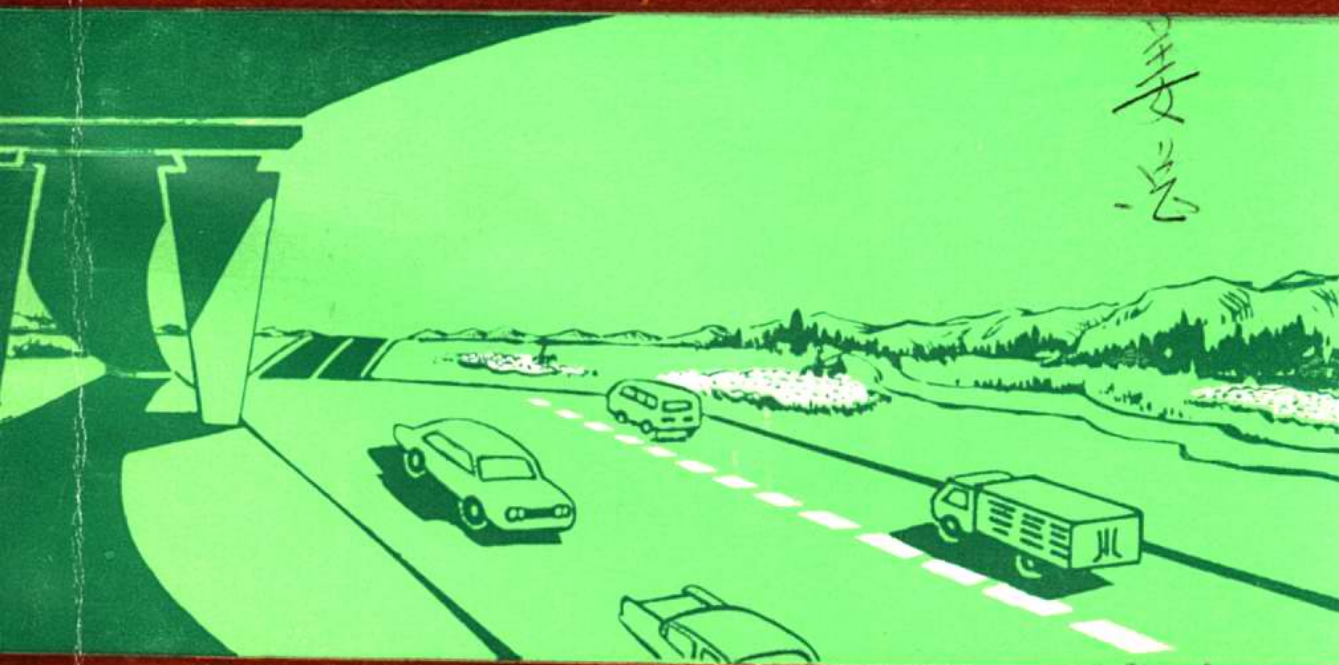


005639

海拉尔公路交通史



姜总

海拉尔市交通局

张俊 1

海拉尔公路交通史

海拉尔市交通局编印

一九八三年十二月

前 言

一九八一年底，呼伦贝尔盟交通局将编写《海拉尔公路交通史》的任务下达给我局。这对我们来说，是一项陌生的工作，感到难度很大。但我们认识到编史修志是有利于社会主义四个现代化建设，给子孙后代造福的好事，便毅然接受下来。为了加强对这项工作的领导，我们在八二年三月二十四日成立了“海拉尔公路交通编史领导小组”，并组织人力，着手编写。经过一年多的努力，在各方面的协助下，《海拉尔公路交通史》终于问世了。

在《海拉尔公路交通史》中，我们尝试用马克思列宁主义、毛泽东思想的观点和方法将海拉尔有史以来，特别是中华人民共和国成立以来，至一九八二年之间公路交通的发展变化真实、系统地记述下来，供当前和后人研究利用，以便找出海拉尔市交通运输的特点和规律，达到承前启后、继往开来、古为今用、今为后用的目的。

