

孫中山《實業計劃》發表時的有關反響

張曉輝

[提要] 孫中山的《實業計劃》發表後，在國內外普遍引起關注。外國人士的回應主要是來自英文讀者，其中以美國人居多，熱情度較高，雖然未必都持贊同態度，但起了激勵作用。國內的呼應來自同人，也有讀者參與具體的討論，但人數極少。中國的早期現代化步履維艱，《實業計劃》的際遇就是明證。儘管孫中山當年的建設主張多數停留在設想層面，然而也從另一個角度反映這位先驅的前瞻性和對未來的預測把握，確實超乎同時代的眾人。

[關鍵詞] 孫中山 《實業計劃》 社會反響

[中圖分類號] K258 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2018) 01 - 0184 - 12

《建國方略》是孫中山的重要代表作之一，由《孫文學說》（“行易知難”）《實業計劃》《民權初步》三種著作彙編而成。1918年5月，孫中山因受西南軍閥勢力排擠，黯然辭大元帥職而到上海。在上海的兩年半時間裡，他以主要精力從事著書立說，相繼完成《孫文學說》（“行易知難”）《實業計劃》兩部重要著作。孫中山著述頗豐，1925年3月12日逝世後，其遺囑謂：“現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著《建國方略》、《建國大綱》、《三民主義》及《第一次全國代表大會宣言》，繼續努力，以求貫徹。”^①《建國方略》位於所列諸書之首，可見受重視程度。

《實業計劃》是孫中山為實現中國繁榮富強而繪製的藍圖，但直至1979年改革開放前並未引起大陸學者的注意。雖然目前學界研究孫中山《實業計劃》的著述不少，但仍疏於關注該書發表後當時社會的反響。在2014年11月12～13日上海中山學社等主辦的“紀念孫中山：全球視野與中華振興國際學術研討會”上，日本學者武上真理子宣讀了《全球史中的孫中山的〈實業計劃〉——中國經濟發展計劃與工程學》（宋玉梅譯）一文，她立足時代背景，從多角度探討當時外國各界人士（限於英文讀者）對《實業計劃》的評論，試圖通過從領先環太平洋區域的工程師們的視角重新審視該書，嘗試從新的側面剖析孫中山的科學觀。在2016年11月2日上海社會科學院歷史研究所主辦的“孫中山與他的時代——紀念孫中山先生誕辰150周年學術研討會”上，張生宣讀了《安立德與孫中山關於〈實業計劃〉的通信》，該文利用英文資料，簡要介紹了1919年美國駐華商務參贊安立德（Julean H. Arnold）有關孫中山《實業計劃》的兩封通信。本文試圖通過孫中山著作發表時中外人士的反響，來考察其建設思想在當時社會的際遇。

一、發表的背景

1918～1919年，孫中山在上海埋頭著述，“冀以學說喚醒社會”。^②在不少函件批覆中皆有此意，如“文自客歲以來，閉戶著書，不理外事，亦欲以素所蘊蓄喚起國人。”^③“予現時一切時事皆不問，只從事於著書，以開民智”。^④1919年12月5日，陳炯明函報其在福建的情況，事不可謂不重要。然而孫中山於當月23日批示：“作答謝之，並云關於種種建設事件，俟實業計劃告竣，再從事其他。”^⑤由此可見，孫中山對《實業計劃》確實情有獨鍾。

《實業計劃》是孫中山關於經濟建設思想的鴻篇巨制，他在革命過程中一貫關注發展民族經濟以振興中華。第一次世界大戰末期，孫中山認為中國遇到一個實現經濟騰飛的難得機緣，可以引進戰後的巨額國際資本及大批機器用於建設，於是著手撰寫《實業計劃》。該書係用英文寫成，1919年初以其開篇總論分寄一些西方國家政府及有關人士，隨後在中外報紙上發表。中譯文最早見諸3月7日上海《民國日報》，6月將其第一計劃發表於上海英文雜誌《遠東時報》（*The Far Eastern Review*）第15卷第6期，8月又將全書內容譯成中文，以《建國方略之一——發展實業計劃》為題在上海《建設》創刊號上開始連載。1920年夏由上海商務印書館初版發行全書英文版，翌年10月由上海民智書局出版中文全譯本。孫中山在書中為實現中國的繁榮富強繪製藍圖，提出了一個由國家舉辦各項交通運輸和生產開發事業的宏大計劃，希望通過歐美各國的支持合作，“使外國之資本主義以造成中國之社會主義”（《實業計劃》結論）。《實業計劃》後被編為《建國方略》之二“物質建設”。^⑥

上海《民國日報》由中華革命黨（後改組為中國國民黨）創刊於1916年1月22日，總編輯為葉楚傖、邵力子，撰述人有戴季陶、沈玄廬等人。該報於1919年3月7日發表了孫中山實業計劃的總綱，後又自同年8月3日起，從《建設》將“精詳博大”的具體計劃轉載介紹於國人。^⑦翌年6月初《建設》停刊後，該報以《代論》的形式繼續連載實業計劃。

《建設》月刊是中華革命黨（後改組為中國國民黨）主辦的理論刊物，1919年8月創刊於上海。該雜誌共發行兩卷又一期，由孫中山指定胡漢民、汪精衛、戴季陶、朱執信、廖仲愷五人組成建設社編輯出版。孫中山將該刊視為宣揚建設思想的灘頭陣地，特作《發刊詞》，謂民國成立八年以來，“國際地位猶未能與列強並駕，而國內則猶是官僚舞弊，武人專橫，政客搗亂，人民流離者，何也？以革命破壞之後而不能建設也。所以不能者，以不知其道也。吾黨同志有見於此，故發刊《建設》雜誌，以鼓吹建設之思潮，展（闡）明建設之原理，冀廣傳吾黨建設之主義，成為國民之常識，使人人知建設為今日之需要，使人人知建設為易行之事功。由是萬眾一心以赴之，而建設一世界最富強最快樂之國家為民所有、為民所治、為民所享者，此《建設》雜誌之目的也。茲當發刊之始，予樂而為之祝曰：建設成功！中華民國之建設迅速成功！”^⑧

