

试论容闳对中国近代化的贡献

蔡勒禹

中国近代化是近代中国在政治、经济、思想、文化诸方面资本主义化的过程。中国近代无数仁人志士为此作了不懈的努力和探索。其中容闳就是较有代表性的一位。

容闳(1828—1912)是鸦片战争以后到西方接受西学的最早的中国人之一,中国第一个留美毕业生。在他的自传《西学东渐记》里记述了他对中国近代化的探索经历。他对中国近代化的关注涉及了许多方面,其中,他认为要使中国走上近代的文明必须做好下面几件事情:建立以国家银行为主的近代金融系统;引进能够生产机器的机械化工程;改革教育制度;派遣出国留学;修建铁路,兴办航运,发展交通事业。这些工作经过容闳的努力,有的当时变成了现实,有的以后才得以实现,它们对中国的近代化产生了不同程度的影响。本文围绕着容闳所进行的四项改良计划,对其关于中国近代化的探索精神作一论述,以博诸师友赐教。

在近代的银行出现之前,封建中国的信用机构是“钱庄”。钱庄从明末以来遍及中国的主要城市,其中以上海为最大集中地。到近代,民族工业开始兴起,从而使经营单调、资金有限并且以商业行号为放款对象的钱庄已远不能适应近代工业和商业的发展。清朝末年,钱庄纷纷瓦解,代之以银行的兴起。留美7年的容闳深深地懂得近代的银行在国家发展中所起的举足轻重的作用,它不仅通过信用活动为生产发展筹集大量货币资金,并且通过办理经营、结算、现金出纳等业务活动,促进和监督工业的生产和经营,支持经济的发展。而国家银行,除了具有一般银行的职能外,它还具有执行国家的金融政策,对各地银行加强管理,增强竞争力的作用。这是银行与钱庄的区别所在,银行是国家走向近代化所不可或缺的重要的职能部门。容闳希望通过设立国家银行来带动中国金融业的发展,1860年他到南京访问太平天国的领袖,希望把自己的计划在太平军的手里变成现实,他向总理朝政的干王洪仁玕提出“创立银行制度,及厚订度量衡标准”的主张^①。容闳认为干王在香港居留过一段时间,对“欧洲各大强国所以富强之故,亦能知其秘钥所在”^②。干王对此主张虽然甚为首肯,并同他进行了认真的探讨,但由于太平天国正处于战争环境中,再加上很快失败,所以容闳的计划也随之化为泡影。

可是,容闳并没有灰心,又过了三十年,即19世纪90年代,容闳再次提出该计划,认为时机更成熟了。因为在这30年间,中国的民族工业经过70年代和90年代后期的两次勃兴已经有了很大的发展,不仅企业的数目增多,而且规模扩大,可是,在内忧外患的形势下,民族工业取得独立发展是很难的,企业进行再生产也面临着资金短缺的问题。因此,政府需要设立一种金融机构筹措资金,通过借贷,推动民族工业的发展。但是,这时中国不但没有一家银行,甚至连近代的银行制度,清朝官员都知之甚少。容闳认为现在应该“游说中央政府,于北京设立一国

家银行”,并希望自设立之日起,就要走上有章可循的轨道,所以他首先“将国家银行律及其它有关系之法律,由 1825 年美国订正之法律中译为汉文”^⑥,作为借鉴,然后参照中国国情草拟了一份国家银行章程和银行创办的程序规则呈递与户部左侍郎张荫桓,两人经过认真斟酌修改后,在户部官僚中获得通过,并得到光绪皇帝的恩准。

容闳所拟具的国家银行是这样的:以清政府筹设一千万两白银作为国家银行的开办资金。其中“以二百万两购置各种机器,以鼓铸银币,印刷国债券及一切钞票;以二百万两为购地建屋之用;所余六百万两存贮库中,以备购金、银、铜三者,将来铸成各种泉币,以流通全国”^⑦,等将来中国商业发达以后,则国家银行的资本应当随商业发达而逐年增加,滚动发展。

