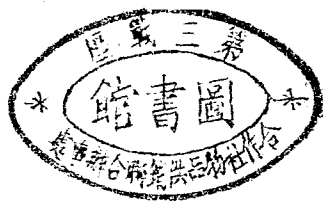


桑巴特著
季子譯

現代資本主義

第二卷
第一分冊

中山文化教育館編輯



普新 0201

蕉東區財政經濟委員會
合作社工作指導委員會

書位號數 551.5
5693-8

登記號碼 普新 0201

551.5
237
6:2(1)

W. Sombart 著
季子 譯

中山文庫
現代資本主義

第二卷
第一分冊

中山文化教育館編輯
商務印書館發行



3 2168 7569 4

目錄

緒論 早期資本主義時代概觀

第一章 早期資本主義時代概念的確定

壹 經濟時期的概念

貳 早期資本主義時代的概念

第二章 早期資本主義時代歷史的界限

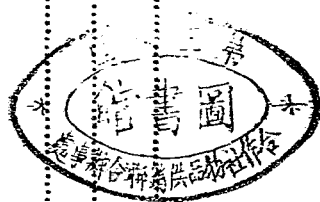
第三章 早期資本主義時代爲研究的對象

壹 材料的組織

貳 描寫的指導觀念

第一總篇 經濟行爲的精神與形態

目 誌



第一篇 經濟意識

概觀·····	一一一
第四章 早期資本主義精神中浪漫的特點·····	一三三
第五章 早期資本主義精神中市民的特點·····	一二七
壹 契約觀念與市民精神·····	一二七
貳 市民的與資本主義的精神中的成分·····	一二八
一、對契約的忠實·····	一二九
二、勤儉·····	一三一
三、市民質素的修養·····	一三一
第六章 有體面的營利的觀念·····	一二四
壹 受宗教與道德拘束的經濟主體·····	一三四
貳 法律和道德教師對於被允許的營利的見解·····	一三六

叁 公正價格的學說	三七
肆 競爭的禁止	四〇
取締採用機器的法令	四三
當時代表人物對於技術進步在國民經濟價值上的意見	四四
第七章 營業方式	四五
一、收取租課者的理想	四七
二、時間的劃分	四七
三、營業原則小小的買賣大大的利益	四八
四、匯票貼現的拒絕	四九
五、劣貨生產的拒絕	四九
六、對市場狀況與商情關係明白宣佈的拒絕	五〇
七、對於營業改革的拒絕	五〇
八、早期資本主義從事經濟活動的人的態度	五一

第二篇 經濟形態

第八章 經濟形態的各種標誌……………五五

第九章 中古時代的遺產……………五九

壹 各個手工業者的私人經濟營業……………五九

貳 單個經濟與社會經濟……………五九

叁 權力結合……………六一

肆 手工業者協作社……………六一

一、手工業者共濟協作社……………六二

二、手工業者營業協作社……………六八

伍 家庭聯合會……………七一

陸 臨時協作社……………七三

一、臨時協作社在早期資本主義時代的繼續性……………七三

二、臨時協作社對於資本主義經濟形態發展的重要性……………七五

柒 回顧……………七八

第十章 資本主義企業的起源…………… 七九

壹 資本主義企業的特點爲財產組織…………… 七九

貳 爲法律單位的營業商號…………… 八一

參 爲計算單位的營業計算…………… 八六

一、有系統的簿記歷史的發展…………… 八六

二、有系統的簿記對於資本主義發展的意義…………… 九二

三、有系統的經濟行爲的擴充…………… 九八

肆 爲信用單位的營業商號…………… 一〇六

第十一章 資本主義的公司形態…………… 一〇八

壹 研究的原則…………… 一〇八

貳 個人聯合(公開的商業公司)…………… 一一二

參 資本聯合(股份公司)…………… 一一五

肆 混合的聯合(匿名有限公司股份有限公司股份有限公司)…………… 一二五

目錄

伍 資本的募集……………一二七

第十二章 國家的經濟形態……………一三四

第二總篇 市場

第一篇 市場形成的元素

第十三章 市場外部構造的改變……………一三九

壹 市場的擴充……………一三九

貳 市場的增大……………一四〇

參 市場的全國化……………一四二

第十四章 需要種類的性質……………一四四

第十五章 價格的形成……………一四七

壹 前資本主義時代價格的形成……………一四七

貳 價格形成的合理化……………一四九

叁 合理的價格形成的限度·····	一五二
肆 價格人爲的影響·····	一五五

第二篇 市場狀況的形成

第十六章 理論的研究·····	一五七
-----------------	-----

第十七章 早期資本主義時代市場狀況形成的特質·····	一六一
-----------------------------	-----

壹 膨脹的市場狀況的缺乏·····	一六一
-------------------	-----

貳 出賣的停滯·····	一六四
--------------	-----

叁 經濟生活的總運動·····	一六九
-----------------	-----

第三總篇 交通狀況

第一篇 交通狀況的基礎

第十八章 概念的研究·····	一七三
-----------------	-----

第十九章 交通道路……………一七七

壹 海洋……………一七七

貳 陸路……………一七九

參 內地水道……………一八五

第二篇 人的交通

第二十章 旅行……………一八九

壹 乘船……………一八九

貳 騎馬……………一九一

參 坐車……………一九四

第二十一章 食宿……………二〇三

第二篇 貨物的交通

第二十二章 航海……………二〇九

壹 船舶……………二〇九

一、船舶的類型……………二〇九

二、船舶的容量……………二一一

貳 船員……………二一四

參 船舶的供給……………二一八

肆 航行的組織……………二二一

伍 海上航行的運輸效能……………二二七

陸 航行的危險及其避免的方法……………二二九

柒 海上保險……………二三三

捌 海運的費用……………二三九

第二十三章 陸上運輸……………二五二

壹 運輸方法……………二五三

目錄

貳 組織	二五五
參 運輸經紀	二五七
肆 效能	二六二
一、能力	二六二
二、運輸費用	二六三

第二十四章 國內航行 二七一

壹 運輸方法	二七一
貳 船長業	二七二
參 航行的組織	二七三
一、順序航行	二七三
二、市場船	二七五
肆 運輸費用	二七六
伍 國內航行對於貨物運輸的重要性	二八〇

第四篇 消息的交通

概觀……………二八五

第二十五章 郵政……………二八六

壹 概念發展圖案及意義……………二八六

貳 現代郵政歷史的起源……………二九一

一、私人郵政……………二九一

甲、商人郵政……………二九二

乙、屠夫郵政……………二九二

丙、馬車夫郵政……………二九三

丁、城市郵政(小郵政辦士郵政)……………二九四

二、市有郵政……………二九五

三、國家郵政……………二九九

四、郵政的國際化……………三〇一

叁、郵政的成績……………三〇三

一、郵政服務的強度……………三〇三

二、書信輸送的速度……………三〇八

三、郵資率……………三一—

第二十六章 消息的公佈……………三二—三五

壹 消息公佈的形態及其一般的轉變……………三一五

貳 營業告白……………三一—一九

一、營業告白的舊形態和新形態……………三一—一九

二、營業告白的種類範圍及意義……………三一—二四

叁 商業消息的傳播……………三一—二八

一、共同的知識時期……………三一—二八

二、特別集團的知識時期……………三一—二九

三、全體的知識時期……………三一—三〇

第四總篇 貨物的出賣

第一篇 貨物出賣的組織

第二十七章 理論的研究 概觀……………二二二

壹 直接的與間接的貨物出賣……………三三三

貳 貨物出賣的組織在理論上的可能性……………三三四

參 貨物出賣諸形態歷史的和經驗的新姿式……………三三八

第二十八章 旅行出賣業……………三四一

壹 旅行出賣業的概念與種類……………三四一

貳 旅行出賣業的普及……………三四二

參 旅行出賣業的意義……………三四六

第二十九章 定居的零售業……………三五〇

壹 零售業營業在空間上的廣佈	三五〇
貳 商店中商品的分類	三五一
一、雜貨商店	三五一
二、分化商店的起源	三五一
三、應用品營業的開始	三五七
參 招待的方法	三五九
一、顧客的待遇	三五九
二、商店的裝璜	三六一
第二十章 市與彌撒市的商業	二六二
壹 市與彌撒市出賣的性質	二六三
貳 小商業市	二六四
參 大商業市	二六六
一、大商業市的起源	二六六
二、彌撒市商業的組織	二六八

甲、商品的種類	三六八
乙、彌撒市商業的營業	三七〇
三、大商業市的興盛與衰落	三七三
第三十一章 舊式的終年大商業	二七六

壹 概觀	三七六
貳 拍賣商業	三七七
參 商場商業的變化	三七八
肆 鄉村商業	三七九
伍 倉庫商業	三八〇

第三十二章 遠期交易 二八六

壹 早前各世紀中想像上的遠期交易(定期交付商業)的痕跡	三八六
貳 遠期交易真正的開始	三八九
一、商品投機與商品交易所	三八九

二、舊商業組織範圍中的定期交付營業	三九三
三、舊商業組織的革命	三九三
甲、向生產者預先訂貨	三九四
乙、樣本商業	三九四
丙、國家的定期交貨特別是軍隊的定期交貨	三九九
第三十三章 支付制度	四〇一

壹 概觀	四〇二
貳 支付條件	四〇三
參 支付形態	四〇五
一、交換(物物交易)	四〇五
二、現金支付	四〇六
三、非現金支付	四〇七
肆 匯票	四〇八
一、信用匯票與匯票彌撒市	四〇八

二、商品匯票·····	四一〇
伍 週轉時間的長度·····	四一三

第二篇 商業的組織

第二十四章 小商人集團職業的分化·····	四一五
-----------------------	-----

壹 專業商人的增加·····	四一五
貳 大商人與零售商人的分離·····	四一六
參 大商人集團·····	四一八
一、商業副業在職務上的獨立·····	四一八
二、大商人集團依職務的分化·····	四一九
三、大商人集團依部門的分化·····	四二〇
肆 銀行與銀行家·····	四二一
伍 零售商人集團·····	四二四
陸 概觀·····	四二四

第三十五章 商人代理業的起源…………… 四二七

壹 資本主義商業的要求…………… 四二七

貳 商人代理發展的步驟…………… 四二九

參 商人代理業的普及…………… 四三一

一、經紀…………… 四三一

二、收買人…………… 四三二

三、受託人…………… 四三三

第三十六章 商人集團的全體組織…………… 四二七

壹 舊公社形態的殘餘…………… 四三七

貳 交易所…………… 四三九

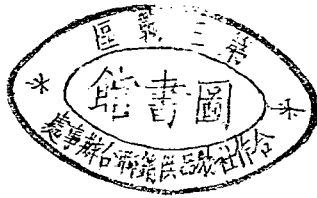
參 商人集團的代表…………… 四四二

第三十七章 商業的營業…………… 四四四

壹 商業各種營業形態的分佈·····	四四四
貳 各單個商業營業的大小·····	四四八
參 大營業的工作編制·····	四五五
一、 歐洲的營業·····	四五五
二、 大商業公司·····	四五七
第三十八章 商業的所在地·····	四五九

緒論

早期資本主義時代概觀



第一章 早期資本主義時代概念的確定

壹 經濟時期的概念

我們所謂經濟時期是什麼，我在本書的緒論中已經說過。凡一種經濟生活具有顯然可見的特殊種屬的特性（Artcharakter）的歷史時期，或一種一定的經濟制度——因為我們是按照一種經濟制度的佔優勢而規定經濟生活一般種屬的特性的——（單獨或伴着其他經濟制度）所統制的一個歷史時期，我稱爲經濟時期。我們按照單獨或伴着其他經濟制度這一點來劃分（比較）體制純粹的和體制混雜的時期。在體制純粹的時期中，只有一種經濟制度獨霸——我們特稱牠爲這種經濟制度的全盛時期——；在體制混雜的時期中，有許多種經濟制度互爭雄長。把一定期間的經濟生活作爲一個整體來考察，便呈出種種形態，按照牠們的精神或形式講，牠們是隸屬於不同的經濟制度。我們如果把這個同一短時間看做互相連接，那牠就表現爲一個體制純粹的經濟時期達到另一體制純粹的經濟時期的過渡時期。從一種流行的經濟制度的觀點來看，這個過渡時期或爲一種經濟制度將消滅的後期，或爲牠起源的早期。

牠「起源」的早期。這就是說：從事經濟活動的種類是在下列姿式中形成出來的，即經濟生活力求逐漸接

近一種新經濟制度的觀念。這種接近是一步一步實現的，並且是指在一個時間上相繼的期間中，一部分強度的（內部的）一部分廣度的（外部的）形成那欣欣向榮的經濟制度內在的特點。

在強度上，這種形成是因下列的方法而出現的，即一種經濟制度單個的成分彼此相繼產生出來，並結合為實質的單位，這些單位在牠們全體之中於是形成經濟活動的新種類。新經濟方法的單個特點如在哪處出現，於是第二個，第三個以至無窮個特點都與之結合：新的精神沈澱在一種體制的片斷中，沈澱在一種經濟意識的片斷中。所以新經濟制度單個的成分在經濟生活不同的場所發展出來，成為愈加純粹的形態，牠們的表現愈純粹，便愈能結合成為一種最後的完善的和諧。伴着這種強度的（內部的）發達而出現的有一種廣度的（外部的）發達，此項發達就在使新的經濟原則和經濟形態有一種愈推愈廣的傳播：無論這是經過愈加增多的單個經濟的數目，還是經過愈加增多的經濟生活的部門，還是經過空間上愈加擴大的區域。

貳 早期資本主義時代的概念

按照上面的說法，我們所謂早期資本主義時代是指資本主義經濟制度伴着舊有的諸經濟制度在歷史中出現，並（強度的）從牠的開始至完成，廣度的至（大約）獨霸時為止發展出來的經濟時期。

資本主義經濟制度（或資本主義，我總是在同樣的意義上來應用此等術語的）最初的起點因此就是早期資本主義時代在時間上分界的出發點。今特詳加解釋如下：

一、「起點」不能指那屬於資本主義觀念界的現象完全孤獨的出現；一隻燕子還不能造成夏天，這裏也是如此。顯明的資本主義的特點必須表現有較大的分佈，或者像我們平常所說的一樣：必須表現為羣體現象。當一種羣體現象存在時，通常便不用加以說明。這裏大都取決於科學研究者的機智，他尤其會從微候的表現中作出他的結論。

二、「重要資本主義的特點」必須成為羣體現象而出現。這只能是經濟意識或經濟形態（經濟組織）的特徵。

我們對於資本主義精神的成就既難於追究，最好是按照這種精神外部的活動，按照這種精神在經濟外表的形態中的沉澱加以考察，並把牠們最初的出現算作資本主義的開端。

但我們必須永久記着，所謂資本主義，和我剛纔所說的一樣，是指一種一定的經濟制度，這就是說，一種形成經濟總進程的一定的方法。因此我們總只能按照我嚴格描寫這種經濟制度的原則，在經常和普遍經過中的物品生產，物品販賣及物品分配之處，談到資本主義。

反之，一切借貸關係（這是就牠們不加入經濟總進程講的）當從資本主義的概念中分離出來。在一種不過負責的和自足經濟組織的地產上來談資本主義是沒有意識的。但把那對於經濟的日常生活進程未嘗發生影響的公債制度和公共經濟等算作資本主義，也不切實際。即在手工業者依賴任何種貨幣出借者——即使此等貨幣出借者是購買他們商品的商人——的地方去找資本主義，也同樣流於錯誤。人們在這裏可以說到一

種「對資本的間接依賴」但嚴格講起來，要到處已經有「資本」和真正資本主義的經濟形態，纔能够用這種術語。

我以為在兩個條件沒有實現之前的時代中，最好不標出「資本主義」

一、從事於經濟活動的人依外來的意志，由貨幣的媒介，為一種營利的目的而服務；

二、然有了這種對外來意志的依賴，總有種種傾向要在最能取得利益的觀點下，和經濟生活合理化的意義上，與諸經濟關係的一種新秩序結合起來。

總說一句：一種資本主義的企業是一種必須存在的最小限度的東西，那怕牠僅具有一點雛形，要有這種東西，我們纔能談到「資本主義」。

我們劃分早期資本主義時代的終點在原則上是單簡決定的：這正是資本主義經濟制度的特殊特點充分出現為羣體現象的時期。

我們現在來考驗早期資本主義時代歷史的劃界是怎樣實現的。

第二章 早期資本主義時代歷史的界限

我們如果將上面一章所形成的概念用在歐洲歷史的進程中，那麼，現代資本主義的早期——即早期資本主義——便開始於資本主義本質的羣體現象出現於歐洲任何地方的頃刻間。我們要在何時何地去假定現代資本主義此等開端呢？

我早已警告過，不要把此等開端放在一個太早的時期。人們對於資本主義這個名詞如果予以任何種合理的意義，那在喀羅林時代侈談資本主義，恰恰涉於幻想。即在十二世紀的威尼斯想像一種完成的資本主義，也是兒戲。人們要預先拋棄任何種明瞭的概念的規定，纔能够表現這樣沒有意識的觀念。關於十二世紀「威尼斯的大商人」的事，我也同樣已經說明過。

人們當將自己的目光注射到那些商人的身上，特別是那些樞亞那（Genoa）的商人的身上，和我們知道的一樣，他們自十三世紀以來，是被委任收取並傳送教皇的金錢的。人們在這裏可以推想到資本主義組織的萌芽，這在那些人所表現的貨幣借貸活動中是看不到的——我曾經說過，絕不能以此和資本主義的概念發生直接的關係——；但在散佈歐洲的受信託人和被委任人的制度中，這種制度大半是他們藉自己金錢的幫助，並為自己金錢的利益創造出來的。

不過在十三世紀中，商品貿易在意大利單個的地方——例如在佛羅稜薩——似乎也已經具有多少資本主義色彩的形態。佩魯齊（Peruzzi）在他的佛羅稜薩的銀行家史（Geschichte der Florentiner Bankiers）所說的如果真實的話，這個商行在十三世紀便已經有一三五個經理爲之服務。此等人有何種營業上的職務，我們現在固然知道的很模糊，就是白哥羅提（Pegolotti）在十四世紀中所給予我們的解釋也很不完備；但他們是受一個營業領導者的委託而活動，此人大都藉指揮的方法去實現商品貿易的活動，自己不需親身勞動，只要役使外來的意志——並且的確是爲着營利的目的——這是我們可以確切假定的。

所以我們在這裏可以說到資本主義的商業，牠的開端可以移至十三世紀。不過我又要警告人們，對於資本主義本質這些最初的徵候不可過於重視。就大體講，意大利的商業本身經過整個中古時代，也還是在手工業的軌道中運動的。這可以從當時販賣的微小上看出來，關於這一點，我在本書一卷第十八章中曾提出數字的報告；這一點也指出工廠制度本身的特性，此項制度和我們在下面描寫的過程中還要詳細認識的一樣，恰恰表現舊的手工業者個人的商業組織的優勢；這一點也證實我們對於那些世紀意大利商人集團的精神所知道的一切東西，到十五世紀，一個阿貝爾爾（Leon Battista Alberti）纔必須把市民的資本主義的經濟意識的元素灌輸給這個集團；我們是從執行業務的不完善——此項業務在十五世紀之前，並不大規模地使用複式簿記——和營業形態的不完備中取得這一點的材料，關於這些營業形態我在下面還要詳細報告的。

所以自十三世紀以來，是資本主義商業的開端，但在以後的兩世紀中，意大利仍只止於開端，歐洲其他各

國更不用說了。

在商業上是如此，在貨物的生產上更是如此。此項生產經過整個中古時代，大都保持牠的手工業的組織，即大的輸出業也大都爲手工業，這是我曾經指明的（參看一卷第十七章）。但在中古時代，這裏也已經發生資本主義形態的萌芽。德意志的工業的確不代表發展中的最高階段，然就是在德國（努連堡）我們於十四世紀的最初二十五年中也聽到以下的禁令：凡老闆除自己的本店和三個工僕及鐵栓工人外，不得設置工場或其他鍛工場。無論何人不得因此貸款或給錢，無論何人也不得因此向市民或外人借錢。凡市民無論是否鍛工，除鍛鐵場外，不得在他的工場周圍七哩以內設置一個鐵工場。

這是一種新制度的最微小的開端，但總不過開端罷了。

巴黎小商人一三二四年三月二十七日的會規同樣告訴我們，當時的紡絲女工和纏絲女工對於此等商人是在站在工資女工對雇主的關係上，他們買入生絲，於經過紡績和評價之後，賣出供縫襪，刺繡或織網之用。

十四世紀法蘭德和意大利的纖維工業也表現資本主義組織的特點。

現在即使拿此等工業和現代大工業遠遠地作一對比，也是錯誤的測驗，關於這一點，我在佛羅稜薩的布工業的例子中還要詳細說到的，我將指出，我們對於中古時代這種毫無疑義最高發展的工業當想像爲三〇年前福司得（Forsl）或斯普稜堡（Spremberg）的布工業。

自十五世紀的末葉以來，一切情形都改變了：當時歐洲的經濟生活向資本主義組織的方向雄飛突進，不管

最近三十年來關於中古時代商工業發展的調查有怎樣一切新的解釋，在十五世紀轉到十六世紀的當兒，呈出一個重要的標點，這似乎是完全確切的。

我雖當承認美洲和往東印度海道的發見大有助於一切狀況的迅速轉變，但我不能和通常一樣，認此等事變為歐洲經濟生活這種幾乎突然推進的唯一或主要的理由。這種轉變沒有牠們也當出現，在十六世紀中葉，也許簡直有一種普遍的反動出現，當時德意志因貴金屬礦層的涸竭，在經濟上幫助了這種反動（牠在經濟上於三十年戰爭中已經發生破裂，洛瑟等曾指證過），然阻止這種反動的出現，我們必須視為美洲發見——這就是說美洲銀鑛——在世界史上最重要的作用。

