

北海文史

第八辑

北海市海陆空运今昔纪要

· 编者辑 ·

海 运

一、管理机构

(一) 清朝以前的机构

媚川都 公元 958 年五代南汉王刘长于合浦南流江入海处的海门镇所设，它监督蛋家艇户采珠，接待来往番舶。这是北海海上交通贸易纳入政府管理的开始。

廉州沿海巡检司 宋朝为便利与交趾贸易而设。地点在廉州府“南十里中和坊”，掌管海舶“征榷市易”，对东南亚和安南来港船只，“迎且送之”。

廉州市舶提举司 元朝设，置于廉州总府。对来往外国商船货物按价抽解，以“市舶官主之”，税额或十分之一，或十五分之一不等。并派专职武装人员巡检商舶。“著其所至之地，验其所易之物”。

海北盐课提举司、市舶太监、珠池太监、河泊所 明朝设。主要管理北部湾沿海的商船和采珠、运盐的船只，河泊所还负责“船头规”（或称“水抽”、“文抽”，万历年廉州府订立）和船货税的征收。

廉州口海关(粤海关廉州分关) 设于清朝康熙二十四年(1685)年。地址在今廉州镇海角亭附近。主要职能为征收沿海贸易船的商税和收取船钞(亦称船科和船税)，有开船验货、准许船只放行之权。在高德、西场、沙岗等处设海关分卡。

北海珠场巡检司 咸丰五年(1855 年)从南康珠场移驻北海，兼抽“船头规”费，实兼船舶管理。

北海常关 清朝同治八年(1869 年)粤海关制定《北海口仿照廉州口税则》时，在北海所设。

北海关 即北海洋关，光绪三年(1877 年)2 月，总税务司开设。兼管五十里内常关。初由粤海关管辖，不久即隶属清政府总理衙门税务处。由外国人操

纵。下设港务司(理船厅)，专掌“指定泊所，建筑码头驳岸，稽查出入船只，考验船员证书，勘量轮船吨位，检查浮标，指示船路，选用领港”等港、航业务。光绪二十七年(1901年)北海常关税务归并“洋关”，关税主权至此尽由外国人控制。

北海船政分局 宣统三年(1911年)设，是当时清政府船政总局在全国增设的十六分局之一，管理北海港船政事务。

(二) 中华民国时期的机构

北海航政分局 民国二年成立，“统辖钦廉航政收入及船舶”。但实际港航业务为北海关理船厅操纵，所以成立不久便“奉文裁撤”。1919年复设，1929年北海分局并入高雷分局，辖区不变。1933年改名为：“广州航政局北海办事处”(地址在瓊海中路“群益庄”，属乙等局)；“广东港务管理局钦廉船务管理所”。1936年秋恢复“广东航政局”之称呼，所辖船务所不变。以后航政处又曾撤销，1946年3月再度恢复，航政处与北海关理船厅继续按规定范围管辖北海港航业务。

北海船舶管理处 1949年10月，广东省政府为加强钦廉沿海交通管制而成立。

另外，1944—1949年，曾有“合浦第一水上联防办事处”(“北海水联处”)和“民船工会”、“民船商业同业公会”等机构和团体。前者专掌船舶治安、客货运输检查，后

者则只有同业间的利益关系而无管理之权。

(三) 解放后的机构与“港”“航”分合

1949年12月，国民党政府的交通部广州航政局北海办事处为北海军政委员会下辖的交通科接管。次年8月，成立北海历史上第一个统一的港航管理机构——“北海港务办事处”(全称“中央人民政府交通部广州区港务管理局北海办事处”)下设航监督股。10月，接收海关原兼管的港口业务，成立“北海港监”。1951年1月，港航合并，以委托订货、统购代销方式，瓦解剥削性质的各种船舶代理行，指导组织民船机构——机船联营社、驳船联营社和民船联运社。1952年6月12日，成立北海历史上第一个国营水运企业——广西内河轮船公司北海分公司(地址在珠海东生兴庄)，由广西省内河航运管理局派员先后接管海防大

队、港务处、钦廉贸易公司、钦州盐务支局等机构 26 艘船舶，购置机帆船 4 艘，开展沿海航运业务，且设分支机构于钦州、东兴、防城，港航首次分家。1953 年 1 月，港航(含港务处、轮船分公司、民船社)统一和扩大管理，机构第二次合并，以航管港，成立“广西壮族自治区人民政府交通厅内河航运管理局北海办事处”。业务受珠江航运局指导，设秘书、计划、财务、航监、业务、帆船七股；并于钦州、合浦党江、防城成立航运站(下设航监组)。8 月，取消轮船分公司，该公司业务统由航运处经营管理。9 月，根据中南内河局和广西省交通厅指示，撤销一切民船运输社，广西民船联合运输社北海、钦州分社，合浦支社及武利、沙河、船埠等民船站(组)，均由北海航运处及其分支机构接收。1954 年 6 月，设石头埠航运站，还陆续在廉州、武利、沙河、黄屋屯、陆屋、大寺、企沙、东兴、江平，涠洲等处设立分站。1955 年 2 月，设合浦党江港务所，专管南流江水运。3 月，成立北海港务管理所。5 月，钦州专区归广东管辖，航运处及下辖的北海、党江港务所、钦县、防城、沙河港务站，石头埠等 15 个联络组，两个修船所，同时划归珠江航运管理局。7 月，广东省交通厅航运局成立，航运处及下辖单位遂受其接管。10 月，港航又分开，机构分称“交通部广州区港务管理局北海办事处”和“广东省交通厅航运管理局北海航务处”；港航监督工作也同时分管，成立“中华人民共和国北海港务监督”(属港务处领导)。1956 年 2 月，交通部将广州海运局与广州区港务局合并，北海港航机构因此改称“华南区海运局北海港务办事处”和“广东省交通厅航运局北海管理处”；4 月，实行海河分管，港务处与航运处分别管理沿海、内河运输；9 月，华南海运局改为广州海运局，港航机构全衔亦相应改动。1958 年 10 月 23 日，体制下放，广东省人委以(58)交指字 1519 号文指示，北海港务处下放后向北海航务处移交，港航(含水运公社)复合而为一，统称“北海航务符理处”，隶属合浦专署领导。1959 年 6 月，改属湛江专署航务局，北海木帆船联社合并航务处办公。1960 年，分出集体所有制性质的水运公社(今水运公司)。1963 年 2 月，实行业务归口管理，交通部收回北海港，港航因而再度分家。按照《北海港航分管协议书》，港务局将设在石头埠、党江、钦州龙门等处的港务站，交给北海航务处管理。1965 年 8 月，北海划归广西后，航务处及下属合浦、钦州、东兴航务站，由广东省航运厅湛江航务局移交广西区交通厅航管局管辖。航务处始称“航运分局”。1979 年 7 月，

“航运分局”更名为“广西交通局航运公司北海分公司”，由政企合一的机构逐渐过渡到纯企业性质。1985年11月份下放给北海市。易名“国营广西北海海运公司”，属市交通局直接领导。

建国后，还有广西民船社北海分社、市驳艇站以及1981年成立的市民间水陆运输站，参与北海民间水运管理。集体性质的水运企业，自1960年起，先后受市水陆运输城镇人民公社、市工交站、市工交部、市交通局(运输管理处)领导。

二、航线

(一) 明朝以前航线概略

上古越裳国(今越南中部)遣使通款，春秋时期南方沿海越人与越裳国的交往，多经合浦(北海)水路。

秦征西瓯(今广西南部)凿灵渠，连湘漓二水。自中原经诸水入南流江抵合浦、转海外的水路已经畅通。

西汉时，合浦成为我国商舶下南洋、赴东南亚的始发港之一。湘桂黔滇等省部分出口商品，沿着汇接合浦的水路(湘江、漓江—桂江、浔江—北流河—南流江)汇集合浦，再由商船渡交趾洋、印度洋，输往今之越南、泰国、马来亚缅甸、孟加拉、印度、斯里兰卡……外国舶来品也通过这一水路入销中原。

东汉伏波将军马援率楼船二千多艘、战兵二万余人平息交趾叛乱，其从北部湾廉属沿海入交趾线路，旧志称为“伏波故道”。

三国东吴在北部湾渡海两次征伐交趾，会稽郡的建安有航线直达合浦。

南北朝时期，由合浦北上，沿“三江一河一渠”通荆州，达洛阳；经南流江、北流河、溯西江可至番禺；海道经粤闽浙沿海可抵会稽；往西至交趾、日南；西南出北部湾通东南亚、印度半岛和波斯湾。

隋唐，南流江仍为内外交往干线。七大贸易线路中的“广州通海夷道”(即“海上丝绸之路”)和“安南天竺道”，“扼塞海北、远镇交南”的合浦为其中一站。

五代至宋，合浦至番禺(广州)线，载运大量的土货、舶来品。其中有南流江、钦江流域盛产的稻、麻、豆、甘蔗桐油、五倍子、桂皮、荔枝、龙眼、菠萝、钦廉沿海的盐、贝类、海味。桂南传统出口货桂皮大量运往粤闽浙和国外。

廉州辟为与交趾互市口岸后，钦廉与安南之间，通航更畅。宋神宗元丰年间（公元1078—1085），北海港是广西漕运海盐的集散地，海盐“经由武刀港、冠头岭”，沿南流江运石康盐仓，再顺河流分运“容、白、钦、化、蒙、龚、象、宣、柳、邕、浔、贵、宾、梧、横、南、仪、郁林州”。

元朝，盐运航线如同宋代。珍珠从合浦一带海域，由数千蛋艇开采，贩运京城。船舶从安南运来苏合油、光香、金银、朱砂、沉香、檀香、犀角、玳瑁、珍珠、象牙、绵、自磁盏等贡品、商品；合浦出产的优质陶瓷器、瓮、罐、壳、盆、甄、拨火罐、擂盆等输往东南亚。

明朝改廉州路为府，北海港作为钦廉门户，海上航路东达粤闽浙沿海各埠，南接东南亚，通占城、暹罗、真腊、爪哇、满刺加、三佛齐、渤泥、天方西洋……进口沉香、胡椒苏木、钻石、象牙、犀角、输出盐、鱼干、牛皮、桂、铅、锡、桐油、五倍子、陶瓷器、铁锅、丝绸。嘉靖年间，廉州知府张岳探访通往安南的航路，北海港开辟抵越南海东、海阳、太平、新兴四府的直达航线。北港（今北海港锚地）、南湾“皆澳海船舫（泊）焉”。东面海路，“日半至雷州，二日至琼州，正北十日至广州”；南面海路，“正南二日经通论，周渤而至交趾永安州，……舟飘十八昼夜至交趾青州府界……”永乐宣德年间（1403—1435），港口与交趾云屯设驻市舶提举司，接待“西南诸国朝贡”。内河水路仍以南流江为枢纽，雷、琼和廉州沿海永安、乾体、高德、冠头岭、龙潭、武刀、白沙、珠场、陇树、禄村等盐田产的海盐，由船集运石康盐仓、沿江调运内地。海北盐课提举司置盐船三百艘专由廉州运海盐。

（二）清代及中华民国航线开设与船舶进出

清初至道光末（1644 至 1850 年）

清初“迁界”和屡申“洋禁”，诏令沿海居民内迁。原先海上航线中断。康熙十四年（1675）派钦差杜臻前来“复界”，招辑内迁人民网乡安置，从而设关开放海上贸易。北海港有国内不定期航线7条，通潮州、广州、澳门、琼州安铺、钦州、东兴。国外与安南、占城、暹罗、真腊有海上贸易往来，出口瓷器、铁锅、糖、茶、桂皮、桐油、生牛皮、盐、海味、生锡之类，进口呢羽、香料等货，间或进安南、暹罗大米。乾隆年间（1736—1795）。合浦以鱼盐出口为大宗。以后，由于税率关系，外商皆用中国航海帆船“头艖”载洋货，且多

从安南、澳门驶抵本埠。海盐大都经过武刀港、白龙尾、乌雷岭、冠头岭等处，官方大量雇请民船渔船运盐。此时，贩米船(部分是木头贡船)从潮、穗、雷、琼云集北海前往安南运“夷米”进口，这一米运线延续到清朝末年。清朝中前期，还有一条输出广西靛青等土货和手工业品往粤东的海上航线，出北海经琼州海峡、沿粤西海岸至广州。

咸丰元年(1851 至 1945 年)

自同治初年起，外国轮运势力侵入，北海清一色的木帆运输为轮帆兼运所取代。航线随航权的旁落、商业的荣枯、贸易的起伏而兴衰。

1、轮船航线

同治二年(1863)，英国商轮首航北部湾，抵港用民船驳货。接着，外轮定期往来北海、水东、电白诸港，从事沿岸贸易，从香港运来鸦片、洋纱、洋布。开埠后第三年(1879)，法轮“轮“海南号”开拓航路，首航香港—北海线。尾随而来的有德、葡、日、奥、丹等国客货轮。1879年，外轮进出已达286艘次，定期航行北海与香港、海口、海防之间，以德、英、法轮为多。中国私营官助的招商局轮船也开始驶入北海。

1890—1899年，德、丹、法、日、英、挪威等外籍轮船开辟北海至上海、香港、海口、海防、新加坡、文岛(苏门答腊)六条直达航线。德轮“威洛号”专由北海贩运“猪仔”(出洋华工)至文岛。十年中，进出北海港外轮2300余艘次，116万吨位，平均每年230艘次，以德、丹、法占优势。

年份	外轮进出 (艘次)	船舶吨位 (吨)	旅客人数	
			入	出
1890	245	122000	1700	3000
1891	224	109000	1225	2700
1892	203	89300	1600	1400
1893	285	128000	2037	1883
1894	212	86000	1931	1700
1895	204	105000	1761	3415
1896	330	186602	2300	2221
1897	214	113732	3970	3970
1898	210	108000	1911	3237
1899	196	113800	2155	6098
合计	2323	1161434	46294	46294

