残路遗埠藏岁月

——阳江民国公路史钩沉

□ 陈计会

废弃的码头、一截旧路，勾起尘封的阳江民国公路史。

千百年来，阳江与外界的沟通，大多依靠驿道维系。时至民国，现代化浪潮席卷岭南，现代公路取代古驿道，成为交通变革的方向。顺应时代潮流，作为粤西交通走廊的阳江，掀起公路建设的浪潮，打破传统地域阻隔，便捷的交通方式，有力地推动地方商贸与社会向前发展。



南路省道第一行车管理处。 资料照片

九姜埠 古埠遗韵 千年水陆要津

夏日的阳光似火，一个休息日的上午，笔者与友人冒着酷暑，驱车从市区前往九姜埠探秘。沿着导航的指引，在站港大道高新区环岛处转入往阳江港的493县道，直达九姜埠。其实最后一小段是驶入一条分岔道的。

九姜埠已面目全非，不是想象中渡口码头的样子。码头处杂树杂草丛生，原来的渡口分割成鱼围，只在旁边留下一条河道通向大海。几座青砖屋宇，有的坍塌，有的成了危房。其中最大的一栋是两层楼房，有好几个房间，圆拱大门只剩下一小半，猜测当年应是某个单位的办公楼。靠近水边，有一排两层的预制板楼房也只剩下一层，残破不堪，估计是二十世纪五六十年代的建筑。渡口处一棵高大的荷包树，枝繁叶茂，静静地诉说着前尘往事。

除了这些破败的屋宇，还有些近十几年建造的房屋，间杂其中。这里现在叫九姜埠村，分东巷和西巷，从门牌看，东西巷各有十几户人家。笔者就近询问了一位吴姓老妇人，她说现在这里还留守有七八户老人，年轻人都搬去城里住了。据称二十世纪五六十年代这里很旺，渡船众多，往来织篢、闸坡、溪头的山货和渔盐等日用品都在此上落。其中那栋两层楼的青砖房是供销社，当时异常热闹。由于附近村庄和平冈圩的人都到此买鱼汁，遂留下“九姜鱼汁——煎过住知（战过才知）”的歇后语。九姜埠衰落后，乡民各奔东西，目前留守的住户，父辈有织网的、粘船灰的、拉车的、开船的等等，都是从事与渡口码头相关的职业。

九姜埠的历史悠久，最迟清代已是重要的水陆转运码头。据李应珏在《两广便览》之《阳江直隶厅序》说：“肇高路程自阳春经阳江至儒洞入电白，为官道。自恩平过山至那隆（龙），沿流八十里抵阳江城，又溯流，三百里至阳春八甲入电白境，为间道。若由那隆（龙）一夜至邑之石滩，逾山十五里抵洋边，泛海又一夜至邑之织篢，向望夫人电白，则捷径也。”所谓洋边，是指九姜埠外面丰头河一带的河道。自恩平往粤西“下四府”，从那龙入境阳江，坐船一夜之间便可到达埠场的石滩，从石滩陆行至九姜坐船，一夜之间又可到达现在的阳西县织篢。这是古人穿越阳江的捷径。相比走经过乐安驿的古驿道快很多天。清代何又雄在《阳江厅广州会馆碑记》称：“他日者，绵羊河口，舣舟而食鲜鱼；翠鸟山头，携琴而放仙鹤。”绵洋河口，就是指九姜埠。这里是水陆交通的节点，其时帆樯云集，热闹非凡。

民国时期，开通了埠九公路，九姜埠更加兴旺。汽车将人、物运送至此再转渡船去织篢。特别是抗战期间，珠三角沦陷后，广东南路沿海的公路全部挖断，拆毁桥梁，阳江城往织篢的公路无法通行，从珠三角方向过来的所有人员、物资都通过九姜渡运往织篢。解放战争时期，广东战役中最大的一仗是阳江围歼战，主战场在白沙平冈之间，解放军迅速占领九姜埠，彻底堵住国民党刘安琪部队海上逃亡的通道。新中国成立后，由于汽车不多，水运还是最省钱省力，九姜埠也一直兴旺，只是到了二十世纪七十年代中期塞了九姜围才渐渐衰落。

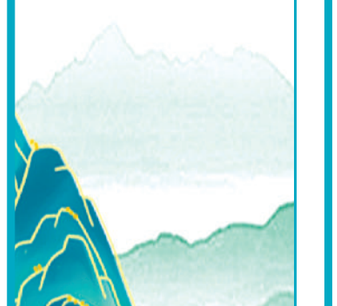
埠九公路 民力筑路 开近代修路先河

九姜埠是埠九公路的终点，它的起点在埠场渡头。目前埠场至平冈的公路大致还是沿着旧埠九公路的走势开辟的。笔者忽然想起过来九姜埠时走过一小段岔路，是从493县道拐过来的，这是目前保留最完整的一段民国时期的埠九公路。回来时，笔者专门留意了公里表，这段旧路刚好一公里，其中横穿过748县道。这一公里旧路虽然现在铺上水泥，但道路还是保持原来的公路形状。公路两旁有半人高的荒草和高大的树木，靠近码头时才见几间屋宇。这段路可视作民国时期阳江公路的遗址了。

