

北海文

第三輯



2011/5/1

目 录

北海交通志略	罗 威 (1)
北海港区域范围的变迁和沿革	顾裕瑞 李志俭 (7)
外沙西港口的兴建过程及其作用	顾裕瑞 李志俭 (10)
北海历史地情记	黄家馨 (14)
北海自然灾害史考	罗 威 (28)
北海市工商联合会沿革概述	潘展云 (32)
北海市医药业发展史略	陈仲桐 (40)
三十至四十年代北海饮食业市场阵容	
——北海茶楼酒家初考	潘展云 (46)
我是怎样走社会主义道路的	谭 雄 (51)
“八属军”在钦廉的活动及覆灭经过	衍 庭 (59)
中法战争北海边防将领考	鲁 钺 (65)
“芦沟桥事变”当年北海所发生的事件	嘉 文 (67)
党的好女儿沈卓清	
——纪念沈卓清烈士牺牲五十五周年	鹤 亭 (69)
抗日战争时期的北海学生队	许光远 (72)
北海两位对文化教育有杰出贡献的女性	梓 文 (77)
湘文非与北海市粤剧团	张维瑞 (78)
北海市建制考	罗 威 (87)
英皇酒家半夜失火 真如人妇毁楼获救	欧阳蓬 (89)

北海交通志略

罗 威

看到今天我市水陆交通四通八达的崭新景象，青年一代对解放前、尤其是七八十年以前北海的交通状况是不清楚了。为了让青年一代了解过去，热爱现在，开创未来，拙作仅从交通的角度辑成“志略”，以窥全市的桑田巨变，搞好开发建设。

在距今五十八年前，北海与内地的陆上交通是怎样的呢？那时还没有公路，没有汽车，连单车（即自行车）也没有来往，只靠两条腿走路。有钱的人则雇请双轮人力车（即“东洋车”）或“肩舆”（俗称叫“轿”，由两个人用肩来抬）和手推车来代步。直到一九二四年私人筹资创办“普益汽车公司”，修筑公路（全长二十八公里），北海才有汽车与合浦正式通行。最初，每天只开一趟班车来回于北海至合浦之间，往后增加开二班，并可通往广州（七百公里）、湛江（一百九十六公里）、灵山、横县的南乡和钦州等地。抗日战争胜利后，北海开往各地的班车、货车，绝大部分是靠烧木炭来起动的。木炭炉放在汽车车厢的左前侧，燃着木炭起动，坐在班车里既热又烟。

由于交通不便，五十八年前从陆路往广州、南宁是很不方便的。在未通商之前，由广州来北海，北海往广州，陆路

则分东西两路，约七百公里。东路由江门往恩平，过那隆山，到阳江城，经八甲、织箕、梅录、化州、石城、安铺而至北海；西路由北海一日到廉城，二日到常乐圩，三日抵沙河，四日到博白城，五日到船步，六日达玉林城，七日抵北流城，雇船经容县出藤县江口，落梧州、都城、德庆、悦城、肇庆，过峡西南而至佛山转达广州。历时约十天。如从水路来北海，则从澳门搭头艚船，经广州湾（即现今湛江市）抵北海，也要十天时间。公路路面是泥质的，有些铺上一点沙，颠簸不平，乘车者坐在闷热车厢中的硬板凳上，十分辛苦。对比现在，平坦宽敞的柏油路，舒畅的靠背软座椅，明亮通风的漂亮车厢，舒服得多了。今天从北海出发，明天便可达广州，真方便。

海上交通的发展，比陆地的早，也比陆地的快。

二千年前，汉武帝派绎使率商船从广东徐闻和合浦出发，到马来西亚、印度尼西亚、黄友国（今印度东南角）、已程不国（今斯里兰卡）、缅甸等国发展对外贸易。（《汉书·地理志》）《广西地方简史》也记载有这一史实：“汉武帝常常派人从合浦出航，满载黄金、杂缯，到外国（东南亚各国）去购买明珠、璧琉璃、奇石、异物。”当时北海属合浦辖地，“从合浦出航”或出发，是指经北海港这条航道出发。

