

缅怀一代爱国名将陈兆锵将军

2014 年版



目 录

传记

近代海军宿将陈兆鏞述评.....	1
------------------	---

文物

梁友尧向中国船政文化博物馆捐赠的陈兆鏞甲午海战遗物	
——英制海军舰用单筒长柄望远镜	25
照片一：望远镜全长外貌	25
照片二：望远镜拉出外貌	25
照片三：望远镜英文铭文	26
《福州晚报》记者刘琳采访望远镜捐赠人梁友尧的报道	27
晚报记者家中采访梁友尧	30
电视台记者采访梁友尧	30
陈兆鏞文物捐赠仪式.....	31
会场全景照片	31
捐赠人梁友尧在陈兆鏞文物捐赠仪式上的发言	31
梁友尧捐赠望远镜的照片	33
吴馆长颁发收据、证书的照片	34
参加捐赠仪式的陈兆鏞后代	35
馆方陪同陈兆鏞后代参观	36
兆鏞路照片	37

传记

近代海军宿将陈兆锵述评

梁友尧

一个人做点好事并不难，难的是一辈子做好事。本文述评的就是这样一位一生爱国，艰苦奋斗的历史人物——近代中国海军宿将陈兆锵。

陈兆锵，字铿臣，福建省闽侯县（今福州市）螺洲乡人，生于1862年7月（清同治元年六月）。其父陈暹，少年乡试，屡屡受挫，乃愤而投笔从商。由于乡试不第，激发起陈暹对封建制度及其文化教育的怀疑与不满，加之常年在外经商，频繁接触洋人与西方新鲜事物，因而思想远较乡人开通。每返家，必携洋货和当时教会翻译出版的传播西方文明的书籍而归，尤辄向妻儿讲述商埠码头所见所闻。言语间常流露出哀我国之贫弱，羨西方之富强的情绪。其母黄氏虽从小接受封建文化教育，但对传播西方思想文化读物亦兴趣浓厚，每有所得，也不厌其烦地对子女讲述。^①由于陈兆锵出生于这样一个新旧交替的家庭，从小既受封建儒家的蒙童教育，又得西方思想文化和新鲜事物的熏陶。这对于陈兆锵日后爱国思想的形成，并投考福建船政学堂，献身我国近代海军建设事业，并做出贡献，无疑有着重大的影响。

1867年，陈兆锵即被送入螺洲陈氏“明伦堂”去接受封建的蒙童教育。1875年，陈兆锵出于对旧式教育的不满和对新式教育的渴望，在其父的支持下，就近投考福建船政学堂，被录取入后学堂第二届管轮班肄业。^②1883

①关于陈兆锵家世来自陈生前对其子女口述。

②《海军各学校历届毕业生名册》，《清末海军史料》第438页，刘兆锵系陈兆锵之误。另见该书第351页。

毕业后，被分派到“扬武”练习舰以管轮练习生见习。随舰作近海和远洋航行，历经我国沿海各埠和南洋群岛、日本各地。1884年，见习期满，以其考列优等，被遴选到当时中国最大最新的战列舰“定远”号上历任机管、管轮等职。1892年，以其劳绩，被升授署北洋海军右翼中营守备充任“定远”号二管轮。^①1894年1月，“定远”舰总管轮、北洋海军右翼中营游击余贞顺升调他任。^②不久，陈兆锵以其洞悉机务，忠勤职守，劳绩卓著，被升授署北洋海军右翼中营游击递补“定远”舰总管轮。^③

1894年9月，甲午中日战争爆发，“定远”舰为北洋海军旗舰，陈兆锵随舰参加了黄海大海战。^④虽然这次海战北洋海军伤亡很大损失惨重，但是“定远”舰在爱国名将刘步蟾管带的指挥下，全体官兵敌忾同仇，英勇战斗，在纷纷中炮的战况下，仍然不断变换阵法，机动灵活地还击敌舰，先后重创包括敌旗舰“松岛”号在内的数艘日舰，迫使敌舰队退却避战。最后又与姐妹舰“镇远”号一起掩护伤亡严重的舰队安全退守旅顺。“定远”舰在此役中奋勇有加，战功卓著。作为该舰机电保障部门的最高指挥官——总管轮的陈兆锵，当有其沉着调度，指挥有方，密切配合，协同作战的战功。

后来，他谈到甲午中日之役，北洋海军全军覆没的原因时，正确地指出，其罪全在于清政府腐败无能和它的妥协失败路线。他说：“以舰炮之众寡坚脆论，我军万无幸胜之理”。但是，武器装备之强弱优劣多寡，并不注定北洋海军必然覆亡。大东沟海战在“国殇累累”伤亡惨重的战况下，

① 《李鸿章奏为北洋海军署副参游都守各人三年期满均改补授片》，《清末海军史料》第572页。

② 《李鸿章奏为“定远”船总管轮余贞顺补充稽查全军轮机事务等片》，《清末海军史料》第576—577页。

③ 《陈兆锵所记中日战役情形》，题注和作者注，《清末海军史料》第349、351页；《北洋海军章程》《清末海军史料》第473页。

④ 《陈兆锵所记中日战役情形》，题注和作者注，《清末海军史料》第349、351页；《北洋海军章程》，《清末海军史料》第473页。

北洋舰队“犹能指挥却敌，收合余烬者，盖士气之勇与阵法之变，足以寒敌人之心也。”^①陈兆锵认为，依靠敌忾同仇的高昂士气和机动灵活的战斗战术，是有可能制胜敌人的。以此为据，他和北洋海军爱国官兵一起请求准其伺机再战。可是，清政府却一味怯敌避战，“诏令退守威海”，不准出击应战。致使北洋海军“三面受敌，又牵制于朝旨，不能越雷池一步”，终于失去最后战机，“坐困重围”，任敌宰割，造成全军覆亡的惨祸。^②在这里，陈兆锵不仅愤怒地揭露了清政府的妥协失败路线的罪恶，而且有力地批判了在民族自卫战争中唯武器论的祸害，这是十分可贵的！

陈兆锵这种可贵思想，也充分反映在他的中日战事日记里。他以沉痛与愤怒的笔触写道：“当‘济远’未遇战之前两日，丁提督及各舰管带共筹决策，金以先发制人为上策，遂即传令各舰备便待发。电李傅相，请旨开驶，若遇日舰，即行攻击，嗣以电旨则云：‘若遇日舰时，彼先开炮，我则还击，以明衅由彼开’等语。以致此计不成，失去莫大机会。设使当时准即开驶，计其行程与时间，正遇‘济远’与‘吉野’作战之时。‘吉野’速率虽快，其奈牙山口外不广，无以展其能。且我众彼寡，必操胜算。倘‘吉野’一去，其余不足为虑，则中日战役为所影响者必甚。我政府乃侈然自大，既不能防患未然于事前，购置新舰；复不能先发制人于事后，致失戎机。”^③诏令由旅顺退守威海后，“旋奉电旨，著保卫舰队，勿庸应战。”“我军被困无援，弹已告罄”，终致覆灭。刘“步蟾抱舰亡人亡主义，仰药以殉”。^④在这篇记事里充满着他对以身殉国的战友们的敬意与怀念；对清政府的妥协失败路线和李鸿章的保船避战思想的声讨与痛斥。

甲午战后，清政府迫于严峻的国际环境，不得不重整海防，重建海军。

①陈兆锵：《甲申甲午两役合祀马江昭忠祠碑》。

②陈兆锵：《甲申甲午两役合祀马江昭忠祠碑》。

③《陈兆锵所记中日战役情形》，《清末海军史料》第350、351页。

④《陈兆锵所记中日战役情形》，《清末海军史料》第350、351页。

购舰造船，培育人才就成了当务之急。于是积极遴选优秀员生出国学习深造。当时北洋海军被裁撤，将校被革职议处者亦复不少。陈兆锵却以其在海战中的良好表现，于1896年被派赴英国考察研究先进的船舶制造技术。1898年学成回国报效。不久，奉派到甲午战后最大最先进的钢甲巡洋舰“海天”号任总管轮。

