

北海文史

第八辑

陆 运

一、解放前的公路和营运

(一)公路的创建

北海市第一条公路——廉北公路建成于民国 13 年 5 月，这以前曾有修筑大路的行动。宣统元年(1909 年)3 月，钦廉道郭人漳修建廉北公路，次年修补平整完成，公路原由前道台王秉恩草创。因当时资金和技术条件所限，只能把大路开通，行驶木轮车。辛亥革命后，广东历届政府都提出筑路倡议。民国 9 年，曾三次提出修筑公路，并组织调整筑路机构，将军路处改为公路处。广东下设潮梅、钦廉、琼崖、肇庆公路分处，又将各县军路局改为公路局，颁布《建筑公路征收土地暂行章程》和《兴筑公路征工办法》。同时，为适应兴筑公路之需要，开始培训工程技术人员。1921 年，广东政府鉴于过去由政府包办筑路难有成效，决定改变做法，允许群众集资筑路，提出奖励商民合股筑路和兴办汽车运输政策，当时称之为“开放政策”，拟订《各属民办普通车路暂行章程》于是年七月颁布施行。商办廉北汽车路普益股份有限公司的诞生，就是在这形势下，初为邓本殷筹办，后由施少卿、黄楚珍、杨俊生等人牵头，招集商民资金广东毫洋 6.4 万元入股，每股 10 元，共 6400 股，另补充 1.2 万元合为开办费用。依照民办普通车路暂行章程及有关规定成立董事会，推选施少卿为董事长，选出黄楚珍、杨俊生、黄业辉、颜春廷、谢品一、蔡睿初、肖镜轩、胡云河、黄作兴、颜子辑、冯维常等为董事。董事会委托施少卿为总经理，黄楚珍、杨俊生为协理，黄业辉为司库，并设有监察、会计、庶务、书记、查票员、事务员、监工等职务。配备修机、司机和助手专职人员。另外，还配有路警队长、班长、队兵等 20 余人。

1924 年春，普益公司成立后，制订了章程，明确完全是商办性质。以修筑车路，购备车辆，载客运货，发展地方交通，便利客货运输为宗旨。随即全力组织筑路施工，各部分工程，均绘制施工图纸，以发包方式进行。因沿海地势平坦，桥涵不多。加上有原来较宽的牛车大道为基础，因地制宜加宽取直，当

年五月一日竣工通车。后经呈奉广东省建设厅核准车路专利 25 年，计由民国 17 年 6 月 25 日起至民国 42 年 6 月 25 日止。

开业时，购置大客车 3 辆，每辆载 16 人，分头等二等座位。头等 6 个座位，每人车费 1.2 元，二等 10 个座位，每人车费 0.8 元。还有小客车 6 辆，每辆载 4 至 5 人，4 人的收费 6 元，5 人的收费 7 元。从五月一日至七月底，每日平均收入达 300 元，营业很好，开办头两年每年盈利三、四万元，但开支也很大，每年要捐献廉州学费 2000 元，北海学费 1000 元，爱群医院及育婴堂公益费 2000 元，北海市政筹备处附加经费 1480 元，合浦警费 288 元，由于汽车常有驶入市区马路，市政专员陈椿熙令普益公司每月纳养路经费 100 元，筹办县立中学，合浦县长钟喜赓又要公司年缴县政府 3000 元，省立十一中续办高中，合浦县长又要廉北公司每年捐 1000 元，还有军队慰劳费等。至 1927 年，广州湾公路直通钦防及广西玉林博白等地后，北海的商业一落千丈，市场冷淡异常，货运量大为下降，收入短缺。为应付汽车运输的困窘局面，采取减收车费的办法，将车费由每人 1.60 元减为 1.20 元，1.40 元减为 1 元，以招来顾客。收入仍无起色，而每日消耗机件，油料等均购自香港，因汇率的变化而价值昂贵，结果这一年只好裁减职员薪金，勉力维持。而路基桥梁之急待修建完善者甚多，尚需大量修缮经费，由于经济困难，未能全路改良。

普益公司创办车路的后几年，尽管有不少困难，但还是有利可图，分别在北海、合浦、石康购置站房三间，停车场 2000 多平方米，并添置各种备用机械器材一批。1931 年，已拥有福特牌客车和公共汽车 14 辆，货车 8 辆，正常情况下每月各股东均得到红利，另给 45 名创办人发红利执照支票。民国 14 年起按时领取红利，如股东之一的张显甫共领 13 年红利，最低一年每股可得 0.94 元，最高 26.33 元。

民国 19 年，合浦公路局由县长廖国器兼任局长，后由陈猛荪接任局长。廖陈二人相继从事公路兴建工作达 12 年，建成公路 262.9 公里(包括北海)，为抗战时期公路里程多的县份之一。当时的建路方计有：官办——即由地方财政拨款修筑；商办——即由私人资本向县当局申请批准修建，享有专利权，民办——即征工征料修建的公路，还有官商合办，官民合办和商民合办。

(二) 公路的破坏

抗日期间，为防止公路被敌人利用，遏制其机械化部队横行，国民党军事当局曾预作破坏公路的部署。1938年10月广州失守，继而海南岛沦陷，北海外围北部湾上的涠州岛被侵占，广东省政府迁韶关(曲江)后，于1938年12月和1939年4月两次下令全面破坏公路。命令规定每华里破坏四段，每段长五丈(15米)，深一丈二尺(4米)，挖成之字形，仅留三尺行人小道，并炸毁桥梁，广西省政府亦命令将邻近粤边及郁江两岸的公路先行破坏。当时，1939年5月莫士杰命令各地“焦土抗战，坚壁清野”，发动民众挖断公路，炸毁桥梁，北海至合浦公路和桥梁，由镇公所从城乡征集来数千名民工，以铁镐和175师的炸药爆破互相配合，不到一个月，彻底作了破坏。另一条高德经三合口至合浦福城的农场普通专用公路，同时也受到一定程度的破坏。据统计至1941年底，广西共破坏省道公路约2000公里，县道约4000公里，广东破坏得更严重。至此，两广新兴不久的公路事业，被逼自行破坏无遗，廉北车辆全部撤入广西内地经营。

(三)公路的修复

抗日战争结束，为了医治战争创伤，恢复交通。合浦县政府下令普益公司于一个月内在廉北公路和桥梁修复通车，逾期则由政府招商承办，届时普益公司将失去公路专利权。公司接令后，于1945年11月22日和1946年3月6日，在廉州车站先后两次召开17届股东会议，商讨复业事宜，推选李经华、冯崇规、陈雨停、黄实卿共11人组成复业委员会。

由于车辆迁桂营业和协助军运，桂林、柳州沦陷后，车辆及器材多被日寇焚毁或夺去，或售买损耗净尽。亦有人借机自肥，兴讼纠葛不休。要复业，须再集股本，定复业资金为国币2100万元，分为420股，每股5万元，先由股东认购，不足之数，向外招收新股补足。并决定即雇工修复廉北公路，修复工程进行期间，聘请土木技师、监工各一人，专门负责监督工作和有关技术业务指导。各部分工程均采用承包办法，所有图纸和施工说明，由工程师制定，交承包商负责施工，于1946年7月1日公路修复通车。另一条抗战前修筑由北海商德经三合口至福成农场的专线公路，因线路短，路基窄，工作量不大，也于同年底修复通车。

复业时共购进客车6辆，货车2辆，制订复业章程7章46条，建立组织机构，由刘兆奇、冯崇规、黄楚珍等13人组成董事会，推选刘兆奇为董事长，任

谢有恒为公司总经理，任王眉洲为副经理，吴步云为北海车站站长，郑昆山为路警队长，全公司办事人员共 68 人。

普益公司复业初期营业甚佳，1947 年 3 月份廉州站收票款国币 1478.47 万元，北海站收票款 1539.51 万元，收换股票手续费 4000 元，共 3018.38 万元，支出 1815.38 万元，结余 1203.155 万元作公积金，股东和筹备员酬劳费、董事职员花红等。1947 年 7 月 1 日至 1948 年 6 月 30 日，这一年度廉北两站共行车 2956 次，售出客货各种车票 113033 张，共搭乘客 103577 人，载货 1512 吨，载单车 811 辆，客货包车 306 辆。但好景不长，1948 年冬前后，物价飞涨，货币贬值，一个月内曾奉省建设厅、公路局之命调整运价四次，收费额提高百倍以上。因此，1948 年 7 月 1 日至 1949 年 6 月 30 日这一年度营业收入国币 673.4572 亿元，金圆卷 1.169 亿元，越币 58.17 万元，收入数额巨大，但结算实存越币 353 元及洋纱 3 股，危机已明显，于是改收米代金。廉北路特等位票价赤和米 16 斤，普通票价 15 斤，货物每百斤收 7 斤，加上向国民党政府部门和军警 21 个单位发放免费乘车证，且廉北公路上，时有步行游散国民党军人，每遇汽车来往，即用枪指喝停车，虽乘客满座，也攀登车头车顶等处，强行乘搭，司机刹掣稍迟，则鸣枪威胁或站立于路中，对运输经营影响较大。

复业后，汽油几乎全靠香港供应，油价奇涨，只好将部分车辆改烧木炭，人们称之为“木炭车”，炭炉高约一个半油桶，直径 40 多厘米，放置在驾驶室右后侧，开车司机要将木炭加满，然后用手摇鼓风机吹旺火势才能起动。每辆车得配备司机助手一人，其责任是：机械出故障协助修理；汽车上坡不够力，频频向炭炉泼水，增加气温；车上不了坡，用三角木顶住车轮，以防下滑出事故等。这种车虽能节约开支，唯车速慢，经常死火，存在机件易损且雨天不能行驶等缺点。50 年代初期仍使用木炭车载客运货，北海到南宁费时两天。

普益公司复业之后，对路务较重视，长期设养路队，每日由监工率领，分段修补各路基路面及桥梁涵洞。1948 年共雇用养路日工 4366 人次，路务工作虽尽了职责，但急待修理改善的地方甚多。

二、公路和桥梁的现状

中华人民共和国建国之初，各县市人民政府成立之后，百废待兴，而当务之急便是抢修公路恢复通车。1950 年元月，钦廉行署公路处成立，各县市相继

成立建设科(后改为交通科)，具体规划本县的公路修复，组织人民群众实施抢修任务。当时修路方针是：先通车后提高，先普及后改善。进入本世纪60年代以后，修路方针有了改变，逐步地进入向改善公路技术状况，提高路面质量的阶段。其要求是，以路面为中心，加强全面护养，实现“四无”(无波浪、无坑槽、无露骨、无翻浆)路面。桥涵的修建，贯彻加强护养，消灭三、四类危桥，保证全路畅通，有计划有步骤地改建一批桥梁工程，并坚持自力更生，因地制宜，就地取材的原则。

经过三十多年的努力，现在北海市发展到有市郊公路32条(包括涠洲岛公路)，其中市公路段管辖4条，50.5公里，市地方道路管理站管辖28条，140.9公里，市区道路30条，50.5公里，全市道路241公里的总里程中，通客车及公共汽车的达195公里，占用里程的80%，全市四镇三乡，全部可进行汽车客货运输，郊区244个自然村庄，有200个已通汽车。占81.9%。

(一) 国道

合浦廉州至北海公路(廉北公路)

公路全长28公里，建成于1924年，是廉北汽车路普益公司拥有专利路权25年的一条公路。1953年由公私合营企业收归国有，1957年广东省交通厅拨专款10万元，按国家四级公路标准要求，对此路进行裁弯取直加宽改善。经修筑改建后。原来路基宽窄不一，视线不良的等外公路，已变成路面平整，视线良好，合乎国家四级标准的公路。随后加上逐步整修改善，全线路基已达12米宽，路面更加平坦，1974年初至1975年四月又投资40万元，对廉北公路全路铺筑沥青路面。廉北公路铺沥青后，继续对某些路段进行取直加宽改良。1986年南宁至北海二级公路开始施工，投资2亿元，北海至廉州公路是其中一段，基本上按原路改建，其中北部湾路东端至冶炼厂4.6公里属北海出口路段，投资600万元新建二级公路，1990年秋通车，北海至南宁全线视野开阔，安全舒适，行车时间由原来的6小时缩短到3小时，1988年定为国家209线(乌鲁木齐——北海)的一部分。

(二) 县道

北海至白虎头公路(北白线)

公路全长9.8公里，此线原是通往渔业港口的一条乡级公路，初建于1953

年，先由驻防白虎头的海军部队作简易修筑。当时路基尚未成型，晴天勉强行车，雨天告停。为此，1957年驻防部队再次进行整修改善，同时发动沿线群众协同施工，路基已达到6至8米，现为公路段接管。1962年路基已平均扩宽至10米，部分路段达到12米，1988年铺筑沥青路面。路况质量和通车能力大大提的，确保晴雨畅通无阻。

