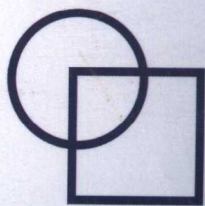


# 近代中外 经济关系史论集

● 汪敬虞/著



方志出版社

# 近代中外经济关系史论集

汪敬虞 著

方志出版社

**图书在版编目 (CIP) 数据**

近代中外经济关系史论集 / 汪敬虞著. — 北京: 方志出版社, 2006.5

ISBN 7 - 80192 - 783 - 4

I. 近... II. 汪... III. 经济史—中国—近代—文集 IV. F129.5 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 047540 号

**近代中外经济关系史论集**

---

**著 者:** 汪敬虞

**责任编辑:** 颜伦琴

---

**发 行 者:** 方 志 出 版 社

(北京市建国门内大街 5 号中国社会科学院科研大楼 12 层)

邮 编 100732

网 址 <http://www.fzph.org>

**发 行:** 方志出版社出版发行部

(010) 85195814 85196281

**经 销:** 新华书店总店北京发行所

**法律顾问:** 北京市京诚律师事务所

**印 刷:** 北京通州丽源印刷厂

---

**开 本:** 889 × 1194 1/32

**印 张:** 16.75

**字 数:** 429 千

**版 次:** 2006 年 5 月第 1 版 2006 年 5 月第 1 次印刷

---

ISBN 7 - 80192 - 783 - 4/F · 123

定价: 38.00 元

---

· 版权所有 翻印必究 ·

## 前 言

本书辑录了作者过去未曾结集的论文和资料共 23 篇。它与作者过去先后在人民出版社印行的《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》(1983 年版)和《外国资本在近代中国的金融活动》(1999 年版),放在一起,作者在这方面的研究,大体上已尽于此。

本人从事中国近代经济史的研究,至今以及六十三载。其间史料之未周,立论之偏颇,在所难免。退休以来,研究精力尚未完全消失。目前仍争分夺秒于中国实业现代化史事系年之编写。此生生命不止,个人奋斗不息。

感谢方志出版社社长李富强先生接受本书的出版并给予多方的鼓励,感谢责任编辑颜伦琴先生的大力襄助,使本书得以顺利及时问世,并尽量减少作者行文中之种种疏忽和谬误。

汪敬虞

2006 年五一节

# 目 录

|           |   |
|-----------|---|
| 前 言 ..... | 1 |
|-----------|---|

## · 总体考察篇 ·

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 近代中国社会和中西关系的实质问题 .....    | 1  |
| 浅议近代中外经济关系的评价问题 .....     | 29 |
| 关于中国近代史研究中的殖民主义观点问题 ..... | 59 |
| 近代史上中外经济关系的全方位评价 .....    | 65 |
| 资本、帝国主义国家在近代中国的特权 .....   | 90 |

## · 专题讨论篇 ·

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| 论清代前期的禁海闭关 .....                          | 135 |
| 关于东印度公司同散商的关系问题及其他 .....                  | 160 |
| 关于鸦片战后十年间银贵钱贱影响下中国对外<br>贸易问题的商榷 .....     | 171 |
| 从杨秀清给麦勒西的《诰谕》看太平天国的对外<br>贸易政策 .....       | 191 |
| 19 世纪 80 年代世界银价的下跌和汇丰银行在中国的<br>优势地位 ..... | 204 |
| 中国第一代产业工人对外国入侵势力的抗争 .....                 | 238 |
| “苦力”与“奴隶”是亲身手足 .....                      | 246 |
| “五四”运动的前因后果 .....                         | 255 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 近代华侨在国内兴办企业的历史意义 ..... | 278 |
|------------------------|-----|

