

3913



伊犁文史资料

中国人民政治协商会议
伊犁哈萨克自治州委员会 文史资料和教文卫体委员会

伊犁文史资料

(第十四辑)

中国人民政治协商会议伊犁哈萨克自治州委员会
文史资料和教文卫体委员会

封面设计:史军

• 内部发行 •

850×1168 毫米 32 开本 字数:12 万字

印数:001—1000 工本费:8.00 元

准印证(新出)字第 26 号

伊犁日报印刷厂印刷

一九九八年六月出版

2011/5

总 编:吾力汗·苏里坦

副总编:木力达别克·加帕尔

主 编:李占民

目 录

伊犁公路建设我所知	罗 儒	(1)
乌苏邮电史话	赖 英	(34)
沙湾县灯芯绒厂的筹建与发展	高培才	(41)
一份对察布查尔锡伯族自治县宗教、民族情况 的调查	李 彬 杨永业 富 学	(48)
甘青新边区哈民之由来及其回新	卢桂森	(54)
三区革命武装力量简述	霍斋·松哈什	(65)
“伊塔边民非法越境事件”和“伊宁五·二九 反革命暴乱事件”	白志军	(79)
伊犁“2·5”事件我之见	李 野	(116)
阿勒泰琐记	史 文 钰 池	(131)
徐学功的一次伏击战	丁巴图	(159)
平定准噶尔勒铭伊犁之碑	安英新 佟博峰	(161)
伊犁的四大麻札简介	郭林平	(166)

中国人民政治协商会议第九届伊犁哈萨克

自治州委员会第一次会议政治决议 (170)

在伊犁州政协九届一次会议结束时的讲话

..... 周 原 (173)

解放思想,团结进取,努力开创

自治州政协工作新局面 林天锡 (181)

中国人民政治协商会议伊犁哈萨克自治州

第九届委员会主席、副主席、秘书长名单 (187)

中国人民政治协商会议伊犁哈萨克自治州

第九届委员会常务委员会委员名单 (188)

中国人民政治协商会议伊犁哈萨克自治州

第九届委员会委员名单 (190)

伊犁公路建设我所知

罗 儒

建国后 50 年代初期，伊犁地区只有乌鲁木齐到伊宁和清水河到霍尔果斯两条共 151 公里能通行汽车的简易公路。

1956 年党和政府对农业、手工业、资本主义工商业实行社会主义改造，各地出现了修路新高潮。公路建设认真贯彻“依靠地方”、“依靠群众”，普及与提高相结合的方针，以“普及为主”的“地群普”方针。坚持“人民公路人民修”。在全地区范围内掀起了群众性修路热潮。实现了专业队伍和广大人民群众相结合，在党和国家政策的威力下，各级地方人民政府领导人民群众，对公路建设表现了极大的积极性。当时建成的公路，虽然是以简易公路居多（等外路），但大部分公路是由干线公路或以地区通往各县、农牧区或与国民经济和人民生活相关的工矿区的道路。这样已初步改变了这些地区的交通条件。以伊宁市为中心，连接了东五县西三县，初步构成了四通八达的简易公路网络。

自 1962 年以后，公路建设的方针，根据中央：“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，将已建设的简易公路实行

了巩固改造和提高。1964年,自治区人民政府提出包括“好道路”在内的农村“五好”建设方针,公路建设继续向纵深发展,公路的技术标准和路况质量及车辆通过能力不断的提高,可惜这种趋势被10年动乱所中断。“文化大革命”开始后,正常的生产建设难以继续健康的发展,公路建设曾一度处于维持阶段,路况质量有所下降。

1964年10月经国家计委批准,作为国家动员基建项目,投资2,523.83万元,按国家三级公路技术标准修建伊宁市至焉耆的国道218线(原名为0503工程),全长586公里,属伊犁地区管理的为397公里,至1966年10月正式交工使用。

