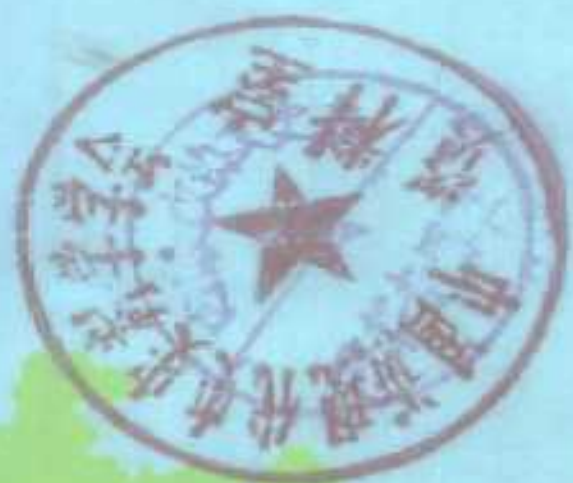


1912

台山文史



第12辑

广东省台山县政协文史资料委员会编

1990年12月

台山文史

第十二辑

台山县政协文史资料委员会编

一九九〇年十二月

封面设计：李伟庭
封面题字：秦学生

台山文史

(第12辑)

编辑者：《台山文史》编辑部
(广东省台山县台城镇双亭街15号)
出版者：台山县政协文史资料委员会
印刷者：台山县人民印刷厂
出版日期：一九九〇年十二月
出版证号：广东省非营利性出版物
准印证90粤印准字第25号

目 录

邑史纵横

- 台山县公路、交通监理、汽车运输史略……………梅 伟 (1)
- 台山二轻工业史话……………邝伟南 (19)
- 梅光达吁请清朝政府设领护侨……………余定邦 (29)
- 再谈抗战时期台山的新闻事业……………伦海滨 (36)
- 最早留学美国的台山籍少年学生……………黄道记 莫秀萍 (40)
- 唐朝宰相张九龄的后裔移居广海……………冯华权 (44)
- 台山明清监狱史略……………何金森 (46)
- 广海李捷的兵工厂……………冯蔼廷 (50)
- 解放前台山渔民沉重的经济负担……………梁国钧 (52)
- 新宁胜景有好诗……………陈哲深 (56)

海外春秋

- 战旅拾零……………陈振泉 (59)

名人传记

- 黄新波传略之三 (续完)……………章道非 (66)

名人轶事

- 刘耀寰小传……………伍健志 (76)
- 新中国的第一任国家排球队教练马杏修……………陈光惠 (78)
- 节俭致富的陈曾熙家族…………… (80)
-

台山县公路、交通监理、汽车运输史略

梅 伟

一、创办公路汽车运输事业的起源

台山县于一九〇六年到一九〇九年三月建成新宁铁路通车后，数年间，南北干线由斗山经台城至公益再到新会牛湾渡海直通江门北街，长达一百一十九公里；西南支线由台城通台山县的白沙区，长二十六公里，铁路全长一百四十五公里。

新宁铁路的建成通车，对当时台山的政治、经济、文化产生了很大的影响，促进了城乡交流和市场繁荣，直接带动了我县工农业和交通运输业的迅速发展。嗣后因抗日战争爆发，铁路被日军炸毁，被迫停业。

新宁铁路通车后，台山县人民的来往探亲、经商、从学、旅外谋生得到优越的交通运输工具，但仅靠铁路运输仍感不足陆路交通运输的需要，特别是人口稠密的北部地区、南部和沿海的边远地区，迫切希望建设公路，以适应生产、人民生活的迫切需求。建设公路、汽车运输，投资较少，设备简易，筹办兴建时间不长，而收益大，效率高，大众所望，人民需求。于是继新宁铁路通车后，又有侨商创办台山县公路、汽车运输事业了。

