



吉林省地方志资源开发立项项目

吉林水师营

劉延中題



李天林 主编

吉林人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

吉林水师营：全3册 / 李天林主编.

长春：吉林人民出版社，2012.5

ISBN 978-7-206-08884-1

I. ①吉…

II. ①王…

III. ①海军—军事史—吉林省—明清时代

IV. ①E294

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第078673号

吉林水师营（全三册）

主 编：李天林

责任编辑：王一莉

吉林人民出版社出版 发行(长春市人民大街7548号 邮政编码：130022)

印 刷：北京启航东方印刷有限公司

开 本：787mm×1092mm 1/16

印 张：37 字 数：300千字

标准书号：ISBN 978-7-206-08884-1

版 次：2012年5月第1版 印 次：2012年5月第1次印刷

定 价：540.00元

如发现印装质量问题，影响阅读，请与出版社联系调换。

《船营区地情》丛书编纂委员会成员

名誉主任：李天林 区委书记

陈 强 区委副书记、区政府区长

主 任：王石红 区政府副区长

副 主 任：王宏家 区档案局局长

委 员：刘学君 袁明才 李梦顺 李启楠 张旭民 赵海峰 任 意 王尚义 陈继光
张萌慧 徐林轩 宋光辉 冯立君 张洪涛 赵梓富 范 鑫 黄 健 韩德安
段继光 赵树宝 刘 刚 齐 鹏 张泽生 马成文 毛长文 王 丹 张国太
关海舒 朱玉波 张 震 孙晓光 刘 慧 陈忠权 王太敬 孟兆林 李云峰
宋敬人 赵跃祥 董士吉 张瑞丽 杨丽莉

吉林市地方志编纂委员会地情书审稿验收组：

组 长：王振夫

副 组 长：王明辉 赵健敏

吉林省地方志资源开发立项项目审验组：

刘淑坤 李云鹤 严 寒 张孟桐 常京锁

《吉林水师营》编纂工作人员

主 编：李天林

副 主 编：陈 强

执行主编：王石红 王宏家

责任副总纂：盛 楠 杨丽莉

主 笔：赵友三 翟立伟

编 辑：姚相如 盛馨影 于天顺

编 务：盛 夏 刘铁寒 魏鹏博 曲红岩 骆树乔

图片提供：翟立伟

资料汇编：皮福生

版式设计：盛 楠

前言

为弘扬历史文化，促进我区文化旅游产业发展，提升区域综合竞争力，船营区委、区政府开发编辑了《船营区地情》系列丛书，对于增强全区文化软实力和凝聚全区上下团结奋进的精神力量，都具有十分重要的意义。

船营区历史悠久，文化底蕴厚重，是吉林市的发祥地和古城旧址，迄今已有339年的历史。早在清朝顺治十五年（1658），清政府在现临江门一带造船，将此地称为“船厂”。康熙十二年（1673）清政府派宁古塔副都统安珠瑚率八旗军3000人移至现临江门一带安营，筹备建城之事，由此得“船营”之名，同年始修乌拉城池。吉林水师营便驻扎在江边，是清代军事建制，在反击沙俄的两江口战斗和雅克萨自卫反击战中战功卓著，为保卫祖国立下了汗马功劳。康熙二十一年（1682），康熙皇帝亲自检阅吉林水师营，并写下了著名的《松花江放船歌》，从此吉林有了“江城”这一别名。纵览船营历史，“船厂文化”在某种程度上代表了吉林市的历史特色和根源性质，是吉林市满族文化中具有重要地位和作用的组成元素。

按照《2012年吉林市文化旅游产业发展实施意见》的安排，船营区承担建设水师营博物馆的任务。为配合水师营博物馆项目建设，区档案部门（区地方志办公室）工作人员经过近半年的辛勤努力，编辑了《船营区地情》系列丛书。其中，《吉林水师营》详细记述了明清两朝在吉林兴建水师营，以及康熙、乾隆两位皇帝东巡吉林的历史，再现了古城“船厂”成为清朝统治松花江以东地区的政治、经济、军事、文化中心的历史进程；《船厂故事》搜集了100多个生动、有趣的民间故事，栩栩

