

北海文史

第十七辑

口岸地缘

北海澳门缘

舟楫相通澳北问

澳门成为葡萄牙“租借地”到殖民地的过程，比同样情况的香港差不多提早三百年。

明朝嘉靖三十二年(1553年)，葡萄牙货船至此遇风，借口抢晒水损货物而强行租借当时名为濠境的地方，由最初的临时建筑物发展到永久性建筑物。广东地方官因收受葡人贿赂而默许岁缴租金，永远居留，但还有许多制约洋人行动的措施，主权并未完全丧失。到了光绪十三年(1874年)，清政府才被迫与之立约，准许葡方对澳门有管理之权，这是澳门主权丧失之始。

向属广东行省的北海口岸与澳门的关系，首先是以航运业为串绳把两地联结起来的，后来又多一根贸易串绳，联结更为牢固。

在现代化的轮船投入中国南海营运之前(即光绪五年--1879年以前)，澳门、香港、海口、北海、海防、新加坡之间的航运交通，完全靠华人经营；由广东陈村建造的三桅大帆船头艙(也叫红单船、陈村船、夹板船等)充当南海航运的主角。这种海运集团，在上述各口岸均设有代理行，从事招揽与承运客货业务。在北海未对外开放通商之前的道光至同治年间(约为1821年—1874年)，由广州来北海的客货，都要先到澳门，然后搭乘头艙，经10天航程才能到达北海港。这条澳北航线，每年“约有40艘大型帆船队专航近海口岸，垄断了本港(北海)与澳门之间的运输。”这条航线曾经为澳门北海两地商人积累了大量资本，因而“两地的商行亦投入巨额资本，对航线的垄断，方便他们对进口布匹这项特殊贸易的垄断。”出口方面，同时期内，凡从本口岸外运的大宗商品如油麸、靛青、八角、纱纸、云南锡板等，都付载头艙运往澳门的代理行。可见，北海近代对贸易是由航运为媒介，与澳门结缘最早。

迨至北海开埠以后的头二年，即光绪四年(1878年)，一艘满载物资从澳门

开来北海的头艏，刚至碇洲海面，即遇风沉没；无独有偶，同年冬季，又有一艘“新祥顺”的头艏从北海载货往澳门，又是在碇洲口出事，损失资金十余万两。从此之后，这条联结澳北两地历 50 多年的传统航路，便被技术先进、航速与安全系数均高于帆船的现代化的外国轮船开辟香港北海新航线所代替，遂使“一向在澳门的帆船代理行就显得不必要”了。但这并不等于两地联系划上句号，澳北两地的贸易联系，仍通过香港中转站运作不息。只是被新开的港北热线所掩盖罢了。

澳北华船联手抗洋

外国现代化轮船未完全取代中国帆船“头艏”的光绪十一年(1885)以前，澳门与北海两地华船航运集团面临强大对手外轮的挑战。不甘心在多年共同惨淡经营缔造的“帆船运输”业务“最后及最坚固的堡垒中被排挤出去”。共同的利害关系本能地把澳门、北海两地航运界联合起来，在南海航运历史舞台上演了一出“华洋争夺战”的大剧。在前文《舟楫相通澳北间》所提到的“头艏”，有必要在这里作补充介绍。

头艏型号有两种，一种是载重 176 吨(折合为 30 万司斤，民间惯称为“三十万大”)；另一种载重 295 吨(折合 50 万司斤，惯称为“五十万大”)。前一种体长八丈，宽二丈，平均高一丈二尺，重载吃水六尺五寸。三桅，居中主桅高六丈，船员有船长、舵工、事务、伙夫各一人，水手 16 人；后一种体长十丈，宽二丈五尺，平均高度一丈五尺，重载吃水八尺。三桅，居中主桅高八丈，船员 24 人(水手 20 人，余同前)。甲板中部是货舱，起重利用主桅缆索滑轮靠人力踩动绞盘牵引升降。还设有二层的客舱。三帆齐张，气势雄伟。顺风时速最高可达 9 海里。是当时国内最先进的远洋船舶，故曾被清政府征调作水师舰只，作为镇压太平军之用。

