

# 海關史料所見 近代澳門航運的發展

廖方舟\*

近代澳門航運的發展與貿易的消長相互依存。香港開埠後，澳門的貿易和交通地位逐漸被取代，航運範圍縮小至限於珠三角，這是工業革命和資本主義擴張對全球“帆船時代”港口城市的打擊。澳門航運的發展既展現了“現代化傾向”的一面，也保留了交通工具的另一面，此類船隻在抗戰物資和人員輸送上起到無可替代的作用。除貿易消長外，港口的淤塞也是澳門中心地位不保的重要原因，這是任何欲保持繁榮的港口城市都必須重視的問題。



在澳門氹仔島炮臺角下橫琴水道上行駛的蝦罟船

若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝

採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物·2001

\* 廖方舟，暨南大學文學院歷史學系中國近現代史專業2008級碩士研究生，研究方向為港澳歷史與現狀。

近代澳門航運的發展與其貿易的消長相互依存，而香港在其中扮演了關鍵角色。香港開埠後，澳門的貿易地位和交通地位逐漸為之取代，澳門逐漸淪為香港的附庸，澳門航運範圍逐漸縮小至限於珠三角之內。這是工業革命和資本主義擴張對全球“帆船時代”港口城市的打擊。雖然澳門航運的發展展現了大型帆船取代小型帆船，輪船取代帆船，大型輪船取代小型輪船等“現代化的傾向”，但同時也保留了拖船、小汽輪、小馬達輪、帆船等看似應該被“現代化”淘汰的交通工具，此類船隻在抗日戰爭期間的物資和人員輸送上起到了無可替代的作用。除了貿易的消長外，港口的淤塞，也是導致澳門中心地位不保的重要原因，這是任何欲保持繁榮的港口城市都必須重視的問題。

自1557年葡萄牙佔據澳門，並以之為遠東貿易之立足點後，澳門的交通日趨繁榮。在中國閉關鎖國期間，澳門曾經充當中國唯一的通商口岸廣州的外港，但從1640年起，中國政府禁止葡人在廣東貿易，同年葡人與菲律賓、日本的貿易也被西班牙禁止，澳門交通因而中落。及至18世紀末，工業革命以後，海洋交通由帆船時代進入汽船時代，祇有港闊水深的港口才能成為優良的商港，澳門因海岸日淺，交通範圍日漸縮小。

1842年五口通商和香港開埠後，澳門的交通地位逐漸為其它港口所取代，其交通範圍逐漸縮小至限於香港、廣州及珠三角各地，性質上已淪為香港的附庸。香港的持續富裕及其商業地位的不斷鞏固，使其逐漸成為澳門的強大競爭者，並且將商業貿易從拱北吸引到九龍。“過去，往往有很多因素掩蓋乃至調和着此種競爭；但是，隨着這些因素的消失，競爭的嚴重性逐漸展現出來。”<sup>(1)</sup> 這些因素包括：從澳門出發的有利可圖的苦力販運；澳門在持續的洋藥走私貿易之集散地地位。這些有利於澳門的因素已接連消失。1875年，歷時二十五年的苦力販運被禁止。1876年和1877年，瓊州與北海相繼開闢為通商口岸。再者，“由於印度及錫蘭的茶葉入口

競爭，澳門的茶葉貿易逐漸停頓，澳門的繁華及其購買力都倍受削弱”<sup>(2)</sup>。澳門的資金已不能同香港的資金競爭，貿易的發展自然向香港傾斜。中法戰爭後，法國佔取東京灣（今“北部灣”）之後，以往該國與澳門的貿易轉而集中到香港。此外，安全、快捷的輪船也逐漸取代慢速、笨拙的木船，並且澳門大宗貨物收取的費用為每噸六分，而香港僅為二分半<sup>(3)</sup>，這就促使輪船由澳門轉往香港。稅收增加也導致同樣的結果，致使西海岸貿易中的可觀部分轉往香港，澳門在珠三角西海岸貿易中的壟斷地位受到沉重打擊。

### 1887年-1891年

為了將香港和澳門置於海關稅務司署辦事處的有效管理之下，1887年5月，海關總稅務司赫德向總理衙門提出：“將所有同港澳兩地進行貿易的中國沙船劃歸新設立的兩處海關分署管理；同條約口岸進行貿易的沙船繳付一切關稅，同非條約口岸進行貿易的沙船在離境時繳付一次中國的進口稅，在到達時繳付半數的轉口稅。”<sup>(4)</sup> 該辦法獲得批准，從7月1日起施行，九龍關和拱北關開關。拱北關有馬騮洲和前山兩個主要分關，前者管理粵西南海岸與澳門的民船貿易，後者管理西江及珠江三角洲與澳門的民船貿易。海關報告拱北關部分從1890年才開始有進出船隻載貨噸數的統計。“1890年進出本關的華船共有24,251隻，載貨1,221,367噸；1891年有22,886隻，載貨1,235,643噸。”<sup>(5)</sup> 當時，港澳之間的貿易形式主要是從澳門向香港運銷中國土貨，香港向澳門運銷外國洋貨。1888至1891年四年間，“澳門對華貿易年均總值為948.7萬兩；香港、澳門之間來往華船貨運，年均值銀363.1萬兩”。<sup>(6)</sup> 運費方面，澳門“運往附近口岸的運費約按貨價的百分之一收取；運往更遠的口岸，則收取更多的運費。所以本地船運有的每年賺取二十萬元有餘”<sup>(7)</sup>。除了有登記的貨運之外，“雖然到1866年洋船運洋藥入口已受查禁，但多年來華船仍從香港、澳門

大量走私洋藥”<sup>(8)</sup>，從事此類非法貿易的華船通常匯聚於港澳兩地，進出兩個港口是未經查驗的。“內河輪船的走私仍然存在，但是就所獲情報及拿獲的私貨而論，1889年的輪船走私要比1888年少。”<sup>(9)</sup>

