

中外关系史译丛

第 4 辑



上海译文出版社

中外关系史译丛

(第四辑)

中外关系史学会
复旦大学历史系 编

上海译文出版社

中外关系史译丛

(第四辑)

中外关系史学会·复旦大学历史系编

上海译文出版社出版、发行

上海延安中路955弄14号

全国新华书店经销

祝桥新华印刷厂印刷

开本 850×1156 1/32 印张 12 字数 294,000

1988年10月第1版 1988年10月第1次印刷

印数: 1—2,700

ISBN 7-5327-0389-4 / K·013

定价: 4.00元

《中外关系史译丛》

编辑委员会

名誉主编：季羨林 章 巽

主 编：姚 楠

副 主 编：陈 炎 龚方震 袁传伟

编辑委员(按姓氏笔画为序)：

马小鹤 陈 炎 陈匡时 周南京 姚 楠 袁传伟

黄重言 黄瑞章 龚方震 韩振华 戴可来

责任编辑(特约) 董湘君

目 录

十九世纪华工移入新加坡情况	〔新加坡〕毕观华(1)
菲律宾革命中的中国将军	〔菲〕格雷戈里奥·弗·赛德(37)
清代中暹贸易关系	〔泰〕沙拉信·威拉蓬(56)
十八世纪和十九世纪早期中国东南部的贸易	

组织	〔泰〕沙拉信·威拉蓬(86)
----------	----------------

印度孟买与中国之间的“港脚贸易”(1765—1865年)	
------------------------------	--

.....	〔英〕N·本杰明(101)
-------	---------------

关于平户松浦史料博物馆收藏的《唐船之图》	
----------------------	--

——江户时期航日中国商船的资料	〔日〕大庭脩(115)
-----------------------	-------------

明治时期旅居日本的华侨	〔日〕斯波义信(154)
-------------------	--------------

中国古代艺术对日本的影响	〔日〕寺尾善雄(175)
--------------------	--------------

中国科举制在西方的影响	〔美〕邓嗣禹(200)
-------------------	-------------

旧金山华人纪事	〔美〕蒋彝(232)
---------------	------------

费城与中国贸易,1682—1846年——商业、	
-------------------------	--

文化及态度的作用	〔美〕乔纳森·戈尔茨坦(250)
----------------	------------------

明代闭关政策与西班牙天主教传教士	〔法〕裴化行(259)
------------------------	-------------

1515年葡萄牙人笔下的中国	〔葡〕托梅·皮雷斯(274)
----------------------	----------------

佛郎机之东来	〔英〕C·R·博克瑟(290)
--------------	-----------------

反教会暴乱和德国的干涉——保守派的崛	
--------------------	--

起	〔德〕J·E·塞莱克(323)
---------	-----------------

太平天国与西方列强(1853—1854年)	〔英〕邓嗣禹(340)
-----------------------------	-------------

古代中国的一座罗马人城市	〔英〕德效骞(364)
--------------------	-------------

十九世纪华工移入新加坡情况^①

〔新加坡〕毕观华

西方和本地区的历史学家对于南洋华人，特别是发财致富的华商在东南亚所起的社会和经济作用，做过不少研究工作，如宋旺相的《新加坡华人百年史》就是一个典型的例子，它充分论述了新加坡历史上著名华人的生平。然而，对于较少成就却绝非无关紧要的华人移民大众即劳工的研究则似嫌不足。^②确实，如果我们阅读那些一度当过劳工或苦力的著名商人的传记，我们会发现其中极少道出他们的阶级出身。而且即使有一点记述，也不过是含糊其词地一笔带过。本文试图弥补这一空白，就十九世纪新加坡的华工状况作一概述。

据认为，“苦力”一词来源于英印语，意指从印度或中国移入的劳工。严格地讲，“苦力”一词多半是指非熟练劳工，而不是指熟练劳工——例如工匠和手工艺人。由于绝大部分劳工异常贫困，甚至付不起旅费，有许多人是在“合同”或“契约”的基础上被雇用的，因此，“未付船费的船客”、“合同劳工”和“契约劳工”有时候也用以指苦力。可是，由于缺乏具体的数据——直到1877年华民护卫司建立之后，我们才获得较多有关华人移民入境数字的资料——所以要想作出明确的区分是困难的。在下文中，“苦力”一词与“华工”相互通用，指的是整个劳工阶级，而不仅仅是契约劳工或合同劳工。

