

第柒號

極機密

陳伯莊先生

新疆省交通運輸研究報告



新疆省交通運輸研究報告

目錄

(一) 導言

(二) 公路

(甲) 握握峽——迪化綫

(乙) 天山北路

子. 迪化——伊犁綫

(1) 國境內

(2) 國境外

丑. 迪化——塔城綫

(1) 國境內

(2) 國境外



上海圖書館藏書



A541 212 0009 61488

211285

龔學遂

民國三十一年七月下旬於迪化



寅、阿山支綫

(丙) 天山南路

子、迪化—喀什—和闐綫

(1) 國境內

(2) 國境外

丑、陽關古道

(三) 驛運

(四) 空運

(五) 新省幣制

(六) 結論

(甲) 假道蘇聯運輸物資問題

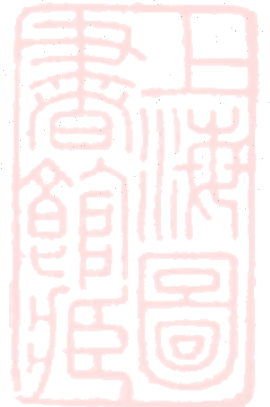
(乙) 印度新疆間驛運空運及築路



附件

- (一) 迪哈綫里程表
- (二) 迪伊綫里程表
- (三) 迪塔綫及阿山支綫里程表
- (四) 迪和綫里程表
- (五) 中印西路草圖
- (六) 南疆各縣運輸工具數量調查表
- (七) 南疆各縣商賈旅客出入口貨物數目調查表
- (八) 新疆省公路全圖

(九) 南疆籌備接邊及測量改善修築公路
(十) 新省幣制與運輸業務



新疆省交通運輸研究報告

龔學遂

(一) 導言

自滇緬公路於本年四月底被敵人切斷後，凡關心國際通路者，莫不期望及早加強西北運輸，以克服敵人封鎖我國之企圖，七月三日奉

命隨朱長官翁部長飛抵迪化，從事調查接洽，逗留一月，其間除往獨山子參觀油礦，並藉以視察迪化至烏蘇一段公路外，全部時間，悉以搜集資料，考證圖表，並與有關方面交換意見，就中新省訓練處處長盛亦庸，邊務處處長印定崑，交通處處長兼中央運輸委員會常委王鏡楠，運輸管理局局長盛仲庸，英國駐喀什總領事 J. Gillett 等協助指示，尤多裨補。



查新省地廣人稀，除高山、沙漠、河泊、田園外，殆無處不通牛馬板車，尤以駱駝、犛牛之運輸，越沙漠、踰高山，堪稱克服天然環境之工具。惟現代運輸條件，首重爭取時間，該省鄰接蘇聯，易受潮流影響，十餘年前即已由蘇境駛入汽車，奔馳於舊有大道之上。自民國二十六年十月二十日組設中央運輸委員會（通稱中運會）接運蘇聯援華物資，及民國二十七年施行第一期三年計劃，三十年繼續施行第二期三年計劃以來，該省公路漸見改進，現有公私汽車計達六三三輛。惟近因蘇聯輸入配件輪胎銳減，而該省汽車，又全屬蘇聯所造，遂多半無法修理，即中運會行駛汽車，亦不過二十餘輛矣。如美國援華物資，經印運入或蘇聯假道運輸，則充實該省運輸設備，自為當務之急。

(二) 公路

天山山脈蜿蜒新省中部，其北面準噶爾盆地之交通，向稱天山北路，南面塔里木盆地之交通，向稱天山南路，而迪化適居於南北兩路之中心，為易於瞭解起見，請先自星星峽通迪化一段縷折陳明，次及於南北兩路。

(甲) 星星峽——迪化綫

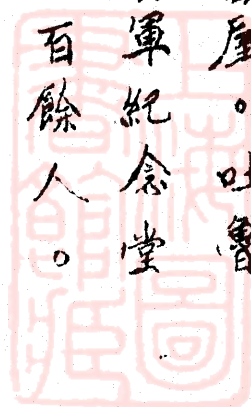
星星峽宿站建在高原，四圍皆山，因工料困難，頗覺簡陋。自星星峽乘汽車一日達哈密，計程二二九公里。哈密設有中運分會，內附宿站，係前哈密警備司令堯樂博斯（維族）因反抗現政府離新之公館，累加修改，佈置尚佳。哈密一日達七角井，計程二〇〇公里，七角井及附近之郵署，共組一中運分會，分設宿站，七角井站屋，係新建者。



極為適用。而鄯善則係利用舊屋，略加添改者。七角井一
日達吐魯蕃，計程二四一公里，該站亦係利用舊屋。吐魯
蕃距迪化一九五公里，中運總會即設迪，以楊督軍紀念堂
為宿站，可容住客二百餘人，其他各宿站可住一百餘人。
迪七之間尚有北綫可循，自迪化經阜康、奇台、木壘河至
七角井，較南綫縮短八公里，蓋以吐魯蕃在天山之南，地
勢低窪，氣候炎熱，而奇台在天山之北，冬季積雪，寒風
凜冽，故汽車行駛，夏取北綫，冬取南綫（參照附件一迪哈
綫里程表）

(乙) 天山北路

此路以迪化為起點，經伊犁或塔城而達蘇聯，另有阿
山一綫，可通蒙邊，茲分述之：

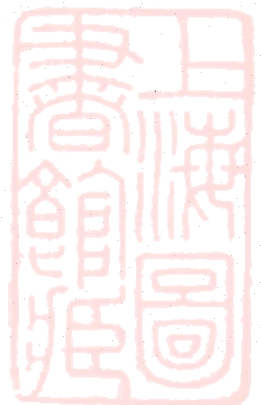


于迪化——伊犁綫

(1) 國境內

由迪化通蘇聯之公路，原出塔城，惟自土西鐵路完成，阿拉馬達(又譯稱阿拉木圖 Alma Ata)火車站成為通新疆之樞紐。且夏秋之際，并可利用二三百噸之小輪，自土西鐵路與伊犁河交叉處之伊犁斯克(Islisok)開至惠遠城七公里土列碼頭，客貨運輸，均較塔城為便。

本綫自迪化經綏來、烏蘇、精河、新二台至伊寧，共長六九三公里。由綏來北向五〇公里，即至霍城(原稱霍爾果斯)。路面橋樑，於新省第一期三年計劃之第一年即已改善。冬季有掃雪設備，全年可通汽車。終來、烏蘇、精河、綏來，均有中運分會及宿站，佈置妥貼。新二台及惠遠設



