

二十世紀之母

民鐘日報贈
出版合作社發行

La Eldona Kooperativo

124 Fong Hsia Road

Shanghai



著
作
者

P.

Y.

發
行
者

出版合作社

印
刷
者

出版合作社

分
售
處

出版合作社

廣州惠愛路

紅灣復大校前

二十世紀之母

一冊定價大洋四角

『折實售銀三角二分』

民國十五年七月初版

這十九世紀世界文化的簡略的
述說，原爲朝生暮死的日報寫的，朋友
們以爲對於需求常識的未常無補，便
居然也算是一本書而出版了。

論一個時代的文化，這短篇固不
止簡略，並且遺漏實多，然而作者特立
這麼一個小範圍，也自有其抉擇的道
理的。

一九一六，四月一日，
P. Y.

目次

導言·····	一
物質文明的進展·····	五
工業革命的因和經濟革命的果·····	四一
進化學說和科學發達·····	七一
十九世紀的文藝·····	一〇七
人道主義的趨勢·····	一三五
二十世紀之新生命·····	一四九

導言

時代的產兒，是思想，是文物，是制度。由一個時代遞嬗過一個時代，是謂轉變；轉變之初，像潮水似的，順流而下，饒你多大力量，不能抗拒的，不能抗拒，所以她的產兒就呱呱墮地——思想，文物，制度……嶄新出現了。

滑稽的非宗教家反駁基督教徒說：你們相信天地萬物都是萬聖萬能的造物主創造的，然則『造物主』又是誰造的呢？宗教徒只好努着張嘴，沒得好說。不錯，思想，文物，制度……是時代的產兒，但是「時代」又從何處產生出來的呢？我們若說不出，豈不恰同宗教家的撒謊麼？

言

導

我們現在不是推究萬物由來，事物原始，不過從人類開明，有文字，有歷史以後，推尋因果，以明人羣進步的程序罷了。那麼，簡直可以答道：產生『時代』的就是『時代』。換句話說，就是這個時代的思想，文物，制度產生又一個時代的思想，文物，制度出來。好比祖生父，父生我，我生子孫，子孫又爲他的子孫做了祖若父。

我們談世界，談歷史，應當自幸做着二十世紀的人，並且爲十五億(?)的二十世紀人慶幸。何以呢？因爲這個時代的文明，在我們的子孫曾元看來，或者是幼稚得可笑，鄙陋得可憐，而在我們的高曾祖考看來，則人類的進步，到了這個世紀，好像將前世紀人的五十步一百步併做一步走的。現在且不管他幼稚得可笑，鄙陋的得可憐，也不管我們的子孫曾元譏誚我們窮措大未曾見過世面，我們只管讚歎誇張這二十世紀的光華燦爛，總之非十九世紀以前的人所得而夢見。但是我們就不要忘掉這個光華燦爛時代的母親啊。

『何物老嫗，生此甯馨兒！』須知產生二十世紀這個十九世紀老嫗，迥非前

此若干的老嫗可比，她已是多麼華貴雍容大雅賢淑的一位好太太，所以才能生出這光華燦爛的佳兒。十九世紀時代，確是多少新文明方才崛起的。二十世紀這佳兒才得二十餘歲，他後此的進步固然無可限量，而二十多年間的事業，多少是他母親傳來的。所以一談到二十世紀的思想，文物，制度……至少也要溯源前一代的。我今作『二十世紀之母』，其實就是談十九世紀的文物罷。

我讀漢尼氏經濟思想史，他說近代思想家的經濟思想，實由亞里斯多德和柏拉圖，中經希臘而傳下來的；中世紀學者的否定態度，否認進化綿延實在不對。我以為豈止經濟思想爲然，凡是社會的文物，皆從有歷史始，遞嬗推演而來的，現在不過只能談談二十世紀的慈母，以上便來不及說了罷。

本書所談的，先立下一個範圍，就是——

物質文明的進展

工業革命的因和經濟革命的果

進化學說和科學的發達

十九世紀的文藝

人道主義的趨勢

二十世紀的新生命。

區區六章數萬言，想盡述十九世紀一代的文物，自然遺漏的不知多少，但也許足以構備一個現代文化的概念罷。

1 物質文明的進展

我向來都存着『心觀』『物觀』的見解；也常常區畫開『精神生活』和『物質生活』；從十餘歲起，便徘徊於唯心與唯物二說之間，神魂終日爲一些死的生的哲學家所顛倒。多久以來，學無所得，近年來竟憑着一雙鈍眼光，一副鈍腦經，夾雜着些鷄零狗碎的智識，便大着胆兒狂妄地說，什麼心，什麼精神，到底離不了有情的血肉，而這百幾十斤的血肉，却不外是炭輕淡養鈣鐵……等等所構成——人離不了物質世界。再從人事中抓尋一下，再敢狂妄地說，什麼精神文明，實在就是物質文明的他一面罷。什麼精神生活，較稀淡的物質生活罷——而且他們

