

006405

广东省公路管理局 编

广东省公路志

中山大学出版社



广东省公路志

广东省公路管理局 编

中山大学出版社

· 广州 ·

(粤)新登字 11 号

版权所有 翻印必究

图书在版编目(CIP)数据

广东省公路志/广东省公路管理局编.

广州:中山大学出版社,1993—9

ISBN7-306-00763-7/U·1

- I 书名
- II 广东省公路管理局编
- III ①广东公路 ②地方志
- IV U4

责任编辑:李 慈 图片封面设计:朱霭华

责任印制:黄少伟 责任校对:李 慈

插图描绘:刘叔伦

中山大学出版社出版

内 部 发 行

广东第二新华印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 10.5印张 3插页 26万字

1993年9月第1版 1993年9月第1次印刷

印数:1—6050册 定价:15.00元

《广东省公路志》编纂领导小组

组 长：丁铁葵

副组长：彭凤梧 罗显宝

编审委员：丁铁葵 彭凤梧 罗显宝 谢瑞振 郑启瑞
任肇芳 罗砥柱 李文达 黄增才 徐累有
黄良然 郭渭彬

《广东省公路志》编写组

主 编：黄伯坤

副主编：李启智

成 员：朱东长

《广东省公路志》编纂领导小组

组 长：丁铁葵

副组长：彭凤梧 罗显宝

编审委员：丁铁葵 彭凤梧 罗显宝 谢瑞振 郑启瑞
任肇芳 罗砥柱 李文达 黄增才 徐累有
黄良然 郭渭彬

《广东省公路志》编写组

主 编：黄伯坤

副主编：李启智

成 员：朱东长

回顾历史 展望未来

努力实现公路现代化

丁铁葵

一九九三年五月

广东省公路管理局局长丁铁葵题

目 录

第一章	广东省公路发展概况	(1)
第二章	广东省公路机构建制沿革	(5)
第三章	广东省公路建设	(12)
第一节	国道公路网	(12)
第二节	省道干线公路网	(32)
第三节	县道干线公路网	(46)
第四节	山区公路	(65)
第五节	侨乡公路	(80)
第六节	旅游和海岛公路	(86)
第七节	高速公路	(92)
第八节	援外公路、桥梁工程	(101)
第四章	广东省桥梁、隧道工程	(104)
第一节	现有公路桥梁隧道的基本情况	(104)
第二节	木 桥	(111)
第三节	拱 桥	(121)
第四节	钢筋混凝土桥与预应力混凝土桥	(134)
第五节	钢 桥	(143)
第六节	立交桥与人行通道	(146)
第七节	桥梁下部构造与基础	(157)
第八节	重大特大桥梁	(162)
第九节	涵 洞	(191)
第十节	隧 道	(192)

第五章 广东省公路渡口	(203)
第一节 渡口码头	(204)
第二节 渡车船	(206)
第六章 广东省公路线路工程	(208)
第一节 线路标准情况	(208)
第二节 路基工程	(209)
第三节 路面工程	(210)
第四节 公路沿线附属设施	(211)
第五节 公路绿化	(213)
第六节 筑路、养路机械化	(213)
第七节 公路附属工业	(214)
第八节 公路养护技术措施	(215)
第七章 广东省公路养护与管理	(218)
第一节 公路养护的方针政策	(218)
第二节 公路养护管理的组织体系	(222)
第三节 公路养护管理制度	(223)
第四节 广东公路交通的辉煌成就	(229)
第五节 经验与教训	(234)
第八章 广东省公路工程的勘察设计	(240)
第一节 公路勘察设计机构的沿革	(240)
第二节 职工及技术队伍情况	(241)
第三节 测设仪器设备情况	(242)
第四节 历年来公路勘察设计基本情况	(242)
第五节 质量管理工作	(244)
第六节 勘察设计主要工作成就	(246)

