

· 海洋史研究 ·

## 清代前期出海帆船规制的变化与适用\*

朱 勤 滨

〔摘 要〕清代前期对于出海帆船尺寸的限制,可从规制的变化与适用两个方面加以考察。在平定台湾之前,清廷并未全面禁止船只下海,在某些时段或特定区域,办理了相关手续的合式船只允许出海,此期朝廷主要以桅杆数量来控制船只的大小。台湾底定后,清廷放开海禁,但对沿海船只,在桅杆禁限之外又新增了载重标准,国内沿岸贸易、捕鱼船以“五百石”为限,出国贸易洋船不受此约束。此后,桅杆限制流于具文,梁头取代载重量成为官方控制船只大小的主要手段,“一丈八尺”的规定主要适用于国内贸易商船,洋船受其影响较小;至嘉庆后期,国内商船也摆脱了该制的束缚。海防与民生是清前期出海帆船规制变化的双重制约因素,致使清廷在出海帆船规制与适用上呈现出内海、外洋有别,以及严宽不定的状态。

〔关键词〕清代;帆船;规制;变化;适用

〔中图分类号〕K249 〔文献标识码〕A 〔文章编号〕0583-0214(2018)06-0100-09

船只规制,是指政府对船体的各种管理规定,包括尺寸大小、桅杆数、烙号涂饰等。江河湖海皆有帆船,因海船流动空间广袤,难以约束,为防范风险,清廷对出海的民用船只尤为关注,出台了诸多管控举措。帆船是开展海洋活动的载体,其规制之松紧,反映的是政府对海洋以及中外交流之态度,关系渔业、交通、贸易之发展。鉴于此,研究清代海外贸易、中外关系、海疆海防、航运交通等领域的成果,多会提及出海帆船规制。然而在有关的比较研究中,普遍将清朝的规制固化为“禁海”,或曰“限制帆船尺寸”,以清廷议定的不许“打造双桅五百石以上违式船只出海”<sup>①</sup>、“海洋渔船,梁头不得过一丈”、“商贾船只,梁头不得过一丈八尺”<sup>②</sup>这些耳熟能详的定限,来论证规制对清代帆船发展造成的消极影响。鲜有研究者细致追问这些规制有无变化,以及如何变化?这些规制是否存在各自的适用范围<sup>③</sup>?本文以船只尺寸规制为中心,就上述问题略陈管见。

## 一 从桅杆到载重量的限制(1644—1683年)

清入关后,即奉行海禁政策。所谓“海禁”,不等于禁绝出海,而是指对下海作出一些规定或限制。下海的禁限有宽有严,严格者便是禁止船只入海,甚至是将沿海民众迁往内地。顺治三年(1646年)制定的《大清律集解附例》申明:“凡沿海去处,下海船只,除有号票文引许令出洋外,若奸豪势要及军民人等,擅造二桅以上违式大船,将带违禁货物下海,前往番国买卖,潜通海贼,同谋结聚,及为向导,劫掠良民者,正犯比照谋叛已行律处斩,仍枭首示众,全家发边卫充军……其小民撑使单桅小船,给有

\* 基金项目:国家社科基金重大招标项目“清代海疆政策与开发研究”(13&ZD093)。

① 康熙《大清会典》卷一一八《刑部十》,近代中国史料丛刊三编第73辑,台北:文海出版社1993年影印本,第5857页。

② 雍正《大清会典》卷一三九《兵部职方司》,近代中国史料丛刊三编第78辑,台北:文海出版社1994年影印本,第8727、8729页。

③ 涉及帆船规制变化及其执行情况的研究,可参见陈希育:《中国帆船与海外贸易》,厦门:厦门大学出版社1991年版,第324~327页;徐建青:《清代前期的民间造船业》,《中国经济史研究》1992年第4期,第134~149页;刘序枫:《清政府对出洋船只的管理政策(1684—1842)》,《中国海洋发展史论文集》第9辑,台北:中研院人文社会科学研究中心2005年版,第331~376页。上述研究皆认为清代存在大量逾越规制的出海帆船,除私越情形外,原因在于规制执行的变异与民间造船的突破。杨培娜《“违式”与“定例”——清代前期广东渔船规制的变化与沿海社会》(《清史研究》2008年第2期,第74~87页)一文指出,渔船的违式行为,直接影响了定例的践行和修订。

执照,于海边近处捕鱼打柴,巡捕官军不许扰害。”<sup>①</sup>也就是说,严厉惩处的对象是私自违禁下海者,申领了号票文引、未带违禁物品的双桅以内帆船,是准许出洋的;海边有执照的单桅小船,可以在近岸采捕。

上述条例承自明制,主要是对出海帆船的桅杆数量进行限制。桅杆挂篷,乃海上帆船最为重要的动力设置,桅篷过少,动力不足,难以带动大船远航,因而限制了桅杆数量,一定程度上也制约了海船的大小。康熙四十六年(1707年),闽浙总督梁鼎在谈论桅杆的重要性时,有“漂洋者非两桅船则不能行”<sup>②</sup>的说法。顺治朝通过对桅杆数量的规定来限定船只的大小,初步形成出洋贸易船只不超过两桅、沿岸采捕小船许用单桅的规定。桅杆数量虽然会影响船只的大小,但仍存在变数,船户可通过船速快慢、桅杆大小、帆篷尺寸来综合设计船只的长阔,只定桅杆数量,无法收到真正限制船只尺寸的功效,这就为康熙朝从载重量、梁头方面作出规定埋下了伏笔。

清初循规出海的船只事实上是存在的,如顺治前期,朝廷为鼓励商船从海外贩铜,特谕:“凡商贾有挟重资愿航海市铜者,官给符为信,听其出洋,往市于东南、日本诸夷。舟回,司关者按时值收之,以供官用。有余则任其售于市肆,以便民用。”<sup>③</sup>直至顺治十二年(1655年),天津口还有船只领取照票后出海贩运的情况。据当时的直隶总督李荫祖题报,天津船户郭自立、赵凤祥,置办海船“俱领号单”,揽载客人陈应登和王相的药材前往山东。此事在地方官员的眼中不过是“出海觅利,亦寻常事耳”<sup>④</sup>。即是说,合乎规定的海上商业活动,清廷是允许的。

