



全面抗战初期 国民政府出口贸易统制的建立^{*}

李中庆

内容提要 全面抗战爆发前,国民政府已开始逐步对出口大宗商品实施统制,但面对重重阻力,政策执行成效并不理想。淞沪抗战爆发后,长江下游航运阻滞丛生,商人不得不在诸多方面主动向国民政府寻求援助。国民政府适时通过中央信托局推出兵险,为商品运输提供保障,使商人对之产生依赖,并成立贸易调整委员会等机构,在“调整”贸易的同时进行权力渗透。江阴、南京沦陷后,积压在汉口的出口商品只得通过政府控制的粤汉铁路运出,国民政府在初步完成权力渗透后整合中央与地方贸易机构,撕掉“调整”的面纱,将贸易调整委员会更名为贸易委员会,正式建立起对出口贸易的统制。

关键词 运输困境 贸易安全 贸易调整委员会 贸易统制 权力渗透

全面抗战前,国民政府对出口贸易的统制已初步展开,但由于各利益相关方或明或暗的阻力,致使政府权力未能有效下渗到出口贸易市场结构中,统制政策未能得到有效执行。^①全面抗战爆发后,外商、外国政府的阻力几乎不复存在,民族危亡为国民政府施行统制提供了合法性。国民政府在全面抗战爆发后不久就投入1000万元由中央信托局创办兵险,投入2000万元成立贸易调整委员会,名为调整、扶助国际贸易,实际则是将政府权力渗入出口贸易市场的重要举措。有学者认为国民政府成立贸易调整委员会的主要工作是调整国际贸易^②,然而政府此举实际旨在延续全面抗战前的政策,先通过多种举措将权力渗入出口贸易市场,为最终建立统制作必要准备。在战时环境和运输困境下,商人将商品运输途中的安全放在非常重要的位置,与战前排斥与政府合作不同,这时的商人不得不在运输、兵险等诸多方面主动求助于政府,积极与贸易调整委员会等政府机构接洽并寻求合作,为政府权力渗透以致控制出口贸易提供了契机。讨论全面抗战初期运输困境下国民政府对出口贸易进行的权力渗透,并最终建立起出口贸易统制这一历史进程,是深究国民政府出口贸易统制的重要一环。

* 本文系国家社科基金青年项目“抗战时期国民政府桐油统制政策与执行能力研究”(19CZS054)的阶段性成果。

① 参见刘森《民国时期祁门红茶的产销统制》,《中国社会经济史研究》1999年第4期;肖自力:《国民政府钨砂统制的尝试与确立》,《历史研究》2008年第1期。

② 郑会欣:《贸易调整委员会的成立及其活动》,《国民政府战时统制经济与贸易研究(1937—1945)》,上海社会科学院出版社2009年版,第147—163页。



一、淞沪抗战爆发后长江下游航运状况

近代长江流域的出口商品依赖长江航道外运至上海,以四川地区为例,桐油、猪鬃、生丝、药材、牛羊皮等,先集中于重庆或万县,再通过长江航道经宜昌、汉口转运上海。淞沪抗战爆发后,下游航运受阻,长江流域出口贸易运输遭遇困境。郑会欣认为:“抗日战争的突然爆发使得缺乏战争准备的政府和民众顿时陷于困境,各行各业均遭到巨大破坏,其中尤以对外贸易蒙受的损失最为明显,各个港口及货物集散地的商品出口业务十之八九都陷入停顿。”^①谭刚认为,1937年7月开始,“西南尤其是长江上游地区出口商品无法直接通过上海正常出口,大量出口商品汇集汉口后不得不转道粤汉铁路运往广州或再通过广九铁路输往香港出口”,出口商品贸易路线即发生改变。^②全面抗战初期,出口贸易路线虽然已经有所变化,由长江航运逐步改为粤汉铁路运输,但时间非谭文所称的1937年7月,实际直至南京沦陷前仍主要通过长江航道运出,只是其运输方式有所改变,不再由汉口直运上海,而是由汉口运到镇江,再从镇江上岸转运上海。

七七事变爆发伊始,战事主要集中于华北地区,长江航道仍可安全自由通行。1937年8月13日,日军大举进犯上海,为防御计,国民政府规定于8月14日开始,一律暂停镇江以下江面航行,无论何种船只概不准通航,并照会各国驻华使节知晓。^③镇江下游的江阴为长江咽喉要塞,日军进犯上海后国民政府在此筑起防线。由于中国海军战力不足与日本抗衡,遂采取消极抵抗方法,主要是将轮船沉于江中并布置水雷,使得吃水较深的军舰、轮船无法通过。^④战事一开,英商太古、怡和两家轮船公司从汉口到下游的轮船就已停开并退票^⑤,8月16日以后中外各轮船公司宣告停航,此后镇江至上海航道的客货运输一度趋于停顿。^⑥由于镇江以下航道不能通行,客货不能直接运到上海,也使汉口至镇江之间的航运受到了一定的影响,为此交通部命轮船招商局及三北公司照常开行南京至上游客运,但无一定航期,随到随开,随时售票。^⑦8月19日太古、怡和两公司决定南京至汉口段江轮停班不开^⑧,长江下游航运暂时中断。

停航造成大量客货滞留,为缓解压力,1937年9月26日起,交通部公布实施《办理非常时期长江航行办法》,使得长江内河各地之运输完全贯通^⑨,国营、民营各轮船公司轮船分别分配于沪镇、京汉、汉宜、宜渝等六段,“民间客货运输,极称便利”,交通部在南京下关招商局内设航业联合办事处,并在镇江、汉口等地设立分处,规定各段每日对开一轮,分别衔接,如果客货特别拥挤之段,“随时酌增轮运输”。^⑩

9月27日,太古公司之“吴淞”轮恢复由镇江、南京、芜湖、安庆、九江以至汉口之间的运输,同日怡和公司派“瑞和”轮从南京开船,亦经上列各埠至汉口,30日太古公司又派“武昌”轮,10月1日怡和

① 郑会欣:《富华贸易公司始末》,《民国研究》2009年春季号(总第15辑),社会科学文献出版社2009年版,第98页。

② 谭刚:《西南出口商品外销与大后方口岸贸易变迁(1937—1945)——以桐油、猪鬃、生丝和药材为中心》,《近代史研究》2013年第3期,第97—99页。

③ 《扬子江镇江下游江面封锁:我为自卫计采取适当措置,外部已照会各国驻华使节》,《申报》,1937年8月14日,第3版。

④ 龚学遂:《中国战时交通史》,商务印书馆1947年版,第207页。

⑤ 《汉外轮均已停开》,《申报》,1937年8月15日,第1版。

⑥ 《英商恢复南北洋海道交通》,《申报》,1937年9月2日,第5版。

⑦ 《长江外轮决暂停航》,《申报》,1937年8月18日,第3版。

⑧ 《洋商轮停航上海:欧美船均将不来》,《申报》,1937年8月20日,第6版。

⑨ 《长江航运畅通:分段航行颇为便利,与内河轮运已贯通》,《申报》,1937年9月28日,第5版。

⑩ 《非常时期长江航行交通部订定办法业已切实施行》,《申报》,1937年10月1日,第4版。

公司又派“公和”轮。此后两家轮船公司通行“京汉线、及镇江、京汉线”，初步计划每3日派航1班，并规定若业务繁忙，“可以将班次增加”。^①而后太古公司将航线延伸至南通，派“芜湖”“武穴”两轮按班行驶，衔接该公司航行南京与汉口之间各轮。^②怡和、太古公司将货物包运至镇江，改火车到苏州，再由苏州装木船到上海。^③“各方人士对于申市交通亦不竭力设法恢复，由申至镇江或南京火车货物（小件）已由中国旅行社经办。水路货物则有元通、振大等报关行租用小火轮或木船行使运河以达镇江或南京，再转长江轮运走。闻民生公司除在镇江设有办事处可代报进出口货物外，并拟在扬州设立办事处，以沟通江北之货运，并拟与达达轮船公司合作，藉运河航线联络申镇交通是由埠与内地之交通已较前稍有办法。倘各方继续努力或战局无重大变化，则前途更有希望也。”^④