第九章 广东省公路工程的施工	(248)
第一节 公路工程施工机构沿革与现状.....	(248)
第二节 队伍建设和生产组织.....	(249)
第三节 生产设备情况.....	(250)
第四节 历年来施工基本情况.....	(251)
第五节 管理工作情况.....	(252)
第六节 历年生产完成情况.....	(253)
第七节 历年来获奖工作成绩.....	(254)
第十章 广东省公路工程的科学研究	(259)
第一节 公路科研机构沿革与现状.....	(259)
第二节 公路科研队伍建设与生产组织状况.....	(261)
第三节 科研设备状况.....	(262)
第四节 历年来科研项目的设立及完成情况.....	(263)
第五节 公路科研的管理工作.....	(264)
第六节 历年的研究工作成就.....	(266)
附录	(269)
一、大事记.....	(269)
二、彭坑大桥主跨拱圈垮塌经过.....	(301)
三、广东省公路管理局历届党政领导成员表.....	(305)
四、广东省公路特大桥梁一览表.....	(307)
编后语	(320)

第一章 广东省公路发展概况

广东省位于祖国南疆，背倚五岭，面临南海，地势北高南低，山地丘陵分布广泛，陆地面积 178 000 平方公里。其中：山地占 33%；丘陵占 25%；平原占 23%；台地占 19%。总人口 5 731 万人（据 1989 年 10 月统计，不含海南岛）省内交通较为发达。海、陆、空运与河运构成了以省会——广州市为中心的交通运输网。

在公路交通方面：自远古秦修驿道，平定南越；汉通西域，马援辟南路征交趾；唐宋以来，岭南陆上交通运输，日益繁荣，驿站林立，驿道通畅。1840 年鸦片战争以后，迫使广州开放，对外通商。从此南粤——广州就成为中原地区与海外贸易的枢纽。陆上交通运输则以轿子、牛车、马车和手推车为主要工具。自辛亥革命之后，广东民族资本主义工业的产生，促进道路的发展。海外华侨，对桑梓建设较为关怀，如 1903 至 1920 年间，由华侨投资（集资）或捐助兴建的广（州）三（水）铁路、潮汕铁路、新宁铁路以及粤汉铁路相继建成通车；在 1919 年开始修筑道路，即琼海公路（琼山至海口）长 4 公里，是我省第一条通汽车的公路。随着惠州至平山、惠州至樟木头公路相继建成通车。至 1938 年 10 月广州沦陷前夕，全省通车公路已达到 14 860. 15 公里。但由于战争的破坏，至 1949 年 10 月广州解放时，接管全省（大陆部分）通车公路仅有 2 523 公里。当时为了支援前线需要，积极抢修，至年末恢复到 5 118. 29 公里。

新中国成立以后，为了恢复工农业生产和人民生活，创造出安定、团结的政治局面，中共华南分局和省人民政府动员和组织全省人民义务建勤，积极抢修国防干线和主要省、县道路桥梁，至1952年末止，全省公路已达8 969公里。随着国民经济第一个五年计划开始贯彻党的：“鼓足干劲，力争上游，多、快、好、省地建设社会主义”总路线，公路建设有较快的发展。至1957年末止，全省通车公路增至17 158公里；至1987年末全省（含海南岛）公路已经发展到66 009.9公里，全省能通车公路的区、镇占98.7%；可通公路的乡（村）占83.5%，基本上构成四通八达的公路网。自1988年1月起由于行政体制改革，海南岛经中央国务院批准建省，从广东省划出。广东公路为了改革、开放和经济建设的需要，积极养好现有公路，提高技术标准。同时，大力修建高速公路和汽车专用公路。目前已经完成通车的有广佛高速公路15.7公里和广州市环城高速公路一段7.3公里；广深珠高速公路B段正在施工中。在大中城市的出口路或穿城改线、过境公路都在改建中。省内的国道和省道主干线近几年以贷款、集资或“民办公助”多渠道方式改造成高等级公路或汽车专用公路。至1990年末止，全省通车总里程为54 671.3公里，其中：等级路37 085.9公里（高速公路22.6公里；一级路106.3公里；二级路1 898公里；三级路3 194.6公里；四级公路31 864.4公里）；等外公路17 585.4公里。有路面里程46 850.3公里，占总里程的86%。桥梁329 729米/11 067座（其中永久式327 618米/10 996座，占总桥长99.4%，半永久式占0.5%），基本上达到桥梁永久化。公路密度按地理面积计每100平方公里拥有通车公路30.7公里（全国第二位），按全省人口计每万人拥有公路9.54公里，均超过全国平均数。此外，还有林区公路管养里程7 884.79公里（不含海南岛）；矿山专用公路未计在内。