我們對於十五、六世之交促成過渡到資本主義的種種理由總括起來，其主要的如下：

- 一、德意志和奧大利豐富的新金銀礦的開採；
- 二、美洲的發見：貴金屬輸入強度的增加；適於剝削的（奴隸）人口突然加多；
- 三、往東印度海道的發見：排斥 阿剌伯人，使退出居間的地位，結果得以直接剝削東方；
- 四、宗教迫害最初的影響：猶太人和後來的福音主義派信徒移居於西班牙屬的尼德蘭（安特衛普）；
- 五、此時恰有西歐的——大都為日耳曼的——民族挾着一種強大的企業衝動出現於歷史中；
- 六、現代大國家的起源（或完成）；
- 七、特別是現代軍隊的起源；

八、技術決切的進步：熔礦爐、抽水機！後來又有以水銀化取礦銀的方法；
九、複式簿記制度的完成。

此等事變對於歐洲經濟生活持久的影響是沒有中斷的。我們對於這種生活在資本主義意義上的變化和發達所認識的東西特別是下列各點：

- 一、商號的概念和有秩序的執行業務的習慣開始傳播起來；
- 二、舊的社團貿易的形態崩潰了；商人在交易所的形態中形成一種新的總組織；
- 三、倉庫貿易的開始；安特衛普為第一個「長久的彌撒市」；
- 四、商人代理業的起源；
- 五、在國際基礎上集體信差制度（郵政）的開始；
- 六、工業大營業的開始。

但歐洲經濟生活在十七世紀所經歷的轉變也許還要決切些；受了舊原因加強的影響，並且有一批新的革命的原因加在此等舊原因上面。十七世紀所經歷的有：

一、有勢力的和有活動力的企業家類型的出現；

甲 在數目愈加增多的異教徒的形態中；

乙 在數目同樣愈加增多的受宗教迫害的亡命者的形態中：猶太人，加爾維尼派教徒和蘇格蘭人等等；

- 二、由清淨教建立資本主義的營業哲學；
- 三、市民財富迅速的增加，因此有奢侈消費迅速的增加；
- 四、常備軍迅速的增多；
- 五、重商主義商業政策的全盛時代；
- 六、無數方面技術的完備，主要的是纖維工業（織帶機！印布機！）和測量技術方面；參看本書第一卷三十章。但經濟組織中下列從根本上破壞一切的革新是此等事變的效果：
 - 一、資本主義企業確切的建立；
 - 二、海外貿易大公司中現代股分公司的開始；
 - 三、營業廣告，營業新聞和商業報的開始；
 - 四、手寫和印刷的現行價格表的採用；
 - 五、依照貨樣的購買；
 - 六、國營郵政的建立和航政的建立；
 - 七、儲蓄銀行的出現；
 - 八、匯票的推行；
 - 九、重要的新工業的出現；

十、生產中公司大營業的普及。

早期資本主義時代的告終與高度資本主義時代的開始適在一起。要決定牠的期間，必須確定資本主義經濟中種種特點在歷史上的出現，而伏在資本主義經濟制度基礎上的觀念的完成是在這些特點中表現出來的。其主要的如下：

一、在經濟生活完全合理化之中，完全發展的利益的追求；

二、營業和執行業務的客觀化；

三、契約的營業形態的普遍化；

四、自由競爭原則的承認；

五、自由的法律制度；

六、非個人的公司形態（股分公司）的普及；

七、按照貨樣和標本的遠地購買；

八、信用的客觀化有價證券的起源；

九、交易所的交易；

一〇、經濟生活的商業化和交易所化；

一一、紙幣；

一二、現代的信用銀行；

一三、投機計畫的生產，因此有

一四、資本危機；

一五、需要屈服在企業家的意志之下；

一六、資本主義普及於經濟生活的一切方面：即在農業、零售商業和地方手工工業中也是如此；

一七、經濟生活的重心由（有機的）纖維工業移於（無機的）採礦冶金業；

一八、在工人中也有營利原則的侵入；

一九、純粹資本主義和無產階級的勞動關係；

二〇、歐洲各國從農業國過渡到工業國。

此等資本主義本質的特點有一部分已經出現於十八世紀的過程中，但最大部分在十九世紀纔形成，這是十分顯明的。

現在有了這些報告，我們應當怎樣劃分早期資本主義時代，是以幾年分，還是以幾十年分，或幾百年分？將我所述的概要看一下，這種企圖即發生困難。平常是按照政治上的重要事件來劃分時代，牠對於經濟時代的形成雖毫不適用，但一般經濟史家——我可以說——爲着便利而予以利用。特別關於法國和法國革命是如此。用一七八九年將法國全部歷史劃分爲兩部分，表現爲一種神聖的遺傳，好像依照大洪水前後來劃分世界的事業。

樣，法國人不僅認自己的歷史是於一七八九年前後劃分為兩大部分，即全人類的歷史，至少歐洲各民族的歷史，也當如此。這種見解在法國的經濟史家中完全流行，一七八九年前後的分法直至最近仍然盛行。近來出版的人類勞動史 (*Geschichte der menschlichen Arbeit*) 又用一七八九年劃分整個現代的文化發展，好像很自然的一樣。

我們現在必須明白，就一般講，政治上的事變不能規定經濟發展的進程，就特殊講，資本主義的發展與最近幾百年中的政治大革命，可說完全沒有關係。英國十七世紀的兩次革命是如此，法國的大革命更是如此。這種革命對於經濟生活的進程如具有何種意義的話，那就是牠使資本主義的發展遲緩了幾個世代：法國國民經濟的發展，在一七八九年毫無疑義地比一八一五年為高（在資本主義的意義上），在某種意義上甚至於比一八三〇年為高。在其他國家中——如德意志和奧大利——一八四八年卻是劃時代的年份，即在經濟方面也是如此。然這只是由於這一年不重要的政治革命與經濟發展上一批其他的決切事變偶然同時合在一起。

所以我們劃分資本主義時代的界限必須完全離開政治上時代的形成，只要問此事應當怎樣實現。但現在還有一個應預先注意之點：即按照人們對於全歐洲或各國時代劃分的不同，時代的形成必定也顯然不同，資本主義在歐洲各國的發展既不一致，所劃分的時代當然也不能在同一時期以內。

我們如果要按照本書的計畫，劃分全部歐洲經濟史上早期資本主義的時代，那我們必須分為一個廣義的時期和一個狹義的時期：廣義的約從十三世紀的中葉起至十九世紀的中葉止，包括歐洲資本主義最初的出現，

一直到西歐全體國家過渡到高度資本主義的時期。在另一方面，狹義的時期可以說是從十五世紀中葉至十八世紀中葉的時期，這就是從資本主義的本質決切的和普遍的開始至一個大國（英國）踏入高度資本主義時代的時期。

只有整個描寫上述時期中的經濟生活——這一卷的企圖即是如此——纔能够證明緒論是適當的，這幾個世紀的特徵在我所提出的方法中出現也同樣是適當的；並且比向來通行的方法更為適當，這種方法相當於西摩勒耳（領土的國民經濟）或馬克思（手工工廠業時期）的範疇。

第二章 早期資本主義時代爲研究的對象

壹 材料的組織

本書這個第三編企圖寫出「早期資本主義時代歐洲的經濟生活。」我用這種題目的表現法說明我的任務是在指出並描寫那個時期內並存的各種經濟方法，使讀者得領略那些世紀經濟界的全部圖形。此外，有一部分所涉及的經濟方法，其本質是我們從以前的考察中已經知道的：即自足經濟和手工業。關於牠們的，只在徵實牠們於早期資本主義時代在怎樣的範圍中繼續存在。至於其他新出現的經濟方法必須在牠們的特點上加以描寫，在牠們的起源上予以研究。對於散佈各處的國家營業是如此；對於資本主義的經濟方法尤其是如此，現在詳細描寫這種經濟方法，正是本書的主要任務。

所以下的描寫有一很大的部分顯然是對着一個問題而發的：即資本主義的經濟制度是在何種條件之下及何種形態之中發育出來的，資本主義在早期資本主義時代的過程中逐漸取了何種範圍。

我們現在詳細描寫的資本主義的建立是站在本書第二編所指示的基礎上面的。材料的編制是自然由任務上的要求發生出來的。

我們必須首先力求確定的是領導經濟的精神；即認識經濟的意識，這種意識在經濟主體——第一為資本主義的經濟主體——的執行業務中是曾經領導他們的。關於這一點將在第一個總篇的第一篇中加以探討。

這個第一總篇的第二篇所討論的是在營業姿式一般基本特點中的營業姿式的問題。經濟主體好像工具——他們藉此等工具去貫徹他們的經濟目的——一樣產生於經濟形態之中，至於此等形態的複雜及其新姿式將個別地加以研究。

早期資本主義時代經濟生活一不小的部分是在自足經濟的組織中，和我們以後還要詳細看見的一樣。然有一愈加增大的部分卻被牽入市場組織的關係中。這一部分是由市場的形態在牠的一切表現中決定的。因此詳細認識市場的狀況是了解這種經濟進程的前提。故我將分析市場放在經濟組織的總描寫的前面：第二總篇專敘述早期資本主義時代的市場所表現的諸種特點。

在經濟進程的三大部分——貨物的生產，貨物的販賣（商業），貨物（人及信類）的運輸（交通）——中描寫這種進程，是以下三大總篇——即第三、第四、第五總篇——的任務。這三個總篇的編制表現一反平常的次序，這直接出於本書所用的因果的和溯源的描寫法，依照這種方法，一種狀況是要由另一種狀況去解釋的。但有一個前提，即一種狀況的先決條件要先此說明出來。經濟進程的一切部分以及經濟活動的一切方面現在雖則自然站在最密切的相互影響的關係上，但也容易指出了了解一個部分方面多少為認識其他一個部分方面的前提。在必要的場所，我可以懂得並描寫交通狀況的發展，對於貨物的販賣與生產的發展卻沒有正確的知識，但

如反轉起來，便做不通；我又可以通曉商業組織的特性，卻不甚知道生產，這比反過來，通曉生產的特性而不認識商業組織容易多了。這就是我首先討論交通狀況，次及於貨物的販賣，再次及於貨物的生產的理由。

第六總篇是全部經濟生活的一種總括和概觀，約為早期資本主義時代的結論。第一篇中將聯絡單個國民經濟的國際經濟關係的各種線索組成一種統一的東西，由是將時人極為關心的各國對外的貿易差額和支付差額的形態問題提在前面了。我尤其企圖在對外商品運動的數字中獲得意義，最大多數的研究者拿着這些數字無所措手，因此向抵抗最小之點逃避，通常將此等數字用在一切商業地理的考察中。這是人們應稱為商業史的。結尾一篇所討論的問題是：經濟生活內部的總差額是怎樣因生產和販賣的新秩序而推移的，資本主義一直至牠的早期末葉為止所下的注是什麼，所得到的利益是什麼，就全禮講，一直至那時為止，牠獲得何種文化的意義。

貳 描寫的指導觀念

這一項常是故意涉及最零碎之點。和我在第一卷的序言及緒論中所說的一樣，我的意思是要用偶然詳細的描寫使讀者得認識日常生活中活潑的過程，因為我抱着一種信念，他對於深刻了解經濟生活大聯繫不可少的具體的事物觀察，只有由此纔能得到。但我對於在零星事實的世界中這樣旅行的他總予以亞立亞德泥破迷的線球(Ariadnefaden)，使他不費氣力，穿過羊腸鳥道，能回到全部認識的大道上來。這樣的亞立亞德泥的線

球，我們在科學上稱爲描寫的指導觀念。

早期資本主義時代在牠的一切現象中，就牠的性質講，當稱爲一個過渡時代，這種思想是上述指導觀念的一種。早前一個時代殘餘的舊經濟制度的成分到處混在一起，這一點我是要反覆闡明的：如農民的，封建的和手工業的經濟與新發展的經濟制度混在一起，尤其是與資本主義混在一起。

無論我們是考察企業家或工人，營業形態或技術，商業組織或交通組織，經濟的法律或經濟的道德，經濟的精神或經濟的形態：牠們總帶有分裂的痕跡；我們總看見牠們中間有一種特別的方式的混合，並且和我在上面曾經說明的一樣，這種混合成爲早前每一時代的本質，因此也是早期資本主義時代的本質。

但在這種方式混雜之中對讀者指出那些表示發展中統一的基本特點的大脈絡，我視爲另一種重要的任務。我們可以在兩個不同的方向去追究這種發展：即在物質文化條件本身形態的方向和在經濟生活改變進程中所實現的人類精神及社會關係相互間的新啓示的方向去追究這種發展。

物質的文化條件大都是由各種經濟結合的生產力的發展創造並決定的。現在要考查，在早期資本主義時代的過程中，此等生產力是否有一種增長，並且是在何種方法中增長的。

但經濟的精神和形態在牠的結構中所經歷的變化當在牠的原則上種屬的特性和牠的傾向中去加以探討。早期資本主義時代經濟發展的基本特點和那些標明從中古時代的世界過渡到我們現代的世界的幾個世紀歐洲文化全部發展的基本特點相同，我們將發見這是一種結果。研究早期資本主義時代經濟生活的轉變不

過是指出下列各點的轉變罷了：即從傳統論到合理論；從靜的經濟到動的經濟；從社團經濟到社會經濟；從人類關係有機的形成到機械的形成；從受拘束的經濟意識和經濟行爲到自由的經濟意識和經濟行爲。一切歸結到一點，並且總括在一句話中，我對於本書的根本思想所用的表現語句是：早期資本主義時代的經濟發展就是指一切原始個人結合的和個人色彩的關係客觀化的準備。

我對於這裏所發揮的綱領是否能夠實現出來，以下的描寫必定會證明的。

第一總篇 經濟行爲的精神與形態

第一篇 經濟意識

概觀

支配早期資本主義經濟生活的精神呈獻給我們的圖形是非常駁雜的。眼見各種經濟制度，新的經濟主體的形形色色，各單個國民經濟不同的發達程度，各種民族不同的氣質，以及時間的長短並肩存在，這幅圖形原不足怪。以下的描寫的一種任務是對讀者指出這幅圖形的駁雜，使他加以注意。

但在這一切複雜之中仍可察出某些齊一之點。找出這些一致的特點是本篇的另一（特別的）任務。形態的齊一是由下列的事實產生出來的：

- 一、由於資本主義精神不斷的前進；
 - 二、由於這種精神在早前的時代某方面所具的特殊的特徵；
 - 三、由於支配我們所說的時代經濟生活的法律和道德某些外部的規範的一致。
- 本篇四章的材料編制為：最初兩章研究資本主義精神初時所灌注的各種潮流，從牠們的發源起至牠們的匯合為止；以後（第六章）指出那些從外部決定經濟生活的規範，最後（第七章）表現對早期資本主義時代經濟意識實際形態的各種力的共同活動所發生的結果。

我不另提特別的著作，僅向讀者指出我的時常說及的資本家，牠對於以下所作的概要，有較廣大的說明。本篇（特別是第六章）所描寫的一部分是新加入的；全部中較前書有些改正和擴充之處，但牠的指導的思想自然為這種描寫的基礎。為着全體的結合計，某些重複說到之點是不能免的。凡讀過我的舊作的人對於重複處可略去不讀，沒有讀過的人必須從中獲得較深刻的了解。

第四章 早期資本主義精神中浪漫的特點

資本主義企業家所自出的新的經濟主體從一方面出現於歷史上，是勇敢的、新鮮活潑的、挑戰的、直率的；但也肯冒險，滿懷幻想與迷信，並全不合理。人們對於從中古時代實踐的軌道中出來並走上營利的新途徑的人，明自稱為商人的冒險者或冒險的商人。他們對於自己的父兄企圖從探求黃金、鍊金術和騎士劫掠中取得的東西，力求在完全平常的商品貿易中達到目的。我們在十七、八世紀的一切設計者和投機者——他們屠集於一切國家——中所遇見的企業家尤其具有冒險的精神。但充滿十六、七世紀的海外貿易大商人也同樣具有冒險的精神，他們以一種完全特別的特色注入早期資本主義的精神中：即海盜行為的精神，我們為適應牠的意義起見，對於牠必須稍微詳細報告一下。

我們因本書第一卷（第四十四章）的一種描寫還記着，在中古時代末葉的地中海濱諸國以及十六、七世紀的西歐濱海各國中，海上行劫的事十分流行。

十五世紀以來時常發生的發見的航行正是海上行劫的一個變種。在牠們的準備中，雖常可談到理想的動機，但就根本講，這只是些組織良好的掠奪行軍，志在搶劫海外各區域。

這樣在海上或海外行劫的人充滿一種特別的精神。他們是完全大規模的征服者，力量充足，喜歡冒險，習於

勝利，並流於殘暴。這些有機智和無顧忌的海盜——特別在十六世紀的英國爲數最多——與意大利的盜魁格龍德（Jan Grande）、斯福擦（Tranoso Sforza）及波耳查（Cesare Borgia）原是一類，不過他們對於獲取財物金錢的意志較後者更強，對於資本主義的企業家也已經較後者更爲接近。我在前面說的第四十四章中對於他們已經提出一整批名字。他們是海盜；但充滿他們的精神就是充滿一切至十八世紀爲止的大商業，一切殖民地經濟的同一精神。冒險者、海盜、和大規模的商人（只是指航海的商人）彼此混合起來，很難分別的。

杜德拉（Tudela）的卜雅明（R. Benjamin）關於熱那亞的「市民」說道：「每個人（！）的家宅有一高塔；他們中間如果有戰事爆發，高塔上的尖閣即當作戰場。他們橫行海上；建造船舶，稱爲大槳船，並且到最遠的地方去從事搶劫。他們將搶到的東西帶回熱那亞；並與比薩永遠爭鬪着。」他這是指海盜還是指王家的商人的確是指兩者。「近東的貿易」是由什麼成立的？充滿亥德（Heyd）描寫的兩卷書的是什麼？最大部分是戰爭的報告。每個人要在外國一顯身手，必須爲軍人，或有軍人供他的指揮，並有國家有組織的力量站在他的後面。

我們如果將十六世紀和十七世紀的一部分時間的英國航海商人看一下，便又遇着大商人的同一圖形。

和琴茲是誰？特別約翰和威廉是誰？我們認得他們爲發見者、官吏、海盜、船長和商人，輪流活動着。約翰和琴茲同樣以對西班牙爭鬪中的戰士和商人著名；當時的人稱他爲「一個非常仇恨西班牙人的人。」當時另一大商店彌得爾敦（Middleton）也沒有別個樣子。他們這一家人的「商業經營」也在於和非洲東岸的人民爭鬪、捕

虜、派遣使者等等。

即在德意志，我們也遇着同一類型：向委內瑞拉進發的衛爾塞遠征隊（Waiser-Expedition）是一種發見的航行，還是一種殖民地企業，一種搶劫的行軍，或一種貿易的企業，誰可以決定這個問題？烏爾立喜、克利夫特（Ulrich Kraft）、曼利芝（Mannlich）服務，「挾着輕浮的情緒」出發旅行，於是許多冒險的事件，和故事中的親王一樣，有一次因船長帶來他的乾葡萄太遲，便吵鬧起來：他是一個商人，還是一個冒險者？他正是兩者。

海外貿易大公司中這種搶劫和冒險的精神有一種顯著的特徵，此等公司在中古時代的意大利，尤其是在十六、七世紀的西歐各國，我們遇見很多的。關於牠們外部的結構，我們以後還要加以研究。但牠們所具的精神是由於新的掠奪精神和中古時代社團精神一種奇異的混合。由這種混合產生支配牠們全部活動的一種觀念：即將一定的經濟區域分配於一個經商的公司的觀念，這種觀念是中古時代「營業所」的一切商業組織的基礎：征服並剝削銷貨的區域是由公司或由國家替公司實現出來的，在公司各員之中彼此沒有競爭，他們是共同對同一工作活動的。但此等早期資本主義的商業公司搶劫的精神出現於殖民地經濟和強制貿易的行動中，十分顯明，至於這種強制貿易的本質我在其他項目中已經描寫過。

然在那些企業的領導者中活躍的戰爭的和冒險的意識只是廣大的人口範圍中整個情調的表現。當時一切大商業都帶着這種冒險的和征服的特點，牠對於新發見的地方要迅速加以剝削，以便於沒有大利益的時候，轉而求諸其他地方，許多在內地建設的企業也是如此，牠們也特別刺激我們曾經知道的那些設計者。牠們的生

存常是由於一種迅速致富的志願。因此礦山業極受歡迎，人們總是希望因突然豐富的出產，獲得非常的利益；投資的人也熱烈參加海盜的出征；並建立無數公司去撈打沉船，這是我們在十六、七世紀時常聽到的；人們又喜歡海上保險和船舶抵當契約的營業；這一類的企業被稱爲大「冒險」；然在根本上也有這種對於幻想的投機組織顯然強大的傾向，和我們特別在十七世紀的最後三十多年以及十八世紀最初幾十年所遇見的一樣。到處有同一小孩子式的和衝動的特點出現，到處可尋到同一幻想的和冒險的意識，到處有這種突然興奮的貪慾驅策人們從事於冒險的企業，但這些企業常只完成一半的工作。當時所缺乏的是以後一個時代所表現的目光遠大，思想冷靜，堅忍不拔並從內部合理的精神中產生出來的有計劃的情形。

