

学校编码: 10384

分类号

密级

学号: 10320121152168

UDC

廈門大學

硕士学位论文

清代台湾海峡船舶史初探

Studies on Ships' History of Taiwan  
Straits in Qing Dynasty

陈静

指导教师姓名: 李智君 副教授

专业名称: 历史地理

论文提交日期: 2015年5月

论文答辩时间: 2015年5月

学位授予日期: 2015年 月

答辩委员会主席:

评阅人:

2015年5月

厦门大学博硕士学位论文摘要库

## 厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为( )课题(组)的研究成果,获得( )课题(组)经费或实验室的资助,在( )实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

## 厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：；

（        ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，于  
年    月    日解密，解密后适用上述授权。

（        ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年    月

厦门大学博硕士学位论文摘要库

## 摘要

台湾内属后，海洋运输，是大陆与台湾之间往来联系的唯一纽带。台湾船舶发展史，贯穿了整个台湾的发展历程。本文作者在阅读《明清宫藏台湾档案汇编》中大量有关台湾海峡海洋运输的档案后，通过资料分析、列表格的方法，来介绍清朝时期台湾船舶的相关历史。本文主要是从台湾的海洋交通体系、船只损耗情形、船只修造的相关内容，以及对当时出现在台湾海峡的商船管理等方面来展开的。

台湾与大陆的交流均通过船舶进行。清朝初期，郑成功占据厦门、台湾对抗清廷，大力发展台厦之间、台湾与东南亚各国间的贸易往来，船舶往来频繁。康熙收复台湾之后，解除海禁，促进海峡两岸交流。就清廷而言，需要通过官船配运兵谷、马匹、班兵、粮饷等物资往来台湾海峡，亦有调用民船之时；就民间而言，往来闽台之间进行贸易和出海捕鱼，都离不开船舶。所以在清朝时期台湾海峡的海洋运输体系是由官船和民船相互交织而成，航行于台湾海峡之上，促进闽台之间物资、人员等多方面的交流。

清朝初期官船式样仍沿用明朝旧式，以鸟船和赶缙船为主，至雍正年间，因鸟船不利浅港行驶改造为赶缙船，主力战船亦随之变为赶缙船和艍船。乾隆末年，以闽省额设战船笨重迟钝为由，改造同安梭船，此后同安梭船一直作为主力战船，并辅之以艍船和守港船，直到鸦片战争，火轮船、蒸汽船开始列入战船行列，福州船政局的设立进一步促进木帆船向铁甲船、钢甲船的转变。民间运输主要是由横洋船、贩舫船、渔船和小艇等构成，船只式样变化不大，但是造船技术不断进步，官用同安梭船就是仿制民船而成。

船舶在台湾海峡间往来不断，面对波涛无测的大洋，不可避免的会有一定的损耗，其中船舶损耗最为严重的是渡载班兵的船只。班兵三年一换，每次轮换均需要两年时间完成，船只往来频繁，每次渡载班兵人数较多，受台湾季风气候影响，一遇暴风雨天气，则船损人亡，造成巨大损失。

台湾战船修造按照规定，三年一修，修造费用由部价和津贴构成，从所属府县司库银和耗羨银内动支，道光年间改而动支税契银、闽海关税银和耗羨银。战船材料除了樟木是台湾自产之外，其他均从闽省采购运台。

台湾海峡海洋运输中除了官船由水师各营自行管理外，其民用运输船舶，则

需要按照朝廷规定管理，完成从申报造船、凭照购料、限制规格、由官验照、请领船照这一系列的流程之后，才能在规定港口驾船出海。

本文通过对上述问题进一步展开，构建清代台湾海峡船舶史。

**【关键字】** 清朝；台湾海峡；船舶；造补

厦门大学博硕士论文摘要库



**ABSTRACTS**

After Taiwan reunited, Marine transportation, is the only link exchanges between the mainland and Taiwan . The history of the development of Taiwan ship, runs through the whole course of development of Taiwan. Thus from reading memorials to throne of Taiwan ships in *ImperialCompile of Taiwan between Ming and Qing Dynasty* and by method of data analysis and table comparison, this article is to introduce history of Taiwan ships in Qing dynasty, briefing its oceanic transportation system, ship consumption, construction maintenance, commercial ship management and so on in Taiwan Strait at that time.

The communications between Taiwan and mainland China depends on ships. In the early Qing dynasty, trades between Taiwan and Xiamen, Taiwan and South Asia countries, are strengthen because of the times when Xiamen was taken over by Zheng Chenggong and Taiwan managed to rebel Qing dynasty. After revendication of Taiwan in KangXi reign, he unlocked ban on maritime trade, enhancing communications across the straits. Seen from Qing dynasty, it needs attributions and transportations of food and fodders, horses, officers and men, and money to shuttle from and to the straits; seen from ordinary people, they need either commercial ships for trading purpose or fish ships sailing afar. Thus in Qing dynasty, the oceanic transportations system is build by official ships and civil ships, activating communications of stock and crew between southern Fujian and Taiwan.

