

006937

郁南县地方丛书

# 郁南县交通志



广东省郁南县交通局编

# 郁南县交通志

广东省郁南县交通局编

## 《郁南县地方志丛书》说明

《丛书》由县内有关单位，于1986年为新修《郁南县志》提供资料而先后编成的专志所组成，是部门专业志。

《丛书》以铅印出版为主，在出版前都经县志编委会审定，但版本大小，印刷形式和数量，发行范围等，均由编纂单位确定。

现已出版的书目如下：

- 郁南县水利志（16开铅印本）
- 郁南县广播电视志（32开铅印本）
- 郁南县金融保险志（32开铅印本）
- 郁南县林业志（16开铅印本）
- 郁南县都城镇志（16开铅印本）
- 郁南县交通志（16开铅印本）

郁南县地方志编纂委员会

2

## 《郁南县交通志》编纂领导小组

组 长：黄费良（前期） 梁明帮（后期）

副 组 长：陈树潘

成 员：陈鸿浩 钟汉文 杜 建 张瑞安 谢锦标

## 《郁南县交通志》编辑小组

主 编：谢锦标 黄梓森

参加采访：王维凡 黄景年 苏梓明

摄 影：蔡培初

校 对：张瑞安 卢晋中 钟海清

审 修：陈树潘 黄费良 卢林泉

审 定：陈树潘

## 《郁南县交通志》编纂领导小组

组 长：黄费良（前期） 梁明帮（后期）

副 组 长：陈树潘

成 员：陈鸿浩 钟汉文 杜 建 张瑞安 谢锦标

## 《郁南县交通志》编辑小组

主 编：谢锦标 黄梓森

参加采访：王维凡 黄景年 苏梓明

摄 影：蔡培初

校 对：张瑞安 卢晋中 钟海清

审 修：陈树潘 黄费良 卢林泉

审 定：陈树潘

## 序 言

1949年前，本县的交通历史记载甚少。中华人民共和国成立后，国泰民安，经济繁荣，特别是中共十一届三中全会后，实行改革开放，以经济建设为中心，国民经济得到了迅速发展，人民生活水平得到了提高，国家出现盛世修志的大好形势。郁南县交通局编写交通事业专志，这是有史以来的第一次。《郁南县交通志》系统地记载本县交通事业四百多年来发展与变革，重点记述中华人民共和国建立以来本县交通建设的情况，是一本对今后的经济建设有较高利用价值的志书。

郁南县地处粤西山区，水陆交通发展悠久，尤以水路源远流长。古时，筑有一些步道，但崎岖曲折，民国时期，虽筑有几十公里砂土公路，亦未延伸出县境，境内汽车运输寥寥无几。新中国成立后，人民政府积极发展交通事业，先后整治航道，新筑港口码头，新筑公路，经四十多年艰苦努力，水陆交通发生了根本的变化，路畅四通八达。到1991年止全县拥有公路606.87公里，达到每百平方公里有公路32公里，交通发展取得卓越成就。交通是发展经济的大动脉，在改革开放大潮中，更为“四化”建设当好先行官，创造了良好的社会效益。

《郁南县交通志》遵循详今略古的原则，以唯物辩证观点和实事求是的精神，按志书体例如实反映郁南县交通历史和现状，这对建设有中国特色的社会主义，发展物质文明和精神文明，继往开来，都具有现实意义和深远的历史意义。它的出版，为后人启迪借鉴，对促进本县经济发展，将会起到重要的作用。

李以新

## 凡 例

一、本志上限为明末，下限为1991年。遵循详今略古、详近略远的原则，重点记述中华人民共和国成立以后的历史和现状。

二、本志上溯万历初年，略有古史，但并不完整。

三、本志下限年跨次年的重大工程事项，行文带言，统计不范。名词，第一次出现沿用全称，此后简称，如“中国共产党”简称“中共”、“中华人民共和国成立前后”简称“建国前”、“建国后”。

四、本志按篇、章、节、目的层次编列，横排门类，竖写始末；运用志、记、传、图、表、录各种体裁，另附照片。全志共4篇18章61节，约18万字。

五、本志一律采用语体文、记述体、标点符号按照《新华字典》附载为准。

六、本志史料主要来源于郁南县档案局，梧州市档案馆、罗定、高要县档案馆，中山图书馆（广州），有关文史，以及知情人士的口碑资料，在此不一一注明出处。

七、本志中“电船”、“机帆船”均属地方俗称，泛称“轮船”、“机动船”。

八、本志称“南江河”、“罗旁河”是原称，按广东省地名委员会1990年颁布标准是罗定江、建城河。

九、本志先进人物节，重点记载改革开放以来涌现的先进人物，略有前期，但不完整。

十、本志统计数字，由于统计口径不一，个别数字可能不一致，现使用以交通局统计为准。

# 目 录

## 郁南县交通图

图 照

序 言

凡 例

概 述..... ( 1 )

