冯玉祥将军治绥时期的交通建设

夏宇
包头师范学院历史文化学院，内蒙古 包头 014030

摘要：冯玉祥将军在担任西北边防督办期间，致力于绥远地区的交通建设。他计划修筑多条铁路，但因资金短缺而受阻，主要依赖兵工和借款。在公路方面，他主导修筑了包宁汽车路，全长约 648 公里，连接绥远与宁夏，虽因经费和时间限制导致工程质量较低，但初步实现了通车。同时，为改善险要的归绥至武川通道，其部下吉鸿昌主持整修了蜈蚣坝路，并题字“化险为夷”以作纪念。他还尝试规范交通管理，设立汽车路局并制定管理办法，以整顿军队强占车辆、私揽客货的混乱秩序。然而，这些建设努力深受当时政局动荡、财政匮乏的制约，许多宏大规划最终未能完全实现。

关键词：冯玉祥；绥远；交通

General Feng Yuxiang's Transportation Construction during the Governance of Suiyuan

Xia Yu

College of History and Culture Baotou Teachers' College, Baotou, Inner Mongolia, 014030, China

Abstract: During his tenure as the supervisor of the northwest border defense, General Feng Yuxiang dedicated himself to the transportation construction in the Suiyuan region. He planned to build multiple railways but was hindered by a lack of funds, mainly relying on military supplies and loans. In terms of roads, he led the construction of the Baoning Motor Road, which is approximately 648 kilometers long, connecting Suiyuan and Ningxia. Although the quality of the project was low due to funding and time constraints, it initially achieved traffic flow. Meanwhile, to improve the treacherous passage from Guisi to Wuchuan, his subordinate Ji Hongchang oversaw the renovation of the Wugongba Road and inscribed 'Transforming Danger into Safety' as a commemoration. He also attempted to standardize traffic management by establishing a Motor Road Bureau and formulating management measures to rectify the chaotic order of military personnel commandeering vehicles and privately soliciting passengers and cargo. However, these construction efforts were severely constrained by the turbulent political situation and financial scarcity at the time, and many grand plans ultimately could not be fully realized.

Keywords: Feng Yuxiang; Suiyuan; Transportation

DOI: 10.62639/ssphetd10.20260201

一、铁路建设计划

冯玉祥与交通部顾问，英国铁路工程师贝克商谈拟修平地泉至库伦和张家口至多伦等三条铁路，并主张包头一段“可全用兵工”。他尤其看重平地泉滂江铁路“尚望将平滂路展修至买卖城，使与西伯利亚铁路衔接。则欧人可由此直接回国，不再假道南满线矣。此路修成，不但省时，且省路省钱也。”他还希望修筑联通包宁间的铁路“又陈请任命王铁珊为包宁铁路督办，打算把包宁间的铁路也修筑起来”。然而面对资金的严重短缺，冯玉祥不得不将希望寄托于外方借款，坦言“至于款项，还得借债”。然而，他同时向贝克保证“吾说办就办，有一文钱，即办一文钱的事，决不用修铁路之款，练兵买枪买炮，或在租界盖洋楼等事。”并主动提出“当请几位中外有重望之人监督之”，强调非修路之事“钱不准挪用”，并对手下严加约束“并管我之官兵，无票不准坐车”。即使是京绥既有铁路，其运力也难以满足边疆实业的需求。冯玉祥曾接到“京绥路局长宋连仲来，告以包丰等栈之货物，堆集如山，应速设法加车运输”的报告。他要求宋局长“京绥路当加添车辆”，以提升运输效率，保障物资流转，为不与民争利，他要求“各师、旅长、局长办理运输事宜，早晚均当拍出电报通报，无票不准乘车，各站均当遵守。而对于货车，则需加快运输，以便商民。”

二、包宁路的修筑

在公路方面，在河南时，冯玉祥已将修筑与保障相结合，“令各县都设电话、修汽车路，一遇某处有匪，听电话报告后，即乘汽车往平之”，以期“一营即能充十营之用，此亦减少人民负担之一法也”。1925 年冯玉祥任西北边防督办后，其部下李鸣钟任绥远都统，他们基于西北边防督办署和绥远都统署及其下属机构，利用冯玉祥国民军的军事力量开创了绥远地区近代公路建设的先河。

绥远当地的车马大道，大多依靠自然条件，是较为原始的土路，只需牛车，骆驼等通行即可，因此对道路没有严格要求。随着汽车运输进入绥远，以及少数厂矿的开采，当局对道路交通状况

