



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

“十三五”国家重点出版物出版规划项目

汕头港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编
广东省人民政府文史研究馆

刘 强 陈瑞娟 编著



SPM

南方出版传媒
广东经济出版社

作者简介

刘强，男，1978年生，山东禹城人。现任广州中华文化学院文化交流部副主任、副教授。兼任中国统一战线理论港澳和海外统战工作广东研究基地专家委员会成员、广东台湾研究中心特邀研究员、广州港澳台民情研究会秘书长。主要研究中外关系史、中国港澳台及海外统战理论等。

陈瑞娟，女，1984年生，广东汕头人。广州中华文化学院讲师、华南理工大学公共管理硕士。主要从事“一带一路”、华人华侨、中国港澳台及海外统战理论研究。



海上丝绸之路研究书系（港口篇）

司徒尚纪 王元林 主编

汕头港与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室 编
广东省人民政府文史研究馆 编

刘 强 陈瑞娟 编著

SPM

南方出版传媒
广东经济出版社

·广州·

图书在版编目 (CIP) 数据

汕头港与海上丝绸之路 / 广东省人民政府参事室, 广东省人民政府文史研究馆编; 刘强, 陈瑞娟编著. —广州: 广东经济出版社, 2019. 1

ISBN 978-7-5454-6323-1

I. ①汕… II. ①广… ②广… ③刘… ④陈… III. ①港口经济—经济发展—研究—汕头 IV. ①F552.765.3

中国版本图书馆CIP数据核字 (2018) 第119566号

出版人: 李 鹏

责任编辑: 毛一飞

责任技编: 许伟斌

汕头港与海上丝绸之路

Shantou Gang Yu Haishang Sichouzhilu

出版发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路11号11~12楼)
经销	全国新华书店
印刷	广州佳达彩印有限公司 (广州市黄埔区茅岗环村路238号)
开本	787毫米×1092毫米 1/16
印张	16.25
字数	200 000字
版次	2019年1月第1版
印次	2019年1月第1次
书号	ISBN 978-7-5454-6323-1
定价	48.00元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路11号11楼

电话: (020) 38306055 38306107 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路11号11楼

电话: (020) 37601980 营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社新浪官方微博: <http://e.weibo.com/gebook>

广东经济出版社常年法律顾问: 何剑桥律师

· 版权所有 翻印必究 ·

《海上丝绸之路研究书系》

编撰组织成员名单

组委会

主任：徐少华

副主任：张爱军 张小兰 周 羲

编委会

主任：张小兰 周 羲

副主任：陈小敏 麦淑萍 黄 尤 彭 贇 庄福伍

编委：（按姓氏笔画排序）

王培楠 古伟中 白 玲 刘胜利 苏泽群 胡浩民

洪三泰 索健元 黄淼章 蔡玉明 蔡高声

学术委员会

主任：黄伟宗

副主任：司徒尚纪 王元林

委员：（按姓氏笔画排序）

叶春生 田 丰 朱 竑 刘正刚 李庆新 杨兴锋

吴松营 冷 东 张 磊 陈永正 陈海烈 郑楚宣

侯月祥 顾润清 徐远通 衷海燕 黄启臣 章文钦

韩 强 曾 骐 谭元亨

书系编辑部

总主编：黄伟宗

主 编：司徒尚纪 王元林

港口篇编辑部

主 编：司徒尚纪 王元林

编委：（按姓氏笔画排序）

刘 强 汤苑芳 许桂灵 李 燕 李坚诚 李爱军

陈立新 孟昭锋 黄迎涛 熊雪如

广东省人民政府参事室
广东省人民政府文史研究馆
广东省海上丝绸之路研究开发项目组
广东省珠江文化研究会
组 编

总序



港口作为水陆运输转口基地，具有客货流吞吐功能；港口拥有陆向和海向腹地，深入广大城乡和海内外地区；港口附近还是临港产业区，可配置各种海洋产业，形成巨大的产业集聚区。故港口实际上是一个经济增长点或生长极，能产生巨大的经济辐射作用，带动周围地区的社会经济发展。举凡世界上临海的国家，无不对港口开发建设重视有加，并将其列入发展当地社会经济不可或缺的举措。特别是15世纪地理大发现以后，世界进入海洋时代，港口在航海和海洋经济发展中的地位日益凸显，因而出现不少新港口，直接影响到所在国家和地区的社会经济发展。我国伟大航海家郑和就说过，“财富取之于海”。港口作为扬帆航海的起点，也是财富聚集之地。在古代，广州是我国通往世界各地最大的一个港口，历有“天子南库”之称，广州港税收，为国家财政收入的一个主要来源。我国自西汉以降，即以合浦、徐闻港为起点，开辟了延续2000多年的海上丝绸之路，与世界各国进行和平、友好、平等的商业贸易往来，也借此进行文化交流活动，因此对人类文明进步做出了重大贡献，其中广州、泉州、宁波、海口、三亚等港口对此贡献匪浅。

广东濒临南海，海岸线曲折绵长，港湾众多，不少地区自古以来就被开辟为港口，从粤东樟林、柘林、潮州、汕头、南澳、汕尾、屯门、澳门、广州，到粤西阳江、电白、赤坎、雷州，到海南琼州、清澜、三亚，以及广西北海、钦州、防城等，都与海上丝绸之路发生了密切联系，有力地促进了当地社会经济的发展。对此，梁启超在《世界史上广东之位置》一文中指出：“今之广东，依然为世界交通第一等孔道。……虽利物浦、纽约、马赛不能过也。”基于广东交通的特殊地位，梁启超进一步指出：“广东非徒重于世界，抑且重于国中矣。”这里所说的“广东交通”，港口是一个最重要的组成部分。伟大的革命先行者孙中山先生在《建国方略·实业计划》中，就拟定了一个庞大的海洋开发战略，勾画了发展蓝图和布局方案。仅就海港建设而言，孙中山先生提出建设北方、东方、南方3个一等大港，营口、福州、海州、钦州4个二等港和辽宁至海南的15个三等港。其中在广东沿海的就有汕头、电白、海口港，以及汕尾、西江口、海安、榆林港4个渔业港，它们共同形成我国东部、南部海岸线分布的海港体系。同时，孙中山先生将这个海港建设与和它们相连的河流或腹地的整治、开发利用一体规划、设计，形成江海一体、海港和河港一体、海陆并举的建设观。例如建设南方大港（即广州港），其计划就包括了广州港本身的改良、西江河道整治、北江河道整治、东江河道整治、航线疏浚、运河开凿、新地填筑、水闸兴建、物资运输等，涉及多个部门和沿海城市与地区，实广及广州港陆向和海向腹地等问题，无疑是一份珠江流域和南海近岸海域开发规划方案。孙中山先生还将海港建设与海军基地建设相结合，认为开发海洋资源、加强外贸、发展海上航运与海军基地建设都是不可分割的。虽然由于孙中山先生过早逝世，这一计划未能完全实现，但它仍指引了以后我国港口的发展，为中华人民共和国成立后我国港口规划、布局、建设等提供了重要参考。

世界海洋是一个整体，不像陆地相互分割。孙中山先生深刻总结了长期海禁、忽视海权导致国土主权丧失、西方列强入侵的历史教训，指出：“自世界大势变迁，国力之盛衰强弱，常在海而不在陆，其海上权力优胜者，其国力常占优胜。”还特别指出，一个国家要掌握海权，必须要有控

制海洋的手段：建设一支强大的海军，这是国家的“富强之基”。而建设海军，必须发展造船业，使中国海军成为世界上最强大的海军之一，使中国成为一等强国。为此，在《建国方略·实业计划》中孙中山先生提出“创立造船厂”，“当有一航行海外之商船队，亦要多数沿岸及内地之浅水运船，并须有无数之渔船”。孙中山先生这一海权观和发展海洋经济的思想在中华人民共和国成立后逐步得到落实，特别是改革开放后，中国迅速崛起，中国海军活跃于世界海洋，成为全球重要的海军力量之一。

毋庸置疑，海陆国土开发、海洋产业发展、海洋权益维护，特别是我国“一带一路”倡议的实施等，都必须以海港为依托、为基地、为保障，所以，港口建设已成为我国沿海省区的一个重要任务。而广东作为我国最大、最强的一个海洋省，港口建设已被提上了重要议事日程，各项规划、建设方案源源而出，正形成向海洋进军、大力开发海洋的热潮。

在这种背景下，由广东省人民政府参事室、广东省人民政府文史研究馆指导，广东省珠江文化研究会组织，广东经济出版社出版的《海上丝绸之路研究书系（港口篇）》可谓正合其时，不仅可为广东海洋大省、海洋强省建设提供强有力的海洋文化软实力支持，而且可为实施“一带一路”建设提供决策参考，具有重要的经济、政治意义。

首先，该丛书总结了广东主要海港发生、发展、盛衰变化的历史过程、特点和规律，并提供了它们演变的一系列历史剖面。如千年不衰的广州港，其在历史上数易港址，从南海神庙附近扶胥港到今海珠区黄埔古港，到20世纪30年代黄埔港，再到现今大沙地黄埔新港等。虽历经多次变迁，但广州港仍没有衰败，一直发挥其功能，对广州城市商业贸易繁荣发挥了关键作用。又如潮州港，其古代在今潮州市原韩江出海口，后韩江淤积严重，港口南迁40多公里，港址也南迁，遂有汕头港兴起，对促进韩江三角洲经济开发起到了巨大的推动作用。故认识潮州港、汕头港的历史变迁和两者的关系，对潮汕地区发展战略、产业选择、布局、城市群建设等，有重要参考价值。对于新兴的珠海、深圳等港的历史，该丛书也备述其详，为当今港口的开发利用提供了参考资料。

其次，该丛书对各个港口的海陆腹地勾画了大致轮廓，这对认识港口地位、货流来源、结构和流向，甚有实际应用价值。如新兴的深圳港、珠海港，其现已成为珠江口两大巨港，吞吐量非常大，不仅事关两大特区的经济发展，而且与香港港、广州港、南沙港，以及当前正在发展的粤港澳大湾区建设关系甚大，该丛书对深圳港、珠海港的阐述，无疑可为环珠江口其他港口发展和协作提供借鉴。又如阳江港，虽原有一些渔港和小型商港，或渔商两港，但因港小、吨位不足，难以支持当地海洋经济振兴。近年来建设的吉树港，可泊万吨巨轮，又配备专用铁路，使其腹地远及华南和东南亚，这为阳江海洋产业发展提供了强大的动力和保障，是阳江以海兴市、以海旺市的强力支柱。类似这种港口腹地的交代和划分，及其区域关系的剖析，成为丛书的一大重要内容，增加了它们的应用价值。

再次，丛书以港口为核心，充分介绍了相关的海陆资源，从点扩展到面，涉及一个相当大的海陆区域，为海岸带、近岸海洋的开发利用，提供了丰富的资料。广东海洋资源非常丰富，单位面积海洋生产量比同样面积陆地生产量要高得多，效益也大得多，故临海地区比内陆富裕。语曰：“水深处民多富，水浅处民多贫；水聚处民多稠，水散处民多离。”丛书编著者深切了解港口与资源的关系，以相当的篇幅介绍了港口附近海产资源、海岛资源、滩涂资源、城镇资源、旅游资源、历史文化资源、人口资源（如疍民），涉及它们的数量、质量、分布、开发利用现状、存在问题和对策等，并做了较为全面、深入的阐述和评价，可供有关部门参考使用。如《阳江港与海上丝绸之路》一书，即对阳江市境内各大海河港的旅游资源赋存、开发利用做了较为客观、充分的介绍，特别是对海陵岛各景区的介绍，颇为翔实，读后如置身其中。这对认识这个国家级旅游景区、吸引游人，甚有裨益。其他诸作，也无不如此，故本丛书虽曰港口丛书，实无异于区域社会经济文化丛书。

此外，该丛书发端于海上丝绸之路，归结于“一带一路”，达到古为今用、为现实服务之目的，具有学术与现实相结合的时代特色，可供相关研究比照参考。广东沿海港口多有悠久历史，且其兴起和发展离不开海上丝绸

之路的兴衰。这其中涵盖了港口本身的历史、交通线、腹地、城镇群落、区域经济发展等，都直接或间接与港口所及港址、腹地、周边地区开发、海上贸易、海防安全、外交关系等相关，具有牵一发而动全身的利害。该丛书各卷，每介绍港口历史，多追溯其兴起的地理和历史基础，尤其后者，多与海上丝绸之路兴起相联系，从中可窥见海上丝绸之路对广东社会经济文化作用甚大，丝毫不让于其他省区。如湛江港卷，即从汉代徐闻、合浦港说起，经历代变迁，到清末广州湾崛起、现当代湛江港建设，大部分时间都离不开海上丝绸之路。又如阳江港，其在南朝时已为海上丝绸之路转口港，宋代海陵岛（时称溲洲）发展为海上丝绸之路补给站。南宋沉船“南海Ⅰ号”在附近海域沉没与此不无关系，该著作对此做了较详尽的介绍。其他各卷，也大抵如此。可知，丛书写作，从其伊始，即有与海上丝绸之路相联系的宗旨，故能有效地指导丛书之编著和出版，也可视为对开发广东海上丝绸之路资源、争报联合国人类文化遗产名录的一个响应。

2013年以来，我国实施“一带一路”倡议，广东很快作出了积极的反应，制定了相应的决策和要求，规定了各项具体任务，形成了响应中央这个重大决定的热烈气象和付诸实施的态势。各地也相应制定了相关的规划、对策与措施。在这种背景下，丛书各卷均设置了一定栏目，专述各港与“一带一路”建设的关系，提出相应的建议，供有关港口政府决策参考。这包括各港口的历史梳理，港口运作的经验启示，宜采取的政策、技术、措施等，不仅有助于港口建设，而且对它们所在区域的社会经济发展也大有裨益。白居易说，“文章合为时而著，歌诗合为事而作”，该丛书是实践了这一古训的。

再者，该丛书的很多内容是作者野外调查所得，明显地补充了历史文献、现代各类资料的不足，使之更具可靠性和真实性。如湛江港、潮州港、汕尾港、茂名港等卷，作者就深入港区现场考察，走访当事人，实地观察港口历史、现状，拍摄大量照片、绘制相应的地图等。这也说明，即使当今科学昌明、GIS技术发达，但也不能取代野外考察，后者仍是涉及区域的科学研究所不可或缺的。

最后，本人作为该丛书的一位主编，以上所言，难免有偏爱之嫌，敬请有关部门、地区和读者批评指正，是所欣幸。

是为序。

司徒尚纪

2018年1月17日于中山大学望江斋

前言

P r e f a c e

汕头地处闽粤之交，濒临南海，处于东海航线与南海航线交接的要冲，其附近水域历来是我国北方及长三角一带与东南亚及印度洋各国进行海上交往的必经航道。因此，汕头地区具有发展海上交通和贸易得天独厚的条件，是历史上海上丝绸之路的重要节点。自古以来，这里的人民就谙习水性，有着悠久的航海传统。有利的地理环境和人文传统为汕头港的形成和发展奠定了基础，促成以汕头港为依托的粤东经济社会发展历史长卷徐徐展开。笔者从“微观与宏观”“内贸与外贸”“历史与现实”三大视角对本书做些简单的介绍。

一、在微观与宏观之间

历史研究，首重求真。要求其真，必精于微观。本书作者在尽力占有史料的基础上，对汕头港历史发展与演变的诸多细节做了较为详细的考证。其次，对与汕头港相关的内贸交通线、外贸交通线及其走向变迁也做了一定的描绘。另外，还对港口腹地的主要货源、地理特征和风土人情做了一定的梳理，对于流通货物及流通种类的增加与减少，出口腹地和进口腹地的收缩与扩展，亦做出了自己的解释。微观研究或个案研究，着重史实的细节钩沉与精审考订。如果仅局限于细节或微观，很容易将历史引向“一堆杂乱无章的碎片”。因此，历史研究也需要“宏大叙事”，着重对史事的全面陈述与把握。本书时间跨度长，上溯秦汉，下迄当代，对历史时期汕头“港口—内外

交通线—腹地”三者之间相互依赖的关系及对潮汕经济社会发展的深刻影响做全面的分析，力图为广大读者呈现一段全面系统、不断变化的汕头港发展史，展示一个既有历史承续，又不断变迁的汕头商贸网络，描绘一幅以港口和内外贸易为依托的粤东经济社会发展的历史长卷。

二、在内贸与外贸之间

虽然早在秦汉时期，汕头地区就已开展了对外贸易，但是直至明清之前，汕头地区港口的主要动力还是国内贸易，外贸始终以国内贸易为基础。然而令人遗憾的是，以往对汕头港的研究主要集中在汕头海外贸易方面，对其国内贸易则研究不多。本书力图弥补前人研究的不足，在前人主要研究国外腹地的基础上，重点研究港口的国内腹地，对于历史时期国内腹地输出的农副产品种类，以及腹地与港口之间的交通运输渠道均做了一定的研究。在此基础上，本书注重通过以港口为联结点，把“港口—内外交通线—腹地”三者联系起来，放在中国古代传统经济与近代市场经济的背景下；注重传统腹地与汕头开放口岸互动关系的研究，把原来割裂的国内商贸网络与国外商业网络联系起来加以考察；注重港口在中外商贸交流中职能的变化，全面考察了汕头国内外商贸发展的历程，有利于在内贸和外贸相互转化的过程中把握汕头经济社会发展的历史风貌。

三、在历史与现实之间

历史上，汕头港口是中国古代乃至近代中外贸易的重要枢纽之一，但是研究中外商贸交流不能仅停留在中外贸易往来的种类和数量上，而应更深入地考察进出口物资的流向和影响，考察对腹地经济社会发展的复杂影响，以及考察对当代经济社会发展的借鉴意义，等等。本书的研究并非为历史而历史，而是在历史研究中体现强烈的现实关怀。港口兴商，港口的影响力如何在中国现代化进程中辐射和传播到腹地？腹地在近代化过程中，如何与港口

互动？随着世界贸易市场的扩展，美欧等发达地区的影响力越来越大，这些海外腹地的扩展变化对国内腹地又会产生什么样的影响？这些都值得深入探讨。当下，汕头地区经济转型之诸多困境，与汕头港的商贸模式密切相关。改革开放以来，汕头地区固然内外贸易突飞猛进，经济社会发展日益跃升，但这种经济模式也有很大的弊端：经济现代化严重依赖外部市场，整个汕头地区成为一个面向出口、同国内经济部门相对割裂的“低端制造业飞地”。在这块飞地内部，经济是同世界接轨的，但却没有对整个粤东地区和其他传统腹地产生太大的影响力。如何摆脱当下的转型困境，本书力图提供一些启发和思考。

总之，本书既是研究“过去”的书，又是面向“当下”的书，既希望对学术界有所贡献，也希望能给当政者一定的参考价值。当然，由于作者“志大才疏”，本书存在诸多不足之处。如本书力图尽可能多地占有史料，但由于时间和精力所限，史料的搜集仍有不足之处，致使甚多论证欠缺力度；又如本书点到了从自然经济占主导的传统商贸到市场经济占主导的近代商贸的转型，也点到了对当下汕头经济社会发展的参考意义，但是似乎没有提出多少高明的建议，留有遗憾，还望诸位专家读者多提宝贵意见。

— 目 —
C O N T E N T S
— 录 —

第一章

明清时期汕头港的形成与海上丝绸之路

- 第一节 明清时期汕头地区港口及其腹地 / 002
- 第二节 明清时期汕头地区港口对外贸易 / 014
- 第三节 明清时期华侨华人与汕头地区港口对外贸易 / 029
- 第四节 明清时期汕头地区港口对腹地经济社会发展的影响 / 044

第二章

清代后期汕头港的开埠与海上丝绸之路

- 第一节 开埠后的汕头港及其腹地 / 054
- 第二节 开埠初期汕头港贸易概况 / 062
- 第三节 开埠初期华侨华人与汕头港对外贸易 / 085
- 第四节 开埠初期汕头港与腹地经济社会发展 / 093

第三章

民国时期汕头港的发展与海上丝绸之路

- 第一节 民国时期汕头港及其腹地变迁 / 102

- 第二节 民国时期汕头港贸易概况 / 111
- 第三节 民国时期华侨华人与汕头港对外贸易 / 126
- 第四节 民国时期汕头港与腹地经济社会发展 / 133

第四章

转型时期汕头港的扩展与海上丝绸之路

- 第一节 转型时期的汕头港及其腹地 / 142
- 第二节 转型时期的汕头港贸易概况 / 147
- 第三节 转型时期华侨华人与汕头港对外贸易 / 160
- 第四节 转型时期汕头港与腹地经济社会发展 / 166

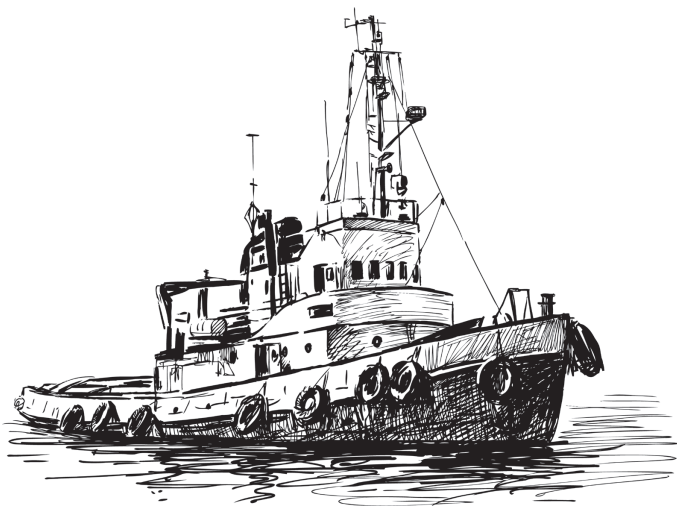
第五章

新时期汕头港的腾飞与海上丝绸之路

- 第一节 新时期汕头港口新貌及其展望 / 174
- 第二节 新时期汕头港与“一带一路” / 190
- 第三节 华侨经济文化合作试验区与汕头港对外贸易 / 221
- 第四节 新时期汕头港与腹地经济社会发展 / 233

后记 / 241

· 第一章 ·



明清时期汕头港的形成
与海上丝绸之路

汕头地处闽粤之交，濒临南海，处于东方国际贸易航道的中心位置。时人曾对这种优越的地理位置予以形象的描述：“潮郡东南皆海也，左控闽漳，右临惠广，壮全潮之形势，为两省之屏藩，浩浩乎大观也哉。春夏之交，南风盛发，扬帆北上，经闽省，出烽火、流江，翱翔乎宁波、上海，然后穷尽山花岛，过黑水大洋，游弋登、莱、关东、天津间不过旬有五日耳。秋冬以后，北风劲烈，顺流南下，碣石、大鹏、香山、厓山、高、雷、琼、崖，三日可历遍也。外则占城、暹罗，一苇可杭；葛逻吧、吕宋、琉球，如在几席；东洋日本，不难扼其吭而捣其穴也。”^①有利的地理环境为明清时期汕头地区外贸港口的繁荣奠定了基础。本章试以明清时期沙汕头港（汕头港的前身）及附近外贸港口为研究对象，对开埠之前的汕头港及其对潮汕经济社会的影响作以剖析。

第一节 明清时期汕头地区港口及其腹地

一、汕头港的历史成因

汕头地区地处我国东南海岸，东邻福建的泉州，西连广州，隔南海与东南亚诸国相望，处于东海航线与南海航线交接的要冲，其附近海域历来就是我国北方和江、浙、闽地区与东南亚及印度洋各国进行海上交往的必经航

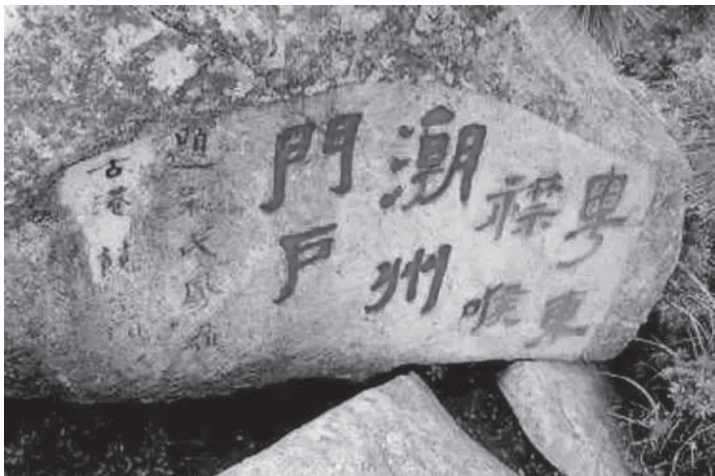
^① 蓝鼎元：《潮州海防图说》。

道。因此，汕头地区具有发展海上交通和贸易得天独厚的条件，自古以来这里的人民就谙习水性，有着悠久的航海传统。汕头港的兴起与古代潮州古城的内外贸易密切相关，可以说，古代潮州港的发展是近代汕头港兴起的预备。

潮州港的历史可以追溯到秦汉。其时，东南地区的海上交通已称发达，出现从交趾或番禺到江淮一带的航线。由于受到当时航海技术的限制，汉代的航海还不能越出循岸和分阶段航行，即所谓“梯航”的水平，远距离的航海往往需要在中途做多次停靠和补给。随着海上交通的日益发展，我国东南沿海兴起了一系列中继港口，潮州港即是其中之一。也就是说，潮州港最初是作为一个造船中心和沿海航运的中继港而出现的。这一时期潮州造船业和港口航线的发展，为以后潮州地区的内外贸易奠定了良好的基础。

隋唐时期是潮汕地区经济快速发展时期。农业方面，水稻成为最重要的农作物品种，韩江三角洲和榕江、练江平原一带成为潮州重要的粮食产区；蕉麻和蚕桑等经济作物也得到了很大的发展。在农业的推动下，潮州的手工业也日渐起色。蕉布和丝绸纺织业成为重要的手工业部门；陶瓷业也开始崛起。以潮州城为中心，西北到城南一带集中了成片的瓷窑群。伴随着经济社会发展，潮州的港口贸易也得以发展。潮州港口的性质也逐渐由内贸港口向内外贸综合性港口转化。如至唐代，潮州已与交趾有了频繁的贸易往来。在潮州城南池湖村相传有通航安南的码头，曾建过“安南庙”。庙已废，但其地至今尚有“安南渡口”之称。伴随贸易的开展出现了交趾人士在潮州寓居的现象。

宋元时期，潮汕地区的经济有了飞跃的发展。农业方面，随着水利的兴修和耕作技术的提高，粮食的产量不但足以满足本地区人口的需要，而且还有盈余销往福建一带；手工业方面，陶瓷业已相当发达。潮州以笔架山为中心的宋代瓷窑窑址的分布范围方圆达15公里，笔架山窑址最为密集，故其地古称“百窑村”。农业和手工业的繁荣为潮州开展对外贸易创造了物质条件。这一时期本地区的主要内外贸港口已经转变为凤岭港。20世纪30年代在潮州凤岭出土了大量宋代的海船桅杆、大锚、船缆和瓷器。以凤岭港为中心，潮汕地区的各种货物大量外销。特别是潮州笔架山的瓷器大量出口到东



国学大师饶宗颐为凤岭古港题写的“粤东襟喉、潮州门户”

亚、东南亚甚至更远的地方，在国外许多地方都有宋代潮州瓷器的出土。与此同时，铜钱的走私也相当引人注目。两宋时期，为便于商贸活动的开展和铜佛像制作的需要，日本和东南亚各国对中国铜钱的需求量非常大，中国商人多载铜钱前往各国进行贸易，交换香料、珍珠等货。但宋时法律禁止铜钱出口，因此，通过潮汕地区走私出口的铜钱数量相当巨大。宋代潮汕地区本地产铜不多，铜钱制作所需之铜多来自福建汀州。潮商将汀州的铜钱运至潮州出口。20世纪30年代在潮州凤岭港口附近的沉船上就出土了大量宋代的铜钱。而且当地官员也卷入到铜钱的走私贸易中，如嘉定六年（1213年），张镐“试郡潮阳，专事苛敛，运铜下海，为人所持”^①。

元代，统治者奉行对外开放的政策，潮州地区的港口和内外贸易更是获得了很大的发展。时人曰：“潮去广二千里，盖东履至是而止。岸海介闽，舶通瓯吴，及诸蕃国，人物辐辏。”^②可见，元代潮州的对外贸易在宋代的基础上有所发展。

到明代中后期，潮汕地区的主要港口开始转移到今天汕头港的周边地区，成为汕头港正式崛起的过渡。当时揭阳县的鮀浦港（今汕头市升平区鮀

① 《宋会要辑稿》之《职官》七三之四六。

② 《永乐大典》卷五三四五《潮字》。

浦镇)和溪东港(今汕头市升平区溪东村)发挥的作用越来越大,成为明朝嘉靖以后联结潮州城最重要的内外贸易港口。宋元以来,鮀浦港一直是揭阳的重要出海口,其在嘉靖前也曾发挥重要的作用。嘉靖时期鮀浦港附近一度出现泥沙淤积,出海口前“有沙汕瘠出,横激巨浪,滔涌拍天,海、揭、饶三邑之民往来舟楫多覆没”^①。在都御史翁万达的建议下,当地官员组织民力连接清、西二溪,从而使揭阳商民出海时得以避开沙汕,从此“戍者、输者、往来为业者,咸以为便”^②。值得注意的是,翁万达所记载的“沙汕瘠出”之处即为后来汕头港的形成之地。从鮀浦港出发,揭阳商民“以下海为业者,惯于外国交通”^③，“市夷邦之利器名物,扬帆历诸种落,逾岁乃归”^④。

倭寇猖獗时期,许朝光“据潮(阳)揭(阳)牛田、鮀浦等处,凡商船往来大小,皆给票抽分,名曰买水”^⑤,鮀浦港继续发挥着走私贸易港口的作用。但由于受出海口泥沙堆积的影响,鮀浦港的地位日渐下降,而离出海口较近的溪东港开始崛起,成为明朝后期韩江下游西支入海口处最主要的外贸港口。隆庆二年(1568年)“林道乾陷溪东寨”,“四年(1570年),许瑞入居溪东寨”。溪东港在各海寇的占据下成为潮州地区重要的走私贸易港口。时人钱梦松曰,“澄邑为海寇出没之地,绸缪未雨,首重溪东”,又曰,“澄海为潮郡左翼而溪东一寨又邑之要地,潮之咽喉也”^⑥。

