

潮学研究丛书

· 潮学研究丛书 ·

地方商绅、国家政权与近代潮汕社会

陈海忠 黄挺 著



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

潮學研究叢書

· 潮学研究丛书 ·

地方商绅、国家政权与近代潮汕社会

陈海忠 黄挺 著



暨南大学出版社
JINAN UNIVERSITY PRESS

中国·广州

088000110

图书在版编目 (CIP) 数据

地方商绅、国家政权与近代潮汕社会/陈海忠, 黄挺著. —广州: 暨南大学出版社, 2013. 9

(潮学研究丛书)

ISBN 978 - 7 - 5668 - 0688 - 8

I. ①地… II. ①陈…②黄… III. ①潮州市—地方史—近代—研究②汕头市—地方史—近代—研究 IV. ①F129. 5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 178473 号

出版发行: 暨南大学出版社

地 址: 中国广州暨南大学

电 话: 总编室 (8620) 85221601

营销部 (8620) 85225284 85228291 85228292 (邮购)

传 真: (8620) 85221583 (办公室) 85223774 (营销部)

邮 编: 510630

网 址: <http://www.jnupress.com> <http://press.jnu.edu.cn>

排 版: 广州市天河星辰文化发展部照排中心

印 刷: 广州市新怡印务有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 11.5

字 数: 208 千

版 次: 2013 年 9 月第 1 版

印 次: 2013 年 9 月第 1 次

定 价: 26.00 元

(暨大版图书如有印装质量问题, 请与出版社总编室联系调换)

前言

一、缘起

2001年，黄挺教授与陈占山博士完成了《潮汕史》上册，自史前述至明代前期，皇皇巨著，读之回味无穷，我一直在期待下册的出版。黄教授曾说，下册将是明清潮汕史，近代以后就留待他人了。或许是出于这样的考虑，黄教授所带的研究生多作近代史研究。

我曾有续貂的想法，但很快就发现那很不现实。饶宗颐教授在读完《潮汕史》书稿后说，通史所以难写，不是史实铺叙之难，而是史料取舍抉择之难。^①此语是说予黄挺教授的。对于我等后辈，非但史料抉择难，史才、史识也驾驭不了近代潮汕史。黄挺教授教导说，要先学习按照史学的方法，从大背景着眼，从小问题着手，边学习边研究。在这一过程中，商人、商人群体与政府（或者说国家权力）的关系引起了我们的注意。如果说明清潮汕史离不开讨论士绅、商人与盗匪；那么近代潮汕史中，商人的位置变得更加重要。因为从近代开始，潮州商人（或者称“潮汕商人”、“潮商”）成为这一地域最重要的标签，一直延续到今天的社会生活中。

于是，我们把潮州商人作为探讨近代潮汕社会的出发点。在研究中，我们首先碰到的是概念的问题。

一是潮汕。在中国地图上，潮汕地区位于广东省东部，南濒大海，东、北、西面分别与福建省、梅州市、惠州市接壤。狭义上的潮汕包括今日的汕头、潮州、揭阳与汕尾四个地级市，面积一万多平方公里，人口一千五百万以上。而广义上的潮汕具有较宽泛的外延。明清时期，潮汕地区多属潮州府管辖，故也称潮州，特别是海外的华侨华人习惯上均使用“潮州”。本书所指的潮汕是以乾隆三年（1738）后潮州府管辖范围为限，即海阳、澄海、饶平、潮阳、揭阳、普宁、惠来、大埔与丰顺九县。^②有时也直接使用文献原文“岭

^① 饶宗颐：《读后小记》，黄挺、陈占山：《潮汕史》（上册），广州：广东人民出版社，2001年，第561页。

^② 民国后，海阳县改名潮安县。

东”、“潮梅地区”，泛称潮州府与嘉应州所管辖的范围。历史学研究的是历史上的人的活动，而研究潮汕史就是研究潮汕人活动的历史。相对于行政区域的固定，潮汕人的活动踪迹常常跨越国家、地区的边界，特别是明清时期。当时，整个韩江流域的人民都非常活跃地活动在环南海地区。因而，研究潮汕时必须特别注意，作为一个区域，潮汕的概念是跨越民族、国家的界限的，讨论历史问题的时候，跨国主义的理论框架并不完全适用。

