

福州文史資料選輯

(第二十二輯)

船政文化篇

远东最大造船基地——福建船政

中国人民政治协商会议
福建省福州市委员会 文史资料委员会编

二〇〇三年十月

目 录

• 船政人物 •

左宗棠是创议和实施设厂造船第一人·····	王志毅(1)
杨昌濬歌颂左宗棠·····	文 德(8)
沈葆楨与福建船政·····	陈贞寿(10)
沈葆楨冲破困难建船厂·····	王铁藩(28)
奕訢与福建船政·····	宝成关(34)
丁日昌与中国造船业·····	范海泉(46)
丁日昌与福建船政·····	江 村(53)
裴荫森与马尾船厂·····	林思燕 林家钟(59)
日意格和德克碑·····	郑丽生(70)
日意格与福建船政·····	陈松溪(76)
魏瀚与福建船政·····	林师默(85)
刘步蟾传略·····	肖诗彪 黄维国(91)
郑清濂与船政·····	郑行泰(96)
“船政”人萨镇冰·····	萨本珪(100)
李宗仁特访萨镇冰纪实·····	萨伯森(115)
镇冰叔祖晚岁生活的一些回忆·····	萨本珪(125)
童年回忆	
——记萨镇冰伯伯在酒泉来我家作客·····	陈书萍(128)
徐建寅与福建船政·····	徐 泓(132)
王寿昌与船政文化·····	王宜椿(136)
“东学西传”时代的先驱陈季同·····	张良勛(143)

许寿山海难救助·····	陈公远(152)
怀念外祖父陈兆锵将军·····	沈 骏(155)
叶可钰名垂青史·····	董作涛(180)
林惠平事略·····	林莹治(190)
船政英才录·····	张良勋(192)
船政校友三将领·····	刘传标(200)
我国早期航空业的“马尾派”·····	林樱尧(208)
同仇敌忾 保厂卫国	
——记马尾船政工人与学生在马江战役中的英雄业绩	
·····	萧忠生(215)
海校轮机班毕业生余堃轶事·····	余斯伟(222)
记飞机制造工程处技工王礼谋·····	陈竹曦(224)
马尾造船厂老工人余荣惠·····	陈竹曦(227)

• 船政教育 •

船政教育 薪传不绝

——船政学堂及其系列学校·····	张宝骐(230)
马尾是我国造船教育的发源地·····	杨宗英(243)
马尾船政与我国近代海军·····	杨东梁(249)
困难中之职业教育	
——记福州马江私立勤工职业学校·····	冯学奎(260)
鞠躬尽瘁 桃李芬芳	
——先父陈钟新与船政教育·····	陈慕宁(264)
记海军学校军用化学班·····	王衍绍(270)
马尾海校轮四全班被开除的前因后果·····	张 祁(274)
桐梓海军学校是福建船政的延续与发展·····	胡大宇(281)
重游桐梓怀旧·····	文 千(288)

• 船政兴衰 •

- 船政之最..... 陈道章(292)
马尾船政的兴衰..... 林登豪(324)
福建船政前后期经费来源..... 唐岱蒙(330)
福建船政铸币史..... 叶伟奇(337)
福建船政与江南制造局..... 姜 铎(342)
船政的成就、经验与教训 成之立(361)

• 船政文物 •

- 船政文化史迹的保护和利用..... 黄启权(381)
左宗棠在福州的遗迹..... 江荣基 官桂铨(388)
马尾船政部分文化史迹解读..... 林樱尧(395)
船政史料新得四则..... 官桂铨(402)
马尾周姓族谱与船政的史事..... 李乡浏(417)

• 船政研究 •

- 百年来船政史研究概述..... 陈道章(420)
福建船政与福建海洋文化渊源..... 赵君尧(428)
略论船政的文学..... 李乡浏(440)
严复家世..... 林国清 林荫予(449)
新编严复年谱(1854~1921)..... 黄启权(460)
船政文化是近代中国先进文化的旗帜..... 卢美松(496)

