

## 民国年间合浦交通

陈世海

合浦处南疆，历为广东辖属。1965年改属广西管理，于1966年划分为二县一市（合浦县、浦北县及北海市）。在划分区以前，土地面积辽阔，东至山口镇与廉江县为界，西至丹竹江与钦县接壤，宽约110公里；北枕六万大山，南临北部湾，长约215公里。海岸沿线，东自英罗港起，西至大观港止，共达410海里。南面离岸40海里有涠洲岛，再由该岛往东10海里有斜阳岛。海港有北海港及石头埠港，均属优良深水港和渔业基地，可泊巨舰。境内江河虽多，其具交通运输之利者主要有三：

（一）南流江：一源出容县大容山；一源出郁林县大小平山，均经郁林县城到博白县入合浦县境，与小江上游福旺铜鼓岭江汇合，经小江镇到石埭流进南流江，由合浦党江出海，源长约280公里。

（二）张黄江：源出县属马栏书房岭及龙门佛子厘，经张黄到旧州江口会合南流江至党江出海。源长约150公里。

（三）武利江：一源出灵山古灵岭，一源由县属福旺丹竹江，均经县属古立圩、三合圩、北塞圩，至武利圩过白石水圩到石康与南流江会合至党江出海。

合浦县交通运输具有海、河、陆、空各方面有利条件，对促进工商业发展起很大作用：

### 海运交通

海运以北海港为主，石头埠为副，并以党江、西场、乾江、营盘、沙田等小港为助（海潮高涨时才可通航）。海河运输所有机动船、机帆船、大小帆船、渔船等数千艘之多，航运发达，交通频繁。往时粤桂两省及西南部分物资均经北海港输出海外，故经常有大帆船载运货物扬帆出海，遍至东南亚、香港、越南及沿海各地，尤以越南海防毗连密迩，客运交通和货物运输更为频繁。北海港自鸦片战争后，于1876年昏庸清朝被迫与英国签订不平等的《中英烟台条约》，开放为通商口岸。自此北海港有英帝国太古公司、我国招商局和日本等的轮船通航。计

通往广州 480 海里、香港 390 海里、海口 120 海里、海防 160 海里并成为定期航线。北海市则任由英、法、德、日等帝国租借土地建筑，设立领事馆或商店，北海关税则由英帝国主管控制收税，抵战争赔款。自此北海便成为各帝国主义侵略我国的基地。其次，石头埠港为优良深水港口。法国于 1898 年 4 月借口沙皇俄国占据旅顺、大连，强迫租借广州湾后，复于 1905 年觊觎石头埠，欲占为已有，与广州湾联成一体扩大租借地区，曾经派员勘测港湾与勘探当地煤矿，后经我县人民强烈抗议，事乃寢息。抗战期间，沿海被日寇封锁，当时由石头埠港至安铺到广州湾一线，抢运物资，海运交通极为频繁。再有涠洲岛是良好渔业港基地，港湾优良，可避风浪。每年中秋和冬季，南部沿海各地渔船均云集到此捕捞，经常达数千艘之多。同时各地商贩，也趋岛集市，一时茶楼、酒馆、娼寮、赌场、百货商店应有尽有，商业兴旺，市场繁荣。每至夜幕降临，万家灯火齐明，互相辉映，光耀夺目，俨然不夜天闹市风光。直至隆冬腊月，所有渔船满载而归，商贩也获厚利而返。一年一度闹市海港又顿变寂寥萧条，只望来年旺季再现生机。

### 河运交通

南流江上游可通至郁林县船埠圩，百吨长船可以航运，沿江经船埠、沙田、博白、沙河、小江、石埭、泉水、常乐、石康、石湾到党江出海。各圩镇货物运输量颇大，尤其是在抗战期间，广州湾沦陷后，南部沿海各地又被敌飞机、战舰封锁，内地鄂湘赣黔粤桂等省食盐极为紧张。人民生活不可一日无盐，故在合浦党江设置海河转运站，有专人负责，并组织护航队，沿江保护商船航运。在此时期，但求有盐及煤油，棉纱与抗战物资，不计成本，均出高价抢运，物价飞涨。而南部沿海一带，能够海河陆联运，唯一可通渠道者，只有合浦南流江一线，故当时所有盐、煤油、棉纱、抗战物资等，均由海船抢运至合浦党江，改用内河长船，溯南流江直上，抵郁林船埠。在船埠转车运至贵县，再用拖轮驳运一段水路，可达柳州大湾；由大湾改用火车，转运粤桂湘鄂赣黔等地。所以南部海盐，不论高州茂晖、海南岛三亚、雷州半岛乌石、合浦白石各处盐场，以及当时南部沿海各地物资，均由海船抢运至党江循南流江运销各地。因为盐价利润很高，最低三、

