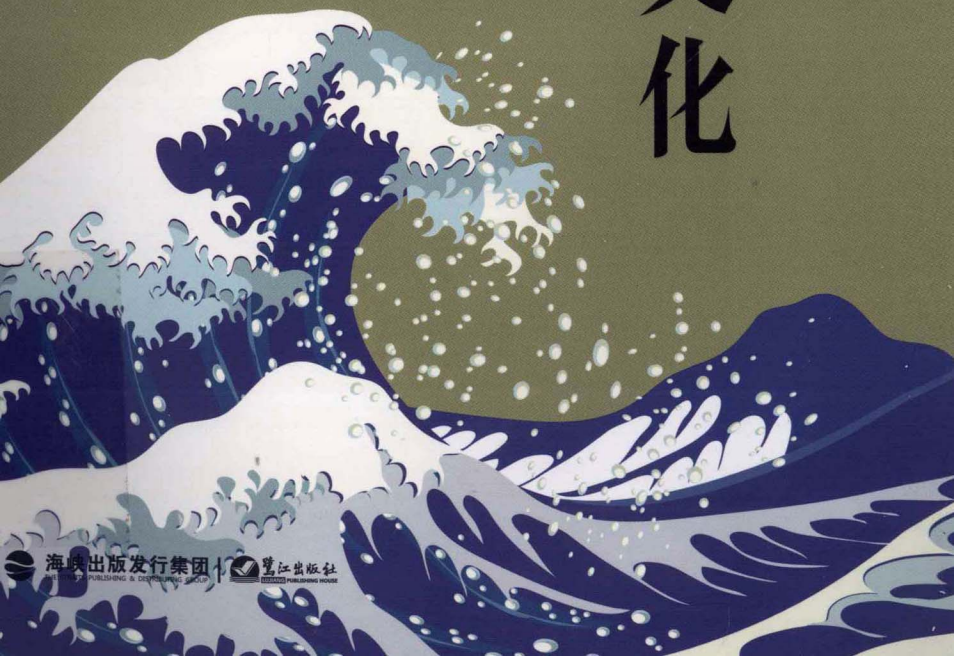


明清时期
闽南海洋文化

概论



陈自强◎著



明清时期 闽南海洋文化 概论



海峡出版发行集团
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP



鹭江出版社
LUJIANG PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

明清时期闽南海洋文化概论 / 陈自强著. — 厦门: 鹭江出版社, 2012. 12

ISBN 978-7-5459-0545-8

I. ①明… II. ①陈… III. ①海洋—文化—福建省—明清时代 IV. ①P722.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 009774 号

明清时期闽南海洋文化概论

陈自强 著

出版发行: 海峡出版发行集团

鹭江出版社

地 址: 厦门市湖明路 22 号

邮政编码: 361004

印 刷: 福建新华印刷有限责任公司

地 址: 福州市福新中路 42 号

邮政编码: 350001

开 本: 850mm×1168mm 1/32

印 张: 7.875

字 数: 182 千字

版 次: 2012 年 12 月第 1 版 2012 年 12 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5459-0545-8

定 价: 15.00 元

如有发现印装质量问题请寄承印厂调换

序

彭一万

近年来，闽南文化研究掀起了热潮，论文、专著不断涌现。但是，关于闽南海洋文化的研究比较罕见，而且大多从大范围着眼，具体涉及某一地域（如闽南）的海洋文化者不多。而台湾的学者早已关注这个问题，做出了很大努力，也取得了丰硕成果。汤锦台先生的《闽南人的海上世纪》等著作就是其中的代表作。

历史上，闽南人作为汉人的一个群体，与海洋结下了不解之缘。他们为人类海洋文明和东西方海上交通贸易做出了重大贡献。明清时期，闽南海商活跃于东西洋之间，成为当时中国海外贸易的主力军。他们积累了丰富的地理与航海知识、商贸与人生经验，形成了重视海洋的理念和海洋人文性格，构成了闽南海洋文化的主体。过去没有这种专门针对一个时期、一个地域的海洋文化著作，本书就填补了这一空白。

