

明清港口变迁史的重新解读

——以泉州沿海港口为例

陈支平

(漳州师范学院 363000; 厦门大学国学研究院 361005)

内容提要: 以往学界的一些论著往往把历史上的“港口”与近现代的“港口”及“口岸”一词混同起来。从泉州沿海港口的变迁发展史来考察,港口的形成应当是立足于乡族社会基础上,为了便利乡人、族人出海商渔贸易而自发产生的。随着社会经济的进步与港口贸易的发展,在一些自然条件比较优越、商贸往来比较密集的地方,逐渐形成了具有一定程度的公共性质的中大型港口。与之相适应,政府出于社会控制与财政征税的需要,在一些比较重要的港口设立了管理衙门和征税机构。虽然说,政府对于港口的管理和征税是被动于民间港口的变迁发展的,但是政府管理机构的设立,促使原先较为无序的乡族私属港口向较为有序的社会公共港口转化,近现代的“港口”及“口岸”便是在这样的基础上发展起来的。

关键词: 明清 港口 变迁 泉州港

港口发展史是中国商业市场史与对外经贸史的一个重要组成部分,然而学者们对于港口发展史的研究,大多关注于大中型商业贸易口岸,即那些具备较为完善的市场体系并且设立有官方管理征税系统的口岸。而对于这些大中型口岸的初始形成阶段,以及那些为数不少的时盛时衰、旋兴旋废的沿海乡村小港口的变迁历程,则较少进行比较深入的探讨。近年来,我在福建泉州地区从事田野调查的时候,发现许多沿海地带的海湾澳口,曾经有过繁盛一时的商业贸易历史。随着田野调查的深入,也陆续发现了一些相关的文献资料。这些田野调查资料和文献资料,或可为我们了解民间港口的早期形成与变迁历史,厘清以往对于“港口”等问题的某些误解,提供一个新的思考空间。

一、历史上的“泉州港”是沿海众多民间港口的统称

以往学界的一些论著对于中国古代“港口”一词的认知与定义,有不少是相当含混不清的。一是往往把历史上的“港口”与近现代的“港口”混同起来;二是把“港口”一词与“口岸”一词混同起来。这里举三种比较重要的著作中关于福建泉州、岭南广州的表述为例。福建省社会科学重点研究项目成果《福建通史》记述唐五代福建的海外贸易时就十分笼统地说“唐代福建的对外交通开始发展,很快成为中国的主要口岸之一。……泉州在唐五代时即为一个对外贸易港口,这已为大家所熟悉。”^①广东省社科院蒋祖缘、方志钦主编,集体撰写的《简明广东史》中对于唐代广州港口地点的记述相当明确“唐代广州不但是我国的主要进出口口岸(舶港在今黄埔、庙头一带),也是世界著名的港市。”^②即使是专论广州港口历史的著作《广州港史·唐代广州码头》中也只是提到上述的黄埔、庙头等处的“外港”和“内港”。^③在这些较有影响的学术论著中,都未能就当时泉州、广州对外港口的具体分布作进一步的考察,而只是把它们混称为“广州口岸”、“广州港口”、“泉州口岸”、“泉州港口”而已。

① 徐晓望主编《福建通史》第2卷,福建人民出版社2006年,第234—235页。

② 蒋祖缘、方志钦主编《简明广东史》,广东人民出版社1987年,第110页。

③ 邓端本《广州港史》(古代部分)第4章《唐代全国的第一大港》,海洋出版社1986年。

我们现在所提及的历史上著名的“泉州港”和“广州港”，毫无疑问早在唐宋时期已经负有盛名。甚至于有人称唐代的“广州港”是“全国的第一大港”、宋元时期的“泉州港”是“东方第一大港”。然而这个赫赫有名的所谓“泉州港”和“广州港”，往往只是一个地理位置的历史符号而已。吴松弟等人在论述明清时期珠江三角洲的经济地理时说：“数百条水道交错纵横，常年均可通航，岸线漫长、港口林立。这些自然禀赋有利于发展外向化贸易经济。”^①这众多林立的港口，共同构筑了历史上“广州港”的整体概念。从唐宋以迄明清时期，“泉州港”的具体通商贸易地点，是在不断的变换迁移之中；并没有一个像近现代时期厦门港、上海港、广州港那样的一个固定不变的港口。所以时至今日，我们仍然无法确定宋元时期这个“东方第一大港”的“港口”究竟是在什么显著的位置之上。

实际上，中国古代时期的所谓“泉州港”，是由若干个不同的港口组成的，因为这些不同的港口都处在“泉州府”行政所辖的地域之内，故在习惯上统称为“泉州港”。这种情景，在中国古代的其他一些著名商业贸易港口如广州、宁波等，大概是有所类似吧？宋元时期的“泉州港”，北至湄州湾的内澳及惠安县的崇武港等，南至同安县的莲河港等处。延至明清时期，所谓的“泉州港”，已经有了“三湾十二港”之称。这“三湾”就是位于泉州府治附近的泉州湾，以及位于现石狮市沿海的深沪湾与位于晋江市、南安市沿海的围头湾等。

明清时期“泉州湾”内比较主要的商业贸易港口，有蚶江港、石湖港、后渚港和洛阳港，“深沪湾”内有祥芝港、永宁港、深沪港和福全港，“围头湾”内则有金井港、东石港、安海港和石井港。以上合称十二港。^②除此之外，明清时期泉州府沿海地带较为闻名的商业贸易港口还有秀涂、獭窟、美山、文兴、南关、萧厝等。至于那些时现时隐、旋兴旋废的沿海乡村小港口，则为数更是不少。在漫长的海岸线上，沿海的居民可以随时随地地在自己家乡的附近设立出海港口，这并不需要任何特定的经济前提或政治社会前提。正因为如此，明清两代泉州各属的地方政府，对于这众多民间私属的出海渔商港口，一直无法实行有效的管理和控制。政府只能一次又一次地重申禁令，如道光《晋江县志》载清代中期的情景：“泉州、漳州等府所属沿海小港，及台湾府属各处小港，均责成沿海各属及守口员弁□实查禁，如有拿获无照船只私渡者，船户照越渡缘边关塞律治罪，船只入官。倘有夹带违禁货物出口者，各照本律分别治罪。”^③这样的禁令自然是收效甚微。

