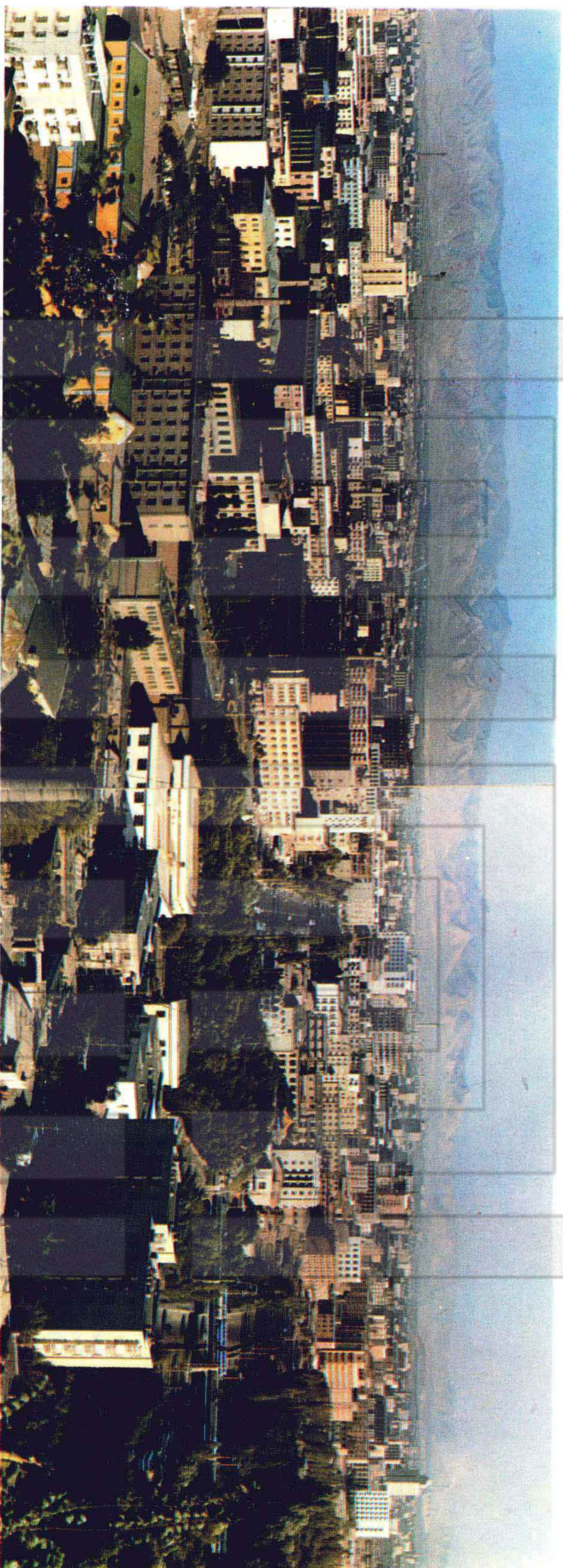


发挥聪明才智建设更新
更美的乌鲁木齐

屈武





红山顶俯视市区一角



红山新景

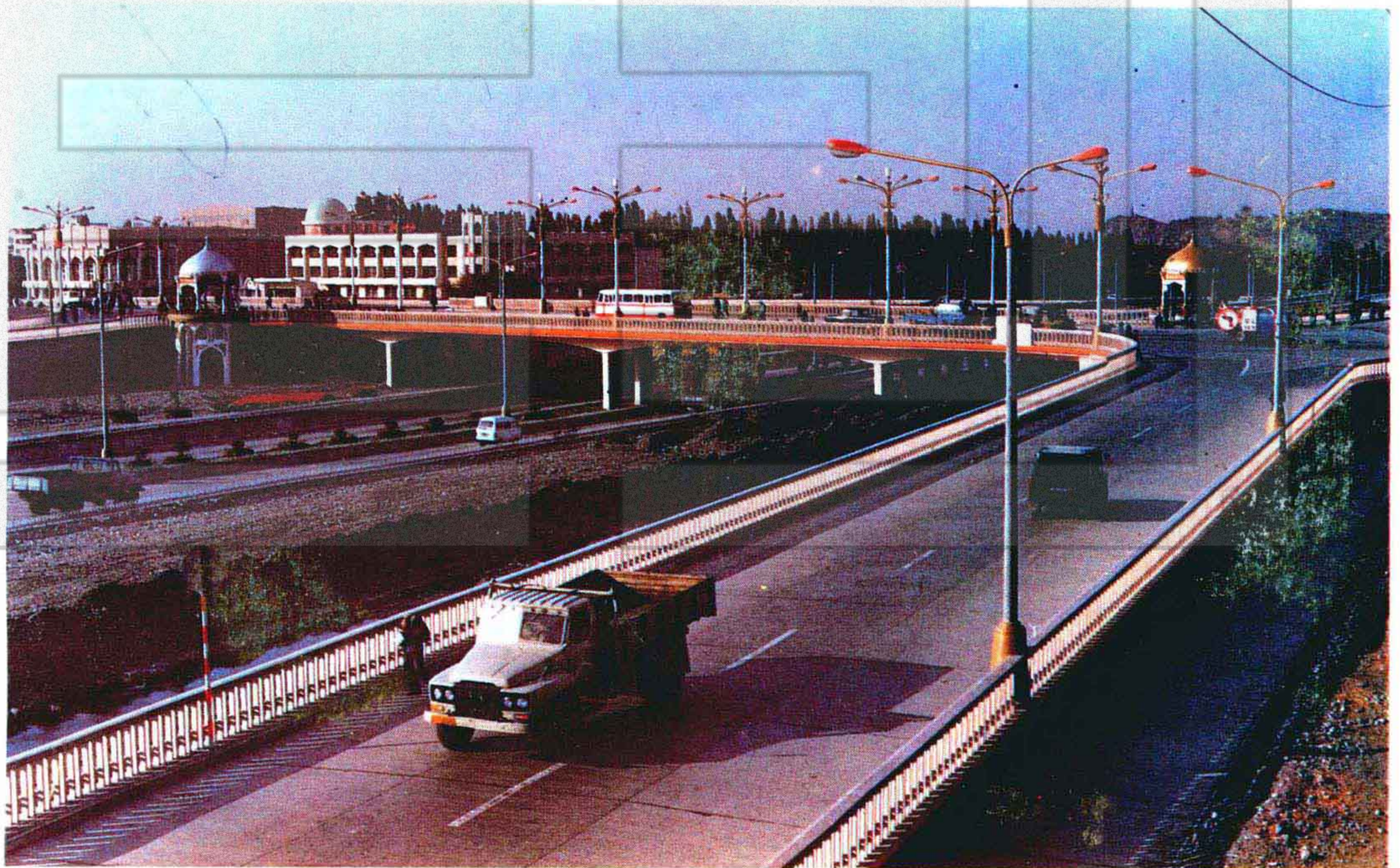


雅马利克山砖塔



西大桥新貌

人民路立交桥





人民公园湖心亭及拱桥

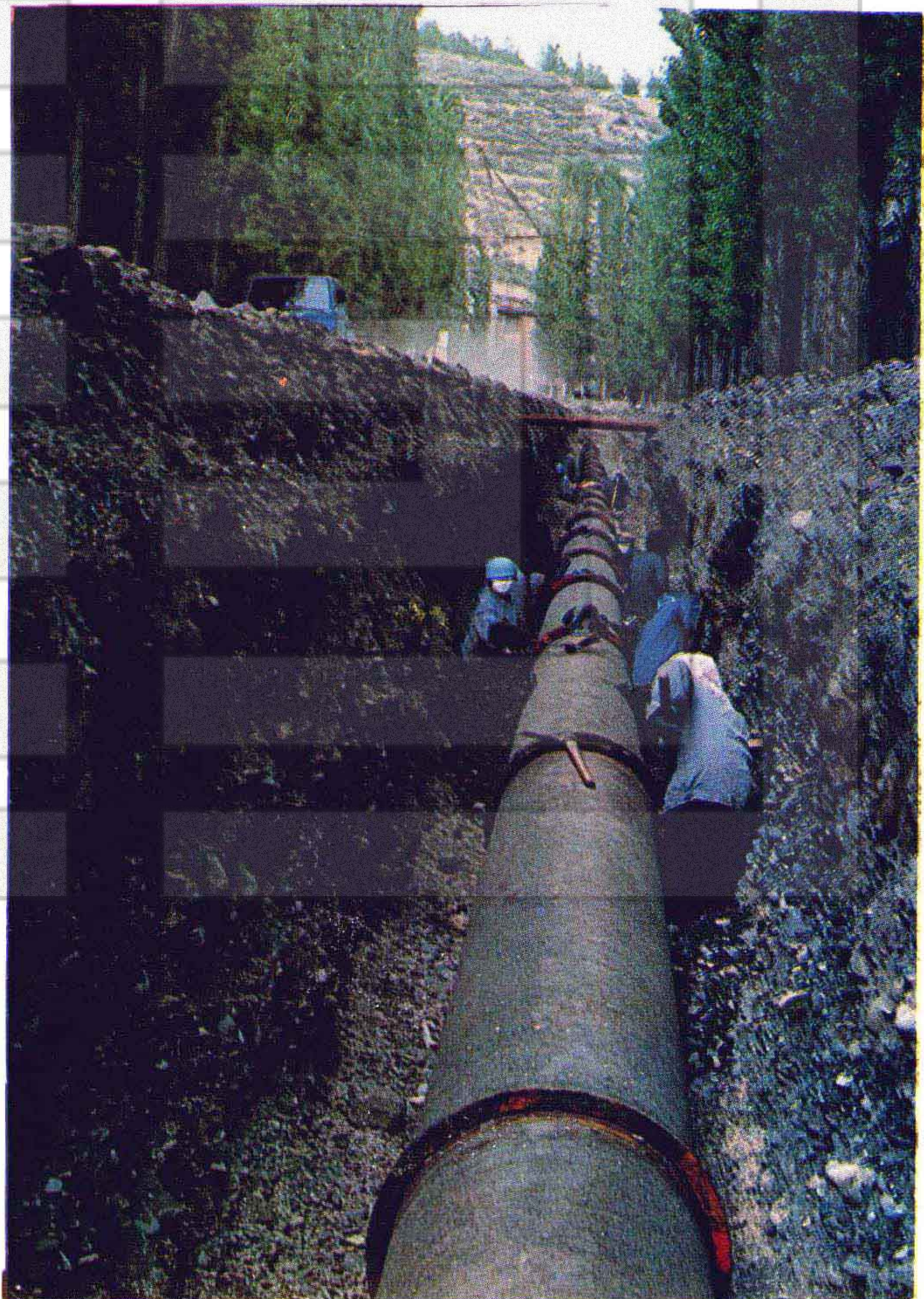


