

《靖海澄疆》

图书基本信息

书名：《靖海澄疆》

13位ISBN编号：9789570834185

10位ISBN编号：9570834188

出版时间：2009-6

出版社：聯經出版事業股份有限公司

作者：馬幼垣

页数：768

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu000.com

《靖海澄疆》

內容概要

本書作者向以小說研究馳名於世，然其治史功力同樣深厚。此書為其探討近代中國海軍史諸作的首次結集，誠足教讀者另開眼界，驚佩其文武兼修並隆的本領。書中所收篇篇長度相當，內容更上下貫連，鴉片戰爭、福州船政、詹天佑與海軍、北洋海軍、甲午戰爭、抗日戰爭、汪偽海軍、香港抗日、國共內戰、海軍史研究近貌，諸多性質不同的課題悉有論述，且形式與角度均恒易，倍增視野。綜觀全書，寬度之宏，深度之徹，徵引之廣，創獲之鉅，配上繪圖精細，照片珍貴，處處令人目不暇給，嘆為觀止。近代海軍史研究之學必自此另開新頁。

作者簡介

馬幼垣

廣東番禺人，1940年生於香港。香港大學文學士，美國耶魯大學博士。任教大學三十六年(美國夏威夷大學、美國史丹福大學、台灣大學、新竹清華大學、東海大學、香港大學、香港嶺南大學)，著述宏富，文史兼精，而以古典小說、近代海軍和中西交通為治學核心。2006年夏，第二次退休，自此專意研著，冀歷年讀書所獲可替後學解惑。著作有：《水滸論衡》(1992)、《水滸人物之最》(2003)、《水滸二論》(2005)，均由聯經出版。

書籍目錄

目次

自序

清季篇

鴉片戰爭期間的侵華英艦

奧意利薩海戰及其對北洋海軍黃海海戰佈陣的影響

亨利華爾代滬所購美製艦考

劉步蟾和東鄉平八郎 中日海軍兩主將比較研究四題

詹天佑曾否參加甲申中法海軍馬江戰役問題平議

北洋海軍「平遠」艦考釋

中日甲午戰爭黃海海戰新探一例 法人白勞易與日本海軍三景艦的建造

北洋海軍送艦隻往長崎入塢怎樣看也是極度愚笨之舉 敬答孫建軍先生

馬吉芬與北洋海軍

甲午戰爭期間李鴻章謀速購外艦始末

甲午戰爭以後清廷革新海軍的嘗試 以向外購艦和國內造艦為說明之例

民國篇

抗戰期間未能來華的外購艦

汪偽海軍艦隻初探

「靈甫」艦 流落異邦的中國海軍孤兒

香港篇

抗戰期間中國海軍助守香港始末

與香港光復有關的兩個海軍問題

評論篇

大陸上的中國近代海軍史研究，1949-2000

參考資料書目

人名索引

艦船名及特別名詞索引

《靖海澄疆》

精彩短评

- 1、华语界最好的最专业的海军史论文集，没有之一，马老之认真不在黄宇和之下。所幸还有马老，不然留下的只是无尽的悲哀。读过此书即可管中窥豹，光鲜亮丽，漫天嘴炮之下是什么呢？一目了然
- 2、读的中华版，广泛利用外文文献是其所长；当然，每篇五分之一到三分之一的篇幅都用在各种喷人上了，也可想见此翁气性。
- 3、看的是大陸海藍封面的簡化字版，簡單翻了翻，有關艦船的太專業，對此興趣不大。
- 4、第一次读到全部用繁体字写的书，读起来很吃力，同时也多了一种厚重感。记得好几次在通城仅存的几块碑文前试图读出历史的笔迹时，却发现一行石刻认不得几个字。简化字已经占据了我们日常生活的每一个角落，但繁体字似乎也不该被彻底忘记。
- 5、:无
- 6、今天看了马的本行，水浒相关研究成果，理解了：他的一贯风格就是：收集很多资料，没有什么见识。.....20120921
- 7、较之天子脚下的北洋系，作者更推崇山高皇帝远的船政局（关于清末四海舰、楚字头炮舰的图片资料很不错，看萨镇冰、沈寿堃资料时就遥想舰容）。。。值得一提的是作者寥寥数语对日人务实，精刮的特性展示得淋漓尽致——和光耀一样（推崇日人管理水平），清醒认识到了日人的猛兽本性。
。。
- 8、很想看眼高于顶的马先生如何骂人。。
- 9、馬先生研究功底過硬，罵人也毫不留情，痛快痛快。
- 10、敬请期待局版~

