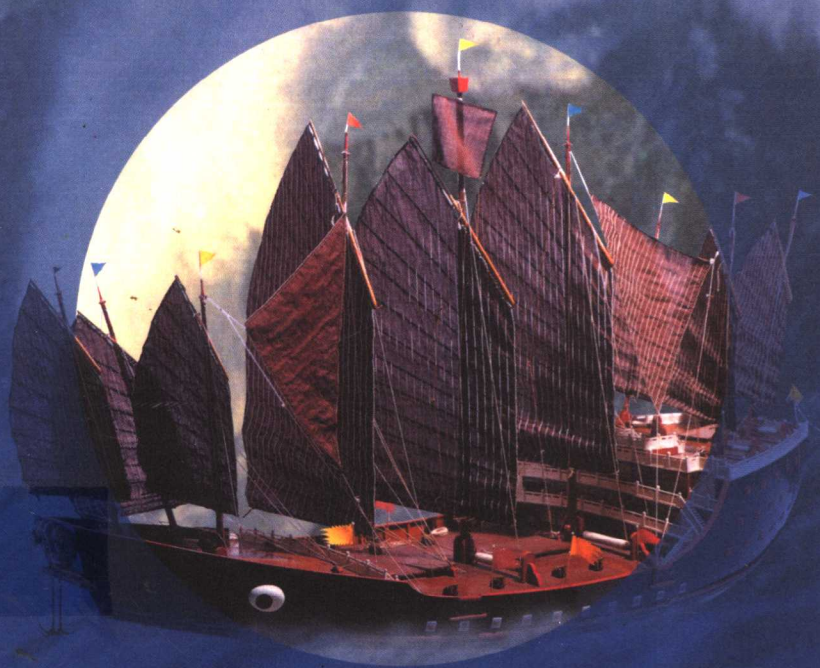




福建海外交通史

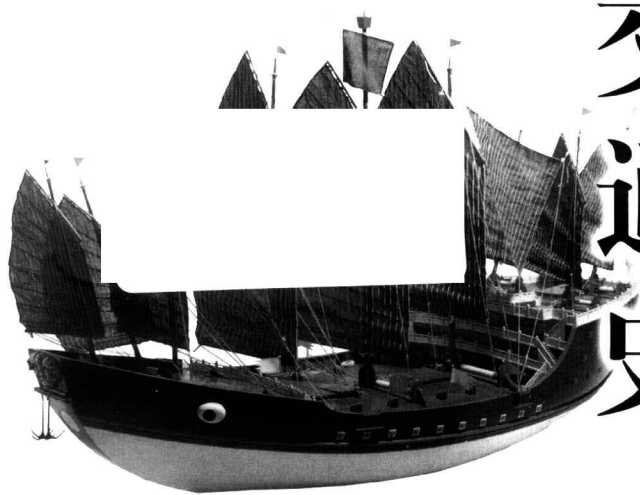
廖大珂 著



福建人民出版社

福建海外交通史

廖大珂 著



福建人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

福建海外交通史/廖大珂著. —福州: 福建人民出版社, 2002. 10

ISBN 7-211-04112-9

I. 福… II. 廖… III. 海上运输—交通运输史—福建省 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 062774 号

福建海外交通史

FUJIAN HAIWAI JIAOTONGSHI

廖大珂 著

*

福建人民出版社出版发行

(福州市东水路 76 号 邮编: 350001)

福州屏山印刷厂印刷

(福州铜盘路 278 号 邮编: 350003)

开本 850 毫米×1168 毫米 1/32 21.25 印张 4 插页 510 千字

2002 年 10 月第 1 版

2002 年 10 月第 1 次印刷

印数: 1—1000

ISBN 7-211-04112-9
F·248 定价: 33.00 元

本书如有印装质量问题, 影响阅读, 请直接向承印厂调换。

绪 论

我国不仅是一个大陆国家，也是一个海洋国家。自古以来，中华民族就以不屈不挠的精神向海洋进军，通过海上交通，与世界各国进行政治、经济、文化交流，发展中外人民的友好关系。福建位于我国东南，负山面海，港湾众多，人民善于造船，习于航海，海外交通素称发达，对于中外交流和我国海洋经济文化的形成发展都发挥过巨大的促进作用。因此，福建在我国海外交通史上占有极其重要的地位。