The ship style in Qing dynasty, still adopts the old style of Ming dynasty. They are mainly niao chuan and gan zeng chuan. However, Niao chuan was reformed to be gan zeng chuan in YongZheng reign as it was not suitable to be used in shallow harbor. As a result, the main force is changed to be gan zeng chuan and ju chuan. In the late Qianlong reign, those were reformed to Tong-an Suo chuan as the rated warships in southern Fujian were slow and heavy. Ever since it has been the main force of navy with ju chuan and shou gang chuan (harbor ships) supplemented. It's until the Opium War that huolun chuan and steam ships are becoming the warships, especially after the establishment of Fuzhou Dockyard, plank has been changed from wood to iron and steel. Civil transportations are made up of Tong-an Suo

Chuan, trade ships, fish ships and crafts. Their style changes little, but ship building technology develops continually. The officially-used Tong-an Suo Chuan is made by referring to civil ships.

It's inevitable that there will be huge damage if ships are shuttled for long in the vast ocean. And the mostly damaged ships are the ships that are loaded with officers and men. Officers and men are shifted every 3 years. And this shift is completed in two years. If there is storm in monsoon climate, the frequently-shuttled ships that are loaded with lots of officers and men, will be damaged heavily, causing great loss.

It's stated in Taiwan warship maintenance regulations that, ships will be repaired every 3 years. The repairing fee is made up of royal rated money and allowance, which are granted from local finance department and part of extra so-called expensed taels. In Daoguang reign, the repairing fee is changed to be granted from real estate sales, customs tax tael of southern Fujian and so-called expense taels. The materials of warships are all purchased from southern Fujian to Taiwan except the home-grown camphor wood from Taiwan.

During the transportations of Taiwan Straits, other than that the navy ships are managed by the troops itself, all other civil ships should be follow the procedures of applying, licensing, specifying, verifying and receiving license as prescribed in royal dynasty before setting sail to the ocean from certain harbor.

This article is to discuss further of ships across Taiwan Straits in Qing dynasty.

**Key words:** Qing dynasty; Taiwan Strait; ships; construction and maintenance

## 目录

第一章 绪论 .....	1
第一节 选题缘由 .....	1
第二节 学术回顾 .....	2
第三节 主要资料和论文框架 .....	6
第二章 台湾海洋交通运输体系 .....	7
第一节 台湾收复背景 .....	8
第二节 台湾收复之前, 两岸海洋运输的情况 .....	10
第三节 台湾岛内属后, 海洋交通体系的建立 .....	13
第三章 清代海峡两岸船只损耗状况 .....	21
第一节 官兵往来台、厦船只遇难情形 .....	21
第二节 派送官文船只遭风情形 .....	23
第三节 渡载班兵遭风失事船只 .....	27
第四节 驾厂应修或领驾修竣船只遭风 .....	34
第五节 护送饷银、军装船只遭风 .....	37
第六节 巡洋哨船遭风 .....	40
第七节 遭盗劫掠船只 .....	42
第四章 台湾海峡船只修造制度 .....	45
第一节 修造厂的管理和变化 .....	45
第二节 修造银两的变化 .....	50
第三节 修造时限的管理 .....	52
第四节 修造材料的来源 .....	54
第五章 台湾海峡海洋运输体系的管理 .....	56
第一节 商船管理 .....	56
第二节 营伍管理 .....	60
第六章 结论 .....	61

附录.....	64
表 10: 清代台湾海峡船只修造统计表.....	64
参考文献.....	109
致谢语.....	113

厦门大学博硕士论文摘要库

# Index

Chapter1	Introduction .....	1
Section1	Backgrounds .....	1
Section2	Academic Retrospect .....	2
Section3	Main Documents and Frames .....	6
Chapter2	Systems of Taiwan's Maritime Transportations .....	7
Section1	Backgrounds of Taiwan Reunion .....	8
Section2	Taiwan Straits Maritime Transportations Before Taiwan Reunion .....	10
Section3	Establishment of Maritime Transportation Systems After Taiwan is reunited .....	13
Chapter3	Taiwan Straits Ships Consumption in Qing Dynasty ..	21
Section1	Shipreck of Officers-Men Ships between Taiwan and Xiamen	21
Section2	Official Documents-Delivered Ships Suffered Storm .....	23
Section3	Officers and Men-loaded Ships Suffered Storm .....	27
Section4	Repaired/Return Ships Suffered Storm .....	34
Section5	Escort/Military Ships Suffered Storm .....	37
Section6	Patrol Ships Suffered Storm .....	40
Section7	Ships Suffered Robbery .....	42
Chapter4	Ships Building and Repairing System of Taiwan Straits .....	45
Section1	Establishment of Ships Building and Repairing System .....	45
Section2	Cost Change of Ship Building and Repair .....	50
Section3	Time Management of Ship Building and Repair .....	52
Section4	Material Source of Ship Building .....	54
Chapter5	Systems of Taiwan's Maritime Transportations .....	

