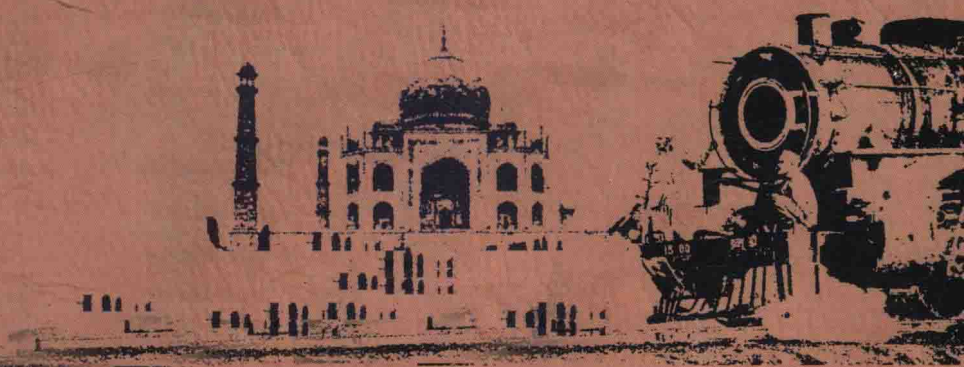


印度铁路建设研究

(1845—1914)

——基于英国资本视角



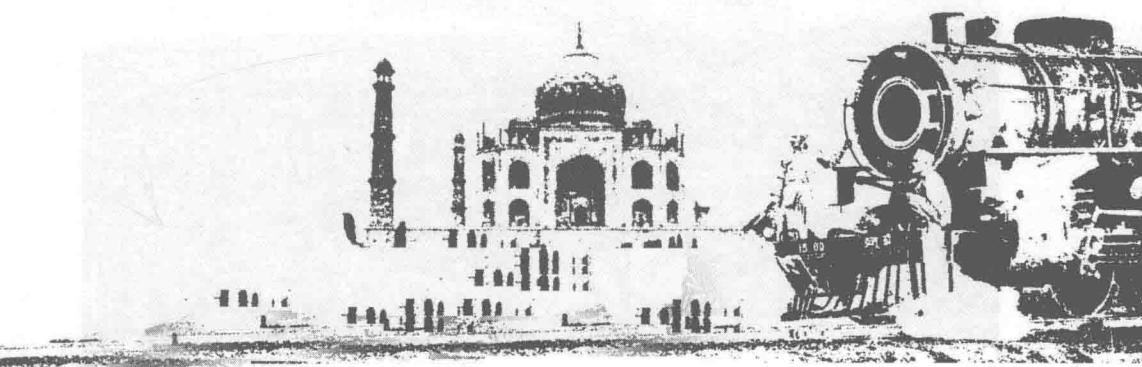
黄虎 著

湘潭大学出版社

印度铁路建设研究

(1845—1914)

