

第10版

| 彩色插图版 |

# 美国史

AMERICAN HISTORY

美国最受欢迎的历史教科书

(1492~1997)

[美国] 艾伦·布林克利 (Alan Brinkley)/著

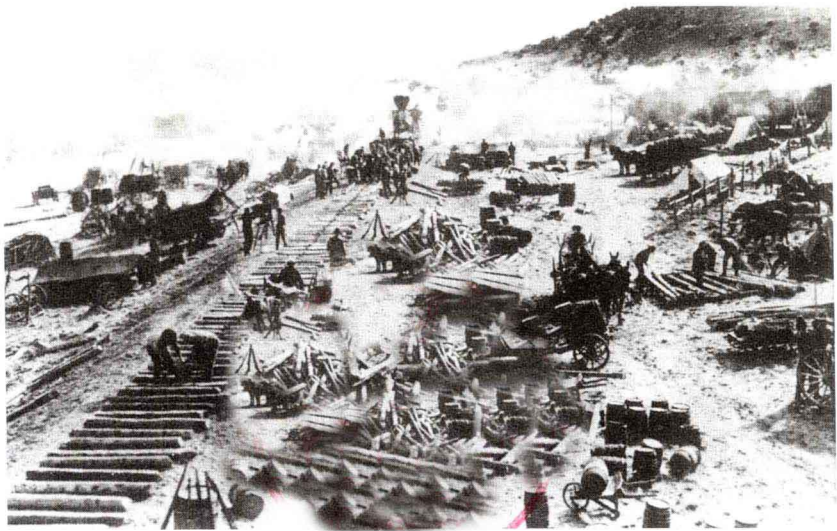
邵旭东/译

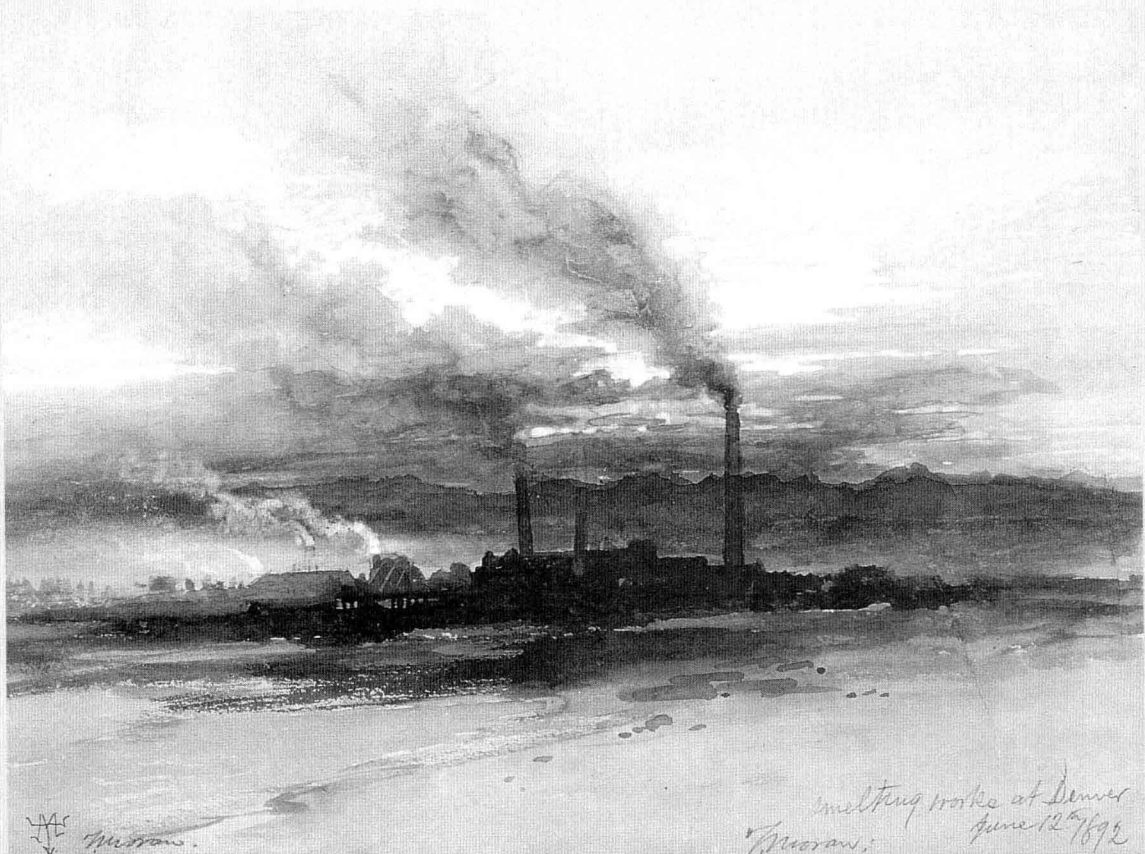
下册

建国只有二百多年，却一跃成为世界强国  
自第二次世界大战以来，一直雄踞世界强国之首  
他们是如何走来，他们的未来又将是怎样  
有着几千年历史的我们应该从中思考些什么，借鉴些什么

海南出版社  
HAINAN PUBLISHING HOUSE

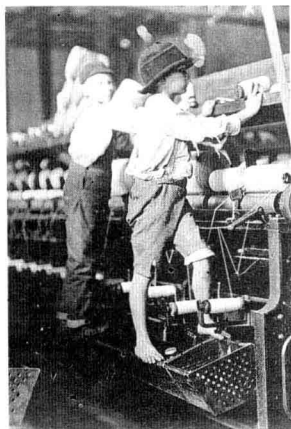
Mc  
Graw  
Hill  
Education





◎ “丹佛冶炼厂”

画家托马斯·莫兰以描绘19世纪西部自然风景和户外原始村落的巨幅布画而著称。然而，这幅1892年的水彩画却描绘了西部生活鲜为人知的另一侧面：迅速崛起的工业制造业的壮观图景。



## 第 17 章 工业强国

19 世纪末 20 世纪初，美国工业经济迅速发展几十年之后，历史学家查尔斯·比尔德和玛丽·比尔德这样写道：“令统计学家非常惊奇的是，商业企业的征服者们居然横扫了整个美洲大陆；在林肯去世后 25 年时间内，美国已在产品数量和产品价值上成为世界上首屈一指的工业制造国。英格兰花了 100 年的时间实现这一目标，而合众国所用的时间只是英格兰的一半。”两位史学家的陈述，表达了当时许多目睹周围变化的美国人欣喜异常的共同感受。

事实上，美国并不像评论家们所说的那样一夜之间变成了工业强国。早在 19 世纪初美国便开始发展制造业经济，工业基础在内战之前就已基本建立。但美国显然正确地看到了 19 世纪最后 30 年比以前任何时期都更加关键。这些年代的最好见证，就是美国国家经济的巨大转折。

经济的迅速发展为人们增加了财富，也改善了许多美国人的生活，只是经济发展的受益面还远不够普及。当工业巨人和越来越多的中产阶级享受着历史上前所未有的繁荣景象之时，广大工人、农民和其他平民却经历着转折的迷惘和痛苦，而这种转折也慢慢将合众国驱使到了严重经济危机和政治危机的边缘。

### 工业增长的源泉

导致美国工业增长的因素很多：充沛的原材料资源，不断壮大的丰富的劳力资源，技术革新的突飞猛进，颇具才智、雄心勃勃、不择手段的企业家，致力于经济发展的联邦政府，以及前景广阔、不断扩展的国内商品市场。

### 新兴技术

新兴技术的迅速涌现，新材料、新工艺的不断发现是 19 世纪末美国工业发展的先决条件。1860 年以前的美国历史上，政府总共只批准了 3600 项专利。但从 1860 年到 1890 年间，这个数字却是 44 万。欧洲的科技发展同样给美国经济发展带来了积极的影响。

