

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

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  
一九五三年九月

广西交通厅第一任厅长  
區廣西區工十世系合七任

黃 榮題字

总结经验  
当好先行

韦纯束

一九八二年元月

广西交通厅第二任厅长  
原广西区人民政府主席

韦纯束题字

## 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

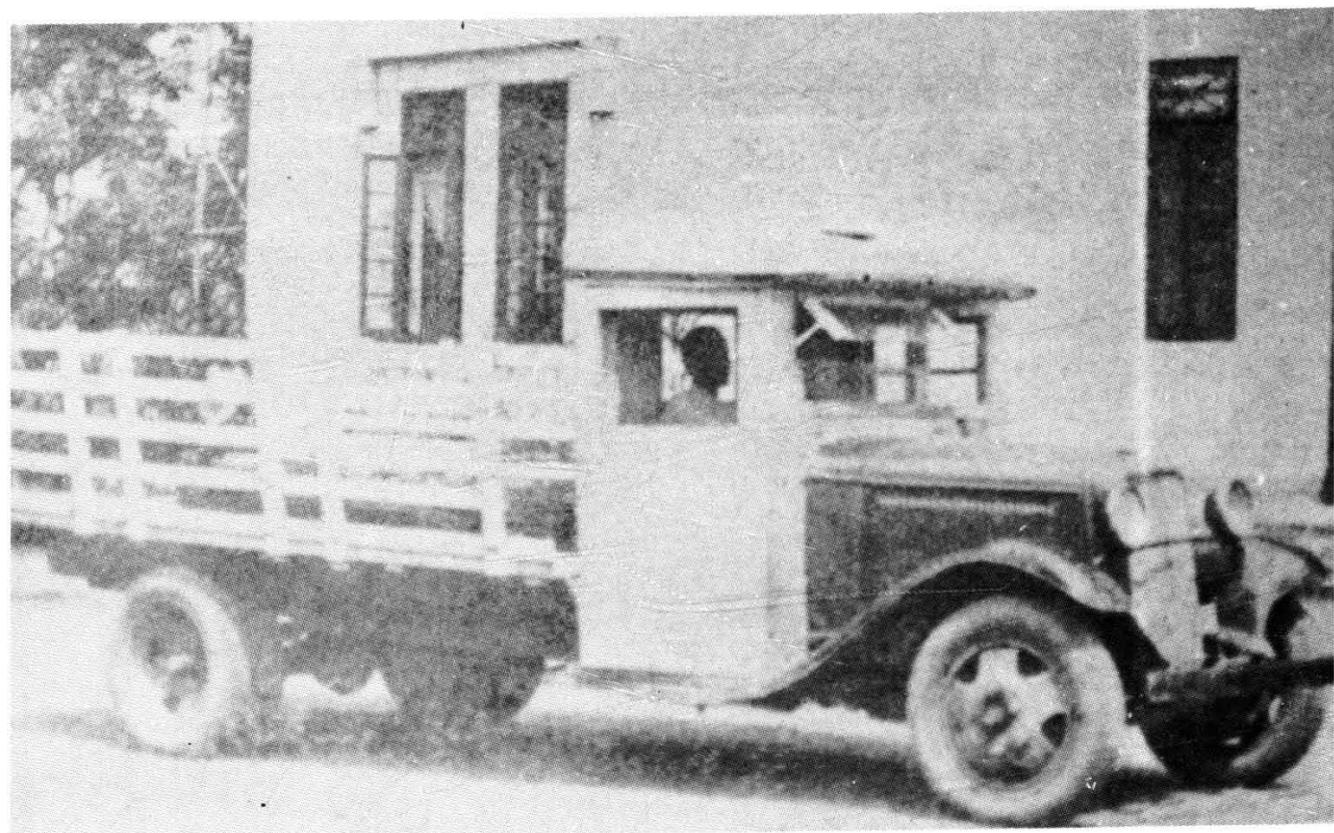


图2 货车

图3 长途  
营运班车

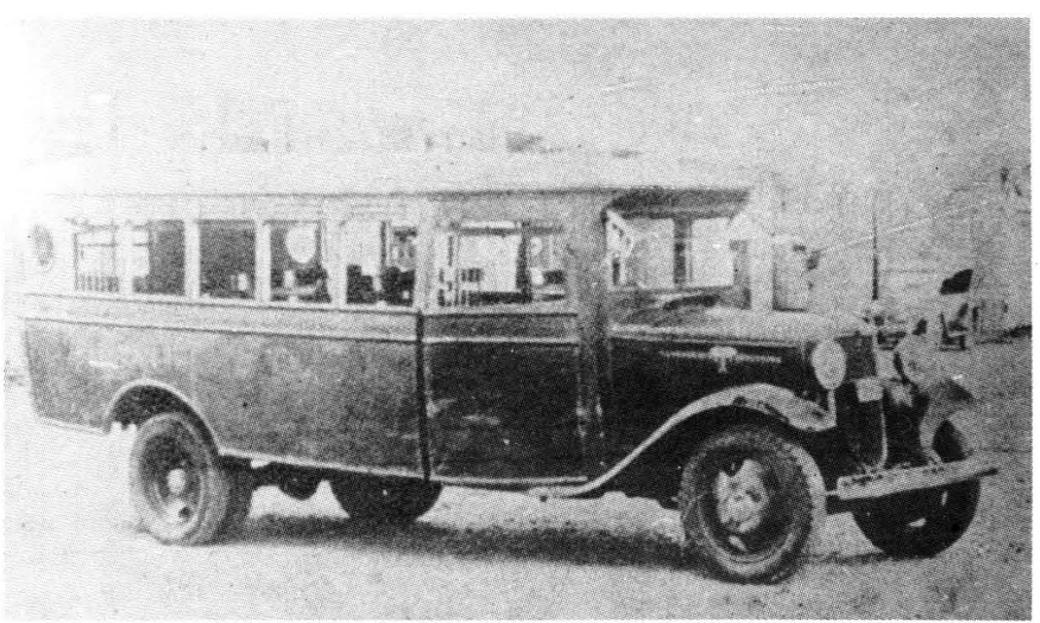


图4 小客车

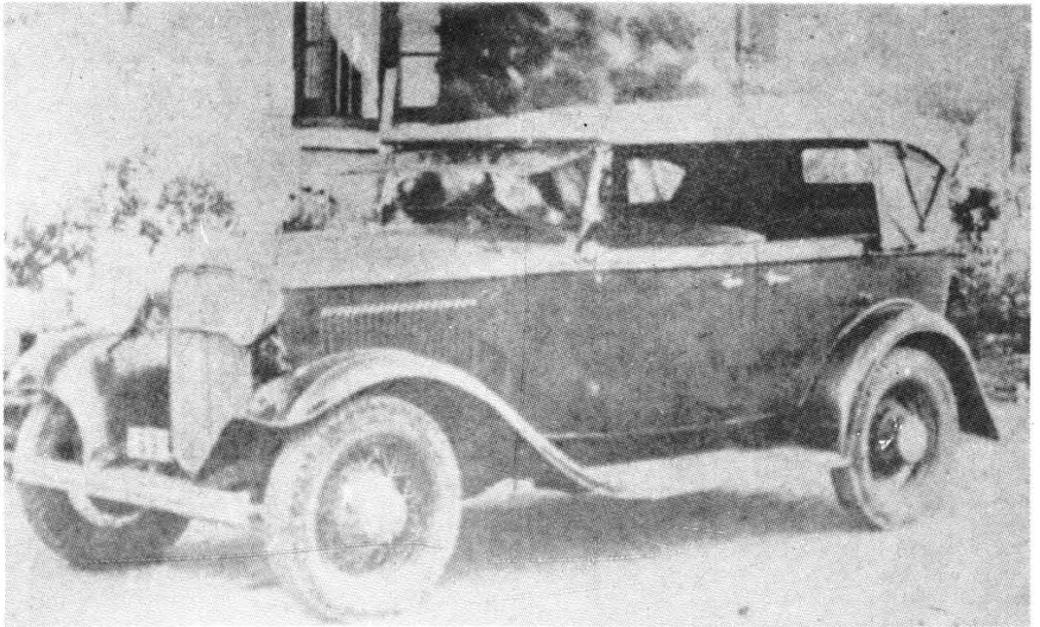