我有幸先睹为快，觉得本书有三大特色。

一是论述比较全面。本书涉及海上交通贸易、涉海著述、海洋意识、造船航海技术、海洋性人文素质、社会习俗及海神信仰、海外移民、中西文化碰撞和文化交流、海洋文学等内容，真正是一部概论性专著。作者跳出传统的框框，多角度、多层次、多视野地进行分析和论述，让读者了解闽南海洋文化的丰富内涵和代表人物，并提供了探索、思索的历史空间。他让读者知道三四百年前闽南人在沿海、海外的生活以及与外国人往来的情况，



和闽南海洋文化为中国海洋文化、世界海洋文明做出的贡献。论著界定于明清时期，但以此为主，上及宋元，下及当今，均有所涉及，纵线不断；论著框定在闽南地域，但涉及海内外众多地方，横向联结。这样，互相联系、前后呼应，就不至于孤立叙述，有本无木。当然，闽南海洋文化与台湾有密切甚至直接的关联，这一点还需进一步论述。

二是论述有所创新。如关于月港的兴盛及特点的论述，从大航海时代的背景、欧洲殖民势力东渐和月港自身的各种条件进行深入分析，兼及月港发挥的作用及由盛而衰的多种社会因素，论点、论据、论证都有新意。关于闽南涉海的著述，本书介绍了30本著述及若干单篇，并进一步从中阐述著作者即闽南士大夫们的海疆意识、海防观念、海洋经济理念，重点突出吴朴及蓝鼎元对“重陆轻海”“重农轻商”观念的批判和“大开网禁，听民贸易”的呼吁，赞赏其具有高瞻远瞩的战略眼光。第六章《海洋性人文素质与社会习俗》介绍了闽南的涉海民俗和海神信仰，并且从涉海著述中引用资料和例证，具有鲜明的地域特色，以区别于其他地域的海洋文化，这就具有新意和创意。

三是论证比较严谨。书中的所有论据均经过多方考证，注明出处；特别是每章的小结，不是简单的重复，而是言简意赅地归纳、提升或梳理。如第八章《闽南的对外文化交流》，分为物质文化交流、非物质文化交流、宗教文化交流、洋人笔下的闽南风物四节展开论述，而小结则归纳其特点：在广度上更为扩展，呈现双向交流趋势，对中外双方都影响深远。第九章《绚丽多彩的海洋文学》，列举了诗词、赋、游记、歌谣与传说，重点突出诗词，而小结则点明其数量多、体裁多样、内容丰富、不乏佳作的特点。全书的结束语则从八个方面梳理出闽南海洋文化的历史地位，但也指出“它始终没有形成独立的文化形态”的缺陷。这样



论述和论证是比较有说服力的。

从本书中，我们看到闽南海洋独特的自然禀赋和丰富的文化内涵，既有历史意义——为我国领土主权及海权提供有力的佐证，又有现实意义——为开展闽南海洋文化之旅提供理论依据。我们可以从中得到启迪：闽南厦、漳、泉各口岸，以海洋文化为主轴，推进实质性的一体化步伐，进行差异化发展，宜渔则渔，宜商则商，宜军则军，宜游则游，宜工则工，宜港则港。这样，闽南海洋文化必将百花齐放，蓬勃发展，作者所期待的“独立文化形态”一定会形成！

2012年11月9日于鹭江天风阁



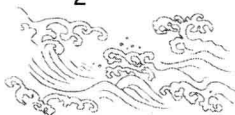
目 录



绪言	1
第一章 明清时期闽南的海上交通贸易	6
第一节 漳州月港的兴起	6
第二节 厦门港的繁盛	17
第三节 泉州地区的港口群	22
小结	26
第二章 明清时期闽南涉海著述举要	32
小结	51
第三章 闽南士大夫的海洋意识	53
第一节 闽南士大夫的海洋经济观念	53
第二节 闽南人士的海疆海防意识	63
第三节 吴朴的海洋意识与海洋地理成就	68
第四节 蓝鼎元的海洋经济思想与海疆意识	77
小结	85
第四章 闽南造船技术与航海技术的发展	91
第一节 造船技术的发展	91
第二节 航海技术的发展	94
小结	106
第五章 新的异域视野与中西文化的碰撞	109
第一节 异域视野的扩大	109
第二节 中西文化的碰撞	114
小结	120