埠九公路是阳江民间集资建设的早期公路。1926年，由阳江县第四区（平冈区）乡贤敖昌魁、林应芳、梁培忠等10余人发起修筑。彼时民众对修路迁坟占地心存疑虑，多方阻挠，借机抬价。为规避工程波折，保障修路进程，敖昌魁等人联名向当时的县政府呈请公示谕令。时任阳江县长兼公路局长陈章衮鼎力支持，明确表态“督率地方人民集股筑路，乃系本局大职，该绅等以区属埠九路交通重要，自动发起筑路，本局自应力予维持，以底于成。倘有不顾公益，恃顽抗阻或藉端破坏者，准即随时呈报来局，以凭分别严惩”。县公路局随即发布公告：“其路线所经之处，无论田园坟墓及一切建筑物或附属物各业主，自应依期向该公司报明，以便给价，而利兴筑。倘有意存破坏藉端居奇者，本局职责所在，断不能稍事姑宽。”（据《两阳民国史》）


江恩公路那龙三合土桥。资料图片

官方加持扫清了舆论与人为阻力，但资金筹措依旧举步维艰，工程一度延期。公路最终于1928年10月动工，1930年4月竣工通车。线路起于埠场港头，终于九姜埠大岗墩，全长14.5公里，是阳江民办公路的典型代表。


残存的一截埠九公路。
陈计会 摄



埠九公路遗址示意图。
陈计会 制图

两阳筑路 顺应时势 掀起近代交通变革

近代广东，实业兴邦思潮蔚然成风，交通建设成为发展的核心要务。孙中山先生将修路列为民生四大要务之一，提出：“道路者，文明之母也，财富之脉也”这一重要论断，点明交通与文明发展、经济繁荣的紧密关联。受此思潮引领，辛亥革命后，广东历届地方政府均大力倡导筑路，兼具军事调度、安防维稳、便民兴业多重价值，为两阳地区公路建设奠定了时代基础。

据《广东公路交通史》载，1920年，陈炯明治粤期间，将全省划分五大公路处。其中南路公路处辖阳江、阳春、防城、灵山等15县。1926年，广东省政府敲定省道四大干线规划，南路第一干线贯通广州至中越边境，横跨恩平、阳江、电白等多地，成为粤西交通主动脉。历经多次优化调整，1936年南路第一干线已完成绝大部分路段修筑，两阳公路建设被纳入全省近代交通整体布局。

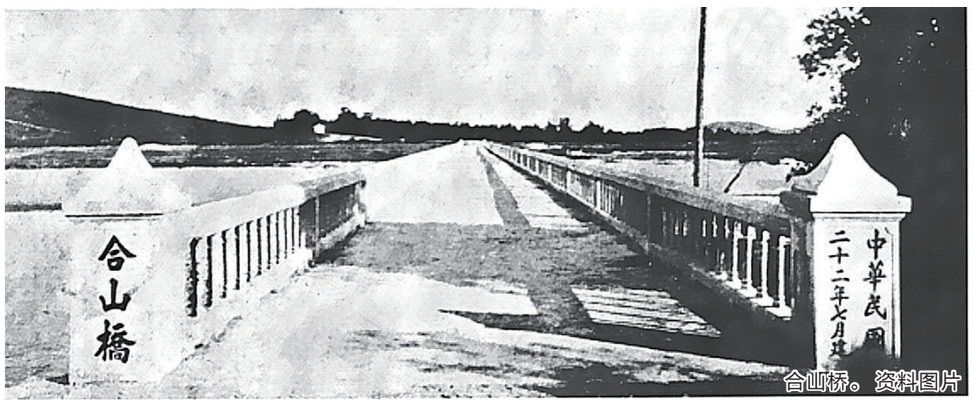
县域层面筑路热潮随之同步兴起。1925年底，南路行政委员甘乃光决定兴筑阳江至恩平公路，长104里。1926年1月初，阳春县成立筑路委员会，县长李伯振倡导以官督民办，实行股东制，修筑县内简易公路。同年3月，阳江县长陈鸿慈兼任公路局长，公布筑路章程，采取招股的办法征集筑路经费。同时成立阳江县“南路四干（江台、江恩、江电、江春）公路行东股份分公司”。