- 编 后..... (508)

左宗棠是倡议和实施设厂造船第一人

王 志 毅

第一次鸦片战争以来,轮船东渐。林则徐、魏源等有识之士曾提出设厂造船的主张,却得不到清朝政府的重视和采纳,相反还被道光皇帝斥为“一片胡言”。随着外国资本主义对中国掠夺性贸易和航运业的发展,战后不久外国资本就在广州、香港、上海等地设立船厂。然而,20多年间清朝政府却没有造船情事。直到1866年左宗棠创办福建船政,中国才有了自己的造船工业。

左宗棠是一位著名的历史人物,在晚清军事、政治、经济等方面均有重要影响。他一贯力主制造轮船,建立海军,抵抗外国侵略,实为中国近代造船工业的奠基人。

左宗棠字季高,一字朴存,湖南湘阴人,生于嘉庆十七年十月初七(1812年11月10日),光绪十一年七月二十七日(1885年9月5日)卒于福州,年73岁。

左宗棠的一生可分为三个阶段。第一阶段,即左宗棠40岁(1852年)以前,他是一个满怀忧国忧民激情的乡村知识分子;第二阶段,自1852年至1873年,左宗棠则是参与镇压太平天国、捻军和陕甘回民起义的军事将领;第三阶段,自1874年至1885年,则是一位收复边疆抵御外侮,为维护民族利益作出了重大贡献的爱国主义者。

左宗棠的造船活动是与他的自强御侮的爱国思想有着直接联系的。

19世纪50年代中期,清政府为镇压太平军,曾经购买和租雇过几艘小型的外国轮船。咸丰十年(1860年)“廷议购置船舰炮位助剿粤寇,十一年(1861年)总理各国事务衙门与总税务司会商购买”,即所谓“阿思本舰队”。这时左宗棠任浙江巡抚,他曾指出:“将来经费有出,当图仿制轮船,庶为海疆长久之计。”其意已不在购买而在制造,不在“剿寇”而在海疆。1864年左宗棠驻杭州时,曾觅匠“仿造小火轮二艘,试之均能合用”。并与法国人日意格、德克碑往返商讨设厂造船事宜。同治五年(1866年)正月,左宗棠由粤东回闽浙任总督。这时,清廷经威妥玛、赫德鼓说,又议购雇外国轮船,并寄谕各省督抚筹议。左宗棠详细分析了借用、雇赁、购买外国轮船的弊端后指出:“就局势而言,借不如雇,雇不如买,买不如自造。”并于同治五年五月十三日《复陈筹议洋务事宜折》中奏称:“臣维西洋各国,向以船炮称雄海上……嘉庆道光年间,始有兵船闯入中国之事……其时各国未造火轮船,彼尚无所挟也……道光十九年海上事起,适火轮兵船已成,英吉利遂用以入犯。厥后寻衅生端,逞起狂悖,瞰我寇事方殷,未遑远略,遂敢大肆猖獗……窃有虑者……各口既开之后,有约、无约之国均来中国贸易,利以分而见少。近闻英商各行买卖折阅渐多……虽彼自失计,于我无尤,然事急变生,不夺不餍……藉端要挟,恐所不免。如有决裂,则彼己之形所宜审也;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。”又奏称:“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。泰西巧,而中国不必安于拙也,泰西有,而中国不能傲以无也。”当时主持枢政的恭亲王奕訢、文祥、宝璽等人采纳了左宗棠的正确意见,并得到慈禧太后的批准,谕称:“该督现拟于闽省择地设厂,购买机器,募雇洋匠,试造火轮船只,实系当今应办急务……左宗棠务当拣派妥员认真讲求,必尽悉洋人制造、驾驶之法,方不致虚糜帑项”。于是,在左宗棠的创议