孫中山在《實業計劃》中文版序（1921年10月10日）中充滿信心，謂“歐戰甫完之夕，作者始從事於研究國際共同發展中國實業，而成此六種計劃。蓋欲利用戰時宏大規模之機器，及完全組織之人工，以助長中國實業之發達，而成我國民一突飛之進步，且以助各國戰後工人問題之解決。”^⑨

二、外人的回應

1919年春，孫中山將其英文專著《國際共同發展中國實業計劃》（*The International Development of China*）分寄各國政府、外交官、工商金融界及海內外友好，期盼得到響應和支持，

所得反饋以美國人為主。

（一）孫中山與美國人士

民國初年，孫中山對美國持非常友好的態度和感情。早在1912年11月16日，他就曾為中國建設事致電美國新總統威爾遜。但威爾遜因“日無暇時，遲遲未覆”，直至1913年1月23日才覆函，謂“中國年來所建事業，凡百舉動無不極表同意，中國民志向慕自由，一旦達完全之共和，償國民之素願，實莫大之幸福，不朽之盛事也。”^⑩

1919年1月11日，孫中山為介紹駐北京美國使署陸軍武參贊德來達赴粵調查政治、社會情況，分別致函林森、唐繼堯等，希望“優加禮遇，詳細答之。因此時各國對我，惟美國意最誠摯，有確實助我之熱忱。”^⑪據新聞報導，美國人安得森（時任北京總統府高等顧問兼南京督軍署高等顧問）及公使館參贊於1月19日由香港抵達廣州，與美領接洽，“其中含有重要政味，一因融洽南北意見，二因國際間利害問題，故連日往來於各要人之間，甚為忙碌。”直至2月中旬才離穗返港。^⑫

2月1日，孫中山將《國際共同發展中國實業計劃》寄給美國駐華公使保羅·芮恩斯（Paul S. Reinsch）。孫在信中寫到：“在您向貴國政府匯報以前，我希望得到您的幫助來執行計劃。如果您贊同，我會呈上我的全部計劃便於遞交貴國政府。或者，我希望得到您對於此項計劃的私人意見。”^⑬當時芮恩斯很關注美國對華投資及其利益，認為“中國今後應行整頓之事甚多，而財力短絀，恐不能不借重借款發展實業，然為債權者安心投資起見，抵押之物既須確定，且須殷實。”^⑭

3月17日，芮恩斯覆函孫中山，表示“拜讀之餘，良深欽佩。先生對於此重要問題，能以宏偉精深之政策運用之，可喜可賀。尊意以為發展中國實業，須聯合國際共同辦理，凡命為中國朋友者，應當竭力贊助。前者列強每當戰爭告終，即施其所謂勢力範圍與割讓、租借等手段，是不幸事，人皆知之。尊意以為革除彼向來惡習為必要之圖，故提倡用一聯合政策，由國際機關與中國共同發展中國之實業，所見甚是。若依此辦法，中國應享之權利無不可保矣。吾甚望中國情形有所變更，一切中國人民將利用其錢財為生利之事業，而共襄助此偉大之經營也。吾甚望中國政府獎勵其本國工業，使以其本國無限之資本用為生產，其日不遠。蓋因政府有建設之政策，信用自生也。”

芮恩斯表示，“吾欲將先生之偉大計劃為之介紹，或可使世界原料與資本生一密切之關係。吾人皆知現殘餘之歐洲亟需資以恢復，而他國又以發展偉大計劃而求資，如此之發展中國實業計劃，必須認定其最急迫最密切之需要，而後共同聯合整頓運輸，使在如此之計劃中佔一永久位置。故為目前計，五萬英里之鐵路似可最敷需用。如此，可使中國西北部之豐富無人境域，交通便利，移民居住，既可以救濟沿海岸一帶人居過密之各省不至受經濟之壓迫，亦可以使中國西、北兩部之豐富區域能與中國各部及世界各國有通商之機會也。”^⑮

芮恩施在信中還講到煤與鐵是近代工業兩大原料，中國應注重發展煤鐵礦，要設法利用外資，但當阻止將其抵押於外人，而危及建設事業。還言及中國幣制及內地稅率管理之改良、農業改良等問題，“尚須注意者甚多。若從此開始，亦可導中國於繁盛，或可使其國人民投資於各項事業。若捨此不顧，欲保證實業之發達，蓋亦難矣。就現時言之，吾之所切望者，注重於改良輸運、幣制、稅則、煤鐵、農工等事業。然在先生大計劃中所包括者，亦不外上列之各種具體辦法也。”試就發展實業計劃言之，“在吾之意，至要者為工業，但工業變用新法不可過急，只可將舊藝術、舊習慣由漸改進。”“吾上所述之各點，亦不過欲使中國成一更良善之組織，前日之好習慣固當

保全，而社會之秩序亦不至因急速改革而受攪擾也。先生欲整頓中國，因而利用一最適時宜辦法，成一國際共同發展實業計劃。高言偉論，當為道賀。此亦足見今日為中國人民領袖之心理，已日漸趨重於國家建設之事業。若奮其能力以成此事業，將來中外人民日相親密，使將來之發展得與世界之發展共同提攜，此為最可喜者也。先生發展實業計劃有更詳明者，請賜一紙，不勝銘感。”^⑧芮恩施覆函不久，既將該件複本送交美國國務卿藍辛（Robert Lansing）。

芮恩斯收到孫中山《實業計劃》之《第二計劃》後，於8月15日自北京覆函，謂：“僕信此開發商港一事，實為現今世界上最重要之商務計劃。以上海而論，非行此種工程，必不能達其為中國中央商港之目的矣。”^⑨11月19日，孫中山致芮恩斯函，說“僅只通過您，美國總統和人民才能夠看清中國的實情。您的責任實為重大。在中國，是民主制還是軍閥制獲勝，主要依靠閣下在這階段對我們無援百姓的道義上的支持。”^⑩

芮恩斯非常支持孫中山的計劃，並提出不少詳細意見，給了孫中山以極大的激勵。芮恩斯為實現孫中山的計劃而竭盡全力，並取得了一定成果，比如派遣美國商務部特別委員威瑟姆到孫中山提案的直隸灣附近進行實地調查，並遊說地方和北京政府的有關人員。1919年底，直隸灣省議會通過了《直隸灣築港之計劃》（不過最終這個計劃並未成為現實）。

