

# 中日戰爭中期寧波的走私活動 （1939-1941）

簡 笙 簧

## 摘 要

走私是違法且變相的地下經濟活動，為正常國家所嚴厲禁止。惟在1939年的中日戰爭中期以後的中國戰場上，走私卻成為交戰的雙方，在交界地區盛行的經濟活動。交戰國的雙方政府，一方面進行緝私，以防敵方傾銷仇貨；另一方面則進行有計畫的走私活動，以運出能換取外匯物資，或運入所需物資，來支撐長期作戰。而有特權的不肖官吏、軍人及奸巧的商人，在戰時封鎖與物資統制下，見走私人員、物資有暴利可圖，遂紛紛加入此項活動，致使走私大行其道，在中國戰場上熱鬧登場。本文即擬以中日戰爭中期寧波的走私活動為題，來敘述與分析寧波成為當時重要走私港的原因，經由寧波進出的走私路線、方式、貨品等，期待對戰時的走私問題有所認識。

關鍵詞：中日戰爭、走私、寧波。

## Smuggling in Ningpo during the Middle Stage of the Sino-Japanese War, 1939-1941

Sheng-huang Chien \*

### Abstract

Smuggling is a kind of illegal underground economic activity, and is strictly prohibited by any countries. However, smuggling flourished and prevailed in the war zones and border areas during the middle stage of Sino-Japanese War. Both the Chinese government and the Japanese government caught the smugglers to prevent the transportation of enemy goods. But on the other hand, both sides designedly took part in smuggling in order to gain money and necessities for the long-lasting war. Some profiteers such as corrupt officials, soldiers and merchants actively engaged in smuggling and earned a great amount of money. This paper aims to explore the reasons why Ningpo became an important smuggling port during wartime(1939-1941), and the route, channels, patterns and goods of smuggling.

**Keywords:** the middle stage of the Sino-Japanese War, smuggling, Ningpo.

---

\* Senior Researcher, Academia Historica.

# 中日戰爭中期寧波的走私活動 （1939-1941）\*

簡 笙 簧\*\*

## 壹、前 言

1937年7月，日本挾其強大的軍事力量，發動侵略中國的戰爭，於8月4日進占北平後，即採「速戰速決」作戰方式，由津浦、平漢兩路南下，企圖於短短三個月內解決對中國的戰爭。是時中國國民政府（簡稱國府）剛完成內部統一，在準備未及的情況下，採取持久內陸作戰，遷都重慶，以「苦撐待變」，致使戰局陷入長期的膠著。<sup>1</sup>然而國府採取的持久內陸作戰，在軍事上雖然可以利用廣袤丘陵、山岳地區及眾多人口，以補軍事裝備和訓練不足，與日軍周旋，但在經濟上仍需維持對外的交通，輸入必要物資，才能支撐長期的作戰；反之，日方亦需由國府控制區，吸收必要物資，以對國府實施經濟戰，並維護其占領區的穩定與發展。另在1941年12月「珍珠港事變」發生前，日本亦需顧及美、英、法、德、義等國在華的長期商業利益，庶免多方樹敵，影響對中國戰局。綜合上述因素，日本於封鎖中國沿海口岸之時，亦需留一窗口，以應多方物資流通之需要。<sup>2</sup>而1939年至1941年4月的寧波即在上述特殊環境下，成為多方

\* 本文承蒙兩位匿名審查人提供寶貴意見，特此致謝。

收稿日期：2008年2月13日；通過刊登日期：2008年5月5日。

\*\* 國史館修纂處纂修兼處長

<sup>1</sup> 郭廷以：《近代中國史綱》（香港：中文大學出版社，1980年，第2刷），頁688。

<sup>2</sup> 據中國海關總稅務司公布1940年11月份的貿易統計，美日兩國對華進出口比較，進口美國251,914,414元、日本24,752,524元，美國輸華金額為日本10倍以上；出口美國54,021,621元、日本10,939,215元，美國亦為日本五倍以上，故而如日本完全封鎖中國口岸，必將引起美國激烈反應。見中國國民黨中央委員會黨史委員會編：《中華民國重要史料初編—對日抗戰時期，第六編 傀儡組織（四）》（臺北：編者印行，民國70年9月），頁1298。

需求的重要密道，惟此窗口或密道是在中日敵對雙方的層層經濟統制與軍事封鎖的夾縫中進行的，導致嚴重的需求與暴利隨之而來，走私遂大行其道。對中日戰時走私課題，雖有多位學者進行研究，但大多為大範圍的研析，尚缺就某一重要的走私要地進行探討。<sup>3</sup> 本文即擬就中日戰爭中期寧波港的走私活動，作一敘述與分析，來探討寧波在戰時走私經濟活動中所扮演的角色，以呈現戰時經濟戰中，物資流通的封鎖與反封鎖的另一種體驗。

## 貳、戰爭中期浙江的經濟戰

1937年11月8日，中日淞滬戰役，中國軍隊失利，分向南京、杭州撤退。<sup>4</sup> 12月23日，日軍進占杭州，中國軍隊爆破剛完成通車不久的錢塘江鐵橋，退守錢塘江南岸。<sup>5</sup> 其後占領京滬杭日軍大部，以國民政府西遷漢口、重慶，遂沿長江西侵，故迄1939年底，基本上日軍占領浙江北部杭州灣以北、太湖以南的平原地區，浙江大部分的丘陵、山岳地區仍為國府第三戰區部隊所控制，雙方則對峙於諸暨以北地帶。<sup>6</sup> 而此時中日戰

<sup>3</sup> (1) 研究中日戰爭中期的走私活動，約有下列數篇著作：簡笙簧：〈抗戰中期的走私問題〉，《中國歷史學會史學集刊》，第11期（民國69年5月）；林美莉：〈抗戰時期的走私活動與走私市鎮〉，《紀念七七抗戰六十週年學術研討會論文集》，上冊（臺北：國史館，民國87年12月）；齊春風：《中日經濟戰中的走私活動（1937-1945）》（北京：人民出版社，2002年）。

(2) 就筆者對中日戰爭中期走私活動的研究心得，當時走私可說遍及中國淪陷區及未淪陷區交界地帶，但以華北界首集、華中寧波、華南沙魚涌三地最值得進一步深入探討。

<sup>4</sup> 顧祝同：《墨三九十自述》（臺北：國防部史政局編譯局，民國70年12月），頁171-173。

<sup>5</sup> 李文驥：〈爆破錢塘江大橋〉，《浙江文史資料選輯》，第29輯（浙江：浙江人民出版社，1985年5月），頁37-38。

<sup>6</sup> 何應欽：《八年抗戰之經過》（南京：中國陸軍總司令部，民國35年4月），頁82。按：民國27年1月國民政府軍事委員會置第三戰區，指定蘇南、皖南、贛東北及浙、閩兩省為作戰地境，派顧祝同為戰區司令長官。

局已長期化，雙方經二年來的交戰，在軍事上均已呈現疲憊狀態，日本亦改變其對華速戰速決戰略為「以華制華、以戰養戰」的政策，一方面扶植汪精衛等偽政權，控制淪陷區，一方面則成立「興亞院」、「華中振興會社」、「特務機關」及偽「準備銀行」、「華興商業銀行」，進行金融、物資的統制。<sup>7</sup> 例如，日軍在浙江從事的經濟戰，係以「華中振興會社」為最高機構，其下一方面利用日偽組織進行掠奪或誘購浙江的茶葉、蠶絲、桐油等特產；另一方面則由日商聯合華商合組各種公司進行高價收購及走私活動，其規模較大者，如專門收購或走私茶葉的公茂茶行，壟斷江浙皖蠶絲買賣的「華中蠶絲株式會社」，上述公司均於日偽控制區各地，置有分公司從事之。其方法大致而言，在日偽控制區以收購或直接掠奪為主，在雙方交界區或游擊區，則以走私為主。<sup>8</sup>

