

000887

柳州市交通志

《柳州市交通志》编基委员会

广西人民出版社

柳州市交通志

《柳州市交通志》编纂委员会



广西人民出版社

《柳州市交通志》编纂委员会

主任委员: 王 遥

副主任委员: 沈培光

委 员: 亓树生 凌家进 黄连钊 邓 顿
李先明 郭颂平 刘建严

《柳州市交通志》编纂人员

主 编: 沈培光

副主编: 刘建严

编 辑: 邓小祥 何 婵 王来柳 黄家龙 韦 煜
邹 辉 轲 阳 郑运宁

《柳州市交通志》编纂委员会

主任委员: 王 遥

副主任委员: 沈培光

委 员: 亓树生 凌家进 黄连钊 邓 顿
李先明 郭颂平 刘建严

《柳州市交通志》编纂人员

主 编: 沈培光

副主编: 刘建严

编 辑: 邓小祥 何 婵 王来柳 黄家龙 韦 煜
邹 辉 轲 阳 郑运宁

(桂)新登字01号

责任编辑 马丕环 李庭华

书名题字 黄 云

柳州市交通志

《柳州市交通志》编纂委员会编

出版发行 广西人民出版社

(邮政编码: 530021)

南宁市河堤路14号)

排版 柳州市向日葵印务设计有限公司

印刷 深圳市宣发印刷厂

开本 787毫米×1092毫米1/16

印张 28.75

字数 736千字

版次 1998年6月第一版

印次 1998年6月第一次印刷

印数 1-2000册

书号 ISBN 7-219-03738-4/K·725

定价 155元

ISBN 7-219-03738-4



9 787219 037386 >

目 录

序	1
凡 例	3
概 述	5
大事记	9

第一篇 航道

第一章 干、支流	58
第一节 柳江	58
第二节 融江	63
第三节 龙江	65
第二章 航道建设	67
第一节 勘测	67
第二节 整治	68
第三章 航标	71
第一节 航标设置	71
第二节 避碰与规范外标志	73

第二篇 水运

第一章 港口	78
第一节 柳州港	78
第二节 柳城港	93
第二章 水运组织	102

第二节 解放后水运组织	104
第三章 运输工具	108
第一节 非机动水运工具	108
第二节 机动船舶	110
第四章 运输	119
第一节 放运	119
第二节 水上货运	122
第三节 水上客运	136
第五章 运输安全与航务通讯	147
第一节 运输安全	147
第二节 航务通讯	148
第六章 船舶工业	152
第一节 造船沿革	152
第二节 船厂	153

第三篇 陆路

第一章 道路	160
第一节 驿道	160
第二节 公路建设	162
第三节 养护与征费	170
第二章 桥梁	176
第一节 古、近代桥梁	176
第二节 现代桥梁	182
第三章 车站 车渡	192
第一节 车站	192
第二节 车渡	194

第二节 车渡	194
--------------	-----

第四篇 陆运

第一章 道路运输工具	198
第一节 人、畜力运输工具	198
第二节 机动车辆	202
第二章 道路运输	206
第一节 人、畜力运输	206
第二节 公路货运	210
第三节 公路客运	225
第三章 维修与安全	241
第一节 汽车维修	241
第二节 道路安全	247

第五篇 管理

第一章 行政管理	252
第一节 柳州市交通局	252
第二节 柳城县交通局	263
第三节 柳江县交通局	264
第四节 柳州市郊区交通局	265
第二章 行业管理	266
第一节 水路行业	266
第二节 公路行业	272

第六篇 企事业单位

第一章 柳州汽车运输总公司	278
第一节 客运	279
第二节 货运	281
第三节 县(市)汽车站	282
第四节 汽车修理	286
第五节 多种经营与科技教育	288
第二章 柳州航运总公司(柳州港澳轮船公司)	299
第一节 运输生产	300
第二节 港口装卸	304
第三节 船舶修造	306
第四节 科技与教育	308
第五节 多种经营	310
第三章 柳州市联运总公司(柳州市汽车运输公司)	322
第一节 客货运输	322
第二节 工业生产	325
第三节 基础建设	326
第四节 多种经营	327
第四章 柳州市第二运输公司	331
第一节 运输	332
第二节 维修	338
第三节 多种经营与技改	338
第五章 柳州市华力实业总公司	345
第一节 汽车维修	345
第二节 工业	346
第三节 技改与成果	349

