

北海文史

第八辑

北海交通史略

张九皋

北海市位于广西南陲，濒临北部湾，是广西唯一的港口城市，相邻的港口分别是：广东省湛江港(200海里)、海南省海口港(120海里)、越南海防港(160海里)。城市面积275平方公里，1987年合浦县归辖后，总面积达到3304平方公里。境内地形平坦，无大山，南流江是主要水系，贯穿境内注入北部湾。沿海多天然港湾。早在秦汉时期，北海地区便与中原有旱、水路相通，合浦更是汉代“海上丝绸之路”的始发港之一。北海是我国岭南地区交通、经济开发较早的地带。

海港的发展变化

北海市交通以海、陆路为主，航空为辅，这与北海拥有众多的港口及地形平坦的地理条件有关。北海全市海岸线全长468公里，东接广东廉江县英罗港，西至钦州市大风江港。除今北海港外较大的港口有铁山港、南万港、大风江港、沙田港、涠洲南湾港；较小的港有公馆、闸口、营盘、西村等港口。北海市港口开发较早，汉代合浦便有了较活跃的海上通商活动，但主要启航点则在南流江下游的旧州(今浦北县境)；随着船舶吨位增加，航海技术的进步，唐代北海的主要港口已南移到海门(今廉州镇)；明代以后，由于南流江出海口逐渐淤积，航道变浅，主要港口再南移到冠头岭下的南万，海港取代河港。清代北海市港口船只主要停泊区位于党江至地角一带。中华民国时期港口有两个停泊区：党江至北海龙王庙的木船停泊区，外沙至地角的轮船停泊区——这种状况一直持续到中华人民共和国建国初期。1957年修建外沙内港后，港口主要作业区移至外沙西口门的内港。1986年地角石步建万吨泊位码头后，港口主要作业区再次迁移。二千多年来港区不断向位于南部沿岸的天然航道靠近，这是北海港口的变迁规律之一。北海港口的建设经历了几个重要的历史时期：1876年以前的港口建设几近于零；《中英烟台条约》签订后港口正式对外开放，英国人将其测量的北海港海图对外公布，控制港口管理权，初步设置有关港口、航运的机构及

简陋设施。清光绪年间(1875—1908年)是港口初步繁荣的阶段。民国年间的陈济棠主粤时期(1929—1936年),港口船舶进出数及贸易总值均创近代历史最高纪录。抗日战争期间港口受日本侵略军海、空军封锁,一度变成死港。解放前夕北海港仍未恢复战前水平,码头设施简陋,大船不能靠岸,只能停泊于锚地,以船艇驳载;仓库容积少,没有装卸机械,全赖肩扛背托。解放后,外沙西港口的建设揭开了港口现代化建设的序幕。50年代至70年代在西港口先后建造了千吨和两千吨级专用码头,并配套建造了装卸机械和大型仓库。在冠头岭靠海一侧建造了五千吨级的专用石油制品码头,还兴建了一批渔用码头。80年代港口建设进入一个新的发展时期,1986年竣工的石步岭港区两个万吨级码头标志着港口建设跃上新台阶。目前北海港已成为初具规模、功能齐全的现代化港口,与世界94个国家和地区的218个港口有贸易往来,其他小港亦获得相应发展,为促进海陆运输,振兴地方经济,发展广西以及大西南的对外贸易作出了贡献。1991年北海市港口吞吐量151万吨,其中港务局1、2号泊位吞吐量达104万吨。

海运业的起伏兴衰

港口的盛衰与海运业的发展息息相关,北海市的海运业历史悠久。河海相通,以南流江水系河运肇始,启动海运。从秦汉时合浦港对东南亚及印度半岛的海运开始,至清代术叶成丰年间,一千数百年来海禁的时开时设,北海海运业走过一条漫长的发展路程,直至大型风帆船“头艏”的出现,才使民间帆船运输达到高峰,从沿海向近海、外洋扩展。1876年后北海被帝国主义列强辟为通商口岸,远程海上航线由英、法、德、葡、日等外国轮船垄断,取代了中国民间风帆船的地位,海关、港口业务及进出口贸易被殖民主义势力控制,华船运输业一蹶不振,这种状况持续到本世纪初。此后民族资本的轮船运输迅速崛起,也在北海海运市场占得一席之地。抗日战争时期受日军侵略的影响,北海航运业几乎陷于停顿。抗日战争胜利,北海海运业出现短暂繁荣,民营船及英、美、法等国轮船陆续来港,但随后爆发的第三次国内战争,国民党军队把北海港作为调运军事人员、物资打内战的中转港,民营轮船运输受到打击,只有风帆运输仍活跃于沿海各中小港口。解放后,北海海运业经历了三个主要的历史变化时期,分别为“恢复和社会主义改造时期(1950—1957)”、“曲折上升时期(1958—1976)”、“改革、振兴时期(1977—1990)”。在第一个时期,首先