(一) 十九世纪华人移入的背景

对于严格遵守以家庭为中心并强调固守祖居的儒家哲学的传统中国人来说，移居海外几乎与他们无关。然而，由于自愿，或者由于命运，他们已成为几乎遍布世界各地的极少数种族集团之一。

是什么使他们离乡背井，违背了他们的习俗和准则？是什么帮助他们克服不能重返家园的恐惧？有许多理论力求对他们移居海外的各种原因作出解释。尽管移民之间存在着种种变化和差异，但促使其移居的动机却非常相似，并且可以归纳成四类：与祖国有关系的各种因素，亦即那种把可能移居海外的人“推出”其出生地的离心力；与侨居国有关的各种因素，亦即那种把移民“拉向”其目的地的向心力；移民的社会经济状况，如性格类型、出身地位、家庭人数、年龄以及与家庭的关系；还有各种干扰因素——诸如旅程远近、气候是否合宜与自然障碍之类的地理性因素；交通运输方面的进步和改善。只要存在以上列举的某些因素，它们就会成为可能移居海外者的催化剂或障碍物。

一般说来，新加坡和马来亚的华人移民大多来自中国东南地区，如广东和福建。在整个十九世纪，中国都处于社会和政治的动乱之中，而由战争和革命所导致的灾难对东南地区的影响尤为严

① 本文是1983年2月提交新加坡国立大学的一篇(荣誉)文学士学位论文的摘要和校订本。

② 论述华人移民劳工阶级的重要著述有：S.L.布莱思：“马来[亚]华工简史”(S.L. Blythe, *Historical sketch of Chinese labour in Malaya*)，载《皇家亚洲学会马来亚分会学报》(JMBRAS)，新加坡分会，第20卷，第1辑，1947年；以及R.N.杰克逊：《移民劳工与马来亚的发展，1786—1920年》(R. N. Jackson: *Immigrant Labour and the Development of Malaya, 1786—1920*)，吉隆坡，政府印刷局，1961年版。

重。大米是中国人的主食，它是一种要求大面积耕种的作物。然而，东南地区的特征是地形崎岖不平，缺乏冲积平原。夏季的大量雨水和初秋的风使表层土壤迅速受到侵蚀，因此土壤肥力低下。日益增多的人口、自然灾害以及社会和政治动乱，都威胁着人民的生存。而海外就业机会的遍布，尤其是马来亚殖民政府表示接受的态度，已为那些长期处于饥饿边缘的人们开辟了一个希望之乡。而且，广东和福建基本上是沿海省份，居住在这些沿海地区的人自然比较敢于冒险，比较熟悉航海，因而比居住在内陆地区的人更有可能移居海外。东南亚各殖民政府对移民入境撤销限制，采取放任态度，又进一步激发了那些可能移居海外的人。不过，如果当时尚未使用轮船，那么抵达新加坡和马来亚的移民数量也许不会如此庞大。确实，交通运输的革新扫除了行程和旅费等各种外部障碍，从而极大地便利了移民。

（二）华工的招募和运输制度

由于缺乏官方记载，要想追溯华人何时来到马来亚和新加坡以及这种移民的确切人数是不可能的。然而，有证据表明，早在1819年1月30日托马斯·斯坦福德·莱佛士把新加坡建成一个自由港之前，这里早已存在着一个主要以种植甘蜜和胡椒为基础的华人农业社会。^①这些大多被雇用为种植者的早期华人移民可能是随着航行于中国和东南亚之间的商船而来的。他们也可能是由暹罗和廖内这些邻近国家辗转而来的移居者。^②大约在1819年

① 李宝平：《十九世纪新加坡的华人社会》(Lee Poh Ping, Chinese Society in Nineteenth Century Singapore)，吉隆坡，牛津大学出版社，1978年版，第27—30页。

② 例如，维克多·珀塞尔提出，最早的新加坡华人来自马来亚和廖内。见其著作：《马来亚华人》(Victor Purcell, The Chinese in Malaya)，伦敦，牛津大学出版社，1948年版，第70页。