——基于英国资本视角



黄虎 著

湘潭大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

印度铁路建设研究:1845~1914: 基于英国资本视角/
黄虎著. — 湘潭: 湘潭大学出版社, 2014.4
ISBN 978-7-81128-580-2

I. ①印… II. ①黄… III. ①铁路工程—建设—研究
—印度—1845~1914 IV. ①F533.513

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 062030 号

责任编辑: 陈美桥

封面设计: 刘 扬

出版发行: 湘潭大学出版社

社 址: 湖南省湘潭市 湘潭大学出版大楼

电话(传真): 0731-58298966 0731-58298960

邮 编: 411105

网 址: <http://press.xtu.edu.cn/>

印 刷: 国防科技大学印刷厂

经 销: 湖南省新华书店

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 12

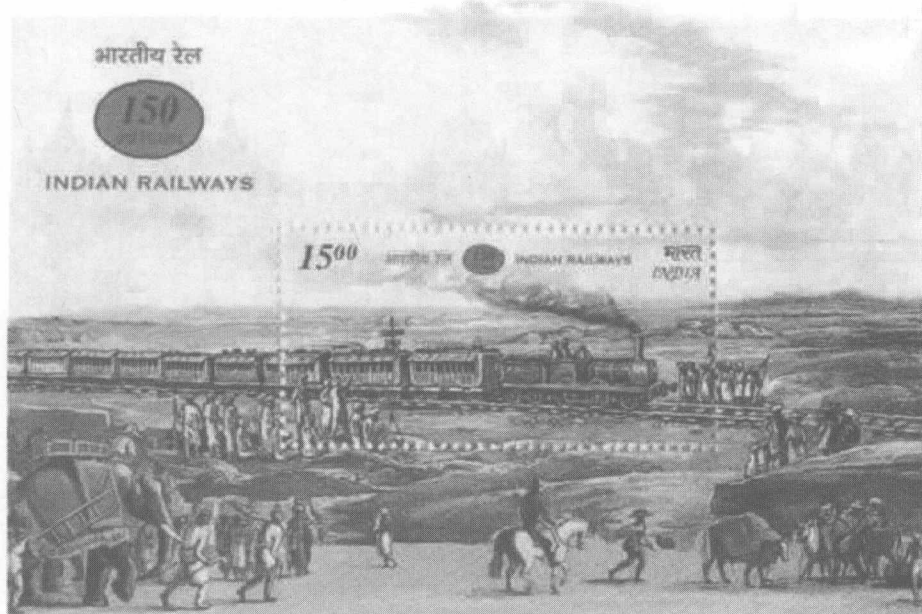
字 数: 190 千字

版 次: 2014 年 4 月第 1 版 2014 年 6 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-81128-580-2

定 价: 28.00 元

(版权所有 严禁翻印)



纪念印度铁路 150 周年时的邮票



世界文化遗产之一——印度孟买的维多利亚火车站^①

世界文化遗产之一——印度孟买的维多利亚火车站^①

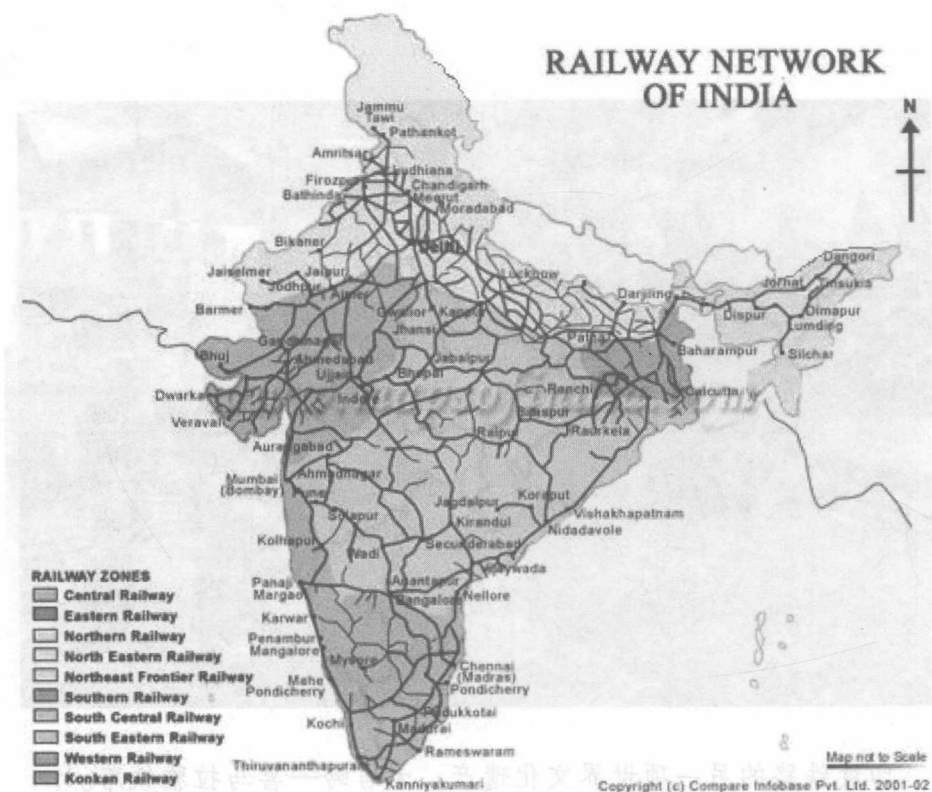
^① 印度是第一个开启铁路时代的亚洲国家。它领先建成于1872年的日本第一条铁路京滨（东京——横滨）铁路19年，领先建于1876年的中国第一条铁路淞沪铁路23年。美国《国家地理》曾制作一部纪录片将之称为《伟大的印度铁路》。2004年，联合国教科文组织则将建于1887年、高大精美的孟买维多利亚火车站列入了世界文化遗产名录。



