

新疆公路交通史

上册

公路篇

(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

目 录

第二章 中华民国时期（1912年——1949年）的新疆公路

前 言	(1)
-----	-----

第一节 1912年（民国元年）——1928年（民国十七年）时期的新疆省公路	(5)
---------------------------------------	-----

一、新疆省与内地及与印、巴、阿、蒙、苏等国的交通路线	(5)
----------------------------	-----

二、新疆境内的道路维护与公路之初創	(6)
-------------------	-----

第二节 1929年（民国十八年）——1933年（民国二十二年）	(9)
---------------------------------	-----

一、金树仁时期修筑公路之情况	(9)
----------------	-----

二、由绥远至新疆的路线	(10)
-------------	------

三、未能实现的勘察、修建南疆公路之计划	(10)
---------------------	------

第三节 1933年（民国二十二年）5月——1944年（民国三十三年）8月	(12)
--------------------------------------	------

一、成立专业机构，聘请和培训公路技术人员	(12)
----------------------	------

二、制订计划，发展公路建设	(14)
---------------	------

三、依靠地方，发动群众修路，新疆可通汽车里程成倍增长	(16)
----------------------------	------

第四节 1944年（民国三十三年）9月——1949年（民国三十八年）9月	(28)
--------------------------------------	------

一、公路机构的沿革.....	(28)
二、南疆公路.....	(39)
三、六区局时期公路改善工程.....	(70)
四、公路养护.....	(100)

第五节 专题论述.....	(105)
---------------	-------

一、中华民国时期新疆省公路机构沿革.....	(105)
二、新疆公路的规划、勘察与经费.....	(118)
三、公路各线修建概况.....	(138)
四、公路主要桥梁.....	(200)
五、公路主要渡口.....	(217)
六、焉耆、轮台泛浆的整治.....	(221)
七、新疆修建公路，运输问题是关键.....	(227)

结 语.....	(229)
----------	-------

纪事年表.....	(233)
-----------	-------

附 录.....	(251)
----------	-------

第二章 中华民国时期的新疆公路

(1912年——1949年)

前

言

新疆省地域辽阔，远离内地，民国初期境内没有铁路及水运，省内外交通十分不便，旅途艰难，往来仍赖驿运维系。

至1912年，当时新疆与内地的交通路线主要有两条：一条是由綏远经大草地（外蒙境内）入新，此线一段因外蒙设卡及袭扰而放弃；虽曾改走我国境内之小草地，也因匪患及后被日寇切断而废行。另一条是由哈密经安西入内地的甘新路线，此线因马仲英部的长期困扰而切断。因此，新疆与内地的交通，至1930年前后，曾断续通阻达十余年，以致长期来往内地须假道苏联，绕西伯利亚而转达天津。

1928年（民国十七年），新疆省都督杨增新被刺杀，金树仁继任省主席；至1933年4月，金树仁又被逐出新疆，盛世才自任边防督办兼省主席。因新疆政局连年混乱、内訌不息，战祸频仍；国民政府曾派要员来新，进行调停未能奏效；且其时苏联土西铁路建成，似有包围新疆之势，而新疆与国内来往竟须假道苏联等因，引起了国人的震惊。一时举国开发西北、开发新疆及首要开发交通的呼声高涨，朝野人士陈情献策者甚众，虽多因不谙实情而失之偏颇或空洞，但终究引起了国民政府对新疆的密切关注。当时要开发新疆交通首要是公路建设，政府遂将新疆的公路建设纳入了全国规

划，并有所投资。以后因抗日战争需要，以及为加强对新疆的控制，于1944年起，中央直接兴办了南疆公路工程。

1926年，杨增新拟开辟长途汽车运输，接通苏联斜米甫段的公路，派俄人（白俄）对迪化（即乌鲁木齐）至塔城的道路进行测量，并予以整修。虽工程简单，路工草率，但因系专为通行汽车而整修，即视之为新疆修建公路之始。此路至1928年通车，同年又修筑迪化至古城（奇台）、迪化至吐鲁番的汽车路。杨增新主持修的这些路，都因质量低劣而“糜款十余万两之多”，为时不久即“竟至不能开车”。

