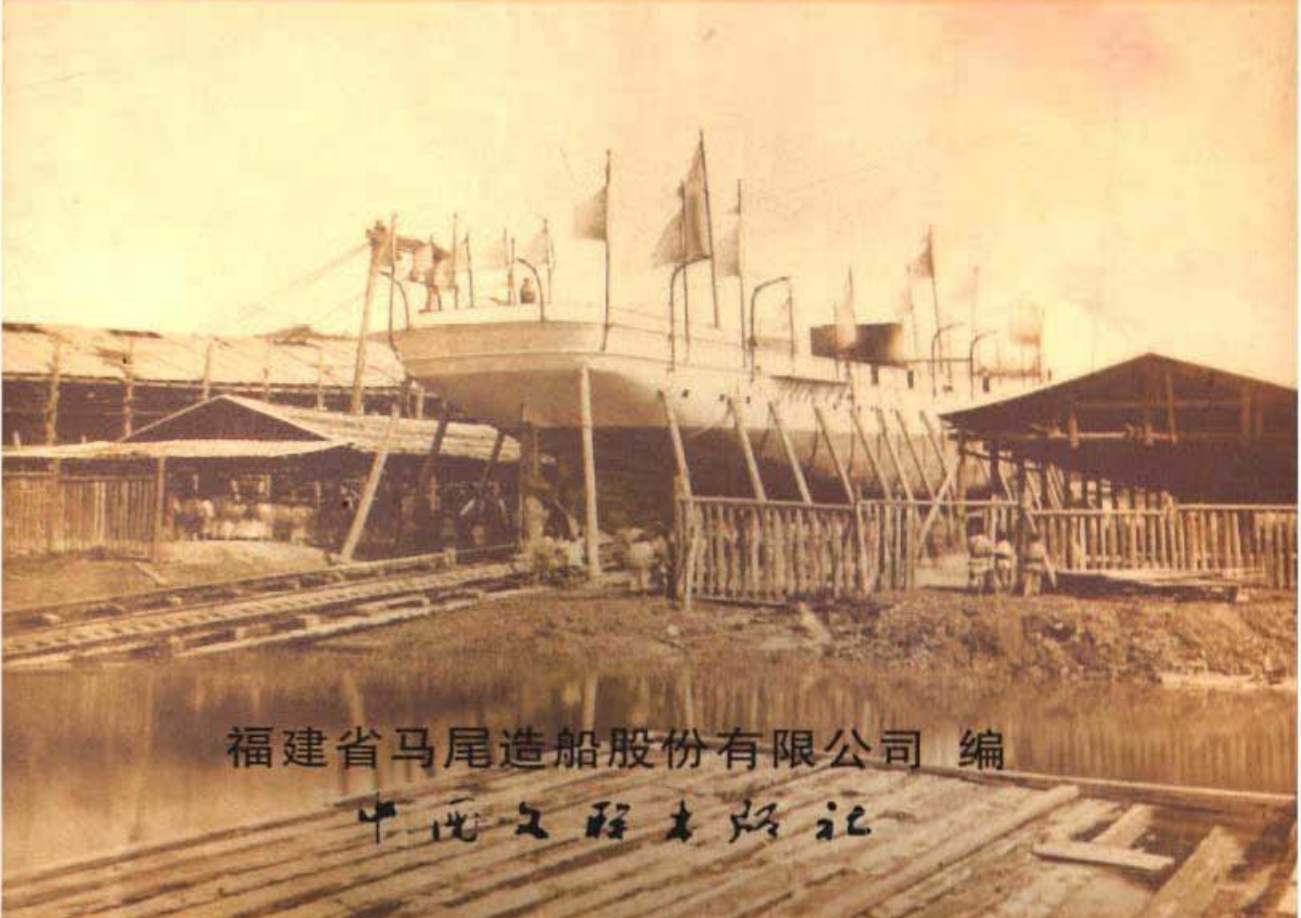


福建船政

大事记

(增订本)

