喧闹的海市

闽东南港市兴衰与海洋人文

蓝达居 著

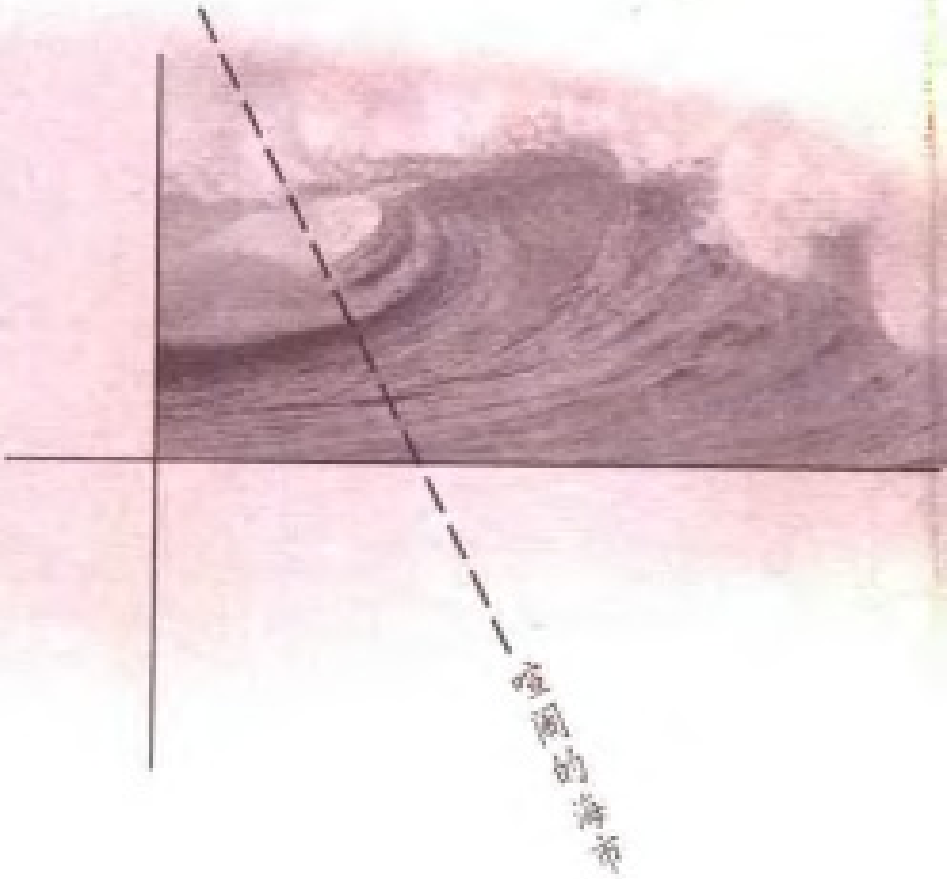
江西高校出版社

“九五”国家重点图书

杨国桢 主编

海洋与中国丛书

展开海洋视野
敞舒海洋胸怀
挖掘海洋信息
探讨海洋成败
复忆海洋过去
关注海洋未来
重塑中国海洋文明
迎接全球海洋时代



ISBN 7-81033-955-9

9 787810 339551 >

ISBN 7-81033-955-9/K · 40

定价：25.80 元

0097

喧闹的海市

——闽东南港市兴衰与海洋人文

蓝达居 著

江西高校出版社

杨国桢 主编

海洋与中国丛书

图书在版编目（CIP）数据

宝剑锋磨市：闽东南港市兴衰与海洋人文／蓝达居著．—南昌：江西高校出版社，1999.12
（海洋与中国丛书／杨国桢主编）
ISBN 7-81033-955-9

Ⅰ.暗… Ⅱ.蓝… Ⅲ.地方史-研究-福建-港市-明清时代 Ⅳ.K295.73

中国版本图书馆 CIP 数据核字（1999）第 21659 号

海洋与中国

暗阁的海市
——闽东南港市兴衰与海洋人文
蓝达居 著
江西高校出版社
（江西省南昌市洪都北大道96号）
邮编：330046 电话：（0791）8513803 8504319
各地新华书店经销
江西长达科贸有限公司印务部印刷
封面印刷：江西新华印刷厂
内文印刷：南昌市光华印刷厂
1999年12月第1版 1999年12月第1次印刷
850mm×1168mm 1/32 10.125印张 190千字
印数：1—2000册
定价：25.80元
ISBN 7-81033-955-9/K·40
（江西高校版图书如有印刷、装订错误，请随时向本印厂调换）

总　　序

中国是一个兼具陆海、生态环境多样性的大国。海洋是中华民族生存、发展的重要环境。现今中国的版图内，有1.8万余公里的海岸线，1.4万余公里的岛岸线，沿海岛屿6500多个，5大海域的海洋国土达300余万平方公里，相当于陆地国土的1/3。在漫长的历史岁月中，中华民族不屈不挠地向海洋进军，发展了自己的海洋经济、海洋社会和海洋人文模式，积淀了丰厚的文化，体现了中华文明海洋性的一面。

中华民族有光荣的海洋发展传统，也经历过从海洋退却的严重挫折。向海洋开放，曾使中国传统的海洋产业、海洋贸易和海洋科技走在世界各国的前列；厉行海禁，压抑向海洋发展的传统，曾使中国丧失海上竞争的优势，处于落后挨打的地位。走向海洋与忽视海洋的选择，关乎国民经济和社会文明的全局，这是我们的先辈付出沉重的历史代价换取的认识。

21世纪将迎来海洋大发展的时代，世界各国都在调整自己的海洋发展战略，力图在新世纪抢占海上竞争的制高点。中华民族面临复兴海洋发展的机遇和挑战。贯彻、落实海洋发展的基本国策，重振海洋大国的雄风，不仅是海洋界、经济界和政府部门的事情，同时也需要人文社会科学界的积极配合。

提高全民族的海洋意识，需要发达的海洋人文社会科学。国民海洋意识的普遍薄弱，植基于历史上重陆轻海的社会价值导向和海洋人文社会科学的不发达。当代中国的海洋性研究虽在一些人文社会学科领域取得突出的进展，但尚未出现海洋政治学、海洋经济学、海洋社会学、海洋法学、海洋管理学、海洋旅游学、海洋军事学、海洋史学、海洋考古学、海洋文学、海洋民族学、海洋文化学、海洋民俗学、海洋宗教学等的全面振兴，更没有形成多元综合的学术体系。沿海地区、海洋国土和中国人从事海洋活动的外海区域，蕴藏着大量中国海洋社会人文成果和信息，有待进一步发掘和阐扬。

中国海洋人文社会科学的建设，是一项跨世纪、高难度的理论工程，需要几代学人的不懈努力。《海洋与中国》丛书有志为此做基础性的学术累积。首期出版的各册，都以中国海洋社会经济史和海洋社会人文的视野，从不同的角度展示先人向海洋发展的努力、成败和荣辱，在吸收消化已有研究成果的基础上，挖掘民间和海上的各种中国海洋社会人文资料和信息，探索运用多学科整合的研究架构，重新审视中国海洋经济、海洋社会和海洋人文的价

值，力争有所突破，为下世纪最终达到融合创新，重塑中国海洋文明奉献一份绵力。希望这一尝试能得到各方面的理解、帮助和支持，唤起更多人文社会科学人士的关注和投入。同时也希望它的出版，有助于全社会更新观念，提高对中国海洋发展重要性的认识，造成关心、支持、投入海洋发展的人文氛围，迎接中国海洋经济、海洋科技和海洋社会人文大发展的21世纪！

1998年元旦

致读者

本书所叙述的是有关港市的故事。

为什么是港市？为什么是闽东南？为什么是海洋人文？这是在翻开本书之时，首先要思考的问题。

一

港市的故事，有不同的叙述模式。

史学界既有的关于闽东南港市的研究与探讨，尽管基本上只是各港口的单体研究，但探讨了各港口地理与社会经济、管理及社会关系诸问题，提供了有关各港口历史诸方面的认识，为进一步深入系统地综合研究提供了一个相当的基础。不过，我们愿意指出，既有研究所存在的较多的局限而致我们尚未能拥有关于闽东南港市历史发展方面的充分认识。这主要表现于，首先这些研究绝大多数属于港口单体考察，而缺乏有关整个闽东南沿海港市发展的整体性综合考察之尝试。独立的单体考察自然难于观察整体性的联系，难于观察到整个区域港市发展的全貌。其次，就某一港市之研究而言，其所涉之层面亦不全面，而多集中于航运或贸易方面，而港市意识形态方面之探讨相当罕见或不见，因而不能说是一种关于港市的全面分析。再次，由于考证之欠缺，致使在运用史料上存在张冠李戴之现象。

而根本性的问题在于，港市未能成为一种史学研究的对象，而是被无意识地作为其他层面研究之附庸来处理。这造成了贸易研究取代港市研究的普遍现象。[1]造成这种局面与史学理论和方法论的应用有着密切的联系。面对这种研究状况，我们需要更深入地进行新的思考。

我们需要提到的是美国斯坦福大学人类学家、历史学家施坚雅的解释模式。施坚雅教授关于中国城市史和以中心城市为核心的区域经济史的研究，是以中心地学说为基本指导性理论框架的，但又不囿于成见而有所突破。鉴于中国幅员辽阔、区域间发展不平衡、自然地理和人文地理差异性极大，他按城市建设地理，把中国分为九个大区，每个大区又分为若干子地区，从区域的角度分别考察各大区的城市化历史过程。施坚雅教授认为，每一区域的主要城市都兴起于核心区域通向核心区的主要交通运输线上。而且，在同一自然地理区域中的所有城市（包括集镇）构成层次不同的交往关系，以一个或几个地处核心区的城市居于这种层次的顶点，这种布局同市场最优原则、行政最优原则也是一致的。这些城市只是在一体化的中心地等级结构中居于较高层次者，其下还有一般性集镇，每一层次的经济中心地都在更复杂而庞大的经济体系中起“中心点”的作用。处于每一层次上的这种经济体系都通过纵横交错的网络与下一个较高或几个较低层次的体系相连。所以，大区经济应看成为复合体系，内部是有差异的，但却是相互依存、一体化的，只是

边缘地带较核心地带松散些。因此，中国历史结构是一个由网络连接的地方史和区域史所组成的层次结构，它的作用范围体现在人类相互关系的空间形式之中；在每一层次上，某一特定的区域体系的关键时间结构都是持续不断的周期的"插曲"。施坚雅指出，以中心城市为核心的区域经济发展和衰落的周期与王朝的政策、区域自然地理条件、交通运输业的发展及天文变化有关。他提出中国区域间的发展周期可能是完全不同步的观点。他以东南沿海区域同华北区域作为一对参照物来论证自己的观点。[2] 施坚雅模式从区域史角度来理解中心域市的兴衰，对于我们的研究是深有启发的。不过，按照他的解释模式，我们似乎仍未能深刻地了解到既是城市又是港口的港市的特殊性之所在。我认为，中国海洋社会经济史学理论的提出，为追求以海洋为舞台的真实历史，为港市海洋人文特性的研究提供了新的理论刺激。

二

海洋人文问题终于浮出海面。

但是，我们有一种学术的不幸。长期以来，中国社会人文过程的研究不幸曾在很大程度上不自觉地成为西方人文研究的一种"分述"，成为西方社会单线演化论的一种中国式论证，并成为西方中心论的无意识体现——尽管人们主观上有意反对单线演化论，但在学术实践中又不自觉地落入它的窠臼。在这种情况下，对中国本土人文的研究，对中国

人文变迁的探讨，是在具有西欧中心论倾向的“东方学”范式中进行的；对中国内部区域人文的研究，也往往是在“中原中心论”的范式中进行的，这导致了区域海洋人文传统淹没在中原人文传统之中，造成了中国海洋人文的失忆现象。中国人文在研究中失却了内部的多样性。这也造成海洋人文研究在史学界的长期缺席，造成了人们对海洋人文的不自觉。

幸运的是，西方“东方学”和汉学所具有的西欧中心论倾向很早就受到了中外学者的批评。我国史学家向达指出：“西欧资产阶级东方学家如法国的伯希和、荷兰的戴闻达所说郑和航海图是以阿拉伯人的地图为蓝本云云，那全是臆测之谈，举不出何种证据。他们的目的无非是要贬低中国人的智慧和科学水平，进行诋毁而已！”[3] 英国的李约瑟博士也说：“中国人一直被称为非航海民族，这真是太不公平了。他们的独创性本身表现在航海方面正如在其他方面一样，中世纪和文艺复兴时期西方商人和传教士发现的中国内河船只的数目几乎令人难以置信，中国的海军在1100年～1450年之间，无疑是世界上最强大的。”[4] 批判与反思促成了对中国海洋人文的探索与发现。随着西欧中心论偏见和“中原中心论”偏见的瓦解，人们逐渐意识到，中国传统社会是一个多元结构，具有不同于西方社会的结构特征，[5] 中国传统社会过程也迥异于其他社会过程，体现为“另一种历史”。在这一历史过程中，海洋性构成了中国人文结构多样性的一个重要方面。海洋人文是中国文化中最古老的基层文化，它发生和成长于海

洋区域。[6]事实上，中国人很早就投入海洋，有自己的海洋发展人文传统。[7]

实现中国海洋人文的历史自觉有赖于中国海洋人文研究概念系统化的努力。以历史自觉为己任、作为人文基础学科的历史学在其中起着关键性的作用。令人欣慰的是，20世纪80年代以来，中国史学界开始重新审视中国海洋发展的历史，出现了从"陆地"走向"海洋"的学术动向。这一动向意在阐明：中国不但是一个大陆国家，而且是一个海洋国家；不但有极其悠久的大陆文化，而且也有极其悠久的海洋文化。中国海洋人文的出现与中国大陆人文同样古老。而且，中国的海洋人文传统与大陆人文传统处于辩证的历史关系之中，互动整合成中国社会人文的体系。在这一深刻反映中国社会现实变迁的学术动向中，中国社会经济史学展现了独特的新视野和学术魅力，代表着中国史坛从"陆地"走向"海洋"这一研究方向的概念系统化努力。这里特别需要提及的是，杨国桢先生对在中国社会多元结构中，海洋社会经济以及海洋人文的性质和地位作了进一步的理论思考，提出并界定了"海洋经济"、"海洋社会"等一系列海洋社会经济史研究的学科概念和重要理论思路。[8]他认为，海洋社会具有多样性、有其不同的区域性特征、历史特征和民族特征。西方资本主义社会属于海洋社会人文类型，但海洋社会未必是资本主义社会。中国海洋社会是植根于传统农业、以远洋贸易为目标、"以海为田"发展出来的相适应的社会经济体系和生产方式、社会组织管理体制和思

想文化意识的统一体；中国大陆农业人文与海洋人文具有相互包容性。农业社会与海洋社会有联系而又有区别，二者的辩证统一是研究和把握从农业社会向海洋社会转型的关键。他主张借鉴西方史学理论，立足于中国，以比较世界史的观点来探讨东西方社会通过海洋交往而发生的互动整合过程。他强调以“科际整合”的研究方法，重新思考“海洋历史”与“陆地历史”的关系，重新评估“海洋历史”在中国历史人文中的地位。在探索中国海洋社会经济史研究架构的基础上，杨先生又提出“海洋人文社会学”的研究任务。[9]

海洋人文是一定时空座落中的人们，在长期的社会历史实践过程中，以海洋生态区域为生存发展活动空间，在以海洋资源为对象的生产、交换、分配和消费的海洋经济和社会活动以及相关的海洋事务中形成和不断发展的社会人文类型，包括海洋经济体系、海洋社会组织结构以及海洋意识形态，是人们在海洋生态环境中发展的一种生命形态，是完整而复杂的社会文化体系，而且是一个长期的社会历史过程，并依然是我们现实世界的组成部分。

海洋人文的发现有助于我们将海洋人文视为科学研究对象。海洋人文概念的提出，其目的在于重新思考“海洋人文”与“大陆人文”的关系，重新评估海洋人文在中国人文中的地位。当我们赋予海洋以丰富的社会人文的内涵时，我们所做的将不仅仅是对“海洋”历史本身的重新认识，而是重新评估一系列的社会人文关系，重新评估海洋在中国传统社

会的边际性边陲性角色，确立中国海洋人文在世界文明体系中的重要地位。

当然，中国海洋人文的历史自觉不是停留在对历史的反思和学科的建构上；它更意味着中国海洋人文传统资源因应社会需要的现代转化以及在人文传统导引下的现代海洋人文的创造。它不仅仅是一部分人的学术理论思考，更重要的，它是广大国民在历史感召下的广泛参与的社会实践活动。走向海洋是世界历史的潮流；走向海洋，建设海洋强国，成为我国改革开放的时代内容和发展目标。正是在回应这种社会实践的意义上，中国海洋人文的历史自觉凸现其深刻的现实性。

三

海洋人文的发展依托于一定的时空座落。如果将中国海洋人文的时空座落划分为沿海区域、沿海岛屿以及海外发展区域，则沿海区域中的港市是海洋人文活动最集中、最经常、最活跃发生和进行的地方。事实上，沿海港市的社会活动是海洋人文发展中极重要的环节，最关键之所在。

闽东南就是这样的“沿海区域”；闽东南港市就是这样的港市。闽东南泛指福建闽江下游及晋江、九龙江、木兰溪等流域。明清时期共设有四府一州，即福州府、泉州府、漳州府、兴化府及永春州。这一地区有福建的四大河口冲积平原，人口稠密，社会经济人文发达，是我国海洋人文活动较为活跃的关键区域。[10] 这一区域面对台湾、邻近港澳和东南亚，

属于上海与香港、台湾之间的要冲之地，扼东北亚与东南亚航运的要冲，与亚太地区的海上联系十分便捷。它成为我国海洋人文活动较为活跃的关键区域。海洋性是闽东南区域社会人文的结构性特征。该区域因其自身的自然社会历史特点而形成区域性的人文模式，即海洋人文传统。该传统以其悠久的历史、民众参与的广泛性、活动空间的广阔性及坚忍的航海精神而树立了其在中国海洋社会人文中的代表地位。这一区域的海洋人文成就是在怎样的条件下，如何实现的呢？区域海洋人文发展的机制何在？

历史上，福建与海外的人文联系，福建人的海洋活动，主要是以集中于闽东南沿海的港口或港市为基地而得以展开的。这些港口得益于其优良的靠泊、避风等自然及社会人文条件，并处于古代国际海洋交通航运和国内航运线路上，是具有国际级或国家级区位的港市。从海洋人文发展史的角度看，沿海港市，作为海洋社会经济发展过程中的基本的、甚至可以说是核心的社区，它对于海洋社会经济的发展运作实具关键性作用。港市既然是海洋人文活动最集中、最经常、最活跃发生和进行的地方，则探讨区域海洋人文，其逻辑的起点自然是沿海区域中的港市。透过港市，我们可以把握区域海洋人文的基本特征，并进而深刻洞察中国社会文化的内在本质。

港市运作是海洋社会经济运作体系的基本构成，因而主导或影响港市盛衰的力量，也即是主导

或影响整个区域经济体系运作的力量。因此，港市研究必须揭示这些影响港市盛衰发展的各种因素。那么，是何种力量主持着港市的操演运作呢？在港市兴衰的表象之下，影响港市运作的各种力量之间是一种什么样的关系？各种力量又是如何消长的？这些问题在区域海洋社会经济史学中必须予以追问、解释和再解释。

四

港市海洋人文是一个完整而复杂的社会文化体系，而港市的社会构成及其经济活动及内蕴的心态以及港市的兴衰则是港市海洋人文研究的基本内容。要科学地认识港市，需要有新的学科理论和研究范式。本书即试图在中国海洋社会经济史框架内对闽东南中心港市进行历史人类学的探究。历史人类学具有自我反省的作用，批评传统史学中的“中心论”，研究人的“日常生活”，人们的饮食起居、姿态服饰、风俗习惯、技艺和文化。它自觉发掘没有被“官方”或正统史家记载的历史，即由于没有发言权，因而不能成为“官方”或正统史学模特儿的人创造的历史，也即下层民众的历史，让“沉默的大多数”发言，它同时需要对历史文本写作方式的批评。历史人类学有助于我们纠正对中国海洋人文发展史的严重误解，有助于我们倾听被压抑的海洋人文历史的喧闹之声。

本书的研究，以港市为切入点，探讨明清区域港市的活动周期、发展动力、人文互动、文化实践、

内部结构及其文化诸层面，以期能够形成关于闽东南港市及其海洋人文的新的认识。在第一章，我讨论了作为分析工具的港市概念以及闽东南港市发展的自然基础。在第二章，我较为全面而概括地叙述了闽东南四大港市发展演化的总趋势，藉此为后文的有关讨论分析提供一种历史深度。在第三章和第四章，我试图对闽东南港市的兴衰成败动因作出新的解释。我认为，重新检讨原有的关于闽东南港市发展之种种假设是合乎情理的和必要的。在这些假设中，有两项在有关研究中的影响是根深蒂固的，一是认为福建封闭的内陆地理特征，促使闽人向海洋发展，从而有港市兴起的地理环境决定论；一是认为福建沿海地区人多地少，资源有限的人口决定论。要检讨上述假设，必须充分考虑三种因素对于区域海洋人文实践的影响。这三种因素是：1. 闽东南民间社会经济活动的实践传统；2. 国家权力体系的运作影响；3. 世界体系的力量渗透影响。在明清闽东南港市发展过程中，上述这三种因素分别在何种程度上参与了港市海洋人文的运作？在第三章，我试图从海陆人文互动的角度考察民间实践传统与世界海洋人文因素对闽东南港市的影响，而在第四章，从国家与社会互动关系来探讨国家权力体系因素与民间社会因素的相互作用对港市兴衰的影响。在此基础上，我试图回答在多种力量交互作用下的闽东南港市发展的特征何在。在第五、六、七章，我分别从经济、社会、思想心态三个层面来讨论港市海洋人文的基本形貌。在结语部分，我对闽东

南港市发展的模式作了一些思考。

五

作为文化人类学的信徒，选择中国海洋社会经济史研究作为我进一步深造的方向，这并非出于对人类学的反叛，恰恰相反，乃是因为杨国桢先生所倡导的中国海洋社会经济史学，从其学术立场上言，具有强烈的人类学色彩。他主张将中国海洋社会经济人文视为完整的体系，主张从民间层面而非官方态度去看中国海洋发展的历史，主张多学科研究的态度，这种观点是极具学术想象力的，因而也是极具吸引力的。在我看来，包容着人类学研究的中国海洋社会经济史学，不论是现在还是将来，都充满着科学的魅力，值得我们去拥抱它。

本书是在博士论文的基础上修改而成的，业师杨国桢先生在指导博士论文的写作方面倾注了许多心血，提出了许多重要的指导意见。没有他的指导和鼓励，我是没有勇气和信心去完成这一研究任务的。他治学风格严谨，为人随和幽默，视野气势磅礴，思维朝气蓬勃。愚生虽本性拙钝不敏，然幸蒙先生谬爱，错收为徒，始得沾染大气而缝窥历史大千世界。又常困顿于学术之途，而多得先生妙手，指点迷津，乃能破雾前踪。学生从人类学背景步入历史之天地，先生鼓励我抛开背景大树遮罩之阴影，蹈舞于人类学与历史学之间，出入于历史与现实之境。然学生实在懵懂未悟，又心怀浮躁，故至今未得要领，不能挥舞，只能滚爬，难乎厚望。惭愧与苦闷，

把酒与说。

我衷心地感谢厦门大学历史系的领导和老师，以及人类学研究所的领导和老师对我学业的大力支持；衷心地感谢师友们对我的关心和帮助；更感谢江西高校出版社对本书出版的支持。而我家人对我所从事的枯燥无味的研究工作所给予的深深理解，尤使我感激不尽！

我在这里还应表达的是，本书研究和写作的关键时刻，正值杨先生爱女杨蔚走到人生旅程的最后日子，杨先生守在病床边为学生修改书稿，其景其情，学生铭记在心。学生愿以此书作为对杨蔚的深切怀念。

作　者

1999 年 10 月

作者简介

蓝达居，1966年12月生，广西桂林人。1988年获厦门大学历史学学士学位，就职于厦门大学研究生院。1991年获文化人类学法学硕士学位，并留校任教。1994年秋考取厦门大学中国社会经济史博士研究生，师从杨国桢教授，研习中国海洋社会经济史，1998年获历史学博士学位。目前任职于厦门大学人类学研究所，从事文化人类学、历史人类学以及东南民族学的科研教学工作。近年与人合作翻译出版了《作为文化批评的人类学》等学术著作，并在国内外学术刊物上先后发表论文三十余篇。

策　划　罗志梅
责任编辑　蔡卫红　罗志梅
封面设计　阙同元　王端英
责任印制　邓四毛

内容简介

本书在中国海洋社会经济史的背景中对明清闽东南港市进行历史学的探究，并结合人类学视野提出相关分析。作者从海陆人文互动及国家与社会互动的角度来考察诸历史因素对闽东南港市之影响，提出并论证了明清闽东南港市人文形貌既是海陆人文互动整合的产物，也是国家与社会互动的产物。明清闽东南海洋生计模式的发展与海洋人文的生成转换，构成了闽东南港市演化的内在依据；而国家与社会以及它们与世界体系三者之间的相互作用塑造了闽东南港市的时枯时荣。明清时期闽东南与其他地区的海洋人文互动是以港市为基地展开的双向海洋贸易与交流，港市海洋贸易与港市航运造船业构成了港市海洋经济活动的基本内容：参与港市海洋经济活动的海商、渔民、舟师等构成具有组织特性的海洋社会。在海陆人文互动整合过程中，闽东南港市社会形成了既崇商尚贾又怀恋乡土、陆海兼具的双重人文性格。

谨以此书献给国际海洋年

目 录

总序

致读者 1

第一章 闽天不长闽海长 1

○ 港市的概念 1

○ 闽东南港口资源 5

第二章 穿越时间的港市 16

○ 闽都福州的历程 16

○ 泉州古港的盛衰 26

○ 漳州月港的往事 34

○ 银城鹭岛的崛起 38

○ 港市发展的趋势 43

第三章 海陆人文整合与港市兴衰 47

○ 海洋人文的演化 48

一、古老的海洋发展传统 48

二、国际海洋运动的刺激 51

○ 陆域人文的发展 57

一、陆域经济发展与突破 57

二、腹地网络的发展 60

三、陆域发展的限度 69

○ 海陆人文互动整合 73
一、多元化的发展 73
二、生计模式的转换与港市生成 79

第四章 国家社会互动与港市兴衰 85
○ 海洋社会控制 85
○ 官民力量的交争 93
○ 港市的个案研究 100
一、月港的个案研究 101
二、厦门港的个案研究 117
三、福州的个案研究 130

第五章 闽东南港市的海洋经济 134
○ 造船航运 135
一、造船航运的发展 135
二、造船航运限制 141
○ 海外贸易 144
一、朝贡贸易 145
二、民间贩海通洋 152
○ 国内海洋贸易 170
一、闽台港口贸易 170
二、国内海岸贸易 177
○ 港市社区的繁荣 180

第六章　闽东南港市的社会构成　186
○　海洋社会阶层　186
一、渔民　187
二、舟师　190
三、海商　192
四、官牙　198
五、游手　201
○　海洋社会组织　203
一、管理组织　203
二、经营组织　218

第七章　闽东南港市的人文心态　227
○　崇商尚贾　228
○　海洋迷思　241
一、妈祖信仰　241
二、吴本崇拜　245
三、圣墓传说　247

第八章　港市发展模式的思考　251

注释　265
参考文献　293
ABSTRACT　303

第一章

闽天不长闽海长

○　港市的概念

虽然目前我们尚无关于港市的确切定义，但通俗而言，港市，即港口城市，它具有一系列的属性，包括自然属性和人文属性。港市首先是一个地理概念，指涉一定的时空座落；港市又是一种经济区域，更是一个人文区域。因而，港市是一种复杂的自然人文现象。[11]

具体而言，本书所指的港市，特指以海上通商贸易为主要经济特征的海港城市，它包含着港与市两种内涵。港，即水道，指某部分可用于航海靠泊的自然水域，即港澳。港澳由于与一定的社会经济现象尤其是海上交通运输相联系而发展成为具有人文属性的港口。水道之终端即港口。港口是指具有掩护的水

域和海运作业设施的综合体。[12] 也就是说，港口一方面与河海的地理因素相联系，另一方面与社会经济交换与流动现象相联系。

与人类社会经济活动相关联，港口的形成是一个长期的过程。成熟发展的港口并非仅是个码头和单纯的运输工具，而是一个社会经济人文区域，是集中人类各种功能的复杂机体。港口除了具有承接水陆运输的功能外，还具有商业、工业以及服务性的功能。因为，港口作为一种经济区域，不同历史时期的人们总是在其中从事着同时代生产力相适应的经济活动，这种活动由简单到复杂，由单一到多种，港口的功能也随之发展起来。在农业时代，港口大概只有运输、避风功能。随着港口作为工业活动基地、商业活动基地、商品的储存基地，港口由长期单一的运输功能，发展为集运输业、工业、商业、金融、服务业等于一身的多种功能复合体。其中，运输功能是港口的基本的和主要的功能，[13] 也是港口的基本功能特征。

港口功能的不断发展，必然导致港市的出现。港市的形成，有赖于海洋交通运输的不断发展，并有赖于对外海洋商业贸易活动的出现。作为海洋社会经济活动中心的港市，与海上交通和商业贸易活动息息相关。在海上交通与商贸活动未发达的时期，所谓“港市”只能作为一般的聚落，尚不具备港市的条件与资格。船舶靠泊于自然岸坡，并无固定之设施或机

构以作港口标志。古代的所谓港口即指船舶经常集中停靠的地方。港市的萌芽，最初即是作为出海口而出现和发展起来的，所以海上交通的不断开辟是港市形成的第一个人文条件。先有沿岸航行，而后离岸航行以及远洋航行，海洋贸易是随着航海范围的扩大而不断发展起来的，没有海上交通就无所谓海外贸易，而没有海外贸易，即不能真正具备港市的资格。海外贸易是港市形成的第二个人文条件，也是最重要的条件。[14] 没有海上交通和海外贸易，就没有港市。

同时，港市的形成，实质上是港口与城市一体化的产物，是港口商业城市化的产物。因为，港口的形成与所依托的城镇发展有直接关系，城镇经济发展并通过港口与外地物资交流增多，从而带来船舶的频繁进出、靠泊，最终促成港与市的整合。因此，港口与城市是港市相互依存、互为条件、互相促进的两个层面，它们是一个统一的整体。港口虽然只是城市的一部分，但港口的兴衰往往决定着城市的兴衰。没有港口便没有港口城市。港口是港市发展过程中的制约条件，“港为城用，城以港兴”，港兴则城兴，港衰则城衰，港大则城大，港小则城小。港市社会都直接或间接地与港口有关，与港口的命运关系十分密切。各类物资通过港口源源不断地送入城市，以满足城市经济、政治、文化及社会生活各领域的需要。另一方面，港市不只是依赖于港口，它也给港口的发展以支

持。港市的财政开支要照顾到港口的利益，港市的发展计划要面向港口，优先考虑港口的需求。在这个意义上，港市的特征在于它与港口息息相关。港市离不开港口，港口离不开港市。[15] 也正是在这个意义上，港市的研究首先是港口的研究；而港口的研究最主要的又是其航运和贸易活动的探究。自然地，航运和贸易问题也就成为港市研究的基本内容，但是，航运和贸易活动并非是港市研究的全部内容。港市是由若干结构所构成的一个系统，港市的研究实质上是关于一个系统的研究，而决定此一系统发展的结构因素有区位与自然结构、腹地结构、政策与组织管理结构。

1. 区位与自然结构。

港市的自然结构是港市发展的自然地理基础，包括港口地理位置、港湾形状、海流与泥沙运动规律、水深、基岩埋深、海岸地貌特征、港口近域地质构造特点、陆域土地结构、风浪与冰冻情况等。港口自然条件往往决定建港的可能性及其规模。根据港市在国内国际航线中的位置，可分为国际级、国家级、大区级、地方级四个相对的区位等级。国际级区位指港市处于国际航线上或几条国际航线的必经之地；国家级区位则是指在国内主要航线上；大区级和本地区级区位则服务范围更小。若港市区位不佳，纵有良好的自然结构也无法成为大港市。

2. 腹地结构。

腹地不仅指地域空间范围，而且指涉经济区域的生产力水平。显然，港市腹地越广，港市规模和发展潜力越大。港口没有腹地，即某种可靠的“后方”，是不能存在的。我们可将腹地分为三级：国际性腹地指港市不仅国内腹地广大，而且海外腹地也很大；大区性腹地指港市以国内某一大区为主要腹地；海外腹地联系较小且不占主要地位；本地性腹地则更小，甚至不存在海外腹地。

3. 政策与组织管理结构。

国家对港市发展采取的政策和港市内部组织管理结构是否正确，将直接决定港市发展的速度和效率。

在以上三种结构中，区位与自然结构无法改变，而政策与组织管理结构最易改变，次为腹地，特别是腹地港市海陆交通，在前二者不变的情况下，若改善腹地与港市的海陆交通，则可大大改变港口发展状况。[16]

由于上述结构在港市系统发展中的重要地位，关于港市兴衰的研究，就必须充分地考虑上述有关港市的结构因素，并将这些结构因素置于具体的、动态的历史人文背景中予以考究，以期获得对某一区域海洋人文港市的充分认识。

○　闽东南港口资源

“闽天不长闽海长”。福建地势西北高、东南低，

南岭沿粤、赣边境入闽后，直接分出杉岭、武夷山、戴云山、博平岭、玳瑁山，间接分出仙霞岭、鹫峰山、太姥山等，形成多处分水岭。在全省总面积中，山地丘陵占90%，平原仅占10%。境内多河流，河流源于西部、中部、北部的山脉之中，主流多与山脉走向垂直，支流则与山脉走向平行。高大山脉逶迤绵亘，把福建河流同江西、浙江两省的河流隔离开来，省内各河流之间亦不相通，形成各自独流入海的水系单元，其中以闽江、九龙江、汀江、晋江等四大水系较大。

福建是海洋大省，其海岸线绵长曲折、斗折蛇行；北起福鼎沙埕的南关山，南至诏安宫口的西端，直线长度535千米，而实际长度为3051.02千米，居中国第三位；曲率为1:5.7，居中国首位。海岸蜿蜒曲折，状如锯齿，形成了众多的港湾。据粗略统计，全省有大小自然港湾120多个，其密度居全国之首。其中，沙埕港、三都湾、罗源湾、湄州湾、厦门港、东山湾等，是全国罕见的天然深水港湾。它们都具有不冻不淤（或基本不淤）、屏障良好、风平浪静、深水岸线长、通海航道优良等特点，其中可泊5万吨至10万吨级的深水港就有6处，占全国深水港的1/6。而且湾中有湾，港中套港，拥有得天独厚的港口资源（参见表1）[17]。

福建省海港基本属于天然港，现代学者按其地理分布位置，分为三类：(1)（大陆）海岸或海湾港，位于本省大陆海岸岸段或港湾内。(2)河口港，位于或毗

表1　福建省主要港湾水域面积(单位:KM^2)

等深线 / 港湾名称	0～5m	5～10m	10～20m
福宁湾	88.10	26.64	1.53
三都湾	129.02	67.70	65.29
罗源湾	44.36	19.53	10.96
福清湾	26.05	1.99	1.42
兴化湾	180.91	107.41	80.88
平海湾	40.28	20.07	
湄州湾	95.99	39.67	56.71
泉州湾	32.98	10.97	3.56
同安湾	25.73	9.60	5.82
厦门港	66.87	34.56	48.13
佛昙湾	1.94	0.07	
旧镇湾	13.93	2.35	0.68
东山湾	117.20	22.10	11.12
诏安湾	110.15	9.41	2.70
宫口湾	2.51	0.05	
鳖江口	0.18		
安海湾	2.81	0.51	0.03
沙埕港	10.50	7.79	11.54

资料来源:《福建省海岸带和海涂资源综合调查报告》,海洋出版社,1990年,北京。

表 2　福建港口资源分类表

类　型	数量	港　口　资　源
(大陆)海岸或海湾港	38	沙埕、洋岐、桃家屿、古镇、吊岐、漳湾、洋尾、将军帽、三屿、黄岐、海口、下笼、壁头角、枫亭、秀屿、肖厝、鲤鱼尾、罗屿、斗尾、东里、后浦、崇武、东石、石井、刘五店、厦门老港区、东渡、石湖山、嵩屿、高崎、马銮、屿仔尾、旧镇、下大澳、下寨、下垵、东山、宫口
河口港	16	鳌江口、琯头、赛岐、下白石、英屿、松门、红山、罗星塔、魁岐、鳌峰洲、筹东、三江口、石码、海澄、浮宫、一比糖
岛屿港	5	(平潭)竹屿口、娘宫、苏澳、东澳 (南日)内屿仔 (金门)(暂缺)

资料来源：《福建省海岸带和海涂资源综合调查报告》，海洋出版社，1990 年，北京。

邻河口区。(3)岛屿港，位于岛屿处(参见表 2)。

根据综合调查分析，福建港口的自然优势有如下几个方面：

(一)深水港多

据初步统计，全国可建 5 万吨级以上的深水港址有 34 处，福建省就占有 6 处，即沙埕港、三都湾、罗源湾、湄州湾、厦门港、东山湾，占全国的 18%，位于前茅。这些深水港有着较好的深水航道，拦门沙也较少，可利用岸线长，非常有利于大型船舶进港及建立深水泊位。

(二)掩护条件优良

本区不少港湾自然掩护条件很好，水域平静，一般不需营建人工掩护物（防波堤等），即可锚泊作业。如福州马尾港在《福建通志》里就曾被描绘为“重

山环抱，层层锁门，固七省（自辽宁到广东）形势最盛之区”。

（三）地理位置适中

福建省沿海地处低纬度，属南亚热带为主的海洋性季风气候，四季均能作业。在位置上，面对台湾，近邻港、澳和东南亚，属于上海与香港、台湾之间的要冲之地，区位条件好。春夏刮东南风，秋冬刮东北风，在以帆船航行为主的古代，这种有规律的季风给闽人带来很大方便。秋冬，他们远航东南亚，夏季返航；春夏，他们北上朝鲜、日本，秋季返航。因而古代闽人视异域为门庭，往来相当方便。

（四）历史上淤积趋势不强

福建省港湾多属强潮型港湾，沿岸河流输沙量在全国各大河中居末位。沿岸海域主要为短程性运移的漂沙，不少港湾内淤积物多为悬浮的泥质成分，主要源于本地。历史上本省森林茂密，水土流失少，港湾淤积趋势不强。厦门港在1956年建海堤前基本不淤，泉州港历史上曾为“世界最大港口之一”，晋江曾是“宽大而湍急”的河流，明代以后港口才逐渐淤塞。但据后渚掩埋的古船体分析，700年来每年淤积速率不过4毫米左右。其淤积速率甚小。

（五）潮差较大

福建省沿海港湾在湄州湾以北，平均潮差在4米以上。大潮差虽对港口工程施工及船舶作业带来一些不良影响，但对于发展造船、拆船及航运也赋予

一些有利条件。

(六)组合配套性较好

本省港口资源有较好的组合配套性。一是表现在规模组合上，有大、中、小型港口；二是类型分布齐全，有(大陆)海岸或港湾港、河口港、岛屿港等。各类型港口遍布沿海地区。这对于建立沿海航运网络、面向海内外、沟通省内外腹地极为有利。[18]

福建省的自然条件促成了福建航运的特点即内河航运不发达而海洋航运极为发达。特别是绵长的海岸线，众多的优良港湾，使福建省成为中国沿海重要的海洋活动基地。清代闽南人蓝鼎元就曾自豪言道：

> “宇内东南诸省皆滨海，形势之雄以闽为最……全闽九郡一州，以福州为省城，兴、泉、漳在其南，……皆滨于海。……大海汪洋，万里无际，江浙、登莱、关东、天津，视若户庭；琉球、吕宋、苏禄、噶啰吧、暹罗、安南诸番，若儿孙环绕膝下，气象雄壮，非他省所可比伦。”[19]

事实上，作为社会人文现象的港口或港市正是福建山海形势和港口资源孕育出来的海洋人文果实。据清光绪二十八年(1902 年)刊印的朱正元《福建沿海图说》一书介绍，福建省至清末大小港口 30 多处。由于开发程度不同，闽东海港较少，主要集中在闽东南沿海地区(见表 3)。

表 3　福建沿海港口

港澳	县属	渔船与商船艘数	港市简况
长门	连江县	长门船只寥寥无几，西面馆头镇中号商船十三号、小艇一百三十号、小渔船三十余号。	西面七里沿江有馆头镇，市肆极盛长门止小店数家未能成市。
闽安	闽县	大商船六七号、小艇百余号。	闽安城依山临水，地势颇佳，惟居民大半世隶营籍，别无恒业闾阎逐日益萧条，东门外略有小市。
马尾		大商船六七号、小艇百余号。	船政局之西有中岐镇，市肆颇盛，罗星塔对岸营前港口有营前镇，亦一小市县丞驻扎。
崖石（广石）	长乐县	大小商船各十余号，西面附近小港内约有百号。	西南三里有潭头镇，系一小市。
梅花江		小商船二十余号、渔船数十号	梅花城岁久已颓，市肆亦渐衰落。
连江	连江县	中号商船六号、小商船十余号、渔船二百号。	南门内大街列肆尚繁，北门内极荒凉，城东二十里有东岱所城，亦称繁庶。
北茭黄岐定海小埕	罗源县	北茭小商船十余号、大渔船十余号、小渔船数十号，黄岐定海小埕船只与北茭略等惟无大渔船。	北茭角山顶有旧城，久圮，民居多在北面山麓并有小市，黄岐定海小埕亦各有颓城，四处市面略同。
东　冲	霞浦县	东冲小艇数号，附近各村商船八号，渔船五六十号，口内各港澳多至千号。	东冲并无城垣，民皆依山而居，亦有市肆，地方尚为繁盛。

续表 3

港澳	县属	渔船与商船艘数	港市简况
三　都	宁德县	小艇数十号。	三都自通商以来设关建置，地方浸盛始有小市。
松山口	霞浦县	西澳（名松山澳）小渔船数十号，东澳止寥寥数号。	口内十余里有福宁府城，东西长二里半，南北阔半里余，民居凋敝，惟东西直街尚成市面，又东门外亦有小市。
三　沙		大渔船五号，小渔船一百余号。	人烟稠密，几无隙地，市面亦颇繁盛。
嵛　屿	福鼎县	小渔船约一百号。	嵛屿城岁久半颓，略有市肆。
沙埕港		港内各澳岛大小船只多至千号。	沙埕镇在西面山麓颇繁盛。隔岸南镇地方本盛，近年来往商船多趋沙埕及镇下关两处，市面递移。
松下口	长乐县	渡船三号，渔船十七号。	松下城半颓，民居尚稠，略有小市。
镇东口	福清县	渡船二号，常川往来海坛渔船五十号。	北岸有镇东城，城内东南北两隅有渔户百余家聚族而居，西面有海口镇颇繁盛。
海坛岛		大渔船七十余号，小渔船五百号。	一小市，景象萧条。
万　安		小渔船十余号。	无市肆，气象极萧条。

续表 3

港澳	县属	渔船与商船艘数	港市简况
三江口	莆田县	大商船六七号，小商船二十余号，小艇三四十号。	北面有涵头镇列肆最盛，西面有兴化府城市转进。
湄洲岛		渔船百余号，无商船。	岛民千数百户，无市集。
平　海		大渔船二十余号，小渔船四五十号，中等商船十余号。	居民稀疏，有小市。
崇　武	惠安县	大渔船六七十号，小渔船数十号，大渔船兼作商船，连同邻近各港澳大小渔、商船，共有一千七百号（根据道光县志统计海船艘数补充）。	镇市销盛、商船泊港，起卸货物，转运县城等地。每年四月至八月，大渔船改为商船，往台湾经商。
永　宁	晋江县	大渔船十号，商船二号，小渔船七十号。	镇内有街市，市面盛。
深　沪		商船二十余号，大渔船一百号，小渔船五六十号。	居民数千户，财务雄厚。
围　头		大渔船八号，小渔船八九十号	镇有小市。
东　石		商船十余号，小船二十余号。	有街市。
安　海		港道较浅，船只寥寥。	市面稍盛。
金门岛	同安县	小商船五号，小渔船不满百号	后埔有小市。
厦　门		大商船三十余号，中商船二百余号，小艇一千一百余号，大渔船三百余号，小渔船二百五六十号。	厦门自通商以来，沿岸一带华洋杂处，市面极盛，惟民居殊湫隘，城尤逼仄。

续表 3

港澳	县属	渔船与商船艘数	港市简况
陆鳌、将军澳、镇海	漳浦县	陆鳌小商船三四号，渔船十余号，将军澳小商船二三号，渔船十号，镇海渔船十余号	陆鳌、镇海居民各三百户，略有小店；将军澳无城镇，居民寥落。
铜山岛	诏安县	大渔船一百五十号，小渔船二百号，商船三十余号。	岛上有廛肆小店六七十家。
宫　口		商船十一号，小渔船十余号	无镇城，居民六十余户。
南日岛	莆田县与福清各管半岛	大渔船三百余号，小渔船二百余号，商船二十余号。	无城镇，岛民三千余人，小店二家。
南　澳	广东潮州府粤闽南澳直隶厅	深澳渔船七八十号，陆澳渔船八百余号，云澳船数十号，又商船三四十号，惟青澳无船。	南澳城（在深澳内）有东西北三门，房尚稠密，北门内外有店百余家，西面陆澳民居尤盛。

根据朱正元《福建沿海图说》（清光绪二十八年（1902 年））而制作。

其中，最著名的有汉唐至明清的福州港、宋元的泉州港、明代的漳州港和清代的厦门港。它们位于沿海较大的冲积平原即漳州平原、福州平原、兴化平原和泉州平原的河流出海口附近，是福建交通的要冲，成为舟楫往来、货物集散和旅客进出的港口基地。从某种意义上讲，闽东南沿海就是一个巨大的“港口”，这为区域海洋人文传统的形成与发展准备了天然的自然物质基础。港市的发展是人们适

应自然环境的人文过程，这自然是一个长期的历史演化过程。福建人以一系列港口为基地，依此向海洋问食，打开了对外海洋交通的出路，保持着与祖国大陆沿海、台湾、东亚、东南亚等地长期不衰的海洋人文互动关系。

穿越时间的港市

○ 闽都福州的历程

根据研究，位于福建最大河流闽江入海口的东冶港是闽东南最古老的港市之一。它是闽越国的都城，于秦为闽中郡治，其地即今福州。因此，从文献记载来看，在福建诸港中以福州港的历史最为悠久，在梁代之前为福建对外交通之唯一港口。它是在原闽越人海上渔猎活动基础上，与今浙江、广东等沿海地区的不断交往中成长起来的。

春秋以前，福建一带为东越地，称“闽”。《山海经》载“闽在海中”，[20] 透露出古代福建与其他地区的社会经济联系在很大程度上是通过海上交往进行的。东汉以前，闽、越、交趾之间的海洋交通既已发生。战国末期，越楚相争而越败于楚，“而越以此散

……滨于江南海上"。[21] 各氏族部落间进行频繁的海上交往。南越王赵佗反汉时曾通过海上以"财物赂遗闽越"。[22] 是时，闽人尚处于"操舟航海"的初创阶段。

自西汉以降，闽人对外交通以海道为主。秦汉至南朝，福建海洋交通进入开拓期。这个时期，东冶（福州港）被辟选为通交趾七郡的海上南北贡献转运枢纽。《后汉书》记载："旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至，风波险阻，沉溺相系。"[23] 三国两晋南北朝时期，随着中原汉人入闽，并逐渐与闽越族融合，区域海洋人文活动有更大的提高。一个重要的标志是东冶福州港成为古老的造船工业基地，官民造船业相继产生。《三国志》载曰：

> "凤凰三年（274年），会稽妖言章安候奋当为天子。临海太守奚熙与会稽太守郭诞书，非论国政。诞但白熙书，不白妖言，送赴建安作船。"[24]

又《宋书》载云：

> "晋武帝太康三年（282年），省建安典船校尉立"，[25]"晋武帝太康四年（283年），以温麻船屯立。"[26]

据此，闽江下游一带自三国吴时起即为制造海船的基地。孙吴政权以此为基础多次组织海洋航行活动。在此一阶段，尤其是梁以前，东冶福州港是被文献记载的福建对外交通的唯一港口。《三国志·吴书》卷二《孙权传》载三国时，"会稽东（冶）县人海

行";《梁书》卷五四《扶桑传》载,梁朝天监六年(507年)"有晋安人渡海"到国外。东冶、晋安指的皆今福州一带。当时的东冶港地处闽江下游,外通东海,内连闽江,腹地深广,是东南沿海一个天然良港。据分析,目前的福州盆地和古田县水口以下闽江干流河谷,在当时为海水淹没之海湾,而古闽江口是一典型溺谷海湾。[27] 到汉代福州陆地仍很狭窄,闽越王于屏山东支--小丘(冶山之前)建城郭,称"越王城"。[28] 其处"大泽中",四面皆江水,为海岸大湾坞,水深、不冻、避风,为舟楫所赴。

由东冶港发展而来的福州港在隋唐时仍是闽东南最重要的港市。隋初实行打击士族势力的措施和对福州、泉州地方豪强进行严厉的镇压,对福建社会经济和海外交通产生不利的影响。[29] 唐朝建立后,置泉州都督府(治所在今福州),以王义童为泉州刺史兼都督。王义童着力恢复和发展福建,主要是福州的海外交通。史籍记载王义童招抚福州的"泉郎",得其首领周造陵、细陵等,并授都尉,令相统摄,不为寇。[30]

所谓"泉郎",原指闽越子遗的蜑民,实际上也涵盖了一批世代以船为家,以海运和贸易为生的沿海汉族人民。他们"往往走异域,称海商"。[31] 王义童重视这一重要的地方人力资源的开发,他招抚"泉郎",将这批人组织起来,从事海外贸易,使福州的海外交通和贸易迅速得以恢复和发展。唐初杨炯撰《唐恒州刺史建昌公王公神道碑》记云:福州"境接东瓯,地邻

南越，言其实利，则玳瑁、珠玑。”[32] 唐中叶后，蕃客来福建通商渐多，福州港出现了包何《送泉州李使君之任》诗云：“傍海皆荒服，分符重汉臣。云山百越路，市井十洲人。执玉来朝远，还珠入贡频。连年不见雪，到处即行春”[33] 这样一种初盛景象。唐文宗大和八年（834年）在《疾愈德音》中所提的“福建”，主要指福州而言：[34]

> “南海蕃舶，本以慕化而来，固在接以恩仁，使其感悦。如闻比年长吏多务征求，嗟怨之声，达于殊俗。况朕方宝勤俭，岂爱遐琛！深虑远人未安，税率犹重，思有矜恤，以示绥怀。其岭南、福建及扬州蕃客，宜委节度、观察使常加存问，除舶脚、收市、进贡外，任其来往通流，自为交易，不得重加率税。”[35]

当时福州为唐代观察使所在地，其对外贸易已与广州、扬州处于同等重要地位，与琉球、倭国（日本）、林邑（越南）、赤土（马来半岛）、真腊（柬埔寨）、婆利（印尼岩厘岛）等国家和地区有海上交通往来。唐政府于大和年间（827年～835年），在此设置了市舶管理机构，管理进口海舶、征收舶脚，经管收市，办理进奉。其航海地位尚驾于泉州港之上。9世纪中叶，阿拉伯驿长兼地理学家伊本库达特拔（Ibn Khordadbeh）（850年～911年）撰有《道程及郡国志》一书，书载：

"自 Senf 至中国最初[贸易]港之 Al－wakin，水陆两路，各距百 Farsange。在 Al－wakin 港处，有上等的中国铁、瓷器及米，Al－wakin 为大港。由此往[其次之]Khanfou 时，海上需时四日，陆上需时二十日。在 Khanfou 出产各种果实、野菜及大小麦、米并甘蔗等。由 Khanfou 八日达 Djanfou。此地物产，亦与 Khanfou 港无大差别。由 Djanfou 至 Kantou(与前记两处)亦相同。此等中国(贸易)港，皆临能航行之大河(之口)。而此等大河，俱受潮水满干之影响。在 Kantou 之(大河)处，颇多鹅鸭及其他鸟类。"[36]

文中所载中国四大贸易港 AL－wakin 即交州龙编；Khanfou 即广府（广州）；Kantou 即江都（扬州）；而 Djanfou 之地望，经韩振华、苏基朗等人的严密考证，当指福州。[37] 可见福州在 9 世纪中叶的唐代就是中国四大贸易港市之一。这时期的福州，也是国内东南沿海地区海上交通频繁往来的港口基地。《唐会要》载：

"咸通三年（862 年）五月，南蛮陷交趾，征诸道兵赴岭南，诏湖南水运自湘江入漕渠，并江西水运，以馈行营诸军。湘漕溯运，功役艰难，军屯广州乏食。润州人陈毅石诣阙上书言：'江西湖南沂流运粮，不济军期。臣有奇计，以馈南军。'帝召见，因曰：

'臣弟听昔曾任雷州刺史，家人随海船至福建往来，大船一只，可致千石。自福建不一月至广州。得船数十艘，便可致三五万石'，……乃以石为盐铁巡官、往扬子县专督海运，于是军不阙供。"[38]

这里的"福建"，亦指福州。[39]晚唐五代，王审知据闽时期，积极发展福州的海外贸易，筹建远洋航海业，对闽江口外航道重加整治，遂致进出福州港之商品货物日益增多。王审知委任张睦（三品官）主管对外贸易的"榷货务"，[40]作为蛮夷商贾船货征榷的机构。他在福州积极整治城河和港道，并增辟了北通新罗，南通三佛齐、天竺的航线。

宋代福州仍为福建路首府及政治经济文化中心，其有闽江流域广阔的经济腹地，工商之饶，利尽山海，已是"百货随潮船入市，万家沽酒户垂帘"的东南大都会。[41]北宋后期，福州港之海外贸易地位已不如设立市舶司的泉州，但在国内沿海贸易往来中仍为首港。蔡襄曾言福州"有北宋舟行新罗、日本、流球、大食之属"，[42]其航线以东行为多。

南宋初，福州港有面阔1.2丈以上海船300余艘，还有专门为海商提供海船的"番船主"，福州港的中心已移至水部门安泰桥一带，大量的铁、木材、白梅、草席均由此运往江浙各港。而其与福建境内及邻近沿海口岸亦有船舶交通往来。马可·波罗记福州"东南近海，温、莆、泉、漳诸船皆可至"。元代"此城为

工商辐辏之所”，“制糖甚多，而珍珠宝石之交易甚大，盖有印度船舶数艘常载不少贵重货物而来也”。[43]

虽然明初规定琉球入明的港口为泉州，但成化年前福州港实际上已成为琉球入明贸易的港口，其与琉球的交往已显露出蓬勃的生机。而在成化年间福建各路官员奏请设于泉州的福建市舶司移置福州之后，中国册封琉球和琉球进贡中国都是从福州港往返，福州与琉球的贸易往来出现了新的高潮，成为当时最有活力的港口之一。延绵不断的中琉贸易促进了福州港的繁荣，提高了福州港在明清贸易史中的地位。[44]

入清，福州港市在清廷开放海禁和厦门设关开埠之后，主要是与国内沿海各港之间互通往来，而与国外直接的航海贸易则较少。唯清廷指定厦门为通洋正口时，福州对琉球国的通商，仍沿袭明代“朝贡贸易”制度，准许一年一贡，贡船直接进出福州港。清廷还使用明代在福州河口地方所设的“柔远驿”，作为接待琉球贡使及贸易之所，福州民间称之为“琉球馆”。《闽县乡土志》载：“柔远驿即琉球馆，在太保境（今南台水部）后街，前有十间排，李姓四户，郑、宋、丁、卞、吴、赵各一户，即代售琉球之货。”[45]

清中叶，福州与国内南北各港的贸易输出仍以茶、笋、菰为大宗；输入则有东北土豆及江浙棉花、绸布等。此外，福杉也由福州港运往山东，建纸则由此销往东北。在外运商品中，以茶叶销路最广，由国内

运达关东(即辽东半岛)。江南一带茶馆视建片(茶)为妙品。[46] 商旅辐辏,货物流通,福州港的沿海航运相当活跃,建茶销往国外则由厦门或广州出口,转销于南洋及西方各埠。

五口通商以后,西方商人纷至福州口岸,千方百计地收购农副产品。福州自 1854 年茶市开辟以后,出口贸易发展很快,"福州的唯一重要出口货是红茶,鸦片则仍然是最大宗的进口货,本地商人把大批的干鲜果品、各种纸张、棕绳、箱子和凉席、药材、房梁木料和造船原料等运到北方诸港口,而运回丝绸、果品和药材"。[47] 现将福州直接对外贸易出口货值列如表 4:

年　份	出口货值(海关两)	年　份	出口货值(海关两)
1867	12,903,811	1881	7,997,821
1868	13,252,114	1882	7,688,694
1869	11,687,920	1883	7,844,329
1870	7,562,620	1884	7,253,215
1871	10,921,951	1886	8,431,633
1872	10,921,951	1886	8,431,633
1873	10,821,260	1887	7,313,443
1874	12,652,942	1888	8,841,818
1875	12,228,517	1889	5,565,359
1876	9,884,683	1890	4,645,597
1877	8,894,342	1891	4,358,845
1878	10,261,284	1893	5,157,018
1879	8,621,284	1893	5,157,018
1880	9,133,512	1894	4,765,719

表 4,资料来源:姚贤镐:《中国近代对外贸易史资料》,第 3 册,第 1616 页,《各埠直接对外贸易出口货值》。

根据此表，福州出口货值在六七十年代保持在1000万海关两上下，到80年代为800万海关两左右，90年代跌至400多万海关两。这是因为，福州的大宗出口货是茶叶，而茶叶贸易在七八十年代是极盛时期，每年出口总量占全国出口总量的1/3以上。但到90年代，由于福州茶叶在世界市场上受到致命的打击而致出口下降，因而福州出口货值也随着下降。此一时期从福州出口的货品除茶叶外还有木材、纸品、糖等。

福建所产茶叶，一向是重要的输出品，到了近代，更成为对外贸易的主要商品。特别是19世纪七八十年代，是福建茶叶的黄金时期。这一时期不仅每年输出量均居全国首位，而且在国际茶叶市场上也曾风行一时。福州、厦门成为重要的茶市。福州开埠以前，武夷山红茶已经在国际上享有一定的盛誉，但因清廷实行海禁，武夷山茶不能沿闽江从福州出口，而要陆运至广州出口。1853年太平天国运动的战火切断了武夷茶陆运到广州和上海的通道。在这种情况下，美国旗昌洋行为了使武夷茶出口不致中断，首先派遣该行的中国职员在茶季携带巨款到武夷山产茶区，大量收购红茶，并循闽江运至福州。同时，该行还包租船只往福州装载这些茶叶。次年，其他洋行因见旗昌洋行在福州采运茶叶取得成功，于是群起仿效，到1855年已有5家洋行"在福州抢购茶叶，竞争日剧"。"福州由是遂成驰名世界之茶叶集中地"。[48]

福州茶市开辟以后，输出数量逐年上升。咸丰五年(1855年)，从福州输出1573万余磅茶叶，第二年上升到3500万余磅，19世纪50年代末达到4000万余磅，19世纪60年代突破6000万大关。现将福州开埠初期茶叶输出情况列如表5：

年份	输往英国	输往美国	输往澳大利亚	输出总量单位(磅)
1856～57	21,396,500	7,435,600	3,735,500	35,280,00
1857～58	21,813,300	6,259,300	2,684,200	32,050,300
1858～59	18,227,300	6,701,700	4,376,600	29,305,600
1859～60	26,472,500	8,615,400	5,363,700	41,348,600
1860～61	36,507,700	11,293,500	11,797,200	61,666,500
1861～62	35,417,650	7,215,010	8,094,944	55,713,433
1862～63	45,002,481	227,930	2,352,405	52,316,780
1863～64	46,152,936	6,966,702	8,037,750	63,468,298
1864～65	45,248,390	4,763,830	9,127,246	62,951,916
1865～66	44,000,000	6,206,910	9,735,272	65,545,036

表5，资料来源：H. P. Gardella《清朝中国福建茶叶生产与贸易，传统农产品输出的发展情况》，第135页（英文）；引自林仁川：《福建对外贸易与海关史》，第241页。

从上表可看出，福州茶叶输出增长很快，从1856年至1866年期间翻了一番。而从1866年至1886年福州茶叶输出不仅年年上升，而且始终占全国茶叶输出总量的1/3以上，居全国茶叶输出的首位。因此，这一时期是福州茶叶输出的极盛时期。当时福州茶市十分繁荣，如“福州之南台地方，为省会精华之区，洋行、茶行，密如栉比，其买办多广东人，自道咸以来，操是术者皆起家巨方”。[49]他们于每年“首春，由福州结伴溯江而上，所带资本，辄百数十

方”。[50] 福建茶叶贸易虽然一度处于极盛时期，但繁荣时间不长。自 19 世纪 90 年代以后，由于一批新的产茶国的迅速崛起，印度、锡兰、日本茶叶大量涌入国际市场，使福建茶叶在国际贸易上受到致命打击。