恢复海运业的元气，成立国营运输企业，解散剥削性质的私人船务行，实行“费率、货源、调度”三统一制度，完成从私营向社会主义公有制的过渡。1954至1957年辖区沿海年均货运量、货物周转量与1953年相比均有较大的增长。“大跃进”时期，体制上港务、航运再度合并，管理混乱；内河大部分航线因兴修水利、筑坝建闸使河道阻塞而停航；海运则因全民大办钢铁实施“运输大会战”，使短程运输货运量上升。部分运输船只并入公社，人员抽调去炼钢铁、修水利，航线缩减，船只缺油缺维修材料。1961年实行调整，港航分家，恢复原来行之有效的一套管理体制与管理办法，开展沿海、内河一条龙协作运输和长短航线配合的衔接运输，推广驳船运输，实行单船核算，运输市场再次恢复运价、货源、调度的几个统一的做法；建立修船基地，疏浚港口航道。“文化大革命”带来的十年内乱，严重干扰了北海航运业的正常活动，管理机构受到冲击，规章制度被视为“管、卡、压”，职工队伍内部派性争斗剧烈，市里最大的集体运输企业“水运公社”连续4年亏损。航运局则自1972年起由于担负国家下达的特殊的援助越南运输任务，获得上级调拨来的一批船舶和修船设备，增强了企业的物质基础，同时绝大多数职工在动乱中仍坚守岗位，排除干扰，使得海运业在那短短几年中有较快的发展。1977年至1989年的12年间，北海海运业进入一个新的发展时期，交通运输被列为国家经济建设的重点行业，走上“改革、开放、搞活”的新路。企业整顿，扩大经营管理权限，实行经济承包制，然后过渡到“经理负责制”和“经理承包制”。企业内部缩小核算范围，开辟多种经营渠道，发展横向经济联系，优化劳动组合，加快船舶、设备更新改造，运输市场进一步开放，恢复沿海各地民间运输机构，发展个体运输，海运形成了以国营企业为主、个体、私营、集体、中外合资等多种经济成分组成的海上运输格局，尤其个体运输发展很快，1989年运量几乎占全市运量的一半。海运基础设施建设(港口、船舶修造、航道整治等)也有显著成绩，尤其是万吨级深水码头1、2号泊位建成投产，大大增强了北海市对外开放的“通道”功能。

本世纪80年代中后期，海运业的开放改革取得较大成就，但也存在企业管理权下放后管理多层次、低效率现象，运输市场管理紊乱，改革措施和各种规章制度不配套或执行不力等问题。1989年北海海运业不振，运量不足，成本开支增加，各海运企业效益下降，出现亏损，至1990年仍处于徘徊局面。1991年

海运企业虽然仍有亏损，但最困难时期已经度过。到了1992年，随着经济形势的发展变化，海运企业也获得发展的良机。如海运公司新上任的领导班子审时度势，采取了一系列策略性措施，使这家连续两年亏损的企业，在1991年减亏153.7万元的基础上，1992年上半年便累计实现利润30万元，使企业重新焕发青春，不但在国内航线的运输业务保持稳步上升的势头，在中越关系恢复后，经中央批准成为国内首家恢复至越南(海防)航线的海运机构。

目前北海市有国营、集体的海运企业8家，拥有运输船舶137艘，其中海运公司29艘，载重1.36万吨，另有个体运输船只206艘。主要海运航线120条，国内航线最远可达长江以北，国外已开通至越南海防不定期货运航线。值得一提的是与海南省方面合作经营的北海——海口汽车轮渡航线，它的开通，促进了两省的海上往来，而且效益显著，1991年运送货物12.6万吨，旅客15万人次，车辆2万余辆，营业收入突破1000万元。

公路运输的长足进步

与海运业一样，北海的陆路运输业也有悠久的历史。古代的陆上道路的修筑与封建皇朝催索珠宝贡品的官员频繁进出、中外商贾的往来、到港船舶增加、海陆货运的发展等因素有关。同时北部湾沿岸又是历史上军事活动频繁的地带。《后汉书》记载，东汉光武十八年(公元42年)伏波将军镇压交趾武装叛乱，一次“发兵万余讨之”；《新唐书》记载南韶攻交州亦“发兵万余从之”；公元265年交趾郡吏吕兴派兵进攻合浦；公元271年孙吴遣薛瑒、陶璜率军20万进行反击；1075年交趾聚众8万攻掠钦州、廉州；元初，为了征服交趾，连年用兵……连年战事，大量的兵员进驻，车马运输、粮草补给等军事活动，亦加速了道路的修筑。到了近代，清末已有公路萌芽。随着汽车的出现，1924年北海市第一条公路廉(州)——北(北海)公路诞生，广东省建设厅准予经营权25年。1946年南京国民政府还把北海至南宁的公路列入国道线而加以养护。但直至解放前夕，北海仅有公路3条，全长41公里，并且在抗日战争期间为防日军入侵而遭到不同程度的自毁。战后虽经填补修复，但路面缺乏保养，多数路段行车困难，没有一座桥梁是完整的。解放后，各级政府均重视公路运输，1950年成立公路管理机构，立即修复原有公路使之通车。此后加宽平整至合浦、南万、三合口3条公路，并新修市区至龙潭、马栏、白虎头、横路山、曲湾和大墩海7条郊区

