

DOI: 10.13669/j.cnki.33-1276/z.2014.074

近代温州开埠与温州海外移民

徐华炳, 刘凯奇

(温州大学人文学院, 浙江温州 325035)

[摘要] 温州是个濒海向洋的港口城市, 自宋代以来, 几度对外开放, 海外贸易较发达。同时, 温州社会是个典型的移民社会, 民众素有流动的习性。1877年的温州开埠, 更加剧了温州人移民海外。通过考察发现, 近代温州海外移民在规模上呈现阶段性、缓慢式的增长态势。而以农民、手工业者和知识分子为主体的温州人, 借助日益延展的海上交通线, 奔赴日本、南洋及欧洲各国, 掀起了近代温州海外移民的热潮。这也成就了现当代新移民的历史积淀。

[关键词] 近代; 温州开埠; 海外移民; 海洋性

[中图分类号] D634.3 [文献标识码] A [文章编号] 1671-4326(2014)04-0006-05

Modern Wenzhou Port Opening and Wenzhou Emigration

XU Huabing, LIU Kaiqi

(School of Humanities, Wenzhou University, Wenzhou, 325035, China)

Abstract: Wenzhou is a port city close to the sea. Since the Song Dynasty, it has opened several times to the outside world, and the foreign trade developed greatly. At the same time, Wenzhou is a typical migration society with the custom of emigration. The port opening of Wenzhou in 1877 strengthened the emigration of Wenzhou people. A survey reveals that the scale of modern Wenzhou emigration grows in periodical and slow way. People in Wenzhou, mainly the peasants, handicraft men and intellectuals went to Japan, Southeast Asia and European countries with the aid of the extended maritime transportation, which promoted the upsurge of modern Wenzhou emigration. This accomplishes the historical accumulation of the contemporary new emigration.

Key words: Modern times; The port opening of Wenzhou; Emigration; Marine

温州 偏隅于浙东南, 三面环山, 一面临海, 古称“瓯”。作为一个古老港口, 温州早在战国时期就有一定的海上交通能力。唐初, 温州海外贸易逐渐兴起, 唐武宗会昌二年(842年), 中国商人李处人在日本造海船一艘, 由日本嘉岛起航, 直达温州, 是有记载以来日本与温州的首次直航^[1]。宋代, 温州海外贸易继续发展, 及至999年开始成为官方指定的对外贸易港口, 1131年设立了市舶务以管理海外贸易。元代, 温州设立市舶司, 进一步增强与东南亚地区的贸易。正是在面向海洋的地理条件、造船业日益发展和港口开放度

不断提高等因素的共同推动下, 温州人具备了显著的海洋性^[2]。温州人不仅具有灵活变通的海洋性格、开放包容的海洋心态、开拓创新的海洋精神^[3], 而且流动着不安、迁徙、远行、追逐的海洋文化基因^[2]。近代温州开埠更诱发了温州人的海洋特性, 他们以更强烈的冒险精神、重商意识和开放意识闯荡海外, 从而掀起了多次海外移民高潮。

一、《中英烟台条约》与近代温州开埠

鸦片战争之后, 签订《中英南京条约》, 广州、厦

[收稿日期] 2014-06-20

[基金项目] 浙江省哲学社会科学规划重点课题(08CGSH001Z); 中国侨联课题(13BZQK220)

[作者简介] 徐华炳(1974—), 男, 浙江桐庐人, 温州大学人文学院副教授, 硕士生导师, 苏州大学博士研究生;

刘凯奇(1990—), 男, 湖南岳阳人, 温州大学人文学院硕士研究生。

注: 近代温州所辖范围不仅限于现在的温州地区, 还包括今天丽水地区的青田县和台州地区的温岭市、玉环县等。

门、福州、宁波和上海五口通商。温州虽未被迫开放, 但亦已遭到英国的觊觎, 因为宁波和福州两地的进出口贸易并不能满足英国的市场需求。其中宁波因与舟山港很近, 将来舟山有事, 其会起很大作用, 所以贸易价值虽不足, 却仍保持通商口岸地位。而福州“开埠后九年, 并无洋商经营合法贸易, 洋船虽有驶至该埠者, 然其任务或为私运鸦片, 以戈取不法之利益, 或为护送船只, 以防海盗之翘掠而已”^[4]。正是基于宁波和福州的上述情势, 英国政府多次向清政府提出修约, 要求开放温州等港口。