上海至镇江之间“所赖以维持内地交通者，只有内地小河乘木船或小火轮由苏州河或浦江转运河而达。镇江、南京近有元通振火等报关行租用小轮及木船装运申镇间小件货物，每吨水脚费19元，约10日可达镇江，再转长江轮”。^⑤在1937年10月国民政府准许小驳船过江阴之前，镇江的货物早已堆积如山，堆栈不够用以致很多货物露天堆放。“苏州河船只停泊如云，尤以东起天后宫桥、西迄新垃圾桥一段为甚”，航路颇为活跃。^⑥由于镇江以下航道仍无法通航，太古、怡和、三北、宁绍等轮船公司连日会议，并向国民政府陈明长江运输在长期抵抗中的重要性，经过磋商，达成三点共识：1. 准以小驳船载运上海货至汉口，或汉口到上海之上下水货件（包括长江沿岸之芜湖、九江、宜昌、沙市、长沙、重庆）；2. 自1937年10月12日起，准浅水小货驳船予以通过江阴之航路而至镇江，将货物接运各公司之长江轮载赴上游各埠，下游货物系从镇江转驳亦经江阴特许之航道转载来沪；3. 1937年10月11日起，各公司议定在镇江、江阴间留派小驳船供往来运货之用，唯因转驳周折，将运费提高，由汉口至上海每吨为42元，比平时涨5倍，且须付现款不再记账。与此同时“日军宣布封锁中国海岸，我国船只已不能行驶外洋，外轮中除美轮停泊中国海岸外，其余各国船只仍照常行使，惟大都停泊吴淞口外用铁驳或小轮转运，进口货仍通行无阻”。^⑦而后宁绍、民生等华资轮船公司为维持上游客货运往下游，次第恢复京汉、京宜、京渝航线。^⑧到1937年11月，太古、怡和公司已开通上海与南通通州间航线，11月19日起意大利商人开办的义华公司加入该航线。^⑨

至1937年11月9日，镇江至南通之间的木船多被征调作军用，太古、怡和等轮船公司也不再接受汉口发往镇江的货物。^⑩但南通至镇江的木船仍在照常通行，顺利无阻。^⑪至11月19日，停

① 《长江线英轮复航：维护英人固有利益》，《申报》，1937年9月27日，第8版。

② 《太古公司增驶沪通航线：芜湖、武穴两轮往来、与京汉间航轮衔接》，《申报》，1937年10月14日，第4版。

③ 《关于报送桐油市况的函》（1937年10月6日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001014210000211000。

④ 《关于报送上海最近交通情形及市场状况的函》（1937年10月6日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001010230000032000。

⑤ 《关于检送上海最近工商业及交通情形致聚兴诚银行的通函》（1937年10月17日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001010240000138000。

⑥ 《苏州河舢舨蔽江：内河小轮航路畅通》，《申报》，1937年10月4日，第2版。

⑦ 《关于检送上海最近工商业及交通情形致聚兴诚银行的通函》（1937年10月17日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001010240000138000。

⑧ 《英商恢复京汉航线》，《申报》，临时夕刊，1937年9月28日，第2版。

⑨ 《沪通线驶通客货拥挤：恩德今日起加入行驶》，《申报》，1937年11月19日，第6版。

⑩ 《关于核示聚兴诚商业银行总管理处押汇，古青记、鼎瑞和等号猪鬃提单寄往聚兴诚商业银行汉口分行致聚兴诚商业银行汉口分行的函》（1937年11月10日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，029500001011750000127000。

⑪ 《关于询问汉口贴放委员会是否承做猪鬃押汇、押放业务致聚兴诚商业银行汉口分行的函》（1937年11月16日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，029500010117500000800。

泊于苏州河的民船小轮 200 余艘悉数被日军强征使用^①,使得苏州河货物运输大受影响。而后葡萄牙商人组织德奇内河航运公司计划开航内河小轮,以装货载客为主,收买停泊苏州河内小轮及驳船,经谈判成功,11月26日起停泊各轮均已改悬葡萄牙国旗。^②但不久停泊苏州河之“立宁”“立安”“慎兴”“利亨”“元丰”“新宁州”等各小轮悉被日方拖走,葡商与日方交涉,并无太大成效,仅有一艘未被日方扣去之“新永安”号于12月2日晨“在原停泊处予以覆沉”。^③

1937年11月底,江阴方面江面交通已经完全阻断,无法通行,本来上海之长江货可由太古、怡和、义华等各洋商轮船装运至南通,复由南通转驳过江阴,而后至镇江转船,但此时情势大变,上海往南通之船尚可勉强通行,但沪上运赴长江之货物,因江阴已遭阻断,无法下水,在南通者则不能上行,长江交通已完全阻断。义华公司之“恩德”轮11月25日由沪往通,运送长江货800吨,到南通后,无法装卸过驳,只得返回上海。^④到12月1日,怡和、太古两公司仍有轮船航行,在江阴封锁区内则维持小轮航运,但客货异常拥挤,“致各小轮每次开行皆无余隙”。^⑤12月2日江阴沦陷后,日军由江北上岸,长江货运交通顿受打击,上海往南通虽可照常通航,但货运已完全阻断,无法上岸。^⑥12月5日,日军轰炸芜湖,太古、怡和之“大通”“德和”两船被击中,共20余人丧生。当时太古之“大通”轮正由南京运载客货往武汉,怡和之“德和”轮从汉口装载客货往南京,日机将口岸之货栈、趸船一并炸毁,船员、旅客伤亡惨重。^⑦此后,原行南京至汉口间的轮船招商局、三北、宁绍及民生公司之长江轮船,均不敢再到芜湖,而太古、怡和两家公司也不再至芜湖。^⑧南通以上航段水路已告不通,由小轮装货驳至镇江的办法已行不通,陆路颇费周折。^⑨上海的内河轮局鉴于复航无期,于12月10日通知各货主在两星期内提取所有存货,并即行拍卖,“以资早得结束”。^⑩汉口至上海间的水路货运就此中断。此后出口商品主要是通过粤汉铁路运转到广州再运至香港,在香港沦陷前,粤港贸易线在中国战时对外贸易中发挥了重要作用。^⑪

二、全面抗战初期出口贸易商的策略与路线选择

长江流域出口商品主要依赖长江运至上海。淞沪抗战爆发后,在长江下游航运遭遇阻滞的情况下,商人联合起来共同应对风险,只要长江下游仍可通航,商人就会优先选择长江航运将商品运至上海。在长江下游航运彻底终断后,商人主动向贸易调整委员会等政府机构求助,通过粤汉铁路将商品转广州运至香港。

(一) 商人联合运销

七七事变爆发后,中国被迫进入全面抗战,但并非全国都立刻进入了战时状态。在日军进犯上

① 《停泊苏州河民船悉被敌方强征使用》,《申报》,1937年11月19日,第1版。

② 《葡商收买小轮恢复内河航线:苏州河内小轮改悬葡旗,航期航线正与各方接洽中》,《申报》,1937年11月27日,第5版。

③ 《苏州河被拖走小轮将由葡方交涉放还,内河航行短期内难实现》,《申报》,1937年11月29日,第4版;《新永安自动沉覆:葡商被扣五小轮今日尚未见放还》,《申报》,1937年12月3日,第4版。