中站至三合口公路(中三线)

全长7.7公里，此线是华南垦殖局投资兴建的农垦公路。1954年垦殖局下马，由公路部门接收管养，一度列为地方乡村道路，无技术标准，晴通雨阻，路基宽仅达3至5米，后经多年来不断整修改善，原来不上等级的乡道，达到国家规定的四级路标准，1982年起列为县道，1989年铺筑沥青路面。

高德至南康公路(高南线)

公路全长43公里，该线起源于北海市高德之东南方向的廉北公路交接处，经开江大队的亚叉岭村，新老吉车村，平阳村、新老旧场、店塘、清江至三合I=1与合浦公路交界处止。此公路于1934年广东省主席陈济棠在三合口办农场而修建通车，路线全用表土铺筑而成，路基宽度5米。解放初期，因工农业生产发展需要，逐步改造修建，沿线加宽扩建。

1957年合浦县交通局根据广东省交通厅公路局关于公路实行“民办民养、民办公助”的养路方针，发动民工建勤，以沙土级配改善路面的结构铺筑全线，路基宽度增至8米。1964年全体养路专业人员(包括交通局的社路班)集中进行全面大修，沿线加宽取直，于1965年初竣工，达到国家部颁公路技术等级四级标准。1985年底，为适应民航机场的使用要求，铺筑了沥青路面，次年初完成，为北海市区至机场通道的主要路段。

北海公园至大冠沙公路(北大线)

公路全长12.8公里，又名龙潭公路，始建于1957年元月，同年10月路坯竣工，正式通车。此路由于群众要求，而采取“民办公助，民办民养”的建路方针，国家按每天每个劳力补助生活费3角，乡民每天出工30人，8个月时间建成。

1974年春，因龙潭公路与马栏公路重叠一公里多和水利灌溉把龙潭公路中段切断，严重影响交通，经有关部门协商，将此路起点改在中山公园西侧。途

经西塘乡、师范附小、铜鼓岭村、电讯转播台、新屯塘村、驷马村、冯家村、龙潭中村、下村至大冠沙盐场。全长与旧线相同。

改建这条公路，地方公路管理部门拨款 3000 元给西塘乡政府，公路的测量和施工均由西塘乡负责。乡政府接受任务后，即组织人力进行测设，制定方案，发动全乡民兵，于 1974 年 9 月 21 日开始破土动工，全乡近千人仅用 10 天时间，就完成了新龙潭公路的修建，路基平均宽 8 米，路面宽 6 米，达到国家四级公路的技术标准。其中从铜鼓岭至冯家村 7 公里长的一段，为直线路段，是当时钦州地区一流的直线路段。

北海农贸市场至平阳公路(北阳线)

公路全长 12 公里，又名马栏公路。此公路西东走向，以大囊市场为起点，途经种子公司、海洋研究所、翟屋村、大小岭、三江农场、马栏村、马栏农场、乾上村至平阳与高南公路 6.2 公里处相接。此路由三合口农垦总场修建于 1957 年，当时，征用“五类分子”80 人进行抢修，担负三江农场至平阳路段 7.2 公里施工任务，农垦总场发给每人每月 18 元的生活补助。工程共进行 80 天，全路段竣工通车，解决了农场发展生产的运输需要。

同年北海镇政府交通科发动庞屋村、大小岭村及马栏村的民工数十人参加，采取民办公助的形式，对三江至北海大囊市场一段 4.8 公里的路基工程施工，仅用 2 个月时间全路竣工通车。1966 年全线整修，裁弯取直，拓规路基，铺筑磨耗层，大修工程完成后，路基宽度 7.5 米，路面宽 6 米，基本达到国家四级公路技术标准。

乳品厂至侨港镇公路(乳电线)

公路全长 6 公里，其中 4.4 公里 1985 年铺筑沥青路，89 年为县道，起自乳品厂，终点侨港镇。这条公路始建于 1957 年，修建资金由镇政府交通科调拨，采取民办公助形式，组织民工建勤。起初修建路基宽仅 4 米。是从人行道改建而成，当时修建此路主要是为沿路各村庄农民生产的农副产品及肥料运输之用，无机动车行驶。

1965 年秋，市交通局按国家四级公路技术等级标准重新测量设计，于 9 月份正式破土动工，从 4 米路基扩宽到 7.5 米，1978 年海军于陈敬村之西设立导航台。为此，市城建及公路部门通力合作，增设一段从亚平村至导航台公路长

1.6 公里，市地方公路部门又从公路的反向增设一段长 300 米的路段与电建线及亚陈线接成三角形，使此公路总长达 6.7 公里。

(三) 乡道

南万公路

南万公路始建于民国 22 年(1933 年)，全长 7.2 公里，是南万村民自筹资金修建，属我市最早的地方乡道。原公路从市运输公司起，途经独树根村、发宝村、丁屋村、流下村直达南万，后因独树根村被划为城市扩大范围，起点改从发宝村起至南万 1.6 公里，加上丁屋村至地角桥 1.1 公里，与原路里程相等。

1950 年 10 月，驻南万部队重新修建这条公路，把 4 米宽路基扩建到 5.5 米，1957 年至 59 年部队同地方财政部门合资扩建至 6 米，1960 年继续扩建到 7.5 米。扩建公路的目的，主要为适应军用装备的运输需要。1962 年 11 月交通局组织一个专业修路队，对南万公路进行一次全线大修，把原有的土路基层结构，改建为沙粒料级配路面，达到四级低级路面的技术标准，并列为北海市重点的国防公路加以维修。

北海农行至沙湾公路(北沙线)

北沙公路，由北海市农业银行起，途经沈四村、油行村、皮肤医院至沙湾，全长 5 公里，路基宽 7.5 米。

此路原是农村牛车道，1961 年开始修建公路，但由于此路在农业生产发展上效益不大，故迟迟不能全线修筑通车。到 1970 年才组织人力测设，而只修建前段约 3 公里路段，后段暂不修，至 1978 年才全线通车。市地方公路管理部门列为季节性护养路。1983 年底已全线铺上砂土粒料，成低级路面，为沿线农村和民办砖厂的生产运输提供交通上的方便。

地角至石步公路(地石线)

公路全长 2.2 公里，由地角上寮小学起，途经海军陆战队驻地、地角砖厂、新港区至石步村，路基宽 6.5 米，路面宽 5 米，等外级。全里程的二分之一为表土基层及砂土粒料结构低级路面，此路建于 1969 年秋，通车后每年修整一次，路面改观不大。

驿马至和兴公路(驿和线)

公路全长 3.3 公里，起自驿马，终点和兴(砖厂)。始建于 1969 年 9 月 15

日，砖厂资助 5000 元，由市地方道路管理站组织测设及施工，于 1969 年 12 月 1 日正式通车。路基宽 7.5 米，路面宽 6 米，低级路面的砂土粒料级配结构，达国家四级公路的技术标准。

高德兽医站至市糖厂公路(高糖线)

公路起点为高德兽医站与南高公路相接处，终点市糖厂，与龙潭公路相交，途经开江尾、猛鸡特、外贸三仓至糖厂，尾段公路经市农业机耕队和农机校，全长 5.1 公里，平均路基宽 7.5 米，路面宽 5.5 米，低级路面砂土粒料结构，此路修建于 1975 年初春，同年 7 月完成全线工程，8 月通车，这条公路主要为糖厂冬季甘蔗运输用。

乾上至关井公路(乾关线)

乾关公路是现称，原名北关公路。这条公路曾改名及改方位三次：三十年前关井农村的群众，在地方政府及主管公路部门无分文资助的情况下，于 1957 年自发性的利用农闲时间修建的，到 1958 年，在“大跃进运动”的高潮中，开辟荒山低洼地带，连公路在内都开垦。改造了所谓高产试验水稻田，因而把北关公路中途的部分路段毁坏。到了 1959 年修筑湖海运河，则完全切断和毁坏这条公路。时隔 9 年，于 1978 年，计划改道定线从马栏公路 9 公里处至关井，但由于工程量大，修筑资金短缺，未能施工，1981 年再次选择公路起点及线形，从平阳至乾上之间取一定点立桩，进行修筑，全长 3.6 公里，平均路宽 8 米，路面宽度 6 米，表土基层结构，达国家四级公路标准。

洞尾至军屯公路(洞军线)

公路起点位于合北公路 8.4 公里处，与合北公路成十字交叉，北南走向，此路始建于 1960 年，是合浦县交通局拨款，以民办公助方式修建，当时成简易公路，全长 3 公里，路基宽 5 米，表土基层铺筑，属等外线，公路管理部门极少过问此路状况，1970 年北海地方公路管理部门才接管，只每年在糖厂开榨前中修一次，1976 年曾扩宽路基至 7.5 米，表土路面，仍属等外线。

赤壁至牛尾岭公路(赤牛线)

公路由赤壁东村为起点，途经西江农场至牛尾岭，西东走向，全长 3.2 公里。1957 年初市人民政府交通科及水利部门发动农村民工义务简易修建，主要为牛尾岭水库工程施工前的物资、设备、生活用品及建库民工的往返交通运输

服务。此路需有三十年历史，但接管后只养护西江农场至牛尾岭水库 1.6 公里一段，其余赤壁东村至西江农场 1.6 公里一段长期失修，致使路貌变态，野草丛生。

清江至牛尾岭石场公路(清牛线)

公路全长 4.6 公里，建于 1957 年，公路自西南向东走向，起点与高南公路相接，穿越清江农场，与中三公路交接并重叠一段，经挞地沟村、包家塘村、渔花塘直达牛尾岭石场，此路是村民利用农闲自发修建，同年底通车，至今长期失修，加上清江农场占用头段公路约一公里栽种菠萝及剑麻，使路形全部消失。

法院至高德公路(法高线)

法高公路，于民国 30 年(1941 年)建成，通车不久，日军入侵北海被坏破。]1962 年初市交通局组织修路队动工修整，1966 年由地方公路部门接管，安排一个道班常年护养，属砂土粒料级配低级路面。1974 年 8 月钦州地区交通局和市交通局拨款 6 万元铺筑沥青路面，1975 年 3 月竣工，达次高级路标准，全长 8 公里，路基宽 7.5 米，路面宽 6 米，沿路两侧工矿企业甚多。1982 年划入市区范围后，移交市政工程处接管，1985 年全市公路的通过量调查，该路段最大，每昼夜达 3000 车次以上。

涠洲岛公路

涠洲岛有公路 12 条，相当一部分为战备公路，共长 46.2 公里，公路的起点以万背为中心，通往各乡村，企业单位、驻军部队，公路弯曲崎岖，中途交叉衔接较多，断头路极少，纵横成网，交通运输方便，但由于投资所限，加上地形限制，技术不规范、转弯半径小、坡度大，路面结构松散不稳定，路基较窄，多为 3.5 至 5 米，车辆行驶不够安全。

涠洲公路先后建于 1954 年至 1964 年间，当时镇政府根据各企业及渔业生产发展需要而逐年发动群众修建。为便于旅游者参观天主教堂、海参养殖场及浩瀚的海洋风光，以万背至盛堂、牛角坑为重点，因此这条公路的路面铺筑工程结构紧密、稳定、路拱适度，是涠洲岛上唯一达到国家四级技术标准的公路，路基宽平均 7.5 米，部分路段达 8 至 9 米，路面宽度 6 米，有些路面达 7 米。

涠洲岛万背至海军码头，万背至盛堂，西角至城仔路面共计有 3 公里为水

泥混凝土路面。其中万背至海军码头水泥路面 1.2 公里，万背至盛堂水泥路面 1 公里，西角至城仔水泥路面 0.8 公里，按交通部部颁标准达高级路面。但路面宽度只有 3 米，15 公分厚的沙石水泥混凝土铺筑在中心。此工程建筑于 1982 年，但由于保养差，水泥路边缘已开裂损坏，以上三段水泥路的测设施工均由海陆军部队负责，造价 1.5 万元。

(四) 公路桥梁

北海公路桥梁的建设，始于民国 13 年修筑廉北公路的同时，初为木结构临时性桥梁，后改为老式低水位石墩台半永久桥。至 1949 年解放时，只有 4 座勉强可通汽车。

新中国成立后，桥涵的修建贯彻“加强护养，消灭三、四类危桥，保证全路畅通”的方针。有计划有步骤地改建一批桥梁工程，并坚持自力更生，因地制宜，就地取材的原则，北海市公路小型桥为多，中型桥较少，无大型桥梁。

七星江桥

七星江桥位于七星江出海口，未有公路前，只有简易的人行木桥，始建于同治年间，由七星江乡绅黄朝光、符邦定二人捐款修建，公路桥建于 1924 年初。此后，六十余年中曾改建四次。七星江桥河床底部土质为松软沙质，终年有流水，洪水季节的水位高度 2.5 至 3 米，枯水期水位 0.5 至 1 米，水流速度 $60\text{m}^3/\text{秒}$ ，涨潮时达 $100\text{m}^3/\text{秒}$ 。洪水的冲击力很强，河床的泥沙易流失。