1876年9月13日, 英国政府以“马嘉理事件”为借口, 强迫清政府签订了《中英烟台条约》, 其中通商事务部分规定:“随由中国议准在于湖北宜昌、安徽芜湖、浙江温州、广东北海四处添开通商口岸, 作为领事官驻扎处所。”^[5]至此, 温州的大门终被打开, 成为近代中国较早开埠的城市。1877年4月1日, 温州建立洋关, 先称“温海关”, 后称“瓯海关”, 由英国人好博逊任税务司, 温州由此正式对外开放。

温州开埠以后, 各国洋行纷纷在温州开业, 传教士纷至沓来, 对近代温州的政治、经济、社会和文化等诸多方面产生了正反兼及的影响。一方面, 它冲击了温州传统社会经济结构, 导致家庭手工业和小农经济遭受严重破坏, 乡村民众纷纷背井离乡谋求生存。其中一些从事手工业的山区村民“不得不通过亲友关系, 离乡背井, 长途跋涉前往国外谋生”^[6]¹⁸⁴。另一方面, 温州社会和民众对西方人的认知与态度并不像内地口岸或其他一些沿海口岸的人们那样具有对抗性、排斥性, “他们通常在码头碰到外国人也不会有荒谬的举动。欧洲人在大街上走不会遭妇女和儿童可怕的围观, 也听不到男人的粗话, 甚至连那极无礼的话语‘番鬼’‘洋鬼子’‘红毛人’在这儿也变为较文雅的‘番人’。”^[7]¹⁶温州……其居民谦和友好”^[8]¹⁵⁶。开埠后的温州社会之所以会呈现如此与众不同的情景, 相当程度上不能不归因于温州的自然环境及其所塑造的人文氛围。其中“瓯居海中”的海洋地貌既因狂风恶浪和变幻莫测的恶劣环境而锤炼了人们顽强拼搏的精神, 又因海洋的可利用条件差而锻造了海民们娴熟驾驭能力和协作抱团意识^[2]。正因如此, 面对开埠后的西方资本主义的强势逼迫, 温州人不畏艰辛, 选择远涉重洋; 面对开埠后的西洋人、西洋镜的蜂拥而入, 他们不盲目排外, 选择理性应对。

二、温州开埠后的温州海外移民历程

“七山一水二分田”的地貌使得温州境内人多地少的矛盾很尖锐, 农民单纯依靠土地资源生存艰难, 于是许多人被迫到异乡谋生甚至闯荡异国做苦力。如道光二十七年至同治五年(1847—1866年), “有洋人到浙江温州府平阳县地方, 招有十人同到澳门”^[9], 再被作为猪仔拐骗到古巴哈瓦那当苦力。而1877年温州开埠, 既为受教育程度本就不低的温州民众提供了进一步认识域外的渠道, 也为具有移民意识的温州社会孕育移民潮营造了良好的氛围。在此基础上, 无论是招募途径还是华工身份出国的温州人逐渐增多。温州开埠后的温州海外移民历程主要分为四个阶段。