泉州沿海地带之所以从唐宋以迄明清时期出现了如此之多的商业渔业港口，其原因大致有三：一是沿海岸线漫长，可供出海船只停泊的湾澳海口甚多，当地的商民出海经商捕鱼，自然是在自己家乡的附近港口停泊比较方便，在一般的情景之下，无须舍近赴远；二是政府对商民的海上管理有鞭长莫及之势，无法在长达数百里的沿海海岸线实行有效的监督控制；三是民间出海经商贸易在相当长的时期内是属于犯禁的非法行为，商民在自家附近的无名小澳出没，便于逃脱官府的稽查与商业活动的顺利进行。在这种情景之下，泉州沿海地带就自然而然地出现了众多的商业贸易与出海从事各种活动的湾澳港口。

我们知道了泉州沿海地带出现众多港口的基本成因之后，就可以对这些港口形成的初始阶段有一个比较接近事实的了解。即每当社会经济发展到一定程度，以及当地居民由于生产和生活出现某种新的需求的时候，临近大海的便利的自然条件，促使这里的居民有着出海谋生的冲动。而宋明以来福建沿海地区比较完善的家族组织与乡族势力，为乡人、族人的出海谋生提供了一定的乡族庇护环境^④。这样，沿海的商民们出海谋生，就首先在本乡族附近的有利地点，选择适合的出海口。随着出

① 吴松弟主编《中国百年经济拼图：港口城市及其腹地与中国现代化》，山东画报出版社2006年，第68页。

② 关于泉州的三湾十二港，现今有不同的说法，各自略有不同，这里仅采其一。由此亦可见所谓“泉州港”的确切位置，变数不小。

③ 道光《晋江县志》卷24《榷政志》，福建人民出版社1990年，第514页。

④ 参见陈支平《近500年来福建的家族制度与社会》，三联书店上海分店1991年；陈支平《民间文书与明清东南族商研究》，中华书局2009年。

海谋生的乡人、族人不断增加,以及时间的推移,一个小型的新的商业贸易港口就形成了。当然,这种小型的民间港口的涌现与成长并不是一成不变的,随着社会环境的变化以及商业市场供需格局的转移,这些小型的民间港口也将随之有所变化转移。有的小型民间港口成长壮大,逐渐发展为受到官府管理的大中型商业贸易港口,有的则适时消失了。与此同时,其他的一些小型港口又有可能重新出现。

二、泉州沿海港口的兴衰与乡族关系

由于泉州沿海地带民间港口的出现与形成,基本上是以商民们的家乡宗族势力范围为活动区域的,那么这种民间港口的初始发展阶段,就不能不与乡族力量保持着密切的关系。商民们在自己乡族势力的范围内寻找适合的地点设立驻扎船只和集散货物的场所,从事海上贸易活动。这样的港口自然而然也就成为某个家族或乡族所拥有的私家物业。即使是那些因为地理位置重要久而久之发展成为大中型港口的社会生态中,这种乡族控制码头港口的痕迹依然是相当明显的。

东石港是唐宋以来“泉州港”著名的分港之一。据民间流传的《林氏海书》记载,早期东石港有所谓的十大港门,即十大商运码头,其中有五个港门是以姓氏命名的。“其一,入围头、塘东,达金井、新市、上垵,曰‘肖家港’;其二,从下丙、上丙,由溪仔至港塔而达英林南,曰‘王家港’;其三,从沪厝垵至柯坑达埭边,曰‘柯家港’;其四,由塔头入高后、埕边、柯村、杨宅至清透溪、坑园,曰‘张家港’;其五,沿潘径、钱店达下庄、大房、吕厝,曰‘李家港’。……”^①以上资料虽然带有某种传说的性质,但是由此亦可推见早期东石港的形成及其兴起,与周边的姓氏乡族有着密切的关系。安海镇《莆阳碧溪黄氏宗谱》收录有明代族人撰写的《金墩黄氏祠堂图记》,也记载了宋代时期这一带乡族利用优良海湾开辟港口、通商贸易的事实。该记载略云:“泉城以南循五陵而下五十里为安平(安海),宋金墩全盛时,万有余家,其最著者曰高、曰安、曰黄、曰叶、曰李五大姓而已。其地势则有三峰毫光,转东北十里许为六都,熊山逶迤而行,为吕林、钱埔、曹店,自是而东曰埕坂,掩以内市浦边,障安平之左臂。由内市南行者为庄头、桂林,以至东石,拒海门之东。其西曰许田,接而隶曹庄,拥安平之右臂。由曹庄直南为南安界,而之朴兜水陆江崎,以石井拒海门之西。则是东石、石井之处,实安平之二巨鳌也。……海水东入内市浦边庵前,西入于西安曾埭,商舶亦至其乡,与居人互市,其屋宇鳞鳞于次,北接曹店,南接内市,故二乡有市店之名。……吾家居地,乃正脉之正高尽处,为都会之趋也,是以古今称贵盛者。”^②

到了明代中后期,泉州地区的民间私人海上贸易达到一个新的高潮,沿海各乡族利用近海的地理优势,在适当的地点开辟通商贸易港口者所在多有。嘉靖年间曾经巡视东南沿海军事的工部侍郎赵文华在谈到沿海商民利用私澳出海走私时说:“福建遂通番舶,其贼多谙水道,操舟善斗,皆漳、泉、福宁人。……各海澳,僻贼之窝,向船主、喇哈、火头、舵公皆出焉。”^③《安海志》称“安海距郡之统制偏远,扬帆一出海门,便为外海,最利于海上贸私,能贸善贾之安平商人,每奔逐贸私蕃船,窃据之港澳,以获暴利。……富豪贾商,勾结官吏,私造海船,自雇船工,满载货物,径自往日本、吕宋、交趾等地。其瞒天过海,各有妙法。或就海港附近小港澳,轻舟分散出海,以就海舶转运;或贿赂官吏,假给文引以渡关卡;或借官许通贸之疏求为转口再运往日本或南洋各地,以牟厚利者。”^④至于明代后期的著名海商兼海盗集团首领郑芝龙郑氏家族,更是以自己的家乡石井、安海等地为根据地港口,通贩东西洋。史载“郑芝龙者,曾以安海港内之石井澳为据点,集海船千百艘,纵行海上。……建府第于安平(安

