

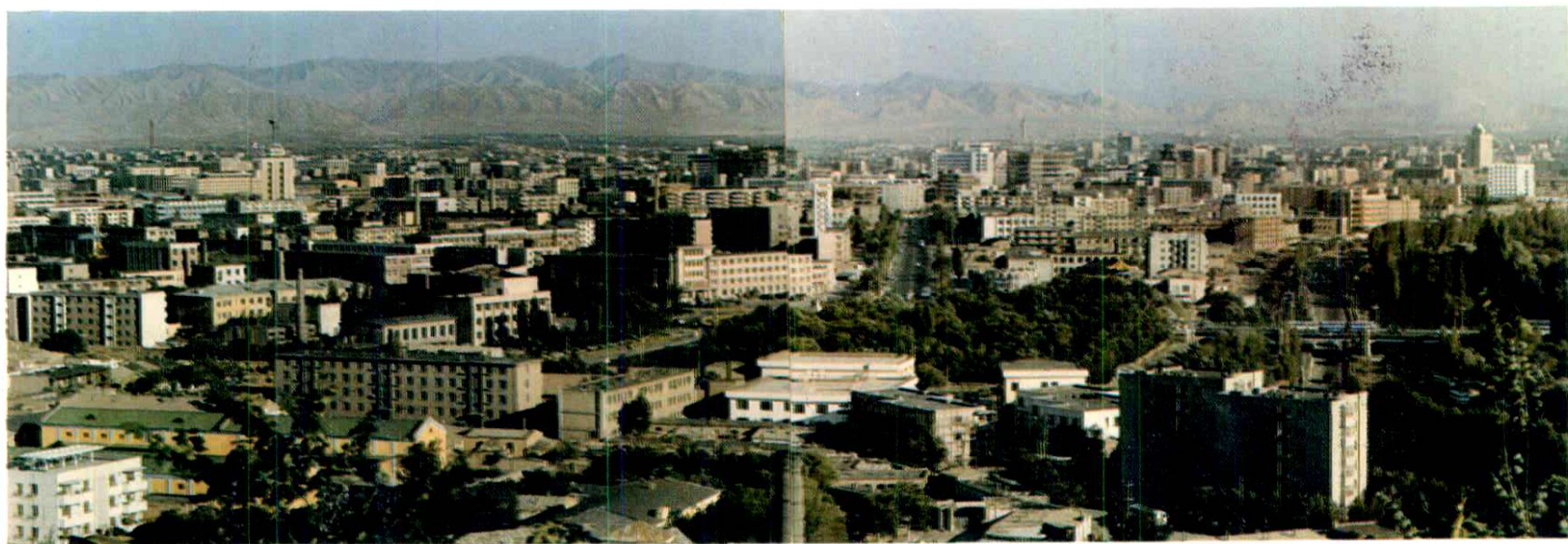
014248

烏魯木齊市城市建設志

发挥聪明才智建设更新
更美的乌鲁木齐

屈武





红山顶俯视市区一角



红山新景

雅马利克山砖塔





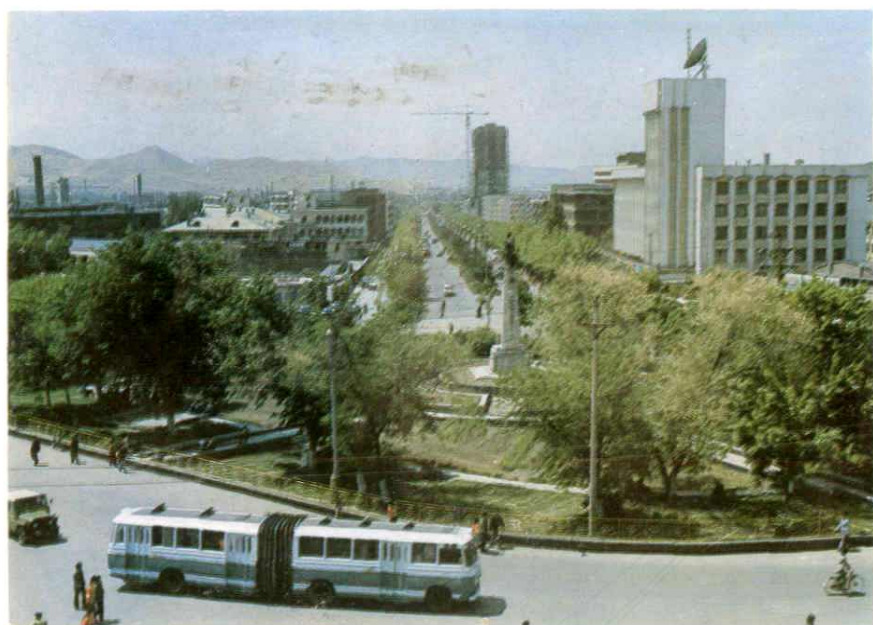
西大桥新貌

人民路立交桥





人民公园湖心亭及拱桥



北门花坛

西大桥花坛之雕塑



自来水管道安装现场



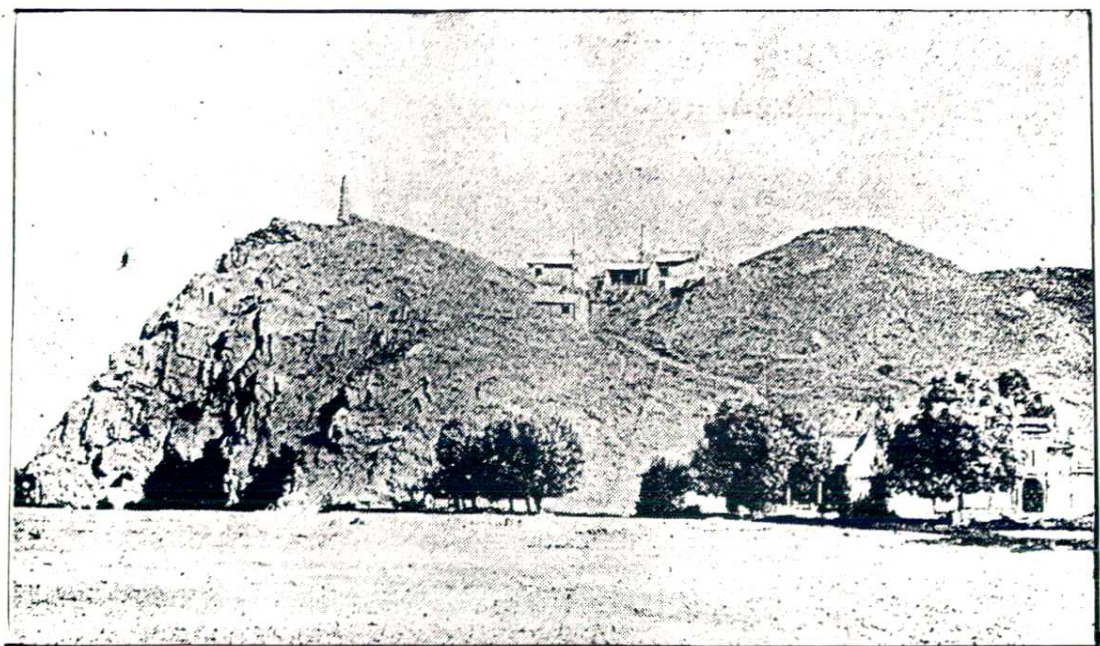
第二水厂机房之一角



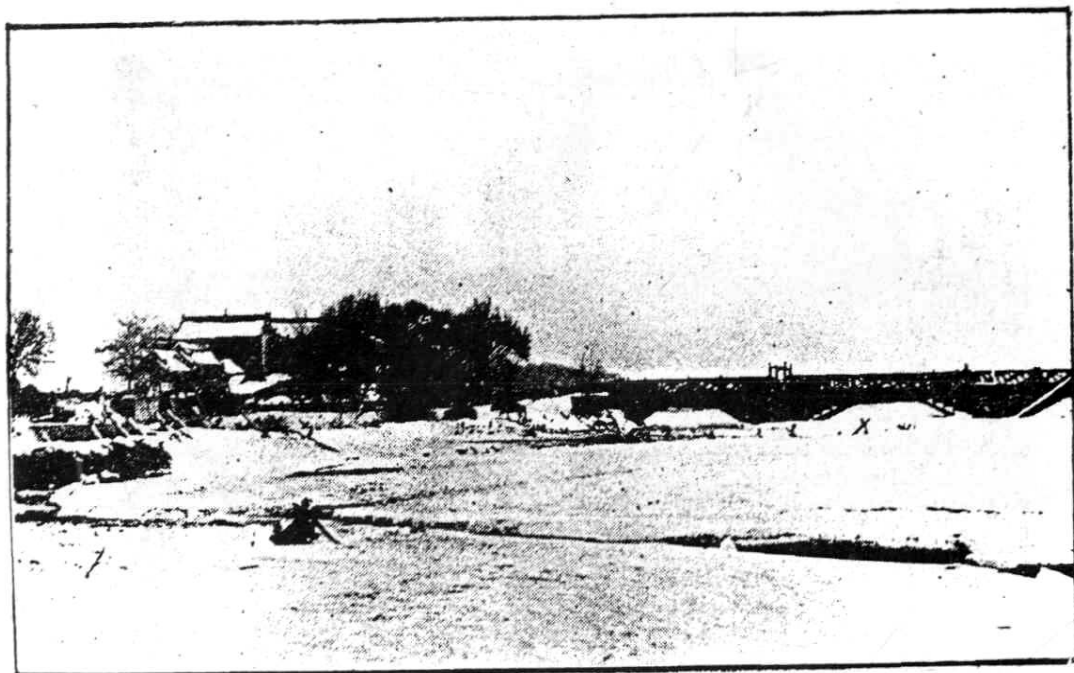
高压水车疏通下水管道



红山夕照



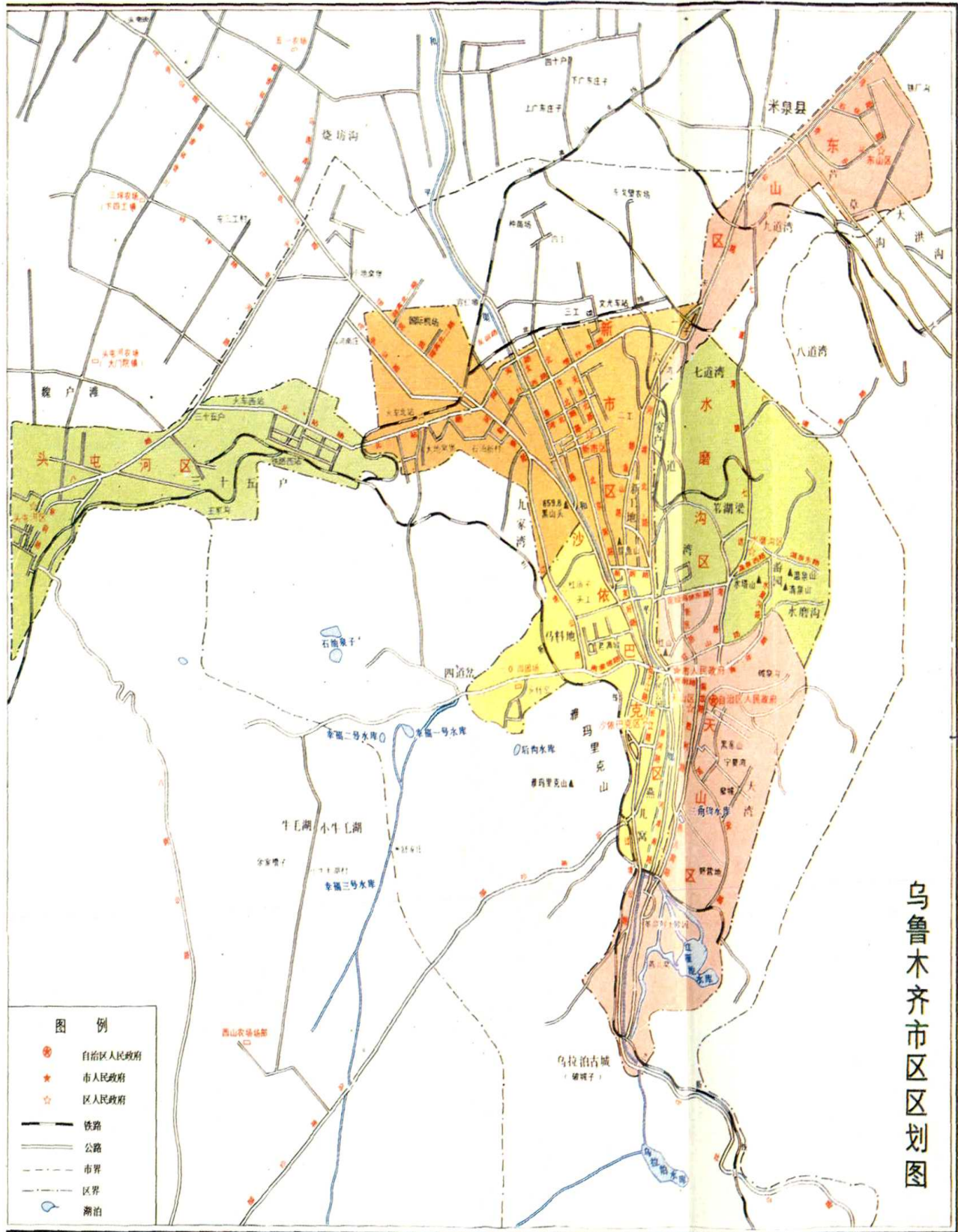
