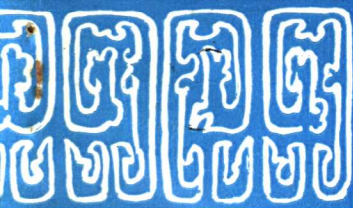


5



化州文史

吴南生



化州县政协文史资料研究委员会编
一九九二年十二月

化 州 文 史
(第 五 辑)

※

中国人民政治协商会议化州县
委员会文史资料研究委员会编

化州县印刷厂承印

1992 年 12 月出版

32 开本 60,000 字

每册工本费 5 元

目 录

化州县铁路运输业之发展史	
..... 黎良文 翁锦华 (1)	
化州县邮政发展简史	周玉瑞 黄 军 (8)
化州县籍“三胞”分布概况	
..... 董 清 潘周用 周铨清 (19)	
化州县早期华侨简况	
..... 董 清 潘周用 周铨清 (23)	
化州县归国华侨联合会简史	
..... 董 清 潘周用 周铨清 (25)	
化州县旅港同乡会简介	董 清 (28)
化州海外联谊会情况简述	黄德江 (31)
化州县台联会概况	何小明 (34)
化州县民盟发展史略	张万里 李 沛 (39)
化州县工商业联合会简述	钟耀伦 (48)
化州宗教史略	黄德奖 (51)
化州县境内的方言	张万里 (56)

化州话方言区婚俗文化趣谈

..... 黎良文 谢日茂 (72)

化州古对联拾掇..... 李 康 (81)

化州县教育事业今昔 张万里 潘兆榕 (92)

化州古建筑拾掇..... 黎良文 (96)

化州石龙古迹 潘兆榕 (101)

扶南樺杖 陈红胜 (104)

化州之最 韦 流 (107)

古、稀、奇树木 韦 流 (112)

化州县铁路运输业之发展史

黎良文 翁锦华

建国前，化县没有铁路铺设，交通十分闭塞。客运、货运主要靠鉴、罗两江之木帆船运输，地方农副产品出口及人们往外地经商，很是不便。建国后，我国在医治战争创伤的同时，迅速转入了轰轰烈烈的社会主义建设，在祖国南端的茂名，屹立起一座令人瞩目的石油城。因而，河茂（河唇—茂名）铁路便横穿化州而过。州地境内的铁路线全长为36.089公里，其中有一座雄伟的钢梁铁桥，横跨于县城南侧的鉴江上。大桥全长319.2米，1958年9月建成。县境内铁路线，于1958年3月始建，10月竣工，是年10月20日第一次通车，揭开本县铁路运输的新篇章。

铁路运输的畅通，适应了本县地方的经济建设，促进了各项各业的发展。境内铁路沿线相继建立了化州、新安、米山及山底岭四个火车站。1959年至1962年，各站隶属湛江工委管辖。1962年湛江工委撤销，成立湛江铁路车务段，统管各站的运输业务。次年该机构撤销，成立河唇铁路线总支，

各站的行政业务隶属关系转由河唇线路总支负责。现在各站隶属河唇铁路车务段领导；河唇铁路车务段隶属南宁铁路分局领导。

化州站，属三等站，可办零担、整车以及行李包裹等铁路运输的营业项目，现有职工 58 人，有站线六股，其中正线上行有效长 780 米，下行有效长 78.19 米，上行可容车 53 卡，下行可容车 55 卡，其它到发线点，各长 756.2 米、813 米和 301.6 米，全站共可容车 184 卡。站舍位于线路北侧，有旅客候车室 120 平方米，行包房 100 平方米，运转室 30 平方米。客运站台长 170 米，每天有 533 次、534 次、593 次、594 次共两对客车四个车次的客运列车在此停点。1991 年 10 月，由于三茂铁路的全线通车，广州至湛江的 283 次、284 次对开列车，每天往返也在此站停留。化州站客运、货运量自 1979 年以来，增长速度颇快，尤其最近几年来，该站已成为各类蔬菜北运的主要站场之一，原来的站场远远不适应运输的需要。1986 年底，上级有关部门拨款 100 万元兴建新货场，同时为进一步搞活铁路运输，车站与当地政府、县镇企业合作，以第三产业为龙头搞横向联营，共同合资修建或支持货主自建仓库、货棚、货台和货物装卸等货物运输设施，提高了运输能力，保证易腐烂货物能够快