一九二三年秋，由侨商李金钊（台山县三八区人）出面向当时的台山县政府申请，并获准组织承办“台山县全属行车公司”。采取出田、出丁和发动海外华侨及县内侨眷投资的办法修筑公路。通车后分路租收益，以投资若干股金按比例分红。经过一年多的筹办经营，到一九二五年春，筑通台（城）荻（海）线园山仔至台城五公里路段。该公司即从当时隶属于台山的新昌埠（现属开平县），用船从香港运来一辆英国制造的旧式柴油机汽车（奥斯汀，英文译名），在附城园山仔（距台城五公里）上岸，这是我县通行汽车的开始。不久又筑通台南——台（城）海（广海）线，现三合镇的那金圩（距台城十三公里），以后又发展通到端芬镇上泽（距台城二十四公里）。以上两段公路即为台山县最早的通车公路。随着经营业务的迅速发展，相继扩大华侨和县内民间投资。两年后再筑通至广海，共四十公里，连台荻线通至园山仔处五公里，合计四十五公里。

公路建成通车后，给当地群众带来很多好处。使其货畅如流，行旅方便。不久，各地侨眷、乡绅纷起效仿。于是，各线筑路委员会相继成立。他们一方面向旅外华侨及国内民间股户筹集资金，另一方面筹划施工线路修建县内沿线公路。到一九二八年，台城至大江十四公里，台城至斗山二十八公里，又建成通车。这样，在一九二五年至一九二八年间我县建成通车的公路里程已达八十六公里。当时民办公路能这样高速度发展，是和华侨投入雄厚的资金分不开的。

经营数年后，当时任台山县参议长的谭蔚亭，见到经营公路、汽车运输事业有厚利可图，遂出头活动，再与台山县政府磋商，取消侨商李金钊承办的“台山全属行车公司”的

专利权。为了发挥各界层筹办公路的积极性，促进汽车运输事业的发展，实行按线划分，由地方豪绅各据一方，自行经营。大江水楼人李海生，筹办台（城）鹤（山）线——台鹤行车公司（仅通至公益）；大江渡头同安人李颂勳和端芬梅质彬，先后筹办台海线——台海行车公司（通至广海）；斗山六村人陈孟乾筹办台赤线——东南行车公司（先通至斗山，后再通至都斛），解放后才通赤溪；附城北坑人黄经璞筹办台新线——台新行车公司（通至新昌）；三八区余波礼筹办台荻线——台荻行车公司（通至荻海）。以上的台海、东南（台赤）、台新、台鹤、台荻行车公司是我县最早的五大行车公司。他们拥有三十年代的英、美、日制的柴油机汽车三十多辆，掌握以上各线的公路、汽车运输大权。

二、日本侵略中国，台山县公路汽车运输业全面瘫痪

一九三七年七·七芦沟桥事变，抗日战争爆发后不久，台山全县公路遭受毁坏。一九三八年在蒋介石提出“焦土抗战”的口号的影响下，国民党政府消极抗战，竟下令毁路，炸桥拒日。于同年十二月十二日和一九三九年四月十五日两次掀起强迫民众自毁公路风潮。规定每华里破坏公路四段，每段长十五米，深三米，而且要挖成之字形，保留一米象羊肠小道，而又凹凸弯曲不平的路基给民众步行。企图以此阻止敌军坦克侵犯。到一九四〇年初，台山县全线的公路不能通车。同时还下令炸毁了端芬海口埠、大同市等十余座水泥钢筋桥梁。铁路的机车和路轨也由新宁铁路公司拆散埋藏，

