

新疆公路交通史

上册

运输篇

(初稿)

新疆维吾尔自治区公路交通史编委会

一九八二年十二月

第三章 中华民国时期（1912—1949）的新疆公路运输

前言

新疆历来是以驿传驿运传统的运输方式，靠几万民间畜力工具和历代各族劳动人民开创的十五条二万一千余华里车驮路线所形成的驿道交通网，遍布全疆，维系着新疆的交通运输，这种交通状况，一直延续了几千年。这是新疆交通运输的基本特点。

1911年（清宣统三年），伊犁开始出现汽车，官督民办客运，仅有汽车二辆，经营仅及二年^①；以后曾有过多次设想与建议，如顾宝经申请开办新（疆）蒙（古）汽车运输^②；塔城建议中俄合办台车汽车联运^③；阿尔泰建议兴办额尔齐斯河航运^④；省府计划与瑞商苏德邦官商合办迪（化）张（家口）汽车运输^⑤等等，由于当时种种原因，都被搁浅，未成事实。因此，仍然是以民间传统驿运工具担负着全疆及省际、国际运输。

1926年（民国十五年），省长杨增新鉴于俄国从斜米帕拉庭斯克至我国塔城，已通行汽车，运输便利。提议开辟迪化塔城间长途汽车与塔斜汽车路衔接，计划次年通车^⑥。1927年（民国十六年）8月，成立汽车总局，同年10月，又建立一个汽车修理厂^⑦，同年冬季，从天津购得汽车十五辆已到迪化，此时迪塔公路尚未筑成，先开办了迪化至古城（今奇台）客货班车。此为新疆官办汽车运输之始。1933年（民国二十二年）8月，新绥汽车公司通车，开辟了新疆至归化（今呼和浩特）汽车运输路线，改变了从内地绕道苏联进入新疆的状况。并且开创了汽车运输新局面，标志着新疆公路运输

迈出新的一步。

由于地理上新疆与苏联接壤，新疆与苏俄又有传统贸易关系，而内地军阀割据，甘新路或受阻，或运距过长，运费昂贵，即便德、英、美等资本主义国家也无法与苏俄竞争，所以新疆与苏联的贸易往来持续不断。即使中苏关系恶化时期，新疆边境的贸易仍未中断。新疆土特产的销路与各族人民的消费品都依赖苏联。甚至象新疆兄弟民族生活必需品的茶叶，这样中国传统的产品，历来由内地运到新疆。但在1933—1936年盛世才与马仲英军事冲突期间，新疆与内地的贸易往来几乎完全停顿，因而中国商行便通过苏俄西伯利亚铁路将茶运至新疆。在整个中华民国时期，新疆的运输力也在很大程度上为新苏之间的进出口物资服务。

1937年，抗战军兴，苏联援华物资及中苏贸易物资均经新疆往来接运，以后又从印度进口轮胎及军公物资，翻越昆仑冰岭，亦经新疆转运，新疆一度成为国际运输要道。新疆汽车运输亦获得相当发展，自1933年起，盛世才主新时期，施行了一二两期三年计划，省内公路渐见改进^⑧，修理设备力量，也有所扩充，修理能力有所提高，公私汽车有所增加，此时全省已有公私汽车633辆。还培训了千余名汽车专业人员，而主管运输的机构亦因此变动频繁，公路与运输两业务体制，几分几合，机构名称变来变去，但其内部组织，则仍为旧制。

1944年11月，发生伊、塔、阿三区革命事件，革命军事力量曾发展到玛纳斯河西岸，1945年4月玛纳斯河大桥被烧毁。到1945年底止，迪化到三区的交通中断。

抗战胜利前后，国民党势力深入新疆，国民政府以加强国防为由，控制新疆，除大举运兵新疆外，又重叠设置驻新交通机构，

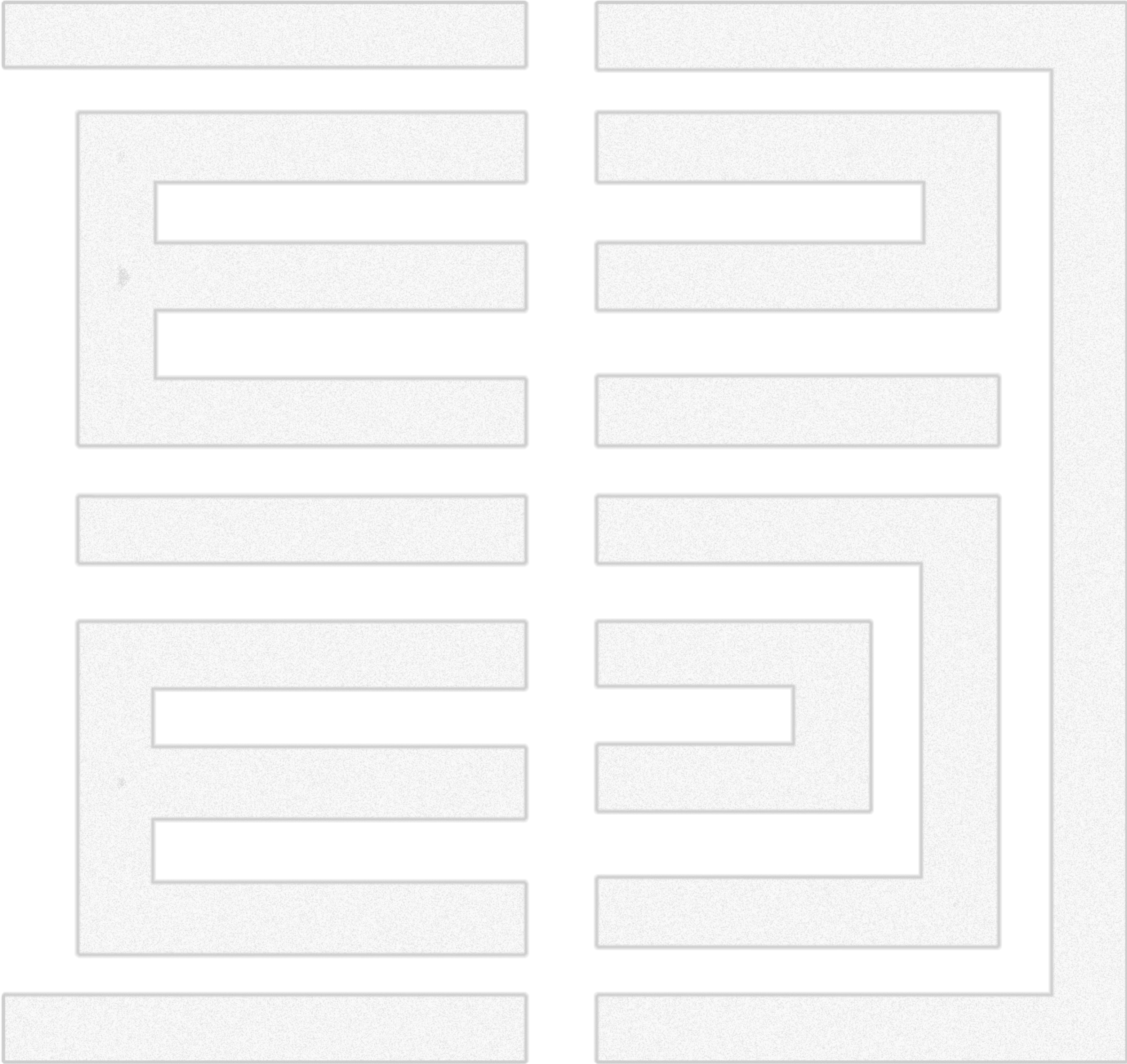
藉以统制西北交通，并于1946年7月于新疆设立第六区公路工程管理局（以下简称六区局），管理新疆及安星，敦碯干线公路。同年8月将省公路局与六区局合并，全面控制新疆交通运输为其军事机器服务。中苏关系恶化以后，油材料供应来源断绝，虽有甘肃玉门及美国油源，但因路途遥远，零件亦缺，往往缓不济急，运输业又趋衰落。1947年，六区局购到一批新车，运输形势又有所上升，但都控制在中央机构手中，而大部份投入军运，用于地方交通及民用运输者，寥寥无几。1948年7月两局划分，而省路局划分后，仍是那些苏制旧车，能行驶者仅及半数，定期班车已无力开放。而第六运输处虽有新车，但所开行的班车路线，还是迪酒、迪喀两条干线，直至解放前夕，通常营运里程，仅及通车公路里程43.4%，约2,490公里。