○ 泉州古港的盛衰

梁代以前，泉州港尚处于萌芽状态，未见于史籍记载。梁代以后，泉州港地区的海外交通已然兴起。据史料记载，最初踏上泉州港的外国人是名为拘那罗陀的印度僧人。他三访泉州，乘舶南航。《续高僧传·拘那罗陀传》载，印度僧人拘那罗陀（即真谛）于陈永定二年（558 年）到达福建的晋安郡（治所即今福州），“又泛小舶至梁安郡，更装大舶，欲返西国，学徒追逐，相继留连。……至（天嘉）三年（562 年）九月，发自梁安，泛舶西引，业风赋命，飘还广州，十二月中，上南海岸”。后又于陈天嘉六年（565 年）自越南乘船再至泉州，在泉州改乘大舶回印度。[51] 当时泉州已有大舶通印度，可见其已是南朝对外交通的一个港口。

唐代，泉州的社会经济和人文进入新的发展时期。随着晋江的不断冲积和人们的日益垦殖，唐中叶后，泉州港逐渐发展起来。《元和郡县图志》云：“开元六年（718 年），刺史冯仁知缘州郭无县，请析南安县东置，在晋江之北，因名。”[52] 开元六年，把州治从丰

州往东迁移近八公里，设于今泉州市地。于是有建新城池之兴。泉州第一座城，叫子城，呈长方形，四壁走向也与方向座标的东西南北相配。子城周三里，而据苏基朗研究，唐子城周为 7.37 里，超过志书所载两倍多，包围起来的城区也增加到九十公顷（0.35 平方公里）。[53] 子城于四面各设一门，东曰行春，西曰肃清，南曰崇阳，北曰泉山。城门上并置四座鼓楼。城内的布局，北面是官衙，“六曹新都堂署”，设有录事、司功、司户、司田、司兵、司士等机构。衙前后来被称为“双门前头”之处是城中心。迁治建城，标志着泉州作为港市已初步形成。

唐代泉州开始成为中国东南沿海的重要港口。唐玄宗“开元二十九年（741 年），别驾赵颐贞凿沟通舟楫于城下”，[54] 城南晋江港口的使用，开始得到重视。五代时王延彬执政下的泉州大力发展海外交通，使之成为“招徕海上蛮夷商贾”的重要口岸。王延彬为泉州刺史二十余年，“多发蛮舶，以资公用，郡人籍之为利，人因谓之‘招宝侍郎’”。于是，泉州利涉益远，许多海外来舶靠泊泉州港。

泉州城池因海外贸易之发展而有扩展。唐代泉州城规模甚小。王延彬首扩城池。到了后晋开运元年、南唐保大二年（944 年），至宋建隆三年（962 年）割据泉漳两州的留从效为适应海外贸易需要，又扩建城池，子城内建衙城，入宋后成为州府官衙，而扩唐子城为罗城，使其周围跃然而成二十里，城垣南

移，镇南门已与江滩接连。《晋江县志》云：

> “泉州郡城，旧名桐城，内为衙城，外为子城，又外为罗城，衙城即州治，垣墙留从效筑，为开府建衙之地；……罗城周二十里，为门七，……南唐保大中（943年～957年）留从效所筑也。”[55]

《清源留氏族谱》也载：“泉州城市旧狭窄，至是扩为仁风、通淮等数门。教民间开通衢、构云屋（客货栈）。”[56] 留从效所筑罗城入宋以后继续成为泉州城的主体。后虽经多次大小修葺，城址基本上还是维持原状。

当然，此一时期，泉州尚不能与福州相比。福州是政治中心，有节度、观察使，航运活动比泉州活跃，仍是闽东南港市之首。但泉州与南海、西亚诸国贸易的初兴，却为宋元时期超越福州港埋下了伏笔。

到了北宋初年，泉州与广州、交趾、两浙并列为“诸蕃国香药、宝货的官方贸易场所”。[57] 其时泉州港市地位已超出明州和杭州。至北宋中后期，许多南海舶商因广州市舶官员之苛索而纷纷转至泉州，出现了“泉有蕃舶之饶，杂货山积”[58] 之繁盛景象。元祐二年（1087年）宋廷在泉州正式设立市舶司，泉州成为对外贸易的正式港口，与两浙、广南并称为三路市舶司。宣和七年（1125年），又发“空名度牒”给三路市舶司，“充折博本钱”，其中“广南、福建路各五百道，两浙路三百道”。[59] 在国家行政机构的组织和财政力

量的支持以及其他多种因素的交叉作用下，海外贸易急遽增长，泉州港市迅速崛起，在高宗、孝宗和光宗三朝持续发展，超过两浙市舶司，同广州并驾齐驱。泉州港发展到北宋末年进入黄金时期。宋哲宗绍圣二年（1095年），泉州永春知县江公望在其《多暇亭记》中描写泉州海市云："希奇难得之宝，其至如委。巨商大贾，摩肩接足，相刃于道。"[60]

宋室南迁之后，大批皇亲贵族纷至入闽，增加了泉州港"金银香药犀象百货"的进口。[61]南宋朝廷起用蒲寿庚为"总海舶"。[62]南海及印度洋的广大亚非国家与地区的海舶，纷至云集；而两浙路舶商"若欲船泛外国买卖，则是泉州便可出洋"。[63]泉州港市舶收益高达近百万缗，约占南宋政府国库收入的五十分之一。[64]其地位之重要可见。入元以来，元廷也重用了"素主市舶"的蒲寿庚，积极扩大海外贸易，泉州港市空前繁荣，超过了广州，居于全国前列，号称"东方第一大港"。泉州港区时常舟船辐辏，帆樯鳞集。摩洛哥旅行家伊本·拔都他即说："刺桐港为世界上各大港之一，由余观之，即谓为世界上最大之港，亦不虚也。余见港中，有大船百余，小船则不可胜数矣。"[65]

为了适应中外海船停泊之需，泉州的十二支港择要建筑了港口码头，其中主要的有后渚、法石、安海、围头澳四支港。后渚港位于泉州城东南10公里处，南临晋江入海口，港区深阔，且可避风，为良港。法石港处于泉州港湾内，后渚附近。安海港在泉州东

南30公里，阻山濒海，为东南巨镇，“海舶至，州遣吏榷税于此，又号石井津”。[66]港内居民从事海上商业和渔业。来泉州贸易的海舟也多泊于此。泉州市舶司未设之前，安海是宋泉州收税点，“通天下之商船”的重要支港。北宋末年，安海“文物井井，山会水集，家肥人富”。围头澳港为南北海船入泉州之必泊处，其旁有支港，可直达石井，与安海港连接。另外，洛阳、蚶江、祥芝、永宁、深沪、福全等支港亦为海船常泊之处。为确保航海安全，海滨山巅建有高塔以作导航标志，著名的有六胜塔、姑嫂塔等。

宋元时期，随着海洋贸易的发展，梯航万国、万商云集的泉州，呈现一派国际都市色彩。泉州港的外侨有印度人、波斯人、犹太人、阿拉伯人、欧洲人，本地人民把他们统称为南海番人，简称番客。他们有的娶本地妇女为妻，所生孩子，叫做“半南番”。外国侨民在泉或经商，或传教。宋廷有所谓“化外人，法不当城居”[67]的规定，因此海外蕃商便以镇南门外及其迤逦东南十余里地的法石港为其侨居地。而市舶司、来远驿、清净寺、左翼军驻扎护港的宝林寨，也都分布于镇南门周围一带。故刘克庄《泉州南廓》诗云“惟有桐城南廓外”，“海贾归来富不赀”。[68]

港市海洋经济的发展，促成人口增长和社会繁荣，城市建设空前改观。[69]北宋末的宣和二年（1120年）对城垣进行了一次较大的整治，在五代版筑土垒的基础上，增筑外砖内石。南宋绍兴十八年（1148

年)又以陶瓦、蛎灰加固城基。绍定三年(1230年),除了加砌瓮门以外,还于南罗城外沿晋江北岸之东自浯浦西抵廿棠桥一线,增建了长428丈、高丈余、基阔8尺的翼城,"沿江为蔽",使南关港直接附城,不但给城外商业区、海商住宅区以有利的屏障,而且给船舶装卸货物以方便。这道翼城到元代正式与城墙连接起来而成为城的新南墙。这样,宋代泉州面积有640公顷(2.47平方公里)。宋代泉州"城内画坊八十",统于"五厢"。官廨公署仍设于子城内"双门前头"之北。"贾肆皆聚于"今泮宫地方的"阛阓坊"。城南是各国商客集居的"蕃坊"和船舶停靠装卸货物之地。管理海外贸易的市舶司,就设在水仙宫,今聚宝街一带则是珍奇宝货荟萃交易之所。而临晋江的城南,是南宋最繁华的地方。北宋元丰时(1078年~1085年)泉州已与长沙、汴京、京兆府(西安)、杭州、福州一起,并列为全国人口在20万以上的六大都市之一。城内"夷夏杂处,权豪比居"。到了北宋末年,据《舆地纪胜》引自北宋宣和二年(1120年)《陆藻修城记》的记述,"城内画坊八十,生齿无虑五十万"。[70]南宋祝穆《方舆胜览》卷十二〈泉州〉亦谓:"阛阓十万家。"可见城市规模之大、人口之众。梁庚尧先生估计南宋泉州城市人口约5万至10万家,但苏基朗先生则认为宋代泉州城市人口规模不应超过20万。元代城池的扩大则达到了古城面积之极,南门一带成了四海舶商、诸琛贡集结要地。元至正十年(1350年),

在郡守偰玉立主持下的扩城工程是最大的成就。把罗城由今涂山街一带向南扩建至临近晋江北岸，连接原来的翼城，从而使城周达15公里，为历史最大范围，包罗了最繁华的城南商业区的大部分。此一时期反映城市繁荣面貌的各类建筑物特别多。据《泉州府志》所载，泉属诸县历代建有石桥215座，属宋建的达109座。而且各式教堂很多，众多的阿拉伯式、波斯式、印度式、意大利式和中国式的宗教建筑，把泉州点缀得奇瑰无比，光怪陆离。凡此种种，反映了泉州港市发展的巨大成就。

明代推行海禁，官方垄断海上贸易。官方垄断贸易以朝贡贸易形式进行。明廷设市舶司管理朝贡贸易。"市舶司，国初置于太仓，以近京，后移福浙"。[71]明高岐《福建提举市舶司志》云：

> "琉球国，在海岛，距闽东北，虽甚邈，然宾贡航海，必由闽始达于京师。宋元以前，雄恃海险，来廷靡常。明明我祖，辟天立极，琉球即来王，遂封以中山王；锡以宾贡，每二年一贡，设市舶司以统之，提举司以理之。国初开市舶于泉司署，因之。"[72]

明廷在实行"朝贡贸易"的同时，禁止海商私自经营海外贸易。明代的泉州承宋元之余绪，在朝廷眼中依然不失为全国的一个重要港市，自明初洪武三年(1370年)就复设市舶司，永乐三年(1405年)置来远驿。但泉州市舶司之职责是"禁通番、征私货、平交

易”，且限定只“通琉球”，[73] 成了海禁工具，无论其管辖范围还是交通辐射面均不能与宋元鼎盛时相比，泉州官方航海贸易因而很不景气。洪武七年（1374年）泉州市舶司一度被废，永乐元年（1403年）复置，成化间市舶司迁往福州。[74] 泉州湾后渚港一蹶不振，成为地方性港口。

明代泉州官方航海衰落，但其民间商人走私贸易兴盛，港市的中心由后渚转向安海，并呈现出更加分散的状况。围头湾内诸港因私商航海兴盛而迅速崛起，以安海港最为突出。安海（即安平）港距郡之统制偏远，官府控制力相对薄弱，“况县治去远，刁豪便于为奸。政教末流，愚民易于梗化”。[75] 另外，其离“番人之巢穴”的浯屿很近，便于私商与外商贸贩，乃与月港同为17世纪闽商“泛海通番”活动的中心基地、姊妹港。时人称：“泉州之安海、漳州之月港，乃闽南之大镇也，人货萃集、出入难辨，且有强宗世豪窝家之利。”[76] 到明后期，其户数有十余万，其商人势力足与微商相匹敌。[77]

明天启、崇祯和清顺治年间（1621年～1655年），泉州安海港在郑芝龙、郑成功海商集团经营下，成为中国东南海外交通贸易的中心港市（其全盛时代为1628年～1655年）。其中，崇祯元年（1628年）郑芝龙受明朝招抚后，拥兵安海，并将其作为独占的军事据点和对外贸易的海上基地。安海港的郑氏船队常年川航日本、巴达维亚和东南亚各地，或以台

湾、澳门为中转港与荷兰、葡萄牙、西班牙等商人交易，其中以对日本贸易为主。航海、商贸的发达，促进了安平镇的繁盛，“城外市镇繁华，贸易丛集，不亚于省城”。[78]

清顺治十二年（1655年），明郑与清廷谈判破裂后，郑成功“将安平家资尽移过金门安顿，毁其居第，堕其城镇”。[79]次年，清兵突入安平，把市区及其附廓村舍烧为灰烬，夷为废墟。1661年又“迁界”，废弃了安海。后航道淤塞，港埭溃决，泊岸塌陷，码头圮废。安海闭绝将近30年，直到1684年“甲子复界”，海禁既开，又经一番疏浚整治，才逐渐恢复过来。泉州海商航海活动转入正常，成为“合法”的贸易，唯出洋船须向厦门海关挂验而已。海船多属泉、漳商贸。这些船载瓷、丝绸、纸张、糖、靛等，运销于国内各地，泉州港海上航运又见兴盛。

○ 漳州月港的往事

漳州港即月港，位于九龙江尾闾右岸、漳州平原东南部的中央，又居于厦门港南岸的中点。漳州平原大部分是九龙江的冲积平原。漳州月港附近地区，正是九龙江下游的北溪、西溪、南溪三条主支流会合入海的地区。溯上游北溪可至闽西漳平、龙岩、宁洋等地，再行陆道可达汀州。月港“外通海潮，内接山涧”，[80]正处于海上交通和内河交通的要冲。

唐宋时期，月港一带零散居住着一些“蜑民”，他

们以捕捞为生。“澄在昔为斗龙之渊，浴鸥之渚，结茅而居者，不过捕鱼纬箔，沿作生活。迨宋谢晞圣筑海引泉而农务兴，颜苏诸君子俱学穷经而文教启”。[81] 北宋初乐史的《太平寰宇记》中所记漳州土产中已有海舶和甲香、香药等海舶品，可见唐宋时这里已有海外交往。所以北宋时漳州“旧有黄淡巡检一员，号为招舶”，[82] 主持港务。至南宋时，泉州知府真德秀在奏折中已将漳州与泉州并列称呼：“泉、漳一带，盗贼屏息，番舶通行。”[83] 南宋时期，许多漳州舶商到海外诸国贸易，当然，他们须到泉州市舶司领取“官券”方能出海。[84] 可见漳州已成为泉州港对外贸易的外围口岸。

元代，漳州的海外交通又有发展。外国的基督教圣方济各派（即天主教）于元时传入漳州。据《天主教传行中国考》写道：“时中国东南滨海省区，圣教久已传到，漳、泉一带奉教尤多。其地濒临东海，屡有外洋商船到其地贸易，而热心教士搭商船而至者亦复不少。”元代有更多的漳州人侨居异国。爪哇、苏门答腊、占城等地皆有漳籍华侨，其中爪哇的漳州人为数最多。[85] 这些情况表明，宋元时代漳州已是海洋经济活动中初步兴起的港口。

这里人多地少，民多赖海为业，有大量熟习贸易航运的舵工水手、商人。随着社会经济的发展，漳属各县产品多由此以木帆船转运至东南亚各地。明代，虽官方行海禁之策，但由于海上贸易的利润很高，海

商出海，“每以贱恶杂物，贸其银钱，满载而归，往往致富”。所以明廷虽严禁之，甚至“重以充军处死之条，尚犹结党成风，造船出海，私相贸易”。[86]况因月港远离省会，地僻一隅，“正座官司，威令不到”，故其私商航海活动十分频繁，从明代宣德以后，逐步发展成为我国东南沿海的重要港市。

景泰四年（1453年），月港因“民多货番”，引起明廷的注意。成化八年（一说成化五年）泉州市舶司迁福州后，这里更成为民间海上走私贸易的中心。成化、弘治之际“豪门巨室，间有乘巨舰贸易海外者，奸人阴开其利窦，而官人不得显收其利权，初亦渐享奇赢，久乃勾引为乱”。[87]正德以后，“月港豪民多造巨舶向外洋交易，久之诱寇内讧，法不能止”。[88]

“闽人通番，皆自漳州月港出洋”。[89]成化、弘治年间（1465年～1505年），月港人烟辐辏，商贾咸聚，“成弘之际，称小苏杭”。[90]从这里出洋的有瓷器、绸缎、药材、糖、茶、纸张、石料等，而进口的则有胡椒、燕窝、香料、象牙、犀角、鹿茸等名贵物品。月港出现了“货物通行旅，资财聚富商，雕镂犀角巧，磨洗象牙光”的繁荣景象。[91]每年从此出航之船舶，多可达百余艘，少亦不下60艘～70艘。[92]

正德年间（1506年～1521年）广州港暂时被关闭，中外商船“皆往漳州府海面地方，私自驻扎。于是利归于闽”，[93]月港已超过广州、福州，成为中国最繁荣的外贸港口。“富商巨贾，捐亿万，驾艨艟，植参天

之高桅，悬迷日之大蓬，约千寻之修缆”，[94]航行东西洋各国。据《东西洋考》等书记载，当时与月港有贸易往来的国家和地区达四十多个，并以吕宋为中转站与欧美各国进行间接贸易。[95]由于航海、商贸发达，海澄月港渐渐成为中外经济交流的中心港市，“民居数万家”，“贾肆星列”，商船四通八达，穿梭不息。“县即以舶殷，舶亦以县繁”。[96]

嘉靖时，“漳州月港家造过洋大船，往来暹罗、佛郎机诸国，通易货物”的私商越来越多，其船队“与番舶夷商贸贩方物，往来络绎于海上”。此时，广州的一批海商为了逃避商税，亦纷纷“改泊海沧月港”。于是月港发展成为“闽南一大都会”。[97]

由于私商的集中活动和对外贸易的频繁，月港的政治地位也相应地提高。嘉靖四十五年(1566年)海澄设县，月港归其辖下。隆庆元年(1567年)，明穆宗允准福建巡抚涂泽民奏开海禁的请求，“准贩东西二洋”，在月港设“洋市”，置督饷官吏，负责税收，正式开征商税。月港由非法的走私港变成合法的民间海商国际贸易商港，自此而进入全盛。

从万历二十七年(1599年)起，明神宗派宦官高寀督福建税饷。高寀在闽横征暴敛以饱欲壑，其种种劣行使“五方之贾，稍稍掉臂，不肯入澄”，[98]对月港海市带来祸害。又自万历三十二年(1604年)，荷兰殖民者称霸海上，烧杀抢掠，以致“洋贩不通，海运梗塞”。[99]天启二年(1622年)，荷人占据澎湖，入厦门，

犯圭屿，沿海居民望风而逃；崇祯三年（1630年）再犯海澄、中左所，以致“红夷肆掠，洋舡不通，海禁日严，民生憔悴”，中国船也“格于红夷，内不敢出，外不敢入”。[100]月港海市更加萧条。复因月港为内河港，港道曲折，港池水浅，不宜大船驻泊装卸；而航海业在不断进步，船舶也越造越大。这种种因素导致月港在天启以后的发展遇到了相当大的障碍。

○ 银城鹭岛的崛起

厦门港位于闽南九龙江入海处的海岛上，港区水深达20米，为天然良港。高居堂奥，雄视漳泉。早在元至元十六年（1279年）即于此设立“嘉禾千户所”，为东南沿海重要之军港。明洪武二十年（1387年），为中左千户所，[101]月港出海商舶由此挂帆开驾：“中左所，一名厦门，……从前贾舶盘验于此，验毕移驻曾家澳，候风开驾。”[102]随着月港海外贸易的日益兴盛，厦门港也日渐得到发展。

正德十一年（1516年），葡萄牙商船首次来到厦门，泊于浯屿，并在厦门设立公行。嘉靖二十六年（1547年），西班牙商船也来到厦门。他们与菲律宾政府保持密切交往，每年都有三四十艘帆船运载大批物资去马尼拉，其中大部分被转运去墨西哥，并且开辟了台湾海峡和琉球岛去日本的航线，后发展为厦门——长崎的直达航线。1575年，曾到过厦门港的西班牙传教士述其见闻说：“那个港口的入口是壮

观的，因为除了大到能够容纳大量的船只外，它很安全、清洁，而且水深。它从入口处分为三股海湾，每股海湾中都有很多船扬帆游弋，看来令人惊叹，因为船只多到数不胜数。”[103]

明末清初，郑成功以厦门为抗清基地，采取“通洋裕国、以商养兵”的政策，大力招集各国海商来厦门贸易；同时派出大型船队前往东南亚地区的暹罗、柬埔寨、北大年、柔佛、马尼拉、咬噜吧（今雅加达）及日本等国，开辟厦门——东南亚——日本——厦门的三角航线。在郑氏集团的经营下，厦门港的海外贸易获得迅速发展，厦门不仅成为国内外航运贸易的中转港，而且成为东南沿海的贸易中心，其海洋经济的发展，声震环宇。

郑氏集团抗清失败之后，厦门之“城池宫室，兵戈焚毁”，其海洋经济受到沉重打击。自康熙十九年（1680年）清廷收复厦门、金门，康熙二十二年（1683年）取消“海禁”并在厦门设立闽海关正口以后，厦门“如花之着地，逢春得雨，甲折勾萌，无不各畅其生机”。厦门港得到空前的发展，港口出现“番船往来，商贾翔集，物产糜至”的繁荣景象。其与东南亚各国及日本都有海上贸易往来。但康熙五十六年（1717年）又重申“海禁”，规定“凡商船照旧令往东洋贸易外，其南洋吕宋、噶喇巴（即爪哇）等处，不许前往贸易”，而“外国夹板船，照旧准来贸易”，各地商船前往安南，“不在禁例”。[104] 重申海禁，使“百货不通，民生

日蹙；居者苦艺能之罔用，行者叹致远之无方”。[105]此次海禁施行时间不长，雍正五年（1727年）解禁，第二年复定厦门港为福建出洋正口，这样，厦门港便成为福建对外贸易的唯一港口。此后厦门港进出口船只不断增多，以至“贸易聚集，关课充盈”。[106]雍正十一年（1733年）厦门港每年出洋商船约有28艘～30艘，到乾隆十九年（1754年），已增至70艘，次年又增至75艘。[107]当时沿海各省出洋海商，以“闽省最多，广省次之”。[108]直至乾隆二十二年（1757年），厦门“港中舳舻罗列，多至万计”。[109]商船辐辏，百货汇聚，盛况空前。周凯《厦门志》说：

> “厦门人民商贾，番船辏集，等诸郡县。”[110]

随着海洋贸易的发展，港口空间格局也不断变化。北宋，厦门属同安绥德乡嘉禾里，于东渡设“官渡”。为使厦门与泉州直接交通，位于“城西北三十里，通同安驿站大路之正渡”的高崎，逐渐取代筼筜港而兴起，成为厦门的通商港口。同时，位于厦门北侧水道东北方的刘五店港是同安县汀溪瓷窑青瓷器（珠光瓷）的输出港口。元朝，刘五店及与刘五店相对之五通成为泉州与厦门的“官渡”。明代允许私商在水仙港盘验后移至曾厝垵出航。位于厦门岛东南部的水仙港又取代高崎港而兴起。明末清初，仍沿用水仙港，并增设沿厦门岛东南的集美、港仔口、新港头、磁街等十多个渡头。

鸦片战争以后，西方列强竭力通过闽东南港市使福建成为它们的商品销售市场和原料供应地，反映在港市进出口商品的结构上，进口以消费资料为主，出口以农副产品为主。五口通商刚一开放，英商便纷至厦门口岸，大规模地输入各种工业品。在厦门，19世纪40年代出现了外国工业品输入的第一次高潮。外国工业品输入的第二次高潮是在19世纪六七十年代以后。由于西方列强通过第二次鸦片战争进一步打开内地市场，以及自给自足的经济结构不断受到侵蚀而逐渐丧失抵抗力，自70年代以后，外国商品开始大量输入福建各地。从进口商品的品种来看，在传统的主要进口商品中，棉纺织品有较大的增长，尤其是棉纱增长最快。到19世纪80年代，厦门已成为棉纱、棉线的主要集散中心之一。此外，西方商人还经厦门向福建大量输入洋袜、伞、香水、炼乳、火柴、洋油、面粉等商品。而鸦片贸易也占有很重要的地位。1850年，停泊在厦门附近的鸦片趸船为颠地洋行的三桅帆船“阿美士德勋爵”号、怡和洋行的三桅帆船“开路者”号、合记洋行的纵桅式帆船“保王”号。1855年的鸦片趸船“在厦门那里有两只船，也是英国的，都抛锚在外港”。[111] 据不完全统计，1849年，厦门输入鸦片3200箱，占全国第2位；1854年，输入3860箱，占全国第3位。而到1886年，厦门一口鸦片输入达9000多担，比鸦片输入合法之前的四五十年代几乎增加了3倍。[112]

同时，西方商人千方百计地搜购农副产品出口。从厦门出口的土产有樟脑，从台湾和漳州府产糖区来的有桶装糖，还有价廉质优的冰糖，运往南洋的陶器，以及纸伞、纸张、神祇和神香等各种杂货。第二次鸦片战争以后，由于内河航运权和内地通商权的丧失，西方商人直接到内地搜购农副产品，使厦门的直接对外贸易出口货值出现了长期持续增长的趋势(参见表 6)：

年　份	出口货值(海关两)	年　份	出口货值(海关两)
1867	1,588,355	1881	3,829,238
1868	1,009,181	1882	3,631,729
1869	1,998,824	1883	3,879,195
1870	1,647,285	1884	3,927,756
1871	2,418,426	1885	4,530,529
1872	2,992,577	1886	4,405,697
1873	2,374,001	1887	4,466,348
1874	3,296,822	1888	4,355,012
1875	3,296,822	1889	4,077,115
1876	3,438,666	1890	3,515,619
1877	4,765,033	1891	4,509,200
1878	3,516,739	1893	5,349,940
1879	4,038,123	1893	5,349,940
1880	3,638,288	1894	6,637,484

表 6。资料来源，姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》，第 3 册，第 1615 页。

厦门茶市的开埠比福州晚几年，输出量也比福州少得多。咸丰八年（1858 年）才有茶叶输出的记录，当年输出量为 3 万担，第二年为 3.3 万担，第三

年上升为 5.4 万担，以后几年均在 5 万担上下。[113] 从厦门输出的茶叶主要是闽南的安溪乌龙茶和龙岩宁洋茶，1869 年以后，台湾乌龙茶也开始由厦门输出美国，自此厦门成为乌龙茶出口的主要口岸。与此同时，厦门茶市也呈活跃状态，自 1858 年第一次有茶叶输出记载以来，也出现逐年增加之趋势。19 世纪 60 年代末至 70 年代为厦门茶叶出口兴旺时期，每年输出总数在 800 万磅至 900 万磅左右。其中，1869 年及 1873 年均达到 1100 万磅。[114]

○　港市发展的趋势

闽东南港市处于动态的发展过程。黄盛璋先生将中国港市的发展分为五个阶段，即秦汉至六朝南部港市发展期；隋唐五代东部港市发展期；宋元及明初中部与北部港市发展期；明中叶至鸦片战争前全国港市发展停滞期；鸦片战争后至解放前半殖民地式发展期及港市畸形繁荣期。[115] 正如美国人类学家施坚雅曾指出的，中国内部区域间社会经济发展的历史周期并非同步。[116] 因此，根据闽东南社会经济发展的区域特征，我们将闽东南港市的发展历程分为如下若干阶段：(1)隋以前以东冶福州港为中心的港市初创时代；(2)隋唐五代对外港市的发展期；(3)宋元港市的兴旺期；(4)明清港市兴替期；(5)港市的近代转型期。

“腥臊海边多鬼市，岛夷居处无乡里，黑皮年少

学采珠，手把生犀照咸水。”[117] 唐宋以前，东南沿海的人们，有的尚处于从事“沉默交换”的社会经济生活中，居止散漫，尚无封建制的乡里基层组织。他们“手把生犀照咸水”，经营着海洋人文的传统生活。但随着港市海洋人文的发展，“海边鬼市”不再是闽东南海域海洋人文的主旋律。

从远古到南北朝，伴随着海上交通航运贸易的发展，港口也不断开发。由于东冶开发较早又为闽越行政中心，人口集中，故是此一时期闽东南港口之中心。东冶港是福州港的前身，隋以前以东冶港为中心的海洋交通活动，为以后闽东南港市的发展创造了条件，奠定了基础。

隋唐五代时期，闽东南海外的交通活动，加速了港市发展。此一时期，隋朝加强了与台湾等地的海上联系，航海领域拓宽了。唐代经济繁荣，造船业发达。福州港造船业尤为兴盛。且唐朝的对外优抚政策，促进了海上友好交往，及至五代地方政权积极招徕海外商贡。在此情势之下，闽东南海洋人文十分兴旺。而作为海船停靠与补给地和货物吞吐集散地的港市，也随之迅速发展，福州港出现了“万国来朝”，“市井十洲人”“执玉来朝远、还珠人贡频”的盛况。

宋元时期的闽东南，海洋发展出现鼎盛之象。其水陆江海相互连结的航运交通网络逐渐形成。随着社会经济的繁荣，指南针、航海图的广泛采用及天文海洋导航、造船技术的进步，宋代闽东南的造船航海

技术超越前代，并居于国际领先地位。坚实的历史前提，促成闽东南海洋人文兴旺发达。

明清时期是我国海洋人文发展的转型时期，也是沿海社会经济充满新旧交替的冲动时期。一方面，官方的海洋活动萎缩退却，长期实施的海禁政策，使中国海洋人文发展受阻；另一方面，这种经济专制体制和政策违背海洋人文发展的潮流，在民间遭到抵制而被局部突破，导致沿海民间海洋人文的发展。闽东南区域海洋人文传统即在此背景下，与受到西方海洋人文冲击的“亚洲地中海”海洋人文传统进行更为密切地交流与互动，这种互动是以港市为基地而进行的双向海洋经济贸易与交流。从总体上看，明清闽东南港市的发展经历了以泉州港、福州港为中心的中琉贸易时代，隆万开海禁前后以月港为中心的私人贸易时代，明末清初开始以厦门为中心的海上发展时代等若干阶段（包括郑成功时代的海上贸易，清前期的南洋贸易以及晚期的鸦片贸易、苦力贸易等等）。

1840 年鸦片战争是中国传统社会，也是闽东南港市社会经济发展的转折点。鸦片战争前，中国是一个主权完整的国家，闽东南的港市经济活动是独立自主的，一切来福建贸易的外国商船，都要在清朝官府的监督下，到厦门洋行办理保结手续，进出口的货物也要按照有关则例征税。鸦片战争后，西方列强以武力叩关，迫使满清朝廷签订不平等条

约，开辟厦门、福州等五处通商口岸，夺得了设立租界、协定关税、沿海贸易等一系列特权，使福建对外贸易和港市发展发生了根本性的变化。从此，独立自主的海洋贸易变成半殖民地性质的海洋贸易，闽东南港市也逐步沦为西方资本主义各国向福建销售商品及掠夺原料的港市，成为福建连结近代世界市场的商品运输环节。

从以上对闽东南港市的历史演化分析中，我们可看出两种规律性趋势：第一，闽东南的港市发展是不平衡的，经历了从北向南转移中心的过程。闽东南最早的港市中心是在北部地区处于闽江下游河口的福州，以后才转移到闽南地区。自唐宋至元闽南的发展核心在泉州，而泉州在宋元之际一度取代广州而为首港，但其后因种种原因而从东方第一大港没落为附庸口岸；明代漳州开始成为闽南的发展核心，中叶以后海澄月港尤称重要，但清以后月港从“小苏杭”变为萧条的小港，而厦门于明末清初从荒岛腾跃而为闽南的港市中心。这种港市的兴衰与更替，显示了区域社会经济历史周期变化的特征。[118] 第二，明清时期是闽东南港市海洋社会经济全面发展的时期，但其港市中心仍然处于动态的转移过程之中，反映了明清时代各种历史因素的互动交争局面。

第三章

海陆人文整合与港市兴衰

明清时期，闽东南城乡传统商品经济的高度发展，海洋生计模式与海洋人文的生成转换，构成了明清区域港市兴衰的内在依据。特别是以港市经济为主导的区域社会经济结构与海洋贸易有着最密切、最直接的关联，由社会经济、人口、文化的张力等多种社会人文因素构成一种山海推拉的复合作用，对港市的兴衰与更替产生深刻的影响，港市的发展常常是政治、经济和人口诸种因素综合作用的结果；而且，港市处于海洋人文与陆地人文相互作用的交汇点，因此，港市的兴衰也只有在海陆人文的互动背景中才能得到更好的理解。特别是明清时期，中国区域海洋人文传统在与内陆农牧人文整合的基础上，继续与受到西方海洋人文冲击的东南亚及其他区域

海洋人文传统进行更密切的交流与互动。明清闽东南港市的生成与兴衰即在此种历史情境中进行。

○ 海洋人文的演化

一、古老的海洋发展传统

闽东南区域山海相随的地理生态使其社会生计具有“山海相济”的特征。它不独有山区陆地经济因素，更有着浓厚的海洋经济因素。它是陆地经济与海洋经济的结合，具有双重的山海性格；它既有陆地农业经济，又有海洋经济这一重要的生计传统，是长期的历史孕育发展之结果。早在新石器时代和青铜时代，闽东南社会便存在着两种不同的社会生计形式即山地经济和海域经济。据研究，闽越社会经济已具备了海洋经济结构的雏形。[119] 更为重要的是，闽越社会善于用舟。由于地处沿海或河畔而练就了善于使楫驾舟的本领。他们“以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”。[120] 史载：越国水师均置有楼船、戈船、军船及船室等，故可称霸于江淮。淮南王安上书武帝谏罢对闽越用兵时指出：“越……以习于水斗，便于用舟”。又说：“越人欲为变，必先田余于界中，积粮食，乃人伐材治船。”[121] 这说明闽越也是习于水师的。据考古材料发现：1973 年，福建连江发现一只大约属于汉初的独木舟。1973 年、1978 年，在福建崇安武夷山观音岩和白岩，清理了古代的两座悬棺葬，棺

呈独木舟形状。多数学者认为它们即属越人墓，船形棺乃是墓主人生前善舟在葬俗上的反映。由于闽越善使舟，故在后代常发现有陶、木船模型及独木舟等。闽越族群精于舟楫之道，开闽东南海洋人文之先河，闽东南以海洋作为活动空间和资源对象的区域社会经济体系是闽越舟楫文化胚胎的发育成长。

但是，闽越社会之发展过程，因汉越冲突、汉族移民之介入而发生重大改变，并与汉族移民社会之历史互动交织。古代闽东南地区在古代吴、楚、越文化的开发下，逐渐进入中国文化的领域中。而在这一发展过程中，闽海社会经营海洋的生计传统并未被排斥，而是被吸收整合进入了福建移民并融合在社会文化体系之中，为整合社会的发展提供了进一步走向海洋的历史前提。一方面，在汉越交争中，越人的社会继续在闽东南沿海一带传承发展，他们中的一部分成为后世所谓的“水上人家”即蜑民，其余的则更早地融入了汉族移民社会之中。这些水上人家，作为越人后裔，继续在海洋上经营着他们的生活。另一方面，由于海洋属性之限制，中原移民到闽海，首先开发利用的是与原来生活方式相适应的陆地平原，移植传播的是传统的内陆农业文明。而沿海风沙地带，缺乏耕地，许多地方“水不足以湿地，地不足以养人”。当人口张力达到一定程度时，他们又习得利用闽越社会传统的航海知识，沿着传统航海技术所提供的可能性方向，向海洋发展。汉越文化的这一历

史二重协奏曲有着自己的发展情节，最终成为海洋人文发展的交响曲，首先是“利用”。例如，作为闽东南海外交通史上的杰出人物之一的王义童就十分重视利用闽越族人的海洋发展力量：

> “泉郎即此州之夷户，亦曰游艇子，即卢循之余。晋末卢循寇暴，为刘裕所灭。遗种逃叛，散居山海，至今种类尚繁。唐武德八年(625年)，都督王义童遣使招抚，得其首领周造陵、细陵等，并授都尉，令相统摄，不为寇。贞观十年(636年)，始输半课。其居止常在船上，并结庐海畔，随时移徙，不常厥所。船式头尾尖高，当中平阔，冲波逆浪，都无畏惧，名了鸟船。”[122]

“泉郎”实是一批世代以船为家、以海运和贸易为生的沿海居民，是闽越之后。这些海上人家“往往走异域，称海商”。[123]他们以舟楫为生涯，“视洲若陵，鼓枻相续”，世代经营货运、驭客事业，或在所到之江河、海港定居，并以通行古代闽方言为标志。王义童招抚泉郎，将他们组织起来从事海外贸易，使福州的海外交通和贸易迅速得以恢复和发展。[124]利用之后便是“模仿”。据《西山杂志》载：

> “唐开元八年，（晋江东石）林銮……（循）曾祖林知慧航海群蛮海路，试航至渤泥，往来有利。沿海畲族家人，俱从之往，引来番舟……晋海舟人竞相率航海。”[125]

对上述记载当理解为晋江人林銮招来沿海船民（当为水上人家）出航东南亚，获得海上商业成功，引得许多舟人"相率航海"。不断的模仿行为最终内化为沿海汉族移民社会的文化因子。当北宋泉州惠安人谢履吟诵《泉南歌》"泉州人稠山谷瘠，虽欲就耕无地辟，州南有海浩无穷，每岁造舟通异域"[126]的时候，航海通商已经成为闽海社会普遍的社会风气，而这一航海通商的海洋发展传统在宋元明清时期的发展，对于闽海港市的生成与发展具有决定性的意义。明清时期港市的发展，是这一传统的延伸。

二、国际海洋运动的刺激

如果说区域海洋发展的内在传统演化对于闽海明清港市的生成发展具有决定性的作用，那么，明清时代国际海洋人文格局的变化，尤其是西方海洋势力的东来，则构成了明清闽海港市勃兴的外在刺激条件。

闽东南传统的贸易圈是所谓"亚洲地中海"周围地区。明谢肇淛《五杂俎》云：

> "浙之宁绍温台，闽之漳泉，广之惠潮，其人皆习于海。……海上操舟者，初不过取捷径，往来贸易耳。久之渐习，遂之夷国。东则朝鲜；东南则琉球、吕宋；南则安南、占城；西南则满剌加、暹罗，彼此互市，若比邻然。又久之，遂至日本矣。夏去秋来，率以为

常。”[127]

这些国家或地区，社会经济发展尚不如中国，就日本而论，所需货品有很多靠中国供给，“大抵日本所须，皆产自中国……饶之瓷器，湖之丝棉，漳之纱绢，松之棉布，尤为彼国（指日本）所重”。[128] 日本作为当时亚洲中国最大的销货场，距中国近，其自南北统一后社会经济也有一定的发展，刀扇漆器以外，还有硫磺和赤铜出口，故与中国贸易互补性很强。长期以来，中国与“亚洲地中海”周围地区的海上贸易往来，对于海洋人文的孕育与发展产生重要的作用。

而具有划时代意义的地理大发现，从根本上改变了原先世界的贸易格局。它将历来相对独立又平行发展的几个航海贸易区域串联起来，形成统一的世界市场。由于十六七世纪欧洲大陆的生产发展水平处于相对停滞或缓慢发展状态，远不能适应突然扩大的世界市场的需求，为缓解世界范围内日趋尖锐的供求矛盾，唯有在欧洲本土之外找到新的充裕的商品供给地。于是西方殖民者全力东进，以船坚炮利，在印度洋沿岸和东南亚一带到处抢占根据地，掠夺财富，并在东亚水域与东方商人进行海上竞争。

葡萄牙人很快地在印度洋上建立起霸权。最重要的是，1511 年葡萄牙人占领印度洋与东亚船只辏集的马六甲，作为进行远东贸易与传教的基地。1512 年葡萄牙人又占领了摩鹿加群岛，并向爪哇、婆罗洲发展，开始经营东亚的贸易市场。在那里，葡萄牙人

与华人开始接触，而由华人于1517年引导到广东沿海贸易，1522年由福建水手引导到漳州以及北上浙海贸易。

16世纪末至17世纪初，继葡萄牙人之后，又有西班牙、荷兰、英国人侵入东南亚海上诸国。1570年（明隆庆四年），西班牙人占领菲律宾群岛的大小岛屿。1598年（明万历二十六年）荷兰人在爪哇建立商馆，占领了整个爪哇岛，致南洋群岛被瓜分。葡萄牙人在西，以印度半岛沿岸各地、苏门答腊岛及印度支那半岛为主；西班牙在东，以菲律宾群岛为主；荷兰在南，以爪哇岛为主。东南亚诸国处于西方海上霸权的控制之下。

然而西方人发现他们所占据的南海诸国并非如梦中黄金宝地。“吕宋本一荒岛，魑魅龙蛇之区”。1571年5月，西班牙人占领马尼拉不久，发现菲律宾本地资源缺乏，“贫瘠到一个人都必须靠施舍过日子”，与西属拉美殖民地距离遥远，既无胡椒，又无香料，人口稀，无法开矿或种植，根本供应不了西班牙殖民者的基本生活需要。于是远离本国之西班牙人，不得不将所需物资之供应仰赖于菲岛邻近之地区。他们发现了中国，把希望寄托在对中国的贸易上，企图利用中国商船运来生活用品，以维持他们在菲律宾的殖民统治。[129] 他们开辟了从马尼拉到墨西哥阿卡普尔科的大帆船贸易航线，把墨西哥银元载来交换中国的货物。葡萄牙人、西班牙人、荷兰人更企图

在中国沿海找一个新的通商据点。明万历五年(1577年)西班牙吕宋总督曾派出4名使者抵达厦门、漳州、福州等地，欲在福建沿海找一个据点与中国通商。[130]后在天启年间(1621年～1627年)偷偷进入中国领土台湾。荷兰人则于万历三十二年(1604年)侵占了我国领土澎湖，并于天启四年(1624年)占领我国台湾。在这个时期，英国商人也来往于厦门、台湾等处。

西方人的东来，打破了“亚洲地中海”水域传统的贸易格局。中国传统的“朝贡”贸易圈被分割，朝贡贸易因而受到破坏，官方垄断的海上贸易随之衰落。欧洲商人取代东南亚土著成为中国商人的贸易对象。欧洲商人发现，他们竭力想占有的亚洲产品中，最重要的是中国生产的各种商品。而对于中国民间商人而言，他们为墨西哥银元深深地引诱，他们看到的是冲破海禁束缚之后的无限商机。于是，在东西方的易货贸易中，中国输出商品的种类、数量及其重要性，远远超过了欧洲各国产品。中国的生丝、茶叶以及丝棉织品、瓷器、铁器、漆器等，在国际市场上炙手可热、畅销不衰；欧洲各国以澳门、台湾、马尼拉和巴达维亚为基地，围绕中国货源进行了各种形式的转贩贸易。明人顾炎武对当时国际贸易市场需求有这样的评述：

“盖海外之夷，有大西洋，有东洋。大西洋则暹罗、柬埔诸国，其国产苏木、胡椒、犀

角、象牙诸货物，是皆中国所需；而东洋则吕宋，其夷佛郎机也，其国有银山，夷人铸作银钱独盛，中国人若往贩大西洋，则以其产物相抵；若贩吕宋，则单得其银钱。是两夷者，皆好中国绫缎杂缯，其土不蚕，惟藉中国之丝到彼，能织精好缎匹，服之以为华好。是以中国湖丝百斤值银百两者，至彼得价二倍。而江西磁器、福建糖品果品诸物，皆所嗜好。佛郎机之夷，则我人百工技艺，有挟一器以往者，虽徒手无不得食，民争趋之。"[131]

在这种世界贸易的新格局中，日益扩大的国际市场颇刺激素有海上经营传统的福建海商的活动，亦势必对中国国内的商品生产和商品交换产生积极的推动作用。闽东南由于闽海的便利，处于国际市场和国内市场交汇地带，使他们的活动地盘，从国内南北商品的交换扩大到把本国的土产输送于海外各地，来换取海外珍宝，闽东南商品经济的发展较之其他地区更深的卷入到正在形成的世界市场的潮流之中。其工商业者谙熟世界市场的行情，力求用精美的产品去适应国际市场的需求。明后期漳泉一带的丝织业已较发达，当地虽不蓄蚕，但仍不惜从湖州贩运湖丝，"染翠红而归织之"，故同样有著名的丝织品销往各地，"下吴越如流水，其航大海而去者，尤不可计，皆衣被天下"。[132] 为了满足国际市场需求，明清

之际，闽东南出现了按照西方工艺、质料和式样生产的、主要用于出口的欧洲仿制品，包括天鹅绒、锦缎、丝带、斗篷、丝袜、大炮、瓷器等，初步形成了外向型经济体系。[133] 时人称泉州人善于仿造，“不能为天下先，敏而善仿，北土缇缘、西夷之毳罽，莫不能成”，[134] “泉州自织丝，玄光若镜，先朝士大夫恒贵尚之，商贾贸丝者大都为海船互市”。[135]

同时，福建海商涌向菲律宾，与西班牙商人交易中国国内大量需求的白银。何乔远说：“西洋诸国金银皆转载于此以通商，故闽人多贾吕宋焉。”[136] 明代福建巡抚徐学聚更直截了当地说：“漳人但知彼有银，……我贩吕宋，直以有佛郎机银钱之故。”[137] 西班牙殖民者亦很清楚这一点。桑德在 1576 年 6 月 7 日曾致信教皇陛下说：“我只是相信，中国人对我们的贸易感兴趣，主要是因为墨西哥银元和当地的黄金。”[138] 当时中国国内白银奇缺，银价暴涨，就以 1560 年为例，欧洲金银的比价为 1∶11，而墨西哥的差价更大，至少是 1∶13，但在中国仅为 1∶4。于是把墨西哥银元运入中国马上可提高 3 倍。[139] 因此，中国海商即使把载运出去的货物卖得相当便宜，而运回的银元仍然不至于赔本，闽海商人正是看准了这点，恰如晋江名流李廷机所言：“闽人所通者乃吕宋诸番。每以贱恶什物，贸其银钱，满载而归，往往致富。”[140]《东西洋考》亦云：“澄之商舶，民间醵金发舲艎，与诸夷相贸易。以我之绮纨瓷饵，易彼之象玳香

椒，射利甚捷，是以人争趋之。”[141] 郑怀魁《海赋》云：“富商巨贾，捐亿万，驾艨艟，……持筹握算，其利十倍。出不盈篋，归必捆载。”[142] 据估计，“自万历元年（1573 年）至崇祯十七年（1644 年）的七十二年间，合计各输入中国的银元由于贸易关系的至少在一万万元以上”。[143] 白银的大量生产与输入中国，迅速提高了东亚水域的贸易数量，从而为闽东南港市的勃兴带来新的历史契机。脱逸于海禁政治之外的民间走私港口——月港，正是因应东亚贸易格局新变化而崛然兴起的。

总之，随着明清社会的发展，东西方海洋文明的交汇互动，中国海洋发展史真正成为世界海洋发展史的一部分，在这样的一种海洋人文格局中，闽东南海洋人文获得新的刺激，闽海社会的实践主体充分表现了适应历史发展趋势的灵活性，对西方海洋人文的挑战作了应有的因应。正是在这种历史因缘中，明清时期闽东南港市得到生成、勃兴。

○　陆域人文的发展

一、陆域经济发展与突破

闽东南区域社会经济的发展，在闽越之后，逐渐被纳入中国文化发展的领域中。福建地区北有浙南山地，西有武夷山横亘，除了几条天然山径外，交通颇为困难，形成面向海洋之相对封闭地形。以中原为

中心的中国文化之传入，一由豫章（今江西）沿诸水，一由会稽（今浙东一带）循海道。这一中原文化传播的方向，影响了福建区域经济发展的先后次序。

文化的传入是在汉越文化互动中逐渐进行的。哪里的汉越互动越早，哪里的开发就越早，哪里的社会经济发展就越早。福建地方行政区划的变迁，是一个重要表征。明清时期，闽南区域发展的重心，转移到闽南厦漳泉地区。闽南漳州地区的发展尤为迅速，其社会的发展冠于前省。唐代的漳州只有3个属县，（龙溪、龙岩、漳浦）而且都是下县。在福建五郡中，户口最稀。到了宋代，还不能与福泉并列为望郡。然而到了明代弘治初年，属县增到6个，户口的稠密，仅次于建宁府。龙溪县的户口数，占福建布政使司中第二位，仅次于莆田。闽东南区域港口腹地的发展趋势，对闽东南港市的发展、兴衰、更替产生了重大影响。当闽江流域最先获得开发时，闽东南的中心港口是福州。宋以后，泉州晋江流域经济发展，升上望郡，泉州在宋元时期也发展为东方大港。而在明清时期，九龙江流域山海经济的发展，奠定了海澄月港、厦门港发展的腹地基础。这是就闽东南港市发展的历史变迁而言的。

明清时期，闽东南区域腹地社会经济的商业化浪潮，为明清时期闽东南港市发展提供了推动力。明清时期，闽东南社会经济在历史演化的基础上，发展到了一个新的阶段，特别是嘉靖、万历以后，商品经

济获得高度发展，出现空前繁荣的景象。闽东南区域社会经济发展在此一时期先后进入先进行列。

明清时代福建社会经济的发展首先表现在经济作物的广泛种植上。闽农依土宜而栽培经济作物，形成若干专门化的分区。在明代已成为经济作物极为发展的区域。其染料蓝靛甲于天下，茶叶则龙凤、武夷所出号为绝品，水果则柑桔胜浙，而荔枝、龙眼又或胜粤，甘蔗产量天下为最。郭起元记载明清闽境到处可见被种植的甘蔗、靛蓝、果树以及烟草，其中，烟草的种植面积最为广泛。而质量最好的烟草是漳州地区所产的。这反映了商品经济的发展。

手工业商品生产亦有发展。明代福建纺织工艺有突破性进展。弘治年间，福州出现"改机"，其纺织锦缎工艺水平超过了先进的江南。泉州纺织品种类很多，其中以缎、绢为佳。惠安"自青山以往，又出细白布，通商贩，辇货之境外，几遍天下"。[144] 纺织业染色工艺高度发达。宣德三年(1428 年)，泉州"创设染局"。[145] 正统年间(1436 年～1449 年)，明廷"置泉州织造局"。[146] 明代泉州染制业的发展与染料作物蓝靛的广泛种植有密切关系。漳州地区的手工业也得到发展。史载："漳纱、漳缎、漳绒，漳之物产也，而丝则取之浙右……苎则取之江右，棉则取之上海。"[147] 制糖业更加发达，"福建的糖产诸郡，泉漳为盛……商贩四方货卖"。[148] 其中泉州"黑白之糖行天下"。[149] 制糖技术在明中叶后从石锥捣蔗制糖发展到糖车磨

蔗煮糖，品质数量均有提高。陶瓷器的生产遍布全省各地，其外销数量甚至远过于宋元时期。尤其是德化的制瓷业享有盛誉，产品远销海内外。

对于明清时期福建社会经济的发展，《闽书》云："长乐滨海有鱼盐之利，山出果实贩四方……泉州……园有荔枝龙眼之利，焙而干之行天下……附山之民，垦辟硗确，植蔗煮糖，黑白之糖行天下。"[150]《闽部疏》亦云："凡福之丝、漳之纱绢、泉之蓝、福延之铁、福漳之桔、福兴之荔枝、泉漳之糖、顺昌之纸，无日不走分水岭及浦城小关，下吴越如流水。其航大海而去者，尤不可计；皆衣被天下。所仰给他省，独湖丝耳。红不逮京口，闽人货湖丝者，往往染翠红而归织之。"[151] 由于农产品日益商品化，农民经济日益卷入交换的范围，促进了市场的发育和发展。

二、腹地网络的发展

将腹地经济与社会人口联系起来，使之成为港市发展条件的是腹地网络。

"雨匀紫菊丛丛色，风弄红蕉叶叶声。北畔是山南畔海，只堪图画不堪行。"[152] 闽中地势，北边是山，山路崎岖；南边是海，海潮澎湃；无论是走马还是行舟，都不简单。所以唐代的闽中旅客杜荀鹤在其《闽中秋思》中有此感慨，有此秋思。

"东越地狭阻"，阻挡不了千百年来闽中人民与外部世界的联系。早在汉代，闽东南与内地即有交通

往来。[153] 而随着港市的成长，闽中人民与外部世界的联系越来越密切，越来越频繁。这一进程必须以腹地交通的发展为前提。明清时代，闽东南港市与内地的联系通过陆上交通网络的发展而加强了，促成了港市腹地的大大扩展。港市与内陆腹地之间的陆上交通网络，是港市空间结构的延伸，也是港市发展的运输条件，它将港市与腹地经济人口有效地连结起来。

通过陆上交通连结起来的社会环境是闽东南港市腹地的重要组成部分。明清以前，福建与境外的交通联系经不断开辟已获得相当的改善。汉代福建与江西、浙江一带，“限以高山，人迹所绝，车道不通”，交通很不方便。魏晋南朝时期，福建与境外水陆交通有了一定的发展。这一时期福建与外界的陆路交通线主要在闽北。大致以以下三条路线为主：一由浙江经枫岭关进入闽北浦城，一由江西经分水关进入闽北崇安，一由江西杉关进入光泽、邵武。这三条与外界的交通线都通往闽北的政治经济中心——建安。从建安至闽江下游侯官有水、陆两条交通线路。水路沿建溪、闽江顺流而下，陆路或沿闽江边走或翻越山岭经过古田而达侯官。从侯官往南至木兰溪、晋江、九龙江也有一条陆上交通线路。

唐代，福建境内最主要的陆上交通线，是由福州上延平。《三山志》卷五《驿铺篇》小注云：

“西路旧无车道抵中国。缘江乘舟

……凡四百六十二里，始接邮道。唐元和中岁歉，宪宗纳李播言，发使赈济。观察使陆庶，为州二年（即元和二年，公元807年），而江吏籍沦溺者百数，乃铲峰湮谷，停舟续流（置渡船），跨木引绳（筑栈道），抵延平富沙，以通京师……”[154]

这条路称为西门路（起点在福州西门）。为了官吏往来的安全，公文传递的便利，陆庶开辟了西门路。至宋崇宁二年（1103年），另辟捷径，从福州北门出来，历雪峰前，经古田县境而上建州，路程较西门路由福州至建州缩短了一百八十二里。[155]从福州上延平再经闽北出境，可通中原。隋唐五代闽浙陆路交通，一是由建州浦城逾柘岭到浙江处州龙泉县；一是由浦城过仙霞岭到浙东衢州江山县，此为唐代福建与中原地区交通邮驿的官路。闽赣通道也有两条：一由建州建阳县经分水关（在今崇安县）到江西饶州地界，一由建州邵武县经杉关东兴岭到江西抚州地界。顾祖禹《读史方舆纪要》说：“盖自江右入闽，东兴这一条路最为平坦。”[156]此外，唐代汀州之长汀县、宁化县与赣南虔州的边境交通也很频繁。闽粤间往来的必经之路是梁山西麓盘陀岭路。

宋元时期，福建陆路交通状况有了明显的改善。这种改善主要体现在道路日趋便捷，桥梁渡口日益增多。宋代由福州往闽南地区的沿海陆上交通已得较大改善，修筑了泉州洛阳桥、漳州虎渡桥（俗名

江东桥)、福州万寿桥、福清龙江桥以及分布于沿海各县的众多大小桥梁。[157] 据苏基朗先生的研究表明,宋代福建境内外陆上交通联系状况为:

宋代福建路共有八州军。沿海四郡为福州、兴化军(今莆田)、泉州、漳州,称下四州;内陆山区四郡为南剑州(今南平市)、建州(今建瓯)、邵武军(今邵武)、汀州(今长汀),称上四州。以泉州为中心,沿海北上,经兴化军抵福州,继续沿海岸前进,可直趋浙东的温州(今温州市)。由泉州沿海南下,过漳州可越入广东的潮州,此为沿海交通线。至于向内陆翻过武夷山脉而进入浙江与江西的交通,则以闽江中游的南剑州为枢纽。取道南剑,东北可赴浙江的衢州(今衢县)及处州(今丽水);西北可通达江西境内之信州(今上饶)、建昌军(今南城)及虔州(今赣州市)。具体情况为:

①泉福线——泉州东北至福州为三百七十里,途经惠安、兴化军及福清之西。

②福温线——由福州出发沿海北上五百四十里左右可入浙境,二百里可抵温州。

③泉潮线——从泉州南下经漳州可达广东潮州。泉漳潮交通线在南宋中叶已成为官道入潮必经之路。

④泉州——南剑线福州路　南剑州为泉州内陆交通在闽境的枢纽,位于闽江上游建、西、沙三溪汇流之处,东顺剑溪而下,三百八十里可抵闽江口之福

州，再转入前述的福泉驿道而至泉州，是为福州路。此条路线，可能是一般行旅来往泉州与南剑州的主要驿道。其在交通上甚为重要。

⑤泉州——南剑线德化路　在福州路尚未充分发展之前，泉州另有一驿路可通南剑，即取道南安、永春、德化、尤溪四县，越过重岩叠岭的戴云山区而进入南剑州境。泉州至南剑州一线有福州路及德化路。福州路由泉州至福州一段路甚为平坦；福州至水口镇一段可通水运；由水口镇至南剑州则须改行陆路。此路应为一般商贾行旅往来泉州及南剑州间的主要干线。而德化路曲折险阻，北宋中期以后无法与平坦的福州路竞争行旅。

⑥南剑——衢州线仙霞路　由南剑北溯建溪至建州，始分二支：东路取政和、松溪而入浙南，直抵处州；北路则直溯浦城，逾仙霞岭以抵浙西境之衢州。仙霞路为宋明以来浙西入闽主道。

⑦南剑——处州线松溪路　由建州折东而行，可溯建东之东溪至松溪、政和二县。由松溪北达龙泉距离百六十里。由龙泉西抵今之云和县百十里，续行百十里即至处州。这条南剑入浙线松溪路并非闽浙间交通主要干线，但仍为浙之处州与闽北交通孔道。

⑧南剑——信州线崇安路　由南剑入赣之崇安路，从建州西北取建阳、崇安二县，再逾分水关而至宋代江南东路南端之信州铅山县。

⑨南剑——建昌军线邵武路　从南剑西北取顺昌、邵武、光泽三县，逾杉关而抵宋代江南西路之建昌军，是为邵武路。邵武路西取建昌军。由此可从水路顺流而下，经抚州至鄱阳湖入长江中游。

⑩南剑——虔州线汀州路　由南剑西向取道汀州，亦可进入赣境，通往赣粤交通枢纽之虔州（北宋称赣州）。南剑至汀州路线有二：一是由水路经顺昌至将乐，再陆行经清流县而抵汀州；二是由水路经沙县至清流再陆行至汀州。从汀州继续西行，可经瑞金、雩都二县而达虔州。[158]

明清时期，福建与省外的陆上交通联系，清初蓝鼎元《福建全省总图说》有一论述，可见梗概：

①自浙入闽，以仙霞为孔道，由浦城泛舟下建宁，过延平，抵福州水口，皆崇山狭流，乱石布水面，急滩险绝，篙师失手，铁船亦碎。

②自浙东海岸温州入闽，由福宁州、宁德、罗源、连江、至省城，皆羊肠鸟道，盘纡陡峻，日行高岭云雾中，登天人渊，上下循环，古称蜀道无以过也。

③自江西入闽，一由河口，逾崇安，过武夷山，下泛建阳，会于建宁。一由五虎杉关，逾光泽，下邵武，过顺昌，会于延平。一由瑞金，逾汀州，泛清流，下九龙滩，如高屋建瓴，从山巅跌船下幽谷，奇险甲于天下。其欲避九龙滩，则走将乐，与建、邵二溪相类，皆会延平。由汀州陆路至漳州，必经上杭、永定，岭高径危，与福宁道上相仿佛。可由漳州、同安、泉州、兴化

抵省城。

④自广东入闽，由分水关过诏安、漳浦，从漳、泉、兴化一路直达省城。虽不通河棹，又有坡岭弗利轮辕，然闽地坦夷，仅此途千里而已。

⑤广东又有小路，由三河、大埔，逾石上，入上杭，水浅舟小，满载不过三四人，鞠躬桎足，行者苦之。然经连城，逾小淘，顺流下延平，径达省城，仕宦商旅多由焉。[159]

尽管路途艰难，交通成本较大，但这些陆路交通网的建立，却为商品货物的转运与人员的往来提供了途径。通过陆上交通的联系，使浙江、江西、广东有关地区以及其他相关地区成为闽东南港市的腹地。

同时，明清时期，通过沿海海上交通与国内其他地区的联系，也大大地扩展了明清时期闽东南港市的腹地。通过海上联系，使得国内其他广大沿海陆域与闽东南港市建立了密切的经济关系。清初蓝鼎元说：

> “今之海道，已为坦途，闽广商民皆知之。臣生长海滨，习见海船之便利。商贾造舟置货，由福建厦门开驾，顺风十余日，即至天津。上而关东，下而胶州、上海、乍浦、宁波，皆闽广商船贸易之地，来来往往，岁以为常。”[160]

闽东南港市商人的活动范围在很大程度上影响了港市腹地的状况。明清之际郑氏海商集团以安海、厦门

为基地，其“五大商，在京师、苏杭、山东等处经营财货，以济其用”。[161] 这说明在明清时期，闽东南港市发展的内陆腹地并不限于福建境内，而广及国内其他地区，具有全国性。