该计划呈上后,很快有了回音。随即,容闳受户部的委任赴美国调查设立国家银行的最佳方案。正当容闳在外积极奔走,成功已初露端倪时,担任电报总办兼上海招商局总办盛宣怀利用贿赂手段,“犒金三十万两,贿买二、三亲贵及政府中重大人物”,把筹备设立国家银行的一千万两现银,一人攫去,到上海筹立自己的私业去了。

容闳苦心筹备的国家银行功亏一篑。这使他对清朝政府的腐败的认识加深,逐渐同维新改良派接近。容闳把建立银行的计划向康有为、谭嗣同等提出并得到他们的支持。所以在 1898 年康有为的“变法筹议”中,把创办银行,发行纸币等有关金融方面的变革条文写进了变法的政纲中。然而,1898 年 9 月 21 日戊戌政变的发生,宣告维新改良派的破产。容闳的努力再次受挫。可是,随着近代工商业的发展,近代化的各种银行仍然在 19 世纪末 20 世纪初,如雨后春笋般建立起来。几经周折的国家银行也在 1905 年终于诞生,容闳的夙愿在他去国多年之后变成了现实。

二

机械化计划是容闳精心设计并为之奋斗的另一个目标,这是他在国外生活学习后所得的一个最重要体会。我们知道,早在明末,中国江南一带曾经出现了资本主义的萌芽,手工作坊在一些城市达到了一定的数量和规模,然而,伴随着满族入关,清朝的建立,这种处于萌芽状态的资本主义手工业受到了扼制,而闭关锁国政策的推行又使中国自我封闭,昧于域外情势的发展变化。直到 19 世纪中期,鸦片战争的炮声打开了中国的国门,才使国人初次知道了火轮和洋炮等热武器的威猛。清朝官员曾国藩出于靖内乱,御外侮,保社稷的目的,依样画瓢,首开了近代中国自强求富的洋务运动。1861 年,他在安庆设立了中国第一个军工企业——安庆内军械所。一时间,“怀才之士子,凡法律、算学、天文、机器等专门家,无不毕集,几于举全国人才之精华,汇集于此”^⑧。安庆内军械所规模很小,完全以手工制造为主,曾国藩打算对其进行扩建。于是,容闳根据自己在美国多年的所见所闻,向曾国藩建议“中国今日欲建设机器厂,必以先立普通基础为主,不宜专以供特别之应用。所谓立普通基础者无他,即由此厂可造出种种分厂,更由分厂以专造各种特别之机械。简言之,即此厂当有制造机器之机器,以立一切制造厂之基础也”^⑨。这就是说,中国这样一个大国,不仅需要的是机械化的产品,更需要制造工作母机的基础工厂,由基础工厂派生出更多的子厂,有了众多的子厂,需要某种机器,就可以分工合作生产某种机器。例如现有一厂,厂中有各式之车床、锥、锉等物;由此根本机器,即可用以制造枪炮、农具、钟表及其它种种有机机械的东西。如果按照这个方式实行,容闳断定:“以中国原料之廉,人工之贱,将来自造之机器,必较购之欧美者价廉多矣”^⑩。

由此可见,容闳的机械化方案不仅是为了改变中国工厂手工业的传统方式,主要的是为了使机械工业能够自立,使中国也具有生产机械之机器,从而摆脱完全依赖欧美强国的状况,促进中国的近代化。这是他与洋务派在引进外国机械是为了维护封建统治王朝的不同之处。他的这一思想,不仅使许多洋务派成员所不及,即使在今天也有借鉴作用。

