

東西湖文史資料

第10輯

湖区通途



政协东西湖区文史学习委员会

武汉市东西湖区交通局

2004年12月

东西湖文史资料第10辑

《湖区通途》编委会

主任：余启田

副主任：张学卫 彭维德 樊毅 陈三发 李敦书

顾问：蒋方淮

委员：余启田 张学卫 彭维德 樊毅 陈三发

蒋方淮 李敦书 王必财 丁昌池

编辑组：

主编：李小树 钱荣信

副主编：潘桂珍 黄子材

编辑：张克印 周相吉 郑云清 黄家华

序 言

东西湖原是古云梦泽的一部分,据考古文物及文献记载,先民们最早在这里开发垦殖,至今已有一百多年的历史了。

东西湖最显著的特点是:域内湖汉纵横,周边河水萦带。由于地理上的特点,解放前,到处帆影轻移,小舟相接。在高岗台地、丘陵地带,则是田间阡陌相连,这种交通状况,延续了几千年,直到二十世纪初叶,才有了修筑川汉铁路的倡议。由于各种原因,终于流产,直到辛亥革命后,才有了一条在川汉铁路路基上铺上碎石的简便的过境公路——这就是昔日的汉宜公路。

一九四九年五月,东西湖全境解放,日月重光。在党的领导下,一九五八年围堤建场建设的完成,给全区可持续发展奠定了坚实的基础。

经过解放初期和改革开放以来的艰苦奋斗,特别是在邓小平同志南巡讲话以后,东西湖的交通事业有了跨越式的发展。到现在为止,东西湖的公路建设,按照全省公路现代化进程的计划,已提前完成全区村村通路的计划,并先后在东山、辛安渡、柏泉、荷包湖、慈惠、三店等办事处扩改建一批农村道路,农村交通状况面貌焕然一新。

在党的十五大以后,全区先后完成了高架桥、金山大道、张柏公路、环湖公路、马池公路、惠安大道、柏银路等一批重点交通基础设施工程,总投资额近6亿元。2001年后,开始了区内大外环线建设,在完善域内千支网络、提高公路密度的基础上,实现全区发展重心从东部向西部转移的构想,加速了城乡一体化的进程。

目前,全区公路通车里程近1000公里/280条,按行政等级分,境内高速公路达40.30公里,一级公路96.23公里,二级公路达197.37公里,三级公路达65.67公里,四级公路达542.70公里,等外公路53.6公里。

特别重要的是,东西湖的交通建设已初步形成了四纵五横、外环辐射、西进东出、北上南下的集水、铁、公、空、流于一身的立体式网络系统,现在东西湖对外交通状况是:东邻桥口区,仅有一堤之隔;西以沦河与孝感分界,107国道将其紧紧相连;南与蔡甸以汉江隔河相望,京珠高速汉江大桥将其贯通;西南经省道荷沙公路与汉川、云梦相连;市中环线和外环线覆盖全区50%以上的面积,域内公路网络已把东西湖区与周边市区连为一体,四通八达,行车便捷;区域中心距天河国际机场及武汉客运港均在15公里左右,107国道、京珠高速公路、机场高速、汉渝铁路、汉江航道横贯全境,依托交通网络紧连主城区的区位优势,招徕一批批外资工商业大户,财政收入连年大幅增长,人均全省第四,已初步奠定了以食品饮料为龙头,以园区建设为中心的现代化经济体系,其发展势头,方兴未艾,如日中天。

当前,区交通局在区委、区政府的领导下,正在谋画交通建设的发展方略,不久的将来,市公路总枢纽汉口客运西站、轻轨线工程、地铁工程、高吨位停泊港、慈惠华中地区铁路集装箱、中心站等宏大工程将展示在人们面前,更加优化我区投资环境、经济发展的交通环境,其成就将载入全市的交通史册。《湖区通途》专辑充分展示了东西湖交通建设的辉煌成就和未来的宏伟蓝图。

在成书之际,谨向战斗在交通战线“甘当铺路石”的同志们致以崇高的敬意。

东西湖区交通局局长:李敦书

二〇〇四年十月

目 录

序 言

古道回眸

从古驿道说起·····	1
昔日汉宜公路·····	6
新四军走过的路·····	9
湖光帆影·····	11
田间阡陌·····	14
鸦嘴渡口·····	17