第六章 海洋性社会习俗与海神信仰	123
第一节 海洋性人文素质	123
第二节 涉海民俗	128
第三节 海神信仰	132
小结	144
第七章 移民海外的闽南人	148
第一节 爪哇岛与苏门答腊岛	149
第二节 吕宋岛与苏禄群岛	153
第三节 日本与琉球	156
第四节 暹罗与马六甲	159
小结	162
第八章 闽南的对外文化交流	165
第一节 物质文化交流	165
第二节 非物质文化交流	172
第三节 宗教文化交流	181
第四节 洋人笔下的闽南风物	189
小结	196
第九章 绚丽多彩的海洋文学	201
第一节 诗词	202
第二节 赋	222
第三节 游记	225
第四节 歌谣与传说	229
小结	232
主要参考文献	235
结束语	238
后记	242



绪 言

海洋文明，与农耕文明、游牧文明、工业文明一道，构成人类文明的主体。

海洋文明源于海洋，是社会发展到一定阶段表现出来的海洋性社会文明状态，是人类以海洋（含港湾、岛屿、沿岸等）为活动范围，在认识海洋、利用海洋、开展海洋活动（主要是生产活动和商贸活动）的过程中，不断创造和积淀而成的海洋性物质财富和精神财富的总体状况。随着人类对海洋的认知水平与利用能力的不断提高，随着人类海洋活动的扩展与深化，海洋文明的积淀日益深厚。海洋是蔚蓝的，因此，人们把海洋文明喻为蓝色文明。

德国古典哲学大师黑格尔对海洋与人类的关系作过简明的论述：“大海使我们有茫茫无际、浩渺无限的观念，激发人类去征服、掠夺，同时也从事商业、追求利润。大海超越了土地、平原这些思想与行动的有限范围。航海者追求利益，从事贸易，必须同时具备勇气和智慧，以勇敢来对付那最奸诈、最诡谲的事件，以机警来对付大海中最危险、最激烈的因素。凭借勇气与镇定，人类用船征服大海。”^①这段论述对我们研究海洋与人类的关系，研究海洋文明，至今仍然有启迪。这段话的最后一句是：“亚洲各国没有这种超越土地限制的航海活动，中国就是例证。”这位辩证法大师由于对中国历史缺乏深入而全面的了解，因此所下的这个结论是片面的。不可否认，与位于爱琴海、地中海沿岸的古



希腊、古罗马相比较，或与大西洋沿岸的近代欧洲国家相比较，中国的海洋事业确实欠发达，海洋意识也较薄弱。在封建社会时期，封建统治者一直推行重农政策，力图把广大人口束缚在土地上，明清两朝还曾实行禁止民间海外交通贸易的政策，压制了中国海洋事业的发展。同时，由于种种原因，中国社会形成了一种注重陆地活动、轻视海洋活动的传统观念。封建统治者的海洋政策和轻视海洋活动的传统观念，令中国的航海势力自 16 世纪始没有力量与东来的欧洲航海势力竞争。但另一面，中国历史文献的记载和近百年来的考古成果证明，今日中华大地的沿海先民从旧石器时代起就有了海洋活动，即使在以农为本的封建社会，滨海居民的海洋活动在广度与深度上皆不断拓展，并曾有过它的辉煌篇章：宋元时期的泉州港、广州港是中世纪举世闻名、各国海商聚集的大海港，是中世纪“海上丝绸之路”的两大起航港；15 世纪初叶，郑和、王景弘率庞大舰队七下西洋，是人类航海史上的壮举；15 世纪后期至 17 世纪初，以漳州月港商人为代表的中国海商在东亚的海上交通贸易网络中居主导地位。随着海洋事业的发展，中华大地产生了海洋文明，尽管它不是中华文明的主体，只是农耕文明的一种补充与延伸，但却是中华文明体系中很有活力的一个构建，“体现了中华文明海洋性的一面”。^②

20 世纪 20 年代以来，中国有一批学者对海洋文明史的相关课题进行了研究，特别是对中国古代航海史、港口史和海外交通史等方面进行了研究，并努力搜集、整理、校对许多相关的史籍，取得了显著成果，但对于海洋文明的整体研究和某些重大领域的研究相对滞后。80 年代以来，由于人类对世界文明发展史的整体认识，特别是对人类与海洋的关系的认识突破了定势思维，因此，研究状况有了很大改善，不仅航海史、港口史和海外交通史的研究硕果累累，而且对我国海洋文明史其他相关领域的