主编 陈道章



福建省马尾造船股份有限公司 编

中国文联出版社

船政文化研究丛书

福建船政大事记

(增订本)



福建省马尾造船股份有限公司 编

中国文联出版社

图书在版编目(CIP)数据

福建船政大事记/陈道章 主编-北京:中国文联出版社,

2010.9

ISBN 978-7-5059-6761-8

I. 福… II. 陈… III. 作品集-中国-当代

IV. I 1225

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 110959 号

书 名	福建船政大事记
主 编	陈道章
出 版	中国文联出版社
发 行	中国文联出版社 发行部
地 址	北京农展馆南里 10 号(100125)
经 销	全国新华书店
责任编辑	郭 峰
责任印制	张海飞
印 刷	北京京东印厂
开 本	880×1230mm 1/32
字 数	320 千字
印 数	1-3000 册
印 次	2010 年 9 月第 1 版印刷
书 号	ISBN 978-7-5059-6761-8
定 价	28.00 元

顾 问 冯志农
 董敬知

主 编 陈道章
副 主 编 林樱尧
责任编辑 林致榮
封面设计 邢杨柳

编 辑 邢杨柳
 刘晓煜
 李林富
 吴登峰



目 录

前言	陈道章(1)
福建船政与船政文化(代序)	林樱尧(1)
福建船政大事记	(1)
注释	(174)
福建省马尾造船厂、福建省马尾造船股份有限公司大事记 (1949.8-2010.7)	(178)
船政文化建设大事记(1981-2009)	(278)
跋	(299)
编后语	(301)

附 记

1、本书采用的观点、写法基本按照国家及省市编志的规定。

2、本书公历纪年法采用国际规定。如一八六零年九月一日,作1860.09.01,以便与国际接轨。

3、按规定人名用字均予简化,但简化后易引起混淆的。仍沿用繁体字。

4、本书主体部分由1866船政创办至1949年8月结束,将中华人民共和国成立后有关船厂、学校、博物馆等部分,分别列为马尾造船厂(马尾造船公司)大事记、船政文化建设大事记,作为附录,借以弘扬船政文化精神。

前 言

鸦片战争失败后,中国沿海藩篱尽撤,门户洞开,有识之士大声呼吁:巩固国防,加强建设。清廷决定在马尾建立造船基地,引进外来科学技术,培养自己的科学队伍,特派钦差大臣办理船政。准予专折奏事。

船政包括造船(含制造火药、鱼雷、大炮、机器及后来的水上飞机)、学校(船政学堂及后来的海军系列学校)两个方面,船政的成立使马尾成为中国近代科学技术发源地之一,也成为近代海军、航空的摇篮。

船政的创办标志着中国早期的开放、改革,有着许多经验和教训。“前事不忘,后事之师”,过去的一切可以作为我们今日的教材。“大事记”不应只是一本陈年流水帐,应从多方面来反映客观历史。这里记录船政的政治、经济、军事、外交、社会、教育、科学技术……方方面面的重大事件,反映当年艰苦创业、激烈斗争的过程,可作为今日开放、改革、发展经济技术的参考。

本书曾以《马尾船政大事记》之名,于1986年11月由福建省航海学会出版。作为纪念船政120周年献礼,送给参加船政120周年学术讨论会的专家学者、船政系统各学校校友以及与船政有关的海军、航海、造船界人士。

1996年,纪念船政创办130周年时,已难见到此书,热心人士鼓励重新印出。笔者借此机会,予以修订、增补,并把1996年在《福州文史资料选辑》第15辑(船政130周年纪念专辑)刊登的《马尾造船厂大事记》修订后附入,于1998年6月出版(第二版),便于贯穿

今古,借窥全貌。修订过程,本书海校部分承海校校友李作健、欧阳晋、高孔荣诸先生细心指正。特此致谢!

