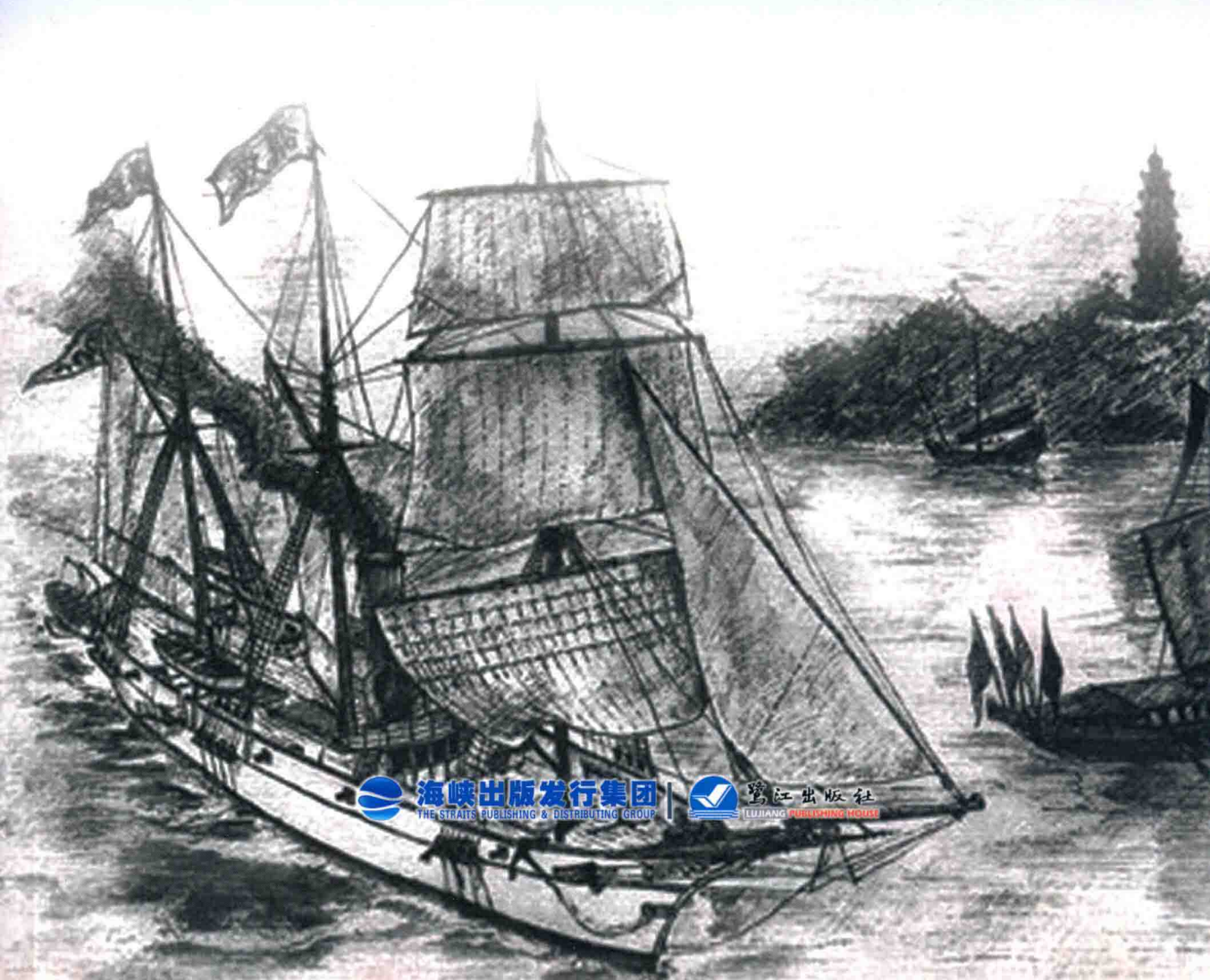


船政文化研究

(第七辑)

朱 华 主编



海峡出版发行集团
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP

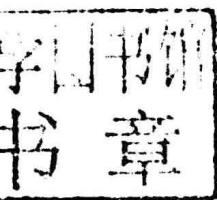


鹭江出版社
LUJIANG PUBLISHING HOUSE

船政文化研究

(第七辑)

朱 华 主编



海峡出版发行集团
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP



鹭江出版社
LUJIANG PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (C I P) 数据

船政文化研究. 第7辑 / 朱华主编. — 厦门 : 鹭江出版社, 2011. 12
ISBN 978-7-5459-0425-3

I. ①船… II. ①朱… III. ①造船工业—工业史—研究—福建省—近代 IV. ①F426.474

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第239860号

船政文化研究 (第 7 辑)

