



---

中国公路交通史丛书

# 广东公路史

第二册

## 现代公路

广东省公路管理局 编

中山大学出版社  
· 广州 ·

(粤)新登字 11 号

版权专有 翻印必究

**图书在版编目(CIP)数据**

广东公路史:第二册现代公路/广东省公路管理局编. —广州:中山大学出版社,1994—11

(中国公路交通史丛书)

ISBN 7 - 306 - 00885 - 4

I 书名

II 广东省公路管理局编

III ① 公路交通 ② 地方史 ③ 广东 ④ 现代

IV U4

责任编辑:李 慈 责任校对:王国颖

封面设计:朱霁华 责任印制:黄少伟

绘图:刘叔伦

中山大学出版社出版

(广州市新港西路 135 号)

广东第二新华印刷厂印刷

(内部发行)

850×1168 毫米 32 开本 15 印张 6 插页 42.5 万字

1994 年 11 月第 1 版 1994 年 11 月第 1 次印刷

印数:0001 - 3050 册 定价:25.00 元

# 目 录

## 第一章 经济恢复时期公路的恢复和建设

(1949~1952年) .....	(1)
第一节 建国前公路发展概况 .....	(1)
第二节 接管和建立公路管理机构 .....	(4)
第三节 抢修支前公路 .....	(8)
一、抢修粤桂西线 .....	(8)
二、抢修广海南线 .....	(9)
三、抢修广汕公路 .....	(10)
四、抢修汕漳公路 .....	(11)
第四节 抗美援朝,大规模抢修公路 .....	(12)
第五节 改建四大国防干线 .....	(15)
一、改建的路线和技术标准 .....	(15)
二、成立机构主持改建工程 .....	(17)
三、施工过程 .....	(20)
四、学习前苏联经验 .....	(22)
五、工程决算和验收 .....	(23)
六、成绩与存在问题 .....	(25)
第六节 四大干线整修改建情况 .....	(27)
一、广韶线 .....	(27)
二、官汕线 .....	(28)
三、广海北线 .....	(30)
四、海榆东线 .....	(31)
第七节 修复旧路,支援经济恢复 .....	(33)
第八节 公路养护管理 .....	(35)
小 结 .....	(38)

## 第二章 第一个五年计划时期公路的大建设与大发展

---

(1953~1957年) .....	(40)
第一节 华南国防公路的建设 .....	(40)
一、修建计划和建立机构 .....	(40)
二、完成的工作量和竣工决算 .....	(42)
三、经验总结 .....	(47)
第二节 海榆中线的修建 .....	(49)
一、路线的选定与技术标准 .....	(49)
二、路基工程 .....	(50)
三、级配路面工程 .....	(52)
四、桥梁工程 .....	(54)
五、涵管工程 .....	(55)
六、防护、安全设备等工程 .....	(56)
七、工程决算和效益 .....	(56)
第三节 广海北线的素(龙)东(镇)段改线与改善工程 .....	(58)
一、新建素东段路线 .....	(58)
二、溜口接线与广州渡口码头改建 .....	(59)
三、西南大桥的加固和大沙桥的修建 .....	(60)
四、腰夏改线 .....	(61)
五、佛子坳路段改善 .....	(62)
六、铜螺改线 .....	(63)
七、修建围底、镇隆、鉴江、化县等座大桥 .....	(63)
第四节 丰柏、广汕北两线的改建 .....	(66)
一、丰柏线的改建 .....	(67)
二、广汕北线的改建 .....	(69)
第五节 前苏联建桥筑路技术的引进和推行 .....	(72)
第六节 全省大修简易公路 .....	(78)
一、形势与要求 .....	(78)
二、1956年修建的路线 .....	(80)

