

作者根據怡和洋行的檔案，反駁佩爾科維茨的論點。對於這點，我們還有極大的保留。作者表示怡和洋行並不經常喜歡採取「前進政策」，對執拗不從的清政府運用政治及軍事壓力。西人企業在中國所扮演的角色，較接近於現時提供技術及財政援助，以促進經濟發展的概念。西方商人是帝國主義者的結論，實在難以成立。怡和洋行的檔案，作者只利用到其中的一部份，中國方面及其他西人企業的材料、檔案，作者還沒有參考過。在這種情況下，作者竟然以偏概全的否定西人在華企業的經濟侵略，實在近於武斷和主觀。

對於怡和洋行在十九世紀七十年代中葉，自上海至吳淞之間，鋪設中國鐵路史上首條鐵路一事，我們在這裏也有所補充。1865年，因築路成本遠超預算之外，怡和洋行被迫放棄淞滬鐵路的計劃。這項鐵路計劃的重新提出，是由美駐上海副領事布雷德福（O. B. Bradford）所發動；最初的鐵路公司，主要也是由美國人辦理，因招股困難及美駐上海領事西華（George P. Seward）反對的關係，美公司在1874年出售，改由怡和接收經營。詳參 Blair C. Currie, "The Woosung Railroad (1873—1877)," in *Papers on China* (East Asian Research Center, Harvard University), Vol 20(1966), pp. 51—53；卿汝楫《美國侵華史》第二卷（北京三聯書店，1956年），頁157—160。作者對於此事，仍依照一般說法，好像淞滬路的修築，不過是怡和洋行1865年計劃延續一樣，這不是很正確的，因此我們認為有此補充，以澄清事實真相的必要。

在排印方面，本書出現了兩處錯誤：頁28漏印註82及註83（二註的資料來源，見頁165）；頁144註1楊端六（Yang Tuan-liu）誤譯為Yang Tuan-lin。

總括來說，作者能在這篇幅不多的書籍中，大略的描畫出怡和洋行在1842—95年在華經營的輪廓，簡明而不疏略，翔實而不繁冗，實在是可喜的事。同時，我們還熱切的盼望中外學者，加倍努力開採怡和洋行檔案這個豐富的礦藏，從而鑄鑄出更多有份量的著作，使中國以至西洋經濟史的學術領域，更為充實及多姿多采。

何 漢 威

Merchants, Mandarins and Modern Enterprise in Late Ch'ing China. By Wellington K. K. Chan. (East Asian Research Center, Harvard University, 1977. xiv + 323 pp. Bibliography; Glossary; Index. US\$15.00.)

哈佛大學在1958年出版了費慰愷（Albert Feuerwerker）教授的大著《中國早期的工業化：盛宣懷與官督商辦企業》，可說是西方語文著作中，對清季企業發展與官商之間的關係，特別是官督商辦方面的探討，較為深入和具有見地的。最近，哈佛大學又出版了陳錦江博士撰寫的《清末現代企業與官商關係》一書，內容不單局限於官督商辦方面，對官辦、官商合辦，以至商辦都有所述及，討論的人物也不以盛宣懷為限，如周學

熙、張謇，以至榮宗敬等都包括在內。就範圍來說，要比費慰愷教授前引書廣泛和全面。二書可說是相輔相成，互為經緯，讀者如能兼讀二書，對清季中國的現代企業與官商關係，自然可獲得更深一層的了解。

顧名思義，本書的重點在於研究現代企業與官商之間的關係。在導言中，作者即指出本書的二主題：首先是商人參預現代企業及其因官員監督而引起的難題；與前項有關，就是中央與地方當局之間，為控制及領導現代企業而引致相互衝突、競爭的問題。根據這二個主題，作者把全書分為商人、地方政府和中央政府三部份，分別從不同的角度，探求清季新企業與官商關係的真相。