1900—1911年，法轮(邮船)专营海防、广州湾(湛江)航线，经海口、北海；英商怡和洋行和中国招商局轮船，开辟香港—海防航线，北海为中途站；英太古公司增辟广州—海口—北海航线。同时，太古公司船队，由上海经福州、厦

门、汕头、香港、琼州、抵香港卸洋货，再往海防，回程停北海揽装土货运香港、北海，转销欧美；日本轮船利用由台湾基隆经汕头、海口抵北海的航线，每年运来火柴几10万至100多万各斯罗(每各斯罗145盒)运走优质锰砂10多万担，并来往于北海、文岛、新加坡间；美、英、俄轮分别从苏门答腊、缅甸、巴库运来煤油。进港外轮以法籍为多，吨位较大。1910年，清廷欲倾，北海口岸及内地旱灾加鼠疫，市肆萧条，法商捷成洋行等外籍船改航他线，进港外轮仅98艘次，为开埠以来又一低记录。1911年，仅有荷兰、葡萄牙、日本等国船舶到港。1900—1911年外轮进出北海口情况统计如下：

年 份	进出艘次	吨 位
1900	222	126210
1901	311	196656
1902	326	207911
1903	329	211791
1904	243	153317
1905	238	147000
1906	235	146648
1907	327	244120
1908	292	230200
1909	285	211188
1910	196	161066
1911	239	182199
合计	3243	2218306

中华民国初年，广东沿海民营轮运业发展起来，广南船厂造的千吨海轮、安益公司的两艘民轮(985吨)、广东航商的“海利”、“大司马”(673吨)号及其他民营小轮，加入北海港运输，分别航行广州—雷州—海口—北海和陈村—海口—北海—钦州线。民国元年至8年(1912—1919)，虽正是第一次世界大战期间，但对北海航业影响甚微，北海港仍保持年船舶进出200艘次、吨位12万吨以上的水平。英太古、怡和等十几间外国洋行和中国招商局的船舶，常驶上海、香港、海口、北海、海防间。这段时间北海口轮船进出情况见下表：

年 份	进出口艘次	进出口吨位	出入港旅客人数
1912	282	220264	4383
1913	244	196012	4130
1914	254	208780	4507
1915	348	246543	4339
1916	214	166662	4328
1917	203	122380	1885
1918	259	160138	1709
1919	408	172688	5949

第一次世界大战结束，北海水域外轮航线节节延伸。数艘日本籍轮船利用

大阪—基隆—北海线贩运煤炭、锰矿。被称作“黑烟囱轮船”的太古公司的广东”、“贵阳”等船只，以及美国洛杉矶太平洋航业公司五千吨轮船、法国数艘邮船和十几艘货船都来北海寄泊。民轮(如顺昌轮船公司的“太宝石”等)则先后退出有外轮行驶的航线。

1912年至抗日战争前，主要轮船来往情况如下表：

船名	往来地点	船属
广东 庆元 琼州 万里 湖北 岳州 松江 保定 开封 关封 乐生 漳州 壳士 常川 廉州 开平 比美利 华登	上海 福州 厦门 汕头 广州 香港 海口 北海 海防 西贡 新加坡 威泗水 庇能 仰光	太古洋行 怡和洋行
琼山	香港 广州湾 海口 北海 海防	法国孖地洋行
平济 永平	(同上)	洋行源昌利
永利	广州 香港 海口 北海	广东华侨船务公司
博度美	香港 海口 广州湾 北海 海防	大丰公司 法国邮船公司
南洋丸 中华丸 东庆丸 大仪丸 京城丸 亚利近 南登	大阪 基隆 汕头 香港 海口 北海 海防 广州 汕头 香港 海口 北海	日本大阪商船公司 招商局
芝班那	上海 福州 厦门 汕头 海口 香港 北海 新加坡 苏门答腊	德国森宝洋行 和国 瑙国
海平南环 (不详)	香港 海口 北海 (同上)	葡国 丹麦捷成洋行
(不详)	上海 福州 厦门 汕头 广州 海口 北海 海参崴	俄国

综合 1879—1937 年轮船进出情况，以北海港为中转站和终点站，定期或不定期基本轮运航线为 8 条，如下表所列：

序号	起	迄	中途站	行驶的主要轮船
1	上海	海防	福州 厦门 汕头 广州 海口 北海	英国太古、怡和洋行的船只
2	香港	海防	海口 北海	(同上)
3	香港	海防	广州湾 海口 北海	法轮
4	香港	北海	海口	中国招商局和香港的船只
5	广州	北海	香港 海口	(同上)
6	香港	仰光	海口 北海 海防 新加坡 威泗水	(同上)
7	大阪	海防	台北 基隆 香港 海口 北海	日本大阪轮船公司船只
8	海参崴	海防	上海 香港 海口 北海	俄国(苏联)船只

这段时期英、美、德、日等几十个国家和地区输入北海的货物，多由上海、香港、澳门、广州湾、海防中转。土货出口，往英、葡、英属印度、奥国、美、俄、法的分别经香港、澳门、上海、海防中转，往新加坡、苏门答腊的由北海直达。进出轮船 1929 年达 538 艘次，为开埠以来最高记录，1899、1910 年为最低年份(196 艘次)；吨数开埠以来最高为 67 万吨(1931 年)。

抗日战争爆发，日军占领涠洲，土货由英轮承运。其时西江和华南沿海商埠被日军封锁，以前取道西江、进口广西的货物，改从北海输入。经海道运输

的本港进出口货，“十之八九皆与香港往来”。由于第二次世界大战发生，北海由大战前十几条轮船航线，减为两条：其一是香港—广州湾—海口—北海线，其二是渣甸轮船公司的航线，自上海经香港到海防，回程停泊北海装货搭客。1938—1944年，海路被封，轮运基本停顿。

2、帆船航线

(1) 巨型风帆——“头艏”航线：

开埠前，北海港拥有载重176吨至295吨的头艏40余艘，成为水运主力。咸丰、同治年间(1851—1874)，“头艏”运输进入全盛时期。“头艏”航路，国内通广州、潮州、汕头、香港、澳门、江门、陈村、琼洲(海口)，国外航线则有北海—新加坡(回程经榆林、海口)和北海—海防、北海—西贡线。所载入口货有花纱、匹头、呢羽、鸦片、药材，出口货有麸油、靛青、粮食、纸张、八角、八角油、云南锡板、牛皮。每年运往新加坡、越南的还有大批陶器、铁镬和其他土产。定航北海/澳门线的头艏把汇集北海口岸的内地土产运澳门，再输欧洲。光绪初，北海、广州、佛山、钦州埠形成“航行极大路线”，常有“大三桅”(即“头艏”)往来。随着拥有种种特权和技术优势的外轮的涌入，“头艏”受排挤而渐次缩小营运地盘，以航行琼州、陈村、钦州、安铺等沿海邻港为主。到光绪十七年(1891)后，其他位完全为外轮所取代，只跑浅海近程。

(2) 一般帆船航线：

一般帆船主航近海、内河。从北海发船，所到之港，近则廉州、钦州、防城、东兴、安铺、琼州和南流江沿岸城镇，远则香港、澳门、广州、江门和安南。咸丰、同治年间，除“头艏”外，其他帆船运输也十分活跃。开埠以后，尽管遭受外轮排斥，但它们具有船小灵活、吃水浅，在港汊河道易于拢岸、驳运方便的特点，故能继续行驶内河、沿海，集散土货，舶来物。载重600—700司担(41吨)的“安铺渡”在北海、安铺间经常载货搭客；载重206—500司担的小帆船，分运了大部分进口货。1890—1899年，帆运线有九条，即北海至钦州、玉林船埠、安铺、海口、江门、广州、汕头、海防、新加坡，以北钦线货运量最多。民国初年(1912)以后，港口界内运输仍以帆船为主，其线路是：北海至乾体、老哥渡；北海溯南流江到郁林的船埠，福旺江的小江，张黄江的张黄圩，武利江的北塞圩；北海由蓉根港溯江而上达白沙埠的河头，水涨时直达博白；

北海由大观港溯江而上抵钦州平银渡；北海经龙门港溯钦江抵埤沙井和灵山陆屋。另由北海直达防城、东兴、石头埠、安铺。1913—1919年，进出帆船(含“头艖”)平均每年2686艘次，详见下表所列：

单位：艘

北海	琼州		江 门		陈村		澳 门		广 州		安 南		新加坡		本口界内		合计
	来	往	来	往	来	往	来	往	来	往	来	往	来	往	来	往	
1913	57	99	8	2	2	2	27	11			8	13			1327	1320	2876
1914	84	144	4	3	11	8	18	20			20	17			1230	1175	2734
1915	78	123	5	5	5	4	11	12			15	16		1	1132	1085	2492
1916	65	107	1	5	5	4	3	12			11	54		3	1257	1157	2684
1917	63	136			9	6	1	16			13	22		1	1064	969	2300
1918	62	120	3	4	17	7	1	4	3	1	13	17		1	1134	1079	2466
1919	83	178	7	1	23	8	2	4	2	3	16	24		1	1492	1405	3249

抗日战争前，帆船进出每年在2000艘以上，多跑海南(海口、三亚、榆林、清澜等)、廉州、钦州、东兴、防城、徐闻、乌石、企水。定期的海口—北海线，来往帆船达500艘。抗战期间，在日寇的封锁下，木帆船运输受制约，只航行婆湾、东兴、钦州、安铺之间。

1946年至建国前

1946年，北海到广州、香港、澳门及越南(海防、芒街婆港等)的航线复航，有海北华业有限公司经营的“飞风”“剧利”等轮来往北海、芒街、岳山、海防。但海运尚未恢复到战前的与上海、广州、香港相通，大轮每月不下十余次的水平。北海/海防线只开航少数200吨以下小船(小轮渡)，广州/北海线轮船缺乏，与雷州半岛、海南岛的水上交通，只靠帆船维持，大轮进港仅两艘。1947年，抗战后本国货轮“华中号”首次载棉花等货抵港，北海—香港—上海线恢复。以香港为据点，航行南洋各线的英商轮多经湛江、海日、北海三处，太古公司的“山东”、“湖南”轮，跑海防—北海—香港线。客运线主要通海口、香港、海防、湛江。民营客货轮“大北海”、“江山”成为北海海防线运输主力。地方机动船行驶各短途航线情形如下：

船 名	航 线
海安江山利生	北海—海防、芒街、湛江
复兴	北海—东兴、安铺
海天(电船) 廉北(汽船)	北海廉州(山口、石头埠、总江口、乾体、党江、沙岗、西场、老哥渡)
再兴利	北海—钦州(那丽、屐牛脚等)
南山 万山 吉安利	北海—海口

全得利 合发利 永发利 新兴隆	北海—安铺
全得利	北海—湛江

直至1949年，除上述航线外，民船还通航于徐闻、乌石企水、江洪及海南三亚、临高等，内河线可到浦北石冲、博白沙河，玉林船埠，福旺江的小江圩，武利江的文利、武利北塞(今北通)圩。主要运输货种，出口为植物药材、桂皮棉花、桐油、生猪、家禽、白糖、蔗、牛皮，进口大米、橡皮干片、煤油、砂仁、豆蔻、黑胡椒、脚踏车、面粉等。市内运输船货运量年约4.5万吨(包括沿海内河)。1947年运出旅客68722人次，客运规模和流量一度超过海口、湛江两港。

(三) 解放以来的航线

解放后，远洋线伸达大西洋彼岸，通日本、新加坡、英国、波兰、几内亚、摩洛哥……沿海线与桂、粤、闽、浙、江和长江以北数十个海港相接，远至上海、天津、大连、秦皇岛。内河线(1965年前)通船埠、武利、小江等南流江流域重要集镇。1978年统计，北海港与67个国家和地区的132个港口有贸易往来，与马士基等35家外国商务公司有业务联系。1988年上升到87个国家和地区的173个港口。北海运输船舶辟有总里程39000多海里的营运航线120条(包括外港间运输)。

船舶进出 运输船舶进出口，1951年为11712艘次，载重量28万吨；1952年为10208艘次(轮船1172，帆船9023)；1958年为20308艘次(机动船1358，木帆船18950，其中英籍轮船36艘次，来自海防、鸿基、锦普、香港的轮船134艘次)，1960年(1月—12月15日计)为39867艘次(机动船1651艘次，木帆船38216艘次；此数字亦包括本国轮船、渔业运输机动船等1030艘次，外轮84艘次在内)迄今为止到港船舶，除本港籍地方船外，有朝鲜、日本、菲津宾、新加坡、斯里兰卡、英国、希腊、塞浦路斯、索马里、古巴、波兰、越南、巴拿马、挪威利比里亚、阿尔巴尼亚、洪都拉斯、美国、苏联、泰国等国籍轮船和中国远洋运输公司、广州海运局的轮船。吨位较大者：“安定”号(外籍，装34280吨)；“红旗207”(中国籍，装煤18320吨)；“志达”号(巴拿马籍香港货轮，1988年3月从苏联尤日内港载来尿素41720吨)；“波力斯、哥迪耶夫”(苏联籍，52000吨级，1989年10月20日载化肥4万吨来港，为有史以来抵港靠泊

码头最大货轮)。1951年间,“华龙”(720吨)、“华南”(1400吨)在广州—海口—北海—广州线载货搭客。1952年,5000吨级的“登禹”号在广州—北海之间运输粮食。1965年前,在本港装运外贸货往香港的是“瑞华”、“信基”、“泰宁”、“同丰”、“新昌”、“新南”、“南海136”“桂航601”、“海陵”、“海琼”、“永发利”(香港)和租用的“新大德”、“大宝康”、“华兴”、“新德利”、“开喜纳”、“大中华”等船。1955年—1968年间“大宝康”等英籍船15艘、越南“友谊”号和“173”铁驳,较常抵港。广东省海河局8000吨以下轮船常由北海启航至广州、湛江、香港等地。

