

北海文史

第十一辑

交通·邮电

清代北部湾的航运主角——头艚

广西南濒的北部湾，不但以优良的渔场著称于世，而且沟通钦州和桂东南地区腹地的钦江和北流江、浔江。自秦汉以来，是我国与东南亚各国和地区的海上交通要道。自元朝以后，进入北部湾各口岸的远洋“番舶”与日俱增，设有专司管理外国商船的机构“市舶司”。明嘉靖以后，结束了明初的闭港政策，港口对外重开，巨型商船日益增多。素称“扼江海之交”，向为我国南方的主要对外门户之一的合浦三汊港，因淤狭已不适应要求，港口活动逐渐南移于港阔水深的今北海港。清初屡申洋禁，沿海边民被迫内迁，航运一度停顿。乾隆、嘉庆以后，海禁大开，对外贸易和交往日益频繁，非有船体坚固、航速较高和便于操纵的船舶不足以适应要求，于是，一种叫“头艚”的巨型船舶便应运而生了。

这种在道光、咸丰年间已普遍出现于南海航道上，当时推为国内最先进的海船，顾名思义，就是头号的大帆船。因为它建自广东的陈村，故又称“陈村船”；又因船体夹层和外壳镶以铜板，又有“夹板船”之称；官方称之为“红单船”，则因为官府发给船主的造船执照为一纸红单之故。

头艚的型号，有载重三十万司斤和五十万司斤（广东沿海分别称为“三十万大”、“五十万大”，折合为176吨、295吨）二种。前者船体长八丈，宽二丈，平均高一丈二尺。重载吃水六尺五寸，三桅。居中主桅高六丈，头桅高四丈八尺，尾桅高四丈。船员二十人（船长、舵工、事务、伙夫各一人，水手十六人）。后者船体长十丈，宽二丈，五尺，平均高一丈五尺，重载吃水八尺，三桅。居中主桅高八丈，头桅高六丈四尺，尾桅高五丈。船员二十四人（水手二十人，余同前）。二种型号形制相同。甲板中部为舱口，起重是利用主桅的缆索滑轮，靠人力踩动绞盘牵引升降的。尾部是双层的住舱，后是伙房、淡水柜、厕所、畜禽栏（一般养猪一至二头），最后是全船最高的掌舵工作台。首尾和左右舷各有炮位若干。

船底为鸡胸形；船首出水部分呈钝三角，能经受风浪和减少前进的阻力。顺风时，三帆齐张，遮天蔽日，气势雄伟。时速最高可达九海里。

头艙不但设计新颖合理，用材质量要求也极严格，多采用从东南亚地区进口的高级坚木，船体各部分各有不同的选材标准。龙骨必需用树龄老而质坚的铁杉或坤甸木。船舷架骨则要用自然弯弓而性韧不易扭裂的古樟。船板夹层厚度为七至九公分，选用又宽又长、富含油脂的板材。桅木以坚韧、高大、笔直为标准，要求严格，是全船中最昂贵的材料。头艙在设计、外型、质量、安全、航速等方面，都算得上是当时国内同类船的佼佼者。建造一艘大型头艙，其造价约需银四千两之巨，可知船主决非一般泛泛商贾了。

道光末期至同治初年(1846—1862年)，广西波山艇军起义，西江航道梗阻，西南及两广部分地区商品多汇集于北海港出口。头艙因之成为北部湾上最活跃的主角。其航路东面远及台湾基隆，西南遥达新加坡，东西各线分别中经福州、厦门、汕头、香港、澳门、广州、海口、广州湾、北海、海防、西贡等埠，驿站以澳门、海口、北海为中心，均设有代理行办理客、货乘载托运业务。它们每年从北海满载土产、陶器、铁镬等运往越南、新加坡等做华侨生意，回程则载洋杂、棉花、布匹和鸦片等货到海口、北海卸载，然后分运各地。客货来往最频繁的则是广州、香港、澳门和海防等港口。

船主们获得“丰厚的既得利益”之后，便再“投入巨大资本”，扩大业务，其间免不了以巨资贿赂各级地方官僚，争取后台强大的支持。因此，北部湾各口岸以至港、澳之间的航路和地盘，已全由头艙所垄断，艘数与日俱增。据可考资料记载，光绪八年至十七年(1881—1891年)期间(不是头艙的全盛时期)经常来往于各口岸和外洋的大型头艙，不下四十艘，次级型的尚无法统计，由此可推知全盛时期的艘数将多得多。

