

006603

清遠縣交通志

清遠市交通委員會編



主编：邱振刚

执笔：黄德铿 陈值儒

审编：赖展玉 欧容彬 彭任良

李超然 罗炳枢 梁金泉

校对：曾响弘 邱昭雁

制图：何金联 崔景涛

摄影：李超然 刘 苏

發展交通事業

繁榮城鄉經濟

趙伯傑

加快交通建設
振興清遠經濟

吳昌 一九九二年十月十七日

路通財通
發展經濟

劉振邦

建 造
桥 福
修 人
路 民

汪国魂

一九九二年秋

序

清远县地处广东省中部。山区，上下滨江延连岭南山脉，平原，清东清西邻靠广州市郊，统属珠江大三角范畴。

解放前夕，清远交通仍然十分闭塞。除京广铁路贯通清远部分地区外，只有简易公路8条，共长214.3公里。人民贸易往来，基本都是在崎岖小道上步行肩挑，或在水路靠撑运木船运输。新中国成立后，党和政府十分重视交通事业的发展，掀起了多次修建公路热潮，沟通了城乡交通联系，现在，京广铁路建成复线，一〇七国道贯通境内山区和平原，省道、县道、乡道纵横村镇，通车里程从解放初期214.3公里发展达到1122公里，公路、水路、铁路交织成网。随着改革开放的深入和清远建市后的努力，公路等级标准也进一步提高，境内建成一二级公路、水泥路111.1公里，油路230.8公里，因而，不断地增强了公路的通行能力。与此同时，各项交通运输事业并驾齐驱，也有了较大飞跃，水上运输逐步更新改造淘汰了木船，全部改为机动船运输，拥有机动船只707艘40625吨；陆路运输车辆也从少到多，机动车辆从31辆发展到90年3912辆9781吨；根据交通运输生产需要，各种交通站、场设施建设配套发展，建成各种站场38个45996平方米。交通事业的蓬勃发展，为社会主义经济建设提供了有利条件，为发展对外贸易和外向型经济创造了良好环境。

《清远县交通志》翔实地记录了清远近代和现代交通事业的发展历史，展示了清远交通的进展概貌，记述了党和各级政府重视关心交通事业发展的状况，描述了各个时期人民群众热心支持和投身交通建设的业绩。这是一部清远交通方面的纪实专著，是一部珍贵的历史资料。

谨以此《志》献给读者启迪和借鉴。

愿建设者们继续弘扬前人史迹，修筑更多更好的光明之路！

温国魂

1992年1月

(作者原是清远县常务副县长，之后任清远市交通局局长，现为清远市交通委员会主任)

凡 例

一、本志坚持实事求是的原则，记述资料“求实存真”，立足当代，详今略古。

二、断限。上溯事物的发端，下迄 1987 年，个别资料至 1988 年。记述重点是 1911 年至中华人民共和国成立以后。

三、体例。分述、志、图（照片）、表、记，设 5 章 21 节，计 5.6 万字。

四、文体用语体文记述体，据事直书，寓观点于叙述之中。

五、凡行政区划、地理、政府机构、职官名称等，均按当时当地的历史称谓。行政区划变动划出后，本志不再记述。

六、时间记述。公元纪年用阿拉伯数字书写，历史纪年先书写历史纪年称谓，后在括号内书写公元纪年。

七、度、量、衡及币值。建国前的按当时数字书写，建国后的按现行法定计量单位书写。

八、数据和资料。数字采用本县统计局定案数字。如统计局缺乏数字则选用有关单位的准确数字。凡有文献资料者原则上采用文献资料，无文献资料的，采用口碑资料。

目 录

概 述	1
第一章 水 路	4
第一节 航道建设	4
第二节 港 口	11
第三节 船 舶	15
第四节 航 线	19
第五节 营 运	21
第六节 海 事	23
第二章 公 路	25
第一节 公路建设	26
第二节 汽车站 桥梁 渡口	35
第三节 公路运输	42
第四节 公路管养	48
第五节 公路交通事故	50
第三章 铁 路	52
第一节 线路建设	52
第二节 客货运输	56
第三节 事 故	59
第四章 装卸搬运	60
第一节 体 制	60
第二节 设 备	61
第三节 实 绩	62
第五章 管理机构	63
第一节 县委交通部	63
第二节 县交通局	63
第三节 交通安全委员会	67
第四节 公路工区	67
第五节 航运机构	67
大事记	69
编后话	73