一些最重要的科技创新是在通信领域。1866 年，企业家赛勒斯·W. 菲尔德铺设了通往欧洲的海底电报电缆。后来十年中，亚历山大·格雷厄姆·贝尔发明了首台商用电话；到 1890 年代，代表贝尔利益的“美国电话电报公司”在美国城市安装了近 50 万台电话。其他加速商业运作的发明还有打字机（克里斯多弗·L. 肖尔斯，1868 年）、收银机（詹姆斯·里蒂，1879 年）和

计算器（威廉·S.伯勒斯，1891）。

最具革命意义的发明是1870年代以电作为光源和能源。电力照明方面的两位先驱者是查尔斯·F.布鲁士和托马斯·A.爱迪生，前者设计了弧型街灯，后者发明了用作街道和家庭照明的白炽灯（电灯泡）。爱迪生还和其他人一道设计和改进了发电机，建立了大型发电厂为城市提供电力。到世纪之交，街道铁路系统、都市高楼电梯、工厂制造业和越来越多的办公室和家庭用电已变得相当普及。

1850年代，英国人亨利·贝西默和美国人威廉·凯利几乎同时发现了炼铁成钢的工艺。这项工艺运用向熔铁中送气的办法燃去铁中杂质，被称做“贝西默工艺”。内战之后，这项工艺改变了整个金属工业。1868年，新泽西炼铁大师艾布拉姆·C.休伊特从欧洲引进了另一种炼钢方法——平炉炼钢工艺。这些技术可大规模、大批量生产钢材，以用于机车、钢轨和高楼建筑钢筋的制造。

## 新兴工业

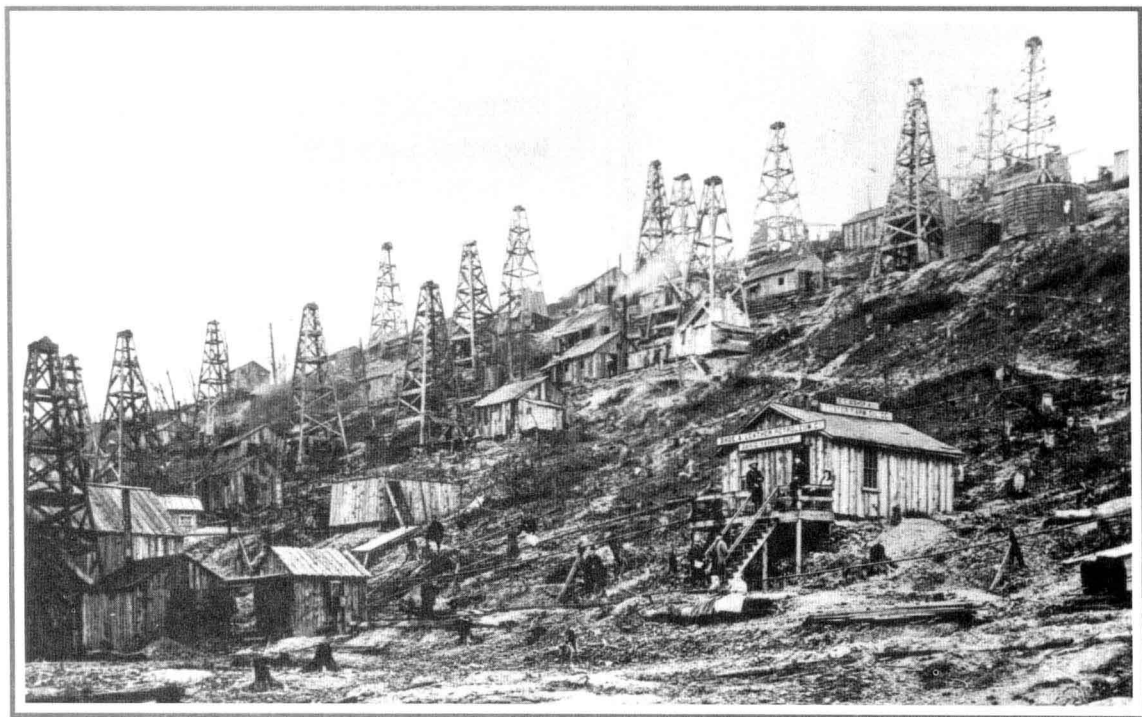
钢铁工业最初在宾夕法尼亚西部和俄亥俄东部兴起，这是一个铁矿和焦炭丰富、生铁工业已发展的地区，匹兹堡迅速成为钢铁工业的中心。但工业发展过于迅速，开发新矿立即成为必须，于是到世纪末，密歇根半岛北部、明尼苏达的梅萨比岭和亚拉巴马州伯明翰周围地区成了重要的矿产中心。新的炼钢基地在靠近铁矿和接近水路的地区诞生，其中最重要的就有克利夫兰、底特律、芝加哥和伯明翰。

19世纪末期原油工业开始发展，主要是为了满足钢铁工业机械润滑的需求（原油作为燃油而发挥其主要优势是后来的事）。宾夕法尼亚西部蕴藏石油已经是人所共知，原油经常漂浮在河水和涌泉的表面。最初人们不知道这是什么东西，也不知道能派什么用场。后来到1850年代，宾夕法尼亚商人乔治·比斯尔带人进行试验，发现这种物质可以做油灯燃料，还可以从中提炼石蜡、

石脑油和润滑油。后来比斯尔便开始筹资开采。1859年，埃德温·L.德雷克——原来比斯尔的雇员——在宾夕法尼亚州泰特斯维尔附近建起了第一座油井。这座油井很快就达到了每月500桶原油的产量。对石油的需求迅速增长，工业家们马上在宾夕法尼亚、俄亥俄和西弗吉尼亚开发了其他的油田。到1870年代，原油已跃居美国出口产品的第四位。

30年后，随着原油的燃料价值日渐明显，市场对原油的需求大幅增长。然而东部的石油储藏量开始枯竭，雄心勃勃的独立探险家们（人称“投机分子”，wildcatters）又在美国其他地区寻找新的油矿，其寻找“黑金”的势头与几十年前加利福尼亚等地寻找真金的势头十分相似。1901年，探险者在得克萨斯发现了斯平德托普油田——这是世界上蕴藏量最大的油田之一，石油业最大的“美孚石油公司”迅速在这里建矿开采。几年以后，人们又在得克萨斯、俄克拉何马其他地区发现油田。这些州成为国内主要原油生产州，时间长达几十年之久。与此同时，加利福尼亚也发现了重要的油田。新油田的出现打破了“美孚公司”的石油垄断，使它无法再像控制宾夕法尼亚和俄亥俄油田那样控制广阔地域的新生油田。

到20世纪初，其他重大发明也不断涌现。1890年代，意大利发明家古列尔莫·马可尼率先研究无线电通信。1903年，莱特兄弟在北卡罗来纳的基蒂霍克飞行第一架飞机。也许最重要的是机动车的研制开发。1870年代，法国、德国和澳大利亚的设计者在铁路引擎成功的启发下，已经开始研制可能单独控制车辆的发动机。他们的“内燃机”（以燃气产生的能量驱动活塞）取得了最初的成果，并以这种新型引擎制造出第一辆机动车。1903年，查尔斯·杜里埃和弗兰克·杜里埃在美国制造出第一辆汽油动力机动车。三年之后，亨利·福特生产出第一批以他的名字命名的汽车。到1910年，汽车工业成为主要经济动力，汽车开始改变美国的整个社会景观。1895年时，美国