朱 华 主 编

责任编辑 : 梁 靛

出版发行 : 海峡出版发行集团

鹭 江 出 版 社

地 址 : 厦门市湖明路 22 号 邮编 : 361004

印 刷 : 福州千帆印刷有限公司

地 址 : 福州市南平东路 86 号金城投资区新店楼 邮编 : 350012

开 本 : 787 × 1092 1/16

字 数 : 472 千字

印 张 : 20.5

版 次 : 2011 年 12 月第 1 版

印 次 : 2011 年 12 月第 1 次印刷

书 号 : ISBN 978-7-5459-0425-3/F · 22

印 数 : 1—1000 册

定 价 : 58.00 元

《船政文化研究（第七辑）》编委会

- 顾 问：杨 岳（中共福建省委常委、福州市委书记）
杨益民（中共福州市委副书记、福州市人民政府代市长）
- 主 任：朱 华（中共福州市委常委、福州市人民政府副市长、
市委宣传部部长、市教育工委书记）
- 副 主 任：高起平（中共福州市委宣传部常务副部长）
余作尧 [中共福州市委宣传部副部长、市社科联（社科院）
党组书记]
- 委 员：张学勇（中共马尾区委常委、宣传部长）
林 山（福州市社会科学界联合会主席）
林文平（福州市社会科学院院长）
卢美松（福建省文史馆馆长）
沈 岩（福建船政交通职业学院教授）
戚信总（福州市政协文史委主任）
陈梅良（福州市文化新闻出版局局长）
徐 杰（福州市文联主席）
陈由岨（福州市社会科学界联合会副主席）
张兰英（福州市社会科学院副院长）
张微佳（中共马尾区委宣传部副部长）
杨 勇（福州市文物局局长）
陈贞寿（福建师大历史系教授）
陈道章（马尾区政协原副主席）
黄启权（中共福州市委办公厅原主任）
林璧符（中共福州市委政研室原主任）
林樱尧（马尾造船历史陈列馆馆长）
吴登峰（中国船政文化博物馆馆长）
张忠松（福州市社会科学院研究员）
杨济亮（福州市社会科学院办公室主任、助理研究员）
朱剑修（福州市社会科学院经济社会所副所长）

前 言

党的十七届六中全会作出了促进文化大繁荣大发展的伟大部署，为新时期国家的文化发展和建设指明了方向。在船政创办 145 周年之际，这一会议的召开，也极大地鼓舞了长期支持和坚守在船政文化研究领域的领导和广大专家学者的热情和信心。

多年来，福州市高度重视船政文化研究研讨工作，自 2003 年召开第一届中国（福州）船政文化研讨会暨福州市船政文化研究会成立大会以来，已历四届。每届研讨会都主题鲜明，成果丰硕。目前已出版《船政文化研究》六辑，收录论文 400 多篇；图说《百年船政》一本，收集图片 400 多张。在中国共产党成立 90 周年、辛亥革命 100 周年、船政创办 145 周年，两岸关系和平发展之际，在福州市委、市政府的指导下，福州市委宣传部、福州市社科院联合中国社会科学院、中国人民大学等高校和科研机构的相关部门，决定以“弘扬船政精神，促进两岸交流”为主题，继续召开第五届中国（福州）船政文化研讨会。为保障研讨效果，依惯例，我们将学者们的论文在会前汇编成册，以“《船政文化研究》第七辑”之名出版。此次收录的 50 多篇文稿，与前六辑相比，呈现几个新特点：

一、参与层面比较广。两岸多所大学如北京大学、南京海军指挥学院、四川师范大学，华中师范大学等学者提交了论文；台湾联合大学，育达商业科技大学等多所大学的学者也送来了研究文稿；中国军事科学院、上海中国航海博物馆等研究机构的专家也参与研究，表明船政文化影响力在逐步扩大，船政文化研究引起了越来越多的台海两岸专家学者的关注。

二、研究内容有新拓展。论文围绕“弘扬船政精神，促进两岸合作交流”的主题，从船政与福州现代化的关系、船政对辛亥革命的贡献、船政开启了台湾的近代化进程、船政人物在各个历史时期的活动以及船政史实等方面展开研究。论文多方面地反映船政文化与中国革命的历史联系，生动再现船政人物顺应时代潮流，在争取民族独立、保卫祖国、建设祖国、促进近代化过程中的卓越见识与积极作为。更有学者，把弘扬船政精神与振兴中华民族的伟大事业结合起来，立意高远，观点新颖，令人耳目一新。

三、史料挖掘上有新进展。论文集收录了多篇船政后裔回忆先辈的文章。有的文章描述了作者的亲身经历，披露了许多新的史料，丰富了研究的内容；有的文章考证了船政相关史实，澄清了一些历史疑点，拓展了研究领域。

当前，福州发展正站在新的历史起点上。“十二五”规划为福州的跨越发展绘制了壮丽蓝图，实现蓝图就需要充分发挥文化的凝聚力、向心力、塑造力，就需要继承和发扬船政励志进取、虚心好学、博采众长、勇于创新、忠心报国的传统。此书的出版发行，必将进一步推动船政文化的深入研究，对弘扬船政精神，推动闽都文化的繁荣发展，促进两岸交流合作产生积极的作用。

编 者

2011 年 12 月 7 日

目 录

福建海洋文化与福州船政文化·····	游友基 (1)
船政文化对福州近代化的推动·····	史习基 (10)
福建船政和近代中国海权意识的觉醒·····	史滇生 (17)
福建船政——中国近代工业文明的重要窗口·····	陈 平 (23)
弘扬船政精神 促进海峡两岸旅游业的发展·····	林精华 (28)
闽都海洋文化传统试析——略论船政文化中的闽都海洋文化因素 ·····	张春兰 谢重光 (33)
全球化时代中国船政之发展与中华民族之振兴·····	刘焕云 (41)
福建船政与中国近代海防测绘·····	杨济亮 (52)
“权自我操”福建船政创办初期的反控制斗争·····	张忠松 (58)
马尾船政的海权启示·····	沈 岩 (63)
从船政看晚清开放的主动性·····	沈 岩 (68)
长门炮台与福建船政·····	吴用耕 (73)
马尾船政文化嬗变的脉络·····	林致燊 (80)
船政文化的特点和启示·····	郑剑顺 (84)
船政对我国近代外交的贡献·····	林恩燕 (89)
船政文化与福州工业文化遗产保护·····	管小平 (94)
船政文化品牌提升战略研究·····	杨济亮 (101)
福州船政文化宣传与普及效果调研·····	刘艳飞 (111)
闽系海军与辛亥革命·····	刘传标 (119)
船政精英与辛亥革命·····	肖忠生 (124)
船政文化与辛亥革命·····	陈日红 (129)
“兴船政以扩海军”——孙中山参访马尾船政局·····	林樱尧 (137)
福建船政开启了台湾的近代化进程·····	陈 平 (140)
再论晚清福建船政与台湾经济近代化·····	徐心希 (148)
严复后裔促进榕台关系发展的具体事例·····	王长英 (159)
沈葆楨驱倭抚台的贡献·····	林国清 林荫予 (167)

