



近期,位于美国东部的康涅狄格州历史学会(Connecticut Historical Society)正在举办一场特别的展览:Journeys, Boys of The Chinese Educational Mission(“旅途:晚清留美教育使团中的青少年”)。展览时间从今年9月29日持续到2023年7月30日。

展览的题图设计为一张车票,车票左侧是一幅版画的局部。画面中的先生梳着长髯、戴着眼镜,坐在书桌后面,正对着两位带有抗拒态度的少年训话。

这究竟是个什么样的展览?为什么要举办这样一个展览?

原来早在1872年,一批中国清政府官派的幼童去到美国,并在那里度过了近10年的青春岁月,他们不仅经历了身心的发育成长,更体验了东西方文化的交融与洗礼。这个特展就是为了纪念这次教育之旅而举办的。

从1872年到2022年,时间过去了150年,这是一段具有划时代意义的历史,同时也是一段跨国经历改变命运的往事。从留美幼童的经历中可以看到他们的希望、梦想、奉献和自我牺牲,在清朝灭亡到民国初期的社会剧变以及变幻莫测的动荡时代里,这些曾经满怀抱负的热血青年,在艰难困苦的环境中秉持对自身文化的信仰,恪守现代教育的理念,完成了历史赋予他们的使命。

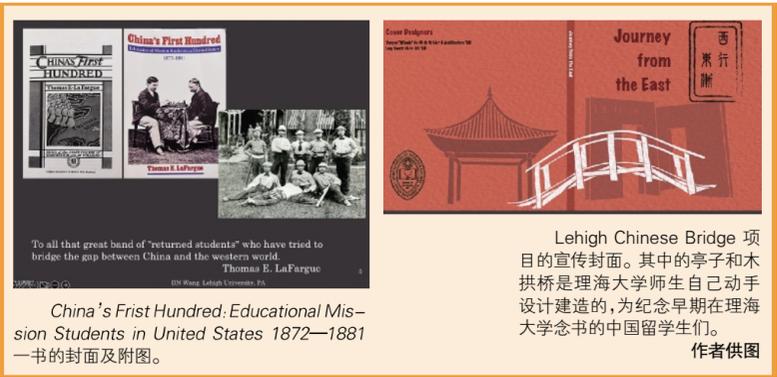
### “幼童出洋肄业,固属中华创始之举”

两次鸦片战争失败之后,清政府急需培养一批懂得西方知识并了解国际外交策略的新型人才。在中国近代史上首位留学美国的容闳倡议下,以及曾国藩、李鸿章的大力支持下,于1872年至1875年4年间,清政府每年选派30名共120名平均年龄12岁的青少年赴美留学。这就是留美幼童计划(Chinese Educational Mission)。

清政府为此留学计划特批白银120万两,每年约合10万美元,准备让这些留美学童在美国学习15年,完成从中学到大学的整个教育过程。计划派出4批学生,时间长达20年。

此计划正如曾国藩、李鸿章在奏折中所写“幼童出洋肄业,固属中华创始之举,抑亦古来未有之事”。这是中国历史上前无古人的官派留学,是迈出国门走向世界的一次探险之旅。

第一批30名留美幼童于1872年8月11日



# 150年前,一次前无古人的官派学童留美

王东宁

从上海出发,跨越太平洋,在美国旧金山登陆。他们乘坐刚刚贯通北美大陆的蒸汽火车,到达美国东北部的东新英格兰地区,开始了他们的留学生涯。

幼童们被分配到54户美国家庭中生活,其中人住康涅狄格州34户、马萨诸塞州20户。这些留美幼童以惊人的速度克服了语言障碍,成为就读的各所学校中最优秀的学生,所取得的优异成绩令当地的美国人惊叹不已。

为了管理监督这批小留学生,清政府出资在康涅狄格州的哈特福德(Hartford)城里建造了留学生管理总部。展览上的版面来自当时发表在当地报纸上的图片,描绘的是小留学生在美国上课时的一个场景。

