

北海文史

第二辑

晚清时期北海华船航运业是怎样被外轮挤垮的？

黄家蕃

公元一八七五年(光绪元年)，英国译员马嘉理在云南被杀，引起中英两国的所谓“滇案”交涉，清政府屈就于英国的压力，乃于次年被迫签订《烟台条约》，北海遂与宜昌、温州、芜湖及重庆等地先后辟为开放通商口岸，从此，北海便由原来封闭的封建社会改变为开放的半封建半殖民地的社会。直接受到欧洲资本主义经济的侵蚀和影响，使原来的封建主义性质的经济结构完全破坏。随着资本主义经济基础的建立，引起了政治、文化以及社会生活等一系列上层建筑的改变。这种变革，曾使新旧制度之间的矛盾产生激烈的斗争。其中，首先是在与北海口岸贸易息息相关的海上运输业方面，表现得最为尖锐和突出。

一、华船航运初况

北海在一八七六年(光绪二年)开辟商埠之前，由于地理条件和国内政治形势的原因^①，对外贸易已经相当发达。当时的海运业务，全属华人经营的各种大小木帆船。大帆船造得十分坚牢，有三根高大桅干，船身镶以铜片，载重量从一百七十六吨至二百九十五吨(即三十万司斤至五十万司斤俗称三十万大或五十万大)不等，按船的大小分别配备船工十六至二十名。此种帆船称为“头艙”(头号大船)或“夹板船”(木板镶铜板)；又因它建自广东的陈村，故又叫“陈村船”；还因清政府发给船户的是红纸契据，故又有“红单船”名号。当时造价，一艘新造的“五十万大”船，需银四千两之谱。这种船尽管在当时属于国内比较先进的——曾国藩曾于咸丰四年征用它去瓜州一带镇压太平军^②，属于“水师中之最剽捷者”——但毕竟仍受技术上的限制，未能作洲际的航行，只能往来于香港、澳门、海口、北海、越南和新加坡等地。载的出口货多是土产杂货和陶瓷制品；进口货主要有鸦片、纱布和日用品等。

小的帆船一般载重只有四十吨左右，专门通航于沿海各埠如安铺、东兴、钦州以及河流通往的玉林、廉州、博白，那丽等内地城镇。叫做“渡船”。这种“渡船”的货运，是以本口为集散中心，转运进出口货物的。不要低估这种“渡船”的作用，凡进口本口的洋货和汇集本口的土产，绝大部分是由这种“渡船”运输的，因为“只有很少进口货是经陆路从北海运出的※”。

在华商对外贸易航运的帆船中，又分为自有船和雇请船两种，一般以后一种即专业运输船为多，此种航运商，在各港口均设没有代理行来办理客商的托运业务，故此他们便本能地与各地的豪绅大贾和各级地方官吏结有不解之缘③。把官伸商三位一体的利害关系，结合成垄断海运事业的坚强堡垒，此种堡垒，直到一八九一年（光绪十七年）始被外来的远洋轮船所冲破而开始解体。

二、外轮染指本港概述

一八七九年下半年（光绪五年），有法籍轮船“海南号”一艘从香港首航北海成功。它虽然未作定期航行，但是，北海港原有传统古老的帆船海运业，已经被外轮打进了楔子。从此，各国轮船便跟着蜂涌而至，当年进港的轮船一下子便有 105 艘之多。本港的平靖海区，便逐渐被远涉鲸波来谋兔窟的，挂着各国旗号的外国轮船，掀起了阵阵的浊浪，把原属于本港航运的主人——中国“头艖”大帆船统统吞没掉。

据可考资料，到一八八九年（光绪十五年），全年进入本港的外轮已经达到一百四十三艘，五万五千三百六十九吨。次年（一八九〇年）增至二百四十五艘，十一万二千吨。一八九三年又增至二百八十五艘，十二万八千吨。一八九八年，到港外轮二百一十艘，吨位则增至十八万八千吨。此数与从一八八七年至一八九八年这十年中平均比较，每年相差不大。这时期的外轮籍均以德国、丹麦两国占绝对优势。

外轮至本港全年吨数达到历史最高纪录的是一九〇一年（光绪二十七年），十九万六千六百五十六吨，三百一十艘，是北海开埠以来所仅见。其中德国船一百八十三艘；法国船八十八艘；英国船三十二艘；美国船六艘。到一九一〇

