

辛亥革命前后的北海贸易（下）

作者：李 静 李志俭 来源：北海日报

原钦廉道台郭人漳亦趁机再次投机革命，摇身一变，自称钦廉军政府都督。为了收买人心，并争取帝国主义的支持，他打电报给北海洋务局程芷，谓：薪水局用照旧由军政府给发，并请代转达各国领事及税务司，以后交谊更宜亲厚，凡外人生命财产教堂，力任保护，本日以前清政府各条约均继续有效。”新军阀又投降帝国主义承认不平等条约，其目的是争取在北海的英法德等国领事承认“钦廉军政府”，并用关税向其提供军费来维持其反动统治。

1912年1月，为了控制北海局势，争取外国的承认和支持，广东军政府派督办龙济光率领兵舰4艘，士兵2400名，由广州从海路抵北海，恢复地方秩序”。此时，帝国主义列强想继续巩固其在华势力，便在北海关大楼顶上降下黄龙旗，悬挂五色旗，作为承认军政府的象征。同时，拨一部分税收款给新政权充当军费。于是，广东军政府派重兵在北海驻防，使该埠恢复平静。结果，北海商业“实见复兴”，大量洋货又涌进当地市场。

1913年，民国临时政府在广东设广州航政局、琼州航政局和北海航政局。其中，北海航政局设在北海市珠海中路，统辖钦廉各属——航政收入及船舶”。北海航政局成立后，英、法、德三国驻北海领事在北海关召开了紧急会议，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。北海航政局的职责，“是办理本港（自雷州半岛以西至越南北部交界海域，当时均属北海港区域）一切航政事务、海事、船检、船员登记及管理，督导航商，发展航业等”。然而，外轮进出港口报关检查，由英、法、德驻北海领事府和北海关掌握，北海航政局无权干涉，只能管理本国的

民船。1914年，北洋军政府批准了《北海关理船厅章程》，北海港主权进一步丧失。对此，广东省政府交通厅官员亦承认：来往本省内外船舶之管理，一部属本厅船政，一部属海关理船厅，以重要航权，假手外人，实憾事之一。”当时，北海与廉州、博白、钦州、东兴和安铺之间的海上和内河运输，仍以民船为主，每年进出港口达3000余艘次。此外，北海与海南岛的海口、三亚等处的海上交通，每年亦有500艘次民船来往。因此，北海航政局船钞收入较多。例如1919年6月份，船钞为576.4两关平银，12月份升为1579.8两。当时许多有识之士认为，北海航业“将来再加整顿，及航海标识之建筑，则该处航政前途，定有可观”。

辛亥革命后，北海商贸一度恢复畸形发展。例如，1912年北海洋货进口估值仅为144万余两关平银，1922年上升为380万余两关平银，增长1.6倍，北海成为洋货充斥的市场。大量洋货涌进北海，打击了本地的工商业和农业。例如，水靛（一种染料）是北海港传统的出口商品，由于德国生产的化学染料大量打进国际市场，结果由北海出口的水靛销路滞塞，使廉州、博白、玉林、灵山一带种植水靛的农民几乎家家破产。对此，海关税务司亦承认：北海港的水靛出口，再次面临外国染料的竞争，是年在这种商品的贸易上蒙受了重大的损失”。许多农民在农村难以维持生计，便纷纷流入城市打工谋生，例如北海市区街道在光绪末年原只有居民2万余人，在民国初却增为3.5万人。第一次世界大战结束后，列强的航运势力马上卷土重来。北海港航运业，几乎一直由英、法所垄断。这些轮船，大都经香港，或海防抵北海。例如，1912年，所有各船由海防进口者，八十四艘。由香港进口者，四十五艘”。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，借以接载输往香港、上海的货物。由于受到丰厚利润的刺激，各国轮船纷纷抵北海港口争揽生意。结果，次年进出港口轮船达

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”、壳士”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”。

航运业的发展，反过来促进了北海贸易的畸形繁荣。1912 年至 1921 年的十年间，北海贸易进口总值为 1761 万两关平银，出口总值为 1417 万两关平银，贸易入超为 572 万两，造成大量白银外流。可见，由于不平等条约的存在，北海仍为半封建半殖民地的典型港口城市。