

向海图强的“船政往事”

本报记者顾钱江、郜晓安、邓倩倩

“中国人民解放军海军福建舰！”
6月17日上午，中国第三艘航空母舰，也是我国完全自主设计建造的首艘弹射型航母在上海江南造船厂下水，它被命名为福建舰。消息传来，福州有一群人格外激动与自豪，福建船政文化管委会主任刘江远马上打了一通电话。
“昭忠祠！”他在电话这头一说出这三个字，那头的海军史专家、马尾船政文化研究会会长陈悦当即意会。

于是，船政研究者、船政工作者，一群“船政迷”冒雨赶往马尾昭忠祠——他们要举行一个仪式，告慰近代中国海军的烈士。
位于福州马尾区马限山东麓的昭忠祠，守望着烟波浩渺的马江（闽江下游江段），是中国近代唯一的国家海军英烈纪念专祠，中法马江海战、中日甲午海战阵亡的海军将士全部合祀于此。
昭忠祠高悬“忠昭华夏”“碧血千秋”匾额，供奉着近代海军烈士的牌位，仿佛语气凝重地叙谈着中国海军将士英勇抗敌的悲壮历史。
“终于等来这一天，作为中国近代海军摇篮的福建，有了以它为名的航空母舰，必须要来这里讲给先烈们听。”陈悦说，“以福建为名，是对历史致敬。”

福州是中国海军梦启航之地。因为福建船政的创设，这座城市为近代中国培养了一代代海军人才，遂有海军史上曾经“无闽不成军”的传奇。

19世纪中叶，欧洲列强屡次以坚船利炮打开中国国门。1866年，时任闽浙总督左宗棠为了“防海之害而收其利”，奏请朝廷批准在马尾一带设局造船，培养人才，后命名为总理船政，是中国第一个专门负责海防近代化的国家机构。首任总理船政大臣为沈葆楨，筹办船政成为沈葆楨毕生最大的功绩。

造舰船、办学堂、兴海军、试飞机……雄心勃勃的船政曾创造了中国历史上的诸多“第一”：第一艘钢甲军舰、第一支新式舰队、第一所海军军官学校、第一个航空工厂等。船政学堂也培养出邓世昌、刘步蟾、严复、詹天佑、陈季同等一大批军事、科技、思想、外交人才。

但在当时封闭落后的体制下，以“海防自强”为目标的船政所点亮的星光，终究未能挽狂澜于既倒，许多船政将士壮志未酬身先死。

1884，甲申年，船政水师与入侵的法国舰队在马江江面对峙，面临中国建立近代海军后的第一场海战。然而，清廷“严谕水师，不准先行开炮，违者虽胜亦斩”；法军突然发动攻击，不到半小时，船政水师便几乎全军覆没，800余名将士壮烈牺牲。

10年后，中日甲午海战爆发，以船政后学堂首届毕业生邓世昌、刘步蟾等为主要将领的北洋舰队与日军鏖战，上演了“船政一校一级而大战日本一国”的悲壮史诗。

“由此上溯到一千八百四十年，从那时起，为了反对内外敌人，争取民族独立和人民自由幸福，在历次斗争中牺牲的人民英雄们永垂不朽！”刘江远援引人民英雄纪念碑上的这段碑文说，船政英雄们屡败屡战，揭开了中国人向海图强的序幕，是近代以来仁人志士苦苦探索民族复兴梦想的缩影，他们的事迹应该被铭记。

福建舰下水当天，陈悦在微博上发了一组九位格人物图片——沈葆楨、刘步蟾、邓世昌、刘冠雄、萨镇冰、陈绍宽……配文只有短短的一句：“也是他们的梦想。”

在辽宁舰、山东舰之后，中国第三艘航母为什么是“福建”？当记者提出这个问题时，陈悦回答：说来话长。但一个意味深长的巧合是，整整100年前，由马江海军制造飞机处设计的中国第一艘“土航母”，在位于上海的海军江南造船所建造完成……

飞机浮站：百年前中国人建造“航母”