沈葆楨对台湾教育的贡献·····	肖忠生 (172)
晚清时期“自强运动”之再省思——以福州船政学堂教育体制为例·····	王远嘉 (176)
船政学堂的人才培养成就·····	赵君尧 (184)
船政学堂办学经验及对两岸教育合作的启示·····	唐岱蒙 (193)
船政办学经验在两岸教育交流合作事业中闪光·····	庄可庭 潘群 (200)
抗战时期的马尾海校新论·····	余锴 (206)
沈葆楨推进船政事业贡献小证·····	王日根 (213)
船政总监工叶文澜·····	沈吕宁 (217)
陈季同对晚清中西关系发展的突破与贡献·····	金秋蓉 (226)
近代海军轮机奠基人陈兆翱·····	陈如玉 (230)
王寿昌与《茶花女》·····	王宜椿 (235)
程璧光与孙中山·····	古清 沈骏 (239)
论陈绍宽的海军思想与实践·····	曹敏华 (247)
福建船政派员留学情况·····	陈熙 齐上志 (260)
梁鸣谦与福州船政局·····	陈萍 (265)
马尾船政学堂前学堂第八届知名学生·····	赵骧 (268)
船政学子黄钟瑛与东沙群岛的回归·····	黄汉鏊 黄信访 (276)
中法马江之战中史事考疑一则——马江之战中“福星”“伏波”舰战事新考 ·····	陈悦 (278)
船政第一批赴欧留学生照片求证·····	林樱尧 (289)
黄钟瑛上将军衔问题的考证分析·····	黄汉鏊 (296)
福建船政制造铁胁船考·····	林樱尧 (300)
回忆刘荣霖·····	陈克 (305)
老爸马尾求学琐记·····	赵骧 (307)
评林海权点校《沈文肃公牍》中的若干误释、缺释·····	沈骏 (314)
编后记·····	(318)

福建海洋文化与福州船政文化

游友基

福建海洋文化是中国海洋文化的重要分支，福州船政文化又是福建海洋文化的重要组成部分。

—

由于生存方式不同，遂形成黑格尔《历史哲学》一书中所述的以西方为代表的海洋型文化和中国农耕社会的内陆型文化。中原文化是中国内陆型文化最典型的代表。中原文化，无论物质文化还是精神文化对福建海洋文化都有强大的制约、影响作用。福建海洋文化在政治制度、赋税等经济制度方面始终沿用、实行中原文化所规范的模式。精神文化方面如忠孝仁义精神、对“中和之美”的审美追求等，亦是福建海洋文化的主流，其内陆型文化的特征十分突出。但福建远离以儒教为中心的齐鲁冀豫陕，又处“天之隅，海之角”，海岸线绵长，港湾岛屿众多，渔业外贸发达，为海上丝绸之路的必经之地；福建北、西、南的高山峻岭，又阻隔了经由浙、赣传播的中原文化的紧密联系，削弱了中原文化对福建海洋文化的统制，使海洋文化得以发生、发展。与粤地交界的山脉，又使其受粤地的影响不深。故在此相当“封闭”的状态下，它能敞开胸怀，对海洋开放，形成独具特色的海洋文化。它与典型的地中海海洋文化不同，但同样具备海洋文化的诸种重要特征，如视野开阔、胸襟开放、冒险爱拼、灵活变通、探索善思等。闽省不仅拥有广阔的蓝色海洋，而且拥有连绵不断的山脉，故闽省文化又常有山地文化的某些因素，如坚忍、细密等。在中西文化的碰撞融汇中，它比内地更广泛深入地融入了西方文化的精华，但远不如沪上的开放与“西化”。福州船政文化地处省会福州，具备福建海洋文化的诸种特性，形成“海纳百川，有容乃大”的格局，与闽南海洋文化有别，呈现出不同风貌的海洋文化特色。这是种多元、混合、共性明显、个性鲜明的地域文化。

福建海洋文化从生成、发展的历史轨迹来看，秦汉为其孕育期，隋唐五代为其崛起期，宋元为其鼎盛期。宋元时期，福建成为建造海船的中心，拥有先进的航海导海技术，福建海商异军突起，对外交往、交流远超以往任何时代。明清是其衰落期，明代的“海禁”使福建海洋文化在夹缝间艰难曲折地前行；清代福建已落后于国内其他先进地区，从清末到民

初，福建海洋文化主要在屈辱与动荡中自强不息^①。

为什么福州能萌发、开放出灿烂的船政文化之花？其重要原因之一在于它有宋元海洋文化的丰厚历史积淀、优良传统与坚实基础，有明清时代的艰难前行的历史经验教训，有晚清民初的自强不息的精神支撑。

福州船政文化的历史是与福建船政局（含衙署、造船厂、船政学堂）的历史有所重叠又有所分叉的统一体。1866—1873年，是福建船政局的初创时期，也是福州船政文化的生成期；1874—1895年，是船政局的发展时期，该时期，造船厂继续造船，派遣留学生，开始自造轮船，马江战役挫败，反给船政局发展以新的推动；1896—1911年，是船政局的停滞时期，甲午战争，北洋水师全军覆没；1912—1949年，是其衰落期^②。船政文化在船政局的停滞时期并没有停滞，反而蓬勃发展。以沈葆楨、严复、林纾等人思想为代表的近代先进文化思想，正是在这一时期闪射出耀眼的光芒。船政文化的发展轨迹与船政局的发展轨迹并不完全一致，这是因为文化有历史的惯性推动，也有历史的惰性羁绊。船政文化是新兴事物，有强大的生命力，它没有背负历史惰性的重轭，却有历史惯性的延续，促进船政学堂所培养的俊才，如严复、陈季同、魏瀚、罗丰禄、刘步蟾、林泰曾、萨镇冰、陈寿彭、王寿昌、詹天佑、郑清濂、马建忠等，经过时间长河的冲刷，空间环境的磨难，终于浮出了水面。

