

近代中国船政

大事编年与资料选编

第一册

刘传标 编纂



九州出版社
JIUZHOU PRESS

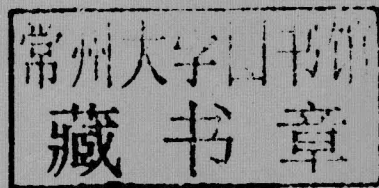
全国百佳图书出版单位

近代中国船政

大事编年与资料选编

第一册

刘传标 编纂



图书在版编目(CIP)数据

近代中国船政大事编年与资料选编 / 刘传标编纂.
—北京:九州出版社, 2011. 11
ISBN 978-7-5108-1258-3
I. ①近… II. ①刘… III. ①造船工业—工业史
—中国—近代 IV. ①F426.474
中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第238755号

近代中国船政大事编年与资料选编

作 者 刘传标 编纂
出版发行 九州出版社
出 版 人 徐尚定
责任编辑 张万兴 郝军启 高美平 邓金艳 石增银
地 址 北京市西城区阜外大街甲35号(100037)
发行电话 (010) 68992190/2/3/5/6
网 址 www.jiuzhoupress.com
电子信箱 jiuzhou@jiuzhoupress.com
印 刷 北京市德美印刷厂
开 本 850毫米×1168毫米 16开
印 张 668
字 数 8550千字
版 次 2011年11月第1版
印 次 2011年11月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-5108-1258-3
定 价 23000.00元(全25册)

序

中国是一个海陆兼具的文明大国。中华民族原始先民们在旧石器时代就开始靠海洋补充食物,与海洋打交道。观落叶因以为舟,见窾木浮而知为舟,创造了原始的水上交通工具——筏子,继而“编木为筏”、“剡木为舟,剡木为楫”。

“以舟为车”、“以海为田”,中国成为世界上最早开始航海活动的国家之一。在以洋流、季风与人力为航海动力的时代,无论船只建造的规模,还是在航海能力、航海技术的掌握方面,都创造了木质帆船时代的典范。在商代就诞生了以加工材料建造的木板船;在春秋战国时期,出于水战的需要,就建造有“大翼”、“中翼”、“小翼”、“突冒”、“楼船”、“桥船”等古战船。秦汉集六国造船技术之大成,建造了“艚”、“艇”、“舠”、“舫”、“斗舰”、“斥候”等轻舟巨舸,通江达海。三国两晋南北朝至隋唐五代的船上设置水密仓的“沙船”。宋元时期,无论是内河船还是航海船,都有了一定的制式,同时指南针开始应用于航海。明代“福船”、“广船”和“沙船”是我国航海木帆船的三大船型,久为世界各国所称誉。

欧洲的工业革命为世界航海业带来了“蒸汽发动机”技术,航海事业进入了铁甲船时代。封建王朝的闭关锁国,阻碍了中国资本主义的发展和生产力的进步,使中国政治制度远远落后于西方。

英国侵略者凭借其船坚炮利发动了鸦片战争,自此中国沿海藩篱尽撤,国门洞开。随着民族灾难的加深,清王朝统治阶级内部的有识之士开始推动“师夷之长技以制夷”的自强运动,利用官办、官督商办、官商合办等方式发展近代造船工业,以增强国力。

以机器生产为标志的近代造船工业是世界各主要国家科技水平乃至综合国力的体现。中国近代工业,发端于十九世纪六十年代,就是以造船工业为先导的。

“洋务运动”开始以创办船政、军械局和制造局来回应“铁甲船时代”的到来。清政府的洋务派代表人物先后在上海创办江南机器制造总局,在福州马尾创办船政,在广州、天津大沽、旅顺、大连……创办船坞,引进外来科学技术,建造轮船。

福建社会科学院刘传标研究员,长期从事中国近代史文献的搜集、整理和研究工作。刘传标研究员根据清代档案和民国档案等资料,前后历时六年的编纂,为我们揭示了上自清道光二十年鸦片战争后中国近代造船业的诞生,下至1949年国民党从大陆溃逃台湾,计110年间的中国近代造船业。

全书90余万字,3000余幅历史照片及10000余页档案文献,分为三大部分。第一部分为近代中国船政大事编年,通过对清季及民国时期船政大事进行“编年”梳理,展现了鸦片战争后百余年来中华民族自强不息、不屈不挠、奋发图强的过程;展现了船政人“不空谈、