下，扭转了购雇外国轮船的原议，终于得以建立我国近代的第一所造船厂——福建船政。微斯人，中国自己的造船工业又不知要延迟到何年何月。

在当时的条件下，左宗棠创办福建船政是必须借助于西欧国家的。但是他在引进西方先进技术的同时，十分注重自力更生发展本国的造船工业；自力更生建设本国的海上武装力量。一方面他采取订立合同等各种有效措施，使得“用洋人而不为洋人所用”。另一方面，他十分强调不仅仅在于仿造轮船，而更重要的是把外国的先进技术真正学到手。他指出：“夫习造轮船，非为造轮船也，欲尽其制造、驾驶之术耳；非徒求一、二人能制造、驾驶也，欲广其传，使中国才艺日进，制造、驾驶展转授受，传习无穷耳”。“至自造轮机成船，较买现成轮船多费至数倍，即较之购现成轮机配造成船，亦费增过半。所以必欲自制轮机者，欲得其造轮机之法，为中国永远之利，并可兴别项之利，而纾目前之患耳”。因而“设学造未能尽洋技之奇，即能造轮船不能自作船主曲尽驾驶之法，则……于大局仍少裨益”。左宗棠识见之远大，规制之缜密，今人读之，犹觉切中腠理，实难能可贵。

福建船政正在筹办之时，左宗棠于同治五年九月调任陕甘总督，他未以“去闽在迩”而歇手不管，而是加紧进行筹办，使之定局，于是，为物色接办人员、筹措经费、与洋员立约画押、制定章程、筹购机器、规划厂坞等事，发折 30 余件，片 40 余件，终使诸事大定。他推荐丁忧在籍前江西巡抚沈葆楨为船政大臣，获清廷准允。

左宗棠于同治五年十一月离闽经鄂去陕，“身虽西行，心犹东注”。“去时即虑事有反复，愤愤者必挠其成”。果然，左宗棠去后，继任闽浙总督吴棠，一反大臣之所为，声称“船政未必成，虽成亦何益”。企图使之功败垂成。吴棠实一庸吏，但却大有来头。慈禧未入宫时，父死，家境困厄，吴棠与其父有旧，尝周济其家。于是累蒙擢升，直到官居总督。左宗棠在陕“得闽中官绅书，痛诉其横决之状，觉一腔热血不知洒向何处。心实痛之”。于是上奏清廷，陈其

乖谬，终致吴棠他调，使沈葆楨得免掣肘，能以专司其事。

嗣后，福建船政的建设和生产日渐发展，颇见成效。同治九年（1870年）沈葆楨丁父忧，暂解事（至十一年再莅事）。同治十年（1871年）十二月，内阁学士宋晋奏称：造船糜费太重，名为远谋，实同虚耗，应将江南、福州“两处轮船局暂行停止”。宋晋所奏在内容上与吴棠也相差无几，然而其性质则殊有不同。吴棠之拟裁撤福建船政，很大程度上带有新任总督自作威福的成份；而今宋晋之议，实是清廷内外一切苟且偷安因循保守的旧势力，顽固地反对造船建军、自强御侮的集中反映。宋晋之议既出，奕訢等也难于措手。于是令左、沈、曾、李等对是否应行撤停议奏。左宗棠坚决反对停止造船，力陈制造轮船“实以西洋各国恃其船炮横行海上，每以其所有傲我所无，不能不师其长技以制之”。现船政日有起功，不为糜费，不可停撤。否则，“彼族得据购雇之永利，国家旋失自强之远图，隳军实而长寇仇，殊为失算”。沈葆楨奏称：“查宋晋原奏称‘此次轮船将谓以之制夷，则经议和，不必为此猜嫌之举’。果如所言，则道光年间已议和矣，此数十年来列圣所宵旰焦劳者何事？天下臣民所痛心疾首不忍言者何事？耗数千万金于无底之壑，公私交困者何事……若以为猜嫌，自碍和议，是必尽撤藩篱，并水陆各营而去之而后可也……勇猛精进则为远谋，因循苟且则为虚耗，岂但轮船一事然哉……此微臣所以反复思之，窃以为不特不能即时裁撤，即五年后（指与日意格订立合同期满）亦无可停，所当与我国国家亿万年有道之长永垂不朽者也。”沈葆楨对昏庸颟顸苟且偷安之辈痛加挞伐，坚持造船为国家亿万年永远不可停止之举，实在是一篇大好文章。曾国藩也不同意裁撤，认为“只能因费多而筹省，似不能因费绌而中止”。

