

中国公路交通史丛书

# 广西公路运输史

第二册

现代公路运输

广西人民出版社

中国公路交通史丛书

# 广西公路运输史

第二册

现代公路运输

广西人民出版社

(桂)新登字 01 号

责任编辑 欧薇薇

## 广西公路运输史

### 第二册

主 编 梁有斌 曾之栋

副主编 梁 琳

---

广西人民出版社出版发行

(邮政编码: 530021)

南宁市河堤路 14 号)

850 毫米×1168 毫 1/32

14 印张 千字

广西地图印刷厂印刷

1996 年 5 月第 1 版

1996 年 5 月第 1 次印刷

印数 1—2000 册

---

ISBN 7—219—03261—7/U·6

定价: 25 元

# 广西交通厅史志编审委员会

主 任：曹洪兴

副主任：刘健行      石明瑛      梁有斌      吴俊斌

委 员：(按姓氏笔划排列)

|     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|
| 王治邦 | 马 依 | 李尚炎 | 龙腾宇 |
| 刘中光 | 何远亮 | 余昌文 | 林瑞祥 |
| 侠 进 | 周建歧 | 赵文和 | 张盛云 |
| 杨家琪 | 吴作飞 | 梁 琳 | 黄彩玲 |
| 夏华良 | 骆文辉 | 蒋维玕 | 唐 毅 |
| 黄开元 | 黄德彰 | 谭宗汉 |     |

## 《广西公路运输史》编写组

主 编：梁有斌      曾之栋

副主编：梁 琳

编写人员：曾之栋      梁 琳      刘林福      李宗志

△圩日旅客班车  
▽凭祥边境口岸边贸旅客运输



# 货物运输



甘蔗运输



木材运输

△田林县马驮运输  
△凭祥边贸物资驳运越南  
▽南宁汽车运输总公司货场吊卸重型机械



## 汽车工业



桂林客车厂生产的后置空调车



桂林客车厂总装车间



组织个体运输户学习运管规章

运管队伍军事训练



## 总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，还初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制，全国公路总里程最多仅为13万公里。到1949年，因战争破坏和失修失养，能通车的还不到8万公里，而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得到较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今已“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。到1990年，全国公路通车里程达到102.8万公里，比1949年增长了12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经基本形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高。高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100多倍，公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失

误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后,全党工作重点转移到四化建设方面来,党中央总结了过去正反两方面的历史经验,制定了一系列正确的政策和措施,要求经济工作要以提高经济效益为中心,建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施,商品生产和商品经济蓬勃发展。公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神,从我国公路交通的实际出发,加快公路交通现代化的步伐,以适应四个现代化建设的需要,已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命,也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史,史以资治。为回顾既往,总结经验,探索规律,策励将来,由交通部和各省(市)自治区交通厅(局)组织力量,以马克思主义历史观为指导,遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策,本着实事求是、略古详今的原则,共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助。向他们提供可以借鉴的历史经验;并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程,取得他们的支持,把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年6月11日

## 序

交通运输是人类赖以生存和发展的重要条件之一。广西各族人民自先秦以来，在开设祖国南疆以及与中原各地的交往中，在修筑道路、发展运输中作出了积极的贡献。历朝各代，对广西的交通运输，虽有一些记述，但都比较零散或仅在其他记述中涉及片言只语，尚无系统记述广西交通运输发展历程的专著。

党的十一届三中全会以后，在改革开放蓬勃发展的形势下，交通部中国公路交通史编审委员会于1980年召集会议，布置编写《中国公路交通史丛书》。我们在广西区交通厅的领导下，于1981年开始组织人员编写。编写人员坚持以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持党的四项基本原则，坚持党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，在查阅大量资料的基础上，以实事求是的态度，历时14年完成了《广西公路运输史》第一册（近代部分）、第二册（现代部分）和《广西交通志·公路运输》的编写。