三、1957年修建的路线 .....	(81)
四、成绩与效益 .....	(82)
第七节 两条南线的改善 .....	(84)
第八节 加强养护,改善路面质量 .....	(88)
第九节 改善渡运,种植路树 .....	(99)
第十节 养路费的征收与开支 .....	(104)
小 结 .....	(107)
<b>第三章 “大跃进”与经济调整时期公路建设的曲折发展</b>	
(1958~1965年) .....	(109)
第一节 全省掀起筑路热潮 .....	(109)
一、全党全民办交通 .....	(109)
二、三年筑路万余公里 .....	(111)
三、评 价 .....	(113)
第二节 大力改善线形 .....	(115)
第三节 桥梁建设——以大建石拱桥为中心 .....	(118)
一、大建石拱桥 .....	(118)
二、修建装配式桥梁 .....	(126)
三、危桥的加固和改建 .....	(130)
第四节 公路绿化大发展 .....	(133)
第五节 半机械化养路的推行 .....	(138)
第六节 班组经济核算的推行 .....	(143)
第七节 从养好路面到全面养护 .....	(146)
一、大力养好路面 .....	(146)
二、水毁公路的抢修 .....	(148)
三、开展大搞“罗定式公路”运动 .....	(150)
第八节 渡口建设和渡运管理 .....	(155)
第九节 公路建设的三面红旗 .....	(158)
一、全面养护公路的旗帜——罗定公路工区(局) .....	(158)

二、公路修建、绿化的先进旗帜——电白公路工区(局) .....	(160)
三、县道养护的旗帜——台山县(市) .....	(163)
第十节 边防公路的整修与修建 .....	(165)
一、1962年边防公路的整修 .....	(165)
二、广韶线的改线工程 .....	(167)
三、韶鹰线的改建工程 .....	(170)
四、丰柏线公路的整修工程 .....	(172)
五、梅县白三线的改线工程 .....	(172)
第十一节 沥青路面的铺筑 .....	(173)
小 结 .....	(176)
<b>第四章 “文化大革命”时期公路建设的停滞、恢复与发展</b>	
(1966~1975年) .....	(178)
第一节 公路建设的停滞与倒退 .....	(178)
第二节 整修路面, 加强养护 .....	(181)
第三节 沥青、渣油路面的铺筑 .....	(184)
第四节 重新划定干、支线 .....	(189)
第五节 桥梁建设 .....	(207)
一、继续发展拱桥 .....	(208)
二、继续发展钻孔灌注桩基础 .....	(210)
三、大桥简介 .....	(210)
四、严重的教训 .....	(218)
第六节 危桥的改建和修理加固 .....	(221)
第七节 “三线”公路和地方道路的修建 .....	(224)
第八节 公路隧道的建造 .....	(228)
小 结 .....	(232)
<b>第五章 社会主义现代化建设新时期公路建设的高涨</b>	
(1976~1990年) .....	(234)
第一节 改革开放与公路建设新特点 .....	(234)

第二节 广深公路的改造	(242)
第三节 广珠公路的改造	(250)
第四节 桥梁、隧道大建设	(259)
一、大建永久式桥梁	(259)
二、桥型与施工	(263)
三、大桥简介	(265)
四、重大特大桥梁简介	(280)
五、立交桥与人行通道	(300)
六、隧道	(306)
第五节 公路的修建与改善	(319)
第六节 高速公路与援外公路	(331)
一、高速公路建设	(331)
二、援外公路与桥梁	(337)
第七节 大搞公路建设的市县	(339)
第八节 加强养护,提高路况	(352)
第九节 公路绿化与渡口渡运	(363)
第十节 公路队伍的壮大	(367)
第十一节 做好公路规费的收、管、用	(371)
小 结	(377)
<b>第六章 广东省公路勘察规划设计</b>	<b>(378)</b>
第一节 公路勘察设计机构的沿革	(378)
第二节 职工及技术队伍情况	(379)
第三节 测设仪器设备情况	(379)
第四节 历年来公路勘察设计基本情况	(380)
一、地质勘探	(380)
二、勘察设计	(381)
第五节 管理工作情况	(382)
第六节 勘察设计主要工作成就	(382)



<b>第七章 广东省公路工程施工</b> .....	(386)
第一节 公路工程施工机构沿革及现状.....	(386)
第二节 广东省公路工程处队伍建设和生产组织.....	(387)
第三节 生产设备情况.....	(388)
第四节 历年来施工基本情况.....	(389)
第五节 管理工作情况.....	(390)
第六节 历年生产完成情况.....	(392)
第七节 工作成就.....	(392)
<b>第八章 公路科学研究</b> .....	(395)
第一节 公路科研机构沿革及现状.....	(395)
第二节 公路科研队伍建设与生产组织状况.....	(397)
第三节 科研设备状况.....	(398)
第四节 历年来科研项目的设立及完成情况.....	(399)
第五节 公路科研的管理工作.....	(400)
第六节 历年的研究工作成就.....	(402)
<b>后 记</b> .....	(406)
<b>附录一 大事记 (1949 年 10 月~1990 年 12 月)</b> .....	(415)
1. 广东省公路管理局大事记 .....	(415)
2. 广东省公路勘察规划设计院大事记 .....	(442)
3. 广东省公路工程处大事记 .....	(442)
4. 广东省交通科学研究所大事记 .....	(444)
<b>附录二 历届党政领导成员表 (处以上干部)</b> (1949 年 10 月~1993 年 12 月) .....	(446)
1. 广东省公路管理局领导成员表 .....	(446)
2. 广东省公路勘察规划设计院领导成员表 .....	(450)
3. 广东省公路工程处领导成员表 .....	(451)
4. 广东省交通研究所领导成员表 .....	(452)
<b>附录三 广东省公路特大桥梁一览表</b> .....	(454)