鮀浦港和溪东港内外贸易的繁荣使潮州出现了一种非常独特的海洋文化——放鸡山文化。放鸡山地处当时揭阳(后为澄海)和潮阳相夹水道的中心位置,是鮀浦港和溪东港出海贸易的必经之地。从鮀浦港和溪东港出发的商船在经过放鸡山时,“必祷神,以鸡不熟荐之,遂放雌雄听其孽息”,此后“所至必获利吉”^⑦。可见,当地商民每次出海时都要在岛上放雌雄两只活鸡以祈求海路平安,以致在当时的放鸡山上形成了鸡群遍布的壮观景象。

① 翁万达:《翁万达集》卷四《鮀济河记》,上海古籍出版社,1992年。

② 同上。

③ 隆庆《潮阳县志》卷二《县事记》。

④ 雍正《澄海县志》卷二十《海氛》。

⑤ 隆庆《潮阳县志》卷二《县事记》。

⑥ 嘉庆《澄海县志》卷二十二《海防》。

⑦ 康熙《饶平县志》卷十五《艺文》。

这种为了满足自己海外贸易的精神需要而形成的经常性行为构成了潮州具有浓郁地方特色的海洋文化——放鸡山文化。放鸡山文化的形成在一定程度上反映了明代中后期鮑浦港和溪东港对外贸易的繁荣。而鮑浦港和溪东港出海口附近“沙汕”的出现，既是鮑浦港和溪东港走向衰落的重要原因，也是日后汕头港兴起的地理预备。

至清代，汕头港的前身沙汕头港正式出现，但其只是作为主要港口的附属港口而呈现。初期，潮汕地区最重要的港口是庵埠港（属今潮州市潮安县）。早在清顺治年间，庵埠就有海关之设，《庵埠邓氏族谱·冠儒公家传》载：“粤东之有海关也，征收沿海商人贸易税务。清世祖章皇帝入国时，分拨从龙兵丁经理各口，日久皆归土著……而庵埠实为各口之首。”^①在总口之下，溪东港（今汕头市升平区鮑浦乡溪东村）、东港（今汕头市金园区境）、西港（今汕头市升平区境）、沙汕头港（今汕头港）成为各分口。这一港口体系和韩江出海口的西溪密切相关。韩江下游西溪主干道经海阳县庵埠镇，进入澄海境内分为数支，分别由溪东港、沙汕头港、东港、西港等处入海。在这一体系中虽然港口众多，但在不同时期其发挥的作用却不尽相同。^①平定三藩叛乱之前，庵埠海关的设立以及尚氏政权对海外贸易的重视，潮州的海外贸易尤其是以庵埠为中心，以东港、西港和溪东港为分港的海外贸易得到了很大的发展，并一度相当繁荣。西港、东港和溪东港还形成了潮州著名的三大埠市。乾隆《澄海县志》对当时西港、东港和溪东港的繁荣景象做了形象的描述，其“东临大海，为水陆要冲，商贾舟航所聚，兴贩所集，其初盖云曼星繁矣”^②。^②由于历史的传统，西港、东港和溪东港多以东洋日本和台湾郑氏政权为贸易对象，对清政府的边疆安全形成威胁，因此在康熙初年实行的迁海政策中，三港也得到了最严厉的惩处，自三港到庵埠的大片区域均在迁界之列。“白海峭恬安，溪港湮塞，船舶往来皆由莱芜径达南港，而旧东港、西港、溪东港三埠市亦遂耗焉。”^③这就使以庵埠

^① 庵埠志编纂委员会：《庵埠志》，新华出版社，1990年，第162页。

^② 乾隆《澄海县志》卷二《埠市》。

^③ 同上。

为首的东港、西港和溪东港的对外贸易一度遭到了沉重的打击。^③康熙开海后，在庵埠设正税总口，这一地区的对外贸易又重新兴起。首先，庵埠所在的龙溪都“当三县（海阳、揭阳、澄海）之交”“夙号冲要”。韩江主干道西溪经由庵埠分为三支，分别于溪东港、东港和西港入海，而庵埠即处于三溪分流的总纲之处，为通往潮州城的必经之路。雍正时“庵埠迹海滢，烟火万家，商贾百货之所集也”^①。乾隆《澄海县志》亦载“庵埠镇，商贾舟楫辐辏”^②。嘉庆年间邓昌时在考察潮州海防时认为澄海最重要的出海口是水吼，水吼即庵埠出入之孔道。可见庵埠港在潮州地区的对外贸易中尤其是在早期的对外贸易中发挥着重要的作用。与庵埠港相配合的出海口仍然主要是溪东港、东港和西港三处海港。溪东港、东港和西港俱在澄海县城南三十里，“为水陆要冲，商贾舟航所聚，兴贩所集”^③，尤其是溪东港“在双溪口外，舟楫停泊，若蜂屯蚁聚”^④。总之，以庵埠为中心，以溪东港、东港和西港为辅助的港口体系是清代乾隆以前潮州最主要的外贸港口。

有学者认为清代汕头开埠前，樟林是潮州最主要的外贸港口，笔者认为不妥。两本县志的不同记载可以为证。

乾隆《澄海县志》载：“是邑自展复以来，海不扬波，富商巨贾，卒操奇赢，兴贩它省，上溯津门，下通台厦，象犀金玉与绵绡皮币之属，千艘万舶悉由邑境分达诸邑，其自海南诸郡转输米石者尤为全潮所仰给，每当春秋风信，东、西两港以及溪东港、南关之间扬帆捆载而来者，不下千万计。高牙错处，民物滋丰，握算持筹，居奇囤积，为海隅一大都会。”^⑤

嘉庆《澄海县志》载：“是邑自展复以来，海不扬波，富商巨贾，卒操奇赢，兴贩它省，上溯津门，下通台厦，象犀金玉与绵绡皮币之属，千艘万舶悉由邑境分达诸邑，其自海南诸郡转输米石者尤为全潮所仰给，每当春秋风信，东、西两港以及溪东港、南关、沙汕头、东陇港之间扬帆捆载而来

① 蓝鼎元：《鹿洲初集》之《海阳县图说》。

② 乾隆《澄海县志》卷一《形胜》。

③ 乾隆《澄海县志》卷二《埠市》。

④ 乾隆《澄海县志》卷一《形胜》。

⑤ 乾隆《澄海县志》卷二《埠市》。

者，不下千万计。高牙错处，民物滋丰，握算持筹，居奇囤积，为海隅一大都会。”^①

两县志所载内容基本相同，只是嘉庆志比乾隆志多了沙汕头港和东陇港而已。但是这点小小的区别却证明至少在乾隆以前，以庵埠港为首的东港、西港和溪东港是这一时期潮州最重要的外贸港口。乾隆年间，由于韩江下游蓬州都的堤岸多次发生崩坏现象，通往东港和西港的河道发生湮塞，“从前河道深通，宣泄犹易，自双溪口淤塞以来，入则奔腾，出则涓滴”^②。河道的淤塞终于导致了庵埠港、东港、西港和溪东港的衰落。需要指出的是，虽然这一时期沙汕头港已经出现，而且“地临大海，风涛荡涤，有淤泥浮出，作沙汕数道，前有海澳，由放鸡山而入，东对莱芜，西通潮阳之达濠、后溪，为海道出入门户”^③，但是在以庵埠港为总口的体系中并未发挥重要的作用。以庵埠港为首的溪东港、东港和西港衰落后虽然为沙汕头港的崛起创造了前提条件，但沙汕头港的真正崛起还需要时间。此后，在潮汕地区的对外贸易中，澄海县城北30里处，即韩江北向支流出海口处的樟林港一度发挥最重要的作用。但是到嘉庆年间沙汕头港已开始成为“商船停泊总汇之地”^④，开始与樟林港并驾齐驱。至道光年间，由于韩江东溪水浅沙淤，樟林港开始呈现出明显的衰落迹象。韩江西溪的重要性再次体现出来，“凡潮、揭、澄、饶、惠、普之艘皆沿西溪以达城下”^⑤。于是，汕头港作为潮汕地区第一大港的重要地位正式确立。随着贸易的开展，在沙汕头出海必经之地放鸡山上，商民建有两座天后宫，天后宫的兴建反映了沙汕头内外贸易的繁荣。^⑥五口通商以后，汕头成为条约承认之外的最重要的对外贸易港口，其出口货物除运往国内各个地区外，还运往美国和英国等地。

从上述分析可知，汕头港的兴起与古代潮汕地区的政治经济中心潮州城

① 嘉庆《澄海县志》卷八《埠市》。

② 庵埠志编纂委员会：《庵埠志》，新华出版社，1990年，第306页。

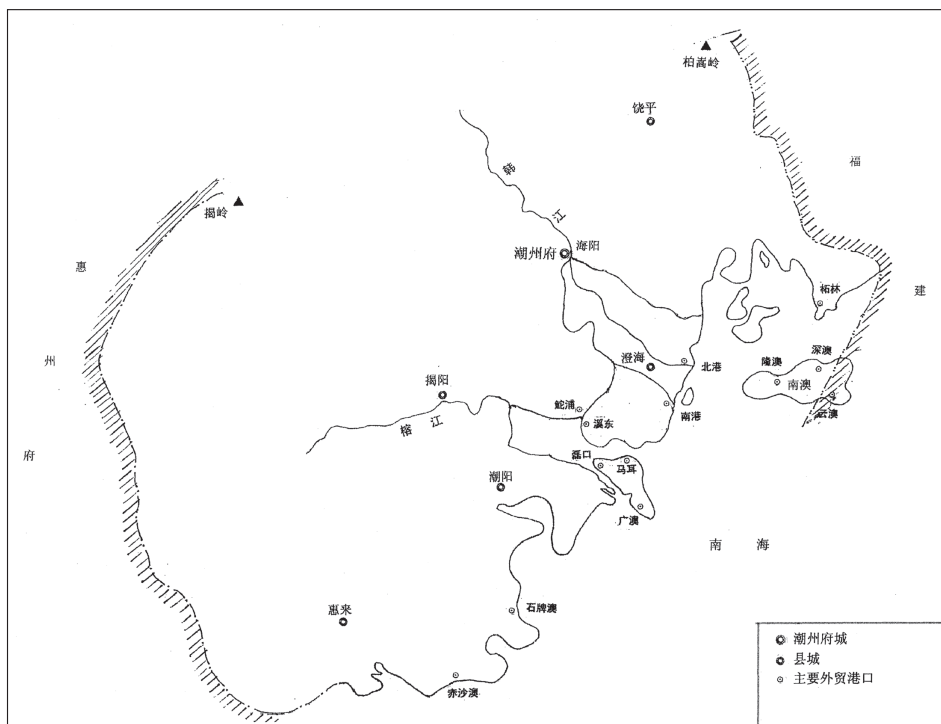
③ 乾隆《澄海县志》卷一《形胜》。

④ 嘉庆《澄海县志》卷七《山川》。

⑤ 光绪《海阳县志》卷三《輿地略三》。

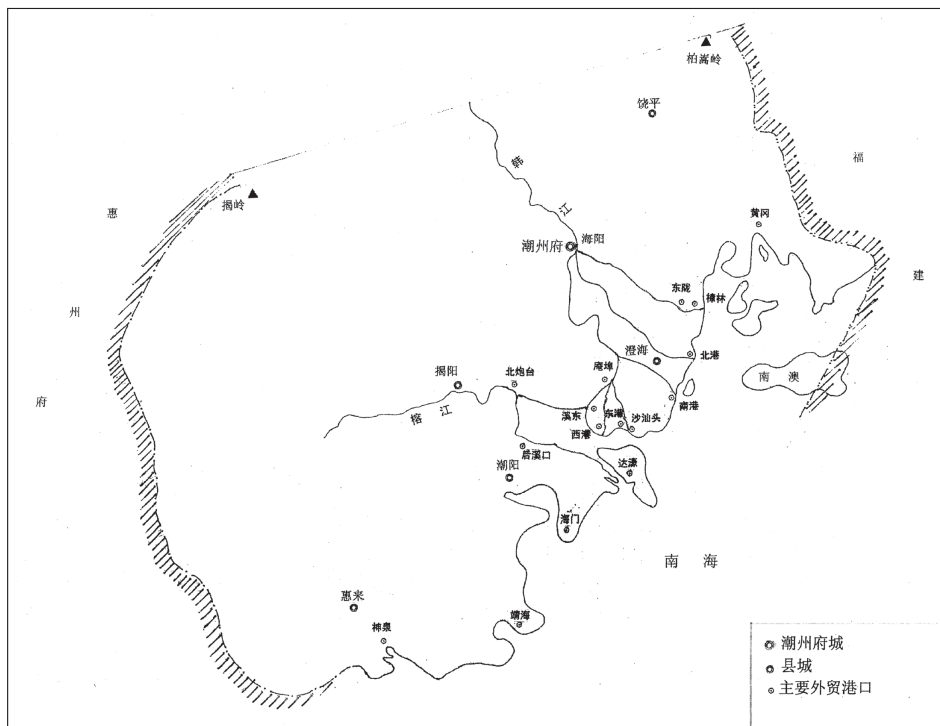
⑥ 嘉庆《澄海县志》卷十六《祀典》。

密切相关，无论是潮州古港、凤岭港，还是后来的庵埠港，都是为潮州古城服务的。以至于第二次鸦片战争后，潮汕地区开放的通商口岸仍命名潮州，只不过实际地点设在汕头而已。另外，在潮州古港—凤岭港—庵埠港—汕头港发展变迁过程中，韩江的淤积和潮汐的变化起着重要的作用。在古代，“商船贩舶往来如蚁，大率凭舳舻之盈虚，占潮汐之长落，朝出暮归，晷刻不爽，不然望洋而叹，其又何恃以无恐哉”^①。唐时，潮至恶溪，在潮城上，因此当时潮州主要的港口就是潮州城。后来，潮到急水，而附近的凤岭港成为明以前的主要贸易港口。清代潮水只能抵达庵埠之上，外洋大船可以依靠潮汐的推力抵达庵埠，因此庵埠就成为清代早期最主要的外贸港口，在清代早期的对外贸易中发挥主导作用。至清代后期，随着韩江出海口东溪和



明代潮州外贸港口分布图

① 乾隆《澄海县志》卷一《潮汐》。



清代潮州外贸港口分布图

西溪泥沙淤塞的进一步发展，汕头港正式成为潮汕地区最重要的贸易港口。因此，汕头港的兴起是潮汕地区港口发展变迁的自然结果。

二、汕头港口交通网络

尽管开埠之前的汕头地区港口历经多次变迁，形成了各港口兴衰起伏的动态发展特征，但由于汕头地区便利的交通网络及其经济腹地的内在需求，汕头港口的发展始终能做到衰而再兴，并获得更大的发展。

就古代汕头地区港口的交通网络而言，潮州府城始终是最重要的中心点，各港口虽多有变迁，但其通往腹地的第一站始终是潮州府城。在港口和潮州府城之间，由于河汊众多，航道也较为复杂。明代，“韩江沿于老鸦

洲，扼中流不直泻，为城之关键也。流分为三，一自南厢溪口会于秋溪达于水寨入于海；一自南厢过登云、登隆、隆津及于南桂分流，东过冠陇至于辟望达于南关入于海，西过圆头至于梅溪达于鮀江入于海；一自溪口东南流界于水南江东及于急水，过蓬洞至于南桂与南厢水合，又分蓬洞过东林至于辟望达于北关入于海”^①。可见明代韩江的出海口有四处：一为水寨，即后来的东陇港和樟林港附近；一为南关，一为北关，均为辟望港（后来的澄海县城）的外港；一为鮀江，即鮀浦港和溪东港附近。由于明政府在水寨设水军以拒番舶，因此附近的东陇港和樟林港在明代并没有发挥对外贸易的作用。北关，即后来的北港，由于其上游急水门处“两山如拒，中横大石，水势奔激，湍驶难挽”^②，因此不利于船只的行驶，因此辟望港的附属港口南港和鮀江口的鮀浦港和溪东港成为明代韩江下游入海口处的主要外贸港口。

清代前期，韩江下游南溪的入海河道发生了很大的变化。韩江主干道西溪经庵埠附近一分为三，分别由溪东港、东港和西港入于海。因此乾隆之前，以庵埠港为首的东港、西港和溪东港一起成为潮州最重要的外贸港口。乾隆以后，由于韩江下游蓬州都的堤岸多次发生崩坏现象，通往东港和西港的河道发生湮塞，“从前河道深通，宣泄犹易，自双溪口淤塞以来，入则奔腾，出则涓滴”^③。河道的淤塞终于导致了庵埠港、东港、西港和溪东港的衰落。由于海禁政策相对宽松以及庵埠等港的衰落，韩江东溪入海口处的樟林港和东陇港成为潮州最主要的外贸港口。嘉庆以后，韩江下游河道再次发生变动：“东溪水浅沙淤，凡潮、揭、饶、惠、普之艘皆沿西溪以达城下。”^④樟林港开始衰落，而西溪入海口处的溪东港和汕头港成为潮州最主要的外贸港口。

在抵达府城之后，通往内地腹地的交通网络可参照潮汕地区久已存在的食盐贸易路线。史载“桥（潮州广济桥）商领给军门大票到东界等场买

① 嘉靖《潮州府志》卷一《地理志》。

② 顺治《潮州府志》卷八《山川部》。

③ 庵埠志编纂委员会：《庵埠志》，新华出版社，1990年，第306页。

④ 光绪《海阳县志》卷三《輿地略》。

盐……至三河接卖，汀商逾岭过赣州、袁临等府，瑞金、会昌、石城等县从东关下，谓之汀盐”^①。可见这条食盐贸易路线的起点即为潮州府城广济桥，终点为江西赣州等地。其中两端的路线较为清晰，从广济桥到三河镇主要沿韩江，所用交通工具为民船。《澄海县志》云：“农工商贾皆借船为业，其稳底船兴贩于三阳、大埔之间。”^②从会昌到赣州和袁、临等府主要沿贡水和赣江。而中间从三河到江西贡水的路线主要有二：一线从三河市镇沿神泉河、汀江抵达上杭、长汀，然后逾岭过瑞金抵会昌贡水；一线从三河经武平逾岭抵会昌贡水，至贡水两条路线又合二为一，最终汇于赣江。

第一条路线，从三河镇到长汀主要沿神泉河、汀江。“凡惠、潮舟楫入闽多由之（神泉河）。”^③神泉河与汀江相邻，但并不相接，因此在神泉河终点上岸后须过岭至上杭店上。店上在汀江沿岸。然而，由店上通往上杭县城乃至汀州府并非坦途。关于此段航线，嘉靖《汀州府志》载：“自长汀府顺流而下，两日可至上杭”，“自县（上杭）前至大孙头可七八十里，乘三板小船一日可至此，以下滩势愈峻，上流舟师不敢下，至是必易舟以行，又数十里至店上”^④。可见，这段水路中流多险滩，需数次易舟路行。明朝都御史翁万达对这些险滩记载较详：“盖诸滩皆然，而龙、祭为甚。祭滩隶长汀，龙滩隶上杭，长各三里许，杂然顽石，偃蹇波中，密列星状，错若星布，森若戟立，蹲若虎距，乍隐乍现，或起或伏，有逻诸相辅而害舟之状。”由于这些险滩阻碍了航道的畅通，因而嘉靖年间汀州郡守陈君平召集匠工利用两年的时间将河中的险滩清除。“自是，士商往来，亦赖无恐”^⑤。过长汀到瑞金，亦要逾岭而过。关于此岭，嘉靖《瑞金县志》载：“县（瑞金）东二十里抵大隘岭，自岭东六十里为福建长汀县。”^⑥过大隘岭后即为锦江，沿江抵会昌，汇于章江、贡水。康熙《瑞金县志》载：“瑞

① 顺治《潮州府志》卷二《盐政考》。

② 康熙《澄海县志》卷五《风俗·士民之俗》。

③ 嘉庆《大清一统志》卷四四六《潮州府》。

④ 嘉靖《汀州府志》卷一《水路》。

⑤ 翁万达：《翁万达集》卷三《汀郡守华山陈君平两滩碑》。

⑥ 嘉靖《瑞金县志》卷一《地舆类》。

金上游……其溪水（锦江）自闽岭之界始，特滥觞而下汇于章江，此实贡江之源……凡宁兴泊瑞往来闽汀者必涉此溪。”^①

第二条路线，从三河至武平主要沿程乡县内韩江上游的一条支流石窟河。康熙《程乡县志》载：“北有镇平、石窟……处路通汀（武平）、赣。”^②过武平抵赣州会昌亦要逾岭而过。《闽书》载：“鹤岭，在县（武平）西十里，江、广往来要路。”^③过鹤岭后到达羊角水，羊角水“东达武平，南达程乡，为会昌襟吼，湘水（贡水）发源于此”^④。沿羊角水可达贡水与前一条水路相合。

可见，就开埠之前汕头港口的交通网络而言，无论对于韩江下游的港口变迁，还是对于韩江、汀江、赣江等水路的联结，自然地理因素都发挥着关键性作用。自然地理因素是港口得以存在和发展的基本要素或决定性要素。

三、汕头地区港口腹地概况

按照经济地理学的解释，腹地是指位于港口城市背后、提供出口物资和销售进口商品的内陆地区。关于明清时期汕头地区港口的腹地概况，雍正《海阳县志》曾载：“居城市者多事工贾……居货挟货以游，亦止于汀赣。”^⑤大埔县民更是于荆、闽、豫章等地经商。从这些记载来看，明清时期汕头地区港口的腹地除临近区域外，还包括福建汀州和江西赣州一带，即粤闽赣边经济区域。粤闽赣边经济区地处我国东南丘陵地带，南部为沿海平原，北部多为山地和丘陵，韩江水系贯穿其间。独特的自然环境和历史积淀，使这三个行政区划各属的区域早在明清时期就形成了一个共同的市场经济体系——粤闽赣边经济区域。潮汕地区与汀州、赣州等内陆地区的交往，是一种互相补充、互通有无的山海贸易。商品以鱼盐柴米等为大宗，这种商

① 康熙《瑞金县志》卷二《地輿志》。

② 康熙《程乡县志》卷一《輿地志》。

③ 何乔远：《闽书》卷二十一《方域志》。

④ 顺治《赣州府志》卷二《輿地志》。

⑤ 雍正《海阳县志》卷八《风俗·士民文俗》。

贸往来确切地应称为“食盐之路”或“粮食之路”。食盐沿韩江而上销往汀赣，汀赣之粮食沿韩江而下运抵潮汕地区。另外，潮汕地区煤矿稀少，烧制瓷器、煮盐以及日常生活所需均用木柴。汀赣山区的木柴和一些日用商品顺着“粮食之路”源源不断地运往潮州府城及沿海港口。而潮汕地区从海外贩运而来的异方奇珍，也顺着“食盐之路”销往汀赣地区。

第二节 明清时期汕头地区港口对外贸易

一、汕头地区港口贸易对象

（一）明代外贸对象

明代，在较长的时间内，日本一直处于地方大名割据混乱的时期。各大名为增强实力，争相从事中日贸易。明中叶以前中日间的贸易以官方的勘合贸易为主，同时也有一定的私人贸易往来，“富而淑者或登贡舶而来，或登商舶而来”^①；早在洪武初年，潮州南澳岛就“多与番舶通”^②。至洪武二十六年（1393年），信国公汤和巡视闽粤海疆时仍然“奏南澳为倭藪”^③。永乐年间，明政府再次迁界将南澳岛居民移往苏湾等处安插。南澳岛虽变为墟地，但仍为倭寇的巢穴，到嘉靖时南澳岛仍然是“番舶为患”^④。可见，明前期潮州一直与日本保持着贸易往来。另外，盛产各种香料的南洋各国亦是潮州的重要贸易对象。如正统九年（1444年），“广东潮州府民滨海者纠诱旁郡亡赖五十五人私下海通货爪哇国”^⑤。嘉靖年间，潮

① 胡宗宪：《筹海图编》卷二《倭国事略》。

② 康熙《饶平县志》卷一《山川》。

③ 杜臻：《闽粤巡视纪略》卷三。

④ 嘉靖《潮州府志》卷一《地理志》。

⑤ 《明英宗实录》卷一一三“正统九年二月辛巳朔”。

州府饶平县柘林湾一带“暹罗诸倭及海寇常泊巨舟”^①。嘉靖以后，日本和暹罗诸国虽然仍是潮州的主要贸易对象，但是表现形式有了一定的不同，即日本和暹罗商人多乘葡萄牙船只前来潮州贸易。如《日本一鉴》载，日本之夷“有从商者，多以佛郎机之船来市广东海上”。又如嘉靖三十三年（1554年），“佛郎机船来，徐铨等诱倭市南澳”^②。而暹罗商人多作为葡萄牙人的代理商乘葡萄牙船只一同前来潮州贸易。

这一时期，汕头地区港口的外贸对象除了日本、暹罗、爪哇等传统贸易伙伴外，还增加了新的贸易对象，这就是西方殖民者，如葡萄牙、西班牙、荷兰等。葡萄牙西来后急于同中国开展贸易往来，但是葡萄牙商人在中国的种种不法行为引起了明政府的不满。嘉靖初年，葡萄牙人入侵广州遭到驱逐，广州不仅断绝与葡萄牙的贸易往来，而且“并绝安南、满喇伽，诸番舶皆潜舶漳州私与为市”^③。葡萄牙商人在广州争取合法贸易失败后，转而北上，在中国东南沿海寻找新的贸易地点。除了浙江双屿、福建走马溪外，潮州南澳岛也是葡萄牙商人的重要贸易地点。《粤大记》载：“时佛郎机违禁潜往南澳，海道副使汪柏从臾之，以忠力争曰：‘此必为他日东粤忧，盍慎思之’。柏竟不从。今则根深蒂固矣。”^④奇怪的是对于这么重大的事情，潮州地方文献却没有多少记载。其原因在于葡萄牙人故意伪装了自己的身份。葡萄牙商人很清楚，自己在中国很不得人心，所以没有把自己说成是葡萄牙人，而把自己乔装改扮成暹罗商人或马来商人，然后搭乘这些商人的船只和他们一道航行前来。另外，西班牙占领菲律宾后，急需中国的丝绸、瓷器等各种生活用品，厦门、漳州、泉州以及潮州一带的商人纷纷到菲律宾从事贸易活动。到明代后期，荷兰人亦直接参与到潮州的对外贸易中。阮元《广东通志》载，“明人防海知设水寨于柘林，而不知南澳之不可弃，迁其民而虚其地，遂使倭奴、红彝盘踞猖獗”^⑤。这里的红彝即指荷兰人。

① 嘉靖《潮州府志》卷一《地理志》。

② 郑舜功：《日本一鉴·穷河话海》卷六《流述》。

③ 《明世宗实录》卷二零六“嘉靖八年十月癸亥”。

④ 郭棐：《粤大记》卷九《宦绩类·丁以忠》。

⑤ 阮元：《广东通志》卷一二三《海防略一》。

终明一代，虽然潮州的贸易对象包括日本、暹罗、爪哇、安南、葡萄牙和西班牙等国，但由于受海禁政策影响，南洋诸货藏于当地民家易于暴露目标，受官府盘查，而日本商人“但有银置买，不似西洋人载货而来，换货而去也”^①，因此盛产贵金属白银的日本是潮州府最主要的贸易对象。

（二）清代外贸对象

清代汕头地区港口的外贸对象仍然包括东亚和东南亚诸国以及西方殖民者，但主要贸易对象变化明显。

东洋贸易方面，乾隆以前，对日本贸易占据主导。其主要原因是日本仍然是贵金属如白银和铜的重要输出国，潮州商人在明代对日贸易的基础上也积累了丰富的经验，而清政府为了获取日本的铜和防范南洋华侨的行为，采取了“重东洋，禁南洋”的海外贸易政策。这都为潮商开展对日贸易打下了良好的基础。清政府虽然在康熙二十三年（1684年）才“开海”，但从《华夷变态》的记载来看，自清开国以来，潮州每年都有商船驶往日本，因此在“开海”以前，已经有大量潮州商人从事对日贸易。随着海上贸易活动的日益频繁，江户幕府为了防止日本的白银不断外流，1715年公布了“正德令”，限制清朝船只每年不得超过30艘，贸易额每年不超过6000贯。这一法令杜绝了额外船只入港及走私贸易，潮州对日贸易急剧减少，此后潮州与琉球的贸易迅速发展。这一转变和日本与琉球关系的变化有关。清朝早期，琉球与日本的贸易主要控制在萨摩藩的手中。后来江户幕府为了改变萨摩藩对琉球的独占现象，便对琉球采取了各种优惠政策，尤其是在支付给琉球白银的问题上给予了日本国内所没有的优待。琉球白银供应的充足，使得潮商由对日本贸易转向了对琉球贸易。《历代宝案》中记载了大量潮州船“漂流”到琉球的情况，有学者认为，所谓的“漂流”只是一种假象，其实质是借“漂流”之名从事对外贸易。

南洋贸易方面，潮州府的主要贸易对象为暹罗和安南诸国。虽然乾隆以

^① 胡宗宪：《筹海图编》卷四《福建事宜》。

前潮州府即与暹罗和安南有一定的贸易往来，但是贸易的繁荣还是在乾隆以后。其原因有三：一是上述日本“正德令”的实施大大限制了潮州府的对日贸易，潮商多转向南洋贸易；二是清政府因粮食问题实行了“解禁南洋”的政策，潮商多以贩运粮食为名前往暹罗和安南贸易；三是暹罗发生“普尔公事变”后，英荷等国势力退出暹罗，中暹贸易完全掌握在潮州华侨手中。这些都为潮州与暹罗、安南贸易的开展提供了机遇。“暹罗与中国间的帆船贸易，每年在五、六、七月，大约有七八十艘帆船由暹罗起程，载着米、糖、苏木、槟榔等物，每船约重300吨。这些船大半是在暹罗造的，属于居住在曼谷的中国人和暹罗人所有，由广东东部的潮州人驾驶。”^①对安南贸易方面，《明清史料》有大量关于潮州商船前往安南经营贸易的记载，如余协隆、余之焕、陈协老等。至嘉庆、道光年间，潮州对安南的贸易尤为引人注目。随着对外贸易的发展，安南钱币大量流入潮州并成为当地重要的流通货币，其种类有光中通宝、景盛通宝、景兴通宝、景兴大宝、景兴玉宝和嘉隆通宝等。