北门花坛

西大桥花坛之雕塑



自来水管道安装现场





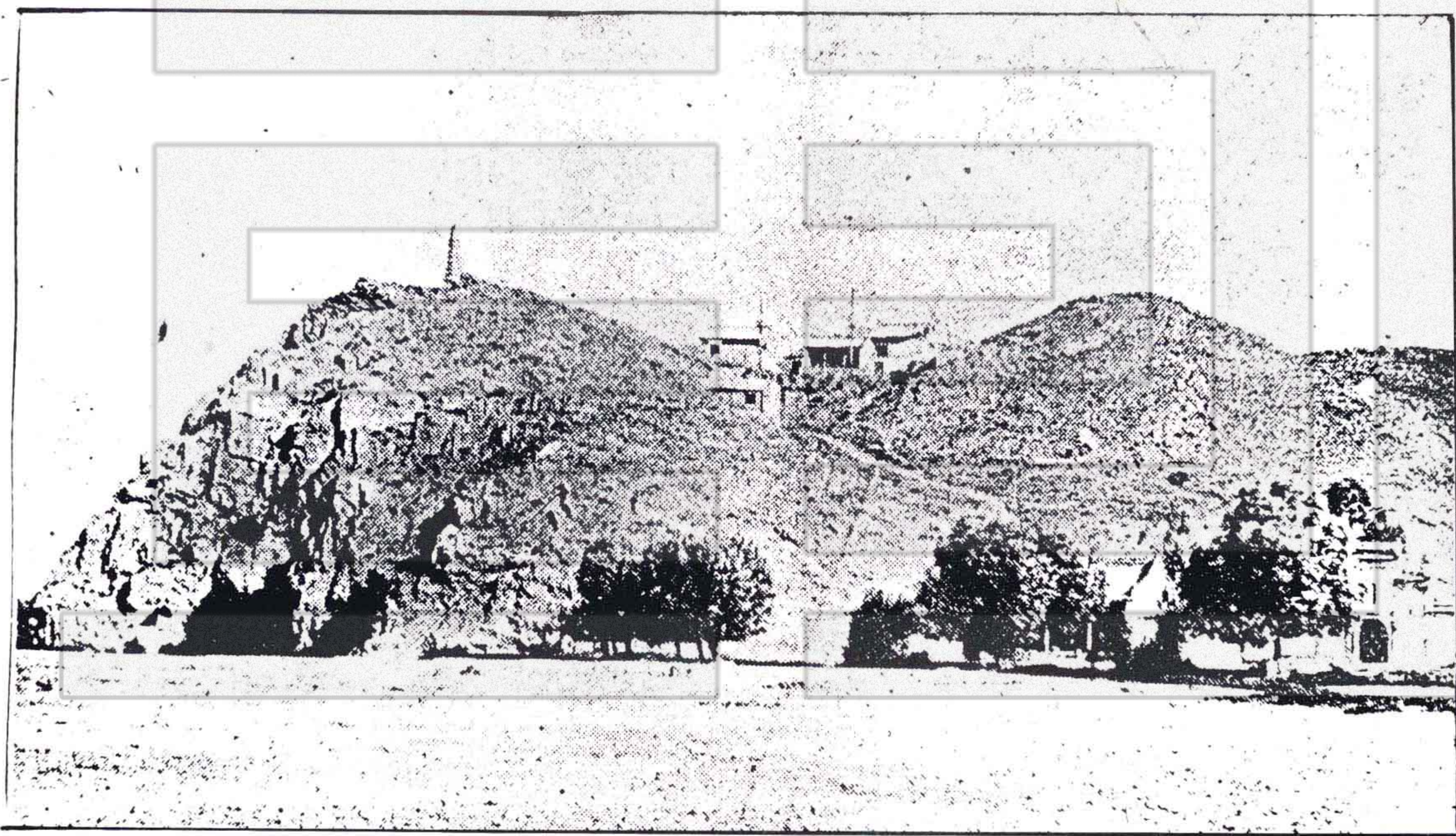
第二水厂机房之一角



高压水车疏通下水管道



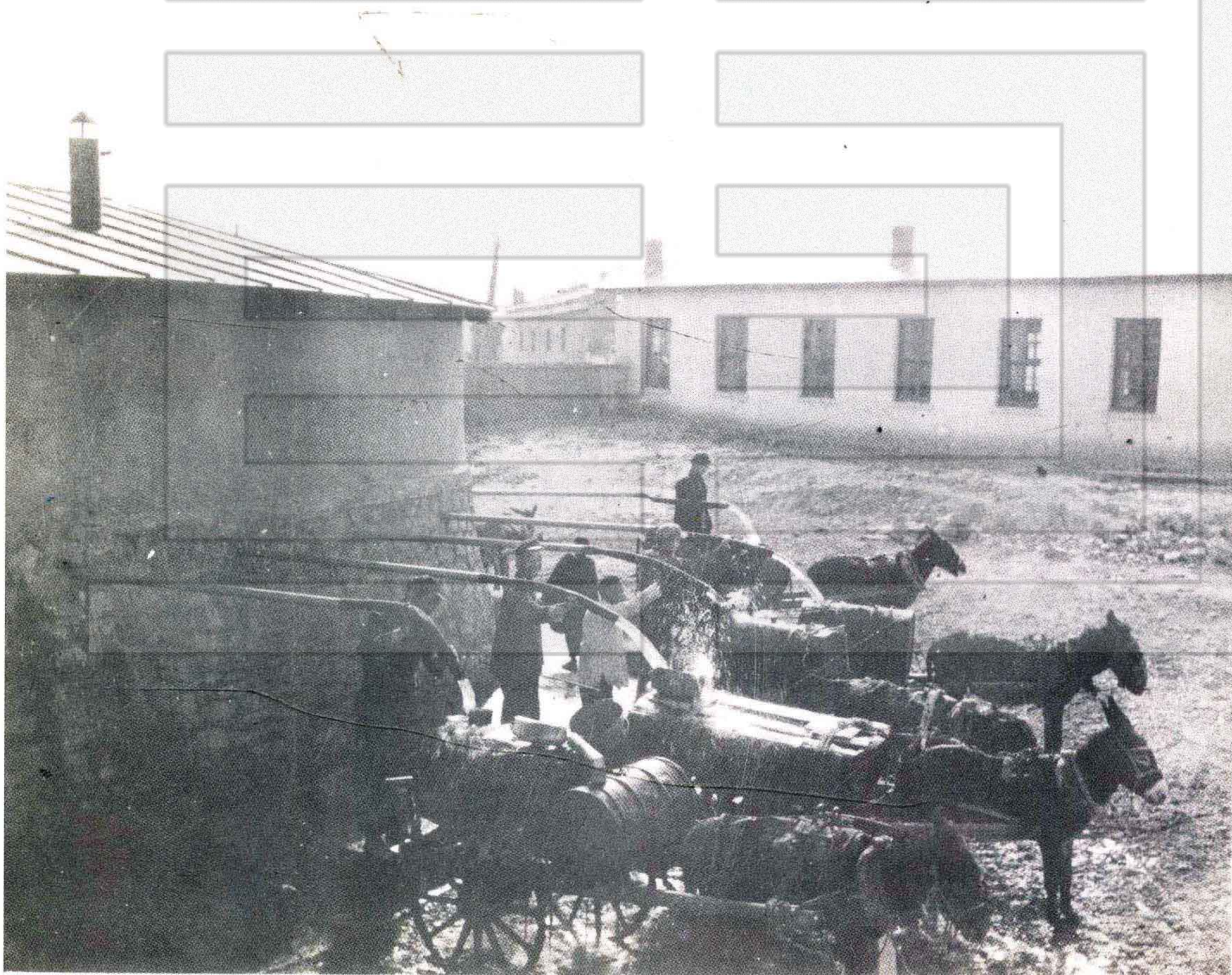
红山夕照



迪化红山咀



迪化西大桥



建国初新华南路供水站

前 言