1973年10月经党中央、中央军委批准,列入国家重点国防建设工程,并调中国人民解放军基建工程兵部队约1.3万人进疆施工的,由独山子至库车的国道217线(原名为07042工程),全长562公里,属伊犁地区管理的175公里,前后共经过10年的艰苦施工于1983年竣工使用。

60年代前,伊犁地区没有一条国家等级公路,没有一公里沥青路面,也没有一座永久式桥梁。过去的公路养护工作全系重体力劳动,养路职工常年累月在野外工作,无论是高寒山区还是戈壁荒漠,以路为家,终日工作在尘土飞场的公路上。

1966年伊犁地区公路总段第一次在巴彦岱新铺沥青路面10公里,(精河段属伊犁公路总段管理,在这以前铺沥青路面60多公里除外)。当时的铺路设备十分简陋,熬

沥青用吃饭锅，洒沥青用所谓的手摇洒布机，全系手工操作。在摄氏 200 多度的油温下，工作中烧伤事故不少，每天起早贪黑洒油不过 300 公尺。每铺一公里宽 6 米油路，需三天时间。

1984 年前后的 8 年时间是伊犁公路总段发展的黄金时代。这几年，共完成改善等级路基 809.76 公里，自治区公路局用于公路改善工程投资 1,746.8 万元。这 8 年里共铺沥青路面 573.79 公里，投资 1,555.91 万元。从此伊犁地区的公路面貌大有改观，汽车通过能力大有提高。过去由伊宁市到新源县 199 公里，汽车颠簸要走一天，公路加铺沥青后，只需半天就可安全到达。过去伊宁市到乌鲁木齐，50 年代汽车要走 7 天，60 年代是三天，80 年代前是一天半，现在发放汽车卧铺夜班车，当日下午四点发车到次日上午 10 点就可安全到达，较解放初提高了 1—6 倍。

截止 1989 年底，伊犁地区公路总段共管理国道三条，省道八条，专用道六条，一条县道，共计 1,665 公里。其中，按国家公路标准分类，二级公路 204 公里，三级公路 936 公里，四级公路 444 公里，等外公路 81 公里。各类路面 1650 公里。其中次高级路面 920 公里，占总路面里程的 57.6%，中级路面 307 公里，占总路面里程的 18.6%，低级路面 423 公里，占总路面里程的 25.6%，土路面 15 公里，占总路面里程的 0.7%。共有各类永久式桥梁 4,344.24m/155 座，各类永久式涵洞 26,277.75m/2,387 道，把这些桥涵连接起，可由伊宁市中心连接到惠远城钟鼓楼中心。

伊犁地区公路交通发展的历史,是艰苦奋斗的历史,是各族人民群众相互团结的历史,也是伊犁各族人民群众从地区实际出发共同建设边疆的历史。

国干道 312 线 (乌伊公路)

乌伊公路,是国家干线公路 312 线,全长 4,871 公里。它是由祖国海滨上海通往新疆西部边境地区的交通大动脉,横穿祖国六个省区,是我国最长的公路。在新疆境内由星星峡经自治区首府乌鲁木齐沿天山北麓冲积平原或洪积石漠,经石河子、乌苏、精河,沿赛里木湖畔草地,至松树头垭口(海拔 2,130 米)。公路穿过果子沟至清水河分道,一路向西直达边界霍尔果斯口岸(长 29.4 公里),西行可通苏联,到欧洲各国。一路向南经霍城折向东而达伊宁市(系国道 312 线终点)。乌伊公路全线长 692 公里(其中属伊犁地区内只有 122 公里)。

1926 年开始修建乌伊公路。历经杨增新、金树仁、盛世才新疆省三届政府,连续多次修建乌伊公路。那时公路标准低、路况差,大部都是土路,路面凸凹不平,千疮百孔,车辆颠簸难行,晴天尘土飞扬,雨天泥泞难行,车辆通过能力很低。1934 年,省政府命令对迪化经精河到霍尔果斯及清水河至伊犁的公路进行勘测,并聘请苏联公路技术专家 26 人,共支测设费银 12,457,120 两,其中完成迪—霍公路测设任务 655 公里,清—伊公路测设任务 65 公