1. 第一阶段: 1876—1919年

温州开埠初期, “形势非常乐观, 人们对它像所有新口岸那样怀有同样的预期, 但是, 后来的贸易规模很小, 与开埠初3个月的交易量所引起的期望相去甚远。”^[8]¹之所以如此, 一个重要原因是, 近代温州港河道多蜿蜒曲折且多狭浅泥滩, 帆船来此, 稍一不慎就会搁浅。从沿海邻近口岸来的大型帆船或汽船, 载运量超过90担者就无法进港。另外一个重要因素是, 温州所处地理位置不利, 夹在福州、宁波和上海三个大商埠中间, 它们开埠都比温州早, 早已有各自通商和商业利益的辐射网, 温州受其左右夹攻, 对外贸易并不占有优势^[8]²²¹。加上温州的厘金较重、管理混乱, 外国商船宁愿通过海运先到上海、宁波等地再转陆路到温州, 也不愿意直航温州港。这势必影响到温州港的顺利发展, 使得温州对外贸易与人口往来在很长时期里都没有明显增多。此外, 霍乱等多种流行疾病在温州地区的肆虐, 以及温州社会存在以1884年“甲申教案”为代表的尖锐的民教矛盾, 使得温州民众要有效、快捷地借助口岸和来华洋人实现移民海外的愿望, 是难以短期奏效的。

尽管如此, “温州贸易起落跌宕着令人满意地逐渐前行。虽说步履可能有点蹒跚, 进展还是相当显著。”^[8]²⁴⁷伴随温州进出口贸易的逐年倍增, 有利于温州人移民海外的条件也渐渐显露, 尤其是海上航运业的兴盛提供了直接而便利的交通。如1877年温州开埠的当月, 英国渣甸洋行的康克斯特轮从上海驶入温州港。次年4月, 中国招商局永宁轮自沪首航抵温。此后, 温州港又陆续开通与宁波、福州、厦门、汕头等沿海港口, 南通、镇江等长江沿岸港口, 以及日本、新

注: 据瓯海关十年报告(1882—1891)记载, 当时“温州城区及其近郊的人口估计有87 000人; 可以认为其中3/10有知识, 5/10受过一定的商业教育, 还有2/10完全愚昧。”

关于近代温州海外移民阶段的划分, 学术界尚无统一论。本文的划分标准是在参照胡珠生《温州近代史》, 章志诚《温州华侨史》和周厚才《温州海关志》等相关文献的基础上确立的。

加坡、苏门答腊等国家和中国香港地区的航线。1884年温州轮船招商分局在城区的朔门码头建成了第一座浮码头,增强了海运能力;1885年英籍新加坡甲板船特克里号开辟了温州—香港—新加坡的国际航线。

在上述有利外部环境的催化作用下,在温州开埠后的40多年间,秉承移民基因的温州人不畏远途,以劳工身份到美洲种植园或南非金矿等地谋生闯天下。一战爆发后,英、法、俄等协约国向中国招募华工。1919年冬,青田县政府开展招募“一战华工”工作,当地青壮年争相报名,共计招募2000多人奔赴欧洲战场。这些华工中的大多数在战后并未返回国内,而是选择定居欧洲,其中仅在法国的就有1000多人^[10]。这批因一战而滞留法国的温州青田人,就成为了温州海外移民史上第一批真正的华侨华人。

2. 第二阶段:1920—1928年

虽然因一战而有不少温、处两地民众被招募至欧洲并长期侨居,但主动远赴欧洲的温州人仍然很少,温州民众依然惯性地到周边邻国谋生。1910年一批具有革命思想的浙江籍知识分子掀起留日热潮,进一步引导了浙江农民或手工业者前往日本做工。“民国八年有陈某,带了些浙江处州青田特产的石货,到日本行商,大受欢迎。”^{[11]298}这项生意也逐渐在毗邻青田的一些温州乡村传开。“民国九年有王某者也赴日本卖石货,带几把温州伞预备自己用的,在火车上被日人看中,给买了去。”^{[11]298}卖伞的生意也从此红火起来。“在1919—1921年间,许多青田人去日本制作女用纸伞或售卖冻石器皿。”^{[8]287}“从1920年冬到1922年春为止,赴日卖伞、石货的,光是温、处两地的人大概在三千五百以上。”^{[11]298}这些行商在新旧货不接时,还可以在日本做工,收获的工资不菲。因而一传十、十传百,从温州、处州两地到日本做工的工人数量暴涨。“根据1922年春的统计,新从浙江温州、处州两地来日之劳工突然增至五千余人,散处各地。”^{[11]299}这是温州历史上前所未有的出国热潮。