1863年10月,容闳接受曾国藩的委任,到国外招聘机器制造方面的专家,并考察买适合中国国情的机器,经过一年多的奔波,1865年春,容闳在美国订购好各类机器共一百数十种,由旗昌洋行工程师押运到了上海。这是中国历史上第一次大规模地引进外国先进的机器设备。容闳认真地完成了这次任务。同年,江南制造局在上海高昌庙建立。这是洋务运动时期所办的规模最大,设备最先进的工厂。它不仅制造枪炮弹药,也制造轮船,是今天上海江南造船厂的前身。容闳为江南制造局的创立作出了重要贡献,也为中国从国外引进机器,兴办机械工业提供了有益的借鉴。

三

制造局的创办成功,鼓舞了容闳深藏已久的教育计划的出台。这是容闳对中国永恒热爱的表现,也是他认为改革和复兴中国的最为切实可行的办法。多年美式的近代化的教育,使他对中国封建社会的一套“之乎者也”的教育内容痛恨不已,他认为“改革和复兴中国的最为切实可行的办法”只有靠先进的教育。因此,他曾向两江总督曾国藩建议,在制造局旁“立一兵工学校,招中国学生肄业其中,授以机器工程上之理论与实验,以期中国将来不必需用外国机械及外国工程师”^⑥。这一建议被采纳,不久,兵工学校开学,它是一所培养西艺人才的学校,在其创办期间,为中国培养出一批早期的熟练工人和技术人员。后来,制造局又设立了翻译馆,广延中外科学家,翻译西方声、光、电、化、天算、舆地等科技书籍;设立广方言馆,培养翻译和外交方面的人才。这些学校的成功创办,使容闳改良中国的“教育计划”总算小试其锋。

容闳“教育计划”的指导思想是:“以西方之学术,灌输于中国,使中国日趋于文明富强之境”^⑦,即引进世界强国的先进文化,改变中国封建愚昧落后的状况。为了实现这一宏愿,1868年容闳在给江苏巡抚丁日昌的一封信中提出“政府宜选派颖秀青年,选之出洋留学,以为国家储蓄人才”,通过派遣留学生的办法来移植西方的文化。派遣的办法“初次可选定一百二十名学额以试行之。此百二十人中,又分为四批,按年递派,每年派送三十人。留学期限定为十五年。派出时并须以汉教习同往,庶幼年学生在美,仍可兼习汉文”^⑧。这个建议深得洋务派代表丁日昌的赞赏,可是由于一些人为原因,竟被搁置了两年。但他仍不放弃一切可以进程的机会。1870年“天津教案”后,容闳作为翻译,参加了由曾国藩等四大臣代表中国政府跟法国政府的交涉活动。容闳“趁此机会,十多年梦想所期者,得告成功焉。”1872年夏天,中国近代史上第一批官费留学生,在上海登轮前往美国。这是中国留学史上的一件大事,成为中国大规模直接派遣留学出国向西方学习的开端。到1875年,120名学生派遣活动告一段落。容闳自回国后前后奔波十余年,终于变成了现实,他感到由衷的喜悦。这120名学生在美国的起居和学习基本上由容闳一人奔波安排。他为使西学灌输于中国可谓费尽心血。然而,赴美留学生在“饱吸自由空气”后表现出来的青春朝气使留学事务所的正监督陈兰彬和吴子登等认为,他们违抗了效忠清朝和维护封建礼制的各种规定。因而,便利用各种机会在清朝官员面前,对容闳及留学生进行攻击、诽谤和诬蔑。容闳据理力争,进行澄清、辩解。但由于清廷内部顽固派势力强大,排外势力严重,

他们因守封建的一套礼仪,对留学生的一些作法感到有违圣训,无法容忍。所以,120 名留学生在吴子登等人丧心病狂的攻击下,百分之九十以上都未能按预订计划在美国修完学业,“皆于 1881 年凄然返国”,浅尝辄止。