在历史上，福建漫长曲折的海岸线，曾相继涌现出许多闻名遐迩的海港，如福州、泉州、甘棠、漳州（月港）、厦门、三都澳等。其中福州、泉州、漳州、厦门都曾经是名扬中外的大港，吸引来大批的海外商人、学者、旅行家，不仅带来了海外的物质文化，而且还输入了世界各国绚丽多彩的精神文化，促进了中华文化的发展。与此同时，我国人民也以福建港口为基地，造船飘洋过海，从事经商和开发活动，有的还移居海外，与当地人民友好相处，繁衍子孙，不仅促进所在国的社会经济发展，而且把丰富的中华文化传播到世界各国，对世界文明进步做出重大的贡献。

“闽在海中”的说法表明，早在周秦时期，福建的社会经济和人民生活就与海洋息息相关。秦汉时期，福建与海外已有了初步的海上交通，当时的东冶港是南北海运的枢纽和对外交通的港口，但是相对闭塞的自然环境阻碍了福建的开发，福建的社会经济发展水平比较落后，与外界的交往不多，海外交通尚处于开创的阶段。

晋至五代中原人民相继南迁入闽，加速了福建的开发，社会经济取得长足的进步。在此基础上，海外交通也出现了突飞猛进的发展。尤其是唐代的福州港中外商贾、学者荟萃，对外交通的地区不断扩大，呈现了空前的繁荣，被列为唐代的三大贸易港之一。此外，福建对外交通的港口也不断增多，南朝的梁安郡，五代的甘棠港、漳州港都是这一时期新兴的对外交通港口。

宋元是福建海外交通发展的鼎盛时期。首先，福建海商异军突起，驾驶远洋大舶，纵横于辽阔的太平洋和印度洋上，航迹遍及亚非各国。其次，不论是海外交通所联系的地区，抑或是海外贸易的规模，都远迈前代。第三，泉州港勃然而兴，中外商人、传教士、旅行家云集，携运来琳琅满目的海外产品，从而也输入了各国的宗教文化。泉州港的对外交通盛况空前，“刺桐港”之名远播海外，令人赞叹不已。宋元时期福建海外交通的繁荣绝非偶然，入宋之后，福建社会经济取得令人瞩目的成就，一跃成为全国的先进区域。与此同时，福建的造船航海技术取得突破性的进展，这些都为海外交通顺利发展提供了必要的物质基础和有利条件。此外，封建统治者对海外贸易所采取的积极态度也发挥了一定的作用。

明代是福建海外交通由盛转衰的重要时期。在明朝统治的200多年里，福建的海外交通虽有某些新的发展，其中既有以福建为基地的郑和下西洋的远洋航海活动和盛极一时的中琉交通贸易，也有以漳州月港为基地的福建私人海商所从事的遍历东西洋的航海贸易活动，但是这些发展是局部的，且持续的时间并不很长。到15世纪末期，福建商船已基本绝迹于苏门答腊以西。至于隆庆元年（1567年）部分开禁后发展起来的私人海外贸易，到万历末年亦急剧地趋于衰落。造成福建海外交通衰落的主要原因是：一、明朝统治者对海外贸易采取消极保守的政策，在很长时期内

实行海禁，即使部分开禁后，仍然对私人海外贸易施加种种严苛的限制，进行粗暴的干预，阻碍着海外交通的发展；二、16世纪后，西方殖民者东来，不仅在东南亚侵占殖民地，实行控制航运和垄断贸易的政策，并且在我国沿海一带进行劫掠、骚扰活动，严重地破坏了福建海外交通和贸易的正常进行。

清初至鸦片战争前福建的社会经济虽有一定发展，但从总体上看已落后于国内其他先进地区。同时，国内外形势也极为复杂。在国外，西方列强加紧在远东进行殖民侵略，东南亚大多数国家都先后沦为殖民地，使福建的航海力量逐渐丧失了东南亚的优势地位。在国内，清朝统治者的对外政策也摇摆多变，出于对国内外反清势力的担忧和面临西方侵略的威胁，清朝的政策日益趋于保守，并逐步加强对民间航海贸易活动的控制和限制。在这种大环境下，福建的海外交通经历了清初禁海迁界的浩劫之后，在康雍乾年间曾一度迅速发展，但是也是盛衰相间，极不稳定，且繁荣持续的时间不长。到乾隆中期以后，则出现了持续的低落，最终导致一蹶不振。