# 第一章 经济恢复时期公路的恢复 和建设（1949～1952年）

## 第一节 建国前公路发展概况

在广东,作为现代化交通运输手段的公路汽车,是在本世纪20年代初从资本主义国家引进来,而在20年代后期至30年代初期取得蓬勃发展的。它成为全省陆上交通运输的重要工具,对广东社会经济和政治文化的发展,起了积极的促进作用。

早在民国初年起,统治广东的历届军阀政府都提出过修筑公路(当时称军路)的倡议,并在各县设立军路局主持其事,但是,由于军阀连年战乱不休,政局动荡不定,公路建设无法进行,叫喊多年,一条公路也没有筑成。直到民国九年(1920年),才在财政厅长廖仲恺先生的赞助支持下,由广东省粮食救济会拨出赈款10万元,采取以工代赈办法,修筑惠州至平山的惠平公路,于当年10月开始施工,次年(1921年)5月1日建成通车。这是广东最早建成的第一条通行汽车的公路。

在这期间,旧广东省政府为了发展公路交通,修筑一些经济上和军事上需要的公路,曾用变卖官产和田赋、税捐附加等办法筹集资金。但是,由于各级军阀政府的层层克扣、挪用和贪污,以及战乱不休等原因,所筹资金极为有限,修不了多少公路,远远不能应付修路需要,公路交通发展不起来。可是,发展公路交通已是形势和潮流的需要,各县商民也有投资筑路的潜力和积极性,因而,在1921年,旧广东省政府采取奖励全省商民集资筑路和兴办行车的政策(当时称之为开放政策),颁布《各属民办普通车路暂行章程》,规定本省各属人民集合资本,设立公

司,按照核准路线修筑公路,竣工通车后给予一定年期的专利权。这项政策公布施行后,各县商民、华侨纷纷集资组织筑路公司,投资修筑公路,兴办长途汽车运输。到1925年底,包括政府投资和商民投资在内,全省一共修筑了1267.1公里的公路。

1926年以后,广东政局基本稳定,进一步贯彻奖励商民集资筑路的政策,制定、颁布各种有利筑路、行车的规章法令,从而大大地促使广大商民踊跃集资,积极投资筑路,多次掀起筑路热潮,每年修筑数百公里以至一二千公里,全省公路交通蓬勃发展。1931年以后,省政府也投资修筑了一些军事路线。总计从1926年北伐战争开始至1937年抗战前夕,全省一共修筑公路13251.6公里。这是旧中国广东公路交通发展的全盛时期,国民党政府称之为公路交通的“黄金时期”。总计从1921年修筑第一条公路起,到1937年抗战爆发时止,全省共计修筑公路14518.7公里,是为旧广东通车公路里程的最高纪录。

根据当时旧广东省建设厅的规定,划分为省道、县道、乡道三种,省道为6563.6公里,县道为6091.8公里,乡道为1863.3公里。省道即为主要干线,以省会广州为中心,东路方面,由广州起,经增城、惠阳、海丰、普宁等县至汕头,和经博罗、河源、龙川、五华、兴宁、梅县、平远、蕉岭等县,以通福建、江西省;南路方面,由广州起,经南海、佛山、江门、鹤山、开平、恩平、阳江、电白、梅菪、化县、廉江、合浦、钦县、防城等市县,以通广西和越南;又由廉江经遂溪、海康、徐闻至海安,与海南岛隔海相望;西路方面,由广州起,经三水、四会至高要和广宁;北路方面,由广州起,经从化、新丰、翁源、曲江、始兴至南雄,以通江西;和由曲江至乐昌、小塘,以通湖南省;还有海南岛的环岛干线。这些省道干线与县道、乡道相联接,构成初步的公路交通网络。

