

古代北海的海运业

范翔宇

北海古属合浦，是中国最早开展对外贸易的地区，是古代中国与东南亚和西方国家经贸文化交流的前沿区域，是北部湾最优良的人文宜居港口城市，从汉代以合浦为始发港开通的海上丝绸之路对外贸易航线至今，已有 2000 年对外贸易史。而以合浦为始发港自汉代开通的这条海上丝绸之路沿线对外贸易区域，正好与 2010 年建成并开始运行的中国—东盟自由贸易区吻合。

北海占有汉代海上丝绸之路始发港所在地理之利，海运业起步早，对外贸易活跃，除了丝绸、陶瓷等大宗商品的常规出口物之外，其他特色土产交易也不断扩展，带动了海运贸易的发展。因此，北海海运业的发展具有一个鲜明海上丝路地域元素特征，在不同历史时期里有着不同的社会功能。

如三国时期，北海合浦主要属于孙吴政权势力范围，孙权曾组织庞大的船队想冲破琼州海峡走向远洋，但因航海技术及航海设备的局限，没有成功。当时士燮家族统领交州，为了多向朝廷进贡特产及异方宝物以尽可能争取较长时间的偏安，士燮的弟弟时任合浦太守士壹费尽心经营北海至东南亚的海外贸易，就是为了“每遣使诣权，致杂香细葛，辄以千数，明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁、犀、象之珍，奇物异果，蕉、邪（椰）、龙眼之属，无岁不至。壹时贡马凡数百匹。权辄为书，厚加宠赐，以答慰之，士燮在郡四十余岁，黄武五年，年九十卒”（《三国志·士燮传》）。从士燮向孙权进贡的物品来看，明珠、大贝、琉璃、翡翠、玳瑁都是海上丝绸之路的贸易商品和合浦等地的特产，而时任合浦太守士壹每次都向孙权进贡的马匹竟达数百匹之多，这些被选作进贡的马匹一定是好品种。合浦不产马，这些马肯定是从其他地区通过市场交易或征调而来的，当然包括通过海上丝绸之路运来的宝马。由此可见，当时北海海运业的经营主要是以特产为主。

两晋南北朝时期，随着佛教文化从海路进入中国，史料中的北海海运业多见东南亚及印度等国“遣使献佛牙、画塔、舍利、菩提树”，“遣使奉表来献象牙佛像及画塔”，“遣使献礼佛物品”的记载。由此可见，当时北海海运业的规模不大，且以官方的文化交流居多。

到了唐代，唐王朝以其强盛的国力，大力发展航海和造船业，是中国历史上航海事业发展最快的时期，也是海上丝绸之路航线的扩展和沿线港口城市兴起强大的时期，海上丝路海运的重心转到了广州，并催生一批港口城市，形成了我国航海重心逐渐向东南移的格局，东南港口日益兴起。但是，由于当时航海技术和设备的限制，东南亚一带的客商贾户把货运到广州之后，仍然采取沿岸走陆路回程的旅途，也就是走陆路到北海冠头岭再乘船走水路，主要是为了避开琼州海峡及其外洋的风涛海怪之险。这就是唐代广州司马刘恂在其所著的《岭表录异》中记述的“每岁，广州常发铜船过安南，贸易路经调黎（原注：地名）深阔处，或见十余山，或出或没，篙工曰：非山岛，鱓鱼背也。‘双目闪烁，髻鬣若簸朱旗，日中忽雨霖霖。舟子曰：此鱓鱼喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳。’近鱼即鼓船而噪，倏尔而没。交趾回，乃舍舟取雷州，缘岸而归。不憚苦辛，盖避海鱓之难也”。这里所描述的身躯庞大的“海怪”，其实就是鲸鱼、鲨鱼之类的大型海族。由此可见，这个时期北海的海运业是以辅助通道的形式继续发展，重点是对东南亚的单程贸易。