自民国初年起至建立中华人民共和国前夕，历三十七年。在这三十七年中，全国经历了北伐战争、土地革命战争、抗日战争和全国解放战争。新疆除受此四次战争影响之外，又有伊犁辛亥革命战争、科阿战争和盛（世才）马（仲英）内讧（战争），以及省内多次军事冲突，交通运输以大部时间和大部运力为这频繁的战争运输服务，其兴衰也是随着战争与政治变化而变化。可以说，新疆三十七年的交通运输兴衰史，也是军事运输史。可见，公路运输在军事战争中占有很重要的地位。

新疆的公路运输事业，是在战争年代发展起来的，而又受到战争的创伤。由于频繁的军运，车辆及其设备，逐年损失颇重。解放前夕，省公路局及六区局仅有汽车二百余辆，能行驶者不及百辆，给解放后的恢复、整顿与发展，带来了极大的困难。

综上所述，中华民国时期新疆的公路运输事业是紧紧受制于各

平时期政局和政策的演变。因此，我们根据新疆的特点，按杨增新、金树仁、盛世才、国民党统制四个时期划分，即1912—1928年杨增新统治时期；1929—1933年金树仁统治时期；1933—1944年盛世才统治时期和1944—1949年国民党统治时期编写的。这与交通部规定的编写历史段限，略有变动。



目 录

第三章 中华民国时期（1912—1949年）的新疆公路运输

前 言

第一节	1912—1928年的新疆公路运输·····	(1)
一、	原有的交通运输路线·····	(1)
二、	新疆传统的运输工具·····	(1)
三、	由官督民力到官督商办运输·····	(6)
四、	计划开办国境运输·····	(9)
五、	向阿尔太调运军粮·····	(11)
六、	国际贸易运输·····	(13)
七、	新疆与内地驿运·····	(17)
八、	新疆省内的驿运·····	(19)
九、	汽车运输·····	(20)
第二节	1929—1933年的新疆公路运输·····	(26)
一、	开辟新绥路线汽车运输·····	(26)
二、	向苏联订购汽车·····	(28)
三、	国际省际运输概况·····	(32)
四、	省内畜力运输·····	(38)
第三节	1933—1944年的新疆公路运输·····	(41)
一、	省内汽车运输概况·····	(41)
二、	甘新公路跨省运输·····	(56)

三、新疆办理国营驿运情况·····	(61)
四、筹辟新印国际驿运·····	(64)
五、新苏国际运输·····	(67)
第四节 1944—1949年的新疆公路运输·····	(72)
一、设置驻新军事交通机构·····	(72)
二、国营专业汽车运输·····	(73)
三、私营汽车运输概况·····	(114)
第五节 交通监理·····	(123)
一、新疆公路汽车监理机构的沿革概况·····	(123)
二、公路汽车监理人员的管理·····	(124)
三、监理业务进行情况·····	(127)
第六节 运输业务·····	(148)
一、新疆交通运输组织机构沿革·····	(148)
二、运输企业管理·····	(154)
三、汽车保养、修理·····	(170)
四、油材料供应和管理·····	(176)
五、职工培训·····	(179)
小 结·····	(185)
编年大事记·····	(187)
附 录 ·····	(197)
专题资料 ·····	(247)

第一节 1912—1928年的新疆公路运输

一、原有的交通运输路线

新疆在民国以前，历来依赖畜力驿道运输，由于地理、政治、经济等原因，经过历代各族人民的辛勤开辟，逐渐形成了驿道交通网。有新疆省内运输路线，有新疆与内地运输路线，有新疆与国外的国际运输路线，还有能通航的河流水运路线。

新疆省内的交通路线，主要是马车驿道。经历代开创，逐渐成为官道，每隔百里或几十里设一驿站，主要为传递军书政令而设，也可作行旅休息之所，故称为驿路。

民国以来，基本上沿用旧时的驿道。据《新疆图志》有关记载，当时以迪化（今乌鲁木齐）为中心，其旁支分出的主要交通干路，计十五条，约计二万一千多华里。这是历代新疆各族人民的劳动结晶，这对方便各族人民的交通往来，繁荣经济，改善人民物质文化生活，提供了有利条件；更为以后的交通建设，奠定了有力的基础。