只是当时东亚海权控制在郑成功之手,在其父郑芝龙时代,已是“海舶不得郑氏令旗,不能往来”<sup>⑤</sup>。因此,出海船只若没有申领郑氏令牌,可开展海外贸易的空间不大。而能下海贸易者,必然与郑氏集团有着千丝万缕的联系,势必会接济郑氏势力,干扰清廷对郑氏政权的清剿。为禁绝船只接济海上抗清力量,从顺治十二年夏季起,清廷即下达了多道海禁敕令,尤以十三年(1656年)六月出台的敕谕最为严厉,“严禁商民船只私自出海”<sup>⑥</sup>,对不遵令者处以极刑,船只合法下海的途径被彻底断绝。闽东沿海沙埕关的呈报中就提到船只绝迹之情形:“当日定额征税者,全借南北商艘货物抵关往来贸易,税银按季定额,历遵宪委征解。自海逆横行,奉旨禁海,商艘断绝。”<sup>⑦</sup>

清初由于官方海上力量无法胜任清剿任务,因而私越犯禁之船依旧横行。康熙三十六年(1697年),河道总督靳辅追述清初情形时言:“我朝定鼎之初,商民出洋者亦俱有禁,然虽禁不严,而商舶之往来亦自若也。”<sup>⑧</sup>与此同时,郑氏力量却不见削弱,反而大举进犯江南。清廷遂于顺治十八年(1661年)将海禁强化到了极致,在沿海推行迁界,坚壁清野。至平定台湾之前,民间贸易船只已被禁绝,仅在山东等远离前线之地,偶有小船采捕的记载。如康熙四年(1665年)下谕:“青、登、莱沿海等处居民,准令捕鱼外,若有借端捕鱼在沿海贸易、通贼来往者,照先定例处分。”<sup>⑨</sup>

郑氏将败之际,清廷的海禁力度已有所减弱,江南、山东、直隶一带已默许小船下海。康熙十九年(1680年),江南巡抚慕天颜在题请开海的奏疏中,就陈述了该地任由小船采捕已久的事实:“如谓闽广方在用兵,江南不便开禁,则编筏捕鱼已久行而无弊矣,云台复业亦欢呼于淮北矣。近今庙湾小艇,又许觅利于沿边,是闽广之禁虽未撤,而江南之开自无碍。”<sup>⑩</sup>康熙二十三年(1684年),被派往沿海查勘复界事宜的钦差大臣金呀(金世鉴),也谈到海洋弛禁前江苏近海船只活动的情形:“查江省庙湾地

① 钱之青校释:《大清律笺释合钞》卷一五《兵律天津·私出外境及违禁下海》,日本东京大学东洋文化研究所藏康熙四十一年序本。

② 《清圣祖实录》卷二二九,康熙四十六年三月戊寅,北京:中华书局1985年版,第293页。

③ 张寿辅等编:《清朝掌故汇编》内编卷一九,扬州:广陵书社2011年影印本,第514页。按,将此条史料定为顺治二年者,多据引文前出现的“二年”2字,然此“二年”是指宝泉局司官“更代”时间。笔者推断其发生于顺治前期,主要依据该书第519页“谨按:自顺治二年始令各关差办铜,嗣经陆续增定”一句,沿海海关要完成任务,需商船赴海外办铜,因而才有该谕令出台。

④ 《直隶总督李荫祖残题本》,《明清史料》己编第4本,北京:中华书局1987年影印本,第700页。

⑤ 邹漪:《明季遗闻》卷四《福建两广》,台湾文献丛刊第112种,台北:台湾银行1961年版,第98页。

⑥ 《申严海禁敕谕》,《明清史料》丁编第2本,台北:中研院历史语言研究所1999年影印本,第155页。

⑦ 《福建巡抚徐永禎揭帖》,《明清史料》己编第6本,北京:中华书局1987年影印本,第1058页。

⑧ 靳辅:《靳文襄奏疏》卷七《生财裕饷第二疏》,文渊阁四库全书第430册,台北:台湾商务印书馆1986年影印本,第681页。

⑨ 光绪《大清会典事例》卷七六七《刑部兵律天津》,续修四库全书第809册,上海:上海古籍出版社2002年影印本,第524页。

⑩ 金端表:《刘河镇记略》卷三《创始》,中国地方志集成·乡镇志专辑9,南京:江苏古籍出版社1992年影印本,第341页。

方准用五百石以下船只贸捕,而狼山、福山又设官渡,听民来往过渡贸易,其余地方仍禁未开。”<sup>①</sup>

在山东,康熙十八年(1679年)给事中丁泰奏请开海禁。他说:“臣以为淮安迤南通大洋者,仍应禁也,而庙湾、云台一带为山东门户者,应通行也。数百石大艘可通大洋者,仍应禁也,而一二百石之小艇沿边行走者,应通行也。”<sup>②</sup>该疏获准。后人对此做有记载:“(日)照海口岸浅狭,仅泊小船。康熙初严海禁,至十八年,邑人给事中丁泰奏请海边内港,议准通行。”<sup>③</sup>次年,鉴于地方实际,以及日渐增多的奏请,康熙帝下旨:“直隶、山东、江南装载五百石以下船只,准其沿海行走,不许通大洋。违者,照例从重治罪。”<sup>④</sup>这体现了对沿海省份区别对待的特点。

总体来看,从顺治入关至康熙二十二年(1683年),清廷并没有全面地、全时段地禁止帆船出海,初期海禁虽严格,但仍有合法下海的空间,只是通过规定桅杆数量来限制出海船只的大小,以便尚处于弱小状态的清廷海上力量可以驾驭。直到顺治十三年之后,清剿郑氏政权处于关键阶段时,海禁才转为严厉,大船被明令禁止出洋。后又在某些时段或特定区域允许一些单桅小船在近岸活动,但对这些小船的载重量有所限制,诸如“一二百石之小艇”、“五百石以下”之船只,允许行之于北洋近岸海域。