2004年,中央电视台播放了编导胡劲草导演的5集电视纪录片《幼童》,把这段鲜为人知的历史带进大众视野之中。

### 半途而废

据不完全统计,到1880年,共有50多名幼童进入美国的大学学习。其中22名进入耶鲁大学,8名进入麻省理工学院,3名进入哥伦比亚大学,1名进入哈佛大学,还有几名进入理海大学。

令人扼腕的是这个培养人才的宏伟计划,因种种原因被清政府视为失败之举,最终决定取消原计划15年的培养项目,于1881年召回所有留美学童。官派的120名留美学童,除了后来重返美国的,当时只有詹天佑、欧阳庚两位完成了在耶鲁大学的学业。大部分尚在念书的留学生被迫中断学业,遣返回国,接受清政府统一安排。

从1872年至1881年,这趟首次打开国门迈向现代化的教育之旅就此半途而废。这也因此成为很少被提及而渐渐被遗忘的历史憾事,更是鲜有文字记录和史料报道这些官派留学生回国后的遭遇及职业发展经历。

直到1942年,美国华盛顿州立大学人文历史教授 Thomas LaFague 在美国传教士 Arthur Roberson 的引荐下来到中国,对留美幼童计划中当时尚在的几名人员进行采访。他出版了第一本专门介绍这批留美儿童的书,取名为 China's First Hundred: Educational Mission Students in United States 1872-1881(《中国第一批留美幼童在美国,1872—1881》)。这成为后人了解这段历史的第一手资料。

LaFague 对1881年被遣返回国后的留美幼童所从事的职业进行了统计。书中列举了几大行业和从业人数,但没有提供具体人名。

具体包括:13位在外交领域工作;6位毕生在开滦煤矿工作;14位为中国新建铁路干线的主要工程师或管理人员;17位是服役的海军将士——当中7位在中日海战中为国捐躯,2位最终成为海军将领;15位就职于新兴的电报业;4位任医;3位任职于新型教育机构;2位就职于海

关;12位成为朝廷官员,如道台或其他地方官员;10位选择脱离朝廷或政府机构,经营私人贸易;5位选择重返美国,2位在美国驻中国领事馆里任职。

### 朝阳少年

中国留美幼童曾经在理海大学念过书,这段历史对理海大学的师生来说颇为意外。毕竟理海大学无论是在美国还是在中国,都不是最出名的顶尖大学。为什么在100多年前就有中国留学生呢?他们到底是谁?学习了什么专业?回国后有什么样的发展?

2007年笔者在理海大学校史文档中找到了当年在理海大学注册的5位晚清留美学童的姓名。从此开始致力于收集整理这5位官派小留学生的生平事迹资料。

理海大学建于1865年,是由著名实业家艾萨·帕克(Asa Parker)独资创立的私立大学。学校以冶金矿业及土木工程等技术专业最负盛名,以培养具有开阔眼界、脚踏实地的工程人才著称。在建校之后不久的1879年就接收了第一批来自中国的留学生。理海大学成为当年为数不多接收培养中国留学生的高等教育机构。

在理海大学注册过的晚清留美学生一共有5位,1872年第一批抵达美国的3位:1859年出生于广东新会的陈荣贵、1858年出生于广东番禺的黄仲良、1859年出生于广东香山的陆永泉;1873年第二批抵达美国的2位:1860年出生于浙江慈溪的王凤喈和1860年出生于广东香山的李桂攀。

其中陈荣贵、黄仲良和王凤喈分别在新英格兰地区不同的高中毕业,于1879年秋天进入理海大学学习。7年的初、高中学习生活打开了他们的视野,拓宽了对西方世界的认知,1879年到1881年短暂的两年大学生活则为他们后来的职业生涯打下了坚实的基础。