交通视角

市级新风窗口

——记 107 国道吴家山收费站·····	19
养护公路的崇高使命·····	24
吴家山街的市政建设和公共交通·····	30
从汉丹铁路到汉渝铁路·····	34
内外水系缭绕·····	36
武汉市轻轨进郊区·····	39

公路建设

东西湖公路交通史略·····	41
贯穿东西湖区全境的 107 国道·····	49
楚天第一路——金山大道·····	55
京珠高速公路东西湖段掠影·····	62
今昔张柏公路·····	68
东西湖区西北部主干线东柏公路·····	71
集运输、防汛、旅游功能于一体的环湖公路·····	76

柏银公路建设纪略	81
一条造就东西湖规模化农业的惠安大道	85
励精图治,再创辉煌	
——记东交路桥公司组建前后	97
东西湖区 2000—2020 年公路网建设发展规划	102
长桥飞架	
漫谈东西湖境内的桥	113
金河大道架双桥	118
府河大桥连机场	120
空中通道万车飞	122
武汉市中环线上的长丰大桥	126
港航水运	
发挥集团优势 形成规模经营	129
东西湖区的港航事业及发展规划	134
汉江东西湖区段的港口和码头	142
优质服务港区舵落口港埠公司	146
汉江下游的乡镇口岸新沟镇	149
渡口,连接道路纽带的扣	153
现代物流	
东西湖区物流产业发展规划	159
欣欣向荣的舵落口大市场	166
武汉西郊的物流交通枢纽	168
东西湖物流中心布局	172
运输管理	
东西湖道路运输市场管理的发展历程	177
东星旅游汽运总公司的改革之路	187
改制后的新形货运公司	192
国家利益岂容侵害	

——回忆创办大通出租车汽车公司的过程·····	196
文明创建	
东西湖区交通系统文明创建硕果累累·····	205
交通的精神 交通的魂·····	210
东西湖区公路段双文明建设记事·····	213
规范行业管理,创建文明新风·····	221
东西湖运输公司 2000 年综合治理工作小记·····	225
交通局文艺作品集锦·····	227
勇为先行者 甘当铺路石	
——筑路工人的赞歌	
幸福路上披靓装	
交通啊,我对你说	
我的黑姑娘	
交通战士的豪言警句·····	235
史志人物	
东西湖区交通运输管理局大事记·····	237
有路斯有财	
——汉口地皮大王刘歆生的修路经·····	258
永当排头兵,甘当铺路人·····	260
东西湖区交通局机构发展沿革简要·····	264
交通局历届领导名录·····	267
交通局获奖录·····	269
后 记 ·····	274

从古驿道说起

七绝·湖区变通途

千年古道话沧桑，阡陌交通绕水乡。
百里长堤今胜昔，迢迢南北接康庄。

试看今日东西湖，公路如织，车流如潮。

当汽车行驶在东西湖大道时，上了年岁的人，一方面喜不自禁，同时也不能不回顾旧时的乡间小路，如果再从史书向上延伸，自然要追溯到中国的驿道了。

唐代诗人许浑的诗句云：塞外音书传信息，道旁车马起尘埃。在当今信息时代，信息渗透到社会生活的方方面面。而在古代，书信是信息的主要载体，车马船只是传递信息的唯一工具，道路是车马运行的依托。

古代有“鸡毛文件”的说法。历代王朝传递公文，人骑快马，帽子上插一支鸡毛作为标志，以各王朝首都为中心开辟大道，向京城外四周辐射。快马在大道上风驰电掣，以三十华里为站，到站以后，进行交接。象接力棒似的，一站传一站，风雨无阻，日夜兼程。这样的道路，逐渐演变成具有规格的驿道，从古代到近代，一直连绵几千年。

驿运传信的方式始于周朝，周代设有邮置，人传谓之邮，马传谓之驿，人和马都在驿道上奔驰。

驿道在春秋战国和秦汉之际，有了长足的发展。

春秋战国时期，在大道沿途，每隔三十里设一舍，以供人马休息。秦始皇统一六国建立秦王朝以后，重新规划通邑大道及来往车辆的宽度，以便全国统一通行，即所谓“车同轨”。在秦始皇即位后的十年间，他出巡全国五次，其中从咸阳到江陵的楚大道，被誉为秦楚之间