务致用”的过程，从木壳木肋船身无装甲（全木质结构），到铁肋（钢槽为肋）木壳，铁肋双重木壳无装甲，钢肋钢壳装甲舰。从明轮到暗轮（螺旋桨），从螺旋桨到双螺旋蒸汽机；从卧式单汽缸蒸气机，卧式2汽缸蒸气机；从排水量200吨到万吨；从零部件全部依赖进口，到部分仿制，到部分零部件自制，到全部自行设计建造；造船工艺从铁钉连接捻缝，到全电焊工艺……内容翔实、图文并茂、考述有据、编辑新颖，有独到的学术价值。第二部分为近代中国船政统计资料，考证编制了近代中国船政机构职官表、上海修造船厂建设年代与变化情况表（1852-1949年）等。第三部分为近代中国船政文献选编，遴选了晚清船政奏议福州船厂及机器局相关档案。全书三部分内容构成了一个有机的整体，直观生动地介绍了近代中国造船工业的诞生、发展全过程，生动直观、通俗易懂地还原了尘封久远的历史，是目前国内有关近代中国造船工业与技术史资料最全面的集结。

本书的出版，对研究中国海洋文化史、近代船舶建造史、近代造船技术和近代海洋经济等均具有较高的参考价值，也丰富了中国近代史和中国近代经济史教学的内容，是中国近代造船工业发展史和近代海洋经济研究必备的参考书。

加强近代造船史的研究，挖掘、提炼与弘扬我国灿烂悠久的海洋文化，树立现代海洋国土观、现代海洋经济观和现代海洋防御观，增强海洋、海权和海防观念，为经济建设服务，有着重要的现实与借鉴意义。

末了，再说几句题外话——我所认识的刘传标。由于工作关系，我认识传标已多年，他是一个事业心极强的人，多年来一直勤于思考，笔耕不辍，硕果累累。他善于发现问题、提出问题，并为探索这些问题不辞辛劳地搜集、整理、分析研究资料，去粗取精，去伪存真，编辑、撰写了许多有分量的著作，引起学术界关注，获得广泛好评，如《中国近代海军职官表》、《近代中国海军大事编年》、《复合型图书馆的建设》等著作及大量论文。他从不满足已取得的成绩和荣誉，不停顿地在学术研究的园地里辛勤耕耘。他是学历史出身的，后来到福建省社会科学院文献信息中心当主任，这一经历使他得以纯熟地把专业知识与文献研究结合起来，并加以发挥。他以历史知识为基础，但又绝不囿于此，而是拓展延伸到了更广泛的专业领域，围绕中国海军近代发展史、历史人物、闽文化等作了大量探索，取得了令人钦羡的成绩。我相信，即将出版的《近代中国船政大事编年与资料选编》一定会是又一部有重要参考价值的著作。感谢传标给了我先睹为快的机会，在为他的新书致贺的同时，写下一点感想，权当序言。

黄长著

二零一一年六月

（黄长著同志系中国社会科学院学部委员、中国社会科学院国外中国学研究中心主任、中国社会科学院情报学会理事长、国家社科基金图书馆情报与文献学学科规划评审组组长）

前 言

中国是一个濒临海洋的文明大国。东临浩瀚的太平洋，海岸线北起与朝鲜交界的鸭绿江口，南至与越南交界的北仑河口，长达 18400 公里。若把全部岛屿的海岸线计算在内，海岸线的长度达 32000 公里。海域管辖面积 300 多万平方公里，约为陆地面积的三分之一。

中华民族自旧石器时代就与海打交道，先民们“以海为田”，“剡木为舟”，“以舟为车”，靠海补充食物，中国成为世界上最早开始航海活动的国家之一。海洋，哺育着中华民族的丰富智能，创造灿烂的海洋文明。

在以洋流、季风与人力为航海动力的时代，无论船只建造的规模、航海的能力、航海技术的掌握，中国东南沿海区域的民众都创造了木质帆船时代的典范。福船、广船和沙船是我国航海木帆船的三大船型，久为世界各国所称誉。其中以大福船最具代表性。