广东公路的特点是：

1. 在民国期间私营公路多

由于民国期间，政府财力不足，官办公路极少，因而鼓励商民投资修筑公路，给予专利行车营运若干年，据中华人民共和国交通部 1950 年“公路调查资料”统计，广东省私营公路已有 12 176 公里，占公路总里程的 83%，全省共有私营行车公司 221 个（据 1936 年省建设厅统计资料）。

2. 侨乡公路发达

广东的海外华侨、港、澳、台胞众多，赤子怀乡心切。由于集资（独资）捐助桑梓公路桥梁建设，发扬“建桥修路，胜造七级浮屠”的传统美德，侨乡公路桥梁发展更多更快，如 30 年代开平县齐塘桥（即合山桥单孔华伦式高强钢桁架桥长 69.3 米，是 1934 年当地侨胞黄勒庸工程师募捐和自行设计与施工），40 年代梅州梅江桥等；80 年代番禺县的大石桥是由港澳知名人士霍英东、何添和何贤先生捐资兴建的；还有洛溪大桥，台山的伍时畅桥；开平的仲安桥、祥龙桥；大埔县的百候桥、黄沙桥、变新桥、湖寮大桥；恩平县的圣堂大桥等。据 1979 年至 1984 年止，仅地方公路及桥梁建设由群众自筹资金外，公路部门补助 4 702.2 万元，市财政拨款 8 583.4 万元，受益部门拨款 2 625.5 万元，和海外华侨、港澳同胞捐款就达 8 496.3 万元，共计 24 407.4 万元。建成大、中、小型桥梁（含地方公路桥梁）767 座，总长 29 772 米，新建地方公路 4 173 公里，铺筑水泥路面 522 公里，油路 213 公里，新建渡口 10 个。

3. 渡口多，待渡现象严重

广东省内河流纵横交错，除了有东、西、北江等较大河流汇合成珠江出海外，尚有韩江、鉴江、漠阳江等直流入海，公路贯穿其间，大受阻隔。建国初期设置渡口轮船渡车，计有公路渡口 100 余处（省养公路 63 处，地方公路 37 处）。部分渡口初用人力撑渡，随后改用机动轮渡。但由于经济建设迅速发展，公路里程

增加，渡口也增多，交通量日益增大，每到渡口阻车，待渡现象严重。因此，改渡建桥已成为当务之急。历年来公路部门积极改渡为桥，据 1975 年统计，建国以来消灭渡口 82 处，至 1990 年末尚有公路渡口 42 处（省养 23 处，地养 19 处）。

4. 建桥速度快

为了加快广东公路建设，以适应改革、开放、搞活经济的需要，积极集资贷款修建大型、特大型桥梁，于 1981 年—1984 年三年时间，建成十座大型桥梁（三洪奇、细滘、沙口、容奇、江南、大石、枫口、南渡江、马房北江、中堂）。1985—1990 年继续修建重大、特大桥梁如清远北江、西樵、西安亭、三善、惠州、洛溪、九江、外海、潮州、沙湾、肇庆西江、公益、碧江、斗门等大桥，消灭了主干线公路的渡口，解决了阻车滞运问题。

