

## 第二编 早期铁路时代

为全身精力之冲的炽热的脉搏，沿着贯穿于我国周身的铁的血管跳动着，流淌着，一小时比一小时更热，一小时比一小时更快。全部精力都通过这些脉路而集中到一个个中央城市；狭窄的铁桥跨过像绿色海洋一样的乡间而把我们抛回城门口愈益密集的人群之中。

约翰·罗斯金，《建筑学的七盏明灯》  
( Ruskin, J., “ The Seven Lamps  
of Architecture ” ), 1849 年

总督。英国人的船舶像飞虫一样地蜂涌云集；他们的印花布复盖了全世界……整个印度只不过是商人总帐上的一个户头而已，那些商人的货栈里堆满了古代帝王的宝座！——呜呜而来！呜呜而去！完全靠了舵轮！——嘶嘶而来！嘶嘶而去！完全靠了蒸汽。

金累克，《爱欧琴》（“ Eothen ”），  
1845 年

## 第九章 铁路和铁路政策

机车的胜利是得来不易的；就它的早期形式而言，也完全不应该取得胜利。在 1828 年年底曼彻斯特—利物浦铁路已经施工很久之后，牵引问题还没有解决。发起人邀请了两位外界专家进行查报，一位是伦敦人，另一位是中原的工程师。报告并没有提出肯定的建议。这两位顾问人员认为，如果要立刻对这条铁路尽量加以利用，最经济的办法是采用定置机器和缆绳。“但是董事们如权衡环境，要和需求成比例地逐步发展运输力，那么我们就建议在全线上一概地使用机车，”而在两个斜坡上用定置机器。斯蒂芬逊极力主张采取后一项代替办法；因为这两位外界人士已经承认机车比定置机器有更大的改进余地。因而有 1829 年 10 月雨山的机车比赛和斯蒂芬逊的凯旋。翌年在《加洛韦蒸汽机论》那部当代标准教课书上出现了一篇论机车前途的悲观记述，这显然是以雨山比赛以前的资料为依据的。斯托克顿和达林敦铁路的董事们在他们的 1827 年报告书中，指出如何“对这个问题加以缜密研究的结果……发现用机车牵引比用马力牵引可节省经费百分之三十。”何止百分之三十而已，加洛韦这样写道，在一条为运煤而建筑的铁路上，燃料的成本将是微不足道的！

“这些机车久已在基林华斯见诸使用了，”他继续写道；但是“尽管发明家斯蒂芬逊先生尽了最大的努力……而在纽卡斯耳和卡来尔之间拟建的铁路上仍决定不使用任何机车一事，却是人们对它们的功用抱怀疑态度的一个再好不过的证明。”

他是想到了 1829 年 5 月 22 日奉英皇批准的那项有关该路的法案。第六款无异是禁止机车的使用，“在那华斯堡、科尔比堡或 [ 列举出来的六、七位绅士的 ] 大府第的视野以内，”这条铁路甚至连定置机器都不准使用。无疑这是一个迫不得已的让步。发起人未见得不愿有使用机车的自由，但是却没有任何证据证明他们当时就有意加以使用。他们的铁路在竣工之后不会有多少大斜坡的，因为甚至老乔治，照早期铁路界对他的称呼，也很多年来都没有为他的机车设计过一个大的斜坡。他在 1836 年对设菲尔德的人们说，他们只能让机车通过罗瑟勒姆驶入他们的城镇，既不越过也不穿过他们的山坡。

---

参阅斯迈尔斯：《工程师传》，第 3 卷，注 258。资料是取自《出纳员亨利·布思先生的利物浦·曼彻斯特铁路……报告书》（“An Account of the Liverpool and Manchester Railway.. by Hy. Booth ESQ. Treasurer”）（1830 年）。

《加洛韦蒸汽机论》（“Galloway on the Steam Engine”），1830 年第 4 版，第 334 页。[对早期机车评论受到了沃伦的《一百年来机车的建造》（Warren, J.G.H., “A Century of Locomotive Building”）（1923 年版）一书的攻击。]

汤林森：《东北铁路》，第 198 页。

当 1834 年卡来尔线已经有一段将近完工并须订购铁轨的时候，董事们还在商量马匹的问题。如果用马的话，那么普鲁德豪·赫斯和海克斯安姆之间的那段一英里路程的单轨铁路，就需要四条岔路：如果用机车的话，只要一条岔路就可以济用了，仅仅这一英里就可以节省大约七百镑。尼古拉斯·伍德是他们的委员会委员之一，他所著的《铁路实践论》这时已问世有十年之久，并且铁路发展的每一步迈进都是以他为内行的代言人。最后他们决定要求国会删除原条例中取缔机车的条款；并且对于结果感到那样的有信心，竟立刻从罗伯特·斯蒂芬逊公司、霍索恩公司——这两家都是纽卡斯耳的公司——和利物浦的爱德华·伯里公司各订购了一部机车。要求经国会照准，于是在 1835 年 3 月 9 日，斯蒂芬逊公司的“迅捷号”机车把“远征号”、“社交号”和“希望号”等客车、霍桑公司的“慧星号”机车把“疾行号”、“实业号”和“运输号”等客车分别从布赖顿拖曳到海克斯安姆。自此而后，也就再不大听说新公共铁路上有马力牵引了。熟铁护轮轨也同样地奠定了基础。这时熟铁护轮轨不独在最初获得专利权的贝德林顿进行生产，而且在南威尔士也取得了很大的成就。“迅捷号”从道莱斯和埃布—佛尔所制造的重四十二磅一码的铁轨上驶入海克斯安姆，在道莱斯和埃布—佛尔的生产成本已经低廉到足可经得起这段长程运输的程度了。三年之后，在 1838 年 6 月，机车正从护轮铁轨上驶往卡来尔，差不多从东部一直驶至西海。

到这时，新型铁路已经克服了一切内行方面的反对：工程师们已经改变或正在改变他们的主张，他们的队伍正迅速地充实起来为新铁路服务，但是在财政方面，专家们却仍不无怀疑，可是总的说来，多少令人诧异的是，为了追求在大多数场合下既遥遥无期又不优厚的利润而投出的资本竟是那样现成。荒唐的募股计划是那样之多；具体计划的执行又有那样多无可避免的不确定因素；对于工程问题既有那样多茫无所知的公众；而在利害关系方面以至于非利害关系方面又有那样多有系统的反对，那么自 1835 年以来，一个公司接着一个公司的募股计划的顺利成功，初看起来就不免令人惊奇了。直到 1835 年为止，已完工的铁路并没有为机车的实际运用积累了多少经验。在斯托克顿—达林敦铁路和利物浦—曼彻斯特铁路之外，1830 年又增建了坎特伯里—惠次特布尔那条短短的“牡蛎”线，但主要是靠定置机器运转的；

---

斯特里敦：《米德兰铁路史》（Stretton, C. S., “The History of the Midland Railway”）（1901 年版），第 88 页。

汤林森，前引书，第 262 页。

汤林森，前引书，第 263 页。

本书第 124—125 页。

汤林森，前引书，第 314—318 页。

在 1832 年（根据 1830 年条例）又增加了累斯特—斯文宁敦煤炭线，即后来米德兰铁路系最老的一段。接着在 1834 年 9 月有了利兹—塞耳比线——一条没有明显目标的二十英里长的路线。伦敦—伯明翰铁路这条大联络线——从利物浦—曼彻斯特铁路上的牛顿—里—威洛斯到伯明翰——和伦敦—格林威治铁路已经在 1833 年取得了它们的条例；伦敦—南安普敦铁路已经在 1834 年奉到核准；大西铁路在 1834—1835 年正在打通国会这一关，另外还有很多发起计划也已公布于世。投资与否的决定必然是主要奠定在希望上，但是有很多政论家却专以打击这种希望为务。《铁路欺骗性的败露：证明曼彻斯特—利物浦铁路从没有付过百分之一的净利；伯明翰、布里斯托尔、南安普敦、温索尔和其它铁路不但现在是、而且一定永远是纯粹欺人的骗局的事实和论证》是一部内容充实、且颇不可轻视的小册子，它在 1834 年一年之中就发行了两版。

利物浦—曼彻斯特铁路的早期财政的确是令人不解的。条例限制公司股息不得超过百分之十。在“业务逐渐发达”之后，它立刻达到了这个数字，并且在 1837 年的上半年，就已经付出了四十多万镑的股息。但是它时时都在取得发行新股票和更大量举债的权力：在 1837 年它试图从国库贷放委员会取得一笔四十万镑的贷款，并愿作为它的财政收入第一笔负担来考虑。在每一阶段上概算的各个项目都有很大的超额，董事们对于“他们所有的超额开支报告书都啧有烦言”。在另一方面，如果像某些评论家所断定的那样，以这种隐蔽方式分配给股东的一部分新股票就是超过百分之十以上的利润，那么公司的情形自比外界所得而知的要好得多。诚然，它在支付贷款利息方面从未有过任何困难。一位谨严而又深悉内情的辩护者在 1838 年写自利物浦的一封信中虽承认它浪费无度，但是却以“伟大的试验”为词来替这条铁路进行辩护。至于营业费，则因为它的路程既短而它的终点车站同路长相比又是那样不必要的昂贵；因为它不得不为全世界进行机车和它的试

---

《英格兰的铁路》（“The Railways of England”）（1839 年版），第 97 页。

斯特里敦，前引书，第 1 章。

《对主要铁路的几项一般的评论……附笔者对作为投资的铁路的意见》（“A few general observations on the principal railways...with the author's opinion upon them as investments”）（伦敦和利物浦，1838 年版）中对于这段时期作了一个很好的总结。另参阅杰克曼：《现代英国的运输》，第 2 卷，第 563 页。

提炼法发明家的儿子考尔德所著。在斯迈尔斯，前引书，第 3 卷，第 303 页；杰克曼，前引书，第 2 卷，第 531 页注；和塞康：《大西铁路史》（Sekon, G. A., “A History of the Great Western Railway”）（1895 年版），第 5 页中所以很轻蔑地提到这个小册子，是由于自信对事情有所了解。

《几项一般的评论……》，第 49 页。

根据乔治三世，第 57 年，第 34 章，“为经营公共工程和渔业”等等而设立的。

惠勒：《曼彻斯特的政治、社会和商业史》（1836 年版），第 302 页。

杰克曼，前引书，第 2 卷，第 530—531 页。

验；因为既经发现十二吨机车的必要就不能不将原为六吨机车设计的一条线路重新铺设；并且因为它有比其它任何铁路都更“讨厌的”斜坡，所以用它“作为其它铁路的标准是不适当的。”董事们承认“这条铁路自 1830 至 1836 年的营业费一直约为全部收入的五分之三，”这的确是“一种骇人听闻的情况”；但是这位辩护人看到新机车、车皮和存料都包括在营业费之内，又不禁引以为慰了。

在这期间，斯托克顿—达林顿铁路，尽管偶尔有财政上的困难——爱德华·皮斯一度，在 1826 年，不得不寻求现款来给付工资——已经宣布发放股息了，股息在 1831 年上升到百分之六，并且在上升到百分之八以后，在 1834—1835 年又回跌到百分之六。累斯特—斯文宁敦铁路也“和一般的预料相反，证明是一个很稳当的投资。”在帐面上所看到的 1837—1839 年这三年的平均利润已经在百分之六以上，而且股票的市价当时已经超过票面价格；但是直到 1835—1836 年，外界公众还是不能不以这种“一般的预料”为依据。利兹—塞耳比铁路从来没有很兴隆过。它在最初的半年中（1834—1835）榨取了百分之二又二分之一，在 1836 年仅百分之一又二分之一，1837 年相同，1838 年却一无所获。在 1841 年上半年，后来成为东北铁路地区中的那十七家公司的平均股息约仅百分之三又二分之一，虽则这个平均数还是靠了斯托克顿—达林顿铁路的百分之十五和约克—北米德兰铁路的百分之九扯平的。直到 1850 年为止，所有现存铁路的总收入——并非股息——从来没有达到过所用资本的百分之八。在 1834—1835 年，人人都会认为除运煤线之外，股息的前景殊难乐观，而且运煤线也并无把握。认为公路上的马车道更为可取的人还没有被驳倒。而且当时还有一种蒸汽车（steam-carriage），提倡蒸汽车的人直到 1840 年依然非常活跃。乔治·希利比尔从 1829 年将公共马车输入伦敦并于其晚年将维多利亚式灵柩车加以改进，后来又有戈耳兹沃锡·葛尼、查理·丹斯爵士和马西伦尼上校这几位公共蒸汽车的前驱者。托马斯·特耳福德和布莱恩·唐金在 1833 年 11 月 1 日搭乘

---

《几项一般的评论……》，第 49 页及以下。

汤林森，前引书，第 138 页。

同上书，第 357 页。

《几项一般的评论……》，第 20 页。

斯特里敦，前引书，第 30 页。

《……铁路交通审查委员会》（“S. C. on...Communications by railway”），1839 年（第 10 卷），询问案第 3874 号：主席戈特的作证。

汤林森，前引书，第 359 页。

拉德纳：《铁路经济》（Lardner, D., “Railway Economy”）（1850 年版），第 281 页。拉德纳所以举出这个概略的数字，因为“只有收入可以准确知道，开支和利润都是但凭揣测的”（第 279 页）。

例如费尔贝恩：《铁路政治经济学》（Fairbairn, H., “The Political Economy of Railroads”），1836 年版。

一辆伯明翰公路上的蒸汽汽车旅行到远至斯托尼·斯特腊特福之后，已经公开地证明了它的优点。他们颇寄以厚望，尤其是如果有一部分公路“能按照最适合蒸汽机车行驶状况修筑和保养”的话。翌年至少有一个公司为使霍利黑德公路符合这种要求以便行驶蒸汽汽车而成立了一个临时委员会。亨科·帕纳耳爵士不胜其适当地膺聘为委员，特耳福德则被提名为顾问工程师。但是公众并没有上钩。

铁路迄所得到的像当时那一点成就，主要应归功于地方实业界一些小集团的决心；乡土观念的激发；和对工程比对股息更加关心的少数工程师的信心和推动力。大部分决心都是出自非国教徒的：其中教友派教徒占一极大比重，而且不仅以教友派教徒的铁路为限。教友派教徒在早期的管理委员会中占有特别多的席位——诸如在斯托克顿、利物浦、累斯特和伯明翰；计有皮斯家、巴克豪斯家、克罗珀家、利斯特家、艾利斯家和斯特季家。在乔治·斯蒂芬逊的诺森伯兰的辘辘车声之中，据早期铁路轶话的说法，时时听到这些有事业心的贤明人士以一种低沉的声音对一个自负但遭失败的工程师这样说——“朋友……为什么你不说，只要是斯蒂芬逊的机车所能做的，你自己也能做呢。”在某些地方，这些振兴铁路的集团是和地方政府当局经常接触的。至于所传约克自治市的一个委员会在 1833—1834 年这整个两年之中一直在讨论以这个北都为中心制定一个铁路系计划的那种说法，则似乎是无稽之谈；但身为整个运动之原动力的学院街麻布富商乔治·赫德逊却早已成为一位卓越的地方政治家，并且在 1837 年担任了市长。布里斯托尔一旦从地方铁路事业热心人士所抱怨的那种冷淡态度和党派心中猛醒——在布里斯托尔骚动之后的几年内，一定程度的冷淡和党派心原是不足为奇的——就在 1839 年把大西铁路计划差不多列为市政要务了。市长召开了一次会议，在会议上将铁路振兴委员会对这项计划所作的极其详尽的调查提出讨论；自治市、船坞公司、和商人冒险家协会都在这个临时董事会中派有正式代表。应该补充说明的是，认股在当地进行得很慢，大西铁路不但没有伦敦的股款不能济事，就是没有伯明翰、曼彻斯特和利物浦的股款也是绝对建造不起来的。

---

《铁路征课的揭露……》（“Railroad Impositions detected…”），附录第 6，载有这项文件。

它的计划书载同上，附录第 7。

斯特里敦，前引书，第 30 页。

事实经过见格林林：《大北铁路》（Grinling, C.H., “The Great Northern Railway”）（1898 年版），第 2 页。但参阅汤林森，前引书，第 272 页。赫德逊自 1832 年起任约克卫生委员会委员，自 1835 年起任自治市委员。

布里斯托尔骚动发生于 1831 年，是因上院拒绝第一次选举改革法而引起的。——译者

杰克曼，前引书，第 2 卷，第 562 页。

塞康，前引书，第 2 页。杰克曼，前引书，第 2 卷，第 562—563 页。

利物浦的实业家在他们的邻近地区以外的投资特别活跃，这不但可以说明他们有理想，而且可以说明利物浦—曼彻斯特铁路的收益比我们所得而知的要更好些。斯蒂芬逊甚至在利物浦—曼彻斯特铁路通车之前就能以在利物浦为累斯特—斯文宁敦铁路募股了；应募入股的那个集团，在早期铁路时代通称为利物浦系——计有克罗珀家、拉思博恩家、霍斯福耳家、布思家、桑达斯家——

不但在建造默尔西河、恒比尔河、太晤士河和塞佛恩河之间的英格兰中央联络线方面占了重要的一份，而且，和斯蒂芬逊一样，自始就考虑到了长程直达线。伦敦—伯明翰铁路几乎是兰开郡所有的。

自 1825 至 1835 年年底之间，国会通过了五十四项各式各样的铁路条例，所批准的路线自全长三又四分之一英里、资本三万三千镑的佩斯利—伦弗罗铁路至全长一百一十二又二分之一英里、资本五百五十万镑的伦敦—伯明翰铁路各不等。这项立法的结果，截至 1838 年 9 月伦敦—伯明翰铁路通车时止，产生了五百英里已通车的公共机车铁路，其中伦敦—伯明翰铁路及其通往普雷斯顿的支线、大联络线铁路和北联合铁路约占半数。在 1836—1837 年这两年之间，不列颠又有三十九项新路线的铁路条例奉到敕准，爱尔兰的几项条例还不在此数。此后却停顿下来：在 1838—1839 年只通过了五项条例。1840 年一项条例都没有通过，1841 年仅仅通过了一项。

在 1836—1837 年，事情已经做过头了。自 1831 年至 1835—1836 年，生活费已趋下降，而整理公债的价格则不断上涨。在 1830 年有一亿五千三百万镑，在 1834 年又有一亿另六十万镑的政府证券从百分之四改为百分之三又二分之一。与来自米德兰和北部教友派的眼光敏锐的资本全然不同的追求百分之五股息的盲目资本，已经为掠夺者积聚起来，铁路发起人和自封的工程师却看中了伦敦城。

报纸支持这种热狂；政府许可这种热狂；人民不惜为它而解囊。铁路一时蔚然成风，如火如荼。英格兰的铁路已经打好了蓝图。利物浦—曼彻斯特铁路的利润和百分率被广泛地引证。伦敦—伯明翰铁路的前景和力量却被说得天花乱坠。

---

参阅斯特里敦，前引书，第 7—9、33、36—37、47 页。

屠克：《价格史》，第 2 卷，第 275 页（1838 年版）说它握有资本的八分之七。

《……铁路交通审查委员会》，1839 年，附录第 29，第 410 页中的一览表。

克利夫兰—斯蒂文斯：《英国的铁路，它们的发展和它们与国家的关系》（Cleveland-Stevens, E., "English Railways: their Development and their Relation to the State"）（1915 年版），第 9 页。

参阅例如杰文斯：《货币和财政的研究》（Jevons' "Investigations in Currency and Finance"）或本书第 169 页所提及的希伯林：《英国物价和商业循环》（Silberling's "British Prices and Business Cycles"）中的价格曲线。关于改变，参阅巴克斯顿：《财政和政治》（1888 年版），第 1 卷，第 127 页。

弗朗西斯：《英国铁路史》（1851 年版），第 1 卷，第 290 页。

希望和利物浦—曼彻斯特铁路的这个先例仍然是主要的原因。但有这两种原因也就够了。铁路被盲目地、不经济地、像有生命的东西一样地增殖繁育。许许多多的卵都没有孵出条例。通往布赖顿的铁路有五个竞争计划，所有这五种股票的市价一度都高于票面价额。通往瑙威治的铁路也有三个公司，或发起的公司。“在一个都市的一个教区里就有十六种计划公布出来，预计拆除的房屋达一千二百幢以上。”但是却也涌现了若干真正的公司，建造了若干真正的铁路，其中或许以布里斯托尔—埃克塞特铁路、伯明翰—格拉斯特铁路、东南铁路、米德兰郡铁路、北米德兰铁路、约克—北米德兰铁路、英格兰大北铁路、塔夫谷铁路、东部郡铁路、曼彻斯特—利兹铁路、格拉斯哥—格里诺克铁路、格拉斯哥—埃尔铁路、和伦敦—布赖顿铁路最为重要。[在被否决的议案之中有约瑟夫·吉布所提出的经由剑桥、斯利弗德和林肯至约克的大北铁路案。]某些言语上的变革，正如一位当代人士所指出，随着这些公司的出现而出现了。“人们常说‘开动蒸汽’，‘铁路速度’，并且按小时和分钟而计算路程了。”

在业务不受限制的地方股份银行过分迅速地发展、粮价不断上涨、以及英美贸易关系既造成英国黄金的流往美洲复陷实业于不健全状态的同时 1836—1837 年的这种筹办铁路狂，把甚至残存的铁路，尤其是占大多数的一切未完工的残存铁路，都陷入困难之境了。银行的便利已被剥夺。大西铁路那条不惜工本设计的铁路，支票竟一度遭到拒绝支付。它的支线，即布里斯托尔—埃克塞特铁路，已目睹它的股票在市场上以折扣出售。伦敦—南安普敦铁路正按百分之五十的折扣出售新股票以筹募现款。甚至伦敦—伯明翰铁路也跌到票面价格以下；虽则在 1837 年这条仍未完工的铁路的董事长一职已由伦敦老银行界的老成持重的代表乔治·卡尔·戈林接充。伦敦老银行界虽一直准备接受铁路的往来帐目，但迄仍未在铁路的发起和指导方面起任何积极作用。先驱铁路已经靠信贷而成功。利物浦—曼彻斯特铁路继续有利可图，斯托克顿—达林顿铁路在 1837 年把它的股息提高到百分之十四，1838 年保持不动，1839 年再度提高。

1836—1837 年铁路公司的发起，已经使不列颠的潜在铁路又增加了一千多英里。到处架桥、开路 and 挖掘隧道，此后有五年没有什么新公司发起。曼彻斯特—利兹铁路上长约一又四分之三英里的小市（Little borough）山顶隧道，和大西铁路上更长出二百五十码的布鲁内尔的包克斯隧道都已经竣工，深为举世所钦羨；曼彻斯特—设菲尔德铁路上的伍德赫德大隧道正在施

---

同上书，第 1 卷，第 293 页。

本书第 626 页及以下。

弗朗西斯，前引书，第 1 卷，第 299—300 页。

汤林森，前引书，第 357 页。

工。在 1841 年就有人认为铁路系统的大功告成已为期不太远了。自那年 7 月起，以不到十七个小时的时间从伦敦旅行到纽卡斯耳已经有了可能——取道伯明翰—德尔比和约克乘火车至达林顿，然后乘马车前往。从尤斯顿乘火车经由普雷斯顿至弗利特伍德；从弗利特伍德乘轮船至阿德拉桑；再乘火车至格拉斯哥，全程只需二十四小时。“任何一个有理性的人还能更何所求呢？”甚至《铁路时报》（“Rail-way Times”）都这样发问说。在 1843 年 6 月，不列颠已经有大约一千九百英里的铁路通车，手头未完工的铁路已为数无多。第一次铁路潮已成过去了。

但是工程师和大发起人并不以此为满足。吉布的那个沿着东米德兰的徐缓斜坡的北路干线计划，已经削减成为自伦敦至剑桥的东北铁路——而且还没有修到剑桥。1836—1837 年的繁荣并没有为贝德弗德、杭廷顿或林肯修筑了一码核准的铁路，为诺丁汉修筑的也很少。没有一条通过威尔士的铁路曾获得核准，苏格兰依然是交通梗阻；虽则专门委员在 1840—1841 年曾经向财政部提出了苏格兰和爱尔兰铁路交通问题的报告书。在 1841 年 3 月公布的第四次报告书，赞成修筑一条经由卡来尔和罗克尔比通往苏格兰的联络线——如果自兰开斯特至卡来尔和自卡来尔至格拉斯哥这两小段艰难的路线有指望“在一定时期内”进行施工的话。如果不能如期完成，那么他们就认为“根据目前从南部至爱丁堡和格拉斯哥只能构成一条铁路的这个假定，”西岸的发起人就应该站开而让东岸的发起人去承办。

这时在东岸发起人中占支配地位的那个集团都是一些强有力的人物，并且他们在委员和国会中的活动，对于从 1836—1837 年所发起的主要工程告成时起至 1844 年新铁路潮的迸发时止的那段空隙期间起了承先启后的作用。在 1841—1842 年，随着罗伯特·斯蒂芬逊孜孜于测量而乔治·赫德逊的运筹于委员会，设法——于必要时——以资本支付股息，或由个人承担巨额负债以推动他的计划，他们同斯托克顿—达林顿铁路利益集团和惊人贪婪的达拉姆牧师评议会展开了错综复杂的论争，争取修建一条直接的达林顿—纽卡斯耳联络线，也就是斯蒂芬逊所谓的“通往苏格兰的东岸路线有待奠定的最后一步。”他们在 1842 年 6 月得到了他们的主要条例，在 1843 年 4 月得到了修改路线的条例。纽卡斯耳—伯里克铁路的测量工作已准备就绪。在 1844 年春季，赫德逊展开了导向纽卡斯耳高原和伯里克皇家界桥的那个

---

格临林，前引书，第 8 页：或在大约同时可搭乘更长得多的一段铁路（新建的沿海铁路）。汤林森，前引书，第 430 页。

引证于格临林，前引书，第 6 页。弗利特伍德已经在 1836 年由海斯凯思·弗利特伍德爵士建成。

温德姆·哈定在《统计学报》，第 11 卷，第 323 页（1848 年）作 1900，但后来的估计比这个数字又有所减少：难求其准确。

汤林森，前引书，第 433 页。

同上书，第 432、434、438—439 页。

运动。

那时，资本和机会是赫德逊随手可得的：他同所有比较小和所有比较可靠的铁路策略家可以随意制订任何规模的计划。自从 1842 年大丰收以来，小麦价格一直是公道的。皮尔正削减进口粮食的关税。最贫苦的消费者也可以多花费一点了，没有一种生意不赚钱。市场贴现率从没有像 1843—1844 年那样长期地低于百分之二又二分之一。在 1844 年毫无困难地把尚未清偿的按百分之三又二分之一计息的二亿五千万镑改为百分之三又四分之一；因为在那一年，百分之三是自七年战争以前起第一次接近票面价格。在 1845 年初，这个新的百分之三又四分之一已经颇超过票面价格了。甚至最大的地主主要反对在个人的土地上修建铁路也不再那样容易了。只有最勇敢的文人还斥责“蒸汽的鼾声和活塞的冲击”，但一般公众却充耳不闻。首相很有意于铁路事业：下院里有一个铁路派——是由董事之类的人组成的——1845 年赫德逊本人也进入了下院。“他在英格兰握有无出其右的、史无前例的势力……贵族都设法和他们结交；他的孩子也成为贵族的谈友。”

到 1843 年年底为止，经国会核准的公共铁路，包括爱尔兰的区区之数在内，据后来计算，共长二千二百八十五英里。其中已经通车的计一千九百五十二英里。1844 年条例在已核准的里数上又增加了三分之一以上——计八百另五英里；1845 年条例增加了二千七百英里；1846 年条例增加了四千五百三十八英里，前后计有单行条例二百一十九件。继而这个增加数在 1847 年降到一千三百五十四，在 1848 年降到了三百三十。到 1848 年年底，在联合王国通车的铁路整整五千英里，其中爱尔兰不到四百英里。这是铁路狂时代的统计轮廓。

在地图上，现代英国整个铁路系统的草图已经打妥——主要的例外是通往伦敦的圣盘克拉斯—美勒立本铁路、通往曼彻斯特的米德兰峰林路、米德兰奔宁山脉和卡来尔的联络线以及高原线以北的很多铁路。在干线之中，它的主要建设就是 1844 年核准的霍利黑德铁路，完成了通往苏格兰的东西两岸的各式各样的苏格兰和英格兰铁路，把英格兰西南部各郡更彻底开放了其它铁路，以及自金兹克罗斯至约克的大北铁路，也就是单行条例迄所核准的最长的那条铁路。这项法案是和废除谷物法一案同一天奉英王敕准的（1846 年 6 月 26 日）。为了这项法案的斗争，不但激烈的程度毫无逊色，

---

同上书，第 454 页。

杰文斯在《货币和财政的研究》中的图表。

杰文斯和巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 127 页。

一百另四又四分之三。《经济学家周刊》，1845 年 2 月 1 日号。

弗朗西斯，前引书，第 2 卷，第 218—219 页。

拉德纳：《铁路经济》，第 54—55 页。

而且更加旷日持久，更加费用浩繁。他们为大北铁路之父国会议员埃德蒙·丹尼森所画的肖像，照当时的式样，就是右手牢牢地握着这件所费不赀的文书的。

乔治·赫德逊是那次角逐中的失败者之一。当论争在 1844 年以合同、共同董事和单纯个人人格的力量展开的时候，

他的势力在约克—北米德兰铁路上伸张了七十六英里；在赫尔—塞耳比铁路和利兹—塞耳比铁路上伸张了五十一英里；在北米德兰铁路、米德兰郡铁路和另一铁路（伯明翰—德尔比联络线）上伸张了一百七十八英里；在纽卡斯耳—达林顿铁路、和英格兰大北铁路上伸张了一百一十一英里；而在设菲尔德—罗瑟勒姆铁路、约克—斯卡尔布勒铁路、英格兰大北铁路、和惠特比—匹克林铁路方面，它影响所及的还有将近六百英里，共计一千另二十六英里，所有这些铁路在发展货运方面都一帆风顺，在支付股息方面也都同样的成功。<sup>18</sup>

在 1845 年 10 月，他接受了很不兴隆的东部铁路的董事长一职，并且推动了这样一项计划，根据这一计划，拟以偏东的米德兰铁路和偏西的东部各郡铁路在当卡斯特将拟议的大北铁路切断，并将未为竞争所掠夺的货运交由约克谷铁路和英格兰大北铁路承运。

直到那时为止，在邻近的公司之间自愿的和强制性的合作虽然很多，但是依法的大合并却只有一起。诚然，国会的第一件合并案早在 1834 年就已经出现（地方条例，威廉二世，第 4 年和第 5 年，第 25 章），但它只不过合并了威根附近的两个很小的公司。<sup>19</sup> 1835 年，大联络线铁路合并了五英里长的沃临顿—牛顿铁路，1836 年英格兰大北铁路根据它的合并条例取得了购买斯托克顿—达林顿铁路一条支路的权力。继而在 1840 年，大联络线铁路又兼并了一条邻近的铁路，即二十三英里长的切斯特—克鲁铁路。此后三年没有合并条例，而只有两项授权公司彼此进行购买或租借路线的条例。在 1844—1845 年有十六项合并条例和二十二项购买和租借条例，在 1846 年有二十项合并条例和十九项购买或租借条例。随着 1843—1844 年米德兰铁路的兴建而发动了真正合并运动的，是赫德逊。

在伯明翰同伦敦—伯明翰铁路和大联络线铁路相衔接的伯明翰—德尔比铁路，以及在腊格比同伦敦—伯明翰铁路相沟通而驶往德尔比的米德兰郡铁路，一直在竞争上消耗着它们的实力。将货运输往约克郡并有赫德逊担任董事的北米德兰铁路，虽然还没有受到它们的角逐的损害，但却利害相

---

格临林，前引书，第 56 页和封皮里页。式样坚持不变——

<sup>18</sup> 着一卷什么东西，

<sup>19</sup> 在他的左手里。”

· 卡罗尔，海亚华宅摄影（1858 年）

关。所有这三条铁路都开始担心可能出现的伦敦—约克铁路在北部直达货运方面的竞争，有一两条铁路则更担心来自西南的布鲁内尔的宽轨的“侵犯”。同这三条铁路多少有点利害关系和最初反对合并的“利物浦系”，据说因这些外患而就范了。条件是在 1843—1844 年冬季商定的：联合董事会中没有利物浦方面的名字：条例在 1844 年 5 月奉英王敕准，以乔治·赫德逊为董事长，累斯特的约翰·艾利斯为副董事长。利益和野心这种经济的和非经济的动机，在这次合并中究竟起了多大作用，将是永远无法了解的。不到一年的工夫，米德兰铁路就接管了伯明翰—格拉斯特铁路；不到两年的工夫，又接管了格拉斯特—布里斯托尔铁路。为此后两代所采取的政策方针早已制定在案——从发祥地郡向四面伸张。

在 1845 年，大联络线铁路那条肆行兼并的铁路，在当代最优秀的铁路外交家，它的总经理马克·休伊希大佐的精明领导下，接收了利物浦—曼彻斯特那一条邻近的铁路，连同兰开郡两个较小的公司。复杂的外交接踵而来。大西铁路这时当真试图把宽轨推行到米德兰工业区了，并且就原计划通往腊格比和伍耳佛汉普顿的宽轨铁路展开了“轨幅战”。卡尔·戈林的伦敦—伯明翰铁路正和曼彻斯特—伯明翰铁路（在地理上讲只是一条曼彻斯特—克鲁铁路）商订同盟。大联络线铁路以它的秘书的一件赞成宽轨的作证和由休伊希签字的一件反对卡尔·戈林及其董事会的垄断计划的呈国会文（1845 年 6 月），对谈判进行干涉。大佐正受筹妙计，以资因应。不到五个月的工夫，大联络线铁路就召开股东大会批准同卡尔·戈林的董事会进行合并了。曼彻斯特—伯明翰铁路也决与合并。在 1846 年 7 月 16 日（维多利亚，第 9 年和第 10 年，第 254 章），拥有三百七十九英里铁路的伦敦—西北线诞生；休伊希大佐在卡尔·戈林手下担任了总经理。

在这同一年，当国会开会期间每天至少有一条新铁路的议案通过，而头戴“白呢帽……身着棉法兰绒……方尾服、红地黑点丝绒背心和……灯心绒裤”、“一口一大杯威士忌而称它为白啤酒”的那位航海家，正使得人心惶惶并且闯开了多多少少农村的时候，曼彻斯特—利兹铁路开始进行合并，从而在 1847 年变成为兰开郡—约克郡铁路；曼彻斯特—设菲尔德—林肯铁路揭开了它在那个名称下的五十年的历史；通过合并产生了伦敦—布赖顿—南海岸铁路；通过租给和购买，很多次要的铁路和运河都归入这些新涌现出

---

弗朗西斯，前引书，第 2 卷，第 216 页。参阅格临林，前引书，第 47—48 页。斯特里敦，前引书，第 67 页。

克利夫兰—斯蒂文斯（他对铁路合并有过专门的研究），前引书，第 18 页及以下。

一览表，见同上，第 25 页。

提醒一下非维多利亚时代的读者或许是有必要的：由布鲁内尔任工程师的那条大西铁路有它与众不同的宽轨。关于米德兰铁路的建造，参阅斯特里敦，前引书，第 67 页及以下。克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第 42 页及以下。格临林，前引书，第 15 页。

来的大公司管辖之下。翌年在东安格利亚看到了一个重要的合并，和由八个独立企业分别修筑的三百六十英里铁路所构成的约克—纽卡斯耳—伯里克铁路——未来的东北铁路的骨干。全国铁路虽仍距离完成阶段很远，但已渐渐奠定成为一个铁路系统了。

作为铁路系统的一个重要附属品的电话，刚刚脱离了试验阶段。电话的实用性，一位英国先驱者在 1838 年的一次演讲中这样指出，“已经不再为科学家和大部分公众所怀疑。”他预言电话会有朝一日成为社交中的一个特殊因素。”“电话系统一旦在欧洲各地普遍采纳，它将为我们开辟一个何等广阔的领域。”前一年，库克和惠特斯东已经申请他们的第一个专利权证；一年之后，那个富于理想的、试办性质的大西公司已经在一条从派丁顿到西德来顿的铁管里敷设了电线，来运转他们的早期电话机。在 1839—1840 年，在伦敦—伯明翰铁路和布莱克韦耳铁路上也进行了试验；但是这些早期电话机所费不赀，因而伦敦—伯明翰铁路放弃了这种试验。几年来都没有取得多大进展。甚至大西公司也是行动迟缓的：直到 1847 年，它所敷设的电线还没有穿过包克斯隧道。约克—北米德兰铁路、约克—纽卡斯耳铁路和纽卡斯耳—伯里克铁路只是在 1846—1847 年才在通往苏格兰东海岸的干线上安装了电话。它们使它们的站长大伤脑筋，甚至在 1852 年在谈到某站长的一项记录中还写道：“他仍然不会使用电话，无论如何是不予以注意。”

在 1852 年初，大北铁路还完全没有电话系统。到 1846 年，电话机已大为改良。在 1843 年库克也已经想到最好是把电线装在杆子上，而现在它已从杆子上“迎风发出忽张忽弛的清脆响声”。

在海外，这种新的“社交”手段虽一般地掌握在政府手中，在英国，为了发展这种事业却在 1846 年那个危急的年头组织了电话公司。这家公司收买了惠特斯东和库克大部分的以及亚历山大·贝恩和其他发明家的那些专利权，并且力劝铁路和公众安装电话。在它初成立的四年之中，因为没有竞

---

依据克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第 51 页及以下的对铁路合并的杰出的研究。

斯迈尔斯，前引书，第 3 卷，第 321 页。

弗朗西斯，前引书，第 2 卷，第 70 页。

克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，特别是第 25—28 页。

爱德华·戴维，引证于法希：《1837 年以前的电报史》（Fahie J.J., “A History of Electric Telegraphy to the Year 1837”）（1884 年版），第 405、408、412 页。

塞康，前引书，第 58 页。

参阅《铁路交通第五次报告书》（“Fifth Report on Railway Communications”），1840 年（第 13 卷），询问案第 349—350 页，另萨拜因：《电话》（Sabine, R., “The Electric Telegraph”）（1867 年版），第 38 页。

塞康，前引书，第 49 页。

争者，所以它能对普通的通话收取很高的费用。到了 1848 年中期，一千八百多英里的铁路，“即已通车铁路的大约半数”，都有了电话设备。早期电话如何基本上是铁路的附属品，可以由它迟至 1854 年在伦敦的地位予以说明。在首都包括洛思伯里的总机构在内，电话公司当时只有十七个机构。在这十七个机构之中，有八个设在铁路的终点，三个，正如拉德纳在 1855 年不胜骄傲地写道，是“日夜开张的”。

有一些早期的铁路是专门为打破运河或航运的垄断权而建造的。尽人皆知这是利物浦—曼彻斯特铁路的目的，沿着这条路线，各水运公司保持着严格的，徇私的同盟。因为约翰·艾利斯告诉斯蒂芬逊说，累斯特的富人大多数是“染指运河的”，似乎不会赞成竞争，以致斯蒂芬逊不得不在利物浦为累斯特—斯文宁敦铁路筹募股款。在铁路通车的时候，据说运河经营者个个垂头丧气，鉴于伊利瓦什运河——似乎是受损害的运河之一——在二十年代时所付股息曾经高达百分之五、六十，这种说法不像是靠不住的。到处的运河利益集团自然都和铁路计划势不两立，但是直到 1840 年左右，铁路竞争还是发展得如此之慢，以致运河一直没有作任何改进本身竞争能力的努力。虽然有少数像伊利瓦什和拉夫伯勒那样特别使铁路有懈可击的运河，在收入上受到了严重的损失，但是在 1825—1840 年之间有一些运河已经改善了它们的财政状况。很多运河都能维持现状，更多的运河虽由于未必与铁路有关的原因而不如以往，但仍不失为利润优厚的企业。在 1825 年股息为百分之十六的利兹—利物浦运河，在 1838—1839 年所发股息为百分之二十。大联络线运河在同两个年份的相应数字是百分之十三和百分之十二——1839 年伦敦—伯明翰铁路刚刚通车。全国各地其它一些有代表性的运河的相应数字如下：

运河	股息	
北部	1825	1838—1839
串特—默尔西	75*	32 <sup>1/2</sup>
埃尔兹米尔—切斯特	2 <sup>4/5</sup>	2 <sup>4/5</sup>
巴恩斯利	8 <sup>3/4</sup> *	13
哈德兹菲尔德	零	3 <sup>3/4</sup>
米德兰牛津	32*	30
明翰	70*	12

汤林森，前引书，第 532—533 页。

格临林，前引书，第 140 页。

李维：《英国商业史》（1872 年版），第 214—215 页。

拉德纳：《电报的大众化》（Lardner, D., “The Electric Telegraph Popularised”）（1855 年版），第 273 页。

哈定文，载《统计学报》，第 11 卷，第 336 号（1848 年 8 月）。

考文垂	44*	46
伍斯特—伯明翰	2	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
斯塔福德—伍斯特	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
沃里克—伯明翰	11	30
亚士比—德—拉—左赤	零	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
西南部和威尔士斯特劳德沃特	15 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	24
格拉摩根	8	8
蒙默思郡	10	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
斯温西	14	15
南部太晤士—塞佛恩	1 <sup>1</sup> / <sub>20</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
太晤士—米德威	零	零
威尔特郡—伯克郡	零	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
贝津斯托克	零	零
克内特—埃房	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>

\*包括红利在内

直接竞争的铁路一旦通车，运河就不得不削减它的运费了；但是为预防竞争而削减运费的情形，还向无所闻。在利物浦和曼彻斯特之间，铁路使轻货每吨十六先令的运河运费削减到了十先令。艾尔维尔—默尔西航道和布里季沃特运河不得不踵随其后。在四十年代，自曼彻斯特至赫尔的铁路的通车，将制造品的直达水道的运费减低了差不多一半。伊利瓦什运河将它的煤炭运费从每吨一先令减至四便士；大联络线运河将运往伦敦的长距离拖驳的煤炭运费从九先令一便士减至二先令又四分之一便士。埃尔—卡尔德航运公司将它的普通货物运费从七先令一吨减至二先令三便士，以便和利兹—塞耳比等铁路相抗衡。但是在 1840 年以前殊少这种必要。

在这六年之中，为民间的热狂所张大了的现实和潜在铁路竞争的全部分量，都落到了毫无准备的运河身上。它们把花在本身设备方面要有裨益得多的款项，都花费到国会去进行毫无结果的对抗。在它们路线之中凡是天然适合水路运输的，它们还继续保有很多的运输业务。例如在 1839 年，曼彻斯特和利物浦之间的水道所载运的货物吨数就将近铁路所载运的两倍；在 1845 和 1846 年则远在两倍以上。自此而后，在奔宁山脉兰开郡那面的布里季沃特运河，正如在约克郡那面的埃尔—卡尔德航道一样，始终是货运频繁的。但凡是水闸很多、或者在分水线上水源供应困难的运河，以及所有从来没赚得一笔余利可供削价竞争而不致赔出血本的那些运河，都感到了进退维谷。

---

斯特里敦，前引书，第 7 页。

关于缺点，参阅本书第 114 页及以下。

有一些已惊惶失措，向铁路无条件投降；有一些已成为铁路的手下败将；有一些以进行反抗为威胁而向铁路公司讹诈；但是只要价钱还好，几乎没有一个运河是不愿接受的。所以根据 1845—1847 年的条例——主要是根据又成为危机年的 1846 年的条例——有九百四十八英里的运河为铁路所收购或租借；根据 1846 年的伯明翰铁路和伯明翰运河整理条例，统一的伯明翰运河变成了伦敦—西北铁路的附属品。但是不列颠依然还有大约二千七百五十英里的独立运河和“航道”。

在这之前，伯明翰各运河已经取得了改组成为铁路公司的权力；但是，局势演变的结果，它们却归并到一个铁路公司的下面了。串特—默尔西（大干线）运河比较幸运。它真正改成为一条铁路。它目睹它的优厚股息被大联络线铁路和米德兰铁路的竞争削减到了这样的程度，以致在股息百分之七十五时代价值一千二百镑的股票，已经跌到了四百五十镑——一个仍然值得重视的数字。但是它还保有充沛的精力，靠了 1846—1847 年一系列的条例把自己变成为北斯塔福德郡铁路公司，并且以这个铁路公司的资格相当成功地管理一条铁路和一条与铁路干线平行的水道达七十年之久。或许值得记载下来的是，串特—默尔西运河在它改组时期的主席是一位李嘉图氏。

处境最坏的运河，甚至在除开缓慢的地方性散仓货运之外有丧失一切货运危险的时候，仍在全国运输业务上起着一定的作用。在早期铁路时代，它的真正竞争力量由于很多铁路上的货运，尤其是廉价和散仓货运发展的缓慢而得到了加强。在大部分货物由铁路运输的地方，如在英格兰的最北部，就没有运河。原以货运为主要考虑而发起的那些铁路，却常常发现它们自己主要忙于客运的情形是尽人皆知的。估计的错误并不像往往所想像的那样普遍。在 1845 年所分析的六十六条铁路的统计之中，有二十二条从货运方面所得的毛收入比从客运方面所得的为多。但这二十二条铁路中的大多数是

---

1838—1839 年的数字取自《英国的铁路》，1839 年，第 127 页及以下；关于 1825 年的数字，参阅本书第 112 页。

主要取材于杰克曼，前引书，第 2 卷，第 639 页及附录第 10。关于埃尔—卡尔德渠，则取材于《铁路审查委员会六项报告书》（“Six Reports from the S. C. on Railways”），1844 年（第 11 卷），询问案第 6176 号。

杰克曼，前引书，第 2 卷，第 741 页。

克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第 91 页。[关于运河对铁路的讹诈，参阅《铁路和运河议案审查委员会》，1852—1853 年（第 37 卷），第 11 页。]

是就《铁路合并审查委员会》，1872 年（第 13 卷），第 19 页的报表中计算出来的。

敕令第 3719 号，第 333 页。这种改组并不是“独一无二的”，正如克利夫兰—斯蒂文斯所说（第 93 页注）。根据威廉四世第 1 年和第 2 年第 60 章，曼彻斯特，博耳顿和贝里运河改组成为曼彻斯特—博耳顿—贝里航运铁路公司。宗旨是要把运河改成为铁路：事实却是兼营两种业务。《铁路审查委员会》，1839 年，

短程运煤线。在斯蒂芬逊的家乡，铁路是为矿石而建造和运输矿石的。“客运……则只作为一种副业来考虑。在斯托克顿—达林顿铁路上……客运为某些马车业主把持了八年之久。”甚至纽卡斯耳—卡来尔铁路那条最长和所运“矿石”最少的最北路线，从货运所得的毛收入也比从客运所得的为多。

但是在四十年代中叶，在梯斯达尔的紧南面，客运已开始占优势。英格兰大北铁路的收入，百分之六十以上得自于客运，正如在一个更加工业化得多的区域中的曼彻斯特—利兹铁路和曼彻斯特—博耳顿—贝里铁路的情形一样。在这些曼彻斯特铁路上，三等车客运已经有了异常迅速而又重大的发展。但是在赫尔—塞耳比铁路上，客运收入仅稍稍超过货运收入，而在利物浦—曼彻斯特铁路上，货运的数字则高出百分之四十以上。客运占最大和最出人意外的优势的所在，就是首都各线。伦敦—伯明翰铁路曾预料可同样地从客运和货运方面各得到大约六十七万镑的收入。在通车后的第一年，它从客运方面得到了五十多万镑，但从货运方面仅得到了九万镑。在 1844—1845 年，它从客运方面所得到的收入仍占四分之三以上。大西铁路和西南铁路得自客运的收入占五分之四以上，东部郡铁路占百分之九十。

在 1845 年，客票费在全国铁路的毛收入中占百分之六十四。到 1848 年，这个百分数是五十七。在整个十九世纪之中，它从未达到过百分之四十。既然得知铁路业务在这一方面的价值，各公司就多方加以刺激，并且旅客对于每一个刺激都有所反应。甚至在 1850 年以前，他就发现，“凡火车为去休养的旅客停车的沿途各站，都设有布置豪华、室内温暖和光线充足的候车室。[这些候车室后来称之为维多利亚式接待室。]这些候车室都附设餐厅，”它们的服务员“既不贪图也不指望小费。”无怪旅客对于运用得这样巧妙的一种刺激要有所反应了。旅客立刻就不再在他从来不很欢喜的运河上旅行了。他一贯喜爱优美的海湾：现在他却喜爱“开动蒸汽”和“铁路速度”了。运河虽继续运输商货，但股息已大非昔比。“说来可怪的是，”尽管有一条平行的铁路，而曼彻斯特—贝里—博耳顿运河上的石头和煤炭的货运，在 1839 年还是有增无已，在 1840 年，斯托尔布里治的柳卡斯·钱斯仍然有六

---

询问案第 4076 号及以下。根据维多利亚第 9 年和第 10 年第 215 章，查德运河取得了同样的权力。

李嘉图，斯托克国会议员，1841—1862 年。主要的条例是维多利亚，第 9 年和第 10 年，第 84 章。[在第 1 版中，据说铁路公司使地区得到了“满足”。里思教授对于这一点始终表示怀疑。《经济季刊》，1927 年 6 月号。]

拉德纳：《铁路经济》，第 277 页。弗朗西斯，前引书，第 1 卷，第 203 页。

格里姆；《统计学报》，第 8 卷，第 215 号（1845 月 9 月）。

据格里姆的计算，参阅上文。

弗朗西斯，前引书，第 1 卷，第 203 页。

格里姆。

分之五的玻璃是由水路运到伦敦的。但是运河已经不能吸取任何新的资本了，并且除开少数例外，历经整个十九世纪也没有进行过任何改良。

年轻的马卡丹在 1839 年关道公司国会委员会作证时，谈及它们所遭到的“铁路灾”。对于很多关道公司来说，无疑，铁路是一种灾难。对于在大部分是关道的很多主要公路上经营运输的人们来说，铁路也是一种灾难。但是在讨论铁路对公路的影响时，因为国会对于关道公司是那样关心，以致会容易给它以过分的重视，又因为关道是英格兰的正统道路和英国的驿路——诸如布赖顿路、多佛尔路、朴次茅斯路、巴思路、大北路、新霍利黑德路等——所以也会很容易给关道以过分的重视。1815 年，在靠伦敦那样近的艾塞克斯，只有百分之十的道路是关道；虽然在米多塞克斯，百分比是超过三十的，但就整个英格兰而论，在 1838 年却仅仅十七。

像运河一样，关道公司曾经和铁路有过一番斗争，但终于失败。不同于运河，它们很少有过真正的繁荣，而且很多都背有负债和管理腐败的包袱。马卡丹并不认为铁路灾是它们的困难的主要原因。它只不过是，据他说，“加重了弊害”而已，弊害的根源在于债务、管理不善、缺乏合作、河道和沿海输船的竞争、以及公路根据 1835 年一般公路条例（威廉四世，第 5 年和第 6 年，第 50 章）所享有的法定劳动最近的丧失。关道公司在 1836 年负有将近九百万镑的债务，在 1839 年已在九百万镑以上。债务“由于在若干关道公司所通行的那种把未发放的利润转化为资本的惯行办法而与年俱增。”有几家债息比毛收益还要多。马卡丹说他知道有某些关道欠下了六十年的息金。由工人——而并非由贫民——用锄头和铲子进行的法定劳动，在 1835 年以前似乎就已经渐渐废弛；但是农场主又往往宁愿派他们的车子和牲口为道路服务而不愿缴纳税捐。劳动的义务和在某些地方商定作为代替的征课，经这一项条例一并予以废除。对一条道路的法定劳动既不因该路移交关道公司而取消，所以这一条例无异是剥夺了关道公司的一笔收入，这笔收入据马卡丹在 1839 年的估计，按现款或劳动计，为数不下一年二十万镑。此外还须加上三十年代的灾难。

因为被铁路一并囊括而去的客运和邮件恰恰是关道公司大部分通行税的所自出，所以这个打击对于关道比对于运河更加是致命伤。农庄上的大车得免费使用关道，而低级散装货载所付的捐税又微乎其微。铁路对通行税的

---

拉德纳，前引书，第 277 页。

同上书，第 147 页。

《铁路交通审查委员会》，1839 年，询问案第 4274 号。

同上书，1840 年，询问案第 2865—2866 号。

《铁路和关道公司审查委员会》（“S.C.on Railways and Turnpike Trusts”），1839 年（第 9 卷，第 369 号），询问案第 427 号。

影响是立竿见影的。艾克勒斯关卡在 1830 年曾以一千七百镑将曼彻斯特—利物浦公路所征的通行税包出，翌年开价为八百镑，而竟无人问津。曾经以一千三百镑包出的同一条关路上的艾尔拉姆关卡，竟不能以五百镑租出。在格林威治铁路通车之后的那一年，新十字关道公司亏蚀了二千五百镑。在 1836 年时，先后八个关道公司在伦敦—伯明翰关道上征得了二万八千五百镑的通行税。在 1839 年铁路通车之后，收入仅一万五千八百镑。八个关道公司抵押借款的利息是一万六千五百镑。

如果一个关道公司幸而和铁路交叉的话，情况就完全相反了。“在很多场合下，横路的收入都大为增加，”据马卡丹这样说；但是目前却没有具体的数字可供利用。然而绝大多数关道公司既是沿着迟早有铁路修建起来的那些干路上经营的，关道财政的终于破产也就无可避免了。在 1837 和 1850 年之间，关道公司的收入降低了三分之一。全国最大的关道通行税包税人刘易斯·李维曾出席 1839 年关道公司审查委员会。他说，他过去承包过价值五十万镑的通行税，约为全国通行税总额的三分之一。“他还不曾准备”告诉委员会他现在的业务情况如何；但是已大非昔比了。他半吞半吐地证实了一位议员所提出的大约十万镑的数字。要了解一下李维把他的活动转到什么方向，以及他如何及时地认清关道这条船正渐渐下沉，会是非常有趣的。

关道公司的灾难，不必说，并不是全国马车路运输的灾难。这种运输，正如大家公认和车辆执照的增发所确切证明的那样，历经早期铁路时代，一直是稳步发展的。铁路是由“驿站马车、马车、独轮车和载货马车”在催眠曲声中喂养起来的。在伦敦，笨重的双马出租马车，“那种……身配武器并在穿制服的扈从前呼后拥之下的一个英国旧家的食客的往日风流遗韵，”已渐渐湮没了。各式各样出租的迅捷“轻便马车”正取而代之。在 1843 年，艾洛伊歇斯·汉桑取得了他的安全“轻便马车”的专利权；但是维多利亚式轻马车事实上却是渊源于两年之后另一个人所领得的专利权证书的。在 1836 和 1840 年之间，和它齐头并进的有维多利亚式单马车。至于蒸汽汽车则差不

---

本书第 128 页和韦伯夫妇：《英国公路史话》（Webb, S. and B., “The Story of the King’s Highway”），第 215 页。

《关道公司审查委员会》（“S. C. on Turnpike Trusts”）1836 年（第 19 卷，第 335 号），第 6 页和《铁路和关道审查委员会》（“S. C. on Railways and Turn-pikes”），1839 年，第 3 页。

《1839 年审查委员会》，第 3 页。

杰克曼，前引书，第 2 卷，第 617 页：取材于《曼彻斯特卫报》。

《铁路和关道审查委员会》，1839 年，询问案第 64 号。

同上书，附录 1。

同上书，询问案第 428 号。

韦伯，前引书，第 216 页。

询问案第 204 页及以下。

多为人所淡忘了：戈耳兹沃锡·葛尼已从事于其它的创造发明，他曾以此封爵，马西伦尼上校却为此而殉身。

载货马车和轻马车增加了，但驿站马车和驿馆已日渐式微。乘马车旅行的人倍增；但是乘马车作长途旅行的人却绝迹了。在 1839 年，布尔—茅斯旅店和驿站的薛尔曼恰恰先刘易斯·李维而出席作证。他说，自伦敦—伯明翰铁路通车以来，每日从北道上的布尔—茅斯驶出的十五辆驿车已经停驶。“奥姆斯比—戈尔先生问道：是把驿站马车废掉了吗？薛尔曼答称：是的，全都废掉了。”这两种声音的抑扬顿挫犹宛如在耳。随着枕木和铁轨的沿途敷设，这个悲剧在每一条干线上都重演了一遍。在 1843 年以后再没有任何驿车驶往布里斯托尔，在 1847 年以后也没有任何驿车再驶往普利茅斯。“无精打彩的利兹”已经在同一年废弃了驿路，正如布里斯托尔废弃驿车一样。在东米德兰，铁路的发展很慢，在 1848 年仍然有一辆贝德弗德的驿车。但是确凿的日期固无关重要。在每一个场合下，后果都是立竿见影，无可避免的。

驿车利益集团认为它是受捐税过重之害。铁路是每搭载一名旅客每英里征税八分之一便士；驿车则是按标准的座位每英里四分之一便士；沿海轮船免征。驿车并不仅仅是这一笔每英里四分之一便士的捐税而已。每辆驿车还有五镑的执照捐；御者和卫士有男仆税；每匹马又有估价税。此外还有关道的通行税。从捐税的形式观点来看，驿车利益集团是对的。八分之一便士和四分之一便士之间的不平等是毫无理由的；财政部由于缺乏经验和铁路统计——允许铁路公司以不合理的便宜条件免缴旅客捐的时候，这种不平等就更形变本加厉了。但是驿车利益集团却从没有提到过铁路财产早已开始承担的济贫捐；他们为通行税而兴叹之余，却没有提到铁路为取得修路行车的权利、为那些道路的修建和为保养道路以供有效使用而付出的巨额款项。整个这一番讨论不但必然毫无结果，而且，纵有结果，也必然徒劳无益。任何政府所能考虑的任何免税或新税，也都挽救不了被迫和铁路作直接竞争的驿车的命运。充其量不过使它们苟延一时而已。不如趁着彩泽犹新，车仍焕耀的时候载誉下场反而好些。

当铁路建设缓缓进行的时候，也就是说直到维多利亚即位时止，无论铁路的修筑或人员的配合都没有呈现出一个重大的和真正新颖的劳动问题。运河和道路的修筑和疏浚工程已经为一小批仍然叫做“承包人”的承造商和多少带有几分职业性的“铁路工人”供备了一些传统和一定程度的组织。补充人员是很容易招募的，而在爱尔兰移民和农村区域的过剩人口中为最易招

---

杰克曼，前引书，第 2 卷，第 611 页。

狄更斯：《博兹漫笔》（Dickens，“Sketches by Boz”），“出租马车站”。

莫尔斯：《长途马车和轻便马车》（Morse，H. C.，“Omnibuses and Cabs”）（1902 年版），第 216、224—225 页。

募。在建造斯托克顿—达林顿铁路时，土方工程是分段“包给小承造商和自行组成临时合伙的工人小组的”——这是此后二十五年中依然具有典型性的一种方法。因为达拉姆没有太多的过剩农业人口，又因为爱尔兰人还没有成大批地来到这里，所以有些新工人是从 1822 年的罢工所造成的失业驳煤船夫中招募而来的。

曼彻斯特—利物浦铁路，正如董事们自己曾一度所解释的那样，是“大部分既非爱尔兰人也非本地人的”工人建造的。但是，据说有一些最优秀的，即少数职业性的工人，“是来自林肯和剑桥的泥沼区的，他们在那里曾经受过筑路和修堤工程的训练。”当斯蒂芬逊设法解决查特沼地的工程问题时，无疑这些人会成为他的头等监工：“尽管看上去粗手粗脚，但他们中间很多人在他们本行中的重要性却和承造商或工程师不相上下。”等到敷设永久铁轨和后来操纵机关车的时候，历练有素的诺森伯兰人和达拉姆人得到了一定的优先权。有少数人一上来就被雇为管理员。在 1832 年竣工时，在大约六百名工人之中约有六十名是斯蒂芬逊手下的北部人；其余则是董事们就地招募的。招募这样一小批永久铁路工人并无困难；这样创造的少数新职业也没有对南兰开郡的劳动力市场起了多大影响。

一条经营中的铁路对工人的直接有效需求，在这个场合下，是每英里已完工的铁路的各类职工十八人。这个比例如一直保持不变，那么 1838 年年底通车的大约五百英里铁路所雇佣的可能是九千人，1848 年年底通车的四千五百英里可能是八千一百人。但是向国会提出的 1849 年 6 月 30 日的雇佣数字如果正确的话——并无任何理由加以怀疑——那么曼彻斯特—利物浦铁路上的职工对里数的比例之高，就不是有代表性的。那些数字表明，拥有五千多里通车里数的英国各公司，包括少数爱尔兰公司在内，上自秘书和工程师，下至安装铁轨工和小工，雇用了各类职工五万六千人，也就是每英里约十一人。但是和很多久已建立的工业相比，直接雇佣的这五万六千人已经是一个很大的数字了。这个新辟的职业这时已日见重要。

在这期间，对铁路建筑工的庞大而又十分明显的需求才刚刚缓和下来。

---

询问案第 132 号及以下。

《铁路和关道审查委员会》，1839 年，第 5 页和杰克曼，前引书，第 2 卷，第 619 页及以下。

“铁路由于分担这项负荷，曾对济贫捐起了非常有益的影响作用。”克尔德：《1850 和 1851 年的英国农业》，第 125 页。

汤林森，前引书，第 88 页。

《利物浦—曼彻斯特铁路。铁路董事会对 1832 年爱丁堡评论中一篇论文的答复》（“Liverpool and Manchester Railway. Answer of the Directors to an Article in the Edinburgh Review for 1832”）（利物浦，1832 年版），第 5 页。

斯迈尔斯，前引书，第 3 卷，第 321 页：未引证出处。

同上。

据 1846 年 7 月对铁路工人状况提出报告的国会委员会估计，“在未来几年之内，”继续雇佣于各种工程上的“工人，不会太少于二万人。”就工程活动达于最高峰的时期（1846—1848 年）而论，这项估计证明相去并不太远。据 1848 年 5 月 1 日的情况所作的一项报告书表明，在尚未开放货运的铁路上做工的工人共计十八万八千名，其中有十四万七千名列为小工，六千名列为矿工或采石匠，二万九千名列为工匠。但是年余之后（1849 年 6 月 30 日），这个数字已经降到十万另四千名，其中八万四千多名是铁路工人和他们的工头。

铁路工人这个名词当时有一个普通的和一个专门的意义。有一些赋有专门技巧并能得到相应工资的有经验工人的工帮，即真正铁路工人，另有一些作粗活的挖土工。“就我的经验所及，”一位苏格兰证人这样说，“在苏格兰我们还没有任何叫做铁路工人的这类人；他们一般都只不过是临时干一下而以后或许不再回到这类工作上去的。”他们大部分是高原人或爱尔兰人。在英格兰北部，“或许一半的铁路工人，”就广义讲，都是爱尔兰人；但是在农村人口稠密和农村工资较低的南部，大部分工人是当地的。例如，南得文铁路在 1848 年正主要是靠了顺着大西铁路一路做工而来的多尔塞特、萨默塞特、威尔特和得文的工人进行建造。其中有少数，但“极少数的”北方人，至于爱尔兰人则没有提及。当时在工程上也没有任何特别熟练的铁路工人。这类熟练工人需要大约五先令一天，在南得文，工程是按二先令六便士至四先令三便士各不等的工资进行的，工资最高的是挖隧道的矿工，挖隧道是一种真正熟练工的工作。只有为了特别艰巨的工作，或必须赶工的时候才去找五先令的熟练工：“至于什么时候需要找这类人，承造商一般都心中有数。”他们有时在操作的工人之中形成一很大的比重。建造巴黎—卢昂铁路的五千名英格兰人大多数是“真正铁路工人，”因为，正如那位承造商所解释，“我们几条长隧道。”这些人吃肉和做工的本事都使得法国人惊愕不置。他们的工资即使在英格兰也大约是一个平均非熟练工人的一倍，所以颇有余裕用在牛排、天鹅绒背心和威士忌酒上面。他们在全体铁