1928年春，筑成春江公路阳春县城到岗美段，次年3月通车到岗美涌口，与漠阳江小汽轮船衔接水陆联运至阳江城，实现两阳互通。1929年，新兴至春湾公路筑成。1929年5月初，恩平南路（自大槐至分界垄一段车路）中之石夹路程经已告竣，从此恩平、阳江两县间，一朝即可往还。

当时的公路都采用官倡扶助民的民办方式修筑。政府规定征集沿公路附近壮年公民参予；除了征工，政府还要求以招股形式参与筑路。一元白银一股，分配到各乡镇，可个人自愿购买，但大多由公偿出钱购买。阳江县“南路四干”分别成立董事会，埠九公路也同时成立董事会主理修筑。

1926年至1932年，阳江多条省道、县道、乡道相继竣工通车。相较于阳江路网的快速成型，阳春因山地阻隔，道路多呈碎片化分布，未成贯通路网。

桥梁涵洞是公路交通的核心配套设施。两阳地区河网密布，民国修路期间，境内各干线公路相继修建大量木桥、钢筋混凝土桥梁，代表性桥梁包括江恩公路合山桥、那龙桥，江台公路兆京桥，春江公路龙湾河桥、牛耕河桥等。其中合山桥长200米，钢筋混凝土结构，桥身镌刻“合山桥”“民国二十二年七月建”字样。是民国两阳桥梁建设的实物见证，可惜因桥身偏低，建成后不久便遭洪水冲毁。



合山桥。资料图片

公路联运 通衢畅达 赋能商旅兴盛



九姜埠方位图

民国前期，广东公路多为商民集资修建，竣工后由民办行车公司承包运营。1928年，省公路处兴办了第一家官办行车公司——韶坪公路行车管理处。1934年，省公路处又兴办了东路和南路省道行车管理处。彼时南路省道第一干线为自开平县长沙至梅菉，分段行车，不相联属，感觉不便。1934年7月，经由省建设厅饬令开平、恩平、阳江、茂名、电白、化县等六县县长，决定开通长沙至梅菉直通车，设立南路省道第一行车管理处办理，将阳江定为核心中转站点。先由长沙行车至阳江，再由阳江行车至梅菉，往返行车均在阳江接驳。除长沙、阳江、水东、梅菉四站外，其余各站均不上落货客，以免影响原有的承办各段的行车公司营业。

据《广东公路交通史》载，南路省道行车管理处共备有客车25辆，货车3辆，小包车1辆，合计29辆。票价长沙至阳江4.6元，长沙至水东9.4元。平均每天乘客有120余人，货物约7担，粤西商贸流通效率大幅提升。

笔者见到两张1934年的老照片，该照片生动留存了当年阳江交通盛况。彼时阳江公路中转站办事处设立在阳江城东门外，发车点坐落于城区南恩路南强酒店门口。在“广东建设厅南路省道第一行车管理处”的照片上可见三台整齐的客车，有十几名管理人员、司机和保卫。车站标明：“阳江站往长沙二百六十里，往梅菉四百一十里。”另一张摄于南强酒店门口的照片上也有三辆10座客车停在门口，已经满载旅客，整装待发。车身上写着“广东建设厅南路省道第一行车管理处”“往长沙”“来往长沙、阳江、水东、梅菉”等字样，大楼门口“南强酒店”四字依稀可辨，同时南恩路上还拉着横幅“由阳江直往梅菉、长沙”云云。由满载乘客可知当时的客运生意相当红火。

笔者记得1990年前后，阳江往广州的夜车也是在南强酒店门口发车。作为阳江老牌城市地标，南强酒店不仅是民国交通枢纽，更是城区商贸繁荣的缩影。阳江凭借中转枢纽优势，成为粤西物资流通、人员往来的重要节点，极大助推了地方商贸兴盛与社会发展。

交通兴则百业兴，道路畅则城市活。近代公路建设，彻底打破了阳江千年驿道交通格局，为地方近代化发展筑牢根基。遗憾的是，1939年抗战局势紧张，为抵御外敌入侵、实行坚壁清野，南路沿海公路、桥梁尽数被拆毁，两阳近代交通建设成果遭遇重创。抗战胜利后，一些道路交通逐步恢复，有的要等到新中国成立后才全面完善。

（本文参考资料：《广东公路交通史》《两阳民国史》《阳江史事探究》《阳江县志》《广东两年来建设事业之回顾》）

本报地址：广东省阳江市金园路128号 邮政编码：529500 总编办：3280686 3280636（传真） 广告中心：3280289 3280809（传真） 发行中心：2861212 定价：全年480元/份 全国发行 南方报业传媒集团印务公司印刷