福建船政局史事纪要编年

清同治五年至宣统二年

一八六六年至一九一〇年

郑剑顺

厦门大学出版社



需要全本请访问 www.ertongbook.com

福建船政局史事纪要编年

清同治五年至宣统二年
（1866年至1910年）

郑剑顺

厦门大学出版社

[闽]新登字 09 号

福建船政局史事纪要编年

清同治五年至宣统二年

(1866 年至 1910 年)

郑剑顺

厦门大学出版社出版发行
福建省新华书店经销
三明地质印刷厂印刷
*
开本 787×1092 1/32 6.625 印张 150 千字
1993 年 10 月第 1 版 1993 年 10 月第 1 次印刷
印数:1—1000 册
ISBN 7—5615—0825—5/K・140
定价:5.00 元

序

福建船政局是中国近代史上洋务运动初期创办的全国最大的造船基地。中国的轮船制造业和近代海军在这里揭开了历史的帷幕。研究该企业的历史，探讨其兴衰成败，是近代经济、军事、政治、文化研究的一个重要组成部分，对今天的现代化建设事业无疑也有多方面的借鉴意义。可惜，这项工作的起步是晚了一点。建国后的头三十年对该企业历史的研究，几乎是一片空白，在报刊上发表的专论文章只有寥寥三四篇。改革开放的十多年来，学术风气浓厚，百花竞艳，该企业史的研究状况随之改观。据不完全统计，至去年止，已见到的报刊上发表的有关文章近五十篇，论著两本。成绩是可观的。在已经发表刊行的有关文章、论著中，对该企业的评价存在一定的分歧，这是正常的、不奇怪的。但论点根源于资料。掌握丰富的第一手资料是研究工作首要的条件。为帮助研究工作的进一步开展，郑剑顺同志提供了一本不加评论、不带观点的资料编辑——《福建船政局史事纪要编年》。编者从多种史籍中摘要辑录了船政局的有关史实、史料，给人以简明、真实的感觉。在船政创办的前四十余年中，读者可以从这些按年、月、日编排的重要史实、史料中看到船政创办、发展、衰败的具体情况，从而自己作出正确的评价。这是编者为船政研究提供的一大方便，是很值得欢迎的贡献。

为历史人物写传、修年谱，这是我们常见的。为一个近代企业修“年谱”，相对而言，还是不多。《编年》称得上是福建船政局的年谱资料。这不能不是史学园地中绽开的一朵新花。我们在史学研究中，常因史料的时间不清楚，而感到迷茫，难以得出正确的论点。如果有更多的近代企业、学校、军队……等各方面“编年”出现，那么，对近代史研究的深入将起很好的推进作用。这是史学研究中一项值得提倡的、扎实的、有意义的基础工作。

郑剑顺同志勤于治学、孜孜探索，是我们熟悉的一位步入中年的史学工作者。他的这本编著初稿早在1984年就送到我的面前，我曾经在撰文时使用过，觉得很有参考价值。可惜该书迟迟未能付梓面世。这次，他告知我马尾造船厂和福州市解困住宅建设开发公司热心资助出版的消息并要我为该书作序，我为之兴奋，此书终于能与读者见面，不负编者一番苦心；又高兴地见到有马尾造船厂和福州市解困住宅建设开发公司这样关心文化事业的领导，慷慨支持、大力帮助史学研究成果的出版。如果社会上多一些这样的单位、这样的领导，祖国学术研究的繁荣将是大有希望的。

罗耀九

需要全本请访问 www.ertongbook.com

编辑说明

一、本书采用编年形式，辑录有关上谕、奏折、报刊报道、外人记载等资料，将福建船政局主要史事：船政的议办、立约、选址、开工、设厂、募员、购料、造船、管理、人事更替、人才培养、收效、弊端及有关建议、主张、批评等等情况依照年月日顺序编排，为读者了解和学习、研究船政局历史及洋务运动史提供方便。本书所编起止时间从清同治五年至宣统二年（1866年至1910年）。1911年至1949年的船政史事将续编成册，另为刊行。