· 个案辨析篇 ·

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| 威厚阔与上海公共租界的扩充 .....          | 286 |
| 威厚阔、李德立与裁厘加税 .....           | 309 |
| 盖德润与海关税务司兼管常关并改隶税务处 .....    | 337 |
| 贺壁理与黄浦江的疏濬 .....             | 368 |
| 立德和川江的开放 .....               | 386 |
| 长江三峡第一艘轮船沉没的历史启示 .....       | 402 |
| 1927 年海关总税务司安格联的去职 .....     | 426 |
| 辛亥革命后有关关余问题的若干史料 .....       | 452 |
| 一部高质量的近代中国对外经济关系研究的工具书 ..... | 520 |

## · 总体考察篇 ·

# 近代中国社会和中西关系的 实质问题

邱克同志在《近代史研究》1989年第3期发表了一篇书评，对我在1987年出版的《赫德与近代中西关系》一书，提出了商榷的意见。书评中表现出真诚的学术讨论精神和坦诚的交换意见态度。对此，我表示由衷的感谢和欢迎。

根据我的理解，邱克同志提出的问题，主要可以归纳为两个方面：一是对近代中国社会性质的认识。他认为“中国近代史的进程决不仅仅是一部沉沦的历史”，而是一部既有沉沦也有上升的历史。一是对近代中西关系实质的认识。他认为“中西关系的发展应该是西方资本主义国家的侵略、剥削中国人民与中国社会本身近代化不断深入扩展的统一过程”。这是全文讨论的重点。不言而喻，这两方面是互有联系的。

这篇短文中，我主要谈一点有关第二个问题的意见。至于第一个问题，我以前陆续写过一些<sup>①</sup>。由于互有联系，这里只作一点补充。我也充分意识到，所有这些意见，都是很不成熟的，欢迎各方面更多的批评，使自己有更多的反思机会，也使讨论能够更加深入。

---

<sup>①</sup> 《历史研究》，1986年第6期，1988年第5期；《中国经济史研究》，1989年第2期。

先简单地补充一点我对第一个问题的意见。

近代中国的沉沦，我主要是从政治和经济的角度综合起来去加以理解的。近代中国是一个半殖民地半封建的国家，而不是一个半殖民地半资本主义的国家。根据是：近代中国是受入侵的帝国主义和国内的封建主义的联合统治，而不是外国帝国主义和中国资本主义的联合统治。半殖民地半封建的国家，是一个向下沉沦、走下坡路的国家，而不是一方面走下坡路、另一方面走上坡路的国家，原因是：起着领导的、决定的作用的两个主要矛盾——帝国主义和中华民族的矛盾，封建主义和人民大众的矛盾中，帝国主义和封建主义是矛盾的主要方面。中国资产阶级领导的革命，目的就是要解决这个矛盾，扭转这个方向，使中国由下坡路走向上坡路，但是没有成功。

中国的沉沦，最初还不太明显。中国的皇帝，并非从鸦片战争一开始就不思振作。但是一步步走向沉沦的趋势是明显的。到了辛丑以后，也就是在辛亥革命之前 10 年，沉沦的近代中国可以说是已经走向半殖民地半封建的谷底。“中国数千年来，时事艰难，未有甚于此时者也，强邻环伺，未有迫于此时者也”<sup>①</sup>。以慈禧为代表的清王朝，已经彻底自暴自弃；以英、美、德、法、俄、日为主体的侵华帝国主义列强，已经为所欲为。中国已经成为“历史陈物”（A thing of the Past），这是当时帝国主义者口头禅<sup>②</sup>。在他们的心目中，中国已经可以从地球上抹掉。