當時從事貨運的主要兩類船隻：一為行駛在附近沿海淺灘的寬板船，一為裝有船尾驅動輪的車船。“前者在船槽中央裝有楔形升降板，升降

板靠固定於尖端的樞軸轉動，可在淺水處升起，在深水處降下，以穿過之掛勾令其保持預定的高位。”<sup>(10)</sup>後者“以踏車或中國鏈泵的方式，用腳驅動”<sup>(11)</sup>。實際運行結果表明，後者優於帆船，既省時又省錢，船尾驅動輪便逐步應用在航運內河的商船上，當時車船已隨處可見。不過，此時帆船業仍然發達，“大部分來自香港的進口貨都是帆船運來的。”<sup>(12)</sup>客運方面，



澳門內港（原北灣）所見蜑家搖櫓撐篙的運貨艇

若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝

採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物·2001

出現了蒸汽拖輪牽拉客船，安全準時，且易於防禦海盜襲擊。1865年由英美籍商人合資創辦<sup>(13)</sup>的省港澳輪船公司（The Hong Kong Canton and Macao Steamboat Company）“每天有班船行駛於香港和澳門之間，另外還有船每週三次定期往返於廣州—澳門。還有一條由中國人經營的輪船，每天往返於香港和澳門之間”<sup>(14)</sup>。1889年兩廣總督張之洞在核准應用蒸汽拖輪的時候，堅持提出兩項前提條件：“一、蒸汽拖輪應為華人擁有；二、祇有受拖船的船主才能申請拖運執照。”<sup>(15)</sup>這兩項條件旨在“一方面確保華人控制內河交通，另一方面確保以和平、漸進的方式發展輪船航運，以保護現有華船船主的既得利益，保證他們在新秩序下獲得好處，以免在不同利益衝突者之間形成競爭，引發麻煩，阻延頗為有利的變革”<sup>(16)</sup>。拖輪在內河航運得到廣泛應用，包括本埠至陳村、石岐及新會的航線，“如果不是因為執照年費高達1500至3300元不等，此應用將更加普遍”<sup>(17)</sup>。遺憾的是，將此應用延伸到沿海航運的計劃受到粵海關的竭力反對，並禁止實施。

兩廣總督瑞麟在任期間（1865-1874），曾將粵省商船管理條例修訂成典，規定船隻在造成之日即“報官驗明給照，詳註船戶姓名、年籍、船名、舵工、水手、伙夫人數、姓名，船身大小、式樣、船桅幾枝、槍炮軍械件數，逐一填明”。<sup>(18)</sup>拱北關通行的執照分為兩種：一種直稱“船照”，另一種是官府對船主申請的批覆。但二十年後已經很少能看到從前頒發的船照，這是由於船隻使用年限不長，或者船需要定期更新的緣故。因此，更新船照也“無固定期限，即使有期限，也沒有採取措施強制執行”<sup>(19)</sup>。商船除領取各地官府發給的船照之外，還要從海關領取“軍火器械單照”。此單照“允許攜帶僅用於自衛的軍火器械，上面列明器械的名稱和件數，如有超過，則要罰沒充公；彈藥使用之後，經申述理由、官府同意，可以補充”<sup>(20)</sup>。此舉是為了防止華船在內地私行售賣軍火，可觀的走私收入使他

們甘冒各種風險，這導致盜匪們得到的武器常比官兵的武器還精良。

## 1892年-1901年

19世紀末，“隨着西江的開放和內河輪船航運業的發展，先前一直以澳門作為進出口貿易集散地的粵西南經濟區域，逐漸捨棄澳門而改以香港作為本地區進出口貿易的中轉樞紐，並且形成諸如江門、三水等新的通商口岸，成為依附香港而挑戰澳門原有貿易地位的又一競爭新對手”<sup>(21)</sup>。

1892年至1901年十年間，經拱北各關卡的歷年華船貿易淨值如表一所示：

表一：1892至1901年  
經拱北各關卡的歷年華船貿易淨值<sup>(22)</sup>

| 年度   | 關平銀兩       | 年度   | 關平銀兩       |
|------|------------|------|------------|
| 1892 | 9,483,754  | 1897 | 13,143,774 |
| 1893 | 9,640,989  | 1898 | 12,030,939 |
| 1895 | 9,375,928  | 1900 | 13,573,069 |
| 1896 | 12,596,298 | 1901 | 14,606,412 |

1901年的貿易淨值比1892年增加約54%，但其增加主要是香港附近的九龍海關各卡變動所致。1899年英屬香港擴大地界，導致長洲關卡撤銷。“來往長洲與香港的所有貿易，以前歸九龍關統計，1899年11月轉歸拱北關管理，遂令本關統計數字大幅度增加。”<sup>(23)</sup>在此之前，拱北關的統計數字僅涉及往來澳門的貿易。因此後三年的實際貿易淨值（關平銀兩）如下：

1899年：12,901,215

1900年：9,778,742

1901年：10,207,226

1901年與1892年相比，增加數僅達約72.3萬兩，增幅約7.6%。由此可知，澳門貿易正在衰減。1898年及1899年的減少，顯然是由於1897年4月6日開放西江的緣故。法屬廣州灣口岸開放也使澳門的華船貿易受損，從廣州至西南海

岸各港口（如陽江、電白及水東等地）開設拖輪牽拉華船的固定航線，也奪走先前取道澳門的貿易，而香港至內地的輪船航運則不斷增加。從澳門轉運的進口洋貨，已從本十年中頭四年的平均值三百零五萬兩，和第二個四年的年均值三百五十五萬兩，減至1900年的二百一十九萬兩，和1901年的一百八十四萬兩。<sup>(24)</sup> 輪船的高額運費及經由澳門轉運的額外開支是造成這種變動的原因。“儘管已經同意將經由澳門的貨物關稅減少40%，可是運費低廉的輪船航運仍然以其更大的利益，促使曾經是澳門貨物銷售地的江