建国以来，尤其是改革开放以后，广西公路运输事业的发展就是令人欢欣鼓舞的。这充分表明了社会主义制度的优越性。回顾过去，我们深切地体会到，在前进的道路上不是一帆风顺的，而是经历了许多艰难和曲折。既有许多成功的经验，也有值得吸取的教训。所有这些，我们有责任按其历史发展面貌，编纂成书，以便全区公路运输职工，特别是各级领导，从中了解历史，找出规律性的东西，正确运用经验，指导实践。

《广西公路运输史》（第二册）的出版，是我区公路运输一项

重要的精神文明建设，是一本留给子孙后代的史书。它可以作为向全区公路运输战线职工进行爱国主义教育、革命传统教育和行业发展史教育的参考教材，使职工明了这些成就来之不易，是公路运输战线上的广大职工在党的领导下，奋发图强、自力更生、艰苦奋斗的结果。同时还可为社会上和本行业研究公路运输问题的有关人员提供资料，起到既“缅怀既往、策励将来”又“上慰先人，下启后代”的作用。

诚然，我们不能满足于取得的成就，应该看到我区公路运输在全区国民经济中还是一个比较薄弱的环节，与先进的兄弟省、市、自治区相比，还有一定差距，还有许多新情况、新问题亟待我们去了解、研究和解决。这本书的出版，就是为了通过总结经验，增强深化改革意识，以史为鉴，再接再厉，使公路运输事业不断发展，更好地为广西的经济建设服务。

梁有斌

## 出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省（市）、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代道路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代道路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类。对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。书末大多附有编年大事记。

五、《中国公路交通史》分公路和公路运输两大类编写，各自成书并各涵第一册和第二册；各省（市）、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二册；个别地区的古代道路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省（市）、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。为了使跨省路线互相衔接，各省（市）、自治区在叙述本地区公路路线时可介绍到邻省的第一站（即送一程）。

九、本丛书除引文中必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院 1966 年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

炼油工业之准备，一切车辆、配件、油类，全须仰给舶来，在平时推动公路运输业务，尚多赖他国，一到战时，海口被锁，新者不易输入，旧者日见腐败，捉襟见肘，殊难补救”<sup>①</sup>。1943年，汽车发展到1350辆，次年战事“损失公营、商营汽车达80.2%，车站损失34所，占68%”<sup>②</sup>。运输萧条，几乎停业。1946年复苏，1948年汽车恢复到1036辆，完成客运量49.1万人，货运量12.4万吨。

1949年11月，中国人民解放军挥师南下，国民党军队在溃败中，对公路、桥梁、车辆及车站设施，进行了破坏，道路实际通车里程仅555公里，残旧汽车844辆。同年12月11日，广西全境解放。柳州市军事管制委员会接管了国民党政府官营机构。广西的公路运输业从此步入了新的历程。1950年2月8日，广西省交通厅成立，主管全省的交通建设事业及直属企事业单位的生产经营管理，在公路运输初步恢复之后，为对国民党政府官营运输机构进行彻底整顿与改造，1950年3月，公路管理委员会办事处改为广西省人民政府公路管理局运输处。5月，又改为省政府公路管理局运输公司。1952年9月，广西省交通厅运输局成立，负责全省汽车运输的经营与管理。当时的首要任务是：加紧抢修车辆，恢复客货运输，组织支援前线及重点物资运输。至1952年底，道路通车里程达5068公里，营运客货汽车达1076辆。完成货运量15.2万吨，货物周转量1396.3万吨公里。比1948年分别增长22.6%和17.5%。客运量在1951年已超过历史最高水平。

1953年至1957年我国开始实行第一个五年计划。在此期间，汽车运输的基本方针是：按照社会主义企业管理的原则，充分发挥现有运力和设备潜力，为国家提供“量大、质好、价廉、安全”的运力，并对私营汽车运输业和修理业进行社会主义改造，同

① 《中国战时交通史·绪言》

② 《广西省抗战损失概况及请求救济统计》