





北海港万吨级码头 黄业伟 摄



海运公司码头船只 胡永昌 摄



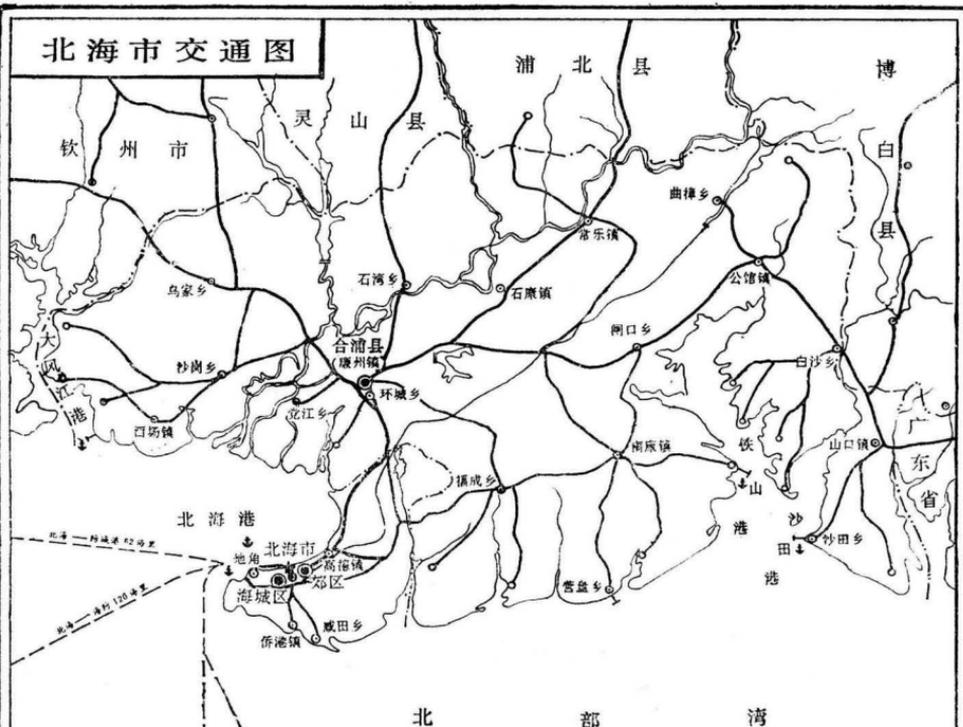
南宁—北海二级公路总江大桥 胡永昌 摄



北海航空站福成机场

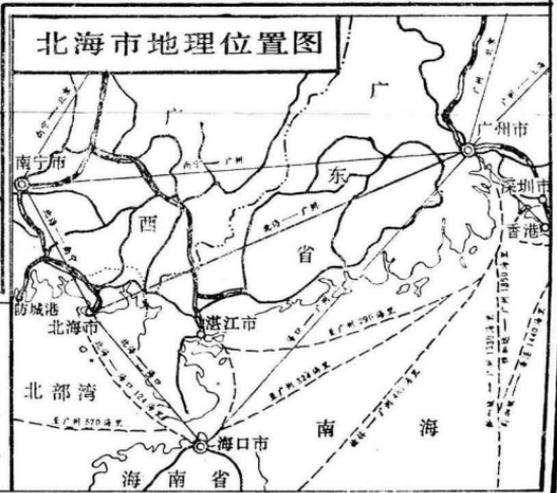
胡永昌 摄

# 北海市交通图



北 部 湾

## 北海市地理位置图



### 图 例

- |         |    |       |         |
|---------|----|-------|---------|
| 市政府驻地   | ★  | 铁 路   | ——      |
| 县、区政府驻地 | ◎  | 航海线   | - - - - |
| 乡、镇政府驻地 | ○  | 航空线   | ——>     |
| 主要公路    | —— | 港口码头  | ⊥ ↓     |
| 普通公路    | —— | 水席、河流 | ——      |

# 北海交通志

**主 编** 陈锦光

**副主编** 顾裕瑞 黄 龙

**历史顾问** 黄家蕃

**编写人员** 孔庆环 李志俭 张九皋

张健福 武德玺 黄国华

(桂)新登字01号

北海交通志



广西人民出版社出版

(南宁市河堤路14号)