門、陳村及順德等較大的銷售中心，轉而向香港和省城運貨。”<sup>(25)</sup> 澳門商民曾試圖依靠往來該地至三水之間的兩艘葡萄牙小型輪船，來維護此項貿易，但成效甚微。在兩地直接貿易方面，澳門已無法與香港競爭，僅卸貨與轉運的費用就對澳門極為不利。

香港開往廣州灣的載貨輪船數也逐漸增加，由於懸掛外國旗可以免交華船的各種稅費，輪船逐漸奪走華船的載貨業務。不過，“在同等條件下，由於貨物之特性以及貨主不需要加快運輸等原因，華船還是可以保住在西南海岸的貿易”<sup>(26)</sup>。

表二：1892至1901年華船進出拱北關情況表<sup>(27)</sup>（來往外國部分略）

| 年份   | 前往內地   |         | 來自內地   |         | 前往香港 |         | 來自香港 |         | 合計     |           |
|------|--------|---------|--------|---------|------|---------|------|---------|--------|-----------|
|      | 船隻     | 噸位      | 船隻     | 噸位      | 船隻   | 噸位      | 船隻   | 噸位      | 船隻     | 噸位        |
| 1892 | 9,005  | 427,273 | 9,086  | 429,937 | 760  | 113,993 | 809  | 115,299 | 19,675 | 1,089,357 |
| 1893 | 10,030 | 410,496 | 10,146 | 416,849 | 797  | 111,776 | 806  | 110,582 | 21,787 | 1,050,764 |
| 1894 | 9,246  | 413,684 | 9,348  | 411,023 | 805  | 111,097 | 860  | 114,138 | 20,265 | 1,050,737 |
| 1895 | 7,703  | 378,579 | 8,132  | 382,331 | 693  | 81,504  | 751  | 90,532  | 17,285 | 934,410   |
| 1896 | 7,170  | 345,854 | 7,406  | 369,777 | 717  | 89,443  | 811  | 93,914  | 16,109 | 900,032   |
| 1897 | 7,170  | 341,585 | 7,205  | 357,768 | 722  | 92,669  | 776  | 97,115  | 15,879 | 890,029   |
| 1898 | 7,074  | 331,143 | 7,132  | 348,340 | 585  | 80,188  | 651  | 87,659  | 15,445 | 847,534   |
| 1899 | 6,876  | 317,512 | 6,778  | 337,006 | 618  | 82,721  | 679  | 86,978  | 14,962 | 826,203   |
| 1900 | 7,324  | 391,771 | 6,970  | 376,066 | 621  | 75,923  | 598  | 70,750  | 15,528 | 917,115   |
| 1901 | 7,947  | 417,606 | 7,592  | 416,910 | 438  | 58,960  | 563  | 70,441  | 16,601 | 966,717   |

表二是這十年間華船進出拱北關情況。其中，1892年的載貨量最多，其後至1900年均逐年減少。1894年，因澳門實行煤油專賣而致該年出入中國的船運噸位大幅減少。<sup>(28)</sup> 國內貿易的船隻貨運量從1899年的65.4萬噸，增至1901年的83.4萬噸，淨增18萬噸。<sup>(29)</sup> 增加的原因，主要是由於過往長洲關廠的船隻加入統計。表三顯示香港與澳門之間的華船貿易繼續減少，貨運量從1892年的

22.9萬噸減至1901年的12.9萬噸，減少10萬噸，降幅約43.7%。華船貨運量的下降部分受往來港澳間的輪船增加所影響。除每日有“香山號”輪船作為定期航班之外，許多小型汽輪也加入這條航線。1901年來往外洋各埠的華船明顯增多，貨運總量卻沒有增加，則是因為一些小型華船懸掛法國國旗從廣州灣運鹽到澳門，此類貨運量沒有列入統計。<sup>(30)</sup>

表三：1892至1901年不列入拱北關統計的港澳華船貨運總值<sup>(31)</sup>

| 年度   | 由港至澳入口  | 由澳至港出口  | 合計貨值(關平銀兩) |
|------|---------|---------|------------|
| 1892 | 2784223 | 940196  | 3724419    |
| 1893 | 2623856 | 923843  | 3547699    |
| 1894 | 2678294 | 870203  | 3548497    |
| 1895 | 2236673 | 762657  | 2999330    |
| 1896 | 2564343 | 913359  | 3477702    |
| 1897 | 2833498 | 1069537 | 3903035    |
| 1898 | 2974004 | 1371107 | 4345111    |
| 1899 | 3582630 | 1920310 | 5502940    |
| 1900 | 2442604 | 1871793 | 4314397    |
| 1901 | 2654280 | 1269254 | 3923534    |

這一時期的華船種類主要以大小來區分，一般按其建造地來命名。船的載貨量由二百噸至二百三十噸不等。最大者主要為客船，簡稱“渡”，如“石岐渡”等。它們往返於附近府縣的主要城鎮，主要從事客運，而非貨運。這類華船大多租用汽輪拖航，拖運執照在廣州申領，每年繳費六百元。汽輪祇可用於拖航，不可用作載客或運貨，而且不許駛出中國水域，於是來往澳門的載客華船行至馬溜洲關廠必須改由別的汽輪拖航。這十年初時，腳踏人力車船極為流行，後期則幾乎絕跡。<sup>(32)</sup> 這十年間，乘坐華船經由拱北關進出中國的旅客人數如表四所示：

