

# 北海文史

## 第三辑

### 外沙西港口的兴建过程及其作用

顾裕瑞 李志俭

1954年，北海口岸及其内地的经济恢复发展很快。为了适应工农(渔)业生产和对外贸易发展的需要，改变自然港口的落后状态，北海市人民政府决定兴建西港口，为子孙后代办了一件大事。

北海港区位于南流江入海口之南，是一个半河口性质的海港。1954年以前，整个港口分为内外两部分，外港是利用海域天然深槽作为锚地，水深在负8米以上。内港则由外沙这条沙脊与地角相连，抱成一个东西走向的带形水域，全长约二千米，内宽30至140米，水深负1米至4米。东面只有一个口门，在龙王庙与三婆庙之间，约四十米。

外沙内港素为北海的天然避风港。古称“冠头岭内”。据《广东通志(嘉靖)》卷一百九记载，四百多年前，这里已成为船舶寄碇避风之所。然而，从1522年至1951年的四百三十二年期间，从来没有对该港进行疏浚。于是，港池逐渐淤浅。在清·同治年间，今水产公司以西至红坎村一带的水域已变成稻田，内港的面积逐渐缩小，特别是东口门变得又窄又浅，“非大潮船舶不易进出该港口”若遇台风袭击时，船舶争抢入港，互相拥挤碰撞，损坏船只不少。1951年，北海拥有大小运输船舶六百余艘、大小渔船八百余艘。另外，钦州、合浦、东兴等地的货船近千艘，经常来北海运货。当年，抵本港的船舶达11712艘次，每当刮台风时，二千多艘大小船舶有时一齐涌入内港，拥挤互碰，情形自不待言，连航道亦被堵塞。许多中小船舶因不能及时驶入内港避风，而停留在港外，遭风打烂。1952年10月10日北海刮台风时，港务处有8艘运输船因不能驶进内港，结果遭风打沉海底，“损失折合人民币112259500元(旧币)，”另外，由于口门经常被堵塞，一旦发生火灾，停泊在内港的船只无法疏散，存在着“火烧

赤壁”的严重隐患。与此同时，北海市于1952年又在内港的岸边扩建造船厂（今区船厂）、北海水产公司，北海水产联合加工厂等单位，在内港造船和收购水产品。因此，内港的面积已显得非常狭小。从1953年开始，我国进入了第一个五年计划时期，随着当地工农（渔）业生产的发展，抵港船舶与日俱增，大批船只因内港拥挤，只好在外港停泊。由上反映出，当时港口已不能满足当地生产和运输的需要，必须扩建。

港口以北海市依托。同样，北海市亦以港口为生存条件。港口不扩建，将严重地妨碍北海市的发展。为此，北海市人民政府决定组织大规模的人工建港，改变北海港的落后状况。1954年8月5日，北海市宣布成立建港委员会，并举行开工奠礼。首先，在今外沙桥与桂皮仓的中间地段动工，向西挖掘。当时，北海市市长张华带头参加建港的义务劳动。在各有关部门的支持和配合下，正式参加建港大军的干部、职工和居民达三千八百人。港口建设，不仅关系到当地生产的发展，而且牵涉到北海市千家万户群众的切身利益，因此，人民群众便把建港当作自己的份内事。从1954年8月至1955年12月底止，参加义务劳动的人员不分老幼，达几十万人次，全市居民几乎家家户户都投入建港工作，这是北海港历史上的一个伟大的壮举。从而证明，北海市人民政府这个有远见的决定不但奠定了港口今后发展的基础，而且满足了当地工农业生产发展的需要，造福了人民。

为了适应社会主义建设的需要，全市人民发扬了自力更生，艰苦奋斗的革命精神，开挖了人工港。第一阶段。时间从54年8月至55年10月；从外沙桥起至今水产公司这一段内港，全部进行疏浚。同时，在水产公司以西“将原水稻区挖出一条航道（即现在港池），以挖内港之沙填积外沙堤”。并在外沙堤西段大量种植木麻黄（马尾松）作为防护林，还兴建了驳岸和护堤。第二阶段，从1955年11月起至1956年底止，由交通部先后投资约二百万元，将外沙至地角的沙脊挖开，建成西口门，将锚地与港池勾通，方便了船舶出入。并将水产公司以西这一段港池，将其成倍挖深挖宽。由于是人工挖港，工具十分落后，所以只

能由原来的负1·0米水深挖至负3·0米水深，驳岸护岸亦相应兴建，并逐步建成直立式和斜坡步级的驳岸294米。新西港口逐步建成以后，从1956年1月起，港务处原来的几个作业区，先后从高德至三王庙一带，向南搬迁数公里集中到新西港口。

这次大规模的建港，共挖土方为621878立方米，疏浚范围全长265米，最宽西港口内港140米，最窄东港口86米。不但初步改变了北海内港的落后面貌，暂时满足了船舶抵港的需要，而且为今后港口的发展奠定了基础，当时具有重要的意义。此后，交通部还逐年投资，北海港务办事处兴建了码头和库场，增添了设备，结束了北海港没有码头的历史。

三十年过去了，它为粤西和桂南地区的经济发展起了重大的作用。据统计，从1954年至1988年的三十年间，西港口共完成了吞吐量一千三百多万吨，以平均每吨收入6元计算，则其总收入近八千万元，约为其总投资的7倍多。从1974年至1988年的十年期间，西港口创造的利润达836万元，在社会效益方面，更是无法估标。与港口有关的公路运输部门，航运部门，商业部门以及地方工矿企业，得益更大。总而言之，西港口对当地生产建设、保障人民生活和对外贸易方面都起了很大作用，应该给予很高历史评价。