在第一部份中，作者着重討論商人階級所扮演的角色，階層組織及身份的變化。

第二部份的重點，在於揭明地方當局在經營現代企業時，與商人的關係，常居於主動及支配的地位。

十九世紀後半，國家對現代企業的支配，主要通過地方當局進行。從本世紀開始，中央政府即試圖從地方當局手中，奪回對現代企業的最高控制權。第三部份討論的中心就是環繞着中央政府這項不成功的挑戰而展開。

作者在本書中，提綱挈領，要言不煩的對清末現代企業與官商關係，作了全面的檢討。對於一些並非三言兩語可說明的關鍵性地方，作者都舉了很多例證，加以分析和比較，以幫助讀者了解事實真相。如對於官督商辦、官商合辦和官僚企業家（Official Entrepreneurs）所辦的企業，作者先後分別舉出漠河金礦，貴州機器礦務總局、湖北織布官局及紡紗官局、北洋煙草公司、大生紗廠及啓新洋灰有限公司等作為例證，使內容不至流於空洞。有關清末興辦企業的人物，如孟洛川、聶緝槩、張之洞、盛宣懷、張謇、周學熙，以至榮宗敬兄弟，作者都能從不同的角度，詳加分析、比較他們的出身背景、價值取向的異同。對於商會內部的組織及權力的分配，作者也先後列舉廣州、上海二個最具代表性的商會，作為說明的實例。我們認為作者已成功的達到議論事實兼顧的地步。此外，對卡爾森（Ellsworth Carlson）《開平煤礦》一書，因誤解開平煤礦招股章程而引起的錯誤，作者也予以指正。（見頁261—262，註11。）

本書要探索的問題，範圍既然這樣廣濶，要在三百多頁篇幅中，面面兼顧，當然十分困難，茲謹提出書中幾點有待商榷的地方，就教於作者。

從附錄的書目中，我們可知作者為了撰寫本書，曾經參考過很多史料及近人著作，在資料蒐集方面，下過很大的功夫。但作者或因採用過時及不夠水準的資料，或因蒐集的資料欠缺完備，或對較新出版的著作及史料有所忽略，於是本書內容的翔實性方面，或多或少都受到一定的影響。作者談到官督商辦的漠河金礦時，對該企業的資本籌措情況，只是根據龔駿的《中國新工業發展史大綱》（該書在1933年出版），並沒有參考過中央研究院近代史研究所（以下簡稱中研院近史所）編，記載清末開礦活動，資料至為豐富的《礦務檔》（民國49年出版），以致該礦在議辦時，除黑龍江官款及李鴻章代借

的天津商款外，所籌得的股款共有六、七萬兩之多。事實上，該礦籌得的股款數目，遠比前數為低，只有29,300兩。（見何漢威《清季的漠河金礦》，載香港中文大學《中國文化研究所學報》，以下簡稱《文化研究所學報》，第八卷第一期，1976年，頁239，註20。）又作者提到漢陽鐵廠時，引用全漢昇先生在1950年發表的《清末漢陽鐵廠》，相反，對全氏在1972年出版，把以往有關漢陽鐵廠及漢冶萍公司的舊作，加以修改、補訂，加入以前未有引用過的新材料，擴充成書的《漢冶萍公司史略》，卻沒有利用，實在令人費解。在論述清季的官僚企業家盛宣懷方面，作者根據的材料，只是《愚齋存稿》，在很大的比重上，甚至依賴費慰愷的《中國早期的工業化》一書，對記載盛氏行事，史料價值至高的《盛宣懷未刊信稿》（北京大學歷史系近代史教研室整理，有1960年序），並沒有注意到。這對了解盛宣懷的全貌，自然是一局限。有關清末重商思想的申論，作者如能參考王爾敏先生的《商戰觀念與重商思想》（載《中研院〈近史所集刊〉》，第五期，台北，民國65年六月，頁1—91），當對這個問題具有更清晰的概念，及作進一步的發揮。此外，柏金斯（Dwight H. Perkins）教授的“Government as an Obstacle to Industrialization: The Case of Nineteenth-Century China”（載 *Journal of Economic History*, Vol. 27, No. 4, Dec. 1967, pp. 478—492），對於清政府不能負起推動工業化的責任，有極為透闢的闡釋，可與本書相互補充，作者未加利用，實在十分可惜。