概 述

一

清远县，建置于汉元鼎 6 年（公元前 111 年），至今已有二千余年历史。在漫长的岁月中，境内交通设施发生了极大变化，各种人力运输工具已为机动车船所代替，水陆运输业取得了长足发展。

历史上，清远水运较为发达。流经县境东南的北江干流，是粤北与珠江三角洲交通运输的重要通道；境内的滨江、滘江、源潭水、漫水河，是沟通山区、平原、农村、城市的主要水路。在清乾隆年间，就有本县建造可载运 30—50 吨的“石马船”数十艘，航行于韶关、阳山、英德、清城、广州各地。其时水运兴旺，曾有“江内人多世业船，侬家亦是水中仙，南韶连广随风转，胜似滨中粪脚田”的诗句。光绪 25 年（1899），始有轮船往来清城、广州之间。民国 35 年（1946），全县有各种船舶 3900 多艘，木船、快艇成为县城与各圩镇运货载客的主要工具。建国前夕，水路货运量占总货运量的 98%。

清远修筑大路，史册早有记载。有开凿于北宋嘉祐 6 年（1061）的飞来峡栈道，使峡江左岸“悬崖绝壁”，变为“驿使官军商贾络绎不绝”的通途；清代以前修成的滨江古道，北通英德、阳山各处，西达威井、广宁等地。兴办公路，则始于民国 18 年（1929）竣工的清银公路，此路汽车与粤汉（今京广）铁路银盏站火车联运时，曾一度成为清远、佛冈、英德、阳山、怀集、四会等县旅客往来广州的主要线路。但在旧中国，政府腐败、战乱频繁、经费短绌、公路建设进展缓慢，直至建国前夕，全县先后修筑的公路仅 8 条、长 214.3 公里，但大部分路段、桥梁在日军侵境时屡次毁坏，后又欠于维修，能正常通车的只有 20 公里，投入营运的汽车 8 辆（其中客车 6 辆），其余公路运输处于停顿状态。

二

建国后，党和政府重视交通建设。50 年代，在百业待举、经济

困难的情况下，仍拨出资金，动员成千上万群众，抓紧修复清花、清滢、清从、清四、清阳等原有公路的同时，还新筑了小市——源潭、六甲洞——英德九龙、龙颈军营——南冲白石等路（段）。至1960年，县内通车里程已达336公里，参加营运的客货车有65辆。60年代新建公路483公里，新增客货车43辆。进入70年代后，在继续新建干线公路、大力发展乡村道路的同时，认真抓了公路的路况改造和技术改造，使道路质量不断提高。1985年10月，清远北江大桥建成通车，结束了清城渡口汽车过河排长龙的历史。到1987年，全县公路里程共1611公里（其中接养公路1122公里），比建国前增加了6.5倍；营运的客货汽车猛增至2560辆，比1949年增加了319倍；客、货运量分别增长37倍和171倍。

建国后，本县航道整治和航运业的发展也成绩斐然。从1956年起，就对境内320多公里的航道、特别是北江河道清远段，进行了多次颇具规模的整治，实行炸险礁、筑石坝、束窄河槽，使航道水深从原来0.7米增加到1.2米，航道扩宽至20米左右，并增设了一批较现代化的助航设施，使常年通行拖轮载重由建国前30—90吨提高到80—100吨，中水期可航行300吨级顶推船队。在船舶发展方面，经历了“小船变大船、木船变钢质船、非机动船变机动船”的更新换代过程。船舶拥有量最多的1985年，共1720艘，总吨5.86万吨，2.35万马力，比1955年总吨1.5万吨，增长了2.9倍。客货运输量中除客运量80年代后趋向下降外，货运量逐年上升，1987年最高峰达250万吨，比1949年7.4万吨增长了33倍。

随着铁路衡广复线和107国道的改建完成，形成了国道、省道、县道、乡道纵横村镇，公路、水路、铁路交织成网，交通运输日趋方便，较好地改善了投资环境，为发展经济、开拓对外贸易创造了更为有利的条件。

三

建国后38年，本县公路、水路运输在各自发展进程中，其相互关系发生了很大变化。目前的交通态势是：公路客货运输兴旺；水路航线缩减，客货运输逐步向公路转移。境内滨江等支流航线，