④ 《江阴附近战事激烈,长江货运受阻:恩德轮去货退回,沪通线仍可行驶》,《申报》,1937年11月27日,第5版。

⑤ 《南通航运近况》,《申报》,1937年12月1日,第5版。

⑥ 《长江货运根本阻断》,《申报》,1937年12月10日,第2版。

⑦ 《日机猛轰芜湖,英轮两艘被炸毁:德和轮全部焚毁,大通轮洞穿多处,英炮舰亦遭波及》,《申报》,1937年12月7日,第2版。

⑧ 《长江货运根本阻断》,《申报》,1937年12月10日,第2版。

⑨ 《通州以上航运中断》,《申报》,1937年12月10日,第3版。

⑩ 《内河各线复航无期》,《申报》,1937年12月10日,第3版。

⑪ 张晓辉:《抗战前期的粤港贸易线》,《广东社会科学》1995年第5期。

海之前,四川出口商品仍由汉口转运上海,与战前无异。如1937年7月22日,民生公司的“民勤”“民政”“民俭”“民主”各轮所装鼎瑞、祥记两号之猪鬃仍如往日一样运往上海。^①淞沪抗战爆发后,长江下游航运一度中断,商人处于观望状态。

随着战事的推进和胶着,商人意识到战争在短时间内不可能结束,于是自发联合起来,试图合力共同寻找解决运输困境的办法。重庆的古青记、夏祥记、鼎瑞、和祥四家从事猪鬃出口贸易的商号,于1937年9月2日订立战时联运联售合约,组成联合商号“协兴公号”(以下简称“协记”),推古耕虞为代表,派吴懋卿赴汉口具体负责协调办理。^②战前各自经营、相互竞争的各商号之所以在此时联合起来,是希望在充满风险的环境下,合力开展出口贸易以降低交易风险。

由于聚兴诚商业银行(以下简称“聚行”)在重庆出口贸易中扮演着重要角色,协记与之于1937年9月6日订立合约,规定“协记”出口所得货款以偿还聚行垫款为第一要务,因聚兴诚商业银行汉口分行(以下简称“汉口分行”)经理李谦与粤汉路局要员交往密切,重庆总行要求其帮助吴懋卿以便利和安全为准则在汉口展开活动。^③之所以与聚行签订合约,是因为协记在战时开展贸易需依赖聚行的网络,“出口商人多无力自营销”。^④进出口贸易是聚行的重要业务之一,1934年聚行在成都召开的劝业会上,特别强调该行业务除一般存贷款、汇兑外,还包括“办理押汇、押放,代谋商家资金之流通;增设代办部,代客买卖,把关转运,代理保险,租用堆栈,保管贵重物品等”。^⑤淞沪抗战爆发后,聚行试图凭借其遍布各地的分行商业网络,办理押汇、代客买卖,一方面是为获得利润,另一方面也是为了开拓市场。

全面抗战初期诸事混乱,即使协记这样较大的商号也没有能力将商品运出汉口,只得求助于与之有长期业务往来且具有广泛商业人际网络优势的聚行。若在和平年代,这些商号在人际网络方面的劣势可能并不那么明显,但在战时这一短板就会突显出来。汉口分行凭借其关系网,对各路运输手续较为熟悉,“揽办其他代客买卖及报运各事当较顺利”,而办理押汇、代客买卖等业务对汉口分行的业务“促进补助不小”,于是积极兜揽。由于协记等商号的猪鬃转往沪港销售,“所有售出之货款多为外币”,此项款项正好符合聚行的需要,对调动其银根有很大帮助^⑥,积极招揽出口贸易业务有利于其开拓市场,奠定“将来出口押汇之基石”。^⑦

(二)商人外运策略与路线选择

1937年9月长江下游航线恢复通航,协记将商品转由粤汉铁路运输这一计划并未立刻付诸实践。这一方面是因为京汉铁路运输异常繁忙,普通商人很难协调到车厢;另一方面,日军对粤汉铁路进行轰炸,在没有兵险的情况下,商人的利益无法得到保障。鉴于粤汉铁路“沿途危险殊大,非有重利实不愿经营”,汉口分行与汉口和昌洋行接洽,试图在汉口将一批猪鬃售出,该批商品至香

① 《关于告知民勤、民政、民俭、民主轮装运鼎瑞、祥记黑猪鬃可暂存宜昌办事处的函》(1937年7月22日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001014140000051000。

② 《关于告知聚兴诚商业银行猪鬃往来古青记、夏祥记等商号办理联运经过的函(附公约、清单)》(1937年9月9日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,0290001008740000048000。

③ 《关于告知聚兴诚商业银行猪鬃往来古青记、夏祥记等商号办理联运经过的函(附公约、清单)》(1937年9月9日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,0290001008740000048000。

④ 林翔:《吾国出口贸易怎样由放任到统制》,《国讯》第279期,1941年8月25日,第9—12页。

⑤ 《聚兴诚商业银行档案》第876卷,第121页,转引自时广东《1905—1935:中国近代区域银行发展史研究——以聚兴诚商业银行、四川美丰银行为例》,博士学位论文,四川大学历史文化学院,2005年,第147页。

⑥ 《关于报送聚兴诚商业银行代办转运猪鬃、梧子等货物情形的函》(1937年10月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000026000。

⑦ 《关于告知聚兴诚商业银行万县分行猪鬃、梧子等山货市场情形致聚兴诚商业银行总管理处的函》(1937年3月31日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000059000。

港出售可得28万元之现款,除去运输及兵险费用,可得25万元。由于此时和昌洋行只愿出价10万元^①,汉口分行遂转而向天祥洋行接洽,该洋行老板亦表示“时局转变极剧,无论在港在汉均不谈生意”。^②究其原因还是因为风险太大,而一般洋行的贸易网络有限,虽然利润可能数倍于战前,但却无力承接。^③

汉口与上海之间的运输恢复后,各商号无不趁此时机将商品设法运到上海,到1937年10月23日,汉口分行已陆续代协记转出猪鬃、桐子数批,由太古、怡和轮船运至镇江再转至上海。^④聚行上海分行告知汉口分行只要有商号愿将商品由聚行运至上海销售,都可与之接洽。^⑤但此时汉口至上海之间运输速度较之战前要缓慢很多。11月5日太古公司“长沙”轮装运492箱猪鬃由汉口出发,原计划12号可到上海^⑥,但实际上11月23日仍未到达,船在何处太古公司亦不知晓^⑦,直到12月8日货物才悉数到达上海。^⑧“镇通间上下货物异常拥挤,经一两日尚有未运到者亦多”,太古因为是英国公司,认为日军不敢破坏其轮船、堆栈等设施,“只要货到镇江,进入该公司堆栈,即可保无虞”。^⑨然而在激烈战争中,即使非参战方也很难保证绝对安全。12月5日,停泊在芜湖的怡和、太古两公司轮船被日军轰炸,无论是日军有意为之还是误炸,战争条件下谁都无法保证绝对安全。

在汉沪航运畅通的条件下,优先选择水路,水路运费虽然较战前高涨5倍,每吨达42元,但仍较汉港运费的98.75元便宜很多。^⑩尽管商人倾向于优先选择长江水运将货物运至上海,但在战事胶着的情况下,他们会依据战争形势随时调整运输方案,其核心在于尽早将出口商品安全运出,在寻求利润最大化的同时,力求将风险降至最低。但凡长江下游航道可以通航,都会选择经水路运到上海出售。若是长江航道阻断,则走粤汉铁路到广州,再转香港。若两条线路都存在风险,则尽量寻求在汉口就地销售。战事往往瞬息万变,汉口分行有很大的自主性,可以随时根据形势改变策略,不必事先征得总行同意,只需事后进行汇报。聚行采取的策略也相当灵活,在长江航道无法通航或者安全无法保障的情况下,就会积极寻找其他路线。

虽然远在重庆,但聚行总行随时关注着下游战事的变化,并根据战争局势做出决策。1937年

① 《关于代协记公号出售所存汉口猪鬃致聚兴诚商业银行万县分行的函》(1937年10月11日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001017280000288000。