（稿件编号：HETD-26-1-19001）

作者简介：夏宇（2000-），性别：男，民族：汉，籍贯：安徽省合肥市巢湖市，学历：硕士研究生 研究方向：中国近现代史。

开始重视起来，组织对当地交通大道进行过一些调查。1925 年初，实业厅根据实业部的通知，训令各矿商将矿区主要运线与邻近各矿互相间的关系，连同运输上的一切设备，进行勘明具报。但这时厂矿还少，主要是包头附近有商办大小煤矿 20 余家，全用人工开采，以牛车骆驼外运。受限于当时的条件，只进行了初步调查。1925 年 6 月，西北边防督办署邀请交通部外籍顾问贝克和华洋义赈会工程师塔德，先后来绥远就发展实业和交通问题进行了调查。

同年 7 月，塔德拟定“调查报告书”，送实业厅厅长韩安并转呈绥远都统李鸣钟。报告书对发展绥远交通事业提出以下方案：

（一）由包头往北的路线：包头通库伦为最适当的路线，由包至库大道平坦，但包头北二十余公里的山路（指包头固阳间的什拉诺尔坝）不易行驶，其余修筑不难，需款也不大，大部分车驼路不必修筑均可利用。

（二）由包头西展的路线：由包头至宁夏，有一地带全为沙土，包头五原间也有数处沙地。但附近的粘土与石灰，可与沙土混和，制成筑路的好材料。

（三）包头与黄河间的运输：黄河船筏多在包头南五里处装卸，并由牛马车搬运。应由包头车站至黄河口岸，建筑一条宽约 10 米的大道。将来商业发达，货物众多，可建轻便铁道。但行驶于大道的牛马车，应改用宽轮车（轮面宽 10 厘米），使路线容易保护。

交通部顾问贝克在调查报告书中，也提出修建包头至库伦的道路，并应修成平直泥面的马路，做到交通便利，商业自能发达。同年 8 月绥远都统署又函请塔德工程师组织测量队，于秋间来绥测量。

冯玉祥任西北边防督办后，西北边防督办所部进驻绥远，第一件事就是修筑包宁路。冯玉样在《我的生活》一书中写道：“我到了张家口，第一件积极办理的事情，便是修筑由包头到宁夏的汽车路，这条路沿着黄河，极是荒辟难走，土匪随处出没，于路有一种芨芨草丛生，非常高大，从来没有铲除过，自石咀子到流沙河一段，尤其艰难，当时派石友三带着一旅人任其事，费了极大的劲，吃了极大的苦，直闹了四五个月才算竣工”。包宁汽车路全长 648 公里，是从绥远经宁夏进入西北的路线，修通后可使察绥与西北连成一气。1925 年春，西北边防督办所部师长刘郁芬先派参谋人员前往公庙、把子补隆、晏安和、五原等地进行踏勘，查看路线筹划工程，并由石友三旅担任修筑任务，刘部也调出一部分兵力，共同整修五原附近的路段，同时还负责修筑五原至乌兰脑包一段，即通往后山的路线。4 月，石友三旅从包头开始向西修筑，并将绥远境内分为包头至五原、五原至临河、临河至登口等各段，分派官兵同时施工，包头五原两县也派出民工参加修路。开工后包头至五原一段工程进展很快，石友三曾电绥远都统称：“已于 17 日带领兵工修起，两日内已修出十余里，19 日包头镇各区民工亦即出动。由包头至西山咀仅哈什萨气以东 80 里高低不平，须多费工程，以西则为草地，道路极平，即不加修筑亦可行车。由西山咀至五原一段，已电五原县着手筹划，验路后即可动工。想不出一月，即可告成”。修筑时只就原有旧道铲高垫低，铺平展宽，路面宽度规定为 5 至 6 米，遇到流沙路段则铺垫树杆枝条，上面压实，以维持通车。由于经费难筹，时间也有限，各处渠道均未修建桥梁。到当年夏秋间，全路已因陋就简概略修成，初具路形，“仅就原有之土车路展宽垫平，草草竣工而已”。

