

福建海洋文化研究

第一辑

FUJIAN HAIYANG WENHUA YANJIU

主 编 苏 涵

副主编 张克锋 王惠蓉



厦门大学出版社 国家一级出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS 全国百佳图书出版单位

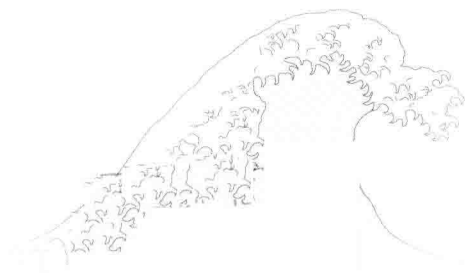
福建海洋文化研究

第一辑

FUJIAN HAIYANG WENHUA YANJIU

主 编 苏 涵

副主编 张克锋 王惠蓉



厦门大学出版社
XIAMEN UNIVERSITY PRESS

国家一级出版社
全国百佳图书出版单位

图书在版编目(CIP)数据

福建海洋文化研究. 第1辑/苏涵编. —厦门: 厦门大学出版社, 2015. 12
ISBN 978-7-5615-5846-1

I. ①福… II. ①苏… III. ①海洋-文化-福建省-文集 IV. ①P722.6-05

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 299680 号

出 版 人 蒋东明
责任编辑 王鹭鹏
装帧设计 蒋卓群
责任印制 朱 楷

出版发行 厦门大学出版社
社 址 厦门市软件园二期望海路 39 号
邮政编码 361008
总 编 办 0592-2182177 0592-2181253(传真)
营销中心 0592-2184458 0592-2181365
网 址 <http://www.xmupress.com>
邮 箱 xmupress@126.com
印 刷 厦门集大印刷厂印刷

开本 787mm×1092mm 1/16
印张 14.25
插页 2
字数 340 千字
印数 1~1 000 册
版次 2015 年 12 月第 1 版
印次 2015 年 12 月第 1 次印刷
定价 35.00 元

本书如有印装质量问题请直接寄承印厂调换



厦门大学出版社
微信二维码



厦门大学出版社
微博二维码

集美大学福建海洋文化与创意产业研究中心

为了整合集美大学海洋研究的资源，加强集美大学的海洋特色，更好地服务海峡西岸经济区建设，积极参与福建省和厦门市发展海洋经济的行动计划，提高科学理论指导和对外交流服务水平，集美大学文学院于 2013 年 4 月设立福建海洋文化与创意产业研究所，在此基础上，筹建福建海洋文化与创意产业研究中心。本中心是福建省高等学校人文社会科学研究基地，由福建省教育厅主管，依托集美大学建设。

研究所目前有三大研究方向：福建海洋文化史研究；福建海洋文化创意产业研究；福建港市文化的当代建设研究。近年来主持国家社会科学基金资助项目 2 项、省部级项目 10 余项，发表学术论文 60 余篇；完成大量福建海洋文化资源调研报告；成功举办全国性学术会议；与校内航海、水产等与海洋文化产业密切相关的优势学科单位建立开放合作模式，也与各类文化企业及文创精英建立战略合作伙伴关系。

本研究所与研究中心力争用三到五年时间建设成在国内有一定影响的，对福建经济文化发展起一定作用的优质研究平台，切实在福建海洋文化与创意产业建设中起到应有的促进作用。

“海洋”潮涌中的学术策应

苏 涵

虽然我国在很早的时候,就有一些学者开始了海洋文化的研究,也有人提出过海洋强国的政治见解,却一直没有引起社会的广泛关注,也没有成为学术研究的热点。

大约从20世纪90年代开始,随着世界各国陆域上的利益争端向海域利益争端转移,随着海洋资源、海洋权益、海洋防御、海洋经济等与海洋相关的概念背后裹挟着的巨大的国家利益的纷争滚滚来袭,学术界才骤然将注视的目光投向潮涌的海洋。

到21世纪之初,学者们出于对类似于“21世纪是海洋世纪”的观点的敏感,开始了对海洋问题的多学科研究;再到2013年中国国家领导人提出“一带一路”的发展战略构想,才真正以国家意志,从国家战略层面上掀起巨大的“海洋”潮涌,引起学术界异乎寻常的热情。

有的学者匆忙地就题作文,就中国的海洋问题进行诠释解读;有的学者设题立项,围绕国家的海洋行为建言献策;还有的学者曲折寻题,设图让自己的职业、自己所在的地域与国家的海洋行为搭上密切的关系,等等,一时间才华尽显,奇招纷出。海洋潮涌时的学术热情与学术策应,再一次显现了我们所处的学术生态的特殊性。

就在这样的情况之下,我们集美大学也决定成立海洋文化研究所,开展海洋文化研究,以此构建一个社科研究平台,也才有了我们工作计划中的一个部分——出版这个名为“福建海洋文化研究”的辑刊。

很显然,我们的学术决策也有跟潮之嫌,这引起我们认真的检讨。但最终,我们得到三条重要的理由:

其一,之前,虽然已经出现过许多海洋文化研究的大家,出现过许多海洋文化研究的优秀成果,但是,在我国,大规模研究的时间毕竟太短,广阔无边的海洋与丰富多彩的海洋文化还有太多的珍藏没有得到很好的研究,海洋文化研究还有广阔的学术空间。

其二,我们集美大学,从陈嘉庚先生创校之初,就有了涉海专业。发展到现在,已经成为特色非常突出的涉海专业院校。在这样的学校里,我们不仅开展海洋航行、海洋管理、海洋生物、海洋渔业、海洋机械、海洋环境等方面的研究和