這種有計劃的情形是由一個支流灌輸給資本主義的精神的，（但此支流挾着牠的本質的一部分已經出現於那些半冒險的企業中。）我們現在必須回溯這另一支流的起源。

第五章 早期資本主義精神中市民的特點

壹 契約觀念與市民精神

浪漫的和資本主義的精神所自出的基本觀念如果是中古時代行會的團體貿易的觀念和掠奪物權利的主人觀念，即暴力觀念，那麼，在早期資本主義的企業家中，由一種原則上不同，甚至於相反的世界觀而起的個別負責與個人間契約結合的觀念中發生另一種精神的潮流。

此等革命的觀念毫無疑義地有複雜的起源，這裏不是一個適當的場所，可以對牠們詳細加以考察；牠們同樣種根於宗教的、哲學的、政治的和經濟的動機中。契約的觀念特別自中古時代的末葉以來即知推行於公私生活的一切方面，牠的進展——這一點尤其和我們這裏有關係——與權力的觀念因迅速增長的市民財富的結果，由權力的財富的方向轉入財富的權力一點，毫無疑義是並行的，只要記得這一點，也就够了。

資本主義本質的一大部的起源是受了暴力觀念之賜，這種觀念如果大都有強力支配的來源，那契約的觀念自然特別是種根於被排除在政權以外的人口各層中；在單個人迫而退出團體的結合，自尋道路之處，尤其是如此。第一這就是經營國內商業的市民中的某幾界。這幾界在中古時代已經自行發展一種特殊的處世哲學，

我曾稱爲市民的精神。這種市民精神和契約觀念及資本主義都沒有何種關係。牠也可以支配手工業界或財主界。但當牠和契約的觀念混合，與企業家的精神聯合，便發生一種資本主義精神的特殊的特徵，牠和從前所考察的以營利爲目標的冒險精神及搶劫精神的變種，完全不同，牠造成一種愈佔優勢的特殊的，市民的和資本主義的精神，這種精神一直支配到我們的現代。

我在拙著資本家中曾詳細描寫市民精神的起源，讀者對於那種描寫可予以參考。我曾指出，牠的產生地爲近海的佛羅稜薩，牠已經在阿貝爾第一——有名的建築師和佛羅稜薩的一個舊羊毛商家庭的後裔——一四五〇年寫成的家譜中找到牠的第一次完成的法典彙編。自此以後，這種市民精神支配迦特力教和基督新教國家商人團體的一切教科書，並在佛蘭克林所提出的處世哲學的體系中體驗着牠的也許最完善的發展。就這種市民精神在資本主義的領域中活動講，我將牠的基本特點簡單指出來，也就够了。

貳 市民的與資本主義的精神中的成分

一切帶有市民色彩的精神首先（正式）是以有方法，合理和對於目的的考慮幾點見稱。因此牠的基本特點容易在某些原則、規律、定理和訓誡中微實出來，並在某些道德中微實出來，這些道德就是那些學說和訓誡的實現。向資本主義企業家一途努力前進的市民的主要道德大概有兩種：一、對契約的忠實；二、勤儉。我們對於兩者及其建立要稍微詳細考察一下。

一、對契約的忠實

當人類的關係是站在契約上的時候，便須按照比例，形成徹底思索的對契約的忠實，這是一種最重要的社會道德，這種忠實不可與對感情忠實的贈送的道德混為一談。這特別對於經濟生活是如此，這裏資本主義日見發展，成為營業道德學的柱石，而我們稱為商人信實德性(Soliditas)的舉動變成市民的和資本主義的經濟一個特點。

我們這不能談到一個農民的「信實」，一個手工業者的「信實」(當我們說到一種特別的商人信實時，是指他們的工作方法而沒有為我們想到的)；也不能談到一個劫奪者或一個地主企業家的信實(或不信實)。要到經濟的經營開始解體為一批契約的結締，要到經濟的關係已經喪失牠們從前純粹個人的色彩，要到暴力和獨裁不復支配經濟生活，「信實」的概念纔能在這裏所指的意義上發生出來。這就是說一種對契約忠實的功利的道德。

就我所知，以充分的覺悟對這種特別現代商人道德說教的第一人是上面所說的阿爾貝第。他以為「在我們的家庭中任何人從沒有(?)對於契約失過信……」「我們的人在契約的結締中總是遵守最質樸和最真實的原則，因此他們在意大利和外國是以大規模的商人著名。」「在每一種買賣中，都以質樸、真實、忠誠和正直為主，不論是和外人交接或和朋友交接；對一切人的營業都是明白而確切的。」

此等原則為將來每個對商人說教的人所代表。牠們在以後幾百年的商人書籍中幾乎以同樣的語句重行

出現。

商人信實的程度不是長久如此，也不是在一切民族不同的時期中始終一樣。

就一般講，我們看見信實的德性因資本主義本質的進展而愈加擴大。因此人們會正確地指出進步的資本主義由自身產生商人的信實：一切經濟關係愈加建築在契約上，信用關係愈加擴充，契約所伸展的方面愈遠，那麼，小商人在資本主義初期企圖詐取利益所用的小權謀術數便表現愈加得不償失了。

對契約的忠實怎樣純粹成爲資本主義的道德，簡單思考一下便知道了。我們現在對於這種道德和一種特別的經濟制度之間此項最內部的聯繫不復知道。在早前的寺院，也是頗然可見的。自十七世紀的下半期以來，對於商業常有詩的讚美，內中有一首可紀念的詩道：

「忠實和公正如果不復有何處知道，

那還可在高貴的兌換者的心胸中找到，

外人的信任爲他們的一切幸福所依靠。」

在早期資本主義時代——慢慢！——發展的商人信實的概念中有一種特殊的，純粹功利行動的商人職業倫理的萌芽，這種倫理由自身產生一種商人「名譽」的觀念及交易所習慣的法典。牠的發育與「商人」這種抽象的概念的起源有同一的步驟，我們在中古時代末期即遇見這種概念，和以後還要加以指明的一樣。

舊有的共同倫理的束縛是出自榮譽的營利（在共同倫理的意義上）觀念，這種束縛尙得支持一時。關於

牠的問題是在第六章中討論的。

二、勤儉

阿爾貝第曾在廣大的說明中建立勤儉的體系，關於此體系的輪廓至今是無所改變的。一切市民的經濟行為最高的主旨是節儉！用你的財產「經理家務」，恰和用你的力量與時間一樣妥善。因此這種忠告已經含有勤儉的其牠兩種基本教義：即適度和勤勉！

勤勉與節儉是財富的泉源，阿爾貝第曾這樣告訴他的讀者，十八世紀英國的著作家也這樣告訴他們的讀者：佛蘭克林的處世哲學也總括在同樣的兩個名詞中，十五世紀的市民忠告者的口中總是說勤勉與節儉。

叁 市民質素的修養

市民的世界觀在與對敵的勢力作頑強的爭鬥中，獲得對精神的統制。這種爭鬥出現的世紀正是早期資本主義的世紀。例如從佛蘭克林的著作中所知道的進展狀態，我們可以作出結論道：至十八世紀末葉，那種觀念的勝利至少在資本主義經濟主體各體中是完成了。

市民的觀念所主持的爭鬥是一種對兩條戰線的爭鬥：在一方面是對傳統論和零落的手工業者的舊習慣作戰，在另一方面，是對領主的生活和從事於搶劫勾當的新經濟主體的冒險精神作戰。

這種市民質素修養的進程表現於無數論文中和教導的著作，談話的作品，長家用書和商人的書籍中。從十

五世紀至十八世紀在這個方向的一切著作都持一種論調。此等俗人訓誡的一種在特別典型的形態中描寫着市民改革者的觀念進程，我在這裏將牠徵引出來，即可見一斑。這是魯濱孫的父親對他的兒子所用的訓誡。他對我說：「你除掉一種冒險的愚蠢傾向外，還有什麼理由離開自己的家庭和故鄉，你在這裏一切都適意，並且藉勤勉和學識有獲得你的幸福的確切希望，決不會喪失一種安逸舒適的生活的快樂？只有懷抱野心的人或毫無希望與資財的人纔到外國去冒險，以便藉冒險的企業獲取財富，或在很少人走的途徑上獵取名望。你的地位是在中等階級，換句話來說，是在下級的最高階段。我由長久的經驗中得認識這種地位是一切地位中最好的，是最富於人類幸福的，牠既得免於普通手工業者困苦的工作和憂患，又不致沾染世間大人物的驕傲、奢侈、野心和忌妒。你對於這種地位的幸運當能容易評判，每個人都是羨慕牠的。許多君主對於伴着高貴的出身而來的困苦常是怎樣地悲嘆，並且常是怎樣願意他們的地位得在這個遠離兩極端的中間階級，得間於高低兩者之間，哲人向來擁護這種地位，認賦予人類的幸福的最大量是在這裏，並懇求上天使他得離開貧窮與離開財富一樣遠。」

「中等階級是一切道德和歡樂的泉源，和平與豐盈是和牠作伴；節制、適度、安逸、健康、交誼，總說一句，每種適意的和爲人所希望的享樂都附屬在這種生活方法上；我們的生存由這條路上飛過去，十分愜意，不致因身體或精神的奮鬥而感受疲勞。」

但我們現在必須記着，在資本主義的精神經歷——人們可以這樣說——牠的內部的改變，經歷牠的市民

化的整個時期中，一切經濟主體，連資本主義的經濟主體也在內，是由超經濟勢力的見解與原則從外面來決定他們的行動，此等見解與原則同樣為他們所接受，加入他們的經濟意識之中，並且構成早期資本主義精神一種——的確重要的——成分。無論是海盜或自由貿易者——我們可以這樣稱呼那些趨向契約觀念的從事經濟活動的人——無論是冒險者或市民，尤其在教會所給予的指示中找着他的行動的準繩，至少是找着他的行動的界限。此等指示結晶於『有體面的營業』的概念中，下面一章即當討論這一點。

第六章 有體面的營利的觀念

壹 受宗教與道德拘束的經濟主體

早期資本主義時代的經濟主體真正是依照宗教和道德的誠律去規定他們的生活，我們對於此事實即使沒有獲得許多證據，也就必須從深入十八世紀仍是一個虔誠時代這種情形中推論出來。我以為評判那些世紀企業家的心理，沒有比認識這種事實還重要的。因為敬畏上帝一事支配具有一切信仰的基督教徒，此事決定全部經濟行為，這種行為總是——即或已經不完全是——帶着基督教的精神，和在中古時代一樣。

十八世紀的商人及工業家恰和十四世紀的商人及工業家一樣虔誠，並且在生活中「是敬畏上帝的。」他們的宗教心一直深入他們的營業生活的內部。像下列的話我們發見於德意志商人的書籍中：「對於商人特別要求一種正直而道德的行為：不良的貨物不會繁榮，反之，一個虔誠而正直的人的貨物所安下的根基是帶有上帝的恩惠，並且子子孫孫繁殖下去」——像這樣的話的確出自一種正直的信念的深處。牠們總是反覆爲人所誦述的。利潤是「上帝的恩惠」和「小孩的恩惠」一樣：「我們由牠獲得一切東西：牠使我們的企業繁榮。」十八世紀法國一個布商的家計簿中這樣說。這個人在他的理性書 (*Livre de Raison*) 中以下列的話開篇道：

「用父、子和聖靈的名義。大神聖的三位一體是永遠被祝福，受崇拜和讚揚。」——他這樣懇求上帝，是莊嚴的。這對於基督新教的兄弟們隙克勒 (Schickel) ——著名的宮廷銀行家——的確也是同樣莊嚴的，他們於一七二二年七月十六日用下面的祈禱開始他們商店的歷史道：「憑神聖的三位一體的名義，開始我們兩人的商業，偉大的上帝將用他的施恩的聖手給予我們如許為我們所能利用的東西，尤其對我們施恩，使不受不正當和損傷的待遇。阿們！」這樣將整個營業委託上帝，還不像我們的時代一樣，成爲一句空話，現在在我們的簿記的開端寫着「憑上帝」這句簡略的話不過是表現褻瀆神聖罷了。

宗教的或道德的誠律在經濟生活一切變遷的場所，舊仍是至高無上的東西；經濟的世界從宗教的道德的整個結合中解脫出來，當時還談不到。每個個別的行動還直接隸屬於至高的倫理的規條中；即隸屬於上帝的意志中。凡我能够做的事是被允許的這句話還不能適用於資本主義的世界；反之，我能够（可以）做的事僅限於被允許的這句格言也適用於經濟的行動上。不過經濟主體不是在自然科學的意義上受市場「規律」的「拘束」，而是在倫理學的意義上受這種「規律」的「拘束」。

有體面的營利的觀念——此觀念仍完全支配那個時代的資本主義企業家——與這種見解相符合。從阿爾貝第至佛蘭克林的一切商人教科書和宗教書一致承認，只有用「適當的」方法，公平正直獲得的財富，纔能招福；一切法律學者一直至十七世紀爲止，只認「受尊敬的商業」爲妥當有效。

人們所謂「有體面的營利」所謂受尊敬的商業是什麼？

貳 法律和道德教師對於被允許的營利的見解

我們如果將那些對營業生活提出標準的神學家和法律學家的著作以及規正交通的法令和店員的教科書與宗教書看一下，便可明白察出，在早期資本主義的幾世紀中，關於一個誠實的商人應做和不應做的意見固然有一種遲緩的改變出現，但一直至十八世紀為止的精神在原則上大半仍是中古時代全盛期和後期中曾經支配一班神學家與道德教師的同一精神。

尤其是那些基本思想仍舊一樣，即經濟的活動也當為全體服務，一個有道德的人的力量足以規正他的營業活動，使為大社會有機體一切社會員和諧的發展而服務。由這種基本見解對實踐的行為規則所產生的東西，後期的經院學者大都已經確定出來了。

因此資本主義基礎上的一種營利是完全被允許的。當十五世紀，盤剝重利已在這種意義上改造了，故資本利益為人所承認。我們不難從後期經院學者的著作中指出，他們的心中恰恰伏着推進資本主義發展的意思，因此自中古時代後期以來對借款利息的禁止雷厲風行，以便使貨幣容易轉變為資本。基督新教的教義自然也同樣承認（有一部分並獎勵）資本主義的經濟方法，特別是帶有喀爾文的（Kalvinistisch）色彩的教義是如此。營利本身被允許，這是決切而明白宣佈的，但人們也決切保持一種觀點，即營利要獲得允許，必須履行一定的條件。我所稱為無限制的營利與無顧忌的營利，是被禁止的。或者人們也可以說：營利者對於自己營利努力的

範圍，營業行爲的目的，手段的選擇，以及營業態度本身等等當有所限制。

營利不當毫無限制，不當在自身去找方向與標準，應假手於實現何種有意義的目的去努力獲得方向與標準。獲得必需的並與閥閥相適應的生計一點總是佔其中一個顯著的位置。此外，人們要在營利中確立道德的與高尚的目的，和托馬斯及托馬斯主義者曾經宣佈的一樣。

叁 公正價格的學說

公正價格的觀念在「教會法學者」的經濟倫理中構成一個重要的要素；牠好像是公正的及道德上所允許的營利學說的柱石。因為經濟主體對價格形成所採取的立場顯然決定他在經濟界中的整個態度。種種世界觀在解釋價格的本質上各不相同；人們或者認價格爲供給與需要「自然的」並在市場交通中實現的力量；結果；或者認價格的形成爲各個契約者適當的行動的結果，至於這種行動他們是要負道德責任的。

在第一個場所，人們將確定價格的高度一貫地加在訂立契約者的自由判斷上。無論人們是認牠們因市場交通中發生作用的「自然律」而被剝奪牠們自己（道德的）自由；還是人們相信（受了預先設定的調和之賜）個人完全自由的決斷得首先形成一種普遍適當的東西。

在另一個場所，人們用道德的標準去測量各個人的行動；結果使牠屈服在道德律的客觀規範下面。

由此產生的外表矛盾是：在第一個場所，個人可以自由處置，因為他是受自然律的拘束；在第二個場所，各人

的行動是受客觀的拘束，因為價格的形成表現為道德自由的結果。

這兩種見解的每一種與社會共同生活的整個意見同屬一體，是十分顯明的，至於這種生活表現一次是站在規律上，另一次是站在契約上。

我們稱一種價格說為倫理的價格說，另一種價格說為自然的價格說，自從重新開始涉及價格的問題以來，前者便支配歐洲的中古時代。至於沉澱在羅馬法裏面的自然律觀必須完全讓位於倫理觀。但我們現在卻看見一幕最有趣的戲劇，即自中古時代的末葉以來，經院學者的倫理的價格說經過一種逐漸的改變，趨於一種自然的和個人主義的價格說的方向，這種價格說自十八世紀以來又支配一時。然當早期資本主義時代，價格的意義與本質的理論觀恰和經濟倫理學者實踐的行為規律一樣，因此稍微發生搖動，這種搖動又指出此時代為一個顯明的過渡時代。

約自十五世紀至十七世紀末葉，價格說所經歷的逐漸的變化是由以下各點決定的。

經院哲學站在「公正的」價格是什麼這個問題前面答道，牠已經將公正的價格與價值等量齊觀。但牠的學說因此陷於完全不可測度的曖昧中，這種曖昧是因應用「價值」這個名詞必然附在每種事件的考察上面的。

人們原來把貨物的「價值」看做牠們對人類目的全體服務的質素。我們如果按照現在的語法當說：人們專門認識或承認貨物的使用價值，當他們要根據貨物的使用價值去確定數量上的交換關係，纔關心於市場上

這種關係，但市場交通向前發展，市場上對一種貨物所付的價格在觀念上愈加和貨物的使用價值分離，終至承認貨物的一種特別「價值」，即牠們的交換價值。我們頗能明白找出交換價值的範疇是怎樣在十六、七世紀中逐漸形成的。我們在馬克思所徵引的十七世紀中葉蒲脫勒 (Butler) 的話中（初次）明白遇着一種見解：即一種物品「價值」的多少是以牠帶入市場的東西為準則的。其次，我們在配第的著作中，即十七世紀末葉，發見使用價值和交換價值的對抗已經明白發展了。從這個時候起——因為人們已經承認交換價值為一種特別的，與使用價值沒有關係而形成出來的「價值」——真正的「價格說」纔開始提出因果的問式：決定（客觀的，自然的）價值（——交換價值——價格）高度的是什麼。那些過渡世紀的道德教師所處的特殊地位是，他們必須力求使那些表現貨物使用價值的測量價格的標準與作為表現貨物交換價值的市場價格所依據的規律性一致。

此事的結果遂使搖動成為十五世紀至十七世紀的價格說的特徵。尼德爾 (Nider)、斯特拉察 (Straccha)、卡勒 (Saravia della Calle) 的學說以及斯卡西亞 (Saccia)、格洛提阿斯 (Hugo Glotius) 等等的學說都充滿了規範的和自然律的價格形成觀這種矛盾，至於卡勒大都為一班基督教教義史學者所不睬，但我以為他在價格說的歷史上很可以佔一個地位。

我覺得實際重要的東西是，在這種搖動中，就標準的觀點保持優勢，價格形成時某些規則總是要頒佈給契約結締者的，決定價格的市場作用好像只計及那要求公正價格的出賣者所顧慮的狀況的一種，公正價格的

觀念支配經濟生活幾乎一直至早期資本主義時代的末葉。

此等學說的沉澱在當時的商業書中成爲新進商人切實的忠告，這些基本思想大約爲：

一、價格的決定並非單個人隨意措置的一件事，個人的事務只在尋求儘可能的高利益；每個出賣者是受客觀規則的拘束，此等規則使他要求「公正的價格」；

二、就一般講，「公正的價格」是由用費和民間通行的附加形成的：適應閱閱生計的目的，商人或生產者「餬口」的目的在這裏總是指導的方針；然也可以發生種種狀況，允許取得一種較高的價格；此等狀況的決定不是一致的，而是帶幾分專擅的；但從不造成一種「過度的」利益；

三、利用消費者的困境而加以剝削，和在貧民身上發財等等總是被禁止的；

四、但規定價格在「經常的」價格之下，想藉此去驅逐競爭者，也是普遍禁止的；然提高價格足以傷害競爭者，也同樣被禁止。

肆 競爭的禁止

我所舉的「公正價格」概念的內含最後的一點與另一問題有密切關係，這裏要予以解決：即支配早期資本主義時代的見解對於各經濟主體相互間競爭的形成取什麼態度的問題。

我們記得中古時代的法律和道德所非難的，無有過於競爭的，在實際上這種競爭與當時的一切基本觀，一

切悶悶的和靜止的理想立於露骨的對抗的地位上。當早期資本主義時代，這些理想既仍保持牠們的效能——我們並且可以確切地說，在廣大的範圍中是如此——此時一切故意傷害競爭者的事，一切賤價出售，一切奪取顧客和勾引顧客的方法必定受最嚴厲的禁止。我們獲得一批證據，指出這些見解在事實上仍然支配法律和道德的著作。

凡行會的法規仍舊存在之處——如手工業和零售商業方面，在廣大的範圍中是如此——競爭的禁令是不待言的；牠並且伸張到久已不復為真正的手工業的各界。

但我們又發見同一見解廣佈於當時一切營業界所用的商業和商人書本中，並且廣佈於資本主義和手工業的各界所用的商業和商人書本中。

英國商人們的教師在十七八世紀猶禁止競爭，不遺餘力。

甚至於純粹營業的廣告在十八世紀還要抵制輿論的反抗，抵制商人適可而止的見解。

我們還可以確切指出，營業廣告習慣的行世在實際上是怎樣地遲緩。

營業道德很決切地命令商人在自己的店中靜待顧客，就一切先見講，他們必定要光顧的。所以笛福（還在十八世紀）結束他的說教道：「因上帝的恩惠和他自己的小心，他可以希望和他的鄰人們享有商業的分子。」