至于驿道的分布及内河通航情况，本书第一章《古道篇》、第二章《公路篇》已有叙述^①。

二、新疆传统的运输工具

新疆自古以来传统的运输工具驼、马、牛、驴，不论是古代邮传驿递，还是近代的民间商贸运输，无不利用这些交通工具进行运输。民国初年，杨增新统治了新疆政权，仍沿用清朝末期的旧制、驿运办法。直到民国十三年，新疆有了无线电通讯设备，邮政运输

逐渐完善后，这种驿传制度才逐渐消失。而驿站的运输工具，历来都是依赖骆驼骡马担负的。各个驿站配备的驼、马及马车数，是按照站与站间的路途远近和任务繁简而决定配置数量的。由于新疆的经济是农牧并重的地区，大牲畜产量历来很大。据史料记载，民国初期，新疆有骆驼九万峰，牛150万头，马88万匹，驴68万头，每年以三分之一的畜力投入交通运输，是一支相当可观的运输力量^⑩。

兹分别略述如下：

（一）驼、马、驴、牛驮运工具，是适应新疆地区特点的传统运输工具。在难行车辆的路段，运用此种原始工具达成运输任务，是一支不小的运力，在过去的历史时期，曾发挥过巨大作用。如：

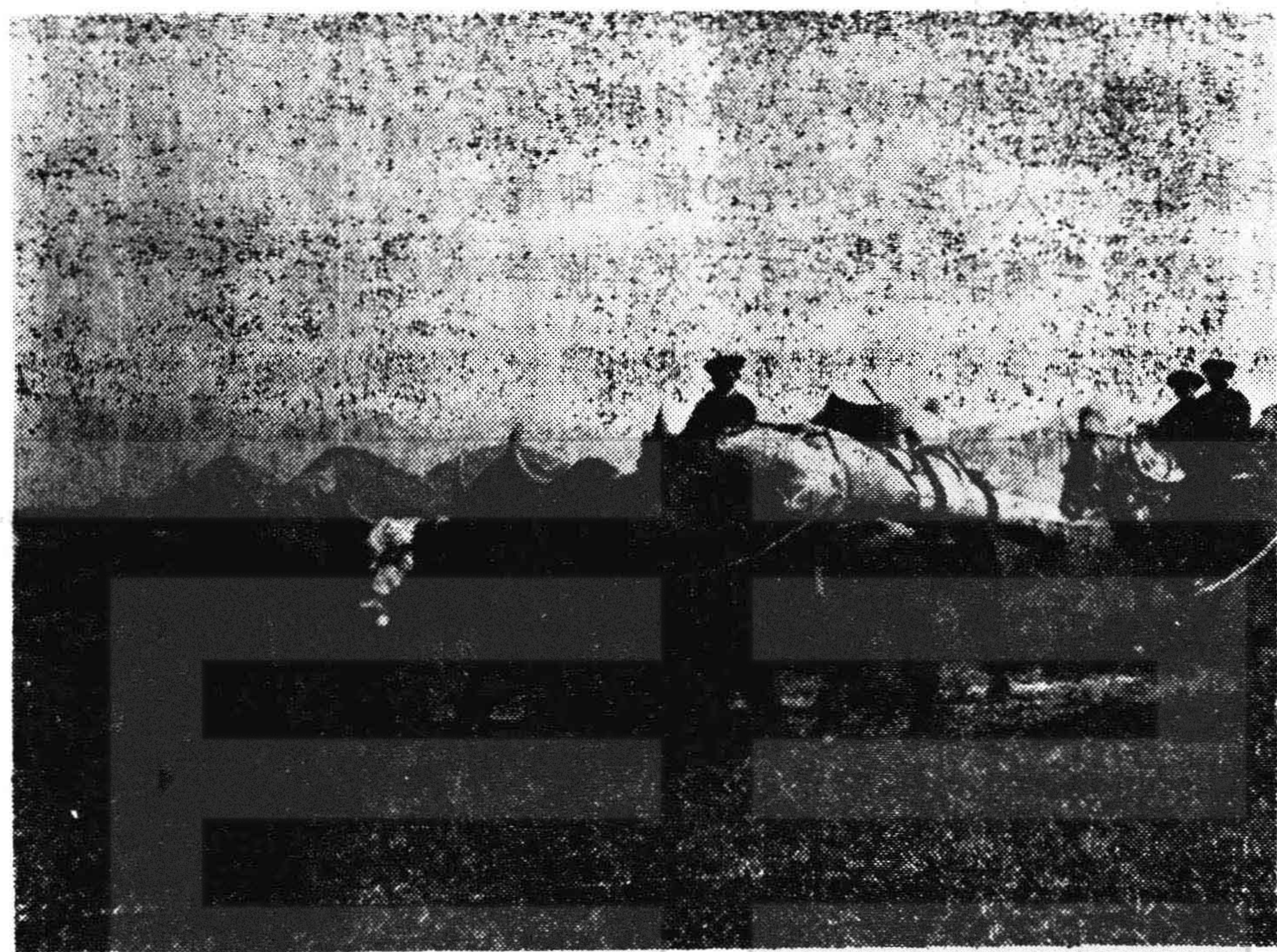
骆驼：除外省运输入新的以外，民国初年，新疆自有骆驼九万峰，大部分在北疆的巴里坤、木垒、阿尔泰、塔城、奇台，南疆的喀什、和田、阿克苏等地。骆驼能适应沙漠、沼泽、高寒、酷暑等环境和长途运输。每驼的载重量150—180公斤。新疆的骆驼，除牧区游牧转场自己役用外，长途运输多采用骆驼驮运。但骆驼每年三至六月或四至七月有放青（休牧）时期的规律，在休牧期间不能用以运输。（关于骆驼的特点，本章“专题资料”有《沙漠之舟——骆驼》，另有叙述）。此外，还有马、牛、驴等畜力，既可驮货，也能拉车。附图1、附图2。