《乌鲁木齐市城市建设志》作为乌鲁木齐自建城以来，迄今二百余年的第一部记述乌市市政建设和城市公用事业的专业志，终于和读者见面了。

它添补了历史的空白，倾注着编者的心血，背负着人们的期望，经历过产前的阵痛和娩后的满足，成为“盛世修志”这一精神文明建设园地中的一枝小花。期待着人们的关怀和哺育。

编写社会主义城市志是一个新课题。志编人员本着“上对祖宗，下对子孙”的负责态度，含辛茹苦，任劳任怨，探索前进，终有所获。希望它能成为乌市城建事业的一部著述性的工具书，有益事业，与世永存。“初生之物，其形必丑”，限于资料和编写人员的水平，谬误之处，在所难免，尚祈有识之士不吝赐教。

以往多年对资料的征集、整理重视不够，尤其是“十年内乱”期间，失散、损毁严重，以致今日修志困难重重。有些门类明知资料不足，但无法弥补，事倍而功半，影响志书的质量。使工作受到不应有的损失和惩罚。这是历史的教训，值得以后注意，以免再蹈覆辙。

《城建志》尽管资料不足，质量不高，但确系建国后乌市城建专业之首创，深信它能起到承先启后，继往开来的作用。能为以后续志奠定基础。

兴修社会主义时代的新方志，是精神文明建设的大事，是一项艰巨繁重的系统文化工程，不可能短时间一蹴而就。我国修志事业方兴未艾，“有志者众，有识者增”。困难虽多，欲罢不能。它是时代的产物，社会的需要，必须信心百倍。任重道远，矢志弥坚。本志问世之后应继续努力做好年鉴的编写工作，以迎接新中国第二个修志高潮的到来。