鸦片战争以后，福建首先遭到外国资本主义的侵略，福州、厦门和三都澳先后被辟为对外通商口岸。西方列强通过不平等条约，不仅控制了福建海关，而且在通商口岸设立租界和外国人居留区，把福州和厦门变成对福建进行政治、经济、文化渗透的桥头堡。同时，西方列强的军舰、轮船在福建水域横冲直撞，为所欲为，逐渐把福建变成它们的原料产地、商品销售市场和投资场所。在外国资本的侵略之下，福建经济和对外贸易都被纳入世界资本主义经济体系，这在一定程度上扩大了福建对外交通，对外交流较之以往也更加密切。然而，近代福建对外交通本质上是一种半封建半殖民地的对外关系，它是在西方侵略势力的严密控制之下，对外交流的对象也主要是西方资本主义各国，它的生存和发展都取

决于外国势力对华侵略的需要。在此期间，福建虽然也产生了近代民族航运业，但它在西方势力和封建势力的压迫下，处境险恶，很难得到发展。抗日战争爆发后，由于日本帝国主义的侵略和战争的影响，福建对外交通不可避免地走向衰落。

福建背山面海，与内地的交通不便，对外交流仰赖于海上交通。对福建与海外国家而言，海外交通绝不仅仅意味着贸易和人员的往来，它又是福建与海外各国进行科学文化交流的主要渠道。自古以来，福建人民通过海外交通，把中国的科学技术和特有的思想文化传播到各国，重要的如农业生产技术、手工业技术、造船航海技术、火药、印刷术、采矿冶炼技术、中医和中药，以及儒学、文学、戏剧、音乐，甚至福建的宗教信仰都传播到海外，对各国社会、经济、文化的发展起了不同程度的积极作用。与此同时，海外的生产技术和宗教文化也源源输入福建。尤其是番薯、花生、烟草和玉米等海外作物首先传入福建，然后传遍全国，在很大程度上改变了福建，乃至中国农业生产结构，并满足了人们社会生活的需要。而海外各种宗教的传入则丰富了福建文化，促进兼收并蓄、具有鲜明特性的海洋文化的形成。近代，福建又首当其冲地成为中西文化的撞击点和交汇点，以林则徐、严复、林纾等为代表的一批先进的福建人，不仅主张师夷之长技，学习西方科学技术，而且大量地向国人介绍西方社会科学，开创了近代中国向西方学习的风气，被誉为中国走向世界的先驱者。总之，福建既是中国了解世界，也是世界了解中国的窗口，它在中国与海外之间，架起了一座沟通文化的桥梁。

今天我们回顾福建历史上曾经有过的辉煌的海洋时代，追寻福建海外交通的发展嬗变，探索福建海外交通的发展规律，认识福建在中外文化交流中所发挥的桥梁作用，不仅有助于中国社会经济史、中外关系史和福建地方史研究的进一步深入，有着重要

的学术价值，而且对于我们正确理解人类认识海洋、征服海洋和利用海洋的前进步履，科学评价人类通过海洋所发生的各种交往与冲突的历史意义，也具有重要的学术价值和社会效益。在当今深化改革，扩大对外开放的时代，加强对福建海外交通史的研究，对于我们弘扬中华文化，发扬爱国主义，发展中外友好关系，以及增强海洋意识，加快我省的对外开放和经济建设，迎接即将到来的海洋世纪所带来的挑战都有积极的作用，有着现实的意义。

目 录

绪 论	(1)
第一章 秦汉时期福建海外交通的起步	(1)
第一节 越人时代的航海活动	(1)
第二节 东冶港的开辟	(3)
第三节 东冶港与日本、夷洲、澶洲的海上交通	(5)
第二章 晋至五代福建海外交通的初步发展	(9)
第一节 东晋以来福建经济的开发	(9)
第二节 梁安郡的设置与海外交通	(14)
第三节 唐代福州的对外交通和贸易	(21)
第四节 甘棠港的开辟与闽国的海上贸易	(30)
第三章 宋元时期福建海外交通的繁荣	(44)
第一节 宋元福建社会经济的发展	(44)
第二节 福建造船航海技术的进步	(56)
第三节 福建海商的崛起及其经营形态	(61)
第四节 福建各港口的发展状况	(83)
第五节 福建与海外国家和地区的交通和贸易	(95)
第六节 宋元海外贸易的管理制度	(128)
第四章 明代福建海外交通的盛衰	(156)
第一节 明初福建社会经济与造船航海技术	(156)
第二节 明初的对外政策	(170)
第三节 郑和下西洋与福建	(175)
第四节 福建与琉球的交通和贸易	(182)