包宁汽车路由包头起经厂汗以力更、公庙、西山咀、五原、邬家地、临河、福茂西、乌拉河、磴口、石咀山、平罗到宁夏（今银川）。虽然道路工程质量很低，未达到公路要求，但已可勉强通行汽车。但该路所经各地，均为绥西河套重要县镇，有一定经济价值，为河套地区交通的发展做了准备。包宁路全长约 648 公里。沿线共设兵站 20 站，五原、临河、磴口都是食宿大站。由包头乘车，两天到磴口，再 1 天到宁夏，行驶全程共需 3 天。

冯玉祥深知汽车在公路运输中的关键作用，他计划“买二百辆汽车，运输军用品事”，并曾对外宣称“最少买一千辆”，但因“无钱”只能先买十辆。冯玉祥在规划道路时注重基层民众的实际需求，在修筑汽车路时，要求“须两旁夹有牛车路”，以兼顾普通民众的运输便利。

三、蜈蚣坝路的修筑

在绥远通往外省区的大道中，由归绥越过大青山到武川县，再通往外蒙古，是一条主要大道，但此路最险峻之处是归绥与武川之间的蜈蚣坝，一向被视作漠南漠北的交通关隘。“今日之蜈蚣坝，清初亦称德胜关。由坝口至坝底，为路颇遥，昔所谓白道川者，当即此坝前后之坝沟也，南坂坝底至坝顶约五里，北坂坝顶至坝底约三里，两坡陡峻，车行甚险”。归武大道里的蜈蚣坝路，上下坝全长约 15 公里，自坝口子村向北约 1 公里，再西北行，上最高峰为坝顶，即武川县坝顶村，沿两山夹谷间通过。经过关帝庙（现仅存遗址废墟）西约 1 公里，又向北折，依山谷河槽（即古称白道川）往来穿行，冬有冰阻之险，夏有山洪之虞。过此坝之后，到武川县附近便较平坦。

蜈蚣坝路虽然险峻，但蒙汉人民贸易交往不断，行经蜈蚣坝路的车驼不停。通过坝路时，经常由于道路崎岖狭窄或冰雪滑道，极为危险难行，时常发生事故。“时虞颠覆之祸，若在天寒地冻之时，车辆屯集进退维谷，因守候而致僵仆者，比比皆是。

1926 年春，冯玉祥部下，绥远都统署警务处长吉鸿昌倡议修筑蜈蚣坝路。不仅动用军队，同时民工共同修建，展宽石路 6 米左右，整修坡道十余里。同时将原“崎岖险峻，输主者断陷沟壑，残伤生灵无数”的路段改线，从崖畔改至山谷间

（今五里沙河）行驶，并修片石拱桥一座。

坝路整修之后，为了纪念此次修筑工程，沿河谷西行一公里处折北仍沿山谷北上，山谷路段北壁端凿石刻字，刻有吉鸿昌亲笔题书“化险为夷”4 个大字。题头“中华民国十五年五月为修筑蜈蚣坝道路工成纪念”。经过修治改线，汽车、牛马车驼均可通行。但坝前坝后路段均从河道或山谷间行驶，每当雨季山洪暴发，山石随流而下，留滞路中形成路阻，车辆通行不便，必须经常维修，才能避免梗阻。为了管理蜈蚣坝路并及时进行整修，绥远警务处在修治蜈蚣坝路之后，设立蜈蚣坝路工捐局，配备常年路工 5 人驻在坝路，以便盘查过往车驼，征收路捐，并负责维修。所征路捐全部充作此路岁修之用。岁修经费每年定为 3000 元，列入政府年度预算，由省库按预算支拨，财政厅统筹收支，以保证坝路的经常维修。坝路经整修后，归绥通向大青山以北的交通条件有了改善。

四、完善交通管理政策

为确保交通建设的成果，冯玉祥规范交通运输的管理，进行严格整治。

冯玉祥主张将交通运输纳入国家管理，防止私人牟利和外人侵占利权，“主张西北国道汽车运输收为国有，由国家管理，律不准中外汽车公司私自营业”曾通令西北地区各公司遵照。

包宁路整修完成后，他又令石敬亭“改修包宁汽车路，于路旁设站盖房，并定护路办法”。西北边防督办署随即设立包宁汽车路局，负责办理军运业务。该局设有包头、五原、磴口、宁夏等汽车站。1926 年蜈蚣坝路修治后，蜈蚣坝路工捐局配备路工 5 人常年驻坝路负责坝路维修。此为绥远地区最早的一个道路维修组织。