里。

1937年,由迪化至霍尔果斯及清水河至伊宁的公路全长720公里,列入年度投资计划,又进行修筑,施工修路费为银34,524万两,要求在一年内修筑完成。同年省命令成立迪伊公路局,局址设乌苏。下属绥来、乌苏、精河、新二台共四个公路段。1937年,迪霍公路基本建成,但由于松树头以下果子沟的陡坡和冬春季节积雪严重,精河东沙丘行车要垫木杠,还有春季公路多处泛浆,夏季山区及丘陵区公路水毁等病害,尚未处理,需待逐步改善,但该公路只能限于季节性通车。

1942年12月建成绥定白杨河木桥,桥长45米,石砌桥路台基础、木面,投资64万元。但于1943年该桥被水冲歪桥路台。

1948年2月,在三区革命政府领导下,仍保持精河、乌苏、塔城、新二台四个公路段的建制,管养各该段公路养护任务。当时新二台公路段配拖拉机三台牵引三角木除雪器,清除果子沟上下冬季积雪,以维护果子沟通车(该设备一直沿用到50—60年代)。该公路段每年冬季编制可雇临时工70名,保持交通。

40年代至50年代,通过乌伊公路上的汽车几乎全是“羊毛车型”,载重二吨,而且马力小。当时公路标准很低,果子沟山区公路的回头弯最小半径只有8米,公路最大纵坡为12.4%,其纵坡长度又无一定的限制,再加上冬春季节冰雪路滑,汽车上坡时,汽车后必须跟着一个司机助手,拿着三角形垫木“以防万一”。汽车费很长时间,才可

爬完一段大坡。汽车下坡比上坡更危险,驾驶员都称是玩命!后于1940年至1942年间共进行了三次改建和修补路基,并增设了一些石台木面桥涵,使该公路得到了一些改善。

1944年三区革命发生后,于1945年国民党军队败退并炸毁了玛纳斯河大桥,使乌伊公路交通中断。

1949年9月25日新疆和平解放,乌伊公路又焕发了青春和生机,1950年5月新疆军区王震司令员派工程兵部队修复了玛纳斯河大桥,使中断五年之久的乌伊公路又恢复了交通。

50年代有苏联40吨载重大型货车要由霍尔果斯到独山子,由于桥梁承载力小,新疆公路局曾派总工程师率领工程技术人员对沿线大、中桥梁逐一鉴定,认为原桥梁远不能适应重车通过,只好突击抢修河底便道,方便大型载货汽车常速通过乌伊公路,安然达到目的地。

1957年自治区公路局组织路况调查队,对乌伊公路全线进行了路况及桥涵摸底调查,测量登记。首先治理了阻断车辆的路段,曾雇临时工就近清除沙堆,维持过往车辆通行。自1952年起设专业养路道班在沙丘上播种草子固沙,但因遭鼠害草出苗甚少,根据当地自然条件,后移植梭树效果较好。自1971年起,精河段请新疆科学院生物土壤研究所协作,在沙丘处打机井抽水种植树固沙,并在公路边用树枝绑扎芦苇排固沙和用铲运机清除下风流沙,使公路以南流沙才被固定。原机井只有一处,林带需水很难向外扩展,沙害仍此停彼起,致使公路几次改线。

后将公路跨过沙垄顶,提高了路基,沙害阻路才被制止,保证行车畅通无阻。

乌伊公路的石河子,精河,芦苇沟一带,每年入春至清明节前后,有几十公里道路断续泛浆,交通阻塞严重,只靠临时抢修,很难保证通车。1955年自治区公路局成立了两个专业泛浆路段根治队,通过测设研究泛浆原因,进行根治处理泛浆路段,致使严重泛浆阻车路段交通畅通无阻。