② 《关于报送汉口分行协记公号洽售猪鬃情形致聚兴诚商业银行万县分行的函》(1937年10月19日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001017280000120000。

③ 《关于规定海关查看协记号猪鬃货样事项致聚兴诚商业银行重庆分行的函》(1937年12月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001017280000251000。

④ 《关于报送聚兴诚商业银行代办转运猪鬃、桐子等货物情形的函》(1937年10月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001010230000026000。

⑤ 《关于告知肖绶记已售出协记公猪鬃数据致聚兴诚商业银行万县分行的函》(1937年10月27日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001017300000262000。

⑥ 《关于告知协记猪鬃兵险加保事宜由中央信托局代办致聚兴诚商业银行上海分行的函》(1937年11月19日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001010250000053000。

⑦ 《关于告知聚兴诚商业银行重庆分行押汇猪鬃尚未到达上海及上海最近山货市况、交通情形致聚兴诚商业银行重庆分行的函》(1937年11月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001016220000253000。

⑧ 《关于古青记商号等猪鬃由汉口转万县轮至上海致聚兴诚商业银行总管理处的函》(1937年12月8日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950000101240000030000。

⑨ 《关于聚兴诚商业银行重庆分行押汇来上海之黑猪鬃尚未到达致聚兴诚商业银行总管理处的函》(1937年11月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001012410000031000。

⑩ 《关于汉口分行托运裕厚长号猪鬃到香港销售致聚兴诚商业银行重庆分行的函》(1937年11月26日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001017280000240000。

11月10日,汉口分行仍在犹豫是改道粤汉铁路,还是仍由汉口运镇江转到上海。由于局势瞬息万变,重庆总行特别嘱咐汉口分行随时注意时局演变,寻找对策^①,无论是由粤汉铁路还是长江航道运出,只要有办法就应尽早运出。这一方面是因为货品积压会影响银行的资金流转,另一方面也是因为在战火纷飞下,多存一天就多担一天的风险。

1937年11月13日晨,太古公司“康定”轮由宜昌抵达汉口,汉口分行与太古公司洽定11月16日装轮运货至镇江再转至上海。但“到了16日,太古公司称镇江堆栈货物拥挤,镇江上海之内河小火轮也囤满货物,恐此批货物运到镇江后无处堆放,需暂缓数日方能由汉运镇”。汉口分行认为“战局演变甚大,将来镇通间交通有无其他阻滞当难预料”,太古公司所说暂缓数日,“当究于何日始可转出仍属不可预料”。到了11月19日,这批货仍滞留在汉口,而“镇江方面囤积之货仍未转走”,且日舰大举进攻江阴使得镇通之间交通发生阻滞,汉口分行只得将货物改由粤汉铁路运至香港。此时的粤汉铁路异常繁忙,由南京来汉口的官民有很多前往湖南,使得粤汉客车不敷应用,铁路局特加挂客车数辆,同时通知从11月23日起所有包裹车暂停3日。汉口分行与汉口铁路局洽定11月26日装走一部分货物,但从南京及由平汉铁路到汉口人数日渐增多,武昌徐家棚车站货物及行李堆积如山,由于货车悉数调往江西专供军用,汉口铁路局因此对货物运输又延期3日再行承装。到12月1日,由武昌发往广州的货车每日开车三次:第一次名曰“通车”,上午10点半开;第二次名曰“寻常快车”,下午4点开;第三次名曰“特别快车”,晚上8点半开。“通车”挂包裹车1辆,可运货40吨,其余二次皆不挂包裹车。所挂包裹车“须先尽搭客行李及重要包裹,装完之后方可承装件”。根据铁路局的估计,每日之通车可装猪鬃五六十箱。因为天气不佳,12月8日100箱猪鬃才过江赴徐家棚火车站,到12月10日,这批猪鬃仍因行李甚多,“实无余位容纳货件包裹”,而滞留在车站。而后几日局势愈加紧张,猪鬃迟迟未能运出。^②为保证安全,汉口分行立即将1034箱猪鬃向货运管理处办妥登记手续,只要货车拨到,即将驳船过江。12月24日贸易调整委员会通知汉口分行,“最近二三日即由火车可以装运”,但12月25日是圣诞节,各洋行放假,26日又是星期日,“太古堆栈不能出货”,为了不误车,汉口分行一再向太古公司洽商,经太古公司允许,25日早上将猪鬃提取放在木驳船上,泊法租界江边,有车便即行驳至徐家棚火车站。30日铁路局通知有货车2辆,31日晨汉口分行将猪鬃“全数装妥该车”。汉口分行委托陈光甫的中国旅行社办理由广州转香港之手续,在香港拟委托天祥洋行代售。汉口分行鉴于军运频繁,交通时生阻滞,遂派雇员余吉生与茶役一名随车同行,以便照料,若途间发生问题即电告汉口分行。^③

三、权力渗透下出口贸易统制的建立

全面抗战爆发后,呼吁、支持政府实施贸易统制的言论屡见报端,著名经济学家武培干指出,战时贸易调整的首要问题在于维持贸易的通路,认为解决困境有治标与治本两种办法:治标办法,政府设法统制交通运输网,设立一个和军事保持密切关系,且具有全国统制性的交通机关,来统制全国的交通运输网,负责运输事宜;治本办法,“是要海口绝不受敌人的威胁封锁”。武氏认为国民政

① 《关于核定聚兴诚商业银行聚兴诚商业银行总管理处押汇,古青记、鼎瑞和等号猪鬃提单寄往聚兴诚商业银行汉口分行致聚兴诚商业银行汉口分行的函》(1937年11月10日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,029500001011750000127000。

② 《关于核定康定轮装运协记猪鬃转运情形的函》(1937年12月10日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000067000。

③ 《关于核定康定轮装运协记猪鬃转运情形的函》(1937年11月2日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000067000。

府实业部国际贸易局在战时情形下不足以担负起贸易统制的重任,因而建议由军事、财政、经济、实业、外交各方面合组一委员会。同时强调保障商人利益,认为具体执行贸易统制的机构应“或由官商合办,或由同业公会合组”,并称“在这样的非常时期,要想对外扩张贸易”需要具有统制力量的机构来执行。^①在民族危亡的关头,类似的言论,在当时的报刊上比比皆是。在战时的特殊环境下,于国民政府而言,这是在舆论的支持下,因出口贸易面临运输困境,积极向商人提供帮助,使其权力渗透进出口贸易市场结构中。于商人而言,由于战时特殊的贸易环境,也需要政府实施贸易统制,在运输、兵险等方面为其提供一定程度的保证,以降低自身从事出口贸易的风险。简而言之,全面抗战初期国民政府对出口贸易建立统制,不仅是国民政府的主观意愿和行动,也是客观环境下商人的需求所致。

(一)贸易调整委员会等机构通过粤汉铁路向出口贸易市场渗透权力

国民政府对出口贸易统制也十分重视,1937年9月2日,蒋介石在日记中强调要注意“出口货物”。^②9月13日经蒋介石核准,国防最高会议通过《财政部关于增进生产、调整贸易办法大纲》,决定筹设贸易调整委员会,规定“关于出口物产,就原有国营及中外商营经理出口机关,办理收买输出等事项,由政府组织贸易调整委员会以督促管理之,并予以资金、运输之充分协助及补助其亏损”。^③明确了国民政府对出口贸易的统制意图,只是此时长江航运仍可畅通,出口商人与相关机构仍有一定的疏离,致使政策并不能得到有效执行。国民政府需先将权力渗透进出口贸易市场结构中,统制才能实质建立。

