名的河流有老哈河、教来河、蛇牛河，山洪下泻易水毁公路桥涵。库伦旗南部是黄土丘陵地带，沟壑纵横，具有陕西黄土高坡之风貌，有养畜牧河、厚很河等河流。三个旗北部为沙丘地带，人称“八百里瀚海”，有全国著名的矽砂和型砂矿，矿产资源丰富。这一地带即使修筑了公路，也常因春秋风多，沙害肆虐而使公路沙阻。南部山区有色金属储藏丰富，并盛产麦饭石，其储量达 3 100 万吨。具有开发远景的制造水泥的原料石灰岩，品质上乘。科左后旗的南部辽河油田已经开采出石油和天然气，科左后旗的东部辽源煤矿已经探明有优质煤层。

中部是西辽河与新开河冲积平原，且西辽河与新开河为变迁性河流。海拔高度一般在 150 米至 250 米之间，最大冰冻深度为 1.79 米。开鲁县与赤峰市交界，开鲁为去天山、林东通道。科左中旗东部与吉林省接壤，是通辽市去长春的通道。保康为去太平川和大庆的通道，舍伯吐为去乌兰浩特和加格达奇的通道。通辽市是全盟政治、经济、文化、交通的中心。111 线、303 线、304 线三条国道汇交于此，京通线、通让线、通霍线、大郑线四条铁路线五个方向进出通辽站，全国最长的地方铁路集通线已经动工修建，通辽火车站跻身于

全国 41 个枢纽站行列。通辽——北京、呼和浩特民航班机定期往返。这里还是全国商品粮基地之一，全盟每年产粮达 50 亿斤，占全区向全国提供商品粮的 40%。正在开发的开鲁油田的石油和天然气储量可观且品质优良。全国著名的沙漠区莫力庙水库是哲里木盟的一大旅游胜地。

平原约占全盟总面积的 21%，山区约占 32.4%，沙沼约占 41%，丘陵约占 5.6%。全盟有大小河流 12 条，大中小水库 85 座，总水面积为 46.81 万亩。

哲里木盟地处温带大陆季风气候区，春季短而干旱多风，夏季热而雨水较为集中，秋季凉爽，冬季长而干旱。年平均气温大部分地区为 -5°C 至 5°C 。全年 1 月份最冷，月平均气温在 -13°C 至 -18°C 之间。7 月份最热，气温平均在 20°C 至 24°C 之间。年降水量一般在 350 毫米至 450 毫米之间，并集中在 8 月份。无霜期中南部为 145 天左右，北部在 120 天以下。年日照时数达 3 000 小时，年平均风速为每秒 3 米至 4 米，且西北风较多。

哲里木盟历史悠久，文化源远流长。四五千年前，我们的祖先就在这里创造了著名的红山文化和富河文化。在科左后旗有自然保护区大青沟和城五家子辽代古城。在扎鲁特旗的阿贵洞中有辽代墨书题记。在扎鲁特旗和霍林郭勒市有金代界壕和边堡。在庫伦旗有夯土板筑的辽代古城和辽代墓群，以及清代兴建的兴源寺和福缘寺。在奈曼旗和庫伦旗有燕国北长城。在奈曼旗还有保存完好的王爷府等名胜古迹。在开鲁县有元代佛塔。

这里地处联结东北与华北以及全国的咽喉地带，历来是

兵家必争之地。早在后金统一全国的前夕，努尔哈赤就在这里拉开了与同明朝结盟的林丹汗决战的序幕。努尔哈赤通过与科尔沁部联姻的手段加强了政治联盟，控制和征服了漠南蒙古，打通了进入长城的走廊，进而实现了统一中原的目的。日本帝国主义者很久以来就对这里垂涎三尺。田中义一首相在1927年给天皇的奏折中公然宣称：“欲征服中国，必先征服满蒙；欲征服世界，必先征服中国。”他们妄图把这里作为建立“大东亚共荣圈”和鲸吞世界的桥头堡。他们的“南满铁道株式会社”早在1917年和1921年就斥巨资修筑贯通哲里木盟腹地的四洮线铁路和郑通线铁路，为侵华战争构筑了必经之路。哲里木盟还是苏联红军出兵中国东北的一条通道。解放战争初期，东北民主联军按照毛泽东“让开大路，占领两厢”的战略部署，为建立巩固的东北根据地，赢得辽沈战役的胜利，派遣军队和大批干部到这里开辟工作。国民党军对这里觊觎已久，派遣“王牌”部队七十一军拼死争夺这块地盘。两军在这里展开过激烈的“拉锯”战。东北民主联军把辽沈战役的后勤指挥部设在哲里木盟通辽县，负责转运战略物资和救护伤员的工作。