乌伊公路的果子沟是全线交通咽喉要道。每到风雪季节,果子沟上下40多公里,道路阻塞严重,为防止雪害,在40—50年代曾在公路上风向侧按设木制防雪栅栏,阻挡风吹雪上公路。当时曾配80—100马力推雪机三台,并雇临时工70多人,维护这段道路交通。松树头哑口至老二台原路线长7.046公里,平均纵坡度为9%,最大纵坡为12.4%,为了降坡,松树头哑口经四次开山,共凿石方3.24万 m^3 。1957年秋自治区公路局派测量队,进行现行新公路测设工作,于1959年列入正式改线施工,到1963年完工通车。新公路由松树头哑口沿东坡经林场至老二台接线,全长13.618公里,较原老线远6.572公里,新线最大纵坡度为6%,平曲线最小半径为50米,这样大大的改善了行车条件,便利行车,使大小车辆常年畅通无阻。

伊犁公路总段成立于1962年底,乌伊公路全长692公里,自乌苏以西的352公里起至伊宁市共长340公里均属伊犁公路总段管理。伊、博地区分界线在松树头哑口东

570 公里处,跨地区外有 218 公里,为管养里程的 64.3%,属伊犁地区以内只有 122 公里,直至 1984 年成立博乐公路总段后,才将跨地区外公路交博乐州公路总段。

1968 年 12 月 10 日至 1969 年 1 月 27 日,果子沟山区连续降雪数十日,于 1969 年 1 月 20 日夜,一夜之间,果子沟上下 90 公里道路全被雪崩埋没,有数座 6—10 米跨径叠梁石台木面桥、整体桥面由彼山坡雪崩推到另山坡,新二台公路旁靠山坡近的房屋被流山雪推倒。果子沟以内公路全被雪、石、树堆积物埋没高达 12 米之厚,公路旁的通信电杆,均被埋没或打断,整个果子沟变成雪海,使果子沟公路交通中断达 19 天之久。

据历史资料记载,早在 1219 年成吉思汗西征时,乌伊公路已是车马畅行无阻。当时,由乌鲁木齐到伊宁单程需一个月时间。30 年代,行驶在这条道路上的全系“羊毛型汽车”,载重 2 吨,直至 1944 年才有少数 4 吨汽车低速行驶。汽车由乌鲁木齐到伊宁单程需一个星期时间,车速平均为每小时 10 公里。到 60 年代,由乌鲁木齐到伊宁单程需三天时间,车速平均每小时 20 公里左右,比解放初期提高二倍。目前由乌鲁木齐到伊宁,汽车单程只需一天半时间,就可安全到达,平均车速每小时为 50 公里左右,与建国初期相比提高五倍之多。据该线三宫观测站统计,1987 年—1989 年三年间平均日夜交通流量为 2,764 辆,312 线国道统一里程由上海到伊宁为 4,871 公里,由乌鲁木齐到伊宁全长为 692 公里,属伊犁地区辖线内长为 122 公里,除果子沟山区以外(三级标准)其它均为国家二级

标准。在该辖区以内,现有永久式桥梁 278m/13 座,各类永久式涵 2,224m/180 道。

国道 217 线 (天山独库公路)

国道 217 线(原 0742 工程),北起阿勒泰经克拉玛依、独山子,翻越天山到库车全长 1066 公里,这里指的是该线南段独山子至库车。自 1973 年 10 月由中央交通部派第一、二公路勘测设计院及新疆交通厅公路勘测设计院,共八个测量队进行外业测设工作,1977 年基本结束,同年 8 月交通部派出工作组到现场审查设计,当年十月份中央交通部正式批准了全部测设资料。早于 1974 年 4 月 21 日经国务院、中央军委命令中国人民解放军基建工程兵 00129、00121、00122、00123 部队与乌鲁木齐军区第七、八工区和自治区交通厅桥梁工程队三工区等 13,000 人,于 1974 年 5 月至 8 月正式开工,于 1983 年 8 月共 10 年时间,艰苦奋斗,除二号隧道工程外基本竣工,同年九月,经国家级正式验收后交工使用通车。该段公路,国家财政拨款为 34,948.2 万元,加上二号隧道和以后陆续修建的防护工程总额为四亿元,平均每公里造价为 59.8 万元。