宋代、元代期间，北海已成为同世界许多国家和地区广泛交往的港口。《宋史》有载：真宗祥符三年（公元一〇一〇年），安南遣使朝贡，要求互市于邕州，宋真宗下诏曰：“濒海之民，数患交州侵扰，仍前止许廉州及钦州如洪砮互市。盖以邕为边隅控扼之所，宜严禁……。”于是，宋朝辟

廉州为对外互市口岸，北海即成为“本邑之锁匙也。”（《合浦县志，輿地志》（民国版）

从汉朝至元代，北海港可称是古代南方海上的丝绸之路。”自廉（州）之冠头岭而东，白龙、调埠、川江、永安……。自冠头岭而西至防城，……水路皆通。”安南、暹罗、满刺加，三佛齐，诸番风帆易达廉州之境。”（《衡岳游记》）外国商贾在廉州境登陆，沿南流江，经北流河、桂江，过灵渠，再沿湘江，直抵中原。当时的北海港十分兴旺，湘、桂、黔、滇等省的部分货物由此运往国外，外国货物也源源由此销往中国内地。《廉州府志，渡廉州海道》（乾隆版）有述：“圣之威德远播，薄海从风，外洋各国夷商无不梯山航海源源而来，现在幅辳肩摩，实为边海第一繁庶之地。”

但到明朝初期，由于倭寇的连年侵扰，明太祖洪武三十一年（公元一三九八年）四月，“禁通番。”明英宗天顺三年（一四五九年）七月，竟下诏：“钦廉濒海，商贩不许潜与安南夷人交通”，“仍令廉州府卫巡视……，禁通番。”（《廉州府志·纪事》）直至清朝康熙元年（一六六二年），仍沿用明朝的闭关政策。历时二百六十多年的“禁通番”，使北海港对外交通和贸易陷于瘫痪。

迨至清朝康熙八年（一六六九年），才准“复沿海居民旧业”，海禁放宽，来往北海港的船舶又复增多。尤其是清朝光绪二年（一八七六年），《中英烟台条约》签订，开放北海为通商口岸后，海上的交通又趋繁荣。光绪三年（一八七七年），有红丹大帆船航行暹罗、缅甸、越南、朝鲜、上海、广州、香港等地。以后相继有英商、法商、葡商等外轮

通北海。到清朝光绪二十六年（一九〇〇年）之后，比较常川来往北海的外轮有四艘，一艘名叫“于爱”，是法国邮船，每隔两星期由香港经广州湾、海口、北海至越南的海防，复由海防折返北海，经海口、广州湾回香港一次；一艘名叫“海南”，是法商船；一艘名叫“得利臣”，是德商船；一艘是英商的“太占”船。后三船，大约每七天至十天，由香港到北海，才由北海返香港一次，途中均多经海口市。有时越南的海防有货，亦驶往接载。另外，有时还有一两艘杂船来北海，但每隔几个月才来往一次。英、德、法每年亦有巡船到北海一二次。清朝光绪三十一年（一九〇五年），有法国兵船到北海四次，德国兵船到两次，洋关巡船到一次。

在解放前的四十四年前，北海与内河交通只有小中型风帆、机帆船行驶，还没有汽船来往。在接近解放的十多年，才有“海天”“廉北”等汽船，经常载客搭货航行于合浦、山口、石头埠、乾体、总江口、党江、沙岗、西场和附近廉州城的老哥渡以及下新桥。钦州所属钦州、那丽、犀牛脚等地也有渡船定期来往。此外，由北海溯江而上，乘帆船可到浦北的石冲、博白的沙河、玉林的船步、福旺江的小江圩、张黄江的张黄圩、武利江的文利、五利、北塞（即今之北通）圩。同此时期，海上的民船运输也趋发展，它们从北海出发，往返于东兴、徐闻、乌石、企水、江红、安铺和海南岛的三亚、临高、琼州、海口等地，促使北海的贸易更加活跃。