铁路运输也相继彻底破坏。全县公路也因遭破坏不能通行机动车辆，长达七年时间。

三、抗日战争胜利后，公路、汽车运输业全面复兴

我县的陆路交通运输停顿了七年多，使人民行旅不便，交通闭塞，商业凋零，人民生活受到严重影响。一九四五年八月十五日抗日战争胜利后，在抗战前的公路、汽车运输业的基础上，县内各地的豪绅又陆续发动海外华侨及县内侨眷和民间股户迅速投资，及时修复被破坏的公路。到一九四六年下半年，各线相继恢复通车，大小行车公司发展到了十六家。那时我县已经形成四通八达的公路网。其中资金雄厚、规模最大的行车公司是台海行车公司（台城至广海40公里）。他们购置美造新型的道奇、万国；日造的丰田、桑田等客、货汽车十七辆。由梅友焯（端芬人）任董事长（现侨居美国），聘梅质彬（端芬人）任总经理；陈绍生、谭光仁任副经理。下设公路、汽车运输、机修、计财、总务等股室分管具体业务工作，共有员工九十多人。其次是东南行车公司（台赤线）台城至赤溪线65公里，经理陈孟乾，副经理彭国珍，也购置美造花古、道奇牌客货车十三辆；台新行车公司（台城至新昌24公里）经理黄经璞、副经理谭裔简、彭国珍（兼），也购置美造雪佛兰牌，英造必福牌等新型客、货车八辆；台鹤行车公司（台城至鹤山，但仅通至公益24公里）经理李海生、副经理李述庵，购置美造万国、道奇牌新型客货车六辆；台荻行车公司（台城至荻海18公里）经理余波礼，购

置美造1946年出厂、当年是最新型的客、货车雪佛兰、花古九辆。这是解放前台山县五大行车公司的庞大汽车运输产业。此外，规模较小的尚有侨建行车公司，经理黄朗正；利通行车公司，经理余康乐；白东行车公司，经理周桐；东井行车公司，经理陈宗齐；沙坎行车公司，经理黄峰章；利南行车公司，经理黄华琴；台海温冲行车公司，经理李伟中；台瓶行车公司，经理伍于堂；台东行车公司，经理黄海东；台沙行车公司，经理陈志行；台冲行车公司，经理黄启华等十一家行车公司。这些较小的行车公司也分别购置二至三辆美造、英造、日造的新型汽车。全县合计组成大小十六家行车公司，共拥有汽车九十六辆，员工五百二十人。营运全县各线里程达三百四十五公里。但仅以客运为主，货运只有小批零担散货。其大宗物资仍靠水运担负，由外地航运部门用船运至新昌、荻海（当时隶属于台山县）、斗山、广海、海宴、海口埠等港口转汽车驳运到县内各地。

当时的公路、汽车运输业均操纵在地方豪绅和资本家手里。名义上是民办，而所谓民办的路权，就是公路经过沿线民众的田园、村庄而采用出田、出丁筑路而成立筑路董事会，加以接纳海外华侨、县内侨眷和有些民间股户的投资，分段划线自家成立行车公司，推举董事长，聘任经理、雇清员工开业营运。各行车公司采用向所在公路筑路董事会租路行车，只限于县属范围内，如超越邻县，必须与该县协商取得行车路权，达成协议，适当分配利益，才准通达外县。采用这种办法，于是由台山县十六家行车公司承担分线经营管理，各据己方，互不侵犯路权利益。有的虽是同一路线，但也有成立两家行车公司，同时开出班车，互相争抢生

意。因而造成两家行车公司的股东和员工不和，因利益关系，经常有摩擦，闹不团结，甚至间有械斗发生。如台城至水步的十公里营运路线，由台新、台鹤两家行车公司经营，是到达新昌、公益必经之路。因之互相经常明争暗斗，各自公布假班期，到开车时临时更改，争先多载图利，不顾行车安全，盲目开快车，争爬头，以至摩擦事端不断发生。结果使旅客遭殃。又如台海行车公司和温冲联合的两家行车公司，台城至温泉的一段路也是如此。东南行车公司、台冲行车公司要经红岭才到达冲葵，而东南行车公司直通都斛、赤溪必经冲葵，台冲行车公司的车站由东门起途经西湖、香头坟、四九、黄茅田，经红岭才到达冲葵，以上行车公司因争夺生意，也存在矛盾。因此，对于台山县民间以及公办所需要流通的物资要从甲地运往乙地，如属不同的公司营运路线，也不能直接运送到目的地，如经各公司协商仍不能解决，就要货主自行转运。这样不仅转运手续烦琐，并且还加重运输成本，在运力的使用上，由于各行车公司“互不侵犯”的原则，有的公司剩余运力，有的公司感到运力不足，造成使用运力的失调，出现运力浪费现象。过去的资本家唯利是图，采用尔虞我诈，大鱼吃小鱼的手段，不考虑人民交通的便利。加上解放前的政治腐败，地方上的恶霸，不务正业，流氓成性，扰乱社会秩序，经常威胁车上售票员，强行乘车不给钱。各行车公司的营运收入日逐减少，有些公司亏损，维持不了，被迫辞去一部份员工。有的干脆宣布倒闭。

