

1700 - 1930年珠江三角洲的穆斯林

施其樂* 范岱克**

眾所周知，穆斯林信徒與中國的貿易往來歷史悠久。唐朝時期(618-905)，穆斯林信徒就經常光顧廣州。這些往來對這座城市的影響源遠流長，直至今日，廣州仍然存有規模不大的穆斯林信徒居住區，位於該市的懷聖寺(Huaisheng Mosque)是世界上最古老的清真寺之一。其實穆罕默德先知的一位名叫阿布·萬古斯的親戚的墳墓就座落在這座寺裡，他於629年辭世。

伊斯蘭教在廣州的出現對佛教信仰也產生了影響。今天，你可以到黃埔的南海神廟去拜祭已經被融進了佛教萬神殿的阿拉伯商人塑像。他站立手撫額頭，目光平視，似乎在期待信徒們來接他回家。

關於穆斯林信徒早期與中國的聯繫，學者們已經給予濃墨重彩，

但很少提及他們後來在清朝時期的活動。其被忽略的原因之一是缺少研究其歷史的現存資料。例如，澳門葡語文獻

很少涉及穆斯林信徒18世紀在這個三角洲的出現，從穆斯林商人自己也找不到有關記載，中文資料所提供的資訊也很少。如果我們祇依賴這些渠道，對18世紀的大部分歷史可以陳述的東西寥寥無幾。倖好除此之外還有其它資訊來源。

其它語言的資料清楚地表明，穆斯林確實在中國從事貿易活動。一艘法國船和一艘英國船1698年和1699年抵達澳門時，都記載了摩爾人和亞美尼亞人已經來到三角洲與廣州做生意的情況。事實上一艘名為馬斯勒斯菲爾德(Macclesfield)的英國船第二年到達黃埔時，



東印度水手，加爾各答，1850。

繪在雲母石上，13.3 x 9.2cm。照片選自皮博迪·埃塞克斯博物館 (Peabody Essex Museum, E82002.33)

*施其樂(Carl T. Smith)，香港大學亞洲研究中心“特級會員”，皇家亞洲協會成員，資深研究員，主要研究澳門社會史(教區、法院、建築，土地登記等)。

**范岱克(Paul A. Van Dyke)，南加利福尼亞大學歷史學博士，澳門特別行政區政府文化局特約研究員，現為澳門天主教國際大學歷史學教授。



廣州懷聖寺

船長發現了一艘來自馬德拉斯（Madras）的英國私人船隻已經在此地停泊。法國商人也有記載說這是“摩爾人”的船，來自蘇拉特（Surat）。^{（1）}

“摩爾人”可能是當時對穆斯林的稱謂，18世紀的歷史很少提及他們，所以“摩爾人”這個詞的確切含意並不十分明朗。有時候摩爾人似乎就是穆斯林，撰稿人是以他們的衣着為依據來區分的（雖然資料中很少提及他們的服飾）。然而在其他情況下，摩爾人的概念似乎又很寬泛，指的是黝黑皮膚的人，這種人在印度十分普遍，一看就知道不是歐洲人或亞洲其他民族的人。這些人可能是阿拉伯人，但絕不能肯定地說他們確實是穆斯林信徒。

有時通過他們使用的船隻來區別。這些船一看便知是來自印度（即非歐洲風格，也有別於亞洲其它地方的帆船），有時候，這種區別來源於船隻所懸掛的旗幟，這些旗幟被認為是馬拉巴爾（Malabar）或科羅曼德爾海岸（Coromandel Coasts）地區的旗幟。在此情況下，這些商人都被稱為“摩

爾人”，不管他們是不是穆斯林信徒。由於文件資料中通常不可能分辨出“摩爾人”的確切含意，在本文中，我們祇稱這一特別的群體為“摩爾人”，而不稱他們為穆斯林。

無論真實情況如何，以下提到的所有18世紀的船隻和人都是來自印度的個體商人，從事與中國的貿易活動。他們通常都被指為來自蘇拉特城，所以就假定他們居住在該港口的周圍。除了自己當船主經商，摩爾人還在許多歐洲人船上做船員。這些印度摩爾水手通常被稱為“東印度水手”（Lascars），要比歐洲水手更受歡迎。18世紀初一位名叫查爾斯·洛克亞（Charles Lockyer）的英國人寫道，東印度水手對亞洲的氣候非常瞭解，他們“工資很低，比我們自己船運公司的價格要便宜許多”。^{（2）}