装、快卸、快运，更好地为当地工农业生产服务。

化州站，位于河茂线里程 39.342 公里至 40.4 公里的位置上，鉴江水运航线和公路交通网络与铁路纵横交错。往来的客流较大，仅次于市区的茂名火车站。该站六十年代发送旅客 77.23 万人次，七十年代为 155.05 万人次，八十年代从 1980 年至 1986 年的六年时间里为 155.06 万人次，八十年代六年的客运量几乎是七十年代的总客运量，是六十年代总客运量的 1.86 倍。各时期日均发送旅客量：六十年代为 211 人次，七十年代为 424 人次，八十年代为 656 人次，节假日高峰期可达 1300 人次以上。现在该站的客流量是建站初期的 3.53 倍。

化州站的货物运输方面：卸车的主要货物是煤、化肥、粮食及各种工业原材料等，装车货物是铁矿、建材、黄红麻、轻纺品及香蕉、辣椒、黄瓜等各类北运蔬菜。现在化州火车站已成为广东省蔬菜北运的主要车站之一。各个时期运输货量的对比是：六十年代运输货量 104.91 万吨，七十年代运输货量 288.62 万吨，八十年代从 1980 年至 1986 年运输货量 276.81 吨，八十年代仅六年的货运量就占七十年代十年货运量的 96%，是六十年代的 2.6 倍，各个时期日均到、发货量为：六十年代 287.2 吨，七十年代 290 吨，八十年代，从 1980 年到

1986 年 1263.4 吨。

新安站，位于新安镇离河唇中心站 14.541 公里处，建于 1958 年底，现有车站职工 19 人，为四等站，车站共有六股道，总长 2882 米。站台长 200 米，有旅客候车室 50 平方米，货仓面积 40 平方米，其它站舍面积 50 平方米。建站初期的 1961 年，货物到达量 1.03 万吨，发送量 7.62 万吨，发送旅客 4.14 万人次。1985 年货物到达量为 3.31 万吨，发送货物 8.14 万吨，发送旅客 8.52 万人次，每天有两对客（慢）车共四个车次在该站停车上落。四个车次为 533 次、534 次、593 次、594 次，每天办理到、发点的货车 10 对，日均上下车旅客 400 人次，货运量日均装卸 300 吨，到站卸车的主要货物为煤、化肥和粮食之类，装车发送的主要货物是黄麻、红麻、柑橙、铁矿等。

米山站，位于良光镇离河唇中心站 27 公里加 0.89 米处，建于 1975 年 4 月 10 日，为四等站，有站线两股道，共长 2142 米，站台长 200 米，旅客候车室面积 35 平方米，仓库面积 30 平方米，现有职工 17 人。1965 年发送旅客 5200 人次。1986 年发送旅客 34.14 万人次，在该站停点车次为 533 次、534 次、593 次、594 次。该站只能发售普通客票和办理普通小件的行包运输以及办理货物通过

交会的一般性运输业务，其它的铁路运输项目均不办理。

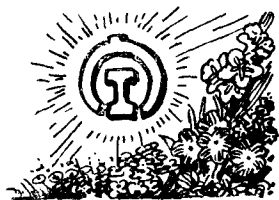
山底岭站，位于南盛镇离河唇中心站 49.511 公里处，建于 1978 年 7 月 24 日，为四等站，现有职工 21 人。全站有三股线道，总长 2416 米。1978 年发送货物 4900 吨，到达货物 1.86 万吨，随着第三产业的崛起和地方果菜北运业务的发展，该站的客货运输量日益上升。1981 年该站送货量 8000 吨，到达货量 2.25 万吨，发送旅客 2.46 万人次。该站自建站以来，日均发送旅客 57 人次，日均发送货量 38 吨，日均到达货量 44 吨，装车的运输货物中，果菜北运占 95% 以上，已成为河茂线上蔬菜北运的主要站点之一。

随着“改革、开放、搞活”等一系列方针政策的逐步实施，化州的铁路运输日趋繁忙，不管白天黑夜，一趟趟、一列列来往奔驰的列车，把原材料和人民生活必需品不断运进来，把农副产品和工业产品不断发送出去。尤其是化州的果菜北运，品种多，数量大，运输远。如黄瓜、西瓜、辣椒、韭菜、青瓜、冬瓜及柑橙之类，通过铁路运输，发送到北京、天津、上海、陕西、山西、黑龙江、吉林、辽宁、河北、河南、湖南、湖北，甚至到大西北的甘肃、新疆等十多个省市和地区。今日的化州