除水陆交通之外，一九二七年广东“南天王”陈济棠的水师所属的水上飞机，还在现在的游泳场建立水上飞机场，

驻扎一段时间才撤走（有些长辈说，当时的水上飞机场，是定期航行广州的民航机）。到一九三五年，有“北斗”“启明”“长庚”等飞机，每周一至二班，航行于广州——湛江

海口——北海——南宁之间，亦可转机往上海、香港等地，机场设在市区东郊茶亭右侧（现在的市糖果厂附近）。一九四五年，美国帝国主义为了进一步侵略中国，在市郊白屋建立军事机场，成立“飞虎航空大队北海航空站”。

一九四九年冬，北海还设立了“胜利航空公司北海代办处”，代办处设在现在中山路的新华书店内，有飞机定期飞广州，每星期航行一班。但空间的交通都象昙花一样，好景不长。它象征着解放前北海的交通事业和北海的市场一样，是缺乏物质基础，难以正常发展和巩固的。

解放后，北海的交通事业得到正常、健康的发展。一解放，党和人民政府即着手抓紧将国民党倒台逃跑时破坏的桥梁、公路一一修复、加宽、整平。在加速修建北海至高德、南汊路的同时，新建了北海至白虎头、至龙潭、至马栏等市郊主要公路（全长四十多公里），沟通城乡交通，促进物资交流。

到一九六二年底，市内公路交通，除涠洲、斜阳两个海岛需要渡海之外（从那时起，已装建有一艘客轮定期航往涠洲），其余各乡镇间（原称公社）都有公路直通。一九六五年，市郊公路建设已基本通到各村民委员会所在地（原称大队）。市内马路全部铺上柏油。每天都有汽车（客车）开往南宁、钦州、合浦、玉林、湛江、广州等地，有的班车每天开几班，如北海至合浦，每天开出六班，北海至钦州、南

宁、湛江，每天开出两班。近两年来，北海至合浦的班车更多，隔一两小时，国营汽车站，集体经营的三个汽车运输公司都同时有车载客，从早上六时许至晚上七时左右，络绎不绝。往广州、湛江、南宁的班车班次也大大增加，十分方便。一九六六年起，还创办了市公共汽车公司，每天从早到晚，都有班车频繁地来往于北海市区直达地角、高德、新港镇、白虎头、龙潭之间。

海上交通更比以前发展了。解放前有载重一千吨以上的外轮来北海，觉得很新鲜了。现在来往北海的外轮，万吨级也常有。解放前来往的外轮，不外在香港至北海而往越南海防这条航线上跑。解放后，至一九八二年，北海的对外贸易幅射五大洲，与六十七个国家和地区的一百三十二个港口密切通航。特别是中央宣布北海为全国对外开放的十四个沿海港口城市之一，接着又批复北海的开发建设规划之后，北海的海上交通更阔步发展。一九八五年五月动工兴建的两个万吨轮停泊的深水码头，展示了北海海上交通的宏伟前景。

随之北海市今年进入全面开发建设阶段，北海机场已于四月中动工兴建，联接南防铁路的钦州至北海的铁路快将付于实现，还有计划兴建的钦州至北海的高速公路，贯通我市新区的六条主干道，纵横交错，形成崭新的交通网。一张现代化的交通宏图，与历史上的那简陋的“北海交通志略”，简直是天渊之别，不可比拟。但是，它却是北海交通形成与发展的历史见证，让青少年和子孙后代记住，没有共产党的英明领导，北海的交通建设和各项建设是无法取得这样巨大的变化的。