在國府方面，隨著 1938 年 10 月武漢、廣州兩戰役的結束，抗日戰爭的領導重心後移四川重慶，西南和西北地區成為中國抗戰基地。這是處於被封鎖狀態的閉塞地區，經濟落後，交通困難，物資匱乏，且隨著戰爭長期化，消耗日巨，經濟產值及財政收入對戰爭負擔日感沉重，如無法從原先中國經濟最發達的東南地區或外洋進出物資，維持戰時經濟力，對中國持久作戰是很不利。故而在 1939 年以後，中日戰爭除軍事作戰外，經濟戰已躍居重要地位。而浙江省毗連中國經濟最富庶長江下游的蘇、皖兩省及中國第一大商埠上海市，為國府吸收外洋和淪陷區物資最便利的地區。<sup>9</sup> 為此國府為統制物資，節約消費，及鼓勵商人搶購或走私淪陷區物資，運

<sup>7</sup> 顧祝同：〈第三戰區軍事會議開幕致詞〉，《顧祝同將軍紀念集》（臺北：國防部史政編譯局，民國 77 年 1 月），頁 218-219。另王克文：《汪精衛·國民黨·南京政權》（臺北：國史館，2001 年 12 月），頁 341-349。按：日本在華進行以戰養戰戰略後，在 1939 年從中國淪陷區運回日本的物資貿易額為 21,566 萬元，比 1938 年增加 5,100 萬元，其中以華中最多。

<sup>8</sup> 徐日琨：〈浙西敵我特產的經濟戰〉，《重慶新經濟》，第 3 卷第 7 期（民國 29 年 4 月 1 日），頁 150-151。

<sup>9</sup> 據統計，上海在 1933 至 1936 年約占中國的貿易額的比重高達 53-55%，嚴中平等編：《中國近代經濟史統計資料選輯》（北京：科學出版社，1955 年），頁 69。

濟後方，以支持長期作戰國力，於 1940 年 4 月成立第三戰區經濟委員會，指定趙棣華為主任委員，直隸國府行政院，受第三戰區司令長官指導，統籌戰區一切經濟設施與物資供應。其後並通過經濟委員會所訂定「第三戰區戰時經濟設施綱要」，內容包括：(1) 調整生產，(2) 促進貿易，(3) 儲備物資，(4) 加強運輸，(5) 調整金融，(6) 嚴密緝私等六項。<sup>10</sup> 其後二年，第三戰區經濟委員會依此綱要，先後成立貿易委員會，負責統籌戰區物資的供應和戰地物資的搶購與收購；合作委員會，負責促進戰區農工業及手工業的生產，並輔導各種產品的運銷；五省通匯處，負責調節戰區生產事業所需資金與印製輔幣券，供應市場需要；水路聯運處，負責各種運輸工具的指揮調度，並增建船筏及手車，以補運輸量不足。<sup>11</sup> 另對戰時糧食儲運特別重視，於 1940 年 7 月 1 日成立戰時糧食管理局，來積極收購江南餘糧，統制糧食運銷，籌辦分區存糧，使軍糧民食不虞匱乏。<sup>12</sup> 而上述種種經濟措施，均需浙江港口對外聯繫，寧波港即為其主要對外孔道。

### 叁、寧波港的異軍突起

緣在 1937 年 7 月中日戰爭爆發前，中國所需國外物資，大多恃太平洋海道而來，主要貿易大港，如天津、青島、上海、廣州等，亦分布於東部臨太平洋沿岸。然自 1937 年 7 月中日開戰後，天津、上海、青島相繼淪陷，同時日本亦於 8 月 25 日及 9 月 5 日，先後宣布封鎖中國沿海各口岸，遮斷中國船隻進出。<sup>13</sup> 因而中日開戰初期的一年四個月中（1937 年 7

<sup>10</sup> 《墨三九十自述》，頁 199-201。

<sup>11</sup> 《墨三九十自述》，頁 199-201。案五省為第三戰區所轄的蘇、皖、浙、贛、閩。

<sup>12</sup> 《墨三九十自述》，頁 201-202。

<sup>13</sup> 民國 26 年 8 月 25 日，日本第三艦隊司令長官長谷川宣布封鎖山海關以迄汕頭之中國沿海口岸，遮斷中國公私船舶及軍艦，但外輪不在此限。見《東方雜誌》，第 34

月至 1938 年 10 月)，中國進出口物資，大多依賴英屬香港轉口，連接廣九、粵漢鐵路輸送。<sup>14</sup> 惟至 1938 年 10 月，日軍為遮斷中國港粵運輸線，出兵占領廣州。<sup>15</sup> 中國對外通道，被迫轉移至法屬越南，由海防轉口，經桂越、滇越兩線內運。1939 年 11 月，日軍進占廣西南寧，先遮斷桂越線；1940 年 6 月，日本再趁法國對德國投降之際，逼法國越南總督封鎖滇越線。翌（7）月並逼英國封閉滇緬線三個月，企圖全面封鎖中國對外交通，迫使中國投降。<sup>16</sup> 面對國府港口屢遭日軍封鎖，對外通道路線愈拉愈長，輸入物資不但運費高昂，且數量有限，國府深以物資缺乏為慮，乃有自上海及各淪陷區搶購物資，挹注大後方的經濟決策，並自 1939 年 9 月 2 日起降低進口稅率 2/3，以大量吸收外來物質。<sup>17</sup> 同時指定寧波為辦理國府購買外貨所需外匯的所在地，寧波遂代替上海而為國府收稅的港口和維持通貨的中心，導致因近代上海的興起而日漸沒落的寧波港，因緣際會，異軍突起，成為中日戰爭中期國府控制區重要的對外通商口岸。<sup>18</sup>

寧波位居杭州以東約 140 公里的浙東甬江下游，地居上海與香港航線，北接長江下游的蘇、皖兩省，南連福建、廣東，東臨東海，附近大小島嶼千餘個（其中以舟山群島最大），自古以來即為中國重要對外通商口岸。1842（清道光 22）年，中英簽訂「南京條約」，寧波即為五口通商口岸，當時於寧波劃甬江北岸為外國人居留地，各國亦在寧波設有領事館。

卷，第 16、17 號（民國 26 年 9 月 1 日），頁 49-50。

民國 26 年 9 月 5 日，日本外務省再發表聲明，擴大對華封鎖，北起秦皇島，南至北海止。見《中央日報》，南京，民國 26 年 9 月 6 日，版 3。

<sup>14</sup> 簡笙簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》（臺北：臺灣商務印書館，民國 69 年 4 月），頁 96-101。

<sup>15</sup> 今井武夫：《中國との戦い》（東京：日本人物往來社，昭和 41 年 3 月），頁 164。

<sup>16</sup> 簡笙簧：〈抗戰期間中國的對外交通〉，《歷史月刊》，第 114 期（臺北：歷史月刊出版社，民國 86 年 7 月），頁 53-55。

<sup>17</sup> 國民政府文官處：《國民政府公報》，渝字第 184 號（民國 28 年 9 月 2 日）。張霽芝：《戴笠與抗戰》（臺北：國史館，民國 88 年 4 月），頁 230。