二

船政文化具有独特的文化品格。

它打上了鲜明的晚清文化的时代烙印，是洋务运动的重要产物。洋务运动，旧称“同光新政”。19世纪60年代至90年代，清廷出现了“洋务派”，其代表人物为奕訢、曾国藩、李鸿章、左宗棠、张之洞等，他们身居高位，故能在全中国相当广大的地区、领域掀起举办“洋务事业”的热潮，提倡学习、采用西方资本主义的先进科学技术和管理制度，创办以军用、民用工业为中心的近代工业，目的是“自强”“求富”，巩固封建统治。一方面，开办安庆内军械所、江南制造局、福州船政局、各省机器局等近代兵工厂；另一方面，创办轮船招商局、开平矿务局、上海机器织布局、兰州织呢局等民用企业。其内部又分三个集团，即曾国藩的湘系集团、李鸿章的淮系集团和后起的张之洞集团。洋务运动开启了中国近代化的进程，代表了当时先进的社会生产力和先进的文化思想，但它在封建帝制的母体内孳生，带着某种异质文化特性，又带有浓厚的封建性文化基因，故在中日甲午战争、义和团运动后，逐渐衰落，亦属历史的必然。

同治五年（1866年）6月，左宗棠上《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》，称：“臣愚以为欲防海之害而收其利，非整理水师不可；欲整理水师，非设局监造轮船不可。……轮船成，则漕政兴，军政举，商民之困纾，海关之税旺，一时之费，数世之利也。”“中国自强之策，除修明政事、精练兵勇外，必应仿造轮船以夺彼族之所恃。”郑观应在《盛世危言》中专论“船政”说：“今欲维时局、扩远图、饬边防，简军实，上则固我疆域，屹雄镇于海防，下则富我商民，通外洋之贸易，乘时奋发，思患预防，其必以船政为急务矣。”可

见，整理船政，成为当时具有开放、革新眼光的官僚与先进知识分子的共识。顺应现实的需求、时代的呼唤，福州船政局的建立，有其历史的必然性。同年7月，清廷批准左宗棠在福州马尾设船政局。因左宗棠不久调任陕甘总督，由他举荐的沈葆楨于10月被任命为船政大臣，具体筹建福建船政局，开始了筚路蓝缕的艰难创业历程。

船政文化不仅是“同光新政”的产物，而且浸染着“戊戌新政”的雨露。康有为、梁启超领导了“戊戌变法”，成为其精神领袖，实际上，还有一位精神领袖，那便是船政文化培育的精英——严复。他留学归来后，先于母校福州船政学堂任教习，后调任天津水师学堂任总教习、总办。他始终在阐发、弘扬船政文化精神。在中日战争后戊戌变法前连续发表《论世变之亟》《原强》《辟韩》《救亡决论》，提出“自由为体，民主为用”的民主政治观念，“论证了变法的必要性，提出了变法的途径及措施。”^③他与夏曾佑等人创办《国闻报》，发表《拟上皇帝书》，谈论富国强兵方略，提出改革要标本兼治，仅仅学习引进西方利器，仅是“治标”，而彻底改造国民素质，造就具有进代思想、强健体魄和良好道德的新型人才才是“治本”。他于1896年译成英国赫胥黎《天演论》，1898年4月出版，其“优胜劣汰，适者生存”的先进进化论理念，影响了一代中国人的思想。严复与康梁一道，为戊戌变法作了思想上、舆论上的准备，“严复不愧是我国近代维新变法运动的鼓吹者，一位影响深远的启蒙思想家。”^④

从“同光新政”到“戊戌新政”，其间经受中法甲申之战和中日甲午之战两次沉重的打击，福州船政文化在晚清时代政治、经济、军事、文化种种挤压下顽强前行，而其注重轮船制造、人才培养的理念始终未变。

福州船政文化，亦称福建船政文化、马尾船政文化，本文称之为“福州船政文化”，意在突出其福州闽都文化对它的影响，它具有鲜明的闽都文化特点。闽都文化从昙石山文化起始，迄今，已有五千年，它以福州为中心，地域范围涵盖“福州十邑”，并向八闽辐射，历史悠久，内涵丰富，“山海兼备”，“负陆面海”，兼具海洋文化与内陆文化相综合的特质。鸦片战争后，福州作为“五口通商”口岸之一，成为对外开放的窗口，得风气之先，在学习西方先进科技与社科理论方面，领先于全国，涌现了“睁眼看世界的第一人”林则徐、“中国西学第一人”严复等近代先进思想家。“晚清风流出侯官”，“三坊七巷”荟萃了一大批在众多领域各擅其长的文化名人。而“船政文化既是中国文化近代化的缩影，也是闽都文化最终定型的标志”，“是内陆性与海洋性特质完美结合的产物”^⑤。闽都文化的对外开放、包容兼取、自强不息、开拓创新、经世务实、崇礼重教、爱国为民等精神，在船政文化中得到了充分的体现。

左宗棠选址福建船政局于福州马尾，是独具眼光的。他在奏折中说：“知马尾一区，上抵省垣南台，水程四十里，下抵五虎门海口，水程八十里有奇。自五虎门而上，黄埔、壶江、双龟、金牌、瑄头、亭江、闽安皆形势之区，而金牌为最要。自闽安而上，洋屿、罗星塔、乌龙江、林浦皆形势之区，而罗星塔为最要。马尾地隶闽县，距罗星塔之上游，三江交汇，中间港汊旁通长乐、福清、连江等县，重山环抱，层层锁匙”，^⑥是理想的造船基地所在。船政学堂依造船厂而建，以便教育与实践相结合。马尾船政实占“地利”之便利。

