

北海文史

第三辑

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、安镐而至北海；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)、己程不国(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，宜严毖……。”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，舆地志》(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“太古”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、南历路的同时，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。