<sup>18</sup> 齊春風：《中日經濟戰中的走私活動（1937-1945）》（北京：人民出版社，2002 年），頁 223。

在洋人刺激下，寧波商人紛起，長袖善舞，足跡遍中國，而有「寧波幫」之稱。<sup>19</sup>

1937年中日戰爭前，寧波對外有兩條主要航線：一為滬甬線，為上海至寧波航線（140 浬）；另為五山頭線，係寧波至鎮海（10 浬）、寧波至定海（34 浬）、寧波至象山、寧波至海門（142 浬）、寧波至溫州（219 浬）航線。寧波貨物進出，主要由滬甬線自上海運貨前來，再由寧波內運或經五山頭線轉運出去。一般而言，滬甬線航行的船隻，大多是較大公司如華輪的招商局、寧紹、三北及英商太古、法商東方等 2、3 千噸以上船隻航行。五山頭航線，大多由中小輪船公司經營，船隻噸位亦較小。<sup>20</sup> 1937 年底，上海、南京雖然相繼失陷，長江封鎖，但上海尚有各國租界地，寧波成為上海物資運往中國內地的主要港口，滬甬線航行仍然暢通無阻，只是華輪需改懸與日本有同盟關係的德、義、葡等國的國旗始能航行，如寧紹輪船公司的「新寧紹」輪，改名為德商禮和洋行的「謀福」號；三北輪船的「寧興」輪改名為義商中義輪船公司的「德平」號，當時滬甬線航行的中外船隻共有 20 餘艘，從寧波進出口貨物每天有幾千噸至上萬噸，且航行路線不限於滬甬間，亦擴及至香港和各國港口，據統計，1937 年寧波進出輪船達 1,502 艘。<sup>21</sup>

尤其隨著日軍加緊封鎖中國海岸線，迄 1939 年，中國東南沿海各口岸如溫州、福州、廈門、汕頭、廣州等港口為日軍占領或封鎖，<sup>22</sup> 只有寧

<sup>19</sup> 王仁定主編：《寧波》（北京：中國旅遊出版社，2002 年 3 月），頁 20。

<sup>20</sup> 陳德義：〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第 28 輯（浙江：浙江人民出版社，1985 年 1 月），頁 3。知之：〈交通界當前最要的责任〉，《抗戰與交通》，第 5 期（民國 27 年 5 月 16 日），頁 81。

按 1：三北輪船公司為商界名人，人稱「阿德哥」的虞洽卿所有。在民國 27 年，上海、寧波間，有三北輪船公司，定期航行滬甬線。

按 2：1 浬（海里）約為 1.855 公里

<sup>21</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第 28 輯，頁 6。

<sup>22</sup> 1938 年 5 月，日軍侵占廈門。

1939 年 6 月，日軍侵占汕頭。

1939 年 6 月 29 日，日軍宣布封鎖福州港，禁止外輪進出。

波及其外港鎮海仍在國府控制中，當時往來鎮海、寧波間通行於甬江上的國府小江輪有景升、鎮海、新寧餘、新永安、天馬、岱山等六艘。<sup>23</sup>至於外洋來往鎮海船隻方面，由於1939年後，日軍加強對寧波港洋面的封鎖，但仍掛有外國旗幟的德國的謀福、海福、哈納、飛康、高登，義大利的德平、寶利、常德，英國的瑞泰、永茂等輪船航行滬甬線。<sup>24</sup>

至於寧波對中國內地交通，以1939年為例，鐵路方面，滬杭甬鐵路已為日軍截斷。水運方面，有甬江水系可航行江輪或木船至奉化或溪口轉公路通達金華。或由公路通達金華，接浙贛鐵路後運。

浙贛鐵路自經1939年3月南昌戰役，遭日軍切斷後，通車東段鄧家埠至諸暨438公里。時浙贛鐵路理事會為適應環境及事實的需要，先於1939年4月16日，在玉山組織浙贛鐵路東段臨時管理委員會，負責東段的營運。<sup>25</sup>迄1939年5月底，浙贛鐵路東段行車狀況如下：

金華、鷹潭間，開行第1、2次特快車及第21、22次快車。

金華、蘭谿、諸暨間，開行第71、72、73、74等4次混合列車。

鷹潭、東鄉間，開行第81、82、83、84等4次混合快車。<sup>26</sup>

此一時期，浙贛鐵路雖僅通車438公里，但因地理位置重要，東接東南沿海寧波各口岸及蘇、皖邊區密運通道，西連贛南公路，以達衡陽接湘桂鐵路至西南後方，故仍為東南半壁動脈。（見頁116寧波走私路線圖）<sup>27</sup>

因而在中日戰爭中期，中國重要對外口岸，甚至於接越南、緬甸通道為日軍封鎖之際，寧波港遂一躍而為國府進出物資最重要貿易及走私港。

<sup>23</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第28輯，頁7-8。

<sup>24</sup> 《東南日報》，金華，民國29年5月12日，版3。

<sup>25</sup> 《鐵路大事紀》，民國28年4月16日條，《交通部檔案》，國史館藏。

<sup>26</sup> 《鐵路大事紀》，民國28年5月28日及11月5日條。

<sup>27</sup> 交通部編：《十五年來之交通概況》（南京：編者印行，民國35年4月），頁69-71。

## 肆、寧波的走私活動

所謂「走私」，即不依法律納稅，私運人、貨牟利的違法行爲。走私既然屬違法行爲，如被海關或緝私署等單位緝獲，當需接受法律的制裁。惟在中日戰爭時期的中國戰場上，在淪陷區有日軍占領區、偽軍控制區；國府方面有國軍控制區、共軍控制區、游擊隊控制區，以及雙方之間存在的三不管地帶，各區塊切割又交錯，及隨戰局的演變而挪移，在在使長期建立的經濟結構體破壞無遺，兼之長期戰爭的高消耗與高需求，高破壞與低產能，有限的物資成爲敵對雙方掠奪、搶購或誘購的目標。但敵對雙方均爲免於資敵，封鎖與禁運的層層管制隨之而來。就物資而言，往往爲敵方所需者，即爲我方所需禁者，反之亦然。導致正常貿易窒礙難行，人力、物資流通不易，當戰爭長期化，物資與人力需求殷切，物價逐漸高漲之際，無論基於國家的需求或商業的暴利，走私遂成敵對雙方政府、人民及外商互通人貨的密運管道。<sup>28</sup>

就日本而言，1939年以後，對華戰爭勢將長期化，遂以封鎖與走私遂行對國府的經濟戰。表面看來，日本的封鎖與走私雙管齊下政策似乎有所矛盾，但實際上是互補的。封鎖的主要目的，是禁止軍用物品和發展經濟的生產工具的內運；走私則將非軍事的一般用品傾銷國府控制區，藉以達成如下目的：

(1)藉走私以日貨換取法幣或直接誘購大量法幣，再用法幣於上海及香港金融市場套取中國法幣外匯基金，來促使國府財政金融的崩潰，從而使國府喪失作戰能力。

<sup>28</sup> 1938年10月27日國府開始頒布敵貨走私輸入及物資資敵的《查禁敵貨條例》及《禁運資敵物資條例》；1939年7月頒布實施《非常時期禁止進口物資辦法》，8月又頒布《防止水陸空私運特種物品進口辦法》；1940年8月13日頒布《進出口物品禁運准運項目及辦法清表》，此一清表，標示著國府由原先封鎖與禁運方式，轉而承認由淪陷區以走私方式輸入物資的合法性。見《中日經濟戰中的走私活動（1937-1945）》，頁87-92。