有宿站，四棵樹，四季卡及三台設有代辦所，尤以烏蘇附近獨山子油礦，開採有年，現在產量，可維持百輛卡車之經常行駛，對於該線運輸，裨益甚大。（參照附件二迪伊線里程表）

(2) 國境外

該處以霍爾果斯河為國界，縣城在河南五公里，越邊卡，駐有蘇聯軍隊，沿公路前進二四〇公里，達去西錫路沙遼則克(Saylogok)站，火車僅停五分鐘，汽車至此，多仍沿公路開至阿拉馬達，計程三〇〇公里，公路與鐵路交叉之處甚多。如欲在沙遼則克站裝卸大批貨物，則尚須添築岔道。伊犁斯克，在沙遼則克與阿拉馬達中間。

五、迪化——塔城線



(一) 國境內

本綫自迪化至烏蘇，與迪化伊犁綫同，由烏蘇公路，東北向經額敏至塔城，計程三五三公里，再行二四公里，即達國界葦塘，全綫已於該省第一期三年計劃之第二年改善完竣，常年通車。托里及塔城均有車站，廟爾溝設有代辦所。(參照附件三迪塔綫及阿山支綫里程表)

(二) 國境外

越過國境約五公里至Borzi，蘇聯邊警隊駐此，沿公路再行三四。公里達阿耶谷娘(Aykas)火車站。

黃阿山支綫

本綫自烏蘇至塔城間之額敏站分路，東經王爺府，布爾津至阿山，計程六六三公里。



阿山為阿爾泰山之簡稱，前清時原料布多同一行政區域，後因科城隔在山北，越嶺施治不便，乃於光緒三十二年（一九〇六年）劉疆而治，宣統末年，外蒙起釁，科城失守，而阿爾泰卒獲保全，民國成立，以阿山遠處極邊，界連俄國，遂將阿山劃歸新省，改建道區，現有行政長駐此（參照附件三）

（丙）天山南路

唐魏晉時，我國僧人，多自敦煌出玉門關，經天山南路，往印度取經，迨左宗棠西征，始開閩星星峽之通路。

于迪化——喀什——和闐綫

小國境內

昔唐僧玄奘求經印度時跋涉趨行之故道，今可通載重三噸之汽車，第為梁路面，尚待改善。焉耆、庫車、阿克

喀什、莎車、和闐六處已設加油站。

本綫自吐魯番西南行五〇公里而至托克遜，再西行二

〇公里，達焉耆（如自迪化至焉耆則為四一〇公里），焉耆

居新省之中心，唐太宗曾設都督府於此。再西行三八〇公

里達庫車，即古焉耆國，其樂器遠於西曆三八三年時輸入

我國。在城北四〇公里，汗騰格里山南麓有油泉，每日流

出原油約百斤，居民取為燃料，山坡上天然石蠟亦多，亟

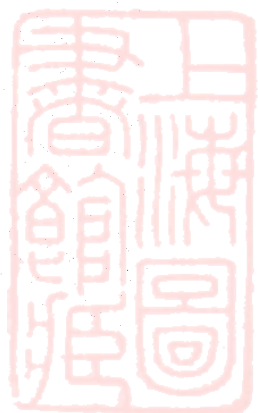
宜由中央着手開採，以期供給南疆汽車之用，尤可杜外人

覬覦之念。再西行二六〇公里達阿克蘇，漢時為姑墨國，

（回語阿克謂白、蘇謂水），該地距蘇聯邊境僅數站，邊卡設在

烏什縣。再西行二七〇公里達巴楚，再西行二八〇公里達

喀什，（又名喀什噶爾 Kashgar 回語喀什謂各色、噶爾謂磚房）



唐時亦曾設都督府，今古即為我國通至中央亞細亞之要道，現英蘇兩國均有總領事駐此。西越蔥嶺十一站，經烏魯克哈提（烏魯克哈提）通蘇聯之塔什干（Tashkent）

自喀什折向東南行，經英吉沙至莎車，計程二〇一公里，再東行三四六公里達和闐，通常所謂西四城，蓋即指英吉沙、疏勒、莎車、和闐而言。莎車為目前西通印度之孔道，而疏勒已發現油礦，尤關重要。

吐魯蕃至莎車，長約一六六〇公里，自吐魯蕃向星星峽計算長六七〇公里，將來如路線累加改直，或俟巴楚直達莎車之公路整理完工，約可縮短二三百公里，但自星星峽至莎車，仍不下二〇〇公里，為節省行車汽油計，似以沿陽關古道修築公路為較便。（參照附件四廻和綫里程表）



(2) 國境外

蒲犁為莎車或疏勒至印度必經之地，在莎車西二百公里，駐有邊卡隊。由蒲犁沿河而上，至明達卡(3,200)及奇立克(3,500)約一五〇公里，過此即入境^印。國界海拔約五〇〇公尺，為此路最高地點，築路工程較難，幸非石山，且冬季積雪，不及七公分，自奇立克依山而下，即入印境至暮谷稀(Mirkus)約八〇公里，再約六〇公里，至密斯加(Misgar)有郵政電報局，築路工程亦難。由此沿密斯加河約一三〇公里至坎巨提(Kandahar)再沿坎巨提河約三〇〇公里，至幾爾幾特(Girgah)再沿幾爾幾特河二四〇公里至本治(Benik)均易築路。在本治渡印度河(Indus River)越善齊山(Bunil)至新令那加(Sinagar)約二四〇公里，因善齊山海拔三〇〇〇



餘公尺，山南潮濕較大，冬季積雪達十五公尺左右，五六月間月不能融解，且風勢甚烈，實為此線工程最難之處，能否沿印度河另覓新線，尚待踏勘，自斯令那加至勞華尔平地(Rawalpindi)火車站，已有公路長二四〇公里。(參照附件五中印西線草圖)

又由和闐西南行，經營(下)亦可至勞華尔平地，惟路程較長，山嶺較峻，沿途人烟亦少，商隊向喜繞經此路者，蓋為避免坎巨提方面土人酋長徵收通過稅之煩也。

五、陽關古道

此路為唐代交通正線，因沙漠及氣候關係，廢棄已久，駝隊間或行之。唐僧玄奘由印回國時，係越帕米尔高原，至蒲犂縣和闐、諾羌，而達敦煌者，而晉僧法顯，係

由和闐折南、踰喀喇崑崙、越西藏邊境、達印度喀什米爾
(Cashmir)。

出玉門關、經陽關故址、過白龍堆沙漠、約四〇〇公
里達諾羌該城兩端五〇公里內、尚有村落、餘皆戈壁草棚
路甚難行、今沙漠中斷續若城垣者、乃古人用紅柳蘆葦、
高墊如堤、以防飛沙之遺跡。