中国封建王朝的自暴自弃，用不着多说。只须举一个例子：1904 年当日本和沙俄为了争夺满洲的控制权而在中国领土上进

① 《大公报》，1904 年 5 月 18 日。

② 《北华捷报》（North China Herald），1903 年 12 月 30 日，第 1376 页。

行厮杀之际，清朝政府上上下下，束手无策。有的大臣竟想拿“利益均沾”做诱饵，恳请各国“派使臣设会评议”。“会议既定，战事既息，中国允以东三省遍开商埠及厂栈路矿诸项利益，以为酬劳。”<sup>①</sup> 中国政府也曾要求俄国撤退驻军，甚至到了“唇舌已穷”的地步<sup>②</sup>。但朝廷大臣却有许多见不得人的东西。在战前沙俄气焰高涨之际，当俄国的要求遭到日本的反对时，主持大计的奕劻竟企图通过美国驻华公使的转圜，乞求日本政府收回它的反对<sup>③</sup>。一位兵部侍郎在大庭广众之中，竟昌言俄国军队应该留在满洲。他当着满朝王公大臣的面，略无顾忌地说：“如果我们坚持俄国军队撤出满洲，我倒要问一问，谁来保护他们在那里的铁路？我们又从哪里去找自己的军队来顶这项工作？没有军队来顶，一旦俄国撤退，我们就会面临着可怕的红胡子到处骚扰，抢劫车站、工厂，毁坏铁路的局面。我要请教众位大人，那将会是什么样的结果？那时俄国人就会来捶我们外务部的大门，要求我们赔偿俄国的铁路遭受的巨大损失，可能还会伴随着俄国人的生命遭受红胡子匪徒的残害而提出的巨额赔偿要求”。反之，“如果我们让俄国人留在满洲，用他们自己的力量去保护自己的财产，而我们则在北京高墙之内坐享安康，沐浴老祖宗的皇恩，岂不是更加实惠而免遭麻烦？”<sup>④</sup> 他的这一席话赢得了“高明远虑”的满堂喝彩<sup>⑤</sup>。

沙俄要吞并满洲，日本反对沙俄独吞，要插上一手，这是帝国主义的逻辑，并不稀奇。稀奇的是，中国政府大员竟想出面请美国公使去向日本说情，乞求日本不要反对。沙俄把满洲看做是自己的势力范围，不愿放弃这一块禁脔，这也是帝国主

① 第一历史档案馆档案。见《近代史研究》，1989年第3期，第104页。

② 《近代史资料》，1978年第2期，第86页。

③ 《北华捷报》，1903年10月2日，第678页。

④ 《北华捷报》，1903年10月23日，第852页。

⑤ 同注④，第853页。

义的逻辑，也不稀奇。稀奇的是，中国的满朝亲贵，也双手挽留，以便他们在“北京高墙之内，坐享安康”。一个主权国家自暴自弃到这样的程度，历史上是罕见的。

一方的自暴自弃，必然伴随着另一方的为所欲为。这里用得上一点比较研究，尽管它很不全面。

先从军事和政治上看：如果说，在甲午战争以前，西方列强在中国的长驻武装，还只限于兵舰，那么，在1896年以后，随着势力范围的划分，西方侵略者在各自的势力范围内，又进一步取得陆上军队驻扎或通行的权利。1896年的中俄御敌互相援助条约和1898年的中德胶澳租界条约，就分别规定俄国在中东铁路、德国在山东胶州湾租借地享有军队自由通过权<sup>①</sup>，而上述中俄条约的草约中，则曾规定，“俄国在各重要车站驻扎特别马队和步兵，以便更有效地保护铁路财产。”<sup>②</sup>到了1901年，则外国军队的普遍驻扎，已赫然写在列强加于中国的辛丑条约之中。如果说，在此以前，外国的兵舰，还只游弋到长江中游的汉口，那么，到了20世纪初，它已深入到长江的尽头。1902年，英国的兵舰武喇（Woodlark），由重庆一直上溯到川西岷江，青衣江和大渡河三江会合处的嘉定<sup>③</sup>。如果说，在此以前，“国中之国”的外国租界，还只限于通商口岸，那么到了20世纪初，变相的外国租界已经出现在京畿首善之区。1901年的辛丑条约规定中国应允各国“常留兵队，分保使馆。”<sup>④</sup>在20世纪之初，这里有2000多名使馆武装人员，守卫众多的外国银行、旅馆、学校、医院和教堂以及非使馆人员的住宅，还有各国使馆参加组织的联合行政机构，有专设的警察条例和筑路章程以

