



· 近代风云看船政 ·

丛书主编 王苏闽

船政与福州

CHUANZHENG YU FUZHOU

福州是船政文化的摇篮。近代福州因船政文化而闻名于世，又因船政精英而享誉字内。可以说，福州船政是半部近代史，更是作为实现「中国梦」的起航点与实验地而被载入史册。船政功业由福州启航，传扬于各地，蜚声于海外。

魏定榔◎著



海峡出版发行集团 | 福建人民出版社

THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP

FUJIAN PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE



·近代风云看船政·

丛书主编 王苏闽

船政与福州

CHUANZHENG YU FUZHOU

福州是船政文化的摇篮。近代福州因船政文化而闻名于世，又因船政精英而享誉宇内。可以说，福州船政是半部近代史，更是作为实现「中国梦」的起航点与实验地而被载入史册。船政功业由福州启航，传扬于各地，蜚声于海外。

丛书编委会

总策划 许毅青 赵学峰

主编 王苏闽

编委 黄有锋 林壬子 汤伏祥

张敏珍 吴登峰 林 洁



海峡出版发行集团 | 福建人民出版社
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP | FUJIAN PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

船政与福州/魏定榔著. —福州: 福建人民出版社,
2016. 11

(近代风云看船政/王苏闽主编)

ISBN 978-7-211-07496-9

I. ①船… II. ①魏… III. ①造船工业—工业史—
研究—福州—近代 IV. ①F426.474

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第280870号

船政与福州

CHUANZHENG YU FUZHOU

作 者: 魏定榔

责任编辑: 林 顶

出版发行: 海峡出版发行集团

福建人民出版社

电 话: 0591-87604366(发行部)

网 址: <http://www.fjpph.com>

电子邮箱: fjpph7211@126.com

地 址: 福州市东水路76号

邮 编: 350001

经 销: 福建新华发行(集团)有限责任公司

印 刷: 福建建本文化产业股份有限公司

地 址: 福州市仓山区建新镇红江路69号6号楼一层

开 本: 710毫米×1000毫米 1/16

印 张: 12.5

字 数: 148千字

版 次: 2016年11月第1版

2016年11月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-211-07496-9

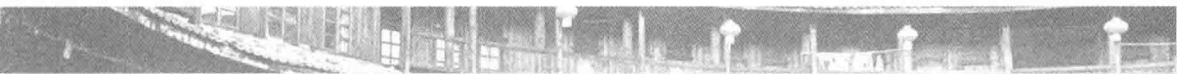
定 价: 35.00元

本书如有印装质量问题, 影响阅读, 请直接向承印厂调换。

版权所有, 翻印必究

总序

◎王苏闽



创建于1866年的福建船政，在中国近代史上影响巨大而深远。福建船政遗存被誉为近代史的活化石，福建船政的许多事件、众多人物与中国近代的发展息息相关。“天行健、君子以自强不息。”虽因时代局限，福建船政的辉煌只延续了40多年。但在历史的弹指挥间，却展现了近代中国先进科技、教育、工业制造、西方经典文化翻译传播等丰硕成果，孕育了诸多仁人志士及其先进思想，折射出中华民族特有的励志进取、博采众长，以及勇于创新、忠心报国的传统文化神韵。它是福州人民乃至中国人民涵泳百年不懈的历史骄傲，是中华民族世代相传的精神瑰宝。

2012年11月29日，在国家博物馆，中共中央总书记习近平在参观《复兴之路》展览时说：“大家都在讨论中国梦。我认为，实现中华民族伟大复兴，就是中华民族近代以来最伟大的梦想。”在《复兴之路》展览中，展出了11件船政文物，从强国强军的侧面彰显了一百多年来中国人民为了实现民族复兴进行的不懈探索和追求。作为中国近代造船工业的发源地、近代中国培养科技队伍的基地和中国近代海军及航空业的摇篮，福建船政承载了无数仁人志士的“强国梦”。但甲申马江海战和甲午黄海海战船政英烈的玉碎和百余年中华民族的奋斗



发展史告诉世人，只有发展才能进步，道路决定命运。“落后就要挨打，发展才能自强”，正如习总书记所说，而船政的历史正是这样的一个写照。作为中国历史的一个缩影，船政的过去和未来也深刻映射出应该怎样做，才能走出一条民族复兴的伟大道路。

