



广西路桥
GRBC

广西壮族自治区公路桥梁工程总公司

Annals of Guangxi Road & Bridge Engineering Corporation

通志

主编：罗业凤



广西壮族自治区公路桥梁工程 总公司通志

主 编：罗业凤

《广西壮族自治区公路桥梁工程总公司通志》

编撰委员会

顾 问: 郑皆连
主 编: 罗业凤
副 主 编: 韦勇球 王劫耘 李定伦 张友坐 何洁文 颜景有 阮本铭
杨胜坚 罗岩枫 何崇雄 刘 宁 冯 智 周明辉 曹文海
编 委: (按姓氏笔画排序)
韦正安 冯春萌 归 翀 甘子利 孙宏斌 江羽习 何 涌
劳鑫业 吴慈明 苏会春 庞博新 罗 静 罗挺表 施鸣钢
赵 武 赵亚飞 唐建林 梁 波 黄红茜 曾 伟 曾宗坤
舒家望 覃 山 覃丽梅 谢吉年 韩 玉 甄 匡 赖水平
雷敬意
编 撰: 苏会春 肖 迪 农智宏
提供资料: 黄华章 苏会春 施鸣钢 何 华 黄金文 李绍衡
摄 影: 苏会春 吕启明 何 华 黄金文 覃日政
审 核: 李敬国 周佩友 刘秀祥 张君鹏

序 言

《广西壮族自治区公路桥梁工程总公司通志》是广西公路桥梁工程总公司历史的积累与沉淀。该书客观地记录了公司50多年来的发展历程，是一部记载公司发展辉煌历程的史册，更是一部记载历代广西路桥人肩负交通建设历史使命，铸就交通建设事业丰碑的辛勤开拓史。

忆往昔峥嵘岁月稠。广西公路桥梁工程总公司从新中国成立初期的工程队开始担当起改变广西公路交通落后面貌的神圣使命，从抢险修路到国防战备公路、改渡为桥建设，再到积极参与市场竞争，完成多条高速公路建设，为广西交通建设事业的飞速发展作出了积极贡献。

看今朝路桥儿女竞风流。我很欣慰地看到广西公路桥梁工程总公司历经市场浪潮的洗礼，而不断发展壮大，成为广西交通建设的主力军。公司在巩固广西区内市场的基础上，积极拓展区外市场，并迈步国际市场。同时，公司通过不断加强科技创新，提升自身核心竞争力，在桥梁建设上取得了大的突破，并掌握了拱桥施工核心技术，所承建的杭州复兴大桥获得鲁班奖、詹天佑奖，为广西交通争得了荣誉。

我衷心地希望广西公路桥梁工程总公司沿着前辈们留下的光辉足迹，继往开来，取得更大的成绩。

广西壮族自治区交通厅厅长：

黄华宽
2008年11月

前言

历史蕴含价值，光荣成就未来。历史经验的可贵，在于提供给人们继续前进的力量，在于给人们研究和解决新问题增添智慧。历史越悠久，文化积淀越深厚。

编撰《广西壮族自治区公路桥梁工程总公司通志》（以下简称《通志》）的愿望由来已久。客观、真实、准确地记录“广西路桥”的发展沿革、演变历史，以及这支队伍由小到大、由弱变强的发展进程，是每一个“广西路桥人”恒远的期待。今天，这部《通志》终于编成写就，虽因时间仓促，其不免粗糙疏浅，挂一漏万，但她铭刻着新领导班子谆谆的嘱托，凝聚着无数“老路桥人”的辛劳，记载着数位编者、审核者大量的心血。我们希望《通志》能够全面反映“广西路桥人”坚韧不拔、不负重托、不辱使命，不惜以青春甚至生命的代价谱写的交通事业丰碑，我们也希望年青一代的“广西路桥人”沿着前辈的足迹，承前启后，继往开来，创造更辉煌的未来。

广西公路桥梁工程总公司前身曾数度易名，隶属机构也曾数度易主，自身也反复经过组合、分化。公司的雏形始于1953年援越抗法时期成立的广西省交通厅基建处所设置的两个工程队，此后公路专业施工队伍走上了艰难的发展道路，经历了新中国成立初期恢复道路交通、国防公路建设、渡口改建桥梁、改革开放时期市场化发展的进程。

新中国成立初期的军事接管时期，工程队是临时性的抢险修路队伍。工程队向专业化方向发展从广西省交通厅公路局工程队成立后伊始，这个阶段的工作任务主要是“有重点的恢复、改建和新建具有国防、政治、经济等价值的主要公路，并适当照顾少数民族地区发展的需要，修建连通少数民族地区的公路”等，修复了车河至田州、桂林至青龙界公路，改建了百色至八渡、信都至八步等公路干线，同时兴建了小董桥、丹竹江桥、濂江桥、澄碧江桥和田州桥。

