

建国初外沙西港口的兴建（上）

作者：李志俭 来源：北海日报

外沙内港，古称“冠头岭内港”，自古以来是我国“海上丝绸之路”始发港之一。今天，当你沐着朝霞站在港务局大楼顶，俯视外沙西港口。只见港内货轮、渔船星罗棋布，千船待发；码头上吊机举臂扬舞，车辆穿梭，渔货如山，川流不息，笛鸣人喧，一派繁忙……然而，六十年前这里是一片荒滩，外沙岛与地角连在一起，外沙内港只有东面三皇庙前的一个出口，港内水产公司码头以西是稻田和水门，港池十分窄小。如今宽阔的地角大道，原是一条仙人掌丛生的羊肠小道。当年外沙西港口的建设，是北海人民的一个创举。这归功于当时市委、市政府建港的正确决策。同时归功于全市工人、渔民、居民、干部和学生，他们顶寒风，冒酷暑，人扛肩挑，用汗水担出一个外沙西港。

也归功于交通部的支持，投资用机械挖出外沙西口门。不但建设了一个港区，奠定了港口城市的基础，促进了北海市海上交通和贸易的发展，促进了全市的渔业生产，创造出巨大的经济效益，为后人留下巨大的物质财富，而且留下一笔艰苦奋斗的精神财富！1949年12月4日，北海解放。同月8日，市军政委员会委派军代表接管了北海关和“交通部广州航政局北海办事处”，港口主权回到了人民手中。次年元月10日，北海港务管理处成立，并负责具体征集支前船只，配合部队解放涠洲岛和海南岛。此后，北海港的海上运输开始恢复发展。6月20日，英国轮船“和平号”首次恢复香港至北海航线，并相继恢复北海至海口、湛江的海上客运航线。同年8月，港务处正式命为：交通部广州区港务管理局北海办事处，正式向北海关接管了港口具体业务。当时北海港区可供运输的大小船舶共883艘。其中，机帆船22艘（吨位1100吨），小轮和电船5艘，大小帆船601

艘，驳船 5 艘，驳运小艇 250 艘。另外有渔船约 800 余艘（有一部分亦参加运输）。东兴、钦州、合浦等地的运输船只，也归北海港务处统一管理。当时，港口设备极为简陋。龙皇庙、三皇庙等处码头分别长度约 20 米，是由花岗石条筑成的步级码头。另外，在内港中段（今造船厂）建有斜坡码头 200 米。此外，外商在外沙建有 6 间油库，规模较小。本地商家的仓库，主要分布在珠海路的下水铺，分散经营，十分落后。外沙内港的淤塞是过去遗留下来的一个严重的问题，清朝政府和国民党政府都没有对外沙内港进行过疏浚。由于长期的自然条件和人为的原因，造成港内严重淤塞，船舶不易进出港口，拥挤碰撞、毁坏船只的现象时有发生。为了改变这种状况，市政府领导组织成立机船、民船、驳船联社。同时，建立和扩大新的码头工人组织，并加强对海员工会、起卸工会、黄包车工会、竹木搬运工会、驳船工会等组织的领导。当时，港务处共有搬运工人 215 名，装卸工人 238 名，驳船工人 42 名，驳艇工人 290 名。这支工人队伍，在港口运输生产中起了骨干作用。市政府组织他们对外沙内港进行初步疏浚，为扩建港口打下了基础。

1952 年，广西省交通厅成立国营“广西省轮船公司北海分公司”，先后接管港务处、北海贸易公司、钦州盐务支局等单位的船舶 26 艘，购置私营机帆船 4 艘。接着又采取公私合营的方法，接管私营船舶 20 艘，统计运输能力载重为 10.3 万吨。同年 6 月底，港航第一次分家。当时北海轮船分公司刚成立，拥有职工 2239 人，在生产方面碰到很大困难。接收来的船舶大部分破烂不堪，船上设备落后，被称为“烂船公司”。在这种困难的情况下，港务处除了抓好港口生产外，抽调一批干部到该公司工作，还将 4 艘机帆船交该公司接管，进一步壮大北海国营海上运输力量。当年，抵港运输船舶合计 10208 艘次，其中机动船 1172 艘次，帆船 9032 艘次。港航分家后，在生产安排上，港航之间出现了不少矛盾。为了便于统一经营，1953 年 1 月港航两家合并为一体，称“北海航运管理处”，管理范

围包括今广西沿海各小港。

1953年，北海海上运输业中，私营所占的比重很大。据1至11月的生产统计，共完成客运4.7万人次，货运1647万吨海里。其中，国营完成210万吨海里，占12.8%；私营完成1437万吨海里，占87.2%。北海市一方面承担着支援海南岛国防和经济建设的任务，另一方面要加快发展本地工业、渔农业和贸易。大量物资和粮食，需要由港口调往海南岛。还有大量的土货，需要出口香港。北海所需工业设备和原料以及一些生活用品，亦急需从广州等处运来。当时，北海帆船客运航线通海口、昌化、乌石、安铺、总江口、沙岗、西场、老哥渡、平银渡、那丽、江洪、企沙、防城、东兴等。1954年，沿海内河帆船客运完成65301人次。客货运量增大，客观上急需需要扩建港口。

1954年以前北海港分为内外两部分。外港是利用海域天然深槽作为锚地，内港则由外沙这条沙脊与地角相连，形成一个东西走向的带形水域，成为“外沙内港”。全长约3000米，内宽30至140米，水深+1至-4米。东面只有一个门口，约宽40米。然而，历年没有对该港进行疏浚，致使港池逐渐淤浅，内港的面积逐渐缩小。尤其东口门变得又窄又浅，非大潮船舶不易入该港口。当时北海市拥有大小运输船只600余艘，大小渔船800余艘。另外，钦州、东兴等地的货船近千艘，经常来到北海运货。每当台风来到，1000多艘大小船舶争先恐后涌入外沙内港，拥挤碰撞，航道堵塞。1952年，飓风袭击北海港，仅属航务处的8艘运输船因不能及时驶入内港全遭风打沉海底，计损人民币1.12亿元（旧币）。1954年农历八月初三，一场12级台风突袭北海。无法驶入内港的大、小船舶有100多艘，大部分遭风打沉，死亡数十人，损失惨重，家属哭声震天。另外，由于东口门经常被堵，一旦火灾发生，停泊在内港的船只无法疏散，存在着严重的隐患。可见，旧外沙港口已不能满足“防台”，又不能满足当地渔业生产和运输发展的需要。因此，扩建港口是市政府一件十分紧迫的大事。