關於官督商辦性質的問題，作者大體根據費慰愷的說法，認為這種企業方式是中國鹽政管理與傳統商號組織，與西方合股公司的結合。前者建立了吸取具有財富或管理才能的商人經辦企業的先例；後者則為經營現代企業所必需，因為它開展了招徠大多數商人投資的可能性。（頁70—71）全漢昇先生以費慰愷先生的說法頗易引人誤解，曾撰書評以指出官督商辦的真正意義，文載《清華學報》新五卷第一期，台北，民國54年，頁142—146。作者似忽略了全氏書評。此外，邵循正的《關於洋務派民用企業的性質和道路——論官督商辦》（原載《新建設》，1964年第一期，後收入存萃學社編集《洋務運動研究論集》，香港崇文書店，1973年），也是一篇非常重要而有價值的文獻。對官督商辦這個關鍵性的問題，作了相當精采及詳盡的探究。作者如能一併參考邵氏前引文，裨益自然更大。

在述及鐵路方面，本書也有一些值得商榷的地方。作者說清廷最初支持張之洞不借洋款修築盧漢鐵路的計劃，後來因籌措到的鐵路款項，移作甲午戰爭的戰費及慶祝慈禧太后六十大壽等用途去，故在1895年改變原來的政策。（頁129）固然，我們不能完全否定作者的說法。根據我們所知，清廷原先確實命令戶部每年撥款二百萬兩，作為修築盧漢路的經費，後因日、俄分別謀奪朝鮮及東北的野心日亟，於是，自光緒十七年（1891）起，把原議每年撥給盧漢路的路款，移作修築關東路之用。後者至中日甲午戰爭前，推展至中後所，築成的鐵路不到120哩（見王業鍵《甲午戰爭以前的中國鐵路事

業》，載中研院《歷史語言研究所集刊》第31本，台北，民國50年，頁181—182。）由此可知鐵路路款並不如作者所說，完全花費於與鐵路建設無關的用途上去。

在本書頁131中，作者說盛宣懷代表清廷，分別在1898及1900年，與美國合興公司簽訂了粵漢鐵路借款及承建合約。又說該公司在1904年破壞了中美合約第十七款，把公司的大部份股權，轉讓給比利時人。這兩點與當時事實略有出入。盛宣懷是鐵路總公司的督辦大臣，與粵、湘、鄂三省士紳合作，負責主持粵漢路的修築事宜。在他指令之下，清駐美公使伍廷芳先後於1898及1900年，在美京華盛頓與合興公司代表簽訂鐵路的借款及承築合約。作者於此點應稍加說明，不應籠統的把簽約事項歸於盛宣懷。至於合興公司大部份股權，早在1900年便給比人大量購買，至該年年底，在該公司的六千股中，由比人掌握的，已有四千股之多。（見李恩涵《中美收回粵漢路權交涉》，載中研院《近史所集刊》第一期，台北，民國58年，頁157；P. H Kent, *Railway Enterprise in China: An Account of Its Origin and Development*, London: Edward Arnold, 1907, pp. 116—117.）就股權讓渡給比人的時間來說，遠早於作者所說的1904年。