駝隊經此有二途、西行稱西湖路、南行稱南湖路、
兩路會合於諾羌之鹹水井子、南路於夏秋之間、水草頗豐
、雖崎嶇難行、而駝隊樂取之。春冬二季則直穿西路之沙
漠、水鹹草少、但道路平坦耳。

諾羌西北越尉犁可達焉耆、東南通青海柴達木盆地、
自諾羌西行二五〇公里至且末、夏季有大蚊為害、再西南



行約三〇〇公里至于關，再西行約一六〇公里至和關，此
綫較莎車經庫車，哈密至星星峽約短一半，為縮短接運印
度運進物資之路程，及節省汽車耗油起見，應即改築公路。

(三) 騾運

新省驛運，現由運輸管理局主持，但尚未統制民間工
具。該局鑒於汽車輪胎配件之缺乏，正添置板車，俾維持
迪化伊犁間貨運。據該局統計，去年全疆所有工具如次：

二輪板車

一二、一六一輛

駱駝

二六、七六三只

驢

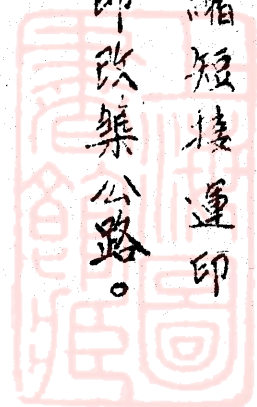
一四、四六七五頭

馬

二一、五九一匹

牛

二、三、七、六、九頭



其中民運佔百分之八十，餘為營業工具，此外用五馬
挽曳之四輪大車，載重達一噸以上，惜不宜於長途運輸之
用，但分段運輸，亦可採取。

如大量物資越帕米爾空運入國，應在南疆發動驛運，
俾稍減汽車長途行駛之困難（參照附件六，南疆各縣運輸工
具數量統計表及附件七南疆各縣商賈旅客出入口貨物數目
統計表）

(四) 空運

民國廿六年十一月初，蘇聯援華飛機，通過新疆，飛
入內地時，即由中運會撥款將伊犁、烏蘇、迪化、奇台、
哈密五處機場，加以擴修，其面積均超過一〇〇〇公尺見
方。又為招待外籍飛航員，各站均有食宿設備。迨廿八年



十二月由中蘇各投資九十萬美元，組設中蘇航空公司，定期飛行於阿拉馬達哈密間，各機場乃更有較為完善之電台氣象台等之設立。

南疆焉耆、庫車、阿克蘇、莎車、喀什、及和闐六處機場場面，均可供著陸，且已有汽油站電台、氣象台設備如再加寬雖巨型轟炸機亦可著陸。上述六地，四季氣候均無劇變，惟經年不雨、塵土飛揚，彌漫地面，對於飛行路有妨礙，春冬兩季，最適飛行。


諾羌、且末機場，雖設有電台氣象台，但因公路不通，油料補給只能利用駝馬運送，場面亦僅適於小型飛機著陸。

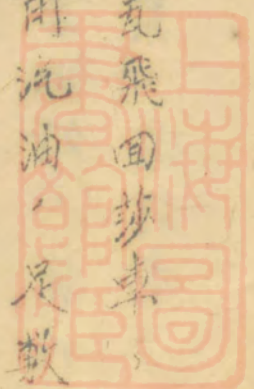
關於帕米爾高原或喀喇崑崙試航，據毛總指揮云此次



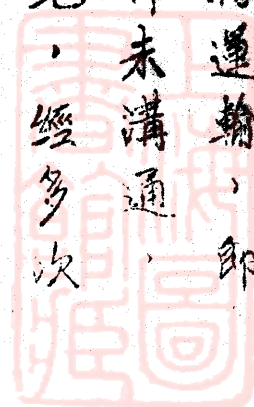
茲乘飛至印境白沙瓦(Peshawar)復由白沙瓦飛回拉車，
證明充分可能，以印境現用運輸機，裝滿自用汽油，足敷
來回飛航之用，每機可載物資二噸，單程需三小時半，高
約一八〇〇〇公尺，如將來在途中設置雷台氣象台每月每
機至少可飛十五次(來回作一次)即每機每月可運入物資三十
噸也。

(五) 新省幣制

新疆自光緒十一年改建行省，即由巡撫劉錦棠撥出官
銀一萬兩，創設官錢局，其後資金續有增加，而以銀兩為
單位，直至民國成立，亦無變更，在民國初年，每兩官票
仍十足兌換紋銀，因變亂迭生，發行數目過多，遂有江
河日下之勢。至民國廿六年十月中央運輸委員會向辦時，



新疆省銀行法定之兌換率為每二千兩換法幣一元，(每省票單位為五十兩)彼時色頭已隔，平津與新省之貨物運輸，即告停頓，又因商業習慣新省與陝甘間之貿易，并未溝通，僅有上海與業銀行通匯。迨滬松淪陷，此錢亦絕，經多次磋商，始由新疆省銀行與蘭州中央銀行通匯，其兌換率仍為一元值式件兩，中運會經費陸百餘萬元，除少數匯撥外，仍陸續用委機送至迪化，但因市面尚未流行，所有運來十元及五元之法幣，概儲存於新疆省銀行，至廿七年七月因省票貶值更甚，咸督辦徇商民之請，於是法幣每元折合省票四千兩，向市面發行，頗為商民所樂用。廿八年一月新疆省銀行添招商股，改組為官商合辦之商業銀行，發行五元一元鈔票及角票，嗣後續印拾元三元鈔票，該行有分



行與儲蓄部如次表一

| 總計 | 和 | 河 | 哈 | 老 | 通 | 儲蓄部 | |
|----|---|---|---|---|---|-----|-----|
| | | | | | | 份 | 行 |
| 一 | | | | | | 一九三 | 一九四 |
| 七 | 一 | 一 | 一 | 一 | 二 | 五 | 〇 |
| | | | | | | 三 | 一 |
| 四 | 一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 二 | 二 |
| 十一 | 一 | 一 | 一 | 一 | 三 | 二 | 八 |
| | | | | | | 計 | |