就闽东南各港市而言，各自均有与省内外腹地联系的网络系统。例如厦门，通过海上交通与关东、胶州、天津、上海、乍浦、宁波等地发生经济联系。其内陆交通，自唐宋起即逐渐建立、完善。由官渡（今东渡）过渡到嵩屿；由五通过渡至同安澳头、刘五店；由高崎过渡至集美，经由驿道可分赴漳州、泉州、福州等地。又如漳州月港，“外通海潮，内接山涧”，处于海上交通和内河交通的要冲。月港在九龙江主支流北溪、西溪、南溪会合入海附近，从月港进入这三溪的航程很近，又有海潮可利用，更为便捷。这三条溪分布在它的北、西、南方向，向内陆延伸，对于沟通山岭连绵的福建省内陆腹地，远至邻省广东、江西、浙江的交通都起了极其重要的作用。九龙江的南溪、西溪、北溪三条主支流都通月港而汇于海，又深入福建内陆腹地；特别是北溪，和闽江支流沙溪中游相近，联络方便。利用沙溪通闽江上源三溪，使月港的交通运输网遍及省内闽南、闽西、闽中、闽北，远及于广东、江西、浙江等省以至国内各地。把洋货运销各地，又将各地物产运进月港，以贩东、西两洋，使月港发展成为夷艘鳞集、人烟辐辏的对外贸易港。[162]

另外，月港之民长年鼓枻扬帆于江海之间，开辟

了国内航路，与我国沿海地方有广泛的联系，通过海上交通把广大的内陆腹地联系起来。史载：

> “江灏（明）万历甲辰（三十二年）进士，……居谏垣，……以方正不容，出为温州参议。……其在官也，……尤笃乡谊，值米值腾贵，漳舶运载不得便，公设法通之，乡民勒石厦岛，志其德。”[163]

> “漳纱、漳缎，漳之物产也，而丝则取诸浙西。棉苎等布，本机所织，不让他乡，而苎则取之江右，棉则取之上海。”[164]

浙西的丝、上海的棉应从海船运输为便。可见明代月港有贩北方的“北船”，不仅到温州、台州、明州、杭州，更北至上海、扬州，都有漳船到那些城镇贩货。月港附近的崇福、玉洲、海沧、浮宫、港尾的大径、卓岐等处，都是“北船”发船之处，但货物大部分还是以月港为集散地。发船时间在5月以后，利用偏南季风盛吹季节开航北上；9月以后利用偏北季风盛吹季节回航，在春节前回港度岁。这是一条月港对国内交通的重要海上路线。

从海上与本省沿海各重要城镇交通联系，是月港对省内交通的重要通路。从月港出海北上，便到泉州府、兴化府（莆田县）、福州以至福宁州（霞浦县）。这条航线在省内航行，航程短，循着沿海岛屿港澳航行，少受季风限制，往返次数较多，船只往来频繁。从福州输入茶叶、泉州输入蓝靛，[165]输出洋货和土特

产。

三、陆域发展的限度

闽东南陆域经济发展的过程，也是社会人口相应发展的过程。人口的不断增长是闽东南社会发展的一个长期趋势。何炳棣认为，“尽管明代官方的人口数据显示出人口停滞，实际上从洪武元年（1368年）至万历二十八年（1600年）前后，中国的人口始终是或多或少直线上升的”。[166]

人口增长一方面是区域内部人口繁衍自然增长的结果，另一方面与移民过程密切相关。自汉至宋明，汉族移民不断入闽，这对福建社会产生重大影响：第一，汉越融合形成区域民系。以秦汉为契机，一批批汉族人入闽定居，他们混化了当地土著，使移民性汉族在唐宋以后发展成为福建的主体民族。第二，移民开发促成福建地区尤其是闽东南沿海地区人口的迅速增长。而人口的剧增不可避免地要引起人口容纳量问题。人口容纳量系指在一定技术水平上，一定地区可得资源所能供养的人口的数量。[167]“在人们依靠一定面积土地出产以维持生活的地区，不管所有权属于家庭或属于村庄社会，情况基本总是一致的。在一定面积的土地上，超过一定数目的人口，就维持不住生活水准，这是很明显的”。[168]

从农业生产来讲，闽东南的耕地状况并不理想。如泉州地区，地处沿海，有起伏的丘陵、盆谷和小

平原；沿着丘陵山坡的土壤大多为非腐植质丰富的红壤、黄壤，其养分及盐基代换量都较低。[169] 地面自然树木杂草稀少，土壤被严重侵蚀，肥力很差，缺乏氮、鳞、钾，呈酸性。气候属全年重旱区，温度高但雨量不足；可种植水稻、甘薯、大麦、小麦、豆类、油料类，但粮食产量不高，常有风、旱、涝等自然灾害。[170] 这种情况古人早有论说。宋代真德秀即云："闽之俗土瘠人贫，号为甚富者，视江浙不能百一。"[171] 方勺亦曰："七闽地狭瘠，而水源浅近，其人虽至勤，而所以为生之具，比他处无有甚。"[172] 这表明随着人口的快速增长而带来的资源紧张问题，造成了人口与土地资源之间的矛盾。这种矛盾在明清时期尤为突出。史载："闽中有可耕之人，无可耕之地。……尝观漳郡力农者，散处七闽，深山穷谷，无处无之，而挟农具以入浙至温处亦时有焉。"[173] 明人谢肇淛云："吴之新安、闽之福唐，地狭而人众。四民之业，无远不届，即遐陬穷发，人迹不到之处，往往有之，……盖地狭则无田以自食，而人众则射利之途愈广故也。……闽中自高山至平地，截截为田，远望如梯。真昔人所云'水无涓滴不为用，山到崔嵬尽力耕'者，可谓无遗地矣。而人尚什五游食于外，设使以三代井田之法处之，计口授田，人当什七无田也。"[174] 的确，在明清两代，福建沿海地区人口与土地的矛盾日益突出。印度学者莫·钱干指出："随着人口的增长，人同土地的比率是不稳定的。由于土地的供应没有伸缩性，所以

人口对土地的压力会增大。"[175]

本来，六朝时期的福建，社会相对稳定，号称"乐土"，北方"士人"大量南迁，闽粤一带得到开发。当时因土地新辟，人口不多，福建竟成粮食过剩之区。《陈书》卷三十五《陈宝应传》载：

> "是时（指侯景之乱时），东境饥馑，会稽尤甚，死者十七八，平民男女，并皆自卖，而晋安独丰沃。宝应自海道寇临安、永嘉及会稽、余姚、诸暨，又载米粟与之贸易，多致玉帛子女，其有能致舟乘者，亦并奔归之，由是大致资产，士众强盛。"[176]

然而，由于"地狭人稠"的情况，至五代唐以后，这种粮食丰沃现象已不复再现。人口与土地比率条件造成的生产力之不足与社会不公带来的是社会生活条件的恶化。事实上，明清时期，种种因素使贫困持续地影响着福建乡民。"地瘠民贫"这句话是地方官员向朝廷报告时用以描述乡村状况的普遍用语，泉漳地区用以种植粮食作物的耕地中，除了三分之二可种植甘薯外，无法种植其他作物。乡民只是维持生计而已，绝大多数人吃不上米饭，一年当中好几个月不得不以甘薯为主食，甚至仅仅维持生计也常受干旱和水涝灾害的威胁。经济上，该地区在恶劣的地理环境中承受着沉重的封建剥削，如土地兼并使人民"迫于贪酷，苦于役赋，困于饥寒"。[177]而冠笄、婚姻、丧葬、祭祀"四礼"的铺张，时志颇多记载。如《南

安县志》卷九"风俗"云：

"泉俗丧礼，喜用浮屠作功果，其数倍于衲身衲棺，功果甫毕，姻亲乡邻，不讳醉饱，即乡村下层亦视为送死大事，以不能致僧道乡客为羞。往往有游于万里旋车为亡亲作功课，请公吊而后心安，以为非此不足以报亲恩。此风气所趋，积习而不可改者也。"[178]

这样的"礼俗"，自然也是一种沉重的经济负担。另外，闽南一带"乡税"繁多，也加剧了乡村的贫困。《漳州府志》卷三十八《民风》载：

"此间有所谓乡税扰民甚于官租，官租犹时有定目，乡税则不可以一日计，而又无时之能已也。何谓乡税扰民之甚，如诸庙之率敛民财，其一也…"[179]

可见，宋元明清时期，在闽东南沿海地区，中国传统的陆地耕作农业生计模式发展已达到饱和状态。如果不能解决这种人口与土地潜力之间的矛盾，就会发生社会危机。福州府闽县知县仇俊卿有一篇讨论当时海寇的文章，已经道出了社会贫困和社会压抑的后果。他说：

"有冤抑难理，因愤而流于寇者；有凭藉门户，因势而利于寇者；有货殖失计，因困而营于寇者；有功名沦落，因傲而放于寇者；有佣赁作息，因贫而食于寇者；有知识

风水，因能而诱于寇者；有亲属被拘，因爱而牵于寇者；有抢掠人口，因壮而役于寇者。”[180]

○　海陆人文互动整合

一、多元化的发展

社会试图通过若干途径加以解决陆域发展的危机，如最大限度地提高种植业总量即粮食总产量以供养人口；或是转换生计模式，以非种植产业补足因社会人口张力所引起的粮食缺口。

1. 种植业内部挖潜策略。

这是一种在传统内部进行充分挖潜的生计策略，经济开发向广度和深度拓展。水稻种植业作为一种传统产业，并不因海洋贸易的兴起而失却其应有的经济地位，它始终是闽东南重要的产业。因土地迫狭，除大量垦围海田、潮田，兴修水利工程外，稻种的培育，经济作物的引进对发展农业经济至为重要。明代以前，耐旱早熟的占城稻在福建的种植已相当普遍。16世纪晚期甘薯从吕宋传入福建，大大提高了农业产量。[181]而花生从16世纪开始种植，被看作是中国第二次农业革命的代表作物之一。[182]

但是，农业生产进步对于人口增长有重要作用，而且农业越来越成为劳动力密集的产业部门。由于新的稻作品种的引进以及不断变化的耕作类型导致

了生产率的提高，这与劳动力的投入输出密切相关。双季耕作制促进了更繁忙的和更优的轮作制，并因此而提高了人口与土地的比率。但是，农业方面还存在逆转现象，因水利荒废和人口增长，早在宋代，福建农业已走投无路："闽中有可耕之人，无可耕之地。"[183]

2. 多元土地所有制策略。

明清时期福建乡村出现了"一田二主"或"一田三主"制即一田多主制。[184] 在可以自由买卖田面权和田底权的情况下，民众可以在极为不利的人口与土地比率的条件下，以一种十分灵活的方式共享土地。一田多主制具有转换所有权的作用，有利于买卖行为，也适应某人的财政状况。田面权、田底权和租佃权的自由转让机制，对于乡民而言意味着拥有更多的机会。他们可以拥有土地，并可以转让土地，这就为来自外乡收入的资本投入打开了通路。[185] 不过，这种土地所有权的结构方式虽适应社会商品化发展趋势，但不能从根本上解决人口与土地之间紧张的矛盾，而且它也有许多不利的影响。

3. 商业化的策略。

传统农业的发展潜力总是有限的，迟早会达到一个饱和点而处于停滞阶段。如果商品作物成为乡村经济的主要产品，则商业化农业将为不利的人口与土地比率提供一个可能的补救方法。在福建，商品作物是一种辅助食物。总体上，福建沿海地区总是一

个种植粮食的区域。粮食本身确实成为了商品，不过，沿海地区甚至不能粮食自给，更遑论出口。

由于不利的人口与土地比率之恶化，大大地妨碍了商品作物的扩大并限制了它们对地方经济的进步作用。一田多主制所造成的"土地碎化"进一步阻滞了农业企业家的顺利发展。频繁转让田面权、田底权和租佃权的制度，以及"在村庄内部小块土地的买卖"产生了以经济实用性为代价的个人物业的缩减。而且人们对土地的真正投入的缺乏也不利于农业商品化的发展。反过来，市场的投机冒险性质，小农经济立场的脆弱性也部分地促使乡民不愿意全力以赴地改变传统的耕作模式，乡民并没有通过从种植粮食作物转移到种植其他商品作物方式来加紧农业商品化，他们依然缺乏投资于非粮食性的商品作物的全部义务和热情。结果，乡民生计只能徘徊于传统的耕作模式与农业商品化活动之间。

更糟糕的是，在国内海岸贸易发展起来的时候，他们不得不面对来自其他供应资源方面的激烈竞争。例如，当海岸贸易发展的时候，长江流域地区变得更容易到达。那里可以提供在价格上有竞争力、质量更佳的丝和棉布。到 17 世纪中叶，闽人发现，他们必须退出纺织工业市场和停止棉花的种植，即使是有利可图的蔗糖业，也受到来自台湾蔗糖业的巨大威胁。

4. 人口迁移的策略。

移民或人口迁移是在时间空间与文化揉合下的一种现象，是社会变迁最主要的因素之一。就人口迁移因素看，较为流行的理论不外是所谓推拉理论(Push－Pull theory)；或经济学者以经济成长与人口的再分配互为因果的关系，来解释人口移动的原因。

从理论上讲，沿海地区社会人口与自然之间的张力可通过人口再流动、扩散而得释缓。事实上，自明中叶以后，到村落之外去寻找新的生存发展机会已成为闽东南传统社会的一种习惯(参见表7)。

表7　明清时期闽南海外移民(鸦片战争前)

侨居地区 出国人数 出国时间	南　洋 (苏禄邦)	菲律宾	印尼	马来西亚(包括新加坡)	印度支那	暹罗	缅甸	其他	合计
成化年间					1				1
弘治年间					1				1
正德年间						1			1
嘉靖年间	4	7				1		1	13
隆庆年间		5							5
万历年间	5	48		1	3			1	58
天启时间	1	2				1			4
崇祯年间	2	7	1	1					11
顺治年间	2	5	14		3	2			26
康熙年间	16	32	36	2	6	6		2	100
雍正年间	7	8	27	3	15	6		4	70
乾隆年间	66	67	50	64	40	11		7	305
嘉庆年间	39	77	21	60	23	4		4	228
道光年间	165	105	25	110	29	3	2	11	450
总　计	307	363	174	241	121	35	2	30	1273

资料来源：苏鑫鸿《明清时期闽南人口的海路外流》(表三、表四)，《中国社会经济史研究》，1987年，第4期。

土地之不足迫使人们向外迁移。明王士性《广

志绎》卷四云：

> “江、浙、闽三处，人稠地狭，总之不足以当中原之一省。故身不有技，则口不糊；足不出外，则技不售。”[186]

南安丰山《陈氏族谱》云：

> “族之子姓发达后，陋于疆界，土地褊小；庐舍纵横，田园益蹙。食多生寡，故士农工商，维持生活颇费踌躇，于是乎奔走外洋。”[187]

许多乡村失业之民到县城或府城中受雇谋职。例如，在龙岩，来自漳泉地区的人们几乎从事所有的铁矿工作、木工活、缝衣，甚至理发。其他城镇也充满了寻找工作的乡民。许多人受雇于繁荣的纺织工厂里。一个熟练的木匠在大城市里找到一份工作并不难，因为都市里富裕家庭建造富丽堂皇的房子是一种时尚。许多人被雇于商店里充当助手，因为贸易活动为都市新移民提供了最大的机会。

那些更富有事业心的乡民则冒险远行。17 世纪晚期，许多闽南人流向附近的浙江，去那里种植大麻和靛蓝。他们在新环境定居下来，然后把全家人带去。在清代，也有众多的福建人流入了四川，他们在那里主要从事贸易活动，并主要集中于大都市如重庆、成都谋生。

总体而言，闽人移民台湾是最具有深远意义的发展。至鸦片战争之前，闽人入台可以分作两个阶

段。第一阶段，是从明洪武初至万历末即 14 世纪下半期至 17 世纪 20 年代。这一阶段，移民是个别的单独行动。第二阶段是从天启至同治末(1621 年～1874 年)。在郑成功抗清时期(明末～1683 年)，构成郑氏政权主体的泉漳民众跟随撤退的郑军避难入台。史载云：

> “(故明)原住台湾二三万人，至顺治十八年郑成功新带水陆内官并眷口共计三万有奇…又康熙三年间，郑经复带去伪官兵并眷口，约有六七千。”[188]

1683 年后，东南开海，漳泉之民大规模地移民台湾以寻找运气。从泉州府若干家族入口迁移台湾的情况反映了闽南人入台的一些特点(参见表 8)。

表 8

数量 时间 族谱	第一时期 1368～1620	第二时期 1621～1874	第三时期 1875～1911	合计
晋江《锦江林氏五房宗谱》	0	44	6	50
晋江《西林氏长房二家谱》	0	46	34	80
晋江《东石玉塘吴氏三房家谱》	0	29	1	30
晋江《安平颜氏族谱》	1	68	1	70
泉州《薛氏族谱》	0	11	2	13
泉州《虹山彭氏族谱》	0	20	6	26
安溪《儒林林氏族谱》	0	57	3	60
德化《龙井苏氏族谱》	0	13	5	18
德化《浦返李氏族谱》	0	26	0	26
龙溪《浦氏族谱》	0	26	0	26
龙海《闽漳龙邑青山林氏家谱世纪》	0	100	0	100
本队组人数	1	417	59	477
所占 %	0.2	87.4	12.4	100

资料来源：苏鑫鸿《明清时期是闽南人口的海路外流》(表一)，《中国社会经济史研究》，1987 年，第 4 期。

雍正年间任台湾知府的沈起元说：

"漳泉内地无籍之民，无田可耕，无土可庸，无食可觅，一到台地，上之可以致富，下之可以温饱。一切农工商贾以及百艺之末，计工授直，比内地率皆倍蓰。…因此，民之渡台，如水之趋下，群流奔注。"[189]

然而，由于地理的阻碍，以及社会族群之间的互动压力，国内陆地人口迁移的幅度是有一定限制的。

二、生计模式的转换与港市生成

闽东南传统的渔猎经济活动培养出来的海上活动能力与耕地农业生产方式引发的粮食需求，二者合在一起就导向一种新的生计方式即以海洋贸易为特征的海洋经济生活方式。而闽东南优越的海上交通区位以及善于制造海舟的突出成就为海洋生计的进一步发展提供了有利条件。因应陆域生存发展的压力，在国际海洋人文新格局的刺激下，闽海区域海洋人文发展冲动直接促成明清港市的生成与发展。

相对于陆域发展的困境，海洋发展提供了无限商机。明清时期，经营海洋贸易极为有利可图。时人云：

"华夷之货，往来相易：其有无之间，贵贱顿异。行者逾旬，而操倍蓰之赢。居者倚门，而获牙侩之利。[190] 福建边海贫民，倚海

为生，捕渔贩盐乃其业也。然其利甚微，愚弱之人，方恃乎此。其间智巧强梁，自上番舶，以取外国之利，利重十倍故也。"[191]

明清时期闽东南对海洋财富的竞争追求是一种广泛的社会性活动。16世纪以前，贸易活动主要是都市人口的一种活动，并由少数商人所垄断。16世纪中期以后，贸易活动不再是诸如泉州、晋江、漳州龙溪（海澄）这些较大沿海城市的专利，其内陆腹地受到辐射，更多的当地农民参与了商业贸易活动，成千上万的内陆乡民在海外贸易活动中谋求新的生活。1600年前后，大约有一半的福建人离开乡土到外地谋生。海洋贸易经营者身份也日益复杂，海洋贸易吸引各种身份的商人（参见表9）。

表9　明清福建海商身份

身份	外流者	资料来源
平民	"诸葛希孟，晋江人，少食贷，与史贷富人金，浮海为生"	《泉州府志》卷六十，明笃行
官僚	"豪右奸民，倚藉势宦，结纳游总官兵，或假给东夷高州，闽省福州及苏杭买货文引，载货出海外，经往交趾日本、吕宋等夷，买卖觅利……."	《天下郡国利病书》卷九六，福建六
地主	"成弘之际，豪门巨室，间有乘巨舰贸易海外者"	《东西洋考》卷七"饷税考"
	"湖海大姓私造舰，岁出番市易，因相杀"	《闽书》卷四五"文莅"
文人	"杨乔，安平人，十岁通经史大义，会父及伯兄殁，仲史宿遭疾，不任治主，乃辍儒之贾"	《泉州府志》卷五九，明笃行

当人们的社会经济生活形成对海洋贸易经济稳定的依赖关系时，就标志着生计模式从依赖农业经

济转向依赖海洋经济，意味着海洋经济模式的形成。对于这种依赖性，乾隆六年（1741年）漳州府在籍侍郎蔡新曾说：

> “闽粤洋船不下百十号，每船大者造作近万金，小者亦四五千金。一旦禁止，则船皆无用，已弃民间五六十万之业矣；开洋市镇如厦门、广州等处，所积货物不下数百万，一旦禁止，则以商无货，以农无产，势必流离失所，又弃民间千百生民之食矣。”[192]

这说明了海洋贸易经济对国际市场有着重要的依赖性。事实上，海洋生计模式的生成也是在国际市场需求的刺激下发生的。海洋生计模式与海外市场有密切的关系。这种生计模式形成于宋元时代，而在明清时期进一步典型化。

要使因应陆域发展危机而发生的生计模式的转变冲动转化为持续的海洋经济模式，不仅要为以贸易活动为核心内容的海洋生计体系提供物质商品，而且要有支持海洋机械运动的不断发展的航海科技知识。更重要的，要有一个协调运作的陆海社会经济网络结构，这个结构包括以沿海城市为核心的陆上区域经济体系以及以该沿海城市为终端的海上运输体系。在这样一个陆海经济网络中，沿海城市才能成为真正的港市，获得作为港市的“合法性”。从理论上讲，在这种陆海经济网络中，陆上区域经济体系的核心地（即沿海城市）与海上运输体系的终端（即港口）

是重合在一起的，也就是说，获得这样的双重角色的人类聚落，方为港市。它是陆上区域经济体系与海上贸易运输体系的交汇点。那么，决定这样一种人类聚落兴衰的力量因素，不仅分别来自陆上区域经济体系和海上贸易运输体系，而且也来自二者的结构关系。

就海陆经济网络结构本身而言，它有完整化的理论要求。但是，由于国家力量与世界历史的介入，使该结构只是"一种"结构，处于与其他"结构"的相互作用之中，这样，其完整化的要求在现实中未必能顺利满足，而可能受到阻碍，甚至发生该结构的整体性坍塌也不是不可能的。因此，闽东南港市发展的动力并非一直是正向、向前的，也可能是负向的，这又决定于陆海经济结构在"多元结构"互动过程中的地位和影响。如果该陆海经济结构被认为对帝国政治结构及社会结构造成威胁，则该结构将失去在帝国内部的合法地位，其结果是不言而喻的。

港市成为陆上经济体系的核心，乃是宏观经济体系的内在结构之要求和产物。[193] 而陆上经济体系的中心点成为海上运输贸易体系的一个终端，这与该中心点（即港市）在海上贸易网络中的区位特征有关(参见第一章)。在海上运输贸易网络与陆上区域经济网络所构成的整个海陆经济网络结构中，陆上区域经济发展所提供的可能性，社会人口增长张力引发的必要性，国际市场需求所提供的机遇，以

及区域生计模式的转换方向，所有这些作用、力量、因素都交汇作用在海陆网络结构的焦点即港市，并通过港市而发挥作用。因此，港市是各种力量综合作用的产物。至于港市为何成为各种力量的交汇点，这不仅与经济体系网络的内在结构有关，也与港市本身的内在结构有关。就海陆经济网络结构而言，其特性在于，由于长久的历史实践而形成了经济结构关系，体现了区域社会的定向选择，具有不可逆转的性质。这反过来要求经济结构始终具有完整的自足性，即海陆经济网络结构具有完整化、全国性，乃至世界性的要求。也就是说，人口的增长与海洋发展传统促成生计模式的转变，促成海外贸易的勃兴，而海外贸易发展要求闽东南社会经济结构发生相应的改变。适应海洋贸易而发生改变了的社会经济结构惯性地要求海洋贸易持续地发展而不可逆转，这就形成了陆上区域社会经济与海外市场之间的相互依赖和互补关系。诚如明人张瀚所言："若夫东南诸夷利我中国之货，犹中国利彼夷之货。以所有易所无，即中国交易之意也。…而又可以藏富于民，何惮而不为也！…互市有损而无得，海市有利而无害。"[194] 正是海陆经济网络结构中互补关系的存在，使宋元以后明清时期的港市发展获得了一种持久的推动力，虽然常常只是一种潜势。这种潜势的现实转化尚受国家与地方社会互动关系的制约。

明清时期的港市聚落就是在闽东南社会人们为解决生存发展的生计挑战的过程中，对可能的生计策略进行选择与社会实践的结果。这些选择与实践又形成了与海洋性密不可分的一体化的经济体系和经济结构，即海陆社会经济结构。海陆社会经济结构体现的是一种较为稳定持久的历史关系、经济关系和人文关系。该结构丰富和发展了中国多元的社会经济结构，是一种具有生命力的人文设计和文化战略与文化模式。海陆社会经济结构还是一种动态结构，也是一种地方性创造。而港市的兴起是海陆社会经济结构生成和运作的标志。相反，港市的式微则是该互动结构不能运作的表征。由此可言，港市海洋人文的兴起与发展，是海洋人文与大陆人文互动整合的结果，而不是二者排斥分离的结果，是海陆人文互动的产物。没有陆海人文的互动，便没有真正的港市；海陆人文互动的消长，决定港市的兴衰与变迁。

第四章

国家社会互动与港市兴衰

闽东南港市的兴衰，不仅决定于海陆人文的互动关系，也决定于国家与社会的互动关系。事实上，国家与社会，以及它们与世界体系三者之间的相互作用，塑造着闽东南港市的时枯时荣。

○　海洋社会控制

资本主义文明的发展，造成西方海洋势力东来。15 世纪后期，欧洲社会巨变，历时千年的封建制度瓦解，资本主义生产关系逐渐发展。西方人为了扩大商品再生产、扩大商品的交换市场，热衷于海外发展，推行殖民主义政策。中国早就是他们向往的国家，所以 16 世纪以后，西方殖民主义者葡萄牙、西班牙、荷兰、英国相继入侵印度和东南亚国家，并借

通商为名，接二连三地前来中国“叩关索市”，强占我国领土和抢掠我国资源。在这期间，我国海外贸易的对象起了很大变化，来和我国进行贸易的，再不是西亚和东南亚国家的人民，而是西方殖民者，朝贡贸易也因此而逐渐瓦解。这样，随着近代东亚水域国际形势的变化，在对东南沿海的海洋人文发展带来机遇的同时，也给传统国家体制带来了政治上的危险性，而这种危险性影响了明清王朝的海洋发展策略。

明清帝国的最高决策者以中国中心和闭关自守的文化壁垒来面对当时的历史格局。明朝开国皇帝朱元璋对于海洋世界有一种恐惧。他说：

> “尽力求利，商贾之所为；开边启衅，帝王之深诫。今珍奇异产，中国岂无。朕悉闭绝之，恐此途一开，小人规利，劳民伤财，为害甚大。”[195]

而乾隆皇帝的言论代表了满清帝国对西方海洋势力的一贯态度。他说：

> “天朝物产丰盈，无所不有，原不借外夷货物以通有无。特因天朝所产茶叶、瓷器、丝斤为西洋各国及尔国（英国）必需之物，是以加恩体恤，在澳门开设洋行，俾得日用有资，并沾余润。今尔国使臣（即马戛尔尼）于定例之外，多有陈乞，大乖仰体天朝加惠远人、抚育四夷之道！”[196]

明清帝国的海洋观自然与其农牧人文的历史背景有着深刻的联系，但同时也与它们所面临的海洋人文格局的动向有因果关系。明朝统一后，便开始受到外来海上力量的干扰。洪武二年(1369年)便有"倭寇"之乱。从嘉靖时期起，沿海奸商勾引倭寇、红夷酿成"倭患"，福建累遭袭扰，前后达百年之久。"倭寇"于嘉靖年间(1522年～1566年)、荷兰在万历年间(1573年～1619年)骚扰闽海达到最高潮。[197]因此，在明廷的政治概念中，海洋是一个充满诡异与对王朝体制挑战的世界，必须将海洋的政治危险性排拒在国门之外，才能维持内部的"有序"，排除海洋世界的"无序"，维护王朝的政治安全。这种海洋观是明廷海洋政治的思想根源。

明廷海洋政治的特征在于，为保持"天下共主"地位而招徕海外诸国的朝贡，把与海外国家的交往控制在官方许可的范围内；防海与禁海并举，重点是严禁沿海人民私自交通外国。为服务于这种海洋政治，明廷在闽东南沿海遍设卫所。1368年建立的朱明政权，面对海洋对王朝的作用，承接了元朝的保守性的一面，[198]并追求中国的宗主国地位和边界的安全，实行朝贡贸易制度。明初本在太仓黄渡置市舶司，后改置浙江(宁波)、福建(泉州)、广东(广州)3个市舶司，规定宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗、西洋诸国。明代各市舶司时罢时废。除了官方所控制垄断的少量"朝贡贸易"外，政府又规定

中国人民不准私自出海与外国人交易。嘉靖四年(1525年),下令只要是双桅的海船,即捕之,以防其出海。郑和时代以后,中国海洋经济的发展始终受到海禁政治的限制,所不同的是执行海禁政令的严格程度不同而已。总体而言,明清两代官方的海洋贸易政策在海禁政治的框架内是走向消极退化的。[199]

明廷一方面"严通番禁,寸板不许下海",另一方面则令"江夏侯经略海上",进行大规模海防建设,[200]接受方国珍从子方鸣谦的建议,[201]试图通过实施海域的军事化来实现对民间社会生活的控制。其办法是加强海防武力,把海岛和偏僻海滨的居民向内地迁移。在沿海要地设置军卫,辖左右前后中5个千户所,每所1120人,每卫5600人。在具有战略价值而军卫难制的地点,另设守御千户所,也由1120人组成。除了正规军之外,还有一些辅助而非正规的武力,像巡检司的弓兵、民壮以及16世纪以后流行的募兵、义兵等等。由政府从业人员,包括军政各阶层的工作人员构成负责取缔走私、落实海禁政策的警察力量。《明太祖实录》云:"洪武二十年夏四月戊子,命江夏侯周德兴往福建,以福、兴、漳、泉四府民户三丁取一为沿海卫所戍兵,以防倭寇。其原置军卫,非要害之所,即移置之。德兴至福建,按籍抽兵,相视要害,可为城守之处,具图以进。"[202]又命汤和"行视闽粤,筑城增兵。置福建沿海指挥使司五,曰福宁、镇东、平海、永宁、镇海。领千户所十二,曰大

金、定海、梅花、万安、莆禧、崇武、福全、金门、高浦、六鳌、同山、玄钟”。[203]在闽沿海置卫指挥司5、守御千户所12，巡检司45和水寨5。其地理形势、城堡规制、驻军情况见表10：

类别	名称	地址	城堡规制					驻军
			周(丈)	广(丈)	高(丈)	门	窝铺	
卫	福宁	霞浦县东	4(里)	1	1.9	4	29	5000
	镇东	福清县方民、新安二里间	880	1	2.3	4	43	8687
	平海	莆田县城90里	860.7	1.8	1.4	4	30	5516
	永宁	泉州府东南50里	875	1.5	2.1	5	32	6935
	镇海	漳浦县城东北95里	873	1.3	2.2	4	20	5000
守御千户所	大金	霞浦县五十二都	582			3		1120
	定海	连江县二十都	600		2	3		1520
	梅花	长乐县东北40余里	648	0.6	1.8	2	20	1458
	万安	福清县平南里	525		1.6	3	13	1499
	莆禧	莆田县新安里	590	1.2	1.2	4	20	1221
	崇武	惠安县东南45里	737	1.3	2.1	4	26	1221
	福全	泉州府城东南87里	650	1.3	2.1	4	16	575
	金门	同安县东南海中	630	1	1.7	4	36	1535
	高浦	同安县安仁里	452	1	1.7	4	16	1258
	陆鳌	漳浦县东南60里	552.6	1	2	4	15	1898
	铜山	诏安县东山岛东北	551	1	2.1	4	16	1222
	玄钟	诏安县东南40里	550	1	2	4	15	1168
巡检司	水澳	福鼎县东南四都	160		1.5			
	大	福鼎县东南六都	160		1.5			
	清湾	霞浦县东五都	160					100
	高罗	霞浦县南四十三都	160					100
	延亭	霞浦县南五十三都	160					100
	松山	霞浦县东10里						
	北茭	连江县东北二十六都	150					120
	蛤沙	连江县东北50里	150					100
	闽安镇	闽县江右里						60
	官母屿	闽县五虎山下						60
	松下	长乐县东南35里						70
	小社	长乐县东20里						70
	石梁蕉山	长乐县东南30里						70
	壁头	福清县江阴里						60

续表 10

类别	名称	地址	城堡规制					驻军
			周(丈)	广(丈)	高(丈)	门	窝铺	
巡检司	半头	福清县平南里						100
	泽朗	福清县化北里						40
	迎仙	莆田县仙贤里	150	1.1		2	8	100
	冲心	莆田县兴福生	150	1.1		2	8	100
	嵌头	莆田县奉国里	150	1.1		2	8	100
	青山了	莆田县东90里	150	1.1		2	8	100
	吉了屿	莆田县新安里	150	1.1		2	8	100
	小尾	莆田县醴泉里	150	1.1		2	8	100
	峰岸	惠安县东北	150	1	1.8	2	6	100
	小崎	惠安县东南	150	1.2	2	2	8	100
	黄巖	惠安县东	150	1	2	2	8	100
	嶺窟	惠安县南	150	1.6	2	2	8	100
	祥芝	晋江县东50里	150		2	2	6	100
	乌浔	晋江县东南90里	150		1.8	2	4	100
	深沪	晋江县东南25里	150		2	2	7	100
	围头	晋江县南80里	160		1.8	2	4	100
	高浦	同安县西南	140	0.7	1.8	2	4	100
	塔头	同安县西南	130	0.8	1.7	2	4	100
	官澳	金门镇北	160	0.65	1.7	2	4	100
	田浦	金门镇北	140	0.7	1.8	2	4	100
	陈坑	金门镇东	180	1.1	1.7	1	4	100
	峰山	金门镇东	192	1	1.8	1	4	100
	烈屿	金门镇海中	180	1.1	1.7	1	4	100
	澳门	海澄县嵩屿	150.6			1		
	岛尾	海澄县东南二十三都	115			2		
	古雷	漳浦县东南九都						100
	后葛	漳浦县东南九都	115			3		100
	井尾	漳浦县东南二十三都	115			3		100
	洪凌	诏安县五都北浦	110			2		80
	金石	诏安县五都山东社	115			3		80
	东沉赤山	诏安县五都山西社	115			3		80
水寨	烽火门	福鼎县东南90里秦屿						1684
	小埕	连江县东二十七都	2110		1	2		1640
	南日	兴化府东南南日岛						1500
	语屿	同安县东南浯屿						2200
	铜山	诏安县二十三都井尾澳						1141

资料来源：庄景辉：《海外交通史迹研究》，厦门大学出版社，1996年10月版，第288－289页。

朱明政权指望海防机构以及海上警察力量忠实地履行国家机器的职责，达到控制海洋秩序的目的。

除此之外，从明初开始，朝廷加强了对基层社会力量的渗透与控制。明清王朝在内陆地区实行保甲

制度，"州县城乡，十户立一牌头，一牌立一甲头，十里立一保长。户给印牌一张，备书姓名丁数，出则注明所往，入则稽其所来"。[204] 而在沿海渔村则同时实行了两种制度：澳甲制和船甲制。澳甲制参仿保甲制而行："沿海港汊、村庄、岛屿，宜实力编查，……十家为甲，设立甲长一人，每编十甲，设立总甲一人，不及十甲者，即按三五甲为一总。"[205]"严举澳甲以清烟户也。……应就各乡居民多寡，每家设立门牌，将该家长姓名、年岁、生理填明，其同居弟侄及妻子人口，俱逐一附开于后，该县查明用印，按户悬牌。合计某乡某澳居民若干户，每十户举设甲长一人，编列成册，申送院、司、道府存案。凡十户之内有窝匪藏私、出外为盗，及不法滋事者，俱令甲长严查，……其散处烟户，不尽比屋而居，俱以十户为率，责令公举附近甲长管辖"，[206]"澳有甲，当书某澳、某甲、某户"，[207]"某澳隶以某甲"。[208] 在渔村除严格地编籍丁户外，还特别严格地加进了编籍渔船的内容，使渔民的居住和生产的双重活动空间都在澳甲制的严格监控和绳束之下。"应着澳甲一律查明所辖丁户内船若干只，各于门牌内填注。渔船每日采捕，俱令朝出暮归。出洋时查明有无多带食米、淡水及私送火药器械，回时有无夹藏盗赃、衣物、番银等，一经查出，即时送官究治"。[209] 船甲制是以渔船为基本户籍单位的保甲制。藉此加强对沿海数以十万计以船为家的水上人家即渔民的户籍管理。为了严禁渔船私自下

海，明清两代共同实施了“连艚互结”的管理制度。即指“渔船出洋必取十船连艚互结，一船为匪，九船定行连坐”。[210] 具体而言，即“欲出洋者将十船编为一甲，取具一船为匪余船并坐连环保结，并将船结字号于大小桅篷及船旁大书深刻，仍于照后多留余纸，俟出口时即责成守口员弁将该渔船前往何处并在船水手年貌的实姓名籍贯逐一查填人照，钤盖印戳并将所填人数照登号簿，准其出口入口”。[211]“连艚互结”制通过渔船间相互牵制以图海洋安全：“盖此连艚之船在洋虽不能连樯并行，而同此洋面相离不远，声自相闻，奸良亦有分别，断无十船皆肯为匪者，严以连坐之条即多牵制之势，纵有匪人，亦忌惮而不敢妄行矣。”[212]“连艚互结”制“在明清两代中国广阔的海洋内得到了普遍而严格地推广”。[213] 通过这些措施，明清两代力图把海洋社会控制在农业社会体制之内。在地方官府控制力较强的时候，“非法”的海洋活动便呈现沉寂的状态。如《海澄县志》引《漳州府志》云：

> “谢公骞以御史出知漳郡，月港海沧居民多货番且善盗。骞编甲置总联属之户，约五日齐牌社府点验。近海违式大船悉令毁之，度可五尺六尺烙以官印，许朝出暮归，不归者甲总以告，不告连坐之，一时盗息。”[214]

○　官民力量的交争

明清社会政治控制机制不仅限制了需要社会自由流动的海洋贸易经济的发展，而且也导致其作用对象即民间社会的反弹，表现为明清地方宗族势力的日益坚挺，以及在官民交争中国家社会控制力量的相对疲软。

一般同意，构成明清地方社会结构核心的是乡族势力和宗族组织。明清时期的国家统治体制，经历了从直接统治向间接统治的演变过程，基层社会的自治化(指中央集权的削弱和乡族势力的增强)程度不断提高。在福建，至迟自明中叶以后，家族组织已直接与里甲制度相结合，演变为基层政权组织。[215]明清时期，宗族在民间(尤其是在农村地区)的广泛发展，与政府社会控制政策、长期以来民间对贵族式的宗法制的景慕与模仿、地方权力的网络建构、地方社会的公共领域的发展有密切关系。从明初开始的较为基层化的社会控制政策，以及民间社会文化力量的相互作用，使民间社会纷纷立庙，聚族而居，以扩大自身势力，使属于自己的宗族成为基本上自治化的社区。[216]另外，16 世纪和 17 世纪是一个充满绝望与希望、毁坏与繁荣的时期。由于 16 世纪日本和中国海盗以及清初(1644 年～1683 年)明朝遗民的反抗而引起的骚乱，尤其给闽海人民带来巨大的艰

难困苦。为了自我防卫，他们围绕地方宗族组成联盟。对稀缺土地的激烈竞争以及对来自外部的干预或威胁所作的地方抵御，强化了宗族组织。为了抗倭防倭，民间组织了自卫武装。[217] 自明中叶以降，沿海聚居宗族的军事防卫功能得到了强化。[218]

作为一种小型的自治组织，宗族必须拥有一定份额的公有财产，以便适应地方公共事业的开支，特别是大量宗祠的建造、坟墓的建筑、义庄族田的设置、隆盛祭祀活动的举行等等。这种庶民化的宗族组织是明清闽东南基层社会的基本组织，[219] 它对闽东南的海洋社会经济活动产生重要影响。庶民化的宗族对族产提出要求，田产是族产的基本构成，而海洋工商经济活动可为族产的购置提供充足必要的钱财经费资本，以满足扩展家族组织的经济需求。许多从事海洋贸易的致富者，在传统观念的感召和现实环境的考验下，纷纷解囊义举，创办宗族事业。如《闻见偶录》载：

> “龙溪林瑶，字琼仲，……幼孤而贫，贸易海上。……自振其业，建宗祠，祀自高祖以下，擘画祭产，凡春秋之祭祀，岁时伏腊荐享之需，行悉必具，子姓读书修脯书籍笔墨有供，自诸生试至礼部道路资斧有给。”[220]

这样，海洋贸易成为影响宗族组织的最重要因素之一。这不仅表现在为庶民化宗族组织的强化提供了物质资源的保障，而且更表现于影响宗族组织

的存在方式，以最初来自于土地的资本并借助于大宗族组织提供人力的支持，重要的地方宗族可以垄断贸易活动的巨额利润。他们派遣自己的近亲或仆人作为富有冒险性的海上贸易的经营"伙伴"。二者的关系是主人与仆人、上级与下级的关系，而不是平等的伙伴关系。对贸易帮手的需求，在福建产生了一种新的习俗，即收养养子。《厦门志》载：

> "闽人多养子，即有子者，亦必抱养数子。长则令其贩洋，赚钱者，则多置妻妾以羁縻之，与亲子无异。分析产业，虽胞侄不能争，亦不言其父母。既卖后即不相认，或藉多子以为强房，积习相沿，恬不为怪。"[221]

宗族组织与海洋经济活动的关系可以如下方式表示：

庶民化宗族——族产——田产——钱财——海洋经济

海洋经济活动因为能够为宗族带来财富，所以它很容易成为宗族发展的一项要求。明《闽书》说："族大之家，多入海贸易。"《海澄县志》也说："富家以财，穷人以躯，输中华之产，驰异域之邦，易其方物，利可十倍。"[222]但是，"自行经济封锁"、片面强调帝国政治安全而忽视以海为田的沿海民众生存利益的王朝海禁政治阻碍了宗族社会对海洋经济的要求，因而也就首先遭到代表宗族利益的大家势豪的抵制。史云：

"…闽、广大家，正利官府之禁，为私占之地。如嘉靖间，闽、浙遭倭祸，皆起于豪右之潜通岛夷。始不过贸易牟利耳，继而强夺其货，靳不与直，以故积愤称兵。抚臣朱纨，谈之详矣。今广东市舶，公家尚收其羡以助饷。若闽中海禁日严，而滨海势豪全以通番致素封。"[223]

诏安的梅岭："有林、田、傅三大姓，共一千余家，男不耕作，而食必粱肉；女不蚕织，而衣皆锦绮，莫非自通番接济为盗行劫中得来。"[224] 又"乱民从倭者、集梅岭、且万家，……其在浙直为贼，还梅岭则民，奈何毕歼之。"[225] 漳州附近村落："一村约有万家，寇回家皆云做客回，邻居者皆来相贺，又聚数千，其冬夏至柘林，今春又满载仍回漳州去矣。"[226] 月港附近的李、王、张、谢、林诸族，都是著名的海商加海盗的渊薮。晋江安海的陈、杨、黄、柯、叶诸族，是以"人海而贸夷"而闻名一时。天启时期，郑芝龙以其安海的乡族作为活动的后盾而异军突起。

伴随着地方宗族势力日益坚挺及其对海禁的突破，在官民交争中，国家海禁力量却日益疲软。明清政权指望海防设施以及海上警察力量忠实地履行国家机器的职责。然而，"重文轻武"的历史症结使明王朝未能建立真正强大的武装力量。在明代，文武之间无法取得统一和协调，随之而来的就是对军人的抑贬。明代实行军人组织世袭制，而在15世纪和

16世纪初，军屯制与卫所制方面，连带军事贵族身份制都令人惊异地退化了。财政措置失当所造成的偏差，外加文职官僚的漫不经心和蔑视，致使军户的生活水准和士兵的服装条件都恶化得几乎令人吃惊。物质匮乏更加重了世袭军人身份带来的社会耻辱。私脱军籍、在役潜逃，以及虚登名册都成常事。驻军实力下降到远低于计划标准。军事贵族受到鄙视，权势和威信逐年下降。东南沿海的海防，到15世纪初以惊人的速度弱化，与明初海上力量的强大相比，情况完全逆转了。[227] 这种情况在福建的海防上表现得十分明显。一是海防线收缩；二是屯田失额，使卫所饷源严重不足；三是军备失修，战船哨船十不存一，战船军械毁损不堪，营房也有人侵占了；四是行伍失额；五是将弁世袭，养尊处优，不堪一击。[228] 明廷本想依赖官府从业人员不折不扣地执行国家政策，禁止海上走私贸易，但作为官府从业人员，经常性地必须在国家利益与社会个人利益中间进行选择。“人心就像彩虹一样，总是弯向黄金的壶子”，走私贸易的巨额利润，自然是许多军政人员无法抗拒的诱惑。从包庇纵容到直接参与投资，军政人员事实上分享到相当可观的走私利润。海防警力实际上已经逐渐消失或被“催眠”。郑若曾《筹海图编》卷四《福建事宜》载云：“接济之人，在处皆有，但漳泉为甚，……漳泉多倚著姓宦族主之。方其番舡之泊近郊也，张挂旗号，人亦不可谁何。……甚至有借其关

文，明贴封条役官夫以送出境，……间有一二官军，捕获寇盗人舡，解送到官，……著姓宦族之人，又出官明认之曰：是某月日，某使家人某往某处粜稻也或买杉也或治装买匹帛也。家人有银若干在身，捕者利之。今虽送官报贼，尚有不尽，法合追给。或者有司俱祸，而误行追惩，但据赃证与所言之相对，不料所言与原情实不同。其官军之毙于狱而破其家者，不知其几也……以致出海官军，不敢捕获，不若得货纵贼无后患也！"[229]

再说里甲老人制度，其对乡村的管理治化作了至纤至悉的规定，旨在建立一个以里甲为单元的能够自给自足的、气氛洽静、秩序安定的社会。然而，老人能否忠实于封建官府，受到许多变数的影响。里甲老人制度是国家权力与地方宗族社会的混合物。"老人"既被赋予了国家权力，同时又往往是地方宗族社会中的精英人物，他必须在国家利益与地方利益之间取得平衡，但国家利益与地方利益并非总是一致的。特别是明中叶以后，地方势力发展，国家权力逐渐削弱，随着商品经济的发展，里甲老人制度日益成为商品经济发展的障碍。在宣宗时期（1426年～1434年），里甲老人制度即开始变质，"比年所用多非其人，或出自仆隶，或规避差科、县官不究年德如何，辄令充应，使得凭藉官府肆虐闾阎，或因民众，大肆贪饕，或求公文，横加骚扰，妄张威福，颠倒是非，或遇上司官按临，巧进谗言"。[230]在日益

兴盛的货币经济的腐蚀作用下，里甲体系最终解体。

这样，由于地方宗族力量的增长，而且，由于宗族事业对海洋贸易经济的追求，明清虽有海禁，但实际无法彻底全面执行。走私贸易在宗族力量的支持下在沿海逐渐展开。张燮说："成、弘之际，豪门巨室间有乘巨舰贸易海外者。"[231] 何乔远亦云："湖海大姓，私造海舰，岁出诸番市易。"[232] 在嘉靖以后，问题越来越严重，所以在《明世宗实录》中，不时提及此事。如嘉靖四年（1525 年）八月，浙江巡按御史潘倣说："漳、泉等府黠猾军民，私造双桅大舡下海，名为商贩，时出剽劫。"[233] 十二年，兵部奏报："浙、福并海接壤，先年漳民私造双桅大船，擅用军器火药，违禁商贩，因而寇劫。"[234] 又十三年的记载说："直隶、闽浙并海诸郡奸民，往往冒禁入海，越境回易以规利。"其中林昱等有舟 50 多艘，"其舟所载皆违禁物"。[235] 十五年，兵部覆御史白贲条陈备倭事宜中说："（漳州）龙溪、嵩屿等处，地险民犷，素以航海通番为生。其间豪右之家，往往藏匿无赖，私造巨舟，接济器食，相倚为利。"[236] 嘉靖二十六年三月，仅由朝鲜国王遣人解送回国的福建下海通番奸商 341 人，前后共 1000 人以上。[237] 尤其是月港，"家造遮洋大船，往来暹罗、佛郎机诸国，通易货物"。[238] 自正德以后，月港豪民多造巨舶向外洋交易。久之，诱寇内讧，法不能止，[239] 而安南、满剌加、佛郎机诸国船只，

来漳州一带贸易者也很多。在中国官府海上巡逻力量所不能达到的近陆岛屿上以及封建官府所不注意而疏于防备的港澳之区，走私贸易者约定了进行海上交易的港口。有些港口在贸易的促动下而逐渐兴起，发展成为港市。如赵文华《条陈海防疏》云：

> “福地素通番船，其贼多谙水道，操舟善斗，皆漳、泉、福宁人。漳之诏安有梅岭，龙溪有海沧月港；泉之晋江有安海；福宁有桐山；各地海澳僻远，贼之船主、喇哈、火头、舵工皆出焉。”[240]

朱纨《甓余杂集》卷五亦云：

> “福宁州之桐山，泉州之安海，漳州之月港、海沧，诏安之梅岭，皆沿海而居，负海而因，繁聚反侧，沦染骄客，绥之则宁家，急之则下海，尾大不掉之势也。”[241]

梅岭、安平、同安、惠安、闽县、福清及福州琅琦诸地，亦都成为当时著名的通番据点。[242] 走私贸易促动下的港市兴起成为明清海禁政治氛围下的一种经济奇观。而海禁政治氛围下的走私贸易不可能不对明清王朝的海洋政策产生影响，促使官方在一定时空环境中调整措施，从而有利于港市海洋经济的发展。

○ 港市的个案研究

国家与社会互动，塑造着明清闽东南港市兴衰

的形貌。虽然自明中叶以后，地方家族势力在控制基层社会方面的权力有所增长，但由于封建官府对于地方势力的增长始终怀有戒心，官府的抵制、官府与地方家族势力的相互牵制、妥协，因而地方家族对于官府权益的侵蚀，还是很有限的，它不可能从根本上动摇中国大一统的中央集权制的政治体制。地方社会最终必须服从于王朝的利益。正是因为这样，地方经济的发展最终必须在王朝的政治框架中寻求一个恰当的平衡点，努力寻求政治上的合法性。

一、月港的个案研究

月港位于海澄，其地外通海潮，内接淡水，溪海交会。史载：

> “海澄，壤地延袤，纵四衡一，益以江北…其先皆海也。…其居人燥处什三，湿处什七…澄本龙溪渠弥地，唐以前则洪荒未辟之境也。在宋则芦荻中一二聚落。”[243]

宋元时代漳州地区受泉州港海洋经济发展之余波影响，海洋交通已然萌发。但自明初以来的海禁政治不能适应海洋人文发展的历史潮流，而是严重地抑制了海洋经济活动。人们不得不在犯禁的情况下寻求发展海洋经济的突破口。而有能耐犯禁的，首先是地方豪强之辈。海澄“以寇盗充斥，龙邑鞭长不相及也”。[244] 随着明朝国家社会控制力的递减，官府对这一带的管辖与治理能力严重不足，这里最终

成为人们走私海上贸易的胜地。此时东来的西方海洋势力给闽海社会以极大刺激。自15世纪末的成化、弘治年间以来，已开始有“豪门”、“巨室”的大船出海贸易：“……成弘之际，豪门、巨室间有乘巨舰贸易海外者。”[245] 而至16世纪初的正德年间，“豪民”违反禁令的海上交易活动愈加频繁，“正德间，豪民私造巨舶，扬帆他国以与夷市。久之诱寇内讧，所司法绳不能止。”[246] 从16世纪初起，此一地区的走私贸易之盛尤其跃居全国之冠。其“以区区之澄在海滨，而贪人聚焉，驵侩辏焉，大盗睨焉。其民非有千亩鱼陵，千章材，千亩桑麻卮茜也。以海市为业，得则潮涌，失则沤散，不利则轻弃其父母妻子，安为夷鬼；利则倚钱作势，以讼为威。至罔常难治也。而贪人聚焉，大盗睨焉”。[247] 由于地处海滨，潮汐吐呐，故“夷艘鳞集，游业奇民捐生竞利，灭没风涛间，少抵牾辄按剑相视，剽悍成俗。莫可禁遏”！[248]“有力者往往视波涛为阡陌，倚帆樯为耒耜。凡捕鱼纬箫之徒，咸奔走焉。盖富家以赀，贫人以佣，输中华之产，骋彼远国，易其方物，以归博利十倍，故民乐之。……虽有司密网，间成竭泽之渔。……十方巨贾竞鹜争驰，真是繁华世界。…成弘之际，称小苏杭者，非月港乎”。[249] 走私贸易的发展带来了社区的繁荣。“商人贸迁，多以巨舶兴贩番货，获厚利”，[250] 故“人烟辐辏，商贾咸集”，[251] 为闽南巨镇，“成弘之际，称小苏杭”。嘉靖时，朱纨曾言：“泉州之安海，漳州之月港，

乃闽南之大镇，人货萃聚。”[252] 他还说：“漳州府龙溪县月港地方，距府城四十里。负山枕海，民居数万家。方物之珍，家贮户积。而东连日本，西接暹球，南通佛郎、彭亨诸国。其民无不曳绣躧珠者，盖闽南一大都会也。”[253]

明廷决非默认海上走私贸易活动。《明实录》嘉靖三年四月壬寅条记载了御史王以旂要求严禁“福建滨海居民”走私贸易的奏文。同书嘉靖四年八月甲辰条也记载了浙江巡按御史潘倣的上奏。其中说道：初浙江巡按御史潘倣言，漳泉等府黠猾军民，私造双桅大舡下海“名为商贩，时出剽劫。请一切治捕获之事。下兵部议，行浙福两省者，巡按官查海舡，但双桅者即捕之，所载即非番物以番物论，俱发戍边卫。官吏军民知而故纵者，俱调发烟瘴”。对从事走私贸易者从严惩处。嘉靖十二年九月辛亥条之后，嘉靖十五年七月壬午条称：“兵部覆御史白贲条陈备倭事宜。……一龙溪、嵩屿等处，地险民犷，素以航海通番为生。其间豪右之家，往往藏匿无赖，私造巨舟，接济器食，相倚为利。”即其后走私贸易依然故我。到了嘉靖中后期，开始对江浙、闽沿海的海上走私贸易实施彻底的“海禁”政策，都御史朱纨就是在这种形势下出现的。

朱纨因失败而自尽，因为掀起走私海上波涛的是势力坚挺、盘根错节、凌驾于地方官司和官军之上的强大的“豪门”“巨室”即乡绅阶层。其典型人物就

是林希元。他拥有大船至少5艘，公然进行海上走私贸易：

> "……佥事林希元，负才放诞，见事风生。每遇上官行部，则将平素所撰诋毁前官传记等文一二册寄览。自谓独持清论，实则明示挟制。守土之官，畏而恶之，无如之何，以此树威。门揭林府二字，或擅受民词，私行拷讯，或擅出告示，侵夺有司，专造违式大船，假以渡船为名，专运贼赃并违禁货物。今据查报，见在者月港八都地方二只，九都一只，高浦吴灌村一只，刘五店一只。地方畏势不报者又不知几何也。"[254]

除了乡绅阶层，加入海上走私贸易行列的还有游民一类的人。漳州月港走私贸易的经营组织结构，最上层的是拥有资本、人力、船只的富室、豪门和巨姓，其下为借取富室资本、人力、船只"下海通番"的海上商人和牙行商人，最下层是一无所有而受人"雇佣"的沿海贫民阶层。"凡捕鱼纬箔之徒，咸奔走焉。盖富家以赀，贫人以佣，输中华之产，骋彼远国，易其方物，以归博利十倍。故民乐之"。[255]"下海通番之人，借其赀本，籍其人船，动称其府，出人无忌。船货回还，先除原借，本利相对，其余赃物平分"。[256]

地方乡绅阶层及海上商人上层所进行的走私贸易活动主要是"窝藏"和"通番"，而沿海地区普通小民所能做的不过是"接济"而已，也就是趁官军疏忽

之时向停泊近海岛屿的外国船只贩运鱼米等日常生活用品：

> “备倭者本以御倭寇也。近年倭鲜至。而闽、粤人与其温、绍人亡命者，率窜入海，遂肆猖獗，为滨海诸郡患。……然而不能遏其冲以宁息者，岂尽谓官兵怯弱耶。其故有三。一曰窝藏，谓滨海势要之家为渊薮，事觉辄多方蔽护，以计脱免。一曰接济，谓黠民窥其乡导，载鱼米互相贸易，以赡彼日用。一曰通番，谓闽粤滨海诸郡人，驾双桅，挟私货，百十为群，往来东西洋，携诸番奇货，因而不靖劫掠。此三患者，闽粤大略相等。”[257]

在海禁的政治条件下，月港走私贸易之兴隆，实由于其经营者是一批凌驾于地方官司和官军之上的强大的乡绅阶层，而当地的中小贸易商人出海贸易时，也托庇于这些乡绅阶层。只要是搭乘乡绅阶层的船只出海，就可避免官司官军的镇压。地方乡绅们是不出海的，他们制造和拥有大船，并将船只借给出海的商人，同时还出借购买船载货物的资金。海上行商则驾船前往南海方面或日本，用中国货物交换当地的货物，交易完毕后驶回月港，用舶来的货物（或银元等）还本付息。从“博利十倍”的记载来看，乡绅阶层获得的利润不知是其投入资本的多少倍。

投资于海上贸易的乡绅阶层的资本，基本上属

于高利贷资本。出海的商人因为向乡绅借取船只和资本，所以其所得的贸易利润就要大为减少。为了独得贸易利润，中小商人采取不向乡绅借船和筹集资本的办法，自己凑起十个人或二十个人“合资”建造大船。购置货物出海贸易的办法是：“漳人多造巨舰，向远夷作贾客。或中人合赀，或富人假货。后辄生端。”[258] 商舶则土著民醵钱造舟，装土产径望东西洋……”[259] 由于他们谋求摆脱乡绅资本的支配而独立，所以就得不到乡绅阶层的保护，不仅要直接面对官军的镇压，而且还同乡绅阶层经营的贸易事业处于对立状态。

嘉靖三十六年（丁巳年），张维、洪迪珍等“二十四将”造一至两艘大船，装货出海，开始了接济沿海岛屿外国船只的贸易活动。翌年即嘉靖三十七年（戊午年）冬，他们就受到官军的剿捕。《漳州府志》载：

> “嘉靖四十年正月内，月港二十四将反，…先是，丁巳年间，九都张维等二十四人，共造一大船，接济番船，官府莫能禁。戊午冬，巡海道邵梗差捕盗林春领兵三百剿捕，次于许坑。二十四将率众拒敌，杀死官兵三名…”[260]
>
> “丁巳间，洪迪珍等二十四人，共造二船，接济番舶，以此为号。其后据巢杀掠，官兵不能制。”[261]

官军对走私"大户"乡绅阶层无可奈何，也无法捕捉海盗，而只能镇压从乡绅控制下独立出来的商人阶层的海上贸易和沿海小民的接济贸易：

> "洪迪珍初止通贩。嘉靖三十四五年，载日本富夷泊南澳得利。自是岁率一至，致富巨万。尚未有引倭为寇实绩。或唐人被倭掳掠，辄以物赎之遣还。其人人颇德之。戊午（嘉靖三十七年）复来浯屿，诸恶少群往接济，络绎不绝。官府不能禁。设八桨舶，追捕竟无一获。又妄获商船解官。于是，迪珍始轻官府。官府又拘系其家属。迪始无反顾之期，与倭表里为乱。"[262]

官军连沿海小民的小规模接济贸易也加以镇压，切断了他们的经济来源，逼使他们成为海盗或起来造反。正如张燮所言："……顾海滨一带田尽斥卤，耕者无所望岁。……旦戒（海禁）严，不得下水，断其生活。若辈悉健有力，势不肯搏手困穷，于是所在连结为乱，溃裂以出。……"[263]遭到镇压的"二十四将"商人群体，逼上梁山，终于率"众"造反。[264]

月港"二十四将"叛乱，给漳州府龙溪县地区的官府及统治阶层以前所未有的沉重打击。李英《请设县治疏》称："……自月港之徒倡乱至今，八粤数十里民，不听役赋，不登输者亦已数年矣。"[265]叛乱平定后，月港一带民众反对官司的风潮似乎更加扩大。因此，设置月港新县治的悬案迅速被提上议事