宋代是海上丝绸之路沿线港口变化最大、海上丝绸之路商贸结构变动强烈的时期，主要标志

有二：一是主要的商贸物流集散港口迁向广州、泉州，港口布局和功能趋于分散；二是商品贸易方式由“贡献”、配额（即由朝廷指定品种和数量）制转化为在提举市舶司管理下的自由贸易。因此，商品的种类也随市场需求产生了巨大的变化，即进口商品种类剧增，最高峰时达420种；出口商品则略有压缩，陶瓷产品成为主打，丝绸及丝织品退居第二。在这种结构调整状态中，一些沿线港口的功能退减，甚至失去作用。而北海海运业却能乘势而上，盛况空前、主要是得益于陶瓷产业的发展和廉州水路的形成。

到了宋代，海上丝绸之路贸易商品中的陶瓷产品代替了丝织品（即“杂缯”），成为海丝路贸易的第一大商品，极大地刺激了合浦陶瓷生产的快速发展。为了配套蚕丝及丝织品的出口贸易，合浦在汉代就建有汉窑群专门生产陶器供出口。到了宋代，朝廷为了适应海丝路贸易陶瓷出口不断扩大的需要，在合浦投资建官窑两处，专门生产供出口用的陶器。此时，北海的海运业是以陶瓷为主。

与此同时，廉州水路日益形成、成熟，发展成为多元化交通要道。如淳化元年（990年），宋镐、王世则出使交趾，安南黎桓“遣东内都指挥使丁承正等以船九艘，卒三百人至太平军来迎”，其中的“黎桓”就是安南国王黎王。“太平军”就是廉州。宋代是安南使臣通过廉州进入中原“朝贡”最频繁的时期，而安南的特使则带领船队到廉州（太平军）迎接宋朝廷的使者。

《壮族通史》在论述宋代的海上交通时也强调合浦航道的功能：“合浦古称廉州，濒临北部湾，自古就是中国通往东南亚各国的海上通道，也是壮族和各族人民与交趾人民往来的主要航道。”

交趾人多从海上乘船到廉州。宋以后，广州成为南方的重要对外口岸，东南诸国商旅及使者到中国，多从广州港泊岸，中国出海也多从广州港出发。合浦航通逐渐失去出海口的重要地位，但广西沿海的出口仍然以合浦为通道。

如宋代周去非所著的《岭南代札》中，就有北海出口橄榄香的记载。《宋会要辑稿》一书则记述北海冠头岭是交（州）广（州）海路的重要集散港口。元朝在廉州府设市舶提举司，专门负责外国商船的管理和抽税。到了明代，又设置盐务、珠池、河泊等管理机构，北海港的海运业务可以说是持续发展的。但是到了明末清初，由于倭寇入侵滋扰，郑成功部与清军的对抗，北海港一带海域成了主战场。据史籍记载，从顺治四年（1647年）清廷开始对广东沿海（时北海属广东廉州府）实行“近海禁私船”起，到顺治十八年（1661年）“迁界禁海”，至乾隆五十五年（1790年）解除“禁海”的150年间，北海成为军事港口。频繁的军事行动，在一定程度上严重制约了北海商贸海运业的发展。

尽管如此，清代的北海合浦海上丝绸之路的商贸文化交流发展还是出现了一个新格局。这时影响北海海运业的重大事件有：清圣祖康熙二十四年（1685年），廉州口设海关，隶属粤海关；清高宗乾隆元年（1736年），广州粤海关在合浦设廉州口海关，兼辖山口、钦州二小口，后又设高德、西场、沙岗海关分卡。

道光二十年（1840年），鸦片战争爆发。第二年清廷对英国宣战，拉开了中国近代史的帷幕，这也是殖民主义者用炮舰轰开中国沿海门户的开始。北海的海运业在西方列强的军舰冲击中开始了艰难的破茧之旅。从道光二十六年（1846年），北海人开辟了北海至澳门的定期帆船航班开始，至今整整走过了160年。这是北海人在炮声和硝烟中勇敢走向世界的一次伟大创举，在北海近代

海运史上有着里程碑的象征意义，正是因为有了这一次的勇敢创举，不久便有了北海近代史上的第一条国际海运商业航线。

咸丰元年（1851年），廉州府发生了两件重大事件：一是天地会首领刘八、方晚在合浦被官府用反间计诱捕，所部2000多天地会成员投奔太平天国；二是由居住在澳门的葡萄牙商人建造的艚船从澳门首航北海，开辟了北海近代海运史上的第一条国际商业航线。艚船也称“头艚”，是一种运输量较大的木帆船，载重量最大可达300吨。特别是北海尚未开埠前，艚船的出现，无疑是一种生产力的革新。随着葡萄牙商人乘艚船来到北海，“头艚”迅速在北海兴起并进入全盛阶段，在短短的10年间便发展至30余艘，成为北海海运的主力，同时也加快促进了其他航线的开辟。