參加彌撒會的人（在十八世紀）「日夜在他的零售店中等待顧客。」

這完全是「靜止的」思考法，也是手工業的思考法。商人們的教師在十八世紀猶願意維持這種安排良好

的秩序。

當很早的時候，維繫正直商人的道德的舊紐帶已經發現弛鬆的徵候，這是人所共知的，我差不多可以說，這是自然的。新的見解特別是從交易所出發。但我們追蹤交易所交通的開端，便當承認牠要克服何等道德上的障礙。例如我們看見奧格斯堡的商人萊德哈特（Reithart）在里昂及安特普衛的交易所經營貨幣和匯兌交易——爲當時特別受歡迎的一種投機業——是怎樣趨向市場人爲的干涉，因爲在根本上這是一種有罪的行爲，有產業的人必定因此滅亡，我以爲這種行爲如果達到終點，我也同樣不能向前進展，因爲這是受良心譴責的。（哀倫堡）

這種對「投機商人」的厭惡態度——特別在法國是如此——經過整個十八世紀，這是人所共知的。少薩發里稱他們爲「公衆的罪人」，麥舍稱他們爲「違反他們的同國人而作工，並不受良心譴責的人」。我們在這裏確切認識這種在根本上爲中古時代的精神最後的表現，這種精神不承認人們使他人遭受損失而自己致富爲正當。

但我們現在還須知道，反對競爭最初是出自基督教經濟倫理舊有的遺傳，當早期資本主義時代，牠在重商主義政策的某些基本觀中獲得贊助。這種政策和我們所知道的一樣，最關心的既莫過於人口的蕃殖，那牠對於剝奪人們營利的一切努力發生疑慮，便可想而知。牠對於「補償的學說」尙無所知。牠只看見一個競爭者如果毫無顧忌地摧殘一種營業的主人，這種營業將被毀滅，牠的主人及其眷屬將倚賴救濟維持生活；因此人們要

限制競爭。對於表現為自由競爭結果的商業革命與技術革命也特別疑忌並力求對於那無思慮的營利努力設置一種消防器。

我們從這個觀點出發，可以正確估量一班立法者、理論家、政治家對於技術進步所取的態度，他們屢屢反對這些進步，很少出於人道主義的或美學的理由，大都出於維持國家的理由。

我們有一批證據充分證明人們特別反對採用「節省勞動的」機器。我現在只須舉出幾個表現此項反對而特別富於教訓的例子。

取締採用機器的法令：

愛德華第六的命令第六號第二十二章禁止使用布疋研光和除毛的機器——因為此舉大有害於正常的布疋的製造，並在一種欺騙的形態中改造了布疋。（在這裏佔優勢的是一種多分生產技術上的考慮。）

當（英國）依利薩伯二年，一個威尼斯的「發明者」（這是我們曾經認識的典型現象之一）向織布業行會的幹部（坐在這個幹部的人已經大都是資本主義的發行人）提出一種節省勞動的研光寬布的機器。幹部經過深思熟慮後，作出一種否定的決議。此項機器一定使無數工人失業。「這樣將使公司衰敗，因此同人對此外人表示很大的感謝，並以二十鎊的鈔票補償他的費用，即予支付……」

查理第一批准愛德華第六五和六號的取締使用研光機器的命令。
詹姆斯禁止使用縫針機器，並禁止用銅鈕扣去代替鐵鈕扣。

法國一直至一六八四年為止，還禁止使用織襪機（在已經是資本主義組織的工業中也是如此），大半是因人們恐怕此項機器足以減少貧民的所得。波耳日（Bourgeois）的監督者於一六九七年說：「工業在王國中久已受保護，因為襪子的製造極為精細，人們恐怕維持許多貧民生計的編物工作被毀滅。」又可參看本書一卷第三十章。

當時代表人物對於技術進步在國民經濟價值上的意見

就是一個專業的設計者和發明者如相赫也以爲「我雖不願勸人家發明機器去節省人力或減少他們的養料，然我也不願勸他們在有用和有用之處不用機器，尤其不願勸他們在工作多，找不到充分的手工業人民之處不用機器。」

科爾伯特認節省勞動的機器的發明者爲「勞動的仇敵。」

佛利德利芝·邁克爾宣言：「普遍應用紡績機器，絕非我的意思……否則將使向來靠紡績爲生的大批人失業；這是不可能的。」

孟德斯特以爲使用機器，甚至於使用水車，也不是直截了當地一種福利。「這些機器——牠們的任務是在節省勞動——也並不老是有用的。當一種商品是中等的價格，購買牠的人得到牠和製造牠的工人得到牠是同樣的價格時，那使牠的製造單純化——即減少工人數目——的機器是有害的。當水車不能到處建立時，我也認牠爲沒有益處，因爲牠使一批勞動力量失業，使許多人不能得到水的應用，使許多地產失去肥沃性。」

就是像波士德勒特威特這樣一個真實的商人對於新的發明也持一種很保守的論調。節省勞動的機器在沒有對外貿易的國家，於一切場所都是有害的；即使是商業國家，也只可應用某些機器，凡生產國內消費品的一切機器應加禁止。「我們在速度上獲得的東西，在力量上又失去了一了。」

人們要防備因採用節省勞動的機器，致使工人失業，同樣對於商人組織的革命也發生厭惡之心，因此等革命的結果能從較少的經濟主體獲得同樣的生產效果。他們對於這樣的革新表示反對，因他們的否定態度，甚至於有失去一些經濟利益——如價格低廉之類——的危險。這裏負責任的道德秩序的限制也加在個人的自由專擅上面：標準的輿論對於只顧一己利益的企業家無顧忌的進取，加以制裁。

第七章 營業方式

前面各章所描寫的一切傾向力求確定早期資本主義的精神，牠們因共同的活動，造成一種有定的營業方式，不管此方式在個別上有怎樣複雜的差異，我們可以稱牠爲早期資本主義時代的一般的營業方式。牠是道德教師忠告的結果，也同樣是經濟主體所有的自然精神狀態的表現。下面的描寫僅限於已經在資本主義經濟關係中的企業家。此外，爲未曾衰替的中古時代經濟意識所支配的手工業者的舊有各界繼續存在，已經說過，並且是人所共知的。各種經濟制度以及前資本主義的和（早期）資本主義的經濟意識對於人民的全部精神佔有怎樣大的成分，以後的說明是會表現出來的。

我們如果要將早期資本主義經濟主體的營業行爲在一句話中指示出來，那可以消極地說：利益的追求以及營利的精神遠和經濟的合理主義一樣，沒有成熟；兩者仍只具雛形；牠們在經濟生活中還沒有佔優勢，更談不到獨霸。即在原則上已經以營利爲依歸之處，這就是說，在具有資本主義組織之處，這種生活也是不活潑的、遲鈍的、怠慢的；但站在營業頂點的人們是一種圖安逸的、靜寂的和莊嚴的人；並且十分頑固，過於矜持。

早期資本主義經濟狀況的一切描寫首先引起這種印象，至於此等狀況我們要在這種敘述以後的過程中繼續聯合爲一整個的圖形。但我在這裏要引出時人的幾個證據，以便直接喚起我們對於一種作用仍舊遲鈍的營

利機關的印象。

我們首先記憶的事實是，資本主義企業一很大的部分係由貴族地主發起的。權力財富和地主自足的舊封建精神在長久的時期中仍支配這些企業。毫無足異。這些企業還有一半是受自行滿足需要的原則的束縛。他們特別因自己的目的大部分是在利用屬於地主生產力——營利的努力也因此等生產力的限度而受拘束——更陷入此項束縛之中。一班喜歡進步的人明白看出這種情形是自由的資本主義發展的障礙，例如人們對於十九世紀初期士雷濟恩的礦坑得以徵實：『地主在這裏是鐵礦砂的所有人，每年開採的分量是以木材的儲藏量為轉移，他對於此等儲藏量，在其他途徑上是不能實現其價值的。』（米舍勒——Peter Mischler）

關於波希米亞貴族許多企業中經濟行為的精神，我們也聽到完全相似的評判。『此等貴族大多數的建設缺乏所需的內部的推進力。』（基林——Tr. (Feering)）

但這種餽口的舊精神並不限於地主的企業。即在市民中也總只有少數人真正以全力注在營利上，並且充滿一種為進步的政府代表欣然願見的企業精神。因此在商人、工業家和富人的各界中總是反覆埋怨缺乏企業的欲望。我們對於此等埋怨已經知道一些。但人們更是時常遇到的。

不過比這些局外人個人批評更重要——因為更可靠——的是我們在早期資本主義經濟主體本身的事實、行動中，在他們的生活方式中，在他們的營業實踐的本身中所有的證據：同一精神從牠們中間表現安靜的沉思默想，半發展的營利意識，半遺傳的營業行為——這一切都在一種已經在原則上以獲取利益為目標的經

濟中。過渡的狀況總是特別惹人注目，並富於教訓。

我在以下各節中特將剛纔企圖描寫的特別精神最重要的徵候總括起來。

我們首先遇着的事實尤其是，浮現於典型的資本主義企業家——無論他隸屬於或願意隸屬於何種國籍——的目前而為最高的生活目標的是：

一、收取租課者的理想

凡在商業與生產中獲得一種——適度的——財產的人要休息許多年，如果可能的話，即購買一種地產，以便安安靜靜地終老餘年，這是一種普遍的習慣。雅各、佛刻的格言是：『當他能够獲取利益的時候，他願意這樣做。』我自己會認這句話為完全資本主義經濟意識的典型與特色的話（牠的確也是如此）。在本書第一版描寫現代資本主義的起源中曾把牠當作前面的題詞，牠在佛刻的時代的確是跑在時代前面的。安托、佛刻也和他一樣，是一個特別人物，具有這種見解。他不是『正規的』。正規的是那些在自己人生觀的背囊中預先儲有收取租課者的理想的人。

在別墅中過一種安逸生活的渴望已經浸透文藝復興中意大利一切商人書本；商人封建化或轉變為收取租課的人的特點，我們在十八世紀法、德、荷、英的商人的習慣中仍舊遇着，無所改變。所以收取租課者的理想在這裏表現為早期資本主義經濟意識一種共同的標記。

二、時間的劃分

人們既不願意將一生完全花在營利上，對於日、星期和年也是如此。就我們的概念講，他們每天工作沒有幾點鐘。法國十八世紀一個「愛國的商人」埋怨人們每天只工作兩點鐘。這也許言過其實。但就是早期資本主義時代勤勉商人的典型佛蘭克林說出「時間是黃金」並將一點鐘一點鐘確切劃分出來，每天也只有六點鐘的工作。這種舊式的日間的劃分的殘餘一直延長到我們所說的時代。舊英國在某種意義上仍爲着擁護這種時間的劃分而作戰。講到星期也是如此：英國星期六和星期日是早期資本主義營業方式的殘餘。不過不做事的時間是在一種宏大得多的方法和這些假日結合在一起。甚至於還有不做事的季節。航行於冬季感受障礙，在一切海洋交通中自然有這種季節出現，而交通的停止且至幾個月之久。反之，例如波層（Bozen）的大商人於整個夏季停止他們的營業，於夏季的休假中住在奧本波層（Ober-Bozen）。

十六世紀一部意大利的商人書的作者替商業界要求一個安息年，說出這一點，有些奇怪，然牠卻具有一種確切的和徵兆的意義。每到第七年，商人必須停止營業，從事休養並慶祝。（他當將此閒暇用於他的書本子上！）

三、營業原則：小小的買賣，大大的利益。

現在的商人一切意識和努力專注在對商品儘可能地少加些費用上面，因此對各件商品的所得雖減少，但目的仍在儘可能地多得利益，並儘可能地擴充銷路，這與早期資本主義企業家的舉動完全相反，他們是儘可能地提高對各件商品的所得，因此出賣的商品甚少。這不獨是小營業者和半手工業者的營業原則，並且還是完全大的營利公司的營業原則。所以卡爾維織物商業公司（Die Calwer Zeughandlungskompanie）時時要盡

方限制織物製造人的生產。荷蘭東印度公司的原則是「小小的營業，大大的利益。」因此，牠的政策是拔去香料樹；焚毀豐富的收穫物等等。此舉的另一用意是在阻止貧民參加殖民地商品有害的享樂。

人們心目中的銷場主要的是富人，這比對大眾的銷場總要便利些。這種見解的反映就是整個十七、八世紀到處擁護高價格的經濟學著作家的學說。

四、匯票貼現的拒絕

此事在整個早期資本主義時代差不多都是存在的，和我在其他項目（參看第三十三章）中所指證的一樣。這種對貼現的拒絕或冷淡的態度充分表現對於一種營業政策的否定，此政策的最高原則是：資本的周轉當儘可能地加速。一個商人對於縮短自己資本的周轉時間這樣一個順利的機會能夠以充分的意識，故意拋棄，這在現代的見解上是不可捉摸的。

五、劣貨生產的拒絕

我們看見，一切真正手工業者的創造在根本上是以力求供給良好的生產物為志願，因為生產物好像是自己本質的表現。手工業者對於貨物所處的地位大半還是自然的：我們可以說，他觀察牠們所依據的範疇還完全是使用價值。在使用價值觀點下的考察逐漸讓位於交換價值觀點下的考察，這和我們恰恰已經能夠徵實的一樣，是資本主義經濟逐漸擴充的一種結果。就充分發展的資本主義考察方法看來，不復有使用價值，只有交換價值：一切貨物在資本主義利益的束縛的範圍內都取商品的形態。

早期資本主義的經濟意識還表現手工業者自然的觀察強大的殘餘，交換價值和商品的範疇在經濟主體（以及價值理論家）中是在起源的階段中，這又是此項經濟意識特點的一種。

六、對市場狀況與商情關係明白宣佈的拒絕

早前時代的企業家即使經營一種大的海外貿易，也總覺得自己還是一個固定的營利方面的支配者，在此方面他不許別人干涉，並且為避免不良的結果起見，也不許別人加以視察。營利的商人自然力求儘可能地多認識市場的情形，以此作為他的特別知識。但自競爭的原則一經勝利以後，他對於市場的情形必須有某種普遍的認識，因此他現在的努力是在獲得對市場情形一種儘可能的廣大知識，希望藉自己個人的巧妙手腕，驅逐別人——雖則別人也能够知道同樣的情形——於戰場以外。因此現代從事經濟活動的人對於正確並迅速報告商人以所有市場過程（商業報）的一切努力，都加以贊助。

早前時代的商人具有完全不同的意識，就是十八世紀的大商人也認市場情形的一切公開宣佈有損於他的利益；只要他的鄰人處於黑暗中的時候，他也願意留在黑暗中。

七、對於營業改革的拒絕

傳統論的意識傾向和我曾經說過的一樣，在早期資本主義時代經濟主體中還沒有完全消滅。當我們像現在一樣，看見經濟的傳統論對於經濟的合理主義總是反覆地偶然獲得勝利，上面的情形便不足怪。舊有傳統的習慣中這種遲鈍與停滯狀態對於切實遵守競爭的禁令——此等禁令包含在經濟倫理的一切教義中——一

點，現在予以一種最安全的保障。這種傳統的精神厭惡一種毫無顧忌的競爭爭鬪，不全由於認牠爲道德所不許，而是由於感覺牠不方便。因爲競爭的觀念與革命的合理主義聯在一起，恰和餬口的觀念與保守的傳統論聯在一起一樣。人們拒絕技術上的改革：因爲他們覺得此等改革『討厭』，因爲和他們所說的一樣，此等改革足以損害別人。他們對於舊有的商人組織不加侵犯，因爲他們已經相習相安，並且和他們所說的一樣，不願因改革使別人失業。道德的要求和一己的利益在這裏完全一致。

這就是說，各種動機的共同作用終於造成同一結果：即固守舊來傳統的東西。我們在早期資本主義的企業家中所發見的一切營業原則都從當時老是更靜止的基本觀中獲得解釋。但這種基本觀與一種更強固的束縛相適應，這種束縛是宰制經濟主體的意識界中營利生活的，因此也被單個人認爲經濟生活一種自然的形態。

八、早期資本主義從事經濟活動的人的態度

活動的人在這種精神的氣氛中自己保持較長久的獨立。單個的人雖在營業，但並不消失在此等營業的喧擾混亂中。他能够自主。他保持一個獨立的人的品格，並不爲着一種利潤的緣故而卑躬屈節地去幹。在商業和交通中到處表現一種人格的矜持。人們可以用一句話總括起來說，商人是有品行的。在省區中的商人自然比在大城市——發展的資本主義生活的中心點——更好。一個良好的觀察者極力讚揚『省區商人矜持和軒昂的態度』。

舊式企業家的落落大方，他的稍微矜強而迂拘的外表正是這種內部安閒和莊重的一種外部的表現。我們

不能在文藝復興時代的長毛皮外套裏面想像一種急迫的人，也不能在以後幾世紀的短褲和假髮中想像這種人。因為可靠的詩人對我們也描寫商人為一種行動審慎的人，他從不因自己在做什麼事，而流於急躁。我們從十五世紀的佛羅薩薩聽見麥塞·阿爾伯托（Messer Alberto）——他自己是一個很忙的人——說：他從沒有看見一個勤勉的人除掉緩緩地進行工作外，能有別個樣子。關於十八世紀的工業城里昂也有完全同樣的情形報告我們：

當著作家麥舍在一七八八年懇求勒尼列（Grimold de la Reynièze）對於里昂的商人及工業家下一種批評的時候，後者確切地說道：「在巴黎的人呈疾走急迫的狀態，因為那裏無事可做；在這裏（在綢緞業的中心里昂，這又是一個商業興盛的城市）的人安安靜靜地走路，因為（！）人們都有事做。」

虔誠的非國教的信徒、朋友會會徒、美以美會會徒在這幅圖形中也適應得很完美，這些人是我們很願視為懷抱資本主義觀念最早的人的一種。他們以充分莊嚴的態度走路。外表的態度也當和內部的生活一樣測量的。清淨教一個道德的誡律是：「用一種清白的步法走路，不要使你的腳打攪作響。」「信教者有——或至少應當有——一種整齊不亂的步法，他如果知道自愛，也會有這種步法，並且在他的舉止上是會落落大方的。」

我們看見十八世紀格拉斯哥的大商人活潑地表現「他們穿着紅袍，戴起塗粉的假髮和三角帽，以莊嚴的步法，往來於格拉斯哥當時唯一鋪石的街道上——即市政廳前的三或四〇〇呎的鋪石街道——彼此鄭重地談話，當低級的人民向他們致敬時，他們便高視闊步地點一點頭。」

他們走起路來都是「必恭必敬的」處理他們的事務通常不用多少思索，也不很興奮。他們在通常的方法中，對於通常的各界顧客不慌不忙地服務。

第二篇 經濟形態

第八章 經濟形態的各種標誌

經濟營業的形態（經濟形態），即經濟活動所依據的社會形象，經濟主體爲着實現自己的經濟目的所創造的組織，這不完全是由經濟主體及其經濟意識的特點決定牠們的特點，並且還由種種狀況影響牠們的形成，因此這裏對於牠們要特別論述一下。

在這種描寫的過程中對於經濟形態一般的說法以及對於前資本主義經濟的經濟形態客觀的敘述，我們當記在心頭，以便附加一些補充之點，使我們對於經濟形態的概念與本質首先再度獲得一種完全的概要，得將我們的目標早些注定在那些要點上，使我們的興趣早些轉到一班經濟史學者所認爲重要的問題上去。

因爲這種概要在此處顯然又有牠的特別趣味，而此等趣味，與法律史學家的大不相同試瀏覽各種著作，就可以知道。這些著作指出向來幾乎只有法律史的作品，內中對於我們發生興趣的問題固然也討論到，但卻是在一種很不同的觀點下討論的。

例如社會的制度，對於我們也極富於興趣的經濟形態種類的體系是完全在法律家的觀點下（對第三者

責任的觀點，或者像恩德曼 (Endemann) 所說的一樣：按照他們所依據的信用基礎形成的。和此對照（或者較正確地說：與此相伴）而使我們尤其感到興趣的問題是：要集合生產力（人的和物的生產要素）從事共同的活動，將用什麼方法；特別在社會的經濟形態中；為精神的活力中心所伏之處；經濟的物質基礎怎樣由各部分結合為一個總體；各社員在領導中怎樣分佈；他們對於利益、損失和危險怎樣分配。

因此我們可以確切地說，在我們所視為重要的諸點中，一種經濟形態的特性決定如下：

一、為權力的組織。這裏所涉及的是一種經濟單位對國家並在國家（或一般）中所處的地位；是權力領域的界限；是經濟主體的指揮權的導源；是各經濟主體的活動區域在社會目的的總體中的結合。（法律學的問題在這裏大都為公開的性質。）

二、為財產的組織。此外，我想起經濟主體（及其私人的財產）對生產手段（原來屬於他的或別人的有形財產）所發生的關係；想起獲得物質的生產要素的方法；想起（在經濟的社會營業中）各社員中領導、利益、損失和危險的分配；想起他們團結和分散的方法。（就經濟的營業為財產的組織講，使法律學者發生興趣的大都只在社會法上面。）

三、為勞動的組織。這裏所考察的是勞動進程在一種或各種（工作）經營中——此等經營總括起來成為一種經濟單位——怎樣組織的方法；尤其是考察一個特別例子，即和經濟主體對立或立於經濟主體旁邊的經濟客體（執行機關）以及規正經濟主體與經濟客體間關係的方法。（在法律學上，「勞動權」的問題在這裏

表現最廣大的意義。)

四、爲職業的組織。我所指的是由一種特別的職業活動去實現一種經濟，並且怎樣執行的方法。(在法律學上，這裏有一批很不相同的問題，在一方面是屬於特別的『工業權』中，但在另一方面也屬於全體市民的和商業的權利中。)