运输货种 主要货种为矿石(锰、钛、重晶石、石膏、硫、磷)化肥、煤炭、海盐、食糖、大米、木材及其他农副产品、海产品、工艺品、土产品、土特产(桂皮、八角……)。年运输量:化肥24万吨(1974年),煤炭11万吨(1978年)粮食10.5万吨(1972年),磷、硫矿10万吨(1973年)盐9万吨(1965年),食糖8万吨(1982年)。1977年货运总数约1567798吨。

专业运输航线

1、货运

五十年代,北海民船航行北部湾、雷州半岛、海南岛及南流江、钦江沿岸数十个小港,进出本口每月500艘左右。内河线运输粮食、黄麻、桂苗、八角,通船埠、武利、小江八角湾等。载重70吨的船舶可直抵玉林船埠。沿海线国营专业船舶主航钦州、东兴、防城、涠洲、总江口、西场、党江安铺、湛江、海口、广州11处,并曾到越南北方各港(海防鸿基等)和南洋群岛运输。由航运处接收、代管或租用的“瑞华”、“峨眉”、“永福”、“信基”、“华龙”“同丰”、“泰宁”等私营轮船,以北海、香港、广州为主航点。1955年本港船舶货运量、货运周转量为43.5万吨,4882.8万吨海里(含沿海内河)。1956年黎湛铁路通车,南流江的大宗货(粮、盐)部分改由铁路运输,内河航运量稍减。五十年代末至六十年代,200吨以下轮驳、木帆船周转于沿海或河流(干流100公里以上的南流江、大风江、大寺江、防城江、北仑河)两岸主要城镇博白、灵山、钦州、防城、东兴、龙门、石头埠、安铺、锰矿区八角湾、新娘湾,石膏矿区平吉、陆屋,煤矿区稔子坪、那彭,林区十万大山、六万大山,产盐区榄子根、大冠沙、犀牛脚、企沙、江坪。1966年后,由于拦河筑坝,修筑山塘水库,河流航道条

件恶化，以及部分输入内地之货由水路改为陆路等原因，内河航线(北海至合浦、党江、石埭、船埠等)都已歇业。沿海航线继续扩展。七十年代以后，以汕头、广州、赤湾、深圳蛇口、香港、湛江、水东、海口、防城为重点航行港口，陆续增辟广州—六都—湛江—北海，广州—三亚、清澜，北海—上海及通镇江、江阴、南通、福州、厦门、珠海、番禺梅山、恩平横板、江门、肇庆的营运新线。最长航线近 2000 海里，由北海直达上海、大连。外贸运输由原来的北海—香港，阳江—香港、湛江—香港、海口—香港线再辟三线(湛江—澳门，防城、水东—香港)。外贸船队海翔 702 轮，曾载冰鲜水产品，鸭嘴梨等货从青岛往日本东京、从秦皇岛往新加坡及马来西亚檳城港。

北海 / 广州线。全程 480 海里，去程发运矿石、农副产品、盐、杂货，回程装载百杂货、日用工业品，化学原料，是北海船舶运输干线。1980 年以前，国内调来钦州地区的部分百杂货，通过这条线接运。为紧密衔接百杂货的运输装卸环节，北海航运分局曾与广州市储运公司、北海百货站等港、航、货单位在该线开展“五定”(定线、船、泊位、装卸时间、运量)和“四优先”(备货配载、靠泊、装卸、提付办理优先)的百杂货“一条龙”协作运输。

北海(湛江) / 香港(澳门)线，是外贸运输要道。每年由北海发出约 300 航次，装运本地西南各省腹地的农副土特产如三鸟、牧畜、罐头、烟花、炮竹、茴香、桂皮、松香、食品、果品、解活水产品、淀粉、黄红麻、土纸、芒竹制品、矿产品和其他工艺品，运量约 10 万吨。该线二十多年来都实行“包船运费”。

北海 / 湛江线。是本港船舶行驶密度最大的航线。海运公司在此线的年货运量达 10 多万吨。

货运还有两条特殊航线：

(1) 中越海上隐蔽航线(“胡志明小道”)。1972 年 5 月 31 日至 1973 年 3 月 12 日，美国恢复对越南北方全面轰炸和水上布雷封锁期间，以北海航运分局和广州海运局数十艘船只(“公字船”居多)为主力组成的援越运输大队，正式启用，起点北海、防城，终点越南锦普港，所运为大米、面粉、豆类、燃油等援越物资。1972 年 6—12 月，航线运量达 118184.4 吨。

(2) 广州—北海木排运输线。1965 年至 1984 年，为满足北海市、钦州地区城乡建设用材需要，使用这条原木集运航线。大型海上木排(俗称“大水牛”、“大

木牛”，一般 500—1500 立方米)在浪小水稳的广州番禺大石河湾捆扎，以 400—600 匹马力拖轮拖运回北海。在排运高峰的 1968—1978 年，每年运量在一万立方米以上。

2、客运

1958 年前，客运线通海口、昌化、迈陈、乌石、安铺、党江、总江口、沙岗、西场、老哥渡、平银渡、钦州(那丽)、江洪、东兴、防城、企沙，“红星”、“新民生”、“永兴利”、“复兴”、“新海六”、“新西安”、“新民利”等船往返载货搭客。北海、广州间也有客流。都是客货兼运，载客较小，1954 年沿海内河轮船帆船运客共 65301 人，其中国营系统轮驳运客 11242 人。北海与海口、湛江、广州、东兴、安铺及涠洲间的客流较正常。北海/海口线建立定期客货班轮(“南海 183”行驶)，每月逢 6、13、28 日由北开琼，3、11、18、26 日由琼开北。1955 年此线扩伸为北海—海口—湛江—海口—北海线。1958 年以后北琼客运线停航，其它各线也陆续停止载客，仅余北海/涠洲一线。1962 年间，曾一度恢复那丽、沙岗、西场、党江、乾江、老哥渡、企沙等短途客运。北海/涠洲线 36 海里，此线还南延至离涠洲 9 海里的斜阳孤岛。近几年北涠线客运量陡增，海运公司在该线的客运量，1980 年起不下 26000 人，1987 年到 39000 多人。北海海巡大队、79 分队(驻北海海军陆战队)的舰艇“海公”号等，也插入客运，开设“涠洲一日游”。1988 年交通部门在涠洲建 III 级客货码头，大大方便北涠线客货运输。又海南建省，香港集团公司与海口、北海港船务公司三方联营(后改为港琼联营)，北琼客运线于 1989 年 3 月 20 日复航，以车客轮渡“中海一号”、“中海二号”每天对开北琼间。

三、船舶

(一)近代船只

近代北海地方船只，以木帆船为主，属“广船”体系，具有亦渔亦运、海河兼驶的特点。类型多种，其最著者为“头艖”、“渡船”、“蛋家艇”、“地角艇”。

头 艖

是清道光、咸丰年间广泛航行于南海的头号大帆船，在两广海船中可称巨擘。又称“陈村船”、“陈村头艖”、“红单船”、“夹板船”。在《北海海关十年报告(1892—1901)》中英人称为“舢板”。头尖尾宽，三桅三帆。大型头艖有载

重 30 万司斤(176 吨)和 50 万司斤(约折 295 吨)的, 俗称“三十万大”和“五十万大”。

	长(丈)	宽(丈)	平均型深(丈)	满载吃水(丈)	主桅(丈)	首桅(丈)	尾桅(丈)	船员(人)(含船长、舵工、水手、事务、伙夫)
三十万大	8.5	2	1.3	0.7	7	5.6	5	20
五十万大	10	2.5	1.5	0.8	8	6.4	5.5	24

两种型号船的形制差异不大, 船底类似鸡胸, 首部翘起, 出水部分呈钝三角, 中部宽, 尾部略低。甲板中部为大货舱, 利用主桅的绳索滑轮, 靠人力踩动绞盘升降起重。尾部有两层住舱, 后面是伙房、淡水柜、厕所、畜禽栏。全船最高的舵室居于最后。有若干炮位于首尾左右舷侧。船舷骨架龙骨、船板夹层分别采用古樟、老铁杉或昆甸、上好杉木为料。接合工艺甚佳, 用桐油灰和蓉麻丝进行捻缝。顺风张三帆而驶, 时速可达 9 海里。大型头艙的造价, 每艘值银元约四、五千两。它在设计、外型、质量、安全、航速等方面, 都在当时国内同类船舶中处于领先地位。清光绪初年, 北海港曾拥有头艙数十艘。

渡 船

是航行沿海内河、中转进出口货最常见的木帆船。多为园底, 满载吃水数十公分, 一般载重 40 吨左右。600—700 司担(41 吨)的“安铺渡”是其中一种。有一种十余吨的渡船, 叫“两头尖”, 船身稍长, 舷旁设踏行平板方便船工用竹篙撑渡, 中间的货舱门作半拱形, 装完货即以带接边的舱板封堵, 缝隙处还涂上粘土以防浪泼进。

蛋 家 艇

因外沙蛋户多用而名。长约丈二, 广可五尺, 载重量约 15 吨, 园底, 由一人一橹驾驶, 或再添一人一浆。橹长一丈, 由艇尾一园锥形牡樺支在橹柄上樺孔之中。人站艇尾平台上, 手摇橹柄左右摆动则船前行, 变向亦凭橹摆动, 灵活自如。蛋家艇能经受小风浪, 最宜在浅水中行驶, 是清朝乃至中华民国时期北海驳运业的主要生产工具之一。

地 角 艇

因地角渔民多使用而得名。形似三角, 又称“三角艇”用作渔捞血, 可运输, 当商船用。大者载重达 6 万司斤(约 35 吨)。甲板密封, 体形宽展。船舷为鼓边形, 驾驶灵活, 颇耐风浪颠簸。

(二) 中华民国时期的运输船舶

木帆船

木帆船载重在几吨至 200 吨之间，数量逾千艘，《北海海关十年报告(1912—1921 年)》记述，北海港“广泛航行着许多轻型的帆船，运载着旅客和货物，来往于北海和内地较重要的市场和乡镇之间”。水面上“各种各样的船只”中，有一种与廉州及外地区贸易的“又长又窄、吃水很浅的船，其长度为 911/2 呎，横幅为 9 呎 8 吋，满载吃水 21/2 呎”形状独特，也适航江口近海。

机动船

地方的“电船”、汽艇等机动船在民国初始露头角，由本地航商在高德造船工场集资制造或直接向外购置。陆续有商家(船务行)向澳门、香港等处船商购买木质美国“火胆油渣机”一类的轮船。抗日战争后，沿海航线常航的机动船有“复兴”、“江山”、“金得利”等 20 余艘。北海—海防线的“大北海”(法舰改装)和生泰行经营的“江山”号是北海最早的地方钢质机动船。

驳艇

比清同治光绪年间减少，1949 年约有 400 艘。

据有关资料推算，1949 年北海水运船只(包括沿海内河)为 1365 艘(其中客货轮 5 艘，货轮 10 艘，木帆船 1350 艘)，载重量 14013 吨，载客量 170 人。

(三) 解放后的运输船舶

自本世纪五十年代起，北海地方运输船舶向机动化、钢质化发展，船质有木、钢、玻璃钢、水泥，出现较大吨位的沿海轮驳和较大马力的拖轮。

木帆船

尚保存清末民国时期的传统形制风格，常见类型为滑尾开尾、两头尖。

滑尾船尾园，分一桅两里(儋州式)两桅两里、两桅三惶、三桅三里数种，又有“出蓬仔”滑尾、尖头滑尾之分。一般载重 50 吨以上，大木帆多见此型。

开尾 头尖，尾部分开，多为一桅两里，亦称“龟督”“尾龙船”。街艇是尖头开尾的变种，专跑婆湾、海防，又叫“婆湾艇”。

两头尖 有“渔船式”，“内河式”，或称“双头尖”。“虾艇”、“党江公板船”、“高桅仔”都属此类。“公板船”也叫“江船”、“大尾凳”，身长底平，有竹编长蓬，航行南流江，间或亦驶浅海。“虾艇”又称“沉水牛”，船速较慢。

“万丰”（后称“北航201”、“北帆102”）号帆船，1947年建造于高德船栏，是四十年代末五十年代初两广木帆海船之王。船身長27米，底龙骨長18米，空載、重載吃水分別為1.5和2.5米，載重200噸。頭、二、三桅分別高18、21.5、11米。能抗七級風，順5級風平流而駛時速接近9海里。初編船員24人，後噸位和人數漸減。

集體水運企業使用的風帆船，載重量最大僅70噸，至1987年24艘載重20—62噸的木帆船，已有22艘裝上8.8千瓦柴油機助航。

機帆船

解放初，機帆船數量不足30艘，每艘功率不逾73.6千瓦。絕大部分機器用舊汽車發動機（“五十零”、“日產”“大八盤”、“小八盤”、“大丟架”、雪佛蘭”、“雙盤”、“C·m·C”、“大道奇”）改裝，因汽油柴油緊缺而以木炭作燃料，每航行4小時得清理一次爐灰，需用手風筒使勁攪動一、兩個小時始能發動機器，船員稱作“木炭機”。1960年以後，國營專業運輸已無機帆船。