王凤喈就读于土木工程专业,黄仲良学的是矿业工程,陈荣贵攻读技术专业。在紧张的大学生活中,3位留美学子不仅抓紧时间上课、做实验,还积极参加学校运动会,其中王凤喈参加了半英里长跑,陈荣贵参加了百码短跑。他们还创办了一个颇受学生欢迎的文学社——Literary Society。这些第一次出现在理海大学校园的中国留学生,以他们挑战新环境的勇气和能力,令百年后的新生代中国留学生敬佩不已。

陈荣贵、黄仲良、王凤喈应该是1883年大学毕业,但是清政府腰斩了官派教育计划,使得他们没能如愿完成学业,和其他留美学子一起在1881年被遣返回国。在回国前,他们邀请了文学社的同学们一起聚会惜别,黄仲良还亲自准备了餐点。这次聚会给参加的同学们留下了难忘而美好的回忆。

### 回国效力

回国后,陈荣贵、黄仲良、王凤喈都服从了朝廷的安排,在各自的岗位上终其一生为国效力。他们虽然没有留下惊天动地的业绩,也没有那么出名,但是从存留下来的点滴历史资料中,却能清楚地看出他们勤劳敬业、奉献所学的人生经历。

陈荣贵被分配到开平矿务局的路矿学堂,成为中国路矿业的开创者。他之后的职业生涯变动不大,早期曾在唐山镇开平矿务局工作,后来一直在天津从事矿业工作。他把所学都用到中国矿业的建设和发展上,最后在天津去世。

黄仲良先后换过不少工种和工作,但最终还是回归到他所学的工程老本行。他先后在天津机械局、汉冶萍冶铁公司、粤汉铁路广州段总办、津浦铁路总办等地担任过职位。此外,他还担任过中国驻美旧金山领事。

黄仲良最显著的业绩是在修筑中国早期的



1936年发表在康涅狄格州报纸上留美幼童的最后一次聚会合影。  
图片来源:美国华盛顿州立大学数字库

几条铁路干线中的贡献。他先与詹天佑一起领导修筑了中国最早的、穿越内陆最长的粤汉铁路。还调任过沪杭甬铁路局局长,继而调任于道清铁路(位于河南省的一条煤铁铁路),其间修建过广东的广三铁路(广州至三水),并参与了津浦铁路的建设。和陈荣贵一样,黄仲良晚年任天津辞官退隐,于1929年在天津病逝,享年71岁。

学习土木工程的王凤喈,被朝廷安置在新创办的天津北洋水师学堂进行短期培训,没有从事他所学的专业。培训结业后,留校担任了水师学堂助教并任教8年之久。李鸿章曾在《水师学堂请奖片》中写道:“在堂各员弁,尽心教导,洵属异常出力”“美国回华学生王凤喈等九名或充学堂助教,或经分派各船,成效历有可稽……理合恭摺陈叙……仰恳天恩俯准。照例给奖,以资鼓励。”

王凤喈于1890年调离学校,以候补千总的身份随同清政府欧洲公使薛福成出使英、法、意、比4国,担任随员翻译。可惜在途中不幸染上黑热病,英年早逝,享年30岁。王凤喈的职业发展和他的留学经历跨度比较大,从学习土木工程到成为水师学堂授课老师,继而又成为一名外交

翻译官。说明王凤喈有较强的学习能力和适应能力,能很快掌握所学的新知识新技能。

### “另类”选择

令人意外的是,在1883年至1884年间理海大学学生年鉴中还有两名晚清留美学童的名字。他们分别是第一批留美幼童中的陆永泉和第二批中的李桂攀。他们被遣返回国后怎么会仍在理海大学注册呢?

