

高明县专业志选辑 006836

高明县交通志



高明县交通局 编
高明县志编纂委员会办公室

高明县专业志选辑

高明县交通志

主 编 严善庆

副主编 罗 晖

责任编辑 罗海樑

校 对 苏志勇 方文钰 林福华

高明县交通局编
高明县志编纂委员会办公室

1991年10月

《高明县交通志》编写组

组 长 黎宝雄
副 组 长 罗耀坤
成 员 谭文尚 何 培
主 笔 张镜荣
参加编写 李仲文 严富文

摄 影 刘小明 苏志勇
制 图 冯景山

序

自中共十一届三中全会以后，我们国家政通人和，社会安定，各项建设蒸蒸日上。“盛世修志”。编修地方志，是我国历史上的优良传统。我局在高明县志编纂委员会的统一部署下，成立了《交通志》编写小组，开始编修本县交通事业有史以来第一部志书《高明县交通志》。本志书的编纂，是遵循志书的体例要求，并按照详今略古、详近略远的原则，将记述重点放在解放后，特别是中共十一届三中全会以后本县交通事业蓬勃发展的状况，实事求是地把构成交通事业的基本要素如公路和桥梁的建设及养护、水陆交通运输、交通管理等历史和现状作了较详细的记述，以展示本县交通事业发展的脉络、兴衰起伏及经验教训。

编纂《交通志》，意旨在于达到总结经验教训，提供历史借鉴；服务当代，惠及后世；承前启后，继往开来的目的。

编写组的同志，在资料匮乏、无例可循和人手少的情况下，克服重重困难，并得到本系统内各部门的通力合作和社会人士的广泛支持，经过一番艰苦努力后，搜集了大量资料。在整理成书时，又得到县志办公室的具体指导，终于在不长的时间内，使志书得以面世，为本县交通事业做了一件很有意义的工作。

愿《高明县交通志》在我县“四化”建设中，发挥其资治、存史、教化的作用。

黎宝雄

1991年10月

凡 例

一、本志取事上限，一般可追溯到事物的发端，个别章（如第六、七、八章）上限为1982年，下限为1990年末（高明大桥的记述延至志书成稿时）。

二、本志采用语体文记述体。在记述过程中，不作评论，寓褒贬于资料之中。

三、本志遵循“详今略古、详近略远”的原则，注意突出时代、地方及行业特点，重点在记述中华人民共和国成立后的事。

四、本志按章、节、目层次编列，共8章21节24大目。

五、中华人民共和国成立前的历史纪年，沿用历史习惯通称，但要加注公元纪年（在同一节内，只在首次出现时加注）；民国时期的年号，用阿拉伯数字书写，且在同节内首次出现时加注公元纪年。

六、名词、术语使用全称。需要缩简时，在第一次出现时用全称，以后出现用简称。如“中华人民共和国成立前后”，简称“解放前”、“解放后”。

七、本志史料主要来源于高明、鹤山县档案馆，部分来自广东省、佛山市档案馆，还有一些访问的口碑资料，在行文中均不一一注明出处。

八、表中凡缺的资料用“...”符号代，没有资料的用“—”符号代。

目 录

高明县公路图

高明县公路客运线路图

序

凡例

| | |
|-----------------|--------|
| 概述..... | (1) |
| 大事记..... | (4) |
| 第一章 管理机构沿革..... | (20) |
| 第二章 陆路交通..... | (42) |
| 第一节 古道..... | (42) |
| 第二节 公路建设..... | (42) |
| 一、省养公路..... | (43) |
| 二、地方公路..... | (44) |
| 三、专用公路..... | (45) |
| 四、桥梁..... | (50) |
| 第三节 公路养护..... | (58) |
| 一、养护管理..... | (58) |
| 二、养护技术..... | (64) |
| 三、公路绿化..... | (65) |
| 第四节 陆路运输..... | (66) |
| 一、客运..... | (66) |