至於該行逐年增加之資金及逐年提出之放款均如次

表二、三、
表二、

| 總計 | 私人集資 | 政府股本 | 名稱 | |
|----------|----------|---------|------|-----|
| | | | 年份 | 份 |
| 三〇〇〇〇〇〇〇 | 一〇〇〇〇〇〇〇 | 一八〇〇〇〇〇 | 一九四〇 | 一 |
| 五〇〇〇〇〇〇〇 | 三〇〇〇〇〇〇〇 | 三二〇〇〇〇〇 | 一九四一 | 一 |
| 六〇〇〇〇〇〇〇 | 三〇〇〇〇〇〇〇 | 四〇〇〇〇〇〇 | 一九四二 | 合 |
| 四八〇〇〇〇〇〇 | 五八〇〇〇〇〇 | 九〇〇〇〇〇〇 | 計 | 百分比 |
| 一〇〇 | 四〇 | 六〇 | | |

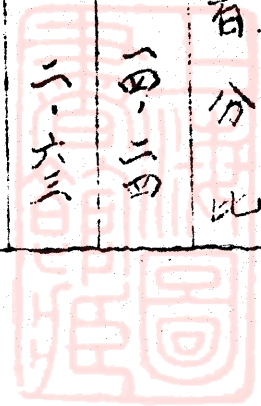


表三

| 年份 | 一九四〇 | 一九四一 | 一九四二 | 合計 | 百分比 |
|---------|-----------|-----------|-----------|------------|--------|
| 一、農 業 | 八五〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 一,三二五,〇〇〇 | 三,二七五,〇〇〇 | 一四,一四 |
| 二、牧 畜 業 | 一六〇,〇〇〇 | 二一〇,〇〇〇 | 二四〇,〇〇〇 | 六一〇,〇〇〇 | 二,六三 |
| 三、工 業 | 八五〇,〇〇〇 | 一,二五〇,〇〇〇 | 一,一〇〇,〇〇〇 | 三,二〇〇,〇〇〇 | 一八,一三 |
| 四、運 輸 | 一三〇,〇〇〇 | 一四〇,〇〇〇 | 一五〇,〇〇〇 | 四二〇,〇〇〇 | 一,七三 |
| 五、建 築 | 三〇〇,〇〇〇 | 三二〇,〇〇〇 | 四二〇,〇〇〇 | 一,〇四〇,〇〇〇 | 四,七四 |
| 六、商 業 | 三,二〇〇,〇〇〇 | 四,五〇〇,〇〇〇 | 五,五〇〇,〇〇〇 | 一三,二〇〇,〇〇〇 | 五八,二四 |
| 總 計 | 五,七五〇,〇〇〇 | 七,五五〇,〇〇〇 | 九,八四〇,〇〇〇 | 二三,一四〇,〇〇〇 | 一〇〇,〇〇 |

其發行總額究達若干，尚未詳悉，但約畧估計似在二千餘萬元。

近年法幣對外匯兌換率，逐漸下降，而新省金融，只



以統，於是法幣陸續收回存庫，早已不在市面流通。凡有由他省來新者，少數鈔票，得商准監督辦飭商業銀行照票面兌換，不予折扣，如須多數款項使用，必須設法向蘇州中央銀行電匯。又如由他處來迪化，欲換搭中蘇航空公司飛機至哈密轉往甘川，經證明未携有新省鈔票者，得照票價以法幣向商業銀行換取新幣。此間對於美金，并無直接關係，其兌換率由蘇聯方面所設之銀行，及蘇新貿易公司與新疆商業銀行及裕新土產公司為對手，視貨物出入情形，隨時商定。在民國廿六年十月中運會開辦時，美金折合省票六千六百六十兩，（法幣一元值省票二千兩，美金折合法幣三元三角三分）廿七年二月，值一萬一千兩，（彼時法幣官價仍為二千兩，美金折合法幣五元五角）廿八年二月，

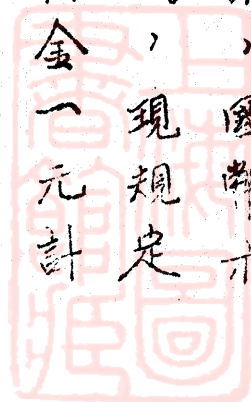


美金漲至一萬二千四百五十兩當時法幣官價改值四千兩，故美金僅合法幣三元一角一分未久省票全被取消，國幣亦被收回，而新幣對美金兌換率均在三元一二角間，現規定美金一元合新幣三元二角，倘以法幣二十元合美金一元計算，則新幣一元，相當於法幣六元，觀於迪化物價與甘川物價之比數，亦與此相去不遠。如修築公路，加強運輸，勢須中央撥付巨款，倘以法幣流通，自不免發生困難，此或督辦懇切要求中央善為處理，使新省之金融不至崩潰之理由也，其辦法於結論中有所建議。

六、結論

綜合各種情形，可得結論如次：

(甲) 假道蘇聯運輸物資問題



此一問題，非待蘇日關係轉變，無法解決。或謂蘇聯曾於二十六年冬助我，今既屬同盟國，似不應作隔岸觀，殊不知國際關係之奧妙，非常理所能判斷，其決策殆純以本國利害為前提。蘇日關係，何時轉變，其說不一，吾人可認為時時有轉變之可能，而作把握機會之準備，最為得策。彼時蘇聯縱允我假道，容或事實上物資無法通過蘇境，亦難逆料。但伊犁尚積存我方油料二〇〇餘噸，為及早運入甘肅計，亦宜加強伊犁—迪化—星星峽間之運輸。該線路面，橋梁，車站，只須維持現狀，另^加卡車二〇〇輛，最好由美國租借汽車內，撥到二〇〇輛，假道蘇聯駛入新省，或在川滇等地，收買半新商車撥充之。

(乙) 印度新疆間驛運空運及築路



子驛運

組設中印西綫驛運處，其正處長駐蒲犁，副處長駐斯
令那加。先試運銅鉛塊，自喀喇蚩用火車運至勞華尔平地
，改用汽車運至斯令那加，雇駱駝、馬、驢、犛牛起運，
九日達教尔敦特，在此交接。一面由蒲犁雇牲口往教尔敦特接
運，單程十日，再自蒲犁雇牲口送至莎車單程六日，改
用汽車十日可至星星峽，總計自斯令那加至星星峽，約需
四旬，每月運量平均十餘噸，數量固不大，費款亦較多，
但為接濟軍用起見，仍應着手試辦。

