

中国公路交通史丛书

广西公路史

第二册

现代公路

人民交通出版社

内 容 提 要

本书记述了从 1949 年广西解放到 1990 年 40 多年间广西公路事业的主要历程和发展演变规律。史料丰富,论述全面,可供史学工作者和广大专业人员参考。

责任编辑 刘照华

封面设计

责任校对 王静红

中国公路交通史丛书

广西公路史

GUANGXI GONGLU SHI

第二册·现代公路

广西交通厅史志编审委员会 编著

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京 印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 插页:1 字数:

1997 年 月 第 1 版

1997 年 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 册 定价:

ISBN 7-114-

广西交通厅史志编审委员会

主任:曹洪兴

副主任:刘健行 石明璞 梁有斌 吴俊斌

委员:(按姓氏笔画排列)

王治邦 马 依 李尚炎 龙腾宇

刘中光 何远亮 余昌文 林瑞祥

侠 进 周建歧 赵文和 张盛云

杨家琪 吴作飞 梁 琳 黄彩玲

夏华良 骆文辉 蒋维王 唐 毅

黄开远 黄德彰 谭宗汉

《广西公路史》编写组

主 编:王能礼(前期) 罗春雄(后期)

副 主 编:庞桥章

编写人员:王能礼 庞桥章 罗春雄 陈定环

石山威 吴作飞

目 录

总 序.....	1
绪 论.....	1
第一章 公路的恢复和初期发展 (1949 ~ 1957 年)	12
第一节 公路管理体制的变革	13
一、军事接管.....	13
二、公路新体制的建立.....	15
三、公路修建养护实行民工建勤政策.....	20
第二节 抢修公路 恢复交通	24
一、抢修支前公路.....	25
二、干线公路的修复和改建.....	33
第三节 公路新线的开辟	39
一、重点兴筑干线公路.....	39
二、修建通往山区县城的公路.....	42
三、修筑通往矿区、革命老区的公路	45
第四节 渡口改桥的起步	49
一、贝雷梁桥的修建.....	49
二、石拱桥的发展.....	50
三、钢筋混凝土悬臂梁桥的兴建.....	51
第五节 公路养护的恢复和加强	55
一、推行计划管理.....	56
二、公路养护维修和绿化.....	61
三、养路费征管和使用.....	71
第六节 公路专业人员的培训	75
第二章 掀起筑路高潮和调整发展速度 (1958 ~ 1965 年)	78

第一节 调整公路体制扭转混乱局面	79
一、自治区一级公路机构的调整	80
二、公路测设机构的调整	81
三、公路施工机构的调整	83
四、公路养护体制的调整	84
第二节 开展大规模公路建设	87
一、发动群众突击修建县乡公路	88
二、配合行业经济建设修建厂矿场站公路	95
三、平战结合加强国防公路建设	103
四、新建干线公路和修复水库淹没路段	106
第三节 大中型桥梁的初期发展	111
一、木桁架桥的修建	112
二、石拱桥的新发展	116
三、钢筋混凝土梁式桥向大型桥发展	124
第四节 公路养护从混乱到加强	135
一、加强养护管理和制订规章制度	136
二、干线公路坚持专业管养	144
三、县乡公路的整修和养护	159
四、公路养路费征收使用和路政管理	164
第五节 公路工业、科研和教育	167
一、公路附属工厂的初建	167
二、开展公路技术革新和科研活动	171
三、兴办交通学校,培养公路技术人才	177
第三章 公路事业在动乱中的艰难进展	
(1966~1976年)	179
第一节 公路管理机构、体制的频繁变动	180
一、公路工程机构的变化	180
二、公路养护体制及机构的变化	182

