

中法交往史上的船政佳话

陈悦



日意格率领的船政外国技术团队人员合影

国家合作

消息传开，在当时的西方世界引起轩然大波，中国海关总税务司司长赫德严肃地警告了日意格，并在清王朝高层官邸和法国外交界散布各种流言，意在挫败这次“疯狂”的计划。日意格本人在法国也遇到层层阻力，一个法国人，要把工业和海军核心技术传递给中国，很多西方人难以理解这种做法，也难以把握尺度，在西方世界，日意格几乎被看成了一个要成为普罗米修斯般“盗火者”的人物。

最终，1867年7月25日，经法国海军部上报，法国国王拿破仑第三亲自召见了“盗火者”，让日意格意料未及的是，拿破仑第三认为日意格事实上架起了一座法国和中国进行友好合作的桥梁，是一个希望的开始，对日意格的举动表示了赞赏，授权其向中国输出机器和技术，并要求日意格必须尽职尽责完成为中国工作的义务。

原本限定在民间层面的船政中法合作，就这样被提升到了国家合作的层面。而这也是1840年后，中国和西方之间第一个不附加任何政治条件的平等的技术合作。

1866年12月23日，船政的土建工作在马尾动工，首任船政提调胡雪岩负责统筹工程，并从上海、宁波、福州、香港等地招募数千工人，形成了中国最早的产业工人群体。

1867年1月，福州城内于山山麓的定光寺内，传出了一些奇怪的声音：“阿，呶，兹，得”，这是一群福州少年开始诵读“A、B、C、D”的声音。船政学堂开始了教学，这是中法合作的重要部分。这是中国首个现代意义的大学，也是首个法式大学。开学时，在马尾的校舍尚未建成，学生们假借在城内的白塔寺和仙塔街，以及马尾的喇伯顺洋行等地，开始了基础的语言和数学学习。

在科举是教育主流的时代，中国社会对福州出现的这个奇怪的学校还颇为不解，家境较好的人家尚不可能让孩子脱离科举取士的进取之路。船政学堂为了解决生源不足的问题，开出了不仅不要学费、每月还给学生4两银子膳食费的家境待遇。一批家境贫寒的福州子弟走进了船政学堂，包括父亲刚刚去世的严复，父母双亡、依靠寡嫂生活的林泰曾，被生身父母送入收养的刘步蟾等等。

几个月后，船政的官员突然出现在了香港的中央书院，开始宣讲动员，一些学过外语和基本科学的中学生被从香港吸引到福州，加入了船政学堂学生的行列，其中著名的有邓世昌、李和、林国祥等。

到了1867年10月6日，古老的马尾突然到来了一群金发碧眼的法国人，日意格带着从欧洲雇佣的技术人员到达船政，其中一些法国人考虑到未来将在中国工作多年，还将自己的妻儿也带到了船政。此后，陆续到达马尾的法国以及英国、俄国技术人员，总计45人。在日意格的翻译协助和管理下，这群西方人配合船政中国人员，担任着总工程师、车间主任、车间领班、学堂教授、练习舰舰长等不同职务……

中国进入了近代工业和海军的世界。

船政成功

从1867年到1874年的几年间，位于马尾的中国第一个海防近代化机构船政，成了那时全国瞩目的自强希望所在。亚洲规模最大的造船工业机构建成；包括了炮舰、巡洋舰、运输舰等多个舰种在内的15艘蒸汽动力军舰建成；中国人自己掌握了大型蒸汽机的设计和建造；中国首个现代意义大学建成；中国最早的职业技术教育学校——船政艺圃创办；中国第一批工程师、第一批生产企业管理者、第一批专业技术人员诞生，中国第一批专业的海军军官诞生……相伴而生的，还有中国第一条自管电报、中国第一条自主绘制的现代海图、中国第一个电信学校、中国第一个工程制图机构、中国第一个海军新兵训练机构等等。从此，近代工业、近代海军，不再是遥不可及的梦想。

1874年年初，法国人日意格和他领导的西方技术团队经过了中方的考核，确认1866年设定的各项合同目标都已实现。船政大臣沈葆楨充满感情地上奏，为这批西方人申请嘉奖，在颁发给这些外国技术团队的勋章上，铭文是“福州 船政成功”。作为对日意格的嘉奖，沈葆楨经过奏请，还专门为他定制了一件貂皮黄马褂，这件黄马褂至今仍然珍藏法国的日意格故居内。

大功告成，临别之时，日意格向船政大臣提议，如果要进一步巩固船政中法合作的成果，应该将优秀的船政学堂学生直接派到欧洲留学，到工业技术和近代海军知识的源头“探源求真”。

正是在这位法国人的推动和联系下，1877年，船政开启了首届留欧学生计划，首开中国向欧洲派遣留学生的历史。法国著名的巴黎高等师范大学、巴黎综合理工大学、巴黎政治学院、巴黎路桥学院等，当年都是船政留学生们学习过的地方。