广西是国家边防的要冲。新中国成立伊始，为了巩固国防，国家非常重视修建战备公路。广西省交通厅公路局工程队肩负使命，担当重任，无数筑路健儿以最原始的方式，备尝艰难，苦战在南疆边陲的崇山峻岭中。20世纪50年代新建了四塘至太平、石埠至宁武、思陇至罗波、大明山等战备公路。20世纪60年代至70年代建设了“0539”战备公路，其中最著名战役是：隘洞至九圩、九圩至红砂、华山至英豪、东兴至三防、中寨至小荣等路段工程。广西路桥前辈奋战“0539”工程，艰苦卓绝，惊泣鬼神，震撼天地。“0539”战备公路的建成，成为广西边防建设的标志性成果。此后“广西路桥人”又转战边防小城防城新港，建设“322”工程。在国家经济极度困难，物资异常贫乏，在使用“手持水准器”的年代，“广西路桥人”以十分简陋的手段，建成了一座2000吨级浮动码头，数座500吨级专用浮动码头和直壁式固定码头，还有卸油平台，及住宅楼、货场、仓库等。他们以临战状态，军事化管理，为实现“海上胡志明小道”的畅通，昼夜奋战，谱写了“广西路桥”光辉的篇章。

在渡口改建桥梁年代，“广西路桥人”肩负着改变广西公路交通落后面貌的神圣使命，辗转左江、右江、邕江、郁江、柳江、桂江、红水河、洛清江、黔江、浔江、西江等八桂大地的全部大江大河，“撤销”了众多大型的汽车交通渡口，建成几十座大桥或特大型桥梁。桥型主要是箱型拱桥和箱肋拱桥。渡口改建工程在广西各地同时开始，历时十多年。渡口改建工程的完成，极大改变了广西的交通面貌，再次展现了“广西路桥人”不畏艰难，敢于战天斗地的精神。

改革开放以后，专业施工队伍经受了经济体制转轨带来的剧烈阵痛，思想观念和内部经营方式也经

受了刻骨铭心的嬗变过程，企业经历了炼狱般的洗礼，也实现了脱胎换骨的转变。施工产值飞速发展，员工安居乐业，福利待遇显著增强。

在改革开放深入发展时期，1994年，公路建设事业进行了体制改革，实行建养分离，政企分开。“广西路桥人”走上了市场化的发展之路。无论是在区内、区外还是在海外，“广西路桥人”都以其坚韧不拔、万难不辞、敢为天下先的豪迈气概创造了一个又一个奇迹，谱写了企业发展瑰丽的诗章。

《通志》以应用文写作为主，直入直出的写法来记叙历史。力求用客观、准确、简明、平实的语言对客观事物进行基本描述。采用的资料来源于归档资料、原始记录、广西公路史、走访当事人口述、陈年旧照，证据确凿。所编辑的历史照片，大多数来自当事者的珍藏。并以照片说事，画说历史，图说典型事件，图文并茂，再现半个世纪以来“广西路桥人”的风风雨雨，着力使《通志》具有概括性、典型性、权威性、资料性、实用性。本《通志》共编撰为八章，内容概要如下：

第一章 广西公路专业施工队伍之诞生：记述了军事接管和“广西路桥人”的诞生；新中国成立初期临时性工程队的卓越贡献；公路专业队伍自从20世纪50年代组建以来，公路专业施工队伍机构的调整及演变。

第二章 国防战备公路建设：援越抗法和抗美援朝时期，广西边防战备公路建设如火如荼，广西公路专业队伍克服了施工环境恶劣、生活条件贫苦、技术装备简陋等困难，经历了无数艰难曲折，创造了一个又一个的人间奇迹。

第三章 渡口改桥工程：渡口改建桥梁时期取得了辉煌成就，一座座宏伟的钢筋混凝土箱型拱、箱肋拱桥替代了旧时的汽车渡口。公路专业队伍的业绩，成为广西人民群众的口碑。

第四章 中兴发展时期：改革开放促进企业成长。事业单位实行企业管理，广西公路专业队伍进行了经营管理的改革尝试，家园建设蓬勃发展。

第五章 在市场经济激流中拼搏：在市场化发展道路上，“广西路桥人”内强管理，外拓市场，经受了风浪考验，实现了快速发展。

第六章 广西高速公路建设：“广西路桥人”顽强拼搏，奋发进取，在广西高速公路建设中，发挥了主力军的作用。

第七章 桥梁工程技术发展史：广西路桥大力进军大型拱桥、斜拉桥、悬索桥的施工建设，并取得了一个又一个的胜利。创新的中承式钢管混凝土拱桥，独树一帜，从双曲拱、箱型拱、箱肋拱，发展到中承式钢管混凝土拱，拱桥不仅在壮乡崛起，而且走出省外，扬名国内外。

第八章 特殊历史事件和人物汇编：在半个世纪历程中，“广西路桥”发展史上曾发生过无数影响深远、意义重大、可歌可泣的事件。收编的20多篇特殊历史事件，都是令人难以忘怀、发人深省、启迪后人的，也是“广西路桥”历史的发展轨迹。