經濟生活的一切(或許多)部門的諸經濟形態顯然是在最初兩點中一致決定的：牠們爲權力的組織與財產的組織顯然含有同一標誌，無論所涉及的爲一種生產經濟或一種商業營業全是一樣。無論是講一個國家設備或一種私人企業，一個公開的商業公司或一個股分公司，對於兩者是一樣決切的。這就是說：一個公開的商業公司同樣可以經營紡績業、商品輸出業和銀行業。

反之，在第三、四例中發生完全不同的姿式：經濟形態爲勞動組織和職業組織在經濟生活的各部門中是大不相同的。就職業組織講，一個銀行和一種船舶業，一種農業的營業和一種零售商業表現完全不同的工作經營組織，就職業組織講，這是自然的，但對於勞動組織也是容易看出來的。

這種描寫中的材料，因此有如下的編制，即在我們追蹤早期資本主義經濟生活一般的和同樣的特點之處，僅就那個時代經濟形態的特殊姿式對於經濟生活的一切部門爲同一點——即權力組織和財產組織——去探討這種姿式，反之，我們對於經濟形態的其他兩方面的考察特放在分別討論經濟生活的各部門(商業、工業和運輸等等)中。

經濟生活愈向前發展，牠所取的形態便愈豐富，人們可以說這是經濟發展中的一種『規律』。這種現象的理由是浮在表面上的：因為經濟生活所表現的早前的形態於新形態出現之時還沒有迅速消滅，所以每種新形態的出現最初就是一種增加，就是對許多形態的一種繁殖。有些形態經過幾千年，並且在完全不同的環境中保持下去。我們在每個現代的大城市中至今猶能聽見說一種拾荒的人，這種人在十二世紀已經在巴黎的街道上穿來穿去，甚至於後來對這種人的稱呼也和當時一樣。沿歐洲文化界線的山脈地帶的某些農民也許至今猶使他的祖先在卡爾大帝時代所用的那樣的犁。

早期資本主義時代也經過經濟形態的一種繁殖。凡中古時代曾經發展的一切經濟形態首先存在：一部分是在沒有改變的形態中，一部分在許多方面是改變了。此外，又有新的形態出現，並且愈加展開，將舊的形態排去了。不過牠們最初是伴着舊形態出現，並且是補充舊形態的。

爲着活潑地形成早期資本主義時代的經濟結構所呈的一幅圖形起見，我在下面將對讀者首先有系統地再度提出前資本主義時代全部（爲我們已經知道的）經濟形態，並且每次對他們指出此等形態在早期資本主義時代所發生的變化（第九章），然後說明有什麼新的組織加在那些舊形態上面（第十至十二章）。

第九章 中古時代的遺產

壹 各個手工業者的私人經濟營業

我已經說過，這一章是要對於從中古時代轉入早期資本主義時代的諸經濟形態（內中有一部分是同時衰落的）及其於早期資本主義時代在改變的或沒有改變的姿式中繼續存在的情形，給予一種有系統的，儘可能完備的概觀。但各種經濟形態的討論是不一律的：凡經過轉變的一種形態必須詳加說明，至於幾百年來大都未經改變的其他形態只舉其名，因為我們已由從前的描寫中知道牠們。手工業單個營業的經濟形態即屬於這一類。我在描寫手工業的一篇（第一編的第四篇）中很詳細地討論過，這裏只需參照那些節段的說明，並指出這種經濟形態在整個早期資本主義時代會保持牠的重大意義一點便够了。要在以後討論各個經濟部門的各篇中（第二卷第三至第五總篇）我們對於剛纔所說的經濟形態的效力範圍纔能下一種評判。這裏必須以確實的繼續存在為滿足。

貳 單個經濟與社會經濟

我在敘述前資本主義經濟本質時，常有充分的機會指出，當中古時代，社會經濟已經伴着單個經濟在廣大的範圍中存在着了。所謂社會經濟是指一切一個工人以上（還有幾個幫手）的共同活動的經濟形態。許多人這樣結合在一種經濟中，是一種協作，是經濟營業中的社會性的表現，和時常說明的一樣，這是歐洲新文化圈的特別標記。古代只知道社會共同勞動的一種形態：即奴隸經濟。當中古時代有一批這樣的形態發展出來了，牠們在個別上簡直有很不同的姿式與很不同的起源。我們如果要顯出社會化的經濟意義，必須將我們的目標注在這一切形態的共同點上，這個共同點就在從諸生產力的個別狀態中將牠們抽出來，使形成一種作用，而此作用實在各單個力的數學總和以上。我們看見，諸生產力這樣結合成爲一種共同的事業在幾乎所有經濟生活的方面都佔得地位：如在農村經濟、賦役經濟、工業的手工業、貨物運輸業和商業的領域中是。社會化的形態是可以很不相同的：這裏是權力結合，那裏是自由協作；這裏是一種自然的聯合，那裏是一種強制的聯合；這裏是一種更多社會性的聯合，那裏是一種更多團體性的聯合。

我在下面將對讀者再度提出這些不同的集體經濟，並列舉其次序如左：

一、權力結合；

二、手工業者協作社；

三、家庭聯合會；

四、廟宇協作社；

牠們所保留的是什麼？沒有變化的是什麼？在改變姿式中的又是什麼？

叁 權力結合

舊來的賦役經濟是一種大規模的權力結合，關於這種經濟，本書一卷第七章是討論過的。這種經濟形態和我們還要看見，並已能徵實一部分的一樣，現在簡直大加改變，因為在牠的裏面所展開的活動範圍愈加縮小了；牠逐漸不再從事於工業的生產，而牠的農業產物愈加輸入市場中。同時牠的主人在公共生產中的權力領域——在君主國不是從領主權發展出來之處——愈加受限制了。但就這種經濟形態為財產組織（一部分為勞動組織）講，一直至早期資本主義時代為止，牠仍保持牠的效力。領地經濟和我們以後要說及的一樣，在一八〇〇年和在一八〇〇年一樣，大概是在相同的方法中形成的；在某些地方，牠擴充為大農業的營業，在其他地方，牠卻萎縮了。但牠的外部的結構是相同的。

我們還認識權力性質的另一種經濟組織，牠的原型直接在采邑關係中。例如我們看見近東的意大利殖民地的經營完全站在封建制度的範圍以內，不僅在鄉村是如此，甚至於在各城市中也是如此。熱那亞人和威尼斯人據有這些城市『三分之一』，連同一切居民、房屋及財產在內，恰和夫朗的騎士分得地產及其上所住的居民一樣。我們又看見，同一授與采邑的制度於三世紀後又被西班牙人在所謂領地及其人口的形態中用作他們南美殖民地經濟榨取的基礎。

我們可以確切徵實，同一經濟編制還輸入十七世紀巴西的殖民中：此處分給十二個受贈者，作為采邑，即所謂首領區。首領和總督是采邑的保持者。君主所保有的為：臣民的恭順，每種產業換主時的批准權，進出口稅，藥料和香料的壟斷，對貴金屬取五分之一，對其餘一切生產物取十分之一。

但我們在歐洲也遇着這樣建築在封建制度上面的經濟方法，此等方法——雖只在個別的場所——深入早期資本主義時代，仍保存着。主要的例子是由圖綸和塔克息斯（Thun und Taxis）家所舉辦的帝國郵政的組織。拉摩刺爾塔克息斯（Lamortil von Taxis）因為自己及其祖先對皇帝和國家的勞績，並因為「鞏固最重要的郵政制度，」於一六一五年七月二十七日從皇帝獲得帝國總郵務長的職位，「作為一種強健的帝國至上權和封物。」

不過在這個時代，封建制度已經改變為一種新的並和牠相近的形態；即至上權的制度。牠對於殖民地經濟的組織特別有效。封建制度的關係逐漸被遺忘，而領地終於表現在某些生產部門純粹壟斷和特權的形態中。因此發生一種為早期資本主義時代所特有的新的經濟形態，我們對於這種形態必須予以特別的考察。

肆 手工業者協作社

一、手工業者共濟協作社

在無數的場所，一種經濟中應當完結的經濟活動的總進程，分作兩半，就中古時代經濟組織為一種手工業

的組織講，這是牠的特點之一。工作的一半是由各手工業者在自己私人經濟中進行；反之，其餘的一半是以許多人共同活動爲前提，便由手工業者們的一種協作社來進行，這種協作社只是幫助各手工業者的，故我稱爲共濟協作社。

凡農業、工業的手工業的重要部門，貨物運輸業及商業都是這樣分成兩半組織的。我們如果研究早期資本主義時代不同的經濟方面這些共濟協作社的命運，便將徵實下面所說的各項。

甲、農業的協作社是由鄉村公社代表的。我們看見全部生產進程的重要部分如牧畜業、森林業和製粉業等，等是怎樣由全體進行的，現在這裏可以確切徵實，這種在中古時代曾經存在的協作組織，直至早期資本主義時代的末葉爲止，幾乎是到處存在的。現代的「農業改革」纔把牠剷除，此等改革在那個時代的末期方實現出來。卽在不涉及真正立法的條例之處，舊的鄉村法一直至十八世紀爲止，大都沒有改變，和我們在後面還要詳細研究的，一樣。

乙、在工業生產方面，各手工業者的行會出來作爲協作社，幫助他們，和我們在無數的例子中曾經看見的一樣。凡超過單個手工業者力量的活動都由在行會中聯合的老闆的全體來實行，無論是購買原料，或是執行生產進程中特別繁雜的部分，這和我們曾經看見的一樣，是中古時代工業政策的主要原則之一。

當早期資本主義時代，從手工業者行會這種共濟協作社中發生出來的是什麼？

在無數例子中，就行會存在的時候講，牠們仍和原來一樣。因爲在時代的推移中，這些行會雖也改變牠們的

性質：由自由聯合變成享特權的團體，變成「享特權的特色」，「倚賴的私法團體」（基爾克——Gierke），然這對於牠們的經濟的職務很少妨礙。

但手工業者的共濟協作社常讓位於其他組織：無論牠們是發育成爲真正的手工業者營業協作社，而與商人協作社融合起來——關於牠們的變種，我們還要知道幾個例子——還是變成資本主義的生產協作社，約和倫敦的織工行會（一六五七年）一樣；還是帶着工業迦特爾的性質，和霍斯特曼公司（Company of Hoshmen），紐喀斯爾煤坑主聯合會（New Casler Kohlengrubenbesitzer-Vereinigung）的例子一樣；還是由其他經濟形態在原則上獨立推進牠們所有的活動。生產進程對於各單個營業範圍的外延恰在這些場所突出來，因此同業者全體也恰在這裏予以援助；手工業的組織在這些場所最容易受損傷，並最先予較完備的諸集體經濟以證實牠們的優點的機會，且由一種較有能力的組織去代替手工業的組織。但我所指的較完備的集體經濟是國家和資本主義的企業，關於這種企業我們在下面各章要作爲新的經濟形態而予以表彰。

丙、中古時代的船員協作社在國內各水道，一直至早期資本主義時代的末葉爲止，幾乎沒有改變。牠們的任務和人們所知道的一樣，尤其在航行的組織上，這種航行是形成所謂順序航行。此外，航行是在小的和獨立的手工業營業中實現的，此項營業一直到現在猶保持着，是爲餘燼：船員自有一艘（至多不過二三艘）船，和他的家眷及僕役同住在船上。詳情可參看第二十四章。

國內水道的航行有時受國家的管理，在此等場所，船員協作社的職務即轉入官廳機關中。在蘭登堡、普魯士

就是這樣，一七〇〇年八月十二日選帝侯的命令爲着商業的利益，在易北河實行順序航行。

丁、中古時代的商人協作社和我們知道的一樣的，確是當時手工業商人的代表者。商人在此等協作社中找着他的幫助與力量，尤其在外國是如此。牠們和某些工業行會一樣，是由真正行會的精神產生出來的，在遼遠的國家特別表現是如此，一個國家的商人在外國形成一個完備的生活社團，也常成爲共濟協作社，獨立貫徹經濟的目的。

此等中古時代的商人行會零星地存在，一直深入早期資本主義時代，牠們存在的前提雖時常發展，但牠們在構結上卻沒有重大的改變。

但在早期資本主義時代，又發達了其他更適於變化的狀況的公司商業形態，此等形態有一部分是由中古時代的商人行會構成的，有一部分是由自己的根源發出的，但牠們大都保持着舊的手工業者協作社的特點。

這在一方面就是「受節制的公司」。我們對於這些新公司類型如果詳細考察幾個，並在個別上方求確定牠們的活動特別爲獨立作用的公司，那我們便最能懂得牠們的特點。最好是適用英國和荷蘭的近東公司因爲我們獲得關於牠們的最詳細的報告：

英國近東公司的全名稱爲近東各海貿易的英國商人的統治者與公司 (The Governor and Company of merchants of England trading into the Levant Seas)，創立於一五九二年，於一六〇五年獲得牠的確定的組織法。牠在一五九一年是由五三個近東商人組成，在一六〇五年是由一十九個近東商人組成，只有他們具有向近東貿易的獨佔權，但會員的數目並不限於原來的參加者，每個英國人年過二十六歲，職業爲商人（零售商人除外），繳納二十鎊的會費，即得爲會員。

每個會員在公司的範圍以內獨立經營他的業務。有兩次——一六二〇年和一六三〇年——曾企圖由公司經營商業，但每次旋即放棄這種企圖。公司被承認爲法人，他在真正經濟活動上所完成的事件是在他作爲共濟協作社而服務。他這樣行使的職務並非不重要的。我們如果將牠的純粹管理上的活動以及大半或完全經濟上的計畫總括起來，即有下列各點：

- 一、審查新會員的報告；
- 二、監督外人，使不致侵害公司的特權；
- 三、監督自己的會員，使遵守公司的規條；
- 四、規定價格，並監督此等規定的實行；
- 五、包租近東葡萄酒稅；
- 六、分配輸入的近東葡萄酒額；
- 七、限制輸出量（例如布疋）；
- 八、規劃航行，確定水腳，航行時間，在解纜前檢驗船身；
- 九、自行配置船上用品。

這個公司因此所支出的費用達八、〇〇〇鎊。

從近東貿易的荷蘭公司組織頗相同，其所行使的職務也相似。不過牠的主要任務是在保護回近東貿易的商人，使得免除海盜行劫的危險。牠要使荷蘭的船不受搶劫，因此付出巨額的款項，於戰時並自行設備護衛等等。

人們如果要正確把握此等新組織的核心，便不可把牠們比作現代的迦特爾和這一類的東西，我以為必須把牠們和中古時代的商人會連結在一起，牠們本是由此等行會的精神產生出來的，不過又願到改變的商業條件和生活條件。這有幾分是教團，以公司的費用，派遣到外國去做宣傳員。

形成此等公司的人還帶有強度手工業的色彩。如英國近東公司的一一九個近東商人。是只要將他們所發動的買賣看一，下，就可以知道，關於此等買賣，我在描寫早期資本主義商業的其他項目中還要說及的。自然到處也有幾個或幾十個有力的行家是拔類出萃的。不過牠們不佔重要的位置。我們可以說，加入這裏的大都爲小資本主義的商人。但他們的聯合在很重要的各點上，和中古時代的行會簡直有些差異。這些重要之點特別如下：

一、「受節制的公司」並不和舊的行會一樣，包括全部人員，牠們所引入的只是單個的會員，這些人因經營商業方法的改變，也沒有生活上的結合，大都僅爲着自己的營業利益而加入他們的團體。公司的宣教師逐漸帶着現今使命宣傳者的性質；以前教團的虔敬變成英國「殖民地」的祈禱了。

二、因此牠們關心於牠們會員私人的能力和私人的行動比從前的行會薄弱得多，並且允許每個履行少數大都形式上的條件的人加入其中。

三、牠們不復把調節會員間的競爭看做自己的主要任務，而以按照自己的便利調節市場（規定價格，分配定額等等）爲自己的主要任務，牠們因此很近於新時代的迦特爾。就一般講，人們可以說，牠們的活動多趨於向外，而不大注意於對內。

但此等受節制的公司只是早期資本主義時代所發展的商人協作社的一種形態。此外，我們看見舊的組織怎樣到處按照流行的方式改造起來，並變成商人的營業協作社。可是牠們因此所取的一種經濟形態，我們在下面要特別加以考察的。

二、手工業者營業協作社

在一種職業限度的範圍內，經濟活動的重要部分由手工業者協作社來擔負，就是協作社不從旁贊助個人營業，卻起而代之這種營業，我們在這種場所，便可以談到手工業者營業協作社。中古時代和我們所能徵實的一樣，有無數這樣的手工業者營業協作社。其中最重要的差不多經過整個早期資本主義時代，繼續存在。茲特作成一種概要並從上面的討論所涉及的營業協作社開始：

甲、商人協作社。這就是一種協作社組織的例子，有一批手工業的商人將他們的有形財產集合起來，成爲一種共同的商業營業，這就是說，成爲一種共同負責照顧的營業，以協作式結合起來（在剛纔考察的商業公司中，每個商人都由自己擔負贏虧的責任，根據自己的動機，依照自己的計畫，經營商業的。）

當十八世紀以至十九世紀，到處都有這樣純粹的商人協作社。例如波希米亞的玻璃商業中的諸玻璃商業公司即屬於此等協作社；黑林（Schwarzwald）的諸販運玻璃公司和販運鐘錶公司也是如此，此等公司是按照那由家庭聯合會發生出來的意大利商人協作社形成的；在織物商業中，像豪斯涅協作商店（Die Hausnische Societshandlung）的協作社也是屬於上述純粹商人協作社，至於這個商店是一七八〇年在普勞恩（Plauen）創立的，包含十一個商人。

但這些商人協作社中最著名的具有一個特徵，即在營業中將商品的貿易與物品的生產聯合在一起，嚴格講起來，牠們是將商業協作社與生產協作社聯合在一起。如刺汾斯堡大公司（Die Grosse Ravensburger）

Gesellschaft) 馬格那協作同盟社 (Magna societas Alamannorum) 以及卡爾維織物商業公司都是如此。乙、股分協作社。有些手工業者營業協作社的特點是社員對於那作為協作社生產基礎，並視同財產單位有形物品的集合體，具有部分的，可遺傳的並可讓渡的股份，手工業者營業協作社這個重要的集團就是我用股分協作社的名稱所統轄的。這是豪柏格協作社 (Haubergsgenossenschaft)、農業協作社 (Gehörferschaft)、磨坊協作社、製鹽場主協作社 (Frännschaften)、職工聯合會、股分船舶業等等著名的協作形態。當中古時代，牠們都會具有重大的意義，關於這一點，我們已常有徵實的機會。這一切協作社當早期資本主義時代仍舊存在，在姿勢上雖有一部分改變，然本質上的基本特點卻沒有完全受到損傷。

自中古時代的末葉以來，這一切公司形態在個別上雖有許多差異，但仍有一種近於齊一的發展與改造，約如下所舉：

牠們原來都是純粹手工業者的協作社，這就是說，都是獨立的小生產者的勞動協作社。牠們和中古時代一切真正的協作社一樣，包括牠們的全體社員，並代表一個勞動社團和一個財產社團。各個社員從事於自己一分子的勞動，對於為全體財產的有形物品集合體自有他的分子，至於他的勞動是因這種集合體或對這種集合體實現出來的：如農地、礦山、鹽場、磨坊、船舶是。原來合在一起的營業與所有權現在因時代的推移而分離了。從事勞動的人不復是（最初不專是，後來簡直不是）據有生產手段分子的人。但此等分子所有人並不因此停止組織一個團體的工作。不過這種團體自然因和那遵循自己途徑的勞動協作社分離而改變牠的性質：牠愈加發展成

爲一種純粹財產的協作社，對全體財產的分子（礦山股，和分子等等）在遲緩的改造進程的末尾（在最大多數的場所，於十八世紀纔出現），構成牠的社員身分唯一的基礎。

和我們這裏有關的事件尤其是上述一切協作社始終也作爲經濟形態而繼續存在，因此對於資本主義的發展（如果除去農業勞動協作社不計，牠的重要在空間上是範圍狹小的）具有勞績，並準備履行這種經濟方法重要的要求，但一直到結局，不能夠否認牠們出自手工業者協作社的來源，因此，就全體講，牠們又明白帶有過渡現象的色彩。牠們不復是純粹的手工業者的協作社，也還不是資本主義的企業。使牠們和這種企業分離而與手工業的經濟形態結合的東西，就在牠們的社員個人的拘束，就在因此而起的資本關係強度的個人色彩。我們如果將合股的船舶業或職工聯合會和現代股分公司比較一下，這一點即表現得特別明瞭。一種礦山股或一種船舶股的所有權構成（在早前的時代比現在更多，那些舊的協作形態的殘餘現仍巍然存在）所有人和礦山或船舶間一種個人的結合。

礦山股的所有人負有經常支付（維持礦山的資金）的義務，船舶股的所有人對於每次的航行都有特別的參預。這兩種人要將他們記名的分子變成貨幣，比一種公司股分所有人難得多。『船舶股照例絕不能讓渡，甚至於在價格上受一種重大的損失，也不能達到目的，這一點即構成反對參加股分船舶業最主要的口實之一。分子所有人照例要待到企業的終點，或是出賣，或是滅亡。』（菲特給——E. Higer）

當十九世紀初期，職工狀況的個人色彩仍舊怎樣強烈，我們研究當時的礦山業，就會明白感覺到。我們看見，

甚至於遠處職工的募集和待遇也仍是建築在一種直接個人的交通上的。

就半資本主義的經濟形態的整個結構講，牠們是排除純粹營利原則——這種原則要在資本主義的企業中纔創造一種完全適應自己的形態——的發展，我們如果願將那些經濟形態的本質記在心頭，那麼，上述的情形終久必定還要提到。當一個深識舊的礦山業情形的人對於職工聯合會（是為當時礦山業營業唯一的團體）說出下面的話時，係發表的一種快樂的思想，就是：「撒克遜的礦夫在許多年的忍耐之中，並且是在五十年的忍耐之中，依照股分付出維持礦山的補助金，開採他的祖國的礦山，然有幸運的收益——也許要到他的後代纔能獲得——終於不是為荷蘭人打算的，簡直不是為外國人打算的。」（特累布拉——von Trebra）