二是商人。士、农、工、商是古代社会所谓的“四民”。清末《商人通例》规定，凡经营商务、贸易、买卖、贩运货物者，均为商人。我们注意到，潮汕商人是一个群体，有核心，但边界很模糊，因为每个人都可能有多重身份，特别是近代汕头。潮海关税务司曾说：“这里的居民都是商人。”这是夸张的说法，切莫当真。他只是强调近代汕头做生意的人特别多，而且很有影响力。商人的本质是牟利，所以说“在商言商”，这是商人行动逻辑的出发点。但在实践中，可以看到有很多有成就的商人积极从事社会公益活动，不以牟利为目的，那他们是否还可以称之为商人呢？我们认为，只要他的主要职业是经营商务，他就还是商人。

关于近代商人的研究，按其内容可以分为两类：一类是研究商人个体的商业活动、社会活动及其关系，大多以某一商人或家族为对象；另一类是研究商人阶层或者团体的社会公共活动及其与政治、社会的关系，主要考察会馆、同乡会、商会、同业公会等。本书的研究属于第二类，即以地方公共工程建设为中心，讨论商人阶层与地域社会的关系问题，这必然涉及商人与政府的关系、国家与地方的关系等方面。我们期望本书的研究成果既可以给对潮汕社会有兴趣的读者阅读，也可以给研究近代中国社会的同行们提供参考。这就是我们强调的，潮学研究不仅是研究“潮汕”，更重要的是“在潮汕”研究。

二、使用的资料

历史研究的第一步是用翔实的史料重建史实。为确保我们的研究合乎历史真实，本书最大限度地使用第一手的档案资料，辅之以近代报刊、相关机构的未刊文献及地方志。

汕头市档案馆馆藏民国时期的汕头市政府档案，藏量极其丰富，其中设立的中山公园、平民新村专卷，包括了工程的规划设计图，筹建委员会，政府、商会往来文书，工程招投标文件以及平民新村内部管理等文书档案。本书采用了其中的一部分内容，其案卷号分别为12-12-20、12-12-50、12-12-51、12-12-60、12-12-61、12-12-62。

韩江治河处档案一共有五个全宗，形成时间是1923—1949年，主要内容包括韩江整治计划、韩江整治四大工程，即：上游河道的整治、下游堤防的维护和护堤公路的兴筑、下游河道的疏浚、汕头市区回澜新河的开辟，另外还有1920年代前期的潮桥盐捐数目等。本书采用了在20世纪20年代形成的与韩江治河处有关的部分档案，案卷号分别为12-7-1、12-7-3、12-7-9、12-8-1。民国汕头商会档案也提供了本书所需的背景资料。潮州市档案馆并未为韩江治河处设立专档，但在该馆所藏民国档案（编号：全宗号1）中，案卷第380号、第381号和第368号保留了不少有关韩江治河处的资料，特别是担任过韩江治河处处长的地方精英林修的个人资料，包括林修的履历及其保存的有关韩江治河历史的多种文件，反映了治河处自民办向官办的转变过程中，地方精英、民间团体与官员、政府之间的关系，对本书的研究极有价值。

汕头为筹建中山公园平民新村委员会，前后共编印了三期《报告书》，登载了公园与平民新村的建设缘起，委员会章程、宣言，经费使用，以及委员会公文往来等资料，具有重要的参考价值，是本书使用较多的资料。

对潮汕铁路的研究，我们主要参考《申报》、《岭东日报》、《图画新报》、《香港华字日报》等报刊资料。汕头是清末民初时南中国重要的口岸，《申报》、《香港华字日报》每月均刊登有若干条关于汕头的消息。《岭东日报》、《图画新报》是在汕头出版的报纸，对于本书的意义自然毋庸赘言。

本书的其他资料主要来自地方志。如对晚清和民国初年的韩江水祸与整治过程的叙述，参考了光绪二十六年（1900）吴道镕编纂的《海阳县志》和1949年出版的饶宗颐先生主纂的《潮州志》。