孫中山於1919年3月17日寄信給美國商務總長列飛爾（William C. Redfield），內附《國際共同發展中國實業計劃》。直至5月12日，列飛爾才自華盛頓覆函，他讚美了該計劃，謂“批閱之下，興味不窮。而閣下所謂中國之經濟發展，將為人類全體最大利益，不特中國人食賜，尤所贊成也。”但他未必贊同該計劃，指出“以閣下所提計劃，如此複雜，如此溥徧，即令將其備細之點規劃完竣，亦須數年。閣下亦明知貴案（引者按：指孫中山的《實業計劃》）中一小部分尚須數十萬萬金元，而其中多數，在初期若干年間，不能償其所投之利息與經費。是故其必要之債所需利息，如何償付，實為第一須決之問題。以中華民國收入負擔現在國債利息太重，難保新增之息必能清付。則今日似必要將此發展計劃限制，以其顯有利益足引致私人資本者為度。合眾國政府一致努力以表示無私之友誼於中國人民，並願由各種正當之途徑，以參與增進華人最上利益之計劃也。”^⑪因列飛爾所處的重要地位，故《建設》雜誌編輯按語稱，由此函“足見外人對於中山先生意見之一斑也”。

《實業計劃》之《總論》發表於《遠東時報》第15卷第6期，主辦該雜誌的美國人李布蘭（George Bronson Rea）與孫中山熟稔，曾任其鐵路顧問。時任北京政府交通部顧問的美國鐵路專家碧格（J. E. Baker）讀後，於6月17日自北京投函孫中山，表示“贊成該總論中建築鐵路選線之理論”。^⑫他對鐵路計劃給予了高度的評價，“以一鐵路專門家之資格，敬表喜忭之忱。”並謂：“在閣下所選定路線，僕在此時雖難遽言贊成、反對，但以一鐵路聯結廣大之農業腹地與人口稠密之海岸之理想，感我實深。竊謂閣下於此已於鐵路經濟理論上致一具體之貢獻。即此路線自身，已能蠲解滯積，開闢一生產區，使食料價可較賤，以職業授巨額之退伍兵卒，又能使大量之硬幣得有流轉，而通貨之位置將循之以為於正也。在僕尤有慶者，則大著正以此時發表，而僕適亦應《橫貫太平洋雜誌》社主之求，曾草一論，恰亦觸及此種思想徑路。此論非至七月不能發表，則閣下之意見，對於現在此點著想，使懷疑我者大足以開悟之矣。冒昧致書，惟冀鑒原。又信閣下此種啟沃思想敏妙之作，必將有繼此而宣於世者也。”^⑬

雖然尚未發現孫中山給碧格的回信，但他卻通過碧格建立起與《聯太平洋》（*Trans-Pacific*）的關係，打開了《實業計劃》的新局面。《聯太平洋》是一份財經月刊，1919年8月由美國人

伏賚莎 (B. W. Fleisher) 創辦於日本東京，初始知名度就很高。《聯太平洋》創刊號收錄了碧格的論文及其給孫中山的信函，顯現了兩者主張的共通性。該刊第 2 號 (10 月出版) 漢文欄刊登了題為《孫文之發展中國實業計劃》的文章，這是中國之外最早介紹《實業計劃》的事例。此後，漢文欄登載了一連串擁護孫中山計劃的文章。1920 年 1 月的英文欄刊載了大量寄來的“推薦之辭”，此際孫中山的名字出現在“政治家與產業界領導人”的名單中。雖然《聯太平洋》的日文、漢文欄在沒有注明理由的情況下，於 1922 年 8 月後突然停刊，但孫中山《實業計劃》在單行本出版以前的階段，用漢語發佈信息的地方不僅在中國而且還在其他國家，就這一點而言即意義非凡。^②

寓居義大利的美國雕塑家軒特力·安得生 (Hendrick Andersen) 曾提出“世界中都計劃”或譯“世界交通中心之計劃”，意在建立一個世界精神文明中心，即集各國優秀的文化、藝術、科學、經濟成果於一公共都市，進而發展成為政治交流中心。他早在 1913 年就將該計劃書寄贈孫中山，而孫中山遲至 1918 年始得閱覽，此後雙方多次通函。1919 年 2 月，孫中山致函安得生時，曾以《實業計劃》緒論相贈。過後不久，安得生在巴黎將該件複本遞交到訪的美國總統威爾遜。^③

安得生高度讚賞孫中山的提案。1919 年 8 月 30 日，他自撒丁覆函孫中山，謂其 6 月 19 日賜書已由羅馬轉到，“並承瑰偉之補助戰後整頓實業之案與《國際共同發展中國計劃》相貽，尤感。奉讀尊著計劃，旁摺附圖而及於先生所與理則的且有力的論據，覺其興味深永。謹此布慶悅之忱。吾完全確信先生之高尚理想必將實現，非惟以為中國國家人民之福利而已，又以為世界各人種之利益與繁榮計也。”信中對孫中山的實業計劃作了較細緻的闡述。謂中國“天然富源素稱豐富，從前雖為各國所忽略，今則不然矣。而先生之活動發展計劃與其展開培成，在使此全未觸及之廣大處女地，以最經濟最實用之方法運其產物與世界市場之前。是先生絕無私心，專為人道求其利益，是為稀有之人，且明晰顯出先生深重之國際同情也。夫發展中國富源者，不特於貴國實業商務與之新刺激、新能力，且為貴國之人民謀其不可勝計之利路而已，又以不可否認且無限之利益付與一切國家之一切人民。此所以政府及外國財政家，對於先生之計劃與以最深細之考查及援助，而襄同先生以實現此最大之人道的計劃，不應更有所躊躇也。凡此在北直隸建築北方大港，由此港直通中國西北邊陲，建一鐵路系統，又浚一運河，構成中國北部、中部與此港聯絡之內地水路統系，且開發山西煤鐵礦區，不僅其所需以作製鐵、煉鋼工程者使貴國數百萬人得其職役，抑且廣開門戶，隨之以利益，以容多數國家組織完美之無數實業也。”^④