七星江公路桥是普益汽车公司在廉北公路通车前所建，桥梁以红椎木、松木、杉木三种材料构造而成，松木作桥墩、桥台、打横排桩，杉木作横架桩顶垫枕及直架梁，是承受荷载的支柱，红椎木作行车道桥面，上下用马钉紧扣，以防行车时松动，桥台墩加射撑木固定，以防变形。木桥全长 45 米，9 跨，跨径 5 米，桥高 4 米，桥宽 4.5 米，有护栏，共耗木 30 立方米，造价 5000 元，自 1924 年 5 月 1 日通车后，每年冬旱季节整修加固一次。以后改为钢筋水泥桥，抗战期间曾与公路破坏同时炸毁，恢复通车时重建。

1950 年初，由广东省交通厅湛江公路分局拨款，合浦县交通局设计施工，拆除旧桥重建，因河床底是沙质，需打松木桩基础，以梅花形式排列，在露出水面的桩顶上铺一层 40 公分厚的水泥碎石混凝土，然后用青砖砌桥台桥墩，高度 60 公分，在台墩平顶砌半园拱，桥梁以一字挡土墙封填为桥面，桥面材料以

石灰、黄土、沙拌合为土分层填实而成，造价一万元，桥长 49 米，7 孔，每孔跨 6 米，桥面宽 4.6 米，全高 3.6 米。

第三次改建于 1958 年至 59 年期间，亦由广东省湛江公路分局投资，合浦县交通局和公路工区设计施工，改建原因是，原砖拱桥泄水面积小，排水量差，在洪水期水漫过桥面，影响交通，浸淹农作物。改建此桥上部采用钢筋混凝土板，下部为水泥浆片石钢筋混凝土结构，与原砖拱桥的规格近似，但比砖拱的泄水面积大，排水性能良好，总造价 21000 元。

第四次改建于 1970 年 11 月，即现在的二铰双曲拱桥，全长 39 米，单孔，跨径 26 米，桥净宽 7 米，全宽 7.5 米，全高 6 米，上下部结构均为水泥碎石混凝土，桥梁载 13 吨级，挂车 60 吨级，由钦州公路总段设计施工，造价 92496 元。

中站桥

中站桥位于合北公路 8 公里处，始建于 1924 年初，亦属普益汽车公司投资。用椎木作桥面，杉木作横垫和直梁。松木作桥墩台及墩顶柱，两桥台，一桥墩，仅 2 跨，每跨 5 米，全长 11 米，全宽 5 米，全高 3 米，共耗用木材 5 立方米，造价 1500 元

第二次改建予解放初期，由湛江公路分局投资，合浦县交通局设计施工。根据河沟终年有水流动特点，采用青砖块、石灰、黄土、沙等拌合渗水成浆砌筑桥台、桥墩，桥面继续使用椎木，使之成为半永久式桥梁，全桥长 12 米，每孔跨径 4 米，桥面宽 5 米，全高 3.5 米，造价 2500 元。

第三次改建 T1975 年 1 月，采用部分改建及加固扩宽办法，以达到永久性桥梁的标准。做法是拆除原木质桥面，预制 14 块钢筋混凝土板安置在桥面，加护栏，扩宽桥面至 7 米加固扩大原砖砌桥台、桥墩，增砌两侧桥台四边护坡石，改建费共 15700 元，由北海公路段设计施工，当年 10 月竣工后一直使用至今，桥梁载重汽车 10 吨级，拖挂车 50 吨级。

冯家江桥

冯家江桥属中型桥，位于龙潭公路线上，桥东有冯家村，西面有驿马村，南有江边村，北面有鲤鱼地水库。

解放前此公路与桥未形成，附近村民出入只能走乡间小道或临海一侧岸边

小路。1957年北海镇交通科组织各村民修建龙潭公路，用木头搭架过江作临时便桥。1958年底，镇政府水利部门拆除木桥改建砖拱2孔，砖石基础及墩台枕木板面3孔桥，桥长21米，宽4米，高21米，造价5000元，只能通过小型视动车。1971年10月地方公路部门再度拆除了孔板桥面，安装水泥预构件12块，桥梁荷载为汽车8吨，拖挂车15吨，此桥多次改建与加固，但未能防洪，每遇暴雨，桥被洪水淹没，公路基础被冲塌桥梁有被冲毁的危险。

1975年钦州地区交通局组织力量对这座桥进行调查，掌握可靠资料，根据桥两岸土质及水流特点，重新考虑改建技术，从而设计上采用较新颖的工艺，在河床的两岸以浆砌片石为基台，河中间两个墩用预制构件的钢筋混凝土桩柱8条，分两排，每条长9米，用高压水泵的强力喷水射进河床底层，使桩柱下沉7.5米，改建后，此桥为两台两墩三孔，每孔跨径为9.5米，全长30米，全宽8米，高2.5米，无人行道。全桥上下部结构均系钢筋混凝土，两桥台均为浆砌片石，桥梁荷载为汽车15吨，挂车60吨的永久桥，总造价4.86万元，由北海市建筑工程公司施工，1976年1月15日竣工通车。

由于当时施工未淡桩沉至设计深度，致使通车后有下沉现象。至1983年明显下沉30公分，随即于枯水期用64块钢筋混凝土砖，将桥面垫高，使桥面与两侧桥台相平衡。此后，再没下沉现象。

马栏江桥

马栏江桥初建于1957年，是砍伐江河两岸的野生树木搭成的简易木桥。三江和马栏建农场之后，为便于交通运输，发动两农场“五类分子”修建三江至平阳7.2公里公路，木桥也适当加固，使之能通过小型机动车辆。1960年初，为适应生产发展的需要，镇政府交通科备料并组织工程技术人员进行对该桥设计施工，于1960年4月17日动工，同年6月24日竣工，7月1日通车。桥梁结构为砖石混合型，半园砖拱2孔，墩台为石砌体，桥梁全长24.4米，全宽4.2米，高8.5米，桥荷载为汽车10吨，挂车50吨的永久桥，造价为13790元。

北海通往马栏公路的翟屋运河桥和北海通往白虎头公路的陈文村运河桥，是南流江水利工程指挥部于1960年统一规划建造的水泥拱桥。当时要求通航船舶，所以把桥建得很高，桥两端引桥很长，建造时群众就有意见，20多年来，因运河无水或少水，根本不能通航。由于桥高坡陡，纵坡8.8%，过往车辆极不

安全，曾多次发生翻车伤人事故。1981年1月动工改建，当年4月竣工，翟屋桥全长8米，桥2孔，跨径3.5米，净宽7米，荷载为汽车10吨，挂车50吨，陈文村桥的技术规格与此桥大致相同，两桥总造价25000元。

其他桥梁详见附表

北海市乡道公路路线及技术状况一览表

顺序号	路线名称	辖区	里程 (公里)	技术状况		备注
		起止地点		路线等级	路面类别	
1	北大公路	北海公园至大冠沙盐场	12.8	4	低级	北海
2	法地南公路	法宝村至地角桥至南汗	7.2	4	低级	北海
3	地石公路	地角至石步	2.2	4	低级	北海
4	北阳公路	北海南珠市场至平阳	12	4	低级	北海
5	高糖公路	高德至糖厂	5.1	4	低级	北海
6	北电公路	北海乳品厂至电白寮至导航台	6.7	4	次高级、低级	北海
7	北沙公路	北海农行至沙湾	5	4	低级	北海
8	驿和公路	驿马至和兴	3.3	4	低级	北海
9	平关公路	平阳至关井	5.6	4	低级	北海
10	垌军公路	垌尾至军屯	3	4	土路	北海
11	赤牛公路	赤壁至牛尾岭	3.2	4	低级	北海
12	清牛公路	清江农场至牛尾岭	4.6	等外	土路	北海
13	炮马公路	炮竹厂至马栏	2.8	等外	土路	北海
14	亚侨公路	亚平村至侨港镇	0.3	4	低级	北海
15	万海公路	万背至海军码头	1.2	等外	混凝土	涠洲岛
16	万班公路	万背至班鸠村	1.7	等外	1公里混凝土	涠洲岛
17	万牛公路	万背至牛角坑	4.9	4	低级	涠洲岛
18	万西公路	万背至西角村	4.6	等外	土路	涠洲岛
19	万西公路	万背至西角二湖	5.6	等外	土路	涠洲岛
20	万108#公路	万背至185#	4.8	等外	土路	涠洲岛
21	灰东公路	灰窝底至东角山	4.4	等外	土路	涠洲岛
22	横北公路	横岭至北港	4.6	等外	土路	涠洲岛
23	坡日公路	坡塘至日本屋	5.2	等外	土路	涠洲岛
24	万背公路	万背至对面岭	3	等外	土路	涠洲岛
25	横大公路	横路山至大岭	3	等外	土路	涠洲岛
26	粮肥公路	粮店至肥料厂	3.2	等外	土路	涠洲岛
27	三东公路	三合口至东星	5.5	4	沙土	北海88
28	庙翁公路	庙山至翁山	3.3	4	沙土	—89年
29	北侨公路	北背岭至侨港镇	3	4	沙土	新建
30	稔曲公路	稔塘至曲湾	4	4	沙土	
31	环海公路	侨港镇至白虎头	5.1	4	土路封油	
		合计总里程	140.9			

北海市省、县道公路大、中、小桥梁一览表

序号	桥梁名称	所在地点		结构形式			跨径(米)	桥高(米)	全长(米)	宽度载重			施工年月	通车年月	总投资(元)	决算(元)	
		河渠名称	路线名称	上部	下部	孔数				净宽(米)	人行道(米)	汽一(吨)					拖一(吨)
1	中站桥		吴圩~北海			1	6	3	8	3.2	2×0.25	13	60	1975.1	1975.12	3万	15705
2	刘屋桥		吴圩~北海			2	4.2	4	10.6	7	2×0.25	13	60	1970.5		5000	5000
3	龙头江桥	龙头江	吴圩~北海			2	7.3	3.5	16.7	7	2×0.25	10	60	1970.5		1万	
4	七星江桥	七星江	吴圩~北海			1	26	6	39	7	2×0.25	13	60	1970.11	1971.7	10万	92496
5	陈文村桥		吴圩~白虎头	砌板		1	12	2.5	13	8	/	13	60	1981	1981.7		
6	大江桥		吴圩~白虎头			1	7.5	2.2	7.8	7	/	13	60	1970.10	1972.3	8500	8500
7	丫叉岭桥		高德~南康	砌板		3	6	4.9	21.5	4.5	2×0.25	13	60	1973.3			
8	三合口(一)桥		高德~南康	双曲拱		1	30	5.6	44.6	4.5	2×0.25	13	30	1972.5	1973.1	4万	50393
9	西江运河桥		中站~三合口	砌梁		1	12	3	9.8	4	/	13	60	1963			

北海市乡道公路中小桥梁一览表

序号	桥梁名称	所在地点		结构形式		孔数	跨径(米)	全长(米)	宽度		载重		建成年月日
		河渠名称	路线名称	上部	下部				净宽(米)	人行道(米)	汽一(吨)	挂一(吨)	
1	铜鼓岭桥	湖海运河	北大公路	钢筋砌板	轻型片石墩台	2	3.85	8	6.8	~	10	50	1971.12.24
2	冯家江桥	冯家江	北大公路	丁型梁	轻型片石墩台	3	10	30	7	~	20	80	1975.9.7
3	丁屋桥	湖海运河	化、地、南公路	钢筋砌梁	轻型片石墩台	1	10	11	4	~	10	15	1963.10
4	马栏江桥	马栏江	北阳公路	砖拱	U型桥台	2	5	20	4	~	10	50	1964.6
5	翟屋桥	湖海运河	北阳公路	钢筋砌板	轻型片石墩台	2	3.5	8	7	~	10	50	1981.3.30
6	烟墩塘桥	水利支渠	北、电、导公路	钢筋砌板	轻型片石墩台	2	4	10.2	6	~	15	80	1984.12
7	驿马江桥	驿马江	驿马公路	钢筋砌梁	U型片石桥台	2	5	11.1	3.4	~	10	50	1964.8
8	西江桥	湖海运河	赤牛公路	片石拱	U型片石桥台	1	8.5	14.5	4.6	~	10	50	1979.10

三、公路运输机构

北海的公路运输始于1924年5月1日，此后曾有过短暂的兴旺，但这时候工业不发达，汽车靠进口，刚建立的商办廉北汽车路普益公司车辆不多，港口

进出的货物主要由船舶承担。抗日战争时期，汽车进入内地，客运多由黄包车和单车搭载解决，致使公路运输发展缓慢。因此，解放前夕的汽车运力和 25 年前相比，没有很大变化。