1928年7月，金树仁上台后，继续筑路，派人去德国购置了压路机，延聘苏联专家正式勘测了迪塔路，并开始注意南疆路线的勘察。金树仁虽然作了一些努力，但因政局不稳及经费短缺，故成效甚微。延至1933年，迪吐路尚处在桥梁测设及兵工修筑之中，迪伊路仅修至乌苏。

1933年4月，盛世才上台后，大搞政治投机，伪装进步，对外改善与苏联的关系，取得了经济和军事上的援助；对内表示拥护抗日民族统一战线，骗取了中国共产党和进步人士的支持。因而新疆的各项建设，有了较快的发展，公路建设也随着有了长足的进展。如中共党员林基路同志，在库车及乌恰两县任县长时，对公路及桥梁的建设便卓有建树。

1935年，成立了“新疆公路总局”及其下属机构，统一了全省的公路事务，是为新疆设立公路专业管理机构之始。1937年，新疆省政府公布了第一期三年建设计划，1939年，又制定了第二期三年建设财政计划，其中公路建设的投资都占较大的比重。1939年召开了全省第一次公路路政大会，促进了公路建设的高潮。前后共兴建

公路4,591公里，通车里程达6,290公里。较大程度地改善了省内交通条件，也对苏联援华抗日物资的运输，起过重要的作用。

1942年9月，盛世才终于暴露出政治投机的阴险面目，公开投靠国民党，囚禁和屠杀了大批共产党员和进步人士，积极推行反苏反共的反革命政策。因此，新疆的各项建设随之停滞不前，公路建设从此一蹶不振。至1944年，盛世才离往重庆，吴忠信、张治中相继主政时，新疆的公路已破败不堪，他们曾再三要求国民政府直接管辖新疆的公路运输，以挽救当时的颓局。

1946年，为加强国道管理，交通部在新疆成立了“公路总局第六区公路工程管理局”（简称六区局）；同时应新疆省政府要求接併了省公路局，后因各方面的关系难以协调，约两年即又分开。省公路局仅管辖约800公里的四条支线公路，且重要工程仍由六区局协办，故省局嗣后未发挥多大作用。

1946年，国民党发动内战，从此政治上日暮途穷、军事上节节败退，经济上财力枯竭。其时，六区局经费逐渐减少，常是捉襟见肘，无力进行正常的施工和养护，以致最后将养路道工裁减殆尽。故临近解放时，新疆的公路大都破败不堪，部份公路已徒有其名了。

综上所述，中华民国时期新疆的公路建设是紧紧受制于各个时期的政局和政策，因此根据新疆的特点，按四个时期划分编写，而从公路本身发展的情况，大体上可分为三个阶段：从1926年至1933年，为新疆正式公路初创的先导期，发展缓慢，成效甚微。从1934年至1942年，是大发展时期，发展很快，公路里程迅速增长。从1943年至1949年9月，这个时期内，总的来看，新疆的公路事业是逐渐走向衰败的阶段，公路的实际通车里程已大为减少。本章的史

案，記述了民國時期新疆公路建設發展的上述進程。

1944年11月，在伊犁、塔城及阿勒泰三處爆發了“三區革命”，成立了三區革命政府，與省政府對峙于瑪納斯河，公路也隨之分別管理，雖然于1946年達成和平協議，但分治的局面一直延續到解放前夕。由于“三區革命”政府的資料，有關部門尚未整理完竣，一時無法提供，故這部份史料暫付闕如。

第一节 1912年——1928年时期的新疆省公路

一、新疆省与内地及与印、巴、阿、蒙、苏的交通路线

(一) 新疆与内地的交通情况

清末民初新疆与内地的交通孔道主要是出星星峡至甘肃省安西经河西走廊而达兰州的官道，千年古道的敦煌至哈密或敦煌至若羌的丝绸之路，已少有行人。另有两条道路可至绥远（呼和浩特），即：1. 奇台至绥远的驼路（大草地路）。自奇台经镇西至老谷庙，转向东北经外蒙边境而入绥远省境，经百灵庙而达呼和浩特。后因外蒙阻扰而断通，改走“小草地”路。2. 从奇台经镇西而至新疆与甘肃交界之明水，再经宁夏芦草沟而至绥远省海牙阿马图，经百灵庙而达呼和浩特。从哈密向东北至明水亦可达呼和浩特。此路称“小草地”路。