大 事 记..... ( 5 )

第一篇 机构沿革..... (28)

第一章 交通局..... (28)

第一节 沿 革..... (28)

第二节 局机关..... (29)

第二章 交通系统机构沿革..... (33)

第一节 陆路管理机构..... (33)

第二节 港航管理机构..... (44)

第二篇 陆路交通..... (63)

第一章 古道和主要步道..... (64)

第一节 古 道..... (64)

第二节 主要步道..... (65)

第二章 公路建设..... (68)

第一节 建国前公路建设..... (68)

第二节 建国后公路发展..... (69)

第三节 桥 梁..... (81)

第四节	渡 口	(89)
第五节	公路隧道	(91)
第三章	陆路运输工具	(95)
第一节	近代陆路运输工具	(95)
第二节	现代陆路运输工具	(96)
第四章	陆路运输	(99)
第一节	客 运	(99)
第二节	货 运	(105)
第三节	陆路运价	(107)
第五章	陆路交通管理	(114)
第一节	路政管理	(114)
第二节	交通安全管理	(115)
第三节	机动车驾驶培训	(117)
第四节	运输市场管理	(118)
第五节	车辆维修行业管理	(120)
第六章	陆路规费	(122)
第一节	养路费	(122)
第二节	公路建设基金	(124)
第三节	管理费	(125)
第四节	车辆购置附加费	(127)
第五节	车辆过渡费	(127)
第三篇	水路交通	(129)
第一章	航 道	(131)
第一节	西 江	(131)
第二节	罗定江 (南江)	(133)

第三节	建城河 (罗旁河) .....	(134)
第二章	码头港口 .....	(139)
第一节	码头修建 .....	(139)
第二节	码头搬运装卸 .....	(149)
第三节	港口客货源 .....	(158)
第三章	横水渡 .....	(160)
第一节	横水渡设置 .....	(160)
第二节	经营管理 .....	(160)
第三节	安全管理 .....	(161)
第四章	水路运输 .....	(165)
第一节	客 运 .....	(165)
第二节	乡 渡 .....	(172)
第三节	港口客运站 .....	(175)
第四节	货 运 .....	(176)
第五节	运 价 .....	(178)
第五章	水路运输工具 .....	(181)
第一节	近代水路运输工具 .....	(181)
第二节	现代水路运输工具 .....	(185)
第六章	造船业 .....	(189)
第一节	民间造船工艺 .....	(189)
第二节	专业造船厂 .....	(190)
第七章	水路交通管理 .....	(195)
第一节	航政管理 .....	(195)
第二节	水路运输管理 .....	(196)
第三节	水路通讯设施 .....	(199)

第八章	水路规费	(200)
第一节	航道养护费	(200)
第二节	水路运输管理费	(201)
第三节	航运基础设施建设基金	(202)
第四节	港口规费	(202)
第四篇	队伍建设及工资福利	(203)
第一章	队伍建设	(203)
第一节	中共的基层组织	(203)
第二节	共青团组织	(204)
第三节	工会组织	(204)
第四节	文化教育	(205)
第五节	队伍结构	(206)
第六节	先进人物	(208)
第二章	工资福利	(213)
第一节	工 资	(213)
第二节	住 宅	(213)
第三节	劳动保护	(215)
第四节	其他福利	(215)
附 录:		
一、	存 文	(217)
二、	杂 记	(222)
	编后记	(225)

## 概 述

郁南县位于广东省西部，西江中游右岸，地处东经 $111^{\circ} 21'$ 至 $111^{\circ} 54'$ ，北纬 $22^{\circ} 48'$ 至 $23^{\circ} 19'$ 之间。东与云浮县接壤，南与罗定县毗邻，西与广西壮族自治区苍梧、岑溪两县交界，北与封开县平凤连接，又与封开、德庆两县隔西江相望。

全县东西宽56公里，南北长66公里，全县总面积1963.4平方公里，人口407874人（1990年人口普查数），现有公路606.87公里，航道174公里。

县城设在都城镇，交通方便，上通广西，下抵肇庆、广州、珠江三角洲等地，县城距肇庆陆路162公里，水路124公里；距广州陆路273公里，水路292公里（经陈村水道）。