三、篇章结构及主要内容

本书主要围绕三方面的内容展开研究：一是重建清末民初潮汕地区各主要公共工程建设的基本史实，包括工程建设的缘起、建设过程、经费筹集、建成效果等；二是探究近代潮汕公共工程建设所反映的社会背景，包括其与国家制度变迁以及与地域社会中经济、政治、文化发展间的关系；三是考察公共工程建设对于地域社会的影响及其意义，包括城乡景观的变化、交通运输、公共游乐、住房救济等。研究的重点是考察公共工程建设中，国家与社会、政府与民间的关系。

我们认为，对近代潮汕社会加以解释既要立足地方性，又须在国史的框架下审视，故本书的第一章主要叙述了近代潮汕社会概况，并以此作为全书的背景，强调潮汕虽然处于传统政治秩序的偏远地区，但由于长期的海外拓

展，其在近代社会变迁的风云际会中及近代史上的地位应该得到正视。

随后，按照历史线性发展脉络，分章逐次考察晚清潮汕铁路风波、民国初年的韩江治河处、中山公园与平民新村等公共工程建设的史实、影响及其意义。

第二章考察近代中国第一条商办铁路——潮汕铁路建设的缘起、过程及其风波。在 1904—1909 年，潮汕铁路公司与潮属士绅在铁路路线、购地价格、公司股权等问题上持续发生冲突。研究显示，清朝政策的变化、国内社会舆论焦点的转移都非常深刻地影响着社会各阶层对潮汕铁路的态度和采取的行动。从一个更广阔的视野来审视这一段史事，尤其是把潮汕铁路风波置于具体的晚清政情之中，它绝不只是在一个狭窄的区域社会中发生的一个孤立事件，而是自始至终与清朝左右摇摆的铁路政策息息相关。潮属士绅面对涉及切身利益的铁路建设时，通过各种方式表达自己的利益诉求，对外来侵略的抗争也从最初的盲目排外主义逐步向理性的、以国权和民利为主要内容的近代民族主义转变。在此过程中，地方士绅也逐步思考并努力建构新的“乡土—国家”关系。

第三章全面考察 1921—1929 年的韩江治河处。一开始它是一个以商人为主体的民间机构，经费来源于商人乐捐。与支付的治河经费相对应，商人们也因而获得权力，把韩江治河处的工作重点定在开新河、通航运上。但商人的权力不足以应对治理韩江所牵涉的复杂社会关系，商人的财力也不足以应对韩江治理所需要的巨额经费。随着国家权力及其对地方社会控制力度的加强，促成了韩江治河处权力形式的嬗递，即由商人/民间让渡给官方/国家。形式上的权力让渡，并没有损害商人的利益，反而使商人可以利用权力形式的让渡，从国家所掌握的有限资源里面分得一杯羹。汕头开埠以后，韩江流域的经济发生了很大的变化。这种变化显然提高了商人特别是致力于海外贸易的华侨商人的社会地位，使得他们能够在同时变化着的地方权力结构中，扮演更加重要的角色。韩江治河处的个案说明商人作为一种社会势力，其强大程度已经超过乡村士绅。但是，这种地方社会权力的支配关系并不是一个静止结构，地方政府、各种民间社会势力、团体和个人，不断在其中表现他们相互间的紧张与和缓、矛盾与协调关系。

第四章考察民国时期汕头的重要地标——中山公园，叙述了公园理念的传入、中央公园到中山公园的演变以及公园建设过程中的各种关系及公园象征意义的变化。中山公园建设的初衷是为改善城市生态环境、提升公众卫生质量。公园建成后，人群的聚集给其带来了商机，使公园逐步变成一个融休憩、娱乐、消费、交往于一体的城市公共空间。在 20 世纪二三十年代中国具

体的社会背景下，公园的功能不断被开发、叠加，赋予象征意义，使之成为一个充满意识形态的政治空间。公园意义的不断叠加，源自于公园承载了清末民初时期社会精英对于建设一个新中国的理想与努力。但我们对公园的政治象征不能无限度地拔高。国民党地方政府财力有限，不愿意或无能力独自完成庞大的中山公园建设，于是动员社会力量“共襄盛举”，这对于一个依靠武力获得政权的政党而言显得更具意义。不料，在他们不遗余力地建构公园的象征意义的同时，一般的民众，包括为公园建设出钱出力的商人阶层，也在游园与建设公园的过程中不知不觉地解构着空间意识形态。