记者：一百年前中国人就尝试制造“航空母舰”了？

陈悦：可以这样说。1918年设置全通飞行甲板的航空母舰“百眼巨人”（HMS Argus）加入英国皇家海军服役，标志着现代意义航母的诞生。就在这一年，距英国几万里的福建福州，古老中国关于海军航空的梦想也横空出世。

四年后的1922年，由马江海军制造飞机处设计，上海海军江南造船所建造的“航母”——飞机浮站就建设完成了。当然我们要给这个“航母”打个引号，可以称之为一种“土航母”。它就是一个水上的飞机库，可以被船拖着走。

这个飞机浮站是世界海军史上第一艘“浮动机库”。从航母的原理或者功用上来说，它和现在的航母是一致的，都是为了把飞机带到特定的水域，并给飞机提供保障。飞机可以在这里起飞、降落，上面还设有飞行员的宿舍、飞机修理车间、油库等配套设施。虽然比较简陋，但是这种特殊的机库，就是近代中国海军寻求“航空母舰”的最初努力。

记者：当时的中国人为何想到造“航母”？
陈悦：“航母”这一新生事物诞生于一战即将结束时，中国处于民国初年的战乱时期，国家十分羸弱。时任海军总长叫刘冠雄，福建闽县（今福州）人，1875年考入福建船政学堂，毕业后成为北洋海军军官，曾赴英国格林威治皇家海军学院留学。值得一提的是，刘冠雄的3个哥哥也全都都在船政的学堂、艺圃学习，后来都成



▲这是从船政学堂毕业的最早的一批学生。
受访者供图
▲6月19日，海军史专家、马尾船政文化研究会会长陈悦在位于福州马尾的中国船政文化博物馆查看巡洋舰“扬武”号模型。
本报记者周义摄
►这是位于福州马尾区马限山东麓的昭忠祠。
受访者供图



为著名的海军军官，这种大量把子弟送到船政读书的现象在当时的福州非常具有代表性。刘冠雄参加过甲午海战、辛亥革命，北洋政府时曾任海军总长、福建省都督。一战中他注意到一个现象：飞机展现出很强的战斗力。他觉得以中国的力量，造大军舰没有钱也没有能力。而跟军舰相比，飞机单价较低，所需配备的人员不多，却能以大博大，甚至可以威胁战列舰等大型军舰。因此，在经费紧张的情况下守住海防，中国就要发展海军航空。

1918年，经刘冠雄力推，当时的北洋海军在福州船政局内设立了一个新的生产管理机构，名为“马江海军制造飞机处（最初名为海军飞机制造工程处）”，由从麻省理工留学归国的巴玉藻、王助、曾诒经、王孝丰主持工作，负责设计、建造海军用飞机，培育工程人才和飞行员，中国海军航空的历史就在这一年开篇。

这对工业基础薄弱、国库支绌的国家而言，不啻是一条能够快速发展海军战力的“弯道超车”捷径。成立于1866年的福建船政，之前一直是造船，但从这个时候开始，虽然目标仍然是海防，但已经把视线转移到飞机上。

这艘“土航母”就是在这个过程中出现的。1921年，长江上军阀混战，北洋海军想把飞机带过去。但因为当时的海军飞机主要是以福州船政局为中心，基地都在马尾，长江附近没有机场，也没有可停泊的水域，于是马江海军制造飞机处就萌生一个念头：造一种船，它可以对飞机提供维护保障，其实就是航空母舰的理念。但因为没有经费，他们就突发奇想，把飞机库建到船上去。这样一个飞机库是在可以移动的，被船拖着走，本身造价不是那么高，设计看起来也非常简朴，但是理念非常超前。

鉴于水上飞机浮站急需部署到长江使用，根据当时海军部的安排，具体的建造工作交付给位于上海的海军江南造船所负责，于1922年建成，随即拖航到长江中游，作为海军航空兵的水上飞行基地，这艘水上飞机浮站，就成了中国人航母梦的起点。

谈到中国人的航母梦，不能不提到另一位福州人，陈绍宽（1889-1969），他是国民政府海军部长，新中国成立后曾任福建省副省长。一战中，他就在欧洲目睹了航空母舰对现代海战之重要，认为中国海军要发展，也要建造航母。1928年，陈绍宽撰写了《条陈扩充海军呈文》，提出了建设发展海军的若干条建议，其中就提到（添造）航空母舰一艘，约须2000万元”。正因为这条建议，陈绍宽被认为是中国提出建造航母第一人。

