

000895

梧州交通志

# 梧州交通志

梧州市交通局编



《梧州史志》编辑部出版

1995年3月

# 〈梧州交通志〉 编纂委员会

主任 梁智光  
副主任 龙伟 许志明  
委员 潘植连 陈仲来 冯天如 曾光林 李佑敬 欧平  
陈锦新 黄寿林 林汉瑞 黄鉴权 池华奇 张筒青

## 编辑人员

主编 龙伟  
副主编 张筒青 车作汉  
编辑 胡济华 黄开 秦普照 刘玉祥  
编审 陈金源  
责任编辑 黄淑贤  
校对 张筒青

# 序

梧州总汇西江水系，管毂中原与岭南交通枢纽，自古号称重镇。

解放前，梧州交通以水运为主，陆路则多未开发。

解放以来，梧州由过去的转运港口、商贸城市，逐步发展成为对外贸易重要口岸城市，且为桂东南的政治、经济、文化中心。解放后大力发展陆路交通，首先修好梧州至戎圩（龙圩）的公路，接宾戎公路联通南宁；再陆续修筑梧桂（桂林）、梧柳（柳州）、梧穗（广州）等线，又连四乡城镇，形成交通网络，便于物资集散和人民的交通往来。80年代后更增加了线路班次，开辟了公路新道、筹建新机场，铁路，恢复空中运输。同时，交通工业也从小到大，由少到多，建立了船舶、汽车建造及修配和船用机械、港口码头装卸机械修造的各类型工厂近20间，梧州的交通事业得到迅速发展。

盛世修志，意在“资治、教化、存史”，总结经验教训，指导未来工作，而历代典籍如《苍梧县志》，《梧州府志》等，对交通情况记载，多付阙如。梧州是广西的历史名城，大都经历过兴衰起伏，翻天覆地的演变。梧州的文明史，从秦末汉初开始，历二千多年。二千多年文明史的缔造，都离不开梧州交通方面所作的历史贡献。而历代王朝及民国时期，对梧州交通事业，既乏记载，更无评述，使后人失去了宝贵的借鉴资料。所以在爱我中华，振兴梧州，为沟通国内、外的需求下，编写《梧州交通志》，实为当务之急，以力求弥补以往的空白。

在编写过程中，我们贯彻了“古为今用，详今略古”的原则，对  
我市的内河、公路、港口、航道、道路、航空、交通工业以及交通机  
构的沿革历史，起伏兴衰，加以系统地整理叙述，鉴往知今，以利于  
梧州市当前的交通事业的建设。

由于我们知识和写作水平限制，错漏之处，在所难免，尚希各界  
人士，批评指正，补充修改，实所至禱。

梁智克 魏 伟

1995年3月

# 凡 例

一、《梧州交通志》记述梧州市（不含苍梧县）交通事业的历史和现状。记事按详今略古的原则，上起远古，下限一般断于1990年，个别延伸至1994年。

二、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，实事求是地反映梧州交通事业。

三、本志采用记、述、志、传、图、表、录7种形式，以志为主体。大事记采用编年体（间用记事本末体）。志则横排门类，纵写古今，重点记述解放后梧州市交通运输发展现状。

四、本志按交通门类依次分交通管理机构、水运、陆运、航空、港口、航道、道路、工业、人物9章。设章、节、目等。

五、本志行文规定按广西壮族自治区地方志编纂委员会桂地〔1988〕03号文件规定处理。

六、本着“生不立传”原则，入传传主皆为已故的对梧州交通事业有过出色贡献的人物；对健在者的功绩，则按“以事系人”的办法入志。

七、本志主要取材于档案资料、旧地方志、和所属各基层单位提供的书面材料，也吸收了今人的研究成果和自治区各交通部门所提供的资料。对资料来源，除在正文中说明者外，一般不一一注明出处。

八、本志采取语体文记述，但引用古代文献、典籍时，间用文言文，对疑难字句、生僻典故及技术俗语均在文中加注。

# 目 录

概 述.....	( 1 )
大事记.....	( 7 )
第一章 管理机构 .....	( 24 )
第一节 行政管理 .....	( 24 )
第二节 行业管理 .....	( 29 )
第三节 航政管理 .....	( 36 )
第四节 航道管理 .....	( 39 )
第五节 汽车监理.....	( 40 )
第六节 道路管理 .....	( 43 )
第二章 水 运 .....	( 45 )
第一节 木帆船运输 .....	( 46 )
第二节 轮驳船运输 .....	( 48 )
第三节 对外贸易运输 .....	( 83 )
第四节 旅游运输业 .....	( 86 )
第五节 香港客运复航 .....	( 86 )
第六节 水运企业 .....	( 87 )
第七节 经营管理 .....	( 117 )
第八节 航运技改 .....	( 135 )