新中国成立后，公路收归国有，公路建设得到充分重视，交通运输业随之逐步发展。1952 年北海恢复长途客运，由汽车站代管客车三辆(属合浦总站车)。1 辆经营北海至南宁线，路长 255 公里，经营北海至灵山、合浦线各一辆，以后逐年增加车辆和班线，1978 年后，客货运输发展迅猛，是公路运输事业的兴旺时期。1984 年 5 月北海列为沿海开放城市，公路运输发展更快，至 1985 年，全市有陆路专业国营、集体客货运输企业 4 家，联户货运公司三家，小客车个体客运 28 户，企业运货车队(组)29 个，1989 年通过清理整顿运输企业后，保留独立核算国营车队(公司)3 家，限期整顿集体车队(公司)有 6 家；由集体企业改为私营企业的有 3 家，撤销的运输公司有 7 家，改换企业名称的有 5 家，小客车个体客运发展到 54 户。

1989 年北海市区机动车增长到 4846 辆，其中汽车 2281 辆，摩托车 917 辆，汽车中：普通货车 1344 辆 6577 吨，专用货车 126 辆 507 吨，大客车 153 辆 9859 座，小轿车 115 辆 575 座，旅行车 428 辆 4162 座，吉普车 95 辆 569 座，其他特种专用汽车 20 辆，经营客运路线 33 条，全长 6574 公里，直属国营、集体专业运输企业 1989 年完成客运量 4054795 人次，完成客运周转量 295767647 人千米，比过去有较大增长。

(一) 国营专业运输企业

北海汽车运输总站

北海汽车运输总站，原名北海汽车站。创建于 1952 年 8 月，座落在北海市北部湾中路，是北海市唯一的国营陆路专业运输企业，担负着北海市主要的客货运输任务。1985 年全公司有职工 318 人，其中干部 49 人，以工代干 32 人，工人 237 人。企业资金充足，1985 年有固定资产 70 万元，拥有一幢 1500 平方米的客运大楼和一幢 1937 平方米的服务大楼，专门从事客运和旅业，有建制车辆 78 台，其中，东风牌客车 13 台，龙江牌客车 15 台，解放牌 15 台，通道式客车 1 台，共有 2360 座位；东风牌货车 5 台，66LB 型解放牌货车 5 台，旧式解放牌货车 18 台，挂车 34 台，载重共 271 吨，另有油车 1 台，南京牌生活车 1

台，修理工具基本齐全。1985年7月，为适应北海开发建设交通发展需要，被批准脱离钦州总站领导，独立为北海汽车运输公司，实行县级管理。公司由“三办”、“五科”、客运站、货运站、保养场三个基层单位和劳动服务公司，共12个职能部门组成一个完整的生产、行政指挥系统。1985年客货运输营业收入172万元，综合利润291772元，客运营运线路32条，班次56个，与广东、广西的广州、湛江、海口、茂名及钦州、南宁、玉林、柳州、梧州等地区或直辖市发生业务联系，运输业务广泛辽阔。

货 运

北海车站建站至1968年均无车辆建制，受理另担或整车货物运输，均由合浦中心站负责调运。解放初期货运线路有北海至灵山，浦北，主要大宗货源是粮食、其次是牲口、水果、药材、生盐、挂枝、八角、海产等。1956年增开北海至南宁货运班车，1958年进入大跃进时期，货物运输特别繁忙，合浦中心站于1959年派出有雪佛兰汽车7台的货车分队，常驻北海担负货物运输，承担公粮进库、口粮调入、工业及民用煤、修船木材和支援农业生产的化肥等，占当时年总运量的80%。

1969年北海站始有车辆编制，1972年成立车队，建制货车共有28台，载重157吨，车队的成立，为北海站货运生产带来了生机，因当时整个社会运力还不发达，货源充足，货主纷纷上门相求，陆路专业货运进入旺盛时期，1978年完成货运量132491吨，完成货运周转量8649786吨公里，创历史最高水平。十一届三中全会后，实行改革搞活政策，1980年运输市场出现国营、集体、个体竞争，北海站不再是独家经营，货运生产逐年下降。1984年货运量仅完成46944吨，货运周转量完成6214785吨公里，与1978年相比，分别下降60%和30%，1985年至1987年货运量和货运周转量仍大幅度下降。这一形势对专业运输部门，有压力有促进，迫使北海总站改变经营方法：1、抓紧掌握货源信息；2、密切联系货主，为货主提供优质服务，减少或消灭货损货差；3、实行客货运承包责任制和加强各方面管理。1988~1989年货运量成倍增长，货运周转量1988年完成11896409吨千米，创历史最高水平。

客 运

1955年7月北海汽车站划归广东湛江公路运输局湛江汽车总站管辖，合浦

中心站奉命担负北海站营运客车的调派，客运业务全由合浦中心站主管，摊派每班车额定座位，按5个至10个座位售票。其时，长途班车有广州、湛江、灵山、浦北、南宁、钦州、防城、东兴等线，长途班线旅客规定在合浦站转车，短途班线有北海至合浦28公里，每天往返4至5趟，市内客运有地角至高德10公里，每天往返6至7趟。

1965年钦州总站接管北海站，此后，售票业务扩大，可发售各地回程班车客票。1969年有首批客车5辆编制，1972年车队成立，客车增至7辆，275个座位，作为编制客车正式参加营运班线运行，运行班线共18个班次，以后客车逐年增多，班线、班次相应增加，至1985年已拥有各类客车48辆，平均每天运送旅客2300多人，与1972年相比较，运力、客座、班线、班次分别增加7倍、8.7倍、5.3倍、3.1倍，1985年完成客运量1318860人，完成客运周转量97939500人公里，与1972年相比，分别提高7.1倍和6.7倍，1988年至1989年客运发展迅猛，1989年客运量完成3745920人比1987年增长3.19倍，客运周转量完成257860120人千米，增长2.39倍，基本上做到旅客称便。

汽车修理

北海汽车站保修业务始于1973年保修车间成立，初期，有工人35名，设备简陋，仅有轮胎机、车床、刨床各一台，技术力量较差，只有5级工1人，4级工3人，其他均为2~3级工，无技术员，场地狭小，最多可停放8台车辆。车间工人在资金不足的情况下，发扬自力更生精神，由三人于年末组成革新小组，自制骑马拆装机、缸鼓机各一台，提高工效5~6倍，后又自制6台电动千斤顶，减轻了劳动强度，由于受场地、技术力量、设备等条件的限制，保修业务范围只能是小修和进行一、二级保养，1973年二保量为153台。

1981年实行保修分工定位责任制，改变以往分工不明，怠工误时的状况，修理质量获得保证。1984年7月起，推行保修承包责任制，进一步提高保修质量，降低成本，1985年上半年，二保返工率为0.81%，小修返工率0.13%，汽车二保回修率4.35%，小修回修率0.88%，保修成本月平均2300元，货车完好率为89.42%，客车完好率为82.67%。

随着车辆增多，保修队伍日益壮大，1985年7月成立保养场，保修人员发展到69人，工人技术等级普遍提高，已有一个助理工程师，两个技术员，修理

设备较为齐全，基本上配全专用工具，拥有各种金属切削机床 7 台，锻压设备 1 台，木工设备 2 台，动能生产设备 6 台，电器设备 5 台。此外，还配有汽车电器万能试验台、骑马罗丝拆装机、轮胎罗丝拆装机、双柱单柱千斤顶等。目前，保养场有保养班 2 个、电工班 1 个和车钳班、铜铁焊班，保修达到良好水平。年二保 2000 台，年小修 20006，保修初步形成规模，技术上具备三保能力，与保修车间成立前只能一级保养的修理小组相比，已前进一大步。1988 年至 1989 年各方面又有所加强，1988 年大修货车 6 辆，客车 33 辆，一保货车 145 辆，客车 1378 辆；二保货车 126 辆，客车 612 辆，三保货车 4 辆，客车 20 辆；1989 年大修货车 3 辆，客车 39 辆；一保货车 22 辆，客车 633 辆，二保货车 40 辆，客车 593 辆；三保货车 22 辆，客车 30 辆。

北海汽车总站历年完成客运情况表

数 目 年 份	客 运 量 (人)	周 转 量 (人 千 米)
1965	25033	700025
1966	163709	953630
1967	241205	1104838
1968	196511	1247500
1969	232774	1299851
1970	189450	10339687
1971	151800	11647594
1972	186814	14606260
1973	189360	15919550
1974	233230	17908670
1975	243080	18359120
1976	250720	18176230
1977	280700	20494750
1978	345130	25447170
1979	391 440	30694460
1980	538570	39062330
1981	600650	43907180
1982	758790	512431 62
1983	965580	63833770
1984	1205110	77666330
1985	1318860	97937500
1986	1231340	100015830
1987	1174840	107995640
1988	3338270	250903570
1989	3745920	257860120

仅供阅读 请勿侵权

北海汽车总站历年完成货运情况表

年 份	项 目	货运量(吨)	货运周转量(吨千米)
1965		27023	1152495
1966		29301	1139991
1967		28356	1163387
1968		27755	1083182
1969		38804	2939000
1970		43521	3299552
1971		68112	5603869
1972		88427	5637743
1973		91573	5069340
1974		96813	5302179
1975		109709	6599187
1976		106541	7277544
1977		127812	7356419
1978		132491	8649768
1979		93408	6890426
1980		61419	6667047
1981		51555	6692038
1982		58108	7769309
1983		58727	7805219
1984		46944	6214758
1985		29375	6223842
1986		31118	4869279
1987		30928	5262488
1988		82838	11896409
1989		77715	10484801

北海汽车总站历年车辆实有数

年 份	项 目	客 车		货 车		挂 车	
		辆	座	辆	吨	辆	吨
1965				8	24		6
1966							
1967		1	60	10	30		
1968		1	60	13	42	3	9
1969		6	225	14	49	6	18
1970		6	235	14	48	7	21
1971		7	275	28	130	8	21
1972		8	315	28	130	9	27
1973		9	355	28	129	9	27
1974		10	395	36	167	10	30
1975		10	400	49	213	16	48
1976		11	440	49	203	18	54
1977		12	480	37	144	22	66
1978		16	640	39	151	25	75
1979		17	681	36	143	27	81
1980		20	842	34	143.5	37	121
1981		21	903	33	132	34	112
1982		26	1226	38	152	43	145
1983		33	1595	43	195	51	177
1984		38	1889	32	150	42	150
1985		48	2360	30	141	38	142
1986		49	2285	28	140	33	132
1987		54	2510	36	210	30	128
1988		58	2586	26	156	52	172
1989		54	2543	25	141	18	72

仅供阅读 请勿侵权

北海汽车总站客运路线、里程、票价表

起 讫 站	里程 (Km)	票价 (元)
北海—广州	690	17.70
北海—梧州	470	13.00
北海—海口	327	8.45
北海—霞山	211	5.50
北海—湛江	189	5.15
北海—茂名	259	6.70
北海—安铺	162	4.25
北海—阳江	433	11.15
北海—玉林	239	5.90
北海—贵县	246	6.75
北海—南宁	255	6.35
北海—博白	183	4.55
北海—灵山	150	4.00
北海—钦州	108	2.85
北海—柳州	416	10.60
北海—宾阳	335	8.55
北海—浦北	123	3.25
北海—北通	124	3.30
北海—石埭	102	2.75
北海—陆川	231	5.90
北海—遂溪	178	4.65
北海—伯劳		
北海—吴川	264	6.90
北海—沙田	120	3.20
北海—赤江	58	1.60
北海—白龙	45	1.25
北海—南康	45	1.25
北海—西场	58	1.55
北海—官井	72	1.95
北海—营盘	64	1.75
北海—竹林	34	1.00
北海—横县	201	5.15
北海—合浦	28	0.85

注：此表是1987年执行的票价。

北海汽车总站历年交通事故统计表

数 量 年 份	项 目	事故次	其中责任事	受伤数	其中重	死亡	经济损失
		数	故		伤		(元)
1971		6	0	1	1	1	5229
1972		18	8	6	0	3	5750
1973		9	8	3	2	1	3290
1974		12	10	5	0	1	3482
1975		13	11	25	8	7	19279
1976		24	24	4	1	2	14205
1977		29	29	5	0	1	11094
1978		15	15	3	1	2	14480
1979		17	16	6	2	0	5308
1980		17	17	4	1	0	10401
1981		17	15	5	3	4	8351
1982		11	10	1	0	0	6728
1983		32	26	11	5	2	12127
1984		31	25	19	4	2	55252
1985		28	22	15	6	2	27931
1986		32	22	12	7	1	14107
1987		18	12	18	7	0	48935
1988		23	23	6		1	27133
1989		22	22	4		1	58671

