

萬有文庫

第二集七百種

王雲五主編

社會經濟史

(三)

章伯著

商務印書館發行

史濟經會社

(三)

著 伯 韋

譯 朴 太 鄭

著名界世譯漢

第三章 前資本主義時代的財貨及貨幣之流通

第一節 商業發達之出發點

最初時，商業爲異種族間之事件；在同一部落或同一團體的分子之間是不發生的，它是最古的社會共同體的一種專以異種族爲目標的對外現象。不過商業亦可爲異團體間生產專門化之結果。在此種情形之下，或爲異族間生產者的通商，或爲他族生產物的販賣。但最古的情形，常只爲異種族間之交換關係。一族以其生產物自營商業者，可以有種種形式。自營商業，常由爲農民及家內工業經營者之副業而發展，一般爲季節性的職業。由此階段，乃有行商及小販之成爲獨立職業；隨乃發展出專門經營商業的部落共同體。但也有些從事某種專門化工業的部落，而爲其他部落所需要者。還有一種可能性，便是商人世襲階級的成立，其典型的例證，可於印度見之。在印度，商業

爲固定的世襲階級所獨占，即在禮儀的封鎖之下，爲商賈（Banja）種姓階級所獨占。除此基於異族基礎上經營的商業而外，尚有爲宗派、禮儀所封鎖的商業，即魔術的禮儀的限制，事實上將該宗派之所屬者，驅出於其他一切的職業之外。此可於印度之耆那教（Dschaina）中見其事例。耆那教，禁止殺傷任何生物，特別是禁殺弱小生物。因之，耆那宗徒不能成爲戰士，不能經營許多工業，例如用火的工業，因恐蟲類有死滅之虞。又如下雨時，因在水中恐踏死蟲蛆，故不能旅行。因此耆那教徒除定住的商業外，不能經營其他任何業務。他們的誠實，與毘舍世襲階級，同爲衆所週知者。

猶太的商業賤民之發展，本質上亦經過同樣的發展。在其流浪期以前，猶太民族中有極多的身分階級，如騎士、農夫、手工業者及極少的商人等。預言及流浪之影響，使猶太人由定住民族而變爲寄寓民族，他們的儀節即禁止從來的一切定住性。凡堅執猶太的禮儀者，即不得爲農業經營者。因此，猶太人乃成了一個市民的賤民，不知法的鄉人與所謂法利賽（Pharisäischen）的『聖者』間之對立，在福音書中仍可看出。在這種轉向商業的時期中，所以特別注重貨幣商業者，乃因如此始能獻身於法律研究之故。因此，使猶太人經營商業，特別是使其經營貨幣商業者，乃有儀節上的

根據，並使他們的交易儀節上，限於部落間的商業或民族間的商業。

使商業發達的第二可能性，爲領主商業之成立，即領主階級成爲商業之擔當者。莊園領主最先想到，將其莊園的剩餘生產物，供給市場，這也是各處均發生的事實。爲此目的，莊園領主乃採用職業的商人爲吏屬。例如以莊園領主之名義執行業務的古時之主事（Actor）以及將寺院的生产物運至市場的中世之交易人（negotiator）等皆屬此類。在德國，雖不能證明交易人曾確實存在過，然類似這樣的人則到處皆有。主事及交易人並非爲今日之所謂商人，而爲被任命的代理人（kommiss）。另一種的領主商業是從異族商人之沒有法律權利而起的，他們隨處均需要保護；這只能經過政治的權力始能達到，貴族把給予保護作爲特許，收取報償。中世之諸侯，亦與商人以特許，而向商人徵收手續費。從此種保護關係，以種種形式發達了，會長及諸侯的自營商業，尤其在非洲沿岸，會長獨占了轉運商業，他們自己經營商業。他們的權力，即基於此商業之獨占，故獨占如被破壞時，他們的地位亦即失去。諸侯所經營的商業之其他一種形態，爲贈聘商業。古代之東方政治上之權力者在和平之時，常互相贈聘以通好。特別是紀元前十四世紀以後時代的推爾·愛爾·