1703年漢密爾頓（Hamilton）來到中國，他沒有提到摩爾人的存在。但是一年以後洛克亞抵達時說：“我們在廣州的河流中發現了他們（蘇拉特土著居民）的一條大船，它曾作為軍艦駐紮在盧克尼亞（Luconia），為西班牙船隊服役十二個月。這艘船裝載完畢後，先於我們離開，後來被馬六甲海峽的荷蘭人截獲。”洛克亞還提到，一位蘇拉特的摩爾大商人阿布德爾·拉·福特（Abdel la Ford）擁有一個有十五、六條船的艦隊，這些船的噸位從100噸到500噸不等。他在中國看到的那條船可能是這個艦隊中較大的一艘，在當時，它可以與法國和英國東印度公司的船隻相媲美。^{（3）}

1725年，停泊在黃埔的一條奧斯坦德印度總公司（the Ostend General India Company, GIC）的船報告說，有一艘“摩爾人船”8月抵達。10月一艘來自馬尼拉的船隻抵達，船上懸掛的是馬拉巴爾旗幟，這表明那艘船也是來自印度的私家船。第二年，這些奧斯坦德人報告說，在黃埔有“摩爾首領船”，奧斯坦德公司的一位船長向摩爾船長借幾個木匠幫忙修船，對方伸出了援手。^{（4）}

正如當時所有船隻一樣，來自印度的個體商人也體驗了海上風險。1727年8月中旬，這些奧斯坦德人報告說，一艘從蘇拉特駛往黃埔的“摩爾人船”在本月早些時候駛近中國時，在海盜島（Ladrone

Islands) 萬山群島附近遭遇颱風，損毀嚴重。當他們抵達河上游時，船的前桅杆、主中桅、船首斜桅都不復存在，但船員們依然設法保住了購進的貨物棉花。儘管遇到了這些挫折，摩爾押運員對船隻進行了必要的修補，賣掉了貨物，並於11月底裝載上了返程貨物。實際上，據有些文獻記載，1727年在黃埔有兩艘摩爾人的船，但另外一艘疑為荷蘭東印度公司(Dutch East India Company, VOC)的單桅帆船，挂著馬拉巴爾的旗子。⁽⁵⁾

下一個有關摩爾人船隻的參考資料來源於1731年首家來中國的荷蘭船的航海日誌。它祇記載了10月31日“摩爾船從此地出發”。翻過幾頁後，日誌中有一個記載着停泊在黃埔的十八艘船的單子，其中有“一艘摩爾船”。來自印度的私商在貿易季節中通常較早地離開(10-11月)，而東印度公司的船離開得較晚，一般在12-1月。⁽⁶⁾

1735年、1748年和1764年有更多的證據顯示，摩爾人以公司和個體船隻上的船員身份造訪廣州的

現象十分普遍。1735年8月，荷蘭東印度公司的一艘名為阿爾布拉塞丹(*Alblasserdam*)的載有“男人和女人”的船在南中國海沉沒，兩名“摩爾人”被列在倖存者名單上。⁽⁷⁾1748年，在廣州的荷蘭人僱傭了三十二名摩爾水手，來裝備他們人員不足的帕德摩斯號船(*Padmos*)。⁽⁸⁾很顯然，這些人由於海上船隻失事而無事可作。1764年，摩爾人穆克薩達維德(*Muxadavad*)號船在駛往中國的途中也失事沉沒，當年12月，七十六名摩爾人從失事船隻歸來，抵達廣州。澳門的一位私商喬治·史密斯對穆克薩達維德號很感興趣，據說這艘船被托給了孟加拉總督。這七十六名倖存者乘澳門的葡萄牙船返回印度。⁽⁹⁾

1738年9月14日，另一艘掛有“摩爾旗幟”的商船從蘇拉特抵達黃埔。幾天前它也在三角洲與颱風不期而遇，桅杆全部受損。在廣州的其他外國人幫助他們把船修好。這年的12月，所有在廣州的外國人被邀請出席為一位中國官員舉行的儀式。丹麥人說，在出席儀式的外國官員中，就有摩爾人。這



廣州懷聖寺古建築



廣州黃埔南海神廟中的阿拉伯商人塑像

些人可能是押運員和蘇拉特船的船長，因為當時外國官員出席這類儀式已經是司空見慣的事。據荷蘭人報告，這些摩爾船於12月24日起航前往馬六甲和蘇拉特。⁽¹⁰⁾

在丹麥、荷蘭和瑞典的東印度公司的文獻中，我們找到1739、1744和1752年摩爾人船在黃埔停泊的相關資料。後邊兩個年份的資料特別提到了這些船來自蘇拉特。⁽¹¹⁾然而，1744年蘇拉特船沒能返回印度。據報，它在海上失事。這個不幸事件主要是由於幾個水手棄船而走引起的。18-19世紀，不論對大公司還是對私商來說，找到足夠的船員駕船來中國一直是個大問題。這同樣影響了摩爾人。⁽¹²⁾