---

《铁路董事会的答复》，第 7 页。

同上。

引证于波特尔：《国家的进步》，1851 年版，第 336 页。

1846 年，第 13 卷，第 13 页。

引证于拉德纳：《铁路经济》，第 58 页。

引证于波特尔，前引书，第 336 页。

《铁路工人调查委员会》（“Comm. on Railway Labourers”），询问案第 167 号。

同上书，询问案第 1043 号。

同上书，询问案第 184 号。

同上书，询问案第 311 号。

路建筑工之中究竟占怎样一个比例，无法确知；但是证据表明，这个比例数至少在 1844—1848 年并不很高，因为整个铁路没有他们也还是可以办得到的。

大承造商已渐渐崭露头角。托玛斯·布腊西以一个土地测量员的学徒的身分而开始生涯，曾先后服务于伦敦—南安普敦铁路和大北铁路；但他还够不上是第一流。更加著名的是托马斯·杰克逊，他是一位“有实际经验的机器匠，”照他自己的称呼，在三十年代初期就开始在铁路方面服务。在 1846 年他握有三条不同铁路的合同，包括曼彻斯特—霍利黑德铁路的合同在内，他雇用了三千五百名工人。但在四十年代时承造商的领袖人物无疑是塞缪尔·摩顿·佩托。佩托是十九世纪初期的一个大建筑承造商（他的公司改建为国会大厦）的晚亲和学徒，当他在 1834 年，二十五岁，放弃普通建筑业而专营铁路工程时，不但有了大规模经营的经验而且是知名之士了。十二年之后，他直接和间接雇用的工人共约九千名：在 1847 和 1850 年之间，据说有一万四千名。在这些大人物的姓名之下以及和他们齐名的，有无数小承包人和铁路工人团体，大部分直接工程是由他们承担的。

大承造商照例不把比较关键性的业务分包出去。杰克逊总是用直接工人进行开隧道的工程，1846 年佩托在通过泥沼地中心和贝德弗德各河的那段自伊里至彼得伯罗的令人棘手的路线上，有自己手下的工人三千七百名。但分包和再分包是常例。佩托那位模范雇主曾经给他的分包工头以训练，并且要求他们按星期发给他们的工人货币工资；但甚至佩托也承认，要让工头遵守他的办法是有一些困难的。在大多数场合下，同许许多多小包工打交道的主要承造商或公司是既不懂，也不愿意做任何这类的事。二级承造商，据伊萨姆巴德·布鲁内耳这样说，常常是只有一千或一千五百镑资本的人，把砌砖工程分包给小砌砖匠师傅，把土方工程分包给挖土帮。至于这些工帮究竟如何运转，有一位二十年小工出身的自我造就的承造商约翰·夏普曾予以说明。“在某些工程上有所谓伙友帮；在伙友帮里面彼此都是一样的，由一个人领钱而均分给大家。在另一些地方，则是一个人把工作承接下来，由他雇用工人……而自己从中取利。”最出色的工人，据夏普这样想，都喜欢伙友帮，因为帮里人人平等，并且——正如一位铁路工人作证时所说——“只要头上打一记，另外加一、两夸脱的啤酒，”工资问题就迎刃而解了。

---

《铁路工人调查委员会》（“Comm. on Railway Labourers”）询问案第 185 号。

同上书，询问案第 311 号。

同上书，询问案第 328 号。

参阅他在 1846 年的作证，询问案第 1886 号及以下。

布鲁内耳说他是世界上最大的承造商，见《铁路工人调查委员会》，询问案第 2047 号。他自己的作证是询问案第 1230 号及以下。另参阅弗朗西斯，前引书，第 1 卷，第 266 页及以下。

据弗朗西斯在 1851 年这样说。

佩托所坚持的按星期发货币工资的办法，正是 1846 年委员会所愿目睹其普遍化的铁路劳动组织的改革之一。这种改革已经取得了相当大的进展。它正在英格兰西部逐步实现，据约翰·夏普这样说：他自己是每两个星期发一次工资，必要时可以随时预支，但是他也不反对由法律予每星期发货币工资的规定以强制执行——即委员会正在考虑的一项建议。（他没有提到甚至每两个星期发一次工资的办法也是通过南得文铁路上的一次罢工而取得的，但是这一点，却有另一位证人提及。）托马斯·杰克逊已经仿效了佩托的办法，在曼彻斯特—霍利黑德铁路上每星期发工资的制度已相当确立。但是两星期发、按月发、甚至按更长间隔发的办法仍然是很普通的。唯一为这种制度辩护的证人就是伊萨姆巴德·布鲁内耳。他是那些削价和大公司竞争并压低价格的小承造商的大信仰者。“同三十年前政府的大工程的造价相比，铁路的造价，”据他说：是证明这类竞争有益的“一个有力的事例”：“在那个时期，大承造商握有垄断权。”他认为不能指望这类小企业主按星期发货币工资而不危及这类包工制的经济。

长间隔发工资的制度常常是和“实物工资店铺”制及以购物券预付工资制的办法相结合的，虽则并非总是如此。实物工资制店铺可能是承造商或工头开设的，也可能是为取得经营这种店铺的权利而付给他们之中任何一者以佣金的人开设的。这样一个人很会出售质劣而价昂的货物以图暴利。“他们拿我买最好樺头的价钱买最粗糙的货色，”一位曾任铁路工人的牧师的见证人这样说。有时实物工资制店铺的店主会凭券供给货币——按每先令扣一便士的这样一种折扣。工地店铺制本身并不是什么弊俗。佩托说他甚至在距村庄既远而又很难出入的泥沼地中也不需什么店铺，只要把他打算在下星期六发放的工资总数通知镇上的屠户和面包匠，他们立刻就派出他们的送货马车了。但是承造从最邻近的镇越过奔宁山脉的一条十英里山路的伍德赫德隧道的那个人却肯定地说，中央供应组织，即他所谓的“殖民制度”是无可避免的，并且很可以为工人的利益而服务。有些人证明这种店铺经营得很好；但是多数人的意见似乎已经由一位有二十七年经验的铁路工人总结了出来，他说“实物工资”无异是“每日征税”和“一堆次货。”委员会听

---

询问案第 1976、1230 号。

他的作证是询问案第 2047 号及以下。

询问案第 2797 号。

托马斯·伊顿，询问案第 2997 号。

询问案第 196—197 号。

询问案第 2063 号。

《报告书》，第 4 页。

询问案第 212 号。

取了一切作证之后，并没有对兼充供应者的雇主提出任何异议；但是他们建议将 1830—1831 年的实物工资制条例（威廉四世，第 1 和第 2 年，第 37 章）适用于铁路工程，俾使雇主以货币给付工资，并保全应予保存的工人店铺的习俗。“对实物工资所郑重反对的，”据他们说，是“为欺骗契约的弱者方所开的那个方便之门。”既然“立法机关……早已广泛地干涉缔约各造的自由权力，”对于这种制度的推广在原则上是不应该有任何反对的。实物工资制的取消应该和强制按星期发放工资的办法相结合，以免每月发放日的骚乱和吃喝玩乐的现象。

关于铁路工人的住宿问题，委员会却有比较革命性的建议须要提出。事实是不容置辩的，然而情况却照例各有不同。在伍德赫德隧道，公司曾经建造了很好的石头庐舍。佩托在找不到宿舍时，建造了一些每幢可容纳二十五人的木建屯舍，里面设有吊铺，并由一对定居的夫妇负责管理，寄宿者每人每星期缴纳一先令。在班果，杰克逊曾经造了一些木建庐舍，其中大部分供他的已婚工人居住，诸如此类，不乏其例。但是甚至最出色的承造商也不能防止早已拥挤的村庄因铁路工人的大规模寄宿而弄得格外拥挤，并且一般承造商都满足于为工人——特别是为他的爱尔兰工人——所建盖的那种最简陋的茅棚。在中洛蒂昂，苏格兰人是寄宿的，爱尔兰人却住草棚，而且在这个爱尔兰人和承造商之间又插进了一个居间的草棚看管人——这是凡有爱尔兰人可供剥削的地方一种无可避免的现象。在得文，草棚是用泥和草皮建盖的，这样一间“房屋”承造商要收三先令一星期的租金：我“从未见过任何东西可以和它们相比拟，”这位证人这样说。伊萨姆巴德·布鲁内耳承认大西铁路的宿舍，甚至在斯温登他们的新殖民地上，也还是很简陋的；但是他说已在改进之中。所有的证据事实上都指出了近几年来改进的倾向；但委员会之不满足于改进的速度是理所当然的。他们主张非确知已有或已供备了适当的住宿地点，不得将铁路工人聚集在一起。宿舍必须由“负责铁路一般监督工作的委员会”所属视察员予以批准。这项建议，据他们说，无疑是新的，但是当时问题却也是新的。这些工业野战军的住宿问题，正如女王陛下军队的住宿问题一样，理应由国家来解决。

这个总结使人想到了事实上是主要见证人之一的埃德温·查德韦克。但是他的主要兴趣却在于雇主对铁路工程的责任问题，这是他博得了委员会和布鲁内耳以外的几乎所有证人一致同情的一个问题。拿法国自 1840 年以来

---

询问案第 1268 号。

曼彻斯特—设菲尔德铁路的工程师波顿：询问案第 1544 号及以下。

询问案第 3041—3042 号。

第 6 页。

询问案第 8437 号。

询问案第 188 号。

适用于铁路的拿破仑法典的有关责任各节，和加诸雇主以圈围危险性机器的义务及否则对意外事故负责的英国新工厂条例（维多利亚，第 7 和第 8 年，第 15 章）作为先例，委员会力主“对英格兰现行普通法作这样一次重大的修改，”俾使铁路公司对它们的工人的一切伤亡事故负民事责任，并以证明受害人故意疏忽的举证责任加诸铁路公司，而不以证明铁路公司曾忽视它对该受害人所负的合理义务要求于受害人。他们同时希望取消法律上的这样一种畸形的变格，即于个人或法人，因他或它的过失行为或对所负责任的忽视而致第三者遭受伤害，但未因伤致死时，须负民事上的损害赔偿赔偿责任。作为第一步，须先搜集意外事故的官方统计数字。但事实上已只字不存。委员会深信这种统计表“如能正确地编制出来，会是既可惊而又令人痛心的。”

委员会不期然而然地知道了他们调查主题范围以外的许多有关铁路工人的生活情形。佩托从未听到过在铁路工人之中有任何职工会的组织，而且所提出的证据也没有一件说明他是错的。但是他却注意到了他们几乎总是组织自己筹划的疾病互助会。“它们对于它们的病员帮助无微不至，”另一位证人作证说：“每一个人给病人一点钱……这就构成了一笔小额的星期工资。”在这些粗人当中确有真正的团结。佩托虽在他的工人因工伤事故而死亡时，给以丧葬费，并给遗孀一笔津贴；但没有理由相信这是一般承造商所行的政策。疾病互助会多半有一个丧葬部。关于工人的无知，尤其是在宗教方面的无知，有几位曾任铁路工人志愿宣教师的虔诚牧师提出过大量的证据。爱尔兰天主教徒的无知并不亚于其余的人；但据说他们为他们的牧师的薪金是颇肯慷慨解囊的。

“你谈到异教徒的看法。你认为他们有很多人是社会主义者吗？”“事实上他们大多数都是，”被问以这个问题的作证牧师这样回答说，“他们看上去虽有妻子，但很少……是结过婚的。”这是社会主义者一词的狭义解释，但却是由于罗伯特·欧文的说教——和他的实践大相径庭的说教——的一种特殊看法而成为极其普通的一种解释。蓄妾的异教铁路工人，都酗酒、好勇斗狠、爱好狗和鸽子以及别人的果木园和养鸡场，并且惯“用伪币”，这都是无须证人证明的。这是举世皆知的。但据说自大约 1842 年以来，他的标准已经有了显著的提高。“我们正逐渐消灭走江湖这一类的人，”杰克逊解释说。曾经有过这样一个时期，把铁路工人算作是化外的野蛮人；凡是

---

询问案第 2113 号。

《报告书》，第 7 页。

他的作证是询问案第 2163 号及以下。

第 8 页。1837 年普里斯特利控诉福勒一案，即“因一个职工对另一个职工造成损害而对雇主提起诉讼的第一个控诉案”（霍耳兹沃恩：《英国法律史》，第 8 卷，第 480 页），已经使律师们注意到责任问题。

询问案第 1302 号。

询问案第 307 号：上文所提到的那个牧师。

小康之家的乡下人，宁取他们十先令或十二先令一星期的田间工作，而不取伦敦—伯明翰铁路工程上的野蛮人的工资和偕与俱在的罪恶。

这个 1846 年委员会所提出的那些赞成国家对铁路工人严加管理的建议，在一个铁路大发展的年月那些无关宏旨的建议，已经从在当代固然重要、而在回顾中更加重要得多的国会舆论中滋生了出来，但整个说来是毫无结果的。以铁路工人和女王的军队相比拟，对于主流派的政治家来说，无疑是一种最危险的征兆，这一派人已准备把铁路章程的任何方案都斥为“对产权的一种非常破格的干涉”。国会已经开始把铁路视为纯粹关系地方利害的事务，并且把关道公司和运河的先例适用于铁路。如果他们能在一私法案委员会中说明他们的问题，那么，它们就会像运河一样，得到真正重大的“对产业的干涉权”，也就是强制购买土地的权利，但不得触犯对产权的周密保障——即由宣过誓的和大公无私的调查委员或陪审团负责保证土地将被征购的地主不是出于被迫的。然而地主很少不是如此。在出售土地给铁路还没有被承认是一种很健全的交易年代里，土地利益集团在这种干涉之下已惶惶不安。使它尤其有反感的是那些勇于进取的铁路发起人的作法，未经许可或特许就进行土地测量，以决定其是否合用。早期铁路史学家讲述了许多地主如何落进圈套的故事。斯蒂芬逊的测量员在请求测量某牧师的地产而遭拒绝之后，就等到星期日他去作礼拜的时候，“看他已经从那边走远，而从这一边进到他的地里，”塞缪尔·斯迈尔斯把这件事认作是一桩最好的笑谈，如有任何人在星期日偷偷进入一家棉纺织厂去计算件数，以便进行强制收购，他一定会是为大为不平的。在 1837 年以后，这类诡计往往没有必要了，铁路公司已经忘记自己正是靠了对产权的重大干涉而起家，却变得对所有权的维护非常敏感。有决定性意义的利物浦—曼彻斯特铁路条例对于处分其本身财产的权利所作的主要限制是：第一，正式承认他们的道路，像关道一样，连同它们的马匹或其它牵引工具，应公开给一切使用人；第二，采纳一项对这类使用人沿线运输的各种货物以及旅客和牲畜每吨哩所收通行税的最高限额简表，和一项由公司本身负责运输时所可收取的最高运费的相应价目表；第三，以百分之十为股息最高额这项对运河公司向未适用过的限制。

最后一项限制是在议案提交委员会时，由赫斯基森为缓和反对派起见而增列进去的。后来的议案没有一件载有这样一项限制。通行税最高限额表，因为订得如此之高，结果几乎毫无意义。利物浦—曼彻斯特铁路对于不由它

---

询问案第 2528 号。

询问案第 3095—3097 号。

询问案第 2006 号。

曾经在伦敦—伯明翰铁路上服务四年的罗林森的作证，询问案第 889 号及以下。

提供牵引力而在沿线运输的煤炭，得收取高达每吨哩一又二分之一便士作为纯粹的通行税：在 1845 年，二十二家公司的真正拖运煤炭的平均取费只不过每吨哩一点八三便士。当客运最高限额在议案上出现时，情形亦复相同：大联络线铁路、伦敦—伯明翰铁路和大西铁路得对载客敞篷车收取一又二分之一便士一英里的费用。公众像使用关道一样地使用铁路的这种权利，不久就在机车牵引这个事实的前面破产了。1839 年，卡尔·戈林说他的公司的确收到过一两件要求把新奇的机车放在他们路线上的申请，但因这些申请来自“不知何许人，”所以未予理会。他补充说，这种机车果真出现，他“肯定不”能指望他的信号员和其他职员给以任何协助；所以试车成功的希望殊少。这样看来，在整个三十年代和四十年代初期，公司的行动是非常自由的。

它的自由甚至在三十年代也没有遭到物议。在 1836—1837 年小铁路狂时期，伦敦德里勋爵有一次在上院说，如果每一议案都列有这样一项规定，订明在一定时期之后，本利一旦回收，“铁路即收归公有，”那就好极了。

他在批评华恩克利夫勋爵（Lord Wharncliffe）关于布赖顿线的种种不合理建议时说，决定任何两点之间究竟那条路线最好，乃是国家的职权。这位贵族是那个时代一位最可能的 *étatiste*（国家主义者）。在几年之后一项稍稍和缓的铁路章程开始实施时，惠灵顿热烈投票赞成，并且说他一直希望能有这样一项章程，但仍嫌其过于温和，不免引以为憾。

下院中也有很少几位国家主义者。在 1836 年，经营布业致富而且越来越富的伊普斯威奇下院议员詹姆斯·摩里逊辩称，所有运河和铁路都具有垄断性质，并且用比较成功的运河的股息说明其可能得到的垄断收益。纵令两者为同一条路线服务，他补充说，它们之间的某种谅解也几乎是无可避免的。他以这些和类似的论证支持他 5 月 17 日的这样一项动议，主张“在所有有关铁路或其它公共工程的议案中，都应载有下述条件：订明股息不得超过一定的比率；或者国会保留于每二十五年届满时修改和规定应征通行税的权力。”他的前一项办法招致了理所应得的批评：这样会导致不作长远之计的打算，或逃漏，或两者兼而有之的弊端。他的第二项办法却是明显的常

---

议员爱德华·贝恩斯：参阅本书第 513 页。

关于这种惶遽不安的事例——伦敦德里勋爵，参阅本书第 513 页脚注。

《工程师传》，第 3 卷，第 306 页。

格雷姆，见《社会学报》，第 8 卷，第 222 页（1845 年 9 月号）。煤炭是否总是由私人运货马车载运，未据说明：一般是这样的。

寇恩：《英国铁路政策》（Cohn, G., “Englische Eisenbahnpolitik”）（1874 年版），第 1 卷，第 45 页及以下，极其详尽地论及早期的一些法案。

《铁路交通审查委员会》，1839 年（第 10 卷），询问案第 110、117 页。

《韩氏国会实录》，第 3 集，第 31 卷，第 671 页。

识，尽管载有这项办法的议案从未超过二读阶段。为什么，他问道，要给一个公司以“永远征收某种特定通行税和征课的权力”呢？从来没有人回答过他的问题，而国会却继续为这种权力而设法。皮尔、奥康奈耳和曼彻斯特的马克·菲利普斯都曾经反对他的议案；利兹的激进派爱德华·贝恩斯所谓的“对产权非常例外的干涉”正是指这一议案而言的。

迄仍将一般铁路立法局限于国会委员会铁路议案议事规程范围以内的国会，在 1839 年成立了一个强有力的调查委员会来调查这整个问题。很多有趣的事情都真相大白了。在听取了卡尔·戈林的说法之后，委员会对于以关道和运河这种似是而非的类比为依据的那种自由机车的观念和有关的通行税原则，断然加以斥责。水塔既为公司所有，自由机车如何加水呢？他们指出，事实上利物浦—曼彻斯特铁路、利兹—塞耳比铁路、纽卡斯耳—卡来尔铁路、和大联络线铁路都早已是各自铁路系统上的唯一运输业者了。伦敦—伯明翰铁路则供备车皮和牵引力，但只允许皮克福德家之类的人使用。在博耳顿—雷铁路上，全部营业都“出租给一个运输业者”。只有在斯托克顿—达林顿铁路上，除使用机车动力的公司外，还有“使用马的动力的第三者，”像原计划的那样。这个委员会批判了铁路财政和一成不变的超概算的开支；批评了公司对细则制订权的滥用和每一旅客每英里八分之一便士的负担；开始了对“某种管理机关”的试探性的商榷；并且说整个问题的解决尚须时日。

在下一会期中经过重新任命之后，他们讨论了很多的问题——诸如捐税、隧道、电报、运河和运输业者、平交路和意外事故等等。但他们所建议的只是成立一个公共团体来检查铁路工程，监察铁路条例的执行、监督铁路细则和搜集统计数字。他们甚至连运费、股息、垄断收益和合并等这类彰明较著的问题，都没有列进这样一个拟议机关的调查范围以内。但补充这样一句话方为公平，即在 1840 年也只有像摩里逊之类有先见之明的人才会考虑到合并问题。但是在 1839 年委员会就把垄断经济学中的一个基本要点纪录在案了：那个要点就是以提高运费、减少所提供的便利，来增加净垄断收益：利兹·塞耳比铁路曾经提高运费，减少旅客数目，从而赚到了一千三百镑。但是因为那条铁路依然是一个很贫瘠的垄断企业，并且因为那些垄断企业，或其中的任何一个，就百分率计算，在英国铁路史上从来没有得到过还勉强称得上是大量的垄断收入，所以这个和其它委员会对于垄断理论的漠

---

《韩氏国会实录》，第 55 卷，第 1251 号（1840 年）。伦敦德里也希望取消铁路条例中有关土地强制收购的条款，惠灵顿则抱怨长途马车已渐为铁路所扼杀。

参阅《英国人名词典》。克利夫兰—斯蒂文斯，前引节，第 66 页及以下。寇恩，前引书，第 1 卷，第 60 页及以下。

《韩氏国会实录》，第 33 卷，第 977 页及以下。

上文所引《铁路交通审查委员会》。委员之中有皮尔、格雷姆和约翰·格斯特爵士等。

不关心，也就不是不可以解释的了。

这个报告书的直接结果就是 1840 年的西摩尔条例（维多利亚，第 3 和第 4 年，第 97 章），即惠灵顿以其温和为憾的那项条例，以及 1842 年的格拉德斯通补充条例（维多利亚，第 5 和第 6 年，第 55 章）。这两项条例也只不过是把国家听取各公司如何进行所委托给它们的工作和处罚它们的玩忽和不法的现有权利，集中在叫做贸易部铁道处的那三个人手里而已。凡以“公开载运旅客”为宗旨的铁路，非经呈报贸易部，一律不得通车。贸易部得“在任何合理的时间”派员视察。它必须核定办事细则，搜集运输和意外事故的统计数字，并建议法官对违法公司提起诉讼。凡视察员认为不满意的铁路工程，得令其暂缓通车，并得根据任何与争一造的申请而对于邻近铁路之间关于通运管理的争端进行裁决。这两项条例为了旅客的利益而给铁路工程的非常有效的管理奠定了基础，但也只此而已。贸易部铁道处的工作，正如秘书塞缪尔·拉恩在 1844 年所说明，“差不多完全以着眼于公共安全的规定为限。”那一条比较有雄心大志的仲裁条款却从没有利用过，既未赋予该部本身以管理权，所以公司如有违抗情形，自须诉请法院予以应得处分。它从来没有这样做过，因为它的温和的警告是值不得违抗的。

当 1844 年 2 月新升任塞缪尔·拉恩所服务的那个贸易部部长的格拉德斯通在下院建议由委员会重新进行铁路调查时，他所主要考虑的是竞争和合并问题，正如也是赫德逊家族、休伊希家族、戈林家族和丹尼森家族从另一个角度考虑的一样。格拉德斯通本人是个相当大的铁路股东，有通过他的父亲的私人门径和通过利物浦方面他父亲周围的铁路消息来源最可靠的私人门径——但是，纵使利用过，他的作传人却没有这样告诉过我们。对于这个问题的探讨，他决不像他的上司那样的多所保留，他的上司在讨论刚刚开始时，就明白表示他不鼓励对已经营业的公司和业经授予的权力加以干涉——而肯定代表其主席格拉德斯通的看法的那个委员会，虽承认必须尊重对现有铁路有利的“积极立法”，却坚持“国会不应承认在所谓既得利益的性质上有任何东西……是附着于”它们本身的。格拉德斯通最初的希望是，乘现行铁路请求增加权利和土地之便，国家就可提出加强管理的要求以作为交换条件。

委员会的工作是辛勤而敏捷的，在听取了戈林、赫德逊、拉恩、休伊希、曼彻斯特—利兹铁路的劳斯大佐、大西铁路的桑德斯、当时东南铁路的年轻董事爱德华·卡德韦尔、新任布赖顿铁路董事长的罗兰·希耳和铁路工程师

---

《报告书》，第 8 页。大联络线铁路准许将伦敦—伯明翰铁路带给它的伦敦贸易保留在运输业者手里，但是凡来自伯明翰或伯明翰以北的托运货物的运输业务，则自行承办。

在 1854 年，东北地区仍有很多马力的运输。汤林森，前引书，第 527—528 页。

《铁路交通审查委员会（五项）报告书》，1840 年（第 13 卷，第 129 号）。

波特尔、斯密爵士和塞缪尔·拉恩。

查理·维格诺莱斯及其他少数人的意见之后，在 2 至 7 月间发表了六项报告书。虽然在这位主席的领导下，对整个问题是就它和竞争这一中心问题的关系而观察的，但遗漏之处并不多。委员会除了解到很多其它情形外，特别从劳斯和希耳方面得悉各公司如何有系统地通过对票价和运费作经常试探性的变动，以探索最大限度的收益。痛恨竞争——痛恨和他的铁路作竞争——的赫德逊清楚地说明了国会给一竞争铁路以让与权并不能保证它对一条有垄断流弊之嫌的铁路作有效竞争。它们会取得妥协：“铁路的竞争一定导致妥协，这是再明显不过的事。”除桑德斯和赫德逊之外，几乎所有最负责的证人都赞成加强管理。劳斯主张立即实行国有化，甚至戈林都这样说，如果一切从头作起，他也赞成国有制；但事实既已如此，他也就回到每二十年由国家修改一次运费那个摩里逊计划的老路上去了。

在未咨商铁道处就稳步地开过私法案委员会的那一支铁路计划大军还没有成为既得利益集团的一支劲旅之前，这位年轻的阁员显然是那样敏于行动，在 6 月 20 日，在他的委员会的第六次报告书尚未发表，在载有证词的第五次报告书问世还不到一个月的工夫，就提出了他的议案。尽管他是那样热心，但是他的那些比较有雄心大志的条款事前就被皮尔给予铁路公司的保证摧毁了。

那些条款曾授权贸易部，在任何一条铁路领得特许证十五年之后，得按规定条件加以收购，或者对它的一切取费进行修改，如果它已经获得巨额利润的话（即连续三年有百分之十的利润），并得在修改之后，对它的经营管理严加掌握，而这种掌握几乎成为全面的控制。但是凡在 1844 年国会之前已领得特许证的铁路，一概不受这些条款的影响——这就是说，全国二千多英里最重要的铁路不在此限。尽管如此，铁路利益集团在科布登、布赖特和马考莱的帮助下，对这一议案还是继续展开了激烈的斗争。在 6 月底以前，由赫德逊、戈林和桑德斯所率领的代表五千万镑铁路资本的一个代表团，曾经请求皮尔和格拉德斯通将这项议案暂行搁置。海外有这样一种并非全然无据的感觉，认为格拉德斯通不断地向国会和国人进行猛扑。但是皮尔是不会示弱让步的。诚然他曾批准过格拉德斯通的策略，但并未委身于整个议案；涉及他的信誉的也止于此而已。既遭拒绝，代表团就起草了一件反对这项议

---

《铁路审查委员会六项报告书》，1844 年（第 11 卷），第 2 页。

在所引证的这两项条例的间隔期间还有 1841 年流产的拉布谢尔议案。正是在这一年中，为讨论应否为公共安全起见赋予贸易部以颁发防止铁路事故章程的便宜行事权而指派的那个审查委员会主张（第 5 页）：应责成该部“用建议而不是用……积极规定的方法”来妥筹办理。关于一般的立法，参阅寇恩，前引书，第 1 卷，第 86 页及以下。

《第五次报告书》（“Fifth Report”），第 20 页。另参阅《韩氏国会实录》，第 72 卷，第 232 号及以下；寇恩，前引书，第 1 卷，第 102 页及以下；克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第 102 页及以下；摩莱：《格拉德斯通传》，第 1 卷，第 268—269 页，唯一不正确的一段。

案的强硬备忘录，公布于报纸，并且分送股东和国会议员。他们辩称，国会打算批准竞争路线的意愿适足以驳倒铁路是垄断企业的明议暗讽；平均股息之低证明了它们的取费并不为重；凡英国历任政府所举办的或有待举办的事业，似乎都不能证明政府本身是优良的铁路管理者，集中化是非英国式的，而且铁路股票是像其它股票一样的产权。

在7月中旬各组讨论的情况如何不得而知。这项议案已经很容易地通过了二读，但是它的激烈条款却被格拉德斯通本人在提出三读时改变面目全非了。无论是格拉德斯通或是皮尔都已经承认铁路方面的反对是他们敌不过的。在有关修改票价和国家收购的条款中，十五年改为二十一年。凡是贸易部得凭以取得对“修改后的”路线严格管理权的条款一律加以删除；无论修改或收购都非有新国会条例不能实行了。究竟从主张加强国家有效管理的观点或任何观点来看，这个原来的议案是不是一个好议案，固不无疑问；但维多利亚，第7和第8年，第85章的这些收购和修改条款的愚蠢殆无可怀疑。

在这一条例中甚至创立维多利亚国会列车的那一著名条款——除耶稣受难日和圣诞节之外，每日至少对开一次，星期日也不例外，如果这条线有星期日列车的话；包括停车时间在内，行速至少一小时十二英里；每站停车；列车应由贸易部认为满意的带篷座位的车辆组成；以一英里一便士的取费为最高额，三岁以下的儿童免费，三至十二岁的儿童半价，行李五十六磅以内免费——甚至这一条款也只适用于新路线或谋求新权利的路线。作为交换的是，豁免各公司这种列车的客票税。只有新铁路线非经国会许可不得发行超过核定资本的有息债券：早已发行这类债券的旧铁路准换发新债券，为期不得超过五年。条例也有一些对公司非常有利的有关邮件运输的条款——在邮务人员携带重邮袋乘车时，须付超重行李费：并且不得搭乘快车，虽则邮件须按一小时二十七英里的速度传递——以及这样一项条款，按规定，新铁路对于出差士兵所收票价，三等车不得多于一英里一便士，对军官所收票价，头等车不得多于一英里二便士。另有一款，准予铁路沿线敷设电话线，但须付相当报酬，并准以沿线所设的电话线供公众使用。贸易部再度奉命于必要时咨请国王的法官对违法铁路提起诉讼；但如有收购铁路的情事发生，应以财政部而非贸易部为政府的代表人。

在会期终了时，条例奉到了英王的敕准。它的名称是“此后修建铁路所应具备的条件……及其它有关铁路事宜条例。”格拉德斯通早已不安于位了，主要是因为皮尔在爱尔兰实施的宗教政策。但是他在7月间对皮尔说，由于他的家庭和铁路利益的关系，他处理贸易部那一部分事务殊乡不便。他在1845年辞职。在后半世纪，格拉德斯通在商业和财政方面曾屡掌大权：

---

询问案第4204号。

询问案第5173号及以下和第3254号。

而再没有试图进行任何大规模的铁路立法。

在离职之前，他曾经为执行这项条例(1844年8月)而予铁道处以加强。

他也作了另一件无益于铁道处的事。根据1837年的一项规程，凡发起的铁路公司，在议案提出下院时，须缴纳资本的百分之十作为诚意的保证。他曾力请下院将这项保证金减少一半，并千方百计使他的这项建议通过于下院。他把1845年铁路发起计划的狂澜留给他的后任达尔浩希勋爵和他的四位助手，即他们在铁路界数不尽的敌人所称的五大王去徒手奋斗了。他们的权力并没有明确的规定。他们必须审查议案，务使它们有条有理，合乎公众安全的规定，和慎防在不知不觉之中任“原则上新颖的重要规定”潜行纳入议案之中；并且无论咨请或不咨请国会考虑，都必须申述理由。但是铁道处的审查和私法案委员会对铁路议案的咨询调查得同时进行。达尔浩希很希望这种审查能够成为把不必要的或多余的计划搁置下来一种真正的手段。但铁道处的职能既纯系顾问性质，它的决定究能受到怎样的重视殊无把握。铁路利益集团讨厌整个这一套办法，并且不难对铁道处的报告吹毛求疵，鉴于它在一年之内必须处理大约八千英里的发起计划，错误自是不足为奇的。自由放任主义的新闻记者令人殊不可解。

“以国会作听取和决定大量铁路计划的优缺点的一个裁判机关，虽然在很多方面显然是不方便和最不令人满意的，”《经济学家周刊》在1845年2月15日这样写道，“但是我们却常常认为近来我国立法最危险的倾向之一，就是效尤别国最不可取的一些原则，把权力集中在政府手里。”

某种“公开的裁判机关”是非有不可的，有国会委员会总聊胜于无，至于和五大王相比，意在言外，则更加好得多。《经济学家周刊》的原意不过如此。五大王如果把他们认为具有头等重要性的计划先咨行国会，然后再报告他们认为无足轻重的计划，他们就会被指责为不公平。于是失望的人们就会“把他们的……仇恨带进社会和国会，”贵妇就会“在社会上东奔西跑”去搜罗支持她们事业的人。利害相同的人和每一个急欲发铁路财的人，上自赫德逊家、铁路律师、以至于布克雷广场的吉姆斯——他们“在短短六个月之内靠了冷门货而赢得了三万基尼”——对遇事干涉的五大王都啧有烦言。

---

《铁路时报》(“Railway Times”)，1844年7月6日。这整个一段插曲在克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第105页及以下的叙述和寇恩，前引书，第1卷，第146页及以下的叙述中有详尽的讨论。

参阅寇恩，前引书，第1卷，第165页及以下。三一学院的基特森·克拉克先生应著者之请，加以披阅，在皮尔的手稿中却没有能找到任何与此事有关的证据。

帕克：《皮尔传》，第3卷，第161页。

克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第133页。

他在2月5日的发言中曾要求成立一个委员会(本书第515页)。他的理由之一是上院的规程只要求百

要么是皮尔自始就对贸易部报告的功用抱怀疑态度——他很可能是这样的；因为事实上贸易部既没有准备也没有权力对计划作充分深入而有效的监察，——要么就是他不愿意为了替他们辩护而招致许多各党各派议员的敌视。他总是说报告对下院没有任何拘束力。《经济学家周刊》能以满意地记录 1845 年 2 月有皮尔和詹姆斯·格雷姆爵士参加的那次辩论说，“甚至内阁的发言也倾向于不主张给贸易部的决定以重视。”私法案委员会屡屡将那些决定置诸不理，而以铁道处所敌视的伦敦—约克铁路（即大北铁路）一案尤为显著。铁道处终于在牛津—伍耳佛汉普顿铁路一案中在下院被皮尔推翻——在 6 月 20 日——之后，事实上等于裁撤了。贸易部虽仍有铁路业务可办；但是对于铁路计划不再正式向国会提出报告了，五大王已不复存在，尽管有达尔浩希的不屈不挠和公正无私的努力，他却始终未获成功。

在 1844—1846 年对铁路问题继续进行不间断的调查是理所当然的。除 1844 年的六项报告书、1846 年的劳工报告书、以及关于伦敦终点站和宽狭轨幅等技术事宜的铁路议案各项报告书外，还有关于 1845 年合并问题的贸易部报告书，和一个审查委员会在 1846 年所提出的关于同一问题的两件薄薄的报告书，这两件报告书曾建议，在达尔浩希的铁道处解散后一年以内，成立“一政府行政部门……负责铁路及运河监督事宜。”在这个委员会提出报告之前，主张管制政策的摩里逊已经提出另一项报告，并且经过他在下院和赫德逊的一番舌战之后而获得通过。那位更精于剑术、更无所顾忌的铁路大王曾刺中他不止一剑，虽则评判员把摩里逊评为优胜者。摩里逊的委员会是一个强有力的委员会，并且它的主席也深知自己的所长。他指出把铁路议案作为“私”案看待的根本错误：没有任何东西可以而且应该比它更具有公的性质了。在法国、比利时和普鲁士，国家都设法保留自己对铁路的最终权利。“只有在英国能让公司永远占有铁路而不受任何有效条件的限制”：

---

分之五。寇恩，前引书，第 1 卷，第 103 页中没有给他的论证以适当的扼述。

李一华尔纳爵士，《达尔浩希传》（1904 年版），第 76 页及以下。1845 年 7 月 10 日达尔浩希在上院的发言，《韩氏国会实录》，第 82 卷，第 388 页。格临林（五大王的一位典型敌人），《大北铁路》，第 31 页。

《达尔浩希传》，第 1 卷，第 78 页。

萨克莱：《布克雷广场的詹姆斯》。恶言，在这个场合下，是一种推论。

后来他说，这些报告是供给材料的，他丝毫没“妨碍政府中立地位之意。”《韩氏国会实录》，第 77 卷，第 171 号。

《经济学家周刊》（“Economist”），2 月 15 日。

克利夫兰—斯蒂文斯，前引书，第 140—141 页。

《韩氏国会实录》，第 71 卷，第 972 页及以下。《达尔浩希传》，第 1 卷，第 79 页。皮尔说——“我将不运用任何影响力来支持贸易部的决定……我也不运用任何影响力来支持……审查委员会”；但是他却投了审查委员会的赞成票。

他深愿看到所有铁路让与权都附有一定的年限。委员会并没有能作到这一点，而只是再度建议“成立一个能得到公众信任的政府行政部门 [ 这是指五大王而言的 ]，以便对铁路事宜进行监督。”但是另一个上院委员会早已提出内容相同的报告了。

在 8 月下旬，国会已经在精神上被谷物法斗争弄得筋疲力尽，被铁路的隆隆声和铁路发起人的便士叮当声弄得麻木不仁，既被毫不予法国或普鲁士原则以尊重的时髦经济哲学拖到这一边，又被非“有所作为”不可的实际需要扯到那一边，就在这样的国会里，根据这些疲惫不堪的根本没有多大价值的一致同意，通过了铁路调查委员会的组织条例（维多利亚，第 9 和第 10 年，第 105 章）。果不出所料，不过是一件不着边际的条例而已，规定了一些优厚的薪俸，至于权力却置未决定。权力始终也未获决定：不到五年的工夫连薪俸和委员会也一并取消了。这个委员会的设立反映了早期铁路时代结束时公众心理的变迁——只此而已。

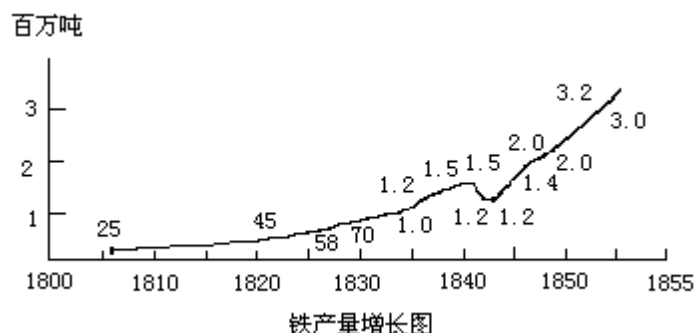
---

1845 年，第 39 卷，第 153 页。

1846 年，第 13 卷，第 93 号，第 5 页。

报告书是 5 月 6 日，摩里逊的建议是 3 月 19 日。

## 第十章 铁、煤、蒸汽和工程学



既是因又是果的铁路发展同全然史无前例的冶金业及采矿业的发展是齐头并进的。在 1830 年不列颠以每一工作日二千多吨的生产率所取得的无论在英国人或外国人看来都似乎是惊人的铁产量（六十五万——七十万吨一年），不久就落后了。数字虽不尽确知，但生产曲线的起伏却不是不肯定的。在 1835 年左右，它接近一百万吨；在 1840—1841 年大概已经达到了一百五十万吨之数。继而有徐徐的下降，接着在 1847—1848 年又上升到二百万吨。不到几年的工夫（1853 年），最有资格的观察家都在怀疑是否新近达到的二百七十万的数字能保持不动，“是否这样不顾一切的追求数量已经把我们带到了这样一个地步，除非有现在还不得而知的矿场投入生产……我们就非倒退不可……就非把制造品减少到更适中的限度不可。”

这种疑虑是由于前二十年苏格兰铁工业突飞猛进的发展那件大事，和靠苏格兰矿石所取得的苏格兰产量势必维持不住的那个尚待证实的信念所引起的。在 1830 年，苏格兰只有二十七座熔铁炉。它们的产量约为生铁三万七千五百吨。1838 年，四十一座在鼓风的熔铁炉共产十四万七千五百吨。1847 年，八十一座鼓风的熔铁炉共产五十四万吨——为英格兰产量的四分之一以上。苏格兰工业有三个主要基础，地质方面的，技术方面的和商业方面的。在地质方面，它依存于炭铁矿石的有限的存量，炭铁矿是“和含煤物质交互隔层”的一种含铁矿石，在大多数煤层中都可以找到，但以亚的里和蒙克兰一带的蕴藏为特丰。它有时叫作墨雪特石，这是因 1801 年“横渡老蒙克兰教区的考尔德河时发现这种矿石”的戴维德·墨雪特而得名的。多少年来只有他在考尔德铁工厂中使用这种矿石，和煤层中比较普通的粗劣泥铁矿

---

《第一次报告书》，第一项决议。

1846 年，第 13 卷，第 217 号。

斯克里夫纳：《铁业史》，第 6 页。请以斯克里夫纳的数字同波特尔：《国家的进步》，第 268、575 页中的数字，约翰·格斯特爵士在《1840 年进口税审查委员会》，询问案第 381 号及以下所举的数字，以及《煤炭供应皇家调查委员会》，1871 年（第 18 卷），第 879—880 页中的回顾和批评作一比较。

（即球状菱铁石）糅合使用。1825年以后不再糅合使用了，因而在三十年代和四十年代时曾拼命加以开采。苏格兰铁工业的技术基础是1828—1829年尼耳森所发明的热鼓风。到1831年，拉纳克的硬“板石状”煤已经肯定不必先行炼成焦煤就可以在热鼓风炉中使用了。这种办法渐渐成为大多数苏格兰工厂的通例。到1833年，熔解一吨铁只需三分之二数量的煤和三分之一数量的石灰石了，石灰石过去被认为是必要的熔解剂。苏格兰生铁不久就使英格兰和威尔士的铁匠师傅惶惶不安了。到1842年，《泰晤士报》正否认它是黑乡的失业和骚动的原因。英格兰铁匠师傅所可庆幸的是，搅炼法在1836年以前在苏格兰还没有真正奠定，苏格兰铁也还没有能搅炼得成为斯塔福德郡和约克郡的条铁和南威尔士铁轨的危险竞争者。在商业方面，1836—1846年的苏格兰工业是建立在英格兰和海外的市场以及能以使它廉价供应生铁的海道的畅通上面。（同英格兰还没有直达的铁路交通。）苏格兰熔炼的生铁在1845年有一半，在1846年有不太少于四分之三的数量（五十二万二千吨中的三十七万七千吨）是沿着克来德河装运而下的。

在1830和1847年之间，苏格兰熔炼的生铁增加了将近十五倍，南威尔士增加了约百分之一百五十，南北斯塔福德郡不满百分之百。在这两个年份之间，这三个地区在后一个年份中生产了全国二百万吨产品中的一部分以上。其它重要产区——按顺序来说——是太恩塞德、德尔比郡、希罗普郡和西莱定。热鼓风已传入很多地区，“但都没有得到像在苏格兰那样异乎寻常的效果。”由于各地煤炭的不同，燃料的节省没有一个地区能同斯塔福德郡和格拉摩根郡相比拟。冷鼓风的燃料消费量在苏格兰似乎异常之高；英格兰和威尔士的铁匠师傅当中有这样一种坚定的看法或成见，认为特别是在以制造熟铁为主时，冷鼓风制成的产品要好些。在这期间，他们力求改良搅炼法；结果是原来的科特法用二吨生铁仅制一吨条铁，改良的洪福瑞法则可制三十至三十五英担，而在四十年代时，则用二十六、七英担的生铁可制一吨条铁。发明于1839年并于1842年领得专利证的内斯密斯蒸汽锤方始见诸实用，用以对搅炼炉中出来的物体在轧成铁条以前进行“锻炼”。国内的巨大需求姑置不论，随着海外各国的进入铁路时代，每一项改进功效的努力都换取到千载难逢的出口需求。法国正在它的新铁路上敷设英国铁轨，直到1844年还没有“制造重铁轨设备”的美国亦复如此。在二十年代，以

---

《煤炭供应皇家调查委员会》，同上。

伍德华：《英格兰和威尔士的地质》，第189页。

墨雪特：《有关铁和钢的文件》（Mushet，“Papers on Iron and Steel”），第127页，引证于斯克里夫纳，前引书，第261页。

斯克里夫纳，前引书，第260—264页。布雷姆纳：《苏格兰的工业》，第50页。

同上书，第264页。

同上书，第261页。

各种形式出口的铁材约占产量的十分之一：到 1840—1841 年，出口占五分之一强；在 1847—1848 年，则远在已大为增加的产量的四分之一以上了。

国内市场也为直接和间接的铁路需求所左右。就所可肯定的来说，国内消费的波动是和铁路工程的起伏密相一致的。新工程姑置不论，铁路需求始终有增无已。铁轨和辙枕的重量几乎年有增加。在 1830—1832 年，每码三十二、三磅的铁轨就已经够重了：在 1841 年，则正为斯托克顿—达林顿铁路在米德耳兹布勒辗轧七十三磅的铁轨，一英里单轨铁路在铁轨和辙枕方面所用的铁材就重达一百五十六吨，而以前则是五十三又二分之一吨。以此为据，则 1847—1848 年通车的二千英里铁路，不算岔路、调车场和双轨，单单为铁轨和辙枕就一定用去了大约四十万吨的铁材。如果再加上车皮、桥梁建筑、车站建筑、栏栅和一切次要的必需品，连同已于 1846 年 12 月 31 日通车的三千英里铁路，那么铁路公司在不列颠这两年间留作国内之用的三百万吨之中所占的比重也就不难概见了。

无论从年度产量、所提供的就业机会、或周转资金等可据以测定铁工业企业单位的发展的综合数字，都已湮没不存。熔铁可能是一种专营的业务，也可能和其它项业务一并兼营的，兼营的业务有搅炼、辗轧、铸造等各式各样的加工程序，种类不一；但是只有从熔铁数字中才能看出总的趋势。鼓风炉的尺寸、效能和产量都日益增加。到 1840 年，在先进的工厂中一般已采用高达四十至六十英尺的高炉。“现在每炉每星期产九十至一百吨并不是不平常了；事实上，南威尔士各地大多数厂的平均产量很少低于每星期八十吨。”不但熔铁炉的产量大为增加，而且如果可以苏格兰的数字为准，平均企业的熔炉数量也增加了，虽然并不太多。1830 年的二十七座苏格兰熔铁炉平均年产量为一千四百吨，或每星期生产二十八吨，如果全部熔铁炉一年开工五十个星期的话。事实上它们的生产能力大约是从二十八吨至四十吨，但也难以再多。它们是属于八个公司的。1838 年的四十一座熔铁炉则分别属于仅仅十一个公司，其产量纵假定全部一年开工五十个星期，算来也只每星期七十余吨。就 1847 年不列颠全境来说，波特尔“根据可视为可靠的来源，”深信在现有的六百二十三座之中开工的四百三十三座熔炉，共产生铁二百万吨，这个数字，如基于每年开工五十个星期的这项假定——在这个场合下不致相去太远——就是每炉每星期九十余吨。那一年开工的八十九座苏格兰熔铁炉，基于同样的假定，现在平均为一百二十吨一星期。这个差距是可以预料的，因为苏格兰已经有过调整，而在英格兰和威尔士则以旧式设备居

---

在二十世纪中，“最优等的约克郡”熟铁仍然在用冷鼓风制造。

斯克里夫纳，前引书，第 252—253 页。

斯文克：前引书，第 432 页。

波特尔：《国家的进步》，第 575 页。

多。因此苏格兰的数字不会是太有代表性的。在这三个地区的任何一个之中，1847年的这些熔铁炉究竟控制在多少公司手里虽不确定；但是它们显然不是和开工的熔铁炉的数目，而更加不是和每炉的产量比例增加的。然而它们至少有一百五十之数，更可能是在一百七十五至二百之间。

迄当时为止，拥有四个以上熔铁炉的公司是不常见的。在1823年，约翰·格斯特领导下的道莱斯公司有八座，克罗谢家族的西法斯法公司有八座，色浩威公司有六座；但是没有一家斯塔福德郡公司拥有四座以上，而拥有这个数目的也只不过三家。娄·穆尔公司和约克郡最大的博林公司各有四座和三座。在1839年，座落在默瑟尔的拥有威尔士最大熔铁炉的希耳的普利茅斯铁工厂共有七座：在1848年又增加了八座。那时，西法斯法公司已经增加到十一座，而这时公认的英国铁业领袖约翰·格斯特爵士在道莱斯实际上已经有十八座在开工——虽则并不是最大型的；它们平均为每炉每星期六十六吨生铁。但是据知这个地方没有其它任何公司已拥有十座熔铁炉。业务是既吃力而又起伏不定的；各区之间的竞争非常激烈；较老的地区充满了停工的熔铁炉和苟延残喘的较小的边际公司。在1839年，南威尔士开工的熔铁炉共一百二十二座，停工的仅五座，建造中的三十二座；苏格兰开工的熔铁炉共五十四座，停工的六座，建造中的十八座；南斯塔福德郡开工共一百二十座，停工的一百另六座，而没有一座熔铁炉在建造中。在商业萧条的1847年，在北威尔士那个小小的死气沉沉的地区中，停工的熔铁炉比开工的还多；在南斯塔福德郡，停工的熔铁炉达百分之六十二；而苏格兰仅百分之三十一，南威尔士仅百分之二十二。这整个时期，除在苏格兰和南威尔士外，是条件不利于企业单位扩张的一个时期。十八年之后（在1865年），南斯塔福德郡的五十八家公司各平均不到三座，开工的各仅二座。从这些数字中可以看出，不列颠每一公司四座熔铁炉的平均数，包括开工的和停工的一并在内，未免过高，而三至三又二分之一座也许比较中肯。假定是三又二分之一座，那么1847年应有一百七十七家公司，平均产量各一万一千三百吨。两年以前，约翰·格斯特爵士在道莱斯可以十个星期的时间打破这个平均数，但他的那个公司却全然是例外。

同铁的消费量增加过程步步密相关联的煤的消费量的确切增加过程，却更难断定得多，这是由于起算点的更加不肯定、国内消费量的不得而知，而

---

汤林森；《东北铁路史》（Tomlinson, "History of the North-Eastern Railway"），第405—406页。

斯克里夫纳，前引书，第248—249页。斯克里夫纳的第一版于1840年问世。1854年版只增补了一章；所以在第279页以前的“现在”一词是指1839—1840年而言的。

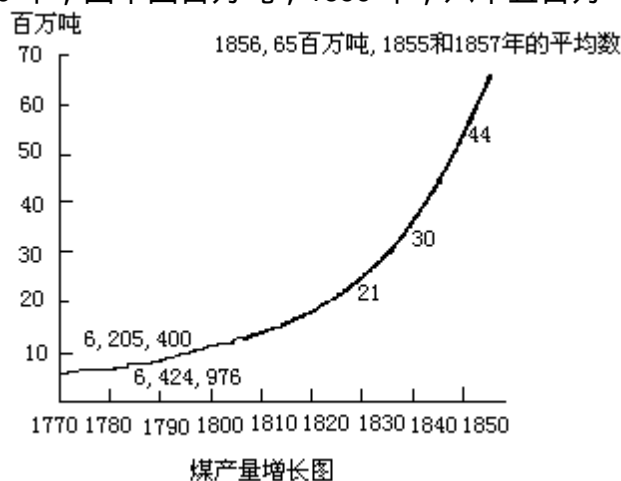
波特尔：《国家的进步》，第269页。

《煤炭供应调查委员会》，1871年（第18卷），第1142页中所引证的芬奇的各表。

斯克里夫纳，前引书，第251页。

威金斯：《默瑟尔·泰德菲尔史》（Wilkins, C., "History of Merthyr Tydfil"），第185、207、213页。

终结点又在于早期铁路时代结束几年之后。在最初正式搜集 1854 年的统计数字时，不列颠的煤产量似乎是六千四百五十万吨。不过两年之前还提出过三千四百万吨的估计数；虽则有一些作估计的人认为在 1850 年或在 1850 年以前就已经超过了五千万的大关。在四十年代，最流行的估计的确太低，例如麦卡洛克所提出的 1845 年三千四百六十万的估计数。地质学家德·拉·白契曾认为在 1839 年就已经达到了一较高的数字，即三千六百万，包括在矿井和嗣后所损耗的煤斤在内；从 1854 年的数字看来，这一数字并不太高。由于几近完成的铁路系统的全部投入生产，和成为四十年代之特征的工业用蒸汽设备的数目和规模的增长所发挥的全部效能，产量曲线在 1846—1847 和 1852 年之间有直线的上升。但是滑铁卢战役以后的整个四十年间，曲线似乎是相当平稳的。国内消费由于有越来越多的人可以按照可能的价格购买燃料，大约是随着人口的迅速增加而更加迅速地增加起来。工业用蒸汽生产量的需求、出口的需求、以及 1830 年以后运输的需求，无疑比人口的增加更为迅速，而且越来越迅速，但至少在三十年代后期的铁路大通车以前，尚非如此。最重要的需求之一，熔铁的需求，因节省用煤的热鼓风的推广而没有使生铁产量增加得那样迅速；但已经是够迅速了，并且搅炼炉的附带需求也随之而来，搅炼炉已经在四十年代随着辗轧铁路用金属的巨大需求而变得非常重要。如以 1816 年不列颠的一千六百万吨上下的产量作为一个起算点，那么下述的进度该不是不可能的：1826 年，二千一百万吨；1836 年，三千万吨；1846 年，四千四百万吨；1856 年，六千五百万吨。



墨雪特的估计是最早数字中最可靠的一个。《煤炭供应调查委员会》，第 880 页。

引自波特尔，前引书，第 269 页。

《伯明翰和米德兰的铁器区》，1865 年，第 2—3 页。

参阅《煤炭供应调查委员会》，1871 年，第 880 页及以下的讨论和各项估计数字表。关于十八世纪的数字当然尤可怀疑。

当英国铁的产量增加到二百万吨时，像 1847 年的情形那样，据料 单单冶炼一项所消费的煤就要八百万吨；因为最好的热鼓风炉熔炼一吨铁虽然用不了四吨煤，但很多冷鼓风炉却远不止此数。在搅炼炉、铸造厂和锻冶厂随后的各种熔炼和加热工序上也都是很费燃料的。早在 1835 年，据估计，设菲尔德钢业、刀具业和类似行业（因为它们是用进口原料炼钢、熔冶和锻冶，所以没有列进英国铁的生产数字中）所消费的煤一年在三十万吨以上。从这些数字可以看出，至少在四十年代后期，用于冶金业的煤炭可达采掘量的四分之一。其余的煤斤究在家庭消费、工业用蒸汽生产、交通用蒸汽生产、以及诸如烤面包、玻璃制造和陶器等杂项工业用途之间如何分配，在整个十九世纪英国工业用蒸汽生产的适当统计数字全付缺如的情形下，甚至连推测都不可能，由可靠的当代人士所提出的唯一的一项数字，就是对机车在截至 1849 年 6 月 30 日为止的这一年中消费的煤斤所提出的七十五万吨这一数字。

在十九世纪前二十五年之末，采矿工程师比其它任何工程集团都具有更悠久的传统。他已经学会如何挖掘和开采约一千英尺深的矿井；在 1830 年前后，一般的看法是：一千二百英尺的深度将是有利可图的开采极限。但在很多地区常见的还是浅矿井和露天矿场。甚至在诺森伯兰，从地面通过倾斜的“横坑道”取煤的办法，在四十年代还残存在煤田西界，普鲁德豪附近煤层的外露部分。在兰开郡、约克郡、坎伯兰和苏格兰的其它几处北部矿山，也保存了同样的“横坑道”，即古怪的方言所谓的熊口、羊肠路口、胸眼等，以便运出煤炭，或者在煤炭从顶端吊出时，供作工人下矿之用。在希罗普郡和斯塔福德郡都有露天矿场，即所谓煤坑，虽然在四十年代时达德利附近最著名的一个煤坑被人看作是稀奇的事物。用横坑道或平坑道开采的矿场在南威尔士比比皆是，但也有很重要的露天矿场。深深楔入煤层的格拉摩根和蒙默思的山谷，在好煤层比较外露的部分仍然取之不尽的时候，露天开采和平坑道成为很自然的方法。在调查矿场的童工时（1841—1842 年），用平坑道开采的矿场或许比竖井还多。两年之后，特里迪加尔铁公司正“开采一个上好的家庭用煤的煤层，厚十五英尺，距地面仅十英寸。它很像是一个大采石场，距离通往新港的铁路不到半英里的路程。”

---

《报告和文件》，1856 年，第 55 卷，第 469 页及以下：是现代矿产的最早的报告书。

但是，德·拉·白契尽管像是尊重麦卡洛克的不可靠的根据，却在 1851 年写道：“年来掘量……现在照例估计作三千五百万吨。”《1851 年博览会演讲集》（“1851 Exhibition Lectures”），第 1 卷，第 44 页。

在 1844—1845 年煤炭出口有急速的上涨。波特尔，前引书，第 279 页。

波特尔，前引书，第 280 页。

同上书，第 250 页。

《铁路经济》，第 83 页。

虽然露天开采和平坑道开采在南威尔士以外是罕见的，但太恩—维尔河煤田以外的大多数煤田却都有很多旧式的浅矿井。政府出版物中最初采纳的报告煤矿童工状况的著名速写之一，就是说明童工上下工的困难情形的。一个男童和一个女童面对面地抓住一根绳子，骑在绳端捆着的一个横杆或木板上面。紧靠他们的上面（在图上大概比在现实生活中多少要近一些）有一位老婆婆转动着把他们吊在悬空的那个吊车的把手。这种简陋的办法或者用一匹马或一部极小的蒸汽机代替那位老婆婆的稍加改良的办法，在约克郡、德尔比郡、斯塔福德郡以及（不难逆料）在像德安森林和萨默塞特那些煤田一样的边远小煤田中，都是最常见的，在德安森林和萨默塞特的煤田中，矿井往往“只不过是直径四、五英尺的井孔。”

但是，在威尔士以外，真正供全国使用的煤炭大部分是取自较深和最深的矿井的。在 1854 年，诺森伯兰和达拉姆煤田所产的煤炭占英格兰煤的四分之一以上，英国煤的将近四分之一。在四十年代它们所占的比重一定还要大些，在三十年代则一定更大。这是一个深矿井区：在三十年代之初，蒙克维尔茅斯已经开凿到一千五百九十英尺，虽则这样大的深度是独一无二的。

达拉姆在被铁路开放之后，曾以莫大的代价在煤矿开发方面生产了惊人而又持久的活力。在 1829—1830 年，来自北部的证人深怀敬意地谈到了为创办各个煤矿所花费的自一万镑至十五万镑各不等的那些笔款项。十至十二年之后，这些数字又已远远地落在后面了。在 1838—1843 年之间布拉戴尔合伙公司（即南黑顿煤矿公司）的莫尔顿煤矿的三个竖坑的开凿，可能是这段时期中最不可侮的事业。竖坑洞穿了一个十或十二英尺厚的几无法开凿的流沙床。沙对于抽水用的皮带和吊桶的破坏性是如此之大，以致据说需要三个鞣革厂来维持供应；不过三十年代的鞣革厂是规模很小的。在这个开掘到一千四百八十三英尺的赫顿矿层之前，所用款项就有二十五万镑、三十万镑和四十万镑各种不同的估计。其它企业则所费更多。在恰恰和第一次铁路繁荣相始终的 1836—1837 年期间，达拉姆煤田出现了两个股份公司，即达拉姆煤公司和北方煤矿公司，各有资本五十万镑。它们进行了不少挖掘和开井工作之后失败。一个公司的股东几乎将资本蚀光，另一个公司的股东，由于无限责任的关系，赔蚀了两倍于资本之数。宣告破产的产业为另一些人所瓜分，开发落到旧式的私人合伙手里，他们像拥有船舶一样地拥有矿井的二分之一、四分之一、八分之一、十六分之一、三十二分之一、和六十四分

---

加洛韦：《煤矿史》，第 1 卷，第 477 页。加洛韦的杰出的技术性的叙述是以下各页的主要依据。

加洛韦，前引书，第 1 卷，第 474 页；第 2 卷，第 348—349 页，主要以《矿场童工报告书》（“Report on Children in Mines”）揭露的事实为依据。[有些“横坑道”一直残存到二十世纪。]

《矿业季刊》（“Mining Journal”），第 14 卷，第 309 页，引证加洛韦，前引书，第 1 卷，第 349 页。

加洛韦，前引书，第 1 卷，第 475 页。

同上书，第 471 页。

之一，六十四分之一正如约翰·布德尔在 1829 年所说，“我想是我所知道的最小的数目。”

太恩塞德本身，尤其是北岸，在三十年代时不如达拉姆那样活跃；有些著名的旧煤炭矿正处于低潮，即如华尔森德煤矿的情形。但是由于经营方法的改良和四十年代时火力强而煤灰少的蒸汽用煤——正如它们所能供应的那种煤炭——的泛世界需求，它们又形复苏了。新矿井的开凿也重新着手，其中北艾尔希克煤矿在 1845 年就已经达到五百八十八英尺的波蒙特煤层。

在五十年代比无论南威尔士或苏格兰产煤都更多，而四十年代和三十年代大约仅次于北部大煤田的兰开郡，也主要是凭靠它新开凿的较深的矿井的。甚至在三十代之初，尽管驳船还是顺着从布林德莱通往布里奇沃特公爵的沃斯利煤矿的坑道往来的时候，兰开郡的大部分煤炭就是取自深达一百英尺以上的矿井了；而在艾希顿和奥耳德姆两区，已经分别达到了七百英尺和五百英尺的深度。规模宏大和有决定作用的开凿开始于三十年代后期。在 1838 和 1840 年之间，在彭德尔顿已经达到了一千三百九十二英尺深的一个七英尺厚的煤层，并且成立了一个组织，每天输送一千吨煤到曼彻斯特——这在当时是兰开郡总产量中一个很可观的部分。一年之后，再往西去，一个四英尺的煤层在差不多同样的深度上进行了采掘。供应利物浦以至于美洲的威根煤田主要是在比较容易达到的深度，即 1849 年任何矿井都还没有达到的一千二百英尺的深度——亦即 1830 年认为是有利可图的采掘极限深度——上开采的；但是它已经不再依靠真正浅矿的开采了。

约克郡的工程师并不是到处都非开凿到这样的深度不可；但是它的最大的消费区和随着铁路的成长而成长起来的约克郡煤炭出口贸易，是无法由露天煤矿供应的。甚至在 1819 年，设菲尔德就已经从平均三、四百英尺深的矿井中采煤了。二十多年之后，儿童就业调查委员从班兹力也提出了类似深度和最深不到六百英尺的报告。在他们起草报告书时，巴恩斯利在四十年代时的最大煤矿，欧克斯矿已经开凿到八百四十八英尺。曾经从麇集在一起的无数小而浅的矿井开凿出不可思议的“厚煤”——“十码煤层和其它煤层”——的南斯塔福德郡，已经在大约 1840 年发现，只要开凿到一千英尺左右，穿过原想下面不会有煤的红沙岩床，就可以得到一种厚煤，虽则没有十码煤

---

《伦敦……的……煤炭贸易》（“Coal Trade...in...London”），1830 年，第 45、50 页。

《维多利亚地方志，达拉姆志》，第 2 卷，第 329 及以下，从加洛韦说。

本书第 220 页。

《伦敦……的……煤炭贸易》，第 270 页。关于这两个股份企业，参阅前引《维多利亚地方志，达拉姆志》，和加洛韦，前引书，第 2 卷，第 11 页及以下。它并不是公开的骗局，像同时期的北安普敦公司那样。挖掘九百英尺，然后再采出工人先已放进去的煤炭。同上书，第 2 卷，第 19 页。