阿瑪那 (Tell-el-Ernarna) 之碑版中，曾記有埃及王與前東方國家的統治者間之贈聘往來的事。正常的交換物，爲黃金和戰車與馬匹、奴隸的交換。在開始之時，多爲自由贈聘，然因雙方常發生不誠背信之事，乃漸變成互相誓約贈與相當的質量，由此，贈聘交換乃變爲可正確計算的商業。末後，在經濟史上，乃常有諸侯之自營商業。其大規模的極古事例，爲埃及王，他是船主，因而經營輸出入貿易，稍後的例證爲威尼斯初期之主裁 (Dogen) 以及歐亞許多世襲國家之諸侯，包括一直至十八世紀的哈布斯堡 (Habsburg) 王朝。諸侯可指導商業，自己經營此種商業，亦可以利用他的獨立占權力特許或使人承辦此種商業。採取後者之方策時，他促進了獨立的職業商人階級之發生。

第二節 商品運輸之技術的先決條件

獨立的職業商人階級之存在，須以一定的技術條件爲前提。首先，須有正常的頗爲可靠的運送機會。我們必須設想它們的極原始的經過長時間的情形。在亞述、巴比倫時代，米索波塔米亞地方固曾用過充滿空氣的山羊皮以爲渡河之具，即當回教時代，革囊船於河川之航行上，亦久爲重

要的交通工具。在陸上，遠至中世紀，商人等均使用下述的原始的運送方法。起初商人用肩背肩負貨物，直至十三世紀；接着便用獸類運送，或用一匹或二匹獸類拉引的二輪車。商人所走的交通路線，在今日視之，實不能稱之爲道路。在東方及非洲內部，似早已有以奴隸擔任運送的商隊。即在此等地方，通例用獸類運送。當時，南方之典型的獸類爲驢及騾，在埃及之紀念畫中，駱駝直至後來始見之，馬更在後，馬開始僅用於戰爭，至近世始用作運送手段。海道的商業，其同樣的使用原始的運送手段自無疑問。古代與中世，一般均用槳推行，其構造自然非常粗拙。我人並發現纜之記事，即用纜以繫板船，使船不致破散。帆固然早即被使用，已不能確定其爲何時發明者，惟那時所謂駛帆之意義並不如今日所指的意義。最初時，只在順風時用帆以助槳的推動，至中世初期，尙未知逆風駛帆術。在北歐神話愛達（Edda）中，關於駛帆僅有漠然的暗示，中世之傳說，謂最初應用逆航法者是杜列亞（Andrea Doria），實在不無可疑。從荷馬及其後之記錄，我人可知船身並不大，每晚上陸時均可拉上海岸。錨在古代亦極緩發達，由重石而漸成今日一般通行的形式。自然，最初時的舟航純爲沿岸的舟航。深海舟航，乃亞歷山大時代之進步，與季節風之觀測有密切的關係。阿剌伯人

最初利用季節風橫斷大洋而至印度。決定方向的航海器具，在希臘時代尙爲極原始之器物，其所謂路程計者，與砂時計相似，使球降落，以其數表示經過的哩程。測定深淺者，有測深器（*Golets*）。星高測度計，爲亞歷山大時代之發明。信號火亦於此時代初行設置。中世之舟航，如阿剌伯人那樣，技術方面，遠遜於中國。羅盤針等，三、四世紀時已用於中國者，在歐洲直至十三、四世紀後始知之。地中海及波羅的海之航行自採用羅盤針以來，即開始迅速的進步。不過裝於船尾的固定舵，直至十三世紀始爲一般所使用。那時之航海術，爲一種營業的祕密。航海術直至漢撒同盟的會議上尙爲討論的對象，在這一方面，會議成了航海術進步上之擁護者。有決定的影響者，爲航海天文學之進步，由阿剌伯人所創導，更由猶太人帶入西班牙，在十三世紀時，亞豐瑣（*Alfonso*）十世曾使人作成以其名字命名的天文圖表。十四世紀以後，人們始有羅針表。在西方諸國作橫斷大海的航行時，其所遇的問題，一時只能用極幼稚的方法求解決。一切天文上之觀測，在北方，雖可以北極星之位置確定其偏倚，但在南方，則向來須使用直角器（*Krenz*）以作決定方位之手段。味斯浦奇（*Amerigo Vespucci*）以月之盈虛確定經度。至十六世紀初葉，已用時計以測定經度，其法已較完全，能將太