与西方殖民者的贸易主要体现为潮州与巴达维亚和新加坡的贸易往来。明代潮州即与印度尼西亚有密切的贸易往来，清代继续发展。在潮州和印度尼西亚之间有着定期的贸易航线，“唐船每年冬季东北季风南下，翌年初夏乘西南季风而返。从厦门经潮州樟林、安南到吧城，水程280更，顺风廿余日，无风数月”^②。樟林的红头船船主陈鹄和林恩以及客头蔡玉振等即专门经营潮州与巴达维亚的贸易往来。自18世纪后期始，荷兰东印度公司逐步限制潮州与吧城的往来，到19世纪上半期潮州对巴达维亚的贸易已趋于衰落。潮州对巴达维亚贸易的衰落也与潮州与新加坡贸易的兴起有关。1819年英人开埠新加坡后，莱佛士以开明的措施鼓励华船，因此中国帆船逐渐集中到新加坡。清嘉庆年间，潮州海阳庵埠人王钦和王丰顺即经营潮州和新加坡之间的航运业，并在新加坡建粤海庙，创义安郡，成为潮侨领袖。

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第53页。

② 包乐史、吴凤斌：《18世纪末巴达维亚唐人社会》，厦门大学出版社，2002年，第215页。

（三）清代汕头地区港口贸易对象的特点

与明代相比，清代汕头地区港口对外贸易明显体现出“中转贸易”的特点。其原因与潮州本地工商业的发展是分不开的。从总的趋势来看，潮州的手工业生产日渐衰落，而商业尤其是中转贸易业则日渐繁荣。手工业的衰落与潮州手工业技术向国外的转移以及国外手工业的发展密切相关。如明末清初在厦、漳、泉和潮州瓷器技术的影响下，日本的瓷器制作迅速发展，“在1645年以后缩减了80%的中国瓷器进口，自1658年起日本更是成为面向亚洲、波斯湾和欧洲市场的重要出口国”^①；暹罗在潮州华侨的开发下迅速发展了蔗糖业并返销中国，此后中国北方各省消费的蔗糖中暹罗糖占了很大比重；暹罗和安南拥有大量质地优良的木材，潮州工匠将先进造船技术带入后，两国迅速发展了造船工业；潮州采矿业和冶铁业也因国家政策的限制得不到应有的发展。值得注意的是，在大量手工业技术向国外转移的情况下，潮州并没有出现产业升级或产业替代的现象，因而手工业生产出现了“空心化”的趋势。此后，支撑潮州社会经济发展的主要是商贸业。由于潮州本地提供的出口商品越来越少而且趋于单一化，因此这种商贸业主要体现



潮州红头船

^① 贡德·弗兰克：《白银资本》，中央编译出版社，2000年，第154—155页。

为中转商贸业。有学者也认识到了这样的问题，“明清时期，潮汕商品经济浮于表面的繁荣，实际上却是产销脱节。手工工场脱节于发达的海运，处于沉闷的压抑状态中，未能破土而出，与高度发展、五光十色的贩销形成鲜明对比，整个潮汕商业的经营活动，始终倾向于贩运一头”^①。根据不同的时段和表现特点，可将这种中转贸易大致分为三种形式。

(1) “潮州—江浙—日本”中转贸易。清代早期，潮州以对日本贸易为主。但在对日贸易中，潮州所面临的一个最大的问题就是缺少货源。如日本对中国丝绸的消费需求最高，而潮州的丝织产品无论质量和产量方面都远不如江浙一带。潮州传统的出口货物——瓷器更是因为日本自己瓷器制作的兴盛而无法出口，只有蔗糖还能作为大宗货物出口。在这种情况下，潮州对日贸易明显地体现出中转贸易的特点。即潮州商人在本地装上蔗糖作为压舱货物，到江浙一带再购买丝货，然后再驶往日本贸易。如康熙三十四年（1695年），潮州熊幼安“寄港宁波招揽客货，搭载64人”；康熙三十五年（1696年），潮州许相官称“潮州无丝货，本船无丝货，本船所载的少许丝货是预先派人往浙江采购的”；康熙三十六年（1697年），潮州徐德官称“潮州生产粗货，因无丝织物，故我等往普陀山采购丝货”等。^②

(2) “暹罗—潮州—日本”中转贸易。康熙“开海”以后，潮州对暹罗贸易逐渐增加，暹罗开始参与到潮州的对日贸易中，潮州的对外贸易在更广阔的范围内体现中转贸易的特点。其出现缘于多种原因。首先，出于对天主教国家的疑忌，日本于1612年以后相继颁布了多项法令禁止天主教国家前来贸易，结果终结了葡萄牙、西班牙等国对日本贸易的垄断，而中国和荷兰等国对日本贸易则不受限制。其次，暹罗第二十五世那莱大帝因见日本朝野排斥天主教，致欧西人与日本之间的通商中断，仅有荷兰人信仰新教未受日本排斥，尚源源输货入日本，因此下谕令财政署造官船多艘，输运土产往日本

^① 杜桂芳：《重贩运，轻实业——试论明清时期潮商经营活动特点之一》，《潮学研究》第1辑，第117页。

^② 《华夷变态》卷二十二、卷二十四，转引自张炎宪：《中国海洋发展史论文集》（第三辑），（台湾）“中央”研究院中山人文社会科学研究所，1988年，第390—403页。

及中国销售。但是明末暹罗以巴铜王大肆屠杀住在大城的日本商人，并把大部分日本人驱逐出境，而日本则禁止暹罗舵工登陆，暹日关系的恶化使得暹日间的贸易也几乎全部转入中国人之手。1651—1686年，共有103艘中国帆船航行前往日本。船中所载货物多是暹罗的出名物品。暹罗国王的船到日本贸易的，其成员均为中国人。在暹罗那莱王朝至18世纪的头10年里，中国船只经常到暹罗运货到日本贸易，而暹罗船只在前往日本贸易途中也经常停靠潮州一带以便装卸货物。乾隆四十六年（1781年），暹王郑昭请求对华经商，并力图将这种中暹日三边贸易合法化，遭到清政府的断然拒绝。也正是从这一事件，最高统治者才知道还有这种三边贸易的存在。进一步调查发现，在暹罗开列的中国船户当中多是广东澄海和新会县船户。可见潮州府在中暹日三边贸易中一直发挥着重要的作用。

（3）“暹罗—潮州—中国北方各省”三边贸易。乾隆以后，由于日本开始限制潮州船只，清政府拒绝暹罗提出的三边贸易请求，同时，中国北方奉天、天津、山东等地相继解除海禁，中暹日三边贸易趋于衰落。“暹罗—潮州—中国北方各省”的三边贸易开始兴起并成为主要形式。

二、汕头地区港口贸易结构

（一）明代汕头地区港口贸易商品

明代汕头地区港口的外销商品种类繁多，既有丝绸、瓷器、铁器等大宗货物，也有各种生活用品，其中尤以丝绸、瓷器和铁器为要。以下分别述之：

（1）丝绸。丝绸是潮州销往海外的大宗货物。潮州府丝织业发达，诸如葛布、绸绢、天蚕绸、蕉布等皆有生产。尤其是潮阳的葛布和程乡的蚕绸，在岭南名重一时。各县集市上“居积最者惟绸绢，往往杂以造丝，又稀薄不可衣”，“黠民以此昂其值于诸蕃国”^①。

^① 嘉靖《潮州府志》卷二《建置志》。

(2) 瓷器。潮州早在宋元之时已成为广东东部重要的陶瓷出口外销地。入明以后，因海禁潮州瓷器的制作与外销呈现衰退气象。到嘉靖年间，饶平九村、大埔高陂、海阳枫溪等地，陶瓷生产重新兴起，生产的青花瓷大量外销。在菲律宾、日本等地出土了大量16世纪的青花瓷器，因为这些瓷器有景德镇瓷器的特征，故外国学者以为这些瓷器来自景德镇地区。但随着潮州饶平九村窑的考古发现，这一看法逐步得到了改变。九村窑瓷器的一个重要特点是在烧制过程中，采用圆足底垫细砂的办法来防止器物搭釉粘连，因而形成器物“圈足粘砂”的特征。而上述菲律宾和日本出土的大量青花瓷器均具有潮州瓷“圈足粘砂”的特征。之所以如此，应是受景德镇青花工艺的影响，再结合潮州当地实际自然环境而形成。另外，潮州还专门生产供日本消费的瓷器。日本人所用碗碟类瓷器“以菊花棱为尚”^①。从南澳岛曾出土的明代菊花瓷器来看，潮州南澳岛是此类瓷器的重要输出地。而这种菊花花样的瓷器在菲律宾、日本等地的大量考古发现，说明这种菊花花样的碗碟类瓷器曾大量销往上述地区。

(3) 铁器。明代潮州府是重要的冶铁中心，海阳等五县都有矿冶之处。“每年各县商民采山置冶。每冶一座，岁纳军饷银二十三两。前去收矿炼铁，各山座数不等。记通共饷银一千两。”^②日本当时处于战国时代，各地大名争相扩充军备。当葡萄牙西来并将手銃制作之法传到日本后，日本很快兴起制作手銃之风。但手銃制作对铁的质量要求较高，而日本本土所产铁“脆不可作，多市暹罗铁作也”。而且“广东之锅，西番商人有市往彼者”^③。由前面各章节可知，嘉靖年间暹罗、日本和葡萄牙人每年定期来南澳互市，在这种互市过程中，潮州的铁及铁锅大量输入日本。

(4) 文化用品。明代许多汉文典籍是以商品的形式贩运至日本的。日本所喜爱的书籍包括四书五经、佛经、地方志、各种史书和医书，甚至包括一些剧本。潮州为“海滨邹鲁”，又是佛教兴盛之地，因而能提供大量儒家

① 胡宗宪：《筹海图编》卷二《倭国事略》。

② 顾炎武：《天下郡国利病书》卷一《潮州府·矿冶》。

③ 郑舜功：《日本一鉴·穷河话海》卷二《器用》。

经典和佛经。加之潮州本地的方志书如嘉靖《潮州府志》和潮州地方剧本“潮剧本”等也以商品的形式传到日本。1956年日本友人赠送给梅兰芳先生两份明代戏曲刻本的摄影本，此刻本就是明代潮剧刻本。

(5) 船舶。除以上各种商品外，船舶似乎也成为潮州出口商品的一部分。潮州南澳岛是当时一个民间造船业的中心。南澳岛及潮州北部山区一带盛产部分优质林木，加上本地还能提供大量造船用的铁钉，因此海禁时期南澳岛能制造优良的船舶。中国海商不仅自己造船出走东西洋，而且还将船卖给日本商人。例如许朝光占据南澳岛期间就曾“造船市倭贼”^①。

由于属于走私贸易的性质，因而潮州府的进口货物多为贵金属或高档消费品。同时，从不同的国家进口的货物也不尽相同。一般来说，日本和菲律宾“但有银置买”，而暹罗、安南诸国则“载货而来，换货而去也”^②。

由1560年到1640年的81年间，日本成为世界主要的白银生产国和出口国之一。其中从1560年到1600年，每年生产和供应50吨白银；从1601年到1640年，每年生产和供应白银150~190吨。而在日本对潮州的贸易中，白银成为主要的支付品。另外，菲律宾的西班牙人将南美洲的白银运往亚洲以换取中国的丝绸和瓷器，从而使大量白银流入中国。史载“东洋吕宋，地无他产，夷人悉用银钱易货，故归船自银钱外无它携来，即有货亦无几”^③。“用银始于闽粤，而闽粤银从蕃舶而来，蕃有吕宋者，在闽海之南，产银，其行银如中国行钱。西洋诸蕃银多输其中，以通商故，闽粤人多商贸与吕宋运银”^④。潮州商人在同菲律宾的贸易中自然将大量白银运回潮州。

暹罗、安南诸国主要向潮州提供各种香料、胡椒和各种优质木材等商品。暹罗和安南均盛产各种香料，安南还出产胡椒。暹罗虽不生产胡椒，但“为了满足中国市场的需要，每年派三十多艘暹罗船南下马六甲和巴塞购买各种香料、胡椒，然后运往中国”^⑤。另外，安南和暹罗盛产铁栗木和楠

① 郑舜功：《日本一鉴·穷河话海》卷六《流遁》。

② 胡宗宪：《筹海图编》卷四《福建事宜》。

③ 张燮：《东西洋考》卷七《餉税考》。

④ 邓淳：《岭南丛述》卷三十四《粤中见闻》。

⑤ 李斌：《明代中国与东南亚的香料贸易》，硕士学位论文，暨南大学，1998年，第25页。

木，而潮州是广东两大私人造船中心之一，所造“广船”多用柚木和铁栗木，因而“视福船尤大，其坚致亦远过之”^①，能够有效抵御风涛和海盗的袭击。故柚木和铁栗木成为潮州进口的另一重要商品。

（二）清代汕头地区港口贸易商品

清代，由于对外贸易的合法化，汕头地区港口的商品输出呈现出大宗化和多元化的趋势。除传统的瓷器、铁器等产品外，还包括蔗糖、建筑材料、纸张、腌菜、草席等大众生活用品。

（1）蔗糖。蔗糖为清代汕头地区港口最重要的出口产品。潮州各县盛产蔗糖，如澄海县“有白糖、有乌糖、有米糖，俱用甘蔗汁煮之，由黑及白，由白及水，任意为之，今商贩竞趋”^②。尤其是潮阳多出产高质量的“葱糖”，“最白者，以日暴之，细若粉雪，售于东西二洋，曰洋糖”^③。潮州的蔗糖除销往北方各省外，还大量销往东西洋，其中尤以日本为要。每年除潮商外，还有大量宁波、温州、厦门、泉州等地商人将潮州蔗糖以压舱货物的形式销往日本。

（2）铁器。清代潮州仍然是广东著名的产铁中心，所产铁质优产量大。而当时的暹罗由于长期与缅甸处于对峙状态，故对铁器等军需物资有大量的需求，如暹罗王郑信就派人到中国从官方渠道购买大量硫磺和铁锅，而民间走私铁器更是不计其数。但清朝采取严禁铁器外销的贸易政策，日用铁锅也在其内。“铁器不许出洋货卖，律有明禁，夷船出口，每船所买铁锅，少者百连至二三百连不等。多者买至五百连，并有至千连者。每连约重二十斤不等，五百连约重万斤，千连约重二万斤。计算每年出洋之铁，为数甚多，诚有关系。”^④所以潮州地区铁器多以走私方式进行贸易。《粤海关志》记载潮州庵埠港、溪东港、达濠港等港口每年有大量铁锅和废铁销往海

① 胡宗宪：《筹海图编》卷十三《经略三》。

② 雍正《澄海县志》卷七《物产》。

③ 张渠：《粤东闻见录》卷下《蔗》。

④ 《光绪大清会典事例》卷六二九《兵部绿营处分例·海禁一》。

南岛。从形式上看，这是对内贸易，但事实远非如此。潮州商人“欲贩至暹罗或安南，却报往海南，因此得免纳关税”^①。

(3) 石雕艺术品。清代潮州石雕的繁荣，与对外出口密切相关。暹罗华商从潮州返航时为了航海安全，往往购买大量石雕艺术品“镇压回程空帆船，使其不颠簸”^②。而潮州商人前往暹罗载运粮食，“空船前往时运载重量很大的石雕工艺品”^③。前述潮州的蔗糖以压舱货物的形式大量销往日本，而在对暹罗的贸易中为什么不采取同样的形式呢？原因在于当时的暹罗在潮州华侨的影响下也发展了自己的蔗糖业，不仅能满足自己的需要，而且还有大量的盈余远销海外，甚至返销到中国。蔗糖在“19世纪上半期成为暹罗米粮以外的最重要的农产出口品”^④。在失去了蔗糖这种压舱货物后，潮州商人选择了石雕艺术品。而当时泰国民间也非常喜爱潮州的石雕艺术，“喜欢订购石像点缀花园”，各大寺院摆设了大量潮州石雕。

(4) 书籍、纸张。清代福建汀州府是著名的造纸中心和印刷中心。“汀地货物，唯纸远行四方”^⑤，“以书版为业，刷就发贩，几半天下”^⑥。这些纸张和书籍多通过潮州销往海外。日本和暹罗等国为了学习中国先进的文化，大量购买中国的纸张和书籍。销往日本的纸张有竹纸、朱砂纸、花笺纸、白檀纸等，而书籍则有经学、文学、历史学、医学和各种志书。销往暹罗的货物中也有大量纸张和书籍，而书籍主要是古典文学作品，如《三国演义》等。

(5) 瓷器。清代潮州饶平九村、大埔高陂、海阳枫溪等地的瓷器制造业仍有一定的发展。但是瓷器的输出对象有明显变化，明代主要是销往日本和菲律宾。但日本的瓷器制作在中国的影响下迅速发展，到明末清初已经停止从中国进口而且还有大量的盈余出口到东南亚一带。因此，清朝潮州的瓷

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第62页。

② 《泰中研究》，华侨崇圣大学泰中研究中心出版，2003年，第124页。

③ 陈历明：《潮汕历史文物图册》，香港艺苑出版社，2001年，第146页。

④ 《泰中研究》，华侨崇圣大学泰中研究中心出版，2003年，第128页。

⑤ 杨澜：《临汀丛考》卷四《物产考》。

⑥ 咸丰《长汀县志》卷三十一《物产》。

器主要是销往东南亚尤其是暹罗、安南等国。在越南出土的青花瓷器中，就有大量的潮州瓷器。

(6) 各种水果。清代盛产各种水果，诸如荔枝、龙眼、枇杷、金橘、杨桃、桃、柚、柑、橙、橘、香橼、佛手柑、李、柰、梨、柿、石榴、番石榴、地豆、葡萄、橄榄、甘蔗、波罗蜜、菱、菩提果、杨梅、牙蕉、芒果、乳瓜、林檎等。每年潮州都有大量的新鲜水果或干果运往南洋。如乾隆五十三年（1788年），潮商郑亚城即贩运红柑等水果前往巴达维亚贸易。

(7) 建筑材料。由于暹罗战后国家的重建和都城的迁移尤其是吞武里新都城的建设，暹罗需要大量的建筑材料。于是潮州的建筑材料源源不断输往暹罗。这些建筑材料包括大量的砖瓦建材、琉璃瓷瓦以及各种金属，如铁、铜和银等。

清代汕头地区港口进口的商品主要有粮食、香料、海产品等低、高档消费品。

(1) 粮食。粮食是清代潮州府最主要的进口产品。清代，潮州府由于商品经济的发展，粮食日益不能自给，不得不到本地区之外购买粮食。随着粮食需求的不断增大，暹罗、越南等国先后成为潮州粮食的供应地。

(2) 香料、胡椒和各种海产品。在商品经济的发展下，潮州的消费水平有了很大的提高，尤其是很多富家大族具备相当的经济实力，对各种香料、胡椒以及各种高档海产品需求量很大。暹罗本国盛产苏木，嘉庆之前“均有暹罗货船驶至，装载苏木、树皮等物”^①。后来在潮州华侨的辛勤劳作下，暹罗也发展了自己的胡椒种植业。日本盛产各种俵物，即海参、鲍鱼和鱼翅等。由于日本在与中国的对外贸易中长期处于入超地位，流失了大量白银和铜，因此日本政府也希望用相应的产品出口来扭转白银的流失。

(3) 鸦片。鸦片是后来输入潮州府的一种有害商品。“自康熙年间外洋贩运鸦片始于闽之厦门，流毒漳泉”，并“渐及潮郡，而潮阳尤沿海最为

^①（台湾）“中央”研究院历史语言研究所：《明清史料》（庚编下册），中华书局，1987年，第1180页。

易得，以此受病不少”^①。嘉庆年间，新加坡开埠后，通过新加坡转运到潮州的鸦片数量迅速增加。“莱佛士鼓励中国帆船把鸦片运到中国。每年中国帆船商窝藏鸦片在帆船舱下逃脱关税官吏的检查，将大量鸦片从新加坡运往中国”^②。在潮州与新加坡的贸易中，鸦片占有很大的比重。汕头港开埠前，南澳岛成为广东东部鸦片走私的一个重要据点，英国人与美国人都到南澳岛从事鸦片贸易。后来在南澳岛的鸦片船遭到当地官员的驱逐，英国人和美国人将贸易据点“转移于双岛”，双岛即沙汕头外围的放鸡山岛和德屿岛。而“早在1851年就有一个未经承认的外国商人团体在此成长起来，并有趸船数艘储存鸦片”^③。

三、粮食进出口与汕头地区港口对外贸易

（一）明代汕头地区粮食出口与对外贸易

明代福建省是严重的缺粮区，所需粮食严重依赖外运。“八闽多山少田，又无水港，民本艰食，自非肩挑步担逾山度岭，则虽斗石之储亦不可得。福与漳泉四郡皆滨于海，海船运米可以仰给。南则资于广，而惠潮之米为多。在北则资于浙，而温州之米为多。”^④但是，明代最高统治者却奉行“片板不许下海”的海禁政策，“禁濒海民私通海外诸国”^⑤。对于这样的决策，福建的地方统治者自然有不同的解释。如有的官员认为，“国朝明禁寸板不许下海，法固严矣，然滨海之民以海为生，采捕鱼虾有不得禁者则易以混焉。要之，双桅尖底始可通番。各官司于采捕之船定以平底单桅，别以记号，违者毁之”。也就是说，所禁止的仅是可以通番的双桅船只，而以沿海捕鱼为业的平底单桅船只则不在禁止之列。更有官员认为，“须申明祖宗之意，止禁双桅船只私通番货以启边衅，所谓寸板不许下海者，乃下大洋入

① 嘉庆《潮阳县志》卷十《风俗》。

② 柯木林、吴振强：《新加坡华族史论丛》，南洋大学毕业生协会，1972年，第7页。

③ 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第457页。

④ 胡宗宪：《筹海图编》卷四《福建事宜》。

⑤ 《明太祖实录》卷一三九“洪武十四年九月壬午朔”。

倭境也，非绝民采捕于内海，贩余于邻省也”^①。也就是说，“祖宗之法”意在防止通番，而从事邻省贩运粮食的双桅尖底船只也不在禁止之列。可见，地方官员对于国家政策的灵活运用，为福建和潮州间的贸易往来打开了方便之门。

明朝前期，潮汕平原所在的韩江三角洲和榕、练两江流域是潮州重要的产粮区。其地“隰泽良田，宜稻谷，稔稔之美，溢于四方”^②。随着明初大量的陂塘和堤围水利工程的修建，潮汕平原的耕地和粮食生产都有一定的增加。洪武二十四年（1391年），潮州府亩均税粮5.62斗，在华南诸府县中最高。产粮较多的潮州，成为缴纳税粮较多的地方。潮汕平原所生产的粮食不仅能满足本地区的粮食需求，而且还有一定的盈余运往福建，尤其是漳、泉一带。由于这种粮食交易的数额很大，故官方专门在揭阳县抽取粮食交易的“落地税”。明朝中后期，由于商品经济和走私贸易的发展，潮州所产的粮食已经远远不能满足本地的需要，而需要从福建汀州和江西赣州一带转运粮食。即使在澄海的粮食供应非常紧张、从汀赣一带转运的成本非常高的情况下，潮州的粮食依然源源不断地供应福建一带。可见，已不能从一般的意义上来理解这种粮食贸易了。

从表面上看，潮州商人将稻谷运往福建以及福建商人前来潮州购买稻谷属于国内贸易，而且也得到了地方当局的认可。“惠潮漳泉之船往来贸易不得不给引者，且潮州鮑浦等处岁抽稻谷等税一千四百两，已载之章程，行之有年，各称便益，遂难改”^③；“潮中之谷常以资漳泉，贾课航海乘潮而来，军门严于察奸，先年因起谷饷以助军兴，每石抽银三钱，制也”^④。但是在“合法”的粮食贸易的掩护下，揭阳商民大量从事“非法”的对外贸易活动。如正德年间，揭阳商民贩稻谷至福建漳泉，并转而从事到日本的贸易活动。自此之后，揭阳和潮阳的商民大量从事这种“半合法”的对外贸易活

① 胡宗宪：《筹海图编》卷四《福建事宜》。

② 翁万达：《翁万达集》，上海古籍出版社，1992年。

③ 郭子章：《潮中杂记》卷五《奏疏条议海禁事宜疏》。

④ 郭子章：《潮中杂记》卷六《请救荒议》。

动，“以下海为业者，惯于外国交通”，“公然修造大船，遍历诸部，扬帆而去，满载而归”^①。

（二）清代汕头地区粮食进口与对外贸易

清代，自康熙后期起，由于政局趋于稳定、商品经济的发展和人口的增加，潮州粮食的需求趋于紧张，所需粮食多半依赖外地供应。赣州地区的粮食仍供应潮州地区，“韩江之流，汀赣循梅之米粟白茭通蔦……汀赣循梅之食货为城（潮州）中济也”^②。琼州、高州、雷州甚至台湾开始成为潮州粮食的主要供应地。嘉庆《澄海县志》载“是邑自展复以来……自海南诸郡转输米石者尤为全潮所仰给”^③。雍正年间，“岭东谷价石尚八钱，西谷上者不过五钱，中、下者在三、四钱之间”，因此潮州官员组织商人“往高州买谷运潮”^④。南澳岛还一度到厦门采米。厦门之所以有米是因为台湾自收复后，农业得到开发，福建沿海一带“皆仰给台湾之米”。至乾隆二年（1737年），潮州已直接派人到台湾买米。而台湾一地主要供应福建本省之需。在整个东南沿海一带粮食供应紧张、物价飞涨的情况下，为了维护社会稳定，清政府开始考虑以暹罗、越南等国之米以济不足。

乾隆十二年（1747年），清政府正式允许民间与暹罗进行米谷贸易。从此，“澄海县商民领照赴暹罗国买米，接济内地民食”^⑤。乾隆二十一年（1756年），广东亦出台对运米者进行授官的奖励政策，规定：2000石以内可享受总督褒奖的“米耀”；2001~4000石可授主簿（监生）、八品（商人）；6001~16000石可授县丞（监生）、七品（商人）。在政府的鼓励下，潮州商人源源不断将大米运至潮州。除暹罗外，越南也是潮州进口大米的重要来源地。史载“粤东附近之安南等国均系产米之乡”。如乾隆三十二年（1767年），“澄海县民人杨利彩（从越南）运回洋米2700石，监生蔡志贵

① 隆庆《潮阳县志》卷二《县事记》。

② 雍正《海阳县志》卷一《疆域图考》。

③ 嘉庆《澄海县志》卷八《都图》。

④ 蓝鼎元：《鹿洲公案》下卷《偶纪下·西谷船户》。

⑤ 嘉庆《大清一统志》卷五五二《西洋·暹罗》。

运回洋米2200石，民人蔡启合运回洋米2200石，林合万运回洋米1800石、谷500石，蔡嘉运回洋米2600石，姚峻合运回洋米2200石，陈元裕运回洋米2200石”^①。但是像以上商人每船运米2000石以上的实属少数，史载“贩洋商船运米回粤，数在2000石以上者无多”。也正因为如此，才受到政府的特殊奖励，并载入史册。但是，潮州红头船船体大、负重多，每船可负载3000石左右。潮州商人之所以不满载粮食是因为“贩运大米，向来获利甚微”，许多商船象征性地装载少量大米，作为压舱货物，使对外贸易“合法化”，而真正从事的却是其他奢侈品的贸易。如暹罗与中国间的帆船贸易，每年在五月、六月、七月大约有七八十艘帆船自暹罗起程，除装载大米外，还有“苏木、槟榔等物……由广东东部的潮州人驾驶”^②。

总之，明清时期，虽然汕头地区的粮食贸易分别呈现出“粮食出口”和“粮食进口”两种截然不同的表现形式，但是其作用却有异曲同工之妙——用粮食贸易的“合法”形式掩盖了真实的“非法”贸易，从而促进了汕头地区港口对外贸易的开展。

第三节

明清时期华侨华人与汕头地区港口对外贸易

一、明代潮汕籍华侨与汕头地区港口对外贸易

明代，是华侨华人发展史的重要转折时期。华侨华人不仅广泛地分布在东西洋，开始形成固定的社区，而且作为一支重要的移民力量，开始在东亚

^① （台湾）“中央”研究院历史语言研究所：《明清史料》（庚编下册），中华书局，1987年，第1535—1534页。

^② 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第53页。

和东南亚的历史上发挥越来越重要的作用。这其中潮汕籍华侨即扮演重要的角色。

（一）潮汕籍华侨形成的历史背景

明代华侨华人形成的原因相当复杂，其中私人海外贸易的扩展与明政府海禁政策的实施是其中最具决定性的因素。私人海外贸易的形成缘于多重背景。其一，明政府令郑和七下西洋本欲垄断海外贸易，但却成为私人海外贸易开展的助推因素。正如有学者指出：“这些航行必定向很多华人展示了南洋贸易的可能性。当航行证明对中国来说太花钱和太浪费而无法继续下去时，他们已经使更多的华人知道南洋，并增加了对其产品的需求。”^①其二，“朝贡”贸易的衰落促成了私人海外贸易的兴起。正德四年（1509年）广州开始准允非朝贡船舶入口贸易从而打破番国非贡舶不得贸易的禁令，吸引更多的海外私商前来贸易；嘉靖初年，葡萄牙人入侵广州遭到驱逐，广州不仅断绝与葡萄牙的贸易往来，而且“并绝安南、满喇伽”等诸番国^②；嘉靖二年（1523年），因日本使臣肆略中国吏民，明政府遂断绝与日本的往来，“绝不通贡者，十有七年”^③。合法的港口贸易遭阻后，诸番国纷纷到漳州、潮州、浙江等洋面私与为市，从而推动了沿海私人海外贸易的兴盛。其三，海外诸国极力采取各种优惠政策吸引华人前来从事贸易活动。如在马六甲，华人明显地比印度人占有优势，他们除按惯例向负责官员进呈礼物外，不需要再交港口费。在暹罗华人也享有优惠地位，只交税六分之一，而其他则人要交百分之二十到百分之二十二之的税。在日本，各大名为增强实力积极开展对外贸易，对中国的私人海商亦“厚结之”。以上诸多有利因素共同促成了私人海外贸易的兴盛。当然，大量中国商人前往东西洋从事贸易活动只是为华侨的形成提供了可能，而这种可能性要变为现实还需要另一种因素相配合，这就是海禁政策。