福州：中国近代海军梦开始的地方

记者：福建舰下水当天，您和一些福州的朋友专门赶到马尾昭忠祠祭奠马江海战的烈士，我们在社交媒体上也看到，有福州市民赶到首任船政大臣沈葆楨的墓前献花，说“盛世如您所愿”。福建，或者更具体地说是福州，与中国海军有什么渊源？

陈悦：中国近代意义上的海军梦，就是从福州开始的。因为1866年福建船政的创设，

这座城市为近代中国培养了一代代海军人才，也成就了海军史上“无闽不成军”的传奇。

19世纪中叶，欧洲列强经海而来，以坚船利炮屡次叩开中国国门，引起了空前的海防危机。为了应对这一“数千年未有之大变局”，以“自强”为目标的洋务运动开始。

当时最先开眼看世界的一些中国人目光所及，认为蒸汽动力的军舰和海军是解决中国问题的直接办法。他们觉得，只要有一支跟西方一样的海军，一切问题都解决了。

他们最初的想法是“造不如买”。总理衙门通过海关的英籍总税务司在英国买了7艘军舰，结果舰员全是洋人，海关总税务司还定了一个奇葩的章程：所有舰队的舰员只服从于舰队司令（英国人）和清帝，但清帝的旨意是否有效得由总税务司和舰队司令来决定。

这7艘军舰来到中国后，清政府想把八旗兵和湘军派到船上去，结果英国人根本不允许登舰。曾国藩、李鸿章等一气之下提出建议，干脆把这批船全撤回去变卖，就当买船这事从没发生过。

军舰没买成，海防问题亟待解决，时任闽浙总督左宗棠1866年提出技术引进，“权操诸我”的建议。1866年的6月25日，左宗棠奏请清政府批准在福州马尾一带设局造船，培养人才，后命名为总理船政，是中国历史上第一个专门负责海防近代化的国家机构。

为了实现相关技术的跨国转移，船政不是与西方政府合作，而是采取技术承包的做法。他们以高额的报酬为吸引，以西式的合同形式为规范和约束，雇佣、委托欧洲技术团队，要求西方人员接受中方管理，通过5年时间协助中国实现建厂、育人等一系列目标。

1866年末，船政的基础建设在马尾中岐乡一块靠近闽江的土地上开工，总占地面积340余亩。为了确保完全掌握近代舰船的建造技术，消除未来在技术和产品方面被封锁的威胁，船政要求与军舰相关的所有工业产品，都要在船政建起专门的生产线。

为此，大到蒸汽机、锅炉，小到缆绳、耐火砖，全部实现国产自造。至1870年代为止，船政先后建设了轮机厂、锅炉厂、铸造厂、船厂、打铁厂、帆缆厂等，史称“船政十三厂”。

船政还从福建以及江苏、浙江、广东等省招募工匠，培育出了三千余人的中国产业工人队伍，并实现了中方人员自己管理和组织西式工厂生产的目标。

记者：船政取得了怎样的成绩？

陈悦：从19世纪60年代末开始的短短数年间，船政首先建造出了中国最早的千吨级蒸汽动力军舰“万年清”，亚洲国家自造的第一艘巡洋舰“扬武”号等一系列各具特色的蒸汽动力舰船，并自行设计建造出了大型舰用蒸汽机。还有中国第一艘全金属结构军舰“开济”、亚洲自造第一艘大型装甲舰“平远”、中国自造第一艘大型客船“宁绍”等……

船政体现的是一种寻求自强的道路模式，当时被评价为“中国自强之道”，它下设造船、教育、舰队等部门，1867年开设中国最早的海军军官和工程师大学船政学堂，1868年开设中国最早的职业技术学校船政艺圃，

1870年编练中国第一支近代化舰队船政轮船水师，1872年完成在全国海岸线的要港布防，1877年派出首届留欧学生……船政人开风气之先，不仅在近代中国形成了海军“无闽不成军”的现象，而且历经马江海战、甲午海战、抗战，也铸就了近现代海军不屈奋斗、雪甲午耻的坚毅精神。闽江炮台要塞体系、马尾船政、遍布全城的海军人物故居，都表明福州是一个有关中国海军历史的“宝藏城市”。

