

中国公路史研究丛书

广西公路运输史

第一册

近代部分

广西人民出版社

中国公路交通史丛书

广西公路运输史

第一册

近代部分

广西人民出版社

广西公路运输史
GUANGXI GONGLU YUNSHUSHI
第一册
近代部分

广西壮族自治区公路运输管理局编

责任编辑 李克平

☆

广西人民出版社出版、发行

(南宁市河堤路14号)

广西大学印刷厂印刷

开本 850×1168 1/32 7.875印张 插页 8 192千字

1990年6月第1版 1990年6月第1次印刷

印数: 1—3,000册

ISBN 7-219-01574-7/F·107 定价: 5.70元

借鑒历史經驗
振興廣西交通

黃榮
一九五九年九月

广西交通厅第一任厅长
原广西区人大常委会主任

黄 荣题字

广西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

《广西公路运输史》编写组

主 编：梁有斌 谢永泉

副主编：刘林福 曾之栋 白介中

编写人员：刘银堂 谭 荣 陆乃清 韦伟光 姚庆华

戴景先 雷 痴 梁日标 梁 琳 阎子愈



图1 镇南关关口

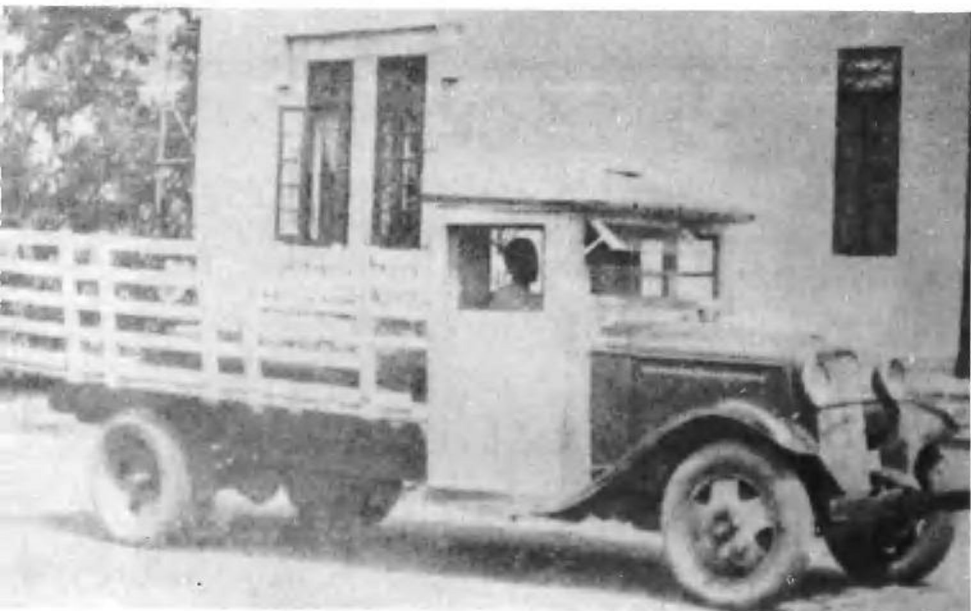


图2 货车

图3 长途
营运班车