① 东石港史研究会编《东石港史研究资料》第1辑,1986年8月印刷,第22—23页。

② 道光《莆阳碧溪黄氏宗谱》卷3。

③ 乾隆《福建通志》卷74《艺文》。

④ 《安海志》修编小组编《安海志》卷12《海港》,1983年印刷本,第123页。据修编者说明“安海方志据传早于南宋已具雏形,历元、明清,代有诸家抄本。”是书征集诸家藏本,整理汇编而成,故有很高的史料价值。

海)亭榭楼台,雕梁画栋,极尽豪华。并引海水以灌,海船直通卧内。而市镇之繁华,贸易之丛集,乃不亚于省城。……安平商人或倚其势,乃得航行无阻,使安海港成为私商贸海之口岸。”^①

明末郑芝龙时期的私属安海港、石井港,由于贸易量大,港口的经济功能也随之扩大。《安海志》复载“为应内外贾贸之货需,地方手工业因而兴发。南洋热地居民最喜葛布、水纱布。安平商人深入安溪、永春、德化等县,采购苧麻、木棉数千捆;远至河南、太仓、温、台等地,贩回棉花数千包,以供安海妇人女子织缕成布,年产数千匹,海运交趾、吕宋等异国货利。故明何乔远《秋日安平八咏》诗云:‘巷女能成苧麻布,土商时贩木棉花’。他如镇北廿余里之磁灶村瓷器制作,宋元即已名闻中外,明代更为发达。距西郊三里之曹埭村,也有制供外贸之米粉作坊,至今犹盛。此外尚有柑石之柑桔、大宅之茶叶,均供安海港口之外运。”^②从郑芝龙时期的安海、石井等港口的发展历程不难看出,即使是乡族私属的对外贸易港口,在社会经济环境允许的情况下,也有可能向大型口岸发展,甚至向近代的工商兼备的贸易口岸发展。

民间乡族所属港口的出现必将随着乡族势力的变迁而有所转移,入清之后,郑氏势力迅速衰退,安海、石井等港口的私属性质也随之发生变化。尽管如此,在政府缺乏有效控制沿海港口的情况下,泉州各地商业贸易口岸的乡族所属现象,依然是相当普遍的。特别是清代中期台湾地区的迅速开发,刺激了海峡对岸泉州沿海商人跨海经营的欲望,航运商业再度繁荣起来。举东石港为例。雍正年间(1723—1735),东石蔡氏宗族为了便利族人的出海贸易,组织家族的力量,开发海港。“由银炉户蔡达光发起,联合原来不同支派的蔡氏为一族,在蔡层石故宅蔡襄祠遗址上,同建东石蔡氏大宗祠,下分三房十柱份:长房——金埔、前埔、珠泽;二房——玉井、西湖、衍泽;三房——西霞、东埕、银炉、庭窟。带动其他各姓,疏浚一条长2公里、宽60公尺的海港,使航道从村前经过。‘开新港、建大宗、号十房’,成为一时盛举。”^③以乡族的力量,开凿疏浚一条长2公里、宽60公尺的海港,可以想见到当时蔡氏族人对于控制商业贸易港口的决心与能力。

非但蔡氏家族如此,坐落于东石港附近的其他家族、乡族,也都纷纷在海湾的适当地点,开设商业行号和开凿船坞。所谓船坞,就是开筑一个长20余丈、宽10余丈的深池使连通海港,供本行号的船只入泊。船坞有路直通岸边栈房,船驶入其中,两旁搭上木板就可便利地装卸货物。据社会调查资料所得,从蔡氏新港自东至西有槩谷桥坞(陈氏)、盐仓桥坞(周氏)、源利坞(后转售源茂)、玉记坞(蔡氏二房)、中心港(蔡氏)、盛记坞(蔡氏珠泽房)、德泰坞(蔡氏西霞房)、源远坞(蔡氏)、双金坞(蔡氏)、周益兴坞(吴氏、周氏)、泰兴坞(黄氏含记转售玉记,又转售周氏)、鸡母石坞(杨氏)、合宝坞(黄氏)、石墓口(黄氏)、路仔头港(叶氏、黄氏、蔡氏)、石蛇尾码头(地近大港,为公共使用的天然码头)^④。在东石港史研究会所编撰的《东石港史研究资料》中,也可看到清代这一带海湾港口码头的乡族所有性质,该资料云:

清朝道光至光绪年间,是东石航海业的全盛时期。自狮尾、鳌头、沙岷,有商舟行号者:衍泽户“西行”号主人蔡鸡实,有大木帆船三十余艘,船名有“正丰”、“安定”、“顺利”、“金瑞丰”、“金福屿”、“金凤”、“金福茂”、“金瑞隆”等,往来华北、星马等地。现“西行埭”是其遗址。炉内“长春”商行有舟二艘,名“长兴”、“东隆”。鳌头境周厝有“仁”、“义”、“礼”、“智”、“信”五家商行,均为百万家资,置大帆船九十九艘。沙岷境“源利”号有大舟“万泰”、“瑞裕”(又名“睡牛”),是当时最大之木舟。……西郊船坞在蠔壳海滩,西宅户“胜记”号主人蔡择来有舟三名“双行”、“双美”、“双庆”;“广茂”号有舟名“永昌”;“远达”号主人蔡德茂有舟名“德春”、“庆春”;“双金”号

① 《安海志》卷12《海港》,1983年印刷本,第123页。

② 《安海志》卷12《海港》,1983年印刷本,第124页。

③ 粘良图《清代泉州东石港航运业考析》,载《海交史研究》2005年第2期。

④ 参见粘良图《清代泉州东石港航运业考析》。

主人蔡德钱有舟名“永顺”。……^①

从这些社会调查资料中,我们可以十分清楚地了解到清代时期泉州沿海各港口与乡族势力的密切关系。商人们为了经营上的方便以及商业利益的保障,尽可能地在自己家乡的附近海湾建立私属的港口船坞码头。我们曾见到一纸民间买卖契约文书,就是关于船坞码头的私下交易的。该契约文书如下:

立卖尽断根契字人晋邑十都东石乡蔡宁良、蔡造良,有承父祖应份海坞一座并宅一所,土名坐在旧墟中岸,东至自决兄盐间,西至自祐兄宅,南至河沟,北至路,四至明白。今欲别建生理,兄弟侄及弟妇等相议,即将此坞并宅一并托中引就,向玉井户蔡情官承买,着下时价佛银二千员,每员库平六钱九分正。其银即日全中三面收讫完足明白,海坞并宅房听银主前取,管过筑起尽界盖造听蔡府裁夺,不敢阻挡。此系两愿,各无反悔。保此间并地系是自己物业,与房亲伯叔兄弟侄无干,亦无重张典挂他人账项财物不明为碍。如有不明等情,卖主出首抵当,不干银主之事。从此一卖干休,日后子子孙孙不敢言赎,亦不敢言找滋事等情。恐口无凭,特立卖尽断根契字一纸,付执为据。

同治十二年十月 日

立卖尽断根契字人蔡宁良、造良

知见人家伏弟

作中人蔡果良

代书人蔡悠礼^②

事实上,泉州沿海乡族港口的民间建造、维护及买卖交易的现象,一直延至民国时期依然存在。据东石港史的调查资料,民国十年(1921)前后,陈氏、蔡氏等家族联合在东石海湾建造适应小中型轮船停泊的新港码头,成立了“东石码头地产公司”。该调查资料云:“民国初年,泉州的陆路交通虽有古陵大道,然其宽不过一二米,况车与驴马,已日渐无法适应当时的社会需要。有鉴于此,华侨陈清机先生于1916年创办了泉安汽车公司,汽车往来于泉州与安海之间。……1926年他曾计划疏浚东石港,再在五里桥中亭对面建造码头。但因投资大、资金匮乏而做罢。1929年泉安汽车公司董事会商议把公路打通至东石,在东石建造码头。……由于海港权属问题引起纠纷,造成东石蔡氏同肖下渔民的械斗。幸亏旅马来亚华侨蔡天赐出示了向肖姓渔民购买的海契,并将产权献给东石蔡姓,支持码头的建造。又由旅星、马华侨东埕村蔡德霜、玉井户蔡枇杷、埔上户蔡世玺、西宅户蔡世广等募股组成东石码头地产公司,再配合泉安汽车公司排除一切阻力,始得成。”^③

从泉州沿海地带出海港口的形成及其变迁历程来考察,国家政府对于对外商业贸易港口的管理、控制与建造,始终处于被动的地位。国家政府既然不能为民间的出海商业贸易活动提供良好的港口环境,甚至不时地予以禁止阻碍,这样一来,民间的出海商业贸易活动,就不能不更多地依靠于自身的力量,特别是乡族的力量。这也正是唐宋以来特别是明清时期泉州沿海地带的商业贸易港口与地方乡族势力保持着比较密切关系的原因所在。

三、港口利益与乡族控制

泉州沿海商民借助乡族的力量开辟商业贸易港口及建造码头,其首要的功能,正如我们在前面已经谈到,便于乡人、族人的出海经商贸易。明清时期民间的出海经商贸易在长时期内还处于违法行为的困境中,沿海居民犯禁从事商业和航运活动,能够利用本乡族的港口码头设施,无疑具有较高的安全度。再者,在商业环境比较混乱无序、缺乏诚信保障的社会里,商人们在经营活动中,当然会更加

^① 东石港史研究会编《东石港史研究资料》第1辑,第12—13页。

^② 契约抄件藏厦门大学国学研究院资料库。

^③ 东石港史研究会编《东石港史研究资料》第1辑,第62—63页。

依赖于同乡族之间的交往与诚信。^① 这种情景一直延至清代后期依然如此。清代中后期长期经营泉州与台湾鹿港之间商业贸易活动的许氏家族族人,在他们的家族往来文书中,曾经多次提到雇船、采货、运货、驻港等事务,应以相互熟悉的乡族亲人为适宜。如在光绪二十二年(1896)的多次信件中,均反复交代在雇船之时,务必“觅相好定栋船,切切付近”、“可约年终,若有妥栋之船,兄即全船带进是也”、“若是交明,如有妥船,敢烦兄台代为付进;……前所寄贵库衣箱数部,若有与兄台相好妥栋之船,亦可付来”。^② 如果是非亲非故之船,则须十分的小心提防,该家族同年六月廿日商行伙计给东家的信中写道“付寄之行李,当即付该‘建益’船奉运,本欲付‘协顺’船运去,碍该与生疏,无甚允便。……候‘建益’之便,决当付进,免介。”^③

在许氏家族的往来文书中,还有特别提到往来商船须来自自己乡族港口“梅林”^④的方为可靠的记载。光绪二十二年(1896)五月十五日的信中写到:

“德丰”及“协顺”,……两船装四四二石。问伊船内要装多少,余者谦顺、有生、父亲三人均装满载。此船名号“致发”,皆是“梅林”之船。……而前日,酸边乡有一只船号“顺安宝”船,在内地对儿讨车额,儿不许依(伊)。此是他澳之船,切不可装依(伊)。而前寄蚶船,敦波官去信一封,要讨乌戈咩(即黑绒布)一尺、乌罗一匹、漂白布一匹,以前吩咐敦波采付来,至今并无寄来。信到之时,一齐寄“义益顺”船来者亦可。如“梅(林)”有便船亦可付来。……^⑤

在这封信中,我们可以知道当时往来于泉州与台湾鹿港之间的商人,对于出自乡族港口“梅林”港的船只与出自其他乡族港口的所谓“他澳之船”,是有着明显的可信程度的差别的。出入于自己乡族港口的船只,可以托信、搭载、租用,而对“他澳之船”,则是慎之又慎,不可盲目相信混载。从这些家族信件中,乡族私属港口码头对于乡人、族人的经营活动的重要性已经表露得十分清楚。