1937年10月,隶属于军事委员会的贸易调整委员会在上海正式成立,以财政部拨款2000万元为基金,陈光甫为主任委员,宋子良、贝祖贻、李铭、陈行、张嘉铸、邹秉文为常务委员,寿谷成、周苍柏、顾翊群、徐继庄等为委员。^④国民政府在贸易调整委员会成立伊始,就指出出口贸易“关系国家整个民生经济至为重大,今即由贸易调整委员会综其责成,筹谋设计,萃合商营、国营之一切机构,加以管理”,其成立旨在“以政府之力,为谋合理之消纳与适当之供给”。《贸易调整委员会实施办法》规定,该会对“全国国际贸易事业负促进、调整之责”,就运输而言规定“国营、民营贸易事业机关运输货品时,如遇有困难情形,得声明事实,送请本会请求协助,经本会调查属实后,由本会交通运输联合办事处协助之”。就兵险而言规定“在战事时期内,出口货品在国内运输时须保兵险者,得向本会申请发给许可证,自向中央信托局或其他代理机关投保兵险”。^⑤

国民政府在出口商品运输遭遇困境下成立贸易调整委员会,赋予其“对全国原有或新设之国营及民营之贸易事业如买卖、运输、堆存及贸易、金融等事项有督促调整之全权”。^⑥1936年国民政府财政支出990659450元^⑦,兵险与贸易调整委员会两项支出3000万元占3%以上,可见国民政府对将权力渗入出口贸易市场之重视。贸易调整委员会既对全国贸易事业负促进调整之责,又有从事出口贸易之权,目的在借“贸易调整”之名,将权力渗透进贸易,特别是出口贸易市场结构中,以为其全

① 武培干:《战时对外贸易调整问题》,《申报》,1937年11月9日,第5版。

② 《蒋介石日记》(手稿),1937年9月2日,美国斯坦福大学胡佛研究院档案馆藏。

③ 《财政部关于增进生产、调整贸易办法大纲》(1937年9月13日),中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“财政经济”(9),江苏古籍出版社1997年版,第433页。

④ 《贸易调整委员会在汉成立办事处:支配承保兵险,调剂运输、金融》,汉口《大公报》,1937年10月25日,第4版。

⑤ 《贸易调整委员会实施办法》,《农产工矿贸易调整委员会》(1937年10—11月),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,建设委员会档案,23/03/021/01。

⑥ 《军事委员会贸易调整委员会组织章程》(1937年10月),中国第二历史档案馆藏,贸易委员会档案,三〇九(2)/228,转引自郑会欣:《国民政府战时统制经济与贸易研究(1937—1945)》,第147页。

⑦ 贾德怀:《民国财政简史》上册,商务印书馆1946年版,第16页。

面实施出口贸易统制作准备。在运输困境下,商人面临诸多困难,此时国民政府顺势而为,主动提供帮助,将贸易调整和权力渗透有机结合起来。这当中,协助运输、提供金融协助与控制兵险成为国民政府对出口贸易市场进行权力渗透的重要措施,贸易调整委员会等机构的活动也围绕此三项展开。

1937年9月底,实业部国际贸易局鉴于长江水道的运输困境,粤汉铁路将成为最重要的运输通道,因此从上海移设汉口,由代理局长张嘉铸主持工作。^①国民政府开始筹划通过粤汉铁路将政府权力渗入出口贸易市场,从而实现统制。但此时的粤汉铁路“军运倥偬,商人难以利用,车辆不敷,路局更未易分配”。国民政府令铁道部、实业部及运输司令部,分别指派粤汉铁路局副局长周钟歧、国际贸易副局长张嘉铸、粤汉线区司令周武彝共同组织出口货运管理处,统筹办理。^②

10月中旬,贸易调整委员会主任委员陈光甫到汉口与张嘉铸商洽贸易调整事宜。10月18日,出口货运管理处在国际贸易局内正式成立,当日即开始办理粤汉铁路线区出口货物登记事宜,并颁布《出口货运管理处登记报运暂行办法》,规定货商需在该处先行办理登记手续,原在粤汉铁路武昌站登记代运的积压货物,由铁路局通知原有行商,重新在出口货运管理处登记。然后再由该处根据国民政府颁布原则,酌定启运次序,以实现国民政府“疏导货物阻塞”之目标。由于“出口货物阻滞,关系国家经济至巨”,该处“今后当尽量利用国有铁路,设法运输”。对于内销货物,“因铁路运输频繁,车辆不敷支配,故甚望行商尽量利用水路”。该处拟定登记报运暂行办法,函知各行商知照。规定在运输过程中,如遇紧急事故,不必预先征得货主同意可随时随地卸下堆置,而所受损失该处和铁路局概不负责。^③

这一办法的颁布意味着出口商品若想通过粤汉铁路运出,就必须接受出口货运管理处的“协调”,是国民政府向出口贸易市场进行权力渗透的重要举措。此后积压汉口的出口商品经粤汉铁路运出虽日渐增加,由1937年10月1日至16日的2020吨增加至10月18日至30日的3387吨,但到11月中旬,仍有3000余吨出口商品未运出。^④大部分商品仍通过长江航道运出,11月1日至20日,经南通出口货物有21000吨,由粤汉铁路出口有2080吨。^⑤只要长江航道仍可通航,商人仍会选择走水运将商品运至上海,而非选择安全性相对较高的粤汉铁路。这一方面是因为粤汉铁路在优先满足军用的情况下,运力有限;另一方面精明的商人十分清楚,一旦向政府求助,就会受到政府的牵绊乃至控制。

鉴于汉口地位的重要性,贸易调整委员会于国际贸易局内设汉口办事处,张嘉铸、周苍柏分别任正、副主任。其主要工作包括:1. 支配承保货物兵险事务。规定向中央信托局投保前,须向贸易调整委员会申请。2. 调剂金融。规定“凡殷实商行经营出口货物而需资金之协助者,经该处审核后,即为介绍与四行贴放会,设法接济。至于外汇,向中中交农四银行结价者,该处亦可介绍优待”。3. 扶助运输事务:与军运各机关切实合作,以尽疏导出口货运之职责。^⑥1937年11月初,国际贸易局派职员分往汉口市商会及各同业公会调查商品出口情形^⑦,其实际目的是争取将汉口出口贸易纳入国民政府的控制之下。11月13日国民政府在农产、工矿、贸易三个调整委员会的基础上,成立三调整委员会运输联合办事处,由卢作孚任主任,在各重要地点分设办事处,凡贸易运输困

① 《国际贸易局移设汉口即开始办公》,汉口《大公报》,1937年10月14日,第4版。

② 《发展出口贸易》,汉口《大公报》,1937年10月14日,第3版。

③ 《发展调整对外贸易,尽量利用国有铁路运输,出口货运管理处开始登记办理》,汉口《大公报》,1937年10月20日,第4版。

④ 《汉外销货物增加》,汉口《大公报》,1937年11月16日,第4版。

⑤ 《四川之出口贸易问题》,《四川月报》第11卷第6期,1937年12月,第147页。

⑥ 《贸易调整委员会在汉成立办事处:支配承保兵险,调剂运输、金融》,汉口《大公报》,1937年10月25日,第4版。

⑦ 《国际贸易局调查商品出口情形》,汉口《大公报》,1937年11月5日,第3版。

难,均可请求协助。^① 11月15日,贸易调整委员会奉令迁往汉口。^② 尽管一旦商人“请求协助”,就会在各方面受制于政府,但此时长江下游航运已有诸多阻滞,风险大增,商人也不得不积极向国民政府寻求帮助,通过粤汉铁路将商品运出。国民政府在此时成立运输联合办事处,旨在借运输困境进一步对出口贸易市场进行权力渗透,使商人不得不在运输上对政府形成依赖。