二、只客观记事，并辑录重要史料，编者不加评论。

三、为了与史事保持一致，本书纪年采取帝号纪年，月、日为阴历。公元纪年和阳历在括号内注明。

四、本书主要从下列史籍中选录有关资料、整理出史实：

A、中国近代史资料丛刊《洋务运动》

B、孙毓棠编《中国近代工业史资料》

C、中国近代史资料汇编《海防档》乙，福州船厂

D、陈真编《中国近代工业史资料》

E、《光绪朝东华录》

F、左宗棠、沈葆桢、李鸿章等文集

G、《船政奏议汇编》

H、《船政奏议续编》

五、引录资料均注明出处。如同书重复出现较多者，以代号标明，节省篇幅。例如：中国近代史资料丛刊《洋务运动》，本书征引较多，二次以上出现时，即以代号“A”标明。“A，五，页10”即是“中国近代史资料丛刊《洋务运动》(五)，页10”。又如：中国近代史资料汇编《海防档》乙，福州船厂，二次以上出现时，即以“C”标明。“C，一，页20”即是“中国近代史资料汇编《海防档》乙，福州船厂(一)，页20”。

六、附录《福建船政局研究论文索引》所列系建国后至1992年报刊发表论文。限于识见，可能开列不全面，仅供参考。

编　者

目　录

序 …… 罗耀九
编辑说明 …… (1)
福建船政局史事纪要编年 …… (1)
同治五年 …… (1)
同治六年 …… (8)
同治七年 …… (13)
同治八年 …… (18)
同治九年 …… (23)
同治十年 …… (24)
同治十一年 …… (27)
同治十二年 …… (36)
同治十三年 …… (42)
光绪元年 …… (44)
光绪二年 …… (51)
光绪三年 …… (57)
光绪四年 …… (59)
光绪五年 …… (63)
光绪六年 …… (67)
光绪七年 …… (74)
光绪八年 …… (78)
光绪九年 …… (79)
光绪十年 …… (84)

光绪十一年 …… (92)
光绪十二年 …… (100)
光绪十三年 …… (104)
光绪十四年 …… (110)
光绪十五年 …… (112)
光绪十六年 …… (115)
光绪十七年 …… (119)
光绪十八年 …… (121)
光绪十九年 …… (123)
光绪二十一年 …… (124)
光绪二十二年 …… (128)
光绪二十三年 …… (142)
光绪二十四年 …… (146)
光绪二十五年 …… (153)
光绪二十六年 …… (155)
光绪二十七年 …… (158)
光绪二十八年 …… (159)
光绪二十九年 …… (165)
光绪三十年 …… (170)
光绪三十一年 …… (173)
光绪三十二年 …… (179)
光绪三十三年 …… (183)
光绪三十四年 …… (190)
宣统元年 …… (192)
宣统二年 …… (193)
附录:福建船政局研究论文索引 …… (199)
编后记 …… (203)

福建船政局史事纪要编年

同治五年(1866年)

五月十三日(6月25日)

闽浙总督左宗棠上奏建议在"福建海口罗星塔一带"(马尾)设局制造轮船和"整理水师"。他认为从"巡洋缉盗"、"用兵出奇"、"漕政"、"海运"等方面,都"非设局急造轮船不为功"。先从外国购买机器,并"觅雇西洋师匠与之俱来",教造轮船,"成一船即练一船之兵"。(中国近代史资料丛刊《洋务运动》五,页5—9。以下简称A。)

左宗棠认为:"轮车机器、造铁机器,皆从造船机器生出,如能造船,则由此推广制作,无所不可。"从中外双方武备比较看,"陆地之战,彼之所长皆我所长,有其过之,无弗及也。若纵横海上,彼有轮船,我尚无之,形无与格,势无与禁,将若之何?此微臣所为鳃鳃过计,拟习造轮船兼习驾驶,怀之三年,乃有此请也。"(A,一,页18—19)

左宗棠的设厂造船设想曾与德克碑、日意格商量过。德克碑、日意格均为法国人。德克碑为法国海军少尉。同治二年一月十一日(1863年2月28日),他奉驻上海法国海军舰队司令伏恭(Faucon)命令,接统"常捷军"(亦称中法混合军或花