合浦县印刷厂印刷

\*

开本787×1092 1/32 8.875印张 插页2 185千字

1991年9月第1版 1991年9月第1次印刷

印数1-2000册

ISBN 7-219-01911-4/U·3 定价: 8.50元

# 《北海交通志》

## 目 录

序  
凡 例  
概 述

### 第一篇 港 口

<b>第一章 主要港口</b> .....	( 10 )
第一节 北海港.....	( 10 )
第二节 南湾港.....	( 25 )
第三节 铁山港.....	( 30 )
第四节 沙田港.....	( 36 )
第五节 大风江港.....	( 39 )
<b>第二章 经济腹地和货运方式</b> .....	( 44 )
第一节 腹地经济概况.....	( 44 )
第二节 港口货物的集疏方式.....	( 48 )

<b>第三章 港口管理和业务</b> .....	( 53 )
第一节 管理机构.....	( 54 )
第二节 港口涉外机构和公证单位.....	( 65 )
第三节 经营机构.....	( 67 )
第四节 港口业务和管理.....	( 74 )
<b>第四章 文化技术教育与福利</b> .....	( 79 )
第一节 职工教育与企业文化建设.....	( 79 )
第二节 职工福利.....	( 82 )

## 第二篇 海 运

<b>第一章 管理机构</b> .....	( 86 )
第一节 清朝以前的机构.....	( 86 )
第二节 中华民国时期的机构.....	( 87 )
第三节 解放后的机构与“港”、“航”分合.....	( 88 )
<b>第二章 航 线</b> .....	( 91 )
第一节 明朝以前航线概略.....	( 91 )
第二节 清代及中华民国航线开设与船舶进出.....	( 93 )
第三节 解放以来的航线.....	( 104 )
<b>第三章 船 舶</b> .....	( 109 )
第一节 近代船只.....	( 109 )
第二节 中华民国时期的运输船舶.....	( 111 )
第三节 解放后的运输船舶.....	( 112 )
<b>第四章 海运企业</b> .....	( 123 )
第一节 国营广西北海海运公司.....	( 123 )

第二节	北海市水上运输公司 .....	( 136 )
第三节	南方货运有限公司、北海外贸船队 .....	( 143 )
<b>第五章</b>	<b>船舶修造</b> .....	( 145 )
第一节	造船业简史 .....	( 145 )
第二节	解放后运输船舶的修造 .....	( 146 )
<b>第六章</b>	<b>综合记述</b> .....	( 152 )
第一节	河 运 .....	( 152 )
第二节	运 价 .....	( 158 )
第三节	海上安全管理 .....	( 160 )
第四节	运输船员 .....	( 163 )
第五节	航海教育与科技 .....	( 167 )

## 第三篇 公路运输

<b>第一章</b>	<b>解放前的公路和营运</b> .....	( 174 )
第一节	公路的创建 .....	( 174 )
第二节	公路的破坏 .....	( 177 )
第三节	公路的修复 .....	( 177 )
<b>第二章</b>	<b>公路和桥梁的现状</b> .....	( 180 )
第一节	国 道 .....	( 180 )
第二节	县 道 .....	( 181 )
第三节	乡 道 .....	( 184 )
第四节	公路桥梁 .....	( 188 )
<b>第三章</b>	<b>公路运输机构</b> .....	( 197 )
第一节	国营专业运输企业 .....	( 198 )

第二节	集体专业运输企业 .....	( 207 )
第三节	社会车辆运输 .....	( 230 )
第四节	车辆修理 .....	( 232 )
<b>第四章</b>	<b>公路运输管理 .....</b>	<b>( 239 )</b>
第一节	解放前的公路管理 .....	( 239 )
第二节	解放后的公路管理 .....	( 240 )
第三节	交通局及下属管理机构 .....	( 243 )
第四节	征收养路费 .....	( 249 )

## 第四篇 航空运输

<b>第一章</b>	<b>机场建设与航空事业 .....</b>	<b>( 255 )</b>
第一节	茶亭机场 .....	( 255 )
第二节	涠洲机场 .....	( 256 )
第三节	白屋机场 .....	( 256 )
第四节	福成机场 .....	( 257 )
<b>第二章</b>	<b>航站经营管理 .....</b>	<b>( 259 )</b>
第一节	隶属关系 .....	( 259 )
第二节	机构设置和人员构成 .....	( 259 )
第三节	航行业务管理 .....	( 260 )

大事记

编后记

## 序

《北海交通志》经过全体编著人员三个寒暑的辛勤劳动，终于付梓成书。它是我市第一部正式印刷出版的专业志书；它的问世，标志着我市地方志编纂工作经过播种、耕耘，现已进入收获阶段。