中期,莱佛士和德夸尔曾雇用二三百名华人、马来人和吉宁劳工开山填壑。^①在这些华人中,有些人可能确实来自该岛内陆,在那里有一些胡椒和甘蜜种植园。据记载,最早来自厦门的中国帆船是在1821年2月驶抵新加坡的,船上可能载有移民。事实上,大部分华人移民是由海路到新加坡的,虽然有不少商人据说来自附近的马六甲。^②

在1877年华民护卫司署设立之前,没有任何官方记载可向我们提供有关华工是以何种方式前来海峡殖民地的明确记录。然而,在1823年5月1日的一项法令中提到了一种供应劳动力的制度,很可能这是一种为甘蜜和胡椒种植园提供劳动力的制度。新加坡居民可以为无钱购买船票的华人预付船费。但是,作为回报,这些华人必须在一定时间内为那个新加坡居民工作。^③这种制度被认为是十九世纪中叶开始盛行的“赎单”制度的一种雏形。

在此以前,即十九世纪早期,每逢需要劳工时,商人或种植园主便会派遣代理人前往厦门、澳门、汕头和香港(1842年成为英国殖民地)这四个移民港口中的一个或几个地方,罗致所需的劳工。他们的船一到港口,劳工经纪人就会诱使当地居民移居海外。他们每招到一名“新客”,即新来的华人移民,就可得到一元酬金。然后,这些新招到的劳工便被送往槟榔屿或新加坡。

当劳工船驶抵槟榔屿或新加坡时,这些“新客”就被“出售”给“买主”。一名劳工的售价在六元至十元之间,为一名熟练劳工价

① 据莱佛士说,由中国到新加坡的航程不超过一个星期,而到暹罗和交趾支那的航程则更短。因此,这些早期移民有可能来自这些国家的沿海地区。见唐纳德和乔安娜·穆尔:《新加坡的最初一百年》(Donald and Joanna Moore, *The First Hundred Years of Singapore*),新加坡,唐纳德-穆尔出版公司,1969年版,第7页。

② 李宜平:《十九世纪新加坡的华人社会》,第20—21页。

③ 《海峡殖民地立法会议议事录,1891年》(Proceedings of the Legislative Council of the Straits Settlements, 1891),附录37:“调查委员会关于海峡殖民地及各保护土邦劳工状况的报告”,第4页。

格的一半。那些没有立即“售出”的劳工就被留在船上或货栈里，直到“售出”为止。劳务期满时，“新客”可望获得自由，成为“老客”，即有经历的移民。

十九世纪七十年代，随着海峡殖民地劳动力需求的增长和轮船的使用，劳工贩运不再受季候风影响而成为季节性的。劳工开始源源不断地输入，这一时期到达的移民数量也增加了三至四倍。

在十九世纪后半叶，还出现过两种招募制度。据布莱思说，它们实际上是由旧的契约制度演变而来的。一种是“私人招募”制度，即由华人雇主派遣承包人前往自己的家乡（或承包人的家乡），招徕愿意去马来亚当雇工的华人。另一种是通过“客栈”招募劳工的制度。首先在中国招收劳工，然后通过设在中国东南沿海港口的客栈遣往南洋。这些客栈同香港的客栈有联系，后者又与新加坡类似的客栈有联系。^①

总的说来，海峡殖民地立法会议任命的特别委员会于1876年提出的报告，是有关十九世纪劳工贩运情况的一个有用的资料来源。^②新加坡和檳榔嶼始终是东南亚两个主要的华人移民接受中心。来自这两个地方的劳工经纪人与汕头和厦门，其次是香港和澳门的“餐馆”，即转运中心或中间站（由华人和欧洲人共同经营）的店主合作，在当地罗致劳工。在这些出发港口，劳工们听到招工消息，或者在劳工经纪人的撺掇下前来应募，作好搭船出国的安排。

搭帆船由汕头启程的船费为四元，轮船收费是帆船的两倍。

① W·L·布莱思：“马来亚华工简史”（W. L. Blythe, “Historical Sketch of Chinese Labour in Malaya”），载《皇家亚洲学会马来亚分会学报》，第20卷，第1辑，1947年，第98—99页。

② 《海峡殖民地立法会议议事录》，附录22：受命就殖民地华工状况进行审查并提供证据的报告，1876年。该报告包括与代理人、种植园主、劳工船船主、检查员等有关人员的一系列谈话记录。