陽一定高度之差，對正午太陽之高度，近似的適嵌於經度。四分儀似在一五九四年時始使用，用此乃易測定緯度。

舟航之速力，與此一切情形相適應。自用帆以來，較之划舟已有非常的差異。然在古代吉布羅陀（Gibraltar）海峽至奧斯替亞（Ostia）間之航路需八日至十日，墨西拿（Messina）至亞歷山大里亞（Alexandria）間亦略同。但自十六、七世紀英人完成合理的風帆以來，在其速力上，雖仍須倚賴風力，然已有不少帆船，並不比遲緩的汽船爲若何遜色。

第三節 商品運輸及商業之組織形式

A 外來商人

最初時，海上商業無論在何處均與海盜不分。軍船、海盜船與商船，最初時並無分別。其分化作用，係軍船自商船發達出來的，並非商船自軍船發生，因爲軍船增加了槳之系列及其他改造，使其技術非常發達，結果，自軍船之費用及其載容量之狹小視之，已不適於商船之用。在古代，埃及國王

與埃及之寺院爲最初的船舶之所有者，故在埃及我人不能發見任何種私人的船運。反之，私人的船運業，在荷馬的希臘人及腓尼基人（Phöniker）時代，是他們的一種特色。本來，在希臘，都市君主大抵保有船舶，爲交易及海盜之用。但都市君主並不能阻止大豪族之保有船舶，他們只承認都市君主爲同輩中之冠首（Primus inter Pares）而已。

在上古之羅馬人間，海外商業爲構成都市重要性的主要根源之一。我們不確切知道其船舶所有及輸出商業之大小，不過在此方面，羅馬人顯然未能超出迦太基人之上。其後，羅馬人乃即成爲輸入或逆勢的商業。布匿克（Puni）戰役後，復新成立羅馬的私人船運業。然因羅馬之政策爲大陸主義者，故最初時，在元老院議員視之，船舶之所有爲不相稱的事。在共和時代不用說，即在帝政時代，元老院議員亦尙不許保有將自己之剩餘生產物運至市場所必要的以上之船隻。

在經濟關係上，古代之船舶經營如何處理，我們現在尙不明白。我們所確實知道的，即奴隸的使用漸次增加，把他們當作動力。船舶之職吏，爲熟練的手工業者。希臘及羅馬時代之船舶中，有船主、舵手及吹號者。關於船主及商人間之關係，我人亦無明瞭的觀念。最初時，船主同時即爲商人，但

不久，即有專爲對外貿易的某種海上商人階級之出現，如希臘諸市之 *ἐμπόροι*。自然，此種對外貿易一定爲量極寡，因爲如果說到大衆所需的貨品，尤其古代大城市之糧食需要，必然根據於共同經濟的自給基礎之上。在雅典，船舶有將穀物載歸都市，以作歸航貨物之義務。在羅馬，國家掌握船舶之徵發及穀物之配給，直至帝政時代尙加以統制。此固可保障航海之和平與安全，幫助海上商業之發展，惟此種狀態，繼續不久。因國境方面有設置常備軍之必要，引起了國王之財政需要，迫使他們採取國稅之徭役義務的組織。單由租稅，漸次不能充足此種財政需要，國庫乃使各個職業集團，組織基爾特，課以對國家之徭役負擔。爲報償起見，於是此等職業集團，各獲得了該工業經營之獨占權。這個制度使船運業亦須負擔徭役義務，因之，它的發展始現衰落。三世紀時，私人商船隊沒落，同時，軍船隊亦衰頹。因之，使海盜得了重新作有力發展的機會。

關於古代因商業之法律形式的要求而產生的各種設施，頗少可以根據之遺物。關於船舶之冒險，曾有 *lex Rhodia de iactu* 法律。它表明大抵多數商人之商品，均同用一船運送。船舶遭難，所載商品均沈於海中時，一切關係者均同負其損害。從古代傳至中世紀的另一制度，即海上貨款

