

06863

中山市交通志

谢明仁书



中山市交通局 编纂

中山市地方志编纂委员会办公室 审定



广东科技出版社

中山市交通志

中山市交通局 编纂

中山市地方志编纂委员会办公室 审定

广东科技出版社

5

粤新登字04号

中山市交通志

内 容 简 介

本志以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是地反映了上溯到北宋时期，下至1989年（部分内容延伸到1990年）中山交通业的历史与现状。本志分门别类，横排纵述，详今略古，图文并茂。

中 山 市 交 通 志

编 纂：中山市交通局

审 定：中山市地方志编纂委员会办公室

责任编辑：杨贵生 特邀编辑：夏梦景

出版发行：广东科技出版社（广州市水荫路11号，邮政编码：510075）

排版印刷：广东省韶关市新华印刷厂

规 格：787×1092 1/16 21.5万字 11印张 4插页

版 次：1992年12月第1版 1992年12月第1次印刷

印 数：1—1000册

ISBN 7—5359—0996—5/U·13

粤新登字04号

中山市交通志

内 容 简 介

本志以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是地反映了上溯到北宋时期，下至1989年（部分内容延伸到1990年）中山交通业的历史与现状。本志分门别类，横排纵述，详今略古，图文并茂。

中 山 市 交 通 志

编 纂：中山市交通局

审 定：中山市地方志编纂委员会办公室

责任编辑：杨贵生 特邀编辑：夏梦景

出版发行：广东科技出版社（广州市水荫路11号，邮政编码：510075）

排版印刷：广东省韶关市新华印刷厂

规 格：787×1092 1/16 21.5万字 11印张 4插页

版 次：1992年12月第1版 1992年12月第1次印刷

印 数：1—1000册

ISBN 7—5359—0996—5/U·13

《中山市交通志》编纂小组

组 长：林 维

副组长：甘畅辉 简国钊

成 员：曾铎源 郑耀容 梁运明 李宝照

陈结文 吴藻开 蔡长基 陈锦昌

《中山市交通志》编辑人员

主 编：蔡长基

编 辑：曾铎源 梁运明 陈结文 蔡伯坚 吴藻开 古以涛

张洪本 邝国宝 陈锦昌 吴均海 萧绍敏 蓝标平

摄 影：何 廉 陈锦昌 张 天 冼绵明

《中山市交通志》编纂小组

组 长：林 维

副组长：甘杨辉 简国钊

成 员：曾铎源 郑耀容 梁运明 李宝照

陈结文 吴藻开 蔡长基 陈锦昌

《中山市交通志》编辑人员

主 编：蔡长基

编 辑：曾铎源 梁运明 陈结文 蔡伯坚 吴藻开 古以涛

张洪本 邝国宝 陈锦昌 吴均海 萧绍敏 蓝标平

摄 影：何 廉 陈锦昌 张 天 冼绵明

序 言

冯昭耀

交通——被称为国民经济的“先行官”。然而，在解放前，中山的交通是十分闭塞的，直至1949年，全县通车里程实际只有东、西两线146公里，汽车寥寥无几；内河航道均系未经整治开发的原生河道，流窄滩险，只能通行小舟木艇；与外县市的交通联系，尤如与世隔绝。

新中国建立后，在党和政府的领导下，中山人民为改变交通落后面貌，艰苦奋斗，开山治水，架桥筑路，新建了桥梁公路，治理了通航河道，使中山形成了一个四通八达的水陆交通网络。

党的十一届三中全会，“忽如一夜春风来，千树万树梨花开”。中山交通事业赶上了最好的历史时代。交通工作更加摆上了重要议事日程。在这十年，“一桥飞架南北”，结束了沙口、外海渡车的时代；还在这十年，冲破了闭关自守，打开了香港的海上门户，成功地开辟了中山——香港的金色客运航线。今日的中山交通，已是今非昔比。“路通财通”，促进了中山经济的飞跃发展，赢得了从来未有过的理解和支持，取得了从来未有过的成就。

