

民国初期的北海航运业（下）

作者：李 静 李志俭 来源：北海日报

民国初年，北海关大权仍操在外人之手，外商“进出洋土货物，则借子口税单得以往来内地而享不再重征之待遇。所有国内陆路贸易以及内河沿海之中国帆船运输事业，则逐渐转入洋船之手。外商与洋船之地位，则得条约与领事之保障而愈趋优越”。因此，北海帆船运输业备受排斥打击。由于货源大部分由外商操纵，每年来往于北海与琼州、江门、陈村、澳门、广州、安南、新加坡之间的头艋船，大为减少。

然而，北部湾范围内，即北海与廉州、钦州、防城、东兴、安铺之间的沿海运输，仍以帆船为主。帆船运输业之所以在外轮排斥下，能够维持生存和发展，是因为其有独特的优势。帆船体积小，具有运输方便、灵活的特点。北部湾沿海地区纵横交错着不少河流，且海岸曲折，港湾众多，水深-1米至-6米不等。帆船吨位少，吃水浅，可利用木桨划水，在港汊、河流容易拢岸。轮船吨位大，吃水深，无法在浅水的港汊、河流行驶。因而，轮船的装卸，只好让帆船驳运。帆船运输效率虽较轮船差，但成本少，运价较低，商人喜欢将洋货利用帆船运输销入内地，并从内地购买土货运回北海港集中装上轮船。正如海关档案资料所记载：北海港“广泛地航行着许多轻型帆船，运载着旅客和货物，来往于北海和内地较重要的市场和城镇之间”。当时，北海口岸进出口货物的内地集散，大部分由帆船维持。

从1913年至1919年的七年时间里，北海港进出港口帆船18784艘次，平均每年2683艘次，最高为1919年达3250艘次。外国航商曾几次派小轮船在北海港区域范围内行驶，企图挤垮北海帆船运输业，法国航商首先派出小轮船与帆船

争抢货源，停靠的港口是安铺、龙门和东兴”。由于东兴、龙门一带岛屿众多，航道较复杂，轮船容易搁浅和触礁，加上本地商人对法国抱抵制态度。于是，法国小轮船不久便退出这条航线。所以，在当地的沿海运输中，帆船、驳船、渡船占优势，尤其是钦江、南流江的内河运输，更以木帆船为主。为此，国民党政府仍一度保留北海常关，在北海关管理下，与数目庞大的帆船打交道，并处理相应比例的贸易业务”。除了从广西内地运来大量的土货，还经南流江和钦江，拖来大量的木材。因而，北海港随着货物的分类装卸，自然形成轮船和帆船的锚泊区。地角附近水域为轮船停泊区，从三王庙码头至高德的海面，为帆船停泊区。随着帆船运输业的发展，帆船制造仍有所发展。高德和党江是北海造船基地。当时在那里制造了各种型号的渔船和货船。船舶的龙骨一般选用坚硬的铁杉或坤甸木，船舷架骨则要用自然变曲而性韧不易扭裂的古樟，船板夹层选用富含油脂的板材，桅木主要用坚韧、高大、笔直的杉木。北海帆船设计外型和建造质量，以及安全航速等方面，在国内同类船舶中可算得上佼佼者。对此，外商评论北海帆船，反得与轮船争衡，而且隆盛，似属可疑。实则中国帆船有特殊便利之处，为数不少焉”。

北海木帆船运输业能在外轮的排斥打击下艰难发展，另一个原因是当地民族工业和对外贸易的发展对航运业的促进。民国初，钦州捻子坪煤和八角湾区锰矿的矿石，由民船源源运往北海港集中。于是，本口因积锰矿甚多，预备装运出口”。此时，港口进出口货物，有一半要靠木帆船运输集散。正如1919年的北海关资料记载：查本年各渡船，报经本口常关来往货物，共值关平银1653701两”，约占北海港进出口货物总值的43%。对外贸易的发展，使北海变成一个重要的港口商业城市。当时的北海关代理税务司洛根·勒赛尔曾预言：“从地理上看，本口岸比起西江通道更应该是广西很多产品的天然输出口，对于广东这个无疑受到忽视的海港，就其地理位置来看，它似乎应成为重要的商业中心。”随着商业的发

展，北海运输十分繁忙。1919年进出口轮船达408艘次，帆船达3250艘次，但仍满足不了运输的需要。

由于当地造船技术的进步，北海航运商便购买外国机器在高德造船工场自己制造机动船，并且购置小轮和汽艇，行驶北海与安铺、东兴及钦州各内地口岸”。机动木船发展起来，大大提高运输速度，保证了生猪、生牛、家禽等活货，由玉林、博白、安铺、廉州、钦州、东兴等地及时调运来北海，以便集中港口装上轮船运往香港。对此，北海关资料记载：大宗出口之货，格外增加者，系花生、花生油、水靛、赤白糖等类，生猪为北海出产著名之物，本年运香港计38048头。海产品营业亦称稳固。”由于香港国际市场对这些土货需求量甚大，并且货物能及时运到，因而使商人获利甚丰。同时，也刺激了当地商人发展机动帆船运输的积极性。

北海帆船除了大部分在“本口界内”（今广西沿海水域）运输，还有相当一部分在北海与琼州和海防之间来往。由北海抵海口，顺风一二日可至，逆风数日或十余日。每年平均约五百艘，共载三十余万担”。因而，每年进出北海港的木帆船运输船只达3000余艘次。总之，港口运输船舶由轮船和木帆船组成，有力地促进北海航运业的发展。（完）