(*Foenus nauticum*)，係因海上商業帶有極大的危險性而發生者。如遇船覆，則所貸與貨物之款，兩造均不能希望收回。兩造分擔危險之方法，爲債權者收取高率的利息——大約爲三成——以擔當一切危險，如一部分沈沒時，償款時亦按額減少。我人從雅典雄辯家狄摩西尼（*Demosthenes*）及其他人在法庭上之辯論詞，可知海上貸款如何能使貸主大規模地獲得掌握海上通航之可能性。貸主規定船主之航路、旅行日數及應在何處販賣商品。從海上商人之倚賴於資本家，可以推知其先海上商人之資本之缺乏。普通，爲分散危險計，恆由許多貸主聯合對一艘商船貸款。債權者並遣一奴隸幫同運送以作監督，這也是表示運送業務隸屬於出資者之一個表徵。海上貸款，通行於全古代，直至查士丁尼（*Justinian*）大帝始以其爲高利貸而加以禁止爲止。但禁令並未永久遵守，僅變更了海上信用之形式而已。

中世之情形，亦不甚明瞭。與前資本主義之發展相當，造船所爲都市所有，租與造船業者基爾特。海上商業，較之古代少帶資本主義之特徵。其經營的一般形式，爲同一商業內一切有關係的人之組合。整個中古時代，因危險頗大，故絕無個人獨造船舶者，常由多數人合股建造；作船舶之合有。

另一方面各股東可合有幾艘船舶。不獨船舶之所有和建造如此，即各個的海上商業亦均為組合之對象。組合內包有船主、船長、船員及商人。他們結為一夥，帶有商貨，惟商人往往不親自參與而使其雇傭的帳房代表。他們共同負擔危險，以一定之比率分配損益。

與此種共同負擔危險之組織同時出現者，為資本家之海上貸款。因其便於購入商品，且便於轉嫁危險與債權者，故後者為中世之行商者所喜。按比薩（Pisau）海法之 *Constitutum usus*，利率為百分之三十五，雖亦常騰落，但以此為中心。在各個事例方面，則按危險程度定其利率。

在共負危險之團體中，起初時一切商人均親自出動，且攜帶其商品與俱，他們是零賣其商品的小商人。此種習慣漸次廢而不行。代之而形成者為信託組織（*commenda*），至海會（*societas maris*）則顯為近代之產物。信託組織曾見於巴比倫、阿剌伯及意大利之法律上，其稍經改變的形式亦見於漢撒同盟的法律上。它的本質，在於同一共同體內，包括二種組合員——一種留於故國之海港，一種則攜帶商品於海外營商。最初，此種關係或出於個人之方便，更迭的有許多商人中之一人，販賣他人之商品。其後，此事乃成為單純的投資。貸主之一部分為職業的商人，其他部分，特別

是在南歐，則爲富家（如貴族階級等），他們願意利用自己之剩餘，以營商業，謀取利得。業務之進行是如此，即使旅行中之會員，攜帶貨幣或以貨幣計值的商品；此種出資方法，形成商業資本，技術上稱爲信託組織。海外賣去的商品，與其他商品交換，歸航後，在本國賣出換來之商品以作決算，並按下述方法分配其利益。如留於國內的組合員出全部資本時即得利益之四分之三。反之如留於國內的組合員與出外的組合員共同出資——普通按一定的比例——則利益等分。此種業務之特徵，爲初次採用資本主義的決算，即將最初投下之資本與最後所得之金額相較，以後者之剩餘作爲金錢利得而加以分配。然自其形式觀之，它並非永久性的資本主義經營，恆爲個別的企業，每次航行以後，帳目即行結算清楚。在全中世紀海上商業皆盛行這個制度，即已發生資本主義的經營後，仍爲各個個別經營之計算形式。

中世商業之貿易量，自近世之標準觀之，可謂極小。當時之商業，由小經營的小商人競營之。一二七七年時，英國之羊毛輸出量，爲三〇、〇〇〇英擔，有二百五十個商人參加此項分量之輸出，故每人一年只輸出一二〇英擔。十二世紀時熱內亞（Genoa）一信託組織之平均額，爲一千銀馬

