

民国初期的北海航运业（上）

作者：李 静 李志俭 来源：北海日报

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。章程的第二条规定：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，要听从外国领导的安排，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、鹤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，籍以接载输往香港、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。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”等船，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，日本帝国主商为了推销火柴等洋货，并大批地掠走锰矿石，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，反过来促进陆路交通。

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。又如日轮重洋丸载重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%”。