## 二 “五百石”之规定适用有别(1684—1702年)

康熙二十二年台湾底定,朝廷着手东南复界与放开海禁,对出海帆船尺寸的管控,在桅杆禁限之外,又新增载重标准,将原先行用于北方局部地区的五百石以下船只在大洋<sup>⑤</sup>以内行走的规定通行于沿海各省。康熙二十三年议准:“凡直隶、山东、江南、浙江等省民人,情愿在海上贸易捕鱼者,许令乘载五百石以下船只,往来行走……如有打造双桅五百石以上违式船只出海者,不论官兵民人,俱发边卫充军。”<sup>⑥</sup>这里“双桅五百石以上违式船只出海”的“海”指的应是大洋。雍正朝《大清会典》对此说得更为清楚:“其造双桅五百石以上违式大船在大洋行走者,减为发边卫充军。”<sup>⑦</sup>亦即新增的“五百石”标准是对活动在大洋以内的贸易、捕鱼船只而言的,也就是适用于国内沿岸的商船和渔船<sup>⑧</sup>。

当时朝廷已然许可帆船出大洋赴国外贸易。康熙二十三年,粤海关首任监督伊尔格图在拟订的“开海征税则例”中指出:“国朝未禁海以前,洋船诣澳,照例丈抽,但往日多载珍奇,今系杂货,今昔殊异,十船不及一船,请于原减之外,再减二分,东洋船亦照例行……其四省印烙船只,往外国贸易者,亦照此例。”<sup>⑨</sup>“其四省”是指东南新开海禁着手设立海关的粤、闽、江、浙四省。朝廷允许四地船只出国贸易,并为此制定征税办法。康熙三十三年(1694年),浙江巡抚张鹏翮疏言:“出洋贸易船只,地方官印烙,给以票照,许带军器出洋。乃有内地商人,在外国打造船只,带有军器出入关口,既无印烙可据,又无票照可凭,地方官难以稽查,请一概禁止。其暗带外国之人,偷买犯禁之物者,并严加治罪。”<sup>⑩</sup>此条讨论的是从内地前往国外贸易的洋船携带军器、外国人、禁物的管理问题,至于洋船贸易已是客观存在。

从史料记载来看,还未发现此期清廷对出洋船只载重量的限制。“五百石”的规定,首先针对的是沿岸贸易、捕鱼船,不适用于远洋航行的帆船。其次,每石以120斤换算,载重五百石的船体实际是30吨的小船。道光《厦门志》言:“计载五百石以下之船,梁头皆不过七八尺,即今之白底艍渔船、渡船皆是也。”<sup>⑪</sup>此种小船,无论是抗风浪、续航能力,还是载货数量,都不足以用于正常的远洋贸易,焉能

① 金端表:《刘河镇记略》卷三《创始》,中国地方志集成·乡镇志专辑9,南京:江苏古籍出版社1992年影印本,第343页。

② 光绪《日照县志》卷一〇《艺文志》,中国方志丛书·华北地方第366号,台北:成文出版社1976年影印本,第556~557页。

③ 光绪《日照县志》卷三《食货志》,中国方志丛书·华北地方第366号,第139页。

④⑦ 雍正《大清会典》卷一三九《兵部职方司》,第8724、8725页。

⑤ 大洋是内洋、外洋以外的洋面,从内洋至大洋,官方的管控力度呈减弱之势。相关研究可参见王宏斌:《清代内外洋划分及其管辖问题研究——兼与西方领海观念比较》,《近代史研究》2015年第3期,第74页。

⑥ 康熙《大清会典》卷一一八《刑部十》,第5857、5860页。按,书中页码排印有误,第5857页下应接5860页。

⑧ 当时未对商船、渔船分别制定条例,“五百石”规定约束的沿岸贸易、捕鱼船,其实就属于商船、渔船的范畴。

⑨ 嵇璜等撰:《清朝文献通考》卷三三《市采二》,杭州:浙江古籍出版社2000年影印本,考五一五五。

⑩ 《清圣祖实录》卷一六三,康熙三十三年四月庚寅,第781页。

⑪ 道光《厦门志》卷五《船政略》,第175页。

以此限制洋船？

梁头亦称含檀，是临近大桅的横木，它与各舱横梁的宽度以及船只的长度存在一定的比例关系<sup>①</sup>，是清代建造帆船的关键参数。通过梁头丈量船宽，可以判断船只的载重量，故清廷将它作为征收船税的重要依据。《厦门志》中说五百石以下的船只，梁头不过七八尺，而当时各地海关征收船税的梁头标准都超出了这个尺寸，说明远洋贸易船不受“五百石”规定的约束。海关征税的梁头标准，一定程度上反映了官方对出洋帆船大小的许可范围。粤海关的船税征收标准，在嘉庆《大清会典事例》中有详细记载：

东洋第一等大夹板船，长七丈四五尺，阔二丈三四尺，长阔相乘，得十有八丈，征税银千四百两；第二等夹板船，及乌白艚船，长七丈余，阔二丈一二尺，长阔相乘，得十有五丈四尺，税千一百两；第三等长六丈余，阔二丈余，长阔相乘，得十有二丈，税六百两；第四等长五丈余，阔一丈五六尺，长阔相乘，得八丈，税四百两。康熙二十四年题准酌减二分。西洋一等、二等、三等夹板船，均照东洋船例征收。西洋第一等船原征银三千五百两，第二等船原征银三千两，第三等船原征银二千五百两，康熙三十七年均改照东洋例<sup>②</sup>。

除上述四类夹板船外，还有“本省出洋发各外国等大船”、“民间日用糊口贸易小船”等几类船只。该征税办法中提到“康熙二十四年题准酌减二分”、“康熙三十七年均改照东洋例”，说明其形成于开海设关之际。粤海关允许出洋的本国船只，如乌白艚船宽可达二丈一二尺。