在长江航运遭遇阻滞的情况下,汉口分行主动向贸易调整委员会主任委员陈光甫请求协助,陈光甫要求汉口分行在香港售得之外汇,“务需由该会或中国银行经手接买”。^③ 在长江航运通航艰难的情况下,商人与政府相向而行,使得贸易统制成为二者共同促成的结果。战前政府的统制因触及商人利益遭到抵制,此时的商人表现出主动迎合的一面,以便在战火纷飞的环境中能更安全地从事出口贸易。在江阴沦陷,汉口至上海之间航运中断后,聚行继续向陈光甫求助,得以畜产公司的名义向贸易调整委员会洽妥,尽量每次搭运二三十箱^④,但无法如协记所愿在短时间内运出,因为贸易调整委员会也无权调拨车辆,这反映了国民政府各机构之间并未协调一致。在向陈光甫求助暂时受挫的情况下,聚行转向卢作孚求助,卢作孚建议其继续与贸易调整委员会接洽。^⑤ 于是重庆总行一再叮嘱汉口分行继续向陈光甫和贸易调整委员会求助^⑥,虽然这时粤汉铁路可资转运,但运输繁忙,车辆不敷分配,于是汉口猪鬃业联名呈请贸易调整委员会救济。贸易调整委员会一面设法分别予以资助,或介绍银行押汇,或由委员会代为运销^⑦,一面积极联系车辆。贸易调整委员会与粤汉铁路运输公司司令部一再磋商,司令部12月20日允诺于3日后每日发货车300吨运输货物,嘱咐汉口分行将转运之货先向出口货运管理处登记,以便有车即行装运。^⑧

(二)“垄断”兵险与商人对之依赖

在长江航道运输遭遇困境的情况下,为扶助出口贸易,国民政府适时推出兵险,财政部拨款1000万元交由中央信托局充兵险基金,办理兵险业务,中央信托局于10月18日开始承保。^⑨ 出口商视兵险为战时进行商品运输的重要保障,对之非常重视。在兵险出现伊始,出口商虽觉得每千元货物24元的保费稍高,但为“得安全保障”,遂积极寻求投保^⑩,在运输途中若遇阻滞,又积极作续保准备。^⑪ 由于普通的保险公司不愿意开办兵险,“少数商家货物的兵险,大都由外商公司转

① 《促进生产调整贸易》,汉口《大公报》,1937年11月14日,第3版。

② 《财政部贸易委员会工作概况》(1938年9月),第1页,转引自CADAL数字图书馆,http://www.cadal.zju.edu.cn/book/16075325/1,2019年3月20日。

③ 《关于呈报1937年10月底承做第二批猪鬃押汇情形致聚兴诚商业银行总管理处的函》(1937年10月31日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001012670000114000。

④ 《关于核定康定轮装运协记猪鬃转运情形的函》(1937年12月10日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000067000。

⑤ 《国民政府财政部贸易委员会1938年统制猪鬃皮毛等购销的工作报告》(1939年2月),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“财政经济”(9),第576页。

⑥ 《关于设法转运积存汉口至协记猪鬃致聚兴诚银行汉口分行的函》(1937年12月22日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000060000。

⑦ 《国民政府财政部贸易委员会1938年统制猪鬃皮毛等购销的工作报告》(1939年2月),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“财政经济”(9),第576页。

⑧ 《为协记猪鬃转运情形由》(1937年12月20日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001010230000067000。

⑨ 《财部拨款兵险基金》,《申报》,1937年10月20日,第3版。

⑩ 《关于呈报1937年10月底承做第二批猪鬃押汇情形致聚兴诚银行总管理处的函》(1937年10月31日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001012670000114000。

⑪ 《关于聚兴诚银行重庆分行押汇来上海之黑猪鬃尚未到达致聚兴诚银行总管理处的函》(1937年11月23日),重庆市档案馆藏,聚兴诚商业银行档案,02950001012410000031000。

保”^①，“各保险公司自战事发生以后，均一概拒绝承保兵险”。^②在这种情况下国民政府通过中央信托局推出兵险，为商人开展出口贸易提供了重要保障。

在充满风险的战争环境下，聚行始终将投资安全放在第一位，其次才考虑商业利益。^③但只要其认为风险在可控范围之内，就不会拒绝生意。而在风险难以承担时，则会积极寻求转移风险。例如，汉口市中央银行、中国银行、交通银行、中国农民银行联合组织了贴放委员会，聚行总行认为，若猪鬃在其贴放范围之内，应立即向之转押。^④聚行保证安全的重要措施是向中央信托局投保兵险，在兵险快过期时积极续保，因为是代客买卖，所以聚行对货物的下落特别注意，并不是因其态度严谨非常负责，而是因为猪鬃等商品单位价值较高，因此即使一两箱货物丢失，也会对其利润产生重大影响。^⑤在通过粤汉铁路运输时，只要货车不到就不驳船过江，因为火车站目标明显，易被敌机轰炸，一旦货物存放火车站不能运出，其风险就数倍于存在堆栈中。在运输途中，聚行对兵险非常重视，往往 65 天的兵险期限刚刚过半就已开始担忧过期问题，除随时向怡和、太古两公司探询货物行程，也开始作续保的准备了。^⑥

其他保险公司不愿承保兵险，也造成中央信托局在客观上垄断了兵险业务，出口商不得不对之形成依赖。中央信托局在投保公告中明确规定出口货物的兵险须向贸易调整委员会申请，得委员会许可后方能投保^⑦，意味着商人并不能自主投保，在兵险上对贸易调整委员会形成了依赖。战争环境下，投保兵险成为保障商人利益的重要举措，中央信托局创办的兵险，有效期一般为 65 天^⑧，2.4% 的费率虽然稍高，但战时商人货运能相对有保障，不至因为运输途中遭遇战火而损失惨重。^⑨到 1938 年 1 月，兵险的有效期缩短至 35 天，3 月又进一步缩短至 25 天，但保费仍维持不变^⑩，为保证出口商品运输安全，商人仍积极投保。

（三）贸易机构整合与贸易委员会的成立

不仅是国民政府，地方政府在全面抗战初期也建立起贸易统制机构。1937 年 9 月 8 日，重庆行营与四川省政府以“现值非常时期”为由，筹组四川省贸易局，以统制全省出口贸易，由经济学家、重庆行营第二厅厅长叶元龙兼任局长。^⑪四川省贸易局成立前，省财政厅厅长刘航琛召集重庆出口商代表谈话，指出成立该局首要目的在于解决战时运输困境，统制运销，其次为投保兵险，解决

① 武埭干：《战时对外贸易调整问题》，《申报》，1937 年 11 月 9 日，第 5 版。

② 《各国远东轮船尚难复航》，《申报》，1937 年 10 月 30 日，第 7 版。

③ 《关于呈报 1937 年 10 月底承做第二批猪鬃押汇情形致聚兴诚商业银行总管理处的函》（1937 年 10 月 31 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001012670000114000。

④ 《关于询问汉口贴放委员会是否承做猪鬃押汇、押放等业务致聚兴诚商业银行汉口分行的函》（1937 年 11 月 16 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，0295000101175000000800。

⑤ 《关于报送太古公司运往上海猪鬃情形致聚兴诚商业银行汉口分行的函》（1937 年 12 月 15 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001010230000059000。

⑥ 《关于聚兴诚商业银行重庆分行押汇来上海之黑猪鬃尚未到达聚兴诚商业银行总管理处的函》（1937 年 11 月 23 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001012410000031000。

⑦ 《中央信托局公告（第十二号）》，《申报》，1937 年 10 月 17 日，第 4 版。

⑧ 《关于聚兴诚商业银行重庆分行押汇来上海之黑猪鬃尚未到达致聚兴诚商业银行总管理处的函》（1937 年 11 月 23 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001012410000031000。

⑨ 《关于呈报 1937 年 10 月底承做第二批猪鬃押汇情形致聚兴诚商业银行总管理处的函》（1937 年 10 月 31 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001012670000114000。