（二）牛车、马车

新疆的牛车、马车，统称之为大车，数量很大，分布很广，全疆农村、牧区及城镇普遍都有，是新疆各族人民



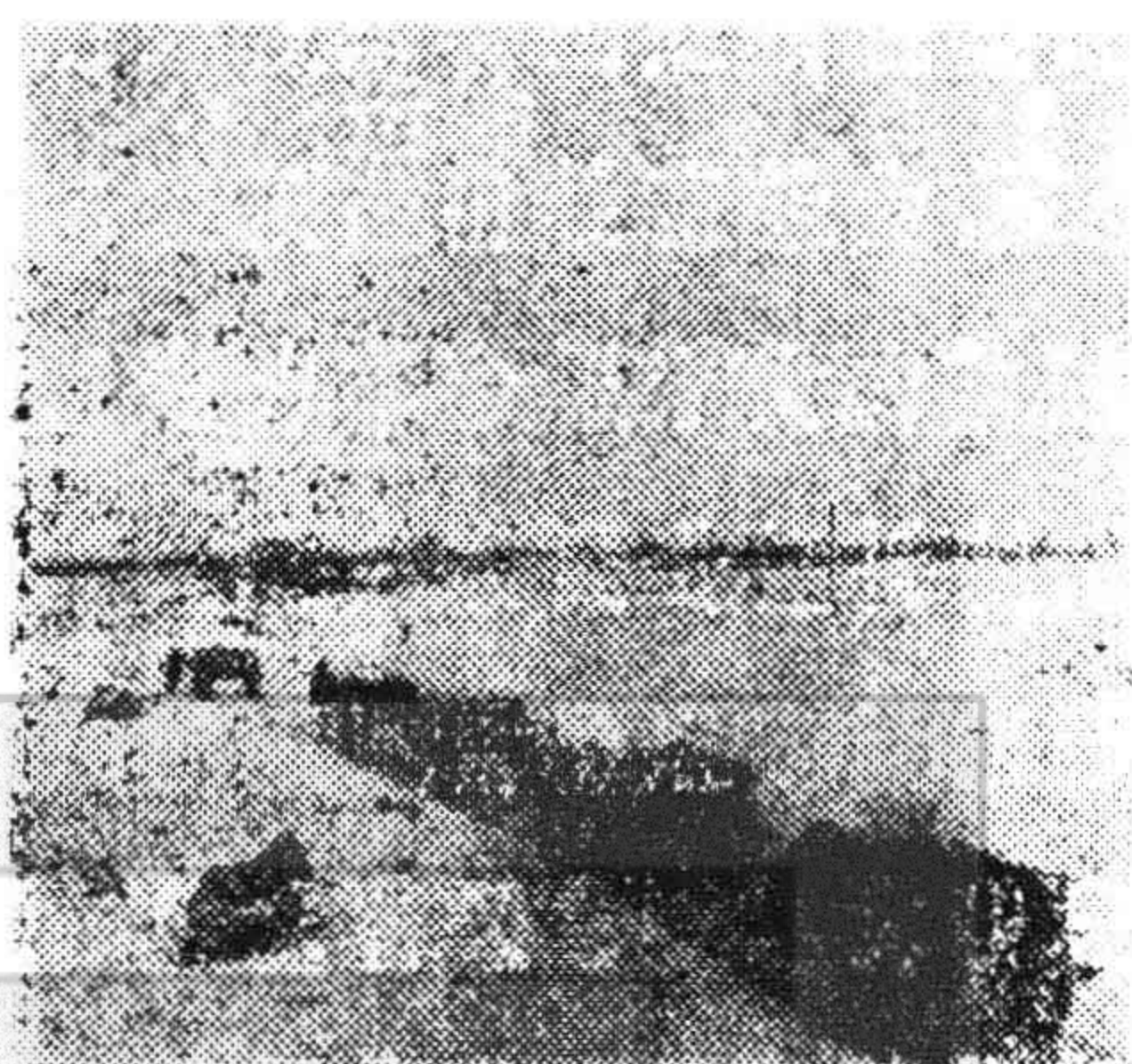
附图1 骆驼“休牧”之一角



附图2 牦牛驮运情形

生产生活和商品交换的重要运输工具。因无确切的调查，估计当有数万辆。由于地理上的原因，新疆大车有地区之分，如南疆的大车，为适应南疆地区沙土路面或潮湿路面，车辆大、车轴长而车厢小，是古老的二轮马车，一般轮高直径达1.5米—2米，比北疆大车高出30—50厘米，全是木质构造，南疆维吾尔族称之为“亚力鸦”，结构简单，载重量小，一般地每车套一匹马载500公斤左右，如增套马匹亦可增加载重量；北疆的大车，略较南疆的大车先进，虽也是二轮马车，但结构比较坚固，钉有铁键（轴头镶以铁和铁键），扁铁轮圈（车轮外圈钉铁）亦称铁轮大车，车轮直径1.5米左右，车轴长（轮距）约1.23米，每车载重量单套马可达700公斤，由于北疆地质坚硬，沙石路面较多，如增套2—3匹马，载重量可达1000—1500公斤。可作长途运输。

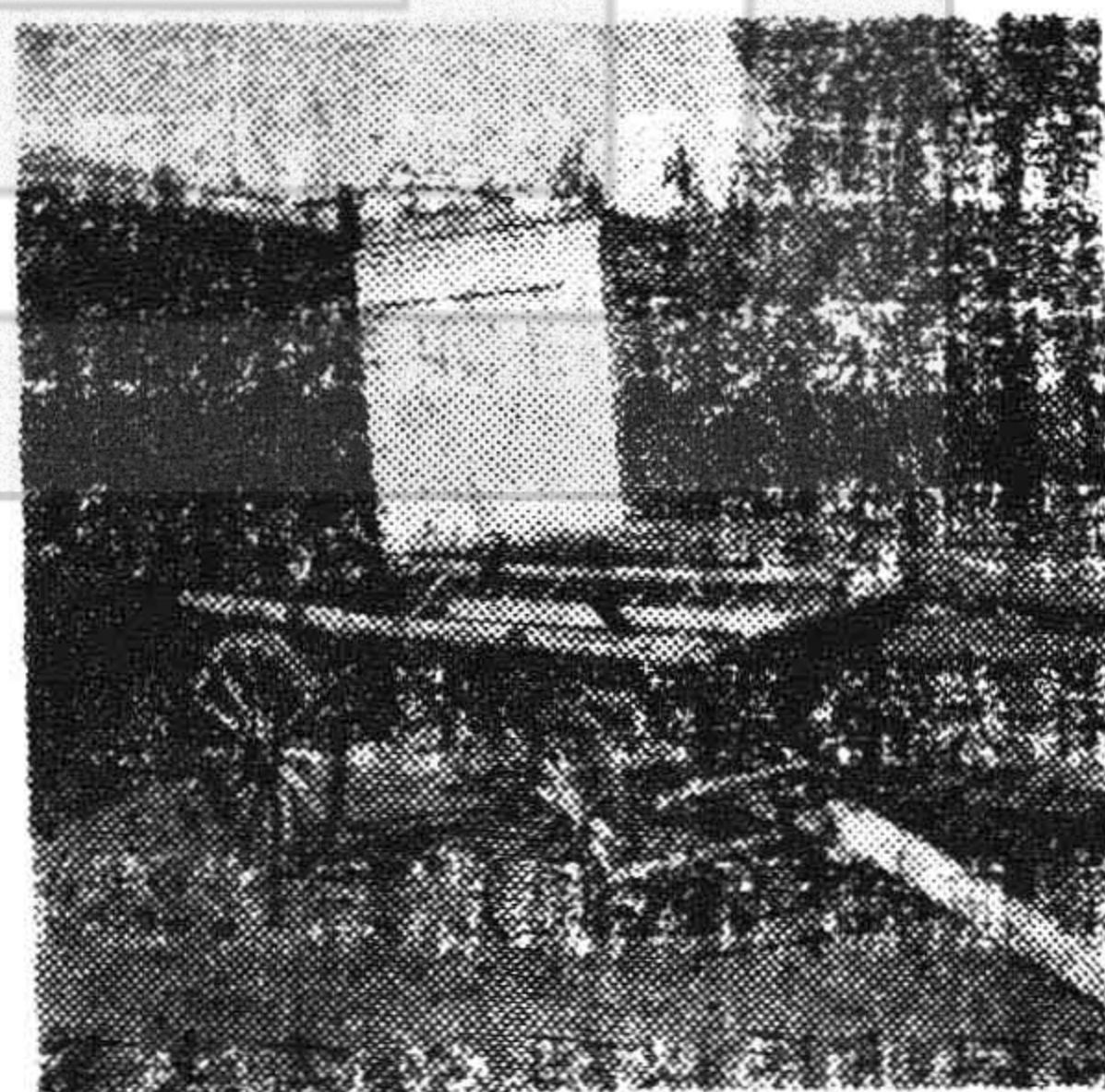
此外，还有牛牛车、链链子车、二柄子车等等，其构造都较简单，结构形状与铁木轮车大致相同，如用牛牵引，一人可吆赶5—10辆，即赶车工坐在前一辆车上，后面依次将挽牛绳索拴在各车车尾，串连起来成一字长形，有如江河拖轮运输。附图3