日程。

早在嘉靖初年，人们因月港地方“官司隔远，威令不到”而“多乱”，“苦之，赴诉于官，请设县治”，以加强地方行政控制。“嘉靖二十八年（1549年）生员蔡进、乡老陈宏干等请设县治”，“臣等盟心誓日，欲设县治以立三十年不就之谋，以图千万年安全之计”。[266] 于是“嘉靖戊申（1548年）中丞秋崖朱公循百姓之请，疏立邑于兹土。格持议者，弗果。亡何，岛夷入寇，奸民煽殃。相率叩阙复以立邑请。诏下其议。前守麓阳唐公缕陈其便，力恳于两台中丞南明汪公侍御又池王公以闻，既报可。海澄乃得自为县。时嘉靖丙寅岁（1566年）也”。[267] 月港“二十四将”商人群体造反行动，加速了月港设县的进程。嘉靖四十四年（1565年）漳州知府唐九德“奏设海澄县治”，[268]“澄之建邑自明世庙丙寅（1566年）始”。[269] 朝廷终于在海澄设县，澄“面面环海，故邑以海名也”。[270] 通过城墙的建筑以及官府机构的设置，确立了国家对海澄月港的直接控制。海澄设县提高了月港的政治地位。

月港设县治，乃得于地方士人、官员之力。《海澄县志》载：“嘉靖戊申抚台朱公纠疏请立邑，弗果。……嘉靖四十四年，百姓复相率以立邑请，诏下其议。前守唐公九德力陈其便。于两台汪公道昆王公宗载以闻，既报下，乃得分龙溪漳浦之地，自为县曰海澄。”[271] 又载曰：“月港故称盗薮，听选官李英、陈

銮等疏请建邑　下所部议覆。(唐)九德力陈其便。分割龙溪支地，相度邑居，缔构始末，具出只手。自是生聚教训，人文渐启，皆九德之力也。"[272]

而嘉靖四十年爆发的以福建月港地方中小商人"二十四将"为主、沿海民众广泛参与的反抗斗争，促使明廷中央官僚和漳州地方官府切实体会到，只要不取消"海禁"和允许私人贸易，就无法平定海盗，消弭沿海民众的反抗。终于明廷于隆庆时(1567年～1572年)"除贩夷之律"。1567年即隆庆元年，明廷根据右佥都御史涂泽民的建议，决定有限开放月港，作为民间海外贸易港口，让中国人进行海外贸易，往来东西二洋(但严禁出航日本)。"于是隆庆改元，前任抚臣涂泽民，用鉴前辙，为因势利导之举，请开市舶，易私贩而为公贩，议止东西二洋，不得往日本倭国，亦禁不得磺黄钢铁违禁之物夹带出国"。[273]又"隆庆改元，福建巡抚都御史涂泽民请开海禁，准贩东西二洋，盖东洋若吕宋、苏禄诸国；西洋若交趾、占城、暹罗诸国，皆我羁縻外臣，无侵叛；而特严禁贩倭奴者，比于通番接济之例，此商舶之大原也"。[274]海澄月港成为新兴的"合法"的东南海洋贸易中心，被选定为中国人出洋贸易的合法港市。同时，国家通过征税形式实现对港市经济活动的控制。明朝地方官府在海澄月港设置督饷馆，并设督饷官。由漳州府海防同知署税务，各府佐贰官委署饷务，万历二十七年，则归内监委官征收。凡商船出海者，由海防

官发给商引，每引征税有差，名曰引税。其去东西洋者，每引税银三两，其后增至六两；“每请引百张为率，尽即继请，原未定其地而限其船”。[275] 至万历十七年，规定去东西洋的贾船数每年限八十八只，每船一引。后以引数有限，而愿出海商者多，增至一百一十引，后又再增至一百三十七引。[276] 所征税银有陆饷、水饷和加增饷。水饷即据船面广狭，由船商所纳之税；陆饷则据货物多少，由铺商计值输纳之税。为避免铺商逃税，禁船商不得先起卸货物，其应税货物，令铺商接买货物时就船完税，然后才可以转运。为使缴纳税饷时有所遵循，万历三年，制定了《东西洋船水饷等第规则》；十七年，又制定出《陆饷货物抽税则例》。至于加增饷，则系去吕宋船只，回国时，只带银钱，无其他货物。故商人回澳，除征水陆二饷外，凡由吕宋回来船只，每船更追征银一百五十两，谓之加征。至万历十八年时，量减至一百二十两。

海澄设县，月港贸易的合法化，促使月港海洋经济获得新的发展。商船可以在月港请领“商引”，经盘验放行后出海贸易。当时经常停靠月港的“洋船多以百计，少亦不下六七十只，列艘云集”。万历年间(1573 年～1619 年)月港海市盛况空前。“四方异客，皆集月港”，往返商旅相望于道。船大者宽 3.5～3.6 丈，长 10 余丈，载重 200 吨以上；船小者宽 2 丈，长 7～8 丈，载重 100 多吨。万历二十一年从吕宋回港的海船一次就有 24 艘，可见月港海商船队之庞

大。1572年，海澄人王志道《初修海澄县志序》云："县既以舶殷，舶亦以县繁，…澄以舶故寇，寇故县。自县成，舶发于官，而寇祸息；犀象玳瑁，金刚琥珀，沈木檀楠，片魏珊瑚，以及未名未见之物，如篱落间，天下推华腴地。"[277] 清代海澄邑令李敬之《癸酉志旧序》曰："澄之建邑自明世庙丙寅始，距今百二十余岁耳。庆历承平之际，人文蔚起，冠盖林立，耒耜帆樯，家殷户足，遂使千百年鲛室龙渊，一旦易为锦阡绣陌"。[278] 海澄人，"曳丝衣缟，家弦户诵，与望邑相颉颃矣"。[279] 且"缙绅之彦，济济彬彬，今是邑者俱快俗化之醇"。[280] 月港设县后税饷的增长情况反映了港市海洋贸易发展的情形。月港每年税饷总额，隆庆时为三千两；万历三年时为六千两；四年，溢额至万两，十一年，累增至二万有余；二十二年，再增至二万九千有奇。[281] 即在不到30年的时间里，税饷增至原额的9倍以上。万历四十二年八月初五日，台风袭击海澄月港中停泊的部分洋船，损失洋货达数十万两。据此估计，月港每年的贸易总额当在数百万两以上。[282] 可见当时这里海外贸易之发达。诚如周起元所言：

> "我穆庙时，除贩夷之律，于是五方之贾，熙熙水国，刳艅艎，分市东西路。其捆载珍奇，故异物不足述，而所赍金钱，岁无虑数十万。公私并赖，其殆天子之南库也。贩儿视浮天巨浪如立高阜，视异域风景如

履户外；视酋长戎王如挹幕尉。海上安澜，以舟为田，兢兢挑衅，导引之禁，有如王赫斯怒，扫未靖之鲸鲵。及讨不庭而诛后至，此挥簏搴棹之众皆瀚海貔貅也。有汉之威远而师饷不为耗；有唐宋之通贸而情形不外泄；然则澄之舶政，岂非经国阜财，固圉强边之最便者哉！”[283]

有作为的地方官员在维持月港海洋贸易经济秩序方面起了积极的作用。《海澄县志》载云：

“龙国禄…万历乙未(1595年)进士。二十六年(1598年)莅澄，谢绝一切常例。颜其斋曰：‘如水室’，中惟图书数卷而已。澄民多讼，每即汛故，迟其期，使各悔。祸讼日稀少。独豪横及吏舞文者，朝发而夕逮治之不少贷。采榷事起，中珰高寀衔命入闽，威权旁震。国禄分庭倨见，严绳澄民之为用者。寀轩车用八人舁，国禄下令县中悉低狭其栅门，使不便于动转，寀为夺气。澄人至今为美谈。”[284]

海澄邑令余应桂《请祀龙令君奏记》说，“龙国禄铁骨能支，冰心自映。当其莅澄敷施之日，政值税使燔灼之时。义词正色，显摧貂势之炎；密划深心，阴靖商民之沸。即此一事已足千秋。且宏兴水利……重抑豪宗……近脂膏而不自润，政贪酌而为廉泉，尤足多者”。[285]

为了解海外通商各国的情况，漳州地方官府特邀请本地学者张燮于万历四十五年（1617年）编成《东西洋考》一书，论述当时有海上通商关系的各国情况，特别注意其物产及对华交易情形。此举显示了地方官员对海外贸易活动的重视。

月港海外贸易的发展持续至明末清初便逐渐衰落下去。乾隆《海澄县志》的《凡例》云："癸酉（崇祯六年）以后，洋舶弗集于澄。税归于厦岛。"[286] 熊文灿《闽书·序》亦云："（番）钱内艳，粟货外流；洋船聊可资生，中左（即厦门）遂成扼要。"[287] 海澄地位渐为厦门所取代。康熙三十二年（1693年）清海澄邑令李敬之《癸酉志旧序》即云：

> "日月几何，海波扬沸。国家定鼎以后，虽威德远播，率土为王。顾前此鲸鲵未殄之日，澄已三罹寇祸，加之军旅络绎，迁界失业，疮痍载路，展转相仍。嗟！此弹丸宁复堪问！姑就今志约略言之，即如顺治初年户口尚三万五百有奇，今存者未及三分之一，他可知矣。其志选举也，自万历以还，捷南宫者一榜或多至三四人，隽于乡者多或七八人，次亦四五人为率。今既不乏怀瑜握瑾之彦联镳竞进。然由后视昔，得无晨星落落耶？汪洋巨浸之区，商舶百货之所丛集。昔志称其'风回航转，宝贿填舟，水犀火浣之珍，琥珀龙涎之异；香尘载

道.玉屑盈衢'者,今其事何以无存欤?"[288]

《海澄县志》的作者云:

"澄,故渔米之乡也,商贾集焉。置邑以后,嬉游歌舞,日以卜夜,曾未六十年而羽檄告矣。物极则反也。大容(刘斯垓)当其始,静以宁民;二几(余应桂)继之,果以破贼,始终设险,澄遂为重镇焉。"[289]

本来,在人们的心目中,月港是一个经济繁荣、人烟辐辏、商贾咸集的"闽南一大都会"、"天子之南库"。但是,这样一个繁荣的港市却逐渐演变为军事重镇。在人们心目中,人们不再把它当作"都会",而是当成"漳南一大锁钥"。《海澄县志》载云:

"矧澄故负海航舶与夷岛相通。鲸吞鳄噬啸弄波涛中者,往往而有兵防…海国襟喉之志,关系匪浅。澄防固则阖郡之防皆固,藏尔孤城,实漳南一大锁钥也。"[290]

月港的军事化,使其成为军事重镇,强化其军事地位。封建军人地位也自然提高,遂致军人跋扈。他们在海澄强占渡船码头,乱设卡,与地方官作斗,为非作歹,贻害乡民。《海澄县志》卷六〈名宦传〉记"陈世仪"云:

"滨海民贫,资采捕以生,若蛏网桁,帅府营弁踞之,民无所得食。又渐山一溪材木所出,帅卒踞浮宫渡,横索税,即往来女舆负贩,皆索钱无数。稍拂意辄遭鞭笞。"[291]

又记"洪明钟"云：

"洪明钟……崇祯壬午（1642年）举人。顺治十五年(1658年)莅澄。……时澄帅张甚。邑令初至，必数请谒乃得见，见必长跪。明钟独与讲钧礼，舆而张盖直抵堂皇。帅衔之，令卒索饷而哗。明钟曰：'饷，非缓也，吾将按籍而给焉。虚卒倒马则奈何？'帅乃气夺。"[292]

政治腐败是月港式微的另一个重要原因。明朝地方政府官吏与民争利，不仅通过税收，而且还以"陋规"、"外快"之名勒索商民，对商人想方设法进行盘剥。

"看得海澄饷税，初仅三千，其后增益至万，又加倍之。迨中使专榷，始盈二万七千。近奉恩命减三分之一，议减三千，乃蠹蔽未涤，飚害连遭，商人已羽毛剥落，行道相戒，给引日少，将来饷额愈不可支。及今不为厘正，上下交病，安所底止？"[293]

从万历二十七年起，明廷派宦官高寀督福建税饷。高寀在闽横征暴敛，以饱欲壑。明都御史周起元《参税珰高寀疏》揭露了朝廷官员的腐败行为：

"福建税监高寀，素行贪残，最于别珰。历年海商一切贵重美丽奇巧之珍，百入于与参随，未必一贡于皇上…欲壑既盈，虐声久播…剡剡楼船连舸接舳，揭百尺之

> 桅樯，穷雕饰之极丽。所取物料浩繁，概欲白没。彼市鬻贸易之夫，挟赀何几？令一旦尽付乌有，谁能甘之！"[294]

高寀在海澄十六年，手握利权，窃帝之威，巧取豪夺，坑害良民，通番卖国，是月港弊政的典型。朝廷地方官员的种种劣行，使"五方之贾，稍稍掉臂，不肯人澄"，[295]对月港贸易海市带来很大的破坏。故时人痛陈之曰：

> "一曰官害。夫仓巡下属，逢船至营，求差使如田夫逐鹿，一有奉委，骤以富名。称验查，而常例不赀；称押送，而常例不赀；称封钉，而常例又不赀。饷船动载数千担，旬日盘量不能殚其数，即贤者亦不克胜，而况鼷鼠之腹，止计充囊者乎！又况狡者桀者，卖放指吓，倍索常例之外，尤有足未到船，镪已充盈者乎！故差官是贿商之蟊贼也。一曰吏害。夫衙役之横，无如饷馆之甚，上以尝官，下以蚀商。报货则匿其半而输半直于吏书，量船则匿其二而酬其二分于吏书。喜则啸虎，怒则张鹗。甚官坏而吏仍肥，饷亏而书悉饱，皂快人役同类分至。惨焰异常，衙党是残商之蜂蚤也。"[296]

月港本是一个通番据点，但通番据点未必就能发展成为较持久的港市。通番据点一般作为地方宗族势力与官府对抗的产物，具有暂时性、分散性，必

须达成与官府在一定程度上的平衡与协调，方能在合法性的支持下转化为持久性的港市。而这种平衡和协调工作，一般是通过地方精英的努力来实现的。国家通过征税的形式赋予港口民间经济利益合法性地位。没有获得政治合法性的通番据点或港口将随着各种变数的变化而自生自灭，只有获得政治合法性地位的港口才能持续地成长为有较大区域性影响的港市。

二、厦门港的个案研究

“鹭岛为全省诸水道之要冲，四面环海，群峰拱护，可为舟楫聚处”，[297] 为华南海疆之要地。优越的地理条件为清以后厦门港的崛起设定了区位优势。

入清以前，厦门地方社会与文化已获相当之发展。距今 3000 年前的新石器时代晚期就已经有闽越人在厦门岛上生活。公元 8 世纪唐代中叶，汉族人进入岛上。“自唐薛君珍、陈希儒以儒术倡起，历宋迄明人文辈出”。[298]“师友渊源，绳绳继继，斯文迭起，名士振兴，如林少卿以诗文行世，杨仁甫以廉洁擅名，傅国鼎以经济著声，林负苍以清高见重，祀之乡贤，列之县志，推许当时，流传奕世，庶几不愧海滨邹鲁之邦”。[299]“夫嘉禾一岛，大不过三十里，在唐则为陈薛衣冠之地，宋则为文公过化之区，而元而明，人文辈出”。[300] 发展到清代出现了修志的需要。

随着厦门地方社会人文的发展，国家政治力量

也随之渗入。唐朝大中年间(847年~859年),这里出现地名"嘉禾"。嘉祐三年(1058年),宋朝政权在岛上设防驻兵、厦门岛在军事海防上的重要地位受到重视。宋代岛上设了五通、东渡两处"官渡",即五通与同安刘五店对渡,东渡与嵩屿对渡。"明江夏侯周德兴相阴阳,观流泉,度地居民,建城其中"。[301]"鹭岛者…四面环海,纵横三十里许,名山秀水,自为结构。唐宋以来,并为村墟,明洪武时建所城,领以千户,而市镇之设自此始矣"。[302]"厦门,旧名中左所,明洪武二十七年(1394年)徙永宁卫中左所官军守御于此。江夏侯周德兴筑城,周四百二十五丈九尺,高连女墙一丈九尺,阔八尺五寸,窝铺二十二,垛子四百九十六,门四:南曰洽德,北曰潢枢,东曰启明,西曰怀音,上各建楼。永乐十五年(1417年),谷祥增高三尺,四门增砌月城。正统八年(1443年),刘亮督同千户韩添筑四门敌楼台。万历三十年(1602年),掌印千户黄銮倡率官军,各捐俸粮重新所署"。[303]明中左所厦门城的建立,标志着明清王朝政治力量在厦门岛的扩张。

清初"海氛四起",郑成功踞其地四十余年,"万中庵疏复两岛,施靖海继莅斯邦,十年生聚,十年教诲,市井乡都,诗书振响,少习长成,甲科辈出"。[304]特设提军镇守,更移兴泉永道驻扎,[305]康熙二十二年(1683年),"部议以厦门重地,令施琅挂侯印领水师驻扎于此。琅遂表奏,重葺城窝,大建行署,通商

训农，民得安堵，今驻厦门水师提督一员，中营参将一员。旧将军时，用副将，今改前、后、左、右营，各游击一员，守备一员，千总二员，把总四员，兵各一千名。除分拨应调，见在五营食粮共四千八百五十名。战船七十只，箭道二，一在北门内，一在外清。大较场一，演武亭一座，在南普陀前"。[306]

除了帝国政治机构的下渗设置之外，明清帝国还加强对厦门地方社会的政治监控，推行"保甲"制。清代通厦烟户，市镇设福山、和凤、怀德、附寨四社，乡村设廿一都、廿二都、廿三都、廿四都。[307] 据《鹭江志》记载，清代厦门四社四都具体为：

1. 福山社辖　双溪保　外清保

2. 和凤社（分前后辖）　张厝前保　张厝后堡　黄厝保

3. 怀德社辖　岐西上保　岐西下保　溪岸保　岐吴厝保

4. 附寨社辖　新和保　连西永丰保　大中保　厦港保　鼓浪屿保

廿一都（一图：五通渡　湖边　黄水桥；二图：店里　高林）

北山保　西宫保　西林保　昭塘保　福相上保　福相下保

廿二都（一图：曾厝垵小高埔；　二图：塔头　鼓浪屿　东澳）

何厝保　古村保　岭兜保　长塔上保　长塔中

堡　长塔下保　曾溪保　院屿保

廿三都(一图:莲坂　豪灶　吴仓；　二图:中左所　乌石埔　埭头　吕厝)

庆湖保　仙莲上保　仙莲下保　吴豪保　吕厝保　厚西上保　厚西下保

廿四都(一图:店前　钟宅　竹坑　蠔口渡；二图:高崎　石湖　坂上　寨上)

店前保　寨上保　护官保　钟宅保　竹坑保　后莲保　湖莲保

编保甲的意图为“令各保长督同甲头,互相稽查奸宄，各造烟户缴查，计共烟户一万六千一百余户”。另设澳甲以稽查船户,有“神前澳、长塔澳、涵前澳、高崎澳、鼓浪屿澳”。[308]

对于厦门港市而言,最重要的国家机构的设置,也许是海关的设立。它标志着厦门港市的发展进入一个新的时期。康熙二十二年（1683 年）取消“海禁”,并在厦门设立闽海关正口：

> “闽海关旧为户部所管。每三年,部中选一员抵厦专理其事(员外、郎中不等),住户部衙(在养元宫边)。分四处稽查，岁解征税七万三千有奇。今为将军兼管，委官一员,在厦总理,有事则禀明将军,饷银作四季解京。大馆在岛美路头，凡洋商南北等船出入,皆到馆请验,惟米粟免饷,余俱有例。其自外来者，洋船则官亲登其上封

仓，命内丁日夜看守，防其偷漏掖处，验明征饷。商船则遣人持丈尺，量测深浅计算所载多寡，分别征饷。自本地出者，则挑赴大馆报税，给单出水。小馆则随潮时，命巡丁遍查渡船，验其有无偷漏，其或隐匿不报，察出则执解大馆，以凭送究。"[309]

另外，因为"台湾既入版图，则内地一大仓储也"。为解决福建沿海人民产粮不足而造成的军粮供给困难，清廷于康熙二十四年(1685年)开放厦门港与台湾鹿耳门港对渡航运。[310]厦门自此成为对台运输(简称"台运")的专门口岸。"台运"自康熙二十四年始，盛于乾隆、嘉庆年间，终止于道光七年(1827年)，历时142年。[311]清廷于康熙二十五年(1686年)将原驻扎在泉州的泉州海防同知移驻厦门，专门管理台运。《厦门志》说："厦门为通台贩洋、南北贸易商船正口，海防同知为司口专员。"[312]台湾也设立了专门衙门。此外，两地港口及通航要道上还设立了文、武汛口。其中，厦门文汛口在城南玉沙坡，负责渡台出入口船只申报检验，盘收台运米谷，传递往来文书；武汛口由水师提标中营参将司理，设有五营汛地和大担、炮台两汛口，专管船舶进出盘验挂牌和巡逻等事务。"厦门商船对渡台湾鹿耳门，向来千余号"。[313]由于投入船舶多，运量大，因此台运成为厦台地方官员的一项要政。

明清帝国政治力量的渗入与制度化，对于地方

社会人文的发展，其影响是双重的。这种作用和影响，不仅依帝国政治的性质而定，也在很大程度上受地方社会人文传统的制约和影响。就厦门地方社会而言，据《鹭江志》云：

> “鹭门田少海多，居民以海为田，恭逢通洋弛禁，夷夏梯航，云屯雾集。鱼盐蜃蛤之利，上供国课，下裕民生。”[314]

居民“以海为田”，追逐的是鱼盐之利和通洋之利。鱼盐之利是传统海洋经济的主要内容。乾隆时期，厦门之渔业，专业渔民并不多，据《鹭江志》载：

> 东澳　　渔户十七；
> 塔头澳　渔户七；
> 高崎、石湖、钟宅澳　　渔户二十。[315]

《厦门志》卷十五〈风俗记〉亦载：“厦岛田不足于耕，近山者率种番薯，近海者耕而兼渔，统计渔倍于农。海港腥鲜，贫民日渔其利，蚝埕、鱼簖、蚶田、蛏溆，濒海之乡划海为界，非其界者不可过而问焉。越澳以渔，争竞立起，虽死不恤。身家之计在，故也。”[316]

当时的筼筜港，“长可十五六之里，阔四里许，自竹树渡头至江头社，一弯如带”，是内海捕捞的好去处，“海利所出，日可得数十金，鱼虾之属此为最美”。黄日纪《前题》诗曰：“筼筜支海集渔家，人夜灯光起小槎，远近星星数不尽，还余几点在芦花。”渔业是港市社会一部分人的重要生计。还有少数人从事盐业生产，如下尾烧灰澳“有盐埕，今在此晒盐”。

通洋之利在于海洋运输和海洋贸易，包括短程的沿海陆岛和岛际交通贸易。《厦门志》卷十五〈风俗记〉云：

> “服贾者以贩海为利薮，视汪洋巨浸如衽席，北至宁波、上海、天津、锦州；南至粤东；对渡台湾。一岁往来数次。外至吕宋、苏禄实力、噶喇巴，冬去夏回，一年一次。初则获利数倍至数十倍不等，故有倾产造船者。然骤富骤贫，容易起落。舵水人等藉此为活者，以万计。”[317]

足见海洋贸易作为生计传统，对于厦门地方社会具有举足轻重的地位和作用。明代中后期厦门作为月港的外港，海洋贸易已具备相当的规模。17 世纪初地方海商郑芝龙以厦门等口岸为基地进行航海贸易，拥有众多的帆船，成为东南沿海的“海上霸王”。清初，厦门成为郑成功政权的贸易基地，开设了“五大商行”专门从事海外贸易，开辟直达航线来往于日本、东南亚各国。在郑氏集团的经营下厦门海洋经济持续发展。但是，在明末清初的争战中，厦门地方社会经济受到沉重的打击。

“国初海氛四起，郑成功踞其地四十余年，其间城池宫室，兵戈焚毁，而鹭江遂成战场，亦一时之厄也”。[318] 康熙二十二年（1683 年）台湾统一后，取消“海禁”，并于 1684 年在厦门设立了闽海关正口。于是厦门传统的海洋贸易经济获得新的发展机遇：“盖

气运流转，品汇咸亨，如花之着地，逢春得雨，甲折勾萌，无不各畅其生机矣。"[319] 海洋运输和贸易获得巨大发展，进入一个更加兴盛的时期。特别是雍正至乾隆的70年间，厦门海洋贸易盛极一时，以贸易总值而言，乾隆十六年（1751年）达1821万银两。在1750年前后，每年均在千万银两以上。可见贸易规模之宏大。[320] 货物进出的"路头"津澳排列在鹭江沿岸等处，"舟子喧闹争渡客，马头络绎趁墟人。"据《鹭江志》载，当时已有码头：

"寮仔后　　岛美、语屿等船泊此。

水仙宫　　海澄、石码等船泊此。

岛美路头　　横洋、青清等船泊此。

港仔口路头

新路头　　石码、海澄、乌屿、石美等船泊此。

大史巷　　北溪、浦南等船泊此。

磁街路头　　嵩屿小渡泊此。

得胜路头

小史巷

打铁路头同安、内安等船泊此。

洪本部路头

典宝路头

竹树脚路头旧有小路头，今叶家购海中小屿填筑起盖店屋数十间并路头，广阔可容来往而渡船移泊焉，名新填地。"[321]

连接“路头”之处和周围地方形成港市，带来了街市的繁荣。在空间上而言，厦门街市大致不出福山、怀德、和凤、附寨并厦门港四里之范围。“市所以通天下之货也”。陈迈伦诗曰：“近城烟雨千家市，绕岸风樯百货居。”在这些街市上从事经营的商人、店户须向官府纳税，以获得营业执照。据《鹭江志》记载：

> “康熙二十八年（1689年）…将厦门附城环海福山、怀德、和凤、附寨并厦门港四里之房地，共一万五千一百七十五间，冲衢僻巷，分别天、地、日、月、星五则征租。天字号每间屋征银三钱，地字号每间屋征银二钱四分，日字号每间屋征银一钱八分，月字号每间屋征银一钱二分，星字号每间屋征银六分，计银一千九百六十八两二钱四分。千康熙三十四年（1695年）题充起科，照地丁造入奏销充饷。三十六年起至四十八年止，逐年开山筑海，续盖具报民房一千四百十五间，年征银一百九两二分，悉付四社保长催完，旧赴县纳。雍正六年（1728年），许就防厅完纳。凡有新盖房屋，照例报明升科，至年终查清造报。现在征银二千一百七十余两，每两加一耗羡，每银一钱，收钱九十七文。听花户自封投柜，给串执照，照例二月开征，六月停征；七月又复

开征，次年三四月内奏销前全完。"[322] 纳税给照，使"民遂安守其业，无豪强兼并之患，故以为有便于民也。"[323]

海关的设置以及关赋市税的征收，自然意味着国家对于海市的开放以及民间社会商业活动的合法化。这无疑促进了厦门港海洋贸易的发展和厦门港街市的繁荣。厦门港有理由"以僻陋海隅而富甲天下"。[324]

由于海洋的开放，厦门的气势大不相同。《嘉禾里序》云：

"若夫天不爱道，地不爱宝，田园日辟也，市肆日闹也，货贿财物日增而日益也，宾客商旅日集而日繁也，四夷八蛮，道里所通，舟车所济，则又日往而日来也。"[325]

《廖飞鹏序》也说：

"吾闽十郡二州，地多滨海，而鹭岛则为全省诸水道之要冲，四面环海，群峰拱护，可为舟楫聚处，港中舳舻罗列，多至以万计，虽穷陬僻壤之土，无不愿以一游为快，海国巨观至以极矣。"[326]

海洋贸易的发展，使厦门成为东南重要的贸易港口，而港口的发展，也促成了港市的发展，出现杨国春《鹭江山水形势记》所云"虽其岛纵横三十里许，而山峰拱护，海潮回环，市肆繁华，乡村绣错，不减通都大邑之风"的气象。[327]

厦门传统港市的发展在乾隆时代达到鼎盛。当时的本土知识分子对此亦颇有感受。诗人黄名香咏道：

"劫火当年遍鹭洲，独存古庙碧江头。
山分龙虎东西峙，水接台澎日夜流。
万里舟车频辐辏，四时风月足观游。
欣知圣世人烟盛，高下层楼压蜃楼。"[328]

当时厦门已成为联系闽南内地市场的中心，是漳、泉一带农产品、手工业品的转口港和消费品集散地。直至嘉庆元年(1796年)，厦门一直是"远近贸易之都会"。在清康熙年间至鸦片战争前这100多年中，厦门"人民蕃广，土地开辟，市廛殷阜，四方货物辐辏"，[329]成为闽南政治、经济的中心都市和新兴的港口城市。"由于港口优良，厦门早就成为中华帝国最大的商业中心之一，又是亚洲最大的市场之一。…许多商店摆满生活的必需品与奢侈品，…在这个港内总计大约有一百五十只沙船，其中很多艘正在很宽敞的船坞里修理，如果加上每日从台湾开来的米船，那数目就更多了"。[330]

厦门在南宋时，岛上已有居民千余户，约6000人。经过数百年的发展，至道光十二年(1832年)，厦门土著居民已达144 893人，其中男83 229人，女61 664人。[331]这些居民大都从事航运、贸易和海洋捕捞以及港口航运贸易服务等经济活动。

传统的帝国政治对于地方社会的社会经济控制

与染指，无疑也会造成地方社会经济发展的一种障碍。我们已论及明代吏治腐败对于月港经济的危害，而这种危害在清代的厦门也是极为明显的。史载嘉庆年间：

> “各省设关税货，原有定则，商贾自行投税，浮冒偷漏等弊，例禁綦严。…广东之粤海，福建之闽海，…等关，则于正税之外，又有使费、饭食各色。其弊不在官，而在委员、吏卒、长随、保家等项人役，狼狈为奸，牢不可破，此非惩以极刑，关弊断难肃清。”[332]

该奏疏揭露了当时福建海关的时弊。事实上，其弊不仅在委员、吏卒、长随、保家等项人役，而且也“在官”。官吏之害对于港市社会与经济的发展是一种摧残。

在厦门港市社会的努力经营下，港市经济呈现繁荣之象。为了适应港市经济的发展，清代康熙年间厦门出现了洋行和商行。这是一种贸易的代理中介机构。他们包揽贸易，代理业务，在商人中选出 8 人～10 人，经海关监督的允许，独揽港口的进出口货物贸易。厦门洋行真正设立应在雍正五年（1727 年）后，商民整发往夷贸易，设立洋行经理，其有外省洋行船舶进口，亦归洋行保结。[333] 洋船由厦门洋行保结出洋，海关征税，厦防同知、文武汛口查验放行。[334] 洋行是专门经理洋船出口和外国商人与本国商

人经营国际贸易的中介机构，而商行则负责国内南北航线和近海船舶贸易的保结。厦门洋行在雍正、乾隆、嘉庆三朝较为兴盛，又以乾隆一朝为最繁盛。康熙朝的洋行有 Limla, Angua, Klmco, Shabang, Chauqua 等 5 家；雍正朝有 Sugua, Cowlo，许藏兴等数家；乾隆朝有林广和、郑德林等数家。[335] 至嘉庆元年(1796 年)尚有洋行 8 家，大小商行 30 家。[336]

洋行与商行，作为对外贸易的中介机构，在当时发展经济和推动贸易上有重要作用。但厦门港至嘉庆十八年(1813 年)，洋行只剩一家。及至道光元年(1821 年)这最后一家也被迫关闭。而且商行虽在 18 世纪后期开始发展，向历史悠久且特许经营海外贸易的洋行进行挑战并最终取而代之，但亦因种种原因而渐凋罢，至道光十二三年，仅存五六家。[337]

洋行的没落，商行的凋零，除因港市海洋贸易衰退外，一个重要的原因在于清朝官吏的敲诈和勒索，直接压制洋行，摧残远洋运输。如厦门的洋行，每年须义务承办督抚春贡燕菜 70 斤，将军秋贡燕菜 90 斤；岁购黑铅额耗 40 321 斤，每百斤仅由藩库发给价银三两；又有津贴泉州船厂洋规 5 成 4000 元，充为海洋缉捕经费银 2 万两。[338] 公开勒索如此，不见史载者尤甚。“福建之厦门码头，本为内地贩洋商船聚泊之所，后因陋费繁重，屡次禁革，及愈禁则愈甚，遂使洋行歇业，洋贩不通”。[339] 如此，港市商人经济活动多受地方官府政治集团的权力制肘而无法独立

灵活的发展，商业经济活动也就不能顺利进行。

三、福州的个案研究

许多港市的发展与国家权力中心有着密切的关系。大的港市一般是州、郡的治所，有的甚至是中央政府的所在地。这种港市的发展特征与国家政策的效能有着相当大的关联。朝廷的政策在空间上往往有差异，或专门涉及某些区域。在任何情况下，政策的实施都因区域而异，而且，在某一区域内，政策的效能也从核心区到边缘地带而渐次减弱。因而，作为政治中心的港市，其受政策倾向性的影响是不言而喻的。一般而言，政治中心型港市随着国家对待海洋经济、海洋社会以及海外政治关系的政策变化而发生相应的兴衰变化。在这方而，福州港作为福建省的政治文化中心，它在传统国家中的官方海洋事业上始终占有重要的一席之地。这使得福州港市与国家政治经济政策运作发生着过于密切的联系，福州港市的功能运作与国家政治有着不可分割的因果相关性。

福州为闽海最早开发之所，自汉以来一直为全区政治中心所在，具有相应的文化及经济水平，加上沿闽江北上入浙或入赣的水陆交通线，至唐代已大体完成，沿线城市日增，因而最早发展成为闽东南最为重要的港市。在唐代即成为中国四大贸易港市之一。

我们发现，在闽东南诸港市之中，福州港的政治属性向来十分突出，其历史之悠久、持续，其余诸港无出其右者。《后汉书》卷三三《郑弘》传云：

> “旧交趾七郡贡献、转运，皆从东冶泛海而至，风波险阻，沉溺相系。弘奏开零陵，桂阳峤道，于是夷通。至今遂为常路。”[340]

当时闽江口附近之东冶（即今福州），为海上交通之中心，旧交趾七郡的贡献，概由此地转运。

唐代，福州仍是各国来朝入贡之市。《文苑英华》有包何《送泉州李使君之任》诗。该诗所描写的是8世纪福州的景况。诗云：

> “傍海皆荒服，分符重汉臣。云山百越路，市井十州人。执玉来朝远，还珠入贡频。连年不见雪，到处即行春。”[341]

海外蕃夷以珠玉为朝贡的贡品入朝，是盛唐时常见的现象，外使入贡常在福州登岸。

明成化前后，福州成为琉球入明贡易的港口，特别是福建市舶司从泉州移置福州后，更使福州与琉球的贸易往来出现了新的高潮。自明成化元年至嘉靖末年(1465年～1566年)这一百年中，琉球入明朝贡抵福州港就达78次，仅此数目就足使福州港跃居各港之首，成为这一时期最有活力的港口。[342]中琉贸易提高了福州港在明清时期闽东南港市活动中的地位，无疑也促进了福州港的繁荣。明清时期，福州港是闽东、闽北以及闽南部分地区的商品集散中

心。“八闽物产以茶本纸为大宗，皆非产自福州也。然巨商大贾其营运所集必以福州为目的”。[343] 据《福州府志》记载，明万历年间，福州共有市 9 个，其中城内 6 个，城厢 3 个。[344] 较为主要的有南台与洪塘。明人王世懋曾形容过繁闹的南台街市，其曰：“十里而遥，民居不断”。而万历时期的林燫在他的《洪山桥记》中，对洪塘闹市作了如下的描述：“商舶北自江至者，南自海至者，咸聚于斯，盖数千家。”[345] 清代孟超然咏洪山桥，亦有“桥下千帆落影齐”的诗句。[346] 随着福州商品经济的不断发展，到了清代，福州的城市经济较前已有了很大的变化。如清乾隆时人潘思榘《江南桥记》云：“南台为福之贾区，鱼盐百货之辏，万室若栉，人烟浩穰，赤马舒艎，估艘商舶，鱼蜑之艇，交维于其下；而别部司马之治，榷吏之廨，舌人象胥蕃客之馆在焉，日往来二桥者，大波汪然，馆谷其口，肩摩趾错，利涉并赖。”[347] 到了清代中后期，武夷茶出口中心由广州转到福州，每年流进的白银从几百万到上千万元不等，这对福州市的繁荣起了很关键的作用。如福州南台商业最盛即和茶叶有关。“闽省城南隅十里许曰南台，烟户繁盛，茶行鳞次，洋粤人集贾于此，街道错综，有上杭街、下杭街、后洋街、田中街之名，皆阛阓崇闳，熙攘接踵”。

本章分析表明，闽东南港市的发展无论如何只是明清国家社会经济发展的一个局部，尽管它甚至

会有全局性的影响。作为统一国家内部的一个区域性地方社会，其发展不能不受整个国家利益得失的影响，不管这种“利益得失”是主观认为的，还是实际发生的，国家的利益得失与政策导向相关。由于海洋人文的发展是闽东南区域史的长期趋势，故相关的国家海洋政策对地方港市的发展是至关重要的。一般而言，积极的国家海洋政治导向对地方传统的发展有利；消极的海洋政治倾向对地方港市的发展有负面作用。我们发现，在对通海贸易态度有差异的不同时期，国家政治势力集中的大港市，在开海禁海的不同时期，其海洋经济时枯时荣，忽起忽落；而官府难以控制的支港僻澳，其发展相对较稳定、持久，其对外贸易没有因闭封政治而产生较明显的以航海通商为特征的海洋人文的断层。这意味着国家与民间社会力量对比消长影响着海洋社会经济的发展，实际上，明清时期闽东南港市是在官民的交争中摇摆发展的，在这个意义上，明清闽东南港市形貌是国家与社会关系重塑的产物。

闽东南港市的海洋经济

亚洲各海洋区域在社会历史实践中孕育发展的各自海洋人文传统相互作用，相互推动。明清时期，闽东南与其他地区的海洋人文互动，是以港市为基地而进行的双向的海洋贸易与交流，伴以海洋社会的流动与文化形式的传播，从而形成了闽东南与其他海洋人文区域一种密切的社会人文关系。作为区域海洋人文互动基本形式的闽东南港市海洋贸易，以及作为海洋贸易借以进行的港市航运造船业，构成了港市海洋经济活动的基本内容，而港市海洋经济的发展意味着港市社区的繁荣。

○　造船航运

一、造船航运的发展

闽东南港市经济的发展，得益于有进出自如的海船。造船航运是港市的基础产业，它为港市海洋贸易活动提供了运输的先决条件。闽东南港市的造船航海业比较发达，历来是我国的造船中心。到了明清时期，其造船航海业在宋元的基础上有了进一步的发展。

(一)明代

福建造船业在明代继续发展，特别是福州地区相继兴办各种类型的造船工场，成为我国重要的造船基地。福州造船业的特点是工场分布广，类型多样，所造船舶种类丰富。其造船术较宋元要高。原只能造双桅海船，明时“双桅习以为常，甚至有五桅者”。为克服船体庞大，“遇风惧难旋转”的缺陷，还在船两头装舵，运转十分方便。所造大福船，船体高大，坚固安全，适于远航。明永乐七年(1409 年)至宣德六年 (1431 年)，郑和率船队七下西洋，常驻泊于福州长乐太平港，进行维修和建造新船。如“永乐七年 (1409 年)春正月，太监郑和自福建航西南，造巨舰于长乐，时称郑和为三宝。下西洋师还闽中，从征将士，升赏有差…至是造舟于此”。[348] 福州西门外洪塘，“福州商盐海船--向俱在此打造”。明代福州所

造之船颇负盛名，其“福船”结构坚固完善，能经受大海风浪的冲击，吃水位达一丈二尺，能容400人，高四层。底层装土石，压舟急船身；二层为兵寝室；三层放置武器、炊具等物；四层是露台，用来射击火炮，进行战斗。由于福船实战能力强，明代中叶戚继光入闽抗倭，所需船只都在福州监造。[349] 朱纨御倭沿海时，“调往浙江者，福清大船也”。[350]

明成化期间，福建市舶司由泉州移设福州，福州与琉球交往更趋密切，福州成为册封使出发地和册封舟制造地，“册封船坞，在南台江边。中有天妃舍人庙在焉。旧为林尚书业，额十亩。官府以雪峰寺四十亩五分易之，为造舟之所，…中深而下，为坞之顿舟。庙之左爽垲为厂，以为科、司院、道驻临地；而坞之两旁则以堆置木料诸物与工匠人等居之”。[351]

册封舟规格十分考究，用料也相当精良，桅木必用质地最好的巨杉，“材大非数百年之木不中程”。[352] 其他材料如松、樟、铁也无不精良。“每舱多用龙骨，欲实而密，务择精铁，其铁须买之龙溪，价必多给方得上好”。[353] 此外，又从漳州一带招募大批造船工匠。这样从材料上和工艺上，册封舟的质量都得到保证。嘉靖十五年(1536年)册封使陈侃的坐舟长十五丈、宽二丈六尺、深一丈三尺，分三十三舱，竖五桅，备三舵、三十六橹，载重量可达二十万斤，坐其中不觉为舟，“海中风涛甚巨，高则冲，低则避也，故前后舱外犹护以遮波板”。[354] 明崇祯六年(1633年)册

封使杜三策、杨抡所用的船更大，长达二十丈、宽六丈、深五丈，首尾五帆，配舵手十六人，水手一百六十人，亚班三十人，全船共乘五百余人。[355]

清代中琉使节继续互相往来，但因清廷实行海禁，限制册封舟的规模，故清嘉庆年间册封李鼎元坐舟"身长七丈，首尾艄三丈，深一丈三尺，宽二丈二尺"，[356]较历来册封舟几乎小一半。不过清代册封舟布局比明代复杂，装备比明代更加精良。清康熙二年（1663年）册封使张学礼乘坐的封舟配有中炮十六门，大炮八门，兵丁二百五十余人，以铁裹桅，杆上有斗，可容数人观察敌情和风向。[357]值得一提的是，明清两代册封舟在每次航程中均能逢凶化吉，无一沉溺，反映了船只构造之坚固以及水手高超的航海技术。

张燮《东西洋考》凡例上说："舶人旧有航海针经。"刘献廷在《广阳杂记》上说："海舶上可罗盘者，曰伙长。置一龛，下铺细沙，安盘于上，取平。周回取灯，伙长昼夜视之，较之以刻漏，而定方向焉。……一见山，则事在舵工，伙长之任卸矣。"[358]除用罗盘辨方向外，还要测海水的浅深，计里程的远近。能计算航海里程的远近，也是航海术进步的一个表现。顾炎武《天下郡国利病书》对于明代福建的航海情况，有如下描述：

> "广洋巨浸，船一开帆，四望惟天水相粘，无畔岸，而海人习知海道者，率用罗盘

为其导向，相传有航海针经，针或单用，或指两层间。以前知其洋岛所在，约更时当行水路几许，打量水深浅几托(方言几仞为几托)，海中岛屿作何状，其洋礁险宜慎，或风云气候不常，以何法趋避之。异时海贩船十损二三，及循习于常，所往来，舟无恙，若安澜焉，盖海滨民射利如此。"[359]

(二)清代

清代闽东南的造船航运，在开海之后获得积极的发展机会。以厦门为中心，其航运业分为沿海航运和海外航运两种。而用以经营航运的船只，分为商船和洋船两大类。[360] 商船是从事中国沿海贸易的船只；洋船则从事国外贸易。

(1)商船

道光《厦门志》载："商船，自厦门贩货，往来内洋及南北通商者，有横洋船、贩艚船。横洋船者，由厦门对渡台湾鹿耳门，涉黑水洋。黑水南北流甚险，船则东西横渡，故谓之'横洋'。船身梁头二丈以上…横洋船亦有自台湾载糖至天津贸易者，其船较大，谓之'糖船'。……贩艚船又分南艚、北艚。南艚者，贩货至漳州、南澳、广东各处贸易之船。北艚者，至温州、宁波、上海、天津、登莱、锦州贸易之船。船身略小，梁头一丈八九尺至二丈余不等。"[361] 商船活动范围，北到辽宁、河北、山东、江苏、浙江等省，东到台湾，南至广东省，即中国大陆沿海的整个海域。

商船船员之组成，据《厦门志》载："南北通商之船，每船出海一名，即船主。柁工一名，亚班一名，大缭一名，头碇一名，司杉板船一名，总铺一名，水手二十余名或十余名。"[362] 另《台海使槎录》亦云："南北通商每船出海一名，即船主、舵工一名，亚班一名，大缭一名，头碇一名，司杉板船一名，总铺一名，水手二十余名，或十余名。"[363] 船主又名"出海"，即"领船运货出洋者"。[364] 他是海船上最重要的职务，又称"行商"。柁工即舵工，"舵工正副二人。正舵，主针盘罗经及调度一切；副舵，虽主舵，惟承正舵意指"。[365] 亚班负责登上帆柱确认风向、方向，"有占风望向者，缘篷桅绳而上，登眺盘旋，了无怖畏，曰亚班"。[366] 大缭主管帆的升降及旗帜，"大缭二人，主头巾顶篷大桅上旗号，带管尾送篷大篷上一切绳索"。[367] 头碇即司船碇。杉板船是小型船，用以从大船装卸货物及乘客的上下。司杉板船负责这一活动的管理。"每船载杉板船一只，以便登岸，出人悉于舟侧"。[368] 总铺管理帆船的膳食，"总铺一人，主锅饭柴米事"。[369]

(2)洋船

道光《厦门志》载："洋船即商船之大者。船用三桅，桅用番木。其大者，可载万余石，小者亦数千石。"[370] 洋船一般是大型帆船，用于海外航行，其活动地区包括日本、菲律宾、加里曼丹岛、爪哇岛、马来半岛及中国大陆、印支半岛周围的整个海域。"厦门准内地之船往南洋贸易。其地为噶喇吧、三宝垅、实

力、马辰、婆仔、暹罗、柔佛、六坤、宋居勝、丁家卢、宿雾、苏禄、东浦、安南、吕宋诸国"。[371]

洋船是大型船，船员构成复杂。每船主要成员有："船主一名。财副一名，司货物钱财。总杆一名，分理事件。火长一正、一副，掌船中更漏及驶船针路。亚班、舵工各一正、一副。大缭、二缭各一，管船中缭索。一碇、二碇各一，司碇。一迁、二迁、三迁各一，司桅索。杉板船一正、一副，司杉板及头缭。押工一名，修理船中器物。择库一名，清理船舱。香工一名，朝夕焚香楮祀神。总铺一名又司火食。水手数十名。"[372]其与商船明显不同的职务有：财副、总杆、火长、一迁、二迁、三迁、押工、择库、香工。财副负责处理船内的货物管理及贸易诸事。总杆，又叫总管、总官，奉行船中诸事，处理船中各种事务。火长"察地理，知地理，考天气，计日、月、星"。一迁、二迁、三迁负责船帆升降时的引绳。押工修理船中器物。择库也作值库，负责保管、管理舱内的所有货物。香工主奉船神之香花，朝夕祀拜。此外，因海上防务关系，有的船上有炮手。

至于各项船只的海员总数，黄叔璥《台海使槎录》卷一《海船》条略云：船中自船主以下，有专司各种职务者二十一人，水手人数，依船只大小而定，小者十余名，大者百余名。其所指之船乃横洋船，每只船员自船主以下，约有三十余人；[373]千只横洋船，就有三万余人了。而据《厦门志》卷五《商船》云：其梁

头一丈八尺者，舵水人等不得过二十八人，最小船梁头一丈三尺者，舵水人等不得过十四人。[374]

鸦片战争以前，厦门航运的发展和商务的繁盛，引起西人的羡慕。1835年，英国人胡夏米在寄给外交大臣巴麦尊的信上说："1832年（清道光十二年），我们的船停在厦门港中，每天看见一二十只三百至五百吨的帆船入港，装运白米蔗糖。我又派人计算船数，七天之内，有一百至三百吨的帆船进口，为数不下四百艘。大部分是来自关东（原文作'满洲'）的沿海商船，装运各种谷物。也有从海峡（指马来亚海峡）开来的，装有很多贵重的货品。"胡夏米还说："天津商务的繁盛，还比不上厦门。"[375]

二、造船航运限制

明清时期闽东南港市造船航运业的发展存在严重的障碍，主要表现为有种种不利于航运业发展的政令。明朝自立国之初，即因倭寇之乱而推行海禁政策，罢市舶司，严令禁止民间私自下海交通贸易，甚至下令改造出洋之海舶，使之无法远航。其后，虽有郑和之壮举，但郑和之后，航海又遭反对。后来，海禁时紧时弛，即使张弛之际，亦有诸多限制。到了清代更进一步禁海。例如，康熙廿三年（1684年），限制出洋船载重在五百石以下。[376]康熙四十二年（1703年），限制出洋船只，仅许竖立双桅，梁头不得过一丈八尺，舵手人等，不得过二十八。[377]禁止造船技术的

革新。乾隆十二年(1747年),禁止福建"舶仔头的"建造,因为舶仔头船桅高篷大,利于走风,要永行禁止,以重海防。[378]

船民在购买船料和领取执照时困难重重。首先是领取买料单,要呈请官厅发给;军工厂为索取陋规,把船料任意封存。船料到手后,由关口以至于文武各汛,也要处处疏通,否则不许放行。最后把船造成了,又必行贿请验,否则不予烙印给照。[379]按清廷规定,南北洋商船不得携带枪炮。康熙时,蓝鼎元《论海洋弭捕盗贼书》略云:

> 江浙闽广,则自二、三月至九月,皆盗艘劫掠之时。…商自度无炮火军械,不能御敌;又船载重滞,难以走脱;闻声落帆,惟恐稍缓。…愚以为…一船下水,必有族邻、乡保具结,地方官查验烙号,结与护船牌照,方敢出外贸易。此等有根有据之人,岂不可信!而必禁携枪炮,使拱手听命于贼![380]

到了雍正八年(1730年),更严厉地规定渔船或商船均不许携带枪炮。对于航行东洋或南洋的洋船,稍予变通,但限制炮不得过三位,火药不得过三十斤。[381]种种限制,使商船沿海航行不但常遇海盗而无防御能力,甚至常被诬为海盗。闽海造船航运业的发展受到种种限制而难有大的发展。

闽海航运活动,常受海关的刁难。清代以镇闽将军兼管闽海关。历任将军都是满洲亲贵,司关者多为

将军宠仆。[382] 厦门为闽海关正口，其关吏苛索，邓来祚因而吟出《厦门行》如下："既抽国税复取货，官一吏二门者三，稍不如意遭毒手，…吁嗟商民万死一生计，朝夕冒犯溟渤穷岩；乍脱鲸背，又入虎口；一脔弱肉，那堪磨牙吮舌争饕馋！"[383]

清廷封船载班兵赴台以及配运台谷的措施，严重地束缚了闽海航运。班兵渡台，初期雇商船协助哨船运载。到了后来，哨船全抛澳内；班兵届换，就一律封配商船运载。胥吏看见有些商船货已装满了，就偏要把封条带来，稽延勒索。船户们逼不得已，拈阄轮运，运费由船帮公摊付出。[384] 清廷又规定由台湾运米谷到闽，以充军粮，叫做"台运"。每岁定额 85 297 石，闰年增为 89 595 石。[385] 配运台谷，最初只限于横洋船，每艘配运一百八十石。到了后来，连北上的艚船亦在所不免。然而赴台之船，半皆运货，北赴宁波、上海、胶州、天津，有的船还要往锦州去，往返须半年以上。[386] 如果要在厦门交清台谷，就会错过北航的风信，所以不得不就台请求折价（折收运谷代金），情愿少收。据《厦门志》载，北上商船，在领谷以后，"官谷在舱日久，惧海氛蒸变，故在台配谷时，私自易银置货。其返也，以折色交仓；不可，然后买谷以应。仓吏挟持为利，…船户苦之"。[387]

不得已而改为官运。官方自雇船只，委员监运，然而运费定得很低。民运每石水脚银三钱至六钱不等，官运例给只八分多。每船以二千石为标准，船户

收得水脚银一百余两，不敷舵水伙食工资和篷索费，加以兵役供应犒赏，使船户赔累甚巨。为规避运兵、运谷的骚扰和勒索，原有商船，多改为渔船。航商获利日减，不能重整大船；海船愈造愈小，有很多船只甚至停航。[388]

清代对于沿海航运事业的政策，严重地摧残了闽海港市的航运事业，使之在与西方航运势力的竞争中处于劣势。五口通商以后，由于外国船只夺取了中国沿海的航行权和贸易利益，厦门的出洋和广扒两项帆船都相继收帆歇业。而沿海中小型帆船所受到的摧残，比大型远船更为严重。在外国保险公司拒绝保险、英国私人船只强逼护航及洋货免纳子口税三种方式的摧残之下，厦门的横洋船便由千余号锐减为四五十只。[389]

○ 海外贸易

明清时期国家海洋政策的交替变化，使闽东南市的海洋贸易活动具有新的特征。官方朝贡互市与私人民间海市成为主要的贸易形式。朝贡贸易即以朝贡之名，行贸易之实，朝贡贸易中的商业活动都要由官府加以控制；而由私人主持的、不为官府所允许的对外贸易即为私人贸易。因海禁政治不允许私人从事对外贸易，因此，沿海民众中有势力的集团，便通过“走私”的方法经营海市，这在明清时期是一种非常重要的对外贸易形式。受到国家社会互动的影

响，闽东南港市的海洋贸易特点在于其贸易活动在合法与非法之间交替进行，朝贡贸易与民间海市并行发展，私人海上贸易占有重要地位，港市在贸易活动的起伏中兴衰更替。

一、朝贡贸易

亚洲地中海沿岸长期以来一直是中国东南沿海地区港市的最重要的海外贸易腹地，与中国长期存在着一种互惠的交易关系。据《梁书·海南诸国传》云：

> “海南诸国，大抵在交州南及西南大海洲上，相去近者三五千里，远者二三万里，其西与西域诸国接。…其徼外诸国，自（汉）武帝以来皆朝贡。后汉恒帝时，大秦、天竺皆由此道遣使贡献。及吴孙权时，遣宣化从事朱应、中郎康泰通焉。其所经及传闻则有百数十国。因立记传。晋代通中国者盖鲜，故不载史官。及宋、齐，至者有十余国，始为之传。自梁革运，其奉正朔，修贡职，航海岁至，逾于前代矣。”[390]

这种亚洲太平洋地区“朝贡”经济关系受到人们历史观念的重要影响直至明清仍有发展。但这种发展是在中国文化的界定范围内进行的。

明初朱元璋建立了高度集中的中央集权体制后，即遣使外夷，诏谕四海，“使者所至，蛮夷酋长称

臣入贡”，[391] 进行有限制的朝贡贸易。史载：“帝以海外诸国多诈，绝其往来，惟琉球、真腊、暹罗许入贡。而缘海之人往往私下诸番贸易香货，因诱蛮夷为盗，命礼部严禁绝之，违者必真之重法。”[392] 明初限定泉州为专“通琉球”的港口，[393] 但至成化年间，明廷改定福州为中琉朝贡贸易的法定正口，并将市舶司移设福州。

以闽东南港市泉州、福州为港口基地的中琉朝贡贸易始于洪武五年（1372 年）明廷派杨载到琉球国诏谕。同年十二月，“琉球国中山王察度遣弟泰期等奉表贡方物”，[394] 随杨载来中国，自此明琉经由闽东南地区的海上贸易往来不断。据《明会典》卷一〇八和高岐《福建提举市舶司志》之记载，对琉球国无“勘合”限制。琉球国以请封、谢恩、朝贡、贺节、进香等名义，频频来朝。一年中一贡再贡，有时一年数贡。如洪武间的十六年（1383 年）、十七年、二十一年，一年四贡；三十年（1397 年）、三十一年是每年五贡；二十九年多达七贡。永乐间一年三贡、四贡的也不少，常有五贡、六贡。宣德、正统、景泰、天顺至成化八年，不仅年年入贡，而且很少是一年一贡，一般都是一年三至五贡，最多的宣德元年（1426 年）竟有八贡。[385]《明实录》所记载的从洪武五年（始入贡）至成化八年的一百来年间，琉球遣使入贡有 248 次。[396] 而自洪武至嘉靖年间，琉球入贡次数达 280 多次。[397] 这是同时期任何一个与中国有朝贡关系的国家无法

比拟的。

从明代一直延续至清代，长达五百余年的中琉朝贡贸易，包括中琉封贡贸易、朝贡贸易两个方面。一是中国册封琉球使团的贸易活动即封贡贸易，一是琉球进贡使团的贸易活动朝贡贸易。[398] 明清两季，中国册封琉球共23次。每次册封琉球的使团人员少则二三百人，多达七百余人。除了朝廷的赏赐馈赠物品外，还从事一定数量的物品贸易。如万历年间使琉球副使谢杰《日东交市记》云：

> "洪武间许进海五百人，行李各百斤与夷贸易，实以利啖，亦以五万斤所载也。……故甲午之使因得万金，总计五百人，人各二十余上下，多者三四十金，少者亦得十金、八金，于时莫不洋洋得意。"[399]

此例一直延用至清。但到清末同治时使琉球人员所携带贸易物品，已远远超过明初的每人限带百斤的比例。如同治五年（1866年）赵新册封，琉球使团头号船水主所携带的货物清单中有的一项即有数千斤（详见表11）。通常中国册封琉球使团前往琉球贸易的货价总额在10万上下。[400]

琉球对华朝贡贸易是中琉贸易活动的主要内容。琉球国一岁再贡、三贡，以种种名义接连来朝，如进贡、接贡、庆贺进香、报丧、谢恩、请封迎封、送留学生、报倭警、送中国难民、上书等。除以国王的名义派遣使臣入明外，还以世子、王叔、国相等人的名义多

表 11　1866 年琉球使团头号船水主船载货物清单

品名	数量(斤)	品名	数量(斤)
白砂糖	3062	冰砂糖	1876
西洋布	17(疋)	桔饼	199
角先	107	阿南齐	21(丸)
神曲	819	朱纸贰千笼贴	24(贴)
石黄	101	红曲	8 斗
朱粉	74	烧物杯	150(束)
大黄	56	甘草	109
虫绵	14030(把)	肉桂	37
桐油	386	虫丝	28
清明茶	194	西洋布	4.5(疋)
红西洋布	20(疋)	回子锦	3(本)
青花大杯	18(束)	白中杯	14(束)
白中小杯	16(束)	红花小杯	34(束)
寿字小杯	79(束)	野菜刀	167(两)
土人形	160(钵)	小型胭脂	13800(枚)
刺刀	1004(两)	蓝浪	92
五色寄缘	22000(筋)	衣针	211000(本)
钓小	10000(筋)	玉铳	43(面)
白茶碗	210 束 6 枚	赤箸	1928(束)
铁火打	698(两)	三仙丹	4
稀西洋布	50(疋)	古字	297(枚)
贰号彩色碗	36 束 6 枚	大碗	6 束 5 枚
白观音	550(钵)	白观音小型	348(钵)
二猪针	3000(筋)	中筋线	163(筋)
神曲	4	阿南齐	2(丸)
山归来	66		

资料来源：谢必震：《中国与琉球》，厦门大学出版社，1996 年，第 219－220 页。

次派遣使臣入朝。

琉球入明朝贡进行贸易的主要货物有：

1. 手工业品类：靴、鞘、腰刀、红绿等扎把、衮丈、镀金铜结束、皮铁甲、锁子甲手套、镀金铁面、铜护胸、铁护腿、金银泗海、金银粉匣、摺子扇、泥金扇、磨刀石；

2. 医药类：乳香、降香、木香、丁香、檀香、黄熟香、乌木、胡椒；

3. 矿产品类：硫磺、番锡、生红铜；

4. 纺织品类：生熟夏布；

5. 皮货海产：牛皮、螺壳、海巴；

6. 木材类：苏木；

7. 畜类：马；

8. 珍奇类：犀角、象牙、玛瑙。

而琉球从中国带走的货物主要有陶瓷、漆器和丝绸三大类。

朝贡贸易最鼎盛时期是永乐至宣德年间，到了正统年间便衰落下去。市舶司迁往福州之日，已是朝贡贸易衰落之时，同时也是琉球贡期发生变化时期。明初，中琉关系十分密切。琉球贡使几乎一年一贡，甚至“一岁再贡三贡”。这种情况一直延续到永乐至天顺各代，但到成化年间，中琉关系发生一系列事件。成化六年（1470 年），琉球贡使程鹏至福州，“与委官指挥刘玉私通货贿”，“帝诏逮刘玉治之，而宥程鹏之罪”。[401] 成化七年（1471 年），琉球使臣在福州私

自雇匠织造金蟒龙罗衣，被地方政府逮治。[402] 成化十年（1474 年），由于琉球通事夹带私货，与福州居民发生冲突，杀死怀安县民陈二观夫妇，焚劫财货，滋乱地方。第二年琉球贡使来朝时，明廷通知琉球国王，改一年一贡为二年一贡，人数不得超过一百五十人。贡物除国王正贡外，其他正副使不得夹带私货前来买卖。[403] 这对中琉贸易是一个打击。

中琉朝贡贸易虽在成化年间已开始发生变化，呈衰落之势，但在成化、弘治年间的二三十年时间内尚能维持稳定水平。弘治十一年（1498 年）督船邓内监开浚直渎新港，“径流大江，便夷船往来，士人因而为市”。[404] 弘治十五年（1502 年），为“壮中国而控外夷”，对市舶司进行扩建，规模宏大，计有廨舍七十余间。与此同时，中琉贸易额也能保持较高水平。