1777年7月，由沃特森船長（Captain Watson）駕駛的英國私家船“卡蒂爾”（Cartier）號抵達中國。據說貨物是交託給摩爾人的，船上有摩爾人押運員，貨物包括600-700包棉花，大量的胡椒和罐頭，所有貨物都供應廣州市場。⁽¹³⁾同年，丹麥人把

貨物從印度的特蘭奎巴（Tranquebar）的工廠運到馬六甲，交給一名摩爾商人。⁽¹⁴⁾到中國的摩爾人通常與馬六甲有聯繫，因為那裡是購買中國所需西穀米之類貨物的理想場所。⁽¹⁵⁾

不幸的是，我們沒有更多的有關摩爾商船所載貨品內容的資料，我們祇能從以上資料看出，摩爾人進口大量籽棉。但事實上這些進口貨物的種類可能會多得多。他們從中國運出的貨物可能主要包括茶葉、瓷器和絲綢，因為這些產品在當時構成了公司和私商出口中國商品的主體。

不出所料，1780年荷蘭人的記載顯示，廣州的摩爾人確實購買過生絲。同年還有一份資料提到一位原名叫雷斯利（Leslie）的英國私商僱了幾名摩爾人。如果我們能夠掌握所有私商當時在中國的活動，可能會發現他們中很多人僱摩爾人船員。以上零散的資料顯示，當時所有在中國經商的人都時常僱摩爾人水手。⁽¹⁶⁾

我們還掌握一些關於18世紀90年代摩爾人私商活躍在中國的資料。1794年，丹麥人提到廣州的一個行（Hong）商拖欠關稅，他曾與一批包括一名摩爾人在內的外國人做生意。同年，荷蘭人提到潘致祥也與摩爾人做生意。1797年6月9日下午3時，兩艘帆船從廣州抵達澳門，船上有幾名摩爾商人及僕人。這一行人共二十二人，他們向葡萄牙總督申請居留至印度船抵達為止。很明顯，申請得到了批准，因為7月10日荷蘭人又提到“摩爾人接到返回廣州的許可”。⁽¹⁷⁾如果在中國水域沒有自己的船隻，他們不會被允許返回廣州，所以據此可推斷他們的船已經抵達。

荷蘭人列出了1797年持有破產商人蔡文官債務的外國人名單，名單中可能有兩個摩爾人。名單中提到兩個商人，穆罕默德·侯賽因（Mahomed Hussein）和山姆蘇蒂恩（Samsodeen），他們持有蔡文官大量債務，前者是49,000西班牙圓（35,280兩），後者為2,800西班牙圓（2,086兩）。一位名叫艾德爾吉·博萬吉（Edeljee Bowanjee）的巴斯人也與蔡文官有10,269西班牙圓（7,394兩）的債務關係，名單上還列有幾個亞美尼亞人和幾個私商。⁽¹⁸⁾

商人伍喬官當時也破產了，留下大量債務。1798年2月，人們注意到廣州的摩爾人和巴斯人都持有伍喬官的部分債務。這一年，摩爾人和巴斯人似乎在一起做生意，這種現象可能早些年也存在。事實上，以上提到的1797年的三位債務人與1798年的債務人是同樣的。很顯然，伍喬官購買了印度私船耶漢吉號（*Jehangeer*）上所有罐頭貨品，但沒有如約付款。納克達（Nacoda）和舒姆蘇蒂恩·阿布杜爾（Shumsoodeen Abdul Razack，他可能就是上邊提到的廣州的摩爾姆蘇蒂恩）向英國公司尋求幫助，討回債務。

這些資料顯示，摩爾人事先借債給這些中國商人。還有資料表明，他們確實在澳門和廣州都直接放貸。1798年11月25日，廣州的荷蘭押運員從摩爾商人馬奧莫特·達達維（Mahomet Dadaway）處借款10,000西班牙圓。年利率為18%，或每月利率為1.5%，這對廣州和澳門的外國人來說是相當高的。⁽¹⁹⁾ 1804年，丹麥亞洲公司（Danish Asiatic Company, DAC）也從在廣州的一位叫穆罕默德·亞伯拉漢·帕克（Mohamed Ebram Parker）的商人手中貸款，用以資助當年兩艘船的航行，利率也是每月1.5%。⁽²⁰⁾ 那時候似乎有雄厚的資金儲備，因為在18世紀大部分時間裡，在中國有良好信譽的外商通常能夠以10%-12%的年利率貸到款項。