从60年代开始由于水源日减,加上部分拦河筑坝引水工程的影响,已于70年代先后停航。航道总里程从建国初期328公里,缩减为228公里,故有部分船舶只得到外地经营。水路客运则大部分转移到公路,清远至广州的客轮,已于1985年底停办,仅保持飞霞旅游线的营业。水路货运在1981年仍占全县货运量的96%,以后逐年下降,到1987年只占59%。

1983年开放交通运输市场后,不仅国营、集体专业运输单位的车辆增多,而且个体户、联户的汽车、手拖、船舶也进入了运输市场,出现了多渠道竞争局面。在公路货运中,国营专业运输锐减,从1977年的66万吨,1987年减到不足万吨。是年公路货运量的172万吨中,汽车站承运的只占0.7万吨,其余171多万吨除各单位自货自运外,多为个体户所运送。在水路货运上,国营、集体仍保持缓慢增长外,个体船舶增长幅度很大,1988年共有个体船舶394艘,总吨1.99万吨,超过了国营1.5万的吨位数,占集体总吨位的71%。

80年代后,各类机动车辆迅速发展,加上过境汽车激增,给公路交通管理带来了新的问题。1982年清城渡口日平均车流量只有876辆次,而1987年北江大桥的日平均车流量多达1907辆次,与三级公路日通过能力2000辆次的负荷量相比亦已饱和;全县除195公里是三级公路外,其余1416公里(占公路总里程87.9%)是通过能力极低的四级公路和级外公路,因而交通事故明显上升。从1978年至1983年6年平均数的45宗,1984年增到150宗,1987年达231宗,死亡35人、受伤163人、经济损失38.97万元,是历史上伤亡人数最多、经济损失最大的一年。事故的频繁发生,急需进一步抓好路况改善和加强交通运输的管理。

第一章 水路

县境内河流历史上大部分都能终年通行船艇,少数分支流是季节通航。水路货运量历来都占全县货运总量的90%以上,即使在公路运输业开始有较大发展的1965年以来,直到1986年仍占80%。水路客运量占全县客运总量之比,则由六、七十年代的30~40%,1987年下降到2.8%,几为公路客运所取代。

第一节 航道建设

境内有北江干流及滨江、潞江、源潭河、三坑河和十多条分支流。民国时期,航道总里程为328公里。建国后,经过多次整治,提高了干流的通航能力,但支流和分支流则因水土流失、水源大减;加上某些水利建设的需要,在河道上建造了一批拦河坝,截去大部分水源,致绝大部分支流航道断航,1987年航道总里程减少到228公里。

(一) 北江干流航道

北江经连江口南下,从横石稔坑汛流入清远县境,至界牌明边村附近出境,境内长66.5公里。河道沙(险)滩较多,据石角水文站资料记述,北江干流年平均含沙量为每立方米0.126千克,年平均输沙总量为398万吨,河流输沙形式以推移质为主,沙坡(俗称飞沙)移动相当活跃。建国前因助航设施差,只能航行浅水拖轮和载重30~90吨轮驳船。建国后,从1956年至1969年,对北江河道进行了数次较大的整治,在县境内共筑石坝150多条,束窄河槽,以水攻沙,冲深河槽,使航道水深从原来的0.7米增加到1~1.2米,航道宽20米。并增设助航设施,可常年通航80~100吨级的机动驳顶推船队,中水期可航行300吨级顶推船队。

1. 上航:清城至韶关187公里,至英德县城83.8公里,至旧横石36.3公里。经洲心、白庙、飞来峡,江口汛至旧横石,是北江中游段,河道平均坡度为0.251%,宽窄深浅变化较大,平均河宽400米左右,峡谷处约100米宽,最大水深20~30米,最小水

深0.7~1米。1940年抗日战争中，曾在旧横石附近三次构筑封锁线，仅1940年春，就征用去七、八米长的大杉木6734条和大量石块、木船，下沉封江，以阻日军从水路北上，至1956年整治北江航道时才炸掉。自旧横石至清城，沙洲罗列，浅（险）滩有兴隆角等15处（详见附表）。