城市志是一个城市国情的载体，是认识城市，管理城市，建设城市的依据和借鉴。我们过去工作中的失误，除了政治原因外，主要是脱离国情，违反客观规律。地方志正是提供地方国情的全书，为决策和预测提供依据。因此，它会经久不衰，成为永恒的事业。

专业志是本专业基本信息和史料的载体，读之有益。它将给人们以专业的知识，专业的启示和借鉴。这也是编写《城建志》之初衷，希望得到城建行业同志们的谅解。并以此共勉之。

乌鲁木齐市城建志

(市政、公用)

目 录

第一章 市政建设

第一节	概述.....	1
第二节	机构沿革.....	3
第三节	城堡旧迹.....	5
第四节	市区扩展.....	7
第五节	城乡地名.....	9
第六节	城市规划管理.....	13
第七节	道路建设.....	16
	一、城市道路建设、改造.....	16
	二、郊区公路建设、养护.....	26
	三、桥涵建设、维修.....	31
	四、城市道路照明.....	34
第八节	城市绿化与园林建设.....	37
第九节	城市排水.....	46
第十节	市区防洪.....	51
第十一节	市政设施养护、管理.....	55
第十二节	市容环卫.....	58

第二章 公用事业

第一节	供电.....	63
第二节	供水.....	69
第三节	供煤气.....	75
第四节	供煤.....	78
第五节	供油.....	80

第六节 集中供热82

第七节 公共交通82

 一、公共汽车82

 二、出租汽车84

 三、郊区客运85

 四、其它86

市政、公用大事记88

附 表

乌鲁木齐市道路概况表（择录） 104

广场及街心花坛统计表 115

乌鲁木齐郊区公路统计表 115

郊区公路一九八五年机械设备表 122

建国以后郊区公路建设历来投资表 126

乌鲁木齐市现有桥梁一览表 129

乌鲁木齐郊区桥梁调查表 131

乌鲁木齐市交通干道路灯情况调查表 136

路灯历年费用与电费情况表 139

乌鲁木齐市自来水基本情况调查表 140

液化石油气基本建设一览表 142

公共汽车各项指标完成情况统计表 143

一九八五年公共汽车夏季行车时刻表 147

第一章 市政建设

第一节 概 述

乌鲁木齐南郊柴窝堡地区曾发现过细石器时代的遗址，由此证实这里早在六、七千年前就有人类活动。

据史书记载：由汉晋至清末乌鲁木齐是我国历代王朝的属地，又是游牧民族繁衍生息的场所。

“乌鲁木齐向无城。”1882年，清政府批准新疆建省，1884年清政府首任刘锦棠为新疆巡抚“驻迪化。”1886年（清光绪12年）形成以合并后的汉满二城为基地的城市雏型，从此，确定了迪化是新疆省会的地位，直至建国前虽经几次改朝换代其省会地位未变。成为省会之后，全疆的政治中心逐渐由伊犁向迪化转移，这一得天独厚的条件成为迪化方兴未艾的前提。新中国建国之后，它又成为新疆维吾尔自治区的首府，其地位和作用更为显赫。

迪化建城虽有两百余年历史，但在解放以前基于地处边陲，政治腐败这个根本原因，导致经济萧条、文化落后、交通闭塞、建设缓慢。建设项目长期不能摆脱建筑城堡、兴修庙宇、祠堂、衙署、兵营以愚昧民众、稳定政局的历史格局。辛亥革命之后虽有民国新风和时代潮流的影响，但又长期处于战乱，城市容貌亦旧“满目疮痍”残败不堪。

