

中国公路交通史丛书

广西公路史

第一册

古代道路

近代公路



人民交通出版社

中国公路交通史丛书

广西公路史

第一册

古代道路
近代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

《广西公路史》第一册叙述从古代到1949年的广西道路,公路发展的历史,探索广西公路发生、发展和演变的客观规律,力求为今后广西公路事业的发展提供一些历史借鉴。

责任编辑 杨 捷

封面设计 孙立宁

中国公路交通史丛书

广西公路史

GUANGXI GONGLU SHI

第一册

古代道路

近代公路

广西壮族自治区交通厅史志编审委员会编

正文设计: 刘晓方 责任校对: 张莹

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街10号)

人民交通出版社印刷厂印刷

内部发行

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 8.875 插页: 5 字数: 232 千

1991年5月 第1版

1991年5月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—4750 册 定价: 14.80 元

ISBN 7-114-01148-2

F·00130

2195/10

广西壮族自治区交通厅史志 编审委员会

主任委员 曹洪兴

副主任委员 (以姓氏笔划为序)

石明瑛 吴俊斌 梁有斌

委员 (以姓氏笔划为序)

马 依 王治邦 王能礼 刘中光

刘继祥 刘林福 侠 进 张盛云

杨以森 骆文辉 高金根 莫五林

梁志锐 舒瑞萍

《广西公路史》编写人员

主 编 张若龄 (前) 陈虔礼 (后)

副主编 王能礼

编写人员 王能礼 庞桥章 仇庆珍 彭光金

徐元淮 肖日华 李球芳 张若龄

张礼贤 何振宇 陈家伟

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。

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，为适应当时的需要开创了公路交通并有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，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。到 1949 年，全国公路仅有 13 万多公里，又因失修失养和战争破坏，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，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至 1985 年，全国公路通车里程比 1949 年增长了约 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初步形成。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 18 万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，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，没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥

梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60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1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

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。近几年来，中

央领导同志对加快公路交通的发展作了许多重要指示。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,按照建设快、质量好、效益高的要求,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同志的历史使命,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

1989年8月5日

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的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。每册书末大多附有编年大事记。

五、全国公路交通史分公路和公路运输两大类编写，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、二两册；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。

九、史书中除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。

前 言

《广西公路史》是根据交通部中国公路交通史编审委员会统一部署，由广西壮族自治区交通厅史志编审委员会组织编写的，是《中国公路交通史》丛书之一。

本书分为第一、二两册。其中，第一册从先秦起至1949年12月广西解放前夕止，第二册从1949年12月广西解放时起，至1990年末止。为避免取材重复和叙述雷同，经与广东省交通厅商定：有关钦州地区的公路历史，解放前的由广东编写，解放后的由广西编写；怀集县的公路历史，解放前的由广西编写，解放后的由广东编写。

在编写本书的过程中，我们坚持以历史唯物主义理论为指导，本着实事求是、略古详今的原则，认真分析研究史料，探索广西公路发生、发展和演变的客观规律，愿这部史书的出版，能给关心广西公路事业的人们提供一些历史借鉴，为加速广西公路交通的现代化进程发挥一些作用。

广西壮族自治区公路管理局史志编写办公室

1990年10月

目 录

总 序	
出版说明	
前 言	
绪 论	1
第一章 公路史前的道路发展述略	
(先秦—公元 1895 年)	7
第一节 道路的开拓与发展	7
一、原始道路的开拓	7
二、初期驿道的开辟	9
三、驿道干线的发展	11
四、官道的改建与大路的修筑	14
五、道路网的形成	18
第二节 桥梁的修筑与渡口的设置	23
一、桥梁建设的发展	24
二、著名的桥梁	26
三、渡口的设置	40
第三节 路桥护理和道旁植树	42
一、驿道护理	42
二、桥梁护理	44
三、道旁植树	45
第二章 公路的萌芽与创建	
(公元 1895 年—1925 年)	49
第一节 广西公路的萌芽	50
第二节 广西公路的创建	51
一、邕武公路	51
二、龙水公路	52

三、龙南公路·····	53
第三节 创建时期的重要桥梁建设·····	54
一、龙州铁桥·····	54
二、武鸣五海桥·····	56
三、水口街桥和水口中越界桥·····	56
第四节 孙中山倡导下的公路建设·····	57
一、孙中山莅桂倡导筑路·····	57
二、邕柳和桂濛全公路的开工与停建·····	58
第三章 公路事业的初期发展	
(1925 年—1931 年) ·····	61
第一节 建设厅对公路事业的管理·····	62
一、主管公路机构的设置·····	62
二、初期的公路网规划和计划·····	63
三、公路规章的初步制订·····	65
第二节 官办的筑路机构及筑路措施·····	67
一、筑路机构的设置·····	67
二、筑路经费的筹措·····	68
三、施工计划的实施·····	71
第三节 省道干线及重要支线的修建·····	74
一、建成通车的省道干线·····	74
二、建成通车的重要支线·····	87
三、开工后又停建的路线·····	90
第四节 民办公路的兴起·····	93
一、民办公路兴起的背景·····	93
二、组织机构及经费来源·····	94
三、建成通车的民办公路·····	94
第五节 已成公路的养护 ·····	100
一、官办公路的养护 ·····	100