明永乐二年（1404 年），一支由 260 多艘海船组成的庞大船队，在郑和的带领下，载着 2 万多人，航行 13 万多海里，向沿途 30 多个国家和地区传播了中国造船业的光荣。但郑和带着浩浩船队从西洋航行归来之后，明统治者并没有在此基础上继续拓展，相反，停止再造出海大舟，并实行更严厉的海禁政策，“寸板不许下海”。中国的造船业陷入了 300 余年的沉寂，中国的航海事业从此由兴转衰。

欧洲的工业革命为世界航海业增添了“蒸汽发动机”，航海事业进入了铁甲船时代。清道光二十年（1840 年）六月英国侵略者凭借其船坚炮利发动了鸦片战争。1842 年 8 月 29 日中英签订中国近代史上的第一个丧权辱国的条约《南京条约》，闭关自守的大门被打开了，中国开始沦为半封建半殖民地社会。

随着鸦片和商品的汹涌侵入，外国来华船舶频繁地驶进广州、上海、厦门、福州、宁波等口岸。随着船舶进出港口的日益增加，外商在各通商口岸开办修造船业也应运而生。率先创办船坞的是大英轮船公司（Peninsular And Oriental Steam Navition Co.）驻黄埔的代表约翰·柯拜（J. John Couper），他于道光二十五年在广州黄埔长洲开办柯拜公司（Couper's Company），雇用一批中国人替大英轮船公司等几家轮船公司修理船只。同年，英国人在福州马尾山麓下的中歧和厦门两地各设立船舶制造厂。紧随其后的是美国商人詹姆斯·诺维（James Rowe）于道光二十六年三月在广州创办长洲船坞公司（Danes' Island Dock Compang）；美国马萨诸塞州塞林（Salem Massachusetts）商人汤马斯·肯特（Thomas Hunt）于道光三十年在广州黄埔创办旗记船厂（Thos Hunt & Co.）；美国商人创办的伯维公司（Purvis & LCo）于咸丰二年（1852 年）在上海创办修船厂；英国商人社团于咸丰三年在广州黄埔长洲创办于仁船坞公司（Union

Dock Company) 修造小型巡船; 英国苏格兰商人莫海德 (Dafid Moirhead) 在上海浦东白莲泾建立董家渡船坞 (Tung-Ka-doo Dock), 英国商人密契尔在上海浦东创办浦东船厂 (A. Mitchell); 美国商人包德 (M · L · Potter) 于咸丰四年四月在虹口下海浦创办上海船厂 (Shanghai Dock Yard); 英国商人柯拜的儿子约翰 · 卡杜 · 柯拜 (John Cardw Couper) 与美国人汤马斯 · 肯特于咸丰八年五月合资在广州黄埔长洲坪岗创办“录顺船坞 (Looksan Dock)”, 英国商人在上海创办上海船厂 (Shanghai Dock Yard), 又称“E. A. Revnolds 船厂”、“Reynolds & Collyer 船厂”; 英国商人于咸丰七年在香港创建阿伯丁船坞; 英国商人霍金斯 (E · Hawkins) 于咸丰九年在上海虹口杜那普船坞附近创办祥安顺船厂 (Shanghai New Dock); 英国商人福士特于咸丰十一年三月在福州马尾莲花潭创办“福建造船公司” (俗称福州船坞), 美国商人在广州黄埔创办旗记铁厂; 英国商人尼柯逊 (A. M. Nicolson) 与包义德 (G. M. Boyd) 投资白银 10 万两于同治元年在上海浦东陆家嘴创办祥生船厂 (Nicolson & Boyd Co.), 英国商人创办修理船舶的赉赐公司; 英国商人于同治二年五月十六日在香港黄埔船坞公司 (Hongkong And Whampoa Dock Co.), 美国商人科而 (T. J. Falls) 在上海虹口四卡子桥狄思威路创办旗记铁厂 (Thos Hont & Co.), 英国商人在上海建立浦东船厂 (C. M. Drew); 美国商人佛南 (S. C. Farnham) 于同治三年 (1864 年) 八月二十七日在上海虹口外虹桥 (现上海远洋运输公司所在地) 创办耶松船厂 (S. C. Farnham & Co.), 英国商人于十二月二十日在广州黄埔与九龙创办仁船坞公司; 英格兰人莫尔海于同治四年在上海浦东创办火轮船厂; 英国犹太商人爱立克 · 马勒 (Nils Maller) 于同治十三年在上海创建的“赉赐洋行”; 英国商人于光绪九年 (1883 年) 创办伍德船厂; 沙逊集团于光绪十六年创办瑞镛船厂; 德国商人奥斯特于光绪二十八年九月初八日在青岛设立船坞工艺厂……