《通志》的附录，收录了大事记、广西公路桥梁工程总公司专业队伍及其上级领导机关体制与机构演变、广西公路桥梁工程总公司专业队伍机构演变沿革、广西公路桥梁工程总公司公路桥梁工程竣工表、广西桥梁工程竣工项目情况表、广西公路桥梁工程总公司获奖工程项目一览表、广西公路桥梁工程总公司获质量管理奖一览表、广西公路桥梁工程总公司专业队伍机构表、广西公路桥梁工程总公司获奖荣誉汇集、广西公路桥梁工程总公司十年发展过程曲线图、广西公路桥梁工程总公司承建的公路桥梁工程项目代表作选编，共11编附录。

目 录

第一章 广西公路专业施工队伍之诞生	(1)
第一节 组建公路专业施工队伍	(1)
一、第一个公路建设项目工程处.....	(1)
二、公路建设专业队伍机构演变发展.....	(2)
第二节 新中国成立初期公路恢复建设	(4)
一、临时性工程队的卓越贡献.....	(4)
二、土匪疯狂破坏路桥, 杀害我抢修、护路护桥人员.....	(4)
三、抢修大瑶山外围公路.....	(4)
四、抢修主要国防公路.....	(5)
五、抢修通向沿海地区的公路.....	(5)
六、干线公路的修复.....	(5)
七、新中国成立初期公路修建养护实行民工建勤政策.....	(5)
八、揭开新中国成立后广西新建公路的序幕.....	(6)
九、政治路线决定经济政策.....	(6)
第二章 国防战备公路建设(20世纪50~70年代)	(8)
第一节 20世纪50年代初期公路干线建设	(8)
一、修建南宁机场公路(1958~1964年).....	(8)
二、修建蒙山至昭平公路(1958~1960年).....	(9)
三、修建南宁至西津公路(1958~1965年).....	(9)
四、修建百色至巴平公路.....	(9)
第二节 战备公路建设(1965~1982年)	(9)
第三节 难忘的0539工程战斗历程(1966~1975年)	(11)
一、新建隘洞至九圩路段(1966~1969年).....	(11)
二、新建华山至英豪路段(1966~1981年).....	(12)
三、新建东兴至三防路段, 刻骨铭心的战役(1966~1981年).....	(12)
四、新建中寨至小荣路段(1972~1975年).....	(13)
第四节 苦战其他战备工程(1966~1982年)	(15)
一、(代号: 0611) 新建(崇左)太平至(龙州)水口公路(1966~1970年).....	(15)
二、(代号: 0707) 新建北江至板烂公路(1967~1969年).....	(15)
三、(代号: 0612) 新建崇左至宁明公路(1966~1969年).....	(16)
四、新建台马至防城渔万公路(1966~1969年).....	(16)
五、新建凭祥至平而关公路(1972年8~12月).....	(17)

六、会战防城港夏船码头 (1968~1970年)	(17)
七、新建百合至弄合公路 (1973~1975年)	(18)
八、浦贵至彬桥公路 (1979~1980年)	(18)
九、新建华兰至扶隆公路 (1979~1980年)	(18)
十、新建南庆至寨圩公路 (1982年3~11月)	(20)
十一、新建板岸至那造公路 (1982~1983年)	(20)
十二、改建大化至岩滩公路	(20)
第三章 渡口改桥工程	(21)
第一节 渡口改桥之初 (1953~1957年)	(21)
一、20世纪60年代以前渡口改桥工程	(21)
二、20世纪70年代渡口改桥工程	(21)
第二节 大江大河上的改渡为桥	(26)
一、第一工程处改渡为桥业绩 (1973~1988年)	(27)
二、第二工程处改渡为桥业绩 (1972~1988年)	(31)
三、第三工程处改渡为桥业绩 (1972~1988年)	(36)
四、广西交通建设开发公司改渡为桥业绩	(42)
五、机械施工处改渡为桥业绩 (1972~1988年)	(44)
第四章 中兴发展时期	(48)
第一节 内部经营管理摸索阶段	(48)
第二节 基地建设	(52)
一、专业施工队伍的第一个“家”	(52)
二、专业施工队伍的第二个“家”	(52)
三、专业施工队伍的第三个“家”	(53)
四、中华路大院基地建设	(53)
五、望州路267号及269号变迁	(54)
六、望州路北二里23号庭院建设	(55)
七、邕江二桥南岸小区建设	(55)
八、福建路12号庭院建设	(55)
九、秀厢路东段31号庭院建设	(56)
十、长埕岭路面施工处大院建设	(56)
十一、邕武路1号和明秀东路1号区的建设	(56)
十二、仙葫职工住宅区和仙葫怡景苑	(57)
十三、幼儿园、学校与“五七”农场	(58)
十四、医疗室医务所	(58)
十五、知青服务部和两厂一所	(59)
第三节 奏响走向市场经济发展之路序曲 (1989~1993年)	(59)
一、1989年路桥人寻找突破方向	(59)
二、1990年路桥人艰难跋涉	(62)
三、1991年广西路桥人团结合作创奇迹	(64)
四、1992年大踏步前进的一年	(66)
五、1993年夯实了走向市场的基础	(69)