◎ 逐油先驱：1865年

美国石油工业发轫于宾夕法尼亚西部，急功近利的人几乎一夜之间就可以架起采油设备。山侧的这座油田曾一天出产600桶原油。如照片所示，山坡从上到下都迅速布满了油井。

的公路上只跑着四辆汽车，到1917年，美国已有近500万辆汽车在奔驰。

## 生产管理科学

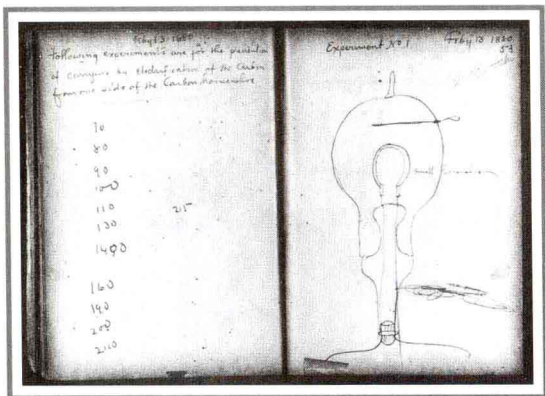
汽车和其他工业发展的关键是生产技术的革新。到20世纪之初，美国许多工业都开始采取“科学管理”的新原则。这些原则通常被称做“泰勒主义”，因著名生产理论家弗雷德里克·温斯洛·泰勒而得名。泰勒理论在他的有生之年一直存有争议，此后同样争议不断。泰勒和他的许多追随者认为，科学管理是使人类劳动符合机器时代需求的一种方法，也是资本家有效控制工厂、使工人缺少独立性的一种手段。

泰勒鼓励雇主细分工种，改革生产程序。这将提高劳动效率，使工人可相互替换，因而使雇主不再单纯依赖某个雇员，而且减少对高技能工人的依赖。泰勒宣称，在技能专家的有效管理下，

工人能够通过使用现代机械以更快的速度从事单项劳动，因而大大提高生产效能。

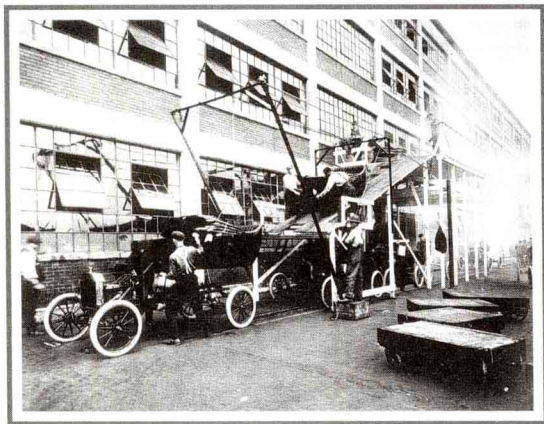
同时，制造商也开始注重工业研究。这主要是受到托马斯·爱迪生在新泽西门洛帕克建立的著名工业实验室的影响，它的巨大成功使数十家企业纷纷于世纪之初建立起了自己的工业实验室。1913年，贝尔电话公司、杜邦公司、通用电器、伊斯曼·柯达公司等五十几家公司每年投资成百上千万美元供自己的工程师和科学家从事科学研究。

工业时代生产技术上的最大变革是大规模生产以及流动组装生产线的诞生——1914年由亨利·福特率先引入他的汽车制造厂。这种革命性生产工序将汽车底盘组装时间从12.5小时缩短到1.5小时。福特在缩短工人工作时间，提高工人小时工资的同时，还能将他的T型车底价从1914年的950美元降低到1929年的290美元。福特



### ◎ 爱迪生的笔记本

托马斯·爱迪生笔记本中抽出的这一页显示出爱迪生在早期白炽灯（电灯泡）实验中留下的草图和笔记。爱迪生不仅是当时最著名的发明家，在20世纪初科技进步成为时代特色的时期，他还是美国社会最受欢迎的伟大英雄。



### ◎ 汽车组装线

密歇根州海兰帕克市“福特汽车公司”的工人正将汽车车身顺斜桥装入下部传送过来的底盘。这是组装线上的最后一道工序。亨利·福特率先发明了这种组装线，到1914年（照片拍摄之时）组装线已普遍运用于其他工业领域。

组装线成为许多其他工业的效仿标准。

## 铁路的延伸

19世纪末期工业发展的重要基础是铁路的延伸，铁路从多方面推动了经济的增长。铁路是全国主要运输方式，工业家靠铁路进入远方市场，

靠铁路获取各种原材料。铁路是全国最大的商业活动，其企业组织新形式为其他工业树立了榜样。铁路也是美国最大的投资者，以其自身建设和设备的巨大支出刺激着整个经济增长。

19世纪后期的每一个十年，铁路铺设总长度都在出现迅速的增长：从1860年的3万英里，到1870年的5.2万英里，到1880年的9.3万英里，到1890年的16.3万英里，到1900年的19.3万英里。铁路建设资金至关重要，分别来自联邦政府、各州政府、地方政府，同样也有海外投资，因为如此巨大的工程仅靠美国私人企业家投资是远远不够的。同样重要的是铁路业出现的巨大整合，使全国大部分铁路集中在了极少数人的控制之下。许多整合一直都由某些个人所垄断。这些企业大亨（科尼利厄斯·范德比尔特、詹姆斯·J. 希尔、科利斯·P. 亨廷顿等）的整合成果（和膨胀）成为国家经济实权集中个人之手的某种象征。但铁路发展给个人大亨带来的实利远不及它对新体制发展所作的贡献：即现代企业集团。

## 企业集团

自殖民时代起，美国便有多种形态的企业形式，但现代企业集团的出现仍是在内战之后，即铁路巨头和其他工业家最终意识到靠个人投资或合伙经营（无论如何富有）都无法承受巨大投资的时候。

1830和1840年代企业法在若干州通过之后，商业组织可以通过销售股票的方式向社会集资；内战之后，各大企业纷纷开始采用这种集资办法。与此同时，美国富人开始将购买股票作为一项有利投资，尽管他们并不参与股票厂家的商业活动。这种做法的诱人之处在于投资者只承担“有限责任”——投资者的风险只限于失去所有投资，并不负责企业可能具有的其他债务。向社会销售股票的做法使企业家可以筹措到大笔资金，以此开发重大投资项目。