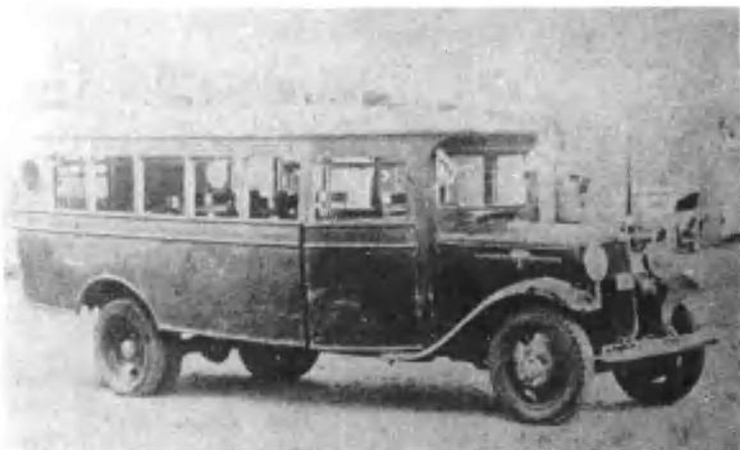


图4 小客车



图5 省公路局
机械厂制造的木
炭炉汽车





图 6 南宁车站

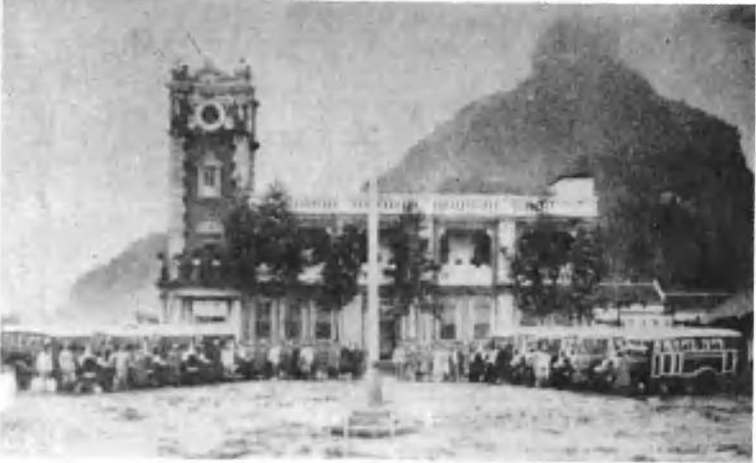


图 7 柳州车站



图 8 六寨车站

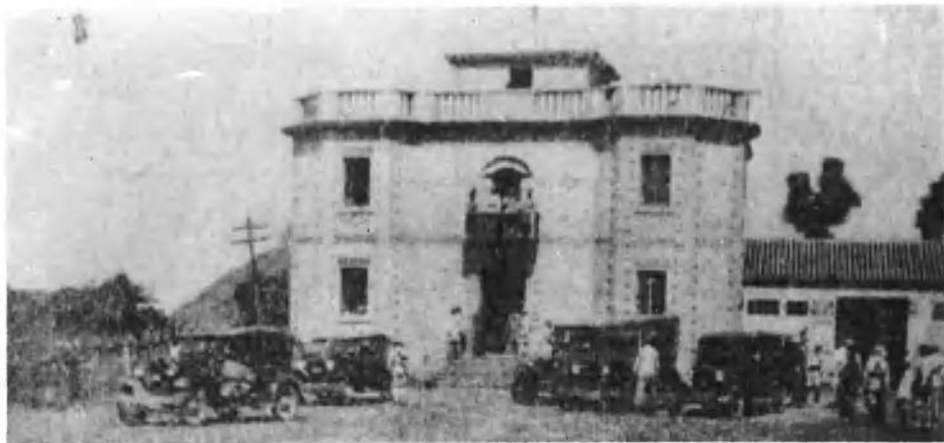


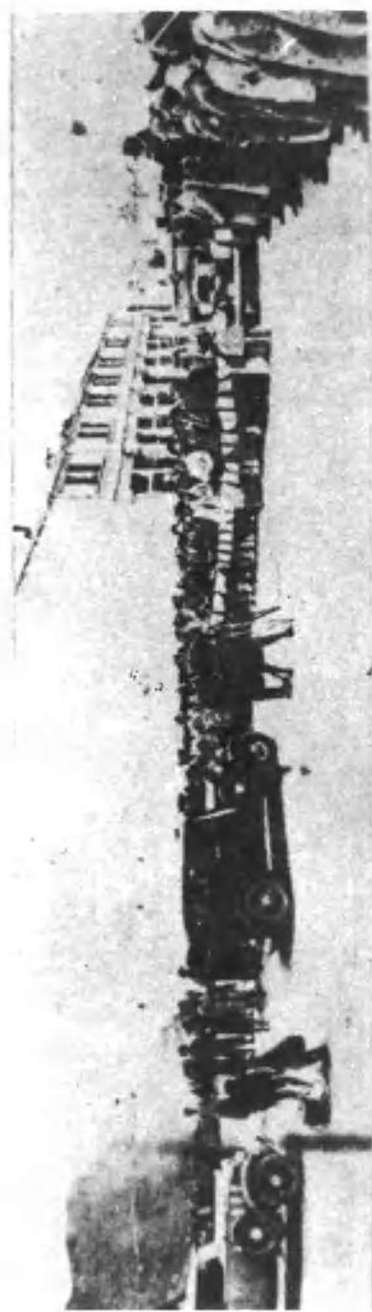
图9 迁江车站

图10 1938年南宁街道



图11 省公路局
机械厂锻压车间





李夫人剪彩↑

桂黔公路聯合通車典禮



图12—图13 桂黔联合通车典礼情形（李宗仁夫人郭德洁女士剪彩）



图14 昆仑关战役阵亡将士墓园

图15 昆仑关口





图16 马车

图17 牛车



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

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，党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点为指导，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

1986年11月8日