

梅 县 地 区

现代水运史专题资料汇编

(第一辑)

广东省梅县地区水运史编写办公室

一九八七年五月

《梅县地区现代水运史专题资料汇编》(第一辑),是在收集整理现代水运史料的基础上编写出来的。包括航运、港口、航道、造船及水运管理等有关经济、技术等十二个专题。记述了水运演变过程和发展趋势。为研究韩江水运变化发展规律,振兴水运事业提供参考,并为编写我区水运史志做好较为系统的历史资料。

《专题资料汇编》(第一辑),是较系统地记述各个专题的主要历史事件,既是重点记述,专题之间又互相联系,力求客观地记述演变过程和发展趋势的历史事实。因为编写时间较紧,编写力量不足,只编好《专题资料汇编》(第一辑)。梅县地区水运发展的史料极为丰富,有待于陆续编写。

《专题资料汇编》(第一辑),是由罗藻辉、黄毓生、张瑞金、麦淑远等同志编写的,对专题编写工作缺乏经验,史料收集不够完整,编写水平所限,错漏之处在所难免,请予批评修正。

梅县地区水运史编写办公室

一九八七年五月

一、建国初期兴梅专区的水运.....	专—1
二、木帆船运输合作社的建立和发展.....	专—2
三、韩江一列式吊拖.....	专—3
四、韩江机动船舶动力燃料实现煤气化.....	专—4
五、铁公水一条龙联合运输.....	专—5
六、水泥船的建造与生产上的应用.....	专—6
七、东山港的兴建与扩建.....	专—7
八、梅县地区水运企业在竞争中发展.....	专—8
九、韩江航道断航与碍航闸坝.....	专—9
十、桓江梅松航段十滩九险整治.....	专—10
十一、韩江航标管理与技术上的发展.....	专—11
十二、水运管理体制的变革.....	专—12

××××××××××××××××××××××
×
× 建国初期兴梅专区的水运 ×
×
××××××××××××××××××××××

(专题一)

建国初期兴梅专区的水运

一九四九年五月，梅县解放，成立了梅县人民政府，十月，设立兴梅专区，管辖梅县、兴宁、五华、蕉岭、平远、大埔、丰顺等县。一九五二年，兴梅专区裁撤，归粤东行政专员公署管辖，一九五五年撤销行政公署，设立汕头专区，一九六五年从汕头专区分出梅县专区管辖梅县、兴宁、五市、平远、蕉岭、大埔、丰顺等县，一九八三年改为梅县地区，梅县地区专员行政公署所在地，设在梅县市梅城镇。

韩江流域地跨闽、粤二省。地理座标东经 $115^{\circ}\sim 117^{\circ}05'$ ，北纬 $23^{\circ}\sim 26^{\circ}02'$ ，北面以武夷山杉背斜，是韩赣二江的天然分界线，南面以阴那山及八乡山地，构成韩、榕二江的分水岭，东面凤凰山脉与独流入海的黄岗水分隔，其南部及东北部，则为不大明显的盆地，分别以东江（在五华、龙川间）和闽江的支流——九龙溪（在连城新泉向斜带）分水，经流粤闽二省，汕头、梅县、惠阳、龙岩、龙溪五个地区，汕头、潮安、澄海、丰顺、大埔、梅县、兴宁、五华、紫金、龙川、蕉岭、平远、长汀、上杭、连城、武平、永定、和平十八个市县的全境或一隅，流域面积30112平方公里，流域南北长约310公里，干支流总长5270公里。为粤东、闽西、赣南物资交流，沟通城乡，对外贸易，发展经济唯一交通水道，古时近代，水上运输较为发达，在社会主义建设时期，发展国民经济中起着“先行官”作用，促进了经济、政治、文化的发展。

一、建国前兴梅专区的水运状况

一九四九年以前，兴梅各县的交通运输，以韩江为交通主道，兴梅各县地处韩江中、上游，河流分布极广，沟通各县、区、乡。区内以竹、木、柴、炭、陶器、土布、松香、煤、钨等货物为主要出口产品。民生日用以米、食油、盐、糖、火油、日用百货等货物，靠区外输入。赣南、闽西经流本地货物，均以梅城、松口、茶阳、三河、蕉城、新布等口岸为主要集散地，五华岐岭口岸为与东江水运相衔接中转点，可直达广州。沟通韩江与东江货物交流，大宗进出口货物，经流韩江，出汕头港，海运上海、天津、广州沿海各埠，海外南洋诸国，为粤东进出口物资交流、海外贸易，自古以来，水运较为频繁，是闽、粤、赣边区物资流通，兴梅各县经济发展的交通主要航路。