第五节	早期西方殖民者与福建的接触·····	(195)
第六节	私人海外贸易的发展变化·····	(203)
第七节	明代私人海外贸易的管理制度·····	(261)
第八节	私人海外贸易商的构成及经营方式·····	(271)
第五章	清代（鸦片战争以前）福建海外交通的衰落 ·····	(284)
第一节	清代福建社会经济与造船航海技术·····	(284)
第二节	清初海外贸易政策与海外贸易活动·····	(300)
第三节	康熙开禁后福建海外交通和贸易·····	(322)
第四节	清代海外交通贸易的管理制度·····	(378)
第五节	海外贸易商的构成及其经营类型·····	(396)
第六章	近代福建海外交通的畸形发展 ·····	(414)
第一节	鸦片战争后西方列强对福建的侵略·····	(414)
第二节	鸦片战争后的福建经济·····	(434)
第三节	第二次鸦片战争后西方国家在福建的侵略活动 ·····	(449)
第四节	近代福建海洋航运业的变化·····	(456)
第五节	厦门租界与福州外国人居留区·····	(478)
第六节	民国时期福建远洋航运业的发展·····	(501)
第七节	民国时期福建对外贸易与海关机构·····	(513)
第八节	抗日战争时期福建海外交通·····	(537)
第九节	抗日战争后福建海外交通·····	(556)
第七章	福建对外文化交流 ·····	(563)
第一节	福建的生产技术、科学和文化在海外的传播 ···	(563)
第二节	古代海外物产与生产、科技文化的输入·····	(593)
第三节	西方游历家对福建的记述·····	(600)
第四节	大帆船贸易与文化交流·····	(608)

第五节	近代西方科技文化传入福建·····	(620)
第六节	福建与海外诸国的宗教信仰交流·····	(629)
后 记	·····	(669)

第一章 秦汉时期福建海外交通的起步

福建地处我国东南，境内多山，西、南、北都有崇山峻岭与外界隔绝，陆路交通十分困难。惟有东南滨海，亘长的海岸线上有无数天然良港，具有发展海上交通的优越条件。因此，早在远古时代，福建人民就长于舟楫，擅于航海。然而相对闭塞的自然环境阻碍了福建的开发，直至秦汉时期社会经济的发展仍远落后于中原地区，与海外的交往不多，海外交通尚处于开创的阶段。

第一节 越人时代的航海活动

汉代以前，中国南部是古越人聚居的地区。“自交趾至会稽七八千里，百越杂处，各有种姓”〔1〕，互不统属，生活在福建的古越人被称为闽越。闽越族的历史可追溯到距今约 7000 年前，当时生产力水平十分低下，过着原始的渔猎生活。至战国末期，越王勾践的后裔无疆伐楚，楚威王大败之，杀无疆。〔2〕越国亡后，无疆子孙有率其族人入闽者，与土人战。传至无诸，遂战胜土人，自立为闽越王。秦一统天下，置闽中郡，废闽越王为君长，首次将

〔1〕《汉书》卷 28 下《地理志》引“臣瓚注”，中华书局 1962 年版，第 1669 页。

〔2〕陈衍：《福建通志》总卷 1，《通纪》，1938 年版，第 1 页。

福建纳入中原政权的版图。秦末农民大起义爆发，无诸率越人从诸侯击秦。秦亡，楚汉相争，无诸佐刘邦击项羽。汉朝建立后，无诸以功复封闽越王，王闽中故地，都东冶（今福州）。〔1〕

越人社会经济虽远落后于中原地区，但其人却以水上生活为主，“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”〔2〕。闽中地深昧而多水险，闽越人多滨河旁海而居，生息于河海沼泽之中，故尤“习于水斗，便于用舟”〔3〕，很早就开始了造船和航海活动。无诸死后，闽越王郢企图扩大领地，于建元三年（公元前138年）出兵从海上围攻东瓯（今浙江永嘉），汉朝派兵从海上援救东瓯，闽越见势难敌，遂撤兵回国。建元六年（公元前135年），闽越又从海上进攻南越，虽因汉朝的援救而再次受挫，但由此可见闽越人航海活动之规模。西汉元鼎五年（公元前112年），南越丞相吕嘉杀国王及汉使节，起兵反汉，汉武帝遣伏波将军路博德、楼船将军杨仆等击南越。割据福建的“东越王余善上书，请以卒八千人从楼船将军击吕嘉等。兵至揭阳（今潮阳），以海风波为解，不行，持两端，阴使南越”〔4〕。拥有八千人的海军在当时来说是一支相当庞大的船队，不仅说明闽越人素以航海活动见长，而且还有较发达的造船业，才能够从事大规模的海上运输和军事行动。

