

05.10

巴彦淖尔盟公路交通史

資料選編

第一輯

(內部資料供作參考)

內蒙古自治區巴彥淖爾盟
公路交通史編寫委員會編

一九八二年十二月

前 言

在上级领导的关怀支持、有关部门同志的指导和帮助下，本辑得以付印出版。对此我们首先致以衷心的感谢！

本辑共收录文稿七篇。其中三篇属于回忆录，另三篇属于资料整编，而《塞北纪行》节录，则纯系原稿原文的缩节。

我们选编这几篇文稿，设想从中可以勾画出巴盟河套地区、近代公路交通的一个基本轮廓。

由于我们所集资料不全、以及史学知识和写作水平所限，所以在这一辑中，不论是对史实的叙述、文词的修正、版面的安排等方面，都存在许多缺点和错误。尤其是对部分古今地名，也没有做到一一注解。为此我们恳请史学界与交通战线各方人士，不吝给以指正！

巴彦淖尔盟公路交通史编委会编辑室

一九八二年十二月

目 录

回 忆 录

- 一、近代河套公路交通梗概… 石兆璠 (3)
- 二、四十年代绥西汽车运输业
片断…………… 姜宝恕 (26)
- 三、三十年代河套行…………… 孔异生 (45)

地 理 沿 革

- 四、河套河道变迁与地区沿革
初探…………… 石兆璠 (50)

资 料

- 五、《塞北纪行》节录…………… 姜宝恕 (81)
- 六、三十年代绥新公路经巴盟
境内站点…………… 杨志明 (87)
- 七、近代黄河与河套航运概略
(试写稿)…………… 石兆璠 (95)

近代河套地区的公路交通梗概

石兆璠

建国前河套地区的公路交通非常不便。

在巴盟境内虽说已有公路八条，但均属土路或自然路；且实为包宁公路的分段或复线，总里程只有378公里。说到汽车运输，只是在1931年时五原曾有过一辆汽车，实为河套第一辆汽车。到了四十年代后期，在包宁公路的汽车流量虽曾达到几十个车次，而实系过路车。直到1950年以前，区内的公私单位或个人再无一辆汽车。可见当时公路运输之落后情况。

兹据个人所知，愿将建国前二十五年中的公路交通部分情节、简略地分公路、运输、机构人员三方面叙述如下：

一、公路

建国前河套地区的公路，事实上已有二十五年的历史，按先后次序分述之。

河套地区的第一条公路，并非本地区公路，实系包头到宁夏石咀山段的包宁公路。这条公路修建于1925年（民国十四年），为冯玉祥将军在张家口就任西北边防督办时，指派其旅长石友三率领所部官兵与征用当地的部分民工，分段修筑的，全长642.5公里。春末开工秋初完成，为时四个多月。那时的公路，实际是沿着原有的大车道，铲高垫低，除草整理，搞出一条5—7米宽的路形来，可以走汽车的道路，中经河渠并没有全部修建起桥涵，故其标准就是通车（通汽车的汽车路）。此路修建时沿途地名：

包头——乱水泉子——麻池——厂汗以力更——耳家壕——哈叶萨气——保合少——达子店——公庙店——小庙子——西山咀（均在乌拉山前的包头县境，此段计长

130公里)。

自西山咀转西北行，入安北设治局境经南牛犊——扒子补隆——把总地——西槐木——东大壕——白家地转西过燕安和桥为五原县境，直到五原县城隆兴长。此段计长65公里。

自五原转西南行经十八顷地——鄂家地——杨家店等处入临河县境，再经刘三地——大成西——张家庙到临河县计长92.5公里，又西南行经黄羊木头——天义成至乌拉河桥。由临河至此桥长50公里。再由乌拉河入宁夏省境，再折而南行，经富家湾行120公里至磴口县。仍续循黄河南行，经官地村——百子地——河拐子——耳子地计90公里到石咀子。又南行45公里至平罗县折而西南行50公里直达宁夏省城。(包宁公路的终点站)，全长642.5公里。此路路面宽平均只有6米左右。全属土路。所经各地与前包宁铁路计划线大略相同。

包宁公路竣工后，并无车可通。1933年(民国二十二年)春，绥宁两省当局，

始欲早日开放包宁间汽车，经双方商定，临河以西由宁夏省修路队承担；临河以东，由绥驻军七十师担任，同时开工，在实行中旋以孙殿英军队西开（即所谓孙殿英打宁夏）工程乃告停止，通车一事遂于搁浅。

河套的第二条公路，是包乌公路，即由包头经五、临至乌拉河（绥宁交界处）全程计300公里，中经十二站。修建时沿途地名：

包头——察汗以力更——兔儿湾——哈拉汗补隆——公庙店——西山咀——扒子补隆——五原县——邬家地——孟鱼子油房——临河县——福茂西——乌拉河桥。

此线大部沿包宁公路走行，仅部分改线。西山咀以东均沿乌拉山麓西行，地质多砂砾，路较平坦，汽车可以畅通。西山咀以西略有坎坷地段，至五原县均无大阻碍。出五原西南行经临河以至福茂西路面均属土路，在杨家河头道桥以北有两段流沙，可绕道通过而达乌拉河桥。此段全长300公里。为1929年（民国十八年）绥省大兴土