印度铁路的另一项世界文化遗产：大吉岭—喜马拉雅铁路。^①

第三章 美国资本与印度殖民政府的控制体系（1870—1882）

① 著名的“玩具火车”就行驶在这段路上。大吉岭喜马拉雅铁路开工于1881年，是第一条，也是最杰出的一条山区旅客运输铁路线的典范。大吉岭喜马拉雅铁路为印度最早的铁路之一，也是印度目前不多的仍在运行的一条高山铁路。它采用大胆创新的工程施工解决了穿越高山自然风景区建立高效铁路的问题，并仍然充分运用和保留了该地区原有风貌的完整。大吉岭喜马拉雅铁路是交通运输系统的革新影响推动多文化地区社会经济发展的杰出典范，是世界许多类似地区值得借鉴的模式。虽然大吉岭—喜马拉雅铁路已经历经125年，但它是盘山铁路系统的经典之作。铁路总长约60—80公里，行驶一种迷你的爬山火车，因为只有四节车厢，昵称为玩具火车，至今仍保留了这些蒸气玩具火车的行驶。

2001—2002 印度铁路网^①

① 21 世纪初, 印度已经形成了完整的铁路运输系统。

911	 (1881—1914) 系本利出流己本资国英	章四第
130	 素因障的制对更中资国英平 1881—1914	节一第
132	 而特障的本资国英	节二第
142	 即障的本资国英的制对更中资国英系本利出流	节三第
142		节小

目 录

149	 本资国英的制对更中资国英	节四第
-----	--------------------	-----

221		文表参
-----	-------	-----

绪 论		1
-----	-------	---

第一章 英国资本投资印度铁路的可行性论证 (1832—1845)

.....	31
第一节 英国资本投资印度铁路讨论的开始	32
第二节 英国资本投资印度铁路的争论	40
小 结	47

第二章 英国资本与传统担保体系 (1845—1869)

第一节 1845—1869 年英国资本投资印度铁路的环境	50
第二节 英国资本投资的特征	60
第三节 传统担保阶段英国资本的影响	90
小 结	94

第三章 英国资本与印度殖民政府的控制体系 (1870—1882)

.....	97
第一节 1870—1882 年英国资本投资印度铁路的背景	98
第二节 英国资本投资的特征	102
第三节 印度殖民当局控制阶段印度铁路的英国资本的影响	113
小 结	116

第四章 英国资本与新担保体系 (1883—1914) 119

第一节 1883—1914 年英国资本投资印度铁路的新因素 120

第二节 英国资本的新特征 125

第三节 新担保体系阶段印度铁路的英国资本的影响 145

小 结 148

结论 评析近代印度铁路的英国资本 149

参考文献 155

附 录 171

第一章 英国资本对印度铁路的早期投资 (1842—1882) 171

第一节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第二节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第三节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

小 结 171

第二章 英国资本对印度铁路的早期投资 (1883—1914) 171

第一节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第二节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第三节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

小 结 171

第三章 英国资本对印度铁路的早期投资 (1883—1914) 171

第一节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第二节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

第三节 英国资本对印度铁路的早期投资 171

小 结 171

绪 论

印度人常说，英国人给他们留下了三样东西：英语、议会和铁路，他们以此为骄傲，认为这是印度快速发展和走向世界的基石。美国《国家地理》杂志曾为印度铁路出版专刊，称之为“伟大的印度铁路”。而对印度来说，英国资本投资修建印度铁路，是当时所处的时代决定的，是历史的要求，时代发展的产物。