天山独库公路为国道 217 线南段,北起石油城独山子,南抵库车,全长 562 公里。于 1974 年开始施工,1983 年竣工通车,为国家三级公路标准。

修建天山独库公路,堪称我国公路修建史上的奇迹。

过去南北疆人民商旅往来，全靠驼队、马帮，沿着崎岖蜿蜒的山间羊肠小道，艰难攀登，或者东绕托克逊，北经乌鲁木齐才到北疆各地。

开发建设边疆，征服天山，交通是前提条件。毛主席、周总理生前亲自批准修建天山独库公路，并把该工程列入国家的重点工程，国务院、中央军委从财力、物力、人力上都给予全力支持。1974年中国人民解放军基建工程兵部队奉中央军委命令开进天山腹地，经过十个春秋的艰苦奋斗，克服了种种难以想象的困难，终于修通了这条南北疆的大动脉公路。

这条路上的许多地段，地层复杂，褶皱严重，原岩层地质因放炮开石方被破坏，常有断层发生，呈现剥蚀地貌，有多处碎落塌方和泥石流倾泻而下，有些地段渗出水流。到了严寒的冬天，水流在路基上，随流随冻积成高冰包。在这些冰溜子上，不要说行车，就连行人也很难通过。另外夏秋偶然山洪暴发，泥石流切断路面堆积如山。冬季的雪崩和风吹雪也是危害极大，据不完全统计，仅1980年，整个施工地段共发生雪崩341次，增加施工清雪量达192万 m^3 ，同年3月14日，有一处路段一次大雪崩量达1,700 m^3 。雪崩把隧道北口的34根盆口粗的钢筋混凝土制的防雪走廊主柱拦腰冲断27根。在前后10年施工中，先后有十多个连队遭到雪崩袭击或被围困，1978年4月9日，天山公路，在海拔3,500米的哈勒根冰达坂施工时，突然发生一场大雪崩，某部副营长姚虎城同志不幸光荣牺牲，终年仅28岁。

独库公路有二分之一路段是在海拔 2,000—3,000 米以上的高寒山区通过的,山高谷深,地质情况复杂,这就加大了施工量,施工部队历时十年时间,征服了两个“老虎口”。开辟了六公里“飞线”。凿通了三条全长 3,352 米隧道。架设了 65 座各类永久式桥梁,长 1938 米和 1303 道永久式涵洞。筑起了长 2585 米的防雪走廊。建造了三十处面积为 37083m^2 的养路道班房。铺设水泥路面 4,500 米,碎石路面 155 公里,沥青路面 399.7 公里,砌筑防护工程 $298,158\text{m}^3$ 。共开挖路基土石方 2339.6 万 m^3 ,平均每公里 41,800 m^3 ,这是一般公路土方的 10 倍,在我国公路修建史上也是少有和罕见的。如果把全线年完成的土石方砌成一米高,半米宽的石墙,可以绕地球一周有余,国家共投资了四亿多元。

特别值得提到的是,这条公路的修建创造了几个全国第一:哈勒根达坂隧道在海拔 3,500 米,是我国最高的公路隧道;铁列买提达坂隧道在海拔 3,000 米以上,全长 1,890m,是我国公路最长的山区隧道;玉希莫勒盖达坂隧道地势既高、线又长,由于地质构造情况复杂,其施工的艰苦程度亦堪称我国之最。从独山子到库车原来汽车绕道一趟就多了 500 多公里;据粗略估算,经独库公路通行,仅运费一项,每年可为国家节约 2,000 多万元。

独库公路中间地带,通过我国著名的巴音布鲁克高山草原,和静的巴音布鲁克区政府就在公路边,过去由于交通不便,这个小镇显得冷冷清清,而今,天山独库公路给这里带来了繁荣,街道两旁堆满了伊犁的苹果,库车的