1、北洋舰船为何要去长崎油修？——再与马幼垣先生商榷 孙建军一、前言我的一篇小文《1886年北洋舰船长崎油修起因辨析》（以下简称“辨析”）（1），对夏威夷大学荣休教授马幼垣先生的大作《中日甲午战争黄海海战新探一例——法人白劳易与日本海军三景舰的建造》（以下简称“新探”）中的部分观点（2），提出了不同的意见，即马先生从所谓“海军专业史和世界海军史的角度去考察”，认为1886年（光绪十二年）丁汝昌等带北洋舰船往日本长崎油修为“愚笨误国”，而我则从当时中国的国情和军情等实际背景出发，以为那不过是“无奈而亦无大害的选择”。马先生不以我弱小愚陋，著长文回应我，大费唇舌地开导、指教，让我感动莫名。马幼垣先生的大作《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》（以下简称“敬答”），发表在《九州学林》五卷三期（总十七辑）上（3），反复捧颂，受益匪浅。我的文章给了马先生痛骂李鸿章、丁汝昌们的机会，骂得入骨，骂得痛快，让我再次领略了马先生泼辣的文风和凌厉的辩才；马先生的议论汪洋恣肆，信息量绝大，令我获得新知良多。我原文中两处明显且严重的错误：1，铁舰必须“每年一修”的定例，被我搞成了“每半年一修”；2，上海的祥生船厂被我“错植到香港去了”（4）。这些没能逃过马幼垣先生的火眼，均以大篇幅予以批评指正。“知识浅陋的丁汝昌起码没有犯此过失”，而“喜欢海事的孙先生”竟作此等“发明”（5）。这实在令我惶愧汗颜，不敢有任一托词而自辩。对马幼垣先生发问我的“定远”级舰“要行驶多远才能掉头”等9个问题（6），我只能如马先生所言：“此等问题我多无答案，有些则仅仅知道一点点。”虽然如此，我还是要遗憾地向马先生表明自己的态度：你仍然未能说服我。换句话说，我关于北洋舰船去长崎油修不过是“无奈亦无大害的选择”的观点，不仅没有因马先生的激昂而改变，还对马先生的议论增加了新的疑问。问题的关键在哪里呢？我以为，应先搞清丁汝昌们为什么去，如何去的？逐一按照北洋舰船长崎之行的来龙去脉，分析马先生提出的问题，才能说明白丁汝昌们究竟是否“愚笨误国”了。这毕竟是第一位的。确切地说，我并非对马先生所有的意见都不接受。写这篇文章的主旨是，我承认马先生所指出的错误，并就新的疑问向马先生请教。请马先生容忍我“不可教也”的顽固。二、“照章上油”——长崎之行远因之一马幼垣先生说：“舰船泡在水中，自然会有微生物粘附船底。若积累得太厚，会影响航行速度，甚至侵蚀船底。因此舰船需要按时入旱坞清刮船底，漆傅新油。这是人尽皆知的常识。”（7）马先生还说：“清理舰底，重新油漆是周期性的例行事。”（8）那么，舰船上坞的周期应该是多长时间？有没有具体的时间规定呢？我的小文把“每年”给弄成了“每半年”。马先生紧紧揪住这个错误（马先生讥为“发明”），多次向我发出质疑：“孙先生说铁甲舰每半年就得刮底刷油一次，不知何据？当时西方海军的铁甲舰果有这样的维修常规吗？……海中微生物粘附和积累的速度，各舰不同，可快可慢，多久才需要刮底一次如何立规？”（9）马先生根据“海中微生物粘附和积累的速度，各舰不同，可快可慢”的理解，质疑军舰“多久才需要刮底一次如何立规”，并用英国“大胆”号（Audacious）、智利“恩嘉拉达”号（Blanco Encalada）2艘军舰连续11年没有在某个船厂（有否去过他坞，马先生没有交代）上坞记录的非正常现象，来证明军舰的油修无须一个时间上的定规。事实并非如马先生所言。马先生以自己拥有大量的洋资料而颇为自负，但显然对中文资料掌握不多。1881年5月21日（光绪七年四月二十四日），在刚刚签订了第一艘铁甲舰购置协议后，德国伏尔铿厂（AG Vulcan）总工程师Rudolph Haack（李凤苞、徐建寅的日记里译为“哈格”，今译“鲁道夫·哈克”）就向协助出使德国大臣李凤苞（丹崖）办理购舰事宜的参赞徐建寅（仲虎）介绍了铁甲舰坞修的规定和油修的办法。徐建寅在当天的日记里做了详细记录：“三点钟，哈格来云，铁船每年必一次入坞上油。虽本年已上油一次，若派出洋当差，先须再入坞上油一次。凡上油，先视其不妥处，用小锤试击，内有锈则油皮自然脱下，用三角刮刮下，再用钢丝帚刷之。上油二层，再与油皮不能落下之处，同上油一层。船内有赛门登石灰(10)结住者，不必上油。其余各面，皆应察看。如有不妥处，亦试击刮去，上油与船外面同。德国有铁甲船，已用至十五年，皆未锈坏，不过照章上油而已。”（11）“铁船每年必一次入坞上油”。显然，这就是马先生“多久才需要刮底一次如何立规”的答案。一个案例肯定说服不了马先生，不妨再举一例。掌握铁舰上坞除锈、涂漆知识的不仅限于徐建寅，还有另外一个重要人物。这个人，就是为马先生推崇备至的许景澄（竹筴）。许景澄于1884年10月23日（光绪十年九月初五日）抵德国柏林履任，接替李凤苞担任出使德国大臣(12)。在使馆工作人员的协助下，许景澄积极吸纳世界新知，并着手撰述他的“绝世之作”（马先生语）《外国师船图表》。在该书，他详细记述了铁船油修的原理和办法：“船料旧惟用木。道光元年，英格兰部始造铁船，人初以为不便：一，铁遇海水易

锈；二，船底生蚝虫，能减速率；三，船行有吸差，罗针不正；四，铁多冷气，与空气触结，居人易受潮湿。近年铁船必外涂红铅粉或毒油，底板岁一刮洗，以船坞淡水浸之，蚝虫即死。”(13)徐建寅、许景澄二人告诉我们什么是上坞油修，如何油修，油修的时间规定，而且还让我们知道这项工程绝非如马先生所谓的“蛙人”可以处理的。(14)许景澄不仅重复强调了“底板岁一刮洗”的常规，还在接收“定远”、“镇远”过程中亲自将这一知识付诸实践。“定远”、“镇远”相继建成(15)之后，因为中法战争等原因(16)，未能如期来华。延宕至1885年(光绪十一年)中法签订和约后，二铁甲舰始得成行。掌握了舰船油修这一海军新知的许景澄，鉴于二舰已经下水过久，“船底油漆不免蚀腐”，遂协商德国海军部，安排二舰于放海前，再行检修，并多次向总理衙门汇报了铁舰坞修的情况：“铁舰事宜，经电商北洋大臣酌量先备(17)。现与德海部商借船坞，饬两舰即日入坞修整。(18)”“四月二十二日(19)，奉达德字第十四号函，计已察入。三舰驶华事宜，前已电商李节相，次第布置。现复钦奉谕旨，谨当赶速料理，俾可克期启轮。弟以前月杪驰赴海口，督催一切，并察看坞工。定、镇二舰守泊将近一年，船底油漆不免蚀腐，惟刮视铁身，均无损伤，盖海水卤恶，即蠹介之类皆易剥蚀船质。德国铁舰定例岁入一坞，以资防护。记数年前，日本之扶桑舰忽致锈坏，实即受病于此。现定、镇已先后出坞，济远即日由瑞纳门海口驶至溪耳，仍借德坞修整，已与李节相商定同日开驶，呼应较便。”(20)“本年三月间，法事初定，臣以三舰筹备行驶，头绪纷繁，猝难办集，因电商李鸿章先行补购炮位，查估需用弁役各数，并商借德国海军水师船厂，饬各舰次第入坞油漆见新。……五月廿一日，致祭天后，……礼毕，即于是日(21)展轮内渡。”(22)前面我们已经看到，没有“半年”的定例，却有一年的立规。这并不是丁汝昌们的发明，也不是我孙建军的发明。“德国铁舰定例岁入一坞”，这个知识是通过马先生百般赞赏的许景澄引进到国内的。许景澄不但从德国人那里掌握了这个“定例”，而且还急急忙忙地实践了它。在马先生眼里，许景澄是中国晚清时期堪任北洋海军提督的两位人选之一(另一位，马先生认为是马建忠)(23)。以如此高明之许景澄所说且做并引进中国的“定例”，丁汝昌们是不敢不遵守的。说完这些，我还有一个案例提请马先生注意。1886年1月3日(光绪十一年十一月二十九日)，李鸿章致函奕譞，谈到舰船坞修的必要性时谈到另外一个马先生显然未曾注意到的内容：“前在英厂购到蚊船数只，均系钢片镶做，岁须两修。”(24)“定远”、“镇远”二舰“次第入坞油漆见新”，“先后出坞”，与“济远”一起，于1885年7月3日(光绪十一年五月廿一日)，从德国基尔港启程，10月间相继抵达大沽(25)。11月17日(十月十一日)，直隶总督兼北洋大臣李鸿章不顾“朔风甫劲”，亲“赴大沽出口，督试‘定远’、‘济远’等铁舰，出洋驶行至旅顺。”(26)而后，丁汝昌即督率诸舰南下厦门、澎湖一带冬操(27)，开春又为总理海军事务王大臣醇亲王奕譞校阅海军而忙碌。1886年5月，奕譞、李鸿章检阅海军(28)；大阅甫结束，丁汝昌又奉命查勘胶州湾。在这之前，丁汝昌们即已开始联系二铁甲舰坞修的事情(下文将提及)。“定远”、“镇远”上次在德国坞修是1885年6月的事情，转眼将近一年(马先生说成是三四年，显然是未能读完许景澄函稿的缘故)。李鸿章、丁汝昌、琅威理(William Metcalfa Lang)们对此是清楚的，而专程赴德国“协驾铁舰”回华、“随船观摩”了3年多的刘步蟾(29)更是心知肚明。“德国铁舰定例岁入一坞”，按此规定的期限已经逼近，这需要提前筹备、“预先安排”，不能临时周章般地去处理。可是，到哪里去坞修呢？哪里有坞呢？李鸿章、丁汝昌、琅威理们心里是明白的。三、“有船无坞”——长崎之行远因之二马幼垣先生认为，“一支健全的海军必须有健全的后勤配套”，这话在理论上没错。但是，马先生说，北洋海军“只管添舰而忽略了船坞发展得同步进行”(30)，却不见得公平。马先生不了解晚清船坞建设的历史和现状，也完全无视北洋海军发展的恶劣环境和严酷现实。马先生指李鸿章辈所采的是“先买舰，其它慢慢再说的策略”(31)，这一说法与我们看到的史实相距十万八千里。早在1876年1月16日(光绪元年十二月二十日)，李鸿章在起意买船时即已考虑到修船的问题，他在给沈葆楨(幼丹)的信里谈到：“承钞示日意格函稿，定制铁甲船似系新式，闽厂想可修理。”(32)1877年9月21日(光绪三年八月十五日)，李鸿章在给福建船政大臣吴赞诚(春帆)的函里，正式表达了建坞应早于购舰的意思：“铁甲船为海防不可少之物，……无论船样稍旧，价值非廉，现无修船之坞与带船之人，何能贸然定购？”(33)同年11月25日(十月二十一日)，李鸿章致函两江总督兼南洋大臣沈葆楨，再次讨论了购买铁甲船与建设大型船坞的问题：“铁甲船本应定购，……该船不能进口，必先为敌所攫，转贻笑于天下。……弟每悬想海上战事，辄用危心。至尊意缩其尺寸，以就闽、沪之坞，铁甲至小者吃水必一丈七尺以上，沪坞固不能进，闽坞亦未能容，另辟船坞则须巨款。如购一船，创建一坞，既无指项，亦觉不值。”(34)其后，李鸿章多次与吴赞诚(福建船政大臣)、李凤苞(出使德国大臣)、黎兆棠(继任福建船政大臣)、郑藻如(上海制造局道员)等讨论购买铁甲舰及修