第五章考察汕头平民新村建设与民国都市住房救济的问题。南京国民政府统治初期，各地陆续建筑了一批平民住宅，这在一定程度上缓解了都市房荒状况。各都市在建设理念、管理制度上比较相似，都具有明显的欧美国家制度影响的痕迹。但是，无论是在政治中心城市，还是在沿海商业城市，民国平民住宅建设都存在制度缺乏的共性特征。这决定了民国都市平民住宅建设缺乏系统性、长期性，使社会救济效益大打折扣。汕头平民新村的案例说明，都市住房救济是一项整合了政府、商人阶层和贫民群体三方共同利益的社会工程，一项成功的住房救济项目，必定可以使政府、商人阶层与贫民群体各得其所，而商人阶层是平民住宅建设最大的受益者。无论是在政治中心城市，还是在沿海商业城市，平民住宅建设客观上推动了近代中国城市市政建设，为商人阶层带来诸多投资机会，使商人阶层获益匪浅。在地方商人势力强大的汕头，有产者阶层积极参与到平民住宅的建设、管理中，成为政府组织的筹建委员会的主体，为平民新村的建设筹集了90%的经费，握有建设平民住宅的主导权。商人阶层利用这一特权，使有产者尤其是大商人在为贫民建筑住宅的过程中避免承担较重的经济成本。

目 录

前 言 / 1

第一章 近代潮汕社会概况 / 1

- 一、明清以来国家移民政策与潮汕社会 / 2
- 二、中国近代经济史中的潮汕 / 6
- 三、近代政治史中的潮汕 / 10

第二章 晚清潮汕铁路风波 / 16

- 一、潮汕铁路的兴建 / 17
- 二、1904—1909 年的潮汕铁路风波 / 21
- 三、小 结 / 33

第三章 1921—1929 年的韩江治河处 / 39

- 一、引 言 / 40
- 二、韩江治河处的成立 / 44
- 三、治河计划与实施 / 51
- 四、个案剖析：1927 年赤窖崩堤事件 / 62
- 五、韩江治河处的结束 / 72
- 六、小 结 / 78

第四章 中山公园与城市公共空间 / 81

- 一、从园林到公园 / 83
- 二、汕头中山公园的建设 / 87
- 三、中山公园建设中的政府与商人 / 99
- 四、作为公共空间的中山公园 / 116
- 五、小 结 / 128

2 地方商绅、国家政权与近代潮汕社会

第五章 平民新村与都市住房救济 / 131

一、建设平民住宅理念及其在中国的实践 / 133

二、汕头市平民新村的建设与管理 / 139

三、住宅救济与城市开发 / 146

四、住房救济与官商关系 / 148

五、小 结 / 155

结 语 / 159

参考文献 / 162

后 记 / 170

第一章

近代潮汕社会概况

潮汕背山面海，山地丘陵多，平地少。广东第二大河韩江自北向南贯穿全境，下游河汊交错，沟壑纵横。在韩江三角洲平原地带，灌溉便利，土地肥沃，农耕发达，人口稠密。宋元时期，潮汕地区商业发达，食盐与瓷器已有大规模的生产和外销，形成了以韩江水运为网络，范围包括闽西南、赣南、粤东的一个相对独立的经济区域。因海外市场的拓展，明嘉靖以后，韩江流域经济区的中心自福建汀州府下移到潮州。^①

饶宗颐教授认为：“方志，地方史也，亦国史之要删也。从事方志者，非从国史入，则所见也隘；治国史者，非自方志出，则所得也肤。”^② 本章是对近代潮汕社会的研究，所以开篇必须首先了解潮汕在国史中的位置，方能窥其全貌。

一、明清以来国家移民政策与潮汕社会

（一）明清海禁政策

传统中国是内陆国家，对海洋常常讳莫如深。明清两代甚至不惜成本，施行海禁，严厉禁止人民私自下海。这意味着明清时期沿海地区海上贸易活动及由此产生的人口迁移的规模，已经超过了官府能控制的范围。在朝廷看来，沿海地方已经动荡，必须予以抑制，以维持王朝的传统秩序。海禁政策对沿海地方社会产生了深远的影响，已有许多学者作了深入且富有创见的研究。