本县地势南北低、中间高，西南为丘陵区，中部群峰叠嶂，最高山峰为海拔876米，属云开大山余脉，山岭由西南向东北蜿蜒而行，天然地把全县分成南北两片。

本县地处北回归线南侧，属南亚热带季风气候，夏季高温多雨，兼有大陆性气温色彩，冬季寒冷干燥，年平均气温为 $26^{\circ}\text{C}$ 左右。

本县物产丰富，农业主产水稻、木薯、花生、桑、麻、豆类等，山区盛产木材、桂皮、竹笋、水果、药材等，矿产资源主要有钛铁矿、硅线石、白云石、花岗石、大理石等，其中储量：钛铁矿居全省之冠，硅线石居全国第二。

汉朝属交州苍梧郡，端溪县（今德庆）域。晋初太康年间（公元280—289年）析端溪县地置都罗县（县治今郁南县都城镇），南朝宋元嘉年间（公元424—453年）置立都城县，至宋朝开宝五年（公元972年）废。以后经历代封建皇朝的管域体制变革，至明朝万历五年建置西宁县隶罗定

州。民国3年（1914年）因与青海省西宁县同名，又因西宁县位于古郁江（今称西江）南岸，遂称郁南县。1958年9月与罗定县合并称罗南县，同年11月4日并称罗定县，1961年4月罗定分县恢复郁南县建制。

县境交通尤以水运历史源远流长，本县虽不是水网之乡，但水源丰富，江河环带延伸乡镇之间。秦始皇为统一岭南时期，曾挥大批自划战船循西江抵番禺，促进了本县造船运输，乃至明末清初帆满江，远涉航道跨三江。清道光二十二年（1842年）鸦片战争后，中国陷为半封建半殖民地社会，外国商品源源从水路输入，清光绪年多艘英、法轮船侵入西江营运。民国元年（1912年）本县南江出现从广州租来营运的机动客货船，民国24年（1935年）开始自有发展，至民国36年（1947年）发展到20多艘，川流于南江、西江；上至梧州、贺江，下抵肇庆等地。

建国后，1950年县人民政府对本县水路交通首先扶持航商恢复交通正常。1952年开始对长期处于自然状态，危及船舶安全航行的航道暗礁浅滩进行整治，1955年间先后对县境的西江、南江、罗旁河航道进行规模的炸礁、筑坝、疏浚等工程，有效地改善通航能力。同时为适应国民经济发展，开设都城、南江口港航管理机构及其生产设施。1956年完成水上民主改革，组织成立水上运输合作社，使全县269艘，一万余吨的私有运输船舶走上社会主义集体经济道路。

随着社会经济的发展，1958年大搞技术革新运动，促进生产力的发展，港口装卸搞机械化，航运搞船队拖带化，是年南江就有群策群力自行设计改造的拖头拖带驳船运行，港口则自行设计建造缆车码头和简易流槽装卸物资。1965年实用木帆船改装机动船，至1975年全县专业运输船舶实现了机械化，取代了行船靠“手爬石头脚蹬沙，提着灯笼把纤拉”的历史。

港口建设，略具内河（中、小）港口规模，摆脱了搬运肩扛背负步

行百余级码头的繁重体力劳动，缩减船舶在港停时，加快船舶周转，适应了内河航运的发展。通过能力，年货物吞吐量120万吨，旅客出口量170万人，但货客源仅为通过能力的百分之四十五。1982年——1991年平均完成年货物吞吐量49万吨，旅客出口量74万人。

水路运输工具随着国民经济发展而发展，改革开放后，再度崛起农副业船参加社会运输，形成了由国家、集体、个体经营的一个多层次，多种经济成份投入互相补充和竞争的运输市场格局，有效地提高运输能力，促进城乡商品经济的发展，全县现拥有运输船舶1079艘，20833吨、马力14883匹，比1949年运力倍增，运量增至三倍多，近十年平均完成年货运量54万吨，客运量34万人。然而，在一个时期由于伐林开荒，造成水土流失，航运生态不平衡的现象。1963年起至1976年南江、罗旁河流先后拦河筑坝、改河、建闸等排灌工程，改变了我县“南旱北涝”灾情，为发展农业生产起着重要作用，但缺乏统筹安排，综合利用水资源发展的原则，客观造成了航道萎缩、废航。县境航道的变迁，暨乘改革开放，社会主义市场经济的发展，促进了全县所有支流船更新改造为百吨级以上的干流机动船，现拥有单船最大马力150匹的船舶逾60艘，适应走向西江、珠江三角洲运行，使本县水路运输踏上新的台阶。

古时，县境陆路虽筑有古道18条，但崎岖蹇滞，长期跋涉步徒。民国17年（1928年）开始筹建公路，至民国20年（1931年）建成通车公路74公里。民国33年（1944年）民国政府为阻挡日军进攻，下令将公路及其桥梁破坏殆尽，抗日胜利后，虽进行修复，但因财力不济，仅修复通车里程35公里，县境公路依然未能延伸出境。

