

船政——中国近代海军的滥觞

□ 张良勋

1840年6月，英国殖民者为推销毒品而对中国发动的一场侵略战争，轰开了长期“闭关锁国”的中国大门。1842年8月29日签订的《南京条约》标志着清政府在战争中以失败而告终。这场战争揭开了中国近代史沉痛的序幕，严重地冲击了中国的海防，敲响了中国旧式水师的丧钟。

在民族存亡的严重关头，中国涌现出了当之无愧的卓越代表和伟大先驱——林则徐、魏源。他们对建立中国近代海军，具有启蒙思想作用。

1842年底，魏源满怀忧愤和复仇雪耻的爱国主义激情，撰写了系统阐述抗敌御侮思想，包括海防思想的《海国图志》。他在《筹海篇三·论战》中指出：“夷之长技有三：一战舰，二火器，三养兵、练兵之法”。他不仅指出了精良海军武器装备的重要性，还较完整地提出了海防战略问题，成为中国近代海防思想的奠基人。而林则徐则认识到没有近代海军，也就没有近代海防，积极主张建设中国近代海军，成为第一位倡导建立近代海军的伟大先驱。

两次鸦片战争和太平天国运动，严重冲击了清廷，清政府为了挽救其垂危的统治，在洋务派的倡导和推动下，掀起一股兴办“洋务”的热潮，以图“自强”，其中以军事“自强”为主要内容。军事“自强”又以建立近代海军、近代海防为重点，而“造炮制船”则是军事“自强”的突破口。从此，中国近代海军和近代海防逐步走上轨道。

1866年5月，英使威格玛和税务司赫德向清廷建议“中国想自强，应广求新法于外洋，轮船机械以购雇为便”。左宗棠针对该建议向清廷奏折说：“然事急变生，不夺不厌，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，有其过之无不及也。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？微臣所为鳃之拟学习造轮船兼学驾驶，怀之三年，乃有此请也”。左宗棠趁此机会，根据“师夷长技以制夷”的军事变革方针，描绘建立中国近代海军的蓝图，并于1866年6月25日（同治五年五月十三日）上奏《拟购机器雇洋匠试造轮船先陈大概情形折》。在奏折中，他详细陈述了自建中国近代海军的计划，论述了自建近代海军的重要性、紧迫性。若我无近代海军，至时战端骤起，“彼此同以大海为利，彼有所挟，我独无之，譬犹渡河，人操舟而我结筏；譬犹使马，人跨骏而我骑驴，可乎”？并预见到建立近代海军对经济上的重要性，“东南大利，在水而不在陆。一则七省之储可通一水”，就是说近代海军战时捍卫海疆，防止外国侵略，平时可充货轮，运送物资等。在奏折中，左宗棠对自造兵船不仅决心大，而且措施具体。

1866年7月14日，清廷批准左宗棠的请求，谓：“中国自强之道，全在振奋精神，破除身目近习，讲求利用实际”，“该督拟于闽省择地设厂，购买机器，募雇洋匠，试造火轮船只，实系当今应办急务”。同年8月，左宗棠亲临福建海口罗星塔，购买了马尾山下民田200多亩作为厂基。1866年12月23日，船政破土动工，兴建马尾造船厂和船政学堂。从此开始造船育才，成为中国近代海军的滥觞和培育科技队伍的摇篮。

造船——卫国之计

左宗棠创建的船政，通过学习西方先进技术，防止外国的侵略。在创建船政的过程中，始终贯穿着自尊自信的精神，坚持自造和自己管理的独立自主原则，反对外国控制，强调发展自己的舰艇工业，并注重培养本国的海军各类技术人才。

船政制造舰船，开始雇用洋匠，但洋匠将技术教给中国工匠，完成了合同规定的任务后，就将其解雇。从1874年后，开始自己独立造船，并由木质轮船渐次进入建造铁肋木壳船、铁肋快船，钢甲快船和钢甲鱼雷船。船舶主机由常立式机改为直卧机，功率由50匹或150匹增大到2400匹。这也是中国以蒸汽机为动力的近代海军舰艇的开始。至1907年中，在马尾造船厂共仿制、自行设计制造大小舰艇和商船44艘。其中，木壳船8艘、炮船19艘、巡甲快船3艘、穹甲快船3艘、钢甲舰1艘、鱼雷快船2艘、练船1艘、拖船1艘，浅水舰1艘、鱼雷艇2艘、小机船3艘。

