

## 建国初期外沙西港口的兴建（下）

作者：李志俭 来源：北海日报

1956 年以前，北海港作业区范围很宽，东北起合浦党江、乾体，西至地角。在这长 20 余公里的海岸线上，却只有龙王庙等处共三百余米步级码头或驳岸，设备落后，装卸效率低。每当大轮装货时，港口工人肩抬货物，踏沙滩，淌海水，将货物装卸在小艇上，再由小艇将货物送上驳船。然后将驳船拖抵锚地，才能装上停泊在那里的大轮。每装卸一艘大轮，要出动几十艘驳船，近百艘小艇，近千名装卸搬运工人和船员，一般需要七八天，多则 20 多天。工人劳动强度大，生产环节多，成本高效率低，效益差。以 1956 年为例，北海市龙皇庙一带港口装卸收入为 42.7 万元，成本却为 46 万元，其中驳运开支为 17.5 万元，亏 3.3 万元。港口要扭转亏损，必须要建码头，结束自然港口的落后状态。从 1957 年上半年开始，港务处抓紧在西港口建设作业区，主要装卸区分别从高德至外沙桥一带，开始逐渐搬迁到西港口。同时，港务处办公机构亦从珠海中路搬迁到西港口，开始建设一个新港区。

外沙西港口一带原来是一大片荒滩。从市区至地角，只有一条 2 米宽的沙滩小路，进出十分不便。为此，市政府修建了地角大道。在这里建设新港区，他们首先碰到资金不足的困难。当时，除了交通部拨专款以外，地方政府财力有限，建仓库、堆场、车间、办公楼和宿舍，以及增添各种机械设备，必须靠自筹资金解决。在市政府领导下，港务处工人在困难面前发扬战争年代那么一股劲，那么一种拼搏精神，一方面多装快卸，增加港口收入；另一方面艰苦奋斗，自己动手建驳岸、仓库、车间。为了改变北海港口的落后面貌，在两年的时间内，港务和航运的职工干了五件大事。

第一件：在西港口修建了码头、仓库、堆场、办公大楼和宿舍。1957年由交通部投资建成的294米驳岸，尚未满足港口生产的要求。为此，他们自筹资金，自己动手，短时间内建成堆场5000平方米，仓库1000平方米，基本改变了过去货物分散在市区的海滩和街边的现象。1959年，他们又修建了驳岸和外沙护岸1000米，300吨级小轮码头80米。同时，还在石头埠、党江等港务站修建了一批土码头、仓库和堆场。

第二件：进行了港池和西口门航道的疏浚工程。将西口门至锚地航道掘宽挖深，并疏浚港池，完成工程量1.3万立方米，2000吨级以下的船舶可以驶入港内。

第三件：建立了机修车间（今港口机修厂）和修船车间（后称“航运船厂”，今北海新奥船厂），加强了港口机械维修和船舶制造能力。他们自制和购置各种设备，解决港口生产中许多维修问题。两个车间的工人急港口之所急，刻苦钻研技术，不但能修理旧船，而且具有能造150吨木质船舶和拖轮的能力，满足了港口运输对船舶的需要。

第四件：增添驳船，提高了港口通过能力。从公私合营接管来的旧驳船，大部分陈旧不堪，港口驳运能力很低。大轮停港时，需要临时租用运输船或渔船来驳运货物。为了解决港驳不足的严重困难，他们与北海造船厂搞协作，在短期内共造出14艘载重为2129吨的船舶。其中，驳船10艘，帆船3艘，拖轮一艘。

第五件：大胆进行技术革新，提高港口通过能力。为了提高劳动效率，技术人员和工人对装卸工具进行改革，试制和仿制成功了卷扬机（皮带机）、滚沙机、算盘式滑板等16种装卸工具。当时，3吨重以上的货物，工人无法起卸。

在“双革”活动中，他们自制负荷3吨重的吊车5台，在码头上自己成功地安装了起重机，不但解决了工人起卸大件货物难的问题，而且成倍地提高了劳动生产率，结束了港口没有装卸机械作业的历史。港口开始使用起重机，并实现装卸车子化、网络化，工班效率增长15.9%，船舶停时缩减一半。1954年，港务处

完成港口吞吐量 18.47 万吨。1959 年升为 54.99 万吨，增长 1.9 倍。外沙西港口作业区艰苦创业的路子是：一手抓生产；一手抓基建。用生产推动基建，用基建保证生产。不但建设了一个新港区，而且在工作中培养了大批骨干和人才，为今后的发展奠定了物质技术基础。据统计，从 1954 年至 1983 年的 30 年间，港务局在外沙西港口完成了货物吞吐量 1300 多万吨。若以平均每吨收入 36 元计算，则其总收入为 4.68 亿元，为其投资的一百多倍。若以每吨创利润 6.8 元计算，则其利润为 0.88 亿元，为其投资的 7 倍多。与港口有联系的公路运输部门、航运部门、外贸部门以及地方渔业、工矿企业，获益更大。由于当时生产水平有限，资金的缺乏，以及人们对港口发展的认识不足等原因，西港口的建设仍存在商港地盘狭窄，港口水深条件不够理想等问题，限制了其今后的发展。然而，外沙西港口兴建至六七十年代扩建，对北海地区，对广西和海南岛的经济建设，以及对我国的援外任务和国际贸易，发挥了巨大的作用。