木时所建。乃因1925年石友三旅所修包宁公路，实属临时抢修性工程，质量不佳，当时虽可勉强通车，由于后来失修失养已形破废。到了1929年绥省适逢大旱荒年，灾民截道，尤以包头、固阳、萨拉齐各县更为突出。人民无以生活，绥省赈灾会乃用“以工代赈”方式、计划重修包乌公路。而当时绥省警备司令王靖国、则建议，改由兵工修路（实与灾民夺赈款）后经山西阎锡山批准，乃于五月份开工。

此段公路工程标准要求：土路宽7.5米，边坡3:1，两旁边沟宽0.7米，深0.5米，路基高0.7米，所有此项土方工程悉由军队修建。全工程分三段。

第一段包头至昆独仑河，由王靖国部队担任建修。

第二段昆独仑河至五原，由王英骑兵师担任建修。

第三段五原至乌拉河桥，由郭风山骑兵师担任修建。

这三段路基共需工三万四千六百个。共

计支用津贴三万四千六百元。

全线桥梁均另行包工承办，用灾民代工，共计建新桥四十三座，修补旧桥五座，共需包工工料费一万六千八百元。

此项路线工程土方部份到八月底，全工告竣。九月初，即能绕道通车。而全部桥梁则于1930年（民国十九年）年底始完工。

河套的第三条公路，也可说是“后套”的第一条公路，就是陕五北路，系由五原经百川堡到陕坝的公路（即今包银北线五陕段），全长110公里。

1934年由“绥西屯垦督办办事处”主持修建。此路工程主办人许其昌（山西赵城人，毕业于山西育才馆，曾在山西从事公路工作，为“屯办”所聘来套。历充绥远省建设厅科长，绥省公路处处长等职。于1950年病故）。该线因施工前，经勘测设计，路基平均填土高度1米以上，所建桥梁材料多美松，故线形与工程质量较好，为当时河套公路标准较高公路。修建时沿途站点：

五原——新公中——塔儿湖——五分子

桥——百川堡——永安堡——世成西——二十五里桥——陕坝。

陕五北线通车后，对于河套地区部分交通运输有了改进。惟以此线为当时的“屯垦队”所兴修，颇有专用线性质。有时只限屯垦车辆可以通过，对民间车辆则禁止往来。而且该办为限制大车通行竟在交通交叉要道的桥面上，留了个1米见方的空洞，使畜力车难以通过。他们这种办法对禁止畜力车通过虽见实效，终于受到各方指责，不久也就堵盖了。

抗日战争时期，绥省军政集居河套，只赖这一条新修的陕五北线畅通，实不能适应全局，而包宁（乌）公路又因年久失修，中多阻断，虽有零星小补，收效甚微。

1939年冬末，侵占绥包的日本军，由包头分北、中、南三路向河套进攻，当时傅作义则采取“坚壁清野”的战术，把所部军队退向黄河沿岸与狼山山麓之线，等日军占据了五原时而从南北向东包抄。一面破坏各线道路，一面于五原东部决堤放水，阻其退路。把日军形成“瓮中之鳖”。日军伤亡奇

重，败窜返包。此次战役为抗日战争时期傅作义的所谓“五原大捷”。

五原战役后，河套道路十、九破坏，恢复交通迫在眉睫，此时绥远省公路整理处宣告成立，隶省建设厅，为公路交通工程机构（详后文）。

河套的第四条公路，陕五南路（由五原经临河至陕坝）乃开始修建。全长125公里，除了临河陕坝间利用车马大道外，五临间大部沿包宁（乌）线走行。全线为征用军、民工筑修，属抢修性质，路基平均填土高度不足0.5米，标准较陕五北线，相差很大。此线修建时中经站点：

五原——郝镜桥——蛮可素——邬家地——熊万库——天吉太桥——刘散地——靳家台子——张家庙——临河——马道桥——红海店——园子渠桥——陕坝。

河套的第五条公路，是陕三线（陕坝经黄羊到三盛公）计长78公里。该线除了陕黄间是利用旧车路改修的，黄（羊）三间仍系大部沿包宁旧线，并作了一些改线。此线

修建系使用部分劳犯施工。路基填土高度平均不足0.5米，路宽6.5米，其工程标准又较陕五南线为次。该线修建时所经主要站点：

：陕坝——黄羊木头——头道桥——乌拉河桥——补隆淖——东堂——天兴泉——三盛公。

以上各线因在河套东部，有人又称东路。

包宁公路三盛公至石咀山的黄河河东改线新路段，可以说是河套的第六条公路。

1944年以前的包宁公路三石段，是从黄河西岸，穿越“乌兰布和”沙漠沿着黄河西岸边缘的塌岸处通过。行经沙漠时不仅要在其上铺柳笆，垫木杠，有时还得由旅客推车，始能徐徐通过。且有塌岸陷沉危险，惊涛骇浪，震人心窍。此外常有盗匪出没，劫旅行抢之事不断发生，车旅视为畏途，怨声遐迩。汽车时停时通，公路部门倍受各方指责。于是省公路处处长刘鉴训、工程课长（技正）李长春等带工程技术