但是，由于从事编写的同志，都是初次涉足这项工作，没有经验；更主要的是我们水平很低，常常感到力不从心。因此，这本书不仅文字不够精炼，结构不够严谨，就是在一些基本观点上也不够正确。至于疏漏谬误之处，更是在所难免，请同志们谅解和指正。

本书在编写过程中，得到海拉尔市档案局、呼伦贝尔公路交通史编辑室、哈尔滨市图书馆、大连市图书馆、内蒙古

自治区图书馆、呼伦贝尔志办公室、海拉尔市统计局等单位
和同志的协助，特别是海拉尔市人大常委会办公室的有力支
持，在此一并表示衷心感谢。

海拉尔市交通局

一九八三年十二月十日

目 次

总论

- 第一节：建置沿革..... (8)
- 第二节：历史概述..... (9)
- 第三节：自然地理概况..... (15)

第一篇 公路

- 概说..... (19)
- 第一章：近代公路出现以前的古代道路
 - 第一节：元代和元代以前的道路..... (20)
 - 第二节：明代的“海西西陆路”道..... (21)
 - 第三节：清代的驿道及其消亡..... (23)
- 第二章：近代公路的开端
 - 第一节：民国初期的公路状况..... (29)
 - 第二节：海拉尔第一个修建公路的计划和建造的第一座公路桥梁..... (31)
 - 第三节：日本帝国主义为了军事目的极力修筑的以海拉尔为中心的公路网..... (32)
- 第三章：建国后公路建设的发展
 - 第一节：1946年至1973年间的公路状况..... (37)
 - 第二节：公路建设的大发展时期..... (39)
 - 第三节：公路养护机构的建立和壮大..... (42)
 - 第四节：公路改线暨其城市街道的转化..... (48)

第五节：十年动乱对公路建设的影响·····	(53)
第二篇 运输	
概 说·····	(54)
第一章：古代的运输工具和规模	
第一节：“车”在海拉尔一带的出现·····	(56)
第二节：古代的运输规模·····	(57)
第二章：近代运输的转折点——中东铁路的通车	
第一节：中东铁路通车导致海拉尔运输业的大变 化·····	(58)
第二节：汽车运输业的兴起·····	(61)
第三节：“洪顺利组合所”与“海满转运公司”	(65)
第四节：日伪统治时期运输业的变化·····	(66)
第五节：马车夫反抗日本侵略者的斗争·····	(70)
第三章：建国后民间运输业的迅速发展	
第一节：汽车工会和马车搬运工会·····	(71)
第二节：从运输生产合作社到运输公司——民间 运输合作化的二十年·····	(75)
第三节：民间运输在国民经济中的重要地位·····	(81)
第四节：运输管理机构的演变及其作用·····	(92)
第五节：“大跃进”“文化大革命”给民间运输业 造成的破坏·····	(100)
第四章：国营运输企业的骨干作用	
第一节：呼伦贝尔盟运输公司海拉尔车队·····	(102)
第二节：海拉尔汽车队·····	(103)
第三节：社会车辆在运输中的作用·····	(106)
第四节：汽车营运路线的扩展·····	(109)

第五节：城市公共交通的发展.....(117)

第五章：航运.....(118)

第三篇 汽车工业、交通监理、装卸

第一章：汽车工业

第一节：汽车修配工业..... (120)

第二节：汽车配件工业..... (128)

第二章：交通监理..... (130)

第三章：装 卸..... (138)

结束语..... (142)

建国后海拉尔市政府交通机构沿革表..... (144)

1982年海拉尔市交通局所属各单位机构设置表 (145)

海拉尔公路交通大事年表..... (146)

海拉尔公路交通史组织机构暨工作人员名单... (159)

附 图

海拉尔市行政区划图.....

海拉尔市街道略图.....

通海线公路海市境内平面图.....

海拉尔公路图.....

呼伦贝尔县图.....