公路，使全市范围内公路交织如网，基本实现了乡镇通沥青路，村村通汽车的目标。1984年北海市被列为全国14个沿海开放城市之一后，投资建设城市新区的6条主干道，与原有公路衔接，形成纵横交错的崭新市区交通网。到1988年底，全市共有道路62条，为建国初的3.5倍，其中国道一条（南宁至北海二级公路北海境内61公里）、支线35条；市内30条。每万人有公路12.9公里，为全国城市最高比例之一；通车里程270公里，高级次高级路面占38.4%，路况质量明显提高。值得一提的是南宁至北海二级公路的修通，它是广西第一条二级公路，全长204公里，总投资2.5亿元，1986年9月动工，1990年10月通车，比旧线路缩短50公里，行车速度提高一倍，原来的6小时车程缩短为3小时，经济效益极为显著。公路桥梁已从临时性的木桥、石墩木桥、石拱桥向永久性的钢筋水泥桥过渡。解放前北海仅有能通行汽车的桥梁4座，到1989年已发展到19座，总长度430米，涵洞19孔1026米，桥、涵均为永久性建筑。交通工具从古代的肩挑、马驮、独轮车、牛车、板车发展到摩托车、拖拉机、汽车运输。汽车客货运输始于1924年，当时普益公司拥有汽车24辆。解放前汽车运输最高年客货运量的1947—1948年的10万人次和1512吨，而1989年全市机动车数为4846辆，仅汽车总站1989年便完成货运量7.77万吨，客运量374.59万人次，分别是1948年的50倍和37倍。目前全市主要公路运输企业有4家：国营的有汽车总站，集体的有市运输公司、第二运输公司、第三运输公司。机动车辆修理行业验收合格的共42家（甲类3家，乙类11家，丙类28家）。1989年全市公路运输企业完成货运周转量2272万吨千米，开辟客运线路32条。

铁路从无到有

北海市的铁路修筑，早在清代末年便开始筹划，当时的法国政府为了扩大其在我国西南地区的势力范围，便有了修筑北海至南宁铁路的计划，对线路作了勘测和方案设计，但由于种种原因一直没有动工。1906年，地方上的民族资本势力亦准备对这条铁路投资修建，成立了“廉阳铁路有限公司”具体参与其事，可是法国政府为了其殖民主义者的利益，竟横加干涉，加上清政府的腐败无能，结果南北铁路成为泡影。此后近百年间，南北铁路修筑计划束之高阁。直至本世纪八十年代中期南宁至防城港铁路（南防线）修筑后，由钦问至北海的钦北铁路才提上议事日程，并随着广西沿海尤其是北海市的开发前景宏大而逐

步进入实施阶段，经过多年的论证、设计、线路勘测、资金筹措等一系列前期准备工作，作为南北铁路的一段的钦北铁路终于获准修建，1991年11月正式动工。钦北铁路设计长104公里，总投资约2.5亿元，计划1994年建成通车，将结束北海无铁路的历史：与此同时，1992年又开始作合浦至廉江河唇的铁路施工前期准备工作。这两段铁路的修建将使北海市成为我国最靠南的沿海地带东西走向又一条铁路大动脉上的铁路交通中转港口。

航空业一步登天

与陆路、海路运输比，北海民用航空的历史较短。1918年“广东航空队”2架水上飞机在海关海面试飞——这是北海航空活动的最早记录。此后20余年先后修建(扩建)茶亭、濠洲、白屋三个机场，供军事、空邮或民间客货运输用，但这几个机场都相当简陋，没有正规水泥跑道，也无地面固定的机场设施，使用时间短，荒废时间长。1949年12月4日晨北海解放前夕，最后一个航班从1945年春修建的白屋军用简易机场起飞，民国时期的北海航空业宣告结束。1950年至1985年北海市无民用航空设施，民航交通一度中断。

1984年年末，中央批准北海市建中型民用机场，选地在离市区20余公里的福成乡，又称福成机场，1985年4月动工，1986年10月机场竣工，12月10日试飞成功，1987年3月15日正式通航营业。机场主跑道长2100米、宽45米，全道可供两架波音737及一架运七型客机同时自滑、停放。机场运营初期开辟北海—南宁—广州航线，每周两个航次。1989年10月增开至海口航班，1990年4月停航。1989年5月停飞南宁，改为直飞广州，每周三个航次。1991年10月以波音737替代运七，1992年8月增开至深圳、贵阳两条客运航线，1992年8月增开至北京航线。北海的民航事业在改革开放第二个高潮中获得新的发展。