教育,我们还可以开展海洋文化的研究和教育,这样就会构成更为全面的海洋学科群,也会形成不同学科之间的互相融合和互相激励,有利于我们学校学术水平与学科建设水平的提高。

其三,我们学校许多专业的教师,此前也都曾从自己的专业角度切入海洋文化研究的领域,在这方面已经有了比较丰厚的积累。如果我们进一步将这些力量组织起来,一定会取得属于我们自己的成果。

有了这样三条理由,我们便坚持自己的选择,认真地从事相关的工作。

我们这个辑刊,计划每年至少出一辑,均由厦门大学出版社出版。您所看到的第一辑,共收入论文 28 篇,编辑为“海洋文化史研究”“海洋文学与艺术研究”“海洋文化创意产业研究”“海市文化研究”四个栏目。这四个栏目,其实是在我们过往的研究中,有意识地展开的海洋文化研究的具体方向。也许,我们在以后的研究中,会增加新的研究方向,或者减少过往的研究,但至少在目前,我们以为,这样的研究方向的设定,还是具有特色性与发展可能的。

第一辑的文章,少部分已经发表过,大部分则未曾发表,作者均为集美大学教师。

当然,由于时间关系,也由于我们学术上的粗疏,本辑中的错误肯定不少,敬请方家教正。

而从现在开始,我们即向校内外学者征集第二辑的稿件,我们殷切期望得到校内外与海有缘的学者们的共同襄助。

我们也希望,我们的研究,不仅是一种学术的标示,而且可以成为现实生活的参考,成为福建一方或更多地方进行海洋经济建设和海洋文化建设时的有益鉴照。

2015 年 7 月 6 日炎暑之际

于集美大学文学院

目 录

前言

一 海洋文化史研究

1	夏 敏	福建海洋文化史论
11	夏 敏 肖群英	福建海洋民俗文化研究
19	张晓红	中国古代的玳瑁消费及贸易 ——说“玳瑁”之一
31	张晓红	简论“玳瑁”的文化意蕴 ——说“玳瑁”之二
38	柳平生	中国海关雏形：南宋市舶司研究
53	庄莉红	试论泉州回民与海洋文化的关系 ——以百崎回族自治乡为例

二 海洋文学与艺术研究

61	张克锋	广阔·雄壮·自由 ——中国古代文学中的海洋观念之一
70	张克锋	海洋为财富之源 ——中国古代文学中的海洋观念之二
77	田彩仙	福建古代的海神信仰与酬神演剧
82	谢慧英	期待·补偿·移置 ——闽台民间故事中女性形象的文化心理阐释
93	洪映红	闽台闽南语民间歌谣探析
100	邹剑萍	《闽都别记》中的海洋叙事及文化表征
107	田彩仙	福建霞浦海洋滩涂摄影的繁盛与发展策略
113	黄海宏	台湾传统建筑与闽南建筑及嘉庚建筑关系之研究
119	周 鸣	航海心理教育与海洋文学的精神关联

三 海洋文化创意产业研究

126	苏 涵	福建发展海洋文化创意产业的认知误区与理性思考
133	陈延童	福建海洋文化及其产业发展研究

137	王惠蓉	海洋文化与海洋文化产业研究述评与思考 ——以一种关联性的视角
148	董 巍	海西文化产业原真性保持与价值传导
155	庄莉红	文化创意产业中的“惠安女”元素
165	王惠蓉	以旅游业为标杆的海洋文化创意产业探析 ——以福建省东山岛为例
173	欧阳端凤 曾佳遥 汤晓雯 陈露 蔡泳杰	文创视野下嵵埔海洋文化之现代转型 ——嵵埔海洋文化创意的描述与思考

四 海市文化研究

187	苏 涵	厦门城市形象重塑中的海市文化建设 ——关于厦门海洋文化建设的研究报告
193	李 照	关于加强厦门港口文化建设的思考
201	杨志贤	闽粤台语言文化融合对台湾地名变迁的影响
208	周艺灵	小嶝岛海洋文化的现状与发展
214		集美大学 2015 海洋文化学术研讨会会议综述

福建海洋文化史论

夏 敏

(集美大学文学院 福建 厦门 361021)

【摘 要】 福建地处中国海洋文化核心区域,海洋文化源远流长。文章梳理了古代民间和官方海洋文化行为,对近代洋务运动以后福建在海洋文化中所具有的重要地位给予客观评述,同时对 20 世纪以来特别是改革开放以后的福建海洋文化进行了勾勒与展望。

【关键词】 福建;海洋文化;妈祖;福建船政

作为沿海省份的福建,面朝台湾海峡,有 3 300 公里长的海岸线,它的先民很早就开始了海事活动。“闽在海中”就是早期中原先民对福建的神秘描述,它透露出这样的事实,福建跟大海有关。历史上北人入闽与闽地沿海土著实现混血,使沿海福建人逐渐发展出耕海犁浪、靠海吃海的生活习惯。福建的希望来自海洋,成为历史已经验证了的必然。鸦片战争以前的中国,福建、广东、台湾是中国主要的海洋文化区域,尤其是讲闽南话的台湾、泉州、漳州、潮府四府,是中国海洋文化的核心区域。