四倍，最高十余倍，各项煤油，棉纱等物资亦趋飞涨，均获厚利。利之所在，人必趋之，于是招徕各地客帮，如江浙财团、湘帮、桂帮，大商贾贩，官僚资本，都不远千里纷至沓来，云集廉州、党江两地。一时经济发展，市场繁荣，党江有“小香港”之称。南流江在抗战期间，抢运食盐及各项物资年达数十万吨，有利国计民生，在抗战期间交通航运史上立下了光辉业绩。随着抗战胜利，恢复公路交通，当年南流江盛极一时的航运事业，便成为历史陈迹了。

张黄以北的马栏、小江、福旺等地可通竹木排筏，船运则自张黄圩以下始能通航，经旧州江口会南流江到常乐圩至党江出海，交通运输也颇便利，各圩镇货物经此线运销各地。

武利江水涨时，船运可通至县属北寨，平时北寨至三合、古立可通竹木筏。船只航运由武利经白石水、文利、大成到常乐境会南流江至党江出海，对畅运沿江各圩镇货物，甚为有利。

以上南流江、张黄江、武利江等三江，本来可通至合浦县城西门江经乾江出海，惟因河道多年失修，以致在石湾至州江到合浦县城这段河流被沙泥淤塞。因此，由南流江、张黄江、武利江航运，不能经州江口直达廉州，需航运一个大拐弯，驶至南流江下游，乾江附近又陇处再溯江直上廉州。在前清光绪年间，当半江水时尚可通行航运，以后需大水满江时始可通航。故在清光绪年间，合浦附城商绅倡议开通州江，以利航运及供给人民生活用水。旋被总江口罗族封建地主以破坏地理风水迷信邪说及影响总江水源等为理由，提出抗议，勾结官府，事乃不成。至1928年陈铭枢主粤，本着造福乡梓，兴建水利事业，由广东省派员到合浦勘测石湾至州江到合浦县城污塞江段，计划开通疏浚，以利航运事业，旋因陈氏调任，事无结果。又于1933年间邑人林翼中任广东省民政厅长，复倡开通州江之议，并派测量队到石湾经州江至合浦县城江段再复勘测，但后来仍无下文。往时，县城西门江水深丈余，现逐年壅塞，已变成污水沟了，不独不能通航，其影响环境卫生，污染至为严重。

## 沿海河口附近航运交通

1. 廉州至北海、党江各地水上航运交通，有帆船及机动船航行，水涨时可由下新桥乘搭，如遇水平时，须到老哥渡乘搭（离县城约四公里）。在抗战期间，公路破坏，廉州至北海航运交通频繁，每日均有数艘机帆船、机动船航运，搭客载货，以王宝英所办“海天”机动船较为安全快捷，因该船装置有两台发动机，二小时由廉州可达北海。其他则需三、四小时，方可到达。1938年间有郭李赞义（乾江人）私营的“利威”机动船，驶至乾江附近蚊子勒（在北海返航至廉进入内河处），因该船是平底船，当时遇水涨风大，以致失事沉没，遇难死者九十余人，尸浮满江，事至惨痛。当时船主并无负责赔偿埋葬及安家等费用，政府也无救济善后处理，只由死者家属自行沿江寻觅，捞尸收殓埋葬，事后数日，始能清理尸体，埋葬完结。

2. 党江至廉城航运，平时载运货物不多，秋收后，农民运粮谷到廉州向地主交租时，来往较频繁。

3. 乾江至北海航运交通，在解放前有帆船数艘载运货物及客商，现则河道堵塞，不通航运矣。

4. 由廉州至西场航运交通，在总江渡口，经常有航船两艘，每逢圩期，通航一次，货客颇多。在公路汽车不通行时，如由廉州往钦州，往往取道总江口搭船至西场，再步行至胭脂港，搭大风江渡船至柑桔村，便到达钦州，行程比较捷径。

## 陆路交通

在未有公路汽车通行时，交通工具非常落后，需要到各地去，只得步行、骑马、搭手推独轮鸡胸木车或坐轿。农村运输多用牛车，每车可运二千斤。1909年（清宣统元年）本县士绅王之典往香港购买东洋车（或称黄包车）十辆出租，是用人力在前拉动，乘坐舒适快捷。那时廉州建有民间运输组织，最有信誉者为绰号推车李的，办理信托代运，经常往返北海、廉州、石康之间，商民、群众均称方便。至1924年，广东南路八属军阀邓本殷、申葆藩以官办筹设廉北汽车公