头艏作为南海远洋运输工具的历史始自乾隆后期(约 1790 年)，至此经历了百年的悠久传统，面临外轮打入楔子的威胁，“帆船主们并不甘愿倒退”。首先是澳门与北海两地的帆船主们“自然地反对轮船的介入”而联合起来，发挥自身原有的优势例如垄断多年的娴熟客路，近海口岸之间的运输，特别是对走私鸦片运输的专业化；同时“并不缺少(地方官府)强大的支持”等等。致使早已

在南海航线试航“获得成功”而且包括速度、安全及最后的经济(利益)均占优势的外轮，面对澳北两地华船集团牢牢地垄断了“近海口岸”以及“本港(北海)与澳门之间的运输”毫无办法。

但是华船集团除了先天性的运输工具相对落后，还有经营管理缺乏远大计划的保守思想。他们虽然“认为即将来到的改革(例如设想头艙安装动力)是必须的，但丰厚的既得(眼前)利益促进他们阻碍任何迅速的改革”。虽然如此，洋船在对手的联合抗争下，在优势已明显属于外轮的光绪五年(1879年)最后两个月至次年期间内，“轮船代替帆船的活动”仍然因背水一战对手“稍被顶住”从而迟滞了被取代的进程，“当然结局是无可怀疑的，旧制度年年失去地盘，新的(力量)迅速进展，直至1885年的事件发生后，决定了这个结局。”这是不以人们意志为转移的历史发展规律。上述这个“事件”，是发生于光绪十一年(1885年)3月至5月，属中法战争序幕的北海港被法国军舰封锁，史称“封港事件”。从此，头艙船便因外轮新主角的代替而永远退出南海航运的历史舞台。澳北华船“联军”以败绩告终。(文中引文摘自北海海关《十年报告》)

澳葡当局情钟北海

翻检丛残，得于断简零篇资料，澳门葡萄牙当局在北海口岸第一次开放的前后，就已经相当重视这个当时不大被香港人看上一眼的地方了。这可从北海与葡萄牙发生一系列关系的记录中取得佐证。

澳葡当局对北海所以情有独钟，是因为澳门与北海之间早已结成利害相关、痛痒与共的经济联盟所致，而这种联盟(已见上文，此不赘)，亦由如下历史背景所玉成：

光绪二年(1876年)前后，“在(北海)这个新口岸开辟之初，国外商业界对此不感多大兴趣，香港及其他地方有财力的商行，均未委托代理行来(北海)促进贸易的发展。而澳门的航运界与商业界首选来北海填补了空白，而且取得了硕果。

历史进程到光绪十二年至廿七年(1886年—1901年)，情况已大为改变，外国资本集团蜂拥而至，在北海设立商务机构，按先后次序有德国、法国、英国、葡萄牙、美国和日本等国。其中葡萄牙与德国属国家一级的机构。这个葡国驻

北海的商务机构，最初由澳门葡萄牙总督府直接领导，后来改由驻北海的领事管理。葡萄牙驻北海的领事是委托“法国领事府代理在北海之葡国商务”的。在这时期内，从本口岸进口的布匹、棉花、鸦片和杂货都从澳门而来，出口澳门的以花生麸、生油、蓝靛、牛皮、八角、锡板等为大宗，谱写北海早期经济辉煌历史的第一大手笔，首推澳门。

说到居留北海的外侨，应该算葡萄牙人为最早。因为葡萄牙人在北海“这个新口岸开辟”之前已有居留，而英国侨民居留北海的记录是于“光绪三年(1877年)3月18日(英领事府)始悬其国旗”才开始的。至于外侨人数，据光绪三十一年统计资料：“现年旅居北海英人19名，法人13名，葡人14名，德人8名……。”葡萄牙侨民仅次于英国侨民居于第二位。