1933年，盛世才主政新疆之后，在中国共产党人陈潭秋、毛泽民等人的协助下，市政公用事业得以起步。首先组建市政委员会主持市政工作，市政设施先由整治道路着手，拆除了当时督办公署前面的几条旧街辟为广场；同时在乌河以西新辟的扬子江路两侧新修砖木结构平房500间安置拆迁住户，开辟光明路，拓宽了和平北路。利用新疆自产石油沥青的建材条件在市中心的大十字一带敷筑“柏油马路”四公里余。其它大街都铺以卵石砂砾或泥结碎石路面。干道两旁增设人行道和排水阴沟以解决雨雪水或山洪溢街的问题。房屋建筑以银行大楼、东大楼、西大楼、新大楼和至建国后才建成的天山大厦为最高，是三、五层外，还有一些沿街商户自建只有前墙门面的假楼房以装饰市容。成立了由公安局掌管的清洁队，专门打扫街道，清除污物，此时街头出现了为数极少的公共厕所和公共汽车，市区中心几条大街安装了路灯。公用水泉经过整修并设专人管理。这是市政、公用事业的萌芽时期。解放前夕，市区规模西面已越过乌鲁木齐河，河西的扬子江路、黄河路、钱塘江路、西北路已初步形成。市区面积约10平方公里，人口10万余，全市共有道路34条，全长36.1公里（其中沥青混凝土路面5条4.64公里）。

新中国建国之后，各项事业欣欣向荣，市政建设和城市公用事业被列入了党和政府的议事日程。1956年在市建设局下设规划科和建筑管理科，初步制定和提出城市建设发

展的目标和管理城市的依据。一切建设按粗略的规划蓝图办事。

解放后道路建设发展很快，特别是1958~1960年期间修筑了大量道路，以前河东道路网受城墙影响，使城内外各成体系，仅在城门口相接，拆除城墙，填平护城河后使城内外连为一体。河西按方格型布置的路网已大体形成，一直沿用至现在，经过几年的苦战，不但使河西道路网大为充实，而且构成新市区道路骨架。1965年和1975年两次修成的河滩公路成为市区道路网的主干。1976年以后除旧区道路的局部改建外，主要新建道路均在市区外围，道路建设对城市扩展起到了先行的作用。在此期间，其它各项建设也都有了长足的发展。市区供水工程由1958年开始建设，1959年10月1日建成三屯碑水厂和分管网并开始供水，以后扩建并新建水源地，扩建管网，提高供水能量。过去，只有一座约10公顷的西公园，城郊的燕尔窝、水磨沟等自然风景区因无人管理，损害严重，建国后对原有园林加强管理并大力开展群众性的植树造林运动，到1965年全市绿化面积已达540公顷，各种树木近400万株，绿化红山及其它荒山空地的工作也在积极进行，栽种行道树，质量并重，成效明显，城市绿化已初具规模并起到了一定的防护作用。1959年开始修建城市污水管道，河东、河西各主干道埋设的干管、支管合计在100公里以上，市平房住户采用集中倒水井排水，使城市的“消化”系统初具规模。1961年乌拉泊水库第一期工程完工，它对调节一般年份的洪水，解决乌河下游四十万亩农田的灌溉以及城市生活、生产、绿化用水均有明显效益。由红雁池、苇湖梁电厂、乌拉泊水电站等形成的乌鲁木齐电网的装机容量，发电量随着玛纳斯河径流式梯级水电站的建成将日趋壮大，城市用电能与量的矛盾有所缓和。自1960年在原汽车站、队的基础上组建公共汽车公司之后，汽车由三辆发展到300余辆，营运线路由一条增加至30条以上，出租汽车从无到有，各型车辆日渐增多，服务质量有所改善。城市建设以改造旧城为重点，逐渐兴建新区，向郊外和工矿地区发展的城建方针得到进一步贯彻，在旧城改造中出现的重复工程，作为重要经验，引起重视，在建设新区时注意各项事业配套，使城市建设事业向综合协调的方向发展。