四十年，弹指一挥间。中山交通有今天的成就，是我市贯彻执行党的路线、方针和政策，实行改革开放的丰硕成果，是全市人民辛勤劳动的结晶。在《中山市交通志》出版之际，谨向为中山交通事业作出贡献的各界人士、海外华侨、港澳台同胞表示崇高的敬意。

“路漫漫其修远兮”，今后交通建设任重道远，愿中山交通发展百尺竿头，更进一步。

1990年10月

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持实事求是的原则，反映中山交通事业的历史和现状为准则进行编写。

二、本志结合中山的交通实际情况，上限追溯到北宋，下至1989年，部分内容延伸到1990年。

三、本志的纲目分述、记、志、传、图、表、录等体例，按章、节、目、子目编排，以志为主。照片集中放在志书之前，图表穿插于正文之中。全志共6章、25节、62目，约21.5万字。

四、本志记述，按交通事业门类，横排纵写，详今略古，突出地方和本行业特点，重点记述了中山交通历史与现状，叙述发展，记其变化，反映规律。文体采用语体文记述之。

五、本志使用的数字如公里、米、吨，一律用阿拉伯数字书写。吨公里是指货运周转量，人公里是指客运周转量。

六、本志的历史纪年采用当时年号，括号内加注公元纪年。“建国前”、“建国后”指1949年10月1日中华人民共和国成立之前、后。“党”指中国共产党。“十一届三中全会”指中国共产党第十一届全国代表大会第三次中央全体会议。

七、本志凡第一次写单位名称均用全称，重复出现时则用简称。

八、本志中涉及币值换算，民国以前沿用旧称，如金元券、银元券、大洋、银毫等，当时多少写多少，不加换算。1955年3月1日前使用的旧人民币制，已按1万:1折成新币制(即1万元:1元)。

九、本志的资料来源广泛，有广东省交通厅档案科、佛山市交通局中山市委组织部、中山市交通安全委员会、中山市档案馆、中山市统计局、中山图书馆、中山市地方志编纂委员会办公室、中山市交通局和交通系统各单位，还有交通界老前辈如朱超、林克等提供了大量交通史料。因篇幅有限，故未注明出处。

概 述

中山市地处广东省中南部，位于东经 $113^{\circ}09' \sim 113^{\circ}46'$ ，北纬 $22^{\circ}11' \sim 22^{\circ}46'$ 。北距广州86公里。市境北接番禺县和顺德县，西邻江门市、新会县和斗门县，东南连珠海市，东临珠江口海域。境内河流网布，公路纵横，水陆交通四通八达。全市面积1683平方公里。海岸线长26公里；海域172平方公里。据1990年统计，人口120多万，另外还有侨居海外华侨、港、澳、台同胞60多万人。

中山原是珠江口滨海中的岛屿，逐步冲积连接而形成，地势由西北向东南逐渐倾斜，北部和东南部为平原，中部是丘陵山地。中山古称香山。唐朝设香山镇。南宋二十二年(1152年)设香山县。1866年11月12日，孙中山先生诞生于该县翠亨村。民国14年(1925年)4月15日为纪念孙中山先生，改称为中山县。1983年12月22日经国务院批准，中山县改为中山市(县级)。1988年1月7日经国务院批准，中山市升格为地级市。

清康熙戊戌年(1718年)，香山县创建西河石路“官道”，由县城石岐出发，经沙溪到大涌止。1924年前，县内尚无公路，商旅往来和物资运转，主要依靠水路，或人力肩挑。

民国14年(1925年)，中山县修筑了第一条公路——岐(石岐)环(大环)公路。从1929年至1949年建国前，又相继修筑了岐关公路、隆镇公路、谿叠公路和莆隐公路。这五条公路合计153.58公里，全部为沙土公路。