研究也取得了重大成果。就总体来看：从个案研究、区域研究到中华海洋文明史的整体研究，从史实的研究到规律性的研究，从历史进程的研究到理论性的研讨，从我国海洋文明的自身状况的研究到与西方海洋文明的比较性研究，都在不断进展。然而，正如一位学者所说，“当代中国的海洋性研究虽在一些人文社会科学领域取得突出的进展”，但尚未出现海洋性社会科学各分支学科的“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”。^③

海洋文化是源于海洋的文化观念和形态，是人类海洋活动的精神成果和技术成果，是人类在利用海洋开展物质生产活动的过程中，利用海洋进行经贸交流、人员交往的过程中，在利用海洋进行经济斗争、政治斗争和军事斗争的过程中，形成发展起来的。它所涵盖的内容非常丰富，包括海洋观念、海洋知识、航海技术、海洋人文性格、海洋民俗、海神信仰、海洋文学以及利用海洋所进行的对外交流等。随着滨海居民的海洋活动在广度与深度上不断开拓，中华民族的海洋文化也得以持续发展，日益丰富，它是世界海洋文化的重要环节，是中华民族在其历史进程中所创造的海洋文明的基础构建。

闽南区域（明清时期的泉州府、漳州府，今泉州市、厦门市、漳州市）^④位于台湾海峡西岸，面对浩瀚的西太平洋，其海域属我国东海南部海域，它最南端的诏安湾则与我国南海毗邻（明代若以军政管辖范围而言，其海域达至南海中的南澳岛海面）。其海岸线北起湄洲湾南岸，南至诏安湾，大陆海岸线长达1400公里，占全省大陆海岸线近百分之四十。沿线海湾众多，港口优良。与两广相比，闽南距东洋地区较近；与江浙相比，闽南距西洋地区较近。良好的海洋环境，令土地少、人口稠密的滨



海民众，“善舟楫之利，多浮海为生”。海洋产业素为闽南社会经济的支柱产业。就海上交通贸易而言，在从泉州港（后渚港）兴起的晚唐（9世纪）至厦门港兴盛的清代前期（19世纪中叶）的约千年时光中，闽南一直是我国海洋产业相对发达的地区，是我国海上交通贸易最发达的地区之一，虽然有过起伏，但从未衰败，有的只是中心港口的转移，即“先泉州，次月港（海澄），后厦门”。^⑤

闽南民众代代相承的海洋活动，产生了鲜明而丰富的海洋文化特征。它是闽南区域文化最具特色的构建部分。宋元时期，泉州港以“刺桐（zaitun）港”之称名扬世界^⑥，泉州已经呈现出鲜明的海洋文化特征：崇贾善贾，梯航万国，敢于泛海拼搏，与海争利的人文性格；“涨海声中万国商”、笑纳“市井十州人”的开放性观念；世界性的多元宗教文化的和谐并存及其丰富的宗教石刻遗存；伊斯兰文化的传入与高大雄伟的宋代清净寺；以天妃崇拜为主的海神信仰和诸多海洋性民俗；祈风盛典及至今依然屹立的九日山祈风摩崖石刻；以1974年出水的宋船为代表的船舶建造技术；以万安桥（洛阳桥）、安平桥（五里桥）为代表的跨海石桥建筑技术；以万寿塔（俗称“姑嫂塔”）、六胜塔（俗称“石湖塔”）为代表的具有航标功能的石塔建筑艺术；《诸蕃志》《岛夷志略》等海外交通名著，以及众多的涉海诗文；《马可·波罗游记》《伊本·拔图泰游记》《马黎诺里游记》等一批曾到泉州的国际友人所撰写的记述刺桐港见闻的著作……海洋文化是宋元时期泉州区域文化中最具特色、耀眼中华的，具有世界意义的主流文化。