在福建的海洋文化中,捕捞和海运是福建海洋活动的主要形式。从事捕捞和海运,必然遭遇各种各样的海上风险。为了平安走海,自古以来福建人就摸索探讨出一系列海事法则。这些法则有的是民间船家、船商约定的“行规”,有的是历代福建地方官员创制的政府规定。唐末以后,福建开辟海上“丝绸之路”,五代闽国开辟甘棠港,使福建海上贸易圈扩及南洋、新罗和日本,北宋时,“福建一路,多以海商为业”。南宋至元,作为东方第一大港的泉州崛起,直到明成化以前,政府在泉州专设市舶司。市舶司的主要职能有:(1)管理出入港船舶;(2)抽解(征收关税)、禁榷(由国家垄断专买专卖)、博买(由政府收购一部分获利较大的物品);(3)船舶的运送(将政府抽解和收购的进口物资移送京师);(4)检查违禁品和缉私;(5)招徕外商;(6)负责蕃坊(外商在本埠的居住区)事务的监督和管理;(7)主持为商船的祈风典礼。这个历经宋明的市舶司,其实已经履行了古代官方海事的一些基本职能。

到了明代,琉球国的通贡海舟和航海通贡人才均为明廷所赐,市舶司负责这些事宜。明代福建官方海事活动到达琉球,泉州一直是朝廷通琉球的港口。明成化以后市舶司由泉移榕,闽南和琉球的通航改为民间之举。总之,宋明以降,闽南海洋事业异常发达,而且出现妈祖等与海事有关的海洋神明体系。郑和下西洋,从规模上代表了中国海洋文化的最高成就。船队的船只为闽地所造,水手多为闽人,七次航海都从福建下水出发,航海路线也走的是闽人通往西洋的传统路线,即海上丝绸之路。

郑和远航后,为打击倭寇并吸引其他国家前来朝贡,明政府长时间实施海禁,中国海上

夏敏,男,教授,主要研究文艺学、民俗学。

事业遭受到打击。

尽管海禁使东南沿海海事进入萎缩期,但福建却有另一番景象。官方海事转为民间海事,但仍显示出涉外特征。民间海运、商业(特别是福建对欧洲的茶叶贸易居于明清福建海外贸易之首)和海外移民推动了月港(海澄,即“本澳港”)、安海等港口的崛起,明景泰年间,月港成为通倭的走私贸易中心,龙溪《王氏族谱》(民国刊本)云:“闽人通番,皆自漳州月港出洋。”明正德后,“月港豪民多造巨舶向海洋交易……法不能止”,隆庆元年(1567年),官方正式开放月港,准贩东西洋,福建海洋私人贸易再度繁盛,漳泉海商开辟了吕宋市场,中国丝绸和铁器商品进入全世界的市场,美洲的白银也通过月港滚滚流入中国,“澄商引船百余只,货物亿万计”,这种新兴贸易取代了衰落的官方朝贡贸易。迄至明代中后期,漳州成为中国海洋文化最发达的区域。嘉靖、万历年间,漳泉移民日本及琉球者众,琉球在明洪武、永乐年间甚至形成叫“唐荣”(或“久米”)的中国村,原籍中国的村民明清两代专事与朝贡航海有关的事宜(如贡船驾驶与维修,外交文书制作与翻译,两国官员往来的礼仪,贡品的买卖与管理,接纳或遣送中国漂风商船与难民,等等),这些闽人后裔对推动中国文化扎根琉球做出重大贡献。万历以后的一些朝廷命官都利用月港至琉球的航路,打探倭寇活动的情报。

明郑海洋性地方政权以海洋为发展模式,外向型产业特征明显,成为中国与东方贸易的中介,此时的福建理所当然地成为中国海洋文化的核心地段。

清初开海以后,厦门取代月港昔日的辉煌地位,是官方特许准赴东西洋贸易的主要商港。从此厦门成为闽人入台的主要出发港或拓殖海外的窗口,也成为福建沿海最大的国际贸易港和福建沿海经济重镇。军港、商港、渔港的长期并存成为厦门港的一大特色。鸦片战争(道光二十至二十四年,即1840—1844年)以后,厦门被英国逼开为通商口岸,是通台商品的专门口岸,它迅速发展为闽南的中心城市。

一、古代福建沿海的民间与官方海洋文化行为

(一)古代福建的民间海洋文化行为

作为海洋大省,福建沿海民众明朝以前的经济行为主要是渔业和水产养殖,最有特色的是活跃于闽、浙、粤的海上疍民,他们乘坐名为“了鸟船”的船只,在茫茫大海上航行。到了明海禁之后,特别是郑氏集团控制台湾以后,福建有着其他沿海省份无法比拟的经济特征,那就是涉外民间经济行为(避开官方海禁的民间海上走私)的繁盛。明代嘉靖以后,官方由于倭患等原因出台“海禁”政策,日本首先成为禁海航区,随着禁航区的扩大,官方态度是从海洋退却,泉州式微,福建的海洋活动转以民间非法走私和“违禁”下海通番为主。这一时期,福建(特别是闽南)的民间海事却异常活跃。船民们掌握季节风向变换的经验,以避开台风。所以,明清两朝中国的海事行为,福建民间扮演了主要的角色。

被清初政府视为“非法”的明郑王朝“合法”地鼓励闽籍人涌入台湾。在明朝官方“合法”打压下,地方性较强的福建民间航运、台湾与海外移民都有较强的海洋文化诉求。清代前期,政府重新开海,福建船只向东前往台湾(东番,也称“小东洋”)、东洋(文莱以东的海洋,主要指朝鲜、日本、琉球和菲律宾),向北前往北中国沿海,向南前往南洋、西洋(文莱以西的海