历史上印度是个饱受资本扩张侵略掠夺的典型国家，从第一批的葡萄牙、西班牙殖民者到英法殖民者的争夺，印度一直遭受着外来势力的掠夺和侵扰，特别是英国在其长达近百年的殖民统治中，更是对印度的政治、经济、文化进行了彻底的颠覆。

19 世纪上半叶，英国为加快国内工业资本主义发展，对印度进行更加疯狂的殖民掠夺和奴役，给印度人民，特别是给广大农民和手工业者等社会下层民众带来了深重的灾难，殖民地和半殖民地人民遭受了更进一步的掠夺。19 世纪下半叶，英国每年从印度掠走高达 1.5 亿英镑的财富；大量的粮食、棉花从印度运往英国，而印度人民却遭受了 24 次饥荒，平均两年左右一次，总共有 2000 多万人死亡。

1870 年以前，世界铁路的发展还处于初始阶段，虽然发展速度快，但相对各个国家，总量依然有限。1804 年英国人 R. 特雷维西克试制了第一台行驶于轨道上的蒸汽机车。1825 年英国在大林顿到斯托克顿修建了 21 公里的世界第一条铁路。以后，比较发达的欧美资本主义国家如法（1828 年）、美（1830 年）、德（1835 年）、比（1835 年）、俄（1837 年）、意（1839 年）等国，纷纷修建铁路。到 19 世纪 50 年代初期，亚、非、拉地区，如印度

(1853 年)、埃及 (1854 年)、巴西 (1854 年)、日本 (1872 年) 等国, 也开始出现铁路。世界铁路自 1825 年开始, 到 1840 年发展到 8000 公里, 1850 年发展到 3.9 万公里, 1860 年发展到 10.5 万公里。而到了 1870 年以后, 铁路逐渐成为资本家赚钱谋利的工具, 在此时期铁路被盲目修建, 竞争激烈。自 1870 年到 1914 年, 铁路发展最快, 平均每年修建铁路两万公里以上。在主要资本主义国家, 大部分投资用于修建铁路, 大量钢材用于轧制钢轨, 如美国 1881 ~ 1890 年的十年间, 平均每年建成 1 万公里的铁路, 1887 年一年就建成了超过两万公里的铁路, 当年钢产量仅 339.2 万吨。世界铁路营业里程 1870 年为 21 万公里, 1880 年为 37.2 万公里, 1890 年为 61.7 万公里, 1900 年为 79 万公里, 1913 年为 110.4 万公里; 铁路的绝大部分集中在英、美、德、法、俄五国。19 世纪末, 帝国主义为掠夺和侵略落后国家, 开始在殖民地半殖民地国家修建铁路。

19 世纪 70 年代以后, 随着自由竞争资本主义向垄断阶段过渡, 英国对印度投资迅速增加。第一次世界大战前, 英国大部分投资是用在支持殖民当局对印度的军事政治控制和铁路建设上, 战后的投资重点转移到了工矿业。在印度的一些重要经济部门, 尤其是重工业部门, 英国资本处于统治地位。英国对印度的投资是通过经理行进行的, 经理行充当了英国垄断资本控制印度经济的有力工具。作为拥有广大殖民地的英国, 作为世界上第一条铁路修建者的英国, 为拓展殖民利益, 在世界各地大修铁路。可以说, 全世界的铁路都受到了英国铁路的影响, 而印度铁路受英国影响最为明显。铁路在印度的发展比亚洲其他地区都要早, 是印度的主要运输手段。

1853 年, 英国人在印度修建了第一条铁路, 长度为 32 公里。1859 年, 印度铁路营业里程达到 1005 公里; 1865 年即突破 5000 公里, 达到 5412 公里; 1874 年, 印度铁路营业里程突破 1 万公里, 为 10020 公里; 1881 年突破 1.5 万公里, 至 15865 公里; 1886 年突破 2 万公里, 至 20704 公里。1892 年, 印度铁路营业长度达到 28596 公里; 1894 年, 印度铁路营业长度突破 3 万公里, 为 30320 公里; 1909 年, 则突破了 5 万公里, 长度为 50678 公里。1911 年, 印度铁路长度为 52849 公里。印度铁路的大发展, 到底对印度和英国影响如何呢? 本书将就 1845—1914 年之间英国资本投资印度铁路的情况进行论证, 以揭示出英国资本投资印度铁路的实质。