大草地路线沿途水草丰富，适于大队骆驼运行；小草地沿途多沙漠，水草不丰，因而大多驼运脚商喜走大草地驼运道路。

新疆与内地的道路还可自若羌出发，向东南经青海省之茫崖而至西宁再达兰州，但此道人烟奇缺，几无行旅。

(二) 新疆省与印、巴、阿、蒙、苏的交通情况

新疆省与印、巴、阿、蒙、苏的交通路线，仍是沿着过去的古道而行，未辟新道。

1. 从皮山出发越桑株大坂至赛图拉，再越喀喇昆仑山口，南至印度列城。

2. 从叶城（或莎车）出发经伙什拉甫沿叶尔羌河而上，至蒲犁（塔什库尔干）再南行经卡拉其古，向东南越洪其拉甫山口入巴基斯坦的洪扎地区，走此道者较少。从卡拉其古向西南经明铁盖越罗布

盖孜山口而入巴基斯坦；从明铁盖西南越克克吐鲁克山口可达阿富汗，此为古道絲綢之路。

从喀什亦可至塔什庫幹干而去巴、阿，但此道因夏季盖孜河洪水高涨，不能通行，仅春秋两季可通。

3.与外蒙的通道主要是从奇台向北出境而至科布多，此时已完全封閉。

4.通往苏联的道路。北疆有：伊犁至霍尔果斯出境至苏联阿拉木图；从塔城出境至苏联阿衣古司；从吉木乃出境至苏联斋桑。这时三条出境路线，以塔城为主要进出关口。

南疆通往苏联道路是以喀什为中心。向北越吐尔尕特山口；向西经烏恰越依尔克什坦山口，均可达苏联，惟以吐尔尕特为主要通道。此路亦已封閉。

二、新疆境内的道路维护与公路之修創

楊增新窃取了伊犁革命党人起义的胜利果实而获得新疆軍政大权，他采取閉关自守政策，而达长期的封建割据局面，使新疆几无建設可言。

（一）交通维护与修建，完全由人民負担。

楊增新統治新疆近十七年中（1912年—1928年）谈不上有經濟建設，对交通维护，完全由人民負担。如1919年8月2日給吐魯番县知事的訓令，并通知各县：随时督修道路桥樑，要求各县責成各乡約率同农民，将各該村庄区内所经过桥梁道路，遇有损坏随时补修。①

1920年虽有筑路之議，并未实行。当年2月5日，莎车县知事提及：省长已通令各县，随粮带收汽车股本时，务必不收外国人粮股，以保路权而免交涉。同时又说：此項征收尚未定有期限。

应俟将来规定办法再带征，此时毋庸着手。②

1922年，托克逊大桥被洪水冲毁，该桥原系商民包修，6月13日省长令吐鲁番知事与原修桥商各捐银六百两重修。③

1924年全国道路建设协会，公推杨增新为新疆征求总队长。杨增新则训令各县知事为支队长，并令各县征求普通会员二三百人，会员每人交纳一元，特别会员以上随意征求，俾知筑路计划之利益，该会拟为将来通行汽车之预备。④

（二）公路之初創

1926年（民国十五年），应通行汽车之需要，曾对迪塔官道予以修葺。据记，“民国十五年，杨前主席增新有鉴于此，提议辟长途汽车道，以继塔城至斜米之南段，使成一贯。盖陝甘既多不靖，途次又复艰困逾恒，近年以来，旅客运货，渐趋俄境，故特修兹道路，以期通行无阻。一面电津购买客货车各三十辆，一面于迪化先行建筑站房，派俄人测量路线，以加修筑，……因自迪至塔一途，均尚平坦宽敞，毋须特别修筑，故极易为。……十七年春，开始通车……”。⑤

1928年，又兴修迪化至古城，迪化至吐鲁番两条公路。

在当时修建公路时，既无专门公路机构，也无专业公路技术人员，系聘请俄籍（白俄）人员作一般的勘查。由省主席直接派委汽车路工委负责修桥筑路工作。如派路工委黄远鹏负责迪塔路，派路工委王大同负责迪吐路，派路工委孝昌负责迪古路，派桥工委艾沙负责绥来（玛纳斯）大桥工程。