乡族私属港口除了方便于本乡族的对外航运与通商之外,还有着利用港口码头控制甚至垄断地方利益的因素在内。一方面,港口码头的修建,可以吸引其他乡族的商民前来使用,收取费用。特别是有如安海、东石、深沪这些比较重要的海湾港口,商船的停泊和进出相当频繁,港口码头的营运获利不菲。另一方面,码头建造起来之后,与商船进出相关的业务如装卸、栈房等,也有着众多的利益收入。这些业务,也往往掌握在港口码头的所有者手中。如上举的晋江东石码头地产公司的成立,就对新港码头的装卸等业务进行垄断,即其垄断的业务按照建造时分承的股份进行分配。由于出资建造码头的大部分是当地的蔡氏宗族,于是这些业务也基本上是按照蔡氏族人出资的多寡而予以包揽。据载其每月分配的装卸业务大体是:金埔户七天,西宅户六天,玉井户三天,后湖村三天,衍宅户一天,东埕户五天,西郊户三天,银炉户二天,西尾叶户一天。^⑥

正因为泉州沿海的商业港口与乡族保持着相当密切的关系,虽然有些重要的港口后来为官府所管理,但是港口的许多业务,依然不能摆脱地方乡族势力的控制。我们曾在泉州沿海一带看到一些石碑文,其中所记载就是官府禁止地方乡族势力把持港口业务的条文。如清嘉庆年间晋江县府出示禁止当地居民在泉州南门关港口出海要道新桥一带侵占填筑,苛索来往商船的事件。该碑文略云:

奉宪示禁碑

特调晋江县正堂加六级纪录五次赵,为详请出示以安生业事。照得郡城新桥溪,上接安永,下通海外,商贾船只往来漂泊,络绎不绝。前现慈济、浯渡二铺居民、铺户人等,就于该溪填筑侵

① 参见陈支平《民间文化与明清东南族商研究》,中华书局2009年出版。

② 林玉茹、刘序枫编《鹿港郊商许志湖家与大陆的贸易文书》,台北“中央研究院”台湾史研究所2006年印行,第134、194、224页。

③ 林玉茹、刘序枫编《鹿港郊商许志湖家与大陆的贸易文书》,第128页。

④ 梅林港在今石狮市永宁高厝西边。

⑤ 林玉茹、刘序枫编《鹿港郊商许志湖家与大陆的贸易文书》,第112页。

⑥ 泉州市政协文史委员会编《泉州市文史资料》第2辑,《东石码头地产公司》。

占。……旋据慈济铺余有庆等呈称,凡有店后临溪,概系民地,原承印契,山□□□,每多冲坍,由来已久,不敢尽弛而起,是□□留余地,□固店屋,其淤泥浮积原基,旋积旋崩,并非实地,亦无阻碍水道。现在可勘,并恳出示,以标识端等情到县。据此,当即飭委捕衙查勘。去后,□据该衙勘复慈济、浯渡两铺情形前来,除准其免税并将原示吊销外,合行出示安业。为此示,仰差役人等知悉,自示之后,尔等务遵法纪,守分奉公,毋得藉端滋扰,俾居民、铺户人等各安生业。倘敢阳奉阴违,一经案出,或□告发,定行重处不贷,其各遵凛毋违。特示。

嘉庆拾柒年陆月日给^①

港口当地居民不但占据临溪土地填筑侵盖,而且还把持港口码头的运输装卸业务。同治年间,晋江县府对此立有“奉宪富美渡头碑”予以示禁,兹把该碑文摘抄如下:

钦加五品顶戴调署晋江县堂加四级随带加二级记录十次彭,出示谕禁事。同治十一年四月初一日,据聚津铺民姜琅、李总、陈九、邱赐、蔡淙、邱注等赴县呈称,窃富美渡头,凡系南北台湾外洋船运□五谷杂货等物归富美,脚夫夯挑起水。其土地后渡头,向系安湖永内山,由东西两溪载运麻片五谷杂货,以及由蚶江、惠安载列产之免单五谷,皆旧土地后脚起,搬其有免单之货,概归苏福宁郊行中脚头自行起栈,与两处渡头脚人无干,历久如斯。兹许领不以□□□□,是由北运到之物,竟敢恃强越占,当蒙提讯质,令史时备钱三千缴给周铎敷伤,深感仁政盛德。仰荷堂断以有免单者归土地后,无免单者归富美渡等谕,捧诵之下,曷敢置喙。但土地后有免单者,系安湖永内山由溪载运麻片五谷杂货,及蚶江、惠安载列产五谷等货,若不明定章程,统以有无免单而论,则将来难免又复影射纷更,势必再生争竞之端,遗祸靡止,缠讼无时。□□势迫缕陈情,乞俯察下情,批示定章,以杜滋端而抚孱良、□恩戴德切叩等情到县。据此,查富美、土地后等处渡头,先据许秀成、邱注以混占争货物殴伤,许轻、周铎赴县互控,请验物究□,经本县验明各伤,分别填单附卷。飭差传集许秀成即许领及邱注、姜琅、史时到案责讯。断二比以后,凡是内山永南配来有免单各货者,归于土地后渡头脚夫挑运;如由蚶江、惠安以及各海口配到各货有清单者,归于富美渡头脚夫夯挑,内中五谷杂货有免单者,仍归土地后渡头脚夫运载;其外洋台湾运来五谷等杂货,虽有免单,应归富美境脚夫起运。业已□示谕。取具二比,依结缴查完案。兹据呈前情除此示外,合行出示谕禁。为此示,仰土地后、富美两处渡头脚夫以及行户居民人等知悉,自示之后,务须恪守遵定章:嗣后,凡内山永南配来货物以及蚶江、惠安载到五谷杂货有免单,均归土地后渡头许秀成等雇脚运;如蚶江、惠安各海口配到各货有清单者,以及南北台湾外洋各海口船载五谷杂货有免单者,概归于富美渡邱注姜琅等雇脚运。该脚头须凛遵照章夯挑,毋许再行争占,倘敢故违,一经被告到案,即差拿从严究办,决不姑宽,各宜遵凛毋违。特示。