1904年，“海天”号管带刘冠雄奉令率舰由北方南航，赶赴江阴接运军械，沿途遇雾，触碰鼎星岛，舰上官兵纷乘舢舨逃生，被友舰营救脱险。陈兆锵临危不惧，请求留岛守护伤舰。鼎星岛乃一荒无人烟的礁石，陈兆锵就是在如此恶劣的环境下，风餐露宿，昼夜守护，历三阅月，其间之艰难困苦自不待言。后因“海天”损伤过重，救援无效，遂奉命放弃看守。陈兆锵这种艰苦奋斗，勇于牺牲的爱国精神，在当时海军界中传为佳话。

1912年4月，南北统一，内阁成立，上海江南船坞收归北洋政府海军部管辖，易名“海军江南造船所”，令陈兆锵前往接管整顿。^①同年12月授予陈兆锵海军轮机少将。^②次年2月被正式任命为海军江南造船所所长。^③陈兆锵接管并出任所长后，对该所进行了认真整顿并取得显著成效。

首先，根据实际情况坚持了商务化经营方针，使中国这一近代造船基地得以生存发展下去。北洋政府海军部接收江南造船所后，曾经打算改变过去的商务化经营方针。他们认为，列强国家的国有船厂都只专营军用舰艇的修造业务，而不对外营业。江南造船所如再贯彻商务化经营方针，“殊非慎重军备之道。”^④为此责成陈兆锵“详审此中损益”，研究出改良方针与相应的办法。^⑤他经过周密的调查研究后，认为如果改变商务化经营方针，不仅需要国家财政每年拨给巨额经费，而且更需要一批专业人才，

① 《江南造船所纪要》。

② 《中华民国海军史料·官佐员属》第763、747页。

③ 《中华民国海军史料·官佐员属》第763、747页。

④ 《江南造船所纪要》。

⑤ 《江南造船所纪要》。

前者为北洋政府财政所无法承担的，后者也是国家所缺乏的。既然“一困于经济，二限于人才”，^①就“不能轻易改革”^②。照目前情况，只能按原来的商务化方针经营下去，积极创造条件，“再谋改进”。^③毫无疑问，北洋政府海军部的打算，是脱离我国人力、财力现状的主观愿望。如果不顾国情妄改商务化经营方针，其结果只能是走向主观愿望的反面，使光绪初元以后船坞荒废垂三十年的情景再现。而陈兆锵的上述结论，则是符合我国国情的，北洋政府海军部只好接受。改不改变商务化经营方针是关系到江南造船所能否生存发展的重大决策。陈兆锵在这个重大问题上，不曲情阿上，不迎合上司，以国家利益为重，持实事求是态度，即使从今天来看，也属难能可贵！

其次，陈兆锵在坚持商务化经营方针以解决“困于经济”难题的同时，又针对另一难题“限于人才”提出了罗致和培训人才的解决办法。陈兆锵接管江南造船所时，所里聘用了不少洋员、洋匠，诸如总工程师R. B. 毛根，财务总监会计师戴吉士，图纸设计师麦根赫兰生、罗柏生，机械师泰来、马疏，锅炉师谷利福等不下十数人。这些洋员以毛根为中心把持和控制了该所的经营管理和生产技术大权，形成了大权旁落，喧宾夺主的局面。陈兆锵鉴于“假手外人终非根本计划”，^④要“慎重军备之道”，就必须培育人才，从洋人手里收回大权。于是呈请海军部批准并拨款在所内“附设实地练习处”，以“罗致留学外洋造船造机学生毕业回国者，派所实地练习”；^⑤“筹设船机专门学校”，招收具有一定文化程度的学生，“免费教练”，但毕业后必须为海军建设服务，不得他就^⑥；“附设艺徒学校”，招收学生，“半日读书，半日做工”，培训既有手艺又有学识的技术工人

①《江南造船所纪要》。

②《江南造船所纪要》。

③《江南造船所纪要》。

④池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·江南造船所纪略》。

⑤《江南造船所纪要》。

⑥《江南造船所纪要》。

①。通过上述办学育才办法，“期于后日可接洋工师之手”。②

海军总长刘冠雄给陈兆锵这项计划的答覆是：“所陈各节莫不切中机宜。但现在中央财政异常支绌，所开各项经费均属过巨，殊非一时所能措办，应俟财力稍纾，再行筹议。惟艺徒一项不厌其多，且经费亦属有限，尚可准行”。③陈兆锵深明培育专业人才关系独立自主发展我国近代造船制舰事业之大义，又向海军部表示：“目前公款困难，议以所内营业盈余先为垫给，其不足者，由海军部补助之”，④希冀这个计划能够实施。最后结果连“尚可准行”的艺徒学校，也因“财部无款可拨”，⑤时至1922年《江南造船所纪要》付梓，“尚未实行”。⑥尽管如此，《海军实纪》编撰者池仲佑还是对陈兆锵的爱国计划作出了公允的评价。他指出：“此举若成，数年之后，所中可以专用华工师，亦收回利权之一道也”。⑦

陈兆锵为了从洋人手里收回江南造船所大权真是不遗余力。他上任后，还打算“对该所的经营方针、管理制度加以改良，并拟通过改良来缩小毛根的权力，以至排除毛根出所，”⑧自力更生发展中国制舰造船工业。可是，这个爱国计划同样得不到北洋政府及其海军部的支持而告流产。

众所周知，在祸国殃民的北洋军阀政府的统治下，多少爱国志士为不能施展其振兴中华的抱负而遗恨终身。陈兆锵的不幸际遇不过是其中一例。但是，以陈兆锵与那班对洋大人毛根唯命是听，百依百顺，甘于当傀儡，安于个人利禄的历任江南船坞总办和江南造船所正副所长⑨作一比较，

① 《江南造船所纪要》。

② 池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·江南造船所纪略》。

③ 《江南造船所纪要》。

④ 池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·江南造船所纪略》。

⑤ 《江南造船所纪要》。

⑥ 《江南造船所纪要》。

⑦ 池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·江南造船所纪略》。

⑧ 上海社会科学院经济研究所：《江南造船厂史》第143、144页。

⑨ 上海社会科学院经济研究所：《江南造船厂史》第143、144页。

当可感到，这位知识分子出身的近代海军宿将民族意识之强烈，爱国热忱之沸腾，耿介品德之可贵！

第三，由于坚持了商务化经营方针和进行了“认真整顿”，使江南造船所“营业翼翼日上”。^①这主要反映在以下几个方面：

一、造船修船业务日益扩大。江南船坞时期（1905—1911）共建造舰船136艘，排水量21040吨，其中500吨以上12艘，平均每年造船19.4艘，排水量3005.7吨。而陈兆锵主持江南造船所期间（1912—1915）共建造舰船89艘，排水量17074吨，其中500吨以上11艘，平均每年造船22.3艘，排水量4269吨，无论在造船数量上或者在排水量和型式等方面，都超过了江南船坞时期。在修船业务上，江南船坞时期共修理舰船524艘，每年修船75艘。而陈兆锵任职期间共修理舰船463艘，每年修船118艘，更大大超过了江南船坞时期。^②

二、营业额和利润不断增长。江南船坞时期（1905.4—1912.4）营业总额为6407670.62银元，平均每月营业额为76281.79银元；盈余总额为793929.93银元，平均每月盈余额为9340.35银元。而陈兆锵主持江南造船所期间（1912.5—1915.10）营业总额为4309015.10银元，平均每月营业额为105097.93银元；盈余总额为691514.11银元，平均每月盈余额为16866.20银元。无论在营业额或者利润方面，都远远超过了江南船坞时期。^③

三、企业规模和生产设备获得初步扩充和改善。江南船坞期间，限于经费，企业规模难得扩充，生产设备也只能有重点地改善。陈兆锵主持江南造船所期间，由于生产业务的日渐兴盛和经济收入的日益增加，企业规模和生产设备获得了扩充和改善。为适应生产的需要，不仅扩充了原有的