(2)藉走私以日貨換取國府輸出品，如茶、絲、豬鬃、桐油、牛羊皮等，以增強其外匯，向美國等地購入軍火原料。

(3)藉走私以傾銷奢侈性消費品，如香煙、鴉片、高麗參、化妝品、毛棉絲織品，換取國府農產品，作不等值的交換。

(4)藉走私搶購或誘購日軍欠缺的物資，如銻、鎢及棉花、糧食等物資。

(5)藉走私，利用奸商廣布其間諜網，獲取所需情報。

(6)藉走私，獨據中國市場，排斥列強對華貿易。<sup>29</sup>

就國府方面而言，1939年以後，國府為突破日軍封鎖，維持戰時經濟力，有必要利用上海租界的特殊地位及上海、香港間航線的便利，由華商於上海、寧波、金華等地組織名目繁多的「貿易公司」、「轉運公司」、「過塘行」，經營自上海經寧波口岸，接浙贛鐵路，運入物資，以維持國家戰力。<sup>30</sup> 1939年1月底，國府開始試辦經此運輸線進出物資，獲得滿意的結果。<sup>31</sup> 尤其自1939年冬，日軍侵入南寧，桂越線被切斷後，由浙贛鐵路東段金華、蘭谿、義烏、諸暨等地與寧波及東南地區密運通道的聯繫，更形重要，此情勢至1940年6、7月間，法國封閉滇越鐵路及英國關閉滇緬公路三個月而達到高潮，運入及走私夾帶物資以棉織品、醫療用品、五金製品、鹽、糖、紙煙、米糧、文具、黃金、白銀、汽油、鴉片等為大宗。<sup>32</sup>

<sup>29</sup> 《中日經濟戰中的走私活動（1937-1945）》，頁50-53。

<sup>30</sup> 就當時從事走私組織而言，「貿易公司」的組織與資本較大，資本約需百萬元以上，並擁有卡車、手車、帆船等水、陸交通工具，另在上海、香港等貿易港口設有採辦貨物的辦事處或專人採購；在金華、寧波、溫州、鷹潭等交通據點亦設辦事處或專人坐辦。至於「轉運公司」和「過塘行」資本及組織較小，為「貿易公司」的附屬或下游公司，其業務大多承攬生意後交「貿易公司」包運，或由「貿易公司」接攬地區運送業務，因此其業務範圍侷限某地區，而「貿易公司」則可達全路線。林美莉：〈抗戰時期的走私活動與走私市鎮〉，《紀念七七抗戰六十週年學術研討會論文集》，上冊（臺北：國史館，民國87年12月），頁581-582。

<sup>31</sup> 《鐵路大事紀》，民國28年1月21日條。

<sup>32</sup> 簡筌簧：〈抗戰中期的走私問題〉，《中國歷史學會史學集刊》，第11期（民國69年5月），頁148-155。另見林美莉：〈抗戰時期的走私活動與走私市鎮〉，頁591。

此運輸線，大致以上海為起運站，寧波為轉口港，金華為集散地。<sup>33</sup>

## 一、滬甬線航班的走私夾帶

中日戰爭爆發後，寧波及外港鎮海內外雖有國軍及日軍的封鎖與禁運，但迄 1941 年 4 月寧波淪陷日軍手中之前，寧波仍為國府唯一維持與上海的交通，有定期的航班，航行上海寧波線，每一航班均有可能是「走私販子」夾帶走私、郵匯走私、冒名走私的交通工具，而每天於滬甬線上的「走私販子」，可謂多如牛毛，寧波及其外港鎮海遂成為中國東南沿海最重要的吐納口，也是盡人皆知的走私中心。<sup>34</sup> 吾人從「1937 年至 1941

<sup>33</sup> 金華以縣城北金華山而得名，地處浙江中心，不論鐵路、公路及水運等交通發達。浙贛鐵路主支線蜿蜒城西，富春江支流金華江流經城下，風景優美，故金華於 1937 年底杭州淪陷後，曾一度為浙江戰時省會所在。由金華北行有浙贛鐵路金蘭支線及金華江河道，以達蘭谿，吸收自杭州或皖南歙縣、屯溪等地循富春江主流河道而來的貨物。見《東南日報》，金華，民國 29 年 4 月 14 日，版 3。另金華有公路或水道以通當時浙東沿海口岸寧波及溫州兩地，後方所需物資，由上海經寧波等口岸進口，以金華為集散地。1938 年 7 月阮毅成奉派為浙江省政府民政廳長，抵金華履任，對當時金華有如下描述：「我走出金華車站，只見燈光輝煌，攤販滿地，人聲喧嘩，好不熱鬧，而大家所講多是杭州話」。見阮毅成：〈重逢依舊是金華〉，《中央日報》，臺北，民國 79 年 9 月 25 日，版 12。辦報的包明叔於 1940 年 4 月 8 日由上海經寧波、溪口、永康，於 17 日抵金華，表示「金華街市一到黃昏就熱鬧非凡，大莊小舖，攤販肩挑，都活躍起來，有電燈，有自來水，雖寧波亦不及」。包明叔：《抗戰時期東南敵後》（臺北：著者印行，民國 63 年 7 月），頁 159。據估計在金華每日走私貨物價值約法幣 40 萬元左右。民國 30 年 4 月 5 日，國府蔣中正委員長以戰時大後方物資缺乏，命軍統局局長戴笠成立貨運管理局，搶購淪陷區物資，以挹注大後方。1943 年由戴笠主持的貨運管理局與上海青幫杜月笙等合組「通濟公司」，於上海密購棉紗、布 6,000 件（每件 400 磅，共 240 萬磅，合計 1,200 噸），分由淳安與界首內運。其中棉紗 3,000 件，由上海水運經皖南至浙江淳安，經新安江水運金華，就近交第三戰區的軍需機關應用。見喬家才：《鐵血精忠傳—戴笠的故事》（臺北：中外雜誌社，1985 年），頁 418-419。另見章君毅：《杜月笙傳》，第 3 冊（臺北：傳記文學出版社，1986 年），頁 301。另見張霽芝：《戴笠與抗戰》（臺北：國史館，民國 88 年 3 月），頁 237-238。

<sup>34</sup> 白鴉：〈不容忽視的沿海走私〉，《浙江，戰地》，第 5 卷第 9 期（民國 29 年 7 月 11 日），頁 7-8。

年 4 月寧波港進出口貿易表」(如表 1) 中，可見寧波港進出口貨物總值及關稅每年以倍數增加。

表 1：1937 年至 1941 年 4 月寧波港進出口貿易表<sup>35</sup> 單位：法幣萬元

各值 \ 年份	1936	1937	1938	1939	1940	1941 1-4 月
直接對外貿易總值	185	215	598	1,148	5,662	
轉口土貨總值	3,291	3,994	5,605	7,869	15,199	
海關課稅	191	255	353	372	566	291

由表 1 中可知：

(一)寧波的進出口貿易自 1938 年後快速成長，且愈來愈快，而為倍數成長。

(二) 1941 年海關課稅如以全年估算，約可達 900 萬元，應可比 1940 年成長。

(三)進出口貿易倍數成長之下，關稅成長似乎不成比例，其原因大致有二：

(1) 1939 年 9 月 1 日，國府為激勵物資進口，下令降低進口關稅 3 分之 2。<sup>36</sup>

(2)當時走私夾帶嚴重，部分物資並未報稅。<sup>37</sup>

據統計 1940 年寧波港日吞吐量最高達 3 萬噸，為戰前最高水平的 6 倍。<sup>38</sup>另據日人統計，1940 年 1 月至 4 月寧波輸出額高達 3,688 萬 2,000