洋)。尤其是日本,成为闽船航行区域的重要国家。但是雍正以后,由于中日贸易政策和管理制度的变化,对日贸易锐减。闽船转向至菲律宾与文莱。明清时期,民间航线有福建舟人使用的“海道针簿”作为秘本保存。清代的福建船,规定用绿油漆饰,俗称为“绿头船”。前往天津的以贩糖为主,叫“糖船”或“透北船”;前往浙、沪、鲁的叫“贩糖船”或“北船”。这些船出海,都有登记船照方面的档案。但由于材料尽失,所以,已无法考察。只有一些零散的材料记载了海上救助的事迹,多少保留了遇难船商的自述。根据这些自述材料分析,我们发现,清初开海之后福建船只北上或南下遭遇风暴是经常的事情。“行船乘车三分险”,民间对付风暴的办法多半是随风漂流。根据资料分析,北上船只遭风漂流的落脚点多数是朝鲜和琉球。福建船民往往采取整船漂流或弃船下小艇或“坐落水柜”漂流,漂流过程中有的淹死,有的客死他乡,或者来年被他国海事官员护送回原籍。现将清初康熙三十九年(1700年)至清末咸丰四年(1854年)共154年间福建船商北上贩运遭遇风浪的资料加以呈现如下:

1. 福建府船主陈明等25人,驾船一只前往山东贸易,十二月二十日装船回闽,忽被逆风漂至琉球北搁破。(康熙三十九年,1700年)

2. 闽县船户游顺等24人,驾船一只,往海州地方发卖杉木,十一月初开船出大洋回闽,遇狂风损坏桅柁,漂到不知名海岛湾泊,割断柁索,二十四日漂流到琉球北山大岛地方。(康熙四十四年,1705年)

3. 晋江县商船户卢昌兴等26人,赴锦州贸易,回途遭遇飓风,十一月十八日漂至朝鲜济州大静,2人死亡。(雍正二年,1724年)

4. 延邵二郡纸商,“每岁由闽航海,荷神庇,得顺抵天津”,本年企谋于北京崇文门外纓子胡同,合建延邵会馆以祀天后。又,莆田县商船户陈协顺等22人,赴天津贸易,回途遇风,十一月初四漂至朝鲜椒子岛。(乾隆四年,1739年)

5. 同安县商船户王同兴、搭货客漳州府人连让等21名,驾同安顺字275号船,五月十二日由厦门出口……于十一月初五日放洋回闽时,忽遇飓风,蓬桅俱坏,十六日漂至琉球麻姑山打坏。又,龙溪县商船户陈广顺等28人,赴锦州贸易,回途遇风,十月二十一日漂至朝鲜安兴。(乾隆五年,1740年)

6. 福建商船户陈得丰,驾往上海……顺途回棹,遭风弃桅,漂往琉球。(乾隆六年,1741年)

7. 龙溪县船户徐万兴及柁水等27人,十月二十八日在锦州装货,从大观岛放洋,陡遇飓风,将桅吹倒,漂流至乾隆十一年(1746年)正月初五日在台湾后山冲礁破船,失去柁水7人。(乾隆十年,1745年)

8. 闽县商船户吴永盛(莆田人,坐驾闽县宁字497号船),并柁水、客民吴顺等共28名,于三月初一日在台湾装载红糖转至上海县贸易……十一月十五日放洋回闽,至十八日陡遇飓风,吹断大桅,二十三日漂至琉球国山北楚州地方,冲礁打坏。(乾隆十四年,1749年。同年海难记载另有9条,此不赘引)

9. 同安县船户林顺泰商船,于十一月内在洋遭风,失去柁桅,漂至琉球宇天港。(乾隆十六年,1751年)

10. 同安商船户阮隆兴等21人,赴天津贸易,回途遇风,十月初六漂至朝鲜旌义。又,莆田县商船户林麟等28人,赴山东贸易,回途遇风,十一月二十一日漂到朝鲜黑山岛。(乾隆二十四年,1759年)

11. 莆田县商民林四官等十一月初四在山东岱山开驾要往浙江宁波,遭风漂流,十三日船破,林四官、胡八官坐落水柜,十二月初三日夜漂至琉球麻姑山浦底滨地方。又,同安县商民陈天相等十月十七日遭风吹桅失舵,货物丢弃,二十三日众舵稍下杉板而去,陈仍在原船,是夜二更冲礁船坏,急落水柜,十一月十一日夜漂到琉球大岛名莱大熊地方。又,同安县船户林福盛等24人……二十一日遇西风大作,失舵失破,任其漂流,二十五日沉船后乘汲水小船,漂至朝鲜全罗道罗州慈恩岛。(乾隆二十五年,1760年,乾隆年间另有海难记载11条至乾隆五十年即1785年,此不赘引)

12. 海澄县商船户陈嘉端等31人,赴福州、天津、关东贸易,回途遇风,十一月二十四日漂至朝鲜明月镇。(嘉庆二年,1797年。嘉庆年间另有8条海难记载,此不赘引)

13. 同安县商船户洪振利等38名,坐驾顺字98号(关部照地字2号)商船,十一月十二日,陡遇西北大风,吹桅坏舵,任风飘荡,煮豆充饥,逢雨饮水,历6个月之久。道光五年(1825年)四月初八日船底破漏,跳上杉板小船漂流,初九日遇琉球小船6只,护索在琉球山南喜屋武郡登岸。又,同安商民吕正等32名,坐驾盛字338号商船,十一月初四日该地(山东)开船,要回本籍,十二日在洋遭风沉覆,26人溺死,吕正等6人坐落水柜,十二月初六漂到琉球山北仲泊,饿毙5人。又,海澄县船主石希玉等37人,十月初十遇大风漂流,二十四日晚晌弃船下小艇,在朝鲜全罗道州荷衣岛上岸。又,同安县商船户蔡高泰等漂至琉球,次年(1825年)九月二十二日由琉球国护送至福州。(道光四年,1824年)