宾夕法尼亚铁路和其他一些公司率先采用这种新的企业组织形式，但这种形式迅速超出了铁

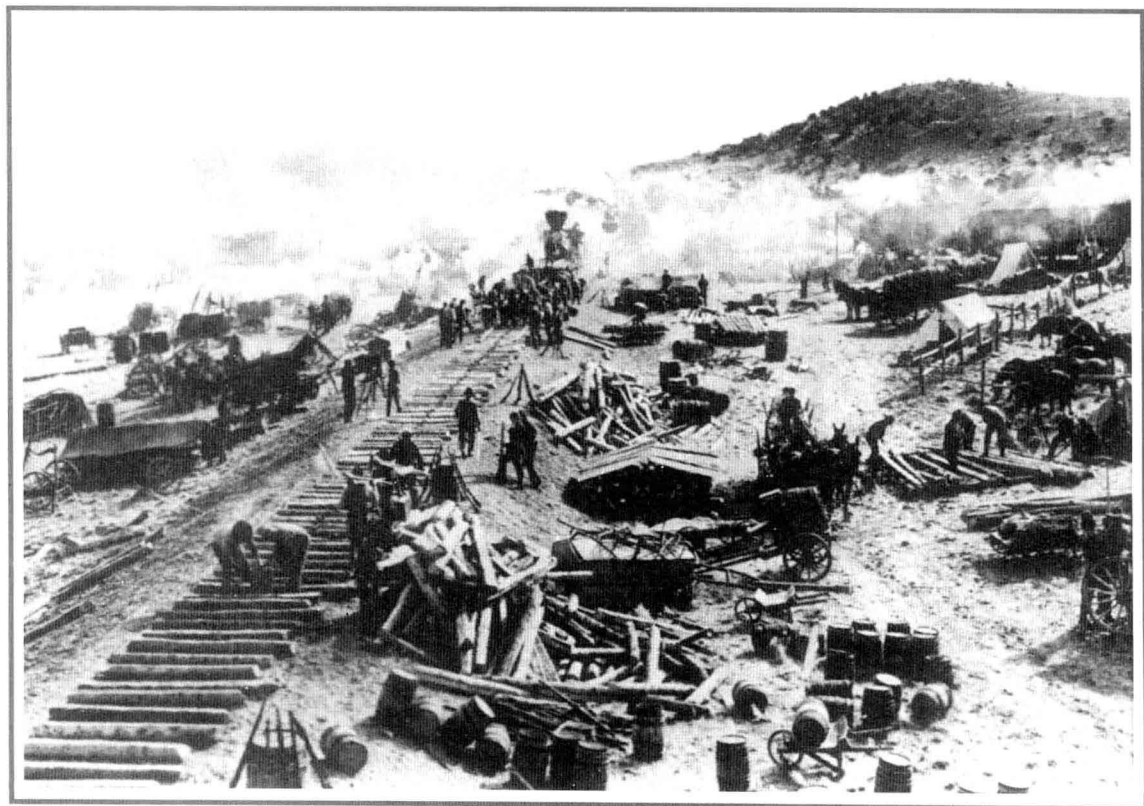
### 火车：魔术棒

美国人修建铁路的故事是美国史上最为人熟知的内容。在同时代人看来，火车是那个时代的一个伟大象征，是一根改变了美国城市乡村的“魔术棒”。大多数人将火车看做美国社会进步的主要标志。作家卡罗琳·柯克兰的描写非常典型，她将火车描述成“不可阻挡的文明战车，随着镰刀般的轮轴急速旋转，割除了无知和偏见”，将“过去的阴影……驱逐到阴暗的森林”。然而，在这些被驱逐的“阴影”当中，也包含着美国生态环境中一些最常见的基本特征。

铁路的根本成就，是通过提高空间移动速度减少空间代价。1830年代，从纽约到芝加哥走大

湖和运河要花三周时间，而1850年代走铁路只需要不到两天。一群马拉着粮车一天走十几英里，火车运输同样的粮食，但一天可以走几百英里。铁路解放了美国乡村经济，避免了被迫的冬闲。冰雪封锁道路和运河的时候，火车却不受寒冬影响将货物运往各地市场。因此整个社会经济因铁路的出现而提高了水平。

这就是为什么铁路会成为进步象征的原因。火车所到之处，都会给那里城镇和农村带来新的机遇。随铁路线移居中西部大草原的移民也越来越多，这些新移民开荒种地，破坏了高草牧场，其严重程度导致到世纪末时这里的草原几乎不复存在。密歇根、威斯康星和明尼苏达北部的白松森林也面临同样命运。松树锯成木材后沿密歇根湖或密西西比河南运，再由铁路运送给草原农户，供他们建房子、修栅栏。1900年，中西部北部的



◎ 早期铁路建筑队

对许多19世纪的美国人来说，铁路测量员和铁路建筑队的出现似乎预示着新时代的到来。火车象征着进步，它的出现带来了农村、工厂和城镇的突飞猛进。



松林几乎被砍伐一空，木材公司都搬到其他地方经营。

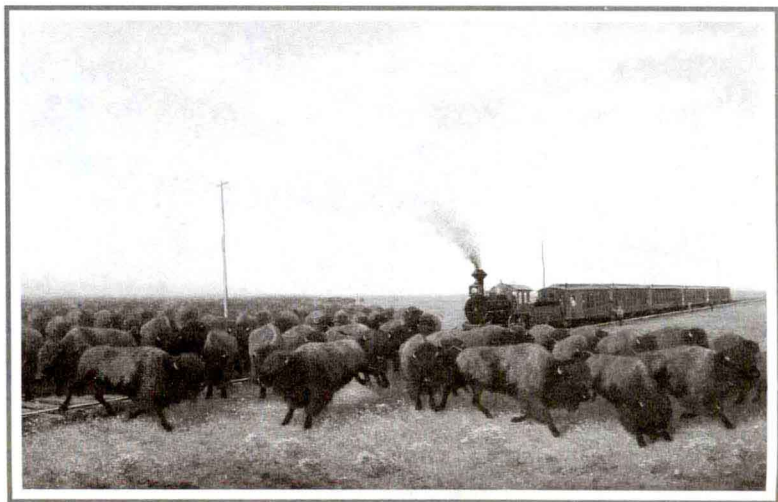
在远西地区，同样的命运也降临到世代作为大平原印第安人生活主体的野牛（或水牛）身上。随着联合太平洋铁路公司抵达大平原北部、堪萨斯太平洋铁路公司到达大平原南部，野牛的屠宰量几乎高得令人难以置信。单独一伙人狩猎求皮，一天内可以打死成百上千头野牛。游客坐在火车上从窗口向外射击，根本不会停下来来察看究竟杀死了多少猎物。铁路延伸到这里五年时间内，仅大平原南部死亡的野牛就达400万头。到1883年，最后一批牛群也终于消失。一个数以几千万计的物种在不到1/4世纪的时间内竟濒临灭绝——大平原印第安人经济的生态基础也随之消失。

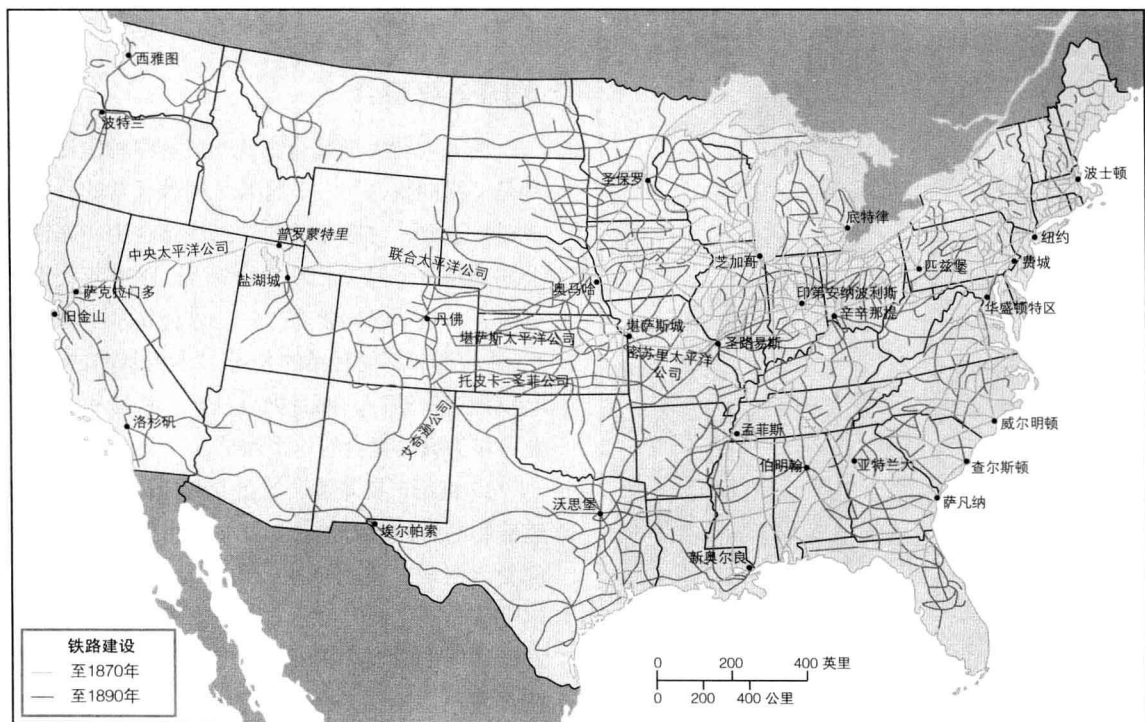
铁路同样带来了替代野牛的家畜。漫长的旅途将长角牛从得克萨斯带到堪萨斯的家畜市场，唯一的原因就是要送到铁路线上而向市场运送货物。到19世纪末期，高原地区原有的矮草牧场被用来饲养家畜，因为原生野牛已近灭绝。艾奥瓦和伊利诺伊的高草牧场如今已变成玉米田，收获的玉米供给养殖场养育西部家畜，养肥后销往市场。无论牲畜在得克萨斯，还是在蒙大拿，或是在伊利诺伊饲养，最后都要汇总到芝加哥“联合屠宰场”，在那里宰杀装运后销往东部，最后成为人们的菜肴。如果没有铁路，这一切都会是另外一种样子。