总 论

海拉尔市位于内蒙古自治区东北部，是内蒙古自治区呼伦贝尔盟公署所在地，全盟的政治、经济、文化中心和交通枢纽。

海拉尔市位于北纬 $49^{\circ}13'$ ，东经 $119^{\circ}45'$ ，面积为1286平方公里（一）。东面以特泥河为界与喜桂图旗相连，南面以防汛小坝与鄂温克族自治旗为界，最南点为大洼子；北、西两面都与陈巴尔虎旗为邻，最北点为651高地，最西点小良车站。

海拉尔市区划分为六个街道办事处，90个居民委员会。郊区划分为三个人民公社，15个生产大队，并驻有谢尔塔拉种牛场、哈克牧场两个国营农牧场。

全市居住着蒙古、汉、达斡尔、回、满等22个民族，总人口为163.549人（二）。

第一节：建置沿革

1689年（清康熙二十八年），《中俄尼布楚议界条约》签订以后，呼伦贝尔便成了沙俄从东北西部侵掠我国的门

（一）：海拉尔市统计局1981年数字。

（二）：为1982年6月30日人口普查数字。

户。为了防御沙俄对我国的侵略，清政府于1727年（清雍正五年）沿额尔古纳河的中俄边境设立了12处卡伦（一）之后，在1732年（清雍正十年），从布特哈（现嫩江流域）迁来索伦（鄂温克）、达斡尔、鄂伦春、巴尔虎骑兵3000人，编为两翼八旗50佐领，划分界线，驻牧在海拉尔河和伊敏河两岸，以切断沙俄东侵的通路。1734年（清雍正十二年），又从车臣汉（现蒙古人民共和国和呼伦贝尔相邻的地区）调来巴尔虎蒙古2984人，驻防在哈拉哈河、乌尔逊河沿岸，以及呼伦湖、贝尔湖周围。委派副都统衔官员统率这些军队。并采纳黑龙江将军珠尔海的建议在—地区建城，做为发号施令的地方。

最初，城址选在现扎罗木得一带。珠尔海根据扎罗本得的降霜太早不利于农业生产这个缘故，建议改变建城地址。后来选中了现海市正阳街一带的地方，当时这个地点叫“扎可大”（二）。改址的建议被清政府批准以后，并没有立即动工建城。后因购买生活必需品到卜魁（现齐齐哈尔），来往都需要翻越兴安岭，路程又远又险，十分不便，遂于1734年（清雍正十二年）开始建筑房屋，并招来山西商人做买卖，海拉尔就此成为呼伦贝尔地区的政治和经济中心，并逐渐发展起来。

建城以后，由于这一地区有两个有名的湖泊——呼伦湖和贝尔湖（当时叫布雨尔湖），官方给城市命名为呼伦布雨尔，后来，把布雨尔切读成“贝尔”便称为“呼伦贝尔城”，简

（一）：守望所，兼有收税等政行职能。

（二）《盛京通志》卷之十八、十四页。

称呼伦。民间则以城市傍依海拉尔河，而称为“海拉尔”。1903年，中东铁路正式通车，车站设在呼伦贝尔城北，取名“海拉尔站”，从此，就以“海拉尔”作为城市的正式名称，而逐渐不用“呼伦贝尔”这个名称了。

海拉尔自1734年建城以后至1743年（清乾隆八年），由清政府委派副都统官员来海拉尔镇守，三年一换。1743年以后，在海拉尔设副都统衙总管进行统辖。1880年（清光绪六年）呼伦贝尔的镇守官员升格为副都统，海拉尔则为副都统公署所在地。从1734年至1907年，海拉尔一直隶属于黑龙江将军，1907年（清光绪三十三年），清政府在东三省实行“民治”，废三省将军、置行省，海拉尔归属于黑龙江省，一直延续到1932年（中华民国二十年）。

1908年（清光绪三十四年，清政府废呼伦贝尔副都统，置呼伦兵备道，呼伦直隶厅，海拉尔则为道尹公署直隶厅所在地。

1920年至1932年间（民国九年至二十年），北京政府在呼伦贝尔实行存旗设县的办法（即蒙不归属县、汉不属旗），造成一地二主旗县并存的紊乱局面，海拉尔当时有呼伦贝尔副都统公署和呼伦县署两个政府。