1801年12月21日，廣州的荷蘭人提到：“晚上8:30，摩爾人商行起火，但在滅火器幫助下，火很快被撲滅。”這是我們所掌握的有關摩爾人實際上在廣州擁有商行的資料之一。到這時，中國已經有不少摩爾人，有些人常年在此，所以擁有了自己的商行。1810年，荷蘭人報告說道，押運員對一艘英國私人船感興趣，所以那些年他們非常有可能租用了一家商行。但即使早些年，摩爾人也需要地方住下以便照顧自己的生意，所以他們租商行的時間很可能已經很長了，或許他們沒有在建築物上懸掛旗幟，所以現存的圖片沒有顯示出摩爾人的商行。⁽²¹⁾

然而，也有另一種解釋：他們祇是與其他私商同租一個商行。1784年以後亞美尼亞人常常這樣做，但是由於來中國的亞美尼亞人眾多，所以他們

擁有多個商行。據1823年羅伯特·毛里森（Robert Morrison）記載，豐泰行以雜牌商行著稱，因為住在這裡的人十分混雜，有巴斯人、摩爾人，還有其他人。⁽²²⁾ 所以很有可能以上荷蘭人資料中“摩爾人商行”就是一個一些私商聚居的地方，而不僅僅是摩爾人居住的地方。

1803年，方尼號私商船首位船長抵達廣州，同行的有五位摩爾人。由於途中遇到暴風雨，船體嚴重受損，船隻在海南島附近擱淺，他們到廣州來購買修船所需物品。1807年又發生了一起不幸事件，一名英國船長和六名摩爾人船員在三角洲被海盜綁票。英國“發現號”船為他們的獲釋從中調停，據說花了4,000-6,000西班牙圓。中國商人僱傭摩爾人的例子更是不勝枚舉。⁽²³⁾

從1830年末至1840年中期，澳門的葡萄牙案卷中出現了有關穆斯林的幾個案件，這從另一方面給我們提供了相關線索。由於是案件，所以涉及的都是問題，就這些問題而論，給出的都是對於穆斯林社團的負面印象。但仔細研讀這些案件，能夠更多地瞭解穆斯林信徒的生活和他們在澳門歷史上所起的作用。我們先看一下幾個案例，在此基礎上分析一下他們生活環境中不同的方面。

這些澳門法庭案件之一涉及四個從事僱請東印度高特水手行成員（*ghaut serangs*）。這些水手行是船長、經理與印度水手之間的中介人。他們有時候還為水手提供食宿和商品。在這個案例中，涉及的四個水手是賽卡·穆斯迪恩（Shaik Moosdeen）、薩馬達雷（Samadalay）、阿吉（Agi）和巴胡（Bahu）。前兩人實際上在澳門已經住了很長時間。據說賽卡是1822年以高特水手的身份來到澳門的，1842年移居香港。薩馬達雷1809年來到澳門，當過水手、旅館管理員，做得都不錯。據報道，1833年他購買了一艘縱帆船，當起了船主。

1839年的一個下午，阿吉和一群暴徒在澳門聖·老楞佐堂區（S. Lourenço）的一條通向菲托里亞海灘（Praia Feitoria）的小街上找上了薩馬達雷和巴胡。阿吉一夥手持鐵棍，抓住巴胡要為一個水手復仇，原因是巴胡要求這個水手寫下欠他6澳門圓的借



〔上〕澳門伊斯蘭教墓園大門；〔中〕小禮拜堂；
〔下〕現任阿訇（左一）接受中外學者訪問。

據。為了防止混亂，薩馬達雷介入，主動提出償還欠巴胡的錢。阿吉很顯然沒有注意薩馬達雷所採取的補救措施，他命令一個“夥計”用手打巴胡。其他人也蜂擁而上踢他，用棍子打他。這一帶以酒店、水手和奴隸蠻橫的行為而聞名遐邇，但虔誠的穆斯林是不允許喝酒的，所以這些行為可能不是酗酒引起的。薩馬達雷要求澳門法庭判阿吉有罪，後來阿吉在澳門監獄服刑。^{〔24〕}

1841年，阿吉的名字因為別人欠他的債又在澳門法院的卷宗中出現。阿吉本次訴訟與上次不同，他說穆斯林馬斯特拉姆（Mastram）從1839年起，就欠他178澳門圓，要求法院公正裁決。馬斯特拉姆在登上“平靜號”（*Tranquilidade*）船以前舉債，很顯然他沒有把錢還給在菲律賓蘇魯島的文森特（Eusebio Vicente do Rozario）。其間阿吉曾經入獄，如果馬斯特拉姆知道此事，會為他沒有及時還款提供很好的理由。

第二年，阿吉請求法院公裁一筆涉及202澳門圓的貸款，錢借給了穆斯林信徒貝魯（Peru），貝魯乘一艘英國船離去。船長提前六個月就付給貝魯工資，以便他到他的船上工作，但由於待遇惡劣，貝魯棄船而去。不清楚這202澳門圓是否與預付款有關，還是另一筆貸款，但無論如何，阿吉當時沒有拿到錢。