六、1989~1993年专业队伍业绩概述	(72)
第五章 在市场经济激流中拼搏(1994~2007年)	(75)
第一节 组织机构的建立和发展	(75)
第二节 人事、分配、用工制度的改革	(76)
第三节 职工代表大会与职工代表大会制度	(77)
第四节 经营机制	(77)
第五节 安全管理	(78)
第六节 质量环境和职业健康安全管理	(78)
第六章 广西高速公路建设	(81)
第一节 承建“广西第一路”	(81)
第二节 桥涵预制构件独占鳌头	(82)
第三节 总经理部	(82)
第四节 其他主要项目简介	(84)
第五节 文化建设	(85)
第七章 桥梁工程技术发展史	(86)
第一节 梁桥	(89)
一、木桁架桥	(89)
二、钢筋混凝土梁桥的承建与发展	(90)
三、后张法预应力梁	(93)
四、装配式公路钢桁架“贝雷梁”与万能杆件在装配式梁桥中的应用	(97)
五、多点顶推预应力连续梁与就地浇筑连续板	(98)
六、T构及预应力连续梁桥	(101)
七、预应力混凝土桁架连续刚构	(104)
八、预应力混凝土斜拉桥	(104)
第二节 拱桥	(105)
一、大跨度石拱桥的兴建	(105)
二、双曲拱桥	(108)
三、箱型拱	(115)
四、双肋箱拱	(126)
五、钢筋混凝土刚架拱桥	(129)
六、中承式箱肋拱桥	(131)
七、中承式钢管混凝土拱桥	(132)
第三节 拱桥在区外	(135)
一、区外工程简述	(135)
二、承建区外5座著名中承式钢管混凝土拱桥	(135)
第四节 基础施工	(142)
一、基础施工	(142)
二、装配式钢筋混凝土沉井基础	(145)
第五节 建筑工法 硕果累累	(147)
一、工法的由来及发展	(147)
二、广西公路桥梁工程总公司2007年申报通过的5项工法	(148)

三、广西路桥的三塔式吊装的经历.....	(150)
四、无支架缆索吊装的发展过程.....	(151)
第八章 特殊历史事件和人物汇编.....	(157)
附录.....	(167)
附录1 大事记.....	(167)
附录2 广西公路桥梁工程总公司专业队伍及其上级领导机关体制与机构演变.....	(188)
附录3 广西公路桥梁工程总公司专业队伍机构演变沿革.....	(189)
附录4 广西公路桥梁工程总公司公路桥梁工程竣工表.....	(190)
附录5 广西桥梁工程竣工项目情况表.....	(205)
附录6 广西公路桥梁工程总公司获奖工程项目一览表.....	(217)
附录7 广西公路桥梁工程总公司获质量管理奖一览表.....	(220)
附录8 广西公路桥梁总公司专业队伍机构表.....	(227)
附录9 广西公路桥梁工程总公司获奖荣誉汇集.....	(234)
附录10 广西公路桥梁工程总公司十年发展过程曲线图.....	(241)
附录11 广西公路桥梁工程总公司承建的公路桥梁工程项目代表作选编.....	(243)
编后记.....	(261)

第一章 广西公路专业施工队伍之诞生

1949年12月，广西全境解放以后，各地先后成立军事管制委员会，全面实行军事管制，接管旧政权和公路交通工作，组织和动员交通部门职工抢修公路，恢复交通。从此，广西公路交通事业揭开了新的历史篇章。

1949年12月4日，南宁解放，南宁军管会即派员接管交通工作。交通接管部公路组组长徐楠奉命接管原广西公路局。公路局原局长潘超在南宁解放前夕乘飞机逃跑，由原副局长张礼贤负责办理移交。接管比较重要物资有：废旧卡车25辆，长短枪106支，子弹12 687发。接管护路队警士42人。全局原有职工174人，回来报到156人。局下设机构有4个工务区和1个工务段，分别派出军代表接管。

全省公路管理机构接管之后，实行统一领导，统一管理，原设置机构进行合并，人员统一安排，因才录用。由于人民政府对留用人员采取了团结、教育、改造的方针，人心基本稳定。民国时期的原公路管理体制，所具有的中央与地方各成系统、分散、多头、低效、各自为政的现象获得了解决，为迅速恢复交通创造了条件。

第一节 组建公路专业施工队伍

一、第一个公路建设项目工程处

民国时期，广西公路工程技术人员少，没有专门的测设和施工机构，公路建设多是临时抽调人员组织队伍边测量、边设计并担负施工。工程竣工后，人员回原单位，劳务人员回家。新中国成立初期，在抢修公路恢复公路交通时仍沿用这一方式，临时组织工程队、测设队、桥工队进行工作。所有的工程队都是临时性的。