闽海关税则订立的时间与粤海关大致相同，康熙二十五年（1686年），闽海税务户部郎中瑚什巴疏言：“闽省商贾贸易无丈船抽税之例，请照粤关一例丈抽。”<sup>③</sup>康熙帝虽未立即批准，但随后按梁头榷征也逐渐成为闽海关的定制。乾隆《大清会典则例》就记录了雍正七年（1729年）以前闽海关船税征收的梁头标准：“海船不除水沟丈量，梁头五尺以上至一丈，每尺征银五钱；一丈以上至二丈，一两；二丈以上，二两。”<sup>④</sup>所谓“水沟”，是指船之两舷的宽度。为使甲板积水流到船外，船舷自内而外钻有出水孔，形成水沟，其长度等于舷之宽度。计算船之宽度通常以舷内侧梁头为准，但有些时候或某些地方会加上两舷。由上可知，经由闽海关出入的商船，其宽度含水沟在内可以是二丈以上，且没有上限。

江苏船税，“旧例量船之广狭，以定税之多寡，名曰梁头”<sup>⑤</sup>，征收平料银、加平料银、补料银、加补料银。海关设立后，江省为统一征收标准，重新议定税则，成书于乾隆元年（1736年）的《江南通志》记载道：“康熙二十五年四月，户部照监督高璜供称量船征收则例，颁行各关。”<sup>⑥</sup>此处“各关”，理应包括江苏海关。从则例具体内容看，将船只梁头分为七尺、八尺、九尺、一丈，直至一丈八尺数等<sup>⑦</sup>。这说明江苏省出海商船，其梁头尺寸达到一丈八尺也是合法的。

综上所述，康熙年间开海设关之后，允许洋船从粤、闽、江、浙四省出国贸易，不受近海贸易捕鱼船“五百石”载重标准的约束。虽未见对洋船尺寸的具体规定，但随着清廷对海上活动的进一步了解，梁头逐渐成为衡量洋船大小的一个重要指标。不过，当时各地梁头标准多样，朝廷未予统一，也没有设定最高限制。正是由于这种规制的模糊，以及其中存在的海上隐患，康熙四十二年（1703年）清廷又出台了船只梁头定限。

### 三 “一丈八尺”定限辨析（1703—1805年）

康熙四十二年，清廷对商、渔船尺寸做了明确区分：“海洋渔船，止许单桅，梁头不得过一丈”；“商贾船只，许用双桅，梁头不得过一丈八尺”<sup>⑧</sup>。梁头定限取代载重标准，主要缘于通过梁头可以推定船

① 这种比例关系，可参阅陈希育：《中国帆船与海外贸易》，第150页。

② 嘉庆《大清会典事例》卷一八八《户部关税》，近代中国史料丛刊三编第65辑，台北：文海出版社1991年影印本，第8694～8695页。

③ 嵇璜等撰：《清朝文献通考》卷二六《征榷一》，考五〇七八。

④ 乾隆《大清会典则例》卷四七《户部关税上》，文渊阁四库全书第621册，第493页。

⑤ 《巡视东城陕西道监察御史吴震芳谨题》（康熙二十四年十二月初三日），彭泽益编：《中国近代手工业史资料》第1卷，北京：中华书局1962年版，第454页。

⑥⑦ 乾隆《江南通志》卷七九《关税》，文渊阁四库全书第509册，第294、294～295页。

⑧ 雍正《大清会典》卷一三九《兵部职方司》，第8727、8729页。

只的载重量,而且测算较为方便,况且当时各地已普遍依据梁头来征收船税和登记船只。此时的规制中虽然还有桅杆数量方面的规定,但已流于具文,雍正五年(1727年)清廷废除了该项禁限,议准:“商、渔船只,不分单双桅,悉从民便。”<sup>①</sup>因此,新定梁头规制成为清廷约束帆船大小的主要手段。这里主要探讨最大定限的商船梁头不得过一丈八尺的规定是否适用于赴国外贸易的洋船?

该问题已引起学界的关注,陈希育在《中国帆船与海外贸易》一书中,列述了与上文标准矛盾的官方规定,海上诸多超过限制的船只,以及船户为应对规制而做出的种种调适,以此说明“远洋商船所受的影响比较小”<sup>②</sup>。刘序枫亦有专文质疑四十二年所定标准,认为该办法不符合远洋航行实际,随后官方在执行上默认民间对规制的突破,并相应放宽限制<sup>③</sup>。两位先生都指出了规制和具体落实间的差异,以及规制不断放宽的趋势。下面我们将从规制区别适用的角度,进一步阐明官方对出国贸易洋船有不同的制度安排,梁头超过一丈八尺的帆船出洋有其合法的部分。

康熙四十二年清廷还议准了另一项规定:

出洋贸易商船许用双桅,梁头不得过一丈八尺。如一丈八尺梁头连两披水沟,统算有三丈者,许用舵水八十人。一丈六七尺梁头连两披水沟,统算有二丈七八尺者,许用舵水七十人。一丈四五尺梁头连两披水沟,统算有二丈五六尺者,许用舵水六十人<sup>④</sup>。

此条规中的“出洋贸易商船”即指出国洋船,如《厦门志》的编纂者在摘录上述新规时,即说此新规“似指商船出贩外夷地者而言”<sup>⑤</sup>,与上文国内商船、渔船规定并行。在船只尺寸方面,虽然都要求商船、洋船“梁头不得过一丈八尺”,但对洋船有许可超出的空间。如规定中最高等级的“梁头连两披水沟”的三丈之船,除水沟外远不止一丈八尺,福建总督郝玉麟曾在奏疏中提及:“商船梁头止就含檀量算,除去两边水沟约有三四尺不算外,止报梁头一丈六七尺,其实梁头原不止此,以致多带水手偷渡。”<sup>⑥</sup>以郝玉麟所说的水沟四尺、两边八尺计算,三丈宽的船除去两边水沟还剩二丈二尺。扣除梁头之后多余的空间,或像郝玉麟说的仍旧是梁头,只是捏报短少,又或是船户将此空间改造,作为他用。广东就有这种情况的报告,“澄海协禀称:潮属商民装造双桅船只,有私将梁头船身丈尺格外加增,舢内又有小舢,名曰假柜”<sup>⑦</sup>,以此规避则例,扩大船只容量。