人员，从三盛公过河东，骑骆驼，带帐篷、炊具、炒米等，沿途露宿，进行勘测。中经三个月，往返三石间三次，才选了这条路线。

（起初曾想由河东直达横城堡约长280公里，后经比较作罢）。此线修建时主要站点：

三盛公——罗贝召——土妹乌素——百眼窑——棋盘井——石咀山。全长173公里。中经自然砂砾路及个别沙河槽，均未建桥。汽车可穿行于丘陵区。当勘测后即派路工队进行整修而通车。从此解除了汽车越沙漠过塌岸之险，与老线永别。汽车乃畅通无阻（此段已入伊盟境内了）因隶绥省，故由在河套的绥远省公路整理处修建。

河套的第七条公路，是五原至西山咀线。1945年9月，抗日战争胜利，偏安陕坝的绥远军政，迫不急待地东返绥包。傅作义在九月上旬就乘汽车从临河马道桥过去东返了。而河套公路事需向包头延伸。于是把五原至西山咀段列为急建工程，限期通车，绥省府即飭、安北，五原县派民工抢修，由于雷声大雨点小，所征来的民工，只

是沿着原有的大车路（即包宁公路旧线）搞了些填挖整理，还补建了几座不能过汽车的小木桥。该线实属抢修整理，全部路基填高不足0.3米，质量最差。全长65公里。
时经站点：

五原——燕安和桥——大小蔡家地——西槐木——葛舍——扒子补隆——盐海村——西山咀。

河套的第八条公路，是西山咀到包头段公路，计长130公里（原属包头辖境，由于为当时绥远省公路处于1945年秋征工修理，故列入河套公路中）该线多系沿乌拉山麓走行，且属自然砂砾路段，汽车极为畅通。由于此线走行沿包宁、包乌两线之中，通车较有条件。

此线在整修前后，绥远省的军政人员，都是从这条路返回绥包的。当时所经主要村点：

西山咀——东小庙子——公庙子——西公旗——哈叶忽洞——乌兰计——昆独仑召——前口子——二道沙河——包头。

河套公路修建时间及概况一览表

修建顺序及年度 顺序	年度	路线名称	起迄地点	里程 (公里)	道路概况	备注
1	1925	包宁公路	包头——宁夏	642.5	兵工简修、土路 质量差	300公里以西 属宁夏境
2	1929	包乌公路	包头——乌拉河桥	300	兵工简修土路 质量差	大部与包 宁重复。
3	1934	陕五北路	五原——陕坝	110	土路、质量较好	屯垦专线
4	1942	陕五南线	五原——临河——陕坝	125	一般土路	军民整修
5	1944	陕三线	陕坝——三盛公	78	一般土路	
6	1944—45	三石线	三盛公——石咀山	173	自然砂砾路	黄河东岸 伊盟境
7	1945	五西线	五原——西山咀	65	土路、质量差	
8	1945—46	西包线	西山咀——包头	130	自然砂砾路	包头境
总计	1925 1946	八条		1623.5		
	减除重复里程			942.5		
	实际里程总计			681		

(注：本表资料均为个人回忆，可能有错误)

河套公路支线概况表

修建顺序	年度	路线名称	起迄地点	(公里)	道路概况	备注
1	1942	五万支线	五原—万和长	2.5	沿山路及大车路 改修	
2	1943	五乌支线	五原—乌兰脑包	2.5	土路大车路改修	
3	1944	五南支线	五原—荒牛根	1.8	土路、大车路	
4	1944	陕胡支线	陕坝—胡柜城	2.0	土路、大车路	
5	1944	陕梅支线	陕坝—梅令庙	2.0	土路、大车路	
6	1944	陕大支线	陕坝—大顺城	5	由大车路重修	在支线中质量较好
7	1945	陕蛮支线	陕坝—蛮会	1.9	土路、大车路	
8	1945	蛮大支线	蛮会—大发公	1.0	" "	
9	1944	陕杨支线	陕坝—杨柜	2.0	" "	
合 计				16.2		

(注：本表里程系个人回忆可能有错误)

当绥远省军政“偏安陕坝”时期，为了军事运输，在河套主要县乡间，还修了些临时可通车的便道，故名为支线，共9条总长162公里，如上表。

总之，抗日战争胜利时，河套公路包括支线总里程为843公里。如减除支线（162公里）；三石段（173公里）；西包段（130公里），河套公路实为378公里。

河套地区的八条公路，共跨河渠近500道。所建桥梁涵洞，全属临时式土造木桥涵，所说土造，就是指其桥台（即土语码头）是用芨芨等柴草与粘土分层垛实而成（现已少见）。各线所跨经的较大渠道如义和渠、沙河渠、丰济渠、永济渠、黄济渠、杨家河等也均为简支梁木桥梁木排墩。

一九四四年冬季，临河西二点五公里包宁线上的马道桥被冰块撞毁。当时公路处的