“重生产、轻生活”的错误思想对市政公用设施产生过深远影响，以致“骨头”与“肉”的比例关系失调。“文化大革命”的十年，由于人为的混乱，对市政设施的破坏极为严重，乱修滥建、设碉堡、建路障、破坏路面、霸占地盘阻塞交通、截水断宅、抢劫、武斗应有尽有，层出不穷。使本来慎重稳进的城建事业停滞不前，有的项目几乎夭折。再加上城市人口急速增加，市政设施跟不上发展形势，使市政、公用事业欠帐很多。城市总体布局混乱、用地分散，城市架子过大、路幅太窄，有些道路快慢车道不分，人车不分，事故频繁，交通阻塞，民航、火车买票难，公共交通长期拥挤。水资源不足，城乡用水矛盾较大，排水设施落后，污水处理厂的建设不能尽快上马，有害污水排入下水道后直接灌溉农田渗入地下，使地下水体受到污染。大气和噪声污染的治理势在必行，城市绿化复盖率低，成活率差等等，问题成堆，群众意见很多。

粉碎“四人帮”，特别是中国共产党的十一届三中全会开过以后，人们思想解放。广大干部和群众努力排除“左”的干扰，积极进行社会主义建设，使城市建设步入正轨。首先建立健全了管理机构，将规划、园林、环保、环卫、建筑、建材等专业由城建

局建制内划出，成立专业局（司）。又将公共汽车、出租汽车液化石油气等公用事业公司升格为县级单位，新成立了热力土地管理，市容等相应机构，以加强管理，促进建设，认真贯彻落实“人民城市人民建，人民城市人民管”的方针。

一九八五年国务院批准《乌鲁木齐市城市总体规划》成为规划、建设、管理城市的纲领性文件，要求今后的一切建设都要按照批准的规划进行。使之成为建设城市的依据。

改革、开放的浪潮，促进了城市建设的突飞猛进，也使市政公用设施出现了崛起的新局面。经过在原有基础上继续努力，使城市面貌大为改观，各型各色的高大建筑拔地而起，十层以上的大楼为数不少，鳞次栉比，令人叹服。城乡道路、纵横交织、四通八达，大街小巷均得到治理，广场和街心花坛由绿化转向美化，喷泉、雕塑等新颖建筑已应运而生。桥涵建设与养护有所改进，几处立交桥已建成，并投入运行。各型路灯量多质高。市政用电和生活用电量逐年增加。市中心绿化覆盖率有所提高，排水管网及检查井、倒水井建设成绩显著，由于水利防洪体系的建成，近多年以来未发生较大洪水危害。环卫事业有较大发展，各项清运设备有所改进。随着第三、第四水厂建成，年供水提高到3,695万吨，由74年开始筹建的液化气用户已达10万户以上，管道煤气正在筹建、煤炭、石油市场供应充足、价格公允。1984年开始的集中供热工程正在积极进行，幸福路地区已竣工送暖，公共交通大有发展，民航班次航线增加、南疆铁路已通至库尔勒，现有公共汽车1,100余辆，开辟线路36条，出租汽车、旅游出租车均有较大发展，交通事故经过治理有下降趋势。

市政、公用事业事关市民群众的切身利益。经过多年的努力成绩很大，但问题不少，坐车住房是老大难、缺水、停电常发生，有关部门虽有改进措施，只可缓和，不能治本，究其原因，有的问题牵涉体制，有的需大量资金，要地方政府统筹。在旧城区先地下后地上的建设步骤难以系统形成，为地下埋设管线道路多次挖开，影响市容，破坏路面，旧市区主要街道假日行人拥挤、街道清扫都在白天，尘土飞扬，城区煤烟尤其冬季亦然笼罩上空，噪声污染也还严重。污水处理设施不能立即上马污染水源，影响农业。出租汽车漫天要价，液化石油气供不应求等都是市民的一致呼吁渴望尽早尽快得到解决。

市政、公用设施总是落后于城市发展的需要，长期处于被动局面，只有克服困难，尽早解脱，才能更好地为市民群众服务。

第二节 机构沿革

自清乾隆年间，新疆建省以来，即在乌鲁木齐设置迪化县，管理地方各项事务。但一直没有专管市政建设的机构，这种状况一直沿续到三十年代初期。

1934年5月，成立迪化市政府，下设工务局，负责城市建设工作。局长先后有栗致远、任益三等人。后因市区人口不足三万，不够设市标准，未予批准，延至1937年撤销。同时，又成立了工程委员会，负责城市建设及公用、军用建筑工程。