① 王赓武：《南海贸易与南洋华人》，（香港）中华书局，1988年，第214页。

② 《明世宗实录》卷二零六“嘉靖八年十月癸亥”。

③ 《明世宗实录》卷二二七“嘉靖十八年闰七月申朔”。

终明一代，海禁政策一直作为既定的国策。洪武十四年（1381年）明太祖下令：“禁濒海民私通海外通国。”^①洪武二十七年（1394年）又下令：“禁民间用番货、番香。先是，上以海外诸夷多诈，绝其往来，唯琉球、真腊、暹罗许入贡。而缘海之人，往往私下诸番，因诱蛮夷为盗，命礼部禁绝之；敢有私下诸番互市者，必置之重法。”^②洪武三十年（1397年）再次“申禁人民，无得擅出海与外国互市”^③。明成祖在其《即位诏》中宣布：“缘海军民人等，近年以来，往往私自下番，交通外国，今后不许。所司以遵洪武事例禁治。”永乐二年（1404年）又“下令禁民间造船。原有海船悉改为平头船，所在有司防其出入”。另外《大明律集解附例》规定：“若奸豪势要及军民人等，擅造二桅以上违式大船……前往番国买卖……梟首示众，全家发边卫充军。”^④一方面，诸多有利于私人海外贸易的因素促成中国商民纷纷前往东西洋从事海外贸易；另一方面，明政府却严禁中国人出洋，一旦抓获严加惩治。因此，大量商民慑于明朝严酷的法律不敢回国，长期定居于海外，成为较早一代的海外华侨。

（二）潮汕籍华侨与汕头地区港口对外贸易

1. 潮汕籍华侨在日本

明代，随着朝贡贸易的衰落，中日间的走私贸易迅速开展，大量中国商民流落日本。“自市舶罢而倭不能来，射利之徒多潜往。”^⑤日本西南沿海各岛屿成为中国商民的主要流寓之地。他们以此为据点，或从事中日间的贸易往来或从事国内沿海的劫掠活动，从而对明政府的海疆构成了严重的安全隐患。为了解中日间“商贾私通，奸仇渐作”的真实情形，明政府派遣郑舜功秘密出使日本进行“侦风”活动。郑舜功对大量中国“流寓”商民流寓日本的情形有着详细的记载：

① 《明太祖实录》卷一三九“洪武十四年九月壬午朔”。

② 《明太祖实录》卷二三一“洪武二十七年春正月辛丑朔”。

③ 《明太祖实录》卷二五二“洪武三十年夏四月癸未朔”。

④ 《大明律集解附例》卷十五《兵律》。

⑤ 张燮：《东西洋考》卷六《日本》。

肥前古之入唐，而有马岛，向泊商船，中国流逋久潜，部曲勾引岛夷中为中国患。

日向内海向为流逋渊藪，嘉靖丙辰彼之彦大郎胁从徐海劫掠直浙。

五岛之地，在日本西近延中国东海隅，昔为盗区……今为中国流逋渊藪，中国流逋移家受廛，错综盘固。

又高州地方，二十年来流逋潜处其间，本洲居民约百家，我民之被驱虏为夷奴者约二三百人。^①

由此可见中国商民流寓日本之一斑。《明清史料》亦载：“住于倭岛者不知几千百家，与倭婚媾长子孙名曰‘唐市’”，他们积极开展中日间的贸易，“其往来之船名曰‘唐船’，大都载汉物以市于倭”^②。在这众多的华侨中即有大量的潮州籍华侨。潮州人大量前往日本与揭阳商民郭朝卿始航日本有关。正德年间，“潮州府揭阳县商民郭朝卿贩稻航海市漳泉，遭风漂流至其国，即还，得知海道，复贩货财私市矣，故滨海有犯罪者亡入彼中，彼岛之王不知为罪”^③。雍正《澄海县志》亦载：“潮之有倭祸始于交夷，概鮫江人实首为之，市夷邦所无之丽器名物，扬帆历诸种落，逾岁乃归”^④。随着潮汕籍华侨长期或短期定居日本，潮州的风俗文化甚至是各种物种亦可能传入日本，如潮州的山檀与梔子等。大量潮州籍华侨“流寓”日本便利了潮州对日贸易的开展。

2. 潮汕籍华侨在暹罗

明代暹罗对华商实行优惠政策，华商“只交税六分之一，而其他人则要交百分之二十到百分之二十二”^⑤。随着中暹贸易的开展，大量中国商民移居暹罗，并在暹罗形成华人社区，“有奶街为华人流寓者之居”，暹罗国人

① 郑舜功：《日本一鉴·穷河话海》卷四《风土》。

② （民国）国立中央研究院历史语言研究所：《明清史料·乙编》，商务印书馆，1936年，第605页。

③ 郑舜功：《日本一鉴·穷河话海》卷六《流逋》。

④ 雍正《澄海县志》卷二十《海氛》。

⑤ 约翰·F·卡迪：《东南亚历史发展》（上册），上海译文出版社，1985年，第204页。

亦“礼华人甚挚，倍于他夷”^①。在这些华侨中当有大量的潮州人。《东西洋考》有段话值得思考：

至成化年间，汀州士人谢文彬者，以贩盐下海，飘入暹罗，因仕其国，后充贡使至。^②

从字面上来看，是福建的汀州人流落到暹罗，仔细分析却有另一层含义。这还要从潮、汀、赣间的食盐贸易谈起。史载“桥（潮州广济桥）商领给军门大票到东界等场买盐……至三河接卖，汀商逾岭过赣州、袁临等府，瑞金、会昌、石城等县从东关下，谓之汀盐”^③。可见，在将潮州沿海一带的食盐贩运到江西赣州一带的食盐贸易中，福建汀州是必经之地，汀州盐商则发挥了重要的中转作用。引文所提的谢文彬早年即从事这种转运食盐的贸易。在贩运食盐的过程中借机从潮州泛海前往暹罗。可见潮州人对前往暹罗的路线相当熟悉，当有大量潮州人借贸易之机“流寓”暹罗。嘉隆年间，潮州海商林道乾受官军追击后，“扬帆南航至昆仑岛，后又南航至大泥（今暹罗北大年），略其地以居，号曰道乾港，聚众二千余人”^④。可见潮州人移居暹罗已有相当规模。

3. 潮汕籍华侨在菲律宾

明代中菲贸易的开展吸引大量中国商民移居菲岛。《明史》载：“吕宋，闽粤人以其地近且饶富，商贩至者数万人，往往久居不返，至长子孙。”西班牙据有菲岛后为开发菲岛多次鼓励华人移往菲岛。如1585年、1590年，西班牙殖民者两次到闽粤招工，“我人百工技艺有挟一器以往者，虽徒手，无不得食”，致华人“争趋之”^⑤。移居菲律宾的华侨当以闽籍华侨为主，但潮州籍华侨也是一支相当重要的力量。潮州商民移居菲律宾当与粮食贸易密切相关。明代潮州府的榕江平原一带盛产粮食，所产粮食不仅能满足本地区的需要而且还有盈余输往闽省，尤其是厦、漳、泉一带。地方官

① 张燮：《东西洋考》卷二《暹罗》。

② 同上。

③ 顺治《潮州府志》卷二《盐政考》。

④ 李长傅：《中国殖民史》，商务印书馆，1998年，第142页。

⑤ 顾炎武：《天下郡国利病书》卷九十六《福建六》。

府为筹集军费遂将这种粮食贸易合法化。在粮食贸易的掩护下，潮州商人经厦、漳、泉海面与东洋日本和菲律宾都保持着密切的贸易往来。伴随贸易的开展，大量潮州人移居菲律宾。最为显著的莫过于万历年间林凤移居菲岛事件。万历二年（1574年），潮州林凤海盗集团遭到明廷军队的严重打击后率船舰62艘、陆军3000名、水兵2000名、妇女150名移师吕宋。进攻马尼拉失败后，大量潮州人遗落于菲律宾。

4. 潮汕籍华侨在印度尼西亚

潮州人伴随海外贸易移居印度尼西亚由来已久。正统九年（1444年），“广东潮州府民滨海者纠诱旁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”^①。嘉靖四十一年（1562年），潮州人张璉“本饶平庠役，因拒追捕，聚众为乱……有潜拟之号，流毒广闽江西三省”。遭官军镇压后，张璉率残部突围出海，逃至爪哇。万历五年（1577年），“（中国）商人诣旧港者，见璉列肆为番舶长，漳泉人多附之犹中国市舶官云”^②。潮州人积极参与印度尼西亚的各种内外商业贸易。如在漳州、泉州和潮州人聚居的爪哇下港（万丹）等地，当地华人开设店铺，专门销售来自中国的各类商品。他们还深入乡村腹地，充当中国商船收购当地土产胡椒的代理人。在他们的努力下，下港变成东南亚胡椒交易的中心。他们不仅将胡椒运往国内，也同西方殖民者进行贸易。

另外，东南亚的柬埔寨、安南等国也是潮州移民的重要去处。如嘉靖年间潮州人吴平叛乱，“诏闽广两省会兵剿之，吴平退保南澳，会闽兵先至，围攻之，平得间道去，以小舟奔交趾”^③。而林道乾死党、澄海人杨四，幼时与其父移居柬埔寨，年长后被当地任命为“水把使”^④。

明代私人海外贸易的扩展与海禁政策的实施共同促成了海外华侨的形成。除此之外，西方学者通过比较还发现了海外华侨形成的另一面。如一位

① 《明英宗实录》卷一一三“正统九年二月辛巳朔”。

② 《明史》卷三二三《外国五》。

③ 隆庆《潮阳县志》卷二《县事志》。

④ 瞿九思：《万历武功录》卷三《林道乾传》。

美国学者指出：“南洋各地原始的华人居留地，可以跟北海的汉萨同盟的居留地相比较。正如北海一样，南海每年都有一段时间风暴频仍，从前的远洋船舶必须冒很大的风险才能通过。因此，进行海上贸易的商人冒险家，就在外国各个港口建立起商馆，积年累月也就在这些商馆周围形成了小型的永久居留地。”^①可见，由于远洋贸易的需要，中国商人也需要在海外建立一些居留地，以便进一步拓展贸易。潮州华侨在海外大量定居点的形成无疑为潮州进一步开展海外贸易打下了基础。

二、清代潮汕籍华侨与汕头地区港口对外贸易

（一）潮汕籍华侨与对暹罗贸易

清代开海以后，潮州与暹罗的对外贸易迅速发展，尤其是潮州与暹罗的大米贸易兴起后，大量的潮州商民漂洋过海到暹罗谋生，“劳动力商品”成为潮州众多出口商品的重要组成部分。“澄海商民领照赴暹罗等国买米接济内地民食，虽行之已阅四十余年……据报回棹者，不过十之四五。”^②而暹罗“没有任何一只同中国做生意的船回到本国而不装上移民的”^③。潮州籍华人郑信成为暹罗国王后，潮州人更是大规模地涌入暹罗。1790—1800年潮属各地发生自然灾害，民众难以生存，潮州人再次大规模移居暹罗。1820—1850年，由中国南部沿海地区特别是潮州地区到达暹罗的移民每年达1.5万人。到19世纪50年代初，暹罗华人达110万。

这些大量的移民多为潮州的农民和手工业者。移居暹罗后的潮州华侨，即把家乡的农作物种植技术和各种手工业技术带到了暹罗，从而迅速推动了暹罗农业和手工业的发展。很多潮州移民散布在暹罗各地农村，从事胡椒和甘蔗的种植。英国人在其旅游见闻录中将其在暹罗所见的农业生产之进展归

① 沈定平：《论明中叶后潮州经济和文化的发展》，《潮学研究》第3期，汕头大学出版社，1995年，第15页。

② 嘉庆《大清一统志》卷五五二《西洋·暹罗》。

③ 斯金纳：《泰国的华侨》，引自尼·瓦·烈勃里科娃：《泰国近代史纲》，商务印书馆，1974年，第139页。

功于华侨——尤其是潮州人的劳绩，而且称“暹罗的潮州人大多是农业专家”^①。这些较先进的栽培和耕作技术为暹罗农业的发展提供了便利。其中甘蔗到19世纪上半期在泰国沿海和沿河一带得到了广泛的种植，蔗糖成为19世纪上半期除粮食以外最重要的农产出口品。尤其是出海口处的北柳城，其在大城王朝时期仅是一个小镇，但在曼谷王朝时期（1782年至今）却得到了很大发展。潮州人把故乡的甘蔗栽培技术和制糖工艺带到这里，种植甘蔗和开办糖厂，生产砂糖。当时在北柳城区夜功河及挽巴功河流域上的糖厂计有30多家，每家雇佣华人达100~300多人。“定居东南亚的中国船员、水手和造船工匠，也带来了中国的造船技术，并在东南亚与当地人一起从事造船活动。在东南亚造船，一个十分重要的有利条件就是热带森林中有丰富的优质木材。”^②

农业和手工业的发展为暹罗的对外贸易提供了充足的出口商品和交通工具。在对外贸易方面，“普尔公”事变以后西方殖民势力退出暹罗，暹罗国王实行贸易独占制。而“当时一般暹罗人并非自由劳动力，无法离开土地自由经商，并且暹罗人对经商也没有多大兴趣，所以暹罗王室就任命大量华人从事对外贸易”^③。因此，暹罗的对外贸易几乎由华人操手。“暹罗与中国间的帆船贸易，每年在五、六、七月大约有七八十艘帆船由暹罗起程，载着米、糖、苏木、槟榔等物，每船约重300吨。这些船大半是在暹罗造的，属于居住在曼谷的中国人和暹罗人所有，由广东东部的潮州人驾驶。”^④

（二）潮汕籍华侨与对安南贸易

清初即有大量潮州人移居安南。如1665年，潮州人谢元韶乘商舶至安南，建十塔弥陀寺，广开象教。后又往顺化富春山国恩寺筑普同塔。乾隆年间越南采矿业需要大量拥有技术的劳动力，潮州人更是大规模地涌入安南。潮州商民往往带少量货物，由地方官发给贸易凭证赴安南贸易。进入安南后

① 《泰中研究》，华侨崇圣大学泰中研究中心出版，2003年，第16页。

② 杨国楨等：《明清中国沿海社会与海外移民》，高等教育出版社，1997年，第81—82页。

③ 杨锡明：《潮州人在泰国》，艺苑出版社，2001年，第18页。

④ 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第53页。

“或借称货物销售迟钝，置货未齐或诡称染疾”而居留安南，安南政权将其称之为“北客”^①。如潮州揭阳人唐阿矮于“乾隆三十八年（1773年）四月置买货物搭余协隆客船往安南板玉地方贸易，逗留在彼，熟识番人。四十五年（1780年）复娶番妇李氏生女一口”^②。

这些大量的移民多为潮州的矿工、农民和各种手工业者。移居安南的潮州华侨积极从事各种行业，其中最主要的是采矿业。当时安南郑氏政权据于北方，为了铸币和发展军事的需要兴办采矿业。但当时的安南人缺乏开采技术，因此安南“监当官大集外国客人采之”，每场矿“客人至以万计”。对于华侨矿工的管理当地官员并不过问，“惟要足税客，余无所问”。但是，随着华侨矿工数量的剧增，潮州人和韶州人为争夺矿口每每“兴兵相攻”，给当地社会秩序造成威胁，安南政权不得不加以干涉，将这些华侨一部分驱逐回国，另一部分“留发变服，著籍为民”^③。除采矿业外，潮州华侨还从事铁梨木的采伐和桂皮的采集业。同时，潮州华侨还从事各种种植业。安南由于战争的影响，本地人多流亡，潮州华侨即“乘虚占寓”，从事槟榔、胡椒等经济作物的种植^④。

农业、手工业、采矿业的发展为安南的内外贸易创造了条件，潮州华侨在安南的内外贸易中也发挥着重要的作用。时人称道，安南人“举国中之互市委于中国人之手，不复顾问……国中之商市终为中国人所专”^⑤。潮州人在安南各地“开张铺店”，经营铁梨木、桂皮、槟榔、粮食等各种内外贸易商品。安南用于对外贸易的船只主要是华人制造并拥有，其港口禄赖、归仁、衙庄、富安等处的贸易商船“多暹罗小船及中国大船”^⑥。这些华侨中即有大量的潮州华侨，如乾隆四十七年（1782年），在安南阮氏政权所控制

① 《大越史记全书·续编》卷五“乾隆三十六年”。

② （台湾）“中央”研究院历史语言研究所：《明清史料》（庚编上册），中华书局，1987年，第211页。

③ 《大越史记全书·续编》卷五“乾隆三十二年”。

④ 《大越史记全书·续编》卷五“乾隆二十九年”。

⑤ 姚文栋译：《安南小志》，收入《小方壶斋舆地丛钞》第十帙。

⑥ 魏源：《海国图志》（上册），岳麓书社，1998年，第388页。

的板玉地方所发生的唐阿矮偷窃陈协老商船事件中，当时包括港口的管理者、船主、水手等均为潮州人。

（三）潮汕籍华侨与对新加坡贸易

潮州人移居新加坡当早推乾隆年间。光绪十年（1884年），时人蔡钧在出使西洋途中驻留新加坡，看到潮州华侨多殷实富盛，其中陈姓和黄姓两家旅居新加坡已有百年之远。1819年英国人莱佛士登陆新加坡时发现，新加坡已有相当多的华人居住于此，并经营各种种植业。为了便于对大量潮州人进行管理，1822年，英人任命潮州人陈浩盛为第一位华人甲必丹。随着潮州籍华侨在新加坡的发展壮大，天地会的一支——义兴公司最迟在1824年已存在于新加坡。到19世纪30年代，新加坡约半数华侨为其会员，而潮州人又在其中居主导地位。可见在早期的发展中，潮州华侨一直占据主导位置。

潮州华侨在新加坡种植胡椒、槟榔、甘蜜、豆蔻等各种经济作物，为新加坡的对外贸易提供出口商品，同时，潮州华侨亦经营中国与新加坡之间的航运业。清嘉庆年间，潮州海阳庵埠人王钦和王丰顺即经营潮州和新加坡之间的航运业，并在新加坡建粤海庙，创义安郡，成为潮侨领袖。

19世纪40年代以后，潮州华侨开始专注于种植业，航运业逐渐落入了闽籍华侨手中，此后，闽籍华侨伴随航运业迅速增加。光绪十年，闽籍华侨已居7/10，而潮州华侨已降为3/10。但潮州华侨仍然是一支重要的经济力量。

（四）潮汕籍华侨与对荷属印度尼西亚贸易

清代，潮州华侨仍然大量前往印度尼西亚，随着前往华侨的增多，荷兰东印度公司对唐船载人数量做了限制。1706年6月3日公告，为限制移民入境，规定唐船限额：大船100人，小船80人。1758年6月20日公告，为便于装卸货物及防御海盗，规定唐船限额：大船130人，小船110人。1761年2月24日公告，应船主请求，以便搭带商人及仆役，规定唐船限额：大船160人，小船140人。由于第四次英荷战争，船只缺乏，1781年6月5日公告：唐船不分大小，每船可载500人。1786年以后，随着战争的结束，荷兰东印度公司再次严

格限制移民数量，尤其是潮州移民。1786年7月27日公告，只准厦门船载移民，规定唐船限额：厦门船水手、旅客供500人，广州水手150人，潮州樟林船水手100人，广州、潮州船禁载移民，水手全部随船回国。但是潮州船只并未遵守这些规定。如1788年，潮州人高充观、李乾元、陈榜观、陈承恩、郭揆临、高酌观、高注视、林业观等13人在客头蔡玉振的牵引下乘行商颜六昆的船只抵达爪哇。另外，在印度尼西亚加里曼丹岛还存在众多的华侨公司，其中即有大量的潮州华侨。他们积极参与当地的采矿业、种植业和各种内外贸易业，为当地的经济开发做出了突出的贡献，同时也为潮州对印度尼西亚的贸易提供了物质和人力基础。

三、清代暹罗潮汕籍华侨与汕头地区中转贸易

移居海外的潮州籍华侨不仅参与所在国和潮州间的贸易往来，参与所在国与广州间的合法贸易，而且还以汕头地区为中转站，积极从事所在国与广东以北各省的贸易往来，在更广阔的空间发挥自己独特的作用。因资料及精力所限，本节仅以暹罗潮州籍华侨参与中国北方各省的对外贸易为例加以说明。

（一）潮州商人参与广东以北沿海各省的贸易活动

广东以北沿海各省主要指浙江、江苏、山东、直隶、盛京等省。康熙和乾隆年间各地相继开海以后，上述各省商民准许出海贸易。从此，北方沿海商人南下，南方沿海商人北上，在中国沿海一带形成了繁荣的海岸贸易，潮州商人在其中扮演了重要的角色。

广州一口通商以前，江苏和浙江分别设有江海关和浙海关管理这一地带的贸易活动。江浙商民除到东洋贸易外也到南洋贸易，暹罗商人也前往江浙一带从事贸易活动。康熙末年，康熙帝一度禁止南洋贸易，“商船照旧令往东洋贸易外，其南洋吕宋、葛罗吧等处不许前去贸易”^①。但就在同时，

^① 《清朝文献通考》卷三十三《市余》。

为解决福建的粮食问题，康熙帝准许暹罗国运米前来福建贸易，暹罗与福建的贸易开始正常化。此后浙江地方官员上书朝廷，要求“江浙商民准与闽省商民一体南洋贸易”并得到批准。可见，在此之前暹罗与中国江浙一带一直保持着直接的贸易往来。乾隆二十二年（1757年），为防御西方殖民者，乾隆帝下令所有外夷船只“将来只许在广东收泊交易，不得再赴宁波，如有再来，必令原船返棹至广，不准入浙江海口”^①。暹罗与江浙一带的贸易活动也一并禁止。乾隆四十六年（1781年），暹罗国王郑昭请求准许其国商民重新到江浙一带从事贸易，但遭到清政府的拒绝。这样，广州一口通商以后，江浙一带的贸易活动在形式上主要体现为国内贸易，其中潮州商人扮演了重要的角色。江南人习尚甜食，以糖为佐料，而且丝织业中的染丝上色也需糖，用糖量巨大。糖主要来自广东、福建，尤其是广东的潮州糖。输入江南的糖，乾隆朝2/3是广东糖，由浙江乍浦入口，道光时广东糖多运至上海收口，经营糖号的商人皆潮州人。另外，江南丝绸棉布生产发达，需要大量蓝靛、苏木等做染料，其中苏木作为红色染料的原料主要来自广东。而潮州商人从江浙一带运回的货物则有棉花、米豆之类。如道光十年（1830年），“林任等六名系广东潮州府饶平县人，驾船在广东东陇装载糖货出口，六月初二日到上海交易，收买棉花、米豆等物回籍”^②。

潮商在直隶、盛京、山东一带的贸易地区主要是三省相连的环渤海湾一带。其中天津既是大港，又因地邻京城而成为北方较大的消费市场和商品供应市场。天津自乾隆间开禁后，闽粤海商纷纷前来贸易。尤其是潮州红头船“遵海北来，春至冬返”，舶发“天津间不过旬有五日”^③。而天津地方官员对此项贸易亦相当重视，每当闽粤商船前来贸易必定隆重接待，而且为商人提供各种优惠政策。“闽、粤商船前来贸易，历任念其远涉重洋，风涛颠险，均有宽税之条。”^④潮州商人前往天津贸易不仅带来北方市场需要

① 《清高宗实录》卷五五零“乾隆二十二年丁丑十一月丑朔”。

② 《清代中琉关系档案选编》，中华书局，1993年，第693页。

③ 蓝鼎元：《鹿洲初集》卷首《潮州海防图》。

④ 《天津商会档案汇编》，天津人民出版社，1994年，第2108页。

的蔗糖，还将槟榔、苏木、象牙等“洋货”输入天津，靠近港口的北门和东门外出现了“洋货街”和“针市街”专销南方百货。天津虽为较大的消费市场，但并不能为潮商提供充足的回程货物，因此潮商在天津交易完毕后还要到盛京省锦州、奉天府，山东省登州、莱州一带购买回程货物。锦州的海港主要是天桥厂海口，其“进口船只来自福建、广东、（浙江）宁波、安徽、上海、直隶、山东等处……凡滇黔闽粤江浙各省物、药品暨外洋货品悉由此输入”^①；奉天府的海港一开始为牛庄，后来改为营口，亦为潮商的重要交易处；登州的海港主要是福山县芝罘（今山东烟台），自嘉庆年间就有潮州商人前来贸易，到道光年间各地商号已达千余家，其中有“广帮、潮帮、建帮、宁波帮、关里帮、锦帮之目”^②，其时芝罘主要经营油饼业，而且其油饼多销往潮州汕头，因此称为“汕饼”；莱州的海港胶州亦“为商船辐辏之所，南至闽广，北达盛京，夷货海估山委云集”^③。潮州商人在锦州、奉天府、登州和莱州一带所购买的货物基本相同，即黄豆和豆饼之类。

一口通商的乾、嘉时期，大量的潮州商人前来天津、锦州、奉天、登州和莱州一带从事贸易活动。如乾隆五十年（1785年）六月二十八日潮州海商陈万金装载槟榔等货抵达天津兑换贸易，十一月初六往盛京省奉天府置买黄豆，十二月初二日到山东，随后返回潮州。嘉庆十九年（1814年）六月十八日潮州海商吴永万装载糖货，八月初七前到天津发卖其货，九月十一日开船到锦州置买黄豆等物，十月初三放洋，十月二十六日收船山东登州威海澳，随后返回潮州。道光四年（1824年）七月二十四日，潮州海商蔡高泰装载糖货，九月初四到天津府发卖，十月初三日装载高粱酒、乌枣等货，初八日到锦州装载糖货装载豆货，二十八日到山东，十一月初四返回潮州。

（二）暹罗潮汕籍华侨与广东以北沿海各省对暹贸易

如果仅根据广东以外的沿海各省所提供的史料来分析，我们只能将潮

① 民国《锦县志》卷十三《交通》。

② 民国《福山县志》卷五《商埠志》。

③ 道光《胶州志》卷一《海疆图序》。

州商人与沿海各省的贸易活动看作一种国内贸易。但事实远非如此，这些史料的背后隐藏了这样一个事实：北上到广东以北沿海各省进行贸易的潮州商人中有很很大一部分是暹罗潮汕籍华侨，他们所从事的贸易实际上属于中暹贸易。

从大量旅暹的西方使者或传教士所撰写的旅游日记看来，18—19世纪英国、法国和荷兰等西方殖民者竞相在东南亚扩展势力，暹罗成为西方各国在东南亚的关注对象，当时有大量的西方使者和传教士纷纷前往暹罗刺探情报，其撰写的大量旅游日记为这一时期的中暹贸易研究提供了相当珍贵的资料。这些资料显示，暹罗的贸易船只不仅到达中国的广州和潮州一带，而且还抵达中国北方各省。如“自暹罗载运到中国的出口货，主要是糖、米、象牙、苏木、藤黄以及各种热带产物，供应北方各省的需要，这些帆船自北方各省贩运面粉、谷物、豆、经过制造的羊肉，及其他食品”^①。“像暹罗这样一个富庶的国家，给商业活动提供了广阔的场所。蔗糖、苏木、海参、燕窝、鱼翅、藤黄、棉花、象牙等，吸引很多中国商人。他们的帆船每年在二、三及四月，从海南、广州、汕头、厦门、宁波、上海等地开来”，“五月底及六、七月间离开暹罗，北上至黄海的船只大半运载蔗糖、苏木与槟榔”^②，“每年使往暹罗的船只有八九十艘，所有用于对暹罗贸易的帆船，其船主都居住于暹罗而非中国”^③。“此等沙船为在暹罗华侨之财产，在中国之各大港口置有庄客及分店，与彼等之广东省、福建省及海南省交易，有时自长江、山东、天津亦有沙船前来云”^④。

从以上诸多文献记载来看：①暹罗不仅仅同当时的广东有贸易往来，而且和浙江、江苏、山东、直隶以及盛京一带都有贸易往来。②暹罗的出口货物主要有大米、蔗糖、苏木、槟榔、胡椒、木材、棉花以及各种海产品等，而从中国的进口产品主要有面粉、谷物、豆、豆饼以及各种食品等。因

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第53页。

② 同上。

③ 同上书，第62页。

④ 李长傅：《南洋史地与华侨华人研究》，暨南大学出版社，2001年，第108页。

此，在北方各省所消费的蔗糖中，暹罗糖当占有一定的比重；而北方各省所消费的苏木、槟榔等货有很大的比重是暹罗直接提供的。

从广州一口通商以后，外夷船只禁止到北方各省从事贸易活动，而且北方各地史籍亦无暹罗船只到其处从事贸易的记载。其原因何在？姚贤镐所撰写的文献似乎可以给出答案：“中国帆船的构造和所缆等装备，可以视它为登记证。和这种构造装备稍有不同，立刻要受到外国船只征收费用和捐税的待遇，并引起各种怀疑。殖民地帆船的形状与设备均宽敞而便利，如驶至中国，必将照外国船只课税。暹罗及任何邻国的帆船，如果照中国习俗所尚的形式仿造与装备，可以依照中国船只待遇与该国进行贸易。如果水手有暹罗人、安南人或其他外国人，后者只能在广州登岸；如在中国其他口岸发现，就会和欧洲人一样被巡弁逮捕。”^①这里似乎可以看出其中两大原因：①暹罗船只为潮州华侨所造，因而与中国的船只结构相似。②从事贸易的船主和水手为潮州华侨，因而天然具有中国人的体质特征。这两点使中国的地方官员将这种贸易视为“国内贸易”。

但是，即使中国商民自己从事沿海国内贸易也还需要一种贸易凭证——牌照，没有牌照的交易则被视为非法，那么，中暹贸易是如何彻底合法化的呢？嘉庆十二年（1807年）发生在潮州的金协顺案件道出了其中的原委。嘉庆十二年九月，两广总督吴熊光在处理有关金协顺的奏报中说：“至收泊东陇港各船，行据澄海县查复，各前县任内，均有暹罗货船驶至，装载苏木、树皮等物，并无夹带违禁之件，报明东陇税口投纳开舱，向无牌照。其有阻滞，不能及时回国者，均换载糖斤赴江浙行销，由县给予护牌，以凭各口岸查验。数十年来，相沿已久。前有金泰顺、金广顺、顺合船三只，收泊东陇，因风汛不顺，不能开帆回国，贸换糖货，东陇难以行销，已给予护牌，前往江浙等省发卖。”^②由此我们可以看出，暹罗船只抵达潮州后，经由澄海县发给牌照，暹罗潮州籍华侨所承担的真实角色已发生了形式