年(宣统二年)，到港外轮则一度下降，只有九十八艘，八万七千吨。是本港通商以来历史上的最低纪录，究其原因，不无与国内旧民主革命形势发展的影响有关。但是，轮船国籍已由原来的丹麦、德国、法国、英国、美国、挪威，又增加荷兰和葡萄牙。次年(一九一一年)，又增加了日本的“足希马”号战舰一艘到港。这是有纪录以来北海第一次所看到的日本国旗④。

三、华洋航运争夺战的历史背景

自从一八七九年(光绪五年)法轮“海南号”开辟了香港——北海航线以后，随着北海口岸贸易被国际重视，各国外轮公司的船只便接踵而来。当时，北海港的华船主们恃着自己有坚强的后台和广泛的业务联系，对于外轮的染指本港，初未介怀；加上国人传统的守旧观念，对于外来的新事物一概采取蔑视自高的态度；对于本身的经营管理和技术改革从未动过脑筋，后来它们在与技术先进的外轮一比较，华船的弱点就暴露无遗了。这种悲剧的预感，并不是所有中国人都意识不到的，其中谋求改革自强的人实繁有徒。特别在鸦片战争以后，连最顽固不化的清廷当权派也不得不正视现实了，认为在这场战争中英国能操胜券，是因为他们有“坚船利炮”(虽然这不是根本原因)之故。同时，中英先后签订的《江宁条约》和《天津条约》，已使我东南沿海和内河的航行权利，尽为英人所得。清廷在海运领域的引狼入室，自己也感到岌岌可危，为招架此一打击，曾于同治十三年(一八七四)采纳李鸿章的关于设立“轮船招商局”的建议，一方面建议华商建造现代化的轮船；另一方面把原有各省商人在上海设立的轮船公司统一于官办的招商局管理之下，“若从此(华商)轮船畅行，庶使我内江外海之利不致为洋人占尽，其于国计民生者实非浅鲜⑤”。这其实是一种消极的自存之策，聊以摭拾洋人的唾余而已。但是，清政府还是倾全力企图保住航运业这小块领地的。李鸿章等洋务派的高级官僚更积极地力排众议，又进一步向清廷建议扶持“招商局”的方略，他们预见华船航运联营，“洋人势必扶重资以倾夺”，因此就“必准其(华船)兼运(政府)漕粮，方有专门生意，不致为洋商排挤。”⑥清廷批准此一方案之后，即飭令沿海各口岸着实遵行。故此，北海在

光绪九年(一八八二),也已经有“招商局”了⑦。

但是,由于“招商局”本身有许多本质上的缺陷,例如资金、技术、经营管理;尤其是最根本的一条:封建主义的守旧顽固派所把持下的政治制度,这都是无法与外人抗衡的本质性原因,此种情况,在北海尤为突出,故北海“招商局”的轮船海运,在本港历史上仅是昙花一现而已,故无足述。而历来雄据一方的“头舫”航运业,反而是外轮的强大对手。

四、北海港华洋航运的竞争与华船的垮台

如上所述,外轮进入本港,始于一八七九年末。此前,北海港进出口货运几乎百分之百是由华人的“头舫”大帆船所垄断。自从一八七九年第一艘外轮的来到,各国商船便如蚁附羶地接踵而来。最初,华船主们凭着传统的习惯势力和其他基础条件,其地盘和堡垒还是稳固的。外轮最初与之争夺,“克服困难是艰苦的,一年约有四十艘大型帆船队专航近海口岸,垄断了本港与澳门的运输,两地的商行投入巨额资本,他们很自然地反对(外国)轮船的介入。(华船)对航线的垄断,方便了他们对进口布匹这项特殊贸易的垄断※”。可见华船的手头“王牌”是垄断了近海航线和传统的货运。这正是它们“扬长避短”的策略,对于“初到贵境”的外轮公司不能不瞪乎其后,反而欣赏它们经营的“很精明”※。

但是,外轮也有许多“王牌”是华船所不能企及的。首先最根本的一条,是中国的关税权柄不操在中国政府而是操诸外人手中。列强帝国之间虽有利害上的矛盾,但其在共同掠夺、瓜分我们这个积弱不振的老大帝国的经济和资源的利益上,目的却是一致的。因为北海“洋关”有查验进出口华洋商船的权利,凡华商附载船只进出口之洋、土货,必需向“洋关”办理报关手续才准进、出;但“洋关”对于华船运输手续就规定得特别苛刻,而对于外轮则甚多优惠和特权。例如规定:“洋商之进出洋、土货,只纳税,不纳厘;华商之进出洋、土货,须纳税;又纳厘。”也就是说,凡附载华船的货物,需纳“洋关”税和本国“厘金”税两重税收;若附载洋船,则只纳关税一道就行;而且,凡附载外轮的货