2009年,福州马尾区政协委员林樱尧同志提议,另组新的编写修订班子,编辑部由笔者与樱尧同志共同负责。为此,特将主体部分复加修订,增补,交中国文联出版社出版。“船政”是近代洋务运动的产物,基地设在福建马尾,规模之大,规格之高,全国只此一家。因之,把书名改为《福建船政大事记》(增订本),笔者风烛残年,握笔如山,差错在所难免,仍希广大读者不吝指教!

陈道章

2010年7月

福建船政与船政文化

(代序)

十九世纪六十年代,在外侮日益严重的情况下,清朝统治集团内部一批已开始清醒的官僚形成了这样一个共识,即通过学习西方先进的科学技术,兴办军用和民用工业,以“自强”、“求富”,从而掀起了史称的“洋务运动”。创办在马尾的船政——近代中国最先建立的国防企业之一,正是这一背景下的重要产物。

船政,即国家管理造船的机构,因创设在福建福州马尾,后来的历史学家往往在前面冠以地名,故又称福建船政、福州船政或马尾船政。船政的倡办者是闽浙总督左宗棠。

1866年(清同治五年)6月25日,左宗棠上疏朝廷,指出“自海上用兵以来,泰西各国火轮直达天津,蕃蒿竟成虚设,星驰飙举,无足当之”。他认为“欲防海之害而收其利,非整顿水师不可;欲整顿水师,非设局造船不可”,并具体提出在“福建海口罗星塔一带”设厂造船。左宗棠的建议得到了清朝最高统治者的认可和批准。10月,清廷在马尾设置“总理船政事务衙门”,简任前江西巡抚沈葆楨为第一任钦差船政大臣。

船政的创设,其任务明确,就是制造舰船,建立中国新式海军,这首先应建设起一座大型的近代化的机器造船厂。一个历史性的重任,落在了马尾这块古老的土地上。

按西方工业发展的规律,应该先有原材料加工工业、机器制造业,以及有相应的工程技术人员,在此基础上,才能建立起造船工

业。恩格斯就说过：“现代军舰不但是现代大工业的产物，而且同时是现代大工业的缩影”。但是，当时的中国社会，仍停留在农业和手工业生产阶段，工业基础、近代科技几乎空白，船政要在没有任何社会条件的支持下去发展中国的舰船制造事业，就必须有非常之举。船政正是采取了非常的举措，一种独特的中国工业建设模式和非同凡响的船政现象在马尾产生了。

左宗棠设计了从国外引进技术、设备和工程人员的建厂造船蓝图，这种一揽子计划能尽快形成生产力。经过沈葆楨忠实而坚决地贯彻实行，仅用二三年时间，中国第一座近代化的大型造船厂就崛起在马江之畔，并开始了轮船制造，马尾因而成为近代中国最早对外开放引进的窗口。同时，西方的工业文明透过这个窗口，开始向中国内地折射。

左、沈大力引进国外工程技术人员，但没有仅此为依赖，认为要培养中国自己的科技人才方是根本之计。遂在办厂的同时，创设了培育造船和驾驶人才的船政学堂。船政学堂在我国率先引进西方自然科学教材和某些教育制度，此举不但为国家培育出大批科技人才，而且打破了我国千百年来以“八股文取士”的教育局面，开近代教育之先河。此外，船政还派出了中国第一批赴欧留学生，直接感受西方物质和精神文明。回国后，留学生们以他们所学、所见、所闻，深刻地影响了中国的社会，启蒙思想家严复就是其中突出的代表。

近代中国民族工业，首先建立的是因外来入侵严重而“逼”出来的造船工业，“逼”的结果是，知识不足，自己翻译；没有人才，自己培养；设备短缺，自己制造；没有材料，自己生产。一切从头干起，干的结果是，许多新兴的行业从这里衍生开来，如机械制造、矿山开发、矿产冶炼、枪炮生产、电力应用、化学工业、电报通讯乃至飞机制造等等，都是从造船工业的母体中娩出，造船工业无疑是中国工业的母行业。正因这样，福建船政作为我国最先建立的造船企业，她为我国工业化社会的开拓和形成，做出了突出的贡献。