北海汽车总站历届负责人名单

1952年	站长	张国政
1953年	站长	王文臣
1954年	站长	赖华彭
1955年	站长	丁财
1956年	站长	赵海
1961年	副站长	汪勋
1966年	站长	李新
1969年	主任	李新
1972年	主任	汪勋
1975年	主任	包就文
1977年	站长	汪勋
1985年	经理	徐永祯
1987年	经理	王君英
1989年	代总站长	吴志远
1991年	总站长	吴志远

(二)集体专业运输企业

北港市运输公司

北海市运输公司，原名北海市搬运大队，曾改为北海市搬运公司，建于1956年3月，座落在海角路101号，是市内较大的专业运输企业，主要经营短途运输装卸和长途客货运输，兼营小量旅业及机动车辆修理业务。

公司成立初期，仅有木轮无轴承板车59辆，单车40辆和10辆黄包车。近30年来，各方面有很大发展，到1985年拥有载重汽车24辆，201吨位，大客车12辆，667个座位；中拖15台，45吨位；小四轮“革新车”20辆，35吨位，辅助生产工具有12座小客车一辆，3吨油车一辆，3吨吊车1辆，手扶拖拉机1台，机械设备有：普通车床C618型，C620型各一台，简易车床C618型一台，250毫米万向摆臂钻床一台，简易钻床一台，滚齿机一台、万能铣床一台，牛头刨床一台，弓形油压锯床、砂轮机、空气压缩机各2台。

市运输公司总面积16340平方米，建筑面积7660平方米，其中自行设计施工四层办公楼一幢，占地面积364平方米；礼堂一间，占地309平方米；储油量100吨的油库一座，占地2000平方米；仓库、宿舍共体建筑一座，建筑面积1008平方米；还有占地面积600平方米新车库等。

1985年公司职工464人，其中男355人，女107人，另有退休职工160人。公司下属五科二室和工会、青年团、妇女等组织，1985年营业收入2501012元，年利润41247元，拥有固定资产220万元，完成货运量160983吨，货运周

转量 5459962 吨公里，与 1963 年相比，分别提高 2.4 倍和 5.6 倍，完成装卸量 476241 吨，为 1963 年的 5.4 倍。

随着企业运输收入的增长，福利事业也得到改善。1957 年用于职工福利补助费 2449 元，到 1982 年增至 13307 元，增长 5.4 倍，同年劳保福利基金达 33307 元，此外，1985 年底有职工宿舍 64 间，近 2000 平方米。

客货运输

1956 年，市运输公司筹建初期，由临时搬运组、板车组、黄包车组、单车社等单位合并，在市交通科的领导下，进行“社改”工作，变私有制为集体所有制，统一调配，统一管理，逐步改变肩扛、背托、挑担和板车拉运，码头搬运等繁重体力劳动。解放初期，生产力低下，公路交通网络尚未形成，黄包车、板车、自行车在客货运输中，起过重要作用，工人自带单车参加中、短途客运，远走玉林、灵山、浦北、钦州、湛江、近至合浦、南康、常乐及市郊等地，运输收入扣除管理费和税金为个人所得，月平均工资约 30 元，1956 年开始自行车货运，当年货运周转量达 3920 吨公里。

1958 年全公司已有职工 337 人，除自行车组外，分装卸和板车两个队，根据工人体力强弱、工作能力大小，定出等级，按劳分配，计件工资分为四个等级，即：63 元、61 元、50 元和 40 元，当年完成货运量 116000 吨，完成货运周转量 800600 吨公里，全年总收入 261000 元，由于木轮无轴承板车效率低、劳动强度大，1959 年初曾改为有轴承板车。同年底，开始使用胶轮车，1971 年有胶轮车 314 辆，1974 年增至 350 辆，1976 年，随着工农业生产的迅猛发展，货运量急剧增长，为适应形势的要求，逐步淘汰胶轮车，增购拖拉机 41 台，其中大拖 3 台，小四轮和手扶拖拉机 34 台，把剩余 160 辆胶轮车作为备用。此外，为尽快向机械化发展，在 1964 年购进的第一辆 2.5 吨汽车基础上，1969 年增购汽车一辆，培训司机 4 名。此后，逐年增加机动能力，1978 年增加一批中型拖拉机，安装大平板拖卡，购进一批载重 4 吨、5 吨、8 吨和 10 吨大货车，以适应大吨位货物和大型机件、木材、钢材的运输。1983 年初在“开放搞活”政策的鼓舞下，购置 4 辆客车，当年 9 月开办客运业务，1984 年又增加客车 3 辆，共有客座 627 个，为解决旅客乘车难作出了贡献。随着北海开发建设的蓬勃发展，给客货运输业务带来了新的景象，1978 年货运周转量完成 6583863 吨公里，

与 1985 年相比，增长 20.9%，营业收入 271 万元，比 1985 年增长 8.4%，1989 年收入创历史最高水平，达 300 万元，但由于成本增大，年利润仅 11200 元，比 1985 年降低 9.8 倍。

机构设置

1956 年 3 月成立搬运大队，下设三个中队和三个组，1957 年建立了修理车间，除一名负责人外，配有三名修理工，1958 年成立工会，选一工会主席，1960 年成立党支部，包括支部书记有党员 3 人，1985 年发展到党员 21 人，1971 年改称搬运公司，增设副支书和办公室主任各一人。并开始建立调度室、医疗室、工具室、饭堂和仓库，还办有农场，职工人数增到 487 人，1977 年机构设置开始变更，并相应增加，建立和健全各种规章制度，修订管理章程。

1978 年更名为市运输公司，尤其是 1982 年开始企业整顿以来，党政分工明确，层层落实经济承包责任制，为进一步搞好企业改革，提高经济效益，对原有的管理机构和服务部门进行整改设置，机构进一步健全。经过几年的发展，经济效益稳步增长，充分显示出改革承包是卓有成效的。由于各方面的管理日益完善，因此，从 1979 年起连续几年被评为市交通系统、市经委、钦州地区、北海市的先进集体运输企业、两个文明建设先进单位。

安全技术维修管理

市运输公司职工文化程度偏低，根据 1964 年的调查，文盲和半文盲的占 36%，初、高小文化程度的占 51%，初中文化占 9%，高中文化占 4%，但通过大队领导和职工教育领导小组的努力，组织扫盲班和识字教学班，使一部分职工脱盲，一部分职工在现有基础上得到提高。1983 年组织 192 名职工参加初中文化补习，为培训技术工人创造了条件。1982 年至 1985 年培训货车司机 12 人，客车司机 24 人，财务人员 10 人。此外，1984 年和 1985 年两年举办两届汽车修理培训班，挑选具有初中以上文化程度，30 岁以下的工人，经过文化考试择优录取，进行脱产学习，时间 4 个月，另加 3 个月实习，再经考试合格，正式分配到修理车间去工作。两届共培训修理工 20 人，其中 7 人参加市统一考试获得合格证书，逐步解决维修能力与运输车辆增长比例的不平衡。

搬运大队成立之初，一切设备简陋，未设立专门的技术质量和设备管理机构，随着运输业务的发展，逐步增加设备，扩大维修场地，客车检验台、镗缸

机设置场地和电工房等设施，1983年前先后完成。公司的安技股于1979年底设立，建立了技术安全档案、收集、整理有关公司历年来的技术设备、质量管理等资料，建立台帐。对各类车辆的安全走合期、一至三级保养和车辆违章肇事等均登记备案，拟定出安全技术管理方案和岗位责任制，此外，节能工作逐步完善制度，制订最佳方案，对1982年至1984年节能方面有成绩的货车司机23人，客车司机14人给予奖励。

北海市第二运输公司

市二运公司，由北海市单车运输社演变而成，属市管集体单位，成立于1953年春。初有社员174人，单车172辆。自行车是唯一的运输工具，皆社员自带，没有固定资产。社址设在中山东路122号(原名“小春园”)，房屋是租来的。其时，客货运量少，社员月平均工资约30元，随着工农业生产的发展，客货运逐年增长，1987年有职工123人，比建社初期减少51人，完成货运量13297吨，比1958年增长15.9倍，完成客运量115398人，客运周转量205383人公里，分别比1985年增长4.2倍和10.4倍，1987年总收入为1081742元，比1963年的26045元增长43倍，1987年拥车客车10辆，477个座位，载货汽车11辆，87.5吨，挂车5辆，载重20吨，三轮车23辆，载重11.5吨。此外，公司于1957年由“小春园”迁往政法路自建的营业办公楼，该楼建筑面积500平方米。另外，还设有供修拖拉机用的108平方米修理车间及停车场，总面积1280平方米，随着公司汽车运输事业的发展需要，又于1986年初在北部湾东路投资47YY元兴建6000平方米的汽车保养场和停车场，内设有420平方米的修理车库、160平方米的仓库、480平方米宿舍及检车台等一批设施。1987年固定资产1144022元，为1965年3843元的近300倍。工人月平均工资140元，为公司初期的4.6倍。

机构演变

解放初期的单车运输，由于比木轮车轻便快速，深受顾客欢迎，在交通运输方面曾起过重要作用。但当时无组织管理，自找货自运，自行车分布在街头巷尾，常出现顾客找不到车主，有时车主找不到顾客或货源，又无统一运价，顾客常被多收运费，意见纷纷。1953年交通主管部门把北海市区内、高德、地角和附近农村参加运输的单车组织起来，成立单车运输社，经营客货运，收

入为车主所得，但按规定缴交税金和管理费。1956年3月，为适应当时社会发展的需要，成立搬运大队，内分单车运输中队、搬运中队、板车中队，黄包车组和撑排组，分配及管理形式不变。大队地址设在中山路122号，1957年底为方便管理，单车运输社又从搬运大队分离出来，作为独立单位，1960年又和搬运大队合并，1962年再度从搬运大队分出来，改名单车运输队，1965年通过民运总站的安排，将三分之一工人(13人)调搬运大队搞装卸工作，解决工人多货客少的困难。1966年10月改为三轮车运输站，1968年8月改称三轮车站革命委员会。1975年10月成立汽车装卸队，允许挂牌为汽车服务。1976年1月改名为北海市第二运输公司。1980年通过企业整顿，被货主、司机指责为“野蛮装卸”和“恶劣搬运”的现象有所改观。1982年6月起，对管理人员和修理车间、后勤人员，实行超利润奖励办法，使奖金与贡献大小及出勤率高低挂钩，激发职工管好企业的热情。就建于1962年的维修组，1985年开始搞三保和大修。

通过企业整顿，内部结构基本完善，1985年设办公室，财务股、安技股、客运站、货运站、调度室、修理车间等，管理人员共29名。

客货运输

五十年代，尚无机动力，单车运输方便快捷，曾是陆上运输的主力。为支援农业生产，保证鲜鱼及时供应圩镇，社内日夜有工人候工，随叫随到，经常傍晚出发，早上到达张黄、公馆等地，赶上早市，深受群众欢迎，一年运鲜鱼600吨。

为减轻劳动强度，适应生产发展需要，1962年派人往海南岛购进10部三轮车回来试用，证明性能好，载重量大，装卸货方便，比单车安全可靠，特别适合市区使用。1966年自行车改装三轮车，至1971年已全部改装完毕。当时有社员39人，存款33185元，其中公积金9901元，有货运三轮车28辆，客运三轮车7部，其中机动三轮车4辆。另湛江通用机械厂生产的手扶拖拉机2台，管理体制，早已采取分成办法，即上缴站30%，个人得70%，其中10%为个人包修车辆，用不完年终可取回，不足由个人负责，医药费报销70%。除7辆专用客车外，其余均可两用，卸下客座车厢即可运货，可运货600市斤，在路面平整的道路上可装运1000市斤。

1977年购进苏联“德特”派大型拖拉枫一台，1978年自装小四轮4台，同

时购进“丰收”牌中拖2台，罗马尼亚出产汽车1台，1981年购进解放牌货车2台，东风牌货车1台。1982年报废罗马汽车，全部买掉拖拉机，增置汽车。

1982年元月起二运公司不再实行浮动工资制，改为超利润奖，按不超过工资总额的30%发放奖金，1983年初又实行货运汽车以单车为核算单位的经济承包责任制，收到较好的经济效益，承包前后一亏一盈，差别明显。此外，把装卸工班、三轮车工人原来的按比例分配改为定产值定任务的分配办法。

1983年春购回东风牌客车2台，当年9月与湛江二运公司和南宁市运输公司联合，经营北海至湛江和北海至南宁的汽车客运业务。开创了广西民运企业办汽车客运业务的先例。一开始，就采取多设售票点和上落站，主动送票送客，扶老携幼上车等便民措施，热情周到为旅客服务，深受广大旅客的欢迎。北海开放，带来了客运的兴旺，1984年底东风牌客车增加到5辆，黄河牌客车2辆，东风牌半拖挂货车1辆，其他货车增到6辆，西郊牌小客车1辆。运力的迅速增长，年底增开玉林、防城两线，每线一班，1985年又新增日产“得胜”小汽车1辆，黄河牌客车2辆，北海至南宁、湛江的客运，每日增加到两班，客运力量日益壮大，为方便旅客作出贡献。