军队体制在提供强大劳役和组织力的同时，也带来了违规占车、私揽客货的弊病，严重干扰了正常的运输秩序。

包宁路整修后，西北边防督办署随即设立包宁汽车路局，负责办理军运业务。该局当时有征用旧车 19 辆，新道济车 7 辆。但在包宁路开办之初，出现各部队强占、乱派及其他强迫行车的行为。一度出现混乱现象，导致机件损坏、燃料、轮胎及行车消耗材料损失严重等问题。除开管理混乱，由于依靠军队建设道路，军队内部也更容易以权谋私，出现假借军运名义私揽客货的贪污行为。

为了扭转这种局面，当局制定了一系列严厉的法规。代理包宁汽车路总办徐味冰于 1926 年 7 月制定管理办法，并呈报西北边防督办署。转令绥远都统署遵办。徐味冰提到了包宁路汽车管理及其混乱的严峻的局势：“职局自本年四月以来，为汽油缺乏之故，除供应军车外从未开一营业汽车，一切轮胎机件汽油以及司机出差，各费损失，实不可以数计。一旦路局破产，则此后包宁军运，其将何以为继？为保护路政与维持永久军运起见，谨拟办法数则，乞通饬各军事机关一体遵照，并恳发告示实贴本局包头、五原、磴口、宁夏各汽车站，俾资遵守”，并随文呈送包宁汽车路乘车办法九条，转令各部队遵行。

五、时代局限

冯玉祥的交通蓝图尽管宏大，但受制于当时混乱的民国政局，受到资金短缺等多方面的严重制约，面临着巨大的现实阻力，很多筹划最终难以付诸实现。

冯玉祥直言自己担任西北边防督办，虽然想“为国家做一番事业”，但“财政不足，欲兴实业及修铁路不能达到目的”。因“饷项无着”，他不得不考虑“暂截留京绥路及京汉路前门到长辛店之进款作军费”来维持。民国政局动荡，支持有限，冯玉祥向人解释，修建铁路的款项“还得借债”。然而大规模的社会基建则必须要有充足的财政支持“凡办一事，非钱不可”，财政困难贯穿其整个治政时期。其次，管冯玉祥强调严格执行，但官僚体系的敷衍作风依然存在，美国领事曾就“在西包头运货之车，该处运货司令部，强令缴纳车皮税”一事提出交涉，可见地方官僚在交通管理中的混乱。冯玉祥的开发西北实践，受到了外人的质疑。由于军阀混战，被他人“挑拨”和“诬陷”。同时，外国人的侵略野心也愈发膨胀，不仅俄人侵占了外蒙古，他在与日人会谈时，日人更以朝鲜比拟西北，令他愤慨，救国之心更甚。

1925 年在修筑包宁汽车路时是在“经费难筹，时间也有限”的情况下完成的，因此包宁汽车路的修筑质量十分低下，“仅就原有之土车路展宽垫平，草草竣工而已”未达到公路要求，只能勉强通行汽车。在冯玉祥离开后，绥远都统署当时对包宁路无暇顾及，于是该路运输停顿，也未继续进行保养维护，路基路面不断损坏，以致全废。

此时政局多变，1926 年 5 月冯玉祥远赴苏联访问，不久回国参加北伐，随后又率部离绥，绥远易人，各项调查事项便搁置下来，未能进一步核议。冯玉祥曾提出的西北国道汽车运输收为国有的主张，也因其驻留时间较短，在“察绥一带均未付诸实现”。

六、结语

冯玉祥将军在担任西北边防督办期间，主持修建了多条道路，包宁路和蜈蚣坝路的修建，使当地交通状况大为改善。但受限于时代局限，工程质量低下，很多筹划最终难以付诸实现。

参考文献：

[1] 中外经济周刊 [J]. 1926, (160).
[2] 冯玉祥. 《我的生活》 [M] . 上海：教育书店，1947.
[3] 中国第二历史档案馆编 . 冯玉祥日记 [M]. 南京 : 江苏古籍出版社 , 1992.
[4] 内蒙古公路交通史编委会编 . 内蒙古公路交通史 (第一册 : 近代公路交通)[M]. 北京 : 人民交通出版社 , 1993.
[5] 呼和浩特市公路交通史志编写委员会编 . 呼和浩特交通志 [M]. 北京 : 人民交通出版社 , 1997.
[6] 绥远通志馆. 绥远通志稿：第十册 [M] . 呼和浩特：内蒙古人民出版社，2007.