中华民族有着刻苦耐劳、聪明智慧、勤奋勇敢、富于创造性的优良传统，这一美德在船政的创办与发展过程中再次得以验证。船政造船工人在艰难的条件下，迅速掌握了近代的造船本领，从1869年建造成功中国第一艘千吨级木质兵船“万年清”号，到1889年制成中国第一艘钢质军舰“平远”号，仅以20年时间，就实现了从造木壳船到造钢壳军舰的技术进步，再一次充分显示了我中华民族自立自强的非凡能力。

船政的创办，以“御侮”为首要目的，带有鲜明的反对外来侵略的爱国色彩。因此，激昂的爱国主义情绪是船政突出的精神现象。创办者左宗棠、沈葆楨爱国意识强烈，以为国图强，固我国防为己任。船政培育的许寿山、陈英、邓世昌、刘步蟾、严复、魏瀚、詹天佑、林祥谦、巴玉藻等，都是铁骨铮铮的爱国主义者。船政无论从创办初期聘用洋人就坚持“权自我操”，或是1874年组建海军舰队坚决挫败日本侵台图谋，又或是在中法马江海战和中日甲午海战中，船政学堂毕业的学生奋勇抗敌，慷慨捐躯，无不闪烁着耀眼的爱国主义光芒。

船政在中国近代史上留下重要篇章，以上所列举的船政现象，仅从几个方面表述了她的历史功绩和作用。但从中可以得出这样一个结论：船政的艰苦创业，为国图强；崇尚科学，勇于变革；砺志进取，精益求精；博采众长，科教创新；反对侵略，忠心报国精神，构成了一道道壮观的历史文化风景线，这就是船政文化。探索船政文化，弘扬船政精神，不仅是对船政先辈们的缅怀，更应该作用于我们今天所从事的伟大事业。

船政文化的核心内容，是爱国主义。自鸦片战争以来的百十年间，有无数仁人志士为拯救祖国的危亡而不断地探求救国之路。船政就是一批先进中国人进行的重要尝试，成败得失历史自有评说，但她为国图强的爱国精神，是宝贵的思想财富。继承船政爱国精神，是我们今天弘扬船政文化的首要着眼点。

船政文化是闽海文化的延伸。自人类制造出轮船，为征服海洋

添加了得力工具以来,在一个多世纪岁月中,海洋政治、海洋经济、海洋军事日趋斑斓多彩,海洋观念得到了根本的更新。船政冲破了闭关锁国的思想蕃篱,制造舰船,建设海军,发展海上贸易,开发利用海洋资源,为消除清朝“禁海”恶果打响了第一炮,为西风东渐,共享人类创造的文明成果立下了不朽功勋。

船政文化也是极富特色的地域文化。船政创办在中国东南沿海的福州,她倡导科技,吸收新知识,并与本地区浓郁的传统文​​化有机结合起来,促成了本地区的知识分子先行一步地从封建文化氛围中走出来,开了一代民智。近代以来福州的知识分子在追求新知识中,把掌握自然科学作为重要的奋斗目标,涌现出许多科技人才,这不能不说是船政文化薰陶的结果。

综上所述,船政文化具有强烈的爱国色彩,丰富的科技内涵,全新的思想观念和强劲的社会影响力,是我国近代以来的思想解放运动的结晶。尽管她具有鲜明的地域特色,但也应是灿烂的中华民族文化之组成部分。