附图3 牛车运输

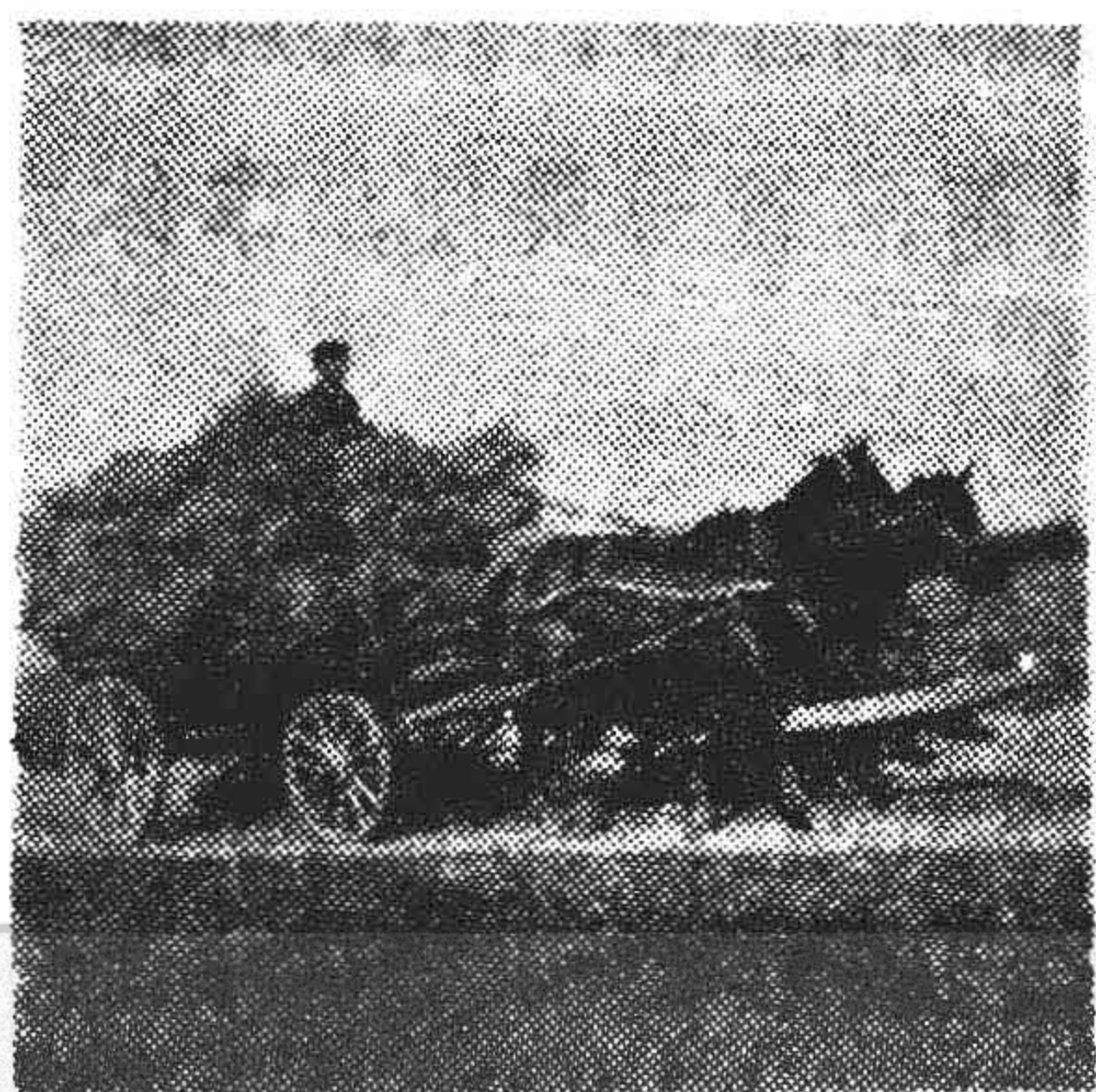
(三) 四轮马车

又称台车或槽子车，是双轴四轮马车，铁轴、铁瓦、铁木轮（在木辐条木轮外圈钉以铁箍），木质车箱车架，可以解剖，轴距可以前后伸缩，前轮较低，后轮较高，前轴上面与车箱车架下面有转向园柱装置，并用一根园木杠连接在前轴转向架上，园木杠前端两边拴套辕马，用以运行转向，极为灵便。在套马运行时有如“二牛抬杠”式样，其车轮、车箱、车架结构，也类似现代半挂汽车的构造原理。此种马车，既能载货，也能乘人，通常是一车套以二马，可载货1000公斤以上，运客可乘坐8—10人，速度较快，在平坦的路面上，日行可达70公里以上。由于车轴车身可以伸缩，还能装运长形物资，如木料、钢材等。是马车中较为先进的一种车型。但也受路面地形的影响，在路面平坦、地势坚硬的地区，可以推广使用，否则就无法运用，故此种车辆，多分布在北疆西部，如塔城、伊犁等地。附图4—1、4—2、4—3。