2. 下航：古时由北江至广州的支流很多，既可由石角通白坭水经石门至广州，也可由芦苞经官窑而至广州，亦可汇西江由河口，经西南涌至官窑而达广州。公元一世纪的汉代，在潮势特大的季节，仍可取道石角经白坭至广州这条捷径。在石角附近的落排河，原是一条汉河，流入白坭水直趋广州，长92公里，现此河道已淤浅成细流。现航道：清城至王水县河口段72公里，至广州151公里。途经山塘、石角、界牌，在县境内航道里程为29.3公里，下航道是北江下游段，河道比较平缓，平均坡道为0.0818‰，两岸为平原，河槽开阔。一般河宽500—800米。1940年，石角附近河道用沉船、放水雷等方式，设封锁线，以阻日军北上。建国后，人民海军曾到此扫雷。自清城至界牌的浅（险）滩有小市脯等18处（详见附表）。

清远县境内北江干流浅（险）滩简况表

序号	滩名	所在村	滩长 (米)	滩段特征			整治方式
				类型	枯水期水深		
					整治前	整治后	
1	兴隆角浅滩	横石上	650	过渡滩	0.7米	1米	筑石坝6条，水位1米
2	老万山浅滩	石碑坑	1300	散乱浅滩	0.7	1.1	筑石坝9条，炸掉沉船 河宽250米，水位1.1米
3	黄洞口浅滩	黄洞坑	300	过渡滩	0.7	1	筑石坝，水位1米
4	羊肠浅滩	三指灯村	200	过渡滩	0.7	1	同上
5	十三坑浅滩	公步头村	900	散乱浅滩	0.7	1	同上
6	竹展口浅滩	竹展村	1000	散乱浅滩	0.7	1	同上
7	白鹤汛浅滩	白鹤汛	700	过渡滩	0.7	1	筑丁坝3米后，水深1米
8	下寮浅滩	鱼龙岭	300	过渡滩	0.7	1	筑石坝后，水深1米
9	饭店角浅滩	饭店角	400	过渡滩	0.65	1.2	筑石坝9条后，水深1.2米

顺序号	滩名	所在镇	滩长(米)	滩段特征			整治方式
				类型	枯水期水深		
					整治前	整治后	
10	禾仓岗	禾仓村	500	过渡段	0.7	1	筑丁坝后, 水深1米
11	眉坑口浅滩	眉坑	700	过渡段	0.6	1	筑4条石坝后, 水深1米
12	大沙角浅滩	连村	300	过渡段	0.7	1	同上
13	洲心浅滩	洲心圩	400	过渡段	0.75	1	筑石坝7条, 水深1米
14	七星岗浅滩	洲心圩下	400	过渡段	0.75	1.1	筑2条石坝后, 水深1米
15	葫芦岗浅滩	葫芦岭村	1000	过渡段	0.7	1.2	筑石坝1条, 水深1.2米
16	小市脯	小市	500	过渡段	0.7	1	筑丁坝
17	文塔寮	塔脚村	60	过渡段	0.7	1.1	筑丁坝
18	婆角浅滩	小涪村	500	支流汇口	0.6	1.2	筑丁坝、锁坝
19	正江口浅滩	正江村	70	过渡段	0.8	1.1	筑丁坝
20	中间洲浅滩	柠檬村	700	叉道	0.8	1.1	筑丁坝、顺坝
21	大地浅滩	大地村	70	多叉洲尾	0.5	1.0	筑丁坝、顺坝
22	石香芦浅滩	山塘上	1000	多叉洲尾	0.6	1.2	筑丁坝
23	榕树仔浅滩	榕树村	100	过渡段	0.7	1.1	筑丁坝
24	汤屋洲头	恒屏村	80	多叉洲头	0.7	1.2	筑丁、顺、锁坝
25	老洲头浅滩	石角圩上	1000	多叉洲头	0.6	1.3	筑丁、顺、锁坝
26	烂柴洲浅滩	石角船厂	1000	多叉洲尾	0.5	1	筑丁、顺、锁坝
27	大岗头浅滩	石角圩附近	4500	过渡段	0.6	1.1	筑丁坝
28	红岗浅滩	红岗塔	200	滩头过渡段	0.6	1.5	筑丁坝
29	回歧洲头	岗仔村	60	叉道洲头	0.65	1.2	筑丁坝
30	回歧洲尾	塔冲村	300	叉道洲尾	0.65	1	筑锁、丁、顺坝
31	舟山浅滩	鲤鱼岗	80	叉道侧	0.65	1.2	筑丁坝
32	湾刀浅滩	湾刀村	200	叉道侧	0.65	1.2	筑丁坝
33	西沙洲浅滩	湾刀村下	200	叉道侧	0.6	1.3	筑丁坝

