

06856

ENPING JIAOTONGZHI

恩平交通志

『恩平交通志』编纂委员会 编

广东人民出版社

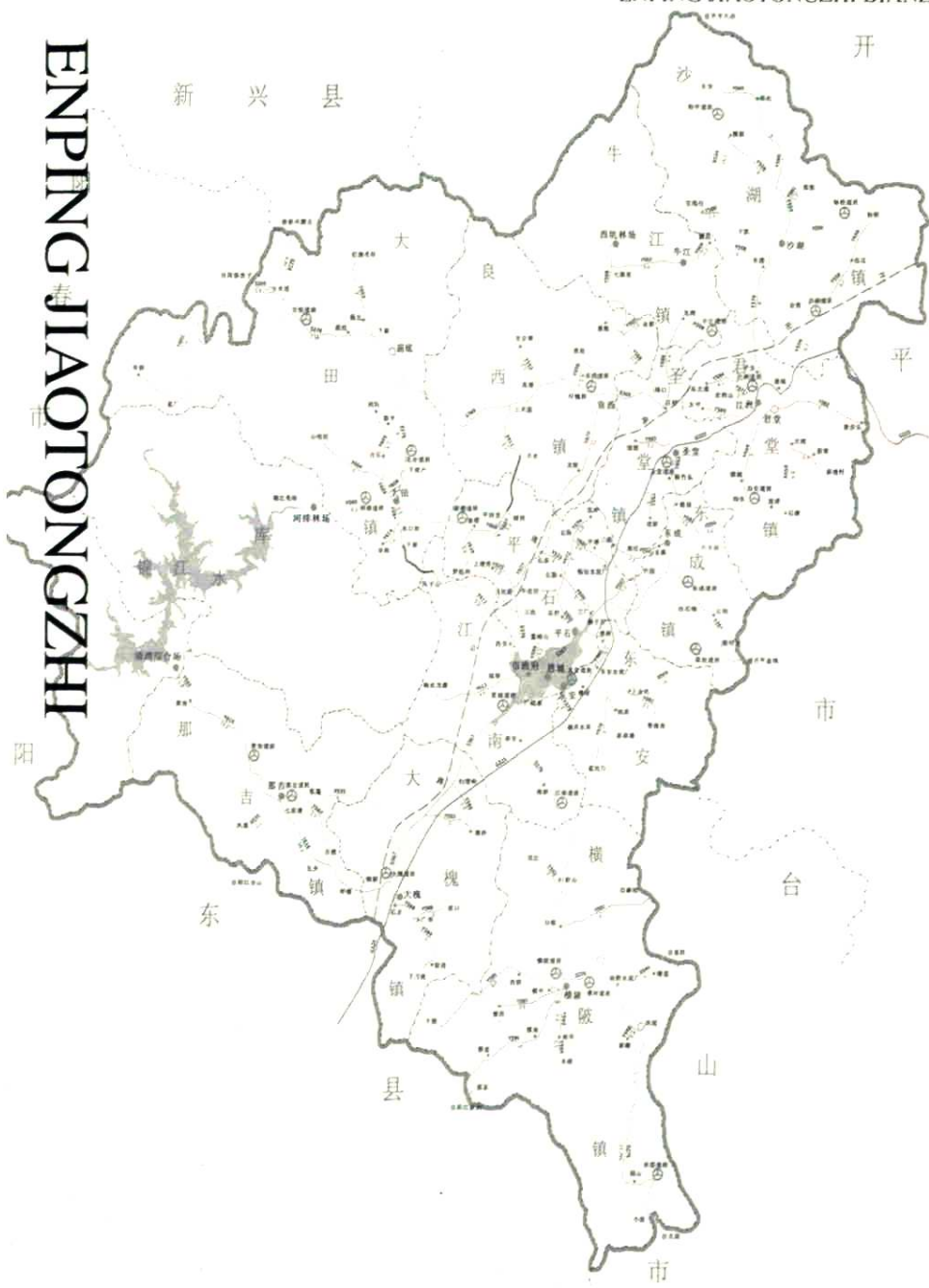


恩平市公路网络图

ENPING JIAOTONGZHI BIANZUAN WEIYUANHUI BIAN

恩平交通志

『恩平交通志』编纂委员会 编 广东人民出版社



ENPING JIAOTONGZHI

图书在版编目 (CIP) 数据

恩平交通志/恩平交通委员会编. —广州: 广东人民出版社, 2003. 6

(广东省地方志丛书)