建船坞，探讨扩建闽沪船坞或购买福建天裕洋船坞及广东黄埔洋船坞的可能性(35)。“然而一以南洋大臣沈葆楨去世，继任者对于海军并无多大兴趣，对于船坞建设更不积极支持。二以日本兼并琉球及俄国侵占伊犁的刺激，北洋防务益形吃紧，铁甲船既为北洋所购，则船坞自以位于北方为宜。因此，遂不得不将其目标转移于北洋各口。”(36)对大连湾、烟台、胶州湾、威海卫、旅顺口等处，反复权衡比较，听取朝中各色人士的意见，考虑到经费和守备等因素，李鸿章最终确定优先建设旅顺，并于1879年11月（光绪五年十月）取得了朝廷的认可。1880年11月（光绪六年十月）第一期工程上马动工。马先生说，至“定远”、“镇远”两舰“来华服役多年”，旅顺大坞这一“配套的船坞还在慢条斯理地建筑”（37），此话实在有些过份，不近情理！马先生反复炫耀自己所拥有的外国资料之多，如果对国内汉语史料也有所掌握的话，马先生就应该知道此时“定远”、“镇远”两舰“来华服役”不是“多年”而是不足一年；更应该知道旅顺大坞建设以及北洋海军缔造的艰难。至少马先生应该看一下袁保龄（子九）的《阁学公集》（38）。袁保龄以一介书生主持旅顺船坞工程建设，冒严寒酷暑潮湿，餐风露宿，呕心沥血，终致积劳成疾，48岁即病逝于旅顺。袁保龄函稿中反映建坞过程中的种种艰难，我看这些资料时，忍不住要掬一把辛酸泪。有人性的人绝不会指责他们的建设是“慢条斯理”，也绝对发不出如此“荒唐言”来的。李鸿章对舰船坞修的必要性和北洋船坞建设的现状始终是关注的。1886年1月3日（光绪十一年十一月二十九日），李鸿章致函醇亲王奕譞，汇报了建坞的迫切性和北洋船坞建设的现状：“船坞一项，为水师根本，必不可省之工。凡各国有铁舰快船者，皆必先立水师口岸，先修大石坞。鸿章前于筹议海防事宜折内详细奏明……前在英厂购到蚊船数只，均系钢片镶做，岁须两修。蚊船吃水仅八尺，故先在大沽建坞，修理出入较便。此坞木底无石，为费颇省。嗣购到超勇、扬威，吃水十五尺，不能进大沽，每年赴上海洋商船坞修理，已形不便。今又添定远、镇远、济远，吃水至二十尺，不但沽口不得入，即沪口、闽口皆不得入。中国无可修之坞，非借英之香港大石坞、日本之长崎大石坞不能修理。铁舰易积海蠹，或偶损坏，无坞可修，便成废物，此为至要至急之举。鸿章今年始聘到德国监工名善威者，相度旅顺口内地基，堪以创建船池石坞。其口门有导海机器挖沙船，随时浚深，铁舰可入内停泊修洗。估计坞厂库房各工照西国水师口岸办法，约需银百三十万两，限三年竣工。此后南北洋无论再添铁快船若干，皆可就旅坞修理，不致为英、日所窃笑，有警时亦不受制于人。务祈殿下主持而助成之，则水师根基固。……惟现添三舰均系铁船，终年巡海，蛎苔侵蚀，必须每年一修。又吃水过深，不能进大沽闽沪各坞，必须暂借洋坞修理，所费更巨。”（39）1886年2月21日（光绪十二年正月十八日），李鸿章又一次致信奕譞，其用意跟上面一样，都是祈求争取奕譞这位超级权贵的支持。没有这位皇帝亲爹“支持而助成”，李鸿章的事业恐怕要雪上加霜。马先生说北洋舰队无修船大坞的尴尬处境是李鸿章、丁汝昌辈“自己炮制出来的”（40），实属欲加之罪。这样的处境，李鸿章“炮制”不出来，丁汝昌更“炮制”不出来，乃是满清王朝整个大环境使然，是时代的悲剧，非人力所能为。李鸿章在信函里给奕譞解释了旅顺澳工进展拖期的原因，并再次强调建坞的迫切性：“惟旅顺浚澳之工，前因法事吃紧，专顾防务，以致澳工尚未告竣。现在西澳已浚之处可以泊多船，尚嫌进出路窄，转棹不能宽绰。东澳本是浅滩，现正集夫开浚船池，约周三里，深二丈五尺，将来可停铁舰快船多艘。因连澳之船坞甫经兴工，不便开坝放水，故铁舰尚不能驶入澳内……至军舰收泊之区，必须有大石坞预备修理。西报所讥有鸟无笼即是有船无坞之说，故修坞为至急至要之事。”（41）这种“有鸟无笼”的局面难期短时改变，兴建中的旅顺大坞迟至1890年11月9日（光绪十六年九月二十七日）方得竣工（42），远水显然救不得近火。但，舰船不能不修，已有日本“扶桑”舰的前车可鉴（注意，这个案例可是许景澄介绍的（43））。被朝廷、李鸿章视为珍宝的定、镇二铁甲舰，丁汝昌们自然不会掂不出它的份量。尽管马先生为丁汝昌们提出了去新加坡、海参崴等“高明”的主意（真相容后揭晓），但丁汝昌只能按照他所处的实际背景和自己的思路进行。四、联系港、沪船坞中断——长崎之行近因之一晚清海军是新生事物，其建设在艰难困苦的条件起步，借鉴英国海军模式建军，舰船购自英、德，一切向着正规化而努力，既有“定例”可循，丁汝昌们当然要努力使自己的行为合乎规范。马幼垣先生认为，舰船油修可以拖几个月甚至几年、十几年，那是“事后诸葛亮”式的聪明和见识。对于百多年前的丁汝昌来说，“定远”、“镇远”这对李鸿章千辛万苦弄来的崭新的心肝宝贝，他们必是认认真真、战战兢兢地对待的，何况按规范操作“照章上油”并没有错，更没有理由认为丁汝昌“小题大做”！不过，在马先生那里，英国人“按此程序去办事”，马先生会大加赞许（44），丁汝昌按程序办事，则被马先生讥为“无胆识”。马先生说，定、镇二舰去上次上油时间已有三四年，看得出马先生虽然多次强调许景澄的高明（45），并读到了《许文肃公遗稿》中关于“定远”、“镇远”建造“工程完竣后的验收”部分，却并未耐心地读下去。前引许景澄电文