建国前，在国民党政府统治时期，水上交通运输工具木帆船为私人经营，电轮为资本家所垄断，抗日战争爆发，广州失守，潮汕相继沦陷，国民党政府内迁兴梅各县，适应战时需要，韩江中、上游兴、梅、蕉、平、五华等县，内河航运，有一定的发展。一九四五年以后，粤东人民生活日益穷困，物资短乏，货币贬值，水上运输日益衰落。一九四九年以前，川走韩江中、上游电轮仅有七十余艘，航行梅汕、埔汕之间二十多艘，航行兴、梅、五华、蕉岭、平远、大埔、丰顺的木帆船八百多艘。春、冬二季，河水干枯季节，电轮载重量为一吨半；夏秋之间水涨期，可载三吨多，拖船五十吨。好水期大型木帆船可载十五吨，中型载重量为十吨，小船载重量一至五吨。春冬二季，水位

低落时，载重量降低至三分之二。航运事业日益衰落，船舶严重失修，船体破烂不堪，占船舶总数的五分之二。电轮机型乱杂，机器残破，燃油短缺，配件缺乏，马力不足，大部分以燃烧木炭为电轮动力，航行速度缓慢，航行时间长，载重量低，因而经济收入少，不少电轮停业停航；木帆船破烂不堪，不能航行，不少船户宣告破产。

兴梅各县航道年久不治，韩江支流琴江、宁江、梅江、石窟河、汀江沿岸水土流失，航道日益淤浅，河床增高，处于“天晴三日打沙耙，河枯断流船难行”的景况，梅江航道“十滩九险”依然如故，怪石群立，航槽夹窄，西阳滩、晒禾滩、雁洋“石门”关主要滩险，船舶上滩，靠船工拉缆，倍极艰苦，下滩激流汹涌，波涛澎湃，常见复舟之灾，造成人民生命财产之损失，船户破产，累见不鲜。韩江航路水位差大，水流湍急，极为艰险，木帆船上航靠船工使用竹篙撑，上滩靠船工缆绳拉，有时靠风力扬布帆推动；下航靠人力桨，十分粗重的体力劳动，梅城至汕头航线二百四十一公里，上航要航行二十多天才达梅城。沿江梅城、松口、茶阳、新布等镇埠是船舶停泊较为集中的镇埠，码头十分简陋，利用靠河街道巷道、石级码头，或沿岸斜坡沙滩临时作业。码头工人只用肩挑、扛背的粗重劳动，一步一步地装卸货物，极为艰苦。由于装卸时间长，又缺少专用中转仓库，船舶靠岸停滞时间长，船舶周转慢，效率极低，影响船员经济收入。

一九四九年，兴梅各县造船业，没有固定厂场，靠手工操作，露天作业，生产工具极为简单，主要是斧头、锯子、凿子、鉋子为工具，

利用松、杉木板制造船体，用竹子制造船篷，名之曰“篷船”，有洋头船、高头船、岐岭船、盘子船、硬柚渡、龙眼象船、镇平船、牛船、大肚龟船、差干小船、柚树船、哨马船、漳溪船、梅潭船、银溪船、担干船、四肚船、五肚船等十八种，适应韩江主支流航行，造型朴实，结构牢固，颇具匠心。全区计有修造船厂场二十四间，分布于沿河两岸、圩镇，比较集中，有五华县河口、梅县小密、松口镇、鱼子坝、蕉岭县湖沟坝、新布圩，由于水上运输行业不景气，船户缺乏造船本钱，修造船业生产时断时续，造船工人订有船造时做工，闲时种田，呈现一片凋零景象。

兴梅各县水上运输行业，在国民党政府统治时期，苛捐杂税项目繁多，码头捐、船牌税、营业税，征收保护费、护航费、差船费、公务费层出不穷，经常征用船舶装载军粮、军盐、公粮，运价低，任务紧，当地官员籍机勒索，船户几临破产。电轮航业，为官僚资本垄断，官商互相勾结，韩江水运为其独霸，操纵运价，霸用码头，克扣工人工资。“民船公会”、码头帮会，为封建把头所把持，划分割据势力范围，摊派各项“行帮”费收，他们之间，你虞我谗，互相排斥，互相争夺，甚至挑起械斗。韩江运输秩序非常混乱，船工船民生活极其辛苦。年轻力壮时，靠出卖劳力度日，所得极微，难以养活妻儿；年老体弱生病之时，无人照顾，病死于沙滩之上，累见不鲜，有云“撑船无师傅，老了不是乞食，就是撑渡”，社会地位极其低下，在长期的水上艰苦生活中，形成韩江水上工人艰苦朴素、粗犷的性格，富有