①民国二十年《海军江南造船所工作报告书·本所开办以来之概况》。

②根据上引《江南造船厂厂史》一书表13、表14、表15计算。

③根据上引《江南造船厂厂史》一书表16计算。

船台场地，而且购买了若干周围民地扩充造船场所。1915年，为扩建轮机厂厂房，又商请兵工厂拆让了“静”字号仓库。同年，又拟添建新船坞一座，后因经费不敷，暂缓进行。与此同时，对生产设备也作了一定的汰旧更新，初步改善了轮机厂以及船坞、码头的生产设备。^①

四、生产技术有了明显的进步。陈兆锵任职期间，江南造船所在生产技术方面比较江南船坞时期也有了较大进步。1912年为招商局制造长江客货轮“江华”号，船长330呎，宽47呎，深14.9呎，吃水12呎，排水量4130吨，马力3000匹，航速14海里，船体、主机、锅炉都是由江南造船所自行制造的。参加该船下水典礼仪式的中外来宾，一致认为该船是当时中国所造的最大和最好的一艘轮船。1913年为天津海河疏浚公司制造的破冰船“通凌”号，船长128.5呎，宽27.5呎，深14呎，吃水9呎，排水量470吨，马力700匹。随后又续造了吃水更浅，更适合海河航行条件的“没凌”、“飞凌”等双螺旋桨破冰船。在技术上解决了外国破冰船尚未解决的既有破冰能力，又要船体轻、吃水浅之间的矛盾。这些破冰船制造成功，不仅引起各方面的重视，扩大了破冰船的生产业务，而且也随后承造适合我国北方其他港口以及帝俄海参威港航行条件的破冰船提供了生产技术条件。对川江浅水轮的不断研究和改进，更是江南造船所生产技术进步的突出表现，而这也始自陈兆锵任内。1914年为川江公司制造“蜀亨”号。是该所研究和改进川江浅水轮船的开始。“蜀亨”船长190呎，宽30呎，深8呎，排水量900吨，马力2200匹，基本性能适合川江航行条件。它虽然是英国设计和加工主要部件、由江南造船所拢装和配件的，但从中获得了设计制造川江浅水轮的经验，为此后不断研究和改进川江浅水轮的制造奠定了基础。^②

值得指出的是，陈兆锵十分重视本国技术工人和工程技术人员的使用

① 《江南造船所纪要》。

② 参见《江南造船厂厂史》第118、119、120、121、123、124页

和培训工作。他不仅把这项工作看作是江南造船所生存与发展的必要条件，而且把它视为从洋人手里收回利权，自力更生发展中国制舰造船工业的根本措施。他在经营管理和生产技术岗位上尽可能使用本国人员，给他们创造工作实践和增长才干的机会，同时派遣优秀的工程技术人员出国学习深造。对于技术工人也给予学习技术知识的机会。陈兆锵的上述措施和生产业务发展的需要，使江南造船所在他任内开始形成了一支由本国技术工人和工程人员组成的技术队伍。^①

第四，坚决反对帝国主义列强“租借”江南造船所的阴谋。1914年，第一次世界大战爆发后，列强“各国均垂涎本所，藉共同军事计划，谋租甚力”。^②当时正为收回利权而斗争的陈兆锵当然不会容忍这个侵略阴谋。他挺身而出，向北洋政府海军部力陈不可，坚决反对，加上各帝国主义国家之间的矛盾，“其议始寢，”^③使我国这一近代造船基地免落外人之手。在这里，陈兆锵用自己的爱国行动再次证明自己一生是爱国的！

1915年10月，北洋政府海军部为挽救处于停顿的福州船政局，深知陈兆锵在接管、整顿江南造船所中表现出色，成效显著，乃升授陈兆锵海军轮机中将，^④调任福州船政局局长，^⑤令其前往整顿，规复旧观，使之重新成为中国海军制舰育才的基地。从此，陈兆锵又开始了长达十一年之久的艰难困苦，惨淡经营的事业。

福州船政局前身为福建船政。它是我国第一个专事制造舰艇船舶的近代军用工业企业。它所附设并为其重要组成部分的船政前后学堂，又是我国第一所近代船舶制造学校和近代海军学校。福建船政创办以来，制舰育

①根据当时在江南造船所任职的工程技术人员王荣瑛、陈薰口述。

②民国二十年《海军江南造船所工作报告书·本所开办以来之概况》。

③民国二十年《海军江南边船所工作报告书·本所开办以来之概况》。

④池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·江南造船所纪略》。海军轮机中将为海军轮机军官的最高军衔。陈兆锵是中国第一位获此军衔者。

⑤《江南造船纪要·历任所长更替之时期》。

才卓有成效。但是好景不长。自1907年停造轮船以后，便一蹶不振，日渐废弛。1912年1月，民国肇建，船政改归福建都督管辖，更名“福州船政局”。1913年10月，海军总长“刘冠雄入闽裁兵，将船政收归部辖。”^①当时这个历史悠久、设备齐全的近代造船基地已陷入厂房年久失修，机器锈蚀不全，“负债重叠”，经费奇绌，^②管理混乱，百弊丛生的荒废境地。而它所附设的船政前后学堂和艺圃，也因经费告竭已有“六年未招学生”，^③在学学生“亦复光阴坐废”，^④处于停办边缘。民国初年至四年间，就换了六、七任局长。他们或因非造船造机人才出身，昧于局务，规复无策，相继辞职；或虽是专业人才出身，也熟悉局务，但因经费奇绌，积重难返，畏难而退。陈兆锵接任时，面对的就是这样一个局务停顿、经费竭蹶、积重难返、百废待举的凋敝局面。但是，他没有退缩，而是知难而上，“毅于任事”，^⑤决心“汰冗振疲，一切与为更始”，^⑥为再创这一海军制舰育才基地的昔日辉煌而全力以赴，奉献自己。

时人对陈兆锵主持船政期间的作为与表现有这样的评论：“虽极劳苦而无迫感之容；务朴著实而无所文饰于外。駸駸焉百废俱举”。^⑦从现有的极不完全的资料来看，这个评说是客观公允的。我们知道，陈兆锵主持船政局期间，正是军阀连年混战，社会动荡不安，国家财政枯竭，各项经费奇绌时期。当时多少爱国志士有心报国，无力作为。而陈兆锵却能在这个百废难举，不得有为的时期里而有所作为，且其政绩卓著，实属难能可贵。兹列其大者概述之：

一曰疏浚江流，清除船坞淤沙之患。

①池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

②《海军部请将福建船政收归部有呈文，1913.1.19》，《中华民国海军史料》第84页。

③池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

④《海军部请将福建船政收归部有呈文，1913.2.14》，《中华民国海军史料》第87页。

⑤陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

⑥陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

⑦陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

位于罗星塔山东麓之青洲石坞，乃福州船政局之最大和最主要的船坞，关系至大。该石坞上游有块陆地伸展江中。1907年停造轮船后，该地被引港商人据而“筑楼于上。近坞之水被阻，不得直下。致坞前常有淤沙停积，时患浅滞”，^①严重妨碍造船修船作业。1915年冬，陈兆锵上任伊始，面对这个长期没有解决而又亟需解决的问题，立即“请于（海军）总长，购其地而去其淤，前患顿息。”^②这就为随后恢复修船造船业务准备了必不可少的条件。