头艙在历史上曾为促进我西南各省与东南亚地区之间的贸易和交往作出贡献；又因曾被清政府募雇作防海的巡舰，为维护领海主权和航道治安也起过一定作用。但是由于它是当时独具“体势雄壮，置炮最多”等优点的船舶，故又曾于咸丰元年至八年这段时间被征调到南京、芜湖一带来镇压太平军，成为反动武装

的“水师中之最剽捷者”。在历史上充当过不光彩的角色。

光绪二年(1876年),北海因清政府与英国屈订的《烟台条约》辟为开放口岸,光绪五年(1879年)有外轮“海南号”到来开拓航路。从此,以法、德两国居多数的外轮便狼奔豕突似的涌来。它们凭借着共同在中国掠夺到的种种特权,加上先进的技术条件和经营管理,不到三年时间,就侵占了头艏原来所垄断的大部分地盘,到光绪十七年(1891年),头艏的地位完全被外轮所取代,只能以短程浅海运输和不正常的私运鸦片来苟延生存了。到1938年前后为抗战需要,广东沿海仅存的百艘左右的头艏,统被征集到珠江口外凿沉作为江障之用。从此,头艏便仅作为南海航运史上的名词而留传下来。

(《航海》1984年三期)

北琼航路话沧桑

北海琼州水路,历史悠久,且不说汉代“海上丝绸之路”的渊源,在近代轮船出现之前,就已经有“大海波渡”由北海运载土产往新加坡,回航满载洋货到榆林港,再运海南货回北海。1879年,外轮“海南号”从海口首航北海成功,接着,英国轮船开辟了北海至香港的航线,海口是主要中转站。在此之前,华商经营的传统的“红单”大帆船一直是琼北航路的主角,它完成了琼州北海至南洋运输的历史任务后。于1930年前后退出了历史舞台。1912年以后,挂着各国旗帜的轮船先后开辟了上海至仰光,香港至海防,广州至北海等航线,投入运行的轮船通常有40艘,总吨位在22万吨以上,国籍有法、德、丹麦、英、中、秘、日、俄、葡等。而海口、北海是各线的中途站,客货并载,常川稳渡。1911年至1936年,海南人在北海设庄经营烟花炮竹业务的,有琼合、琼昌利和詹珠园等字号,每年出口货达万箱以上,海南人对北海早期开发曾作过不小贡献。此外,民船运输一直是轮船的补充,如从北海运去瓜菜与建材,从海南和雷州运来番茄、茄干和热带水果等等。琼北联系十分密切。

1937年至1945年,日寇封锁,琼北航路被阻隔了八年之久,胜利后轮船复航,但这条航路全盛期已成过去。只有民船仍眷恋故旧似地持续往来。1946年,北海粮荒,靠海南民船运来茄干接济,北海人从未忘怀。

建国后，由于众所周知的原因，加上省区辖域的变化，琼北水路以渔船运行
为多。而今，开放改革的春风吹开了海南省与桂东南的海门，活跃的商品经济与
客商流通，使琼北轮渡通航成为必然。它将为两地黄金海岸的开发和繁荣，为琼
北航运史添写新的鸿篇。

(《北海日报》1989年3月21日)

轮船的发明者是谁

用轮子来推动船舶，是中国人的又一大发明。这位发明家便是唐代的李皋。

李皋是唐朝的王族，任过洪州观察使。《旧唐书》说他“常运用巧思，为战
舰，挟二轮踏之，翔风疾若挂帆席。”可知他当时发明的轮船是把人作为动力，
踩动“挟”在船舷两旁的木轮而前进的“战舰”。这种不靠风力而能“鼓水疾进，
驶于阵马”的战船，在当时确实属主动制胜的先进战具了。

到了南宋，著名的民族英雄岳飞在抗击金兵的水战中，又曾利用这种战舰取
胜。

其后，“轮船”也用于民间旅游。《梦梁录》记载，南宋时期杭州西湖的游艇，
“船棚上无人撑驾，但用车轮脚踏而行，其速如飞。”都是沿用李皋发明的原理。

(《北海日报》1986年10月7日)

南昆铁路有前闻

南昆铁路开通了!这条连接大西南腹地与出海口的大动脉的开通，对于大西
南少数民族地区加快脱贫致富步伐，促进大西南区域的经济的发展以及对内陆地
区的改革开放和经济建设，都具有极其深远的意义。

可是，您可知道，这条铁路干线早在本世纪初，已经有云南、广东、广西三
省代表向北洋政府的“工商部”提出过建设构想。在当时的政治环境和国力条件
下，这种构想只能是一厢情愿，画饼充饥罢了。可是足以说明我们的先辈在80
多年前已经具有振兴实业、强国富民和在经济上抵御外侮的爱国思想和远见卓识
了。

