

军管时期的船车管理处

□关哲

中山解放后，石岐市军管会成立了船车管理处，直属交通科领导。船车管理处位于岐江岸畔，由交通科第三军事代表关哲及杨赞光等组成，负责石岐船车管理及整治交通秩序的工作。

当时由于解放大军正准备解放中山沿海的万山群岛等岛屿，需要征用大批船只载运战士及后勤补给，因而紧急支前的任务非常突出。在人手少及无设备的情况下，我们制订了船舶管理条例和办法。1949年12月6日，石岐市军管会颁布了《船舶管理暂行办法》，规定：“凡航行本市的电扒、电船、汽船、拖渡均须持广东航政局或江门航政处之通航证方准向本会船车管理处申请航行”。我们对船舶出入实行登记，离岸要经批准，签发通行证才能放行。征用船舶则实行由管理处负责供应燃料和优先减免再征等办法。由于中共及解放军威信极高，这些条例的实施都较为顺利。但也有个别船只于军运任务繁重时，在半夜偷渡。当时由于没有足够力量设立全天性检查岗哨，我们感到有些力不从心。

在解放万山群岛前夕的一个晚上，两广纵队司令员曾生派王参谋通知我前去商谈支前问题。曾生司令员首先向我了解了船车管理处的情况，然后交给我一个任务。他说要我于次日征用能载运若干战士及物资的船只，但没有明确征用期限，并问我有无困难及需解决的问题。我当时十分兴奋，高层领导亲自过问和交代任务，显示出事情的重要与急迫，能有机会直接为解放沿海岛屿出力是十分光荣的，即使有多大的困难都要努力去克服。我当即向首长保证要努力完成任务，并提出需依靠部队帮助的两点意见：一是加强密切联系；二是帮助设岗检查，以防被征船只偷逃及破坏。曾生司令员爽快地答应了，同意派一个连帮助设立岗哨，并派王参谋与曹参谋（两人均为营级干部）来协助我指挥。一直困扰着我的问题迎刃而解了。

第二天一早，船车管理处发出了征用船只的通知。我心里明白，这将会遇到很多困难：能否找到足够出海吨位的船只？应征船主的态度怎么样？怎样使他们同意与我们合作？如何开好头，树立榜样，使下一次征用工作能顺利进行？我自己是学生出身参加革命的，平时自命清高，鄙视资本家唯利是图，但这次面对的正是这些船商。回想起毛主席的教导：民族资产阶级是民主革命统一战线的一部分，我想经过团结教育，船商是能够帮助我们的。我带着通知立即找到石岐市工商联高会长商量，请他协助做好征用商船的工作。接着，找到可以被征用的花尾大渡（可能是悦来号，来往港澳）的船主，向他交待支前任务及征用办法，希望他通力合作，完成任务，为祖国解放事业作出贡献。开始他不太愿意，怕船只损坏和沉没，提出需负担船只保养维修费与员工工资等，费用颇庞大。我向他说明支援前线是国民应尽的义务，征用是不可动摇的。燃料费用由船车管理处负责，此次征用后可优先减免下一次征用，做到公开、公平、合理。经过反复说明，他同意了，并且配合得不错。完成任务后，他专门找我谈及此事。他的船只损坏不大，但费用负担不少。开了个好头之后，我们按此办法顺利完成了支前任务。

岐江是通往珠江口的一条重要水道。由于有解放军帮助设立岗哨，加强了管理，同时通过教育，船只半夜偷逃问题得到了妥善解决。一天，突然有艘大炮舰沿江南下，岸边陆军岗哨因该舰未持有放行通行证，不予放行。双方对峙着，形势极度紧张。当时连长急忙前来报告请示。我当即奔向事发地点，看到舰只挂有五星红旗，舰上的海军是北方人，穿黑色衣服。通过对话，得知他们属海军部队，我们立刻准予放行。之后，我们和王、曹参谋商量决定：凡是海军，一律让其自由通行。

在军管会的正确领导下，船车管理处同志同心合力做好统战工作，与工商联协作，团结船商，减少阻力，完成支前任务，并依靠解放军管理好水上交通秩序，受到了领导的表扬。

（选自《中山党史》2006年第1期）

中山党史