1932年伪满洲国成立以后，将兴安岭以北、以西的地区划为兴安北省，海拉尔市是兴安北省省会驻地。

1948年1月，呼伦贝尔地方自治政府取消以后，海拉尔市则为呼伦贝尔盟人民政府，以及后来的呼纳盟人民政府、呼伦贝尔盟人民政府、呼伦贝尔盟人民委员会、呼伦贝尔盟公署所在地。

海拉尔设市始于1940年。

第二节：历史概述

根据出土文物来推断，在一万年以前，中华民族的先人在这里居住过。

1928年，在现在海市铁路机务段以西的铁路两侧发现了几十个洞穴，从洞内和附近的红褐色土层中，挖掘出大量的经过打制的石器。有：石斧，石箭头、石刀等等。经专家鉴定，这些石器制成的年代早于新石器时期，距今约八、九千年左右（一）。与海拉尔西山遗址年代相近，古人类活动遗址，在海拉尔周围曾发现多处，如：陈巴尔虎旗的哈吉北山高力好，鄂温克自治旗西索木，新巴尔虎右翼旗等地。其中：扎来诺尔曾因在本世纪初发现了古人类的头盖骨化石而闻名于世，这些化石被命名为“扎来诺尔人”1973年以后，在该地灵泉东露天矿又有所发现。“扎来诺尔人”化石的年代也与海拉尔西山遗址相仿佛。这些遗址中的石器风格与在东北、华北出土的同时代的石器十分相近，由此可以判断，当时居住在这里的人就与东北、华北居住的人有着密切的联系。商初，居住在这一带被称为“东胡族”人（一）（汉朝时把居住在匈奴东部的民族统称为东胡人）。秦汉之际，匈奴击败东胡，其势力达到大兴安岭西麓。公元91年后，匈奴衰落，东胡族的一支鲜卑逐渐强盛，他们从大兴安岭经海拉尔河南迁到这一带。隋唐时，这一带居住的也是东胡族系统的室韦人。当黄

（一）黑龙江文物考古队：《黑龙江原始文化初论》。

（一）《伊尹朝献商业》

河以南处宋朝统治时，东胡的另一支——契丹族在宋朝北方建立了辽政权，当时这一带属上京道。金灭辽后，这里归北京路（道、路皆是行政单位，约相当于现在的省）。元朝统一中国后，置岭北行省管辖这一带，并把这里封给铁木真的弟弟合撒儿。明朝在东北广大地区不派官驻兵，而采用给当地酋长加封官职的办法来统治，海拉尔由奴儿奴儿干都司斡难河卫海刺几千户所管辖。明朝时，这里仍然是元顺帝后裔脱木思帖木儿的驻牧地。清朝统一中国以后，这里属黑龙江将军管辖。

中国同俄国原来并无边界，贝加尔湖一带直到外兴安岭一带原来都是中国北方各民族游牧采捕之地。十六世纪末叶沙俄越过乌拉尔山向东扩张，清朝政府被迫抵御，进行了两次“雅克萨战役”，并签订了《中俄尼布楚议界条约》，把贝加尔湖以东的领土都让与俄国，两国这才以额尔古纳河、格尔必齐河、外兴安岭为东段边界。但沙俄并没有就此收敛侵占中国领土的野心。鸦片战争以后，帝国主义列强加剧了对我国侵略的步伐，沙俄比其他帝国主义更狡猾、贪婪，它不以通过《爱辉条约》和《北京条约》夺走黑龙江以北、乌苏里江以东的大片领土为满足，还企图鲸吞东北、外蒙广大地区。1896年沙俄收买李鸿章签订《中俄密约》，攫取了东清铁路的建筑权，沙俄希望“二十年以后，满州（即包括海拉尔在内的我国东北地区），会象一个熟透了的果子落在俄国手里”。

1904年，日俄两个帝国主义国家，为了争夺我国的领土发生火拼。日本战胜了俄国后，也开始向海拉尔一带渗透，

两大帝国主义国家在这里展开了角逐。

二十世纪初，中国和世界上民族民主解放运动风起云涌。1900年在中国爆发了以义和团为代表的反帝斗争，1911年发生了辛亥革命，清王朝被推翻，结束了在中国延续了两千多年的封建专制统治。不久，俄国发生十月社会主义革命，建立了世界上第一个社会主义国家。资产阶级民族民主主义，共产主义思想开始从这里传播开来。另一方面由于中国两千多年封建专制统治的惰性和清政府执行两百多年民族隔离、封禁政策所造成的偏见，而使这里显现出鱼龙混杂、纷乱动荡的政治局面。