第三章 陆 运.....	( 141 )
第一节 驿道运输.....	( 141 )
第二节 汽车运输.....	( 142 )
第四章 航 空.....	( 179 )
第一节 高旺飞机场.....	( 179 )
第二节 长洲岛民用飞机场.....	( 182 )
第五章 港 口.....	( 184 )
第一节 码 头.....	( 190 )
第二节 装 卸.....	( 193 )
第三节 建 设.....	( 215 )
第六章 航 道.....	( 218 )
第一节 干 流.....	( 218 )
第二节 支 流.....	( 220 )
第三节 航道整治.....	( 222 )
第四节 航标设置.....	( 224 )
第七章 道 路.....	( 226 )
第一节 古 道.....	( 226 )
第二节 公 路.....	( 230 )
第三节 公路线路.....	( 249 )

第八章 工 业.....	(262)
第一节 船舶修造.....	(262)
第二节 车辆修造.....	(285)
第三节 机械修造.....	(290)
第九章 人 物.....	(296)
第一节 人物传.....	(296)
第二节 人物录.....	(300)
附 录.....	(309)
一、梧州海员工会装卸组与梧州商会纠纷案记述.....	(309)
二、梧州市河滨公园记——还我河山.....	(311)
三、苍梧县挑运业职业工会会址落成纪念碑志.....	(311)
四、桂民302客船沉没事件.....	(312)
五、梧州海员工会.....	(313)
六、梧州市交通局科室工作职责范围.....	(314)
七、诗词选.....	(319)
八、中国的对外开放港口.....	(324)
九、关于“苍梧”史料.....	(324)
十、清以前的航政管理机构.....	(324)
编后记.....	(325)

## 概 述

远在二千多年前，梧州夏为荆南境，商周为百越地，秦属桂林郡。汉“高后五年（公元前183年）春，南越王尉佗自称南武帝，以同姓光为苍梧王”《苍梧县志》。称苍梧王城，始建城。汉武帝平南越，元鼎六年（公元前111年）置苍梧郡，称广信县，交趾刺史驻地。孙吴黄武五年（公元226年）分交趾为交、广两州，广州治番禺，交州治龙编。隋开皇三年（583年）改广信县为苍梧县。唐武德四年（621年）废郡设州，取“苍梧”之“梧”始有梧州之名。明成化五年（1469年）梧州府治苍梧县，且为三总府（总督、总镇、总兵）治所。清代梧州府仍驻苍梧县。民国二年（1913年）撤府留县。民国十六年（1927年）九月设市。民国十八年（1929年）二月，广西省政府曾设于梧州。民国二十一年（1932年）七月，复称苍梧县，治梧州。1949年11月25日梧州解放。1950年1月，复称梧州市，成立梧州市人民政府，为广西省（自治区）直辖市，苍梧县治迁戎圩镇（龙圩镇）直至今日。

梧州是桂东南地区重要的内河港口，广西的重要对外口岸城市。《苍梧县志》载：“苍梧为两粤都会，北自漓江建瓴而下，西则牂牁及鬱，合为巨浸，绾毂三江之流而注之大壑。故论西则桂林为堂奥，而苍梧为门户；论东则南海为腹心，而苍梧为咽喉，控上游而据要害，”桂东南资源，滇、黔、湘土特产多在梧州集散。自清光绪二十三年（1897年）辟为通商口岸后，现代化的交通工具如汽轮、电船、花尾渡等，上通邕、柳、桂，下达港、澳、穗。凡外国货的输进，土产的出口多经梧州。云、贵、川帮、广帮、湘帮，大商巨贾云集，报关行业林立，烟赌、花寨场所，比船接舫。梧州当时被称之为“小香港”，年吞吐量居八桂之冠，列珠江内河第二，全国内河港口第六位。自新中国成立后，广西铁路兴筑，汽车货运分势。梧州港口货运吞吐量虽自1950年的35.25万吨增至1990年的258.5万吨，而于1985年起在全国内河港口排比则已下降至全国的第十一位了，但仍不失其重要地位。

梧州交通自古以水路为主。中原北货南运，岭表南宝北贡；使节行旅，军输漕运，梧州是必经之途。抗日战争以前，内河航运权却操于外国人之手。飘扬于西江水域的航船旗帜多为英、法、美、德、葡诸国，悬挂中国旗的不过五分之一。抗日战争胜利后，才收回内河航运权。不过当时中国各私营船务行（公司），多数规模不大，而且船舶破旧，运量既少，技术、航速也较落后。