原来陆永泉和李桂攀回国后,没有服从清政府的工作安置,而是选择返回美国继续完成学业。不得不说他俩这种选择在当年非同寻常。在被召回的留美学子中,只有屈指可数的几位再度返美完成学业。因为他们返美念书的身份已变,不再是官派生,清政府也不会再出钱,所以在美国的一切费用都需要自己承担,生活、学习的难度和挑战远超过一次。

根据陆永泉曾经的同窗欧阳庚回忆:“在农历八月十五日,我们回到上海,一共有十六名被分发到‘福州船政学堂’。在我们考过在美学科考试后,开始学习航海技术。全体十六名学生的名单是:詹天佑、欧阳庚、陆永泉、邓士聪……直到该年年底,我们始被允许返家探视双亲。第二年春季,我们全部回到学堂,其中两位同学,陆永泉返美求学,邓桂庭去了夏威夷。我们剩下十四人,均自该校学成毕业。”

陆永泉曾是詹天佑在耶鲁大学雪菲尔德学院的师弟,学习了土木工程。1881年被召回时差一点就毕业了,最终没能完成学业拿到毕业证书。他被分配到福建马尾船政学堂后,于1882年选择离开中国,搭船抵达夏威夷檀香山。

他首先和曾经接待过他的寄宿家庭取得联系,回耶鲁大学继续完成学业。1883年他顺利从耶鲁大学毕业,同年又申请在理海大学矿业专业深造一年。

1887年陆永泉奉李鸿章之命,参与招募在美国修建铁路的华人技工,并负责把他们带回中国参加津浦铁路修建的协商谈判工作。1909年在担任中国驻纽约领事馆副领事期间,遭遇同乡刺客枪击不治身亡,时年50岁。观其一生,可谓跌宕起伏,他在外交领域为中美两国之间的交流做了不少工作。

李桂攀是第二批留美幼童。1881年被召回时,刚刚高中毕业还没来得及上大学。他决定放弃到天津学习法律的机会,选择返美上大学。

1883年李桂攀在理海大学注册,成为技术专业大一新生。他入大学就参加了学校棒球队,并担任新生棒球队队长。李桂攀从中学时期就酷爱棒球运动。他曾是Hartford当地公立中学东方棒球队的主力队员。他还喜欢文学,在高中期间曾经获得过写作和诗歌一等奖,被大家公认兼有诗人的浪漫情怀和打棒球的天赋。

在理海大学上学没多久,他被清政府招募在华盛顿为官员们做翻译,再次中断了学业。4年后他离开了政府机构,开始和美国人合作,在纽约经营茶叶生意。后来娶了他当年寄宿房东家的女儿 Elizabeth S. Jewett 为妻。

李桂攀为了给中国同胞提供在异国他乡的语言帮助,于1889年在纽约出版了一本帮助新移民适应生活的双语对话参考书,除中英文互译单词及简单句使用外,还添加了广东话发音注释。1898年时仅38岁的李桂攀在纽约去世。

李桂攀是留美幼童中最具独立个性的。他在做生意的时候没有忘记帮助同胞排忧解难,为中美文化沟通搭建了桥梁。

尽管整个留美幼童计划没有如期完成,但那些留学归国的学子正如 LaFague 在他书中所题献的:这些晚清官派留美学童用自己的行为构架了中国和西方之间的桥梁,他们是建造现代化新中国的铺路先锋。

(作者系美国理海大学文理学院现代文学和语言系教授)

# 北极点进入大众旅游时代

张武昌

北极点作为世界之巅(top of the world)或世界尽头(end of the world),对探险家充满了诱惑,对普通人也有很强的吸引力,很多人都想到这里来看一看。

自从上世纪30年代飞机成功降落冰面以来,就有商业服务将人直接运送到北极点。有的服务是飞机送到北纬最后两度(或一度),由导游陪同(他们一般是具有极地探险经验的人)滑雪去北极点,然后飞机接回。Ward Hunt(沃德亨特岛)到北极点的远征被称为北极点远征的珠峰,是陆基远征北极点的经典,这儿也有公司提供服务,如提供装备和导游服务,将其护送到北极点。这些冲击北极点的旅程,基本上是体验式旅游(experiential tourism)。

之所以称这些活动为旅游,而不是探险,是因为这些活动全程都有第二方(旅游公司)的人陪同或陪护,甚至餐食都是准备好了的,当然也可以自己准备。探险者虽租用飞机到达起始点和从终点撤退,但中间的行程却无人陪同。在1930年至2000年间的旅游活动由于单次人数较少(一般少于30人),处于小众旅游的状态。