我们可以这么认为，福建船政是近代中国复兴之路的起航点，是“强国强军梦”的发端地……

从1866年到2016年，福建船政追寻着中国的梦想，追寻着时代的步伐，在实现中华民族伟大复兴的蔚蓝色大海上扬帆起航，斩波劈浪。在福建船政创办150周年之际，由福州市马尾区策划出版这套“近代风云看船政”系列丛书，就是要全面梳理福建船政对于近代中国进步所产生的方方面面的影响，展示仁人志士为中华民族的伟大复兴所做的不懈努力。铭记历史，开启未来，让我们沿着先人的追梦之路努力前行，在新的时代背景下，为实现中国梦而添砖加瓦。

序

◎卢美松

定榔君新作《船政与福州》书稿初成，即邀我作序。我自知对福建船政只是粗略知晓，并无专门研究，要专论其事颇感困难。好在本书实为福建船政的普及读物，既周到全面，又深入浅出，相信它出版后，将拥有众多读者，产生上佳效果，堪为今年纪念船政创办150周年的一项献礼，故乐为之序。

书名“船政与福州”，自然紧扣福州而为文。因为，船政在历史上不管叫福建船政、福州船政、马尾船政，地点都在福州。船政虽址在福州，但其意义却远在这一时空之上。船政之舟承载了近代中国人的强国梦想、强军期望，还有中国人在品格上庄敬自强的追求。这些作者在书中都有充分的表达和论述。

船政事业包括造舰船、办学堂、练水师，而其最大成就还在于培养大量命世英才。本书简要介绍船政造船的发展历程，突显其杰出成就；详细介绍船政学堂的开办及发展，阐述其历史作用；完整介绍船政水师的创建及海战遭遇，公正评价其历史地位；简明介绍船政精英的历史功勋，高度赞誉他们的精神品格。在介绍船政主要成就之外，本书特别留意创办船政的时代大势与社会背景，深入探讨船政与福州的历史文化渊源，以及对福州的多方面影响。船政最终落地福州，除福州自身不可替代的地理、资源、人文等优势之外，还有其深刻的历史渊源和丰厚的文化基础。应该说，书中关于“船政与福州”内在关系的论述是令人信服的。

船政传留给后人的，最善莫过于文化遗产。本书进一步阐明船政文化的精神与价值。作者指出近代兴办船政之举，始于左宗棠、沈葆楨

的洋务实绩，终于船政文化的精神创获；又指出船政功业由福州启航，传扬于各地，蜚声于海外。今天，船政的造船、教学、练军等形而下的物质“成果”，或许已经成为历史，而船政文化与船政精神，却穿越了时光和地域，沾溉世世代代的福州人、福建人乃至中国人，奋发图强、积极进取。因为这些形而上的“意识”，可以不必附属于物质性的存在，不随形而下者的湮灭而消失，人们至今仍然享受着文化延续、精神长存、价值永恒的惠泽。众所周知，福州是船政文化的摇篮，而船政文化是闽都文化的重要组成部分，也是闽文化的重要内容。近代福州因船政文化而闻名于世，又因船政精英而享誉宇内，故作为实现“中国梦”的起航点与实验地而被载入史册。

总体而言，此书持论平允，分析到位，内容全面，文字流畅，具有很强的可读性。更可贵的是，书中采用大量插图，颇具历史感和视觉冲击力，读者阅后自有深刻印象。

由定榔君负责撰写此书，我以为用得其人；能在短时间内完成写作，且一气呵成，正说明他胜任愉快。究其原因，不能不归因于他长期的专业历练。定榔君在此前多年间，曾供职于福建省文史研究馆，从事地方文献整理和文史书刊编辑工作，并参与主编《中国地域文化通览·福建卷》和《八闽文化综览》两部大型图书，其卓有成效的工作，获得中央文史研究馆领导和专家们的一致肯定与赞扬。他也因此厚积了知识与经验，所以这次独立撰稿《船政与福州》，就显得驾轻就熟、易于为功了。

福建船政和船政文化历经多年的研究与宣传之后，人们似乎耳熟能详，但如本书这样既全面系统又简括明白地介绍福建船政的著作并不多见。我相信，本书的出版发行，将会让更多的人了解船政历史，感受船政文化，践行船政精神，这正是对创办于150年前的船政的最好纪念。