如生地讲述了当时的风土人情，使人感受到浓厚的生活气息，是对《吉林水师营》内容的补充；《船营老照片》中包含了400余张珍贵图片，内容涵盖了老船营区政治、经济、军事、文化、民俗等方面，再现了清末、民国时期吉林老城的面貌，图文并茂、雅俗共赏，不失为一本很好的乡土教材。《船营区地情》系列丛书是了解船营历史的重要资料，是船营区文化事业发展的一项可喜成果，更是船营区委、区政府向党的十八大的一次诚挚献礼。

《船营区地情》系列丛书在资料收集整理以及编纂过程中，承蒙省、市有关单位和社会文史界知名人士的鼎力相助和热情支持。值此丛书即将面世之际，谨向为丛书编纂出版做出贡献的单位和个人致以深深的谢意。由衷希望《船营区地情》系列丛书对全区经济发展和社会进步产生积极作用，激励全区干部群众进一步了解历史、认识区情，为建设和谐、富裕、幸福的新船营做出更大贡献。

《船营区地情》丛书编纂委员会

船营区地方志办公室

2012年5月4日

吉林市是一座历史悠久，同时又兼具山水形胜的国家历史文化名城。它座落于美丽的松花江畔，四面青山环绕，中间一道大江滚滚奔流，这山与水的交汇不仅给这座城市平添了几分壮丽，更使它赢得了“江城”的美誉。

人们大略知道，吉林市的名称是由满语“吉林乌拉”简化而来的。而“吉林乌拉”（在历史上还曾写作稽林乌拉、鸡林乌拉，乌拉鸡陵；吉林为沿，乌拉为江）在满语中正是“沿江城市”之意。

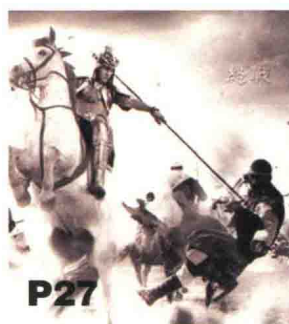
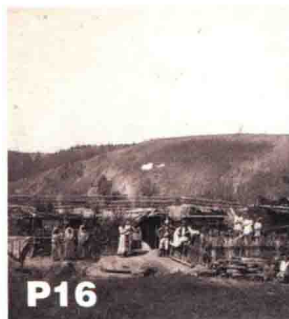
在吉林市回环流淌的这一条松花江，是东北地区最重要的一条大河，它纵贯南北，奔流数千里，养育了东北大地的许多民族。同时，它还推进了社会进步，催生出古代的造船业，最终使得吉林这座城市、设在这座城市的“船厂”以及随之组建的“吉林水师营”，在保卫东北边疆，抗击外来侵略、维护国家领土完整的斗争中建树起不朽功勋，从而在国家、民族的记功簿上留下光耀千秋的一页。



目录

吉林水师营 JILIN SHUISHIYING

- 1~12 | 第一章 船厂与吉林城的兴起
- 13~18 | 第二章 吉林船厂和吉林乌拉城兴起的背景
- 19~32 | 第三章 清王朝抗击入侵的对应措施
- 33~46 | 第四章 康熙帝的固边大业
- 47~54 | 第五章 雅克萨之战与尼布楚条约
- 55~62 | 第六章 吉林城与清王朝
- 63~88 | 余 论
- 89~153 | 附 录
- 154 | 后 记



第一章 船厂与吉林城的兴起

吉林市的名称是由满语“吉林乌拉”（简化而来的。而“吉林乌拉”（在历史上还曾写作“稽林乌拉”、“鸡林乌拉”、“乌拉鸡陵”、“吉林为沿”、“乌拉为江”）在满语中正是“沿江城市”之意。