⑩ 《关于检送新记羊皮、猪鬃转运情形并告其海关税据已交何青阳寄交聚兴诚商业银行上海分行致聚兴诚商业银行万县分行的函》（1938 年 1 月 28 日），重庆市档案馆藏，聚兴诚商业银行档案，02950001017320000065000。

⑪ 《渝行营筹组川省贸易局》，南京《中央日报》，1937 年 9 月 19 日，第 3 版。

资金融通等。^① 计划在汉口、长沙、广州、香港等处设置分局,专门办理四川省进出口货物事宜。并派员赴云南和越南调查^②,寻求经云贵到越南出口的可能性。

1937年9月24日,四川省贸易局在重庆正式成立,主要工作有“受出口各商之委托,办理各项出口货物之运销事宜、运输途径,或采经粤汉路,南出粤港,抑由陆路运滇,经滇粤铁道出口,须俟派员考察后,始能决定”。^③ 叶元龙任局长,何北衡、吴晋航任副局长,办公经费每月6000元,由重庆行营和四川省政府各筹一半。四川省贸易局成立后要求各同业公会自行调查各商家所存出口货物,制成详表,向该局登记,以便通盘筹划运销办法。运销程序以登记之先后而定,先登记先运销。在启运前,需通过该局向银行办理押汇手续。^④ 四川省贸易局组织章程指出,贸易局成立旨在非常时期统制全省贸易^⑤,为此该局成立后邀请各商帮到局举行茶话会,以便使其统制能更好地推进下去。^⑥

四川省贸易局成立后,“积极调查出口各货存底情形,筹划运销办法,已电湘鄂粤三省当局维护,并拨给车皮备用。桐油因系国际必需原料,出口断绝,外商大感不便,如由粤汉铁路运输,一次可运百吨,洋行突出手买进,闻汉价已涨至每担32元,渝万亦渐活动,行市涨至28元,囤油者以损失过巨,尚不愿卖”。^⑦ 为解决运输困境,四川省贸易局规划实施了陆运和水运两种方案4条路线:1. 由重庆至昆明转海防;2. 由宜宾至昆明转海防;3. 由重庆经汉口运至镇江,由镇江转苏州再转上海;4. 由重庆运至汉口,转粤汉铁路到香港。水运由四川省贸易局与各轮船公司交涉妥当负责运输,并在上海、香港两处设置分局。^⑧ 时人认为四川省贸易局开该省统制贸易之先河,通过集中权力,不仅有利于战时出口贸易的顺利展开,而且可以改善四川出口贸易原先存在的诸多弊端,建议四川省贸易局将权力全面渗入四川进出口贸易中。^⑨

由于四川等地方政府也在全面抗战爆发后建立起贸易统制机构,形成中央与地方各自建立贸易统制体系的局面。为此国民政府于10月29日颁布《中央与地方关于增进生产、调整贸易事宜划清界限,明定权责办法》,明确划分了中央与地方贸易等调整机构的权责,实际是确立地方政府相关贸易机关的从属地位。^⑩ 此后国民政府积极寻求地方政府的支持,11月2日陈光甫偕张嘉铸从汉口飞往重庆,与四川政商人士会晤,主要目的是厘清四川省贸易局与贸易调整委员会等国民政府相关机构的关系,试图将四川省贸易局改组为贸易调整委员会的分支机构。^⑪

1937年11月4日,陈光甫在重庆演讲时,指出“抗战能否持久,当以经济后援为最要关键。但经济后援之充实,殊有赖于土产之能否外销。今日我国对外贸易之最大我国抗战能否持久,当以经济后援为最要关键。但经济后援之充实,殊有赖于土产之能否外销。今日我国对外贸易之最大症结,即在运输上感受阻梗。川省位居长江上游,物产丰富,运输更形重要。依目前形势而论,川货之运外,当以利用粤汉铁路为最便利。我铁路当局抱着欧战协约国所谓‘敌人炸得快,吾人更修得

① 《刘航琛在渝说明贸易局组织意义》,《新新新闻》,1937年9月24日,第5版。

② 《川省府拟设贸易局》,《申报》,1937年9月15日,第2版。

③ 《川金融业紧缩:银行钱庄多合并经营,省贸易局筹划发展出口贸易》,汉口《大公报》,1937年9月23日,第3版。

④ 《四川贸易局在渝成立》,《四川月报》第11卷第3期,1937年9月,第111—114页。

⑤ 《贸易局组织章程》,《新新新闻》,1937年9月25日,第6版。

⑥ 《川省贸易统制机关贸易局昨始成立》,《新新新闻》,1937年9月25日,第6版。

⑦ 《川贸易局积极筹划恢复出口贸易》,汉口《大公报》,1937年9月29日,第3版。

⑧ 《一月来贸易局进展概况》,《四川经济月刊》第8卷第5期,1937年11月,第23—24页。

⑨ 牟白棣:《对于组织贸易局统制贸易之私议》,《建设周刊》,1937年第3卷第7期,1937年10月4日,第22—23页。

⑩ 《中央与地方关于增进生产、调整贸易事宜划清界限,明定权责办法》,《农产工矿贸易调整委员会》(1937年10—11月),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,建设委员会档案,23/03/021/01。

⑪ 《陈光甫昨抵渝》,《新新新闻》,1937年11月3日,第5版。

快’之大无畏精神。至水路运输,则由镇江转上海,亦可通行,故现在贸易调整委员会从中帮助,有许多货由此路运出。惟目前运输既远,不如抗战前之畅通,则输出路线,自宜多多益善。在汉口时,已闻得川诸君,对由此至昆明,转海防路线,早已开始筹备。虽运输时间较多,容载重量较小。当在今日下游运输尚可通行之时,即宜尽量利用,一面对于运价及时间上,宜实地调查,详加核算。纵其运价较为贵昂,但其稳当及持久性,殊有值得吾人努力之处。故无论下游情形如何,本人此来至希群策群力,求此线得早日确定,而利用之。则将来不特四川土产得以出口,同时为国防上贡献一条极有用之路线。凡贸易调整委员会力之所及,自当相助进行”。^① 陈光甫详细分析了当时出口贸易所面临的运输困境,所谓“群策群力”一方面是希望地方政府与中央政府密切合作形成合力作用,共同解决运输困境;另外一方面,是希望地方服从中央,确立贸易调整委员会在贸易统制中的核心地位。

11月6日,陈光甫行由渝转蓉,7日与四川省政府主席刘湘、财政厅厅长刘航琛、建设厅厅长何北衡等会谈。而后陈光甫向记者表示将就“川货出口及抵押问题,与西南贸易路线等事项,将于短期内与川当局商得具体方案”。^② 贸易调整委员会与四川当局商议后,定下六项具体原则:1. 路线问题。应如何迅速打通由四川经贵阳转昆明,出海防之公路运输线。2. 如何设法缩短出海防路线之运输时间,如何减少运输费,如何保运输之安全。3. 如何与中央信托局订立兵险之保险办法,如保险费及支付手续,均待特别规定。4. 如何对出口货物进行主要品,次要品及一般品的分类。在出口数量上,何者应统制运输,何者应由商人依照法令自由输出。5. 贸易调整委员会、国际贸易局及四川贸易局三机关之间应厘定规章,分配权责,用有限的经费取得“事半功倍之效用”。6. 长期公路运输商所需车辆、汽油等问题,事前应如何拟定详密计划。^③