中法合作成功之际，日意格想起了对自己有知遇之恩的左宗棠，写信向左宗棠报告自己已经完成了当初的约定。当日意格寄出的书信和葡萄酒到达福州千里之外的兰州时，时任陕甘总督的左宗棠很动情，回函表达了对这位法国朋友的依依惜别之情，期待自己未来有机会能够再回福建，那时在大海上如果看到中国船政造的军舰，就好像和法国朋友重逢一般。

(本文作者为马尾船政文化研究会会长、福州市马尾区政协常委。本版供图：中国船政文化博物馆。)

“自强之道”

从2023年年初开始，在福建省福州市的东郊方向、马尾主城区的江岸边，开辟了一家“中国船政文化城”文旅园，内里有中国船政文化博物馆、“最忆船政”剧场、建于1867年的“轮机车间”、建于1898年的“铁炉厂”、建于20世纪20年代的法式钟楼、一座座大型的吊车……

时光回溯到150多年前，这个今天游人如织的园区，那时曾是整个中国目光汇集的焦点。1866年，为了不再遭受两次鸦片战争失败那般的奇耻大辱，为了寻找一条自强的道路，为了在那个剧烈变化的世界上找到中国人自己的定位，在福州马尾创建了一家名为“船政”的机构。

按照创始人闽浙总督左宗棠的描述，为了建立“船政”这个机构，他实际在心中不断思考、计划、复盘、修正了整整三年——“怀之三年”。在他所预见到的种种挑战和问题，都找到了可靠的解决办法后，才最终在1866年的6月25日正式具折上奏。

那份将近4000字的长篇奏章，于7月间到达京城，7月14日清王朝作出上谕，罕见地给予了高度评价，盛赞左宗棠上奏的方案是“中国自强之道”。

“自强”，是1840年第一次鸦片战争后的中国社会不断被提及的热词。古老的中国突然发现自己处在一个完全陌生的世界之中，大海那边的西方列强联袂而来，闻所未闻的坚船利炮轰开了中国的国门，曾经的“天朝大国”突然面临着生存危机，不断遭受战败、割地、赔款等史无前例的奇耻大辱。为了保国保种，“自强”成了当时的中国人眼中挽救国家命运的途径。

如何才能实现国家的自强？怎样寻找一条通往自强的道路？在终于克服了承认自身不足、坦率向“洋人”学习的心理和道德障碍后，又一个新的难题接踵而至：纵横大海的西方蒸汽动力舰船，代表着工业革命的科技结晶，对此一无所知、毫无基础的中国，究竟怎样才能获得这样的科技装备。

从19世纪60年代初期开始，两江总督、总理各国事务衙门通过美国洋员亨利·华尔和英籍海关总税务司李泰国各自进行了探索尝试，希望通过直接购买西方先进舰船装备，来迅速实现自强。不过这些努力的结果让人大失所望，由于缺乏国际交往经验，且没有充分考虑到获取装备的同时还需要有能够驾驭装备的人才，“买船”模式的几次自强努力都以失败而告终。

正是充分思考了这些前车之鉴，闽浙总督左宗棠在1866年上奏的是一个全然不同的自强计划，显得更为切实可靠，也正由于此，被盛赞为“自强之道”。

设在福州马尾的中国船政文化博物馆成立于1997年，馆舍原本位于马尾的马限山麓，是依山而建的一栋5层小楼。2022年，为了彰显船政文化，促进研究和文博工作，福州市和马尾区将中国船政文化博物馆搬迁到了百年船政的旧址区域内，将一栋原本是马尾造船厂工业仓库的大型建筑，改造为新的馆舍，成了工业遗产活化利用的经典范例。

全新的展厅里，有一个名为“马尾的西方面孔”的展区很容易引人注意，一尊洁白的西方人塑像赫然陈列在展柜中，塑像的目光对视着来往的参观者，仿佛想要诉说些什么。

这尊塑像是2014年中法建交50周年时，时任法国外交部长法比尤斯赠送给福州市的特殊礼物，塑像的像主是一位名叫日意格的法国人，1866年左宗棠上奏的自强方案的重要技术基础，就源自这位法国人。

1835年出生于法国海滨城市洛里昂的日意格，家境一般，15岁时考入法国海军预备学校，17岁考入法国海军学校，后来成为一名低级军官。22岁时，日意格来到中国，因为对语言学习有天赋，他在广州很快就掌握了中文。靠着这一难得的“特长”，日意格26岁时出任宁波海关税务司，也就在那时和时任浙江巡抚的左宗棠相识。

中国船政文化博物馆一楼展厅内，陈列着一台被称为“镇馆之宝”的国家一级文物——1867年法国制造的直刨床（现代俗称插床），船政创建时从法国进口的第一批设备中的一件。这台机床在2019年10月30日征集入馆前，一直在工作。