已经让我们看得很清楚，上次坞修是1885年6月，按照“德国铁舰定例岁入一坞”的规定，丁汝昌当然要“速筹坞修”了。马先生显然不了解这一情况，故发出如下错误言论：“‘定远’下水于1881年12月28日，至1886年夏泡在水中仅四年半；‘镇远’下水于1882年11月28日，迟了差不多整年故只泡在水中三年半。两舰的建材并非特劣，即使舰底从未清刮过，积苔总不致如丁汝昌所说到了‘须速筹备进坞’的程度。”（46）既然“中国无可修之坞，非借英之香港大石坞、日本之长崎大石坞不能修理”，丁汝昌、琅威理们乃积极地想办法，在与津海关税司德瑾琳（Gustav von Detring）、津海关道周馥（郁山）、招商局会办马建忠（眉叔）和李鸿章重要幕僚罗丰禄（稷臣）等会商之后，把目光集中到了香港，以及上海英商的祥生船厂（Boyd & Co.）。丁汝昌漂泊海上，处无定所，没有无线电联络设备，只得将与船厂联系洽商的事务委托周馥等岸上诸人帮助办理。1886年6月12日（光绪十二年五月十一日），丁汝昌接到李鸿章“去胶州察测海道”的指令。6月23日（五月廿二日）即出发前往胶州的前一天，丁汝昌在威海卫接连发出两函，一给罗丰禄，一致德瑾琳，全是催问此前委托他们联系香港、上海两地船厂坞修定、镇二舰的查询结果。丁汝昌在给德瑾琳的信中，要求德瑾琳尽速落实香港有否空坞，以便及早预约：“津门别后，在沽小住数日即东来，中途于旅防勾当公事停桡数日。昨者由芝罘达威，翼日仍须带领各艘去胶州察测海道。敝军定、镇急需筹备进坞，前执事云香港有坞，曾允电商，刻下计当得有回电。可否之处，希即通告，递交烟台新关存交，俾可早为定夺，免致临时瞻顾有误。”（47）丁汝昌致信罗丰禄，催问的是与上海方面商谈的结果。北洋舰船“超勇”、“扬威”此前曾多次在上海“船坞洗刷油漆”（48），丁汝昌们对上海船坞的状况是清楚的，为此还特地电请轮船招商局会办马建忠（49）这位船业人士代为联络。祥生船厂并无承修铁甲舰的经验，尽管厂家态度踊跃，丁汝昌仍担忧空言误事，故特别追问祥生船厂能否承诺提供船舶保险的问题：“定、镇两舰须速筹备进坞，前合执事暨郁山观察会电眉叔妥商。祥生厂是否出据能保该两船入坞无碍一节，刻下曾接回电与否？得有确信，方可豫为定夺，免届时瞻顾有误。倘仍未来复电，仍祈从速电催，能否之处，必须一言为定。祈即通告，递交烟台文报局转交。”（50）第二天（五月廿三日），丁汝昌又致电周馥，指出祥生船厂基础条件（“坞基”）薄弱，重申为求慎重祥生船厂应办理“保险”，并附交了琅威理的书面意见：“伏念祥生厂坞初次承入此等巨舰，所可虑者坞基质弱，设有不测，患即匪鲜。设该厂诚有把握，允以此两铁舰制价保险，自可照办。外附琅威理所议一纸，祈译阅。”（51）7月9日（六月初八日），丁汝昌在接到德瑾琳电告其香港船厂接修铁甲舰的困难（“须改造坞底龙骨等”）后，即与琅威理“会商”，暂停与香港船厂的洽商（“暂作罢论”），并将这一的意见回电德瑾琳：“昨奉答章，谓香港坞（52）尚须改造坞底龙骨等事，当即会商琅公威理，据云彼已知该坞不能入此巨舰，船图似亦未便轻与人看，只得暂作罢论。”（53）说到这里，有一事需要交代。马先生认为，丁汝昌提前没有与琅威理商量、没有寻找其它船厂是个大错。我们今天的确没有看到丁汝昌协商琅威理的其它记录和寻找过其它船坞的文字，但是，马先生凭什么就认定丁汝昌们没有考虑寻找其它船坞呢？怎么能说丁汝昌没有事先与琅威理商讨过呢？“琅威理所议一纸”、“会商琅公威理”，难道不是琅威理在郑重发表意见吗？将与香港船厂的联系“暂作罢论”（“暂作罢论”就是以后再联系，不正好合乎马先生所谓坞修可以拖延、缓期嘛），难道不是丁汝昌“会商琅公威理”的结果？马先生认为：一件事情不会因为没有文献支持而就可以认为其根本没有发生。马先生还举例加强自己的这一观点：“治史从来都不会是这样容易的事。谁也没有见过长崎入坞的帐单和付款收据，难道便可以说‘定’、‘镇’二舰根本未在长崎入坞，或谓日人免费维修、不收任何费用吗？”（54）但是，马先生为批评丁汝昌们，却自废己言，随手就推翻了自己的上述逻辑。原来马先生治史竟是这样的容易！丁汝昌、琅威理既已决定将与香港船坞的联系“暂作罢论”，而与上海祥生船厂的洽商，未及等到其做出“保险”承诺，也不得不中断了。因为，他们已经接到命令东巡朝鲜。（未完待续）注：（1）孙建军：《丁汝昌研究探微》，北京：华文出版社，2006年5月版，第1~7页。（2）马幼垣：《中日甲午战争黄海海战新探一例——法人白劳易与日本海军三景舰的建造》，新竹：《清华学报》，新二十四卷第三期（1994年9月），第297~298页。又见，戚俊杰、刘玉明主编：《北洋海军研究》（第二辑），天津古籍出版社，2001年12月版，第54~55页。（3）2008年2月26日我收到《九州学林》2007年秋季卷的样书，因我有文《证据法视角下审视丁汝昌自杀案》。（4）这两处错误，在我成书之后再修订文稿过程中发现并改过，马幼垣先生虽阅过我的修改稿而仍针对原稿，这是对的，因为马先生行文时，原稿是唯一的发表物。我的修正稿，见于《大连近代史研究》（第四卷）第62~78页（沈阳：辽宁人民出版社，2007年10月版）。（5）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，《九州学林》（总十七辑），2007年秋季卷，第232页。（6）为避免给未阅过