抗战前广东公路的发展,在全国来说,是比较快的,1937年广东公路里程占全国总里程117296公里的12.5%,居全国各省的首位。按面积计算,广东每百平方公里有公路6.5公里,在全国各省中也占第一位。而且,广东公路以商民集资修筑的民办公路占绝对多数,在全

14 518.7公里中,民办公路(又称私营公路)占 11 953 公里,占 83.3%;政府投资修筑的公路仅有 1 647.6 公里,占 11.3%。这种情况又是全国各省中所少有的。公路数量多,而私营公路又占绝对多数,成为广东公路发展历史的一个重要特点。

广东公路虽然数量多,但是质量很差,技术标准很低。当时修建的公路大都是沿着原来的官马大道和人行道扩建而成的,线形弯曲迂回,山岭路段坡度很陡,9%以上的纵坡比比皆是,有些山岭路段最大纵坡达 18%至 20%,回头弯也多,行车极为困难,且甚危险。路基狭窄,平原地区路基宽度仅 5 至 7 米,山区 3 至 4 米不等。路面尽是天然土路,大都没有铺筑碎石和砾石路面,据 1933 年 5 月统计,在全省 11 288 公里的通车公路中,铺有路面的仅 528 公里,占 4.6%,土路达 10 760 公里,占 95.3%。桥梁则木桥多,设备简陋,如省道干线惠紫五公路(政府投资修建的),全线共有桥梁 200 座 2 258 米,其中木桥占 133 座 1 538 米,半永久式桥占 59 座 335 米,永久式桥仅有 8 座 363 米。其他路线大都如此。据旧广东省建设厅 1935 年调查南路干线的报告中说:“路线曲折迂回,任意弯曲,越经山岭处则坡度险峻,一入平野则低陷非常,所有桥梁涵洞,以木桥建筑者居大多数,建筑时因陋就简,通车后又不加工修理,任其腐朽,路面年久失修,崩陷之处触目皆是。”这是当时广东公路的真实写照。公路标准低和质量差,造成行车时速低,一般每小时走 15 至 20 公里,不少路线还是晴通雨阻。

广东公路发展的又一特点是分布很不平衡,绝大部分路线建于沿海平原和丘陵地区,山区县则建得很少甚至没有。在全省 94 个县份中,沿海平原、丘陵地区修筑公路 100 公里以上的县份有数十个,其中文昌、琼山、合浦、茂名、海康、遂溪、开平、台山、惠阳等县修筑公路达 300 公里以上,可是山岭地区的佛岗、新丰、乳源、英德等县仅有十多公里至四五十公里,有些山区县如连山、大埔、南澳和海南岛的乐东、琼中、保亭等县,或是一条公路也没有修建,或是仅有几公里短线,交通非常不便。

1937年抗日战争爆发,1938年10月日本帝国主义向华南进攻,广州沦陷,旧广东省政府搬迁粤北,实行所谓“焦土抗战”,企图阻挠日军迅速深入,下令全面破坏公路,规定每华里公路破坏四段,每段长17米,深3米多,挖成“之”字形,仅留1米人行小道。桥梁则彻底破坏炸毁。至1939年6月,全省公路除保留粤北和粤东兴梅地区的公路2300公里外,其余路线大都彻底破坏了,当时统计破坏的公路达12000余公里。这些破坏的公路后来仅留存路型,有些还化路为田了。

1945年8月抗战胜利后,国民党政府为了进军沿海接收城市和复员的需要,紧急抢修粤北山区通沿海大中城市的公路干线,以后各县民办筑路公司也陆续修复原来投资修筑的私营路段。至1947年,全省修复通车的路线达到7433公里。但是,这些修复的路线都是临时抢通的,大都是便桥、便道通车,异常简陋。1947年,国民党反动派发动大规模的內战,全国烽火连天,战乱遍地,通货膨胀,物价飞涨,经济陷于崩溃,造成全省公路不仅无力投资整修,而且放弃养护,严重失修、失养,加上连年水毁,冲坏桥涵路基,以致通车路线日趋减少,尚能通车的路线也是百孔千疮,行车极为困难。