勇），配合左宗棠的楚军进剿浙江太平军。太平军被镇压后，他以功被清廷封为提督衔，授浙江总兵。同治三年（1864年），左宗棠驻军杭州时，德克碑与左宗棠讨论制造轮船问题，并表示可代为监造，“以西法传之中土”。之后，他回法国绘制船厂船式图册，逐款开列购买轮机、招募洋匠各事宜，寄由宁波税务司日意格转送左宗棠。德克碑自称曾将此事禀告过法国“君主”，得到允许。（参阅郭廷以《太平天国史事日志》，台湾商务印书馆，民国六十五年二月第二版，页967—1106；A，一，页19；A，五，页9等。）

日意格为法国海军上尉。咸丰六年（1856年），英国、法国发动第二次鸦片战争，他随军来华。七年（1857年）十二月，参加英法联军侵占广州。第二次鸦片战争结束后，他在中国海关任职。咸丰十一年（1861年）九月，任宁波海关税务司。任上，日意格出面组织常捷军，协助左宗棠部作战。以镇压太平天国功被清廷赏加总兵衔。左宗棠在杭州时，曾觅匠仿造小轮船。制成之后，在西湖试行，结果行驶不快。左宗棠询问德克碑、日意格，是何原因。德、日告诉左是轮机问题，建议从西洋购进轮机，并表示愿意代为监造。左宗棠称日意格和德克碑在诸洋将中“最为恭顺”，“一切均恪遵条约，毫无参差，”很得左宗棠赏识。（参阅郭廷以《太平天国史事日志》附录；《左宗棠全集》，上海书店影印本，第三册，页2441；A，五，页9等。）

六月初三日（7月14日）

清朝廷批准左宗棠在闽省择地设厂造船的建议。上谕中指出：“购买机器、募雇洋匠、试造火轮船只，实系当今应办急务”。所需经费，指定在“闽海关税内酌量提用”。如有不敷，准许“提取本省厘税应用。”（A，五，页10）

需要全本请访问 www.ertongbook.com

七月初九日(8月18日)

广东巡抚蒋益澧上奏议设船厂。奏称:"此时中外交际尚洽,急宜以防海盗平土匪为词。造船购炮,效其所长,省沿海师船岁修大修之资,以为经费。师船在洋运棹,非风不灵,若轮船则今日可剿虎门之贼,明日即可以剿南澳之贼。是三五号得力之轮船,即可以抵百十号循例之师船,计劳与费,正复相等,而效则过之。沿海富商大贾,亦准其租购轮船夹板,而籍其名于官,无事则任彼经商,有事则归我调遣。……若使各口有轮船二三十号,夹板船百十号,不惟壮我声威,亦且夺彼利权。""臣前路过闽省,督臣左宗棠与臣熟商,拟于沿海一带省分,建设铁厂,制造轮船,一面雇觅洋匠指授,一面选择聪明子弟入厂学习,各省不分畛域,合力经营,一遇有事,则如常山之蛇,击首尾应。臣复熟商督臣瑞麟,深以为然。"(中国近代史资料汇编《海防档》乙,福州船厂(一),页10—12。以下简称C。)

七月初十日(8月19日)

日意格(时任江汉关税务司)到闽。

是月,日意格与左宗棠同赴罗星塔一带,择定马尾山下地址,着手筹买民田,规划厂地,并议订保约、条议、合同规条。然后,日意格赴上海请法国总领事白来尼画押担保。(C,一,页20)

八月十七日(9月25日)

左宗棠调任陕甘总督。

八月二十七日(10月5日)

