

ANHAI
GANGSHI
YANJIU



安海港史研究

福建教育出版社

5.75

K295.75

2

安海港史研究

《安海港史研究》编辑部

福建教育出版社

安海港史研究

《安海港史研究》编辑组编

•

福建教育出版社出版、发行

惠安教育印刷厂印刷

•

开本：850×1168 1/32 印张：8.375 字数：194千

1989年1月第一版 1989年1月第一次印刷

印数：1—2,300

ISBN 7—5334—0295—2/K·11 定价：2.65 元

序 言

傅衣凌

由福建省历史学会、福建省史志协会、晋江地区社科联、晋江县人民政府和安海镇政府五个单位联合主办的“安海港史学术讨论会”，经过一年多的筹备，于1985年6月11日在晋江县安海镇召开。参加这次讨论会的，有来自省内外的教授、专家、学者和有关人士近百多人，提交会议的论文共57篇。

安海港是一个闽南古港，在福建历史上和今后开放建设中，都具有独特的地位。历史上的“湾海港”，包括了今天的安海、东石、石井、水头和附近地区。安海镇和东石镇、石井镇、水头镇以及附近地区，互为犄角，形成一个很有特色的地区，它不仅是一个商业和对外贸易港口，还是一个具有丰富历史文物古迹的文化中心，到今天还保留着很多重要的文物古迹。明代安平商人的足迹，遍及日本和东南亚各国，在国内外经济贸易中，发挥了重大的作用。今日在安海地区还保存了摩尼教草庵、五里桥、龙山寺等著名古迹，对研究古代的商贸、交通、中外关系、闽台关系、华侨史等，提供了宝贵的实物资料。安海在历史上不仅经济发达，还是一个地灵人杰的地区，历代人才辈出，如明代著名文学家王慎中，便是其中一个突出的代表。因此，安海在我国文化史上也是一个重要地区。不久前，安海整理出版了《安海志》，在我省整理方志工作中，走在了前面。

探讨安海港的历史发展，不仅具有学术意义，而且具有现实

意义。当前，国务院已正式宣布闽南的泉州、厦门、漳州三角区为经济开发区，安海是这个三角地带的一个重要组成部分。这次会议的五十多篇论文中，除了有关安海港的历史、经济、文化、华侨、中外关系、考古、少数民族的内容外，还有联系当前安海港发展规划和前景的论文，充分体现了古为今用、历史科学为当前经济建设服务的正确方向。我们应该坚持为社会主义四化建设服务的指导思想，并贯彻到今后的史学研究工作中去。

“安海港史学术讨论会”结束后，委托陈国强、郑梦星、陈元煦同志组成编辑小组，将会议论文选编为本书。本书能够出版，应该感谢五个主办单位和福建教育出版社负责同志的大力支持，以及同志们的辛勤努力。相信本书除了反映会议的主要成果外，还会扩大这次会议的影响。希望不久的将来，能继续召开第二次安海港史学术讨论会，并出版第二本论文集，使安海港史的研究，不断深入下去。至于本书存在的缺点和不足，祈望广大读者指正。

目 录

序言·····	傅衣凌 (1)
关于安海港史研究与海港开发	
——安海港史学术讨论会开幕词·····	张 立 (1)
安海港历史发展概述·····	郑梦星 (4)
安海港的历史特点及其作用·····	沈玉水 (20)
从历史上闽海通贸看安海港的重要性·····	陈元煦 (34)
宋代两位安海人的安南王·····	韩振华 (42)
安海在宋元时期泉州港海外贸易中的地位·····	吴 泰 (46)
安海史若干问题小议·····	陈泗东 (59)
明代的安海港·····	陈自强 (73)
明代泉州安平商人论略	
——读《景璧集》、《镜山全集》等书后札记·····	傅衣凌 (81)
明代的安平海商·····	林仁川 (94)
明代安海文化繁荣和经济发展的关系·····	蔡尔鸿 (108)
郑芝龙父子与安海港的盛衰·····	黄天柱 廖渊泉 (119)
安海港与郑芝龙集团·····	陈支平 (130)
安海港的兴衰与华侨的关系·····	林金枝 (139)
安海华侨的特点·····	李天锡 (152)
从安海港兴盛史展望安海开发前景·····	陈树田 郑广南 (162)
安海港在闽南金三角中的历史地位·····	庄为玳 (173)
安海丁姓回族探源·····	陈国强 (182)

