

《烟台条约》对北海的影响（中）

作者：李静李志俭 来源：北海日报

北海是一个风景优美的海滨城市，除了海边多沙磧和冠头岭高出海拔百余米以外，其余部分地高而平。

“可以建高楼，可以远眺望，可以适旅行，故西人皆喜居之”。英、德、法等国的外交官员和商贾视北海为“乐土”，先后在此建大小洋楼22座。据《北海杂录·洋楼》记载，外国人“所以乐居此土者，以水土和平，饮食便宜，除衣服靴鞋来自香港、海防外，余物均就地采办也”。随着外国列强对北海贸易的加强，海关的作用甚为重要。英国强迫清政府签订《中英通商章程善后条约》。这个不平等条约规定，邀请英人，帮办商务”。而且包揽与海关无关的港务、船务、邮政和巡卫国境海岸线等工作。于是，为了控制北海港，他们引用不平等条约，认为海关有权“严查偷漏，制定口界，派人指泊船只及分设浮桩、号船、塔表、望楼等事”，取得了对港口管理的大权。并规定北海港区域为“自东京大界起至濠州海岛止”。后来又将区域范围扩大为至雷州半岛西侧（今广西沿海）。同时，在北海关内设理船厅（即港务司）机构，专管港口业务。1879年，英国派出大量人员对北海港口进行勘探，由英籍“纳彼”船长麦彼（HMS）绘制出精确的北海港海图。1881年7月15日英国伦敦皇家海军公布了北海港海图，是当时国际航海界常用的最权威的海图。

北海港自然条件优越，其“海面宽广，并无暗礁等险故也”。为了利于外国轮船航行，北海关首先在地角村北面附近的网门水域（今北海港锚地）设立浮标。1882年，北海关税务司将北海港海图及航标设置情况，通过《中国海关统计年刊》向世界公布。英人把持北海关后，他们援引《中英天津条约》，规定：运输船舶

抵港后，“限一日该船立将船牌、舱口单件交领事官，即于次日通知监督官，并将船名及押载吨数，装何种货物之处，照会督官以查验。如过限期，该船主并未报明领事官，每日罚银五十两……”。

北海关税务司接到领事官详细照会后，才批准发开舱单。倘船主未领开舱单，擅行下货，即罚银五百两，并将此下货物全行入官”。外国商船抵港，并不报告中国地方政府和北海常关，而是报知英、法、德驻扎北海领事府，由领事府和北海海关派员登舱检查，地方官员则无权“派官员到洋船查验华商之货”。结果，外商在北海进出口货物，只纳税，不纳厘”。华商除了交常关税、厘金之外，均须缴纳炮台经费，且比厘金尤重”。这样，北海关便失去了保护本地工农业生产和对外贸易的作用。

北海银号，是当地最早的金融机构。专收海关银两，后改为“海关官银号”。另外，“在佛山、广州及香港设有代理所，他们可签发汇票。利息率根据银根松紧及贸易波动，相差很大”。当时，月息可高达三分，使外国银行资本家可以从借贷资本中大捞一把。这样，外国资本家在北海的投资，以及华商汇款等项，全部或绝大部分通过外国银行，由于外汇可自由出入，因此加强了外国银行在北海的地位。早在1877年，森昌成和保太和两间私商便开了邮店。1897年改为官办邮政局。“借洋关为办公之所，归税务司兼管”，几乎全由外国人控制。北海邮政局下设廉州、钦州、玉林、安铺四个分局，业务管辖范围相当于今广东湛江地区和广西的钦州、玉林两地区。此外，法国还在北海设“法国信馆”，办理国际国内业务，以海上邮路为主。

当地金融和邮政发展，亦大大地促进了当地商业的发展。

开埠初，英国虽然开辟了北海至香港的轮船航线，但由于“首二年，商家未熟悉洋船规则，其出口油麦、靛、八角纱纸、锡等货，向系付回澳门本行”。北海的海上运输仍以三桅的红单大帆船为主，定期航行于北海与澳门、广州、

江门、海口、海防、新加坡之间。1878年北海航商的新祥顺船队，“载货至澳州行口，又被风打坏二船，破耗十余万两”。这次严重的海损事故，使北海商人对与澳门的帆船运输失去信心。1879年初，英伦“海南号”由香港抵北海争揽生意，当地商人便将土货物付轮船运输，开始与香港的直接海外贸易。轮船运输比帆船运输有很大的优越性，一艘轮船从香港往返北海三四次，帆船只能走一趟。因而，轮船运输具有速度快、期准、安全、省费等优点，能使商品的运输时间大大缩短，加快资金的周转，这点对唯利是图的商人无疑是极大的吸引力。根据《中国海关北海关十年报告（1882-1891年）》记载：货物如在香港和北海之间直接用轮船运输，则远在澳门民船贸易的经纪人将不能存在。”以轮船代替民船的运动，自1879年最后两个月开始，一直继续下去，至1880年已有105次进港，共87836吨，和同样次数的出口。”轮船运输业在竞争中，由于技术上占优势，便垄断了北海的航运。1890年抵港外轮245艘次，吨位12万吨。

1896年抵港外轮升为330艘次，吨位19万吨。正如清代梁鸿勋《北海杂录》记载：光绪五年，即付轮船，洋关之旺收从此始，即常关之短收亦从此始。又值西江萑苻不靖，厘厂林立，所有来往广西之南宁、龙州、柳府、贵县、郁林进出货物，皆舍彼就此。税务遂见涨旺。”从1890年至1899年，外商开辟了北海至上海，以及至海口、香港、海防、新加坡、文岛（苏门答腊）等六条轮船直达航线。据北海关税务司义理尔记载，由北海出口的土货，“昔由本埠商人载华船出口居多”；后来，由于外商操纵了航业，本地商人便将土货“附载轮船，以图快捷”。

1900年上半年，港口航运几乎由法国所垄断，他国船和华船无法与其争揽生意。下半年，德、英两国船纷纷抵港运输，与法国进行竞争。结果，三国轮船，旋转往来，彼此挽夺，脚价忽跌，以致商人均受其益”。次年，美国、挪威等国亦加入竞争。其时，抵北海的外国船舶中，法船183艘，德国88艘，英国船32

艘，美国船6艘，挪威2艘。1903年，除了法、德两国轮船抵港，还有俄、奥、荷、日本等国和中国招商局的轮船来北海。1905年，日、俄两国忙于战争，法、德两国商人共同垄断北海的航业，各上生意，脚价平均，闻皆获益”。1907年英商怡和洋行和招商局的船只，以北海埠为中途站和中转港，走香港海防线绕道北海”。同时，英国太古公司的船只共31艘次，载重34300吨，由上海经福州、厦门、汕头、香港、琼州抵北海卸下洋货后，在此装上土货，运往香港或由上海中转，销往欧美。与此同时，法轮80艘，载重47500吨，德船50艘，载重36500吨，纷纷定期抵北海港。从1900至1911年抵北海港的外轮共3243艘次，载重221.8万吨，使港口航业此时出现表面的繁荣。