安得生與孫中山相互讚賞對方的計劃，說“對於先生高尚之計劃，吾抱有最深厚之同情；而於先生對於我計劃有此深切之興味，尤吾所引以為慶者也。”安得生要求孫中山在中國介紹他的“世界中都計劃”，說“先生於我世界交通中心之計劃辱予贊助，且將以先生所經營之《建設》雜誌紹介此思想於貴國人民，使我益加奮厲矣。”^⑤而孫中山則期待通過安得生獲得美國實業界的援助，雙方以此建立起一種共同戰線。不過安得生在美國宣傳《實業計劃》的活動，並未取得什麼顯著成果就中斷了。^⑥

孫中山在美國紐約的友人麥克·威廉士 (C. E. MacWilliams) 將《前鋒報》(Herald) 有關《實業計劃》的剪報附寄孫中山，孫於 1919 年 8 月 26 日致函感謝。並謂：“現在中國有很多的機會可供有資本的人士前來發展。中國人熱切盼望美國人士前來協助發展這個國家。所以我希望你能在最近的將來前來中國一遊，看看有什麼適合你來做的工作，以有助於這個國家的發展。”^⑦

除了通信聯繫外，孫中山還與美國駐華商務參贊安立德見過面。安氏是位中國通，1902年來華，研究中國情勢。1919年2月下旬的上海《民國日報》載其文章，謂“中國農工商業，正在發芽時代，前途之希望極大。”但缺資本和人才，“法當利用外人之長者，以補國人之所短。中外一體，互相尊重開放門戶與機會均等之主義，如是中國之興，可指日而待也。”^⑧安氏3月1日在上海會見孫中山後，向芮恩斯作了報告，認為“這個大綱（按，即《實業計劃》），野心太大，以至於無法實際進行。”信中還說：“我已經向孫博士表達關於鐵路計劃和邊遠地區移民計劃應付諸實施，中國和西方之間無需經濟戰爭，經濟的不平等即將消失。”8月5日，安立德在與孫中山的另一封通信裡，未作任何實質性的討論，只是極大地稱頌了孫中山對於中國的意義，謂：“像您這樣的人如此專注地進行中國問題的解決，我向您保證美國人民將十分熱心支持您所倡導的中國工業和經濟發展，我願意隨時與您保持聯繫提供幫助。”^⑨

由上可見，美國人士的態度也有差別，如駐北京公使芮恩斯除了關注本國對華的利益外，還“忠告”革命家孫中山做事穩妥，不宜過激。商務總長列飛爾很務實，主要從經濟角度考慮美國對華的投資收益及安全保障，含蓄地否定了孫中山招商引資的宏大計劃。鐵路專家碧格則從業務的角度，對孫中山鐵路的設計不置可否。

（二）孫中山與英國人士

儘管孫中山對英國也抱有很大期望，但顯然遭到了冷遇。1919年3月20日，孫中山致函康德黎夫人，謂：“我深信您一定很樂於瞭解我所擬全部計劃，故特寄上有關國際開發中國計劃一份。我也將此計劃分送英國政府內閣的每一閣員。希望您能將英國人士對此計劃的反應情況及早函告。如果這個計劃在英國反應良好，我便於最近的將來，前往英國一行。目前我不便出國，因為國內尚未和平安定。敬盼早賜回信。”^⑩但實際上英國當政者根本置之不理。1920年8月10日，孫中山致函康德黎夫人，謂“寄上余最近之演講稿數份，請在英國廣泛發佈，藉向海外廣大的群眾說明中國之實際情形。”^⑪

《實業計劃》在上海出版後，孫中山希望也能在英國出版，他還想請曾任印度總督的柯爾遜外相寫序文。1921年4月2日，孫中山致函康德黎，並隨函附寄剛出版的《中國的國際開發》。信中寫道：“我極希望柯爾遜爵士（Lord Carzon）為此書寫一序言，如蒙先生攜帶我的函件與該書，親往請求，則不勝感激之至。另請先生給予協助，請將此書在英國發行。在美國，我也將發行此書。”孫中山提到倫敦有位名叫詹金斯（Jenkins）的發行人，曾多次來信希望發行其著作，但因當時尚無英文寫作，故未回信。孫中山詢問康德黎，“可否代我訪問這個發行人，並且與他安排此書的發行？我願將英文本版權，給予接納此書之任何商人；如果無人接納，則請函示，並告知需要若干出版費用，以便我將稿件寄給你。”孫中山還說“我目前工作非常繁忙，因此沒有機會離開。”^⑫

柯爾遜拒絕了孫中山的請求。康德黎致於6月26日致函孫中山，說明出版的困難，並轉柯爾遜的信。孫於8月12日回覆，謂：“拙著在英國發行事，多蒙關照，至為感謝！余深切瞭解先生信中敘述之困難，如果該書目前無法發行，余將等待較佳之機會。”他對柯爾遜的信“極感興趣，且十分瞭解其困難。”孫中山說：“余深信，如果希望中國及全世界民眾，能早日運用中國無數之資源而不再延誤，則余書中所擬之發展方針，實為正確之途徑。余希望國際政策之制定者，或對此巨大政策有影響力之人士，能同意此種觀點，藉以產生必要之推動力量，傳播余之構想，以利計劃之實施與完成。余之所以希望柯爾遜爵士向英國大眾介

紹此書，此乃唯一之原因。”^⑩

英國政府冷淡的態度始終沒有改變，因輿論認為孫中山是個“堅強不屈的空想家”或者“以權力為目的集中在一起的集團的一員。”經過約一年的曲折過程，《實業計劃》終於在紐約和倫敦出版，但英美對該書的評價論調是：“知道中國的人，不能說全部，但是大部分從本質上是贊同孫中山的計劃的。然而，同時也懷疑他的樂觀主義”。“讀後感是，提出計劃的與其說是現實的政治家，不如說是夢想家”。^⑪