14. 同安县商民陈宽船只于六月十一日驶抵东海外洋,救护日本国难民11名、琉球国难民2名,送交温州镇营。(道光六年,1826年)

15. 七月,厦门商船在浙江之普陀山遭遇飓风,沉船70余号,计丧资本百余万。(道光十一年,1831年。道光年间另有4条海难记载,此不赘引)

16. 福宁府福安县船主张万兴等25名,坐驾霞浦县霞字18号商船,于七月间奉海防分府府照,领装京米1100石外,准允随带货物一件,运赴天津府……十二月初一日该地开船,初五日遭遇西北风,随风漂流,十六日漂到琉球叶壁山。(咸丰四年,1854年)

古代福建民间海事绝少被学者关注,但是福建以其事实上的频繁民间海洋活动而成为中国民间海洋活动的中心,这一中心直接跟台湾和海外发生密切关联。

古代福建民间海事的特点突出地表现在以宗教的方式解决海事问题。具体表现在以下三个方面:

(1)妈祖信仰:宋元以降,以妈祖信仰来表达海上救险救难的心态。

(2)安船仪式:明清之际,福建沿海造船过程中请道士前来举行建醮消灾祈福仪式(安船化财功德),保佑船只在所行航道上的安全,据民间道士抄录的科仪书《安船酌钱科》(藏于英国大英博物馆)的最后部分提供的“奏请”庇护的航路“往西洋”“往东洋”“下南”“上北”所列地名可以看出,它们与明清福建舟人传统真实航路一致,说明道士科仪书上的这些地名基本上是科仪道士们从船员记录中抄录下来的。其中“下南”和“上北”的国内航路地名旁还列有沿途地方要祭祀的各路神明名称,如“下南”中的大担/妈祖,浯屿/妈祖,旗尾/土地公,连江/妈祖,等等;“上北”中的寮罗/天妃,东澳/妈祖,烈屿/关帝,金门/妈祖,围头/妈祖,等等。

(3)送船科仪:“送船”原本是清季以来闽东南沿海送瘟神习俗。送法是,真船载着纸扎神像或供品,经道士做醮后放入海中以保平安。也有以竹条扎制瘟船,糊以无色绫纸,内置

纸质神像或供品,经道士做醮后焚化入海以保平安。这种仪式用于海商和船民身上,兼具送瘟神和请海神双重功能,含有保护航海平安的意味。兹录清朝乾隆年间月港(海澄)民间道士抄录的科仪书《送彩科仪》(藏于英国大英博物馆)的最后一段对话:“船主、裁副、香公、舵工、直库、火长、大寮、押工、头仟、三仟、三仟、阿班、杉板工、头锭、二锭、总铺,合船伙计齐到未?到了。”文中罗列的角色均为明清之际从事海外贸易的商船人员的组合。说明只要完成这一科仪,船员们就可以放心大胆出洋了。

(二)古代福建的官方海洋文化行为

唐末至明海禁前,福建的海洋文化行为的主体是官方。宋朝是中国历史上海洋政策最为宽松的时代,其统治者在中国历史上第一次提出“开洋裕国”的国策。不论是民众出海贸易,抑或外商来华,他们的航海行动都享有最大的自由。王安石变法后,官府意识到海外贸易有巨大利益,出于对商船(特别是蕃船)的管理,专门设置市舶司以颁发度牒为名从海商那里收取巨额税款,朝廷来自市舶司的收入几达百万。

《宋会要》记载:“哲宗元祐二年十月六日,诏泉州增置市舶。”宋宝祐年间(1253—1258),蕃商蒲寿庚居然还被朝廷任命为泉州市舶使。以泉州为中心,福建与琉球、南洋、印度和阿拉伯的来往都仰仗于官方的倡导。早在东吴黄龙二年(230),东吴就“遣将军卫温、诸葛直将甲士万人,浮海求夷州及亶州”(《三国志·吴志·孙权传》)。宋元时,泉州一跃成为东方海运中心和最大的贸易港口。元朝户部专门管辖海运的派出机构行泉府司下辖海船达15 000艘。十五六世纪,中国对外的海洋经济拉开了帷幕。明代“国朝又以与番夷互市,由是商贾云集,穷崖僻径,人迹络绎,閭然成市矣”(蒋衡:《武彝偶述》,《云寥山人文钞》卷二)。福建的茶叶、蔗糖以极高的利润远销日本、东南亚和欧洲,大量的白银和粮米也流入福建。明清之际,“出洋贸易者,惟闽、广、江、浙、山东等五省之人,而其中闽省最多,广省次之。此等人类,皆挟货求利”,“闽省沿海民人,多仗海船贸易,每届回棹之时,不独米粮随处巢济,银钱、货物充盈店铺。一人贩洋而归,家族、亲族无不倚赖”,“该地(漳州)绅士、富户,半系贩洋为生,较之他郡,尤为殷实。而城市之繁华,胜于省会”,“闽省一年出洋商船,约有三十只,或二十八只。每船货物,价值十余万,六七十万不等”。明朝官方对海商的管理开始于明初防止倭患的海禁,洪武初,朱元璋下令“禁滨海民不得走私出海”。永乐元年(1403),朱棣重申:“禁民下海。时福建濒海居民私载海船交通外国,因而为寇,郡县以闻,遂下令禁民间海船。”朝廷对民众偷渡、走私采取极其严格的惩罚措施(如“杖一百”“斩”“绞”“正犯处以极刑,全家发边远充军”)。中国人去海外成了一项罪名,但是民间却是屡禁不绝。明代后期,福建民间以漳州月港为中心,移民海外与台湾。明隆庆年间(1567—1572),朝廷不得不允许福建月港的商人去海外贸易,这一政策一直延续到明末。明郑政权掌握了治海权,建立“通洋裕国”的海洋贸易组织和社会管理制度;清代前期,满清政权采取郑成功叛将黄梧之策,厉行迁界、禁海,扼杀郑氏政权,闽台继续进行传统农业文明传播模式。从康熙二十二年(1683)到道光二十年(1840)这157年的时间里,清政府重新开海,允许对外通商。沿海的船只可以自由航行各地海港;厦门一带的商人也可以自由地到南洋各地贸易;海外商人来华,得到清朝的许可后,也可以在贸易港口建立商馆,进行贸易。清廷开放了广州、漳州(后改厦门)、宁波、云台山(后改上海)为四个通商口岸。允许厦门商人去海外贸易,促成了福建人在海外的大发展。福建人不断移民海外,控制了东南亚一带的商业。除了闽船闽贾重新进入北中国海外,大量