的咽喉,可见其重要性了,这是秦王朝车马经常通行的大道。秦始皇还推行了“亭乡制”,十里设一亭,十亭为乡,刘邦在参加农民起义之前,不过是沛县的一个亭长。

经过楚汉相争,刘邦统一中国,建立汉朝,是为汉高祖。他将原来的舍亭正式更名为驿,并确定了驿传的组织程序、纪程办法和管理责任。所以,从正规的角度讲,驿道的名称应从汉代初年开始,至今已有一千多个春秋了。

到了唐代,驿运又有了新的发展,驿站普遍成立,驿程有所缩短,由三十里缩短为二十里。同时,驿站不仅是传递文书的通道,而且开始广泛应用于行旅和运输之中,极大地发挥了社会效益。信息传递频繁,加速了社会的发展。宋朝建立以后,基本上沿袭了唐代的驿制。

在宋明时期,驿制又有创新。京都汴梁和北京设立会同馆,为中枢机构,相当于现代的招待所,京外设有水马驿设于来往大道。此外,还有递运所(设于繁华大都)和急递铺(专为传递公文而设)。明洪武二十六年(1393)定十里为一铺,设铺长并有铺兵4—5名,地方机构有驿、站、台、铺等,驿运路线也有了新的规定,驿站最高管理机构是中央政府兵部所属的车驾清史司,主管驿站工作。

到了清代末年,由于欧风东渐的影响,至光绪二十二年(1896),大清邮政局成立。十年以后,全国设立邮传部,管理全国邮政。至此,邮政替代了驿传,公路逐渐替代了驿道,古驿道也就成为历史陈迹了。

现代人从史书和旧体诗词中,仍可以观赏到古驿道的风采。

“一驿过一驿,驿骑如星流”,描述了车马交替繁忙的景象;

“风光四百里,车马十三程”,记述了旅程之长、旅途之美;

“一骑红尘妃子笑,无人知是荔枝来”写出了车马运送荔枝之苦,揭露了杨贵妃奢华的生活;

“折梅逢驿使,寄与陇头人。江南无所有,聊寄一枝春”,折射出江南和塞北的不同风光,表达了对远方友人的怀念之情;

“古道西风瘦马，夕阳西下，断肠人在天涯”，倾诉了远客他乡的游子在驿道上的离情别绪。

在古代，除了陆地上的驿站之外，还有水上驿道以及浮桥、古渡口等，另具风情，这里就不一一介绍了。

东西湖在古代是否有驿道，由于史料匮乏，在文献中无从具体考查，但从遗迹回忆和传说中，依稀可以勾勒出东西湖古驿道的轨迹。

柏泉农场在修场志中，到各大队采风，据园林大队老人讲，在柏泉山脚下即今余刘湾，沿山麓有一条大道，通向店湾处，道旁有一块石碑，上面赫然几行大字：中宪大夫周某之墓在此，文官经此下轿，武官到此下马。大约在宋明时期，柏泉周姓有一位显赫的武官在保卫国家的战争中壮烈牺牲，尸体残缺不全，为褒扬他的功绩，朝廷将遗体从远道运回柏泉，在柏泉山驿道边隆重安葬，供来往官员和行人瞻仰，钦定立下这条公示。

后来，由于年代久远，地区经济政治的变化，柏泉山麓聚集了多户人家，形成了村落——余刘湾，据说“中宪大夫之墓”的石碑埋入地下，柏泉农场打算把它发掘出来。

根据对这一遗迹的考查，可以断定，当年柏泉山麓下有一条驿道，至今已有千余年了，它的走向，根据历史和地理的特点，可以设想，以店湾为中心，向东南和西北相背延伸，把它连接起来。

驿道西北走向是由店湾沿睡虎山麓，杨泗江越过府河，经孝感北上。其东南走向是由店湾入今东柏公路到茅庙集，转入今东湖公路，到钥匙墩上今东西湖大堤经大李家墩到汉口，过江后，沿昔日粤汉铁路南下。

这里，还有一些回忆录和传说可以印证。

径河农场董定平在一篇回忆录中写道：在汉口张公堤外西北面的湖区，在没有建筑东西湖大堤前，洪水季节，这里十几个村庄的土台子就象小岛一样露在水面，枯水季节这里是一片沼泽地。其中有几个村名都有一个“马”字，分别叫作栓马墩、马池墩、白马径，这湖名叫“桥荡”，这些名字“马桥”的来历，都与这古道相关。