1949年10月广州解放之后,全省大陆相继解放,除海南岛尚有国民党反动派盘踞外,剩下勉可通车的公路仅有2523公里。

## 第二节 接管和建立公路管理机构

1949年10月1日,中华人民共和国宣告成立。中国人民自鸦片战争以来经过100多年的艰难困苦的战斗,终于在共产党的领导下,彻底推翻了代表帝国主义和封建主义的国民党反动统治的政府,建立了人民当家作主的人民政府。

在1949年初,粤东地区和粤北地区的一些县、区,在共产党领导当地人民武装力量的奋战下先后解放并建立了县、区人民政府。1949年10月14日,广州解放。人民解放军乘胜追击,继续向粤西、粤南挺进,

很快又解放了粤西和各县、区，从而全省大陆获得全面解放。

广州解放后，成立了广州市军事管制委员会，下面设立交通接管委员会，负责接管国民党政府在广东的交通运输机构，恢复全省水陆交通运输，建立新的交通运输机构。交通接管委员会下设公路处、邮电处、航务处和铁道处，分别接管各自有关的单位，维持、组织水陆交通。

早在广州解放之前，中共中央华南分局已抽调和派定交通接管人员 60 余人，准备进入广州后参加接管工作。这些人员来自四面八方，有从东北、华北、中原等地区南下的干部，有本省和广州市地下党的干部，也有新参加革命工作的青年学生，大都缺乏接管经验，对交通运输业务又不熟悉，因而华南分局将这些人员集中起来，分成四个组，进行政策和业务的学习，以了解党对城市管理的政策和国民党政府在广州市的交通运输机构设置，以及全省交通运输的一般情况，使接管工作得以顺利地进行，并使全省交通尽快恢复，不致中断。

国民党政府在广州的交通运输机构，有原中央交通部设置的直属机构，有旧广东省政府设置的地方机构，也有从南京临时搬迁到广州的旧中央机构，共有 16 个单位，全部职工达 10 200 人。在这些机构和人员中，属公路运输方面而由公路处负责接管的有：

- (1) 原交通部公路总局第三区公路工程管理局；
- (2) 原交通部第二机械筑路队；
- (3) 原交通部公路总局广州通讯处；
- (4) 原交通部公路总局器材库广州保管处；
- (5) 旧广东省公路处；
- (6) 建国汽车工程学校。

共有职工 946 人，其中技术人员 233 人。

广州处于祖国的南方，解放较迟，当中国人民解放军渡过长江，解放国民党政府首都南京时，广州仍在国民党政府控制下进行垂死挣扎，准备负隅顽抗。但是，他们看到强大的人民解放军正在加快步伐，向南挺进，国民党军队无力抵抗，整个国民党政权行将覆灭，大势所趋，无法

挽救,准备逃跑,广州处于混乱状态。旧广东省政府于1949年6月间撤离广州,迁往海南岛;原交通部及其一些直属机构迁往台湾,第三区公路工程管理局和招商局也迁走了一部分。国民党政府机构在撤离之前,将大量物资先行运走,无法运走的则予以破坏。如在黄沙烧毁了100多辆卡车,炸毁海珠桥等。有些机构和物资由于广大职工在中国共产党的城市政策感召和中共地下党组织的推动下,进行反迁移、反破坏的斗争,得以保存下来不被运走或遭破坏。原第三区公路工程管理局及其汽车、物资,没有被全部搬走或破坏;原交通部第二机械筑路队由于工程师和职工们组织联防自卫,保护了机械物资免受损失。

广州解放后,交通接管人员于19日进城,分赴各交通运输单位进行接管工作。由于接管单位多,每个单位的情况各不相同,有的单位比较完整地保存下来,有的单位仅部分地保存下来,大都陷于混乱状态。根据这一情况,拟定接管的方针是边接边管,争取完整地、有计划、有步骤地接收,以便迅速开展业务工作,恢复正常交通。对仍保持完整的机构采取暂不打乱原有机构的原则,先管后接,接与管联系起来;对已被撤退搞乱,大部分物资、器材、公文已经搬走的机构,则尽量搜罗原有人员,追回原有物资、档案等,争取比较完整的接收;对部分被搬走的单位,则边接边管。接管工作分三个步骤进行:一是宣布接管命令,阐明政策,安定人心,解除职工顾虑,打击少数匪特和坏分子的破坏;二是封存物资,了解人事、财产、设备、档案等情况,教育职工和发动职工,以使人心向我,准备清点交接;三是依靠工人阶级和积极分子,发挥工人阶级在接管过程中的作用,建立清点委员会,进行正式清点,逐步转向业务管理上去。