船政文化得“人气”之“优势”。闽都人家的内陆性特质，使其喜走科举仕进的人生之路，中原文化的忠君爱国、仁义礼智、自强不息等品格作为基因传承，已融入闽都人的血液。而其海洋性特质，又使闽都人善于学习，敢为天下先，勇于奋斗、牺牲，江海之滨的生存方式使其热爱水、熟习水性，为培养海军人才，储备了充足的人力资源。闽都出现了不少海军世家，足以证明这一点。明郑和下西洋，前后近30年，从苏州刘家港（今太仓东浏河镇）出发，南下至福州长乐闽江口驻泊，等候冬季朔风，添招大批水手，然后扬帆开洋。这也足以表明闽都实乃水手之乡。福州人的人文性格，一方面，具有追求正统教化的特征，其性格“比较平和舒缓，士习儒雅而文，民风谨慎畏法，好修饰，重礼仪”；另一方面，又具有冒险进取的精神和开拓进取的风尚气息，其知识分子，则“具有忧国忧民和居安思危而求变的风格”，具有迫切的时代改革使命感，“既敢于舍生取义，维护中华民族的尊严，又勇于面对挑战，开眼看世界，为近现代中国社会的维新、改革乃至革命而披荆斩棘，奋斗不息”^①。在具有这样的人文性格的福州兴办船政，实在是一种最佳选择。

福建海洋文化的重要特征是什么？答案是丰富多样的。其具体的结论不尽相同，但笔者认为，有几点是大家公认的，即善于造船、长于航海，敢于开展海外贸易，形成与晋商、徽商齐名的海商群体，敢于向海外移民，成为全国华侨、华人人数最多的省份之一，这一切，都体现了福建海洋文化的开放、包容、开拓、创新、冒险等特性。所以说海洋文化与内陆文化联系紧密，并受其制约、影响。

船政文化的主要精神是什么？答案也是丰富多样的。笔者以为，福州船政文化的精神主要表现在以下几方面：

（一）兼容并包

“船政”，亘古所无，难从传统文化中摄取，只能效法、学习西方。只有破除“相沿之痼习”，破除因循苟且、盲目排外，才能“师夷之长技”。船政在马尾开办，占地600亩，与当时西方造船厂设备一样齐全。这种全盘搬取，在白手起家的情况下，是可取的。雇用法国人日意格、德克碑分别任船政正、副监督，雇用一批外籍技术人员、管理人员及教学人员，并通过签订合同的方式让他们各司其职，各尽所能，效果甚佳。而船政局又做到了“用洋人而不为洋人所用”。

（二）开拓进取

福建船政局把办公管理机构、造船厂、学堂三位一体，都建于马尾一个地方，颇具创意。船政学堂大门悬以二联，头门联为：“且漫道见所未见，闻所未闻，即此是格致关头，认真下手处；何以能精益求精，密亦求密，定须从鬼神屋漏，仔细扪心来。”仪门联为：“以一篑为始基，自古天下无难事；致九译之新法，于今中国有圣人。”大堂联云：“见小利则不成，去苟且自便之私，乃臻神妙；取诸人以为善，体宵旰勤求之意，敢惮艰难？”楹联道出了创办船政的宗旨，以艺术形式描述了船政之魂，亦可视为船政学堂的校训。船政局形成以沈葆楨为核心，包括周开锡、吴大廷、胡先墉、叶文澜、黄维煊、徐文渊、夏献纶、李庆霖等“夷务专家”在内的强势行政领导群体，牢牢把握着船政局的领导权，日意格等外籍管理人员密切合作，建立了新型的领导、管理体制。船政局严选教师，从优秀毕业生和留学归来学生中

挑选一批担任教师，还精选生员，采用“广报精收”办法，严格考选，让优秀生员入学。提出在“科举”中增设“算学”一科，大大冲击了科举制度。首次派出学员留学法欧，初步建立起留学生派遣制度。在造船技术方面，亦不断开拓、发展。同治八年（1869年）6月，第一艘木质轮船“万年清”号下水，之后一年半内，湄云、福星、伏波等船相继下水，4船主机均购自外国，船政局只制造船体。同治十年（1871年）6月，安澜号下水，装备了第一台国产蒸汽机（仿造），在我国造船史上有着重要意义。光绪二年（1876年）夏，船政局用半年时间建成铁肋厂，9月2日第一号铁肋轮船（木壳安以铁板）安上龙骨，我国造船开始摆脱木船时代。光绪三年（1877年），第2艘自制铁肋兵船“超武”号下水。从光绪七年（1881年）起，开始试制2000吨级巡洋舰，马力2400匹。5年后，试制双机钢甲战舰，于光绪十五年（1889年）建成，即“平远”号。从同治八年（1869年）到光绪二十年（1894年），船政局共制造各种轮船34艘。以上事例都表明船政文化的开拓进取精神。

（三）人才为本

沈葆楨在《船政任事日期折》提出“船政根本，在于学堂”，又说船政“创始之意，不重在造而重在学”，要让学员具备自造自驶能力。以致日意格说：“船政局的目的与其说是建造舰船，不如说是使中国学会建造和操作舰船的本领。”为培育人才，先后开办制造（造船）、绘图（设计）、艺圃（技工）、驾驶、轮机、电讯等专业，开设前、后学堂。前学堂，学习轮船制造专业，开设法文、算术、微积分、机械学与船体制造、轮机制造等；后学堂，学习轮船驾驶和轮机管理专业，学习英文、算术、球体三角、航海天文学、航行理论及地理、制图等。课程设计，突出了外语（法、英语），专业课程均为造船、航海所必需的科学技术理论、知识、技能。正因为打好了外语的基础，其第一届毕业生严复留学欧洲，归来后能把外国社科名著译成中文，第一届毕业生陈季同后在欧洲任外交官，能用流利的法语著书撰文，向西方介绍中国文化。正因为所学皆为必需的科技理论、知识、技能，其毕业生于1872年后进入海军界，逐步取代旧式水师出身的人员。清末民初，海军将领以闽人居多。船政学堂毕业生叶祖珪、萨镇冰先后管理南北洋海军，黄钟瑛、刘冠雄、程璧光、萨镇冰先后担任海军总长、海军总司令。南洋水师的将领、属员，大多来自船政学堂，1892年北洋水师升署的64名将官中，毕业于船政学堂的占23名。称船政学堂是中国近代海军人才的摇篮，绝非过誉。