加洛韦，前引书，第 2 卷，第 6、9 页。

层那样厚。在 1828 和 1838 年之间，已经懂得了它的某几种煤的生产蒸汽的独特性能并以之教导世人的南威尔士，正挖深下去，以便于必要时——虽则还不常有这种必要——获取这类煤炭。苏格兰最深的矿井是佩兹力附近的当代许许多多维多利亚式矿井之一，这个矿井在 1840 年或 1840 年前后已开凿至刚刚一千英尺以下。最深的矿井——就现在所知道的来说——是北斯塔福德郡来姆河畔的纽卡斯耳的亚皮德尔矿井，它甚至在三十年代就已经挖掘到二千一百英尺以下了。

所有这些深掘，以及得自像彭德尔顿各矿井的那种产量，如果没有三十年代采矿工程方面的进步，主要是诺森伯兰和达拉姆专家所取得的进步——以及得自大陆方面的一点点借镜——就未必是可能的。长久以来，差不多直到 1840 年左右，起重机都不是大型的，往往小至二、三十匹马力，蒙克维尔茅斯的那些重要煤矿的起重机有一部六十六匹马力的引擎，但一次只能起重三十六英担。有一些苏格兰矿井，正如 1840 年以后众所周知的那样，是不用起重机的——而由妇女背着走一段难以置信的长梯道。随着四十年代的到来，兰开郡和北部的深矿井有了一百、一百二十、一百五十、以至一百七十五匹马力的引擎。

在二十年代或三十年代初期的小起重机上拴一根粗麻绳，绳子把装在榛木条编成的筐子里的煤悬空地吊上来。成年的矿工把一只腿套在缆绳的绳套里，也是悬空地吊上来；强壮的矿童则用手和膝盖抓住缆绳，更加悬空地吊上来。用顺着滑条升降的十字木棍吊着的金属车起煤的方法，甚至在 1800 年以前就已经试行过：到 1830 年，在约克郡的浅矿井中已经常见。但是适合于深矿井的方法只是在 1834—1835 年方始由赫尔在达拉姆南黑顿煤矿以及后来在太恩河畔的莱顿的格利布矿井设计出来——一种双层的金属升降台，可以把装在运煤箱里的煤放在里面，矿工也可以相当舒适而又安全地搭乘上下。因为把它装在凹槽里，所以能顺着铁滑杆很平稳地上下滑行，像迄今仍如此的情形的一样。这种方法的采用和金属缆绳的发明是同时的，在 1834 年初次有效地用于哈次山脉中的克劳斯塔耳，翌年安德鲁·斯密初次在英格兰领得专利证。在 1842—1847 年之间，先进煤矿中的重起重机都在安装金属缆绳。1849 年，在蒙克维尔茅斯，四吨以上的重量可以在六十五秒钟之内吊起一千七百一十六英尺。

远溯自十八世纪，最初在德尔比郡和斯塔福德郡的少数矿井中，煤矿挖掘部分的通风条件已经多少有了一点保证，办法是把所谓的煤灯——即里面

---

加洛韦，前引书，第 1 卷，第 473 页。

同上书，第 1 卷，第 473 页；第 2 卷，第 17 页。

同上书，第 1 卷，第 473 页，从亨特尔：《哈拉姆郡史》（Hunter，“History of Hallamshire”）说。

《米德兰矿业报告书》（“Report on Midland Mining”），1843 年（第 13 卷），第 4、26 页及以下。伍德华：《英格兰和威尔土地质》，第 188 页。加洛韦，前引书，第 2 卷，第 18 页。

放着火的铁篮子——悬挂在最需通风的地方。后来在十九世纪，则把一些大火炉放在竖坑的顶端，或者在更晚一些时候，放在“朝上的”竖坑的底部，来造成更有效的空气流通。到了四十年代，第二种方法在北部煤田的较深矿井中，已差不多普遍实用；通过采掘部分的气流的方向是否适宜也颇为人所注意了。拥有既深而又“充满易燃气体”的矿井的诺森伯兰和达拉姆，已经不得不对通风办法加以研究。除开几个管理得最好的深煤矿外，兰开郡是非常落后的：“在大多数场合下，通风办法似乎一直处于既无效而又不能令人满意的状态中。”1845年以前，在其它多数区域中，要么因为矿井浅，要么因为没有易燃气体，要么因为更不成其为理由的理由，这种办法都没有受到多大注意。约克郡在这方面殊鲜成绩；但是在四十年代后期已经有了相当的进步。米德兰的煤田还没有超出火灯的阶段多远。在听由大自然控制大气的变化时——朝上的竖坑空气要下降，朝下的要上升——大气的变化会很容易使气流倒转过来。那么，用煤矿的术语来说，“矿井时时在互相搏斗，”在这个斗争胜负未决之前，工作却不能不停顿下来。

火炉通风是一种有显著缺点和危险性的简陋方法。朝上的竖坑并非总是一个单纯的烟囱：它可能供通烟又供上下交通之用：结果它的热度不许可达到八、九、十度以上。对一个普通人来说，下矿是一种很可怕的经验。如果火炉得不到足够的新鲜空气，它会突然爆炸。如果太多又会把邻近的煤床烧着。一旦自动发生爆炸，就必须把炉火扑灭，于是空气停止流通，继而就必须作出在什么时候和用什么方法把火炉重新点燃这样一些难下的决定。因而，尤其是在1840年以后，对于代替办法曾大加讨论并且进行了大量的试验——设法用高压蒸汽或用各式各样的抽气唧筒、螺旋推进器和风扇来制造气流。但是对于通风办法的改良只是在1849年以后方始采取了决定性的步骤。健康和安全的寄托在发明家和机械工程师的身上。

威尔士、太恩塞德和威根的蒸汽用煤已经在轮船（照汽艇和汽船在当时的俗称）当中找到了一个日益增长、但增长得很慢的市场。“用于奶油和干酪贸易的船舶是属于一种特别类型的；它们都是轮船，或蒸汽推进的船只，”一位证人在1847年对一个国会委员会这样说。委员会一定不会像这个铺张扬厉的词句所表现的那样无知。轮船已为公众经常惯见达二十多年之久。那一年英国登记的轮船共有九百二十四艘，在大约三百万吨的一支商船舰队中占十一万六千吨：在1837年有五百三十一艘共五万一千吨，在1827年有二

---

加洛韦，前引书，第351页。

同上书，第326—327页：事实主要取自《童工报告书》。

加洛韦，前引书，第1卷，第479页及以下；第2卷，第330页及以下。《太恩河、维尔河和提兹河的工业资源》（1864年），第256—257页。

加洛韦，前引书，第2卷，第264页；另参阅第1卷，第252、284、327、520页。

百三十二艘共二万三千吨。它增长很慢，赶不上一艘大小适宜的现代货船的运输能力从 1837 到 1847 年每年的增长率；1847 年的轮船平均吨位（一百二十五又二分之一）是缩减的。联合王国单单在 1847 年一年建造的帆船的吨位就几乎和英国整个商用轮船舰队的吨位相等。事实上纵使轮船没有什么“特别”，但至少这样一个事实倒是有点“特别的”：即整个一种贸易竟会完全落入轮船的掌握中，就像干酪和牛奶贸易——主要是爱尔兰的贸易，但自从最近变更税率以来，已一部分是法国的贸易了——显而易见的那样。尽管在大西洋和东方有了相当的成就，轮船却还是故态依然——只是一种河船：一种拖船：在狭海里行驶的邮件或邮包船。每年所造六、七十部船用引擎这个直到 1847 年为止足以供应需求的产量，还不够作为一个各别行业的基础，虽然已经有少数几家公司对于这项业务特别加以注意了。

比轮船舰队成长甚至更慢的是铁船的进展。科特以及对制造铁板的熟铁辗压法进行了改良的那些人，已经使这种进展有了可能。十八世纪共总不过生产了一、二艘驳船。接着在十九世纪初期有了较多的用马力牵引的铁制运河船。继而在 1822 年，阿隆·曼比在提普顿一个部件一个部件地建成了以他自己的名字命名的那艘轮船。因为他是在斯塔福德郡和查兰顿——后来又在克勒左——开业的一位铁匠师傅，所以他在伦敦把它装配起来，并且由后来的一位海军上将查理·纳皮尔爵士驾驶着溯太晤士河而上又顺塞纳河而下。这次的成绩本可指望激起英法两国的幻想，但却不曾如此；虽然两年之后据说曼比已经“几乎在法国的每一条河上都设置了铁汽艇。”据闻伯根赫德的约翰·莱尔德为善农河建造了一艘小轮船（1825 年），并为爱尔兰运河建造了几艘小铁船，至 1830 年为止，只此而已。在那一年，福思—克来德运河委员会因担心雨山试验后铁路的竞争，曾经邀请在曼彻斯特设计铁框风车的费尔贝恩来教以应付之策。他建议建造铁汽艇；在有莱尔德和他的兄弟参加的那些次试验之后，他在曼彻斯特建造了两、三艘明轮汽船——并且驾驶着它们顺艾尔维尔航道而下。莱尔德弟兄的成绩比较好：他们建造了麦格雷戈·莱尔德在 1832 年乘以溯尼日尔河而上驶的那艘“阿耳布加号”轮船。

莱尔德兄弟自己有海滨。费尔贝恩决定到那里去，“不但为实现在他看来完全新颖而重要的建筑原则，而且为证明他以前的研究工作是值得政府和

---

加洛韦，前引书，第 2 卷，第 265 页。

“斯特鲁威先生和威廉·布朗顿先生是差不多在 1849 年同时在南威尔士煤田进行的。”加洛韦，前引书，第 2 卷，第 296 页。但是十年之后，一位专家仍然可以辩称，“在设计妥善的矿场中，”机械通风所“供应的空气的量”还不如火炉。泰勒：《论机器的逐步应用于采矿》（Taylor, T.J., “On the progressive application of machinery to mining purposes”），载《英国机械学会会刊》（“Inst. Mech. Eng.”），1859 年，1 月号。

《航海法审查委员会》，1847 年（第 10 卷），询问案第 2324 号。

波特尔，前引书，第 317—318 页。

全国有关商业企业予以重视的”；所以 1835 年他在密尔瓦尔面临着正如他说而且也很可相信的“各方面的反对，”尤其是“首都大建筑商和造船匠的反对，”而把这项原则提付讨论。在克莱德河方面，1823 年制造了第一部船用发动机的罗伯特·纳皮尔，在 1839—1840 年开始建造了几艘铁船下水。后来成为太晤士河铁工厂的那个公司在 1846 年成立，1858 年建造了第一艘铁甲舰；1847—1848 年，布里斯托尔的派特逊氏建造了那艘铁制的一千二百匹马力的“大不列颠号”。这些都是早期最伟大的名字。

但是在 1847 年，铁船是如此罕见，如此不为人所习知，以致劳埃德海上保险组合都没有为它们制订正式的分等办法。检查员的办法反映出他们对于一种革新、对于这种多少还带点试验性质的铁船的缺乏信心。他们并不像评定木船的等级那样，把它评定为甲等一级为期若干年，而只准它暂行享受那个荣誉等级的待遇为期一年。他们可以举出种种正当的理由。诚然，“阿隆·曼比号”已有二十五年不需要修理船身；但是船既小，又在法国，而且向不出海。远洋轮船是否建造了有一百五十艘之多，殊可怀疑，而且其中大部分都还行驶不到五年。海军部对于它的第一艘大铁船，即莱尔德兄弟在 1845 年开始建造的“伯肯黑德号”还没有两年的经验。直到 1840 年在太恩河上还没有见过一艘铁船，在 1850 年以前，建造的也寥寥无几。铁船方面的成功比其它任何事或许都更有助于它所创办的大英轮船公司在 1847 年肯定还没有五年的经验。在 1844 年 6 月，他们有一艘铁轮船已经购置了十八个月，另一艘则正在建造中，他们的常务董事威耳科克斯对一个审查委员会这样说。威耳科克斯是一个翻然皈依的人，而且还有几分先知之明。他认为“所有汽船终久会都是用铁制造的”——帆船也不例外：他知道有一艘铁船行驶了六年还宛然如新，而且比第一流的橡木船便宜百分之十至十五。

---

例如莫兹利在伦敦已予注意（本书第 200 页），罗伯特·纳皮尔在克莱德河也予以注意了，参阅《英国人名词典》。

《工匠和机器审查委员会》，第 8 页：马提诺的作证。

参阅费尔贝恩：《铁船建造论》（Fairbairn's, "Treatise on Iron Shipbuilding"）（第 7 页，“这差不多包括了全部亲身经历”）；和他的《运河蒸汽船航行论》（“Remarks on Canal Steam Navigation”），1831 年版。在 1835 和 1850 年之间他在密尔瓦尔建造了一百艘铁船。斯迈尔斯：《工业传记》，第 329 页。另参阅莱尔德和奥德费尔德：《柯拉号和阿尔布加号汽船远征非洲内地记》（Laird, M. and Oldfield, R.A.K., "Narrative of an Expedition into the Interior of Africa in the steamvessels Quorra and Alburkah"），1837 年版。

《铁船建造论》，第 4 页。

《维多利亚地方志，艾塞克斯志》，第 2 卷，第 499 页。《1851 年博览会演讲集》，第 1 卷，第 563 页。关于纳皮尔，参阅《英国人名词典》和康沃耳—琼斯：《英国商用船舶》（Cornwall-Jones, R. J., "The British Merchant Service"）（1898 年版），第 120 页。

《航海法审查委员会》（“S. C. on Navigation Laws”），1847 年，询问案第 3383 号。

自 1844 年威耳科克斯发表这些意见起，到 1848 年国会两院结合着取消航海法的拟议而对英国商船舰队的现状和展望进行广泛调查时止，没有一个铁船制造匠或船用引擎制造者受到过查问。除已引征的那些之外，在数千页证词之中，提到蒸汽和铁的地方寥寥可数。1844 年有一位船舶所有主认为蒸汽已加深了航运业的萧条：他几乎不承认轮船是一种船舶。利物浦的一位所有主同意轮船的规律性运动自然有害于海员，但却力称海员“几乎是利物浦成功的要素。”皇家海军的詹姆斯·斯特林大佐，第一任澳洲总督、拉夫团的批评者和职业性“常备海军”的提倡者，在 1847 年对于英国海军船只的必将普遍使用蒸汽已“毫不怀疑”。太晤士河上的大造船商马尼·威格腊姆在 1848 年不期而然地提出了一项非常重要的作证。在提到四年前威耳科克斯曾称之为“螺旋扬水器”而威格腊姆现在称之为推进器的那种革新创造时，他说建造铁制的“暗轮轮船”显然有利，又说铁的建造物在不列颠比在其它任何地方都要便宜些。但主要的考虑却决定于，而且在当时海事工程的情况下，纵非在铁船建造的情况下也不得不决定于榱木、大木钉、造船工、和“十二年”麻栗木船的成本，以及来自英属北美沿海各洲以质地极差著名的“殖民地建造的船只”的竞争，和来自美洲沿海偏南各地的效能极强、建造极其精良的新英格兰布帆飞剪快船的竞争。

在工厂视察制的初期（1834—1835 年），从工厂视察员明知其不完备、因而应该增加百分之十到百分之二十的那些数字中可以看出，棉纺织工业——这一突出的蒸汽工业——使用三万匹马力的蒸汽和一万匹马力的水。蒸汽动力设备差不多全部都是在棉纺织业高度集中的兰开郡、柴郡和格拉斯哥这些地区。在这三万（？三万四千五百）匹马力之中，兰开郡和柴郡约占二万五千（？二万八千七百五十）匹，苏格兰，也就是说格拉斯哥区，约占三千（？三千四百五十）匹。这些数字是在飞速发展的前夕搜集的；因为到 1838 年，单单在兰开郡和柴郡就已经增加了，或正在增加着一万五千匹马力的蒸汽。在随着 1837 年棉花危机而来的四十年代商业和社会困难之中，发展速度放慢下来。在 1850 年，即工厂综合数字公布的第二年，英国全国有七万一千匹马力的蒸汽和一万一千匹马力的水可资利用。这项动力总量分配于

---

依照波特尔，前引书，第 575 页的说法。

《太恩河、维尔河和提兹河的工业资源》（1864 年），第 241 页。[一般参阅斯密：《海军和海军工程简史》（Smith, Capt. E. C., "A Short History of Naval and Marine Engineering"）（1938 年版）。]

《英国船舶审查委员会》（"S. C. on British Shipping"），1844 年（第 8 卷），询问案第 1124 号及以下。

《1844 年调查委员会》：杨格，询问案第 194 号。

查普曼，询问案第 1564 号。

《1847 年的审查委员会》，询问案第 4686 号。

《1848 年上院审查委员会》，询问案第 6182 号及以下。在 1845 年发生了著名的暗轮对奖的竞争。

大约八千家棉纺织“厂”之间，计每“厂”平均为四十五点五匹马力。按照三十年代、四十年代和五十年代的视察员的用法，厂这个名词既不作公司解，也不作纱厂解——因为一个公司可能有几个厂（各登记为一个厂），而一个纱厂也可能包括几个，甚至有时很多个出租动力的公司（也各登记作为一个厂）。但是即使有少数的公司拥有几个纱厂，每个公司的平均动力在1850年也肯定是很低的。动力的总使用量原本就不高。

当时英国所有其它纺织厂只不过使用三万四千匹马力的蒸汽和一万三千匹马力的水。在英格兰和威尔士的毛纺厂中所使用的动力三分之一以上是水力（蒸汽一万二千六百匹马力，水六千八百匹马力）。在幼稚的苏格兰毛纺业中，水力约为蒸汽动力的两倍（水一千六百五十三匹马力，蒸汽八百八十四匹马力）。早已完全集中于拥有七万九千名工人总数中的七万一千名的约克郡西莱定的毛丝厂，在设备方面是比较现代化的：它共使用九千九百匹马力的蒸汽和仅仅一千六百匹马力的水。它的平均动力设备每“厂”在二十三匹马力以上（蒸汽或水），而毛纺业的平均数则为十四点六。在四十年代的毛纺厂之中，很多都是成为约克郡之特征的那种有很多股东的公司工厂，所以我们不能认为英国的平均呢绒制造业者所掌握的动力能超过十匹马力很多。然而这些纺织工业，连同棉纺织在内，却是十九世纪第二个二十五年中制造业本身最大的动力使用者。

关于其它各业采用动力的比例所可利用的一些零星数字，强调了这一事实。在1835—1838年之间在兰开郡和柴郡棉纺织厂中虽有一万五千多匹马力在进行装备，而在这个高度工业郡的其它工业中却只装备了二千另六匹马力。在这总数之中，煤矿占五百九十一匹马力，辅助机器制造的占三百五十一匹马力。尚未列为工厂类的那些棉纺织业部门所使用的动力，虽无具体数字，但为量可能不小，正如曼彻斯特的某些数字所表明的那样。1838年曼彻斯特和索耳福德的蒸汽动力总量是九千九百二十四又二分之一匹马力。棉纺织业使用了六千另三十六匹：漂白、印染等业一千二百七十七匹：“机器制造、铸造等业”七百三十四匹。

为说明自开始直至1838年12月止伯明翰蒸汽动力的进步而审慎编制的

---

取自视察员为爱德华·贝恩斯编写《棉纺织业史》（1835年版）而供给他的数字。参阅该书，第384—394页中的论列。数字中没有包括印染或漂厂在内。

《统计学报》，第1卷，第315页（1838年9月号）。

为比较起见，可注意的是，1907年英国棉纺织业，包括爱尔兰的一小部分在内，共使用一百二十三万九千二百一十二匹马力的蒸汽和水，另外还有比较少量的电力。《人口调查》（敕令第6320号），第340页。

1857年发表的1850和1856年报告书（第57卷，第338页）。

所有数字都是取自1857年报告书。

那一系列的数字，是很有启发性的。据说第一部引擎在 1780 年就已经在那里安装起来。在 1803 年，姑且举几个挑选出来的年份来说，安装了四部；1816 年十部；1826 年十三部，平均为十二点五匹马力；1836 年二十一部；1837 年十二部，1838 年十八部。在 1826 和 1838 年之间新增设备的规模并没有什么增加，1836—1838 年的五十一部引擎平均不过十二点六匹马力。在 1838 年伯明翰（连同艾希顿和艾治巴斯顿）的人口约为十七万五千时，这个城镇就拥有二百四十部引擎，共三千五百九十五匹马力，其中有二千一百五十五匹马力用于它的主要金属制造业，其余则用于未列举的杂项行业。伯明翰是一个小企业的城镇，所生产的货物大半是轻型的；但是鉴于三十年代煤矿和棉纺织厂中以及迟至 1850 年毛纺织工业中引擎的大小，那么就全国使用动力的整个工业来说，这些数字就不能认为是特别小了。

对于还没有开始或刚刚开始采用新动力的那些工业，切不可忽视。有一位专家在 1816 年写道，“我们不知道近三十年来有哪一类制造厂所进行的改良像磨粉厂那样少”：在此后三十年之中也没有很显著的改良，而且主要的改良也在风车方面。就目前所知道的来说，在伦敦的古英国磨粉厂——试用蒸汽动力的第一家——于 1791 年焚毁之后，蒸汽动力推广得很慢。1801 年南兰开郡在沃临顿采用了蒸汽动力，1817 年利物浦也采用了，无疑还有其它一些地方；但是在三十年代和四十年代，西莱定工业区却仍为摆脱旧皇室的和领主的水车特权而进行不懈的斗争。只是根据威廉四世，第 2 和第 3 年，第 105 章，“奥塞特—科姆—高梭普的居民”才摆脱了“必须在威克菲尔德镇和霍伯里镇的某些磨坊磨粉的遗风。”1838 年利兹收买了英王磨坊的古老特权：在 1843 年威克菲尔德也收买了。在布莱德福，麦芽方面的特权在很多年之后还强行实施。在大城镇里，这种权利的存在并不一定就意味着那里没有自由磨粉业，因为权利可能执行不力，或者以财政的方法来执行；但是权利的迟迟没有消灭，适足以表明磨粉业旧法定组织和旧经济组织的顽强性。撇开在利物浦蒸汽磨粉厂中无疑使用得很多的爱尔兰小麦不谈，自 1830 至 1846 年英国主要是靠自己的粮食过活的。乡区和小城镇所消费的都是像往常一样，在当地用水力或者风力碾磨的面粉；大城镇虽使用一

---

但是生产能力的增加有过于所用动力的增加；因为在 1830 和 1850 年之间纺织机器的运转速度已大为提高。福贝斯：《毛丝工业》（“The Worsted Industry”），载《1851 年博览会演讲集》，第 2 卷，第 301 页。

《社会学报》，第 1 卷，第 315 页。

同上书，第 2 卷，第 280 页。

同上书，第 440 页。

萨克立夫：《论水车的设计和建造》（Sutcliffe, “On Designing and Building Water-mills”），引自贝奈特和埃耳登：《磨粉业史》（Bennett and Elton, “History of Cornmilling”）（1898—1904 年），第 2 卷，第 199 页。

点蒸汽，但是它们大部分磨成粉的货源是取自乡间的。

在锯木业中，机器和动力的使用在任何地方都不多；尽管在战争期间有边沁、布鲁内耳和莫兹利的杰出的创造发明。他们的成就已大半为人所遗忘，自 1810 至 1835 年，在机器方面没有取得任何进步。甚至在 1790 年左右最初用于英格兰的圆锯和刨平机在三十年代中期方始有了真正的推广——但即使在这时也只以城市的较大工厂为限。在乡间，在无数的锯木坑里，一语不发的锯工——所谓“上手”，即老师傅，和所谓“下手”，即只能眼看坑底的苦工——孜孜不倦地从事于锯来锯去这种单调的工作。一位了解他们并且尊敬他们的人最近为他们所写的墓志铭乃是一个不易之论而不是侮辱之词：“在我的经验中，他们是为人作嫁的。”

在农业方面，其蒸汽引擎使科贝特获有深刻印象的苏格兰式工厂农庄，进步的确很慢：“目前在这个王国之中很少几处农庄有这种附属设备，”一位最有权威的证人在 1843 年这样写道。虽然伊普斯威奇的兰索姆公司——在 1842 年以前利用蒸汽制造农业工具的国内少数几家公司之一——“为把轻便的机车蒸汽引擎用在打禾方面”而在 1842 年得到了皇家农学会的奖品，但在大博览会时，一般农业蒸汽引擎的报告员却仍有必要要求引擎制造商“多注意于各种部件的比例关系，而少注意一些外表的装璜”；而打禾机的正式讲解员则宁选取马力推动的机器来进行说明。但是蒸汽在“沼泽地和泥沼地”排水设备上的应用却有了真正的进步。早在 1838 年之前八年或十年，作为先驱者之一的约瑟夫·戈林已经处理了九万英亩。但是为供泥沼地排水之用，很大的地区只需很小的动力，因为引擎并不须休息。1833 年为南荷兰调查委员会装置的一部二十匹马力的低压天平引擎，排干了六千英亩的积水。戈林装置了两部蒸汽引擎，一部三十匹马力，一部八十匹马力，来代替在小港泥沼地一带旋转的七十五部风车；为了他的九千英亩地，他也只使用六百匹马力的蒸汽。到 1846—1847 年，虽然有了不少的成就，但尚未

---

同上书，第 2 卷，第 307 页。

同上书，第 3 卷，第 293—294 页。

同上书，第 3 卷，第 256 页及以下。直到 1884 年曼彻斯特拉丁语学校还在伊尔克河握有大麦磨坊的特权，在那一年才以一年一千镑的代价把它的权利卖给了兰开郡—约克郡铁路。第 3 卷，第 282 页。

本书第 293 页。

本书第 200 页。

白尔：《锯木机》（Bale，“Woodworking Machinery”）（1880 年版），第 3、10、79 页。韦利斯：《1851 年博览会演讲集》，第 1 卷，第 312 页。

司徒特：《车匠作坊》（Sturt，“The Wheelwright’s Shop”）（1923 年版），第 37 页。

兰索姆：《农具》（Ransome，J. A.，“The Implements of Agriculture”），第 166 页。

《维多利亚地方志，萨福克志》，第 2 卷，第 284 页。

《1851 年博览会演讲集》，第 2 卷，第 29 页。

竟全功，风车依然很多，尤其是自波士顿至塔特谢尔和往林肯去的威坦姆谷一带的泥沼地上。

1850年，泥沼地上的每一部风车或引擎都推动一部“吸水车”。离心唧筒是大博览会中的陈列品之一：它的发明人得到了为惠特西沼泽地排水区制造一部这种唧筒的委托，这样就揭开了控制泥沼地积水的最后的一个新生面。

四十年代后期的机械工程师正为他们在十九世纪后半叶所要做的工作装备他们自己，但还没有装备妥齐。在二十年代他们已渐渐掌握了简陋的机械工具；但是还缺乏精密仪器作为他们的准绳，制件也还没有任何标准，虽则莫兹利已经从制造标准螺旋入手了。就量具来说，他们只有尺、圆规和直规。据说一切工具都是私人的。曾经在1825年设计出自动走锤精纺机来抵制纺工的罢工，后来又大加改良的曼彻斯特的罗伯茨，在1830年前后，面临到这种精纺机复制品的极大的需求。于是他制造了标准型板——显然是第一次——来帮助他的工人复造部件。1833年，年方三十岁的工具制造商，莫兹利的学生，约瑟夫·惠特沃思在曼彻斯特开始了小规模的经营，在每日下班时间利用平规和以他的名字命名那些量具来改进计量工作，并给工程学以绝对的精确性。设计和构造的工作是旷日费时的，采纳实行则更不能期于一朝一夕。在1846—1847年，两者都没有竟其全功，尤其是后者。如果要靠精密的计量和精确性导向制造业方面的最大限度的节约和效率的话，正如惠特沃思所承认，彻底标准化是至关重要的，然而在两代之后还远远没有达成。

“一位杰出的工程师，”据伟大的休韦耳博士在1851年这样说，“曾建议这样一种制度，可凭以保证机器的尺码和零件的划一；尤其是关于螺旋方面；从而可确定它们的准确直径和所谓旋转度——这一办法可使大量用螺旋钉的一切机械部件的制造、应用和修理比现在要迅捷得多。

又说，“惠特沃思先生会像水车匠对齿轮分类一样地对螺旋、轮和轴加以分类。”惠特沃思的制度事实上并不止于是一种建议，而更不是一种习惯。

但是在罗伯茨和惠特沃思之类的人所达成的技术影响之下，尽管这种技

---

按照第一件排水条例，1601年的改良法中的用语。

惠勒：《南林肯郡泥沼地史》（Wheeler, "A History of the Fens of South Lincolnshire"），第119页。

《皇家工艺学会会刊》（"Roy. Soc. of Arts"），第51卷（1838年），第15页中格林的记述。

惠勒，前引书，第189—190页。

同上书，《维多利亚地方志，兰开郡志》，第2卷，第351页；《1851年博览会演讲集》，第1卷，第415页。关于吸水车，参阅本书第36页。

术还没有尽善尽美，也还没有完全采纳实行，创办于以制造木制机器为主的那个时代的一些老机器制造公司却已经成为新金属机器及其附件的专家了。在棉纺织机器制造业，博耳顿的多德森-巴洛公司和奥耳德姆的阿萨·利斯公司就是这类的专家。这两家都创办于十八世纪。曼彻斯特的加洛韦公司创办于 1790 年，在创办之初，大抵从事于木制水车联动机的制造。在三十年代和四十年代，他们正专心致志于向来和他们的名字相联系的那种锅炉。在这期间，年轻的公司已渐渐从现已无案可稽——或仅存于统计纪录中——的那些公司的行列之中，挣扎奋斗，而从最底层上升到了已经使后代人士对于它们的起源深感兴趣的一个地位。1821 年，一位小梳毛机制造商亨利·普莱特在奥耳德姆开始经营。九年之后，威廉·马瑟和柯林·马瑟（他们的父亲也曾经是一个旧式的机器制造商）加入，一起经营“铁轮”业。十九世纪后期的大织布机制造公司之一，霍尔父子公司在 1844 年由罗伯特·霍尔在贝里创办起来。霍尔——理所当然地——是和他的帮工一起操作的，和他一起操作的共有三个人。

铁路使机车公司、或者比较老的公司变成为机车制造公司。在牛顿，里·威洛斯有一个和斯蒂芬逊家一度有过利害关系的火神铸造厂，在纽卡斯耳有一个以他们的名字命名的公司。在三十年代通称为夏普·罗伯茨公司的那家和罗伯茨有关的公司，除其它业务外，也兼营机车制造。在 1817 年为经营其它业务而在格茨黑德成立的霍索恩公司也兼营此业。1836 年，詹姆斯·基特森在利兹创办了一个专门经营机车的企业，它在此后十年之中发展得非常迅速。此外还有其它的一些公司。

自从机械工程开始现代化以来，其中很多企业都还没有来得及扩大，在 1846—1848 年间从事于机械工业本身的男工和童工的总数——全国大约四万至四万五千人——自不能为很多堪与主要棉纺织厂媲美的企业提供一支劳动大军。1851 年的人口调查委员取得了六百七十七家英格兰的“引擎和机器制造商”的雇佣数字。其中有四百五十七家雇用不满十人；一百四十七家十至三十九人；三十九家四十至九十九人；九家一百至一百九十九人；八家二百至二百九十九人；三家三百至三百四十九人；十四家在三百五十人以上。当时有一百一十三家棉纺织公司和三十四家毛或毛丝纺织公司据报是属于最后一类的。毫无疑问，人口调查若在四年前举行，工程业的组织规模会小得多，而纺织业的规模却小不了多少。工程业和工程公司的飞速发展恰巧是在这个时期，正如人口调查委员所注意到的那样。例如，1844 年约瑟

---

本段有若干处取材于本书第 199 页注 所提到的那篇金氏未发表的论文。

尤尔：《棉纺织业》，第 2 卷，第 197—198 页和《制造业哲学》，第 368 页。[在罗伯茨之前就有过自动走锤纺机的试验。]

《1851 年演讲集》，第 1 卷，第 27 页。建议是十年前首次提出的。

《维多利亚地方志，兰开郡志》，第 2 卷，第 369 页。

夫·惠特沃思在帐册上有一百七十二个名字，十年之后却有了六百三十六个。无疑在举行人口调查时，他已经列入最高的一类了。利兹的基特森厂亦复如此：1845年最后一个发工资日的在职职工计二百五十九人；1851年的数字则是四百三十一人。关于艾尔西克的威廉·阿姆斯特朗的情况，比较暧昧，然而也可能是一样的。他在1847年担任常务董事，手下只有大约二百工人；但在此后几年之中，艾尔西克发展得很快。发现在1846—1847年列于最高一类的“工程师和机器制造商”的企业不超过半打之数——可能还不到此数——倒不足为奇，而最最令人诧异的却是在同一个日期列于那一类的棉纺织公司还不满一百家。因为，正如威廉·费尔贝恩所说，在“全部机器都用手操作，”而和机器制造相对峙的机械工程本身还不存在的一个时期，具有相当完备的机械设备的大棉纺织公司就已经有了良好的基础。在1846—1847年，机械工程师已渐渐有了旋转乾坤、“混一宇内”的准备了。

---

同上书，第2卷，第370页。

《太恩河、维尔河和提兹河的工业资源》，第252页。

人口调查表，年龄……职业等（1852—1853年，第88卷，第1和第2编），第277页。结果是不完备的，因为有160家公司没有提出报告；但是可以稳当地说，其中大多数是规模很小的。

《维多利亚地方志，兰开郡志》，第2卷，第572页。

## 第十一章 农业

慢慢变革着的英国农业社会的组织结构，在十多年之内——在任何十多年之内——能有多大的改变都是不可想像的；何况在早期铁路时代，甚至连现代组织上的变革的正常速度——不论那是怎样的速度——都也未必赶得上。就某种意义来说，这是一个等待的时期。战争已成过去；战争的萌蘖已经刈获，并且正在享用之中。选举改革法还没有把英国的政府交到新人物手中，任何经济改革也还没有把英国的土地交给他们。苏格兰低地的土地圈围已大体竣事：有待圈围的土地在统计学家的量具上几乎已看不出来。铁路本身已渐渐影响到功能：但还没有来得及对组织结构发生作用。最后，直到1846年为止，历届政府的农业政策是异常稳定的。

根据1831年人口普查的登记，计不列颠全国从事于农业并占有自行耕种或者以雇工帮同耕种的土地的共二十七万五千户。1851年的那项比较确凿可靠的报告书，举出了二十八万六千个农场（即各包含若干户的一种农业单位）这样一个可供比较的数字，但是苏格兰某些郡中为数众多的“分佃农和其他小块土地持有人”却未计算在内。在英格兰和威尔士也可能有类似的遗漏，但是因为分佃农这种类型在这两个地区中的任何一个地区都不常见，所以这项遗漏会是无关重要的。在这二十年之间，这里看不出有什么变革。再者，在1831年，据说不列颠有百分之四十七点三的土地占有人不使用雇工。在1851年，百分之四十四点七的“农场主”不是不使用任何雇工，就是漏未说明他们所使用的人数。数字是出乎意外地接近。1851年的数字并未因这些漏报而造成严重的差误，这一点可由前一年非常详尽的统计数字的分析予以证明，所以1835年的数字也未必不然。有一些漏报是显而易见的：持有六百英亩以上的一百三十四四个农场主没有一个填报了雇工的人数；但是在没有提出雇工数字的十二万八千个农场主之中，持有土地在五十英亩以下的占十万零二千多人，而这一类的持有地通常是不需要外面的劳动力的。无疑数千个五十至七十五英亩的农庄持有人和几千个耕种七十五英亩以上的人，正如他们所申报，确是不用雇佣工人，至少是不用长工而耕作的。从表上可以看出，漏报并不会把十二万八千之数减少很多，比如说减至十二万以下，或者从百分之四十四点七减到百分之四十二以下很多。诚然这种家庭耕作式的农场在早期铁路时代已渐趋没落；但没落的过程一定是很慢慢

---

录自该公司帐簿中的数字，是由基特森·克拉克先生提供的。

《太恩河、维尔河和提兹河的工业资源》，第252页。

本书第201页。

欧恩利勋爵（《英国农业》[“English Farming”]，第355页）所说“在1837年敞地制度仍广泛通行”云云一节颇易令人误解。严格地说，这种制度在任何地方都不通行：而只是在各地还有一些残余而已。参阅本书第559页。

的。

所以，不难预料，全国各地农场规模的正确统计，以及雇主对雇工的经常变动的比率的正确统计，正如 1851 年人口调查所揭示，一定会给二、三十年前的更加不着边际得多的数字以证实，而不会和它们有所两歧。“大不列颠三分之二的农场，”1851 年的调查委员着重其词地报告说，“是在一百英亩以下的。”平均农场那个虚设的单位是一百零二英亩：英格兰和威尔士的平均数是一百一十一；苏格兰是七十四。但是在威尔士和约克郡，一百英亩以下的农场占十分之七以上，在兰开郡和柴郡则将近十分之九；而在南米德兰区——首都外围的米多塞克斯、哈尔弗德、巴金汉、牛津、北安普敦、杭廷顿、贝德弗德和剑桥——一百英亩以下的农场却远不到半数。

在 1810 年所查报的巴金汉郡农场之中，有八百七十二个分别列为一百至三百英亩之间的各类；二百二十九个列为三百英亩以上的各类，数目最最多的是在一百至一百五十英亩（共有三百二十二个农场）和一百五十至二百英亩（共有二百二十九个农场）的这两类，这些数字大体证实了很多年前所作的巴金汉郡平均农场为一百七十九英亩这个出奇准确的估计。在剑桥以外的整个南米德兰这一类中，巴金汉是具有代表性的，在它的三千二百九十一一个持有地之中有一千九百一十九个在一百英亩以下，而它唯一最大的一类（三百四十六个农场）就是十至二十英亩那一类。在兰开郡那个仍然是并且始终是土地最最分散的一郡，在一万五千四百五十个农场之中，一百英亩以上的不到六百个，而大约有一万零五百个都在四十英亩以下。在苏格兰，“小持有地和大持有地两者都很多。一千英亩以上的农场在苏格兰有三百六十处，在英格兰有七百七十一处。一百英亩以下的农场在英格兰有十四万二千三百五十八处，在苏格兰有四万四千四百九十六处。”

早在 1830 年以前就已经奠定了的大农场的经济和领土优势，在 1851 年第一次充分地反映出来。在所查报的“占英国领土三分之二”的英格兰和威尔士二千四百七十万英亩耕地之中，二百至五百英亩的农场占地远在三分之一以上（八百八十二万一千英亩），五百英亩以上的农场约另占六分之一（三百九十五万四千英亩）。一百至二百英亩的农场占总面积四分之一强（六

---

本书第 152 页。

《1851 年人口调查》，《人口表》（1854 年），第 2 卷，第 1025 页和第 1 卷，第 282 页。

本书第 152 页，《1851 年人口调查》，《人口表》（1854 年），第 2 卷，第 1025 页和第 1 卷，第 282 页。

正如本书第 149 页及以下所扼述。

《1851 年人口调查》第 1 卷，第 79 页。人口调查员当作奇事一般地注意到了这个数字和 1086 年土地调查书中的一百二十英亩自耕地如何的接近。这一数字不包括附着于农场的山地牧场在内。

本书第 150 页。

引自《1851 年人口调查》，第 1 卷，第 238—240 页中的各表。

百五十五万六千英亩)；留给十四万二千三百五十八个一百英亩以下的持有地农场主的土地只有总面积的四分之一弱，即五百三十四万五千英亩。一百一十一英亩的平均农庄远不是具有代表性的。这种说法也准用于苏格兰。无论对于英格兰或对于苏格兰来说，这种情况都不是新的。朝向大农场发展的这个运动，和仅足糊口的农场背道而驰的这个运动的完成过程，一定也是同样缓慢的。

为 1831 年人口调查所搜集的简陋职业统计已经表明：不列颠每有一个持有和种地的农户，就有二又二分之一一个农业工人户。1851 年的二十八万六千个农场可以从列为户外农业工人人类的不同年龄和性别的一百零七万八千人（其中有妇女七万一千人），和包括妇女及女童十二万八千人、男子及男童二十三万六千人在内的三十六万四千名农场家内佣仆之中，吸取它们的劳动力——每个农场整五个工资工人。无疑，很多列为户外农业工人人类的人在人口调查时没有工作，或者没有正式工作；但是这种暂时现象并无宏旨。用根据这样不同原则所搜集的材料来作贴切的对比是不可能的；但只要这种对比还不无理由的话，那么农业社会的组织结构在二十年间很少变革的这种看法，就得到了充分的证明。在一百四十四万二千名各种工资劳动者和潜在劳动者之中，有四十万零四千名二十岁以下的人大部分是来自农村工资劳动户的。很多这类的农户都会以两名成年男子供应全国劳动大军。如果平均贡献是一个父亲和一个二十岁上下的作全工的青年（这不是不可能的），那么二又二分之一劳动户对每一农场的这种旧比例关系就可恰好保持。旧有情况的经久不变，可由大多数是十五至二十五岁的农场男性家内佣仆的极其可观的人数予以进一步的说明，这类佣仆恰恰是在 1820—1830 年的更加不着边际的证据导致人们料想其如此的那些郡中看到的。在整个联合王国之中，仍然差不多是每一农场一人；但很多农场是一个人都不需要的。在这二十三万六千人之中，英格兰有十六万人，威尔士有三万一千人，苏格兰有四万五千人。在萨里、汉普郡、康沃耳、沃里克和斯塔福德，在南、北威尔士以及苏格兰，他们的人数几乎和农场主的数目相等。在肯特、哈尔弗德、伯克郡、累斯特、林肯、北莱定和坎伯兰，它比农场主的数目稍稍大一些。在柴郡和诺丁汉也多少大一些，但在得文、希罗普郡和东莱定则大得多。在拥有很多小草田的郡中——诸如兰开郡、德尔比郡、西莱定；以及诺森伯兰、达拉姆、多尔塞特、萨默塞特、威尔特郡、伍斯特、苏塞克斯、牛津、巴金汉、北安普敦、杭廷顿、贝德弗德、剑桥和整个东安格利亚——他们的数目却少得多。这一阶层包括大农场主的男仆和家僮在内；但从它的分配上可以看出，大多数是真正的农场工人，虽则无疑往往是马夫和车夫——像如今林肯郡或坎伯兰的情形那样。这个阶层的没落情形在通常的历史回顾

---

《1851 年人口调查》，第 2 卷，第 658 页。

同上书，第 1 卷，第 81 页。

中向来是铺张扬厉的，一则因为在东安格利亚和新近圈围的米德兰各地，没落的情形最为严重，而米德兰各地的农业史又太常常被当作是英格兰的农业史，再则因为历史家不尽然对现代英格兰有清楚的了解，而在英格兰，这个阶层是远远没有消灭的。

到了 1830 年有一些郡已差不多圈围竣事：后来国会条例所处分的地在米多塞克斯只有八百英亩，在肯特只有二千二百英亩。没有一个郡还有很多的耕地有待圈围了。在三十年代，载入法典的只有一百二十五项特别圈地条例和一项普通圈地条例（威廉四世，第 6 和第 7 年，第 115 章）。到了四十年代，除开一位有经验的证人在 1844 年审查委员会作证时说他在约克、牛津、伯克等郡“不胜诧异地”发现了一些几乎整个教区没有任何个别田地的地方外，就不知道再有什么更加完善的敞地农业的标本了。在 1845—1848 年这三年之间，根据从而产生的条例（维多利亚，第 8 和第 9 年，第 118 章），有涉及十六万多英亩的二百五十九件申请书提交给调查委员。<sup>兹</sup>所处分的平均面积约仅六百英亩之小，这是值得注意的；但是申请书中也有少数大沼泽地的建议，诸如埃尔谷上面的马拉姆沼泽地。在这些申请书中时常出现一个敞地村的大片土地——诸如牛津二千零九十英亩的密尔顿公用地、剑桥七百七十九英亩的维尔布顿敞地和一千三百五十九英亩的艾斯拉姆敞地、贝德弗德一千零九十二英亩的戈丁顿敞地等——但调查委员的主要任务却是处分丘陵公用地、沼泽地和沙丘。到了 1847 年，剑桥郡只剩下大约五、六个敞地教区了——而在二十五年前还是不计其数的。

当铁路时代开始时，笼罩着大多数英格兰农村的阴霾，已经密布了五年之久，而且从没有豁然开朗过，当这个时代随着谷物法的取消而告终时，正值浓阴最密之际。到了 1835 年年底，小麦价格一泻千丈——从 1830 年六十二先令四又二分之一便士的年度平均价格降到了 1835 年的三十八先令一又二分之一便士。诚然，羊毛是背道而驰的——1821 至 1830 年曾平均为一磅一先令一便士的南原毛在 1831 至 1837 年平均为一先令四又四分之三便士，

---

《1851 年人口调查》第 1 卷，第 79—81 页：也不包括山地牧场在内。

本书第 153 页。

《1851 年人口调查》第 1 卷，第 123 页。因为在个人报告书中有三十万零七千人自称为农场主或牧场主，其中有一些已不再经营此业，所以二十八万六千个农场该是一个相当准确的数字。

<sup>兹</sup> 就各种不同类别的郡举例如下：

	郡外	农场	男 丁
性家内佣仆			
兰开郡	15,986	8,720	

《统计学报》，第 6 卷，第 269 章。

《公用地圈围审查委员会》，询问案第 185 号。什一税调查委员布莱米尔。

而相应的林肯毛则平均为九又二分之一便士和一先令二便士——但是无论牛油和牛肉，都没朝着有利于生产者的方向发展，而其它谷物价格却一般地步小麦的后尘。无怪乎随着 1833 年的国会农业委员会之后，在 1835 年又有另一个委员会；也无怪乎后一个委员会的主席，年轻时曾从过军的那位最精明强干的经营地主詹姆斯·格里姆爵士以这样一种想法来聊以自慰，认为如果在人口急速增加、十个农场主之中有九个都耕作不力的时候，这样的价格还有可能的话，那么英吉利群岛倒是还有一个自给自足的机会。

从 1836 年起到 1839 年 1 月的第二个星期止，小麦价格起起伏伏地攀升到了八十一先令六便士——当城市工人变成了宪章主义者（Chartists）而曼彻斯特又创立了反谷物法同盟（Anti-Corn-Law-League）的时候，重又起起伏伏地降到了 1845 年 2 月底的四十五先令；所以“曼彻斯特同盟者似乎最不得国会的欢心，而国人正处于胜利的前夕。”在 1846 年，即废除谷物法的那一年，每星期价格波动的极限是四十七先令五便士和五十六先令三便士；但是爱尔兰的饥饉年，即 1847 年，却有过 1 月的六十六先令十便士，5 月的一百零二先令五便士和 12 月的五十三先令。这样又逐步降到了 1850 年四十先令强和 1851 年四十先令弱的平均数，而在羊毛、牛油或牛肉方面并没有补偿性的上涨。

农业主要产品价格的低廉和剧烈波动虽不足以制止已经展开了的运动，尤其在这种运动是分散的个体经营能以支持的时候；但却使运动的开始增加了不少困难。诺福克的寇克一直惨淡经营到 1842 年以九十岁的高龄逝世时为止，在大多数郡中都不乏他的效法者。他的主要兴趣之一的南原羊，以及为使砂质土壤宜于小麦种植的泥灰石肥田法，已逐步推广，短角牛亦复如此——在所有良种家畜血统纪录之中最早的短角牛血统纪录开始于 1822 年。在三十年代和四十年代时，剑桥郡巴布拉姆的乔纳斯·韦伯正从事于这种家畜的改良和推广工作。在 1815 和 1845 年之间，距离原产地像威尔特郡那样远的地方，它们都把有角的威尔特郡羊和长角牛几乎驱逐净尽。块根作物和留种作物现已无处不知，虽则还不是各处都加以利用或加以适当地栽培。在难得活过二月的普通无菁之外，又加上了在 1800 年前夕英国方初

---

《圈地调查委员第三次报告书》（“Third Report of Inclosure Commissioners”），1848 年（第 26 卷，第 201 页）。

《皇家农业学会学报》，第 7 卷，第 38 页。乔纳斯：《剑桥报告书》（Jonas, S. “Report on Cambridge”）：本书第 37 页。

根据屠克：《价格史》，第 2 卷，第 390 页。

《统计学报》，第 1 卷，第 56 页。

关于以多少有点代表性的牛油和牛肉作为实例，而缺乏更好一点的东西，参阅屠克，前引书，第 2 卷，第 408 页中爱尔兰的批发价格。

狄斯累利：《乔治·本廷克勋爵》（1906 年版），第 6 页。

初听到的芸苔和 菜，这两种东西都是比较耐霜的。正是极度的萧条方便思想敏捷的人注意到了施肥的问题。骨灰已经广泛试用，并照例取得了良好的结果，到了 1840 年，至少可以说是家喻户晓了。在 1835—1844 年之间，它在柴郡的牧场上产生了惊人的成绩——并且在后一个年份在威尔特郡被说成是具有“无限价值的”。菜饼在恒比尔河流域各郡——约克、林肯和诺丁汉——已经奠定了地方性的基础，但在其余各地却只有专家才晓得。硝酸盐的试验早已进行：有的大告成功，有的全然失败：到了 1845 年，对于某些人来说它似乎还是神秘莫测的，而对于另一些人来说，“则已经过时。”

最后，到了四十年代方始有了氮肥和无机过磷酸盐。到了 1842 年，菲利普·普西已得出这样一个结论，认为氮肥“如使用得宜”，对块根植物最有好处；四年之后，当氮肥的进口已达到将近三十万吨一年时，乔治·本廷克勋爵在下院提出了他的那些有关氮肥进口的“原来的惊人数字”之一。“本廷克勋爵以一个十字军战士的真挚态度大声疾呼说，‘用十五乘六百六十六万六千六百六十，即可得出九千九百九十九万九千九百磅的羊肉作为十万吨氮肥的成果。’”氮肥尽管是一种上好的肥料，毕竟还产生不出那样算术上的成效。

1842 年约翰·劳斯获得了以粪石制造无机过磷酸盐的专利权，翌年在德特福德开始制造，也正是在那一年，他的农业调查研究工作采取了罗塔姆斯泰德试验站那种永久形式。在四十年代后期，过磷酸盐已经试用，罗塔姆斯泰德也渐渐引起了人们的注意；但是都还没有发挥出真正的效用。在早期的农业化学方面的确有很多错误认识和令人失望之处。在 1840 年，随着利比格的《有机化学在农业方面的实用和生理学》(Liebig's "Organic Chemistry in its application to Agriculture and Physiology") 一书的出版，方始为英格兰奠定了基础。热情鼓舞起来了，但却往往被引入歧途。既然懂得了，例如，农场肥料对植物生长的主要化学贡献是阿摩尼亚，所以有人主张莫若施用生肥，以便使阿摩尼亚的消耗尽可能少些。利比格的见解并不是全部都经得起批评的；所以他的宣传员的犯错误以及因这类错误而使绝大多数无知农民对于他们的祖传知识的益加坚信不移，都是理所当

---

价格数字取自屠克，前引书，和杰文斯：《货币和财政的研究》中的图解。

欧恩利勋爵（普罗瑟罗），前引书，第 354 页。第二个是在 1837 年。

《皇家农业学会学报》，第 5 卷，第 179 页（1845 年）。

同上书，第 3 卷，第 201 页。

同上书，第 5 卷，第 168 页；关于柴郡，参阅第 5 卷，第 68 页。另参阅第 3 卷，第 210 页。

同上书，第 5 卷，第 168 页：主要来源是第 3 卷（1842 年）中普西的那篇论文。

第一船氮肥列入 1835 年（欧恩利勋爵，前引书，第 366 页），但须几年之后方能“到达”：普西在 1842 年称之为“最新的肥料”。

狄斯累利，前引书，第 67 页。进口是：1846 年二十八万三千吨；1847 年八万九千吨。

然。甚至不正确技术知识的通俗化运动也是一个很缓慢的过程。

所以新肥料的知识,不论应用得当与否,都还是为少数人所垄断。在 1850—1851 年,以一个农业调查者的身分游历全国的詹姆斯·克尔德,因为要传授新方法而有不少关于这方面的写作;但显而易见,除在北诺森伯兰、中林肯郡和北林肯郡、或诺福克的寇克的故乡等少数个别地区外,他所谓的“古老农业”,在所有地区都还是占优势的。在“古老农业”中,常常发现甚至农场肥料也“被看作是一种讨厌的事物,”“固体肥料散在农场各处,液体肥料则流入水池或附近的明沟。”在平均地区里,合理农业经营和“古老”农业经营总是并存的,而在很多地区里,合理农业经营却是例外。“一个农场或一郡的成功办法,却不为邻近的农场或邻郡所得而知或者予以注意。”

三十年代后期和四十年代所广泛呈现出来的排水问题之所以引起人们的兴趣,直接原因是萧条和一个苏格兰棉纺织厂的经理。用成串的许许多多平行沟渠来排除重质土壤中的过多水分的方法,是艾塞克斯久已懂得并且久已实行的,尤其是在丹茅以南,“卢新斯”(The Roothings)的“泥灰石”(即不太重的)粘质土上。这种方法也是萨福克、哈尔弗德和诺福克所了解的。在这一地区和沼泽地以外,排水设施都是以汲取真正泉水为主。沟渠既少又深。在 1830 年以前,在真正粘质土的田塍纵横的田野上——在敞地消灭之后田塍几乎各处还都残存着的这些地方上——也有一种犁沟排水的设施,也就是把真正的沟渠设在犁沟里来帮同排水的一种设施。有些沟渠是用麦秆、泥炭、石南或荆棘筑成——这是艾塞克斯的老办法;有一些是用碎石筑成;另一些是用瓦片筑成,沟底用平瓦或“畦沟底”瓦,顶上用弓形的“马蹄”瓦,来保持沟道的畅通。

在 1832 和 1833 年之间,佩思郡第因斯顿厂的经理詹姆斯·斯密发现只要修筑一些相距十六至二十一英尺、深二又二分之一英尺的石筑沟渠,并以一种特别设计的重犁头将底层土翻动,就可以把“一片灯心草丛生的沼泽地”变成为“园圃。”在 1831 年他出版了《论彻底的排水和深耕》一书(“Remarks on Thorough Dra-ining and Deep Ploughing”)并且在 1835 年詹姆斯·格里姆爵士所主持的农业委员会中出席作证。此后,他的方法就常常为农村改良家所乐道;在 1838 年农业学会成立之后,它的《学报》上立刻充满了讨论第因斯顿法的论文。格里姆在第一期(1840 年)中指

---

《英国人名词典》。

是莱昂·普累费尔用利比格的手稿编写的。

《皇家农业学会学报》,第 3 卷,第 208 页,普西的论文。

《1850 和 1851 年的英国农业》。

《1850 和 1851 年的英国农业》,第 499 页。

同上书,第 6 页(巴金汉郡)。

出：“犁沟排水和深耕的办法在英格兰已经实行了半个世纪之久；然而类似的办法一经介绍在苏格兰却几乎被看作是一种创见了。”话诚然不错；但是英格兰人所发出的“他们对这类事管理得更好一些”的呼声——所谓他们是指法国人、苏格兰人或德国人而言，要看事看时代而定——却也有它的用处；因为事实上原属罕见的英格兰犁沟沟渠还多数是修筑得不合乎科学的。

两年之后，菲利蒲·普西虽然声称在东安格利亚“无意中发现了”詹姆斯·斯密的先驱者，但却认为，尽管如此，第因斯顿或艾塞克斯的“彻底”排水法对于英格兰三分之一的地方仍然比较有益。主要的困难是成本，因为英格兰最需要排水设施的那些地方，往往缺乏苏格兰遍地皆是的石头，而艾塞克斯的那些简陋办法又到处为人所信赖。1835年，果德曼彻斯特的毕尔特靠了一部制瓦机使他能以把别的地方卖四十至六十先令一千片的瓦按二十二先令出售。这些还都是旧式的“畦沟底”瓦和“复盖”瓦。很多年前在肯特就进行过手工制瓦管的试验。在1840年前后，“艾塞克斯似乎已经开始有了一种用简陋机器制造的瓦管”：在1842—1843年以前，它已经在萨福克和苏塞克斯“有了基础，”并且在肯特郡各地试行使用。皇家农业会用奖金和试验的办法加以鼓励。到了1847年，该会顾问工程师约西亚·帕克斯就能以相当满意地报告说，评判员现在很难评选“哪一种制管机器最有成绩”了。不到三年的工夫，当本廷克演算他的氮肥和羊肉方程式，而皮尔行将去职但还没有失势的时候，每部机器每日最高的瓦管产量已从一千英尺增加到二万英尺。现在事情可以办到了；在1846年，皮尔正在德来顿庄园征询帕克斯的意见。威望和声誉都是靠得住的；但在1850年皮尔逝世时，普西所认为需要沟渠的英格兰三分之一的地方有了彻底排水设施的还并不很多。

在1850—1851年任《泰晤士报》“调查委员”的克尔德一再发出关于这种缺陷的报导。在埃耳兹伯里谷，“大有借排水设施进行改良的余地，虽则草地，尤其是上等草地，一般都是用楔形沟道或木沟道排水。”在威尔特郡，有些地主已供给排水管，但大多数佃户都安装不得其法。汉普郡的情形亦复相同：“只要把水排净就可以使土壤肥沃得多的地方，不是……没有把积水排净，就是根本没有排水。”艾塞克斯仍墨守它的那种所费无多但不能耐久的麦秆筑沟渠的成规，“因为难得有一个地主肯为土地的永久改良乐

---

同上书，第499页。

本书第177页，以及《皇家农业学会学报》，第4卷，第23页及以下的有关沟渠问题的重要附注。

欧恩利勋爵，前引书，第364页。

《皇家农业学会学报》，第1卷，第29页。

同上书，第3卷，第169页。

同上书，第2卷，第93页；第3卷，第193页。

“大约三十五年，”同上书，第4卷，第372页。

助一文。”这是轻质粘土地上的情况：“至于重质粘土地区，则瓦管排水尚未见采纳。土地……分成为一个个的狭条，用排水犁沟排出表层的积水。”萨福克不用排水管，而能以用老法既有效又省钱地把粘质土壤中的水排干。在沃里克郡，重质土滕田上有不胜其多的不完善的犁沟排水法。斯塔福德郡的排水工作进展得很好，“在这一地区的采矿工程中所取得的经验已经证明是非常有价值的”；但有待举办的事还很多。柴郡的大多数地区都照料得很好，制酪区的幸运地主是能以找到瓦管的。但是农场主的安装工作却多不得其法。“能‘埋置’瓦管最多的人，就自认为是，而且一般也被他的地主认为是最好的佃户。”五年以前，据报告，整个柴郡的排水设施是“欠缺到了令人慨叹的地步。”兰开郡菲尔德里有三分之二的地方都“还没有经过排水，比较来说，也没有经过改良。”在约克谷颇有蓬勃气象，有很多地主都“在利用排水工程贷款”；预料一、两年内可见实效，但“绝大部分地方”都还“没有把水排干，并且没有很好地耕作。”在雨水淹没的西坎伯兰田野中，已经有了大规模的瓦管排水设施，但是不幸大部分“因埋置太浅，以致比较来说效果不大。”在达拉姆，排水问题仍然是“在很大程度上被忽视的。”在这个问题比较受到重视的诺森伯兰，“沟渠仍多为所费不赀的三英寸长的旧式马蹄瓦和畦沟底瓦所砌成。”1848—1850年的情况仍然和1842年不相上下：“英格兰西北部和威尔士的大部分地区……”都是“由歪七扭八、奇形怪状的篱笆分隔成为很小块的、几乎处于自然状态中的未经排水的草地。”

与此成为对照的是，早在1842年就完全奠定在彻底排水工程上的洛蒂昂诸郡沿海地带、哥里的卡斯和南佩思郡——姑举苏格兰的首要地区来说——的农业，在这种工程上，农场主花费了大宗款项，而且多半没有地主的任何帮忙，除去靠了他们为期十九年或二十一年的租约。“围篱之中没有树木，犁沟也很少，[排干了水的]这片土地是完全平坦的，”据这位不胜羡慕的英格兰人这样报告说，他的着重的字句足以证明传统的田滕和犁沟在特威德河以南的普遍存在。但并不是苏格兰所有各地都是像洛蒂昂诸郡那样地经过排水和耕作的。

在1830年以前，洛蒂昂诸郡的农场主，以及诺森伯兰的最出色的农场主在使用所取得的机器方面也居于领导地位。现在差不多每一个农场主都有一部蒸汽引擎，通常是六匹马力高压式的，各值一百一十至一百二十镑不等。它的主要用途是打禾，因此总是装置在一部考尔斯多芬所制造的价值八

---

约西亚·帕克斯的论文，载《皇家农业学会学报》，第4卷，第369页。

同上书，第3卷，第249页。

艾塞克斯式的（克尔德，前引书，第1—2页）。

自威尔特郡至沃里克，参阅第75、89、135、152、225、230页。

克尔德，前引书，第256页，《皇家农业学会学报》，第5卷，第77页（1845年）。

十或九十镑的打禾机上；但有时也另作他用。甚至只在收获季节使用也还是划算的：它是“除非在工作时不吃任何草料的一种马，”一位使用人这样写道。据说在 1842 年，苏格兰打禾机“比在南英格兰慢慢见诸使用的那些可怜的打禾机不知要好多少。”在南英格兰，蒸汽发动的手提式机器刚刚出现，但尚待推广。“常常是个人财产的”手提式机器在东安格利亚久已是尽人皆知了，但都是手摇或马力推动的。在《皇家农业学会学报》第一期中就已经提出了蒸汽动力的问题，而在第三期中普西就能以宣布布里斯托尔的兰索姆公司和其它各公司已经有这类机器出售。但是历经四十年代，任何种类的打禾机，诚然任何种类的其它机器，进步都异常缓慢。在 1842 年，普西还能以举出一些整个地区“完全用打禾棒的地方。”翌年，“无论现代机器或人造肥料”在汉威尔都还是看不到的；在诺斯伍德教区只有孤伶伶的一部簸谷机，而没有其它任何现代创造发明；而伊灵则刚刚运到了第一部打禾机。这部打禾机的所有主被斥为损害了农业工人和“农场主的常例。”

七年之后，在萨里若干地区甚至连簸谷机都闻所未闻，苏塞克斯农业的原始状况则是难以置信的——“在布顿赖两英里之内”六只牡牛一具木犁把维多利亚女王时代和马提耳达皇后时代联系起来。在牛津郡，“大农场上”使用一种为打小麦用的打禾机；但一则“为了给农业工人以工作机会，一则因为通用的机器把麦子割得太短，对麦芽制造者来说太伤麦子，”所以甚至在大农场上燕麦也是用打禾棒打的。在威尔特郡的北部和西部有一些手提式打禾机，但不是用蒸汽运转的。它们都是手摇式：四个成年男子和一个儿童一天打二十四蒲式耳的小麦就不算是轻活了。在这期间，刚刚跨过多尔塞特郡的边境，农场主牧师赫克斯塔布先生已用蒸汽机“打谷，簸谷，切割……一切饲料，转动辗磨牛食的磨盘，并且在必要时通过一条单另的轮带转动碎骨器了。”这样的设备在太恩河以南很少见，并且也没有人开风气之先。“我们在贝德弗德郡看到了里德林顿的托玛斯先生的那部蒸汽机，用它打一蒲式耳的小麦只需一便士，在同一天我们却发现其它的农场主用人力进行的同样工作，不但质量差，而且要付出四、五倍的代价。”

至于收割方面，有效的机器还在摸索之中。没有一部机器“可望立即满

---

根据 1846 年皮尔的“安抚”条例，维多利亚，第 9 和 10 年，第 101 章。

自兰开郡至诺森伯兰，参阅第 281、326—327、335、361、378 页：关于 1842 年的情况，参阅格雷格：《洛蒂昂诸郡的苏格兰农业》，第 5 页。

格雷格：《洛蒂昂诸郡的苏格兰农业》，第 7 页。

同上书，第 6、14—15 页。关于苏格兰和诺森伯兰的一般机器，参阅《统计学报》，第 1 卷，第 401 页（1838 年）；《皇家农业学会学报》，第 2 卷，第 178 页（1841 年）。