图5 省公路局  
机械厂制造的木  
炭炉汽车

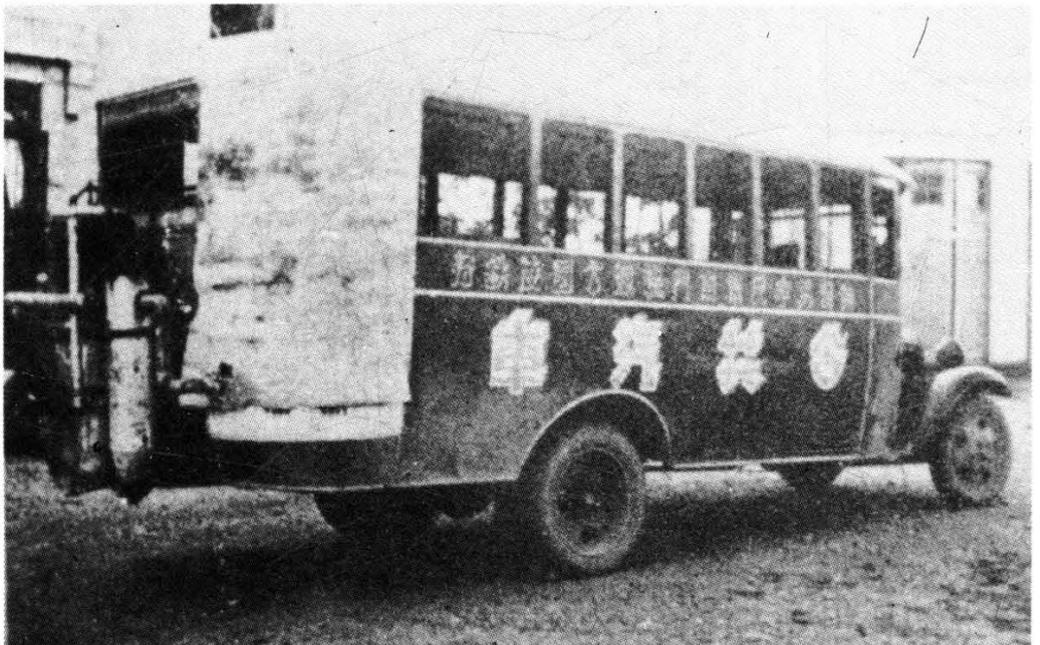


图 6 南宁车站

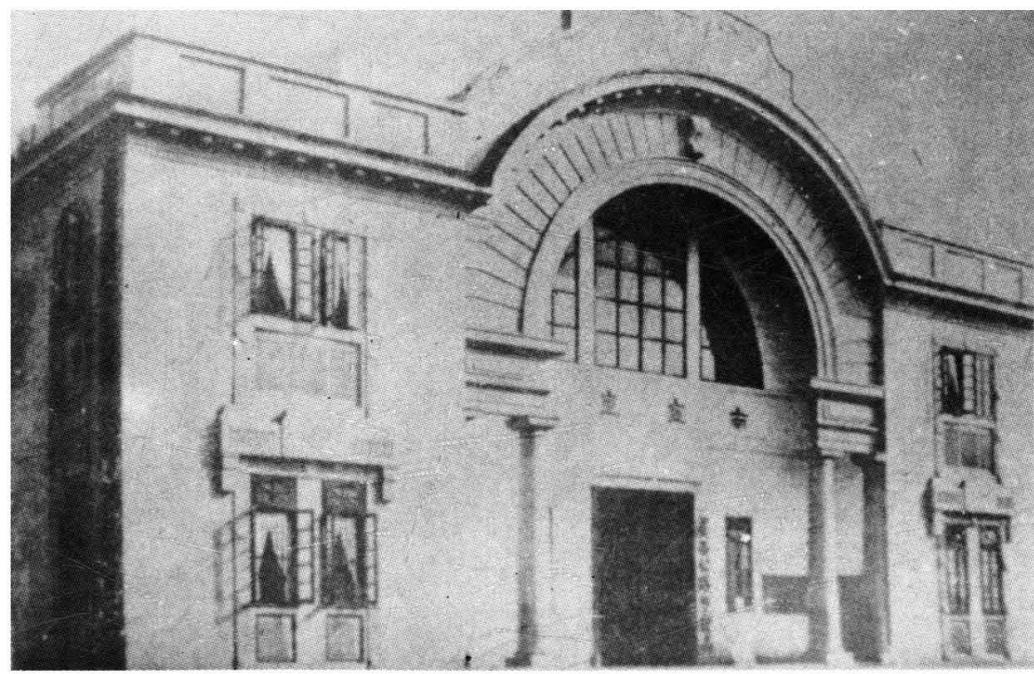


图 7 柳州车站