5. 特殊的地理气候条件不利于公路建设

地球上北回归线通过的地区，多属沙漠地带，而广东省境内北回归线（广州市北郊太和附近北回归线碑，和封川县的北回归线碑）通过的区域，均属潮湿和半潮湿地带，即可耕地和肥沃地带。软土地区分布较广，气候湿热多雨，对公路的建设、养护十分不利的自然条件，经常出现毁坏公路的灾害性天气，造成严重损失。

6. 公路与国民经济建设不相适应

公路等级低，技术状况差，抗灾能力弱，与迅速发展的广东国民经济极不适应，处于严重的滞后状态。据 1990 年末统计，二级及二级以上公路里程仅有 2 026. 8 公里，占总里程的 3. 7%，而四级路和等外路里程有 49 499. 8 公里，占总里程的 90. 4%。而日交通量超过 5 000 车次的应建成二级及二级以上公路的路段总长达 3 945. 81 公里（据 1991 年调查资料：5 000—10 000 车次有 2 442. 45 公里；10 000 车次以上的 1 503. 36 公里）。应铺筑高级、次高级路面里程 12 008 公里，占总里程的 22%。

第二章 广东省公路机构 建制沿革

一、民国期间（1911—1949年10月）

民国初期，历届军阀筹集筑路经费，实行田粮附加和税捐附加，以及铁路票价附加等（据1934年12月调查，如：英德县每斗种田抽筑路费1.4元；潮安县每亩^①抽筑路费2元），民办公路占用土地，仅发一部分青苗补偿费，其余作路权股票；官办公路，大都不发补偿，仅发路权股票。官办公路由当地成立筑路委员会负责。公路机构分为筑路与管理养护两个方面：

（一）筑路机构

民国初年，广东军阀政府时期，省设军路处，各县设军路局，作为主持筑路的领导机关，修筑的道路叫军路。1916年桂系军阀统治广东时调整筑路机构，重新组织军路处，设督办、坐办2人，督办由督军兼任，坐办由省长兼任。省以下按镇守使管辖地区建立军路总办，计有广惠、高雷、肇罗阳、潮梅、南韶连、钦廉、琼崖等7个军路总办，由各镇守使兼任总办。各县仍设军路局，由县知事（即县长）兼任局长。1920年10月粤系军阀统治广东时由原军路处改为省公路处，处内设总务、业务、库务等课和会计室；还有技正、技士和技佐若干人。后省政府成立建设厅，公路划为

^① 1亩=666.7平方米，下同

建设厅建制，称为广东省建设厅公路处，并将全省划分为东路、南路、西路、北路、琼崖等5个公路处。各区公路处管辖的各县原有的军路局改为公路局。其下设立建筑委员会，协助公路局办理筑路事宜。筑路委员会的任务是负责路线测量、工程设计、经费预算、宣传、征工、收用土地。根据筑路情况和需要，可设一些临时机构。如修筑惠州至樟木头和惠州至平山公路时，设立平樟公路局；修筑惠阳至海丰时，设立平榕公路局，修筑博罗罗浮山冲虚观至增城石滩火车站公路时，设立罗浮山公路局。

（二）公路养护管理机构

1925年7月国民政府在广州成立，主持公路建设的广东公路处改组为广东公路局（局长陈耀祖）直属建设厅。1926年3月广东公路局改为建设厅公路处，作为厅的建制，在厅长的直接领导下主持全省公路建设工作。

1929年5月将原建设厅公路处撤销改为建设厅第四科。

1931年6月又进行调整公路机构，将第四科撤销，恢复成立公路处。各路（东、西、南、北路和琼崖等）公路分处重新改组，设立公路专员，保持省、区、县三级管理系统。

1931年至1937年期间广东修筑大量公路。民办公路筑成后，投包给行车公司经营汽车运输，筑路公司收取路租。或是筑路公司自己兼办行车营业。官办公路筑成后，也都投包给民办行车公司经营行车业务。