丑 空運

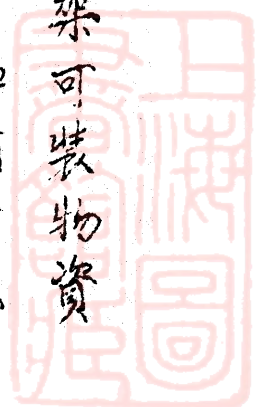
喀喇崑崙海拔達五〇〇〇公尺，山谷之間氣候惡劣，
此次試航成功後，將來沿途設立氣象台，可擇氣候良好之

日飛行，自白沙瓦飛至莎車約需三小時半，每架可裝物資兩噸，假使以飛機二十架，担任此線運輸，每月如有十五日氣候良好，飛機當日來回，可能月運莎車六〇〇噸，如有必要，自尚可增加機數，所有空運業務，照現在雲南印度間空運辦法進行，祇須在莎車轉運接運。

實築路

即向英印政府洽商，如印境路線測量已竣，即請其着手興工，自斯令那加向國界展築，倘無詳圖，則立即開始測量，以期與我測量隊在國界會合。

一面由我方組織測量隊，以大部分人員先測疏勒或莎車至蒲犁一段，俾即開工，另抽出若干人，自蒲犁向國界踏查，選定路線，必要時可探至奇克克再行折回。



此路盤旋於帕米尔高原，在我境內約四〇〇公里，而印度境內約八〇〇公里，耗款費時，自不待言，所幸石山甚少，南疆與印度均有民工，可期於一年內打通，其經費似可商由英借款內撥給之，新省境內四〇〇公里之工料費約需國幣六千萬元，而印境內八〇〇公里需款若干，尚難估計。

(丙) 南疆籌備接運及測量改善修築公路

為接運自印度運入物資起見，應即在南疆開始籌辦下列諸事項：

(1) 自莎車經和闐、于闐、且末、若羌、敦煌至安西之駱駝運輸

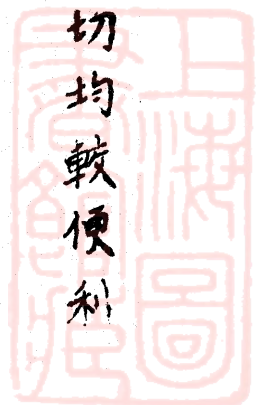
(2) 立即修築自和闐、經于闐、且末、若羌至安西公路

不僅縮短行程，而且有三條公路可通新疆，一切均較便利。
(據熟識情形者云，該路無待測量即可興工)

(3) 改善自莎東經巴楚、阿克蘇、庫車、焉耆至吐魯蕃公路路面，及橋梁，并調集載重三噸卡車二〇〇輛，行駛該線，利用回空配運汽油(另酌派卡車自烏蘇獨山子專運汽油至吐魯蕃，轉往焉耆、莎車一帶，不足之數，利用由安西回空車運出玉門汽油補充之)

(4) 為便利指揮，應在南疆適當地點，裝設小電台約十座，該項電台可儘先以飛機自印度運入。

(5) 為統籌新省境內航空駝馬公路運輸，測量工程，電訊，及卸接甘省境內接運事宜，應及早改組中央運輸委員會，為西北運輸委員會，健全其機構，對於人運，應特別



慎重，以免份子複雜，影響業務。(參照附件八新疆省公路全圖)

(丁) 新省幣制與運輸業務

新省運輸業務，能否擴充或維持，全視印度之安全與蘇聯之態度為轉移。就現狀估計，將來每月中央用新省之運輸業務費(包括一部份購買独山子油費，及各項工程費)或不在國幣一千萬元以下，按照假定標準，約折合新幣二百萬元左右。如堅持國幣非在市面流通不可，則工資與物價勢必立漲六倍，甚至發生更大之波動。倘在國幣上加蓋新省通行字樣，則其結果與新幣同。且恐盛督辦未必贊成。

查新票換算美金，係由蘇聯銀行轉手，並無直接關係



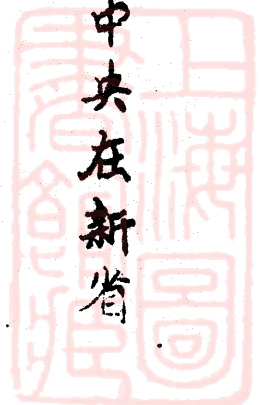
故對於新票三元二角折合美金一元不無疑義。中央在新省所用款項，約計有下列數種：

- (1) 中央派來員工及就地任用員工之生活費。
- (2) 築路民工及泥木石工之日給。
- (3) 磚石木材及五金器具之價款。
- (4) 獨山子之油價。

若能以上列各項，作為因子，一一以甘川等省現狀加以比較，可得新幣與法幣之合理兌換率，而中央姑念從前新省金融混亂所受之痛苦，酌予維持。

據盛督辦非正式交閱新省財政廳一函，表示懇望中央按用款

百分之五十撥給美金



百分之三十交與茶糖綢布如不能運出則照六與一之比撥付國幣

百分之二十照六與一之比撥付國幣

此事究應如何處理，自應聽候中央核定。竊意國幣與新幣，明定六與一之比，似有困難，所謂百分之二十國幣，即照數撥付，不折不扣，新省因抗戰增加相當負擔，亦屬合理。而百分之三十土產，務予運出，倘有不足，則以三十一年度同盟勝利美金公債票或三十一年度節約建國美金儲蓄券撥補。至於百分之五十美金，可否按半數撥給美金公債票或美金儲蓄券，其餘半數，則撥給英美借款，俾新省可運用此筆外匯向蘇聯及印度購入同前必須之物資，並留下美金公債票或美金儲蓄券充戰後新省建設經費，似不失為統籌兼顧之一策。蓋培植邊疆建設，亦抗戰中之急務也。完