然而，最微妙的莫过于李鸿章的态度。宋晋是同治十年十二月十四日上奏的，李鸿章未即奏复，却于同治十一年正月二十一日致函其准系亲信，时任福建巡抚的王凯泰称：“闽船创自左公，沪船创自曾相。敝人早知不足御侮，徒添糜费。今已成事而欲善其后，

不亦难乎!”阴欲使王凯泰以福建巡抚的身份支持裁撤。又于正月二十六日致函曾国藩,隐示他原不同意左宗棠创设船政,宋晋之议乃“采中外众论而出之”者,不可低估,冀图影响曾国藩。待至曾、左、沈及有关督抚的奏折既上,李鸿章得知清廷中枢亦不同意裁撤船局停造轮船,方于四月二十日致函署两江总督何璟称:“季皋制军大声疾呼不可裁撤,鄙人断无异词。”然后,至五月十五日始奏称:“左宗棠创建闽省轮船,曾国藩饬造沪局轮船,皆为国家筹永远之计……苟或停止,则前功尽弃,后效难图……其不应裁撤也明矣。”前后判若两人,其翻云覆雨,奸恶之心,昭然若揭。

宋晋掀起的这一场风波总算平息了,中国近代造船工业幸而未致夭折。

同治十三年(1874年)日本侵犯我国领土台湾,沈葆桢率船政新造之“扬武”、“福星”、“安澜”等船及水陆师赴台备战,日本未能得逞。但是,日本侵台之举,颇使清廷内外震惊。是年九月总理衙门奏称:“现在日本之寻衅生番,其患之已见者也。以一小国之不驯,而备御已苦无策。西洋各国之观变而动,患之濒见而未见者也。倘遇一朝之猝发,而弭救更何所凭……谨将紧要应办事宜,撮叙数条,请饬下南北洋大臣,滨海沿江各督抚、将军,详加筹议”,提出练兵、简器、造船、筹饷、用人、持久等6条具体措施征询各督抚意见。然而,李鸿章却藉此挑起了一场海防、塞防之争。总理衙门原奏只以海防未固、亟须整顿、丝毫未涉及停撤塞防之事。李鸿章却横生枝节,于筹饷一条中,大放厥词。左宗棠则称:“窃维时事宜筹,漠谋之宜定者,东则海防,西则塞防,二者并重”。论事公直,并未以其统兵西北而偏废海防。

左宗棠自同治五年西去,至光绪六年奉诏进京,经营西北边陲凡14年。在这期间他虽“心犹东注”,但毕竟对东南之造船建军巩固海防诸事难于过问。自海防议兴,议定“先就北洋创设水师一军”。李鸿章以直隶总督北洋大臣督办北洋海防,于是逐渐把持了建立海军的实权。但李鸿章一意买船,早在1876年就擅自饬令江

南制造总局停造轮船，福建船政也因经费短绌，难以维持。

光绪七年(1881年)九月左宗棠任两江总督，即商定由南洋协拨造船经费(先后共拨100余万两)，由福建船政代南洋建造“开济”、“镜清”、“寰泰”等3艘铁肋木壳快船。该船长260尺，排水量2200吨，马力2400匹，速率15节，为船政前学堂学生自行设计制造。这时西欧英、德各国以制造钢质船舶为主，此虽为铁肋木壳，但其性能颇佳，也足以说明当时中国造船工业的技术进步。