到世纪末，铁路已将整个大陆联成一个巨大的国家市场。美国人不管住在哪里，不管什么时候，都要依赖铁路满足基本需求。明尼苏达的面粉、得克萨斯的牛肉、华盛顿的木材，都通过这匹铁马送达最后消费者。这些优势的获得，都是以最大限度地改变生态环境为代价的，但千里以外的消费者很少知道这些情况，也从未目睹过逝去的自然景观。即使

他们能够看到自己的生活与被宰的牛群、消逝的牧场、毁灭的森林和驱散的部落之间的联系，也一定会和卡罗琳·柯克兰一样，将消失的一切看做是文明发展的必然代价。

铁路究竟如何彻底改变了合众国的自然环境，人们还可以从另一个更为深刻的变化中找到一些答案。1880年代以前，美国的每个社区都用他们自己的“当地”时间，人们按天文规则设定时钟：即烈日中天为正午时分。但芝加哥是正午的时候，圣路易斯是上午11:50，奥马哈是上午11:27，底特律是下午12:18，中间各地还有更细微的时差。对铁路公司来说，要搞清楚上千个时间简直是一场噩梦，因为列车于某个当地时间从起点站出发，到达终点时完全是另外一个当地时间。如此时刻规划的混乱甚至会导致火车相撞事件。1883年11月18日，主要铁路公司将美洲大陆划分为四个统一时区，宣布不再顾及任何当地时间。自此，为了铁路运行的目的，住在各时区的人均使用同一时间。尽管美国政府直到1918年才最后批准这一变更，但大多数地区都很快接受了铁路“标准”时间。火车这根魔术棒不仅改变了北美洲的自然环境，而且还改变了时间本身。





◎ 1870 ~ 1890 年美国铁路

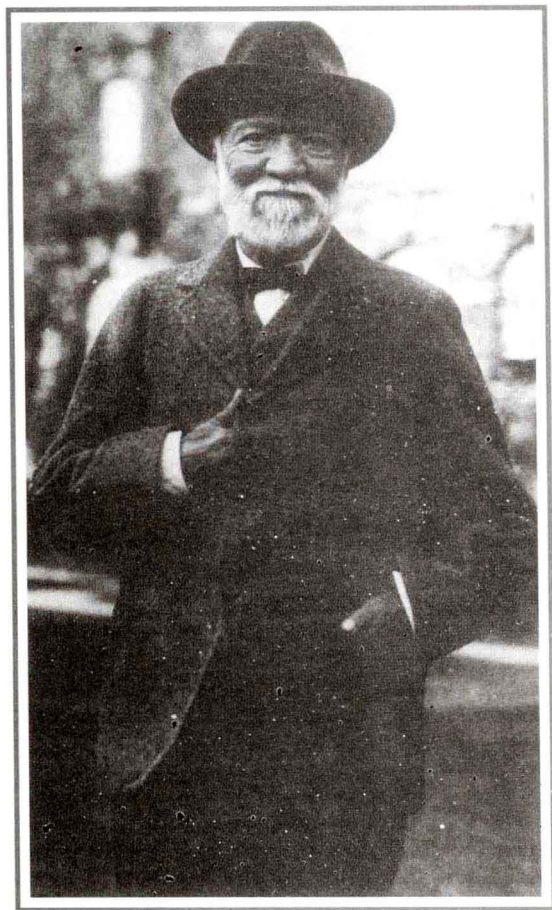
铁路的延伸是美国工业发展的主要动力。19世纪最后30年中，铁路干线建设总量迅速增长，如示意图所示。联邦政府、各州政府、地方政府，连同海外投资，都在铁路建设投资中起到了至关重要的作用。同样重要的是铁路业出现的巨大整合，将全国大部分铁路集中在极少数人——科尼利厄斯·范德比尔特、詹姆斯·J. 希尔、科利斯·P. 亨廷顿等人的控制之下。这些人发明了一种新的商业组织形式——企业集团——使他们能够筹集足够的资金支持商业发展。

路工业。钢铁工业有一个令人瞩目的重要人物就是安德鲁·卡内基，他是苏格兰移民，从小生意开始奋斗，1873年在匹兹堡创建了自己的钢铁厂，不久便在钢铁工业中占据了主导地位。他的成功办法与其他工业巨头的的方法十分类似：降低成本、削减价格、与铁路公司签约、兼无法打败的竞争对手。在副手亨利·克莱·弗里克协助下，他开发了若干处煤矿，将明尼苏达梅萨比铁矿带部分出租，在大湖上成立运矿船队，并收购了若干家铁路公司。最后，卡内基控制了钢铁制造从采矿到市场的全过程。他的企业投资不仅来自个人赢利，而且靠出售股票。后来在1901年，他将自己的企业以4.5亿美元卖给银行家J. 皮尔庞特·摩根，后者又将卡内基的企业与其他企业合

并，创造了规模巨大的“合众国钢铁公司”——一个拥有14亿美元的巨大企业，控制着全国2/3的钢铁生产。

其他工业领域也同样得到了发展。古斯塔夫斯·斯威夫特主要靠内战期间向军队销售产品的机会，将芝加哥一个小型肉类加工厂发展成巨大的全国企业。艾萨克·辛格1851年申请缝纫机专利，创建了I.M. 辛格公司——最早的现代制造业公司之一。

许多企业组织采用了新的管理办法。全国性大型企业与过去规模有限的地方性企业不同，要求有更加完善、更加系统的管理结构。于是企业领导采取了一系列主要依靠责任分工的管理技巧（可视做现代工商管理的起源），主要依赖精心设



◎ 安德鲁·卡内基

卡内基是19世纪后期真正“从布衣到富豪”的少数伟大工业家之一。卡内基生于苏格兰，1848年14岁时到美国，很快当上了匹兹堡一家电报公司的电报投递员。他学会了记录电报信息的技术（成为全国最先能够凭声音记录信息的人之一），引起宾夕法尼亚一位铁路官员的注意，于是在不到20岁的时候，便开始向工业领域的最高境界攀登。内战之后，他将注意力转移到钢铁工业发展之上，1873年投入自己的全部资产兴建了美国第一家钢铁厂。20年之后，他已是当时全世界最富有的人之一。1901年，他突然决定放弃经营工商，在有生之年做一名慈善家。到1919年去世时他共捐赠出约3.5亿美元。

计的控制体系、现代成本会计，以及（最重要的）新兴商业管理层（构成工人和老板之间指挥层的“中层经理”）来实现管理。这些新的管理技术从铁路企业开始，迅速传播到几乎所有大型工业企业的每个角落。高效商业管理技术的出现也带来