第六章 柳州市客运公司	355
第七章 柳州市汽车改制厂（柳州挂车厂）	361
第八章 柳州汽车工业销售总公司	363
第九章 柳州市交通学校	367

第七篇 铁路

第一章 铁路建设	371
第一节 湘桂铁路	371
第二节 黔桂铁路	372
第三节 焦柳铁路	373
第四节 铁路支线和铁路专用线	373
第五节 车站	377
第二章 铁路运输	386
第一节 旅客运输	386
第二节 货物运输	395
第三节 军事运输	399
第四节 运输安全	400
第三章 管理机构	403
第一节 柳州铁路局	403
第二节 柳州铁路分局	403

第八篇 航空

第一章 柳州机场	412
第一节 帽合机场	412
第二节 白莲机场	413

第二章 航空运输	415
第一节 航 线	415
第二节 物资运输	418
第三节 通用航空	419
第三章 航务管理	420
第一节 民航管理机构	420
第二节 航务保障	420

附录

群英谱	424
人 物	435
编后记	437

序

柳州市人民政府副市长 黄家仁

翻开《柳州市交通志》，仿佛走进柳州市交通历史博物馆。那古老的木桥、石桥、浮桥，现代的公路大桥，历历在目。那弯弯曲曲和坎坎坷坷的驿道、牛车路、马路，延伸贯通今天的桂柳高速公路，抚今追昔，令人嗟叹不已。那条布满暗礁和激流险滩的柳江河道，曾经吞噬了无数的木船排筏，而今，变成四季通航、水上运输直达港澳的黄金水道，又是谁的丰功伟绩？20世纪30年代末才动工修筑铁路的柳州，现在是广西铁路的心脏，中国西南交通运输的大动脉。近60年的变迁，是柳州交通运输史上划时代的标志。而柳州白莲机场的落成，为柳州交通运输事业的发展谱写了崭新的篇章，把柳州人对明天的追求载上美妙的蓝空。

想致富，先修桥和路。这是一代代柳州人的共识，也是柳州交通运输事业蓬勃发展的思想基础。“岭树重遮千里目，江流曲似九回肠。”这是柳州特定的地理环境。柳江绕城而过，蜿蜒曲折，城外群山环抱，峻岭重叠。柳州不发展交通，经济文化的发展就没有出路。于是，唐代劈出“买马路”，宋代开拓通往中原的主要贡道，元代设驿站，明代修桥成风，清代沿江扩建码头，民国修公路、铁路、飞机场。解放以后，党和人民政府更加重视发展交通运输事业，多方筹集资金疏浚航道，设置航标，提高柳江的通航能力；广泛发动社会各界出钱出力，修造一座又一座横跨柳江的公路桥梁，修筑一条又一条县乡公路、城区道路；铁路的现代化建设日新月异，投放巨资迁建飞机场，不断更新交通运输工具，提高运载能力等。山河作证：共产党领导半个世纪的经济建设，柳州交通运输业的发展，比任何朝代都灿烂辉煌。

有了便利的水路运输，柳州才成为粤、桂、黔、滇物资交流的集散地，有“桂中商埠”之称；有了发达的陆路交通运输，柳州的工业才插上翅膀，一日千里地发展，工业年产值连续突破100亿、120亿、170亿，为全国五个少数民族自治区城市之首。有了水、陆、空的立体交通结构，才有络绎不绝的中外游客光临柳州这座历史文化名城，柳州城的美名才在海内外越传越远。

随着柳州交通基础设施的不断改善，柳州的客货运输量每年都在大幅度地增长，满足工农业生产和商品流通的需求。今天，人便于行，货畅其流，完

全归功于党的改革开放政策,归功于交通战线职工的辛勤劳动。为柳州交通建设和发展作出贡献的代表人物有伍廷颍、邓程章、王云龙、吴世禄、黄柏宽、吴菊超等,层出不穷。柳州交通战线的职工,在千里公路线、铁道线、航道线上,风里来,雨里去,顶严寒,战酷暑,披星戴月,含辛茹苦,常年在外奔波劳顿,不惜流血流汗,舍小家为大家,图的是车船畅行无阻,旅客一路平安,让旅途撒满爱的阳光。柳州的交通发展史,实际上是交通战线职工的奋斗史。他们艰辛创造的光辉业绩,他们当中涌现出来的先进模范人物,确实可歌可泣,永载史册!