ISBN 7-218-04298-8

I. 恩... II. 恩... III. 交通运输业—概况—恩平县 IV. F512.765.4

中国版本图书馆CIP数据核字 (2002) 第094048号

责任编辑	钟永宁
封面设计	张永齐
责任技编	黎碧霞
出版发行	广东人民出版社
印 刷	番禺官桥彩色印刷厂
开 本	787毫米 X 1092毫米 1/16
印 张	24
插 页	9
字 数	470,000字
版 次	2003年6月第1版 2003年6月第1次印刷
印 数	2,000册
书 号	ISBN 7-218-04298-8/F·583
定 价	98.00元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换。

序 言

聂党权

《恩平交通志》付梓问世了，这是恩平交通系统精神文明建设的一件大事，也是恩平交通发展史上的一件大事，其功至伟，可喜可贺。

恩平自公元220年有县级建置以来，至今已有一千七百多年历史了。千余载，恩平的交通事业，从无到有，由停滞不前到缓慢发展，再由缓慢发展到快速发展，再到一跃成为全省第一批公路达标市（县）之一。《恩平交通志》用详尽的材料、充分的史实，记述了恩平交通事业的历史和现状，它是了解恩平交通概貌的窗口，也是对恩平交通系统广大干部职工创造出辉煌业绩的壮丽颂歌。它将激励交通系统广大干部职工和全市人民为振兴恩平而不懈努力。

交通在国民经济中占有重要的地位，一个地方的交通发达与否，直接关系到这个地方的兴衰。恩平的交通，无疑是日趋发达的。以国道公路、高速公路、省道公路为主干，以县乡道为脉络，四通八达的公路网络已经形成，紧密地连接着侨乡内外。恩平交通系统取得的显著成绩与明显进步，是令人欣慰的。

《恩平交通志》凡30万字，分机构沿革、公路、桥涵、陆路运输、水路运输、交通局企事业单位简介、职工教育与福利、荣誉录等8章30节，撰述上灵活运用志、记、传、史、录等表现手法；结构上，脉络分明、条理清晰；再配以照片、图表，图文并茂，相得益彰。

《恩平交通志》的各位编委和编者苦干经年，旁征博引，不辞劳苦，写出了一部好志书，为恩平的盛世修志、志载盛世做了一件好事。

看完厚厚的志稿，写下几点感受，权为序。

（作者为中共恩平市委书记）

凡 例

一、本志所用史料主要是恩平市交通局（委）及其下属单位历年的工作总结、会议文件、原始记录、当事人资料和档案材料、报纸杂志、广播电视文字资料及其市内出版的有关志书等。

二、记载的年限，上限不限，多为清代，下限断至2001年末。

三、年份表示有建国前与建国后之分，1949年10月21日之前称建国前，先写朝代年号，用括号注明公元纪年，如清乾隆二十四年（1759年）、民国37年（1948年）；以恩平市1949年10月21日（包括此日）解放后称建国后，用阿拉伯数字写公元纪年。

四、本志的地名均按当时的称谓记述，再用括号注明今名。

五、凡是恩平市或广东省的各级单位、部门，一般省略“恩平”、“广东”二字，如“恩平市交通局”称“市交通局”，“恩平市公路局”称“市公路局”，“中共恩平市委员会”称“市委”，“恩平县人民政府”称“县政府”，“广东省人民政府”称“省政府”，“中共广东省委员会”称“省委”，“广东省交通厅”称“省交通厅”。