然而，由于市场经济环境的变化，社会车辆增长过快，运输成本的增大，加上受到了行业司乘人员贪污票款的不正之风影响，导致1986年和1987年出现严重亏损，由1988年4月份起，公司在本市同行业内率先开展单车经济承包责任制的同时，进一步加强企业内部管理，取得明显的经济效益。实现了扭亏增盈，企业为了增强车辆更新改造能力，又从1988年5月份起，对货运汽车的折旧率进行了调整，由原来每公里0.085元的折旧率，调整为0.19元，增提100%，仅1989年便增提43500元。随着社会运输市场的竞争和运输市场的不断增大，逐步地将经济效益差的汽油解放牌和东风牌带挂货车转卖掉，重新购置一批10~15吨的大型柴油货车，提高企业的竞争能力。

北海市第三运输公司

市三运公司，位于北海市区交通要口的政法路，成立于1963年5月，原名为个体搬运管理站，当时是街道性质的民间运输企业，经营范日有人畜力车、机动车运输和人力装卸等。20多年来，随着社会主义经济发展而逐步扩大，1985年有职工397人，拥有载货汽车14辆，挂车11辆，客车5辆，小客车1辆，

平板载货中拖 16 辆，人力胶轮车 114 部和维修设备一批。建有办公楼仓库等，用地面积 6895 平方米，1985 年完成货运量 7671 吨，完成货运周转量 3251141 吨公里；完成客运量 136455 人，完成客运周转量 2775643 人公里，总收入为 1435248 元，与 1965 年收入 93080 元相比，增长 16 倍。

搬运站刚成立时，仅有管理人员 3 人，职工 128 人，属职工私人的胶轮车 35 辆，主要从事港口码头人力装卸及拉运海沙、矿砂、木柴等材料，年收入总额 81396 元。工人没有劳保福利享受，企业无固定资产。1965 年为有利城镇运输事业的发展，与城镇服务社合并，改称为城镇搬运站，人力车增至 192 辆，已有固定资产 1358 元，收支结算，余款 1505 元。1969 年企业自筹资金在市区政法路兴建办公大楼、修理车间、仓库、职工食堂、医务室等，1971 年竣工，搬入新址，是年提取公积金 1300 元偿还职工入社的工具折价款，固定资产增至 28466 元，帐面存款 117000 元，企业总收入 591485 元，盈利 52812 元。

1973 年城镇公社成立城镇第二搬运站，站址在现北海市针织厂，有职工 224 人，中拖 1 辆，人力车 54 辆，马车 19 辆，从事装卸和运输业务，当年收入 126506 元，利润 14118 元。1978 年为便于管理和城市运输事业发展，公社将两站合并，由城镇搬运站从公积金提取 6 万元偿还第二搬运站职工入社生产工具折价款，合并后共有职工 527 人，有机动车 14 辆、人力车 324 辆、马车 46 辆，同年 12 月，企业办理第一批老工人退休手续，每月发给退休金。1970 年用公积金购买载货罗马牌汽车 2 辆，并开始培训司机和保修技术工人，向机械化运输迈进了一步。

1981 年运输工具发展到有拖拉机 19 台，小四轮 4 辆，汽车 5 辆，修理车间购置有锯床、车床、刨床、铣床、液压床、抛光机等各种修理工具。

1982 年 2 月，城镇公社将城镇搬运站移交市交通局主管。改名为北海市第三运输公司。同年 10 月，公司召开第一届职工代表大会，在原规章制度的基础上，制订《北海市第三运输公司企业管理章程(草案)》，健全一系列管理办法。职工代表大会选举企业的常委，健全企业生产的指挥系统，党政明确分工，管理干部职责分明，调整中层管理机构，设置政工股、财供股、生产股，生产部门下设装卸班、拖拉机运输队、汽车运输队和长短途运输调度室、车队。车间落实承包责任制，实行多劳多得的浮动分配计件工资制度，促进企业的运输生

产，是年固定资产增至 385300 元。

1983 年管理机构和管理制度逐步完善。由于运输工具的更新，购回一批东风牌、解放牌汽车和平板中拖、手拖，机构设置也随之变动，增设手扶拖拉机队，企业的承包方案也有所改动，修理车间与车队挂钩，按车队收入浮动计酬，充分调动职工的积极性。全年总收入 732118 元，为建站初期的 9 倍，创历史最高水平。同年底对生产工具进行改革，报废罗马车、柳江牌汽车及小四轮机动车，淘汰马车。1984 年春，购回黄河牌客车 2 辆，首次开办长途客运，并增加客运站和客车保修班，中层管理机构增设安全技术股，同年 7 月批准转为大集体单位。1985 年运输工具发展到最高峰，人力车减至 112 辆，对耗费大、收益少的手扶拖拉机实行淘汰处理，这一年是三运公司最兴盛时期，下半年由于领导班子出现不团结，经济收入有所下降，但年总收入仍增至 1433664 元，比 1984 年增长 34.49%。

1986 年开始，由于领导班子不团结现象日益严重，思想上无法统一，至使营运收入下降，上半年亏损 54859 元。下半年交通局党委对该班子进行了调整，充实了党政领导。新班子成立后，认真分析原因，认为近年来全市客运车辆迅速增加，大大超过旅客需求，客车无法满载，空位甚多，公司客车亏损日益严重，搞承包司机不接受。因此，于同年 2 月只好将 5 辆客车全部转让出去，车款全部还贷，减少公司欠贷负担，至此，客运业务结束，公司的亏损逐月减少。但是，由于各种材料提价，运输成本增大，是年亏损 181074 元。

1987 年领导班子根据公司的实际情况，于 4 月间将一辆日本三菱小客车以 54000 元作价处理，将车款予次月到湖南特种汽车制造厂购回 5 台波兰进口 10.5 吨挂车，并于同年 10 月购进 1.5 吨茶花牌小客车一部，从此公司货运汽车得到了更新，营运收入明显好转。同时，新班子大胆改革，于 1987 年下半年将公司原一级核算，一级管理，改为分级核算，分级管理，充实二层机构领导，公司逐月减亏，年终结算与 1986 年相比，减亏 50%。

近几年来，由于政策变化，运输市场疲软，各种原材料提价，运输成本增大。但是通过大胆改革，加强管理，亏损额逐年减少，1989 年亏损 7766 元。

(三) 社会车辆运输

1924 年，北海已有公路可通汽车。1931 年，已有货车 8 辆投入营运。但很

长一段时间内除专业运输部门拥有机动车行驶外。在公路上行走的多是木轮车而已。解放后，社会机动车逐步增加。1955年机关企事业单位，有汽车6辆装运货物奔驰在公路上。通过十余年的发展，至1968年，社会汽车参加运货的增到42辆，138载重吨。至1978年，社会运输量已发展到汽车247辆，1053载重吨。

党的十一届三中全会后，工农业生产通过改革承包，走向飞跃。物资丰富，货源充足，给公路运输带来兴旺时期，运力日趋紧张，出现产运脱节、乘车运货难的局面。1983年至1985年中共中央1号文件下达后，汽车运输专业副业一齐上，提倡积极发展集体和个体运输业。打破多年来专业运输企业独家经营的局面。1984年6月，登记注册的营运车辆包括集体专业运输，机关企事业、公社、大队等单位 and 个人的营运车辆有汽车323辆，拖拉机652辆，两轮摩托20辆。农村个体和联户亦参加营运，1983年运输收入967296元，车辆增加，农民增收，改善农村经济条件。1985年社会车辆进一步增长，有220个单位、个人购置或增购汽车参加社会客货运输，较大企业车队有19个，专业运输企业的运力也达到历史高峰。此后，仍继续发展。到1987年8月底止。全市有机动车4068辆。其中汽车1901辆，拖拉机1446辆(大拖529辆，手拖917辆)；摩托车548辆(三轮55辆，二轮465辆，轻便28辆)；专用及其他车辆173辆。

汽车中，集体公路运输部门85辆，国营企事业单位1334辆，集体单位234辆，城建部门124辆，出租汽车单位8辆，个体联户116辆(货车82辆，客车34辆)。

1987年7月，全市有驾驶员5301人。其中：汽车2285人，拖拉机2402人，摩托车561人，汽车驾驶员中，大客车占201人，大货车占2072人，小型汽车3人；拖拉机驾驶员中：大中拖184人，手拖1218人；此外，尚有轻骑8人，简易军驾驶员44人，专用机械车驾驶员1人。

驾驶员中，公路运输部门有359人，国营企事业单位1789人，出租汽车单位9人，个体联户2512人。

从以上统计数字表明，非专业运输的社会车辆，远远超过专业部门。北海列入开放城市后，每日所需数以千吨计的沙石等建筑材料，全由农村拖拉机承担，足以说明这支社会运输队伍不可忽视。国营、集体、联户、个体等多种成

份的运输业，做到方便旅客货主，加速物资周转，交通运输活跃起来。但是，运力增长快速，问题随之出现，首先是运力增长失控，运输市场混乱，出现抢线路，争客源，乱提价，大小客车乱停放现象。近几年运输个体户兴起，大部份企事业车辆包产到个人，为争货源，不择手段拉关系，一些托运方的主办人也乘机向车主索取酬金，搞乱承托双方的正常关系。专业运输企业效益下降，出现亏损，处境十分困难。另外，车辆没有统一的营业管理机构，一些承包户自找货源、自定价格，不执行政府规定的运价，国家规定的税款和费收，漏收的不少。还有，个体和联户车辆日增，大部分不办理承运货物保险，出事故赔偿无保证，车辆在公路行驶密度大，增加公路维修保养工作难度。违章现象多，交通事故常有发生，重大事故未能杜绝。

1990年1月，根据交通部关于整顿治理运输市场的决定和《北海市政府关于整顿治理运输市场的通告》把运力调控作为整治运输市场的首要任务，制订了《北海市关于增减营业性运输车辆的暂行规定》实行由运输管理部门按“先申请，后购置，再经营”的原则，审批新增运力，签发《经营许可证》。情况已有好转。

(四) 车辆修理

北海市车辆修理行业，始于1953年市水产车队修理车间。此后，随着汽车的增多，修理厂、店逐年相应兴起。1985年，发展速度加快。至1987年全市已有55家，从业人员735人，其中工程师2人，技术员33人，1~5级工476人，6~8级工136人，一般工人97人。按经济性质分，属国营单位15间，集体单位7间，个体33间，厂房总面积20403平方米，停车场总面积42940平方米，已有一定规模。主要厂家有：北海市汽车修理厂、泗海机动车修理厂，区水产车队修理车间、市运输公司修理车间、北海港务机修厂、北部湾进口汽车修理厂、外运车队修理车间，市水产车队修理车间、市二运公司修理车间、科技开发公司汽车维修中心等10间可进行汽车大修；能进行二、三级保养的修理单位有：公共汽车保修车间、汽车总站保养场、石油站车队修理车间、旅游公司汽车维修厂、选矿厂汽车修理车间、市政工处汽车修理车间、经委车队修理车间、市三运公司等。其他维修厂和个体修理店，只能承担小修及风、电焊机加工、电池翻新、充电补胎等维修项目。

北海市汽车修理行业，尽管设备仍简陋，修理能力还低，但对加速车辆周转发挥了重要作用，摆脱过去外出求人修车难、费用多时间长的被动局面。

然而，1987年后，独立核算的维修户迅猛增加，维修市场出现修理无标准，作业无规范，技术设备低，修理质量差，收费不统一的混乱状况。根据区有关指示和交通厅颁发的《汽车维修企业考核验收评分标准》的规定，对全市汽车维修企业进行了整顿和考核验收。至1989年底，全市申报的汽车维修企业、维修户126家，其中甲类8家，乙类41家，丙类72家，摩托维修5家，北海市区经考核验收合格的有42家，其中甲类合格3家，乙类合格11家，丙类合格的28家。通过整顽，完善了各种管理制度，汽车维修行业逐步走上正轨。

北海市汽车修理厂

成立于1976年10月，属国营企业，当时，设备少，仅有机床4台，厂房尤为简陋，办公室、仓库、修理车间、警卫室等建筑全为竹木结构。中旬开始发动职工搭建，次月初开张营业，堪称艰苦办厂的典型。开业时，北海车型种类多，车况破旧，配件甚缺，区汽车配件公司尽量照顾，但易损主件始终难解决，加上技术力量薄弱，学徒多，修理汽车困难很大。通过全体职工(70人)的努力，1977年完成大修汽车4台，中修198台，二保4台，小修228台，总产值114691元，利润19000元，有固定资产39100元。