在20世纪初，船政又迅速进军当时刚刚显露出军事实用价值的飞机制造领域，造飞机、研究潜艇。

事实上，中国的近代化在某种程度上就是从兴办海军、向海图强破题的。很多近代基础设施的建设主要围绕“海军需要”。因为海军需要煤，所以才会批准兴办机器采矿；海军需要把煤从开平煤矿快速运到大沽，所以才允许铺了第一条铁路，从唐山到胥各庄；海防需要快速通讯，所以中国第一条陆上自营的电报线是从船政到福州，之后中国的电报线网络也是沿着海防要地而编织开来。大量事件的起点，其实是为了军事上的用途，就是为了自强。

记者：我们注意到，左宗棠创办船政的初衷是为了自力更生制造蒸汽舰船，而总理船政大臣沈葆楨特别重视人才的培养，强调“根本在于学堂”。

陈悦：船政教育在近代中国社会产生的影响更深远。船政教育分为前学堂和后学堂，分别对标法、英，培育机械工程师和海军军官，在客观上为当时的青年人打开了一扇可以接触外部世界的窗口，培育了大量具备新知识、新思想，且具有爱国、科学精神的新人。

如后学堂毕业生邓世昌，1894年甲午海战爆发，邓世昌和同学们指挥军舰与侵略者激战，上演了“船政一校一级而大战日本一国”的悲壮史诗，邓世昌指挥“致远”号英勇作战，最终为国捐躯。

后学堂学生严复，在船政接触到了新思想，后被选派赴英国留学，回国之后，严复投身海军教育，甲午海战中国惨败，许多船政同学壮烈牺牲，深深地刺激了他。他以教育、救国、开启民智为己任，成为一代思想导师。在近代中国历史上，严复译作的影响力并不局限在学术界，通过报纸、出版等大众传媒，他翻译的《天演论》所主张的“物竞天择，适者生存”，震撼并深深地影响了几代中国人。

前学堂学生陈季同，原本应成为一名舰船工程师，由于所展现出的过人的语言天赋，而成为了一位外交官，用法文撰写《中国人自画像》等作品向西方介绍中国文化，也用中文翻译西方经典，成为东西方文化交流的桥梁。

向海图强：船政精神还在薪火相传

记者：船政精英云集，发展近代海军也取得一定成绩，却为何在甲中、甲午两次海战中均遭遇惨败？也没能实现救亡图存的壮志？

陈悦：马江海战，不是船政水师战术或装备上的问题，而是被清政府白白葬送了。法国军舰进入马江，要挟清政府在外交上让步。但当时清政府政策摇摆，犹豫不决，结果作出了

一个很奇怪的决定，清政府不知道究竟要如何处理法国的要挟，也不想和法国决裂，于是就不给一线部队明确的指令。一线部队既不能开火，更不能撤离，要是先开火，“虽胜犹斩”。

马江江面狭窄，双方军舰是一对一盯防。这种局面下决定战争胜利的关键因素就是谁先开火。法军突然开火后，不到半个小时，船政水师就全军覆没。

马江海战惨败后，清政府吸取教训，所以才有了1885年总理海军衙门的设立以及1888年北洋海军的快速成军。但是吸取教训、有所作为之后又停下来了。1890年，北洋海军已经成为亚洲第一了，清政府马上就停止了投入。但正是在那之后，日本不断地购置新式军舰，一下子追上了。等到清政府再次想要超越的时候，一切都晚了。

当时清朝的海洋战略始终模糊，没有清醒的认识，也没有清晰的战略。包括船政的教育偏重于浅层次的技术层面，还没有上升到战略思想层面。这是北洋海军乃至清廷海洋政策最终失败根源。在清政府眼中，海军的作用仅仅是把海岸线防起来，并不知海军还能为国家带来什么。

