

中国公路交通史丛书

# 新疆公路交通史

第一册

近代公路

近代公路运输

人民交通出版社

中国公路交通史丛书

# 新疆公路交通史

第一册

近代公路  
近代公路运输

人民交通出版社

(京) 新登字 091 号

责任编辑 杨捷

封面设计 孙立宁

新疆公路交通史

第一册

XINJIANG GONGLU JIAOTONG SHI

新疆维吾尔自治区交通史志编纂委员会 编

正文设计: 刘晓方 责任校对: 张莹

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: 850×1168  $\frac{1}{32}$  印张: 9.5 插页: 2 字数: 255 千

1992 年 6 月 第 1 版

1992 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001-4000 册 定价: 13.50 元

ISBN 7-114-01358-2

F·00147

## 内 容 提 要

本书在参考了大量历史资料的基础上，记述了起自1912年迄至1949年新疆公路建设和汽车运输发生、发展的历程。除主要述及新疆与内地交通外，本书还适当涉及中苏、中印、中巴、中阿等国际间的边境贸易运输。这为今日新疆交通的发展提供了可贵的历史借鉴。

# 新疆维吾尔自治区交通史志 编纂委员会

主 任 庄才庆  
副 主 任 于天栋 何一心 骆建新  
樊金林(兼总编)  
委 员 (以姓氏笔画为序)  
于天栋 邓华鸿 王志清 卢炎钊  
庄才庆 买买提·伊明 何一心  
阿不都热合曼·赫力里 张先泽  
罗炳芳 李选龙 肖凯提 周金和  
庞洪柱 郑瞳铮 骆建新 樊金林

## 《新疆公路交通史》第一册

主 编 杨再明 赵德刚  
编写人员 唐守信 朱海星 热夏提 玛依努尔

## 总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了一些规章制度。但因连年战争，政治腐败，民生凋敝，生产不振，

汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公

路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快。1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1978年12月，中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两个方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济，对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年



来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助。向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

## 出版说明

一、中国公路交通史丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行人。

二、这套丛书由全国公路交通史，即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省(市)、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性；故在丛书中辟有一定的篇幅，介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后，书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省(市)、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省(市)、自治区行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省(市)、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

## 前 言

《新疆公路交通史》第一册，是《新疆古代道路交通史》的续篇，由第一篇公路和第二篇运输组成。主要记述中华民国时期，即1912年至1949年中华人民共和国成立前夕，新疆公路和桥梁建设以及畜力运输、汽车运输演变、发展的全过程。

本书初稿完成于1982年10月。公路篇最初由刘懋钦、吴耀清、葛其中、赵德刚执笔，并搜集资料；以后又经赵德刚、唐守信、朱海星等多次修改，于1988年写成第二稿；1990年经樊金林统稿总纂，完成第三稿；1991年在内容、结构上又作了某些修改、调整，直到最后定稿。运输篇编写和修改、定稿经过大致相同，初稿由杨再明执笔，梁祝衡、彭励金等协助，并参加搜集资料。

编写中，曾得到中华人民共和国交通部《中国公路交通史》编审委员会、新疆维吾尔自治区交通厅、人民交通出版社以及《公路交通编史研究》编辑室的关心和指导。原厅党组成员、副厅长、编委会主任白纯史，为完成本书初稿，做了大量工作。新疆维吾尔自治区档案局，北京、南京、上海、兰州等各大图书馆、藏书楼以及各兄弟省、市、自治区的同行给予热情帮助，提供许多资料。在此，一并表示衷心谢忱！

我们水平有限，缺乏经验，加之资料零散不全，错误疏漏之处在所难免，敬请读者不吝赐教。

编 者

1991年8月

|                        |        |        |
|------------------------|--------|--------|
| 目<br><br><br><br><br>录 | 总    序 |        |
|                        | 出版说明   |        |
|                        | 前    言 |        |
|                        | 绪    论 | .....1 |

## 第一篇 近代公路

|                            |    |
|----------------------------|----|
| <b>第一章 民国建立至金树仁时期公路的创建</b> |    |
| (1912—1933年) .....         | 9  |
| 第一节 民国初期道路状况及养护 .....      | 9  |
| 第二节 创建简易公路 .....           | 12 |
| 一、兴建公路的准备 .....            | 12 |
| 二、第一条简易公路——迪塔公路 .....      | 13 |
| 三、其他简易公路 .....             | 14 |
| 第三节 按标准兴修正式公路 .....        | 15 |
| 一、第一条正规公路——迪奇公路 .....      | 15 |
| 二、续建迪吐公路 .....             | 18 |
| 三、整修奇星公路奇哈段 .....          | 18 |

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 四、改善迪塔公路·····            | 19 |
| 第四节 南北疆公路与新绥公路的勘察·····   | 21 |
| 一、迪喀公路的勘察·····           | 21 |
| 二、新绥公路的勘察·····           | 22 |
| 三、迪伊及伊塔公路的勘察·····        | 24 |
| 第五节 早期的路政管理·····         | 24 |
| 第二章 盛世才时期公路的发展           |    |
| (1933—1944年)·····        | 27 |
| 第一节 专业机构的设置和人才培养·····    | 27 |
| 一、专业机构的设立·····           | 28 |
| 二、培训专业技术人员·····          | 29 |
| 第二节 计划的制订和全省公路会议的召开····· | 30 |
| 一、国民政府行政院“计划大纲”·····     | 30 |
| 二、省府、省公路局的计划·····        | 31 |
| 三、全省公路会议的召开·····         | 32 |
| 第三节 两次较大规模公路勘察活动·····    | 34 |
| 一、新绥公路的再次勘察·····         | 34 |
| 二、新印交通的勘察活动·····         | 35 |
| 第四节 新建迪、霍、伊公路·····       | 37 |
| 一、迪、霍、伊公路的兴建·····        | 37 |
| 二、迪、霍、伊公路主要桥梁·····       | 40 |
| 三、迪、霍、伊公路的改善·····        | 45 |
| 第五节 迪星公路的修建与养护·····      | 45 |
| 第六节 修建迪、喀、于公路·····       | 49 |
| 一、修建过程·····              | 49 |
| 二、主要桥梁·····              | 55 |
| 第七节 库尔勒—若羌公路的修筑·····     | 64 |
| 一、修筑经过·····              | 64 |