通过10年的发展，1987年初有职工109人，其中大中专工程技术人员4人，4级工以上93人，厂机构设置：厂长办公室、人秘劳资科、供销科、生产技术科、财务科、医疗室、汽车配件公司、综合车间、修理车间进口汽车维修中心生产服务公司、摩托车维修组等。厂房占地面积17061平方米，建筑面积5953平方米，固定资产90万元，流动资金40万元，拥有车、磨、镗钻、风电焊各种大中小机械设备45台。还有1986年从香港、日本、英国引进汽车质检和维修先进设备，已安装使用。在管理上重点改革工资分配制度，取消固定工资制，实行集体计件浮动工资，从1983年至1986年四年中，企业活力增强，产值、加工收入、税利、配件销售、劳动生产率同步直线上升。加工与销售收入1988111元，比1982年前6年1304037元，增长52%；税利426496元，比前6年84922元增长402%。1989年固定资产增加到1087100元，1987年获利润73862元；1988年完成大修汽车53台，二、三保342台(次)，总产值1161341元，利润

81017 元；1989 年完成大修汽车 68 台，二、三保 365 台，总产值 1365537 元，利润 141005 元。1989 年经考核验收为甲类维修企业。随着生产发展，职工工资收入也逐年增加，改善了生活条件。

泗海实业贸易公司机动车修理厂

成立于 1986 年 4 月，属国营企业，全厂职工 47 人，其中工程技术人员 2 人，质量检查员 1 人，行政管理 4 人，生产工人 35 人，其他人员 5 人。全厂占地面积 4000 平方米。其中简易厂房 502 平方米，停车场 400 平方米，固定资产 35 万元，流动资金 17 万元，1988 年产值 179960 元。设备有牛头刨床、万能升降台铣床、普通机床、普通车床、空压机、立式钻床、喷油泵试验台、汽车吊、搪磨缸机、曲轴磨床等 32 种机具设备。1989 年经考核验收为甲类维修企业。

云南省云海工程公司北海汽车内燃机修理厂

成立于 1988 年 5 月，属国营企业，有职工 80 人，其中工程技术人员 10 人，质量检查 7 人，行政管理 15 人，修理工 65 人，其他人员 2 人。厂房面积 2376 平方米，固定资产 280 万元，流动资金 40 万元。拥有曲轴磨床、搪缸机、搪磨缸机、桥式起重机、普通车床、牛头刨床、平面磨床等 42 种机具设备。1989 年经考核验收，定为甲类维修企业。

四、公路运输管理

(一) 解放前的公路管理

1924 年，北海至合浦公路修通，汽车开始载客运货，由于是商办公路，标准很低，政府未设专门管理机构，由普益公司设监工，路警队长，班长等职务，对公路进行维修养护的监督和业务管理。

1926 年合浦县成立筑路会，在全县范围内逐步修筑公路。1930 年廖国器任合浦县长，后兼公路局长，对公路修筑较重视，后由陈猛荪接任局长，两人在任期内修筑公路 262.9 公里，成为抗战前公路里程较多的县份之一。公路局虽配备有职员，但管理体系很不健全。

1946 年 7 月 1 日，廉北汽车路普益公司复业通车，当时，经过毁路修路，反复折腾路况甚差，加上北插江砖石结构桥，七星桥先后被山洪海潮冲崩，改建临时木桥。龙头江桥也两次被冲塌，因此，公司把修路建桥列为主要工作，招雇工人，成立养路队，派专人负责。经常雇长工 20 人，每日由监工员率领分

段养护各路面，遇有路段破坏过大时，则随时增雇工人 100 至 150 名赶修，以配合工程车分赴施工地段工作，分包工制及临时雇工制，将廉北公路分为 10 段进行养护，即平田路段、杨屋村路段、中站路段、赤壁村路段、平头岭路段、未雨亭路段、岭底路段、七星江路段、高德路段、西边垌路段。

(二) 解放后的公路管理

1949 年 12 月，北海、合浦地区解放，合浦县人民政府成立后，当务之急者，便是抢修公路恢复通车。1950 年元月，在钦廉行署的领导下，钦州成立公路处，各县相继成立建设科(后改为交通科)，具体规划本县的公路复修，组织群众实施抢修任务。公路管理机构的设置，随着地区行政区域的沿革而发生变化。

1951 年 2 月，钦廉专区由原属广东改属广西。在接管公路的同时，于钦州设立广西省公路局钦州工务段，接着又设立钦州、合浦两个汽车检查站，分别负责公路养护工程、路政管理和征收养路费业务。钦州工务段成立后，接收管养有邕北线(后改为吴北线，由亭子至北海)254 公里，合(浦)山(口)线 79 公里，以及钦防线 43 公里，工务段下，设大塘、钦州、合浦三个分段，分管各线的养护和维修工作。1954 年 10 月，钦廉专区驻地迁往合浦，改称合浦专区，随着专区的迁移，钦灵两段奉命同时迁往合浦合并，改组为广西省公路局合浦管理段，领导组织关系由原隶属条条，改为条块相结合。合浦段下设合浦、公馆、张黄、灵山、钦州五个养路工区(北海段属合浦养路工区)和总江、茅渡两个渡口管理。

1、分级管理 公路养护通过长期实践，采取分级管理办法，共分为三级管理：市政工处负责城市内道路养护；省县道以上郊区公路由北海公路段负责；社队(乡、村)公路由地方道路管理站负责。主干路线每公里一般配备固定工 1~2 人。一般干线每公里配备 1 人，公路段管养合北干道 20 公里编 3 个道班，每个道班定员 6~8 人，管养高南线 43 公里编 2 个班，每班 6~7 人，管养中三路 7.7 公里，编一个道班 6~7 人，管养北白路 9.8 公里，设一个班 5~6 人，地方道路管理站配备管理人员 7 名。1966 至 1982 年，编 3~4 个道班，每班固定 2~4 人。亦工亦农工人 10~20 人。1983 至 1985 年编 3 个班，每班固定工 5 人，农工 2 人，涠洲岛上编 2 个班，每班 9~10 人，全部是亦工亦农，平均每个农工负责养护 2.3 公里路段，每人月工资 60 元，每月每人奖金 7 元。

2、路况鉴定 每年一次进行的全区性以县市为对象的公路大检查、路况鉴

定、养护质量评比，是长期坚持的制度，各单位则由领导、技术员、生产管理人员及新老工人代表组成路况养护质量检查评比小组。按月、季、年终预定日期进行评比，以优、良、次、差的等级对照上月路况升降分数核定，奖金发到班组，由其自行评选，奖勤罚懒。此举有力地推动和加强了养护好公路的责任心，也为考核各单位、班组、个人养护质量成果提供了依据。

3、路政管理 路政管理是确保公路设施完善，维护公路秩序，保证交通安全的一项主要工作。

建国后，随着城市建设和工农业生产发展，在公路行走的各种交通运输工具及机动车辆，特别是履带拖拉机、推土机逐渐增多，在公路沿线的农场垦荒造田、工矿企业扩建、物资的运输等加速公路的损坏。某些单位或个人在公路两旁非法设立商业销售网点及民房建筑，群众在公路上堆放垃圾杂物、建筑材料，晾晒农副产品，在路沿挖草皮积肥等行为，既破坏公路，也影响交通安全，公路两旁树木也常遭滥砍乱伐，各种交通安全标志时有被盗或损坏，更显得加强路政管理的必要性。

各级政府特别重视路政管理工作，颁布了一系列条例和办法，如“公路路政管理条例”、“公路留地法”、“筑路使用土地条例”、“建筑公路工程暂行细则”、“公路两旁建筑物取缔办法”、“修筑县(乡)道办法”。1983年北海市人民政府颁布关于“加强公路路政管理、确保交通安全”的布告。1987年国务院发布“中华人民共和国公路管理条例”。1986年广西壮族自治区颁布的“广西壮族自治区公路管理条例”，以及1986年交通部、国家经委发布“公路运输管理暂行条例”等。市交通公安主管部门常组织有关单位抽调人员成立小组，检查交通标志、渡口桥梁，纠正非法有碍交通建筑，公路上乱堆放及各种违章行驶现象，在交叉路口和近郊路段设立联合检查站。

4、公路的绿化 是公路部门一项重要工作，路树之设，周朝已有“列树以表道”的记载^①。宋朝陶弼任阳朔县令，曾推广路树种植，各县效法，逐渐在广西推行^②。植树，在公路初创时期已经有所行动。民国十八年，南京政府把孙中山先生逝世纪念日——三月十二日，定为全国植树节。此后，某些年植树节前，廉北公路都有植树活动，将路段划分，向各乡、保、甲摊派任务，发动沿线群众在路旁植树，近市区的路段由机关学校负责，乡民群众对此认识不足，

应付式的把树苗栽下了事，除中站路段相思树之外，其他路段成活的不多。

建国后，市郊区县乡遭公路的绿化始于1952年，是驻北海冠头岭解放军部队发起的。乡道以南万公路为最早，同时对冠头岭的荒山也进行绿化，栽植在公路两旁的树种多为大叶桉，其次是木麻黄，小叶桉，道路每边两行，除树庄工矿单位外，全部种植。1960年前，公路绿化靠发动群众，全民动手，其成活率和保护工作较差。1964年以后，认真贯彻“国造国有、队造队有、合作造林、收益比例分成”的林业政策，成活率明显提高，效果较好。但近年来，一些农村群众，时有在公路上乱砍滥伐偷盗树木的现象，造成公路两旁某些路段空缺林木严重，故加强保护山林及公路林木是当务之急，其具体办法是：

(1) 由林业局统一布置下属基层社队负责苗圃，工作人员专职巡察，发现偷盗破坏林木者，轻者批评教育，重者罚款，严重者拘留送交执法部门处理。

(2) 公路交通部门及公路承包工协同维护路树，发现树木被盗或毁坏幼苗者，给予警告，罚款和责成补种，并要保种保活，违抗者按“森林保护法”的有关规定严肃处理。直至追究刑事责任。

①《国语》：“立树以表道，立鄙食以守路。”②《宋史·陶弼传》

(三) 交通局及下属管理机构

市交通局

1955年11月初北海设立交通科，当时，随着工农业生产发展，交通运输日益繁忙，车辆逐渐增多，不但要养好唯一的一段乡道公路，其他乡道公路的建设，也成为当务之急。因此，派专人主管，组织力量兴修公路，是一项主要任务，至1959年乡道公路增加北大线、北阳线、北电线、北沙线、中三线、洞军线、赤牛线等7条乡道公路，共48.5公里。与此同时，针对当时的运输市场混乱，无统一民运价格，组织人员深入调查，首次制订“北海市陆上民间运输和短途运输车辆运费及管理规定”。为便于管理，1956年3月，组织各民间运输社、组和个体合并成立搬运大队。1960年交通科改为交通局，共有干部6人，次年为进一步管理好民运工作，成立“北海市民间运输管理站”，配备了站长和干部。

1962年底，交通局组织一个修路专业队，后改称社路班，共25人，多数是临时工，主要抓修复和修建地方公路，并组织测量设计人员按国家4—5级标准，重新对原有及新建公路进行测设工程。1966年地方道路管理站成立，乡道的修

建养护工作，从此由专设事业机构去承担和管理。1972年社路班解散。

北海市地方道路管理站成立后，具体统管乡道的建设，交通局全力抓系统的建设规划，运输市场管理以及方针政策的贯彻。1968年交通局搬入新建办公楼。其时，正遇上十年浩劫的第三年，公路建设和运输管理工作，处于徘徊不前以至倒退的局面。国家机构被干扰，无政府主义思潮和极左的狂热，取代了正常而有秩序及实事求是的工作作风，给管理工作造成困难。1970年，根据市政府指示，工业、交通、城建、农机几个主管系统合并成立北海市工交站，全面统管这几个系统工作。二年后，觉察到这种一把抓的领导方式，对生产不利，又分设工业局、交通城建局、农机局。1975年交通和城建再度分开设局。1976年粉碎“四人帮”以后，经拨乱反正，公路建设，交通运输事业才有较快的发展。交通局随之组建货运车队，购进罗马和解放牌大货车各2辆。为提高全市汽车的完好率，1976年秋，交通局拨款2万余元筹建北海市汽车修理厂。1979年根据自治区交通厅的指示，为加强水路市场管理，成立北海市水上运输管理站，与前成立的民间运输联合办公室，陆上运输“四统”办公室，均为局的二层机构。

