

新丰文史资料

公路交通专辑



新丰县政协文史和学习委员会 编
新丰县交通局

一九九七年十二月

05

新丰文史资料

——公路交通专辑

第十六期

新丰县政协文史和学习委员会
新丰县交通局 编

一九九七年十二月

366/33

政协新丰县第五届委员会
文史和学习委员会

主任：张缙文
副主任：刘瑞英 罗兆良 钟幸儿
委员：彭代理 吴先展 李一友 刘仁初
陈 浪 叶发令 李继生

《新丰文史资料》编辑成员

主编：张 弘
副主编：刘瑞英
编辑：刘仁初 李继生 谭建业

发展公路交通
繁荣山区经济

看国礼

一九九七年十月

五改富先修路，
修了路再致富。

赖展斌
一九七零年
十月十六日

国道 105 线新丰县城路段



国道 105 线徐坑高架桥



新龙公路一段

丰江桥





新丰县交通局外貌



新丰县公路局办公



位于国道 105 线旁的新丰县汽车站



国道 105 线徐坑道班

目 录

- 昔日交通闭塞 如今四通八达
——新丰县公路交通发展概况
.....张 弘 (1)
- 强化公路养护 提高公路通过能力
.....曾宪聪 卢勛彭 (14)
- 公路交通安全管理概况.....刘仁初 (24)
- 新丰县公路建设回顾...谭光先 刘瑞英 (41)
- 新丰县机动车辆发展略述
.....叶沐阳 张平让 (52)
- 新丰县“八五”期间交通发展概况
.....李雪权 (61)
- 国道105线新丰段扩建改造经过
.....曾招仁 (70)
- 新(丰)龙(门)公路改建工程概述
.....丘仕敬 (81)

新丰县汽车站今昔

.....余国平 温汝清 肖志华 (98)

军屯大桥建设略述..... 张弘整理 (107)

抢修营盘至分水坳公路回忆... 罗裔平 (115)

交通水泥厂的筹建经过

..... 邹有保 黄兆煌 (118)

新丰交通大厦简介..... 刘文程 (123)

齐心共建致富路

——沙田镇叶东公路建设概述

..... 罗祥瑞 潘晓华 (125)

昔日交通闭塞 如今四通八达

——新丰县公路交通发展概况

张 弘

新丰县地处新丰江上游，境内崇山峻岭，过去没有公路，外出均需翻山越岭，交通极为不便。如今公路交通四通八达，起了翻天覆地的变化。

远的不说，就民国时期二十年代，新丰境内仍然没有公路，除东部马头在丰水期可通小木船外，其余各地四出必需爬山涉水，往广州需经九曲岭、炸坪司、画眉堂出从化；往韶关需经雪洞、梁家坝出翁源；往惠州需经铁炉耳、榉林、锡场出河源。人们日常生活必需品（盐、糖、火水、布匹）等大部份靠人力肩挑运入。

三十年代初，广东政局基本稳定，省政府

鼓励修筑公路，决定修筑广韶公路。广韶公路从广州起，经从化、梅坑、下河洞、青塘、翁城、大坑口至韶关。这是广州通往粤北，乃至通往湖南、江西的主要干线，是广东四大国防干线之一。省政府下令各县发动民工筑路，主要桥梁则由省投资兴建。

一九三一年，倪渭卿任新丰县长，成立县筑路委员会，潘仿南为主任委员，潘识卿、罗襄廷、李佩秣等负责筹集经费，发动县内各姓公偿、庙宇捐助经费。所筹经费不多，筑路任务分配各乡、保，征调民工修筑，不给工钱，民工每人每天只发二毫伙食费。所占用耕地，没有补偿。县内只有石门水、梅坑等两座桥梁是永久性的，其余均为临时性的木桥，涵洞没有水泥，只用石灰浆砌石而成。至一九三七年，广韶公路建成通车。

一九三八年日本帝国主义进攻华南，广州沦陷，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，下令全面破坏公路桥梁，规定每华里破坏4段，每段毁长17米、深3米，挖成“弓”字形，只留1米宽路面作人行小道。同时炸毁桥梁，石门水混凝土桥被炸毁，梅坑混凝土桥由于地方乡绅求情，未炸桥身，只炸开桥头土路数丈。因此，全线未能通车。

抗战胜利后，国民党政府虽下令征调民工修复，但内战频繁，物价飞涨，政府无力投资，新丰境内层峦叠嶂，公路本来质量很差，技术标准很低，路线弯曲迂回，坡度很陡，虽经抢修，亦难以通车。

一九四九年秋，中国人民解放军南下解放广州，那时新丰已经解放，为支援大军南进，

中共新丰县委、县人民政府，发动和组织全县民工抢修广韶公路和县城至梅坑公路，已能临时通过。广州解放后，仍继续抢修这条公路，至一九五〇年春，共计投工20万工日，沿线铺了一些泥结碎石路面，路基、水沟、边坡也作了整修，但因塌方、缺口太多，大部份木桥腐朽，路基过弯过窄，最窄处只有3米宽，曲线最小半径为8米，最大纵坡达15%，按五等路要求，还需投工28万个。

一九五〇年冬抗美援朝战争爆发，为了保卫华南国防，省于一九五一年秋成立了公路修筑委员会，专抓国防干线的整修。路基路面土方仍然发动群众抢修，桥梁、涵洞则雇工修建，便将石门水、蕉园、水口、大小湾、蒲昌、黄沙河、回龙、杉树下等20多座木桥改建为永久性的钢筋混凝土桥，到一九五二年竣工。但

因四十八坳、八里排等多处复杂的山岭区，路线迂回曲折，投资能力有限，只按原有路线稍加改善，未能达到五等路标准，行车仍然相当困难。

当时新丰没有车站，既无客车，亦无货车，曾有个别商人到广州租借一两台货车，不定期地来往于新丰——广州，人货混载。一九五一年四月，韶关地委派100多名土改队员来新丰工作，都是乘火车到广州后，再从广州包车来新丰，车到沙江河时，适逢山洪稍涨，那时没有建桥，车不能过河，全部土改队员背着背包步行到县城。一九五二年，县人民政府买回一台旧货车，载重2吨，以烧木炭为动力，来往于新丰——广州。

第一个五年计划期间(1953——1957年)，新丰首先修筑县城至马头公路，至一九五

四年四月开通，由于路基不实，只通车一个多月，雨季一到，水毁严重，停止了通车。直到冬季整修后才恢复通车，这是我县建国后筑成的第一条公路。

一九五四年八月，始设新丰汽车站，属韶关汽车站管辖，开通新丰至广州、新丰至韶关客班车，每日对开一次。新丰汽车站只有3台客车、4台货车，均为韶关汽车站调来。不久，新丰至韶关班车又停开，直到一九五六年才恢复正常通车。

从一九五八至一九六〇年的“大跃进”期间，曾提出“全党全民办交通”的口号，决定修筑沙遙田公路和黄砾公路。但是，那时热衷于“大办钢铁”和放“粮食卫星”，大搞农田水利建设，搞田间运输车子化，修机耕路等，哪有精力修筑公路。接着出现经济困难，物资