变革积极性，同时受到封建习气的影响，有些沾染了一些不良的陋习。

韩江是闽、粤、赣边区水上交通运输的主道，在国民党政府统治时期，处于日益衰落的境地，船员处于极为艰苦困难的生活之中。一九四九年五月，兴梅各县解放了，在中国共产党的领导下，开展各项政治运动，进行了民主改革，船工群众成为韩江主人，沿着社会主义的道路前进。

二、建国初期兴梅专区水上交通运输的恢复

建国前，韩江水上交通运输，船舶破损不堪，停泊码头十分简陋，造船业极为凋零，航行秩序混乱，船工生活极为艰苦。建国初期，逐步恢复水上交通运输，维护航行秩序，改善船工生活劳动条件。

1、划定航路，施行定线运输。

兴梅专区地处韩江中上游，支流航道分布五华、兴宁、梅县、蕉岭、平远、大埔、丰顺，包括紫金等县。根据船型的状况，船舶吨位大小，航道的宽广、水深尺度和货物的流向，划定航线。一九五一年，五华县划定航线为水寨至梅城、水寨至安流、水寨至岐岭、华城至河口航线；兴宁县为水口至梅城、水口至兴城；梅县为梅城至松口、梅城至丙村、梅城至畚江；蕉岭县为蕉城至松口、新布至松口、蕉城至差干、新布至平远（柚树、坝头）；大埔县为茶阳（石市）至三河、埔北至茶阳、漳溪、银溪河；丰顺县为汤坑至榕城、黄金至站口等支流航线。韩江主流航线，划为兴（兴宁）五（五华）汕（汕头）线、梅（梅城）松（松口）汕（汕头）线、蕉（蕉城）新（新布）汕（汕

头)线、埔(大埔)汕(汕头)线。根据航道水深,船舶载重吨位五华支流船舶载重量二至三吨;兴宁支流船舶载重量八吨;水寨至水口,梅城载重十吨;蕉岭石窟河载重八吨;新布至柚树,坝头船舶三吨;梅江线段载重十吨;韩江主流船舶载重量二十吨。各路航线,汇集于梅江、汀江、韩江主流沿岸集散镇埠,中转接驳,五华的水寨、河口,兴宁的水口,梅县的梅城、松口,蕉岭的蕉城、新布,大埔的茶阳、三河为主中转过驳口岸。韩江航道,河床变化无常,水深差异较大,每逢夏秋之间,河水较涨时,船舶满载航行,冬春两季枯水期,船舶载重最锐减至三分之一。河流分布极广,贯通各县,大部圩镇均有船舶通航。建国初期,本区出口货物,以竹、木、柴、炭、煤、松香、陶器、土布为大宗,大部分流向潮汕,运往沿海各地。进口货物有盐、油、糖、米和日用百货为大宗。日用百货来自广州,经东江转运到五华岐岭圩镇,水运至兴梅区内各县。赣南、闽西进出口货物经梅江、石窟河、汀江,水陆衔接中转,以梅城镇、松口镇、新布圩、茶阳镇为集散地。划分航线,实施定线运输,使主支流船舶相互衔接过驳,有利于支流水浅,适该小型船舶通行,主流水位较深,适应载重量较大型船舶的特点,提高船舶利用率,货物流转得到畅通,对恢复韩江水上运输,克服船舶运行中所发生的混乱秩序,起到了一定的推动作用。