商船梁头不得过一丈八尺定限之始作俑者乃闽浙总督金世荣。《东华录》记:“先是,兵部尚书金世荣督闽时,谓出洋大船易以藏盗,奏定渔船禁用双桅,商船仿令改造,毋许梁头过丈有八尺。”<sup>⑧</sup>而后获得清廷批准,康熙四十二年饬行沿海省份。此令对船商扰害匪浅,迫使原来合法贩运之大船不能出洋,新造之船亦大受束缚,商人叫苦不迭。康熙四十六年五月,闽浙总督梁鼐将此情形上奏朝廷,请求废止。其疏言:“商船不许过大,虑其越出外洋,或至为匪。然船大则商人之资本亦大,不肯为匪,且不容无赖之人操驾。自定例改造,所费甚巨,皆畏缩迁延,其现已改造者,仅求合于丈有八尺之梁头,而船腹与底或仍如旧,是有累于商,而实无关海洋机务。”<sup>⑨</sup>于是,康熙帝命大学士等商讨,最终废除该制,其推行时间不长。梁鼐请废之举,不能确定是否适用于国内沿岸商船,但在此之后,“一丈八尺”的规定对出国贸易洋船已不起作用,雍正、乾隆二朝也未见该限制,直到嘉庆朝为应对愈演愈烈的海盗形势,才于十一年(1806年)重新提出执行这一规定。

我们可以通过文献中诸多梁头远超一丈八尺的正规出海船只加以考察。康熙五十八年(1719年)徐葆光出使琉球的册封舟,雇用的是浙江宁波的商船,其宽度都在二丈以上。其中,“一号船长十

① 光绪《大清会典事例》卷七七六《刑部兵律天津》,第512页。

② 陈希育:《中国帆船与海外贸易》,第325~327页。

③ 刘序枫:《清政府对出洋船只的管理政策(1684—1842)》,《中国海洋发展史论文集》第9辑,第347~355页。

④ 乾隆《大清会典则例》卷一四《兵部职方清吏司》,文渊阁四库全书第623册,第395页。按,“披”即“舢”,可理解为“舷”。

⑤ 道光《厦门志》卷五《船政略》,第167页。

⑥ 《福建总督郝玉麟奏陈酌添出洋商船水手以杜偷渡弊端折》(雍正十一年四月初五日),《雍正朝汉文朱批奏折汇编》第24册,南京:江苏古籍出版社1991年版,第266页。

⑦ 卢坤、邓廷楨编,王宏斌校:《广东海防汇览》卷一六《方略五船政五》,石家庄:河北人民出版社2009年版,第451页。

⑧⑨ 蒋良骐撰,林树惠、傅贵九校:《东华录》卷二〇,北京:中华书局1980年版,第332页。

丈,宽二丈八尺”,“二号船长十一丈八尺,宽二丈五尺”<sup>①</sup>。乾隆二十一年(1756年)周煌使琉球的册封舟,选福州民船充用,“船长十一丈五尺,宽二丈七尺五寸”<sup>②</sup>,梁头也超过了二丈。松浦章在《清代海外贸易史研究》一书中,列述了多艘赴日唐船的长宽尺寸,其中乾隆三十二年(1767年)的宝德船,长二十五间,宽五间(约二丈七尺);乾隆四十五年(1780年)的元须船,长二十四间,宽五间二尺五寸(约二丈八尺)<sup>③</sup>。据他研究,上述两艘船只的货主皆是官方选定的赴日办铜的民间商人,地方衙门和海关要给这类船只开具专门的照票,其梁头超越一丈八尺是经官府核验且允许出口的,不是非法偷渡船只。

此外,从船只载重量来看,“一艘梁头一丈八尺的帆船,按原来的制式,只能载重 2982 石”<sup>④</sup>,进一步改造后,可达三四千石。当时许多洋船的载重量都超过这一数量。福州将军新柱在乾隆十六年(1751年)的奏折中提到:“在洋商船大者载货七八千石,其次载货五六千石。”<sup>⑤</sup>乾隆十七年(1752年)两广总督阿里衮的奏折中提到一位名叫林权的本港洋船商,自暹罗返回广州,载米五千一百余石<sup>⑥</sup>。乾隆二十四年(1759年)闽浙总督杨廷璋奏报,富商庄文辉、方学山从南洋分别附搭龙溪县郑吴兴船带回米三千九百余石,海澄县黄顺祥船带回米五千二百余石<sup>⑦</sup>。这些船只除了运米,还带有其他货物,由此推测其载重量可达七八千石。当时内地米价高涨,政府采取各种奖励和优惠措施,鼓励商人从国外带米,上述奏报中的情况,皆是地方官为给这些商人请旨封赏而认真核验过的信息。由此可见,当时官方许可出国贸易的诸多洋船,其载重量已远远超出梁头一丈八尺船的载重能力。

降至嘉庆前期,海上盗患严峻,朝廷以招抚为主要策略,没有立即禁止造大船。嘉庆五年(1800年),李鼎元前往琉球册封,所乘之船雇自民间,其尺寸虽略小于以往封舟,但梁头仍在二丈以上,“舟身長七丈,首位虚艖三丈,深一丈三尺,宽二丈二尺”<sup>⑧</sup>。松浦章对此期赴日办铜船只也有统计,嘉庆六年(1801年)的永兴号船,宽五间余(约二丈七尺);七年(1802年)的金全胜船,宽七间(约三丈八尺);十二年(1807年)的永茂船,长三十八寻,宽十八寻(约九丈六尺)<sup>⑨</sup>。这些办铜船的宽度多在二丈开外,有的甚至达三四丈。在权衡盗寇之患与经济民生时,前者还未跃升至首要地位,清廷依旧准许建造和使用大型帆船。

