

北海文史

第二辑

北海港的形成及其发展

顾裕瑞 李志俭

北海港，位于广西南陲，北海市畔，桅船舶入廉州湾之口，由冠头岭跃出海面屈曲回环而抱成良港。自古至解放初期，属合浦县地。古代合浦郡是岭南政治、经济和文化的重要地区，也是“海疆——大都会”^①。随着合浦对外交通和贸易的发展，作为“扼江海之交”^②的乾体，形成主要口岸。“桅船舶入港之口”的北海港，形成合浦门户。

自秦汉始至明朝初，由乾体至冠头岭一带称为海门，是我国南方对外交通和贸易的重要港口。明朝嘉靖中，由于南流江入海泥沙的冲积，廉州湾顶逐渐淤浅，尤其随着航海技术的高度发展，入港船舶吨位逐渐增大，口岸主要位置向港阔水深的南面伸延了。因此，古代合浦主要口岸的乾体，便逐渐南移十余公里至今北海港，最后，完全由北海港所代替。

古代合浦之门户——北海港

合浦自古是对外交通和贸易的重要口岸，而这个口岸又是以北海港为主体的。海门、三叉、北湾均为北海港的别名。北海及其附近一带，古称为海门。《古今地名志》记载：“北海埠即在三叉港内。”故又称三叉。《合浦县志卷一》记载：“合浦地势北高南下，愈近海愈低下，附城珠母海一带俱属平原，惟城南八十里之冠头岭掘起屈曲回抱而成北海港，桅船舶入港之口……，本邑之锁匙也。”祥符三年（公元一〇一〇年），安南遣使朝贡，要求互市于邕州，宋真宗下诏曰：“濒海之民，数患交州侵寇，仍前止许廉州及如洪岩互市。”于是，宋朝辟廉州为对外互市口岸。此后，北海港与东南亚各国的交通和贸易来往十分频繁。很多史书均有记载，商人由廉州海门启程扬帆，顺北风只需几天就可抵安南，《岭外代答卷二》记有：“异时安南舟辑多至廉，交人之来……，自其境永安州，朝

发暮到……，”据《合浦县志》记载：“元朝初，元政府不但道廉州采珠却提举司，而且曾置舶提举司对进出口商品进行征税”。

北海港不仅是对外交通和贸易的商港，亦曾一度为重要的军港，据《新唐书卷二百二十二》记载：“南诏攻交州……发荆、囊、洪、鄂兵万人从之，丞洲训辞兵寡，乃大兴诸道兵五万往。六月，置行交州于海门……”，“咸通以来，蛮始叛命……召兵东方，茂海门，天下骚动，十有余年。”《合浦县志》又载有：“时诸道兵屯海门，州县馈运劳费，润州人陶番上书，请诸海舟自福建漕运来。”由于军事上的需要，唐政府把大批军队驻扎北海港沿海岸一带，并派岭南节度使亲自治兵于此，使北海港一度成为广西南陲重要的军事要塞。

港口主要位道的变迁

二千多年前，我们的祖先由中原迁来，和当地少数民族一起，在南流江沿岸这块富饶的土地休养生息，辛勤劳动，把原来人烟稀少的土地，建成海疆富饶的大都会。南流江灌溉近郊田亩，又是商贾百物流通的交通要道，自古造福于合浦地区人民，但又由于历代统治者腐败无能，治理无方，也给合浦人民带来巨大灾难。夏秋之交，南流江经常爆发洪水，淹没整个县城。明崇祯七年（公元1634年）“秋七月，廉州大水，城内水深三尺，乘舟以行，城桓官厅倾倒殆尽”^⑧。每场洪水泛滥后，南流江从六万山带来大量泥沙淤积在下游，日积月累，河床升高，航道堵塞，洪水更加易于泛滥，这样恶性循环，灾患亦一年比一年大。虽经多次治理，但治理无方，事倍功半，无济于事，仍不免予塞，直到解放后，党领导人民修筑南流江水库，才能得到根治。随着航海技术的提高，船舶吨位的增大，港口主要位道也逐渐向南伸延易换其位，乾体一带口岸，自明朝中期逐渐衰落，让位给今港阔水深的北海港埠地。

北海港的更替与兴起

北海港最早的商埠，在今南沥港（古称南湾），后逐往东移至高德和今北海市区。明朝以前南沥成为交换货物的集散地，明巡检郭成驻军冠头岭，建“廉阳古洞”、“镇海唐”。当时，北海以冠头岭为间隔，分南湾（今南湾）和北湾（今

本港锚地)。南瀾背靠冠头岭，面临北部湾，呈半月形的天然港，后因港内水浅，来埠船舶随着航海技术的发展，吨位却越来越大，不宜停泊，生意渐淡。康熙六年，清朝下令实行海禁和“迁海”，“令民徙内地五十里”，南瀾成为拆迁的重点，遭到毁灭性的破坏。清、梁鸿业撰的《北海杂录》记载：“大抵先有南瀾一埠散，迨南瀾埠散，而北海市始成。”又据《粤闽巡视记略》记载；康熙年间，今北海市的高德已形成墟市。