2016年12月于榕城

目 录

第一章 船政启航在福州/001

第一节 船政创办之缘起/002

第二节 左宗棠对船政的贡献/005

第三节 克服各种阻挠和干扰/012

第四节 船政扬帆起航/016

第二章 船政造船在福州/023

第一节 初创仿制时期/024

第二节 自主造船时期/031

第三节 船政造船的历史地位/043

第三章 船政学堂在福州/047

第一节 船政学堂的前身——求是堂艺局/048

第二节 船政学堂概况/049

第三节 船政学堂的留学教育/059

第四节 船政学堂的后续发展/064

第五节 船政学堂的历史地位/067

第四章 船政水师在福州/077

第一节 船政水师之创设/079

第二节 中法马江海战/084

第三节 马江海战失利的原因及其后果/097

第四节 船政水师的历史地位/106

第五章 船政精英在福州/113

第六章 船政文化在福州/171

第一节 船政与福州的历史文化渊源/172

第二节 船政对福州的影响/174



|第|一|章|

船政启航在福州

19世纪60年代，在福州远郊马尾，闽江支流马江北岸荒凉的滩涂上，在短短的时间里，矗立起一座规模宏大、设施齐全的造船厂，这对近代福州、福建乃至中国而言，都是一件破天荒的大事。这就是福建船政，因为诞生于福州马尾，后来又称福州船政局、马尾船政局等。福建船政是清政府创办的规模最大的造船厂，中国近代工业的摇篮、海军发源地，在中国近代史上留下了深深的印迹。

第一节 船政创办之缘起



林则徐油画像

1840年，第一次鸦片战争的炮火，击碎了清朝士大夫的“天朝”大梦。在英国先进战船面前，中国旧式水师黯然失色。一些有识之士提出了发展近代造船工业、加强海防的建议。近代中国“开眼看世界”第一人、福建福州人林则徐，首先提出“师敌之长技以制敌”的主张，影响深远。著名思想家、湖南邵阳人魏源，受林则徐嘱托，整理《海国图志》，发展了“师夷长

技以制夷”的思想。他不仅主张聘请西洋工匠制造船械，延请西洋舵师教习行船演炮之法，还建议在闽、粤二省增设水师一科，这些都凸显了他的海防思想。福建晋江人丁拱辰，是中国最早把蒸汽机应运于船舶动力的人。他的《演炮图说辑要》一书，对西方蒸汽机作了详细介绍。第一次鸦片战争后期，他曾试造蒸汽小火轮一艘，虽未引起清政府的重视，却标志着我国近代造船业的萌芽。

第一次鸦片战争的失败，并未引起大清朝野足够的警醒。在二十年后的第二次鸦片战争中，英法联军攻占京师，焚掠圆明园，咸丰皇帝仓皇出逃，大清的声威扫地以尽，迫使朝中大员去严肃思索，认真应对此一“三千年未有之大之变局”。19世纪60年代，洋务运动兴起，从中央到地方，清政府兴办一批近代军工企业，组建了新式陆海军，以图自强之策。就是在这样的时代背景下，福建船政应运而生。它的创办人，就是洋务派领袖、晚清重臣、闽浙总督左宗棠。

左宗棠（1812—1885），字季高，湖南湘阴人。道光十二年（1832）举人。一生经历了平定太平天国、洋务运动、镇压陕甘回民起义、收复新疆等重要历史事件。1866年于闽浙总督任上创办的福建船政，是他在洋务方面的最大业绩。

左宗棠早年素有大志，虽僻居湖南山乡，却留意时事，讲求经世致用之学。他素来仰慕林则徐的事功和为人，深受其“师敌之长技以制敌”思想的影响。林则徐在云贵总督任上时，也知道左宗棠其人。



左宗棠



当时，贵州知府胡林翼力邀左宗棠赞襄林则徐幕府，左因在两江总督陶澍家中教读，无法脱身而未就。1850年，神交已久的林、左二人终于会面。这年初，林则徐引疾归里，途经长沙，特邀左宗棠于湘江舟中一叙。两人在“江中宴谈达曙，无所不及”，十分投缘。林见左氏才学出众，“诧为绝世奇才”，深加推许，并寄予殷切期望。彼时左宗棠比林则徐小27岁，仅仅是个三试不中、身无半职的举人。左宗棠感念林则徐的知遇之恩，将林公视为一生的楷模，后来他创办船政，也是继承林则徐的未竟事业，实现晚清先进知识分子自造轮船、巩固海防的梦想。