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第62页。

② （台湾）“中央”研究院历史语言研究所：《明清史料》（庚编下册），中华书局，1987年，第1180页。

上的改变，其所从事的对北方各省的对外贸易亦相应转变为形式上的“国内贸易”。

清代，潮州人大量移往暹罗，使暹罗成为著名的潮州华侨聚居地。移居暹罗后的潮州华侨积极参与对中国的贸易活动。其对广州和潮州的贸易属于直接贸易，具有相对公开、合法的特点。其对浙江、江苏、山东、直隶、盛京等省的贸易则必须经过潮州“中转”这一关键环节，使其表现为形式上的“国内贸易”，因此具有隐蔽、非法的特点。总之，广州一口通商时期，潮州华侨利用他们的独特优势，积极参与暹罗对中国的贸易活动。暹罗不仅与中国的珠三角即广州一带保持着频繁的朝贡贸易关系，而且与江浙一带以及环渤海湾地区都保持密切的贸易往来，因此，这一时期暹罗对中国的贸易是广泛而深入的。中暹贸易的开展为一口通商时期沉闷的中外贸易注入了一股新鲜的空气，对中暹经济社会的发展起到一定的推动作用。

第四节

明清时期汕头地区港口对腹地经济社会发展影响

一、内外贸易与汕头商埠的初步形成

清乾隆元年，沙汕头已经成为一个热闹的港口，地方政府开始在此设站征收盐税，当时政府称这里为“汕头口”。此时，贩盐船及其他货船已频繁来往于汕头口岸。嘉庆末年，潮州沿海“上通府城，下达重洋”的海运中心樟林港，因进出港域海道淤塞，港口收缩，大洋船无法出入而衰落，至樟林港靠岸的海船转泊港域宽阔的沙汕头港。此后，沙汕头港便“人烟辐辏，浮积加广”，本地的商船远航到福建、台湾、江浙等地和东南亚各国，外地商船尤其是福建商船经常到此停泊。随着港口贸易的迅速发展，最初有人在

运销船头上开设船头行，专为来往船只代销来货，收购去货，开创汕头埠的商业行当。随着商务继续发展和人口陆续迁入，在今升平路北、民族路西一带，渐有商人在海边建起柴店、米店、药材和修船等商业行当，供应过往商船、当地渔民和驻防士兵的需要，逐渐形成行街、顺昌街、老市等街坊，成为汕头早期的商业网。咸丰四年（1854年），福建商人和当地商人在今安平路倡建“漳潮会馆”作为交易场所，设船务、药材、米粮、火柴、汇兑5个行当，汕头商埠的雏形初步形成。

二、内外贸易对腹地经济的影响

（一）内外贸易对潮汕农业的影响

明代中后期，受粮食贸易的影响，闽省厦、漳、泉一带对潮州粮食的依赖性比较大，不断从潮州转运粮食，因此潮州的粮食生产基本上是商业化的。到清代，虽然潮州粮食种植的亩产量仍然有所提高，但是由于经济作物的种植占去了粮田地，粮食生产已经远远不能满足本地所需，而要从外部大量进口。

伴随着粮食种植面积的减少，经济作物的种植却不断扩大。潮州属于亚热带气候，适宜各种经济作物的种植，且获利较多，因此，明代中后期随着商品经济的发展，各种经济作物得以大量种植。明朝阳县种植的经济作物有：荔枝、龙眼、柑、柚、金橘、香橼、菩提、枇杷、黄皮果、杨桃、橄榄、余甘子、芭蕉、甘蔗14种水果。清代的澄海县种植的经济作物有：荔枝、龙眼、枇杷、金橘、杨桃、桃、柚、柑、橙、橘、香橼、佛手柑、李、柰、梨、柿、石榴、番石榴、地豆、葡萄、橄榄、甘蔗、波罗蜜、菱、菩提果、杨梅、牙蕉、芒果、乳瓜、林檎30多种水果。其中，柑橘、柚、橙、柑、龙眼、甘蔗种植最多。尤其是龙眼的种植，在广东各府中以潮州为多。而甘蔗的种植及加工规模更大。由于经济作物的大量种植，潮州府粮田的面积大为缩小，特别是澄海县，经济作物的种植面积已经超过了粮田面积。

总之，在内外贸易迅速发展和人口日益增长的刺激下，潮州的粮食产

量得以迅速提高，而且粮食生产的商品化愈来愈明显。同时，潮州的经济作物也得到了广泛的种植，并逐渐超越粮食的种植成为农业经济的主要依赖产业。潮州的生产品模式已经完全超越了传统的自给自足的生产方式，体现了新时代商品经济的特点。

（二）内外贸易对潮汕手工业的影响

明朝前期，国家采用匠籍制度加强对地方工商业的控制，又严禁人民私自进行海外贸易，潮州的工商业没有多大发展。正德、嘉靖年间，在海外贸易的刺激下，潮州的工商业重新兴起。丝织业方面，潮州女子多善“女红”，诸如布帛、苧布、葛布、青麻布、黄麻布、蕉布、绸绢、天蚕绸、竹布等皆有生产。陶瓷制作、造船、采矿、冶铁等行业也出现繁荣的景象。清代，传统的纺织、制糖、瓷器制作、矿冶等手工业趋于衰落，而制糖业、石雕制作业则日渐兴旺。每年当甘蔗收获时，为榨糖之需，潮州本地人手不够用，还要雇佣大量的雷州、琼州的民工进行榨糖。石雕制作方面，清代以前虽然也有一些佳作，但整体工艺水准并不高。自清代中期到晚期，潮汕石雕发展出一种繁密而通透的工艺风格。

（三）内外贸易对潮汕商业的影响

在农业和手工业发展的基础上，商业也发达起来，商品经济空前活跃。商业的发展主要表现在两个方面：一方面是潮州本地的城镇、市集贸易业。潮州以州城为中心，从州城到县城，再到墟市，形成了一个纵横交错、城乡沟通的商业网络。从此，远乡之民，有所贸迁，商贾辐辏，五方云集，商品经济空前活跃。另一方面是从事国内外的长途贩运业。明代嘉靖年间，郭春震即言：潮人“驾双桅船，挟私货，百十为群，往来东西洋”^①。乾隆《澄海县志》载：“是邑自展复以来，海不扬波，富商巨贾，卒操奇赢，兴贩它省，上溯津门，下通台厦，象犀金玉与绵帛皮弊之属，千艘万舶悉由邑境分

^① 嘉靖《潮州府志》卷四十《艺文》。

达诸邑，其自海南诸郡转输米石者尤为全潮所仰给，每当春秋风信，东、西两港以及溪东港南关之间扬帆捆载而来者，不下千万计，高牙错处，民物滋丰，握算持筹，居奇囤积，为海隅一大都会。”^①

三、内外贸易对腹地社会的影响

（一）内外贸易对潮汕就业结构的影响

内外贸易对潮汕地区的就业结构产生了明显的影响。这种影响体现为人口的向上流动性，即从农业向手工业、从手工业向商业的转移。明时林大春曾感慨：“乃今田野宜辟亦，而家有悬耒；山泽之利宜增亦，而市无藏贾。即供力于他（原注：谓以他技谋利，及取诸异地之所有者）以充赋，而反不足者，何也？其生之者寡，而害之者众也。”^②可见当时从事农业劳动的越来越少，而从事手工业和商业的人口越来越多。如清代潮州的采矿业“铅锡实，多银砂，游手之民一闻招采，四方云集”^③。《清高宗、实录》亦载：“潮、韶、肇等府，矿山不下数百处，则所需工丁，不下数十万人矣。”^④由此可见从事手工业人口的数量之多。随着手工业的衰落和商业的兴起，就业于商贸业的劳动力越来越多。时人对海洋贸易所能容纳的劳动力有着深刻的体会：“广东全省，东南皆岸大海，沿海之地，可耕之颇少。其民大都懋迁有无，依商船以远服贾治生计。北及盛京之锦盖、直隶之天津、山东之胶登，中连江南之苏州、上海、浙之宁波、福建之厦门，而南及于雷、琼、海口等处，不下一百数十万家。一船之设，为舵工，为水手，或主或客，百数十人。合沿海商船计之，盖不知几千万人治生于此也。”^⑤

值得注意的是，到清朝中期，在大量手工业技术向国外转移、潮州的手

① 乾隆《澄海县志》卷二《埠市》。

② 隆庆《潮阳县志》卷七《民赋物杂志》。

③ 乾隆《潮州府志》卷四十《艺文》。

④ 《清高宗实录》卷二一九“乾隆九年六月辛未”。

⑤ 张桂蟾：《立雪山房文集》，引自林远辉：《潮州古港樟林——资料与研究》，中国华侨出版社，2002年，第224页。

工业竞争优势日益丧失的情况下，手工业生产日益呈现“空心化”的趋势。随着各种手工业的发展停滞，整个社会所能吸纳的劳动力不仅没能得到增加反而有所下降。而人口的增长却继续走高，尤其是到清代，潮州人口更是呈现爆炸式的增长。这就造成了人口数量增加和就业机会减少之间的巨大矛盾。越来越多的剩余劳动力要么转移到商贸领域，要么转移到国外去寻求新的生存空间。这一矛盾也造就了潮州一种非常独特的出口商品——劳动力。当时有专门的船户将船“略载些须货物，竟将游手之人偷载至四五百之多，每人索银八两或十余两，载往彼地，即行留住”。他们成为潮州早期华侨的重要来源。

（二）内外贸易对潮汕社会风俗的影响

对外贸易促进了潮州社会经济的繁荣。在表面繁荣的背后，不能忽视社会发展的另一面——经济发展所带来的社会问题。明清时期，潮州的社会问题有诸多表现，诸如奢华攀比之风、吸食鸦片之风、海盗盛行之风、械斗之风、厚葬之风和赌博之风等。本文仅就械斗之风、厚葬之风以及赌博之风三个方面做简单描述。

1. 械斗之风

明代前期，潮州民风尚属淳朴，乡民“好耕稼而乐樵采，有古先民遗风”，士“渐知明理学，风俗不变，冠婚丧祭多用文公家礼，故曰：海滨邹鲁”。到嘉靖年间，潮州的民风已经有了一定的变化，时人多“轻生、健讼，邹鲁之风稍替焉”^①。但就总体而言，潮州的风俗还是变化不大，其“营室必先祠堂，明宗法，继绝嗣，重祀田，比屋诗书，经诵之声相闻，彬彬乎文物甲于岭表，若饶平之俭勤，程乡之质实，大埔之简朴，犹有古风”^②。嘉靖以后，潮州民风大坏。时人曾这样描述当时的社会风气：“力诟之风近来颇炽，怨在睚眦必兴讼词。事本织微，至诬人命。情暖万状，不能悉言，而犹可恶者则扛尸图赖一事。盖当初死之际，呼集亲党百十为群，

^① 嘉靖《潮州府志》卷八《杂志》。

^② 同上。

持执凶器，扛抬身尸，径至所仇之家，打毁房屋，搜括家财，掠其男妇，肆意凌虐，或行反缚，或加乱垂，或压以死人，或灌以秽物，极其苦楚，几于踣毙，必使供应酒食、打发钱银满足所欲。”^①至万历年间，潮州更是风俗尽坏。“四境之内，土地拓于流民，豪强恣于兼并，物力尽绌，供费日浮”，“可骇可愕可痛之事非一，视嘉隆间，波愈下矣”^②！甚至有人惊呼“潮有盗而无民矣！”，“潮岂无民？民将尽化为盗也。屠城破邑之魁，皆腰犀盖黄之贵。子女玉帛，惟其意也；睚眦生杀，惟其命也。富贵于是乎出，功名于是乎出，肆志、快欲亦于是乎出。民不为盗，而谁为乎”^③？

至清代，械斗之风愈加严重。雍正年间蓝鼎元称：“潮郡依山傍海，民有杂霸之风。性情劲悍，习尚纷嚣，其大较也”，“负气喜争，好勇尚斗，睚眦小嫌，即率所亲而哄，至以豪爽误致杀人，因或籍命抄掠，自杀图赖，视为奇货；投环饮鸩，刎颈沉河，曾不少顾借焉”^④。此后潮州的械斗之风进一步发展，梁绍壬亦指出，“潮俗强悍，负气轻生，小不相能，动辄斗杀，名曰打冤家”^⑤。而且政府对这种械斗之风已经显得无能为力，“方其斗也，论之不止，禁之不止，弹压之不止，甚至毁其村，焚其室，诛其人，而斗仍不止”^⑥。至道光年间，潮州的械斗之风更趋严重，并引起最高统治者的高度关注：“粤东沿海地方械斗顶凶之案，相习成风，莫如潮州为甚”；“广东潮州沿海地方，民情犷悍。所属海阳、揭阳、潮阳、普宁等县，每因口角细故，斗殴成隙，互掳逼赎，名曰赎身钱，其不赎者则戕毙之。更有一种烂匪土棍，竟将外来羁客肆行劫夺，并毙其身以灭口。甚至黄昏之时，即直入城市，抢劫钱铺典铺”^⑦。

① 《潮州耆旧集》卷十五《萧御史集》。

② 《潮州耆旧集》卷二十七《周大理集》。

③ 《潮州耆旧集》卷三十二《郭忠节集》。

④ 蓝鼎元：《鹿洲初集》卷十四《潮州风俗考》。

⑤ 梁绍壬：《两般秋雨庵随笔》卷五《潮州乐府》。

⑥ 《广东文微》第五册卷二十四《丁杰》，香港中文大学出版社，1978年，第660页。

⑦ 《清道光实录》卷二七三“道光十五年乙未十月戊寅”。

2. 厚葬之风

明代前期，从弘治和嘉靖年间所修两部《潮州府志》来看，潮州的丧葬习俗大致可分为两个方面：士家大族资财丰厚而且受孔孟之学影响，故在丧葬习俗方面多采用土葬，其“丧祭多用文公家礼”；而在民间，平民一般受传统的佛教影响，加上家庭贫寒，其丧葬习俗多采用简单化的火葬形式，“其在细民者火葬饭佛”^①。嘉靖《广东通志》亦载“小民多火葬”。无论富家大族还是一般贫民的丧葬尚未看出有厚葬之风。到嘉靖年间，丧葬习俗的厚葬之风已经初见端倪。时人在提议革除时弊的建议中即有“丧祭重酒礼之费，有忍毁其亲之户”^②。可见，随着对外贸易的开展和社会财富的积累，厚葬之风已经兴起。厚葬的形式表现在多方面，如在死者的身上或棺内放置大量金银、向吊丧者发送绢帛、大摆筵席款待亲友等。厚葬之风也引发了明代后期潮州的另一种风气——盗墓之风。

清代潮州的丧葬习俗更趋奢华。乾隆《潮州府志》对潮州当时的丧葬习俗有详细的记载：“民间丧葬附身附椁之具皆知慎重，有吊唁者必盛筵款饮，谓之食炊饭。送葬辄至数百人，澄海尤甚。葬所鼓乐忧伤通宵聚乐，谓之闹夜。至旦复设酒肴。丧家力不给则亲朋代设，凡遇父母丧无不罄囊鬻产，仿效成风。惟田野之民犹从简陋。有一日殓者，亦有三日始殓者。有七日服成者，亦有十四日服成者。各邑微有不同，无不僧尼鼓乐，澈户声喧。且多惑于堪舆择地寻龙，有停棺数十年未就窆者。”^③从这段话可以看出，厚葬之风在潮州已经蔚然成风，深入民间，一般平民家庭因此破产者比比皆是，而受海外贸易影响最深的澄海县的厚葬之风最为严重。不过这一时期厚葬之风的表现形式稍有变化，即棺内或死者的身上一般不再放置金银器以防坟墓被盗。

明清时期，潮州兴起的厚葬之风，除了海外贸易的开展、社会财富积累的原因外，海外华侨的影响也是一个重要的因素。华侨移居海外后，在“养

① 嘉靖《潮州府志》卷八《杂志》。

② 林大钦：《东莆先生文集》卷一《潮州风俗》。

③ 乾隆《潮州府志》卷十二《风俗》。

生”上无法在本籍养父养母，因此在回籍奔丧时为了表达自己的愧疚心情以及在乡亲们面前尽显孝道，进行丧葬时便大操大办，而且他们在海外的长期经营也有这样操办的经济实力。

3. 赌博之风

明代前期，潮州即已存在赌博现象。嘉靖《广东通志》引前志云：或有游手好闲习赌以为业。但是此种现象仅存在于个别游手好闲之辈，而大部分士、农、工、商尚能各安本业，赌博并没有形成社会问题。到嘉隆年间，由于商品经济的发展导致社会趋利性增强，赌博在各城镇已经有所发展，但这些现象还局限为“国中之俗”，民间尚未普遍。到万历年间，潮州赌博之风已经蔚然成风，从过去的偷偷摸摸发展到公然赌博。“风俗之弊多端，其甚莫大于樗蒲。樗蒲，博戏之贱局也”，“薄德少年，则填街倚市；豪右摊场，则崇墉邃室。昔犹惧犯于官，今则捕吏收其例钱矣。昔犹子惧其父，今则父子分摊而竞雄矣。昔多衙卒市棍，今则衿佩且哗集矣”^①。

清代，赌博现象继续发展。康熙年间，“游闲子弟，群聚呼噜，竞以金注，动至破家，虽有父兄之诏不率也”^②。雍正年间，这种好赌之风更趋严重。“群聚酣饮，昼宵沉湎；无贵无贱，见赌则殉。千金之宅，万金之产，刻烛方寸，揭以授之他人而有所不吝。舆夫菜佣，襦袴荡涤，至于赤身护寒，衣蒲向火，纸牌在手，不忍弃置。大抵士庶之家十人九赌，兵役之家九人十赌。通都僻壤，无处无之，盖习俗之浸淫久矣”^③。赌博已成为整个社会的普遍现象。清代后期，潮州的赌博之风益盛。一首歌谣对当时的赌博情形有着详细的记载。“人物爱旦旦唔完，再看市容更多端，亦有赌场鸦片馆，生理食物更齐全。还有什技掩三空，把戏打拳愈加班，还有一种骗人虫，甲伊肚腰银就空。一种叫作啄虎须，三支竹子滑溜溜，一支带有红丝线，压着赔钱全无抽。一种叫作乌红牌，名字师父专打来，咸牌打你看唔出，内面会活你岂知？你若压着依持欺，变做唔着食你钱，任你一目观九

① 周光镐：《周光镐诗文选注》，广东人民出版社，2000年，第394页。

② 康熙《澄海县志》卷五《风俗》。

③ 蓝鼎元：《鹿洲初集》卷四十《潮州风俗考》。

虎，会飞会遁难胜伊。一种入字花乌龟，总赌无赢也无输。一种叫作穿虎鼻，总之痴想共伊徒。一种新盛愈更奇，三粒骰子骗人钱，爱赌输过克钱去投狗，这是关骗小孩儿。”^①

明清时期，由于走私商贸活动的开展以及对快速致富和奢华生活的追慕，整个社会养成了一种趋利性的冒险精神，赌博在潮州成了一种时尚。赌博之风，初起于家有资财而又无所事事的富家子弟，渐渐蔓延至整个社会。纵凡膏粱子弟、市井无赖以及一般百姓都卷入这种赌博之中，甚至连小孩儿也参与其中。

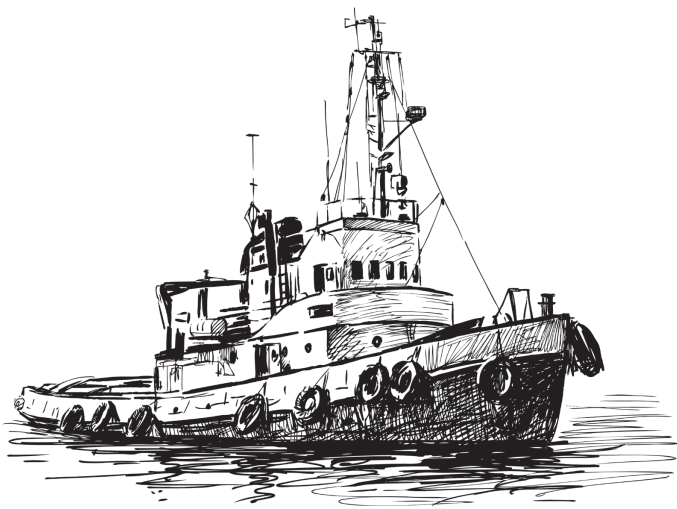
总之，械斗之风、厚葬之风、赌博之风以及本文尚未论及的诸多社会问题已成为明清时期整个潮州普遍的社会风气。当时很多访问过潮州的外省籍人士对潮州的种种陋习留下了深刻的印象。如浙江的梁绍壬即认为“粤俗以潮州为最坏”^②。而本地人士更是对潮州的种种陋习感到痛心疾首、忧心忡忡。如潮州澄海县人张桂蟾面对家乡的种种陋习发出感叹，“惟是至化以洽于九州，而鄙俗自弃于一隅，则未尝太息于广东，而尤伤心于潮郡也”^③。潮州的种种社会问题已经成为潮州经济社会进一步发展的严重障碍。

① 佚名：《樟林游火帝歌》，引自陈春声：《从〈游火帝歌〉看清代樟林社会》，《潮学研究》（第一辑），汕头大学出版社，1993年，第109页。

② 梁绍壬：《两般秋雨庵随笔》卷五《潮州乐府》。

③ 张桂蟾：《立雪山房文集》，引自林远辉：《潮州古港樟林——资料与研究》，中国华侨出版社，2002年，第204页。

· 第二章 ·



清代后期汕头港的开埠
与海上丝绸之路

在19世纪中期，汕头已经是一个闻名的对外贸易商港。一方面是潮州商人驾着“红头船”经营的南北洋贸易中心由原有湮塞的海港向已具备良港条件的汕头港转移；另一方面是西方商人驾着双桅船和飞剪船经营的鸦片贸易和苦力贸易从南澳向妈屿、汕头港内渗透，两股中外贸易路线的交汇点最后停留在汕头这片“新大陆上”。

第一节 开埠后的汕头港及其腹地

一、汕头港的开埠过程

第一次鸦片战争后，英、法等国不满足于仅有的“五口通商”，于是借口“亚罗号”事件挑起第二次鸦片战争，于1858年6月26日迫使清政府签订不平等的《天津条约》，规定增开潮州等十个地区为通商口岸。但条约商定的潮州与后来实际开埠的汕头之间是什么样的关系，汕头具体开埠的时间为何，至今仍众说纷纭，大致有两种观点。

第一种观点认为，《天津条约》最初规定的通商口岸是潮州，后来经过交涉改为汕头，具体开埠的时间是1861年。如20世纪30年代学者谢雪影曾说：“咸丰八年，中英缔结天津条约，开辟潮州、台湾、登州、琼州、牛庄为通商口岸，其时潮州一埠，经数度之交涉，始改辟汕头为港口，具体开埠时间就是1861年。”^①在20世纪40年代撰写《潮州志》的饶宗颐先生也多次

^① 谢雪影：《汕头指南》，汕头日报社，1934年，第2页。

提及汕头开埠互市是在同治元年，其具体过程是：1858年《天津条约》签订后，由于1859年清政府同意汕头先行与美国互市，英法两国即向清政府要求援用1840年签订的《南京条约》中利益一体均沾之例也进行互市。但是，按照《天津条约》的约定，英法提出的互市地点应选择在潮州府城。1860年6月，英国派佐治坚为驻扎潮州办理通商事务官，佐治坚随即照会惠潮梅道，要求去潮州府城会通。因为当时的英国和法国与清政府交恶，并再次爆发战争，换约自然无法按时完成，佐治坚入城的要求被时任官员以潮州商民反对、恐造成事端为由加以阻止。至1860年10月中英换约后，佐治坚又重提入城拜会要求，但也被时任官员以同样的理由拒绝。此后，1861年佐治坚再次提出进入潮州城的要求，并搭乘英军水师小火轮前往。佐治坚的船行至大窰乡时因有桥阻隔便停泊在那里，并要求当地官员派轿接其入城。此时，潮州城内商民组织义安总局的带领下，到处张贴挂旗，准备诛杀夷人，而且发生了拆毁英国领事馆所雇用通事的房屋的事情。所以当惠潮嘉道邱景湘以无法保证佐治坚的安全而再劝其返回时，佐治坚便无奈地返回了汕头，并同意将通商地点定在汕头。对于英人入城事件，当时总理各国事务的恭亲王奕訢也曾过问：“广东潮州府城开办通商，领事官欲往府城，惠潮嘉道不令进城……谕知劳崇光等体察民情，遵照条约，酌量办理矣”，“领事官欲往府城见惠潮嘉道，该道旋赴汕头会晤，不令进城……所称汕头地方，是否即系通商之埠？该道能否改驻通商地方，及改驻后能否止其进城。请飭广东督抚妥议”^①。可见，尽管英人最终同意汕头作为通商地点，但最初其对于开埠的具体地点仍是有所坚持的。

第二种观点认为《天津条约》规定的通商口岸潮州实际上就是汕头，具体开埠的时间是1860年。如成书于1925年的《六十年来之岭东纪略》载：“自英法联军战败中国，缔结天津条约，增开汕头为通商口岸……六十七年于今矣。”^②可见该书作者将《天津条约》中规定的“潮州”等同于“汕头”，并认为1858年汕头被定为通商口岸，具体开埠时间是1860年。当代

① 《清文宗实录》卷三五—，中华书局，1987年，第1186页。

② 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第7页。



位于妈屿岛的
海关楼

学者赵春晨、胡粤平等人也持此种观点。原因是，在与英国和法国签约之前，即1858年6月18日，清政府先与充当调停者的俄国和美国签订了《天津条约》，允诺开辟潮州为通商口岸。《天津条约》规定一年内在北京互换条约后正式生效。后来在英法与清政府再次交战期间，美国与清政府于咸丰九年（1859年）先行换约。换约后，美国公使于1859年8月提出，《天津条约》换约后应照新章开市。几经交涉，清政府终于在咸丰九年十月十五日（1859年11月9日）同意美国在潮州先行开市。此后，再经钦差大臣、两江总督何桂清与美国公使华若翰具体协商，定于咸丰九年十二月初九（1860年1月1日）正式在潮州开市贸易。潮州地方官员将具体的通商地点定于汕头，美国并未提出异议。劳崇光在咸丰十一年六月二十二日（1861年7月29日）呈报清政府的另一奏折提到：“咸丰九年十月间，钦奉恩旨准米利坚国在潮州先行开市，经臣劳崇光奏明，遣派熟悉税务之同知衔陵水县知县俞思益，前往会同庵埠通判林朝阳，公同妥办，即在汕头设立新关，先与米国开市。”^①再次，从实际行动来看，1860年1月，潮海关成立，建于妈屿岛，该处当时属称海关下，华为士（美籍）被海关总税务司任命为潮海关第一任税务司，

^① 郑可茵等：《汕头开埠及开埠前后社情资料》，潮汕历史文化研究中心，2003年，第149—150页。

俞思益被清政府任命为第一任海关监督，妈屿岛就在汕头附近。而且从这一年开始，潮海关开始对汕头进出口贸易制定海关报告。以上种种证明，中美《天津条约》所载的潮州，其实际执行地点就是汕头，开埠的具体时间是1860年。1862年中葡签订《中葡和好贸易条约》时，为避免此前不必要的麻烦，其中通商地写作“潮州（汕头）”。至1863年7月清政府与丹麦签订《天津条约》时，则直接将通商地写为“汕头”。

美英等国以及当时的潮州地方政府之所以最终达成将开埠地点定在汕头有“历史背景”和“便于行政管理”等多方面的原因。就“历史背景”而言，早在鸦片战争前，就有英美等国家的船只来到潮汕沿海停泊，并进行鸦片走私和苦力贩运等非法活动，南澳和汕头则是他们走私鸦片的重要分销据点和贩运华工出洋的重要场所。第一次鸦片战争之后，由于临近的厦门被开辟为通商口岸，欧洲人也被吸引到汕头附近来，他们“首先企图建立的贸易停留处是在南澳岛，几年以来在那里有鸦片船只停泊，最后被当局勒令离开，才转移至双岛。早在1851年就有一个未经承认的外国商人团体已在此成长起来，并有数艘趸船用于储藏鸦片。……而汕头由于和外国人通商的缘故，财货日积，并吸引了大量人口”^①。正因为如此，当英国发动第二次鸦片战争以进一步增辟中国沿海通商口岸时，英怡和洋行负责人约瑟夫·渣甸报告说：“一个未经条约承认的非常重要的港口就是汕头港。汕头为广东沿海北部位于韩江口的一个最好的寄碇港，距离重要城市潮州不远。”“除了条约中已经列举的口岸以外，汕头为常有沿海船只开来的唯一口岸。这些船只往返汕头，有时赚到很可观的运费。”^②而恩格斯也在1858年撰写的《俄国在远东的成功》一文中指出：“由于开放五个通商口岸，使广州的一部分贸易转移到了上海。其他的口岸差不多，都没有进行什么贸易，而汕头这个唯一有一点商业意义的口岸，又不属于那五个开放口岸。”因此，英国和美国很自然地同意汕头所属地潮州作为增辟的通商口岸。就“便于行政管理”而言，何桂清和两广总督劳崇光在办理潮州定期开市的奏折中说道：“查潮

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第457页。

② 同上书，第454页。



各国驻汕头领事馆

州地方，粤海关原设有分口，以庵埠为总口，汕头等处为子口，签派丁书征收海船货税，历年已久。现在米国船只新来开市，虽与内地海船收税事例微有不同，但该处原设税口，既由粤海关管理有年，一切事宜可以驾轻就熟，自应归并粤海关，援照广州大关征收夷税章程办理，毋庸另议更张，以归画一。”^①因此，为避免重复机构设置，地方官员亦主张汕头作为具体的开埠地点。

总之，上述两种观点并非“非此即彼”的关系。就中英《天津条约》而言，英国最初确实希望在潮州府城办理通商事宜，或者说力图将包括汕头在内的大潮州作为争取目标，但在目标受挫后，也妥协同意将通商口岸具体定在汕头，具体时间是1861年；就中美《天津条约》而言，美国对于将潮州通商口岸具体定在汕头并无异议，其具体实施对外贸易的时间则是在1860年。恰恰是两种观点结合在一起才反映了汕头港开埠的历史全貌。

二、汕头港交通网络

英美等发达国家之所以将汕头港开辟为通商口岸，主要是看重汕头港有

^① 郑可茵等：《汕头开埠及开埠前后社情资料》，潮汕历史文化研究中心，2003年，第145页。

通往内地的、便利的交通网络。潮汕境内有韩江、榕江、练江、黄冈河和龙江5条主航线，还有大小60多条支流，形成了四通八达的水上运输网络。在这一交通网络中，韩江水道仍然发挥主干作用。由汕头通往韩江腹地的第一站是潮州府城。凡经商出洋者往往在潮州府城乘浅底篷船到汕头等候，待帆船或轮船抵达汕头后，再乘船前往暹罗、新加坡、香港、广州、上海等地；凡北方各省及东西洋货物入口汕头后，也多用浅底篷船沿韩江运抵潮州府城。