二、民办公路的养护	102
第六节 广西交通专门学校的兴办	103
第四章 公路的统一管理与继续发展	
(1931 年—1937 年)	106
第一节 管理体制的变更与规章	
制度的续建	107
一、公路管理机构的调整与改组	107
二、规章制度的进一步完善	111
第二节 省道的改善与养护	114
一、逐年改善省道路况	114
二、省道养护的加强	118
第三节 续建和新建省道干线	122
一、续建的省道干线	123
二、新建的省道干线	126
三、其他干线公路的开工与停建	136
第四节 县道及其他支线的兴筑	138
一、县道的规划、技术标准和实施简况	
.....	139
二、几条重要县道的修建	140
三、为特殊目的修建的公路	143
第五节 路政管理工作的进展	149
一、省道路政管理的加强	149
二、接办和接管重要县道	152
三、整顿和接管民办公路	153
第五章 公路的紧急修建、破坏与抢修	
(1937 年—1945 年)	157
第一节 战时公路的修建	158
一、增辟通越新线——河岳公路	158

二、赶筑沟通邻省的公路	162
三、其他公路的修筑	166
四、未能修通的天龙公路	167
第二节 战时公路的改善	169
一、黄镇公路的改善	169
二、柳六公路的移交和改善	171
三、桂南地区公路的改善	173
四、其他公路的改善	173
第三节 战时公路大桥的修建	174
一、桂江大桥	174
二、怀远大桥	176
三、三江口大桥	180
第四节 战时的公路养护	182
一、省管公路的养护	182
二、中央接管公路的养护	185
第五节 战时公路的破坏	187
一、桂南会战前后公路的破坏	188
二、昆仑关作战期间前线公路的 迭破迭修	189
三、桂柳战役期间公路的破坏	190
第六节 胜利前夕抢修公路	191
一、黔桂公路柳六路段的抢修	192
二、黔桂西路百渡路段的抢修和改善	193
三、其他公路抢修	195
第六章 公路事业从短暂复苏到急剧衰竭 (1945 年—1949 年)	199
第一节 战后公路的继续修复	200
一、干线公路的继续抢修	200

二、利用赈粮整修和修复公路	201
第二节 省境的国道路段及其移管问题	210
一、《国道网计划》中的桂境路段	210
二、对国道移交条件的争议	211
三、部分路线的移管	213
第三节 续建和新建公路	214
一、以赈粮为主兴筑公路	215
二、赶筑“戡剿”公路的流产	221
第四节 陷入困境的公路养护	224
一、难以维持的省道养护	224
二、日益窘迫的国道养护	228
第五节 省境解放前夕公路交通基本瘫痪	232
一、游击队对公路桥渡的破击	232
二、民众对“记帐”整修公路的抵制	233
三、国民党军队溃逃时对公路的破坏	234
大事记	236
编后记	261

绪 论

广西地处中国南部边陲，南临北部湾，东南连广东，东北接湖南，西北依贵州，西靠云南，西南与越南社会主义共和国毗邻，总面积 23.6 万余平方公里。广西的地势是由西北向东南倾斜，四周被高山围绕，中呈盆地状。盆地内山岭、丘陵起伏，小块平原相间。石灰岩地层分布广泛，岩溶地貌发育独特。河流众多，水量丰富，绝大多数河流顺着地势汇入西江。广西属亚热带季风气候，全年气温较高，雨量充沛，夏季湿热，冬天干暖。年平均气温为 17—22 摄氏度，年平均降雨量为 1250—1750 毫米。汛期大致为 4—9 月。夏秋间，桂南部分地区常受台风影响。

广西地区在宋代时属广南西路，简称“广西路”，是为“广西”名称的由来，又因秦代其大部分地区属桂林郡，故后来简称为“桂”。今天，广西这块山川秀丽、资源丰富的土地上，聚居着壮、汉、瑶、苗、侗、仫佬、毛南、回、京、彝、水、仡佬等 12 个民族。各族的先民，一代又一代地披荆斩棘，辛勤耕耘，共同创造了广西的历史和文化。

道路交通，是社会生活的重要组成部分，又是推动社会不断前进的重要因素。它的产生、发展与演进，从一个侧面体现着社会的发展历程。广西在近代公路出现以前，古代道路交通源远流长。考古发现已经证明，在距今二万年前的旧石器时代晚期，广西境内就有“柳江人”、“麒麟山人”等原始人类的活动。经过漫长的生息、繁衍，其后代进化为西瓯、骆越、仓吾等部族。据

0005251