<sup>35</sup> 鄭紹昌主編、楊捷責任編輯：《寧波港史》(北京：人民交通出版社，1989 年 2 月)，頁 348。

<sup>36</sup> 國民政府文官處：《國民政府公報》，渝字第 184 號 (民國 28 年 9 月 2 日)。

<sup>37</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第 28 輯，頁 7。另參見本文走私方式及貨運節。

<sup>38</sup> 《寧波港史》，頁 345。

元，被日方批判為對「蔣政權方面的輸血道路」。<sup>39</sup> 因此，當時寧波成為出入上海最主要交通孔道，<sup>40</sup> 進出口業務非常繁忙，隨之而來的報關、轉運、旅館飯館等行業，如雨後春筍般的勃發，使寧波不但是浙江省門戶，且是浙、贛、皖、湘等省出納口，比戰前更為繁榮。<sup>41</sup>

## 二、走私路線

1939 年後中日戰爭的雙方，均有進入長期作戰的心理準備，而經濟的維持是支持長期作戰的重要因素，故而中日雙方都在實行不同程度的封鎖與禁運，導致物資缺乏，需求殷切。同時，中日雙方既為敵對交戰中，亦不可能在雙方控制區間進行國家間的正常貿易，且多以鼓勵走私方式，以遂行其經濟戰，而特權階級和奸巧之徒，見有暴利可圖，紛紛利用特權包庇，或組公司參與走私行列，走私遂大行其道。由寧波走私進出物資，除前述商輪的走私夾帶外，許多華輪與外輪不得不走私偷運於上海與寧波沿海的小港間，其走私航線甚多且隱密，現概分北中南三路略述之：

(1)北路：上海車運乍浦，以帆船運過杭州灣至庵東、餘姚經甬江內河船裝運至寧波；或上海至乍浦過杭州灣至蟹浦經甬江內河船裝運轉寧波。這是最主要的一條，因乍浦與庵東、蟹浦隔杭州灣遙對（僅約 15-30 哩），帆船如遇風順，不數小時即抵對岸，乍浦至上海汽車一日可達；反之蟹浦至寧波亦一日可達，交通極為方便，更使私貨出入為之擁擠。<sup>42</sup>

(2)中路：上海輪船運經舟山群島的岱山島秀山港、舟山島的岑港，再以帆船運至大榭，經穿山陸運寶幢至寧波；或上海經瀛港轉寧波。上海至

<sup>39</sup> 〈抗戰時期的走私活動與走私市鎮〉，《紀念七七抗戰六十週年學術研討會論文集》，上冊，頁 598。

<sup>40</sup> 《寧波港史》，頁 344。

<sup>41</sup> 《東南日報》，金華，民國 29 年 5 月 12 日，版 3。另見包明叔：《抗戰時期東南敵後》（臺北：著者印行，民國 63 年 7 月），頁 120-122。

<sup>42</sup> 《寧波港史》，頁 349。

秀山航線有「海宜」等小輪船航行，上海至岑港航線有「漢平」等 3 艘小輪船航行。此走私線，貨較少，主要以旅客為多，每次 200 人左右，且多為夜間偷渡。<sup>43</sup> 其中鎮海以北 10 數里的鑠山島，因可提供滬甬往來輪船停靠裝卸便利，成為走私重要中心。<sup>44</sup>

(3)南路：上海輪船運至石浦，客貨從石浦陸路挑運象山轉經橫溪經內河船裝運至寧波。1940 年 9 月前德國的謀福、高登兩輪開闢有上海至石浦航線，主要由上海偷運入軍用布匹至石浦，另旅客每航次約 2、3 百人左右。（見頁 116 寧波走私路線圖）<sup>45</sup>

### 三、走私方式與貨物

當時經由寧波進出的走私方式與貨物，大致可分為五種，茲略述如下：

#### (一) 夾帶走私

此方式大多為滬甬航班之船員，將私貨隱藏於夾層及包藏貨包中，從而使海關緝私人員無法檢查出來，偷運入境的一種走私方法。這種方法，因私貨的體積不宜大，故多係貴重的物品，如黃金、白銀、法幣、人蔘之類。例如，當時經營滬甬匯款的寧波小錢莊，就常利用這種方式將法幣運往上海。這種走私往往係由船員和海關人員相互勾結以進行，否則就容易被緝獲。<sup>46</sup> 例如，1939 年 5 月 5 日德輪哈德號被緝獲兩起由該輪船員偷運法幣案，共 9,700 元；9 月 19 日又被緝獲偷運法幣 30,700 元。<sup>47</sup> 至於公開

