

船務舊話 (上)

駁洋客



香港以商務為生命綫，而商務的繁榮與否，要看貨物出售是不是繁多，而貨物出進之多少，又要看船舶進出的數字是否龐大。

回憶一八四七年時候，港商的船舶進出，不過六百九十四隻，載貨不過二十二萬九千四百六十五噸。經過十四個年頭之後，到一八六一年，單是出口船舶已有一千二百五十九隻，載貨六十五萬八千一百九十六噸，而入口的船舶也有一千二百八十六隻，載貨六十五萬二千一百八十七噸之多了。再過十年，到一八七一年，出口輪船增加到三萬四千五百五十艘，

載貨三百三十六萬零六百二十二噸，入口船舶增加到二萬八千六百三十五隻，載貨三百一十五萬八千五百一十九噸。再過十年，即一八八一年，出口船舶畧減為二萬七千五百五十三隻，但載貨增為四百五十三萬三千三百零四噸，入口船舶是二萬七千零五十一隻，也畧減減少，但貨物也增加為四百四十七萬五千八百二十噸。再過十年，是一八九一年，船舶出口仍畧少，是二萬七千一百五十七隻，但貨物狂增為六百七十七萬三千二百四十三噸，入口船舶二萬六千九百五十三艘，也比前畧減，但貨物增為六百七十六萬八千九百一十八噸，這也是比前十年的數字為大。總而言之，進出香港的貨物，一天比一天為多，奠定了香港繁榮的基礎。

另一個統計，在那些衆多的輪船之中，每一百艘有五十三艘是屬於英國商人的，三十一艘是屬於華商的，只餘十六艘是屬於其他洋船。

船務舊話(中)

教員譯客



香港掌故

香港是遠東各埠的中心，因距各埠來往各埠航程，因距遠近而航程所需的時日不同。去廈門二百八十英里，航行三十六小時。到曼谷一千四百五十英里，航行八天。到新金山的德里十萬五千三百六十英里，行船三十天。到廣州八十英里，船行六點半鐘。到日本的神戶一千六百二十九英里，行船九天。到小呂宋六百二十英里，航行三天。到澳門四十英里，航行三點半鐘。到北京一千六百一十英里，行船十天。到西貢九百一十英里，行船三天。到上海八百英里，航行四天。到新加坡一千五百英里，航行七

天。也說有去香港更近，因為今天的測量準確，而船行的速率也增高，這些海行紀錄當然有些已不被粉碎了。五十年前，最多船隻往來的，要算香港與檳榔嶼船公司和法蘭西輪船公司，每星期都有輪船來往英京。勿者士行代理的德國輪船公司，每月有郵船往來香港與國之間。花旗輪船公司有郵船來往舊金山和香港，昌興輪船公司有郵船往滿哥華等埠。太古行代理的拿爾威順輪船公司及衣治文士輪船公司，常有輪船來往新金山等埠，此外還有招商局輪船公司，渣甸洋行，太古洋行，喇行，瑞記洋行，德忌利士洋行，譚臣洋行，架刺威治洋行，天祥洋行，新旗昌洋行，雷沙宜洋行，些刺士洋行，常有輪船來往各埠。一九一

船務舊話 (中)

聚洋客 廿七、二十



至于中國的渡船，每年進出于香港的，在五十年前，其數字，每年也有二萬多隻。所載貨物的數量，也有一百五十餘萬噸之多。在港駐泊的渡船，多數是來往于廣州澳門與香港附近香港的廣東各處內地。在香港停駐的小輪船，當時的數字不大，祇有一百隻，其中四十七隻是向船政署領到牌照，許可載客往來的，其餘有五十三隻是屬於自用的輪船，又有五隻是属于香港政府的，五隻属于香港駐軍當局的。

經由香港搭船到外岸去的中國人也很多。廣東人住近沿海地方，接觸西方文化最先，又富有冒險精神，往往與人匹馬到歐美各地去找獨立生活，而又往往成功，變成巨富，甚至把獨佔地的經濟勢力，當地人民和政府都無如之何的，因之，每年經由香港出洋的中國人，數字很大，凡解港出洋的。必先在船政署點名，然後下船。過去的数字：一八八六年是六萬四千五百一十二人，一八八七年是八萬二千八百九十七人，一八八八年是九萬六千一百九十五人，一八八九年是四萬七千八百四十九人，一八九〇年是四萬二千〇六十八人。這些中國人都是往星加坡檳榔嶼的居多，一八八九和一八九零兩年，因新金山，雪梨金山和檀香山都不許中國人前往，新加坡檳榔嶼的錫業也一落千丈，所以從最高九萬人降為最低四萬人。至于各種貨物出入口數字，因為當時還沒有海關之設，沒有辦法統計，只知道某一年要物有五萬八千四百九十九箱入口，五萬七千五百九十八箱出口而已。