机器生产为标志的近代造船工业是世界各主要国家科技水平乃至综合国力的体现。中国近代工业, 发端于十九世纪六十年代, 是以造船工业为先导。但中国近代造船工业的产生, 并非经济发展的自然结果, 而是经过两次鸦片战争后, 中国沿海藩篱尽撤, 门户洞开, 迫于当时日益严重的海上入侵所作出的选择, 出自政治和军事上的考虑, 清政府的统治阶级有识之士大声呼吁: 巩固国防, 加强建设。咸丰十年底开始至光绪二十年在全国各地掀起的“师夷之长技以制夷”的自强运动, 利用官办、官督商办、官商合办等方式发展新型工业, 以增强国力, 以维护清政府的封建统治。

“洋务运动”开始创办船政、军械局、制造局来回应“铁甲船时代”的到来。最早官办船舶建造是同治四年五月初二日李鸿章在上海创办的江南机器制造总局, 开始试造轮船; 最有影响的是同治五年六月初三日闽浙总督左宗棠在福州马尾创办的船政, 引进外来科学技术。随后各地方大员先后在广州、天津大沽、旅顺、大连……创办船坞, 建造轮船。

福建马尾的船政包括造船 (含制造火药、鱼雷、大炮、机器及后来的水上飞机)、学校 (船政学堂及后来的海军系统学校) 两个方面, 是我国第一家专业性的机器造船厂, 马尾因此成为中国工业的重要发源地, 也成为近代海军的摇篮。清同治五年创办至光绪三十四年造船厂停办, 40 年间, 福州船政不仅是中国最大的造船基地, 更是当时远东最大的造船厂, 船政下设捶铁厂 (锻造车间)、拉铁厂 (轧材车间)、水缸铸铜厂 (动力车间)、轮机厂 (制造锅炉车间)、

合拢厂（安装车间）、铸铁厂（翻砂车间）、钟表厂（制造仪表车间）、打铁厂（小锻造车间）、锯厂（锯木车间）、造船厂（由3个船台组成），以及船政衙门、学校、耐火砖厂等，共造船44艘，总吨位57550吨，占全国总产量的82%。造船技术也不断更新，从木壳船到铁肋船，又到铁甲船。

与此同时，民办的船坞、造船厂也纷纷涌现，最有代表性的是光绪二十九年创办的甘章船坞厂、发昌机器厂、广德昌机器造船行、森记制造机器轮船厂、上海求新船厂、协顺昌船厂、鸿翔兴机器船厂、汇昌机器船厂、合兴造船厂、中华造船厂、万声记船厂、义顺昌船厂、三北机器厂、鸿永兴船厂（后改称鸿祥兴船厂）、胡万兴船厂、朱银记船厂、鸿昌船厂、鸿昌兴船厂、垣丰机器厂、黄浦机器造船厂……

中国近代造船业包含外商、清政府官办和民族资本创办的船坞、船厂。本书是以日志形式的史料汇编，展示中国造船业和人物事迹等全貌。本书取材于清代档案和民国档案等资料，前后历时六年的编纂，上自清道光二十年鸦片战争后中国近代造船业的诞生，下至1949年国民党从大陆退至台湾，计110年间的中国近代造船业。

全书90余万字，并选用多家档案馆、博物馆及私人珍藏的近3000余幅历史照片及10000余页档案文献。

本书对研究与查考中国近代史和海洋科技史、中国近代船舶建造史、中国近代海洋经济史等，具有较高的参考价值，是中国近代海洋文化史、近代造船工业发展史和近代海洋经济研究必备的参考书。

在中华文明史上，海洋文明长期处于失语与边缘的状态。挖掘、整理海洋文化历史内涵，是恢复中华文明多元性的需要，是改革开放中国的客观要求。

目 录

第 一 册

前 言

第一部分 近代中国船政大事编年

上篇 晚清船政大事编年（1840—1911）

道光十九年己亥（1839）.....
道光二十年庚子（1840）.....
道光二十一年辛丑（1841）.....
道光二十二年壬寅（1842）.....
道光二十三年癸卯（1843）.....
道光二十五年乙巳（1845）.....
道光二十六年丙午（1846）.....
道光三十年庚戌（1850）.....
咸丰元年辛亥（1851）.....