但好景不长,受世界资本主义经济危机的影响,日本在1920年起发生了严重的经济危机,国内生产总值下降近20%。与此同时,在日的华工因为勤劳、吃苦、雇佣工资低等原因,使其竞争优势远比日本当地人强,客观上给日本社会造成了就业压力。对此,1923年1月开始,日本政府将来日从商、务工的外国人驱逐出境。而同年9月1日发生的关东大地震恰巧成为日本全面驱赶旅日华侨的主要借口^[12]。这场地震不仅造成当地居民伤亡30万,也使温、处两地华工、商贩

约4000人受灾^{[11]299}。不但如此,受日本军国主义煽动的日本暴徒还残杀受灾华工,其中“以温属工人为多,总数约七八百人”^{[11]300},制造了令人震惊的“东瀛沉冤”。面对如此凶险的处境,旅日华工为了自身安全,纷纷要求北洋政府及日本当局派船送其回国。最终,温、处两地受灾侨民共3351人回国^[12]。经此事件,温州地区一度掀起的出国热潮逐渐平息下来。

此后数年,受国民革命兴起的政治大环境影响,温州人也响应“拒绝洋货”的号召,促使瓯海关对外贸易迅速下滑。1925年温州港口的工人为了支持“五卅运动”,拒绝卸洋烟洋货,迫使外轮原货返还;1927年2月以后,“排外渐烈,尤以排英为最,满街揭糗标语,举行市民大会以及各种示威运动,外侨舍日人有台湾驶来之日舰保护仍留外,余逐渐离埠,最后海关人员亦于4月20日去温之沪。”^{[13]633}在此情形之下,温州人出洋的踪迹自然难觅。

3. 第三阶段:1929—1937年

1929年温州天灾不断。“始有飓风肆虐,继而洪水为灾,所有禾田,尽成泽国,其灾情之巨,殆为50年来所仅见。最惨者莫如禾田中发生之一螟虫,能于俄顷之间飞集成群,蚀稻立尽,其害比蝗虫尤烈。”^{[13]640}如此凶年,人民难求一饱,不得不再次铤而走险,出国谋生。如瑞安丽岙在1929年先后有9人出国^{[14]64},乐清县1930年因饥荒而有79人出洋谋生^{[15]3}。随着国共两党合作的破裂,南京国民政府因“剿共”、“内讧”和抵御日益进犯的日寇为名,到处抓壮丁,“兵祸”在温州地区亦尤为严重。“1936年12月,国民党抓壮丁,胡益蒙虽是独子,也不能幸免。在穷途末路的时刻,他只得哭别亲人,拿了东拼西凑的六块银元,跟着六位同乡一起到新加坡谋生。”^[16]当时温州许多青壮年为躲避抓壮丁而被迫逃亡出国。

与此同时,一些先期出国谋生的华侨在国外发财的消息反馈到家乡,引发了村民的羡慕,并很快传遍温州各地。“本世纪初叶,关于乡里亲朋在西欧靠‘贩销青田石’致富的传奇故事,在温州人的津津乐道中,熏陶、美化了致富欧洲的移民幻想,诱发、刺激了当地的移民潮。”^[17]这样,一批怀着出人头地和光宗耀祖心态的温州人又踏上了远赴海外之路。恰在此时,西方殖民主义者因二战爆发又来华招工,于是,“(今)文成县的玉壶、瑞安县的丽岙、白门、桂峰,永嘉县的瓯北等地,在三十年代中期因此而先后形成了出国热潮。”^{[11]391}近代温州的第二次海外移民高潮就此出现。但在经历了1934—1936年的温州海外移民高潮

注: 1923年9月1日至8日,日本关东地区发生7.8—8.2级的大地震,温州、处州两地旅居日本华工5000余人,以及吉林省长春市留日学生、“侨日共济会”会长王希天无辜遭日本暴徒惨杀,后经中国北洋政府与日本当局多次交涉无果。这一重大血案被尘封70年之久,直至1990年开始才由中日两国民间专家学者自发地通过有关部门调查研究此案,故被称为“东瀛沉冤”。