建国后，县人民政府对发展交通十分重视，发动群众大搞公路建设，贯彻国家关于“民办公助”、“民工建勤”、“先求通、后提高”的公路建设方针。1950年初至1965年先后修复大江公路和新开都城至水

口、建城至通门等一批公路。1964年开始桥涵改造，至1975年全县完成，实现了桥涵永久化的目标，使陆路交通设施焕然一新。遂至1991年全县共建公路66条，车渡口3个，桥梁103座（其中南江建设4座跨江大桥，平均距10公里水路就有一桥，以桥代渡，改变了这些地区历来摆渡的落后状况）。县境路畅南北出境，打破了长期封闭的状态。1991年通车公路里程，为1949年通车里程的17.3倍，每100平方公里有公路32公里，每万人口有14.9公里公路，全县18个镇全部通了公路，178个管理区有百分之七十五通了汽车。

陆路现代运输工具，建国前寥寥无几。建国后，尤其改革开放以来发展迅速，现全县拥有汽车992辆，摩托车3961辆，拖拉机3994辆。平均10万人有机动车2190辆（其中汽车240辆），100平方公里有机动车456辆（其中汽车50.5辆），100公里公路有机动车1470辆（其中汽车163辆，国营汽车站占有客车41辆），1991年全县完成货运8611万吨公里，客运9370万人公里。

交通道路设施维护管理、运输经营管理，车、船修造经营管理，交通安全管理等部门，在改革中，转换机制，加强行业管理，适应市场经济。积极改善外部环境，发展企业多元化经济，增强企业活力，提高企业总体素质。

本系统，至1991年拥有固定资产2452万元（不含公路资产），比改革开放前倍增，职工人均拥有固定资产逾万元。职工福利，人均月工资158元，住房面积16.04平方米。

建国后，四十余年来，本县交通发展成就显著，积累了丰富经验，在深化改革中，加快交通基础建设，发展交通运输，以市场经济为导向，对行业实行宏观调控、协调、指导、服务的新型管理机制，循着社会主义经济规律发展，谱写交通新篇章。

# 大事记

## 明朝

万历年初筑州道，路自州城（罗定）起循南江，经大湾、河口、连滩至南江口，全程约120里。

万历四年（1576年）筑文昌桥，接通建城至罗旁步道，初建为木结构，后因水毁几经修复，至万历三十九年（1611年）改为石砌桥身，桥面建成长型走廊，乃县城六景之一。

万历五年（1577年）建置西宁县，（隶罗定州）筑县城防及南门外石砌码头。

万历九年（1581年）有从县城开往龙江、庄步、江门、广城、德庆、都城、罗旁各埠的渡船。

万历十三年（1589年）始筑西山大路，路从罗旁口起，经县城（今建城下同），中伙（今冲火）封门（今通门）、大伞（今大全）至罗定东营（今罗城东门对岸一里许）止。全程约200里，是县城通州城的主要通道。

万历十四年（1591年），新开西山大路，该路由罗旁口至封门段与西山大路同。从封门起则经黄五口、冲耕坪、白石、蕃滨、夜护、嘉益、函口（今信宜县）至怀乡（今信宜县境），长约214里，是县内最长的陆上通道。

## 清 朝

康熙年初，筑教场桥是旧县城通向南部道路的主要桥梁。

康熙十二年（1673年）都城建圩，此后便是（粤）西江上游的商品集散地，众多的本地和外籍船舶往返不息地在都城装运物资。

康熙二十七年（1688年）大湾码头原建于木栗圩，因交通不便，于道光二十二年（1842）迁圩大湾，并筑土石结构码头一座。

康熙二十七年（1688年）至雍正八年（1730年）有县城长航渡船开至各埠：肇庆、德庆、都城、连滩、佛山、九江、山根、庄步、龙江等地。

道光九年（1829年）至宣统三年（1911年），外籍船来都城靠泊装运客货的有：梧州拖渡、省城拖渡、西南拖渡，木帆船渡有：沙头渡、新会渡、德庆渡、封川江口渡、悦城渡、绿步渡。

光绪五年（1879年），知县陈杞、城守颜金主持修建罗旁石砌码头，同时建官路衔接码头直通县城。

光绪二十三年（1897年）清政府腐败，签订中英《续议缅甸条约专条》于西江开设口岸，其中：都城、罗定口（南江口）均被设为口岸通商点。

光绪二十四年（1898年），都城、南江口设驳艇衔接洋轮之客货。

光绪三十年（1904年）塔脚至南江口长航客艇十渡。

## 民 国

元年（1912年），南江有从广州租来运行南江的龙江、连江两艘机