咸丰四年甲寅 (1854)	16
咸丰五年乙卯 (1855)	16
咸丰六年丙辰 (1856)	18
咸丰七年丁巳 (1857)	19
咸丰八年戊午 (1858)	19
咸丰九年己未 (1859)	21
咸丰十年庚申 (1860)	21
咸丰十一年辛酉 (1861)	22
同治元年壬戌 (1862)	24
同治二年癸亥 (1863)	27
同治三年甲子 (1864)	30
同治四年乙丑 (1865)	32
同治五年丙寅 (1866)	40
同治六年丁卯 (1867)	60
七年戊辰 (1868)	78
同治八年己巳 (1869)	95
同治九年庚午 (1870)	110
同治十年辛未 (1871)	120
同治十一年壬申 (1872)	129
同治十二年癸酉 (1873)	145
同治十三年甲戌 (1874)	158
光绪元年乙亥 (1875)	171
光绪二年丙子 (1876)	189
光绪三年丁丑 (1877)	203
光绪四年戊寅 (1878)	219

光绪六年庚辰 (1880 )	.....
光绪七年辛巳 (1881 )	.....
光绪八年壬午 (1882 )	.....

第 二 册

光绪九年癸未 (1883 )	.....
光绪十年甲申 (1884 )	.....
光绪十一年乙酉 (1885 )	.....
光绪十二年丙戌 (1886 )	.....
光绪十三年丁亥 (1887 )	.....
光绪十四年戊子 (1888 )	.....
光绪十五年己丑 (1889 )	.....
光绪十六年庚寅 (1890 )	.....
光绪十七年辛卯 (1891 )	.....
光绪十八年壬辰 (1892 )	.....
光绪十九年癸巳 (1893 )	.....
光绪二十年甲午 (1894 )	.....
光绪二十一年乙未 (1895 )	.....
光绪二十二年丙申 (1896 )	.....
光绪二十三年丁酉 (1897 )	.....
光绪二十四年戊戌 (1898 )	.....
光绪二十五年己亥 (1899 )	.....
光绪二十六年庚子 (1900 )	.....
光绪二十七年辛丑 (1901 )	.....

光绪二十九年癸卯 (1903)	504
光绪三十年甲辰 (1904)	512
光绪三十一年乙巳 (1905)	520
光绪三十二年丙午 (1906)	532
光绪三十三年丁未 (1907)	539
光绪三十四年戊申 (1908)	551
宣统元年己酉 (1909)	558
宣统二年庚戌 (1910)	566
宣统三年辛亥 (1911)	572

下篇 中华民国船政大事编年 (1912—1949)

民国元年壬子 (1912)	588
民国二年癸丑 (1913)	599
民国三年甲寅 (1914)	610
民国四年乙卯 (1915)	616
民国五年丙辰 (1916、洪宪元年)	623
民国六年丁巳 (1917)	626
民国七年戊午 (1918)	635
民国八年己未 (1919)	655
民国九年庚申 (1920)	666
民国十年辛酉 (1921)	674
民国十一年壬戌 (1922)	681
民国十二年癸亥 (1923)	688

第 三 册

民国十三年甲子 (1924)	703
民国十四年乙丑 (1925)	711
民国十五年丙寅 (1926)	720
民国十六年丁卯 (1927)	728
民国十七年戊辰 (1928)	742
民国十八年己巳 (1929)	756
民国十九年庚午 (1930)	768
民国二十年辛未 (1931)	779
民国二十一年壬申 (1932)	796
民国二十二年癸酉 (1933)	807
民国二十三年甲戌 (1934)	820
民国二十四年乙亥 (1935)	836
民国二十五年丙子 (1936)	850
民国二十六年丁丑 (1937)	857
民国二十七年戊寅 (1938)	880
民国二十八年乙卯 (1939)	887
民国二十九年庚辰 (1940)	898
民国三十年辛巳 (1941)	905
民国三十一年壬午 (1942)	910
民国三十二年癸未 (1943)	915
民国三十三年甲申 (1944)	919
民国三十四年乙酉 (1945)	927