后, 又因为抗战爆发而锐减。

4. 第四阶段: 1938—1949年

抗战初期, 因温州战略地位并不十分重要, 所以在头四年里只是遭受了日军的空袭, 从而使得温州港成为连接敌后战场与敌占区经济的罕见中转口岸。1938年外轮往来温州十分频繁, 海上运输贸易兴旺, 温州港出现畸形繁荣的局面。瓯海关全年税收达301万元, 直接对外贸易值达8163325元, 创前所未有的最高记录^{[6]127}。与此同时, 当地民族工业迅速崛起。如温州鹿城布厂在1939年改名为富华染布公司后, 陆续添置动力织布机45台, 提花机90台, 手拉木机90台, 工人400多人。至1941年, 永嘉县棉布工厂增至七八十家, 织机数达800多台。制革厂、肥皂厂、造纸厂等企业迅速扩大规模, 为穷困的温州人带来了劳动岗位。^{[11]450}

世界战争的危殆、抗战初期温州港的异常盛况及地方经济的繁荣, 使温州出国人数骤减, 甚至已侨居海外的部分华侨因躲避欧洲战火和支援国内抗战而纷纷回国。而随着日军的三次入侵, 温州地区的相对安全和经济繁荣随即终结。在温州三次沦陷期间, 日军疯狂地杀戮和掠夺。在此乱局之下, 出国谋生或创业无疑困难重重, 温州人出国几乎中断。

抗战胜利后, 停滞多年的温州港运输逐渐恢复。“沿海客运量1946年为32020人次, 1947年增至61824人次。”^{[11]497}然而, 旋即爆发的内战使出现短暂振兴气象的温州经济再次凋敝, 瓯海关的航运船、船务行也纷纷撤离。原有的工厂纷纷陷入困境, 工人大批失业, 其中近代工业企业从1946年74家减至1948年春29家^{[11]500}, 城乡手工业者也大多面临破产。面对温州经济的窘境, 通货膨胀、物价飞涨和工商业不振, 不安于现状的温州人开始通过侨居海外亲属的帮助, 又踏上了出国谋生的道路。

1949年5月7日, 温州宣告解放。至此, 温州作为近代通商口岸的历史结束。

三、近代温州海外移民的特征

1. 阶段性、缓慢式的增长趋势

近代温州开埠之后, 其海外移民的发展并不如人们所预想般的呈直线上升趋势, 而是呈现一种缓慢式上升、阶段性高潮的整体攀升趋势。在温州开埠的前40年里, 只有为数不多的“殖民华工”“战争华工”和留日学生; 但后30年里, 海外移民数量明显扩大, 以至形成两次海外移民高峰。第一次海外移民热潮发生在1919—1923年间, 温州出现了历史上前所未有的成规模海外移民现象。仅1920年冬至1922年春, 温州、

处州两地赴日本卖伞和石货的行商多达3500人以上, 到日本做工的乡民更是暴涨。但这次海外移民热潮因关东大地震及其期间的杀戮事件而未能持续。第二次海外移民热潮发生在1929—1939年间。如文成县在此阶段的出国者达到640人, 比1920—1929年出国谋生的435人增长了47%^{[18]22-23}。尤以“1927—1936年最多, 占建国前30年移民欧洲华侨总数的79.3%”^{[11]391}, 仅1936年1月, 在日本人控制的马来亚丁加奴龙铁矿公司当苦力的温州人就超过千人^{[11]392}。但第二次世界大战爆发后, 国内外形势急剧恶化, 温州人出国道路再度中断。