潮州府城位居韩江中流，为韩江水道之枢纽点，为潮梅货物进出必经之地。与前段水路稍有不同的是，由府城通往大埔一段水路水深江阔，可以使用吃水较深、载重量较大的民船。通往韩江上游，大埔扮演了关键的角色，韩江所属之高陂位于大埔县城南140里，大埔与韩江流域各市场有帆船之航行，水陆交通，极得其便。所属之三河坝为大埔梅溪、梅县程江、福建杭川交汇之处，年中四季俱有帆船之航行。由三河坝通往大埔县城，当夏季水深之时，往来潮安之帆船，可直航于此；冬季少水时间，则由三河用浅底民船转驳，交通仍属便利。由三河坝通往福建汀州则途经大埔之石下壩，石下壩在大埔县北韩江上游，为韩江水路之终航点。由此溯江上行至福建峰市，河流狭窄，奇石突出，民船上落，极危险也。因此，凡由潮汕运入闽疆货物，到此地后须改为肩挑。峰市陆路运来之材木、纸等货，亦由此落舟，顺流而下，上下内外货物俱辐辏于此，故各行生意颇盛。由三河坝通往梅县，则途经松口。松口上距梅县90里，下达三河60里，其在航路方面，松口—潮安间有帆船往来之便利。其他临近城市，亦间浅底船交通。梅县离三河坝150里，去兴宁100里，夏季水深之时，潮安梅县间可通帆船，若再溯江上至兴宁、五华各属，则只能用普通小民船交通。

沿韩江入闽之后，福建永定县之峰市扮演着关键的角色。峰市在石下壩上游10里，与大埔交界之地相接也。前已论述，峰市—石下壩间之交通，仅有陆路一条，水路至此即不能航行。由闽省内地运往汕头之货，须全部由此陆运；而经石下壩入闽之货物，亦须到此集散。由峰市再往上则主要依赖山道，可至江西之瑞金，再沿贡江至于会昌、赣州等地。而梅县一途，经梅

县、和平亦可至江西之寻乌、安远、定南、龙南以达赣州。

与开埠之前交通网络稍有不同的是，开埠之前，汕头港腹地内河航运主要依赖木帆船、浅底篷船、木筏或竹排等；开埠之后，西方蒸汽轮船的到来，引起了国内民族资本家对发展交通运输事业的兴趣，由于经济力量的悬殊，民族资本家不可能与西方国家争夺远洋航运，故只好发展一些小型轮渡，作为内河客运交通工具而已。但是，蒸汽轮船的引进开始改变汕头与腹地木船航运的传统格局。清光绪十八年（1892年），潮阳县人萧鸣琴，投资5万银元，购置轮船4艘，创办了汕潮揭轮船公司，经营“汕头—潮阳—揭阳”等地内河客运。该公司是当时广东最大的民营轮船公司，也是广东创办较早、存在时间最久的轮船公司，“汕往潮每客铜钱四十文，汕往揭每客铜钱一百五十文”，每客许带行李两件。其价钱比以往的木帆船略贵，但安全快捷，“人皆悦意，愿以利涉，故往来客数日增”^①。同年，潮阳县人萧金泰等人集资5万元开设汕头小火轮公司，购置载重50~75吨烧煤电船各2艘，以载杂物为主，行驶练江、榕江各港口。有意思的是，通往潮阳和揭阳腹地的水运较早开通蒸汽轮船运输，反而通往潮州府城的航运迟迟没能实现蒸汽轮船运输。其原因是，汕头港至府城之间，“河道淤浅，春夏之间，舟船无阻，一交秋冬，水涸舟滞”^②。因此，吃水较深的轮船根本不可行。为此，有潮州商人曾计划购置“浅水电轮”开辟“汕头—潮安”线路，终不得行。后来又有商人计划定制“特别浅水轮船”，仍不得行。

三、汕头港腹地概况

汕头港影响所及之处便为汕头港之腹地。对于汕头港的腹地概况，成书于20世纪20年代的《六十年来之岭东纪略》记载，“夫汕头一埠，为潮梅各属及闽赣边县之门户。凡此等地方，外出南洋群岛及东南亚之移民与对外贸易，悉由此经过。故其商业经济影响所及范围甚大：含有潮属之潮安、

① 洪松森：《潮汕古近代经济琐谈》，潮汕历史文化研究中心编印，2000年。

② 王琳乾：《潮汕铁路兴废始末》，《汕头文史》第四辑，1987年，第77页。

潮阳、揭阳、澄海、普宁、饶平、大埔、惠来、丰顺、南澳十属；嘉属之梅县、兴宁、五华、平远、蕉岭五属；汀属之长汀、宁化、上杭、武平、清流、连城、归化、永定八属；赣州及宁都之云都、兴国、会昌、长宁、宁都、瑞金、石城七属”^①。以上30县，其面积约20万方里有奇，人口约有1500万。虽然上书成于民国期间，但由于属于民国早期，因此其记载之汕头港腹地范围应与开埠之后汕头港的腹地范围相差不大。但稍有不同的是，1880年潮海关年报所附之汕头腹地贸易路线图显示，汕头港的商圈范围可以涵盖到南昌和长沙为终点的江西、湖南两省。这主要是因为汕头直到1880年以前，鸦片的进口及其转运内地税率，都较其他通商口岸为低，鸦片商多聚集此处转运内地，因而扩大了汕头的商圈范围。1880年以后，由于汕头鸦片进口及转运税率日渐提高，甚至有高过其他港口的现象，因此，随着鸦片贸易的式微，汕头腹地乃缩小到以广东潮州府、嘉应州、惠州府东南共16个县，以及福建省诏安、永定、汀州到江西南部为主的一个范围，也就是潮汕港口的传统腹地范围。

总之，对比明清时期潮汕港口的腹地范围，可以发现，清朝后期汕头港的腹地范围与之前相比变化不大。潮梅地区水陆交通畅达，货运转输便利，本地外销产品主要有砂糖、棉布、夏布、腐乳、酱油、米醋、生果、凉果、腌制品以及铜锡器、竹篾制品、皮枕、木雕、石雕等众多品种，而输入品则以洋米、洋布、日用品为大宗。闽西地区每天通过韩江支流汀江运来大批的米、杉、木、纸、炭等物品，从潮汕一带购买大批的棉布、纱布、小百货、日用工业品以及新鲜大蕉、香蕉、柑橘等。赣南地区通过福建汀州或嘉属地区转运，通过韩江支流运来大批的米、杉、木、烟叶等物品，从潮汕一带购买大批的棉布、纱布、小百货、日用工业品以及新鲜大蕉、香蕉、柑橘等。通过内河运输网，汕头港的货物可运销潮汕、兴梅地区以及闽南、赣西南等内地广阔的市场，各地的货物又可源源不断地输送到汕头港，并通过海运抵达国内沿海各港口以及香港、南洋、日本等地。

^① 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第12页。

第二节 开埠初期汕头港贸易概况

一、汕头港贸易地区

开埠后，汕头对外贸易地区遍及香港、台湾、新加坡、安南、暹罗等地，甚至英国、美国等欧美地区。其中以“对香港为最多，因海程距离不远，与出入款项均赖其为汇驳故，次为新加坡及曼谷，因潮人侨居其地人数极多，有以促进贸易之关系，及再次为安南及荷属东印度，而台湾在隶属日本时代每年输入潮州海产货品为数亦巨”^①。

（1）香港。英国占领香港的主要目的是以香港作为进入内地的跳板，为英国的经贸利益服务。为达致此目的，港英当局采取极其优惠的贸易政策，对于外商来说，进货到香港，并在那里销售，比把货物运存到通商口岸或许更为有利，耗费较少，并且可避免关税和规章的困扰。这一“跳板”和“基地”的作用在近代汕头港的对外贸易中得到了淋漓尽致的反映。由于距离较近，香港是汕头最重要的贸易地区，汕头进口的90%以上商品都是经过香港转口的。东南亚各国的土产，在19世纪60年代之前多由暹罗、安南等地直接输入，但是19世纪70年代以后则大多由香港转口。除了绝大多数的鸦片、棉纺织品、毛纺织品外，还包括棉花、金属、煤油等重要的杂货。除了1865年和1895年低于90%以外，其他年份都达到了90%以上，其中不少年份都高于95%，如1874年甚至高达99.25%。在出口贸易方面，开埠初期，汕头出口的产品只有少量到达香港，大量的蔗糖往往直接出口英国和美国、日本等国。但自19世纪70年代中期始，由于香港转口港地位的确立，出口至香港的货值在总出口货值中所占的比例逐步攀升。从汕头出口的产品中相当一部

^① 饶宗颐：《中国地方志集成广东府县志辑》（第25册），《潮州志·实业志·商业》，上海书店出版社，2003年，第590页。

分也是先经过香港再转运到其他国家的，平均约占出口总值的40%，包括部分土布、土布衣服、鸡蛋、薯粉、水果、茶叶和大部分的蔗糖、夏布、烟丝等。香港在汕头对外贸易中所占的地位可见一斑。

(2) 新加坡。尽管在汕头港的进口业务中，香港扮演了关键的角色，甚至发挥了主导性的作用，但在汕头港的出口业务中，香港的角色并不持重。在19世纪80年代中期以后，出口香港的货值甚至逐步下降，这主要是因为英国控制之下的另一殖民地——新加坡扮演了第二关键的角色，也就是说，在汕头港对东南亚的对外贸易中，新加坡发挥着重要的转口作用。1826年，英国把槟榔屿、马六甲和新加坡合并为海峡殖民地，划归东印度公司管理，1867年后改由英国殖民部直接统治。初时首府设在槟榔屿，1832年以后迁到新加坡。从此，英国即以此为基地和跳板，将东南亚地区，甚至是中国变为英国的原材料产地、商品倾销市场和资本输出市场。英国的《泰晤士报》曾经喜不自禁地宣称：“取得该居留地，殖民地，或者你愿意称它什么都好，它的真正目的是在于作为英国在东方海上的威力中心，和大不列颠与中国之间的停泊站。”^①在中英贸易以及中国和东南亚贸易中，汕头港和新加坡之间的贸易显然是相当浓重的一笔。来自潮、梅、嘉、汀、赣各属的商品甚至是劳动力都通过汕头港直达新加坡，并通过新加坡转运至东南亚及印度等地区。

(3) 台湾。在日本割占台湾之前，汕头与日本之间的贸易也往往经由台湾地区。“吾潮人以陶瓷至台湾，经琉球以至长崎者，向有所闻。”汕头开埠以后，由于初期日本“尚无直接之船载货”到汕头，汕日贸易往往“取道台湾、琉球以至日本，水程稍强，故来往次数殊少”^②。但自甲午战败，日本占领台湾之后，台湾开始成为日本南进东南亚、东进中国的“前进基地”，汕头与台湾之间的贸易开始演变为中日贸易。也就是说，在汕头对日本贸易中，台湾开始扮演“中转基地”的角色。“日本对汕之贸易，以台湾为枢纽，所有到汕各货，除少数经上海、香港外，俱屯于台湾，待

^① 林远辉、张应龙：《新加坡马来西亚华侨史》，广东高等教育出版社，1991年，第96页。

^② 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第21页。

价而沽。”^①日本以台湾为商业基地，并经高雄、基隆海关向汕头大量输入蔗糖、茶叶等商品，尤其是在1899年大阪商船株式会社在台湾设立淡水—汕头—香港汽船航线后，日本开始有定期的商船经过汕头，这更助长了日本对汕的贸易。是年，日本驶往汕头的汽船达99艘次，运载货物86256吨，光从日本本土输入之额就达255389海关两，加上从台湾输入汕头的货物值29587海关两，共284976海关两，而汕头向台湾输出值仅为157190海关两。这一年，汕日贸易额高达422166海关两。1900年8月，八国联军攻占北京，清政府于次年又签订丧权辱国的《辛丑条约》，其中规定中国必须将海关税、常关税和盐税作为赔款来源抵押给列强，汕头海关和常关遂落入外国人之手。日本也乘此机会在汕头再开辟基隆—香港线（属大阪商船株式会社）、上海—广州线（属日清汽船公司）和基隆—海防线（属山下汽船公司）。这几条航线的汽船往返都经过汕头和台湾。由此，日本对汕贸易进入了繁盛时期，来汕船只最高年达200余艘次。而且日本商人也开始进驻汕头，逐渐占据了汕头埠的商品、金融优势。日本人在汕头设立商店，标志着汕日贸易走向了一个新的阶段。

（4）其他地区。除经由香港、新加坡和台湾三地中转之外，汕头港也与一些国家有着少量的直接贸易往来。如1860年汕头开埠以后，汕头与东南亚地区的贸易得到了进一步的加强。此类贸易以出口为主，并以侨居国外的潮汕籍华侨作为主要供应对象，并随着这一地区潮汕籍移民的不断增多，对东南亚的贸易也得以更快发展。由于东南亚在汕头出口贸易中的特殊地位，近代汕头出口贸易的四大行业——南商、暹商、酱园和果业都是与东南亚地区的出口贸易。其中，南商又称“南郊”，是汕头最大的出口商组织，以采办潮汕土货运销南洋为其业务，“出口地域遍及越南、马来西亚群岛、南洋荷属各岛屿及香港”，“出口货品计食品有杂粮、干果、干菜、鱼脯、烟酒等类，用品有布、线、纸、铁、竹器及一切玩具手工业品等。简言之，凡潮人日常生活所需，皆以配运出口销售”^②。其同业组织南商公所成立于1886

^① 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第21页。

^② 饶宗颐：《中国地方志集成广东府县志辑》（第25册），《潮州志·实业志》，上海书店出版社，2003年，第509页。

年，成立初期有会员二三十户。到1933年，南商商号已经达到了54家，平均每家营业额约60万元。暹商是出口营业额仅次于南商的另一重要出口商组织，因其贸易地域固定为暹罗一地而得名，原本合在南商之内，1909年从南商公所中分出，成立了专门从事对暹贸易的暹商公所，会员约40家。在此前后，汕头酱园和果业两个公会分别成立，酱园公会“系以潮州所产一切盐制果菜运销南洋各地”，而果业顾名思义则是将潮汕各种水果运往南洋各地销售。除了上述地区以外，汕头的对外贸易地区还包括英国、美国、俄国、澳大利亚、南美洲等国家和地区，不过除了某些年份汕头蔗糖的出口数额较为巨大以外，与这些地区的直接贸易额并不多，主要还是通过香港、新加坡等地转口。对内贸易，则以厦门、福州、宁波、上海、芜湖、汉口、芝罘、天津、牛庄等地为主。

总之，这一时期，中转基地是汕头港的主要贸易对象：其一以香港为主之英国贸易，其二为经由新加坡之南洋贸易，其三为经由台湾之日本贸易。除美国和日本少数经由台湾、上海中转外，贸易之输出都以香港为中枢。汕头港出口南洋，则以新加坡为转驳之地。日本对潮汕之贸易，多以台湾为枢纽，经过台湾基隆或高雄海关而运入汕头，或由汕头输往台湾或日本。由汕头输出之货，除少部分直接运往日本大阪外，绝大多数销售于台湾。

二、汕头港的贸易航线

从汕头开往各地的航线主要有三：一往新加坡、暹罗、安南；二往漳州、泉州、福州、温州、上海、芜湖、汉口；三往神泉、甲子、汕尾、香港、广州。所用交通工具，初期皆为帆船。此等行驶远地之帆船，大抵一年来往一次。咸丰八年（1858年），远洋航海用帆船约400艘。但随着社会生产的发展，商品流通进一步扩大，木帆船航行缓慢，在海途中时间较长，已经无法适应远洋运输的需要，特别是对于鲜活的水产品、水果、瓜豆等，更无法担起这一任务。与外国汽船相比，快缓相差太远，不能与之竞争，且屡于海中遇难。而轮船运输量大且航速快，使往昔汕头到新加坡的航程从1个多



潮海关码头

月减为20多天甚至一个星期，到旧金山的航程从2个多月减为31天。因此，旧式帆船已很少新造，其损坏者也废而不修，故同治八年（1869年），此项旧式海舶已降至300艘。至光绪八年（1882年）其数尤锐减，所存者仅110艘，帆船贸易渐次衰退。至光绪十三年（1887年），外国航商已全面结束用木帆船来汕头埠，而采用汽船代替。汕头埠本地潮人虽然仍有部分木帆船运输，但木帆船数量不及百艘，而且只局限于在闽、粤、浙等沿海港口作短途运输。自此外海及沿海之航行事业，其权乃渐操之外人手矣。

关于外国轮船首次进入汕头的具体时间，学界有一定的争议。^①如萧冠英《六十年来之岭东纪略》记载：“当同治六年（1867年），英国查甸汽船公司和德忌利士轮船公司，在汕头、香港、福州沿岸间规设航路，遂开汕头汽船运输史之新纪元。”^②据此，有学者认为外国汽船首次驶入汕头的时间是1867年。^③如谢雪影编的《汕头指南》即指出，迨同治六年（1867年），始有汽船开驶来汕。但有学者指出，实际上最迟于1849年，外国汽船即已进入汕头，如1849年，川走于锡兰、香港线的大英火轮船公司玛丽·伍德夫人

^① 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第2页。

号，增设从香港经汕头到上海的沿途运输业务，3年后，定期航行轮船不下5只。1855年川走加尔各答、香港航线的怡和洋行，增设香港经汕头至上海的航线。因此，潮汕汽船新纪元的曙光远比《六十年来之岭东纪略》《汕头指南》和《潮州志》所云的“同治六年（1867年）”要早一些。^③另有学者认为，汕头开埠后，外国商船纷至沓来，清同治元年（1862年），即汕头开埠的第二年，英国汽船首次进入汕头埠，这是汕头埠最早出现的外国船。

到底哪种意见为准呢？笔者认为，早于1849年，外国汽船即已进入潮汕地区并无错，但是其具体的停靠地点可能是在汕头附近的妈屿岛而不是沙汕头。实际上，早在乾隆二十一年（1756年）妈屿岛即设有海关，主要课收国内南北商运应缴的关税，俗称“旧关”或“常关”。由于此类汽船停靠大多数是从事鸦片之类的非法贸易，故当地史籍多不记载。到1860年1月和7月，美国和英国所设立的领事馆也是在妈屿岛而不是在汕头港。汕头开埠后，为便于经济掠夺的需要，在西方列强的要求下，清政府便将原来设在妈屿岛的潮海关迁到汕头港。另外，汕头开埠的第二年，虽然英国汽船首次进入汕头埠，但是由于这些汽船的驶入仍有相对随意的特征，并未形成固定的航行班次，对潮汕地区的客货运输影响不大。因此，至同治六年（1867年），为进一步占有汕头腹地市场，倾销商品，英国的查甸汽船公司和德忌利士轮船公司抢先在汕头设立航运分支机构，即“英国汽船运输公司”，在汕头、香港、福州沿岸间，正式规设航路，遂开汕头汽船运输史之新纪元。因此，笔者认为，外国汽船最早驶入潮汕地区是1849年，但停靠的具体地点是汕头港附近的妈屿岛。至1861年汽船正式驶入汕头埠，但至1867年，才开始在汕头埠规设正式的汽船航线。也就是说，三方面学者的论述，实为近代汽船首次进入潮汕地区三个不同的侧面而已，是相互补充，而非彼此否定的关系。

为了控制汕头的航运业，各国凭借其在各口岸设置通商贸易机构的特权，先后在汕头设立航运机构，从同治六年（1867年）到光绪三十三年（1907年），在汕头的外资航运机构有：英国查甸汽船公司、英国德忌利士轮船公司、日本大阪商船株式会社、英国印度支部行业公司（怡和）、英国伦敦中国行业公司（太古）、法国雷特公司、荷兰渣华轮船公司。1860



1908年汕头
太古码头

年，汕头口岸进出口的船只只有161艘次，59236吨。随着进出口贸易的不断发展，进出汕头口岸的船只也越来越多，到1911年，已经达到2618艘次，3030586吨，基本成曲折的上升态势。在进出汕头港的船只中，悬挂英国国旗的船只数量是最多的，平均占进出口船只的七成，其次是德国、美国、中国、挪威，日本船只1881年才开始在统计中出现，但是增长的速度很快。1866—1874年，出入汕头港的船只以英、德、美三国为主，占进出口船只总数的91.66%，其中英国占67.96%、德国占17.5%、美国占6.2%。1875—1894年，英国船只的垄断地位进一步提高，在进出汕头口岸的船只中所占的比例从1875年的72.12%上升到1894年的90.63%，而德国、美国船只所占的比例则有所下降，德国由1875年的18.17%下降至1894年的4.63%，而美国的船只所占的比例更是仅剩0.45%。除了英国和德国船只外，这一时期日本和中国本国的船只也开始进出汕头港，其中日本船在这段时期数量还很少，只是间或有不定期的航行，数量从4艘次到20艘次不等；而招商局于1872年创办后便开始有船只行驶汕头港，1872年仅有4艘次，其后数量不断增加，到1891年达到了164艘次。1895—1911年，进出汕头港口的船只主要是英国、德国、挪威、日本和中国的船只。其中，英国船只的比例为66.54%、德国占14.36%、挪威占3.66%、日本占11.21%、中国占3.21%。这一变化在某种程度上反映了

第二次工业革命以后，英国资本主义的发展水平已趋于缓慢，在世界资本主义中的地位逐步下降，而德国、日本等新兴的工业国家则开始快速发展。从1895年开始，英国船只的垄断地位开始下降，从1895年占进出口船只总数的85.78%下降到1911年的55.46%。比例有所下降的还有中国船只，到1911年仅占1.99%。而相反的，德国船只所占比例开始回升，从1895年的9.52%上升到1911年的18.37%。在这一段时期里，挪威船只数量也有所增加，从1895年的0.55%上升到6.3%。而增长最大的还是日本船只，特别是甲午战争之后，其增长速度非常快，到1911年已经占汕头口岸进出口船只总数的16.12%。

在航线方面，主要有“汕头—香港”航线、“汕头—东南亚”航线和“汕头—日本、台湾”航线三大主航线。其中：①“汕头—香港”航线多为途经航线。1861年，阿帕卡洋行加尔各答至香港的航线延伸至上海；1862年，法国货轮公司开设上海至香港的定期航线；1863年，英资德忌利士火轮公司也开始定期从香港航行至福州；1864年，琼记洋行轮船川走香港、上海线；1865年，英美合资的省港澳轮船公司及1867年，海洋轮船公司，也开始川走经汕头的香港、上海线；1872年，太古轮船公司开始中国沿海和内河的航业；1881年，英国创办的印度中国航业公司也经营这条航线。这些航线基本都经汕头。②在“汕头—东南亚”航线方面，1862年之后，某些英国和其他外国公司，开始经营用轮船运送移民出境至海峡殖民地，到了19世纪70年代中，汕头已经与菲律宾、马来西亚、缅甸、爪哇、苏门答腊等地有直接定期航班；1873年，招商局富有号轮船开辟了“汕头—新加坡”航线；1882年，英国创办曼谷客运轮船公司，开设汕头直达曼谷的定期航线；1888年，荷兰在汕头成立移民局，开设汕头至日里直达航线；北德意志轮船公司于1900年接办了从汕头、琼州等处载运华工去新加坡、曼谷的航运业务；德国捷成洋行于1903年末，以两只轮船开设汕头、香港、琼州和越南堤岸的定期航线。③在“汕头—日本、台湾”航线方面，最早经营者为英资德忌利士火轮公司，其轮船自1863年便开始定期从香港航行至福州，其后又进一步设置了从福建至台湾的航线。在日本占领台湾以前，英资德忌利士火轮公司就独占了台湾与华南之间的航权。日本占领台湾后，该公司继续经营着香港、汕



汕头怡和洋行

头、厦门、安平间的定期航线，而且非常活跃。1899年3月，大阪商船株式会社正式开通“淡水—香港”航线，并与德忌利士火轮公司进行了激烈的竞争，1900年开始“安平—香港”航线（后来的高雄广东线）。1888年，大阪商船株式会社初设从台湾淡水经汕头至香港航线。甲午战争后，日本占据台湾，大阪商船株式会社于1897—1898年间有6艘船川走于闽粤台之间。1899年，大阪商船株式会社在汕头设立分支机构，正式在台湾设立“淡水—汕头—香港”汽船航线。同时，日本邮船会社也定期航行福州经汕头至香港的航线，每月一趟。1907年又开设了高雄经汕头至广州的班轮。

17世纪前后，中国帆船在东南亚航运上实居于领导地位，中国帆船是东南亚各地航行的主要交通工具；到18世纪，南洋华侨与祖国间的联系仍然完全依靠自己的帆船；但是到了19世纪，随着蒸汽轮船的兴起和一系列新航线的开辟，以英国为首的发达国家开始牢牢掌握着包括汕头港在内的中国与东南亚之间的贸易航运权。

三、汕头港的贸易结构

（一）主要数据统计

汕头自开埠之后，商业逐年进步，其发展程度，虽无系统统计，然依海

关记载报告，亦可窥其大概：初盛时期，由咸丰八年（1858年）至光绪三十年（1904年），凡四十余年，是时风气初变，潮人多存商业之思，朝气蓬勃，虽有不平等条约为羁绊，仍就可能范围勇往迈进，其贸易之进展可从下表略知一二。

潮海关贸易货价计值表^①

单位：关平银

年份	外货输入额	本国移入额	土货出口额	贸易总额
同治十年（1871年）	5588067	4658764	3889459	14136290
同治十二年（1873年）	6402934	3826254	5239363	15468551
光绪元年（1875年）	7070866	4836682	4714331	16621879
光绪五年（1879年）	9655144	5711656	6056006	21422806
光绪八年（1882年）	5899555	6917837	7047895	19865287
光绪十一年（1885年）	6545012	6992216	5985564	19522792
光绪十三年（1887年）	7319318	7694015	7440758	22454091
光绪十六年（1890年）	8984620	8277904	7808457	25070981
光绪二十年（1894年）	8679683	11171391	6488677	26339751
光绪廿二年（1896年）	8939646	9736981	8855409	27532036
光绪廿四年（1898年）	12845298	11120022	11955064	35920384
光绪廿五年（1899年）	12772502	17762910	16160753	46696165
光绪廿六年（1900年）	12815698	18857242	12357834	44030774
光绪廿七年（1901年）	13990411	18169361	12859361	45019133
光绪廿八年（1902年）	14459775	18924309	11714032	45098116
光绪廿九年（1903年）	14084518	17795230	11912478	43792226

（二）主要进口商品

（1）鸦片。汕头开埠前的一个世纪，英国与我国贸易发展迅速，但一

^① 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第27页。根据“五十年来潮海关贸易货价计值关平银之净数表”改编。

直处于入超的地位。为抵消贸易逆差，英国政府决定采用罪恶的鸦片走私贸易。前文已述，早在被辟为通商口岸之前，外国洋行夹板船就经常在潮汕南澳及汕头附近私贩鸦片。第二次鸦片战争后，按照《通商善后条约》的规定，“洋药准其进口，每百斤纳税银三十两”，于是德记、太古、怡和、元兴等洋行开始“合法”地向汕头贩卖鸦片，于是鸦片便成为汕头开埠以后近40年中进口价值最高的商品。1864年，汕头进口鸦片4390司马担，值2919090银元，占当年进口总值39131875银元的74.60%，这也是历年来鸦片在进口货值中所占的最高比例。此后这一比例虽有所下降，但一直到1880年为止，鸦片在汕头进口货值中所占的比例平均为57.83%，可见鸦片输入之巨。1871—1880年，汕头进入了鸦片贸易最为鼎盛时期，年平均进口量达到了9464担，平均占全国进口量的13.78%，在各港口鸦片进口量的排名中基本维持在第三的位置，其中1876年和1877年两年的进口量更是仅次于上海，分别占全国进口总量的17.16%和16.83%。进口的鸦片，除了在当地销售之外，其余都销往福建、江西、湖南等地。正如潮海关报告指出的，“汕头这一弹丸之地，俨然成为全国重要的鸦片销售中心之一”。进入19世纪80年代以后，汕头的鸦片贸易开始缓慢地衰落下来。1881—1885年，汕头的鸦片进口量平均为4199担，仅为前10年的44.37%，1882年甚至创下了开埠以来鸦片进口量的最低数量3667担，这一年，进口鸦片的价值第一次被棉纱超过。1881—1894年，一方面是鸦片进口数量的减少，另一方面则是汕头港进口的外国货值的增加，鸦片在进口货值中的比例从六七十年代的57.83%下降到34.68%。1895年以后，汕头的鸦片贸易进一步衰落，鸦片消费明显减少，到1905年和1906年，本地进口鸦片总数的42%为国产鸦片，可见，禁烟立法的效果十分明显。1911年鸦片进口下降至2233担，同年下半年，已全无本土鸦片输入。1915年进口鸦片只有293担，从此汕头不再是一个重要的鸦片贸易中心和中转站了。

（2）棉纱。棉纱一直是汕头港最重要的进口商品之一，而且在进口贸易中的地位不断上升。1864年，汕头口岸进口的棉纱仅有2541担，值165165银元，占当年汕头进口总值的4%，排在鸦片和洋布后面；1873年，汕头口岸

进口的棉纱已经达到了17132担，是1864年的6.74倍，价值499666银元，占汕头当年进口货值的7.81%，超过了洋布，成为进口价值仅次于鸦片的商品；1878年进口量41250担，是1873年的2.41倍，价值1016133银元，占汕头当年进口货值的13.4%；1888年进口量达到了110535担，是1878年的2.68倍，价值2020629银元，占汕头当年进口货值的27.5%；1898年进口量192648担，是1888年的1.74倍，价值3772682银元，占汕头当年进口货值的30.01%。1873—1886年，汕头的棉纱进口量平均占全国进口量的36.14%，最高的年份曾达到42.7%。进口至汕头的棉纱，基本上是通过香港转口的，主要作为原料供应嘉应府兴宁县的土布织机，同时也分销至各县城、墟市及其他地区。1886年以前，棉纱主要由英国直接进口，此后逐渐被印度取代。1891年汕头从印度孟买进口的棉纱是从英国兰开夏进口的4倍多。1896年开始进口质地更加细致的日本货，1898年达到5787担，占棉纱进口总量19万担的3%。从1915年起，受世界大战的影响，外国货物短缺，上海棉纱开始大量进入汕头市场。1920年由上海输入的棉纱达到7万多担。进口棉纱大部分从汕头销往各县城、墟市及潮属以外各地。