民国三十五年丙戌 (1946)	938
民国三十六年丁亥 (1947)	948
民国三十七年戊子 (1948)	960
1949 年己丑	965

第二部分 近代中国船政统计资料

上篇 近代中国船政机构职官表

一、晚清船政机构职官表

(一) 清季福建船政职官表	988
(二) 清季福建船政学堂职官表	996
(三) 清季福建船政轮船队职官表	1002
(四) 清季江南制造总局 (江南船坞) 职官表	1010
(五) 清季天津机器局暨大沽船坞职官表	1014
(六) 清季金陵制造局职官表	1016
(七) 清季广东黄浦船局职官表	1017

二、北洋政府时期船政机构职官表

(一) 北洋政府时期大沽造船所职官表	1019
(二) 北洋政府时期江南造船所职官表	1020
(三) 北洋政府时期福州船政局职官表	1022
(四) 北洋政府时期厦门造船所职官表	1024
(五) 北洋政府时期黄埔 (广南) 造船所职官表	1025
(六) 北洋政府时期海军教育训练机构职官表	1026

三、南京政府时期船政机构职官表

(一) 南京政府时期马尾造船所职官表	1031
(二) 南京政府时期江南造船所职官表	1033
(三) 南京政府时期大沽造船所职官表	1039
(四) 南京政府时期厦门造船所职官表	1040
(五) 南京政府时期黄埔(广南)造船所职官表	1041
(六) 南京政府时期东北造船所职官表	1042
(七) 南京政府时期海军新舰监造办公处职官表	1043
(八) 南京政府时期海军航空处职官表	1044
(九) 南京政府时期海军军械处职官表	1045
(十) 南京政府时期海军造械厂职官表	1047
(十一) 南京政府时期海军水雷制造处(所)暨海军工厂职官表	1048
(十二) 南京政府时期海军工厂职官表	1050
(十三) 南京政府海军教育训练机构职官表	1051

四、战后海军造船所职官表

战后海军造船所职官表	1054
------------------	------

下篇 上海修造船厂建设年代与变化情况表(1852-1949年)

上海修造船厂建设年代与变化情况表(1852-1949年)	1066
------------------------------------	------

第 四 册

第三部分 近代中国船政文献选编

上篇 晚清船政奏议汇编

晚清船政奏议汇编卷一 左宗棠一

试造轮船先陈大概情形折	1073
请派重臣总理船政折	1091
筹拨购买轮船厂机器等件银两折	1099
开造轮船请暂动结款折	1107
闽海关展限月协五万两请拨充轮船经费片	1113
据实复陈片	1115

晚清船政奏议汇编卷二 左宗棠二

详议创设船政章程折 (清单两件附)	1121
道员叶文澜等交船政差遣片	1141
陈奏仍会后衔片	1145
改用铁板船槽片	1147
道员胡光墉未能常川在闽片	1151

晚清船政奏议汇编卷三 沈葆楨一

恭谢天恩驰报任事日期兼沥下忱折	1161
察看福州海口及船坞大概情形折	1173
洋将到闽日期折	1183
谨陈洋匠购器催工详悉情形折	1185

船政创始在在需才宜固人心以全大局折	1193
船政需人请留局员差遣片	1199
晚清船政奏议汇编卷四 沈葆楨二	
报明造船开工日期并船厂一切情形折	1207
船政提调等员到工日期片	1221
洋将继续招员匠到工并船厂现在情形折	1225
代奏叩谢天恩折	1231
游击杨廷辉暂缓进京留带船政水师营片	1235
船政需人请留员襄办提调事务片	1237
择建神宫仰恳御书匾额折	1239
江岸坍塌逼近船台谨陈筹堵情形折	1243
晚清船政奏议汇编卷五 沈葆楨三	
机器到工已齐并船厂现在情形折	1253
周提调请假回籍省亲片	1269
委员郑应奎积劳病故请予恤典片	1271
恭谢天恩折	1273
恭谢天恩准抵销降级处分折	1277
暹罗船木到工折	1281
暹木陆续到工第一号船身告成折	1287
委员驰赴暹罗办木片	1295
请飭吴道赴闽襄理片	1299
晚清船政奏议汇编卷六 沈葆楨四	
第一号轮船下水并续办各情形折	1305
第一号轮船专员监驶入津候验折	1313