德克碑自安南到闽。“见日意格所拟各条，均以为然。”（C，一，页 18，页 20）

九月（10 月）

福州将军英桂、福建巡抚徐宗干奏报闽省绅民恳留左宗棠暂缓赴陕甘总督任，并认为创造轮船一事，机不可失。奏称：据在籍前江西巡抚沈葆桢并绅耆百余人联名呈称：“创造轮船一事，关系甚巨，非常之功，非他人任。夫轮船为万世之利，内而枢廷，外而疆吏，谋及乃心，而未敢上请者，非谓舍是别有长策也，即总督处心积虑于四五年以前而未遽上请者，非谓为是可以缓图也。趋事者时也，称事者地也，成事者人也。有其人其时无其地则事窒，有其时有其地无其人则事废。甚矣集事之难而机会之不可失也。

方今文德诞敷，恩信远讫，洋官效顺，助成战功，其国主深敦和谊，许以不传之秘输朝廷以坚永好，此其时也。船厂、铁厂择地极难，惟福州之马尾地方，川原平旷，土性坚实，此其地也。此总督所以处心积虑于四五年以前，必待粤寇肃清，凯唱入闽，始发是议也。特是洋人固深感恩德，无由自达其情，非见素所信服之人，易生疑畏。恩赏提督衔洋将德克碑等，隶总督部曲日久，相从于戎马危难间，推心置腹，非一朝夕，大员虽有贤智与总督相埒者，无征不信，是必总督乃其人也。……诚使督臣左宗棠驻闽中，豫将赴甘之师先行部署，俟外国工匠毕集，创造一有头绪，即移节西征，既省待兵待饷，又无顾此失彼之虑。”（A，五，页 14）

十月十三日（11 月 19 日）

清朝廷同意左宗棠的提议，委任丁忧在籍的前江西巡抚

沈葆桢总理船政，所有船政事务“准其专折奏事”，与福州将军、闽浙总督、福建巡抚“会商办理”。（A，页17）同时，派福建补用道员胡光墉、布政使周开锡，交沈葆桢差遣，经理“一切工料及延洋匠、雇华工、开艺局”等事宜。“缘胡光墉才长心细，熟谙洋务，……且为洋人所素信也。”（A，五，页16）

十月十五日（11月21日）

闽浙总督左宗棠奏报：船政局开办经费包括购买机器等件，需银十六万九千九百六十九两；保险包扎及募雇洋匠盘费需银二万九千五百十二两，德克碑、日意格借支薪水及来往盘费，并各洋匠借支薪工，需银一万九千三百七十两；又盖造铁厂、船槽、船厂、学堂，及外国员匠公所住屋，并制办一切用器，购买地基，约需银二十余万；约统计需银四十三四万两。该督臣奏请由闽海关四成结款项下动拨银四十万两，“嗣后再由闽海关税拨济。如尚不敷，即提闽省厘税，不得再动结款，以重部帑。”（孙毓棠编《中国近代工业史资料》第一辑，上册，页432—433。以下简称B）

十月十七日（11月23日）

左宗棠交卸闽浙督篆，遗任由福州将军英桂兼署。

十一月初五日（12月11日）

左宗棠奏称：“日意格等禀呈保约条议清折、合同规约各件，业经法国总领事官白来尼印押担保，臣逐加复核，均尚妥洽。”（A，五，页23）

“保约”中规定，日意格、德克碑在五年内（自铁厂开厂之日起），“保令外国员匠教导中国员匠，按照现成图式造船法

度，一律精熟，均各自能造制轮船，并就铁厂傢伙教令添造一切造船傢伙；并开设学堂教习法国语言文字，俾通算法，均能按图自造，教习英国语言文字，俾通一切船主之学，能自监造、驾驶，方为教有成效。”(A，五，页 36)

双方议定，日意格、德克碑每月薪银一千两。

“合同规约”中规定，由日意格、德克碑募雇法国员匠 37 名，“帮同造作理料”，期限五年。“凡有各局厂无论一切大小公事及与中国官长往来”，均为日意格、德克碑“分内之事”。“若遇各局厂公事，由本监督等或面谕，或出示晓谕，或札饬该正副监工同各工匠等，……认真照办”，等等。(A，五，页 44)