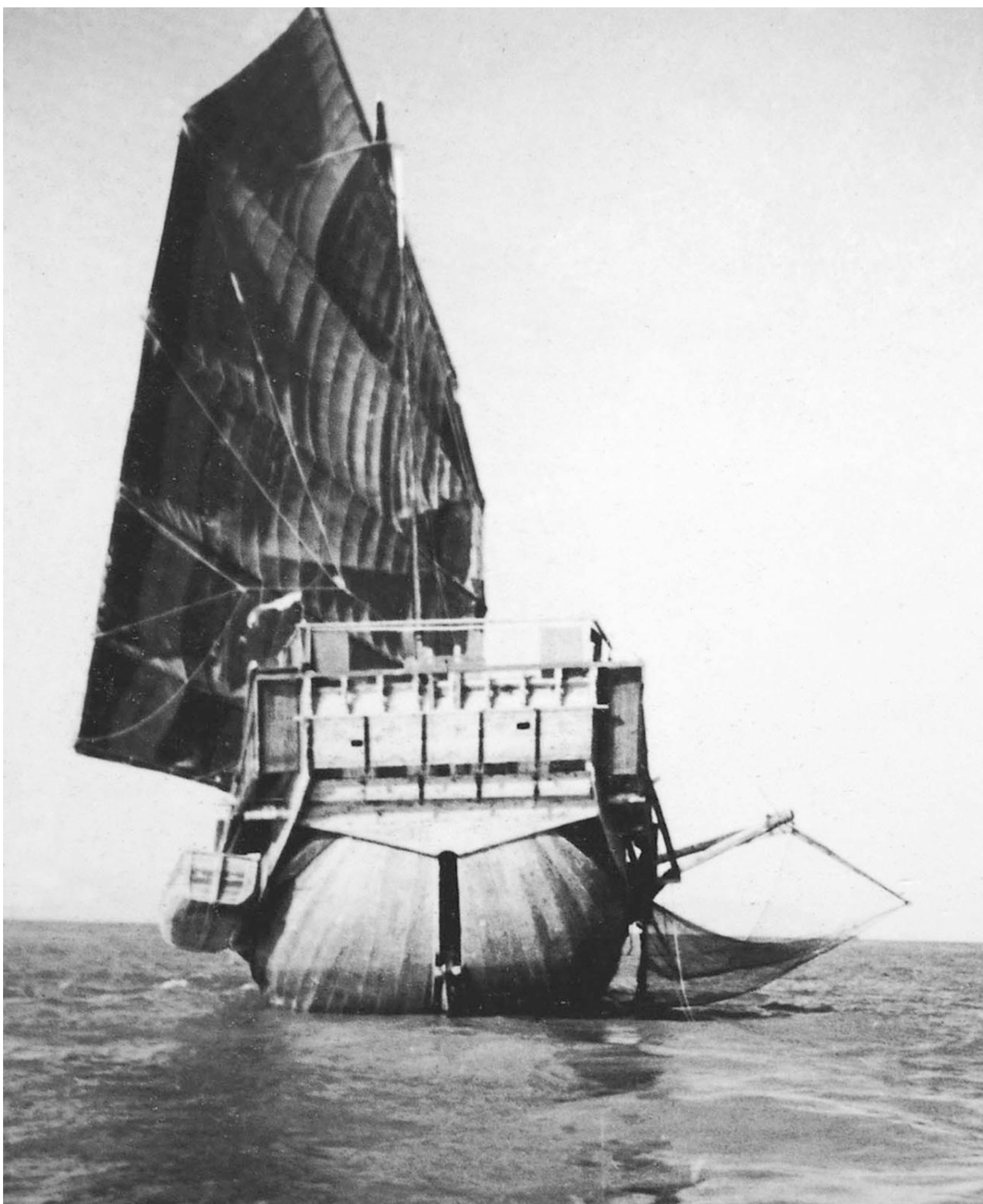
表四：1892至1901年  
乘坐華船經由拱北關進出中國的旅客人數<sup>(33)</sup>

| 年度   | 入口      | 出口      | 合計      |
|------|---------|---------|---------|
| 1892 | 122,965 | 118,883 | 241,848 |
| 1893 | 132,000 | 126,709 | 258,709 |
| 1894 | 123,191 | 115,894 | 239,085 |
| 1895 | 123,015 | 114,566 | 237,581 |
| 1896 | 120,060 | 121,496 | 241,556 |
| 1897 | 121,048 | 120,436 | 241,484 |
| 1898 | 102,076 | 103,304 | 205,380 |
| 1899 | 100,286 | 100,369 | 200,655 |
| 1900 | 97,498  | 97,129  | 194,627 |
| 1901 | 116,798 | 111,967 | 228,765 |

1897年西江開放給洋輪航行<sup>(34)</sup>以後，華船載客人數相應大幅減少。1898年起，小型輪船進入澳門至三水之間的航線載客，平均每年載客3.3萬人。1901年的載客數比1892年增加2萬人。同時，“由於額外的生活支出、上漲的木匠工價、木料及其他材料的漲價，使華船價格上漲將近一倍”<sup>(35)</sup>。1900年11月，香港遭遇颱風，大量華船被毀。<sup>(36)</sup> 海關報告對華船的盈利詳情和遇難船隻的損失程度都未提及。

華船既無保險體制，又要遭遇遠比風暴等惡劣天氣更可怕的海盜，這十年間海盜作案不但沒有減少，反而增加了。海盜襲擊華船的事件幾乎每天都有發生，不僅華船受到海盜的襲擊，洋輪亦然。海盜對貿易的損害十分嚴重，香港與澳門都成為主要受害者。鎮壓盜匪也成為本地官員需要解決的頭等大事。<sup>(37)</sup> 這一時期，所有經由拱北關各卡的正當商船都須攜帶船照及軍械單照。偶爾入口的華船則發給海關結關證。<sup>(38)</sup>

此外，1892年5月20至22日，發生了華人抗議澳門官府侵犯其人身權利的“杯葛”事件，其間船舶也停航，拱北關稅務司柯爾樂稱此為“澳門開埠三百年來所未有”<sup>(39)</sup>。1893年10月17日，巴西京都公司(Companhia Metropolitana Rio Janeiro)租用德國地打杜士號輪，運載四百七十四名華工“移民”去里約熱內盧。<sup>(40)</sup> 因中國官方多次嚴厲抗議此次移民，此後也不再有類似的航運業務出現。<sup>(41)</sup>