在潮汕地区，海禁政策对沿海人民养成彪悍的文化品格影响巨大。

潮汕沿海人民因生计所逼，违禁下海的事时常发生，一遭查禁，或逃或匿，甚而公然组织武装对抗，逐步形成海上武装的潮商团体。如因孤悬海外，南澳岛遂成为明清时期南中国私市贸易中心。^③ 在岸上也滋生了相应的“不法群体”。嘉靖时期，潮州知府郭春震称之为“窝藏”、“接济”、“通番”：

① 黄挺、陈占山：《潮汕史》（上册），广州：广东人民出版社，2001年，第327页。

② 饶宗颐：《潮州志汇编·序》，香港：香港龙门书店，1965年。

③ 这一时期关于潮州海商的研究可参阅 a. 何平立、来可泓：《明代潮州武装海商集团》，汕头大学潮汕文化研究中心：《潮汕文化论丛初集》，广州：广东高等教育出版社，1992年。b. 黄挺：《潮州古代商贸港口研究》，《潮学研究》（第1辑），汕头：汕头大学出版社，1994年；黄挺：《海禁政策对明代潮州社会的影响》，《海交史研究》1996年第1期。c. 李龙潜：《明代广东对外贸易及其对社会经济的影响》，《明清社会经济形态研究》，广州：广东人民出版社，1985年。d. 刘强、王元林：《明代潮州对外贸易研究》，《汕头大学学报》2006年第2期。e. 陈春声：《明清之际潮州的海盗与私人海上贸易》，《文史知识》1997年第9期。f. 《明代前期潮州海防及其历史影响》，《中山大学学报》（社会科学版）2007年第2、3期。

一曰窝藏，谓海滨势要之家，为其渊藪，事觉辄多方蔽护，以计脱免。一曰接济，谓黠民窥其乡道，再鱼米互相贸易，以贍彼日用。一曰通番，谓闽粤滨海诸郡人驾双桅，挟私货，百十为群，往来东西洋，携诸番奇货，因而不靖，肆劫掠。^①

顺治十八年（1661），为隔绝郑成功与大陆的联系，朝廷发布“迁海令”，潮汕地区被迁地域有海阳、澄海、潮阳、饶平、揭阳、惠来、普宁共七县。^② 迁海严重摧残了海上贸易活动，使潮汕商人出海的成本更大。

潮汕有句俗语“识字掠无蜳蜳”。蜳蜳是一种小螃蟹，字面意思是指“识字的人没有螃蟹可抓”，这是迁海政策对潮汕人文化品格影响的印记。据说当时有一渔夫下海作业，某秀才（识字的人）告诫说官府告示不准下海捕鱼。渔夫回答，我不认得字，不知道官府的告示，遂直接向海边而去。傍晚，渔夫满载而归，提着一篓蜳蜳，鄙夷地对秀才说，你“识字掠无蜳蜳”。这句俗语生动地刻画了海禁时期潮汕人的文化心态，也表明严酷的海禁政令并不能完全隔绝沿海人民与海外的联系。据焦鹏的研究，这一时期潮州商船航行到日本进行贸易的活动也时有记载。^③

海禁时期，沿海人民也开始大量移居南洋地区，进一步型塑潮汕人冒险的文化品格。《明英宗实录》“正统九年二月乙亥”记载了一则潮州人“叛附”的故事：

己亥，广东潮州府民滨海者，纠诱傍郡亡赖五十五人，私下海，通货爪哇国，因而叛附爪哇者二十二人，其余俱归，复具舟将发。知府王源获其四人以闻。上命巡按御史同按察司官并收未获者户长鞠状，果有踪迹，严钲之具奏处置。^④

这条史料说明潮州沿海人民私下海贸易成风，其中“叛附爪哇者二十二人”可能就是早期移居南洋地区的潮汕人。另外的三十三人也重整待发，只不过被缉获。相信类似的行为被查获并记入文献的只是少数。到了嘉靖、万历年间，活跃在闽粤沿海地区的，以吴平、林凤、林道乾为首的几个海寇