的闽南民众作为垦丁进入台湾垦殖。这一段时间里,台湾人口从12万迅速发展到250万。后来,又从道光二十年(1840)到甲午海战前夕增加到300万。尽管有清政府严厉的反偷渡等措施的打压,也无法阻止闽南向台湾的移民,最终闽台成为经济共同体。此间,台湾也实现从移民社会到定居社会,从闽南民间社会向中国传统社会的提升和演化。两岸经济借由厦门、蚶江、五虎门与台南、鹿港、八里坌组成的口岸中心实现常态对接,民间有“厦即台,台即厦”的说法。台湾移民社会200年,是台湾社会由海岛经济向海洋经济发展的200年。

五口通商,特别是中日甲午海战后割让台湾为日本殖民地50年间(日据时期),台湾对福建的依赖降低。虽然自清初康熙以来,由于每年有大量白银和大米来自海外,政府实际上支持海上的对外贸易。一直以来的民间海上贸易,使福建涉外海事充满活力。鸦片战争后,国家被迫对外“五口通商”,厦门作为其中之一口,官方海事行为日益繁盛。从19世纪末到20世纪上半叶,由于看到移民海外的移民带回大量侨汇、技术和人才,它们甚至成为地方经济的主要支柱,清廷于是承认闽籍劳工输出性移民合法并称其为“华侨”。1905—1920年,福建的侨汇收入每年都在2000万银元上下,1921年更是有上升势头。

古代福建官方海洋文化的特点表现在三个方面:

(1)以宗教的方式解决海洋问题。官方不断敕封妈祖名号以显示对从事海洋活动的民众的精神安抚以及对海事行为的部分认可。妈祖本来是来自民间的普通航海保护神(宋代其他航海保护神是莆田的长寿灵应庙神陈寅、远通王、祥应庙神,福州的演屿神等),为了安抚民众航海求顺的心态并赢得民心,自北宋宣和四年(1122)开始,宋徽宗在出使高丽回来的给事中路允迪的奏请下,特赐莆田宁海圣墩庙庙额为“顺济”,赐妈祖为“湄洲神女”,妈祖信仰首获官府承认。此后,在政府的推动下,给妈祖的封名一直不间断。南宋绍兴二十六年(1156)封灵惠夫人,三十年(1160)增封昭应二字;淳熙十年(1183)封灵惠昭应崇福善利夫人,光宗绍熙元年(1190)封灵惠妃。南宋时期,妈祖信仰得到统治者的大力扶植,先后被赐封的各种封号达14次之多。宋元明清的14个皇帝赐给妈祖的封号多达28个,封号的等级也由从“夫人”到“天妃”“天后”再“天上圣母”而不断晋升。民间关于妈祖的造神运动愈演愈烈。元代,妈祖同时成为海运和漕运的保护神而得到朝廷的扶持。元代诸神封号极少,但还是在至元十八年(1281)破例给妈祖封号为“护国明著天妃”;明洪武五年(1372)朝廷封妈祖为“孝顺纯正孚济感应圣妃”,永乐七年(1409),朝廷给妈祖的封号是“护国庇民妙灵昭应弘仁善济天妃”;明末清初,朝廷每年都派地方官礼祭妈祖并载入国家祀典,朝廷给妈祖的封谥继续进行,康熙二十三年(1684年)被封为“护国庇民昭灵显应弘仁慈天后”。在清朝祭祀诸神中,只有天妃最经常得到朝廷的谥号,迨至咸丰七年(1857),天妃谥号长达64字“护国庇民妙灵昭应宏仁善济福佑群生诚感咸孚显神赞顺垂慈笃佑安澜利运潭覃海宇恬波宜惠导流衍庆靖洋锡祉恩周德普卫漕保泰振武绥疆天后之神”。妈祖的职能也由单纯的航海保护变为无所不管(管渔业丰产、男女婚配、生儿育女、祛病消灾等等)。

(2)政府组织海防干预海盗或倭患骚扰。明初朱元璋为了打击倭患,阻止海上反明势力(如张士诚、方国珍的海上余部),保护初生的朝廷之利益而厉行海禁,也为保护琉球等外国朝贡(后来的永乐年间还很好地保护了郑和下西洋的船队),朱元璋下令在浙西、东筑城59座,在闽东、南筑城16座,就是这一防御战略的具体体现。最具代表性的就是明初洪武年间崇武千户所的设置,它设置的有二,一是为了对付倭寇侵扰,二是为了平息海上反明势力。到了明嘉靖年间,闽省倭患和海寇联手并作,对付他们成为海防的主要内容。隆庆以后