这些委员，借修桥筑路之机，大饱私囊，宴客唱戏，所修之路，仍在原大车道上，无法行车。诚如1929年4月27日金树仁所说：

“前次修筑迪塔，迪古，迪吐各段汽车路，均由杨先主席派委专员

带队修筑，糜款至十余万两之多，曾几何时，所修之汽车路线竟至不能开车，访问已修各段汽路，并未切实平站，仍在普通大车道上开车，因大车来往早已处处坎陷，无怪省城前派之修路队，百姓目之为走路队。每到一市镇、县城，则放赌数日，如路工委委员黄远鹏在安集海请客唱戏，即其证明。”⑥

修建迪吐公路时，规定吐鲁番县每日出民工六百名，户家每粮一石出夫一名，政府不予任何补助。筑路长度120公里，东起与鄯善交界的苏巴什，西至与迪化交界的白杨河止。路宽八至九米。⑦

1928年喀什行政长发动喀什官绅，“捐五千余金”，修建了疏附至疏勒一段13.5公里公路，宽度六至十二米不等⑧。

这一年中，杨增新虽然兴修以上公路，但无一完成，仅作为正式修筑公路先导而已，是年7月7日，杨因内部争权而被樊耀南枪杀，结束了他的反动统治生涯。

註：

①吴绍麟著“新疆概观”，第209—210页，民国二十二年

②自治区档案馆散卷，民国八年八月二日迪化道尹公署训令317号

③自治区档案馆散卷，民国九年二月迪化道尹公署训令579号

④自治区档案馆散卷，民国十一年六月十三日新疆省长公署659号令

⑤自治区档案馆散卷，民国十三年六月二十四日新疆省长公署训令8169号

⑥自治区档案馆政2—2 941卷。民国十八年四月二十七日金树仁代电

⑦自治区档案馆散卷

⑧自治区档案馆民国十九年新疆省政府公报81—82页

第二节 1929年—1933年

金树仁于1928年7月主政新疆，在其任内的约五年中，依旧效法杨增新，对南京国民政府阳奉阴违。由于1928年起马仲英^①在甘省起事，并于1930年，1932年两次窜新，因此经甘肃至内地的道路经常阻断；另外经大、小草地至绥远的道路亦因外蒙刁难及匪患频繁而不通。时新省规定来往内地的人，非经批准不得随意出入。新省政府工作人员去内地者，多假道苏联，从塔城入苏境，乘土西铁路火车至海参威而达我国津、沪等地。是以当时新疆物资奇缺，土产也无法运销内地。金树仁于1929年12月，电请国民政府，获准新疆与苏联维持局部亲善（当时与苏联无外交关系）。但不应登报。^②1931年10月，新疆省政府与苏联签订“新苏临时通商协定”。在这个协定中，规定了五处通商口岸，即：南疆喀什西面的依尔克斯塘、喀什北面的吐尔尕特；北疆的霍尔果斯、巴克图（塔城西）、吉木乃（迈哈布奇盖）。因而这一时期新疆的物资交流及人员往来，均依赖苏联。

一、金树仁时期修筑公路之情况

1929年金树仁继续委派孝昌及陈铨为督修迪古路工委员，并派兵工修筑，委各营长为修路段长，分四段同时开工。^③同年委派潘治义、包尔汉去德国买回压路机；并聘请德人舍尔特机师来新，教授压路机的使用、修理及筑路知识。^④经过三年的时间，耗资省银票二百多万两，^⑤迪古公路才于1931年建成。这是新疆第一条较为正式的、长198公里的公路。路宽7—8米，并铺筑6米宽的砂石路面，桥涵均为临时式木结构。修建这条路时，金树仁曾训令沿线各县县长及筑路委员，训戒不得再发生杨增新时筑路的败状，要求