民国元年十二月初(农历，公历应为1913年1月)，北洋政府“工商部”在
北京召开全国的“工商会议”讨论“振兴实业”大计，各省均有不等额的代表参

加。会议期间，云南省代表胡源、蒋荣谦，广东省代表江德光、邱少白，广西省代表郭春森、冯世森、易焘、梁炎等联名提出有7项内容的综合性议案，其中第一条是“宜急修滇邕铁路，以利商贾而保国防”。理由是因为法商经营的，于1910年建成通车连结云南昆明与越南海防的“滇越铁路”“运价并不划一，临时自由涨落，如滇产输出(海防转口香港)每年以锡为大宗，若外埠价稍涨，则该路之运费亦乘(机)以加高；其次牛羊皮、茹荏、白铅、黄豆等莫不均受此害。”对于境外紧缺物资，由昆明集中外运的话，“则运价反较在内地者廉二倍”。更令国人不能容忍的是对于不论出境或入境的中国物产，“运价比法国产品高80%”。议案极其愤慨地指出，滇越铁路公司对华商的“种种苛勒，万难出其铁路之势力范围，是则滇中虽遍地五金，亦不过为该法(国铁)路猎利耳”。议案呼吁“若不设法补救，云南(经济)精华皆销减于无形之中。”

在滇越铁路未开通之前，西南(含广西)出口物资的传统渠道有二：一是梧州；一是广东的北海。滇越铁路营运后，梧州、北海口岸一向作为经济支柱的进出口贸易份额被分流，洋关的关税和本国地方税“厘金”亦随之减收。商业不景气现象顿时呈现。以北海来说，向来在此集中外运的云南大宗商品如锡板和牛羊皮，广西商品八角、桂皮，进口商品花纱布匹、呢绒以及日用杂货、煤油等均改道海防，切身的经济利益成为三省代表志同道合的凝聚剂，补偏救弊之策惟有“速将滇邕铁路首先提前赶办……俾早一日告成，即早抒滇困一日也”。这是三省代表迫切要求修筑滇邕铁路的背景。

对于筑路的资金问题，议案要求中央政府授权“滇(省)以借债权利，以便直接借债建筑”。在方案未实施之前，代表们要求首先通过外交途径，制止滇越铁路公司对运价随意性和对华商制裁性的做法。为此，“工商部”曾以“公函”分送“外交部”和“交通部”称：“滇粤桂三省为民国西南门户……近有滇越铁路虽可借以运输，而其剥夺我工商，损害我权利，种种苛虐，莫由呼吁。兹由代表等提议议案七条，其中宜急修滇邕铁路，于滇粤桂三省有莫大关系，于全国有莫大影响……”在当时国际国内政治环境和国力条件下，这项虽属动议性的议案只不过在朝属纸上谈兵，在野是黄粱美梦罢了，当进入实质性问题时便搁浅最后不

了了之。

先辈们的伟大宏愿，在经历了近一个世纪才能成为现实，先灵有知，当慰藉于地下了。

(《广西日报》1997年3月24日)

北海六十年前已有飞机

最近，中国民航广州民航局的一架波音飞机将首航北海，北海解放后37年的航空史将不再是空白一纸。笔者作为一个老北海人感慨良多，看到今天的现代化机场和飞机，便想起当年的机场和飞机来……

1918年，驻守北海的粤军第四路军总司令黄明堂，出于军事和通邮需要，从“广东省航空队”调遣水上飞机2架来北海驻防，并计划开辟北——穗空邮线。飞机在而今的游泳场海面试飞，这种新鲜玩意哄动市民倾城往观，为免干扰试飞，当局不得不用木栅在海滩围作警戒圈。据目击者说，这两架飞机都是双翼单引擎，脚下有浮筒，驾驶员是西人。降落水面后，用小艇拖回岸边停泊。据说一次试飞碰着菜园的水井桔槔受损。于是廉州便流传“飞机碰吊秤，老番撞崩牙”的笑话。但这种低功能的飞机，在当时是非常先进的军事武器，据说“红头爱。”(滇军)到北海时，被它吓得屁滚尿流，赶快撤走了。这是北海航空史的前奏曲。

1928年底，有两架小型飞机降落在北海新修的飞机场(在今东风机械厂范围内)，写下了北海航空史的第一页。那时平定了“八属”，广东统一，地方政权巩固，经济发展了，于是出现了航班机。当时计划，航班机每周往返广州一次，只通邮不载客。1929年2月20日，“广州号”班机自广州首航北海。但仅通航2次便停顿。飞机调作他用。北海机场荒废。