解放后，在没收官僚资本主义的船舶基础上，成立了国营航运公司，交通得到不断发展，国营梧州航运总公司年运输能力达400万吨以上，客货运量占广西国营水运的60%以上，成为广西最大的一间水运企业。经过了社会主义改造，私营航运业先后联营及公私合营，最后合并国营；合作组织运输业，也发展成为集体所有制的公司运输企业。航道经过整治，如扒沙、炸礁、疏浚，以及技术革新、改造，运输量大为提高，航速也有明显的加快。

梧州古代除航道水运外，凡传递中央军书公文均经驿道急递。而梧州背靠白云山，岭脉

连绵，道狭路窄，与外界的路路交通，十分不便。民国以后，广西各地陆续修建公路，行驶汽车，容苍公路距梧仅13公里，始终未通梧州，信梧公路亦由大漓口筑至山心。民国13年（1924年），梧州拆城墙，辟马路。民国17至18年（1928—1929年）间，由加拿大人在市区开办汽车行，经营市内客、货运输，不久由于业务难以发展而停业。民国26年（1937年）初，再度设公共汽车3辆，由桂林路至大东路邮局行驶，但亦仅年余，以业务不景而停顿。解放前，梧州城区很长一个时期，并无汽车行驶。解放后，梧州至戎圩公路于1951年9月30日修好，10月1日正式通车。至今40多年间，梧州各公私单位已拥有各类机动车辆达10200多辆（含苍梧县、其中4千多辆拖拉机）。至于公路则与邕、柳、桂各市县、市内各乡镇已连为一个交通网。城区主要马路及郊区已有公共汽车行驶。解放初期梧州浮桥建成，沟通了河西、河东两岸。60年代中期后，更兴建了桂江一、二桥，及西江大桥，桂东南交通更形方便了。

民国17年（1928年）梧州修飞机场，18年（1929年）10月1日通航，但限于军运；直到民国23年（1934年）才开始办理民航业务。抗日战争爆发后之翌年，广州沦为日手，梧州空运方始停航，抗战胜利后，民国37年（1948年）冬，梧州开辟梧港线水上飞机，至解放前夕停飞。1957年又开始着手筹备复航，1958年开辟梧州至南宁线；至1962年8月经济困难时期停飞。以后，除植林播种的飞机每年均在该机场升降外，已无定期班机飞行。1989年1月25日梧州市人民政府决定兴建长洲岛民用飞机场，1994年4月建设工程全部竣工。经民航总局及有关方面专家对机场设施63个单项工程进行校检和初步验收。

梧州开埠以前造船作坊可建造各种大小的木帆船，最大的木帆船能载150吨。开埠后，光绪二十八年（1902年）四月，福安公司开业，以修理小火轮船为专业，三十二年（1906年）梧州又新建了一个专门制造扒船的船厂，3个月间共造成扒船90余只。当年秋冬间，又造成趸船20余只，拖往香港。清宣统至民国初年，英商天和洋行在梧州开设天和机械厂，为轮船及电船制造配件，并能建造或安装大型的柴油内燃机船，最大的为180马力的柴油内燃机。解放后，梧州市各私营修造船厂、机械厂经过社会主义改造后，组建、扩大、发展为梧州造船厂。至90年代造船厂已有大小15间，可造大小木船、机帆船、水泥船、铁壳驳船、轮船等各种类型的船只。最大载货船只载重吨为1千吨，舱口驳船则达2千吨。汽车修配工厂从无到有，现已有4间，能安装配套汽车，担负各种型号的汽车大修、中、小修或部份损坏的修理任务。

梧州的交通机械修造业，解放前，有大小工厂33家，然大多设备简陋，人数不多，生产能力有限。解放后有了很大的发展，具有铸钢、铸铁、金属铸造、锻造、焊接、镀金、制氧、电镀、热处理、工具制造及机械维修等完整生产配套设备，能生产制造各类型的船用机械、电器设备、港口码头装卸机械设备，成为华南地区具有综合性的机械加工能力的大型企业。其产品销售国内省、市各地及港、澳、台，远销到国外新加坡、东南亚、美国及西欧等国家和地区。

历史名城梧州交通事业也随着1988年国务院批准梧州市成为沿海经济开放区而得到迅速发展，1994年建成新型的长洲岛民用机场，和南梧二级公路，梧封一级公路动工兴建，梧玉铁路及西江二桥亦已筹建，梧州的海陆空交通更加发达了。

