

建国初外沙西港口的兴建（中）

作者：李志俭 来源：北海日报

港口以城市为依托，同样，城市亦以港口为发展的条件。根据市经济发展的需要和市民的迫切要求，市政府决定在外沙组织大规模的人工建港。1954年6月，正式成立建港委员会。首先，在外沙桥与桂皮仓的中间地段动工，向西挖掘。当时，参加建港的干部、职工、渔民和居民达3800人。

港口不仅关系当地生产的发展，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分内事。从机关干部到普通居民，不分老幼几乎家家户户都投入建港工作，不计报酬，参加义务劳动者达几十万人次。

从1954年8月至1955年10月，为建西港口的第一阶段。当时将从外沙桥起至水产公司这一段内港，全部进行人工疏浚。同时，在水产公司以西，将水稻区挖出港池。当时，生产工具十分落后，只能利用退潮时作业。退潮时，港池底露出泥沙，人们便用铲将沙装入筐内或沙包，一担一担地挑上岸。胳膊担红肿了，也没有人叫苦。由于全靠人力肩挑，历时14个月才完成该工程。第二阶段，从1955年11月起至1956年底止，为解决船舶出入内港，必须将外沙与地角连接的沙脊掘开，将锚地与港池沟通，方便船舶的出入。然而当时由于北海生产落后，人力无法挖开。在这种情况下，港务处经市政府同意后，向交通部申请支援。交通部马上从广州调来大型挖泥船。投资近百万元，用机械抓斗将外沙至地角的沙堤挖开60多米宽，挖深4米多，建成外沙西口门。同时，用机械抓斗挖深西港口航道和港池。

1955年，北海市渔船已恢复发展到1500艘，大小运输船1200多艘。为了解决港口运输与渔业生产的矛盾，当时市政府决定将水产码头以西至地角划为商

港，余下为渔港。为此，港务处组织民工将水产公司以西这一段港池挖深挖宽，并建成 294 米直立式和斜步式的码头驳岸。这次大规模的建港，共人力担沙 62.14 万立方米。疏浚范围全长 2650 米，最宽 140 米，最窄 36 米，初步改变外沙内港的落后面貌，暂时满足船舶抵港的需要，而且为今后港口的发展奠定了基础。此后外沙西港口先后兴建水产、航运、捕捞、外贸等部门和港务局专业码头，泊位总长度达 1500 多米。西港口的建设，对粤西和桂南地区的经济发展起了重大的促进作用。

1956 年底，北海港基本实现了对私营船舶的社会主义改造。从 1957 年开始，进入全面建设的时期。北海商业除满足粤西城乡人民生产、生活需要外，还和广西、云南、贵州、海南岛、河南、山东等地互相协作，组织货源”。由港口输出的主要为水产品、盐、桂皮、桐油、八角等土货，以及猪、牛、鸡等农副产品，输入货种以煤、化肥、木材、五金、百货为大宗。当时，北海成为西南各省物资出口重要港口之一。不但广东合浦地区的物资由该处集散，而且广西、云南、贵州的一部分货物亦由北海出口。但是，当时北海港一无专业码头，二无大型仓库，三无货物堆场。落后的港口设施，已不适应当地社会主义建设和对外贸易的发展。因此建设外沙西港口作业区，又成为市政府的当务之急。