①（清）郭春震：《潮州府志·地理志》。

② 饶宗颐：《清初潮州迁界考》，黄挺：《饶宗颐潮汕地方史论集》，汕头：汕头大学出版社，1996年，第306～313页。

③ 焦鹏：《清初潮州的对日贸易》，黄挺：《潮学研究》（第12辑），汕头：汕头大学出版社，2005年。

④ 《明英宗实录》（第113卷），正统九年二月乙亥。

商人集团,在官府军事高压的逼迫下,一路顺流南下,定居菲律宾和暹罗等地,成为早期潮籍移民。他们在环南海地区的开拓,为清代以后的潮汕移民奠定了基础。^①

(二) 开放时代

康熙二十三年(1684)沿海复界,海禁大开。潮汕人沿袭宋元以来的海上贸易传统,红头船扬帆出海,“治产燕台,谋利江汉,求息吴越,经营雷琼”^②。他们以东南亚大米贸易为契机,装载大米、砂糖、豆饼、陶瓷、夏布、烟丝、土纸以及其他手工艺品、农副产品,往来于中国沿海与日本、朝鲜及环南海地区,潮州商人逐渐发展成为国内举足轻重的商帮之一。^③潮汕人敢于拼搏、善于经商的文化特征也就在南来北往中得以形成并被发挥得淋漓尽致,渐渐为世人所瞩目。大约在嘉庆以后,传统的农产品、手工业产品以及非法的鸦片贸易与苦力贸易交织在一起,使汕头成为一个中外闻名的港口。

第二次鸦片战争后,中国被迫与英、法、俄、美等国签订《天津条约》,增辟潮州等十四个港口为通商口岸。由于潮州府城强烈抵制洋人入城,口岸后来改设在位于韩江出海口的汕头。同治三年(1864),朝廷在汕头设立潮海关(Swatow Customs)。韩江、榕江流域的货物遂大多以汕头口岸为中转,自此,汕头贸易发展更加迅猛,商业日益繁盛,人口不断增长,取代潮州府城成为韩江流域经济区的枢纽。

在开埠之前,殖民主义者就在汕头进行非法的苦力贸易,拐骗、掠夺华工开发东南亚和美洲地区。“苦力贸易”给潮汕社会文化留下深刻的历史烙印,至今潮汕俗语中还有充满贬义的“卖猪仔”一词。1860年,《北京条约》准许英、法等国招募华工出国,华工出洋合法化,广东、福建沿海开始出现移民高潮,并一直持续到1949年。1925年,萧冠英根据潮海关统计数据称,汕头“自开港时,至光绪二十一年,每年出口人数增至九万一千一百人,其中大半数至新加坡及其他英属之地,西贡、曼谷、苏门答腊等地次之。最近二十年间,多则十四五万,少亦十余万人。归还之数大约六七万、八至十万之谱”^④。

① 黄挺:《明代海禁政策对明代潮州社会的影响》,《韩山师范学院学报》1996年第1期。

② 《汕头市鮀浦溪东萧氏族谱》(手抄本),1919年,第37页。

③ 关于清代前期潮州海上贸易活动可参阅 a. 蔡鸿生:《清代苏州的潮州商人》,汕头大学潮汕文化研究中心:《潮汕文化论丛初集》,广州:广东高等教育出版社,1992年。b. 陈春声:《〈历代宝案〉所见之清代潮州商人的海上贸易活动》,《潮学研究》(第9辑),广州:花城出版社,2001年。c. [日]松浦章:《清代潮澄商船的沿海活动》,《松村润先生古稀纪念:清代史论丛》,东京:汲古书院,1994年。d. 王元林、刘强:《清前中期潮州对外贸易研究》,《汕头大学学报》2005年第2期。

④ 萧冠英:《六十年来之岭东纪略》,广州:培英图书印务公司,1925年,第95~96页。

受海禁观念的影响,一些出洋归国的商民饱受“长官之查究,胥吏之侵扰,宗党邻里之讹索,种种贻累,不可胜言。且挟资归国之人,有指为逋逃者,有斥为通番者,有谓其运军火接济海盜者,有谓其贩卖猪仔要结洋匪者,有强取箱篋肆行瓜分者,有拆毁其屋宇不许建造者,有伪造积年契券藉索逋欠者”的困扰。1893年,出使欧洲的薛福成奏请废除海禁旧例,总理衙门也建议对良善商民回国“治生置业与内地人民一律看待,并听其随时经商出洋,毋得仍前借端讹索,违者按律惩治”^①,不久朝廷宣布取消海禁政策。1898年,又应闽浙总督许应骙的奏请,首先在厦门成立保商局,保护回籍侨民。^②汕头保商局也于1899年由惠潮嘉道沈传义设立。^③1903年,商部成立,鼓励设立各大商埠商会、海外华侨商会,维护侨商利益,又颁布《奖励华商公司章程》、《华商办理实业爵赏章程》,鼓励侨商投资,提高侨商的政治地位。这些政策表明朝廷已改变视出洋人民为“通番者”、“海盜”、“逋逃者”的旧观念,转而视之为“大清子民”并寄予厚望,客观上对人民出洋有一定的激励作用。