安海港与古陶瓷外销·····	叶文程 (189)
安平桥与海外交通的关系·····	李意标 黄国盈 (200)
论安海教案·····	徐恭生 (207)
辛亥革命在安海·····	张家瑜 (216)
安平施钰与《石房樵唱》·····	吴幼雄 (226)
光前裕后的安海港·····	许在全 (236)
略论宋代泉州的海外贸易·····	庄景辉 (239)
编后语·····	(260)

关于安海港史研究与海港开发

——安海港史学术讨论会开幕词

张 立

福建省安海港史学术讨论会的召开，是我省史志学界又一次重要的学术活动，它不仅将促进学术界对地方史志研究的重视，更重要的是还可以把研究的成果，提供给党政有关部门，作为海港开发建设的历史借鉴和科学依据，其历史意义和现实意义都很重大。

安海港是我省著名的海外交通古港，两宋以来，它就形成一个具有相当规模、相当发达的海外贸易港口，明代以还，更是闽南地区“外引内联”的重要基地。近百年来，随着厦门开放城市的发展，安海又成为厦门连结内陆运输的重要中转港口，因而称盛一时。当前，我省是实行特殊政策和灵活措施的省分，特别是中央决定以厦门经济特区为中心，增辟闽南三角地区十一个县市，作为经济开放区，把我省的经济建设推向一个新的发展阶段。安海地处闽南三角地带的中心，如何使安海这个具有光辉历史的古港，重新焕发青春，使之为“四化”建设做出新的贡献，这是我们光荣的历史使命，也是我们研究安海港历史的最终目的。因此，我认为对港史的学术研究，要与当前的海港建设紧密结合起来，循着海港历史发展的轨则，探索它在各个不同历史时期兴衰变化的基因，总结历史的经验教训，正确评估海港开发的作用，为海港的开发建设提供正确的历史论证，使我们的学术研

究更具有鲜明的现实意义。

对地方港史的研究，我认为不要只着眼于海港自身的历史发展，更要从横向方面去探索她与其他港口、市镇以及腹地经济区域之间的相互辅成的历史关系。就安海港湾来说，她自身就包括有晋江的安海、东石和南安的水头、石井等四个乡镇。因此，我们在研究中就不能局限于一个港口、一个市镇，而要把所属的四个乡镇都纳入我们研究的范畴。安海港自古以来是泉州的属港。明代又是漳州月港（海澄）的姐妹港，当时就开辟了一条直航月港的内港渡，每日都有渡船穿梭往来于安海、月港之间；近代的安海港是厦门连结内陆的主要中转港，每日对渡的小轮船络绎不绝。可以说，几百年来的安海港，实际上已经在现在所指的闽南三角地带中起着纽带的作用。研究泉、漳、厦与安海的历史关系，从而正确地评估安海港在这个金三角地带的历史地位和作用，是不容忽视的重要课题。此外，诸如历来港口通航所及的港市区域，内陆延伸所到的经济腹地，以至安平商人足迹遍及的地方，所有这些，都应该纳入我们研究安海港史的内容。因此，我认为研究安海港史限于一地的史志资料是不够的，应与其他有关地区，特别是漳、泉、厦等地方史志结合起来，全面探讨研究，才能得出更为正确的论证。

研究安海港的历史地位和作用，还要与我省当前的海港开发建设联系起来。我省有着绵长的海岸线，其中分布着许多大大小小的港湾和港口。这些港口，既有独自对外发生经济联系的作用，在港口之间又有彼此相互依存互为作用的关系。在开发建设中，其间就存在一个合理布局的问题。当前，我省就有三个对外开放的大港口，这就是厦门的东渡港、福州的马尾港，以及正在开发中的湄洲湾。这些大港口，担负着直接对外贸易和科技引进的主要任务。然而，大港口的开发，绝不能排除或低估其

他中小型地方港口的作用。以厦门为例，一艘载重五万吨级的外国货轮开进厦门港口停泊，要把五万吨进出口的物资往来疏运，就得动用数万辆的载重汽车或几千节的火车车皮往来运载。而这些庞大的车队出入厦门，都要通过一道狭窄的集美海堤，这种口大喉细的现实情况，必将使往来疏运的大量进出口物资产生梗阻的现象。因此，要解决这个口大喉细的矛盾，就要发挥厦门海上运输的优势，开发厦门附近的卫星港口，采用水陆分理疏运的办法，藉以减轻陆上运输的压力。安海港近百年来一直是厦门连结内陆的重要卫星港口，恢复与发展安海港历史上作为厦门卫星港的重大作用，将是厦门口岸发展对外航运事业不可忽视的重要措施，也将是开发建设闽南三角地带的重要组成部分。