伍 家庭聯合會

家庭為經濟形態是極古的。人們恰恰可視牠為一切經濟組織的原始形態，並且不難在一切手工業的個別營業中再尋着牠的踪跡，此等營業有一部分至今仍簡單立足於家庭上面（農業、家庭工業）。但我們在這裏如果認社會經濟的一種形態為家庭經濟，那我們所想的是這種經濟所經營的一個特別部門。我們所想的是家庭聯合會，牠們於中古時代晚期，又深入新時代，特別在意大利和德意志，是一部分重要的商業企業、工業企業、及運輸企業的代表，並且為早期資本主義時代的經濟形態，具有不可忽視的意義。

當兒子們於父親死後在不分割的遺產上共同繼續他的營業時，這樣的家庭聯合會通常就發生出來了。

牠們於是常由其他親屬的參加而擴大，終久也由友善的家庭的加入而擴大。

在早期資本主義時代的最初幾世紀中，一部分大商業、大工業，尤其是大規模的金融業，是由這樣的家庭聯合會經營的。因無數財產合在一起，有一部分便集合巨大的數目為營業基金。

但在無數場所，這些家庭聯合會的範圍與營業活動十分廣大；只要回憶麥第奇、衛爾塞和佛刻的百萬家財也就够了；然在牠們中間去找現代資本主義的企業，不免有些顛倒錯亂。就是僅稱牠們為「公開的商業公司」，我也以為是錯誤的。無論如何，我們必須記着，牠們自身在法律學上只有一部分與一個公開的商業公司的概念相符合；並且是就這種概念以全體社員的連帶責任為特徵講的。我們如果在一種與具有肉體的社員相分離的法律主體的意義上去了解「商號」這個名詞，那些家庭聯合會便不是獨立的商號，這也是牠們在法律上的構造上與我們現代公開的公司大不相同的地方。認家庭聯合會中最著名的聯合會為現在所謂商號，認麥第奇、衛爾塞、佛刻為現在所謂商號，我是決切抗議的，我在以後談到商號起源之處，將力求證實我的意見；參看第十章。

但無論人們怎樣去決定這個法律上的爭執問題；我的確認家庭聯合會不是經濟意義上的現代資本主義的企業，因為牠們沒有備具這種經濟形態的一些重要的標誌。牠們和我們現在資本主義企業不同的地方尤其在以下各點：

一、營利的原則在牠們中間還沒有完全形成，就牠們的整個結構講，也不能够純粹發達出來。此外，牠們的營業態度是由其他顧慮共同決定的。試回想麥第奇家的一員的宣言，他的心思注重麥第奇家的光榮更甚於無限

制的營利試回想雅各佛刻用他的美洲的思想方法在他的親屬的範圍中所取的特別位置並且在這樣偶然的證據中發見那從家庭聯合會的本質所獲的見解的正確性是被批准了，就是牠絕異於一種純粹營利的企業。

二、但我們如果不願意專門倚賴這樣一般性質的結論，那麼，看一看那些家庭的營業簿，也足以窺見我們所涉及的絕不是現在體制中的資本主義的企業。

我們從牠們中間明白認識整個營業態度仍多半受友誼的共同感情的支配，此等感情是慢慢地由營業的考慮和營業的見解排擠掉的。人們的確仍『在兄弟之間』一樣。

尤其是在最大多數場所，在概念上和簿記上還沒有與家庭財產嚴格分離的營業財產。一切家庭經濟原來特有的基本原則，一切收入歸到一個錢庫，一切支出都從這個共同的錢庫發出，這個原則於十五、六世紀，猶在廣大的範圍中支配營業行爲，並且支配完全大的商店的營業行爲。一種獨立的營業財產的觀念是怎樣在法律的觀念中逐漸構成，我們還可以追蹤出來的。

陸 臨時協作社

一、臨時協作社在早期資本主義時代的繼續性

中古時代除長久的聯合會——牠們使會員們終身或許多年中從事於共同的營業——之外，和我們所知道的，還有些結社的形態是許多人作一個短時期的聯合，共同從事於一批有定的和確切規劃的營業。此等

臨時協作社——人們對於這裏所涉及的經濟形態最好這樣稱呼——在牠們單個的類型中有一種完全不同的特色。主要的種類如下：

一、廣義的互相會 (Commenda)。這種會是立足於對共同的利益給予一種貨幣額 (或一種商品量) 上面，是立足於有限損失的投資上面。(哥德士密特——Goldschmidt) 此外，有兩種可能性當加以分別：

甲、締約者只有一部分供給生產手段 (給予貨幣或商品以供營業)，另一部分是供給勞動。這是狹義的互相會的例子，這是在威尼斯所稱為『友誼會』(Rogadja)，在德意志法律方面所稱為『忠信會』(Bendewe) 的團體形態；這裏又可以分別貨幣給予人 (或商品給予人)。

一、是否委託者；

二、還只是貨主。

乙、或者一切參加營業的人供給生產手段，但只有一個人 (或幾個人) 在營業中活動。如在威尼斯的『聯合會』(Collegantia)，漢撒區域的『同盟會』(Wogelinge) 和某些地方的 (海陸) 『同盟會』(Societas) 是可敬愛的約翰涅斯 (Johannes) ……和可敬愛的年長的魯博斯 (Anbens) 結成一個同盟會，可敬愛的約翰涅斯出三十四鎊，可敬愛的年長的魯博斯出十六鎊。年長的魯博斯當主持營業的事項。

二、許多經濟主體爲着共同的營業而組織的臨時聯合會，一切會員都在營業中活動：
甲、具有團體的財產。

一、一切會員對於此項財產都加入一份（常規）

二、並非一切會員對於此項財產都加入一份；

乙、沒有團體的財產（我在這裏所想到的是旅行隊商的組織，歸船長節制的會和類似的場所。）（在法律上，這裏總括為臨時協作社的經濟形態可以隸屬於法律體系中很不同的階段；所以第二項所稱的將在公開的商業公司標題之下去敘述，或簡直不在「公司法」一章中涉及，而在「契約法」中加以討論。）

此等臨時協作社保留在中古時代所形成的一切形態中，經過整個早期資本主義時代，也仍舊存在，當這個時代，在經濟生活的某些方面，顯然具有一種很重大的意義。

但人們如果只願意表彰臨時協作社舊有的形態，這就叫做輕視牠們對於資本主義形成的意義。我們必須看到牠們是超出此等形態，發生一種遠大的影響；牠們有一部分是胚細胞，其他資本主義的（公司）企業是能夠從這些細胞中發育出來的。

二、臨時協作社對於資本主義經濟形態發展的重要性

我對於當時這種重要性已經詳細說過，因此我恰恰認臨時協作社的各種形態為適應中古時代手工業經濟生活（特別是商業生活）的社會經濟方法的制度。牠們在一方面給予小手工業者以招致貨幣給予者，獲得非常必要的生產手段的可能性，在另一方面給予無數願意「偶然」經營商業的人以這種「機會」，至為便利。我只能反覆聲明：認中古時代的互信會狀況和協會狀況為「資本主義的」組織，是一種小孩子的觀念；人們對

於每個爲自己的手工業營業借得幾百馬克的手工業者，或每個以自己的儲蓄「委託」小商人的兵士或速記。如果相信當視爲「資本主義的企業家」，這就證明很不了解經濟聯繫的本質。法律學者要把握經濟狀況，尤其必須洞識形式上的關係（他們專門對於此等關係發生興趣）絕沒有表現伏在根本上的經濟內容。我早前已經指證過，例如法律學者（的確完全是對的）確定借貸的法律關係，一種貨幣額的借出，馬上就有一種償還的允許；他對於一個貧窮的候補官吏向一個盤剝重利者所借的五〇馬克的緊急債，與一個大股分公司因增加資本所借的五百萬債款，看不出其中的差異，並且不可看出其中的差異（如果形式是相同的話）。這種糊塗的見解應用在「臨時協作社」上面，必定會相信任何種形態的互信會和協會同樣可以出現於手工業的經濟和資本主義的經濟的範圍中，一種一定的團體形態對於自身無所說明，對於由牠所含蓄的經濟進程的本質也絕無所說明。

一切中古時代的商業或爲偶然的商業，或爲手工業的商業，與現代資本主義沒有共同之點，人們不應作無望的企圖來反對我這種意見，當很聰明地提出完全不同的異議。人們本當向我指出，中古時代的互信會、友誼會、忠信會、和同盟會誠然與資本主義絲毫沒有關係，但牠們建造時所根據的原則與計畫，表現很適宜於引入資本主義的經濟形態。臨時協作社所造成的法律狀況是由一種爲中古時代所不知道的精神產生出來的，因此必定發生革命的影響，在向前發展之中，終久必定幫助破壞中古時代世界的堅固組織，必定開拓從事經濟活動的人們中間新的關係。手工業固然利用牠們至幾百年之久，未受損傷。不過在這些爲牠自己所產生的法律形態中，於

不知不覺之間創造了使牠自己轉變的方法在經濟生活所依據的基本原則這種革命中，伏着一個特別重要之點，這是存在臨時協作社及其對資本主義發展——特別是對資本主義經濟形態形成——的各種法律形態中的。

但中古時代臨時協作社所根據的革命思想特別如下：

一、契約的結合以及因此而形成的組織既不是親屬的，也不是鄰居的，也不是同職業的人的互相結合，而是「生疏的」人集合起來共同活動：這種「生疏的情形」固然只限於開始時：大多數的規約只形成同一城市民間的關係。但用任意的、造作的和「機械的」關係去代替天然的、生長的和「有機的」關係的第一步工作卻是做過了。「人爲團體的」聯合在原則上是代「天然團體」而出現。目的的聯合代天然的結合而出現。

二、營業從全體社員分離出來是由那種目的結合促成的。因此營業發展自己的生命，發展自己的獨立，纔有可能，和我們還會看見的一樣，這就是使資本主義企業的基本思想發展出來了。其牠一切團體形態聯合人們及其全部生活內容，從事於共同活動：如手工業者協作社和家庭聯合會是。這些聯合會也從事於營業。但在臨時協作社中所包含的聯合會僅從事於營業。結合資財幫助商業的人與取得此項資財而以經商的人，除營業外不需要的東西，從整個私人關係分離出來，只有營業將他們結合攏來。後來營業的獨立即由此發生，特別的營業財產（此項財產當時還表現爲單純的營業基金）的獨立也是由此發生的。

三、但在原則上另一種意義遠大的可能性因這種機械的（契約的）結合而發生，即生產力——特別是生產手段——任意集合的可能性。此等生產力和生產手段現在也只是由總合爲較大的額數構成的，此項總合沒

有界限，只是由目的加以限制的。因此伏在其他團體形態有機性質中的一切限制都除去了；其餘集體營業的界限伏在家庭財產中，行會的體積中，有形物品集合體如船舶、礦山、磨坊自然的限制中。臨時協作社不復有這些界限。因此，牠在原則上也從這一方面替營利原則的發展保持着一個自由的區域。

這一切都是牠的發展中的胚胎。牠怎樣發展為資本主義企業的形態，我將聯貫地說明出來。

柒 回顧

我們試將「中古時代的遺產」瀏覽一遍，便發見一批長期間的經濟形態適應改變的營利生活的需要，卻沒有損傷牠們特殊的性質；牠們都保持着強固的個人的特點——這是中古時代的特徵——即早期資本主義時代也因此（和因其他許多形態一樣）保存一種強固的個人的色彩。但個人色彩較少的諸經濟形態——和我們在臨時協作社中所看見形成的一樣——還缺乏持久的重要成分。在資本主義具有適應牠的經濟形態——此形態具有資本主義的企業，這種企業的形成是我們現在要研究的——之前，持久的形態，有形的形態必須首先實現出來。

這裏所指的發展在新歐洲文化的整個領域中是一致進行的。各單個的法律方面固然表現差異，在德意志法律影響之下的各國發展協作社的形態也許較為強固，並較為專一。但我們這裏對於這些變化作一種鳥瞰，那並且發展的齊一相對峙的特點便消滅了。

第十章 資本主義企業的起源

壹 資本主義企業的特點爲財產組織

我們如果問究資本主義企業爲財產組織——我們在這裏企圖以此來表彰牠——和其他經濟形態，特別是和前資本主義的經濟形態有什麼區別，這種企業完全特別的情調是什麼，牠加入經濟活動的組織中的新東西是什麼，此項答案是不難獲得的：這就是在於牠自身完成的營業的獨立，即一種獨立的經濟組織超過單個從事經濟活動的人而崛起，一切並肩和順序完成的營業進程集合在一種經濟中；成爲一個概念上的單位，但這個單位本身旋表現爲單個經濟行爲的代表者，並且有一種特殊的，超過個人生命之生命。從前固然也有一種超過個人的生命，並且恰恰在經濟生活的領域內。但這總是一種自然發育的活人團體，因團員的團結，在現今集成爲一個有機的總體，因世代自然的順序，在過去和將來集成爲一個單位：如種族、血族、家庭、以及鄉村公社，行會就是這樣的超越過人的生命，而經濟的行爲也是對此而發。但現在起來代替這種天然組織的是一種抽象的東西：「營業」即各單個營業的精華。因此，經濟的關係和一切個人人身分離；喚起一種特殊的生命。單個的經濟行爲不復涉及一個一定的人，而涉及一種充滿純粹經濟精神的抽象的東西，好像自己爲一個整體一樣：財產關係（就我時常用的語法講）是脫離個人關係的，是客觀化的。

資本主義企業的核心（爲財產的組織）在實際上是以這種營業的獨立化爲特徵的，因此要首先創造一種經濟形態，使資本主義經濟制度固有的觀念得在裏面實現出來，我們對於此事一經弄明白就會看出上述一點。

營利的原則要在這樣和個人分離的營利機構中——和資本主義的企業一樣——纔能夠達到沒有阻礙的活動。只有經濟行爲的客觀化纔能够使牠們不顧其他利害，專注重謀取利益，而營業的獨立化纔替無限制的利益的追求創造一種自由途徑。

但營利的原則既要在資本主義的企業中纔能達到充分的發展，同樣，一切經濟進程完全合理化的觀念，以及有計畫，有目的的等等也要在這種新經濟形態的範圍中纔能夠實現。要在經濟進程投入營利原則之後，纔會在這種喚起獨立生命的「營業」中保證此進程的繼續性。在一切有機的自然的經濟中，因經濟條件本身所產生的狀況，這種繼續性在過去和現在都是有的：那以滿足需要爲目的的生計顧慮，將因滿足一種自然的物品需要這種反覆表演的必要，保持運行的常軌，在家庭和行會這些自然的結合中，創造種種形態，而切於事實的和經久的活動能够在牠們中間實現出來。

與直接滿足需要相分離而取一種營利的迂迴途徑的經濟方法最初沒有何種不斷的繼續性的保證，單個的營利行爲是在營業的形態中突然出現的，一直至牠們在營業的統一中體驗牠們的集合，因此經常的向前進展會獲得保證。但在獨立營業的形態中如果一經創造一種繼續的，以獲取利益爲目的的經濟營業，牠便表現爲

一種更完備的組織因爲牠是一種更持久的更容易應用合理原則的組織營業的生命期間不復聯繫在任何個人的偶然事件上，和牠的形成也能專在最高經濟的適當性的觀點下出現的一樣。

研究資本主義企業的起源不過確定這種「營業」是怎樣並於何時獨立的，是怎樣並於何時變成經濟計畫的代表者。我們只能從迂迴的途徑獲得這樣的確定，因爲無論何時，沒有一個企業家或他人報告：從此時起，在二十世紀理論家所寫定的意義上，發生一種資本主義的企業。這種營業獨立的出現可說是非出自營業領導者的意志，只在單個進程中我們纔能夠聽到他們發表關於自己的營業當對立的意見，一部分還有超經濟的力量滲入一種獨立中，並且這種獨立也不是明白承認和宣佈出來的，只在靜默的行動中或在一定的基本原則的追求中纔表現出來，所以我們必須從徵候上去推論牠的存在。

就我所知道的講，資本主義企業中的營業獨立是從三個完全不同的方面達到並貫徹出來的，而資本主義的企業是由這三種發展的聯合發生的。營業獨立的努力所自出的三個勢力範圍，爲法律學、營業技術、和市場交通。牠們創造商號、計算和銀行，這三種標誌各在自己的方法中表現營業的獨立。這種營業將由各種語言圈中至今猶保存的那些名稱——德意志人所說的商號，法蘭西人所說的計算，意大利人所說的計算或銀行，是表現同一東西——要在牠的統一中去加以把握：卽爲法律單位、計算單位和信用單位，牠們在營業單位中達到絕頂，或匯合起來。

貳 爲法律單位的營業商號

我以為法律的發展一直達到「商號」這種法律機關所通過的長途，是由下列重要的標石指明出來的。

「書寫店名」的習慣與概念，即在名稱的地位上用一種特別標誌的簽名的習慣與概念，是極古的，商人的標識和家宅符號及宮廷符號相似，是由日耳曼和羅馬各國的商人因剛纔所述的目的而應用的。這種習慣也許可以回溯到書寫的技术還沒有普遍傳播到商人中間的時代上去。

但這種記號總只代表姓名。這在初時是為一種更涉於個人的，更直接的意志行為，因為這比那老是抽象的姓名要顯明些。簽名所當代表的和所當負責的比簽名的人稍有不同（這是另一種具體名詞，和家宅或宮廷一樣），這種思想自然是在原始人觀念領域以外，和他們在歐洲中古時代最大部分的期間經商及營業一樣。

當人們加入協作社的關係中，一個社員替另一個或另幾個社員「簽署」一種文書時，這種狀況還沒有改變。從中古時代早期（自十二世紀以來）已經出現的署名……和同伴及社員中推論到一種獨立營業意義的商號的存在，像哥德士密特，埃爾蘭根（Erlangen）和其他人等所表現的一樣，我以為是完全錯誤的。浮現在簽署者的眼前的，的確不是別的東西，只是他同伴的肉身，他因自己的簽署是願意和這肉身共同負責的。

那個時代思想的具體化，同時種種狀況的瑣細與手工業者氣味，沒有比人們在懷疑的場所確定善良的佐安泥茲（Journes）「同事」是誰的方法還表現得明白的。人們指出共同的勞動場所，並且說道：他們在同一工場，在同一商店共同工作，他們就是指：「在同一工場中的同事」，「所謂同事是指留在同一商店的人，或相互之間有營業關係的人。」或者人們指出，加入某個團體的人都是人所共知的，每個人也知道他們的團體。在阿勒

穢 (Aronzo) 的規律的修正 (一五八〇年) 中猶規定「這些人相互間當作同事看待，在公眾中當視為同事。」或者一般地叫做：「在公眾中是公開的，普遍的。」在一個家庭聯合會中只指出家宅的名稱，自然不是一種「商號」好像並非每個人都知道佛羅稜薩的亞插勒洛盧 (Azarello) 聯合會，佩魯齊聯合會等是什麼。人們在同事的簽署中絕想不到我們意旨中的一種「商號」，絕想不到一種超個人的營業，下面的事實表現得十分明白：即在後來的發展過程中，交通狀況變成綜錯複雜，人們不復以善良的約翰涅斯「同事」視作城市著名的人為滿足，便規定社員一個較具體的記號，就是在簽署中舉出他們的姓名。在中古時代後期的某些會規中，一個會員的簽署僅由指名的會員擔負責任：「他的名字要懸掛出來。」原來只在商店的招牌上顯然可見；後來又見於會名（和簽署）中。熱那亞一六三三年的市民法猶規定「凡將名字標在會中的會員對於會中一切企業擔負責任，至（最後的）一文錢為止，至於沒有標出名字的會員，除他們投入會中的資金外，不當再擔負任何義務。」在這種規定中簡直已經表現一種改變的法律狀況：一種商號（營業）已經成立，藉一種商號（商業名稱）將牠在責任上標明出來：從前的狀況只能在以後依附於列舉名稱的前提下考察出來。

但我們現在怎樣想像商號概念的起源？我以為人們從一步一步使團體所屬標誌抽象化的途徑，便達到這種概念。人們最初說：同事是在同一工場中共同工作的人。於是發生一種稍微抽象的見解，便說：是在同一商業中活動的人；商業 (Handel) 這個名詞遂於不知不覺之間獲得我們的營業 (Geschäft) 這個名詞的意義了。

例如前面所說的摩德拿的城市法 (Stat. urb. Mut.)的節段中我所標舉的一段有「同一工場或同一營

業中的同事」的話；在貝加摩的團體法中有「同一營業的同事」的話。見解的轉變顯然是在大商業（*negotatio*）這個名詞中完成的：牠逐漸獲得我們的「營業」這個名詞現有的意義，現在所謂營業是指一個場所，由此出發，常規經營業務，然在古代以及中古時代，牠只是指單個營業，許多單個營業或許多營業的集合體意義上的營業。同時意大利文中的營業和小賣店表現趨於抽象，因此引起營業概念的構成。當十五世紀時，人們說：我在「絲綢營業」中有若干分子；或在「絲綢營業」中訂立一種契約。

「營業」的概念這樣作成出來，必定受另一種進程重要的贊助，這種進程是在規程的法律組織中完成的：我所指的是承認一個獨立的團體的財產。

我們又能夠徵實，羅馬的世界沒有這樣的一種概念，羅馬法的團體和人們所知道的一樣，是一種對外沒有作用的協定。反之，我們在十三世紀以來的意大利規程法中察出一種不斷的傾向，在一方面是「按照特別命運的特別財產的方法，統制權利與義務的總體」——這個總體是由團體所包括的營業構成的——在另一方面，於家庭聯合會的範圍內將一種營業財產從各單個家庭員的私有財產中分離出來。「債權者的利益在這裏是與會員的利益平行的。