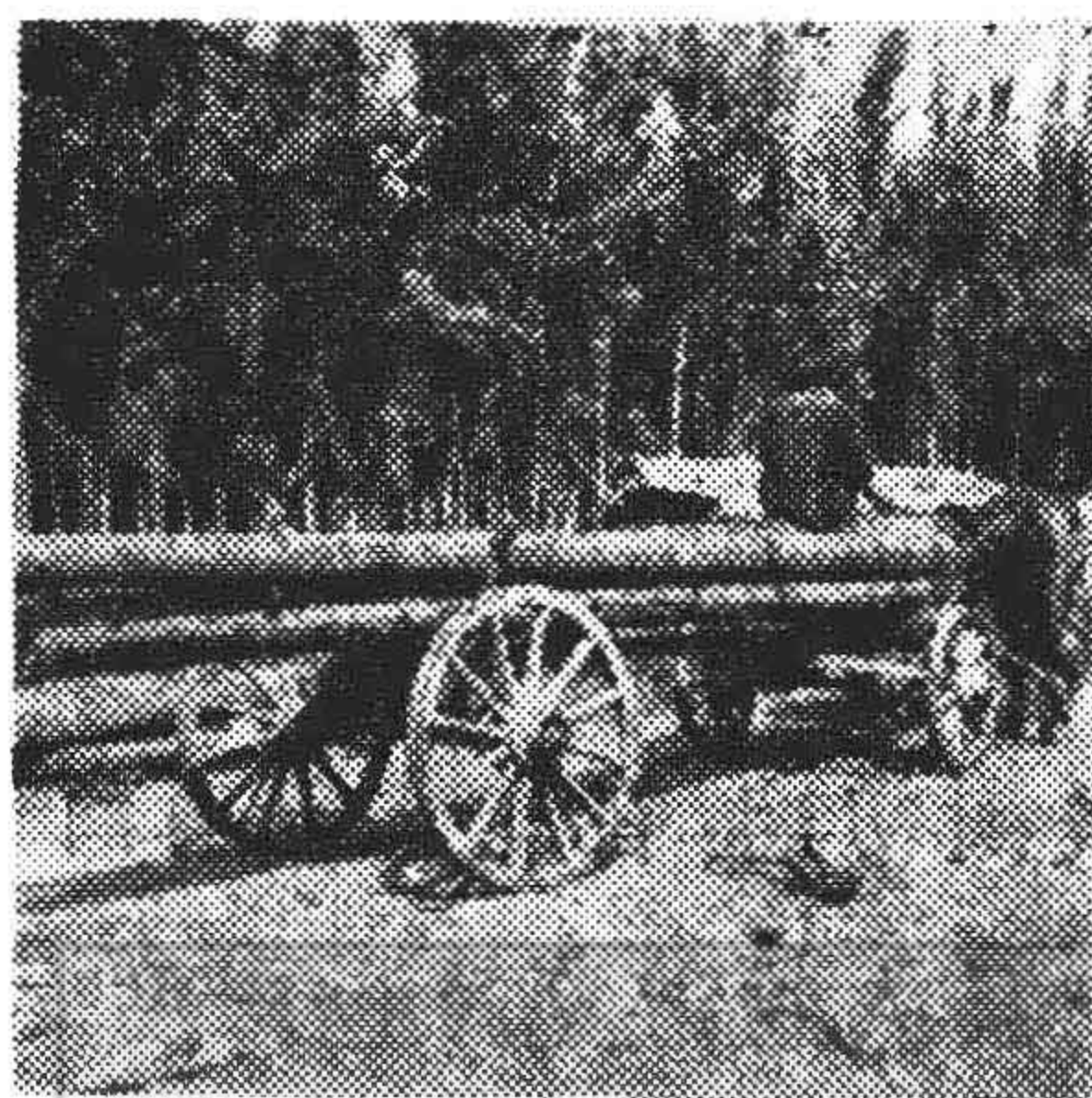


附图4—1

(四) “六根棍车”，是以乘人为主的单套四轮马车，其车型和结构制



附图 4—2



附图 4—3

四轮马车，上图（4—1）为全车装制，（4—2）为装柴草及货物情形，（4—3）为装载长形物资情形。

作，与台车相似，所不同的是车体、轮轴、车架，较台车略小，载荷量亦轻，没有车箱（车槽子），一般用六根园木条平铺在车架上，车架前端用两根辕木棍，分别连接于前轮轴两端，辕马拴套两木棍之中央。如用乘人（客运），即在平铺的车架木条上垫以毛毡或地毯，便于乘坐。如用于载货，则将毡毯取掉，即可装载。通常用此车辆作城镇短途客运，有时亦兼运货物，由于车体较小，一车套一匹马可乘3—5人，载货300公斤左右，如果加套帮马，亦可略增载量，但为轮轴较小所限制，最大的负荷也不宜超过600公斤。此种车辆，多分布在北疆大小城镇，南疆较少。