作者對於張之洞改變借洋債築路的初衷，領導粵、湘、鄂三省人民贖回粵漢路，有如下的解釋：「當他〔張之洞〕了解〔鐵路〕借款是由中央政府辦理，他對合興公司並沒有支配權時，很快的便忘記他的信念〔借洋債築路〕，相反，對地方羣眾〔的贖路要求〕加以聲援。」（頁132）我們認為作者這段話，與當時事實真相，有很大的出入。盛宣懷的鐵路總公司借美款修築粵漢路，與張之洞的從中大力推動，具有密切的關係。他跟盛宣懷一樣，認為借美款修築粵漢鐵路，對中國主權的損害較小，且可藉美國力量牽制他國在華南地區的侵略。基於這種態度，他甚至願意對合興公司讓步，除向該公司借款築路外，並許其兼辦鐵路附近的礦產。他對盛宣懷說：「美〔合興〕公司欲得礦，似不妨許以粵礦。若美〔粵漢路〕約不成，必為法踞，……大局全壞。」（見李恩涵前引文，頁151、153；何漢威《京漢鐵路的建設及其對於近代中國經濟之影響》，香港中文大學研究院歷史學部碩士論文，1975年，手稿本，頁292—295，香港中文大學圖書館藏。）經過盧漢鐵路借用比款修築，引致該路給在背後支持比國的法、俄控制的深刻教訓後，張之洞對法、俄在中國的一舉一動，都時刻密切注意。所以當比利時控制合興公司股權成為事實時，他不惜一反前議，力主把鐵路贖回自辦。他說：「訪聞承辦粵漢鐵路之美國合興公司，並未知會中國，私將公司底股三分之二售與比國公司，董事亦大半易置比人。查比與法通，法又與俄合，京漢鐵路已由比、法兩國合辦，若粵漢鐵路再入其手，則中國南北幹路，地權全歸比、法掌握之中，與俄人所造東三省鐵路鉤連一氣，既扼我之吭背，復貫我之心腹，……其為中國大患，殆有不忍言者。」又說：「比用法款，權即屬法，盧漢鐵路即已如此。若湘路再歸比、法，法素助俄，侵佔路權，其害不可思議。」（分別見《張文襄公全集》，台北文海出版社據北平楚學精廬藏版影印，民國52年，卷65，《奏議》65，頁21b—22，《收回粵漢鐵路滙陳辦理情形片》，光緒

卅一年十二月廿七日；卷189，《電牘》68，頁28，《致外務部》，光緒卅年四月初二日。）於此可見其贖路的用心良苦。作者對張氏的苛刻批評，實在有失公道。

作者又譽稱商辦鐵路公司的出現，是清季首次，也是最後一次，私人現代企業不再像從前那樣，爲了確保國家的保護，而把企業委諸官員倡導、辦理。（頁240）並以粵漢鐵路及滬杭甬鐵路爲例，以支持其立論。對於作者這種說法，我們要有極大的保留。就所知，清季的商辦鐵路中，除了粵路、浙路及蘇路的股款是來自商款外，其他商辦鐵路的資本籌措，在很大的程度上，都倚靠官款及帶有強迫性的捐輸，如租股、糧捐、畝捐、鹽股及土藥股等。這些款項的徵集，與政府的支持很有關係。盛宣懷說：「如湖南之米捐、鹽捐，湖北之賑糶捐，四川之土藥、鹽、茶、燈捐、土釐，係量假官力籌措而得。」在清季商辦鐵路公司所籌集到的股款總額中，商股佔的比重，不過是全部股款的57.29(+)%，餘下的，差不多全是官款及強迫性捐輸。粵、浙、蘇三省商辦鐵路公司籌集股款的成績特別好，顯然和這些地方商業繁盛，具有密切的關係。因爲這三省的經濟力量比較雄厚，負責商辦鐵路的人員自然得到較大的發言權，而不爲政府官員所左右。另一方面，蘇、浙、粵以外的商辦鐵路公司，既然要靠強迫性的力量來募集股款，便自然地加深對政府的倚賴，從而受到官方的左右和控制。就是在粵漢鐵路所經的廣東、湖南、湖北三省，因經濟發展高下不同，商人自主的程度，也有很大的分別。湖南「專門富商大賈，向來不多，凡籌公事，大率地方官邀集正紳，公同籌議，由大吏核定舉辦。」湖北則「紳商皆無勢力，全賴總督之措置。」張之洞說：「江、浙、粵等省鐵路，紳民皆爭商辦，氣習囂張，極爲無理。鄙人在鄂籌辦路事以來，從未令紳民干預，所以一事權而免紛擾。」（以上見全漢昇、何漢威《清季的商辦鐵路》，載《文化研究所學報》，第九卷上冊，頁140。）足見作者以粵路及蘇杭甬鐵路以說明清季商路的自主程度，代表性委實有限。作者討論商辦鐵路所根據的材料，最主要的是《華字日報》、《南華早報》、《江浙鐵路風潮》及《中國近代鐵路史資料》等，並沒有注意到其他的重要史料，如《郵傳部奏議續編》、《交通史·路政篇》等，所以其立論不免流於偏蔽。