尽管清朝官方第一次向外派遣留学生有始无终地结束,但它毕竟是中国在近代化道路上向前跨出的重要一步,所以在许多方面留下了它的影响。留学生中产生了象詹天佑(著名桥梁工程师)、吴仰曾(第一位著名矿冶工程师)、蔡绍基(北洋大学校长)等一批工程技术专家和教育家,对近代中国的发展起了促进作用,而且,正由于他们,原先的留学事务所后来又复活了,虽然形式上已有变更。因此,“如今人们可以看到中国学生翩翩联袂,从遥远的海角天涯,来到欧美接受科学教育”^⑩。这是容闳在 1909 年怀着兴奋之情所描写的实情。

四

交通运输是经济发展的命脉。19 世纪 60 年代以前,作为中国江河运输的主要工具是木帆平底船。这种船吨位小,技术落后,却担当着漕运和大江的主要运输任务。随着中国沿海沿江港口的对外开放,美国、英国等资本主义国家的新式蒸汽轮船蜂拥而至,基本上主宰了中国的水运行业。中国的水运业要想在压迫中求得生存和发展,就必须想办法改进船的质量和改革国家垄断的经营方式。19 世纪 60 年代初,清政府颁布了《华商买用洋船章程》,表明清政府对新式航运业的控制出现了松动。在这种政策的感召下,代表民族资产阶级利益的容闳于 1867 年提出了《拟议联设新汽船公司章程》,这是中国人筹划组织轮船公司所拟定的最早的一个章程。在章程序文中,容闳分析了当时航运业形势,美国旗昌轮船公司在长江航线上“垄断独登,操纵由己”,对华商大有“窒碍”。在这种窘境中,成立新轮船公司“倡用中国入股而成”,不仅对中国商货运输大有便宜,还能使新轮船公司购置和驾驶船舶的权力掌握在中国人手里。此外,章程对集股办法、人事管理及利润分配等都作了具体详细的说明^⑪。从这个章程中,可以看到容闳对资本主义国家仍抱有极大的幻想,希望通过中外合资的形式来经营航运业。但是,在半殖民地的社会里,被压迫的国家很难有同殖民国家平等的经营权利,因此,该条程上奏后杳无音信。也许是容闳意识到了自己所拟章程不为清廷所容的原因,所以第二年在其上奏的条陈中对前一次章程作了一些修改,提出“公司须为纯粹之华股,不许外人为股东。即公司中经理、职员,亦概用中国人,欲巩固公司之地位”^⑫。这是争取民族航运业独立自主的一个必要办法。在容闳及其他有识之士的积极奔走和推动下,中国第一家股份制轮船公司——轮船招商局于 1872 年宣告成立。它在国内外设有十余处分局,是中国近代最大的新式轮船航运企业。该局成立后,同外国航运洋船进行了激烈的竞争,为中国航运业的发展作出了重要贡献。

交通运输的另一个支柱是铁路运输,它是伴随着近代工业化而出现的。中国境内最早的一条铁路的英国人杜兰德于 1865 年在北京宣武门外修建的,它是一条只有一里长的小铁路。即使这样,愚昧无知的清朝统治者仍以“观者骇怪”为由,勒令拆掉了。在美国生活多年的容闳早已意识到了铁路的重要性。1868 年,他就向丁日昌建议“政府宜设法开采矿产以尽地利,矿产既经开采,则必兼谋运输之便利。凡由内地各处以达通口岸,不可不筑铁路以利交通。故直接以提倡开采矿产,即间接以提倡铁路事业也”^⑬。容闳的这种超前意识,是基于世界的工业发展,经过深思熟虑提出的,反映了他要求发展民族工业的愿望。但是清廷昏昧,对于筑路开矿的重要性尚没有一个清醒的认识,因此该建议有声无应。

时光如梭,30年后,世界的主要资本主义国家已经开始向帝国主义阶段过渡。向外争夺原料,输出资本已经成为它们对外扩张的主要手段,而容闳的建议整整被搁置了30年。在这30年里,中国的铁路只修建了仅400公里,其中75%掌握在外国人手里^⑤。怀着强烈忧患意识的容闳在1896年再次向清朝官员提出修筑铁路的主张,建议政府向美国商行借四亿两巨款,请美方协助中国修筑中国全境铁路,五十年还清本息,铁路归中国所有。结果该建议再次受挫。