嘉靖年间，随着走私贸易的兴起，朝贡贸易日益衰落。同时倭寇大肆对福州地区骚扰，居民一夕数惊，城门昼闭累月。“嘉靖四十三年琉球使者重来，泊闽海上，闽当事驱之使归。严内防”。[405] 这样即使二年一贡也难以维持。万历四十年（1612 年），日本侵略琉球，大掠而去。万历四十一年（1613 年），福建布政司咨遵奉敕谕“尔国新经残破，财匮人乏，何必间关远来，还当厚自善聚，俟十年之后，物力稍完，然后复修贡职，未为晚也”。[406] 至此，中琉贸易衰落至极。

隆庆年间明廷开放海禁，漳州月港崛起，成为重要的民间贸易港口。朝贡贸易也退居海外贸易的次要地位。月港设立督饷馆以后，掌朝贡贸易的机构福州市舶司已名存实亡。于是"万历八年俱裁去，舶事以福州府同知兼领之"。[407] 这种状况一直延续到康熙年间闽海关的建立。

明末唐王偏安福州，琉球还向这个南明政权朝贡货物。顺治五年(1648年)琉球"闻世祖章皇帝定鼎燕京…缴前明敕印，兼请册封"。[408] 这样，清王朝继承明王朝的宗主国地位。福州仍为中琉朝贡贸易的口岸。闽海关建立后，琉球入贡贸易即由闽海关督理。事实上，琉球入贡船只无论进关还是出关，均需向闽海关申报携带的货物，并将携带货物的品名数量造具清册，一一禀明闽海关，南台税务都司据实报明所有货物的税额，并奏报朝廷给予免税。

清代琉球贡期比较稳定，始终保持着"二年一贡"，一直到光绪五年(1879年)中琉朝贡贸易完全停止为止。清代不设市舶司，中琉朝贡贸易由福州海防同知兼理朝贡事务。清代琉球朝贡事务略与明代不同。琉球贡船抵达福州，先到海防衙门报到，贡使一行拜会地方督抚，馈赠礼物，照例宴请后，限定20人进京朝贡。朝贡毕，即可开市交易。顺治初，规定外国贡使来京领赏后，在会同馆开市，或三日、或五日，朝鲜、琉球则不拘日期，但仍在会同馆以便监视。[409] 除进京朝贡者外，其余人员则留在福州买卖

货物，由官方派员到琉球会馆检查，发给批准装货的凭据，[410] 对贡船进行课税。

二、民间贩海通洋

明清官方长期坚持海禁政治，然民间贩海通洋禁而不止。在地方官府鞭长莫及、地形复杂、易守难攻的地区出现民间贸易港口，民间海上贸易额也大大超过官方朝贡贸易额，逐渐成为对外贸易的主要形式。

（一）福州港的民间贸易

明清时期，中琉海上贸易除了官方贸易外，还有民间贸易。早在明景泰三年（1452 年），明廷鉴于福建人往琉球私人贸易日甚一日的情形，“命刑部出榜禁约福建沿海居民毋得收贩中国货物，置造军器，驾海交接琉球，招引为寇”。[411] 在嘉靖年间，福州港随着中琉朝贡贸易的衰落，民间贸易较前发展。“嘉靖甲午（1534 年）给事中陈侃出使琉球，例由福建津发，比从役人皆闽人也。既至琉球，必候汛风乃旋。比日本僧师学琉球，我从役人闻此僧言日本可市，故从役者即以货财往市之，得获大利而归，致使闽人往往私市其间矣”。[412] 如福清冯淑等 300 人泛海通番。[413] 隆庆元年（1567 年），明政府开放海禁，“准贩东西洋”。但因“倭患”而仍未开放对日贸易。而漳、泉一带商民，早在嘉靖年间即冲破禁令前往日本贸易，福州沿海人民也纷纷到日本贸易。史曰：

“今海贼乱闽，十有三年。初皆漳、泉百姓惯通日本者，聚众劫船，掳人取赎，得利既多，效尤者众，连村横海尽为盗区，而莫可御止。……今则福州府属县，沿海奸民及省内外奸徒出海行劫，辇金归而人不敢问。浸成大患。”[414]

由于日本幕府德川家康在执政初年，采取各种措施，鼓励中国商民到日本贸易，因此到日本的中国商人络绎不绝，逐年增加。自嘉靖三十六年至长崎岛的中国商人不过二三十人，到万历年间“且二、三千人，今诸岛计之约有二、三万人”。[415]在这些商人中，大多数来自福建。福建的对日通商口岸，除月港、安平港外，还有福州的长乐港。万历三十七年（1609年）福清商人林清与长乐船户王厚商造钓槽大船，雇请把舵、水手、银匠、向导、通事等，“招来各贩，满载登舟”，于六月初二由长乐开船至日本五岛。其获利“除舵工、水手分用外，清与厚共得银二百七十九两有奇”，各商觅利也“多至数倍”。[416]

明天启、崇祯年间，中国商人对日贸易日益活跃。据日本史料记载，崇祯年间，到达日本长崎的中国商船一般都有三四十艘，崇祯十四年（1641年）高达97艘。在长崎的中国商人和华侨中形成四个帮派。其中有三江帮、漳泉帮、福州帮和广州帮。漳泉帮势力最为雄厚，福州帮势力稍弱。

福建商船输入日本货物仅《越镌》所载的“通倭”案例中就有瓷器、纱、罗、绸、绢、布、白糖、果品、

香料、扇、梳、栉蓖、毡毯、袜、针、纸等数十种，其中瓷器为大宗。关于中国瓷器输入情况，《长崎荷兰商馆日记》有较详细的记载。现把从1641年至1646年由福州输往日本的瓷器情况列表如下：

表12　1641～1646年瓷器由福州输往日本情况表

日　期	输出地点	品　种	数量
1641年7月10日	福　州	瓷器茶壶	5000个
7月22日	福　州	茶　壶	710个
7月23日	福　州	茶　壶	1127个
1642年7月1日	福　州	茶　壶	78个
1643年6月11日	福　州	茶　壶	若　干
1644年2月15日	福　州	茶　壶	若　干
5月20日	福　州	茶壶瓷器	若　干
7月15日	福　州	瓷　器	若　干
1646年4月20日	福　州	粗瓷器	若　干
4月30日	福　州	茶　壶	
8月30日		瓷　器	

资料来源：《福州港史》，人民交通出版社，1996年，第62页。

虽然从上述资料无法确知福州输日货物数量，但综合其他港口数字却可以断定明代福州输日货物还是有限的。

清初实行“海禁”、“迁界”政策，福州沿海交通中断，船舶绝迹，商贩视为畏途，民间贸易失去存在的环境。直到康熙二十三年(1684年)才解除海禁。此后一段时间，福州对日本贸易颇有起色。1685年福建开赴长崎港的船舶达28艘，第二年又增加至34艘，1687年为51艘(包括台湾船2艘)。但1688年日本政府为防止金银外流，限制中国船的贸易额

为白银 60 贯，抵日中国船锐减为 70 艘：春船 20 艘，其中福州船 6 艘；夏船 30 艘，其中福州船 4 艘；秋船 20 艘，其中福州船 3 艘。日本于 1715 年修改对日贸易法，限定每年去日的中国商船为 30 艘。[417] 据《华夷变态》及木宫泰彦《日中文化交流史》统计，1864 年～1712 年，福建沿海赴日商船共有 571 艘，其中福州船 212 艘，占总数的 37%，居首位，而厦门船为 139 艘，仅占总数的 24%。这说明开禁后，福州港对日贸易占有举足轻重的地位。[418]

明代中后期就兴起了中国——东南亚——日本三角贸易。清朝开禁后，这种三角贸易更加活跃。其时，福州船也参与这种贸易活动。1688 年正月，一艘福州船由福州开赴广南，并于 7 月又由广南前往日本长崎，后又自长崎开往福州。该船又于 1689 年 2 月到柬埔寨，7 月又自柬埔寨开赴长崎。

《华夷变态·唐船风说书》也谈及福州船到东南亚进行贸易的情况。1686 年，从福州、厦门前往咬噜吧的商船有 10 多艘。1687 年，从福州、厦门前往马六甲的大小船舶达 30 多艘。[419]

(二)泉州港的民间贸易

明初将泉州港作为专通琉球的朝贡贸易港。由于贡舟抵泉者渐少，而抵榕者渐多，于是成化年间泉州市舶司正式移迁福州，这标志着福建官方贸易的北移，泉州港进入私人民间贸易的时代。市舶司虽然北移，巧于趋利的泉州海商，不顾明朝官府一再申严

海禁，冒禁出海，特别是运载陶瓷、丝绸等物货与琉球互市。泉州商人把到琉球经商称之为“做琉球”。

泉州港的民间海上贸易是以安海港为基地发展起来的。安海距泉州府偏远，州府耳目不及，官府控制薄弱，复因安海商人能商善贾，且地“濒于海上”，扬帆经东石、石井海门便可出外海，有利于私人海上贸易往来。除郑氏集团外，安平港海商多以独立经营的“散商”为主。他们以地方豪右为后盾，以宗族为基础，拉帮结伙，“或出本贩番，或造船下海，或勾引贼党，或接济夷船”。当地商舶到东西洋、日本等地，外国船舶也到附近海面停泊游弋，贩卖货物，所谓“围头峻上乃番船停留避风之门户也”。

明代泉州私人海上贸易的主要对象是日本和吕宋。日本的石见、佐渡、秋田等矿山产银甚多，故白银成为日本的主要硬通货。在万历年间，泉州商人把生丝、丝绸、瓷器等商品运往日本长崎港，换回日本的白银。当时日本所需的各种中国货物，大部分都是用白银来计算价值的，如丝“每百斤值银五六百两”，丝绵“每百斤值银至二百两”，红线“每一斤价银七十两”，水银“每百斤卖银三百两”，针“每一针价银十分”，铁锅“每锅价银一两”，川芎“一百斤价银六七十两”。[420]

在大帆船贸易时期，美洲的白银大量运到吕宋，以购买中国的丝织品、瓷器等商品，安平“散商”多到东西洋航海贸易，其中以通吕宋为主。万历年间，泉

州晋江人李廷机说，在海禁森严时，为了谋生，只好冒禁阴通，而所通“乃吕宋诸番，每以贱恶什物，贸其银钱，满载而归，往往致富”。[421]

郑芝龙是安平海上走私商人的代表，以他为首的郑氏集团以石井澳为据点，拥有雄厚的家族资本，近千艘海舶而纵横海上。万历年间，郑氏海商驰骋海上，“置苏杭细软、两京大内宝玩，兴贩琉球、朝鲜、真腊、占城、三佛齐等国，兼掠犯东粤、潮惠、广肇、福游、汀闽、台绍等处”。[422]“岁人千万计”，“以此居奇为大贾”。[423]启祯之交，“海寇蜂起，洋船非郑氏令不行。上自吴淞、下至闽广，富民报水如故，岁入例金千万，自筑安平寨，拥重兵专制海滨”。[424]在安平镇筑城开府，征收饷税以养兵，“凡海船不得郑氏令旗者，不能来往，每舶例入二千金、岁以人千万计，以此富敌国”。[425]不少安平商人借其庇护畅行海上。安平私人贸易刚开始时，海上走私船不过数十艘，随后不断扩增，至天启六年（1626年）已增至120艘，次年更增为700艘，而到崇祯年间，猛增至千艘。[426]

郑芝龙为了进一步在安平港发展海外贸易，开辟了一条由安平港直通日本长崎港的航线，把中国的丝绸、蔗糖、瓷器等商品由安平港直接运往日本长崎港，“自是往返于日本、漳泉之间之货船，月不停泊”。[427]1641年郑芝龙派6艘船到日本贸易，所载运的货物中仅生丝一项就有30 720斤，丝织品90 920匹，相当于当年到达日本的其他中国船载运的生丝

总量的1/3，丝织品总量的2/3。[428]如1641年6月26日傍晚，郑芝龙的一艘帆船到达长崎港，运载的货物有白生丝5700斤，黄生丝1050斤，燃丝50斤，白纱绫15 000匹，红纱绫400匹，白绉绸7000匹，花绸子80匹，麻布7700匹，以及天鹅绒等。7月1日，郑芝龙的第二艘帆船从安海港抵长崎，又运来了白生丝6000斤，黄生丝1000斤，白绸16 700匹，纱绫800匹，纶子4500匹，麻布3300匹，天鹅绒625匹。7月4日，郑芝龙的第三艘船从安平港抵长崎，运来白生丝14 000斤，黄生丝13 500斤，红绸10 000匹，白麻布2000匹，白绸4300匹，缎子2700匹，生麻布1500匹、天鹅绒475匹，白纱绫21 300匹，绢丝250斤，索绸40匹。[429]7月，郑芝龙再派12艘糖船前往长崎，运去大量的白砂糖、黑砂糖、冰糖，以及各种纺织品和药品。1642年8月，有3艘中国商船抵长崎，其中2艘来自泉州，运去大量生丝、绢织物、粗杂货和药材，而最大的1艘是郑芝龙的船。1643年8月11日和12日，分别有郑芝龙的4艘和3艘船抵达长崎，运去生丝和绢织物。可见，崇祯年间郑氏海商集团到日本贸易相当频繁，当时安海港输往日本的丝和纺织品数量相当多。

当时，从泉州安平输往日本的瓷器也相当多。据《长崎荷兰商馆日记》记载，1641年～1644年输往日本的瓷器如表～13所示(见下页)。

据《皇明象胥录》记载，当时日本“互市华人的货

表 13　1641 年～1644 年安平输往日本长崎之瓷器

日期	输出地点	品种	数量(个)
1641 年 6 月 26 日	安平	茶碗	1400
		茶壶	47
7 月 1 日	安平	茶壶	70
7 月 4 日	安平	瓷器	1000
		茶壶	80
1644 年 8 月 19 日	安平	瓷器	
1644 年 8 月 30 日	安平	瓷器	
		瓷器	6478
1644 年全年		茶壶	1682

资料来源：《泉州古港史》，人民交通出版社，1994 年，第 154 页。

物有金银、琥珀、水晶、硫磺、水银、铜表、白珠、青玉、苏木、胡椒、细绢、花布、螺钿、金漆器、扇、刀剑等”。[430] 其中以各种金属数量最大。郑芝龙控制了荷兰殖民者在台湾的贸易，成为荷兰殖民者最大的商品供应者，也控制了葡萄牙殖民者与日本的贸易。

清廷为了隔断沿海人民与郑氏集团的联系，施行海禁与迁界政策。民众为逃脱困境，往往贿赂沿海守界官兵，或“武装走私”，或“有鱼则渔，无鱼则为盗”，进行海上走私贸易。郑成功率部入海后，为增加财政收入，继续和日本进行贸易。郑氏的商船队经常出入日本长崎港，运去大批的货物。郑成功还设立山海路五大商直接经营与大陆的秘密贸易。在顺治十二年（1655 年），被清朝查获的屯贮在衙行潘一使家的“旭远号”赃物就有胡椒 60 袋（每袋重 50 斤），牛

角 15 捆（每捆重 50 斤）、降香 8 捆（每捆重 50 斤）、金钱 27 袋（每袋重 50 斤）、檀香 10 捆（每捆重 50 斤）、黄蜡 7 包（连包每包重 50 斤）、良姜 136 包（每包重 50 斤）、大枫子 11 袋（每袋重 50 斤）。[431]

虽然“清朝严禁通洋”，但海商们“厚赂守口官兵”，仍然可以出海贸易。“往来南洋既禁，商船之往东洋者，每于途中私往南洋”。[432] 到雍正、乾隆之际，贩私的规模更大，从事贩私的“无赖之徒”已有数万人。[433]

（三）漳州港的民间贸易

景泰四年（1453 年），月港海洋走私贸易引起朝廷的注意。成化、弘治间（1465 年～1505 年）月港“人烟辐辏”，“商贾咸聚”，成为海外走私贸易麇集的地方。嘉靖时，从事走私的闽人皆由月港出洋。隆庆元年（1567 年），明政府正式取消“海禁”，月港的民间贸易合法化，在月港开设“洋市”，遂致月港海外贸易更加活跃。到万历年间（1573 年～1619 年），月港海洋贸易盛况空前。当时，“四方异客，皆集月港”。每年仲夏至中秋的风汛期，由月港发舶的商船多以百计，少亦有六七十艘。

据《东西洋考》、《顺风相送》等书记载，从月港出发的海舶到达东西洋的许多国家和地区（见表 14）。在这些国家和地区中，吕宋居首位，“民初贩吕宋，得利数倍。其后四方贾客丛集，不得厚利，然往者不绝也”。[434] 爪哇、旧港、麻六甲等地，也遍布月港海

表 14　月港船舶航往地区

西洋	今地	东洋	今地
交趾	今越南北部	吕宋	菲律宾吕宋岛
占城	今越南中南部	苏禄	菲律宾苏禄群岛
暹罗	今泰国	高药	菲律宾中部库约群岛
六坤	今泰国南部洛坤	猫里务	菲律宾吕宋岛附近
下港	爪哇西部万丹	沙瑶	菲律宾吕宋岛附近
加留巴	爪哇雅加达	呐哔	菲律宾吕宋岛附近
柬埔寨	柬埔寨	美洛居	印尼马鲁古群岛
大泥	泰国极南部北大年一带	文莱	加里曼丹岛文莱
吉兰丹	马来亚吉兰丹沿海地区		
旧港	苏门答腊岛巨港一带		
詹卑	苏门答腊岛占碑一带		
麻六甲	马来亚六甲		
哑齐	今苏门答腊岛西北大亚齐一带		
彭亨	马来亚马彭亨		
柔佛	马来西亚柔佛		
丁机宜	马来西亚丁家奴		
吉港	苏吉丹，今爪哇中东部		
郎马神	加里曼丹岛南部马辰一带		
迟闷	吉里地闷，今帝汶岛		

商足迹。日本也是月港商船经常抵达的重要贸易地区。

从月港输出的货物主要有丝绸、布匹、瓷器、茶叶、砂糖、纸张、果品等。福建的茶叶、纸张、砂糖、瓷器、纺织品等商品从月港大量出口。据《闽部疏》云：

> “凡福之抽丝、漳之沙绢、泉之蓝、福延之铁、福漳之橘、福兴之荔枝、顺昌之纸，…其航大海而去者，尤不可计。”[435]

如海澄的真金线及黄金线“贩吧罗、吕宋诸国取利”。龙溪生产的铜钱大量流入日本，“日本惟用中国古钱，每钱一文价银四厘。向者福建龙溪地方私自铸钱市之”。[436] 湖州的生丝、景德镇的瓷器也由月港远销海外。如文郎马神“初盛食以蕉叶为盘，及通中国，乃渐用磁器，又好市华人磁瓮，画龙其外”。[437] 在南美洲，自智利至巴拿马，西班牙人穿的服装，无论是僧侣的法衣，或是利马居民的斗篷和长统丝袜，都是用中国的生丝织造的。[438]

输入品除传统的香料、珍宝外，大部分是农产品、手工业品和手工业原料。如番米、椰子、绿豆、番被、番藤席、草席、香纸、番泥瓶、番镜、火炬、粗丝布、西洋布、漆等，还有各种皮货（沙鱼皮、獐皮、獭皮、犀牛皮、马皮、蛇皮、猿皮等）、各种矿物。国外的一些农作物也在贸易过程中相继传入福建。如安南稻“明成化初郡人得安南稻一种，五月先熟，米白”；[439] 番薯“闽本无此种，明万历甲午岁荒，巡抚金学曾从外番种归，教民种之，与当谷食，荒不为灾”；[440] 洋茶“出日本，种类多，数十年来，漳中始有之”；[441] 苦瓜“种出南番，今闽有其种”；[442] 烟草“种出东洋，名淡巴…今所在皆有，惟漳烟称最”；[443] 花生“种出外国，昔年无之，今以压油，其利甚溥”。[444]

从明宪宗成化十年至明神宗万历年间约一百五十多年时间，月港的海外贸易逐渐走向全盛阶段。刚开禁时，月港舶税仅三千多两，而万历四年增

至万两；十一年（1583年）再增至二万余两；二十二年骤增为二万九千余两。船税的增长，反映了开设洋市后月港海外贸易的迅速发展。

从万历三十二年（1604年）开始，荷兰殖民者称霸海上，进行殖民掠夺，不断骚扰我国东南沿海。沿海居民，“格于红夷，内不敢出，外不敢归”。[445]于是“洋贩不通，海运梗塞”。[446]人们“再也无法自由地前往马尼拉及其他各地”。[447]月港的海外贸易受到了荷兰殖民者的侵扰，日趋衰落。清初的“海禁”与“迁海”，把沿海居民迁入内地，当时，自江东到九龙江以东地区皆为“弃土”。这给月港的海外交通带来空前的破坏。清代月港的贸易地位终为厦门所取代。

（四）厦门港的民间贸易

明末的厦门港是月港的附属港口。从正德十年（1515年）至嘉靖末年（1566年），葡萄牙人在厦门地区的贸易活动是在浯屿与包括厦门和月港的私商之间进行的，并持续了50年之久。

万历三年（1575年）即明廷开放海禁后不久，西班牙人继葡萄牙人之后自马尼拉来与厦门进行海上贸易。中国海商为墨西哥银元所诱惑，纷纷涌向马尼拉，而前往菲岛贸易的船舶，绝大多数是从厦门出航的。他们一般在新历三月乘着季候风和晴朗天气成群结队地到马尼拉，售卖货物，然后在五月底或六月初季候风改变前返航。英国东印度公司的船长约翰·萨雷斯（JohnSaris）说：“开往马尼拉的帆船成群地从

厦门出发，有时是 4 艘、5 艘、10 艘或更多在一起航行，好像是事先约好似的。"[448] 据估计，每年从厦门到达马尼拉的商船数从 20 艘到 60 艘不等，在 1574 年有 6 艘，1580 年有 40 艘～50 艘，在这世纪后 30 年到 40 年一般是这个数；在 1616 年仅 7 艘，而在 1631 年却有 50 艘，5 年后有 30 艘。[449]

丝绸和瓷器是厦门输出海外的主要商品。丝绸有生丝、丝绒、绸缎、刺绣等，不仅种类繁多，而且质量上乘。瓷器大多产自厦门附近的安溪、南安、泉州、晋江、德化、漳浦等地，多为杯、盘、碗类一般民众日常用品，因其出口数量特多，厦门被称为"中国粗瓷最大的出口中心之一"。[450] 如 1636 年 2 月 7 日，有一艘满载粗细瓷器的船只从厦门到巴达维亚，两天以后，又到达第二艘，预计这批载运瓷器的船只将有 6 艘之多。1625 年 1 月 27 日，荷兰东印度公司的"霍兰迪亚"（Hollandia）号船从巴达维亚航行到阿姆斯特丹，载运瓷器 9790 件，价值 2225 荷盾。[451] 1626 年 12 月 26 日，"希达姆"（Shiedam）号从巴达维亚航行到阿姆斯特丹，载运在厦门购买到的细瓷 12 814 件，价值 1645 荷盾；1627 年 11 月 6 日，航行到德尔夫特（Delft）的"韦彭·范·德尔夫特"（Wapen Van Delft）号载有各种瓷器 9440 件，其中部分购自厦门；1632 年 10 月和 11 月分别从厦门起航到巴达维亚的"西伯路"（Seeburgh）号和"格鲁坦布鲁克（Grootenbroeck）号载有细瓷器 4400 件，价值 1242 荷盾，还

有细瓷盘490件”。[452]这些瓷器，一部分从厦门载运到台湾和巴达维亚，再经荷船转运到欧洲各地，还有部分从厦门走私到日本、暹罗。

除了丝绸和瓷器，还有水牛、马、骡、驴等牲畜；面粉、腌肉、活禽和柑、桃、梨、生姜、蜜饯，等等。当时，中国是菲律宾消费品的最主要供应国，而多数商品是从厦门输出的。西班牙人从与厦门的贸易中得到很大的利润，但由于他们没有相应的商品与厦门交换，要从本国运来大量的白银交付货款。

荷兰殖民者于天启四年（1624年）侵占台湾后，利用台湾和厦门进行贸易。由厦门商人用小帆船载运货物到台湾各小港进行交易。厦门一个巨商获得与台湾通商的特权，每次用5艘帆船运出大量生丝，年销售量达到8万斤。[453]

在明末清初时期，郑氏抗清集团以厦门为基地，亦商亦战，维持着一支庞大的贸易船队，南向取粮于惠、潮，中向取货于泉、漳，北向取材于福、温，货物源源不断。[454]其对外贸易对象范围，从日本长崎至琉球群岛、东京、广南，以及东南亚各地，包括柬埔寨、暹罗、北大年、柔佛、马六甲、爪哇、西里伯群岛和吕宋，其中尤以同日本东京、暹罗的贸易最为密切。[455]华船进出日本的数目比荷兰船只多出7～11倍，其中大部分是属于郑氏家族的。东西洋船队每年从厦门前往日本、南洋各地的商船有70艘～80艘，贸易额达250万两左右。经过郑氏集团数十年的经营，厦

门的海外贸易迅速发展，不再只是漳州月港部分开禁时仅作为进出船只的验船之处，而是中外闻名的海外贸易中心。《闽海纪要》云："先是厦门为诸洋利薮，癸卯二年（康熙）破之，番船不至。至是英圭黎（即英国）、万丹、暹罗、安南诸国，常以贡款求互市，许之。岛上人烟辐辏如前。"[456]

1684 年清朝统一台湾，在厦门设"台厦兵备道"，开放海禁，同意英国人及荷兰人在台湾和厦门自由贸易。清廷正式设立厦门海关和其他军事民政机构，厦门成为与南洋各地贸易的唯一合法港口和"台运"的主要基地，厦门港口贸易进入一个更加兴盛的时期。据记载，康熙二十三年（1684 年）开海禁这一年，到达长崎贸易的中国商船仅 24 艘，次年增至 85 艘，第三年又增至 102 艘，第四年再增至 115 艘，到第五年已激增至 193 艘，5 年之内增加了 8 倍之多。[457] 其中必有许多商船驶自厦门港。到日本贸易的厦门商船，除了贩运铜斤外，还从事日本、台湾与东南亚之间的三角贸易。如《华夷变态》记载，1690 年的 88 号船、1691 年的 46 号船、1692 年的 27 号和 51 号船，分别载运大陆的糖和台湾的鹿皮从厦门航行到日本；1693 年的 64 号船原先在去年冬天已从厦门航行到宋卡，返回厦门卸下一些货物后，又装上台湾糖到日本；1699 年的 36 号船和 1709 年的 45 号船从厦门到台湾购买糖，然后回到厦门，再从厦门航行到日本等等。[458] 有的厦门船，还从日

本载运瓷器回来，这些粗瓷是要转口到东南亚各地，而不是供国内使用的。这说明当时从厦门出口的粗瓷数量供不应求。[459]

1717年，康熙帝颁布了一条新的海禁令，旨在维护海上安全。但同日本、琉球安南的贸易仍在继续。按照清朝定例，厦门海关准许内地船只出口到南洋各地贸易，其地为：

> “噶喇吧（今印尼雅加达）、三宝垅、实力（今新加坡）、马辰、埠仔（泰国南部的柴亚）暹罗、柔佛、六坤、宋居腊（泰国南部的宋卡）、丁家卢、宿雾、苏禄、东浦、安南、吕宋诸国。其出洋货物则潼之丝、绸、纱、绢，永春窑之磁器，及各处所出雨伞、木屐、布匹、纸札等物。”[460]

进入厦门港的外商船舶来自英国、巴达维亚、暹罗、柬埔寨、马尼拉等地方。如1735年8月，“从3日到16日有15艘从国外归来的船只进入厦门港，它们分别是来自巴达维亚、暹罗、柬埔寨、马尼拉及其他地方”。[461]在鸦片战争以前，厦门与暹罗、吕宋、苏禄、越南、噶喇吧、新加坡等东南亚国家和地区的海上贸易联系是相当密切的。而在18世纪以前，厦门港与英国商人的贸易关系亦相当密切（见表15）。

英商首次派船到厦门贸易是在1670年。1676年窃踞万丹的英国人派了一艘船到厦门，并在厦门建了一个商馆，使英国东印度公司在中国大陆首次

表 15　康雍时期来航厦门的英船表

时间	船只	装载货物
1675 年 康熙十四年	?	
1684 年 康熙二十三年五月	1 艘	货价约银额五百贯余
1684 年 康熙二十三年十二月	2 艘	装载商品无多
1685 年 康熙二十四年六月	2 艘	各载价值五六百贯之商品
1686 年 康熙二十五年	3 艘	载货值达六千余贯
1688 年 康熙二十七年	3 艘	运载大量货物
1689 年 康熙二十八年六月～七月	3 艘	商品均无多，货值五六百贯
1690 年 康熙二十九年二月	3 艘	装载货物较少
1691 年 康熙三十年七月	3 艘	
1694 年 康熙三十三年秋	3 艘	
1699 年 康熙三十八年夏天	3 艘	
1700 年 康熙三十九年夏天	6 艘	
1701 年 康熙四十年	3 艘	
1702 年 康熙四十一年	7 艘	
1704 年 康熙四十三年	2 艘	
1734 年 雍正十二年七月	2 艘	
1735 年 雍正十三年五月	2 艘	

据(日)松浦章：《清代前期中英海运贸易研究》。载《中外关系史译丛》(第 3 辑)，上海译文出版社，1986 年，第 1 版，第 228～248 页。

有了立足点。1679 年，万丹派了 2 艘当地船只将 20 000 元货物和 30 000 元硬币载运到厦门，他们购买了 9000 匹丝绸和 10 箱生丝，运往英国和印度。

1680 年 8 月，“巴纳德斯顿”号从伦敦航行到厦门，载有价值 22 950 镑的货物。这些货物售卖后购买了一些日本铜、糖和其他粗货运往苏拉特，另一些细货运往英国。1681 年 8 月，英国东印度公司董事会又派了 4 艘船从伦敦到达厦门。1684 年，英国“华商”号重新打开厦门的贸易后，每年到达厦门的英国

船数有所增加，在1695年或1696年，英国人还没有使用广州港之前，他们的主要贸易是在厦门进行的，贸易额相当大，英国海关在1697年声称，从东方进口瓷器的税收不少于5254镑，相当于总价值的12.5%。而在18世纪以后，由于厦门供应的丝绸质量差、货源不足和贸易限制太多，英国商船很少再到厦门。

总之，明末以后，厦门的海外贸易活动甚为活跃，其货物进出口的地域相当广阔，包括日本、琉球、吕宋、文莱、苏禄、旧港、大泥、柬埔寨等数十个港埠。输出商品有丝绸、布匹、陶瓷、雨伞、石料等货物；输入商品有苏木、海参、黄蜡、红花、珍珠、檀香、象牙、槟榔等。上述输出地一些是西班牙、荷兰、英国的殖民地，再由各殖民地转到欧美各地。同时，还有外国商船来厦门直接贸易。对于清代前期厦门的国际贸易，《厦门志》卷五《洋船》云：

> “按厦门贩洋船只，始于雍正五年，盛于乾隆初年。时有各省洋船，载货入口，倚行贸易征税。并准吕宋等夷船入口交易。故货物聚集，关课充盈。至嘉庆元年，尚有洋行八家，大小商行三十余家，洋船、商船千余号，以厦门为通商正口也。”[462]

《厦门志》论厦门形势，“引嘉禾海道说”云：是“大小帆樯之集凑，远近贸易之都会”：“据十闽之要会，通九泽之番邦”。[463]鸦片战争前，厦门航运与商务的繁

盛，引起英国人的羡慕。

但是晚清以后，五口通商，厦门开港，本来就受到帝国政治诸多限制和束缚的闽海航运业又受到英人航运商务活动的挑战和冲击，厦门的贸易活动也逐渐衰落。

○ 国内海洋贸易

一、闽台港口贸易

台湾海峡两岸的人文互动，是区域海洋人文的社会交流与互动。两岸社会相互交流、作用，相互推动，促进闽台区域海洋人文的整体发展。在这一重要的历史活动中，作为闽东南港市的福州、厦门、泉州曾扮演关键的角色，发挥重要的作用。

1. 福州对台贸易。

福州与台湾隔海相望，海路便捷，两地人民之间贸易活动甚为频繁。台湾输入福州的货物主要有粮食、蔗糖、麻、苎、藤、水果、花生、茶叶、豆等。从康熙二十三年（1684 年）起，台湾海商便开始向福建、广东等地输出粮食。雍正年间，“福、兴、泉、漳四府，人多田少，皆仰给台湾之米”，[464] 并且数额较大。“福、漳、泉三府民食仰之，商运常百万”。[465] 福州成为台米输出市场。其他如麻、苎、藤等土产，“商多返往内地各处发卖”，“近则福州……凡路港可通，争相贸易”。[466] 台湾盛产蔗糖。康熙年间，台湾蔗糖年量即

达1亿多斤，而且糖质尤佳。这些蔗糖同黄豆、水果、花生、鱼等副食品亦“内济福州、漳、泉数郡”。道光年间，台湾茶叶开始打入大陆市场，商人竞相运茶往福州发卖，再由福州转销国内外。

福州输往台湾的商品有布帛、百货、茶叶、烟、纸、木材、干笋、香菇等。品质优良的武夷茶叶是茶叶中之珍品。台湾市场上的武夷诸品皆来自内地，大部分是由福州出口的。输往台湾的烟有烟丝和烟草两类，以漳州与福州的“生厚烟”数量最多。福建造纸素有传统，福州上游各州县如南平、顺昌、将乐都是福建造纸业的发达地区。台湾官民所用大量纸张，多由福建供应，一部分是由福州出口的。福建杉木运往台湾数量最多，在由闽输台的货物中占有很大的比重。修造船舶所用材料，如“铁钉、油麻以及大小木植皆无所产，必须远购于延、建、福州等处”。“大吉木、桅杆、橹、柁各料产自福州”。康熙后期，台湾三县曾大兴土木，营造寺庙、学宫、殿堂、亭阁，所用建筑材料全部“取材鹭岛”、“福州”、“内郡”。

福州与台湾贸易的鼎盛时期是在雍正、乾隆年间。乾隆五十三年(1788年)，随着两地贸易的发展，清廷又增辟了新的对渡航线，在台北淡水八里坌及福州的五虎门设置新的商港。八里坌与五虎门“水程六百里……其为利涉”。[467] 两地商港的开辟，增进了福州与台北的贸易。

2. 泉州对台贸易。

在闽台贸易中，泉州港占有重要地位。其中以安平港和蚶江港的对台贸易为代表。泉州人很早就注意到泉台之间的联系。宋时，泉台贸易已非常密切。蚶江一带滨海居民成为泉台贸易的先锋，促进了泉台间的通商贸易往来。元代，泉台之间联系最为密切，元朝统治者又将台湾作为通往日本的中转站，在一定程度上也促进了泉台间的海上贸易往来。宋元时期，泉州地区的对外贸易港口主要是泉州港，由泉州出口至台湾的商品以丝绸、瓷器和铁器为主。

明代，中国海外主要交通航线转为日本和东南亚诸国，贸易对象是吕宋、日本和琉球等。琉球离泉州不远，素有往来，故这时泉台贸易愈来愈繁荣。因为琉球被允许与泉州互市，所以日本与东南亚一些国家和地区的商人，就先把货物运到琉球，然后假借琉球的名义，再运到泉州进行贸易。因此，在客观上反而促进了泉州与台湾的贸易往来。

明末清初，泉州海上巨商郑氏集团以安平港为基地发展对台海上贸易。他们把当地生产的瓷器大量运往台湾。据《大员商馆日志》记载，1637 年～1638 年，由泉州安平港运往台湾的瓷器如表 16 所示：[468]

泉州安平港运往台湾的蔗糖数量也相当多。1628 年，郑芝龙与台湾荷兰商馆签订的 3 年购货合同中，除绢绫重量不计外，在全部货重中，糖和糖货占 8%，驶向台湾的每一艘船，几乎都装有砂糖。现

表 16　1637 年～1638 年安平港运往台湾的瓷器

时　间	船　种	艘　数	物　品
1637 年 9 月 26 日	商　船	4	瓷器
1638 年 1 月 3 日		2	瓷器等
3 月 9 日		1	瓷器等
4 月 7 日		1	瓷器
7 月 16 日		1	瓷器

资料来源：《泉州古港史》，人民交通出版社，1994 年，第 151 页。

据《大员商馆日志》1637 年～1638 年的记录，由安平港运往台湾的货物中有关糖和糖货如表 17 所示：

表 17　1637 年～1638 年安平港运往台湾糖货

时间	船种	艘数	物品
1637 年 3 月 1 日	商船	1	砂糖等
4 月 30 日		1	白砂糖 200 担
7 月 1 日		1	白砂糖等
1638 年 4 月 13 日		1	砂糖等
4 月 24 日		1	砂糖 250 担
6 月 2 日		1	砂糖 450 担
6 月 15 日		1	砂糖 400 担
6 月 29 日		2	砂糖等
7 月 8 日		1	砂糖
7 月 16 日		1	砂糖等
9 月 4 月		1	砂糖
10 月 1 日		1	砂糖
10 月 2 日		2	砂糖

资料来源：《泉州古港史》，人民交通出版社，1994 年，第 152 页。

1662 年，清廷为把郑氏反清力量围困于台湾，颁布了迁界令，严禁下海与郑氏进行贸易。但民间泉台通商贸易依然无间断地进行。1684 年，即清朝统

一台湾的第二年，清廷开放海禁，但只允许台湾鹿耳门一口与厦门通航贸易。乾隆四十九年（1784年），清廷因蚶江港所处位置重要，以“蚶江为泉总口与台湾之鹿仔港对渡”。管辖泉一府五县（晋、南、惠、同、安）的对台贸易，当时规定去台湾在蚶江出海，民船也有从厦门出渡，也要到蚶江报验。乾隆五十七年（1792年），复开放台湾八里坌（淡水河口）与蚶江对口通商。[469] 台湾鹿仔港，其“海道仅四百里，风顺半日可达”。[470]“台湾商船皆漳、泉富民价造，渡海贸易，以博赢利，一时商务繁盛，故皆急公乐运”。[471] 蚶江为泉州总口，与台湾之鹿仔港对渡，其“上襟崇武、獭窟，下带祥芝、永宁，以日湖为门户，大小商船，往来利涉，其视鹿仔港，直户庭耳”。泉州港海外贸易受到限制后，泉商将台湾作为新的贸易市场。

随着海峡两岸贸易往来日益繁荣，泉州一带专营台湾生意的商行与日俱增，并形成了郊商组织的贸易网络。他们与台湾贸易的货物种类繁多。从台湾输出的“货之大者，莫如油米，次为麻豆，次糖菁”[472]等。《彰化县志·风俗志》也载：“运贾以舟楫运载米、粟、糖、油。”台湾鹿仔港输往泉州的大宗货物是米、油、糖、木材（主要是樟木、楠木）、水果等。“漳、泉皆滨海之处，地方斥卤，所产米谷，即甚丰稔之年，亦不敷民食，全赖台湾米贩源源接济”。[473] 由泉州输往台湾的货物，则以陶瓷器、棉花、烟草、土布、纸、纺织品及日用杂货为大宗。当时驶往台湾的“海船多漳、泉

商贾…泉州则载瓷器、纸张”，[474]还有药材、茶叶等。

清朝放宽海贸政策，放宽泉台间的通商贸易，促使两地往来更加密切。通过蚶江口岸，将药材、瓷器、烟条、工艺品运到台湾；又从台湾运来大米、白糖、海产品、水果、木材到大陆。蚶江与鹿仔港的往来十分频繁。单蚶江和台湾通商的“鹿仔港郊”有二十多家，来往船只近300艘。蚶江与鹿仔港对渡贸易，从清乾隆四十九年(1784年)至光绪二十一年(1895年)，持续了一百多年，几经兴衰起伏。

3. 厦门对台贸易。

厦门海洋人文的发展，与台湾的联系程度具有直接的关系。

自明代中叶以后，厦门成为闽南人民移垦台湾的主要出发港。特别是在清康熙元年(1662年)郑成功收复台湾之后，厦门与台湾的关系更为密切。“自台湾既入版图，则内地一大仓储也，谷食仰于台运”。[475]清朝统一台湾后，为解决福建沿海人民产粮不足而造成的军粮供给困难，于康熙二十四年(1685年)开放厦门港与台湾鹿耳门港对渡航运，[476]厦门自此成为对台运输(简称“台运”)的专门口岸。“台运”作为厦门对台贸易的主要形式，自康熙二十四年始，盛于乾隆、嘉庆年间，终于道光七年(1827年)，历时142年。[477]清朝官府严格管理“台运”。康熙二十五年(1686年)清廷将原驻扎在泉州的泉州海防

同知移驻厦门，专门管理“台运”。《厦门志》说：“厦门为通台贩洋、南北贸易商船正口，厦防同知为司口专员。”[478] 台湾也设立了专门管理“台运”的衙门。此外，两地港口及通航要道上还设立了文、武汛口。其中厦门文汛口在城南玉沙坡，负责渡台出入口船只申报检验，盘收“台运”米谷，传递往来台湾文书；武汛口由水师提标中营参将司理，设有五营汛地和大担、炮台两汛口，专管船舶进出盘验挂牌和巡逻等事务。

负责对渡台湾的船只，叫做“横洋船”。横洋船者由厦门港对渡台湾鹿耳门，涉黑水洋。黑水洋南北流甚险，船则东西横渡，故谓之横洋。[479] 当时官府规定，横洋船船身梁头在 2 丈以上，往来贸易配运台谷，以充内地兵饷。其船“工料坚实，船身宽广，大者可载六七千石，小者二三千石，贩运一次，获利数千金”。[480] 故“厦门商船对渡台湾鹿耳门，向来千余号”。[481] 由于投入船舶多，运量大，因此“台运”成为厦、台地方官员的一项要政。

台谷输闽，可获厚利，因此官府限制越严，民间私运台米越加活跃。民船通过各种渠道，采取各种办法，把大量台谷运回厦门。私运台米有三种方式：一是直接用小帆船偷渡抵厦门港贩卖；二是雇小船把米谷由台湾运到澎湖附近海面装上大船，开到厦门大担岛附近海面，再装上小舢板运入厦门；三是粮商与台湾、厦门地方官员勾结私运。[482]

清代台湾官方亦在厦门设立公馆，即“配料馆”，以处理有关事宜。据《厦门志》载，厦门港配料馆乃是台湾公馆，也是台湾府驻厦的机构。《厦门志》卷五载：“按厦门商船对渡台湾鹿耳门，向来千余号，配运兵谷、台厂木料，台营马匹、班兵、台饷，往来官员、人犯…”[483] 可见厦门港对台来往船只数量多，货运量也大，故台湾府在厦门设立办事机构，以办理配料事宜。

乾隆四十九年（1784 年），清廷又开辟了泉州府晋江的蚶江口与台湾漳化鹿仔港的对渡航线。五十三年（1788 年）再开放福州闽江口的五虎门港与台湾淡水八里坌港的对渡航线，并可斜渡泉州蚶江，形成闽台三口通行格局。三口通航以后，福建各地船只渐渐直接对渡台湾，打破了厦门港对台航运的垄断地位，使厦门港的“台运”逐渐衰落。至道光七年（1827 年），“台运”结束。[484]

二、国内海岸贸易

自秦汉时代起，闽东南与浙江、广东地区即有区域间的海上交通往来，随着东南沿海地区贸易的不断发展，海上交通亦愈趋繁盛。这对东南沿海地区贸易的发展及后来中国的海洋发展都产生了深远的影响。明清时期闽东南与国内其他沿海地区的贸易往来更为频繁。

明人李鼎《李长卿集》写道：“燕、赵、秦、晋、齐、

梁、江、淮之货，日夜商贩而南；蛮海、闽广、豫章、楚、瓯越、新安之货，日夜商贩而北。”当时国内南北贸易已相当发达，而闽东南主要通过海上与国内沿海地区进行经济往来。《海澄县志》载，月港一带的“富商巨贾，当糖盛时，持重赀往各乡买糖，或先放账糖寮，至期收之。自行货者，有居以待价。候三四月好南风，租舶艚装所货糖色，由海道上苏州、天津。至秋，东北风起，贩棉花色加邑，下通雷琼等府，一往一来，获息几倍，以此起家者甚多”。清前期人蓝鼎元曾言：“宇内东南诸省皆滨海形势之雄，以闽为最。…大海汪洋，万里无际，江浙、登莱、关东、天津、视若户庭”。[485]由于沿岸航运的发达，闽人把大陆沿海的江浙、山东、东北、天津等地看成是自家的庭园。他又说：“今之海道，已为坦途。…由福建厦门开驾，顺风十余日，即至天津。上而关东，下而胶州、上海、乍浦、宁波，皆闽广商船贸易之地。”[486]自康熙二十三年(1684年)颁布开海令之后，清代福建海船在大陆沿海极其广阔的范围内开展海岸贸易活动。

①锦州贸易　咸丰八年(1858年)五月，盛京将军庆祺如此描述锦州港口天桥厂：“锦州天桥厂海口，向系闽、广、江、浙等省沙、乌等船，前来贸易之区，铺户较多，是为极要。”[487]

②天津贸易　“天津海税。凡津、宁海船及江、浙、闽、粤等船，装载货物杂粮，驶进大沽海口者，在此纳税”。[488]

③山东贸易　"山东省各海口皆有商船往来，惟闽、广、江、浙之船在莱阳、胶州进口为多"。[489] 雍正三年(1725年)六月十六日，登州总兵官黄元骥的奏折述闽船泊岸胶州之情："臣查胶州、莱阳、昌邑、蓬莱各海口，惟闽、广货物进胶州海口者多。"[490]

④江苏贸易　上海是闽船江苏贸易中最大的贸易对象港。闽船将东南沿海地区盛产的砂糖运往上海附近的港口。乾隆十八年(1753年)提督江南总兵官左都林君上疏言："查刘河、川沙、吴淞、上海各口，有闽、粤糖船。四、五月南风时候，来江贸易；九、十月间，置买棉花回棹。"[491] 乾隆十四年(1749年)四月二十二日，福州府船户蒋长兴，用乌船前往厦门去装载砂糖，五月十五日驶入上海港。售完砂糖后，购进茶叶。七月七日，船离上海向辽西锦州海口进发。[492]

⑤宁波贸易　浙江省沿海贸易的最大交易市场是宁波。闽船亦多往宁波。咸丰四年(1854年)当时居于宁波的殷光清在《镜湖自撰年谱》中录述闽船泊宁波埠头的情况："福建商船常泊桃花渡江中，故东门一带闽人水手最多。"[493] 宁波的桃花渡位于甬江、余姚江、奉化江三江汇合之处，是闽舟泊地。宁波有闽人建祭海神的天后宫，亦证明了闽船来港的次数之多。

⑥温州贸易　《海关十年报告》有闽船出入温州港的记述："约有二十只船，即闽船，往来温州、福州、

兴化、泉州、漳州之间进行贸易，年六、七回。”[494] 福州与温州之间，两地相距甚近，每年可来往贸易六七次，活动频率极高。

⑦广东贸易　厦门南艚往广东贸易者较多。广州的牙行，有所谓的“福潮行”，专门负责报输广东往本省潮州及福建船只的关税，正反衬了这个事实。而在嘉庆十八年至二十一年间(1813 年～1816 年)，闽茶经由海路运往广州的，一年也由七千多担增加到接近七万担。其中厦门的商船恐怕承载了相当的数量。[495]

○　港市社区的繁荣

海洋贸易经济的发展，促进了港市社区的发展，带来了港市社区商业的繁荣。明清时期，人们谈及福建的繁荣，他们主要指城市而不是乡村。正是都市的商业繁荣，如大量驶入厦门港和海澄的船只以及船上负载的成百上千的货物，吸引了时人的注意力，促使他们把泉、漳等沿海港市描述成福建最富裕的地区。

中琉贸易提高了福州港的地位，也促进了福州港的繁荣。明成化年以前，福州港在中国古代海外贸易史上没有什么显著的地位可言。成化年前后，福州港成为琉球人明贸易的港口，福建市舶司移置福州后，更使福州与琉球的贸易往来出现了新的高潮。明成化年至嘉靖末年（1465 年～1566 年）这

100年中，琉球入明朝贡抵福州港就达78次，仅此数目就足使福州港跃居各港之首，成为这一时期最有活力的港口。[496]所谓“民勤于治生，田则夫妇并作。居市廛者作器用精巧，鱼盐、果实、织纺之利颇饶，七郡辐辏，闽越一都会也”。[497]17世纪罗马尼亚旅行家尼·斯·米列斯库曾报道他所见福建港市的繁荣景象。他说：

> “本省第一大府城，也是本省省会，名福州府，以各种官用建筑之多、商人和学者之众而著称。…这里土地肥沃，海中鱼产丰富，有一海湾一直延伸到城里，大海船可以一直驶入城里。在这个海湾上有一座十分壮观的石桥，把城市同近郊连接起来，桥身为汉白玉，桥下有一百多个桥孔。桥长800呼，宽8呼，两边都有栏杆，栏杆上雕有石狮子。在欧洲没有一座如此壮观的桥，…城市周围生长大量甘蔗…这里盛产荔枝…还有…龙眼，…中国人把荔枝和龙眼都晾成干果，大量出售。”[498]

明清时期泉州港的海洋贸易地位虽大不如前，但民间海上走私贸易仍有较大发展，泉州港仍然呈现繁荣的景象。米列斯库在同一报道中称：

> “泉州府，商业繁荣，经济富裕，规模宏大，因而十分有名。这里的寺庙更为其增添光辉。这里的道路，两侧铺有石块，中

央铺砖，清洁整齐别致，独具一格。…城市位于海滨，海湾伸入城内，因而大船能直接进入城市。海湾沿岸还有一些大镇，其富庶程度毫不逊色于府城。海湾里建有一座举世无双的、极其壮观的大桥。…像从前一样，今天在这个城市和所辖城镇，仍有大量居民漂泊海外经商。”[499]

海澄月港在明初本是一个荒凉偏僻的海滨渔村，随着明中叶以后民间海洋经济的发展，而迅速地提升为重要的对外贸易港口，一度成为繁荣的港市。其码头星罗棋布，非常密集。单港口溪尾不够一里的江岸，就有码头7个，有饷馆码、路头尾、箍行码、容川码、店仔尾、阿哥伯、溪尾码头等，均以条石垒砌，十分坚固。城内人口杂处，百货交集，“贾肆星列，商舟云连”，市容极盛。明代文人火弢在《海澄书事寄曹能始》诗中作了极为生动的描绘。他写道：

“海邑望茫茫，三隅筑女墙。
旧曾名月港，今已隶清漳。
东接诸倭国，南连百粤疆。
……
货物通行旅，资财聚富商。
雕镂犀角巧，磨洗象牙光。
棕卖夷邦竹，檀烧异域香。
燕窝如雪白，蜂蜡胜花黄。
处处园栽橘，家家蔗煮糖。

利源归巨室，税务属权珰。”[500]

郑怀魁《海赋》也有类似的描述：

“尔清漳之错壤兮，旁大海以为乡。…富商巨贾，揖亿万，驾鳌艚，植参天之高桅，悬迷日之大篷。…夜诸指南之针，日唱量更之筹。外域既至，相埠弯舟。重译八国，金币通酋。期日互市。定侩交售。…持筹握算，其利十倍。出不盈箧，归必捆载。”

明末清初，厦门成为对外贸易港市，商业渐臻繁荣。《闽海纪要》记述康熙十四年（1675年）的厦门云：“先是厦门为诸洋利薮，癸卯（1663年）破之，番船不至。至是英圭黎、万丹、暹罗、安南诸国，常以贡款求互市。许之。岛上人烟辐辏如前。”[501] 随着海外贸易发展和人口的流动，厦门人口迅速增长，乾隆年间厦门人口只有一万余户，至道光十二年（1832年）则增为十四万余人。[502] 由于人口的增长，商业的发展，出现了街市拥挤的局面。许多生意人都试图尽量减少不必要的开支。《鹭江志》卷三〈风俗〉记载：

“厦地店屋，向来高不过一二丈，偶尔失火，易于扑灭。今因地窄，竟事崇高，至五六丈余。妆饰楼阁、对街之店，栏槛相交，如同一室。故一经火灾，便延毁数十间或至百间，无可着力救止。其害甚不可言。然积重难返，谁为之剔其弊耶？”[503]

厦门在清康熙年间至鸦片战争前这一百多年

中，“人民蕃庶，土地开辟，市廛殷阜，四方货物辐辏”，[504] 成为闽南政治、经济的中心都市和新兴的港口城市。“由于港口优良，厦门早就成为中华帝国最大的商业中心之一，又是亚洲最大的市场之一。…许多商店摆满生活的必需品与奢侈品，…在这个港内总计大约有一百五十只沙船，其中许多艘正在很宽敞的船坞里修理，如果加上每日从台湾开来的米船，那数目就更多了”。[505]

由于对外贸易的发达，在厦门岛西南岸边形成了商业区，在商业区出现了一些与对外贸易有关的专业性街道。至迟到乾隆三十一年至三十四年间（1766 年～1769 年），厦门城市已初具规模，厦门所城外街市密布，如：

桥亭街　在南门外。
关仔内街　在西门外。
火烧街　在凤仪宫前。
石埕街　在怀德宫前。
神前街　在外关帝庙前。
碗街　横在外关帝庙右边。
磁街　在碗街中，直行向海。
竹仔街　在磁街中横列，与提督街连。
提督街　在磁街右边。
亭仔下街　在中街横头。
纸街　在外关帝庙左边。
中街　在纸街左边。

木屐街　在中街左边。
关帝庙后街　在庙后横列。
港仔口街　在亭仔下街横头隘门内。
岛美头街　与港仔口接。
五崎顶街　在走马路横头。
走马路街　在廿四崎上。
塔仔口街　在大使宫前。
局口街　在长寮河墘。
轿巷街　在轿埕。
新街仔　在塔仔后。
厦门港市仔　在防厅前，圆山宫下，共二条。
桥仔头街　在北门外。
菜妈街　在海岸隘门内。[506]

在商业街区，主要是一些店铺。这些店铺一般为一两层楼，由于地价高，有些地方很拥挤。

随着商业资本的活跃，港市中出现了许多商行和牙行，由商人阶层经营。他们的商业活动不仅为满足本地的需要，而且是国内市场的一个组成部分，还有一部分是为满足海外贸易的需要而进行的。经济的发展，使厦门成为高水平、高消费的繁荣城市。厦门港"梯航既通，南琛北赆。百货丛阗，不胫而走。第地窄人稠，物价数倍"，"衣服华侈，迥于他处"。有诗曰："锦绣烟花自一洲，无边风景似杭州。楼台半醮晴江水，箫鼓时闻画鹢舟。"[507]

第六章

闽东南港市的社会构成

闽东南海洋经济活动的实践主体是海洋社会，包括各种介入海洋经济活动的群体。这些群体往往以一定的结构形成为组织，使港市的海洋经济活动呈现强烈的社会组织特性。由于港市经济活动具有不同于其他经济活动类型之特性，这也决定了港市社会具有自己独特的社会结构形式。那么，港市社会可能是个什么样？这是一个引人入胜的问题。鉴于探讨港市社会结构是一个复杂的问题，涉及城市生态学、城市移民与城市社团以及市政管理诸方面问题，本书只就闽东南港市海洋社会阶层与社会组织作一初步分析。

○ 海洋社会阶层

港市航运和商业的繁盛，像磁铁一样把腹地的

人口吸涌进来，如《厦门志》载："土木、金银、钢铁诸工，率自外来。船工大盛，安其业者多移居焉。"[508] 社会人口流动的频繁，使港市成为人口较为密集的聚落。明清时期，闽东南港市的社会人口均有较快的增长。至近代开埠初期，福州人口已达 50 万～60 万，为通商五口中次于广州的第二大城市。[509] 厦门在鸦片战争前夕，人口已达 144 893 人。[510] 而在开埠初期，人口约有 30 余万。[511] 在港市众多人口中，因经济活动方式的差别，构成不同的社会阶层。

一、渔民

"依山务农业，海滨事舟楫"。渔民是闽东南港市社会中历史最为悠久的族群。从新石器时代开始他们就生活在闽海港湾河汊之区。其前身是由闽越族发展而来的蜑民，古称"蜒"、"蛋"、"蜑民"。此外还有"白水郎"、"庚定子"、"裸体"等别称。宋代将蜑民编为"夷户"。宋《舆地纪胜》云："蜒户，以船为生，居无室庐，专以捕鱼自赡。"[512] 蜑民在长期的历史实践中形成了自己独具海洋特色的文化体系。蜑民有崇蛇习俗、文身习俗，少用喉、舌音，喜欢唱蜑歌来表情状物，妇女历来天足。[513] 到了明清时期，大量的包括蜑民在内的渔民群体生活于闽海港湾河汊之中，为水上居民。"其沿海之福州、兴化、泉州、漳州五府，民人大率以海为田，或采捕营生、或驾舟度日"；[514]"福建濒海之民以渔为业"；[515]"沿海穷民多以采捕为生"；[516]

"闽省负山面海，地狭少耕，沿澳居民，悉以捕鱼为业"；[517]"长乐滨海，有鱼盐之利。……福宁州，……东南际海，鱼盐螺蛤之属，不贾而足，虽岁荒不饥"，泉州"沿海之民，鱼虾蠃蛤多于粪稻，悬岛绝屿以网罟为耕耘"。[518]渔民也成为闽海港市中重要的一个阶层。据《鹭江志》载，乾隆时期，厦门有东澳渔户七，高崎、石湖、钟宅澳，渔户二十，[519]他们须向官府交纳渔课米。当然，在港市活动的渔民不限于居住于本岛范围内，也有附近地区来此活动的渔民。《鹭江志·艺文》载钟元铺"前题"诗："筼筜看夜景，渔火映天星，上下百千点，飘摇云水萤。江鱼宵有市，溪艇渡无冥，欲把灯光数，人家杂苇汀。"又黄日纪描述："筼筜支海集渔家，入夜灯光起小槎，远近星星数不尽，还余几点在芦花。"

渔民的主要活动是捕鱼，但是，随着闽海航运和海洋贸易经济的兴起，闽海渔民很早就投身于这一历史进程之中。唐代王义童任泉州都督，为恢复和发展福州的海外交通，招纳福州附近的渔民。史籍记载：

> "泉郎即此州之夷户，亦曰游艇子，即卢循之余，晋末卢循寇暴，为刘裕所灭。遗种逃叛，散居山海，至今种类尚繁。唐武德八年(625年)，都督王义童遣使招抚，得其首领周造陵、细陵等，并授都尉，令相统摄，不为寇。贞观十年，始输半课。其居止常在

船上，并结庐海畔，随时移徙，不常厥所。船式头尾尖高，当中平阔，冲波逆浪，都无畏惧，名了鸟船。"[520]

他们"往往走异域，称海商"。[521] 王义童招抚泉郡，将这批人组织起来，从事海外贸易，使福州的海外交通和贸易迅速得以恢复和发展。[522] 明清时期，渔民"出洋捕采，有鱼则渔，无鱼则为盗"。[523] 闽海港市的许多渔民往往转化为海商水手，甚至海盗。[524] 由于渔民有丰富的海洋知识，"于海啸则知风，海动则知雨，潮退则出，潮长则归"，[525] 因而成为明清海洋经济体系中重要的航运的人力资源。

渔民往往会在适当时候转化为海商，事实上，港市的商人许多是由本港渔民转化而来的，如月港的情形：

"澄在昔为斗龙之渊，浴鸥之渚，结茅而居者不过捕鱼纬箫沿作生活。迨宋谢晞圣筑海引泉而农务兴。……田尽盐卤，……岁无再熟获少满，簪戴笠负犁个中良苦。于是饶心计与健有力者往往就海波为阡陌，倚帆为檣耒耜。凡捕鱼纬箫之徒咸奔走焉。盖富家以赀，贫人以庸，输中华之产，骋彼远国，易其方物以归，博利可十倍，故民乐之。虽有司密网间或竭泽之渔，贼奴煽殃每奋当车之臂，然鼓枻相续，吃苦仍甘，亦即习惯谓生涯无逾此耳。"[526]

海澄月港渔民在私人海上贸易的巨额利润刺激下抛弃了本业而转为商民或者参加私人海上商贸活动。欧阳宗书博士认为，在渔禁时代，亦渔亦商是海洋社会的一项重要特征，也是剩余渔业人口向海洋发展的一个重要方向。[527]

二、舟师

在福建港市长期的航海活动中涌现了一批熟练地掌握天文航海及地文航海的技术，在惊涛骇浪的大海中"鼓枻扬帆，截流横波"，"如走平原"，富有航海经验的各种专业技术人员。《东西洋考》卷九《舟师考》云：

> "每舶船主为政，诸商人附之如蚁。封卫长合并徒巢，亚此则财副一人，爰司掌记；又总管一人，统理舟中事，代舶主传呼。其司战具者为直库，上樯桅者为阿班，司碇者有头碇二碇，司缭者有大缭二缭，司舵者为舵工，亦二人更代。其司针者名火长。波路壮阔，悉听指挥。"

因此，郑和每次下西洋都要预先派人到福建，"选取驾船民梢中有习惯下海者称为火长，用作船师，乃以针经图式付与领执，专一料理，事大责重。"[528]

据《东西洋考》卷九《舟师考》，在航道测定方面，明代闽海舟师已普遍采用"更"、"托"的计算方法，"如欲度道里远近多少，准一昼夜风利所至为十更，

约行几更，可到某处。又沉绳水底，打量某处水深浅几托（谓长如两手分开者为一托），赖此暗中摸索，可周知某洋岛所在，与某处礁险宜防”。再根据长期航行中所得到的大量数据编绘出从福建沿海到东西二洋各国的详细针路。