切实修好公路。如“发生敷衍情况，以致徒耗公款、应由在事之各印委员等负完全责任”。⑥在当时来说，这条路质量尚可，路线较顺，路基全系新建，并高出原地面。

1932年仍派兵工修建奇台至哈密公路，但系仅在原有驿运官道上略加整修及加宽而已，无技术标准可言。因马仲英窜新，工程遂即中断。⑦

1930年，在原有大车道上略加修理，完成了迪化至吐鲁番的汽车便道。⑧

1931年，用兵工补修迪化至塔城公路，长691公里。该路原经沙湾、小拐、额敏至塔城。因中经农业区，且系在大车道上略加整修，多为土路，后改由乌苏向北至额敏而达塔城，仅为便道通车。于是迪化至乌苏段，就成为迪塔、迪伊两路的复合路段。⑨

1930年秋，完成了绥来大桥，该桥为石台木面，于1928年备料，总拨银三万两。⑩

二、由绥远至新疆的路线

从绥远呼和浩特至新疆哈密的路线，原系驼运小道（小草地路），1929年商人朱炳等往返于该线，认为可行汽车。1930年瑞典人苏德帮亦由张家口沿此道乘汽车来新，并向金树仁呈报开辟绥新公路。金氏于1930年12月批复：委派苏德帮为委员，派汽车一辆，勘查绥新道路。⑪

1931年8月，国民政府组织中法科学考察团，推行法国色特郎汽车厂产的沙漠爬行汽车，亦从此路进入新疆。

三、未能实现的勘察、修建南疆公路之计划

1930年5月，新疆省政府通令焉耆、阿克苏及喀什各行政区，要求勘察所属迪喀线沿线土质、工程、长度等情况上报省府，以期

完成全省汽车路之修筑。喀什行政长曾于1930年10月呈报该区所属道路沿线情况，并建议用兵工修筑政策。同月省府批复，迪喀路线最长，工程亦巨，兵民兼用，或可济事。再迪喀线为国道汽路，路身宜宽约30米，方合国道工程标准。^⑫

由于新疆战乱不止，统治阶层内訌不息，且1933年2月19日马仲英部袭击省城迪化，虽未得手，但金树仁在一片反对声中，被逐出逃塔城，于四月辞职通电下野，假道西伯利亚返回天津。于是其修筑南疆的公路计划，未及实行，因其下野而告吹。

1927年——1933年新疆修建公路情况统计表

路线起讫地名	路线长 (公里)	建成长度 (公里)	建成便道 (公里)	通车长度 (公里)	修建年份
迪化至塔城	691		691	691	1926—1928
迪化至奇台	198	198		198	1928—1931
奇台至星星峡	594		594	594	1931—1932
迪化至吐鲁番	183		183	183	1928—1930
总计				1,666	

“1927—1933年新疆省修建公路略图”附后。

註：①马仲英，甘肃人，1928年起，率部份武装滋扰于甘肃、新疆一带，1933年失败后去苏联。见新疆“文史资料”第五辑

②自治区档案馆政2—2，685

③自治区档案馆政2—2，941、1203

④自治区档案馆政2—2，697、1024

⑤自治区档案馆政2—2，214

⑥自治区档案馆政2—2，941

⑦自治区档案馆政2—2，1024、民国廿八年新疆省政府公报第十三期

⑧自治区档案馆民国十九年五月五日新疆省政府公报

⑨同註⑧

⑩同註⑧、政2—2，1047

⑪自治区档案馆政2—2，724

⑫自治区档案馆民国十九年十月新疆省政府公报

第三节 1933年5月—1944年8月

1933年4月，金树仁被逐出新疆之后，盛世才取而代之。为了控制和长期统治新疆，盛世才打着亲苏的幌子，取得苏联的援助，迅速控制了新疆的政局。继则表示拥护抗日民族统一战线，得到中国共产党和进步人士的支持。从1935年至1941年，先后来新疆的共产党员达150余人^①。他们在新疆的政治、经济和文化等各方面的建设中，发挥了重要的作用。如林基路同志，先后担任过乌什及库车县长，担任过乌什县筑路委员会委员长，在两县的公路及桥梁建设中，取得了显著的成績。因此，从1933年至1942年间，新疆的公路建设得到了较快的发展。使可通车路线增至14条，长约6,290公里，其中仅新建的即达4,591公里。虽然技术标准仍很低，大多数为简易公路，但较大程度地改善了新疆的公路交通条件。

