

北海文史

第四辑

抗战期间北海对外贸易逐年消沉

港务局 李志俭

1937年7月7日，“芦沟桥事变”发生后，抗日战争爆发。北海地处华南一隅，离日本较远，故本港受战争的影响和破坏稍迟。当年，“北海贸易情形，仍克保持原状(1)”。1937年北海港进出口贸易总值为725万元，比1935年的920万元和1936年的635万银元，分别下降21%和上升14%。贸易情况，反较去年稍有进步，推其原因有下列三方面：

一、因本埠及其内地工业和交通的发展，洋货进口增加。此时，北海与内地的交通，“以及广州南宁之公路，业已改善，往来行驶之汽车，日见增多(2)”。由于交通发展，对汽油、煤油的需要猛增。1936年仅进口4万公升，1937年升为268万公升，增长5.5倍。因而洋货进口总值由去年的67万银元，升为115万银元。二、因本埠土货增产，出口贸易额稍为增长。由于内地无有战祸故农业生产得到一定的发展。“秋收颇称丰稔，食粮可无匮乏之虞(3)”。粮食多了，农民养猪亦多，所以，“猪运往香港者，于年终数月，销路奇旺(4)”。另外，北海除了是一个鱼盐之地，还蕴藏着丰富的矿产资源。对此，北关档案资料亦记载，北海当地除了出口鲈鱼和其他海产品，还出产石膏。“石膏产于本埠附近，本年运往广州销售，以制造水泥之用者，慕为踊跃(5)”。三、因本港海上航仍旧畅达，除了本国运输帆船抵港达二千艘以外，法籍轮船每二星期抵本埠一次，得意利士公司的轮船每星期一次定期来往广州、香港，北海之间。太古轮船公司的船只，按班行驶上海、香港、海防，途中每周亦停泊本埠一次。西南航空公司的飞机，亦在本埠白屋机场营业。事变发生后，轮船来港次数开始减少，全年进出本港轮船仅为289艘次，吨位37万吨。正是由于航运暂时正常，所以本港对外贸易仍维持发展趋势。

1938年8月份，日军尚未占领涠洲岛，海上交通仍十分畅旺。太古、怡和

洋行的轮船开辟上海至海防线，定期抵本港停泊，共 368 艘次，吨位达 51 万吨。因此，本埠“出口贸易便利甚多(6)”。出口货种以生猪、家禽、花生油、桐油、石膏、海产品为主。因“香港人口激增，”对本埠土货需要甚殷。其中，生猪出口由去年的 28,563 头升为 40,073 头，家禽出口亦比去年增长 4 倍，石膏出口“为数甚巨(7)”，土货出口增加，应促进货物进口，却因法币汇价，“惨跌甚巨(8)”。故对本港进口贸易影响甚大。试观海关贸易统计，1938 年本港直接进口贸易价值，由去年的 115 万元，降为 77 万元，进口土货，由去年的 292 万元降为 286 万元。转口七货，由去年的 157 万元降为 146 万元，惟直接出口土货，则由去年的 157 万元，升为 255 万元，当年。本港进口货物减少的原因是什么呢？主要是汇价和运费上涨，引起物价飞升，人民购买力降低。例如煤油，1937 年进口 220 万公升，1938 年只输入 44 万公升。本口岸及其内地的百姓，因生活艰难，“以其售价昂贵，多改燃植物油，以资代替(9)”。其他建筑材料，亦因价格倍升，群众无力购置。故进口滞阻。

决定港口通过能力的大小，主要是港口本身的设备和条件，当时北海进口货减少的另一、个客观原因，则是本港设备太落后。严重地影响港口的通过能力。对此，北海关档案资料亦记载：“本埠港口，货船缺乏，码头设备，亦甚简陋，超卸货物，久感不便，乃至战事爆发，局势应变，困难甚巨(10)”。因本港没有深水码头，轮船不能拢岸装卸，加上本埠“装卸设备亦殊不便，进出货物颇受阻挠，尤以进口货物，影响最剧(11)”。由上反映出，本港发展缓慢的客观原因，主要是国民党政府不重视北海港口的码头建设。

1938 年 9 月 13 日，日军占领涠洲岛以后，“北海局势，风雨飘摇，困阻丛生(12)”。日舰在北部湾海面到处游弋，横行霸道，本国许多商船和渔船遭其炮击，或被抢劫后遭焚毁，使本港的海上运输大受影响，对外贸易亦颇受阻挠。进口货物和转口货物的数量，因华南沿海商埠亦被日军封锁，急剧下降。惟有土货出口，继续增加。其原因是英国企图赶在日本之前，抓紧掠夺北海资源。土货出口，此时用帆船运输很危险，所以全部由英轮承运。因此，北海与香港、