（四）务实求精

左宗棠、沈葆楨都躬行经世致用之学，从实际出发，脚踏实地，解决创办船政过程中的具体问题。如左宗棠亲率日意格到马尾择定厂址，商谈设厂、购器、雇匠、驾驶、经费等事，他之所以荐举沈葆楨，其中很重要的一个原因，是他十分欣赏沈葆楨“虑事详审精密”的务实风格。沈葆楨在台湾危机结束后，清廷开展的一场如何加强海防的大争论中，力主建造铁甲船，说：“铁甲船实非兵轮所能敌”，“御夷于海此器必不可少”，一两艘甲船还不够，非建立“大支水军”不可。李鸿章不以为然，认为“购铁甲实非急务也。”沈葆楨力主外购铁甲船，受阻，又一度决心自造，又受挫，仍坚持非建“外海一大支水师”不可，一心一意“候铁甲之成也”。这完全是从海防、海战的实际出发的。甲申马江海战，福建水师一支木壳舰队全军覆没，事实证明，务实精神何等重要！务实与求精相联系。沈葆楨认为：“西学精益求精，原无止境，

推步制造，用意日新，彼既得鱼忘筌，我尚刻舟求剑，守其一得，何异废于半途！因其已新者而日日新之，又日新之，诚正修齐治平之功如是，即格致之功何莫不如是。”^⑧这种求精作风已贯彻至造船业及所有教学活动之中。裕禄（福州将军兼船政大道）认为：日意格等洋匠，工作五年期满，按合同辞退，“自此续办船工皆由厂内学生匠徒绘图自造”。洋匠在厂造船15号，自造达19号，除木质外，或仿造铁甲，或仿造穹甲快船，“尚皆坚实可用”，是工员匠于制造技艺上，“非仅墨守成规，无自图精进之志”的结果，是日日求精作风得以落实的结果^⑨。

（五）自强爱国

清廷多次强调：创立船政，实为自强之计，左宗棠称：“制造轮船，实中国自强要著。”^⑩李鸿章、曾国藩、弈訢亦有类似表示。沈葆楨谓办理船政是“仰体我皇上力图自强之意”^⑪，是“自强之道”^⑫。沈葆楨之后，船政大臣何如璋说：船政为“国家自强之本”^⑬，自强精神得到船政员工、学员的普遍认可，成为共识。自强是爱国的表现。仅从1884年中法甲申海战，1894年中日甲午海战来看，前者，船政学生参战25人，捐躯18人，水师阵亡舰长6人中有5位毕业自船政学堂，留学归来的船政学堂毕业生多人在战斗中牺牲。后者，船政学堂毕业生不少，管带（舰长）邓世昌、林永升、刘步蟾等浴血奋战，壮烈殉国。他们身上，闪耀着船政文化爱国精神的光芒。

三

福州船政文化体现了中国近代先进文化的特质，推动了中国近代化的进程。沈葆楨、严复是福州船政文化的杰出代表。

沈葆楨的重大贡献，主要在于：（1）创建船政。（2）治理台湾。就创建船政而言，他任船政大臣8年多，继续并发展了左宗棠的办局方略，始终坚持“西为中用”和“权自我操”的原则。引进洋器、任用洋人、学习洋技，具有开放的眼光，正所谓“开眼看世界”。但“师夷长技”“借材于异邦”的目的是自造、自驾、自强、自主，实现“西为我用”。领导权、操办权必须掌握在中国人手里。对洋人滋事寻衅决不妥协退让，如1866年，左、沈坚决抵制英政府的无理抗议。又如福州税务司的法国人美理登阻挠办局，沈葆楨致函总理衙门：“美理登百计钻营入局，葆楨固却之”。又如法驻福州副领事巴士栋粗暴干涉船政事务，沈葆楨指出：“船政与通商两不相涉，领事为通商而设，不应干预船政。”再如1869年，第一号“万年清”下水，沈葆楨决定试航时一律用中国人驾驶，总监工达士博借此拒绝试航，并要求用洋人引港，均遭沈葆楨拒绝。沈葆楨指出：“船政为中国工程，中国有大臣主之，若法国领事官可以任意把持，则是法国船政，非中国船政也。”对于雇用的外籍工匠、教师，沈葆楨规定，他们从属于船政，而不从属于日意格，采用签订严明的合同与付与优厚的报酬的方式，“赏必信，罚必行”，充分调动其积极性，使其为我所用，妥善处理了与外国雇用人员的矛盾纠纷，坚持了“权自我操”。