六、本志第七章荣誉录中有人物传略，传主主要是历史上对恩平交通建设作出重要贡献者，人物事迹是介绍建国后历任市（县）交通局（委）主要负责人及对交通建设起到重要作用者；集体、个人荣誉录收录的是获得地市或地市以上的先进集体、先进个人及其他奖项。

七、一些原是恩平所辖，后来划归开平的地域，如大沙、尖石、金鸡等地的史料，本志略去不记。

八、本志采用语体文，除一些引用旧志的文字用文言文外，其他用现代汉语记述。其体裁有记、志、图、表、录、专题史料等，以志为主，横分门类，纵贯古今。

九、恩平1994年撤县设市，志书中机构称谓不作统一更改；长度单位、面积单位，汉字与英文单位并用，也不作统一。

目 录

序 言.....	1
凡 例.....	2
概 述.....	1
大事记.....	6
第一章 机构沿革	47
第一节 管理机构	47
一、交通管理机构建置沿革.....	47
二、交通管理机构职能.....	48
三、交通管理机构领导人名录.....	49
第二节 内设机构	51
一、管理机构.....	51
二、中共党组织.....	62
三、工会组织.....	65
四、妇女组织.....	65
五、共青团组织.....	66
第三节 辖属单位	67
一、交通工程建设公司.....	67
二、交通发展总公司.....	67
三、交通实业开发有限公司.....	68
四、江门市道路运输车辆综合性能第五检测站.....	68
五、交通幼儿园.....	69
六、交通汽车配件公司.....	69
七、交通技术学校.....	70
八、农机局.....	70
九、公路局.....	73
十、船务总公司.....	78
十一、恩平汽车总站.....	82
十二、南方汽车工业贸易公司.....	86
十三、港务总公司.....	89

十四、工业燃料总公司	90
十五、汽车保修厂	91
十六、运输发展公司	92
十七、地方公路管理站	95
十八、航道站	97
十九、恩平桥路收费管理站	98
二十、港务监督站	99
二十一、沿海外运公司	101
第二章 公路	103
第一节 建国前的公路	103
一、明、清时期的公路	103
二、民国时期的公路	103
第二节 建国后的公路	105
一、县、乡道公路	105
二、省道公路	117
三、国道公路	122
四、高速公路	130
第三节 公路养护	133
一、地方养护机构与养护权责	133
二、省养公路养护权责	138
三、道班房建设、大道班建设与养护机械设备	142
四、公路养护的形式	146
五、公路养护工作	154
第四节 公路绿化、公路普查与公路交通标志	161
一、公路绿化	161
二、公路普查	167
三、公路交通标志	171
第五节 公路收费 路政管理	173
一、公路收费	173
二、路政管理	176
第三章 桥 涵	178
第一节 管理机构	178
第二节 建国前桥梁	178
一、明清时期桥梁	178
二、民国时期桥梁	180
第三节 建国后的桥梁	181

一、县、乡道公路桥梁	181
二、省道公路桥梁	194
三、国道公路桥梁	202
第四节 桥梁养护	205
一、木桥及其养护	205
二、双曲拱桥及其养护	205
三、梁式桥及其养护	206
四、桥梁标志的设置与养护	206
第五节 涵洞	206
一、涵洞的含义与作用	206
二、涵洞的种类与结构	207
三、涵洞的建设与改造	207
四、涵洞的测设与施工	208
五、涵洞的管理与养护	208
第六节 通道桥涵与人行天桥	211
一、通道桥涵	211
二、人行天桥	212
第四章 水路运输	213
第一节 航道 码头 港口	213
一、航 道	213
二、码 头	222
三、港 口	225
第二节 运力 设备	227
一、建国前的运力设备	227
二、建国后的运力设备	228
第三节 运输航线	234
一、建国前的运输航线	234
二、建国后的运输航线	235
第四节 运输业务	240
一、建国前的运输业务	240
二、建国后的运输业务	242
三、水运运价	245
第五章 陆路运输	248
第一节 站场建设	248
一、建国前的站场建设	248
二、建国后的站场建设	248