1949年年底，广西全境解放，公路交通事业进入了新的历史发展时期。20世纪50年代初，从军事接管、建立新的公路管理体制、恢复国民经济、稳定社会秩序、巩固人民政权，必须修复和改善省内和省际的主要公路干线；为配合剿匪，又要修复大瑶山周边公路、修复沿海公路，以适应政治、军事和经济的需要，公路建设任务艰巨。在工程技术落后的年代，劳动力是主要的生产要素，临时组织起来的劳动力就成为工程队。

1952年6月，为援越抗法，国务院决定改建凭祥至水口关的边境公路。广西交通厅即调集厅技术干部组织成立“凭水公路基建工程处”，任江琴堂为处长，并由中南公路局借调湖北工程队协助施工。全处共有技术干部93人，连同测工、筑路技工、行政人员等共达300余人；处下设立3个工程队，1954年年底任务完成，基建处和工程队撤销。“凭水公路基建工程处”成为广西交通部门最早的工程队。

二、公路建设专业队伍机构演变发展

1953年6月，广西交通厅宣布在公路局下设2个桥工队（称第一、第二桥工队）、6个工程队（称第一、第二、第三、第四、第五、第六工程队），分别担负各地的施工任务。同年8月，车河至田州公路开工，交通厅与桂西僮族自治州人民政府会商决定，由交通厅派人组建河田公路工程队，直接受桂西僮族自治州人民政府领导开展工作。这些工程队都是临时性的，任务完成了即解散。

1954年4月，省交通厅公路局根据年度基建任务及发展的需要，并借鉴苏联的经验，组建了比较完备的专业性质的测设队和工程队。测设队命名为“广西省交通厅测设队”（7月1日），编制为24人，设正副队长、政治协理员及8个专业组；工程队命名为“广西省交通厅公路局工程队”，定员22人。这是管理路桥专业测设、专业施工队伍正规的组织领导机构之始。

由于历史原因，这个公路建设专业队伍的各个工程队，虽然有了规范的名称，有了必要的组织机构，也有一定的从业人员，但没有独立的资产，也没有固定的住所，他们随工地流转、迁移，生活和工作异常艰难。

1956年7月，为加强测量、设计和施工管理，以适应农业合作化，迎接修建地方道路高潮的到来，经省人民委员会批准，成立广西省交通厅工程设计处，处下设2个测设队、2个工程队（队下设3个分队）及地方道路设计工程队（下设若干分队），分别负责公路干线和地方道路的测设、施工工作。随着基建任务的日益增多，同年11月24日，交通厅工程设计处奉命改组为交通厅公路工程局，局下仍设公路测设队、工程队。

1957年7月，公路工程局两个测设队扩大改编为3个公路测设队。1957年年底，精简机构，体制变动，人员下放，第三测设队随之撤销，全部人员分赴各地指导施工。

“大跃进”时期，公路修建采取依靠地、县发动群众突击修建，自1958年后至1965年，仅7年时间共修建了8 000千米的公路，正常的测量设计方法和自治区有限的专业队伍是无法适应公路迅速发展的要求。在这期间，自治区专业测设机构的设置也反复变更、调整。

1958年1月起，由于交通厅将公路管理局和工程局并厅设处，原工程局下的公路工程队直属厅领导。同年7月为适应桥梁建设的需要，成立桥梁工程队，桥梁工程队下设5个桥梁工程所。

1959年4月1日起，桥梁工程队划分为2个工程队，即第一工程队和第二工程队。每个工程队下设3个分队。又于同年10月，为使筑路机械集中管理，集中使用，成立了筑路机械队。

1961年，国民经济正处于困难时期，压缩基建项目，调整发展速度，公路建设任务不大。为适应新的形势，将自治区4个直属队、厂进行调整，精简机构，下放人员。从1961年10月份起，桥工队和工程队合并组成公路工程大队，大队下设5个中队；筑路机械队和筑路机械厂合并组成筑路机械大队，大队下设3个机械队和1个修理厂。

1962年9月，为贯彻中央“调整、充实、巩固、提高”的八字方针，专业筑路机构又再次合并，将筑路机械大队并到公路工程大队，组成新的公路工程大队，大队下设第一、二、三工程队，筑路机械队和修理厂，并于9月11日正式办公。1962年还贯彻了“精兵简政”的工作，精简职工共375人，其中回农村人数共计276人。

1964年，由于美国侵略越南，为援越抗美保卫边疆，一些战备工程陆续开工，原工程大队下设3个工程队的体制已不适应形势需要，于1964年7月20日，经交通厅批准，在大队编制总数内，在原有3个工程队的基础上，增设2个工程队，即第四工程队和第五工程队。

1965年由于战备工程项目增多，任务更为紧迫，工程基建队伍扩大，工程大队的体制已不适应形势的需要，交通厅多次提出体制改变方案，经自治区编委研究同意，在不增加编制的原则下，同意自治区公路工程大队与交通厅设计院合并，成立广西壮族自治区交通厅工程局，于同年11月1日正式办公。在工