仿制西洋轮船，一直是左宗棠的夙愿。左宗棠戎马一生，与洋人多有接触，对西洋船炮的威力有深刻认识。早在同治二年（1863）浙江巡抚任上，他就向清廷建议：“将来经费有出，当图仿制轮船，庶为海疆长久之计。”次年发生的阿思本舰队事件，暴露了英国意图控制中国海军指挥权的野心，左宗棠进一步认识到自造轮船的必要性，再次提出：“沿海各郡长久之计，非仿制轮舟不可。”

左宗棠不仅看到轮船在抵御外侮中的重要作用，还认识到轮船对抵制外国经济扩张也有重要意义。他注意到，五口通商之后，外轮入侵对我国沿海航运业的巨大冲击，导致漕运困难：“福厦二口洋商云集，不徒洋货概归洋商自运，即内地土货亦多归其运销。”对此极为忧虑。他认为，要保护民族工商业并解决漕运问题，“非设局急造轮船不为功”。他指出，设厂自造轮船，不但可以建立一支近代水师，而且可以发展民用工业，“凡制造枪炮、炸弹、铸钱、治水有适生民日用者，均可次第为之”。

1864年秋，左宗棠在杭州开始自造蒸汽轮船的第一次尝试。他雇请工匠试制小火轮一艘，于西湖试航，邀请法国军官德克碑（Paul Alexandre Neiveue D' Aiqubelle）、日意格（Prosper Marie



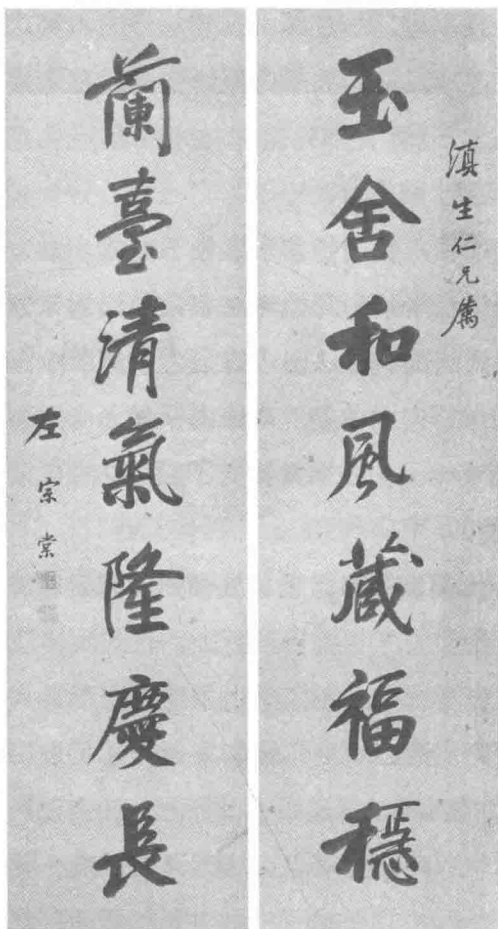
Giouel) 观看。德克碑等认为大致不差, 不过轮机需要从外国购买, 并献上法国制船图册, 表示愿意把西洋造船技术传授给中国。左宗棠产生了一个设厂自造轮船的计划。他看到中外造船技术存在巨大差距, 希望德克碑、日意格“代为监造”。

德克碑、日意格均系常捷军统领, 长期在左宗棠帐下效力, 素为左氏所信任。德克碑的军阶高于日意格, 一开始对左宗棠的计划十分热心。常捷军裁撤后, 德克碑回到法国, 向法国政府报告了协助中国造船事宜, 得到法国政府支持。1865年1月, 德克碑奉左宗棠之命回法国购买机器, 聘请匠师。2月, 德克碑又向左宗棠提交了船厂的经费报告。左宗棠认为造船时机已经成熟。

同治五年五月十三日(1866年6月25日), 已移驻福州的闽浙总督左宗棠上《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》, 正式奏请清政府设局开厂, 试造轮船。在这份奏折中, 左宗棠由东南海疆形势入手, 从海防建设、商业贸易、人民生活、漕粮运输各方面论述了设厂自造轮船的必要性和重要意义。7月14日, 清廷即予以批准, 认为设厂造船是“自强之道”“当今应办急务”, 要求“必尽悉洋人制造、驾驶之法”。至此, 设厂造船终成定局。