《柳州市交通志》作为一部爱国爱乡的乡土教材,值得一读。在此之前,没有一部志书完整地记载柳州市的交通历史状况。《柳州市交通志》首开纪录,用这么大的篇幅反映了柳州大交通的古今变异概貌,突出了交通特色,树立了一块里程碑,建造了柳州交通演变的资料总库,这对于地方交通史情的研究,提供社会主义精神文明和物质文明建设的借鉴,都有十分重要的价值。

希望柳州交通战线职工用更加昂扬的斗志去创造更加辉煌的历史,续写新的历史篇章!

凡例

一、《柳州市交通志》以马列主义、毛泽东思想和四项基本原则为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点，坚持实事求是、详今略古的原则进行编纂。

二、本志记事时间上不断限，下限至1993年（铁路下限至1992年），照片下限至1997年。

三、本志按照事以类聚、横排纵写、纵横结合的原则，采用篇、章、节、目结构，撰写时重在记述，叙而不论，坚持用事实说话。

四、交通运输行业具有跨区域的特点，因此，本志既以柳州市（含柳江县、柳城县）地域为重心，又跨越涉及交通范围的疆界，以求反映交通全貌。

五、本志历代驿道里程均以当时的度量衡为准。

六、本志力求朴实、严谨、科学，其行文规范执行1988年《广西壮族自治区地方志编纂委员会关于新编地方志行文规定》。

七、本志书资料来自柳州市档案馆、梧州市档案馆、中国第二历史档案馆、广西壮族自治区公路管理局史志办、自治区公路运输管理局史志办、自治区航务管理局史志办、柳州市图书馆、柳州市交通局档案室、局属各单位档案室、柳州市地方志办公室、柳州铁路分局史志办、《柳州市城建志》、《柳江县志》、《柳城县志》、《柳州市地名志》、《柳州市邮电志》、《柳州市军事志》、《广西交通志》、

《广西通志·铁路志》、《广西通志·民航志》以及自存史料的老干部、老工人的口述。

概述

八桂腹地柳州，以其优越的地理位置及自然环境，构成八桂交通枢纽，历来便是水陆交通要道，并于1988年被自治区定为“交通枢纽城市”。改革开放以后，柳州公路不断地延伸扩展，水路运输直达香港澳门，铁路综合运输能力不断提高，航空运输方兴未艾，对促进中西南地区的物资交流和旅游事业，推动柳州经济发展，都发挥了巨大的动脉作用。

柳江，这条源于贵州的黄金水道，是珠江流域西江水系的第二大支流。长1925公里，区间集水面积45785平方公里，流经柳城、柳州、柳江、鹿寨、象州、来宾等6个县、市。上通贵州省榕江、从江，下达平南、藤县、梧州、肇庆、广州、澳门、香港，从珠江口入海，上下通航贵州、广西、广东三个省、区，与西江水系的干流桂江、郁江、红水河相连，形成一张畅通发达的水运网络。柳江水量丰富，流量充沛，河网发达，航道稳定，河宽300-500米，具有发展水路运输的天然条件。

唐、宋时期，柳江航道的船舶运输已初具规模，通过柳江上运的货物有食盐、铁器农具、纺织品等，下运的货物有木材、谷米、水果、矿产、陶瓷器等。进入明、清之后，水上运输日益繁忙，贵州省及桂西南的大宗矿产、土特产、粮油、白蜡等，均用船载经柳江远销湖南、湖北和广东；从广州进口的煤油、棉纱、布匹、食盐、文具、百货等商品，也经柳江运销贵州，使柳州成为西南地区繁华昌盛的货物集散地。