貨輪

建國後本港最早使用的貨輪是“北航一”（木質，110載重噸，99.3千瓦），為江門一艘漁船（“蝦蛟仔”）改製，1954年投入運輸。七十年代，鋼質貨輪主要有50、400噸級兩種，適航二類航區。50噸沿海小輪俗稱“公字船”，主機型為6150C、3π6，110.4千瓦。400噸級貨輪多為梧州船廠、香港雄德船廠所造，部分主機是從丹麥進口，航速每小時10.5—13海里。1989年在航貨輪，除海運公司的14艘400噸級“桂海”、“海翔”船外，還有桂海運輸公司的兩艘800噸級船（桂海081、086），南方貨運公司的3艘700噸級及外貿船隊的海翔505、鴻達輪。共21艘、10332載重噸。

拖輪

1952年僅有幾十千瓦的木質、內河淺水小拖輪。1955年始有鋼質拖頭“海亞”（51.5千瓦蒸汽機），接着平底內河拖輪“桂志”加入運輸，1962年本地建造的木質“海虹”（177千瓦）投產。1966年以後，441—460千瓦的鋼質拖輪開始使用，一次能拖2艘千噸重駁。集體水運企業1960年才開始使用拖輪，1974、1976年投產的99.3千瓦的“北拖10”、“北拖11”屬玻璃鋼殼船。現最大為294千瓦的“北拖3”。1989年統計，全市專業運輸拖輪共21艘6917千瓦（其

中海运公司 6 艘 2345 千瓦；港务局 5 艘、3432 千瓦；市水运公司木质 9 艘，玻璃钢壳 1 艘，1140 千瓦)。最大拖轮为“北港拖 7”、“北港拖 8”，均 2940 千瓦。

驳船、驳艇

木驳船装载量在几十至 200 吨之间。1952 年只有驳船运输社的 4 艘(“爱德利”、“新金利”、“绍得利”、“三昌利”)，295 总载货吨；1957 年有港口作业驳船 18 艘，驳艇站小驳艇 92 只；1962 年港作驳船(含大驳、大平板驳、小平板驳、开口驳)达 28 艘，2086 吨。社营木驳最多年份为 31 艘(1979 年)，吨位最高是 1985 年(23 艘、3394 吨)。钢质驳船 1958 年开始使用。载重 60—1500 吨。1986 年自香港购买新加坡拉伯雷船厂造 1500 吨钢质货驳两艘(桂驳 10094、10095)是目前北海最大的驳船。1988 年 6 月，本市最早的自航驳一桂航驳 10081、10082 陆续投入营运，两船均建造于江苏江扬船厂，每艘造价 250 万元，总长 64.2 米，型宽 10.5 米，型深 4.4 米，排水量 1674 吨，配 184 千瓦主机 2 台，有卫星导航设备和自动掀舱板装置，适航二类航区，航速每小时 9.74 海里。属节能型船舶。另外，有百吨以上的玻璃钢驳船(“北驳 16”)、水泥驳船(“北驳” 17、36)。

客货渡、客货轮(船)

客货渡均木质结构，载客不多(如沙岗渡、西场渡、那丽渡)，1963 年水运公社“民天利”、“谢发利”等船，共有 254 客位，以后客货渡已很少、国营客货轮(船)先后有“红星”、“青年”(木质，40 客位、44 千瓦)、“阳运 3”“阳运 6”、“阳运 101”、“桂民 1”(木质，40 客位、45 吨、99.3 千瓦)、“飞跃 161”(钢质，100 客位、20 吨、184 千瓦)、“飞跃 162”(军船改造)。“飞跃 161”是海运公司船舶修理厂制造的第一艘钢质客货轮，总长 37.35 米，型宽 7.5 米，型深 3.2 米，航速 9.5 节，造价 27.18 万元，专跑北海 / 涠洲线。五十年代广东内河航运管理局用于北海 / 海口定期定线客货班轮有“南海 183”。1989 年 3 月，香港集团公司与海口、北海港船务公司三方联营的“中海一号”、“中海二号”车客轮渡开始投入北海—海口线营运。该船为购自日本的旧汽车轮渡，每船可载客 600 人，汽车 30 辆，时速 14 海里。

油 轮

有 50、120、250、300、500、1000 吨型、均是钢质。1987 年海运公司共 6 艘、750 吨、659 千瓦(含港作部分)，市百油分公司共 3 艘 1550 吨。

1949 年底接管国民党航政机构时，北海可供运输的大小船舶有 883 艘。其中机帆船 22 艘(1100 吨)，小轮和电船 5 艘，木帆船 601 艘。驳船 5 艘，驳运小艇 250 艘；800 多艘渔船，部分也参加海上运输。到 1989 年年末统计，全市海运船舶共 333 艘，总共 36341 载重吨。

七十年代末，民间传统的小艇，舢板已不多见，国营运输中的木质船全被淘汰。由 400 吨级以上货轮，73.6 千瓦以上拖轮，500 吨级以上货驳，50 吨级以上油轮，100 客位客货轮组成北海海上国营运输主力。主要船舶都装上 AR701、AR808 型航海雷达，设置船舶电台和 FM—252、FM—2510 高频对讲机。近年，对国营船舶进行一系列技术改造，如改装电动液压舵机、主机冷却系统由开式改为闭式等，船舶的动力、发电、驾驶、导航、通讯、系泊、救生消防等设备渐臻完善。

四、海运企业

北海海上运输企业主要有三家：国营的广西北海海运公司，集体所有制的北海市水上运输公司；中外合资的南方货运有限公司。三家企业的所有制不同，在解放后创建的历史时期条件也不相同。对于北海海运业来说，它们在不同时期所占地位也有很大的变化：如果从运输实绩(包括货运产量及运输收入)来考察，1964 年以前，集体企业的运输占居首位；到了 1970 年后，是以国营企业的运输为主体，中间的 6 年是一个过渡时期。至于中外合资的海运企业，目前尚处于初创时期，运力、航线都有限。另外还有北海外贸系统的运输船队，属辅助性的运输力量，但其在北海海上运输仍占据一定的位置，在航线的开辟方面有其突出之处，所以也作简略的记述。

(一) 国营广西北海海运公司

北海海运公司属国营中型运输企业，是北海口岸从事国内外贸易海上运输企业的骨干，无论在创建历史或目前经营规模，都可称为广西海运第一家。

1977 年公司曾被评为全区“工业学大庆”先进单位，1986 年企业整顿经区、市联合检查验收合格，1986 年被评为广西区经济效益好的企业，1987 年起连续三年获北海市经济效益杯竞赛“铜杯奖”，1987、1988 年分别获得交通部、中国

人民解放军总后勤部和北海市计量局颁发的“水路军运基础建设合格证”和“三级计量合格证”。1989年被评为广西区交通系统“两个文明”建设先进单位。

公司简史：

公司前身为广西省轮船运输公司北海分公司(广西省轮船公司设在南宁，成立于1950年10月)。1952年6月，广西省交通厅内河运输管理局接管沿海地区的钦州海防大队、钦廉贸易公司、北海港务办事处、钦州盐务局等单位的26艘船舶(?-I 代管3艘)，同时再购置私营机帆船4艘，筹建北海国营海运企业，恢复发展广西沿海海上交通运输。于1952年6月12日正式成立北海轮船分公司，并设钦州、防城、东兴三处分支机构。当时的概况如下：

1、**职工总人数：**234人，其中管理人员35人，工人199人。

2、**管理机构：**公司一级设经理、副经理各1人(第一任经理陆丙业、副经理田得雨)。下设秘书、船务财务、业务股和附设修船所(1955年机构改革后，所辖船舶曾组成一个船队，分机帆、风帆、电船三个分队)。

3、分配计酬方式：

除经理、副经理实行固定供给制外，其余人员一般实行工分制。一般干部月得120分，约得人民币29元。

4、经营实绩：

成立当年完成货运量5163.49吨，货运周转量777985.8吨公里(517617吨海里)；客运量1105人，客运周转量114987人公里(107383人海里)。

5、运力：

1952年6月所接收船舶大多残旧，至10月，能投入营运的只有机帆船10艘，小客货轮(俗称“电船”)1艘，风帆船4艘，还不到全部船舶的一半。直至年末，公司共拥有运输船21艘，739总吨，92座客位，机动船马力525匹，其中风帆船7艘251吨。

运输工具虽然简陋，但毕竟已初步奠定了北海国营海运业的基础，成立当年(即1952年下半年)就开辟了北海至钦州、防城、涠洲、总江口、西场、党江、安铺、湛江、海口广州等11条航线，发挥国营运输主导作用，使北海港运价比1951年下降30%，往广州港的运价降低40%。

1953年1月，公司与北海港务局、民船社合并，成为政企合一的机构——

广西内河航运管理局北海办事处。以后，为适应生产发展需要和北海市行政归属划分变化，航务与港务机构曾几次分合。其基本线索是1953年合，1955年分，1958年合，1963年分至现在。而与“民船社”亦“二合二分”；1953年合，1955年分，1959年合，1960年分至现在。但与“民船社”之合，仅为合并办公，业务上便于管理，民船社组织机构的基础不变，集体所有制的性质不变，经济上保持独立核算。

1965年公司随钦州地区划归广西管辖，改称“广西壮族自治区交通厅航运管理局北海分局”，到1979年又改名“广西交通厅航运公司北海分公司”，1985年再改为“国营广西北海海运公司”，公司成立以来，一直属省(自治区)、专署交通厅行政部门直接领导，1985年北海列为沿海开放港口，1985年11月才下放北海市由市交通局直接领导，级别仍按县级建制，属三类企业。

创建以来公司的发展，略分为三个时期：

初创时期(1952年6月——1960年)。这期间是公司创建打基础时期。刚成立的公司，在生产经营上，困难重重。接收过来的都是些残旧不堪船只，修理3个月后才有一半(15艘)投入生产，开航前，总是拿木炭为燃料，用手风筒搅动一、两小时，始能把船上轮机发动起来，由于船只陈旧，当时公司被人称为“烂船公司”；当时的航运管理也较为混乱，货源受制。尽管这样，公司生产还是有较大的发展。成立半年后即与港务局合并，合并后的北海航运处，重点是放在发展国营航运这方面的，所以直到1955年10月港航分家前，国营的海运生产，稳步上升。货运量从1952年4729吨增到74478吨，货运周转量从518176吨海里增到5640233吨海里；国营货运量比重由1952年占北海航区11%上升到28.68%；利润从亏1万元到盈利24.7万元；职工也增加一倍，达400人。

1955年港航合而再分，不久，海运业顿跌向低潮。那时的航运领导一度要放弃北海海运阵地，以搞内河运输为主，计划搬到合浦办公，提出“海水不犯河水”，把原有的绝大部分海运船都移交湛江、海南和北海港务局，仅留“桂新”“桂培”、“桂星”三艘小轮走北海至党江等附近海河交接地方，人员锐减40%，工人有两个月发不出工资。于是，出现了1956年公司历史上最大亏损额-4.8万元，船舶从21艘降为15艘，总吨也减为历史的最低点——582吨。1957年虽然陆续增加了11艘风帆船，依然亏损3.9万元，未能走出低谷。

1958年，港航在“大跃进”时期又再度合并。在上级“全民办运输”思想促使下，海运形成短暂高潮。1958年货运量比1957年增加3.277吨，周转量增加4倍多，达1900万吨海里，首次突破千万吨海里。至1960年，运力总吨从1956年的582吨增到1065吨；同样，货运周转量从1149037吨海里增到7798991吨海里；利润从亏4.8万元转为盈利200.6万元(纯运输利润14.5万元)固定资产从1955年51.7万元(原值)增到156万元。职工总数达990人。

曲折上升时期(1961—1980年)。从1959年起，公司在“大跃进”时期由于“运输大战”而产生“过热”的生产增长势头便迅速下降，直至1963年，基本上处于徘徊不前的局面，这期间正值国民经济调整时候，公司面临资金紧缺、货源流向变化大的难题。由此出现以短途运输为主的局面，1961—1962年运输业连续亏损达30.87万元，只是有港务方面的盈利弥补，才不至于整个单位亏损。1961—1962年也是公司机动船舶最少时期(1961年2艘/110千瓦，1962年3艘/231.6千瓦)。1963年3月，港航再次分开(也是最后一次分家)，一部分船舶及设备拨归港务局，运力相应减少，但公司运输生产比1961、1962年仍有所增长，并扭转亏损的局面。1963年与1958年相比，货运量从5.5万吨降为4.1万吨；货运周转量从1900万吨海里降为980万吨海里，利润从76万元降为8.8万元。

1964年起，随着国民经济恢复发展，港航最后一次分开后，归口管理，基本理顺了港航之间管理体制关系。同时，钦州地区在1965年被广西接管后，北海口岸成为广西对外贸易海上运输唯一通道，从而得到了广西各级有关领导的重视和支持，如固定资产，1964年仅93万元，但是1965年广西接管后却增加了31倍，达2946万元，机动船功率也从419千瓦增到1144千瓦。以上诸种因素的综合，促使公司逐年迅速发展起来。

在“文化大革命”严重困难时期，由于公司所处的重要地位，绝大多数职工、干部排除干扰，坚守岗位，使得运输生产一直正常进行并以平均22%的速度增长，成为广西航运系统在“文革”中损失较小发展较快的单位。这期间，公司曾担负国际援助运输任务，国家拨来一批运输工具和资金，这也是公司得以迅速发展的重要的物质因素。

总的说来，这二十年期间生产在总体上还是上升的。其特点是“五增”：运

力增加 13 倍，船舶从历史最低艘数(1962 年的 13 艘)升至最高艘数(1980 年的 68 艘)；人员增加 1 倍(从 1962 年的 910 人增至 1980 年的 1963 人)；运输量增长 10 多倍(从 1962 年 4.2 万吨升至 1980 年 47.4 万吨)；利润增长 6 倍(从 1962 年纯运输利润 14.5 万元增至 1980 年的 97.7 万元)；固定资产增加 17 倍(从 1962 年 200 万元增至 1980 年的 3500 万元)。基础设施大力改善，1976 年到 1980 年，公司航运基本建设投资 368 万元。从 1971 年起，全部淘汰了风帆船，结束了以风帆为动力的航行史，代之是有雷达、测深仪等先进助航仪器的现代钢质轮驳。货源充裕，运输效率迅速提高，由此确立了该公司在广西沿海航运的骨干地位。