---

① 王铁崖：《中国旧约章汇编》（以下简称《旧约章》）第一册，1957年版，第651页，第738页。

② 《北华捷报》，1896年10月30日，第740页。

③ 《北华捷报》，1902年10月22日，第836页；1903年12月18日，第1297页。

④ 王铁崖：《中国旧约章汇编》第一册，第1006页。

及支持这个行政机构和各项活动的税收机关<sup>①</sup>。所有这些，和通商口岸的外国租界，并无二致。

从经济上看，形势也是一样。如果说，在此以前，外国轮船在中国的內河航行，基本上还只以长江下游为主，那么，到了20世纪初，长江的上游和支流，也已布满了外国的轮船。1906年航行在长江线上的48艘外国轮船中，单是汉口—宜昌和汉口—湘潭这两条属于长江上游和长江支流的航线上，就占有17艘，相当于总数的35%<sup>②</sup>。如果说，在此以前，外国在华工厂还没有得到合法的地位，那么，在此以后，它已正式得到条约的保护，享有纳税方面的优待。如果说，在此以前，外国在华的直接投资，还只限于加工制造，那么，在此以后，则扩大到矿山开采和铁路的大规模兴建。如果说，在此以前，外国对中国税收行政的干预，还只限于海关，那么，在此以后，则逐步扩大到常关、厘卡以至盐务行政。如果说，在此以前，中国对外债借贷，多少还有点自主之权，那么，在此以后，则大笔的外债，被扣在巨额赔款的压力下，不由自主，而债务的担保，则几乎把中国的主要财政收入囊括一空。

两种势力作用的结果，决定了旧时代的中国在各方面的滑坡。要证明这一点，这里用得上一数量分析，尽管它不很准确。

中国的国民收入和税负，就是一个有力的例证。

一般人常说，清王朝执行的财政政策，是轻徭薄赋。从绝对数量看，的确如此。且不说太平盛世的清前期，就是到了鸦片战争、甚至是甲午战争以后，当清王朝财政日趋恶化之时，财政税收的征课摊到每个人的头上，仍然是相当轻的。在19、20世纪之交，中国国民的人均税负，根据当时西方的估计，有

---

① 费伟凯 (A. Feuerwerker):《二十世纪初外国在华的设施》(The Foreign Establishment in China in Early 20th Century), 1976年版, 第22页, 第30页。

② 《经济研究所集刊》, 第10集, 1988年6月版, 第176页(原文见[日]《外交时报》, 1907年卷10, 第110号。)

的说不过6便士<sup>①</sup>，有的说至多5钱<sup>②</sup>，也就是不足一块银元。而同期美国人的平均税负，有的估计为10先令<sup>③</sup>，有的估计为15美元<sup>④</sup>。相当于中国人的20倍乃至以上。因此，有人说：世界上“再没有比中国人纳税更轻”的了。这个论断，显然忽略了一个事实，即中国国民的人均收入的情况。当时间进入20世纪，中国的国民收入，且不说极端贫困的农民和小手工业者，就是为数不多称得上是现代化的产业工人，他们的收入，按每日平均工资计算，不及美国同类工人收入的4%<sup>⑤</sup>。至于一般劳动者，则连2%都不到<sup>⑥</sup>。这样一比较，中国人民身上的税负，就和上述的论断完全相反。

中国劳动者收入的低下，反映了社会生产力的低下。“中国封建社会的生产力总是逐步地缓慢地发展着，而半殖民地半封建社会的生产力，总的说来，则是遭受愈来愈严重的破坏而日趋萎缩。”<sup>⑦</sup>“占整个国民经济百分之七十和占全国劳动力百分之八十的生命攸关的农业部门，在古老方式中显然耗尽了发展的能力。”“传统的和旧式的技术潜力，似乎已经接近极限”。“二十世纪初年的中国经济，要比十八世纪处于更为糟糕的状况之中。”<sup>⑧</sup>这是两位专家学者通过自己的研究所得的结论。它可以不被接受，但至少可供进一步研究。至于说到现代产业，则情况更加明朗。在