上海等处的海上交通仍畅通。正如当时北海关税务司记载：“查北海自民国二十六年十一月德意大利士公司停止航行香港北海线以来，现在所有进出口之各商轮几乎全属太古、怡和两公司，其航线为往来上海、汕头、香港、北海、海防各埠(13)”。因而，在1939年11月15日日军尚未在钦州湾登陆以前，本港对外贸易，虽然处于困难环境之中，”尚克维持不堕(14)”。土货出口更为畅旺。出口货物如桐油、生猪，牛皮等，仍极踊跃(15)。”生猪出口由去年的4万头，升为4.2万头，家禽由去年的2万只，升为21万只。土货出口总值则由去年的225万元跃为1,707万元，增长6.6倍。

与此同时，本港进口货物亦成倍增加。进口货物如煤油火柴、面粉、纸张和铁制品，“莫不销售一空(16)”纸张，亦成了本港进口的大宗货物，其原因是梧州自1938年8月起，连续迭遭敌机轰炸，市肆尽闭，进出贸易，遂受打击。“日军嗣在大鹏湾登陆，继之西江复被封锁(17)。商业悉告停顿。于是，广西进口的货物，“向取道西江运输者(18)”，今改北海输入。由本港转销入内地的国产货，则以上海产的棉纱、棉布为大宗。1939年北海转口总值由去年的286万元，增为1,090万元，增长2.8倍。当时，本港进出口的货物，其经海道运输者，“十之八九皆与香港往来(19)”。据北海关税务司哈金丝记载，当时北海由十几条轮船航线由于发生第二次世界大战，便减成只有两条航线，”改为由香港开行，经广州湾、海口达北海(20)”。回程亦由本港启航“沿途在海口、广州湾停泊后，便直抵香港。因太古轮船公司缺少由上海直达本港的船舶，”故由北海往上海之货物，往往在香港转船(21)”。其二，渣甸轮船公司之船的航线，“系自上海经香港直达海防，回程或湾泊北海装载客货(22)”。因此，当年本港进出口外轮减少为256艘，吨位亦减少为43万吨。然而，1939年北海的进出口贸易总值，因日军不敢骚扰英轮，却从去年的764万元，升为3,170万元、增长3.12倍。再请看下列情况(数据省略)：1937年和1938年，北海对外贸易低于梧州，和雷州差不多，却比南宁高得多。1939年北海仍和雷州差不多，却比梧州、南宁都高。从1939年11月15日开始，由于钦廉战争爆发，日本以

本港作为侵略广西的跳板，对北海实行军事封锁。于是，从1940年至1945年本埠对外贸易都低于梧州和雷州。1939年10月至11月，日军以涠洲岛为基地，频繁地调兵遣将，已作好入侵广西的准备。国民党当局估计日军可能由北海登陆，“为未雨绸缪计，对于本埠与内地联络之公路桥梁等，予以破坏，货运剧受阻挠(23)”。畴昔北海与合浦、灵山、玉林、钦州、东兴、南宁等处往来的货物。全仗汽车或者帆船运输。公路自被国民党军队破坏后，不能行驶车辆，于是本埠车运之途便告暂时断绝，而帆船航行海上，要冒遭日舰骚扰炮击之风险。对此，北海关档案资料亦记载：“本埠陆路交通，本年仍被梗阻，而民船航业，亦大形衰落，一因航路封锁，二因民船多被日方海军击沉故也(24)”，不知多少船员和渔民惨死在敌人的枪炮下，葬身鱼腹。结果，本埠舟运之道暂阻滞。于是，1939年末，本港“藉以维持运输者，大多用人力肩挑，或以小船转驳而已(25)”。严重地影响了本港的对外贸易。

日军因北海是一个商埠，亦是英、法、德等帝国主义角逐的场所，不便于触犯他们的既得利益，另因北海军事上已作好防御准备。所以，他们悍然改由钦州湾登陆。然而，日空军以涠洲岛为基地，为阻断“自越南经镇南关以达中国之公路，”对龙州和北海部“且频施轰炸(26)”。本埠商民为免遭日机荼毒，“又多离埠而去(27)”。有时疏散迟了，便惨死在敌人的炮弹之下。“大水沟惨案”后，本埠居民部分逃离北海到农村或山区去。市区“自无商业可言(28)”。1940年7月18日，英国出卖中国以换取日本的“谅解”，相互签订了〈英日关于封闭滇缅公路的协定〉，条约中规定，“日本政府所重视之任何军需资材，现在亦不由该地输出，即以后禁止缅甸输出之货物在香港禁止输出。”这个协定是，英美“远东慕尼黑”阴谋的组成部分。目的是把战争的祸水全部引向中国，实际上助长了侵略者的气焰。然而，侵略者的胃口是不战争。按照这个协定，英国不能把货物从香港输往北海。北海与香港的对外贸易大受梗阻。因而，对此，北海关档案资料亦记载：1940年“本埠以航路被封锁之故，并无船只驶入，进出贸易，悉告停顿(29)”。