程局下设6个工程队、1个机械队（包括修理厂）、1个汽车队等单位。

1967年4月，把在南宁邕江大桥建设中作出贡献的起重和潜水人员集中组成起重潜水联组。

1968年8月27日，成立了交通厅工程局的第一、二、三、四、五测设队，钻探队，桥测队革命领导小组。随后各队革命委员会相继成立。

1969年12月3日，工程局改名为公路工程团，将下属工程队、测量队、筑路机械厂等17个单位合并为4个工程营、1个筑路机械修理厂、1个直属机械连、1个直属测设站，共7个单位。后来4个工程营又改为4个工程队。

1972年1月，自治区交通厅工程局成立区交通局工程公司革命委员会、工程公司装吊队和自治区交通局运输公司渣油工程队。

1972年12月，成立自治区交通局。

1973年，根据中共广西壮族自治区交通局核心小组的部署，工程公司逐步调整组织结构和管理体制：一是成立测设大队；二是成立5个工程队、1个装吊队并由工程公司直接领导；三是将航道工程营改为航道工程大队，下辖6个航道工程队；四是从筑路机械厂分出机械队、汽车队及部分领导干部和修理人员，成立筑路机械大队。

在这时期，工程公司制定了一些规章制度，规范工程项目管理。1973年6月，颁发《公路、航道勘测设计与施工管理实施办法（试行）》，经实践证明，取得较好效果，使工程管理工作逐渐好转。

1976年11月工程公司机械大队装吊队划归工程公司直接领导。

1979年4月26日，自治区交通局工程公司革命委员会改称自治区交通工程公司。

1980年3月14日，交党组转发桂经干字[1979]283号文批准，自治区交通工程公司的第一、二、三、四工程队改编为自治区交通工程公司第一、二、三工程处，为县级单位。至此，公路建设专业队伍，有了规范的名称，有了独立的组织机构，也有一定规模的从业人员，又有了独立的资产和固定的场所。因此，工程处开始走上兴旺发达的历史时期。

1982年8月22日，广西壮族自治区筑路机械大队改为广西壮族自治区机械筑路大队。前者以筑路机械集中管理为职责，后者以机械施工为己任。

1984年7月11日，广西壮族自治区机械筑路大队改名为广西壮族自治区公路管理局机械施工处。

1988年11月29日，交通厅转发桂编局[1988]57号文经区编制委员会同意，广西壮族自治区公路管理局桥梁安装队改名为广西壮族自治区公路管理局桥梁建筑工程处，改名后原编制和机构级别不变。

1989年4月21日，桂政函[1989]156号文批准，区公路管理局加入“中国桥梁工程公司”，区公路管理局对外增挂“中国公路桥梁工程公司广西分公司”的牌子。

1990年，为了适应广西公路建设的需要，经自治区编制委员会同意，以原区养路机械修造厂现有条件为基础，建立广西壮族自治区公路管理局路面施工处。

1994年4月28日，成立广西壮族自治区公路桥梁工程总公司之前，组建于1953年的广西公路管理局直属专业施工队伍，至今已有36年历史。当时分设有6个专业工程处，有正式职工2 552人（其中党员470人，国家干部845人），具有各类专业技术职称人员765人，其中高级职称人员20人，中级职称人员135人，初级职称人员512人。拥有各类大、中型施工机械设备近百台（套），机械设备固定资产原值7 757.23万元，资产净值6 609.61万元。

1994年6月，广西壮族自治区公路桥梁工程总公司（以下简称：广西路桥总公司）成立。公司为隶属自治区交通厅领导的全民所有制工程施工企业，成为具有法人资格的依法实行独立核算自主经营、自负盈亏的经济实体。

第二节 新中国成立初期公路恢复建设

一、临时性工程队的卓越贡献

新中国成立初期，广西公路建设的主要任务是：以对原有公路恢复通车和整修改善为主，并有重点地兴建新路。

新中国成立初期，广西土匪武装活动猖獗。中共中央电令广西限于1951年5月1日前全部消灭广西境内的土匪，同时准备支援广东、福建。广西公路交通部门奉命组织力量，抢修公路支援前线，先后抢修了南宁至百色、南宁至柳州、桂林至黄沙河、宾阳至玉林、玉林至大圩等主要公路干线；为配合进剿大瑶山的土匪，修复了贵港至桂平、柳州至荔浦、柳州至武宣、荔浦至濠江等公路。

二、土匪疯狂破坏路桥，杀害我抢修、护路护桥人员

1949年年底，广西全境解放。但是各地还有大量余匪，他们在全省各地疯狂掀起暴乱，企图颠覆革命政权。他们利用各种机会，使用各种手段，焚烧公路桥梁，破坏交通，杀害公路员工和执行警卫的解放军战士。据1950~1951年间统计，全省被匪徒破坏的公路桥梁达65座，涵洞5座，车渡船3艘，路基1处。仅柳州至宜山一线，就连续有乾怀桥、长塘桥、果朗桥、古枋桥等被匪徒破坏。乾怀桥、古枋桥还连续被毁两三次，几毁几修。