陆地古道有两条,只是在枯水季节才能通行。北方来的客人是顺着府河走下来。然后经过沼泽地到达汉口的。具体线路是这样的。

一条是从丰禾山边过府河、接嫁河经姑嫂树到达汉口的。由于绕过丰禾山后到姑嫂树的路都是沼泽地,为了便于行走,整个路线都由旁两行长方形青石板铺成的,青石路与现在的东西湖大堤堤角的一段和将军路的方向大体一致。直到1957年东西湖大堤堤角到姑嫂树的公路修成后,原来的青石路失去作用,青石板就被人搬走了。

另一条古道是由黄陂区的刘新集过府河、塔耳头、拴马墩经金家墩后到达汉口的。从拴马墩到金家墩的中间隔着宽阔东西湖。大约是明清时期,在湖面修了一座特长的石桥,引桥和正桥一起共有三四里路长,正桥有两孔,落水季节能顺利通行高桅杆的木帆船,不需要折下桅杆;涨水季节,桥面淹在水面,帆船从桥面通过。江汉平原经常发生洪水,每次洪水季节以后,东西湖区下游的出水口接嫁河一带泥沙逐渐沉积下来。可能是湖的出水口淤积堵住了湖水;或者是建立在湖中间的大石桥桥体本身下沉的原因,后来位于湖上游的大石桥桥面只有在湖水退干时才能露出水面。

此外,还有这样一个传说。

东西湖的主河——径河,在大李家墩一带名捷径河,后来谐音叫“接驾河”,顾名思义,就是在这里曾迎接过皇帝。哪一位皇帝呢?一说是唐朝中期的一位皇帝,大李家墩一位姑娘选入宫中成为妃子;一说是乾隆皇帝,他游江南时,听说大李家墩多美女,欣赏“浓艳露凝香”,曾到过此地。如果这些传说有点可靠性的话,那么,这里无疑有过古驿道,不然的话,皇帝的车马何以能上路呢?

这些遗迹、回忆和传说中的古驿道,其线路基本一致。

鲁迅曾经说过:其实地上本没有路,走的人多了,也便成了路。现实情况正是这样。

东西湖原是古云梦泽的一部分,荒无人烟,当然也没有路,随着自然和社会的变化,移民垦殖,汉口镇的形成,人烟辐辏,开始有了阡

陌交通(田间小道);后来发展成为宽阔的驿道,“车如流水马如龙”;直到近代,才有了一条低级的、短程的碎石公路(汉宜公路)。

解放以后,特别是改革开放以来。“天翻地覆慨而慷”,现代化的公路、桥梁和交通工具,神话般地出现在古老而又年轻的东西湖,这种发展势头,如日中天,方兴未艾。

现在,勤劳而勇敢的东西湖人民,遵循三个代表重要思想,在区委、区政府的领导下,正沿着现代化的公路,向城乡一体化的康庄大道奋勇前进。

昔日汉宜公路

汉宜公路是当年湖北省最长的公路之一，它穿越江汉平原，全程372.06公里，从汉口直达宜昌。宜昌为三峡门户，汉口是华中重镇，汉宜之间，虽有长江水路可通，但往返需时太长，在枯水或涨水季节，行船均会受阻，诸多不便，汉宜公路修成并通车后，汽车朝发夕至，交通大为改观。本文不是记述汉宜公路全程，只是通过汉宜公路东西湖段的今昔状况，突现出全区交通事业的沧桑巨变。

谈起汉宜公路，武汉地区的老人们自然会联想起川汉铁路。1909年，清政府与德国人签订了一项修筑川汉铁路的卖国条约，路基的划定，其尾端经舵落口沿襄河南岸至辛安渡一线为东西湖线，因所有权和筹款问题爆发了四川的保路运动，最后引发为辛亥革命，原定20年修成通车，后因第一次世界大战和辛亥革命爆发，中国和世界形势发生重大变化，川汉铁路停建。

川汉铁路虽然流产，但在东西湖段留下了明显的路基。至民国十三年(1924)，汉商绅李心尚集股租用其路基自桥口至新沟37公里段，将土路略加修整通车，这就是当年的汉新路，其线路是：自汉口玉带桥经舵落口、蔡家台、走马岭至新沟。