#### 四 梁头规制的重启与废除(1806—1842年)

随着蔡牵、朱溃等海盗势力日益壮大,东南沿海深受荼毒,他们谋犯台湾,对清朝统治构成严重威胁,清廷决定予以全力清剿。在此背景下,出海船只又受到严格控制。嘉庆十一年五月,福建巡抚温承惠上奏,请求打造梁头二丈六尺的大型战舰以御海寇,并题请:“嗣后新造、拆造商船,梁头均以一丈八尺为率,不许制造大船”,以防蔡牵劫取<sup>⑩</sup>,接济匪逆。温氏条奏获准,成为闽省定例,被贯彻了十多年。

鉴于当时的形势,闽省对新造、拆造之船梁头不得过一丈八尺规定的执行还是较为严格的。从嘉庆十四年(1809年)发生在厦门的一桩造船案可见一斑。当时同安县收到报告,称厦门地方有私造梁头一丈八尺以上的违禁大船,经核查确是实情。同安县将该案上报督、抚,请求扣留这些船只。福建巡抚代理闽浙总督张师诚批复:“查各属商民置造船只,前经温部院具奏,饬禁梁头不得过一丈八尺,今该商民陈进发等越邑领照购造船只,而梁头复任意加大,殊属违例,仰福建布政使即移兴泉永道查

① 徐葆光:《中山传信录》卷一《封舟》,台湾文献史料丛刊第9辑第178册,台北:台湾大通书局1987年版,第1、4、5页。

② 周煌:《琉球国志略》卷五《山川》,台湾文献史料丛刊第3辑第56册,台北:台湾大通书局1984年版,第145页。

③ 松浦章:《清代海外贸易史研究》,天津:天津人民出版社2016年版,第271、273页。按,日本的1间等于6尺,约为1.818米。

④ 陈希育:《中国帆船与海外贸易》,第326页。

⑤ 《福州将军兼管闽海关事新柱奏请酌免洋船带米货税以裕民事折》(乾隆十六年九月二十八日),《宫中档乾隆朝奏折》第1辑,台北:台北故宫博物院1982年版,第815页。转引自陈国栋:《清代中叶厦门的海上贸易》,《中国海洋发展史论文集》第4辑,台北:中研院中山人文社会科学研究所1991年版,第65页。

⑥ 《阿里衮奏请准本港洋船带米回粤者减免船货税折》(乾隆十七年九月五日),《宫中档乾隆朝奏折》第3辑,第772页。转引自陈国栋:《清代中叶厦门的海上贸易》,《中国海洋发展史论文集》第4辑,第65页。

⑦ 《户部“为内阁抄出闽督杨奏”移会》,《明清史料》庚编第6本,北京:中华书局1987年影印本,第1108页。

⑧ 李鼎元:《使琉球记》卷二,近代中国史料丛刊第48辑,台北:文海出版社1973年影印本,第86页。

⑨ 松浦章:《清代海外贸易史研究》,第301、276、295、285页。

⑩ 《清仁宗实录》卷一六一,嘉庆十一年五月庚午,北京:中华书局1986年版,第87页。

讯详夺。”造船之人见事情败露，赶紧削改梁头，以“船只彼时过大，是因船匠截锯不能适合，并非有心过大”为饰词，蒙混过关。再经复验，削裁之后的陈进发、陈合时等人的船只梁头皆在一丈八尺以内，从而免受惩罚<sup>①</sup>。该案从知县到巡抚都是依据新定办法进行裁判，体现了对规制的落实情况。

重启的梁头定限不适用于此前已造成的帆船，仅在船只要拆造时，才遵从“梁头不得过一丈八尺”的规定。此事可通过嘉庆十二年同安县一桩卖船案得以印证。广东澄海县商船户吴启万，有双桅商船一艘，领澄海县澄字七百一十四号牌照和粤海关东易字一千四百五十六号关牌，梁头七尺九寸，配舵工水手二十五名，“于上年正月间往江南生理，八月在彼置货回棹，在洋遭风，收入厦门，经文武关汛挂验入口抛泊，兹利无力整驾，将船凭澳保议价，卖与同民和振万”<sup>②</sup>。同安县收到这一卖船请求，便前往调查，量得“实在梁头三丈二尺”<sup>③</sup>。该县将这桩交易案报到省衙，巡抚张师诚对船只的梁头有所疑虑，批示道：“该船梁头原报七尺九寸，现据该县遵例据实丈量，实在梁头三丈二尺，虽属旧有大船，究系别省船只，今在闽省赏给和振万管驾，应否查照新船拆改梁头？”随后，福建布政使景敏回复：“查温前院奏明现有大船无庸置议，如有置造及拆修船只，其梁头不得过一丈八尺，今和振万承买吴启万船只，虽系外省船只，究属旧有大船，现又无须修造，似应照例免其拆改梁头，以顺輿情，而安商旅。”<sup>④</sup>布政使景敏对温承惠奏定的条例解释得很清楚，它不适用于已有的大船，因此和振万获准出洋贸易。该船于嘉庆十二年十二月从厦门挂验出口，往贩南洋单丹，十三年（1808年）回航途中遭风，收入广东，是年获广东方面牌照，再次远贩南洋<sup>⑤</sup>。