交通接管委员会按照上述管理方针和步骤进行接管工作,做到有条不紊,挖出不少隐藏物资,初步安定职工情绪,抓住业务工作,恢复水陆交通运输,继而抢修支前公路,支援解放战争,沟通城乡物资交流,取得了一定的成绩。

广东各地解放时间先后不同,各县解放后,即在县人民政府的统一

领导下分别接管县内的交通运输管理工作，迅速恢复全县的交通运输。

广东大陆解放后，在中共华南分局和广州军事管制委员会以及各县军管会的正确领导下，在交通接管委员会和各县交通接管人员的努力下，胜利地完成了公路交通的接管任务，抢修了不少公路干线，到1949年底止，全省通车公路达到4 012公里。

1950年1月，交通接管委员会撤销，成立广东省人民政府交通厅，下设广东省公路局，主管全省公路和汽车运输业务。

1950年4月，为了精简机构，撤销了公路局，在交通厅内设立公路处，作为职能处室，主管全省公路建设和管理业务。各地区在专员公署下面设立公路管理处，全省设立了东江、西江、北江、高雷、粤中、兴梅、潮汕、珠江等八个公路管理处，管理专区内的公路业务，直属交通厅领导。

1950年11月，抗美援朝战争爆发，为了保卫华南国防，大规模地进行国防公路干线的整修和改善，成立广东省公路修筑委员会，与省交通厅合署办公，负责国防干线的整修和改善任务。1951年6月，修筑会与交通厅分开，修筑会专责四大国防干线的改善工程，交通厅负责公路的养护管理。1952年2月，四大国防干线改善工程完成，修筑会随之撤销，四大干线移交交通厅接管养护。

1952年9月，在中央和省的直接领导下，成立华南公路修建工程指挥部，执行政务院《关于修建华南国防公路的决定》，主持海南岛国防公路的修建工程和广海北线的改建工程，至1954年底完成任务后撤销。

1952年12月，全省公路建设经过三年多的艰苦努力，取得很大的成绩，恢复了大量的公路干线和县、乡道路，公路通车里程有很大的发展，达到8 969公里，比解放初期增长2.5倍。随着公路通车里程的日益增长，公路养护、管理业务也日趋繁重，原来由厅公路处主管全省公路管理业务的机构已不适应，需要设置一个全能的专门的公路机构进行管理，于是，1952年12月，在广东省交通厅领导下，设立广东省公路



管理局,主管全省公路的养护、管理和监理业务。同时,全省按照行政区域设立5个养路总段(即粤中、粤东、粤北、粤西、海南养路总段),27个养路段,111个养路工区和44个渡口所,各段设立1个工程队,均系省公路局的辖属机构,由省公路局和当地政府双重领导。省公路局及其所属机构管养的路线(称为省养路线,均为国、省道)共有5 543.6公里,占通车里程的67%。这时,各县管养的路线(均系县、乡路线)有2 175.8公里,还有私营公路595.6公里,由民办行车公司或筑路公司自行养护。至此,全省初步建立了一个公路养护管理的机构体系。

### 第三节 抢修支前公路

1949年10月广州解放后,交通接管委员会在接管国民党政府留下的烂摊子的同时,采取各种措施,迅速恢复水陆交通,抢修公路,支援前线,支援解放战争。1950年1月广东省交通厅成立后,继续担负恢复水陆交通,支援解放战争的任务,紧急抢修公路干线,有效地支援了军事运输。广州解放之后,解放战争还在继续进行,解放大军继续挺进,全省公路交通部门很好地担负支援前线的任务,公路交通恢复得很快。

#### 一、抢修粤桂西线

1949年10月广州解放后,中国人民解放军的一支部队沿粤西方向挺进广西,解放大西南。军方要求交通接管委员会迅速修通粤桂西线,以利军需运输。

粤桂西线由广州起,经三水、高要、罗定、信宜、茂名、廉江,至雷州半岛的海安,由廉江可直通合浦、钦州、防城,由廉江又可直通广西的玉林,是联系广东、广西的公路干线。由广州经高要、廉江至海安的路线,即后来的广海北线。这条路线在解放前就已被破坏了,除了广州至三水段42公里勉强可通车外,其余路段的桥梁均已毁坏,路基挖烂,且大部分