左宗棠也曾拟于江南制造总局建造轮船，“几个月前，彭官保(玉麟)，即长江水师提督，已奏请修造一些小型炮艇，以供长江巡防之用。此奏已蒙御批依议。彭官保遂与两江总督左决定叫江南制造局与福州船政局修造十艘长109尺的炮艇。第一艘即将着手在上海江南制造局试造。此艘造成后如果会用。再决定其他各艘如何修造。他们初步打算叫沪、闽二局各造一半”。但是这一计划未曾实现。在左宗棠两江总督任中，江南制造总局开始建造的1220吨钢质轮船“保民”号，与以后几年福建船政建造的“广乙”、“广丙”、“平远”等钢质舰船，表明当时中国的造船技术水平与西欧先进造船国家的差距不是太大。

光绪十年(1884年)左宗棠为钦差大臣督办福建军务。十一年(1885年)正月奏请拓增船炮大厂，称：“窃维海防以船炮为先，船炮以自制为便，此一定不易之理也……近年虽造铁肋快船，较旧式稍利，然仿之外洋铁甲，仍觉强弱悬殊……此次法夷犯顺，游弋重洋，不过恃其船坚炮利，而我以舰炮悬殊之故，非独不能海上交绥，即台湾数百里水程，亦苦难于渡涉。及时开厂创办，补牢顾犬，已觉其迟，若更畏难惜费，不思振作，何以谋自强而息外患耶……若能筹款开办，即于吴楚交界之处，择要设立船政炮厂，专造铁甲兵船、后膛巨炮，实国家武备第一要意。臣老矣，无深谋至计可分圣主忧劳，目睹时艰，不胜愧愤。惟念开铁矿、制船炮各节，事虽重大，实系刻不容缓，理合请旨敕下内外臣工迅速妥议具奏，伏乞宸衷独断，期于必行。天下幸甚。”奏上，留中不发。五月，又奏请试

造新式兵船，拟造钢甲兵船3艘，并重申拓增船炮大厂之议。又奏请设“海防全政大臣”，驻扎长江，南拱闽粤，北卫畿辅。但两个月之后，左宗棠即与世长辞，上述诸议亦未能实现。至此以后，李鸿章更是独揽大权，一意购买外国轮船，清朝政府的造船工业日趋委顿。

〔附记〕

1987年，国家国防科工委下达指令，要求中国船舶工业总公司组织班子，编写《中国舰艇工业历史资料丛书》。中船总召集上海江南造船厂、福建马尾造船厂、广东黄埔船厂、天津新河船厂各一位同志，于当年在上海会商，探讨撰稿事宜。王志毅先生时任第九船舶设计院高级工程师，兼《船史研究》副主编，应邀参与编撰工作。

王老先生时年60出头，戴一副深度近视眼镜，在会上发言或长篇或简约，都紧扣主题，观点鲜明。

1988年在马尾召开第二次编撰会议，1989年在青岛召开第三次会议，后来每年一至二次会议，均在上海召开。参加编写单位增至10余家，人员增至30多人。全书1993年定稿。我作为副主编之一，每次会议都参加。陈道章先生作为编审之一也多次与会。王志毅先生每会必到。在他及陈道章、辛元欧（上海交大教授、中国船史研究会会长）等人力主下，《中国近代舰艇工业史料集》成书，计140余万字，其中有关福建船政的史料入编40余万字。王老先生博学广识，公正褒扬福建船政历史功绩，弘扬船政文化，功莫大焉。

我最后一次与王志毅先生见面，是在1993年全书的定稿会议上。1996年辛元欧教授来榕参加“船政文化学术研讨会”，我询问王老先生近况，才知道他已经逝世了。

本文摘自王先生生前所撰之《左宗棠与造船》一文，标题为编者所加。（林樱尧）

杨昌濬歌颂左宗棠

文 德

清同治五年(1866年),闽浙总督左宗棠奉准在福州马尾创办船政,正在忙于征地施工。这时西北回民、捻军已成清廷心腹大患,九月初六(10月14日)左宗棠接到调任陕甘总督的上谕。船政建设将进入高潮,福州乡绅联名上奏挽留。左宗棠找到沈葆楨负责总理船政后,不得不于11月23日办了移交手续。