改革、发展时期(1981—1987 年)。这期间实行开放改革的国策，为企业注入一股强大动力，同时也面临着一场严峻的考验。运输市场的空前开放，使个体、私营及中外合资等各种经营形式竞相投入水路运输。公司在这前所未有的运输竞争中开拓发展，改革探索取得了初步成效，企业由生产型转为生产经营型，在管理体制、人员组合、劳动分配等方面的内部机制，进行革新，尤其对其中的关键——船舶定员承包制，通过了 1981 年 9 艘船舶定员包干的试行，到 1985 年实行单船航次计酬法，再进入 1987 年推行的营运船舶的定员承包，使其逐步完善起来，收到较好的经济效益。

1984 年，公司原领导班子全部退居二线，由较年轻文化知识较高的班子接任，顺应了改革开放的形势。1987 年实行“经理负责制”和“经理任期目标制”，使公司的改革进一步的推进和深化。

这时期，以 1980 年与 1989 年相比较，其特点是：减船(从 68 艘减至 28 艘)，减人(从 1984 人减至 1876 人，每艘 400 吨级货轮从 24 人减至 18 人)，增收(从 861 万元增至 1679 万元)，增产量(从 10699 万吨海里增至 13638.5 万吨海里，其中驳船单位产量从 6677 吨增至 7076 吨)。

公司现状：

1、机构编制：公司按正县级建制。1987 年开始实行经理负责制，编制上依然分行政和党委两部分。

公司一级设经理 1 人，副经理 2 人；党委书记 1 人，副书记 2 人。现任经理王揆正，副经理朱康德、蔡怀衍；党委书记黄龙，副书记刘仁宪、陈业勤。下辖船舶大队、船舶修理厂、钦州茅岭港务所、合浦石头埠港务站及 24 个科室。

2、经营范围及主要航线：

公司主营海上客货运输，兼营码头货物仓储、船舶修造和代理小港口作业业务等。主要运输航线有 120 条。国内运输航线通华东华南沿海。外贸运输航线主要有北海、湛江、海南、防城至香港、澳门等。最长航线是北海～上海，全程 1200 海里。

3、职工概况；1989 年在册职工 1875 人(未包括离退休职工)。其中管理干部和技术人员 298，工人 1577。职工的文化素质较高，初中文化以上占职工总数 70%，在“文革”中毕业的初、高中职工已有 70%补课合格。在政治素质方面，职工中的共产党员占职工总数的 20%，青年职工中 80%已参加过脱产政治培训。在技术方面，4 级工以上工人占 40%，技术船员达 354 人。获得各种专业技术职称 189 人，其中中级技术职称以上的 23 人。

4、经营管理概况：

三十余年的航运实践为该公司经营管理打下了良好的基础。目前拥有商务、财务、计划统计、安全检查、劳动工资等管理人员 195 人，轮机、船体、船电通讯导航等各类工程技术人员 110 名。

5、海上运输工具概况：

公司全部船舶是钢质的，且大部分在七十年代就购置。1987 年统计，船舶共 33 艘 / 12400 吨 / 11474 千瓦。其中货轮 13 艘 / 5050 吨，货驳 6 艘 / 6600 吨，拖轮 6 艘 / 2342 千瓦，油轮 1 艘 / 50 吨，辅助船 6 艘 / 700 吨，客轮 1 艘 / 100 客位。最大货驳 1500 吨，全部货轮每艘 400 吨以上。1989 年购置 2 艘千吨级自航驳投入营运，经济效益比较显著。

6、海运技校与船员培训中心：

公司下属的广西北海海运技工学校，是广西沿海培养中级技术船员的唯一学校，是 1975 年在原公司“七·二一”工人航海大学的基础上创办起来的。经广西壮族自治区劳动人事厅备案，招生对象为初中、高中毕业生。已招收了两届学生，共毕业学生 76 人。同时，该校也负责对本公司及广西沿海船员进行技术培训，1981 至 1987 年参加中级技术培训的有 317 人，1987 年成立船员培训中心，目前对本公司船员进行“四小证”(即“海上求生”、“船筏操纵”、“船舶消防”和“海上急救”)的培训。该校现有教师 15 人，职工 7 人，校长陈力。

7、桂海运输公司：

1987年5月6日开业，是海运公司与交通部广州海运局所联营的企业，属国营独立核算性质。注册资金260万元。广州海运局投资船舶，北海海运公司出船员。双方权利与盈亏分配采取投资与义务相脱钩格局，利润四六分成(海运公司占四)，实行董事会领导下的总经理负责制。现任董事长丛选龙(广州海运局)，副董事长王揆正(海运公司)；总经理王揆正，副总经理有广州海运局郑华楫和黄祯祥、朱康德(海运公司)。现有船舶2艘，即桂海081、086(原红旗081、086)，每艘载重800吨、699千瓦，每艘定员34人，航行香港及国内航线，常抵泊港口有香港、广州、湛江、汕头、汕尾及海南诸港，1989年利润14.7万元。

8、公司下属港口及所站概况：

过去较长时间，海运公司既是海运企业，又兼有管理航运业务职能。在北部湾沿海重点港口没有港务所、航运站，代理船舶运输业务及港口作业业务。1985年前有所站4个，即合浦、钦州、防城、龙门航运站，1985年各所站地方成立了民间交通管理站，业务萧条，仅保留2个，即石头埠港务站、茅岭港务所。

(二)北海市水上运输公司

市水上运输公司(简称水运公司)，是北海市创建最早规模最大的集体水运企业。

公司简史：

1954年春，北海港籍小型木帆运输民船船民，响应政府号召，成立了木帆船运输互助组，至1956年4月，建立了8个木帆船运输初级合作社，受北海港务处领导，1956年8月，8个小社合并为4个社，组成一个联社，即“北海港木帆船运输合作社联社”，这是该公司最早的机构名称。1958年7月，经过整社工作，4个社合并为一个高级社，即：“北海港木帆船运输合作社”，受北海航运处所管辖。合并后仍保留原来联社时船舶分红，劳动分配的办法，采取多劳多得的海里加基本工资的计划形式。1959年1月，合并航运处公办，船工工资固定，经济单独核算，自负盈亏。7月份调整为水运大队，即“湛江专署航运局北海航运处木帆船运输队”(航运处主任王强兼任队长，副队长刘伯贤)，实行队一级核算，采用“船舶底分乘以航线分”与“死分活计”相结合分配计酬制度。

1958年末，拥有木帆船211艘。4143船总吨，从业人员880人。

1960年1月与搬运、驳艇大队组成水陆运输人民公社(下设水运、驳艇两个大队)，4月合并北海城镇人民公社。1961年4月又单独成立水上运输人民公社(简称“水运公社”)，隶属北海市交通局领导。1970年内部调整为2个船队及后勤队、机修厂、船舶修造厂、综合厂(家属组织)6个独立核算单位。1973年4月，由水运公社改为现在名称，仍是集体所有制。1976年3月，2个船队合而为一，机修与玻璃钢车间合并为玻璃钢造船厂。1986年11月全公司改为一级核算。

创建初期就颇具规模，1956年联社时，有职工1106人。(船员绝大部分来自北海、钦州等沿海地区)，拥有木帆船198艘，后陆续加入23艘民船，总计221艘(均为木质风帆)编号从“北帆1”排至“北帆221”。载重量在20—30吨之间的约占80%，最大的是北帆1号(亦叫“群众号”)，载重70吨。1957年时的固定资产为17.3万元，货运量3510吨，货运周转量117685吨海里，总收入1485694元，利润448217元。航线主要是通往北部湾沿海企沙、防城、东兴、犀牛脚、龙门、钦州、八角湾、合浦、石头埠、公馆、乌石及广东沿海的广州、湛江、水东、海安、海口、三亚。八所、汕头等港口。帆船由北海往广州，大约15天可抵达。所运大宗货物有锰矿、水泥、木材、化肥、盐、粮食等。1959年货运量达232694吨，是初期最高的年份。

1960年至1966年，该公司继续发展。1960年货运量达295520吨，利润452755元，均创造历史最好水平(见附表)此期间淘汰了部分小木帆，添置较大的帆船，如北帆201、202等，载运吨量均达100吨，并对部分落后船舶进行更新改造，把40吨以下的双桅船改为单桅船(这样可以省材料、省人工)。船型多取“儋州式”(属尖头滑尾型)，这种船速度快，型体美、操作灵活。营运船舶配备收音机及较为灵敏精致的罗经。1960年首次购置本质拖轮1艘，拖驳3艘。故船舶数虽减至142艘，而船总载吨却增到4268吨，比1951年增加近千吨，不过，此时尚未有钢质轮船。“文化大革命”十年期间，该公司运输生产徘徊不前，尤其1967—1970这四年，累计亏损11万4千多元。1971年始略有进展。1976年拥有船舶102艘/4051吨/999.5千瓦。其中拖轮增至10艘(999.5千瓦)，全部船舶依然木质。

1977至1984年是公司发展的低潮时期。出现了类似“文革”初期那种连续亏损局面，1980—1984年共亏损105万元(这是公司史上最大亏损额)；货运量和周转量分别徘徊在9万吨和1400万吨海里左右。全公司人均载运吨量不足4吨，这种局面是多种复杂原因造成的。除了管理不善等内部主观因素外，客观上也存在着如下原因：材料(尤其木材)来源困难且价格大幅度上浮；大部分木帆船进入淘汰期；货源流向变化大，短途运输多由车运代之；海上运输价格偏低，没有资金改造更新船舶。

1985—1987年，随着改革开放发展，公司着力调整内部机制，进一步落实经济责任制，采用各种方法更新、改造船舶，运输生产才有新的转机。1986年拥有船舶59艘/3952吨。其中拖轮11艘/1232千瓦，钢质船舶3艘/1040吨，驳船20/3020吨，木帆船28艘/932吨。逐渐用机动船代替风帆船。现存的风帆船除2艘外，全部安装1—2台8.8千瓦的柴油机与风帆并用，从而结束了纯靠风帆作船舶动力的历史。

公司现状：

1、机构设置：公司一级设经理室、办公室、计财股、产销服务部、党总支，下设第一船队(机动船、拖驳)、第二船队(帆船)、玻璃钢船修造厂。公司直接隶属市交通局领导，现任经理岑仁昌。

2、职工概况：1987年职工总数733人(不含退休330人)。其中文化方面：初中257人，高中95人，大专2人。目前超过50岁的船员，绝大多数是文盲。船员技术构成方面：有船长、大副、二副40人、轮机长、大管船、二管轮40人；149人受过技术培训。

3、经营概况：(略)

4、运输工具概况：1986年末统计，船舶共59艘/3925吨/1232千瓦。其中拖轮11艘/1232千瓦，货驳20艘/3020吨，木帆(含机帆)28艘932吨；按船质分，木质船51艘/2522吨，水泥船2艘/265吨，钢质船3艘/1040吨，玻璃钢船3艘/125吨/188千瓦。目前最大拖轮是“北拖3”，294.2千瓦；最大货驳是“北驳44”，500吨；最大3艘木帆船是“北帆103、43、86”均载61—62吨。

5、航线与货种：木帆船航线以通往北部湾沿海各港口为主，其中经常抵达

的有：涠州、防城、东兴、企沙、龙门、钦州、犀牛脚。合浦石头埠、乌石等。拖驳船主要通往广东沿海及海南诸港。其中常抵泊的有：广州、汕头、海口八所、三亚、水东等。载运货物主要是：金属矿石、水泥、木材、非金属矿物、化肥、盐、粮及工业品等。

6、码头仓库：码头总长 34.2 米，1986 年吞吐量为 10430 吨；仓库 5 座，建筑面积 1219 平方米。

7、船舶修造厂：对外称玻璃钢船厂，创建于 1963 年，是华南地区首次建造玻璃钢船舶的厂家。以自修本公司船舶为主，固定资产约 30 万元，职工 150 人，年修理能力为 10 艘 1500 吨。已建造有玻璃钢拖轮 2 艘(188 千瓦)，玻璃钢货驳 1 艘(125 吨)。

(三)南方货运有限公司、北海外贸船队

南方货运有限公司

是北海列入全国十四个沿海开放城市后首家中外合资的海上运输企业，由中国银行北海分行信托咨询公司、北海市水上运输公司、广西外运分公司北海支公司、广西粮油食品分公司北海外贸运输支公司与香港华润运输仓储有限公司(外商)合股经营。1984 年 11 月筹建，1985 年 3 月 1 日正式成立。固定资产为 100 万美元。外商资额占 25%，其它四方各占 18.75%。收益或亏损按资额比例分配。

公司实行董事会领导下的经理负责制，董事会是公司最高权力机构。由合股各方代表 2 名共 10 人组成。现任董事长陈大梅(中国银行北海分行)，第一任经理陈德干，现任经理蒋海德。

公司一级设船务部、修理部和办公室，财务结算委托北海市会计师事务所核准代办。

现有职工 58 人。其中管理人员 10 人(含修理部)、船员 48 人(技术船员 28 人)。船员由招聘而来。大部分来源于市水运公司。

拥有船舶 3 艘，即载重量为 700 吨的南方 907、南方 908 南方 909。均为丹麦建造，1985 年进口。

主要航线：北海至香港，香港至海南线或湛江、广州等。

货运种类：主要外贸矿产品、食品、烟花、炮竹等。

1987年由于船舶修理等因素，亏损57万元。1988年公司采取股东调配和向社会公开招聘的“双向”选择方法聘用管理、技术人员，并向港务局租用60米长的码头，1000平方米的仓库、3500平方米的堆场，建立货物集散基地，使货运量比1987年增长43%，达43361吨，周转量达1825万吨海里，利润52万元。创办5年共计盈利127万元。