北海港区域范围的变迁和沿革

顾裕瑞 李志俭

北海港由水道、锚地、港池等水域，以及码头设施、作业区、办公和后勤基地等陆域构成。港口的功能是为腹地的经济和城市服务。因而它不但是一个特殊的运输生产单位，而且是一个政企合一的部门。其性质和经营业务，决定本身的腹地和区域范围是地区性的。随着航海技术的提高、抵港船舶吨位的增大，加上地貌的变化，以及政治、经济、军事的重大影响。北海港的主要位置和区域范围，古今已发生很大的变迁和演变。

北海港位于南流江入海口之南，昔称海门，自古为合浦门户。正如《合浦县志·与地志》（民国版）记载：“城南八十里之冠头岭崛起屈曲回抱而成北海港，扼船舶入港之口，有炮台数座与地角相联系本邑之锁匙也。”据《汉书·地理志》记载，早在西汉时期，合浦港口便与今印度半岛有海上交通和贸易来往，已有二千余年的历史。古代港口主要位置，一在合浦县的乾体，一在北海市冠头岭附近的南湾（汭）和北湾（今锚地一带），乾体位于南流江入海口，处于江海之交。自从东汉马援修凿柁门关以后，抵合浦的外国商船往中原，可经乾体上溯南流江，经北流河入珠江流域，再溯桂江、过灵渠、再沿湘江入中原。据《钦州县志》（嘉

靖)卷九记载:古代我国中原商人“自静江水路以至容州,”自容州沿南江抵廉州,“自廉航海一日之程即交趾,则从静江面回二千余里可不役一夫”。由上反映出,乾体是古港主要位置。宋朝曾设廉州沿海巡检司,元朝又设市舶提举司,明朝复设市舶太监,税课太使管理港口。又据《广东通志》(嘉靖)卷一百九记载,明朝以前由合浦往东南亚的船舶,皆在冠头岭前发舟。六百年前,今南迈和锚地(俗称网门)已成为商船寄定之所。洪武八年(1375),明朝曾在南迈建镇海庙,由此反映出冠头岭附近亦是古港立要位置。清康熙年间,粤海关设廉州口分关,后设高德、西场、沙岗三个分卡管理港口税收。因而,《古今地名志》曾把三叉港至冠头岭一带,称为北海埗。

1876年,中英《烟台条约》辟北海为通商口岸。次年,英国人设北海关,内设理船厅(港务司)专理港口事务。据清朝总理衙门税务处档案《光绪十五年通商各关管船稽总册》记载,北海关区域为:“从东京大界至涠洲海岛止”。

1889年,涠洲岛由遂溪县划给合浦后,北海港管辖范围扩大到由雷州半岛西侧至中越边界。此外,国民党政府交通部档案《交通年鉴》(1933年编)亦明文规定:“北海港疆界范围,自石港以北起至雷州半岛经安铺折回,而西经北海、廉州、钦州、至中越交界点止。”由上反映出,建国前北海港区域范围曾包括铁山港、廉州湾和钦州湾。

1949年12月8日,北海市军政委员会曾派军代表黄万吉、陈琪分别接管北海关和国民党政府交通部广州航政局北海办事处(北海港务管理局的前身)。据港务局档案资料《北海港历史资料》第二十卷记载,建国初期,港务管理机

构全称为“中央人民政府交通部广州区港务管理局北海办事处。”其职责：“办理该港（自雷州半岛西侧至越南以北均属北海港）一切航政事务、海事、船舶登记、丈量、检查、船员登记及管理督导航商发展航业等。”此外，还从海关接回了有关的港口业务。1963年以前，北海港务办事处曾先后在东兴、防城、钦州、党江、犀牛脚、石头埠等处设港务所（站），统管南流江、钦江水上的运输，由此可见，建国初期至1963年北海港区域管理管辖范围包括今广西钦州专区沿海。

