

进入近代以来,随着《天津条约》将琼州辟为通商口岸,海口港的地位更加突出,成为近现代海口发展为全岛中心的关键要素;而面对不断变化的时局,传承千年的海口港显得有些力不从心,海口港的修缮升级也就成了当时影响海口乃至整个海南的重大事件。

开埠： 一个不起眼外港的崛起

咸丰八年(1858年),在第二次鸦片战争中战败的清王朝,被迫签订了不平等的《天津条约》,开放琼州等处为新的通商口岸;光绪二年(1876年),又设琼海关,在长堤建专用码头,可泊浅水船只,供货物装运和旅客出洋,自此西方列强纷纷进入海南岛,外贸日渐频繁,国内外海舶往来航行寄碇增多,海口港遂形成外贸的要津。

据光绪十九年(1893年)《琼州贸易报告》称,当时有美、英、法、德、日、泰等国籍轮船往来行商,海口港的国外航线可达荷兰、新加坡、日本东京、越南西贡、泰国曼谷等多个国家和地区,国内航线则可达香港、澳门、广州、汕头、北海、雷州半岛及岛内沿海各县;到清朝灭亡前夕的1910年,海口港的年货物吞吐量已达859412吨,旅客进出口67899人次。

而随着海口港的繁荣,海口商业和对外交流不断扩大,为华侨服务的侨批业出现,电报局、现代医院、西式学校、海口商会等纷纷登上历史舞台,城内很多街道小巷铺上了石板路。海口迅速发展,向现代意义上的城市大步迈进,已开始将它的老邻居府城甩在身后,而曾经的海口还只是府城“一个不起眼的外港”。

困局： 面对远洋巨轮的海口港

近代以来,海口港的重要地位凸显,但其先天不足的问题也越来越突出,后来民国时期出版的各种关于海南岛的图书资料都宣称:海口港是个极糟糕的港口。由于海南岛北部的海岸平坦,水深不足,而南渡江每年又携带大量的泥沙入琼州海峡,宋代靠飓风助力才勉强成津的海口港,在历经千百年泥沙冲积后,渡渡小帆船尚有余力,面对西方的远洋巨轮,却束手无策。

于是自海口开埠以来,这样的场景就每天都在海口港上演:巨大的外轮停靠在外海,而后用小帆船运输货物、人员上岸,一旦遇有风浪,则无法进行装卸作业;而帆船则停靠在旧海关也就是今天的长堤路登岸。

有鉴于此,清末就不断有人提出对海口港的码头进行改造。据记载,琼海关设立前的1875年,华商就拟修复经由海口入海之小溪上游地原有水道,使来往海口的内地船只毋须绕道白沙地方,并筹集了款项,无奈原有水道淤积太厉害,挖开没多久又复填积,工程遂告废止,收效无多,只有吃水数寸的船只能在水位高的时候通过罢了。

琼海关设立后,税务司职位



80年前,美国人镜头下的海口骑楼老街。

海南日报记者 宋国强 翻拍

海口的港

海口港百年思变之路

文\海南日报记者 邵长春 实习生 李佳霖

“海南所有的居民都知道海口,如同所有的法国人都知道巴黎一样——昔日的首府琼州(指琼山府城)如今在它的现代邻居面前,已经彻底黯然失色,后者以前却只不过是它的一个不起眼的外港。”

1920年代中期,法国神父萨维纳应国民政府之邀来海南岛当翻译,在他后来给“河内地理学会”提交的长篇论文《海南岛志》中有一章题为“海口的兴起与府城的衰落”,其中大段的文字都是对当年海口港的描述,显然,在萨维纳眼中,海口港这个“目前岛上唯一经常有外国船出入的港口”,是造成这一变化的重要原因。

为外国人把持,对攸关通商的海口港务问题,屡有提及。如1883年,海口税务司SchiOTH在海关年报中,就建议用挖河机船在白沙嘴挖船坞一处,以容轮船寄泊,但也只是说说而已。

到了1909年,香港咨询技师理徐及柯伦治受雇至海口,从事港口测勘工作,并提出筑港的两个计划,海口港的改良问题才进入比较务实的阶段;次年,德国工程师斯凯基豪斯随同德驻北海领事到海口勘察,并对理徐等人计划提出意见;随后法属印度支那总督也受驻华法国公使的要求,派员到海口研究港务问题。但这些筑港计划虽有提出,仍没有什么实质行动。

思变:择地建港难题多

“琼州虽然仍是全岛的首府,却全然破旧;而海口作为全岛的骄傲,在不停地改变,不断地美化,成了岛上真正的首府。”萨维纳在《海南岛志》中写道,每年有超过500艘各种吨位和国籍的船只中途停靠海口,而且海口港的船运量可能还会不断增加,“由于海口是岛上唯一有船只频繁出入的港口,