明清时期，相继以漳州月港、厦门港为中心的海洋活动，也赋予了闽南地域鲜明的海洋文化特征。它是宋元时期泉州海洋文化的延续与发展，又具有时代赋予的新内容、新特点。



拙著意在以明清时期的涉海文献为史料来源，吸纳当代学术成果，对明代至清代前期闽南区域的海洋文化诸方面的内容与特点进行梳理、探究、概述。

注释：

①（德）黑格尔《历史哲学》之《绪论·历史的地理基础》，张作成、车仁维编译，北京出版社，2008年9月第1版，第37页。

②③杨国桢《闽在海中》，江西高校出版社，1998年，《总序》第1、2页。

④本书所说的“闽南区域”采用通常说法，它既体现地理位置和主体方言，又符合行政区域，有别于只以主体方言为依据的包括粤东、台湾在内的“泛闽南区域”。

⑤（美）菲律乔治《西班牙与漳州之初期通商》，薛澄清译，载《南洋问题资料译丛》，1957年第4期。

⑥本书所说的“泉州港”特指泉州后渚港，也即刺桐港（zaitun）。



第一章

明清时期闽南的海上交通贸易

人类的海洋活动是海洋文化形成、发展的首要前提。考察、探研明清时期闽南海洋文化，必须首先简要考察这时期闽南海洋活动的历史状况。

第一节 漳州月港的兴起

漳州海岸线北起厦门湾南岸的九龙江口，南至诏安湾。

漳州海外交通的始兴时间，若以文献的明确记载为准，当在五代十国之际。南唐保大末年（958），三佛齐将军李某以香货诣漳州贸易，并以所得在城西营造普贤院。赵宋建立后，割据闽南地区的留从效、陈洪进皆多次进贡，贡品中各种香料数量巨大，如北宋开宝九年（976），陈洪进之子、漳州刺史陈文颢的贡物中就有瓶香万斤、象牙二千斤、白龙涎五斤，这无疑来自海外贸易。

宋代，漳州的海港作为泉州港的附属港口继续发展。九龙江口的海口镇（即今厦门海沧）是漳州主要的港口，北宋时政府在此设置“场务”（简称“务”），“收海道商税”。^①熙宁十年（1077），海口务的商税 1391 贯 539 文，不仅遥遥领先于漳州其他场务，而且比长泰县的 1040 贯 844 文还多 350 贯。漳浦县的石门港（即后之佛坛港）以及位于古雷半岛的港口（即后之旧镇港）也曾舟楫甚众。绍兴间任漳州知州的廖刚这样记述漳州船民



的航行经验：“平时海舟，欲有所乡，必先计物货，选择水手，修葺器具，经时阅月，略无不备，然后敢动。则又必趁风信时候，冬南夏北，未尝逆施，是以舟行平稳，少有疏虞，风色既顺，一日千里不曾为难。”漳州也有大海商，但不多。他认为漳州虽有“大批海船之家”，但“少上中户”，普遍的是“轻生谢利，仅活妻孥者”。^②南宋漳州理学家陈淳把漳州与泉州作了这样的比较：“漳民无大经商，衣食甚难，十室而九匮，非如温陵市舶连薨富饶之地。”^③应当说，他们如实反映了宋代漳州海上交通发展水平和特点：一方面，众多民众以海为生，从事海上交通贸易；另一方面，不像泉州那样拥有许多大船主、大海商，社会发展总体水平逊于泉州。

元代，漳州社会动乱，经济发展停滞，但海运业有所发展。至正二十三年（1363），漳州右丞罗良“遣僚佐具舟由海道运粮抵辽东”。这条航线自太武而北，最后抵渤海湾，历经东海、黄海、渤海，航线漫长，海路险峻，但漳州船民水商“操舟如神，则不惮此”。^④郑和下西洋之际，爪哇岛、苏门答腊岛已有若干以广东籍、漳泉籍为主的华人聚居区，这些华人多数是元代由本土移居的。

宋元时期漳州海外交通贸易的初步发展，特别是九龙江口海口镇的兴起，为明代漳州月港的兴盛奠定了基础。

元末的社会动乱给泉州港带来严重破坏，而明王朝所施行的“海禁”政策更是熄灭了泉州港的复兴希望。在泉州港走向衰落之际，漳州月港开始兴起。闽南区域的海上贸易中心逐渐转移到漳州月港（海澄）。

漳州月港的兴起，是明代民间海外交通贸易史上最具价值的一页，也为始于晚唐的闽南海上交通贸易史续写了新篇章。其兴起，分为两个历史阶段：第一阶段是15世纪至16世纪中叶，为



