

# 北海文史

## 第五辑

### 解放前北海水运一瞥

北海海运公司史志编写组

抗日战争时期，北海因涠洲沦于日寇，海路被封，陆路又被梗阻，在风雨飘摇，困阻丛生的局势下，航业每况愈下，七形衰落。水上运输剧受破坏，船舶出海常遭烧劫，严重时海上帆樯匿迹，间或才见几艘小船载运大胆的私商难民往返海南、赤坎、海防、西贡之间。战后四年，即解放前四年（1946—1949），航业稍有复苏，但仍属举步难艰，振作不大。伪政府虽然也意识到航运畅通与否，对北海商业荣枯关系至钜，然而对发展海上运输无宏规大略，缺乏根本的办法。当时《南宁关总署文（邕文第二一三四号）》称，“北海自来年（1947）一月奉令开放，视为对外贸易港口以后，航运日增”，其所谓“日增”，仅是矫饰之词而已。

那时，运输管理混乱，处于无法控制状态。1946年3月，成立的北海航政处（全称交通部广州航政局北海办事处），管辖区自海康属之乌石港以北起，沿雷州半岛折而西经合浦属之北海廉州、钦州至中越交界处，负责办理辖区的航政事宜，包括船舶检丈、出入口签证工作。该处工作限于形式，一般船舶对其管理绝无注重。航政处四月十一日开始办理船舶检丈，登记，但至次年四月，检丈者仅243艘，登记者仅50艘，进度甚慢，只好“迭奉上宪令饰严厉执行”，以期普遍实施”（民国三十六年合浦《青年日报》）其实船舶管理实权尚操于海关之手。不独船舶检定出入口管理如是，防范私运也甚为不力。如，海关屡申严厉取缔外国水果进口，并饰地方政府发现此项水果即行没收，但数年中美国桔子及柠檬等果品仍充斥市上，迄无间断，多系由香港走私而来。海南岛日寇遗留的物资本属禁止出岛，却多批大量运到北海。盖因该项物资在岛内价格低廉，一经运入北海就“身价倍增”，商家获利极丰，便致大量盗运。所有敌遗物

资出岛皆以北海为集散地，运输船只多系由北海商家派往接载。盗运点主要在海南岛的北黎、昌江、感恩、墩头等处。据《广州绥靖公署代电》称，海南岛北黎方向复员铁道的所有铁轨、设备全被盗毁，空军机场如黄流北黎机场损失有汽油桶、锌瓦、工字铁架、铁枝等，东方水电厂被毁至一无所有，八所及海南铁矿器材损失亦巨，1947年4月八所器材就被盗卖“十八艘民船之载量”。而这类盗运物资，北海九八行多有经营，堆置路边的铁轨、工字铁、铁枝，电线、铅、锌瓦等比比皆是，尤以义隆、琼海庄、大安行、中兴行、信诚行为多。船只对付海关的办法是：如采办准入口的即报关纳税，倘若不准入口或税重的，即设法走私偷运进口。此类走私被北海关缉获者亦有多宗。又出口货结汇问题，制订的结汇办法脱离实情，流弊颇多。银行挂牌，只有港币汇价，商人报运出口货物至越南，因无牌价根据，难以责令办理结汇。这样一来，便使商人从中取巧，将运港货物，先行报运至海防，再行转运至香港，逃避结汇。所以“结汇办法”有失实效，于事无补。另关于修正进出口贸易办法，实施中亦打折扣，北海属核准暂缓施行之日，私商因此得钻空子，将运往施行该办法，口岸行销之各货改由北海输入，再行转运他埠，以躲避监管。如此，使海关至为头痛。1947年初，就曾有鄱阳、山东等轮船，载运大量印棉杂货入北海口，企图再转他埠行销，海关无可奈何，只能作这样的处置：将其已进口之货完税放行，并限定在当地销售，于此可见运输管理秩序混乱之一斑。

再说水运组织，亦不成体统。当时只有“航业公会”的名堂，但充其量不过是把头对船舶剥削的一种形式，通过经营船舶的商行(或称代理行，即“九八行”)如英昌隆代理行、华孚行、信和行、华益船务行、温公司等，代为揽收货物，控制货源，垄断航线，并对流动资金不足的船舶给予借贷，实行高利剥削。水上民运，全为奸商垄断，运输市场常出现抬价压价、争夺货源、尔虞我诈的现象。加上海上匪盗猖獗，四出杀人劫货，广大船工景况极惨，生命财产毫无保障，难以“出水火以登荏席”。地方报纸曾登载“呆杨四客船自北海驶党江途次遭劫”的快讯，可助了解当时情形。