福建船政自身的历史也体现了清政府的这一思路，和洋务运动中在其他地方设立的官办企业性质的机器局不同，船政是一个衙门机构，而不是简单一个工厂。但这个衙门本身没有级别，清政府并没有给予其地位，显现了清政府的摇摆犹豫。船政该不该设，也不是拿得很准。最好的处理办法就是处在一种临时的状态，不要的时候，随时可以把船政关停。

船政的命运后来比较坎坷，原因就在这里。船政从一开始就被定义为一个临时性的机构。清政府的根本目标，并非让国家变得强大，而仅仅是要把海“防”住。海防的目标实现的那一天，就是船政生命终结的时候。所以，在船政五年计划完成的时候，清政府就想，已经造了15条船了，是不是还要开下去？最后还是在沈葆楨的坚持下，船政才保留下来。

当时的清政府，根深蒂固的是“海防”观念，而不是“海权”思想。实力一度排名亚洲第一的北洋海军，虽然初步具备了和西方类似的舰队组织形式和外特征，但骨子里仍是“防海”的工具。

记者：几代船政人的奋斗史，给人的感觉是非常悲壮的。

陈悦：中国近代海军的发展充满悲壮的底色，但他们屡败屡战，精神是向上的。

马江海战惨败，但中国海军将士也展现了英雄气概。其中“振威”号最具有代表性，这艘500吨的小炮艇停泊在马尾对面的长乐伯牙潭江面，被法军三艘大型巡洋舰聚攻。在它满船是火，已经开始下沉的时候，“振威”号竟然还做了一次升旗仪式，把已经被打烂的旗降下来，升起一面崭新的旗。

在这世界海军史上都是很罕见的，显示了不屈服的精神。后来这一幕被法国的媒体画了出来，登在报纸上，说明即便敌人也在这种不屈精神充满敬意。

这艘船在主甲板快被江水淹没的时候，又向法国军舰开了一炮，虽然这一炮已经没有任何实际意义了，但是传递了一种精神。

到1894年甲午海战的时候，马江海战中“振威”号升旗的一幕再次出现——邓世昌的“致远”号，林永升的“经远”号，在最后关头都是升起崭新的旗去冲锋。

1937年日本全面侵华，当时全中国的军舰加在一起排水量才4万多吨，还都是清代的船，连日本一艘航空母舰的排水量都比不上。船拼不过日本，中国海军就把军舰在长江江阴段自沉，构筑阻塞线，防范日军顺着长江进犯南京，以此发挥海军最后的价值。舰上的中国军人把炮拆下来，带着大炮去长江沿线的要塞当炮兵，或者带着水雷去敌后打游击战；从船政学堂发展而来的海军学校一路内迁，最后到了贵州桐梓，在看不见大海的地方继续培育海军军官，呵护海军希望的火种，就是用这种精神跟日本人打到底。甚至还有中国军官被派到英国去支援盟军作战，参加了大西洋护航战、北非登陆战、诺曼底登陆战。

此外，福建船政既是中国近代海军悲壮发展史的一个缩影，也是中华民族寻求复兴的一个缩影，是中华民族自强不息精神的体现。在近代的沉沉黑暗中，我们这个民族是一直在努力向着光亮的地方寻找出路。从洋务运动、辛亥革命到马克思主义中国化，正是一代代次的探索，我们最终才找到了最适合中国的发展道路。

记者：福建舰下水，可以告慰近代以来为向海图强而奋斗的仁人志士们。回望船政，对我们有什么样的启示？

陈悦：建设一支强大的人民海军，寄托着中华民族向海图强的世代夙愿，是实现中华民族伟大复兴的重要保障。

福州马尾中国船政文化城，百年船政还在薪火相传，人们可以看到中华民族追求向海图强的那种努力，在这里所迸发出来、提炼出来的不屈奋战的那种精神，这是中国近代海军留给我们最可宝贵的东西。

我们传承船政精神，是为了更好地走向未来；向大众传播“海权”意识，让人们知道一百多年来前仆后继的奋斗牺牲，珍惜来之不易的成果，以史为鉴，弘扬“爱国、科学、创新、图强”的船政精神，建设强大的海军维护国家主权和海洋权益，继续完成中华民族伟大复兴的伟大梦想。（实习：叶国全）