由于出口贸易“关系国家整个民生经济至为重大”,国民政府成立贸易调整委员会旨在于对出口贸易“加以管理,予以援助,资以便利,并以保障,务令我国产品,继续畅销于国际市场,保持勿坠,一方消化过剩之生产,一方抵补输入之损失”。国民政府希望各省市能与贸易调整委员会通力合作,“中央与地方关于增进生产、调整贸易划清界限、明定权责”。^④ 所谓明定权责,实际上是要求、希望地方政府能够服从国民政府,将出口贸易统制权集中于国民政府的相关机构。1937年12月初,张嘉铸与新闻记者谈话时,表示对于四川出口商品,已有相当办法。当时重庆有桐油42000余担,尽管汉口桐油价格高于重庆,香港高于汉口,但商人无力将之运出,中国植物油料厂于1937年11月21日与桐油商签订合作计划,应允在炼油、验油及代销上对桐油商予以襄助。^⑤ 经过陈光甫、张嘉铸等人的协调,12月底,四川省贸易局并入贸易调整委员会,成为该委员会重庆办事处。^⑥

在收编四川省贸易局后,中央仍存在国际贸易局与贸易调整委员会两个贸易管理机构。1938年1月9日新任经济部部长翁文灏与陈光甫商谈对外贸易相关事宜,最终“军事委员会令农产、工矿两调整委员会及资源委员会均改归经济部管辖,农产之对外贸易并归贸易调整委员会办理”。2月8日,行政院第349次会议决定国际贸易局并入贸易调整委员会。^⑦ 2月16日,贸易调整委员会改名为“贸易委员会”,其隶属关系由军事委员会改为财政部^⑧,陈光甫为主任委员,邹秉文为副主

① 《川货出口具体化》,《四川经济月刊》第8卷第6期,1937年12月,第13—17页。

② 《何刘两厅长作陪,刘主席昨宴陈光甫》,《新新新闻》,1937年11月8日,第10版。

③ 《川货出口具体化》,《四川经济月刊》第8卷第6期,1937年12月,第13—17页。

④ 《设三调整会意义》,《大公报》,1937年11月18日,第3版。

⑤ 《川货出口具体化》,《四川经济月刊》第8卷第6期,1937年12月,第13—17页。

⑥ 《四川之出口贸易问题》,《四川月报》第11卷第6期,1937年12月,第147页。

⑦ 李学通等整理:《翁文灏日记》,1938年1月9日、27日、2月8日,中华书局2014年版,第209、214、219页。

⑧ 《财政部贸易委员会工作概况》(1938年9月),第1页,转引自CADAL数字图书馆,http://www.cadal.zju.edu.cn/book/16075325/1,2019年3月20日。

任委员,张嘉铸等为常务委员。2月23日,贸易委员会派主任秘书朱义农等前往国际贸易局接收。《财政部贸易委员会组织规程草案》规定,“贸易委员会除指导、协助原有或新设立之国营及民营贸易公司外,为增进出口贸易起见,得自行营运或设立公司经营对外贸易业务”,后又增加“调整国货运销”一项。^①此时的贸易委员会通过权力渗透,完成对出口贸易的初步掌控后,撕掉了“调整”的面纱。国民政府赋予贸易委员会全权统制农产品出口贸易,资源委员会负责矿产出口贸易,至此正式建立起对出口贸易的统制。

结 语

全面抗战前,国民政府已着手逐步对茶叶、桐油、钨、锡等出口商品实施统制,由于存在中外商人、地方政府、外国政府等多方阻力,其成效并不十分明显,以致给人造成国民政府对出口贸易的统制始于全面抗战的直观印象。全面抗战爆发后,外商、外国政府的阻力几乎不复存在。在民族危亡关头,舆论普遍呼吁政府对出口贸易实施统制。在运输困境下商人主动寻求政府为其提供安全保障,地方政府与国民政府适时地推出相关政策,建立相应机构,将政府权力渗透到市场结构中。与抗战前不同,战时的出口贸易统制一定程度上符合双方利益诉求的制度安排,政府与商人相向而行。

淞沪抗战爆发后,长江下游航运阻滞丛生,出口商品运输遭遇困境,使得商人将运输安全放在非常重要的位置。在战时环境下,兵险是商人运输商品途中的重要保障,国民政府适时通过中央信托局推出兵险并规定出口商品承保须经贸易调整委员会许可。由于此时其他保险公司嫌兵险风险太高不愿承保,国民政府客观上垄断了兵险,使商人对之形成依赖。

在运输困境下,国民政府成立了贸易委员会等机构,将贸易调整与权力渗透有机结合起来。江阴沦陷后,汉口至上海间的贸易运输也就此中断,商人只得求助控制粤汉铁路货运的贸易调整委员会将出口商品运出,由此贸易调整委员会初步完成了对出口贸易市场的权力渗透。而后陈光甫、张嘉铸等通过与四川当局协调,四川省贸易局并入贸易调整委员会。此后,国民政府进一步对其贸易机关进行整合,将贸易调整委员会改名贸易委员会并改隶财政部,由此国民政府出口贸易统制正式建立。

〔作者李中庆,河北师范大学历史文化学院讲师〕

(责任编辑:王来特)

^① 《财政部贸易委员会组织规程草案》(1938年3月),台北,中研院近代史研究所档案馆藏,经济部档案,18/23/00/204。



The Development and End of the Chinese Government's Diplomacy toward Italy during the War, 1937 – 1941 *Cai Zi*(77)

The Establishment of the Export Trade Control System of the Nationalist Government at the Beginning of the Total War of Resistance *Li Zhongqing*(89)

A Further Study of the Relationship between Military and Political Circles in Guangdong Province, 1944 – 1945 *Wang Yingjun*(103)

A Study of Dohihara Kenji and the North China Incident *Ishitoya Tetsu*(117)

After the September 18th Incident, Japan accelerated its aggression against North China. In the process of staging the North China Incident by the Japanese army in 1935, Dohihara Kenji, as the representative of the Kwantung Army and a "China Hand," played an important role. First of all, Dohihara Kenji advocated the policy of separating North China from China. He always took actions under the guidance of the Japanese Kwantung Army and the Central Headquarters of the Japanese Military Army during the North China Incident, and to some extent also had cooperative relations with the Japanese North China Garrison Army. On the issue of winning over Song Zheyuan, Dohihara Kenji took advantage of Song's attitude of self-protection and compromise, and adopted the strategy of applying both hard and soft. This technique was inherited by the North China Garrison Army, and finally leading to the outbreak of the Marco Polo Bridge Incident in 1937. As for the North China Incident, Dohihara Kenji was both the policymaker and promoter of overall strategy, and the implementer, being the most important person. The exploration to Dohihara Kenji's activities before and after the North China Incident will help us to understand the continuity and complexity of Japan's strategy of invading China.

"Enemy Aircrafts Being Clowns:" The Air Strikes of the Sino-US Air Force on Japanese Shipping in the Late Period of the War of Resistance against Japanese Aggression, 1943 – 1945 *Xiao Mingli*(136)

Due to the innate lack of natural resources such as coal and iron, Japan had relied on coal and iron sand from mainland China to supply its heavy industrial production before the War of Resistance. This phenomenon did not change after the outbreak of the Pacific War. Therefore, the Sino-US air force officially launched air strikes on Japanese shipping off the Southeast coast and inland waterways of China since the autumn of 1943. Although the losses of the Japanese merchant ships were not as heavy as expected, the air strikes of the Allied Army coincided with an important stage of Japan's iron and steel production plan, and more importantly, a series of chain reactions that led to the paralysis of the shipping system caused by air attacks, resulting in a sharp decline in the volume of coal and iron ships in the occupied areas. All these led to the collapse of Japan's war production system and promoted the defeat of the Japanese army on the battlefields. Therefore, the Sino-US air force's bombing of Japanese shipping had also made a certain contribution to the victory of the War of Resistance against Japanese Aggression. The air strikes on Japanese shipping launched by the United States from China's bases and the role of the Chinese air force played in the process also show that the academic circles need to rethink China's position and role in the Second World War, and should give more positive comments on them.

The Times Value of Kato Shuichi's *Song of Sheep* in Present Time *Xiong Shue*(155)