一、选题释义

(一) 铁路对印度的影响

印度铁路的历史始于1853年4月16日。那时,第一列蒸汽机车的行程仅仅是34公里。从那以后,印度铁路得到了很大的发展。现在,它已经拥有7000个车站,遍布全国的铁路网总长达到了6.3万公里。它已成为当今世界上最大的组织之一,雇员达到160万人。同时,印度铁路是旅客与货物的主要运输方式。每天大约有7500列旅客列车在这个国家的不同地区运行,运送旅客超过1100万人。印度铁路在今天如此重要,成为重要的交通工具,它的成长,离不开19世纪英国对印度铁路的贡献。

近代印度在英帝国内有特殊的背景:政治上受英国控制,经济上依附于英国,具有典型的殖民地特征。印度对于英帝国有重大意义——被誉为英国“王冠上的宝石”,以至于如印度的英国总督乔治·纳撒尼尔·寇松在1900年所说:“我们失去所有的领地后仍能生存下去,但如果失去印度,我们的太阳就会陨落。”^①可见印度对于英国的重要性。印度担负着英国东方贸易的基础角色,种植着鸦片,拥有开放的市场,英国也控制着印度的军队和土地。索尔兹伯里伯爵认为印度是“英国东方海洋里的军营”^②。鉴于印度对英国的重要地位,在印度修建铁路、发展交通事业,对英国和印度双方来说都将起着巨大的推动作用。印度铁路对英国具有重要的政治、经济和军事价值。

印度地域辽阔,人口众多,资源丰富,开发潜力大,发展铁路交通意义重大。印度铁路的发展,实际上可以追根溯源到19世纪30年代初。到1845年,在印度铁路系统传统担保体系下,东印度铁路公司和大印度半岛铁路公司成立并开始修建铁路。经过八年的努力,1853年4月16日,一列由两辆

^① [美] 时代生活图书公司编著:《王冠上的宝石(英属印度公元1600—1905)》,杨梅译,济南:山东画报出版社,2003年版,第8页。

^② 威莉·汤普逊:《英帝国1870—1914年间的全球扩张》(Willie Thompson, *Global Expansion: Britain and its Empire, 1870—1914.*), 伦敦:1999年版,第24页。

蒸汽机机车牵引的火车从孟买出发,驶向21英里外的塔纳,印度铁路由此正式投入运营。铁路的出现是印度交通发展中的重大事件。随后在英国资本的推动下,印度铁路建设大规模发展起来。1853—1900年,铁路网建设大幅扩张,铁路里程达到3.86万公里。修建这些铁路的总费用达到2.25亿英镑。英国资本投资印度铁路,获得了丰厚的利益,同时也大大加速了印度铁路建设进程。每年英国资本投资印度铁路获得的利润,1853年仅4900卢比,1900年超过1.6亿卢比。铁路建设里程到1914年超过3.4万英里。^①在铁路的货物运输方面,从1869年的1200万吨增加到1882年的1500万吨,1902年达到4600万吨。^②今天,印度的铁路线达到6.3万公里,每天1.1万列车,乘客运送能力达到1100万。^③

铁路修建对印度社会、政治、经济等方面的发展有着重要的作用。铁路的引进虽然为大英帝国后来一百年的统治和掠夺提供了便利,但它是印度征服距离的生命线。铁路也是催生现代企业制度的先驱,^④是近代工业文明的产物。铁路的修筑,反过来促进工业文明的发展。^⑤铁路也是近代化的产物和标志之一,影响并推动着现代化的发展。印度铁路深刻地改变了整个南亚次大陆。铁路的发展推动了印度其他部门的兴起,^⑥对印度经济发展起了巨大的推动作用。铁路的开通给印度半岛带来的远远不止物质文明的进步,它改变了整个印度次大陆的思想观念和生活方式。铁路在印度传播现代民主思想、统一多民族文化、削弱种姓与教派藩篱中起了重大作用,使印度逐渐融入现代社会。铁路给印度次大陆输送了“民族主义思想的火车头”。甘地曾乘坐三等车厢到全国各地作旅行考察,尼赫鲁自称是在周游全国的列车中发现印度的。因此,有人说没有印度铁路就没有现代印度,这一点也不夸张。