左宗棠奏报说：机器、轮机、钢铁等件，由日意格、德克碑回法国购办，并募雇员匠来闽。

左宗棠在奏折中提议在船政局开设学堂，“延致熟习中外语言、文字洋师，教习英、法两国语言文字、算法、画法，名曰求是堂艺局，挑选本地资性聪颖、粗通文字子弟入局肄习。”学习轮船制造和驾驶。(A，五，页 24)

船政局任命日意格为正监督，德克碑为副监督，“一切事务仍责成该两员承办”。(A，五，页 25)左宗棠与该两员议定，以五年为限(从铁厂开工之日起)，如能“教习中国员匠能自按图监造并能自行驾驶”，则加奖日意格、德克碑银各二万四千两。(A，五，页 26)

十一月初五日(12 月 11 日)

闽浙总督左宗棠奏称：原奏请拨闽海关结款银四十万两作为船政局创始经费，“尚不敷银七万余两，应在本年十二月起闽海关每月续拨银五万两内提用，以济要需。此项本系尽充轮船局每月经费，现在议定每月约以四万两为准，计可月存银

一万两。且目前未即开厂，以之移济创始经费，本属一事，更无庸另筹挹注。”总计创始经费为四十七万余两。（B，第一辑，上册，页433—434）

十一月十一日（12月17日）

福建巡抚徐宗干卒，以李福泰继任。

十一月十七日（12月23日）

船厂动工兴建。

十一月二十二日（12月28日）

日意格由香港返法购办机器物料及雇聘洋匠。

十一月二十四日（12月30日）

清朝廷批准左宗棠与日意格、德克碑所议订“保约”、“合同规约”等船政章程和艺局章程。上谕中指出：“此次创立船政，实为自强之计，……自当坚定办理，方能有效”。（A，五，页48）要求已赴任陕甘总督的左宗棠，“仍当预闻”船政。

船政局厂址选择在马尾，据日意格称，有如下原因：“这个港口容易设防；闽江江口小岛星罗棋布，群山环绕，宜于建设炮台；溯江上行十哩，两岸的山夹着江，只要布置几个水雷，便能阻住入侵的船只。船厂在此兴建，距省会较近，容易使高级官宪目睹制造，发生兴趣。此处又有重要的海关，船厂的经费较易筹措。泊船处所能停吃水至二十二三尺的船只，因此它的深度正适宜于船厂拟造的船只；船厂前即可停泊，对造船很有利。筹划时已经确知本省能供给大量木材及其他原料，可供各工厂之用；台湾产煤，离此不远；工资又很低廉。最后，也是最

主要的原因，即筹议创办的人是闽浙总督，船厂设在福州，便于他监督照顾。”(B，第一辑，上册，页 384)

十二月

是月起，闽海关按月于洋税项下拨银五万两，作为船政经常费。

同治六年(1867 年)

二月二十二日(3 月 27 日)

福州将军英桂致总署函称：正月十七日，闽海关税务司美里登具函申议试造轮船办理欠妥，请求暂缓办理。函称：“本税司深知西洋定例，外国幼童欲习技艺并学驾驶轮机等事，固系言语已通，必先入艺局学习文字图史算法天文地志等件，须学至五六年，然后入于本口内轮船之中习看机器，又须学至五六年，始能颇知头绪。是欲学全功者，非数十年难知奥妙。不意日、德二员如何朦混左宫保，欲使中国素不识外国语言文字之幼童人等，期于五年中能造机器，能驶轮船，本税司深知徒糜巨款，终无成功，故不得不及早申明。即以招募生徒学习外国语言文字一事观之，……福州设立艺局，其所延教读之师，系新加坡人，该人并无学问，延以为师，断不能启盲振聩，其为糜费已可知矣。……本税司近见日、德所议试办条约，诚似梦中行为，以梦中之行为而轻动国家之巨款，所糜经费，核实将过三倍，有何所益。……且内地试造之船，势必不及洋来惯造之坚，况试造之船，比诸购买者价尚高三倍。……本税司见此事料理欠妥，即法国钦差大臣亦虑有欠妥之处，所以不肯干预其事。……试办此事，原与本税司无相关涉，即日、德二员与本税

需要全本请访问 www.ertongbook.com