儘管孫中山非常主動地向外推薦，但其他國家人士罕有回音。1919年5月17日，義大利陸軍大臣嘉域利亞（Enrico Caviglia）自羅馬覆函孫中山，謂：“蒙惠賜以關於如何以國際共同組織使用戰時所產洋溢之製造能力，而開發中國最大寶藏之[有]興味之計劃，不勝感謝。雖在此計劃亦有與相附麗之實際困難，稍須顧慮，而以其所造之深與其帶有現代精神之活氣，使我不禁為最高之〈評〉價也。為人道之利益，為貴國之進步，吾願閣下此計劃之完全成功。”^⑫這只能理解為禮節性的稱頌而已。

《實業計劃》寫作於第一次世界大戰結束之際，中國再度被捲入列強的經濟競爭漩渦，該書既是中國工業化的發展藍圖，也是對西方的“招商引資”宣言。由於“二十一條”的教訓以及巴黎和會上日本對華的野心，孫中山對與中國關係極為密切的日本顯然懷有高度警惕。他在《實業計劃》的結論中譴責了日本軍閥，但對日本財政家尚存寄望。謂“今則日本之軍閥政策，又欲以獨立併吞中國”，而“日本之財政家當比日本之軍閥派較有先見之明”。“如是日本即捨棄其壟斷蒙古之政策而與列強結合成立新銀團，若此新銀團能實行其現所提倡之主義，吾中國人素欲以和平改造中國者，必當誠意歡迎之。”但未見日本方面有何反應。1921年2月26日，孫中山與東方通訊社特派員談話，謂“予促日本實業家早日覺悟，對華投資須以非侵略的、對等的，而以增進中國國民幸福為要緊。”據聞“孫公對於東亞大局有偉大計劃者，亦云日本外求，不求其助，只希望不為我害，即大成功也。”^⑬

三、國人的呼應

1919～1920年中國形勢的大格局是人們對軍閥割據的厭惡，期盼南北停戰議和，重歸統一。圍繞社會關注的新舊國會、制憲、廢督裁兵、巴黎和會上中國的利權等熱點問題，南北仍糾葛紛爭，軍閥官僚政客爭權奪利。所謂《實業計劃》自然歸於冷門話題，言者“孤傲”，應者寥寥。^⑭

1919年3月7日上海《民國日報》刊登了《孫中山先生國際共同發展中國實業計劃書》，並有邵力子寫的時評，稱讚“孫先生之計劃，對外足應付經濟競爭，對內尤預杜社會革命，開發全國之富力，防制少數之壟斷，誠謀永久和平之惟一途徑，國民應合全力以趨赴之也。”^⑮這引起了一定的反響，有讀者詢問中國實業未能振興之原因，也有讀者對機器借款有疑問。葉楚傖遂作社論以答覆，謂中國實業未能振興之原因主要在於“財力、工力之未足，與惡政治之未盡掃除而已。如中山先生之計劃，則即根據此三者，而求其至善而無害也。”袁世凱、段祺瑞的對日借款喪失主權，而孫中山主張的機器借款，“純粹為我之自由”，訂立“互利之契約，否然者則捨之”。^⑯汪精衛於同月11日在該報發表《讀〈孫逸仙先生國際共同發展中國實業計劃書〉書後》，推介孫中山有系統有條理的大計劃，贊同機器借款（實業借款）及交通開發，認為這些對我國“有利而無害”，對各國亦無不利。該文最後說：“歐戰既終，各國人士，咸專心於戰後之經營，先生之計劃書，

乃應時而出，吾以為先生平日博愛大同之懷抱，雖未一一發表，而此計劃書，則固今日所宜知宜行，而為調和戰後各國間經濟上利害衝突之良策也，故謹跋數語於後。”^④

唐繼堯也算得上是一位有分量的回應者，於3月12日致函孫中山，謂：“先生銳意提倡生產事業，徵求敝處意見，遠詢愚慮，至佩虛懷。竊以我國近年迭更變亂，水旱饑饉，異地皆然，民生困難，已達極點。兼之歐戰結束，經濟競爭之潮流，折而東趨，吾國又適當其衝，倘不著手生產，解決此最大問題，恐一入漩渦，萬劫不復。先生以世界之眼光，鑒國民之痛苦，毅然約振起社會經濟自任，如沉陰之下，響發春霆，萬匯昭蘇，可操左券，發起有日，敬願附名，辦法一切，便乞示知。”邵元沖代孫中山批覆：“來函贊同實業，甚善。如果大局早定，當以貴省列入計劃之中也。”^④

儘管孫中山自謂閉戶著書，不理外事，但對唐繼堯的表態還是頗為重視。4月15日，他覆函唐氏，“知對於鄙見實業計劃書表示贊同，甚佩遠識。民國數年以來，民生凋敝已極，斯雖由於政治不良，亦由國內賢者對於民生問題素未注意。國民生計既絀，舉凡地方自治暨教育實業諸大端，自無從而謀發展。今日國事之愈趨愈下，其根原實由於此。況自歐戰結束，經濟競爭將群趨於遠東，吾國若不於此時亟自為謀，則他人將有起而代我謀者，思之至可悚懼。文有鑑於此，月來詳加研究，擬述為專書，創導國人，庶幾群策群力，見諸行事。貴省天產素富，礦脈尤盛，徒以交通未便，各種事業遂未能遽見猛進。今執事既表示贊助民生政策，則此後如果大局早定，文當以貴省實業發展之方法列入計劃之中，並當將各種計劃書寄奉，以資商榷，倘得鼎力提倡，尤為深幸。”^④

社會輿論也有所關注。如孫中山於4月覆《新中國》雜誌社函，謂對該社“開示各個問題，非倉猝所能置答，即如其中關於實業計劃，弟方從事以累年研究者與海內商榷，而時逾半歲，尚未竣稿，蓋不敢率爾操觚，以為塞責。”^④

1919年，還有一些贊同和關注發展實業的人士如王文華、葉夏聲、焦易堂、唐紹儀、楊德麟、熊克武、安健、劉煥葵、林修梅、陳春生等，與孫中山函電往還（以信為主），但罕有言及《實業計劃》，具體原因尚不清楚，他們既有可能未接觸《實業計劃》，更有可能基於“務實”的理念，對孫中山高遠的“宏圖大略”並不太感興趣。《建設》剛出版，廖仲愷就給胡適寄了一本，並奉孫中山命另寄了一份“計劃書”^④（按：這應即《實業計劃》），但尚未見到胡適有何回應。