1958年10月，北海港曾下放与北海航运处合并。1963年初，交通部决定收回北海港。同年2月8日，广东省人委以经字6号文件，通过湛江专置，北海市人委，北海航管处协商，正式达成《北海港航分管协议书》，将设在石头埠、钦州等地的所（站）交给北海航运处管理。此后，北海港区域范围缩小在北海市本市区域。1965年，由交通部审定，经国务院批准向世界公布的《北海港港章》规定：北海港水域，北界线为北纬 $21^{\circ}31'00''$ ，向东伸延至东经 $109^{\circ}08'55''$ ；南界线为北纬 $21^{\circ}23'15''$ ；东界线为东经 $109^{\circ}05'00''$ ，向北伸延至岸线止；西界线，东经 $108^{\circ}59'36''$ 。目前区域范围从引水锚地（距冠头岭4.2海里）至中站附近，南北长达三十余公里，从1957年至1965年间，北海港务处将设在外沙桥至高德油库一带的装卸作业区逐渐搬迁至西港口作业区。1966年交通部通知，将“广州海运局北海港务办事处”更名为“北海港务管理局，”为部属处级局建制。1970年10月，交通部将北海港下放广西交通厅，后来属广西区航运公司。1985年4月，广西区计委

批准在石步岭动工兴建两个万吨级泊位，港口生产规模将进一步扩大。

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），以挖内港之沙填筑外沙堤”。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621378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36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1983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1983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。

北海历史地情记

(公元714—1984年)

黄家蕃辑

北海独立成市，是本世纪五十年代以来的事，而历史上它只是合浦县的一个组成部份，所以在编撰北海建国前的历史情况时，我们只能根据合浦志乘上的有关记载。这份“地情记”是按年代先后顺序，逐一记录了发生在这块土地上的天文、地理方面各种自然现象的异变，供研究这方面情况的同志参考。限于资料来源，我们只能从唐开元二年（公元714年）编起，它还是很不完备的，疏漏错讹之处在所难免，还望有识之士赐教，补充完善。

唐开元二年（公元714年）秋，合浦北海竹林开花结子，天旱饥荒（《县志》，以下未注明出处者同）。

宋、太平兴国八年（公元933年）九月（夏历，下同），飓风拔木，廉北一带毁坏房屋千余间。

熙宁八年（公元1075年）十月乙未（初二），彗星出现。

绍兴七年（公元1137年）夏，钦廉地方饥荒（《文献通考》）。

元·至正十六年（公元1356年）六月，地震（《元史·五行志》）。

至正二十二年（公元1362年），天空出现“长星竟天”。

明、洪武二十五年（公元1392年）六月，飓风。

成化二十一年（公元1485年）九月，地震有声，连震十六日（《明史五行志》）。

弘治三年（公元1490年）六月，地震有声。

十一年（公元1498年）七月初傍晚，有星从东南流向西北，声震如雷。

十四年（公元1501年）春，彗星出现于东南方。七日，廉北大风雨，“发屋拔木，官民解舍尽坏”。

正德十年（公元1515年），饥荒，筍竹结子如麦，人民采食充饥。

嘉靖元年（公元1522年），大雨雪，水结冰，草木枯死，民多冻毙。

五年（公元1526年）十二月，大雨雪，地水结冰，树木枯折民多冻毙。

八年（公元1529年）大饥荒，十二月，地震。

九年（公元1530年）九月，地震。

十三年（公元1534年）八月，彗星出现。

十六年（公元1537年）六月，大雨雹。

四十一年（公元1562年）冬，筍竹结实，可食，俗传若与蒜同食中毒。据老人说，筍竹约50年左右结子一次，查丙戌（公元1466年）、甲戌（公元1514年）、壬戌（公元1562年）、庚戌（公元1610年）戊戌（公元1658年）等年推算则可验证。竹结子后即枯死，且都属天旱征兆。

隆庆二年（公元1568年）二月初九，廉北一带大雨雹，灵山武利雹大如人头，牛马触之皆死。