二、清理残破船舶,进行船舶业权登记。

一九四九年以前,航行韩江的电轮仅有七十多艘,大部分是三十

年代老式电轮，机型繁杂，机器残损，马力不足，航速很慢，经常发生停机事故。解放战争时期，资本家大部分不愿投放资金修造船舶，致使船体残破不堪。木帆船大部分是私人船户，私人经营，或有集资经营，由于货物运输短缺，国币贬值，运价低，成本较重，船工船民难于维持生活，无法修造船舶，因而年久失修，勉强航行，经常发生沉船事故，致使人民生命财产遭受损失。一九五一年，人民政府航运管理部门组织人力，对兴梅地区各类运输船舶进行检验清理，对残破不堪不能航行的船舶封停报废，淘汰一批，仍有修理价值的船舶，限期修理，经申报检验合格后，才准航行。船舶残破不堪的状况，逐步得到改善。在检验船舶的同时，对船舶业权进行登记。私人经营船舶破损不能航行，集资经营船舶业权纠葛不清，部分船户转他业，资本家出走或停业，船舶业权不清，管理混乱。因而对船舶全面清理，进行船舶业权登记，通过个人申报，经调查审议，组织审核批准，确定船舶业权所有者，发给临时船舶行驶执照，包括船户姓名、船舶类型、载重吨位、航行航线、航行使用期限，均作明确的规定，并缴纳航管费用，在航管部门的统一管理下，水上运输行业逐步得到恢复。

3. 清理圩镇码头、站点，恢复装卸货物秩序。

兴梅专区各县沿河圩镇码头，运输站、点，都是使用靠近河道沿岸店铺巷道民用挑水洗衣步级码头装卸货物，或利用自然斜坡靠近水深或沙滩的简易临时作为码头进行装卸货物作业，十分简陋，主要靠当地搬运群众，用肩、挑、扛、背的重体力劳动进行搬运作业，极为

艰苦，装卸效率不高，装卸时间长，船舶靠岸时间久。梅城镇装卸码头，有新码头、上油罗、下油罗、八角亭、老码头、水打伯公等八个码头。丙村、白渡等煤炭运输码头，靠自然斜坡泥质临时码头作为落煤点。圩镇码头、站点，且为封建把头所把持，或为“船霸”所独霸，抽收“行帮”费用，对码头劳动者和船户进行重重剥削，码头为封建势力所统治。随着航管部门的逐步接管，初步对码头、站点进行清理，废除各种“行帮”的收费，使封建势力受到极大的冲击。并组织码头劳动者和船工不断学习，提高工人的阶级觉悟，进行低级民主管理，初步建立改善装卸秩序，议定各项货物装卸搬运较为合理的价格，规定船舶装卸秩序，从而使劳动者的利益得到保护，船舶装卸次序，有利于水上交通的恢复。

4. 改革船员劳动报酬，开展船员生产自救。

一九四九年以前，韩江航线，电轮、民船是有船主雇用船工，是以国币计算发给工资的。由于物价暴涨，国币日益贬值，船工生活得不到维持生活费用，绝大部分改为以谷物计算工资形式，汕头至大埔航线，一般为每年工资二十五石至二十石（每石为一百司斤），汕头至梅县线为十八石至十二石，汕头至兴宁、五华线，汕头至蕉岭、新布航线为十八石至二十石。驾长工资略高于水手，伙食由船主负责供应，按月可以预借。一九五二年改革雇工制度，实行劳资合作制，经过船工、船民共同协商，改革为分红办法，船舶营运总收入，除航行杂支税收伙食外，规定每个航次固定船舶折旧费十至十二元（人民币），

船舶修理费十二至十五元，船民利润九至十二元。全归船民所收，其余部分按照船民船工参加实际劳动日和技术等级分配计算。使船工有固定职业，生活也有了保障，船民按照投资数额收到了一定的利润。木质电轮，民船易于腐损，船舶逐年破损，资本家不愿再投资修造船舶，船民无能力投资修造，许多船舶被迫停航，因此，经过劳资双方共同合作，开展生产自救，营运船舶，除去航行费用，税收，伙食必要的开支外，工资部分暂少发或不发，主要积集资金，用于船舶维修建造，使破旧船舶通过修理，继续航行，报废船舶，得以更新建造，船工生活得以维持，有利于航运事业的恢复。船工直接参加了船舶经营管理，劳资双方合作共事，恢复发展航运生产，不断提高船工当家做主的觉悟，职工的生产积极性，解决了历史遗留下来的船工职业的不稳定、生活得不到保障的问题。

5、设立支援前线运输站，兴梅专区船舶编组编队运输。

一九五〇年四月，兴梅专区各县管辖蕉城、新布、水寨、水口、梅城、松口、茶阳、三河、大麻、高陂、隆陂港口码头、站点，设立支援前线运输站，担负支援前线，解放沿海岛屿任务。在兴梅专区支前委员会的指挥下，水上交通建立支前运输机构，派出区、镇长兼任支前运输站长，把港区的船舶编成运输船队和运行小组，组织搬运队伍，快装快卸，担负支前物资、粮食、军械、兵员运输，利用船舶搭架浮桥，横跨韩江，使水上交通畅通。并组织船舶和船工，参加解放汕头沿海岛屿的军事行动，完成军事运输任务。