围着这台直刨床，参观者们基本上都会注意到机器身上的铭文，以及大量运用曲线设计的工业美学。实际上，这台机器真正的价值不仅限于此，它象征的是一种无保留的信任和合作。

这台设备出生时，是西方国家的工业核心科技——机床的一种，机床在当时的中国被形象地称为“制器之器”，即可以生产机器的机器，现代则称为“工作母机”。工业革命时代，一切工业技术的核心是蒸汽机，而加工制造蒸汽机的机床，就是生产这种核心设备的关键装备，“工业魔法”的源头。近代中国纵使突破外交阻力，能够从西方获取到军

洋员日意格



中国船政文化博物馆收藏的日意格像

这位能够直接沟通的外国人给左宗棠留下了深刻的印象，他非常欣赏日意格的性格：办事认真，态度谦逊，对中国人友好，尤为难得的是，日意格还熟悉当时中国社会和官场的各种交往习惯、礼仪礼节，是一位“中国通”。

1864年金秋，日意格和同僚德克拜在拜访左宗棠时，遇到了他人生中最重要的一次机遇。左宗棠突然向这位会说中国话、写中国字的法国人讲起了自己的

设想：是否能够直接学习西方技术，在中国建设一座能够建造新式军舰的工厂？而且要让中国人完全掌握这座工厂的管理、运行，以及掌握设计军舰、建造军舰和驾驶军舰。当时，困扰左宗棠的是，到哪里去找愿意把技术传授给中国的西方人，突然出现在眼前的日意格，让他看到了某种可能性。

就舰船设计、建造而言，日意格完全是门外汉，没有任何相关的专业知识和技术背景。就工程师教育和海军教育而言，日意格也几乎完全陌生，他在当时仅有的相关身份，只不过是法国海军的一名普通尉官。

可出人意料的是，就在那时，日意格突然提出可以帮助左宗棠实现这个宏伟的梦想。

年仅29岁的日意格，究竟是一种怎样的力量驱使他敢于承揽这种具有巨大不确定性的任务？日意格在后来的生命中并没有作过内心表露。或许是长期在中国生活的经历，使得他对能够帮助古老帝国走向近代化有了一种冲动；又或许，是左宗棠许诺可以给予的高昂酬劳，重赏之下必有勇夫……今天的人们只能去

推想了。

对日意格的态度，左宗棠大喜过望，给予了完全信任。日意格的表现也让左宗棠满意，从1864年底开始，日意格去请教专业的法国舰船工程师，开始编制建设一座功能齐全的船厂所需的设备清单、物料清单，以及教会中国人掌握这些工业科技和海军科技的种种计划，还有相应的预算。犹如初生牛犊不怕虎，又有几分“无知无畏”，并不懂舰船工业和海军教育的日意格，给出了一个如果让他来参与，可以在5年时间里让中国学会舰船工业和海军技术的大胆承诺。

两次鸦片战争以来中国朝野苦苦求索而不可得的自强梦想，在日意格的承诺书上变得触手可及，这让左宗棠深感满意。

正是凭着日意格的方案，左宗棠在1866年6月25日上奏，痛陈海权的重要性“东南大利，在水而不在利”，指出建设船厂、培养人才、建设海军，是挽回海权、实现自强的必由之路，“欲防海之害而收其利，非整理水师不可”。并合盘托出了自己的计划：不再通过向西方国家购买军舰的形式实现自强，而是引进西方先进科技，使中国拥有自己的船厂，能够自行设计建造新式舰船，培育工程和海军人才，成为可以不断持续的“海疆长久之计”。

中法两个大国的友谊佳话，就在左宗棠和日意格的相互信任、相互合作中开始谱写。

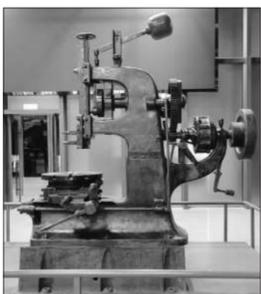
间的力量。

基于这样的考虑，左宗棠向日意格提出要求。日意格必须帮助筹建外国技术团队、引进设备、引进管理。在福州马尾300多亩的船政土地上，要建立起建造近代化舰船所需的各种装备的研发、生产机构，船政不仅要具备设计、建造船体的软硬件能力，也要具备设计、建造蒸汽机、锅炉、船用仪表、船用门窗、缆绳、风帆、舢板等所有的相关装备的能力。日意格组建和领导的外国技术团队必须要完成这一目标，同时还要做到让中国人在几年时间里学会管理和组织工业化生产，学会自己创新设计。

鉴于两次鸦片战争以来的种种惨痛教训，左宗棠为了防止此次技术合作被西方政府附加上政治条件，努力将合作限制在与日意格本人的民间合作层面上，以合同来规范和日意格的责权关系。

1867年2月，被要求“授人以渔”的法国人日意格回到祖国，开始为中国船政定造“制器之器”，雇佣技术团队，准备把工业科技和海军技术输出到中国。

“权操诸己”



中国船政文化博物馆收藏的1867年造插床

舰、蒸汽机、大炮等先进装备，但这些只是属于工业制成品，获得之后并不能使中国具有自我复制、创造的可能性。而机床则完全不同，一旦掌握了这种设备，意味着中国