这使它注定要为全岛提供各样的生活必需品”。

海口港给海口城带来的商业繁荣,“城内狭窄的小巷一天天消失,让位于新的林荫大道。老旧的被烟熏黑的小店铺,被拔地而起的钢筋水泥建造的大型货舱取代,里面摆满了来自世界各地的货物,尤其是日本、英国、美国和德国的货物。法国仅向这里出口精品红酒、各种烈酒和香槟,这些酒在所有的新式酒店里都有充足的供应。”

萨维纳坦称,虽然海口港是目前岛上唯一经常有外国船只出入的港口,但“港口这个词在这里只是个纯粹的委婉语,顶多应该用停泊地这个词,各种大小船只都被迫在大海上抛锚,暴露在琼州海峡的海流与



清末外国传教士拍到海甸溪上舟楫往来的景象。

风浪中。从抛锚处到码头还有6—7公里,人们只能乘坐舢板上岸,而这些舢板也只能等待潮起潮落来出入。”

广东治河处工程师卜嘉在《关于勘查海口商埠筹议筑港事报告书》中也指出,海南岛地位极为优胜,其地适为沿海岸航线要道所经,而查该岛最近20年中之贸易额,统计只见增加50%耳,考虑到这20年物价增长,这50%的增长幅度不过比停顿稍好点,究其最主要原因实为缺乏一处或多处完善港口所致,“海南岛必须具有港口一处或多处,使海轮可在任何潮流及任何天气由此等港口出入,然后全岛方有发展之可能。”

而由于海口港的先天缺陷,当时不少人提出另择地建新港,萨维纳就提到:“十五年前,人们也曾提出在铺前的海湾建一座新港——这些方案是由外国专家应中国政府的要求而制定,呈送到北京后就一直躺在纸箱里睡大觉,大概再也不会与世人见面了。”

另择地建港虽然听着很美好,但在当时却面临很多现实难题。卜嘉指出,就商务而论,海南岛上稍足称道之地方,现

在只有海口一处。而海口既已成为商务要地,一旦欲将商务从旧有径途改移别处,则纠纷必多。“况海口本身久为商人利益所寄,亦当在顾虑之列。”

复原： 潮起潮落梦一场

因此,民国时期海口港的改良问题,不仅是海口城市建设的一件大事,更攸关整个海南岛的发展前途。自民国初期,一些有识之士就不断筹措海口港的开发。

民国元年(1912年),督办古应芬计划建筑海口码头,请德国工程师测量过一次,预计工程费6000万元;民国三年(1914年),海口航政分局又请香港工程师拟出整治计划;到了1919年,孙中山先生发表《建国方略·实业计划》,拟建设沿海商埠和渔业港,海口港被列为9个三等商港之一。

进入20年代,海口港改良的呼声更加高涨,1920年琼崖镇守使李根源及琼海关监督傅秉常等人重提改造海口港的旧案,但也未见实施;此后海口税务司虽屡有建议,始终雷声大雨点小;但1925年,海口修筑了长堤路,钟楼一带遂成为港口码头。

1928年南区善后专员陈铭枢委托荷兰治港公司再次详细拟定了海口港改造的计划书,在他后来总纂的《海南岛志》中,特别以数十页的篇幅附录了《建筑海口港计划》,但因时局动荡,计划仍没有付诸实践。

直到1933年,海口港的改造才不再纸上谈兵,迈出了实质性的一步。依照当时琼崖绥靖委员公署陈汉光的提议,确立了在海口市以西二里的秀英书场建设码头的方案。

1934年8月,书场码头又得到广东省政府和广东省交通厅的建造补助费,终于在当年10月着手建设栈桥。建成后的书场码头呈丁字形,是本岛第一座钢筋混凝土建造的码头,也是秀英港的前身,此后书场码头成为海口对外的主要码头,货物多由此登岸,而长堤路的码头也在在使用。海口港的改造初步完成。

1936年,全国经济委员会常委宋子文等人来琼,决定投资开浚港湾,修建铁路,连接海口港、榆林港等五大港湾,推动产业建设,可惜这个振兴琼崖的计划因“七七事变”而告吹。

日军侵占海南后,对秀英港进行扩建,增建了栈桥一座和防波堤一条。日本资料《海南岛篇》记载,“海口港的秀英码头装备了拖船、帆船、浮动码头、栈桥及物资起重机,简化了重型货物的装卸作业,又改建了码头、仓库和海口到秀英的道路,增大了实际的使用效率。”

但这一时期的海口港及岛内其它港口都被日军控制,用作军用码头和掠夺海南岛资源,抗战胜利前夕,码头已几乎被战火毁灭殆尽。抗战胜利后,国民党政府又未做合理修复,码头衰败废止,环岛大小港口仅存海口海关长堤路396米的石砌堤岸,成为海南岛唯一的货物吞吐与旅客进出的埠头。

一切似乎又回到原点。📷