清军在与蔡牵作战时，水师战舰往往不及海寇船大，影响了廓清海宇的进程。总统闽浙两省水师的李长庚将此情上奏，希冀制造大船，他称自己“所坐之船为通帮最大，及并拢蔡逆之船，尚低五六尺，是以不能上船擒捕，致被兔脱，殊为可惜”<sup>⑥</sup>。上文福建巡抚温承惠请求造大型战舰的奏折，也是为了解决战船过小的问题。但是造大船需要时间，为解军务燃眉之急，只能转求民间大号商船。嘉庆二十年（1815年），闽浙总督汪志伊全面回顾了嘉庆十一年至十五年的雇船情况：十一年所雇李荣华等三十五艘船，梁头从二丈四寸至二丈八尺不等；十三年所雇金发宝等九艘船，梁头从一丈八尺到二丈八尺；十四年添雇刘益成等十二艘船，梁头在一丈七尺九寸到二丈九尺五寸之间；十五年（1810年）又雇叶胜顺等五艘船，梁头分别为一丈八尺与二丈八尺<sup>⑦</sup>。这些雇船资料也说明嘉庆十一年以前民间建造梁头一丈八尺以上的商船有其合法性，新规定实施后，原有梁头过大之商船仍准航行。所雇船只的变化还证实梁头定限束缚了闽省对于大船的制造，第一次雇用的大号商船梁头都在二丈开外，但在禁令之下，原有的二丈以上的大船已随时间推移而减少，民间非法私造的大船又不敢走上台面，因此官方调用的大型商船也与之锐减。第二次征用的九艘大号商船中，已有一艘梁头为一丈八尺。十四年雇用的船只一半是一丈八尺，到了十五年这个比例已达五分之四<sup>⑧</sup>。

由于限制帆船梁头束缚了海洋活动的开展，推行数年后，便有地方官员提议更改。嘉庆十四年正月，时任福州将军的赛冲阿在应对漳、泉二郡米价昂贵问题时，认为以往二地可通过高大商船从台湾贩米而来，米价不至过高。现今船只过小，又不能配备军器，一遇海盗只能束手就擒，毫无抵抗能力，故商民皆畏惧出洋，市面上失去台湾米粮这一来源，造成价格难以抑制。为此，他奏言：“刻下蔡逆实已穷蹙，可否仍准用高大梁头，并配带火药、器械？”<sup>⑨</sup>嘉庆帝以盗氛未靖，军器和米谷有被劫取的风险为由，不同意造高大船只出海。

蔡牵等大股东海上势力覆灭之后，为了打破困境，官民都要求废除梁头定限。闽省山多地少，滨海

① 案情及引文见《福建沿海航务档案（嘉庆朝）》，台湾文献汇刊第5辑第10册，（北京）九州出版社、（厦门）厦门大学出版社2004年影印本，第98、110、111页。

②③④⑤ 《福建沿海航务档案（嘉庆朝）》，第23、28、32、114页。

⑥ 《清仁宗实录》卷一六五，嘉庆十一年八月甲辰，第157页。

⑦ 《闽浙总督汪志伊题本》，《明清史料》戊编第6本，台北：中研院历史语言研究所1994年影印本，第580~581页。

⑧ 据《闽浙总督汪志伊题本》（《明清史料》戊编第6本，第580~581页）统计。

⑨ 《清仁宗实录》卷二〇六，嘉庆十四年正月戊寅，第753页。

之人以海为生，“服贾者以贩海为利藪，视汪洋巨浸如衽席”<sup>①</sup>，多年对帆船尺寸的限制，损害了海洋人群的利益，“该省商民，以船小不能重载，难涉风涛，多致失业”<sup>②</sup>，民间叫苦连天。官方则因缺少大船，配运台湾米谷日益减少，台运米谷积压成为老大难问题，嘉庆十五年已高达十五万石<sup>③</sup>。有鉴于此，嘉庆二十三年（1818年），闽浙总督董教增上奏朝廷，请求废除海船梁头规定。奏折中提到：“闽省商民置造海船，大小本无限制，嗣因洋匪滋事，劫坐商船，奏明商民造船，只以一丈八尺为准，原属一时权宜之计。”现在洋面肃清，念及百姓生计，“并官运兵粮，亦多积压”，请予免除造船禁限。嘉庆帝权衡后批准了董教增的奏请，下达谕令：“嗣后商民置造船只，梁头丈尺，照前听民自便，免立禁限，仍报官给照验烙放行，其配载米谷，亦令查明旧章，如数配运，毋任积压。”<sup>④</sup>自此以后，不惟出国洋船，国内沿岸商船也都不受梁头限制。但丈量、登记梁头尺寸的做法仍在继续进行，主要原因有：一是为防止造船申报与造成之船不符的捏报行为，二是海关征税需要，三是赴台船只依其大小确定配谷数量。

禁限放开以后，梁头超过一丈八尺的大型帆船又层出不穷。如，道光三年（1823年）赴日的金得泰船，长十二丈，宽四丈；道光二十二年（1842年）十一月赴日的金太平号，长二十五间，宽七间（约三丈八尺）<sup>⑤</sup>。《厦门志》中亦有不少大船之记录，横洋船“船身梁头二丈以上”，贩艘船“船身略小，梁头一丈八九尺至二丈余不等”<sup>⑥</sup>。又有“洋船即商船之大者，船用三桅，桅用番木，其大者可载万余石，小者亦数千石”<sup>⑦</sup>。《福建省例》中收录了一份道光三年飭行全省的“洋政条款”，对造船捏报梁头的行为都予以宽免，并特别强调：“梁头丈尺，不必过于拘泥，以免纷扰也。”<sup>⑧</sup>

在外国人的笔下也可以看到中国帆船的情形。1830年，浙江、江苏两省“与暹罗通商的船只计廿四艘，都是大船；与安南通商者计十六艘，其船亦大；连同与菲律宾通商者五艘，共计四十五艘。这些船只共计载重当不下一万七千吨”<sup>⑨</sup>。据此可知，每船平均载重将近380吨，也就是说这些远洋船只的载重量多为六七千石。还有记录为万石船者，“前往婆罗洲、孟加锡、巴达维亚以及苏禄群岛去的福建帆船都是最大型的，其中有的载重达一万二千担”<sup>⑩</sup>。