此外，随着历史的发展，时代的兴革，自然条件的变迁，当前的安海港，除了作为厦门卫星港的作用之外，能不能恢复她在历史上直接通航海外的盛景呢？从历史看现在，她的开发前景又是如何呢？所有这些问题，希望我们在研究安海港史的同时，运用正确的历史观点，联系当前的实际，提出各自不同看法，通过研究、探索以至争论，得出一个比较正确的结论来。

安海除了港口自身的历史优势之外，还有许多优越的条件，如：安海是一个著名的文化古镇，历来文教昌明，人才辈出；安平商人，能贸善贾，积累了许多外引内联的丰富经验；安海华侨，足迹遍及南洋群岛以至欧美各地，他们素有爱国爱乡的优良传统，历来对家乡的经济文化建设，都有重大的贡献。所有这些都与安海港的发展史，有着互为因果的密切关系，也是我们研究安海港史不可偏废的重要内容。通过对这方面的研究，将更有利于发扬安海各个方面的优势，调动各方面的积极因素，为开发建设新的安海港做出更大的贡献。

对于安海港史的研究，这次的学术讨论会是一个良好的开

端，今后还要继续深入下去。愿与会的同志们共同努力，珍惜这个良好的开端，为今后深入全面地研究安海港史，打下良好的基础。

安海港历史发展概述

郑 梦 星

安海港是闽南海外交通的古港，历来隶属于泉州港，是泉州诸港中开发最早，持盛最久的重要港口。晋唐初兴，曾一度是泉州港中的主港。宋元时代，泉州刺桐（后渚）港上升为“梯航万国”的“世界第一大商港”，安海港也相因见盛于一时。明代“禁海”，泉州港由此衰蹶不振，而安海港却因转为民间自由贸易港而著称。清代厦门开埠后，安海港降为厦门联结内陆的中转港口，从而呈现出新的发展局面。

一 晋唐时期海港的形成与发展

安海港的始兴年代，史籍文献没有确切的记载。厦门大学庄为玠教授在《略论安海港史的兴衰问题》^①文中指出：“安海港是泉州最古的港口”，“南港（安海港）的开发远远早于北港（后渚港）”。此外，他还认为南梁时代的“梁安港指的是今泉州的安海港”，并指出当时在南安丰州延福寺译经的印度僧人拘那罗

^①1983年福建史学会厦门分会讨论会论文（油印本）。

陀，就是从梁安（安海）港坐大船回国的。他认定“在唐开元六年建城迁治以前，所谓泉州港，实际上是围头湾内的安海港”。以上的论述，我们可以从海港自身的特点和地方有关史料中找到一些有力的佐证。

首先，海港对外交通的开发，是与海港自身的优越条件分不开的。安海港是紧靠外海的内港，一出海门，就是我国古代通往东南亚以至印度洋各国的主航道，不仅出海航程近，而且港内江海流平，湾深港阔，是闽南沿海一个近海的天然避风良港。此外，与泉州湾内诸港相比，安海港还有另一优势。原来，南来海船进入泉州湾过围头沃以东就进入横风逆流的险段，在这里，波涛汹涌，暗礁参差，时有触礁翻船的危险。据说这就是围头本称“危头”的来源。倘若南来的海船不入泉州湾而走安海，只要从围头转帆向西北，即可抵达安海港，既安全又方便。于是，安海港也就成为船家乐于“避危就安”的去处。

安海虽缺乏内河航运，但却有四通八达的坦荡大道，可以弥补这个不足。泉州迁治以前的晋唐年代，这里有直达古郡丰州的大道，全程六十余华里，车马一天可以往还。迁治后，又有直通泉州郡城的车马大路，相距五十余里，往来也很方便。

据史籍记载，我国于东汉时就与南海诸国以至印度以西的罗马帝国有海上往来的关系。^①三国孙吴就曾派人航海到南海的扶南（柬埔寨）、林邑（越南中部）等地。^②这些往来南海的船只偶

①《后汉书·西域传》记载：“天竺国，一名身毒。……至桓帝延熹二年（159年），频从日南徼外来献。”又“桓帝延熹九年（166年）大秦王安敦，遣使自日南徼外，献象牙、犀角、玳瑁”。