2. 海运为移民主渠道

温州“艰山海阻”的地理条件限制了温州与其他地区的通畅联系, 尤其是经陆路与其他地区的交流十分困难, 加之陆上交通工具的限制, 使得海洋航路成为历代温州人走向周边乃至海外的主要途径。而温州开埠后, 海上交通更是成为温州人域外之行的首选。1877年4月, 英商怡和洋行康克斯特号客货轮开通了上海—温州—福州航线。这条航线不仅把温州与当时国内最大最开放的城市——上海连接起来, 而且还与海外移民传统深厚和出洋人数较多的福州港相连。这无疑大大增加了温州人出洋的可能性和移民渠道的辐射圈。除增加多条国内航线外, 温州还开辟了远至香港、台湾、新加坡、马来西亚和印尼的轮船, 有些还直接由外籍轮船承担航运。同时, 温州港的吞吐量和拥有的船舶数大大增加。这些良好的客观条件无疑为温州乡民出洋提供了更多选、更安全的机会。如旅波兰归侨王岩郎回忆, 1919年9月, 他“到温州乘海轮去上海, ……下旬乘外轮从上海启程, 途径32天抵达法国马赛, 再从马赛到巴黎”; 新加坡归侨胡有志则是在“1935年古历正月二十日, ……从温州乘货轮经过两天两夜到达厦门, 船费是7块银元。……从厦门出发坐了九天九夜的轮船到达新加坡。”^{[14]73}

3. 农民、手工业者和知识分子成移民主群体

温州“穷山恶水”的地理环境已使民众身处窘境, 而资本主义经济的涌入更将其逼入绝境。于是, 文成、瑞安、瓯海等山区的无地或失地农民, 以土靛染布等手工业为生的山区村民, 只得闯出山林, 远赴异国他乡, 出卖劳力, 以开矿、做木器、种橡胶、种菜、养猪及从事小贩、行商为生。旅居印尼和新加坡等地的乐清籍华侨虽靠做木工之技获得较固定收入, 却同样充满心酸。他们一天干活12个多小时, 所得工资除去吃饭、住宿等费用所剩无几, 晚上睡“料凳”, 生活之艰苦, 实属罕见^{[15]9}。甲午战争后, 一批才识之士受富国强兵和实业救国思想的影响, 或为追寻革命或为深造

注: 日军先后于1941年4月18日、1942年7月11日和1944年8月三次入侵温州。

学术而赴日本和欧美留学,成为近代温州海外移民中的特殊群体。1902年平阳的陈蔚和乐清的石铎考取官费留学日本,成为温州最早的出国留学生。此后,温州社会留日风潮兴盛。1898年10月至1904年10月间,温州留日学生共有63人;至1911年,乐清籍留日学生有41人^[19]。20世纪二三十年代前后,留学足迹由日本一国扩展到德、法、英等欧洲数国及美国、澳洲。无论留日或旅欧,他们均偏重于学习制度、立法、技艺、师范、商科、工程等。温州人归国后兴学校办实业,或创办杂志报刊,介绍西方新知识新文化,或倡立新学,推动新文化运动,走科学救国之路,或投身于国内新政新法之建立,或工程建设者,不一而足,建树非凡。

4. 日本、南洋及欧洲为移民主输入地

温州自宋、元以来,时有与日本贸易往来,两地海程亦相近,加之“明治维新”以来的日本经济快速发展,从而吸引了不少民众在温州开埠后循着历史惯性而前往日本行商做工。如瑞安桂峰乡于1915—1937年间移民日本179人,占全乡同期出国总人数的69.65%^[20];20世纪20年代文成县出国华侨共455人,分布在日本的有261人,占该时期全县华侨总数的57.36%^[18]^[21]。1920年随着日本当局排华活动的加剧,特别是无辜华工惨遭杀害所导致的巨大心理阴影,赴日人数几乎为零,甚至改变了温州的出口贸易重心。“土制雨伞运往外洋数量日益增多,以新加坡、爪哇二埠行销最广。”^[13]^[64]温州移民的目的地以“一边倒”态