格雷格，前引书，第 5 页。

兰索姆：《农具》（1843 年），第 151 页；另参阅本书第 185 页。

《皇家农业学会学报》，第 3 卷，第 215 页。

足一般的要求”，一位苏格兰人这样写道，十年之后依然缺如。1850年，伊普斯威奇的兰索姆—梅公司雇用了八百多名工人，除搅土器、耙、打禾机、碎土机和其它很多工具之外，还制造了“三百多种各式各样的犁”，但是没有一部刈禾机。在英格兰以条播机和马曳动的锄最负盛名的萨克斯芒德姆附近的莱斯顿的加勒特公司也没有制造这种产品。至少条播机和马曳动的锄这时已经有了相当的基础。对于伯克郡、威尔特郡、牛津和汉普郡这些比较落后的地区非常熟悉的普西，在1842年就能以写道“现在很少看见人工播种”了；虽然萨福克的小麦和很多地方的豆类是“用手进行播种的。”在1850年，克尔德还在选拔“全部用条播机播种和用马曳动的锄耨草”的地方来加以表扬；但是他顺便提到的“谷物的撒播”一节，并不是一般状况，而肯定是落后状况。

在所有那些轻易得来的垄断利益使农场主饱食终日无所用心的大城镇附近，这一种或那一种的落后状况总是莫名其妙地常见。西北部工业城镇附近的既未排水也未改良的小型饲养场、制酪场和马铃薯地，是不需要或施展不出多大技术的。在西莱定，“织工农场主”的土地“一定是全区管理得最坏的土地，”因为织工只有生意萧条的时候“才会比较专心致力于农场。”克尔德走过那一带“牧场主而非农场主”的地区时所看到的“无处不显出牧场管理的技巧和艰辛”的那个地方，乃是远离城镇而“位于石灰石山积蔽日的谷道之中的。”达拉姆的工业人口尽管不断增长，而耕作却很落后，租价也很低廉；萨里和苏塞克斯亦复如此。诺斯伍德、汉威尔和伊林则表明了米多塞克斯落后到了如何的程度。

在1843年，米多塞克斯的农场主坚决反对修建新铁路。在诺斯伍德和比里维尔，“把牲畜价格的跌落归咎”于铁路，诚然是不无理由的；但诺斯伍德人把草秣价格的跌落也归咎于驿马数目的减少则未免欠当。若干年前，兰开郡的农场主正是同样对于经常从爱尔兰装运鲜牛奶的轮船啧有烦言。但是铁路的影响直到四十年代后期还不是到处都可以看到的。在1842年，“每年秋季……把牛羊群”还是一仍牛羊贩的旧惯，从容不迫地“从得

---

同上。

《统计学报》，第6卷，第120页及以下。特里门黑尔：《米多塞克斯五个教区的状况》（Tremenheere, H., “State of Five Parishes in...Middlesex”）。

克尔德，前引书，第21、78、67、123、127—128、499页。

达靳：《苏格兰农具论》（Dudgeon, J., “Essay on Scottish Agricultural Implements”），载《皇家农业学会学报》，第1卷，第96页。

克尔德，前引书，第149页。

《皇家农业学会学报》，第3卷，第194页。

第375页和，例如，409页。

格雷格的《苏格兰农业》，原是写给《曼彻斯特卫报》的一些通讯，意在激起他们的注意。

文、赫列福德、约克郡的某些地方和苏格兰，穿过英格兰而赶到东海岸，让它们在那里上膘”；然后再顺着大路赶往伦敦。到了1850年，在铁路通达到诺福克之后，可以不致再有每条牛从卡斯尔庄到伦敦一路上要减掉二十八磅——“每条牛的纯损耗”——的这种情况了。牛奶从利物浦和曼彻斯特周围三十里的地方用铁路源源运到伦敦；但是拥有二十万居民的伯明翰供应牛奶的地区却不出周围二、三英里的半径，并且克尔德还在建议伦敦三、四十英里内的北汉普郡农场主把牛奶、奶酪和菜蔬用铁路运到首都市场，以弥补他们在谷物上的损失。显然他们并没有照办。同样，南汉普郡的农场主也一直是听由法国人以它的大部分马铃薯去供应朴次茅斯的。

“老法农业经营”不仅仅表现为对现代农具、沟渠、交通工具和肥料的忽视而已。更加无可置疑的现象就是几乎到处可以看到的那种原始的或者浪费地力的轮作制，以及在北部和西北部旧圈地各郡中对牧场的失于管理。“水淤积在土壤里，农场主惰于经营，工人惰于耕作——除去参天大树之外，没有任何东西是欣欣向荣的，在比较小的田地里，树根像蛛网一样地把下层土差不多整个盖住，”这是克尔德对格拉斯特谷的古老制酪场的描述。“两作一休”的古老的三田轮作制仍然很普通，尤其在北部的粘土地带——诸如东莱定、约克谷、达拉姆的“整个未排水地带”、以及南诺森伯兰全境。休闲、小麦、燕麦是北部粘土地带的标准轮作法。休闲、小麦、豆类是诺丁汉郡粘土地带上的一种变格。在巴金汉郡和牛津郡的粘土地带，“三作一休”是一种公认的轮作制，也就是在两轮谷类作物之间加种一轮豆类、豌豆和车轴草。但是因为这种轮作只见于南牛津郡的“比较好的农场上，”所以在差一点的农场上可能还是采用未经改良的三田轮作制。在南兰开郡、萨里和苏塞克斯林区相距那样远的一些重质土壤上，于相继播种了呆板而又消耗地力的作物之后作为一种休养地力的手段的单纯休耕是非常普遍的。

在这期间，各地好的农场主除根据经验变换他们的轮作物之外，也不放弃新农业的主要发明。“诺福克轮作制或四田轮作制无疑是最得到普遍赞许的一种，但所赞许的是谷物和饲料作物互相更替的这个原则，而不是墨守它的原有细节。”有时把它发展成为五田或六田轮作制，作物则因顺序的不同而不同。在潮湿的西部，好的农场主发现他们可以稳当的采取两轮谷类作物两轮绿色作物的办法，以代替严格的交互轮替。在肥料既多而肉类和蔬菜

---

克尔德，前引书，第286—287页；及本书第75页。

或许是不当的，因为减少的是驿马而不是马：本书第499页。

本书第180页。

普西的论文，载《皇家农业学会学报》，第3卷，第205页。

克尔德，前引书，第169页。

同上书，第228页。

同上书，第94—95页。伯明翰供应牛奶的区域所以很小，是因为一千头牛都是养在城镇里的。

的需求又敏锐的城镇附近，农场主只以三分之一的土地种谷类，三分之二的土地种绿色作物——为供应人和牲畜食用的车轴草、芜菁和马铃薯——是划算的。在科布登的那条“从因佛内斯到南安普敦”的著名分界线以西（在这条线以外，人们对于有关小麦进口的立法殊不关心，因为他们多不种小麦），耕地的轮作却服从牧畜业和制酪业的需要，服从有助于满足这类需要的饲料作物。在克尔德所画的那条稍有不同的分界线以东，据克尔德计算，英格兰地租平均比分界线以西要少百分之三十。苏格兰没有相应的计算，但情况不会有什么不同。

在一个谷贱伤农的时代里，是无法指望土地方面的社会条件能有迅速改良的。早期铁路时代也感觉到不用麻醉剂而施行济贫法修正条例（威廉四世，第4和第5年，第96章）那种社会针灸的刺痛。威廉四世第2和第3年第96章，对于农村教区以济贫捐有系统地补助工资办法纵未真正禁止，也已经予以法律上的打击了，而且1834年法案，照原草案的规定，曾订明对一切壮年男子的户外救济自1835年7月1日起一律停止。但这一条款并未生效，而且法规调查委员，“萨默塞特的那三位名门显贵，”也只能渐次地、部分地执行这一政策而已；可是久而久之，各处的农业工人却不得不越来越完全依靠自己的劳动收入了。教区一步步地组合成为联合区，联合区却都没有“巴士底狱”——在很多的，纵非大多数的农村区域，除开贵族和乡绅的府第之外，这种巴士底狱就是最大的建筑物。到了1846年，英格兰和威尔士的六百四十三个济贫单位——联合区或单独的大城市教区——共有七百零七个平均约容纳二百七十人的习艺所；虽则，甚至在1853年，还有很多“不太完善的”习艺所，并且有二十个联合区或教区完全没有习艺所。

对于村民和调查委员们来说，所幸在1834年条例公布之后，有两年面包价格低廉。在1838—1841年间，英格兰农业工人的生活费曲线同劳动收入的曲线比1825年以来的任何时期都更为接近，在1847年则显然更接近得多。继而，随着饥荒之后的物价下跌，英格兰的自由进口谷物，这两条曲线又比近六十年来的任何时期都相距更远了。生活费指数——以1790年为一百——在1813年曾经达到了一八七的最高峰，在1835年是九九，1839年一二三，1847年一一六，1850年八三。在1825和1845年之间，平均劳动收入稍有下降，但是还远没有抵消工人从自由贸易和农业“萧条”之中所获得的利益。当代人士是承认这一点的。“粮价的变动，”克尔德这样写道：“已经大大地增加了工人的享乐。近十年之内[1840—1850年]，工人主要消费

---

克尔德，前引书，第42页。

同上书，第315、326、334、371、207、9、19、267、120、127页。

克尔德的总结，第501页。

品的价格已经降低了百分之三十以上。”但显著的改善是在 1847 年以后方才开始的。平均工资，这里是和物价比较而言，包括了各种等差的个别工资，这些个别工资的变化虽已加强，但自 1830 年以来在一般性质上却没有改变。

据克尔德计算，北部工业按星期计的工资现在比南部农业区高达百分之三十七。“这条南北分界线显然是划在不能再找到煤炭的那个地点上。”在北部的十个郡中，平均工资是十一先令六便士；但是北部偏东的耕地上平均工资却要低六便士。在南部的十八个郡中，平均工资是八先令五便士。最高的数字是西莱定的十四先令，最低的是格拉斯特、南威尔特郡和萨福克的七先令。在稍稍早一点的时候，南苏格兰的工资平均约为九先令六便士。

因旧济贫法的实施而产生的社会习俗既无可避免地难以根除，而从旧到新的变革又带来了它本身的弊害。在相沿下来的弊害之中，以“闭关”教区和“开放”教区之间的差异最为突出；在闭关教区，土地掌握在少数几个或单独一个人手里，原来为了限制济贫捐的负担而对庐舍的数量，有时也对庐舍的质量——加上这样一句该是公平的——加以严格控制；至于开放教区，则正如克尔德所说，“因为产权比较分散，所以没有同样的抵制贫民的一致行动，”但是却常常有一些兼有屠户、面包匠和啤酒店店主身分的贪求婪得的投机地主，新近赶造了“一些最简陋不过的茅屋。”在新联合区的所属教区之中，并没有任何缴纳济贫捐义务的计划；因为根据 1834 年条例第二十八和第二十九条的规定，在联合区成立时，委员应根据各教区在联合前济贫开支的三年平均数，估定各该教区对联合区公共基金所应承担的份额。原来的分配额是可以修改的；但是在这一制度中显然没有任何规定来强制，甚或鼓励济贫捐低的闭关教区承担比 1834 年更大份额的贫民负担。所以

{ewc MVIMAGE, MVIMAGE, !13602422\_0576\_1.bmp}

最常见的情况是……工人住宿的地方都距离他们的正式工作地点很远，早晨出去要走一小时，晚上回来也要走一小时——一星期要走四、五十英里。……这还不是寻常办法的唯一弊害，因为工人都麇集在村子里，而村庄上庐舍租金的昂贵常常迫使他们不得不挤

---

参阅本书第 576 页克尔德复制的地图。[这幅地图必然只能勾画出实际情况的一个轮廓，例如牛津有许多耕地而米多塞克斯却有很多草场。]

尼科耳斯爵士：《济贫法史》（1898 年版），第 2 卷，第 214—215 页，及第 2 卷，第 313 页附注。

尼科耳斯，《济贫法史》（1898 年版），第 2 卷，第 377、427 页。[韦伯夫妇：《英国济贫法史》，第 2 编，第 1 和第 2 章。]

克尔德，前引书，第 518 页。这个数字和希伯林教授最近的计算非常吻合：希伯林的 1840 年指数是一二零：从这指数减低百分之三十二应是八二点三：他的 1850 年的实际数字是八三，参阅本书第 170—172 页。

克尔德，前引书，第 512 页。参阅本书第 576 页克尔德复制的地图。

鲍莱：《联合王国的工资》，第 57 页。所有这些数字都不包括收割等收入在内，而只意在表明地区的差额。

在一间屋子里居住，这不独败坏道德，抑且有损健康。

于开放教区和闭关教区的分布状况从来没有进行过任何统计调查——这也原非易事，因为所谓闭关只不过是一个程度问题；但是在英格兰肯定没有一个地区没有这种显著的差别及其种种的后果。

国会在四十年代初期首次听到的农业帮伙就是从开放教区招募而来的。西诺福克和林肯、剑桥等郡是他们的发祥地。泥沼地的排水设施、砂质欧石南灌木丛的圈围、过去没有农场地方的大农场的建立、以及诺福克农业的技术上的精益求精，造成了常住人口所不能适应或者不能充分满足的劳动力需求。庐舍或简陋的工人宿舍或许已经赶造起来，从外地来的“过剩的”工人就定居在那里，正如在苏格兰和诺森伯兰的情形那样。但是部分因为闭关教区制度的推行；部分因为有许多必须做的季节性或者临时性的工作——诸如锄芜菁的工作，也就是新排干的池沼地上的第一次锄草工作，或者由饲养兔场圈围起来的土地上的清除燧石的工作；部分因为剑桥—诺福克边境上的爱尔兰季节工不太多；更无疑部分因为个体企业偶然创行了一种制度，而这种制度既经创行之后，证明是既方便而又便宜的，从而帮伙制度取得了稳固的立足地。它的创始可以溯源于二十年代，它的发祥地似乎是在诺福克沙地的卡斯尔庄——这是在四周都是闭关教区之中拥有八个一千多亩的农场和更多五百多亩的农场的被忽略了的一个开放的村庄。在临时性或季节性工作迫不及待的时候，农场主就会向卡斯尔庄的帮头提出申请，他手下的“男女老少”的混合班当即出发，设法住下来，直到工作完毕时为止。

这个始终局限于一地并且只影响英格兰农村一小部分工人的制度，由于它的明显的流弊及其与济贫法的关系而恶名昭著。凡是认为这个制度并非根本不可取而只须妥加规定的当代人，很容易被历史家看作是可疑的和有利害关系的人物。但是季节性的收割工、摘忽布花果实工、剪绒工、或葡萄园工，在不同地方和不同时期都始终是农村生活中的一个重要因素。这类移民在这些帮伙地区的重要性——无论如何对第一次土地清除工作来说是如此的——或许并不亚于季节性铁路工人之于铁路建造。但很多帮头对童工的野蛮剥削，以及听由这种劳动后备军充斥于开放教区以供既方便而又便宜地加以吸取的那种社会性的疏忽，不能不给东安格利亚的帮伙以应得的恶名。

克尔德所记载的直到 1850 年还常见的那种溯源于 1834 年以前的习惯的残余——即“一个教区的纳税人同意不依照各自的需要，而依照他们农场的

---

克尔德，前引书，第 516 页。

《枢密院医官第七次报告书》（“Seventh Report of the Medical Officer of the Privy Council”），1864 年，第 2 卷，第 11 页（1865 年，第 26 号）。关于开放村庄和闭关村庄的详尽讨论，参阅哈斯巴赫：《英国农业工人》，第 195 页注，第 268、400—401 页。

参阅尼科耳斯，前引书，第 2 卷，第 275 页中的详尽分析。

大小来共同分配剩余劳动力”的办法——一定主要是存在于介乎完全开放和有效闭关之间的一种中间型的村庄上的。他痛斥这种惯行办法，一则因为它妨害了精于“对主要生产成本之一厉行节约”的农场主的活动，再则因为工人的报酬既然相同，这就提供不了任何竞争的动机。仅足糊口的生活虽有了保证，正如在面包价格表时代那样，但是正当的好胜心却受到了打击。除开这类的残余之外，四十年代的工人必须依靠他和他的家口在自由公开竞争中所能挣得的工资为生，此外只有在生病或异常不幸的时候，才可以指望一些户外救济——改革家所未能废除的那些——只有在年老的时候方始可指望投身于习艺所。伦敦主教在伊灵所提供的份地，一位叫作特里门黑尔的济贫法助理委员在 1843 年这样写道，曾经起了令人敬服的作用，尤其是对于老年人——“因为展缓了投身联合区习艺所的时间。”

在农村房屋方面，平均来说，变革很少——在某些方面的些微改善已渐渐为地主日感穷困的那一连若干年的自然退化过程和日益滋生的新弊害所抵销了，也许还不止仅仅抵销而已。四十年代、五十年代和六十年代所进行的调查使我们有可能比二十年代时更加准确地描绘出这幅图画的一些线条，但是并不改变它的着色。最黑的线条是得自埃德温·查德韦克的 1842 年《劳动人口卫生状况报告书》的。查德韦克和他的报告员为了探求热病的原因而把最恶劣的居住条件都非常详尽地加以描绘：诸如多尔塞特的那些低于路面的庐舍的胶泥地每逢阴雨就潮湿不堪的地方；贝德弗德的那些全家睡在一个房间里的地方；全国各地的那些庐舍、粪堆和猪圈拥挤在一起的地方；以及诺森伯兰的那些单间的、“干石头建的”农舍。这些虽是最糟的情况，但平均的情况也并好不多少。在多尔塞特和萨默塞特新近已经从济贫法的改革中产生了一种新的弊害。新的联合区习艺所已使旧教区的济贫院渐渐归于无用了。曾经有过把这些建筑物用于济贫法目的试图，但是正如乔治·尼科耳斯爵士本人所记述，“鲜能合用。”所以它们可能都改成为最低级工人的宿舍了——全家只占用一个房间，而只有一个门供各家出入。这篇具体的记述是得自萨默塞特的。就全国来说，任何种规模的济贫院都没

---

克尔德，前引书，第 516 页。

最详尽的记述见哈斯巴赫，前引书，第 198—199 页及以下。

《农业中的妇女和儿童》，1843 年（第 12 卷，第 1 号），第 220 页及以下。一位当地的证人在回忆这个制度的起源时说：这是由于深耕细作的农业的缘故（第 274 页）。[在《农业中的儿童》，1867 年（第 16 卷），第 21 页中提到了更早的起源。] 274 页)。

克尔德，前引书，第 515 页。

《统计学报》，第 6 卷，第 126 页。

参阅《农业中的妇女和儿童》，1843 年，第 20 页，和《枢密院医官第七次报告书》，1864 年，第 8 页中“二、三十年”的回顾。

有多到使这种弊害成为具有典型性的程度；而且记载上也还有一些这样的事例，在房屋经过了适当的改建，并且住人不太多的时候，也还是相当宽敞的。

1850 年左右英格兰农村房屋图的另一一些准确的线条是由十四年后所进行的调查提供出来的。为了进行考察而选出的散在英格兰各地的八百二十一个教区之中，在 1851 年有六万九千二百二十五个庐舍，共住有三十万五千五百六十七人，也就是说每一个不拘何类的庐舍住有四点四一人。在 1846 年，曾经对这些庐舍之中的五千三百七十五个进行了一次缜密的调查。过分拥挤的情形自 1851 年以来又严重了一些；但庐舍很少是新建的，如以 1864 年的数字作为 1850—1851 年的数字，并不会造成多大的误解。这些挑选出来的庐舍有两个以上卧室的不到百分之五：仅仅有一个卧室的占百分之四十强。单卧室式的庐舍平均每间四人，其中两个通常是儿童；双卧室式的庐舍平均每间二点五人弱。如此说来，平均的拥挤情形似乎还不过分严重。但是在法律开始涉及公共宿舍时，虽勉强承认二百四十立方英尺为每人最低限度的空间，而在这些挑选出来的庐舍中所可利用的空间只不过大约一百五、六十英尺。这些过窄的卧室往往没有窗户，或者仅仅在墙洞上嵌一小块玻璃，很少有壁炉，地板往往是潮湿腐烂的，天花板则裂缝纵横。

因为大地主在建盖良好庐舍方面的活动而在查德韦克的 1842 年报告书中受到表扬的那些郡，计有贝德弗德、诺福克、萨福克、林肯和斯塔福德。

贝德弗德郡公爵的房屋都是“楼下有两个房间，楼上有两、三间卧室。每幢都装有炉灶和铜锅——楼上有一个壁炉——为堆柴、堆灰等用的几间单盖的小屋——以及供每一排庐舍公用的一一个炉灶。”公爵在 1850—1851 年建盖这些庐舍计每幢的成本为九十至一百镑，材料都是用空心砖。不幸在公爵的地产界外，贝德弗德郡和剑桥郡的邻近各地却有一些英格兰最糟的开放村庄，虽则公爵自行为所有在他的农场上劳动的工人准备了住处，并且一直是自己经管其事，从而使农场主对于他们的工人不能太作威作福。

大多数当代改革家都认为贝德弗德庐舍的标准未免太高。在石头容易取得的地方，宁用石头或胶泥建盖房屋，“而不取砖或砖墙的”房屋，因为它既方便而又温暖；宁可用草顶，因为一间没有天花板的卧室，瓦顶或石板顶是冬冷而夏热的；楼下一间厨房或“器皿室”；楼上两间卧室；这是 1843

---

关于这类情况，参阅本书第 439—440 页。

尼科耳斯，前引书，第 2 卷，第 296 页。

查德韦克的报告书，第 10 页。

见下文亨特尔医生的报告书。

《枢密院医官第七次报告书》，1864 年，附录第 6，亨特尔医生的农村房屋报告书。

在五十年代时。

年皇家农业学会有关庐舍的征文优胜者的切合实际的理想。

毫无疑问，即使在庐舍越来越退化的地方，份地和马铃薯地也越来越常见了。这种“风气”在 1826 年已日渐流行，正如科贝特所记载的那样；虽则在十七年之后，照一个国会委员会的看法，“直到 1830 年”——即农业工人起义的那一年——这种份地制度也还“不太常为人所借重。”伦敦主教的伊灵份地是在 1832 年规划的。1832—1834 年的济贫法调查委员在不赞成大块份地这项保留条件下祝愿这个运动成功，并且能以提出运动大有进步这样一项报告：在威尔特郡和多尔塞特郡几乎没有一个教区“工人没有土地使用”；北威尔士工人常常有足够的土地“供他们暇时耕作”；“逐渐……普遍推行”等等。在 1843 年，据报在西南部，尤其在得文，有了进一步的发展；萨默塞特却比较落后。西肯特有它的份地协会。在三十年代中期初初创办时，农场主表示反对；据说他们的敌对态度现已被克服。但是七年之后，牛津郡的农场主还“都”以份地“既有害于工人的坚忍勤劳，又是他们自己的一笔重税，”而啧有烦言。虽则在 1843 年在肯特、萨里和苏塞克斯的很少几个地方份地可说是普遍的，但是没有试行过这种办法的地方则更少。据报在诺福克和萨福克已有进展，并且在某些地方已成为既有的风俗。份地据说在肯特是“近乎普遍的”；但是对于这样辽阔、这样情况不一的一个郡所作的概括泛论，好也罢，坏也罢，总是不容易无保留地接受的。“在每一个工人的房屋里都可以看到一口肥猪，”这是关于林肯郡的另一个乐观的说法。诚然，鉴于四十年代的卫生改革家对猪圈的位置和它的管理的怨声载道——发自非常分散的各郡——可知科贝特用以测定工人幸福的猪是非常普遍的。养猪未必就有裨于养猪人的饮食。一位得文郡的证人解释说，养猪的作用是支付鞋匠的帐单。

关于四十年代份地的进展情形，中英格兰的大多数地区都没有像西南部、东南部和东部那样正式的证据；但是相当的进展是可想而知的。在约克郡，份地本身，也就是说工人以纳租佃户的身分所持有的自一路得至一英亩的一点点土地，几乎是闻所未闻的；但是农场主给工人酌留的马铃薯地却

---

克尔德，前引书，第 262 页及以下。

克尔德，前引书，第 437—438 页。

参阅例如《第七次报告书》，第 161 页，加林盖的叙述。

科平格·希耳牧师的论文，载《皇家农业学会学报》，第 4 卷，第 356 页。

本书第 161 页。

《份地审查委员会》，1843 年（第 7 卷，第 201 号），第 3 页。

《报告书》，第 181 页及以下和附录。

《农业中的妇女和儿童》，第 15 页。

《份地审查委员会》（“S. C. on Allotments”），询问案第 1—29 页。

克尔德，前引书，第 29 页：这是克尔德书中唯一提到份地的地方。

渐渐普通了。份地之所以寥寥无几，有一项最好的理由——即在这一郡的比較繁荣地区，好的园圃和“牛栏”是常见的。在达尔斯，除农场佣仆之外，没有工人，而在东莱定，甚至已婚男工也是由农场供给伙食。正是在二十年代既缺乏园圃而济贫法又多被滥用的那些新近圈围的谷物产区中，份地引起了改良的地主和教区长们的注意。在诺森伯兰和苏格兰低地，份地是很少听说的；这是因为长工、农仆或“农奴”都有附带园圃的庐舍，都能养两口肥猪，也都可能有相当于约克郡的牛栏的事物。

1843年的份地委员曾经有过这样一种一厢情愿的想法，想把提供土地给工人的事宜交由国家的一个行政部门主管。按当时的法律规定，也就是根据1819和1831年的条例（乔治三世，第59年，第12章，和威廉四世，第2年，第42章），济贫法当局得供应土地；但是根据这些法律并没有作出多大成绩，而且自1834年以来简直毫无成绩可言。委员会说明了济贫法当局之所以不适当，但是也没有其它建议。关于“对邻户贫民的照顾理由由土地所有主负责”一节，他们踌躇不决，未敢置喙。他们指出，份地是减少犯罪的妙法；既可培养“威恩怀惠的心情和敬意”，又可把人民屡屡丧失了的土地归还给人民而得到利用的机会。委员会把这个问题委之于“下院和……每一个地主”的善意——倒也没有完全落空。

只要第一批铁路中有一条铁路通过任何农村区域，人口就因铁路工人的驻扎于村庄内外而更加稠密了，其它的弊恶从而偕以俱来。有一些勇于冒险的人也参加进行列，因而缓和了就业方面，纵非住宿方面的压力。但至少到1842年为止，负责当局始终认为铁路的修筑对于农村人口是利少而害多的。在那一年，据济贫法调查委员说，铁路“给常住农业工人所提供的新就业机会微乎其微，而且这种职业的性质是那样败坏道德，不如没有还好些；这些铁路由于所发生的意外事故而带给教区以沉重的负担；不但使私生子增加，而且使犯罪行为增加了两、三倍。”这是小康的乡民和多少有点职业性头脑的调查委员仍以厌恶的眼光看待大多数是老手和爱尔兰人的铁路工人的时代。但是在几年以前，那些调查委员之中却有一位曾经以乐观的心情作

---

《农业中的妇女和儿童》，第143页。

同上书，第220、261页。[从1867年北林肯郡的份地寥寥无几这样一项记载中，可以看出这种说法是乐观的。《农业中的妇女和儿童》，1867—1868年，第17卷，附录丙，第28节。]

路得（rood）是地积量名，等于四分之一英亩。——译者

《农业中的妇女和儿童》，第294—295页。

关于“农奴的地位”，参阅《统计学报》，第1卷，第319、397页；《皇家农业学会学报》，第2卷，第183页。[凡来自庐舍的人，无论农仆或“仆”妇都必须随时帮同干活。]

1819年条例就是所谓的特选区委员会条例；1831年条例则主要是和份地有关的：它特别提及“为贫民利益计而（根据圈地法）制订的主要着眼于燃料的份地（关于这个问题，参阅本书第155页），这种份地现

出“在不久的将来，”单单铁路工程“就会把全国所有剩余劳动力吸收干干尽尽这样一项预料。”四十年代的济贫法统计证明他的预料是错误的，部分因为济贫法本身已经把丧失“户籍”的担忧深深印在乡民的心里；但是至迟到 1845 年，做铁路工人的这种铁路工作——比做铺轨工人或担夫的工作还要好一些——已渐渐成为农村青年的一种公认的前程了。如何在铁路终点的城镇中，甚至在铁路所通往的海面上争取生活机会的问题，都会在成千上万的新“铁路宿舍”中认真地讨论起来。有少数铁路工人在成功之后又回到了田间。到了 1850 年，已可看到“‘干铁路的，’也就是说，靠铁路合同积下了一点钱的人，”在北兰开郡竟购置小牧场了。 —

---

虽比较无用，”但可能转化为配耕份地。

《报告书》，第 5—6 页。

## 第十二章 海外贸易和商业政策

在早期铁路时代，自由贸易派有这样一项共同的论证，认为国家财政政策，尤其是旨在遏制进口的谷物法，由于经济规律运行的无可避免的结果，也遏制了为出口而进行制造的那些工业的发展。这项论证，作为一个一般的命题原是无懈可击的，并且在不列颠以外也是农业国的公职人员用来作为工业保护政策的借口的：如果英国不买它们的货物，它们又为什么要买英国货呢？当 1836 年贸易部的一位非正式代表探询新近成立的德意志关税同盟以缔结商约的展望时，他们就告诉他说，英国非首先“减低它的谷物税”不可，因为谷物税比德意志关税同盟的制造品税更加不合理。在这位代表商以变通办法时，普鲁士方面则“坚持他们对谷物的主张。”论证尽管有力，但是在还没有太意识到本身工业力量的那样一个时代，或者一个不如英国制造业者那样热中于把这种力量显扬于全世界的一个阶级来说，对于贸易事实上已有的扩张也宜乎引以为满足了。因为自斯托克顿—达林顿铁路通车时起到曼彻斯特—利物浦铁路通车时止这五年间，不列颠和爱尔兰的出口产品和制造品——事实上几乎全部是不列颠的——的公布价值虽平均为三千五百万镑一年，十年之后（1835—1840 年）却已平均为五千万镑，而再十年之后，进口限制虽多已取消，平均也只不过六千一百万镑之数。其实在谷物法取消之前的十年间，因为价格逐渐下跌，似乎出口的增加比看上去的情形还要更大一些。

不列颠为使出口得有这种迅速扩张的余地，始终能以从国外吸取足够的货物，虽则有相当部分的出口因为是以资本输往国外投资的形式或者是以提供运输或其它劳务的形式，而不是直接用货物支付的。直到 1846 年为止，除来自各殖民地的谷物外，它既始终没有准备自由输入谷物；他也不愿意输入欧洲木材、“奴隶生产的”食糖、帝国以外生产的咖啡、法国上等酒或制造品、德国麻布或其它一些商品。但是在 1846 年以前，它原无必要——在任何情况下——经常地大量输入外国谷物；因为在 1846—1849 年这四年间，当它——正值谷物法停止实施之际——面临着歉收和爱尔兰严重饥馑时，整个联合王国，包括爱尔兰在内，所进口的小麦和面粉的年平均额也还不到九十万吨，而在 1848 年，以不到五十万吨之数就勉可济用。它能以一定的代价从各殖民地取得它所需要的木材，而以欧洲木材补其不足；虽则设非碍于关税制度，它所购买的数量也许会更大，而购自波罗的海的数量肯定会更多。“殖民地货”或多或少是和木材处于同样地位的。它可以吸取任何数量的货物存入关栈；但是它的优惠制度，照四十年代运行的情形，却有助于

---

本书第 509 页。

在 1836 年：引自敕令第 4499 号，第 306 页而未注明出处。

克尔德，前引书，第 281 页。

遏制流入国内消费的数量。德国麻布——普鲁士政治家在 1836 年曾经和麦格雷戈谈及——很快地就不再有了，德国人会这样说，同英国工厂织造的或准工厂织造的织物“进行竞争的能力”了；但是始终具有完全竞争能力的法国上等酒和制造品，纵令准许按照真正方便的条件进口，固然这是连最坚决的自由贸易主义者也不考虑的一种政策，却也不会对英国货的需求提供一重要因素。

不列颠虽拒绝欧洲大多数产品和制造品以及非欧洲的很多种产品和制造品的进口，但是原棉和生毛的大量进口却足可予以抵补，后两者的进口，自二十年代调整关税以来，已经没有任何真正障碍了，它所非有不可的木材的进口，亦复如此，而不问关税高低。在二十年代后期每年平均进口的十万吨棉花，到三十年代后期已差不多增加了一倍。在 1849 年（即经过了大起大落之后：1846—1847 年的进口额是低于 1835—1840 年的平均数的），它已经达到了三十四万六千吨的庞大数字，但其中八分之一以上是复出口的。至于价值，则由于等级既各有不同，而每年又涨落不定，却很难说；但是“中等高原棉”在二十年代后期约值一磅六便士，或一吨五十六镑，在三十年代后期约为七便士或六十五镑，在四十年代后期约为五便士或四十七镑。把比较低级的棉花和价格的波动一并计算在内，在三十年代后期平均每年原棉进口所值绝不少于一千万镑，在 1847 年则绝不少于一千五百万镑。

羊毛进口的增加虽不能和棉花相比拟，但却是始终平稳的，而且为数也相当可观。它从二十年代后期的一万一千多吨上升到三十年代后期的二万二千多吨和 1849 年的三万三千多吨。进口的羊毛差不多都是上等货——西班牙毛、德国毛或者澳洲毛——在 1840 年以前平均约值二先令四便士一磅，在 1849 年价格低廉的那一年约值一先令八便士。这样算来，三十年代后期的平均进口价值约为五百万镑，1849 年则为六百五十万镑弱。

在 1842 年下半年，海关对木材税采取了新的课征办法。“一切木材，

---

约翰·麦格雷戈致贸易部函，1836 年 7 月 9 日和 14 日。《贸易部函件集》（“Letters of the Board”）

这几段时期的平均物价指数（索尔贝克编制）是：1825—1830 年，九五点四；1835—1840 年，一零零点四；1845—1850 年，八二点六。但是由于以制造品为主的英国出口货的价格比这个以谷物价格占主导地位的指数下降得更快，这一点是可想而见的。从制造品的“官方”价值和“公布”价值的比较中也可以看出下降的迹象。每单位的官方价值——早已过时的价值——不变。在 1830 年，进口棉花的公布价值是一千九百五十万镑；官方价值是四千一百万镑。在 1844 年，公布价值是二千五百八十万镑；官方价值是九千一百万镑。关于其间各年的情形，参阅波特尔：《国家的进步》，第 178 页。

参阅本书第 300—302 页。

直到 1845 年为止，外国棉的关税约为一磅三分之一便士，英国棉的关税是有名无实的。在 1845 年一并予以取消。羊毛关税的最高额（对每磅价值在一先令以上的羊毛所课征的）是一又二十分之一便士。1844 年予以取消。

不论见方的或者锯开和劈开的，”一律按以罗德计的立方容积计算——从而首次对于进口的数量和价值有了作准确估计的可能。进口忽涨忽跌，正如铁路方兴工建筑，而木材税几乎在每次预算上都有所变更的一个时代里可以想见的那样。在 1843 年共买进约值一罗德三镑的殖民地木材九十万罗德，和约值一罗德四镑的外国木材约四十万罗德——约共值四百三十万镑。在 1846 年，总进口额已达二百万罗德——约值七、八百万镑之数，而在 1849 年重又降至一百七十万罗德，或约六百万镑。1835—1840 年每年进口木材的价值大概在三、四百万镑之间。

这就是说，在联合王国产品的出口还远不到五千万镑，而这项出口又非有等量的年进口额不可的时候，人口和制造业的膨胀——它们本身也受出口可能性的限制——就已经使英国单单木材、羊毛和棉花这三种原料的进口约值二千万镑了；第一种全部用于国内；第二种主要用于国内；第三种——也是最重要的一种——却大抵以制成棉纱、棉布、针织品或花边出口为目的。在 1835—1840 年，这些货物的平均年出口额约值二千四百万镑，而各种毛织品却不到六百万镑，其余各种货物约二千万镑。无怪不列颠的对外贸易几乎表现成为一个棉织品的问题，也无怪曼彻斯特在决定国家的商业——以及工业和社会——政策上要求更大的发言权了。

大体说来，在 1830 和 1848 年之间不论联合王国奉行什么财政政策，它的棉纺织品和其它纺织品在欧洲大陆上的销路也未必会比事实上已享有的更好多少。法国方面禁令森然。直到 1834 年为止，任何种类的纱或织物的进口都是非法的。1834 年，改最上等棉纱的禁止进口为纳税进口，因为这类棉纺织品对于塔腊尔的洋纱工业至关重要，而且在禁止时期，也一向是从英国和瑞士有系统地走私进口的。但这是唯一的一项解禁。赫斯基森的改禁止法国丝绸进口为准予纳税进口，并没有对法国政策发生任何影响；四十年代皮尔的重修英国税则也未发生丝毫作用。1810 年，俄国直接了当地禁止一切外国制造品进口。它的 1822 年税则，也就是 1844 年以前商业政策的基础，虽然不是这样地趋于极端，但也有三百零一项品目是禁止进口的，余则订有很高的关税。在这整个期间它买进了相当数量的棉纱，但甚至在 1844 年税则稍稍放宽之后，买进的制成品也为数甚微。奥地利（包括匈牙利在内）的 1835 年关税条例也有六十九种品目禁止进口，另一千六百种则订有重税。但

---

波特尔，前引书，第 178 页，另埃利森：《棉花贸易》，附录中的各表不太一致。

各项价格引自屠克：《价格史》，各章节。

屠克，前引书，第 3 卷，第 434 页（西班牙上等羊毛的价格可作为相当有代表性的）。

波特尔，前引书，第 579 页，另参阅本书，第 301 页。

一罗德（load）等于五十立方英尺。——译者

各项价格引自屠克，前引书，第 3 卷，第 432 页。

是由于 1838 年 6 月 18 日英奥商约的缔结，以关税——高额关税——取代了棉布、呢绒、麻布、陶器、“灭火车”和其它一切制造品的禁止进口。但是当时却有一些相当畅通的贸易途径，经由比利时、荷兰、汉撒诸镇和德意志各邦的腹地而深入欧洲中心，以达于奥地利和俄国的边境。

维持这些途径畅通无阻是英国商业外交的一个主要目标。这正是贸易部所以对于德意志关税同盟那样发生兴趣的原因。贸易部和外交部之所以重视德意志各邦，并不仅仅为了它们本身贸易的缘故：它们还可以作为最理想的走私基地之用。来比锡是对波希米亚走私进行贸易的基地，易北河是进行走私的路线；这是一项很重要的贸易，其重要性直到 1838 年奥地利领域内的禁令取消之后方始渐渐降低。当 1836 年麦格雷戈在来比锡的时候，犹太走私贩也从那里买去大量棉货，以图运入俄属波兰，其数量之大，是最可令人欣慰的。在 1835 年 1 月 1 日德意志关税同盟成立之前，帝国的城市，尤其法兰克福，曾同样地供作为对不大开放的德意志领土进行走私的基地。在 1830 年的前夕，英国驻法兰克福的代表亨利·阿丁顿曾经给这个主张自由贸易——但寿命不长——的中德意志贸易协会的自由贸易以支持，因为它“对于在普鲁士、巴伐利亚、瓦登堡和达姆施塔特进行的贸易可提供莫大的便利。”

德意志关税同盟没有禁止走私的规定，它的关税也从来不是不合理的，但是却有为德意志生产者的利益计而逐渐提高的倾向；甚至在没有提高之前，英国机械工业的价格不断下降的产品对于这些关税就越来越不胜负担了，因为它们都是固定税，而不是从价税。如果在三十年代时辉格党将谷物法取消，或彻底予以改革，并将英国麻布关税减低，想来未始不会防止德意志关税同盟的 1835 和 1848 年之间制订的少数几项关税提高到旧普鲁士关税水平以上；但是若说普鲁士的基本水平会降低，恐怕未必。德国依旧是英国纺织品最好的欧洲市场，但却不是一个很广阔的市场；不论英国的商业政策如何，恐怕都不见得有什么两样。在 1839 年出口的棉线和棉纱半数以上（在一亿零六百万镑之中占六千万镑）是装运到荷兰和德意志口岸的。十年之后，数量差不多相同，但在整个进口之中所占的比例却降低了一些（在一亿四千五百万镑之中占六百五十万镑）。在 1839 和 1849 年，素色布和印花

---

在 1830—1849 年，毛纺织品的最高数字是 1844 年的八百二十万镑：棉纺织品是 1849 年的二千六百七十万镑。

何多埃：《法国北部的纱厂》（Houdoy, J. “La filature de coton dans le Nord de la France”）（1903 年），第 43 页。雷布：《棉布》（Reybaud, J. “Le coton”）（1863 年版），第 133 页。

施默勒：《国民经济学》（Schmoller G., “Volkswirtschaftslehre”），第 2 卷（1904 年版），第 610 页。

麦格雷戈：《商业统计》（1844 年版），第 1 卷，第 20 页。

兰姆爵士致帕默斯顿等函，1836 年 11 月 2 日。外交部奥地利档。

麦格雷戈致贸易部函，1836 年 4 月 29 日。

布的出口额也大致相同。就厚呢和旧式呢绒来说，德意志并不是一个很好的市场：它在萨克森等地有它自己的羊群和自己的工业。但是它没有为制造供妇女穿着的轻软织品——“薄毛料”——的有组织的毛丝（精梳毛）工业，所以德意志没有对这类来自布莱德福的货物加以特别课征的要求。就这类货物来说，它依旧是英格兰最好的主顾，在 1849 年——当英格兰商贩在一次短时期的饥荒和革命之后手头存货大概日益充斥的时候——买进了英国全部出口货的大约四分之一。

不论怎样运用税则和订定互惠办法也打开不了多大的欧洲市场上的需求，是以热带和亚热带毫无保护的市场上的几乎无限制的需求补其不足的。曼彻斯特是靠了“为黑种人”、黄种人、棕种人和回教徒世界“制造衬衫”而维持下去的。在德意志市场停滞不动，法国市场享以闭门羹的时候，土耳其帝国和东方的市场却欣欣向荣。这正是在 1889 和 1849 年之间——正介乎早期铁路时代的中期和它的结束期之间：这两段时期是两个标准的贸易兴旺时期，它们的数字会是和出口的上升相吻合或接近的——运往海外的本色布增加到一倍以上（从三亿八千万码增加到七亿九千五百万码）；运往印度、锡兰和土耳其帝国的本色布增加到三倍以上；运往中国和香港（在这期间所取得的一个贸易基地）的本色布从报告中不列的一个数字增加到几近总数的十分之一。英属西印度群岛和巴西的黑人也高居于顾客表之中，非洲的非洲人却还瞠乎其後。

几乎所有原棉，连同烟草、一些谷物、木材和杂货所自来的美国，自然不是本色布的大买主——它在国内可以很好的进行织造，姑撇开任何关税问题不谈。在目前所讨论的大部分期间，美国一直有一种不太严的保护制度（1832 和 1842 年的税则），其间也有过一段贸易比较自由的时期。但是关税并没有阻止它成为英国染色布和印花布的好主顾，也没有阻止它成为羊毛制造业者最重要的顾客。在 1839 年，它购买了出口的全部呢绒和全部地毯的三分之一以上、全部薄呢的大约三分之一、全部毛毯和“毛毡”的差不多三分之二、以及约克郡开始生产的一种很宜于温暖气候的新棉花混织物的差不多一半。在此后十年之中，这类混织品的出口从二百四十万码增加到四千二百一十一万五千码，仍有差不多半数是美国购买的。它在旧式呢绒——这是所有市场上都走下坡路的一种商品——和薄呢方面所占的比重已多少有点降低，而在毛毯和地毯方面的比重则略有增加。美国的关税是受输出英国所渴求的产品的纯农业南部和特别渴望保护其纺织品及各种制造品的比较工业化的北部的相对政治力量的限制的。美国可以输出谷物，但输出

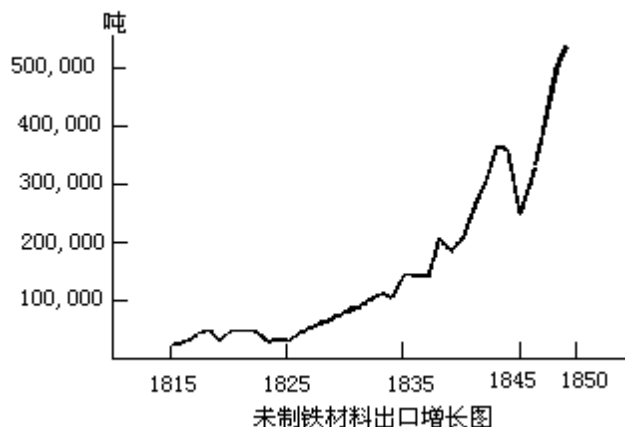
---

阿丁顿致达德利勋爵函，1828 年 5 月 27 日。外交部德意志档。关于德意志的看法，参阅特里斯克：《德国史》（Treitschke，“Deutsche Geschichte”），第 3 卷，第 637、644 页。中部德意志贸易协会包括萨克森、汉诺威、黑森—加塞尔、布劳恩施魏克、魏玛、不来梅、法兰克福和其它少数地方在内。

《报告和文件》，1841 年（第 24 卷）。《商业表》，第 123 页。

量还不太大；因为在输出木材方面，英属北美殖民地居于更好的地位。在这种情况下，若说英国的粮食和原料关税的变革会影响美国国会，那几乎是不可思议的。对于英国的制造品关税，美国全然而且也当然漠不关心，因为他们没有任何制造品可以对英国输出。

在联合王国从 1830 到 1849 年所输出的全部货物之中，按价值计，美国买进了差不多整整六分之一；有时上升到约五分之一（1847 和 1849 年），以至四分之一左右（1835 和 1836 年）。凡是它完全不生产或生产数量不敷用的各种精致制造品，它都是大买主。它是铁条、铁钉、铁杆、生铁和铸铁那类英国出口货的最最重要的买主，这类出口货比其它任何货物，甚至比棉布增加得更快，尤其是在四十年代。总出口量从 1829 年的七万三千吨增加到 1839 年的十九万一千吨和 1849 年的五十五万四千吨；至于波动则是大抵为顺应建筑方面断续需求的一种贸易而在所难免的，但是从没有任何真正的顿挫。在 1839 年，美国所购买的数量几乎同 1829 年的全部出口（六万八千吨）相等，在 1849 年则买进了在当代人看来似乎是再大不过的全年输出额的整整五分之三（三十二万九千吨）。



美国也是比较粗重的熟铁制造品的大买主，而海关当局把这类制造品既不归入“铁器”“刀具”类，也不归入“机器和工厂制造品”类，而归入未制材料类。在这个中间类别之中计有钉、桶箍、链索等等——但属于“铁器”的铁砧、铁锥、火炉用具或鞍蹬等却不包括在内。无疑在很多地方这种划分完全是武断的。到 1849 年，美国购买了十万零八千吨的熟铁货的大约四分之一，也购买了海关划入铁器和刀具类的精制货物的一个相当比例部分。这最后一类，无论在重量和价值上，都是出口贸易中的一个陷于停滞状态的部分——大概是因为这一部分贸易所经营的货物差不多还都是手工制的，而每一个文明国家和半文明国家都能或多或少地自行制造了。它的价值在 1831

---

同上书，1851 年（第 54 卷）。《商业表》（“Commercial Tables”），第 125 页。

年已经上升到一百六十万镑：在 1850 年以前只有一次上升到二百二十五万镑之数（在 1836 年）。因为在 1830 和 1850 年之间，这类货物没有很大的跌价，一如在 1815 和 1830 年之间英国铁第一次真正充沛而陆海军又已几乎不再有需求时的情形那样，所以重量和价值颇为一致。

和铁的出口一并增长但增长的没有那样快的是煤炭的出口——这是没有一个需要煤的国家能轻易加以拒绝的一种商品，尤其是在 1834 年一般出口税取消以后。美洲并不需要煤炭，但法俄两国却有此需求。以十九世纪后期的标准来衡量，这项出口是微不足道的——在维多利亚女王即位的那一年方始超过一百万吨，而在 1849 年仍不足三百万吨。一半以上都是走北海、波罗的海和英吉利海峡这条捷径的——法国所购买的占总额四分之一到五分之一，德国所购买的，在四十年代后期而并非三十年代，也同法国不相上下，照例不是直接输入，就是取道荷兰。1839 年，这三个国家从总额一百四十二万八千吨之中共购买了七十一万四千吨，在 1849 年，从二百七十一万三千吨之中购买了一百一十九万八千吨。本国不出产煤的丹麦自始就是一个经常的，而且按照领土的比例来说，很好的主顾：它所购买的煤炭约占货载的十二分之一。俄国和意大利在四十年代是其余两个相当重要、但不及前三个那样重要的买主。在世界各地凡有加煤站逐渐发展起来的地方，为满足“轮船，蒸汽推动的船只”的需要也还有其他的买主或受托人。

海关报告如果可以信赖的话，联合王国输出的“机器和工厂制造品”在 1831 年只不过价值十万镑；1832 年还更加少些；1837 年将近五十万镑；但在四十年代后期还远不到一百万镑。可以肯定的是，至少直到 1843 年为止，海关报告还不是可以信赖的；因为英国的最后一项出口禁令还继续实施，但又实施得极不彻底。现行制度的缺点在二十年代的两个国会委员会的讨论中已经予以揭露，但是并没有因而导致这个制度的废除。在 1825 和 1833 年的海关章程条例中都载有禁止出口的机器品名表，但贸易部却还保留了核发机器出口许可证的权利。在 1834 和 1835 年，海关仍认真履行这项职责——

---

一般参阅陶西格：《美国关税史》（Taussig, “Tariff History of the U. S. A.”）和杜威：《美国财政史》（Dewey, “Financial History of the U. S. A.”）和这两部书中所举的参考书。

即所谓奥尔良布（Orleans cloth）。《报告和文件》，1841 年（第 24 卷），第 124 页。

参阅波特尔，前引书，第 360 页的出口分配表。

参阅波特尔，前引书，第 247 页。

[但是法国征收煤炭税，甚至课以差别税，而予由陆路运输的比利时煤以优待。]在 1831 年，一切海运煤不复征税。由英国船或互惠条约保护下的外国船载运的煤斤只剩下三先令四便士一吨的出口税，由其它船只载运的煤斤只六先令八便士一吨。在 1834 年以后，由这类船只载运的煤炭只剩下四先令的关税。

即 1837 年。——译者

关于 1839 和 1849 年的情形，参阅《报告和文件》，1841 年（第 24 卷），第 80 页和 1851 年（第 54 卷），第 79 页。关于一般的生长情形，参阅波特尔（他不太同意《报告和文件》中的数字），第 279 页。

一凡纺机，以至织机和起毛机的铸架，刮布机，梳棉机，花边织机，“切削轮齿用的切削车床”和“为切截条铁和制造铁钉用的成套刀具”，一律拒发许可证。但造纸机是许可出口的。轧铜机，“撕绒布的机器”，即制废绒的所谓“摧裂机”，打包机，竹布印花机和松麻机，也准许出口，但纺麻机不在此例。这些决定的反证法是这样的，它奖励颁发为梳麻屑和纺麻屑用的机器出口许可证，但如果发现这些机器可以用于麻、毛或丝的梳纺，“则须承担一切刑事处分。”

在 1841 年 6 月，上院的一个委员会对这个问题提出了报告。他们说现在差不多除纺织机器外，一切东西都可领得许可证；逃漏和走私的情形不胜其多。而自从这些法律颁布以来，机器工具已经发明，“所有这类精巧工具……都准许自由出口，”这表明不是贸易部 1834 年不颁发“切轮齿机器”许可证的政策已经停止实施，就更可能是因为海关官员“必须照章办事”——而机器工具又的确没有列在品名表中，所以机器工具的出口商也就无须再费事去申请许可证了。在 1841 年，申请许可证的人很少。情况是这样的：一部尽人皆知的机器——即如织布机或针织机——很会在海关被截留，而一部精巧的新式机器却很会没有许可证就通关无阻。无论如何模型和蓝图的出口是既为数至巨而又完全合法的，但这却比准许任何英国制机器的出口对英国工业所可能造成的损害更要大得多。这项既罗嗦而又不收实效的法律既是对出口贸易唯一残存的合法障碍，所以委员会建议予以取消。爰于 1843 年颁布了废止令（维多利亚，第 6 和第 7 年，第 84 章）。

九年以前，在 1834 年 4 月，根据前一年的一项条例（威廉四世，第 3 和第 4 年，第 85 章），东印度公司已经丧失了它的最后一个垄断权，即中国市场的垄断权，并且已不再成为一个贸易团体了。1835 和 1848 年之间东方贸易的扩张同 1833 年条例究有多大关系固然不能肯定，不过肯定是有关系的，但是其间的关系很容易予以过高的估价。就印度本土而论，具有决定性的大事是 1814 年那里的贸易垄断权的终止。私人商号已经倍增——主要是在加尔各答——政府需用品之外的英国出口贸易在 1833 年以前就已经完全落到它们手中。这类行号的数目还不很多。除开在 1814 年以前就经营代理和银行业务的五、六家加尔各答老行号之外，在 1814 和 1831 年之间又增加了十二或十四家新行号。但是在 1828 年，既不是为东印度公司也不是为

---

参阅本书第 539 页。地方煤炭也正为了这些用途而加以开发：孟加拉的布德万各矿的产量在 1830 年已达一万四千至一万五千吨之数。《东印度公司事务审查委员会》（“S. C. on East India Company's Affairs”）1831 年（第 5、6 卷），询问案第 301 号。

《工匠和机器审查委员会》，1824 年和《工具和机器出口审查委员会》，1825 年（第 5 卷），第 115 页。

《贸易部记录》（“Minutes of the Board”），1834、1835 年，散见各页。

英王服务而旅居印度的欧洲侨民的总数——仅就东印度公司所能确定的来说——只不过二千六百一十六人。在 1815 年人数曾经是一千五百零一人。商业自由似乎使这个为数甚微的非官方人员每年增加四十人，其中半数以上侨居于加尔各答。但这一点人已足可掌握所有英国进口货了。直到 1820—1821 年，东印度公司仍在这项业务中占有很大的一份。在那一年它输出的商品共值五十七万六千镑。在 1826—1827 年，它没有丝毫输出英国产品。但直到最后它还继续不断地输出印度产品，虽则它所经营的品目已日趋减少。到了 1831 年，它们已经减少到只剩生丝、某几种丝绸、硝石和蓝靛了。（食糖已于最近停止，洋纱则已先食糖而停止了。）公司在这项贸易上面是亏蚀的。

其所以要维持这项贸易，纯粹是为了财政上的原因——只是在自己握有相当数量的货运可凭以开具汇票时，据董事们这样相信，印度的汇票和外汇交易才比较容易控制。（1828 年的数额是一百五十万镑。）评论家指出，这项贸易并不“根据通常的盈亏条件”经营而只作为统治印度事务的一个方便的副产品，俾使一切和公司领土收入有关的业务易于处理，对于非考虑盈亏不可的自由贸易商是妨害很大的。

在 1832 年有一位审查委员会委员询问东印度公司进货部主任兼仓库主任威廉·西蒙斯说，为什么在你们已经停止向印度输出英国货之后，还向中国输出呢？既是起于垄断权的一种义务，据这位忠诚的公务员说：“我想我可以肯定这是作为一种道义上的责任而考虑的。”经营这类货物有一定的程式。货物不是按照通常方法，而是“通过投标和合同”购买的，正如为国家进行购买那样。货物都经过认真的检验——虽然退货往往由美国人买去而依旧运往中国。1828 年东印度公司装运了价值六十多万镑的货物——哔叽、羽纱、科耳切斯特粗呢、宫呢、骑士呢、毛布和其它少数几种东西；因为这种贸易的传统是从羊毛称王道霸的一个时代因袭而来的，并且十八世纪的政治家都欢喜中国市场，因为它吸取名称希奇古怪的那些东西。但是在 1828—1832 年它所购买的货物远不足以支付茶叶的解款。为了调整贸易平衡，东印度公司——不再像以往那样输送大条——输送，或鼓励它的职员和

---

《有关机器出口的法律……实施状况审查委员会》（“S. C. to enquire into the operation of the .... laws affecting the export of machinery”）。

《报告书》，第 5 页。

《东印度公司事务审查委员会》，1831 年（第 6 卷），询问案第 1 号。

同上书，附录，第 769 页。在二千零一十六人之中有一千五百九十五人侨居于孟加拉。

同上书，1832 年（第 10 卷），附录，第 767 页。

《东印度公司事务审查委员会》（第 8 卷），第 57—58 页和《有关东印度文件汇编》（“papers relating to the East Indies”），1829 年（第 23 卷），第 115 页。

《东印度公司事务审查委员会》，1832 年，询问案第 1973 号。

散商们输送印度棉花。印度鸦片“这种违禁品的贸易，”却完全掌握在散商手里；但东印度公司也承认它有帮助棉花平衡贸易的功用。在广州完全实行自由贸易的美国人则有三分之二的茶叶和中国产品是用现洋购买的。

在垄断权取消之后，中国贸易渐趋于多样化，正如 1814 年以后印度贸易所变成的那样，东印度公司从未考虑过的很多英国货已开始装运。最重要的是曼彻斯特货得到了一个新出路，正如曼彻斯特人在作证反对垄断权时所希望的那样。但是中国贸易增长得很慢。它的增长是不胜其苦痛而又不光彩地换取来的。东印度公司在它最后几个贸易年份中，曾每年输出约值六十五万镑的粗呢和羽纱等货：在 1845—1849 年期间，散商贸易所输出的全部英国货平均约仅值一百七十万镑，而在鸦片战争（1839—1841 年）的惨淡年月里，则不过仅仅超过公司的数字而已。战争也遏制了茶价在 1834 年之后不久在国内开始的下跌；但是在 1843 年重又开始下降，所以在 1845—1849 年末税价格并没有超过二十年前的半数太多，而消费量却增加了一倍。

在 1831—1832 年的讨论中，曾经一致认为“缺乏回程货”是印度贸易最棘手的问题——完全由于曼彻斯特的缘故，除大条外在英国找不到任何东西去支付东方珍贵物品的那种十七和十八世纪的典型困难非常奇妙地一下子倒转过来了。由于“缺乏回程货”，致公司不得不抓牢中国茶这项最好的“回程货”不放。印度仍然输出一些洋纱和其它棉纺织品——1848 年有一百多万匹——以及相当数量的丝绸，这一时期的最高额为 1845 年的七十二万八千匹弱；但是制造品也就仅此而已。在东印度公司退出贸易之后，私人企业发展了一些重要的新出口货——诸如亚麻仁、羊毛、甜酒等；并且大大地提高了一些旧出口货的数量——诸如虫胶、大麻、食糖和棉花等。在 1835 年西印度咖啡在国内市场上所享有的优于东印度咖啡的优惠待遇停止之后，印度开始试行发展咖啡种植的计划。这项计划几乎完全归于失败；但在锡兰方面却立见成效，所以这个岛屿在四十年代就能以用咖啡来支付它的曼彻斯特的价款了。

联合王国不仅货物抑且人口外流的激增都是随着铁路时代的开始而开

---

同上书，询问案第 887 号。

同上书，1830 年（第 5 卷），询问案第 4756 号；另参阅本书第 414 页。[另莫尔斯：《东印度公司的对华贸易》（Morse, H. B., “The East India Cop. Trading to China”）（1926 年版），第 3 卷，第 363 页。]

《有关东印度文件汇编》，1829 年，第 150、159 页。

《东印度公司事务审查委员会》，1830 年，第 9—10 页，以及询问案第 5647 号。

例如约翰·肯尼迪：《东印度公司事务审查委员会》，1830 年，询问案第 5016 号。

关于东印度公司的贸易，参阅《有关东印度文件汇编》，1829 年，第 111 页；1834—1849 年的一览表，见波特尔，前引书，第 370 页。

参阅本书第 310—311 页，关于茶叶价格，参阅屠克，前引书，第 2 卷，第 416 页；第 3 卷，第 433 页。

始的。自从禁止技工出境的法律废止以来，法律上已经没有任何障碍了；随着在不列颠和美洲的人口增长以及运输工具的改良，迁徙的动机和移动的方便都偕以俱增。从整个联合王国的不完全数字中可以看出，往海外的移民在1830年第一次超过了三万人一年这个过去的最高数字，一跃而增加到六万人左右，在1832年达到了十万人以上——暂时——的最高额。第二个高峰是1842年的将近十三万人。这个时代是以1846年的十三万多人和1847—1849年这三年的远不止二十五万人这个庞大的平均数而告终的。

在这整个时期，尤其是在那三年饥馑时期，往海外的移民都是以爱尔兰人占多数。在1851年以前，没有正式的、单独的爱尔兰报告书的编制；但从一系列相当可靠的数字中可以看出，直到1845年爱尔兰人的比重骤增时为止，通常的比例约为英国人五分之二，爱尔兰人五分之三。这一系列的数字是得自可以适当地代表移民收容国的英属北美的。在1830和1834年之间，魁北克移民总事务官提出了有三十三万八千八百人从联合王国到达的报告。其中英格兰和威尔士人九万二千五百名，苏格兰人四万二千二百名，爱尔兰人二十万零四千一百名。十三年来到达魁北克的人约占联合王国移民的三分之一。另有十万人往英属北美各地，四十四万五千人往美国。前往澳洲和新西兰的人数在1838年方渐渐增多，计有十一万二千人。在1844—1845年，往海外的移民减少下来，正如在谷贱的年份中常有的情形那样，在这两年之内离国的人数仅仅十六万四千。随着1846年的饥荒和两年之后加利福尼亚金矿的发现，往海外的移民又开始了一个新纪元，但这段历史却不在早期铁路时代范围之内了。

假定截至1846年为止往海外的移民总数的五分之二，按官方的记载，是不列颠人——纵令五分之二可能太低，但二分之一却肯定太高——那么自1830年年底到1845年年底从不列颠前往海外的移民平均约仅三万一千人一年，对于一个素以人口过多著称的国家来说，的确不是一项重要的人口减少，多半还不到——而1815至1830年从不列颠移往海外的移民则肯定地不到——从爱尔兰移入不列颠的移民之数。官方数字固然太低，而移民之中那个具有经济重要性的阶层的数字恐怕尤低；但是那个阶层却是以它的重要性见称，而不是以人数取胜的，并且即使把错误和不尽不实之处统统计算在内，每年平均数也提高不到三万五千人之数。

问题中的这个阶层就是前往欧洲大陆的那个技工阶层，以及前往印度和其它各地的商业移民，诚然其中大多数重又回到祖国，而且恐怕没有一个人一上来就是肯定以移民的身分出国的。但是，纵令把这一类人都计算在内，前往北美、澳洲和新西兰以外“其它各地”的移民的官方数字，似乎也不十

---

《东印度公司事务审查委员会》，1831年，询问案第1084号。

参阅本书第610页。

各类贸易表见波特尔，前引书，第472—473页。

分正确。1820 年登记的一千零六十三人虽然太低，但或许反映出那一年往南非的有组织的移民；而 1831 年的五十八人，1832 年的二百零二人和 1839 年的二百二十七人，却几乎是毫无意义的。甚至 1840—1847 年的大约二千人的年度平均数也殊嫌不足。

在 1825 年以前，凡是那样有助于在大陆上传播工业革命的技工都小心不要被计算在内，潜行出国的习惯或许还是一时破除不掉的。在迁移出国还是不合法的时候，加洛韦就对工匠和机器审查委员会说，单单在 1822—1823 年这两年到达法国的英国技工就已经有一千六百人之多。据说沙兰顿的阿隆·曼比厂和塞罗的爱德华厂各雇佣了三、五百名英国人。在加来附近的花边行业中有“无数的英国人”；在阿尔萨斯的狄克逊机器厂；在卢昂的其它机器厂；以及在“几乎每一家”新式呢绒和棉花“制造厂”等等工厂中，都有英国人作工。在此后十五年间，随着西欧新工业方面的进步，已设有像阿隆·曼比厂那样为搅炼和铸造而吸取熟练人员的必要了。但是对于监工和管理人员的需求却益形扩大。约翰·麦格雷戈是熟习大陆情况的。他对 1840 年的进口税调查委员会说：“在法国，我们发现卢昂厂和各棉纺织厂的主要监工都是兰开郡人；在比利时、荷兰和列日附近也可看到同样的情形。”一直远至维也纳，各棉纺织厂中的“管理人员和监工”“主要[都是]来自……格拉斯哥和曼彻斯特制造厂的英格兰人或苏格兰人。”这些都是精工良匠而不是通常的过剩的人口，失去了这些人是令人遗憾的。

