

廣州公路史

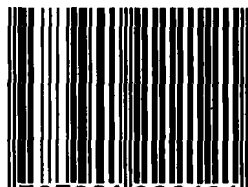


贵 州 公 路 史

第 二 册

现代公路

ISBN 7-80122-212-1



9 787801 222121 >

中国公路交通史丛书

贵州公路史

GUIZHOU GONGLU SHI

第二册

贵州省交通厅交通史志编审委员会

责任编辑 王 沛

方志出版社出版发行

(北京市丰台区北铁匠营 108 号 编政编码:100075)

贵州省志办激光照排部激光照排

贵州煤田地质局地测大队印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:15 插页:5 字数:304 千字

1997 年 10 月第 1 版 1997 年 10 月第 1 次印刷

印数 1—2000 册

ISBN 7-80122-212-1/U·4 定价:42 元

内 容 提 要

本书记述贵州省解放至 1990 年 41 年中公路建设和管理的历史背景和发展规律。反映了这一时期公路延伸、公路网形成、高等级公路和大跨径、特大跨径桥梁创建的巨大发展，山区交通条件改善，对促进经济繁荣、社会进步和文化发展所起的作用。史料丰富，内容全面，记叙翔实，逻辑性强，具有特色，是一部较好的专业史书，是公路交通从业人员的职工教育读本，也是史学、经济学工作者以及有关研究人员、交通专业院校师生的参改书。

贵州省交通厅交通史志编审委员会(一)

主 任	杨守岳			
副主任	邓时恩			
顾 问	卢绍善	王燕玉	周光明	
委 员	唐治文	陈朝荣	夏润泉	孙国锐
	卫祖森	刘书年	李立国	张敦嘉
	龙瑞坤	邓绍虞	冯朝俊	

贵州省交通厅交通史志编审委员会(二)

主 任	卢万里			
副主任	许德友	邓时恩		
顾 问	卢绍善	王燕玉	周光明	
委 员	吕崇勋	龚明福	刘永凯	熊世龙
	邓绍虞	冯自强	林慧军	夏润泉
	陈朝荣	何崇统	廖国平	

《贵州公路交通史》

主 编 邓时恩

副 主 编 唐 治 文

《贵州公路史》 第二册

主 编 夏润泉

副 主 编 陈朝荣

编写人员 丁培孝 漆智仁

工作人员 钟 诚 张百萍 张正才



原贵州省委书记胡锦涛(现任中共中央政治局常委、书记处书记)
1986年10月在全省县乡公路建设会议上讲话。



1987年交通部钱永昌部长(前右三)视察贵黄公路修建情况。



1990年12月1日，贵州省省长王朝文(前右二)，对贵黄公路沿线的绿化情况进行实地视察。



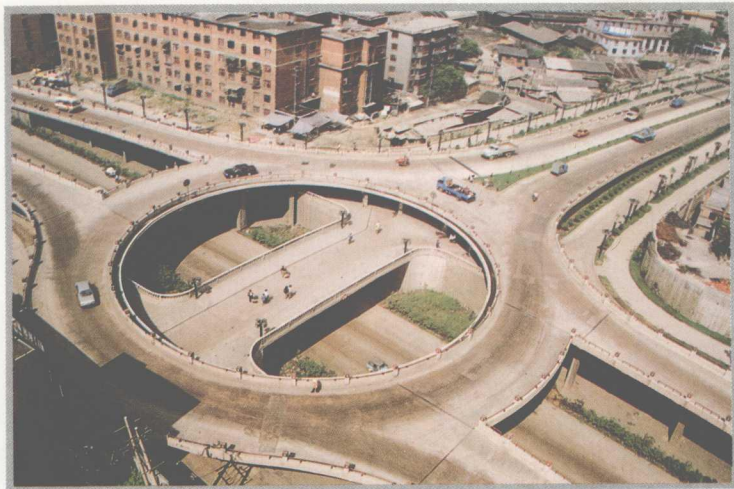
交通部副部长王展意(前右二)视察贵州公路道工生活设施。



贵州省副省长刘玉林(前左三)视察贵黄公路

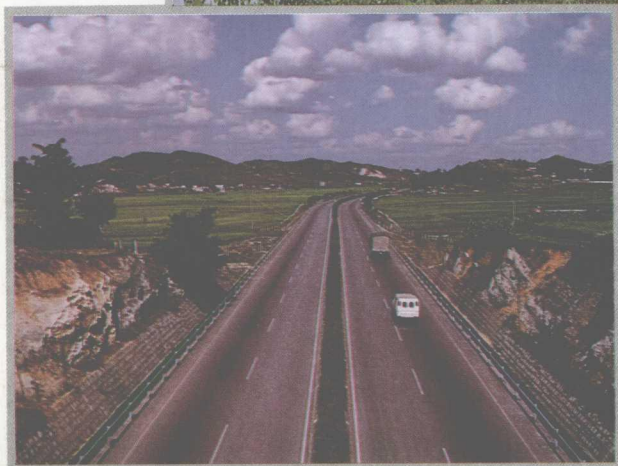
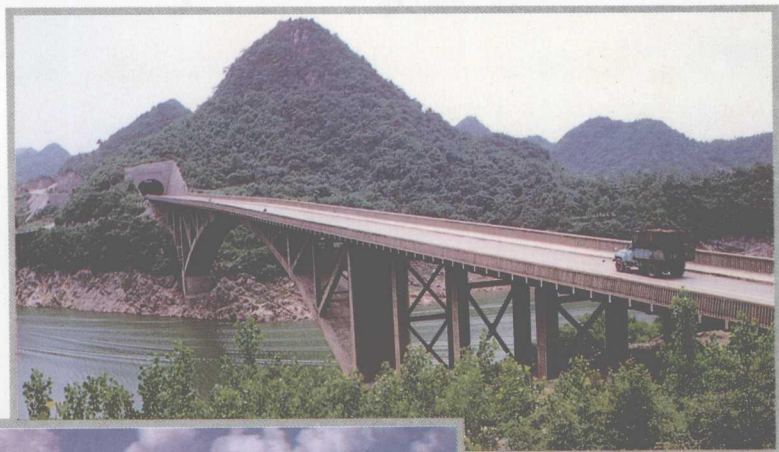