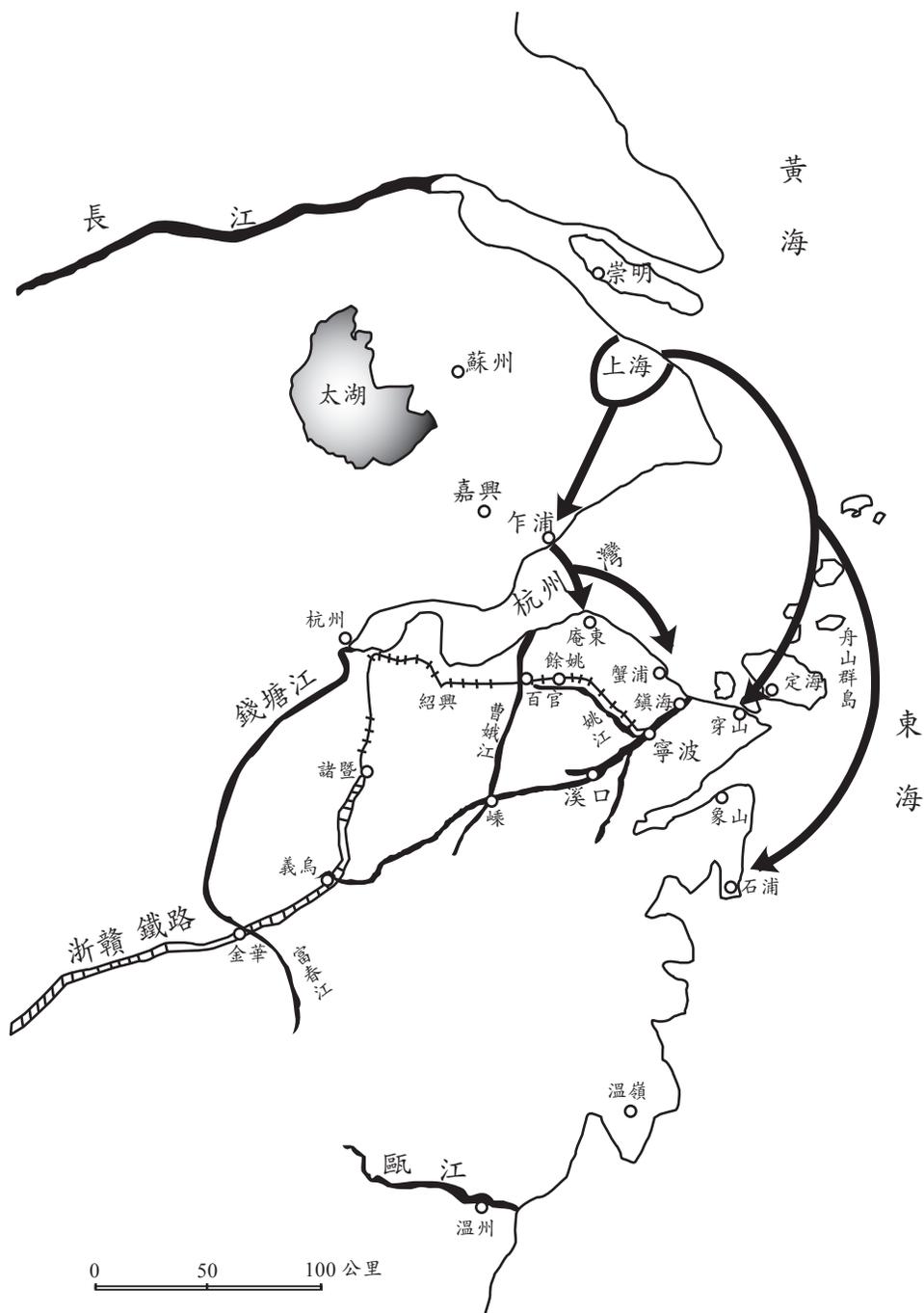
<sup>43</sup> 《寧波港史》，頁 349。

<sup>44</sup> 〈各省沿海口岸走私現狀〉，《經濟部檔案》（民國 29 年），中央研究院近代史研究所藏，檔號 18-26/3-2。

<sup>45</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第 28 輯，頁 6。

<sup>46</sup> 《寧波港史》，頁 350。

<sup>47</sup> 《寧波港史》，頁 352。



寧波走私路線圖 1939-1941

的夾帶方面，由於物資的需求與暴利，由商人成立的「貿易公司」、「轉運公司」、「過塘行」，或個體戶往返上海寧波間的貨物夾帶可說絡繹於途。既使是一般過路旅客，能多帶，就儘量多帶，一面可應不時之需，且可牟利。錢鍾書在其小說《圍城》，描述一群由上海法租界搭乘義大利輪經寧波轉赴江西吉安擔任教師的一群人，每人一大包行李，其中李梅亭者，帶著一個大鐵箱，裏面像口櫥，滿滿的小抽屜，其中一半小抽屜裝著其教學用的卡片，李梅亭表示：「有了它，中國書全燒完了，我還照樣在中國文學系開課程」。另一半小抽屜則放置由棉花裹著的許多小瓶子，裝著「消治龍」、「金雞納霜」等各種西藥，這些西藥在國府大後方可是貴重的急救物品，價格自然高昂，出售就有暴利。<sup>48</sup>

## (二) 郵匯走私：

一般係經由寧波海關與金華、百官、紹興、諸暨等地來往的郵匯。如果是由上海等地匯入寧波郵包，又復轉運浙江、江西、湖南、貴州、四川等其他各省的物品，種類較為複雜。主要有棉布匹、高級絲絨、絲貨、香皂、皮貨、西藥、照相器材等。由內地各省寄往寧波轉匯出者，有土產、絲織品等。<sup>49</sup>

上述通過郵匯走私的物品，亦不在少數。在寧波海關報告書中表示，郵匯走私每月有1萬袋，每袋60公斤。另如1939年3月14日，海關查出由上海通過寧波寄入郵件當中，查出高級絲絨115包，共880公斤；棉匹頭貨數千包，每包30公斤。1939年3月30日報告中表示，近三個多月來，從上海經寧波寄至百官、義橋、諸暨、紹興、金華等地的私貨，有棉匹頭貨175包，共重5,682公斤；高級絲絨125包，重924公斤；香皂44箱；人造絲12包，每包28公斤，共重336公斤；64號皮線22包，價值880美元。<sup>50</sup>

<sup>48</sup> 錢鍾書：《圍城》（臺北：輔新書局，民國79年1月），頁143-145。

<sup>49</sup> 《寧波港史》，頁350。

<sup>50</sup> 《寧波港史》，頁353。

### (三) 偷運走私：

即指前述走私之北、中、南三路以輪船、帆船進行的走私，其走私的數量最爲巨大。在由寧波運出方面，三路偷運大量法幣、銀元出境，另北路杭州灣線，主要運出棉花，運到上海；中路經舟山群島線，主要運出茶葉、豬鬃、桐油；南路石浦線主要運出藥材、皮革等。至於由上海運入物資，三路都大量運入被國府列爲違禁品的棉布、捲煙、洋油（汽油）、白糖、絲貨、西藥、火柴、食品、酒、鴉片、羊毛織物、玻璃製品、五金百貨等等。<sup>51</sup>

根據寧波海關緝獲私貨的統計，由於戰時貨物的統制，導致淪陷區與國府控制區的物價相差懸殊，在商人唯利是圖的趨勢下，走私情形嚴重，1939、1940年由海關緝獲私貨打破歷年來的紀錄，如表2。<sup>52</sup>

表2：1939、1940年寧波海關緝獲私貨統計表

項 目	1939 年	1940 年
進出口各種貨物	法幣 629,000 元	法幣 182,325 元
法幣	法幣 122,615 元	法幣 69,131 元
金類	法幣 2,350,967 元	法幣 1,130,008 元
中國銀幣	952 元	2,027 元
銀類、外國銀幣	41 枚	2,351 枚
銀飾	16,717 克	25,290 克
禁運進口洋貨	法幣 10,000 元	法幣 40,800 元
出口資敵物資	法幣 25,000 元	法幣 10,700 元
進口敵貨	法幣 4,334 元	法幣 5,855 元
進口煙土	14,815 克	37,700 克

<sup>51</sup> 《寧波港史》，頁 351。

<sup>52</sup> 《寧波港史》，頁 353。

#### (四) 武裝走私：

此一方式是沿海土豪在當地駐軍的庇護下進行的，性質較為特殊，偷運出的物資亦頗多，由日占領區運入的物資，往往有槍枝、彈藥、毒品及大量日貨。運出物資有糧食、茶葉、桐油、板炭、樟冰、木材、香粉、廢鐵等。<sup>53</sup>

#### (五) 冒名走私：

這種方式可分兩類，一是將日貨或其他違禁品改頭換面為國貨或其他可以通行的貨物，以「魚目混珠」；或是將未稅貨物偽裝為已稅貨物來運送。當時常見上海寄來的郵包，將日貨改裝為國貨，其中以布匹數量最大。另一種是以官方軍、政機關以採辦物資之名，備有特種許可證，將違禁品公然從海關輸入或輸出。其中有很大的比例為個人或集團性走私貿易，背後有軍、政、官僚、大商人，甚至海關人員為他們撐腰並分肥。<sup>54</sup>

吾人從寧波海關的統計資料中，得知當時由軍政機關報關放行而赴上海採購物資的法幣數量，最為巨大。例如，1940年4月1日至27日，由浙海關驗收各機關購辦軍用物品運上海鈔票清單中，即有第32集團軍總司令部、第三戰區司令長官部、陸軍第40師等49個機關，共法幣755萬5,736元，採購物品包括汽車、服裝、軍毯、衛生器材、通訊器材、染料、藥品等等。另5月11日至28日又有浙江省政府、寧波防守司令部等四個機關，共法幣205萬3,956元的採購案。其採購物器包括服裝、洋米及軍需物品等。這些物資均是後方極其缺乏的東西，亦為走私者所蓄意經營的貨物，故上述機關所提出放行者，是否為實際需要者，或為冒名走私借機牟利呢？依當時浙海關稅務司安乃迪表示，上述均屬走私成分為多。故而事實上，當時軍政商相互勾結，冒名走私牟利的行為已侵淫成風，漫