在观察星辰、测定船位和航向上，闽海舟师也积累了很多的经验。“行船岐者，海水连天。虽有山岐，莫能识认”，“须知船身高低，风汛大小，流水顺逆，随时增减更数针位，或山岐远近高低形势，探水试深，牵星为准，的实无差，保得无虚矣”。这种夜则观星、昼则观日的牵星法，在郑和下西洋的航行中得到广泛的应用。

据《东西洋考》卷九《舟师考》，在航海气象潮汐方面，福建船师、水梢积累的经验也十分丰富。他们通过占天、占云、占月、占风、占雾、占电、占海、占潮等各种方法，预测海上变幻多端的天气和预防风暴的袭击以保证船队的安全航行，如在春夏二季航行，“若天色温热，午时后或风雷声所作之处，必有暴风，宜急避之，秋冬二季虽无暴雨，每日行船，先观西方天清明，由五更至辰时天色光光无变，虽有微风，无论顺逆，行船无虞”。对云的观察：“清朝起海云，风雨鏖时辰；风静郁蒸热，雷云必振烈；东风云过西，雨下不移时；东南夕部没云，雨下已时辰；云起南山遍，风雨辰时见。”对风的观察：“端午汛头风，二九君还记，西北风大狂，回南必乱地。”对日的观察：“乌云接日，

雨即倾滴；云下日光，明朗无防。”对雾的观察：“雾收不起，细雨不止；三日雾蒙，必起狂风。”对电的观察：“电光西南，明日炎炎；电光西北，雨下连宿。”对海的观察：“蝼蛄放洋，大飓难当；两日不至，三百无防。”对天的观察：“朝看东南黑，势急午前雨；暮看西北黑，半夜看风雨。”关于潮汐方面，《东西洋考》卷九云：

> “漳人之候潮也，夜则以月昼则以时。于指掌中从日起时顺数三位长半满退半尽六字操之无毫发爽。海上渔者于海啸则知风，海动则知雨，潮退则出，潮长则归。其方言云：‘初一、十五潮满正午，初八、廿三满在早晚，初十、廿五日暮潮平’。”

总之，福建舟师在远洋驾驶、船舶导航、船位定向、航海气象等方面都积累了丰富的经验，为远航贸易提供了可靠的技术保障。

三、海商

海商是港市社会基本的社会阶层，他们是海上贸易行为的主体。没有商人，便没有贸易，便没有海洋贸易的发展。在明清时期的中国，无论行政方面及道德方面如何限制资本的成长，大商人和商业资本都已经出现了。这种情况，在明清时期闽东南的港市社会，表现得尤为明显，特别是16世纪中国——葡萄牙大宗贸易的闽东南港市，海商陆贾人数之多，规

模之庞大，贸易范围之广阔，商业资本之雄厚，集中体现了港市社会的商业特性。

港市商人的特点是行贾四方，流动性非常大。如安平商人“多服贾两京都、齐、汴、吴、越、岭以外”，并“航海贸诸夷”，[529]“其地少而人稠，则衣食四方…是皆背离其室家，或十余年未返者，返则儿子长育至不相识别。盖有新婚之别，聚以数日离者”。[530]其活动空间也十分广泛。“贾行遍郡国，北贾燕、南贾吴、东贾粤、西贾巴蜀，或冲风突浪，争利于海岛绝域之圩。近者岁一归，远者数岁始归，过邑不入门，以异域为家”。[531]大江南北，长城内外，到处有他们经商的足迹。他们“襟带江湖，足迹遍天下。贸海则文身之地，雕题之国，无所不至，南海明珠，越裳翡翠无所不有”，[532]把从国外采购的胡椒、木香、象牙、明珠、翡翠等，运往南京、苏杭、临清、川陕、江广等处发卖，然后又在当地收购其地所产的丝锦、锦绫、布、靴袜等，经港口输往国外。[533]

闽东南港市商人还善于经商。如泉州安海商人，“经商行贾，力于徽歙，人海而贸夷，差强赀用”，[534]“航海贸诸夷，致其财力，相生泉一郡人”。[535]泉人李光缙《景璧集》所载几则资料，反映了安平海商善于经商之情形：

> “沈孺人早岁归小楼公，是时小楼公方始产，积居转贩为业，如窥邑市，岁酤所出入，赢得三之，为小贾。孺人问有无焉。继行

旁郡国，岁转贸以百数，赢得五之，为中贾。孺人问多寡焉。最后四方郡国无所不致，珠玑、犀牛、玳瑁、丝、果布之贸，转贸以千万数，赢得十之。孺人乃不问有无多寡焉，而一意以节缩佐之，素衣浣服蓝缕如初。"536

"安平人多行贾，周流四方，兄伯年十二，遂从人入粤。其少有诚壹辐辏之术，粤人贾者附之，纤赢薄贷，用是致资，时为下贾。已，徙南澳与夷人市，能夷言，收息倍于他氏，以致饶为中贾。吕宋澳开，募中国人市，鲜应者，兄伯遂身之大海外而趋利，其后安平效之，为上贾。"537

安平商人由小贾而中贾而大贾，生意越做越大，钱越挣越多，凸现了一个善于经商的海港商人形象。

"处士陈斗岩甫垂髫，避乱入安平市，市人罔知之者。颜君道谋睹其状貌，大奇之，遂许以季女，…多金钱财帛以畀之，处士藉以运筹鼓策。…处士其初斗智，最后争时，行财币如流水，若猛兽鸷鸟之发，人虽与共用事，终不如之矣。故人或折阅，而处士收息反倍之。处士行贾，北走齐吴，南走粤。吕宋洋开，鬻财吕宋，转贩所至，人多重之，倚为祭酒。竟以致富，埒于内家，内家用是亦益饶。"538

处士陈斗岩公在商场上斗智争时，而获致富。又何乔远《镜山全集》卷之七十载：

> “府君讳守吾…世居晋江安平镇之西安里，…蚤孤且贫，是用束身从贾，然具有信断而大之，以好行其德，不离于儒术，始客潮，…其服贾也，本之以信，佐之以智，因之以天，以处厚为丈夫，以任遇为明达，常舍竞而多奇中，中经折阅，亦无所苦。故始为末，继之中，而终以大。”[539]

安海商人以儒术经商而立于不败之地。又《景璧集》卷十八（祭曾友泉文）：

> “友泉公自垂髫时，业已从兄伯贾闽广间，其后转资荆湘，从业吴越，北极燕赵。海岱之圩，足亡不遍。而珠玑、犀象、香药、丝、果布之凑，盖不数年，而公成大贾矣。公为贾用本守末，以文持武，智能权变，勇能决断，仁能取予。疆能有所守，乃其倾资延士，设财役贫，盖有儒侠之风焉。”[540]

而对于厦门人的经商才能，一个英国人是这样评论的：

> “厦门的港口是优良的。…当地人民似乎是天生的商人和水手，由于他们家乡的贫瘠，多数人无业可就，但更主要的是他们的性格驱使他们离乡背井，…无论他们到什么地方，就很少再贫困下去，相反地，他

们往往变得富裕起来。由于他们资金多，人又勤劳和擅长经营，他们于是支配着全岛和全省的贸易，…所以从当地居民经营的事业来看，这个贫瘠的地方却成为中国最富饶的地区之一。"[541]

海外侨商是闽东南港市社会的重要组成部分。宋元时期，安平商人梯海贸诸夷者，已甚盛行，远航麻逸、占城、渤泥等地。明代，安平人出国贸洋，更为繁多。明成化间(1465年~1487年)已有颜嗣祥、颜嗣良等多人旅居泰国暹罗，尚有陈朝汉者，亦流寓柬埔寨之真腊。隆庆年间（1567年~1571年）吕宋开洋，募华人为市，安平人去者或久客不归，间有藉居生长子女者。侨居海外之安平人，能与夷人互济有无，融洽相处。万历间，安海灵水旅菲侨商，从当地夷人习种番薯，得其协助，私运薯苗回国传种，开闽南首种蕃薯之始，植福于子孙万代。清初从顺治初年至康熙廿三年（1684年），安平人出国人数最多，十之七八旅居于印尼之咬罗吧（今雅加达），其他散处三宝垅、泗水、顺塔、旧港等地。乾隆、嘉庆年代，出国者亦不少，多旅居印尼，并遍及吕宋、安南、暹罗等地。清末道光、光绪年间，出国人数特多，多往马来亚之新加坡、槟榔屿、吉兰丹等。[542]

由陆贾海商构成的广泛的商人阶层，对于港市经济的运作发展，作用无疑是巨大的。没有商人，便没有港市，港市经济要持久发展，需有成熟的商人阶

层。但据《东西洋考》卷七载，明清港市的海商有“四害”之苦。一是“官害”。税务官经常对海商“卖放指吓，倍索常例”，甚至足未到船，锱已充盈。所以差官是“瘠商之蟊贼也”。二是“吏害”，这批税吏，“喜则啸虎，怒则张鸱，甚至官坏而吏仍肥，锱亏而书悉饱，皂快人役，同类分至，惨焰异常”，故“衙党是残商之蜂蚤也”。三是“奸商之害”。他们“派敛众商，从一科十，从十科百”，而市棍包引之徒又“分门别户，以相表里”，衙胥狙狯之雄也“丝牵绳联，以相应和”，因此，奸商是“削商之刀锯也”。四是“兵害”。游兵借盘诘为名，对海商“尽行留难，总哨目兵，次第苞苴，藉声诈，阴滞拖延”，是“费商也，亦厉商也”。总之，“官市一，书吏市二矣；书吏索一，主商又敛二矣。重重征削，皆商膏也”。广大海商倍感“茫茫大壑，真成苦海”，怨声载道，苦不堪言。

万历二十七年，御马监监丞高寀任福建矿税监。高寀到闽，为搜刮民财，“四处设关，分遣原奏官及所亲信为政，每于人货凑处置牌，书圣旨其上，“舟车无遗，鸡豚悉算”。[543] 巧立税目，横征暴敛，漳澄海商深受其害。对于停泊商船，他经常派爪牙上去“广搜捕，稍不如意，并船货没之，得一异宝，辄携去，曰：吾以上供。”或者“每值东西洋船，私寄数百金，归索十倍，稍不如意，则诬为漏税。一物相溷，动费千金，拷掠之毒，怨尽骨髓”。[544] 在高寀的残暴掠夺下，商民怨声载道。万历三十年，有一批商船驶回月港，高

案规定,"一人不许上岸,必完饷毕,始听抵家",还下令,"有私归者,逮治之"。有些商人上岸,立遭捕拷,结果,"系者相望于道,诸商嗷嗷…遂致海商鼓噪为变"。当时愤怒的海商包围了官署,声言欲杀案,并把他的爪牙参随投入海中。高案吓破了胆,连夜逃跑。[545] 高案因此而恼羞成怒,愈益暴虐。他派遣税棍"诡名督催",对行户实行私派,"金行取紫金七百余两,珠行取大珠五十余颗,宝石行取青红酒黄五十余块,盐商每引勒银二钱,岁银万两,其他绸缎铺户百家,编定轮日供应,日取数百计",甚至"饮食珍奇及一应米菜酒果尽取商店,日用五十余金,各项物价分毫不给"。其党羽也乘机搜刮民财,"各棍人人取足,百金之产,编派无遗,擒拿考逼",使商民非投水即自缢,冤号动天。

四、官牙

明清时期的中外朝贡贸易活动中,常由官设牙行作为媒介,从中经纪。福建市舶司设有官牙24名。[546] 这些牙人均选有抵业人户充任,官给印信文簿,附写官船户住贯姓名,路引字号,货物数目,每月赴官查点。在地方官员的监督下,会同行匠验看货物成色,评估货价,介绍与中国商人交易,从中提取佣金。而琉球人回国需要购置的货物也需通过官牙代为采办。这种承办琉球商务的商人,当时被称为球商。

福州作为中琉海上贸易的港口，其海洋商品经济的发展，也造就了一批专门从事琉球贸易的商人，据史料记载，福州市舶司设有“牙行，原役二十四名，各年分不等。革去十九名，今只存五名”。[547] 因福建市舶司专管琉球的进贡贸易，故福州牙人主要从事来自琉球的贸易，他们验看货物成色，评估货价，介绍琉球人与中国商人交易，从中提取佣金，或为琉球人代购所需货物。早在明永乐年间，已有福州商人包揽琉球人在中国的贸易事务。明永乐二十一年（1423 年）有琉球贡船到福州府闽县高惠里驻泊，两次委托牙人陈铭、黄恩六、周文质等购买货物，预付宝钞 4500 贯。但到了洪熙元年（1425 年）三月贡船回国时，向陈铭等 3 人催讨货款，却遭到拒绝，反受其辱骂，不得已而将此事上奏礼部。[548] 又明清之际福州有琉球人熟识的守法商人梁迹、郑玄等人，专门经营琉球贡使团的贸易活动。史载弘光元年（1645 年）三月初七日，南京礼部给福建等处承宣布政使司的照会中就提出：“琉球国夷使正议大夫金应元等呈称：前事切元等本国恭顺来朝进贡，请开互市，奉旨准开互市白丝，纳税助饷，钦遵在案，其互市白丝，但非官牙无以平市价，兼非熟识通译暗语难以交易。元等稔知本地识牙梁迹、郑玄等十人，身家无过，音语攸知，已经布政司审取给札信牌，随便到京。例应请换部札迹等存执，毋致奸棍生歹，夤缘插人，祸及远夷等情到部，据此除给札付梁迹、郑玄、鲁丰、何益

达、郑碧、王烨、张拱、冯升、郑齐、梁英十人遵执外，为此合行该布政司察照来文事理。凡有互市交易等物随报本部，差官登簿，听候约束，毋得咨肆。随贡到日，另行例换施行，须至照会者，右照会福建等处承宣布政使司，准此。弘光元年叁月初七日。"[549]

顺治十年(1653年)二月二十七日，琉球国中山王世子尚质上奏朝廷，奏折中陈述："前贡船人闽随带土产银两贸易丝絮布帛等物。明初听从所便，都无抑勒。迨至晚季地棍作奸，倚藉乡官，设立都牙，评价各色，音语不通，低昂任意；常用丝帛，指为禁货；效顺属国，律以倭奴，吏胥播弄，留难万端，以致银货空于白抽之手，官司縻系，至于风汛非时，人舡不返…"[550]此段文字所述指崇祯年间福建球商拖欠琉球人货款一事，其中，将林泰等人描述成倚藉乡官仰昂，任意刁难琉球商人的福州牙人。为了避免此类事件的再度发生，后来规定琉球人必须严格按规定购物，并加强了琉球馆开馆贸易的管理。"自开馆之日为始，验明兑换出易货物，按日折报。并令将开馆日期先行通报，不许把驿员弁兵役需索陋规，严禁附近土棍奸民入馆勾通局骗，串带禁物，逾额滋弊。并令土通事将交易客商姓名、总买物件，按名折报，事竣着令福防厅汇送细册，送司查核。"[551]规定如此严格，琉球贡使团在福州的贸易活动因有福州球商的支持，其活动仍然超越规定的范围，游刃有余。如乾隆九年(1744年)五月十四日，由监看琉球馆贸易的官员胡

安邦禀报，琉球国贡使向福州商人定购救火水龙一架，福建巡抚即派员及工匠前往查验，以防琉球人有违禁贸易活动。又如乾隆五十六年(1791年)八月初八日福州将军魁伦奏报，琉球船购置许多大黄等药材，后查明是江西建昌府人江生生、王永兴和在福州从事药材生意的行商买与琉球人的，并追查了药材的来源。虽琉球贡使所购数量超出规定，但经清廷允准后，一律放行。从琉球人在福州购置救火水龙，并抬入琉球馆内；琉球人大量购置大黄出境时才被发现。这些事例表明，由于福州球商的活动，使得琉球人在福州的贸易十分便利，以致日夜监管琉球馆的官员事先竟毫无查觉。

据研究，福州曾有10家球商承办琉球贡船商品的买卖。这10家球商为卞、李、郑、林、杨、赵、马、丁、宋、刘。琉球人所需物品，亦托此10家球商代办。一般商人依赖10家球商而生，或代他们前往天津、江苏各产地采运木材、丝货者，颇不为少。这10家球商当时是一种官许牙行，和广州的十三行、厦门的洋行、乍浦的牙行为同性质的东西，在中国传统社会商业资本的发展中起到了很大的作用。[552]福州的球商垄断着中琉贸易，在中琉贸易的发展中扮演着重要的角色。

五、游手

明清时期，福建土地兼并有相当的发展，谢肇淛

《五杂俎》云：

> “闽中田赋亦轻，而米价稍为适中，故仕宦富室，相竞蓄田。贪官势族，有畛湿遍于邻境者，至于连疆之产，罗而取之，无主之业，嘱而丐之；……黄云遍野，玉粒盈嫂，什九皆大姓之物，故富者日富，而贫者日贫矣。”[553]

随着城乡商业的发展，有不少失去土地的乡民离开农村而寄食于城市，由农民和城市贫民、流氓无产者及一部分贫军构成了港市的社会下层市民，即所谓游食、游手、无赖之徒。明代部分城市贫民及部分流氓无产者的“结义吃血兄弟”组成打行、火囤。“城市乡镇有等恶少结伙成群，自称为龙为虎，为将为杰者，恣行闾里，莫敢许视”。[554]由于封建城市的寄生性，消费多，生产少，这群从生产游离出来的人物，生活极不安定，每被统治者称为“市井恶少结党纵横，平居赌博犯禁，遇事火囤害人”。[555]一有风吹草动，容易趁火打劫。商人、地主、官僚和低层士绅常成为他们打劫的对象。万历《泉州府志》卷三《风俗》载：

> “下至无赖子，袖挟铢两，冀幸雉卢，堕落陷阱，坐进衣帻，竟之妄意之室中之藏，以分均出。后为仁义者，皆若而侪也。而又有骈胁多力之雄，如彪如虎，十百为群，依窟负嵎，一啸蜂集。”

清代，厦门有“闯棍者，无赖恶少也，纠结伙党，鹰视狼行，周游衢巷，寻事生风”，“道光十年（1830年），有闯棍者在万石岩纠盟，署同知任沈锴访得之，获二十九猛”。[556]

○　海洋社会组织

港市社会是怎样管理的？在何种程度上明清帝国港市是一个一体化的社会政治实体呢？港市里有什么样的市政公务并经由怎样的体制管理予以实施？官方、士绅和商人的政治权力是怎样实施和调解的？在何种意义上可以说港市处于有效的管理之中呢？这些问题与港市的“组织性”有关。港市海洋社会经济活动并非处于无序的个人盲动状态，而是体现为一定的社会组织形态。港市的组织性与港市贸易商业活动有着密切的功能关系，同时，港市的组织性也并非外在于国家力量，国家也常应用组织性力量将地方经济活动纳入到统一的帝国政治体系之中。

一、管理组织

（一）市舶司

市舶司是官府管理、控制海市的机构，是国家力量下渗地方社会的体现。其业务范围很广，其废置或合并是由官方根据政治形势之变化，对外贸易之盛衰及国家课税多寡来考虑决定的。我国古代市舶始于唐代。宋元时期，市舶制度日趋完善，不仅拥有完

整的市舶机构和市舶官制，而且制定出一整套的管理进口贸易的市舶条例，使市舶制度进入典型化、规范化阶段。明代市舶司是为了政治外交之需，作为国家财政重要来源——税收机构在明代市舶司身上已消失，贸易机构性质还存在，但只限于为统治者奢侈生活做买卖。明市舶司忠实执行明王朝的怀柔和禁海政策，对明清港市经济活动影响至深。

明代实行朝贡贸易制度，市舶司成为管理控制朝贡贸易的一种机构。洪武三年(1370年)明廷在朝贡船舶经常出入的广州、宁波和泉州港各设市舶司，后因严海禁于洪武七年(1374年)废止，至永乐元年(1403年)复设，隶布政司管辖，又因前来朝贡的贡使和蕃商日益增多，于永乐三年(1405年)在广州、宁波、泉州三地设"驿"，于泉州者为"来远驿"。按永乐官制市舶司设提举一人，从五品；副提举二人，从六品；吏目一人，从九品。"[557] 此外还有通晓番文精通礼法的土通事及门子、弓兵人等。永乐元年之后，太监提督市舶。嘉靖十一年(1532年)一度裁革市舶太监，至万历二十七年(1599年)二月又恢复之。

明廷限定泉州为专通琉球的港口，[558] 洪武三年二月在泉州设市舶提举司，[559] 其址在府治南隅水仙门内宋市舶务旧址。洪武七年罢废。[560] 永乐元年(1403年)复设并设太监提督，由布政司直接管辖。[561] 永乐三年(1405年)在市舶司所在地置驿馆以接待贡使舶商。[562] 泉州来远驿设在城南车桥村。[563] 福建

市舶司设"提举一人，副提举二人，属吏目一人，驿丞一人"，[564] 并设有通晓番文、精通礼法的土通事及门子、弓兵人等。[565] 据《闽书》及《福建提举市舶司志》载，明代福建副提举仅有一名。在成化年间市舶司由泉州迁福州之前，琉球入贡基本上是按规定的贡道自泉州登岸的。

明初市舶司以"禁通番"为主旨，失去主动招徕贸易之职能。永乐以后因官方海外贸易的衰落，泉州市舶司的职能也随之大大削弱，形同虚设。最初琉球船泊于泉州，由设在泉州的市舶司管辖，由于琉球船来华直驶福州远比到泉州便利，又因琉球贡使到泉州后赴京贡道要入闽江北上，而在福州驻泊可直入闽江，加上从事琉球朝贡贸易的人员相当部分是移居琉球的福州河口人，故琉球贡船渐多泊于福州城南河口，市舶司亦因而于成化间迁往福州。高岐《福建市舶提举司志·建置》载："国初开市舶于泉司署，因之，后蕃舶入贡，乃趋福。成化五年（1469年）奏改舶司于福。制曰'可'。乃建市舶太监府于舶衙；市舶提举司于澳桥；进贡厂柔远驿于河口。张官置吏，宏规伟瞻，诚足以壮中国而控外夷也。"[566] 迁移后，置市舶司于布政司西南都指挥佥事王胜故宅；置进贡厂于城南河口，为贮存贡品方物之用；置柔远驿于水部门外，为贡使馆寓之所。[567] 嘉靖六年为严申海禁而罢浙、闽二市舶司。[568] 至嘉靖三十九年（1560年）始得以恢复，万历八年（1580年）又遭裁革。[569] 直至

万历二十七年（1599年）神宗大榷天下关税时才再次得以恢复，且派遣内监高寀为市舶提督兼管矿务。[570]

按《明史·职官志》，市舶司“掌海外诸蕃朝贡、市易之事。辨其使人表文，勘合之真伪，禁通番，征私货，平交易，闲其出入而慎馆谷之”。[571]其职责范围大致为：负责海外诸国来华的朝贡事务，掌管贡舶互市，执行海禁政策兼管海防，禁止军民人等通番。隆庆以后负责市舶的管理。明朝前期市舶司的建立主要是为朝贡贸易服务，由于这种朝贡贸易手续十分繁琐，所以要另设专门的机构来主持这项工作。

每当琉球贡船到达闽江口外，由闽安镇等巡检司即申报各衙门，把总指挥则差千百户一员，坐驾军船，防范琉球贡船进港。同时都司还委派一员指挥督同地方沿江巡逻防范。尔后，由都、布、按三司各派一员主管会同市舶提举司掌印官中员，带领土通事及合用匠作人等，前往琉球贡船停泊处查验“彼国符文执照”，并令匠作将船舱货物封钉固密，将过程禀上司，接着由巡检司派员作向导，经闽江到达福州市内。在市舶司官员的监督下，贡物存入进贡厂，进贡人员信住柔远驿，听候会盘。

会盘根据贡使的申请，经都察院批行布政司择日，札行提举司组织各衙门到进贡厂锡贡堂进行。是日各大小衙门派员到厂参加，先由经办官员验封开舱后，提举司与闽、侯、怀三县查照旧规，备办箩桶、

杠索，指拨役夫将贡物由仓库搬运到锡贡堂。各大小衙门官员到齐后，贡使参见行礼，递上方物文册，然后由行匠将贡物验报明白，再由民夫搬扛贮库。

会盘事毕，琉球贡使一行到柔远驿安歇。都司行左右中三卫取拨百户3员、军士100名、提举司拨吏1名，每夜提铃巡逻，防守方物。仍拨千户2员，军士30名把守柔远驿门，防止琉球人擅自出入，交通贸易违禁货物。[572]察院并都、布、按三司各先差人递本赴北京走报后，由布、按两司官员各一员同提举官员共同到进贡厂开库、会同拆开，督匠验看成色，作有关处理，重新装箱，再逐箱钉封，最后由都、布、按三司会委千、百户2员，护送贡使、贡物。自柔远驿起程，乘船溯闽江而上经延平（今南平市）、建宁（今建瓯）到崇安，越武夷山，进浙江，然后由大运河送达北京。当琉球贡使一行20余人赴京进贡后，留下的琉球人在地方官员的监督下将贡船附载的货物，除部分随贡物运至北京外，余下皆在福州交易。贡物除在福建市舶司及京城会同馆互市外，沿途严禁擅自交易。景泰年间，"命都察院出榜禁约各布政司，外夷经过场所，务必严加体察，不许官员军民铺店之家与之交易货物，夹带回返，及通同卫所多索车杠人夫，违者全家发海南卫充军"。中琉朝贡贸易自始至终都是在市舶司及会同馆严密控制下进行的，有很大的局限性。

(二)督饷馆

督饷馆是明朝官府为加强对民间海外贸易的管理,征收饷税以造船养兵,于明后期在漳州月港设置的海商管理机构。它的设置反映了明代海洋社会经济的强劲发展,也表明随着港市民间贸易的发展、新的海商管理制度已经形成。在这种新的管理制度下,任何国家(除东洋日本之外)的商船都可到月港停靠,不受时间限制,随时都能上岸贸易。凡是纳过税的商品,均可随地自由交易。[573]

督饷馆是由打击走私贸易的海防机构演变而来的。嘉靖九年(1530年),根据巡抚都御史胡琏的建议,把巡海道移驻漳州,并在月港东北10多里的海沧澳建立安边馆,委各府通判一员驻扎,半年一易。[574]嘉靖三十年(1551年),复于月港建立靖海馆,以"通判往来巡缉"。不久,海盗商人谢志占据月港,接着,海商张维等24将又"结巢盘踞",使官府完全失控,月港地区"殆同化外"。于是嘉靖四十二年(1563年),巡抚谭纶下令招抚,"仍请设海防同知,专理海上事,更靖海馆为海防馆",由海防同知驻扎。隆庆、万历年间,为了征收商税,加强管理,才把海防馆改为督饷馆,馆址在"县治之右,即靖海馆旧基"。[575]万历二十七年(1599年),明神宗大榷天下关税,中官高案衔命入闽,舶税遂归其委官征收,而督饷馆则成为闲置机构。万历三十四年(1606年)舶税征收重归督饷馆,并由漳州府的5名府佐每年派1名轮流管

理。这种做法大约维持至崇祯五年(1632年)月港趋于关闭，饷税无从征收之时。[576]

月港新的管理制度从抽份实物改为征收货币的饷银制，反映了关税制度的重大变化。明朝的舶税征收制度，在正德初年才建立起来，开始时仍以征收实物为主，即按百分之二十五至百分之三十的税率进行征收。到隆庆年间，海禁开放之后，因夷商报货不实，改用丈抽的方法。万历三年(1575年)又制定了征税则例。按《东西洋考》卷七《饷税考》所记，当时征收的舶税有下列四种：

1. 引税。

前往东西洋等地经商的船舶，按制有一定限额，如规定往暹罗发舶4只，获准往暹罗的这4只船舶的舶商，要到市舶司去领取"引票"，领引票时，要纳税，为"引税"。最初航行东西洋的船舶，每引税银三两，后增至六两。按规定航行东西洋的船只每年为88艘，但最多时达到一百一十引。[577]

2. 水饷。

"以船广狭为准，其饷出于船商"，即按船只大小征收船舶税，出之船商。凡航行西洋的船舶经丈量后，面阔1.6丈以上者，每尺征饷银5两，一船该银80两。面阔1.7丈以上的每尺征饷银5.5两。船舶面阔每增加1尺者，加征银5钱。最大船阔2.6丈以上，每尺抽银10两，共260两。航行东洋的船，因体积较小，则"每船照西洋船丈尺税则，量抽十分之

七”，即减少税款百分之三十。

3. 陆饷。

“以货多寡，计值征输，其饷出于铺商”。即向货主征收的货物进口税，其税出自购买进口货物的铺商。如胡椒、苏木等物，计值一两者，征税银二分，[578]其余诸物依次类推。

4. 加增饷。

此乃专为白银贸易而设，一般由船主负担。因航行东洋吕宋的船舶，除载大批墨西哥白银归航以外，“无他携来，即有货亦无几，故商人回澳，征水陆二饷外，属吕宋船者，每船更追银百五十两，谓之加征。”[579]后因海商苦难，万历十八年（1590年）减至一百二十两。

月港开港之后，通过督饷馆征收的税额不断上升，所以张燮在《东西洋考》序中说：“我穆庙时，除贩夷之律。于是五方之贾，熙熙水国，刳艎舶，分布东西路。其捆载珍奇，故异物不足述，而所贸金钱，岁无虑数十万。公私并赖，其殆天子之南库也。”[580]

督饷馆的职责，除了发放商引、征收饷税外，还负责对商船实行检验和监督。月港海商出海贸易，首先要得到官府允准，由海防官发给船引后，才能启航。每次请引以100张为率，每一张船引均须详细填写船商姓名、年貌、户籍、住址、去处、回销日期以及限定的器械、货物等商品名称，“商众务尽数填引，毋得遗漏”。同时海防官及各州县要设置循环号簿2

扇、照商引登录器械、货物、姓名、年龄、户籍、住址、去处、期限等，“按日登记”。[581] 如所报有差错，船没官；如货物斤数不同，货没官。每年冬春之间，商船出航，督饷官员须亲至厦门，检验每艘出口船只；仲夏至仲秋商船归航，督饷官员又须到海外对入口商船进行监督，凡经过南澳、浯屿、铜山及濠门、海门等地，各巡司即随时将商船情况报督饷馆，并对之实行监督，防止出现隐匿、偷漏饷税等情形。[582]

月港于崇祯年间迅速衰落，督饷馆亦随之失去作用。虽其存在时间短促，但在管理民间海外贸易方面起了一定作用。它所制定的各种饷税制度实为清初厦门海关设置之先声，它集中于查验船舶和征收关税，起了海关的作用。

(三)海关

清廷为控制对外贸易活动，在闽海设立海关机构，实行严格的对外贸易管理政策。清康熙二十三年(1684 年) 开海之后，为管理海市与征收进出口关税，分别设立粤海关、浙海关、江海关和闽海关。康熙二十四年五月正式设立厦门海关。[583]

闽海关是福建海关的通称。《鹭江志》载：“闽海关，旧为户部所管。每三年，部中选一员抵厦专理其事(员外、郎中不等)，住户部衙(在养元宫边)。分四处稽查，岁解征税银七万三千有奇。今为将军兼管，委官一员，在厦总理，有事则禀明将军，饷银作四委解京。大馆在岛美路头，凡洋商南北等船出入，皆到

馆请验，惟米粟免饷，余俱有例。其自外来者，洋船则官亲登其上封仓，命内丁日夜看守，防其偷漏掖处，验明征饷。商船则遣人持丈尺，量测浅深，计算所载多寡，分别征饷。自本地出者，则挑赴大馆报税，给单出水。小馆则随潮时，命巡丁遍查渡船，验其有无偷漏，其或隐匿不报，察出则执解大馆，以凭送究。"[584]除了厦门总口外，还有福、兴、泉、漳四府及福宁一州共32口。厦门总口于1685年5月～7月间正式对外办公。[585]其衙署初设于养元宫边，后迁至钱炉灰埕的江夏堂。清道光年间，衙署移设于岛美路头，称"税馆"或"大馆"。康熙二十四年刚设立时，由清廷户部派满汉各一员督理榷征闽海关，分驻福州南台、厦门。两年一易，1689年改为一年一易。1690年后专用满员1人，多驻厦门。雍正二年(1724年)，闽海关业务归巡抚兼管，由巡抚专委1名管关官员办理，其他各口由巡抚及委员衙门各派家人坐口监查。1729年恢复由中央直派海关监督，常驻福州。乾隆元年(1736年)改由闽浙总督兼理。其辖下兴泉永道(驻厦门)，被授予监视海关日常事务的特别职责。乾隆三年(1738年)改归镇闽将军管辖，派旗员1名总管税务，督率2名家丁，一名与委员商办关务，另一名征收进出口税。[586]至此，闽海关体制才基本确定下来。

闽海关厦门口设立初期，内部机构不详。早期厦门口辖有青单口岸(验货点)3个：厦门港、鼓浪屿、

排头门；钱粮口岸4处：石码、南山边、刘五店、安海。1740年(乾隆五年)安海口归隶泉州税馆。1742年(乾隆七年)裁汰南山边并入石码。除此之外，各口均领有轮哨稽查小口：厦门港口领有西山边，鼓浪屿口领有新屿，排头门口领有浦头、玉洲，刘五店口领有澳头、石浔。玉洲口后改设于石美。这些口岸均有查验货物或征税的职权。[587]

闽海关的职责，不仅管理对外贸易，而且管理国内的沿海贸易。“福建海关巡查之事不比他处之关，但止稽查货税，凡往来外国及台湾船只，并外国来闽船只，出口入口，皆系海关稽查，实以兼防奸究”。[588]闽海关的管理职能主要为船舶监管和货物监管两个方面。

1. 船舶监管。

清廷官府对出海船只的管理十分严格，船户制造船舶必须向海关和地方官申请料照，然后才能按照料照的清单和规定购买材料，开工制造。料照的规定相当具体，不仅书写了船的大小和各部件的种类、名称和数量，而且还开列各种材料的数量，如嘉庆时发给某船户在鼓浪屿制造商船的料照就写明“舵一门，桅大小二杖，篷大小二领，绽二门，另梁一个，鹿耳一副，铁钉二百斤，网纱二百斤，桐油二百斤，黄麻一百斤，松木枋十片，棕丝一百二十斤”。[589]同时还要有船匠和铺户、澳甲、邻佑的甘结书，保证按料照的规定制造，才能开工造船。商船造竣后，又要申请

验烙给照，由闽海关配给关牌，申请书写道“具禀×××澳子商船户×××为造船完竣，禀恳验烙给照书，缘住居海滨，行船为活，自备资本赴台，请给料照置造小商船一只，梁头1.78丈，兹已造竣，经合开明舵水，取具铺邻连环各甘结，粘同料照禀缴，叩乞大老爷恩准验烙给照，请配关牌，以便贸易输税”。[590]船户领到关牌至此，这条船才是合法的海上贸易商船。可见闽海关对船舶的制造及进出港管理是严格的。

闽海关不仅对船舶有稽查之责任，而且还有征税之职能，所有进海关的本国洋船及外国商船均须向海关缴纳“船钞”。清代前期对外国船只征收的船舶税，在清初未实行海禁之前，是沿袭明代隆庆五年(1571年)实行的丈抽制，以船的大小为标准，西洋船定为九等，东洋船定为四等。康熙二十四年海关设立后，各海关“均照粤海关例征收”。[591]即西洋一等船征银3500两，二等船征银3000两，三等船征银2500两。至康熙三十七年(1698年)，又把对西洋船的征收标准改照东洋船的征收标准，即一等船征银1400两，二等船征银1100两，三等船征银600两。[592]而在实际执行的过程中，闽海关并没有这样做，而是照原先的标准征收，加之广州尺的长度与厦门不一样，因此在征收标准上就出现了混乱。

对出洋贸易的本国商船征收的船舶税标准，闽海关规定为按梁头丈尺，5尺以上至1丈，每尺征银

5钱；1丈以上至2丈，每尺征银1两；2丈以上，每尺征银2两。至雍正七年(1729年)又减折丈尺，梁头宽7尺以上作5.2尺，8尺以上作5.4尺，9尺以上作5.6尺，1丈以上作5.8尺，1.1丈~1.2丈以上作6.4尺，1.4丈~1.5丈以上作6.8尺，1.6丈~1.7丈以上作7.5尺，1.8丈作8尺，每尺税银5钱，一年征收两次。[593]

2. 货物监管。

闽海关对进出口货物的监管也很严格，特别是有关国计民生和军事用品，绝对禁止出口，一旦被查获，不仅商人要受重刑，而且沿口近边关隘官弁也要受到革职处分。比如大米是南方人民的主要食粮，福建一向是缺粮省份，故对米谷出口严加控制。乾隆元年(1736年)"议准嗣后如有奸徒偷运米谷接济外洋者，照出洋船只多带米粮接济外洋例拟绞，立决"，如有希图厚利，将米谷偷运出口贩卖，即使没有接济奸匪者，也要处于不同的刑罚："计算米一百石以上，谷二百石以上，照将铁货潜出海洋货卖一百斤以上例，发边卫充军；米一百石以下，谷二百石以下，照超渡关津律杖一百，徒三年；至米不及十石，谷不及二十石，照例制律杖一百，仍枷号一个月示儆。"对于海关官员及文武各官，如知情故纵，照违禁货物出口律治罪外，如果是因工作失职造成的，也要给予一定的处分，"失察偷运米一百石以上，谷二百石以上，将各员弁均降一级留任；米一百石以下，谷二百石以下，罚

俸一年；米不及一石，谷不及二十石者罚俸六个月”。[594] 因此，规定出海船只，除每天的基本口粮外，一粒粮食也不准偷运出口。铁是制造兵器的主要原料，海关严禁出口。雍正九年规定，凡将废铁潜运“海洋贩卖者，一百斤以下杖一百，徒三年；一百斤以上发边卫充军；若卖与外国及明知海寇卖与者绞，监候”；甚至于“铁锅出洋，照废铁之例一体严禁”。[595] 再如黄铜，也成为海关的禁运物品，乾隆十四年“复准将红黄铜器，铜斤私贩各洋货卖者要分别治罪，货物船只入官，其关汛员弁不行搜拿，知情故纵者革职，如系卖放，照例治罪，若止失察，降一级调用”。[596]

闽海关一方面对禁运货品严加控制，另一方面对进出口的一般货物进行税收管理。开关初期，税率比较简单，1685 年英国“忠诚冒险号”船只向闽海关纳税时，只分两大类“成匹的布，每担征税银八钱，其他货物每担四钱”，该船缴纳海关关税 22 028 两；[597] 称量附加 18%，为 3932 两，海关书吏规费 1845 两，工役纱龙布两匹 3 两，一共缴纳 28 105 两。到 1735 年，厦门关税税则已经比较详细，据马士《东印度公司对华贸易编年史》记载，当时闽海关的关税税则如下表 18 所示：[598]

随着进出口货物的增加，到了后期关税税则越来越细。道光《厦门志》载，闽海关的关税税则，分衣、食、用三大类，1984 种。[599] 大部分商品税率与其他海关相同，部分不同。而其税则十分细致，对各种货物

表 18　闽海关关税税则

商品种类	税则	单位
宽福线	0.03	每尺为 11.7 英寸
长毛绒	0.015	每尺为 11.7 英寸
羽　纱	0.030	每尺为 11.7 英寸
花缎和光缎	0.080	每尺为 11.7 英寸
高哥纶和绸缎	0.200	每尺为 11.7 英寸
丝　帕	0.060	每尺为 11.7 英寸
披肩丝	0.030	每尺为 11.7 英寸
生　丝	1.200	每担除皮重 3%
水　银	1.200	每担按实际皮重减除
瓷　器	0.250	每担除皮重 7%
茶叶(二级)	0.600	每担
茶叶(二级)	0.300	每担
茶叶(三级)	0.100	每担
白铜和铅	0.250	每担
西　米	0.250	每担
南京布	0.006	每尺

资料来源：林仁川：《福建对外贸易与海关史》，鹭江出版社，1991 年，第 156 页。

都制订了不同的税率标准。

由于在征收过程中无统一税则，杂税名目过多而产生种种弊端。一是正税的征收无统一标准，由关吏随意增减，致生关员从中上下其手，敲诈勒索之事。闽海关自康熙五十一二年以后，文武大员勒索陋规日甚一日，以致造成外国商船闻风畏缩，数年来竟绝无一艘到闽者。[600] 二是各种杂税、陋规的名目过于繁多，管关人员层层中饱，贪污成风。乾隆二十五年（1760 年）福建水师提督黄仕简在奏折中指出："厦门商船云集，相沿索取陋规，每船花边银一千五百元至数千元不等，督、抚、将军、提督及道、府、县、中军等官，各有收受。"[601] 经过派员多方调查后，发现

洋行底帐内开为督、抚办燕窝银 4000 元，办广货银 4000 元，为将军办燕窝银 6000 元，共 14 000 元。就闽省果品关例一项，于海关盈余内拨给总督 1900 两，巡抚 1900 两，置办进贡鲜果等物。燕窝、呢羽二项，每年总督例贡燕窝 30 斤、巡抚 20 斤、将军 50 斤，共 100 斤，系用上等燕窝 150 斤，挑选做成 100 斤，连工共约需银 2500 余两。大呢 100 丈，银 1200 两；羽缎、羽纱 100 丈，约银 800 两；共约需银 2000 两。另洋行底帐内还开兴泉道厂用银 7000 元，并武职衙门银 4500 元，厦防同知每月银 600 元，同安县每月银 300 元。以上底帐内所开各项费用共银 36 900 元。[602] 三是海关口岸管理的家族化。普遍派遣家人管理口岸，海关各口岸由于分布范围较广，管关人员往往无法全面顾及，多数是派遣家人进行管理。在闽海关的福、兴、泉、漳四府，福宁一州共有海关口岸 32 处，由巡抚兼管海关税务以来，虽有专委一名管关官员办理，但难以顾及数十口岸，同样还是由巡抚及委员衙门各遣家人生口监查。[603] 这些家奴在管关过程中，倚仗主子权势，敲诈勒索，为所欲为。

二、经营组织

(一)洋行与商行

在明朝初期洪武年间，牙行原是被禁止的，“天下府州镇县店去处，不许有官牙、私牙。一切客商应有货物，照例投契之后听从发卖。敢有称系官牙、私

牙，许邻里坊厢拿获赴京”。[604] 这项禁令到永乐年间，才予取消，并在市舶司之下，官设牙行。按《续文献通考》卷三十一记载：“凡外夷贡者，我朝皆设市舶司以领之……其来也，许带方物，官设牙行，与民贸易，谓之互市。”[605] 因此，牙行实际上是当时海外贸易的重要机构。随贡使而来的蕃货，都要通过牙行才能互市。凡蕃舶抵港后，要通过牙行将货物尽数报官，然后再由官方抽分，待抽分完毕，才准贸易。贸易亦要通过牙行进行，牙行之职责是评估货价，介绍买卖，在买卖中充当中介人，所以牙行的人，需要有殷实户作保。在《明律》上还制订了有关牙行人员的惩戒条例，可见牙行不但重要，而且人数也不少。《殊域周咨录》卷九有一则记载：“夷货之至，各有接引之家先将重价者私相交易，或去一半或去六七，而后牙人，以货报官……则其所存以为官市者，又几何哉！”[606] 牙行在明代的对外贸易中，无论是明是暗，都起了相当重要的垄断作用。隆庆、万历年间，随着海洋贸易的发展，牙行组织也不断扩大，在福建出现了铺商，凡商船进港后，须由铺商负责一切贸易事宜。自海禁开放后，牙行在贸易活动中的作用越来越大。

清代前期对海市的管理，沿袭宋明的作法，在港市设牙行，由藩司衙门颁给牙帖，负责经营海市，以其经营海船外洋贸易而于当时称为洋行。[607] 洋行不仅负有购销货物、评定价格、保纳税金等任务，而且

须为出洋商人作保，“商民整发往夷贸易，设立洋行经理，其有外省洋船收泊进口，亦归洋行保结”，“洋船由厦门洋行保结出洋”，洋行实为贸易代理中介机构。[608] 厦门洋行真正设立应在雍正五年（1727 年）后，在雍正、乾隆、嘉庆时期达到全盛，其中又以乾隆一朝为盛。当时因各省洋船载货由厦门入口，须投靠洋行为其购销货物、缴纳税金，且准许西班牙等国商船入口贸易，因此进出口货物聚集厦门，洋行业务甚为发展。至嘉庆元年（1796 年）尚有洋行 8 家，大小商行 30 余家，由厦门进出口的海外贸易船达千余艘。[609] 洋行除作保外，还须承办各种贡物。缴纳各种经费、津贴等。雍正初年厦门正口刚设立之时，准许海外贸易船载运茶叶、碗、伞等土产，由海关汛口挂验出口，贩往东南亚各地换回燕窝、呢羽等物，洋行尚能承办贡物。而至嘉庆二十二年（1817 年）两广总督蒋攸铦奏请禁止武夷、松罗茶出洋，厦门海外贸易船仅能载运一些碗、伞等粗货，厦门口岸遂走向衰落。自此之后，贡物燕菜、黑铅需购自广东，应缴的各项经费津贴无力承受，洋行只能倒闭。[610] 至嘉庆十八年（1813 年）洋行仅存和合成一家。道光元年（1821 年），和合成陈班观因年老资竭，举荐蒋元亨代之，遭将军批驳，一时无人承充，厦门洋行遂全数倒闭。

除了洋行之外，厦门港在康熙年间，又出现了一种商人团体。他们包揽贸易，代理业务，在商人中选

出 8 人～10 人，经海关监督的允许，独揽港口的进出口货物贸易。这种商人团体，就是厦门人自办洋行的前身。他们负责国内南北航线和近海船舶贸易的保结。至嘉庆元年(1796 年)有大小商行 30 余家。商行成功地向历史悠久且特许经营海外贸易的洋行进行挑战，并最终取而代之。道光元年，厦门洋行全数

表 19　清代厦门洋行及行商一览表

时　间	洋行与行商名称
康熙年间	Limua, Anqua, Kimco, Shaiang, Changqua
雍正年间	Suqua, Cowlo
四年(1726)	许藏兴
五年(1727)	铺户张喻义
七年(1729)	洋行户李集行、洪忠
九年(1731)	牙行陈秉远
十年(1732)	行家郑瑞
十一年(1733)	行铺张喻义、陈德兴、李伯瑜等 32 户
十三年(1735)	行家王沛兴
乾隆年间	
四年(1739)	行保李鼎元、郑宁远、林璇观
十一年(1746)	承保铺户万德合、郑宁远，洋行邱诗观
十二年(1747)	洋船铺户郑长兴
十四年(1749)	锦兴行(陈岭老经营)，德顺行；铺户万德合、行铺金德隆
十五年(1750)	铺户李鼎丰
二十年(1755)	林广和、郑德林
二十二年(1757)	铺户高明德
二十六年(1761)	李锦等 6 家洋行
二十九年(1764)	洋行户辛华、行户李锦
三十年(1765)	金长源
嘉庆年间	
元年(1796)	和合成、陈班观、蒋元亨等 8 家洋行；大小商行 30 余家
十四年(1809)	洋铺户和合成；行商全和合、金联成、金丽全、金广益、金源益、金坤元、金丰美、金瑞安、金和美、金长隆、金振兴、金聚利、金晋祥、金联兴
时间不详	3 家行商接待外船
十八年(1813)	仅剩洋行和合成一家
道光年间	洋行全倒闭，商行 14 家

转引自《厦门港史》，人民交通出版社，1993 年，第 78～79 页。

倒闭。而另以商行金丰泰、金万成、金源丰、金恒远、金瑞安、金源泉、金长安、金丰胜、金元吉、金源益、金源瑞、金晋祥、金源发、金全益等大小 14 家共同承办洋行事务，为出洋的海外贸易船做保。但是，此时厦门本地的海外贸易船虽说尚有 10 余艘，但是因各省洋船及西班牙商船已不到厦门，加之海外贸易船又经常私往诏安等小口出洋，故商行无保可做，亦渐凋罢。至道光十二三年(1832、1833 年)，厦门商行仅存 5 家～6 家。

洋行的没落和倒闭，商行的凋罢，除因港市海洋贸易的衰退外，一个重要的原因就是传统商人对封建主义的依附性。而清朝官吏的敲诈勒索，直接压制洋行，摧残远洋运输。如厦门的洋行，每年须义务承办督抚春贡燕菜 70 斤，将军秋贡燕菜 90 斤；岁购黑铅额耗 40 321 斤，每百斤仅由藩库发给价银 3 两；又有津贴泉州船厂洋规 5 成 4000 元，充为海洋缉捕经费银 2 万两。[611] 公开勒索如此，不见史载者尤甚。“福建之厦门码头，本为内地贩洋商船聚泊之所，后因陋费繁重，屡次禁茶，及愈禁则愈甚，遂使洋行歇业，洋贩不通”。[612] 由于传统商人社会对封建势力的依附性，没有形成独立的社会力量，经济活动多受政治权力的制肘而无法独立灵活的发展，最终使商业经济不能获得持续发展。

在福州，商人和商业资本亦甚为活跃，商行也很多，有：黑糖出水商陈公顺等 5 名，杉木火板出口商

吴全等6名、生猪商陈胜等4名，棉布商王中跃等3名，三蓬等船牙叶福等4名，青靛倒地牙人林宁等4名，黄白丝牙陈三四等3名，棉花过水牙吴九等6名，机绢牙李朝仁等16名，茶叶硬油出水商王俊等4名，白糖出水牙林兴等4名，绵竹界首书粗毛边名纸出水牙黄和等2名，苎牙詹世奇等13名，生熟铁钢铁牙林春等2名，毛边纸倒地牙叶九、青靛出水商薛德美等4名，南台牛船牙林可等2名，杉木船牙吴政等13名，生丝牙人蒋应阳等4名。[613]

这些商行和牙行，大部分是在福州地区进行商业活动的，反映了当时港市商业的繁荣状况。

(二)会馆与商馆

1. 会馆。

会馆是明清社会政治、经济、文化变迁的特定产物。它是明清时期市场经济蓬勃发展的必然，亦与明清科举制度、人口流动相伴随，是明清时期易籍人士在客地建立的一种社会组织。它成为流动社会中的有效的整合工具，在对内部实行有效整合的同时，又不断谋求与外部世界的整合。[614]港市作为市场经济活跃、海洋贸易发达、社会流动性强的地方，自然是会馆发生发展的场所。闽东南港市会馆的兴盛，可以看作是区域港市商业化的重要标记。

福州是会馆较多的港市。有江西会馆、湖南会馆、湖北会馆、河南会馆、两广会馆、奉直会馆、广东会馆、安徽会馆、山陕会馆、蜀滇黔会馆、浙江会馆、

全浙会馆、浙绍会馆、闽浙会馆、江苏会馆等。[615]《海关十年报告》第1期十年报告(1882年~1891年)还提到"安澜会馆"。[616]还有本省各府县在福州争立的会馆。如福州的汀州会馆,原是长汀、上杭二县经营纸靛的商人所组织的"纸靛纲",后由"纸靛纲"扩充为"四县纲",再进而为汀州会馆。[617]旧时建宁府所隶属的建安、瓯宁、崇安、浦城、建阳、松溪、政和7县,在福州市上杭街建郡会馆,供同乡聚会或寄籍。后来,同在这条街上,浦城县又单独设浦城会馆。本来宁德府属在福州设一会馆,后因矛盾分出福安馆,寿宁人寄寓福安馆中,但又因福安人看不惯寿宁人,使寿宁人退出福安馆而在南台另设寿宁会馆。[618]而连城人在省会设立了为赴省乡试士子服务的黄、罗、李、张、杨、项各姓试馆近10所。[619]这些试馆大都在省会贡院附近,因为贡院为历代全闽士子考试的试场,试馆建在它的周围可以使参试士子就近进入贡院试场,更能使之到省如归,不致如飞鸦噪林,备受无栖身之苦,还可以提前到省,住在试馆,静心揣摩,充分准备,以利高中。[620]在福州还有琉球会馆,是琉球商人设在福州水部河口的一所会馆,其上设有天后宫,为琉球商进入福州和福建商人进入琉球提供中介服务。同样可以协调中日贸易中可能出现的纠纷。[621]

泉州也有会馆,有宁波帮组织。宁波会馆,馆址设在南门天妃宫,奉祀天妃,每年三月二十三日妈祖

诞辰日，也是行东集会日，在天妃宫演戏十多天。[622]在厦门，有广东会馆。[623]

这些会馆都起源于初到此地的陌生商人，他们的公开目的是提供一个集会的场所。在那里，同乡们可以讨论共同关心的问题，安排节日，援助困难的成员等。每一会馆都有章程，但在一定程度上向外界保密，平时不易得到。当然，有些公馆，并不想隐瞒他们的所作所为，如果索要，他们很乐意提供一份抄件。

本省本乡人只要将名片送入会馆即可成为会员。筹集基金是用传递捐款单的办法要求会员捐纳，但在一般情况下，开支的大宗落在董事会身上。董事会每年改组一次，由上一届任命下一届。作为董事，不仅要有一定的社会地位，而且要广有资财。

会馆为同乡提供会面及开会的场所。如果发生争执，会馆首事们则安排调解；如果是商业争执，则由从事同种贸易的争论双方参加，但他们的决定是没有法律效力的。会员去世后，有权埋葬于会馆墓地。旅居海外的贫穷华侨，如果要回归祖国，有时可从会馆得到路费补助。会馆的主要职责之一是为庆祝节日而演戏，举行各种宴会。[624]

会馆的发展促进了乡村人口向城市的流动。在传统中国社会，原籍是一个人身份的主要成分。作为外籍人到城里寄居很少是个人的事情。一个人离开家乡到城里碰碰运气，在正常情况下是作为他的

家庭，他的门第和家乡的“代表”而去的，他是被“选”去的。以对原籍的忠诚为基础的外出策略得到了依同籍而组成的会馆组织的推动。

2. 商馆。

1661 年郑成功从荷兰殖民者手中夺回台湾后，即以台湾为基地，继续发展海外贸易。1662 年郑成功的儿子郑经继位，为了把台湾建成繁盛的贸易中心，他曾派人到万丹邀请英国殖民者到台湾贸易。1670 年，设在万丹的英国代理处派了一艘“万丹”号尖尾船（PinkBantam）和一艘“珍珠”号单桅小帆船（SloopPearl）到台湾。1672 年，英国东印度公司在台湾设立了一个商馆，“希望在台湾展开大规模贸易，设置商馆，充分供应欧洲和印度西北部苏拉特沿岸地区的货物，以及万丹的胡椒，且可在此经常与中国、日本、马尼拉等地贸易”。[625]

1678 年，郑经重新占据厦门时，英国东印度公司也在厦门设立商馆，这是该公司在中国大陆建立的第一个商馆，也是主要的商馆，而台湾商馆则降到次要地位。这年该公司命令在厦门购买 12 000 匹中国丝绸运到英国。翌年，又有 2 艘万丹船载运价值 20 000 元货物和 30 000 元现金到厦门，其中一艘购买了 9000 匹丝绸和 10 箱生丝直接运往英国，另一艘购买了黄金和铜运到苏拉特。[626] 郑氏与英国的贸易大概维持到 1681 年，当时郑氏势力两次从厦门撤回台湾。郑经去世后，英国东印度公司感到继续贸易无望，则命令撤回厦门和台湾的商馆。[627]

第七章

闽东南港市的人文心态

港市作为一种人类生态聚落，有其自身的社会人文特征。它既是商品交换的中心，也是社会流动和文化交流互动的中心。它与内陆或非港口城市不同之处在于，它是海洋人文与陆地人文互动整合的人类社会空间，它与海洋贸易经济活动有着天然的联系，并具有支持或影响港市经济活动的社会心态。港市心态是海洋人文的一种社会文化现象，是指港市社会族群所表现的生理、心理、意识和精神境界的现象，它是一种复杂而融洽的整体，具有使港市社会持续和适应一定客观环境的作用。在海洋人文的观察中，我们视其为一种在社会生活里积累形成的生理、心理的文化现象。在海陆人文互动整合过程中，闽东南港市形成了海陆双重的人文性格。

○ 崇商尚贾

传统中国社会儒家文化提倡“君子谋道不谋食”,“君子喻于义,小人喻于利”,商业被视为非生产性的活动,是“末业”,因而商人也被斥以“背本趋末”、“唯利是图”;“无商不奸”成为商人的标准形象,商人和商业行为往往受到歧视。不同的是,港市海洋社会因其生计与海洋商业经济活动有着极为密切的联系,其对于商人及商业活动的态度自然不同于传统儒家文化观念。以海为田的港市社会不耻于言利,不惮于经商,崇尚商贾是其典型的社区心态。

明清时期,闽东南港市在各自的活动周期内,成为“各方商贾之所聚”处,逐利商民云集于斯,从而塑造其商业性格。这首先体现为港市民众广泛参与贸易商业活动并擅长陶朱货殖之术。试以安平港为例,《安海志》云:

> “安平人尚贾,十家而七,以贾为业。即农、儒、童、妇,亦皆能贾。明末安平巨商陈斗岩、李寓西、曾友泉,均曾于垂髫之年,即附商贾贸于闽粤之间。李少而善贾,粤商反附之为贸,是稚年能贾者。有亦农亦贾者,岁稔农繁,事耕于野,年歉农闲,则负贩山乡,以谋升斗之补。至若壮岁事贾致富,晚年息肩于农,名曰锄月耕云以自适,实为置田厚租以役农,固不足以农贾之兼称之。有

从儒入贾、儒贾兼之者，如史某，初治邹鲁家言，后乃弃而就贾。又有高元近者，邑之庠生，弱冠因贫从贾，远贸西南，多年始归。妇人女子之能贾者，如郑氏妇，随夫贾于粤，夫客死，遗两孤幼小，妇即羁粤自为商，抚两孤成人，方始归桑梓。明代安平贾风之盛，于此可见。"[628]

明人何乔远《镜山全集》即云：

"吾郡安平镇之为俗，大类徽州，其地少而人稠，则衣食四方者，十家而七。故今两京、临清、苏、杭间，多徽州、安平之人。"[629]

对于港市商人崇尚商贾的情况，明人李光缙也有颇为详实的观察。他说：

"安平人好贾，坐者列市肆，行者浮湖海。"[630]

"安平人喜贾，贾吴越以锦归，贾大洋以金归。"[631]

"安平人喜贾，少事读书，挟重资，浮海岛外为业，巨姓子弟不免焉。"[632]

"吾温陵里中家弦户诵，人喜儒不矜贾，安平市独矜贾，逐什一趋利"。[633]港市的重商意识，还表现为弃儒经商或半儒半商现象。如：

"赠公伟姿观，善心计，初治邹鲁家言，后乃弃去行贾，与江少卿从弟愧泉公共本赀。江公守市门列肆；赠公征贵贱于吴越间，鬻绢丝缯以归。赠公观万货，日量手程，无尺寸爽，货所入所多鲜鲜，不具酤簿，久

曾心识，灼数如列眉，年少江公远甚，人倚祭酒，两人遂称大贾，卒以致饶。"[634]

又如海澄人"李任禄，名钟，……幼读书，长而服贾，知大义"。[635]明末晋江人林振静"弃儒学贾，操牙筹，衡贵贱，……以是居奇赢，而家稍益丰"。又清初晋江人林退卿"弃学就贾，致数千金，用孝养父母，佐兄下惟读"，都是典型的例证。崇尚商贾也表现为人们对有惠于商人的官员的崇祀。《海澄县志》卷三〈祀典志〉载曰："萧公祠在大馆，照墙后，祀明推官署篆萧公基。公惠商百端，故商人祀之。"[636]

崇尚商贾与冒险进取相辅相成。不崇商便难得冒险，不冒险进取即安于现状，因循守旧，便不可能在商业实践中习得有效的经营之道。明清时期，闽东南港市是在国家与社会的互动中兴衰更替的。国家采取收缩的海洋政策，在这种情境中，港市社会的冒险进取性就表现为为了生存而突破海禁政治的束缚，不断犯禁，下海通番。朱纨曾言：

"泉州之安海，漳州之月港，闽南之大镇。人货萃聚，出入难辨，且有强宗世豪窝家之利。凡一乡防御之法，皆不得施。"[637]

顾炎武也指出：

"漳、泉滨海居民，鲜有可耕之地，航海商渔乃其生业，往往多至越贩诸番，市易诸夷。"[638]

明清两代的海禁严厉，尤其是清初，"一切官员及军民人等，如有出洋经商或移住外海岛者，以交通

反叛律处斩立决”。[639] 这样的海洋政治威胁着以海为田的港市社会的生存之道，沿海居民只有不顾杀头禁令，冒禁走私。“安海距郡之统制偏远，扬帆一出海门，便为外海，最利于海上贸私。能贸善贾之安平商人，每奔逐于贸私蕃船窃踞之岛澳，以获暴利”。[640] 而海澄“田多斥卤，筑堤障潮，寻源导润。有千门共举之绪，无百年不坏之程。岁虽两熟获，……个中良苦。于是饶心计者，视波涛为阡陌；倚帆樯为耒耜，盖富家以财，贫人以躯，输中华之产，驰异域之邦。易其方物，利可十倍。故民乐轻生，鼓枻相续，亦既习惯。谓生涯无逾此耳”。[641] 厦门“服贾者以贩海为利薮，视汪洋巨浸如衽席，北至宁波、上海、天津、锦州；南至粤东；对渡台湾。一岁往来数次。外至吕宋、苏禄、实力、噶喇巴，冬去夏回，一年一次。初则获利数倍至数十倍不等，故有倾产造船者”，[642] 所以，顾炎武说：“滨海之民，惟利是视，走死地如鹜，往往至岛外匪脱之地。”[643]