建国后41年来，中山市(县)人民政府十分重视交通建设。1951年建成以广中公路为主要干线，连接原岐关公路从北至南纵贯市境(现称广珠公路)，干支线纵横交错，地方公路相互交织的交通网络，已实现全市镇区通行水泥路。全市28个镇(区)均已通行客运班车。至1990年底，全市共有50条(段)公路。其中，国道1条，共长67.7公里；省道3条，共长54公里；县道14条，共长135.8公里；乡道32条，共长132.3公里。通车里程共389.8公里，为建国前的2.5倍多。每万人有公路3.41公里；每平方公里的公路密度为0.22公里。路面质量的变化尤为显著，水泥混凝土路面共265.7公里；其中干线公路有75.6公里，地方公路有190.1公里。公路建设正向着宽路面、高质量、快速度的方向发展。

中山的交通运输，由手提、肩挑、人力手推车到汽车运输，经历了较长历程。民国14年(1925年)，开辟了第一家民办汽车客运企业——东镇民办车路有

限公司。民国17年(1928年)3月,岐关车路有限公司开通了石岐至澳门的班车客运,是省内较大型的运输企业。1951年,以公私合营的广中车路公司拥有大小汽车112辆。1955年设立中山第一家长途汽车运输企业——中山汽车站。党的十一届三中全会以来,交通运输出现了国营、集体、个人一起上,机动车辆逐年增多的新局面。1978年底全市有各种机动车辆2 178辆;1989年底机动车辆增加为34 775辆,其中汽车9 459辆,是11年前的15.96倍。1989年全市完成公路客运量272万人次,货运量11万吨。

中山的水路交通历史悠久,水运事业很早兴盛。清道光二十年(1840年)始,先后已与广州(称中省线)、香港、澳门、江门、新会、佛山等地有航渡来往,中省线和港澳线尤其兴旺,中省线是当时省内轮渡中极负盛名的航运交通线。

1950年全县有运输船舶1 120艘,14 636吨运力。到1989年,全市拥有船舶6 067艘,127 047总吨位,4 760客位。其中机动船5 993艘,非机动船249艘。这一年石岐港完成客运量72万人次,客运周转量105 591万人公里;货运量77万吨,货运周转量7 704万吨公里;港口吞吐量83万吨。船务公司共完成货运量362.61万吨,货运周转量25 797.1万吨公里。内河航道也得到充分地开发利用。1990年全市有干流航道12条(共计306公里),支流航道223条(共计815.7公里),总通航里程1 121.7公里。

中山港是1985年经国务院批准的对外开放港口,可通往沿海各大城市,国外能直达东南亚各国。开辟了中山港——香港航线,拥有“秀丽湖”号和“逸仙湖”号两艘双体高速客轮,每日往返8个航次。1988年3月,国轮货运正式开港,开设中山港直达香港航线。1990年完成旅客吞吐量49.65万人次;货物吞吐量为43万吨。

汽车修理工业,岐关车路有限公司投入营运后,自设汽车修理厂,拥有较完善的技术力量和设备。1959年,建立了全县第一家专业汽车修理企业——中山县机关联合运输队(后改为汽车修配厂、汽车大修厂)。改革、开放、搞活的政策贯彻后,汽车修理工业从全民到集体、个体,从城市到乡村,发展迅猛。至1989年,全市有汽车修理企业189家,摩托车修理企业90家。1987年6月,市交通局设立了“中山市汽车、摩托车维修行业管理办公室”,对全市的汽车、摩托车修理纳入行业管理。

桥梁是连接道路的纽带,也是保持道路畅通的重要环节。本市在北宋代已有建筑桥梁的记载,至今尚存的古桥有杜婆桥、天王桥、双美桥、青云桥等,这些古桥凝聚着中山人民的聪明才智。新中国建立41年来,中山的桥梁建设取得了巨大成就。过去的木、石梁桥不断被淘汰,在市境河流上建有沙口大桥、中山大桥、石岐江桥、南头大桥、板芙大桥、光明大桥等。至1990年,全市共修建各种公路桥梁215座,总长6 028.95米。其中,大型桥梁5座,共长2 208.94

米，中型桥梁33座，共长1 437.31米，小型桥梁177座，共长2 382.7米。这些桥梁，对沟通全市公路交通发挥了重大作用。

随着交通运输事业的迅速发展，车船逐年增多，有关安全运输的措施、交通安全管理的法规、路政管理工作等不断完善。现全市已建设了一支较强的交通管理队伍，使用雷达测速仪、无线对讲机和高频机等一批先进管理工具。