二曰规复造船业务之旧观。

清代创办福建船政，旨在制舰造船，以建海军，固我海防。但自1907年起就停止了造船业务，直至1915年冬仍未恢复。陈兆锵一上任立即着手规复造船业务。他一面调整人事机构，重新组织技术队伍，大胆起用留学生出身的造船造机人才和富有生产实践经验的工程技术人员充实各厂、各车间领导；撤换和裁汰那些不称职的和无所事事的人员；扩充造船业务所必需的机构，紧缩不必要的或人浮于事的机构。一面组织人员清理、整修废置多年的生产设备，整顿松弛的生产秩序。与此同时，又主持制订了首期造船计划，“初议造厂（炮）艇十，测量舰一”，^③并组织实施。1917年2月，第一艘炮艇“海鸿”号下水。该艇长120呎，宽18呎，深9.6呎，吃水6.9呎，排水量190吨，马力300匹，航速10海里，于1918年2月竣工。1918年10月，第二艘炮艇“海鹄”号下水，其型式规格与“海鸿”完全相同，于1919年2月竣工。两艇经过“试航，成绩尚佳”。^④继此之后，又兴工建造海军测量舰。在“安放龙骨，开始制造汽机，准备实施建造舰身工程”时，^⑤因为“费绌，工随以辍”。^⑥不但测量舰和计划的其余八艘炮艇

①池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

②池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

③陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

④韩仲英：《福建船政始末记·船政所造的舰船》。

⑤韩仲英：《福建船政始末记·船政所造的舰船》。

成了泡影，而且从此永远结束了福建船政的造船历史。

有的论者指责说，测量舰所以中途停工，终未建成，是因为此项经费“被船政局挪用殆尽”。“挥霍浪费，自毁船政”。^②又批评说，“船政局十年来，仅修好旧制的一艘‘江船’，制造两艘150吨炮艇，承揽一些内河商船，制造些水雷，拆一艘巡洋舰‘南琛’号。”^③愚以为，此论颇欠公平，尤乏事实求是之意。

当时船政局常经费只有三十六万元，^④单“员司薪水，匠役辛工”一项开支，每年就需十三万元。^⑤此外尚须负担新建的飞机工程处和飞潜学校的日常开支，以及补助海军、制造两校经费之不足。如此支绌之经费，也“没有按期如数支应。至十一年(1922)地方政府积欠船政经费达三十余万元。”^⑥陈兆锵为使船政局能够生存下去，也为使艰苦创办起来的飞机工程处和飞潜学校不致夭折，在“几经交涉，不得要领”^⑦的情况下，不得已“丢卒保帅”而挪用了测量舰的部分经费三十万元，尚不足以抵偿积欠的船政经费三十余万元之数。由此可见，所谓“挥霍浪费，自毁船政”。纯属感情用事的无稽之谈！在中国“挥霍浪费，自毁船政”者有，前为反动腐朽的清王朝统治者，后为祸国殃民的北洋军阀政府。愚以为，作如是说，才不失公允之心与实事求是之意！

以今日眼光看，当可讥评陈兆锵主持船政局十一个年头造船之微少。若从当时的历史条件审视，则会别有一番认识，如前述，陈兆锵主持船政

①陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铨臣七十寿序》。

②陈道章：《马尾船政局大事记》第115页。

③陈道章：《马尾船政局大事记》第124页。

④韩仲英：《福建船政始末记·船政经费的支应》。但据《中华民国海军史料》第85、87页文载：福州船政局每年只有三万元经费。待考。

⑤《海军部请将福建船厂收归都有呈文》，《中华民国海军史料》第85页。

⑥韩仲英：《福建船政始末记·船政经费的支应》。但据《中华民国海军史料》第85、87页文载：福州船政局每年只有三万元经费。待考。

⑦韩仲英：《福建船政始末记·船政经费的支应》。但据《中华民国海军史料》第85、87页文载：福州船政局每年只有三万元经费。待考。

局之时，正是北洋政府黑暗统治之日。国家财政枯竭，各项建设难举，对船政更是扶持不足，摧残有余。例如1924年10月间，直系闽省军阀周荫人和直系海军总司令杜锡珪，为了筹措军饷以支持内战，不惜“以福州船政局经费无着，勒令停办，飭由第二舰队轮机长刘貽远接管厂屋材料，”^①赶走陈兆锵，大量遣散员工，妄图盗卖机器设备和生产材料。旋经“局长陈兆锵报告海军部，以船政局为海军造船机关，决不容军阀摧残。据理力争，因收回管理”。^②但遭此厄，难复原状。陈兆锵就是在这种历史条件下，恢复了造船业务。平心论之，这可是福建船政自1907年停造轮船以迄1949年其历史结束的43年间前乎此所无，后乎此未见之举！愚以为，作如是现，才不违品评历史人物之原则！

三日积极整顿海军、制造两校。

福州海军学校和福州海军制造学校前身，为福建船政附设的福建船政前后学堂。1913年10月收归海军部直接管辖时更为是名。两校创办以来，一贯校风严谨，教学有方，为中国海军培育人才成绩卓著。这时则非昔日可比，不仅经费匮乏，教学松弛，管理不严，而且在招生中出现了不正之风。1916年初，陈兆锵“奉令兼督海军、制造两校”，^③立即着手认真整顿。他首先保证两校经费不乏。无论船政局经费何等困难，均须供应两校的正常开支，以稳定师生的教学情绪。其次严格教学管理。两校学生有不少是当地政要缙绅和船政局以及两校职员子弟。其中大多数都能勤奋好学，力求上进，但也有不思学习，不求上进，不守校规，考试作弊者。陈兆锵对此类学生从来不讲情面，一经发现，即予严肃处理。轻则记过，重则开除，因而迅速恢复了昔日之严谨校风。再次恢复严格选生的优良传统。按照惯例，船政局和两校教职员子弟在同等条件下有优先录取的待遇。这

① 《海军大事记》民国十三年十一月条。

② 《福建海军沿革纪要·福建船政概况》，《文史资料选辑》第23期第196页。

③ 《海军飞潜学校甲班同学录·序三》

时却变成了滥竽充数的不正之风。1917年，海军学校招收第一届轮机班学生。陈兆锵决心杜绝不正之风，乃亲自主持招生工作，莅临考场巡视，并抽阅试卷，最后从500名考生中筛选100名入学。入学后又严格甄别考试制度，经过第一学期的月考、季考、期考先后淘汰了三分之一，从而保证了学生的质量。

四曰新建艺术学校校舍，恢复艺术学校招生。

福州海军艺术学校前身为福建船政附设的培训技术工人的“艺圃”。1913年10月，福州船政局收归海军部所有时，改为是名。这时该校校舍破旧狭小，且已久不招生。濒临停办边缘。陈兆锵一贯重视技术工人的培训。他一上任就“以闽海关铜币厂旧址，改建艺术学校”新校舍，^①并立即恢复招生。经过严格考试，录取了具有一定文化程度的艺徒120名入学。把他们编为英文班和法文班，分别学习英法两国制船造机技术，从而克服了“从前艺徒均课法文”，^②只学法国制造技术的片面性，便利了最大限度地吸收世界先进制船造机技术。由此足见陈兆锵之眼光远大，办学有方！

五曰创办飞机工程处和海军飞潜学校。

1914年第一次世界大战爆发，飞机，潜艇所发挥的巨大的战斗威力，令世界刮目相看。于是，各国竞相设厂制造和办校育才。我国有识之士也极力倡导。当时尚在江南造船所任内的陈兆锵，就是积极倡导者之一。他身处上海这个国际城市，又与华洋各方面多有接触，远较他人信息灵通。^③即向海军总长刘冠雄报告各国军备情况并建议：为巩固国防，当顺应世界军备潮流，急起仿效各国设厂制造飞机潜艇和办校培育这方面人才。此议获得刘冠雄首肯，但苦于人才缺乏。海军部乃于1915年春派魏瀚率领韩

①池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

②池仲佑：《海军实纪·造舰篇下·福州船政局纪略》。

③《海军大事记》民国六年八月条称：“令在欧战期内以江南造船所为驻沪传递军情机关”。

玉衡（仲英）等十二名“员生赴美国学习飞潜各技”。^①与此同时，把早在1909年留学英国学习“海军各科的毕业生或将毕业生陈藻藩”等十余人派往美国学习飞机潜艇制造技术。^②以为设厂办校准备人才条件。1916年6月，陈藻藩等先后学成回国；^③1917年11月，巴玉藻等也先后学成回国。^④此时陈兆锵已调任福州船政局。海军部鉴于他热心我国飞机潜艇事业而又勇于艰苦创业，乃把这两批回国员生中绝大多数派往福州船政局差遣，^⑤以便实施制造计划和育才计划。