清光绪三十年（1904年），柳江航道相继出现电船。民国初年，已有客货电船定期航行柳（州）梧（州）线、柳（州）长（安）线。民国6年（1917年），有14艘轮船定期航行柳梧线，一个航次可运载2.5万担谷米。民国21年，柳州航行各地的小民船500余艘；当年，经柳州转运的粮油等货物有65万担。民国30年，柳州航行各地的民船有1594艘、13040吨位。民国37年，航行柳梧航线的客货电船有11艘、921.30吨位、1205客位。

解放后，人民政府十分重视发展水运事业，多次疏浚整治柳江航道，炸礁扒砂，设置航标，使柳江通航能力提高到五级，终年四季可通航120吨级的拖驳船队及200客位的客轮。丰水期，1000吨级的货轮畅行无阻。解放初期，柳江的水运仍以民船为主。1952年，全市水运货运量1.7万吨，货运周转量128.19万吨公里。当年，水运管理逐步纳入计划管理的轨道，国营水运企业柳

州航运办事处先后推广前苏联的“一列式拖驳运输法”（亦称东江式暗缆拖带法），大大提高了运输效率，并通过对私营船舶的社会主义改造，增强了国营水运企业的运输能力。1960年，柳州航运分局与有关物资部门开展“一条龙”联运协作，把公路、水路、铁路、装卸、搬运、生产部门、物资部门、销售部门以及各地区广泛联合起来，理顺了流通环节，使运输生产结构出现了新的格局。1965年，交通部、厅、局有关部门对柳梧线、柳长线的船型作了调查，推动了柳江的运输船舶向标准化、系列化方向改进，加速了船舶更新换代的步伐。20世纪70年代，在柳梧线上航的空驳船推行“连卡式”、“单缆吊拖式”拖带法，比“东江式暗缆拖带法”拖带速度更快，更加安全可靠。客运船舶则从小型客货轮及木质客货轮逐步发展到200客位以上的钢质客轮。柳梧航线的客轮由6天一班逐步改为每日对开。1984年，恢复柳州到广州的直达客运航线，从隔日对开改为每日对开一班，极大地方便了旅客。柳州航运总公司1952年仅有12艘船舶，完成客运量10564人次，货运量6408吨；1993年，已拥有各类船舶147艘，完成客运量17.97万人次，货运量33.89万吨。1993年，全市的船舶注册750艘，柳州航区则有各类船舶2015艘、76629吨位。当年全市水运完成货运量105万吨，客运量128万人次，出现了国营、集体、个体一齐上的大好形势。

为适应对外开放，加快柳州经济建设的需要，1989年1月，柳州港国轮外贸运输货轮开通了柳州—香港的直达航线。1990年6月1日，柳州口岸正式对外开放，海关开关，外贸国轮增至8艘，提高口岸的通过能力。1989—1993年共运载进出口货物157287吨，货运周转量149367557吨公里。柳州的水路运输，正朝着快捷、便利、开放、高效的现代化方向发展。

柳州地处桂中，其地理位置已经决定了它是西南交通枢纽。早在西晋时，古人就开辟了柳州通贵州的驿道，隋代又开通了通越南的大路。驿道历经唐、宋两代的修拓，桂林经柳州至南宁的路线，成为贯通广西南北的重要驿道干线；柳州至贵州的朝贡路线成为著名的“买马路”。元代在柳州境内设有4个驿站。明代的驿道主干线与水路相接通。清代，柳州的驿道网辐射的道路沟通各府治所，并有数条支线通往各州、县，直至邻省。

柳州的公路建设，始于民国14年（1925年）11月。柳（州）石（龙）公路为柳州第一条公路，于民国15年9月通车。随后，柳（州）长（安）路、柳（州）武（宣）路、柳（州）桂（林）路、南（宁）柳（州）路、柳（州）六（寨）路（即黔桂公路）先后修建通车，柳州逐渐形成辐射八桂大地的公路干线主骨架，从而加强了柳州作为我国中西南地区交通枢纽的重要位置。