① B. M. 巴提亚:《印度饥荒》第三版(B. M. Bhatia, *Famines in India*),科拉克出版公司(Konark Publishers PVT. LTD.),1991年版,第28、211页。

② 丹尼尔·托内:《资本流动:英国与印度铁路的发展》(Daniel Thorner, "Capital Movement and Transportation: Great Britain and the Development of India's Railways"),《经济史杂志》(*The Journal of Economic History*),1951年秋季第11卷第4期,第391页。

③ 该引文的内容摘自S. 塞塔对《印度铁路修建1832—1852》的介绍,参见S. 塞塔:《印度铁路修建1832—1852》,新德里:北方书刊中心,1999年版,第VII页。

④ 荣朝和:《探究铁路经济问题》,北京:经济科学出版社,2004年版,第1页。

⑤ 王晓华,李占才:《艰难延伸的民国铁路》,郑州:河南人民出版社,1993年版,第167页。

⑥ L. C. 罗勒斯:《英帝国海外经济发展》(L. C. Knowles, *The Economic Development of the British Overseas Empire*),纽约:1925年版,第320页。

由于英国资本的运作,近代印度不仅成为亚洲最早拥有火车和铁路的国家,而且铁路运营总里程雄踞亚洲第一。铁路对传统交通运输的冲击,对铁路沿线资源的开发和推动工矿业兴起方面起了巨大作用。铁路运输大大便利了人际交往和货物流通。

当然英国资本投资修建印度铁路,是英国多重因素考虑的结果,是英国为了更好地从政治上控制印度,从经济上压榨印度。印度铁路的修建,由于修建铁路的技术和资金大部分来自英国,印度也付出了沉重的代价。在英国殖民统治下,经济上,由于英国需要印度的原料、原材料和商品销售市场,印度铁路的修建加深了印度的殖民化。军事上,铁路作为军事快速交通的一种可靠的方式,曾经为扼杀印度的民族起义提供了快速进行军力部署的交通条件。英国动用一支较小规模但机动性强的部队就能够控制半个大陆,从而使英国在军事上获得了巨大好处。总之,近代印度铁路建设的迅速发展和在印度经济社会中的影响,是英国资本为了更好地控制印度的结果。

(二) 印度铁路的英国资本问题

近代资本主义时期,资本是占统治地位的经济关系。随着时间的推移和主要资本主义国家经济实力的增强,资本逐渐寻求外在扩张。资本通过资本输出等方式开拓世界市场。作为拥有广大殖民地的“日不落帝国”英国,第一次世界大战前,它是世界上最大的资本输出国。作为英国出口和资本的吸收者,印度仅次于美国。近来的研究表明,英国资本输出,在19世纪中叶以后有一定的波动。英国对印度的投资,1877—1889年出现了飞涨。英国海外投资的长期扩张,到1890年由于阿根廷政府贷款危机的出现而结束。1891、1892、1893年英国对外投资急剧下降。最后和最长的一次资本出口从1893年开始到1913年结束。在这半个世纪里,超过一半的海外投资在这一时间完成。英国资本大量进入印度铁路,给英国带来了丰厚的回报。^①在这

^① 乔治·派西:《英国在其他地域的资本投资》(George Paish, "Great Britain's Capital Investments in Other Lands"),《皇家社会统计杂志》(*Journal of the Royal Statistical Society*),1909年9月第72卷第3期,第465页。

一时期，美国接受的英国投资占统治地位，其他流向了印度等殖民地。^① 19世纪印度铁路大约有1.5亿英镑的资本投入，是19世纪英帝国内最大的单个投资。^② 而汤林森认为，1914年前印度铁路大约获得2亿英镑投资。