11

| | |
|-------------------|---------|
| 二、货运 | (73) |
| 第五节 公路交通管理 | (82) |
| 一、路政管理 | (82) |
| 二、车辆和驾驶员管理 | (83) |
| 三、安全管理 | (88) |
| 第六节 车辆维修 | (92) |
| 第三章 水路交通 | (95) |
| 第一节 航道 | (95) |
| 第二节 码头、渡口 | (96) |
| 一、码头 | (96) |
| 二、渡口 | (99) |
| 第三节 水运 | (101) |
| 一、客运 | (101) |
| 二、货运 | (102) |
| 第四节 水运管理 | (105) |
| 一、航政管理 | (105) |
| 二、船舶管理 | (106) |
| 三、船员管理 | (107) |
| 四、安全管理 | (107) |
| 第五节 船舶及其维修 | (108) |
| 一、船舶 | (108) |
| 二、船舶维修 | (111) |
| 第四章 交通系统下属企事业单位简介 | (112) |
| 第五章 费用的征收 | (116) |
| 第一节 养路费 | (116) |
| 第二节 航道费 | (120) |

| | | |
|------------|--------------------------|--------------|
| 第三节 | 管理费..... | (120) |
| 第六章 | 队伍建设..... | (122) |
| 第一节 | 人员构成..... | (122) |
| 第二节 | 文化教育..... | (123) |
| 第三节 | 工资福利..... | (124) |
| 一、 | 工资..... | (124) |
| 二、 | 福利..... | (124) |
| 第四节 | 文娱体育..... | (125) |
| 第七章 | 共产党、共青团和工会组织..... | (126) |
| 第一节 | 共产党..... | (126) |
| 第二节 | 共青团..... | (126) |
| 第三节 | 工会..... | (127) |
| 第八章 | 先进集体和个人..... | (128) |
| [附] | 高明大桥建设..... | (138) |
| 跋..... | | (141) |

概 述

高明县位于广东省中部、珠江三角洲西部边缘。县境东北部和东部临西江，隔江与三水、南海县相望，南面和东南面与鹤山县毗邻，西南面与新兴县接壤，西北部与高要县相连。全县面积960平方公里，人口24.43万人。

县城高明镇位于县境东部、西江河畔，公路通广州市85公里，距佛山市44公里，距鹤山县38公里，距新兴县76公里，距肇庆市60公里。广（州）海（安）中线贯穿县境东西。

据清光绪二十年（1894）《高明县志》载，县境南面、西面和北面均有迳道分别与鹤山、新兴和高要县沟通。当时，高明县属肇庆府管辖，“官迳”（在明城北面）为府县往来要冲，并设有驿铺，派官兵戍守；境内各集镇、乡村亦有大道或小路沟通往来。物资交往以水运和人力肩挑为主。

本县公路建设始于民国17年（1928）。22年，三洲至新圩共长27公里的公路，筑成通车，全线并建有沧江桥和人和桥。与此同时，新圩至合水18公里和白石至版村22.16公里路段也筑好路基，因桥梁未建未能通车。

抗日战争时期，民国政府为阻止日军进犯，下令乡民将公路及桥梁破坏，从此，本县公路交通中断。

抗战胜利后至解放前夕，本县公路只修复了明城沧江桥至新市2.8公里的路段。

解放后，人民政府对公路建设十分重视。从1950年8月起，开始修复三洲至合水45公里的路面和桥梁，至1953年5月1日恢复通车；1956年开始修复白石至版村22.16公里路段，至1957年通车。同时，贯彻“民办公助”和“民工建勤”的公路建设方针，在全县范围内，县与区

之间，区与区之间，区与乡之间，都先后建成了公路，形成了联接县内外的公路网。到1990年末，全县通车公路达525.54公里（不含乡村公路），其中有柏油路面45.33公里，水泥混凝土路面13.99公里。每平方公里有公路54.74公里，每万人有公路21.50公里。

本县建桥历史也较早。据光绪《高明县志》所列，全县有大小石桥、木桥共74座。解放后，桥梁建设有较大发展。60年代初开始建造永久性桥梁。1964年始着手改建木危桥。至1990年底止，全县新建和改建的大小公路桥共92座，总长3332.2米，均为永久性桥梁。

解放前本县陆路运输以人力肩挑为主。1932年三洲至新圩公路建成后，始有汽车运输。初时只有一辆烧木炭的客货兼载汽车，随后增加到5辆，但货运量很小，抗战期间因公路受破坏便中断。

解放后，公路运输逐步发展。尤其是中共十一届三中全会以后，随着国民经济的发展，公路运输业也出现了前所未有的兴旺景象：国营、集体拥有的汽车不断增加，私人购买汽车在本县历史上第一次出现。1990年底止，全县私人拥有大小汽车657辆，轮式拖拉机38辆，手扶拖拉机3216辆，二、三轮摩托车共2677辆。1990年，全县已有机动车9444辆，其中大、小型汽车（主要是货车和小客车、吉普车）1795辆，中、小型拖拉机3304辆，二、三轮摩托车4345辆。高明县汽车站所属的41辆客车，每天从各站点向52个方向发出113辆次运载旅客。1990年客运量218万人次，客运周转量8500万人公里。从1985年8月起，本县交通系统已停止汽车货运业务。