迪伊綫里程表

附件八

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|--|
| 站名 | 迪化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 昌吉 | 39 | 昌吉 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 呼圖壁 | 78 | 39 | 呼圖壁 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 綏來 | 137 | 98 | 59 | 綏來 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 石河子 | 156 | 117 | 78 | 19 | 石河子 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 烏拉烏蘇 | 167 | 128 | 89 | 30 | 11 | 烏拉烏蘇 | | | | | | | | | | | | | | |
| 安集海 | 210 | 171 | 132 | 73 | 54 | 43 | 安集海 | | | | | | | | | | | | | |
| 烏蘇 | 268 | 229 | 170 | 131 | 112 | 101 | 58 | 烏蘇 | | | | | | | | | | | | |
| 四棵樹 | 302 | 263 | 224 | 165 | 146 | 135 | 92 | 34 | 四棵樹 | | | | | | | | | | | |
| 古尔图 | 335 | 296 | 257 | 198 | 179 | 168 | 125 | 67 | 33 | 古尔图 | | | | | | | | | | |
| 四季卡 | 367 | 328 | 287 | 230 | 211 | 200 | 157 | 99 | 65 | 32 | 四季卡 | | | | | | | | | |
| 精河 | 425 | 386 | 347 | 288 | 269 | 258 | 215 | 157 | 123 | 90 | 58 | 精河 | | | | | | | | |
| 大河沿 | 474 | 435 | 396 | 337 | 318 | 307 | 264 | 206 | 172 | 139 | 107 | 49 | 大河沿 | | | | | | | |
| 三台 | 554 | 515 | 476 | 417 | 398 | 387 | 344 | 291 | 252 | 219 | 181 | 129 | 80 | 三台 | | | | | | |
| 六台 | 583 | 544 | 505 | 446 | 427 | 416 | 373 | 315 | 281 | 248 | 216 | 158 | 109 | 29 | 六台 | | | | | |
| 清水河 | 626 | 587 | 548 | 489 | 470 | 459 | 416 | 358 | 324 | 291 | 259 | 201 | 152 | 72 | 43 | 清水河 | | | | |
| 綏定 | 648 | 609 | 570 | 511 | 492 | 481 | 438 | 380 | 346 | 313 | 281 | 223 | 174 | 74 | 65 | 22 | 綏定 | | | |
| 惠遠 | 655 | 616 | 577 | 518 | 499 | 488 | 445 | 387 | 353 | 320 | 288 | 230 | 181 | 101 | 72 | 29 | 惠遠 | | | |
| 伊寧 | 693 | 654 | 615 | 556 | 537 | 526 | 483 | 425 | 391 | 358 | 326 | 268 | 219 | 139 | 110 | 67 | 45 | 38 | 伊寧 | |

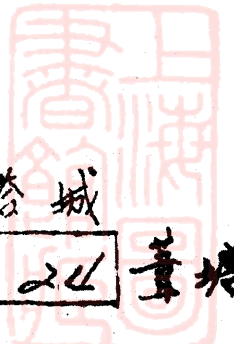


迪塔綫里程表

附件三

阿山支綫

| 站名 | 迪化 | | 昌吉 | | 呼圖壁 | | 綏來 | | 石河子 | | 烏什烏蘇 | | 安集海 | | 烏蘇 | | 車排子 | | 廟爾溝 | | 托里 | | 額敏 | | 塔城 | | 董塘 | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|----|-----|----|----|--|-----|--|-----|--|----|--|----|--|----|--|----|--|
| 昌吉 | 39 | | 昌吉 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 呼圖壁 | 78 | 39 | 呼圖壁 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 綏來 | 137 | 98 | 59 | 綏來 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 石河子 | 156 | 117 | 78 | 19 | 石河子 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 烏什烏蘇 | 167 | 128 | 89 | 30 | 11 | 烏什烏蘇 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 安集海 | 210 | 171 | 132 | 73 | 54 | 43 | 安集海 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 烏蘇 | 268 | 229 | 190 | 131 | 112 | 101 | 58 | 烏蘇 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車排子 | 325 | 286 | 247 | 188 | 169 | 158 | 115 | 57 | 車排子 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 廟爾溝 | 421 | 382 | 343 | 284 | 265 | 254 | 211 | 153 | 96 | 廟爾溝 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 托里 | 484 | 445 | 406 | 347 | 328 | 317 | 274 | 216 | 159 | 63 | 托里 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 額敏 | 554 | 515 | 476 | 417 | 398 | 387 | 344 | 286 | 229 | 133 | 70 | 額敏 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 塔城 | 621 | 582 | 543 | 484 | 465 | 454 | 411 | 353 | 296 | 200 | 137 | 67 | 塔城 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 董塘 | 645 | 606 | 567 | 508 | 489 | 478 | 435 | 377 | 320 | 224 | 161 | 91 | 24 | 董塘 | | | | | | | | | | | | | | |



迪和綫里程表

附件四

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|--|--|
| 站名 | 迪化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 連板城 | 89 | 連板城 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 托克遜 | 190 | 101 | 托克遜 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 焉耆 | 410 | 321 | 220 | 焉耆 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 庫爾勒 | 470 | 381 | 280 | 60 | 庫爾勒 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 庫爾楚 | 610 | 521 | 420 | 200 | 140 | 庫爾楚 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輪台 | 660 | 571 | 470 | 250 | 190 | 50 | 輪台 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 庫車 | 790 | 701 | 600 | 380 | 320 | 180 | 130 | 庫車 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 拜城 | 920 | 831 | 730 | 510 | 450 | 310 | 260 | 130 | 拜城 | | | | | | | | | | | | | | |
| 阿克蘇 | 1050 | 961 | 860 | 640 | 380 | 440 | 390 | 260 | 130 | 阿克蘇 | | | | | | | | | | | | | |
| 阿瓦提 | 1110 | 1020 | 920 | 700 | 640 | 500 | 450 | 320 | 190 | 60 | 阿瓦提 | | | | | | | | | | | | |
| 柯坪 | 1170 | 1081 | 980 | 760 | 700 | 560 | 510 | 380 | 250 | 120 | 60 | 柯坪 | | | | | | | | | | | |
| 巴楚 | 1320 | 1231 | 1130 | 910 | 850 | 710 | 660 | 530 | 400 | 270 | 210 | 150 | 巴楚 | | | | | | | | | | |
| 伽師 | 1520 | 1431 | 1330 | 1110 | 1050 | 910 | 860 | 730 | 600 | 470 | 410 | 350 | 200 | 伽師 | | | | | | | | | |
| 喀什 | 1600 | 1511 | 1410 | 1190 | 1130 | 990 | 940 | 810 | 680 | 550 | 490 | 430 | 280 | 80 | 喀什 | | | | | | | | |
| 英吉沙 | 1671 | 1582 | 1481 | 1261 | 1201 | 1061 | 1011 | 881 | 751 | 621 | 561 | 501 | 351 | 151 | 21 | 英吉沙 | | | | | | | |
| 沙車 | 1801 | 1711 | 1611 | 1391 | 1331 | 1171 | 1121 | 1011 | 881 | 751 | 691 | 631 | 481 | 21 | 130 | 沙車 | | | | | | | |
| 葉城 | 1861 | 1772 | 1671 | 1451 | 1391 | 1251 | 1201 | 1071 | 941 | 811 | 751 | 691 | 541 | 341 | 201 | 190 | 60 | 葉城 | | | | | |
| 皮山 | 1951 | 1862 | 1761 | 1541 | 1481 | 1341 | 1291 | 1161 | 1031 | 901 | 841 | 781 | 631 | 431 | 351 | 280 | 150 | 90 | 皮山 | | | | |
| 墨玉 | 2120 | 2031 | 1930 | 1710 | 1650 | 1510 | 1460 | 1330 | 1200 | 1070 | 1010 | 950 | 800 | 600 | 520 | 449 | 319 | 259 | 169 | 墨玉 | | | |
| 和實 | 2147 | 2058 | 1957 | 1737 | 1677 | 1537 | 1487 | 1357 | 1227 | 1097 | 1037 | 977 | 827 | 627 | 547 | 476 | 346 | 286 | 196 | 27 | 和實 | | |