其时北海的水上运输，以沿海与内河民运为主，帆船及小汽轮担当极重要的角色。1946年一年中，“除十月、十一月有轮船一艘曾来北海外，全赖二百吨以下之少数小船，往来北海、海防”（《北海贸易论略》1922—1951）。“广州北海间的轮船吨位，颇感缺乏”，北海及雷州半岛、海南岛附近地区的水口交通，亦“悉赖帆船维持”（同上）。进出口之船只，为三百六十四艘，几全为小汽轮及马达轮船，共计30,265吨。次年四月合浦《青年日报》曾载北海专访云：“本港战前经常有大轮船行走与上海、广州、香港相通，每月不下十余载之多。现战事结束已达一年多，本港除有小轮渡维持越南北海交通外，其与香港海运，迄未恢复。前此仅有捷利轮由港来北两次，以及目前太古公司之山东轮而已”。可见定期货轮很少，同年四月二十一日香港华南航业公司的载重两千余吨、载客七百多人，速率十五海哩的客货新型快船接踵而至，载来棉花1982件，美棉100件，果酱500箱，还有其他货物一批，泊地角海面起卸，付货完竣即开香港、上海。这是抗战以还国人自办轮船来北海的“第一轮”，而战后北海与上海的交通，亦推以为首。因此“华中轮”的光临引起北海民船的关注，各界人士（包括合浦县一中——现北中应届毕业生）结队登轮参观，探询船期等情况。至于航线及机动船航行情形，航政部门规定为，客货船（即有客位规定之船只）准走一条航线，货船准走三条航线。1947年在各航线行驶的机动船，北海—海防线有海安、江山、利生等轮船，北海—东兴线有复兴轮，北海—廉州（山口、石头埠、乾体、总江口、党江、沙岗、西场、老哥渡、下新桥）有“海天”、“廉北”电船，北海—钦州（包括那丽、犀牛脚等）线有再兴利机帆、北海—海口线有南山、万山、吉安利等机帆，北海—安铺线有全得利、合发利、永发利、新兴隆等机帆，北海—湛江线有全得利机帆。海上民船还通航于徐闻、乌石、企水、江洪及海南的三亚、临高、琼州等。民运月货运量约14870吨，客运量约1511人。

从运输的货种、数量看、1946年，进口货以米为大宗，数量为6943公担，价值国币31,210万元，相当于全年直接进口洋货总值的五分之一；其次为橡

皮干片，计 634 公担，还有从香港运来转运内地(贵阳及重庆)的鱿鱼、虾米、鱼肚之类的海产品及煤油、砂仁、豆蔻、黑胡椒等。出口货则以植物药材、桂皮、猪、棉布为大宗，大部分运往眷港、澳门、越南。直接出口国货为 59840 万元，转口国货为 59320 万元。1947 年由北海口运往资本主义国家的土特产，以桐油、猪、家禽、牛皮为多，直接出口土货为 19,955,118,000 元，进口洋货总值为 11,996,124,000 元。当年水运客货量统计达 12,566 吨，68,722 人，与同期的海口、湛江港比较，客运居首位，而货运反之(此项数据广东省亚热带资源开发委员会 1955 年编《广东省海南、雷州、钦州亚热带资源基本情况》)。到临解放的 1949 年，进口货以脚踏车、面粉、煤油、废橡皮为大宗，脚踏车进口共计 1195 辆，值 28·864 美元，几乎全是英国货，比较 1948、1947 年的 53 辆和 5 轮大为增加，面粉进口共计 848 公担，美国、加拿大、澳洲三个来源的比例为 4:2:1，超过 1947 年的 45 公担和 1948 年的 1 公担。主要从美、英运来的煤油，总进口量约为上年的三分之二。旧废橡皮则多从越南进口。全年直接进口洋货总值 138,392 美元，输入量以九、十、十一这三个月为最多，《北海贸易论略》分析为：“反动政权崩溃前夕，输入管理机构已不复在北海存在了”。该年出口总值为 667,907 美元，以生猪占第一位，输往香港、越南。此外，大宗货物如桂皮、桐油，皆往香港运，据有关资料推算，1949 年北海市内水上运输船只(包括内河沿海)为 1,365 艘(其中客货轮 5 艘，货轮 10 艘，木帆船 1350 艘)，载重量 14,013 吨，载客量 170 人。全年客货运量和周转量，沿海轮驳为 7,640 吨，1,966,000 吨哩 5600 人，124,000 人哩；沿海木帆船为 3400 吨，1,400,000 吨哩，13,000 人，252,000 人哩，内河木帆船为 34,000 吨，4,322,500 吨哩，4000 人，50,000 人哩。

注：本文内有关贸易数字，引自《北海贸易论略》、《北海市地名志》、《广东省海南、雷州、钦州亚热带资源基本情况》等资料。