1841年，有另外一件事涉及薩馬達雷。他的名字出現在法院的卷宗中，他要求傳訊酒店管理員安東尼奧（António Ignacio Perpétua）。薩馬達雷說，一位叫安東尼奧的人欠他用羅卡24號（Lorcha No. 24）船運載的貨運費。原款為39澳門圓，費南德斯（Fernandes）已經付了19圓，還有20圓沒付，這時費南德斯死了。安東尼奧提供了一張死者已付全部債款的收據，但是薩馬達雷說那是假的，他沒有收到全款。

1843年，穆斯林馬莫斯（Mamoth）控告中國人阿杉（Achan）偷了他的帽子。他向負責聽證中國人案件的葡萄牙特別法官投訴。法院當天就採取了行動，帽子歸還給了馬莫斯，罪犯被送到中國監獄接收懲罰。^{〔25〕}

1844年，法庭出現了更多涉及穆斯林的案件。1月，由於欠穆斯林米阿堅（Miajan）的債務，穆斯林馬卡（Marcar）的財產被法庭拍賣。^{〔26〕}同年，薩馬達雷公司內爆發了一場衝突，與一名叫法奎拉（Faquira）的馬拉巴爾土著人有關。他在街上碰到另外兩名穆斯林。這兩個人邀請法奎拉到薩馬達雷的飯店吃飯。法奎拉以為是好意，就接受了，但是他一進入飯店，突然遭到馬來人傑尼巴（Jeniba）、孟加拉

人賽卡瑟姆(Secasem)及同夥的襲擊。這兩個馬來人和孟加拉人不知何故早就與這個馬拉巴爾人結了怨。混戰中法奎拉受傷，後來將他們告上澳門法庭。⁽²⁷⁾

1845年阿克巴(Achbar)控告阿吉·穆罕默德(Agi Mahomed)欠他200澳門圓另加1843年以來7%的貸款利息。借款人曾經以一艘縱帆船做抵押，但阿克巴後來發現抵押無效，因為這艘船已經賣給了一個高特水手行，所以他要求澳門法庭來干預此事，尋求對自己有利的補救方法。

上述阿吉·薩馬達雷和其它穆斯林的案件，給了我們幾點關於澳門大環境的重要啟示。薩馬達雷的澳門之旅是穆斯林長期涉足中國貿易歷史潮流的組成部分。他和他的水手行同伴能夠在澳門立足，是由於當時中國商船對穆斯林勞力的大量需求。這些人勤勞可靠，比起歐洲水手來，僱傭和供養費用都要少得多。

1820年這四位水手在澳門經營的事實本身就證明了當時對穆斯林信徒的需求。這些水手抵達澳門時，他們需要地方住，因為在另外一個船長僱傭他們以前，他們處於失業狀態。很顯然，在澳門他們受僱於葡萄牙船主，1840年以前，祇有葡萄牙在澳門做生意才是合法的。在任何東印度公司船上工作的摩爾水手都不允許進入澳門，除非他們祇是到那裡為公司辦事。但是在澳門的摩爾水手可以找高特水手行，安排到任何外國船上工作，包括在區域內的東印度公司和其它船隻。

在廣州和澳門，水手供不應求的現象時有發生，公司不得不在船舶之間調整水手，尋求平衡。所有船上人手都緊張一些，總比某一、兩條船嚴重缺員要好些。但是私商沒有這種選擇。即使公司船隻，在進行調整後，也還有些船的人手太少，無法保障航行安全。

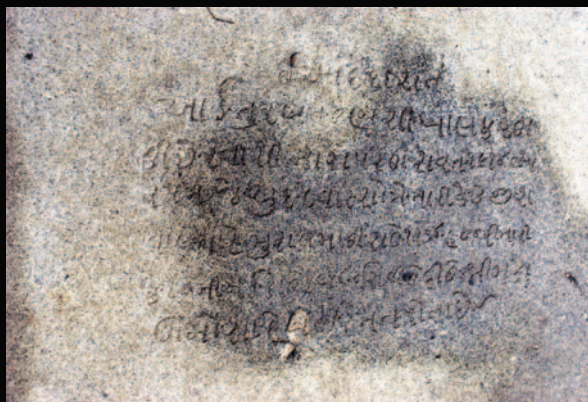
除了一般水手，每艘船上還需要木匠、造帆工和船上所需的其他專門人員。在很多情況下，這種人材都不夠分配。結果，不少文獻都記載了船長向其他船長或澳門葡萄牙總督請求施恩，給他們提供一些急需人員。外國船長有時也僱傭一些中國水手，但這是被中國政府禁止的，祇能秘密進行。