中印西鐵路圖

英領南界 240 公里

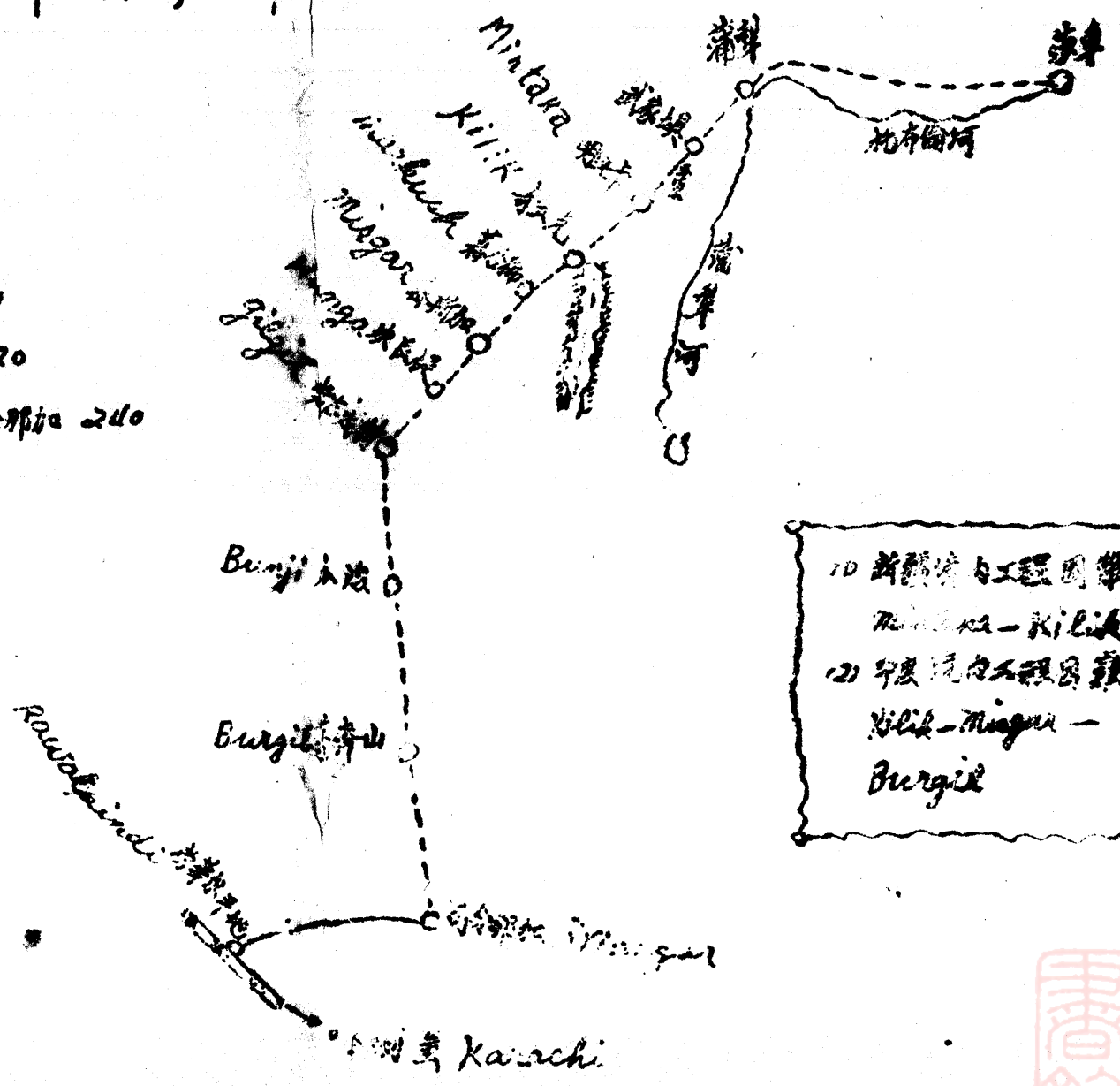
- └─ 明達卡 120
- └─ 奇文克 150
- └─ 暮谷稀 30
- └─ 蘇斯加 60
- └─ 德爾流特 300
- └─ 本治 120
- └─ 玲那加 240