咸丰初，(公元1815年)洪秀全领导的金田起义在广西爆发，迅猛发展，全国为之震动，清政府慌忙调兵封锁，造成“西江梗塞”。“凡广西之北流、玉林、南宁、百色、归顺州、龙州及云南、贵州之货物，均由澳门用头艚船载运而来往，且无关税厘金，货物出入，各从其便……。因此，大为兴旺。”随着北海港对外交通和贸易的发展，市区也相应繁荣起来。原来珠海路及沙脊街一带是自茫茫的沙滩，建筑了楼群，开辟了大马路，成了市中心。“店铺不下千家，而大、中商虽约四五十家，广府人尤占多数，本埠生意，则一以同治年间为最旺”。④北海商船和渔船的制造，则在高德、外沙一带，造船工人达一千多人。北海原属合浦珠场司管辖，清政府的道光年间(公元1821—1850)税收可观，于咸丰五年(公元c1856年)将原驻南康珠场司巡检衙移至北海。

鸦片战争后，中国的门户洞开，西方资产阶级急欲把北海作为掠夺西南物资和推销剩余商品的“漏斗”。光绪二年(公元1876)英帝强迫清政府签订了《烟台条约》，于是，英、法、德、美、日、葡相继入侵北海，纷纷建立领事馆、教堂、商行、医院、机场和学校。尤其中法战争以后，外资和宗教加紧渗透，使北海沦为半封建半殖民地的典型港口消费城市。

解放前，北海设有德、英、法三国领事馆，并设有德商森宝行、捷成行，法商孖手地行，英商怡和行，德士古火油公司，美孚行火油公司，这些公司均建有油库和货场，大小洋楼二十二座，操纵着北海的经济命脉。此外，由北海人开办的中兴行、义隆行、大安行、合祥庄、琼海庄等货栈，入口货以洋纱、煤油、面粉、布匹、火柴、纸烟、鸦片为主；出口则以水靛、糖、桂皮、海味、

花生、桐油和生猪为主。同对，北海港又是一个渔港，光绪年间，就有大小渔船六百余艘，咸鱼、尤鱼、墨鱼、大虾亦为本港出口大宗货物，主要销往香港、广州及广西内地。

北海港锚地和装卸区也随着对外交通和贸易的发展变化而变化。最初，主要锚地在今北海海关北面水域约一公里多的地方。1879年以前，大多是红丹大帆船抵港，吃水不深，水涨时泊靠岸边比较容易。1879年以后，外商逐渐垄断了北海市场，相继有英、法、德、葡等国的商轮定期来北海与香港、海口、海防之间，一年中，洋轮进入北海港共达143艘之多。由于船舶吨位增大，外港锚地便向西移至珠海西路北面水域数里的海面。

1914年以后，由太古、怡和等外国公司的轮船开辟了上海经福州、厦门、基隆、台北、汕头、香港、广州、湛江、海口抵北海的定期国内航线；和由北海抵海防、河内、西贡，暹罗、新加坡、庇能、八打、威泗水、仰光的定期国外航线。1929年，北海港进出船舶吨数达67万吨，1931年进出船舶488艘，吨数达63万吨。随着抵港轮船吨位增大，需要停泊的地方吃水也较深，但解放前北海港没有码头，靠的是利用自然条件，使运输船舶越来越向地角咀一带深水水域靠泊，逐渐形成今北海港锚地。

解放前北海港已形成六个作业区：其一，本港锚地(即自今一号锚地至二号锚地)，为国际商船装卸区；其二，自三皇庙海岸起至龙皇庙海岸是国内外小型货轮泊区和装卸区；其三，龙皇庙海岸至海关海岸为国内运输机帆船停泊和作业区；其四，海关海导至旧电厂海岸为国内帆船停泊和作业区，其五，旧电厂海岸以东至高德为竹木排泊和作业区；其六，三皇庙海岸至外沙桥头为农付渔业船舶区和作业区。

今日的北海港

解放后，北海港回到人民的怀抱，旧港口无法适应社会主义建设的需要，在党的领导下，五四年北海人民将水产加工厂以西一段围田，用人工疏浚扩建，建成新西港口(即今北海港内港址)。六五年又在港口以西继续挖港，使内港伸

延。六九年又在港地筑起小轮码头，一千吨泊位三个。七一年起，二千吨轮船可趁潮进入泊靠码头。目前，北海港已发展成为初具规模的港口，港区面积 231.5 公顷，仓库堆场总面积 25000 平方米，现有装卸机械 59 台，港作船舶 23 艘，进出口主要货物有矿台、化肥、糖、煤、盐、大米及农付渔产品，外贸物资占百分之四十，主要运输船舶抵港达 3890 艘，外轮抵港最大吨位是三万吨，与 57 个国家和地区的 100 个港口有贸易来往。如今港内，轮船往来，络绎不绝，码头上，吊臂成排腾空扬舞，车辆穿梭进出，笛鸣人喧，一派繁荣景象。

注释：

- ① 《廉州府志》（乾隆）卷十四
- ② 《合浦县志》（民国）卷一
- ③ 《合浦县志》（民国）卷五、事记
- ④ 《北海杂录、商务》