左宗棠到兰州后,打败回民军。1876年,新疆阿古柏集团在英国扶持下宣告独立,自封为王,俄国乘机占领伊犁,天山南北大片土地沦于敌手。

海防紧张、西北(塞上)告急!海防,塞防,孰轻孰重?朝廷尚争论不休。北洋大臣李鸿章重视海防,认为新疆“赤地千里,人烟稀少”,“依臣看,新疆不复,与肢体之元气无伤;收回伊犁,更是不如不收为好”。左宗棠主张塞防、海防并重,反对放弃中国最大的一块土地。他说“若此时即拟停兵节饷,撤藩篱,则我退寸,而寇进尺”,不战把土地送给敌人,才是中华民族的千古罪人!

终于朝廷决定要保住新疆,光绪元年(1875年)派左宗棠为钦差大臣督办新疆军务。次年春天,左宗棠率领六万湖南子弟兵从兰州出发前往新疆,抬棺上阵,与叛乱分子、帝国主义者决战。经过一年血战,终于收复大好河山。左宗棠大力在新疆建设,所到之处,沿途种上杨柳,数年后浓荫蓊郁,绿满山川。后来,浙江巡抚杨昌濬看到此景已不再是王之涣笔下的“羌笛何须怨《杨柳》,春风不

度玉门关”，不觉由衷敬佩，写了一首《恭诵左公西行甘棠》诗：

大将筹边尚未还，湖湘子弟满天山，
新栽杨柳三千里，引得春风度玉关。

寥寥几句，比长篇歌颂铭文更贴切动人。

光绪十年七月初三（1884年8月23日）爆发中法马江海战，福建水师大败，清廷派杨昌濬来闽担任闽浙总督，十月（11月）派左宗棠为钦差大臣督办福建军务。左宗棠于1884年12月14日抵福州。他重到马尾、罗星塔及闽江口，筹办海防，调查战败情况，开拓船厂，开办福州穆源铁矿，自炼钢铁，兴工铸炮。

大年除夕正是家家户户团圆过节的好日子，忽然传来一阵谣言：法国侵略军将再次开进闽江口。福州告急，人心惶惶。这位久经沙场的老将顾不得过年，连夜赶往闽江口准备迎头痛击法军。法国人迟迟没有进来。左宗棠并不罢休，在福州组织“恪靖援台军”，下定决心要“渡海杀贼”，加紧准备前往台湾，保卫宝岛。不料，由于连年征战，长期辛劳，年过古稀的老人竟卧床不起。1885年7月27日清晨，皇华馆传出了号啕声，钦差大臣死了。消息震动紫禁城，清廷赐谥文襄。

福州人为纪念左公的功绩，在王庄龙津境大王宫、桑棉局附近建“左文襄公祠”，次年十月初六日（1886年11月12日）完成，直深三进，直进为检春园。戏台建在二进，两庑陈列44面执事（由举人至诰授光禄大夫），另敕建专祠，追赠太傅，御赐祭葬等总共52面执事。杨昌濬写了一联，概括了左公一生：

出将征战，入赞枢机，五十年艰巨弗辞，共鉴臣心贯金石；
外秉刚严，内怀慈惠，六七省始终从事，还营庙貌镇山河。

沈葆楨与福建船政

陈 贞 寿

沈葆楨，字幼丹，福建侯官（今福州）人。生于1820年（清嘉庆廿五年）。27岁中进士。历任翰林院庶吉士、武英殿纂修、江南道监察御史、江西九江知府。1855年调署广信（今上饶）知府，后擢升吉南赣宁兵备道帮办江西全省团练。1862年升江西巡抚，后赏加头品顶戴并世袭一等轻车都尉职。1866年服阙任总理船政大臣，主办马尾造船厂。1874年奉命办理台湾等处海防兼理各国事务大臣。次年调任两江总督兼督办南洋海军事宜。1879年12月18日（光绪五年十一月初六日）病逝，终年60岁，追赠太子太保衔，予谥文肃。