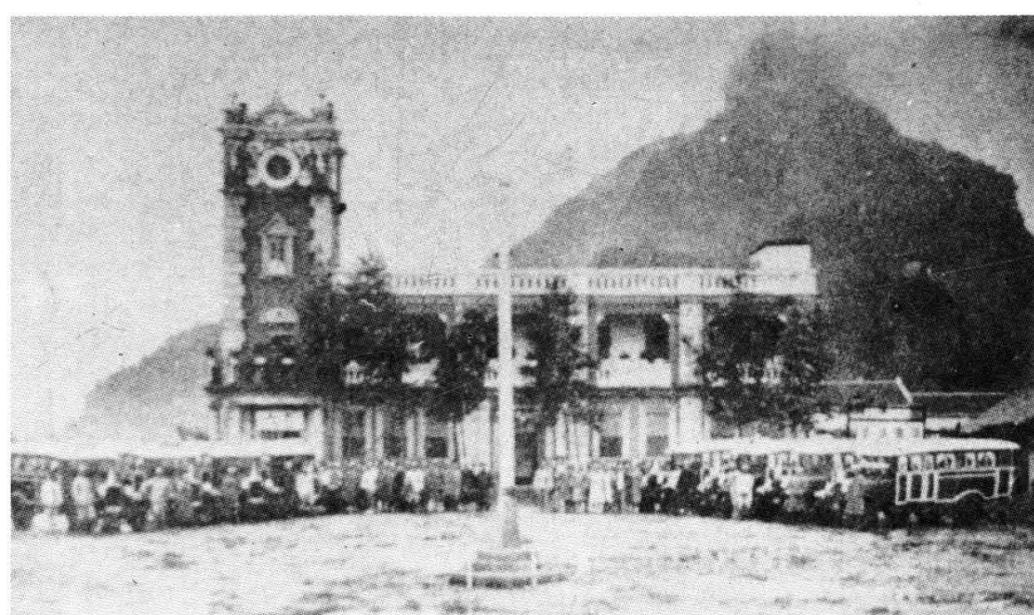


图 8 六寨车站



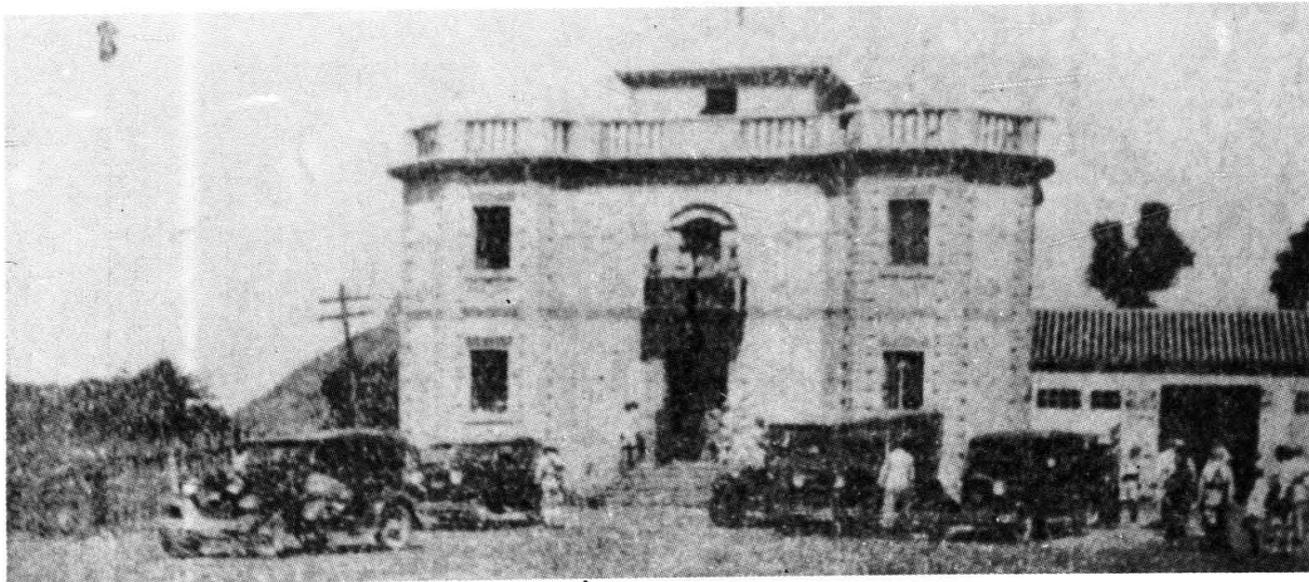
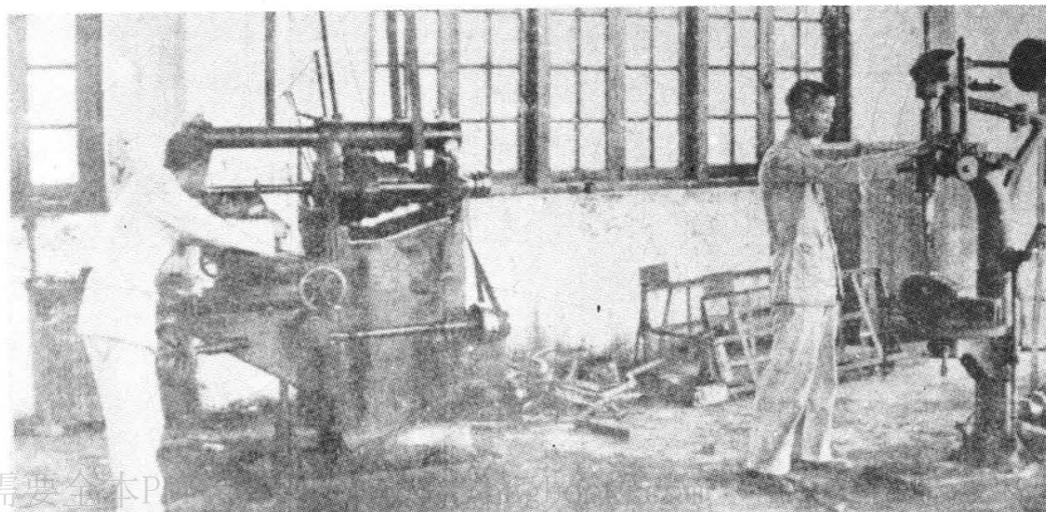