当时在汉新路上行驶的只有4—5辆烧煤汽车，其中一部汽车载客20余人，每天跑两趟；其余的货车装货。由于是土路，一遇天雨，少则停车3—5天，多至7—8天，运输极不方便。

到了1927年，汉新路改线，其线路是：从博学学堂(今武汉四中)起，经舵落口、蔡家台、八向、走马岭、新沟延伸至辛安渡。

1928年，汉新路与汉宜公路联成一体，由湖北省接管商办公路，成立汉宜公路工程处，并派工程师负责全线的修整工作。从此，原汉新路更名为汉宜公路。

湖北省接管汉宜公路以后,用了两三年的时间,对汉宜公路全线(包括东西湖段)进行勘测,根据情况,对路基进行了全面的修整。

至 1935 年,湖北省决定在汉宜公路的土基上铺筑碎石路面,这是一项巨大的耗资、耗力工程。从是年 3 月起,大量采集石料,5 月份开始铺筑路面,全线采用灌纯水泥碎石路面、灌沙石泥浆碎石路面等 10 余种不同的铺筑方法,根据不同的情况采用不同的结构和方法。

在汉宜公路铺筑路面前后,遭受到两次特大的洪水袭击。

第一次是 1931 年。汉口变成泽国,街道可以行船,水深在 2 米以上,淹水达百日之久。大水之后,全省公路欠各种款项达 10 余万银元。

第二次是 1935 年。汉口又发生百年未见的大水灾,汉宜公路又遭劫难。全线公路淹没达 2—3 个月,路基被冲毁 10 余里,桥梁被冲断 25 座,损失巨大。

进入抗战以后,汉宜公路又遭到人为的灾害。1938 年秋,武汉大会战结束,国民党政府撤离武汉后,大量破坏汉宜公路的路基和桥梁,致汉宜公路全线(包括东西湖段)长期处于瘫痪状态。1945 年抗战胜利后,由于公路部门的努力和各界的赞助,兴起了复修汉宜公路运动,经修整后的汉宜公路全程 372.06 公里。

在解放战争时期,国民党政府为了阻止解放军南下渡江作战,保住江南半壁江山,严密控制汉宜公路。整个路基边毁边修,边修边毁,路面凸凹不平,从汉口至沙洋仅 189 公里,汽车需跑一整天才能到达,旅客苦不堪言。

1949 年 5 月 16 日,武汉人民迎了解放,汉宜公路获得了新生。武汉市军管会交通接管处接管了汉宜公路,发动人民群众配合解放军工兵部队对汉宜公路进行紧急抢修,仅仅用了两个月的时间,汉宜公路汉(口)沙(洋)段修复通车。

经过修整后的汉宜公路,对沿线的恢复生产和社会发展发挥了重要作用,但五年以后 1954 年,又遭受特大的洪水袭击,全线损失巨

大。新沟管理路段路基最高,仍然经受不住洪水冲击,50%的路面路基冲毁冲垮,36%的路基边坡被冲走,全线桥梁冲毁情况更加严重,1954年的特大洪水远远超过1932年和1935年,但是,新旧社会两重天,共产党和人民政府有决心、有能力挽回洪水造成的损失。

洪水将退,湖北省成立汉宜公路水毁修复,工程指挥部,各养路工程段相应成立指挥所,决定分期分批抢修,定期通车。第一期工程于当年12月完成,大部分地段土路通车,第二期工程紧接第一期工程之后施工,由于前期准备工作好,路用材料如期到位,上级指挥得力,养路工人日夜奋战,第二期工程于1955年“五一”节前全线修复工程保质保量,胜利完成通车任务。

经过了几次大的修整和改造,省公路局加强了领导,逐步恢复、建立和健全公路保养体制,严格组织管理,造就了一批新型养护队伍,对全线进行绿化,使旧的汉宜公路焕发了青春的光华,为社会主义建设作出了重要的贡献。

1960年,汉宜公路东西湖段大部作为汉丹铁路路基,其它部分路基,尔后也逐步溶入国道和省道之中。如今,汉宜公路名称虽不复存在,但它在历史上功不可没,原路基后来作铁路,国道、省道的路基,正在发挥新的历史作用,以崭新的姿态为四个现代化建设服务。