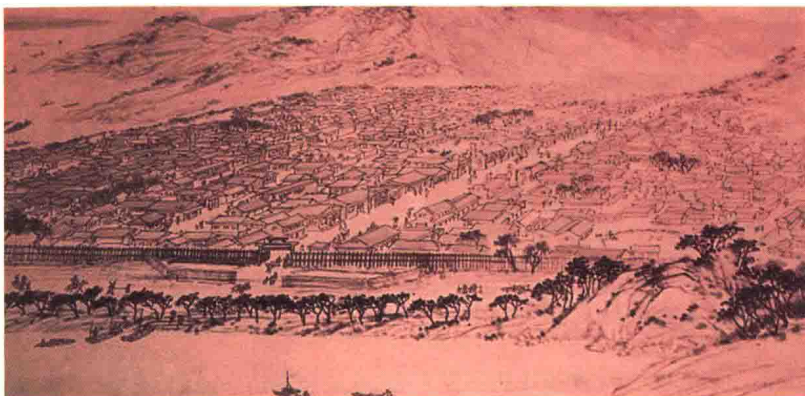
第一节 “先有乌拉街，后有吉林城”

“吉林乌拉”城，即现吉林市船营区的主城区，始建于康熙十年（1671），建成不久即被用作“镇守将军”驻地，成为清王朝的一个军政重镇。然而在清至民国的数百年间，社会上却始终流传一个说法，就当时设有“打牲乌拉总管衙门”的“大乌拉”（今为龙潭区乌拉街满族镇）与驻有“镇守将军”的“吉林乌拉”相比较。

这个说法的原形是“先有大乌拉，后有小乌拉”。它的最初提出并不在民间，而是出于官方。为了区别近在咫尺的“打牲乌拉”和“吉林乌拉”，一些官员在言谈和行文中不知不觉地把建置较早的“打牲乌拉”称为“大乌拉”，兴建较晚的“吉林乌拉”自然就成了“小乌拉”。这样的意思传播开来，就有了“先有大乌拉，后有小乌拉”的说法。后来，“吉林乌拉”“从汉语而简”，直接称为吉林城，没有了两个“乌拉”并列的前提，这个说法也就调整为“先有乌拉街，后有吉林城”。

“嘎”是清代满族地方行政机构“噶珊”（乡、村镇）的简称，代指街道、地方，由于它的语义和读音（ga）与东北方言中街道的“街”字（gai）很相近，经完全汉化后就变成了“先有乌拉街，后有吉林市”。

三个历史阶段的说辞稍有差异，却表达同一个意思，可见这一说法的传播时间之久和传播范围之广。那么，它说得对不对呢？单纯从提出这一说法的现实与当时人们可感知的历史来看，这个说法当然是正确无误的。首先，早在“吉林乌拉”建城前若干年，清廷就在“大乌拉”设置了“乌拉嘎”，后又建置了专为宫廷贡奉东北土产方物的“打牲乌拉总管衙门”，这一机构和所建的城堡确实比后建的“吉林乌拉”“先有”很多年。其次，“大乌拉”是一座古城，它的区域原为明代海西女真“扈伦四部”之一乌拉（又写作兀刺、乌刺、吴刺）部的中心，也即部主纳齐布禄、布颜至布占泰一系世代居住并施行



吉林木城模型

统治的地方，它的建城史可以溯至明初洪武年间。这座古城的规模很大，占地90万平方米，有夯土版筑的内、中、外三道城垣。尽管由于遭遇努尔哈赤兼并的残酷战争，古城被彻底破坏，房屋焚毁、城垣坍塌，但其遗址尚在，基础犹存，更带有历史的沧桑感，以这样的古城来比较康熙十二年才兴建完成的“小乌拉”木城，当然是“先有”了数百年。

从以上两个方面来说，关于两个“乌拉”比较的说法是符合实际的，因此也是正确的。但是，如果推而广之，把这一说法和它的内容作为判定吉林市建城史的唯一依据，那就不免以偏概全，失于偏颇了。这里暂不涉及吉林市的建城时间，只想提出并说明另外一个相关问题，那就是“大乌拉”即“打牲乌拉”既然建成多年，并且具有一定规模，那么清廷与当时的宁古塔地方为什么不就“大乌拉”进行扩建，或对废弃

