

延伸阅读：解放前广州石岐线的航务

□卢坤 洪奇

中山县濒临海洋，河道纵横，四通八达，水运交通便利。故货物产品的交流、运输频繁。19世纪50年代，即清光绪二十年前，石岐和各乡的来往交通，有一种称为“圩艇”，每隔三天的圩期，来往一次。和广州、佛山、江门的交通，是体积大的木船，称为“乡渡”。均是悬挂风帆，借风航行，没有风时靠人力撑篙划桨。水浅处须登岸牵缆，傍岸而行。故载量不多，行动缓慢。嗣后发展到为车渡。它的体积比较大，行动也省力快捷些，但载运客货有限，如有大量货物，要由货主另雇专船搬运。故当时航运交通，尚多困难。

辛亥革命后，有了火轮船拖渡，而且有了定期的航行。各线的航运就有进一步的发展。航行县外的有广州渡、肇庆渡、佛山渡、江门渡、官山渡、高明渡、容良渡、香港渡、澳门渡等。县内的有小榄渡、黄圃渡、茅湾渡、坦洲渡、斗门渡、南水渡等。交通频繁，帆樯互映，极一时之盛。各线航运，以广州和香港两线为主要，现将这广州线的交通概况忆述如下：

广州是广东省会，和中山的关系甚大，故客货来往，比其他航路尤多。光绪初年，有洪晋佳和兄弟瑞洲、卓廷等联同伙友数人，合资300两，开设木渡一艘，承接商店托购和带运货物，并接载旅客来往。这种木船称为桅棒船，往来一次，动辄数天。旅客只铺一草席于船舱里，随意坐卧，极为局促。沿途所经各地，均须由船员下水登岸，牵缆拖船前进。后来赚了钱就改名为“和合渡”。仍无定期开行，只在开行之前，定了日期，预贴广告，以为招徕，也无码头湾泊。在石岐时，停泊在现时长堤尾河面，在广州泊在沙基街涌口。

这条航线，后来称为中省线，即由石岐开行，经张溪、港口、白花头、横迳、裕安围、沽埗、横沥、小榄、莺哥咀转入顺德县境的大角、二角、桂洲海尾、容奇、曹鱼石、小黄圃、板沙尾、李家沙、磨砖头、火烧头、河滘、紫坭、半步、碧江、三桂、陈村、韦冲、勒竹、东瓜垄、陈头、石壁、龟脊礁、深涌转入南海县属的三山、大尾、南石头到达广州，全程100多海里。由于经过39处地区，均需停船，时间极受阻滞。如不停船伺候乘客，很容易触怒恶人，受到当地封建势力的压迫，挟嫌报怨迫害。而所经之白花头、莺哥咀、桂洲海尾、磨刀头、龟脊礁各地，又为盗匪盘踞出没之区，地势险要荒僻，时有被劫之虞。

自鸦片战争失败之后，广州开辟为通商口岸，货运骤增，小货轮拖带木船，成为一新兴事业。当时有一外省人马竹若，是陈村纸厂的当事人，他见航运事业有利可图，乃集资在广州开设了一艘永生单行，来往广州石岐，为广招徕，后改为“洪昌渡”，雇一艘名为发利的火船拖带。而洪晋佳等所开的和合渡也广集资本，雇一艘名为富顺的火船拖带，互相竞争。后来经过调停，双方妥协，各分双单日开行。这是广中线火船拖渡的嚆矢。而这种渡船，要向政府纳捐税，故又称为“饷渡”。因行动快捷，来往客货日多，两渡连年获利。但船上设备简陋，座位凌乱，旅客已多不满。有一次石岐一个香港富商邓简的儿子名邓耀黎者搭渡，因船员招呼不好，他发脾气指责船上秩序和设备，船员回答一句：“你想舒适，自己开一只呀”。邓耀黎认为受到侮辱，同时也觉得航运事业大可获利，返岐后，即用巨款购置两艘火船，名为赛星、赛电，新装花尾渡两艘，名为鸿兴、鸿安。与洪昌、和合两渡竞争，互相减收船票价，甚至不收船费，以争夺生意，招引搭客，因此双方损失甚巨。后来由和合渡的司理洪瑞洲提出和解，互相合作，改为永和公司，重新装置两艘花尾渡，名为信昌、信恒。船上设备较为舒适，管理也渐完善，船上座位分为餐楼、账房、大舱三级，餐楼还有几间小房，专为有钱的客人妇女之用，另加收房租。餐楼摆设帆布椅五六十座位，账房、大舱则设铺草席在船板上坐卧。餐楼客人有茶一盅全天供应，也有水洗漱，另收费2毫。大舱客每天只在开饭时供应茶水一次，用一木桶载着，由客人自己带自备的杯取饮，不另收费。供应早餐，可以由旅客点菜。每天于凌晨三四时开行，下午4时左右到达，每次航程约12小时，倘冬

天水涸或潮退搁浅，就会阻延到入夜时，始能到埗。又以陈村和港口外白花头两处最为淤塞，常常受搁浅。故渡船要乘潮涨时抢渡，否则潮退被阻，就会被土匪乘机劫掠。

第一次世界大战，帝国主义暂时放松了对中国的侵略，国内民族工商业有了发展，当时石岐商会会长曾凤俦，见到商店货运日增，渡船对货物运费收入甚巨，就心痒起来。借辞航商收价过高，向商场提议开设新渡，以集小股为大股的办法，每间商店都有附股，遂以兴发公司名义开设同兴、同发两艘花尾渡，与永和公司竞争，斗争了 21 个月，又商妥合作，每一个公司开一只渡，永和公司开信昌渡，兴发公司开同兴渡。这是航业兴盛之期，以后逐步踏入厄运了。

（整理自卢坤、洪奇：《解放前石岐航运业的概述》，中国人民政治协商会议中山县委员会编：《中山文史》第 3 辑，1965 年印行。）

中山党史