马先生原文的读者造成困惑，也为引起更多学者对此等问题的关注，兹录如下：“1，这款舰要行驶多远才能掉头？2，主炮的射界有多少度、仰角呢？俯角呢？为何炮管这样短？3，所用的150公厘/35的副炮有多少条来福线？每条的深度呢？4，那些75公厘9.5磅弹克虏伯炮安装在那里？这款炮身倍多少？5，三个鱼雷发射管有几个可调整发射角度？可调整者的旋回角度、仰角、俯角各为几度？6，长官怎样指挥发射鱼雷？7，每艘舰除携带两艘鱼雷艇外，有无载备其它战斗性的附艇？如有，多少艘？如何武装？8，究竟有几门速射炮械？什么口径？什么型款？安装在那里？9，各种炮弹的可容储备量各为多少？鱼雷能储备几枚？炮弹和鱼雷存放何处？如何运送往各岗位？”这9个问题之外，马先生认为值得一“偷”且日人志在必得的“秘密”还有：护甲“何处厚，厚到什么程度？何处薄，薄到什么程度？厚薄接连处是渐变的？还是突变的？护甲的厚薄和舱内各部门的布置关系如何？”“主炮有多少条来福线？每条有多深？有多长？”马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第228~230、221页。（7）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第219页。（8）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第233页。（9）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第237页。（10）Cement，水泥。（11）徐建寅著、何守真校点：《欧游杂录》，湖南人民出版社，1980年11月版，第23页。（12）《驻德李使来电》（光绪十年九月初五日未刻到），《李鸿章全集·电稿》（一），上海人民出版社，1985年6月版，第808页。（13）许景澄：《外国师船表八卷杂说三卷图一卷》（卷九），光绪十二年二月，柏林使署石印，第七页。（14）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第242页。（15）“定远”、“镇远”、“济远”下水的情况，见《李鸿章全集·电稿》（一），上海人民出版社，1985年6月版，第10、82页；喻岳衡辑注：《曾纪泽集》，长沙：岳麓书社，2005年11月版，第184页。（16）“铁舰两年来备全四次，将开又止。初次海部人散，二三次遵商劫候，以不可冒险，四次因凉山事，电商暂候。”《寄译署》（光绪十年八月初三日辰刻），《李鸿章全集·电稿》（一），第282~283页。（17）“舰折批旨，着俟海道通即驶华。但预备须两月，应候详约成始办或先备，乞示。”《驻德许使来电》（光绪十一年三月十六日申刻到），《李鸿章全集·电稿》（一），第490页。（18）许景澄：《致总理衙门总办函》（光绪十一年四月），许同莘：《许文肃公（景澄）遗集》，沈云龙主编：近代中国史料丛刊第十九辑，台北：文海出版社，1966年10月版，第1154页。又见，中国近代史资料丛刊：《洋务运动》（三），上海人民出版社，1961年4月版，第380页。（19）1885年6月4日。（20）许景澄：《致总理衙门总办函》（光绪十一年五月），许同莘：《许文肃公（景澄）遗集》，沈云龙主编：近代中国史料丛刊第十九辑，第189页。又见，丛刊《洋务运动》（三），第380~381页。（21）光绪十一年五月，“三舰即以本月二十一日开行。”许景澄：《致总理衙门总办函》（光绪十一年六月），许同莘：《许文肃公（景澄）遗集》，沈云龙主编：近代中国史料丛刊第十九辑，第192页。（22）许景澄：《筹办定远等三舰回华事宜折》，许同莘：《许文肃公（景澄）遗集》，沈云龙主编：近代中国史料丛刊第十九辑，第51页。（23）马幼垣：《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》，第253页。（24）《覆陈海军规模筹办船坞》（光绪十一年十一月二十九日），《李鸿章全集》（5），海南出版社，1999年9月版，第2840~2844页。这里还需说到另一话题，马幼垣先生曾经指责魏瀚造“平远”舰的种种问题，其中说到：造“平远”舰的“钢料的素质同样是问题。该舰在1888年1月29日下水，1889年9月28日试航，旋乘在沪入坞修理之便，清刮积附在舰底的苔衣蛎壳。刚试航，还未交收的新舰怎会出现这种情况？……自此至‘平远’舰正式归北洋所有，仅过了七个月左右（其间还包括返闽厂大规模修补，并不一定泡在水中[就算泡也是泡在河水而非海水]好一段日子），李鸿章又抱怨该舰舰底积聚物厚至影响速度！崭新舰只的舰底竟经常是这状态，该舰所用钢料之劣不用强调。”马幼垣：《北洋海军“平远”舰考释》，香港：《岭南学报》，新第二期，2000年10月，第225页。马幼垣先生这个结论和质疑，足以显示其不掌握铁甲舰的油修常识，更不明白钢甲舰油修的基本常识，且至少在这个问题上，似乎并不比被其屡屡斥为“没头没脑”、“不懂海军”的李鸿章所拥有的舰船维修知识为多。（25）“‘镇远’九月廿一、‘定远’廿二换旗，‘济远’廿四到沽。”《寄柏林许使》（光绪十一年九月二十五日戌刻），《李鸿章全集·电稿》（一），1985年6月版，第566页。“‘济远’初二换旗。”《寄柏林许使》（光绪十一年十月初四日午刻），《李鸿章全集·电稿》（一），1985年6月版，第573页。（26）《寄译署转醇邸庆邸》（光绪十一年十月十五日辰刻），《李鸿章全集·电稿》（一），1985年6月版，第575页。又见，《验收铁甲快船折》（光绪十一年十月十八日），《李鸿章全集》