第二节 公路建设的艰难进展.....	184
一、战备干线公路的修建	184
二、战备支线公路的修筑	201
三、县社公路的发展	205
第三节 以双曲拱桥为主体的桥梁建设.....	212
一、双曲拱桥的曲折发展	213
二、其他型式桥梁的修建	232
第四节 沥青(渣油)路面的推广.....	256
一、初期沥青(渣油)路面的铺筑	256
二、油路工程质量的逐步提高	258
第五节 公路养护的艰难维持.....	262
一、干线公路的养护	263
二、县社公路的养护	268
三、水毁的预防与抢修	271
四、公路绿化的艰难发展	273
五、养路费的征收与使用	276
六、养路道班、道工的典型事迹.....	279
第六节 公路科技和教育的艰难发展.....	286
一、路基石方大爆破技术的推广	286
二、钻孔桩、挖孔桩基础的使用.....	287
三、桥梁施工观测、静载试验的实施.....	289
四、筑路、养路小型机械的革新.....	291
五、人才培育工作的开展	292
第四章 公路事业在深化改革中蓬勃发展	
(1977~1990年)	295
第一节 公路管理体制的改革.....	296
一、公路管理机构的调整	296
二、公路测设体制的改革	298

三、国道和省道的划分	299
四、经营管理机制的改革	302
五、公路专业养护体制的改革	308
第二节 继续修建国防公路.....	310
一、边防公路的赶筑	310
二、改善连接边境地区的干支线	313
第三节 干线公路的改建和其他公路的修建.....	317
一、重要干线公路的改造	318
二、国、省道断头路的修通.....	327
三、城市进出口路和绕城线的修建	330
四、公路隧道的开凿	335
五、多渠道集资修建县乡公路	338
六、名胜、游览区公路的修建.....	353
第四节 桥梁建设的新成就.....	355
一、大跨径双曲拱桥的修建	356
二、大跨径石拱桥的兴建	364
三、箱型拱桥的推广	367
四、预应力梁桥的推广	377
五、其他型式桥梁的兴建	385
六、旧桥加固	388
第五节 高级、次高级路面的发展	391
一、沥青(渣油)路面的新发展	392
二、早期沥青(渣油)路面的改造	395
三、沥青碎石路面及水泥混凝土路面的铺筑	396
第六节 公路养护的加强.....	398
一、边防公路养护	399
二、干线公路的养护	401
三、县乡公路的养护	409

四、公路水毁预防和修复	410
五、公路绿化	412
六、公路普查和交通量调查	413
第七节 养路费征收与路政管理的加强.....	419
一、改革养路费的征收和使用	419
二、加强路政管理工作	432
第八节 公路工业的发展.....	444
一、小型筑路养路机械的发展	445
二、水泥厂的扩建与设备更新	447
三、乳化沥青的生产	449
第九节 公路科技与教育的发展.....	453
一、新科技的推广应用	453
二、公路教育事业的发展	469
附录.....	477
一、大事记(1949~1990年)	477
二、公路里程到达数	507
三、公路桥梁及渡口	509

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地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“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。公路交通，在发展城乡经济，改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

1949年至1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大的发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心，如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通

史》丛书，希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年6月11日

绪 论

广西壮族自治区地处中国南疆，南临北部湾海域，西南与越南为邻，境内四周高山环绕，山势自西北向东南倾斜，中呈盆地，珠江水系上游的左江、右江、红水河、柳江、郁江、黔江、浔江等主要大河穿越全境。由于群山起伏，沟壑纵横，河深流急，加上广西属亚热带气候，雨季长，雨量大，常受水患，给修路、建桥、养路都带来了较大的困难。因此，广西近百年来，既因政治、经济、国防和人民生活的需要，促进了公路的发展，取得了较大的成绩，但又由于受自然条件、地理因素和气候的影响，受经济落后的制约，公路长时期处于线型差、标准低的状态。但公路交通总的说是发展的，路况也在逐步提高，已成为现代交通主要组成部分。

从民国 8 年（1919 年）建成广西第一条公路邕宁（今南宁市）至武鸣公路起，至 1949 年广西累计建成公路 5539 公里。但这些公路由于在抗日时期奉令破坏，战后未能修复和失养因而荒废者近 2000 公里，1949 年上半年广西修复能通车的公路只有 3558 公里。下半年又因遭受严重水毁和受国民党军队溃退时破坏，至同年 12 月广西解放前夕，公路交通基本陷入瘫痪，能通车的公路只剩下 555 公里。