在澳門十字門水域出海的三桅漁船——大杉罈，樓高三層，廳房裝飾華麗可容三、四十人，據說還有船主延聘教師在船上課讀子弟而不誤捕撈漁獲者。

若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝

採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物·2001

## 1902年-1911年

這十年的貿易增長全依賴進口。貿易值創記錄的是1910年，最少的是1906年，但“本十年貿易最差的年份仍然好於前十年的最好年份”<sup>(42)</sup>。

1903年，一條輪船航線開始貫通於廣州灣與港澳之間，原先大量以華船載運並經由拱北關的雷州府出口貿易被輪船奪去。<sup>(43)</sup> 廣州及西江的輪船交通也一度讓華船貿易減少。1904年3月，江門開埠。澳門及拱北商民曾擔憂其開埠將嚴重影響本地的華船貿易，於是1905年，華船僱傭拖輪來牽拉航運，至1911年，僱傭拖輪的華船共計27,970個航程，這使得華船貿易得以和江門的輪船貿易抗衡。這十年間，報關、結關的華船，除裝載壓艙物船之外，合計152,916艘；前一個十年的載貨船為149,668隻。<sup>(44)</sup> 到了1910年，出口貿易有所改善，一些大宗貨物也重新使用華船沿舊航路運輸。<sup>(45)</sup>

總體上，1904以後華船的生意逐漸被較為便捷的輪船所侵奪，借用周憲文先生論述日治時期臺灣航運業發展的觀點來看：“大型帆船取代了小型帆船，輪船取代了帆船，大型輪船取代了小型輪船；這原是‘時代進步’的必然現象。”<sup>(46)</sup> 此外，僱傭拖輪的推廣等現象都可表示“現代化的傾向”。<sup>(47)</sup>

## 1912年-1921年

由於“歐洲戰爭而造成的人心惶惑與船隻短缺”<sup>(48)</sup>，1914年後途經各關卡的華船數量、噸位急跌。不過，1921年的數據表示和平再現後貿易有所恢復。本十年間，途經各關卡的華船數量、噸位及所載貨值見表五，來往香港、澳門的華船數量、載貨噸位及貨運總值見表六：

表五：1912至1921年  
途經拱北關各關卡的華船數量、噸位及所載貨值<sup>(49)</sup>

| 年度   | 船隻     | 噸位        | 貨值（關平銀兩）   |
|------|--------|-----------|------------|
| 1912 | 18,170 | 1,075,374 | 16,572,559 |
| 1913 | 17,919 | 1,043,987 | 17,621,524 |
| 1914 | 17,310 | 982,305   | 16,438,476 |
| 1915 | 16,482 | 1,004,650 | 17,533,606 |
| 1916 | 13,142 | 757,387   | 14,302,235 |
| 1917 | 13,119 | 847,294   | 16,283,502 |
| 1918 | 10,899 | 684,707   | 13,513,990 |
| 1919 | 10,228 | 669,618   | 13,296,263 |
| 1920 | 9,789  | 630,141   | 17,983,235 |
| 1921 | 12,013 | 859,980   | 30,854,147 |

表六：1912至1921年  
來往香港、澳門的華船數量、載貨噸位及貨運總值<sup>(50)</sup>

| 年度   | 船隻    | 噸位       | 貨值（關平銀兩） |
|------|-------|----------|----------|
| 1912 | 743   | 91,019   | 925,533  |
| 1913 | 679   | 78,795   | 87,4502  |
| 1914 | 853   | 95,692   | 845,925  |
| 1915 | 768   | 87,531   | 633,604  |
| 1916 | 1,072 | 1,14,356 | 814,091  |
| 1917 | 842   | 98,475   | 745,704  |
| 1918 | 560   | 67,410   | 688,383  |
| 1919 | 600   | 68,737   | 565,690  |
| 1920 | 597   | 68,710   | 580,060  |
| 1921 | 692   | 82,578   | 528,313  |

除開1921年，這十年間途經各關卡的華船總數量與載貨噸位，以及來往港澳的華船數貨運總值大致呈下降趨勢，途經各關卡的貨運總值變動比較反覆。過去的經驗表明：無論是江門開埠，還是港澳與廣州灣的輪船航線以及香港與西江各港口的輪船直航，都沒有對當地的華船貿易構成致命打擊。“華船運費與常關稅費都較低廉，有助於維持該項貿易。此外，這些水域貿易繁多，輪船運輸不可能完全取代華船，因此在西江和西海岸除開當地船隻之外，還不可能有其他航運。”<sup>(51)</sup> 而澳門至雷州半島的沿海是長達數哩的淺海灘，祇適



貨船走大坦洲至堪江線，日間行駛夜間拋錨停航。

若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝

採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物，2001

合吃水較淺的華船航行。因為便於在淺水區航行，蒸汽拖輪在以上水域仍然廣為租用，主要用於牽拖客船與貨船，以確保航運更為準時、安全，並預防盜匪襲擊。當時人們可以看到“又小又髒的拖輪冒着煙，牽拖着華麗豔俗的三層客船航行”<sup>(52)</sup>。

“倘若不提及本地的大宗漁業，有關拱北與澳門航運的評估便未必完善。”<sup>(53)</sup> 這十年間，約有1,800艘澳門船隻，以及四萬名船員或在岸上進行

相關貿易的人員從事漁業。每年從澳門出口至江門、單水口、公益埠、赤坎及石岐等地的魚類總值平均超過三百萬元；而用輪船運往廣州和香港的海魚價值年均約四十萬元。<sup>(54)</sup>

本十年底，造船業的興旺印證了前述的貿易和航運的恢復。“澳門有九家造船工場，氹仔有二家造船工場。在拱北一側的灣仔與銀坑，共有十八家大型造船工場和二十家小型造船工場。1921年，拱北共造出五十艘大木船。”<sup>(55)</sup>

### 1922年-1931年

拱北關管轄的貿易祇是通過性質的民船貨物運輸，並非各卡附近的產銷。自從稅率提高後，民船經由澳門運至拱北的貨物不再享有低稅率，並且由於拱北沒有報稅行和船行代理，民船進口要被耽延數日，因此多運往香港和粵省口岸中轉，澳門和拱北的貿易均受影響。<sup>(56)</sup>