1888年一年中，有三百二十艘轮船和十六条中国帆船从事于载运华人移民由上海、香港、汕头、厦门和海南前往新加坡。在这三百二十艘轮船中，属于英国的二百四十二艘，德国三十四艘，荷兰十六艘，意大利十五艘，澳大利亚十一艘，中国两艘。^①

凡是付讫船费的人，便发给一张船单，以便把他们同未付船费的人区别开来。^②然而，这里所说的“付讫”实际上或许包括赎单乘客在内，如万兴公司（轮船公司）的一名经营合伙人许庭保所说：“船单不仅给予已付船费或部分付讫船费的人，甚而还给予那些分文未付的人。”^③只是未付船费的船客的船单是归工头保管的。^④

前往海峡殖民地的劳工通常不预支工资，而前往澳大利亚和日里等地的劳工则可预支。无论是哪一种情况，应募的劳工都要在客栈居留一段时间，有时可能长达一个月，随凑足所需劳工数目的快慢而定。^⑤

大约在启程前三个小时，劳工们被领到船上，等候海关当局前来检查；船上乘客的总数要核对，要去海外的劳工会受到盘问，探明他们是否被迫离去。

船上的生活条件长期以来一直是劳工贸易中一个引起争议的问题

① 《华民护卫司署年度报告，1888年》（Annual Report of the Chinese Protectorate, 1888）。

② 以下是引自报告（第262页）的一份船单样张：

签押
编号
请接受乘客一名前往新加坡 姓名
、 年龄 岁；国家 地区
船费在汕头付讫
乘客行李自管。凡持有本单者均可上船。

③ 1876年报告，第260页。

④ 同上，第266页。

⑤ 同上，第264页。

题。许多学者曾指出,劳工在整个旅途中遭受虐待,许多人实际上并未到达他们的目的地。例如, H·B·莫尔斯称这些劳工船为“海上地狱”,因为船上总是拥挤不堪,条件恶劣。虽然香港政府声称每个乘客至少可占用十二平方英尺的地位,但通常只有八平方英尺甚或更少。^①这样的生活条件易使疾病蔓延,由此可说明乘客死亡率高的原因所在。

可是,有关船上劳工遭受虐待的证据大多涉及那些驶往西印度群岛、拉丁美洲等地的劳工船,^②而不是驶往东南亚各国的劳工船。至于载运劳工前往新加坡等东南亚各地的船只情况如何?许庭保断言,超载现象事实上极少发生,“……因为船长往往胆小怕事,由于同样原因,他也不会接受客头的贿赂。一旦启航,他从不中途停泊。而且,通常总是船只待运劳工而不是劳工装满船只。”^③当然,事实并非仅仅如此;如海峡殖民地政府的华语译员、英国驻汕头领事馆前掌管膳宿的官员本杰明·霍姆伯格就作过如下陈述:

“这种情况不会发生在汕头,但据我所知,厦门曾发生过这种情况。当我本人搭‘珍珠’号从厦门回来时,有超过法定人数的二百名劳工在夜间乘值班官员还未上船之前,在锚地下船。这艘船凌晨2时抛锚,由准备好的小船把这些劳工接走。天色漆黑,所以我不清楚他们朝哪个方向而去。”^④

① H·B·莫尔斯:《中华帝国的国际关系》(H. B. Morse, *The International Relations of the Chinese Empire*),上海,别发洋行,1918年版,第170页。

② 同上,第171页。劳工船(coolie ships)——译猪仔船。——译者

③ 1876年报告,第260页。

④ 同上,第263页。

然而，当一位鸦片承包商兼市政委员陈生保被询及有关汕头
的情况时，他揭露了这种非法载客行为的发生经过：

“有这样一些情况，即让船停在港口外接运超载的乘客。到达这里时，船先不进港，在港口外卸下超出法定人数的乘客。这些船只如果载运法定数量的乘客，就无利可图。”①

因此，即使是驶往海峡殖民地的船只也有超载乘客的现象。但重要的是要指出，这些船的状况远远胜过那些驶往世界其他地方的船只。首先，航程所需的时间各不相同，到新加坡大约需要一个星期，而去秘鲁则至少要三个月。而且，自十九世纪中叶起，海峡地区就广泛使用轮船，船上的设施终究要比中国帆船好些。此外，海峡殖民地政府对入境的劳工船曾施行严格的法律。因此，我们不妨说，并非每一艘劳工船都是拥挤不堪的。