解放前，本县以水上运输占主要地位。县境主要河流高明河，七吨以下木帆船可通航沿岸各集镇。抗战期间，日军封锁了西江航道，高明河一时成为内地与沦陷区物资往来的主要运输线而畸形兴旺起来。直至1945年，西江航道复航，高明河水运也恢复原来状态。

解放后，高明河由于沿岸不断开荒种植，特别是1958年“大炼钢铁”期间，全县各地进行大量砍伐林木烧炭炼铁，造成水土流失，河床日渐淤浅。1965年，高明河因建了峰江水闸桥，至使峰江以上航道断航，不久，全航道也已断航，本县内河运输基本中断。外河（指西江）运输则发展较快，到1985年，基本实现了船舶航行机动化、拖带化。1990

年末，高明县水运公司有机动船88艘，载重3286吨，3219匹马力；非机动船23艘，载重479.3吨。当年完成货运量41万吨，货运周转量1600万吨公里。

水上客运，据光绪《高明县志》载，清嘉庆五年（1800），本县便有客货兼运的舢渡船从三洲航行至广州；嘉庆年间，也有三洲至江门、佛山客货渡船往来。

民国期间，水上客运也出现过“黄金时代”。但终因客源少、运费高而使渡船相继停航。

解放后，客船均由国营轮船所代替。随着公路客运的不断发展。特别是实行改革开放以来，大多数人都喜欢乘班车往来，因此，形成客源日少，至使三洲至江门和三洲至广州客轮先后于1981和1985年停航。

县境码头建设也有较大发展。特别是新县城高明镇建成后至1990年末，新建码头共12座，其中高明县口岸码头于1986年7月建成，10月3日，高明镇至香港航线（目前暂为货运）获准通航，码头启用。这为本县与海外交往打开门户，为高明县的经济的发展将起到促进作用。