这里不仅是军事战略要地，而且是经济建设中的运输大动脉。东北地区运往内地的钢铁、木材、煤炭、石油、机电产品等生产和生活资料主要从这里转运，京通线铁路过货量远远超过沈山线，已经成为联结东北和华北的第一条货运大动脉。这里还是兴安盟、锡林郭勒盟和赤峰市一些地区的农副土特产品下行转运通道和生产、生活资料的上行集散地。

清朝初年，沿用前代驿传制度，设官马大路及其支线，联

结哲里木盟的为官马北路。康熙三十一年(1692年),设北京经喜峰口至哲里木盟扎赉特旗哈岱罕驿道,该驿道长2100多里。清康熙和乾隆皇帝、东巡走此驿道。北京至盛京的山海关驿道、齐齐哈尔至茂兴的驿道、茂兴至法库的驿道也途经哲里木盟。清末,因邮电开通,驿道逐渐废弛并演变为商旅道路。中华民国年间,开始有国道、省道、县道之分,并开始修筑乡道。伪满洲国称省际道路为国道,县际道路为警备道,但这些道路都是土路。1946年,哲里木盟修筑通辽至瞻榆的战勤公路。中华人民共和国成立后的几年恢复时期,从通辽到旗县的重点路段进行修整。1958年,在中央“地群普”方针指引下,形成全民大上公路的局面,重点路线再次全面整修。1964年,内蒙古自治区第一条渣油路面公路开始在通辽和开鲁之间修筑。1969年至1979年,哲里木盟在划归吉林省的10年间修筑渣油路面公路1020公里,使哲里木盟的公路质量得到根本性改善。1985年5月,内蒙古自治区政府主席布赫视察哲里木盟途经奈曼旗新镇道班养护路段时即兴赋诗:“乘车好似坐江轮,砂石路面如水平。只见两旁树飞过,不觉我与车在行”。1990年全盟有国道4条,省道3条,县道19条,乡道24条,总长3187公里,其中渣油路面公路长1367公里,占内蒙古自治区的20%。公路密度为5.12公里/百平方公里,是全国公路密度的1/2。哲里木盟四通八达的公路基本上沟通了邻省区市县与沿海、京津塘经济发达地区、重要城市和港口。但是,全盟的自然路和等外路还占相当比例,尤其是县道多为土路,191个苏木乡镇中有57个不通公路,南部遭风沙侵害,北部受雪阻塞,原有的渣油路面

公路超期服役，有的病害连片，影响畅通能力，亟需治理改造。

1933 年以前，哲里木盟没有现代桥梁。1935 年以后，开始修筑现代大桥。1936 年，修筑第一座钢筋混凝土桥梁，1949 年因战争与洪水被毁。1954 年修筑长 416.4 米，桥面净宽 6.04 米，35 孔简支梁，豪乌式桁架结构的全国最大木桥通辽西辽河大桥。1964 年 8 月，朱德委员长和董必武副主席亲临大桥视察。全盟有大中型木桥 6 座。1956 年，哲里木盟开始兴建石拱桥，全盟有大中型石拱桥 7 座。全盟有大中型钢筋混凝土桥梁 36 座。

哲里木盟有建制以前，这里就开始使用勒勒车，单牛拉车，数辆首尾相连，堪称一绝。至今，扎鲁特旗等边远牧区仍使用这种车辆。骆驼队运输的年代更加久远，直到 1958 年，奈曼旗八仙筒拥有 200 多峰骆驼的驼运社还承担着乌珠穆沁经林东至奈曼旗的运盐任务。驼队在千里瀚海中跋涉，宛若沙漠之舟，驼铃叮咚，更显大漠空旷而幽远。铁木轮大车于清朝末年传入哲里木盟，胶轮大车于伪满洲国期间传入哲里木盟。1958 年以后，铁木轮大车逐渐被胶轮大车取代，并实现轴承化。较大市镇的客货运输先后使用二马车、驴拉小胶车、手推车和脚踏三轮车、机动三轮车和小汽车。客货混装汽车于 1920 年在哲里木盟境内运行。1932 年，通辽有 3 家客运汽车公司，7 辆客车运行。1951 年，哲里木盟运输公司成立，组织社会车辆运输。1953 年，自治区拨给 20 辆汽车，其中有 1 辆为美国道奇牌客车。1956 年，全盟有客车 13 辆、货车 117 辆。1964 年初，华北运输局通辽汽车大队在哲里木盟