在清点船上的劳工人数之后，船还不能启航，其时招工代理人必须为运走这些劳工向清朝官吏交一笔钱，款额随其招募到的劳工数目而定。以同星发号所雇客头曹之和为例，有一次他从汕头带走大约八百八十名劳工，交付的金额大约为五百元。②

抵达新加坡（或槟榔屿）后，付清船费而不签订合同的乘客便可自由上岸。那些只付过部分船费，但到达时有亲友替他们付清欠款的乘客也可自由离去。那些根据“赊单”方式付费的乘客则被送往猪仔寮，然后分配到相应的工作场所去。余下那些未付船费，并且未受任何形式雇用的乘客就被留在船上，此时，那些未来的雇主就会来挑选他们所需要的劳工，并代他们支付旅费。作为交换，这些劳工必须为他们的雇主劳动一段时间。虽然不签订任何书面

① 1876 年报告，第 256 页。

② 同上，第 261 页。

协议,但是这类“合同”通常是以口头承诺作为依据的。

在新加坡,那些在到达时未受任何雇用的劳工被羁押在猪仔寮内或港口内的旧帆船上,以防他们逃跑。^① 这些房屋是特地租来关押劳工的,窗户上通常装有栅栏。^② 这些人的伙食得到供应,在遣往槟榔屿以及马来西亚半岛需要大量劳工的其他矿场或橡胶种植园之前,他们一直留住在那里。槟榔屿有一家汕头“公司”,按每人两角五分计算捐助部分运输费。^③ 还有下述情况,即劳工离开中国时所乘的船本来就是驶往新加坡和槟榔屿两地的,不过有的船可能只到新加坡,在那里让那些以槟榔屿为目的地的劳工换船。^④

在到达的人中,有些人看来患有疾病或年龄过大而无人雇用,这些人可能被释放,有时还给他们一小笔钱。但老人或病人一般是不不会被招募的,除非他们能够预先自付船费。^⑤

逃跑的劳工:

这里述及的劳工逃跑现象,是一个令人感兴趣的问题。船一靠岸,有些未付船费的乘客就设法逃跑,^⑥ 还有些人则从他们的工作地点逃跑。这类事件定必频繁发生,以致在委员会的历次会议上都有人强调制订惩治逃跑劳工的书面契约和法律的必要性。无怪乎著名华商黄埔(或称胡亚基)被问到华人移民到达后是否需

① 1876 年报告,第 257 页。

② 同上,第 262 页。

③ 同上,第 261 页。

④ 同上,第 271 页。

⑤ 同上,第 257 页。

⑥ 这种情况在整个十九世纪末的《叻报》上屡有所见。以下便是一个典型的事例:

“一名福建新客因不愿受雇,在劳工船抵达新加坡时就纵身跳入海中。他企图游至岸边,但由于人地生疏,终被移民官员捕获。”见《叻报》(1888 年 2 月 22 日)。

要保护时，他不无讽刺地说：“需要保护的乃是雇主，而不是雇工。”①

但是有一些问题依然有待于解答：

每一批劳工中究竟有多少人逃跑？他们为什么逃跑，甚至不顾由此引起的种种危险？是因为他们认为自己将去的那些地方不好，或者事实上只是由于这些人不老实？如果前者是正确的（但不要忘记，中国的状况同样不好——如果不是更坏的话），那么，劳工们为什么仍然遭受虐待而被关押呢？其原因之一是不是如果听任自由，他们之中会有许多人逃之夭夭呢？在我们对这些问题得出合理的结论以前，尚须进行更多的研究。

（三）新加坡华工和再移居别国的华工状况

新加坡华工状况：

通常，一名劳工的工作期限平均是半年至一年。超过一年的极少，那是因为“华人雇主不愿意签订长期协议”。②这可能是由于有身体强壮的新的年轻移民在源源不断地涌入海峡殖民地，因此雇用新来者要比雇用那些体力衰竭的劳工更为有利。