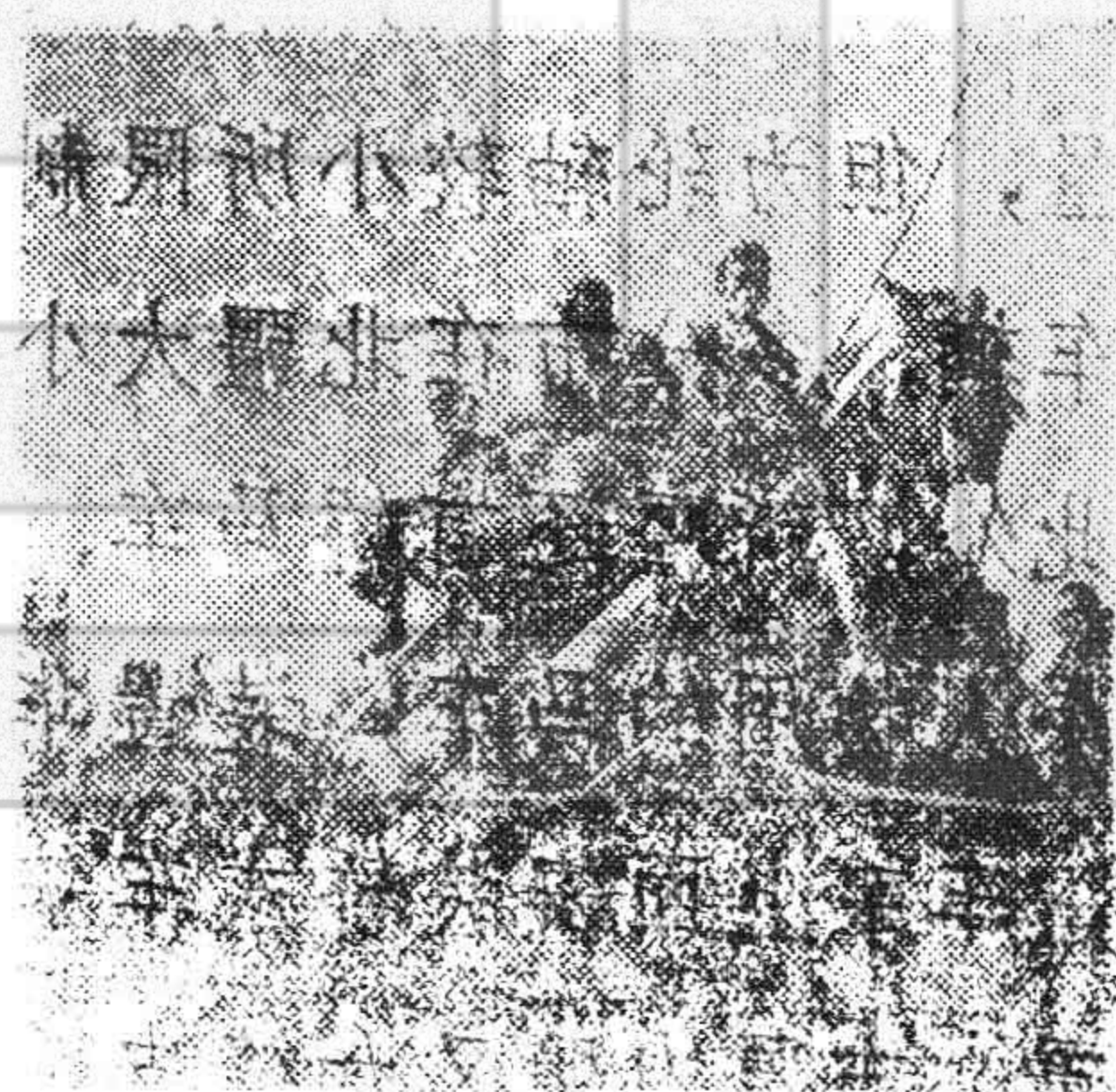
此外，新疆还有轿马车、玻璃车、皮包车，是官吏、仕商等少数上层人物用的马车，装置华丽，乘坐舒适。但前二种是单轴二轮装置，车架上面安装轿式车箱，设有宽敞坐位，车箱外（蓬架）缝制布罩，布罩内壁又加缝皮毛或棉夹隔衬，车箱两边镶有玻璃，车箱前挂门帘，用以挡风。此三种车辆外形、载重，都大致相同，所不同的是皮包车，是四轮，前轮大、后轮小，在轮轴与车架衔接处装有弓子（弹簧钢板），用以避震，乘坐舒服，有的车蓬架是折

叠式的金属骨架，在蓬骨架上缝制牛皮和油漆布，在无风雨雪时，可以往后折叠，需要时即可撑起避风档雨，较为灵便，车体亦与前两种较轻。

此三种车辆，每车拴套二马，一般乘坐一至二人，也可坐四五人，民国初期，在迪化曾有商人用此种高贵马车，经营过市郊客运，以供上层人物游览。也一度运行于迪化至昌吉、玛纳斯、奇台等地，供游人使用。由于成本过高，使用者不多，不久即予停办。因此，这类马车在新疆为数甚少，到民国末期汽车增多之后，逐渐消失。

（五）胶轮马车

又称胶轮板车、皮车，民国初期新疆甚少，抗战开始，仿照陕甘地区用旧汽车后轴、钢圈、轮胎等配件改装而成^⑭，其外形式样与铁轮大车大致相同。所不同的是：轮轴由铁木结构改用汽车后轴及轮胎、辕木较粗，并加一块方杂木与轮鼓磨擦作制动（刹车）装置，用以增加荷载，加快速度，保证安全，可行驶汽车公路。通常每车套三至四匹马，可载运两吨，日行70公里以上。民国30年5月，西北驿运服务所设计一种胶轮车制造图，有结构、尺寸、用料说明，并有载重限额。其图样及说明，刊于本章《专题资料》“胶轮马车”附图5



附图5 胶轮马车装运情形

三、由官督民力到官督商办 运输

1911年伊犁起义失败以后，新疆的军政大权便落在杨增新的手

里，杨为巩固他在新疆的独裁统治，一面竭力推行袁世凯君主立宪帝制，一面忙于镇压伊犁革命党人和全疆哥老会^⑫。他无力顾及经济建设，更无力顾及交通运输发展。1912年（民国元年）6月，杨增新接管政权以来，对新疆民初时期的交通运输，仍沿着清朝末期的办法，实行官督民力；官督商办及民间运脚等形式：一是官办，即沿清代末期统治制度，设置驿站车马人伕，或政府机关专设的车马人伕组织，专为官方传递公文或转运军公物品；二是官督民力，如有紧急的道路、桥梁整修或有大宗军公运输，即责成该管辖的各县发动民众去完成，例如某个地段道路、桥梁损毁，属于那个县管辖范围的，即由那个县责成附近农民无代价整修，所需材料由乡约（南疆称伯克）向商民摊派，乡约责成玉孜巴什（即百户长）向被摊派户民征收，乡约负责督工修复。如遇工程大的项目，县知事则直接派员督修。修路是如此，运输也是如此。如官方命令官吏（县知事、乡约或商约），征用民车民工运输军公粮料，限期完成，给予一定的脚价，但所给脚价低，不敷成本；三是官督商办，即官方有大宗紧急运输，通过县知事包与士绅商号，订定合约限期完成，士商据以雇用车驼，议定脚价分批限期完成；四是民间运脚（即运户），通过车马店，运脚行，骆驼帮，马王社以及商行包运等民间组织形式；也有分散在民间的车驼户，靠运输为生或农闲时农民搞运输的，自由揽运，或经当地商约（乡约士绅）介绍，受雇于客商进行运输。