物質取求量實在更大。這是我個人思想由紛歧而統一的經過。說多了便立時惹起糾紛，好在不是本文範圍，姑且說到這里為止，然而所以先談物質文明的用意可見了。

一說十九世紀的文明，再沒有絢爛得過製作上的發明的。後此若干世紀，所以為十九世紀最榮譽的也首先數她的發明。這個時代的文明進展，如道德，如政治，如科學，無一不宏偉，但在人類活動的大範圍中，最高的還是這時代工業的適用和科學的發見，因為他給人類以最大利益所以為最高。

負這時代的最大任務，享這時代的最大榮譽的，當推盎格魯撒遜民族。在地球面上最偉大的事業和進步，先由這個民族擔在肩膀上的。這種工作的開始，原兆自十八世紀，這信託尤其不得不付諸大不列顛人。開宗明義第一章，吾人類永不能忘記的大發明是什麼，可不是蒸汽機麼？這可不是後來無限製作的基礎麼？這可不是蘇格蘭人所發明的麼？吾人至今說起物質文明，必聯想及於蒸汽機。

並必聯想及於蘇格蘭籍的機器工人詹姆士瓦特。

瓦特本來是十八世紀末的人，可是他的生命延到一千八百十九年，史家便將那偉大發明算在十九世紀的賬上。現在所有小學生都知道瓦特做孩子的時候，當他媽在煮茶，瓦特坐於爐旁，目不轉睛的注視突突亂跳的壺蓋，因而悟出蒸汽力之大可用為發動力，汽機發明即本於是。從來親手煮茶或看人煮茶的不知若干億兆京垓人，單那瓦特小兒會弄出蒸汽機這大怪物，說句俗話，這可叫做『福至心靈』罷。但這竟是全人類的福，不是他一人之福哩。他發見蒸汽這東西原不為異，可是能應用牠創開一個新天地，那就難怪博的不朽的榮譽了。他應用蒸汽造成的所謂『父母機器』就是第一有效的蒸汽機，後此重重複複的進步又進步，都以這個為根據。

蒸汽機發明而後，一切的機器便蓬蓬勃勃，大出鋒頭，煤和鐵就做了支配物質世界的大王了。拿英國代表歐洲，拿美國代表美洲，可紀念的發明，已經不可勝

數。如詹姆士哈格列夫的紡績機，如理却愛來的紡紗架子，白喀愛來的自動織機，都是關於棉織的發明，爲人類生活三大需要——衣——解決其一，這都是英國的。合之美國伊利維脫尼氏的軋棉子機，於是紡織業乃大完成。美國還有約翰費慈氏首先致力於汽船的實用，阿利法伊範氏革新磨米機器，他的磨麵粉機，直至他死後半世紀才大見用于世。伊範氏又曾創製汽車，一八〇四年，在費拉特費亞省街上行走，後乃改爲明車汽船，航行于叔其爾河。捷可拍爾金氏同時創造製釘機器，亦爲當時一大發明，在一七九五年已得專利，至一八一〇而始完備。以前釘子用手工造的，每磅價需二角五分金洋，至是價只比原鐵略昂，手工業瞬息間消滅完了。一八一九年，湯姆斯布蘭察氏的旋牀，爲工具發明之有價值的，得此之後，勞力減少數十倍，而工作結果增進數十倍。

這些犖犖大宗的，都在十八紀末期發端，十九紀初期完成，爲發明界的先導。至十九紀初年，在歷史上赫赫有名，以後人類受其大賜的，可算輪船火車爲第一。

了。從古以來，數千年間，交通至快捷的，在陸是馬，在水是帆。至富爾敦和斯替芬純二氏，才把這種交通方法壽終正寢。在一世紀間，竟把人類在陸面水面的能力生了神怪的大變化。

自瓦特的茶壺蓋作怪以後，十八世紀便已不少人試想應用蒸汽力來行船了，此中最有成績算是費慈氏，他的汽艇一七九〇年曾在德拉瓦行駛了幾個月。但是首先能用汽船于商業上的，畢竟是富兒敦氏。但從來發明家享受大名的，往往是剏始于得未曾有，而其所謂剏始，固然已經很多前此無名的屢試屢敗，到他手上，方才完成大功，並且發明一物之後，也必須無限的人給他改良，才能臻于完備。我們現在享受這麼多物質的幸福，還不是一出于發明家之手便已如此的，比方富兒敦的輪船，後世人都知道剏自他手了，但是歷史家知道先時已有費慈的剏作了。富兒敦當日的輪船，初時還是明輪過大，吃水很深，因而走得極慢。還虧後來一度改良，才是十九世紀海上交通的利器。