1949 年中华人民共和国成立后，至 1990 年，广西公路经历了恢复、发展到逐步提高的过程，取得了显著成绩，其发展历程大致分为 4 个阶段。

(一)

从 1949 年 12 月广西全境解放起，至 1957 年末，为公路恢复和初期发展阶段。

广西解放后，先由军管会接管交通工作。1950 年 2 月广西交通厅成立后，则由交通厅接管，并开始建立新的公路管理体制，积极修复被毁公路。广西公路的恢复工作，在中国人民解放军的支持和广大群众的配合下，先是抢修南宁至百色、南宁至柳州、桂林至黄沙河、玉林至戎圩等主要公路干线；为进剿大瑶山的土匪，修复了贵县至桂平、柳州至荔浦、柳州至武宣、荔浦至濛江等公路；为巩固国防，加强和改善了柳州经南宁、田东至靖西县岳圩，南宁至友谊关、龙州至水口等主要通往边境的公路；1952 年还修复了宾阳至合浦、合浦至山口、钦州至防城等通往沿海的公路。至 1952 年底，除桂林至青龙界、田州至车河两条公路因被毁多年，工程艰巨，未能恢复外，基本完成了全广西公路的恢复工作。

广西解放初期，除集中主要力量修复原有的公路外，还有重点的兴筑新公路。1950 年 11 月，梧州至信都公路动工，揭开了新中国成立后广西新建公路的序幕，1951 年 11 月又动工修建武鸣至马山公路。至 1952 年底，广西公路里程达 5068 公里。

1953 年新中国开始第一个五年计划建设，广西公路建设的方针是：“有重点的恢复、改建和新建具有国防、政治、经济等价值的主要干线，并适当照顾少数民族地区发展的需要，修建联通少数民族地区的公路。”在“一五”期间修复了车河至田州公路和桂林至青龙界公路，改建凭祥至水口公路，改善百色至八渡、金城江至六寨、信都至八步、黎塘至盘龙等主要经济干线公路，并兴建了小董桥、丹竹江桥、濂江桥、澄碧河桥和田州桥，消灭了 5 处渡口。通过对这些公路的修复、改建、改善和灭渡建桥工作，改善了路况，提高了运输效率。

1955年，农业合作化步伐加快，交通运输矛盾突出。由于广西县乡公路不足，特别是一些边远山区县城还未通车，给农业生产、商品流通和群众生活带来了极大的困难。1956年2月广西召开全省交通会议，贯彻了交通部制定的“依靠群众，就地取材，因地制宜，经济适用建设地方道路”的方针，掀起了新中国成立后第一次筑路高潮。这次筑路高潮从1956年至1957年，经两年时间，建成公路达3690公里，使睦边（那坡）、天峨、凌乐（后分凌云、乐业两县）、凤山、大苗山（融水）、大瑶山（金秀）、资源、昭平、上思、隆安等偏僻的山区县城都通了公路，至1957年末，广西公路里程达9634公里。

（二）

1958年广西壮族自治区成立，从1958年至1965年，广西公路由大发展转入调整阶段。

交通部于1958年提出“依靠地方，依靠群众，普及与提高相结合，以普及为主”发展地方交通的“地、群、普”方针，广西积极贯彻了这一方针，在广大农村掀起了全民大办交通热潮，这是继1956年至1957年筑路高潮之后出现第二次筑路高潮，这次高潮来势更猛，发动面更广，全广西数十万农民开赴深山野岭，安营扎寨，日夜奋战，修筑公路。从1958年至1960年三年时间，新建公路7456公里，平均每年建成2485公里，使当时组建的人民公社71.54%通了公路，其发展速度是空前的，这一方针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。但在三年修建公路过程中，由于中国正处于国民经济“大跃进”时期，农村实行人民公社化，全党全民大办钢铁；由此产生的“左”倾错误思想也影响到公路的修建，盲目追求数量，计划脱离客观实际，浮夸风，瞎指挥，严重影响了公路的修建工作，导致不尊重科学，不讲究工程质量，加上补助投资不足，工程材料缺乏，急于求成，