---

① 据《惠特克年历》(Whitaker's Almanac)的记载，见《北华捷报》，1899年5月8日，第809-810页。

② 天津社会科学院历史研究所：《1901年美国对华外交档案》，1983年版，第137页。

③ 据《惠特克年历》之记载。

④ 据《美国对华外交档案》之记载。

⑤ 据《美国产业》(American Industries)的材料，中国工人日平均工资为0.10元。美国则为2.60元。见《北华捷报》，1903年12月18日，第1280页；参阅《商务官报》，宣统二年三月五日，第5期，第26-27页。

⑥ 据《美国产业》的报导，见《北华捷报》，1903年11月20日，第1056页。

⑦ 《邵循正历史论文集》，1985年版，第242-243页。

⑧ 《论清末民初中国社会》，1983年版，第105页。

资本主义现代工业中，工人的劳动生产率，远远落后于美、英、德这些资本主义发达的国家。即使是在 20 世纪的 30 年代，中国产业工人的单位时间的产出，只相当于上述三国的 1/9（英，德）乃至 1/19（美国）<sup>①</sup>。在担任物流的运输业中，情况亦复如此。20 世纪之初，一吨货物移动一英里的费用，在美国不足 0.07 分，而在中国，则平均需要 10 分<sup>②</sup>。常常出现这样的情况，中国的出口货物，由内地运到通商口岸，有时不过数百里，乃至不足百里，其运输成本，往往高于万里海运的运费<sup>③</sup>。

当然，在鸦片战争以后的中国土地上，毕竟出现了代表新生产力的资本主义：先是外国在中国的资本主义企业，然后是中国自有的资本主义企业。19 世纪末叶起，中国的资本主义，还有一定程度的发展。到 1927 年为止，中国人先后设立了 3000 多个工、矿、交通、运输和现代金融企业。其中工矿企业在 1912—1927 年共设立近两千家<sup>④</sup>。到国民党政府统治的 1933 年，分布全国的资本主义现代企业，单是工厂一项，为数在 3000 以上<sup>⑤</sup>。完全可以断言，没有一定的发展，不可能出现这种局面。

但这只是事物的一面，还有另外的一面，而且是主导的一面，那就是中国资本主义产生的历史条件，规定中国资本主义之不能充分发展。中国资本主义现代企业发展到国民党统治中期的 1933 年，究竟是一个什么样的局面呢？现代工业生产，除去外国在华工业的产值，只占国民生产总值的 6%，现代矿业生产，加上土法生产在内，一共只占国民生产总值的 1.2%，其中

① 英国皇家经济学会 (The Royal Economic Society):《经济学报》(The Economic Journal), 1946 年 9 月, 第 438 页。

② 据《美国产业》的材料, 见《北华捷报》, 1903 年 12 月 18 日, 第 1280 页。

③ 《英国驻华领事商务报告》(Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China), 1879 年, 芜湖, 第 278 页; 1880 年, 芜湖, 第 140 页。

④ 根据上海社会科学院经济研究所杜恂城同志的统计 (未发表)。

⑤ 巫宝三:《中国国民所得》, 1933 年, 上册, 第二部, 第三章, 第一表, 1947 年版。

绝大多数又是在外国资本控制之下<sup>①</sup>。这和一个正常的资本主义国家是无法比拟的。中国没有进入资本主义社会，这是事实。

总起来看，旧时代的中国，在进入20世纪之后，无论是和它自身进行纵向的比较，还是和中国以外的世界进行横向的比较，二者之间的反差，是日呈扩大的趋势的。这就证明了中国所处的地位，是一个日趋沉沦的地位。