此外，对于当时的公路质量，尚没有设立专业的养路机构。维修保养公路均由各行车公司雇请临时工养护，他们没

有经过技术培训，对养护公路技术不熟练，因而造成公路长期缺砂，微雨就翻浆，而且道路弯曲，凹凸不平，养护不当，致使路面质量低劣，直接影响行车安全。更严重的，一遇雨季，就无法通车。解放前台山县的公路、汽车运输业，表面兴旺，但其发展速度是较缓慢的。

由一九二三年筹备，一九二五年开始通车，至抗日战争前，公路、汽车运输业得到发展，全县公路三百多公里。抗战胜利后再复兴一个时期，从一九四六年下半年至一九四九年临解放前，这一段长时间，由于过去资本家互相竞争，经营不善，临解放前还把资金分散或抽走，有意破坏设备，有的公司亏损严重，维持不了，大量裁减员工，小型公司亦相继倒闭，剩下几家所谓资金雄厚的大公司，也处境困难，维持不了多时。到一九四九年新中国成立后，旧企业遗留下来是一个烂摊子，剩下几十辆“体无完肤”，几乎无法行驶的残车。解放前夕的一九四九年上半年因公路失于养护，通车里程缩减到二百六十五公里了。

四、新中国成立后，公路、汽车运输业的变革和发展

一九四九年十月十四日广州解放，南下解放军部队挺进四邑，于当月下旬末到达台山县城。在军管会的领导下，迅速建立了人民政权，当时县人民政府忙于搞好城市的治安工作。官僚资产所办的大企业，虽然接收过来。但对于民办包括华侨投资的公路、汽车运输业尚未有可能全面顾及。解

放初期的一九五〇年至一九五一年，由于工商业尚未改造，旧有的公路、汽车运输业仍属私人企业，其企业管理权仍操在资本家手里。对旧有企业没有制订颁布可行的完善制度，职工劳动涣散，但人民政权已建立，旧企业的掌权者也不敢怠慢开除员工，只有消极对待，听其自然慢慢地走向倒闭的境地，所幸存的旧企业运输收入也急剧下降，乃至无法发放员工的工资。旧企业处于全面倒闭的局面。

一九五一年十月，台山县召开人民代表大会，把公路、汽车运输业列入了议程，专题研究如何解决我县公路、汽车运输事业即将全面解体的严重问题。经过代表们的充分研究讨论，一致通过了一项决议：由台山县人民政府立即成立“台山县各行车公司整理委员会”。并由副县长司徒毅生兼任“台山县各行车公司整理委员会”主任。抽调干部成立办公室，开始进行加强管理和筹备组织合营工作。经过两个多月的筹划，核算了各私营行车公司的资产，做了充分的准备工作，一九五二年元旦，委任公方代表谭均荫为经理，雷子风为副经理；资方代表谭裔简为副经理。以公方代表为行政主管领导，私方代表主持具体技术、运输业务工作。十六家私营行车公司经过整顿后，合并成立“台山县行车公司”（包括管理县内公路）。性质由过去私营变为地方公私合营，统一管理全县的公路、汽车运输业务。为了更充实领导班子，在一九五三年土改完成后，县委、县政府又调进一批优秀的土改干部，委任黄力斌同志为经理，庄培根、陈碧泉、梁伟雄、方秉伦、刘仕、黄国英等分别主管各股室的行政和业务工作。台山县行车公司成立后，迅速制订切实可行的规章制度，培养工人当家作主的精神，使台山县的公

路、汽车运输业迅速改变了面貌。

（一）合营后的改革，促进了企业的发展

台山县行车公司成立后，人民政府即着手对企业整顿，先后从有关部门抽调十七人到公司主管行政和业务工作，建立健全岗位责任制和各种规章制度，实行三统（统一人员调配，统一业务经营管理和统一车辆修理）。