新四军走过的路

在十九世纪四十年代初,新四军在东西湖开辟抗日根据地活动,时间虽然不长(1941年7月—1942年8月),但在东西湖历史上留下了光辉的篇章。

在第二次世界大战打响以后,抗日战争进入了相持阶段,原来对团结抗日并无诚意的蒋介石乘机打击共产党领导的抗日军队。党中央采取了放手发动群众、扩大抗日根据地的针锋相对的政策,这里谈的是新四军五师进驻东西湖,开拓汉孝陂边区的史实纪略。

1941年5月,中共鄂豫边区党委和新四军五师为了扩大抗日民主根据地和扩大财源,决定派五师十三旅旅长周志坚和政委栗在三率三十七团二营和三十九团一个连到汉孝陂地带创建根据地。

6月,部队抵达东山头后,以孝感南乡为依托,汇合饶民太游击队,重创汉口日伪。继而进击王洛寺、戴辛店、三邑镇,拔除敌伪据点,把根据地扩展到云梦东南、汉川东北部的湖区。转而南下取辛安渡,占巨龙岗,夺下柏泉,把根据地推进到汉阳边界。然后,挥戈东进,粉碎日伪“扫荡”,把根据地发展到孝感黄陂交界处。

7月,在汉孝陂中心地带东山头组成汉孝陂工委和军政联合办事处,栗在三任办事处主任。

1942年初,成立汉孝陂县委和抗日民主政府,杨玉璞任县委书记,范精秋任县长,杨建诗为军事指挥长,郭志清为组织部长。这年日本鬼子带着黄卫军从三家店、石头埠、东山头三路对新四军“围剿”,动用飞机侦察,轰炸扫射。面对敌我力量悬殊的不利形势,为了保存有生力量,杨玉璞带领汉孝陂干部和一个营的兵力从陆路突围到天汉地区。当时“青救会”成员都是本地人,未随新四军转移。

1943年3月,杨玉璞、范精秋调离,由许明清和朱道平接任,分

别为正、副党政领导，组织部长李子英，敌工部长饶明太。

1944年初，汉孝陂划为六个区（汉阳、汉川、孝感、云梦、黄陂及汉口姑嫂树），分别成立了区委和抗日民主政府。

当年新四军行军活动大致线路如下。

在东西湖，东山兰头咀是新四军十三旅和汉孝陂工委军政联合办事处，其核心地带就在银楼房，这里居高临下，深宅大院，内有三纵一横深巷，屋前场圃开扩，驻扎几百名官兵，寂静无哗。

以兰头咀为中心，向西北到巨龙岗，经石家咀、殷家咀到东山头，过沦河入孝感，再转入大别山区，到达新四军五师大本营，这是第一条线路。向东北，经下榨湾到昌家河边，过昌家河入柏泉，经肖咀到茅庙集，向东经东湖可抵黄花涝或沿大堤入姑嫂树进市区，这是第二条线路。向西南，经巨龙湖、西湖小路到新沟，过汉江可达汉阳、汉川。如遇汛期，可由这条线路乘船到新沟，这是第三条线路。

这里，回顾一下新四军十三旅在这些线路留下的战绩。

1941年夏，新四军十三旅通过第一条线路，由孝感过沦河到巨龙岗，再到黄湾过昌家河经肖咀到柏泉，以睡虎山为指挥所，成功地剿灭了红学反动武装。1941年冬，十三旅经过第二条线路，由兰头咀越西湖过汉江抵汉阳侏儒山，会同新四军十五旅围歼敌伪汪步青部，大获全胜，歼敌3千，生俘汪步青。1942年春，新四军十三旅经第三条线路过昌家河到柏泉东湖，在府河之滨与敌伪军交火，予敌伪军以重创。特别值得一提的是，1942年夏秋之交，日伪纠集兵力，从孝感、石头埠（柏泉红星）、三店三方向新四军十三旅旅部兰头咀合围，形势危急，由于事先获可靠情报，在乡亲们的帮助下，十三旅官兵有组织地由兰头咀分乘航船，沿西湖到新沟。再过汉江到天（门）沔（阳）敌后根据地，部队安然无恙。

而今，东西湖已是公路如织，兰头咀已有107国道、京珠高速公路、东柏公路（区线）通过，这是昔日的革命之路为当今现代化的公路奠定的基础。