近代中国不仅仅是一个走向沉沦的国家，因为那里出现了近代资本主义，出现了“中国社会本身现代化不断深入扩展”，这是一种看法。近代中国仍然是一个沉沦的国家，因为那里虽出现了资本主义成分，但是并没有进入资本主义社会，中国仍处在帝国主义和封建主义联合统治之下，这是另一种看法。两种看法或者都有历史的合理性，或者有一个比较更加合理，这是可以继续深入研究、展开充分讨论的。

## 二

现在想接着谈一点我对第二个问题——近代中西关系实质问题的意见。

在这个问题上，邱克同志认为它“应该是西方资本主义国家的侵略、剥削中国人民与中国社会本身近代化不断深入扩展的统一过程”，这个提法，是无可争辩的。问题在中国社会本身近代化深入扩展的论证上。

西方现代文明向中国的输出，是随着资本、帝国主义的侵略以俱来的。如果说，帝国主义的侵略，造成了中国面临沉沦的局面，那么，西方先进科学技术所代表的西方文明的引进，应该如何加以看待，这是研究中国的国家现代化、亦即邱克同志所说的“社会本身近代化”的一个不能回避的问题。

---

<sup>①</sup> 巫宝三：《中国农民所得》第一部，第二章；第二部，第三章。

我认为，指出以下三点，应该是不违背事实的。

第一，西方科学技术向中国的介入，与西方国家对中国的军事和经济的入侵，不但是同步进行，而且有同一的目的。在鸦片战争爆发之前，当西方以“伐性戕生”的毒品鸦片泛滥中国之时，救生扶性的西方医术，也开始进入中国。当飞剪号鸦片帆船游弋中国沿海之际，新式轮船的试制，也着手于广州西方商人之间。美国医师出身的传教士，后来还担任过驻华专员的伯驾（Peter Parker），在鸦片战争爆发之前五年，就在广州开设过一家医院<sup>①</sup>。英国东印度公司的职员罗巴茨（Robarts）在更早的1822年就曾在广州进口轮船的零备件，准备组装小轮<sup>②</sup>。相反相成，它们的目的，都在叩击中华帝国天朝的大门。

鸦片战争以后，在西方国家多次进行对华侵略战争的同时，西方资本主义的先进科学技术，工矿交通企业以及文化教育、医疗卫生设施，更加频繁地大量引进中国。这一切，已为人所皆知，毋须一一缕述。仅以交通工具一项而言，19世纪40年代初，鸦片战争刚刚过去，香港就制造了第一艘轮船<sup>③</sup>。70年代中期，中国境内的第一条铁路和有线电报，同在上海出现<sup>④</sup>。甚至到了20世纪初，当第一辆自行车在贵州和四川出现时，在当地都引起了极大的轰动<sup>⑤</sup>。

① 它是广州博济医院的前身。顺便提一下，西医X光造影，也是在西方侵略者的刀光剑影中进入中国的。因为在中国试用X光于临床的威德尔（L. A. Waddell），就是八国联军中的一位英国医生。（参阅《北华捷报》，1903年7月24日，第170页）。

② 《美国海事》（American Neptune），卷22，第1期，第5-6页。见《近代史研究》，1988年，第2期，第141页。

③ 艾德（E. J. Eitel）：《香港史》（Europe in China, The History Of Hongkong from beginning to the Year 1882），1895年版，第196页；《香港》，1962年版，第9页。