已成为中南地区最大的北运果菜生产基地和我省最大的北运果菜批发市场。从各个时期看，我县北运农副产品的的发展，确实喜人。六十年代，平均每年装车外运的农副产品是2268.2吨，平均每天装车的农副产品不足一个车皮。七十年代平均每天外运的农副产品有70吨左右，平均每天装2个车皮。到八十年代增长到平均每天装车外运就有440.7吨，平均每天外运13.3个车皮，从1990年冬至1991年春，全县北运蔬菜22万吨，营销总收入2亿多元。全国劳动模范同庆镇柯华土就是南菜北运的新型农民企业家。又如工业产品，以化州建材玻璃马赛克厂（国家二级企业）为首的化州马赛克集团生产的马赛克系列产品，通过铁路运输，畅销全国各大城市，远销东南亚各国，该厂厂长黄锡英，是优秀企业家，被香港《东方日报》冠以“马赛克之王”的美称。

铁路运输的发展，促进了化州城乡经济的迅速发展。化南各镇的农副产品主要是北运各类蔬菜。化北的农副产品，主要是蚕茧、柑橙、木材等。乡镇企业星罗棋布，产品主要有建材系列产品、纺织系列产品及水轮机等。这些大批量的工农业产品，大都靠化州铁路运输远销国内外，铁路运输在我县起了举足轻重的作用。但是，要把全县蓬勃发展的

工农业产品，集结到铁路运输上来，没有宽阔的货场、没有一支有力的装卸队伍、没有四通八达的公路交通网络来配套，也是跟不上运输业的发展形势的。因此，化州县委、县府、交通局以及职能部门把公路建设作为改善投资环境，搞活商品流通的重要一环来抓。“七五”期间，采取民办公助的方式，筹资 6920.6 万元投入公路建设，新修管理区公路 71 条 471 公里，村公路 447 条 858 公里，兴建桥梁 99 座 3019 米；改造、拓宽国道、省道 90.6 公里，新铺柏油路 64 公里，基本实现了村村通公路。同时，组织了一支拥有 600 多人的火车站文明装卸队伍和投资 100 多万元扩宽了一个新货场，为铁路运输提供了有力的保证，为化州经济的发展提供了有利的条件。



化州县邮政发展简史

周玉瑞 黄军

清光绪二十九年(1903年)，梅录市(今吴川县梅录镇)邮局在化州城外(今化州镇幸福路鹤龄药店)设邮政代办所。至宣统元年(1909年)，境内邮政代办所或信柜发展到24个农村圩镇，分别属梅录市邮局、高州邮局、廉江县石角邮局辖。民国元年，保留清末设的邮政代办所，称化县邮政代办所。民国25年(1936)年，化县邮政代办所升格为化县邮局，属三等乙级局，至1949年，有7名员工，出口函件业务量日均不到100件。

新中国成立后，化县邮电事业随着经济文化建设而逐步发展。1952年4月1日，成立化县邮电局，各圩镇相继设邮政代办处。50年代中后期，逐步撤去农村圩镇的代办机构，建立隶属县局的区(公社)邮电所。1958年11月，由于县行政区域变动，化县邮电局改称“化州县邮电局”。1969年12月，邮电分家，邮电局改称邮局。1973年11月，邮电再度合并，复称邮电局。其时县内圩镇有邮电支局(所)18个，县镇邮电机构均属省邮电管

理局管辖。

党的十一届三中全会后，随着对外开放对内搞活经济方针的贯彻，化州县的邮政事业得到迅速发展。1988年，邮电业务总收入236万元，比1953年增长63倍。其中出口函件收入增长18倍，全县订销全国及省、市报刊1500种，发行报刊资料累计达1482.7万份。

一、网路

城镇邮路 清光绪二十九年（1903年），梅录市邮局在化州城设邮政代办所，有由梅录至化州的步班邮路。

清宣统元年（1909年），境内有化州至播阳、化州至廉江石角、化州新安至高州南盛、廉江石角至化州平定、吴川梅录至化州笄桥5条邮路，总长572.5公里。

1、化州—播阳。去程115.2公里，沿途经过尖岗信柜、林尘代办所、江湖信柜、连界、合江、那务、壶垌代办所至播阳信柜。回程从播阳经那务、合江、林尘、尖岗至化州89公里。