1984年，交通局二层机构撤销，职能科室开始建立，设生产科、运输管理科、计财科、安技科、办公室。1986年增设政工科、公路科、纪检委员会，全局52人。1989年撤销公路科，增设技术科，生产科改为航务管理科，安技科改为安全科，政工科改为人教科，并提拔7名中青年干部加强科室领导。为加强全系统的思想政治工作，1985年3月首次成立交通局党委，此后，由于受资产阶级自由化影响，淡化了这方面的工作。1988年8月撤销党委建制。1989年思想政治工作得到重视，通过认真学习贯彻《中共中央关于加强和改进企业思想政治工作的通知》和《关于加强党和群众的联系的决议》，贯彻落实市委、市政府《关于改变机关工作作风的决定》，形成学习制度化，狠抓廉政建设，端正行业之风，开展创建两个文明单位和微笑在北海、满意在交通活动。为建立良好的工作秩序，保证各项任务的完成，局机关订立了局领导、科室、个人岗位责任制和《机关岗位责任制考核实施办法》、《机关工作人员为政清廉的若干规定》以及“十项管理制度”等。此外，还坚持做到年初有工作总计划，季终小结评奖，月终有考勤评分，每周开办公会，年终进行总结评比，局领导还要写年终

述职报告。

管理机构的健全，管理制度的逐步完善，为 1986 年接管港务局，海运公司、汽车运输总站和 1989 年建北海市公路管理处、稽征所等部门管理体制的下放，以及市管县等，顺利开展工作，创造了条件，促进了全市交通事业的发展。1984 年广西颁布《自治区人民政府关于搞活交通运输的规定》和北海市政府 1985 年发布的《关于搞活交通运输的布告》之后，加快了交通运输事业的改革步伐。为了适应开发建设的需要，保持良好的市容环境和交通秩序，确保安全运送客货。市政府继而又发布“关于加强机动和非机动车客货运输管理的通告”，并成立“整顿汽车客运办公室”，加强对汽车客运的领导，做好车辆安全技术鉴定，建立和健全客运的各种管理规章制度，组织稽查处深入检查，纠正交通运输行业的不正之风，刹住了部分职工以权谋私，以车谋私及走私等歪风，落实企业任期目标经济承包责任制。然而，由于个体客车的迅速增长，市内客车争客源，抢班线，货车垄断倒卖货源，摘回扣乱提价，混乱现象突出。为理顺客运市场，做到“车进站，人归点”，经市政府批准于 1989 年 7 月成立北海市客运服务站，并得到区运输管理局拨款 147 万元作为建站费用，货运服务站也将于 1990 年秋成立。1989 年市政府还批转交通、工商、税务、公安、物价等五个部门联合拟订的《北海公路客运服务站管理的若干规定》和颁布《北海市政府关于整顿治理运输市场的通告》。交通、工商、税务还联合下发《关于认真做好公路运输“公司”的清理整顿工作的通知》，运管部门印发《关于 1990 年度公路运输经营资格审验换发营运证的通知》和《关于重申公路客运班线管理的通知》等文件。但是，至 1989 年底，交通运输市场秩序混乱状态，未能从根本上解决，运力失控，专副业运力增长不协调，企业车辆残旧，能源耗费大，成本高，运输效率低，经济效益差，运输市场疲软，运输企业处境严峻，表明运输市场的治理整顿和企业生存下去求发展，仍需做很多工作。

根据区交通厅(1989)594 号文件的要求和市计委的指示，市交通局结合北海市的具体情况，编出《北海市“八·五”、二〇〇〇年交通运输发展规划》，展示着北海市交通运输事业发展的宏伟蓝图。

北海市公路管理处

根据自治区人民政府桂政发(1988)98 号《关于改革我区公路管理体制的意

见的通知》和区交通厅交调字(1988)800号《关于我区公路管理体制改革的若干具体问题的通知》精神，将自治区直辖市所属的公路段划归所在市人民政府领导，归口市交通局管理，业务上接受区公路局领导。机构下放后，于1989年7月成立北海市公路管理处，属独立核算，自收自支的副处级事业单位，负责市辖区的国道、省道、县乡道路的建设管理和养护工作，具体领导合浦、北海公路段和地道站工作。经市编委核定事业编制15人(含地方道路管理人员)。人员来源从钦州公路总段划拨的人员，市交通局及北海、合浦公路段人员中调整，配处领导3人，其中处主任1人，副主任2人，下设办公室、公路科、财务科。新成立的公路管理处暂时与北海公路段合署办公。

北海市公路段

自1989年元月1日起，成建制地下放给北海市人民政府领导，归口市交通局管理，具体由市公路处主管，属独立核算，自收自支的正区(科)级事业单位。1989年有职工52人，其中管理人员12人(国家干部6人)，配段长、指导员各1人，其他40人分配在下属的6个道班，养护里程51公里，其中油路46.3公里，沙土路4.7公里。该段自1983年起连续7年被区公路管理局授予好路段称号。

北海市地方道路管理站

1966年成立，初配备管理人员2名，以工代干2人，半脱产1人，全民所有制工人1人，合同工2人。此外，根据工程量大小，雇请临时工。1972年任罗光源为地道站站长，配备出纳员1人，生产管理员1人，养路固定工4人，临时日工5人。1981年增设副站长1人，1982年增加会计员1人，养路固定工再增6人。1989年职工人数增至25人。

1985年初，为适应经济体制改革需要，改变过去吃大锅饭的习惯，实行承包责任制，充分调动职工养路的积极性，对分管的路段保持良好状态。通过5年的努力，属地道站管养的公路，有优等路4.4公里，良等路74.5公里，次等路由45.1公里下降到24.5公里，差等路由36.4公里下降到16.6公里。好路率由承包前的26.9%上升到86.2%，路牌也基本上按要求设置，方便了车辆的行驶。

涠洲镇地方乡道公路的养路工1972年起定员10人，1982年至1989年定员

增到 19 人，全是亦工亦农性质。行政领导和经济收支由涠洲镇政府代管，业务由镇交管站兼管。

北海市交通规费稽征所

根据自治区人民政府桂政发(1988)98 号《关于改革我区公路管理体制的意见的通知》和区交通厅交稽征(1989)235 号文精神，自治区决定将北海、合浦养征站成建制地下放给北海市人民政府领导，归口市交通局管理。机构下放后，于 1989 年 7 月成立北海市交通规费稽征所，属独立核算，自收自支的正区(科)级事业单位，主要统一管理北海、合浦稽征和两个站范围的各种规费的征收工作。经市编委核定稽征所编制为 5 人，人员来源从钦州公路总段，稽征所划拨的人员、市交通局及北海、合浦养征站的人员中调整解决。所部配领导 3 人，其中所长、政治指导员、副所长各 1 人。行政归口当地管理，业务上接受区稽征处的领导。新成立的北海市交通规费稽征所暂时与北海市交通规费稽征所北海站合署办公。

北海市交通规费稽征所北海站

北海稽征站，车辆监理工作未移交公安部门办理前，称北海监理站。根据自治区人民政府桂政发(1988)98 号《关于改革我区公路管理体制的意见的通知》和区交通厅交稽征(1989)235 号文精神，自 1989 年元月 1 日起，成建制地下放给北海市人民政府领导，归口市交通局管理，属自收自支独立核算副区(科)级事业单位，编制 7 人，配正副站长各 1 人，业务上接受处、所领导，继续实行统收统支的原则，收支两条线，专款专用，严格按照规定征缴。

北海养路征收站成立于 1968 年，当时配备工作人员 6 人(后增至 8 人)，兼管监理和收费工作，任务较重，但历年按车辆比例而征收的养路费，是全区较好的征收站之一，增长速度始终走在前列。

(四)征收养路费

建桥修路、绿化、公路标志设置和管理人员的工资福利，必须有经费的来源，因此，对车辆征收养路费，是唯一办法。

1939 年我国公路实行征收养路费，而北海征收养路费则早在 1925 年便开始。其时，廉北汽车路普益公司刚成立一年，营业不错，有利润，公司汽车经常驶入已铺筑水泥路面不久的中山路和珠海东中段(西段未铺)。因此，北海市筹备

处以第 91 号文，令普益公司每月缴纳马路捐 100 元，作维持修整路面之用。此后，很长时期也未设立监理部门，办理收费业务，原因是普益公司享有公路专利权 25 年，车辆行驶市郊公路无须缴交养路费，只作内部核算。

1939 年冬，国民政府行政院颁发修正养路费征收办法规定，至此，全国有征收养路费统一标准，但各省主管部门还是根据物价的升降而随时下文变动养路费征收标准，甚至一个月内下文调整 2~3 次，如 1949 年 3 月 7 日货车养路费每吨公里 4.9 元提到 19.6 元，3 月 11 日再提到 49 元，4 月 11 日省公路局第 0684 号代电，每吨公里提到 7200 元，大客车每吨公里由 7 元提到 1720 元，中小客车也随之提高。

1949 年新中国成立后，征收养路费是公路养护经费的主要来源，是国家用于公路养护的一种事业费。1950 年广西成立公路局，主管公路事业，全省各地也相继成立监理部门，发出通告，不论公营私营机动车辆，一律按期办理登记手续，领取牌照，并按时缴纳养路费，逾期不交者，一经查出，除补交外，还要处以罚款。此后，征收养路费标准曾做过几次调整，较大一次是 1980 年公布的“广西壮族自治区公路养路费征收与实施办法”五年后，即 1985 年元月，根据区人民政府“关于同意适当提高公路养路费征收标准的批复”全广西再一次进行调整，统一规定交通部门公路运输企业的营运汽车及旅游业汽车、出租汽车，按营运收入总额的 15% 计征养路费。党政机关，人民团体以及各类企业、事业、厂矿、个体或联户等单位车辆，均按每月每吨位 105 元计征，汽车拖带的挂车减半征收，拖拉机每月每吨按 64 元计征。1989 年再次进行调整。

北海监理站成立于 1968 年，配备工作人员 6 名，这以前因北海车辆不多，监理和收费工作由合浦监理站派一特派员到北海兼管。1955 年北海汽车站只代管 3 台客车，每天跑 3 班廉北线，跑南宁和灵山的各一班，代管货车 15 台，客货车缴纳养路费均由总站在合浦办理，驻北海监理特派员只征收物资局、粮局等单位货车养路费，全年合计 1.6 万元，1968 年发展到货车 42 台，138 吨，全年征收养路费 108242 元，1987 年征收 4200313 万元与 1968 年相比，增长 38.8 倍，1989 年北海稽征站征收养路费达 609 万元。

1980 年，农村拖拉机及摩托车养路费改由当地交通局征收，按收入总额 20% 上缴区交通厅，80% 作地方公路维修养护之用，1985 年后全部由地方使用，不

须上缴，由于北海开放，各方面搞建设，建筑材料的运输猛增，拖拉机队伍扩大，养路费的征收随之增多，1987年与1981年相比增长6倍，1988年继续增长，达313792元，解决乡道公路修建的部分资金。

市交通局历届负责人名单

1950年	市军政委员会交通科长	陈琪
1955年	交通科长	丁忠礼
1957年	交通科长	张磊子
1959年	交通科长	于海成
1959年	交通科长	赵天普
1960年	交通局长	张存厚
1970年	工交站站长	石崇忠
1971年	交通城建局局长	刘洪书
1973年	交通城建局副局长	孙立山
1973年	交通城建局副局长	张家文
1975年	交通局局长	王兆云
1984年	交通局副局长	石吴祥
1985年	交通局副长	吴志远
1985年	交通局局长	陈衿祥
1986年至今	交通局副局长	陈兰兴
1986年	交通局督导员	姚歧厚
1987年	交通局副局长	徐永祯
1987年	交通局党委书记	张庆桐
1988年至今	交通局局长兼党委书记	陈锦光
1990年至今	交通局党委副书记	廖端诚
1990年至今	交通局副局长	邝国运

北海市历年征收拖拉机、摩托车养路费和运管费一览表

年	项目 数量	养路费(元)	运管费(元)
1980		4068	32047
1981		40992	25283
1982		72428	42543
1983		58975	54928
1984		59224	82959
1985		188440	260154
1986		210347	303812
1987		243731	316818
1988		313792	319446
1989		81585	346008
备注		1979年前拖拉机、摩托车的养路费， 由车辆监理站统一征收。	

北海市历年汽车数和养路费征收增长一览表

数 量 年 份	项 目	汽 车				养路费征收(元) 实际完成
		辆数	吨位	其中小车		
				辆数	座位	
1972		87	263			251845
1973		111	432			293150
1974		127	462			393688
1975		151	599			440266
1976		155	606			458690
1977		247	933			579326
1978		270	1053			722709
1979		312	1167	4	110	818022
1980		382	1173	8	130	1025300
1981		395	1275	22	220	1079705
1982		477	1632	33	449	1178374
1983		487	1576	27	327	1270520
1984		489	3778	112	1210	1452300
1985		1104	4121	224	2540	2610000
1986		1701	5183	503	5290	3256000
1987		1719	5789	616		4200313
1988		1585				5300000
1989		1872	5067	638	5306	6090000

注：10 座为 1 吨