富兒敦初成功的輪船名叫『克拉孟』一八〇七年九月十一日星期一初次下水，是日引動了上千上萬的，鵠立江干，爭看奇物。好些富氏的朋友，歡呼狂跳，表示他們的歡喜。當時克拉孟號進水後，烟突上纍纍黑烟，能徐徐動，船也慢慢行；兩岸的人，大聲喝采。一陣之後，大衆寂然無聲，因為船的速度已漸漸增加了。愈走愈快，一個鐘頭，已經走了五英里了。群衆至是又狂呼起來，忘形地讚嘆。再一會，輪船停了，大家愕然，以為有什麼不濟事，要宣告失敗了。原來富兒敦知道輪軸過長，吃水過深，與初時預計的速度不對，再行便來不及一小時五英里了，所以停擺截短了再行開駛，這時比才剛又要快得多了。

經這改良之後，克拉孟號整整走了一晝夜，行到克拉孟地方泊岸。次早九時又行，直到午後五時，到達阿爾班尼。回轉來時，到紐約恰可走了三十小時——這才適合一小時五英里之數。

那時候各處河道交通盡是駛船。輪船出現時，河上船夫盡都大大驚異。這些

淺人，以爲簡直是個大怪物，喉間噴煙，有翅撥水，尾間震動河中，靠着風和潮水飛走。有些平臥舟中，待怪物過了才敢起來，更甚的棄舟登陸而逃，任令小舟蕩了去。還是各商業團體，曉得從此交通大便利了，提倡各處河運改用輪船。民衆也漸見其利，交相讚美，各國聞風而來，定製紛紛，富兒敦一時幾于應接不來。

十多年間，還只是河裏航行罷了。第一次輪船渡大洋的，竟還要遲至一八一九年。第一艘橫過大西洋的輪船是夏灣拿號。此船由夏灣拿城出發，故以爲名。渡大西洋至于英倫之利物浦，借着風力潮勢，也整整行了二十八天。後來純以蒸汽發動力行駛而絕不靠風潮的，又遲至一八三三年洛哀爾威廉號始爲第一艘。那是加拿大所造的船。又再兩年，第一艘鐵甲大洋船大不列顛號才出見，橫過大西洋却行了十五天。自此之後，內河外洋，輪船航行，日加發達了。所進步的就是船身之大，速率之增。四十年前，由紐約到枯因斯城航行九日，當時便以爲速度已達極點，那知現在還用不到五日呢。

至于船容積之增大，極至一八九九年之『大洋號』，以為嘆觀止矣。她的身長七百另四尺，載重二萬八千噸，環游世界一週，每小時限行十二海里，可以不必途中添煤。那知道十九世紀末白星郵船公司之鐵達尼號出世，回顧大洋號，又已渺乎小矣。至歐戰時，從美國載兵六萬至歐的英國郵船，則殆為今日以前至大之海船。這船之大小不必說，有一幅她的照片，甲板上放着一部車頭，九輛火車，才占了船之中部，頭尾尚有許多餘地。這船客房一千餘間，有賣物場，有澡堂，有禮拜堂，有戲院，有電影戲場，有跳舞廳，有圖書館，由船而下艙的升降電機，凡四五十檔。中國人說有海市蜃樓是幻的，這船大約可稱海市罷。

史家覘人類文明遞進的程序，常以交通為衡，其始只能殼鄰近往來，還未敢涉水；文化初興，漸能利涉川河，已經有了舟楫；文化進展，海洋交通乃發達，才得西闢新大陸，東繞好望角，以達亞洲，東西兩半球，尚且為鄰屋，自餘各國，無弗可至；却不圖至此交通上還要起大革命，愈使世界璀璨而人事繁榮，那火車的發明和鐵

道的敷設就是了。

海上輪船與而駛船相形大拙，恰如陸上火車出而馬驛便歸淘汰。鐵道在道路上的革命，又恰如蒸氣機在工業上的革命一般。

鐵道建設，原本早在十八世紀時候，但未能叫做鐵道，他是用木砌成，用馬拖車而走；真正用鐵軌鋪路的，始於英倫，在一七六七年便開始敷設，但仍然是行馬車，一千八百年後，才有蒸氣機車行駛其上。誰又當這交通革命大家呢？小學生都盡記得是英國裏一個貧苦不堪的工人叫喬治斯梯芬遜的哪。

他在煤礦廠裏當一個火工，捱了不知多少年，已經升到工程員了，還自苦心孤詣研究機器。一八一四年，他給那礦廠試造了一部兩個圓筒的牽動機。這是把輪子安上鍋爐，用鍊子來帶動輪子的。用這機車拖上八架滿裝煤炭的車，一小時能走四英里路。這本來是很笨的，但在當時比較在應用的已好多了。他自然以為未足，後一年又製造一部，這時曉得用蒸氣管了。但其時還只用來拖貨物，客人還