图9 迁江车站

图10 1938年南宁街道



图11 省公路局  
机械厂锻压车间



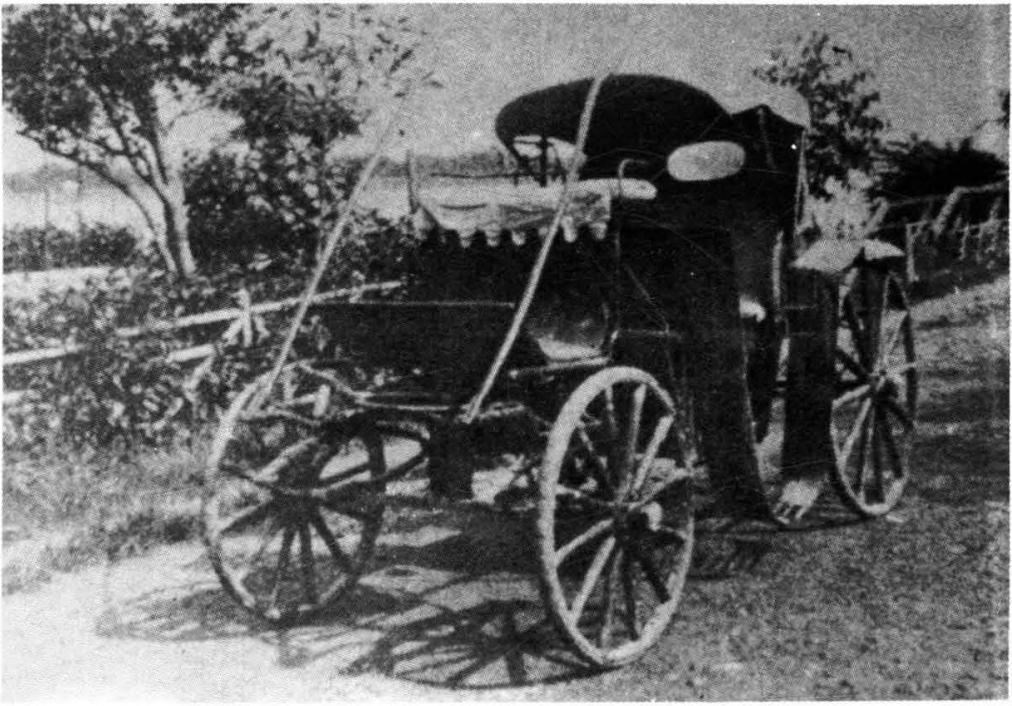


图16 马车

图17 牛车



目  
录

总 序	
绪 论	
第一章 广西公路运输的兴起	1
第一节 汽车和商营汽车公司的出现	1
一、早期出现的汽车	1
二、商营汽车公司的创办	4
第二节 公路运输兴起的客观条件	5
一、政府注重公路交通建设	5
二、民众对兴办公路交通事业热忱支持	6
第三节 公路运输的组织机构	7
一、组织机构的设置	7
二、兴办公路运输	10
三、汽车进口及路线状况	13
第四节 民办汽车路的运输及管理	16
第五节 各区汽车运输管理	19
一、南宁区公路管理局	20
二、柳江区各路的运输	25
三、桂林区各路的运输	26
四、桂荔平梧线的营运	28
第六节 公路运输管理	29
一、公路交通法规章则的制订	29

二、初期车站的建立	31
三、运价、成本	32
四、行车取缔规则及安全管理	34
五、汽车保修机构的设置	36
六、各类人才的培养	37
第二章 广西公路运输的发展	39
第一节 全省公路运输实行统一管理	39
一、分区管理机构和商包制的废除	39
二、运输管理机构的演变	40
三、加速发展公路运输	44
四、加强行车管理	47
第二节 国营汽车运输的扩展	49
一、积极增购营运车辆	49
二、开办长途邮运业务	54
三、定时长途班车的出现	56
四、梧州、南宁、桂林等城市公共汽车	61
五、黔桂、湘桂、桂粤运输	65
第三节 抑制中的商营公路运输	70
一、开放——统制——有限制的开放	70
二、商车的组织联营	76
三、县办、民办汽车路的运输及其他	79
四、商营汽车行号及车辆	83
第四节 车站设置及站务管理	98
一、车站建设	98
二、站务管理	103
三、专用电讯和路警的设置	107
第五节 运价和养路费的征收	108
一、统一和偏高的客货运价	108

二、养路费的征收·····	114
第六节 机务和材料供应·····	117
一、国营汽车修理厂的恢复和管理·····	117
二、应运而生的私营修理厂(店)·····	120
三、车辆燃、材料供应·····	122
第三章 广西公路运输的艰难历程·····	124
第一节 抗战中繁忙的运输·····	124
一、北上抗日军运及战区人民内迁运输 ·····	124
二、战时运输的军事管制·····	125
三、柳州抢运及桂南战役运输·····	127
第二节 桂越国际运输·····	130
一、越南境内运输的周折·····	130
二、邕镇路的国际运输·····	132
三、河岳路的国际运输及田东抢运·····	134
第三节 公、私营汽车运输的盛衰·····	137
一、国营汽车运输进展步履艰难·····	137
二、私营汽车运输在困境中发展·····	140
第四节 木炭代油汽车的应用及推广·····	143
第五节 驿运·····	147
一、古、近代驿运·····	147
二、运输工具·····	151
三、驿运管理机构及运输·····	153
第四章 广西汽车运输的恢复与破坏·····	162
第一节 抗日胜利后的复员运输和善后 救济运输·····	162
一、战后工交事业基础·····	162
二、复员运输·····	163

三、善后救济运输·····	164
第二节 公营汽车运输·····	167
一、车运公司·····	167
二、公路管理局的营运业务·····	168
三、财务管理·····	169
第三节 广西汽车商业同业公会联合会 ·····	171
一、组织机构·····	171
二、主要营运路线·····	173
三、运输管理·····	175
四、营运成本计算·····	177
第四节 交通部在广西的分支机构及运输 ·····	180
一、第三运输处柳州分处的运输·····	180
二、第十运输处柳州分处的运输·····	181
第五节 汽车运输业遭受严重破坏·····	182
一、运输市场混乱·····	182
二、交通运输工具受到严重破坏·····	185
编年大事记·····	193
附录·····	213
注释·····	232
编后记·····	235

## 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