势而转向就业空间更大的东南亚和经济优势更显著的欧洲。如1924—1949年间,乐清县出境人数总计670人,其中前往日本的仅40人,到达印尼、新加坡和马来西亚的有408人^[15]^[20-21];1923年由于旅居新加坡的温州人数量可观,为了联络乡情,第一个温籍海外侨团——新加坡温州会馆成立;1927—1936年间,移居欧洲的文成人有306人,占该县1949年前旅欧华侨总数的79.3%^[18]^[22-23];温州丽岙于1929—1937年间出国的303人中,除1人去新加坡外,全部流向欧洲的法国、荷兰和意大利^[20]^[13]。欧洲成为当时和现在温州海外移民的聚集地。

综上所述,温州开埠作为近代温州社会遭遇的一种剧烈的外部力量,有力地促进了具有移民习性的温州人较具规模地奔赴海外,而且使出国谋生的观念深入温州乡村社会,以致中国实行改革开放政策后,“温州人的移民步伐是紧跟全国的,有时甚至还要快一步,因为他们能利用敢利用会利用的海外亲缘关系很多。”^[21]时至今日,温州成为全国著名侨乡,已有近70万温州籍华侨华人和港澳台同胞遍及世界五大洲的115个国家和地区^[22]。经比较发现,同为通商口岸的北方沿海城市如烟台、天津等地,在近现代却没有出现连锁性、群体性的海外移民现象。事实证明,这其中缘由并不在于开埠这一共同的外部环境的出现,而在于温州地域文化的海洋性浸染了温州人,直至成为他们自主移民海外的强大动力。

[参考文献]

- [1] 杜石然,范楚玉,陈美东,等.中国科学技术史稿:下册[M].北京:科学出版社,1982:13.
- [2] 徐华炳.区域文化与温州海外移民[J].华侨华人历史研究,2012(2):44-52.
- [3] 陈国灿.略谈江南文化的海洋特性[J].史学月刊,2013(2):5-9.
- [4] 刘辉.中国旧海关稀见文献全编:第十分册[M].北京:中国海关出版社,2009:311.
- [5] 褚德新,梁德.中外约章汇要:1689—1949[M].哈尔滨:黑龙江人民出版社,1991:201.
- [6] 周厚才.温州港史[M].北京:人民交通出版社,1990.
- [7] 张永芬.近代开埠史的难得史料[N].温州日报,2010-4-24(6).
- [8] 赵肖为.近代温州社会经济发展概况:瓯海关贸易报告与十年报告译编[M].上海:上海三联书店,2014.
- [9] 陈翰笙.华工出国史料汇编:第一辑[M].北京:中华书局,1985:583.
- [10] 周望森,陈孟林.青田华侨史[M].杭州:浙江人民出版社,2011:32.
- [11] 胡珠生.温州近代史[M].沈阳:辽宁人民出版社,2002.
- [12] 方贤.日本关东大地震期间温州旅沪同乡会的作为[J].温州职业技术学院学报,2012(3):18-20,28.
- [13] 近代浙江通商口岸经济社会概况[M].杭州海关,译编.杭州:浙江人民出版社,2002.
- [14] 章志诚.温州华侨史[M].北京:今日中国出版社,1999.
- [15] 倪德西,葉品波.乐清华侨志[M].北京:中国文史出版社,2007.
- [16] 李南星.难忘的峥嵘岁月——记新加坡老归侨胡益蒙同志和“温工”战友[J].浙江华侨史料,1986(1):39-42.
- [17] 李明欢.“相对失落”与“连锁效应”:关于当代温州地区出国移民潮的分析与思考[J].社会学研究,1999(5):83-93.
- [18] 朱礼.文成华侨志[M].北京:中国华侨出版社,2002.
- [19] 王雄涛.清末温州留日学生研究[D].温州:温州大学人文学院,2011.
- [20] 王国伟.瑞安市华侨志[M].北京:中华书局,2011.
- [21] 徐华炳.温州海外移民形态及其演变[J].浙江社会科学,2010(12):80-84,90.
- [22] 包璇漪,大山.60年的传奇历程[J].世界温州人:庆祝国庆60周年特刊,2009:序言.

[责任编辑:王兴文]