北海市是一个古老又年轻的中型港口城市，海陆空交通网络俱全，《北海交通志》首先突出了今日北海市交通的这个特点；又以翔实的资料记载了北海市交通事业千年史，既叙述复兴和迅速发展的进程，又对停滞、衰落的历史作恰当的记录，努力反映交通业漫长、曲折的变化过程，揭示交通运输业“先行官”的地位和作用。“温故而知新”，北海交通历史告诉我们：交通运输业应置于国民经济建设中的优先地位；发达的交通运输网络，沟通东西南北的海陆空运输渠道，更是当今开放城市富有生气的经济活动中最活跃的一环。北海既是海港城市，由海港而形成的海上运输便成为全市交通运输业的重要组成部分，其次便是公路运输。航空运输更在其次。交通志在内容安排上对这几个部分的记述分量有适当的比例，突出了重点。我很赞赏这部演示古今、内容丰富翔实的志书。盛世修志，希望以《交通志》为发端，以后有更多好的专业志书问世！

九十年代是北海交通事业大有作为的十年。最近，中共北海市委六届二次会议提出的北海市国民经济“八五”计划

和十年规划建议已勾勒出北海未来交通运输业发展的宏伟蓝图：钦北铁路，连接湛江、玉林的二级公路，港口扩建第二期工程，民航新航线等项目将付诸实现。北海交通运输业将以更丰富的内容载入新的志书。“千里之行，始于足下”，中共中央总书记江泽民同志视察北海时曾以这句古话勉励北海人民。望全体交通战线的同志以此为训，求真务实，积跬步以致千里，在九十年代取得更大的成绩。

北海市市长 钟士国

## 凡 例

一、本志是专业志，不受市志篇幅限制。

二、本志取事上限自1876年起，下限至1989年止。少数内容向前追溯或后延至定稿时止。

三、志内设概述、港口、海运、公路运输、民航、大事记共6篇16章，以语体文记述。另附交通图1幅，彩色照片4幅。

四、记述范围以今北海市行政区域为主，对市辖合浦县的交通情况各篇或略有涉及。广西沿海均属北海航管区，海运篇中予以记述；内河航运与北海海运历史渊源深远，特作一章置于篇内。

五、中华人民共和国成立时北海尚未解放，故时间称谓时不称“建国”而称“解放”。

六、“大事记”所述大事，为本市交通的首发事、重大工程设施修建、重大成就及事件等。

七、为节省篇幅，一般不在篇内加附注，个别在引文后注明出处。需查询考证可查阅本志资料卡片。

八、本志行文按广西壮族自治区地方志编纂委员会文件：桂地〔1988〕03号“关于新编地方志行文规定”办。

## 概 述

北海市位于广西南陲，濒临北部湾，是个海港城市。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。北海早在秦汉时期，便与中原地区有旱、水路相通，是我国岭南地区交通、经济开发较早的地带。

北海市交通以海、陆路为主，航空为辅，这与拥有众多的港口有关。海岸线全长 468公里，东起与广东廉江县交接的英罗港、西至与钦州市交界的大风江港。较大的港口有铁山港、南汊港、大风江港、沙田港等；其次有公馆、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，航海技术的发达，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，航道淤浅，主要港口再南移到冠头岭下的南汊，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了两个停泊区：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。1986年地角石步建万吨泊位后，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主航道靠近，这是北海港口的变

迁规律之一。北海港口的发展经历了几个重要历史时期：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、航运简陋设施。光绪年间（1875—1908年）是港口初步繁荣的阶段。陈济堂主粤时期（1929—1936年），港口船舶进出数及贸易总值均创近代历史最高记录。抗日战争期间港口受日军封锁，一度变成死港。解放前夕北海港仍未恢复到战前水平，码头设施简陋，大船不能靠岸，货物以船艇驳载。仓库容积少，没有装卸机械。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，并配套装卸机械和大型仓库。冠头岭建造了五千吨级油码头，还兴建了一批渔用码头，80年代港口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。

港口的盛衰与海运业的发展息息相关，北海市水上运输事业历史悠久。河海相通，以南流江水系河运为肇始，启动海运。到秦汉时期已有活跃的海上运输活动。清代咸丰年间，随着大型风帆船“头艏”的出现，民间帆船运输达到高峰，海运业规模超过河运业，从沿海向近海、外洋扩展。1876年以后，北海被辟为通商口岸，远程海上航线由英、法、德、葡、日等外国轮船取代中国民间风帆船的地位，海关、港口与进出口贸易均为殖民主义势力控制，华船运输业一蹶不