1900年7月，沙俄出动了15万侵略军开进我国，镇压以义和团为代表的中国人民的反帝运动，其中的一路即是沿阿巴该图——海拉尔而深入东北腹地。沙俄在这年7月30日占领了海拉尔，在海拉尔附近残害了近三千中国人（一），并烧毁副都统公署、关帝庙以及几乎所有民房，档案、库存粮食、财物、银两等亦被劫掠一空；呼伦贝尔军民在海拉尔一带对沙俄侵略军进行了英勇的抵抗，曾“连获胜仗三次，踏破俄营九座压迫二百余里”（二），但终因清政府的出卖，寡不敌众而失败。

1911年10月1日，辛亥革命爆发，各省纷纷宣布独立。沙俄驻海拉尔领事吴萨缔歪曲同盟会“驱逐鞑虏，恢复中华”的反帝反封建纲领，挑拨蒙汉两民族间的关系，煽动呼伦

（一）中华书局《中国近代史》、《义和团档案史料》、《黑龙江志稿》。

（二）同上

贝尔民族上层背叛祖国。在沙俄的支持下，额鲁特总管胜福于1912年1月2日攻占海拉尔，宣布“独立”并接受库伦（外蒙）叛国集团的策封。这次“独立”延续了将近九年，1915年中俄签订《呼伦贝尔条件》后，又改成“特别区域”，直到1920年才取消了“特别区域”。

1917年6月，受日本支持的，以复辟清朝统治为目的的宗社党骨干巴布扎匪帮余部，色布精额等攻占了海拉尔和西、南两屯，他们枪杀右厅厅长成善，抢光了副都统公署内的财物，并在市内进行劫掠。他们企图以海拉尔为根据地恢复清朝的统治，派人送信给宗社党头子，清肃亲王善耆，要求废除副都统称号，任车和扎为提督、邦恭扎鲁为邦办。8月14日，额鲁特总管凌升率索伦兵将这伙匪徒击溃，逐出海拉尔。

1917年至1920年，在俄国十月社会主义革命胜利以后相当长一段时间内，俄国远东、西伯利亚和我国境内的中东铁路仍然在沙俄的残余势力控制下，大批白俄分子、资本家窜到海拉尔、满洲里、哈尔滨等地，逃避革命的打击。沙俄军长谢米诺夫和原沙俄中东路总办霍尔瓦特利用中东路做为反对革命的基地。谢米诺夫在日本的支持下，多次到海拉尔活动，游说于呼伦贝尔民族上层之间，企图在海拉尔组织一个“政府”。后因苏联红军在国内迅速取得胜利而没能得逞。

俄国十月革命胜利后，苏联曾于1919年7月25日和1920年9月27日两次发表对华宣言，宣言中说：“愿将中国中东铁路及租让之一切矿产、森林、全产及他种产业，由俄皇政府克伦斯基政府及霍尔瓦特、谢米诺夫、高尔察克等贼徒

与从前军民商人及资本家侵占得来者，一概无条件交还中国，毫不索债”。但后来苏联自食前言，没有将中东路交还中国，这个事情被当时反动的蒋介石政府所利用，1929年5月27日，东北军阀以苏联宣传“赤化”为借口，搜查了苏联驻哈尔滨总领事馆，武装逮捕、驱逐了在中东铁路总局工作的苏方人员，企图强行接管中东路，最终酿成军事冲突。11月17日，苏军进攻并击溃了驻在扎来诺尔的中国军队，空军对海拉尔进行了轰炸，中国军队于11月23日放弃了海拉尔，苏联红军遂即占领。