麦格雷戈继续论证说，“现在可以看到英国资本正大量地流入比利时、法国和德国；用来在那里进行制造品的生产，而在地中海、美国、古巴、波多黎各、南美和东印度群岛市场上和我们竞争的，也正是这些制造品。”英国资本和英国工人，他补充说，也已经投入了新英格兰的制造厂。在他发言的时候私营企业为了私人业务而进行的这种资本输出已经继续了二十五年之久，可是数量究有多大却无从揣测。这项资本和偕以俱去的优秀技工的损失——在麦格雷戈式的自由贸易者看来——乃是加联合王国进口货以种种限制的结果。既不能比照它的无与伦比的工业能力所能使它输出的货物的价值输入货物，它只有把多余的价值留在国外作为生产资本，而把它交给在

---

约翰逊：《联合王国往北美的移民》，第 344—345 页。摩尔豪斯：《1840—1850 年联合王国往北美的移民》（Morehouse F., “Migration from the U. K. to North America, 1840—1850”）。（曼彻斯特的博士论文。）[卡罗瑟斯：《不列颠群岛的移民》（Carrothers, W. A. “Emigration from the British Isles”）（1929 年版）。]

自 1845 年初至 1849 年底，爱尔兰所占的比例是五分之四，即在一百零二万八千五百人的总数之中占八十一万二千人。

见波特尔，前引书，第 129 页。

[数目是三千六百五十九人。约翰逊，前引书，第 228 页。]

国内找不到同样有利可图的职业的那些熟练技术人员去经管了。这就是他的论证。诚然这项资本是代表剩余出口的；但是英国如果奉行另一种商业政策，是否剩余价值就会少一些，是否它的所有主就会不去追求海外的高额利润率，是否熟练技工对半工业化国家的垄断价值就会小些，都大可怀疑。继而所采取的自由贸易政策既没有减少了对对外投资，也没有遏制了技工人员往海外的迁徙；在二十年代和三十年代作为某些英国自由贸易主张的依据，认为只要英国自由购买和自由使用外国粮食和原料，就会诱致外国人“永远”去生产粮食和原料的这样一种臆断，是建立在一些靠不住的政治臆测上的，试对法国政策加以研究，当可了然。

除正式投入外国企业的这笔资金之外，还有五十万英国移民在 1830—1845 年期间所携去的款项，每一笔或许为数无多，但总数却颇有可观。在这些人之中可称作资本家的固然纵有也不会很多，但是除开一些一贫如洗的高原人之外，分文不名的恐怕更少。据加拿大的一项估计说，仅仅 1834 年这一年入境的移民就携有一百万镑之数。那一年前往加拿大的移民约有英国人一万二千名，爱尔兰人二万名。爱尔兰人携去的或许少些；但是英国人据估计计算很可能平均为每人七、八十镑之巨。以此为据，那么在 1830—1845 年之间，除开曼比和爱德华兹之类的人所投的资本外，很可能还有两、三千万镑未登记的资本携往海外，而从比较狭隘的英国观点来说，也就是损失了这样一笔款项。唯一直接的利益就是成功的移民对祖国的汇款；而这种汇款的习惯在贫穷的爱尔兰人当中——为了帮助他们在国内的贫无以为生的亲戚——却比在境遇好的英国人当中更为风行。

有纪录可查的对外投资——记载也多少有点不完全——是以公债或股份企业的形式所作的投资。据 1825 年倒风已过去之后的 1827 年的估计，英国已经有九千三百万镑的现款和作为六百万镑息金的“年度债务”投资于外国公债——即法国、俄国、美国和德国的公债——以及美国银行和运河股票。在西班牙、希腊和全属子虚的波爱斯共和国的损失，连同在南美矿场中的损失，早在提出这项估计之前就已经注销了。在三十年代，欧洲的新贷款已属罕见，南美的贷款也已经不再风行，虽则南美各国还发行过几次公债；但是美国的贷款却可以弥补此数而有余。美国各州、运河和银行——主要是美国各州——自由进行借贷，而借贷最方便的地方就是伦敦。很多银行

---

《工匠和机器审查委员会》，第 8、16、101、103 和 108 页。

询问案第 1046 号。本段引自霍布森：《资本的出口》（Hobson, C. K., "The Export of Capital"）（1914 年版），第 109 页。麦格雷戈是一位善于观察而不善于判断的人。“贸易部秘书麦格雷戈是一位很不高明的顾问”——一位“意志涣散的自由贸易派”——格拉德斯通语，见摩莱：《格拉德斯通传》，第 1 卷，第 250、252 页。

询问案第 1047 号。

《工具和机器出口审查委员会》，1825 年，第 15 页。

破产，而且还有一些州也拒绝履行债务，但是在这次主要的破产和拒绝履行债务的风潮之后安德鲁·杰克逊还把欧洲人在美国证券和股票方面的投资估计为二亿镑；其实他未始不可以用英国人来代替欧洲人一词。

继而美国铁路债票和欧洲铁路股票开始吸引投资的公众了。有一些法国公司和比利时公司在资本、管理和设计方面都一半是英国的。在巴黎—卢昂铁路上——布腊西所承包的铁路之一——有整个一半的工程是英国铁路工人进行的；而且法国人已经学会不用作粗活的英国人就能自己兴工建造之后很久，还雇用了一些英国铺轨工人和其它专家。到 1845 年 8 月，金融报的正式行情表已经把大多数欧洲国家和很多南美国家的证券都开列进去了；计有美国十三个州的证券，其中之一——宾夕法尼亚州——列有六种不同的项目；美国银行和路易斯安那银行的证券；六家殖民地股份银行和爱奥尼亚群岛的证券；新奥尔良和纽约城的证券；坎登—安波伊铁路和费拉德尔非亚—里丁铁路的债票，连同八条法国铁路、一条比利时铁路——即松布尔—默兹铁路——和荷兰—来因铁路的股票。在法国铁路股票之中，当时股款完全收齐的只有两种，即巴黎—卢昂铁路和奥尔良铁路的股票。两者的市价都超过了票面价格百分之百。

到 1847 年年初，外国铁路和殖民地铁路的行情已增加到三十四种之多，虽然对其中很多铁路的有效资本输出还没有开始。有十四种开列行情的铁路股票是法国的，其中有三种已缴齐股款，一种已缴百分之九十，两种已缴一半以上。印度铁路和加拿大铁路——即如每股五十镑而已缴五先令的大印度铁路，或加拿大的大西铁路——连同西班牙、锡兰和德麦拉拉的铁路公司以及牙买加中南联合线，这时似乎都在草创期中。上述各铁路缴纳股款的请求，单单在 1847 年上半年就约达三百万镑之数，因而助长了那一年秋季的财政危机的酿成。

这次危机以及 1848 年初在西欧已成燎原之势的革命，使投资人变成为惊弓之鸟，从而遏制了英国资本的东流。《经济学家周刊》在 1848 年 3 月号中说，“现在有一种情况对我国来说特别可以庆幸。恐怕从没有一个时期

---

波特尔，前引书，第 132 页。也转引于下列各节多所叨惠的霍布森，前引书。

参阅约翰逊，前引书，第 353 页。爱尔兰人的汇款常常是为帮助亲戚的迁徙；摩尔豪斯，前引书。

《英帝国统计图解》（“Statistical Illustrations of the British Empire”）（1827 年版），引自霍布森，前引书，第 104 页。

密执安和密西西比，连同佛罗里达，是一个领地。[关于这整个问题，参阅詹克斯：《1875 年以前英国资本的外流》（Jenks L. H., “Migration of British Capital to 1875”），纽约，1927 年版。]

霍布森，前引书，第 111 页。

布腊西：《工作和工资》（Brassey, T., “Work and Wage”）（1872 年版），第 79 页。在一万工人之中有“四千多名”是英国人，而且他们做的工作比法国人多。这是 1842 年和此后几年的情形。在后来的第厄普线上，“比较艰难的工作仍然是雇用英国人做的”——铺轨和装榫头。同上书，第 82 页。

英国投放于大陆证券或信贷方面的资本是如此之少，至少过去很多年来没有过；近八个月的事态已导致证券的变卖和信贷的紧缩。”在真正革命的月份中，大量变卖证券是不可能的。《经济学家周刊》本身在早两个星期就曾经指出：“法国大北铁路、布伦—亚眠铁路和所有其它法国证券都继续暴跌，而找不到现成的市场。”法国人和德国人为求安全而不是——可以有把握地说——为在大陆证券方面的投资，纷纷把现金运到伦敦。上文所提到的证券变卖，则主要是由于食粮不正常的进口、棉花的昂贵和那些多事年份的大条外流而于1847年夏季发生的。为了调整贸易平衡和弥补商业危机中的损失而不得不抛售大陆证券。据11月份所作的估计，已经脱手的证券计值六百万镑。银行家和商人对大陆的信贷也已经实行紧缩。在欧洲重新安定下来之前，既劳神而又伤财的投资人不大可能会再在大陆私人企业或公债方面作任何新的长期投资了。无论如何，1846—1847年的损失已大大地减少了可作为进行投资的剩余。在这次资本外流暂停的时候——恰值早期铁路时代结束之际——海外投资的总额，不包括和海外移民偕以俱去的“损失”在内，究竟是1827年的号称九千三百万镑的两倍、三倍抑或四倍，现无适当方法予以断定。

在利物浦—曼彻斯特铁路通车的那一年问世的亨利·帕纳耳爵士所著《论财政改革》一书中，以刺激海外贸易来增加帝国财富的自由贸易方案的主要方针，是以便于政治家和公众理解的方式提出的。方案以简单化相标榜。原料进口税，显然是弊政，自应废止。再者“既然凡是有助于提高每年进口额的事物都大大地促进了工业的进步和资本的增加，所以正确的政策应是清除妨害进口的障碍，尽可不必顾及外国政府所认为宜于采取的措施为何。”这句话主要适用于制造品。在附录中，帕纳耳表列出，第一，不会受到外国竞争的损害而仍予以保护的那些英国制造品，以及，第二，“误认为”会受到这样的损害从而也予以保护的那些制造品。第一表开列了所有

---

《经济学家周刊》，1845年8月9日号，引证了除最后两者外的上述一切，最后两者见于他处。《经济学家周刊》只引证最畅销的证券和股票。

《经济学家周刊》，1847年1月2日号。

《经济学家周刊》，1847年7月3日号，引自《银行家杂志》（“Bankers' Magazine”）。所引的实际数字是二百八十九万八千六百七十七镑。

1848年3月18日。[詹克斯，前引书，第380页已经证明在第一版中受到过批评的这项记述是完全正确的。下文就是以他的记述为依据。]

1848年3月4日。

本书第648页及以下。

[鲍莱：《英国的对外贸易》（Bowley, A. L., “England's Foreign Trade”），1905年版，第75页，估计五十年代初期的英国对外投资在四亿镑以上。詹克斯，前引书，第413页，“算来不会”超过二亿镑太

主要的出口品目，第二表则开列有书籍、磁器、玻璃、手套、皮革制品、麻布、纸张、丝绸、精糖、表和其它少数几种品目。至于殖民贸易，则凡是加诸殖民地经济自由上的限制应一律取消，并于取消之后，各殖民地“即不得再有任何垄断英国市场的权利主张。”

帕纳耳只不过对行将成为自由贸易的正统原则在两点上作了妥协。“如果必须给”农产品“以保护”——他考虑到政治上的必要——不妨订定“百分之十镑或十二镑的一种固定关税，”这样会产生一笔巨额收入，从而“有助于原料和制造品关税的废除，并用以弥补工业因粮价上涨而免不了的损害。”至于禁止出口和出口关税，他彻底反对；但他准备以出口的“温和关税”来取代机器的“禁止出口”——对于这项禁令的既有限制而又无实效的实施恐怕他还十分了然——而希望从中取得“一笔可观的税收。”

十年之后，帕纳耳担任委员的那个进口税委员会，就它的权限所及，因利趁便地重又把同一个方案郑重提出国会；因为在这期间一直没有采取过任何具有头等重要性的措施。进口的麻、丝、棉、羊毛、铁、牛皮和其它原料，凡是赫斯基森和果德里奇置未变动的，还都照征关税——诚然，只是为数甚微的一些关税而已——虽则奥尔梭普已经将麻税从四先令八便士一英担减至有名无实的一便士。至于制造品关税，则无论是公认无须保护的那些，还是“误认为”需要保护的那些，都概未触及。辉格党人曾先后在当政之初和下台之前摆出一付反对木材税的姿态；但在提出报告的那一年（1840年）反而予以提高，且全未触及“殖民地的垄断权”。外国原材木料这时征课一罗德五十六先令，殖民地货一罗德十先令六便士，木板则所征更多。在1841年摆出姿态之后是否应继之以一击的问题尚未及决定，辉格党人就下台而去。食糖的情形亦复如此：继关税的一次真正提高之后，有过一项和辉格党人相背驰的剧烈变革的建议。在他们下台的时候，帝国生产的糖每英担课征二十五先令三便士，外国糖六十三先令。帝国咖啡保有九又二十分之九便士一磅的优惠税。（茶课税二先令二又四分之一便士，但是因为帝国茶，所以没有优惠待遇的问题。）但辉格党人至少已经取消了帝国内部的优惠待遇，取消了糖和咖啡的差别税率，这种差别税率曾使东印度货载处于比腐败的西印度货载为不利的地位。他们已经取消了煤炭的一般出口税，而只对联合王国未缔结互惠条约各国的船只所进行的出口（无疑是很少的）征税。

---

多。]

参阅本书第 397 页及以下。

第 24 页。

第 36 页。

帕纳耳，前引书，第 246 页。

帕纳耳，前引书，第 70—71 页。

同上书，第 42 页。在他执笔的时候，并没有绝对的禁止出口：参阅本书第 596—597 页。

谷物税原封未动，但是他们却在被赶下台的时刻又回过头来喊道，只有像李嘉图所赞同而又刚刚为帕纳耳所默许的那种合理的固定关税方是正当办法。羊毛、皮革、磁土和“胶灰石”的出口税，他都留置未动；机器的禁止出口也一仍其旧。

皮尔不是一个单纯应用简单公式的人。他正推敲一项政策——使自己的教育臻于尽善，或化他人的思想而为己有，正如狄斯累利在怀善意或怀恶意的時候所说的那样。他的办法是“枝枝节节，点点滴滴的”，——这也是生性和极度艰难的政治处境使然。当他在 1846 年 6 月倒阁时，自由贸易案正占上风，但很少是简捷了当的。活牲畜和大多数肉类已准予进口；但是奶油——除非“亟需”供作食品之用外，直到 1842 年还是禁止进口的——酪干、火腿、舌和咸鱼仍然课税。如果没有爱尔兰的饥荒，料想在对 1845 年他所拟议的谷物法审查时，他会争取一项固定的谷物税，这项固定关税一定很低，但可能比一先令一夸脱的“登记”税即 1846 年谷物法案中所规定的等差关税的起码数多少高一点。这个税率是谷物法在饥荒时期暂停实施的规定既成过去之后，自 1849 年 2 月 1 日起实际征收的关税。

在皮尔执政时，机器出口终于自由了。他也取消了羊毛的小额出口税。但是他本人一度（在 1842—1845 年）恢复过煤炭的一般出口税；并且在倒阁时还留有这项关税的最后残余，也就是对于用英国未缔结互惠条约各国的船只输出的煤炭所征的那项税课。他也遗留下瓷土的出口税。他只有在一个问题上是大致合乎逻辑的。他取消了差不多一切原料进口税——各种纺织原料、生铁和钢、皮革、以及秦皮、洋红、蓝靛、苏木、焦油和若干种油类的关税。但是除其它一些关税之外，他还留下了铜、铅、锡和油脂的小额关税以及木材的巨额关税。

木材税，像糖税一样，引起了帝国的争论，对于这一争论，皮尔没有帕纳耳的那种简捷方法。既然他认为保留任何程度的谷物税都是可能的，所以他提高了殖民地的谷物优惠待遇。他不只一次触及木材税，最后在 1846 年

---

在屠克，前引书，第 3 卷，第 426 页及以下有 1840—1847 年的一些主要商品关税及其变革的简明表。关于奥尔梭普，参阅巴克斯顿：《财政和政治》，第 1 卷，第 34 页。

作为 1840 年对谷物、酒精和木材以外的一切进口税普遍增加百分之五的通例的一部分：木材却不是按一般的百分率增加的。屠克，前引书，第 3 卷，第 426 页。巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 325 页。

本书第 595 页注 2。

1841 年 2 月约翰·鲁塞尔勋爵曾在内阁中建议修改等差表。这项建议遭到了非议，因而提议八先令的财政税以为代替。斯潘塞·沃伦耳：《约翰·罗素勋爵传》（Spencer Walpole, “Lord John Russell”）（1891 年版），第 1 卷，第 383—384 页。

订明甚至在谷物昂贵时也课征关税——虽则税率很低——的 1846 年 6 月的“废止”条例（维多利亚，第 9 和第 10 年，第 22 章）自 1847 年 1 月暂停实施。一直暂停到 1848 年 3 月 1 日，它所规定的关税（价格在五十三先令以上时为四先令，在五十三先令以下时则更多）方始生效。十一个月之后一先令关税开始实

的预算中拟定在 1847 和 1848 年分两步将外国木材的关税减至一罗德十五先令，将殖民地木材的关税减至一罗德一先令。至于糖税，他和其他每一位政治家一样，发现是既棘手而又在政治上有危险的。他们既迫于 1834 年的条例而不得使用奴隶生产的食糖，西印度群岛人就可以要求——在二千万镑的赔偿以外——给他们的糖，“自由生产的食糖”，以破格的照顾。“自由生产”是国会的一个极好的口号，托利党人曾在 1841 年利用它反对辉格党的糖税案而获得成功。不论出于悔悟抑或是政治上的必要，皮尔任内对由“奴隶生产”的食糖保留寓禁于征的关税，虽则他已经把“自由工人的外国糖”——爪哇糖或菲律宾糖——的关税置于帝国糖约一便士一磅的税率适用范围以内。对于帝国咖啡的二便士一磅的优惠待遇以及对于胡椒和香料的优惠待遇，也置未变动。在他倒阁两个月之后，鲁塞尔取消了自由生产的食糖和奴隶生产的食糖之间的区别，并且规定了殖民地优惠待遇的有效期于 1851 年截止。在这个问题上，乔治·本廷克勋爵为西印度群岛的利益而同他展开了斗争，并且获得了胜利：结果有效期延长，为帝国糖保证了一便士多一磅的优惠待遇，为期六年。

甚至皮尔对制造品的处理办法在帕纳耳看来也是半心半意的。他减低了  
很多关税，取消了帕纳耳第一类中——即外国竞争几乎是不可思议的那一类  
货物——的很多关税，但是对于一切似乎还有可能遭到有效竞争的制造品，  
如果进口货是帝国制的话，都保留百分之十或百分之五的关税；并且根据为  
了照顾——不论帕纳耳的态度如何——肯定容易遭受外国竞争损害的工业  
的至少为某一些部门而设的一项特别条例，他保留了百分之十五的丝织品关  
税。

这些改革，这些保守性的改革是不能指望在短期内产生显著效果的；虽  
则在 1843—1845 年的贸易兴旺时期皮尔能以借早一些时候的一系列措施（即  
1842—1843 年的措施）在财政和商业上运行的圆满结果，来为 1845—1846  
年所采取的更大胆的措施进行辩护。但是却也有一些立竿见影的效果，这差  
不多全都是在食品贸易方面。到了 1847 年，奶油的进口已经一跃而至一万  
五千吨以上，干酪的进口至一万八千吨以上——“但……国内生产者的售价  
却一年比一年更有起色，”《经济学家周刊》不胜得意地这样指出。进口  
的牲畜——几乎全都是牛羊——从 1842 年的五千头增至 1847 年的二十一  
万六千头；腌肉从零星的几吨增至四万三千吨；咸猪肉和咸牛肉虽不那样显  
著，但也增加很快。如果不是这一切东西的供应地爱尔兰遭到饥荒，增加

---

施。

本书第 307 页。

巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 60 页注。另参阅本书第 594 页。

参阅巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 344 页。

狄斯累利：《本廷克勋爵传》（1906 年版），第 209 等页。狄斯累利：《自传》，第 3 卷，第 92—93、

数未始不会少些，英国生产者的售价也未必会那样令人满意。爱尔兰继续把这些东西输入不列颠：在饥荒最严重的时候，爱尔兰仍不断成千吨地运到伦敦市场；但它的出口能力不可能是正常的。所以在 1846—1847—1848 年进口的这些食品之中有一些，正如 1847 年输入联合王国的五百五十万吨额外粮食或面粉那样，是紧急供应性质的。

在贸易已经完全开放的 1848 年，不正常粮食进口的来源是值得注意的。它们本身就不十分正常，因为整个西欧都有缺粮情形。供作爱尔兰赈济之用的玉米——磨成“皮尔的硫磺”的玉米——几乎全部是美洲的。在约占英国全部进口五分之二通过伦敦市场的一百一十万吨小麦之中，来自俄国的有三十七万夸脱，来自普鲁士的二十五万三千夸脱，来自美国的十二万五千夸脱，来自英帝国的三万七千夸脱。七分之二以上的伦敦大麦是丹麦的，七分之二以上的燕麦是俄国的。没有帝国大麦，而只有七千吨帝国燕麦。这些伦敦数字可以认作是相当有代表性的。

在皮尔当政时，帝国糖的垄断地位依然没有打破：在 1845 年有二十四万吨英国糖和不到四千吨的“自由劳动外国糖”纳税进口，供作消费之用。鲁塞尔开放了关栈，在 1847 年所消费的全部糖的六分之一是外国糖，其中大部分是“奴隶糖”；但是英国糖的消费并没有降低。木材税的变革对于无论消费的增长率或者英国木材和外国木材的相对消费量都没有多大影响。在 1843 年，全部消费额的四分之三是英国木材；1845 年，三分之二；1847 年九分之五；1848 年，八分之五。总消费额，和纺织原料的总消费额一样，受贸易方针的影响比受关税方针的影响更大。1849 年比 1846 年消费的木材少得多；1847 年比 1845 年消费的羊毛少些，消费的棉花等项则少得多。至于制品——欧洲丝绸进口的大量增加可以通过税则分类方面的改变好容易才探索出来；但是它同印度丝绸进口的缩减恰相符合。手套略有增加，熟革也有增加，两者或许都和税则有关——至于其余则无所增减。1848 年的海关职员并不认为外国羊毛、棉花、麻、铁、或者钢的制品是“商品的主要项目，”而值得在平常贸易报告中分别予以登记：无疑他们是对的。

关于帝国糖的垄断权，皮尔仍置原来的帝国航海法典原封未动；但是他对它的不满是可以想见的。在爱尔兰马铃薯病害公布后几十个月之内，当最后一道“英国船舶及航海奖励办法”条例（维多利亚，第 8 和第 9 年，第 88

---

97 页。巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 96 页。

丝绸税自赫斯基森以来一直是百分之三十。约五百种无关重要的商品关税的完全取消于国家福利殊无影响。

《经济学家周刊》，1848 年 3 月 4 日号：1847 年的贸易评论。

《经济学家周刊》的年度贸易评论中的数字。

参阅 1847—1848 年《经济学家周刊》中食品市场的每星期报告书。

所谓“额外”系指超过 1846 年的水平而言，该年的水平本身就超过了 1845 年的一百六十万夸脱之数。

章) 未经讨论而通过于国会时, 它方始获得修正。 一则因为它的某些章节已经废而不用; 一则因为贸易已经和它相适应达几代之久; 一则因为它是那样复杂, 那样专门, 以致只有“少数官方人员和少数政治经济学者”才能以了解, 所以这个法典逃避了热衷而又见闻广博的自由贸易主义者的酷评。甚至连詹姆斯·威尔逊都没有在《经济学家周刊》上加以抨击。人们泛泛地知道它限制了某一些事务, 自由放任主义者也抱这样的怀疑态度, 但是他们因为这些限制是“政治性而不是经济性的,” 也就听其存在了。 亚当·斯密所承认的关于国防和丰裕的格言向为经济学家和政治家所重视。 海军部已经相信这项法律真正是英国国防的一个重要支柱。

自从赫斯基森时代以来就一直有进行过任何重要的变革, 虽则在三十年代初期的一次修正(威廉四世, 第3和第4年, 第34章)中, 古老的品名表, 即非由英国船或输出国船装载不得输入联合王国供当地消费(但得在境内存栈)的欧洲产品的品名表, 已经扩大, 增加了包括羊毛、硫磺和柑橘等在内的十二种商品; 这表明贸易部已有人对于这个品名表作了认真的考虑。 其中仍然包括有欧洲贸易的主要品目——计有木材、谷物、大麻、亚麻、干果、橄榄油和酒类。这是起抵销作用的规定; 因为这项规定在平常时期虽可施行无阻——英国商船队既是那样强大——但在饥馑年代却不得不暂停实施。“它虽不阻止外国船装运粮食到英国来储存和供法国及荷兰消费, 只要它们愿意这样做的话,” 《经济学家周刊》这样写道: “但是除非在暂停实施期间, 它却阻止我们本国人民加以利用。” 这项法律虽一般并不阻止外国船为我们本国人民装运粮食; 但却禁止荷兰船从但泽或者汉堡船从敖德萨装运粮食到伦敦, 而在饥馑年代, 甚至连这些禁令也不能维持, 虽则取消禁令也未必能对谷物货载有多大影响。

饥馑既经把这个法典中的一些奥秘揭示给早已注定对它抱批评态度的人, 他们就开始调查它的其它经济方面和政治方面作用了。他们在国内贸易方面没有能找到很多棘手的事例。唯一的一个就是约翰·布赖特的朋友的那

---

这些数字是《经济学家周刊》, 1848年1月29日号所举的数字, 也是伦敦粮食经纪人的数字。粮食年度报告书并未提出材料来源的正式分析。

数字见波特尔, 前引书, 第579页。

关于税则的分类, 参阅《经济学家周刊》, 1848年3月4日号。

与航海法有关的各节, 就广义来说, 是载在维多利亚, 第8和第9年, 第86、89、93章的。

哈耳:《废除全部航海法的商榷》(Harle, W.L., “The total repeal of the navigation laws discussed, etc.”) (纽卡斯耳, 1848年版), 第27页。

《经济学家周刊》, 1847年, 1月30日号。

参阅下文所引征的任何一项报告书中海军人员所提出的或哈德威克勋爵在上院讲话中所提出的问题。《韩氏国会实录》, 第96卷, 第1313页。

个事例，他在阿佛买进了棉花，但不能运到英国，因为旨在维护英国船舶长程运输的旧规定，禁止从欧洲港口装运远方大陆的产品。詹姆斯·威尔逊也有一个朋友，因为亟需蓝靛，就在荷兰买进，但由于同样的原因，竟须绕道美国装运回国。爪哇原糖不得从鹿特丹输入；但精糖是荷兰的制造品，因而可以进口——这似乎是专为荷兰制糖厂广为招徕的一项规定。但是，虽则还有一些其它类似的事例，威尔逊在这项法律已经遭到了两年调查和辩论的不断打击的时候，却在国会议席上承认“与其说这些弊害是表面的，毋宁就是实质的。与其说这种恶作剧是经常的，毋宁说是偶然的。”这既是以贸易适应法律的一个证明，也是说明这种强迫适应不符合贸易永久利益的一项议论——鹿特丹和阿佛是应该成为易于出入的良好市场的。

在政界内部，起于法律的政治纠纷是司空见惯的。它的种种规定在过去都是和要求取消这项法律的美国相冲突的。结合着三十年代通商条约的缔结而对这项法律所作的曲解，已经使英国同欧洲各国的关系，特别是同荷兰和德意志关税同盟的关系鞅鞅丛生。英国先后在约翰·麦格雷戈所缔结的对奥条约和其它几项条约中，承认了一些并不位于另一缔约方领土内的港口为就一切航海法目的而言的“自然出口”。这项办法在最初采纳时原是不合法的，因而事后必须予以合法化。极端的事例是对除波希米亚外别无海岸的梅克伦堡—斯特利兹所让与的以但泽、哥尼斯堡、安特卫普和鹿特丹为自然出口的权利。除但泽或许有此可能外，其它任何港口是否曾经利用过，都大可怀疑；但是以防止自由贸易的德意志各邦加入德意志关税同盟为主要目的的这项和其它各项类似条约，使普鲁士大为恼怒，尤其是因为它自己的航运法的限制并不像英国的那样严格。

代表德意志关税同盟的普鲁士在 1846 年 4 月开始了反对这些法律的外交活动。据邦森表示，要续订英德现行通商条约或许须以某种海上让与作为代价。他指出，英国既行将废除谷物法，也未始不可进而废除航海法。他向英国保证，“普鲁士……决不会想”同英国在海上“争夺霸权”，但是愿意在海上享有较大的自由。两年之后他说，德意志同盟深深以为它的船舶所受的不平等待遇“颇于德意志的荣誉有碍”，如果英国航海法继续实施，那么德意志势将照办。在这期间，在英荷的商业外交上已经发生了这个问题

---

本书第 412 页。

盐、沥青、松脂、木炭、糖和醋等六种商品已从表上删除，究竟为什么是不容易说的。

1847 年 1 月 30 日号。

《韩氏国会实录》，第 89 卷，第 1007 页及以下。

同上书，第 103 卷，第 485 页。

《航海法史简论》（“A short review of the history of the navigation laws”）。一位律师（斯塔福德·诺斯科特爵士）著，1849 年版，第 60 页。

《韩氏国会实录》，第 89 卷，第 1007 页。1849 年 3 月 9 日。

(在 1846 年)，而且颇为难办，在 1847 年秋季在英美外交上也发生了同样的问题，虽远不像那样棘手，但问题是相当明确的。

殖民地的意见甚至比外国的意见更为重要。北美殖民地所产谷物一直享有优惠待遇，并且自 1843 年以来就按一夸脱一先令这个徒有其名的固定税率进口。皮尔的 1846 年政策势将破坏这项优惠待遇，而同时他又正在取消木材方面的优惠办法。北美殖民地之所以会有人发出帝国限制不应在帝国优惠待遇取消之后还继续存在的议论，是理所当然的。但是如果没有航海法，货运自会随着高度有效的美国商船队的参加帝国运输贸易而减少。自 1846 年 8 月起，英属北美殖民地公私团体的决议和请愿书即纷至沓来。鲁塞尔的食糖政策也使西印度群岛惴惴不安。这个群岛的大部分面粉、肉类和木材都取自美国：如果准许他们用美国船装运食糖到英国，那么他们的食糖推销工作就会比较方便些，因为在加勒比海英国船是常常缺乏仓位的。

既然直到 1849 年航海法废止以后木材和食糖还保留了切实的优惠待遇，所以讨论就主要集中于谷物，尤其是因为糖商只希望废止某些规定而并不指望将所有规定，一併或永远予以废除。牙买加在 1847 和 1848 年的主张是前后不一致的，而德麦拉拉却拥护这项法律。北美木材利益集团鉴于航海法一旦废止，如果无保障的英国造船商坚持在最靠近的市场上购买木材，他们的优惠待遇就会随之而告终，因而也往往有拥护航海法的表示。在连篇累牍的殖民地文件之中最重要的一件恐怕就是 1848 年 12 月 14 日蒙特利尔贸易委员会的一件请愿书了。委员会的多数派一致认为谷物优惠待遇的废止，会陷圣劳伦斯河的贸易于破产之境；所以他们要求废止航海法和英国对外国谷物所课征的五先令关税。主张自由贸易的少数派拒绝了优惠待遇的要求，但同意了废止航海法的主张。

不论各式各样的请愿人对各该殖民地的一般永久利益所作的阐释是否正确，他们的请愿书总是在国会中受到重视的。1847—1849 年接连不断的调查和讨论期间，虽然在野而影响力不亚于任何人的皮尔，一度将他所以决定赞成彻底修改这项法律的种种考虑依次加以排比。那些考虑是：殖民地的意见：外国的建议和要求：互惠条约的不胜其烦的复杂性：以及法律本身的“支离破碎状态”。

---

根据维多利亚，第 3 和第 4 年，第 95 章。参阅《经济史评论》，第 25 卷（1910 年），第 687 页及以下。邦森致阿伯丁的备忘录。外交部普鲁士档，第 268 卷。

致帕默斯通函，1848 年 1 月 24 日。外交部普鲁士档，第 292 卷。

荷兰方面对于英国的“自然出口”政策不适用于该国，颇以为憾。因美国大使班克罗夫特的缘故，英美关系是友好的。参阅班克罗夫特致帕默斯通函，1847 年 11 月 3 日和 17 日，外交部美国档，第 478 卷。进一步的讨论见《经济史评论》，第 25 卷。

《加拿大和西印度的决议和请愿书》（“The resolutions and petitions from Canada and the West Indies”），见《上院航海法报告书》（“House of Lords Reports on the Navigation Laws”），1847—1848 年（第 20

他所指的建议主要是准备保证以完全航海自由换取完全自由的那些普鲁士建议，以及通由班克罗夫特经手提出的美国建议。美国准备以条约来废止一切航运上的限制，但以沿岸贸易垄断权为例外。这是一项严重的例外。在 1848 年和 1849 年的辩论中，格拉德斯通极其有力地辩称，美国的沿岸贸易乃是海洋贸易，事实上就是帝国贸易；英帝国应以放弃英帝国垄断权为条件，换取它对英国的开放。美国，他指出，“总而言之不是一个自由贸易的爱好者。”而废止航海法派却说，这正是当前的英国。而且，格拉德斯通的讲价政策会使现有不胜其烦的各式各样航运规定——正是皮尔所不胜其厌恶的——长此继续下去。经过国会长期争论之后，废止派取得了胜利，虽则在上院只是一次险胜；自 1849 年 6 月 26 日起，将近两世纪之久的一部航海法就只剩下把英国沿岸贸易保留给以英籍船员配备的英国船只这样一项限制，和非配备有四分之三的英籍船员不得登记为英国船的这一项规定了。

若说这项法律——在它废止的前夕——对于维护航运有多少效果，确是无法证明的。自由贸易派以英国船舶在最重要和最广大的贸易方面早已不须保护就可对抗全世界的船舶而游刃有余的论证，是“船舶利益集团”无词反驳的。但是自由贸易论者却也无法使船舶利益集团对于坡克总统那样大言不惭的 1847 年致国会咨文充耳不闻——美国船舶果能像最近这样继续增加下去，“则我国商船队之驾凌于世界其它任何国家之上，当已为期不远。”对大英轮船公司的威耳科克斯所提出的询问和他的答复一直埋在最近的一本蓝本书中而未为任何一方所引证——“就铁而论，我国胜得过世界上其余的国家吗？毫无疑问。”

---

卷），附录，另《报告和文件》，1849 年（第 51 卷）。

参阅 1849 年 5 月 8 日斯坦莱在上院的发言，《韩氏国会实录》，第 105 卷，第 95—99 页。

见《报告和文件》，1849 年（第 51 卷）。[早在 1846 年 8 月蒙特利尔贸易委员会就已经因废止谷物法而引起的边个问题对航海法进行驳辩了，1847—1848 年（第 20 卷），第 935 页。]

1848 年 6 月 9 日。《韩氏国会实录》，第 99 卷，第 646 页。

参阅班克罗夫特致帕默斯通函，1847 年 11 月 3 日，和班克罗夫特向拉布谢尔所提建议的摘要，1849 年 3 月 10 日。外交部美国档，第 506 页。

### 第十三章 银行、物价和货币市场

随着二十年代有效金本位制的恢复，联合王国终于把它的经济战车系在单独一种金属上了。在黄金使用国，尤其是在这些国家，正如 1830 和 1849 年之间的联合王国那样，时时变更其根本影响价格水平的税则并修改其银行惯例的时候，要在黄金供应和价格之间建立一简便而又准确的关系，的确是不可能的；但是无可怀疑，在 1820—1830 年这十年和 1848—1851 年的黄金发现之间，按黄金计的价格的一般跌落趋势乃是就货币和工艺方面对黄金的世界需求的关系而言，世界黄金供应相对缺乏的明证。但是，虽不能准确而绝对地溯源于黄金的供求关系然而却可能和它有关的这些主要食品和原料价格的盘旋下降，却由于逐年以更大幅度随之涨落的那些价格的缘故而差不多完全被蒙蔽起来。从 1820—1829 年这十年的 103 这个平均指数跌到了 1840—1849 年这十年的 88 这个平均数。回涨的最高峰也从没有超过开始时的水平，虽则在 1839—1840 年曾经接近过；但是最后一次的起伏是由下述的大涨大落的数字体现出来的——1843 年，八三；1847 年，九五；1849 年，七四。非有真正的饥馑是决不会在 1847 年把回涨的最高峰带到开始时水平的百分之五以内的。

托马斯·阿特伍德和“伯明翰学派”如能自行其是，“在一个立法委员会控制下的”银行限制条例的继续有效，未始不会一反这种盘旋下降的趋势，并以大量但妥加“管理的”纸币发行来弥平这种起伏。阿特伍德的政治和经济活动在选举改革法案时期正达到它的最高峰；他试图借宪章运动来推动他的货币理论；但在他生前就听到了皮尔在论 1844 年银行特许证条例的发言中以不胜其轻蔑地对这些理论所作的讨论，并且读到了——想必也拒绝了——穆勒在 1848 年对这些理论的驳斥之词。在 1844 年，他的伯明翰信徒正扬言——“把一盎司黄金铸成五金镑 [ 而不是三镑十七先令十又二分之一便士 ] ，我们就可以摆脱掉我们的负担并给工商业以刺激。”但是他们虽插足于若干次政府的调查，伯明翰原理却是既一无结果而又——在皮尔眼里——荒谬无稽的。阿特伍德从没有机会证明如何在事实上用纸币“比用黄金”“可以更稳定地把价格保持在一定的比率上”；虽则他的见解在今天的学者看来似乎并不像在四十年代皮尔眼里那样全然无稽。

---

1849 年 3 月 9 日威尔逊的演讲。

1848 年 2 月 25 日哈德威克在上院曾加以引证。

《英国船舶审查委员会》，1844 年，询问案第 1244 号。本书第 541—542 页。

这些是索尔贝克的指数，其中的基准线（一百）是 1867—1877 年这十一年的价格平均数。到 1846 年是以三十一一种商品的价格为基础的，从 1846 年起则是以四十五种商品的价格。这些商品都是主要食品和原料，最高级的“制造品”就是普通铁条。

参阅本书第 389 页，注 1。

英格兰银行的董事们现在已完全掉转头来拥护照他们所理解的李嘉图原理和大条报告书了。他们并没有抱迄今尚有案可查那些关于稳定价格的见解；但是他们却希望把英国通货和黄金密切地联系起来，以便使这两者的购买力之间不致发生任何分歧。他们承认，广泛地说，不利的外汇和黄金外流正表明这个国家的价格水平偏高——和一般商业界比较而言——而应该用紧缩国内流通票据的办法来应付。但他们的计划，像 1832 年所解释的那样，是要保持相当的金银储备，而把其余的留给公众——事实上是留给很小的一批买卖大条的人，这批人是和黄金外流有关的，他们为了输出而用纸币向英格兰银行兑换黄金，因而或许会减少纸币的总流通额。这个过程并不是机械的，一则因为除开银行本身的自行约制的权力外没有任何东西防止它增加纸币发行；再则因为有这样一种倾向，一旦流通方面有任何青黄不继的情形，就会部分由“地方”纸币的增发来予以弥补。但是到了三十年代后期，至少重要的地方银行家已经懂得如何推断形势了。不利的外汇已使他们“谨慎从事”，正如文森特·斯塔基所说。在他们的实际经验中，每经过一次黄金外流，食品的趸售价格就趋于下降；并且通过压低地方物价，以减少一定数量的贸易所需要的地方银行纸币，这就“及时地”影响到地方纸币的发行。

究竟银行的消极自决方法是否适宜，以及究竟把发行的完全自由仍然留给地方银行家是否明智，乃是早期铁路时代的中心货币问题，对于这些问题，政治家和政论家往往全力以赴，以致达到了货币狂的程度。很少有人谈及信贷和支票，虽则它们的使用已逐渐推广，纵令是悄悄推广的。至于英格兰银行如何可以适当地操纵利息和贴现率以影响流通额和价格，政治家和董事会都没有透辟的理解，而这却是比单单见票即付的纸币供应方面任何小小的变动影响面更广的一种方法，因为它可以影响购买力的总供应量。

关于贴现宜有更大的自由一节，业经 1833 年换发英格兰银行特许证的那一项条例（威廉四世，第 3 和第 4 年，第 98 章）予以承认，虽然还不是放胆承认的。现在英格兰银行可以不再顾及高利贷法，也就是说，可以按超过百分之五的利率而对短于三个月期的票据进行贴现了。这项条例还把从来不是法币的英格兰银行纸币定成为法币，虽则只不过就英格兰银行见票即付这一点而言才是法币，从而对于该行本身所进行的支付并不具有法币的性

---

《韩氏国会实录》，第 74 卷，第 726 页（1844 年 5 月 6 日皮尔的发言）。穆勒：《政治经济学原理》（Mill, J.S., "Principles of Political Economy"），第 3 卷，第 13 章，第 4 节。阿特伍德死于 1856 年。

皮尔在下院中不胜轻蔑地引自一本署名“双生”（Gemini）的人所写的小册子。

例如《1832 年银行……特许状秘密委员会》（"1832 Comm. of Secrecy on the Bank...Charter"）（1831—1832 年，第 6 卷），询问案第 5567 号。

本书第 351—352 页。

同上书，询问案第 502、528 号。

能：条例中又规定由国库归还国家所欠该行一亿四千五百二十万镑的四分之一，而减去该行为经理公债所领得之数：它也承认了“任何团体、法人、社团、公司或合伙组织，虽有六个以上的成员，”除不得发行见票即付的纸币外在伦敦仍享有进行一切银行业务的正式权利，发行纸币的地方银行也享有“专为兑付在伦敦所提出的各该行的纸币，”而在那里设置代理处的权利：并且它责成英格兰银行将它的存款、纸币和大条供应的统计表按期送呈财政大臣。作为交换条件的是准特许状转期十八年，但在十二年后国家有停止实施的权力。

关于伦敦的银行业务一款乃是英王的司法官过去对于设立和维持英格兰银行垄断权的一系列特许状所作解释——即股份银行的垄断权只适用于发行方面——的明文公布。英格兰银行曾为这项解释进行了激烈的争辩，但是这场争论现在解决了。该行因而在法定区域内尽其力所能及来设法封锁第一家伦敦股份银行——即于 1834 年 3 月开业而以吉尔巴特为经理的伦敦—威斯特敏斯特银行——的业务。吉尔巴特不但须同英格兰银行作斗争，而且须同伦敦的合伙银行、法律和非常可疑的舆论作斗争。1826 年条例所给股份银行的一般法律许可，尽管有 1833 年的正式声明，也只适用于伦敦周围六十五英里以外。伦敦—威斯特敏斯特银行是普通法上的唯一大规模合伙组织；在它试图争取准以董事长的名义进行诉讼和被诉讼的一项私法案时，它的敌对方在奥尔梭普勋爵的帮助下，是力足以在上院否决这一法案的。（吉尔巴特因而设法通过董事们来缔结一切契约。伦敦资本竟抱这样的敌视态度，以致银行基金大部分都是募自地方的。参加清算所的银行家拒绝给以清算所的便利，而英格兰银行竟会不许吉尔巴特开立往来户。

舆论对股份银行抱怀疑态度是不足为奇的。凡是关于组织、经营管理、发行以及帐目等一切事宜，1826 年条例都一任这些新机构自行其是。吉尔巴特是一个大银行家，而且早期铁路时代的大多数股份银行似乎都有悠久而体面的历史。但是原来的法律给以太多的迴旋余地，而借以进行的改革往往并不适宜，而且银行创办得太快，以致影响到一般的安全。责任固然是无

---

本书第 636 页。

托马斯·屠克在 1838 年批评英格兰银行的政策时，对这个方法作了令人信服的说明。《物价史》，第 2 卷（1838 年版），第 296 页。

这就说明为什么金勋爵在停止支付时能以要求他的佃户用黄金付租，因而迫使进行货币调查。斯马特：《经济年鉴》，第 1 卷，第 298 页。

正如保险公司常常取得的那种私法案（本书第 361 页）。1826 年条例已经把这种权利普及于股份银行（本书第 345 页）。

吉尔巴特：《银行原理和实践》（“The Principles and practice of Banking”）（1873 年版），第 466 页。在民事高等法院中也取得了一项命令，限制伦敦—威斯特敏斯特银行不得承兑短期票据，理由是由任何六人以上的合伙组织和公司都不能进行这项业务而不触犯英格兰银行的特权。“唯一的结果是英格兰银行支付

限的，但是人员的无经验也是可以想像的。因而，维多利亚时代人为“诡计多端的股份银行的幽灵”苦恼了三、四十年之久。

在 1833 年年底，英格兰已经有三十二家股份银行完全成立，大多数是在工业区。在 1834—1835 年，新行的创立是稳步进行的，但在 1836 年的繁荣时期却有过一次突飞猛进。为了安全或时髦起见，现有的合伙银行常常和股份企业合并，或自行改组为股份企业；所以独立银行机构的数目逐步下降。到了 1836 年年底，除 1834 年的不发行纸币的伦敦—威斯特敏斯特银行、1836 年的伦敦股份银行和十八家从未发行纸币或已停止发行的地方股份银行外，英格兰计有发行股份银行七十九家。股份银行的纸币流通额在 1836 年年底是四百二十五万八千镑。在这七十九家发行银行之中，开设于约克的不下二十一家，总发行额将近一百万镑，而其中最最大的单独发行额就是约克郡区银行的二十三万一千镑。当时在英格兰首都区没有任何股份银行的纸币流通；在米德兰、牛津、伯克郡、赫列福德或柴郡也都一家没有。

兹将 1837 年 3 月英格兰和威尔士的银行纸币流通额分列如下：英格兰银行，一千八百二十万镑；合伙银行，七百二十万镑；股份银行，三百七十万镑。四年之后，在皮尔上台前夕的贸易萧条时期，数字是：英格兰银行，一千六百二十万镑；合伙银行，六百二十万镑；股份银行，三百七十万镑。此外还有二百九十万镑的苏格兰纸币和不下五百五十万镑的爱尔兰纸币，包括苏格兰各特许银行和爱尔兰银行的发行在内。

到了 1841 年，英格兰股份银行的数目已经增加到一百一十五家——包括伦敦的另三家在内。合伙银行已经从 1821 年的七百八十一家，经由 1826 年的五百五十四家和 1831 年的四百三十六家而减到三百二十一家。在这三百二十一家合伙银行之中有二百八十七家是发行银行，而在一百一十五家股份银行之中则有九十一家——大多数不发行纸币的合伙银行自然是在伦敦的。由二十五家主要是股份公司的地方银行组成的一个重要集团，完全使用英格兰银行纸币并且和线针街作有特殊安排。其中十家设在英格兰银行纸币先行取得立脚点的兰开郡，六家设在伯明翰，四家设在纽卡斯耳。在苏格兰，银行的集中过程进行得比较缓慢，因为它早已进行到了一定的程度：

---

向它开出的票据而不承兑。”

吉尔巴特在 1841 年的作证：询问案第 1307 号。

唯不得发行一镑的纸币。

例如，皮尔的股份银行条例，即维多利亚，第 7 和第 8 年，第 113 章，经发现为不适当，爰于 1857 年废止。

参阅吉尔巴特提交 1841 年审查委员会的精心编制的统计数字；询问案第 912—940 号。

吉尔巴特的作证：询问案第 940 号。

《1841 年审查委员会》，询问案第 937 号和同一报告书的附录 13 甲。在 1844 年 7 月，合伙银行的流通额是四百六十二万四千镑，股份银行是三百三十四万镑。鲍威尔：《伦敦金融市场的演变》，第 413 页。

1821年的三十六家银行在二十年之后才刚刚减到二十九家。在这二十九家之中很多是新创办的，诸如1830年的埃尔郡银行公司、1832年的西苏格兰银行和1836年的北苏格兰银行。像苏格兰一样越来越依靠分支行的爱尔兰，这时已没有很多的独立机构了。当1820年“一、两郡的流通额在一个星期之内就会一扫而光的时候，老合伙银行的倒闭率是骇人听闻的。”在1826年以后，爱尔兰银行一直积极设立分支机构，在1824—1825年由约普林规划而始终受伦敦方面领导的爱尔兰地方银行则甚至更加积极。都伯林以外的最后一家合伙银行，马洛的德·拉·库尔银行在1835年停止支付，甚至都伯林的合伙银行也渐渐消灭了——在1841年只有鲍尔公司一家还继续发行。在1834—1836年曾经涌现了一批新的爱尔兰股份银行，但并非所有各行都长此维持了下去。

苏格兰银行业在三十年代时是实力雄厚的，似乎不太需要伦敦方面操心，即使是在困难时期。例如在1841年，苏格兰银行所保有的黄金和英格兰银行纸币的储备相当于它本身流通额的四分之一；但是它从没有在柜台上支付过很多黄金或英格兰纸币，所以这项储备并无耗竭之虞。爱尔兰却不像那样稳定，并且因为爱尔兰和伦敦联系密切，从而增加了那里金融局势的敏感性。

在1836—1841年之间，那里的金融局势受到了严重的考验。在1837年初，英格兰银行的大条储备已经降至四百万镑，在1839年降至二百五十万镑，当时，正如一位合伙银行家所说，英格兰银行纸币“实际上已经停止”兑现。该行负有这样的责任：即在1837年困难时期，照该行董事于1832年所提出的理想储备本应保有一千多万镑大条，在1839年困难时期也应保有八百万镑之数。无疑，储备是为供困难时期动用而保持的，但——至少在第二个场合之下——它们已经使用殆尽。该行犯了重大错误。有一些新股份银行，尤其是爱尔兰那些，却更变本加厉。在1835—1836年，公众渴望自己的积蓄能获得较高的利润——从铁路、银行、西班牙公债或安全马车公司等方面去获得。但1836年筹设的另一个公司，即资本二百万镑的英美交流公司，却显出了货币风潮的直接原因——即当时存于英美两国之间的那种既密切而又突出的商业和金融关系。美国供给英国主要工业以原料，而他们却

---

一览表见鲍威尔，前引书，第412页；关于1821年的情形，参阅本书第332页。

《1841年审查委员会》，附录13甲。

《1841年审查委员会》，附录13甲和克尔：《苏格兰银行史》，第215—216页。

《爱尔兰贫民状况审查委员会》（“S. C. on the State of the Poor in Ireland”），1830年（第7卷），询问案第1164号。

吉尔伯特：《爱尔兰银行史》（Gilbart, J.W., “A History of Banking in Ireland”）（1836年版）。吉尔伯特曾经在那里工作。前引附录13甲。关于1834—1836年的银行，参阅屠克，前引书，第2卷，第286页。

是英国出口货的最大买主；他们不断的吸取英国资本而加以耍弄，正如一个以整个大陆为后备的新兴国家立意要耍弄任何工具或玩具一样；并且还操纵着英国经济命脉所系的黄金。

在 1835 年 1 月，美国的国债已经偿清，并且制定了如何将联邦剩余收入——已不再因支付利息而感匮乏——分配给各州的办法，从而这笔款项流入了各州需用头寸的银行。经过长期斗争之后，安德鲁·杰克逊总统在 1836 年击败了美国银行。该行的特许证已准予于该年度归于无效，政府款项则分存于杰克逊的“宠信银行”，而不像过去那样集中在一个中央机构了。这些宠信银行个个富有资金。地产和铁路大为利市，美国的银行在 1835—1836 年比 1834 年增加了将近二百家。棉价扶摇直上。在 1830 和 1837 年之间，美国进口的商品远比出口为多，外国人事事实上把剩余销售额的价款都留存美国生息，尤其愿意投放在市公债和国家公债方面。“我们的好运甚至把萎靡不振的欧洲人都引得大作其美梦了，”正如后来一位美国传记家所写的那样。

自十八世纪以来，美国货币——在名义上——一直是复本位的。银对金的比率是十五比一；但是因为比率不够高，所以鼓铸的黄金是不值一提的。这时，根据 1834 年 6 月 28 日的条例，已决定减轻金币的重量，使比率接近于十六比一，而将英镑和美元之间的法定平价从四点四四美元提高到四点八七美元。意欲使黄金进入流通的杰克逊政府，责成这些“宠信银行”对于它的一切债务都按一定的比例以黄金支付并设法从欧洲直接吸取黄金。在 1835—1836 年，美国银行正从钱贱的伦敦进行筹募一笔巨额贷款，“以利特许证满期时的清算。”在银根松动的伦敦市场上也有荷兰人和其他外国人进行借贷。美国各种证券大量地送到欧洲出售（以取得黄金为最后目标）；“英格兰的一些主要行号就凭这些证券按预期可售得的款数放给信用贷款。”

英格兰银行一再受到而未作任何分辩的指控是：它没有采取任何适当措施来避免或减少这种已可预见的欧洲黄金外流的危险——抑且反其道而行之。它增加了它的证券和发行，而直到 1836 年 8 月方始把它的贴现率提高到百分之五。在 1835 年的任何一个月份中，它的大条都没有超过它的资产

---

《1841 年审查委员会》，询问案第 1791 号和附录 23 甲。关于苏格兰合伙银行的倒闭情形，参阅克尔，前引书，第 213 页。

《1841 年审查委员会》，询问案第 248 号：霍希豪斯。

本书第 481 页，另 1836 年 5 月 6 日波利特·汤姆森的发言，引自屠克，前引书，第 2 卷，第 276—277 页。参阅屠克，前引书，第 282—284、386 页；第 3 卷，第 78 页。

杜威：《美国财政史》，第 219 页及以下，以及该书所开列的参考书籍。

谢泼德：《范布伦》（Shepard, E.M., “VanBuren”），引自杜威，前引书，第 226 页。

五分之一太多，而纸币在全年之中都约为大条三倍之数。

在 1836 年一年之中，国内局势始终是紧张的。问题并不是英格兰的新股份银行使真正的纸币通货膨胀到了危险的程度，像当时所认为和后来所常见的那样。很多股份银行的发行都是取代被合并的合伙银行的发行的，而事实上英格兰地方银行的总发行额——包括合伙银行和股份银行一并在内——在 1836 年虽比 1835 年平均增加了一百万，也就是百分之十左右，然而自 1836 年 4 月到 12 月却逐渐减少。在 1835 年 12 月和 1836 年 6 月之间，爱尔兰各类银行的发行都稍稍增加，但也仅只稍稍而已；苏格兰却很稳定。但是有些股份银行——虽不单单是它们——却从事于靠不住的业务，对靠不住的票据进行贴现，并且凭各种靠不住抵押品进行垫付。为了增加可利用的资源，它们任意以它们所持有的票据在伦敦进行再贴现——其本身虽不是一种银行业的弊害，但是如果对票据或者以票据再贴现所得款项运用不当，却危险万分。8 月间，英格兰银行在提高它早应提高的贴现率的同时，突然决定凡业经发行股份银行背书的票据，一律拒绝贴现。股份银行方面对于这种歧视自然引以为憾，并视为“对股份银行制度的推广和竞争最抱有恶感的”一个心怀嫉忌的敌意措施。

倒风随着秋季的到来而开始。11 月农商银行那家爱尔兰股份银行倒歇。以爱尔兰银行为首的爱尔兰另一些银行，为慎防倒闭和担心挤兑起见，已设法从伦敦装运大批黄金。在美国势力区域有三十九个分支机构的曼彻斯特中北银行在 11 月也陷于周转不灵。据说 线针街原拟听其破产，但是因为怕对本身匮乏的储备有所反应，到 12 月 1 日方决定予以支持。在 1837 年 1 月，英格兰银行开始给伦敦银行界援助了，在 2 月也渐渐卷入了“三威”——威金、威尔德和威尔逊——事件的旋涡，这三家都经营对美贸易的商业银行业务，并且是以共有五百五十万镑尚待支付的承兑票据而闻名的。在把这些

---

霍斯利·帕麦尔：《自 1833 年 10 月 1 日至 1836 年 12 月 27 日金融市场所受压力的原因和结果》(Palmer, J. Horsley. "Causes and Consequences of the Pressure on the Money Market, from, October 1, 1833, to December 27, 1836") (1837 年版)，从英国方面对这个问题加以研究。在屠克，前引书，第 2 卷，第 282 页及以下的叙述中曾加以利用。

帕麦尔，前引书，第 30 页。另参阅屠克，前引书，第 3 卷，第 73 页。

同上，[詹克斯：《英国资本的输出》(Jenks, L.H., "The Migration of British Capital") (1927 年版)，第 92 页及以下有一全面分析。]

参阅屠克，前引书，第 2 卷，第 285 页及以下的批评和第 2 卷，第 386 页中的各表。

屠克(第 2 卷，第 316 页)承认：他认为它们在 1836 年是如此，但后来发现自己错了。鲍威尔：《金融市场的演变》(1915 年版)也犯了屠克原来的错误。

鲍威尔因为只引证了股份银行的数字，以致给人以这样的印象，认为“地方银行”在这些月份中不断增加它们的发行。数字见《1841 年审查委员会》，附录 23 甲。

关于十九世纪中叶对于再贴现的一种稳健的看法，参阅雷伊：《地方银行家》(Rae, G., "The Country

票据暂保留了一段时期之后，英格兰银行在 6 月 1 日拒绝再给以进一步支持。于是三威停止支付。少数其它银行也步其后尘。虽然没有酿成总崩溃，但这一牵动已足可遏止贸易和给人警惕而有余了。

这种破格的对美黄金外流已成过去了；黄金正从爱尔兰源源运回伦敦；英国这个拥有有利外汇的大出口国的正常形势已逐渐恢复，英格兰银行的大条储备也渐渐上升。它从 1837 年 5 月稳步上升到 1838 年 1 月的九百万镑弱，也就是将近资产三分之一的理想标准和 1 月份纸币流通额的恰恰二分之一。从 3 月到 5 月，它已经超过一千万镑。“英格兰银行，”托马斯·屠克在那一年写道：“既然闯过难关而进入安全之境，自然可以以此自安了。”

幸而由于三十年代中期的几次丰收，谷物进口在这段困难时期尚非必要。但 1838 年的年成可说是 1816 年以来最坏的一年，而 1839 年也所好有限。在 1838—1839 年之交，小麦已高达八十先令，并且在此后十二个月之中难得低于七十先令之数。连年歉收的累积结果主要见之于 1839 年，致使约一千万镑的不正常粮食进口已成势所难免。1839 年金融界是有理由兴高采烈的。英格兰银行正忙于清理它在 1837 年收自摇摇欲坠的银行家和商业银行家的证券。其中有美国所欠的大笔款项，所以英格兰银行开始关心美国的国内情况。在商界“通过报纸和银行界的传单”亟力敦促它以雄厚的大条库存为贸易尽一点力量的情况下，它曾于 1838 年 2 月将它的利率从百分之五降到百分之四，并且为恢复英美贸易起见，装运了将近一百万镑的大条去帮助美国已停止支付的银行。当秋季之末已料到 1839 年是一个艰苦的年头而市场利率已经步涨的时候，它还是按百分之三又二分之一的利率提供贷款。董事们，正如屠克不胜辛辣地写道，“过去在原则上向来不主张按预测行事，”——公众只应“唯英格兰银行的马首是瞻，”何况该行在 1839 年 1 月 1 日还保有九百多万镑大条的库存。公众的行动竟有如此之迅速，以致 5 月间大条就降到了五百万镑。于是该行（在 5 月 16 日）只有借重百分之五这条亡羊补牢的妙计了，此外并售出了价值七十五万镑的公债以改善它

---

Banker”）（1903 年版），第 223 页。

屠克，前引书，第 2 卷，第 304 页。关于英格兰银行的作法，参阅麦克劳德：《银行的理论和实践》，第 2 卷，第 140 页。

根据麦克劳德，前引书，第 2 卷，第 151 页。据麦克劳德的估计，安德雷亚德斯的《英格兰银行史》和李维的《英国商业史》中的说明都以最具有权威的屠克为依据，而一般都未表示谢意；但是这一项叙述却未见诸屠克书。

《大事记》（“Annual Register”），1837 年，第 183 页。本书第 328 页。[詹克斯，前引书，第 86 及以下各页。]

屠克，前引书，第 2 卷，第 306—308 页。

同上书，第 308 页。

同上书，第 3 卷（1840 年版），第 79 页。

的储备。

在这期间，美国的银行正帮助棉农抬高棉价以对抗英国。凡是装运来的棉花都是英国承办商按很高的比例预付了订金的。兰开郡的纺工有一个短时期继续强制销商压低价格，而作为出口贸易之砥柱的棉纺品的出口在——由于粮食的情况——最好能增加一点的时候，却停顿下来。同时，美国证券源源不断地流入英国——尤其是各州的公债和银行证券，包括美国第一银行在内，该行虽已丧失联邦特许证，却持凭宾夕法尼亚州所颁发的特许证继续进行冒险事业。欧洲大陆也不甘寂寞。在那里，正如在英国和美国一样，自1836年以来股份公司和银行业都颇极一时之盛。物价步涨，黄金外流。其中有一些是存在伦敦的。1838年下半年比利时银行停止支付了，巴黎拉飞特银行发生了挤兑。金银随着大陆物价的回跌而开始倒流。而且相信俄国正在搜罗贵金属——白银，而不是黄金；但是这时英格兰银行已经把白银也包括在它的大条数字以内——目的在于恢复银卢布以取代纸卢布，并且终于在1839年7月以敕令公布实行。所以伦敦的金银外流是面既广而数目又日有增加的，因之第二次的歉收就使英格兰银行纸币距离不兑现已经为期不远了。外汇商自6月以来就已经作了这样的推断。

当英格兰银行在5月间提高利率和出售证券时，它也设法向巴黎方面开出了为数达六十万镑的短期票据。随着期限的迫近，而它依然准备毫无。6月20日，为保护它的资金起见，它破天荒第一次把它的贴现率提到五又二分之一，并且“只有对汇票”才按贴现率进行垫付。这就是说，甚至凭财政部证券，也不能取得垫款了；但是还不止于如此，在7月间董事们——通过巴林家族——“竟诉诸这样一种不体面的救急办法，而向一批巴黎银行家求援，他们经过再四踌躇，和侮辱备至的调查，才表示首肯。”这笔信贷是二百万镑，而以法兰西银行为这批银行家的后盾。另一笔九十万镑的贷款是在汉堡商定的。8月1日，英格兰银行的贴现率提高到百分之六。经过了这种屠克所谓的“几乎是国耻的事态”之后，大局方始挽回。英格兰银行的金属储备在9月初已降至二百四十万镑的最低点。粮食的情况使它在整个秋季无法上升；直到1840年1月还不超过三百万镑；在1842年的丰收没有使英国的贸易平衡绝对有利以前它始终没有上升。差不多两年半以来，英格