在闽越人航海活动的基础上，福建海外交通也开始发展起来。西汉初年，江都（治于广陵，即今扬州）王刘建“遣人通越繇王闽侯，遗以锦帛奇珍。繇王闽侯亦遗建荃、葛、珠玑、犀甲、翠

〔1〕《史记》卷114，《东越列传》，中华书局1975年版，第2979页。

〔2〕袁康：《越绝书》卷8，台湾商务印书馆景印文渊阁四库全书本，第463册，第104页。

〔3〕《汉书》卷64上，《严助传》，第2778页。

〔4〕《史记》卷114，《东越列传》，第2982页。

羽、蜃熊奇兽，数通使往来，约有急相助”〔1〕。珠玕、犀甲、翠羽都是来自海外的产品，据载：“旧交趾土多珍产，明玕、翠羽、犀、象、玳瑁、异香、美木之属，莫不自出。”〔2〕旧交趾指的是日后安南、占城之地，即今越南北部和中部，说明在公元前2世纪，福建南与越南，北与江淮都有了海上交通，并且与海外有了初步的贸易往来。建元六年（公元前135年），汉武帝发兵攻闽越，“兵未逾岭，闽越王郢发兵距险。其弟余善乃与相、宗族谋曰：‘……今杀王以谢天子。天子听，罢兵，固一国完；不听，乃力战；不胜，即亡入海。’”〔3〕可见闽越人对与海外的交通已相当娴熟，故以海外为逃遁藪。闽越人的航海活动为日后福建海外交通的发展奠定了基础。

第二节 东冶港的开辟

元封元年（公元前110年），汉朝攻灭闽越之国，鉴于“东越狭多阻，闽越悍，数反覆。诏军吏皆将其民徙处江淮间，东越地遂虚”〔4〕。然而，实际上闽越遗民仍不在少数，“后遁逃（山谷）者颇出，因立为冶县，属会稽郡”〔5〕，以治之。冶县盖以越王冶铸为名，寻为东冶县，县治故地即今福州。

汉朝平定闽越之后，拥有先进文化的中原汉人不断迁徙入闽，

〔1〕《汉书》卷53，《江都易王传》，第2417页。

〔2〕《后汉书》卷31，《贾琮传》，中华书局1965年版，第1111页。

〔3〕《史记》卷114，《东越列传》，第2981页。

〔4〕同上书，第2984页。

〔5〕王象之：《舆地纪胜》卷128，《福建路》，中华书局1992年版，第3638页。

与闽越遗民融合，吸收了闽越先进的航海技术，使福建的海外交通出现了显著的发展。东冶县治福州为当时福建的政治、经济、文化中心，又处于江海通津之地，交通便利。闽江流经其南境汇入大海，闽江及其众多支流深入内地，形成扇形的交通运输网络，使福州便于联系广阔的经济腹地。自福州以下的闽江入海水道深阔，利于航运，海船可以从闽江口溯流而上，直抵台江，沿岸的琅岐、瑯口、闽安、马尾都是可供海船停泊的天然良港。出闽江口则是东海航线和南海航线的交汇点，前往我国北方和两广诸港以及海外诸国都很方便。因此，汉朝利用福州得天独厚的优越条件和人民擅长航海的传统，将其开辟为对外交通和贸易的港口。据《后汉书》记载：“建初八年（83年），（郑弘）代郑众为大司农。旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至，风波艰阻，沉溺相系。弘奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路。”〔1〕足见至东汉前期，东冶与中南半岛已开辟了定期的航线，海上交通相当频繁，是当时东南海运的枢纽和对外贸易的主要港口，来自中南半岛的海外商品皆在此集散转运。

建初八年之后，由于新辟了经由广东、湖南的陆路运输，进口商品才改由陆运北上，自此广州港迅速崛起，取代了东冶港的地位，但是东冶仍不失为一个重要的对外交通港口。东汉末年，桓晔因“初平中（190—193年），天下乱，避地会稽，遂浮海客交趾”〔2〕；袁忠、许靖与袁沛、邓子孝等人亦自会稽“浮涉沧海，南至交州，经历东瓯、闽越之国”，即航海先至东冶，再继续前往交趾。〔3〕以上都表明，东冶港与中南半岛的航运继续畅通无阻，在