2、化州—廉江县石角邮局。全程160.2公里。从化州起沿途经石湾、官桥、中垌代办所至石

角邮局 79.5 公里。回程经中垌代办所、官桥代办所、莞塘信柜到化州 80.7 公里。

3、新安——南盛。往返全程 98 公里。此邮路由廉江县安铺邮局起至罗定县止的省属干线邮路。化州境内路段由化州负责行走。

4、廉江县石角邮局——化州县平定、合江新圩。往返 92.1 公里。

5、梅录邮局——化州笪桥。全程 116 公里。沿途经长岐代办所、同庆信柜、三叉、出拔代办所至笪桥代办所 66 公里。回程经良光、杨梅、滨江、南安、长岐代办所回梅录 50 公里。

民国二十七年（1938 年），化县管辖邮路 2 条。

1、化州——壶垌。沿途经尖岗、林尘、连界、那务到壶垌 92.2 公里。回程经平定、合江、新圩、中垌、官桥、石湾回化州 117.5 公里。为隔日班邮路。

2、化州——新安。往返 63.4 公里。为三日班邮路。

原属梅录至笪桥邮路不变。

原石角至平定邮路已撤销。1947 年后恢复。解放后的 1951 年才归属化州。

民国 36 年至 38 年（1947—1949 年），化县

邮路增加了梅录邮局划回的化南部分。其它邮路维持到1949年11月化县解放时不变。

新中国成立初期，县城至圩镇为步班邮路，长436公里。区公所驻地的圩镇均已通邮。1952年起改为自行车邮路，长500多公里。1956年起，随着城乡交通条件的改善，逐步改为委办客车邮路（化州至新安曾委办过旅客列车，化州至林尘委办过客班机船）。至1988年止，县内20个镇驻地均为客车邮路。邮件逐日由班车运送，总长753公里。其中同庆、长岐、良光、杨梅4个镇为自办汽车邮路，长61公里。

农村邮路 历史上邮件一般只到圩镇，农村邮件由收件人到圩镇邮政代办处领取。农村邮路建设，始于1955年。是年，全县162个乡政府有145个通邮，邮路长1162公里。通邮率为89.4%。1957年农业合作化时，全县506个高级农业生产合作社有59.1%通邮。1958年人民公社化后，邮件投递到生产大队和生产队。1959年，全县415个生产大队和4521个生产队全部通邮，邮路长2950公里。其后，由于村邮递员（不脱产）的报酬未妥善解决，邮路收缩较大。1973年，生产队通邮的只有1310个，占生产队总数6089的21.4%。1978年，组织群众自投邮件，全县6073

个生产队，自投 2034 个，通邮率为 33.5%。1980 年以后，农村经济体制变更，但投递路线和投递深度基本不变。1985 年，全县 4692 条自然村，自投 1144 个，占 24.4%。至 1988 年止，全县有乡村投递路线 41 条，总长 1949 公里。其中摩托车投递路线 1 条，长 44 公里。其余为自行车投递。自然村的投递水平比 1985 年略有下降。自投力量投递不到的行政村、自然村，则委派力量投递或由社会力量传递及捎转。

二、函件

清光绪二十九年（1903 年），设化州邮政代办所，境内始办函件业务。清末至民国时期业务量甚少。1949 年，全县出口函件 3.3 万件。日均仅 90 件。

新中国成立后，函件业务发展较快。出口函件：1966 年为 65.8 万件；1978 年为 123.6 万件；1985 年为 246.2 万件；1988 年增到 366.8 万件，比 1949 年增长 110 倍。年均增长速度为 12.8%。但进口函件历来高于出口。经抽样比较：1966 年高 14.8%；1978 年高 6.7%；1985 年大体相等；1988 年仍高 1.3%。

1988年函件业务收入27.3万元。占通信企业9项业务收入的14.6%，名列第三。由于物价飞涨，而函件价格长期不调整，亏损3.8万元。

三、汇兑

民国25年（1936年），化县邮局开始办理普通汇兑业务，但发展相当缓慢。1949年，出口汇票3.1万张，日平均84张。

新中国成立后，除办理普通汇兑业务外，从1956年起，还办理电报汇款业务。但汇兑业务发展仍不快。出口汇票：1966年2.9万张；1978年3.8万张；1985年发展稍快，达到5.3万张；1988年增到6.4万张，比1949年增长1.1倍。年平均增长速度为1.9%。由于外出务工人员较多，所以进口汇票大大高于出口汇票。其中，1966年高73.5%；1978年高25.6%；1985年高129.4%；1988年高173.8%。

1988年汇票业务收入8.9万元，占通信企业9项业务收入的4.8%，名列第六，亏损1.4万元。