第二节 运输工具	250
一、建国前的运输工具	250
二、建国后的运输工具	251
第三节 营运线路	253
一、建国前的营运线路	253
二、建国后的营运线路	254
第四节 运输业务	256
一、建国前的运输业务	256
二、建国后的运输业务	257
第五节 安全管理	269
一、交通监理	269
二、车辆性能检测管理	270
三、车辆行车安全管理	270
第六节 车辆维修	272
一、汽车维修	272
二、摩托车维修	277
第六章 交通局企事业单位简介	280
一、交通工程建设公司	280
二、交通发展总公司	280
三、交通实业开发有限公司	281
四、江门市道路运输车辆综合性能第五检测站	281
五、交通幼儿园	282
六、交通汽车配件公司	283
七、交通技术学校	283
八、农机局	284
九、公路局	285
十、船务总公司	285
十一、汽车总站	286
十二、南方汽车工业贸易公司	286
十三、港务总公司	287
十四、工业燃料总公司	288
十五、汽车保修厂	288
十六、运输发展总公司	289
十七、地方公路管理站	290
十八、航道站	291
十九、恩平桥路收费管理站	292
二十、港务监督站	292

二十一、沿海外运公司	293
第七章 职工教育与福利	295
第一节 职工教育	295
第二节 职工子弟教育	296
第三节 职工福利	298
一、国营单位：恩平汽车总站	298
二、集体单位：市运输发展总公司	299
三、其他单位	299
第四节 职工生活	301
一、建国前的职工生活	301
二、建国后的职工生活	302
第八章 荣誉录	304
第一节 人物传	304
第二节 人物事迹	306
第三节 集体荣誉录	322
第四节 个人荣誉录	328
一、省级以上嘉奖	328
二、地级嘉奖	329
附 录	332
一、公路达标建设	332
二、水毁公路桥梁的修复	341
三、民间装卸运输	351
四、恩平交通之最	362
后 记	368

《恩平交通志》编纂委员会

主任：梁美贤
副主任：孔算明 吴文伟 李健忠 许持刚
 刘惠成 郑银爱 伍昌平
委员：岑金远 黄阜棧 陈关佳 郑汉球
 刘国森 冯发叶

恩平市交通局编志办公室

主任：吴文伟 郑银爱
副主任：伍昌平 冯馨尹
成员：胡小俊 吴国庆 吴华辉

《恩平交通志》编辑部

总编辑：吴仲华
副总编辑：罗学华
编辑：卢文丛 卢兆金 卢旦平

《恩平交通志》编纂委员会

主任：梁美贤
副主任：孔算明 吴文伟 李健忠 许持刚
 刘惠成 郑银爱 伍昌平
委员：岑金远 黄阜棧 陈关佳 郑汉球
 刘国森 冯发叶

恩平市交通局编志办公室

主任：吴文伟 郑银爱
副主任：伍昌平 冯馨尹
成员：胡小俊 吴国庆 吴华辉

《恩平交通志》编辑部

总编辑：吴仲华
副总编辑：罗学华
编辑：卢文丛 卢兆金 卢旦平

《恩平交通志》编纂委员会

主任：梁美贤
副主任：孔算明 吴文伟 李健忠 许持刚
 刘惠成 郑银爱 伍昌平
委员：岑金远 黄阜棧 陈关佳 郑汉球
 刘国森 冯发叶

恩平市交通局编志办公室

主任：吴文伟 郑银爱
副主任：伍昌平 冯馨尹
成员：胡小俊 吴国庆 吴华辉

《恩平交通志》编辑部

总编辑：吴仲华
副总编辑：罗学华
编辑：卢文丛 卢兆金 卢旦平

概 述

恩平市(县)地处广东省南部、珠江三角洲的西南端,位于东经 $111^{\circ}59'51''\sim 112^{\circ}31'23''$ 、北纬 $21^{\circ}54'31''\sim 22^{\circ}29'44''$ 之间。县境周界265.5公里。共有5个邻市(县),东至开平、台山,南邻阳江,西接阳春,北连新兴。境内南端的镇海湾,濒临南海,有海岸线21公里。全市主要河流有13条,其中锦江河是本市第一大河,全长150公里,流经境内12个区镇,汇入潭江。全市总面积1698.37平方公里,地形北宽南窄,略呈桑叶形,并由西北向东南倾斜。西部群山耸立,北、东、南部为丘陵区。2000年末全市有18个镇,总人口466346人。海外华侨及港澳台同胞40多万,遍布世界50多个国家和地区。