如果這些方法都無法為保證航行安全而提供足夠的人手，還有其他吸引水手的方法。在上述幾個案例中，我們發現水手可以預支薪水，這是吸引水手的有效方式。我們發現許多船長使用這個方法，甚至在東印度公司也是這樣，但在合同生效前，總會有人威脅出走，就像以上穆斯林信徒比魯一案的情況那樣。

如果還是找不到足夠的人手，船長們還有一個絕招：他們在澳門和廣州放出口風，將給那些早先棄船而到他們船上工作的船員以更佳回報。當然這個行為會引起其他船長的極大憤怒和譴責。他們會否認指責，當船還在中國時，不讓新僱船員露面，而在航行中能夠有足夠的人手。這確實是一些在廣州的船長尋找人手的策略，但引起在中國的外國人的不滿。

考慮到當時狀況，高特水手行在貿易總體框架中起了重要作用。如果船長通過他們僱傭到水手，就不必想方設法賄賂水手離開原船，也能從水手行那裡得到保證，不會失去提前預付的工資。在僱傭中國水手問題上，是通過為外國船隻提供補給的中國買辦進行的。⁽²⁸⁾但是這些買辦控制不了穆斯林信徒，正如水手行控制不了中國船員一樣。水手行是維持鏈條運轉的重要組成部分。由於涉及傭金，通過水手行或買辦僱人比直接僱人要貴得多，但是船長得到不致因船員棄船而走受騙上當的保障。從水手角度看，他們也從中受益，可以提前拿到工資，這意味着拿到全額工資有了保障，他們還可以用這些錢為自己進行小規模的投資。

對於商業來說，高特水手行和買辦這些勞動力中介的行為意味着對船主利潤的更多保障，由於幫助船隻提供了足夠的船員，航船的安全也得到進一步的保證。這些服務也提供了更多機會，保障了水手就業，他們把預付工資轉給水手家人，從而為水手的家庭提供了幫助。所有這些行為降低了風險，對那一時期中國貿易環境變得更為安全做出了貢獻。風險的降低使得不必耗費大量人力和物力進行管理，這反過來使私商逐漸在中國貿易中佔據主導。1834年後，沒有任何東印度公司的船隻來到中



澳門伊斯蘭教墓園(Ramal dos Mouros, 摩羅園)裡形式不一的墓碑反映了澳門歷史文化多元交融的生動情景

國，因為他們再也無法與私商競爭。(29)

因此，從大環境看，上述有關澳門穆斯林信徒的例子是國際商貿重要變化的代表。穆斯林水手和高特水手行處於變化的中心。澳門政府從中也起到一定作用，他們為在澳門的個體穆斯林和其他人提供法律保護，以免他們在投資問題上走上邪路或受到不公正對待，結果即使普通的穆斯林，在澳門也能從水手行以比較合理的7%的利率貸款。資金是商業擴展必要的基礎，因此上述個案的重要程度遠比他們表面所呈現的高得多，因為他們代表了貿易環境中的一種變化。

今天澳門有幾個紀念碑，它們昭示了穆斯林曾在三角洲長期存在。1854年，在中國的克亞克穆斯林(Cojak Muslims)公司經理傑拉茲·曼吉(Jeraz Manjee)從澳門的菲利普·安東尼奧(Felipe António Ozorio)手中購買了一座鄉村花園，用作墓地和一個小型清真寺的奠基地。這塊地在瑪利亞二世城堡(Fort of Dona Maria II)的下方，靠近埃斯特拉達·德·卡希爾哈斯(Estrada de Cacilhas)，離華人村莊望廈(Mongha)不遠，馬莫特·古夫(Mamot Goover)見證了這次交易。

1859年，澳門穆斯林社團向仁慈堂(Santa Casa da Misericórdia)捐款200澳門圓，條件是仁慈堂每年向澳門庫房繳納墓地和清真寺財產的租金。1926年，仁慈堂正式從這項責任中擺脫出來。現在這座清真寺仍然是澳門穆斯林每天聚會禮拜的場所，華人稱之為“摩囉園”，墓地也管理得井井有條。

1874年，澳門政府修建了氣勢宏大的摩爾人風格的建築物，供穆斯林海事警察居住，從內港可眺望該建築物。1873年7月27日，在果阿徵集的第一個由四十二人組成的穆斯林分隊抵達澳門。20世紀初，穆斯林信徒在澳門警察中仍然繼續發揮作用。那個墓地、清真寺和摩爾人兵營至今依然在使用。

19世紀後期和20世紀初期，在澳門沿着中區街道建起一些穆斯林商店。1880年，卡米薩家(the Kamisa)開設了一家帽店和布店。後來穆薩家(the Moosa)也開設了類似店鋪。穆薩家族成員後來成為承包商、經紀人、運輸商、保險代理和進出口商。