1885年，船政动工修建鱼雷厂。1888年4月建成，6月初开始仿造。

1918年2月，船政设立“飞机制造工程处”。到1931年，共建造出包括教练机、海岸巡逻机等各式水上飞机17架。

左宗棠创建船政的目的是为了“富国强兵”。船政建造的舰艇及鱼雷等在历次海战中，如甲申中法马江海战，甲午中日黄海海战，都发挥了作用。但终未能抵挡洋枪洋炮的入侵，终未能挽救清朝的末落。

育才——强国之策

在创建船厂的同时，为培养制造、维修和指挥操纵舰船等人才，创办了船政学堂，成为近代海军教育的开端。

船政大臣沈葆楨提出：“船政根本在于学堂”的主张，而且明确提出，“创始之意不重在造而重在学”，深刻指出了教育在近代工业中的重要地位。近代海军教育以学堂培训和留洋深造为主要内容。至1896年，先后创办了近10所海军学校，连续派遣了4批留学生，不仅造就了大批掌握近代科学技术的造船专家和新型海军军官，而且对于近代中国的经济、政治、教育以及思想文化等方面都产生了深远的影响。

近代中国海军知名的将领多是船政学堂的驾驶班（后改为航海班）毕业生，其中多数是留学生。

刘步蟾，驾驶一届，第一届留英，在甲午中日海战中任北洋水师提督、北洋水师右翼总兵兼旗舰“定远”管带。林泰曾，驾驶一届，第一届留英，在甲午中日海战中，任北洋水师左翼总兵“镇远”舰管带。近代海军

爱国将领叶祖圭，驾驶一届，第一届留英，赏加提督衔。海军宿将萨镇冰，驾驶二届，第一届留英，历任海军大臣、海军总长、代理国务总理。

民国时期的兰建枢、李鼎新、程璧光、刘冠雄、黄钟英、李葆恂、宋文JP7] 岁羽JP]、吴应科、黄裳治等也都是船政学堂驾驶班毕业生。

船政学堂毕业的还有，曾任海校训育主任、新中国安东海校校长、海军副司令员的邓兆祥少将，曾任海校航海队长、新中国东海舰队副司令员的林遵少将，有在台湾省的曾任海军总司令、参谋总长的海军一级上将刘和谦，曾任海军总司令的海军二级上将邹坚。

魏瀚是外交和造舰专家，曾到德国监验“定远”、“镇远”铁甲舰工料。他在船政，亲自设计制造的中国第一艘现代化钢甲舰“平远”号，是中国自制钢甲战舰之始。他还制造了巡洋舰“广甲”、“广乙”、“广丙”等前后10余艘。他“历充外交、制造、法律、翻译，各省重要差使，屡与外人交涉，周旋坛坫樽俎之间”，“丰言议论，外宾折服”，成为十分出色的外交活动人才。他还任汉阳机器总办，兼督翻译，铁路公办，法国皇家律师公务助理员，获法学博士。

船政培养的人才和派出的留学生还有，外交人才陈季同，他是将《红楼梦》、《聊斋志异》译为法文的第一人，对中西方文化交流起了先驱作用。外交专家罗丰禄，译有《海外名贤事略》、《贝斯福游华笔记》等书，曾充任李鸿章翻译。著名语言学家马建忠，创作了中国第一部全面系统的汉语语法著作《马氏文通》。中国最早的铁路工程师詹天佑，驾驶班八届毕业生，留学美国，是中国自行设计建造的第一条铁路——京张铁路的设计者和工程总指挥。

特别值得一提的是，新中国成立后，许多船政学生在我海军院校任教。如南京海军军事学院的欧阳晋、陈克、戴熙愉、高孔荣等；青岛高级海军学校的邵仑、王熙华等；大连第一海校的吴建安(副校长)、陈景文、陈宗孟等；大连第二海校的陈昕、周光先等。任教研室主任的还有：大连舰艇学院的邹来东、刘鼎新；广州舰艇学院的郑师清、卢起智；武汉工程学院的陈久宽和海军潜艇学院的教研室副主任陈世椿……。

在船政诞生130周年之际，回忆船政对中国近代海军以及对近代工业、近代科技发展、对外文化交流等等的影晌和作用，从某种意义上讲，船政在对科技人才的培养，在对外文化交流等方面意义更深远，以至影响到现代。正如沈葆楨为船政大门写的楹联那样：“以一篑为始基，从古天下无难事；致九译之新法，而今中国有圣人”。

[选择本期文章题目](#)



MSEO