同治拾壹年陆月二十四发实贴晓谕日给^②

如碑文所记载,清代中后期泉州最重要的出海港口南门关码头,其商品货物的运输装卸业务,是由富美渡头和土地后渡头的两帮地方脚头所垄断的。他们为了扩大各自的利益,还经常恃强越占他人的业务,致使纷争斗殴。晋江县政府为了维持码头的正常运行,不得不经常颁文示禁。然而,政府虽然屡屡出文示禁,但是由于涉及到当地的乡族利益,这些禁文的效能不得不要受到一定的限制,甚至成为一纸具文。我们又看到清代末年光绪年间的泉州府正堂的示禁石碑,依然是关于当地李姓家族把持港口渡头运输装卸诸事的。该碑文云:

奉宪示禁

钦加三品衔调补泉州府正堂加十级记录世袭骑都尉徐,出示晓谕以杜争端事。案,据晋江县国子监学正黄谋熙等称,……南关外浯渡港渡头,本系各处船只往来经商、起落客货之所,经王前

① 石碑现藏泉州海外交通史博物馆。

② 石碑现藏泉州南门富美宫前。

府出示,永作公地,不准把持抽税、开垦盖屋在案。而生员李玉中胆敢琢改前府碑示,并以别处粮串影射争占,实属荒谬万分,本应治以□害之罪,姑念俯首认非,从宽免其究处。除黄谋熙等契买屋地仍令照契管业,并檄晋江县李姓应纳钱粮六两零责成图承查明实在地址,按照永春会馆向章,勒令照数缴纳外,合行出示晓谕。为此示,仰阖属绅士军民人等知悉,所有浯渡港沿溪一带浮地,未经本府断定,仍作商货公地,准各经商堆积、起落货物。经此次示谕之后,倘李姓或□色人等,敢再藉端混争,把持、抽取租税,以及开垦搭厝盖造,准即指名具禀赴府,以凭飭□,尽法惩办,决不姑宽。其前府示碑,现被琢改,核与原示不符,应与晋江县新立界碑一并销毁,俾免日后仍起争占之渐。其各凛遵毋违。特示。

光绪纪元岁次乙亥十一月^①

由此碑文可知,当地的李姓家族不仅长期在泉州后浯渡码头一带“混争把持、抽取租税,以及开垦搭厝盖”,而且还敢于把此前县府衙门的示禁碑文擅自琢改。地方政府虽屡屡示禁当地乡族势力不得把持港口码头业务,但所谓“强龙难压地头蛇”,官府示禁的效力,总是难于得到长期的维持。

明清时期泉州沿海地带乡族力量与港口的关系,甚至在“五口通商”后的厦门口岸,依然存在着一定的影响力。“五口通商”之后,原属于泉州府的厦门岛,成了具有国际性意义的通商口岸。但是在港口码头的许多具体业务运作方面,乡族力量在其中所发挥的作用,依然不能忽视。据载,自1842年被辟为“通商口岸”之后,英美法日等帝国主义纷纷来到厦门谋求各自的势力范围。而日本帝国主义更是利用占据台湾之便,派遣大批日籍(台湾)浪人来厦,从事各种公开或秘密的侵略活动。至1905年,台湾人来厦者仅为100余人,1915年为500余人,1922年为5000余人,而1933年激增为9500多人,到抗战前夕,最高数字达到10000余人。而在厦门当地,长期的乡族势力演变逐渐形成了草仔垵、城内、大王、二王、厦港、海脚李及纪、陈、吴三大姓等势力范围,其中以三大姓和城内派、草仔垵派势力最大。这些派系的“大哥”,各自占据角头,把持区域内的各种商业业务和港口运输装卸业务,以及那些烟、赌及黄色行业业务。

日籍(台湾)浪人侵入厦门后,很快就与这些乡族“地头蛇”利益发生冲突,从而引发了一系列的流血事件。其中轰动一时的有“台吴事件”、“台探事件”等。所谓“台吴事件”,是指台湾籍浪人与吴姓势力的冲突。当时,“石浔吴”是厦门三大姓中最有实力的。他们一向把持着磁街、打铁、提督(现开元路口)、史港、港仔口(现镇邦路、升平路交叉口)、水仙宫(现公安局水上分局前)、妈祖宫(现晨光路)等码头。1923年,横竹街是厦门商业荟萃的地区,属于吴姓势力范围之内。而日籍(台湾)浪人来到厦门后,不断强抢财物、公然行凶,商界要求三大姓组织保卫团维持秩序。双方自此剑拔弩张,大有一触即发之势。1923年9月18日午后5时,日籍浪人林汝材到大井脚向妇女林罔索讨“日仔利”即保护费,刚好保卫团团员吴森、吴香桂也在她家里,双方大打出手,当他们打到大井脚另一日籍浪人加善的门口时,加善在楼上拔枪开了两枪,吴香桂当场被击毙。吴姓保卫团闻讯当即驰援,日本警署及“自卫团”也率领大批日籍浪人增援。两边在石埕街(现大同路中段)遭遇,一时枪声大作。直到警察到现场劝解,枪击才停止。之后双方恶斗延续了数十日,日本海军趁机将4艘驱逐舰开到第七码头停泊,并派遣海军陆战队于9月20日登陆示威,还把陆战队登陆进驻。英国也赶忙从香港调来2艘战舰,停泊在电灯厂海面,以防止日本乘机独占厦门。最后日本一方也感到事态严重,一时尚难独断收拾,同意调解。双方成立了“台吴事件解决委员会”,在商会设宴四席(各负担两席)聚餐,不了了之。^②

^① 石碑现藏泉州南建筑博物馆。

^② 参见日籍浪人史料征集小组(洪卜仁)《厦门日籍浪人记述》,《厦门文史资料》第2辑,1983年印行,第37—42页。《厦门商报·台商周报》2007年12月24日记者陈成沛整理《80年前调停“台吴火并”始末》。又日本外务省外交史料馆藏《支那地方政况关系杂纂(南支状况)》、《台湾人关系杂件》、《在外台湾人事情关系》等,转引自卞凤奎《日据时期台湾籍民在大陆及东南亚活动之研究》,黄山书社2006年出版。

1923 年至 1924 年厦门口岸所发生的“台吴事件”,是日籍浪人和地方乡族势力在争夺口岸利益的许多冲突中,惟一没有占到便宜的一次。由此亦可推见明清以来泉州沿海地带乡族对于港口码头的把持力和影响力。