据统计，1950、1951年两年间，全省被土匪杀害的公路员工共26人，护桥、护路的解放军战士7人；打伤公路员工7人，解放军战士2人。这些先烈和英雄们为恢复人民公路交通，付出了血的代价。

三、抢修大瑶山外围公路

大瑶山是广西有名的大山区，四周公路环绕：东临荔浦至濠江线，全长149千米，西界柳州至武宣路，全长96千米，南有贵港至桂平路，全长67千米，北抵柳州至荔浦路，全长139千米。境内山岳连绵，纵横250余千米。山上地势险峻，群众基础比较薄弱。新中国成立初期，溃败的国民党残余部队、武装特务以及桂东、桂中、桂北地区的土匪武装数万人逃进了大瑶山，这里实际成了全省土匪的大本营和指挥中心。

1950年6月，朝鲜战争爆发，这些以瑶山为据点的匪特们，配合美蒋“反攻大陆”的叫嚣，遥控省内各地的土匪，制造武装暴乱，攻打县、区、乡人民政府，杀害革命干部和人民群众，烧村劫寨，破坏交通，匪祸猖獗达到极点，人民受害极大。在中央人民政府和毛泽东主席全面部署和电促下，中共广西省委、省军区召开了专项工作会议，会议决定党、政、军、民、财“五管”齐下，开展剿匪总体战，确定以大瑶山和桂南为全省重点剿匪区。重点进剿的战略方针是：以数万兵力围而歼之，采取大迂回、大包围、大歼灭的战略，实行千里封江、封路。为做好战前准备，中共广西省委、省军区紧急指示省交通厅迅速抢修环绕瑶山地区四周的几条主干公路：东为荔浦至濠江路，西为柳州至武宣路，南为贵港至桂平路，北为柳州至荔浦路。临时性的工程队紧密配合人民解放军行动，作出了积极的贡献。

四、抢修主要国防公路

剿匪期间，广西公路部门还抢修了柳州至南宁、田东至岳圩、南宁至钦县、钦县至合浦、南宁至镇南关（今友谊关）、龙州至水口等主要国防公路。把柳州至岳圩公路抢修工作划分成柳州一大塘、大塘—南宁、南宁—濛江（在平果县）、濛江—岳圩四段工程，同时全线开工。

抢修的原则是：抢修桥涵、渡口，先求其通；抢修路基、路面，先改善通车条件再提高质量；在配合工兵部队行动的同时依靠地方政府动员民工协助抢修。

在此期间，匪特袭扰频繁，烧杀掳掠，猖狂至极，不仅焚烧桥梁、涵洞，还凿穿车渡船底。

当时为配合人民解放军迅速进军，追歼残敌，不误战机，多是急促抢修工程，架设临时轻便木桥、浮桥。因时值雨季，匪毁和水毁不断。但由于公路员工不畏艰险，英勇抢修，始终保持柳州至岳圩公路随断随通。

五、抢修通向沿海地区的公路

为适应军事行动及国民经济恢复的需要，广西公路部门恢复和改善了宾阳至合浦、合浦至山口、钦县至防城等通向沿海地区的公路。

粤桂边境的合浦至山口公路，原属广东省钦廉专区，全长80.38千米。南接雷州半岛，直至海南岛，北连南宁，东可达港澳，西至中越边界，是中国南方重要的国防、边防干线之一。抗日战争时期被破坏，直至新中国成立前夕还未修复，许多路基已夷为水田，木制桥涵腐朽，不能通车。为支援解放海南岛和剿匪的军事需要，曾先后多次对这条公路进行抢修和改善。

1950年2月，解放海南岛的军事行动开始，自湛江—山口—北海公路，担负着重大的军事任务。公路沿线各区乡人民政府发动群众，会同解放军工兵部队，加强抢修合浦至山口公路。经月余奋战，全线修复工程于1950年3月按期完成。同年4月17日，人民解放军第四野战军解放海南岛的战役打响，合浦至山口公路上辐重军需络绎于途。至4月30日，海南岛宣告解放。

六、干线公路的修复

随着国民经济的恢复和第一个五年计划（1953~1957年）的实施，广西公路交通亦相应进入了恢复和发展时期。工程施工队伍，仍然是临时性的工程队。

第一个五年计划时期，广西根据有计划、按比例发展的原则，先后修复了干线公路主要是：

南宁经钦州至合浦、新宾至清水江、石南至大垌、桂林至青龙界（途经临桂、龙胜、三江诸县，逶迤于桂北崇山峻岭之间，全长154千米）、车河至田州（途经九圩、东兰、巴马，全长288千米）、莲塘至鹰阳关等干线公路，使新中国成立前修建的干线公路全部恢复通车。重点进行了公路改善与改建工作。

1953~1954年，改建了凭祥至水口关的国防公路，改善了百色至八渡、金城江至六寨等通往贵州的省际经济干线。1954~1955年改善了信都至八步和黎塘至盘龙等公路。此后，广西公路路况有所提高。