克。在十四世紀，漢撒同盟內禁止參加一個以上的信託組織，每個信託組織之數額不得超出上述之數。英國與漢撒間之總貿易額，在其商業之最盛期，亦祇一萬五千馬克。關於勒佛爾（Reval）市，在稅目表中可窺見其情形。一三六九年駛至勒佛爾市的十二艘船中，載有一百七十八位商人，每人平均帶有一千六百金馬克（戰前之市價）的商品。在威尼斯，可作為代表的貨船，積載額達六千銀馬克；而在漢撒領域內，十四世紀時為五千馬克。十五世紀中每年入港之船舶，在勒佛爾為三十二艘；在漢撒之最重要的港口勃克（Lübeck），當一三六八年時為四百三十二艘，出港船為八百七十艘。此為自己行商或替他人行商的小資本主義的商人集團，由此，亦已可明其組合化之程度。因有海盜襲擊之危險，故各船不能獨自決定其航行日程。船舶每聯結成隊，用武裝船護送，或自行武裝。船隊航行地中海之平均期間為半年至一年。在熱內亞船隊每年只一回，在威尼斯則每年二回出發至東方。結隊的航行，結果成了極緩慢的資本週轉。雖有上述各種情形，但我們卻不能因此而輕視了商業在收益上之重要性。一三六八年時，波羅的海沿岸各港之資本週轉總額，達一千五百萬銀馬克，此金額等於英國國家收入之三倍。陸上商業，危險較少，因所謂危險，祇為盜賊，自

然的意外較少；可是另一方面運費則非常昂貴。因少危險，故即無有組合化。同時，亦無陸上貸款（與海上貸款相似者）。陸上貸款亦曾有成爲制度的打算，惟法庭認之爲高利貸剝削業務，加以反對。

陸上商業，商人隨商品而行亦爲通例。十三世紀以來，因運輸狀態已非常安全，故商人已無跟隨商品之必要，而使馭者（*veetnarius*）負其責。此種狀態，以寄貨人與受貨人間之正常的業務關係之存在爲前提。陸上商業，因道路之狀態，時遇技術上困難。關於羅馬之道路，曾爲許多討論的題目，然其道路之狀態，實距理想的境況甚遠。伽圖（*Cato*）及梵祿（*Varro*）因鑒於道路之遊民與惡徒之多，警告他人勿行，且因住於道路附近者須課以借宿之負擔，故忠告人勿建旅舍於道路近旁。在邊疆各州，羅馬之道路，在商運上也許有用，惟羅馬之道路，原非爲便利商運而設者，其單純設計，對商運之需要並未加以何等注意。此外，羅馬時代似祇保護對供給首都之糧食，以及政治、軍事上有重要關係的道路。維持此等道路，責之於農民，作爲免除他們租稅的一種徭役。在中世時，莊園領主從財政之見地上，關心於商路的維持。莊園領主使其農民（*scabarii*）照顧交通路，課農民維持

道路及橋梁之義務，爲莊園領主制下最苛酷的義務之一，莊園領主且對此等道路橋梁徵收過路稅。莊園領主間，並無何等協定，以合理的開通道路。各領主均自由敷設，由關稅與通行稅中收回自己之費用。系統的敷設道路，在倫巴底同盟結成後的倫巴底開始進行。

因此一切情形，中世之陸上貿易額較海上貿易額更小。十六世紀時，某豪商之帳房，爲取得十六袋棉花，曾自奧格斯堡旅行至威尼斯。中世末葉一年中通過皐塔（Gothard）之商品，如裝在貨車中，還不到一列車或一列車半。其利得雖爲貿易量之小所限制，然除繳納關稅與旅行中之生活費外，當必有相當之數額而後可。旅行期間亦與交通路之性質相應，頗爲長久。雖在陸上，商人亦不能任意選定一旅行時期。因路上之不安，不能不採用嚮導，然嚮導者則須等到有多數旅行者集合以後，纔一起出發。因此，陸上商業亦必須組成商隊。商隊爲太古之現象，中世與巴比倫均有之。在古代及東方，有公衆所任命的商隊嚮導。中世則由城市供給。直至十四、五世紀，地方之平安成爲正常的狀態以後，始能個人單獨的旅行。自技術上言之，此種情形由於陸上運輸之組織成立了所謂裝包車隊（rottefuhr）之體制，始有可能。裝包車隊制度，發生於莊園領主之設施，於此，亦由寺院首先