的古城加以复建，却偏偏要舍近求远，避易就难，跑到上游几十公里的地方，在当时一片草莽的江岸上建造一座新城呢？

这是一个从未有人提出过的问题。因为兴建“吉林乌拉”城的既成事实，不需要人们提出这一问题；此后吉林城的发展和它所占据的重要地位，也无须人们回答这一问题。这里之所以提出来，是要说明一个道理。在兴建“吉林乌拉”当时，朝廷，也就是国家，需要一个摆放船厂，同时又能充当水陆运输枢纽的城市。能够符合这一特殊需要的地方不多，同在松花江畔的“大乌拉”连同已废弃的古城不具备必要的条件，其他江岸也不具备，只有“大乌拉”上游的这一段江岸，既有宽阔的江面，又有舒缓的江湾，完全符合兴建这样座城市的一切条件，于是就有了吉林乌拉新城的拔地而起，也才出现了“先有大乌拉，后有小乌拉”的一段佳话。

第二节 先有船厂，后有吉林城

清王朝兴建“吉林乌拉”城是为了设置“船厂”，建立松花江上的水运枢纽。但这并不等于说一定是先建城，然后才有船厂。事实上是在兴建“吉林乌拉”城之前的许多年，在元代和明代就已经有了船厂。

船，我国最早称为“舟”，这是一个象形字，取像小船的形状，后来通称为船、船只、船舶。古人云，“作舟以行水”（《考工记·总序》），用作水上的运载工具。认真说起来，人类造船的历史十分久远，早在石器时代就出现了将一段圆木中间挖空的“独木舟”，这是船的最初形态，也是“舟”，字的造字依据。从社会发展史的角度来看待，船的出现是人类的创造性发明，也是社会文明的一个进步，是古代先民在生产、生活的过程中基于渔猎捕捞、横越江河以及水上运输的需要加工制造出来的。

从1920年代就开始研究东北史的著名学者金毓黻先生曾就东北地区的民族

构成提出一个观点：“迨有史以后，山东半岛的汉人，借舟楫之利，渐多渡海而北”（《东北通史》）。金先生的观点是正确的，只是这里说的不够全面。中原民众进入东北，当然也包括东北民族到中原去“朝贡”与交流，并不只是“渡海”一条通道，更多的还是沿陆路而行。而陆地通道也不仅限于辽西走廊一途，在不同的历史时期，曾经有肃慎入贡道、“孤竹道”、秦北方驰道、曹魏“乌桓道”、渤海朝贡道以及元、明、清三代的驿道等多条通道（见王绵厚、李健才著《东北古代交通》）。而且，东北民族的早期造船技术，并不是中原民众带入的。

古籍中，汉“挹娄……便乘船，好寇盗”（《后汉书·东夷列传》），“混同江（松花江）之地，其俗剝（ku，剖开并挖空）木为舟，长至八尺，形如梭”（《契丹国志》）的记载，记录了东北地区早期造船和用船的情况。挹娄，系汉魏时期的部族名称，属肃慎族系，为



吉林编筏木材

满洲民族的先世。该部族曾长期生存在南起张广才岭，东、北至今日本海和鄂霍茨克海的广阔区域，在现由佳木斯、双鸭山两市管辖的数万平方公里沃野上，依然留有包括友谊县凤林“王城”在内的数百座古城池遗址（高波《东北三江流域古代城址》）。

前引说明，古代东北民族的原始造船术是在当时当地的生活、生产条件下独自形成的；同时，古文献的记载也被现代考古所证实，证明古人的记述是真实可信的。但是，严格地说，这样的独木舟，也包括清代中期仍然使用的“威呼”，只是舟船的雏形，还算不上真正