恩平历史悠久,秦时隶属南海郡,汉为高凉县地,东汉建安二十五年(220年)设置思平县,以后或海安县,或齐安县,唐至德二年(757年)始称恩平县。宋开宝五年(972年)并入阳江县,明成化二年(1466年)设恩平堡,堡址即今市府大院。至明成化十四年(1478年)复置恩平县。1958年与开平县合并称开恩县,1961年分县复称恩平县。1994年撤县设市,改名为恩平市。恩城镇是市政府所在地,位于境内中部偏东,地处广(州)湛(江)公路的中心点,前临锦江,后枕鳌峰,自明成化二年开始成为政治、经济、文化和交通中心。

古代,恩平交通十分落后。据记载,陆路交通于宋开宝五年(972年)始设驿道。此古道是为驿邮路线及为官员和官府传送文书人员的通道。其南北主干线从南接阳江,经本县的旧驿、圣堂、区村、莲塘、上凯岗、鸡啼营、尖石、新兴,到达肇庆(即端州),全长100公里。沿途设有驿站16个,为官府传递文书人员、过境官员歇息和食寝之用。古道宽3米多,有些道路至今犹存。沿途所有桥梁,多用大理石建造,桥面宽多为1.2~1.8米,因年久失修及改道更新,大多已毁,至今尚存完整的有圣堂三山象山脚的“官渡桥”。其次,还有贯通境内东西的恩朗小道,东由恩城西门经水仔口、禄平、石山迳,至大田的大田圩、上南、白石、连平,过朗底的石古迳、坪山达朗底圩,道宽2米,全长25公里。此外,还有从恩城经城南的草朗至横陂圩、横板、洪濬、小洛达台山的北陡,路宽2米,全长50公里。此时期的陆路交通只靠步行或人力肩挑。

民国时期,恩平的公路建设才拉开序幕。民国11年(1922年),沙湖下凯岗村新加坡归侨吴星楼目睹本县穷乡僻壤,交通不便,各项事业萎靡不振,乃

决心开发公路，发展交通，振兴百业，繁荣恩平，遂于同年4月以个人名义发起创办恩平公路，并出资白银20万元，不足部分由地方群众、公尝和华侨入股解决。在吴星楼任总经理的“恩平民办车路董事局”的努力下，于翌年7月19日建成全县第一条公路——恩城至圣堂路段，全长15公里。稍后，圣堂至蒲桥13公里公路也建成，并成立了县第一家行车公司——恩蒲普益行车公司，有4辆客车投入营运。吴星楼先生获得省建设厅“筹划完善、通车最早、为全省公路之冠”、“开辟茅塞、泽薄乡邦”等题词和奖状。翌年，吴星楼又建成恩城至阳江那龙公路，并成立第二家行车公司——恩龙幌成行车公司。

在吴星楼的影响下，恩平创建民办公路热潮迅速兴起，各地在有识之士带领下纷纷投入建设公路的行列。由东成牛皮塘乡东和里村旅美华侨郑泽概等集资兴建的圣（堂）君（堂）公路全长15公里（后延伸到大路碣约8公里），由沙湖伍瑶光发起以入股形式集资兴建的金（贵）桥（杨桥）南（塘）和桥（杨桥）流（交流渡）2条公路共30公里，由东成横岗头乡六斗田村旅美华侨卢世祺投资白银3.7万元兴建的企（开平企山海）南（恩城河南）公路，由横陂人钟子麟主办的恩（城）南（横陂）公路全程20公里，它们分别于1925年、1930年、1931年、1933年先后建成通车，至民国29年（1940年）底，全县共有公路5条，总里程119公里。