林樱尧

2010.07.31

福建船政大事记

同治五年丙寅 五月十三日 1866.06.25

闽浙总督[1]左宗棠上奏朝廷,陈述造船对国家的各种好处,请在闽设局试造轮船。

六月初三日 1866.07.14

清帝批准左宗棠的本章,以“当今应办急务”令左宗棠办理船政。经费于闽海关税收内酌量提用,不足时提取福建省厘税应用。

七月初九日 1866.08.18

朝廷讨论船政,广东巡抚[2]蒋益澧等上奏,赞成造船。

七月初十日 1866.08.19

江汉税务司法国人日意格到福州会见左宗棠。本日同往马尾选择厂址,在中岐山下择一块地:宽 130 丈(清代量地尺,合 448.5 米),长 110 丈(379.5 米),土实水深。他们认为马尾设厂造船,具有政治、经济、地理等多方面的优势。

七月十四日 1866.08.23

船政筹备人员开始办公。

七月 1866.08

日意格往上海请法国总领事白来尼替他在华协助办厂作担保人。日意格呈交保约 1 件、条议 18 条、合同规约 14 条。承担协助办厂的任务。

八月十四日 1866.09.22

总署(总理各国事务衙门)收到法国驻华公使伯洛内的复信:造船事应等赫德(英籍中国总税务司)回京商量后再作决定。

八月十九日

1866.09.27

反对办船政的官绅唆使中岐(马尾)、罗星塔等 13 乡农民反对船政圈地,包围来马尾购地的差役。丁忧[2]在家(福州)的江西巡抚沈葆楨以支持船政及福州人的身份赶到马尾劝喻,遭受围攻,足踝中砖石,退往濂浦(林浦)。次日率营兵 300 人包围中岐,派来 5 艘炮舰,朝天开炮,迫交出反抗者 18 人。结果斩二人(投石者),贯十六人耳,镇压下反抗。至 12 月完成购地 200 亩,立下“船政官界”界碑。

八月二十七日

1866.10.05

德克碑(与日意格曾协助左宗棠镇压太平军)自越南来闽协助办厂,同意左宗棠拟的保约、合同。

九月初六日

1866.10.14

左宗棠接到调任陕甘总督的命令。

九月十三日

1866.10.21

德克碑赴沪与日意格商谈建厂事,同谒法国驻上海总领事白来尼,希望取得法政府的支持。十月上旬(11 月)到福州任职。

九月二十一日

1866.10.29

左宗棠以闽省造船需要,请求缓赴陕甘总督任所。

九月

1866.10

沈葆楨等百余名绅士联名上疏,恳留左宗棠,“俟外国员工毕集,创造一有头绪,再移节西征。”

马尾船厂基础工程开始动工,加固江岸,加钉木桩,填入灰石,砌筑石坝。厂地增高五尺以防海潮,打下大量木桩,福州木材因之涨价。

九月二十三日

1866.10.31

左宗棠奏请派沈葆楨总理船政。

十月初八日

1866.11.14

左宗棠奏请拨船政开办费 133866.5 两。

- 十月十一日 1866.11.17
上谕[3]:左宗棠暂缓交卸,留闽会办造船。
- 十月十三日 1866.11.19
军机处[4]奉旨派沈葆楨总理船政。
- 十月十四日 1866.11.20
军机处下达上谕:“左宗棠奏请派重臣总理船政接管局务一折,沈葆楨办事素来认真,所有船政事务,即着该前(巡)抚总司其事,并准专折奏事。”
- 十月十七日 1866.11.23
左宗棠交卸闽浙总督公章。福州将军[5]英桂兼闽浙总督。派周开锡、胡光墉(雪岩)为船政提调。
- 十月二十三日 1866.11.29
日意格、德克碑随胡光墉到福州,禀呈办厂的保约、条议、清折及合同规约。
- 十月二十七日 1866.12.3
上谕准如数拨给采办经费,沈葆楨接管船政,在其(母)丧服未释前,准其知会闽省总督、巡抚代奏。
- 十一月初四日 1866.12.10
英桂等奏准由闽海关四成款项下拨银 40 万两作船政经费,并将闽海关月协 5 万两拨充船政经费。
- 十一月初五日 1866.12.11
左宗棠评议制定船政及求是堂艺局章程,注意到智力投资,兴办学校。左宗棠上报以日意格、德克碑为正、副监督[6]。并与日意格、德克碑签约,确定建厂造船的总体规划。
- 十一月初十日 1866.12.16
左宗棠离开福州,取道北京,前往陕甘任所。
- 十一月十七日 1866.12.23
船政主体工程全面动工。
船政求是堂艺局(学校),对外招生 105 名。