沈葆楨的一生业绩，最突出的是办理福建船政，制造兵轮，创办学堂，为巩固海防，培养科技人才做出贡献，是中国近代海军的奠基人之一。

一、沈葆楨总理福建船政的社会历史背景和经过

道光年间受林则徐委托而撰写《海国图志》的作者、内阁中书魏源，是中国最早提出设厂造船的人，比左宗棠的建议还早20多年。由于鸦片战争失败的教训，他第一个提出“以夷攻夷、以夷款夷”、“师夷长技以制夷”的思想，主张用洋器来制洋人。他建议设立专厂，聘请洋师、洋匠，选闽粤巧匠精兵，司造船械，“尽得西人之长技，为中国之长技”。由于清政府闭关锁国，他的建议没有被采

纳。

直至1862年前,中国还没有以蒸汽机为动力的近代化海军,虽设有水师,但只能用于缉捕海盗,谈不上抵御外侮,防卫海疆。二次鸦片战争之后。清政府请英国人海关总税务司李泰国,在英国代买中小兵舰7艘,组成“中英舰队”,于1863年开到中国。后因领导权问题,又令开回变卖,出银赔偿损失,才算了事。清政府最初建立的所谓“海军”,就这样宣告破产。后来,曾国藩与李鸿章在上海合并成立江南机器制造总局,主要是造枪炮,其次才是轮船;直到1867年,造船设备仅有泥船坞一座,造船业务长期停顿。

1863年左宗棠任闽浙总督,后又节制赣、粤、闽三省清军。他认为陆地之战,外国人不如中国,“若纵横海上,彼有轮船,我尚无之”,因此,他重视轮船。他手下两个洋将德克碑和日意格,建议开办船厂,并愿代为筹划。后因战事,无暇定议。直拖至1866年6月25日(同治五年五月十三日),左宗棠才奏请清政府,在福建马江设厂制造轮船,于7月14日得到批准。8月19日,日意格来闽面订合同,因久候德克碑未至,先返上海见法国总领事白来尼,请求画押担保。这时,陕甘回民起义,清政府于9月25日调左宗棠为陕甘总督。10月5日,德克碑自安南至福州。左宗棠于10月14日接到谕旨后,一面令德克碑到沪约日意格及参与商订合同的福建补用道胡光墉等同来定约,一面想亲自物色人员后启行。适此时沈葆楨因母丧丁忧,在籍守制。左宗棠遂三次造庐商请,并于10月31日(九月二十三日)上疏推荐沈葆楨主持船政。但沈葆楨认为“丁忧人员不应与问政事”,经左宗棠劝说后,才最后表示“如果奉旨飭令办理,亦必请俟明年六月服闋后始敢任事,其未释服以前,遇有咨奏事件,可由署藩司周开锡、道员胡光墉详请抚臣代为咨奏”。左宗棠只好于11月14日(十月八日)复“请旨飭下沈葆楨于服闋后总理船政,未任事之先,所有船局事宜,仍由沈葆楨一力主持”。清政府接到左宗棠10月31日奏折后,于11月19日(十月十三日)由军机大臣传谕沈葆楨对所有船政事务,着其总司其

事，专折奏闻。接到11月14日第二个奏折后，于十月廿七日（12月3日）又由军机大臣下达旨意，谓“制造轮船一节，关系中外，事更重于金革，岂得以引避为辞……着仍遵前旨，总司其事，其未释服以前，遇有应行陈奏事件，由沈葆楨知会该督抚代为具奏”。11月23日，左宗棠交卸督盐两篆由福州将军英桂兼署，遂驻营福州城外东教场，专待洋员之至。29日，胡光墉、日意格、德克碑同来福州，带来白来尼签字的保约。连日复由胡光墉、黄维煊与日意格、德克碑往返具体商订，至12月9日才具有眉目。待交接完毕，左宗棠遂于16日（同治五年十一月初十日）离开福州。