1985年6月
原贵州省交通厅厅长
卢绍善主持剑河
桥通车典礼



贵黄公路
的起点——
贵阳市艺校
立交桥

贵黄公路
桥——花鱼洞
桁式组合拱桥
与隧道。

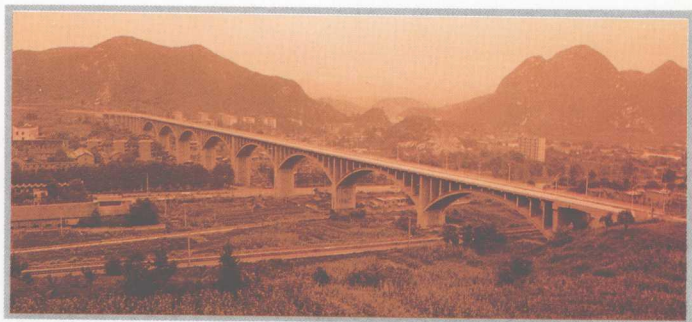


贵黄公路
贵阳至清镇一级公路路段



位于贵州工学院图书馆后贵黄公路的声障墙长 800 米

贵阳市西南环线上贵州最长的双曲拱桥——中曹司立交桥长 654.3 米



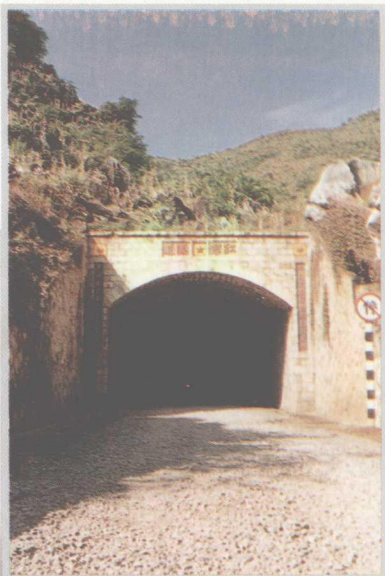
道真县芭蕉湾至桃园线上的 1 孔 90 米双曲拱桥



德江至印江线上老熊洞路段的半山洞与旱桥



威水路 梅花山连续弯道



晴隆至六枝线
上贵州最长的公路
隧道——红岩隧道
长1202米。

养路工人在进行路面摊铺作业



机械化路面压实作业

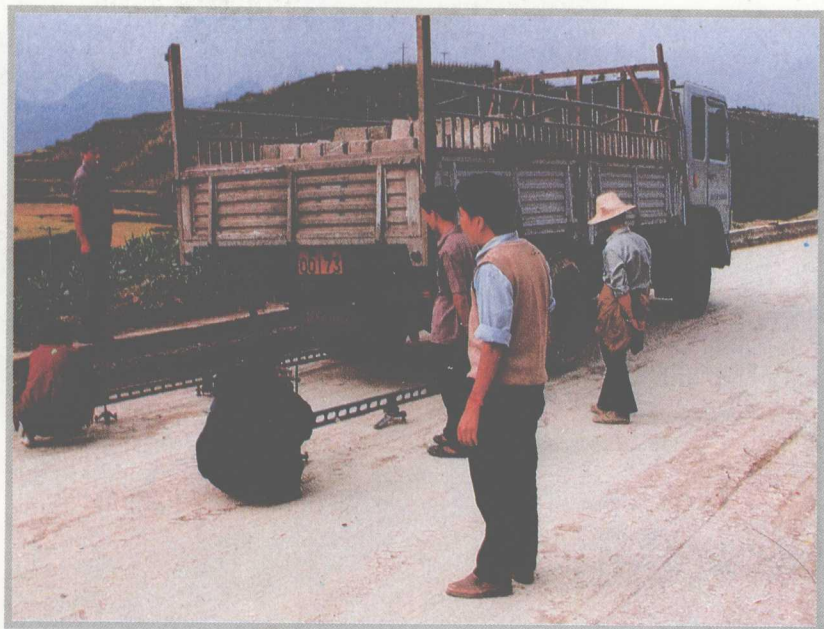


GL-Y_{2506A} 型手扶式振动压路机



GL-YP₃ 移动式破碎机

省交通质检站的技术人员在安织公路
进行荷载试验



安顺地区龙宫旅游公路 K5 道房

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，使公路交通事业得以较快的发展，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