1941年3月，日本战线太长，后勤供应十分困难，盘踞在涠洲岛的日军为了解决给养，悍然派海军陆战队二千多名士兵入本埠，大肆烧杀枪奸。并且实行残酷的“三光政策”，把大批物资从本埠用船劫走。美丽的北海半岛变成人间地狱，繁荣的商场变成一隅死市。当时，北海关税务司向上级报告：“自北海每件有价值的物品都被抢走后，很难想象它还会再次沦陷了”。日本为了向我国西南进行战略推进，“可能会来另一次登陆或空袭。”北海可能再次沦陷。为了让妇女免遭日兵蹂躏，“我们应该遣送他们的家属(30)”。本埠遭此浩劫以后，商业更加萧条冷落。当年，敌军继续封锁华南各埠，除了中越边境的东兴，有少数贸易以外，全年没有外国轮船抵本港。正常期间，本港运输帆船定期航行于北海与海口、江门、广州以及越南海防、西贡和新加坡之间，“自从战争爆发以后，被限制在北海、东兴、钦州和安铺之间。有时，它们也从乌石运盐到党江(31)”。反映出1941年本港海上交通，由于敌人封锁，已限制在狭小范围。因而，当年本港对外贸易大为萎缩，洋货进口价值只有85万元，土货出口价值只有46万元，转口土货和进口土货为零。正如北海关档案资料记载：“自本年三月三日至八日，日军进占北海后，各项贸易，直至年底，全告停顿(32)”，由于本港对外贸易逐年消沉，总税务处下令：“自三十一年四月一日起，北海关改为南宁关之分关(33)”。

此后，税务司等外籍人员大部离开北海，由临时监理主管，职员减为54人，港口业务，仍归北海管辖，当时，南宁关对北海分关鞭长莫及，管理甚差，港内所没的四只浮标，“在抗战时期间，散失无存(34)”，北海港几乎变成破烂不堪的死港，海关业务大减，1941年12月，日本侵占香港和偷袭珍珠港，宣告了英美“远东慕尼黑”阴谋破产。太平洋战争爆发后，为了争取舆论，并笼络中国，加强在太平洋南北两端反击日本的力量，英美一方面在军事上、经济上加紧援助和控制国民党，另一方面在外交上故作姿态，签订所谓“新约”。1943年1月11日，两国政府签订了《中英关于取消英国在华治外法权及其有关特权条约与换文》，其中附件规定：“(丙)英王陛下放弃关于在中华民国领土内各口

岸雇用外籍引水之一切现行权利”。“(戊)、英王陛下放弃要求任用英籍臣民为中国海关总税务司之任何权利”“(庚)、英王陛下放弃给予其船舶在中华民国领水内关于沿海贸易或内河航行之特权”。按照这个新约，海关大权引水大权，港口大权应立即交还中国。可是，北海关税务司和北海港监察长的职务，直到1947年后，才由担任总税司的美国人李度任命；分别由广东人叶元章和李国魂担任。因而，抗战期间，本港大权实际乃操在美英手中。

自1941年12月香港被日军占领后，广州香港与本埠来往的货物亦告绝迹，从1941至1945年，北海市面上商品匮乏。一些官僚和奸商从中趁机发国难财，暗中借贷囤积居奇，市场上炒买炒卖成风，争相逐鹿，因而物价上升。1942年1月8日和3月28日，以及1943年10月7日，《粤南日报》曾以醒目标题报道：“北海米市价格突涨”，“北海火柴市醒，火油亦涨”。“北海火柴价陡起，纱市鲜客采办，仍陷冷境”。当时，因日机和日舰对本港加强轰炸和封锁，海上交通几乎断绝，商人“自外埠采办货物，复感困难，于是物价日见腾贵(35)”其中，大米、煤油、火柴等日常生活用品，价格上涨十几倍。加上国民党政府滥发纸币，造成“国币价值，步趋下游(36)”。一百元法币，在抗战前可以买牛一头，1942年只能买鸡一只。对此，北海关档案资料亦记载：由于货币贬值，物价上涨，本埠“民生益觉艰苦(37)”。由上反映出抗战期间，由于日军的侵略和封锁，本港海上交通和对外贸易逐年消沉，加上国民党政府的统治腐败无能，造成本口岸及其内地工农业生产下降，人民生活困苦不堪。

注释：

(1)(2)(3)(4)(5) 《民国二十六年海关中外贸易报告二书》卷一、上册

(6)(7)(8)(9)(11)(17) 《民国二十七年海关中外贸易报告书》卷一上册第126至132页

(10)(12)(14)(15)(18)(19)(23)(35)(36)(37) 《民国二十八年海关中外贸易报告书》卷一上册119至225页

(13) 海关档案：《北海关关于旅客携带钞票金银进出境问题》

(24)(26)(27)(28)(29) 《民国二十九年海关中外贸易报告书》卷一上册112页

(30)(31) 摘译自1941年3月31日《北海关呈总署文》

(32)(33) 《民国卅年至卅四年海关中外贸易报告书》

(34) 引自1947年12月22日《北海关呈总署文》