(3), 1999年9月版, 第1641~1642页。(27)《报验济远兼陈军舰避冻》(光绪十一年十月二十五日), 《李鸿章全集》(5), 海南出版社, 1999年9月版, 第2840页。(28)《醇亲王(奕譞)巡阅北洋海防日记》, 张侠等编:《清末海军史料》, 北京:海洋出版社, 1982年5月版, 第232~251页。

(29)刘步蟾等人在德国期间的学习、游历情况难详, 零散的记载有:“派刘步蟾等十一员弁赴德, 协驾铁舰, 以便练习, 月内起程。”《寄李使》(光绪八年二月十二日), 《李鸿章全集·电稿》(一), 1985年6月版, 第9页。“伏耳铿帮夥巴士在津, 已令电致该厂, 拟派刘步蟾等随船观摩。究应何时起程, 望电示, 以便部署。”《寄李使》(光绪八年二月十六), 上引书, 第9页。“‘定远’既拟缓开, 刘步蟾等应督令在洋认真学习本领, 勿任荒惰, 俟‘镇远’验收, 一并回华。”《寄驻德李使》(光绪九年六月三十日), 上引书, 第59页。光绪十一年六月廿九日:“……饭后, 刘步蟾、杨兆璠来久谈。”刘志惠辑注:《曾纪泽日记》(下), 长沙:岳麓书社, 1998年8月版, 第1427页。

“游击刘步蟾等前经臣派赴德国照料铁舰工程, 该员等驻洋三载有余, 于制造、驾驶各理法认真研究, 颇有心得。此次帮同德弁驾驶来华, 远涉风涛数万里, 俱臻平稳, 实属不避艰险, 奋勉异常。……该游击等往返重洋, 究心船学, 材艺既堪造就, 劳绩实迈寻常, 自应援照成案择优拟奖。”《驾驶回华人员请奖片》(光绪十一年十月十八日), 《李鸿章全集》(3), 1999年9月版, 第1642页。“八年夏, 派赴德国, 验收所购定远铁舰鱼雷炮械。旋调往高士堡学堂, 精究驾驶、枪炮、算学、电学。十年夏, 由英回德, 沿途参考英、德海军各港口风潮沙线。到德后仍回定远铁舰。十一年, 协带回华, 派充本舰大副, 奏奖蓝翎千总。”池仲祐:《林镇军少谷事略》, 中国近代史资料丛刊续编:《中日战争》(12), 北京:中华书局, 1996年10月版, 第401页。上述资料, 不足以看出刘步蟾、林履中等人在德是如何学习的。但是, “定远”、“镇远”回华后不到一个月的时间, 即赴旅顺, 堪以说明, 刘步蟾等确已具备了独立管理、驾驶铁甲舰的知识和技能。(30)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 《九州学林》, 2007年秋季卷, 第233页。

(31)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第251页。(32)《复沈幼丹制军》(光绪元年十二月二十日), 《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2681页。(33)《复吴春帆京卿》(光绪三年八月十五日), 《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2713页。(34)《复沈幼丹制军》(光绪三年十月二十一日), 《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2719页。(35)《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2705~2709、2743、2758页。(36)王家俭:《中国近代海军史论集·旅顺建港始末》, 台北:文史哲出版社, 1983年11月版, 第99页。又见氏著:《李鸿章与北洋舰队》, 台北:国立编译馆, 2000年4月版, 第295页。(37)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第241页。(38)袁保龄:《阁学公集》, 宣统辛亥夏, 清芬阁编刊, 天津华新印刷局代印。(39)《覆陈海军规模筹办船坞》(光绪十一年十一月二十九日), 《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2840~2844页。(40)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第250页。(41)《论旅顺布置》(光绪十二年正月十八日), 《李鸿章全集》(5), 1999年9月版, 第2847~2848页。

(42)“现在坞水吸干, ‘平远’兵船已入坞修理。……凡船入坞油底之后, 即可出坞靠岸, 镶配修整, 做工极为便利。”旅顺大坞工程, “系於本年九月二十七日即西历一千八百九十年十一月九日收工完竣。”“嗣后北洋海军战舰偶有损坏, 均可就近修理, 无庸借助日本、香港诸石坞, 洵为缓急可恃, 并无须靡费巨资。”《验收旅顺各要工折》(光绪十六年十一月初五日), 《李鸿章全集》(4), 1999年9月版, 第2007~2009页。又见, 《中国近代舰艇工业史料集》, 上海人民出版社, 1994年10月版, 第611~613页。“(光绪十六年十月)初八日记 旅顺兴办船坞大工, 丙戌夏秋间, 由法人德威尼包办, 工程计价一百二三十金。现届四年, 大工甫竣, 工料尚称坚实。……至其规模宏敞, 实为中国坞澳之冠。”薛福成著、安宇寄校点:《出使四国日记》, 湖南人民出版社, 1981年4月版, 第179页。(43)“许景澄的《外国师船图表》是绝世之作, 充分证明其世界海军知识丰富。”马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第253页。(44)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第250~251页。(45)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第241、253、258页。(46)马幼垣:《北洋海军送舰只往长崎入坞怎样看也是极度愚笨之举——敬答孙建军先生》, 第236~237页。(47)《致德税司》(光绪十二年五月廿二日), 谢忠岳编:《北洋海军资料汇编·丁汝昌海军函稿》, 中华全国图书馆文献缩微复制中心, 1994年9月版, 第107~109页。(48)《丁汝昌致口雨芝》(光绪八年十月初十日), 孙建军:《丁汝昌研究探微》, 北京:华文

出版社，2006年5月版，第226页。（49）马建忠（1845.2.9 - 1900.8.14），字眉叔，江苏丹徒人。幼入上海徐汇公学，再入耶稣会在上海举办的初学院作修士，习法、英、希腊、拉丁文等。1877年（光绪三年）已为李鸿章幕僚的马建忠，经保荐以郎中资格做为第一期福建船政赴英、法学习人员的随员，入法国政治学堂，习法律，并兼任出使英法大臣郭嵩涛、曾纪泽的翻译，1880年（光绪六年）归国，重回李鸿章幕下办理洋务，1884年初至1891年担任轮船招商局会办。1895年随李鸿章参加中日马关谈判。1898年完成中国第一部汉语语法著作《马氏文通》。纵观马建忠的一生，可以看出，马幼垣先生称“马建忠出身福州船政”，又说其“非船业人士”（“敬答”，页253、234），犯了双重的错误。

（50）《致罗稷臣》（光绪十二年五月廿二日），谢忠岳编：《北洋海军资料汇编·丁汝昌海军函稿》，第109~110页。（51）《致周郁山》（光绪十二年五月廿三日），谢忠岳编：《北洋海军资料汇编·丁汝昌海军函稿》，第111页。（52）应指香港黄埔船坞公司（Hongkong and Whampoa Dock Co. Ltd）的九龙船坞。1889年末、1890年初，“定远”舰始来此坞修，成为“中国舰队中第一艘来此修理的兵船。”《捷报》，1890年2月7日转载香港德臣报。转引自孙毓棠编：《中国近代工业史料》

（第一辑 1840 - 1895年），上册，北京：科学出版社，1957年4月版，第12页。（53）《致德璀琳》（光绪十二年六月初八日），谢忠岳编：《北洋海军资料汇编·丁汝昌海军函稿》，第113~114页。