绝大部分公路达不到标准要求。这时公路养护管理，由于机构全权下放地区、县管理，重建轻养和缺乏养路管理经验，因此出现了严重的混乱局面，路况迅速下降，影响了公路运输。

1960年冬中共中央开始纠正农村工作中的“左”倾错误，并且决定对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的方针。广西公路部门积极贯彻执行，调整公路发展速度，缩短基建战线，在1961年至1962年间，公路建设基本处于停顿状态，甚至象邕江大桥和南宁至吴圩机场公路等重要工程也停工缓建。从1963年开始，对公路基建工作进行填平补齐，循序渐进，陆续复工修建原已停工缓建的工程。从1964年8月起，美国把侵略越南南方的战火引向越南北方，中国安全受到威胁，中央提出了援越抗美的战略方针，地处国防前线的广西，奉命切实做好战备工作，这时中国的国民经济已由1961年出现的困难开始全面好转，广西以修建国防公路为重点的公路建设，又转入正常发展状态，同时还修建了一些矿区、林区和少数民族地区公路。为适应战备需要，还灭渡建桥修建了跨越大江大河的永久性大桥。至1965年末广西公路里程达18181公里，比1950年增长了约4倍，比1957年将近翻了一番。在养路工作方面，1962年广西贯彻了中共中央、国务院关于加强公路养护管理工作的指示，加强了养路技术、计划和财务管理。从1964年起，公路实行了分级管理，公路专业管养系统管干线公路和主要县公路，地区、县交通局管公社公路和一般县公路。由于养路组织机构和技术管理得到了加强，路况逐渐得到恢复和提高。

(三)

从1966年至1976年，中国处于“文化大革命”时期，由于受到“文化大革命”的冲击，广西公路事业处于艰难曲折的发展阶段。

在“文化大革命”的初期，由于要揪党内“走资本主义道路的当权派”和批判“反动的学术权威”，广西公路系统一大批领导干部和技术人员被批斗，被停止工作，而不被批斗的职工干部则分两派，先是搞文斗，后搞武斗，广西各级公路管理机构只留少数人处理日常工作，基本处于半瘫痪状态。

这时，广西援越抗美的战备工作正处于紧张阶段，战备公路修建和养护的任务异常繁重，既不能因“文化大革命”的冲击而停顿，但又确实受到干扰，致使养路管理秩序紊乱，路况下降，新建公路延长了工期，影响了工程质量，造成人力、物力、财力严重浪费。

1968年8月自治区交通厅成立革命领导小组，广西公路系统各级机构也先后成立“革命委员会”或“革命领导小组”，替代正常的管理职能。1969年11月自治区交通厅与自治区邮电管理局合并，成立自治区交通邮政管理站，自治区公路管理局被撤销，60多人中仅留8人并入交通邮政管理站工作。1970年下半年大批干部被送“五七干校”或下放劳动，由于人员过少，管理工作软弱无力，难以进行正常的管理。1970年12月撤销自治区交通邮政管理站，成立自治区交通局。1971年12月在交通局下成立工程公司，1972年3月成立公路运输公司，分别管理公路修建和养护，才逐渐调回被下放的干部和技术人员，充实各级机构，公路的管理工作才开始有所好转。

“文化大革命”这场内乱，确实给广西公路事业带来了严重的损失。但是，广西公路系统仍留在工作岗位的干部职工，出于对中国共产党、社会主义祖国和公路事业的热爱，在极其困难的情况下，仍然坚守工作岗位，辛勤劳动，取得了一定的成绩。援越抗美加快了广西公路的发展，新建和改建了一批国防公路，县乡公路也有一定的发展，同时建成了都安红渡大桥、柳州大桥、融水贝江公路铁路两用桥等大型永久性桥梁。同时学习外省双曲拱

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com