〔1〕《后汉书》卷33，《郑弘传》，第1156页。

〔2〕《后汉书》卷37，《桓晔传》，第1260页。

〔3〕《后汉书》卷45，《袁闳传》，第1526页。《三国志》卷38，《许靖传》，中华书局1959年版，第964页。

东南海上交通中仍占有重要地位。

第三节 东冶港与日本、夷洲、 澶洲的海上交通

在汉代，东冶港不仅有与中南半岛交通的南海航线，而且还开辟了跨越大洋与日本、夷洲、澶洲交通的东海航线。日本在中国古籍中被称为“倭”，地理上位于福州的东北，相去甚远，但是《后汉书》却记载：倭，“其地大较在会稽东冶之东，与朱崖、儋耳相近”〔1〕。很可能东冶是当时中国与日本海上交通的重要港口，故古人才认为日本是在福州之东。

《后汉书》又记载：“又有夷洲及澶（又作‘亶’）洲。传言秦始皇遣方士徐福将童男女数千人入海，求蓬莱神仙不得，徐福畏诛不敢还，遂止此洲，世世相承，有数万家。人民时至会稽市（布）。会稽东冶县人有入海行遭风，流移至澶洲者。所在绝远，不可往来。”〔2〕夷洲，史家已考证即今台湾，说明东汉时福建与台湾之间已经有了海上交通。那么澶洲又在哪里？有的学者认为澶洲是指日本。然而在汉时日本与中国有相当频繁的交往，已为中国人所熟知，并非“所在绝远，不可往来”之地。《后汉书·东夷列传》对“倭”地的方位有相当详细和准确的记载，且云：“自女王国东渡海千余里至拘奴国，虽皆倭种，而不属女王。”〔3〕即女王国和拘奴国为倭人之极南界，自此以南不属倭的范围。而澶洲在会稽海外，人民不属倭种，其地理位置只能到日本列岛以南寻找。还有的学者认为澶洲是指琉球群岛，然而史籍记载明确指出：澶

〔1〕《后汉书》卷85，《东夷列传》，第2820页。

〔2〕〔3〕同上书，第2822页。

洲之上居民有数万家，即人口达十几二十万。这在古代是相当可观的数字，表明澶洲应是地域范围很大的岛屿，而琉球不过是弹丸蕞尔小岛，在当时的历史条件下绝无可能容纳如此众多的人口，所以澶洲不是琉球。

其实澶洲指的是今菲律宾。在古代，菲律宾的土著居民是属于尼革利陀（Negrito，又称小黑人）人种的阿塔斯人（Atas）。阿塔斯人又称为 Hitan 人，在中国文献中译作“海胆”人，曾广泛分布在菲律宾群岛。大约公元前 3000—1000 年，原始马来人经由巴拉望从大陆进入菲律宾，但人数并不太多，只是到了公元前 200 年之后，续至马来人开始从印尼群岛迁徙到菲律宾群岛，这一迁徙过程一直持续到近代，才逐渐改变了菲律宾的民族构成，续至马来人成为主体民族。所以在公元前后，海胆人是菲律宾的主要居民，至宋代分布仍相当广泛，赵汝适的《诸蕃志》对其风俗、习惯有生动的描写。^{〔1〕}甚至西班牙人入侵之后，在吕宋、民都洛等岛屿的山区居民仍是海胆人，“印度人（指马来人）与他们处于战争中，捕获并出卖他们，还把他们作为奴隶使用”^{〔2〕}。澶洲意为“海胆人居住的岛屿”，指菲律宾群岛。“海胆”——Hitan 的重音在 tan，“澶”即其译音，意指“海胆人”。海胆人属黑色人种，所以至宋代，人们又把吕宋、民都洛岛称作“麻逸国”^{〔3〕}，阿拉伯人则称其为 Ma'it。^{〔4〕}麻逸，殆 Ma'it 之对音，犹言“黑人之地”，其意义实与“澶洲”同。宋代的文献也记载，菲律宾群岛上的毗

〔1〕 赵汝适：《诸蕃志》卷上，《三屿》，中华书局 1996 年校释本，第 143~144 页。

〔2〕 E. H. Blair & J. Robertson, *The Philippine Islands, 1493—1898*. Cleveland 1903—1907, Vol. 3, p. 61.

〔3〕 赵汝适：《诸蕃志》卷上，《麻逸国》，第 141 页。

〔4〕 G. R. Tibbetts, *A Study of the Arabic Texts Containing Material on South—East Asia*, Leiden & London, 1979, p. 53.