外贸船队

属非专业海上运输企业，是北海外贸口辅助运输力量。成立于1958年，机构名称几次变更。1987年改称为“广西外贸食品进出口公司北海海洋运输支公司”，隶属广西北海外贸办事处管辖。建队时有木质船4艘，共158载重吨；船员30人。1970年后，陆续从国外购进9艘较大的钢质货轮和供出口鲜活水产品的专用船，其中最大的是海翔702轮，总载吨位999，主机功率1695千瓦，是北海最大的货轮。1987年有钢质船舶7艘，总吨位1708；船员150人。1989年所购进的船舶除转卖后仅剩2艘（海翔505、鸿达轮），总吨位1399吨，主机功率1695千瓦。

船队除直接担负本公司出口货物运输外，还不断拓展海运业务。1979年其船开始航行上海、大连、天津等国内长线港口，1982年航至日本东京、马来西亚槟城、新加坡等近洋港口，是北海航行航线最长的船舶。但由于投入营运时间不足、回程货源缺少等原因，船队的经营一直处在亏损状态。1975—1987年，年均收入34.9万元，年均亏损额75.16万元，年均货运量4840吨。

五、船舶修造

（一）造船业简史

清初，廉州府“纳例鱼课”，塞箔、搅缙、拖大网的渔户增多，造船业适时而兴。尽管以后朝廷几申“海禁”，禁造五百石以上大船，北海民间造船活动却未终止。

光绪年间，本地舢板、运货船、汉舢板在高德至地角10公里的沙滩上建造和下水，高德、党江成为北部湾北岸地带重要造船基地。“大小渡船，多就地制造”，铺户数百、居民数千、常有渔船百号泊于其湾的高德圩镇，拉锯、刨板、打挣（椿灰）声不绝。

清末民初，北海船舶制造技术已达相当水平。高德建造的大大小的帆船、

货船，数目庞大。其中有代表性的一种龙骨船，尾部凹入，船壳颇类汤匙，是上古时代就在这里海面出现的同型船进化而来，当时在北海关任代理税务司的英人H·洛根·勒赛尔这样评价：本口岸所建造的商船和渔船。“其构思会使任何一位欧美的快艇制造商感到振奋”。海关专员保尔也说：北海的舢板是一种快船，可与其他好的舢板相媲美。

民国8年，北海已能建造木壳机动船。

民国29—38年，北海开设有新兴、合胜利、晋安、潘新兴、莫宇绥庄、伍财兴(全青六)、莫振升、益隆号、炎兴、潘业兴、椿记栈、洪元杏、百全栏、铨兴、合兴、生兴隆、志兴、阆庄、秀记、龙成兴等数十家造船栏头(作坊)，大部分集中于高德、外沙和茶亭东柴栏一带，四、五十年代名噪两广的三桅尖头滑尾大帆船“万丰”号，即为航商韦光宇与湛江“农丰”布厂老板庞义光、黄海帆合资，花去棉纱27箱(约折当时五千多元大银)，委托离德莫宇绥庄建造。东柴栏船坊造的木驳船达“二十万大”(120吨)，设桅帆，无风时靠人力在岸上牵拉，沿岸而驶。

(二) 解放后运输船舶的修造

厂家与修船能力

目前，从事船舶修造的厂家(包括国营、集体性质)达14个，还有散布海湾各处、个体经营的众多造船点，造船工匠约2000余人(含个体造船户)。

专为水上运输服务的船厂主要是北海海运公司船舶修理厂和市水运公司船厂(对外称玻璃钢船厂)，装备颇为完备。据统计，两厂拥有固定资产(净值)316.37万元(1983年)；专用设备：50米/10米/400吨(长/宽/能力)船台4座(未含水运船厂临时船台1座)，船排(含船只上岸和下水滑道及附属承船、拖曳设备)8座，其他金属切削、动力设备共262台；建筑面积3万平方米。已形成修造400吨级，600匹马力沿海客、货轮能力，两厂年修船量分别达24艘/5557吨11090千瓦(1981年)和10艘/1500吨(1987年)。

修造水平的提高

未建船坞、船排前，把船搁在沙滩上修理，受潮汐、天气影响，涨潮与雨天不能施工。较大吨位的船是预先在岸上筑基墩、做标志，乘潮引船上墩，用风箱绞调整平衡。工人用手工割削钢板、加工板料、挣灰，经常泡在齐腰深的

海水里抢修木船。

六十年代中期，仿制简易土船排，利用木滑道首次将 110 吨的机动船（北航一）拉上岸修理。因无卷扬机，往往利用四、五十人推动木绞盘（俗称“犸溜绞”），船沿着滑道（俗称“走水阵”）被牵拉上岸，上下排一次数十人得整整忙碌一天。

六十年代末，“沙滩当船排”和“走水阵”修船的历史随着生产条件的变革、400 吨级船排等专业设施的兴建而归于结束。从只能修造 200 吨以下木船发展到能承担千吨级钢驳、400 吨级货轮，449.4 千瓦拖轮的大、中、小修工程，并可设计建造 250 吨油驳、294 千瓦拖轮、100 客位客货轮和玻璃钢新型船。

1973 年 3 月，与华南工学院造船系等单位合作，采用新材料新工艺设计制造出玻璃钢壳、钢丝网水泥骨架组合结构拖轮——北拖 10 号（满载排水量 28 吨）。这种结构形式的船在国内尚无建造规范，因此引起造船界的重视。1975 年再由水运公司设计建造相同结构的沿海 135 吨舱口货驳——北驳 16 号（船体造价 16.5 万元）。上海玻璃结构研究所及广西区交通勘测设计院等十几个单位联合进行长达五年的船体总纵强度等项目的测试，证明混合结构可行，“北驳 16”建造质量甚佳。该船营运 5 年，航行 147 个航次，平均年营运率达 95—97.5%。玻璃钢船的建造成功，为北海造船工业增添了重要一章。

修造船生产的技改挖潜，近年来实现一系列项目，如花轮枪除锈、遥控磁力除锈、高压水除锈（引进西德设备）、盐浴炉改造、快速刷镀工艺、300 型柴油机安装气控装置、试制 6300 式磨气门机等等。部分项目被选送自治区新成果展览会展出，获自治区交通局和航运公司颁发的技术革新奖。技师林兴教等设计的四叶关刀型船用螺旋桨获得行家好评。

海运公司船舶修理厂

海运公司船舶修理厂以原来港航机构设于各处的临时修船点为基础，几经撤并搬迁，五十年代末定址于外沙西，逐步发展扩大。

轮船分公司，航运处成立之初，依靠水产公司造船厂（今广西北海渔轮厂）和临时组织工人修船，修理期长，耽误航行。后于党江西洋江、外沙港中段（今桂皮仓背后）、珠海西（西街）183 号、高德、西港口码头等处设修船、修机点，成立党江修船所和北海修船所，派员管理，方便辖区船只和民船的维修。修船

点(所)无固定工人,只根据交修船的工程数量由市内调配修船工。设备因陋就简,只有一些风箱绞、起重葫芦(滑轮)之类,基本上用于手工方式修船,效率不高,承修“泰宁”轮,质量不过关,只好送到广州入坞重修。1956年由李百安、李裕铨设计,许大章“放线”,驳船改装,首次造出294千瓦、120吨的木质拖轮“跃进”号。这是修船所“修兼造”、加入北海造船市场竞争行列的开端。1957年,修船所正式纳入航运编制,建机修车间,建造港务处载泥驳船10艘;推广湛江航管处经验,以“沥青燃料油混合剂”,代替牛油、木油等修船用料,节约航修费用。1958年,在外沙西(现在的厂址)取地盘,建木工工棚。而西街修机点,部分修船工和主要设备(如C616型车床、2A125式钻床及电焊机、搪缸机、拨盘机等)已按市委指示转交北海造船厂(今广西北海渔轮厂)。1959年,修机车间重整旗鼓,白手起家,利用土办法造炼铁炉和小型桃床。西街的点搬外沙西,木工、挣灰工和机械修理工合并在一处,工人亦相对稳定下来。修船木材缺乏,便组织家属到三百余里外山上砍木运回;船型不符合要求,便结合修船加以改良,使所修造的船舶既适应内港驳运,又能作沿海运输。1962年安装176千瓦的“海虹”拖轮,并大修船舶6艘444吨,中修7艘1521.5吨/99.2千瓦,小修9艘357吨/122千瓦,航修135艘次。到1963年港航分管前,修船所拥有车间1座250m²修船工棚3座480m²。1965年5月,正式称“修船厂”,增加钣金、钳、锻工、铸造、电焊、风割、电工等工种,并添置简易机床和起重设备,试制帆船铁桅,建成120米长的土船排,方便百吨以下船舶的修理。当年修船13艘(550千瓦、862吨),造出1艘61个客位的“青年号”客货轮(供北海/涠洲航线使用),年产值20多万元。当时有旧式金属切削机床8台、交流电焊机4部、少量木工机械、简易滑道2条/4640m²、浮坞6艘/90排水吨。1968—1973年,船厂获得发展机遇。因担负援越修船任务,交通部以“交军计基(68)字第110号”文批复厂的扩建工程计划,拨来专款101.5万元和一批较先进的机械设备进行扩建。在上海第九设计院、第四航务工程局、广州文冲船厂、南宁冶矿厂等单位支援下,兴建长50、宽10米的400吨级船排4座,长90米宽50米的400吨船排1座和长93米的400吨船滑道,建起船体、金工、铸造等几个大车间和护岸围堤。在此期间,奉令接收、检查由中方交给越南的“援越船”,包括50吨级的货(油)轮、500—1000匹马力的拖轮、驳船及100—200

吨伪装为渔船的运输船共一百多艘，并负责修理越方在运输中被打、炸、碰坏的船只。仅 1972 年 6—12 月，就修复“自力”、“解放”等型号船 50 艘次，修复中方参加隐蔽航线运输的船舶(公字船)42 艘次，数年间，修船设施基本配套，机械加工能力显著提高。扩大生产场地 14400m² 固定资产原值从 106.81(1970) 增至 250.64 万元(1973)；人数从 246 人(1970)增至 484 人(1973)；产量从修船(不含航修)8 艘 / 527 吨(1970)跃升为 46 艘 / 4070 吨(1972)；年工业总产值达 130 万元。不但承担北海航区运输船(包括 400 吨、441 千瓦机动船)的检修，而且造出 29.4 千瓦水泥船、250 吨钢质油驳，294 千瓦沿海钢质拖轮和 50 吨 / 89 千瓦沿海钢质货轮 2 艘(出口)。在设备、技术力量、规模方面，与毗邻的“广西区北海渔轮修造厂”旗鼓相当。1972 年扭转连续几年亏损状况，是建厂以来一大变化。1974—1978 年，逐年扩大生产规模，充实修船实力。1983 年厂区占地面积达 51525 平方米，建筑面积 21423 平方米(其中厂房 19760 平方米)。在“学大庆”运动中，设船体、金工、锻铸、木工车间，车间分若干组，建立安全与质量、设备、技术操作规程等项管理制度，开展技术革新与技术改造。但管理工作跟不上，1978 年才制定工时、用料定额，修船组织工作不够完善，工程衔接不紧，修理周期偏长，1977 年上半年修理出厂的船舶，7 艘超过计划修理，超期最长为 26 天。1984 年以来，修理厂改革生产组织体制，在车间建制上，打破以往按工种性质划分车间的框框，另设三个集轮机、电器、船体、木工、除锈、油漆等各种专业人员于一体的、能独立承担整艘船舶全部修理任务的综合车间，并实车间一级经济核算，推行以包修期、质量、产值等形式的修船经济责任制。1984—1989 年，年总产值均在 150 万元以上，平均年利润 29.16 万元，1987 年全员劳动生产率达 5072 万 / 人(按 1970 年不变价)，是建厂以来最好水平。经过 30 多年的发展，海运船厂已经具有修造 400 吨级、411 千瓦沿海钢质机动船和渔轮能力。以修为主，造船辅之。全厂 24 个技术工种，固定资产近 450 万元。可承接各类船舶的修造及船用机械加工、螺旋桨铸造、理化检验、蓄电池快速充电翻新等业务，修造船业务范围已扩大到广西、广东沿海和香港等地。

六、综合记述

(一) 河运

北海是江海交汇处，水运业发达。在古、近代，除海运外，北海水运业中内河运输也曾占有重要地位，甚至成为主体。现代由于多种因素的影响才逐渐衰落。到了二十世纪七十年代末期，北海的内河运输基本处于停航状态。

北海航管区河运的自然条件：

北部湾沿岸的钦州地区和北海市具有优越的内河运输自然条件。大小河流有 40 多条，且海河相接便于组织联运。而作为北部湾主要港口北海市，很早就成为北部湾海河运输的枢纽，故向有“江海舟楫之便”的说法。北海有十多条海运线是与内河连接的。1956 年北海航区内河通航里程达 1550 公里，干流通航 100 公里以上的河流有 6 条：南流江、钦江、大风江、防城江、东兴江（北仑河）、茅岭江。其中南流江和钦江是较为重要的河运干线。尤其南流江在整个内河运输中占有突出地位，是北海航管区内河运输的主要航线，历史上与北海的海运关系最为密切。