纵观中山交通历史，交通事业经历了不断发展壮大的过程。特别是建国后交通面貌日新月异，交通事业蓬勃发展，起到了国民经济先行官的作用，为促进本市工农业生产的发展，繁荣城乡经济和科学文化事业，沟通国内外经济贸易，方便人民生活起到积极的作用。在党的改革、开放政策的正确指导下，中山人民正继续努力，不断创新，开拓前进，描绘更新、更美的交通蓝图。

大事记

北宋代

香山镇沙溪涌边村杜氏媪倡议集资创建杜婆桥。

南宋景炎二年(1277年)

宋端宗赵昰偕弟赵昺，为避元兵追击，由左丞相陈宜中、少傅兼枢密副史张世杰护驾，从闽奔粤，经石岐赴沙涌至桥仔头村，为河涌所阻，当地乡民协助士兵在此架设木桥，端宗等安然渡过，故后人称“天王桥”。

明洪武元年(1368年)

首任巡检司陈忠在小榄镇蓝田大街倡建了石拱形结构的双美桥，属“小榄镇八景之一”。

明代末年(1644年)

登瀛桥建于石岐河边街。

清康熙五十七年(1718年)

知县陈应吉倡建西河石路和龙眼都渡口。

清道光二十年(1840年)

“中省渡”(中山——广州)通航。

清咸丰十年(1860年)

简胜光等人倡建东干大道(石岐——崖口)，全长60华里，宽6尺；南干大道(南门口——前山)全长140华里，宽6尺。

清宣统三年(1911年)

石岐往各地的航运，改用火船拖渡。

民国7年(1918年)

石岐——香港客运通航。

民国13年(1924年)

郑泗全倡建县境第一条公路——岐(石岐)环(大环)公路，全长11.2公里，耗资9.3万余元。1925年12月竣工通车，购置6辆汽车经营客运。

民国16年(1927年)

郑芷湘、黄昌垣、吴梅一、郑礼卿等人发起筑建岐关公路，分为东、西两线。是年10月动工，东线(拱北关闸——石岐)全长62.21公里，于1932年1月竣工通车；西线(萧家村——石岐)全长37.77公里，1936年全面竣工通车。

民国17年(1928年)

9月,动工兴建隆镇公路,全长16.5公里,是年底竣工通车。

民国18年(1929年)

2月,谿(角)叠(石)公路建成通车,全长18.3公里,投资6.5万元。

2月,动工兴建莆隐公路。同年冬季竣工通车,全长7.6公里,耗资3万多元。

11月,中山县政府制定了《中山县车辆交通规则》,规定驾驶车辆必须靠道路左边行驶。

民国19年(1930年)

3月25日早上,中山“五龙堂”和“九龙堂”两帮会,勾结会自制水雷的南海县“广东堂”,合共有海盗百多人在中山港口百花头埋伏,并在河中布下水雷,由五龙堂小头目梁广仔负责起爆。策划将“同兴渡”拖渡的火船炸毁,再行劫渡船,因当天大雾,火船已过才起爆水雷,将同兴渡船头炸断,船上船员纷纷跳水逃生,被埋伏的歹徒开枪扫射。被困在餐楼和大仓内的几百名旅客无法逃出,渡船沉没,淹死数百人(其中有6名伪装乘客准备内应的歹徒)。事隔多天,县政府才派人打捞尸体。这是中山航运史上一次大惨剧。

是年,中山县长黄居素聘中外工程师,经过勘测,在石岐天字码头建筑三合土岐江桥,用钢筋混凝土筑桥墩4个,因桥墩基底筑得不固,被江流冲致倾斜,后因资金缺乏,中断了筑桥工程,共耗资20万元。

民国23年(1934年)

是年,中山县人口发展到116.8万人,居广东省各县首位,全县人口密度每平方公里约400人。

民国29年(1940年)

3月,为适应抗日战争需要,中山县政府下令将岐关公路、岐环公路、隆镇公路、谿叠公路路面毁坏。

民国30年(1941年)