的船。

真正意义的船，可以称之为“木板船”。它与独木舟的一个差别是制造的工具不同。恩格斯曾指出，“火和石斧通常已经使人能够制造独木舟。（《家庭、私有制和国家的起源》）”，这也就是说，独木舟是在生产力极为低下的年代，用最简易的工具将圆木挖空制成的，而木板船则是在人类有了金属工具，能够把圆木剖成木板之后产生的。第二个差别是两者的体量、结构、性能都不同。独木舟的构造是一段挖空的圆木，其容积即承载极为有限；而木板船由于是用木板钉制而成的，有船舱、甲

材木ノ江花松林吉



船厂旧址

板和不断改进的线型船体结构，因而就有了更大的承载空间和安全性能，特别是后来又通过设置桅杆和风帆，巧妙借助自然的风力，更使这种木板船增强了远程运载能力。据学者研究我国的木板船最迟产生于夏代，在河南偃师、河北唐山的古遗址里，都曾发现当时的冶炼作坊和青铜锯、镑、凿以及规、矩、准绳一类木工工具（《中国航海史》）。相比较之下，东北地区的木板船比中原地区出现的晚，但史籍中也有唐代渤海郡国从水路赴长安朝贡、越海与日本通商以及金代通过漕运向上京会宁府（今

黑龙江省阿城市）运送粮食的片断记载，因当时用船数量不多，资料又极匮乏，不赘述。

在东北地区大量造船和使用船只的是元代。

公元13世纪初期，生活在北方草原的蒙古民族兴起，经过几十年的征战，统一了整个中国，建立起元朝（1271~1368）。蒙古民族固然是马上民族，凭借强悍的骑兵纵横天下，但在东北地区却经常借用船队来运送兵马和粮草。如至元二十三年（1286），“以兵万人，船千艘，征骨嵬（《元史·世祖本

纪十一》) ”；至元二十九年(1292)

“出征女真纳里哥……行中书省具舟给粮”(《世祖本纪》十四)，都是用船的事例。引文中的“纳里哥”是“混同江”(今称黑龙江)下游与入海口一带；“骨嵬”是分布在库页岛(今俄称“萨哈林”岛)的民族，也作“苦兀”、“苦夷”，清代称为库野、库叶或库页，后也用作该民族所处地方的名称。

同时，史书中还有多处关于造船的记载，如至元二十一年(1284)“夏四月”，“命开元等路宣慰司造船百艘，付狗国戍军”，二十二年(1285)“六月庚戌，命女真、水达达造船二百艘及造征日本迎风船”(《世祖本纪》十)。

开元路，系元代管辖东北地区女真人的行政机构，其辖区包括松花江流域和嫩江、黑龙江、图们江、绥芬河、乌苏里江等区域，后将东部析出，另设一个水达达路，又称水达达女真，用以管辖混同江下游和乌苏里江两岸靠渔猎为生的女真各部。“狗国”则是指松花江与黑龙江、乌苏里江交汇处赫哲、费雅喀等族生活的地区，当地因行猎、拉船和拖拉爬犁的需要，多养犬，清代称为“使犬部”。元代所造的船是要从松花江中上游直驶下游，有些还要渡过赛哥小海(今称鞑靼海峡)，驶达骨嵬(库页岛)，应该是适于远航的大型船只。而“征日本迎风船”则是应元军征伐日