---

市场利率曾降至百分之三。

屠克，前引书，第3卷，第83页。本节系以屠克，前引书，第3卷，第73—83页为依据。

本书第623页。

关于1839年少量棉花的取得，参阅波特尔，前引书，第178页中的一览表。

朱格拉尔：《论商业危机》（1889年版），第347页。

屠克，前引书，第3卷，第76页——作为一个俄国商人的屠克是深知其详的。

同上书，第87页。

兰银行很少有五分之一以上的资产是大条，而且往往不到六分之一。但是在这饥馑、宪章运动和失业的黑暗年代里，冒风险的商业试验是不大可能了，因而没有严重的黄金外流。

在这整个期间，银行改革问题一直在讨论中。在 1840 和 1841 年都有一个强有力的委员会。其中包括有皮尔、约瑟夫、休姆、格罗特、埃伯耳·斯密、玛提亚·阿特伍德——托焉斯·阿特伍德的弟兄——和铁路评论家摩里逊。凡应该听取意见的人，它都一一听取了意见。塞缪尔·琼斯·洛埃德指出，英格兰银行在资产中保持一定份额的大条的政策，纵令贯彻，在大条和纸币之间也建立不起任何联系：“由于存户的需求，”大条“可能全部被提光而流通额并无任何紧缩。”（事实上，在 1838 年 3 月，流通额为一千八百六十万，而以一千万镑的大条为后盾；在 1839 年 10 月则有一千七百六十万镑的流通额和二百五十万镑的大条。）洛埃德主张把纸币和大条紧密地联系起来，并且把这种计划在各式各样的小册子里加以说明。英格兰银行董事诺曼主张单独一个发行银行和“一个……取代地方银行家的纸币流通机构。”皮尔对于这两位证人一定是洗耳恭听的：他向来相信黄金而不欢喜无限制的纸币。巴思的霍布豪斯为遭到了威胁的合伙地方银行家所受纸币管理不善的指控进行辩护，据辩称，这类纸币如果取消，通货的这个空隙“一定是由汇票、支票之类的东西来弥补的。”文森特·斯塔基则为股份银行进行辩护，并且说明它们目前如何非但没有大量发行，而且还鼓励甚至农场主也使用支票以“节省流通额”：“这是最近大力采行的一种方式。伊普斯威奇市的柯波德的威廉·罗德韦耳说，地方银行家甚至在困难时期，也还是平安无事的。“在地方上我们总是有很多黄金；特别是在 1839 年”——话诚然不错，但藏诸地方上的黄金并无补于大局。果不出所料，詹姆斯·吉尔巴特并不以仅仅为自己的那一类银行作一番辩护为满足，因为这个委员会已经被纸币发行问题弄得焦头烂额，而伦敦—威斯特敏斯特银行又不发行纸

---

同上书，第 88—89 页。

麦克劳德，前引书，第 2 卷，第 145 页。

屠克，前引书，第 3 卷，第 90 页。[在现代人看来，在这种巧妙而成功的国际活动上，并无屈辱可言。]

见屠克，前引书，第 4 卷（1848 年版），第 436—439 页。

《纸币发行银行审查委员会》，1840 年（第 4 卷）；1841 年（第 5 卷）。在 1836 年也有一个股份银行审查委员会；1837 年（第 14 卷）。

1840 年询问案第 2907 号。

计有《读霍斯利·帕麦尔先生论金融市场所受压力的原因和结果一书有感》（“Reflections suggested by a perusal of Mr. J. Horsley Palmer's pamphlet on the causes and consequences of the pressure on the Money Market”）（1837 年版），《论纸币流通的管理等》（“Remarks on the Management of the Circulation, etc.”）（1840 年版）。

在 1841 年，询问案第 783 号中曾加以描述。他的作证见 1840 年，询问案第 2002 号及以下。

币，所以这一类银行的确没有受到多少攻击。他更凭借他的最广博的银行经验那个居高临下的地位 对他的敌人英格兰银行大肆轰击。他以统计数字证明如何地方纸币自有其规律性的起伏，以 8 月为最低潮而以 4 月为最高潮，以及如何难以强使其流通额作不正常的上涨 —— 因为，正如霍布豪斯所阐明，凡是拿汇票或支票往地方银行兑现，银行总是问明“究竟要铸币，英格兰银行纸币，还是地方纸币？”：“这就是我们的纸币进入流通的方法。”

但是英格兰银行，据吉尔巴特辩称，却可以轻而易举地用它自己的纸币购买黄金或各种证券以增加它的流通额，但这是任何地方银行家所办不到的。而且它的纸币也不像其它一切银行纸币那样快地回笼；因为它既不付“存款利息，”也没人想去存款。吉尔巴特既不赞成洛埃德的意见，也就是务使纸币的流通完全随英格兰银行存金量的波动而波动的这项开始被称作“货币原理”的东西 —— 在这个委员会开会期间，他曾在 1841 年 1 月号的《威斯特敏斯特评论》（“Westminster Review”）上加以批评——也不赞成诺曼的集中发行计划，但他的作证却指出有对英格兰银行的发行政策严加控制的必要。如果英格兰银行受到了严格的控制，地方发行银行又怎能逃避呢？

这种意见，可以设想，正是皮尔一面倾听一面得出的结论。以他为首的那个委员会却没有得出任何真正的结论。它“不能提出一个最后报告书，”而它的唯一建议就是主张发行这样“一种会计报告，俾将英格兰和威尔士流通的纸币……平均额，连同英格兰银行所存大条的平均额，”以及苏格兰和爱尔兰的流通额“更加准确地、并按更短的周期予以发表。”这项建议对于地方发行一旦减少或取消，所缺通货如何可以弥补的问题并未唤起注意；并且，尽管有霍布豪斯和斯塔基的作证，“支票”一词却未见诸同作证纪录和这项缺乏内容的报告书一起发表的附录中。

既然在第二项报告书发表以后的三年内没有再对银行问题作过公共调查，皮尔——在这期间已经平衡了预算，并且目睹全国已走上贸易繁荣之路——遂决定利用一下 1833 年条例授权政府在 1845 年修改英格兰银行特许状的那一款，以便一劳永逸地将有关货币方面的银行业务整顿就绪。在 1844 年 5 月，他说明了他对货币的意见，国会轻而易举地予以采纳，下院以一

---

1841 年，询问案第 173 号。

1841 年，询问案第 456—457 号。

1841 年，询问案第 781 号。

代理十二个地方银行的一家伦敦企业的事务员：爱尔兰的一家股份发行银行的经理：伦敦—威斯特敏斯特银行总经理。

《纸币发行银行审查委员会》，1841 年，询问案第 912 号。

1841 年，询问案第 31 号。但是，正如斯塔基所承认的（询问案第 465 号），地方银行的贷款自然有助于地方银行流通额的增加：只是并没有多少证据证明它们近年来已作到这种危险地步。本书第 631 页。

1841 年，询问案第 1361 号。

百八十五票对三十票通过，上院无异议通过。这一条例（维多利亚，第7和第8年，第22章），正如一位银行家过去所说的那样，与其说是一项银行条例，毋宁说是一项银行纸币条例。皮尔是有意这样制定的。他所考虑的是银行纸币的兑换问题，而且止于这一个问题而已。他究竟是否面面俱到地、透彻地加以考虑，却不无疑问。除涉及“货币发行……那项主权者特权”的业务外，他无意于限制银行业务，正如他无意于限制酿酒业务一样。他曾对他的内阁说，如果他要“在一种新的社会情况中建立一种新货币制度，”他会认为发行和发行的利润应该像鼓铸一样地由国家垄断这个李嘉图的结论是难以拒绝的一个结论：“会成立一个不隶属于政府但对国会负责的委员会，来主管可兑换黄金和作为法币的纸币发行事宜。”既然似乎主要因为“把任何一成不变的划一原则立即适用于币制各有不同的这个大帝国的三个地区都不免过于冒险，”所以为实际上的方便起见，拒绝了这项行动方针——他还没有忘记苏格兰人的一镑纸币和马拉基·马拉格罗特——他决定先从英格兰着手；凡已发行纸币的银行得继续发行；此后在联合王国的任何地区不得再行设立新的发行银行；凡英格兰旧银行的纸币发行一律不得超过现有数额；为纸币发行的逐渐转移于英格兰银行提供便利，并将英格兰银行的纸币同黄金联系在一起。这是既得利益和主权权利的一种独具一格的平衡。

因而有了银行特许证条例中习见的各款。无论合伙或股份地方银行的纸币流通额一律不得超过截至1844年4月24日为止的一年平均额。它们的纸币将不是法币。一家银行一旦破产，即丧失了它的发行权。如果两家或两家以上的银行合并，它们可以合并发行，但合并的银行如有六名以上的合伙人，则不得从事发行——这一条是意在乘合并，特别是同股份银行的合并为数频繁的时候，加速减少地方发行。任何银行不论因何种理由而一旦停止发行，嗣后即不能再将它的纸币付诸流通。

这些条款的显而易见和公认不讳的目的就是要把发行逐渐集中于线针街。这个过程比皮尔所预料的或许慢一些：在四十年代初期起伏于大约八百万和一千一百万镑之间并于1844年固定于八百六十一万一千六百四十七镑的最高限额以内的英格兰和威尔士的地方发行额，五十年后仍变动于一、二百万之间，而七十年后也还没有完全消灭。

---

屠克（第4卷，第166页）认为这个名词是最初用于1840年询问案第2018号诺曼的证词中的。参阅1841年询问案第932—933号中吉尔巴特对“货币原理”和“银行原理”的讨论。

《威斯特敏斯特评论》，1841年，1月号，第3页。

5月6日和5月20日。《韩氏国会实录》，第74卷，第720页及以下、第1330页及以下。从经济学家的观点来看，这些演讲并不很高明（参阅屠克，前引书，第4卷，第143页，麦克劳德，前引书，第2卷，第151页），但皮尔是对下院演讲而不是对经济学家演讲。皮尔的政治小传作者[帕克：《皮尔传》，第3卷，第139页]对这些演讲的大捧特捧却很不是地方。

英格兰银行依法分成为发行和营业两部。发行部得凭证券（包括政府所欠该行约一千一百万英镑的到期债务在内）发行一千四百万英镑的纸币，并得凭金币和金银大条随意增发，但银条不得超过金条和铸币的四分之一。依据枢密院令，凭证券的发行得增加到其它银行随时放弃的发行额三分之二以内的任何数量。任何人均得按三镑十七先令九便士一盎司的价格以纸币兑换金条。责成该行按规定的格式每星期公布会计帐目；准免纸币印花税；并将为换取特权而对国库进行的定额缴纳予以提高；此外，凡超过第一笔一千四百万英镑之数的凭证券发行所得的利润，应一律归公。

当这项议案提出国会讨论时，伦敦银行家以集体的名义，并且至少还有一个人——博赞克特先生——以个人的名义请求把这项条例制订得比较有伸缩性一些，以便应付缓急。博赞克特指出如何在危急之际，汇票和支票——也就是“信用通货”（credit—currency）——全部地或局部地停止发生作用，以及如何“黄金外流一旦造成流通额的减少而需要比平时更大的发行时，”致英格兰银行在其它任何银行都没有增加发行的权力的同时，也没有这种权利。无疑，长此以往，据他这样说，银行家会保持更大的现金储备来应付这类的缓急，但是他担心“在从目前宽弛货币制度走上将来严谨货币制度的这个过渡时期会发生重大的困难……。”他建议给英格兰银行一项许可，准以财政部证券为担保，按不少于百分之八的利率进行非常垫款，为期不过五年。高利率可以保证这项许可只有在最危急的时刻才会加以利用。博赞克特的信被婉词谢绝。对于银行家内容大致相同的备忘录，皮尔则坚定的答称，“女王陛下的臣仆认为除依据议案所规定的条件外，申请国会赋予任何公共机关以核准增加凭证券发行的便宜行事权，概与其职责不相调协。”

6月4日他致函英格兰银行总裁说，“今后如果仍遵照[英格兰银行和地方银行]这两种发行实际不受管制时所遵行的同样论断行事，那么整个措施都将付诸东流。”他认为在“见票即付期的本票[也就是银行纸币]和其它形式的信用票据之间以及在它们分别对物价和汇兑所产生的影响之间”存

---

埃夫伯里勋爵，引自巴克斯顿：《财政和政治》，第2卷，第15页。

录自皮尔内阁的备忘录，见帕克，前引书，第3卷，第134页及以下。

1914年6月20日，八万四千八百三十一镑。最后一家有发行权的银行——福克斯·福勒公司——在1921年被劳埃德银行合并。

正如琼斯·洛埃德自1837年以来所主张的那样。因而有狄斯累利对皮尔的这样一番议论。“总有代表某种理论的人……影响他的意见……霍尔纳先生或塞缪尔·罗米利……惠灵顿公爵、法国国王、琼斯·洛埃德先生——其它一些人以及最后科布登先生。”《本廷克勋爵传》，第199—200页。

白银是因为它在复本位制或银本位制国家外流的情况下有用的。皮尔，5月20日，《韩氏国会实录》，第74卷，第1335页。

博赞克特致皮尔函，帕克：《皮尔传》，第3卷，第140—142页。

在着本质上的不同。在他为内阁所写的备忘录和自己的演讲中，他都夸大了英格兰地方发行的重要性和危险性；他似乎深信如果按照他的建议加英格兰银行以限制，并把它从公认重要的促使物价上涨的地方纸币的洪流中拯救出来，它就能以并且渴望按照汇兑情况限制货币 [ 根据他所下的定义，即纸币和铸币 ] 的总供应量了。琼斯·洛埃德曾经把旧制度攻击得体无完肤，因为在旧制度之下，“英格兰银行尽管抛出大条而流通额 [ 可能 ] 并不减少”；皮尔却认为对于防范这种情况的重新发生，新条例已经没有规定——尽管这种规定并不是万无一失的。他认为把大条存留在英格兰银行，流通中的货币就会减少，就会压低物价和遏制黄金外流：如果他不是这样想，他所提到的货币一节也就毫无意义了。但是，正如此后三年所证明的那样，只要能保持像地下财富一样的不会影响物价的本行纸币的大量储备，就可以抛出大条而同时维持有效的流通。弗朗西斯·巴林在 1847 年声称，在 1844 年讨论时，“凡谈论这个问题的人都万没有想到……抛出了七百万镑的黄金，公众手中的纸币不但没有减少，反而会有所增加，”一如 1846 年 9 月和 1847 年 4 月之间所发生的情形那样。“无论是赞成或反对这项法案的人对于储备问题都未加以充分考虑，”据巴林这样说。皮尔后来进行辩论时发表了一次演讲，但是对于储备问题和巴林的说法都未置一词。

在 1844 年他曾经认为他“对于货币危机的重新出现正采取立法上所能审慎采取的一切预防措施。”但是他却面临到了重新出现的可能。

“尽管有种种预防措施，危机也未始不会发生，果真一旦发生，果真为应付危机而必须承担重大责任，我敢说我们是在所不辞的。我宁愿，”他补充说，“抱此信心，而不愿损及那些措施的效率和可能的成就，因为凭借这些措施，我们可以希望一上来就控制住有害的倾向，并缩小非采取非常措施不可的那种危险性。”

这就是他所以说他宁取那种未始不会暂停实施的强有力的法律，而不取因规定有摆脱困难的出路，反而使银行家易于陷入难局的那种法律的道理。

几年之后，在有人问英格兰银行的最高级当局以“关于流通问题，你认

---

“另须授给英格兰银行以权宜处理权，准予这种场合下发行普通纸币，或只可用以纳税但不能兑换现金的纸币”（第 141 页）。

帕克：《皮尔传》，第 3 卷，第 142 页。

同上书，第 139—140 页。

他并没有说本质不同，而只是说“实质的不同”（5 月 6 日的演讲）；他的论证更和下述的看法相背驰：“它 [ 立法机关 ] 果真认清为了普通商业用途的支票通货……会把银行纸币逐出流通范围……那么以同样的激烈态度来对付支票通货的创造是不难设想的。”威瑟斯：《英国银行制度，美国国币调查委员会》（Withers, H., “The English Banking System, U. S. National Monetary Commission”）（1910 年版），第 70 页。

为这项条例……可以使你们完全免于责任吗？”时·答称“完全可以。”他们认为责任应由法律来负，鉴于向所谈及的法律的一切，他们是无可指责的。而且，他们认为既是银行家，他们就应该在业务方面作公开的竞争，这也是皮尔明白表示同意的。自 1825 年以来不愿太积极从事于贴现业务已成为他们政策的特点，而现在他们却不再抱这种态度了。他们开始“兜揽贴现，并鼓励业务部按照合伙银行家所遵行的同样原则行事的这个新方针进行业务了，”据塞缪尔·葛尼这样说。作为一个票据经纪人，他难免是一位抱有成见的见证人，但也决非一无可取。

在 1845 年，皮尔进一步为苏格兰和爱尔兰制定了法律。1844 年条例中禁止设立发行银行的条款，早已冻结了苏格兰银行界——在 1844 年 5 月正从事于发行的那十九家银行在所有第一流银行都从事发行而新的无发行权的竞争银行势难图存的这样一个地区里，已渐渐取得了垄断权。维多利亚第 8 和第 9 年第 38 章的规定已经差不多应有尽有。皮尔不愿触及一镑纸币。他允许发行银行，像英格兰和威尔士一样，保留 1844 年所规定的三百零八万七千二百零九镑的纸币流通额，另外加上以不超过它们总行所存金银数量为限的额外发行；并且允许进行合并的银行保留其十足的发行权，而不问其合伙人的多寡。所以合并还能继续进行，虽则新行已不能，或毋宁说已不再继续设立了。纸币的发行随银行金银储备的逐渐建立而增加；苏格兰对银行纸币的使用依然比英格兰要大得多。

爱尔兰条例（维多利亚，第 8 和第 9 年，第 37 章）取消了爱尔兰银行前此在都柏林所享有的股份银行垄断区，保留了一镑头纸币，并且像在苏格兰一样，规定了一般的纸币流通额。无论在爱尔兰或苏格兰，英格兰银行纸币都不是法币。对于英格兰各郡，该行取得了特权；对于各组成国，该行却一无所获。爱尔兰银行那个比它力量薄弱的对称机构则丧失了特权。在苏格兰，准银行在法律上一律平等的制度得到了加强。银行合并而保留其发行权的原则在英格兰受到了打击，但在苏格兰则不曾。的确，皮尔并不是适用“任何一成不变的划一原则于一个大帝国的三个地区的……。”

7 月 31 日苏格兰法案和爱尔兰法案奉到了英王的敕准。不到两个月的工夫就传来了爱尔兰马铃薯歉收的第一批报告。在不列颠，铁路正加紧赶建。

---

本书第 636 页。

《韩氏国会实录》，第 95 卷，第 615—616 页（1847 年 12 月 3 日）。这项评论实即麦克劳德，前引书，第 2 卷，第 160 页及以下的评论，麦克劳德引证了巴林演讲中的这几段话。巴林所说反对这项议案的人也没有考虑到银行储备问题一节是错误的——屠克就是充分考虑过这个问题的一个。屠克，前引书，第 4 卷，第 309 页。

致英格兰银行总裁函，1844 年 6 月 4 日。帕克：《皮尔传》，第 3 卷，第 140 页。

《商业困难秘密委员会》（“Secret Comm. On Commercial Distress”），1847—1848 年（第 8 卷），询问案第 2652 号。英格兰银行总裁和副总裁的作证。

建筑材料和其它很多东西的价格都一齐飞涨。但是在信用和货币方面还没有出现棘手的紧张局面。在 1834—1844 年久已异常之低的市场贴现率，在 1845 年刚刚超过百分之三。铁路正使资本固定化，浪费着资本，并且使所有主暂时不作非生产开支的许多款项变成为资本，这一切都是非常显见的；但是一旦完工，它们由于加速了业务的周转，从而无形之中就节省了固定在材料、燃料和成品等存货方面的流动资金。约瑟夫·皮斯后来说，在 1845—1846 年“没有出现任何缺乏流动资金的情况。”小麦价格相当低廉，虽然没有 1843 和 1844 年两次收成之间的那样低，英格兰的生活费指数也比 1800 和 1843 年两次收成之间的任何一个时期都更加低些。无论如何直到 1845 年 9 月为止，没有任何理由要担心为购买粮食而造成黄金外流，像 1838—1839 年的情形那样。在 1846 年 6 月底，英格兰银行发行部有将近一千四百万镑的黄金和二百多万镑的白银，并且在营业部还有将近六十万镑的铸币。十二个月之后，爱尔兰粮荒第一年所造成的骚扰是如此之轻微，大条和铸币共总也没有减少一百万镑。

但是在 1845—1846 年冬季金融方面却一度有过不安的情形。国会曾经决定每一铁路计划须以纸币预缴百分之五的保证金，存入财政部会计长账户。英格兰银行本身储备以外的纸币库存约为两千万镑。11 月下旬，《泰晤士报》载有一项计算数字，意在证明在 2 月初就应缴存五千九百万镑的纸币，而这却是办不到的。1845 年的铁路计划在名义上所需资金之巨，从这一数字中可以概见。这项数字的公布显然有助于打消其中的一些薄弱计划。结果如期缴存的款项只不过一千一、二百万镑。在安排纸币付进付出的时间方面虽乏技巧，英格兰银行或许还能掌握更大的数额而不致把全国的通货抽光，无论如何英格兰银行纸币的充分供应，对于业务并不像公众——头脑里充满了通货问题辩论的公众——通常所设想的那样重要；但是把这样多的资金封锁在财政部却造成了剧烈的、纵然是暂时的银根吃紧，市场贴现率自 1845 年以来第一次上升到了百分之五。当 4 月间皮尔和达尔浩希极力促使国会通过一项法案，以便了结从未获得国会核准的那些被放弃了铁路计划——即俗称的达尔浩希勋爵解散条例（维多利亚，第 9 和第 10 年，第 28 章）

---

《上院商业困难调查委员会》（“Lords' Comm. on Commercial Distress”）询问案第 1098 号。关于早期的政策，参阅本书第 352 页。

克尔，前引书，第 237—242 页。

但是在 1848 年以后增加起来了：以前苏格兰的最高发行额是 1846 年 12 月的三百九十万镑。1841 年 3 月全英格兰的发行额是二千六百三十万镑，苏格兰是二百九十万镑；在 1901 年 3 月，英格兰的发行额是二千九百六十万镑，苏格兰是七百四十万镑。

例如条铁、铅、锡、铜、木材等等。屠克，前引书，第 4 卷，第 427 页及以下。

《1847—1848 年审查委员会》，询问案第 4583 号。

本书第 170 页。

——时，贴现率已经回跌。这项夹杂在谷物法辩论中的法案给了狄斯累利一个机会，以他后来所说的“因乏想像力，故乏先见之明”那句话的同样格调，对皮尔大肆讥评。为什么让这些垃圾堆积起来，然后再要求特殊权力去加以清除呢？

虽然爱尔兰的情势在 1846 年 4 月比皮尔在决定触犯谷物时所预料的要缓和得多，虽然在英格兰直到收成的前夕小麦价值还继续下降，但是，显而易见，从初春起贸易就走上了下坡路。企业界负责人士的意见——在不能不缺乏统计证明的情况下，自然不是太有决定性的——认为铁路建造已经进行到了严重破坏固定资本和流动资本之间适当平衡的程度。“新计划所需要的每年约四千万英镑的额外需求，”一件贸易传单上这样写道，“一定会带来最具有破坏性的后果，因为……从全国工业中抽调出这样大的一笔款项，事实上是办不到的。”2 月间的银根吃紧曾给这项论证以支持。物价诚然是在下跌，而存货则越积越多。这种 忧，完全合理也罢，有一部分不合理也罢，却妨害了企业。东方产品一致下跌——茶、蓝靛、丝或棉无一不跌。甚至连铁都下跌了。英国条铁在 1845 年第二季度正处于最高峰。跌落不大——约低于 1846 年第二季度最高价的百分之十——但是供铁路本身用的材料的任何跌价都是值得注意的。

在那一季度之末，皮尔的谷物法在上院获得通过。爱尔兰的马铃薯又逢歉收，年成比 1845 年还坏得多，英格兰亦复如此。很多小麦收成都很好；但是统算起来还是减产，大陆上则减产更多。马铃薯这个漏洞既非弥补不可，后果就变本加厉了。在 6 月，公报上的小麦价格稳定在五十二先令左右。8 月，在新谷物条例已经使保税仓库对国内市场开放之后，它跌落到四十五先令一便士。这一着推迟了价格的上涨，所以在 1846 年始终没有涨过六十先令太多。但是在截至 1847 年 5 月 29 日为止的那三个月中，平均为八十先令六便士。在 5 月 29 日那一天达到了一百零二先令五便士。“在乌克斯布里治的市场上有一笔交易是按一百二十四先令成交的”；并且在截至 6 月 26 日为止的那三个星期中，平均价格是九十四先令十便士。继而一次比较好的收成，比较好的马铃薯前景和大量的谷物进口——为此而搜索了全世界——使价格立即下降了。在 9 月 18 日，小麦是四十九先令六便士。圣诞节前

---

《经济学家周刊》，1845 年 6 月 28 日和 1846 年 6 月 27 日。

本书第 520 页。

关于这段插曲，参阅伊凡斯：《1847—1848 年的商业危机》（1848 年版），第 18—29 页。伊凡斯是《泰晤士报》驻伦敦商业区记者。

伊凡斯，前引书，第 43 页。

《乔治·本廷克勋爵传》，第 198 页。《韩氏国会实录》，第 85 卷，第 951 页。

利物浦的科尔曼—斯托特福特公司，转引自伊凡斯，前引书，第 37 页；但参阅本书第 645 页中约瑟夫·皮斯的意见。

六个星期的平均价格是五十二先令十便士。1848年全年的平均价格是在五十七先令以下的。

这样的暴涨暴跌不能不损害谷物市场。铁路狂的那种赌博精神在全国的一般贸易上处处都留下了弱点；事态发展得如此之危险，以致旧有的和比较隐密的弱点也都一举而暴露出来。1846年秋季惊人的商业崩溃表面上虽和酿成灾难的一般局势不太相干，却先已揭露出这样一个弱点，并且成为1847年的揭幕人。10月，俄国商人兼沙皇代理人的杰雷迈亚·哈尔曼公司以十万英镑的资本亏折了五十多万英镑。这个公司看上去“已经摇摇欲坠近二十五年之久了。”恰恰发生在粮食情况日益恶化，而黄金又从英格兰银行源源外流的一个时刻，这就使得伦敦商业区不能不焦虑了；但是黄金外流在11月停止了；谷物也一时并不太缺乏，正如它的价格所表明的那样，而且当时还有不作高瞻远瞩的那样一种诱惑，即把流通问题委诸法律的英格兰银行显然心甘情愿承受的那种诱惑。

但是到了1847年1月，“棉花的供应肯定不足了。”粮食的情况显需未雨绸缪。铁路的情况亦复如此。铁路的缴股要求渐渐使全国越来越多的资金不能动用；既然其中有很多缴股要求都是来自曾经投放了大量款项的外国铁路方面的，从而使英国暂时变成为债务国，这就很容易引起或加速黄金的外流了。在1847年1月，缴股要求的总额共达六百一十五万英镑，其中有一百六十五万英镑是外国铁路的。（这正是在联合王国每月出口货的价值约为五百万英镑的时候。）英格兰银行的对策只不过是把它贴现率提高到百分之三又二分之一，继而在该月份的下半个月提高到百分之四而已；虽则自圣诞节以来黄金就已经源源外流，而且在1月份的前两个星期贴现率仍然是百分之三的时候，已经外流得很快。直到4月份英格兰银行的金银储备已经从1月16日的一千三百九十万英镑降至4月10日的九百八十万英镑，英格兰银行纸币和地方银行纸币的流通额在3月底已经和1月初差不多相等时，贴现率仍然保持在百分之四的水平未动。

很多黄金都是运往法国的，那里的法兰西银行在1846年年底已陷于困难之中。正如在英格兰一样，原因是铁路财政和歉收。在7月1日和1月1日之间，储备从二亿二千五百万降至八千万法郎。它的自卫措施之一就是二十五年来第一次把它的贴现率提高到百分之五和通过巴林家族取得一笔一百万英镑的信用贷款——实际上是得自英格兰银行的。——

---

屠克（第4卷，第68页）辩称，对谷物价格上涨的担忧“暂时限制了次要必需品的需求。”

其间价格一度更低一些。屠克，前引书，第4卷，第428—429页。

屠克，前引书，第4卷，第32页。

《经济学家周刊》，1847年12月25日。

伊凡斯，前引书，第49页，及其对1825年12月事件所引证的说明。

屠克，前引书，第4卷，第72页。

不顾这个百分之五的危险信号，英格兰银行历经 2 月、3 月直到截至 4 月 3 日为止它的金银储备已经降至一千零二十万镑，它的营业部在 1 月 2 日原有的将近九百万镑的纸币和铸币储备只剩了四百四十万镑的那一个星期，一直还是按百分之四的利率进行贴现。继而在 4 月 8 日它把它的贴现率提高到百分之五，并且，正如后来琼斯·洛埃德所说，经过了一番踌躇之后“声明它不能再照顾公众而非照顾本行不可了，”于是甚至对于按百分之五的利率所通融的款项也加以严格限制。在此后几个星期中，由于两种储备继续下降，营业部的储备和大条储备已分别于 4 月 17 日和 4 月 24 日降到了最低限度，它对本身的照顾就变得更加周密了。“在 4 月份的第三个星期，据了解，只有 5 月和 6 月份到期的第一流票据才能按百分之五又二分之一这样的利率贴现。”在这期间，第一流短期票据的市场贴现率已非常自然地高达百分之七。长期票据，纵令是信用卓著的，也要支付高达百分之十二和百分之十三的利息。

虽然这一次刹车带来了一个不舒服的震荡，但是所期望的效果产生了。指运美国的“和一些实际上已经装船的”黄金都按这种有诱惑力的利率用于英格兰了。外流停止：5 月间英格兰银行已经任意按百分之五的利率进行放款和贴现了：6 月下旬大条储备又复攀登到一千零五十万镑的高峰；没有任何重要的破产危机就过去了。

但是由于 6 月和 7 月贷款利率的下降，大条的流往美国又复开始，因为在 1847 年棉价非常昂贵。英格兰银行不得不再度采取特殊的预防措施。尽管如此，它还是以发行营业两部不到九百万镑的现金银储备和营业部不到四百二十万镑的纸币储备进入了 9 月——当时小麦的价格江河日下，玉米的价格已不可收拾。自从 8 月 6 日以来，就已经有粮行倒闭，粮价暴跌以前所承担的债务从而无法履行，“倒风之烈……为马可巷前所未有。”英格兰银行总裁罗宾逊的行号也在倒闭之列。到 9 月 1 日，倒歇了八家伦敦商行连同一百五十多万镑总负债额，五家地方银行——其中有三家在利物浦——和五家其它重要商行，其中大部是染指粮食的。在 1847 年他们说在世界各地抢购粮食乃是国民的天职，这并不为错。但是未免把世界搜刮得太彻底了。9 月，东、西印度的商行开始倒闭，20 日票据经纪商山德逊公司停止支付。在东印度的行家之中有里德·欧文公司，它的资深的董事在 1839 年多事之

---

这是它对三月期票据最低的贴现率。

英格兰银行总裁后来承认了迟未提高贴现率的错误。《商业困难审查委员会》，询问案第 601、605 号。另参阅屠克，前引书，第 4 卷，第 445 页及以下。

玉格勒，前引书，第 417 页。屠克，前引书，第 4 卷，第 72—73 页。也有取消运美黄金之举。

《商业困难审查委员会》，询问案第 5123 号。

营业部储备，4 月 17 日，三百零八十万镑；大条储备，4 月 24 日，九百二十万镑。

屠克，前引书，第 4 卷，第 73 页。

秋曾任英格兰银行总裁。债权人大会和后来的调查所揭露出的内幕，在很多场合下都足以证明 1847 年风潮和 1844 年条例都是倒风的诱因，而并不是它的根源。“它们倒闭了，”12 月皮尔在下院这样说，“于是这类只有三千镑资产而负债达五万镑之多的大人先生们竟大喊大叫地说，‘我们一切困难的根源就是这个万恶的 1844 年条例，就是这个可恨的皮尔的限制条例。’”

10 月倒风轮到了苏格兰和北部的银行，而同时伦敦商业区的倒风——票据经纪商、证券经纪商和殖民地经纪商都被席卷在内——仍继续不已。地方上的和苏格兰的倒风差不多是以商业方面为限，虽则也波及到利物浦的肥皂制造业者、曼彻斯特的绵纺业者、哈利法克斯的毛丝纺织业者和格拉斯哥的印染业者。自霍尼敦至曼彻斯特有七家合伙银行企业倒闭，另有四家股份银行倒闭。在纽卡斯耳和利物浦，银行的倒闭特别触目，在纽卡斯耳有纽卡斯耳银行的倒闭，在利物浦有“联合王国银行企业中允称为第一流的”皇家银行于 10 月 18 日，星期一的宣布结束，尽管英格兰银行曾以汇票为担保垫付给它三十万镑。它虽有已缴资本八十万镑，但是单单为一家商业企业就垫付了五十万镑之多。

英格兰银行曾经在 10 月 1 日宣布暂停以公共证券为担保的任何垫款，这使商业界大起恐慌；但是，尽管拒绝了很多的要求，却在千钧一发之际竭力予以支持，正如利物浦皇家银行的情形所表明的那样。它甚至一反习惯办法，而凭不动产的担保和认可的私人担保进行大量垫款。但是铁路方面的缴股要求仍继续不已，并且遇有滞纳情形，公司就“几乎不计利率高低，”进行借款，以便继续施工。地方银行已开始挤兑，公众则抓牢纸币和铸币不放。“继而这种莫须有的危险益形加剧了”：一些苏格兰银行，一些拥有相对“大量存款”的健全的模范苏格兰银行请求支援了。挤兑会立刻把储备提空，它们的证券“尽管可靠，却不容易换成现钱。”现钱，在皮尔看来，已经差不多一光二净：可能还有一点积蓄，也可能囊空如洗了。

英格兰银行 10 月 23 日的报告书表明，营业部的储备只剩下了一百五十四万七千镑的纸币和四十四万七千镑的铸币。诚然，股息刚刚发放，一部分

---

同上书，第 74 页。

屠克，前引书，第 4 卷，第 316 页。另参阅伊凡斯，前引书，第 67 页。

但是它后来每镑发还二十先令。伊凡斯，前引书，第 68 页。

伊凡斯，附录第 43 扼述了很多家东印度公司的情况。

1847 年 12 月 3 日。所指的公司是本苏桑公司。

表列于伊凡斯，前引书，第 91—92 页。

屠克，前引书，第 4 卷，第 317 页。

伊凡斯，前引书，第 75—76、79 页。

现金可望在几天之内回笼。但是约翰·鲁塞尔勋爵和查理·伍德爵士被忠告说，“肩负艰巨”的时刻已经到来，那封鼓励英格兰银行只能按百分之八的最低利率“扩大它的贴现和放款额”的经典性函件这样写道。他们答应提出一项免责法案，纵令这项办法“造成任何违反现行法规定的情事，”也就是说，为供营业部使用而进行超过皮尔条例所规定的一千四百万英镑的凭证券的发行，也概不追究。

银行董事接受了这项忠告，但同时通过了一项决议，声明他们相信自己有不触犯法律而调度业务的能力。事实上他们从未触犯法律。《经济学家周刊》的詹姆斯·威尔逊认为这封信是有害而无益的；没有这封信，信心原已渐渐恢复；而事实上它却推迟了信心的重新建立。他也认为惊惶失措是毫无根据的，1844年条例“现在应该视为历史上的陈迹了。”虽然惊惶失措并不因为是事出子虚就危险会少些，威尔逊和董事们也照样可能是对的，至少在认为这封信对于挽救危局并非绝对必要这一点上是对的——至于说在当时公众心理状态之下起了有害的作用，则鉴于各种证词，却很难令人置信。

但是在董事们通过他们大胆的决议时，已经有那封信放在桌上，而大局又不需威尔逊自己去掌握。

卡尔·戈林和塞缪尔·葛尼等都是从内部来看这次危机的。戈林相信这封信“产生了仿佛英格兰银行已经发行了一批纸币的同样效果，因为它使收藏起来的纸币重又出笼并且进入了流通。”葛尼对上院委员会说他的公司如何曾经

需要大约二十万镑，并且按百分之九的利率借到了这笔款项。星期一……我们又需要一笔巨款，于是向总裁提出申请，并且言明为了供应伦巴街所需要的款项，我们还非再有二十万镑不可。在储备已经减少而又处于条例限制的情况下，这的确是英格兰银行的一个难题。总裁把决定推迟……到两点钟。在一点钟时，政府的这封信……公布了。效果是立竿见影的。清早已经送来提款通知的那些人这时通知我们说，他们并不需要现款——只不过是为防万一起见而要求支付罢了。……从那天起市场就比较松动了。

有这封信拿在手里，董事们就能听任营业部的储备再降低下去：10月30日它降到了一百六十万镑。此后它就迅速上升；纸币回笼了，大条储备也上升了，这是因为谷物低廉，没有黄金外流的缘故。到11月底，营业储备已

---

同上书，第76页。

《商业困难审查委员会》，询问案第2675号及以下，英格兰银行总裁和副总裁的作证。

引文录自11月30日查理·伍德爵士的讲演。《韩氏国会实录》，第95卷，第374页及以下。

《经济学家周刊》，1847年11月30日，第1255页。

当时鲁塞尔任首相，伍德任财政大臣。——译者

1847年11月30日的社论。

达六百万镑，发行部储备已达一千万镑。危机之后收拾金融局面费了好多月工夫，1848年的政治风潮也没有能使它省力；但是线针街的纯银行业务和货币的情况历经那番革命的年月一直是完全令人安心的——营业储备很少在八百万镑以下。英格兰银行条例的拥护者力称它是害少而利多，因为可兑换黄金的纸币已经维持住了：琼斯·洛埃德甚至力辩财政大臣的那封信并不背离条例的原则。反对条例的人，尤其是其中最精明强干的托马斯·屠克，却深信这项条例由于把英格兰银行分成为两部以及它的硬性规定而是利少害多的。屠克说，既拥有远比1838—1839年为多的黄金，英格兰银行在旧制度之下原本是可以很容易地掌握大局的；并且他能以证明，单单纸币数量的变动并不具有通货学派和皮尔——连同他们对不兑现纸币所记忆的一切以及他们以纸币为特种意义货币的那种定见——所加给它们的那种重要性。他也能着重指出他自己对于应付黄金外流所选择的那些方法——即英格兰银行对贴现率的运用——的重大效验。但是，尽管有屠克的辩解和作证，尽管有詹姆斯·威尔逊所作的“这项条例现在应该视为历史上的陈迹”的确凿声明，条例既未修改，也未废除。铁路开始赚钱了。面包便宜了。不列颠已经逃过了金融和政治上的革命。它把“不兑现纸币”问题留给对这类问题有兴趣的人和约翰·穆勒去讨论——虽则在1848年伯明翰学派的成员还不断拿这个问题去同国会委员会纠缠——而它却去干自己的正事了。

---

例如伊凡斯，前引书，第86页：它“使整个业务立刻改观。”《上院商业困难审查委员会》，第12页：所有证人一致认为这封信是有好处的。

《上院商业困难审查委员会》，询问案第1736号。

同上书，第1120号。

在上院委员会，询问案第1400号及以下。

## 第十四章 英国工业区的生活和劳工

在早期铁路时代，沿途被装进他们自己的火车里的英国人民，都被“抛回城门口越来越稠密的人群之中。”这个时代，正如1851年的人口调查所表明，是以一半人口为城市人口而告终的——这或许是世界史上任何一个时期在任何一个大国里前所未有的情况。诚然，行将成为英格兰最大城镇的那些地方，连同格拉斯哥，在1821和1831年发展之速，也是空前绝后的。这些地方大抵是纺织中心，其中有一些是从很小很小的一个开端发展起来的；但是设菲尔德和伯明翰也包括在内。（在那十年之中，除乔治四世的布赖顿外，以布莱德福为英国城镇发展百分比最高的一个。）但是自从三十年代后期和四十年代整个人口迅速增加以来，自从铁路除使伦敦有了几乎无限发展的前途外起了强大的影响作用以来，在不列颠拥有居民二万人以上的城镇中人口实际增加数，在1821和1831年之间曾经是一百一十万，1831和1841年之间一百二十七万，1841和1851年之间不下一百八十万。腊斯金的“越来越稠密的人群”一词不意在统计上也是正确的。在很多居民不到二万人的既非城市也非城镇的地方，也是人口越来越稠密，空气越来越浓，溪水越来越浊的。

城镇，总起来说，主要是移民寄居之所，正如伦敦向来的情形那样。1851年，在居住伦敦和其它六十一个英格兰及威尔士城镇的年满二十岁以上的三百三十六万人之中，只有一百三十三万七千人是出生于他们所居住的城镇的。伦敦本身现在居住的本地人比平均城镇还更多一些，工业区所引起的人口移动已有如此之剧烈。1851年，在年满二十岁以上的一百三十九万五千伦敦人之中，不太少于一半的人（六十四万五千人）是伦敦出生的。利兹、璠威治和设菲尔德都是以本地人占最大百分比的重要城镇。在利兹的九万五千名成年人之中有五万五千名是本地人，在璠威治和设菲尔德则差不多整整一半；但是在曼彻斯特、索耳福德、布莱德福和格拉斯哥，本地人所占的比例只不过四分之一有奇，而在利物浦则远不到四分之一。但本地居民占比例最小的大城镇，却是布赖顿，仅仅五分之一略强。

威廉·法尔在把这些事实陈明詹姆斯·格里姆爵士时写道：“迄今为止，人口一直从国内的高地或比较有益健康的地方移往城市和海口城镇，在这些地方里很少人家是居住了两代以上的。但是显而易见，今后大城市将不会再像是野营幕宿之地，或外地人施展精力的所在了，而将成为英吉利族大部分

---

例如他在下院委员会的证词，询问案第5309号，并散见各号。

参阅本书第624页。

下院委员会，伯明翰的索耳特和芒茨的作证，询问案第84号及以下，第99号及以下。1847—1848年下院委员会的一个小组提议废止英格兰银行条例，但被否决。

人的出生地。”结论是彰明昭著的。让城镇这样来安排和管理吧，“让最坏的出生地——拥挤不堪的房间或多少人家同住的房屋——从此不再成为英国大部分人口的出生地吧。”

法尔既是一个卫生改革家又是埃德温·查德韦克的一个亲密助手他把城镇说成是野营幕宿之地时，可能是和 1842 年查德韦克的《劳动人口卫生状况报告书》中下述的一句话相呼应的。“在我国某些城镇里竟如此缺乏市政管理，以致清洁卫生方面之糟，几乎和一个野营的游牧民群或一支无纪律的军队不相上下。”“监狱，”查德韦克在另一个地方说，“过去是以肮脏和空气不流通著名的；但是霍华德对他在英格兰参观的最坏的监狱（他所说的监狱也是他在欧洲所看到的监狱之中最坏的一个）所作的描述，同阿诺德博士和我自己在爱丁堡和格拉斯哥所视察的每一条小巷子的情形相比，还要略好一些。……在利物浦、曼彻斯特或利兹等大多数都市的地下室人口之中，可以看到比霍华德所描述的更肮脏、物质条件更不堪、道德更混乱的情形。”监狱现在比它们周围的情况还略胜一筹：“在爱丁堡，竟有这样的、出于人道的动机而把生病的穷人送到监狱里去，以便可以得到照顾和医疗。”这是控诉，这是真正的诉状。但是全国和它的城镇在卫生方面的改善实有被湮没的危险，这种改善尽管难以置信，然而在十八世纪中叶和 1820—1830 年之间确乎是有过的，所以一个未实行管理或管理不善的城镇会成为有代表性的市民的而不是少数人的安家乐业之所。

铺路、照明、沟渠、警务、市政改良等委员——或者不论他们在当地作何称呼：计有三百人之多——会同未经改革的最好的自治市，在 1835 年以前就已经取得了不可轻视的成绩。单单举查德韦克自己所引证的一个例子来说，由于铺路的关系朴次茅斯城曾经在 1769 年得免于“间歇性热症”，并由于下水道的关系邻近的基耳西教区也曾在 1793 年克服了“疟疾性病症”。或许没有一个地方是直接为了公共卫生而进行铺路的，但是铺路却使城镇比较合乎卫生了；幸而差不多每一位委员和每一个还说得过去的自治市都多少作了一点铺路工作。但纵使总能有这种好意，肯定是不可能的，这项任务对于这样一个机构来说也未免过重，何况在 1842 年查德韦克提出报告

---

腊斯金：《建筑学的七盏明灯》（1847 年），第 359 页。

维贝尔：《十九世纪中城市的发达》，第 40、47—59 页。由于铁路的缘故，伦敦在 1841—1851 年比在 1821—1831 年发展得更快。

《1851 年的人口调查》（1852—1853 年，第 88 页），“人民的年龄、职业……和出生地，”第 1 卷，第 183 页及以下。

同上书，第 1 卷，第 45 页。法尔承担了人口调查的艰巨工作，他的签名在报告书虽列在第二，我们敢说是由他执笔的。

查德韦克：《劳动人口卫生状况报告书》，第 43 页。

同上书，第 212 页。

时或者在两年之后恩格斯写作《英国工人阶级状况》时，既没有得国会任何支援，也没有得到它的任何指导。在 1835 年以后接管这项工作的委员和自治市已经把通街大道和一些支路铺修了；但谁想去一一铺修曼彻斯特老城的那些杂乱无章、弯弯曲曲的小路呢？在这些地方，“只要哪里还空下一个角落，他们就在那里盖起房子；哪里还有一个多余的出口，他们就在那里盖起房子来把它堵住。”在“三排房屋，最下面一排紧靠水边，”最上面一排却在陡峭的艾尔克河河岸上的这样一个地方，又有谁能真正地铺路呢？在天气干燥的时候，从下面污浊的河里，“臭气泡经常不断地……冒上来，散布着臭气，甚至在高出水面四、五十英尺的桥上也使人感到受不了。”“……河本身每隔几步就被高高的堤堰所隔断，堤堰近旁，淤泥和垃圾积成厚厚的一层并且在腐烂着。”

新城——每一个地方都有一两个，不论是不是叫作这个名称——很快就发展起来了。曼彻斯特的新城一直伸展到“粘土小山上。”“……东一排西一排的房屋或一片片迷阵似的街道，像一些小村庄一样，乱七八糟地散布在寸草不生的光秃秃的粘土地上。……街道既没有铺砌，也没有污水沟，可是这里却有无穷的猪群，有的在小院子或猪圈里关着，有的自由自在地在山坡上蹿跬。”这是中古时代的猪猡清道夫。甚至在新城外表还比较漂亮的地区，“许多街道都没有铺砌，也没有排水沟；”——“私”街上的那些一块砖那么厚的房子，都是算好在地基的短期租约届满，一切归还地主以前要倒塌下来的。

曼彻斯特的情形如此，其它每一个新兴的工业城镇和伦敦的所有新边区也都大体如此，只是铺路工作望尘莫及。

街道清洁工作，市政的另一个基本职责，若说有什么不同的话，那就是由于无能、漠不关心和有干碍的产权的缘故而更加被忽视。虽然在 1830 年以前的三、四十年中，大多数城镇在通街大道的清洁工作上，都有了很大的进步，但这只是问题的一部分。“有一些有碍公益事物的存在，”布莱德福公路调查员在 1844 年简单的向大城镇状况调查委员们这样报告说。“有碍公益事物之一就是在城镇的最热闹地区，也正是在商业中心区，堆满了肉庄、厕所、垃圾箱和便池中……倒出来的垃圾和烂肉烂鱼等等。这是私有财

---

同上书，第 214 页。

韦伯夫妇：《英国地方政府》（第 4 卷），“法定机关”，散见各处。

查德韦克，前引书，第 37 页。

恩格斯，前引书（1888 年版），第 37 页。（见《马克思恩格斯全集》第 2 卷，人民出版社 1957 年版，第 335—336 页。——译者）

见同上书，第 330 页。——译者

恩格斯，前引书，第 34 页。（见同上书，第 331 页。——译者）

见同上书，第 336 页。——译者

产，所以调查员自知无法予以消除。”尊称为所谓包芬先生的垃圾堆的事物并不在伦敦“最热闹的地区”。但是一位垃圾承包商在 1842 年解释说，“新伦敦大学的校址就是一个堆满垃圾的地方〔那是在 1827 年以前〕，海德公园中新盖的那一排大房子的座落所在亦复如此。我想贝耳格雷夫广场也是另一个堆垃圾的地方。”在 1840 年从格里诺克传来了这样一个故事：“在这条街的一个支路上，”即市场街，“一条狭窄的后街，”“有一座粪堆——但是称之为粪堆实不足以喻其大。我说它有一百立方码的垃圾，决没有把它估计错……它是一个作大粪生意的人的存货；他是论车出售的。为了投合顾主的所好，他总是保持一个核心。因为粪越陈价钱就越高。”尽管街道清洁工作取得了进步，但是直到 1830 年，甚至通街大道也还是相当糟的……至于小巷、大杂院、小胡同和死胡同就更非言语所能形容了。在 1842 年，曼彻斯特的干路是每星期打扫一次，第三等街道每月打扫一次：“但是大杂院、小胡同和最贫穷阶层居住的地方，正应该每天打扫才是，而规定中却只字未提。”在进步时期中，城镇垃圾是值钱的，人们都欢喜包除“垃圾”；但是到了 1842 年，在伦敦“除开房子内的垃圾、肥皂制造厂的肥皂滓，和〔拥有不多几处供应市场的菜圃的〕东城的粪便外，垃圾现在都不够偿付用大车收进搬出的开支了。”所以三十年代后期和四十年代的年轻市政当局已面临渐渐没有人担任清洁工作的局面，但是既没有卫生标准，对政府又不负任何责任，那纵能对粪商和有碍公益事物的业主使用压力，它也就多一事不如少一事了——尽管有 1831—1832 年的霍乱预兆。

它们在排水沟和沟渠设备方面所以没有作出成绩，还比较情有可原。溪水和河道总是用来供应动力和排出污秽的。在人口稀少的时候，它们能同时完成这两项任务而不致给公众以太大的不便，尤其是在水流湍急和有潮汛的地方。新工业带来了新的污水，并且需要越来越多的堤堰和水闸，正如曼彻斯特的艾尔克河的情形那样。艾尔克河起源于这样一个地区，那里没有任何对城镇行使管理权的负责当局，而这个城镇却为工业利益集团所支配，这个集团在任何场合下都既不懂如何处理污水沟，也没有这种合法权利。从海克雷文的石灰石丘陵地带流出的湍急、“清澈而又凉爽”的“埃尔河在自然状态下，本来会有一股湍激而又有规则的水流，但是却为了工厂动力和一条重

---

见恩格斯，前引书，第 339 页。——译者

前引书，第 39 页。（参阅同上书，第 339—340 页。——译者）

韦伯夫妇，前引书，第 316 页及以下。已经有了“显著的进步。”（第 333 页）

《报告书》，第 338 页。

《卫生状况报告书》，第 381 页：也引自韦伯，前引书，第 339 页脚注。

《卫生状况报告书》，第 47 页。韦伯夫妇（前引书，第 339 页脚注）认为这是“最最讨厌的东西。”布莱德福的情形也可等量齐观：自然任何一个中古或近代早期的城镇莫不如此。“卫生”原是新事物，而脏臭却是由来已久的。

要的水路交通〔埃尔—卡尔德航道〕的缘故，而在好几处地方被水闸隔断。这些水闸从而变成了十二万人口的沟渠的承水槽……管理城镇排水设备的负责当局，纵使组织得这样好，具有管理或维持有系统工程的能力，却也不会有管辖或管理自然河口的权力的……。”利兹的负责当局无法限制位于旁边一个溪谷上流的布莱德福当局，不把它们沟渠排泄到“无论这条小溪或者利兹城下的一条运河的尾间或流域中。”设菲尔德和哈利法克斯，姑仅举 1844 年调查委员所参观过的地方为例，也有同样的承水水闸，“而这些死水塘发出来的臭气是最容易酿成瘟疫的。”

至少北部城镇有一个可以振作起来并取得这类权力的管理机关。伦敦有大约三百个管理机关——“倾轧、龃龉、不科学、运转不灵而且所费不赀”——计有教区、铺路管理委员会和各式各样的沟渠委员会，有些是相当古老的，但现在都依照地方上的私法案办事。伦敦城本身的委员——这个自治市的一个真正法定委员会——似乎成绩颇为可观。赫尔波恩区和芬斯伯里区的委员曾经作出了优异的成绩：它们的三十年代的调查员约翰·娄是一位精明强干的卫生工程师。名义上负责西头大部分沟渠的威斯特敏斯特区的委员是由一位强有力的、有切身利害的、腐败的主席和一批有产的“守望政治家”“领导的”。萨里那一边的委员们则债台高筑而且完全无能。在 1832 年，沿着低地一带——兰姆贝斯、窝克斯赫尔和骚斯瓦克——“排水的河道和沟渠依然处于自然状态，水面上充满着污秽的东西。”在霍乱发生之后也没有任何改进。

这些团体的权力所自出的国会条例，正如查德韦克所说，一般“既不认为科学和技术是达成目的的必要条件，也不认为这两者是普遍适用的。”这些条例以及在这些条例背后可称之为阴沟普通法的事物，可以追溯到沟渠只能排除地面上的污水而不能排除固体垃圾的那个时代。在伦敦，把“住房”和阴沟连接起来，名义上是非法的，虽则污水池的液体物质可以流入阴沟；但是在 1810 和 1840 年之间，随着伦敦最好的和比较好的房屋都先后安装了厕所，这项禁令也就打破了。但是阴沟可能比承受排水的污水池地势还高，也可能要越过小山。全城从东到西，污水池星罗棋布。其中，在贫民区，因

---

同上书，第 53 页：也部分地引证于韦伯，前引书，第 344 页。

约翰·达克，清洁承包商。《卫生状况报告书》，附录二，第 379 页。

一个有碍公益的东西去掉了，可能又来一个。任何人可以在任何地方开设屠宰场。参阅杰夫森：《伦敦卫生方面的改进》，第 38 页。

《大城镇状况报告书》（“Report on the State of Large Towns”），第 19 页。

同上书，第 315、319 页。

杰夫森，前引书，第 13 页；另参阅韦伯夫妇，前引书，特别是第 80—100 页。

关于这一节，参阅韦伯夫妇：《庄园和都市》（Webb, S. and B., “The Manor and the Borough”），第 640—641 页。

为“自来水”还没有普遍安装，所以仍多用抽水机，“如果雨水流过的土壤是几百年的垃圾构成的，”据圣吉尔斯区一位医官在五十年代这样写道，“如果它东有一些污水池而西又有一些污水池的残遗，东有一些漏气的煤气管而西又有一些漏水的阴沟，如果它曾经是埋尸所而有几世纪之久……它就决不能产生一点净水”：这种说法我们完全同意。

在评断当时卫生方面的失败时，应常常记牢伦敦卫生问题，尤其是排水问题所呈现的技术上的困难。直到三十年代后期，对首都阴沟委员的制度并没有任何明白表示的不满。在四十年代，国会议员和自命的改革家“被技术问题和早期专家们在排水沟的大小形状、阴沟洞、铁篦和配件等各自的价值以及实用流体动力学的奥义等方面彼此矛盾的意见，弄得如入五里雾中。”卫生科学正如它的名称一样的新颖。在1842年，查德韦克说明如何“可以靠了适当的水力装置，把沉重的固体物质从水管中冲泄出去”时，并不是作为不为人所注意的一种老生常谈，而是作为一种新发明来谈的。比较低廉的铁管本身就发明不久；而甚至砌得很严密的砖砌阴沟也会很容易漏水，这原是谁也不能怪的。

三十年代，一位法国游历家在白教堂区注意到：“Partout des mares fétides qui attestent l'absence de toute règle pour l'écoulement des eaux”〔臭水塘比比皆是，这足以证明全然没有排水的规划〕。他们把其中的一个臭水塘叫作惠灵顿沼泽。1838年，在这样一个臭水塘的附近，瘟疫大肆猖獗。地方济贫法当局向新成立的济贫法监理委员会的秘书发出呼吁，查德韦克建议由委员会派出一个阵容坚强的医务委员会——内中包括阿诺特、凯伊和骚斯伍德·斯密。他们的报告书，特别是骚斯伍德·斯密关于疾病和水源的报告书，并没辜负查德韦克的期望——吸引了成千上万的读者，惊醒了有头脑的人们，并且引起了对卫生问题作有系统的研究。在那一年，关于出生、死亡及其原因以及婚姻登记的1837年条例也开始生效（威廉四世，第6和第7年，第86章和威廉四世，第7年，第22章），威廉·法尔博士则开始了他在总登记处长达二十五年的服务。翌年，把伦敦调查推行于全国的那项建议经伦敦教督查理·布洛姆菲耳德不屈

---

参阅他在《卫生状况报告书》中的证词，附录一。

《特别黑名册》（“The Extraordinary Black Book”），引自韦伯：《法定机关》（“Statutory Authorities”），第101页。

《卫生状况报告书》，第37页。

引自杰夫森，前引书，第22页。

韦伯，前引书，第103页。杰夫森，前引书，第4页。

韦伯，前引书，第104页。

查德韦克，前引书，第52页。

弗谢尔：《英国的研究》，第22页。

不挠地予以推动。已届耄耋之年的查德韦克经常对他自己和国人所叨惠于布洛姆菲耳德的，感激不尽；查德韦克自己是无计使那些高高在上、既忙而又不太热心的人们做出他所期望的一切的。其实在 1839 年 8 月，济贫法委员就已经奉到了约翰·鲁塞尔勋爵给他们的命令，到了那一年年底，终于产生出 1842 年报告的那项调查已经着手进行。

当这项调查尚在进行时，下院的一个卫生委员会就唤起人们对建筑排水设备或厉行“清洁和安乐的最普通规定，”尚缺乏任何普通法依据一事加以注意了。报告书已预料到，同时也证实了查德韦克的成绩。在这些成绩尚未取得之前，皮尔在艾希利勋爵和女王的配偶私人敦促之下，已经指派了一个大城镇和人口稠密地区卫生状况皇家调查委员会，委员会的报告书——也以查德韦克为幕后人——在 1844 和 1845 年公布。那一年当中有查德韦克本人的《城镇埋葬办法报告书》问世，它对于拥挤在一间大杂院房间里的活人当中的长期停尸、爱尔兰的陪尸、以及教堂和城市墓地的日积月累的腐朽物等等作了骇人听闻的叙述；并且直接了当地建议禁止在城内埋葬。埋葬是一桩国家的事务，应受官员的适当监督。关于丧礼节约问题，应“依照海外成功事例”作公共安排。必须设置卫生医官：不许私人开业，非有医官的许可证不得下葬。

皮尔委员会的建议也是同样直接了当，同样可以说明他们所要处理的情况的——卫生管理应交由直接隶属于英王的地方当局单独负责：在任何排水方案付诸实施以前应先有“适当规模的计划和测量”：地方排水区域的大小应随时由英王加以规定：一切下水道应由这个地方当局统筹建造：大杂院房屋和庐舍产业的费用概由地主负责：主管排水的当局也负责铺路：一切尘埃、灰烬、街道垃圾均归该当局所有，并须负责清除污水池和厕所：登记有碍公益事物和迅予清除的权力应予扩大：早已见诸某些地方条例中的清除煤烟规定应予普及：保证有足敷这一切目的之用的水源是地方当局的当务之急：该负责当局应赋有为加宽和改良道路而筹募款项的权力：凡住人的大院，宽不得少于二十英尺，进出口不得少于十英尺：地窖和地下室除非有壁炉、合适的窗户和适当的排水设备，不得出租供人居住：凡新建的房屋，

---

根据 1834 年济贫法条例，成立了六百一十个监理委员会，监理委员由纳税人推选，负责若干教区或联合教区的济贫工作。——译者

理查逊：《各国卫生状况，埃德温·查德韦克书评论》（Richardson, B.W., “The health of nations, a review of the Work of Edwin Chadwick”）（1887 年版），第 1 卷，第 43 页。

充任副主任。查德韦克想争取以数学家查理·巴贝治为办事处主任，未能如愿以偿。理查逊，前引书，第 2 卷，第 45 页。

他“向我多次”明白表示。理查逊，前引书，第 2 卷，第 54 页。

《大城镇卫生……环境审查委员会》（“S. C. on Circumstances affecting the Health..of Large Towns”），1840 年（第 11 卷），第 13 页。

一律须装有适当的厕所设备：当局有权要求充分的空气流通，和强制污浊房屋的打扫，核发寄宿舍的许可证，指派卫生医官，并筹款设立“公园”——“因为利物浦、曼彻斯特、伯明翰、利兹和其它很多大城镇目前都还没有任何公园。”

在 1846 年像全国卫生改革这样一个艰巨的问题是很难指望由国会予以解决的。但是爱尔兰的种种不幸，霍乱的再度猖獗和先驱者的一步一步的工作——在文化人的帮助下——迫使甚至无动于衷的大众也不能不给疾病、污秽和阴沟以相当注意了。以委员会的建议为基础的一项法案经于 1847 年提出，但又被撤回。翌年，为嗣后一切卫生法之基础的公共卫生条例（维多利亚，第 11 和第 12 年，第 63 章）已著诸法典。当它通过国会时，《经济学家周刊》的编者抱怨说，“它已经进展到了一个委员会没有遭到它所应该遭到的反对的地步。”“疾苦和灾害，”他写道，“乃是自然的诘诫；是无法免除的；在善心人士还没有领悟它们的目的和结局以前，要迫不及待地试图以立法把它逐出世界，其结果往往是利少而害多的。”1847 年的法案曾经把伦敦包括在内：1848 年条例却不幸把伦敦不可忽视的行政问题留待日后处理，虽则另一个首都卫生委员会——除查德韦克和骚斯伍德外，当然还有其它三个人——已经在这期间特别指出了这些问题的迫不容缓。但是在 1848 年伦敦已经有了一些设施——设置了首都下水道委员，他们对于整个区域的排水设备奉到了广泛的权力。在 1848—1849 年期间，新国民卫生法的监督事宜已划归第一个市镇公共卫生委员会——沙甫慈伯里、摩佩思勋爵、查德韦克和骚斯伍德·斯密。城镇的管理虽还不合乎卫生，但是它们已经有了这样的前景。

1841 年的人口调查委员倒认为自 1831 年以来，就整个英格兰和威尔士来说，有别于城镇房屋的一般房屋的拥挤情形已经有所改善，因为房屋数目的增长一直比人口增长更快。这个结论在第一次临时提出来的时候，查德韦克就加以驳斥，他指出 1831 年的人口调查是按单幢房屋计算的，而在 1841 年，据委员们承认，一般来税，“把单层楼、公寓和单户都算作独立的房屋。”他自己得自“许多地区的”住房愈益拥挤的证据，自然是可靠的；但是像他所进行的那种调查似乎是不大会听到什么拥挤情形有所改善的证词，因为

---

这项报告书是卡来尔致查德韦克那封严厉的信的诱因。理查逊，前引书，第 2 卷，第 59 页。

《大城镇和人口稠密地区状况调查委员会报告书》（“Commission on the State of Large Towns and Populous Districts Report”），第 2 卷（1845 年），第 13 页及以下。调查委员计有布克勒治公爵、欧文教授、莱昂·普累费尔、里德博士、丹尼森大佐、罗伯特·斯蒂芬逊、“狄恩斯顿的”斯密、德·拉·白契爵士和丘比特。《报告书》，第 68 页。

《经济学家周刊》，1848 年 5 月 13 日。这项法案提到了“非以不堪入耳之言陈满纸就无法尽述的各式各样的问题。”但是《经济学家周刊》坚认立法所查禁的弊恶是地方性的和局部的而非普遍的一节，却是正确的。如果它们是普遍的，城镇早会照老样子把人口毁光了。参阅本书第 82 页。

从这一类证词之中得不出他的代理人所要找的卫生方面的弊端。人口调查委员显然认为尽管有一些方法上的变动，而他们所提出的同 1831 年进行的比较仍相当有效，因为当报告以最后形式公布时，恰恰由于在苏格兰房屋制度中“很难予房屋和大杂院以适当的区别，”所以他们才拒绝就苏格兰作这样一个比较。

但是，甚至调查委员的主张也只不过就是说，整个英格兰和威尔士每幢房屋居住的人数，在这十年之间从五点六降到了五点四。尽管有分租一层楼和大杂院的住户和寄宿者，而他们所说到处的正常办法都是一幢房屋一户，也还不失为正确的。他们承认每幢房屋居住的人数在一些很重要的地区已有增加——例如在利物浦；他们也说在利兹之类的其它地方毫无改善。就曼彻斯特而论，他们确声称已稍有改善；在恩格斯所说的“粘土小山”上赶造的庐舍似乎使艾尔克河河岸和密尔盖特街一带的拥挤情形已稍有减轻。关于伦敦方面的说法在这一点上是饶有兴趣的——在 1831 年的界址以内，过分拥挤的情况已略甚于前（从七点四增至七点五），但是就 1841 年的界址来说，则呈停滞状态。拥挤得好一点的边区恰好和更加拥挤一点的核心区扯平。