第二节 左宗棠对船政的贡献

造船奏议获批之后, 左宗棠即与德克碑、日意格着手筹备建厂相关事宜。不论是筹集资金、选择厂址, 还是购买机器、聘请洋匠, 他都亲自筹划, 反复斟酌, 费尽心血。但仅仅三个月后的10月14日, 左宗棠就接到调任陕甘总督的紧急调令, 不得不离闽赴任。在短短的几



左宗棠行书对联

个月时间里，左宗棠还是为船政做了几件大事，为船政发展打下坚实基础。

一是筹措经费。建设现代化的造船厂，为当时中国前所未有之事，既无先例可循，亦无任何人才、技术基础。一切白手起家，所需经费巨大。不仅建设厂房、购买设备、雇佣工匠需要大笔资金，日后造船、养船诸事皆所费不赀。左宗棠计划前五年投资300万两，可福建岁入不过170余万两。显然，仅凭一省之力，实在难支。为此，他致函浙江巡抚马新贻、广东巡抚蒋益澧，以私人交谊请求协助，马、蒋二人“均以为必不容缓，愿凑集巨

款，以观其成”。左宗棠考虑浙、粤二省协款，终究不如闽省就近提取方便，遂奏请朝廷准予从闽海关税银中每月协济5万两，作为船政的常年开支。经左宗棠多方筹措，最为棘手的经费问题得到部分落实。

二是选定厂址。厂址选择是船政的第一要务。建厂造船，自应靠海，还需考虑交通、防务、资源等因素。中国海岸线虽长，要找到合适的厂址却颇非易事。左宗棠在浙江时即留意此事，他听洋人说起福州海口罗星塔一带，“水清土实，为粤、浙、江苏所无”。到福州



从马尾婴脰山上看船政建筑群

后，多方征询，皆以为此地不错。1866年8月，左宗棠偕日意格前往罗星塔勘察，择定于马尾马限山麓的中岐兴建船厂。左宗棠等选择马尾作为船政的厂址，主要基于如下考虑：

1. 得天独厚的地理优势。福州是中国东南沿海著名的港口城市，马尾作为福州的外港，历来为福州门户。马尾位于马江北岸，地隶闽县，距省城福州40里，间有港汊旁及长乐、福清、连江等县，交通便

捷。该处江阔水平，水清土实，水深12丈，潮上倍之，是一个避风条件好、淡水供应充足、不冻不淤的天然良港。马江系闽江支流，自马尾沿江而下，至五虎门海口，其间小岛星罗棋布，两岸峰峦夹峙，蜿蜒数十里，形势险要，有闽安、琯头、长门、五虎诸要塞为之锁钥；闽江口外，有琅岐、粗芦、川石等岛屿为之屏障，在军事上极有利于防守。2. 靠近省城福州，便于督抚监督管理。时左宗棠任闽浙总督，在自己辖地上设局造船，以便亲自监督照顾，也在情理之中。3. 船政日常经费由闽海关拨给，罗星塔对面营前即闽海关驻地，资金容易筹措。4. 附近有丰富资源可供船厂利用。如福建和台湾能就近提供木炭和煤炭；福州附近也有煤、铁、锡等矿。5. 附近有较多人口，方便雇佣工匠，获取廉价劳动力。此外，在船舶制造方面，福建拥有传统优势，这也是一个有利因素。

三是制定五年计划，与洋匠签订合同。厂址确定之后，制定计划是设厂造船的关键问题。1866年9月，左宗棠与日意格就设局、建厂、制造、购机、驾驶、雇匠、经费、工期等一系列问题，进行了反复探讨，最后由日意格拟订具体计划。该计划也得到稍后抵达福州的德克碑的赞同。当时制造轮船是西方列强的独有技术，中国欲学会造船、驾驶，非师法外洋不可，所以一开始必须聘请外国工匠，并以洋匠为师，培养中国自己的人才。为确保成效，左宗棠不厌其烦，与日意格等反复研究协商，签订合同、保约。合同的主要内容有：1. 洋监督的权限。明确规定监督日意格是在船政大臣领导下外国人员的管理者，在船厂中相当于“总包工头”，兼有总工程师职能，但无控制局务之权。2. 洋人受雇期限。规定自铁厂开工起，限满五年，洋监督及工匠概不留用。3. 规定洋员职责和纪律，要求各监工及工匠安分守法，认真办事，“不准私自越躐干预，并无故琐谒中国官长……若不受节