鑒於國內閱讀者有限（畢竟起初人們只能從《建設》《民國日報》等少數報刊較系統地瞭解《實業計劃》），因此，必須加強宣傳推廣。1921年6月30日，孫中山在廣東省第五次教育大會閉幕式發表演說，謂改造中國之方法已有預備，“余於三年前曾發行一書曰《孫文學說》，先改造中國人心理。昨年發行《中國實業計劃》一書，謀改造中國物質，興工商之業。蓋中國寶藏至富，甲於世界，開發振興，中國必強。此書為英文本，風行歐美，彼方專門學者，皆許以為可行。現在廣東翻印中文本，不日可出版。”^④

此外，《實業計劃》中關於發展交通的部分引起了一些共鳴。如廖仲愷在《建設》雜誌發表《中國人民和領土在新國家建設上之關係》，文中云近世國家最要緊的要素，就是人民、領土、主權三件物事，這樣把中國建設得完全，要發揮人民、領土兩要素之最大的用處，而“第一要緊的，就是全國的交通機關，非改良不可。這交通機關第一要緊的，就是鐵路。”^④1924年11月3日，全國鐵路協會會長關廣麟等致電孫中山，謂：“我公功在國家，舉足為時局推重。伏乞早日來京，與合肥諸公共商國是，不惟一隅億敝之商民得稍甦息，即交通救國之計劃亦獲圖成。”^④

四、具體的討論

（一）《建設》作者的討論

《建設》第1卷和第2卷登載《論說》各有47篇，僅有兩篇與《實業計劃》有關（該計劃本身的連載除外），論及鐵路和港口建設（可能係受孫中山“發達中國各種實業，交通乃第一要素，而鐵道又是交通的第一要素”論之影響）。第1卷《論說》唯有廖仲愷的《中國人民和領土在新國家建設上之關係》一文談到鐵路改良問題，算是間接涉及。

《建設》第2卷《論說》唯有朱執信的《直隸灣築港之計劃》直接涉及實業計劃。^④文中寫到：“於中國北方設一世界大港，此中山先生在發展實業計劃中，所最先提議者也。此議宣之本志以後，僅閱二月餘，而直隸省議會已議決依中山先生所示地點，以定築港之計劃，可謂神速。顧此議出後，反對即興，近日轉覺沉寂，將來如何？尚複雜難料。此項反對主要之動機，為黨派互爭利益，而對於計劃內容、實行方法之評論，皆非實際以誠意為之。事已大明，不必吾人舉證。但此計劃之能否實行，不在現在倡此計劃之人之少數意見，而在一般國民對此計劃之批評眼光如何。誠使人民知其有利於國、有利於己而樂觀其成，則今日主張者已得不少之援助，反對者亦未遽敢以其一人之私幹眾怒也。”據朱文述其大要，直隸灣築港之計劃經費預算需3,700~4,000萬元（其實遠遠不夠），由直隸省發行公債充之。該計劃已得外國專家贊助，“經實際之調查，立最新最宏大之規模，可謂空前之舉。”經與孫中山原案相比較，朱執信指出主要差異有三點，認為第一點變更中山計劃，“固無礙也”；而後兩點，“現在計劃，實有缺憾。使孤行現在之案，則不僅自身將歸失敗，亦令其他計劃因之同受阻礙，不可不察。”此外，直隸灣築港方案還有一個重要問題，即美資輸入可否？因為有美國資本家參與，而“今日反對派所持以動人者，則亦在此外國資本一點”。朱執信主張：“故此項借款，吾意必置之共同借款之基礎之上，排除一切損及中國主權之條件，使其借款純然為經濟的，不生勢力範圍問題。若是之外國資本，吾非惟不反對之，且歡迎之。”^⑤這實際上也是孫中山實業計劃裡闡明的思想。

（二）《建設》讀者的參與

《建設》第1~3卷共載通信18則，對於《實業計劃》並未引起熱烈討論。唯第2卷第2號所載讀者許貫三與朱執信的互動，直接涉及主題。

湖南人許貫三是《建設》雜誌的讀者，對於孫中山的言論思想“尤為注意”。自稱其原因有三：（1）孫中山“二三十年奔走國事，對於我國的毛病必定看得很透徹”；（2）孫中山“周遊世界不止一次，我國與世界的關係必定極其明瞭”；（3）“自從第一次革命後，孫先生的理想總是未能實行，這其中必定因為全國人民真真懂得孫先生的很少。”1920年1月31日，許貫三自南洋公學致信建設雜誌社朱執信，稱小時候家在長沙，父親思想革新很快，曾資助過黃興，家中常是他們聚會的場所。許本人對孫中山“懷一副熱烘烘的同情，近在上海乃有機會常常聽見看見他的言論著述，雖說不能全然懂得，但是已經覺得稍為窺見‘一斑’。”因是學工程的，故對孫中山的實業計劃“略為多注意一點。起先我甚是懷疑只覺得他是玄想，後來多加思索，到那巴拿馬運河如何成功、蘇伊士運河如何成功、美國洛磯山的鐵道如何成功、直貫非洲的英國鐵道如何成功，乃漸漸覺悟‘天功人其代之’‘事在人為’而已。”不過許氏對孫中山實業計劃中關於整治長江及改良廣州為一世界良港的主張“不能釋然”，“因為現今水利工程學恐怕還沒有十分發達到這種可以隨吾人意旨，把水道處置如此容易的地步。這種地方不但普通人不能相信可以做

到，就是像我稍為讀點工程學的也不能不疑慮。”許貫三將來有志於研究鐵路工程，看了朱執信著《伯達鐵路之過去及將來》，覺得很有趣，異常佩服朱的議論，“並且使我也能瞭解孫先生的‘國際共同發展中國’的真義”。他同意孫中山所說的發達中國各種實業，交通乃第一要素，而鐵道又是交通的第一要素。不過擔心如國內交通便利後，利源固然可以發達，但外資“入據中原”“經濟上的束縛是很可怕的”，故希望聆聽朱執信的見解，以求啟迪。^⑨