南流江水道，南流江发源于广西区北流县大容山中央塘，斜向西南流，经玉林、博白、合浦注入北部湾，是北部湾沿岸最大的入海河流，全长 281 公里。流域面积为 9704 平方公里，流域跨七个县，人口约 200 万。从南流江的入海口党江起至玉林船埠，经过 18 个乡镇：党江、总江、白花塘（石湾）、石康、武利江口、多蕉、常乐、张黄江口（旧州江口）、新圩、新渡、石蛹、马口水库（小江口）凌角、大龙、沙河、大岭、博白、船埠。河道宽 100—200 米，平均水深 0.30 米（建国初数字）。

南流江支流有 16 条。其中主要有小江，武利江、张黄江。支流流域面积达 6031 平方公里。

南流江每年 6—8 月为洪水期，10 月一次年 4 月为枯水期，5—9 月为中水期。洪枯水期水位变化幅度为 6.2—6.8 米。坡度平缓，流速不大，易受洪水灾害。木帆船在枯水期全程一次航行须 30 天，在中水期约 15 天。

钦江航线 钦江发源于灵山县百牛岭。流经灵山陆屋至钦州县青塘、平吉、文隆、沙井注入北部湾。全长 174 公里。主要通航河道是从龙门港到灵山陆屋河段，长 81.52 公里。解放前，食盐从钦州船运至陆屋，肩挑至沙坪圩再下船，沿平塘江转运至南宁、横县等地，曾是相当繁忙的航线。1950 年曾开发上游河段，新增 54 公里的通航里程，可通航至灵山县城。全程全年可通航 8—40 吨木

帆船。

茅岭江航线 茅岭江发源于邕宁、钦州边界大岭顶。向南流经小董、鲤鱼坪、黄屋屯等处，在茅岭出口注入钦州湾，全长 135.9 公里。通航里程为 102.5 公里。该河支流计有平旺河、冲仑河、大直河、大寺江、哪蒙河等，是钦州地区沿海连接十万大山区的一条重要水路。主航道从小董河的长滩到河口龙门止。黄屋屯以上可通 10—40 吨木帆船。黄屋屯以下可通 50 吨货轮。原支流可通 5—10 吨木帆船。

除上述三条干线河流外，还有几条较为重要的水道：大风江—发源于灵山县，流经那彭、平银、东场，从大观港注入北部湾。全长 100 公里。防城江——由大录至防城，全长 132 公里。东兴江(北仑河)—发源于越南境内，经我国哪良、滩散等，由东兴镇入海，通航里程为 210 公里。

南流江航道在历史上的重要地位：

南流江是古代中国南部一条重要的水运交通干线中的一段。早在秦汉时期，南流江水系已是沟通岭南、岭北、傍通东南亚各国的“黄金”水道。西汉时期南流江的入海处合浦，曾是我国对外贸易的主要口岸。《汉书·地理志》对此有明确的记载。东南亚各国来往中国的船只，都以合浦为终点港再转运内地。汉朝出访海外各国的船队也多是从合浦启航的。尤其自秦始皇凿通灵渠后，形成一条从合浦进入中原地区的重要交通线。即从南流江经玉林平原进入北流河、西江、再溯漓江经灵渠入湘江，然后循长江水系到达中原地区。这是一条贯通南北，连结中外的要道。历代具有重要的政治、军事、经济意义。从东南亚及西方各国输入的舶来品，如金银器皿、名贵药材、白绢、象牙、装饰品等，源源不断从南流江转运内地，中国货物也循这“三江一河一渠”输向海外。宋代南流江成为广西漕运海盐干线，廉州、石康是漕运中心。尔后盐运、粮运一直是南流江运输的重要内容。

宋代以后我国的对外贸易中心港口已转移到广州、泉州，南流江的水运地位逐渐下降。明代以后，由于南流江下游淤积，河道变迁，江海转运港口也南移至北海港。

1876 年北海辟为对外通商口岸后，海河运输日趋频繁。外国商品，如煤油、火柴、洋纱等由北海港船运至南流江进入广西内地不断增多，内地土特产也经

南流江向北海港集散。

抗日战争期间，由于日本侵略军海上封锁，北海港口基本处于封闭状态，但南流江运输反显得繁忙。南流江入海处党江港，一时舟楫麇集，许多抗战物资尤其食盐都通过党江取道南流江转运内地。党江还设有海河转运站，组织护航队保护商船运输。当时南海一带，只有南流江一线能够水陆联运。从南流江运抵玉林船埠后，由船埠转车运至贵县，再从水路驳运到达柳州大湾，改由火车转运至鄂、湘、赣、粤、桂等省。由于盐价利润甚高(最低也有三、四倍之多)，很多船家冒险从海上运盐至党江港，一时盐船成为敌机、敌舰袭击的对象，以致遭击沉、炸毁、掳劫的事件屡有发生。

解放后北海的内河运输：

解放后至 50 年代末，北海的内河运输发展较快。“一五”计划期间是北海河运发展的高峰期。年均货运量达 21 万吨，货运周转量达 1335 万吨公里，分别比 1953 年增长 264.5% 和 157.8%。客运量年均 2.7 万人次，比 1953 年增长 274%。“一·五”期间的货运量曾一度占广西内河运输量的六分之一。与北海沿海运输相比，年均货运量多 6 万吨，货运周转量年均多 225 万吨公里，客运量约多 1 万人次。

北海河运的主力南流江水系的运输在“一五”期间获得较快的发展。1955 年南流江航线货运量达 87301 吨，周转量 8367783 吨公里，其中上行运量占 20—30%，下行为 70—80% 上运以食盐、矿产及建筑材料为大宗，下运以粮食、木材为主。1955 年参加南流江运输的船舶达 342 艘，共 4989 吨位，专业从事运输船员共 924 人。1949 至 1976 年，南流江航线货运量年均 5.4 万吨左右(博白水运公司运量未计在内)。

钦江的运输量仅次于南流江。1953 年钦江货运量达 7.6 万吨，货物周转量达 630 万吨公里。1953 年参加钦江运输木帆船达 594 艘。共 3552 吨位。其他河流运输也有一定程度的增加。

木帆船是北海内河主要的运输工具。其中“公板船”是常航行于南流江、钦江的一类木帆船。身长、底平，又称“长船”。竹筏、木筏也是重要的运输工具，尤其木筏运输更是南流江支流绿珠江、江宁江一带运送木材至北海等地区的主要方式。1956 年北海航管处有 3 艘浅水拖轮参加内河的营运。1957 年后，

有 10 艘水泥船、钢板船(机动船)加入内河江口至沿海港口的运输。小型拖轮在 50 年代可直航博白。

北海内河运输管理与沿海运输一起，属北海航管处领导(机构的名称以后有改变)。1956 年港航分开时，港务局管海运，航运处管内河，从 1955 年起北海航管处设有 3 处管理内河运输机构：党江港务所，负责管理南流江水运；钦州港务管理站，负责钦江水运；防城港务管理站，负责东兴、防城、江平江的水运。60 年代有四个集体水运企业参加内河运输：南流江水运系二个(合浦水运公社、博白水运公社)、钦江、茅岭江一个(钦县水运公社)、东兴江、防城江一个(防城水运公社)。70 年代后，水运公社均改为水运公司。

1955 年以前，内河航道基本处于自然状态，未经过系统测量，规划整治，没有航标设置，河道弯曲，险滩、暗礁多。1954 年北海航区发生的 173 起航行事故中，大部分出现在内河运输。从 1955 年下半年开始至 1956 年，航线各地政府和北海航管处对内河航道进行了较大规模的整治。重点是南流江和钦江。1956 年还成立“南流江航道建设委员会”，主要由北海航管处和合浦、浦北、博白县有关负责同志组成。下设博白办公室和江口办公室，具体领导工程各项工作。国家拨款 8 万多元，整个工程分为炸礁、扒沙、疏浚建导流坝、设标四部分。1956 年底基本完成南流江干流博白以下 206 公里的整治工程。党江至沙河 143.5 公里河段设立二等航标，沙河至大岭河段设立三等航标。航道经整治后水深一般都在 0.65 米以上，对船舶通航起了很大的作用。1959 年全线航标发光可以夜航，并有载客班船航行。

60 年代初期起，北海航区的内河运输进入衰退阶段。货运逐年下降。1956 年黎湛铁路通车后，从玉林地区沿南流江下运的大批粮食改从铁路运往湛江、海南，大宗食盐也改从安铺港转遂溪装火车运往内地。当时内河运输经营方法落后，运价高，沿河港口设备十分简陋，仅修有几个简单斜坡作为码头，货物在河岸或民房堆放。货物周转慢，航行事故多。

1958 年“大跃进”后，河流碍航、断航的建筑物(如水坝)不断增多：南流江玉林——博白河段，原来可通航 30 吨船只，由于上游处建水库，建水坝 6 座，1961 年后断航。博白至沙河的 40 公里，1970 年修建沙河坝后断航。1964 年总江口大桥修建后，下游航道改经人工运河过船闸出海，船舶通航受到很大限制。

1977年浦北修建泉水水电站，南流江中游又断航。钦江也由于1960年在上游修建船闸也断航，下游由于水源减少水量不足，航道淤浅亦处于半停航状态，航程不断缩短。茅岭江主流长滩至甲派河段建有4座引水坝而断航。同时水土保持差，河道淤浅日益严重，通航里程逐年减少。1974年南流江参加运输船舶(包括农副业船)只有120艘，共1902吨位，仅是50年代的三分之一。1979年，专业从事南流江运输的水运企业已停止了内河运输，其中的合浦水运公司改为沿海运输。目前南流江只有少量农副业船只进行短途运输。1982年统计有3艘，共3611吨位，年货运量仅3600吨。

(二) 运价

运价包括船舶运费、港口装卸费及其他服务费用。解放时没有统一的价格管理制度，运价往往升降无常。各航商互相倾轧，唯利是图，价格远远背离价值。如轮船“1895年运费一下比前年提高30%”。1896年法国轮船公司加强与暂居北海航业垄断地位的德、丹船的竞争，于是，“彼此争抢生意，脚价益减，跌落靡定”，后因共同利益相关，又暂时一致协商，使“载脚费犹见增多”。这里说的“脚价”、“脚费”及当地所称的“水脚”，都是指运价。

至于帆运、驳运价格，则由依附外围各航业的代理行所控制。这种代理行约有二十多间，名为货主、船方办理承运业务，实则操纵北海航运市场，控制货源，左右运价。直到解放后北海实行了“三统”管理，代理行才被废除。

1950年，中央提出了“三统”政策(即“统一承揽货源，统一运价，统一调配劳动力”)，逐步把水运纳入计划管理轨道。到1953年5月，北海航管处成立统调委员会，对水陆运输货物统一登记调配，船舶进行统一调度，初步对运价实行统一管理。运价未统一之前，北海航区大多沿用旧政权的运价。因而费率际准不一致，不合理的地方很多。一是货物等级不统一，计算办法不一致。沿海航线货物没有按10个等级分；内河航线民船货运只分三等、四等，有些没有分等，只按货物贵贱排列。二是比价不合理。航程远近运费一样(称为航线运价)。三是利润不合理。

1953年8月召开的全国交通会议决定坚持“薄利多运”的原则，成为当时进行统一调整运价的指导思想。1953年11月，广西以紧急措施，开始对全省航线运价进行调整。货物分类以1953年7月华南财委批准试行的《粤桂内河航运

货物分等表》为际准。1954年3月，广西交通厅内河航运管理局汇编了《广西省航运运价》，基本上统一了广西的运价标准。北海航管处（“政企合一”机构）派出人员深入各地调查执行广西统一运价情况，发现沿海运价存在一些问题。主要是广东运价高于广西，本港船舶多跑广东不愿返回，同时船方还收取“船头费”之类小费未有革除。当然，要制定合理的运价，不是一件容易的事。水路运价属国家计划价格的组成部分，在制订运价时，既要从宏观上考虑工、农业和交通发展状况及其关系，又要在微观上分析每条航线运价的历史与现状。北海运价在广西有其特殊地方：一是海河交接，航线复杂，远洋、近洋、近海、沿海、内河等各种运价都存在。二是北海行政归属多次变化，有时要执行广东运价，有时又要执行广西运价。这种状况增加了执行统一运价的难度。在执行过程中，根据实际情况，请示上级逐步加以调整。

五十年代北海航区比较大的运价调整有2次：一是1954年的调整。该次调整北海港线货运价降低23.6%，北穗客运降低30%，其他近海线平均降低21.96%，内河航线上行降低36%，下行降低28%。二是1956年的调整：沿海北穗线降低13.8%，内河木帆船平均降低29.11%。同时废止“航线运价”，制订更为合理的“里程运价”，即按承运里程为计价标准。

六十年代，北海航区的运价主要参照《广东省水运运价规则》。货物分类依25个等级区分。1972年11月27日，广西区交通局发出《关于改革和调整我区内河沿海国营轮驳运价通知》。同时颁发《广西国营驳轮船货运价格计算规则》。货物分类将25级改为8级。“北海航区沿海小轮运价由25级改为8级后由于偏低而提高百分之五”，“北海至香港外贸运输由于外贸部门要求定期定线，而且交运货物不足船载量，因此仍保留包船计费方式”。

八十年代，国家大力发展社会主义商品经济，经济体制处在改革之中。长期以来运价属于国家指令性价格，价格偏低。1983年后，国家多次调整水运价格，修订各项收费规则，并使各种运输方式的运价趋于合理。运价总趋势是向上浮动。