（3）洋布。1864—1902年，汕头共进口洋布13935136匹，平均年进口量357311担，平均进口价值800092银元，约占汕头口岸进口货值的10%。1864年，洋布的进口只有42448匹，值208058银元，占当年汕头进口货值的5.86%。而到了1879年，洋布的进口量已经达到了448765匹，值847503银元，在15年的时间里增长了9.57倍，占当年汕头进口货值的9.81%。汕头口岸进口的洋布以市布和洋标布为主，两者几乎占进口洋布总数的九成。数量最多的是市布，占进口洋布的一半以上，而且比例不断上升，从1864年到1890年，市布进口量平均占洋布的62.56%，而从1891年到1902年，市布进口量平均占洋布的78.5%。进口量仅次于市布的是洋标布，从汕头开埠到19世纪80年代中期，洋标布的进口在洋布中所占的比例平均为29.33%，而19世纪80年代中期以后，洋标布在洋布进口中所占的比例逐步下降，从1885年的26.05%一直下降到1902年的7.99%。在开埠初期，潮梅地区的棉纺织工业仍具有一定的实力基础。洋布还难以冲破土布的顽强抵抗，只是在汕头、潮州、榕

城、棉城、澄城等富裕阶层中行销，尚未为广大社会各阶层人民所接受。

“土布在价格和质量方面都是洋布的劲敌，除非欧洲人能在现场推销他们的织品，并留心提防着这种织品受到不当的税课，否则洋布很快就会没有销路了”^①。后来，由于洋布价格进一步下降，外国布商亦潜心研究中国市场的需要，不断对洋布进行改进以迎合中国市场，“故输入数，增益甚速，且与本色市布之递增数量，无从比拟也”^②。到了光绪时期，外国棉布大量倾销汕头，使潮汕农村家庭手工业生产和土布销售陷于困境。

（4）豆饼。豆饼为各种植物所不可或缺的一种肥料，而潮阳、揭阳、澄海三县植蔗之户，用之尤多，故其输入额之巨，年200万~300万担。豆饼起初来自山东芝罘、辽宁牛庄和天津等地。至清光绪十八年（1892年），汕头设有长发、同源油房，至光绪二十五年（1899年）又设有绵发油坊。潮州本地商人从长江流域特别是汉口一带输入豆类自行制油，每日平均可生产豆饼900枚。后来由于湖北汉口一带自行设立豆饼工场，“不特豆之来源为之减少，而汉口之豆饼亦络绎而来”，以致汕头本地制油厂缺乏比较优势，根本无法与之竞争。正如时人所论述的，“可知一制品之销行，欲与外来同性质之货品相角逐于市场，倘原料不产于当地，而仰给于他方，加入运费，成本太重，绝不能占优势也”^③。此后，汕头港又成为豆饼进口大港。

（5）金属及金属制品。金属的进口自开埠以后便基本保持增长，1864年，进口量仅5570担，值125543银元，占当年进口货值的1.04%，而1905年，金属的进口量已经达到86348担，是1864年的15.5倍，值903091海关两，占当年汕头进口总值的6.3%。1864年，铁的进口量仅有1779担，值7116银元，占当年金属进口总量的31.94%（锡占65.87%），但除了这一年，铁的进口量在进口的各种金属中一直是最高。1905年，铁的进口量已经达到了58694担，增长了近32倍，占当年金属进口总量的67.97%，值148139海关两。开埠初期，进口的铁种类非常有限，1864年仅有铁钉和铁条2种。而到

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第三册），中华书局，1962年，第1345页。

② 同上书，第1035页。

③ 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第5页。

了1904年，汕头口岸进口的铁已经包括了铁锚、铁条、鱼钩、铁链、铁箍、铁块、铁管、铁片、铁丝、马蹄铁等10多个品种。锡的进口量在金属中排第二，平均占金属进口量的27.4%（1864—1905年）。汕头进口的锡块、锡板基本上是由安南、暹罗和海峡殖民地等南洋大陆运来的，主要用于制造锡器和锡箔，后者是制造神纸的重要原料之一。开埠初期，锡的进口量并不多，但是随着潮汕地区向东南亚移民的不断增多，神纸的出口量也不断增长，作为神纸主要生产原料的锡块的进口量也随之不断增加。除了铁和锡以外，汕头进口的金属数量较多的还有铅、锌、银等有色金属，不过数量都不多。

（6）煤。煤的进口开始于1865年，仅127担，值1524银元，占当年汕头进口货值的0.03%，此后煤的进口时断时续。从1864年到1877年这14年的时间里，仅有8年有煤的进口，平均397担，值3749海关两，数量可以说是微不足道的。1878年，煤的进口量突然增加到2111担，此后一直增长，到1905年已经增长到64918担，比1878年增长了30多倍，占全国煤进口量的7.13%，其数量甚至超过了广州，在全国各港口中排名第四，仅次于上海、九龙、芝罘。

（7）棉花。棉花是汕头开埠以后最早进口的商品之一，1864年进口量仅为341担，值7502银元。1865年便急剧增加到13129担，值328225银元，占当年汕头进口货值的5.39%。此后，棉花的进口继续增长，一直是汕头口岸重要的进口商品之一，其中从19世纪70年代中期到80年代中期是棉花进口最旺盛的时期。80年代中期以后，由于受到棉纱大量进口的影响，棉花的进口量开始急剧下降，在汕头进口货值中所占的比例也越来越低。

（8）面粉。海关报告上面粉的首次进口是1880年，当年的进口量只有554担，值1834海关两；1883年增长到807担，值2364海关两；1888年进口10603担，值21507海关两；1895年进口量进一步增长到34622担，价值93326海关两；1900年进口96477担，价值380617海关两，占当年汕头进口货值的3.12%，仅排在鸦片、棉纱、煤油和锡块之后；1902年面粉的进口量达到开埠以来的最高值117672担，在全国仅次于广州和厦门；1903年开始，面粉的进口数量不断下降，1905年进口量仅为6905担。在汕头地区，外国面粉全部

是从美国进口的。其中有40%同北方进口的小麦磨成的本地面粉混合起来，用于制作细面条和通心粉，每年有大量的细面条和通心粉出口到（马六甲）海峡地区，供应那里的中国籍居民食用。其余的面粉制成各种各样的糕饼在当地消费。

（9）煤油。1872年煤油首次被带进汕头，进口量仅为245担，值2185海关两。此后3年都没有煤油进口的记录，1876年才再次有216担煤油进口。到1879年已经增长到931担，值3355海关两，1881年进口煤油50020加仑，值5939海关两。此后，进口量开始迅速增长。1901年，煤油的进口量已经达到7095925加仑，比1881年增长了141倍多，成为汕头口岸最重要的进口商品之一。进口的煤油主要来自美国、俄国和苏门答腊。最早进入汕头的是美国煤油，俄国煤油于1889年才首次在统计中出现，数量仅为4000加仑，1895年，岩石一侧安置了储油罐后，进口了大量产自巴库油井并从香港的油罐转来的俄国油（散装）。1930年，来自美国、俄国和苏门答腊的煤油总量达到502万加仑。

（10）大米。大米主要来自我国安徽芜湖、安南和暹罗。19世纪初期每年平均输入大米在100万担至200万担，光绪三十一年（1905年）达到约344万担。由于汕头地区人多地少，加上大量的土地被用来种植甘蔗、柑、花生等其他经济作物，水稻的种植面积不断下降，所以汕头地区每年都必须输入大量米。在正常的年份，输入的大米中约90%是来自长江各口岸，另外10%则来自安南和暹罗。而这里讨论的主要是从外国进口的大米。1864—1905年，汕头平均每年从外国进口大米148554担，值307851海关两，占汕头进口货值的3.55%。不过，汕头大米的进口由于受到潮汕地区水稻生产情况和长江流域水稻收获情况以及安南、暹罗作物收获情况三方面因素的共同影响，所以呈现较大的波动性，如果遇到天灾人祸、谷物失收，则进口量可以达到数十万担，像进口数量最多的1865年，达到了623360担，值1870080海关两，占当年汕头进口总值的30.71%。其次是1898年，进口量417822担，值1095851海关两，占当年汕头进口货值的8.72%。而本地及长江流域收成良好的年份则只需从外国进口很少的大米，像1874年和1891年进口量仅有1000多担，

1883年和1885年则完全不需要进口。

（三）主要出口商品

（1）蔗糖。汕头蔗糖以揭阳、潮安、澄海、饶平、惠来为最丰，特别是揭阳，产额最多，质量最好，价格最贵。潮汕一带之所以热衷于种植甘蔗和榨制蔗糖，一方面是因为潮属气候最宜培植甘蔗，更重要的原因是其利大大超过播种水稻。蔗糖是汕头最重要的出口商品。1864年，汕头出口的蔗糖数量仅有2290担，值10877银元，占当年汕头出口货值的6.45%。1865—1873年，汕头港蔗糖的出口量开始了连续8年的急剧增加。1873年，蔗糖出口量达到了170488担，是1864年的74倍，占全国出口量的34.56%，价值941863海关两，占当年汕头出口货值的85.43%。1874年和1875年，汕头的蔗糖出口经历了两年的低潮，出口量仅为82804担和71923担，数量不及1873年的一半。1876—1884年是汕头蔗糖出口最为鼎盛的时期，平均年出口量达到了294418担，占全国出口量的25.64%，价值950362海关两，平均占汕头出口货值的58.01%，在汕头出口贸易中占据了相当重要的地位，其出口价值往往直接影响到当年的出口情况。1885年后，由于马尼拉和爪哇糖的竞争，汕头蔗糖在香港市场逐渐被取代，对欧美输出几乎停止。此后，由于国内四川、牛庄、天津、烟台等地把种甘蔗改为种罌粟，使得汕头蔗糖对国内贸易大增，国内市场成为汕糖输出的主要市场。1902年后，随着质优价廉的外国白糖开始输入国内，甚至是输入汕头港，使汕头蔗糖出口受到进一步打击，汕头蔗糖在国内市场上的销路也逐渐下降。

（2）纸。纸是汕头港最重要的出口商品之一。汕头港出口的纸，主要是“闽属上杭、汀州、连城、永定及韩江流域制造之纸，每年运来汕头向通商口岸及台湾、香港、南洋、暹罗、安南等出口者，年额三四百万两之巨”。此种纸之原料，“全取于韩江、闽江流域之竹。其制成之纸，除运往福州等地行销外，概由汕头出口”。潮海关将出口之纸分为一、二、三等。

“一等纸品质最佳，商家账簿、书简、印书及包裹物品等多用之；二等纸品粗杂，除包装用之外，则供吸烟点火之用；输出额之最多者为烧香拜神扫

墓等用之三等纸。”^①此项贸易1/3运往香港、台湾、新加坡、暹罗供华侨之用，其余2/3供应北部各省。汕头出口的纸制作方法陈旧，都是墨守旧法，不事改良，没有采用最新的机器从事制造，以投合外国人之嗜好，所以不能销行欧美，主要运赴香港、台湾、新加坡、暹罗等地供潮汕侨民之用。其中，绝大部分的神纸是直接运往国外的，一等纸和二等纸则约有三成经香港转口，七成直接运往国外，随着移民往东南亚地区的潮汕人数量的不断增多，纸的出口也节节上升。1864—1880年是纸出口的初步发展时期，平均每年出口3920担，值25495海关两，平均占汕头出口总值的5.45%。1881年以后，纸的出口进入了飞速发展的时期，1881年出口6171担，值45001海关两，占当年汕头出口总值的3.04%。1885年增长到16725担，值96081海关两，占当年汕头出口总值的6.26%。1890年26111担，值180290海关两，占当年汕头出口总值的11.01%。此后，纸的出口量不断增长，到1905年已经增长至180733担，是1881年的近30倍，约值1855295海关两，约占出口总值的34.07%。

（3）夏布。夏布因其原料是用苧皮丝织成的，通风透气，性凉，为制作夏天服装所用，故谓之夏布。织造夏布之原料多用苧麻，间亦有以大麻之皮，或菠萝之纤维制之者。苧麻来自汉口及台湾两处，自汉口移入者年约五六万担。揭阳及丰顺所产夏布，其纺织精细，固属人工之巧，而该地气候、水质之适于漂白，尤属天然。上述两县每年制造品的输出不下三四百万，与纸、陶瓷器、砂糖同为汕头出口之主要品。潮汕地区所生产的夏布最初由本地商人输送到上海、山东烟台、天津等沿海商埠，主要由日本商人成批购买，再转销世界各国。后来，南洋群岛商人也纷纷来潮汕采购夏布，使夏布销售更兴旺发达。1864年，汕头口岸就开始有夏布的出口记录，不过数量很少，只有12担，值700银元，占当年汕头出口总值的0.41%。一直到1874年，汕头的夏布出口也仅仅是78担，值6962海关两，占当年汕头出口总值的1.34%。从1875年开始，夏布的出口有了较大增长。到1892年，出口量已达到980担，值54389海关两，占当年汕头出口总值的3.32%。1893—

^① 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第14页。

1903年，夏布的出口比上一阶段有所提高，不过增长缓慢，基本维持在1600担左右。

（4）陶瓷器。潮汕陶瓷器之制造地，主要是潮安之枫溪和大埔之高陂，饶平亦有一定数量的生产。潮州陶器的种类可分为碗、盘、小皿、茶壶、痰壶、笔架筒、花瓶、汤杯、灰皿、灯台及其他家常用品和装饰品等。其中高陂的产品质量最好，其次是枫溪，再次为饶平。其所生产的陶瓷器，除了供应本地和附近各县的需要外，大部分都出口到安南、暹罗、新加坡、台湾等地。1864年，陶瓷器的出口量为7374担，值26101海关两，占当年汕头出口总值的20.62%。1874年以后，陶瓷器的出口持续增长，而且速度很快。1905年，汕头出口的陶瓷器已经达到了119314担，占当年全国出口量的30.55%。但需要指出的是，虽然潮汕陶瓷出口量比较大，但由于制作工艺大多粗糙，价值不高。

（5）烟叶。烟叶和烟丝是汕头传统的输出商品之一。虽然潮州本地及大埔地区也种植一定数量的烟叶，但是汕头港出口的烟叶和烟丝大部分来自江西赣州和福建汀州一带。由于烟叶出口众多，当地农人获利颇丰，因此，到清朝后期，赣州和汀州一带有大片的农地被用来种植烟草。这些烟叶和烟丝经过山路及韩江水运系统运抵潮汕一带进行加工，并经汕头港出口国内外。1881年，出口的烟丝也只不过229担，值4050海关两，占当年汕头出口总值的0.27%；从1882年起，烟叶的出口开始快速增长，1882年出口429担，值7507海关两；1883年789担，值14194海关两；1885年1503担，值22535海关两；1890年3000担，值91356海关两；1899年达到了6869担，值211237海关两。出口烟叶的价值在汕头出口总值中的比重也从1882年的0.41%增长至1899年的5.14%。此后，烟叶的出口基本保持在6500担左右。

（6）水果。潮汕地区由于气候地质得天独厚，荔枝、芭蕉、芒果、梅、橘子、柑、桃子、柿子的生产量都很大，其中尤以柑橘和柿子为主，其味道香甜可口，驰名中外。《潮州志·实业志》即载：“潮州果类以柑橘为最著，实大而汁多，岁输出津、沪、南洋，数值至巨，且曾远销伦敦市场，

饮誉欧西。”^①柑橘主要产于潮汕铁路沿线地区，每年初冬开始采摘，并通过潮汕铁路的便利运输系统运抵汕头港，除了供应国内上海、广州等地外，还大量出口香港、新加坡等地。1864年，在海关统计中出现出口水果的种类只有柑橘和橄榄两种，数量也只有3226担，值6969海关两。1864—1884年，水果的出口迅速增长，而且出现了柿子等其他水果的出口。到1884年，出口量已经达到137433担，是1864年的42.6倍。除了出口新鲜水果以外，汕头每年还出口大量的干果和盐渍水果，1864年出口622担，值1866海关两。此后，干果和盐渍水果的出口逐步增长。每年从汕头出口的鲜果和干果总量不断上升，1905年出口量在全国仅次于天津港，约占全国出口量的1/5。1911年出口量几乎占全国1/3，已经达到14.51%，在各个港口位居第一，其价值在汕头出口总值中所占的比重也逐年增加，成为汕头港最重要的出口商品之一。

(7) 咸菜。千百年来，潮汕人长期普遍以咸菜、菜脯作为佐膳小菜，老少喜吃，贫富皆宜，久盛不衰，远居海外的潮人更是把它视为珍肴。潮州、揭阳是咸菜和菜脯的主产区，其腌制的芥菜、萝卜干、大头菜、白菜等质量较优，产量较大。除了内销外，还以新亨为集散中心，远销国外东南亚一带。

(8) 茶叶。汕头开埠后，茶叶的出口呈现逐步上升的趋势。据潮海关统计，1870年出口72司马担，值2164海关两；1875年出口2791司马担，值61866海关两；1880年出口5429司马担，值104266海关两；1885年出口9888司马担，值264241海关两。但是从1886年以后，茶叶的出口开始逐步下降，1890年为8401司马担，值171192海关两；1895年为6807司马担，值126268海关两。由于大量出口香港及南洋地区，因此本地产量不足，因此本地出口的茶叶，既包括龙岩、平和、平远、梅县、连城、大埔、饶平等地出产的，也有从沿海各省及外国输入后转运出口的。“惜各地之出产，大都不讲求，商人复乏经商远识，重以包装粗劣，不炫人目，故对外贸易，殊不巨也。”^②

(9) 鞋子。清朝后期，潮汕一带制鞋厂较多，其中“义成鞋”是群众

^① 饶宗颐：《潮州志·实业志》（第25册），上海书店出版社，2003年，第644页。

^② 萧冠英：《六十年来之岭东纪略》，书林书局，1925年，第70页。

信得过的地方名牌产品。郑义成鞋铺创始人原籍饶平，后迁至潮州，初以修补旧鞋为生，学得一手娴熟技巧后，遂于清朝乾隆三年（1738年）在潮州开创郑义成鞋铺，开始缝制布鞋出售。郑义成鞋铺以制作、销售自产的布鞋为主。清末的单鼻鞋、双鼻鞋，质料以纯黑色的布匹、贡羽面为主。随着市场需求的变化，发展到经营男庄团花黑绸面鞋、女庄色缎面鞋、绣花面鞋以至童鞋、运动鞋、皮鞋。各款鞋类一律按照标准规格生产，严格产品质量检查，凡不合格的，一概挑出，盖上次品印记，不标明郑义成制造，并削价销售。正品出厂，则很注重包装。由于“义成鞋”制作注重质量，经营讲究信用，因而声誉远播，不胫而走。后来南洋群岛一带的新加坡、暹罗、安南等地华侨，都陆续前来购买。清同治三年（1864年）后，“义成鞋”每年均有出口，最高年份出口量达到6万双。

四、汕头港的贸易特点

（一）走私行为

早在开埠之前，潮汕地区就存在大量的走私行为，但正式有所记载的时间则是道光十八年（1838年）的《林文忠公政书》，其说法是该年有鸦片船停于南澳，经镇兵驱逐，隔年又来，是一方“随时驱逐”，另一方“去而复来”。看起来地方官府派兵查禁鸦片走私，但实际的情形又是如何呢？西方人的记载揭露了其中的奥秘。美国旗昌洋行玫瑰号鸦片船1937年在南澳岛的走私实录，形象地揭露了这种水上走私活动的形式和地方官员渎职肥私的丑恶面目：一个中国商人“解开一块布巾，取出订单，一声不响地递过去，不慌不忙地抽了一斗烟，喝上几杯茶，这时鸦片正从纵帆船的货舱搬到他在等候的船上”^①。另有英国旅行家福钧于19世纪40年代初来到南澳，他看到成百的本地人聚集在海岸边，盖起简陋的小屋和市场，供应鸦片船需要的物品和收购鸦片，“一旦碇泊处所发生变化，原来的小村庄也就消失得无影无

^① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第457页。

踪：男人、妇女和儿童，以及他们简陋的小屋、船只和属于他们的一切东西都随船而去，又占据了面对船只的海滩上”^①。其实既然是定期停泊的分销点，就有不少地方商民蚁附为生，地方官员和官兵则靠放行索贿受贿发财，两者相结合使得鸦片走私贸易迅速“繁荣”起来。无怪乎有学者指出，这“基本上就是西方和中国地方商人的一种合作”^②。到1851年，这种走私贸易已经延伸到了今天汕头港附近，“一个未经承认的外国商人团体已在此成长起来，并有趸船数艘以储鸦片”，该岛“岩石海岸一带有欧洲人的住宅散列其上”^③。

在汕头开埠之后，这种鸦片走私行为仍然广泛存在。在鸦片贸易被禁绝之前，香港是鸦片的汇总之地，设有公会进行稽查，上税之后，才准许运往中国各口，从输入香港的鸦片数量减去香港本地消费以及转运其他国家的数量，剩下的就是输入中国的实际鸦片数量，这一数字每年都要比在各口岸完税的鸦片数量多出近1万箱，这1万箱基本是通过各种途径走私进入各个口岸的。《中西纪事》一书曾提到：“单内详其漏税之口，以粤东为最大，而福州、厦门次之。据称香港系中国无税之口，四面有海，离岸不远，而粤东水路多歧，因此各船不论大小，均可到港。洋药物小价贵，偷漏难防，其自香港运入粤境，亦非外洋船只，都系各乡村渡船、渔船或贩私盐船，更有官设保私之巡船，不难指明其名者。”^④《申报》亦指出：“盖以粤东省河私梟充斥，故查缉不得不严，乃不意缉私巡船而转自去私，责成非常情所能料矣。”^⑤可见除了正常贸易以外，每年还有大量鸦片从香港走私到汕头，而且不少官船为暴利所趋，以查缉为名也加入到鸦片的走私贸易中，走私情况的严重性可想而知。

除鸦片外，走私的物品还包括一些日常生活用品，如进口货物棉布、煤油、白糖等，出口货物银元和土特产等。汕头开埠后，外国领事插手外商报

① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第457页。

② 郝延平：《中国商业革命》，上海人民出版社，1991年，第131—134页。

③ 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第一册），中华书局，1962年，第457页。

④ 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第二册），中华书局，1962年，第853页。

⑤ 《申报》一八八一年八月十五日“巡船扶私”。

关通关和海关监管验放事宜，竭尽包庇纵容之能事，为外商走私偷漏税大开方便之门。据潮海关总结，潮汕沿海地区走私的主要方式有以下五种：一是丢包、甩包，即将走私货物装麻袋等轻便容器，当船舶进入汕头港前抛给前来接应的舢板；二是调包，即在船舶进入汕头港前或卸至海关验货场地前，用同样的唛头、号码的箱包进行调换；三是用汽船装运走私货物到海门等潮阳沿海未设关卡地区，由民船等船只接驳运入汕头等地；四是在沿海未设关卡地区卸下走私货物，再由水陆转运；五是通过走水旅客、船员隐匿夹带，逃避海关监管征税的一般走私活动。

（二）转口现象

本来，蔗糖经汕头港出口到中国北方各省是很正常的现象。但是，在香港开埠之后，出现了一个看似奇怪的现象：大量的蔗糖从汕头出口到香港，然后再作为“洋糖”转口到国内各个口岸。如镇江口岸1879年糖的进口数分别为：赤糖29725000磅，白糖18487000磅，冰糖1040000磅。其中大约有3/4为洋糖，只有1/4为土糖。而这两种糖的原产地大多来自汕头，其余来自台湾和广州。芜湖的情况也是如此。本国生产的产品运销国内其他口岸，不通过港口之间的直接贸易，而是运往境外再重新进口，这种奇怪现象的产生，是中国对外贸易的半殖民地性质所造成的。一方面，由于洋糖受子口单的保护，可以免纳各种内地税课，因而能够在内地比土糖或者比木船输入的糖卖得便宜得多。糖从中国口岸出口运往香港缴纳全部出口税，从香港再输入中国，又作为洋货另缴全部进口税。如果商人要运往内地，他便请领子口单，缴纳子口税（进口税的一半），于是他的糖便可豁免一切内地税捐，因此当他运往内地市场时，无论距进口港多远，他只需缴纳两次整税，一次半税。另一方面，土糖从一个中国港口运往另一港口，在出口港缴纳全部出口税，在进口港缴纳转口税或半税，因而比所谓洋糖节省一份半税。可是以后商人要运往内地，他不能缴纳子口税取得子口单，因为只有洋货才能享有这一特权，所以他的糖就要缴纳一切内地捐税，这些捐税的总数在某些情况下可能超过子口税的10倍。因此土糖便运往香港，再从香港作为洋货进口。所以，

潮汕地区的蔗糖在经过香港转口后，销往中国北方各省，看似对外贸易，实则国内贸易。

（三）贸易逆差

1860—1877年，汕头的对外贸易虽有起伏，但从总体上保持了较快的增长。这一时期进出口贸易发展极不平衡，1864—1877年，进口总值平均占对外贸易总值的91.54%，而出口贸易仅占8.46%，出现了极大的贸易逆差。因此，在这一阶段的对外贸易中，进口贸易起决定性作用。这种巨额贸易逆差现象，反映了当时整个世界的大趋势。第一，19世纪60年代开始，英国工业革命的成果日益显现，其他欧美国家也开始了资本主义的机器大生产，西方工业产品的质量显著提高而且成本大幅度下降；第二，第二次鸦片战争后，内地贸易的开放，使西方产品可以畅通无阻地深入内地，而洋货可以以2.5%的子口税代替一切内地税，进一步增强了洋货对土货的竞争优势；第三，经过五口通商时期的中外贸易，外国商人已经逐渐对中国市场的需求有了较为深入的了解，并据此对其商品不断改进，所以其商品得到越来越多中国消费者的认可。

1878—1894年，汕头对外贸易的增长速度逐渐缓慢下来。在这一时期里，进出口贸易失衡的情况仍然存在，但是由于出口贸易的增长速度明显高于进口贸易，所以出口贸易在对外贸易总值中的比重有所上升，从前一阶段的平均占8.46%增加至17.98%，而进口贸易所占的比重则相应从91.54%下降至82.02%。这一时期，进口贸易的不振主要是由于鸦片进口的下降，而出口贸易则受到蔗糖出口由繁盛走向衰退的影响。1895—1911年，随着一系列不平等条约的签订，中国对外贸易的主权进一步遭到践踏，加上欧美国家纷纷进入第二次工业革命的后期，生产和运输成本进一步降低，生产与市场矛盾更加尖锐化，西方列强掀起了新一轮瓜分中国的狂潮，他们不仅加强了对中国的商品倾销和原料掠夺，而且加快了对华的资本输出。1895年，进口贸易在对外贸易总值中所占的比例进一步扩大到26.07%。汕头的出口总值为2232624海关两，到1911年已经增长到6681250海关两，增长达到199%，然而

还是无法扭转贸易逆差不断扩大的趋势。1895年，汕头入超7548973海关两，而到了1911年，这一数字已经达到9167770海关两，而其间1907年入超的数值是开埠以来最高的，达到了11902122海关两。自汕头开埠以后，对外贸易一直是入超，而且这种贸易逆差的趋势不断扩大。

第三节 开埠初期华侨华人与汕头港对外贸易

一、汕头开埠与潮汕移民

早在汕头开埠之前，由于西方殖民地对劳动力的强烈需求，贩卖廉价劳动力的巨额利润，加上清朝腐败的机制和贪官污吏的怂恿，殖民者就已经很频繁地在潮汕沿海一带进行非法的“猪仔贸易”。据不完全统计，1852—1858年，从汕头被贩运出去的契约华工人数达4万人。

汕头开埠是近代中外关系史的重要事件，也是潮汕地区发展史的一件大事，更是潮汕海外移民的一个重要关节。开埠之前，虽然潮人已经成批移居海外，但由于当时的清政府长期实行闭关政策，海禁森严，不可能形成太大的规模，潮州籍华侨人数也不会太多。开埠以后，形势大变，一百多年来出现的多次大规模移民浪潮，形成目前人口“本土一千万海外一千万”的壮丽景观，使潮汕地区成为全国著名的侨乡。汕头开埠，直接导致潮汕移民高潮的掀起。这一时期的潮汕移民有两种形式，即契约移民和自由移民。自由移民即保持着人身自由的移居者。自古以来向海外迁移的潮人，都是自由移民的身份，近代自由移民是历史传统的延续。他们基本上都是自愿弃家外出寻找生计的人，不受契约的约束。而契约移民则是早发展国家掠夺我国劳动力的产物。所谓契约，即愿意卖身移民的人与“招工局”商定工作条件和一定地点、期限，双方同意之后所订立的合同。形式上虽然有合同，但事实上契

约一旦订立，买方便把卖方当成“猪仔”，任意摆布。

之所以会出现“猪仔贸易”的现象，是多方面因素共同作用的结果。一方面，是西方殖民者对劳动力的强烈需求。南洋地区之所以需要大量劳动力，是因为欧洲列强在占领南洋之后，为尽快开发南洋，“诸事草创，在在需人”。因此，殖民者对于华人劳工有着大量的需求。英国的一位殖民官员曾指出：“除各条河的河口和沿海岸一带有少数的居民外，依然是一片充满了原始丛林的地带”，“在开发马来西亚和新加坡的难题中，劳工供应可能是最困难的。这种困难的克服，是各州繁荣所深切依赖的”^①。在众多劳动力中，当地土人“性质愚鲁，习惯放任。服役之事，不堪耐劳”。而华人则“聪明勤毅，能供各种役使”，诸凡“大矿、大农、大工程，以授华人，无不立办”。因此，英国殖民者对华人是相当满意的。有殖民官员即指出：“华人是我们的居民中最有价值的部分，男人、妇人和儿童，约有3000人，他们从事各种木匠、泥水匠和铁匠行业；为商人、店主、种植者；他们雇用小船冒险到邻近各地做生意。他们是东方民族中，唯一使政府不用开支和特别的费用就能增加收入的民族。获得他们是非常有用的”^②。荷兰的一位殖民官员也说：巴达维亚、摩鹿加、安汶、班达等地区，目前正需要很多工人去开发，世界上没有比中国工人更适合于做这种工作的。为此，英国殖民者和荷兰殖民者积极实施招徕华侨，特别是华工的政策，这是“猪仔贸易”出现的“拉力”因素。另一方面，19世纪以来，我国沿海某些地区明显存在人口增长较快而耕地不足的问题。这种“生齿日众，地狭民稠”的情况在粤东地区格外突出。更重要的是，随着西方资本主义的冲击，粤东地区的农村经济加速破产，地权日益集中，各种繁重的租税和敲诈勒索，使广大农民日益贫困。同时，由于潮汕当地生产落后，工业薄弱，地方经济无法容纳这么庞大的游离出来的劳动力，致使有限的土地不足以供养日益膨胀的人口，再加上官府腐败、地方不靖，当地居民有着向外谋求生路的强烈需求，这是“猪