本埠出入船隻以民船為主，其線路有兩條：一由澳門經前山至石岐，一由港澳經馬溜洲南行至台山、陽江及赤溪。內港輪船僅有一艘，1926年，民國交通部特准一艘輪船往來香港、馬溜洲及廣海間，因其難與民船競爭，在1930年便停航。先前“又小又髒”的蒸汽拖輪已被眾多的小型汽艇所取代，這一現象是珠江口岸其它商埠所沒有的。<sup>(57)</sup> 這一時期的航業情形，可見表七和表八：

表七：民國十一年至十九年澳門進出輪船及民船運輸貨物量值表<sup>(58)</sup>

| 年 份   | 進口貨物        |            | 出口貨物       |            |
|-------|-------------|------------|------------|------------|
|       | 公 斤         | 銀 元        | 公 斤        | 銀 元        |
| 民國十一年 | 10,729,5853 | 13,110,645 | 59,208,019 | 15,463,282 |
| 民國十二年 | 16,8289,835 | 31,310,265 | 83,621,454 | 17,620,403 |
| 民國十三年 | 151,162,356 | 27,468,375 | 62,003,120 | 15,517,965 |
| 民國十四年 | 169,965,240 | 26,742,026 | 62,945,685 | 13,871,878 |
| 民國十五年 | 77,170,156  | 12,450,496 | 50,878,660 | 12,865,201 |
| 民國十六年 | 172,533,338 | 24,654,369 | 45,730,339 | 8,746,346  |
| 民國十七年 | 189,079,199 | 23,511,379 | 48,569,279 | 9,321,533  |
| 民國十八年 | 129,952,425 | 18,144,202 | 48,005,827 | 9,703,131  |
| 民國十九年 | 271,270,105 | 18,571,497 | 67,395,415 | 1,1605,207 |

表八：最近十年報經拱北關進出船隻隻數噸位表<sup>(59)</sup>

| 年份    | 按照普通行輪章程進出之船隻 |           | 按照內港行輪章程進出之船隻 |         |
|-------|---------------|-----------|---------------|---------|
|       | 隻 數           | 噸 位       | 隻 數           | 噸 位     |
| 民國十一年 | 10,457        | 878,472   | 2,669         | 76,489  |
| 民國十二年 | 9,974         | 764,707   | 1,112         | 57,493  |
| 民國十三年 | 10,402        | 861,963   | 1,647         | 52,923  |
| 民國十四年 | 10,058        | 740,990   | 1,634         | 90,928  |
| 民國十五年 | 9,725         | 553,576   | 1,623         | 51,873  |
| 民國十六年 | 9,896         | 777,198   | 3,217         | 102,038 |
| 民國十七年 | 11,805        | 1,001,011 | 3,913         | 108,003 |
| 民國十八年 | 12,456        | 1,096,274 | 4,479         | 126,325 |
| 民國十九年 | 10,026        | 861,204   | 3,497         | 98,889  |
| 民國二十年 | 9,520         | 820,458   | 3,140         | 106,485 |

這十年民船航業屢受打擊。1922年1月至3月間香港海員罷工，導致民船和輪船均遭停駛，所有前往香港的旅客和郵件暫由葡國派撥兵艦運載，港澳交通才不至於中斷。不久後的5月29日，澳門又發生華人罷工，拱北工人響應並封鎖澳門數週，船隻無法出入。<sup>(60)</sup> 1925年6月23日沙基慘案發生後，廣東省的罷工團體宣佈“將內地與香港直接、間接之貿易，一概斷絕”<sup>(61)</sup>，並派人前往山及拱北關所屬分卡檢查英貨，以及派汽艇前往馬溜洲一帶巡弋，祇要查見民船自港運貨，便截留沒收，並科罰金。於是所有民船均駛往港

澳暫避，到十月下旬貿易才有恢復。<sup>(62)</sup> 1926年，對於香港的抵制又開始施行，往來民船不准裝貨，並禁止前往澳門，直至年終貿易才開始恢復。<sup>(63)</sup>

1931年在澳門登記的捕魚民船約有七百艘，男女漁夫約二萬人。澳門及其附近共有小船廠十七所，每所每年可造民船十艘。<sup>(64)</sup>

### 1932年-1946年

自從1931年元旦“常關分卡改為海關民船貿易分卡後，所有經由內地運銷外洋之貨物，均須



此為陽江、電白一帶漁民所有的福佬七榜拖網漁船，其三桅頂平，與港澳漁船之桅頂和舵背有異。

若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝

採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物·2001

報經粵海及江門二關出口”<sup>(65)</sup>，拱北關出口貿易逐漸式微。1932年，出口貿易一落千丈，全年總值由1931年的230萬兩跌至40萬兩。<sup>(66)</sup>同時由於石岐至澳門關閘的公路等建成通車，運銷珠江口各處的貨物多摒棄民船，改由汽車及其它非海關管轄的水路途徑運輸。<sup>(67)</sup>然而，由於走私盛行，1935年初，澳門至內地各處的拖船營業鼎盛，直至海關嚴厲緝私後才有所消停<sup>(68)</sup>，到1936年便景況蕭條。<sup>(69)</sup>

1937年中日戰爭開始，日軍封鎖海岸，華籍漁船或被擊沉，或遭焚燬，珠江口所有進出水道也被封鎖，中山縣附近各小島都被日軍佔據，漁船和民船都遭截留。<sup>(70)</sup>進口貨物多由民船與拖船，繞道小溪而行。1938年10月廣州淪陷後，香港與廣州、江門及西江各埠的交通又遭斷絕，大批貨物便從香港運往澳門，然後由民船、舢板