2月5日正午,日军南洋联合舰队海军大将大角岭生乘“微风号”飞机由广州出发,准备到三灶岛后再往海南岛,主持“南进”军事会议和就任南洋舰队总司令之职。途经中山县第八区(今属斗门县),遇大雾迷航,飞机撞在海拔600米的黄扬山腰间,大角岭生等9名军官丧生。

民国35年(1946年)

12月,岐关公路全线恢复通车。

是月,隆镇公路和谿叠公路恢复通车。

民国37年(1948年)

联合国救济总署农村复兴委员会拨给中山县总理故乡纪念中学基金委员会一台拖拉机。这是中山县使用的第一台拖拉机(1949年冬交给县建设科接管)。

1949年

11月，石岐军事管制委员会接管中山交通工作。

11月2日，恢复“中省渡”航运。

12月，石岐军管会规定所有在中山湾泊的船舶进行登记入册。

1950年

1月1日，成立“中国搬运工会石岐镇委员会”，会员共636人。

3月，设立军管会交通科。

4月，珠江专署交通处副处长朱超等以军代表的名义接收岐关车路有限公司。

10月，动工兴建岐江桥，1951年1月竣工通车。全长70米，共投资旧人民币2亿多元(即今2万多元)。

是年，岐关公路在全国土路评比中获第一名。

是年，成立“中山县船舶管理处”。

11月，成立“中山汽车监理所”。

1951年

3月，动工兴筑广中公路。6月竣工通车，成立“广中车路公司”经营运输。

6月，沙口渡建成开渡。

是年，岐关公路在全国土路评比中，再获第一名。

是年，狮涌口桥竣工通车，全长90米。

1952年

是年，成立“石岐市水上船民服务社”。

1953年

1月，石岐港开港。

3月15日，成立“中山县航运管理站”。

4月，成立“石岐市搬运公司”。

是年，中山县“船民协会”、“海员工会”分别成立。

是年，水上船民参加民主改革。

1954年

1月，成立“中山养路段”。

是年，小榄港和大黄圃港开港。

1955年

4月，成立“中山汽车站”，中山县航运管理站改称为“石岐港务所”。

11月，将中山县“德兴”、“联生”、“联和”、“达生”4家私人船务行组成公私合营的“江华轮船公司石岐办事处”。

12月，石岐港被辟为开放口岸，设立“中华人民共和国石岐港务监督”。

1956年

2月，石岐市木帆船运输合作社治保主任冯康，出席“广东省第一届民警、治保委员功模代表大会”，被评为省二级模范。

3月，成立“中山县人民政府交通科”，负责全县交通运输管理工作，并接管中山县支线公路管养工作。

4月，成立“石岐港务局”；中山养路段更名为“中山公路工区”。

是年4月，冯康出席“全国人民警察、治安保卫委员功臣模范代表大会”，受到党和国家领导人的接见，并合影留念。

8月22日，成立“中山县交通安全委员会”。

是年，石岐港务局区干和中山养路段卢计霖被评为全国先进生产者。

是年，中山县木帆船运输合作社制造出第一艘机动船。

1957年

4月，江华轮船公司石岐办事处合并到石岐港务局。

1958年

10月，麻乾公路的麻子——乾务路段竣工通车，长11公里。

是年，中山县搬运工人自制“跃进”胶轮板车502辆。

1959年

1月，在石岐长堤路建成中山客运站。

同年夏，华侨陈进先生主动捐赠了一辆银灰色小轿车给中山县政府。这是建国后中山县首次接受华侨赠送的小轿车。

10月，成立“中山县一条龙联合运输办公室”，负责全县联运管理工作。

12月，成立“中山县交通局”。

是年，石岐市搬运公司并入石岐港务局。

1960年

3月，撤销中山县交通局，设立“中山县交通运输委员会”，下设办公室。原交通局领导分别任办公室正、副主任。

是年，石岐港务局“江运1号”拖轮司机谭锦，在技术改革中，因“炉炮”爆炸而牺牲。

1961年

10月，撤销中山县交通运输委员会，设立“中山县交通科”。

1962年