（54）马幼垣：《中日甲午战争黄海海战新探一例——法人白劳易与日本海军三景舰的建造》，新竹：《清华学报》，新二十四卷第三期（1994年9月），第248页。

2、最早結識馬先生，緣於他的3本《水滸》研究專著——《水滸論衡》、《水滸二論》和《水滸人物之最》，卻原來不知道先生竟然對中國近代海軍史同樣有研究，且深有所得。這次從臺灣購得此本煌煌巨著，雖然價格不菲，但粗略翻來便覺得另有一處天地，尤其資料豐富、註釋詳盡，更是非短時間可以完成的工作。可見馬先生做學問的態度是值得我這個後生晚輩好好學習的。因本人對中國海軍史瞭解不多，不敢妄加評判，只能寫幾句心得體會，希望拋磚引玉，讓更多的同好再深入。

3、读目录即可知《靖海澄江》不是系统的研究，它的主要意义我认为是拾遗补阙和开拓视野。而在读《靖海澄江》之前，把大陆的甲午/北洋资料尽量浏览一过是有好处的，因为非如此则不足以理解作者的情绪和态度，也不足以评估他对那些草率之见作出的引述和驳斥。甲午/北洋研究不是显学，但极能验证“当时黠黯犹承误，未俗纷纭更乱真”这句话。这题目本身关节繁多，相关史料不失丰富，但原料虽多，一是不全面，尤其在技术方面没有完整规范的数据；二是没有经过下功夫的编修，各种一手资料因为记录者本身的局限，互相冲突的部分很多，但早期的研究者中只有张荫麟提出过对证取证的问题，而他方法虽对，却也限于资料的有限偏听于洋员戴乐尔，且以此研究影响后世几十年。严肃的研究也不一定能很好地应对挑战，何况还有不严肃的研究：因为甲午是民族史上的大题目，挪款修园之类典故又是尽人皆知，所以急于定论之下，有些滥调被传续，有些错误被长期将就，有些模糊问题一直空白。与陈陈相因、以讹传讹貌似对立，实则性质同一的，是粗加考订也可以故作翻案文章以惊人。没有见过那些不负责任的文章，可能会觉得《靖》的作者过于激烈刻薄，但概览一过之后，可能感慨更多的也并不是他的义愤和原则。马先生所述的关键史实，基本上大家谁都看得到；至于“not allowed to do duty”之类，逻辑上似乎第一得找出其他上舰实习军官也not allowed to do duty，第二得证明日本军官在军舰上是allowed to do duty，才mean something——至于为马先生所愤怒指责的护短行为，虽然是收钱研讨会论文集里广泛存在的现象，但正经学界并非如此乡愿。马对靶子的选取，带有娴于网上论战的特征：一找最极端的，如唐德刚；二找软柿子，如各种一锅端进忠烈祠结论。也许他的着眼点是通俗读者市场。而马攻击靶子的手段，也并不全如自述一般直率。以他的刘步蟾和东乡平八郎对照研究为例子：1、为了证明戴乐尔在技术上有资格鄙视刘步蟾，说戴航海本领高超，曾经在极险的南纬四十度航道上航行，还曾在几艘极有规模的英舰上服役，然后把那三艘舰船的数据罗列了一番。——戴乐尔的回忆录《Pulling Strings in China》已有中译本，他航行于南纬四十度的时候是1884-1887年19-22岁作为见习水手，没有描述任何具体的工作。他倒是明说了参观中国舰队的时候，“对他们职责所要求的细致知识感到钦佩”。2、说东乡利用疗养时间攻读国际法，“可助解释为何在若干日后国际事件中他敢采取绝非寻常的行动（如在丰岛之役击沉英轮）——写得好像东乡利用他的国际法知识正当地达成了目的。在丰岛击沉英轮是违反国际法的行为，最后日本靠外交和贿赂英国公法专家在报上撰文得以开脱。诸如此类的吞吐话，不在少数。另外，马先生虽然暴烈地抨击所谓俗见，但其实他自认为孤独地主张着的正确观点，往往本身已经是主流看法，只不过其他书不像他出语惊人。例如人物评价方面，即使认为北洋舰队各管带行事有差，一般的书籍就说“难辞其咎”而非“都是饭桶”；再如舰队访日及在长崎油修一事，很多书中都讨论了此举给日人的刺激及其对甲午

海战的间接影响，但确实很少反复强调“怎样都是极其愚蠢之举”。与其说《靖》体现出史学上的创见和资料的丰富，不如说它写出了一些做人的道理。作者仔细研究留英船学生在英国的学习记录，研究“平远”舰从设计到采购的每个环节；这样细致的审视，无论其结果对与不对，相比四平八稳的论述，也许更可以刺激人思考事情从最基层是怎样做出来的。所以说是经世致用的历史研究。“是役将帅无一人不辱国，不待言矣”——这是梁启超的总结，也并未被后代颠覆到需要反正的地步。正如马幼垣把英国海军放在全球视野下得出其技术落后至不值一提的结论，如果能把迎战的中国军队包括北洋舰队放在当时中国的政府、中国的军队的背景之中分析，也有利于更好地解释这支军队的建成和失败。后世纷纷者，逻辑不如张荫麟、见识未过梁启超，亦不妨其勇于著书立说，有破有立，倒也热闹。猜测有意于立功立名的人，看到这样的著述和著述者，仅仅为了避免被后代那些站着说话不腰疼的孙子一会儿找到什么亮点涂上金粉供奉拍马，一会儿又找到什么茬扣上帽子破口大骂，大概也会更加战战兢兢，尽心竭力吧。以上就是我认为这本书励志的理由。