和汽車轉運內地。<sup>(71)</sup>“當時聯益、公平安、合安等五家航業公司共有大小渡輪、電船、拖渡十八艘，‘客貨往來，有如過江之鯽，盛極一時’”<sup>(72)</sup>。1940年5月拱北關淪陷，海關人員全體撤至澳門。廣州、江門、中山相繼淪陷後，內地進出貨物都以此地為最便捷通道，澳門成為淪陷區與後方交換物資的最重要樞紐和“珠江口商業中心”。<sup>(73)</sup>1941年初，日軍加強了對華南沿海的清剿，“位於大亞灣的粵港交通樞紐沙魚涌梗塞，但往西江南路的貨運趨旺。許多運輸商轉移至澳門，設法舉辦澳門至四邑、三埠的運輸事業。至3月中旬，該交通線盛極一時，運輸公司幾達百間”<sup>(74)</sup>。即使在1941年末香港淪陷後，澳門當局也能頂着日本強加干預和侵佔的威脅，維持着澳門與廣州灣和越南之間的少量貿易。雖然此時除了懸掛葡國旗幟的兩艘輪船外，其它船隻大多被日本



往珠江口零丁洋捕魚的三桅大杉罾正駛出澳門航道  
若瑟·利維士·嘉德禮 (José Neves Catela, 1902-1951) 攝  
採自《永不回來的風景——澳門昔日生活照片》，澳門藝術博物·2001

劫持，但澳門仍與鄰近地區利用各式船隻，交換了大量物資，直至太平洋戰爭爆發才告停頓。<sup>(75)</sup>

戰後初年，因為許多拖船、小汽輪、小馬達輪、帆船及馬達貨車都被戰事損毀，所以澳門與內地的交通極為困難，且運費高昂。1946年下半年，後各輪船公司的努力，將舊貨車引擎改裝於小帆船內，澳門與內地的交通開始勉強恢復。進出口的帆船、小汽輪、小馬達輪及馬達帆船，共有307,837噸。<sup>(76)</sup>

1887至1946年六十年的海關史料展示了近代澳門航運發展的幾個特點：第一，航運與貿易

相互依存，香港在澳門航運發展中扮演重要角色。香港一開始便是作為外商在華航運業和船舶制造的基地而發展起來的，香港開埠後，澳門的貿易地位和交通地位逐漸被取代，曾作為葡萄牙遠東貿易之立足點以及中國唯一通商口岸廣州之外港的澳門，逐漸淪為香港的附庸；曾遍及日本、菲律賓和馬六甲等遠東港口的澳門航線逐漸縮小至限於香港、廣州及珠三角各地。這也是工業革命和資本主義擴張對全球“帆船時代”港口城市的一次打擊。第二，雖然澳門航運的發展展現了大型帆船取代小型帆船，輪船取代帆船，大型輪船取代小型輪船等“現代化的傾向”，但同時也保留了拖船、小汽輪、小馬達輪、帆船等看似應該被“現代化”淘汰的交通工具，此類船隻在抗戰期間的物資和人員輸送上起到了無可替代的作用，還促使澳門成為淪陷區與後方交換物資的中心和“戰時珠江口商業中心”。這種“現代”和“不現代”並存的現象也是研究其它“現代化”問題時需要特別關注的。

## 餘 論

除了貿易的消長之外，“澳門實深受西江沖積之威脅，沿岸盛行堆積次（……）泥灘廣闊，海岸日淺，不能容大洋輪舶之出入，此實為澳門港口發展之最大阻礙”<sup>(77)</sup>，也是導致澳門中心地位不保的重要原因。

香港開埠之後，澳葡當局也隨之宣布澳門為“自由港”。可是“澳葡當局反復籌劃的市政建設與疏浚港口工程，始終落後於西江開放後的內外貿易發展與西江河沙淤塞澳門港口的速度”<sup>(78)</sup>。澳門

官方多次籲請葡國政府准許動用現有基金疏浚港灣，但一直未奏成效。這一弊端正在迅速擴大，澳門如果還想維持港口貿易，必須盡快解決這個問題。華商早已證實，澳門外港拋錨處的水位一年年降低，先前澳門樂於與潮州府進行的貿易以及澳門與粵西各府的洋米貿易均已轉到香港。<sup>(79)</sup> 1891年，拱北關稅務司賀璧理比較港澳兩地的貿易發展前景時就指出：“澳門想要維持其重要港口的地位，葡萄牙當局首先要從漠不關心的昏睡中蘇醒過來，允許澳門疏浚港口。”<sup>(80)</sup>

1892至1901年間，澳門及拱北關各處入口水域繼續於淺，深水航道明顯變窄，如不採取疏浚措施，港口水道將祇能由吃水極淺的輪船及中型木船進出。而當局並沒有採取挖深水道或疏浚港口的任何措施。拱北關界內增設的唯一有利於航運的設施，是1897年8月設置的一個浮標，以標示該關汽艇龍興號在馬溜洲水道發現的一座礁石。<sup>(81)</sup>

接下來的十年，拱北關各關廠的水路入口繼續未得改善，水域裡的沙灘和淺灘仍在繼續延伸，由於近年沒有進行大規模的勘測，無從精確評估航道淤淺的準確程度。改進周圍水路的唯一行動是1911年初夏，由澳門政府與香港一家工程商行簽約進行的，對進入澳門港口的一條航道的疏浚工程。該航道計劃有6000米長、50米寬，統一水深為12英尺，工程於一年內完成。另外，1865年建成的東望洋山燈塔，於1910年裝配了最新型的隱藏式燈器新式三等聯閃燈機，“查中國領海內之燈塔，除山東山頭之舊式燈樁及澎湖群島中漁翁島之古燈外，該燈可謂最老者”<sup>(82)</sup>，它也是當時世界上同類燈塔中最古老的。<sup>(83)</sup>

到了1920年，澳門政府終於作出了較大的反應。1月，在拉科達將軍的親自指揮下，澳門開始實施興建人工外港的“拉科達計劃”。這項工程需耗資1,200萬元，該款項由里斯本政府擔保。整個工程包括興建一條防波堤，依此而建新港，港內可供食水22英尺的船隻靠泊。<sup>(84)</sup> 在內港建一船塢，以便修葺拖船與小輪。此外，還有一處