了现代企业的另一个主要特色：企业整合。

## 美国企业整合

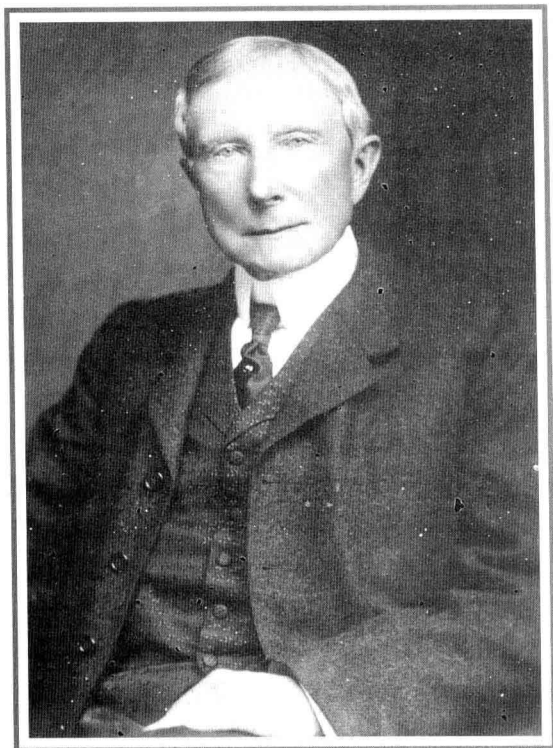
商人创建大型整合企业一般有两种做法：一种是“横向整合”——将若干同种经营的公司组成单一企业，许多不同的铁路线整合为一家铁路公司就是一个例子；另一种做法，1890年代也十分流行，是“纵向整合”——以公司基本功能为主，兼收所有不同种类的公司。“卡内基钢铁公司”不仅拥有钢铁厂，而且拥有铁矿、铁路和其他企业可作为纵向整合的一个例子。

19世纪末期最著名的企业帝国是约翰·D. 洛克菲勒的“标准石油公司”——由横向整合和纵向整合组成的大型企业公司。内战结束后不久，洛克菲勒在克利夫兰建立了一家炼油厂，并立即开始清除所有竞争对手。他联合其他资本富商，按部就班地购买其他竞争油厂。他于1870年成立“俄亥俄标准石油公司”；几年内兼并了克利夫兰25家炼油厂中的20家，并在匹兹堡、费城、纽约和巴尔的摩收购了其他厂家。

至此，洛克菲勒还只是横向扩展，但不久便开始纵向整合。他开办了自己的油桶厂、终端油库和石油管道厂。标准石油公司拥有自己的货运车厢并发展了自己的行销公司。到1880年代，洛克菲勒在石油工业占绝对统治地位，成为全国范围内工业垄断的一个主导象征。他的手中控制着美国90%的精制油。

洛克菲勒和其他实业家坚信，现代经济面临的非议是它“扼杀竞争”，而企业整合就是对付这些非议的一种办法。大多数商人都宣称信仰自由企业和市场竞争，但事实上又惧怕过多的竞争厂家存在，认为过多的竞争会导致动荡、伤害全局。许多资本家相信（但并未直言），一个成功企业的标志就是它能够消除或兼并竞争者。

随着整合运动不断发展，新的整合方式也应运而生。铁路工业开始进行所谓的协议联营——各公司为平衡竞争和瓜分市场而达成非正式协议（日后将成为所谓的“卡特尔”或垄断集团）。但



◎ 约翰·D. 洛克菲勒

洛克菲勒的标准石油公司大约是美国19世纪后期最大、最有实力的垄断集团，洛克菲勒本人也成为当时全国最为富有和最具争议的人物之一。

这种同业联营效果并不理想，只要某个工业领域有几个公司不愿联营（几乎毫无例外），整个联营就无法进行。

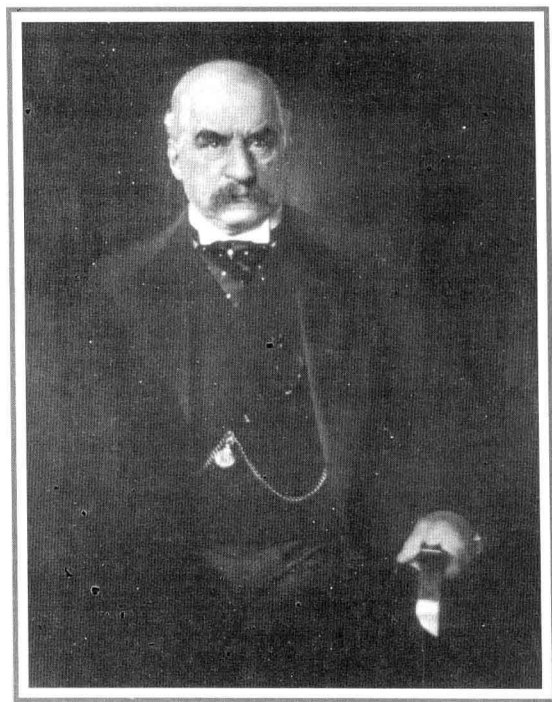
## 联合企业与控股公司

合伙经营的失败产生出新的整合手段，即不注重企业股份而注重集权控制。起初，最成功的手段之一就是创建“联合企业”（trust，即托拉斯）——1880年代初由标准石油公司首创，由J.P. 摩根最后完善。随着时间的推移，trust这个词就成了大型经济联合体的代称，事实上它是一种特殊的企业组织形式：根据信托（trust）协议，不同企业的股东将他们的股票转交给少数人组成的托管人（trustees），以换取托拉斯（trust）本身的股份。托拉斯的证券持有者通常无权控制托管

人决策，只从联合企业的利润中分成。而对托管人来说，他们可能只拥有联合体的几个公司，但却能有效控制整个托拉斯。

1889年，新泽西州更改州法，允许一个公司完全买断其他公司，于是又出现了第三种企业整合形式。其他州迅速效法。有了这种形式，便无须建立托拉斯，该法事实上已允许公司合并。比如说，洛克菲勒在此之后迅速将标准石油公司迁移到新泽西，在那里成立“控股公司”——就是一个可以买断所有标准石油托拉斯公司股份的中央企业，以便直接并合法拥有托拉斯之内所有企业。

19世纪结束之际，由于企业整合的结果，美国1%的企业可以控制33%以上的产品生产。美国出现了一种经济组织结构，最终将巨大经济实



◎ J. 皮尔庞特·摩根

大摄影家阿尔弗雷德·斯泰肯1903年拍摄的这幅著名肖像表现出J.P. 摩根——美国最有权势的金融家——某种咄咄逼人的气势。这张照片有时被称做“匕首肖像”，因为摩根的左手好像握着一把匕首，其实闪光物是他坐椅的扶手。

力集中到几个人——如纽约大金融家 J.P. 摩根、工业泰斗洛克菲勒（本身也控制主要银行）等人手中。

经济实力无情地集中于少数人之手，这本身就是推动工业发展的唯一途径或最佳途径？这成为 19 世纪后期以来人们争论的主要问题。但显而易见的是，这个时代的工业巨头（无论其他行为如何）的确有效推动了经济的大规模发展。他们统一了操作程序、削减了成本费用、建立了庞大的工业基础设施、刺激了新的市场、为大批新兴非技术工人创造了就业机会、打开了大规模工业生产的途径。同时，他们也引发了当时某些领域的巨大争议。

## 资本主义及其指责

大型企业的出现并非不曾遭到各方指责。工人和农民视新兴企业势力的出现为一种威胁，动摇着财富和权利普遍分配的共和观念。中产阶级将矛头指向新兴工业巨头可能在自身企业、地方、各州及国家政治层次导致的腐败。不断增长的指责迫使工业领袖们起身捍卫新兴的企业经济，说服公众（和他们自己）这种经济形式符合美国历来作为自我形象中心的机遇平等的工业化理想。

### “个人奋斗的英雄”

现代资本主义理念完全基于旧的工业主义意识形态。新兴工业经济的捍卫者认为，新经济并未减少人们的进取机会，而是使这种机会进一步扩大，并给每个人都提供了事业成功和发财致富的机遇。