三、建国初期兴梅专区水上交通的管理

建国前，从事水上运输的人员，分东家和西家，东家是指船民(主)，西家为船工，主要有民船公会和电轮公会的组织的管理形式。一九五〇年三月，汕头市总工会的指导和帮助下，成立中国海员工会韩江民船工会，主席魏亚光，会员来自梅汕航线、兴五汕线、蕉新汕航线、埔汕航线川走韩江主济航线船工参加，兴梅专区各县，先后组织成立中国海员工会梅县民船工会、兴宁县民船工会、五华县民船工会、蕉岭县民船工会、平远县民船工会、大埔县民船工会和丰顺县民船工会，由县属航线水运工人参加，电轮设立中国海员工会电轮工会。中国海员工会，是在中国共产党领导下，水上船工、群众的组织，通过船工申请入会，承认工会章程，履行权利义务，经过审定合格，发给工会会员证，选举产生工会主席和副主席，推选工会干部，制定工会的实施办法，发动会员学习，接受共产党的方针政策的教育，树立工人当家作主的精神，提高工人阶级觉悟，保障船工合法利益，不得任意解雇工人，协同船民，做好劳资协作，组织运输生产。。

一九五〇年九月，成立了中国海员工会韩江电轮工会，总会设在潮安，管辖汕头、大埔、梅县、松口五个站，总会设主任委员一人，副主任委员二人，委员五人，下设总务、宣传、业务、稽核四股，干事五人，站设立正副站长各一人，干事二至三人。会员由从事电轮业的工人参加，是韩江电轮工人群众的组织形式。从此，韩江广大船工，参加运输生产的经营管理，成为韩江主人。

一九五一年四月，兴梅专区各县，把辖区内从事水上运输业的船户组织起来，成立兴梅民船联运社和韩江民船联运社埔丰支社。兴梅联运社下设立联运站，有安流、岐岭、华城、河口、兴城、水口、梅城、畚坑、松口、丙村、蕉城、新布等联运站。埔丰支社下设埔城、埔北、三河、大麻、高陂、~~隆~~墮等联运站。在兴梅专署建设处交通股的领导下，由船工船民选举产生代表，组成联运社管理委员会，产生社长和副社长，直接经营航运运输生产业务，施行定线运输，按照船舶到港先后次序，挂牌登记，轮流靠泊码头装卸货物，轮流航行，订定各条航线合理运价，调解在运输过程中发生纠纷，及时解决船舶之间运输生产不平衡状况和经济收入悬殊不均和安全生产的事宜，维护船舶合法的经济利益，促进航运生产秩序逐步恢复，逐步趋于有计划管理的新局面。

一九五一年五月，设立梅汕电轮公司和埔汕电轮公司，在埔城、梅城成立电轮联管处，由航行大埔至汕头、梅城至汕头的私营电轮组成，属于联管性质，电轮实行单独核算，经济收支上实行统收统支，运输生产轮流载货，挂牌行驶，初步走上集体经营的形式。改变船霸垄断的状况，初步纳入有计划的运输，促进了韩江水运秩序的正常发展，调动船工的积极性。

一九五一年，在兴梅专区政委会的领导下，统一交通管理机构，于一九五一年三月，设立兴梅区船舶中心管理站，地点设在梅城镇专区所在地，为兴梅专区航运行政管理机构。人民政府派出人员，任船舶中心站站

长、副站长。中心管理站分设十七个管理站，分布专区所属沿河两岸圩镇或县政府所在地，有安流、岐岭、河口、兴城、水口、畚坑、梅城、松口、丙村、蕉城、新布、埔城、大麻、高陂、~~儒~~隍、埔北等站，各站长由人民政府任命当地区、镇长兼任，设副站长专任，主持行政上管理工作，贯彻人民政府水上交通政策法规，开展各项政治中心任务，做好航运管理干部组织工作，航运生产业务管理协调工作，配合各项中心任务。兴梅区船舶中心管理站，航运业务生产领导，属汕头港务分局韩江分驻所。唯行政上、水上运输管理，仍受兴梅专区船舶中心站管理。