（三）海上安全管理

概况 解放初曾由港务局、海员工会、劳动科、边防局，法院、保险公司等单位组成海事处理委员会。1953年制订《北海港务管理暂行办法》，具体规定

船舶、航行、灯号信号、危险品装运、交通检疫、航道保护、竹排管理等安全事项。其时，暴风袭船事故屡发，34宗海事就有23宗直接由风暴袭击而引起。航管部门加强对船员进行台风、寒潮知识的教育，广泛宣传万国航海避碰章程，逐步设置电台、船舶测候仪，预报天气，改善航道条件。1956年成立防台风指挥所，建立船舶安全检查制度，海事比上年减少1.72%。1957年组织对船舶属具巡回检查，评议驾长，解剖典型海事，及时刹住盲目加大风惺、增高桅杆以及空驶翻船现象。1962年开展两次季节性安全大检查，举办十次安全技术讲座，全面检修辖区所有航标，检查各类船舶390艘次，378名木帆船驾长经评考合格领取证书，严格执行了船舶出入口签证制度。以后数年，船舶航前航后会议、水手了望、船员交接班制度逐步形成，“十不准、八不准、廿项注意”及“十不开航、五不拖带、十四项注意”的规定在运输生产中得到贯彻执行。1974年在北海成立“广西海上安全指挥部”，直接指导本港海上安全工作。在船舶监督管理中，强调必须经过检丈，核定航区域和装载定额，才准航行；驾驶员须取得监理部门证件，才准驾驶。此后，每年都召开海上安全工作会议，专业运输单位普遍开展“安全月”、“百日赛”活动，海上交通管理部门、各级安全机构逐步健全。北海港航监督、航道工区、救助站及北海船舶险验处、气象台等部门和单位，直接或间接参与海上安全管理，发挥维护水上交通秩序、维护航道航际、海上救难、船舶检验发证、预报气象等职能作用。

北海港航监督 是对北海航区水域进行监督的行政管理机关，1955年底港航分家时，成立“中华人民共和国北海港务监督”，监督本港沿海各类船舶和外轮，内河机动船则由航运处的航监股监管。1963年3月港航再分时，另设“北海港航监督”。

北海航道工区 前身为成立于1965年8月的钦州航道工程区，1968年工区迁来北海，始称“北海航道工区”。辖合浦、钦州、防城、灵山四个航道站和龙门航标站，是广西五大航道工区之一。八十年代初有职工167人，航标船9艘(277.2吨，478千瓦)，管理钦州地区内河通航河流23条(通航里程467公里)和北部湾沿海航道462公里。沿海航道东起铁山港，西至北仑河口，设航标37座(灯浮18座，标浮4座，立标15座)。

典型海事辑录 1952年10月10日飓风袭击，港务处运输船8艘因外沙内

港拥挤，未及入港，遭风摧毁，经济损失 11226 元。

1973 年 2 月 26 日，桂海 461 轮载出口货 205 吨雾航至斜阳岛附近触礁。起事原因是雾航不采取安全航速，驾驶员未掌握罗经自差偏移量。这次海损付出修理费 1.98 万元，间接损失 5.9 万元。

1979 年 3 月 3 日，水运公司北拖 6 号(99 千瓦)拖空驳 3 艘往广州，在白虎头海面私自接受一难侨船要求顺路拖往香港。22 时 30 分航至广东海康县企水港西约十海里处(20° 35' N, 109° 35' E)，难侨船舵柄突折，无法操纵，俄预翻沉。船上 52 名从越南海防、芒街逃出的华侨(男女各半)，有 41 人(男 18，女 23；小孩 23)被波浪吞没。这起重大的事故，由广西海上安全指挥部办公室会同市工交、政法、侨务、航监等部门组成调查组查处，北拖 6 号船长满有强构成违反交通安全罪被判处有期徒刑五年。

表 6—1 北海航区海事统计表(1974—1989)

年别	合计(起)	损失金额 (元)	事故分类							
			碰撞	搁浅	触礁	触损	风灾	死亡 (人)	沉船 (艘)	其他
1974	41	152990	9	2	19		10	2	6	1
1975	12	177443	1	8			1		1	2
1976	8	5185	4	1	1		1	1		1
1977	8	29359	1	2	2		1	1	1	2
1978	9	32924	1	4	1		1	9	1	2
1979	8	9181	3	2	2			43	1	1
1980	12	30997	5	1			2	9	1	4
1981	9	44499		1	3		1	3	1	2
1982	7	77842	1	2	1		1		3	1
1983	1	15800					1		1	
1984	6	100364		L	2		3	2	3	
1985	8	60451					5		2	3
1986	9	66581		2	1		2		2	4
1987	7	74073		1			3		2	3
1988	9	45413	3		2	1	1	2	1	2
1989	9	121660		5		3	1	1	1	

(四) 运输船员

北海运输船员的一部分来源于“蛋民”。其祖先多从广东、福建沿海辗转流寓于此。约在明朝便有广东新会、雷州等地蛋民流徙到外沙一带，专事渔捞。北海开埠后运输业的发展，吸引了一部分人亦渔亦运，最后完全分离出来，加入驳运、木帆运输专业队伍。

北海运输船员另一部分，属北海港辖区的传统中小运输船舶的船民。这部分人的来源，既有属个体专业或业余的运输经营者，又有被船主雇请而来的船

工(他们大多是破了产的农民、市民、渔民)。而船主(尤其合股经营的船主)大部分都在船上参加运输作业,也算作船员。

以上所说都属北海旧式运输船员,按1949年外沙有驳艇400艘,1952年本港登记来港木帆742艘推算,五十年代初计有船员2000余人。

近代,北海地方轮运业微弱,海员工人还未形成群体。海员零星散布于三、五艘小轮船上,一小批被招募到外轮。

旧式船员绝大部分操粤语系方言,多嗜酒,喜哼“咸水歌”,部分人还保留着蛋家传统习俗。如婚嫁例行“哭阿姐”,信奉“三婆婆”(天妃海神)、“龙母”、“关帝”“华光”、“三皇”等神灵;船上设供奉神龛,开航和返港都备醴牲,焚香祈祷,“还神福”,拜“船头公”,日常生活颇多忌讳,如饭碗不能倒放,禁说“翻”、“倒”、“沉”等不吉利字眼,把“空载”说成“吉船”、“开船”说成“开身”……

历史上的蛋民,曾被史料记载为“愚蠢不谙文字,不记岁月,朝夕惟局促舟中,所得鱼仅充一饱”的“蛮民”。解放前的北海船民,庶几近之。他们压在社会底层,被贱称为“海佬”、“大船佬”、“咸水犒溜”。不许陆居,不许与岸上人通婚,甚至着鞋上街都遭嘲骂。运输收入经船主、港口、税收机构、军警、封建把头的盘剥,所得甚微。直到解放后,运输船员才结束这种凄苦的生活。

1954年至1958年间,北海民船运输业进行社会主义改造,对中小型木帆运输船组织成立互助合作组和合作社;对较大型的商家经营的木帆船及轮船,国家进行赎买,公私合营,直至成为全民所有制的国营海上运输企业。这样,船员队伍逐渐发展壮大,队伍的结构亦随之变化。北海及沿海地区部分市民、农民和水库移民加入水运队伍。1970年后,水运单位又陆续招工和接纳国家分配的大、中专、技工学校毕业生。

1984年,北海列为沿海开放城市以来,船员的纯收入不断增加,1986年集体企业船员人均每月收入120元,1987年国营船员月收达194元。行驶港澳线的船员(北海称“外线船员”、1987年其数为900多人),人月均收入达260元。

北海船员具有光荣的革命传统,在历史上写下光辉的篇章:

1923年海员工人抵制日货达一年之久。

1925年船员举行集会游行,声援“五卅”运动和省港大罢工斗争,组织纠

察队防守港口，并且拒绝为英轮装卸、驳运货物。

1926年，工人成立工会，要求增薪，货船及舢板水手罢工。

1931年“九一八”事变后，又开展一次大规模抵制日货活动，使北海日方两间公司倒闭12年。

解放战争时期，把船舶给予我游击队地下交通使用，筹集经费支援山上游击队。北海解放前夕，积极支前，配合解放军，堵住反动军队从北海的退路，疏散船艇、物资和人员，使国民党反动派近万兵员和大量装备无法从港口运出。

1950年3月5日，北海船员和解放军第四十军三五九团指战员一起，驾驶“庄得利”等400余艘船艇(内有机帆)经过8小时的激战，解放了北海海上门户——涠洲岛。战斗中有33位船工和解放军指战员为国捐躯，许来廷等船工立功受奖。接着，又参加海上练兵活动，利用黑夜，协助解放军熟习水性，训练渡海战术。1950年4月16日晚上，和其他港口船员一起，驾驶数千艘船只，载解放军指战员，冒着敌军密集炮火横渡琼州海峡，解放了海南岛。这两次渡海战斗，数以百计的北海船员被评为“支前模范”，其中陈业才、陈景益等人被评为“渡海功臣”，荣立一等功。

1972年，在美国政府宣布对越南北方全面轰炸并对越南北方港口布雷封锁的严重时刻，北海船员组成特殊运输队伍(即第二援越大队)，在沿海隐蔽航线上，担负艰巨的援越任务，曾获越南民主共和国国家主席孙德胜授予的奖状、奖章。

1984年以来，北海船员投身改革热潮，为北海开发建设当好“先行”。他们当中的杰出代表—海运公司海翔“401”船长李来保，在1986~1989年间，先后荣获交通部授予的“全国交通系统两个文明建设标兵”称号和全国总工会授予的“五一”劳动奖章，荣获《中国运河报》授予的全国内河安全明星船长金帆奖和广西内河安全明星船长金帆奖，被评为全国、全区劳动模范。

(五) 航海教育与科技

航海教育

北海的航海教育解放后才开始起步，各级主管部门举办各种文化补习班、业余培训班、夜校，帮助船员提高文化水平和掌握航海知识。1952年在广西航运管理局船舶监督检验干部培训班学习的8名干部，分配到北海航区工作，成

为北海以后开展航海技术培训的骨干。1956年11月举行了北海港第一届出海小轮船员考试，200吨以下小轮驾驶员考试科目为：实习驾驶、船员职务、避碰章程、政治常识；500吨以下小轮轮机员考试科目为内燃机、副机、机舱管理、政治常识。由北海港监主考。1956年港航合并后，曾兴办航管处职工子弟学校。1958年，市委水产部举办轮机、电讯训练班，培训轮机学员40人，电讯学员20多人。1962年3月5日，航管处与市水运公社联合举办“海港职工业余学校”，航管处参加学习的职工329人，占应入学人数76%。该校除辅导船员学文化外，还配合航监开展驾驶、轮机技术培训。1970年以后，国营航运企业船舶迅速增加，培养新一代海员显得更为迫切，举办各种航海技术培训班更加频繁。1974年，北海航运分局创办一间类似培训班的“七·二一”航海大学。设轮机、驾驶班，先后培训学员60多人。1978年改为航运技工学校，当年在社会上招收轮机、驾驶技工班学员40人。1985年再改为“北海海运技工学校”。1986年该校经自治区劳动局批准，招收两班学生，其中驾驶班48人，轮机中专班(与广西航运学校合办)23人。

自1981年中共中央、国务院颁布《关于加强职工教育工作的决定》后，北海航海教育发展更快。北海航运分公司自筹资金14万元，拨给航运技工学校兴建800平方米的教学大楼，添置教学设施和教具。1981至1983年，航运技校共举办技术训练班8期(驾驶专业4期、轮机管理4期)，每期脱产学习4个月，受训158人次，其中127人经航政所考试合格，领取技术船员证书。还举办业余或半脱产的初中文化复习班6期，全脱产的初中文化补习班2期。近八年来，全市水运单位基本上完成了“文革”期间初、高中毕业职工的初中阶段文化补课工作，通过自培、市培、广西区航校定向代培、参加函授以及选送高等院校就读等渠道，提高职工的文化科学技术水平，培养了一批驾驶、轮机、报务、船舶电工、航运业务、水运管理等方面的合格人材，其数达800人以上。在中级航海技术人员方面，海运公司培训317人(未含送高等院校在校学习的44人，毕业的26人)，水运公司培训149人。最近三年，海运公司还建立“北海船员培训中心”，开展对北海航区船员“四小证”四项技能(海上求生、艇筏操纵、船舶消防、海上急救)的培训。

海运科技

长期涉波踏浪的实践，使北海船员形成“占气象、察水文、稔海步”的职业本能，积累许多宝贵的航海经验。其中，如：认山岸、打水砣，算航速，看流水，观浪变，估航向，睇风情，辨海步，定船位，这些在传统的风帆船运输上都是很实用的。

船员对海步、气象的观察很为细致，有经验的船工使用水砣测得海步的水深时，结合航速和航向，在茫茫的海域亦能准确地确定船舶位置。

一年中北海港区潮汐变化规律，被总结为：

月 份(农历)	正、七月	二、八月	三、九月	四、十月	五、十一月	六、十二月
初潮时间(农历)	初七 廿一	初五 十九	初一 十五 廿九	十三 廿七	十一 廿五	初九 廿三

专职的航海科技人员解放初仅有 7 人，1960 年时增至 40 人，1980 年已达 150 人。最近几年，许炳忠的《麦格纽斯效应舵》、《船舶噪声及其控制》，林兴教的《谈谈四叶关刀型浆在实船使用中的体会》、赵惠颐的《进口旧船轮机部接船要点》、《船用磁罗经在北海港区校正》，廖志耕的《谈无线电遥测航标灯的试用》等科技论著、译文，在《南方水运》、《广西交通科技》杂志陆续发表，对北海某些航海技术及时进行总结。其中《船用磁罗经在北海港区校正》一文，较系统地总结了在北海港采用太阳、远距离单标、岸标、北极星校正法校正罗经的经验，使北海船舶不必再到广州、湛江航监申请，也同样能够在本地校正磁罗经。

1986 年 9 月，北海航海科技工作者的学术性群众团体——北海航海学会成立，以传达航海情报，开展学术交流，提高航海技术水平、普及航海科技知识为主要活动内容。会员共 143 人，其中有工程师以上职称的 68 人。该会成立以来接受咨询项目三个，发表论文 10 篇(7 篇在省级报刊发表，3 篇在全国性报刊发表)。