现代历史学家阿利珀（Eufronio M · Alip）在《菲律宾政治文化史》一书中谈到中国文化对菲律宾的影响时说：“我们应该感谢华人，他们把精美的瓷器、陶器、化学品、丝绸和各种颜色的优质棉布介绍到这里，把宽松围巾、衬衣、拖鞋的使用和美味的烹饪法介绍到这里。”他接着说：“遗憾的是，在同中国交往的巨大财富中，菲律宾人对中国哲学、文学和艺术懂得很少，原因是我们接触的主要是厦门人，他们的主

要兴趣是经济。”[644] 并不是港市的人们不知道儒学文化，在港市社会的人们看来，重要的是挣钱，没有钱便无法购买生活资料，也无法在家人中赢得尊重。港市社会的人把儒学当作谋生之路，是第二位的东西。他们从事儒学，多是为了在科举上谋得功名，其目的十分明确，如果达不到这个目的，便放弃儒学，弃学从商。

在闽东南港市崇商尚贾的社会传统中，港市社会出现了一些世代为商的著名家族。例如明代泉州李贽之家。据泉州《林李宗谱》记载，自明初李氏一世祖李闾始，李氏先世好几代都是泉州的大商人，或充当明廷对海外诸国进行贸易的海上翻译官。[645]《林李宗谱》列闾为一世祖。李闾生于元大历元年（1328年），卒于明洪武十七年（1384年），是一个拥有巨资的海上商人。《林李宗谱》云：“睦斋公讳闾，字君和，号睦斋，……承籍前人蓄积之赀，常□家客，航泛海外诸国。”[646] 李闾有二子，长曰弩，次曰端。弩是一个巨商，《林李宗谱》云：“公讳弩，字景文，号东湖……壮年航吴泛越，为泉巨商。”弩有五子，次名仙宝。洪武永乐时代人，也是一个“经营四方”的商人。《林李宗谱》老长房三世祖通衢林公传云：“公讳仙宝，……其为人急公好义，又夙有经营四方志。……惜公以勤练之才，年未及艾以疾卒于广州龙州县之为商处。”[647] 仙宝长子名恭惠，其从事海上活动，乃在景泰、天顺、成化（1450年～1487年）这段时间。恭惠通晓某种外

国语，担任明廷的“通事官”，尝奉使外国。《宗谱》老长房四世祖恩赐冠带易庵公传云：“公为通衢公长嗣。讳恭惠，……初为里老，后本道府以公谙译语，荐为通事官，引日本诸国人贡京城。成化二年后与长男深，引琉球人贡。事毕以年迈表辞。蒙恩钦赐冠带，寿七十六……当景泰天顺间，公奉简书使外国，能使其人输诚以献，不辱朝臣（廷？）嘉命。”[648]

明末清初泉州最著名的海商家族为郑氏家族。郑芝龙靠海上贸易起家。他和西班牙、葡萄牙、荷兰、英吉利早有接触。其安平住宅：“开通海道直至其内，可通洋船。亭榭楼台，工巧雕琢，以至石洞花木，甲于泉郡。城外市镇繁华、贸易丛集，不亚于省城。”其弟郑芝豹，也是一位百万富翁。杨英《从征实录》中，在永历四年（1650年）十月记：“藩（指郑成功）督后冲镇周瑞等往围头接太夫人（指郑成功的夫人董氏西姑），澄济伯洋船二只，助洋银十余万于太夫人。”澄济伯即郑芝豹，在安平经营海上贸易。一次赠洋银十余万，发洋船二只载运，则家资之富可想而知。郑成功继承父业，他主要靠海洋贸易，在不太长的时间里积累巨富：“夫沿海地方，我所固有者也。东西洋饷，我所自生自殖者也。”

港市社会的文化观和正统儒学有不相契合之处，因而在港市社会中常孕育着与传统儒学文化相背离的人物。如李贽（1527年～1602年），出身于航海商人家庭，他在尊孔为万世师表的气氛中，敢于提

出不要育从孔子的观点；在朝廷与学者都主张重农的气候里，敢为工商业者说话。他为批判儒者不言功利，反对程朱理学的“存天理、去人欲”，提出“人必有私”的理论。他认为“夫私者，人之心也。人必有私，而后其心乃见；若无私，则无心矣，服田者私，有秋之获，而后治田必力，……非可以架空而臆说也”。他还提出“崇奢黜俭”的主张。他认为生财有道，不是单纯的非用，不赞同“必衣皂绨之衣，惜露台之费，而后可以有天下而为天子也”。他对于林道乾的海商活动给予充分的评价，并说“商贾亦何可鄙之有”，指出商人“经风涛之险，受辱于关吏”，千辛万苦才获得一些小利，没有理由轻视他们。他喜欢和商人交朋友，他的思想在一定程度上反映了市民的要求。[649] 他认为所谓社交，便是商业资本相互谋利之交易，强调商品交换的特点，是以“利”交“利”；“以身为市者，自当有为市之货”，[650] 彼此“以利交易者，利尽而疏”。李贽批判当时假道学者以圣人自居而谋求市井之利，讽刺他们是“阳为圣人”而“阴为市井”。[651] 又如何乔远是16世纪～17世纪的泉州学者。他在《闽书·我私志》中公开宣称：“予志方伎焉，艺之精者，未始不圣也。”[652] 把那些杰出的医生、艺术家、工匠的地位提高到与圣贤等量齐观的地步。这类人物在方志中入传并非绝无仅有，但是何乔远自万历二十三年(1595年)稍后，至万历四十七年间，长期赋闲于海外交通历史名城的泉州，不能不带有港市社会的影响。其所

著《闽书》重视地方特点，强调福建的海外交通特点。例如《岛夷志》、《灵祀志》、《南产志》、《捍圉志》，把福建和海外交通有关的政治、经济、军事、文化各方面作为重点来叙述。他在《闽书》中力主通海，指出海禁妨碍民生："国初太祖严通夷禁，寸板不许下海。……于今闽人生息益众，非仰通夷无所给衣食。又闽地狭山多，渠渎高陡，雨水不久蓄。岁开口而望吴越、东广之粟船，海乌能禁哉？"[653] 并指出国际贸易的利益："海澄，有番船之饶，行者入海，居者附货。或得窭子弃儿，养如所出，长使通夷，其存亡无所患苦。犀象、琲瑁、胡椒、苏木、沈檀之属，麕然而至。……有司者禁海，虑奸民为惟扰。……今也人其野而见屋有新瓦，身有具衣，不至背窳偷生，是亦不可禁。"[654]

李光缙（1549年～1623年），泉州人，与安平商人交往甚密，对他们的商业活动评价很高。《景璧集》是其代表作，集中表现了他的重商思想。他主张儒者为贾。他说："他人谱（普）讳言贫，余不讳言贫。亦耻言贾，余不讳言贾。以为儒不厌贫，而广求田问舍者，非君子之道。人世起家，自读书下，用贫求富而仁义附，诚莫如贾。"他大胆提出读书为贾可以充分发挥其才智，于国于己莫不有益。他在《祭曾友泉文》中说："公（曾友泉）为贾，用本守末，以文持武，智能权变，勇能决断，仁能取予。疆能有所守，乃其倾资延士，设财役贫，盖有儒侠之风焉。"[655] 他还赞成那些

敢于冲破男尊女卑封建道德法规的妇女外出经商。他在《寿安平节母郑孺人六十叙》一文中，对一位早年随夫至粤经商的郑氏，后因丈夫死，二孤在襁褓，形单子幼的遭遇寄予无限同情。在她60岁大寿时，特地设文致赞。[656]崇商尚贾的港市社会反对海禁，力主海上贸易。如海澄人张燮著《东西洋考》，批评了朱纨巡抚浙闽厉行海禁的消极后果。他说：

> “顾海滨一带，田尽斥卤，耕者无所望岁；只有视滨若陵，久成习惯；富家征货，固得捆载归来；贫者为佣，亦博升米自给。一旦戒严，不得下水，断其生活；若辈悉健有力，势不肯缚手困穷，于是所在连结为乱，溃裂以出。其久潜踪于外者，既触网不敢归，又连结远夷，乡导以入，漳之民，始岁岁苦兵革矣。”[657]

海澄另一位人物周起元，亦极力主张海洋贸易。他说：

> “我穆庙时，除贩夷之律。于是五方之贾，熙熙水国，刳艎舶，分市东西路；其捆载珍奇异物不足述，而所赍金钱，岁无虑数十万，公私并赖，其殆天于之南库也！贩儿视浮天巨浪，如立高阜；视异域风景，如履户外；视酋长戎王，如挹幕尉；海上安澜，以舟为田，兢兢挑衅导引之禁。有如王赫斯怒，墠未靖之鲸鲵，及讨不庭而诛后至。此挥筒搴棹之众，皆瀚海貔貅也！有汉之威远，而

师饷不内耗；有唐宋之舶政，而情形不外泄；然则澄之舶政，岂非经国阜财，固圉强边之最便者哉！”[658]

现代社会常以“崇商尚贾”来形容闽南沿海一带的民风。的确，由于历史上海洋经济的重要性，商业贸易成为人们的生计方式，也获得了地方民众在文化价值观上的认同，这种文化认同代代传承，如今在闽海流行着“和气生财”，“有道得财”，“也敢赚，也敢蚀”，“买也要吃，卖也要吃”，“买卖无论亲戚”，“买卖算分，相请无论”，“卖货头，削货尾”，“蚀本生理无人做，杀头生理有人做”，“三分天注定，七分靠人拼，爱拼才会赢”等关于商业道德、规矩和经验的谚语。

明清闽东南港市社会一方面有着崇商尚贾、冒险进取的海洋性取向，但同时置身于中国文化的情境中还带有浓厚的乡土情结。何炳棣认为，中国传统经济无论从制度观念，还是技术观念来看，只能取得微小的增长，而不能取得突破式的革新。就制度而言，尽管存在着庞大的商业资本，但中国的传统经济无法发展到像欧洲 17 世纪～18 世纪那样的真正的商业资本体系。[659] 这种商业发展的局限性在闽东南港市社会也表现出来。傅衣凌曾指出，泉州安平的商人资本，虽然人数众多，也有积累，在国内外的商界里都占有一定的地位，但是并没能发展到十分成熟的阶段。[660]

闽东南耕地有限，人口众多，粮价经常很高。富

商和致仕官员发现土地是最有吸引力的投资。整个明清时期，福建全省，尤其是南部沿海人烟辐辏的几府都被看作是地主所有制的乐土。港市社会虽然发展出一种商业特质，但是，土地价值观使商人虽有特别雄厚的商业资本，而仍对农业田园生活恋恋不舍。如安平商人虽然会做生意，他们仍是农贾兼业，以农为本，没能脱离土地权力的羁绊。李光缙说：

> "余曰：唯唯否否，……用贫求富，农不如贾；积德累行，贾不如农，故兄伯晚年税驾于贾，而息肩于农，筑庐田间，锄云耕月，笠雨蓑风，酿禾而醉，饭稻而饱，徐徐陶陶，春秋不知，荣枯不问，而兄伯老矣。夫是道也。息可休宁，静可止遽，此兄伯所为寿也。"[661]

李光缙的兄弟李寓西善于经商，以匹夫之身从小贾进而为中贾、上贾，且掌握海上贸易的大权，但最终是"税驾于贾，而息肩于农"，安于乡间田园生活。又如曾友泉也是"用本守末"之人：

> "友泉公自垂髫时，业已从兄伯贾闽广间，其后转贷荆湘，从业吴越，北极燕赵，海岱之墟足亡不遍。而珠玑、犀象、香药、丝、果布之凑，盖不数年，而公成大贾矣。公为贾用本守末，以文持武，智能权变，勇能决断，仁能取予，疆能有所守，乃其倾赀延士，设财役贫，盖有儒侠之风焉。"[662]

安平商人虽有弃儒人贾之风，但在封建宗法思想影响下，他们在取得商业上的成功之后，仍有不少人舍贾归儒，以求向缙绅转化。如《泉州府志》卷六十《明笃行》载：

> “伍荣辰，字载宾，仗义慷慨，生平未尝欺人，人亦不忍欺之。贾于粤，有客误遗百金于其寓，越数日检得呼还之。其人愿割半以谢，笑曰：‘我欲得金，固不止半矣。’却之，自是诸商益加敬重。及子登贤，贻书趣归。归后，广置图书，经、史文籍，目览手披，老而不倦，优游二十年而卒。”[663]

港市作为中国传统社会的有机组成部分，在社会文化上不是自持自足的社区，它与乡村社会有着天然的联系，港市商人往往以传统乡族社会为其依归：

> “兄伯为人伉而爽，重信义，不轻然诺，好扶人之急，恤人之穷，居家以孝悌为先，其曾王父与余曾王父共穴而葬，兄伯出橐中金，修茔设蒸，倡诸族人，人以此重。兄伯气岳岳不肯人下，身侈于用度，所致万余金，多费之，不封殖其家赀，至今不甚起。子长者修息，少者治书，令无失吾儒林之风云。或闻而谢曰：吾乃今知若兄伯矣。贾先敏也，知福智也，蚤息断也，晓译奇也，不贪县官利义也，重祖重宗孝也，货殖可传，进于贾矣。”[664]

即使他们远走海外，心中常怀故乡情。一个英国人曾说，厦门人的家乡观念很重，虽然他们的性格驱使他们离乡背井，到海外各地营生，但无论他们到什么地方，“每当他们获得少量财产，不是立即回家，就是把大笔款项汇回来，……难怪，大部分的中国船只属于厦门商人所有，大部分投入沿岸贸易的资金也是他们的财产”。[665]

明清港市社会的乡土情结与海陆人文互动中的封建主流文化影响有关。早在南宋淳熙年间，理学家朱熹作过漳州知府，他“生聚教养”，系统进行封建伦理文化的传播与教育，使漳泉地区从南宋以后逐渐发展为“人文鼎盛”的“礼教名邦”，素有“海滨邹鲁”之誉。明代漳泉地区的封建士大夫，以“家居恬淡，敦留风节”为高雅，攻击海市为“失本计”之举。如隆庆年间，海澄人周一阳先后担任过漳州“五经书院长”及“南城训导”，他“以文节自许，廉于郡庠”，“投其训南城以身为教旰”，鼓吹“何事间关航海为五斗计”，极力反对发展海市活动。又如隆万年间泉州的士绅李廷机“领袖”当时泉州的缙绅，“以风轨执世”，使泉州府郡“士习民风犹然近古”。这些封建文化代表人物顽固地反对发展商品经济，力求“民风近古”。而在这种封建文化的薰陶影响下，部分漳泉海商也认为经营海上贸易“非长策”，不肯“以性命搏阿堵”，往往“未老先休，陶然于物外”。他们从事海市所得之利润，不是用于扩大经营，增殖资本，而是退出海市流

动领域，用来巴结名士，附庸风雅，或热衷于维护封建传统，加强宗族血缘关系及举办种种“善举”，用海市所得建祖祠、置祀田、整祭器、修谱系，[666]终于不自觉地成为封建文化思想阵营的同盟者。

○　海洋迷思

港市社会的海洋经济活动，是以海洋为活动空间而展开的，并与海洋有着密切的关系，海洋的自然特性给海洋经济活动带来相应的影响，也形成了港市社会与海洋的特殊关系，塑造了港市的社会心态，这种心态具有海洋人文的特征，是港市民间社会意识形态的体现。

一、妈祖信仰

以妈祖海神信仰为中心的海洋宗教是海洋社会意识形态的重要内容，它以特定的形式给予海洋社会经济活动以意识形态的支持和心灵慰抚。妈祖信仰是东南沿海一种普遍的民间信仰。妈祖最初只是一尊局部地区信奉的神祇。据传，妈祖“姓林氏，湄州屿人。初，以巫祝为事，能预知人祸福”。[667]“年十六，随父兄渡海，西风甚急，狂涛怒撼，舟复，孝女负父泅到岸，父竟无恙，而兄没于水。又同嫂寻其兄之尸，遥望水族辏集，舟人战栗，孝女戒勿忧，鼓而前，忽见兄尸浮水面，载之归葬，远近称其孝女。屿之西有乡曰门夹，矼礁错什，有商船渡此遭风，舟人哀号求救。孝

女谓人宜急拯，众见风涛振荡不敢前，孝女自驾舟往救，商舟竟不沉。自是矢志不嫁，专以行善济人为已任，尤多于水上救人，殆海滨之人，习于水性，世因称道其种种灵异，流传不衰，里人立祠祀之，号曰通贤灵女"。[668]

由于妈祖生前具有一定的海上活动的实践经验，有预知海洋气候变化及出海吉利与否的能力，"生而神异，能言人休咎，死庙食焉"，其死后人们立庙祭祀，"岁水旱则祷之，疠疫祟降则祷之，海寇盘桓则祷之，其应如响。故商舶尤借以指南，得吉卜而济，虽怒涛汹涌，舟亦无恙"。[669]

地方神女被引进至当时海外交通大港泉州，宋代始被加封，元代确定为海神，在明清时期随闽人传播海内外。妈祖之成神，与莆田湄州地方文化史有关，与闽东南海洋社会发展史有关，与中国海洋人文变迁有关。

海洋社会以海为田，海洋是其衣食父母，但是海洋又充满着各种危险，海上冒险关乎人的生死存亡，尽管人们有着丰富的海洋活动经验和海洋知识，操舟弄水如陆上驾车行马，但"人算不如天算"，游牧舟楫常有倾覆灭没之险，他们不得不祈求于通过宗教仪式与神灵对话，祈求神灵的保佑。妈祖海神终于成为海商、船户、水手以及旅客在海上与狂风恶浪作斗争的精神支柱。凡商船进出港口之前，都要到妈祖庙宇进行祈祷，而且在自己船上设神龛供奉妈祖神像，

挂神符，插令旗，佩"天后赐福"，祈求平安的厌胜铜钱等，以期做到"梯航所过，弓影蛇形，皆有天妃在其意中，在其目中"，祈求航行一路平安。

作为海商船户和水手集中区域的港市自然也成为妈祖海神灵气弥漫之地方。明清时期，妈祖海神信仰已成为闽东南港市普遍的社会意识形态，并物化为人们从事宗教祭祀活动的妈祖宫庙，如泉州天后宫始建于宋代，而在明清时期又多次重修扩建，终于成为海内外建筑规格最高、规模最大的祭祀妈祖的庙宇。[670] 泉州除了天后宫外，还有众多的规模较小的崇奉妈祖的宫庙，显见泉州为妈祖海神信仰之胜地(见表 20)。

除了莆田、泉州外，闽东南沿海各港市均有众多

表 20　泉州市区供奉妈祖的宫庙

地　名	庙名	年　代	
东海镇	法石村	妈祖宫(美山村)	建于清代
	法石村	妈祖宫(长埕村)	建于清代
	后亭村	坑下宫	建于清代
		后亭宫	建于清代
		后渚宫	
	云山村	院前宫	建于明代
	宝山村	妈祖宫	
	北埭村	妈祖宫	建于清代
	东梅村	柯厝宫	建于清代
	蚌埔村	顺济宫	清康熙二十四年前建
浮桥镇	后塘村	妈祖宫	
	庄任村	娘妈宫	
	新铺村	妈祖宫	始建清代
	东屏村	妈祖宫	
	前头村	妈祖宫	

续表 20

地名	庙名	年代	
城东镇	后埭村	妈祖宫	
	儿任村	娘妈宫	
	新铺村	妈祖宫	
	东星村	妈祖宫	
	前头村	妈祖宫	
河市镇	新告村	鲤星宫	建于清代
	白洋村	妈祖宫	建于清代
	涂岭村	妈祖宫	
双阳农场	阳江管区	埭北宫	
马甲镇	蔡内村	后塘顺济宫	传建于元代
	新民村	昭灵宫	建于明代
	溪林村	顺济宫	传建于元代
罗溪镇	大路脚边	昭灵宫	
	翁山村	高岩宫	
	建兴村	下厝满宫	

祀奉妈祖的庙宇。如福州弘仁普济天妃宫、惠安崇武天妃宫、海澄月港天妃宫等。《海澄县志》载："天后庙，在小东门内湖美庵，有司致祭在此"；[671]"天后宫，在土城内，凡扬帆者多祷于此"；"东原宫，在六都，祀天后，正统间圮，天启初重建"。[672] 厦门港拥有众多祀奉妈祖海神的宫庙，有万寿宫、朝天宫、和凤宫、怀德宫、凤仪宫、妈祖宫、圆山宫、养真宫、西庵宫、洞源宫、潮源宫、迎祥宫、福海宫、灵惠宫、凤山宫、龙泉宫、前园宫、南寿宫、丹霞宫、慈济宫、云和宫、平台宫、寿山宫、会灵宫、高明宫、美仁宫、豪土宫、兴贤宫、种德宫、养元宫、洞贤宫等，共 30 余座；此外，尚有鼓浪屿的三和宫。[673]

二、吴本崇拜

保生大帝，本名为吴本，是北宋漳泉一带的名医。其医术超群，医德高尚，名噪一时，为世人所敬仰，逝世后成为人们心目中驱邪祛病、保佑苍生的神灵，被人们当作医神和地方守护神而供奉。作为交通和商业发达之港市，四方之民杂处，故而在文化上具有包容的心态，能够兼容并蓄各种不同的甚至是相对立的事物。在闽南的许多地方，虽然保生大帝的宫庙遍布漳泉两府各地，妈祖的宫庙也遍及沿海和有航运的沿河地带，但却很少有一庙同时供奉这两位大神的。闽南人有供奉"祖佛"的习俗，即崇拜本姓的神灵，如林姓的多崇拜妈祖，因据说妈祖姓林。陈姓多崇拜开漳圣王陈元光、陈舜帝等。由于妈祖与保生大帝斗法的民间传说，故林姓绝少供奉保生大帝，吴姓也极少崇拜妈祖。因此，妈祖庙中没有保生大帝的位置，保生大帝庙中也没有妈祖的位置，在福建许多地方是一种普遍的现象。

厦门的情况却有所不同。"厦为四方毕集之区，好尚不一，而向背顿殊"。[674] 由于厦门海上贸易和商业发达，社区繁荣，漳泉两府民众纷至沓来，遂使厦门成了四方民众杂处之地。久而久之，厦门形成了融合的移民社会，表现在语言上形成了兼具漳泉方言特征的厦门方言，在人际关系上形成了"和为贵"的思想。

厦门崛起而为港市，四方民众拥至，导致社区人口骤增，居住空间十分稠密，“厦门街市狭窄，民居稠密，架席片、薄板蔽日。而又堆积粪土，薰蒸潮湿。宜时疏其沟道，俾水得畅流，宣泄湮郁”。[675] 显见当时厦门港市卫生状况之不佳，又因缺医少药，卫生设备落后，疾病流行，所以人们便崇拜治病救人、庇康泰的医神保生大帝。保生大帝成为厦门人崇拜的重要神祇。同时，厦门作为海岛，“田少海多，民以海为田”，[676] 拯溺救危、保驾护航的海神妈祖自然也成为人们心目中的保护神而受到人们的崇祀。这样，在厦门有着妈祖与保生大帝共祀或并祀的普遍现象。妈祖和保生大帝的冲突与矛盾被模糊了，妈祖与保生大帝在许多宫庙中安置在同一神龛或同一间神庙中加以崇拜。这些同祀妈祖海神与医神保生大帝的宫庙有：(1)万寿宫在后崎尾，明朝建，祀天后、吴真人二神。(2)福寿宫在打铁路头左边，祀吴真人，天后二神，即福山社。(3)和凤宫在凤凰山下岛美路头后街，祀吴真人，天后二神，即得凤社。(4)怀德宫石埕街头，祀天后，吴真人二神，即怀德社。(5)凤仪宫在火街街头，亦祀天妃，真人之神。(6)天长二妈祖宫在霞溪上，所祀神同凤仪。(7)圆山宫在厦门港，祀天后，吴真人，朔望读法于此。(8)养元宫在户部衙门边，祀天后，吴真人。(9)养真宫在内关帝庙边，祀天后，吴真人。(10)迎祥宫在黄厝保，祀天后，吴真人。(11)灵惠宫在斗涵，祀天后，吴真人。(12)凤山宫在外清，祀

天后，吴真人，庙亦古。(13)南寿宫在城内，祀天后，吴真人。(14)西庵宫在西城内，祀天后，吴真人。(15)洞源宫在道署前，祀天后，吴真人。(16)洞贤宫在溪岸，坐海朝山，祀天后，吴真人，俗名真宫。(17)丹霞宫在西门外右营游击衙署左边，祀天后，吴真人。(18)慈济宫在西门外右营游击衙署右边，祀天后，吴真人。(19)澳溪社之会灵宫、东边社之高明宫、尾头社之美仁宫、西边社之豪土宫、鼓浪屿岩仔脚之兴贤宫、内厝澳之种德宫，皆祀天后，吴真人之神。[677]

根据史料记载，在厦门，同祀妈祖和保生大帝的现象至迟在清代道光年间就已形成，而且是一种相当普遍的现象。从厦门民间信仰的情状，可窥其文化上那种兼容与开放的态度。

三、圣墓传说

闽东南的泉州，在宋元时期一度成为我国乃至世界最大的港市之一，在中国海洋人文发展史上曾写下灿烂的篇章。但是，明代以后泉州港逐渐走上衰落，而其数百年的停滞，自然留下了众多的港市古迹；往昔的辉煌，也逐渐衍变为一种传说和记忆。

泉州东面约 2 公里处有一列南北走向的小山丘，为市北面清源山的东支。这系列小丘海拔平均 100 米左右，最高不超过 150 米，绵延 4 公里许。其中最著名的一座小山岗称为灵山。山脚散布一群伊斯兰教古墓，约 10 座。山上有 2 座雕刻较精致的回

家，即赫赫有名的泉州灵山圣墓。圣墓占地宽敞，有石亭为盖，背后修筑半月型双行石柱回廊。廊内陈置石刻6块。4块系年清代中叶以后。此外，一为阿拉伯文碑；一为永乐十五年立郑和行香碑。在6块石刻中，立于清中叶以后的4块，其立碑内容大致抄袭《闽书》所载的"回回家"者言。阿拉伯文碑立于14世纪初，郑和行香碑立于15世纪初。据苏基朗先生考证，郑和行香碑的可信程度不高；[678] 阿拉伯文碑立于回历七二三年（1323年，元英宗至治三年），可能是为元代来泉州的两位回教富商而立。因此，今日泉州灵山圣墓确为中古时代遗迹，墓主可能是元初来泉州的阿拉伯富商，生前乐善好施，能济人之急，回商欠盘川归国的常在冬季发舶时来此向两人求助，因得启程，两人死后因遗产丰足，久享善名，所以在灵山回墓区半山建筑较佳的茔墓。该墓不是唐墓，更不是穆罕默德先知大门徒之墓。[679]

将圣墓置于港市的文化符号系统中，则其便具有历史符号的意义。人们不仅是历史符号的创造、使用者，而且也是历史符号的解释者。人们是用历史意识和现实意识创造历史，并用这种意识评价历史。人们对符号的解释，不仅决定于符号的产生过程，而且也决定于符号所处的社会历史语境。社会历史语境的变化，常引起对符号本身解释的变化，而这种解释及其变化，透出社会心理或社会心态的变化。

元末以前，泉州尚无关于灵山圣墓"三贤四贤"

的传说，甚至灵山成为泉州当地普遍认识和流行的地名也是在16世纪后期而不会早于1560年，在16世纪中叶时连泉州回教中人亦无所谓“三贤四贤”的传说。但是到了17世纪初泉州伊斯兰教徒间出现了“三贤四贤”的传说。编纂于万历四十年（1612年）、初成于万历四十四年（1616年）、刊刻于崇祯三年（1630年）的《闽书》，其卷七《方域志·泉州府·晋江县·山·灵山》记载了所谓武德年间“三贤四贤”在泉州传教的传说：

> “自郡东南折而东，遵湖岗南行为灵山。有默德那国二人葬焉，回回之祖也。回回家言：默德那国有吗喊叭德圣人，生隋开皇元年，圣真显美，其国王聘之，御位二十年，降示经典，好善恶恶，奉天传教，日不晒曝，雨不湿衣，入火不死，入水不溺，呼树而至，法回而行。门徒有大贤四人，唐武德中来朝，遂传教中国。一贤传教广州，二贤传教扬州，三贤、四贤传教泉州，卒葬此山。此则二人，唐时人也。二人自葬是山，夜光显发，人异而灵之，名曰圣墓，曰西方圣人之墓也。其在郡城，有清净寺云。”[680]

何乔远在述及灵山回墓时，复述和他同时代的回教徒的说法，作为墓的注脚，由“回回家言”至“有清净寺云”，都不是何本人的说法，而回教徒中的传说，其编纂用心原在博采摭言，互相补充，以保留地

方史上各种民间传说。据苏基朗的考究，有关“三贤四贤”的传说，是当时泉州回教徒制造出来的，被何乔远以“广采博收”的态度记载入《闽书》之中，而在明末才流行于泉州伊斯兰教徒间。

关于这个“三贤四贤”武德传教泉州的传说的源由，田坂兴道先生曾提供一套解释。他考察明末至清中国回教徒所撰回教史书籍如《清真释疑补辑》、《天方正学》、《四篇要道》等，发现一般提到先知死后弘教的有“四大贤”及“四大掌教”。“四大贤”指四大正统“哈里发”(Caliph)，即 Abu Bakr、Umar、Usman 及 Ali 4 人。“四大掌教”亦称“四大以祃牧”，后者即阿拉伯语 I man 的对音，前者为意译。此四大掌教为正统四大学派(Mazahib)的创始人。因此，“大贤”并非泛指普通有德行的贤人，而是先知最亲近的四大门徒哈里发的尊号。明末泉州回教中人虚构四大贤唐代来华传教，有强烈的附会四大哈里发的意味。在这种附会里，四大贤竟有两贤来了泉州，则泉州回教会在全国回教圈的地位自可大大提高。[681]

宋元时代泉州港海上交通兴旺发达，成为东方大港，航海东来的阿拉伯人对泉州港的兴盛有着极大的推动作用，因而泉州伊斯兰教会在全国回教界地位崇高。但入明以来，泉州港市经济日益衰落，国内民族主义滋长，其回教徒在全国教圈内地位随之下降，在这种历史背景下，就产生了这种引以自豪的传说，并藉以提高他们在全国回教圈内日渐没落的地位。

第八章

港市发展模式的思考

港市是指以海上通商贸易为主要经济特征的海港城市，它具有地理属性，是特定的时空座落，又是一种经济区域和一种人文区域，因而港市是一种复杂的自然人文现象。

港市的生成与发展，是闽东南社会发展的一个重要人文传统。以福州、泉州、漳州及厦门四大港市为中心的闽海港市体系的发展，在中国海洋人文发展史上占有突出而重要的地位。在中国数千年的海洋人文发展史上，每一个重要阶段闽东南港市都发挥着重要作用；而在明清时期，闽东南港市的兴衰与更替代表了这个时期中国海洋社会经济发展的不同阶段，即以泉州港既而是福州港为中心的中琉贸易海洋发展阶段；隆万开海禁前后以漳州港为中心的

私人贸易阶段；明末清初以后，以厦门港为中心的郑氏海上贸易、南洋贸易、鸦片贸易及苦力贸易时代。虽然闽东南港市体系的运作远非中国海洋人文发展的全部内容，但的确代表了相应时期中国海洋人文发展的历史特征。由于港市的长期发展，使闽海区域成为中国海洋人文发展最为活跃的区域之一。

闽东南港市发展的一个重大特征是区域港市发展的持续性和港市中心的交替转移。闽东南众多的港市与其他区域的港口通过商人的活动和船舶的运转，构成一个时间与空间的主体网络，虽然它们都曾历经兴衰起伏，但各个历史时期都能出现一个或几个港口，甚至是一个港口群，在海洋发展网络中占据重要地位。这些中心港市往往就是闽东南及至整个福建的经济文化重心。闽东南各个港市的发展往往标志着闽东南及至福建区域经济文化发展的时代，即南北朝以前以闽江口为中心的港市初创时代；隋唐五代的福州和泉州港并起的时代；宋元的刺桐港时代；明泉州、福州港的朝贡贸易相互交替时代；明中叶以后以私商贸易为特征的月港、安平港时代；清初的厦门港时代；鸦片战争时期的福州和厦门时代。

闽东南港市是一个复合体，其形成发展也是一系列自然与人文因素相互作用的综合结果。海陆人文的互动，是闽东南港市发展、跃飞的引擎，没有陆域社会经济的发展需求，没有海洋开发的需求与发

展，便不会有港市的转换生成，更不会有港市的繁荣与发展。陆海社会经济尤其是商品经济的发展是闽东南港市发展的决定性因素。随着商品经济规模、范围的扩大，人和货物流动的规模、范围也不断增加，这就是商品经济对运输的一般要求和作用。作为运输方式之一的港市航运也不例外，而且，作为横跨海陆之间的商品货物运输，为了避免自然地理因素的障碍，必须有时间与空间的约定，港埠便是这种适应性的约定，它是海陆商品运输网的联结环节或联接点。当闽海尚处"地旷人稀，饭稻羹鱼，或火耕而水耨"的时代，人们"不待贾而足"，尚不知商品交换为何物，以独木舟等简单工具进行海洋探索。到了秦汉时期，闽海区域逐渐开发，但商品经济还未大规模兴起，海洋航运等港埠活动局限于政治、军事方面，缺乏延续性。隋唐五代，闽海物产不断被开发利用，农业和手工业日趋繁荣，并形成四大平原经济区、两个山区盆地经济区，商品经济达到较高水平，纺织品、盐、茶、陶瓷等的运输量不断增长，各经济区间及与国内其他地区和国际商贸往来也迅速发展。在此基础上，闽东南海陆交通网络获得较大发展。大批外销丝瓷等商品的生产和经销，为港市对外航运的兴盛提供了充足的货源。宋元时期，这种趋势更为明显，并开始出现专门从事商贸活动的海商。他们常自聚资金，订造海舶，兴贩牟利。到了明清时期，福建山海资源进一步开发，大批闽人移居台湾、东南亚等地，

加强了福建与这些地区的商业往来；而私营海商不断发展壮大，甚至形成大的集团，从事规模巨大的国内、国际通商贸易活动，使闽东南港市航运在官方航海萎缩、外国航运势力闯入的复杂的历史条件下，还能有所发展。

同时，海洋开发的科技进步是闽东南港市发展的重要推动力。在早期渔猎生活时代，独木舟是常见的航海工具，人们在较为狭小的圈子里游荡，航海知识有限，无以成长。秦汉以后，闽海航运进入了木帆船时代，闽人逐渐掌握了帆、桨、舵等操作技术和指南针、航海图、天文航海及海洋气候预测。在技术进步的条件下，闽东南的港市发展获得巨大的潜力。

闽东南港市发展与兴衰，不仅决定于海陆人文互动的状况，还受制于国家与社会互动的结果。其中，国家海洋政策是港市发展的重要因素。当海洋政策符合社会经济发展规律，尊重民间社会的海洋生计传统时，港市功能就较活跃；反之，则会使港市功能萎缩。从汉代至宋元时期，官方多对海洋经济采取较为积极的政策，故闽海港市功能发展相对顺利，很快达到国内、国际领先水平。尤其是五代、两宋时期，这种情况更具有典型意义。五代王审知治闽时，鉴于僻居海隅，积极招徕外国商贾来闽互市，鼓励闽商外出贸易，并建立了主管贸易的“榷货务”，使闽海港市发展出现一个新局面，“以致夷来市于粤…而闽人泛粤以转市于夷”，“郡民藉以为利”。两宋政府也采取

了“漕引江湖，利尽南海”，支持“商贾懋迁、以助国用”措施，于是宋代闽海港市发展达到鼎盛状态。然而，明清封建国家政治渐趋腐败，采取闭关的海洋政策，重陆地轻海洋，使闽海港市活动受到一定制约。只是由于海洋社会经济的发展已成为不可阻挡的趋势，才出现了海商乃至海商集团活跃一时的盛况，民间海洋社会经济在艰难曲折中发展，托起了明清闽海港市的发展与繁荣。

历史事实表明，海洋人文因素早在几千年前即已在东南沿海区域自在地萌芽，成为闽海港市成长的内在基因。但是，这些因素的发扬光大，则有赖于中国包括陆域农业人文在内的整个中华文明的发展，没有陆域人文的发展，海洋人文便不能得到发展与提高。闽东南港市的发展，实为中国历史进程中，陆地人文因素与海洋人文因素两相作用的结果，而港市又是海陆人文互动的桥梁与焦点。有人认为，中国海洋民族文化与大陆民族文化同是中国古代基层文化的重要构成，而处于外围地区的“海洋”地区即沿海地区，只有摆脱中原一统大陆性格的羁绊，才会以海洋民族的姿态和向海洋发展的强烈倾向，迅速而自然地投向海洋怀抱。由此进一步推论出，中华帝国的统一使传统大陆性格约束或压抑海洋民族向海洋发展，造成海洋发展的退缩；而只有“分裂局势下的割据政权才是中国海洋发展的主要推动力，如秦汉之际的南越、三国时代的东吴及辽东”。[682] 这种似

是而非的观点，实际上割裂了中国社会经济与中国海洋社会经济之间整体与局部、总系统与子系统的关系；它把海洋社会经济视为独立于中国社会经济体制之外的“异己力量”，不承认海洋社会经济是中国社会经济的一个基本成分，视海洋社会经济为中国社会经济体制内的“分离力量”，夸大了海洋社会经济与农业社会经济、游牧社会经济成分的不可兼容性。[683] 因此，这种论点不符合中国海洋人文发展的客观历史事实。欧阳宗书博士论证并认为，作为海洋民族社会分子的渔民与农业社会的农民两种角色之间是可以相互转化的。[684] 其实，不仅渔民与农民，渔民与商人、农民与商人之间也都是可以相互转化的。个体是人文系统的最核心、最基本的层次，个体可以在海洋人文与陆地人文的角色之间进行转换，最彻底地表明了海洋人文与大陆人文之间相互渗透、相互转换的可能性，其间没有不可逾越的鸿沟。闽东南港市正是在海陆人文的相互联接、互动过程中转换生成、兴衰起伏发展的。

港市的兴衰、转移是自然地理因素、政治因素和国际市场等多种力量相互作用的结果。但是，港市不是一系列自然与人文因素作用下的被动产物。由于港市是特定区域社会经济网络的有机构成，尤其是网络的核心，因而它在区域社会经济人文活动中又扮演了十分重要的角色，发挥着关键作用。它具有区域中心的辐射功能，尤其是其海洋贸易的繁盛能够

促进内陆腹地的百业兴旺。如两宋时期，泉州港的国内外贸易空前发展，活跃了城乡商品经济，为生产者和消费者之间的交易开辟了更加广阔的市场。尤其是远程商业的出现，使商品流通的范围和交换内容进一步扩大。这种交换经济频繁的结果，不仅引起了社会分工的急速发展，也促使农业经济和手工业生产不断走上了商业化的道路。原来耕织自然经济下的农民，越来越积极地从事各种带有商品性质的农业、手工业生产，空前频繁地同市场发生了联系，他们自乡村持所产到市博锾，已经蔚然成风。

明清时期，福建内陆经济获得较大发展，手工业的发展与商业化过程齐头并进，这种社会经济的成就与闽东南港市的发展分不开。福州于闽江入海口，是中琉贸易活动的中心，又是闽江流域经济腹地的贸易集散中心。明清时期海上贸易的发达促进福州港市的繁荣，提高了福州港的地位。明成化以后，随着明王朝对外政策的变化，福州港在海洋经济体系中逐渐显现其突出地位，成为全国首屈一指的港市，成为当时最具活力的港市之一。它吸引了各地商贾，其中江西人、广东人和江浙一带的中心商人、自由职业者、手艺人都纷至福州经营布店、药材铺、五金店、染印店、木器店等，出现了福州球商。福州的商品市场、商人结构和商人资本都有较大发展。郭柏苍《闽产录异》记载清代的福州亦有牛皮行、皮箱行、纸房和靛街等商业网点，许多外地的产品也通过这一网

络在福建市场销售。福州港市的繁荣拉动了其腹地社会与经济的发展，对闽江流域的社会经济商业化产生了积极的作用。时人称"福州会城及建宁、福宁…民多仰机利而食，俗杂好事，多贾治生，不待危身取给。若岁时无丰，食饮被服不足自通，虽贵官巨室，闾里耻之"。[685]

明代中叶以后，月港经济繁荣，发展成为当时我国与日本、东南亚的主要贸易港市，号称为福建的"小苏杭"。月港海洋贸易经济的发展，带动了闽南漳州腹地商品化浪潮，促使内陆农民极力扩大耕地。城市多种手工业商品生产的发展，引起内陆城市商业的繁荣。明代龙溪石码人张燮在《清漳风俗考》中叙述了明代万历时期漳州的经济文化状况：

> "尝试考比年之间，士大夫多能自树坊表，……而高者乃披赤心而忧国是，抱素业而思名山，白屋绳枢，人弦户诵。……士从单门起家以为常。至后来骏快，又多自童牙学作馨语，琴书图籍，较有远志，前此未有也。此士风之盛也。田家毕力，从事污邪；即高邱悬崖，可辟而亩。他或结网而渔，……足复生活；城之内，百工鳞集；机杼炉锤，心手俱应。又或别市方物，贸易而时盈缩焉。四方环视，大有可观，前此未有也。此民风之盛也。
>
> "甲第连云，朱甍画梁，负妍争丽。海滨

饶石，门柱庭砌，备极广长。雕磨之工，倍于攻木砖埴设色也。每见委巷穷阎，矮墙败屋；转盼未几，合并作翬飞鸟革之观矣。"[686]

海澄月港全盛之际，漳属各县，尤其是龙溪，在社会经济方面都有空前的发展。唐代的漳州，只有3个属县(龙溪、龙岩、漳浦)，而且都是下县，在福建五郡中，户口最稀。到了宋代，还不能与福泉并列为望郡。自元祐二年泉州市舶司设置以来，船只出入仅限于市舶司，因此，船只商人云集泉州。与泉州相比，受其余波的漳州"无大经商，衣食困顿，住宅九成小似箱箧，而不似泉州船只云集市舶，大富屋宇栉比"。[687]漳州无蕃舶往来，亦无大商人，大部分为贫困人家。[688]然而到了明代弘治初年，属县增到6个，户口的稠密仅次于建宁府，龙溪县的户口数占福建布政使司中第二位，仅次于莆田。[689]

厦门港崛起之后，成为商业贸易的中心。乡间之人常从乡下到城里从事买卖。如道光《厦门志》云：

"油市，在海岸内武庙前。每岁自十月起至二月止，卯、辰二时。乡间落花生油齐集于此，发兑铺户及负贩者。"[690]

作为商业贸易的中心，厦门有众多的渡口以交通内陆，"厦门渡连列者十三，各处大小船辏集停泊，乃通商要地。五通、高崎二渡，乃官军邮书往来北行大道。打石字、龙泉宫出入者亦多"。"打铁渡，同安、南安等船泊此"，"五通渡，往泉州大路，过刘五店，水

程三十里”。[691] 通过这些交通网络连接内陆腹地，从而连带腹地社会经济的发展。清朝时期，在厦门港等闽南港市的影响下，内陆的安溪社会经济获得新的发展。乾隆《安溪县志》记云：“五十年前，邑城之列肆而居者竟寥寥也。布帛之细者，未尝鬻于市；海物之鲜者，未尝鬻于市；冠履服饰之工而丽者，未尝鬻于市；文房四宝，以及珍奇玩好之可藏而可贵者，未尝鬻于市。乡有日，中为市，亦大约服食器用之粗而贱者为多。今自城至乡，致民聚货；屋相比，趾相错，逐末者多，而趋利者巧。始图什佰，继图倍蓰，甚至计毫厘算锱铢。以巧致穷，因穷愈巧，此风亦相竞使然也。”[692] 安溪城乡不仅人口较诸清初为众，而且商业也较前兴盛得多。

种种历史事象表明，港市在区域社会经济网络中占有重要的地位。作为国际市场与国内市场的交汇地带，闽东南港市既是最早传入并仿制海外欧洲商品的生产中心，又是就近向海外输出这些仿制品的主要港口。当然，闽东南港市并非孤立、封闭的经济实体。一方面，欧洲仿制品的生产中心有向内地转移的趋向；另一方面，港市在技术和原料上也需要依靠内地的支援与供应。事实上，闽东南港市是生产中心、原料供应、技术交流、交通运输及输出港口等不同经济功能的网络结构的有机组成部分，并在这个网络结构中居于关键性的作用。这也表明了一种以港市航运业为主导的区域经济模式。港市的活动建

构起庞大的国内外市场网络，并极大地刺激造船、丝织、冶炼、陶瓷与茶业生产等各种制造业以达到高度发展的水平，形成以地方土产为主、适用于外销的商品结构。

港市的发展不仅对区域经济带来广泛的影响，对传统社会结构也带来很大的刺激。明中叶后，随着海外贸易引起的商业化浪潮以及港市的繁荣，乡村地主被吸引到城市里去居住，成为所谓的“不在地主”，构成城市里的一类社会阶层。谢肇淛云：“闽中……仕宦富室相竞蓄田，贪官势族，有畛湿遍于邻境者。”[693] 如居住于福州城里的闽清不在地主：“邑闽清七都平街地方，周围仅里许，旧有小南台之称，盖明季省中富室多寓此收租，因之筑屋暂住。”[694] 又如泉州的情形：“泉州宦族繁多，每宦率植产七邑，每邑率以千顷。”[695] 明末泉州不在地主制十分发达，泉南许多大家族为了更大的田产而互相竞争，彻底的土地侵占几乎遍及全府。泉州城里的大家族侵占了德化的驻军田产，而且安溪的土地也落入他们手中。通过海上贸易而积聚财富的城里暴发户也许有一种企图，即以土地作为他们身份象征的担保。

在商业化影响充分发挥出来之前，地主大部分时间居住在乡村里，并与他们的佃农保持一种密切关系。他们亲自到佃农家里收租，数额随丰稔程度而定。地主与佃农之间的社会关系是富有人情味的。保护、防卫与服务相交换；儒家道德观念支配着行为模

式。在明末，这种和谐的人际关系逐渐被非人情化的契约关系所取代。市场关系的发展代替了传统的家长作风。泉州地区明末地主与佃农之间的关系日益紧张。佃农变得越来越具有商业化倾向，并因而日益独立，这是一种从17世纪末开始发生的一种趋势。万历《泉州府志》卷三《风俗》云："佃农所获，朝登垅亩，夕贸市廛，至有预相约言，不许输租巨室者。"[696]地主与佃农之间的不相容关系，也随着二者非人格关系的成长而恶化了。不在地主居住城里，与封建官僚结有不解之缘，且多半是身份性地主，有优免特权，他们囤积谷物，以经营商业，牟取暴利。如："有闽县学在官生员李章与伊在官父李三住居省城温泉铺，家资巨万，开铺卖米。伊父子平昔嗜利，与人交易算债丝毫不让。"[697]他们的仓廒亦有设外乡或他县，"其田主及有力家城居者，其仓廒既设外乡，或设他县"。[698]不在地主住居城里，地租是由地主家之仆人去收取。作为收租人滥用的结果，是个人的和谐气氛很快被侵蚀破坏了。冲突开始以抗租的形式出现。关系恶化的结果导致佃农起义在泉州府几乎所有地区均曾发生。佃农运动促进一种新的乡村秩序的建立。不在地主常常不是他们田产所在村庄的人，因而由于本地宗族的有意破坏，最初集中起来的村中"不在地产"逐渐减少，而一田多主制也减少了田产的面积，并逐渐产生一种新的类型，即土地由本村人所拥有，而不管他是否住在村里。本地

的地主也许习惯于住在城里，但委派近亲经营管理。港市不在地主的出现，表明了区域社会结构的变动。

以港市为中心的社会经济发展也引起了社会各方面的变化。《海澄县志》载："建县以来，衣冠文物顿齿上国，民间延师教子，诣塾授经，遂至青钱待选。"何乔远《名山藏·货殖记》载曰："岁冬日，郡举乡饮礼，(马)一龙集其田间年八十上下者，为耆会。会二十有四人，则请讲说五十年前所记一事。…讷记：'当时人皆食力，市廛之民，布在田野，妇织男耕，儿女辈亦携筐拾路遗、挑野菜。而今皆食人，田野之民，聚在市廛，奔竞无赖，张拳鼓舌，诡遇博货，诮胼胝为愚矣'。……'今冠人财主，驾车乘马，扬扬过闾里；刍牧小奚，见仕官辄指呼姓名无忌惮，贵贱皆越矣'，……挂记：'当时人家房舍，富者不过工字八间，或奋圈四围，十室而已。今重堂窈寝，回廊层台，园亭池馆，金碧相，不可名状矣。'"若岁时无丰，食饮，被服不足自通，虽贵官巨室，闾里耻之，故其民贱啬而贵侈。"[699] 港市海洋经济对明清社会生活带来了深刻影响。

闽东南港市既是海陆人文互动的产物，则其内部结构自有其本身的特征；而它们在明清时期之所以能够获得发展，并发挥其港市中心辐射的功能，也自与其人文性格相关。明清时期，闽东南港市都发展出重商善贾的商人阶层，他们逐末求利的商业实

践和思想构成了港市发展的真正动力。没有众多的追逐利润财富的商人、市民，便没有商业社会，便没有港市的活动。他们富有冒险精神，勇于开拓，灵活敏捷，适应性强，善于捕捉市场机会，精于算计谋利，是传统中国社会很有代表性的优秀商人。港市商人在经营实践中形成了自己的文化传统，恪守着适应海洋环境的生存之道，发展了海洋观念和海洋经营组织，并积淀了对海洋事业的社会记忆。

本书在中国海洋社会经济史的理论框架内，对明清时期闽东南港市的兴衰及海洋人文的发展作了初步的探讨，期望能够对闽东南港市的历史发展脉络能有所把握，对其海洋人文有所探究。在研究中，我们发现，港市作为海陆人文互动及国家与社会互动所塑造的产物，有三种历史因素在不同时期对港市兴衰发生作用和影响。这三种历史因素是地方史因素、中国史因素与世界史因素，而这三种历史力量如何影响港市兴衰则决定于不同历史因素之间的相互关系，即中央与地方的关系、中央与世界的关系以及地方与世界的关系。只有充分地考虑这些关系，我们才有可能获得有关闽东南港市的充分理解。本书虽有意做出尝试，但更深入、全面的研究和文本试验尚在期待之中。

注　　释

1　有关闽东南港市的研究论著，参见本书所列"参考文献"。

2　G. William Skinner: The Structure of Chinese History. Journal of Asian Studies. VD. XIIV. NO. 2 February 1985. PP 271 ~ 292.

3　向达：《整理郑和航海图序言》，《郑和航海图》，北京，中华书局，1961 年。

4　引自陈养正译、李约瑟著：《科学与中国对世界的影响》，载潘吉星主编：《李约瑟文集》，沈阳，辽宁科学技术出版社，1986 年。

5　傅衣凌：《中国传统社会：多元的结构》，《中国社会经济史研究》，1988 年(3)。

6　凌纯声：《中国古代海洋文化与亚洲地中海》见《中国边疆民族与环太平洋文化》，联经，1979 年，第 335 ~ 344 页。

7　李东华：《中国海洋发展关键时地个案研究·第 1 章·引论》，台湾，大安出版社，1990 年，第 6 ~ 26 页；费正清：《导论：中国历史上的沿海与内陆》，《剑桥中国民国史》(第 I 部)，章建刚等译，上海，上海人民出版社，1991 年。

8　杨国桢：《关于中国海洋社会经济史的思考》，《中国社会经济史研究》，1996 年(2)。

9　赵洋：《全国政协委员杨国桢倡议：建立中国海洋人文社会学》，《中国海洋报》，1997 年 3 月 4 日，第 2 版。

10　参见李东华：《中国海洋发展关键时地个案研究(古代篇)·第 1 章·引论》，台湾，大安出版社，1990 年，第 32 ~ 35 页。

11　有关概念的进一步讨论，参见"第 3 章"。

12　参见《福建省海岸带和海涂资源综合调查报告》，北京，海洋出版社，1990 年，第 339 页。

13　杨玉生：《集团化是港口多功能的归宿》，载杨玉生主编：《港口发展与沿海经济》，大连，大连海运学院出版社，1990 年 8 月。

14　黄盛璋：《历史地理论集》，北京，人民出版社，1982 年，第

88～110页。

15 马步宁等编译：《海港》，北京，海洋出版社，1986年。

16 孙日瑶：《论港口全息发展理论与华北港口协作》，载《港口发展与沿海经济》。

17 国家海洋局规划政策研究室等：《海洋和海岸带区域经济研究》，北京，海洋出版社，1991年，第166页；《福建省海岸带和海涂资源综合调查报告》，北京，海洋出版社，1990年。

18 以上引《福建省海岸带和海涂资源综合调查报告》，海洋出版社，1990年，第350～351页。

19 蓝鼎元：《鹿洲全集·福建全省总图说》，厦门，厦门大学出版社，1995年，蒋炳钊、王钿点校本，第238～239页。

20 《山海经·第十·海内南经》。

21 《史记·卷四十一·越王勾践世家》。

22 《史记·卷一百一十三·南越尉佗传》。

23 《后汉书·卷六十三·郑弘传》。

24 《三国志·卷四十八·吴嗣主传》。

25 《宋书·卷三十六·州郡志》。

26 《宋书·卷三十六·州郡志》。

27 祝永康：《闽江口历史时期河床变迁》，杭州大学河口与港湾研究室，1982年印本。

28 林枫：《榕城考古略·卷上》。

29 廖大珂：《梁安郡历史与王氏家族》，《海交史研究》，1997年(2)。

30 乐史：《太平寰宇记·卷一百〇二·泉州风俗》。

31 顾祖禹：《读史方舆纪要·卷九十五·福建序》。

32 杨炯：《盈川集·卷七》。

33 《文苑英华·卷二百七十一》。又王象之《舆地纪胜·卷一百三十》；《全唐诗·卷二百八十八》。该诗之"泉州"指福州，福州在隋代与唐初称为"泉州"。改称福州是唐开元十三年(725年)的事。

34 沈福伟：《论唐代对外贸易的四大海港》，《海交史研究》，1986年(2)。

35 《全唐文·卷七十五》，北京，中华书局，1982年；《唐大诏令集

·卷十》。

36 杨铼译:《伊本所记中国贸易港》,收于《唐宋贸易港研究》,台湾,商务印书馆,1963年。转引自苏基朗:《唐宋时代闽南泉州史地论稿》,台湾,商务印书馆,1991年,第36页。

37 韩振华:《伊本柯达贝氏所记唐代第三贸易港之Djanfou》,《福建文化》1947年3月号,第43~51页;苏基朗:《9世纪阿拉伯文献所载Djanfou地望考辨》,《唐宋时代闽南泉州只地论稿》,第37~55页。

38 王溥:《唐会要·卷八十七·漕运》。

39 苏基朗前揭文。

40 《福州港史》,北京,人民交通出版社,1996年,第24页。

41 《舆地胜纪·卷一百二十八·福州·引龙昌期待》。

42 蔡襄:《乞相度沿海防备盗贼》,《忠惠公集·卷十七》。

43 冯承钧译:《马可·波罗行记》(中册)。

44 谢必震:《明清时期中国与琉球贸易之研究》,厦门大学历史系,1998年博士论文。

45 《福州地方志》上册,第144页。

46 杨光辅:《淞南乐府》。

47 姚贤镐:《中国近代贸易史资料》,第1册,第611页。

48 班思德:《最近百年中国对外贸易史》(《最近十年各埠海关报告》)。

49 《申报》,光绪六年(1880年)十二月十一日。

50 裘干:《茶市杂咏》。

51 释道宣:《续高僧传·第2集·卷一》。

52 李吉甫:《元和郡县图志·卷二十九·江南东道五·泉州》。

53 苏基朗前揭著作。

54 欧阳修:《新唐书·卷四·地理志·泉州》。

55 《晋江县志·卷二·规制志·城池》;《晋江县志·卷十五·杂志》。

56 《清源留氏族谱·鄂国公传》。

57 《宋会要辑稿·职官四十四之一》。

58 《宋史·卷三百三十·杜纯传》。

59 《宋会要辑稿·职官四十四之一》。

60 何乔远:《闽书·卷五十五·文莅志·令·永春县·引》。

61 《泉州港与古代海上交通》,北京,文物出版社,1982年,第71页。

62 何乔远:《闽书·卷一百五十二·蕃德志》。

63 吴自牧:《梦粱录·卷十二·江海船舰》。

64 陈高华、吴泰:《宋元时期的海外贸易》、天津,天津人民出版社,1981年。

65 参见张星烺:《中西交通史料汇编》,第2册。

66 顾祖禹:《读史方舆纪要·卷九十九·泉州府》。

67 朱熹:《朱子大全·卷九十八·傅自得行状》。

68 《后村全集·卷六十八·卷一百四十三》。

69 参见陈鹏:《从宋元泉州港的开放看城市建设》,《泉州港报》,1986年6月1日,第3版。

70 王象之:《舆地纪胜·卷一百三十·福建路·泉州·风俗形胜》,引陆藻:《修城记》。

71 (明)王士性:《广志绎·卷四》。

72 (明)高岐:《福建提举市舶司志建置》。

73 《明史·卷八十一·食货志五》。

74 《明史·卷八十一·食货志五》;《续文献通考,卷二十六》;《续文献通考·卷五十六》;《闽书·卷三十九》。

75 《安海志·卷十二·海港·附文》。

76 《明经世文编·卷二百〇五》。

77 傅衣凌:《明代泉州安平商人史料辑补》所引资料,《泉州文史》,1981年(5)。

78 江日升:《台湾外纪·卷四·卷八》。

79 江日升:《台湾外纪·卷四·卷八》。

80 《海澄县志·山川志·月港》。

81 《海澄县志·卷之十五·风俗考·纂旧志》。

82 《蔡忠惠公集·乞相度沿海防备盗贼》。

83 《真文忠公文集·卷八·泉州中枢密院乞推海盗常状》。

84 《漳州史资料选辑》,第2辑,第75页。

85 《漳州史资料选辑》,第2辑。

86 冯璋:《通番船议》、《明经世文编·卷二百八十》。

87 张燮:《东西洋考·卷七·饷税考》。

88 《海澄县志·卷七》。

89 《嘉靖东南平倭通录》。

90 乾隆《海澄县志·卷十五·风土志》。

91 《东西洋考·卷七·饷税考》。

92 《东西洋考·卷七·饷税考》。

93 《天下郡国利病书·卷一百二十》。

94 郑怀魁:《海赋》,见《古今图书集成·职方典》。

95 唐晓:《略论明代月港的海外贸易》,见《月港研究论文集》,第9页。

96 乾隆《海澄县志》引明志风俗考,癸酉志旧序。

97 朱纨:《甦余杂集·卷三·增设县治以安地方疏》。

98 《东西洋考·周起元序·卷八·饷税考》。

99 《澎湖平夷功次残稿》,见《郑成功收复台湾史料选编》。

100 《明熹宗天启实录·卷三十二》。

101 道光《厦门志·卷三》。

102 《东西洋考·卷九》。

103 [西班牙]德·拉达撰《拉达出使福建记》,何高济、杨钦章译,《海交史研究》,1986年(1)。

104 《清文献通考·卷三十三》。

105 蓝鼎元:《论南洋事宜书》见《鹿洲全集》,厦门,厦门大学出版社,1995年蒋炳钊、王钿点校本,第55页。

106 道光《厦门志·卷七》。

107 《宫中档乾隆朝奏折·卷一》。

108 《宫中档乾隆朝奏折·卷九》。

109 (清)薛起凤:《鹭江志·卷一》。

110 周凯:《厦门志·卷十五·风俗记》,厦门,鹭江出版社,1996年,第508页。

111 马士:《中华帝国对外关系史》,第1卷,第610页。

112 林仁川:《福建对外贸易与海关史》,厦门,鹭江出版社,1991年,第226页。

113 陈慈玉:《近代中国茶叶的发展与世界市场·附表9》。

114 参见林仁川前揭著作，第 243 页。

115 黄盛璋：《历史地理论集》，北京，人民出版社，1982 年，第 88～110 页。

116 G. William Skinner: The Structure of Chinese History. Journal of Asian Studies. VD. XIIV. NO. 2 February 1985. PP 271～292.