英国海外投资上涨时期的特征是私人投资增长，投资很大部分投向了英帝国的外部；英国海外投资下降时期的特征是资本投资的地理范围缩小，投资者寻求更安全的公众贷款，资本出口缺乏多样化。英国海外投资主要投向了欧洲、美国和殖民地。英国投资的两个主要部分是印度殖民当局贷款和铁路。印度作为英国的最重要殖民地之一，对印度的投资在英国的资本输出中占有相当重要的位置，其中相当大的一部分投入到印度的铁路领域。R. 内科斯注意到，19世纪的外国投资集中于铁路，1914年前英国投资的一半进入铁路修建领域，杰科斯·西蒙的数据认为接近40%。新的研究认为42%的英国海外投资投入到铁路领域，超过45%的非帝国投资进入铁路部门，在帝国内超过1/3的投资进入铁路部门，在少数的地区，铁路吸收了英国投资的60%。^③ 所以说，殖民地在提供资本输出方面发挥了重要作用，正是殖民地有效地保存并保证了资本主义经济的有效运转。机器生产摧毁国外市场的手工业产品，迫使这些市场变成它的原料产地。这就是理解近代殖民扩张的关键所在，也是导致近代殖民扩张行为发生的根本动因和英国资本投资印度铁路的本质所在。

19世纪英国资本投资印度铁路是必然的和不可避免的。但对英国资本投资印度铁路领域评价的负面内容相当多。英国通过对印度铁路的投资获得了大量的政治、经济好处。一些学者如马太·J. 库斯特认为，英国对印度的统

① I. 斯通：《1865—1914年的英国资本输出》（Irving Stone, *The Global Export of Capital from Great Britain, 1865—1914: a Statistical Survey*），纽约：圣马丁出版社，1999年版，第8页。对于英国投资印度铁路回报的具体数据，参见附录1。

② 丹尼尔·托内：《帝国投资》（Daniel Thorner: *Investment in Empire*），费城：1950年版，第VIII页。

③ I. 斯通：《1865—1914年的英国资本输出》（Irving Stone, *The Global Export of Capital from Great Britain, 1865—1914: a Statistical Survey*），纽约：圣马丁出版社，1999年版，第9—10页。

治,总的来说是消极的。^①英国对印度的无形榨取缘于印度的殖民地地位。^②英国在印度的统治是“英国承担教化印度的使命”^③。当英国征服印度时,英国的死亡之手伸向了印度。^④英国榨干了印度的财富。^⑤印度的铁路发展史不断与赤字斗争,加重了铁路运行的负担。^⑥P. 哈内提认为很难看到英国对印度的经济发展和社会结构变革所产生的效果。^⑦英国带给印度的苦难和以前印度所遭受的一切苦难在本质上是不同的,而且也更加严重。利润和利息的流出导致印度面临严重的国际支付平衡。^⑧对于这些观点,如何正确地分析,是摆在笔者面前的一个重要问题。在本书的写作中,对印度铁路的英国资本的研究,笔者将首先从最基础的经济因素入手挖掘分析,由此理出资本主义从自由向垄断过渡导致英国投资特征的变化。本书在写作时采用双线并行的形式:一是用历史的研究方法来研究;二是用经济学的辅线写法。大体可分为三个大的阶段。1845—1869 年为传统担保体系阶段,1870—1882 为印度殖民当局控制阶段,1883—1914 为新担保体系阶段。对于印度铁路的管理,本书主要分为五种不同性质进行论述:印度殖民当局管理的国有线路,如西北铁路公司、奥德—罗黑卡恩德铁路公司和东方孟加拉公司;担保体系下铁路公司管理的国有铁路,如孟买铁路公司、巴罗达和中印度铁路公

① 马太·J. 库斯特:《印度的外国企业》(Matthew J. Kust, *Foreign Enterprise in India: Laws and Policies*), 1864 年版,第 18 页。

② 参见约翰·何德对 A. K. 巴内奇的著作《英—印经济联系 1858—1898》所作的书评(John Hurd, Reviewed Work(s): A. K. Banerji, "Aspects of Indo—British Economic Relations, 1858—1898"),《经济史杂志》(*The Journal of Economic History*), 1985 年 9 月第 45 卷第 3 期,第 739 页。

③ 彼得·哈内蒂:《英属印度史》(Peter Harnetty, "The British Period of Indian History: Some Recent Interpretations: A Review Article"),《太平洋事务》(*Pacific Affairs*), 1964 年夏季第 37 卷第 2 期,第 179 页。