朱執信於2月9日覆函，云：“你對於孫先生發展實業計劃一段懷疑，差不多我們同志裡頭也常有疑心這一點的。但是孫先生的意思，以為這個是方略上的計劃，不是工程上的計劃。工程上的事情，要等實測過以後才能夠決定。”詳細的工程事項即使和孫先生原案不同，“卻是與孫先生本意毫無所背”。朱執信表示很高興許貫三對其文章（按即《伯達鐵路之過去及將來》）感興趣，說“如果多幾個人看了我的議論能夠瞭解得中國人這個重大責任，那算我的微力還能夠在社會上有一點貢獻了。”同時指出：“你所焦慮的外國資本入據中原，也是一個重要問題”，可以利用外資發展實業，關鍵“全在借款的方法條件”，“我們不主張獨佔的借款，主張共同的投資，……外債能夠借得妥當，也不一定有害。”^⑩

可以說，朱執信對讀者作了正確的疏導。在1921年10月10日《實業計劃》中文版自序中，孫中山審慎地表示，“此書為實業計劃之大方針，為國家經濟之大政策而已。至其實施之細密計劃，必當再經一度專門名家之調查，科學實驗之審定，乃可從事。”^⑪

（三）利用外資的爭議

孫中山將建設事業寄很大希望於西方工業強國特別是美國資本的支持，他在《實業計劃》結論中說：“吾現所著之《實業計劃》，經已登載各報、各雜誌流傳於中國者不止一次，幾乎無處無人不歡迎之，並未聞有發言不贊成之者。但彼等所慮者，謂吾所提議之計劃過於偉大，難得如此一大宗鉅款，以實行之耳。所幸者，當吾計劃弁首之部寄到各國政府與歐洲和會（按即巴黎和會）之後，巴黎遂有新銀行團之成立，思欲協助中國發展天然物產。聞此舉之發起人出自美國政府，故吾等即當開辦之始，亦不患資本之無著也。”^⑫

關於引入外國資本，對長期陷於列強侵略壓迫的國人來說，實屬甚為敏感的問題。孫中山在《實業計劃》中主張利用外資發展本國經濟，難免引起質疑。比如李村農致信孫中山，反對外資，認為“美、英兩國不能為我法”。1919年秋，孫中山在覆函中，批評其對《實業計劃》中利用外資的主張“一知半解”，因“不知外資為何物也。”孫中山指出：“中國今日所缺之資本，非金銀也，乃生產之機器也。欲興中國之實業，非致數十萬萬匹馬力之機器不可，然致此機器，非一時所能也。經濟先進之國，以百數十年之心思勞力而始得之；經濟後進之國，以借外資而立致之，遂成富國焉，如美國、英國是也。今日欲謀富國足民，捨外資無他道也。”並謂“若君之一意排外資，真義和團之思想耳。”^⑬

發展實業離不開資本與人才，1919年10月10日，孫中山在上海《民國日報》附刊《星期評論》發表《中國實業如何能發展》，謂：“吾國今日之困難，莫不知為實業不振，商戰失敗。……遂至民窮財盡，舉國枯涸，號為病夫。愛國之士，悚然憂之，莫不以發展實業為挽救之方矣。然實業當如何發展？鮮能探其本源，握其要領者。”孫中山認為，“欲圖中國實業之發展者，所當注重之問題，即資本與人才而已。何為資本？世人多以為金錢即資本也。此實大謬不然。夫資本者，乃助人力以生產之機器也。今日所謂實業者，實機器畢生之事業而已。是故資本即機器，機器即資本，名異而實同也。”解決資本問題的辦法，就是“歡迎外資而已，亦即歡迎機器而已。”

現歐戰已結束，各國所擴張的機器多已投閒置散，“若我歡迎此種製造之利器，以發展中國之實業，正出歐美望外之喜，各國必樂成其事，此資本問題之容易解決者。”解決人才問題的辦法，一是多開學堂，多派留學生，培養實業人才；一是廣羅各國之實業人才為我經營創造。“然資本人才皆有解決之道矣，則尤有重要問題者，即在我有統籌全域之計劃，以應付戰後之良機，利用交戰國之所生資本，熟悉人才，以開發我之宏大實業也。此予於《建國方略》中，特先草就發展實業計劃一門。我有計劃，則我始能用人，而可免為人所利用也。”孫中山對實現其計劃抱有美好的預測：“吾國既具有天然之富源，無量之工人，極大之市場，倘能借此時會，而利用歐美戰後之機器與人才，則數年之後，吾國實業之發達，必能並駕歐美矣。惟所防者，則私人之壟斷，漸變成資本之專制，致生出社會之階級、貧富之不均耳。”^⑤

結語

孫中山為《實業計劃》費了不少心機，該著述在國內外發表、出版後，積極進行宣傳活動，期待引起廣泛的響應。由於時代的局限，結果不盡人意。

外國人士的回應主要來自英文讀者，其中以美國人士居多，熱情度較高，雖然未必都持贊同態度，最終實際作用也不大，但對孫中山有激勵作用，起了正面效應。特別是美國駐北京公使芮恩斯、時任北京政府交通部顧問的美國鐵路專家碧格、雕塑家安得生等，高度讚賞孫中山的提案。英國人士康德黎夫婦是孫中山的至交，為《實業計劃》的出版發行穿針引線，搭橋鋪路，但未見其直接的評價言論。

就國內而言，呼應者主要還是孫中山的親密同志如朱執信、廖仲愷、汪精衛，以及唐繼堯等。雖也有讀者參與具體的討論，但人數很少。

孫中山不僅是一位百折不撓的革命家，也是一位堅定的建設論者，不論西方世界視其為“夢想家”，還是同人謂其“理想太高”“曲高和寡”，絲毫不氣餒。1921年7月8日，孫中山致函廖仲愷，謂：“當革命破壞告成之際，建設發端之始，予乃不禁興高采烈，欲以予生平之抱負，與積年研究之所得，定為《建國計劃》（即是《三民主義》《五權憲法》《國防計劃》《革命方略》等），舉而行之，以求一躍而登中國於富強之地焉。不期當時之黨人以予之理想太高，遂格而不行。至今民國建元，十年於茲，中國猶未富強如列強者，皆是不實行予之救國計劃而已。予近日擬著一書，以為宣傳，使我國全體國民瞭解予之救國計劃也。”不過信中僅開列構思目錄，且“以上各計劃，不過大綱而已，至於詳細計劃，待本書脫稿方可展閱。”^⑥