# 梧州市全社会客货运输量

表 1

1992年12月31日

	单 位	总 计	交 通 系 统				非 交 通 系 统		
			合 计	公 路	水 路	港 口	合 计	公 路	水 路
货 运 量	万 吨	616.07	507.2	155.13	352.07		108.87	80.87	23
货物周转量	万吨公里	131919.43	124536.87	2900.27	121636.6		7382.56	7116.56	266
客 运 量	万 人	833.44	607.44	426.59	180.85		226	135	91
客运周转量	万人公里	66261.74	51836.74	27199.58	24637.16		14425	12150	2275
客货换算周转量	万吨公里	162766.54	151893.98	5620.22	146273.76		10872.56	8331.56	2541
港口旅客吞吐量	万 人	292.14	292.14			292.14	0		
其中：到 港	万 人	142.68	142.68			142.68	0		
离 港	万 人	149.46	149.46			149.46	0		
港口货物吞吐量	万 吨	219.4	219.4			219.4	0		
其中：进 口	万 吨	127.42	127.42			127.42	0		
出 口	万 吨	91.98	91.98			91.98	0		

注：本表非交通系统运输量为不完全统计数

## 运 输 企 业 概 况

表 2

1992年12月31日

企 业 名 称	年 末 职 工 人 数	车 船 年 末 拥 有 量				完 成 运 输 量				营 业 总 收 入 (万元)	营 业 税 金 (万元)	利 润 总 额 (万元)	固 定 资 产 原 值 (万元)
		货 车 (船)		客 车 (船)		客 运 量 万 人	旅 客 周 转 万 人 公 里	货 运 量 万 吨	货 物 周 转 万 吨 公 里				
		辆	吨 位	辆	客 位								
总 计	11856	792	102757	155	9916	574.8	51299.4	507.1	124537	16442	238	500.4	20138
陆 运 企 业 合 计	3455	156	814	119	4506	394	26662	155.1	2900	4408	151	247.8	4470
梧 州 总 站	1223	45	249	103	4385	394	26662	5.45	1446	2053	71	22	2102
市 汽 运 公 司	248	17	105	15	81			1.2	536	776	26	39	300
市 港 运 公 司	1432	66	255					136.3	286	1166	40	190	1603
市 起 重 公 司	182	11	123					3.2	392	158	5	0.8	154
市 二 运 公 司	468	17	82	1	40			8.96	240	255	9	-4	215
水 运 企 业 合 计	8312	636	101943	36	5410	180.8	24637.4	352	121637	12034	87	252.6	15668
梧 州 航 运 总 公 司	6896	249	73668	14	3799	114.4	21889	257	102329	10069	32	211	13642
梧 港 客 轮 公 司	40			1	120	2.4	1046.4			528	11	19	427
市 水 运 公 司	1056	51	5622					32.8	6269	1162	35	21	1320
市 二 水 运 公 司	175	6	365					8	442	174	6	0.6	123
市 三 水 运 公 司	145	43	3633					35.1	3043	101	3	1	174
苍 梧 县	...	287	18655	21	1491	63.6	1702	19.1	9554	...	...	...	...

## 运输部门分货类运输量

表 3

1992年12月31日

	货 运 量 ( 吨 )			货运周转量 ( 吨公里 )		
	合 计	水 路	陆 路	合 计	水 路	陆 路
合 计	5072021	3520696	1551325	1245367918	1216365250	29002668
1. 煤	793038	584782	213256	202954474	199376941	3577533
2. 石油、天然气及 制品	44406	43456	950	13954230	13603505	350725
3. 金属矿石	116179	112694	3485	42247574	42239408	8166
4. 钢铁	135693	121341	14352	59199532	53004869	3194663
5. 矿物性建筑材料	475772	470878	4894	65945167	65598040	347127
6. 水泥	299838	283540	16298	121879295	119971604	1907691
7. 木材	75424	75265	159	19781842	19767376	14466
8. 非金属矿石	376184	360839	15345	162940419	162843258	97161
9. 化肥及农药	344158	308966	35192	134817874	132929636	1888238
10. 盐	57554	48458	9096	13760393	13740799	19594
11. 粮食	217344	194424	22920	62312167	62224308	89859
12. 机械、设备、 电器	65436	52046	13390	26735136	22959223	3775913
13. 化工原材料及 制品	173207	170227	2980	66888476	66364009	52467
14. 有色金属	36493	36123	370	14885871	14806381	79490
15. 轻工、医药产品	398634	363996	34638	158714924	155678530	3036694
16. 农林牧渔产品	129698	120531	9167	33655049	33324780	310269
17. 其他货类	1327963	173130	1154833	47715495	37932883	9782610