随着县内公路、汽车运输业务发展的需要，县行车公司分片下设三个客运大站，一个货运站。第一客运站设在原台新行车公司旧址（台城台新路），即现在台山汽车站办公大楼。管理台城至新昌，台城至公益，台城南门至四九、五十等公路沿线运输业务；第二客运站设在原台海行车公司旧址（台城洪湖路），即现在台城镇一小。管理台城至广海，台城至赤溪，台城至荻海，台城至三合等公路沿线运输业务；第三站在台山县白沙镇，管理白沙至东山，白沙至那扶、深井，白沙至赤坎等公路沿线运输业务。货运站设在台城光兴路，负责统一承运管理全县汽车货运业务，县内有关的大批物资和零担货物均由货运站统一安排运输。在分片的大站直接领导下，全县各圩镇均设分站和小点售票站。

由私营的十六家行车公司遗留下来的五百二十多员工，经合并精简留用四百三十人。另原来各私营行车公司聘请的临时养路工一百五十多人，也吸收为公司正式职工。由公司人事部门调派有养护公路工作经验的职工分线负责管理全县公路养护工作。经精简后，留用的人员根据各人的业务，技术能力，由公司人事部门统一调配给各基层单位担负处理日常具体业务工作。

原来私营的行车公司保养车辆场地简陋，设备差，维修车辆技术薄弱，不能适应改革后车辆运输繁忙、要按时进场保养的需要，于是再建立汽车修理厂，隶属于公司建制，把原来的私营行车公司遗留下来七十多人的汽车修理工统一调给该厂，任命厂长领导，下设车间、班组按技术工种担负日常汽车维修保养工作。并加强与邻县公路、汽车运输部门互相在业务上取得联系，取长补短，共同提高，公司业务迅速上升，运输生产出现一片新气象。运输工具集中使用，统一调度，贯通全县，若征得外县公路、汽车运输部门同意，同样贯通全省各县市，使台山县与各地的客货运输进出进入都很顺利。同时也加强了对工人阶级当家作主的精神教育，加强了工人队伍的团结，培训技术骨干队伍，充分发挥运输职工的生产积极性。把合营后接管下来近五十多辆残旧不堪的汽车全部修复，使运输车辆达九十六辆。公司经过一系列改革后，汽车的完好率和实载率有了显著的提高，企业开始扭亏增盈。同时逐渐分期清还旧私营行车公司拖欠员工的全部工资达一十五万多元（折现在人民币）

由于形势的迅速发展，改革后的台山县行车公司仍不适应地区性运输流向的需要。当时根据上级指示，必须扩大运输流向的需求，于一九五五年与开平、恩平、高雷等地公路、汽车运输部门合并成立“粤西汽车运输公司”（仍属地方公私合营性质），总公司设在湛江市。分公司设在开平县长沙，属下领导台、开、恩以及两阳地区的公路，汽车运输业务工作。原“台山县行车公司”改为台山中心运输站，建立第六汽车队（直属粤西汽车运输总公司）和台山县汽车保养场，三位一体的组织机构。撤销原来“台山县行车公司”分

片设立的客、货运输四大站，原县所属圩镇设立的分站改为售票站。在台山中心运输站的领导下办理县内的客、货运输业务工作。至于高雷地区，直属湛江总公司领导。台、开、恩、两阳地区各县也设中心运输站，统一归属粤西汽车运输公司领导。这样不仅充分发挥台山县内的运输潜力，沟通城乡物资交流，更重要的是直接贯通邻县运输业务，直通湛江，支援国防建设。还可以从外县互相调挤调入车辆，缓和运力的紧张，为工农业生产服务。

随着国民经济的迅速发展，一九五六年全国各地社会主义工商业改造基本完成。公私合营的公路、汽车运输业先行一步，已具备条件合并转为国营运输业了。一九五六年春，广东省交通厅派出工作组前来台山县负责整编工作，同年三月一日，将原来台山县属于公私合营的汽车运输业归属于国营广东省交通厅运输局江门总站建制。重新调整台山县汽车站的领导班子，又建立省属403汽车队。以后因行政区域划分，又隶属于佛山运输局，改为202汽车队，台山汽车站。现在又划归江门运输公司领导。至现在仍保留台山汽车站，汽车队、保养场的三位一体组织机构不变（台山原来的汽车修理厂、保养场，现改为台山汽车站修理车间）。至此我县的公路、汽车运输事业，踏上了社会主义国营企业的康庄大道。从此台山县的陆路交通运输贯通全省，不受省内地区性的限制，人民乘车来往更加方便了。