<sup>53</sup> 《寧波港史》，頁351。

<sup>54</sup> 《寧波港史》，頁351。

無節制。<sup>55</sup>

由寧波地區走私進口物資，往西南後方運送者，大多先以金華為集散地。據日軍估計，在 1941 年下半年金華、蘭谿地區來自華東沿海寧波等地水陸走私貨物約 6,500 萬噸，<sup>56</sup> 其內運路線隨著浙東戰局的發展而不斷改變。在 1940 年 1 月日軍占領浙贛鐵路諸暨站以前，最佳運貨路線是由寧波沿甬江、曹娥江支流內河船運經餘姚、百官至紹興，陸運，走鐵路至金華。蕭山、諸暨失陷，此路不通，則由寧波循甬江水運經三江口至溪口（公路起站。按：寧波到溪口的公路為中國於 1939 年為延阻日軍在鎮海或寧波登陸，向奉化前進，而加以破壞），<sup>57</sup> 轉公路經嵊縣、義烏至金華。（如頁 116 寧波走私路線圖）

## 伍、中日於寧波的攻防

### 一、國府對寧波港的防衛與運輸交通

中日戰爭爆發後，國府為防日軍對寧波進犯，自 1938 年起，先後於寧波港區構築三道封鎖線。先於 1938 年，令寧波防守司令部在鎮海入海處打下一道梅花樁，為第一道封鎖線；1939 年下令徵用招商局的新江天輪（3,600 餘噸）、上海太平公司的太平輪（2,800 噸）、福建捷美洋行的福安輪（1,200 噸），以及噸位較大的大通、定海、新寧海、象寧、姚江等輪船鑿沉於鎮海口招寶山至金雞山一帶，作為第二道封鎖線。1940 年 7 月，再下令將凱司登和海綏兩輪鑿沉於鎮海墟拗髡港轉灣處，作為第三道封鎖線，築起了層層疊疊的所謂「海底籬笆」。此三道封鎖線，雖可阻擋日軍

<sup>55</sup> 《寧波港史》，頁 354-358。

<sup>56</sup> 國防部史政編譯局譯：《日軍對華作戰紀要叢書—華中方面軍作戰》（臺北：譯者印行，民國 76 年 7 月），頁 203。

<sup>57</sup> 阮毅成：〈記徐箴先生〉，《傳記文學》，第 21 卷第 3 期（民國 61 年 9 月），頁 62。

軍艦的進犯，但亦使原航行於滬甬線的輪船，無法直接進入寧波裝卸，必須改於鎮海口外裝卸，再用小輪駁運寧波，給予旅客帶來很大不便。<sup>58</sup> 錢鍾書在其小說《圍城》，描述一群由上海法租界搭乘義大利輪要到江西擔任教師的人們，經抵鎮海要赴寧波的過程云：

一清早，船沒進港，磨到近中午，船公司派兩條汽船來，擺渡客人上岸。這船的甲板比大輪船三等艙的甲板低5、6尺，乘客得跳下去，水一蕩漾，兩船就距離著尺把的海，像張了大口等人掉進去，乘客同聲罵船公司混帳，可是人人都奮不顧身的跳了，居然沒有出岔子。跳痛了肚了的人想來不少，都手按肚子，眉頭皺著，一聲不響。船小人擠，一路只聽見嚷：「船側了，左面的人到右面去幾個；不好了，右面人太多了，大家要不要性命？」每句話全船喊著，雪球似的在人嘴邊滾過。<sup>59</sup>

當時往來鎮海、寧波間的小輪有6艘，客貨經常超額滿載，險象環生，1939年4月終於發生了「景升輪」沉沒事件，造成旅客380餘人罹難的悲劇。<sup>60</sup>

## 二、日軍對寧波的攻擊行動

緣1937年12月23日，日軍侵占杭州以後，正面並未過錢塘江，其後兩、三年雖有數度小規模攻防戰，但基本態勢改變不大。及至1940年，日軍逐漸加強對浙江的軍事攻擊，1月下旬日軍乘大雪偷渡錢塘江，攻陷蕭山，使浙贛鐵路東段備感威脅，經國府第三戰區守軍反攻，於2月25日恢復戰前態勢。及7月16日，日軍又派軍艦20餘艘、飛機30餘架，

<sup>58</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第28輯，頁7-8。

<sup>59</sup> 《圍城》，頁129。

<sup>60</sup> 〈五口通商後寧波港的變遷〉，頁8。鎮海寧波間的小輪有景升、鎮海、新寧餘、新永安、天馬、岱山等6艘。

進窺鎮海，致使鎮海一度失陷，至 22 日，經國軍反攻收復。10 月，日軍又由錢塘江南岸，分兩梯次進犯諸暨與紹興，均為國軍擊退，迄年底恢復原先態勢。<sup>61</sup> 1941 年 4 月下旬，日軍發動浙閩沿海地區的封鎖戰，19 日由鎮海以東地區登陸，沿甬江兩岸前進，於 20 日攻入寧波，寧波港口、航道、碼頭完全控制在日軍手中，結束寧波港戰時的特殊地位。<sup>62</sup>

## 陸、結 語

1939 年至 1941 年 4 月，約兩年半的中日戰爭中期，寧波港之所以一躍為中國戰場上重要的進出港口，也成為走私要港，其主要原因在於：

(一) 中、日及美、英諸國均需要一個港口，以遂行其經濟戰或在華商業利益。

(1) 在國府方面：自 1937 年 7 月至 1938 年 10 月的中日戰爭初期，在日軍強大軍力的封鎖與占領下，國府的重要進出口要港的上海、天津、廣州、青島等地相繼失陷，沿海其他港口亦在日軍封鎖中，唯獨寧波仍在國府控制下，可正常對外貿易的港口，國府亦指定寧波代替上海為辦理國府購買外貨所需外匯的所在地，寧波遂成為國府進出口物資重要口岸。

(2) 美英方面：自 1937 年 7 月中日戰爭爆發，但交戰雙方並無正式宣戰，美英各國為維護其在華的商業利益，即以上海租界及香港為根據地，繼續對華貿易，而寧波即成為美英各國與國府間的重要口岸。

(3) 日本方面：日本在中日戰爭中期的對國府經濟作戰，其最重要的手段，係以傾銷日貨以換取或吸收大量法幣，再用法幣於上海及香港金融市

<sup>61</sup> 《墨三九十自述》，頁 188-190。

<sup>62</sup> 《大公報》，重慶，民國 30 年 4 月 25 日，版 2。另見浙江文史資料研究委員會編：《浙江百年大事記》（浙江：浙江人民出版社，1986 年 2 月），頁 248。

場套取國府法幣外匯基金，來促使國府財政金融的崩潰，從而使國府喪失作戰能力，亦有必要保留寧波此一通道，來對國府遂行經濟作戰。

可知，即使是中日交戰的雙方，在戰時亦可找到共利共存之處，而在 1941 年 4 月前，寧波港即被中日雙方認為有其共同利用的價值，而保留為進出口港，也成為走私要港，即為顯例。

惟至 1941 年日本逐漸發覺其對國府遂行的經濟戰，效果有限，與美英衝突又日益升高，遂改變其走私傾銷日貨以吸收法幣之戰略，改以加強封鎖國府東南沿海寧波、溫州各口岸，導致寧波於 1941 年 4 月 20 日陷日軍手中，寧波為各方重要口岸的價值即告消失。

