

000950

北海交通志

广西人民出版社

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:65元

《北海交通志》

目 录

序
凡 例
概 述

第一篇 港 口

第一章 主要港口	(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)
第二章 经济腹地和货运方式	(44)
第一节 腹地经济概况.....	(44)
第三节 港口货物的集疏方式.....	(48)

第三章 港口管理和业务	(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)
第四章 文化技术教育与福利	(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

第一章 管理机构	(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)
第二章 航线	(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)
第三章 船舶	(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)
第四章 海运企业	(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)
第五章	船舶修造	(145)
第一节	造船业简史	(145)
第二节	解放后运输船舶的修造	(146)
第六章	综合记述	(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

第一章	解放前的公路和营运	(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)
第二章	公路和桥梁的现状	(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)
第三章	公路运输机构	(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)
第四章	公路运输管理	(239)
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

第一章	机场建设与航空事业	(255)
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)
第二章	航站经营管理	(259)
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，求实务实，积跬步以致千里，在九十年代取得更大的成绩。

北海市市长 钟士刚

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

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。抗日战争中因日军侵略的影响，北海航运业几乎陷于停顿。解放以来的40年间，北海航运大致经历了恢复和社会主义改造（1950—1957）、曲折上升（1958—1976）、改革、振兴（1977—1989）这三个时期。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所有制的过渡。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”，使短程货运量上升。部分船只并入公社，人员抽调去炼钢铁、修水利，航线减少、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；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，管理机构受到冲击，规章制度被视为“管、卡、压”，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越运输任务，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，北海航运业进入一个新的发展时期。这段时

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，保护个体运输专业户，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。1989年全市海运货运量和货物周转量均比改革前的1976年有了较大的增长。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，各海运企业效益下降，1990年仍处于徘徊局面。

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等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。同时北部湾北部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“发兵万人从之”；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年第一条公路——廉北公路诞生，广东省建设厅准予经营权25年。1946年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遭到不同程度的破坏，战后虽经填补修复，但路面缺乏保养，多数路段通车困难，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、南沥、三合口的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，基本实现了乡镇有沥青路、村村通汽车的目标。1984年北海被列为全国14个沿海开放城市之一后，投资新建城市新区的6条主干道，与原有公路衔接，形成纵横交错的崭新的市区交通网。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31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。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，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。交通工具从最初的肩挑、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年度为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2272万余吨千米,开辟客运线路32条。

与海陆运输相比,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、润洲、白屋3个机场、供军事、空邮或民间客货运输用。这些机场使用时间少,荒废时间长。1949年12月4日北海解放前夕,最后一个航班从1945年春修建的白屋军用简易机场起飞,民国时期北海航空事业宣告结束。1950年至1985年北海市无民用航空设施,民航交通一度中断。1984年年底中央批准建福成机场,1986年10月机场竣工,同年12月试飞成功。1987年3月15日机场正式启用,开辟北海—南宁—广州航线,为北海市永久性民用机场和定期航班开创了新的史页。

第一篇 港口

第一章 主要港口

北海市是我国进一步对外开放的14个沿海港口城市之一。它位于广西南部，南濒北部湾，海岸线东起与广东廉江县交界的英罗港，西至与钦州交界的大风江港，长约468.2公里。海岸线曲折，港湾众多。市辖境沿海主要港口有北海港、南湾港、沙田港、铁山港、大风江港，自然条件十分优越。尤以北海港最为著名，是我国对外贸易重要港口。营盘、英罗、榕根、西村、白龙、闸口、公馆等均属小港。

第一节 北海港

一、地理位置和历史沿革

北海港位于东经 $109^{\circ}05'$ ，北纬 $21^{\circ}29'$ 。地处北部湾北