① 林远辉、张应龙：《新加坡马来西亚华侨史》，广东高等教育出版社，1991年，第101页。

② 同上书，第102页。

仔贸易”出现的“推力”因素。

“猪仔馆”机构，最初设在海外，即槟榔屿和新加坡以及被葡萄牙强占的澳门等地。因为清政府直到19世纪中叶，还禁止人民出国，更不许有掠卖人口的专业机构存在。1860年，英法联军攻陷北京，清政府被迫签订《中英北京条约》，“准许英国招募华工出国”。自此之后，西方人口贩子更是披着“合法”的外衣，在汕头设立“招工局”，招募契约华工。1876年，仅在汕头一地，便有“猪仔馆”二三十家。首先在汕头设立招工局的是英国德记洋行。英国在潮汕掠夺的华工主要是运送到新加坡、槟榔屿，并以为之转运站，分送到东南亚的爪哇、苏门答腊、北婆罗洲等地去开垦甘蜜、橡胶等大种植园和矿山。有的则贩卖到圭那亚和悉尼等地。“猪仔”成为新加坡、槟榔屿市场上最重要的商品。新加坡、槟榔屿成为向马来半岛和东南亚其他地区以至世界各地转贩猪仔的最大基地和中心。在汕头招募华工规模最大的则是荷兰元兴洋行。清光绪十四年（1888年），荷兰使者来汕与清政府洋务委员议定华工出洋雇工章程，使汕头人口贩运进入全盛时期。荷兰主要将华工运到印度尼西亚的日里等地。其他西方列强如美国、德国、葡萄牙和西班牙等也先后在汕头设立招工公所，招募大批契约华工，并将华工运送到南美的哈瓦那和秘鲁等殖民地。

值得注意的是，尽管贩卖华工背后的主使者是西方的殖民者，但不得不指出，部分南洋华侨在其中也扮演了协助者的作用。特别是活跃于东南亚一带的华人海盗，在欧人到来之后，摇身一变为“猪仔”头人与秘密会党之首领，在劫掠华南沿海一带的劳动力及开发南洋的过程中发挥了重要的作用。正如有学者分析的，在欧洲殖民者开发南洋早期，“如荒山野岭，人迹不到之区，榛莽丛生，毒蛇猛兽，窟穴其中，而又瘴岚厉疫，水土不宜。非有猪仔者，谁能辟之”，而且当时“政治之组织未全，警察之设备未周，端有赖于秘密会党之共同救济捍护，不然谁肯深入治权所不及之区”^①。

洋行在汕头贩卖人口愈演愈烈，当“秘鲁当局虐待契约华工事件”和

^① 温雄飞：《南洋华侨通史》，河南人民出版社，2016年，第207页。

“古巴招工视为奴畜”的消息传出后，举世震惊，世界各国呼吁严惩元凶，英国有关人士也发出贩卖苦力应视为奴隶贸易，凡与贩卖苦力有直接或间接关系的行动都应依法惩办的呼吁。但是，一方面由于西方殖民地有大量的劳动力需求，另一方面潮汕地区饱受天灾人祸之苦，被迫出国者仍然有增无减，汕头洋行“猪仔贸易”生意更加旺盛，至1876年“猪仔馆”增至二三十家。据《汕头华侨志》记载，1876—1898年，从汕头“出口”到东南亚各地的华工共1512020人。这种奴隶制的贩卖劳力活动，直至辛亥革命之后，孙中山先生颁发《大总统令外交部妥筹禁绝贩卖猪仔及保护华侨办法文》《大总统令广东都督严行禁止贩卖猪仔文》之后，在社会舆论的强烈痛斥下，地方政府查抄了客馆，盛行五六十年的卖猪仔活动才逐步停止。另外，汕头开埠后，由于洋轮的畅通，与契约华工同时盛行的还有所谓的自由出洋者。他们多数也是破产的农民。这种“自由移民”是自清朝中叶以来的延续，直至整个民国时期。

二、潮汕籍华侨分布概况

（一）潮汕华侨分布

随着1860年汕头开埠、移民合法化，潮人往来泰国络绎不绝。至19世纪30年代，华侨华人至少占了曼谷40万居民的1/2乃至3/4。1910年，曼谷王朝129年的户籍调查资料显示，华人占曼谷人口的三成多，其中近一半是潮人。另外，在暹罗其他地区，早期抵达的其他潮籍华侨，有些会从事开荒种植。种植的作物以胡椒、甘蔗等为主，他们在开荒的基础上逐步形成大大小小的若干聚居点。如位于泰国和柬埔寨边界上的尖竹汶，在19世纪上半叶已然成为潮籍华侨汇聚的大社区。类似这样的聚居点还有不少。如北柳，原来一个不起眼的荒僻小地方，在潮籍华侨的悉心经营下，种植甘蔗，逐步发展，已成为泰国甘蔗业发展的重镇。在城镇地区，到19世纪中叶，也出现了许多潮籍华人社区和地方市场。

至20世纪初期，在印度尼西亚的潮州籍华侨大概8万人。从分布来看，

主要分布在印度尼西亚外岛，如苏门答腊东岸、廖内、西加里曼丹等地。潮人进入印度尼西亚后，开始从事垦荒和种植业，东苏门答腊早期的烟草种植场和橡胶种植场，主要是由潮籍华工开发。在苏门答腊岛的巴眼亚比，潮州人经营着世界著名的渔港，人数众多。潮籍华侨还从事商业贸易，加里曼丹岛的东万律及其附近的茅恩山、猪打屋、坤日、龙岗、沙拉蛮等处，便存在不少潮属人开设的公司。潮人还经营印度尼西亚的金融汇兑业，他们主要分布在坤甸、棉兰、巴城、日里、山口洋等地。可见，这些地点也是潮籍华侨的聚居点。另外，从汕头港移民印度尼西亚，并与潮汕经济社会密切相关的客家人主要集中在爪哇、苏门答腊北部、邦加、勿里洞、西加里曼丹等地。

19世纪中期，居住在新加坡的潮籍华侨大概万人以上。到1881年，根据英国殖民政府统计，潮州籍华侨有22644人。移居马来西亚的潮人数量更多。至1911年，槟榔屿的潮籍华侨有16482人，柔佛19355人，吉打9494人，霹雳14488人，雪兰莪5206人，马六甲1961人，森美兰1247人，彭亨949人，总人口69182人。由于潮汕华侨在新加坡和马来西亚人数众多，因此，在新加坡和马来西亚出现了大量的地缘、血缘和业缘的组织。如地缘组织有19世纪20年代创立的马六甲茶阳会馆，1822年创立的马六甲潮州会馆，1845年创立的新加坡义安公司，1857年创立的新加坡茶阳会馆，1864年创立的槟城潮州会馆、古晋潮州会馆，1889年创立的山打根潮州会馆，1891年创立的雪兰莪潮州八邑会馆，1892年创立的居林Kulim韩江公会等。血缘组织有1865年创立的风廓汾阳公司，1867年创立的潮州江夏堂，1879年创立的潮州西河公司，1890年创立的潮州陇西公会等。业缘组织则有潮帮的酱园公局、金果行公局、鱼业公局、孵卵公局、潮侨汇兑公会、潮州旅业公会、潮州梨业公所、潮州客栈行等。

（二）潮汕华侨经济

对于潮汕华侨的职业范围，有学者指出，欧洲殖民在抵达东南亚后，“注意于商务之垄断，握海上之霸权，运输东西”。“但东南亚物产不丰，

即伟大之商业无由成立。于是乃奖励各种实业，广招华人，尽力拓殖，冀增加巨额之物产量。华人乃闻风而至，人口骤增，名田领矿，争先恐后。惟是田矿既领之后，其区域交广者，非数人之力可以开采垦辟，势必专雇劳工以从事焉”。“名田领矿者，既不能得劳工于当地之南洋社会，势不能不远求于国内，招致新来者”^①。该学者指出，“欧人初到，志在商务。唯大宗土产是求。如我国之丝茶及（东南亚）土产之丁香、胡椒等，均欧洲之主要需用品也。然此宗物产之搜集，恒操于我华人之手，即如临近各岛之转运及深入内地之购采，均我华人也”。另外，华人“只求地方安宁，乐生有业”，对于主权更易漠不关心，因此，欧洲殖民者对于华人较为倚重。从这些论述中可以看到，“华侨到南洋较之欧人先数百年，是以农工阶级，蔓遍各处，星罗棋布，盘根错节”，而华人商贩又“梭巡各区，络绎不绝”，“如网之有纲，衣之有领”^②。欧洲殖民者知晓其奥秘之后，自然懂得“提纲挈领”之功效，故而重用华人。因此，欧洲殖民南洋，最初反而是当地华侨在南洋大发展的一个重要契机。“昔之为商人小贩者，今则为大商买办矣；昔之为小农小工者，今且为大农大工大矿矣。”^③也就是说，潮汕华侨在农业、工矿业和商业等各领域都有着广泛的经营。

在农业方面，欧洲殖民者抵达南洋后，发现大片土地有待开发，于是便采取各种奖励措施，推动农业开发，如英属马来西亚采取免地租等方式，鼓励大量华侨领地垦荒，种植咖啡、茶、蔗糖等农作物。荷属印度尼西亚早在17世纪就有华侨从殖民者手中领取土地种植蔗糖、香料等作物。在17—18世纪，大部分蔗糖种植及榨糖都操于华人之手。在矿业方面，南洋群岛之矿业以锡为大宗，而锡之出产，主要来自荷属印度尼西亚和英属马来西亚。由于采矿获利颇丰，吸引了华侨投资之，但能争到开采权的大多数均为秘密会党之重要人物。在商业方面，对于农业和矿业的开发自然推动了商业的拓展。正如有学者论述的，“农矿之业既立，缘是而生之副业亦随之而至”。如

① 温雄飞：《南洋华侨通史》，河南人民出版社，2016年，第220页。

② 同上书，第206页。

③ 同上。

“农有农产，矿有矿产”，“则有商人向之收买，积少成多，囤积居奇，待善价而后沽，于是农产商与矿产商成矣”；又因为农业和矿业需用工人，而供给工人日用起居及食料之商人亦随之而至；又转运货物行旅者，轮船之航业形成矣；“兑汇是求，银行业亦随之而兴”^①。凡此种种，相继而来。

三、潮汕籍华侨与潮汕经济发展

华侨的经济实力引起了清政府的注意。“南洋各岛华民不下百余万，约计沿海贸易、落地产业所有权，欧洲、阿来伯、巫来由人各十之一，而华人乃占十之七”，“其商务、工务均赖华人为骨干”^②。特别是作为著名的国际商港新加坡，“华人皆闽广人，善贸易，绅商富户甚多，有中华街，大小商铺、庙宇、会馆、戏园、酒楼、茶店，咸备其间。闽人十之七，广人十之三”^③。“殷实富盛之家，如潮人陈姓、黄姓，闽人余姓，皆拥资三四百万，席丰履厚，他处所未有也”^④。其他各地，华侨也均有一定的经济地位。正陷于国库支绌、财政极度困难的清政府，对利用华侨的这一经济力量来摆脱经济危机甚感兴趣。特别是热心洋务的官员，更是希望能利用、吸收华侨的财力来投资国内，兴办实业。因此，自19世纪60年代起，清政府开始抛弃其禁止对人民出国谋生、侨居的措施，转而对华侨采取了一系列保护、争取和利用的政策。

尽管有很多华侨在潮汕和东南亚之间积极穿梭，并在潮汕地区寻找投资的地方。但是，当时潮汕地区的良好投资机会毕竟有限，而且要投资在故乡或本村以外的地方会碰到很多障碍。更重要的是，把资金投下，很少有保障。因此，最容易办到的事情，也是多数华侨之所为，就是把款项汇到最靠近家乡的郡县，在那里寻求妥当的投资机会。在清政府的招引、鼓励之下，

① 温雄飞：《南洋华侨通史》，河南人民出版社，2016年，第224页。

② 《庸庵全集·出使日记》卷三，第26页。

③ 阙名：《游历笔记》，《小方壶斋舆地丛钞》第十一帙。

④ 蔡钧：《出洋琐记》，《晚清海外笔记选》，第13页。

新加坡、马来西亚的不少华侨富商纷纷投资国内，兴办矿业、工业、农业和铁路运输业等。张煜南（1851—1911），字榕轩，广东嘉应州人，17岁即到巴达维亚谋生，后经营荒地垦殖、开采锡矿等成为富商。后又迁至槟城，被公认为槟城华侨社会中最有钱有势的领袖。为提高自己的社会地位，张煜南曾向清政府购买官衔，1895年继其叔张弼士为清政府驻槟城第二任副领事。1903年奉召回国，被授予候补四品京堂。曾在汕头创设银行。1903年与弟张鸿南投资筑建潮汕铁路，南起汕头，北至潮安，全长42公里，资本300万元，张煜南任该铁路公司的董事长。1904年9月正式动工，1906年11月16日正式通车。这是中国第一条由私人资本经营的铁路，也是海外华侨创办的第一条铁路。

除了投资之外，华侨还将资金汇给家属。这种汇款主要用于下列几方面：给父母及其他近亲建造房舍；购买土地，务使其宗族的前途得到保障；兴建学校及其他社区设备和服务设施，以及在总体上提高邻区人民的生活水平。另外，潮汕地区对外贸易每年都有巨额贸易逆差，这一差额往往依赖于华侨的汇款得以弥补。潮汕地区侨居海外各地的侨胞为数甚多，《1902—1911年潮海关十年报告》中称：“汕头地区从留居国外的移民得到不少好处，一位有资格的中国权威估计，这些移民的人数至少300万人。”^①他们定期或不定期地返回家乡探亲往来，成为潮汕地区海外客运的一个重要客源。广大侨胞们把挣得的“血汗”钱寄往家乡，养活家小，接济亲人。他们每年汇回款项总额达2100万元。海外潮人寄回家乡的“侨批”，持续时间之长，数量之大，金额之巨，堪称中华一绝。

华侨在汕头商业中一直起着一种特殊的支撑作用。可以说，没有近代潮籍华侨，就没有近代汕头商业的繁华景象。汕头对外贸易一贯以与东南亚诸国的贸易为主，以侨居国外的潮州华侨作为主要供应对象。《1902—1911年潮海关十年报告》即指出，汕头港的贸易主要依赖于英属马来西亚、暹罗、荷属东印度群岛的中国出境移民。据说，从本地区移居在外的侨民已达300

^① 中国海关学会汕头海关小组、汕头市地方志编纂委员会：《潮海关史料汇编》，内部资料，1988年，第82页。

万人，侨民需要的食物、瓷器、纸张、烟草及其他杂项物品都从这里（汕头港）运往供应。因此，此类贸易形式上是“对外贸易”，实则有“国内贸易”的味道。因此，有学者评论道：“如果南洋的消费者是中国人，那么以经济的立场言实无大宗利益。南洋的市场犹之乎国内的市场一样：中国货卖给中国人，除经手人得些微利外并无新财富的产生。”^①

第四节 开埠初期汕头港与腹地经济社会发展

汕头开埠以后，对外贸易成了潮汕经济的重要组成部分，对外贸易的变化发展必然对汕头及其邻近地区的经济社会发展产生较大的影响。

一、内外贸易与汕头市的发展

通过对历史的回顾，我们可以看到，汕头开埠前即已存在各种对外贸易往来，这是西方列强选择汕头作为开埠港市的一个重要原因。汕头开埠，作为正式对外贸易开放口岸，内外商人蜂拥而至，纷纷来汕头开设洋行和商号，“举凡潮州进出口贸易，皆以汕头为吐纳”，因“交通日便，货运日繁，助成商业之发展”^②。也就是说，开埠反过来又进一步推进了汕头港对外贸易的扩展。港口与对外贸易的发展必然促进了汕头城市各领域建设的兴起和日臻完善，并最终导致城市的发育成型。

在汕头被辟为通商口岸以前，商业已经有了一定的发展，并逐渐形成行街、顺昌街、老市等街坊。咸丰四年（1854年），福建商人和当地商人在今

^① 陈达：《南洋华侨与闽粤社会》，商务印书馆，2011年，第77页。

^② 中国海关学会汕头海关小组、汕头市地方志编纂委员会办公室：《潮海关史料汇编》，内部资料，1988年，第196页。

安平路联合成立“漳潮会馆”，设船务、中药材、米粮、柴炭、汇兑五个商业行当。但是直到汕头开埠时，地域面积仍然较窄，还不足升平区的一两个街道办事处那么大，而且仍处于集市经济阶段。汕头开埠以后，对外贸易的增长直接带动了城市商业的兴旺。19世纪60年代末期，外商纷纷来汕头开设洋行、商船会社等机构。据调查，当时英、德、日、美、荷等国在汕开设的洋行、商店、旅馆等共有56家。其中，最早进入汕头的是英国怡和洋行，该公司主要经营西药（包括鸦片在内）的进口业务和航运业。此外还有英国德记有限公司，经营进口兼代理业务，包括竹、丝、布、绣纱、棉纱、布匹、机器、啤酒、肥料并代理各国产品等10项。除此之外，英国太古洋行及新昌洋行等也相继创立。1894年，德、法、美等国洋行在外马路建立洋商会馆（后改为国际联谊社），洋行在汕势力日益增加。与此同时，在对外贸易的带动下，汕头涌现出一批经营进出口贸易的商行，如纸行、木材行、锡行、糖行、面行、棉纱行、土布行、抽纱行等。这些商行从内地客商接受土货，代为转售。到清光绪年间，已有南商、南郊（后改为酱园）、和益（后改为果业）、暹商共4个公所，即专营出口土特产的行业组织。根据民国二十二年（1933年）的调查统计，仅汕头市区的商号就有3441家，商业的繁荣可见一斑。随着外国洋行和本地商号的不断发展，汕头市区范围不断扩大，市区不断沿西南海滩造地延伸，靠近码头货栈的怀安、怡安、万安、棉安和镇邦街逐渐取代行街、顺昌街一带老市而成为商业的中心，称“四安一镇邦”；后来商业中心又转移至南北货运行铺较为集中的永兴、永泰、永和、永安街和升平路，称“四永一升平”。

至同治六年（1867年）清政府在汕头设立“惠潮嘉兵备道行署”，并在署内专设“汕头洋务公所”，处理涉外事务。至宣统元年（1909年）汕头埠内原设置的四社改为四区，开始设警察局进行治理。辛亥革命前夕，清政府又在汕头设立了管辖澄海的地方审判厅和管辖汕头的初级审判厅，还成立了一个所谓的自治机构——参议会。由公安、司法开始，汕头市政开始有所独立并逐步走向了近代化。汕头的市政建设也迅速跟上，其功能作用也逐步完善并得到充分发挥，开始出现城市的繁华景象。

二、内外贸易对腹地经济的影响

（一）内外贸易促进了潮汕商品经济的发展

汕头开埠以前，潮汕地区的商品经济与海外贸易虽然有一定程度的发展，但自给自足的自然经济仍然占主要地位，这种农业与手工业相结合的自然经济在汕头开埠初期顽强地抵抗着外国资本主义商品的入侵。1869—1871年的商业报告中就曾提到：“土布在价格和质量方面都是洋布的劲敌，除非欧洲人能在现场推销他们的织品，并留心提防着这种织品受到不当的税课，否则洋布很快就会没有销路了。”^①然而，双方生产力水平的差距决定了这种抵抗是不可能持久的。汕头开埠以后，外国洋行纷纷设立，国外商品源源不断地涌入汕头，再通过河运进入潮梅、赣南和闽西，沉重地打击了潮汕及周边地区古老的农村家庭手工业。如每年几十万匹的洋布涌入汕头市场，严重地排斥了土布，使土布生产和销售陷于困境；煤油以其低廉的价格和优良的照明性能完全排挤了植物油，冲击着传统的榨油业；火柴取代了原有的打火石和铁片。此外，诸如洋伞、肥皂、胶水、铜纽扣这些细微之物几乎无人不用，这一切，都日渐瓦解着潮汕及其周边地区自给自足的自然经济。

随着资本主义势力的逐渐深入，潮汕地区自给自足的自然经济日趋解体，不仅使农家的某些日常生活用品的需求不得不转为依赖市场供应，而且城镇手工业也逐渐以洋货为原料。如嘉应府兴宁县的土布织机主要以从汕头进口的印度棉纱为原料制造棉布，然后再销往广州附近的佛山，潮州制造的南京花布同样也是以进口棉纱为原料；铁器制造业舍弃土铁而大量采用洋铁。在自然经济瓦解的同时，汕头城乡商品经济有了较大的发展。由于外国商品的大量倾销，潮汕及其周边地区的广大农民为了购买价格低廉的外国商品，不得不到市场上出卖较多的农副产品，一些原来自耕自织的纯粹的家庭手工业开始发展成为主要为市场而生产的手工业，许多农民开始把原本种植水稻的土地改为种植如甘蔗、柑橘、花生等经济作物，以适应出口的需要。

^① 姚贤镐：《中国近代对外贸易史资料》（第三册），中华书局，1962年，第1345页。

汕头开埠设关之后，逐步取代潮州府城而成为潮汕商业中心。

进出口贸易方面，由于海洋交通的方便，汕头与本国沿海各省及南洋各地的贸易往来日益发展。在进出口贸易的刺激下，当地城乡的商品交易也日趋活跃。进口货物中，棉布、棉纱等大宗商品大部分从汕头销往各县城、墟市及潮属以外各地；出口货物中，糖、麻、陶瓷等农副产品和手工业品则都是从各地城镇、墟市汇集到汕头出口的。进出口贸易的发展，促进了城乡各地商品流通量的增长，助成商业之发展。加上国内外市场需求的增加，特别是移民东南亚的侨民人数不断增多，对潮汕地区各种土特产的需求量也不断增加，市场的不断扩大推动了农村商品经济的发展。汕头开埠虽然是被迫和被动的，但是客观上却刺激了潮汕资本主义因素的发展，使潮汕经济纳入世界发展的新范畴。

（二）内外贸易促进了潮汕地区工业的近代化

汕头开埠以后，西方发达国家纷纷来潮汕地区设立商业机构，进行商业扩张，同时兼办工厂，榨取当地廉价劳动力，以稳固他们的经济地位，更大幅度地倾销商品和掠夺本地土特产资源。1860年，英国怡和有限公司汕头分公司在汕创立，该公司除经营西药（包括鸦片在内）等进口业务之外，还开办啤酒厂、机械厂、棉纱厂、羊毛厂和罐头厂。1864年前后，外国人在汕创办“柴工师文船舶修理厂”，修理停泊在汕头港内的外国汽船和木帆船。1878年，怡和公司在岩石设立中华火车糖局分公司，用机器榨糖。1895年，岩石一侧安置了储油罐。1898年，荷兰皇家石油公司也在岩石安装了一个大型的油罐设备和制造煤油听头的机器。1901年，一家洋行还在岩石开办了一家小型的冰厂。

上述外国资本创办的工业刺激了本地工业的大量出现，如1879年，新生的民族资产阶级集资创办了汕头豆饼厂，从东北采购大豆，用蒸汽机进行榨油，每天生产豆饼200块。至1881年，增加设备，日产量增至400块。接着就有锦发、同源、捷茂等好几家榨油工厂采用机器生产，成为较具规模的工厂。20世纪初，织布业这一潮州地区的古老手工业也开始了迈向近代化的步

伐：1905年，振东织造有限公司在梅县成立，资本20000元，织工人数80人；1909年，澄海振发织布厂开办，资本10000元，拥有织机35台，工人70人；1911年，揭阳县一家族染织股份有限公司创立，拥有资本10000元，织机14台，工人85人。这些都是以机器为动力的新式工业，虽然规模较小，但毕竟是一项新的尝试。除此以外，潮汕地区还出现了根据潮汕农产品特点进行加工的果子厂、罐头厂。

与汕头地区的近代工业相比，公用事业、交通等方面的近代化进程则更为迅速。1905年，汕头昌华电灯公司设立，而在此之前中国内地有发电厂的城市只有上海（1882年、1904年）、广州（1890年）、厦门（1900年）、宁波（1901年）、天津（1902年）、奉贤（1902年）、北京（1903年）、汉口（1904年）、重庆（1904年）、福州（1904年）、镇江（1904年）等十几家。如果说汕头电力的发展还在各通商口岸之后的话，那么1906年汕头自来水公司的成立则可以说是走在中国的前列了。在汕头之前，全国仅上海有2家自来水公司，同年成立自来水公司的也只有广州和成都2个城市。

（三）内外贸易促进了汕头金融业的发展

港口城市是商业流通和交易的中心，汕头进出口贸易的激增反过来要求金融业有相应的发展，以疏通渠道。但原有的金融业却比较薄弱，仅有早期“澄海帮”开设的如汇安庄等少数私人钱庄，很不适应贸易的发展。1900年以后，洋行买办抓住这个时机在汕头相继开创钱庄，如怡和、太古等银号。各买办银庄靠着洋行的雄厚资本，相继在市内各个角落开设银行分所和汇兑公所。同时，本地私人银庄也陆续创立，在潮海关报告中亦曾提到：“汕头不同于中国大多数贸易中心之处是这里的大部分银行业务掌握在本地人手中，仅有大蔚泰厚号（陕西）、海关银行（广州银行支行）以及另一家广州银行是不纯属当地机构的几家银行。除了许多小银号，汕头有10家地位稳固、至少各拥有资金10万元的大银行。”高峰时，全市金融机构近400家。其中市内汇兑营业庄号62家，钱业庄号162家，收找营业庄号200多家。

三、内外贸易对潮汕社会的影响

内外贸易在推动潮汕地区经济领域发生巨大变化的同时，也潜移默化地对潮汕地区的社会产生了深刻的影响。

（一）对潮汕社会心态产生的影响

汕头开埠以来，由于历史条件和国内外环境的变化，潮汕文化进入了新的发展时期，出现了许多新的因素。内容空前丰富，色彩日趋鲜明，影响更为广泛。潮汕文化的诸特色，最突出的是潮人文化心态的形成，即勇于开拓、善于经营和高度的凝聚力。尽管风险大、困难多，但是潮汕地区的民众“迫于生活需要，本着冒险精神”，很早就开展了广泛的内外贸易。《1882—1891年潮海关十年报告》中指出：“在汕头设有会馆或同业公会会所的省份只有广东和福建，而汕头在与之有贸易联系的其他省份都设有会馆……全帝国公认，汕头人的非凡的联合本领和维护其一旦获得的地位所表现出的顽强固执精神，使他们的国内同胞们望尘莫及。”^①这可以说是潮汕人善于经商和富有凝聚力的地方特性之一的具体体现。

（二）对潮汕就业结构产生的影响

开埠以后，尽管汕头港的出口贸易也有较大增长，但远远赶不上外国商品输入增长的速度，入超额年年扩大，日渐猛烈地冲击着潮汕地区的经济社会发展。白银外流使“白银价格暴涨”，各县农民把农产品运到汕头销卖，“所得货价，折合白银，仅七成有奇，合货价低跌，已受二重损失”^②。又因原材料的大量出口，大批手工业厂家关闭，阻碍了地方工业的发展，使生产这些货物的人失去他们的职业，陷为兵、匪、游民，有的当土匪抢劫过日子，有的则被当成“猪仔”卖往国外。自汕头开埠以后，每年由外国“苦

^① 中国海关学会汕头海关小组、汕头市地方志编纂委员会：《潮海关史料汇编》，内部资料，1988年，第23页。

^② 谢雪影：《潮梅现象》，引自陈汉初：《潮史拾零》，广东高等教育出版社，1991年。

力船”运出的“苦力”年益增加，同治八年（1869年）为20824人，到光绪二十一年（1895年）已达91100人，实为空前的人口“浩劫”。

（三）对潮汕社会风气产生的影响

可耻的鸦片贸易，给潮汕人民带来了深重灾难。正如当时学者所指出的：“最可惊者在烟禁未颁以前。此港之贸易输入额，殆以鸦片为大宗。此亦中英贸易史上之一污点也。”另有学者也论述道：“其初吸食鸦片不过纨绔子弟”，“嗣后上自官府缙绅，下至工商优隶以及妇女僧尼道士，随在吸食”^①，可见吸食鸦片在潮汕蔓延之广。鸦片贸易不仅使白银大量外流，人民日益贫困，也对潮汕民众的身心健康产生了深刻的负面影响。

（四）对潮汕教育观念的影响

大约在1901年，潮海关税务司甘博便敏锐地注意到他所处城市正在发生的变化，他说：“许多人认为‘旧秩序让位于新的秩序的时刻已迫在眉睫了’，不管情况怎么样，现在毫无疑问正在突然兴起一种对西方教育，特别是现代科学方面的需求。”^②作为条约口岸和重要的移民口岸，新的思想和新的事物不断涌入。汕头人的思想比较活跃，视野也相对比较开阔，因此1898年在潮州府城办失败的潮州第一所新式学堂——同文学堂，翌年却成功地在汕头开办并站稳脚跟。随后，传播现代科学知识的各类新式学校相继兴起，连粤东地区最高学府——潮州金山学堂也对所授课程进行了现代学科的改革。在它们的示范带头下，至辛亥革命爆发前夕，全潮汕的旧式学堂都进行了同样的变革。1902年，潮州第一张报纸《岭东日报》在汕头创刊。紧随其后，《汉潮报》《鮀江辑译报》《鮀江公理报》《潮报》《新中华报》《汕头公报》《图画新报》等一批报纸相继问世。1906年，潮州第一份民间通俗读物《潮声白话半月刊》也在汕头出版发行。教育的变革和报纸、期刊等传播媒介的兴起和扩散，带来了人们思想观念的近代化。

^① 李龙潜：《明清经济史》，广东高等教育出版社，1988年，第532页。

^② 中国海关学会汕头海关小组、汕头市地方志编纂委员会：《潮海关史料汇编》，内部资料，1988年，第63页。



海上丝绸之路
研究书系
港口篇

汕头港 与 海上丝绸之路

广东省人民政府参事室
广东省人民政府文史研究馆

◎编

刘强 陈瑞娟

◎编著

SPM

南方出版传媒
广东经济出版社

责任编辑：毛一飞

责任技编：许伟斌

装帧设计： *WONDERLAND* Book design
仙逸 QQ:344581934

ISBN 978-7-5454-6323-1



9 787545 463231 >

定价：48.00元