本之需而建造的大型帆船。

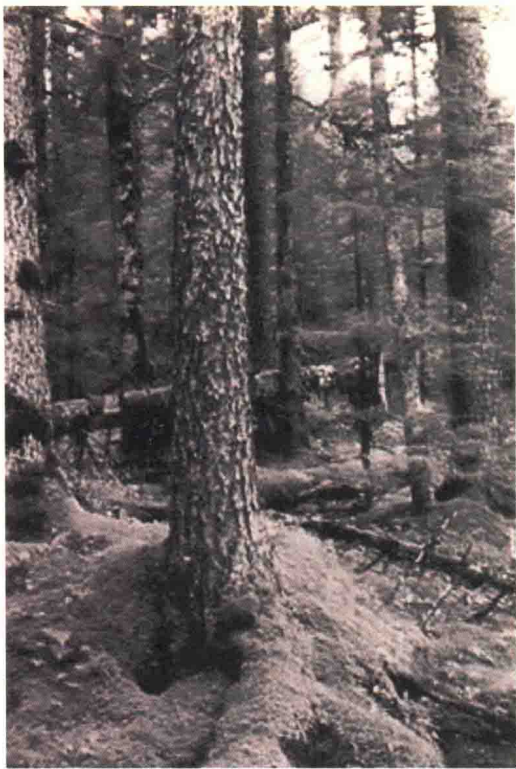
为了迫使日本臣服，元世祖忽必烈曾于至元十一年(1274)三月和十八年(1281)两次派兵征伐。第一次乘战船900艘，第二次更达1400艘之多，分别由东南沿海地区、高丽(今朝鲜半岛)和“开元路”负责制造。开元路的治所在“黄龙府”(今吉林省农安县)，离它最近的就是今吉林市所在的江段。这一带盛产木材，又有宽阔舒缓的江湾，适于设置造船基地，当船舶造成后又可以通过江道直通入海口，转驶东征军集结的合浦(今韩国全罗南道马山)港，应该是一个最为恰当的地点。惜于文献失载，遗迹不存，现已无证可寻。但从洪武三年(1360)冬，原任元“辽阳行省平章”刘益“以辽阳州郡地图并籍其兵马钱粮之数，遣右丞董遵、佾院杨贤来降”(《明太祖实录》卷61)，即献出全部档案图录的史实与此后亦失哈于永乐九年(1411)直赴特林以及永乐十八年(1420)刘清奉旨造船的时间脉络来分析，明代船厂的选址并不是经踏察遴选后确定的，很有可能是按原“辽阳行省”的图籍所记，对前代遗址的沿用。

明代船厂的设置时间和设置地点是十分明确的，见之于《明实录》、明人著作和奉命造船的“钦委造船总兵、驃骑将军、辽东都司都指挥使”刘清本人题刻的摩崖石碑。三者所证互相契合，

充分说明其事的真实无讹。

刘清将军题刻的摩崖碑石，位于丰满区江南乡阿什村松花江东岸，现名“明代阿什哈达造船遗址”。伴随着它于1961年4月13日被评定为“吉林省重点文物保护单位”，已经广为人知，并且得到了学界的深入研究。对于明代在松花江造船的历史事实及其历史意义，学者们的认识是一致的，没有任何异辞，只是在几个细小问题上略存有一点分歧。

一是东岸与两岸。阿什哈达摩崖位于松花江北流东拐处的东岸，也即江流方向的右岸，摩崖碑刻即在其面江一



吉林窝集

侧。有学者依据刘清将军永乐十八年领军“来此”的文字，认为船厂位置就在摩崖之下或其附近（《吉林师大学报》1978年3期）。此种说法之偏狭，直如胶柱鼓瑟。其实，此邦、此地、此一江段均是刘清题刻的原意，并不在摩崖之一“点”。对此，已有学者引述明《辽东志》（松花）“江上有河曰稳秃，深山多产松木，国朝征奴尔于此造船”（卷九）的一段文字，主张船厂在有稳秃河（今称温德河）流入的西岸，即江流方向左岸的河口一带（丛佩远、宋德金《明清时代吉林船厂建置年代考》）。这一观点远比前说更为接近事实。观察两岸地形，东岸一侧矮山相连，平地较少，而西岸一侧岸边平坦，土地宽阔，特别是松花江道从温德河口处渐向东拐，逐渐呈一弧形，江水流速也较缓，更适宜设置船坞和船台。除了上述的基本条件外，还有一个最简单的道理：造船需用的麻线、铁钉、桐油等材料，还有人吃马喂的粮草，都是从西岸后方的辽阳（也包括元代开元路治所黄龙府）征调运送过来的，除非此岸根本不具备条件，否则领军者是不会自找麻烦地把这些日常消耗的大批辘重运到对岸去扎营盘的。至于刘清将军题刻的碑石，是因为江岸两侧山岭不多，且多有植被，有山石裸露，又下临江岸者只有坐落在船厂对岸的阿什哈达一处，刘清将军到