非法的民间海外交通贸易港；第二阶段是16世纪中叶至17世纪前期，明政府局部开放海禁，于月港开设“洋市”，月港作为我国东南沿海唯一合法的民间海外交通贸易港而兴盛。

月港位于九龙江出海处，近邻厦门港湾，海上交通便利。它本为龙溪县八九都，地处偏僻，官府疏于防备，且附近的一些岛屿、港湾，更是官府难于控制的，在明政府厉行海禁的情况下，这种地理条件适合民间海商的走私活动。明代前期，形成了以月港为中心的包括九龙江下游各澳口、厦门湾的浯屿、中左所（厦门岛）、浯州屿（金门岛）等在内的九龙江出海口——厦门湾民间海外贸易区。明正统景泰年间（1436—1456），月港海沧居民就“多货番且善盗”。^⑤成化弘治之际（1465—1505）月港“人烟辐辏”，“商贾咸集”，有“小苏杭”之称。众多商民“私造巨舰，岁出诸番贸易”。^⑥正德嘉靖年间（1506—1566），发展成为福建最主要的民间海外贸易港，出现“闽人通番，皆自漳州月港出洋”的局面。^⑦龙溪县三都（海澄置县后隶海澄）人、嘉靖二十三年（1544）进士谢彬这样回忆少时所见：“昔彬少时见三都边民往往造船通番，盗贼殊少，故有安边馆之设。四方客商辏集月港，谓之小苏杭。”他还写道：“月港私造双桅大船，不啻一二百艘，鼓泛洪波巨浪之中，远者倭国，近者暹罗、彭亨诸夷，无所不至。”^⑧由此可见当时月港民间泛海走私之盛。他在另一篇文章中也写道：“（月港）乃海陆之要冲，实东南之门户。当其盛则云帆烟楫辐辏于江皋，市肆街廛星罗于岸畔，商贾来吴会之遥，货物萃华夷之美，珠玑象犀家间而户溢，鱼盐粟米泉涌而川流。”^⑨一片繁荣景象。

同一时期，在民间海上贸易的浪潮中，诏安梅岭的海上走私活动也日趋频繁，与粤东沿海地区一起，形成以南澳岛为中心的漳潮民间海外贸易区。嘉靖年间，田、林、何、傅、苏、吴等姓



村民（共上千家），以宗族势力为基础，开展走私贸易。

海禁断了滨海民众的生路，必然引起寇乱，造成社会动荡。嘉靖后期，海禁弊端日益显露，且民间海外交通贸易也呈不可禁遏之势。统治集团中的有识之士对此心中自明。嘉靖末期，曾为戚继光部属的浙江都司戴冲霄根据他对福建沿海民生状况的实际了解，认为“今也海禁太严”，提出了“因势而利导之”的建议：“督抚海道衙门令漳泉有船只者，官为编号，富者与之保结，许其出洋装载货物，纳税自卖。其回也，南则许贩惠潮之米，北则许贩福宁温台之米。但不许至外国及载番货。”他说，“明乎此，则民情得伸而乱源可塞矣”。^⑩虽然这个建议尚存不许贩番的惯性思维，但因势利导的主张在相当程度上反映了福建地方官员和海防将领的想法。经戚继光、俞大猷率部抗倭，东南沿海局势基本稳定，“因势利导”的条件基本成熟。明政府在福建地方官员的力主之下，调整了海洋政策，局部开放海禁。“先是发船在南诏之梅岭，后以盗贼梗阻，改道海澄”。^⑪隆庆元年（1567）于海澄月港开设“洋市”，由政府监管民间海外交通贸易。从此，月港走向全盛。万历年间，每年风汛期，100多艘海舶满载中国名、优、特物产，扬帆于波涛之中，分赴东西洋后，风回航转，夷产填舟，番银装袋，厚利而归。它们抵达东南亚的40多个国家或地区，如安南、占城、暹罗、真腊、马六甲、爪哇、苏门答腊、菲律宾群岛、马鲁古群岛、加里曼丹等，有的商船远至北印度洋地区。从月港输出的商品达五六十种，主要是丝绸、布匹、瓷器、砂糖、茶叶、纸张、果品、铁器、文化用品等；输入的物产中，见录于《东西洋考》的就有115种，品种之多超过历代，“所贸金钱，岁无虑数十万”，墨西哥银元大量流入中国。海外贸易的繁盛增添了赋税收入，月港有“天子之南库”的美誉。^⑫