迪化红山咀



迪化西大桥



建国初新华南路供水站



乌鲁木齐市行政区划图

前 言

《乌鲁木齐市城市建设志》作为乌鲁木齐自建城以来，迄今二百余年的第一部记述乌市市政建设和城市公用事业的专业志，终于和读者见面了。

它填补了历史的空白，倾注着编者的心血，背负着人们的期望，经历过产前的阵痛和娩后的满足，成为“盛世修志”这一精神文明建设园地中的一枝小花。期待着人们的关怀和哺育。

编写社会主义城市志是一个新课题。志编人员本着“上对祖宗，下对子孙”的负责态度，含辛茹苦，任劳任怨，探索前进，终有所获。希望它能成为乌市城建事业的一部著述性的工具书，有益事业，与世永存。“初生之物，其形必丑”，限于资料和编写人员的水平，谬误之处，在所难免，尚祈有识之士不吝赐教。

以往多年对资料的征集、整理重视不够，尤其是“十年内乱”期间，失散、损毁严重，以致今日修志困难重重。有些门类明知资料不足，但无法弥补，事倍而功半，影响志书的质量。使工作受到不应有的损失和惩罚。这是历史的教训，值得以后注意，以免再蹈覆辙。

《城建志》尽管资料不足，质量不高，但确系建国后乌市城建专业之首创，深信它能起到承先启后，继往开来的作用。能为以后续志奠定基础。

兴修社会主义时代的新方志，是精神文明建设的大事，是一项艰巨繁重的系统文化工程，不可能短时间一蹴而就。我国修志事业方兴未艾，“有志者众，有识者增”。困难虽多，欲罢不能。它是时代的产物，社会的需要，必须信心百倍。任重道远，矢志弥坚。本志问世之后应继续努力做好年鉴的编写工作，以迎接新中国第二个修志高潮的到来。

城市志是一个城市国情的载体，是认识城市，管理城市，建设城市的依据和借鉴。我们过去工作中的失误，除了政治原因外，主要是脱离国情，违反客观规律。地方志正是提供地方国情的全书，为决策和预测提供依据。因此，它会经久不衰，成为永恒的事业。

专业志是本专业基本信息和史料的载体，读之有益。它将给人们以专业的知识，专业的启示和借鉴。这也是编写《城建志》之初衷，希望得到城建行业同志们的谅解。并以此共勉之。

乌鲁木齐市城建志

(市政、公用)

目 录

第一章 市政建设

第一节	概述	1
第二节	机构沿革	3
第三节	城堡旧迹	5
第四节	市区扩展	7
第五节	城乡地名	9
第六节	城市规划管理	13
第七节	道路建设	16
	一、城市道路建设、改造	16
	二、郊区公路建设、养护	26
	三、桥涵建设、维修	31
	四、城市道路照明	34
第八节	城市绿化与园林建设	37
第九节	城市排水	46
第十节	市区防洪	51
第十一节	市政设施养护、管理	55
第十二节	市容环卫	58