随着科技和社会的进步,这些旅游项目的规模越来越大,气候变化也让海冰情况发生了重大变化。自21世纪开始,一般单次活动都大于100

人,便出现了大团队的旅游,标志着大众旅游时代的到来。

得益于北极点系列冰站的成功经验,商业运行冰上营地开始运作。自2002年开始,每年3月底,白昼回到北极,探险公司的直升机接飞行到达北纬89度附近,寻找一片连续、平坦的可靠冰面,大型运输机会在这个位置上空投下施工机械、帐篷等物资,在冰面上建立并维护一条跑道,建立一个营地 Barneo(巴尼奥营地)。这是最接近北极点的临时营地,也是一个漂流冰站。

营地建立之后,游客从斯瓦尔巴群岛乘坐“安74(AN-74)”极地运输机花费2.5小时来到 Barneo,采用徒步、狗拉雪橇、直升机等方式到达北极点。一个旅游季营地接待近300人,旅游费用取决于项目的复杂程度,最少为2万美元。

Barneo 最著名的活动是北极点马拉松,被吉尼斯世界纪录收录为世界最北的马拉松长跑比赛。

营地大约持续1个月,到了4月底,随着温度上升,冰面变得不稳定。最后一个航班离开 Barneo,无法带走的装备和机械将被留在冰面上,随着冰面开裂沉入北冰洋底。

从2002年开始到2018年,Barneo 成功运营了17次,2019年由于飞机租用问题没有解决而

停止,2020年至2022年因新冠肺炎疫情导致 Barneo 停止运营。

为了招徕东方的游客,Barneo 公司在克拉斯诺亚尔斯克边疆区(Krasnoyarsk)的哈坦加村(Khatanga)设立了出发营地。

“50年胜利号”核动力破冰船是目前全球唯一一艘提供到北极点探险旅行、用于商业目的的核动力破冰船。2007年开始,每年七八月有4个船期,每次北极点探险旅行约11天,每船载客量为120人,所以,每年能乘坐这艘最先进核动力破冰船进入北极的人不过500人。航线是从俄罗斯摩尔曼斯克开港到“世界之巅”,沿途登陆芬兰土约瑟夫地群岛。

到达北极点后,大家会举行纪念仪式。核心和高潮是十分钟环绕世界活动,大家手牵手围成一个圆圈,围绕北极点环绕一周。

由于某种原因,破冰船不能停在北极点的上面,只好让游客们下到冰面拖船,好让它尽可能离北极点近一点。

另一艘破冰邮轮“夏柯特指挥官”于2021年4月交付,9月6日,在试航中成功抵达北极点。目前该船是全球最强的常规动力破冰船(动力为LNG内燃机+蓄电池),可容纳245名乘客。



北极点马拉松比赛。  
图片来源:north pole marathon

还可以在北极点进行航空观光。A330飞机从柏林出发,到达北极点环行2圈,然后返回,全程共12小时。飞机在北极点下降至高度900米时,旅客可近距离欣赏北极点风光。

无疑,随着海冰逐渐减少,徒步滑雪探险的时代结束了。而海冰的减少给邮轮业带来了便利,真正的大众旅游时代到来了。

“夏柯特指挥官”2021年首航期间,与“50年胜利号”在北极点相遇。目前“北极点号”船会常年在北极点附近停留。所以,当时实际上有3艘大型船舶在北极点附近。

可以预见的是,随着海冰的减少,越来越多的人会赶在“无冰北极点”出现之前来看“还有海冰的北极点”,北极点旅游会越来越兴盛,会有更多的邮轮加入进来。由于北极点的唯一性,北极点会变得繁忙拥挤。

在空中,逐渐增多的航空北极点旅游可能会使航道拥挤,最终导致北极点出现航空协调机构,安排各架次飞机的进入和离开。

当然,这些人类活动对北极生态的影响也会逐渐得到科学家的关注。

(作者系中国科学院海洋研究所研究员)