开海政策的落实,使沿海城卫对沿海正当的贸易活动起到保护作用。然而,明朝统治者歧视和压制海商与华侨的政策,使得沿海城卫的负面作用不断滋生,他们对海商不断敲诈勒索,以盗污商,合法经营不敌猖獗走私,反而助长了海盗横行,明末崛起的南安郑芝龙家族成为走私海上与海寇融为一体的典型。

(3)政府组织海禁查禁私人出海贸易。明初崇武千户所“御倭镇反”功能废弃后,就成为政府执行海禁政策的工具。所以,建卫的负面作用也很大,尤其是皇帝宣布“片板不许下海”“敢有私下诸番互市者,必置之重法”,直接妨害了民众出海捕鱼和海上贸易,导致私人的海上贸易活动以非法走私的形式出现,甚至出现商寇一体、贿官逃税等社会毒瘤。而宋元以来东面通商于朝、日,南面通商于阿拉伯国家的“东方第一大港”泉州,在明代海禁政策出台后,地位也在迅速跌落。

二、洋务运动与福建船政兴起

鸦片战争以后李鸿章等人发起在技术上“师夷”的洋务运动,他们办了“轮船招商局”,目的是购置和制造蒸汽推动的外轮。在洋务运动的推动下,本来就有较好造船基础的福建进入的近代造船领域。福建造船业的最大成就是马尾船政,它曾是远东地区最大的造船企业,在晚清长期领先于亚洲各国。在马尾造船业之前,福州和厦门两地已经有了近代造船工业。其实,古代的福建一直都是我国造船业发达的地区。宋元以来,福建一直是中国海船(尤其是远洋海船)制造中心。元代旅行家伊本·白图泰在其《游记》里描述泉州造的中国船“有十帆”“役使千人,其中海员六百,战士四百……随从每一大船有小船三艘……此种巨轮只在中国的刺桐城建造”。明代福建造船业最伟大的成就就是郑和宝船的制造。永乐年间朝廷多次命福建都司(有司)造郑和远洋海船,“太监郑和自福建航海通西南夷,造巨舰于长乐”,之后明水师战船和出使琉球等国的册封船全由福州制造。清同治五年(1866),马尾船政经江浙总督左宗棠倡建,在他奉调陕甘后,马尾船政交给江西巡抚、闽人沈葆楨主管。他们引进西方造船设备、技术人员和制造技术,头六年造成12艘大小商船、军舰,至光绪三十三年(1907),马尾船政共造出商船、军舰40艘,其中吨位最大的是1882年下水的开济号铁肋木壳战船,排水量达2200吨,造价为26.8万两白银。

马尾船政局一经开创,先后开办前后学堂,“艺童、艺徒和三百余人”,“前学堂学制造,后学堂学驾驶、管轮”,培养出我国第一代近代海军军官。其毕业生既是福建水师、北洋水师、南洋水师等舰队军官的骨干力量,也是活跃在我国造船工业的一支训练有素的工程技术队伍。李鸿章曾把船政局学堂视为中国海军学校的鼻祖,他说,“闽堂(指马尾船政局学堂)是开山之祖”,“此间学堂(指天津水师学堂)略仿闽前、后学堂规式”。总之,马尾船政局学堂是一所合培养造船技术人员和海军军官于一炉的综合学校(民国元年,前学堂改称制造学校,后学堂改称海军学校),造就了相当一批近代海军军官和造船工程师以及船政、军事教育等方面的人才,在我国近代海军史和造船史上都占有重要一页,是中国近代海军的摇篮。

船政局除了造船和军事教育方面成就粲然,也承担了各种海事安全工作。台湾海峡风急浪高,无论是外籍商轮,还是国内、省内船只遇上海难,船政局轮船均星夜驰往目的地鼎力相救,如同治十二年(1873)六月十五日英籍夹板船“吞顿”和“丝马儿”在台湾基隆港因风遇

险,所幸有福星轮救助方脱险;又如同治十二年(1873)二月间,漳州商贩、水手在福清海坛海面遇难,也得到张成驾驶的海东云号的救援,24名水手幸免于难。船政大臣吴赞诚总结了船政局轮船在抢救海难方面所发挥重大作用时说:“近年来厦洋面华商遇难,无不派船拖带;即外洋船只遭风搁浅者,亦往往仓卒乞援,臣立飭拔碇前往,或保其全船,或拯其人口,金以化险为夷。”

福建船政的兴起直接推动台湾经济的近代化进程。台湾经济的近代化有三个标志,一是能源的开发,二是通信和交通运输业的发展,三是进出口贸易额的扩大。

1. 能源方面

台湾盛产优质煤炭。光绪元年(1875)清政府根据洋务派李鸿章、沈葆楨等人的建议,在台湾基隆设立西式煤厂开采台湾煤矿。台湾官煤厂遂跻身于当时全国最先进的官办煤矿行列,所产煤炭不仅供应福州马尾船政局造船炼铁,还远销上海、香港及国外。沈葆楨、丁日昌加大台湾对外开放的力度,相继在厦门、汕头、香港等地设立招垦局,由清政府提供路费、贷给资金,向大陆各省广招移民入台屯垦山地。光绪十一年(1885),中法战争结束,在沈葆楨极力呼吁下朝廷下诏同意台湾单独正式建省。首任台湾巡抚刘铭传在军事、行政、经济、文化等各个领域多方进行改革和建设。台湾在东南七省中后来居上,至甲午战争前夕,已经跻身于全国最先进的省份行列,令世人刮目相看。