司，规划修建廉北公路。先修好由北海至高德段，并已通车，搭客运货。后因前线军事失败，乃将廉北汽车公司所有车辆及公路权全部以白银四万八千卖给商人谢品一、黄楚珍两人，改为商办“廉北普益汽车公司”。谢、黄两人并招收新股东胡云河、施少卿、庞昌岭、颜椿庭、罗翹初、萧敬轩、谭昌卿、郭李发、黄作兴、吴成隆等十人，连前共十二人，并增加股本白银壹万，共增至资金五万八千。后来谢品一等人，以每张股票白银壹拾，将大部分股票卖出，本县商人财主对该公司股票看好者均争购买。公司业务也逐渐扩大，由高德至廉州公路全线修成通车。1925年，国民革命军第二路军陈铭枢率部南下，剿平南路八属，驻节合浦，时商办普益汽车公司股东等人，以该廉北汽车公路业权，系属叛党陈炯明主粤时批准，现国民革命政府主粤，诚恐该廉北公路主权有被废除丧失可能，乃敦请廉州中学及合浦县立第一中学商议，加入公司组织，由该公司拨出白银一万元为两校红股（即不用出股金，分利益时占有一万元股金）廉中、一中各占五千元。至此全公司共股金六万八千元，股份六千八百股。该公司因为有着这么支持地方教育事业名义，所以，卒获省府批准，保存商办廉北普益汽车公司路权。1930年普益汽车公司继续由廉州开通至石康公路，这路段是由广东省政府拨款修建，由商人承批，购买汽车，经营运输。

1937年，全国进行全面抗日战争，沿海一带公路均要破坏，所有政府机关汽车及商办汽车公司，均奉令撤至后方广西、云南各地，一时沿海各地汽车运输交通停顿，客运货运改由单车乘搭，或由人力挑运。当时北海海面被敌人封锁，南路只有法国租借地广州湾成为经济贸易中心。由合浦至广州湾170公里，单车当天赶到抢运物资，有力大者每辆单车竟搭运棉纱40股，重达320司码斤之多，或由广州湾运至安铺，航运至石头埠，转用单车或牛车运经南康至石康，或到新渡落船沿南流江直上。

县属乐民圩接近广西境，当时也成了闹市，由广州湾用单车搭运棉纱布匹等项物资到此集散销售。

抗战期间，合浦县成了走私、偷运中心，各项重要战争物资，例如桐油、水

银、铜仙等，不法奸商勾结官僚偷运出海，最大批者竟有二百余人结队担运桐油等物资，武装护送至石头埠出海。

抗战胜利后，修复公路交通，商办普益汽车公司首先修复廉北路，恢复交通运输经营，其他部份公路也由政府次第修复通车。其中合浦至钦州公路桥梁是由省府将国际救济总署救济粮米拨出八十万斤作为建桥费用，并限令急速建筑桥梁，如期完成，以利交通运输。但因县长何道英与八区专员林荫根互相勾结，设谋策划进行贪污瓜分该桥梁建设费用，以致严重影响工程进行，未能如期完成。

### 航空运输交通

1932年，在北海审判厅北面，茶亭之东，建设飞机场。机场面积不大，设备简陋，飞机名为“北斗号”，约乘坐八至九人。由广州至北海票价约广东币30元，需约一个多小时到达，抗战时即行停航。至1945年，由美国空军在北海赵屋岭（即白屋附近）建设飞机场，当时系属军用飞机场，准备作为反攻广州等地日寇的空军基地，并载运我国在印度、缅甸回国反攻日寇的远征军，以及抗战枪炮弹药等项军事物资。旋日本投降，改为民用航空飞机场，航线仅系广州至北海。

解放后，合浦县交通运输事业，特别是公路交通，得到很大发展。现在从县城（廉州）到县属十七个公社以及一些集镇均有公路交通，有部分公路还铺成柏油路；所有桥梁涵洞，都是钢筋水泥的永久性建筑，如旧州、白沙、石湾、总江、上洋等大桥，都是工程较大的建筑物。现在中央已宣布北海为对外开放城市，北海将成为我国西南各省物资的进出口集散地。为了适应新形势发展的需要，合浦县的交通运输事业，在原来的基础上将进一步规划发展。