## (二) 寧波的地理位置在當時特別適合走私活動。

(1) 寧波位居上海與香港航線上，便於華輪與外輪走私夾帶。

(2) 日軍於 1937 年底占領錢塘江以北的長江三角洲一帶，1939 年 6 月占領舟山群島定海，中日兩區於寧波僅隔著杭州灣及舟山群島相望，形成海灣狹、島嶼多，隱蔽性高，易於海上走私活動的進行。

(3) 由上海經寧波走私內運物資，以金華為集散地，接由浙贛鐵路後運國府大後方，形成日方所謂的「蔣政權方面的輸血道路」，故而走私物品的銷路暢通。

中日戰爭的中後期（1939-1945），國府為突破日軍封鎖，可說變相的鼓勵走私，內運物資，來維持戰力。其最顯著的例子，即是國府情報頭子軍統局長戴笠，在 1941 年的國府管轄區是國府緝私署的負責人，但在日軍管轄區則是專門從事大規模走私的國府貨運管理局的負責人，身分多重，隨時應用。<sup>63</sup>

然而無論如何，走私既屬非法的經濟行為，為達目的，勢非投機取巧，鑽門路、講關係、行賄賂，以打通層層關節不可，導致特權橫行，上

<sup>63</sup> 喬家才：《鐵血精忠傳—戴笠的故事》（臺北：中外雜誌社，1985 年），頁 418-419。

下交征利，致使軍隊無戰力，社會民心風氣大壞。1942年2月28日，國府最高軍事領袖蔣中正於昆明召集將領談話時，特別檢討1941年國軍遭到慘敗原因之一，就是「貪污一走私營利，荒淫無度」。蔣中正表示，在接近敵區而且走私方便地方，各部隊長官從事大批走私，一車一船的私貨運進來，普通士兵伏役也都想帶香煙火柴來賺錢，如此上行下效，唯利是圖，弄得整個部隊精神渙散，紀律廢弛，一遇敵人進攻，就驚慌失措，不能應付；而且日軍利用走私，派偵探混入部隊駐在地，刺探消息、窺視弱點、乘機造謠，等待其要進攻時，即可以少數兵力，在國軍陣地上橫行無忌，導致平時既無準備，臨陣又無鬥志的國軍，當然只有崩敗。<sup>64</sup> 故蔣中正告誡諸將領云：「走私的害處，比鴉片嗎啡還利害，一經中毒，不待戰爭，就必趨於敗亡的道路！」<sup>65</sup> 可知，戰時走私活動的興盛，是有其存在的必要條件，但亦容易腐化軍隊，為敵人有可乘之機，且其投機行徑，易使一般社會民心風氣大壞，導致戰後國府財政經濟難以振作，實為值得進一步探討的課題。

<sup>64</sup> 黃自進主編：《蔣中正先生對日言論選集》（臺北：財團法人中正文教基金會，民國93年7月），頁825-826。

<sup>65</sup> 黃自進主編：《蔣中正先生對日言論選集》，頁825-826。

## 徵引書目

### (一) 檔案・史料彙編

《交通部檔案》（臺北，國史館藏）

《鐵路大事紀》，民國 28 年 1 月 21 日、4 月 16 日、5 月 28 日、11 月 5 日條。

《經濟部檔案》（臺北，中央研究院近代史研究所藏）

〈各省沿海口岸走私現狀〉，18-26/3-2。

中國國民黨中央委員會黨史委員會編：《中華民國重要史料初編—對日抗戰時期》，第六編 傀儡組織（四）。臺北：編者印行，1981 年 12 月，初版。

嚴中平等編：《中國近代經濟史統計資料選輯》。北京：科學出版社，1955 年，第 1 版。

### (二) 大事記

浙江文史資料研究委員會編：《浙江百年大事記》。浙江：浙江人民出版社，1986 年 2 月，第 1 版。

### (三) 文集・回憶錄・訪談錄

黃自進主編：《蔣中正先生對日言論選集》。臺北：財團法人中正文教基金會，2004 年 7 月，初版。

顧祝同：《墨三九十自述》。臺北：國防部史政局編譯局，1981 年 12 月，初版。

顧祝同：《顧祝同將軍紀念集》。臺北：國防部史政編譯局，1988 年 1 月，初版。

#### (四) 期刊報紙

- 《大公報》，重慶，民國 30 年 4 月 25 日，版 2。  
《中央日報》，南京，民國 26 年 9 月 6 日，版 3。  
《中央日報》，臺北，民國 79 年 9 月 25 日，版 12。  
《東方雜誌》，第 34 卷，第 16、17 號，民國 26 年 9 月。  
《東南日報》，金華，民國 29 年 4 月 14 日，版 3。  
《東南日報》，金華，民國 29 年 5 月 12 日，版 3。  
《國民政府公報》，渝字第 184 號，民國 28 年 9 月 2 日。

#### (五) 專書

- 王仁定主編：《寧波》。北京：中國旅遊出版社，2002 年 3 月，第 1 版。  
王克文：《汪精衛·國民黨·南京政權》。臺北：國史館，2001 年 12 月，初版。  
今井武夫：《中國との戦い》。東京：日本人物往來社，日昭和 41 年 3 月，初版。  
包明叔：《抗戰時期東南敵後》。臺北：著者印行，1974 年 7 月。  
交通部編：《十五年來之交通概況》。南京：編者印行，1946 年 4 月。  
何應欽：《八年抗戰之經過》。南京：中國陸軍總司令部印行，1946 年 4 月。  
郭廷以：《近代中國史綱》。香港：中文大學出版社，1980 年，第 2 次印刷。  
國防部史政編譯局譯印：《日軍對華作戰紀要叢書—華中方面軍作戰》，臺北：譯者印行，1987 年 7 月。  
章君毅：《杜月笙傳》，第 3 冊。臺北：傳記文學出版社，1986 年。  
張霽芝：《戴笠與抗戰》。臺北：國史館，1999 年 4 月，初版。  
喬家才：《鐵血精忠傳—戴笠的故事》。臺北：中外雜誌出版社，1985 年，增訂再版。

鄭紹昌主編、楊捷責任編輯：《寧波港史》。北京：人民交通出版社，1989年2月，第1版。

齊春風：《中日經濟戰中的走私活動（1937-1945）》。北京：人民出版社，2002年，初版1刷。

錢鍾書：《圍城》。臺北：輔新書局，1990年1月，初版。

簡筌簧：《粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係》。臺北：臺灣商務印書館，1980年4月，初版。

#### (六) 期刊論文

白鴉：〈不容忽視的沿海走私〉，《戰地》，第5卷第9期（1940年7月）。

李文驥：〈爆破錢塘江大橋〉，《浙江文史資料選輯》，第29輯。浙江：浙江人民出版社，1985年5月，初版。

知之：〈交通界當前最要的责任〉，《抗戰與交通》，第5期（1938年5月）。

阮毅成：〈記徐箴先生〉，《傳記文學》，第21卷第3期（1972年9月）。

林美莉：〈抗戰時期的走私活動與走私市鎮〉，《紀念七七抗戰六十週年學術研討會論文集》，上冊。臺北：國史館，1998年12月，初版。

徐日琨：〈浙西敵我特產的經濟戰〉，《新經濟》，第3卷第7期（1940年4月）。

陳德義：〈五口通商後寧波港的變遷〉，《浙江文史資料選輯》，第28輯。浙江：浙江人民出版社，1985年1月，第1版。

簡筌簧：〈抗戰中期的走私問題〉，《中國歷史學會史學集刊》，第11期（1980年3月）。

簡筌簧：〈抗戰期間中國的對外交通〉，《歷史月刊》，第114期（1997年7月）。