在做工期间，由雇主供给劳工吃穿。他们的劳动报酬被折成现金，如果是赊单工，就要扣除所欠船费，然后将余额付给他们。劳务期满后，契约劳工可以自由离开所在的工作地点。如果他们想继续为原来的雇主工作，就按月领取报酬（这在潮州人中是种惯例，但海南人总是按年受雇的）。那些略有积蓄的劳工可能辞退工作，愿意自营小本生意或返回中国。

另外还有一种支付报酬的制度，即“实物工资制”，依此，劳工领取的是实物而不是现金。他们即使领取现金，也有一种默契：他

① 1876年报告，第259页。

② 同上，第257页。

们将用这笔钱向雇主购买食物和日用必需品。这种制度最初是由马来各邦华人矿场的“头家”(即雇主)开始实行的。后来,它扩大到马来亚和新加坡的其他雇用领域。布莱思认为这种制度类似一种赌博,^①但是,显而易见,它并非仅仅是赌博,理由是即使这些矿场或种植园没有赢利,劳工们毕竟能够得到食物和预付给他们的其他东西。肯定会有一些人,在工作一段时间后能设法得到一笔适当的钱。

奴隶制——是事实还是神话?

在整个十九世纪后半叶,对于华工的性质问题曾有许多议论。它是不是某种形式的奴隶制?举一个例子来说,T·斯科特总督于1873年委派一个委员会就据说与华工移入有关的奴隶制的存在进行调查。还有一位瓦利先生声称他发现海峡殖民地在十九世纪九十年代存在着奴隶制。当瓦利的报道由当时一家日本报纸——《神户先驱报》——公诸于世时,这种情况就格外引起公众的关注。这家报纸并援引另一名目击者日本人芳贺兰治博士提供的证据,以支持瓦利的发现。芳贺兰治博士以其亲身经历证实说,圣城麦加的某些华人奴隶实际上是由新加坡输入的。^②但他自然没有由此得出结论,说新加坡是东南亚的一个奴隶市场。

《自由西报》严厉抨击瓦利的“最时新的谎言”,^③《海峡时报》亦斥之为“无稽之谈”。^④首先,《自由西报》指责瓦利提出的1890年华人移民数字不准确。该报说,他把“赊单客”误解为“奴隶”,并且把华人自称的“客头”误称为“奴隶贩子”。照瓦利的说法,这些劳工看上去“近乎赤身裸体”,“被赶入收容他们的大棚舍里,不得擅自

① 布莱思,《马来亚华工简史》,第104—106页。

② 《新加坡自由西报》,1892年4月9日。

③ 同上,1892年2月12日。

④ 《海峡时报》,1892年2月8日。

离开”。但是该报提出,新加坡的情形与确实存在着奴隶制的非洲或阿拉伯世界不同:

“假如他们果真是奴隶,他们尽可轻而易举地逃跑——合同劳工就常常如此,而且雇主懂得,如果他想求助于法律追回其劳工,他将付出多么沉重的代价。”^①

看待这个问题的一个方法是对“奴隶制”要有一个明确的定义。事实上,奴隶不领取任何报酬或工资,他必须终生为主人劳动;若有子女,他们也将成为其主人的奴隶。而华工在任何情况下都是领取报酬的——虽然与熟练劳工相比,这种报酬相对来说比较少。如果一切顺利——没有债,没有事故,等等——那么,在劳务期满后,劳工可以自由离开雇主,除非他愿意继续受其雇用。虐待劳工的行为确有发生,在十九世纪七十年代以前的时期尤其如此,当时有大批劳工移入新加坡,而海峡殖民地政府却没有设法控制这种局面。也有那么一些情况,雇主引诱劳工纵赌和吸鸦片,于是由于负债,劳工不得不年复一年地继续签订合同。但是,一般说来,新加坡华工所受的待遇比其他地方好,至于是否可以视之为某种形式的奴隶制,则须慎重地加以研究。

作为劳工转运中心的新加坡:

十九世纪的最后二十年中,华工是直接从中国招募来的;在此以前,东南亚各地的雇主则是从新加坡和槟榔屿获取劳工的。马来各邦需要的劳工大部分从槟榔屿港招集。实际上,他们之中有许多人是转由新加坡移入的。十九世纪后半叶,新加坡之所以成为一个重要的劳工转运中心,主要是由于它在东南亚所处的地理

^① 《新加坡自由西报》,1892年4月9日。