## 运输及工业企业总产值净产值

表 4

单位：万元 1992年12月31日

	总产值	净产值	在 净 产 值 中					其他支出
			利 润	税 金	工 资	福 利	利息支出	
合 计	22129	8092.8	1564	676	4604	428	-64.2	885
一、全民所有制	19657	7144.9	1374	609	4161	398	-84.2	687
梧州航运总公司	10069	4130	784	332	2824	230	-100	60
梧港客轮公司	528	56	19	11	29	2	-8	3
梧州汽运公司	2053	788	83	70	438	38	-3	162
市汽运公司	776	311.9	51	26	96	13	0.9	125
市港运公司	1166	936	198	40	422	67	0	209
市联运公司	79	44.9	11	9	21	2	-0.1	2
梧州造船厂	2703	723	170	91	302	36	4	120
市汽车配件公司	2208	101	35	22	19	4	21	0
外轮代理公司	45	34	19	5	4	4	0	2
货运服务站	30	20	4	3	6	2	1	4
二、集体所有制	2472	948	190	67	443	30	20	198
市水运公司	1162	477	116	35	200	14	0	112
市二水运公司	174	91	17	6	53	3	0	12
市水运三公司	101	49	3	3	37	1	0	5
市起重公司	158	75	6	5	43	3	1	17
市拆船公司	419	95	9	3	32	2	19	30
市港建公司	203	19	1	6	7	1	0	4
市二运公司	255	142	38	9	71	6	0	18

# 大事记

## 虞舜时期（约公元前2255年至前2207年）

舜巡苍梧之野，虞舜出巡南方（岭南），开辟岭南北道路。

## 商汤王（约公元前1711年至前1699年）

商汤定四方，规定岭南贡献方物。岭南始命名为南越，仓吾（苍梧）部落向商王朝进献特产翡翠珠宝。先民们开辟由苍梧通长江，黄河流域的道路。

## 周武王（约公元前1066年至前1064年）

周武王姬发克商，通道于九夷八蛮。

## 周平王元年（公元前770年）

东迁洛阳，驿传遍及岭南越地。

## 秦始皇三十三年（公元前214年）

秦统一岭南，置南海、桂林、象郡。今梧州地属桂林郡。开辟纵横岭南三郡远及安南（越南）北部地区的驰道，以通南北。

## 汉高祖十一年（公元前196年）

中大夫陆贾到南越，取道苍梧王城，东下广州册封赵陀为南越王。

## 汉文帝元年（公元前179年）

中大夫陆贾再使南越，奉诏令赵陀去帝号，开关梁，弛山津之禁，撤销出入关隘用“传”的节令，以利行旅。

## 汉武帝元封六年（公元前105年）

准许民间从事长途运输，经营转贩。

## 汉光武帝建武十八年（42年）

四月，马援征交趾，途径苍梧，并发苍梧兵。

## 唐德宗建中二年（781年）

立苍梧驿（又称城东驿）。

### **元文宗至顺元年（1330）**

七月廿九日，施行驿运制。

### **明成化七年（1471年）**

总督韩雍造舟建桂江浮桥于城西南桂江之上，通三合嘴大较场。

### **明成化十年（1474年）**

梧州府治苍梧县，设府门驿，龙江驿。

### **明神宗万历五年（1577年）**

辟府江大路梧州至昭平段。

### **明神宗万历八年（1580年）**

置哨江船，募水兵，各于要害处巡缉江运。

### **明神宗万历廿三年（1595年）**

冬，总督陈大科巡抚戴耀、巡按黄纪贤建苍龙浮桥。造舟142只，上铺木板以利行人。

### **清世宗雍正十年（1732年）**

七月二十日夜，榜山下江水覆盐船，坏小舟无数，解京大木的官船亦坏。

### **清高宗乾隆二十七年（1762年）**

九月二十三日，戎圩重载渡船倾覆，溺死10余人，摄县事同知，即规定渡船额数。

### **清文宗咸丰七年（1857年）**

英国炮船入侵梧州港，沿途测制海图。

### **清文宗咸丰九年（1859年）**

英法等国兵舰多次入侵梧州。

### **清穆宗同治元年（1862年）**

英国黄埔轮沿西江上驶入梧州港，并深入浔江至藤县航段，沿途进行勘测活动。

### **清德宗光绪十二年（1886年）**

两广总督派员筹款治理桂江，铲凿滩险五次，继用炸药开凿，历时年余，共开炸险滩35次。

### **清光绪十八、十九年（1892年至1893年）**

梧州至广州始有平安公司轮渡来往。

### **清光绪二十年（1894年）**

梧州至肇庆始有大益号、飞南号轮船行驶。