1940年，为阻止日军推进，国民党恩平县政府执行上级“焦土抗战”的命令，把县境内所有的公路、车辆全部毁坏，交通被迫中断6年。1946年7月9日，省建设厅发出了关于《修正广东省公路修复行车办法》，决定各县“限于一年内修复（公路）和通车”，并规定恩平的“恩蒲公路、恩龙公路全线隶属于省东南干线，固由省分三次下拨修复恩蒲、恩龙公路工程粮总计147.943吨”。于是，由县政府牵头、地方豪绅及商人组织合资或独资成立民办车路公司，大力开展了修复公路的各项工作。在各车路公司的努力下，至建国前夕的1949年10月，全县先后修复了江（洲）牛（江）公路、恩蒲公路、恩龙公路、恩南公路和恩东公路（原企南公路），公路总里程135.9公里，其中营运线路里程有71.6公里，并先后有行车公司7家参与营运。

恩平的水路运输，有600多年历史。民国以前运输以水运为主，其年运量和货运周转量均占97%左右。建国后随着公路建设的飞跃发展，水陆运输比例得到大幅度的改变。

全县的内河主航道主要是锦江河干线，恩城以上河面宽30~100米，水深0.6~1.5米，河床比降陡，多砾石，沿岸有岑洞、清湾、阵湾和朗底的榄根、分水坑等埗头，恩城以下河面宽80~150米，水深0.8~1.5米，河流比降平缓，沿岸有东成、圣堂、江洲、君堂、船角、蒲桥等埗头，锦江河贯通县境，全长150公里。此外，还有牛江、良西、长安、三山、琅琊、沙岗、拱桥、太

平、黄竹水和那吉河、倒流河等 11 条河流航线，担负着境内所有水运业务。1946 年，锦江河首次航行客货轮，有“大胜利”、“德发”、“恩南”、“新皇后”等几艘船只，每艘客位约 50 个，解决了恩平人外出不用赶赴开平搭船的问题。至 1949 年恩平解放前夕，全县共有大小运输船只 253 艘，平均每艘载重量约 7000 公斤。

二

建国后至 1978 年改革开放时的近 30 年间，恩平的交通运输事业发生了翻天覆地的变化。

公路建设方面，建国后由于县政府成立了专门的交通管理机构，并加强了领导，由各级政府发动群众参加交通建设事业，尤其在公路建设方面取得了可喜的成绩。建国时全县公路只有 135.9 公里，到 1978 年先后修通了大（槐）那（吉）公路、大（田）河（排）公路、石（山）朗（底）公路、横陂至横板公路、沙（湖）鲤（鱼迳）公路、白（银）那（台山那扶）公路、附牛（附城经良西至牛江）公路、朗（底）双（悦）公路、牛（江）沙（湖）公路、那（吉）黄（角）公路，总里程 545 公里，是建国前的 4 倍。至此，全县 15 个人民公社除了洪濑（河口大桥于 1980 年建成通车）公社之外，已全部通了汽车，全县共有 168 个大队已全部通了汽车。并且，对公路养护也逐渐加强，修通一条，养护一条，不断改造，提高公路等级。1974 年开始把广湛公路恩平段全长 45.5 公里的沙土路改为沥青路，至 1977 年底止全部完成，公路等级为三级公路。

随着公路建设的发展，公路桥梁建设也迅速推进。1966 年 5 月 1 日位于广湛公路锦江河的恩平第一座最大的水泥桥——恩平大桥建成通车。该桥全长 205.1 米，路面宽 5.5 米，是省内第一座较大的双曲拱桥梁。此外，还有马坦桥、江洲桥、连珠江桥、石及桥等桥，至 1978 年底止，全县共建公路桥梁 96 座，2542 延米。