7月，县交通科与县工业局合并办公。

是年，大(环)茂(生)公路，由各村及驻茂生的中国人民解放军分段兴建。至1970年1月竣工通车。

1963年

2月，恢复“中山县交通局”。

8月，成立“中山县支流航道管理站”。

是年，石岐港务局易名为“佛山航运局石岐航运分局”。

1964年

是年，成立“中山县交通局交通管理总站”，下设24个区(镇)交通管理站。

1965年

7月，原属中山县管辖的斗门公社、白蕉公社和乾务公社的“交通管理站”划归斗门县管辖。

1966年

11月3日，根据广东省航运厅指示，石岐船舶驾驶员、轮机员应由单位选拔、推荐和评定，再由石岐港务监督部门审核，才予以任职。废止考试办法。

1967年

1月，沙单公路小榄沙口——古镇外海段(长14.1公里)竣工通车。

7月，中山县大涌公社叠石至鲫鱼沙渡口，渡工驾无牌证渡船载运27名乘客，船离码头6米处翻沉，溺死14名小学生。

1968年

7月，青(青云桥)张(张溪乡)公路将原沙土路面铺建成中山县第一条水泥混凝土路面的地方公路。

1969年

5月，动工兴建长(环)沙(岗)公路。全长19.3公里。1972年2月竣工通车。

7月，中山汽车站接管了中山县机关、企业汽车42辆。1972年6月将车辆归还原来的单位。

11月，成立了“中山县交通战线革命委员会”。

1970年

10月18日，动工兴建中山大桥。1973年3月竣工通车。桥长708米，投资186万元，是当时中山县最长的公路桥梁。

12月，动工兴建万(万西亚)阜(阜沙镇)公路。全长13.5公里。1982年竣工。

是年，南头渡口建成开渡。

1971年

3月，东(风)黄(圃)公路竣工通车，全长15.6公里。

是年，将原客运站改建为钢筋混凝土的“石岐港客运站”大楼，楼高三层，占地426平方米。

1972年

7月，撤销交通战线革委会，恢复“中山县交通局”。

12月，动工兴建岐(石岐)港(港口)公路，全长7公里。1978年夏竣工通车。

1973年

3月，县交通局成立“中国共产党中山县交通局委员会”。

是年，民众渡口建成开渡。

1974年

是年，成立“中山县交通局地方公路管理站”。

1975年

5月，成立“中山县沥青路指挥部”，负责指挥和组织全县干线公路铺盖沥青路面的工作。

7月，成立“中山县石岐镇公共汽车公司”。

是年，在石岐西郊兴建了中山汽车站客运大楼。楼高3层，占地4 212平方米，新建的车库可同时停放16辆客车。

1976年

4月1日，将原石岐镇运输一社、运输二社、运输三社、三轮车社和放运站合并成立“中山县运输公司”。

是年，石岐港务局办公大楼落成。

1977年

4月，广中公路中山路段(小榄——石岐)23公里路段铺设沥青路面完工。

是年，中山县运输公司利用自己的技术力量和设备能力，制造了“岐江”牌轻便三轮机动车50辆投入运输。

1978年

3月，石岐港务局在吸粮机的基础上改革其为多用功能型。在全国科学技术大会上获“气力输送技术”科技成果奖。

是年，成立“中山县交通局机动车驾驶员培训中心”。

1979年

1月12日，将交通局党委改为交通局党组。

6月22日，成立“中山县交通局石岐镇分局”，直属石岐镇政府领导。

是年，公路工区接养了神湾路段，同时接管了原由珠海市辖中山地段(共13.8公里)公路。

1980年

是年，沙口渡口改用六车机动船渡运。

1981年

4月，广珠公路划为国道，称105号线。

8月，中山港动工兴建。1985年2月竣工开港。

12月，榄(小榄)均(均安)公路竣工通车，全长3.4公里。

1982年

1月18日，成立“中山县交通服务中心”。

5月，动工兴建沙口大桥。1984年8月23日竣工通车。全长912.16米，总造价2 866.2万元。是广珠公路新建的四大桥梁之一。