最後，作者在校對方面，似欠精審，以致書中出現了很多排印上的錯誤。其中以誤讀或因形近而誤認中文，而致繙譯錯誤的尤多，茲列舉如下：

頁24；頁250，註25；頁302《商賈便覽》的賈字，音古，作者誤讀爲假，以致把商賈誤譯爲Shang-chia，正譯應爲Shang-ku。

頁249，註18；頁284《宋代官吏之私營商業》，作者把官吏誤認爲官史，把這個名詞誤譯爲Kuan-shih，正確的繙譯應爲Kuan-li。

頁250註27；頁291李陳順妍，作者誤認妍爲姘，結果誤譯爲Li Ch'en Shun-ping，正確的名稱，應是Li Chen Shun-yen。

頁263，註6；頁284宓汝成，作者譯作Mi Ju-ch'eng，宓音密，若用於姓氏時，與

伏通，作者並沒有注意到此點，所以應更正為 Fu Ju-ch'eng。

頁271，註37；頁300 載執禮，作者以字形相近，把載誤認為載，於是誤譯作 Tsai Chih-li，正譯應作 Tai Chih-li。

其他的誤譯或錯誤，尚有：

頁91 Hua-shang Spinning and Weaving Mill (華盛紡織總廠)，應把Hua-shang 改作Hua-sheng。

頁110、112—114、118、317 The Lanchou Official Mining Company Ltd. (北洋灤州官礦有限公司)，Lanchou應更正為 Luanchou。

頁107 Kuo Chuang (郭泉) 應更正為Kuo Chuan。

頁220、311 Wang I-t'ang (王一亭) 誤譯，應改為Wang I-t'ing。

頁250，註25；頁289 "Ch'ing-ch'u ti shang-li chih-nan" (《清初的商旅指南》)，應把Shang-li改作Shang-lu。

頁251，註34 Chieng Po-tsan (翦伯贊) 應更正為 Chien Po-tsan。

頁252，註55 "Shuo chün shu" (《說羣敘》)，Shu應更正為 hsü。

同頁，註58；頁303 Chung-kuo mien-fang-chih shih-kuo (《中國棉紡織史稿》)，Shih-kuo 應更正為 Shih-kao。

頁260，註27總督瑞澂 (Jui-ch'eng)，誤譯作 Jui-fang。

頁261，註41 Chang chi-tzu chih-lu (《張季子九錄》)，作者把 Chiu-lu 誤譯為 Chih-lu。

頁273，註40 Hsin-hai Szu-ch'uan chong-lu chin-li chih (《辛亥四川爭路親歷記》)，作者把 chin-li chi 誤譯作 chin-li chih。

頁159第二段倒數第三行centralizing，誤拼作centralizeing。

頁296 彭澤益為彭澤益之誤。

又頁258註54；頁280《張文襄公集》(Chang Wen-hsiang kung chi)，全名應是《張文襄公全集》(Chang Weu-hsiang Kung Ch'uan-chi)。

頁113 Kung Hsin-chan，頁307中文對照表作龔仙舟。仙舟是龔心湛(Kung Hsin chan)的別字，作者對此沒有說明，中文對照表也應改作龔心湛，而沒有列出龔仙舟的必要。

以上所列各點，希望作者在再版時，能一一予以改正。

儘管本書還有一些尚待改善的地方，但我們覺得作者在研究清末現代企業與官商關係方面，已作了一個良好的開端，為後來學者從事這方面的研究，啓迪了新的方向。更多有關這方面研究的著述，無疑的，會隨着本書的面世而陸續出現。

何 漢 威