方法上的小小改变，加之享受阶级的房屋肯定的迅速增加，似乎差不多会抵销了所说英格兰和威尔士方面一般的些微改善，而使整个劳动人口的过分拥挤情况无所增减。一般的恶化至少是不显著的；编制得比较谨慎的 1851 年报告书也没有反映出比 1831 年以至 1841 年更加恶化的情况，在 1851 年的报告书中，所谓一幢房屋恰恰是指“单幢住宅或由界墙隔开的住宅”而言的。在整个英格兰和威尔士每幢房屋居住的人数，据报为五点四六，而 1841 年则是五点四零，但 1851 年的定义却是硬性的；并且每幢房屋中的户数据报为一点一三——这是 1841 年所没有计算出的一个数字。自从二十年代以来，一直没有任何重要的变化，事实上在这个世纪中都是如此。在 1851 年，每幢住房中户数最多的城镇是普利茅斯—得文港，计二点二五户。伦敦是一点七四户：在若干区里平均是每幢两、三户，但是其中像七日规和伦敦老城这一些地区的房屋都是相当大的。在整个东南部的城镇中，每幢房屋计有一点二二户；在布里斯托尔这个户数超过房屋数比较大的唯一西米德兰的城镇，是一点六零；在利物浦是一点三四；在曼彻斯特是一点二二。在累斯特郡、腊特兰、林肯、诺丁汉和德尔比，“几乎所有的家庭都是住单幢房屋的，”除约克和赫尔外，“同样的原则”也适用于约克郡。甚至从这个观点而论，在约克郡中最最差的赫尔，数字也只是一点一六；赫尔是拥有一个既老而又

---

关于伦敦，参阅杰夫森，前引书，第 41—44 页。

《1841 年的人口调查》，1843 年（第 22 卷），第 6、7 页。

《卫生状况报告书》，第 120—121 页。

查德韦克的最有效的反证就是苏格兰人的证词，而这项证词未见得是公允的。

大的滨海房屋的稠密中心区的最古老海口，一直还没有很快的发展。大多数新工业区域都没有住大杂院的一般制度，是彰明昭著的。

在既不卫生而又拥挤的城镇中——须不要忘记，它们比其它国家大城镇的拥挤情形还略好一些，并且整个说来也不像那样的不卫生——以及在工业化的农村区域中，工人的货币工资，从广大群众来看，并撇开逐年的起伏不谈，在 1830 和 1846—1850 年之间差不多是停滞不动的。不同的行业和地区分别有下降、改善和停滞不动种种不同的情况：有些行业易于有剧烈的变革，而在另一些行业中，标准工资率却显然是划一的；但是从包括一切在内的一个指数中却可以看出它是非常稳定的。战时的猛升；战后的低于、往往远低于上升率的下降；以及继而又呈现的比较平稳状态，乃是 1790—1850 年之间的一般公式。不妨首先谈一谈工业技术革命尚未触及但并非未予以影响的建筑业。照建筑商工资簿上所开列的情形，伦敦砌砖匠的夏季工资率已经从十八世纪末的三先令九便士上升到了战事最激烈时期的五先令六便士。它从未再降到五先令以下，虽然在 1822—1824 年建筑业兴旺时期上升到五先令以上很多，在 1848 年是五先令三便士。据说在 1786—1806 年挣二先令四又二分之一便士的砌砖工，在 1811 年已挣到四先令，在 1831 年则是三先令六便士。这个工资率直到 1850 年以后依然未动：多半是爱尔兰移民把它压低了。从伦敦其它材料来源所看到的稍稍低一点的数字中也可以得出一般大体相同的结果——在战争后期，建筑业的各种技工都达到了五先令之数；这是 1824 年的一次不正常的上升：在 1829 年降至四先令六便士；继而在 1844 年又上升到五先令。在竞争空气比较浓厚的曼彻斯特砖匠当中，则变化较大，进步也较多。在二十年代时，他（每星期）的工资自二十二先令六便士至二十四先令各不等。在 1832 年降到十八先令六便士，在 1834 年上升到二十三先令，而在 1849 年竟达二十八先令之高。苏格兰建筑业的典型工匠，爱丁堡石匠，在 1830 年的夏季每星期工资是十七先令。在 1840—1844 年工资是二十先令，经过 1845—1847 年铁路繁荣时期上升到二十六先令以后，在 1848 年又回降到二十先令。所有这些人在整个时间都进行同样的操作，并且在夏季每天操作十二小时。

就他自己的本行那个有高度技术的制裤业而论——也没有受到新创造发明的影响——弗朗西斯·普雷斯在 1834 年说，工资已经从 1793 年的二十二先令上升到战争结束时的三十六先令，而且自此没有降低。工资的这种升降过程，虽不必然是这些数字，但是他声称，对于很大一部分首都技术工人

---

本书第 59 页。

利物浦，1831 年，六点四人；1841 年，六点九人。利兹，1831 年，四点八人；1841 年，四点八人。曼彻斯特，1831 年，六点零人；1841 年，五点七人。

《1851 年的人口调查》（1852—1853 年，第 85 卷），第 37 页。

来说却是具有代表性的。建筑业的数字大体上证明了他的说法；虽则战时最高标准并没有能完全保持不动。非常复杂、但记载非常详尽的印刷工人的工资也可以作为证明。伦敦排字工的标准计时工资曾经从 1785 年的二十四先令上升到 1810 年的三十六先令，在战后又慢慢降低到三十三先令，但却没有再行降低。“祈祷文”印工的计件工资完全没降低，晨报和晚报印工的标准伦敦工资（各为四十八先令和四十三先令）也没有降低。在爱丁堡，普通计时工资从战时最高额下降了几个先令，但计件工资却步伦敦的后尘。就整个行业而论，战后的降低“只是局部的，”这样确立的水平一直维持到 1848 年以后都几乎没有变动。应该注意的是，战时的上涨虽没有 1780 和 1810—1815 年之间生活费的上漲那样大；但是这个水平的大体维持使技工在 1832—1836 年、1842—1846 年、尤其 1848—1850 年的食品低廉时期比较富裕一些了。

在 1790 和 1839 年早期铁路的突飞猛进时期，最低生活费——不包括房租在内——已经上涨了大约百分之二十三。在 1835、1843—1846 和 1848 年以后，它真正比 1790 年降低了。在上述有代表性的工匠之中最不幸的一群在这期间也争取到工资百分之三十三的上涨，有一些工资——如上所述——已上涨到百分之五十以上。当 1850 年查理·金斯莱声称凡是没有像“铁路工人或工程师”之类的行业那样见重于世的特殊原因的一切行业，竞争都正在驱使并且肯定还要继续驱使工资下降时，他是没有全面的了解而这样说的。不论建筑、制裤或印刷都不是新的特权行业。

在革命化的或新兴的工业之中，因为纺工、梳毛工、装配工或不论哪一种行业的工作上的经常变革以及纺织工业中又牵连到了女工和童工，工资问

---

《1851 年的人口调查》（1852—1853 年，第 85 卷），第 38 页及以下。在兰开郡和柴郡，在四十七万三千户之中有单幢房屋的占三十多万户。利物浦在三万五千幢房屋中住有四万七千户，曼彻斯特在三万七千幢房屋中住有四万五千户。在提兹以北，“苏格兰”制度在城镇中开始发生作用。纽卡斯耳在一万一千幢房屋之中住有一万九千户。

伍德所编制的指数（见本书第 687 页）以 1840 年为基准年（一百），1831 年为一零三，1845 年为九九，1850 年为一零二。

这些说明数字系取自鲍莱：《联合王国的工资》（1900 年版），第 12 章。另参阅《统计学报》，1900—1901 年，鲍莱的论文。在《建筑师史》（“Builders' History”）（1923 年版）中，波斯特格特没有采用鲍莱教授的著作，而引用了（第 455 页）十小时工作日工资涨落的一个一般化的图解，根据这项图解，木匠、石匠、砌砖匠、铅管匠和泥水匠在 1788—1790 年名义上为每日三先令，1826 至 1847 年为每日五先令。尽管有这项暗示的百分之六十六点六的上升（这是远超过这段期间生活费上升的任何可能的计算的），波斯特格特却说（第 33 页）：“[ 三十年代的 ] 建筑工人已经从受人尊敬的享福的社会成员降到‘衣衫褴褛的博爱主义者’的地位。”衣饰风度的大非昔比是有证词可据的。工资数字载诸附录而未加论列。

普雷斯的手稿，引自鲍莱，前引书，第 60—61 页。

鲍莱，前引书，第 72 页及以下，另鲍莱和伍德的论文，载《统计学报》，1899 年。

题要更加困难得多。例如，伦敦的旧万能车轮匠已经在 1813 年左右渐渐达到了四十二先令的标准计时工资——没有计件工资。在此后十年或十五年间，由于专业化和计件工资这种“工程师经济”的采用，连同个别的讲价办法，这种标准工资被打破了，他们的工资或许比平均数降低的更多，但是降低的情形是不容易探索的。幸而还有关于已成为新工程业之乡的曼彻斯特的一些典型工程工人的数字，可资利用。在这些工人之中，从 1815 到 1848 年工作上的变革最少的是铸铁工。铸铁工在高工资年份有案可查的最高工资是三十四先令八便士（1816 年）。1832 年的最高额是三十先令，1834 年是三十四先令。在 1845—1846 年曾达到三十六先令的最高额，但没有能维持下去。在 1849 年又退回到三十四先令。曼彻斯特车工最高工资的起伏情形大致相同——1813 年三十先令；1820 年二十六先令；1824—1834 年三十先令；1835 年曾高至三十三先令，继而又降到三十先令。曼彻斯特的装配工和车工大同小异。这方面工资起伏的一般经过同建筑业和伦敦手艺行的情况大体相符。

统计上的困难以棉纺织业为最大，因而须详加说明。在这方面总是以机器取代着机器；以女工取代男工，而又以童工取代女工。现在所举的数字只能说明挑选出来的几类重要工人的劳动收入的趋势。除来自曼彻斯特区的手织机工外，全体都是如此的。一个先是用珍妮机后来用精纺机生产粗纱的三等男纺工，在战争结束时约挣二十四先令；在 1833 年二十二先令六便士；1836 年二十一先令，1839 年，就他们这一行来说是很坏的一年，也是物价昂贵一年，十六先令五便士。经过进一步的波动之后，他在 1849 年只挣十八先令。（三十年代走锤精纺机的真正降临似乎已驱使工资下降。）其工作性质在 1815 和 1845 年之间比大多数部门都更少变革的一个很重要的类别就是机纺女纺工。她们的数字如下：1810 年九先令一便士；1815 年八先令九便士；1824 年九先令一便士；在三十年代时最高额是十先令六便士，最低额是七先令；四十年代时最高额是十先令，最低额是七先令六便士。接线工那个男女青工和童工的混合群体，也是做一种性质大体划一的工作。他们的平均劳动收入据说自 1813 到 1833 年上下差不了六个便士，在 1833 年他们是五先令十便士。在 1833 和 1849 年之间有案可查的最低数字是六先令十一便士，最高数字是七先令九便士（1846 年）。接线工肯定还是低工资中的上焉者——不妨说他们所挣的正是某些纺工所丧失的那一部分。

在这个工资表的另一端，头等精纺工据说在 1815 年是四十四先令六便士；1833 年三十五先令九便士；1839 年，即三等纺工收入很少的那一年，

---

关于农业工资的论述，参阅本书第 170、573 页，关于零售价格和“实物工资”，参阅本书第 687 页。

[或者，根据普雷斯和波斯特格特的数字，达百分之六十以上。]

《廉价衣服和骯髒》。

本书第 263—264 页。

四十二先令三便士；在四十年代时的最低额是二十八先令四便士(1848年)，最高额是三十七先令(1849年)。走锤精纺机无疑也影响了这些数字，虽则不能认为一种改良的机器会有长期压低工资的后果。在动力机纺工学会如何操作之后，走锤精纺机的看管人可能照料的机器数加多了。照料两台纺机的一个动力机织工——照例是一个女工——在1824年是从七先令六便士到十先令六便士——平均来说，或许同前一数字相比后一数字更为接近——在1839年是九先令四便士，1846年十先令，1849年十先令二便士。在1824年，这个数字已经可以作为是付给三台织机照管人的工资了，在1839年则是给付四台织机照管人的工资。到1849年，前者可以挣十三先令一星期，后者十六先令。

在这期间，手织机织布工，除有特长者外，都惨遭排挤，正如1834和1838—1841年的调查所证明的那样，如果这样一种彰明昭著的全国悲剧还需要证明的话。当二十年代据说曼彻斯特的织工——如果在业的话——在好年头可挣九先令一星期，坏年头挣六先令六便士的时候，就已经危机四伏。1834年委员会“深以为憾地发现人们对于这一大批可贵的劳动者所受的痛苦，不但未夸张其词，而且那种难以置信或难以想像的痛苦已经持续了若干年，他们却始终以前空的忍耐精神加以承受。”委员们谈到了中央或地方工商管理机关规定工资的那种工人方案的毫无补于实际，但是却说“某种立法”是“迫切需要的”——虽则很难看出除国家给职工以补助金、禁止动力织机或禁止手织机织布的技术训练外，还有什么其它立法能有丝毫裨益。1841年的调查委员会认清了这些事实，并且以政治经济学的立场，以看上去一定像是冷酷无情的那种立场，谈到供求问题——“需求”（他们是就各种手织机织造业来说，而不仅仅指织布业一业）“在很多场合下不足，在某些场合下已日趋减少，在更多场合下是不规则的，但供应则在很多部门原已过多，而在所有各部门却还都有增加的倾向”（这是由于织工对他的织机和他的独立性的恋恋不舍；由于随之而来的织工子女的自发地转变为织工；由于简单织造的特别易学；更由于爱尔兰的移民）“以及在任何一个部门中似乎

---

伍德的指数，载鲍莱，前引书，第122页。

引自鲍莱，前引书，同伍德合写的第15章。关于工资的统计数字，一般参阅1899—1906年《统计学报》所载鲍莱和伍德的一系列论文。

鲍莱所编制的棉纺织业工资的指数（以许多不同工作的工资为依据）以1833—1834年工资为一百。主要的数字是：1815年，一一三；1824年，二零九；1833—1834年，一百；1839年，九一；1841年，九一；1846年，九七；1846—1850年，九六。尽管有它的特殊情况，这项多半很可以作为棉纺织业家庭劳动收入的代表数字的抽象“棉纺业工资”的涨落，和所研究的其它工资曲线颇为近似。以1815年和1833—1834年比较，在结合生活费一并考虑之下，情况是对工人非常有利的；1839—1841年特别暗淡；1846—1850年却是可喜的。

都没有试图适应这种不规则需求的倾向。”这又该怎么办呢？在需求减少时，一个十四小时工作的地下室织工（半神话式的农民织工几乎消灭殆尽了）又该怎样改操他业呢？

调查委员们报告说——举例说明，该就够了——就素条纹布、棋格布和洋纱而论，“一个精织物的成年技工，”在格拉斯哥区可以挣七先令或七先令六便士一星期，“一个技术差一点的粗织物的年轻技工”可以挣四先令六便士。这些数字可适用于二万八千台织机。在布拉克本恩，二十八个全家从事织布的家庭平均每户九先令六又二分之一便士。在赖恩河畔的艾希顿访问过四百八十三户，共计有一千九百五十五人；最近的劳动收入已平均为每户每星期四先令十一又四分之一便士。有二百一十三台织机是闲置的，这表明了调查期间（1838—1839年）行业的情况。在曼彻斯特，四百零二个粗织物织工户，每户平均一又四分之三台织机，一星期可得七先令八又四分之一便士；一百七十四户做高级活的“头等”织户，每户有三台织机，可得十六先令四又四分之三便士。假定一户有一个高度熟练的成员，这大致是符合格拉斯哥数字的，并且可以作为1840年前后真正好的棉织工劳动收入的范例；虽则从事于花洋纱之类少数特制品的一小群织工的收入可以比较多一点。赖恩河畔的艾希顿的平均数是大部分织工之中一个极端困苦的典型事例，虽则还可以看到更惨更可怕的情况。

在棉布业之外，各种“狭幅平面组织物”的手织机织工，也是处境困难的。在米尔菲尔德，四百零二个普通狭幅呢绒织工已平均为“全年每星期”五先令六又二分之一便士。（因为动力织机才刚刚接触到呢绒。）在很少使用动力织机的巴恩斯利，麻布织工在生意好的时候，计每星期劳动收入为七先令八又二分之一便士。在纳尔斯博罗，就“各式各样但大多数是低级品种的麻布来说，”个人劳动收入约为七先令四便士。在作为“苏格兰大宗麻织造”的本色轻织物业中的“好手”，即身体健壮的人，“在环境顺利时”可以净挣七先令六便士。从事于锦缎这类精巧工作或帆布这类重活的工资

---

这种工作是件工；收入差别很大。

鲍莱的数字，引自贝恩斯和尤尔。

《手织机织工请愿书审查委员会》，1834年（第10卷），第3页。

《报告书》，第124页。

《报告书》，第5页。

《报告书》，第4页。

《助理调查委员报告书》（“Assistant Commissioners' Reports”），第5卷，第582—584页。

同上书，第578页。

例如在普雷斯顿，花洋纱每一织工八先令一又二分之一便士。同上书，第588—589页。必须记住，这段典型调查时期，1838—1841年，乃是整个行业特别萧条的一个时期。本书第632页及以下。

《报告书》，第3页。

比较高些。在伦敦有平均净挣十七先令一星期的丝绒织工；但是却有更多收入自七先令六便士至五先令十一便士的素绸素缎织工。在考文垂拥有杰卡德式织机（Jacquard loom）的“上手散匠”，可以挣十五先令六便士；但是丝绸业最低的一级，即“附近村庄上单干的丝带织工”只能挣五先令左右。

在 1838 年，挑选出来的一批在布莱德福附近织呢绒的证人——呢绒是狭幅的，而动力织机在那个区域方开始推行——在做全工的时候，平均为七先令七又二分之一便士。在另一方面，三十个瑙威治的花呢织工——在瑙威治还没有任何动力织机——平均为十四先令五便士，最高的一批为十六先令；二十八个利兹的细大呢织工平均为十二先令九便士，最好的织工可得一镑以上，最坏的七先令六便士；就加拉设尔、霍伊克和杰德伯勒将近一千台的呢绒织机来说，“每星期的纯工资”为十一先令至十六先令六便士；而苏格兰织地毯工作的工资已达十八先令的最高额。

在 1838—1841 年所搜集的数字和所反映出来的情况，似乎很可以作为 1830—1848 年整个时期的范例，虽则在这段时期的中叶数字有所降低。一个织工如果有活可作，他的劳动收入在不同地区和整个行业中都大致相仿。轻便的工作已逐步交由动力织机去作了。1835 年全国已有棉布动力织机十万零八千六百三十二台，毛丝布动力织机三千零八十二台：1850 年的数字是二十四万九千六百二十七台和三万二千六百一十七台。在 1829—1831 年二十二万五千台棉布手织机这个估计数字之中，或许还有四、五万台仍在开工。织工有的死了，有的进了工厂，有的已改织丝绸或工艺品。毛丝工艺品的手工织造仍然可以为生；但是到了 1850 年毛丝布也大部分在工厂里织造了。呢绒的发展却缓慢得多。动力织机已经从 1835 年的二千零四十五台增加到 1850 年的九千四百三十九台——但是在五十年代所有各区之中机械化程度最高的利兹及其附近，很多手织机还依旧开工，手织织工还继续挣他们的十四先令和十五先令。在丝绸方面，1835 年的三百零九台试验性的动力织机，到 1850 年仅仅增加到一千一百四十一台，而那时在曼彻斯特附近以及在麦克耳斯菲尔德、考文垂、斯比脱菲尔兹和东安格利亚仍然有很多手力织绸

---

《助理调查委员报告书》，第 5 卷，第 584 页。

《报告书》，第 8—9 页。

《助理调查委员报告书》，第 1 卷，第 188 页。

同上书，第 2 卷，第 229、232 页。

同上书，第 4 卷，第 289 页。《报告书》，第 7 页。

《助理调查委员报告书》，第 3 卷，第 562 页。

《报告书》，第 12 页。《助理调查委员报告书》，第 3 卷，第 533 页；第 4 卷，第 555 页。《报告书》，第 5 页。

但是在 1838—1841 年却不像以往那样有活可作，在 1842—1846 年或许更非昔比。

《工厂视察员报告书》，1850 年 10 月（1851 年，第 23 卷，第 117 页）。

机。织麻业的情况非常复杂。在十五年之间动力织机只从一千七百一十四台增加到六千零九十二台。因为在苏格兰和英格兰边远地区，本色轻织物的织造工价很低廉，在麻布织造集中的区域爱尔兰工价更加低廉——同时细麻布和重麻布的织造在这些区域以及其余各地仍非手工不可——所以它们没有取得所期望的进步。

由于供求的不平衡，贸易的周期起伏所加给手织机织工的痛苦比其他任何部分的工业人口都大，而不幸的棉布织工更有甚于其他织工。当棉布业务的任何一行都陷于停顿状态时，动力织机但有可能就不停止转动：从事于同样织物的手织机却可以等待。原料的五分之四既来自一个国家，而这个国家和英国的商业关系又是既重要而又不稳定的，其主要市场却在世界的彼端，完全视年成、税则、季候风和鸦片战争而定，所以棉布工业——正如我们了解的自然界的运行那样——是跳跃前进的。它必须承担这种盲目变动的国外需求和特别不稳定的国内需求的日积月累的影响，国内需求之所以特别不稳定是因为 1838—1842 年和 1846—1848 年粮食的特别昂贵立刻反应到了平均收入无多的消费者的棉布购买力上。手织机织造业又是那样供过于求，以致甚至在像 1834 年那样粮食低廉的年头，官方调查人员都能写出“所受痛苦是难以置信或难以想像”的话语。但是雇主不顾跳跃前后的停顿，不顾机械织布的效能，竟对棉布工业的扩张力抱有那样的信心，那样合理的信心，以致动力织机正以一年一万台的速度进行着安装。在 1842 和 1845 年之间，利欧纳德·霍尔纳视察区内的工厂就增加了五百二十四家。所幸织工的妻女在机房里还能挣钱，虽则是伤了织工的自尊心的。

采用动力的速度在毛丝织造业中或许是，而在毛、麻、丝织造业中则肯定是没有迅速到足以使一切脱节的程度。毛丝布的用途日见推广，整个行业蒸蒸日上，大有一日千里之势。手工和动力两者都有发展的余地。五百一年，这个采用织毛机的平均速率，据我们想，会是呢绒织工的一个低死亡率；三百一年会是麻布织工的一个很低的死亡率。这两个行业都不是停滞不动的。每年新增动力织机仅五十五台的丝织业扩张之速，已足能给很多在织布业不能承继旧业的织工以栖身之所——自然是光景很惨的。只要手织机织工的子女还几乎自发地转变成为手织机织工，老一代人的脱离旧业就无裨于年轻的一代；但在早期铁路时代中的某一个时期——这个时期对每一个地区和几乎每一个家庭来说，无疑都各不相同——这种自发的转变停止了。织工的抵抗已经瓦解；他们的子女从拥挤不堪的庐舍和地下室中走进了纺织厂，或其它行业。倒是这样还好些。早在 1842 年查得韦克就能以报告说：“对工厂工人的劳动条件加以注意的效果之一，就是通风设备已广为采用，并且已经对

---

同上。

贝恩斯：《约克郡》，第 2 卷，第 652—653 页。

《工厂视察员报告书》（“Factory Inspectors' Report”），同前。

工人的劳动条件产生了显著的影响。”站在卫生的观点，他已经能够把纺织厂同很多作坊和无数的“家庭”作有利的比较了。

处境在很多方面和手织机织工相似的针织机织工还没有工厂、工厂的通风设备和工厂法的便利。在 1844—1845 年，动力针织业在费拉德尔菲亚已经确立，在曼彻斯特和拉夫伯勒也已经试办；但是这项工业的问题仍然是一个厂外加工行业的那些问题，其所以如此似乎是由于骇人听闻之低的工资的缘故。它是一种比较小而又高度地方化的工业。1812 年号称有三万台、1832 年号称有三万三千台开工的针织机，在 1844 年只增加到四万八千四百八十二台，这是一个审慎肯定下来的数字，并第一次把丝针织机也一并包括在内。在这四万八千四百八十二台之中，累斯特郡有大约二万一千台，诺丁汉郡有一方六千四百台，德尔比郡有大约七千台，苏格兰有二至三千台。在 1844 年调查以前的三十年间，也就是自战时工资最高的年份以来，既没有来自动力方面的任何竞争，在针织机效能方面也没有任何显著改进，而针织工的工资——计件工资——就已经降低了大约百分之三十五。不妨以这一世纪有案可稽的最高工资率的砌砖匠、装配匠、铸铁匠或在任何场合下标准工资都低不多少且有时丝毫不低的女纺工来作一对比。像织工一样，针织工也是死守着他们行业不放的。像织工在动力织机开始发生影响以前的情形一样，他们的贫困迫使他们非训练他们的子女学这一行不可。他们也像最低级织工一样，因工作容易学和半熟练工人的竞争而大受其苦。针织业特有的一个弊端——各式各样的小资本家都像真正针织商一样的出租针织机——更助长了这一切。一个新手，一般是妇女和儿童，情愿出像老手一样高的租价来租用针织机，而且多半是更听话的租户。在这期间，长裤使长袜越来越缩短，因而——除开日益增加的人口所能提供的新需求外——也使针织工劳动的需求越来越减少了。因而整个三十年代和四十年代有了一种根本不健全局面的一切象征——住所每况愈下；很多家具抵押出去了；往往因为缺乏像样的衣服而不去作礼拜；很不适合于革命的一个阶级也如痴如狂地大事阅读粗制滥造的革命文学，这个阶级的体格“甚至还远在北部工业区的平均标准以下。”

所有各行各业都遭到了反复出现的失业和就业不足的情况；虽然在比较大的行业之中只有手织机织造业——也并非这一业的所有各部门——有一支既庞大而又经常存在的供过于求的劳动大军达许多年之久。当《北极星

---

同上。

一个普通人对量子学说的解释。

引自杜良：《宪章主义》（Dolléans, E., “Le Chartisme”）（1913 年版），第 2 卷，第 312 页。

《卫生状况报告书》，第 107 页。

《奉派调查针织机织工状况的调查委员 [马格里季] 报告书》（“Report of the Commissioner [R. M. Muggerridge] appointed to inquire into the Condition of the Framework Knitters”），1845 年，第 6 页。

报》(“The Northern Star”)在1838年第一次以寥寥数语表达出雇主用以压低正规军工资的劳动后备军的“马克思主义的”原理时,它就是以织工为例的。对于几乎所有各行各业来说,在这个比喻之中,都寓有真理的成分;但是尽管有马克思主义的教条,而这支后备军并没有强大到能以产生归咎于它的一切弊恶的程度。威胁着许多低级技艺的手艺行的有那些农村劳动后备军(他们刚刚从尚未改革的济贫法条件下的“供过于求”中涌现出来,而还没有被招募到铁路或其它工程上去),连同饥无以为食的贫苦的爱尔兰人后备军。但是,甚至在织造业,这支后备军——这里不是什么比喻,而是带着坚忍肩章的一大队坚忍的公民——也没有阻止了动力机织工的工资缓缓地上升。

从每星期或其它标准的劳动收入中平均减去多少才能得出每年的收入,任何一行都没有可凭以计算的数字,更不用说所有各行各业的数字了。对于手织机织工的一些特殊集团,诸如上文所引证的赖恩河畔的艾希顿的那些,这类数字虽可算出,但照例也只有1838—1841年的异常详尽的调查所包括的那一段时期。像油漆业那种季节性行业中的“通常”失业人数的一些约略估计是可以找到的。对于其重要性与年俱增的一个行业,即煤矿开采业,由于有一些每日或每星期劳动收入的记载和一些每星期工作日数的计算,因而有接近准确的估计;但是解释矿工收入的困难,纵令有二十世纪的充分统计工具,也使十九世纪初期的历史家不得不慎重从事。然而一则因为矿业在全国工业平衡中现已取得重要的地位,再则因为它们在一个蒸汽统治的世界中对商业波动的敏感,这类劳动收入是值得注意的。

二十年前,就规模来讲,采矿业还不是一个第一流的行业,但是到了1851年,不列颠已经有十五万多成年煤矿工,同他们一起工作的还有六万五千名童工和二十岁以下的青工。妇女和女童是派在坑外的:1851年所报告的年龄在二十岁以下和二十岁以上的二千六百五十名女性“煤矿工”大约都是在兰开郡已成定制的那类“坑边女工”。

在十八世纪九十年代,一个诺森伯兰的矿工(照艾登的说法)每日可挣二先令六便士至三先令,一个苏格兰矿工约得三先令。后者一星期可以得到四、五天的工作。(现代采矿业统计也认为就十八世纪后期和十九世纪初期来说四又二分之一是把计日工资变成为典型星期工资的一个稳当的乘数。

)二十年代的一个苏格兰矿工平均为四先令二便士一天——在1821年只挣三先令三便士,但在1825年为五先令三便士,1826年为五先令,1827—1830

---

《报告书》,第2—3页。本书第234页。

《报告书》,第58页,另本书第234页。

《报告书》,第7—8页。

1838年6月23日。参阅杜良,前引书,第1卷,第190页。

本书第214页。

年为四先令三便士，这是在矿工工资和商业波动之间早已建立了密切联系的一个例证。苏格兰三十年代的平均数约为四先令——1831至1835年仍约为四先令；1837年上升至五先令；1839年降至三先令六便士。在这条曲线上可以把其它各区的数字放进去而没有太大的危险——在1834年，诺森伯兰十五至二十先令一星期（三先令四便士至四先令五便士一天）；斯塔福德郡四先令三便士的十年平均数（无疑在1837年有一次超过五先令的高峰和继而的下跌）；1839年达拉姆的三先令九便士一天。1839年兰开郡的号称二十五先令一星期，听来似乎很高；但来源可靠，不能轻予否认。

四十年代对煤矿工人来说是不好的年头。贸易萧条的早期，工资显然保持在1839年的低水平上。1840—1845年埃尔郡的工资保持在三先令六便士左右。1844年斯塔福德的工资是三先令六便士；1843—1846年诺森伯兰的工资据知为三先令至四先令；1846年达拉姆的工资为三先令九便士。若干年后的一项估计把1844到1853年的约克郡平均数作三先令六便士。斯塔福德郡的数字表现为四十年代最令人满意的一条曲线，正如苏格兰的数字之于三十年代一样——1844年，三先令六便士；1847年，五先令；1848年，四先令；1849年，三先令六便士。其它各区的数字证实了这十年之末的低水平——诺森伯兰1849年三先令六便士；达拉姆1846年三先令九便士；南威尔士1849年三先令；兰开郡1849年二十先令一星期，而前十年为二十五先令。把所有可资利用的煤矿工的工资加在一起，结果是在1840和1850年之间有百分之三强的下降。但生活费在这两个特定的年份之间却比它降低的多得多——或许不下百分之三十。

手织机织工调查委员会在1841年报告织工苦难的可能补救办法时，在那些补救办法之中给谷物法的废除，或至少根本修改以很高的评价。这可以“增加我国织机产品的出口，并可降低我国劳动人民所消费的商品的价格并加以改良。”单单靠废除谷物法，或降低固定关税原无补于根治织造业的特殊弊害，但是继1841和1846年之间肉类、奶油、干酪和其它食品关税率的修改并配合着国内外铁路的发展而实行的废除，却为整个“劳动人民”产生了——虽则是在1848年以后方始出现——那些低生活费数字，早期铁路时代就是在这种低生活费数字之下告终的。

---

见鲍莱，前引书，第13章，对于解释上的许多困难，备加论列。

《1851年的人口调查》，“职业”，第1卷，第97页。

直到1925年7月27日为止，平均矿工每星期工作四点五四日。在西蒙斯：《国内外的技艺和技工》（Symons, J. c., “Arts and Artisans at Home and Abroad”）（1839年版）一书中，对1810—1839年这段时期提出了四又二分之一日的平均数。鲍莱，前引书，第14、101页。

这些苏格兰矿工还有某种免费的房屋和免费的煤斤。其他一些矿工亦复如此。

查德韦克，见《统计学报》，第23卷，第1及以下各页（1860年）。这或许是把其它区域按日工资以

在皮尔上台之前，在生活费和国会条例之间一直没有密切的和正规的联系。啤酒税在 1830 年已经以国库的三百万镑收入为牺牲而废除了。因为啤酒税差不多完全由“劳动人民”支付——浓啤酒的从价税计为百分之一百六十五，而红葡萄酒的从价税为百分之二十八——所以这项关税的废除无异是，如所规划，给平均劳动家庭以每年约一镑的赠款。然而却不免有悉尼·斯密所注意到的那个缺点——“人人都成了醉汉。不是放声高歌，就是手舞足蹈。堂堂人民，竟无异于百兽”——但一年一镑不是一个等闲的数目，纵使都花在啤酒上。在这三百万镑之外还应该再加上五十万镑，其中奥尔梭普在 1831 年所牺牲的蜡烛货物税占大部分；此外海运煤关税的核减额以及在 1831 年废除的淀粉和瓦片货物税也各占一小部分。辉格党对纸和茶所能做的处理，不会对劳动人民的预算平衡有多大影响；1832—1836 年的真正廉价谷物，是出于上苍之力而非国王臣下之功。

在四十年代好年成的年份中（1842—1846 年），小麦并没有像威廉四世时代那样的低廉，虽则生活费显然较低。因为自从 1842 年以来，皮尔已经首先取消了食品进口的禁令——当他上台的时候，牛、羊、猪、猪肉、羊肉和牛肉，连同外国捕获的鱼类是一概禁止进口的——继而又削减了这些以及其它进口食品的关税。他已经触及到，仅仅触及到食糖，并已经减低或取消了奶油、干酪和衣着原料的关税。在这期间，铁路和新发明已使衣着本身和燃料的价格逐渐低廉，次等货就更加便宜了。

因“支援”，借用约翰·布赖特的字眼，谷物法废除派的那次饥荒而抬高的生活费，在引向 1847 年商业危机的那次粮价暴跌之后，已急转直下地降低。甚至在 1848 年，数字比前十年中最幸福的一年（1835 年）还略低一些，但也仅仅略低一些而已，继而又急遽地降低到 1780 年以来向所未有的最低点。凡是有关资料可供利用的各城市或者各工业劳动者阶层，除开像普通手织机织造业这种奄奄一息的行业外——的确是一个重大的例外——工资在这六十年间已有显著的上升。就伦敦砌砖匠或装配匠这类幸运的阶层来说，工资已经上升了百分之五十强，就广大城市和工业工人来说，不论幸运的或不幸运的，大约为百分之四十。1849—1850 年的情况比较好；但如

---

外的某些津贴一并包括在内，例如，苏格兰在 1838 年每日四先令六便士的工资连同津贴，据西蒙斯计算，合一星期二十二先令七便士。

鲍莱，前引书，第 109 页，另见《经济季刊》，1898 年，第 482 页。

《报告书》，第 51 页。

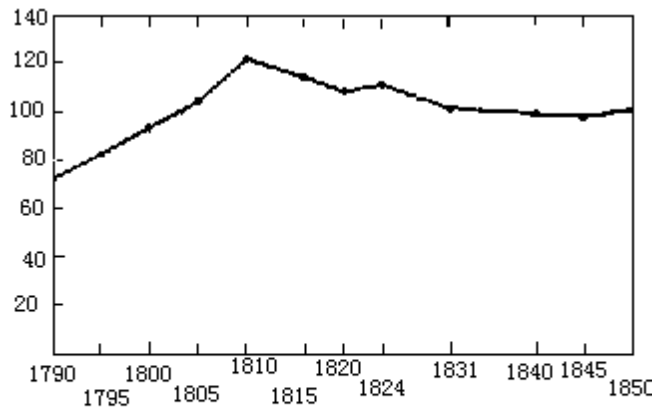
参阅本书第 170 页中的图解。

斯马特：《经济年鉴》，第 2 卷，第 537 页及以下。这项条例是乔治四世，第 10 年，第 64 章；它不得以威廉四世，第 4 和第 5 年，第 85 章予以修正。巴克斯顿：《财政和政治》，第 2 卷，第 277 页。

《傅及函札》（“Life and Correspondence”），第 203 页。

巴克斯顿，前引书，第 1 卷，第 34 页注。

果不是用这些年份的工资和生活费，而是用 1837—1841 年和 1847 年这些歉收年份的生活费相比较，这个图表就迥乎不同了。公众心理所以认为宪章运动在它的最早期对于既定秩序是最激烈和最具有危险性的，并非偶然。在 1848 年以后这个运动之所以完全瓦解，也并不尽然是由于弗格斯·奥康纳的懦弱和公爵 及其特务警察的干练。



1795—1850年，“工业工资一般趋势”（依照伍德：《经济季刊》，1899年号编制）。这个曲线是以二十四个城市或煤田和三十多种工业的数字为根据的。以1840年的工资为一百。请与第171页图解中的生活费指数作一比较，并参阅附录。

工资和生活费指数总是遭到这样的批评，据说工资劳动者所支付的零售价格并不和批发价格亦步亦趋，而批发价格——直到最近为止——却又是官方和半官方所不能不作为计算根据的。在十九世纪初期，零售贸易是既呆滞而又往往腐败；但是现在却有证据证明这些缺点自十八世纪后期以来就已经变本加厉。工资劳动者或许是两头受苦，战时的物价高涨很快就转嫁到他们身上，而后来的物价下跌则迟迟其来。在解释三十年代中期或四十年代后期的有利数字时，必须替这个劳动者打一个折扣，至于如何打法则不太肯定。实物工资提供出一个更加不能确切解决的问题。它究竟普遍到怎样的程度，并且给正常工资造成一个多大的折扣呢？

这是厂外加工工业中的一个很老的弊端。在爱德华四世治下（爱德华四世，第4年，第1章，第1节）就已经有了禁止以“钢针、带子和其它无利可图的货物”给付工资的立法。在纺织和制铁的各行各业中都有禁止实物工资的一般条例，在安娜女王时代对于呢绒也有一单行条例。后来十八世纪的条例提到手套、靴、花边和刀具各业——也提到煤矿业。新的工业方法已经带来了新的问题。煤坑、铁工厂、棉纺织厂和其它纺织厂往往是远离城镇的。在工厂或纺织厂设置“以货物代工资”的商店时，如管理得宜，未始不很有裨益。在战争时期，因现钱和零钱缺乏，用货物给付工资的办法至少可

参阅同上书，第1卷，第36、39页。

本书第609页及以下。

以比较方便。运河和铁路的修筑就往往依靠某种“殖民地的”组织，照四十年代的证人们所给它的称呼。但这是不合法的——虽则法律不无空子可钻。旧法律在乔治三世朝代之末和铁路时代之初已经由威廉四世，第 1 和第 2 年，第 37 章予以加强。

在建筑业和新兴的工程业中没有任何证据证明有实物工资这样一种风气。一位熟知这种制度的证人在 1842 年曾明白谈到这一点。完全按实物工资制给付工资的一位兰开郡印刷业者的唯一的一个恶例，在缺乏这种制度的一般证据的所谓伦敦式手艺人中显得格外突出；虽则，在伦敦工业的底层，在查尔斯·金斯莱于《奥耳顿·洛克》（“Alton Locke”）一书中所描述的那类廉价工厂里可以看到犯刑事罪行的触目事例。在设菲尔德的各行各业之中，这种制度曾经是非常普通的，但是在遭到 1831 年条例的打击后，已慢慢趋于消灭。在 1831 年这种制度却还足以使刀具匠师傅对违法者发出警告。在铁路工程方面，如上文所述，这种制度是既被利用又被滥用的；但是最好的承包人却不予鼓励。在三十年代和四十年代的煤铁工业中，这种制度仍在流行，但是影响所及的工人究竟占多大比例，以及受到了怎样不利的影 响，殊不确定。有一些最最大的企业并不实行这种制度。比尔斯顿的鲍德温先生和其他一些人就不“有系统地触犯法律，”象在他们的邻里之中司空见惯的那样；沃德勋爵地产上的煤矿工完全是领货币工资的。这种制度在斯塔福德郡的小煤矿采掘者和“包开煤矿者”中间比在大的矿坑中要严重些，而在斯塔福德郡比在诺森伯兰和达拉姆却要严重得多。在巴恩斯利和布莱德福的矿坑以及远至于南、北威尔士、蒙默思、拉纳克郡和苏格兰的煤铁厂一般都有这类的记载。在默尔瑟本地却不实行这种制度。但是甚至在 1852 年，“在蒙默思和格拉摩根丘陵地带的十七家重要煤铁厂中有十二家”都是实行这种制度的：阿伯德尔厂在新管理当局之下方开始实行。

---

按指惠灵顿公爵。——译者

安娜女王，第 1 年，第 2 篇，第 18 章和安娜女王，第 10 年，第 26 章。关于这几项和后来的几项条例，参阅李维：《英国商业史》，第 194 页。

参阅昂温：《塞缪尔·欧德诺和阿克赖特》，第 181 页。艾希顿：《工业革命中的铁和钢》，第 189 页。哈蒙德：《城镇工人》，第 41、65、70 页。《技术工》（“The Skilled Labourer”），第 161、163 页。关于运河和铁路，参阅本书第 506—507 页。

《工资支付审查委员会》，1842 年（第 9 卷，第 125 页），询问案第 1239 号。在任何行业中都可以看到个别的事例。[《建筑师史》的著者波斯特格特先生也认为在建筑业中这是向所未闻的。]

同上书，询问案第 1713 号。

劳埃德：《刀具业》，第 217 页。

本书第 506—507 页。

《工资支付审查委员会》，（“S. C. on Payment of Wages”），询问案第 2666—2667、2713 号。《米德兰矿业报告书》（1843 年），第 86 页。默尔瑟的安东尼·希耳在 1833 年以黄金和纸币支付一千五百人的

在纺织业中，受实物工资制之害的恐怕以不幸的针织机织工为最甚，正如他们向来的情形那样。在 1831 年的法律公布后，它变成为中间商和“行商”（bagman）的专用办法，正如在制钉地区，每值生意清淡，正派的雇主无力购买时，二等代理商（fogger）就以实物工资从制钉者手中买进。这种制度和生意清淡的行业之间的关系在约克郡毛丝布产区可以清楚看出。那里的大雇主很少实行这种制度，但是挣扎于 1838—1841 年的萧条和周期缺乏现款环境中的小业主，却力图攫取杂货商小本经营的利润，来弥补制造业方面的损失，或者以卖不出去毛丝布支付他们佣工的工资。

在 1842 年，兰开郡的某些大企业和许许多多小企业都千方百计地破坏法律，虽则曼彻斯特本地不大有这种违法情形。斯塔利布里治亦复如此。在比较小的地方，正如在布莱德福，由于生意清淡，致使缺乏资本和周转力的制造商不得不牺牲他们的工人，一般是织工，以挽救他们自己——“让生意不要散掉”，他们会这样说，倒也不是完全没有理由。在那里也象在斯塔福德郡一样，有一些关心贫民的旁观者相信实际工资必会因这种制度而受到损失。来自贝里附近的腊姆斯博顿的一位宪章主义者的年轻医生麦克道耳说，没有实物工资制的艾希顿各厂的工人和情况的确很坏的格兰特各厂的工人之间的差别是显而易见的。艾希顿的人都有积蓄，并且有些人还置有房屋。据他了解一幢值二、三百镑。在格兰特的人当中就没有一个这样的人。来自伍耳佛汉普顿的庞特尼牧师也就沃德勋爵的矿坑的煤矿工和邻近帕克塞德各矿的煤矿工作了一番对比。一位巴恩斯利矿工说他宁要十七先令的现钱，而不要二十先令的实物工资或“代工资的商品”，一位蒙默思煤矿工则宁愿要十五个先令的现钱。如果这种制度——在滥用的时候——只意味着每镑一、二先令的损失，那就是可证明庞特尼和麦克道耳的结论不错了。但是在四十年代英国工业界是否有百分之五、百分之七又二分之一或百分之

---

工资。《工商业审查委员会》（“S. C. on Commerce and Industry”），询问案第 10265 号。

《米德兰矿业报告书》，第 103 页。

《工资支付审查委员会》，询问案第 3306 号及以下（巴恩斯利），190 号及以下（布莱德福），1524 号及以下（蒙默思），1781、2328 号（南威尔士），1467、1668、3399、3448 号（苏格兰）。

《维多利亚，第 5 和第 6 年，第 99 章 [ 煤矿条例 ] 实施情况报告书》（“Report on the Operation of 5 and 6 Vict. c. 99 [ the coal-mines Act ] ”），1852 年（第 21 卷，第 425 号），第 11—12 页。

《针织机织工请愿书审查委员会》，1812 年，第 6 页。《针织机织工调查委员会》（“Comm. on Framework Knitters”），1845 年，第 14、72 页。《工资支付审查委员会》（制钉匠），询问案第 1076 号及以下。

《工资支付审查委员会》，第 5、74 号及以下。一个每年工资开支在四千五百至五千镑的企业主说，他本可以得到四百镑以上的商店利润，但他不肯这样做。询问案第 612 号及以下。很少听到以毛布支付工资。询问案第 290 号（巴特莱）。

《工资支付审查委员会》，询问案第 946 号（曼彻斯特），第 936 号（斯塔利布里治，但是那里有限令租用工厂房屋的流弊），第 1699 号（乔利）等等。

十以上的企业滥用这种制度，目前是无法断定的。

对“劳动人口”——无论是工业的或农业的——的福利的一切估计，只以主要挣面包的人的劳动收入为依据是不够全面的。但是除开少数像手织机织工那样一小部分特别不幸的人之外，早期铁路时代的家庭劳动收入不能不是揣测之词。儿童多么早就开始在家里参加作为手工业或厂外加工而进行的工业，或者为老板作工而挣取工资，是尽人皆知的。究竟工厂是否把开始作工的时间更加提早些，却不无疑问。办工厂的证人在 1816 年委员会中曾坚称在家庭织造方面开始工作之早和工作之长，同在纺织厂里不相上下，而且更加辛苦些。现在所得而知的十八世纪的情况至少还没有任何有助于否定这种最早的说法的。在 1832 年萨德勒工厂法案委员会所提出的关于见证人本人或所知道的人开始正规工作的年龄的四十五项申述中，有一位说是五岁，一位说是“五岁以上”，九位说是六岁，十二位说是七岁，五位说是八岁，五位说是九岁，七位说是十岁，其余则说是更高的年龄。十年之后，一项关于矿场的报告书发现五岁在约克郡、兰开郡、柴郡、德尔比郡和南威尔士都并非不普通；五、六岁在苏格兰东部“比在英格兰的任何地区”都更加常见；七、八岁多半是典型年龄；而在北斯塔福德郡、累斯特郡、诺森伯兰和达拉姆各地以及苏格兰西部等少数区域，则通常年龄较高。在锡、铜、铅、锌等矿场，十二岁以下的儿童下矿的很少，十八岁以下的青年也不多。在 1843 年，关于纺织和矿场以外各种工业中的童工，据报告书解释说，“一般正规雇佣开始于七、八岁，”又补充说，“使用幼童和年岁很小的儿童的人都是亲生父母。”在一切雇佣之中最年轻的，见之于（家庭）机器花边业。在这个行业里有这样一段记载：据说有一个不到两岁的孩子为他的母亲作工，还有同一个家庭的一个四岁的孩子为她一天作十二小时的工。在乔治一世治下的约克郡呢绒业中也有过这种情形：“没有任何东西到四岁还不能自立的。这就是为什么我们看到很少人家没有门的道理，”正如狄福以坦白愉快的心情所写的那样。四岁的孩子正在当时英国的主要“轻”工业中干着他们按日的活计。

所以，当 1819 年的托利党工厂条例（乔治三世，第 3 和第 4 年，第 66

---

同上书，第 2052 号及以下。

同上书，第 2173 号。

同上书，第 3156 号（巴恩斯利），第 2290 号（蒙默思）。

这项最低和最高百分数纯粹是我个人对可能性所具有的印象。对于所谓实物工资的滥用，我倾向于低数字，虽则大多数的实物工资似乎都是滥用的。

《就雇于……制造业者的童工审查委员会》（“S. C. on Children employed in ... Manufactures”），第 203、237 页。

《报告书》，1832 年（第 15 卷）。

章)规定不满九岁的儿童不得进棉纺织厂,和 1833 年的辉格党条例禁止丝厂以外的任何纺织厂中不得雇佣九岁以下的儿童时,恐怕国会还不仅仅是在畏首畏尾地纠正一项纺织业的弊端,而且是把进厂年龄稍稍地提高到全国“贫苦劳动者”的通常和传统工作年龄以上——从而也稍稍限制了可能的家庭劳动收入——虽则已经有一些行业和地区,因为缺少机会,一般已经不让年龄很小的儿童,尤其是女童去作工了。在 1816 年的纽卡斯耳,因为没有纺织业,而轻工业也很少,所以正式工作很少是在十二岁或十四岁以前开始的;更由于参加锡、铜、铅、锌各矿工作的年龄较大,所以使“大部分”儿童“通常在这几年中”能入校读书。

曼彻斯特或利兹之类的典型工业城为家庭较大的劳动收入提供了机会。但是有代表性的工厂童工的父母究竟是一位纺工还是另一种收入相当不错的纺织工人,还是一位新兴的机械工,还是,在另一方面,一位穷途末路的手织机织工或者作零工的爱尔兰工人,却无法肯定。从三十年代和四十年代纺织城的生活素描中可以看出,比较大的家庭劳动收入乃是例外,但是我们不应该忘记,儿童一星期所挣的这几个先令,加上这类工人的十五到二十多个先令,也会凑成这样一笔家庭收入,固然不够过什么好日子,总也还可以勉强为生免于冻饿。

在轻金属地区中,正如在纺织地区中一样,儿童有足够的就业机会。在伯明翰区,“几乎在制造业的每一个部门中都雇佣了很多男女孩童。”妇女和女童正把男子和男童从制纽扣和刻螺旋钉头这类工作中排挤出去。伍耳佛汉普顿区的重铁器业并不雇佣童工——虽则到这些行业去的男童和到其它任何行业中去的是同样早的——而只有为了制造锡玩具、铁钉、铁链和螺旋钉,给垫板钻孔,以及在迅速发展的涂漆业中,多利用童工。“自从织布厂和纺纱厂采用机器以来,做铁钉和铁链的女童已十倍于往日,”一位工人对 1843 年调查委员们这样说——这是一种凭印象的说法而不是一个统计上的估计。

伦敦为年龄很小的儿童所提供的正式职业比制造业区和农业区更少。在 1851 年的人口调查报告中,在这个时期之末,它只容纳了一百五十五名十岁以下的差童和五十八名使女——这无论就男童或女童来说都是最大的行业。在这类问题上,人口调查是容易有错误的,但伦敦方面的错误也未必比其它各地更大。棉纺织业在同一时期容纳了二千多名十岁以下的男童和将近

---

《报告书》,第 18 页。

《报告书》,第 195 页。

《游记》,第 3 卷,第 101 页。

《1816 年报告书》,第 24 页。《1843 年报告书》,第 203 页。

从下文(第 720 页)所举的关于兰开郡四十年代的友谊会大量会员的证据之中,可以看出一个典型家庭的收入,除必需开支外,是有一些剩余的。

二千名女童；呢绒和毛丝业将近三千名男童和二千多名女童；花边业——工厂法适用范围以外的一个行业——将近二千六百名女童；另草帽辫业——一种小型农村工业，也是工厂法适用范围以外的一个行业——二千七百名女童和一千五百名男童。工厂限制刚刚触及伦敦；所以，如果已经有了年龄很小的儿童大规模就业的倾向，那一定会显现出来的。不载在人口调查报告中的非正式就业诚然很多；乞讨、沿街叫卖和贩报可能开始得很早；但是典型的伦敦工资劳动者——他们的工资，应该记得，并不是最低的——的子女在十岁以前总是呆在家里或者上学。在 1851 年，伦敦有十至十五岁的差童一万零五百名。此后，他们如果运气好而变成为手艺人，他们就开始学徒。在 1851 年伦敦有二万三千名木匠和细木匠——伦敦最大的手艺人行，也是自 1830 年以来在性质上或传统上，或者自 1730 年以来，就这方面来说，一直没有显著变革的一个手艺人行——其中只有二百七十人不满十五岁，二千人十五至二十岁。共有一万五千名油漆匠、铅匠和上釉匠，其中有二百人不满十五岁，一千三百五十人十五至二十岁。共有一万名印刷工——五百名（无疑是学徒）不满十五岁，一千八百名十五至二十岁。

在伦敦从事于家务工作的城乡少女的数目是非同小可的。举两个数字就够了。1851 年，伦敦计有十五至二十岁的“女性”十一万五千名，有富有贫，有被雇佣的也有非被雇佣的，有未婚的也有已婚的。其中有三万九千名是挣工资的家务工。在自己家里不挣工资的更有多少呢？其中有一万名是女裁缝或女服裁缝；一千九百名做洗衣工作；一千四百名是成衣匠；一千一百名是鞋匠；另一千一百名在东头的丝绸工业中作工。约有九千名分散于首都的其它各种职业——制草帽和女帽的二百三十一人，制伞的一百七十五人等等。其余则是女学生、家庭妇女或很年轻的主妇，她们既不像使女那样，因有她们管家而节省了家庭的开支，也不像女裁缝或丝绸女工那样挣钱贴补家用。

1851 年人口调查的显著结果——虽则完全不是决定性的——在全国范围内留给除孀妇外已婚妇女的正式工业工作的机会比对棉纺织厂和织户或制钉户的一些比较令人沮丧的当代记述所提示的还更加少些。不列颠在 1851 年共有主妇三百四十六万一千五百二十四人。其中有整整二百六十三万一千人填报为无具体职业的主妇，二十万零二千人为农场主或牧场主的主妇，九万四千人为鞋匠的主妇，二万六千人为屠户的主妇，三万四千人为旅店主或酒店主的主妇，另六千人为小店主的主妇。有孀妇七十九万五千五百九十人，其中只有二十九万人自称无具体职业。其余都填报了她们的职业或行业。所以不像是有很多经常无业的主妇漏未填报。从各方面来考虑，很可能

---

《1843 年报告书》，第 16 页。

《报告书》，第 17 页。

“年龄和职业报表”，同上。

有大量在家里操作的织工、女裁缝、制钉匠、织袜工和制花边工等等只填报作主妇。也很可能有大量在自己家里间歇地做某种厂外加工的妇女，连同偶尔作一点临时佣工的主妇，也是这样填报的；在真正厂外加工——诸如庐舍手套商和草帽辫商的某种厂外加工——和可称之为正式家庭工作之间是有无数等级的。鞋匠的主妇和少数小店主的主妇，既这样自称，就表明她们都像农场主、屠户和旅店主的主妇一样，都是和家庭行业有密切联系的——有这种联系的共计三十六万二千人——而在没有这类称呼的场合，自然就是没有这类联系的存在。如果这二百六十三万一千名纯主妇之中的大多数是没有从事于工业工作的，或者只从事于自己家庭工作中的某种附带业务的，那么在上述表列的五大类中的三十六万一千人以外，就还有五万名主妇可能是工业、商业或农业中的正式工人。从这个数字中可能还必须减去在十三万八千名妇女之中所看到的那些填报为独立贵妇或领受年金者的主妇——这类人大概为数不多。

只要对某些较大的妇女工业加以缜密研究，就可以证明总结的正确无误。在 1851 年所雇妇女和少女为所有各主要纺织工业的总数两倍以上的一切行业之中最大的家务工作方面，家庭主妇的确很少。“根据报告，并从作证中可以了解，”密契尔博士在 1833 年工厂调查委员报告书的一件统计附录中这样写道，“很少妇女结婚以后还在工厂中工作。”分析仔细的 1851 年报告书也表明了这一点。在二十四万八千名女棉纺织工之中，有十万零四千人不满二十岁，其中六万七千人是十五至二十岁；五万一千人二十至二十五岁；三万一千人二十五至三十岁；一万九千人三十至三十五岁等等。已婚妇女或孀妇的正式职业——如女佣或洗衣妇——的数字和这些数字在性质上恰恰相反。年龄每增加五岁，人数就更增加一些，直到四十或五十岁为止。纺织业各行的女性年龄的分配和棉纺织业相似；家庭工业性质更加浓厚的花边制造业和草帽辫业亦复如此。显然有很多妇女在二十至三十五岁结婚之后，就脱离了她们这个行业。密契尔博士在十八年前说，大多数妇女在二十六岁以前结婚，也有很多是二十六至三十岁之间；“甚至还有少数是在此后五年之中。”在女裁缝、女服裁缝和成衣匠这个大联合职业之中，占比例最大的五年，不是十五至二十岁，像所有纺织业那样，而是二十至二十五岁。人数慢慢地减少到三十岁，三十岁以上就急转直下了。女服裁缝比棉纺织工结婚较晚，多半总是这样的。

在 1851 年以前，英国最为臭名昭著、虽则并不是最普遍、或许也不是最严重的滥用女工的情形，即煤矿中的情形，但早已制止了。当十年前事实

---

它雇佣了二万八千名男工和三千九百名女工。

这类行业中的男工总是包括有在乡间学过艺的大量移民。

十五至二十岁的伦敦妇女只有大约百分之三是结过婚的。

关于伦敦的裁缝主妇的工作，参阅本书第 233 页。

被揭露出来的时候，女煤矿工本来就不会很多；已婚的女煤矿工则更少，虽则在矿坑中有一些主妇。这种习俗是地方性的。在诺森伯兰和达拉姆大煤田上，没有妇女下矿，在坎伯兰的一个老煤坑中只有少数几个；在沃里克、斯塔福德、希罗普郡、累斯特或德尔比一个没有；在南格拉斯特郡和北萨默塞特郡一个没有；在北威尔士一个没有，在西苏格兰很少几个。西莱定、兰开郡和东苏格兰的煤田是黑暗的地点，虽则妇女在柴郡和南威尔士，并偶尔在德安森林也是下矿的。一旦下矿，妇女就和男子做差不多同样的工作，除非妇女很少伐煤。操作过度、赤身露体和男女混杂情形的最不幸的报告是来自兰开郡和东苏格兰各地的。太恩塞德的老早成熟的资本主义却没有这种奇形怪状的产物，也没有从对这类情况尚未进行调查或尚未发生反感的一个时代因袭下来的传统。

当 1842—1843 年童工就业调查委员对矿场和照当时法律规定的“工厂”以外的杂项工业进行调查时，学徒制的生命力和这种制度的滥用曾给他们以深刻印象。在矿场和纺织厂里没有正式的契约或准契约的从属关系，虽则“接线童”或矿童对他的行业负有一定的义务，并且有人负责他的学习；但是在大多数 [ 杂项 ] 行业和制造业中，“学徒却是原则。有一些儿童是依法在七岁时由治安法官或济贫法监理员监临立约为学徒的；“但更多的学徒并没有经过任何法定的程式，但必须为师傅服务到二十一岁，虽则习艺可能开始于七岁，而且在这种制造业中可能并没有任何称得起技艺的东西可学。”伦敦大部分劳动儿童开始学艺的年龄在本城是十四岁，在“各教区”是十二至十四岁。贫民学徒，如果是男童，一般是作鞋匠或裁缝的学徒——这是有很多自行操作的小工匠师傅招收学徒的两种行业——如果是女童，就作家务工或女服裁缝的学徒。在伯明翰，学艺也是普遍的，但学徒照例是住在自己家里，而不和师傅同住。在伍耳佛汉普顿区流行一种低级形式的旧式寄宿学徒制。儿童由律师经手非法的立约为学徒的比由治安法官或监理员依法立约为学徒的更多。如果年纪很小就作学徒，他们一上来总是听差遣或者干“脏活或家务活。”如果师傅身故，学徒就像“他的一部货物或财产”一样地处理。“谁……接手经营，他就是这个人或这些人的奴仆，”一直到二十一岁

---

家务工作为 905,000 + 128,000 名农场使女：主要纺织工业（棉、毛、麻、丝）约为五十万名。

1834 年（第 19 卷，第 261 号），第 38 页。也应注意雇主的一项决议（1833 年，第 20 卷，第 1123 页）：“任何……限制儿童劳动的措施都会迫使家庭主妇进厂工作。”在手织机织户中，主妇差不多总是帮助劳动的。

同前。应注意：在 1851 年全国二十五至三十岁的所有妇女之中只有百分之五十九是主妇或孀妇。[ 在 1921 年，英格兰和威尔士只有百分之二十三的女纺织工人是结过婚的（工业中的妇女，敕令第 3508、1930 号）。1851 年的百分比诚然高一些；但全文的一般论证还是站得住脚的。 ]

届满时为止。

在设菲尔德，男童进刀具业作学徒，是同时作工匠师傅和半独立散匠的学徒的。“在大多数场合下，学徒……和他的散匠师傅同膳同宿。”起初得几个便士一星期，在十五、六岁时可得几个先令。学徒总是一直作到二十一岁。在陶器业，凡在好一点的部门作学徒的儿童——照例是凭未贴印花的契约，从而也是非法的契约——要从十三、四岁一直作到二十一岁。伦敦、伯明翰和其它各地的玻璃工业都招收正式的“户外”学徒；但是在花边业、织袜业和花布印染业中却没有正式的学徒制。对于年轻的工程业，调查委员没有特别进行调查。调查的结果是：有别于工厂学徒制的个人学徒制还照例是同手工业和小企业相伴随的；现在国家、自治市或行会既然都没有对师徒关系加以规定，因而几世纪来的规章法令所要对付的那些弊竇又都一一出现了；在像玻璃制造业之类需要高度技术的手艺行和伦敦最杰出的手艺行中，这种制度都很容易重新恢复起来，或者自然地、健全地发展起来；并且济贫法当局也还没有脱却干系。在英格兰，人们仍常常让自己的孩子作家务工的学徒；从苏格兰（福耳克尔克）提出了曾于四十年前使皮尔和欧文大为震惊的那种弊竇的报告——爱丁堡的贫穷儿童被送到铁钉厂去作学徒，并从六、七岁就“担任最吃力的劳动。”

直到艾希利勋爵利用 1842 年矿业报告所引起的反感，力图使整顿地面上妇女的那项条例（维多利亚，第 5 和第 6 年，第 99 章）通过于国会时为止，法律并未因其是妇女的工作而对它的地点、时间和条件予以任何注意。不论工厂法的含意是什么，也不论它们的某些赞助人的意愿是什么，直到四十年代，工厂法所关心的还只是教区学徒、幼童或后来的“青年人，”并且往往以只关心这些人作为理由而进行辩护。远溯自 1815 年，老皮尔就曾经为棉纺织厂儿童提出了十岁的年龄限制和十小时工作制。从那时起，十小时工作制就渐渐成为北部工人的理想，——儿童、妇女、甚至男工的十小时工作制。有气无力的十小时工作制运动在棉纺织城镇中可以追溯到 1825 年前后，当时“同这件事有任何牵连都是不得人心的，甚至在广大群众之中，”正如这个运动后来的一位领导人这样承认说。但是在约克郡，有组织的十小时工作制运动恰恰开始于 1830 年民主风潮之际。作为运动开始之标志的托利党国教徒兼地产经租人的理查德·奥斯特勒在 9 月 29 日致《利兹日报》（“Leeds Mercury”）的那封信中，也只提到在毛丝厂里被迫以过大的劳

---

《1842 年报告书》，第 24、35 并散见各页。

《1843 年报告书》，第 26 页。

《1843 年报告书》，第 26 页。

第 27 页。在威林哈尔，“一个小业主有时招收六、七个学徒而从不用一个散匠”（第 28 页）。[以继续学徒作为雇主财产上的一项负债乃是旧法律和旧惯例的一部分，而不是一种新的流弊。]

动强度进行操作的“几千名男女幼童，而主要是女童。”十八个月之后，工人走了四、五十英里到约克要求召开郡会议讨论工厂法案时所高举的旗帜，也是标以这样的字句：“看上帝和我们孩子的份上吧。”只有衣衫褴褛的儿童歌咏队，如果运动早期的记述是可以相信的话，高唱他们的工厂歌：