1942年，盛世才终于彻底暴露了其政治投机的狰狞面目，完全投靠了国民党，使新疆处于更加反动的统治之中。新疆的公路交通也随之停滞和日趋衰败。虽然如此，但就公路建设而言，当时仍是发展较快的一个时期，现将当时公路建设中所采取的措施、方法和步骤概略如下：

一、成立专业机构，聘请和培训公路技术人员

（一）成立公路专业机构

1928年至1933年，新疆虽然兴建了公路，但无公路专业机构，直至1934年，为了勘测迪化至霍尔果斯及至伊宁的公路，才设立了一个临时性机构“迪塔长途汽车路筹备处”，专门负责接待苏联专家勘测期间的各项事宜。

1935年春，成立了“新疆省公路总局”，直接隶属于新疆省政

府。1935年9月19日新疆边防督办公署、新疆省政府会銜训令财政厅及各区、县，指示凡修路工作统由公路局负责②。从此新疆公路建设有了专职管理机构，对推进新疆公路事业的发展，起了积极的作用。公路局内部科室，逐年得到充实；随着公路建设里程日益增多，公路段等基层单位也随之增设。1937年7月，成立迪伊养路处（又称迪伊公路局），下属绥来、乌苏、精河、二台四个公路段。1940年成立迪哈公路局，下属吐鲁番、鄯善、哈密三个公路段；另有迪化、奇台两段直属公路局领导。后迪伊、迪哈两局撤销，各公路段均直属公路局领导。至1943年，共设有公路段十七处，养路站四十六处。③十七个段列表如下：

一 等 公 路 段	二 等 公 路 段
迪化、哈密、伊犁、塔城、 乌苏、喀什、焉耆、阿克苏、 奇台（共九个）	阿山、精河、库车、鄯善、莎 车、和田、若羌、绥来 （共八个）

当时拥有员工1,400人。至1945年国民党直接控制新疆后，由于政局等原因，公路运输职工不但没有增加，反而日渐减员至1,000人，养路站亦全部撤销。公路局于1945年1月8日报告中说：“原有可行车之路5,800余公里，百分之八十以上系土路，筑路之初，未按标准修筑，通车之后又未合理保养，时至今日，路面、桥涵破坏辄败不堪……”。④

（二）新疆原无工程技术人員，1933年以前，系聘用十月革命

时期逃亡来的新的沙俄时代的技术人员，但不敷应用。1934年5月，从苏联聘请专家26人，勘测迪化至霍尔果斯及至伊宁公路。公路局总办（局长）及总工程师亦由苏联专家担任。

为了适应新疆公路建设的发展，1937年秋，公路局设立公路工程学校（后又改为公路工程技术人員訓練班），請苏联工程师授課。第一期于1937年10月开学，学习時間約二年半。共分三个班；第一班培养技术员，学生26人，于1940年5月毕业。第二班培养监工员，学生約50人，于1939年底毕业。第三班培养筑路机械駕駛及修理工，約70人，于1939年秋毕业。在这一期以前，还办过短期的技术訓練班，惟学制较短，其人数基本与这期相同。这些学员对新疆公路的发展，起了积极作用。⑤

二、制訂計劃，发展公路建設。

（一）公路局成立不久，于1936年1月，首先制訂迪化至霍尔果斯公路进行办法，同月20日，新疆省政府會議决定：从1936年2月1日起建筑迪霍公路，长655公里。

（二）1937年制訂第一期三年计划（1937年6月至1939年6月），該计划緒言中談到：“在新政府领导下，全疆十四个民族，四百万民众，共同努力建设新新疆之偉大事业中，发展交通，厥为各种建設事业中之首要任务，因本省幅員辽阔，人口稀疏，故必須修整省道县道及村鎮道路，編成公路网，方能在运输交通暢捷下，促进城市工商业之繁荣，和促进农村游牧經濟文化之发展，故修公路，扩展汽车运输，成为第一期三年计划中之重大工作……。”

制訂省道公路，在第一年內修筑完成的有：迪化—伊犁，全长720公里，需筑路費3亿4千524万两。在第二年內修筑完成的有：迪化至塔城，长550公里，需筑路費3亿8千912万4,000两。迪化附近