愈挫愈坚。1897年容闳第三次向清政府提出请求给他“一筑路之特权”。他准备修建一条从天津直到江苏镇江的铁路。使容闳喜悦的是该计划得到了企图在政治上有所作为的光绪皇帝的批准。然而,该事在实施中遇到了其他方面的阻力。首先遭到了德国政府的抗议。因为津镇铁路必须经过德国的势力范围山东省,德国不容许该路从其势力范围通过。面对这种情况,孱弱的清廷忍气吞声竟毫无办法。容闳在绝望之时,施用了“以敌制敌”的策略。他认为自己是美国公民(“余曩曾入美籍,美国实余第二祖国也”^⑥),由美国政府出面支持他修筑铁路,德国该不会反对吧。所以,他向美国驻华公使田贝提出该计划,然而,令容闳预想不到的是,1898年4月14日美国国务卿在答复田贝的训令中,不承认容闳为美国公民,这使容闳以美制德的设想落空。津镇铁路面临难产。清政府下达了最后通令,筑路要“招中国资本,不许外人入股,且仅限六月之期”,过期取消。时间如此紧促,容闳纵有能力,也不可能在这这么短的时间内筹措到如此一大笔资金,何况当时中国人对铁路的意义还认识不清,肯冒风险出钱入股,毕竟寥寥。正如容闳伤心地说的,“当彼时中国资本家欲其出资认股以兴造铁路,殆难如登天”^⑦。在内外压力下,容闳美好的铁路计划成为泡影。

容闳留美10年,在拿到耶鲁大学的学士文凭后,拒绝了要他来华当传教士的建议,以及留在美国的邀请,毅然回到了中国。从其一生活动看,他的一生是爱国的一生,是为了寻找中国近代化的道路而不断地“上下而求索”的一生。他的不为“一人利益计,抑欲谋全中国之幸福”的爱国思想为沉闷的近代中国社会注入了一股清新的气息。然而,我们从容闳在中国30多年的社会实践活动中,也可以看到他思想上的一些局限性。表现之一,对资本主义国家抱有幻想。由于他在美国生活长大,受环境的影响,他对资本主义国家的侵略本性认识不足,在制定和实施自己的计划过程中往往对资本主义国家产生了不切实际的依赖思想。表现之二,对清政府的腐败性认识不深刻。他常常把自己抱负的实现寄托在某些达官显贵身上,这样就使他的一些主张从一开始就埋下了失败的根苗。表现之三,缺乏变革社会政治制度的强烈愿望。容闳的变革活动主要集中在经济 and 文教领域,对改良社会的政治层面一直回避。直到戊戌变法前夕,在一再受挫下,他才最后走上了与康有为、谭嗣同等一起谋求变法维新的道路。戊戌政变后,他被通缉,于1902年到美国避难,一直到死。

一个自始至终为中国富强谋出路的人,最后却不得不客死异乡,这是容闳个人的不幸,也是中国的不幸。所幸的是,容闳的思想和精神,为“西学”的“东渐”铺下了路基,他的未完成的夙愿经过几代中国人的奋斗,变成了现实,容闳可以含笑于九泉了。

参考文献

- ①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮容闳:《西学东渐记》第57,118,119,74,75,85,23,87,86,79,121页,湖南人民出版社。
- ⑫《中国水运史丛书·招商局》(近代部分)第一章,中国交通出版社。
- ⑬马宇平、黄裕冲编:《中国昨天与今天 1840—1987年国情手册》第69页,解放军出版社,1989年。
- ⑭顾长声:《容闳—向西方学习的先驱》,上海人民出版社,1986年。