---

Management .....	56
Section1 Commercial Ship Management.....	56
Section2 navy management.....	60
Cchapter6 Conclusion .....	61
Appendix .....	64
Table10: Statistical Table of Ships Building and Repairing in Qing Dynasty	
	64
Rreference .....	109
Acknowledgement.....	113

## 第一章 绪论

我国大陆与居其东侧的台湾岛、朝鲜半岛及日本列岛等岛屿，隔渤海、黄海、朝鲜海峡、及东海相望，周边海域辽阔。在古代很长的一段时间内，这些海域之间的交流都是深受阻碍的，人们只能通过船只相互交流。由台湾海峡所连接的东海和南海，自古以来就是海上交通较为繁盛的海域，活动在此海域的一般都是江浙、闽粤的民众，他们通过船只载货或载人，以此获得利润。

### 第一节 选题缘由

台湾作为我国第一大岛，位于我国东南沿海大陆架，四面环海，台湾本岛和澎湖列岛所辖大小岛屿总计 300 个，总海岸线长度超过 1800 公里。<sup>①</sup>从气候方面来看，台湾全岛属于热带和亚热带季风气候，气候温暖多雨，全年均温在 22 度左右，这种适宜的气温、充足的雨水和肥沃的土壤，造就了台湾发达的农业，水稻一年三熟，水果种类繁多，四季不断，蔗糖产量大。除了供应岛上居民应用外，尚有盈余，可供外销。通过与大陆的交流往来，可以互通有无，促进岛上特产和内陆生活日用品等物资的交流。而台湾岛孤悬海外，处处滨海，岛上居民与岛外的往来，不论远近，全靠船只往来交通。从军事方面来说，台湾岛屹立于我国东南面，与舟山群岛、海南岛连成一条海上长城，是我国东南地区的门户、天然屏障，对于沿海地区的防御起着支撑作用，也是我国和太平洋地区各国海上联系的重要交通枢纽。《清经世文编》里就强调了台湾和澎湖的战略地位：“综其形势而论之，闽、粤、江、浙之贾舶出洋，皆不能越台湾而别由乎他路者，固以其三千里之区曲，而抱乎东南海隅也。而澎湖则中枕乎台之曲，以相犄角焉。形势据而产复饶，此台之治乱之所以易也……盖台湾内滨于广东、福建、浙江、江南、山东五省，外罗以数十余国。台湾而得，洁己、爱人、恤兵，明于治要者柄之，则五省以有所卫，而无虞于外患。而澳门、厦门、宁波、崇明四口之贸易者源源其来矣。

<sup>①</sup>胡元璋，《台湾要览》，战时中国出版社，1945 年，第 15 页。

如是而沿海之汛隘,俱可以无警。台湾之治忽,其有关于内也,岂浅鲜哉。”<sup>①</sup>

不论从经济,还是军事方面,台湾都对我国有着重要的作用,而要实现台湾军事管理并进行交流,都离不开航行在台湾海峡上的船舶。康熙二十三年(1684)收复台湾,清廷将台澎地区纳入管理体系,朝廷内大臣对台湾战略地位重要性的上疏,也引起了康熙皇帝的重视,促进对台湾海防建设的加强,其海防建设,不论是外海巡洋、还是缉捕海盗等,都需要战船。清廷解除海禁后,沿海商人纷纷造船出海,为清廷航海业打开了新局面。但是事实上,不论是清初的禁海时期,还是解除海禁之后,私贩船只从来都没有停止过。“出海向虽严禁,私自贸易者何尝断绝,凡议海上贸易不可行者,皆总督、巡抚自图射利故也。”<sup>②</sup>从中也可以看出禁海期间,私贩贸易从来不曾停息。解除禁海之后,由于清廷对船只管制严格,从船户的身份、船只规格、携带货物量到出海人数,都有相关规定,而且出海贸易需要到厦门由厦门同知验照,然后才能驾船出海。世人逐利,为了逃避商税、超载货物或渡载民人,仍旧有私贩船只出现。

如此,不论官、商、民,要沟通台湾和内陆的交流,都需要各式船只,那么作为当时台湾海防主要的军事战具和台湾海峡唯一的交通运输工具,船只起着不可忽视的作用,因此本文试图通过对台湾海洋交通运输体系的构建,以及对台澎地区战船的研究,了解清朝时期台湾海峡的船舶历史。

## 第二节 学术回顾

作为中国古代重要交通工具之一的船舶,在中国学术界中对其的研究较多。我国内陆河流众多,东部和南部海域广阔,无论是航运、还是海防,都离不开船舶这一工具,航运和海防的发展往往会推动造船业的发展。因此,船舶作为它们中的一部分,在进行研究时,通常会归类到其中进行相关阐述。除了一些考古文章中对船只复原图的相关研究外,少有看到单独对船只进行研究的。清代自康熙收复台湾,台湾就成为整个福建省的一部分,故而,在这一节中,是通过对海防、造船、贸易研究中,出现的有关福建省船只问题,进行学术回顾的。

<sup>①</sup>贺长龄,《清经世文编》卷 84,《兵政》,中华书局,1992年,第 2064 页。

<sup>②</sup>《清实录·圣祖仁皇帝实录》,中华书局,1985年,第 287 页。



Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.