十一月二十二日 1866.12.28

日意格带合同条款和巨款由香港回法国，拟向法国海军部提出报告。

十一月二十三日 1866.12.29

左宗棠将日意格等人的保约、条议、合同规约等送达总署。

十一月二十四日 1866.12.30

左宗棠奏折上达同治帝，其中提到原议建造石船槽。多数人考虑“难成易圯”，决定按法国式用铁船槽，造价增加，船政开支不足 7 万两。

上谕鼓励左宗棠办厂，批准各项章程及推荐人选，着福建各大臣笼络日意格等人，如果建厂五年后教学有成，当另行优赏。沈葆楨母丧假期未滿，遇有船政事宜，由英桂等陈奏。销假之后，由沈葆楨、英桂等联名陈奏，“仍列左宗棠之名，以期终始其事。”船政经费差额 7 万两，“即于续拨闽海关每月 5 万两内支用。”

十二月初一日 1867.01.06

本月起，闽海关按月于洋税项下拨银五万两，作船政经费。

为培养自己的科学技术队伍，避免受制于外国人，船政求是堂艺局开学。学生入学除由校供应食宿及医药费外，每月另给银 4 两贍家。学习期间为 5 年(后有变动)，毕业后安排工作。

马尾校舍未建成前，暂借福州于山定光寺、仙塔街及城外亚伯尔顺洋行上课。

十二月二十七日 1867.02.01

日意格抵法国，向法海军部报告中国委托办理造船经过。

法海军部行文驻香港海军司令调查船政真相。

同治六年丁卯 正月十五日 1867.02.19

闽浙总督英桂函达总署，船政已在马尾购地 328 亩，每亩价银 55 两，以后陆续购至 600 亩。

正月十七日 1867.02.21

总税务司英人赫德指使手下法人税务司美理登向福州将军英

桂递交《议试造轮船有欠妥协》的信件,主张中国应向外国买船,不必自己造船,自造“徒糜巨款,终无成功”。他们企图插手船政。

正月二十日 1867.02.24

命沈葆楨先行接办船政,等丧假满期再具折奏事(沈葆楨曾请求假满上任)。

二月二十二日 1867.03.27

总署接到英桂的信件,说明试造轮船并无办理欠妥之处,顶住外国人的干预。英桂函称美理登阴谋干预船政,于中取利。

二月二十七日 1867.04.01

法公使伯洛内致函总署辟谣,承认造船系中国自主之事,法国不应干预。否认要美理登会办船政,建议船政聘用各国的人才,不必专用法国人。

三月初三日 1867.04.07

闽浙总督吴棠到福州上任(吴棠不赞成造船)。

五月初四日 1867.06.05

法国海军部接香港法海军司令复电称,中国造船事已由中国皇帝批准,且特派大臣督办。法国才同意日意格协助清廷造船。

五月初五日 1867.06.06

连日,求是堂艺局迁回马尾新校舍,改称船政学堂。初七上课,分前学堂、后学堂。前学堂即制造学校(造船学校),外语采用法文,另有实习课(蒸汽机制造与船体制造实习)。后学堂外语采用英文,专业有驾驶和管轮。

六月十四日 1867.07.15

日意格在法国租夹板船一艘载船厂器材、钢铁 250 余吨来华。

六月十七日 1867.07.18

沈葆楨丧假满期,正式上任。制订建设海军的全面规划,包括工厂、学校等,并注意到严格预防行贿和压榨。

沈葆楨启用木质公章,上刻“总理船政关防”。