沈葆楨具有建设近代企业和近代海军的先进理念。特别要提及的是沈葆楨已萌生军民两

用理念,已开始重视企业文化的建设。撰写楹联,悬于船政,定期举办“诗会”,都是企业文化的构成部分。举办“诗会”的目的,不是附庸风雅,而是为了联络僚属之间的感情。沈葆楨定期与下属举行诗会,每次诗会,用同一诗题、诗韵,各自成诗,完卷后,高声朗唱,并编辑成书,至八九集,为《船政司空雅集录》。参与者有林寿图、谢章铤、杨浚、梁鸣谦、施鲁滨、林毓良、沈玮庆、咏彤等。通过咏诗,对中国历史、现实抒发感慨,曲折表露船政文化精神。如沈葆楨咏史诗《诗骚》,愤于奸人当道,悯于屈原被谗,“美人香草易摧残,鸩毒能容几凤鸾?”“市声”表现当时商业的繁盛,“回首屠沽当日地,最喧嚣处最开颜。”“饥鹰”写饥鹰不得不“侧翅随人”,白鸥却能自由飞翔。“只有白鸥晚江里,不曾向客诉无鱼。”高伯谦为纪念其父高焕新刻印的《先复斋公遗稿》,也有相当篇什涉及船政人物高鲁、萨镇冰等人。曾任职船政的柯鸿年,有《澹园遗稿》,都可视为船政企业文化的某种延续。船政的创立是中国近代海军建设的开端。沈葆楨提出“船政为海防第一关键”,“船政为海防水师根本”的思想,建设新式海军取代旧式水师的思想,是中国海军建设思想的一大飞跃,并将之付诸实践,建立了近代海军建设的生产基地,培养海军人才的基地,为中国海军的近代化立下了汗马功劳。

沈葆楨具有近代教育的先进思想。他坚持“船政根本,在于学堂”,开办学堂,培养人才,基本形成近代教育的体系。其教学目的明确:“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,方为教育成效”。开设课程实用,已如上述。教学年限合理,学制5年,其中4年为课堂学习,一年为下厂或上舰实习,厂(舰)学挂钩,学用结合,实乃中国近代教育楷模。提出留学主张,派遣留欧学生,至辛亥革命前夕,共派出留学生107名,初步形成留学生派遣及返回制度。

严复是船政学堂的首届毕业生,也是首批留欧人员。其先进思想表现在三方面:一是他的著述所提出的先进的观念;二是通过译著,介绍西方近代思想精华;三是翻译事业本身的意义。严复思想博大精深,已形成相当严密的体系。他的科学世界观以天演论为基础,主张以进化的观点看待自然和社会;其科学思维方法以西方逻辑学为中心,提倡正确运用归纳、演绎法;其科学应用观为“富强之基,本诸格致”^⑭,强调科学乃富强之本,救国之本。他译《原富》写了300多条按语,约6万字,认为必须破除耻于言利的陈旧观念,主张“而欲国之富,非民智之开,理财之善,必无由也。”^⑮他在教育方面贡献巨大,主张教育救国。倡导德智体三育思想,“鼓民力”“开民智”“新民德”。批判“旧学”,提出废除科举,兴办新学。严复在哲学、经济学、政治学、社会学、法学、教育学,乃至文学、翻译学方面都有很深的造诣,他的理论、观念达到近代文化的高峰。学界对之研究,全面而深入,本文仅简略列出数端,借以说明其思想的先进性而已。这里想谈谈他的翻译。谈严译名著不能不言及林译小说。它们都是船政文化的优秀代表。是船政人物鼓动、促进了林译小说的诞生。船政人物王寿昌口述,林纾笔译,成《巴黎茶花女遗事》,初版本署名“晓斋主人”“冷红生”,林纾从此一发不可收,相继在魏翰、魏易、陈家麟等人合作下,出版163种译作,未刊18种(一说出版184种,未刊23种)。试对严译名著、林译小说略作比较:1912年,康有为向林纾

索画，林绘《万木草堂图》并题诗作赠，康写诗致谢，诗中云：“译才并世数严林，百部虞初救世心。”从此，人们用“译才并世数严林”来评价严复、林纾在中国近代翻译史上的巨大贡献。对外文，林纾一字不识，而严复却熟稔精通，这一不同的起点使得他们在翻译思想、方法、风格上产生颇大差异。林纾靠人口译，自己只作笔译，自谓：“唯鄙人不审西文，但能笔述，即有讹错，均出不知”^{①6}。严复精通英语，字斟句酌，甚至能译出原著的精神、风格。林纾谈不上有什么翻译理论，而严复却明确提出“信、达、雅”翻译三准则，迄今仍被译界奉为圭臬。林纾“误入”译界，事出偶然，却具备翻译的基本条件——有着深厚的古文功底。他1898年译成《巴黎茶花女遗事》，1899年出版，从此，大量翻译外国文学作品，被称为“林译小说”。严复1897年翻译《天演论》，1898年出版，此后，翻译西方哲学社会科学著作多种，被称为“严译名著”。由于不懂外文，林纾几乎无法对外国小说进行筛选，很大程度上受制于口译者，故林译小说180余种，其中一流作品仅40余种，其余为二三流作品。这“选书不严”却让中国人得以了解外国文学作品的本来面貌，了解到“一、二、三流”究竟有何区别。其代表译作有《巴黎茶花女遗事》（小仲马）、《黑奴吁天录》（斯托夫人）、《撒克逊劫后英雄略》（司各特）、《块肉余生述》（狄更斯）、《鲁滨孙漂流记》（笛福）、《迦茵小传》（哈葛德）、《拊掌录》（华盛顿·欧文）等。而严复的选择却很严、很精，他严格选择了19世纪西方的哲学社会科学名著来进行翻译，代表译著为：赫胥黎《天演论》、亚当·斯密《原富》、斯宾塞《群学肄言》、约翰·穆勒《群己权界论》、甄克思《社会通论》、穆勒《穆勒名学》、孟德斯鸠《法意》、耶方斯《名学浅说》等。林纾的翻译速度极快，达到“耳受手追，声已笔止”的地步，而严复不仅翻译速度慢，而且译得十分艰苦，他说翻译时“一名之立，旬月踟蹰”^{①7}，“每逢义理精深、文句奥衍，辄徘徊踟蹰，有急与之搏力不敢暇之概。”^{①8}林纾的翻译存在选择不精、误译错译漏译较多的缺陷，严复的翻译，在中国旧观念与西洋新思想如何融合一致方面也还有不尽如人意之处。林纾的翻译可说是特定时代的一种特殊翻译模式，而严复的翻译称得上开创了翻译的范例。林纾翻译的目的，是做“叫旦之鸡”，用西方文学唤醒国人，严复翻译的目的，虽有曲抒胸臆之意，但主要是借助西方先进思想来改变中国。两人的目的是相通的。两人的翻译产生了巨大的影响，林译小说影响了一代人（尤其是作家），胡适、周氏兄弟（鲁迅、周作人）、郭沫若、茅盾、冰心、庐隐、郑振铎等的思想与创作，都吸收了林译小说的丰富营养。林译小说还影响了社会观念的变化，正如严复所说：“可怜一卷茶花女，断尽支那荡子肠。”^{①9}严译名著则影响了一个时代，“优胜劣汰”“物竞天择”等观念形成当时重要的社会思潮。胡适说：“严复是介绍西洋近世思想的第一人，林纾是介绍西洋近世文学的第一人。”^{②0}严复译笔信、达、雅三善俱备，为从事翻译者永久之模范。