④ B. R. 厄玛:《现代印度百科研究》(B. R. Verma, *Encyclopaedic Survey of Modern India: British Policy and Indian Nationalism (1858—1919)*), 联邦出版公司, 2004 年版,第 217 页。

⑤ R. K. 普鲁蒂:《现代印度史》(R. K. Pruthi, *History of Modern India. Vol. III, Colonial Society and Economy*), 新德里: 2004 年版,第 420 页。

⑥ L. C. 罗勒斯:《英帝国海外经济发展》(L. C. Knowles, *The Economic Development of the British Overseas Empire*), 纽约: 1925 年版,第 339 页。

⑦ 彼得·哈内蒂:《英国对印度的影响》(Peter Harnetty, "The British Impact on India: Some Recent Interpretations: A Review Article"),《太平洋事务》(*Pacific Affairs*) 1966 年秋季第 39 卷第 3/4 期,第 371 页。

⑧ 迈克尔·克顿:《印度的外国投资》(Michael Kidron, *Foreign Investments in India*), 伦敦: 牛津大学出版社, 1965 年版,第 2 页。

司、大印度半岛铁路公司；非独立的铁路公司管理的国有线路，如特呼特国有铁路公司；公司管理的公司拥有的线路，如孟加拉西北铁路公司；属于印度殖民当局拥有的线路，如尼扎姆国有铁路公司；属于地方的铁路线。^①

印度铁路的修建，实际上受控于英国，基本上是由英国投资。对于这一点，一些历史学研究者有充分的证据。阿巴尼·暮克基认为：在印度，2%的铁路资本属于印度人，其余的资本当中大部分属于英国。到1914年，英国在印度的总投资大约为4亿英镑，约占英国海外总投资的1/10，其中很大部分是投入到铁路领域。^②英国对印度的资本输出，主要的投资对象是铁路修建。^③铁路的引进深刻影响了印度。1865—1894年间，英国在印度的投资总额中，交通运输领域的投资占77.8%，其中铁路所占的比重为77%。^④可见，英国把相当大一部分的资本投入到了印度铁路系统建设当中。

当然我们也注意到，投资数据经常夸大了英国私人资本投资印度铁路的程度。^⑤沃林认为，欧洲以外的地区现代工业与运输的建立是欧洲资本帮助的结果。英国在国际投资的流向方面扮演着最重要的角色。英国的投资，除了1890年和第一次世界大战前的特定十年，在19世纪60年代后期和70年代早期的投资迅速增加。^⑥鉴于英国资本投资修建印度铁路处于主导地位，对印度铁路的修建产生了重大影响以及印度近代的政治、经济现实，对印度铁路史的研究重点聚焦到英国资本上也就非常自然了。

英国修建印度铁路，从资本控制的角度来看，中间历经传统担保体系阶段、印度殖民当局的控制阶段和新的担保体系阶段三个阶段，每一个阶段有

① P. K. 瓦特：《英属印度的金融行政体系》（P. K. Wattal, *The System of Financial Administration in British India*），德里：1985年版，第135—136页。

② 《印度劳工运动处境评论》（*The Communist Review, Indian Labour Movement: A Review of the Situation*），《共产主义评论》，1922年9月第3卷第5期。

③ 马家骏：《十八、九世纪英国殖民统治下印度社会经济的灾难》，《北京师范大学学报》1963年第1期，第32页。

④ 伊恩·J. 克尔：《现代印度铁路》，（Ian J. Kerr: *Railways in Modern India*），牛津：牛津大学出版社，2001年版，第4页。

⑤ 哈韦·H. 瑟格尔、马太·西蒙：《1865—1894年的英国外国资本发行》（Harvey H. Segal; Matthew Simon, "British Foreign Capital Issues. 1865—1894"），《经济史杂志》（*The Journal of Economic History*），1961年12月第21卷第4期，第575页。

⑥ 迈克尔·克德恩：《印度的外国投资》（Michael. Kidron, *Foreign Investments in India*），伦敦：牛津大学出版社，1965年版，第41页。