（一）主持创办飞机工程处

1918年1月，北洋政府海军部命令陈兆锵主持创办我国第一家飞机制造厂——福州船政局飞机工程处，试制水上飞机。然而，这是一个只给任务不给经费的命令。如前述，当时偌大的船政局常年经费不过三十六万元，不仅入不敷出，而且常被挪用。陈兆锵深明创建中国航空工业以御外侮之大义，勇敢地接受了这个光荣而又艰巨的任务。他一手抓技术人才的使用与培训工作，任命巴玉藻为飞机工程处主任，王助、王孝丰、曾贻经为副主任，根据他们赴美学习的专业，分别负责飞机设计和航空发动机设计。又从船政局内挑选出技术文化水平较高的木工、机工、钳工、油漆工四、五十人，并招收学徒三、四十人，加以技术培训，使他们成为中国第一代飞机制造工人。他另一手抓飞机工程处的物质建设，筹款二万元建了一座飞机棚、一座飞机装配厂和一条飞机下水道。又在船政局经费内承担了飞机工程处每月二千元的职工薪金和制造水上飞机所需的国产材料费。与此同时，挖掘船政局的生产设备潜力，以节省设备费的开支。陈兆锵就是在这种难以想象的困难条件下，把中国第一家飞机制造厂创办起来。尤可贵

①《海军大事记》民国四年二月条

②韩仲英：《留美学习飞机和潜艇忆述》，《中华民国海军史料》第936页。

③《海军大事记》民国五年十月条

④《海军大事记》民国六年十一月条

⑤《海军大事记》民国六年十一月条

者，在飞机工程处成立之时，就定下一条“尽可能使用国产材料”的原则并付诸实践。^①1919年8月，该处试制成功了我国有史以来的第一架飞机——“甲型一号”100匹马力的双桴双翼水上飞机，其机身及其他木质部分就是采用我国闽北出产的杉木、白梨木、榆木制造的。这充分体现了陈兆锵一贯主张独立自主发展我国军用工业的爱国精神。从1919年8月试制成功第一架水上飞机至1931年2月该处迁并入上海江南造船所，一共试制了十五架水上飞机。^②福州船政局堪称中国航空工业之先驱，马尾不愧为中国航空器制造之摇篮，陈兆锵有大功焉！正因如此，1921年8月，北洋政府“大总统以福州船政局试制水上飞机告成，局长陈兆锵督率有方，特授勋五位”。^③他是受之无愧的。

（二）主持创办海军飞潜学校

1918年4月1日，北洋政府海军部又命令陈兆锵主持创办中国第一所飞机潜艇制造学校——海军飞潜学校，并兼任校长。^④这也是一个只给任务不拨经费的命令。海军部除提供图书、仪器等教学设备外，该校“经费完全仰给于马尾船政局”。^⑤陈兆锵一如既往又接受了这个光荣而艰巨的任务。

他本着勤俭办事的行为准则，因简就陋地拨出艺术学校的新校舍充作飞潜学校校址；派出飞机制造主任巴玉藻，副主任王助、王孝丰、曾贻经，船舶制造主任向国华，副主任袁晋、陈藻藩、叶芳哲，船机制造主任王超，副主任邢契莘、黄承颺等精通专业、热心教育的技术骨干兼任飞潜学校各专业教官；从艺术学校中挑选学有根底的优秀肄业生100名转为飞潜学校学生，三年后经过甄别考试，把他们编为甲、乙、丙三班，分别学习飞机

①曾贻经《海军制造飞机处》，《中华民国海军史料》第937—939页。

②曾贻经《海军制造飞机处》，《中华民国海军史料》第940页。一说十八架。

③《海军大事记》民国十年八月条。

④《海军飞潜学校甲班同学录·本校大事记》。

⑤蔡仁清：《海军飞潜学校概略》。

制造、潜艇制造、船机制造。同年夏天又对外招收了丁、戊两班各五十名学生。并利用船政局各厂作为指导学生生产实习的场所。中国第一所飞潜学校终于在陈兆锵的苦心筹措精心组织下建立起来。根据《海军飞潜学校甲班同学录》的记载，该校不仅师资队伍雄厚，学生质量良好，而且学制（分为普通级二年，特别级三年，专门级二年）和课程设置（限于篇幅，不录）也比较科学合理。^①基本上符合循序渐进的教学规律，贯彻了理论与实践结合的教学方法，体现了全面发展与专业深造结合的育才原则。此外，该校还继承和发扬了福建船政学堂的从严治校的优良传统，建立了月考、季考、期考的严格考试制度和严明的学校纪律和规则。

对于陈兆锵主持创办飞潜学校之艰辛与贡献。当时的海军部军学司司长李景曦曾作出客观的评论：“天下事守成易创始难。有实力而创易，无实力而创则尤难。我军学校林立，其先国家饶足，凡百易举。……设飞潜学校，然而饷糈未足也。陈铿臣中将以前兼长斯校，复能体上将（刘冠雄）培才之至意，苦心维持，啬于衣食，富于书籍；以最少之经费，设最多之班次。又以飞机为当务之急，于是以甲班专习是科。……吾深佩刘、陈二公之有毅力。”^②陈兆锵不愧是一位既重视培育人才，又懂得人才教育的实干家；不愧是一位富于艰苦奋斗精神的创业者！

1923年8月，在师生的共同努力下，飞潜学校第一届飞机制造专科-甲班学生毕业了。这是中国航空工业教育史上一件值得庆贺和纪念的事情。陈兆锵十分重视其事，他“合（甲班学生）历考成绩，第其甲乙，请（海军部）奖给毕业文凭，”^③并举行了隆重的毕业典礼。海军总长李鼎新、军学司长李景曦也分别题词，以示郑重。他们一致强调指出，飞潜学校为我国培育出首批飞机制造人才的重大意义，就在于“为我国飞机先河之导，

① 《海军飞潜学校甲班同学录》。

② 《海军飞潜学校甲班同学录·序二》。

③ 《海军飞潜学校甲班同学录·序一》。

俾有所取法也。”^①“他日御风而行，昂首天外，为我国开道路，为我军助声威。”^②陈兆锵更是感到无限欣慰。他在《海军飞潜学校甲班同学录》的序中说道：他主持创办飞潜学校迄今已有六个年头，“其间经济困难，心力交瘁较之兼督（海军、制造）两校时奚翅倍蓰！”但是，他认为“用心力于无用之地与用心力于有用之地，其得失不可以道里计。”君不见“今莘莘学子习飞机专科，为吾校先导，皆能砺学砥行，卒竟厥业”。他不辞心力交瘁，不惜呕心沥血终究换来了我国自己培养出来的第一批学行兼优的飞机制造人才，这是完全值得的。他鼓励毕业诸生“本其体以为用，行见智创巧术”，根据学到的理论、原理、原则创造性地运用到生产实践中去，定能为我国制造出“运行如神”的质量优、水平高的飞机。“则吾为国家尽义务，收效果，虽竭尽心力，梦寐间无倦容焉。”^③这是多么感人之心声！我们把陈兆锵的得失观与北洋军阀统治下的那班专门把心思放在钻营权位、谋求利禄的文武百官加以比较，就会看到他的高尚情操和爱国热忱！甲班毕业生公正地指出：“夫飞潜学校创设伊始，皆前总长刘公资颖冠雄及兼校长陈公铿臣兆锵苦心经营，并各师长赞襄，缔造艰难，以有今日。”^④诚然，飞潜学校倘无陈兆锵勇承其难，艰苦创业，“苦心经营”，“苦心维持”，是既创办不成，也开不了花结不了果的！