物，中国的厘金税厂是“不能派员到洋船查验华商之货”的⑧。这种做法，实在是对华船的一个致命伤。

另外一条则是洋船的安全和经济效益也是华船所不能匹敌的。因为货主对于航运的“安全及最后的经济(效益)亦并非不重要的，帆船航行一次香港，轮船可往返三、四次”※。因此，华船生意便渐渐遇到越来越多的“对帆船不感兴趣的人们”中的“阻力”※。这些雇主在托运轮船之后，“一向在澳门的帆船代理行就显得不必要”了※。外轮争夺的首局战果，无疑是经过各国轮船公司共同付出了“巨大代价”而始行夺得的。亦可见当时华船力量之一斑了。

但是，华船主们“并不甘愿倒退”，在外轮具有无可比拟的技术和特权等优越性面前，他们已开始感到对本身的落后技术装备进行“改革是必需的”了※。不过，华船主们那种循序渐进，只顾眼前利益的做法，是“促使他们阻碍任何迅速的改革”的原因；加上资金的不足，经营管理落后，就决定了他们的最终败局。例如，华船的船与货“是不办任何保险手续的，帆船主亦不留出部分利润作为备用金以防万一，通常他们将全部资本投资在船上，船一旦失事，他们就破产了。”※其实，这种惨痛教训老早已经发生了：一八七八年(光绪四年)，一艘满载货物由澳门来北海的“头艙”船，至石叻州海面遇风沉没；同年底，又有“新祥顺”代理行的货船两艘，同时在上述海区失事，损失甚巨，此后历有类似“头艙”沉没的海事发生，至使“商人为之震恐”。故此，当外轮插手本港运输之后，客商的货物便都“即转载轮船”⑧了。华船在洋船劲敌面前，即已节节败阵。

华船主已在外轮插手的当年。神经开始紧张了。他们已深感命运可虞，便倾全力进行反扑，但已无法夺回原先的垄断地盘了。一八八〇年以后，他们仅能利用剩下的地盘以求自存，即包揽近海非缔约口岸之间的货运，特别“垄断着鸦片的运输”，此一贩私活动，“并不缺少强大的支持”※。因此在一八八〇年中，外轮在本港的货运，就曾被华船稍为“顶住”，全年到港外轮由去年的八万三千四百七十六吨，减至本年的八万一千五百九十七吨。而进口的鸦片数却

由去年的零，至本年突进一千三百四十六司担※。这无疑全是华船运进的。这是华船在败阵中以全力挣扎，仅仅取得的首局也是最后一局的小胜。

帝国主义岂肯轻易放弃掠夺到手的在华经济利益呢。他们凭着强大的资本，先进的技术和科学的经营管理；更主要的是在华的政治特权；加上恐洋媚洋，腐朽昏庸的清政府为虎作伥，这就使得外轮航运在本港逐渐占有绝对的优势。到一八八五年（光绪十一年），中法战争爆发，北海港被法舰封锁，华船的生活之路已被堵死，而外轮则例外地通行无阻※，因此之故，外轮航运业对华船的排挤和争夺，至此胜局始定。到一八九一年（光绪十七年）开始，外洋进口货和土产出洋货的货运，已完全被外轮所垄断。从此，在通往外海波涛汹涌的航道上，再也见不到华船的帆影了。只有外轮不屑一顾的近海和内河的小“渡船”，仍在安谧的水路上缓

注：※北海关税务司毕利 mx Ducg 于 1891 年 12 月写的《对外通商口岸的贸易工业等及诸缔约口岸省的发展情况》十年报告。

①清，梁鸿勋《北海杂录》：“至咸丰年初‘红巾匪乱’，西江梗塞，凡进广西……及云南、贵州之货，均由澳门用头艙船运载而来。”

②见《清史稿·兵制志》、《江浦埤乘》。

③毕利 mx Ducg：“对手（华船）并不缺乏强大的支持。”

④综合历焦《通商口岸华洋贸易总册》及毕利《十年报告》资料。

⑤、⑥《清史稿·交通志》、《李文忠公奏议》。

⑦唐景崧《清缨日记》

⑧《北海杂录》