中國的早期現代化步履維艱，《實業計劃》的際遇就是明證。儘管孫中山當年的建設主張多數停留在設想層面，然而也從另一個角度反映這位先驅的前瞻性和對未來的預測把握，確實超乎同時代的眾人。

①廣東省社會科學院歷史研究所等合編：《孫中山全集》第11卷，北京：中華書局，1986年，第639～640頁。

②③④⑪⑱⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟中山大學歷史系孫中山研究室等合編：《孫中山全集》第5卷，北京：

中華書局，1985年，第103頁；第91頁；第40頁；第6頁；第164頁；第101頁；第35頁；第301頁；第485頁；第586～587頁；第43頁；第50頁；第566頁；第121～122頁；第133～135頁；第570、572頁。

- ⑤《孫中山全集》第5卷，第176頁。據中山大學歷史學系張文苑館員告訴筆者，在整理孫中山文獻資料時，發現書中對這段材料時間的記載不準確，應更早一些。
- ⑥②③黃彥編注：孫中山著作叢書《建國方略》，廣州：廣東人民出版社，2007年，《本書說明》第2～3頁；第312頁。
- ⑦《孫中山先生建國方略之一·發展中國實業第一計劃》，上海：《民國日報》，1919年8月3日。
- ⑧《孫中山全集》第5卷，第89～90頁。武上真理子考察了孫中山《實業計劃》的出臺過程，認為“《建設》雜誌是為《實業計劃》而創刊的”。
- ⑨⑮⑯⑰⑱⑲⑳中山大學歷史系孫中山研究室等合編：《孫中山全集》第6卷，北京：中華書局，1985年，第248頁；第405～406頁；第406～407頁；第408～409頁；第409～410頁；第249頁；第395頁。
- ⑩桑兵主編：《各方致孫中山函電彙編》第2卷，北京：社會科學文獻出版社，2012年，第387頁。
- ⑫《要聞·安得森政治性之旅行》，上海：《民國日報》，1919年2月16日。〈〉
- ⑬張生：《安立德與孫中山關於〈實業計劃〉的通信》。孫中山前曾於1918年11月19日致函芮恩斯，說“美國總統和人民只有通過您才會知道中國的真實情況。您的責任確實重大。”見中國社會科學院近代史研究所中華民國史研究室等合編：《孫中山全集》第4卷，北京：中華書局，1985年，第514頁。
- ⑭《緊要紀事·美公使之鐵路統一談》，天津：《大公報》，1919年3月10日。
- ⑰上海：《建設》，第1卷第2號（1919年8月～1920年1月），第221頁。
- ⑱⑳④⑥上海：《建設》，第1卷第1號（1919年8月～1920年1月），第7～8頁；第22～23頁；第29～30頁。
- ㉑⑳③④武上真理子：《全球史中的孫中山的〈實業計劃〉——中國經濟發展計劃與工程學》。
- ㉒《孫中山全集》第6卷，第410～411頁。按：《建設》第1卷第5號刊載了朱執信譯《世界中都計劃》部分，予以詳細介紹，並讚揚該計劃顯現了“國際主義價值”。
- ㉓《時評一·中國工商業之前途》，上海：《民國日報》，1919年2月25～26日。
- ㉔張生：《安立德與孫中山關於〈實業計劃〉的通信》。
- ㉕④①桑兵主編：《各方致孫中山函電彙編》第4卷，北京：社會科學文獻出版社，2012年，第317頁；第162～163頁。
- ㉖段雲章編著：《孫文與日本史事編年（增訂本）》，廣州：廣東人民出版社，2011年，第623、629頁。
- ㉗筆者檢索過《申報》《大公報》《東方雜誌》等重要報刊，尚未發現社會輿論的有關反響。
- ㉘力子：《永久和平之惟一途徑》，上海：《民國日報》，1919年3月7日。
- ㉙楚儉：《機器借款研究答客問》，上海：《民國日報》，1919年3月9日、13日、14日。
- ㉚上海：《民國日報》，1919年3月11日。
- ㉛尚明軒、余炎光編：《雙清文集》上卷，北京：人民出版社，1985年，第134頁。
- ㉜桑兵主編：《各方致孫中山函電彙編》第9卷，北京：社會科學文獻出版社，2012年，第171頁。合肥：指段祺瑞。
- ㉝朱執信較為關注鐵路問題，早在1906年5月因粵漢鐵路官辦商辦之爭，即在《民報》發表《從社會主義論鐵道國有及中國鐵道之官辦私辦》。廣東省哲學社會科學研究所歷史研究室編：《朱執信集》上集，中華書局1979年，第46～53頁。
- ㉞⑤①上海：《建設》，第2卷第2號（1920年3月），第227～240頁；第371～373頁。
- ㉟上海：《建設》，第2卷第2號，第369～371頁。伯達鐵路是自土耳其君士坦丁堡至伊拉克巴格達，又延長及於巴士拉暨其他支線的總稱。該路牽涉歐洲列強的利益角逐，發生了不可避免的衝突，“而其禍胎則土耳其人字召之也。”“即以伯達鐵路為鑒，足以深徹中國主張因錮天然利源一輩，及欲以其智力巧詐占取中國利源而獨享之之人矣。況此問題之經過，與其將來之趨勢，均與東亞有大關係，而多中國人民所不留意者，則詳述而評論之，非無益也已。”見朱執信：《伯達鐵路之過去及將來》，連載於《建設》第1卷第4號（1919年11月）和第6號（1920年1月）。

作者簡介：張曉輝，暨南大學歷史系教授。廣州 510632

[責任編輯 陳志雄]