由上可知，嘉庆中期为防止大船为海盗所用，重新启用“一丈八尺”的规制来限制新造、拆改的船只。随着大股海盗被剿灭，为顺应官方与民间制造、使用大船的强烈诉求，朝廷再次废除该项规定。嘉庆后期至道光朝，“一丈八尺”不但不适用于洋船，国内沿海商船也逐渐摆脱其束缚。此时登记船只梁头尺寸，更多的是为了防止捏报，便于征税、配谷等事宜。

## 五 结 语

通过对清代前期出海帆船尺寸规制的考察，我们可以看到，清廷对船只大小的管控，从限制桅杆数量，到增加载重量、梁头尺寸方面的限定，管制对象的选取，反映了官方对影响船只大小的关键要素的认识的变化，其趋势更贴近船只实际。然而，定限设置以后并非一成不变，标准趋严通常是官方为了加强应对来自海上的挑战，标准放宽则是官方从经济民生角度的考虑。全面看待清代出海帆船规制，需认清规制存废递嬗的整体过程，不能仅局限于禁限出台时的情形。与此同时，清代帆船尺寸规制显然存在区别适用的情况。诸如“载重五百石”、“梁头一丈八尺”的限制主体主要是国内沿岸航行的商、渔船，国际贸易洋船大体不受其约束，甚至沿岸商船也渐渐被允许逾越定限。已有的诸多研究

① 道光《厦门志》卷一五《风俗记》，第644页。

②④ 《清仁宗实录》卷三四七，嘉庆二十三年九月戊午，第588、588~589页。

③ 《清仁宗实录》卷二二九，嘉庆十五年五月辛巳，第85页。

⑤ 松浦章：《清代海外贸易史研究》，第290、293页。

⑥⑦ 道光《厦门志》卷五《船政略》，第166、177页。

⑧ 《福建省例·船政例》，台湾文献史料丛刊第7辑第142册，台北：台湾大通书局1987年版，第706页。

⑨ 《英国下院特别委员会对东印度公司有关1830年中国贸易事务的第一次报告书》（First Report from the Select Committee of the Commons on the Affairs of the East India Company, China Trade, 1830），英国议会文件（B.P.P.），聂宝璋编：《中国近代航运史资料》第1辑上册，上海：上海人民出版社1983年版，第52页。

⑩ 胡夏米：《中国北部口岸一次航海活动的报告》（Lindsay, H.H., *Report of Proceedings on A Voyage to the Northern Ports of China*），聂宝璋编：《中国近代航运史资料》第1辑上册，第61页。



成果将规制适用于所有类型的帆船,实缘于清廷相关规条没有进行细致区分,以致难以辨识。我们需要通过大量过限船只合法出入的既定事实,去研判相关规定的具体指向,从而确定官方在大型帆船出洋方面所采取的相应的制度安排。因此,不能将海上航行的所谓过限大船都定性为私越偷渡,也不能将其完全归因于规制执行中的变异,还要看到其中也有合法出海的部分。

讨论清代帆船尺寸规制,自然避不开“清代船只大小规模及其衰落”问题。从官船层面来看,清代没有宋明时期为使节出访特地建造的巨舰,诸如宋代徐兢出使高丽所言之神舟,明代郑和下西洋所用之宝船。该类船只的建造有其特殊性,不适合用于凸显清代帆船的衰弱,此处应聚焦的问题是清代为什么不再打造巨型帆船出使?具有可比性的是在民间层面,研究者普遍以尺寸限制来论述清代帆船的衰弱,不可否认,最大定限的设置一定程度上会抑制帆船的发展,但也要明确相关规制存在变化和适用范围,民间有建造超过载重“五百石”,或是梁头“一丈八尺”帆船的合法空间。清代海上航运一直存在单体七八千石,乃至过万石的大型帆船,与前代民间的“万石船”相比并不逊色<sup>①</sup>,总体规模比以往还有所进步<sup>②</sup>。所以,不宜将清代帆船衰落的主要原因归结到尺寸的制约上。研究“清代帆船衰弱”这一议题,既要综合比较前代以及同期世界帆船之实况,还要梳理这种认识的建构过程,需另撰文予以探讨。若仅孤立地引用几条清代帆船尺寸规制,试图说明清代不能像前代一样制造大型帆船出海,从上文分析可知,这种观点似与事实不符。

收稿日期 2017-10-26

作者朱勤滨,厦门大学历史系博士研究生。福建,厦门,361005。

## Change and Application of the Regulations of Sailing Ships in early Qing Dynasty

Zhu Qinbin

**Abstract:** In early Qing dynasty, the government's limitation on the size of sailing ships can be examined from the change and application of its regulation. Before pacifying Taiwan, the Qing government did not completely keep ships from entering the sea. During certain periods or in some specific areas, vessels which fulfilled relevant procedures were allowed to go out to sea. In these periods, the government controlled the size of ships mainly by restricting the number of their masts. After the pacification of Taiwan, the Qing government lifted the restraint on maritime trade, but added the standard load of ships to the restriction on the number of masts. The rule of five hundred picul only applied to domestic coastal boats, unconstrained for trade ships going to other countries. Since then, the restriction on mast number lost its function, and crossbeam replaced load weight as the main method for the government to control the size of ships. The rule of eighteen feet wide beam mostly applied to domestic trade ships; ocean ships were less affected by it. By the late period of emperor Jiaqing's reign, even domestic trade ships were free from this bondage. Coastal defense and people's livelihood were two limiting factors in the regulation changes of sailing ships in early Qing dynasty, which caused the difference in regulation and application between ships on inland sea and external ocean.

**Keywords:** the Qing dynasty; Chinese Junk; regulation; change; application

【责任编辑 汪维真】

① 宋代民船有载重万石者,如宋人张舜民《画墁集》卷八即记有万石船,“米载一万二千石”(扬州:江苏广陵古籍刻印社1983年版,第65页)。

② 参见樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,成都:四川人民出版社1985年版,第17~27页;黄启臣:《清代前期海外贸易的发展》,《历史研究》1986年第4期,第163页。