这一论断当中包含着部分真理，但成分不多。内战之前美国几乎没有百万富翁，但 1892 年百万富翁的数目达到 4000 个。有些人是靠（几乎所有百万富翁都声称）“个人奋斗”起家：安德鲁·卡内基曾在匹兹堡的一家棉纺厂做圈纱工、约翰·D. 洛克菲勒曾是克利夫兰证券公司的职员、

E.H. 哈里曼（铁路大亨）曾在经纪人办公室打杂，但大多数新经济巨人在事业开始之时已经处在富裕的特权阶层。

他们的成功和出类拔萃，也并非像他们所说的那样单纯靠艰苦奋斗和聪明才智。他们的成功同样也是残酷、自大、（时而）猖狂腐败的结果。铁路巨头科尼利厄斯·范德比尔特富于挑战性的问题代表了许多商业巨头的根本态度：“难道我就不能靠自己为所欲为吗？”他的儿子威廉常挂在口头的活也是一样：“别管别人怎么想。”有一次，老范德比尔特的律师警告他某些行为非法，他却咆哮道：“我管那些法律干什么？我的权力不就是法吗？”工业资本家对政客、政党和政府官员都提供大量捐款，以换取政治上的保护和支特，而通常情况下，政治家们总不会令他们失望。愤世嫉俗的人指出，标准石油公司对俄亥俄议会采取了一切手段，只剩将它重新精炼。据报道，宾夕法尼亚议会的一位议员曾说过：“主席先生，我提议现在休会，除非宾夕法尼亚铁路公司愿意给我们更多的利益。”在声名狼藉的 1868 年“伊利争端”（科尼利厄斯·范德比尔特与杰伊·古尔德和吉姆·菲斯克围绕伊利铁路控制权的争战）中，冲突双方都慷慨贿赂纽约州议员，希望州立机构站到自己一边。争端期间每个议员的市场价高达 1.5 万美元。一个精明的议员从范德比尔特手中收取了 7.5 万美元，又从古尔德那里收取了 10 万美元。政治家们在类似腐败中并非天真的受害者，许多人公开要价，有的甚至对商家进行勒索。

但 19 世纪末期的一般实业家并非都是洛克菲勒或范德比尔特，而是动荡经济中承担投资风险的一般企业家。在每个成功的百万富翁背后，都有数十个事业未竟的失败商人。某些工业在单一企业或少数大公司垄断控制之下，但多数工业仍处于零散状态，无数小公司在动荡、竞争的环境中力争生存之地。美国工商业历史上的确记载着从布衣到富豪的真实故事，但也充满了从富豪返回布衣的人生经历。



◎ “现代（铁）路巨人”

科尼利厄斯·范德比尔特，绰号“商船队长”，在1880年代以整合方式将若干大铁路公司收归私有，成为美国最富有的资本家之一。他的名字不仅成为巨富的代名词，而且（在许多美国人眼中）代表着巨大的企业实力——正如这幅漫画所示，他双腿跨越在铁路帝国之上，随心所欲地支配各个领域。

## 强者生存

许多企业大亨都喜欢说，他们的财富和势力是依靠艰苦奋斗、坚信理想和勤俭节约而得来的（这也是美国新教的传统美德）。他们认为，成功者是“功有应得”。约翰·D.洛克菲勒就说，“上帝给了我钱”，说明财富是对应得者的一种奖赏。失败者是“过有应得”，是对懒惰、愚蠢和粗心的一种报偿。一位著名的新教牧师这样说：“让我们记住，美国没有哪个穷人不是因自身弱点而导致贫困的。”

这种观点成为19世纪末期流行的社会学

说——社会达尔文主义——的理论基础，即将查尔斯·达尔文的进化论和物种自然选择说运用于人类社会。这种理论认为，与自然界强者生存的道理一样，人类社会中也只有最强健的个体才能在商业竞争中生存致富。

英国哲学家赫伯特·斯宾塞是这一理论最初的和最重要的支持者，他指出，弱者的淘汰和强者的成功对社会发展大有好处。他的著作在1870、1880年代的美国十分畅销，在美国知识界有大批崇拜者，其中之一便是耶鲁大学的威廉·格雷厄姆·萨姆纳。萨姆纳在他的演讲、文章，及1906年专著《社会传统》中鼓吹的都是类似的思想。他并非完全支持斯宾塞的观点，但有一点却和斯宾塞完全相同：人必须拥有绝对的去奋斗、去竞争，或成功、或失败。

许多工业资本家用斯宾塞和萨姆纳的理论论证个人势力的合理性。“大型企业的发展只不过是强者生存，”洛克菲勒宣称，“这在商业领域并不是一件坏事，它是自然法则和上帝法则的必然结果。”卡内基（美国工业资本家当中社会达尔文主义的主要代言人）后来回忆他最初阅读斯宾塞的反应时这样说：“我记得当时心中充满阳光，一切豁然开朗。”

社会达尔文主义之所以引起商人关注，是因为它肯定了他们取得的成就和他们的优良品质，也因为它将商人的行为纳入到了美国个人自由和工业化的传统理想之中，而更重要的，是因为它证明了他们商业手段的合法性。社会达尔文主义者坚信，工人通过成立工会要求增加工资的企图、政府通过立法规范商业活动的努力，都必将以失败告终，因为经济生活受自然法则——竞争法则所左右。而且，社会达尔文主义恰好与另一条有关商业活动和商业支配一切的“法则”不谋而合：即亚当·斯密等古典经济学家所发现的供需法则。他们论证说，经济体系是一台构造精密的大型机器，靠自然规律和市场动力的“无形之手”自行运转，其中最重要的规律就是供需法则，它决定着所有与之相关的经济价值——价格、工资、租

金、利率。供需法则之所以有效，是因为人类基本上属于经济动物，懂得追求自身利益；同时，也因为人们生活在一个只有靠竞争而运作的自由市场之中。

但社会达尔文主义和古典经济学家的思想与当时企业经济的现实关系不大。在商人们宣扬竞争机制的好处和自由市场优势的同时，却在千方百计地保护自己、排除竞争，以大规模兼并替代市场运作的自然法则。洛克菲勒的大型标准石油垄断公司就是企业逃脱竞争的鲜明例证。更多的商人和企业也在作同样的尝试，只是规模较小。事实上商人们最为惧怕并极力设法排除的，是斯宾塞和萨姆纳所称赞并称做健康发展之源的那种你死我活的竞争之战。

## 财富福音

一些商人试图缓和一下社会达尔文主义哲学的强硬口气，提出一种更温和的，但基本上同样是捍卫自己的思想：“财富福音”。这种思想认为，拥有巨大财富的人不仅拥有无上权势，而且也应承担巨大责任——他们有责任运用自己的财富推动社会进步。安德鲁·卡内基在他1901年的《财富福音》一书中进一步阐述了这一思想，指出富人应该把除了自己需求之外的所有收入都看做“信托基金”而用于社会福利事业。他说，有钱人“只不过是其贫穷同胞的托管人”。许多大实业家都将很大一笔财富贡献给社会慈善事业，卡内基只是这些人中的一个。这些资金主要用于图书馆、学校和那些他认为能够帮穷人自助的机构。

个人财富来自于社会关爱的观念也与另一种流行观点结合在了一起，这就是巨大财富应作为大众的共同资产。浸信教牧师拉塞尔·H. 康韦尔是这一观念的著名的宣传者，他在1889～1890年间用他的一份讲稿《金刚石的田野》做了六千多场演讲。康韦尔讲述了一系列自称真实的故事，说这些人如何在自家后院发现了机遇而最终致富。其中一个故事说，一个普通农民在自家田地里耕作，居然发现一个庞大的金刚石矿。“我告

诉你们，”他对痴迷的听众这样说，“你们也有一块金刚石的田野就在自己的脚下……坐在这里的每一位男女都有机会发财致富……我要说，你必须致富，致富是你的责任。”康韦尔（不够准确地）宣称，国内大多数百万富翁都是从经济阶梯最下层起步，最终达到了成功的顶点，每一个勤奋的个人都有机会实现同样的梦想。