②《三国志·孙权传》记载：吴国黄龙年间（229～231年），孙权曾派朱应、康泰航海至林邑、扶南等地。

而从围头就近趋入安海港避风停泊，自是意中事。《西山杂志》^①曾谓：东汉时，吴国孙权派陈时往交州，“时遇台风，避泊龙江^②海滩”。

唐代，泉州已发展成为我国对外贸易的主要口岸之一，中外商人云集为市，出现了“市井十洲人”的盛况。安海地方的海商、船主也势必要因之而起，参与航海贸易的活动。《西山杂志》对此曾有许多记载，如“唐开元八年（720年），林銓舟至渤泥、台湾，引入蛮舟，恐被礁石，故造七星塔”，^③“唐乾元间（758～759年），参军署在安海榷税”。此外，还有唐天宝间王尧从渤泥运来木材为林銓造船；唐乾符间，林灵造海船百艘，航海经商而致富百万等记述。这些记述，表明了唐代安海港口船舶往来频繁，安海港内必将受其影响，并因而出现从事外贸活动的海商与船主的必然性，故此具有重大的参考价值。

二 宋元全兴时期的安海港

宋元是泉州（刺桐）港海外交通发展的极盛时代，以至被誉为“世界第一大商港”。^④此时的安海港也相因见盛，跨入繁荣发展的新阶段。

（一）港口市镇的发展与繁荣

宋初，安海已形成一个相当繁荣的港口市镇，称为安海市，并有东、西新旧两个集市的并存。^⑤东、西两市的产生，有

①《西山杂志》作者为清代东石人蔡永蒹。

②龙江为安海港内东石海面的别称。

③从围头至安海的七座航标塔，还有遗迹可寻。

④张星烺：《中国交通史料汇编》第二册。

⑤《读史方輿纪要》第二册。

一个较长的发展过程。在这以前的古代安海，“东西无埭，海水东入内市，……直至甘棠桥。西入于西安、曾埭而及大盈桥。商舡亦至是乡，与居民互市，其屋宇鳞鳞相次，北接曹店，南接内市，故二乡有店、市之名”。^①这里所说的曹店、内市都在东港，内市在港的东岸，宋初安连济初徙安海时，即在此建置府第。北宋吕惠卿曾在此建一座一里多长的跨海石桥，称为内市桥，与当时的安海西市通连起来。内市是当时海船进港集泊的地方，后人曾在此发现古码头及妈祖宫等遗址。与内市对称的还有外市，沿内市向海入港处，有一古代避风的湾沃，称为后埭沃，后人在这平整土地，曾发现有一条东西向的一里多长的古街遗址，这就是古时的东外市，在这一带挖地，也常发现有自外地运来的压船青石块、船缆、船篷等遗物。东港西岸的曹店，是宋代安海西新市的起点，位于现在安海龙山寺后东北几百米处。这里附近有一古地名称为“打（读pà）篷埔”，地下亦经常发现有船篷、船缆、船桅残段等遗物。曹店的“曹”与“造”或“舩”同音，很可能为古时造船的遗址。后来，东旧市由于南宋在东港口建造东洋桥以及后来的建埭，就日渐衰颓以至废灭了。而西新市也日渐向南近海发展，成为一大港口市镇。镇“于宋全盛时，直街曲巷，无非贸易之店肆，约有千余座，盖四方射利者所必趋，随处成交，惟直街为最盛”。^②上述古代安海镇市从内向外的的发展，正是循着港口自内向外发展规律的自然趋向。

（二）遣吏榷税立津卡

宋元祐二年（1087年），泉州设立市舶司后，州官随即遣榷

①《安海志》卷二《山川》。

②《安海志》卷三《封域·镇市》。

税吏到安海建津榷税，号曰“石井津”。^①建炎四年（1130年），州官又请旨在安海建镇，称为“石井镇”，并委官监镇，派朱熹的父亲朱松为首任的监镇官。^②综观有宋一代，泉州所属的三湾十一港中（包括后渚港），遣吏榷税以至建镇委官的，唯独只有安海。

（三）民间海商的活跃

随着海外交通与对外贸易的发展，宋时泉州一带开始出现了从事海外贸易的民间海商，如南宋文学家洪迈在他的《夷坚志》（丁本）中记载：“泉州杨客，为海贾十年，致赀二万万。”此时在安海也有不少从事外贸活动而发家的大海商，如东石的陈日照字景初，宋时“航海贩茶至安南，在安南颇有权势”；又“南宋邱发跟从林氏航海起家，祖孙三代均称百万”；宋绍兴间“许纯轩、许汉青都是航海起家，赀百万”。^③此外，更有不少“文身之地，雕题之国，无所不至”^④的贩海商人，足迹遍及南海诸国。