4、马幼垣先生的治学专业是明清小说史，海军史属于业余爱好，但写出了600多页这么一大本的论文集，光是征引的中、英、日、德等诸国著作文章，就多达数百种，不能不叫人佩服。大部头的难处是不利于我等懒人躺着阅读，更何况是精装本。不过，我怕这话被马先生听到，少不了一顿痛斥，所以不妨正襟危坐拜读之。我说马先生会骂人，其来有自，在此书中尝被马先生斥骂者足有数十人以上，从李鸿章、丁汝昌等历史人物到一些当代学者，“混蛋”与“草包”齐飞，“滥竽充数”和“信口雌黄”共舞。看着马先生痛呼某某“烂泥糊不上壁”，可知他实为性情中人，亦有拳拳爱国之心。马先生此书最有价值的部分当属近代海军史，尤其是北洋水师史的论述，看得出也是他下功夫最力处。他自称与中文学界主流观点分歧很大，亦非夸张。这些分歧的原因，马先生称是他不把北洋水师获中国近代海军当作一个国别专题史来研究，而是放在世界海军史的角度去考察，避免从敌我角度看事物，“以至把单纯的军事史弄成可以随意加入情绪的民族大义史”。他说，主观之见和过苛之辞不敢说没有，但无根之论和盲吹瞎捧保证皆无。不管马先生的立论是否精准，光是这段话，我觉得中国史学界确实值得对照反省。马先生外文颇佳，更兼认真，所以在外国资料中挖了大量证据出来，有些和我们过去熟知的印象相比，的确有较大差异。譬如《刘步蟾和东乡平八郎：中日海军主将比较研究四题》一文中，马先生在英国查阅档案，发现北洋水师那一批留学英国的管带们原来多是“真放洋假留学”。当时英国一度厚中薄日，清国留学生只要通过考试就能进入正式海军学校，日本留学生根本不准参加考试，但刘步蟾、林泰曾等人连考一下都不敢。马先生更察看到当年这些留学生们上舰实习的成绩单，刘步蟾亦表现颇差，然而“日后做官做到最大”，未免奇哉怪也。这倒也没什么，马先生若生活在今日中国，类似的事情早该见惯了吧。至于刘步蟾和东乡等人同学的故事，马先生揭穿为唐德刚以讹传讹的“神话”。最近唐德刚的历史著作好像走红，但依马先生对其涉及北洋水师的内容之深挖猛打，其可信与公允度似有可议。留学归来的精英们马上被赋以重任，成了北洋各舰的管带，并一直到舰队覆灭。这也是马先生痛批的所在。这批假留学的“草包”并无真本事，所以北洋水师灰飞烟灭，他们责任重大。马文详细罗列了外购各舰的性能来历，并证明各舰在海龟管带们的领导下，因保养操作不善等故战力下降。如超勇、扬威二舰本来航速在15-16海里，但甲午战时只剩下6-7海里，成为水师严重拖累，而该两舰首任管带正是向有民族英雄之誉的林泰曾和邓世昌。海战中，北洋鱼雷艇福龙号曾近距离三枚鱼雷攻击日舰，日人以为必死，但三雷无一命中，管带蔡廷乾也是海龟。后来威海卫被围，蔡率舰逃跑，可在马先生看来，那些“愚夫之勇”的战死者同样不能掩盖无能之讥。另一方面，东乡一届的日本留学生共12人，进入英国非海军正式学校的泰晤士航校，只有东乡一人毕业，日后能进入一线作战军官行列的除他之外竟然只有一人。他们回日后，都历经了多艘舰只的基层磨练，从几百吨的小艇到几千吨的主力舰，最终成才。同样是留学并草创现代海军，两相对照何其悬殊。一般皆说李鸿章和其他满清官员相比懂得洋务和海军，马文对此批驳甚多，称李鸿章不过是私利当先、对内权谋、对外昏庸的“大混蛋”。体现这一点的，是中日海军在外购舰只上的不同。从草创到甲午，买什么战舰都是李鸿章一人说了算，可他买到的没买到的全是劣货。我们从小就知道定远、镇远的威名，但马文通过翻检外文资料，指出该两舰是德国扩张海军初期的实验失败品，而北洋水师派员赴英、法留学船务，却买了两艘德国试验品，显见荒唐。甲午战起，李鸿章情急之下，四处买舰，智利、阿根廷、巴西、土耳其等国海军都成了求购对象。马先生通过罗列李鸿章与下属、经纪人、军火贩子之间的函电往来，展示出他对船务的根本无知，却又刚愎自用。另一个值得注意的例子，是北洋水师大舰中唯一的国产货“平远”，因李鸿章和部下的帮派观念受到歧视，但在海战中表现突出，被日本俘获后还参加了日俄战争。书中更有多处提到日本海军或者说日本人的国际关系。中方和外人打交

《靖海澄疆》

道，吃亏极多，给人家占了大便宜反被耻笑鄙视，真正遇到困难时却找不到帮助，围着转的只有坑蒙拐骗之徒。而同样是起步较晚的日人，竟能和诸多列强人物建立私交，并在用得着的时候得到襄助，这当中的缘由，值得深思。联想到去年使馆国庆招待会，我也看到过一幕有意思的细节。与会的西方各国海军武官夫妇与一些日本海上自卫队将佐夫夫妇相见时，互相行贴面礼，谈笑风生，显然平日就有相熟。反之，我没找到我国海军武官的身影。最后，说一段作者马先生好玩的举动。他在文中引用了一段英文资料原文，摆明了说故意不译成中文，就是不想给那些不去用心找论据、挪用他人成果的不良学人占便宜。是不是有点老小孩儿的脾性？然而，他提到的那么多中文著作里的错译（西文资料中提到日本的特别多），也令人理解他的激愤。其实，只要认真查一下字典就好。但在蒋介石变成薛凯申、孟子化身门休斯的年代，“这样的要求算不算太高”？

章节试读

1、《靖海澄疆》的笔记-自序

学界朋友经常有一疑问。我既是个杂家，有兴趣的行头毫无相连之处，我怎能每治一题目均可达到网罗天下资料的境界。锲而不舍，触类旁通外，我还有舍弟泰来这特别法宝。他连接掌理芝加哥大学、香港大学、普林斯顿大学三校度藏特丰的东亚图书馆数十载。我能长期取材于这些大馆不是每个学者都有的机会和方便。真自信真得意！

2、《靖海澄疆》的笔记-第420页

在近年出版的中国海军史论著里，每见日本因为汪海军部长之选聘数度难产，遂以移交修复后的“宁海”、“平海”、“逸仙”三舰为饵，引诱前国府海军部海政司少将司长许继祥出任此职，后誓言，而汪伪没有本领追究的说法。惟因未见有关的直接纪录，而目前所见的史料则记述颇异，故暂不宜轻信。（注：拙作《海军与抗战》，页193，亦轻信此传闻之言。）马氏吐槽凶狠，然不避吐槽自己文章，让人更心服一点。

3、《靖海澄疆》的笔记-第79页

注释79：甲午黄海之战时，中方诸舰艘速度慢得惊人，让日人可以像练靶般从容射击；……这是整支舰队长期忽视维修之害，那些十年八载一人固定管带一舰的舰长尽职至何程度，爱国至何程度，还用多说。这批尸位素餐，祸国殃民之辈罪孽大极，今人却因他们多在作战时被击毙，或战败后自尽而喜封这批败类为爱国将领和优秀军官！治史定要套上民族大义不可，而非以发掘真相为务，流弊便是如此。太犀利太多情绪了……

4、《靖海澄疆》的笔记-第330页

德国确正替土耳其造一艘鱼雷炮舰，该舰的数据为：“北郎度雅”（Peleng-i-Derya）：1891年安龙骨，1890年下水，1896年7月建成。<原文开始></原文结束>一般不是以安龙骨为开工第一步的么，怎么1890年就下水？或者1890年为1896年之误？

5、《靖海澄疆》的笔记-第19页

侵华英舰数日本已奇小，复以此等落伍炮械为主要武器，实力之弱，不必再表。中国守土者掌握时空优势，以逸待劳，就算把来犯的英海军打败得落花流水，也胜之不武。林则徐辈采弃洋就河笨计，以致无法御侮，竟被后人誉为英明果断，评论之颠倒乾坤当以此为极。马先生行文犀利得很。原来对手的“船坚炮利”只是给自己的失败找借口而已。

《靖海澄疆》

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:www.tushu000.com