117 施肩吾：《岛夷行》（又题《澎湖》），见宋理宗宝庆三年（1227 年）王象之撰：《舆地纪胜·卷一百三十·泉州·风俗形胜》。

118 施坚雅：《中国历史的结构》，载《亚洲研究杂志》，1985 年 2 月刊。

119 辛土成：《台湾海峡两岸的古闽越族》，厦门，厦门大学出版社，1988 年，第 42～63 页。

120 袁康：《越绝书·越绝外传记地传·卷八》。

121 班固：《汉书·严助传》。

122 （宋）乐史：《太平寰宇记·卷一百〇二·江南东道十四·泉州·风俗》，金陵书局光绪八年刊本。

123 顾祖禹：《读史方舆纪要·卷九十五·福建序》。

124 廖大珂：《梁安郡历史与王氏家族》，《海交史研究》，1997 年(2)。

125 见《安海志·附文》，《西山杂志》手稿本，第 129 页。

126 王象之：《舆地纪胜·卷十三》。

127 谢肇淛：《五杂俎·卷四·地部》二。

128 姚叔祥：《见只编·卷上》，引自《福建史稿》(下册)，第 157 页。

129 舒尔茨 (W. L. Schurz)《马尼拉大帆船》，纽约，1959 年，第 45 页，69～70 页，27 页。

130 斐律乔治：《西班牙与漳州之初期通商》，《南洋问题资料译丛》，1957 年(4)。

131 顾炎武：《天下郡国利病书·第 26 册·福建》。

132 王世懋：《闽部疏》。

133 沈定平：《明清之际几种欧洲仿制品的输出——兼论东南沿海外向型经济的初步形成》，载《中国经济史研究》，1988 年(3)。

134 何乔远：《闽书·卷三十八·风俗志》。

135 王胜时：《闽游纪略》。

136 《闽书·卷一百五十·南产志》。

137 徐学聚：《初报红毛番疏》，《明经世文编·卷四百二十三》。

138 布莱尔、罗伯逊(E. H. Blairand、J. Q. Robertosn):《菲岛史料》1903－1907年,克利夫兰,第3卷,第75页。

139 拉斐尔·伯纳尔(Rafael Bernal):《马尼拉的华人社区》,载费利克斯(Alfonso Felis)编《菲律宾华人》,1966年,马尼拉,第46页。

140 李廷机:《报徐石楼》,载《明经世文编·卷四百六十》。

141 《东西洋考·卷七》。

142 郑怀魁:《海赋》,《古今图书集成·职方典·卷一百〇六·漳州府部艺文》。

143 梁方仲:《明代国际贸易与银的输出入》,载《梁方仲经济史论文集》,北京,中华书局,1989年,第178～179页。

144 《惠安县志·卷三十七·风俗志》。

145 《晋江县志·卷二·规制志》。

146 《明史·卷八十二·食货志》。

147 《漳州府志·卷四十六》。

148 《万历闽大记·卷一·公货传》。

149 《闽书·卷三十八·风俗志》。

150 《闽书·卷三十八·风俗志》。

151 王世懋:《闽部疏》。

152 (唐)杜荀鹤:《闽中秋思》,原载《千家诗》。

153 叶国庆:《笔耕集》,厦门,厦门大学出版社,1997年,第12页。

154 《三山志·卷五·驿铺篇·小注》。

155 朱维干:《福建史稿》(上册),第129页。

156 顾祖禹:《读史方舆纪要·卷八十六·江西》。

157 朱维干:《福建史稿》(上册),第223～227页;《福建古代经济史》,第306～316页。

158 苏基朗:《唐宋时代闽南泉州史地论稿》,台湾,商务印书馆发行,1991年,第132～181页。

159 (清)蓝鼎元:《福建全省总图说》,《鹿洲全集》,厦门,厦门大学出版社,1995年,第238页。

160 蓝鼎元:《漕粮兼资海运疏》,《清经世文编·卷四十八》。

161 (清)刘献廷:《广阳杂记·卷三》。

162 以上参见江耀东：《明代漳州月港国内交通探索》，《月港研究论文集》。

163 《海澄县志·人物志·江灏传》。

164 《漳州府志·人物产志·拾遗》。

165 《泉州府志·物产》。

166 何柄棣：《1368～1953年中国人口研究》，上海，上海古籍出版社，第23页。

167 William A, Haviland: Anthropolgy, Cholt Richart and Winston, 1982, chapter 15.

168 （英）亚·莫·卡尔桑德斯《人口问题》，宁嘉风译，商务印书馆，1983年，第309页。

169 陈及霖：《福建经济地理》，福州，福建科学技术出版社，1984年，第30页。

170 胡炳蔚：《福建农业概况》，福建省科学技术普及协会，1958年。

171 （宋）真德秀：《西山真文忠公集》。

172 （宋）方勺：《伯宅篇·第二》。

173 郑杰：《虔台倭纂·下卷》。

174 《五杂俎·卷四》。

175 （印）莫·钱干：《人口增长与经济发展》，祝同译，《经济学译丛》，1984年1月。

176 《陈书·卷三十五·陈宝应传》。

177 郑晓：《与彭尊卒都宪》，《明经世文编·卷二百一十七》。

178 《南安县志·卷九·风俗》。

179 《漳州府志·卷三十八·民风》。

180 《筹海图编·卷十二》，第31页。

181 何乔远：《闽书·卷一百五十·南产志》。

182 何柄棣：《1368～1953年中国人口研究》，上海，上海古籍出版社，第183～185页。

183 郑杰：《虔台倭纂·下卷》。

184 杨国桢：《明清福建土地私人所有权内在结构的研究》，载傅衣凌、杨国桢主编《明清福建社会与乡村经济》，厦门，厦门大学出版社，1987年，第30～68页。

185 吴振强:《厦门的兴起》,新加坡大学出版社,1983年,第18页。

186 明王士性:《广志绎·卷四》。

187 泉州州南安丰山《陈氏族谱》,转引自苏鑫鸿、郑雨婷:《明清时期泉州私人海外贸易兴盛原因初探》,载《厦门大学学报》1989年(1)。

188 《清史稿·卷一百〇一·食货志》。

189 沈起元:《条陈台湾事宜状》,《清经世文编·卷八十四》。

190 郑晓:《今言·卷之三·二百三十九》,北京,中华书局,1984年。

191 《筹海图编·卷四·福建事宜》。

192 光绪重刻《漳州府志·卷三十三·蔡新传》。

193 施坚雅:《中国历史的结构》。

194 (明)张瀚:《松窗梦语·卷四》。

195 《明太祖实录·卷一百四十四·洪武十五年四月辛巳》。

196 《粤海关志·卷二十三》。

197 见《明史·卷三百二十·外国三·日本》,第8341页;《明史·卷三百二十·外国六·荷兰传》,第8434~8437页。

198 参见黄仁宇:《赫逊河畔谈中国历史》,三联书店,1992年,第193~200页。

199 曹永和:《试论明太祖的海洋交通政策》,《中国海洋发展史论文集》,中研院三民主义研究所,台北,1984年,第41~70页;张彬村:《明清两朝的海外贸易政策,闭关自守?》,《中国海洋发展史论文集》(第4辑),台北,第45~59页。

200 《泉州府志·卷二十五·海防》。

201 《明史·卷一百二十六·汤和传》。

202 《明太祖实录·卷一百八十八·洪武二十年》。

203 《明史·卷九十一》,中华书局,1974年。

204 《钦定大清会典事例·卷二百五十八·户部,户口,保甲》,商务印书馆,宣统已酉五月再版。

205 《福建省例·二十三·船政例·筹议海防章程》,第724~725页。

206 《福建省例·会议设立保甲条款》,第669页。

207 叶春及:《惠安政书·图籍问》,第15页。

208 胡宗宪:《广福人通番当禁论》,《明经世文编·卷二百六十七》。

209 《福建省例·会议设立保甲条款》,第669页。

210 《闽浙总督满条奏遵旨逐条查覆金铎所陈海疆事宜折》(雍正二年闰四月十二日),《雍正朝汉文朱批奏折汇编》第2册,第935页。

211 《洋务辑要·卷五·洋防经制·上》,第70页。

212 《闽浙总督满条奏遵旨逐条查覆金铎所陈海疆事宜折》(雍正二年闰四月十二日),《雍正朝汉文朱批奏折汇编》第2册,第935页。

213 欧阳宗书:《明清海洋渔业经济与渔民社会》,厦门大学历史系1996年博士论文,第81页。

214 《海澄县志·卷二十四·丛谈·遗事》。

215 陈支平:《近500年来福建的家族社会与文化》,三联书店上海分店,1991年,第2、6章;郑振满《明清福建家族组织与社会变迁》,长沙,湖南教育出版社,1992年。

216 王铭铭:《宗族社会与国家——弗里德曼理论的再思考》,《中国社会科学季刊》,1996年8月,秋季卷,总第16期,第71~84页。

217 朱维干:《福建史稿》(下册),第223~226页。

218 陈支平:《近500年来福建的家族社会与文化》,第105~107页。

219 郑振满:《明清福建家族组织与社会变迁》,长沙,湖南教育出版社,1992年,第151~199页。

220 引自陈支平前揭文,第33~34页。

221 《厦门志·卷十五·风俗记》。

222 《海澄县志·卷十五·风土》。

223 (明)沈德符:《野获编·卷十二·户部·海上市舶司》。

224 俞大猷:《正气堂集·卷二·呈福建军门朱公揭》。

225 《漳州府志·卷四十六·纪遗》。

226 王文禄:《策枢·卷四》。

227 关于明代"重文轻武"的情形和后果,参见(美)司徒琳:《南明史》,上海古籍出版社,1992年〈引言〉;并见黄仁宇:《万历十五年》(第6章)中华书局,1982年。

228 详见朱维干:《福建史稿》(下册),福州,福建教育出版社,1986年,第183~191页。

229 郑若曾:《筹海图编·卷四·福建事宜》。

230 《明宣宗实录·卷四》。

231 张燮《东西洋考·卷七·饷税考》。

232 何乔远《闽书·卷四十八·文莅志》。

233 《明世宗实录·卷五十四·嘉靖四年八月》。

234 《明世宗实录·卷一百五十四·嘉靖十二年九月》。

235 《明世宗实录·卷一百六十六·嘉靖十三年八月》。

236 《明世宗实录·卷一百八十九·嘉靖十五年十一月》。

237 《明世宗实录·卷三百二十一·嘉靖二十六年三月》。

238 《天下郡国利病书·卷九十六·福建五》。

239 《海澄县志·卷七·兵防》。

240 赵文华:《嘉靖平倭祓役纪略》卷三;黄元仪:《武备志·卷二百一十四·海防六》,明天启元年底,清修本。

241 朱纨:《甦余杂集·卷五》。

242 参见傅衣凌:《明清时代商人及商业资本》,北京,人民出版社,1956年,第109~113页。

243 《海澄县志,乾隆二十七年(1762年)镌,初修海澄县志序。

244 《海澄县志·卷二十二》;柯挺:《周侯新开水站碑记》。

245 张燮:《东西洋考·卷七·饷税考》。

246 崇祯《海澄县志·卷一·舆地志》。

247 《海澄县志·卷二十一·赠姚海澄奏绩序》。

248 《海澄县志·卷二十二·艺文志·《新建海澄县城碑记》。

249 崇祯《海澄县志·卷十一·风土志》。

250 万历《漳州府志·卷三十·海澄县·舆地志·风俗》。

251 《海澄县志·卷二十二·王公城碑记》。

252 《明经世文编·卷二百〇五·阅视海防事》。

253 朱纨:《甦余杂集·卷三·阅视海防事·增设县治以安地方疏》,引柯乔语。

254 朱纨:《甦余杂集·卷二》。

255 崇祯《海澄县志·卷十一·风土志》。

256 朱纨:《甦余杂集》。

257 嘉靖《潮州府志·卷一·地理志》。

258 崇祯《漳州府志·卷二十六》。

259 崇祯《漳州府志·卷二十六》。

260 崇祯《漳州府志·卷二十二·灾祥志·兵乱》。

261 崇祯《漳州府志·卷十五·兵防志》。

262 康熙《海澄县志·卷二十·从谈志》。

263 《东西洋考·卷七·饷税考》。

264 崇祯《漳州府志·卷三十二》；崇祯《海澄县志·卷十四》；康熙《海澄县志·卷十四》。

265 崇祯《海澄县志·卷一·舆地志》。

266 《海澄县志·卷二十一·艺文志》。

267 《海澄县志·卷二十二·艺文志·新建海澄县城碑记》；本志卷二又载《隆庆元年设县》。

268 张燮：《东西洋考·卷七》。

269 《海澄县志·李敬之·癸酉志旧序》。

270 《海澄县志·李敬之·癸酉志旧序》。

271 《海澄县志·卷二十三·傅夏尹·王公城碑记》。

272 《海澄县志·卷六·名宦传》。

273 许孚远：《疏通海禁疏》，《明经世文编·卷三百七十六》。

274 《东西洋考·卷七·饷税考》。

275 《东西洋考·卷七·饷税考》。

276 《明神宗实录·卷三十六》。

277 《海澄县志·王志道·初修海澄县志序》。

278 《海澄县志·李敬之·癸酉志旧序》。

279 《海澄县志·卷六·名宦传》。

280 《海澄县志·卷二十一·梁兆阳·王都建义仓奏记》。

281 张燮：《东西洋考·卷七·饷税考》。

282 方文图：《略谈月港的兴衰》，见《月港研究论文集》，第25页。

283 《东西洋考·周起元序》。

284 《海澄县志·卷六·名宦传》。

285 《海澄县志·卷二十一·记》。

286 乾隆《海澄县志·凡例》。

287 熊文灿：《闽书·序》。

288 《海澄县志·李敬之·癸酉志旧序》。
289 《海澄县志·卷六·名宦传·记》。
290 《海澄县志·卷七·兵防志》。
291 《海澄县志·卷六·名宦传》。
292 《海澄县志·卷六·名宦传》。
293 崇祯《海澄县志·卷五·赋役志二》。
294 崇祯《海澄县志·卷二十一·艺文志·疏》。
295 《东西洋考·周起元序》。
296 崇祯《海澄县志·卷五·赋役志二》。
297 《鹭江志·廖飞鹏序》。
298 《鹭江志·廖飞鹏序》。
299 《鹭江志·嘉禾里序》。
300 《鹭江志·黄名香·鹭岛志引》。
301 杨国春:《鹭江山水形势记》。
302 薛起凤:《鹭江志·总论》。
303 《鹭江志·卷一·厦门城》。
304 《鹭江志·嘉禾里序》。
305 《鹭江志·廖飞鹏序》。
306 《鹭江志·卷一·厦门城》。
307 《鹭江志·卷一·保甲》。
308 《鹭江志·卷一·保甲》。
309 《鹭江志·卷一·关津》。
310 《厦门志·卷六·台运略》。
311 《厦门港史》,北京,人民交通出版社,1993年,第64页。
312 《厦门志·卷四》。
313 《厦门志·卷五》。
314 《鹭江志·卷一·庙宇》。
315 《鹭江志》。
316 《厦门志·卷十五·风俗记》。
317 《厦门志·卷十五·风俗记》。
318 《鹭江志·卷一·嘉禾里序》。
319 《鹭江志·卷一·嘉禾里序》。

320 陈嘉平等:《厦门地志》,厦门,鹭江出版社,1995年,第1~4页。

321 《鹭江志·卷一·关津》。

322 《鹭江志·卷一·地租》。

323 《鹭江志·卷一·地租》。

324 《鹭江志·卷一·街市》。

325 《鹭江志·嘉禾里序》。

326 《鹭江志·廖飞鹏序》。

327 《鹭江志·鹭江山水形势记》。

328 《鹭江志·卷一·庙宇》。

329 《厦门志·卷二》。

330 郭士立:《中国沿海三次航行记》,《鸦片战争在闽台史料选编》,福州,福建人民出版社,1982年,第82页。

331 《厦门志·卷七》。

332 中国第一历史档案馆藏军机外录副奏折嘉庆朝内政类、嘉庆十年四月初五日《江西监生况无礼上时务切要之五事条陈》,北京,《历史档案》,1992年,第4期,《嘉庆十年江西监生况元礼时务条陈·附二》。

333 《厦门志·卷五》。

334 《厦门志·卷五》。

335 傅衣凌:《明清时代商人及商业资本》,北京,人民出版社,1956年版,第198~220页。

336 《厦门志·卷五》。

337 《厦门志·卷五》。

338 《厦门志·卷五》。

339 《筹办夷务始末(道光朝)·卷六十四》,第5册,第2538页。

340 《后汉书·卷三十三·郑弘传》。

341 《文苑英华·卷二百七十一》,并见王象之《舆地纪胜·卷一百三十》。

342 谢必震:《中国与琉球》,厦门,厦门大学出版社,1996年,第241页。

343 光绪《闽县乡土志·商务杂述四》,第345页。

344 万历《福州府志·卷一十二·街市》,抄本。

345 道光《福建通志·卷二十九·津梁》。

346 孟超然:《瓶庵居士诗抄·卷四》,《亦园亭全集》,嘉庆二十五年刊本。

347 道光《福建通志·卷二十九·津梁》。

348 道光《重纂福建通志·卷二百七十一》。

349 《福州港史》,北京,人民交通出版社,1996年,第76页。

350 《明经世文编·卷二百〇六》。

351 夏子阳、王世祯:《使琉球录》,转引自《福州港史》,第77页。

352 夏子阳、王世祯:《使琉球录》。

353 陈侃:《使琉球录》。

354 李鼎元:《使琉球录》,转引自《福州港史》,第77页。

355 朱文:《明清时期中琉往来与福州造船业》,《福州历史与文物》,1981年(1)。

356 李鼎元:《使琉球录》。

357 朱文:《明清时期中琉往来与福州造船业》,《福州历史与文物》,1981年(1)。

358 刘献廷:《广阳杂记选·罗盘》。

359 顾炎武:《天下郡国利病书·卷九十三·福建三》。

360 周凯:《厦门志·卷五》。

361 周凯:《厦门志·卷五》。

362 周凯:《厦门志·卷五》。

363 《台海使槎录·卷一·赤嵌笔谈》。

364 周凯《厦门志·卷十五》。

365 《海运备采·卷五·船式·舵工》。

366 黄叔璥:《台海使槎录·卷一·赤嵌笔谈》。

367 《海运备采·卷五》。

368 《台海使槎录·卷一·赤嵌笔谈》。

369 《海运备采·卷五》。

370 《厦门志·卷五》。

371 《厦门志·卷五》。

372 《厦门志·卷五》。

373 《台海使槎录·卷一·海船》。

374 《厦门志·卷五》。

375 英国外交部档案 FO17/12，转引自严中平：《英国资产阶级纺织集团利益与两次鸦片战争史料》，《经济研究》，1955 年(2)。

376 《厦门志·卷五·船政·各色小船》。

377 《厦门志·卷五·商船》。

378 《厦门志·卷五·渔船》。

379 薛凝度：《云霄厅志·卷二·商渔船税篇·按语》。

380 蓝鼎元：《鹿洲全集》(七)，厦门，厦门大学出版社，1995 年，第 36～37 页。

381 《大清会典事例》。

382 张际亮：《南浦秋波录·卷一》。

383 转引自朱维干：《福建史稿》(下册)，福州，福建教育出版社，1986 年，第 510～511 页。

384 薛凝度：《云霄厅志·卷二·商渔船税篇·按语》。

385 《厦门志·卷六·台运略·按语》。

386 《厦门志·卷六·台运略》。

387 《厦门志·卷六·台运略》。

388 《厦门志·卷五·商船》；《厦门志·卷六·台运略·按语》。

389 朱维干：《福建史稿》(下册)，第 514～517 页。

390 《梁书》、海南诸国传》。

391 《明太祖实录·卷七十一·洪武五年一月甲子条》。

392 《续文献通考·卷二十六·市籴》。

393 《明史·卷八十一·食货志》。

394 《明史·卷三百二十三·琉球》。

395 《明宣宗实录·卷十五～二十三》。

396 参见庄景辉：《泉州在明琉交往中的地位与作用》，《海外交通史迹研究》，厦门，厦门大学出版社，1996 年，第 255 页。

397 谢必震：《中国与琉球》，厦门厦门大学出版社，1996 年 12 月，第 221 页。

398 详见谢必震前揭著作，第 217～224 页。

399 谢杰：《日东交市记》，台湾文献出刊第 287 种，第 281 页。

400 谢必震前揭书，第 220 页。

401 《明成化实录·卷七十六》。

402 《琉球历代宝案录·第1集·卷一》。

403 《明成化实录·卷七十六》。

404 谢道承:《福建通志·卷三·山川》。

405 《福建通纪·卷一》。

406 《琉球历代宝案选录》。

407 《闽大记》。

408 齐鲲:《续琉球国志略》。

409 《钦定大清会典事例》。

410 《冲绳县文史别卷、冲绳近代辞典》。

411 《明英宗实录·卷二百一十七·景泰三年六月辛巳》;道光重纂《福建通志·卷二百七十·洋市》。

412 郑舜功:《日本一鉴》,《穷河话海·卷六》。

413 董应举:《崇相集·第2册·漫言·闽海事宜》。

414 董应举:《崇相集·第2册·漫言·闽海事宜》。

415 朱国祯:《涌幢小品》。

416 王在晋:《越镌·卷二十一》,引自谢国桢:《明代社会经济史料选编》(中),第138页,福州,福建人民出版社,1980年。

417 《福州港史》,人民交通出版社,1996年,第64~65页。

418 《福州港史》,第65页。

419 《福州港史》,第65~66页。

420 计六奇:《明季北略·卷十一·郑芝龙小传》。

421 林时对:《荷丛谈·下册·卷四》。

422 道光《厦门志·卷十六·旧事》。

423 连横:《台湾通过·卷二十五·商务志》。

424 董应举:《崇相集·第2册·米禁》。

425 《台湾省通志·卷三》。

426 山胁悌二郎:《长崎的唐人贸易》,吉川弘文馆,1954年,第30页。

427 《第崎才广二夕"商馆日记》,第1辑。

428 茅瑞征:《皇明象胥录·卷一》。

429 李言恭、郝杰:《日本考·卷一·倭奴》。

430 (日)木宫泰彦:《参考新日本史》,第4编,第3章。

431 江日升:《台湾外纪·卷六》。

432 蔡新:《缉齐文集·卷四》。

433 《皇朝经世文编·卷四十九·户政》;《卷二十四·胄一士·盐法论》。

434 何乔远:《闽书·卷之三十九·版籍志》。

435 王世懋:《闽部疏》。

436 《日本一鉴》。

437 《东西洋考·卷四》。

438 全汉升:《自明季至清中叶西属美洲的中国丝货贸易》,《中国经济史论丛》。

439 《福建通志·卷五十九·物产·漳州府》。

440 《龙溪县志·卷十九》。

441 《龙溪县志·卷十九》。

442 《龙溪县志·卷十九》。

443 《海澄县志·卷十五》。

444 《海澄县志·卷十五》。

445 《熹宗天启实录·卷三十二》。

446 《澎湖平夷功次残稿》,见厦门大学历史系编《郑成功收复台湾史料选编》。

447 威廉·庞德古:《难忘的东印度旅行记》,见厦门大学历史系编《郑成功收复台湾史料选编》,第 94~95 页。

448 舒尔茨 (W. L. Schurz):《马尼拉大帆船》,1959 年,纽约,第 71~72 页。

449 李金明:《厦门海外交通》,厦门,鹭江出版社,1996 年,第 18 页。

450 沃尔克(T. Volker):《瓷器与荷兰东印度公司》,1954 年,莱登,第 128 页。

451 沃尔克(T. Volker):《瓷器与荷兰东印度公司》,1954 年,莱登,第 128 页。

452 沃尔克(T. Volker):《瓷器与荷兰东印度公司》,1954 年,莱登,第 34~36 页。

453 《孔恩文件》卷五,第 35 页,71 页,转引自田汝康《15~16 世纪中国海外贸易发展缓慢的原因》,载《新建设》,1964 年 (8、

9)。

454 《清世祖实录·卷一百〇八·顺治十四年四月丁卯》。

455 岩生志一:《16－17世纪日本的对外贸易》。

456 《闽海纪要·永乐十七年条》。

457 大庭修:《日清贸易概观》,载《社会科学辑刊》,1980年(1)。

458 林春胜、林信笃编:《华夷变态》,1958年,东洋文库丛刊,第1246、1573、2065、2634页。

459 沃尔克:《瓷器与荷兰东印度公司》,1954年,莱登,第128、154页。

460 《厦门志·卷五·船政略·洋船》。

461 戈德登(G. A. Godden):《东方外销瓷器及其对欧洲陶器的影响》,1979年,纽约,第30页。

462 《厦门志·卷五·洋船》。

463 《厦门志·卷二·形势》。

464 王先谦:《东华录·雍正朝·卷九》。

465 《清代台湾(台南)人物志·乙编》。

466 沈茂荫:《苗栗县志·物产》。

467 《台湾采访册》。

468 引自《泉州古港史》,第151页。

469 《台湾通史·卷二十五·商务志》。

470 赵翼:《论台湾要害》,《清经世文编·卷八十四》。

471 《台湾通史·卷二十·粮运志》。

472 陈培桂:《淡水厅志·赋役志》。

473 《台案汇录丙集》、《台湾文献丛刊》,第176种,第197页。

474 黄叔、王敬:《台湾使槎录》,第47～48页,《台湾文献丛刊》,第4种。

475 《厦门志·卷十五·风俗记俗尚》。

476 《厦门志·卷六·台运略》。

477 《厦门港史》,北京,人民交通出版社,1993年,第64页。

478 《厦门志·卷四·防海略·厦门汛口》。

479 《厦门志·卷五·船政略》。

480 《厦门志·卷六·台运略》。

481 《厦门志·卷七》。

482 《厦门港史》，北京，人民交通出版社，1993年，第66～69页。

483 《厦门志·卷五》。

484 《厦门港史》，人民交通出版社，1993年，第65页。

485 蓝鼎元：《福建全省总图说》。

486 蓝鼎元：《漕粮兼资海运疏》，《清经世文编·卷四十八》。

487 《筹办夷务始末·卷二十五·咸丰八年五月·庆祺等奏沿海布置情形折》。

488 光绪《天津府志·卷三十三·榷税·国朝》。

489 《宫中档雍正朝奏折》，第4辑，第133页，雍正三年四月初七日附布兰泰奏折。

490 《宫中档雍正朝奏折》，第4辑，第523页，雍正三年六月十六日附登州总兵黄元骥奏折。

491 《宫中档乾隆朝奏折》，第5辑，第689页，乾隆十八年七月初四附林君升奏折。

492 《宫中档乾隆朝奏折》，第1辑，第440页。

493 殷光清：《镜湖自撰年谱》，中华书局，1984年，第2次印刷，第97页。

494 China Imperial Maritime Customs, Decenial Reports 1892～1901. Second issueVol. Ⅱ－southern Ports. 1906, wenchow P78。

495 陈国栋：《清代中叶厦门的海上贸易（1727～1833年）》，《中国海洋发展史论文集》，第4辑。

496 谢必震：《中国与琉球》，第241页。

497 《康熙福建通志·卷五十六·土风》。

498 （罗）尼．斯．米列斯库著：《中国漫记》，蒋本良、柳凤运译，中华书局，1989年，第147～150页。（罗）尼·斯·米列斯库著：《中国漫记》，蒋本良、柳凤运译，中华书局，1989年，第147～150页。

500 《海澄县志·卷之二十一·艺文志》；光绪《漳州府志·卷四十一·艺文》。

501 《闽海纪要·康熙十四年》。

502 《厦门志·卷七》。

503 《鹭江志·风俗》。

504 《厦门志·卷二·分域略二》。

505 郭士立：《中国沿海三次航行记》，《鸦片战争在闽台史料选编》，福州，福建人民出版社，1982年。

506 《鹭江志·卷之一·街市》。

507 《厦门志·卷九·艺文略·鹭门纪概》。

508 《厦门志·卷一十五·俗尚记》。

509 戴一峰：《近代福建的人口迁移与城市化》，载《中国经济史研究》，1989年(2)。

510 周凯：《厦门志·卷七》，第32页。

511 戴一峰前揭文。

512 (宋)王象之：《舆地纪胜·卷一百二十四·琼州》，中华书局，1992年影印本，第3566页。

513 参见郭志超：《田野调查与文献稽考：惠东文化之谜试解》，《厦门大学学报》(哲社版)，1997年(3)。

514 《福建省例·十三·户口例·保甲通饬事件》。

515 黄承玄：《条议海防事宜疏》，《明经世文编·卷四百七十九》。

516 《闽浙总督满条奏遵旨逐条查覆金铎所陈海疆事宜折》，(雍正二年闰四月十三日)《雍正朝汉文朱批奏摺汇编》第2册，第932页。

517 《福建省例·会议设立澳甲条款》。

518 何乔远：《闽书·卷三十八·风俗志》。

519 《鹭江志·卷一·渔课米》。

520 乐史《太平寰宇记·卷一百〇二·泉州风俗》。

521 顾祖禹：《读史方舆纪要·卷九十五·福建序》。

522 廖大珂：《梁安郡历史与王氏家族》，《海交史研究》，1997年，第2期。

523 《厦门志·卷五》，第24页。

524 欧阳宗书：《明清渔业经济与渔民社会》，厦门大学历史系，1996年博士论文，第63页。

525 《海澄县志·卷一·舆地》。

526 崇祯《海澄县志·卷十一·风土志，风俗考》。

527 欧阳宗书前揭文。

528 吴宽:《吴文定公匏翁家藏集·卷七十五》。

529 何乔远:《镜山全集·卷五十二·郡丞安理镇海汛碑》。

530 何乔远:《镜山全集·卷四十八·寿颜母序》。

531 李光缙:《景璧集·卷四·史母沈孺人寿序》。

532 《安海志·卷十二·海港·商贾》。

533 《安海志·卷十二·海港·商贾》。

534 何乔远:《闽书·卷三十八·风俗志》。

535 何乔远:《镜山全集·卷五十二·杨郡丞安理镇海汛碑》。

536 李光缙:《景璧集·卷四·史母沈孺人寿序》。

537 李光缙:《景璧集·卷三·寓西兄伯寿序》。

538 李光缙:《景璧集·卷十四·处士陈斗岩公传》。

539 何乔远:《镜山全集·卷七十·支里君墓志铭》。

540 李光缙:《景璧集·卷十八·祭曾友泉文》。

541 郭士立:《中国沿海三次航行记》,《鸦片战争在闽台史料选编》,福州,福建人民出版社,1982年,第97页。

542 《安海志·卷十二·海港·侨外》。

543 《东西洋考·卷八·税饷考》。

544 《明神宗实录·卷四十四》。

545 《东西洋考·卷八·税考》。

546 高歧:《福建提举市舶司志·厘役》。

547 高歧:《福建提举市舶司志·厘役》。

548 《历代宝案》,第1集,卷一十二,第390页~391页。

549 《历代宝案》,第1集,卷三十六,第1177页~1178页。

550 《历代宝案》,第1集,卷一十四,第452页~453页。

551 《历代宝案》,第2集,卷一百八十八,第7740页。

552 傅衣凌:《福州琉球通商史迹调查记》,载《傅衣凌治史五十年文编》,厦门,厦门大学出版社,1989年,第237~238页。

553 《五杂俎·卷四·地部》。

554 许孚远:《敬和堂集·颁正俗偏行各属》。

555 许孚远:《敬和堂集·颁正俗偏行各属》。

556 《厦门志·卷十五·风俗记》。

557 《明太宗实录·卷二十二·永乐元年八月丁巳》。

558 《明史·卷八十一·食货志》。

559 《读文献通考·卷二十六》。

560 《明史·卷七十五·职官志》;《明太祖洪武实录·卷九十三》。

561 《读文献通考·卷二十六、卷五十六,明史·卷七十五·职官志》。

562 《明太宗实录·卷四十六·永乐三年九甲午》。

563 怀荫布:《泉州府志·卷一十二·公署》。

564 郑晓:《今言·卷之三·二百〇八》,北京,中华书局,1984 年。

565 高岐:《福建市舶提举司志·属役》。

566 高岐:《福建市舶提举司志·建置》。

567 魏敬中:《重纂福建通志·卷一十八·公署·福州府》。

568 陈支平:《嘉靖年间闽、浙市舶司废置时间考》,《厦门大学学报》(史学专号),1981 年增刊。

569 《明会典·卷一十五·户部二、州县一》;《闽书·卷四十九,文莅志》。

570 《明神宗实录·卷三百三十一·万历二十七年·二月戊辰》。

571 《明史·卷七十五·职官志·市舶提举司》。

572 高岐:《福建提举市舶司志·宾贡》,1939 年铅印本。

573 林仁川:《福建对外贸易与海关史》,厦门,鹭江出版社,1991 年,第 120 - 121 页。

574 何乔远:《闽书·卷三十·方域志·海澄县》。

575 《东西洋考·卷七·饷税考·公署》。

576 《海澄县志·卷六·秩官·明海防馆同知》。

577 《东西洋考·卷七,·饷税考》。

578 《东西洋考·卷七·饷税考》。

579 《东西洋考·卷七·饷税考》。

580 《东西洋考·序》。

581 许孚远:《敬和堂集·卷七》。

582 《东西洋考·卷七·饷税考》。

583 陈希育:《清代前期的厦门海关与海外贸易》,《厦门大学学报》(哲社版),1991 年(3)。

584 《鹭江志·卷一·关津》。

585 陈希育前揭文。

586 《厦门志·卷七·关赋略·海关》,《厦门海关志》(1864～1989),北京,科学出版社,1994年(1)。

587 《厦门海关志》(1684～1989年),北京,科学出版社,1994年,第20页。

588 《朱批谕旨·第46册·雍正六年十一月二十二日福建总督高其倬奏。

589 《造船料照》(《福建沿海航务档案》第2页)。

590 《申请验烙给照书》(《福建沿海航务档案》第4页)。

591 梁廷枏:《粤海关志·卷二十二·贡船上》。

592 《钦定大清会典事例·卷二百三十五·户部·关税》。

593 《钦定大清会典事例·卷二百三十五·户部·关税》。

594 道光《厦门志·卷七·关赋略·例禁》。

595 道光《厦门志·卷七·例禁》.

596 道光《厦门志·卷七·例禁》。

597 马士:《东印度公司对华贸易编年史》,第5章。

598 马士:《东印度公司对华贸易编年史》,第22章。

599 道光《厦门志·卷七·关税·税则》。

600 《朱批谕旨·第六册·雍正四年三月初十日福建巡抚毛文铨奏》。

601 《重纂福建通志·卷八十八·国朝封爵》。

602 户部"为内阁抄出刑部尚书舒等奏"移会,《明清史料》庚编,第8年。

603 《朱批谕旨·第46册,"雍正六年十一月二十二日福建总督高其倬奏》。

604 《图书集成·食货典·卷二百二十三》。

605 《续文献通考·卷二百二十三》。

606 严从简:《殊域周咨录·卷九》。

607 傅衣凌:《明清时代商人及商业资本》,人民出版社,1956年,第213页。

608 傅衣凌前揭文。

609 《厦门志·卷五·船政略·洋船》。

610 《厦门志·卷五·船政略·洋船》。

611 《厦门志·卷五》。

612 《筹办夷务始末(道光朝)·卷六十四》,第2538页。

613 许孚远:《敬和堂集·公移·酌免商税行福州府》。

614 王日根:《乡土之链:明清会馆与社会变迁》,天津人民出版社,1996年,第28~29页。

615 郑拔驾编:《福州旅行指南》,第4编,《官署及公共事业》。

616 Decennial report 1882~1891, Foochow.

617 傅衣凌:《我是怎样研究中国社会经济史的》,载《文史哲》,1983年(2)。

618 龚书之:《福州南台的寿宁会馆》,见《寿宁文史资料》,第4辑。

619 罗心如:《福州的连城会馆》,载《连城文史资料》,1987年8月。

620 王日根前揭文第81~82页。

621 参见《福建海外贸易史研究》。

622 李玉昆:《略论闽台郊商》,载《福建文博》,1990年(1)。

623 彭泽益主编:《中国工商行会史料集》(下册),北京,中华书局,1995年1月。第636~637页。

624 彭泽益主编:《中国工商行会史料集》(下册),北京,中华书局,1995年1月。

625 赖永祥:《郑英通商略史》,载《台湾风物》,第4卷,第4辑。

626 马士:《东印度公司对华贸易编年史》,1926年,牛津,第1卷,第46页。

627 皮锡:《厦门纪事》,第46页。

628 《安海志·卷十二·海港》。

629 何乔远:《镜山全集·卷四十八·寿颜母序》。

630 李光缙:《景璧集·卷十三·处士柯治宇先生传》。

631 李光缙:《景璧集·卷三·赠臆君擢吾陈先生寿序》。

632 李光缙:《景璧集·卷十四·柯烈妇传》。

633 李光缙:《景璧集·卷四·史母沈孺人寿序》。

634 李光缙:《景璧集·卷十四·王母慈节史太孺人传》。

635 《海澄县志·卷十二·人物》。

636 《海澄县志·卷三·祀典志》。

637 《明经世文编·卷二百〇五·朱纨·阅视海防事》。

638 顾炎武:《天下郡国利病书·卷九十六·报收回吕宋闪商疏》。

639 朱维干:《福建史稿》,第 28 章,第 1 节,《清初海禁》。

640 《安海志·卷十二·海港》。

641 《海澄县志·卷十五·风土志》。

642 《厦门志·卷十五》。

643 顾炎武:《天下郡国利病书·卷九十六》。

644 阿利珀:(Eufronio M. Alip):《菲律宾政治文化史》,1954 年,马尼拉,第 298 页,52 页。

645 叶国庆:《李贽先世考》,《历史研究》,1958 年(2)。

646 泉州《林李宗谱》,厦大历史系资料室。

647 泉州《林李宗谱》,厦大历史系资料室。

648 泉州《林李宗谱》,厦大历史系资料室。

649 傅衣凌:《从明末社会论李贽思想的时代特点》,载《傅衣凌治史五十年文编》,第 205~314 页。

650 《焚书·续焚书》,第 76~77 页。

651 《焚书·续焚书》,第 76~77 页。

652 何乔远:《闽书·卷一百五十四·我私志》。

653 何乔远:《闽书·卷四十·扦圉志》。

654 何乔远:《闽书·卷三十八·风俗志》。

655 李光缙:《景璧集·卷十八·祭曾友泉文》。

656 李光缙:《景璧集·卷四》。

657 张燮:《东西洋考·卷七·饷税考》。

658 张燮:《东西洋考·周起元序》。

659 何炳棣:《1368~1953 年中国人口研究》,葛剑雄译,上海,上海古籍出版社,1989 年,第 202~203 页。

660 傅衣凌:《明代泉州安平商人论略》,《安海港史研究》,福建教育出版社,1989 年,第 189 页。

661 李光缙:《景璧集·卷三·寓西兄伯寿序》。

662 李光缙:《景璧集·卷十八·祭曾友泉文》。

663 乾隆《泉州府志·卷六十·明笃行》。

664 李光缙:《景璧集·卷三·寓西兄伯寿序》。

665 郭士立:《中国沿海三次航行记》,《鸦片战争在闽台史料选

编》，福建人民出版社，1982 年，第 97 页。

666 参见林仁川、陈杰中：《试论明代漳泉海商资本发展缓慢的原因》，载《中国社会经济史研究》，1982 年(1)。

667 郑振满、丁荷生编纂：《福建宗教碑铭汇编》(兴化府分册)，福州，福建人民出版社，第 15～16 页。

668 (清)陈池养：《林孝女事实》，转引自陈桂炳：《关于海峡两岸妈祖信仰的几个问题》，载《泉州学研究》，总第 3 期，1997 年 12 月。

669 郑振满、丁荷生编纂：《福建宗教碑铭汇编》(兴化府分册)，福州，福建人民出版社，第 15～16 页。

670 泉州闽台关系史博物馆等编印：《泉州天后宫史话》。

671 《海澄县志·卷三·祀典志》。

672 《海澄县志·卷十七·名迹志》。

673 《鹭江志·卷一·庙宇》；《厦门志·卷二·分域略》。

674 《鹭江志·卷三·风俗》。

675 《厦门志·卷二·分域略·街市》。

676 《厦门志·卷十五·风俗记》。

677 《厦门志·卷二·分域略》。

678 苏基朗：《唐宋时代闽南泉州史地论稿》，台湾，商务印书馆，1991 年，第 81 页。

679 苏基朗：《唐宋时代闽南泉州史地论稿》，台湾，商务印书馆，1991 年，第 88 页。

680 何乔远：《闽书·卷之七·方域志》。

681 参见苏基朗前揭文。

682 李东华：《中国海洋发展关键时地个案研究》(古代篇)，第 1 章《引论》，第 6～26 页，第 182 页。

683 杨国桢：《关于中国海洋社会经济史的思考》，载《中国社会经济史研究》，1996 年(2)。

684 欧阳宗书：《明清渔业经济与渔民社会》，厦门大学历史系 1996 年博士论文。

685 张瀚：《松窗梦语·卷四》，上海，上海古籍出版社，1986 年，第 75 页。

686 乾隆壬午《龙溪县志·卷二十三·艺文》，光绪五年补刊本。

687 陈淳：《北溪先生全集·二十七》。

688 陈淳：《北溪先生全集·二十四》。

689 朱维干：《福建史稿》（下册），第92页。

690 《厦门志·卷二·墟集》。

691 《厦门志·卷二·津澳》。

692 乾隆《安溪县志·卷十·风土志》。

693 谢肇淛：《五杂俎·卷四·地部》。

694 《民国闽清县志·卷八·杂录》。

695 支大纶：《支子政余·卷三·议处泉属事宜》。

696 万历《泉州府志·卷三·风俗》。

697 许孚远：《敬和堂集·题外乱民疏》。

698 周之夔：《弃草文集·卷五·广积谷以固闽圉议》。

699 张瀚：《松窗梦语·卷四》。

参考文献

一、史料、典籍

1 司马迁:《史记》,北京,中华书局,1997 年。

2 范晔:《后汉书》,北京,中华书局点校本,1965 年。

3 陈寿:《三国志》,北京,中华书局点校本,1959 年。

4 《全唐文》,北京,中华书局 1982 年。

5 《明实录》,台北,中央研究院历史语言研究所,1962 年校印本。

6 《清实录》,北京,中华书局,1986～1987 年影印本。

7 张廷玉等:《明史》,北京,中华书局,1974 年标点本。

8 赵尔巽等:《清史稿》,北京,中华书局,1977 标点本。

9 《明会典》、《万有文库》第二集所收万历重修本。

10 《清会典》,《万有文库》第二集以光绪重修本的原文本影印。

11 《钦定大清会典事例》,商务印书馆,宣统已酉(1909 年)五月再版。

12 陈子龙等:《明经世文编》,北京,中华书局,1962 年影印本。

13 台湾故宫博物院编:《宫中档·雍正乾隆朝奏折》,1970～1982 年。

14 严从简:《殊域周咨录》,北京中华书局,1983 年点校本。

15 王在晋:《越绣》,万历刊本。

16 陈侃:《使琉球录》,纪录汇编影印本,上海商务印书馆,1937 年。

17 夏子阳:《使琉球录》,台湾文献丛刊本,1970 年。

18 中国第一历史档案馆编:《康熙朝汉文朱批奏折汇编》,北京,档案出版社,1985 年。

19 中国第一历史档案馆编:《雍正朝汉文朱批奏折汇编》,南京,江苏古籍出版社,1989 年。

20 中国第一历史档案馆编:《康熙朝汉文朱批奏折汇编》,南京,江苏古籍出版社,1989 年。

21 台湾国立故宫博物院:《宫中档乾隆朝奏折》,1982 年。
22 中央研究院历史语言研究所:《明清史料》,台北,商务印书馆。
23 顾炎武:《天下郡国利病书》,光绪庚子年(1909 年)广雅书局刊本。
24 《大明会典》,万历三修本。
25 郑晓《今言》,北京,中华书局,1984 年。
26 《大明律》,万历刊本。
27 《筹办夷务始末(道光朝)》,北京,故宫博物院,1930 年影印本。
28 张燮:《东西洋考》,谢方点校本,北京,中华书局,1981 年。
29 杨英:《从征实录》,福州,福建人民出版社,1981 年校注铅印本。
30 胡宗宪:《筹海图编》,四库全书珍本。

二、地方志、族谱

31 何乔远:《闽书》,厦门大学点校本,福州,福建人民出版社,1994 ~ 1995 年。
32 黄仲昭:《八闽通志》,福建省地方志编纂委员会主编,福建人民出版社,1990 年。
33 程祖洛等续修:《重纂福建通志》,同治十年(1871 年)正谊书院刊本。
34 高歧:《福建市舶提举司志》,铅印本,1939 年本。
35 李厚基修、沈瑜庆、陈衍等纂:《福建通志》,民国刊本。
36 《福州地方志》(简编),中国人民政治协商会议福建省福州市委员会文史资料工作组编,1979 年 8 月 17 日。
37 沈定均增修、吴联薰增纂:《漳州府志》,光绪三年(1877 年)刊本。
38 陈锲、王作霖修,邓又祚、叶廷推纂:《海澄县志》,乾隆二十七年(1762 年)刊本。
39 《龙溪县志》,清光绪五年(1879 年)吴联勋等增刊本。
40 薛起凤主纂:《鹭江志》(整理本),厦门,鹭江出版社,1998 年。
41 周凯主纂:《厦门志》,厦门,鹭江出版社,1996 年。
42 刘天授修、林魁、李恺等纂:《龙溪县志》,上海,中华书局,影印天一阁嘉靖刊本,1965 年。
43 《惠安县志》,民国二十五年(1936 年)林鸿辉铅印本。

44 《惠安政书》，附《崇武所城志》，泉州历史研究会、惠安县志办公室、惠安县文化馆整理本，福州，福建人民出版社，1987年。
45 怀荫布修：《泉州府志》，清同治九年（1870年）章倬标刊本。
46 庄成主修：《安溪县志》，清乾隆丁丑（1757年）版，福建省安溪县志编纂委员会整理，厦门，厦门大学出版社，1988年，第1版。
47 林学增修：《同安县志》，民国十八年（1929年）铅印本。
48 《晋江县志》，清同治十一年（1872年）补刊本。
49 《安海志》。
50 泉州《清源留氏族谱》。
51 《晋江县志》，清同治十一年（1872年）补刊本。
52 泉州南安丰山《陈氏族谱》。
53 泉州《林李宗谱》。

三、文集、汇编

54 蓝鼎元撰，蒋炳钊、王钿点校：《鹿洲全集》，厦门，厦门大学出版社，1995年。
55 杨炯：《盈川集》。
56 朱熹：《朱子大全》文集，清康熙廿七年（1688年）蔡芒炳刻本。
57 《后村先生大全集》，四部丛刊初编。
58 《蔡忠惠公集》，清乾隆四年（1739年）晋江徐氏述敏斋刊本。
59 宋真德秀：《西山先生真文忠公文集》，清雍正元年（1723）刊本。
60 朱纨：《甦余杂集》，嘉靖二十八年（1549年）序刊本。
61 俞大猷：《正气堂集》，道光二十三年（1843年）味古书室刊本。
62 （明）沈德符：《万历野获编》。
63 孟超然：《亦园亭全集》，嘉庆二十五（1820年）年刊本。
64 蓝应举：《崇相集》，民国十八年（1929年）重刊本，台湾文献丛刊第231种。
65 朱国桢：《涌幢小品》。
66 李光缙：《景璧集》，扬州，江苏广陵古籍刻印社，1996年据泉州图书馆本影印本。
67 何乔远：《镜山全集》。

68 李贽:《焚书·续焚书》,1961年,中华书局排印本。
69 陈淳:《北溪先生全集》,光绪七年(1881年)种香别业刊本。
70 许孚远:《敬和堂集》,万历刊本。
71 周之夔:《弃草集》,1996年广陵古籍刻印社影印本。
72 张瀚:《松窗梦语》。
73 谢肇淛:《五杂俎》,北京,中华书局,1959年据明刊本校订铅印本。
74 《鸦片战争在闽台史料选编》,福州,福建人民出版社,1982年。
75 《郑成功收复台湾史料选编》,厦门大学郑成功历史调查研究组编,1962年,福建人民出版社排印本。
76 郑振满、丁荷生编纂:《福建宗教碑铭汇编》(兴化府分册),福建人民出版社。
77 彭泽益主编:《中国工商行会史料集》(下册),中华书局,1995年。
78 姚贤镐:《中国近代贸易史资料》,北京,中华书局,1962年。
79 张星烺:《中西交通史料汇编》,北京,中华书局,1977年。

四、中文专著

80 梁方仲:《梁方仲经济史论文集》,北京,中华书局,1989年。
81 傅衣凌:《明清社会经济史论文集》,北京,人民出版社,1982年。
82 傅衣凌:《明清时代商人及商业资本》,北京,人民出版社,1956年,1980年,第2次印刷。
83 傅衣凌:《明清农村社会经济》,三联书店,1961年、1980年,第2次印刷。
84 《傅衣凌治史五十年文编》,厦门,厦门大学出版社,1989年。
85 傅衣凌、杨国桢主编:《明清福建社会与乡村经济》,厦门,厦门大学出版社,1987年。
86 傅衣凌主编,杨国桢、陈支平著:《明史新编》,北京,人民出版社,1993年。
87 杨国桢等:《明清中国沿海社会与海外移民》,北京,高等教育出版社,1997年。
88 杨国桢:《瀛在海中——追寻福建海洋发展史》,南昌,江西高

校出版社，1998 年。
89 陈支平：《近 500 年来福建的家族社会与文化》，三联书店上海分店，1991 年。
90 郑振满：《明清福建家族组织与社会变迁》，长沙，湖南教育出版社，1992 年。
91 陈诗启：《中国近代海关史》（晚清部分），北京，人民出版社，1993 年。
92 叶国庆：《笔耕集》，厦门，厦门大学出版社，1997 年。
93 庄为玑：《海上集》，厦门，厦门大学出版社，1996 年。
94 庄为玑：《古刺桐港》，厦门，厦门大学出版社 1989 年。
95 朱维干：《福建史稿》，福州，福建教育出版社，1986 年。
96 林仁川：《福建对外贸易与海关史》，厦门，鹭江出版社，1991 年。
97 李金明、廖大珂著：《中国古代海外贸易史》，广西，广西人民出版社，1995 年。
98 李金明：《明代海外贸易史》，北京，中国社会科学出版社，1990 年。
99 李金明：《厦门海外交通》，厦门，鹭江出版社，1996 年。
100 王日根：《乡土之链——明清会馆与社会变迁》，天津，天津人民出版社，1996 年。
101 谢必震：《中国与琉球》，厦门，厦门大学出版社，1996 年。
102 辛土成：《台湾海峡两岸的古闽越族》，厦门，厦门大学出版社，1988 年。
103 黄盛璋：《历史地理论集》，北京，人民出版社，1982 年。
104 陈高华、吴泰：《宋元时期的海外贸易》，天津，天津人民出版社，1981 年。
105 庄景辉：《海外交通史迹研究》，厦门，厦门大学出版社，1996 年。
106 陈希育：《中国帆船与海外贸易》，厦门，厦门大学出版社，1991 年。
107 庄为玑、庄景辉、王连茂编著：《海上丝绸之路的著名港口——泉州》，北京，海洋出版社，1989 年。
108 李玉昆：《泉州海外交通史略》，厦门，厦门大学出版社，1995 年。
109 《泉州港与古代海外交通》编委会：《泉州港与古代海外交通》，北京，文物出版社，1982 年。

110 《福州港史》，北京，人民交通出版社，1996 年。
111 《泉州古港史》，北京，人民交通出版社，1994 年。
112 《厦门港史》，北京，人民交通出版社，1993 年。
113 中共龙溪地委宣传部、福建省历史学会厦门分会编印：《月港研究论文集》，1983 年 4 月。
114 《安海港史研究》编辑组：《安海港史研究》，福州，福建教育出版社，1989 年，
115 周厚才：《温州港史》，北京，人民交通出版社，1990 年。
116 厦门大学历史研究所、中国社会经济史研究室编著：《福建经济发展简史》，厦门，厦门大学出版社，1989 年。
117 唐文基主编：《福建古代经济史》，福州，福建教育出版社，1995 年。
118 林金水主编：《福建对外文化交流史》，福州，福建教育出版社，1997 年。
119 张仲礼主编：《东南沿海城市与中国近代化》，上海，上海人民出版社，1996 年。
120 陈耕、吴安辉：《厦门民俗》，鹭江出版社，1993 年。
121 张海鹏、张海瀛主编：《中国十大商帮》，黄山书社，1993 年。
122 许在全主编：《郑成功研究》，北京，中国社会科学出版社，1999 年。
123 胡炳蔚：《福建农业概况》，福建省科学技术普及协会，1958 年。
124 马步宁等编译：《海港》，北京，海洋出版社，1986 年。
125 杨玉生主编：《港口发展与沿海经济》，大连，大连海运学院出版社，1990 年。
126 国家海洋局规划政策研究室等：《海洋和海岸带区域经济研究》，北京，海洋出版社，1990 年。
127 《福建省海岸带和海洋资源综合调查报告》，北京，海洋出版社，1990 年。
128 凌纯声：《中国边疆民族与环太平洋文化》，台湾联经，1979 年。
129 苏基朗：《唐宋时代闽南泉州史地论稿》，台湾，商务印书馆，1991 年。
130 李东华：《中国海洋发展关键时地个案研究》（古代篇），台湾，

大安出版社，1990 年。

131 李东华：《泉州与我国中古的海上交通》，台北，学生书局，1985 年。

132 台湾中研院三民主义研究所编：《中国海洋发展史论文集》(第 1 辑)，1984 年。

133 台湾中研院中山人文社会科学研究所编：《中国海洋发展史论文集》(第 3 辑) 1987 年。

134 台湾中研院中山人文社会科学研究所：《中国海洋发展史论文集》(第 4 辑)，1991 年。

五、中文论文

135 张星烺：《泉州访古记》，载《史学与地学》，1928 年(4)。

136 章巽：《真谛传中之梁安郡——今泉州港作为一个国际海港的最早记载》，《福建论坛》，1983 年(4)。

137 廖大珂：《梁安郡历史与王氏家族》，《海交史研究》，1997 年(2)。

138 艾力云、冯蔚然：《古代世界最大港口——泉州港》，《航海》，1980 年(3)。

139 林汀水《略谈泉州港兴衰的主要原因》，《厦门大学学报》(哲社版)，1984 年(1)。

140 王铭铭《唐宋时期人口的增长与泉州港的勃兴》，《福建人口》1987 年(1)。

141 傅宗文：《宋代泉州港的崛起与港口分布》，《厦门大学学报》，1985 年增刊。

142 陈自强：《论明代漳州月港的历史地位》，《海交史研究》，1983 年刊，总第 5 期。

《月港督饷制度述要》，《海交史研究》，1988 年(1)。

143 林仁川：《明代漳州海上贸易的发展与海商反对高采的斗争》《厦门大学学报》，1982 年(3)。

144 李金明：《明代后期海澄月港开禁与督饷馆的设置》，《海交史研究》，1991 年(2)。

145 陈尚胜：《明朝月港开放的局限性》，《海交史研究》，1996 年(1)。

146 林汀水:《海澄之月港港考》,《中国社会经济史研究》,1995年(1)。
147 廖楚强:《"甘棠港"考释》,《海交史研究》,1986年,第1期,总第9期。
148 黄荣春:《甘棠港位置探索》,《海交史研究》,1990年(2)。
149 林光衡:《甘棠港辨析》,《福建论坛》,1983年(3)。
150 林汀水:《也谈甘棠港与黄崎镇的位置》,《中国社会经济史研究》,1995年(1)。
151 廖大珂:《唐代福州市舶司及漳州舶税征收机关考》,《福建社会科学》,1945年12月、第1卷、第4期。
152 萨士武:《明成化嘉靖间福建市舶司移置福州考》,《禹贡》,1937年半月刊,卷一、二、三合期。
153 王铁藩:《福州明代福建市舶司衙署考》,《海交史研究》,1996年(2)。
154 薛澄清:《明末福建海关情况及其地点变迁考略》,《禹贡》,1936年6月,第5卷,第7期。
155 朱振声:《从福州的几处古迹看古代中琉关系》,《海交史研究》,1981年刊,总第3期。
156 陈希育:《清代前期的厦门海关与海外贸易》,《厦门大学学报》(哲社版),1991年(3)。
157 陈国栋:《清代中叶厦门的海上贸易》,《中国海洋发展史论文集》(第四辑),台北,中山人文社会科学研究所,1991年。
158 陈希育:《清代福建的外贸港口》、《中国社会经济史研究》,1988年(4)。
159 傅衣凌:《中国传统社会:多元的结构》,《中国社会经济史研究》,1988年(3),
160 杨国桢:《关于中国海洋社会经济史的思考》,《中国社会经济史研究》,1996年(2)。
161 赵洋:《全国政协委员杨国桢倡议:建立中国海洋人文社会学》,《中国海洋报》,1997年3月4日,第2版。
162 沈福伟:《论唐代对外贸易的四大海港》,《海交史研究》,1986年(2)。
163 韩振华:《伊本柯达贝氏所记唐代第三贸易港之Djanfou》,《福

建文化》,1947 年 3 月号。

164 陈鹏:《从宋元泉州港的开放看城市建设》,《泉州港报》,1986 年 6 月 1 日,第 3 版。

165 傅衣凌:《明代泉州安平商人史料辑补》,《泉州文史》,1981 年(5)。

166 唐晓:《略论明代月港的海外贸易》,《月港研究论文集》。

167 沈定平:《明清之际几种欧洲仿制品的输出——兼论东南沿海外向型经济的初步形成》,《中国经济史研究》,1988 年(3)。

168 苏鑫鸿、郑雨婷:《明清时期泉州私人海外贸易兴盛原因初探》,载《厦门大学学报》,1989 年(1)。

169 王铭铭:《宗族社会与国家——弗里德曼理论的再思考》,《中国社会科学季刊》,1996 年 8 月秋季卷,总第 16 期。

170 田汝康:《15～16 世纪中国海外贸易发展缓慢的原因》,《新建设》,1964 年(8～9)。

171 戴一峰:《近代福建的人口迁移与城市化》,《中国经济史研究》,1989 年(2)。

172 郭志超:《田野调查与文献稽考:惠东文化之谜试解》,《厦门大学学报》(哲社报),1997 年(3)。

173 陈支平:《嘉靖年间闽、浙市舶司废置时间考》,《厦门大学学报》(史学专号),1981 年增刊。

174 傅衣凌:《我是怎样研究中国社会经济史的》,《文史哲》1983 年(2)。

175 叶国庆:《李贽先世考》,《历史研究》,1958 年(2)。

176 林仁川、陈杰中:《试论明代漳泉海商资本发展缓慢的原因》,《中国社会经济史研究》,1982 年(1)。

177 陈桂炳:《关于海峡两岸妈祖信仰的几个问题》,《泉州学研究》,总第 3 期,1997 年 12 月。

六:译著、西文著作

178 冯承钧译:《马可·波罗行记》(中册),上海,中华书局,1954 年。

179 何炳棣:《1368～1953 年中国人口研究》葛剑雄译,上海,上海古籍出版社,1989 年。

180 （美）黄仁宇：《万历十五年》，中华书局，1982 年；《赫逊河畔谈中国历史》，三联书店，1992 年。

181 （美）司徒琳：《南明史》，上海，上海古籍出版社，1992 年。

182 （美）G. W 施坚雅著、王旭等译：《中国封建社会晚期城市研究——施坚雅模式》，长春，吉林教育出版社，1991 年。

183 （罗）尼·斯·米列斯库著：《中国漫记》，蒋本良、柳凤运译，中华书局，1989 年。

184 （日）桑原骘藏：《蒲寿庚考》，陈裕菁译，上海，中华书局，1929 年。

185 木宫泰彦：《日中文化交流史》，商务印书馆，1980 年。

186 （德）艾克，（Gustav Ecke）（瑞士）戴密微（P. Demieville）：《刺桐双塔》，美国哈佛大学出版社，1935 年。

187 （法）保罗·利科：《法国史学对史学理论的贡献》，上海，上海社会科学院出版社，1992 年。

188 （印）莫·钱干：《人口增长与经济发展》，祝同译，《经济学译丛》，1984 年 1 月。

189 [美]穆黛安著、刘平译：《华南海盗》（1790～1810 年），北京，中国社会科学出版社，1997 年。

190 Richard pearson: "Port, City and Hinterlands: Archaeological perspective On Quanzhou and its oversea Trade", "宋元时代泉州海外贸易"国际会议论文。莱顿大学亚洲研究国际中心，1997 年 9 月 26～27 日。

191 G. William Skinner: The structure of Chinese History; Journal of Asian studies, VD, XIIv, No. 2 February 1985, PP. 271～292.

192 Ng Chin－keong: Trade and soceity: The Amoy network on the China coast 1983－1735 singapore university press 1983。

193 Williawn A. Haviland: Anthropology; Cholt Rinehart and Winston 1982, Chapter 15.

194 Hugh·R·Clark: "Community, Trade, and Networks: Southern Fujian Province from the Third to the Thirteenth century", Cambridge university press, 1991.

ABSTRACT

Combining the history study with theory and methods of Anthropology and based on the historical documents and other historian Studis about the field, This paper is on the evolution and Maritime Character of the seaport cities in China' s Fujian Province in Ming – Qing Dynasties from the point of view of the Socioeconomic history of Chinese maritime.

With about 180, 000 words, Topics the paper discussed include the ecological environment, historical evolution, causes of rise and decline, economic activities, social structure and social ideology of the seaport's Cities. The main body of the thesis includes seven chapters.

In chapter one the author analyses the concept of the seaport' s city and the ecololgical euviroenment of the ports. Chapter two expounds the historical evolution of seaports cities. Focusing on the seaports cities in Ming – Qing Dynasties, The author discusses the dynamics of the seaport' s cities in chapter three and chapter Four. The author holds that the seaport's cities in East and south of Fujian Were developmental bases of regional maritime social culture and were also the central fields in which the interaction between the

maritime culture and hinterland culture took place. He points out that those factors which affect the evolution of the seaport' s cities are: ① Interaction between Maritime System and hinterland system; ② Interaction between the state and local society; ③ Interaction between the local society and the World history.

For revealing deeply the inherent developmental mechanism and human character of seaport cities in Ming – Qing Dynasties, The author uses aboundant historical resources to analyze systematically the maritime economic activities, social structure and ideology of the seaport' s cities in chapter five, six and xeven. The paper points out that the seaport communities have already formed the dual character in the long process of interaction and intergration between Maritime culture and hinterland culture. That is, The communities hold both mercantilism and provincialism. By putting the seaport' s cities in the context of the socioeconomic history of Chinese maritime, the dissertation gives a new understanding of them in Ming – Qing Dynasties.