成立，拥有 200 台解放牌载重汽车，承担哲里木盟、昭乌达盟和呼伦贝尔盟南部地区的运输任务。6 月 1 日，该车队下放给哲里木盟运输公司。为适应运输车辆的大修和中修的需要，1965 年 5 月在通辽建成国内一流技术水平的通辽汽车修配厂。1978 年以后，实行改革开放，发展多种运输经济成分，建立多层次、多渠道的交通投资体制，支持个体运输的发展，鼓励竞争，转变政府交通部门的职能，加强行业管理和宏观调控，使公路交通面貌发生了转变，运输市场长期供不应求的状况得到解决。1986 年，全盟有客车 641 辆、货车 4 575 辆。1988 年投产使用的机动车检测中心站引用日本全电脑机动车检测设备，结束了哲里木盟机动车检查靠眼看、手摸、耳听的历史。1989 年，在通辽火车站前建成一座集客运、旅店、饭店、商店、娱乐于一体的交通大厦，为方便旅客，改善乘车环境，缓解通辽地区旅客运输紧张状况起到一定作用。1990 年，全盟有客车 723 辆、货车 5 364 辆。运输周转量 1959 年为 4 127.9 万吨公里，1965 年为 4 118.8 万吨公里，1976 年为 7 194 万吨公里，1986 年为 11 878.4 万吨公里，1990 年为 21 709.2 万吨公里。利润总额 1953 年为 2.1 万元，1959 年为 102.3 万元，1965 年为 117.6 万元，1976 年为 115.8 万元，1986 年为 158.9 万元，1990 年利税总额达 300 余万元。1990 年，全盟有国营交通企业 10 家，集体交通企业 12 家，县级汽车站 8 个，营运路线 124 条，总营运里程 11 100 公里，日发班车 276 次，日均客流量 17 800 人次。此外还有粮食、外贸、供销、商业等 8 个专业运输车队。个体运输业和修理业发展迅速，私营运输户达 3 254 户，营运客货车达 2 424 辆，私

营机动车修理点达 2 013 个。

哲里木盟的公路交通事业发展的同时，精神文明建设也取得可喜成果，涌现出许多先进集体和英雄模范人物。司机刘凤岭被选为全国五届人大代表，熊玉才被授予全国“五一劳动奖章”，通辽汽车站被交通部命名为全国文明汽车站，奈曼旗八仙筒道班被交通部命名为全国“十佳”养路道班之一，奈曼旗汽车站被自治区人民政府命名为文明汽车站。

40 多年来，哲里木盟的公路交通发生了翻天覆地的变化，特别是中共十一届三中全会为交通事业的繁荣提供了千载难逢的契机。国家、集体、个体一齐上交通，打破了国营企业独家经营的一统天下。这无疑使国营运输、修理、配件以及道桥工程面临着严峻的挑战，但是也给这些国营企业提供了平等竞争的机遇。有竞争才能发展，有竞争才能创优汰劣，有竞争才能促进社会进步，创建更加丰富多彩的物质文明和精神文明。我们相信，具有团结拼搏求实创新精神的哲里木盟交通系统 8 000 多名职工，在中国共产党的领导下，在各级政府的指导下，定能在新的历史时期取得更加辉煌的业绩，为哲里木盟的经济腾飞当好“先行官”。