建国后，由于公路、桥梁建设突飞猛进，有力地促进了交通运输业的发展。1952 年全县 3 家私营行车公司转为国营汽车站，其车辆于翌年 6 月合并成立县行车公司，统一经营全县汽车运输业务。1952 年县汽车站有客车 8 辆，年客运量 9.2 万人次，年客运周转量 195 万人/公里。至 1978 年底止，县汽车站有客车 16 辆，年客运量 136 万人次，年客运周转量 3135 万人/公里，比 1952 年的年客运量和年客运周转量分别增长 14.8 倍和 16 倍。

恩平的水上交通设施及运输业在建国后也蓬勃发展。1949 年底仅有码头 7 座，大小运输船 253 只，总运量 1969 多吨，年货运量 1.9 万吨，年货运周转量 120 万吨/公里。近 30 年来，对于原有的简陋单一的水上交通设施逐步完善，同时对运输工具也进行了改造。至 1978 年底止，共有码头 6 座，总长 2650 米，船

舶 453 只（其中机动船 41 只，总运力 1175 匹），总运量 5208 吨，年货运量 48.5 万吨，年货运周转量 3409.1 万吨/公里。

三

改革开放后，尤其是 1989 年县交通委员会成立以后，恩平的交通运输事业取得了有史以来最为辉煌的成就，经历了交通设施、交通制度、交通人事管理工作水平从低级向高级的质的飞跃，由独家经营、一手包办办交通向多渠道、多形式、多层次的运输体制推进，将运输市场向全社会开放，在平等竞争的环境中逐步形成一个“百车竞发、百舸争流”的崭新局面，由此触发了交通体制的一系列改革，最终形成了交通投资的良性循环体制。

运输市场开放后，随着珠三角地区企业的蓬勃发展，运输业更加繁忙，交通基础设施严重滞后的问题制约着经济的发展。广湛等 4 条主干线公路渡口多、等级低、塞车严重等问题到了非改不可的地步，但交通部门资金不足。为此，省交通厅于 1989 年 6 月下发了《广东省收取公路过桥（路费）的桥梁（公路）建设项目管理办法》，即采用贷款或引进外资建桥、收费还贷的“以桥养桥”的政策，运用市场机制对交通建设项目进行开发、经营，不断加强交通建设自我发展的能力，从而使交通基础设施逐步完善，交通企业不断发展壮大。对于“以桥养桥”政策，恩平闻风而动，积极响应，于 1989 年 12 月贷款 1500 多万元，在恩城电站大桥下游约 200 米的 325 国道横跨锦江河处动工兴建一座新的恩平大桥。该桥全长 637.2 延米，桥面净宽 18.5 米，于 1991 年 1 月 1 日建成通车，10 日在狮子石桥路收费站开始对过往车辆实行单向收费，以还贷款。

随着改革的深入，“以桥养桥”政策进一步得到发展，“以路养路”政策也随之出台。恩平抓住机遇，于 1996 年 10 月与香港江山工程有限公司共同投资（外方出资 2.55 亿元人民币）经营 325 国道蒲桥至恩城路段。1997 年 10 月又与英属嘉年华有限公司共同投资 2.4 亿元人民币（其中外方投入资金 1.68 亿元）合作经营 325 国道镰九陂至阳江分界龙路段。此两项目吸入外资 4.23 亿元人民币，完成一级公路改造 53.80 公里。2001 年，全市通车里程 942.2 公里，其中水泥公路 490.935 公里，比 1988 年底增长 67.35%；公路密度达到每百平方公里 56 公里，高于全省公路密度的平均水平。开阳高速公路恩平段全长 50 公里，于 2000 年 9 月 15 日举行动工典礼，并开始进入全线施工阶段。

在公路建设飞速发展的同时，桥梁建设也加快了步伐。至 2001 年底止，共建有桥梁 201 座，共 6148.4 延米。尤其是 1998 年 6 月被特大洪水冲毁的 14 座桥梁，也于 2000 年底先后全部建成通车。

公路建设迅猛发展，有力地促进了陆路运输业。至 2001 年底止，全市共有客车 292 辆，年客运量 485.49 人次，年客运周转量 29410.42 万人/次。国营、