民国政府延续了清代关于华工出洋的基本政策,移民政策整体基调宽松,都允许符合一定条件的国民自由出国,明确宣布政府实行华工劳动签订契约自由的原则。同时出台措施,并设置专门机构保护华侨利益,细化与规范移民政策。1912年,北洋政府颁布《侨商回国请领护照简章》^④;1917年至1918年,又陆续颁布《侨工事务局暂行条例》、《侨工出洋条例》和《募工承揽人取缔规则》,并成立侨务局,“掌办关于本国在外侨民的移殖和保育事项”。这一时期,为了解决“一战”引起的劳动力资源短缺问题,英国、法国、俄国和其他西方国家在1916年至1918年间从中国雇用了23万劳工。南京国民政府1935年颁布《工人出国条例》。^⑤根据民国时期这些规定,出国工人分为:①由政府选送者;②由募工承揽人招募者;③个人出国佣工者三种。个人出国务工必须向国内主管部门申请许可,申请许可时要提供劳动合同以及驻目的地国使(领)事馆出具的担保,从多方面规定了侨工和雇主之间、侨工和募工承揽人之间具体的权利及义务关系,确保了侨工出洋的合法权益。这些政策大多延续至国民政府统治的结束。

整体上看,由于国民政府对出入境限制不严,此时国人大量向海外迁

① 陈翰笙:《华工出国史料汇编》(第1辑),北京:中华书局,1985年,第293~296页。

② 《清德宗景皇帝实录》(第442卷),光绪二十五年己亥夏四月戊寅朔。

③ 《汕头保商局新拟章程》,《选报》1902年第36期。

④ 《侨商回国请领护照简章》,《政府公报》1912年第78号。

⑤ 《工人出国条例》,《国民政府公报》(第99册)。

徙,^①大大增加了华侨的人数。在汕头,从1904—1934年共30年间,共有360万余人出国往东南亚各地,同期自东南亚回国的仅有294万余人,潮梅各属净出国人数66万余人。移出目的地以曼谷、新加坡最多,曼谷一般是移民的终点站,新加坡与香港往往是中转港口。^②

近百年的移民潮使海外潮人社会与本土侨乡社会得以形成,“本土一个潮汕,海外一个潮汕”的说法由此产生。海外潮人社会常常被称为“潮州帮”,是潮人在海外以地缘为基础,同时兼及亲缘、业缘、神缘、文缘等所构成的特定人际关系网络和总体社会形态。^③核心理念是以强化家乡观念和族群凝聚力为纽带,集中团体成员力量,谋求一致的利益。其恭敬桑梓的精神内核永远贯穿其中,并在全世界面前形塑了潮汕人凝聚力和家乡观念强的文化特征。

二、中国近代经济史中的潮汕

明清时期的潮汕地区在朝廷的典籍中留下的多是“海盗”、“叛附”等字眼,但在1860年汕头开埠后,由于商业的繁盛及海外潮人的影响,潮汕逐渐成为了近代经济史上一个不容忽略的区域。此时,汕头已发展成为粤东、闽西南、赣东南的交通枢纽、进出港口和商品集散地,通过上海、香港、新加坡与世界市场发生密切的联系,被称为“潮梅出入口之门户”、“华南第二要埠”。^④

(一) 汕头在近代海运史中的位置

在王朝的政治地图上,潮汕地区无疑处于边缘位置,因为只是偏处于中国东南沿海的一小块地方,也未曾出现过多少经天纬地的人物。但换一个角度,其位置在海上交通史上又显得较为重要。潮汕处于太平洋西岸海上交通线上,是沟通东北亚与东南亚的必经之地。樟林、南澳、汕头均是明清时期各国商船海图上标注的重要地点。又由于宋元以来潮汕地区人民长期的海外拓展,所以饶宗颐教授说,潮汕地区的若干文化现象“事实上已是吾国文化史上的重要环节与项目”^⑤。

