

# 民国初期的北海航运业

李 静 李志俭

—

民国初，地方的清军作乱，曾在廉州等地大肆掳掠，火烧西门内外大街，一些主要商店化为乌有，北海市面一度陷入混乱。1912年1月，广东军政府派时任督办龙济光率领兵轮4艘，士兵2400名，由广州从海路抵北海港，“恢复地方秩序”。北海关楼顶降下黄龙旗，悬挂五色旗，作为承认军政府的象征。1913年，中华民国临时政府便在北海设北海航政局，并在钦州、防城设分卡，统辖钦廉各属航政及船舶。北海航政局成立后，英、法、德三国驻北海领事在北海关召开紧急会议，精心炮制了《北海关理船厅章程》，企图架空北海航政局，使其变成单纯收取船钞的税收机关，而由他们继续控制港口和航运，其第2条规定：“凡洋船进北海口岸之后，限二日内，该船主将船票呈缴其国领事衙门。”如果该船所在国无领事驻北海，则将船票呈缴英、法、德驻北海领事或北海关税务司；如有未遵守此章者，按约议罚。按照这个条文，轮船进入港口，要听从外国领事的安排，其核心内容就是夺取港监大权。1914年，北洋军政府批准了《北海关理船厅章程》，北海港口主权进一步丧失。

北海是我国南方的一个重要对外贸易集散口岸，也是北部湾海上运输枢纽。1914年以前，北海港航业主要由法、德两国垄断。所以，当地商务则由法商洋行和德商森宝洋行操纵。据海关档案记载，1914年6月，英国设在上海的太古轮船公司，为了与法、德两国争夺北海市场，“派定轮船，按期行驶”，来往于上海与北海之间。除了太古洋行以外，还有怡和洋行、大丰公司、源昌利公司、丹麦捷成有限公司、华侨船务公司、日本大阪商船公司、俄国运输轮船公司和中国招商局的船只，亦抵北海港争揽生意，与法、德两国商家竞争。

1916年，英轮在北海港开始称霸，其吨位占抵港船舶总吨位的83%。正如1917年1月29日时任北海关税务司巴博记载：“现本口输运权利，几乎全操太古洋行之手。”该洋行有“开封”“松江”等轮，每艘载重900多吨，定期由上海经香港来北海，借以接载输往香港、上海的货物。由于英轮抵港艘次骤然增加，法商洋行和日商大阪公司的轮船无法与之竞争，只好停驶。北海商家付土货出口，主要由轮船运输。当法、德、丹等国的轮船不抵港，英轮又不按期而来，港口运输船更加缺乏，使货主因货滞留造成很大损失。为了吸引轮船抵北海港运输，本地商人将托运费提高80%，还付出一笔额外的外贴给船方。由于受到丰厚利润的刺激，各国轮船又纷纷抵北海港口争揽生意。结果，1919年进出港口轮船达408艘，吨位增加87%，除了太古洋行的轮船以外，法船“开平”“比美利”“华登”等，日轮“东庆丸”“芝班那”，葡船“海平”以及怡和洋行的“乐生”“壳土”等轮经常行驶上海、香港、海口、北海、海防之间，“循序往来，班期准确”。

中国招商局和广东华侨轮船公司在本地商人的支持下，也派数艘轮船抵北海港参加运输，“终岁行驶香港、海口、北海，并无间断”。1921年5月，日本商人为了推销火柴等洋货，并大批掠走锰矿石，派数艘轮船开辟了大阪经基隆抵北海的航线，“把北海作为停靠口岸”。这些日轮除了得到较高的运费以外，日本政府对其船主“每年都发给补助金”，目的是刺激他们抵北海港运输的积极性。1922年，北海设公路局，先后修筑了北海经廉州至灵山和玉林线，北海经廉州至闸利、公

馆、白沙、山口、安铺、遂溪、赤坎、广州湾线，北海经廉州、钦州至南宁线。民族资本家在北海设有珠靖汽车公司、普益汽车公司，共有数十辆客车和货车，多系福特牌。北海陆路交通的发展，大大便利了英、美、法、德、日等国在港口推销洋货。对此，北海关税务司巴博曾得意洋洋地向其主子报告：“进口各货亦见有加无几，而且兼得善价。所有粤省南方各处，以及桂省东北边界一带，居民所需物品，均仰给本口为接济，而北海遂成运输货物总枢矣。概而言之，北海商业日臻繁盛。”抗日战争前，共有十几家外国洋行，在北海开辟了13条轮船航线，即北海至上海、汕头、广州、香港、广州湾、海口、海防、西贡、新加坡、文岛（苏门答腊）、仰光、海参崴、大阪（经基隆）。海上运输的发展，也促进了陆路交通。

随着港口货运量的增加，以及航海技术的进步，往来北海的轮船，“渐有以小易大之趋势”。例如，法国开平号轮船，仅载重177吨，后由廉州号代替，该船载重1416吨；日轮“重洋丸”载重764吨，后以“中华丸”代之，该轮载重1302吨；英国的大古轮船公司，派出大吨位的轮船，“往来上海与海防，中间经过汕头、香港、广州、海口、北海，均靠停焉”。

1922年，两广军阀在梧州发生战争，使西江水上运输受到影响。因而，广西、云南的出口货物，相当部分便以北海为集散口岸。其结果，“北海一口，出口花生油、八角、茴香、烟叶、猪等，均有进益，述之颇足为乐”，“北海对外贸易总值由上一年的482万银元，升为597万银元，增长23%”。

## 二

民国初年，北海关大权仍操纵在外人之手，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、新加坡之间的头艙船，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，而轮船吨位大，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，但成本小，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。

1913-1919年的7年中，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，国民政府仍一度保留北海常关，“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，从老街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。北海帆船设计外形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，并且货物能及时运达，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）运输外，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500艘，共载30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，有力地促进了北海航运业的发展。