隨後，其它的帽店和布店也在中區街道開業。阿普杜拉(Abdoola)、卡利姆(Carrim)、拉馬(Rama)、穆罕默德(Mahomed)、巴庫(Bachoo)、艾黎埃斯(Elias)和亞伯拉罕(Ebrahim)等家庭都在這個區域開設了類似的店鋪。現在這些家庭的後人有的葬在澳門的穆斯林墓地，一些人依然住在澳門，活躍在社區，不少人仍然信奉伊斯蘭教。

結 論

本文對穆斯林在珠江三角洲的簡要記述表明，他們從開始就涉足貿易，乘坐自己的船隻從印度來到中國，把貨物運到中國再裝到別的船上，他們為許多中國商人做船員。穆斯林水手行提供服務，使商貿更加安全，結果很多家庭在當地安家立業。今天，穆斯林信徒在這個地區是組成社區的重要部分，並繼續發揮着他們的作用。

【縮寫詞】

- AM *Arquivos de Macau* (澳門檔案館)分三個系列發表：系列1三卷(1929-1931)；系列2一卷(1941)；系列3十五卷(1964)
- DAC Danish Asiatic Company (丹麥亞洲公司)
- GIC Ostend General India Company, Belgium (比利時斯坦德印度總公司)
- JFB James Ford Bell Library, University of Minnesota, USA (美國明尼蘇達大學貝爾圖書館)
- NA Dutch National Archives, The Hague, Netherlands (荷蘭海牙荷蘭國家檔案館)
- NM Nordic Museum Archive, Stockholm, Sweden (瑞典斯德哥爾摩北歐博物館檔案館)
- OIO Oriental and India Office Library, London, UK (英國倫敦東方印度事務圖書館)
- RAC Rigsarkivet [National Archives], Copenhagen, Denmark (丹麥哥本哈根國家圖書館)
- SAA Stadsarchief [Municipal Archives], Antwerp, Belgium (比利時安特衛普市政檔案館)
- UBG Universiteits Bibliotheek [University Library], Ghent, Belgium (比利時根特大學圖書館)
- UGS Utah Genealogical Society (猶他宗譜協會)
- VOC Dutch East India Company (荷蘭東印度公司)