四、港口变迁、政府管理与海关设置

泉州沿海地带的乡族私属港口的形成、发展与变迁,应该说是一种缺乏社会有效秩序的社会经济发展的产物。它必然随着社会经济发展的起伏变化而随之起伏变化,甚至于此起彼伏、旋兴旋灭的现象也不在少数。而一旦政府在某一特定的港口设立了管理机构,则这一特定的港口,就相对地能够得到比较长期的延续与发展。从这层意义上说,政府对港口管理机构的设立,是较为无序的乡族私属港口向较为有序的社会公共港口转化的关键所在。虽然从长远的历史来看,政治变迁与政权更迭将对政府管理和控制港口的能力产生相应的波动,公共港口的发展将随着政治的兴衰而跳跃起伏,但是无论如何,政府在港口实施管理征税而对港口发展所产生的影响,是无庸置疑的。

政府对港口设立管理机构,就其初始阶段而言,是针对民间私家港口的出现和发展而所采取的一种被动措施。政府之所以需要设立管理机构,首先无疑是因为某一个地方港口的私家商业贸易已经达到了相当的规模,政府一方面需要对其进行有效的控制,避免出现无序的社会动乱;另一方面,政府亦可借此征收赋税,增加政府的财政收入。而当政府在某一特定港口设立管理机构之后,这一特定港口往往是这一区域内最重要的商贸港口,它就拥有了名正言顺的社会公共地位,乡族势力对于港口的控制能力和影响力也必然随着政府管理的加强而逐渐下降。于是,这种设立有政府管理机构的特定港口,自然而然地成为了这一区域内所有出海港口的代名词。“泉州港”名称的出现,之所以不是单指某一个具体港口,就是因为政府在泉州府设立了管理出海经商贸易及对外往来的机构,“泉州港”就不能不成为泉州地域内所有出海港口的代名词或总称了。随着明清时期社会经济的发展与港口商业贸易的繁荣,这种逐渐由政府机构管理和控制的公共港口,其规模也将不断扩大,与港口商业贸易相关连的各种行业设施不断涌现,从而初步形成了具有“口岸”一体化的更高层次的格局。

尽管如此,在传统木航船为主要海上交通工具的时代里,具备政府管理功能的中大型公共港口,并不能完全取代民间私属港口的存在,这二者在相当长的时期内必将并存于沿海漫长的海岸线上。政府对于各个分散港口的管理和收税,并不能因为有了了一个衙门的出现而包揽一切。相反的,在具体的管理与税收过程中,政府依然还得延续早期那种随着民间港口的变动而变动的被动措施,酌情在一些比较重要的港口设立相应的机构,否则其管理与税收就很难达到预期的效果。

清代康熙年间,清政府设立了闽海关、粤海关、浙海关和江海关,统称四海关,对于民间的出海经商贸易管理有了新的体制。然而现代的许多海关史研究者,往往自觉与不自觉地把清代的海关与近现代的海关体制等同起来,而事实上,清代海关的管理体制,更多的是明清以来“钞关”制度的延续。就闽海关而言,一般论者均认为在康熙二十三年(1684)分别在福州南台和厦门设立了海关督理衙署,征收税款。^①然而,仅就福州和厦门二口,是无法有效地管理分散于沿海各地众多的民间私家港口的。清代闽海关的设置,也不得不跟随着民间港口的兴衰变动而有所增减变动。因此之故,清代闽海关的管理机构,除了福州、厦门二口之外,在泉州及漳州等沿海的一些重要港口上,也都酌情有所设立。据道光《晋江县志》记载,清代中后期设立在泉州一带的海关征税口,有七处之多。该志云:

国朝康熙二十二年,自台湾入版图后,靖海将军施琅请设海关,是年始设,命户部司官一员,权征闽海关税,一年一更。至雍正七年,议归巡抚兼管泉州海关。越后巡抚转委道府权征,今复归镇闽将军辖理。关设在南门外等处,凡商船越省贸易出入者,官司征税。南门外税口一所,法

^① 参见陈诗启《中国近代海关史》,人民出版社 2002 年版;黄国盛、谢必震《清代闽海关重要史实考略》,载《海交史研究》1990 年第 1 期。

石税口一所,蚶江税口一所,马头山口一所,安海税口一所,臭泥哨一所,陈埭哨一所。^①

我在泉州进行社会调查时,见到一方立于南门关的“重建富美宫题捐碑”,其中也记录了道光年间海关官员参与当地商民修建宫庙的事情。其中略云:

重建鳌旋富美境武圣殿、萧王府行宫,捐交姓氏目录开列于左:海关希老爷、文老爷、王五爷,全捐佛银贰拾柒大元,又捐彩银贰大元,又交钱壹百七十八文。本境碗郊公捐佛银三十六大元。金井弟子曾学韩捐佛银二十三大大元。董事林顺成、戴三观、邱光长观、林理观、刘西兴、蔡光送观、陈益源、税行、协益号、周益兴、蔡默观、祥芝朗观、林拔元、林光定世,以上各捐佛银拾□大元。黄胜利、祥芝邱海观,以上捐银八大元。田执观捐银七大元。王三才观、杨四观、□□□,全捐银六大元。合益号、益美号,全捐银六大元。邱留观捐银六大元。张渊伯、陈盈顺、王头世、□□□□、协荣号、陈芳茂、宝船金长发、林进益;以上各捐佛银伍大元。……^②

碑文共记录有各种商号、船行数百家,由此亦可窥见当时泉州南门海关的重要性以及与当地居民和商号的密切关系。

清代前中期闽海关的征税功能,也和近现代意义的海关有着明显的差别。《晋江县志·蕃市志》云:“晋江辖地虽海滨,……内惟蚶江、永宁、祥芝、深沪数处,或造小船,不过商渔贸易而已。其船上可通苏、浙,下可抵粤东,即台湾运载,亦用此船。……台湾惟米、豆油、糖,运到蚶江,出入稽查系海防厅管理。苏、浙、粤东所载糖物棉花等货,往来皆由南门外海关查验,以防私贩私售。”^③又《晋江县志·榷政志》云:“泉州府属之蚶江口商、渔船只,往江浙及福州省城、福宁、福安等处贸易,责令蚶江通判查察挂验放行,如有违例偷渡台湾、人照不符,及夹带禁物等项,查拿究治。”^④可知泉州沿海的各口海关,基本上是针对本地与邻府、邻省之间的商业贸易,而不是近现代海关的“对外贸易”。并且在海关机构征税的同时,还有海防厅等机构在征税。嘉庆十一年(1806)年间曾在蚶江港口立有《新建蚶江海防官署碑记》,碑文所记即为乾隆年间政府在此地设立海防厅以加强管理并征税事。碑文略云曰:

蚶江为泉州总口,与台湾之鹿仔港对渡。上襟崇武、獭窟,下带祥芝、永宁,以日湖为门户,以大小坠山为藩篱,内则洛阳、浦内、法石诸港,直通双江。大小商渔,往来利涉,其视鹿仔港,直户庭耳。利之所在,群趋若鹜,于是揽载商越,弊窦滋焉。岁甲辰(乾隆四十九年,1784),当事者条其利弊上诸朝,议设正口,乃移福宁府通判于蚶江,专管挂验、巡防、督催台运暨近辖词讼,而以鹪鸪巡检改隶辖属。盖滨海分防通津,专寄职任,若斯之隆也。……^⑤

从以上这些资料中可以了解到,所谓清代海关之设,基本上为了适应和控制沿海民间港口的发展而设立的,并没有特定意义上的针对“对外贸易”。海关的征税功能与海防厅、巡检司等相互重叠与相互配合。这种延续于传统“关市之征”体制的海关,根据民间港口商业贸易的发展状况而酌情增减,分布于福建沿海特别是泉州沿海地带的诸多港口之中,完全不是已往学者所认知的闽海关仅设福州、厦门二口的概念。明白了这一点之后,我们对于有些学者对于闽海关究竟是设在福州、厦门,还是漳州、泉州?以及闽海关是否于乾隆二十二年(1757)之后是否被撤消诸问题的争论^⑥,就会有一个比较清楚判断了。

① 道光《晋江县志》卷24《榷政志》,福建人民出版社1990年,第512—513页。

② 石碑现存于泉州南门富美宫。

③ 道光《晋江县志》卷27《蕃市志》,福建人民出版社1990年,第521页。

④ 道光《晋江县志》卷24《榷政志》,福建人民出版社1990年,第513—514页。

⑤ 石碑现存于泉州海外交通史博物馆。

⑥ 关于闽海关设于漳州、泉州之说,可参见魏永理《中国近代经济史纲》上册,甘肃人民出版社1983年,第88页;黄启臣《清代前期海外贸易的发展》,载《历史研究》1986年第4期。关于乾隆二十二年撤消闽海关之说,参见沈光耀《中国古代对外贸易史》,广东人民出版社1985年,第45页;又魏永理上引书第90页。

在传统木航船盛行的时代,政府对于出海商贸和港口的管理,只能是被动性、分散性的。虽然在清代前期就设立了四海关,但是在管理机制上,基本上是“钞关”的沿袭。而到了近现代,出海贸易,特别是“进出口”的对外贸易,逐渐为机动航船所取代,机动航船需要有与之相匹配的码头设施,无法随意停靠装卸。这样,港口和口岸就不能不趋向集中经营化,政府的管理功能得到大大强化。在这种背景之下,近现代中国的“海关”虽然延续了清代前期的名称,但是其管理体制,已经与前期的“海关”不可同日而语,其管辖的主要范围,也逐渐专司于“进出口”的对外贸易了。

五、简短的结语

综合以上所述,我们可以对泉州沿海港口的变迁历史作出这样的结语。

以往学界对于“港口”一词的定义,实际上是相当含混不清的。一是往往把历史上的“港口”与近现代的“港口”混同起来;二是把“港口”一词与“口岸”一词混同起来。从泉州沿海地带港口的变迁发展史来考察,港口的形成应当是立足于乡族社会基础上,为了便利乡人、族人出海商渔贸易而自发产生的。因此这种港口为数不少,且呈现时盛时衰、此起彼伏的特征。随着社会经济的进步与港口贸易的发展,在一些自然条件比较优越、商贸往来比较密集的地方,逐渐形成了具有一定程度上的公共性质的中大型港口。与之相适应,一方面,当地的乡族力量试图不断加强对于这些港口的影响力;而在另一方面,政府出于社会控制与财政征税的需要,根据各地港口盛衰变化的实际情况,在一些比较重要的商业贸易港口设立了管理衙门和征税机构。随着政府对于港口管理与控制的增强,乡族的影响力必然有所下降。然而,在相当长的时期内,乡族对于港口的影响力依然时有体现,而民间乡族的私属的港口,也将在相当长的时期内与政府管理控制的公共港口同时存在。

虽然说,政府对于港口的管理和征税是被动于民间港口的变迁发展的,但是一旦政府在某一特定的港口设立了管理机构,则这一特定的港口,就相对地能够得到比较长期的延续与发展。从这层意义上说,政府对港口管理机构的设立,是较为无序的乡族私属港口向较为有序的社会公共港口转化的关键所在,同时也是民间乡族“港口”转化成为公共商业贸易“口岸”的重要促成因素。时至今日,福建沿海地区的一些主要对外港口及海关的重要办事机构,基本上都是沿着这一变迁道路而发展过来的。本文所描述的明清时期港口变迁历程,虽然是针对泉州沿海地带而言,但是我们相信,这一变迁发展历程,在中国其他区域沿海的港口发展史中,应该也具有一定的参考意义吧。

《盐业银行档案史料选编》出版

由天津市档案馆、天津财经大学、天津市长芦盐业总公司联合编辑出版的《盐业银行档案史料选编》2012年由天津人民出版社出版,全书95万字,定价98元。《盐业银行档案史料选编》由黑广菊、曹健主编,从天津市档案馆馆藏金融档案编选而成,全书共分九章,以盐业银行与政府、企业的关系为主线,附录有历年资产负债、损益等表,比较全面地反映了盐业银行发展的历史及其与社会经济的关系。本书是继《大陆银行档案史料选编》、《金城银行档案史料选编》之后出版的《近代天津金融档案系列丛书》第三部档案资料。