廣闊的避風塘，供內河輪船及民船使用。<sup>(85)</sup> 葡萄牙人希望通過興建供華船使用的新設施，可以吸引造船廠和修船廠重返澳門。這些造船廠和修船廠曾因為內港淤塞，離開澳門，遷往灣仔。<sup>(86)</sup> 這一工程在1926年基本竣工，但疏浚淤塞是一項需要與時俱進的工作，這不僅僅是錨地淤淺的問題，本地方圓數哩的全部河床，正以每年幾英寸的速度昇高。<sup>(87)</sup> 在過去三十年間，西江水流的流向與流速證明了疏浚工程的難度出乎澳門當局的意料之外，此類問題也是任何欲保持繁榮的港口城市所必須重視的。

#### 【註】

- (1) (2) (3) 〈1887至1891年拱北關貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《近代拱北海關報告匯編（1887-1946）》（以下簡稱《報告匯編》），澳門：澳門基金會，1998年，頁26；頁27。
- (4) (美)馬士着，張匯文等譯：《中華帝國對外關係史》第二卷，北京：三聯書店，1958年，頁430。
- (5) (6) (7) (8) 〈1887至1891年拱北關貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁17；頁8；頁17；頁2。
- (9) 姚賢鎬編：《中國近代對外貿易史資料（1840-1895）》第二冊，北京：中華書局，1962年，頁858。
- (10) (11) 〈1887至1891年拱北關貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁20。
- (12) 姚賢鎬編：《中國近代對外貿易史資料（1840-1895）》第二冊，頁766。
- (13) (14) 聶寶璋編：《中國近代航運史資料》第一輯（1840-1895）上冊，上海：上海人民出版社，1983年，頁287；頁336。
- (15) (16) (17) (18) (19) (20) 〈1887至1891年拱北關貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁20；頁21；頁22。
- (21) 莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，〈序言〉，頁6-7。
- (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) 〈1892至1901年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁45；頁46-47；頁48；頁72；頁77；頁67；頁68；頁69。
- (34) 1897年，英國迫使清政府訂立中英〈續議緬甸條約·專條〉，把1895年清政府已同意的“西江通商”記載於其中，開三水和梧州為通商口岸。英商省港澳、太古

- 和怡和三家輪船公司相繼加入西江航運，並於1903年合資開辦了西江航線最大的西江輪船公司。
- (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) 〈1892至1901年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁69；頁70；頁40-41；頁41；頁41-42。
- (42) 〈1902至1911年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁78。
- (43) 〈光緒二十九年拱北口華洋貿易情形論略〉（1903年），中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編：《中國舊海關史料（1859-1948）》（以下簡稱《舊海關史料》）第38冊，北京：京華出版社，2001年，頁289。
- (44) (45) 〈1902至1911年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁79；頁80。
- (46) 周憲文編著：《臺灣經濟史》，臺北：臺灣開明書店，1980年，頁859。
- (47) 周憲文編著：《臺灣經濟史》，頁857。
- (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) 〈1912至1921年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁88；頁89；頁92；頁90；頁95；頁96；頁105。
- (56) (57) (58) (59) 〈1922至1931年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁111；頁114；頁115。
- (60) 〈中華民國十一年拱北口華洋貿易情形論略〉（1922年），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁336。
- (61) 〈拱北關民國十四年華洋貿易統計報告書〉（1925年），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁353。
- (62) 〈1922至1931年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁115。
- (63) 〈拱北關民國十五年華洋貿易統計報告書〉（1926年），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁358。
- (64) (65) 〈1922至1931年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁118；頁114。
- (66) 〈民國二十一年海關中外貿易統計年刊〉（1932年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁374。
- (67) 〈民國二十二年海關中外貿易統計年刊〉（1933年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁375。
- (68) 〈民國二十四年海關中外貿易統計年刊〉（1935年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁377。
- (69) 〈民國二十五年海關中外貿易統計年刊〉（1936年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁379。
- (70) 〈民國二十六年海關中外貿易統計年刊〉（1937年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁380。
- (71) 〈民國二十七年海關中外貿易統計年刊〉（1938年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁383。
- (72) 〈各屬要聞〉，《香港華字日報》1939年7月25日。轉引自張曉輝：〈抗戰前期澳門的經濟社會（1937年7月至1941年12月）〉，《民國檔案》2005年第3期。
- (73) 〈民國二十九年海關中外貿易統計年刊〉（1940年，拱北關部分），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁387。
- (74) 〈華南要聞〉，香港《星島日報》1941年4月16日。轉引自張曉輝：〈抗戰前期澳門的經濟社會（1937年7月至1941年12月）〉，《民國檔案》2005年第3期。
- (75) 〈民國三十年至三十四年中外貿易概況報告〉（1941-1945年，拱北關部分），中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編：《舊海關史料》第146冊，頁21。
- (76) 〈民國三十五年中外貿易概況報告〉（1946年，拱北關部分），中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳編：《舊海關史料》第146冊，頁85。
- (77) 何大章、繆鴻基：《澳門地理》，廣州：廣東省立文理學院出版組，1946年，頁27-28。
- (78) 莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，〈序言〉，頁5。
- (79) (80) 〈1887至1891年拱北關貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁27-28；頁28。
- (81) 〈1892至1901年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁64。
- (82) (英) 班思德著，李廷元譯：《中國沿海燈塔志》，海關總稅務司公署統計科，1933年，頁71。轉引自鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553-1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，頁45。
- (83) 〈1902至1911年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁82-83。
- (84) 〈中華民國九年拱北口華洋貿易情形論略〉（1920年），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁330。
- (85) 〈拱北關民國十四年華洋貿易統計報告書〉（1925年），莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁357。
- (86) (87) 〈1912至1921年拱北關十年貿易報告〉，莫世祥、虞和平、陳奕平編譯：《報告匯編》，頁100；頁101。