第二章 公用事业

第一节	供电	63
第二节	供水	69
第三节	供煤气	75
第四节	供煤	78
第五节	供油	80

第六节 集中供热	82
第七节 公共交通	82
一、公共汽车.....	82
二、出租汽车.....	84
三、郊区客运.....	85
四、其它.....	86
市政、公用大事记	88
附 表	
乌鲁木齐市道路概况表(择录).....	104
广场及街心花坛统计表.....	115
乌鲁木齐郊区公路统计表.....	115
郊区公路一九八五年机械设备表.....	122
建国以后郊区公路建设历来投资表.....	126
乌鲁木齐市现有桥梁一览表.....	129
乌鲁木齐郊区桥梁调查表.....	131
乌鲁木齐市交通干道路灯情况调查表.....	136
路灯历年费用与电费情况表.....	139
乌鲁木齐市自来水基本情况调查表.....	140
液化石油气基本建设一览表.....	142
公共汽车各项指标完成情况统计表.....	143
一九八五年公共汽车夏季行车时刻表.....	147

第一章 市政建设

第一节 概 述

乌鲁木齐南郊柴窝堡地区曾发现过细石器时代的遗址，由此证实这里早在六、七千年前就有人类活动。

据史书记载：由汉晋至清末乌鲁木齐是我国历代王朝的属地，又是游牧民族繁衍生息的场所。

“乌鲁木齐向无城。”1882年，清政府批准新疆建省，1884年清政府首任刘锦棠为新疆巡抚“驻迪化。”1886年（清光绪12年）形成以合并后的汉满二城为基地的城市雏型，从此，确定了迪化是新疆省会的地位，直至建国前虽经几次改朝换代其省会地位未变。成为省会之后，全疆的政治中心逐渐由伊犁向迪化转移，这一得天独厚的条件成为迪化方兴未艾的前提。新中国建国之后，它又成为新疆维吾尔自治区的首府，其地位和作用更为显赫。

迪化建城虽有两百余年历史，但在解放以前基于地处边陲，政治腐败这个根本原因，导致经济萧条、文化落后、交通闭塞、建设缓慢。建设项目长期不能摆脱建筑城堡、兴修庙宇、祠堂、衙署、兵营以愚昧民众、稳定政局的历史格局。辛亥革命之后虽有民国新风和时代潮流的影响，但又长期处于战乱，城市容貌亦旧“满目疮痍”残败不堪。

1933年，盛世才主政新疆之后，在中国共产党人陈潭秋、毛泽民等人的协助下，市政公用事业得以起步。首先组建市政委员会主持市政工作，市政设施先由整治道路着手，拆除了当时督办公署前面的几条旧街辟为广场；同时在乌河以西新辟的扬子江路两侧新修砖木结构平房500间安置拆迁住户，开辟光明路，拓宽了和平北路。利用新疆自产石油沥青的建材条件在市中心的大十字一带敷筑“柏油马路”四公里余。其它大街都铺以卵石砂砾或泥结碎石路面。干道两旁增设人行道和排水阴沟以解决雨雪水或山洪溢街的问题。房屋建筑以银行大楼、东大楼、西大楼、新大楼和至建国后才建成的天山大厦为最高，是三、五层外，还有一些沿街商户自建只有前墙门面的假楼房以装饰市容。成立了由公安局掌管的清洁队，专门打扫街道，清除污物，此时街头出现了为数极少的公共厕所和公共汽车，市区中心几条大街安装了路灯。公用水泉经过整修并设专人管理。这是市政、公用事业的萌芽时期。解放前夕，市区规模西面已越过乌鲁木齐河，河西的扬子江路、黄河路、钱塘江路、西北路已初步形成。市区面积约10平方公里，人口10万余，全市共有道路34条，全长36.1公里（其中沥青混凝土路面5条4.64公里）。

新中国建国之后，各项事业欣欣向荣，市政建设和城市公用事业被列入了党和政府的议事日程，1956年在市建设局下设规划科和建筑管理科，初步制定和提出城市建设发