④ 《英国驻华领事商务报告》，1876年，上海，第19-21页；《交通史电政编》，第3册，1936年版，第305页。

⑤ 《北华捷报》，1902年2月12日，第268页；1903年12月23日，第1363页，第1368-1369页。

由此可见，在西方的文明中，铁路、轮船和枪炮兵舰的作用，是不一样的，但在西方入侵者叩击中国大门这一点上，作用是一致的。

第二，他们在向中国引进西方科学技术的时候，一无例外地表白他们的用意，是着眼于中国的利益。首次在中国开设医院的伯驾就这样说过：他的目的是“在中国人中间促进医学实践，把我们从科学、从耐心的研究、从激动人心的发现之光那里获得的利益，扩大到中国人身上。”<sup>①</sup> 当中国境内第一条铁路——英国商人经营的吴淞铁路竣工之时，上海英国领事达文波（A. Davenport）也这样说过：“兴办铁路和电报，乃是拯救贫困和挽救贸易衰微的唯一办法，乃是开发落后国家资源的一个手段。”“这是在华英侨长久以来所抱有的主导见解。”<sup>②</sup> 作为海关总税务司的赫德，当然也不例外。在此之前10年，当上海一群以英国为主体的外国洋行最初酝酿修建上海至苏州的铁路时<sup>③</sup>，赫德就同时向总理衙门提出“做轮车以利人行”、设“电机以速通讯”以及“造船以便涉险”等等，是“外国可教之善法，应学应办”，应“准洋商合华商会制”。<sup>④</sup>

由此可见，他们的口径是一致的。邱克同志把赫德这一段话看做是“跻中国于强盛和开拓进步之路”的思想，如果这也算得，那么，具有这种思想的人，就不止赫德一个。它是完全可以推广到美国的公使、英国的领事以及一大批英国商人和其他各国商人在内的。

第三，西方科学技术尾随大炮兵船之后的引进，从一开始

---

① 《北华捷报》，1902年6月4日，第1094页。

② 《英国驻华领事商务报告》，1876年，上海，第20页。1876年上海英国领事为麦华陀，达文波系代理领事。

③ 美国外交文件缩微胶卷，F. M. 112，R6，卷6，上海社会科学院历史研究所藏。

④ 《筹办夷务始末》，同治朝，卷40，1930年版，第20页。

就遇到了中国国内各方面的阻力。

首先是来自中国封建政权的方面。19世纪60年代中期，当西方国家开始企图向中国引进现代交通工具，铁路和有线电报之时，中国官僚层中的普遍反应是：铁路电线“于中国毫无所益，而徒贻害于无穷”<sup>①</sup>。当外国在中国的第一条铁路建成之后，不到一年，便被中国当局重价赎回拆毁<sup>②</sup>。80年代中，当第一起外国在华纱厂还处在初步酝酿之际，也因中国官员的反对而偃旗息鼓<sup>③</sup>。90年代末，第一艘外国轮船进入川江；20世纪初，第一艘外国挖泥船疏导黄浦江，都受到中国官僚的抗拒<sup>④</sup>。在长达一二十年的交涉过程中，从外国先进技术引进的角度看，可以说都贯穿了引进和反引进的冲突。

这种冲突，也表现在以手工业者为主体的劳动人民的反应上。仅从工业一个方面而言，中国手工业者的抵制，就是早期许多外国在华工厂企业不能立足和扩展的一个重要因素。在缫丝工业中，当第一家外国缫丝厂在上海成立，它一开始就受到手工缫丝业者和蚕茧商人的联合抵制，使得这家工厂即便以非常“公平”的价格，也得不到它所需的蚕茧的充分供应<sup>⑤</sup>。在制糖工业中，当外国第一家糖厂试图在广东黄埔设立之际，也是一开始就遭到为数众多的手工糖坊的“齐心一致”反对，以至工厂根本无法立足，不得不迁至英国直接庇护下的香港<sup>⑥</sup>。在榨

① 《筹办夷务始末》，同治朝，卷54，第18页。

② 《交通史路政编》第1册，第8-9页；《英国驻华领事商务报告》，1881年，台湾，第105页。

③ 左宗棠：《左文襄公书牍》卷26，第13页；《北华捷报》，1882年10月18日，第402页。

④ 《中国经济史研究》，1988年，第4期；《上海研究论丛》，第2辑拙文。

⑤ 《英国驻华领事商务报告》，1872年，上海，第145页。

⑥ 《北华捷报》，1870年9月29日，第243页。