一種獨立營業財產的概念好像是因內部的必要，必定自行產生一種超個人的營業的概念，並且必定引起牠的澄清與趨於固定——牠因其理由已經發生出來了——這是十分顯明的。

那因時形或的特別商業名稱——即正式意義上的商號——的習慣也有同一勞績：由一種與企業家或單

個會員的普通名字分離的營業記號，使這種營業在觀念中對着活人再度更加獨立起來。法律學者也注重這種獨立的商業名稱的意義，關於這一點，我在其他節段考察公司法的发展時將予以更詳細的指證。那裏纔有一個適當的機會來決定剛纔約略描寫的發展達到結束的時期。

末了，商業名稱的習慣顯然促進了獨立商號概念的構成。我們看見，商業名稱原來完全是個人的性質。即使牠爲一個團體所應用，也只是代表單個的團員，或者（常是）代表主要的團員（我們當說：主辦人）。因此當一個團員離去（死去），這就是說，當團體解散，商業名稱馬上便消滅了：『當團體改變了，標記也不能不變。』但人們總是感覺這種由純粹個人性質的商業名稱所發生的法律效能爲有疑問；人們力求在各種方法中使商業名稱與個人分離（將牠出賣，遺傳等等），藉此保持牠的持久性。人們自然因此增強了那離開個人而獨立的營業的概念，商業名稱是逐漸附在這種營業上面的。

關於這一切勢力發生效能的時期，我以爲在法律意義上的一種營業獨立，即一種商號（在這個名詞的兩重意義上），不能假定在十六世紀以前——雖則這種發展的萌芽自然早就表現出來了——這是沒有疑義的。在『團體通用的名稱』下與團體的商號（現在對真正的『商號』一作爲真正的『商號』二的記號）結締契約，這在十六世紀纔流行起來。圖利（Raph. de Turin）已經說及『所指營業的名稱』用商業名稱來代表團體，藉此指出團體的名稱，這也顯然是在十六世紀纔成爲一種普遍的習慣。

但由獨立營業的觀念孕育的團體組織的出現也不早於十六世紀，甚至於還在十七世紀，和另一個節段所

指示的一樣。

即在十八世紀，獨立的團體商號的法律概念並不是確定不移的。

所以萊比錫法庭規條猶規定：一個團體全體團員的姓名必須寫在匯票上。

可是獨立營業概念的構成最初完全限於集體經濟形態的範圍以內。要到很後的時期，我們纔在單個的營業中發見一種異於所有人普通名字的商业名稱。至於一種離活的經濟主體而獨立的「營業」觀念的出現，在嚴格意義上的「單個商號」——我們這裏總是在這種意義上來理解此名詞的——的出現，的確還要後得多。現在在資本主義經濟的範圍中所認為自然的東西是：即在只有一個企業家之處，「營業」也有概念上的分離與獨立，但在早期資本主義時代，我們只能認為稀有的例外。「單個商號」在早期資本主義的經濟形態中是不重要的。

末了，資本主義企業的起源決不在十六世紀之前，這也可以從加入這種經濟形態中的其他兩種發展在那個時期前，恰和法律的發展一樣沒有完成一點看出來，現在當徵實此事。

叁 爲計算單位的營業：計算

一、有系統的簿記歷史的發展

採用一種有秩序的簿記對於資本主義企業的形成具有重大的意義。

我們知道，中古時代商業的手工業組織（至於經濟生活的其他部門，像簿記這樣的東西，當時完全談不到）是在不完善的，特別是在個人色彩最重的簿記中找着牠的重要的標記。德意志人的商業簿記在十四、五世紀仍舊呈露的一切紛亂的記錄沒有其他目的，不過使營業主得回憶自己經濟中某些進程和狀況罷了。此等簿記是最原始意義上的日記。

至於首先發見一種有秩序而又爲第三者所了解的（即客觀的）簿記的處所，便是公共的財政。

在這裏走入新途徑的，自然尤其是意大利的城市公社。自十三世紀以來——也許還要早些——這裏開始形成一種嚴格的業務的執行。作成動產與不動產的財產目錄：佛羅稜薩的所有人表冊，有兩本被保存着；關於公債狀況，設置特別官吏，每年必須作成概要（梅蘭德、比薩和佛羅稜薩）。關於公社的收入與支出，都有嚴格的監督。梅蘭德的市長於一二二五年允許每月檢查金庫的計算書，並強迫各出納員提出下個月的計算書。一切規程也包含關於簿記的條文：故比薩的法令（一二八六年）要求兩種分離的簿記，一種是關於收入的，一種是關於支出的；威尼斯每月要舉行檢查與金庫視察。十四世紀的城市公社無論如何是要結帳的：我們知道佛羅稜薩自一三三六至一三三八年，特累威索（Treviso）在一三四一年，羅馬在一三六八年，梅蘭德在一四六三年都有這樣的結帳。

教皇的財政，因受他的非常大的收入之賜，也居於一種早期的會計系統之列，法國和英國君主的財政也是如此。

在私人的營業生活中，因受自己營業的特殊性的強迫，從事於有系統的簿記的第一種人，大概就是銀行家。城市的法規如巴費亞，皮阿辰絮和諾瓦拉（Novara）的，都說到牠們的會計的精確。依照各城市行政的簿記看，牠們在十四世紀是採用銀行界所通行的方法。這種方法是什麼？簿記怎樣發達成爲一種井井有條的制度呢？

有系統的簿記史必以下列一句話開始：最初是帳目：是計算。人們至今猶稱簿記學爲帳目學，這是對的，法文和意文且用帳目學這個名詞（Comptabilité，Ragioneria）來代表簿記的全部。但對於完成的體系適用的東西，對於最初的開端更是如此：有系統的簿記是在帳目形成中發展出來的：那種不相連屬的並因書寫者本身隔斷的記錄的收集纔初次因一種帳目的設置而歸於破滅，在這種紛亂之中建立一種鞏固的思想組織，以後一切的計算可以立足在這種組織上面。

就我們向來所有的直接史料講，可以斷定計帳的組織是十三世紀在意大利發育出來的，至十四世紀，就是在法國也已經伴着原來獨有的個人帳目而發展客觀的帳目了。

有系統的簿記第二個發展階段是由複式的書寫達到的：即運用德國簿記寫作的理論家所稱的“Doppelpik”（兩重律）和法國簿記寫作的理論家所稱的“Lei Digrannique”（兩重法則），將每個場所分爲兩個帳目，兩方對峙地寫起來，於是一種帳目時常由另一種帳目所記的同一額數來抵銷，由這種習慣，遂建立「複式的簿記」一種營業的全部帳目因有這個複式簿記，便好像一根帶子一樣，把一束東西綁攏來了。

這個發展階段所達到的時期，似乎是十四世紀的下半期。熱那亞的城市行政在一三四〇年已經將牠的簿

記建立在複式基礎上並且按照濟味金(H. Steuering)的評判索拉濁(Soranzo)較老的商業簿記——還在十四世紀——也是站在複式書寫的原則上面的。人們知道複式簿記後來稱爲威尼斯方法 (a la Venezia-Methode), 由此可以推測牠是首先在威尼斯形成(或應用了)的。

複式的書寫即兩重法則, 有系統的簿記——因此叫做複式的——雖有這樣的特徵, 然應用這種原則, 還不足以完成這種體系。複式簿記的重要特點毫無疑義地是在追究一種企業中資本完備的循環, 並把握其數字, 確定其記帳, 然記帳的體系一日不完備, 這個重要的特點即不能表現出來。人們知道, 要有一種利益帳目, 損失帳目, 和資本帳目伴着「財產帳目」出現, 上述一點纔能辦到, 財產帳目的餘額轉入那些帳目中, 好像是可以流去, 否則牠們即不相聯屬地各停滯在自己的原處不動。要有此等帳目的出現, 那由複式簿記包括的資本的循環纔能够沒有間斷地完成起來: 從資本帳目經過財產帳目, 由利益帳目和損失帳目回轉到資本帳目。

就歷史講, 複式簿記體系這種結局是在兩個階段中完成的: 第一個階段達到利益帳目和損失帳目的結合; 第二個階段畢竟達到資本帳目的創造。索拉濁的新的總帳簿——這已經是十五世紀的——有一種利益帳目和損失帳目, 但沒有資本帳目; 安德累雅·巴巴利哥 (Andrea Barbarigo) 一四三〇至一四四〇年的商業帳簿終於有了一種資本帳目。

後者不僅像索拉濁的新帳簿一樣, 常規地由利益帳目和損失帳目去抵補商品帳目, 並且這種利益帳目和損失帳目本身也有規律地由資本帳目完結起來: 一四三〇和一四三二年的利益帳目維持一四三四年的利益

帳目。這種帳目的餘額將記入安德累雅·巴巴利哥資本帳目的貸方。

第一種科學的複式簿記體系也出現於十五世紀，於是向來從實際生活所獲的一切成果在理論上都總合起來，成爲一種完備的描寫。這就是一四九四年公佈的夫刺盧加（帕息阿里）（Fra Luca Pacioli）的體系，不管有系統的簿記史一切新的研究怎樣對他挑戰，他做簿記第一個組織者的榮譽是保存着的。

複式簿記的體系即使因盧加·帕息阿里的描寫而完成，然像我們現在所謂完備的與有系統的簿記的體系卻沒有完成。帕息阿里和十六世紀的著作者所表現的缺點，可以由一種簡單的練習除去：即按照帳簿列舉差額的缺點：要有差額，各單個帳目彼此最後的聯繫纔顯然可見。帕息阿里還不知道差額和每年的結算。史蒂芬（Simon Stevin）纔要求（一六〇八年）帳簿除掉商人死亡與營業解散不計外，每年當結算一次。但複式簿記所帶的實質的缺點還沒有消滅。

這種實質的缺點，和人們所知道的一樣，就在由財產帳目的餘額發生的利益或損失是虛幻的，不是真實的，因爲在一種計算中，大半共同決定實際所達到的利益或損失高度的兩種情形沒有顧及：即一、結算年中，一部分費用不能正確確定的事實；二、財產自加入營業以來能够（並且大半已經）減少價值的事實。凡利益或損失要予以確定，那一切財產的價值在差額結算的當兒，必須予以檢驗，這種檢驗是財產目錄的任務。『因此結算的差額是以簿記以外的一種動作——財產目錄——爲轉移的。』

十七世紀的簿記理論家如果也要求簿帳年終的結算，即一年的差額，然這種差額例如在拉波特（La Port-

10) 大半仍只用在簿記的目的上，即一種純粹機械的企圖，或者像協爾 (Guth) 很正確說明的一樣：「一種計算的技巧，一種同一的等式。」財產目錄在牠的必要中被認識出來，始於何時？人們相信那個時候——十七世紀末葉——結算的財產目錄的思想也已經出現，否則一六七三年法蘭西的命令不能使商人們對於這樣一種企圖擔負法律上的義務。

一六七三年的命令第三項第八款在實際上規定「一切大商人在六個月的期間內對於他們的一切動產和不動產，貸款和借款須作成一種財產目錄，署名其上，這種財產目錄每隔兩年應互相比較，並再加以補充。」

兩個薩發里顯然要求為這種觀念的創造者，他們和大家知道的一樣，也是一六七三年的商業命令之祖，他們在自己科學的著作中對於那種法令的規定有一種很詳細的評註。

可是詳細考察一下，認兩個薩發里在他們的著作中要求——或由一六七三年命令的條文要求——一種結算的財產目錄作為複式簿記的補充，這種見解是錯誤的。他們所規定的財產目錄以及在實際上所要求的一種詳細的價值調查，僅限於零售商人，這些人沒有複式簿記，作成財產目錄就是用以代替此項簿記的。然應用複式簿記的營業仍停滯在純粹計算的差額中：開始的差額在年終的結算中成為新差額的基礎；牠是代替財產目錄而出現的：當一個大商人或商人應用複式簿記時，他用開始的差額作為財產目錄，並列入新的日記簿和新的總簿的開端。

我們在十八世紀還沒有聽見一種規定價值的財產目錄的要求。就是部士 (Bouché) 也沒有要求作成財產

目錄，並讓商品以成本費價格出現於差額中。布斯（Gerhard Heinrich Buse）在財產目錄中也同樣承認財產的數量，不顧及所存商品購買與出賣間的差異，以及購買的價格。

早期資本主義時代也許一直過完，沒有產生一種超簿記的財產目錄的觀念，作為複式簿記必要的補充？別的研究會答覆這個問題。無論如何，複式簿記的體系在早期資本主義時代已經充分發展，此處只要徵實這一點，就夠了。我們試看這種營業的新秩序對於資本主義企業的建立與完成具有何種原則上的重要性。

二、有系統的簿記對於資本主義發展的意義

一切秩序增長我們的力量。關於經濟事件的秩序也是如此，並且不落在其他事件之後。「秩序與明晰增加節省和求利的欲望。一個不善處理財政的人即在昏暗之中也覺得很好；他對於自己所負的金額是不大高興總計出來的。反之，一個良好的理財家愜意的事沒有比得上每日考查他的增殖的財產數目的。即使有一種災害不幸來襲擊他，也不足使他恐怖，因為他馬上知道在另一方面可獲取的利益是什麼。」在這種普遍性之中，此項智慧得應用於一切經濟狀況中：應用於農民和應用於手工業者一樣，應用於資本主義的企業家和應用於家庭主婦一樣。我們對於營業完全特殊的秩序所固有的超越的意義——牠因有系統的簿記幫助資本主義本質的發展——如果予以注意，秩序便增加經濟的意志，這種信念將成爲一種感受最新鮮活潑的真理。資本主義沒有複式簿記，簡直不能像想的：牠們彼此的關係是和形態與內容一樣。是資本主義在複式簿記中創造一種工具推進牠的力量，還是複式簿記從自己的精神中纔產生資本主義？這是一個疑問。

複式簿記這種科學或技術的教科書沒有一部不很自負地引入（非哥德的卻是）威廉的親眷兄弟（*vager Wilhelm Meisters*）的話：『這是人類精神最美麗的發明之一，每個良好的主持家政者當將牠應用於自己的經濟中。』人們如果對於最後這句話所表現的思想不是在每種私人家政應用複式簿記當有益處這種意旨去理解牠，人們如果是在複式簿記爲人類精神最宏大最有結果的發明之一，更好的創造之一這種意旨上去解釋此項評價，我相信人們在事實上可以將商人偉爾納上面的評判據爲己有。人們如果要充分表彰複式簿記的意義，必須將牠和十六世紀以來的思想家對於自然關係所獲的『認識』對比起來。複式簿記是由產生伽利略和牛頓的體系以及現代物理化學的同一精神產生出來的。

複式簿記和這些東西一樣，用同一方法去處理種種現象，使成爲一種巧妙的體系，人們可以稱牠爲建築在機械思想原則上的第一個宇宙。複式簿記用後來的大自然科學家建設星的宇宙和血球或滴蟲的宇宙所用的同一方法，替我們開闢經濟的——更正確說，資本主義的——世界（或者替我們開闢同樣意義的東西。）複式簿記是站在一切現象只作爲數量去把握這種一貫到底的根本思想上，即站在定量的根本思想上，這種思想已經促進自然認識中的一切奇蹟，在人類史上，以充分明瞭的態度，第一次成爲一種制度主要的思想。人們即沒有多少識別力，在複式簿記中也可以看出重力，血液循環，勢力保持的觀念和大有助於自然認識的其他東西。我可以說，即在純粹美學的評價上，考察複式簿記，實際也不能不令人驚異，視爲歐洲人奇異的創造力最巧妙的形象之一。

但和我們這裏很有關係的事是測定這種體系對於歐洲經濟生活的進程所發生的影響。因有複式簿記，纔造成種種可能性與刺激性，使資本主義的經濟制度所固有觀念——即營利觀念與經濟的合理主義的觀念——得以充分發展，我現在可以將此等思想鄭重提出來。

當複式簿記使那以營利爲目的而投的貨幣數目與生計顧慮上一切自然目的永久分離，營利的觀念纔在複式簿記中發展出來。在這種簿記中還只有一種唯一的目的：即增殖一種純粹從數量上去把握的貨幣額。誰對於複式簿記加以深刻的研究，便會忘記一切物品和勞務的性質，忘記滿足需要原則中一切有機的限制，並且充滿一種唯一的營利觀念：他如果要精通這種體系，便不能有別個樣子：他不要看見靴子或船貨，麵粉或棉花，只一味看見價值額是在增加或減少。

要有這種考察法，資本的概念纔初次創造出來。所以人們可以說，在複式簿記之前，資本的範疇沒有出現於世，此項範疇沒有複式簿記，一定不存在。人們恰恰可以對資本下一種界說，認牠爲具有複式簿記的營利財產。

因此另一種思想和複式簿記站在最密切的關係上：即就一切經濟進程普遍計算傾向出現爲經濟合理化的表現之一講，這種合理化要假手於複式簿記纔得充分貫徹出來。這裏表現營利原則與合理化傾向的優劣間所發生的密切關係：兩者使經濟世界分解爲數字：前者以牠的擴大爲目的，後者是在更完備地實現這種目的。計算必定因複式簿記怎樣大加推進，是十分顯明的：複式簿記不知有不能在帳簿中出現的經濟進程；凡在帳簿中沒有存在的東西，在世界上也沒有存在；但要能出現於帳簿中的東西，只能是由一種貨幣額表現的東西。然貨幣

類只有在數字中代表出來即每種經濟進程必須與一種數字相符這就是經濟的計算輔助概念是按照此等見解形成的。所以我們在這裏看見交換價值概念範疇的起源，有了這種價值，在有系統的簿記的範圍內，纔真正有嚴肅的局面。

但經濟的合理化因這種簿記也向兩個其他的方向推進，和我們由從前的事實所知道的一樣，牠在這些方向中是努力活動的：複式簿記也適用於經濟行為的有目的和有計畫兩點上。

複式簿記在仍舊附於一種經濟組織的諸缺點中纔保持一種充分的判斷力，因此牠纔變成業務經營中一種進步的和有系統的改革的先決條件，人們指出這一點是對的，因為複式簿記對於一種企業各單個部門的各項帳目，不論成功與失敗，分別處理，對於每種單個的行動給予一種計算上的說明。複式簿記因此纔得保證企業遠大的計畫，人們認這一點具有效能，也是對的。『簿記的意義不僅在一種企業會經表現的活動的研究中，也還在牠指導將來的方向中。對於所企圖的事件的原因與結果作過考察與研究，牠於將來的活動，便能預先加以判斷，並對於將來企業的結果給予安全的基礎。』

但牠在追求自己的目的中形成或幫助形成那種概念的體系，我們通常是借助那種體系，在思想上去把握資本主義經濟的世界：固定資本和流通資本的範疇，資本形態變化的範疇，買賣的範疇，資本周轉的範疇，生產費的範疇和其他等等都是由應用複式簿記的基本觀念中產生出來的，如果沒有這種簿記，牠們也許絕不會發生，即發生，也決不會有那樣的顯明：就私經濟學和國民經濟學以資本主義經濟為對象講，牠們的科學武器大半是

(時常不知不覺)從複式簿記的武庫中取來的。

但複式簿記首先創造資本概念,同時又創造資本主義企業的概念為一種以利用一定資本為目的的經濟的組織,為一種以利用一定資本為目的的經濟的形態。在資本主義企業的起源中,複式簿記創造的共同活動表現得最為顯明。我們已經確切說過,必須在營業的獨立中去考察資本主義的企業為財產組織的本質。現在有系統的簿記在這種營業獨立中有很大的幫助。

牠在兩條路上促成這種獨立:最初是牠將計算以及營業的執行從企業者個人分離出來,按照純粹客觀的觀點加以編制。計算的企圖變成客觀的和機械的。所謂客觀的是進行的方法成為一種與領導者個人的偶然事件無關的,一般的,平均的,普通的方法,所以誰也可以運用牠,因為每個人都了解牠。至於中古時代的商業簿記,只有牠們的所有人能夠(並且應當)懂得;然有系統紀錄的簿記,每個專門家都懂得。因此複式簿記的創造者也已經要求簿記當一目瞭然,並為一般所了解。所以盧加·帕息阿里在他的書中第十二章(依據葉韋爾——Cor——的繙譯)說:「你對於流水帳簿的一切項目當用一根線括起來,這根線即包含算出的記錄。你在備忘錄等等的項目中也會看出同樣的情形,並且按照你從備忘錄轉入流水帳簿的情形,當用一根唯一的橫線劃過一個項目。這就是指那個項目已經轉入流水帳簿中,你如果不願意將那個項目劃去的話,對於那項目開端最初或最後的字母加上一個檯標,或其他記號,因此你便看出那項目是轉入流水帳簿中去了。你雖可以應用許多不同的記號,但仍當應用國內其他商人所用的通常的記號,因此不致表現你和通常的商業習慣顯有差異。」

不僅這樣應用複式簿記計算上不獨是客觀的並且也是機械的既經開始計算便可以在一個完全確定的方向繼續進行。當協爾說，計算的執行因複式簿記而入於一種「強制運動的體系」中，他指出複式簿記這種特質，是十分中肯的。

營業的執行如果因此不復為一種個人至高的業務，那（積極的）就有營業的客觀編制去代替個人的營業領導；營業按照內在的特有的規律進行，對於企業家表現為一種獨立的東西。這裏又有兩重意義：即由資本所代表的營業，自己表現為一個單位，這和我們所知道的一樣，是由在帳目體系中的結合造成的；但這種營業的單位顯然不是出自企業家個人，他對着他的資本好像是一個債權者。