新疆境內 340 公里
 印度境內 800 公里
 ()
 1190 ----- 全長

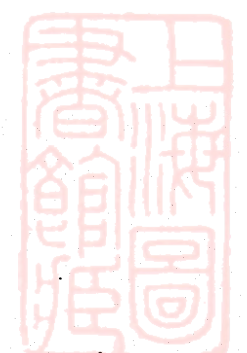
圖例

已 成 巴 山 河 地
 成 築 成 山 河 地
 各 公 路 道 旅 名 路

|| | } || |



10 新疆省工程圖集
 Mintaka-Kilik
 120 印度境內工程圖集
 Kilik-Minggar -
 Burgil



南疆各縣運輸工具數量統計表
民國三十年度調查

附六

| 縣別 | 營業校運工具 | | | | | | 民用校運工具 | | | | | |
|-----|--------|----|------|------|-------|----|--------|------|------|------|-------|------|
| | 馬車 | 牛車 | 駝 | 馬駝 | 驢子 | 牛駝 | 馬車 | 牛車 | 駝 | 馬駝 | 驢子 | 牛駝 |
| 新和 | 67 | | | 173 | 85 | | | | | 90 | 78 | |
| 鎮西 | 8 | | 571 | | 1271 | | | 15 | | | | |
| 哈密 | | | 700 | | 100 | | 440 | 180 | | | 150 | |
| 焉耆 | 413 | | 420 | | 1139 | 65 | | 193 | | | 180 | |
| 阿克蘇 | 25 | | 30 | | | | 88 | | 25 | | 27 | |
| 托克遜 | | | 90 | | | | 30 | 270 | | | 2765 | |
| 哈密 | | | | | | | 117 | 1 | 74 | | | |
| 皮山 | | | 267 | 66 | 1970 | | | | 742 | 1285 | 6711 | 1930 |
| 疏附 | 530 | | 1909 | 523 | | | 103 | 2870 | 17 | | 17937 | |
| 沙雅 | 23 | | | | | | 155 | 1005 | | 1505 | 3036 | 2055 |
| 英吉沙 | 245 | 9 | | 29 | 477 | | 26 | 1 | | 9 | 35 | |
| 洛浦 | 15 | | 20 | 30 | 300 | | 5 | | 11 | 200 | 1000 | 500 |
| 烏什 | 51 | | 812 | 902 | | | 244 | | 408 | 880 | 855 | 1218 |
| 沙雅 | 23 | | | | | | 155 | 1005 | | 1505 | 3036 | 2055 |
| 疏勒 | 123 | 36 | | | 22 | | 22 | 85 | | | | |
| 昌吉 | 56 | | | | | | 110 | 180 | | | | |
| 精河 | 14 | | | | | | | | | | | |
| 和碩 | 3 | | | | 25 | | 7 | | | | | |
| 溫泉 | | | | | | | 12 | 8 | 200 | | | 100 |
| 輪台 | 70 | | | | | | 187 | 742 | | | 1793 | |
| 策勒 | | | 625 | | 5573 | | | | | | | |
| 于 | | | | | | | | | | | 192 | |
| 總計 | 1666 | 45 | 5444 | 1723 | 10962 | 65 | 1721 | 6558 | 1477 | 5474 | 3815 | 7855 |

南疆各縣商賈旅客出入口貨物數目統計表
民國三十年度調查

附件七

| 縣別 | 商賈旅客 | | 出入口貨物 | |
|-----|-------|--------|------------------------|----------------------|
| | 出境 | 入境 | 出境 | 入境 |
| 哈密 | 403人 | 1,200人 | 1,133,000 ^磅 | 761,000 ^磅 |
| 焉耆 | 415 | 379 | | |
| 綏來 | | | 14,147 | 53,296 |
| 托克遜 | 1,448 | 2,000 | 87,200 | 12,660 |
| 皮山 | 999 | 683 | 557,652 | 36,515 |
| 沙雅 | 45 | 221 | 178,711 | 39,866 |
| 英吉沙 | 236 | 366 | 83,009 | 137,984 |
| 洛浦 | | | 444,000 | 656,000 |
| 鎮西 | 333 | 231 | 121,337 | 114,128 |
| 撲撲峽 | | 50 | 356,300 | 1,184,460 |
| 精河 | | | 32,000 | 20,000 |
| 昌吉 | 244 | 335 | 42,954 | 106,501 |
| 疏勒 | | | 25,952 | |
| 恰克滿 | | | 52,300 | 153,000 |
| 精克斯 | | | 1,906,227 | 1,99,458 |
| 和碩 | 5 | 16 | 49,740 | 12,050 |
| 溫宿 | | | 105,100 | 126,250 |
| 塔什 | 25 | 35 | 75,108 | 28,682 |
| 策勒 | | | 368,112 | 21,800 |
| 輪台 | 157 | | 39,451 | 19,412 |
| 新和 | 187 | 243 | 1,007,81 | 36,725 |
| 焉什 | | | 1,227,95 | 896,851 |
| 于真 | | | 52,89 | |
| 總計 | 4,337 | 10,756 | 8,670.15 | 4,616,638 |

上海图书馆藏书



A541 212 0009 61488



疆省公路全圖



附新疆省行政區縣局

| | | |
|---|--|---|
| <p>喀什區</p> <p>疏附縣 疏勒縣 英吉沙縣 岳普湖縣 伽師縣 巴楚縣 麥蓋提縣 澤普縣 葉城縣</p> | <p>和闐區</p> <p>墨玉縣 洛浦縣 策勒縣 于田縣 民豐縣 皮山縣</p> | <p>烏魯木齊區</p> <p>輪台縣 尉犁縣 若羌縣 且末縣 焉耆縣 庫車縣 拜城縣 焉耆回民自治局</p> |
| <p>沙車區</p> <p>阿克蘇縣 庫車縣 拜城縣 沙雅縣 新和縣 阿瓦提縣 柯坪縣 阿沙新拜庫</p> | <p>伊犁區</p> <p>伊寧縣 察布查爾縣 霍城縣 精河縣 察布查爾縣 特克斯縣 昭蘇縣 塔城縣 阿勒泰縣</p> | <p>阿山區</p> <p>哈巴河縣 布爾津縣 吉木乃縣 青河縣 富蘊縣 阿勒泰縣 塔城縣 阿勒泰自治局</p> |
| <p>阿克蘇區</p> <p>吐魯番縣 鄯善縣 哈密縣 伊寧縣 塔城縣 阿勒泰縣 阿勒泰自治局</p> | <p>哈密區</p> <p>哈密縣 伊寧縣 塔城縣 阿勒泰縣 阿勒泰自治局</p> | <p>迪化區</p> <p>迪化縣 昌吉縣 阜康縣 呼圖壁縣 奇台縣 木壘河縣 鄯善縣 吐魯番縣 鄯善自治局</p> |

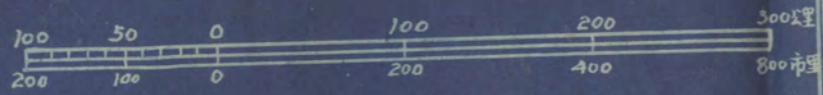


新疆省公路全圖

新疆省公路全圖





核對 龔學遂 繪圖 吳梅與 劉明初

比例尺

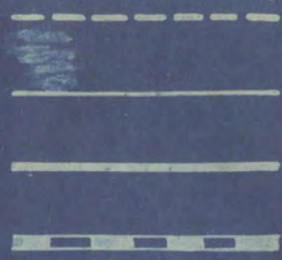


比例 四百萬分之一

圖例

-  計劃路線
-  通車支綫
-  通車幹綫
-  鐵路





計 劃 路 綫
通 車 支 綫
通 車 車 幹 綫
通 車 鐵 路