【註】

- (1) 摩斯 (H. B. Morse) 編著的《東印度公司與中國貿易編年史》(*The Chronicles of the East India Company Trading to China*)，1635-1834。(康橋：哈佛大學出版社，1926。臺北重印：成文出版公司(*Ch'eng-wen Publishing Co.*, 1966)，1:91；弗雷茲 (E. A. Voretzsch) 編輯的《佛朗索瓦·佛傑爾：佛朗索瓦家族 1698-1700 年乘“朗菲提特”號艦首航中國之旅報告》(萊比錫：大亞洲，1926 出版)(Leipzig: Asia Major)，143。
- (2) 查爾斯·洛克亞 (Charles Lockyer) 著《印度貿易記述》(*An Account of the Trade in India*) (倫敦：科洛齊 (S. Crouch)，1711)，頁 258。
- (3) 洛克亞著《印度貿易記述》(*An Account of the Trade*)，頁 257-259；亞歷山大·漢密爾頓 (Alexander Hamilton) 著《1688-1723 年……東印度新說》(*A New Account of the East-Indies ... from the year 1688-1723*) (倫敦：1739；新德里重印：亞洲教育部，1995)。一位奧斯坦德官員也報告說，1720 年在蘇拉特的摩爾船隻有四、五百噸，據說這與經常造訪該港的英國船的大小相當。斯達薩齊夫 (Stadsarchief) (市政檔案)，安特衛普 (SAA): IC 5922。
- (4) 大學圖書館 (Universiteits Bibliotheek)，根特，比利時 (UBG): Ms 1839, 1840, 1847, 1923；和市政檔案館：IC 5701, 5697。
- (5) 比利時安特衛普市政檔案館：IC 5698, 5704, 5705, 5753。其它摩爾船是單桅帆船，抵達時懸掛馬拉巴爾旗幟 (還有報道說是亞美尼亞旗幟)。但在廣州的外國人懷疑這艘船就是在巴達維亞的荷蘭人派來的偵察船，來查看抵中國的荷蘭東印度公司船隻的前景如何。關於這艘船，英國人說：“一艘名為‘新船長雅克布斯·凡·登·比克’的 70 噸位的荷蘭單桅帆船昨天抵達黃埔。”據說，這條船是由巴達維亞的中國人裝貨。也有人說這艘船來此之目的是為了試探中國人能否容忍荷蘭船再來做生意。東方及印度部圖書館，倫敦，英國 (OIO): G/12/26。第一艘“官方”荷蘭東印度公司於 1729 年抵達。
- (6) 舒爾茨船長 (Kaptajn J. H. Schulz)，“En Dagbog ført paa en Kinafarer 1730-32 af Kadet Tobias Wigandt,” in *Tidsskrift for Søvesen*, 格拉夫著 (G. L. Grove)，哥本哈根 (Copenhagen: Hovedkommissionær Vilhelm Tryde, Thieles Bogtrykkeri, 1900)，202，206。
- (7) 荷蘭國家檔案館，海牙：(NA): VOC 2346。
- (8) 18 世紀在廣州要僱這麼多外國熟練水手是不常見的。
- (9) 荷蘭國家檔案館：廣州 10, 73。
- (10) 比利時人記載了這艘摩爾船的到來，這些比利時人在瑞典公司供職，受丹麥人和荷蘭人雇傭。根特大學圖書館：Ms 1928；國家檔案館 (Rigsarkivet) 哥本哈根，德國 (RAC): Ask 999, 1118；荷蘭國家檔案館：荷蘭東印度公司 2438。當年，當荷蘭東印度公司霍格斯邁爾德號 (*Hogersmilde*) 進入三角洲時，澳門領航員阿塔克 (Atak) 主動提出為其領航到黃埔。他對船長說，過去他有引領歐洲船隻和摩爾船的經驗。荷蘭國家檔案館：荷蘭東印度公司，2438。
- (11) 明尼蘇達大學，貝爾圖書館：查爾斯·厄文 (Charles Irvine) 論文；丹麥國家圖書館：Ask 880, 1005；國家檔案館廣州 3, 17, 70。
- (12) 貝爾圖書館：查爾斯·厄文論文。
- (13) 荷蘭國家檔案館：廣州 43, 86；國家圖書館：Ask 1178。卡蒂爾號船由沃特森船長率領，於 1779 年再次抵達中國，據報，這次是從孟買來。丹麥國家圖書館：Ask 1180。
- (14) 丹麥國家圖書館：Ask 1178。
- (15) 荷蘭國家檔案館：廣州 89；范岱克，《廣州港和珠江三角洲 1690-1845》“Port Canton and the Pearl River Delta”南加州大學博士論文 2002，407-408。
- (16) 荷蘭國家檔案館：廣州 56, 97。
- (17) 荷蘭國家檔案館：OIC 197。
- (18) 這筆 10,000 西班牙元的貸款 10 個月後連利息一起歸還，總數為 11,500 西班牙元。摩斯，《編年史》，2: 299；陳國同、安東尼 (Ch'en Kuo-tung Anthony)，《中國商行破產，1760-1843》(*The Insolvency of the Chinese Hong Merchants, 1760-1843*) (臺北：Academia Sinica, 1990)，311-312；荷蘭國家檔案館：廣州 60, 61, 97，范岱克，《廣州港》第五章。
- (19) 丹麥國家圖書館：Ask 2260。
- (20) 荷蘭國家檔案館：廣州 98, 100。
- (21) 羅伯特·莫里森 (Robert Morrison) 著，《關於中國和廣州港的介紹》(*Notices Concerning China, and the Port of Canton*)，英國護衛艦托帕斯事務記述，1821-1822，廣州 (*Also a Narrative of the Affair of the English Frigate Topaze, 1821-22*)，關注火災記述和對殺人事件的簡評 (*With Remarks on Homicides, and an Account of the Fire of Canton*) (馬六甲：使命出版社 Mission Press, 1823)，15-16。
- (22) 荷蘭國家檔案館：廣州 98, 99；摩斯，《編年史》3: 63。
- (23) 該事件在 1839 年澳門法庭案件中曾提及。猶他宗譜協會 (Utah Genealogical Society (UGS))，澳門法院記錄縮景膠片，卷 1128001。
- (24) 猶他宗譜協會，澳門法院記錄縮景膠片，1128004 卷。
- (25) 澳門檔案館，系列 3, 29 卷 3 號 (1978 年 3 月)，頁 162；*Da Aurora Macaense*，卷一，8、4 號，1843 年 3 月。
- (26) 澳門檔案館，系列 3, 11 卷。3 號 (1979 年 3 月)，頁 174；*Da Aurora Macaense*，第二卷，54 號，1844 年 1 月 20 日。
- (27) 猶他宗譜協會，澳門法院記錄縮景膠片，1128008 卷
- (28) 范岱克，《廣州港》卷三。
- (29) 對這些公司在中國的終結和私商興盛的更多、更全面的分析見范岱克的《廣州港》第一卷和結論部分。

尚春雁譯