1928年总部设在乌兰巴托，受外蒙、苏联政治指导和物资援助的呼伦贝尔青年党，在苏联策动下，武装举事，史称“呼伦贝尔第二次独立”，黑龙江省派马占山带领军队开进海拉尔进行镇压，并在将军庙发生战斗。后来郭道甫接受了东北保安司令张学良的招抚、与张学良合作，其它人退入外蒙境内而结束。1928年末苏军占领海拉尔时，呼伦贝尔青年党又活动起来，在12月24日成立了由七人组成的“海拉尔苏维埃政府”，其中有两名苏联人。直到1930年1月13日，苏联军队撤出海拉尔前夕才“自动取消”。

总之，苏联的这些错误做法，给海拉尔以及中国人民造成了不良影响。

海拉尔被1905年《中日东三省条约》定为商埠以后，1907年正式开放，日本帝国主义的势力开始侵入海拉尔。1922年日本在海拉尔设立了领事馆之后，其势力更是日益增大，海拉尔成为其在呼伦贝尔的特务据点，大批特务以旅游、考察之名，以职业为掩护进行搜集情报，策反等活动，其中

最著名的有寺田光利，他曾以“国际运输株式会社”嘱托的身份在海拉尔隐藏多年；震惊世界的“中村事件”中的日本特务中村震太郎就是从海拉尔出发潜入索伦山偷测军事地形而被中国军队捕杀的。日本帝国主义者，并以此制造侵华舆论，不久，即发动了侵华战争。

1931年9月18日，日本帝国主义发动了侵略中国的战争。由于蒋介石执行“不抵抗”政策，辽、吉两省很快陷入敌手。黑龙江省则由于马占山、苏炳文的抗日斗争而延迟了被侵占时间。1932年10月1日，苏炳文在海拉尔宣布成立了“东北民众救国军”，积极抗日，后来因孤军无援，被迫放弃海拉尔退入苏联境内，日本帝国主义于12月4日占领了海拉尔。

1932年伪满洲国成立以后，这里已成为日本的殖民地。日本帝国主义把海拉尔做为其在中国东北、西北部的军事基地，派驻了大量的军队。并从1933年开始修建山洞等永久性工事以及以海拉尔为中心的公路网。海拉尔至三河、海拉尔至哈尔滨、海拉尔至杜拉尔的公路都在这个时期加以整修，并陆续修建了海拉尔周围的五座钢筋混凝土结构大桥，

日本帝国主义在占领海拉尔期间，侵略者对海拉尔各族人民进行了残暴的统治。在政治上他们不许中国人称自己为中国人，强迫学生学习日语，实行“保甲制”，推行“国兵法”；在经济上则把持一切要害部门。当时，人民稍有不慎，说上两句牢骚话，就可能被军警冠以“反满抗日”的帽子加以逮捕和杀害，就是对其高级奴才也不例外，伪兴安北省

省长凌升就因为对满系官员有职无权和日本的殖民政策说了些不满的话，而被日本帝国主义以“通苏通蒙”的罪名于1936年4月枪杀。

1945年8月9日，苏联对日宣战，并在8月11日占领了海拉尔。在苏联占领海拉尔期间，伪兴安北省省长在海拉尔组织了“海拉尔自治政府”“付锦堂等人也组织了“海拉尔自治政府”，时隔不到半年又由伪海拉尔市战震寰出任市长，群众说这段政权是“二满州”。

1946年4月，苏联红军撤出东北，5月，民主联军西满军区第一旅在旅长王化一、政委苏林带领下接收了海拉尔。9月，召开了海拉尔第一届参议会，选举刘继良为议长，苏林为市长。贾石、冯志达都参加了这次大会的筹备工作。10月1日，受中国共产党领导的海拉尔市政府成立。从此，海拉尔回到了人民的手中。

第三节：自然地理概况

(一)

海拉尔地处内蒙古高原的东北部，位于高原向大兴安岭山地的过渡地带。地势东高西低，一般在海拔610~670公尺之间，平均海拔（市区）为613公尺。境内最高点为扎罗木得以北的黑头山，海拔760.8公尺，最低点在红星队十七组以西，海拔603公尺。

由于处在大陆内部、高纬度、高海拔，决定了海拉尔气

(一)：本节资料来源：《海拉尔自然资料考察报告》以及呼盟气象局、呼盟水文站、呼盟水利勘测设计队。