七、新中国成立初期公路修建养护实行民工建勤政策

1950年，中央人民政府政务院颁发了《关于民工建勤养护和修建公路的指示》，1951年5月31日，政务院发布了《关于1951年民工整修公路的暂行规定》的命令。6月，广西省第一届交通会议据此拟定了

《广西民工整修公路建勤办法》(草案),并报经省人民政府第45次行政会议通过,省主席张云逸随即颁布实施:准许利用农闲发动公路沿线群众修整或修建公路。规定每年每个18~50岁有劳动能力的群众负担不超过10个标准工日的建设勤务;自愿参加不在此限。情况特殊或从较远地区动员时,可酌情予以口粮补助。修路所用的普通工具可由民工自带,主要工作为填挖土方及路料搬运等体力劳动工作。

1953年8月,全国交通会议制定了《公路民工建勤暂行规定》,遵照这一规定,广西于1954年制定了《广西省公路民工建勤实施细则》,规定参加建勤的民工为年满18岁以上,50岁以下,具有全劳动能力的男女居民,每一民工为参加公路建勤,全年以不超过3个标准工日为限,并每日补助伙食大米3市斤。施工期间,每一个建勤工日,由政府补贴0.20元作为工具和伙食的补助,特殊工具由公路建设方供应。灾区民工可免建勤,如需要参加修路则按土方计价给予工钱。

民工队员因工负伤或疾病,由当地卫生所负责治疗。医药费由路方或县交通科分别酌量补助或全部负担。因工死亡或残疾,由专区或县依照优抚条例予以抚恤。

自政务院发布《关于1951年民工整修公路的暂行规定》后,在各级人民政府的重视和支持下,加强了领导,各地养护公路和修建地方道路取得了很大成绩,民工建勤这一新政策的执行比较顺利,对于恢复和发展公路交通起到重大作用,社会经济利益明显。民工建勤修建和养护这一新制度,适合广西当时的实际需要,因而持续了许多年。特别是每个工日补助0.20元的政策,一直持续到改革开放才结束,20世纪六、七十年代参加过“0539”工程建设和防城港区建设的老前辈对此记忆犹新。

八、揭开新中国成立后广西新建公路的序幕

1950年11月,梧州至信都公路开工,从此揭开了新中国成立后广西新建公路的序幕。梧州至信都公路全长100千米,至1952年7月竣工。1953年贺县至梧州公路遭水毁中断交通,修复工程至1955年4月完成。

1951年11月~1952年6月,又建成了武鸣至马山公路。

1955年10月4日都安至九圩公路开工。都安至九圩公路全长87.8千米,在素有“九分石头一分土”之称的大石山区修公路,工程十分艰巨。省人民政府副主席覃应机亲自布置任务,监督执行。采用简易公路标准,按“先通后善”的原则修建。省交通厅奉命组织了临时性工程队负责测量、设计、施工。动员和组织了4 000民工,艰苦奋斗,到1956年3月底完成了路基、桥涵工程,全线已可粗通。施工之紧张、进度之快为当时省内公路建设所少见。

九、政治路线决定经济政策

1958年5月,中共中央提出了“鼓足干劲,力争上游,多快好省地建设社会主义”的总路线,全国国民经济连续三年处于“大跃进”时期。这时公路交通也不例外,交通部制定了“依靠地方,依靠群众,以普及为主,发展地方交通”的方针(简称“地、群、普”方针),并号召全国交通运输也来一个“大跃进”。同年广西壮族自治区成立,在中共自治区党委和自治区人民政府的领导下,广西交通厅和公路系统积极贯彻了“地、群、普”方针,一个面向山区、面向少数民族地区、面向广大农村的筑路高潮便迅速在广西掀起,持续了3年,其公路发展速度是空前的。这反映了广大人民群众迫切要求改变交通落后状况的普遍愿望,无疑是得人心的。

但是,从1958~1960年3年公路修建和养护的过程中,由于受“大跃进”运动的影响,盲目追求数量,忽视质量,导致公路规划一再加码,脱离客观实际,新建公路质量低劣,绝大部分公路不符合标准要求,相当部分新建公路晴通雨阻,有的甚至不能通车。

1960年冬，中共中央根据“大跃进”出现的问题，决定对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的方针，调整了发展速度，缩短了基建战线。在1961~1962年年间，广西的公路建设基本上处于停顿状态，所有工程停建缓建。1962年为加强公路管理，中共中央、国务院和自治区发出“关于加强公路养护和管理工作的指示”，提出对现有公路在三五年内贯彻“切实整顿，加强养护，积极恢复，逐步改善”的方针，广西交通厅贯彻执行指示精神，加强了公路建养管理工作。

从1963年开始，对公路基建工作进行填平补齐，循序渐进。原停建缓建的邕江大桥和南宁至吴圩飞机场公路等重点工程，也陆续恢复施工。1964年随着国民经济的全面好转，一些林区、工矿区、少数民族地区的公路又恢复修建，同时由于美国对越南的侵略，中央提出援越抗美的方针，地处中越边境的广西，为加强国防建设，战备公路工程纷纷开工，公路又进入正常发展。