注释：

①叶志坚：《试论福建海洋文化的产生、轨迹与特征》，福建省炎黄文化研究会、中国人民政治协商会议福州市委员会编《福建海洋文化研究》，海峡文艺出版社，2009年版，第31-38页。

②林庆元：《福建船政局史稿》，福建人民出版社，1986年版。

③④陈锦谷：《浅论船政文化与维新思潮》，张作兴主编《船政文化研究》，中国社会出版社，2003年版，第231页、第232页。

⑤薛菁：《闽都文化若干问题探讨》，陈永正主编《多学科视野中的闽都文化》，福建人民出版社，2009年版，第217-218页。

⑥《船政奏议汇编》卷三，沈云龙主编《近代中国史料丛刊续编》第18辑，台北文海出版社，第7-10页。

⑦陈支平：《福建六大民系》，福建人民出版社，2001年版，第205-212页。

⑧⑨⑩⑪⑫⑬郑剑顺：《福建船政局史事纪要编年》，厦门大学出版社，1993年版，第66、138-139、31、37、63、87页。

⑭严复：《救亡决论》，王栻编《严复集》第一册，中华书局，1986年版，第42页。

⑮严复：《原富》（下），王庆成叶文心林载爵编《严复合集》第九集，台湾辜文亮基金会，1998年版，第689页。

⑯郑振铎：《林琴南先生》，薛绥之、张俊才编《林纾研究资料》，福建人民出版社，1983年版，第151页。

⑰严复：《天演论译例言》，王栻编《严复集》第五册，中华书局，1986年版，第1322页。

⑱严复：《与张元济书》（八），王栻编《严复集》第三册，中华书局，1986年版，第537页。

⑲严复：《甲辰出都呈同里诸公》，周振甫选注《严复诗文选》，人民文学出版社，1959年版，第202页。

⑳胡适：《五十年来中国之文学（节录）》，牛仰山、孙鸿霓编《严复研究资料》，海峡文艺出版社，1990年版，第273页。

（作者单位：福建师范大学文学院）

船政文化对福州近代化的推动

史习基

一、船政开福州近代工业之先

1840年鸦片战争后，根据《南京条约》，福州首先辟为商埠，成为五个通商口岸中第二大的口岸，很快成为西方资本主义势力侵入中国的一个重要门户，福州的社会环境和经济结构发生了巨大的变化。白银大量外流，农业、手工业遭到严重破坏。以航运为例，到19世纪60年代中，福州运往其他口岸的货物，已有1/3改由洋船载运，航运业几乎被外国的洋船所垄断，民族工商业受到冲击。两次鸦片战争后的福州经济，日益表现出半殖民地色彩，洋行林立的福州却没有一家近代工业。

经受了两次鸦片战争打击和国内人民起义的冲击，清朝统治者第一次感到了生存危机，一部分朝廷重臣于19世纪60年代到90年代掀起了一场以“师夷长技”为手段，以“自强”“求富”为目的的洋务运动。洋务派人士在和西方列强的交战中认识到中国要和西人相抗衡，就必须发展航海和商业以“求强”和“图富”。因此，洋务派大臣开始建言兴办船政。1866年6月，左宗棠上《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》，称“臣愚以为欲防海之害而收其利，非整理水师不可；欲整理水师，非设局监造轮船不可。……轮船成，则漕政兴，军政举，商民之困纾，海关之税旺，一时之费，数世之利也。”^①清廷于1866年7月从速同意左宗棠在福建马尾设船政局，命他在福州马尾设立福建船政。但是，正当左宗棠着手筹办之时，被调任陕甘总督。他在行前，极力推荐林则徐的女婿、原江西巡抚沈葆楨接办，同年11月，沈葆楨出任船政大臣，具体筹建福建船政局。12月23日，福建船政各厂破土动工。从此，翻开了中国人自制近代化舰船历史新的一页，福州近代工业从此开始。为培养船政人才之需，沈葆楨于同年在福州城内于山白塔寺（即定光寺）开设“求是堂艺局”，这就是马尾船政学堂的前身。1867年该学堂迁往福州马尾港，马尾从此成为福建船政局的基地。

马尾地处福州闽江口，临江近海，地理位置重要，口岸条件优越。船政从破土动工兴建开始，仅用两年多的时间，就在马江之畔的荒滩上按照造船的工程与功用，建成13个专业车间，号称“船政十三厂”，形成颇具规模的造船厂，总占地面积600余亩，招有各类工种2000多人，工程最旺时达3000余人。当时的福建，工业基础几乎是空白，马尾船政采用了从欧洲引进技术、设备和工程技术人员的建厂方式，高薪聘请法国人日意格为船政正监督。