尽管飞潜学校生不逢时，存在时间不长（1926年5月并入海军学校，前后只有八年），毕业生人数不多（仅毕业甲、乙、丙三班共五十六人），然而，它“为全国倡”，^⑤“为吾国空前之举”^⑥的功绩却永载史册。更何况该校毕业生日后或成为我国航空和潜艇工业的先驱者，或成为其他战线上的技术骨干，在海内外各自岗位上作出应有的成就呢？

① 《海军飞潜学校甲班同学录·序一》。

② 《海军飞潜学校甲班同学录·序二》。

③ 《海军飞潜学校甲班同学录·序三》。

④ 《海军飞潜学校甲班同学录·自序》。

⑤ 《海军飞潜学校甲班同学录·序五》。

⑥ 《海军飞潜学校甲班同学录·序四》。

六曰重建马江昭忠祠，弘扬爱国主义传统。

马江昭忠祠乃福建船政大臣裴荫森于1886年奉旨主持建造，用以祭祀甲申中法马江之役死难烈士并安葬忠骨的专祠。时至1920年，该祠已是堂毁祀废。陈兆锵乃倡议重建并主持重建工程。当时北洋军阀政府忙于内战，财政竭蹶，对于下面请办之事，历来采取只给批准不拨经费的办法。陈兆锵乃“首捐俸钱，”带头劝募，一时“津沪工商各家”和“我军中人，响赴一旬，纷纷捐献”^①终于同年秋天重建成功。

在这里需要指出：当年裴荫森初建马江昭忠祠与陈兆锵重建昭忠祠的旨意迥异。前者旨在提倡为一姓尽忠：“夫为人臣者，职无大小，禄无厚薄，执干戈，卫社稷，忠之属也。如是者，可以不朽矣！”^②后者意为弘扬中华民族反抗侵略的爱国主义传统。这可见于陈兆锵撰写的《重建马江昭忠祠碑记》。他写道：“从来忠于一姓未有享于千祀者”。倘为宣扬忠于一姓而重建昭忠祠，则“斯举也，不邻于迂，即病于矫”。他所以重建昭忠祠，是因为“中法之役，以对内言，则为一姓效力；以对外言，则为一国效力。”是役也，“诸先烈只知有国，不知有身，虽捐糜顶踵，在所不恤。”这种保卫祖国，慷慨捐躯的“浩然正气”，这种反抗侵略之爱国主义精神，乃中华民族的“万古纲常”。它犹“如日星河岳，万劫不磨”，“岂与一姓同兴废耶！”因此，对历史上反抗侵略“为国捐躯之士，论古者不得目为枉死！”这就是他重建昭忠祠的旨意所在。最后，他“深愿后之人”，皆能本他重建昭忠祠之心以为心，让爱国主义传统代代相传而“相垂不朽矣！”^③这篇碑记不长，但它鲜明地体现了陈兆锵一生爱国思想达到了那个时代所能达到的高度。他那如何正确看待我国历史上反抗侵略而为国捐躯之士的认识，仍不乏其现实意义。

①陈兆锵：《重建马江昭忠祠记》。

②裴荫森：《马江昭忠祠碑文》，《裴光禄遗集》。

③陈兆锵：《重建马江昭忠祠记》。

1922年，陈兆锵又倡议改专祀甲申之役的马江昭忠祠为“甲申甲午两役合祀”之祠，并主持“改缮之事”，终于甲午中日黄海之役二十八周年纪念日完成合祀事宜。^①从此结束了甲午之役在我国从不立祠祭祀的历史。这是一件很有意义的事情。为此，他又写了《甲申甲午两役合祀马江昭忠祠碑》记。他首先叙述了倡议祭祀甲午之役的动机与目的。他说，甲午黄海之役，其规模之大，时间之长，战斗之激烈，将士之英勇，牺牲之壮烈都是空前未有的。“此其志节较之甲申诸先烈顾何如耶？”可是，甲午之役英烈们的“日星河岳之灵，而无俎豆馨香之报。垂三十年未闻有议及之者。”他“因念兹事”，乃倡议并主持两役合祀之事，以便甲申、甲午先烈的爱国主义精神，“后先辉映”千秋万代。接着，他以甲午之役亲历者的身份严正指出：“日人假助韩剿乱为名，窥伺我藩属，侵夺我主权，截击我兵舰，于是军心愤激，而有大东沟之战”。甲午黄海海战是北洋海军广大爱国将士奋起反抗日本侵略，捍卫我国主权，进行自卫的正义之战。他又正确指出，黄海之战，在敌强我弱的态势下，“我军万无幸胜之理”。然而也无必败乃至全军覆没之由。“盖士气之勇与阵法之变，足以寒敌人之心也。”北洋海军之所以覆没，乃“诏令退守”，“朝旨牵制”，不准出击，“坐困重围”使然，他说，时至二十八年后今天，回首这一悲惨壮烈的往事，“尤痛苦而不忍言者也！”^②在这篇碑文的字里行间洋溢着他那热爱国家的深厚感情；倾注着他对死难战友的痛悼之心；充满着他对日本侵略者的无比仇恨，对清政府妥协失败路线的揭露和谴责！

陈兆锵的这两篇碑文，是爱国主义传统教育的生动教材，也是这位一生爱国的海军宿将留给后人的一份珍贵的精神财富。今天，马江昭忠祠又修葺一新了。每年前来瞻仰和悼念先烈的莘莘学子、各界青年和游客络绎不绝，成了进行爱国主义传统教育的一个好场所。当年陈兆锵重建昭忠祠

①陈兆锵：《甲申、甲午两役合祀马江昭忠祠碑》。

②陈兆锵：《甲申、甲午两役合祀马江昭忠祠碑》。

时对后人的深愿终于实现了。

七曰创设发电厂，改善生产和生活条件。

福建船政自1866年创办以来，制船造机采用蒸汽动力的状况始终没有改变。陈兆锵为了改变这种落后的生产条件，提高生产效率，乃于1922年主持创办了船政局发电厂。建成之后，日间“各厂停用马力机，统由电厂供给动力，不足时再采用原有的蒸气动力”，^①基本上结束了五十六年来一直使用蒸汽动力的历史。夜间发电，除供应船政局和驻马海军所属机构的照明外，还“准许当地马江区商民按一定规章纳费使用”。^②也从此结束了该地区千百年来使用油灯照明的时代。

陈兆锵此举既有利生产，又造福人民。因而，当他离马赴沪二任江南造船所所长时，当地居民在官道码头上建造一座“挽邓思刘”的去思碑，以纪念他的功绩，并夹道欢送。其场面之动人，迄今犹留在当地老人的脑海之中

1925年6月，北洋政府海军部令陈兆锵再次出任江南造船所所长，^③从而开始了一场以个人悲剧为结局的更为困难而复杂的斗争。

陈兆锵一上任就为夺回江南造船所大权而继续斗争。他从两个方面入手：一方面加强本国工程技术力量，大胆起用被毛根打击排挤的本国技术人员参预图纸设计和充实到各个技术岗位；加紧培养和扶持本国的新生技术力量，给1924年以来到所实习的飞潜学校毕业生创造生产实践机会（此前受毛根的种种限制）；把飞潜学校当年毕业的学生王荣滨、陈熏等20名调所见习；遴选优秀的本国工程人员和见习生出国深造，用以打破毛根对生产技术大权的垄断。另一方面加强本国经营管理力量，委派熟悉经营的

