

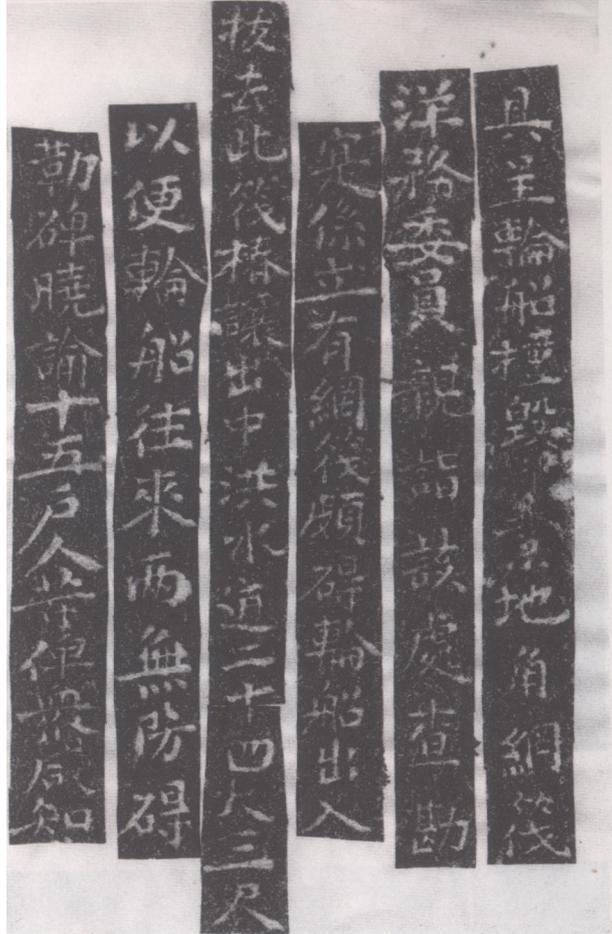
近代一块涉外石刻文告

1987年夏，北海市文物清查保护小组在市一小的厨房内，发现一块做砧板架的石刻，它长127厘米、宽54厘米、厚8.5厘米，上面阴刻着密密麻麻的文字，后经考证，它是北海光绪年间的一块石刻文告。碑文约500字，有不少字曾遭到人为的损坏。可辨认的主要内容如下：“……具呈轮船撞毁□□地角网筏……洋务委员亲诣该处查勘：北海海面中洪深水一路，实系立有网筏颇碍轮船出入……拔去此筏桩让出中洪水道二十四丈三尺……立案出示。勒碑晓谕十五户人等，俾众咸知……以便轮船往来两无妨碍……”从碑文中人们可看到这是处理一起因十五户在航道上设置渔桩，造成轮船撞毁网筏的事故。

关于渔桩的设置及造成事故的原因，北海的有关史料有所记载。事故地点是地角以西至冠头岭一带北部的海面（即碑文中所说的“中洪水道”），是浅海作业的理想渔场。早在清·乾隆二年（1737），有合浦乾体的庞耀圣、钟邦伦、麦老哥等十五家较为殷实的富户，向官府租用上述海面，在深水处设网门，于浅海处插箔，然后转租给各渔户生产。到了光绪二年（1876），北海对外通商，进出北海港的轮船日益增多，而上述海面又是轮船进出北海港的必经通道，原设于此处的网门和箔桩，严重阻碍着轮船的航行。关于这种情况，《北海关十年报告“1912-1921”》是这样记载的：“……冠头岭靠近港湾的入口，白天进入的船只藉着它很容易确定位置而入进本港，然而天黑以后，横在入口航道的浅滩，又没有灯光，数目众多的沉重的渔桩几乎散布得到处都是，使得安全进入甚为困难……”这就是造成上述事故的客观原因。

事故的直接原因是渔桩影响航道的安全造成的。当时洋务局（相当于现在的市外事办公室）派出洋务委员到事故现场调查，肇事的轮船是一艘外轮，是一起涉外事件。其调查结果是作出拔去中洪水道筏桩，让出280英尺（合82米）的决定，并报廉州府备案，以保证往来船只畅通无阻。

该碑原立于何处已无法查清，立碑的年代也因碑文受损而无法知晓，但从有关史料分析，其告示日期应在 1890 年至 1891 年之间。因该碑是北海第一起处理涉外事件的石刻文告，所以它是一块不可多得的珍贵文物。



图为近代一块涉外石刻文告的拓片（局部）