林则徐、魏源的反侵略军事思想，为左宗棠倡议创设福建船政奠定了理论基础。德克碑、日意格的具体筹划，为他的倡议制定了蓝图。但他对福建船政从建议到离开福州，前后只有几个月。作为当时京外三大领袖之一，他能承担后果而向皇帝提出识见深远的建议，并知人善任推荐沈葆楨出来主持，比起那些尸位素餐、不愿革新图强的官吏，显得卓识远见。

福建船政从开创到初具规模，从不懂造轮船到中国能独立自造轮船，沈葆楨苦心经营了9年，但却默默无闻，而左宗棠只筹议了几个月，却得到福建船政创办人的声誉，这是为什么？这里除了沈葆楨的官位和名声没有左宗棠那么烜赫显扬，并在后来对洋务运动的褒贬声浪中因去世早没有首当其冲外，还有两个重要原因：

（一）在左宗棠离开之前，日意格、德克碑再三要求他主持此事。为了消除洋人的疑虑，左宗棠于临走前又奏请“此后船局遇有陈奏事件，仍由沈葆楨会臣后衔，以昭大信”。清政府批复同意。所以，在左宗棠离开之后，所有船政陈奏，“均着仍列左宗棠之名”。清政府的这一决定，使沈葆楨实为主事，而声名不显。

（二）沈葆楨正式任职与实际任事的时间相差甚远。沈正式任职是在同治六年六月十七日（1867年7月18日），即他守制释服后第二天，而实际开始任事是在同治五年十一月间，同治帝告诉他不得“以引避为辞”，并允许他先出来任事，“其未服阙以前，遇有船

局事宜，由英桂等陈情”。这样，在初创之时，他虽负实际领导工作，却不出面具名陈奏，影响自然小了。

沈葆楨在正式任职之前就出来任事，下列四点可以为证：

1、从光绪元年正月三十日《总理船政沈葆楨奏请报销经费折》中，可知他经管船政是自同治五年十一月十七日起至十三年六月底止。同治五年十一月十七日，即左宗棠离开福州后7天，是船政正式开局的日子。6天后，日意格、德克碑便被派往香港。事实上，沈葆楨比这更早就非正式地参与了筹议。

2、从同治六年沈葆楨在《船政创始需才折》中提到的：“……是以左宗棠与臣会商派周开锡、胡光墉为提调，又奏请广东补用道叶文澜等一并交臣差遣得旨允行”，可知左宗棠推荐的这些人都是在同治五年十月底十一月初奏请的，既在事前与沈葆楨会商过，说明沈葆楨在左宗棠离闽前，即已参与了筹议。

3、据《曲石龕琐记》记载：“文肃勉负重任，文襄（左宗棠）方息仔肩，然以日意格、德克碑二洋员，服膺于己有年，一旦遽易生手，未必尽能就范，乃檐帷暂驻待其来闽，偕同文肃赴罗星塔，择定马尾山下地址……以建船槽、铁厂……议经费、议期程、议驾驶、议制造、议设局……”作者林梵宣，其父林洄淑时以工部员外郎任船政前后学堂汉文总教习兼总稽查，因此，有可能耳闻目见，所述值得参考。

4、《曲石龕琐记》还有一段记载，说设厂造船，先从圈地下手，当时，“马尾中岐罗星塔联合远近数十乡，出而阻挠，理喻不遵，势禁则反抗，且敢殴伤差役。文肃亲临劝导，时已居忧，两人肩素舆，而不张盖拥卫，小民益生轻视之心”。沈葆楨“虽苦口喻以利害，晓以大义，而哗噪不已，且以砖石遥掷，微伤足踝。设非马甲局巡勇奋力救护，难保不致危险。乃折回濂浦大王宫暂息。翌晨，檄调炮船五艘，营兵三百人，驻扎中岐乡，责成绅董，缚献昨日在场滋事首犯十八人，否则开炮洗村。乡人尚在犹豫，遂令炮船连开朝空大炮示威，声震大地，万人变色，立缚以献，命尽以正法。数十乡老，跪