1934年，当局修复原机场，广东省“西南运输公司”重开北——穗空邮线。有“北斗号”和“长庚号”二架单翼飞机每周分别从北海、广州对开一班。飞机库用十几根水泥柱支撑梯瓦而成，面积不到200平方米，可容飞机2架。那飞机起飞时，需由多人推行才能起动。市民们出于好奇，常去帮推飞机，以此为乐。除了邮件，一些急救物资也由空运，当时流行的一、二号病和天花得以及时制止，全赖飞机运来了防疫药苗。二年后，因抗日形势影响，航线中断。

1935年，英国人编制的“中国航空线路图”标出北海—南宁—梧州—广州—湛江—海口—河内的线路。可见外国人对北海的航空和铁路海港一样都同样和有过的设想。都因抗日战争而未付诸现实。

1945年春，“盟军”在缅甸开辟战场，美空军陈纳德的“飞虎队”把北海作为中转站，而今皮肤病院旁的大草坪被辟为临时性的军用机场。北海上空昼夜不停地有低空盘旋的各种飞机轰鸣。日本投降后，机场上除了无数的油桶和一个大“铁牛”，就是纵横交错的轮迹。1947年下半年，“美国航空公司”在北海设办事处，利用原机场开办北—穗—港民用航线。每周有客机二班通航。1949年12月1日起，飞机架次和班次突增，日夜不停地运兵撤退到海南岛。最后一班机是12月4日上午8时半仓惶起飞的。20分钟后，解放军才进入机场。

(《北海日报》1986年10月30日)

北海邮政电讯小史

北海邮政业务最初是在光绪三年(1877年)由私商森昌成和保太和开办的邮店经营。它们都在官办的邮政总局注册，邮资标准都由官局规定。光绪二十三年(1897年)，官办“北海邮政局”开办，归“洋关税务司”管辖，下设廉州、钦州、玉林、安铺四个分局和博白、武利、灵山、小董、陆屋、北流、石城(廉江)和遂溪等九个代理处。光绪二十五年，(1899年)，法国人在本市开办“法国信馆”，以海上邮路为主，有北海—香港和北海—海防(包括沿线各埠)二线。邮店遂为官办和洋办的邮政所代替。

光绪二十六年(1900年)6月。南宁邮局开办。8月和10月钦州和廉州邮局又相继开办，北海与廉州之间是每日通邮一次；与钦州和南宁之间分别于星期四和星期三通邮。光绪二十九年(1903年)，北海邮政局下属分局已增至6个，代办信柜9处，光绪三十年(1904年)又增分局4个共有分局10个。宣统三年(1911年)，属下的邮政所已达19所，年处理邮件达50万件，邮路总长1777公里。民国八年(1919年)创办邮政汇款储金局业务，到民国十年(1921年)，属北海邮区的邮政单位已增至183所，新增开陆上邮路五条360公里，与上十年比较，年处理邮件、包裹增加60%；国外汇款业务也同时开办。在这以前，邮政局长都是由洋人

充任的。

民国十四年(1925年)，局长改由华人担任。至此才结束洋人把持北海邮政的历史。

民国十八年(1929年)，开设北海—广州邮运航空线，不久停办。

1949年，本市设有邮政代办所2个，职工32人，邮路总长只有93公里，这是因为解放区扩大，国民党通邮区便相对缩小了。

北海开始有电报通讯之时，是清光绪十一年(1885)二月，起初只与广州联系。当时正值法国战舰封锁北海港，有了电报，北海的边防部署，敌方动向等军事情报，便能及时地向广东省督抚枢要报告，同时也迅速地收到了督抚的命令。可见北海的电讯一开始就发挥了极为重要的作用。

宣统三年(1911)，北海电报、电话通讯线路已扩展至东兴、梧州、高州和海口等地。

民国十七年(1928)，广东第八路军驻扎北海，司令部在本市设无线电台，并对外营业。这是北海民用电讯的开始。

1931年(民国二十年)，北海商会集资架设民用的北海~廉州电话线路，创办“电话所”。开始有用户一百余户，可经廉州总机与石康、常乐、张黄、闸口、公馆、白沙、山口、南康及福成各地官营线路联接通话。这对促进北海商务发展起了积极作用。

到1949年止，北海电报局有短波发报机5台；市内电话交换机总量25门；电报电路2路；长途电话线路一条。年来往电报29716份；长途电话来往5275张次。

(《北海日报1986年7月1日)