从1927年至1934年间，全省已筑公路的91个县，都设立了行车公司，开办了长途汽车运输。

1928年广东省公路处兴办了第一个行车公司——韶坪公路行车管理处。1934年广东省公路处兴办东路省道行车管理处、南路省道行车管理处。（东路省道行车管理处原设第一、二、三行车管理处裁撤，设立总的管理机构即东路省道行车管理处）。

1931年，蒋介石南京政府对中国共产党领导的江西中央苏区发动军事“围剿”，命令广东第一集团军参加，共同行动，并命令省建设厅兴筑八条路线合共900多公里。

至1937年全省筑成公路网共有14 518.7公里，其中省道6 563.6公里，县道6 091.8公里，乡道1 863.3公里。

1937年抗日战争前期，广东省建设厅对公路养护作了规定：按每10公里分配1人，各路设置养路队负责公路养护，并设置监工1人，专门管理这项工作。养护经费在行车收入提拨若干，作为养路专款。通知各县公路局和筑路公司执行。从1939年起省公路处对全省公路不论属官办或民办路段，一律实行统一管理，统一养护。

据1938年2月广东省公路处统计，全省有320个民办行车公司，拥有大小客货车辆1 819辆（不包括广州市的车辆）。

1939年省公路处设立了3个工务总段。1940年4月将工务总段撤销，设立14个养路队，由省公路处直接指挥，分段养护。不久又将14个养路队合并为10个养路队。1941年将养路队裁撤，设立5个工务总段（曲江、翁源、连县、龙川、梅县等5个工务总段）。在总段之下，设立4—8个分段，以技佐兼分段长。每个总段，按其所辖里程的长短，交通的繁简，将路线分为甲、乙、丙三级养护。全省公路实行统一管理养护的同时，养路费也实行统收统支，并将养路费征收事务纳入财政厅办理。养路费的开支，统由省库拨发。

国道的养护管理，于抗战胜利后1946年5月1日在广州设立第三区公路工程管理局接管。交通部公路总局重新划定全国的国道，以广东、广西、福建三省境内的国道共22条长7 856公里（广东9条长3 133公里，广西9条长2 957公里，福建5条长1 766公里），由交通部第三区公路工程管理局负责管养。

二、新中国成立后时期

(1949年10月—1990年12月)

(一) 公路管理机构

1949年10月14日广州市解放后，广东省人民政府驻广州市。10月18日广州市军管会交通接管委员会成立，下设公路处，负责接管旧交通部公路总局第三区公路工程管理局和旧广东省建设厅公路处以及可通车的公路2523公里（大陆部分）。

1950年1月19日广东省交通厅成立，设一室三处（即办公室、企划处、经理处、人事处）。直属单位有公路局和航务局。

1950年4月省交通厅调整机构，将公路局并入厅本部，设二室三处（办公室、企划研究室、公路处、经理处、人事处）。全省公路管理机构陆续设立，专区成立公路管理处，计有东江（1950年2月成立）、西江（1950年12月28日成立）、北江（1950年4月1日成立）、粤中（1950年10月成立）、高雷（1951年3月）、潮汕（1950年10月）、兴梅（1950年8月成立）、海南（1950年9月成立）等8个公路管理处，全省设立管理站69个，渡口所34个，桥班7个，汽车监理所7个，共有员工2763人。

1951年12月14—24日交通部召开第一届全国养路会议，会议决定：要建立养路机构，完善制度；并划分国、省、县道；国道、省道由省公路部门管理，设立养路段，养路工区、管理站、养桥所、渡口所等进行养护管理，以道工养护为主；县、乡道路由地方政府发动群众（建勤代表工）负责养护；养路费实行统收、统支；养路工作分为：改建、大修、中修、小修和维持五种。

1952年12月广东省公路管理局成立。设10个科、一个监察室。下辖粤东、粤中、粤西、粤北、海南等5个养路总段，27个