|  |    |
|--|----|
| 二、沿线状况·····                                | 66 |
| 第八节 其他公路及桥梁·····                           | 69 |
| 一、博乐—五台·····                               | 69 |
| 二、哈巴河—布尔津·····                             | 70 |
| 三、乌苏—阿勒泰·····                              | 70 |
| 四、绥定—惠远及三道河子码头·····                        | 71 |
| 五、哈密—巴里坤·····                              | 72 |
| 六、乌苏—塔城·····                               | 72 |
| 七、塔城—裕民·····                               | 73 |
| 八、迪化—羊圈子沟·····                             | 73 |
| 九、沙雅—库车·····                               | 73 |
| 十、奇台—阿勒泰·····                              | 74 |
| 十一、渭于河及乌伦古河（二台）大桥·····                     | 76 |
| 十二、已动工未完成的路线·····                          | 77 |
| 第九节 主要渡口·····                              | 80 |
| 一、焉耆渡·····                                 | 80 |
| 二、阿克苏渡·····                                | 81 |
| 三、一干其渡·····                                | 81 |
| 四、孔雀河渡·····                                | 81 |
| 第三章 国民政府时期公路的改善与后期的衰落<br>（1944—1949年）····· | 84 |
| 第一节 专业机构的变化及其技术力量的加强·····                  | 84 |
| 一、专业机构的变化·····                             | 84 |
| 二、六区局管辖的路线·····                            | 88 |
| 三、罗致专业人员·····                              | 93 |
| 四、公路电信通信的采用·····                           | 94 |
| 第二节 分段兴建南疆公路·····                          | 95 |
| 一、芨芨台—若羌·····                              | 95 |

|                    |     |
|--------------------|-----|
| 二、金鸿山—茫崖 .....     | 101 |
| 三、若羌—于田 .....      | 105 |
| 第三节 主要公路的改善 .....  | 111 |
| 一、敦煌—若羌 .....      | 111 |
| 二、安西—敦煌 .....      | 111 |
| 三、安西—星星峡 .....     | 111 |
| 四、库尔勒—若羌 .....     | 112 |
| 五、白杨河—喀什—莎车 .....  | 112 |
| 六、巴楚—阿瓦提—莎车 .....  | 113 |
| 七、迪化—奇台—七角井 .....  | 114 |
| 第四节 主要桥梁的维修 .....  | 114 |
| 一、玛纳斯河大桥 .....     | 114 |
| 二、焉耆开都河大桥 .....    | 115 |
| 三、叶尔羌河大桥 .....     | 115 |
| 四、玉龙喀什河大桥 .....    | 116 |
| 第五节 军用公路的改善 .....  | 116 |
| 一、奇台—北塔山 .....     | 116 |
| 二、北塔山军事短线 .....    | 118 |
| 三、哈密及镇西—伊吾 .....   | 118 |
| 四、焉耆—和静 .....      | 119 |
| 第六节 孔雀河渡口的整修 ..... | 121 |
| 第七节 公路养护 .....     | 122 |
| 一、机构的设置 .....      | 122 |
| 二、养护工作与经费收支 .....  | 123 |

## 第二篇 近代公路运输

### 第四章 驿运的沿续与汽车运输的创始



|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| (1911—1936年) .....            | 131 |
| 第一节 民初驮运交通 .....              | 131 |
| 一、交通中心转移与主要驮运路线 .....         | 131 |
| 二、省内民间驮运 .....                | 133 |
| 三、官督民力与官督商办运输 .....           | 136 |
| 第二节 省际国际驿运 .....              | 140 |
| 一、省际驿运 .....                  | 140 |
| 二、国际驿运 .....                  | 143 |
| 第三节 驮运、驿运中的运输工具 .....         | 151 |
| 一、驮畜 .....                    | 151 |
| 二、车辆 .....                    | 153 |
| 第四节 汽车运输的创始 .....             | 157 |
| 一、汽车运输的首次出现 .....             | 157 |
| 二、官办汽车运输的筹备 .....             | 158 |
| 三、官办汽车运输开办的曲折历程 .....         | 160 |
| 四、开办市内公共汽车 .....              | 165 |
| 五、汽车监管机构的设置 .....             | 166 |
| 第五节 私营汽车业的兴起 .....            | 167 |
| 一、倡办商车运输 .....                | 167 |
| 二、省内商车运输的开办 .....             | 168 |
| 三、新绥公司通车新疆 .....              | 169 |
| 第五章 战时公路运输的发展                 |     |
| (1936—1945年) .....            | 173 |
| 第一节 交通运输计划的实施与官办汽车运输的发展 ..... | 173 |
| 一、两期3年计划 .....                | 173 |
| 二、频繁调整机构 .....                | 175 |
| 三、运价的调整 .....                 | 177 |
| 四、官办汽车运输业务的扩展 .....           | 179 |