①韩仲英：《福建船政始末记·船改革创的情形》，《清末海军史料》第748页。

②韩仲英：《福建船政始末记·船改革创的情形》，《清末海军史料》第748页。

③《海军大事记》民国十四年六月条。

本国人员参预业务管理，积极承揽中外造船修船业务，用以打破毛根对承接造船修船业务大权的把持。^①

陈兆锵的这些爱国作为引起毛根的极大忌恨与反抗。为了尽快赶走毛根收回利权，而又不影响所里生产业务的顺利开展，陈兆锵又利用毛根与其弟A. C. 毛根之间的矛盾，（按A. C. 毛根原在江南造船所担任船体设计。因与其兄意见不合离所他就。）积极争取A. C. 毛根返所工作，以取代毛根。然而，海军总长杜锡珪非但不支持陈兆锵的爱国行动，反而认为江南造船所非毛根莫属，致使狡诈的毛根保住了职位和大权。^②面对北洋政府海军当局者依赖洋人到了不惜授人以柄的地步，他自“度终不得以有为”，^③乃愤而辞职回归故里，“遂告不复出”。^④不久，毛根在大革命运动“打倒军阀，打倒列强”的声势震慑下，于1926年10月被迫辞职回国。

陈兆锵二任江南造船所所长为时虽短，也没能亲手赶走毛根，但他为从洋人手里收回利权而坚持不懈斗争的爱国精神，却是令人感佩的。他为此所作的种种努力也为以后江南造船所自力更生、独立自主的发展打下了基础。

陈兆锵虽是愤世而辞职归里，但却不移他那热爱祖国，热爱家乡之初衷。终其一生都在为国家尽义务，为家乡效其力。

1927年3月，海军马尾造船所成立长乐莲柄港班田局，兴办莲柄港农田水利工程。陈兆锵不但是这一工程的始作俑者，而且是积极的支持者。

早在1916年陈兆锵主持船政局不久，就倡议开办长乐莲柄港灌溉工程，既有利于当地农业生产，又可以收费弥补船政局经费之不足，实两得之举。后因开凿经费过巨，一时难筹而搁置，直到他退役的1927年才正式

①根据王荣瑛，陈薰二先生口述。

②参见上海社会科学院经济研究所：《江南造船厂厂史》第143—144页。

③陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

④陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

开办。陈兆锵为表支持，带头借出个人赡养费聊补工程经费于万一，又利用个人的影响与关系，出面代溉田局向江南造船所借款二十余万元以充工程的部分经费，^①使之顺利建成。据估计，直接受益农田面积达六万亩之多。可见这一工程对于长乐地区农业生产起了十分重要的促进作用。但因溉田局主持者收费过重，不久就发生了农民捣毁机器厂房的反抗事件，而又处理不当，竟派出海军陆战队前去镇压，造成了流血事件。^②这则是出乎陈兆锵本意之外的。

1935年，艺术学校因经费无着奉令停办。陈兆锵一贯重视育才事业，更不愿眼看这所历史悠久，曾经用自己的心血浇灌过的技术学校中断。乃不顾年过古稀，四处奔走呼号，终得海军耆宿萨镇冰，海军部长陈绍宽、常务次长陈训泳、第一舰队司令陈季良、马尾要塞司令李世甲以及福建缙绅陈培锬等人的支持，并由他们和陈兆锵组成董事会，决定在艺校旧址创办新校，取名“私立勤工工业职业学校”，由陈兆锵指导筹建工作，以继续艺校育才的光荣历史。直到1953年全国院校调整时才结束了该校历史。该校存在的十七年中，虽然三易其名，^③数度迁移，很不稳定，但是仍然培育了不少人才，他们在国内外的航空、造船、航运、电业各界都有显著的成就。^④

1941年4月，日本侵略军占领福州，“请”陈兆锵出任“福州治安维持会”会长。陈兆锵先以年老多病推辞。日军方仍不死心，又多次派人以“探病”为名进行催逼。陈兆锵则卧床拒见，并由家属转告来人，倘再逼迫，将以自尽殉国。为防不测，他又面嘱家人为其准备后事。日军方见其志不可夺，又已觅得愿意为虎作伥，充当汉奸傀儡者，始作罢。但仍以“尊敬”中国海军元老为名，不时与送来大米、伪钞，加以笼络，以示“中日

①王任翔：《长乐莲柄港事件》，《福建文史资料》第二辑

②吴家琮：《莲柄港水利计划及肇事情况记述》，《福建文史资料》第二辑

③1946年改称“商船学校”（简称），1946年改称“高航学校”（简称）

④张宝骐：《马尾船政学堂概述》

亲善”。陈兆锵则毫不客气，全数照收，然后分送饥民，留下收据，以备他日查考，而自己及家属仍以配给的杂粮度日。陈兆锵在日寇的淫威下，不受利诱，不怕威胁，不顾杀身之祸，毅然决然不当汉奸傀儡，集中表现了他一生爱国、晚节弥坚的民族立场。1945年抗日胜利后，海军部为表彰其矢志不移的民族气节和一生爱国的坚定立场，特颁给上书“凛烈可风”银盾一面。他是受之无愧的。

1953年2月4日，这位经历丰富，“伦辈推重”^①的近代海军宿将与世长辞，享年九十有二。海内外亲友故旧无不为之哀悼。陈兆锵一生是爱国的一生，为国家尽义务的一生。他前半生为反抗侵略，保卫祖国，“出人风涛炮火中，垂三十年”；^②后半生为建设近代中国海军，在造船制舰和培育人才方面作出可贵贡献；晚年不怕杀身之祸，坚持民族气节。这样的历史人物是值得后人永远缅怀，永远纪念的。

原载上海学术月刊1990年第7期

（作者为该刊编审）

①陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

②陈宝琛：《沧趣楼文存·族弟铿臣七十寿序》。

文物

梁友尧向中国船政文化博物馆捐赠的陈兆鏘甲午海战遗物 ——英制海军舰用单筒长柄望远镜

照片一：望远镜全长外貌



照片二：望远镜拉出外貌



照片三：望远镜英文铭文



H.Hughes & Son,59.Fenchurch St,London.



出厂日期 4/7/1838

《福州晚报》记者刘琳采访望远镜捐赠人梁友尧的报道

《甲午海战“定远”舰望远镜回榕》

全国唯一保存至今，北洋水师旗舰总管轮外甥捐赠

经历过甲午海战洗礼的北洋水师旗舰“定远”舰总管轮单筒长柄望远镜，今日以175岁高龄，回到它最后一位使用者陈兆锵中将曾读书和长期工作的马尾。向船政文化博物馆捐赠望远镜的，是陈兆锵的外孙梁友尧。



1838年 单筒长柄望远镜产于英国

7日下午，在梁友尧妹妹家中，记者见到了专程从上海来榕捐赠的梁友尧和单筒长柄望远镜。

红光满面的梁友尧，与陈兆锵有几分相像。

他双手捧出的望眼镜产自英国伦敦，未展开时40厘米长，展开后长度有59厘米。为铜合金材料，镜身上刻着几行英文，标出望远镜由英国伦敦芬丘街59号休斯父子公司生产，出产日期为1838年7月4日。

7日晚，记者通过英国留学生查询得知，休斯父子公司是英国一家著名的为海军生产舰用精密仪器的公司，由父亲亨利·休斯和儿子亚历山大·休斯组建，原开在芬丘街120号，后搬入59号。

休斯父子公司主要生产望远镜、六分仪、计时表和其他舰用科技仪器，规模不断扩大。1879年，亨利·休斯去世，其子执掌公司。休斯父子公司出产的望远镜在世界海军界极其出名，英国国家海事博物馆珍藏着一架同样产自休斯父子公司同样规格的单筒长柄望远镜，只不过它的

年岁小多了，是1907年出产的。

1894年 望远镜随陈兆锵参加甲午海战

陈兆锵(1862年~1953年)，福州螺洲人，1875年考入福州船政学堂第二届管轮班，1884年进入北洋水师，被遴选为当时中国最大最新的战列舰——“定远”号机管，后历任管轮、二管轮、总管轮，今日由其外孙捐赠的这架望远镜，就是北洋水师为陈兆锵配发的，一直紧随陈兆锵。