2. 通讯与交通运输方面

台湾孤悬海外,防卫之重要性尤其突出。在这方面福建船政发挥了积极作用。光绪七年(1881)福建巡抚岑毓英为解决海峡两岸信息交通问题延请福建船政大臣派拨琛航、永保二艘轮船循环往返于两岸之间,以加速文报传递,并准搭载人货。其后又增派伏波、万年青二轮,缩短邮递日程。光绪十一年(1885),刘铭传以飞捷、威利、万年青三轮往返航行于台湾与大陆各重要港口。第二年六月,刘铭传又向民间募得资金40万元,另加官方投资10万元,在台北大稻埕设立商务局,以32万两白银购买驾时、斯美二轮往来于上海、香港之间,还远航新加坡、西贡、吕宋等国际名港。由此可见,兴办船政之后,台湾航运首先获利。海洋运输业的兴旺与各个港口的繁盛也带动了台湾经济的发展。

3. 进出口贸易方面

咸丰八年(1858)以后,政府开安平、淡水为通商口岸;此后,又开高雄为安平的附属口岸,基隆为淡水的附属口岸。同治元年(1862),在淡水设海关,次年由基隆托管。同治三年(1864),分别于安平、打狗设关并置税务司。外国洋行始入台湾经商,贸易额逐年增多。以光绪十二年(1886)为例,输入265万元,输出153万元。其中,茶叶是台湾的大宗出口商品,光绪十七年(1891),贸易额为864万两,其中外国贸易392万两,与大陆贸易472万两。以贸易额计,比开港之初的592万两增长了1.46倍。胡传在1893年2月17日的日记中写道“自设行省以来,增田赋、榷百货、采矿、蒸脑、淘金、开煤,岁入近二百万。”所以至甲午战争前夕,台湾已跻身经济强省,其经济实力及人民的生活水平已足与苏杭一带当时的经济最发达地区相媲美。这一切又均与福建船政有密切的联系,从某种意义上说,福建船政促进了台湾经济近代化。

三、民国时期的福建官方海洋文化

从清末到民国(20世纪上半段),福建的海洋活动频繁,福建官方海事始终保持着典型的涉外性特征。

从背景上看,以闽南为中心的海外贸易和移民仍在继续,虽然经历了两次世界大战、内战和30年代的世界经济萧条,但是侨汇仍然源源不断地从海外流回福建。日本发动太平洋战争,日本通过台湾向福建扩张,二战时期厦门、福州一度沦为日军占领区。1937年以后福建官方海事由海关、港务、水警、海港检疫所等多头管理,经常处于瘫痪状态。在日军军事封锁下,福州港航运业和港口生产全面下降;马尾造船所被炸而严重瘫痪。1941年,日军占领福州四个月,1944年10月,福州再度沦陷,所有的海事机构遭到破坏。1938年厦门沦陷以后,所有的水运与港口管理被日本人控制,厦门海关移至鼓浪屿不久,业务中断,厦门港口贸易地位下降,日本侵略者控制了厦门港务、装卸、海运、海事的一切活动,原由厦门海关所属的泉州、漳州等水上事务均改由闽海关管理。1941年,日军占领鼓浪屿,断绝与漳泉之水上交通,厦门航运贸易、客运更加萧条。1945年8月15日,日本宣布无条件投降,厦门航政归广州航政局管理,实际上归厦门海关管理。1945年台湾光复至1949年国民党政府退居台湾,厦门客货运得到恢复,华侨又往来厦门港,闽台社会经济政治全面一体化,两岸海事文化也趋于一致。但在1949年国民党中央政府撤离大陆时,国民党军队对福州、厦门等港口的航运和贸易进行了破坏。

民国时期福建的官方海洋文化有自己的特征,主要表现在:(1)海事机构的频繁变化。民国元年(1912)成立海政局,内设巡工司,下辖各口理船厅。闽海关理船厅职责包括管理引航、指船事宜,调查海船事故,管理港内助航设施。民国十六年(1927),闽海关理船厅改称港务课,职责不变;民国二十年(1931),福建省政府设厅开始兴办验船事务,这是执行航务监督的开端;民国二十三年(1934),福建省政府设厅根据河道航行设立管理船舶事务所;民国二十四年(1935),开始统筹管理地方航政;民国政府定都南京后,设立交通部,交通部筹办各省航政局以加强对沿海口岸有关船政、港务及涉外事项的管理,福建专设福州和厦门航政办事处。(2)发布并执行海事事务章程。如民国九年(1920)发布《闽海关特定约束驳船章程》,民国二十年(1931)政府颁发《轮汽船取缔规则》《查验轮汽船简章》《验船罚则》,这些章程相当多是因循清末制定的各项规章制度。(3)海事事务的多头管理,这些机构常常由外国人为领导,抗战前后福建海关的很多机构由洋人管理,港口事务被海关操纵,海事主权相当程度上控制在外国人手中。

四、新中国成立后的福建官方海洋文化

新中国成立后,随着两岸的政治对峙格局的持续和世界经济的隔绝,政治与经济的封闭,导致福建沿海经济再次退回古代海洋捕捞和水产养殖的水平,具有明显优势的福建海事的“涉外”特征渐失。1950年以后,两岸军事对峙,政治隔绝,海事交流断绝。海上渔、商的