霍拉肖·阿尔杰是一个宣讲成功故事最著名的小说家。他最初是马萨诸塞一个小镇上的牧师，后因性丑闻被迫放弃牧师职业。他搬到纽约，在那里创作了许多著名小说，如《安迪·格兰特的勇敢行为》《衣衫褴褛的狄克》《擦鞋孩子汤姆》《沉下去或游出来》。他的小说共计一百多种，总销售量达两亿多册。他的小说名称各异，但故事和主旨基本相同：一个小镇出身的穷孩子到大城市寻找财富，经过不懈的努力、艰苦的劳作和偶尔的运气，最终成为富人。在当时和随后的年代里，阿尔杰的名字成为致富的代名词，代表着任何人都能艰苦奋斗、发家致富的感人神话。阿尔杰本人通过创作变得十分富有，他的作品在当时最为畅销，他自己也成为美国文化生活中的一位民俗英雄。他的崇拜者们很少知道他是个同性恋者，他像当时的许多同性恋者一样将个人隐私完全掩藏起来，唯恐这些会影响到他的名声和事业。

## 其他社会理想

与赞美竞争、肯定致富和承认现存秩序同时并存的还有其他一些哲学思想，它们对企业精神提出挑战，有时直接攻击资本主义制度本身。

社会学家莱斯特·弗兰克·沃德的著作提出了一种新的哲学思想。沃德是一个达尔文主义者，但他不同意将达尔文法则运用于人类社会。他在《动态社会学》（1883年）和其他著作中指出，人类文明不受自然选择的支配，而是依靠人类智力，人类智力能够按理想改变社会。与萨姆纳提出的国家干预改变社会环境是无济于事的观点不同，沃德主张政府积极参与规划是社会发展的最佳选

### 霍拉肖·阿尔杰的小说

一个小男孩，可能是个孤儿，在城市凄凉的街道上冒着风险卖报或卖火柴。一天，他的努力和倔犟引起一个富人的注意，便给了他一个奋斗的机会。这个男孩通过勤奋实干、讨人喜欢和不断进取，终于有了出头之日，成为一个事业成功的男人。

简单说来，这就是霍拉肖·阿尔杰四十年来用一本本小说（共一百多本）向他的广大读者讲述的故事。据粗略估算，在他的有生之年，美国读者大约购买了10亿多册他的小说作品。1899年去世之后，他的小说（和其他作品）仍然畅销不止。即使在今天，他的小说本身可能已经被人们忘记，但霍拉肖·阿尔杰这个名字仍代表着依靠（用阿尔杰的话说）“勇敢和运气”进行个人奋斗的那种理想。

阿尔杰1832年生于一个新英格兰的中产阶级家庭，上过哈佛大学，做过一段一神教的牧师。他本人从未经历过自己小说中描写的那种艰苦生活。1850年代中期，他开始写小说、写书，而从此写作便成了他的毕生事业。他最著名的小说是《衣衫褴褛的狄克》（*Ragged*

#### ◎ 报童的故事

阿尔杰的小说在他1899年去世后比他活着的时候更为畅销。这部重印小说是他许多部“从平民到富豪”的小说之一，讲述一个纽约报童成功发迹的故事。背景上的高楼是伍尔沃思大厦，建于1913年，是20世纪初美国最早建成、最为闻名的摩天大楼之一。

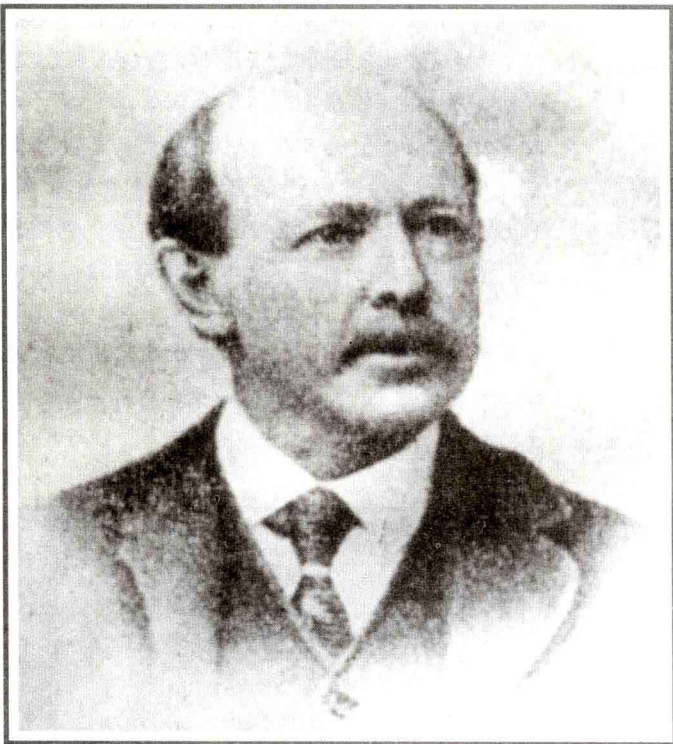
*Dick*），出版于1868年；但其他的作品也同样重要：包括《擦鞋孩子汤姆》《沉下去或游出来》《救济院的杰德》《提琴手菲尔》和《安迪·格兰特的勇敢行为》。他大多数作品的对象是青少年读者，几乎所有主题都是青少年“从布衣到富豪”的寓言故事。他创作的目的，如他所说，有两个方面：他希望“树立一些教人奋进的榜样，说明努力、抱负和诚实可以获得成功，以此对（我的）读者阶层产生一定的影响”。他还希望向大批中产阶级读者展示“城市中孤独无靠的流浪儿的生活经历”。





## ◎ 霍拉肖·阿尔杰

这幅摄影肖像拍摄的是晚年的阿尔杰，当时他已经是一位著名作家，但对大多数普通人来说，他更是一种标志，象征着美国的机遇与成功。



但阿尔杰的创作初衷也许和他作品的成功毫无关系。19世纪末20世纪初美国大多数读者之所以喜欢阿尔杰，是因为他的作品让他们相信一个最值得珍重的国家性的神话：只要有志有努力，人人都可能成功；人人都可能成为“个人奋斗的英雄”。这种信念在19世纪末期大规模工业化兴起的时代，在人们觉得越来越难以控制自己命运的时期，更显示出无比珍贵的重要价值。

阿尔杰特别强调他主人公身上的道德素质，他们的成功来自于美好的个性品德。但多数读者忽略了人物所传达的道德信息，而专注于他们一

夜之间的出人头地。作者死后，他的出版商为满足读者的这种渴望，从阿尔杰作品中删除了许多主人公善德善行的描写，而单纯强调他们出人头地的巨大成功。

阿尔杰本人对他所描写的新工业秩序怀有一种复杂的情感。他的作品本来不仅想表现新时代赋予的进取机遇，而且想表现现代社会的残酷现实。这就是为什么几乎在所有作品中，主人公的成功除了个人美德和艰苦奋斗之外，还要依靠偶然的运气。至少对阿尔杰来说，

现代社会的成功不能仅仅靠刻苦勤奋，而且还要依靠某种神运。但随着时间的推移，阿尔杰的崇拜者忽视了他对工业资本主义的担忧，而只将他的作品看做是对自由资本主义的赞美和对个人财富积累的肯定。

有一件事可以证明阿尔杰这个名字如何转化为个人奋斗的象征，这就是1947年美国教育协会设立的“霍拉肖·阿尔杰奖”，以鼓励“美国传统文化中靠个人奋斗获得成功并仍然在世的杰出人物”。历来的获奖者当中有德怀特·D. 艾森豪威尔总统，罗纳德·里根总统，福音传教士比利·格雷厄姆和最高法院大法官克拉伦斯·托马斯。