1894年9月，甲午海战爆发，陈兆锵随舰参加了极其惨烈的黄海海战，他与战友们一起，在战舰多次中炮的情况下，仍不断变换阵位，机动灵活地还击敌舰，先后重创包括日军旗舰“松岛”号在内的数艘日舰，迫使敌舰队逃走避战，最后又与“镇远”号一起掩护伤亡严重的舰队安全退守旅顺。

甲午海战之后，陈兆锵曾任海军江南造船所首任所长、福州船政局局长，为中国海军第一位轮机中将。在福州船政局局长任上，其曾创办海军飞潜学校、海军飞机工程处，被称为中国航空业重要奠基人。

1950年 陈兆锵把望远镜送给当海军的外孙

梁友尧是陈兆锵二女儿陈秀涓的儿子，生于1934年。小学毕业后，就读于外祖父参与创办的福州高航学校。1950年，抗美援朝打响，16岁的梁友尧毅然中断学业，报名参加人民海军。离开福州前，他专程到法海路向外祖父告别。

自己疼爱的外孙就要远行，老人微笑着给外孙鼓劲。外孙要走时，他转身进入厢房，拿出一架单筒长柄望远镜，双手递给外孙，对他说：“这是我在甲午海战中用过的，今天送给你，只希望你永远记住甲午耻甲午恨，好好保卫我们的国家。”

梁友尧带着外公用过的望远镜，投身人民海军。先后在海军联合学

校、海军青岛防空司令部作战情报室、海军青岛防空司令部警通连、海军青岛防空司令部高炮团、北京海军第一探照灯营服役。后来，他南调到浙江黄岩海军某部，成为陈兆锵孙辈中惟一一位传承海军薪火的人。

1955年，梁友尧复员，后考入复旦大学历史系，毕业后进入上海社会科学院历史研究所工作。改革开放后，他曾带着干粮走进南京第二历史档案馆，完成了外公生平事迹的整理与相关史料的收集，为弘扬船政文化做了大量基础性的研究与考证工作。

2013年 梁友尧捐出望远镜

据悉，陈兆锵用过的这架望远镜，是迄今为止在全国发现的惟一一架甲午海战中北洋水师所用的望远镜。

自63年前从外公手上接过这架望远镜，梁友尧一直精心保存。在复旦大学读书时，他将望远镜寄放在校保卫科。望远镜镜身原是黑身，刻有万国旗语，他担心会磨掉旗语，就裹了一层草绿色的牛皮。梁友尧将望远镜保护得很好，至今镜片没有半点划伤。

梁友尧说，女儿小时，家中很不宽裕，曾有人让他卖了望远镜给女儿换奶粉；改革开放后，有文物贩子曾出高价相购，也被他拒绝。

至于为何愿意将宝贝捐出，梁友尧说，一是他到船政文化博物馆参观，发现展品中舰用军事文物较少，想为家乡博物馆建设做点贡献；二是他认为外公当年赠镜于他，是希望他不忘甲午耻，今年他把望远镜转赠给博物馆，是希望到博物馆参观的人，不要忘记甲午耻，都要有雪耻之心。

晚报记者家中采访梁友尧



福州晚报记者刘琳（左一），梁友尧（右一）

电视台记者采访梁友尧



陈兆鏞文物捐赠仪式

会场全景照片



捐赠人梁友尧在陈兆鏞文物捐赠仪式上的发言

各位女士，各位先生：

今天我怀着对反抗侵略保卫祖国的甲午海战英烈的崇敬景仰心情，在这里郑重地把我外祖父时任北洋水师旗舰“定远”号总管轮陈兆鏞63年前送给我的甲午海战遗物，一架英制海军舰用单筒长柄望远镜捐赠给中国船政文化博物馆。

这架望远镜有两大特点：一是历史悠久，世所罕见。它由设在伦敦芬丘街59号的英国著名的专为海军生产舰用望远镜等精密仪器的休斯父子公司于1838年7月4日生产出品的，至今已有175年又4个月历史了，是不折不扣、货真价实的珍稀古董，是世所罕见的珍藏品。二是富有历史意义和现实意义。这架海军舰用望远镜曾随它的主人，使用者陈兆鏞参加甲午海战，经历过怒涛炮火的战斗洗礼，承载着那段甲午耻，甲午恨沉重而珍贵的中华民族的历史记忆，它是全国唯一保存至今的，北洋水师甲午海战使用的舰用望远镜，是富有历史意义和现实意义的珍稀的历史文物！

1950年12月，我响应抗美援朝保家卫国的号召，报名参加了海军。在我向外祖父陈兆鏞告别时，他把这架望远镜作为赆仪送给我。老人家郑重其事地对我说：“这是我在甲午海战中使用过的英制海军舰用望远镜。我把它送给你，希望你好好保存它，爱护它，希望你牢记甲午耻，不忘甲午恨，好好保卫我们的国家。”

我遵嘱把这架望远镜基本完好地保存至今，屈指一算已整整63个寒暑春秋。在这漫长的岁月里，因为保存它惹了不少麻烦，招了许多误会，还要抵制变卖换钱的诱惑以及克服经济困难的压力，还得躲过“文革”一劫……，是多么不容易，所以我没有捐赠出去的念头。

启发我下决心捐赠的，是2011年10月我回到阔别21年的家乡福州，姐妹、表弟等陪我参观昭忠祠、船政馆。我发现馆内展品量少质也欠高，特别是没有一件展品能够直观地反映陈兆鏞作为一代爱国名将，其前半生为反抗侵略保卫领土主权，出生入死于风涛炮火中垂三十年的军功战绩和英雄形象。而这架随他参加甲午海战的海军舰用望远镜捐赠展出，正可以弥补这一大缺憾，二是我外祖父赠镜予我，是希望后人永远记住甲午海战英烈，不忘甲午耻，牢记甲午恨。我把望远镜捐赠出去，供博物馆公开展出，就是让陈兆鏞及其甲午海战战友那种为反抗侵略保卫祖国而不怕牺牲英勇战斗的英雄气概和爱国精神永远鼓舞着激励着一代代后人为保卫领土，保卫海疆，保卫海洋权益而奋斗，为实现中华民族的伟大复兴而奋斗！我外祖父在天有灵一定会为我的今天捐赠实现了他老人家的深愿厚望而无限欣慰。

祝中国船政文化博物馆建设得更好，发展的更好，办得越来越好。

陈兆鏞外孙、陈兆鏞甲午海战遗物英制海军舰用望远镜捐赠人梁友尧

2013. 11. 8

梁友尧捐赠望远镜的照片



船政文化博物馆馆长吴登峰（左一），捐赠人梁友尧（右一）



吴馆长颁发收据、证书的照片



参加捐赠仪式的陈兆锵后代



上图：吴登峰馆长（后排左一），梁友尧（前排左四）



馆方陪同陈兆锵后代参观



兆锵路照片



兆锵路：南起江滨东大道，北至船政路，原为东滨一路，现更名为兆锵路，以船政名人陈兆锵名字命名。

榕城 12 条道路 以船政名人命名

■本报记者 张旭

本报讯 市政府近日批复了 12 条市区道路命名(更名)方案。这些路均与船政文化有关。

船政路(特建)：西起魁岐路，向北折向东至六江村，位于铁路以南，以船政学堂命名。

宗棠路：南起江滨东大道，北至船政路，原为便安路，现更名为宗棠路，以船政名人左宗棠名字命名。

葆桢路：南起江滨东大道，北至船政路，原为便新路，现更名为葆桢路，以船政名人左葆桢名字命名。

镇冰路(在建)：南起江滨东大道，北至船政路，以海晏名将镇冰名字命名。

魏瀚路：南起江滨东大道，北至镇冰路，原为望江路，现更名为魏瀚路，以船政名人魏瀚名字命名。

海麟路：南起江滨东大道，北至船政路，原为东港一路，现更名为海麟路，以船政名人陈海麟名字命名。

李鸿章路(特建)：南起江滨东大道，北至船政路，位于兆锵路以东，以船政名人李鸿章名字命名。

蔡寿路(特建)：南起江滨东大道，北