① 张赛群:《南京国民政府的对外移民政策》,《八桂侨刊》2008年第2期,第17~23页。

② 《潮海关史料汇编》(内部出版物),1988年,第133、245~246页;谢雪影:《潮梅现象》,汕头:时事通讯社,1935年,第38~39页。

③ 陈骅:《海外潮人》,广州:广东人民出版社,2007年,第24页。另外,相对于“海外潮人”一词,本人更愿意使用“旅外潮人”,在现代民族国家话语体系下,海外潮人并不包括国内大商埠中的潮汕人。

④ 谢雪影:《潮梅现象》,汕头:时事通讯社,1935年,第80页。

⑤ 饶宗颐:《潮州学在中国文化史上的重要性——何以要建立“潮州学”》,黄挺:《饶宗颐潮汕地方史论集》,汕头:汕头大学出版社,1996年,第572~574页。

汕头濒临大海，距离上海 673 海里，距离厦门 143 海里，距离香港 187 海里，距离高雄 214 海里，距离曼谷 1 527 海里。^①道光中期，西人大量东来，英美等国洋船已寄泊于饶平之长山尾，咸丰初年入潮汕的妈屿岛。至同治年间，澄海的沙汕头（即汕头）、潮汕的角石已经是“洋楼耀目，轮船屯云”^②。开埠之后，海路大开，外国轮船公司争相开通直达或途经汕头的航线。

同治二年（1863），英商德忌利士汽船公司（Douglas Steam Ship Co. Ltd.，又称“道格拉斯汽船公司”）开通香港往汕头航线，有多艘蒸汽船频繁往来其间。日本学者松浦章根据 1863—1864 年香港的《中国邮报》（*The Chinese Mail*）记载的船舶入港出港表单，统计出该公司汽船共有出入港记录 240 多次，航行地直接载明汕头的有 87 次，其中 Fei-loong、Undine、Chanticleer 这三艘蒸汽船非常频繁地航行于香港、汕头等地，特别是 Undine 号每次来往航期均为 10 天左右，估计是往来于香港—汕头—福州的定期航线；所载货物除棉花、茶叶、金银单列外，绝大部分均统称为杂货。^③

随后，日本大阪商船会社，英国怡和洋行、太古洋行，德国雷特公司与中国轮船招商局等相继进入汕头。民国元年（1912），每天均有数艘轮船出入汕头口岸。^④1926 年，中外公司当年来汕轮船 2 878 艘（次），合共 3 501 008 吨。^⑤据 1928 年调查，汕头主要的外洋航线北面为厦门、福州、上海、烟台、营口、天津、安东；南面为香港及暹罗、西贡、海防、新加坡、槟城等地（详见表 1-5 1928 年汕头主要外洋航线情况表）。

表 1-5 1928 年汕头主要外洋航线情况表^⑥

航线	经航港口	航期	行驶船只
基隆—香港	厦门/汕头	每周一往复	大阪商船会社的开城丸、贵州丸 2 艘
高雄—海防	厦门/汕头/香港	二周一往复	大阪商船会社的地厘丸 1 艘
高雄—广州	厦门/汕头/香港	每周一往复	大阪商船会社的凤山丸 1 艘

①（民国）《潮州志》（新编第 2 册），潮州市地方志办公室重印本，2005 年，第 693～694 页。

②（清）陈坤：《治潮刍言》，《汕头档案》1996 年第 1 期，第 27 页。

③〔日〕松浦章著，卞凤奎译：《日治时期台湾海运发展史》，台北：博扬文化事业有限公司，2004 年，第 205～217 页。

④《轮船放行日期》，《民权报》，1912 年 10 月 31 日。

⑤汕头市政厅编辑股：《新汕头》，1928 年，第 20～22 页。

⑥汕头市政厅编辑股：《新汕头》，1928 年，第 20～22 页。轮船招商局当时也有大量船只往来于汕头，是仅次于怡和、太古的第三轮船公司，但该书并无列入轮船招商局的数据。