大事记

大事记

1949年

哲里木盟（简称哲盟）人民政府民政处负责交通管理工作，由建设科承担具体工作事宜。

东北公路局派工程师工藤忠夫（留用的日本人）和内蒙古自治区交通部技术干部白金梁、崔宝林对通辽大桥进行调查，并撰写通辽桥的调查报告。

辽北省政府指令奈曼旗就地解决木料，在八仙筒东侧修架桥梁支援前线。

1950年

哲里木盟人民政府派奈曼旗的石伯乾（水利股长）、后旗的额尔敦（文教科员）、库伦旗的周山涛（文化馆员）、科左中旗的李成林（民政科员）、开鲁县的熊佐周（秘书科员）、通辽县的王守维（民政科员）、盟公署的徐志学（民政科员）到交通部东北交通干校学习。

11月 根据上级有关部门的规定，哲里木盟的行车执照为 83001 至 83999。

1951 年

内蒙古自治区地方国营通辽运输公司正式成立。

内蒙古自治区交通部派直属工程队将伪满时期修筑钢筋混凝土已经损坏的通辽西辽河大桥拆除。

1952 年

通辽县人民政府民政科有两名专职人员管理交通工作。

奈曼旗修整大沁他拉至六号（长 130 公里）公路。

1953 年

撤销哲里木盟政府建制，成立内蒙古自治区东部区行政公署，交通工作归行署交通厅直接管辖。

4 月 通辽运输公司的木炭车全部改装完毕，结束了通辽运输公司使用木炭车的历史，并建立汽车站（市人民医院西侧）。

通辽市成立运输大队。

1954 年

2 月 撤销东部区行政公署，恢复哲里木盟政府的建制。同时在政府机关内部机构中设立与处平级的交通科，徐志学任副科长，额尔敦为科负责人。4 月，石伯乾任交通科长，与民政处合为一个党支部。党支部书记为阿尔斯郎。

内蒙古自治区交通部决定修建木结构的通辽西辽河大桥，工程由内蒙古自治区交通部直属勘察测量设计总队负责

设计，工程总队施工。该工程于6月16日开工，11月4日竣工。

奈曼旗大沁他拉与辽宁省北票互通班车。

7月12日 通辽运输公司汽车修理厂更名为通辽运输公司保养厂。

10月20日至28日 奈曼旗政府动员民工日13455个，畜力车12辆，修整旗境内通往通辽、阜新的公路。

1955年

4月27日至8月14日 奈曼旗在通辽——奈曼线公路奈曼段上进行一次重点整修，达到六级路的标准。

通辽运输公司在扎鲁特旗设立“鲁北运输站”。

8月10日 哲里木盟政府颁发《畜力车管理办法》。

9月18日 哲里木盟运输公司在奈曼旗设立运输站，新建站房七间。

10月 正式开通通辽至鲁北的汽车客运班车。

1956年

通辽市马车个体户组成马车运输合作社。

10月 甘旗卡——库伦公路的三家子桥竣工。

11月 库伦——彰武公路的白庙子木桥竣工。

1957年

扎鲁特旗动工修建鲁北至通辽本旗境内的简易公路。

科左中旗人民委员会动员4110名民工对保舍公路（保

康至舍伯吐) 进行大整修。

1958 年

4 月 扎鲁特旗有了第一辆汽车。

6 月 奈曼旗教来河畅通桥工程竣工, 国家为该工程投资 10 万元。使用民工日 1.6 万个, 使用车工日 482 个。

同月 奈曼旗新建长 20 公里的八明公路(八仙筒至明仁)。

9 月 通辽市手推车个体户组织手推车运输合作社。

科左中旗成立架玛吐、舍伯吐两个养路公社。

9 月末 哲里木盟交通科、养路段、监理所、通辽运输公司合并成立哲里木盟交通运输局。

11 月 奈曼旗红星桥(除护岸工程外)竣工, 该桥长 127.35 米, 桥面净宽 4.5 米, 跨径 5.5 米。国家为该工程投资 21 万元, 共用民工日 8 216 个, 车工日 348 个。

12 月 奈曼旗东风桥工程竣工, 大桥全长 127.74 米, 设计载重标准为汽车 13 吨, 挂车 60 吨。国家投资 27 万元, 共用民工 24 941 个, 车工日 3 800 个。

是年 库伦旗有了第一辆汽车, 即旗政府的吉尔牌大货车。库伦——甘旗卡、库伦——阜新两条公路(土路)竣工通车。

是年, 科左中旗保康汽车站成立, 隶属于通辽运输公司。

1959 年

哲里木盟行政、事业、企业分开, 设哲里木盟交通局。