（二）公路桥梁建设

（1）成立公路养护专业机构。台山县公路起源于一九二三年，至今已有六十七年的历史。新中国建立前乃至一九五四

年前，这段漫长的时间公路都由各行车公司自行管养。解放前资本家的经营方式，只顾眼前利益，有利可图就拼命干。有些地方豪绅主持公司，由豪绅出面游说，甚至施加压力，要群众出田、出丁作为路权合股的形式而筑成简易公路，晴天可行，雨天不通车。公路凹凸不平，弯曲起伏，行车时速受到限制。例如解放前至解放初期，台城至广海仅四十公里，因低劣路面，加上有时雨天，公路泥泞，要行车两小时多；台城至赤溪，仅六十五公里，也因劣路要行车三小时。这种公路不适应陆路交通运输的需求。

针对这种情况，我县交通行政主管部门自一九五五年起，着手改变体制，建立公路养护专门机构——台山县地方公路管理站，归属县交通局领导，委任伍少涯为站长（现已离休），组织配备专职干部，把原来隶属行车公司的三百多名养路工人统一分配给全县二十多个养道班，并进行了技术培训，担负全县公路的维修保养工作。1958年底并合整编隶属于广东省公路局属下的台山公路工区管养，但仍保留台山地方道路管理站（管县道公路）。养路工人从过去二百多人发展到现在的二千多人，增长近五倍（包括地方公路和临时工在内）。

实行公路养路专业化后短短几年时间，就改造了过去的只能靠锄头、梆铲、铰仔、竹簍等的落后养护公路工具，逐渐向养路半机械化和机械化进军。目前已经发展到半机械和机械化的养护工具——压路机、拌和机、机械回沙车（现已淘汰用牛车回沙）、轻型机动半自动反斗车，以及汽车等现代化的养护公路工具共有一百五十多台（包括地方公路管理站）。通过多年的艰苦奋斗，改造和新建的公路，

经评定，属省、地区优等、良等的完好路面达93%，次等路面7%。同时还铺设沥青公路104公里；水泥公路40多公里。现在全县公路发展到1,200多公里以上（包括地方公路和乡间能通车的道路，其中940公里是由公路管理部门直接投资养护的，其余200多公里是全县所属乡镇大道自行修建，很多乡道能有汽车通到村民屋门口）。这就大大加速汽车运输流向的周转，逐步解决旧有公路不适应现代汽车运输发展这个突出矛盾。

从一九五八年至今，三十多年来，台山县公路搞得较出色，先后多次被评为省、地市级先进公路单位，名扬全国。一九五八年我县首次获全省地方公路一等奖，省交通厅奖给我县一部三轮汽车；中央交通部奖给我县用于维修保养公路工作两匹驴。一九五九年越南公路考察团来我县参观访问。随后又有湖南、湖北、江西、河南、山东、山西、安徽、内蒙古、黑龙江、呼和浩特等十一个省市的公路代表团前来我县参观访问。一九五九年全省公路养护现场会议在我县召开。一九六一年全国公路养护现场会议又在我县召开。当时任中央交通部部长的王首道亲临我县主持会议。一九八二年秋，菲律宾公路考察团到我县访问考察公路。八十年代我县的公路又更上一层楼，从一九八二年至一九八五年连续获得省好路工区、站，夺得“四连冠”。省公路局连年奖给我县两部农民小汽车。到一九八九年末又获得一九八九年省、市好路局、站的光荣称号。

（2）改建与新建水泥钢筋永久性的公路桥梁。台山县的公路桥梁大多是解放前的私营行车公司遗留下来的木桥，间有少数的水泥钢筋桥，亦因年久失修，有部份桥梁将