同治二年（1863年），在西方列强的压迫下，清廷同意增开宜昌、温州、芜湖和北海四个口岸，作为英国船只停泊装卸货物的码头。这是英国商船在北海进行出口贸易的起端。北海口岸是被迫开放的，就是史书所称的“开埠”。同治二年的这次开放，实际上比光绪二年（1876年）二月十九日（农历）的北海新关（海关）开办的“开埠”要早14年。同治十年（1871年），广东北海常关成立，清廷明文规定：凡为外人运货之舢板赴香港者，须先在北海或广州等报关。两年后，清廷规定，以北海为总汇，设关征税，并在钦州、电白、石城（今廉江）、海康、吴川设立北海分卡，在钦州、防城设立北海稽查子卡。由此可见，当时北海海运业的发展占据了北部湾沿海地区的龙头地位。北海港事实上也已成为北部湾中心港口。

光绪三年（1877年），北海新关开办后，海关的控制权落入西方殖民主义者手中，与此同时，西方海运业也加快了进入北海的步伐。

光绪五年（1879年），英国“海南号”轮船开辟了北海至香港的定期航线，客运、货运业务也同时开展。德、葡、日等国的客、货轮也接踵而来。中国招商局轮船也驶入北海港，加进北海海运队伍之列。是年，进出北海港的外国轮船已达286艘次，航线伸延至海口、海防、香港。光绪十三年（1887年）二月，清廷规定两广桂皮只在产地抽落地税一次，今后两省关卡无论税、厘不准再抽。唯至粤海、北海两关出口时，完纳正税。这一措施也在一定程度上促进了北海海运业的发展。

光绪十五年（1889年）七月，北海港出现了专运出洋华工“卖猪仔”的外国轮船，每船几百人至千余人。是年，北海出口广西丝5400余斤，获朝廷奖励。

第二年又有德国“威洛号”到北海贩运出洋华工，直达苏门答腊。光绪二十八年（1902年）由北海运往苏门答腊华工达2879人。这一条“卖猪仔”专线一直继续至宣统二年（1910年），荷兰“共班娜号”轮船厂从苏门答腊搭载华工336人归国在北海上岸才告结束。这是一条血泪斑斑的航线。

光绪十六年（1890年），北海、法国、挪威等国轮船又开通北海航线，至此已有8个国家的轮船在北海开通了直达上海、香港、海口、海防，新加坡、苏门答腊6条航线，此后的10年间（至1899年）进出北海港的外轮共2322艘次，总吨位达116万吨，年平均230艘次，旅客出入人次为46294人。随着北海港海运能力的增强，知名度的提高，接着又有美国、荷兰、俄国的轮船公司开辟了到北海的新航线，北海的航线又伸延到上海、广州、台湾和缅甸等地，经北海中转的货物可以进入欧美市场。

根据有关史料记载，1900-1911年清朝灭亡前的12年间，进出北海港的外轮已达3243艘次，吨位达221万吨。

民国成立后，国内的一些轮船公司也着意发展北海的海运业务，一些大型轮船，如：广南船厂的千吨海轮、安益公司的两艘985吨海轮，航商载重均为673吨的“海利”“大司马”，也纷纷进入北海港，而北海本地的“头艙”船队也相应扩大，一些大型的三桅三帆、载重量达二三百吨的“头艙”普遍见用。而美国、法国等轮船公司的大型轮船也来到北海停泊，其中载重5000吨的美国太平洋航业公司的轮船也驶进北海港寄泊。民国开元至1919年的8年间，进出北海的外轮为408艘次，进出吨位17万吨，进出旅客人数5949人。北海港口俨然成为一个国际港口。随着北海海运能力的增强、辐射能力的提高，进出口物资种类也大幅度增多，殖民主义者掠夺性的贸易也愈益明显，尤其是大量鸦片随之进入北海，成为北海社会的一大祸害，在北海近代海运史上划下了一道深重的伤痕。