我们要十小时法案  
我们非要不可——我们非要不可。

直到 1841 年成年妇女的工作时限方始在十小时工作党的正式纲领中占了一个项目。但是领袖人物所念念不忘的始终还是一般的限制和它的利益，而不问这种利益究竟是真的还是想当然的。

这个运动在第一年中所通过的决议案表明了这一点——例如：“这项限制性条例旨在使于女童被迫每日从事十二至十六小时工作时……而游手好闲的许多成年男子能以就业，以便平均和扩大劳动。”1833 年有人建议“应由工厂中的成年工人通过工会……为他们自己提出一项缩短工时的法案，”而老板们却向工厂调查委员们解释说，这个运动背后的推动力是想以十小时工作而取得十二小时工资和希望能吸收“行业中游手好闲”的人员。第二年奥耳德姆的纺工为八小时工作制进行试验性的罢工。1837 年，工人缩短工时委员会准备把 1833 年条例缩短了幼童的工时延长到十小时，如果他们不能把其余每一人的工时也减少到八小时的话。

1833 年条例（威廉四世，第 3 和第 4 年，第 102 章）是对迈克尔·托马斯·萨德勒和他的国会继承人艾希利勋爵所提议的十小时工作制法案的正式回答。它虽是跟随在 1832 年审查委员会报告书之后，但却是以应制造商之请并在十小时工作制党的愤激之下奉派查明真相的特别委员的报告书为依据的。当 1836 年这项条例完全生效时，凡十三岁以下儿童，除在丝厂准许

---

《1843 年报告书》，设菲尔德，第 29 页；陶器和玻璃，第 30—31 页；花边等，第 31 页。

《报告书》，第 30 页。

菲利普·格兰特语，引自赫琴斯和哈里逊：《工厂立法史》（“A History of Factory Legislation”）第 44 页。应该记住，纺工和其他男工本身就有一半是雇佣童工的。同上书，第 37 页。

引自《艾尔弗雷德》，（基德），《工厂运动史》（“The History of the Factory Movement”）（1857 年），第 1 卷，第 100 页，及其它各页。这封信结尾说：“为什么在毛丝厂工作的儿童不应该受到像在棉纺织厂工作的儿童一样的立法规定的保护呢？”

艾尔弗雷德，前引书，第 1 卷，第 237 页；第 2 卷，第 46 页。赫琴斯和哈里逊，前引书，第 65 页。

引自赫琴斯和哈里逊，前引书，第 48 页。

致科贝特的《每周记事报》（“Weekly Register”）函，引自赫琴斯和哈里逊，前引书，第 56 页。奥尔梭普勋爵对费耳登说过差不多同样话。哈蒙德夫妇：《沙甫慈伯里传》（1923 年版），第 37 页。

《第一次报告书》（1833 年，第 20 卷），第 849 页。

十小时工作外，不得在任何一日劳动九小时以上，或任何一星期劳动四十八小时以上。凡九岁以下儿童，除在丝厂外，不得在任何工厂劳动。凡十三至十八岁的青年不得每日劳动十二小时以上或每星期劳动六十九小时以上。凡十三岁以下的儿童，除劳动外，每日须读书两小时。设巡回视察员四人，监督条例的执行。为了这个目的，他们赋有和治安法官同等的权力。

调查委员会解释说，曾经有“几位杰出的制造商”建议这样一种视察制度，但并未举出他们的姓名。这些制造商曾力请指派驻厂视察员，而调查委员之所以反对这一政策，主要的理由就是开支太大。不应忘记，直到1821年约克郡一直都有呢绒视察员和检查员；约克郡、兰开郡和柴郡的法定毛丝委员会就是在这个时候也还有三个视察员；也不应忘记，曼彻斯特棉纺织界的正派人士曾经试行不用视察员而由他们自己的委员会执行法律和他们的失败。巡回视察员使新条例发生了实效，但是视察员的指派并非像往往所说的那样一种创举。他们对阁员的正式报告书和人选的类型却是真正开行政上的先河。

1833年的调查委员所会见的一位证人——利兹的塞缪尔·斯密先生——请求他们扩大调查范围，并对矿童、女服裁缝学徒、商店助手和女学生，特别是，照他说，和工厂童工同样不卫生的所谓社交进修学校的女学生加以考虑。但他们无权这样作。七年之后，在艾希利的鼓动下指派了一个草拟矿场和制造厂童工和青工报告书的调查委员会；但是女服裁缝店、商店和学塾都不在查报之列，因而必须俟诸异日了。在这期间工厂条例方始实施，但是屡遭失败，北部十小时工作制主张者尚未予任何支持，因为他们把它看作是一个可耻的骗局。对童工、青年和成年实行三套不同的工时制事实上是有困难的，这表明只有常常谈及的一项动力限制法（limitation-of-motive-power law）才是最有效的解决方案。

矿场报告书在1842年4月21日方始签字。7月7日艾希利提出了他的法案，尽管上院“表现得那样冷酷无情，那样善于自欺，”为他向所“未见”，法案还是在7月底以前就在两院都通过了——但附有伦敦德里勋爵领导下的反对派所授意的几项修正。维多利亚，第5和第6年，第99章开宗明义就说“因为妇女和少女不宜受雇于任何矿场或煤矿。”绪言中接下去写道：“理应对于矿场和煤矿中的男童雇佣办法制订章程，并对矿场中劳动者的安

---

韦伯夫妇：《工会运动史》（1920年版），第151页。

赫琴斯和哈里逊，前引书，第60页。

《报告书》是1833年的第20和21卷，《补充报告书》是1834年的第19卷，第261页。关于十小时工作党的看法，参阅艾尔弗雷德，前引书，第2卷，第33、43、47页。

《报告书》，第20卷，第68页。

本书第422、426页：关于曼彻斯特委员会，参阅《报告书》，1833年，第20卷，第32页——“已经暂时放弃了的一个企图。”

全有所规定。” 妇女不得下矿，但可在坑边劳动。不满十岁的男童不得下矿。非“十五岁以上的男子”不得负责起重机。矿工的工资一律不得“在任何酒店、酒馆、啤酒店或其它娱乐场所支付，”这是绪言范围外的一项为社会便利计的条款。成为日后矿业法典之混合基础的各式各样的条款都委由视察员监督执行，视察员有向女王陛下的主要阁员之一提出报告的现已确立的义务——但是人数未作具体规定。

政府并没有根据 1843 年的报告书而有所行动或者提出任何建议。两年之后，艾希利提出了关于所查报的行业之一印花厂和类似企业的一项法案。漂白、印染和研光等类似企业部分在议会中被否决，印花厂法案则成为维多利亚，第 8 和第 9 年，第 29 章。但是在提出报告书这一年，这时已有视察员经常呈送报告的政府，为已立有章程的各行业提出了一项新工厂法案。这一法案由于有欠审慎的教育条款而引起了教派的情绪，致不得不予以撤回。经过修改之后于 1844 年再行提出，它终于以维多利亚，第 7 和第 8 年，第 15 章而立为法律。在辩论时，下院业经接受了艾希利十小时工作制的动议，但在格里姆和皮尔的行政鞭策下，又复反悔。但是工厂改革家所孜孜以求的，这项条例毕竟作到了不少。它规定了机器的圈围，这是最好的雇主久已采用而为视察员所要加以普及的一项办法。它在各项规定中都把妇女和青年划归一类。它建立了儿童半工制，虽然准许他们从八岁起而不是从九岁起开始作半工。它规定以第一个受保护的人在早晨上工时间为法定工厂日的开始，并规定妇女和青年在同一个时间进餐，从而向正常工作日的确立迈进了一步。它更以种种方法加强了视察员的权限。

在国会日益友好的态度鼓励下，十小时工作党继续努力不辍。在 1846 年 1 月艾希利提出了一项法案，北方支部并且创立了一家报纸。从艾希利手里交到自十岁起就为一家纺织厂的十小时工作制而奋斗的托德默登教友派教友棉纺工约翰·费耳登手里的 1846 年法案被否决；但是费耳登在 1847 年又复当选，并于下院三读时以一百五十一票对八十八票，于上院在主教们的协助下甚至更容易地取得了胜利。在这项法案提出时，《经济学家周刊》上写道：“这个原则和谷物法争论时的那个原则恰恰相同……现在唯一特别受惠的阶级……公然不再是地主而是工厂工人了。”在这项法案通过时，《经济学家周刊》的那篇以“上院和下院联盟查禁工业”为题的社论中充满了对牧师的讥诮之词。雇主——这是一个不景气、很不景气的年头——“相

---

《报告书》，第 20 卷，第 577 页。

霍德：《沙甫慈伯里第七代伯爵的生平和事业》（Hodder, E., “The Life and Work of the Seventh Earl of Shaftesbury”），第 1 卷，第 431 页；另引自哈蒙德，前引书，第 80 页。

这段插曲见于大多数的政治传记和哈蒙德的《沙甫慈伯里传》，第 97 页。

排灌专家斯密所管理的这个第因斯顿厂和班纳曼的阿伯丁厂在 1833 年都把机器很好地围起来了。《1833 年报告书》，第 20 卷，第 16 页。

信事实可以证明，工厂劳动时间减至十小时就不能不使制造业工人重冒最近这一次最剧烈灾祸的危险[‘完全无工可做’]，并承担它的一切后果，但一切都要看工人了。”条例开始生效：工业恢复了：而 1849 年曼彻斯特区棉纺织业的工资几乎和 1841 年相同，而生活费却降低了百分之二十至三十。

在提出十小时工作制法案的那一年，艾希利担任了扫烟囱男童协会的主席，来拯救另一类被滥加使用的儿童。下议院大体上是对扫烟囱者具有同情的。自 1788 年以来就一直有为他们利益计而提出的立法。立法的失败充分说明了一项取缔性法律没有适当的执行机构的弱点，尤其在以法律适用于既小而又分散的群体时。在 1817—1819 年，几次取缔这种习行办法的试图——唯一有把握的良药——都一一归于失败。上院否决了这些议案。用意很好的 1834 年条例（威廉四世，第 4 和第 5 年，第 35 章）已经把让儿童爬进未熄火的烟囱定为犯罪行为；禁止十岁以下的学徒；并且订定了建筑气道那些显然无人奉行的条款。这些条款又都列进了 1840 年的一项条例（维多利亚，第 3 和第 4 年，第 85 章）中，为促成这项条例，艾希利是起了一定作用的。凡不满二十一岁的人，一律不得扫除烟囱，也就是说，除工厂的宽烟囱外，任何人不得作清除工作；凡不满十六岁的男童一律不得作扫烟囱者的学徒。但是扫烟囱者未始不可雇用没有学过徒的男童；也没有任何人监视家庭的气道；在四十年代这项法律虽已在伦敦等地施行，艾希利的协会却还有一段长期的斗争有待进行，而在这项议案变成法律二十三年之后，查理·金斯莱还写了一部《水婴儿》（“The Water Babies”）。

“新济贫法修正条例的通过，”据那位当代的工厂运动历史家在 1857 年写道，“有伤劳动人民之心更甚于从而对全国真正贫民所造成的剥夺。对也罢，错也罢……英格兰的工人却认为新济贫法乃是一种惩罚贫穷的法律。”“请愿人认为，”一位宪章主义者对 1842 年的国会呼吁说，“济贫法巴士底狱和警察分所之所以同时存在就是由于不负责任的少数人更加想要压迫多数人，想把他们活活饿死。”刚刚领略了，在比较有政治头脑的人看来，随着选举改革法案这桩更加不可思议的背信行为而来的 1833 年著名的背信行为，这项法律又降临到了北部各工业区。工厂运动的每一位受过教育的领袖都起而反对。一直为反对马尔萨斯主义而争辩的萨德勒——他曾以此之故在年轻的马考莱先生笔下大受讥讽——于 1835 年逝世，因而这项法

---

这是他父亲的厂。艾尔弗雷德，前引书，第 1 卷，第 330 页。

1847 年 2 月 13 日。

1847 年 5 月 22 日。

参阅哈蒙德夫妇：《城镇工人》，第 9 章和《沙甫慈伯里传》，第 218 页及以下所作的全面叙述。

即“扫烟囱者及其学徒的加强管理以及烟囱和气道的安全建造条例”。

律是敢于多么马尔萨斯主义就多么马尔萨斯主义的。奥斯特勒和“比尔利的布尔教区长”认为它既不合乎基督教教义，也不合乎宪法精神，并且他以极投时好的演讲术这样说道——“新济贫法中所包藏的不信不义，是和真理不相容的虚妄，是和正义不两立的暴虐，是和上帝相敌对的魔鬼。”和科贝特一同当选改革后的国会的奥耳德姆议员约翰·费耳登和他们的看法完全相同。科贝特一直在下院同这一法案作斗争，并且在1835年弥留之际，还在对强制执行“意欲使中原和南英格兰人民以更加粗粝的粮食为生的这项法案”的“两千镑收入一年的刘易斯和一行字一便士的查德韦克之流”大肆威胁。在1834—1835年开始可以从兰开郡听到了约瑟夫·雷讷·史蒂芬斯那位美以美会卫士力教派的牧师和人民的先知先觉者的声音了。几年以来他一直周游全国。这是何以在1838年1月这个声音响彻了纽卡斯耳的原因。“人民不会忍受这一切，并且我可以等，等不到夫离子散，投入土牢，食以‘粥’——等不到妻女穿上囚服——等不到那样——纽卡斯耳就应该，而且必须——用唯一的方法，用赞助这项可恶法案的一切人的鲜血把这一场大火扑灭。”

这项法律果真像济贫法调查委员会原来建议的那样来制订，果真完全照执行委员所希望的那样来贯彻执行——也就是不给身体健壮的人以任何户外救济或者给以不能再少的一点救济——那么北部是未见得不会流血的，虽则或许不是这项“可恶的法案”的许多朋友们的血，尽管史蒂芬斯希望这项法案的敌人会让“每一个男子汉拿起他的燧石枪、他的单刀、他的宝剑、他的双枪、或他的长矛，每一个妇女拿起她的剪刀，每一个儿童拿起他的一包扣针和他的一盒钢针。”在英格兰各工业区中用于任何一类贫民救济方面的款项都不敷用；而在苏格兰工业区中，对身体健壮者的救济事实上等于没有。只有手织机织工、织袜工之类比较少数的人得到了一点经常的帮助来补劳动收入的不足。在三十年代，织工的处境已每况愈下。随着出口工业热的日甚一日，贸易的起伏愈大，受影响的人数亦愈多。如果除习艺所的救济外，完全拒绝给身体健壮和病者老者以临时性帮助，则未始不会引起恩格斯在1845年还预料为势所难免且已迫在眉睫的流血革命。事实上，一则因

---

1851年的人口调查数字完全支持这项有关伦敦的文艺作品的证词。

艾尔弗雷德，前引书，第2卷，第76页。

引自比尔：《社会主义史》（Beer，“History of Socialism”），第2卷，第132页。

本书第434页。

奥斯特勒，见艾尔弗雷德，前引书，第2卷，第76页。

《政治记事》（“political Register”），诺曼第时代的一篇文章，1835年6月10日。这篇文章是口授的。他死于6月18日。“两千镑收入一年的刘易斯”即资历深的调查委员刘易斯。

引自加米季：《宪章运动史》（Gammage，R. G.，“History of the Chartist Movement”）（1894年版），第56页。

为这项法律的制订方法，再则因为在 1836 和 1840 年之间工业区已经吐露了它们的心情——愤激而又多少染有邪说异端的那种心情——户外救济并未完全拒发。

当调查委员在 1834—1835 年适用新救济法于农村区域时，适值丰收——1835 年是大丰收——粮价低廉。这大有助于“非贫穷化”（depauperisation）。但是当它在 1836—1837 年开始施行于工业区时，却适值贸易萎缩，特别是在棉纺织业方面，生活费已开始上升，并且在 1839 年已经达到，而且在 1840 年仍然保持着自战后萧条时期在 1820 年结束以来除 1825 年一年外向所未有的最高峰。调查委员们不得不在早已草草地组织起来反政府的人民之中进行工作。在兰开郡的很多大的、半城半乡的教区以及在划分成为“镇区”和“礼拜堂区”并有纺织厂、矿山和铁工厂遍布其间的西莱定，也像在诺森伯兰或达拉姆的许多纯矿业教区那样，曾经有一种组织散漫的旧式济贫法执行机构，而没有习艺所或任何种类的中心济贫院。曼彻斯特有它的“并不可怕的”、管理良好的济贫院，收容在院里“毋宁是一种惠施。”威根有一个里面可以分娩的济贫院。在利物浦的纪律严明的大济贫院中，单身男女严格隔离，已婚者可以同住。所以，甚至在已经为 1834 年原则打下基础的地方，建立在这个原则上的现有机关也未始不须加以清除。不能期待那个时代的兰开郡人和约克郡人，纵令是对这项条例抱有好感的那一类人，会欣然接受萨默塞特济贫院的命令。他们的先辈从没有被要求接受过任何这类的命令。调查委员们的工作在 1837—1838 年变得艰巨万分。

在奥斯特勒的故乡哈德兹菲尔德，第一批选举出来的监理员没有打算采取行动；第二批则受到了群众的围攻；直到 1838 年迈克尔天使节，这项法律方生效。在托德默登，费耳登家族以关闭工厂来压迫监理员辞职。（因为三十多年来托德默登联合教区从没有过济贫院。）在布莱德福有过严重的骚动。为了安抚工厂区域，调查委员修正了他们对兰开郡和西莱定三十一个教区的政策。他们并没有颁发禁止“发给任何在业的身体健壮的男性贫民（非教区工作也是一样）或靠他为生的人”以现金救济这道著名的命令，即已

---

本书第 572 页。

这篇演讲的原文，见加米季，前引书，第 57 页，和霍佛耳的《宪章运动》（Hovell, M., “The chartist Movement”）（1918 年版）第 80 页所载的那篇刊于《北极星报》上的演讲相比，读起来更加像是民众演讲。

例如在奥耳德姆只有织工才能得到正式救济。《1834 年报告书》（1834 年，第 28 卷），附录甲，第 918 页。关于工业区的开支，参阅本书第 452 页。

本书第 573 页。

霍佛耳，前引书，第 86 页把“民众运动”说成是“完全无组织的”；但继而却指明（第 91 页）委员会的出现，这些委员会却“早已在工厂条例运动中执行职务了。”

《1834 年报告书》，附录甲，第 28 卷，第 914、918、922 页。

实行于南部所有农村联合教区的那道命令，而只训令监理员依照伊丽莎伯条例和“有关济贫事宜的其它一切成文法”处理救济工作。这就使监理员有了援引过去成例权宜行事的余地。当调查委员在 1839 年年底报告进展的情况时，他们也没有声明停发补助工资津贴的禁令已适用于诺森伯兰、坎伯兰、韦斯特木兰、达拉姆、约克郡或兰开郡。在第八次报告书（报告 1841—1842 年的情况）中，他们解释说，在共总五百九十个联合教区之中，还有一百三十二个没有奉到取缔户外救济的一般禁令。其中包括没有习艺所设备的农村联合教区，主要是在威尔士；首都各联合教区；以及兰开郡、柴郡和西莱定制造业区域中的联合教区——这是一张有效的一览表。甚至在真正补助工资的救济金停发之后，户外救济一般也还是照旧进行。调查委员到底敌不过习惯，敌不过可怕的贫困和易于触发的同情心。在 1834 年，正如他们之中有一位不合文法的写道，“户外救济的消灭是可以期待的，至少可以减少到成为例外的程度。”在 1844 年截至报喜节为止的那一季中，在英格兰和威尔士的习艺所中受救济的有二十三万一千人，在所外受救济的有一百二十四万七千人。在 1848 年相应季度中的数字则是三十万零六千人和一百五十七万一千人。

凡是调查委员取得胜利的地方，他们都是以一定的代价取得的，而这种代价是他们不但已经料到而且敢于承担的。诺丁汉是自始就以很大的决心执行拒发户外救济规定的一个城区。也正是诺丁汉的市长在 1840 年写了下述的一段话：“拒发临时救济金和只是为了使申请人裹足而提出院内救济的审查的那种苦痛和败坏风俗的后果，是世人所不尽知的。在这个时候，贫民（由于怕进济贫院），把衣物家什一件一件地卖掉或当掉，直到身无长物而后已……。”这个“不足取的原则”正照它所打算发挥的那种作用发挥着作用。到了四十年代，这个原则几乎到处都多少发挥出一点作用了，尽管户外救济并未能取消。不论它在经济上有怎样的优点，也不论它实施于贫穷化的农村区有多大的必要，它在城镇中却是一个后患无穷的刺激。

补充这样一句话才是公平的：就当时北部的民风来说，委员会的每一个措施都不失为一种刺激。在 1834—1835 年的早期，他们就从最可尊敬的棉布制造商方面得悉把劳动家庭从地窄人稠的乡间迁入蒸蒸日上的工业区是有利的。他们所请教过的人们之一——博耳顿附近的土顿人埃德蒙·阿希沃

---

按系 9 月 29 日。——译者

尼科耳斯：《济贫法史》，第 3 卷，第 250 页及以下，另霍佛耳，前引书，第 5 章。[韦伯夫妇：《英国济贫法史》，第 2 编（1929 年版），第 1 和第 2 章。]

尼科耳斯，前引书，第 3 卷，第 167 页。

同上书，第 286 页。

同上书，第 305—306 页。

尼科耳斯，前引书，第 2 卷，第 391 页。

思——曾对他说：虽则苏格兰人、爱尔兰人和各色的北部人都涌入了兰开郡，但是来自串特河以南的人，他自己还只遇到过一个。调查委员送去了少数几个，继而又由曼彻斯特卫生委员会秘书和他们的助理员凯伊博士 撰拟了一项关于过去情况和未来展望的报告书。据凯伊计算，在 1821—1831 年这十年之间，每年迁入兰开郡的移民为一万七千人。他们曾经访问过一些最早从南方来的人——“我从来没有过更加愉快的旅行，因为没有任何事比移民对调查委员在他们处境方面造成的变革普遍表示感激之意更加令人欢欣鼓舞了。”凯伊虽然是一位官员，仍不失为一个无可指摘的证人。看来展望甚好。何以应该再有一些南部乡下人同爱尔兰人去分享一点兰开郡的机会，理由是不一而足的。另外又送去了一些——注入棉布之乡的移民洪流中的最多也不过几百或几千滴而已。

调查委员们不幸在他们的第一次年度报告中公布了他们和埃德蒙·阿希沃思的往来函件。在某一封信中他曾经写道，移民“将有助于使工资平均化并在一定程度上防止一些近来风行的‘罢工’。”于是反济贫法派抓住了这句话。这是另一件“和萨默塞特济贫院三人组那种暴君的野蛮行为”一类的事件，要用船把可怜的贫民从南部装运到兰开郡去压低工资和破坏“罢工”，然后再把他们投入自己帮同造成的惨境。报纸和讲坛拿它作了多少年的宣传。

在这期间，甚至在调查委员还没有开始把严格的户外救济原则适用于工厂区域以前，反济贫法运动就已经蜕变为宪章运动了。在约瑟夫·斯特季和伯明翰改革家开始活动或在罗维特为伦敦工人协会起草人民宪章之前，对于社会动荡感觉灵敏的弗格斯·奥康奈耳就已经在 1836 年把北英格兰“浓阴密布的”天空下的民风提出作为例证了。奥康奈耳发现北部的天空是有利的，他的星辰就是《北极星报》。直到 1848 年宪章运动瓦解时止，伦敦的天空始终险恶万状。北部的宪章运动者对于首都这种温和的空气大为震怒，他们有一简单但无疑是正确的解释。伦敦工人“的工资比北部工人的工资多些。”在北部也有收入不错的工人，但是，广大的宪章运动者，却是由一

---

这次的增加在很大程度上是由于饥饿的爱尔兰人流入。所引证的数字纯是为了说明调查委员会失败的程度。

尼科耳斯（前引书，第 2 卷，第 391 页）热烈地加以表扬。

罗沃思：《论诺丁汉济贫法行政》（Roworth, W., “Observations on the Administration of the Poor Law in Nottingham”）（1840 年版）。

尼科耳斯，前引书，第 3 卷，第 215 页。[参阅雷德福德：《英国的劳工迁徙》（1926 年版），第 6 章。] 已故凯伊—夏特耳沃思爵士。

引自尼科耳斯，前引书，第 3 卷，第 219 页。

从苏格兰和爱尔兰邻近地区继续源源而来。

批清醒的唯心主义者、预言家、骗人的预言家和野心家、连同有限的几个真正革命家领导的一支穷人的大军。职工互助会或工会，整个说来，是避不参加的；虽有鞋匠工会之类的少数工会是彻头彻尾的宪章运动者。当宪章运动的领袖们谈到为宪章运动而举行总罢工时，并没有得到工会的反应；虽则参加罢工的互助会成员扬言要一直举行罢工“到宪章成为国法时为止。”最重要的是，最强有力和最技术性的工会从不会以它们的基金进行宪章运动的冒险。不幸的和不熟练的手织机工和针织机工、失业的职工连同少数矿工和其它粗鲁的人都是典型的信徒，群众大会的群众，《北极星报》的忠实但常常受骗的读者和国民捐的捐助人。负担不起职工会的织袜工和织工不知何以却能为这类事筹得款项。难道他们不要加速宪章的实现吗？难道宪章不是要使曲者直而崎岖者坦吗？

运动的经过是社会政治史学家分内的事。经济学家所注意的却是这个运动随着年成、海外贸易和铁路兴筑的波动，随着济贫法方针的变革，随着对享受者的国会丧失信心，并随着那些并非出于自然地嫉视富有并对政府抱偏见的人，在皮尔——尽管他在工厂立法方面有过不良的纪录——开始让一些抱怀疑态度的人相信当政者真正关心老百姓时部分地恢复信心，而产生的起伏。

从英国所有各工业区为宪章运动补充了新生力量，并延缓了修正济贫法在英国充分实施的三十年代后期和四十年代初期的那次贸易萧条，试行了苏格兰的旧济贫法，但发现它并不合用。苏格兰济贫法是从十六世纪一成不变地因袭下来的，对四十年代的克莱德塞德并不适用。苏格兰教会大会在1839年的报告书中指出：“对失业人民的处境，不应忽视，在很多场合下对这类人于偶然生病或遭非常灾祸时应给以临时救济，虽然这并不是一个权利问题。”但是地方当局所给这类人的救济微乎其微。在1819年培斯利发生严重失业问题时，世袭财产继承人和下级教务院等当局曾经因申请人身体健

---

参阅艾尔弗雷德，前引书，第2卷，第69页及以下所述和巴克斯特：《巴士底狱记》（Baxter G.R.W., “The Book of Bastilles”）（1841年版）。野蛮行为云云一语系录自巴克斯特书，弁言，第10页。他的皇皇巨著是一部为反对辉格党使用的剪报的摘要，包括有很多不载于尼科耳斯书的丑恶事实。[也有很多夸张之词和失实的记述，正如韦伯夫妇，前引书，第162页及以下各页中所指出。]

霍佛耳，前引书，第93页。

同上书，第144页，引内政部档。

韦伯夫妇：《工会运动史》（1920年版），第175—178页。霍佛耳，前引书，第169页。扬言欲为宪章而举行罢工的罢工者只是在1842年运动发展到最高潮时期举行过，后来恐怕就是一句空话了。[关于罢工政策，参阅普鲁麦：《一百年来的总罢工》（Plummer, A., “The Gen. Strike during one hundred Years”），《经济季刊》（经济史），1927年，和克鲁克：《总罢工》（Crook, W.H., “The General Strike”）（北卡罗利纳大学出版社），1931年版。]

壮而拒绝给以任何帮助：并且这项决定经法院宣布为有效。在 1840 和 1843 年之间，培斯利的灾难又如此之严重，以致不得不成立一个专门救济委员会在特威德河南北两岸进行筹款。伦敦方面送去了四千七百一十五镑的捐款和一位济贫法专家，连同一份注意事项请托书。那位专家报告说，在 1841—1842 年培斯利本身——以摊派或捐募的方法——为健壮贫民筹得了一千二百二十七镑十四先令八便士，并且说在那一年有一万至一万三千人靠救济为生；此外还有大约七百名“合法贫民”，他们的救济金共三千六百八十二镑，几乎是为旧苏格兰法所规定的“伛偻、病、残和体弱”者的一笔正常开支。

为了对苏格兰济贫法制度进行缜密而详尽的调查，在 1843 年 1 月指派了一个委员会。在苏格兰久已就有了主张改革的人士，培斯利遂成为可乘之机。调查委员在 1884 年写道：“健壮者因不能就业而领得救济金的事例，殊不多睹。”格拉斯哥警察局的米勒大佐曾经向他们说明了这项办法的一个通常的后果——“在冬季常常无工可作的石匠、砌砖匠和石板瓦匠等等有时陷于贫困不堪之境，除沿街乞讨外别无任何取得救济的方法，而他们除非走投无路是很少或绝不行乞的。”“合法贫民”之中的正式的、许可的、领有证件的乞丐，不仅仅在高原，而且在佩思和克科迪也都可以看到。“甚而至于没有证件的，”这类贫民也可以一星期行乞一、两天。残废津贴既“一般都不够用”——爱丁堡市议会已经有很多年“不肯增加捐派”——行乞或更糟的办法就有了必要。“要么偷窃，要么就挨饿，”一位爱丁堡的牧师这样说，他不禁问道，究竟这种抉择是否促进了人格的独立呢，而据说这却是这种制度的优点。

在济贫金之中几乎没有有什么医药救济的规定。（米勒大佐提到在患热病时，格拉斯哥卫生委员会由私人基金部分地供给这类病人以洗床单的肥皂和苏打。）因为整个制度都基于户外救济，所以济贫法机构非常缺乏。格拉斯

---

本书第 268 页。

本书第 453 页及以下。

引自尼科耳斯：《苏格兰济贫法史》（1856 年版），第 112 页。

同上书，第 125 页。这是培斯利披肩的时代，因为风靡一时而成为一种最危险的大宗货：继而一败涂地。

布莱尔：《培斯利披肩》（Blair, M., “The Paisley Shawl”）（1904 年版），第 25 页。

爱德华·特威斯累顿，巴利奥尔研究生，济贫法助理调查委员。

《苏格兰济贫法调查》（“Poor Law Inquiry, Scotland”），1844 年（第 14—20 卷），第 14、3 页。关于“合法的”和“临时的”贫民，参阅本书第 454 页。

诸如爱丁堡医学会的阿利森教授：《论苏格兰济贫法》（“Remarks on the Poor Law of Scotland”），第 4 版于 1844 年问世。

《报告书》，第 3 页。

《报告书》（作证记录），询问案第 5672 号及以下。

哥除市立医院外仍一无所有。爱丁堡有三个慈善习艺所。在佩思，“管理人员租下了一幢房子，其中住有四位老婆婆。”在格拉斯哥的巴罗尼教区，“无依无靠的贫民和儿童”分住在四幢房子里。在第一幢里，时常有十八个儿童分住于十四英尺见方的两个房间。在第二幢中，有十四人很好地安顿在四个房间里。第三幢的一个房间，一进门就有——“一个赤身露体的疯子站在火炉旁边，另一个老年人病卧在床上。”在第四幢中，“有一间男寝室住了两个女白痴。”敦提没有济贫院，生病的贫民都住在院外。这些，应该记住，都是合法的或“登记的”贫民。“临时贫民，”正如调查委员所指出，在任何地方都没有得到多大帮助。

调查委员是非常保守的。他们主张应完全承认医药和教育补助为济贫基金的正式开支。他们力主设立更多的济贫院。他们认为合法贫民应该得到足够的津贴。他们赞成推翻过去用教堂募捐供临时贫民之用的惯例——“事实上”早已“抛弃了”。但是鉴于捐派（济贫捐）的渐次扩大，他们并不赞成把它订成为强制性的。经过对身体健壮者的救济作了一番“热心的调查”之后，他们指出，在低地的农业制度中，连同它的寄宿工人，问题并不迫切；但鉴于高原的内部组织，高原的救济可能是伤风败俗的；所以只要苏格兰酒的消费量依然同英格兰保持三与一之比，它在城镇里就是具有危险性。他们宁愿以修改了的现行法作为凭借，而以自愿捐款应付万一之需。

来自英国南部的济贫法专家爱德华·特威斯累顿，因为正如他所声称，这种办法甚至不能保证给老弱以安适，因为没有把医药补助订成为强制性的，因为没有建议在城镇中设立身体健壮者的“收容所”或“避难所”（照英格兰济贫法上的用语为临时收容所），因为并未坚持设立济贫院，并且因为对于周而复始的失业问题的解决未作任何建议，所以他不同意上述的意见。

从而产生的法律（维多利亚，第8和第9年，第83章）是不能使特威斯累顿满意的。这项法律甚至仿效英格兰修正法到了这样的程度，竟在苏格兰成立济贫法监理委员会——设正式委员若干员，其中三名由国王委派。委员会得核准承办济贫法事宜的联合教区，而不像在英格兰那样强迫实行。在每一个市教区或联合教区之中有一个由选举产生的贫民管理委员会。在已采行派捐的教区中，农村贫民管理委员会是部分兼任部分选举的；在没有派捐办法的教区中，即以旧济贫机关——世袭财产继承人和下级教务院——为

---

《报告书》，第12页。

同上书，第14页。

同上。

同上书，第10页。

同上书，第23—24页。

《报告书》，第52页。

贫民管理委员会：这类的贫民管理委员会得在监理委员会的同意下采行捐派办法。济贫院亦复如此——凡居民在五千人以上的教区得自愿成立济贫院，但无此义务。任何教区如设有济贫院，就必须有一合格医务人员为该院服务。不论有无济贫院，教区都必须“以公平而便宜的方法……”给生病的贫民以医疗照顾和生活的安适。鼓励教区资助疗养院、施药所和救济院。每一教区应有贫民视察员一人或数人。捐派所得款项得用于临时贫民——“如能不致造成误认为身体健壮的失业者有要求救济的权利这样一种印象”（第 68 节）。这样，主动权就完全像调查委员会所希望的那样操在教区手里了，虽则贫民如认为救济不适当，得向监理委员会控诉，并可获得胜诉。但是这一条例确实以种种方法使依法有权受救济的人在本教区以外取得救济比过去容易得多了。

这项法律推行得很慢，并且遭到了严重的困难。没有任何济贫制度可以立刻轻而易举地适用于刘易斯、特维得尔和格拉斯哥工业区的。1845—1847 年高原和西群岛的马铃薯歉收造成了为正常时期制订的法律所不能解决的问题。爱尔兰的临时工大量涌入克来德河流域。组织医药救济到处都是有困难的；高原各地则完全无此可能。到 1848 年，只有八个新的济贫院奉到核准——而尚未建成；该管当局才刚刚建议监理委员会采取这样一项事属万幸但已为时过晚的决定：“凡身体健壮者临时或无可避免地遭到失业，从而陷入饥寒交迫之境，得视为依法可领取救济……的临时贫民”。监理委员会已经有过这样的话，说这项条例引起了贫民的“非分之想。”在它开始工作的前三、四年看来是不会使这些愿望得到满足的。

1833 年的工厂调查委员会渴欲了解英国工业中的工人究竟对疾病、不幸、年老和死亡有了怎样的准备，曾发出有关职业、工资和其它事项的调查表，想查明友谊会的会员状况和储蓄银行的存款总数。这项调查完全归于失败。非但多少储蓄，甚至连有无储蓄能力，工人都不愿公开。他们既然渴望证明他们的工资太低，那么劳动收入有任何剩余的证据，自然都会被他们的雇主在劳资争议中加以利用，所以他们的守口如瓶，据调查委员会不胜其明达地辩称，这完全是理所当然的。但是他们补充说，从友谊会和储蓄银行的报表中可以看出，工人肯定有储蓄，而且为数不小。

友谊会运动的力量正与年俱增。旧的友谊会逐渐扩大而分裂，新的友谊会逐渐产生。博耳顿共济协会成立于 1832 年，“但是否是继承旧有的组织而来，则不明真相。”其中会有优秀的纺工。默默无闻的无济于事的督伊

---

同上书，第 44 页及以下。

他签署了一项单独的报告书。

关于 1830 年以前所采行的捐派，参阅本书第 455 页。

尼科耳斯，前引书，第 213、219 页；但是这项建议在 1852 年废止；参阅本书第 536 页。

德慈善会据说是在 1833 年改组的。翌年，植林者共济会在罗奇德耳采取了现代的形式——它们像包括石匠友谊会在内的大多数社团一样，自称是历史悠久的。在 1838 年出现了第一个铁路友谊会，即大西铁路友谊会。大约同时禁酒会会员正在曼彻斯特区建立他们最早的一批帐篷（并不是支部）。勇敢的水夫（Hearts of Oak）创始于 1841 年，由继承而来的诺丁汉共济会创始于 1843 年。 这些都是友谊会法日益增长的力量监督下，从疾病互助会、丧葬互助会、鹅互助会等许许多多各式各样的小社团之中涌现出来的。依照 1829 年条例（乔治第四，第 10 年，第 56 章）的规定，已指派律师一人，负责审查向法官申请注册的友谊会章程，这位作为友谊会登记员的律师得对法官一并实行监督。

到了 1835 年，参加各种友谊会的人数“在英国想已不下一百万。” 这位登记员所发表的 1847 年的统计比较可靠，但并不完全。 它们只涉及英格兰和威尔士；也只包括注册的友谊会在内——注册并不是强制性的——而且由于缺乏适当的纪录，所以制成表册的也只有 1828 和 1847 年注册的那些。数目是一万零四百三十三。在 1847 年 7 月 8 日，会员共七十八万一千七百二十二人。在前一年从会员方面收得的款项共六十九万三千七百五十一镑，付出的各种津贴共五十一万八千九百七十八镑。这些数字除不包括很多既小而又力量薄弱的社团外，也不包括强有力的共济会的组织在内，后者在 1845 年，“连同它的各种派生组织，” 大概共有会员四十万人左右，收入则远在二十五万镑以上。单单共济会的主干曼彻斯特联合会在 1845 年 1 月就有会员二十五万一千七百二十七人，以及按前一年的计算，二十四万五千八百四十三镑的收入，而入会费还不包括在内。 如果把拥有不胜其多的各式各样社团的苏格兰一并计算在内，那么在四十年代后期二十岁以上的男性人口的总数远不到五百五十万的时候，英国友谊会会员的总数就一定不会太少于一百五十万了。

会员特别集中于兰开郡。1847 年报表所列该郡的数字已不下二十五万八千人，此外还必须加上兰开郡共济会那个庞大的团体——以曼彻斯特为“ 社的泉源 ” ——和可想而知的许许多多未注册的小社团。该郡二十岁以上的

---

在第一次报告书中，尼科耳斯，前引书，第 195 页。

《修正报告书》（“ Supplementary Report”），1834 年（第 19 卷，第 261 号），第 43 页。

沃福德：《保险百科全书》（“ The Insurance Cyclop(dia)”），第 4 卷，第 430 页。

引自沃福德，前引书，第 4 卷，第 431 页及以下的至可宝贵的编年纪事。

曾任律师的约翰·提德·普腊特自 1846 至 1870 年任登记员。

安塞耳：《友谊会论》（Ansell, C., “ A Treatise on Friendly Societies”）（1835 年版），第 136 页。

《英格兰和威尔士友谊会报告摘要》（“ Abstract of Returns respecting Friendly Societies in England and Wales”）1852—1853 年，包括截至 1850 年 12 月 31 日止的五个年份。

尼森：《对重要统计的贡献》（Neison, F.G.P., “ Contributions to VitalStatistics”）（1845 年版），第

男子在 1851 年既然只有五十三万八千人，那么在四年以前似乎有三分之二的男子都参加了社团。伦敦和米多塞克斯在 1847 年共有会员六万六千人；约克郡六万三千人；肯特郡三万人；其它各郡则都不到此数。首都既有许许多多小型社会组合，未注册的旧式小社团多半也占一不正常的比例数；但是这并不太影响它和兰开郡的对比，因为伦敦比兰开郡是更加地广人稠的。

友谊会中也有一些中产阶级分子。在 1845 年接到博德明的马季那位外科医生十六封揭露“共济会会员”的信的那位“朋友”，“并不是[该会的]一位等闲的会员。”但是，尽管共济会的入会费在四十年代是一基尼，它们每星期的捐款却仅仅四便士；并且它们的大多数会员是来自另一位对它们的管理人员持批评态度的人所说的“劳苦大众”的。这一点对一般友谊会，尤其对兰开郡的那些来说，显然是甚至更加适用。它们是工人阶级的产物，正如它们有史以来的情形那样。它们的组织并非总是很健全的。保险会计方面的错误层出不穷；地方支部往往失败；欺诈情事也不是没有耳闻。集会仍然是在酒馆里举行，虽则禁酒会会员有自己的帐篷。来自上面的批评者对于它们在交际方面的浪费和管理费的开支无度仍引以为憾，曼彻斯特共济会某支部的管理费在 1844 年竟达疾病津贴开支的百分之一百五十。“不务共济会的真正主要宗旨而徒事浮华；原为病者老者预备的基金都浪费到年轻人的傻劲和虚荣上去了。”但这整个运动却是英格兰工业区日益增长的储蓄意愿和力量的一个明证。这种意愿和这种力量最强的所在就是工厂区。若说在旗帜、帷裙、入会仪式和酒类方面花费了太多的储蓄，在行会的浮华史上那原是不乏先例的，而新工业社团迄未供备工人们所需要而“手艺人”所不曾得到的会旗、仪式和酒宴也是一个很好的辩护之词。帽徽、勋章、大学宴和市宴依然浸有废除。曼彻斯特或利兹，既没有“公园”和艺术陈列馆。又没有赏心悦目的新建筑或任何壮丽的市容，又怎能指望这些男“工”，一旦有机会，而不用他们自己的储蓄戏弄一下健全的保险会计原理，或耍一耍“年轻人的傻劲和虚荣”呢？

在工场调查委员未能取得工人储蓄报表的那一年，其它报表却表明英格兰和威尔士的四百零八家储蓄银行的四十二万五千个存户共有存款一千四百三十三万四千镑。两年之后信托储蓄银行法（根据威廉四世，第 5 和第 6 年，第 57 章）推行到了苏格兰，尽管苏格兰股份银行对小存户提供了种种便利，而它还是在那里立即得到了发展。到 1844 年法律再度修改（维多利亚，第 7 和第 8 年，第 83 章）时，英国储蓄银行的存款已上升到将近二千

---

134 页。共济会在 1851 年方始适用友谊会条例。沃福德，前引书，第 4 卷，第 401 页。

尼森：《论……独立共济会曼彻斯特联合会》（Neison, F.G.P., “Observations on...the Manchester Unity of the Independent Order of Oddfellows”）（1846 年版），第 26、38 页。

男子往往在十八岁入会，但有时会年纪更小一点。

尼森：《论……独立共济会曼彻斯特联合会》，第 28 页。

七百万镑，其中二千六百万是英格兰和威尔士的，其余是苏格兰的。在这二千七百万镑之中肯定有“无产阶级的”储蓄（如果一个无产者能够有储蓄而不立时立刻变成为一个资产者的话），但——在这里必须以记忆和印象代替当代的证据——凡是熟习恩格斯所说的“下层资产阶级”和“中层资产阶级”以及，仅就这件事而论，“上层资产阶级”的子女利用储蓄银行的方法的人，对于 1844 年的银行存款之中究竟有多少是真正来自工资或手工业工人的劳动收入，理应有所怀疑。在那一年的一百零一万二千零四十七个存户之中，仅就数目而论，一定大部分是手工业工人。更值得注意的是，平均存款，就是作为一个典型手工业工人的数字，也不免太高，但自 1833 年以来已经下降，这表明存款已更加大众化了；但是若说在这二千七百万镑之中来自工资的能有一半之数，尤其是考虑到工资劳动者对友谊会和职工互助会的捐款时，那也是难以置信的。

要衡量职工互助会和职工会在三十年代和四十年代的工业生活中的真正重要性，诚非易事。在比较老的原封未动的手艺行中，无疑有很多是衣钵相传的，至少在地方上如此，虽则这一点未必能得到证明。但是在一个新的未定型的城镇中的一个老手艺行，却会丧失了互助会的习惯，而它的互助会甚至在年头好的时期也只能吸收一小部分工人。在所有各行各业之中，尤其在没有帽匠、裁缝、造纸匠或车轮匠那样根深蒂固的组织的那些风潮叠兴的新行业中，工会是随着一次次罢工的成败，随着贸易循环的曲线，并随着对国家和法律的潜伏或积极的敌视而有起有伏的。在一个新行业中，一次低潮就可能意味着暂时的消灭，而在一个比较老的行业中，却只意味着失去一些会员或一些中心组织而已。

现在从石匠工会的故事中可以给一个未受新创造发明影响的旧手艺行中的职工会的起伏情形以数字上的说明。在三十年代由作为更大更有野心的建筑工人联合会的一个部门的石匠地方分会而成立的这个社团，在 1833

---

《共济会的真相，说明独立共济会，曼彻斯特联合会在组织章程方面的离经叛道；在财政方面的不公正；在管理方面的浪费；在经济方面的破产；在说法方面的不诚实；在倾向方面的危险；和在习常行为方面的不道德》（“An Exposure of Odd Fellowship, showing that the Independent Order of Odd Fellows, Manchester U-nify, is unscriptural in its Constitution; unjust in its Finance; extravagant in its Management; bankrupt in its Circumstances; deceitful in its pretensions; dangerous in its tendency; and immoral in its Practice”）。

尼森，前引书，第 31 页。1847 年的一个典型的伦敦社团是完全由手工业工人组成的：没有一个人在二十岁以下。会费是每月三先令；补助金是疾病补助费十先令一星期，养老金五先令，丧葬费七镑，妻子丧葬费四镑。《报告摘要》（“Abstract of Returns”），第 5 页。

尼森，前引书，第 31 页。安塞耳，前引书，在 1835 年也持同样的批评态度。关于早期的批评，参阅本书第 373 页。

参阅《政治经济学词典》，“储蓄银行”条。

年计有会员六千人。在 1835 年经过了多尔契斯特工人审讯时期的国家反工会运动之后，会员降到一千六百七十八人，在 1837 年的贸易繁荣时期又复上升到五千五百九十人。经过 1838—1842 年的一次贸易萧条和物价高涨，或许更重要的是经过 1841 年伦敦石匠的罢工，那次支持了国会和纳尔逊纵队并几乎毁灭了工会的罢工之后，它的会员降到了二千一百四十四人。在这十年之末（1848—1852），它起伏于四千七百和六千七百人之间。这个社团是英格兰的，据 1851 年人口调查的记载，在英格兰和威尔士共有二十岁以上的“石匠和铺砌匠”六万六千人。在这个行业中分散于各个小集团的石匠和普遍残存的工匠师傅，尤其是在西北部和威尔士两地，更有助于说明登记的工会会员对成年石匠比例数之小；但是同样分散和同样残存的情形乃是地方职工互助会或职工会力量最强大的许许多多旧式手艺行的特征——诸如细木匠、木匠、砌砖匠、漆匠、钉书匠、帽匠、裁缝和排字匠等。所以，在各手艺行中组织会社的旧传统尽管强而有力，在 1830 和 1850 年之间的任何时期，任何行业中正式参加工会的工人百分比似乎都并不很高。对四十年代初期所作的正式缴纳会费的工会会员全国不满十万人的估计，虽不中，怕也不远。但是是附着于地方互助会边缘，往来于职工介绍所，并且一旦受到鼓励而同时力能负担会费时就准备参加职工会的人，一定还有很多，尤其是在建筑和衣着两业。

如果承认数字是如此之低，那么在有组织的宣传所激起的民情波动之下，参加了——但据知并未缴纳会费——1833 至 1834 年的全国各业统一总工会的那著名的五十多万人，就显得格外地突出了。二十年代，结社法的废除已经使工人可以，或者自认为可以，自由组织自由罢工了：1825—1826 年的商业瓦解曾经打破了多次罢工并且颠覆了许多薄弱的组织。但是少数有远见的匠工却认为他们已经找到了从灭顶之中浮升起来的方法。在 1827 年 7 月，若干地方互助会的代表在伦敦成立了木匠和细木匠总工会——“以改正本行所身受其苦的种种弊害；促进工人的权利和权益；培养弟兄感情和关心彼此的福利。”两年之后——除此之外，别无所知——砌砖匠也创立了一

---

恐怕有很大的数目是来自家务佣工的。

本书第 264—267 页。

波斯特格特：《建筑师史》（1923 年版），附录，第 456 页。数字是波斯特格特的，评论是我自己的。以下各节多叨惠于波斯特格特的著作。

波斯特格特，前引书，第 129—130 页。

在 1838 年托马斯·肖特任秘书时，工会中的石匠“有百分之六十是属于这个兄弟会的”（波斯特格特，第 122 页），这个“兄弟会”，如正确的话，无异是一个约有一万名会员的社团。铺砌匠 [即砌墙匠和工匠师傅，照波斯特格特所告诉我的] 在肖特看来并不是石匠，但是，即使这样，并扣去十三年来的增加数，他似乎对于“兄弟会”也是作狭义的解释，否则就是材料很不完备。据 1831 年人口调查的报告，英格兰和威尔士的石匠已经不止三万五千人了。

个总社团。继而饥馑、大陆上的革命、乡间的骚动、最初只有少数人可得而闻的“共产主义或社会主义”原则的宣传、人人可得而闻的科贝特的大声疾呼和托马斯·阿特伍德自伯明翰提出的利用全国工会于政治目的的教训以及选举改革法案的最后令人失望，一一接踵而来。

在选举改革法案之前，仅就所能阐释的证据来说，石匠和砌砖匠总工会连同建筑业其它各行合组成为一个准联合会性质的建筑工人工会。到 1833 年，它的会员据说已有四万人，并且还在迅速地增加，入会仪式异常隆重。它是受欧文主义的影响的，尤其是在伯明翰，伯明翰的领袖——并不是工人而是汉森—魏尔希商号那家工程建筑企业的合伙人——经常和那位先知先觉者有函信往来。鼓吹其事的那些人抱有成立一个以选举产生的干部主持其事的建筑工人行的雄心，而以无权“依照 [ 他们自己 ] 所规定的价格出卖我们的劳动力”的那些承造商为他们的敌人。这是伯明翰的情形。在曼彻斯特和利物浦，石匠在一个类似的运动中起了带头作用，他们指出建筑物一般是“由细木师傅承包的，他们对自己本行的权益虽有正当的权利，但对我们的权益却没有任何权利可言。”他们在曼彻斯特公布了这样一项要求：“今后新建筑物的营造概不得由任何一人承包。”在兰开郡肯定有，而在其它各地也或许有很多小工匠师傅联合了起来——正如三百年前小工匠师傅在伦敦的比较资本主义化的行业中结合成为“自由民”社团一样。他们自然希望保全垂死的旧制度，在这种制度之中，建筑工人的消费者是和各种手艺行的师傅分别订定合同的。

和组织砌砖匠地方工会联合会的企图齐头并进的有约翰·道尔蒂的英国棉纺工全国联合总会的计划，这项计划经 1829 年 12 月英格兰、苏格兰和爱尔兰代表在马恩岛举行的一次大会中予以接受——后来棉纺工曾为其它目的在那里举行多次会议。翌年道尔蒂正在自己的本行业以外推动这项计划，进而组织陶器工人工会，它很快地就有了八千名会员，并且从太恩河畔的纽卡斯耳推广到了布里斯托尔，而以斯塔福德郡为它的自然核心。在约克郡和利兹，成农业工会正为排除非工会会员和标准件工工资表而斗争。雇主在 1833 年以抵制工会会员的拟议和一次为期数月的罢业作为回答。

---

韦伯：《工会运动史》，第 472、748 页。

同上书，第 134—135 页。

波斯特格特，前引书，第 53 页。韦伯，前引书，第 54 页注。

同上节，第 54 页。

本书第 394 页。

波斯特格特，前引书，第 55 页及以下。

同上书，第 73 页。

昂温：《十六世纪和十七世纪中的工业组织》（Unwin, G., “Industrial Organisation in Sixteenth and Seventeenth Centuries”）（1904 年版），第 57 页及以下。

在那一年，这些和其它无数的工会和互助会的会员，以及除村庄上的友谊会或美以美会的班会之外从没有参加过任何组织的广大群众，一扫而成为全国各业总工会的纪律散漫的会员。这个昙花一现的先知先觉的运动的尽人皆知故事，这里无需赘述——诸如它的报纸、它的宣教士、它的誓词、袍褂和新会员入会时所面对的村庄木匠描绘的死神像；以及罗伯特·欧文为新道德秩序的事业而企图劫持这个运动的举动等。它的敌人说，一个伦敦职工“因受不住入会时所经过的那套仪式，致疯狂而死”；但是一个叫乔治·洛夫莱斯的美以美会工人，和他的朋友一齐被送到托耳普德参加入会的宣誓，却经过了一次更加严厉的考验而仍能保存了他的神志清醒的虔诚和民主的信仰。他在植物湾动身时，用他最熟习的韦斯利赞美诗的轻快调子和诗的体裁写了这样一首短歌送给他的朋友们：

我们在上帝指引下；从田间，从海洋，  
从耕犁，从铁砧，从织机上前来汇聚于一堂，  
为了挽救我们同胞的权利，  
为了宣告把一个暴虐集团送上刑场。

全国总工会并没有能幸存到 1834 年以后。地方工会、互助会和罢工委员会彻底被打败了。某些社团的暴力，纵非它们的仪式，证实了这个“暴虐集团”的政府的担心并非无据。为了安全起见，它们大多数这时都放弃了它们的宣誓和诡秘的仪式。雇主要求他们的工人签署拒绝参加工会的“证书”。在建筑工人工会之中，只有石匠社团还能以一个生气勃勃的全国组织的形式幸存；罗伯特·欧文却从职工运动转到别的事情上去了。但是陶器工人工会又苟延残喘了几年。在全国各业统一总工会成立之前早已存在的印染工、铸铁工、锅炉制造工、造纸工和其它很多纯技工的地方工会或准全国性的工会，在它解散以后依然存在，甚至在 1838—1841 年的贸易清淡和高物价时期也没有消灭。四十年代初期可能有的十万工会会员，大多数都是由它们提供的。

“这些工会的历史，”恩格斯在写到 1844 年的英格兰时说，“充满了工人的一连串的失败，只是间或才有几次个别的胜利”：工会“是无力消除影响这种关系的重大原因的。”但是他承认“对个别的局部的次要原因，工会是能起作用的”：它们能防止个别的制造家在没有整个行业的一般条件配合之下把工资愈降愈低：“在危机完结时，工会当然会使工资更快地（比它们不加过问时）提高。”到了 1844—1845 年，商业在 1838—1841 年萧条之后的一般好转是非常值得注意的。工会活动的恢复已随之而来。恩格斯对

---

韦伯，前引书，第 117 页及以下。

同上书，第 133 页及以下。

于矿工的重整旗鼓尤感兴趣，他也宜乎如此。地方互助会和成立不久的工会在矿区中早已司空见惯；但在 1841 年却出现了不列颠和爱尔兰矿工联合会，以总部设于威克菲尔德，并于三年之后以一千镑的年薪聘请威廉·罗伯茨为“检查长”，处理繁难的法律事宜。罗伯茨最初曾为诺森伯兰和达拉姆的矿工服务，帮助他们取消了旧有的一年期工资合同制。1844 年的毫无希望的罢工，使北部人落到破产之境。他们既没有财力展开罢工，而面对着外来的工人，雇主的强迫迁出煤矿的小宅子和业经铁路买下的伦敦市场的垄断权的丧失，又无法把罢工维持下去。他们也无法维持罗伯茨了，于是他转往总部和联合会的兰开郡分会去服务了。北部分会在十八个星期的罢工之后瓦解——在罢工中，剩下来的几件科贝特曾经描写过的矿工的好家具都成了换取衣食之资——但是往事是不会忘记的，蒸蒸日上的兰开郡和约克的矿田使矿工工会运动保持了下去。

兰开郡也帮同把建筑业的工会运动保持了下去；但也止于保持下去而已。在 1845 年以利物浦为总部临时所在地的石匠已经在那一年使会员的人数增加到将近五千人；但是以曼彻斯特和伦敦为唯一重要中心的砌砖匠，据说从未超过二千人，不到四十年代时英国成年砌砖匠的百分之四。也以曼彻斯特为总部的铅管匠和玻璃制造工则成绩较好：他们的一千名会员在可能有的总数之中一定是占一较高的比例的。

当铁路狂方兴未艾、马铃薯歉收日益迫临、而早期铁路时代已近结束的时候，全国各业工人保护会的成立——于 1845 年复活节——表明了三十年的理想并未全然遗忘，虽则他们现在是吃一堑长一智，以谨慎小心的态度从事了。这个计划是出自设菲尔德的“各业联合会”（一个胚胎时期的工会委员会）的，并且一上来就得到了曼彻斯特、赫尔、璠威治、布里斯托尔和其它各地类似团体的支持。纺织业和织袜业、现正见重于世的兰开郡矿工和伦敦的若干手艺行也都派有代表出席。全国工人保护会的主要目的是提防国会，凡是有害工人的立法，但有可能，即设法予以防止。在它的原计划书和章程中，它承认“劳动阶级”未能达到成立工会的目的：“过去数年……所作的努力，除少数例外，都已归于失败。”它是同意恩格斯的意见的。该会并不试图吸收现有的组织，而宁愿作为它们的中央委员会。它的第一次报告书并没有提及什么社会新秩序，而只谈到了“因雇主和职工之间的善意谅解

---

同上书。

引自赫斯特：《多尔契斯特的工人》（Hurst, G. B., “The Dorchester Labourers”），载《经济史评论》，1925 年 1 月，在这篇文章里对于整个原委作了评论。

《英国工人阶级状况》，第 145 页。此后正统派的经济学家也持差不多同样的说法。（见《马克思恩格斯全集》，第 2 卷，人民出版社 1957 年版，第 505 页。——译者）

韦耳伯恩和韦伯，同前引书，杰文斯：《英国煤炭业》（Jevons, H.S., “The British Coal Trade”）（1915 年版），第 448 页及以下。

而产生的有益倾向。”

虽然招致了《泰晤士报》的一番攻击，它却是反对罢工的，并且在 1846—1847 年的罢工期间试图充作调人——但没有多大成就；因为它像后来的很多类似组织一样，很快就失去了代表工人方面的资格，从而被雇主视为一个不负责任的有害的外界组织。在它的会议中，有人谈到生产合作社，也有时谈到农业社。欧文和他的教义的力量止于如此而已。甚至还有过该会和基督教社会主义者所赞许的合作工场的微不足道的试验。但是这些在当时既没有全国重要性，后来也无足轻重。

消费合作社却在当时和日后都具有深远的意义。在苏格兰，期待集体所有制时代迅即到来的欧文在早期所手创的一些启示性的合作社，继续存在下去了，虽则是始终停滞不前的。但是十九世纪英国工业区的真正合作运动往往，并且也不失为正确地，以罗奇德耳的托德巷合作社在 1844 年 12 月的开幕为起算点。罗奇德耳先驱者的领袖人物都是欧文派社会主义者；他们的追随者之中有社会主义者，有宪章主义者，也有刚刚罢工失败的工会会员。不论他们的理想是什么，不论期待于以合作路线为基础的工业和农业的纲领是什么，他们在早期斗争时代是以互相供应真正食品、厉行现金支付和按购买量的比例分配销货利润的“罗奇德耳制度”为满足的。两年之后，兰开郡棉纺织高原的邻区——诸如贝克普、托德默登、莱夫和米德尔顿等地——都先后仿行，后来散处于英国大多数工业区的一批批的改革家也群起效法。到了 1851 年，罗奇德耳式的小合作社已有一百三十个左右，社员总数虽不确定，但不会超过一万五千人。这些合作社全部，或者几乎全部都是位于英格兰北部工业区和苏格兰中原工业区的。和工会相比，尤其是和友谊会相比，合作社社员——作为个人，很可能既是工会会员又是友谊会会员——仍然是一个力量薄弱的组织；但是，如果有创造性的信念再加上沉着而稳健的判断力，比之为了无论怎样合乎正义的事业而斗争的力量更高一筹的话，比之为求社交、为求在衰老病痛之中的一点点帮助和过得去的埋葬而进行的非常明显，纵令可钦佩的活动更高一筹的话，那么分散在各地的这些民主商店，连同那种单纯的日常琐事和远大前程，在四十年代的冷冷清清的城镇里的英国工资劳动者自己建立的社会组织当中，或许是居于首要地位的。

---

联合会的会员在 1844 年“据说至少增加到了十万人”（韦伯，前引书，第 182 页）。因为英国二十岁以上的矿工多半还不到十四万人（1851 年为十五万一千人），这种数字似乎不大可能。

波斯特格特，前引书，第 132 页及以下。在 1851 年有二十岁以上的砌砖匠五万九千人。铅管匠、玻璃匠和油漆匠在 1851 年为数共五万一千人。其中大约三万以上是油漆匠。

## 附 录

### 希伯林教授的生活费指数

既然第 171 页中的图解所根据的这个指数在第四章的论证中起着比较重要的作用，在其它各章，特别在第十三章中又一再提及，而且刊载这项图解的刊物又只有在大图书馆中方能看到，所以对这项图解作一比在正文或脚注中所可能作的更详尽的叙述，似乎是相宜的。杰文斯在编制他的著名的指数（《货币和财政的研究》）时所未利用的大量证据，希伯林教授都能用以作为他的物价研究的依据，而这项特殊指数则只不过是其中的一小部分。一般的结果虽和杰文斯的结果并无很大出入，但在细节上却有很大的不同，尤其是关于战争期间。他的计算方法和材料来源这里无需说明：只说这些结果比杰文斯所可能编制的更接近于事实这样一句话，也就足够了。希伯林教授在大多数场合下，都能把他的年度平均价格建立在比杰文斯所能掌握的更健全的牌价上。

生活费指数是意在尽可能地代表这一时期一般工人阶级的家庭预算的，而各个项目则须按照它们在这样一项预算中的假定的重要性加以估量。以食物作四十二点，衣着材料八点，燃料和照明六点。食物四十二点的构成如下：小麦十五；羊肉六；牛肉六；奶油五；燕麦三；糖三；茶二；咖啡一；烟草一。衣着材料八点的构成如下：毛织品三；棉织品三；麻织品一；皮革一。燃料和照明的六点是煤四；油烛二。就这一时期农业工人的预算来说，肉类或许过于高估，糖和衣着材料也可能如此。奶油很可以作为干酪的代表。既然食品价格除非在收成特别坏的年份几乎都同起同落，既然战争时期的高物价是由于通货膨胀，而影响的原因对所有价格又起着同样的作用，那么在估量方面的信差率也就部分地消除了。若说在收成不好的年份中，主要靠面包和干酪为生的英格兰东南部工人的处境比之这项指数同工资数字的比较所表明的多少要更坏一些，固未为不可。对于像 1800—1801 年、1812—1813 年和 1817—1818 年这类可怕的年份来说，这或许是对的；但是就本书正文中所作的比较而言，在希伯林教授的指数和未经加工的小麦指数之间并没有多大差异。例如，在 1820 和 1840 年之间小麦最昂贵的年份是 1825 年和 1838—1839 年。以 1790 年小麦价格（希伯林教授的基准年）为一百，1825 年的小麦价格是一二六，1838—1839 年平均为一二三。希伯林教授的 1825 年指数是一二八，1838—1839 年的平均数是一二零点五。

这些一般化的全国数字自然不能同等地适用于所有各地区。各区都有当地的价格。此外当地的饮食习惯也应加以考虑。但是饮食方面的主要变化是从小麦向一种更低廉的、波动更小的标准方面的变化（燕麦和大麦的价格都

---

《1779—1850 年英国物价和商业循环》，《经济评论》（哈佛经济研究所），1923 年。诺曼·希伯林。

比小麦价格稳定些)，所以习惯于不同饮食的工人阶级消费者的处境不会比这些数字所提示的更坏。

第 171 页中的图解所依据的一系列数字有如下述（第一行）。这些数字是按上述办法加以估量的十五种物品的价格计算出来的年度指数（1790 年 = 100）。[ 在这些数字的旁边（第二行）现在增列伦敦四磅一个的面包按便士计的价格。它们证实了从希伯林教授的躉售指数所得出的一般结论：即二十年代是比较舒适的。 ]