县境内北江干流有沙洲13个, 其中较大的有: 1. 横石圩附近的夹洲, 洲内有自然村一条; 2. 白庙附近的伦洲, 洲内有自然村

五条；3. 石角镇附近的汤屋洲；4. 界牌附近的界牌洲等。

(二) 支流及分支流航道

北江支流在县境内有滨江、滢江、源潭河、高田水、山塘水、三坑河等。

一、滨江：滨江源于县境西北部山区，从白石潭至飞水口汇入北江，航道全长77公里。途经浸潭、沙河、龙颈、珠坑等圩镇。河流落差为50多米，最小流量为每秒4立方。沙河圩以上，河面狭窄，枯水季节，最狭处约30米，水深仅0.3米，只能通航4吨以下的民船；龙颈圩以下，河面较宽，约50多米，水深0.3至0.5米，可通航6—10吨货客船。自三坑滩以上，浅滩、险滩较多，计有白石滩等24处（详见滨江浅险滩表）。滨江共有8条分支流，历史上曾通航过的有6条：

1. 坝仔河。由鱼咀至珠坑汇入滨江，全长20公里，枯水期（以下各段均同）航道宽7—8米，水深0.4米，曾通航6—10吨木船，自70年代初以来，因货流转向公路而停航。

2. 长洞河。由鹿田至庙前，长6公里，航道宽约10米，水深0.3米，曾通航10吨以下木船，至50年代已断航。

3. 石马河。由石马镇至河洞口汇入滨江，航道长11公里，宽3—4米，水深0.3米，曾通航4吨以下木船，自60年代初以来，因货流转向公路而停航。

4. 炳水（平岗河）。由平岗圩至炳水口汇入滨江，航道长15.5公里，宽6—7米，水深0.4米，曾通航3吨以下木船。

5. 石坎河。由石坎圩至龙颈山背汇入滨江，航道长16公里，宽7—8米，水深0.5米，曾通航6—10吨木船，自1972年以来，因货流转向公路而停航。

6. 新洲河。由南坝至罗塘坑口，长14公里，航道宽6米，水深0.4米，曾通航5吨以下木船。

1956年至1982年，曾对滨江河整治过多次，先后共建造导流石坝198条，并进行了大量的扒沙、炸礁、清障等工程，大大地提高了通航能力。但随着水利建设事业的发展，在滨江主流陆续兴建了船闸5个，其中较大的有：沙河浸潭口电站船闸，龙颈镇马鞍头电站船闸，迳口水电枢纽工程船闸等3处，但质量差，开启不灵。

通航设施残缺不全，大部分水源被截去，导致航道季节性浅搁，航行不便。70年代后，更因公路建设发展迅速，遂进一步促成汽车运输取代了支流水运业。原在滨江地区营运的6个水上运输社（1978年组建水运公司后改称船队），也在70年代陆续迁移到清远城，废小船，造大船及轮驳，到大江，外地去开展营运。

滨江浅、险滩一览表

顺序号	滩名	所在圩镇	滩长(米)	航道最狭处(米)	滩段特征	枯水期水深	
						原状	现状
1	白石滩	石潭			浅水滩	浅水	
2	滑石滩	石潭	40	2.5	浅水滩，槽曲水急	水深0.2米	水深0.4米，河宽6米
3	水婆髻滩	石潭	300	2.5	浅水滩，河槽弯曲	浅水	水深0.4米，河宽6-8米
4	洞企滩	石潭	120	2.5	河槽弯曲	浅水，水深0.2米	水深0.3米
5	短培仔滩	石潭			浅水，河槽弯曲	浅水，只0.2米	现为0.4米
6	和尚滩	浸潭					
7	浸潭桥滩	浸潭			九孔圻工桥，孔窄，水浅流急，洪水时漫过桥		
8	高滩	浸潭			沙滩		
9	大小飞娥滩	浸潭	200	17.5	礁石散布河面	水深原0.3米	现水深0.4米
10	大坑口滩	浸潭	200	3	河槽成S形	水深原只0.2米	现河宽6米，水深4米
11	黄洞滩	浸潭	110	3	河中有沙洲，流急	水深原只0.2米	现河宽6米，水深0.4米
12	三山滩(三门滩)	浸潭	200	50	礁石成三门开	水深原只0.2米	现0.4米