大事记

清嘉庆五年（1800）

是年，知县雷际泰首次设高明开往广州渡船。逢三、六、九日开广州。一、四、七日回三洲。

嘉庆年间，三洲还设有江门渡（通新会、顺德）和佛山渡（逢三、六、九日由三洲开佛山）。

民国初年（1912）

明城人杨柏南经营的“联兴”、“联发”花尾渡（客货船）每日由三洲对开广州。

民国12年（1923）

人和大楠村杜森安等人倡议捐款修筑通济桥（在现人和桥上约100米处）。桥为钢筋混凝土结构，共11卡（1949年废）。

民国16年（1927）

高明县筑路委员会成立。

民国17年（1928）

是年，本县始筑三洲至新圩公路，全长27公里；同年，新圩至合水17.3公里和白石至版村22.16公里公路也已筑好路基，但因未建好桥梁和涵洞而未能通车。

民国19年（1930）

肇庆府拨白银3万元给高明县筑路委员会建造沧江桥。该桥为钢筋混凝土结构，分11孔，桥长80米，宽5.5米，高6米，由广州德昌公司承建。

随后，肇庆府又拨白银1.2万元建造人和桥。该桥用新加坡樟木构成，由明洲行车公司承建。

民国21年（1932）

三洲至新圩27公里路段筑成通车。本县始有汽车运输。

民国27年（1938）

2月，日军飞机轰炸沧江桥，塌5卡。

民国28年（1939）

春，为防日军进犯县境，县政府下令破坏公路和桥梁，本县公路交通中断。

是年，明城人程冠林在新圩成立高明船行。

民国29年（1940）

春，县政府不承认“高明船行”，成立“广东省高明县民船船员工会”与之对抗。

夏，县政府再下令破坏公路及桥梁。

民国30年（1941）

春，县政府派兵到各乡强迫群众彻底破坏公路，每隔一丈二尺（约4米）挖一塹壕，并把公路桥尽毁。

是年，禄堂与云水村民合资在沙岗圩建了一座横跨高明河の木桥，

长120米，宽2.5米，收取过桥费。随后，对川人在前桥的下游约150米处也建起一座木桥，亦收取过桥费。（两桥均于1947年被洪水冲毁）。

民国32年（1943）

9月，县政府在新圩成立“高明航运处”。

民国34年（1945）

修复沧江桥至新市2.8公里路段。

民国38年（1949）

10月18日，高明全县解放。

1950年

是年，高明县人民政府把个体船户组织起来，成立合水、更楼、新圩、明城、杨梅和三洲6个船民工会。

8月，成立高明县筑路委员会。

是年，修复沧江桥。

1951年

5月，建立三洲汽车运输站。由一辆雪佛兰牌三吨客货车，运行于三洲至明城路段。

下半年，改船民工会为船民协会。

是年，修复人和桥（木质桥）。

1952年

春，由县公安局主持成立明城单车合作社，有单车72辆。

是年，三洲搬运工会成立，会员88人。

1953年

4月，建立全县第一个养路道班，有固定养路工17人，负责养护三洲至合水45公里公路，址设人和区岑水村。

5月1日，三洲至合水公路经过三年半的修复，全面竣工通车。

1954年

在明城成立沧江河联合运输站，同时撤销船民协会（1955年，复称船民协会）。

1955年

4月10日，建立三洲搬运站，有干部职工84人。

6月，设立高明县交通运输委员会。

是年，设立高明县港务站。

1956年

3月1日，三洲汽车运输站改属开平长沙总站管辖。

4月，成立高明县交通科。

5月15日，全县成立五个船民生产合作社：明城一社、二社，三洲大船社，交通运输社和渔业社。

10月，始筑人和至杨梅分水迳九公里公路。

是年，对白石至版村22.16公里路段进行修复工作。

是年，把烧木炭的汽车改烧汽油。

1957年

3月，人和至杨梅分水迳九公里公路竣工通车。

是年，重修人和桥。

是年，修复白石至版村22.16公里路段竣工通车。

1958年

年初，建成明城车站。

3月，重修沧江桥。

11月，高明、鹤山两县合并为高鹤县。于沙坪成立高鹤县汽车站。

同月，成立高鹤县工交局。

12月，成立高鹤县汽车运输队，有货车16辆，共56吨。

同月，三洲船民生产合作社建成三洲造船厂。

是年，三洲搬运站工改小组研制成木制双轮手推车20多辆，四轮（生铁铸轮）板车10辆，木制吊机（吊重250公斤）一台和用汽油发动机拖带的长20多米的输送带两条。

1959年

1月1日，由沙坪搬运、三洲搬运、木帆船社、交通社和单车社组成地方国营高鹤县运输公司，三洲设立运输分公司。

同月，明城公社以杂木做轨，桉树做枕木，铺设了一条长4.5公里的木轨，并制铁木车箱55卡载运石灰石。（1960年度）。

20日，三洲造船厂制造的第一艘能载货22吨，载客60多人的电机客货船下水。

年初，除三洲、明城两个搬运队外，其余的运输组均下放给公社管理，各公社成立交通运输办公室。

7月1日，高鹤汽车站在沙坪成立。

是年，动工兴建三洲码头。

是年，高鹤、台山、开平、新会、江门等县市共同成立安全监督站，管理陆路交通安全，并处理交通事故。

是年，成立高鹤养路工区。

1960年

3月，由高鹤县运输公司分出沙坪搬运、三洲搬运、明城搬运组成

高鹤县搬运公司。

同月，成立高鹤县水上运输公社。三洲设水上运输大队。

是年，成立高鹤县公路交通安全监督站，配站长一人，监理员两人。

是年，建富湾码头。

是年，三洲码头建成投入使用。

1961年

5月，高鹤县搬运公司分成沙坪搬运队和三洲搬运队两个独立单位，明城搬运队划归明城公社管辖。

6月，高鹤县将工交局分设交通局和工业局

1962年

年初，本局设立民间运输管理总站。

6月，西江出现特大洪水。为了抢救古劳围，将水运公社的鹤运303、305、307三艘货船满载砂包，在十八丈堤段人为下沉，以护堤身，但无效。

10月，成立高鹤县交通运输指挥部。

1963年

4月，本局设立地方公路管理站和航道管理站。

是年，高鹤县颁发《高鹤县民间运输业务安全管理规定》。并根据中央、国务院发布的《关于当前民间运输业调整工作中若干政策问题的指示》，对全县民间运输业进行了全面整顿，将下放给公社的专业运输单位整编为运输合作社，归交通局民运总站管理。全县建立了12个专业运输合作社。

1964年

5月30日，高鹤县人民委员会正式批准沙坪搬运公司、三洲搬运