这些组织类型，除第三四两种是商业性的运输业有足够运费收入外，第一二两种是由差役制走向雇佣制的。所谓差役也叫徭役，是清朝政府对劳动人民的一种剥削制度，并把它订在赋税之中，成为法律。据《新疆简史》对于农民向国家交粮交税一文（《新疆简

史》第一册第301页)中说:“农民向国家交粮,是按户交纳,每户交三担。除交粮交税外,还有徭役、军台差使。特别是布古尔,库尔勒一线的维吾尔农民,经常要为军台出差役,出牲畜劳力,长途运输,相当苦累。还有所谓“多伦回”,专为军台服徭役。”这种差徭制度,使劳动人民承受着沉重负担,久之,农民进行抵制,逃避这种差徭,据《新疆简史》第二册第301页引用杨增新的话说:“当地居民,畏避差徭,争投外籍,言之殊堪叹息!”意即居民为了逃脱这种无偿的“差徭”沉重负担,迁居外逃,用以消极抵抗。其实,用这种封建剥削制度搞运输,早在清同治时期就行不通了。1874年(清同治十二年)间,在左宗棠进兵新疆时,征调差车运粮,农民因不堪忍受这种差使剥削,在运粮途中弃车逃跑^⑬。左宗棠不得不改用买驼,雇车运粮。有所谓“官运不如民运之负责。购驼不如雇驼,官车不如民车之便捷。”之说。

杨增新在民国初年也沿用这种差徭制,受到农民抵制,不得不改为雇佣制,这是取消差徭制改为雇佣制的由来。但雇用车驼的脚价(运费)又订得很低,规定也不合理,而市场草料物价又逐渐上涨,农民还是抵制。杨增新见此情景,若不稍作调整雇佣脚价,军运便会发生问题。1916年(民国五年)5月23日,迪化道尹张健转据吐鲁番县知事呈文称:“近年物价上涨,雇车不易,军粮调运甚艰,原订军需车价,每站银三辆,不分南路、北路,不分里数多寡,实不敷料草支应,呈请俯准提高脚价,以急军需……。”当时的巡按使杨增新批准了这个意见。其批复原文是:据详已悉,查核新订军需车价数目,尚属平允,应准照办。^⑭所订北路每站银五两,南路每站银四两,均不计里数,较原价高出一倍有奇。这说明当时官方运输,所订运价,既低又不合理(因为南疆的草料价格较低,北疆

较高，所以定南北疆不同的价格，较以前稍近合理）。激起农民及运户进行抵制，迫使官方进行调整。这就是新疆清末民初时期民间畜力运输概况。

此外，还有依附于外商洋行的一部分运力，为外商收购土特产品及销售商品进行运输，其运价有按商业性质付费，也有为外商直接雇用，想是给价较高，车户乐于为其运输服务。这在《专题资料》《外商洋行在新疆》一文中另有叙述。

四、计划开办国境运输

杨增新执政后，对新疆的交通运输，虽曾有过措施计划，但由种种条件限制，其计划多未实现。兹分述如下：

（一）计划安设快车

1914年（民国三年）1月20日，杨增新鉴于中俄边境交通不便，曾指令库车县马知事，呈转翟安骥拟订安设快车简章一文，杨对该文批曰：“新疆地处边陲，交通至为不便，该翟安骥拟请安设快车，俾五六千里长途数日可达，便捷孰逾于此，且称便利。此事惟恃公家保护不用公款毫厘，于民有益，于公无资，本巡按使何赏不极为赞成。但由蒙古至归化，须经外蒙地段，现在边事日棘，能否顺手尚不可知。……况此事筹款困难，得人亦甚不易。昔新疆办理台车，近伊犁创办汽车均耗费款十数万之多，旋至半途而废。前此绥来陆凤林稟请开办连络台车公司，卒无成议，嗣经商民姚宗虞等集股接办迄今数月仍未见诸实行，可见天下事言之易，行之难，该员热心路政，筹办交通，查阅所拟简章似确有把握，恐此刻尚难办到，所请应从复议。”^⑮这个计划被杨增新否决了。

所谓“昔新疆办理台车”是指1903年（清光绪二十九年），新疆巡抚潘效苏仿沙俄台车制造的双轴四轮马车，亦称站车、槽子

车，在迪化至酒泉的甘新线上试办长途接力运输，因经营不善，试行三年，公私俱有亏损而夭折（台车在《古代篇》“清代交通史”中已有详述）。

所谓“近伊犁创办汽车”，是指1911年伊犁商人沙懿德所创办之伊宁惠远间之两辆客运汽车（本节另有专文叙述）。

（二）计划开辟阿尔太水路交通

1914年（民国三年）2月12日，国民政府蒙藏局，根据前新疆提督杨增新提议，拟于额尔齐斯河上自布尔津起下至斋桑止，筹款举办航业，以与俄国现行之轮船相接，每河置浅水轮两艘。1915年（民国四年）4月15日，交通部又给新疆省督杨增新咨文，重提前述航运，希即飭属详细查明绘图列说，拟具办法咨复……。同年十一月，杨增新答复交通部，略谓：“以阿尔太而言，为蒙古族、哈萨克族部落，物产以皮毛为大宗，向为俄商收买。而俄商携带俄国货随游牧之蒙哈两族就地交换，俄国人还先以货物作价賒与蒙哈牧民，然后收取皮毛以为货价，……凡蒙哈族所用之物，如布匹，茶、糖以及铁磁各器，无不购之俄人，自布尔津河行驶俄船后，俄商日多，华商日少，兼之华商痛苦，少有收购大宗皮毛土产出口者，……即令布尔津河创办船运，也不能驶入俄境，无货可运，无客可载，是俄船于通商有用，而我国开航于通商无用也。以阿尔太军事而言，……每年粮餉颇巨，而粮料购自新疆，车驼转运难若登天，因转运粮料之难……。俄人于布尔津河行船、运兵、运粮、运械，朝发夕至，而我国由新疆转运，长途沙漠，不通舟楫，是俄船于行军有用，而我国之船于行军无用也。以阿尔太殖民言之，自前长官帕勒塔允许俄人在布尔津河行船后，俄人迁徙于阿属哈巴河冲呼尔等处，作渠种地，屡经交涉迄无效力，又未订立条约，俨然视为该国