（四）社会经济的繁荣与工程浩大的公共建筑

对外贸易的发展，促进了社会经济的繁荣。由于社会财源富足，就在地方上兴建不少工程浩大的公共建筑，其中最为突出的是五里的安平桥和三里的东洋桥以及石井书院。

安平桥建成于绍兴二十一年（1151年），全长八百一十丈，有“天下无桥长此桥”之称。桥全部为花岗岩条石叠架而成，两侧有石栏杆，上有桥亭五座，非常壮观。桥建成后又以桥为中心，建造了瑞光塔（白塔）、白塔寺、妈祖宫、水心亭、超然亭

①②《安海志》卷一《沿革》。

③④蔡春草等编：《东石乡土史料选辑》油印本。

等一系列建筑群，糜费两万余缗，大都为商民捐资共建。^①

安平桥建成后第二年，又在东港建一座东洋桥，全长六百六十丈，同样是条石梁架结构。建成后又于桥头建龙兴塔（东塔）、东塔寺，并迁建昭惠庙、慈济宫于桥侧。^②两桥之建，使安海有“双桥跨海，两塔凌霄”的胜景奇观。

嘉定四年（1211年），又在安海建了一座规模相当于府县学的石井书院。据宋留元刚《石井书院记》碑文中所载，建院的“公私经费，合四百万”，其中“太守邵武邹公应龙……捐公帑四十万以倡。漕泊二使者，郡之二车，乡之秀民，咸以资助”。^③文中所谓乡之秀民的资助，大多数应是从事外贸活动的殷实商户。

元代是泉州港海外交通臻于盛极而衰的历史转折时期。元初推行了一系列鼓励外商来华贸易的优惠条件，又颁布了一整套有利于民间商人自由经营的外贸政策，因而促进了对外贸易的全面发展。然而，到了元末，由于泉州的战乱，使外商相率回国，海舶断绝往来，对外贸易和海外交通，也就迅速衰落下来。

据《安海志·大事记》载称：“元至正十一年（应是二十一年），……时泉州为回回那兀纳所据。但出城南至海滨一带，又皆三峰陈酋所有”。可见泉州的叛乱，只限于泉州郡城及其以北至省城一带，出城南至安海一带，却成为地方武装所控制的无政府状态，坐镇安海的地方官监镇，也因废置。然而，因战乱不入泉州的海舶，却有一些转口于战乱不及的安海港。而素以贸海为生的安海商人，利用无政府的混乱局面，摆脱官管的桎梏，进行自由贸易活动，从而为明代禁海中的安平商人，开创贩海贸私的经验。

①②《安海志》卷十四《桥渡》。

③《安海志》卷六《学校》。

三 明代禁海中的自由贸易港

明初推行一系列有利于生产发展的经济政策，使社会经济得到迅速的恢复与发展。到了明代中叶，厉行“禁海”政策，严格控制私商的对外贸易活动，以至规定寸板不准下海。然而，“禁之愈严，滋之益甚”，“虽律有明禁，但利之所在，民不畏死。民犯法而罪之，罪之又有犯者”。^①似此不仅禁之不绝，反而激起沿海私商和豪强势族更加强烈的反抗，而使这场反海禁的斗争持续了达二百余年之久，而且愈演愈烈。安海港就是在这场激烈的斗争中，发展成为闽南民间私贸活动的重要基地。主要因素，有下面的几个方面：

（一）得之“地利”。首先是：安海离郡治偏远，官制有所不及。正如黄堪《海患呈》中所谓“况县治去远，刁豪便于为奸。政教末流，愚民易于梗化”。^②

其次是海港内外多深湾僻沃，利于贸私海舶的荫蔽活动，而且紧靠外海，便于出海贩洋。胡宗宪在《筹海图篇》中指出：

“泉州安海，向虽通蕃，犹有避忌。迩来番舶联翩而至，地近装卸，货物皆有所倚”。黄堪《海患呈》中记载：这一年（壬子）的三月，有日本夷船数十艘，由漳州人引水，径来安海港口的白沙沃停泊，于是“各处逐利商民云集于（互）市。本处（安海）无知小民，亦乘风窃出酒肉柴米（以应），络绎海门，遂成市

①邱浚：《大学衍文补》。

②《安海志》卷十二《海港》附文。