這種因計算而形成的營業，獨立恰恰構成複式簿記的本質，並且常是以這樣的本質引人注意的。哥柏格（Gomberg）的說法又特別中肯，因此將其介紹如下：

「在任何種企業的一種簿記組織中，人們不追究確定企業家的財產收益的志願——他可以得到利益和損失，這是出自所涉及的企業中他人的來源——卻要對於已知的企業經營的利益加以計算。」

「因此人們對於企業和牠的所有人企業家不可等量齊觀。兩者為簿記所分離，此項簿記把企業的所有人當作第三者看待，好像是他對企業投下資本，成為企業的債權人。」

「企業家與企業因複式簿記而彼此分離；」這正是一言中的。

在羅馬語言中，原來指計算，後來指帳目的名詞具有「商號」、「營業」的意義；這種名詞為 *Ratio*——*res*。

gione——raison 從這種事實可以看出有系統的簿記對於一種獨立營業觀念的形成，即對於在上面確定的意義上「商號」的觀念的形成有何等強大的影響。

但這種名詞的轉變不過是好好地證實這裏所代表的意見的正確：即獨立營業的觀念以及資本主義企業的概念同樣由簿記中發展出來，所以此項獨立營業在這裏表現為計算單位。

但我以為商號法律概念的發展與有系統的簿記的形成兩者間由一般理由闡明的內部的聯繫，因巴托洛[斯] (Barolus) 首先提出的法律規條的普遍傳播，也從本源上證明出來了：即人們在疑惑的場所，當由營業帳簿的檢閱去決定逮捕問題。後來的一切註釋者一致推薦巴氏這種垂教，即十六世紀的法律學者也是如此。但由這種實踐必然發生的結果是：法律觀與簿記取同一步驟，並且大都受簿記的領導，必定達到一種獨立營業的觀念。

三、有系統的經濟行爲的擴充

我們在前面已經追究過複式簿記體系的形成，並且已經徵實，牠的主要特點在十六世紀初期便完成了，但牠獲得牠的完備上所必需的補助，也許不在早期資本主義的末葉以前。不過我們因此還不知道牠在實際生活中的應用。恰恰關於這一點，我們還可以有一種解釋：當早期資本主義時代的最後幾世紀，營業行為按照商業科學理論家的學說與指導，在怎樣的範圍中，並且以怎樣精深的程度，形成出來？

只有真正寫就的商人簿記一種統計的報告——如果可能的話——對於這個問題纔可給予詳盡的答覆。我們自然沒有這種報告。並且也不充分知道實在的簿記有何種典型的例子，可以由此經過迂迴的途徑，推出牠

們當時一般的簿記狀況。我們所知道的早前世紀的大多數的營業帳簿還是屬於十五、六世紀的——也許有幾十本——而十七、八世紀的商業帳簿刊佈出來的，至今仍是極少數。

所以我們一時——直至更直接的史料出現於世，希望經濟史的研究馬上得補償所忽略的東西——只好依賴一些徵候的說明，由此推出商人知識和商人技術一定的程度，以及牠們在方輿的資本主義企業家的範圍中的應用。

我們根據各種徵候詳細考驗所得的圖形大致如下：

我們所知道的十四、五世紀最大多數書寫良好的商業帳簿是意大利的，這不是經濟史的研究上一樁偶然的事：當時的意大利在一切商業事件中是一個領導的國家，沒有疑義。我們只須將這些世紀意大利營業帳簿和同一時期德意志的商業帳簿對比一下，就可以測定兩國相差的距離。然意大利一般的精神在合理化和機械化的方向也已經走得遠的多。我們看見，當中古時代，現代國家已經怎樣在意大利開始發展出來；我們能夠察出求正確的意識，計算的意識是怎樣愈加擒住文藝復興時期的人的本質。試回憶測量術以及城市設計的開端在十四世紀的意大利各共和國已經出現，統計在當時開始發展，同時對於公共的時間測定也有很大的進步。

但研究計算術的發達及其傳播，對於我們特別饒有趣味。這種計算術在一方面可視為商人們一般精神狀態的表現，在另一方面可視為簿記與商人計算的共同活動所建立的營業技術高度的測度器。這一件事或那一件事是片段的工作，因此有系統的簿記的發展也以商人計算術及其在營業員中的傳播同時發達為前提，至於

這種傳播大半必須由學校教育的途徑出現。意大利在比較很早的時候——即當十四世紀——已經在學校中教授計算術，徵實這一點，是十分重要的。微拉泥（Giov. Villani）報告我們說，當一三四〇年代，佛羅稜薩有八千至二萬男孩和女孩讀書，有一千至一千二百男孩在六個學校學習計算。

當中古時代，巴黎也已經有無數初級學校，至十五世紀，入學校的學生有數千人。

他們在計算課業中學習的是什麼？

人們可以回答道：大半是披薩諾（Leonardo Pisano）的計算書（Liber Abaci）的內容。披氏所教的除四則外，為商人計算的初步，特別是三數的規則；還有使商人發生興趣的一批對物件的數字報告：量器、貨幣、衡器、等量等等。

在以後幾世紀的過程中，還加上幾個知識方面：意大利十五世紀的算盤教師也已經教授利息的計算和貼現的計算。當十五世紀末葉，那後來稱為『外國經驗』而受德意志歡迎的完備的三數的規則也似乎是流行起來了。

但人們應當謹慎一點，不受那些世紀商人教育高度，及經濟生活中計算能力和有系統的營業行為廣度與強度發展程度所誇示的觀念的蒙蔽。就是在意大利，當整個中古時代和以後的時代，一直深入早期資本主義時代，各較大的營業也還是家長式的。我們對於家庭聯合會及其完全非資本主義的經濟行為知道的較為詳細。但寫簿記的方法也常是鬆懈的。索拉的簿記與巴利哥的簿記還充滿了不確定、模糊和缺點。簿記如果完全正

確的話，顯然還是一個例外。按照了解實際情形的人的評判，巴多爾（Flac. Baulo.）的簿記當代這樣的一個例外。

同時有好些故事的傳說最能解釋一個時代精神狀態或生活方式的全體構造。因此我在這裏可以引用阿貝爾第的家庭簿記中的一句話，因為我認牠能够說明中古時代後期佛羅稜薩商界的狀況：

巴提斯達（Leon Battista）說：

貝內得托·阿貝爾第（Messer Benedetto Alberti）常說：一個幹練的營業員的手如果長爲墨水所污，那就很好。他說明，和許多人交接，時常將一切事件記錄下來，將每種契約，每種貨幣的出入記錄下來，並時常考查一切東西，使筆不離手，這是每個商人和每個營業員的義務。

我們從這個故事看出下列各點：

- 一、採用簿記還不是當時佛羅稜薩營業員一般的習慣；
- 二、「世界商店」的領袖至少一部分還是自寫簿記；
- 三、他不慣於此道，和現在一個小學生初次用墨水寫字一樣，把手指都弄醜了。

曼蘇尼（Domenico Manzoni）曾在文體上改正帕息阿里的簿記論文，並用無數簿記的例子加以補充，對於他的一五六四年的商業書加上十二個抄本的集子，當我們知道這件事，便覺得牠和上面所述的圖形很相符合了。

披薩諾所採用的阿刺伯數字在獲得勝利之前，曾經過一種持久的爭鬪，我們必須記憶這種事實。我回想到卡里馬拉行會 (*Calimalazunft*) 在一二九九年還禁止使用阿刺伯數字。我們於十六世紀猶發見意大利關於簿記的著作以及某些商業簿記應用拉丁數字。此等數字，沒有簡單地使複式簿記的應用成爲不可能，人們這樣說固然也是對的，但牠們對於計算體系以及計算能力的自由發展係一種強大的阻力，這是不可否認的。

我們既能承認有系統的（這就是說，資本主義的）營業行爲在意大利只有一種遲緩的進展，那把這種行爲在其他各國的開始與展開放在一個很後的時期，更爲妥善。我們知道，德意志的商人於十六世紀，猶在意大利的各城市學習計算；又依照威尼斯方法的簿記，他們也是從這裏帶回國中的。但這的確只是一些零星例子。要到德國刊佈了關於複式簿記及屬於這一道的商人計算的著作，纔有較普遍的認識。這是十六世紀過程中的事。不過在德國出現的這一類最初的著作，爲格拉馬條斯 (*Magister Henricus Grammatens*) 的（一五二八年）和哥特利蒲 (*Joann Gottlib*) 的（一五三二年）等等，在牠們的系統上還落在盧加·帕息阿里之後。德意志漸漸地在原則上纔達到意大利人理論的高度，至於這種理論的應用也是按照這個樣子，慢慢進行的。十六、七世紀的計算簿對於我們國內商人計算發達的遲緩有所說明。亞丹·利斯 (*Adamo Riese*) 的國家特別在十六世紀，表現爲這一方面的知識的領導者。

阿爾卑斯山以北的其他各國，於十六世紀時也逐漸採用簿記的新體系，而使商人的計算獲得——雖則是遲緩的——進步。

利夫(Andr. Kyll)的帳簿(十六世紀末葉)恰恰表現和夫洛本(Kröben)及厄匹斯科匹阿(Hijstak-rinus)的計算簿一樣,當時在瑞士還不知道複式簿記。利夫明白宣佈,他的商店及因此而受拘束的定期清算使他必須寫成嚴密的帳簿。在另一方面,基林以爲當十七世紀初期,瑞士一切較大的商人必定通用意大利的簿記。英國第一個著複式簿記教科書的作者是奧爾德卡斯爾(Hugh Oldcastle)(一五四三年)但皮爾(James Peole)在他對於一五六九年有系統的簿記著作的序言中猶說,這種技術在英國是新的,商人們及其徒弟都從他學習。

英國的營業生活至少在整個十六世紀還沒有爲此等努力所觸及。就是在這個時期的大商業公司的帳簿中,我們也遇着一種完全中古時代的和手工業的簿記。直至十七世紀初期,纔表現改革的開始。例如資本的概念侵入簿記中;這也許是受了那些和意大利接觸的商人——如近東公司的人員是——的影響。

這種新學說達到荷蘭和法蘭西(一五四三年)最初是由於伊平(Jan Ympyn)將盧加·帕息阿里的著作譯成佛來銘(Vlaminch)文和法文。

荷蘭在理論的和實踐的簿記方面旋即發展一種活潑與特殊的生活。在北尼德蘭着先鞭的簿記著作是德文特(Deventer)的白特利(Nicolaas Petri)一五八三年出版的一部書,即商人必讀的計算、數字、簿記及幾何學初階(Practique om et leeren reekenen, cypheren ende boeckhouden (met die Regel coos) ende geometrie, seer profielryken voor alle cooplynden)繼此而起的爲一五八八年出版的按照意大利方

法的簿記 (Boekhouden op de Italiaensche Maniere)。荷蘭這個科學部門最著名的教師爲史蒂芬，他的一六〇五至一六〇八年出版的數學記錄 (Hypomnemata Mathematica)是因教授拿騷 (Nassau) 親王，作爲參考書而作成的。

當十七世紀，荷蘭文中出版的簿記著作在六十部以上。

商人計算方面的領導權在最初沒有疑義地是爲意大利所佔有，但在以後幾世紀中卻轉入荷蘭的手中。荷蘭不僅變成市民道德所稱的一切東西的模範國家，並且也是正確計算的模範國家。例如美國和荷蘭營業技術間的距離在十八世紀猶感覺得到。佛蘭克林述及一個出資人的寡婦——她是一個生成的荷蘭女子——怎樣開始將有常規的和正確的帳單送給他，這是她的丈夫（一個美國人）沒有辦到的。他又說：『簿記在荷蘭構成婦女教育的一種成分。』這是一七三〇年代的情形。

就我們從十六、七世紀法國商業帳簿所知道的東西講，商人簿記呈出一種非常紛亂的狀況：帳簿的數字和方式互相錯亂，屢見不鮮。

但法國在十七世紀的商人計算顯然伴着荷蘭達到發展中一種無比的高度。我們可以從法文中爲數極多的優越的『商人簿記』——如兩個薩發里的典型的著作和兩個理查 (Richard) 的典型的著作等等是——中推出這一點。

法國是歐洲第一個用法律嚴厲規定每個商人——大商人和小商人——寫帳的國家，我們也許可以視這

種情形爲一種進步的營業技術的指標。

一六七三年命令的條文毫無疑義地是有秩序的業務執行途徑上的一種進步，這種有秩序的業務執行在法國已經存在，並且和薩發里確切告訴我們的一樣，在此項命令發佈之前，在「最大多數的大商人」中，寫帳一事已成一種習慣。

但我們又當記着，這只能指有系統的簿記的開始。因爲這種命令規定實行的，並且按照薩發里的意見，對於法國「並非新鮮的」東西，即一本唯一的流水帳簿，將一切營業的經過依年日日的順序寫在裏面。此外，自然還有已經應用複式簿記的營業；不過這的確不是「最大的部分」。

其次，英國是一個商業最大的國家，也是一個營業技術最完備的國家麼？德意志的商人於十九世紀初期指出英國和荷蘭爲「商人教育」最進步的國家，至於在德國，此項教育似乎只有當時的漢堡達到最高的發展。關於這些國家彼此的狀況，一個深懂實情的人在一八三〇年代有如下的說法：

「特別是英國人在商業事務中具有這樣自由而明晰的見解，這種商人完全是如此，漢堡人很少達到這一點，或後來纔達到這一點；前者表現決切的獨立態度，後者在這一方面大都完全缺乏這種態度。然人們可以稱許漢堡商人的綿密爲其餘德意志的模範，這種綿密差不多與荷蘭人相等，但比小心謹慎的密希人（Mytilner）要宏大得多。」（司奈赫——Jud. Schleicher）

漢堡在十八世紀對於商業科學的保護盡了最大的力量，波士在這一方面是一個最著名的代表。

我們對於早期資本主義時代的整個期間如果瀏覽一下，便會相信，歐洲一切國家的營業技術沒有疑義地已經是按照新的原則，開始形成，因此資本主義的企業到處興起，但在十七世紀的下半期以前，企業的較小部分也沒有完全離開無系統的和個人的營業行爲的階段，即早期資本主義最後幾世紀中營業的整個方式也還表現爲過渡的方式。我們如果就近將資本主義公司形態的發展看一下，便會增加自己對於這種意見的信心：參看下面一章。

肆 爲信用單位的營業商號

自營業從內部發展爲法律單位與計算單位後，牠從外部接受一種尊嚴，即第三者這樣承認牠，因爲他們視牠爲信用可靠，沒有顧及某個私人的關係。商號的概念在這種方法中第三次發生出來了，商號在這個場所，原來稱爲“*Ditta*”，這種稱呼和人們所知道的一樣，一直到現在，在意大利的營業用語中猶和我們的“*Firma*”，「商號」這個名詞通常的意義一樣。

“*Ditta*”，這個名詞怎樣和“*Firma*”，及“*Ratio*”，一樣，從完全另外一種意義發達到獨立營業的意義，我們可以根據哀倫堡的少數評語，頗爲明白地研究出來：

人們原來用“*Ditta*”，指一種商人的支付約言，一種擔保，一種保證。當盧加·帕息阿里指「一種安全的標記爲商人契約的一種時，他還是在這種意義上來應用此名詞。後來人們又用牠去指載明支付約言的證書。特別

是指銀行家和兌換業者對於他們的存款顧客所保證的擔保。這種擔保既是由記帳在帳目上所給予的，故此名詞又獲得記帳的意義。人們於是將這個名稱轉用於提出證書的人，保證人等等上面。十八世紀上，德意志的商業通信員便這樣使用此名詞，他們指專業的匯兌業和保管業中一種商人的信用承受者為：「*Ditta*」，此等信用的過程既是在交易所中表演的，所以人們又談「*Ditta di Borsa*」（交易所的保證人）。人們現在既指這種「交易所的保證人」為具有信用，為優良，為好的保證人，所以這個術語的變形已在「營業」（*Geschaft*）這個名稱中完成了。「*Ditta*」獲得「商業的商號」的意義不在十六世紀以前。哀倫堡首先在一五二五年的一種文書中遇着牠具有這種意義。

一種獨立營業的概念現今應用的三種術語在言語上的偶然現象，從文書上對我們指出資本主義企業三重起源的原因。

第十一章 資本主義的公司形態

壹 研究的原則

一種資本主義的公司形態是什麼，我們如果明白這種經濟形態顯然將一種資本主義的企業與一種公司這兩個標誌聯合在一起，便不難說明出來。

我在前面一章已經發揮了資本主義企業的概念。按照這種概念，我們可以提出一種經濟形態必須實現的下列的要求，因此可以稱牠為資本主義的企業：

- 一、牠必須是永久的；偶然的企業絕非資本主義的企業；
- 二、牠必須是和個人分離的營業；但以下列各項為前提：
 - 甲、一種商號；
 - 乙、一種營業財產；
 - 丙、一種有系統的簿記。

反之，我們可以把每種集體企業——即每種立足於多數人財產上的企業——看做廣義的公司。但並非每

種集體企業是一種資本主義的公司這是容易看出來的一切從「福區」發生出來的聯合會都分斷了每種資本主義的公司是立足於一種公司契約上面。一種企業（與法律學者一致）的有形財產雖由各個人集合起來，都是一個唯一的企業家向其他人所備的款項，我們並不視這種企業為公司。每個人對於這種有形的財產必須出一部分，並至少參加企業家的利益與損失的期望，因此纔有一種公司企業出現。

按照這種情形，資本主義公司形態的制度使自行產生了。我們區分個人的聯合會與財產的（或資本的）聯合會。許多用自己個人的能力和有形的財產活動的企業家，為着共同營業的目的而形成的企業，屬於前者。此等企業的要點就在各以自己整個人格灌注於企業中的企業家共同活動。企業資本的形成由於有形財產的聯合，他們這種財產只是個人勞績的附屬品。這裏所想象的聯合顯然是法律學者在公開的商業公司的名稱之下所認識的。

在另一個場所，於財產聯合之中，因許多有形財產額（貨幣額）合成一種總財產而發生企業，資本的特質是由出資人的代理者以這種總財產為資本主義企業的基礎而取得的。此項企業是以有形財產的儲積為出發點，這種儲積轉變為資本，並且（為組織的「非動力的」）由自身造成生產力的社會化。資本主義集體企業這種形態在法律上出現為股份公司，這是顯然可見的。

在資本主義公司形態這兩種基本典型之間還有各種中間的連環：即混合的形態。

我們如按照現今法律學的學說通常的觀點去劃分資本主義的公司形態，對於追究牠們起源的工作便容

易多了，並且和我剛纔所說的一樣，即從經濟的觀點出發，也大都形成一種正確的劃分，不過在這兩種場所劃分的理由很不相同罷了。

現在爲求了解起見，我首先僅作下面的說明，以便顯示法律的和經濟的考察上的差異：

一、關於探討一種組織的起源，人們可以把他放在法律學的或社會學的觀點之下，其前提總是在那種組織理想典型的完成狀態中加上一種輪廓嚴明的概念。人們通常從事物的實在形態中取得這種概念，和此形態在發展的結束時所表現的一樣。至於這種發展的開端，人們也是可以暴露出來的。社會學必須首先形成這種爲探討所注視的概念，因爲這是一種綜合的概念：法律學家在支配現在的法律中發見這種概念是完成了。他只須打開商法典，將關於公開商業公司，股份公司等等的條文記有心頭，以便確切知道他要著的歷史。

法律歷史家自然不可妄信，當他願意按照現代概念——不按照形式——去劃分過去的事實，他就已經打好履行自己的任務了。

科學的敏悟必定告訴他，怎樣借助於他的概念可以洞悉過去。但他在有效的法律的概念形成中，對於他所探討的，已經有一個穩固的出發點。反之，我們這些經濟史者在這裏和平常一樣，必須首先由一種綜合的概念形成去創造這種固定的標準。

二、在描寫一種社會組織的發達中，如在描寫公司的形態中一樣，法律的固執教義的考察和經驗的歷史的考察，是嚴格分離的。可惜在法律史的著作中並不老是如此。按照從這一方面或那一方面去考察發展過程的不

同，這種過程顯然是根本不同的，法律的固執教義在邏輯的純粹狀態中必定分別發展並形成統一的法律原則，常是出自種類完全相異的實際狀況中。標準的法律思想常是由一個離經濟很遠的方面發生出來的。同一法律的原則（試想一想連帶責任或有限責任的原則！）可以適用於完全不同的社會形象中。

三、人們必須謹慎一點，不要指定一種組織出生的時刻。沒有人能夠說公開的商業公司是何時起源的，股份公司又是何時起源的。不能說在那個時刻，也不能說是在那一日，或是在那一年。所以不能說定，是因我們現在所指的那些組織（和我們所看見的一樣，我們的探討要有結果，必須從那些組織出發），是在各單個標誌慢慢的互相排列中形成的。從來不是一個標誌加入另一標誌，常是一個標誌在這裏出現，另一個標誌在那裏出現，各單個標誌分佈於各種形象中，互相對峙地存在着。

四、這也就是說，人們必須同樣謹慎一點，不要使這樣的法律制度結合在一點上。一種制度可以有各種出發點，並由各種發達的聯合形成出來，這是很可能的（這裏所說的例子正是如此。）

五、人們應當知道，「結合」和「發育」這些象徵的術語可以指種類完全不同的關係。人們對於那些術語所含的形象如果要認真考究一下，必須將「結合」和「發育」加以區別，前者是指一種簡單外表的機械的結合，後者是指一種內部的有機的結合。不過人們並非老是遇着此項區別，「起於」這種沒有色彩的字眼也用以代替這兩種可能性，使討論常融合起來，而評判沒有結果。

六、法律史學者對於形態發生興趣，經濟史學者也只對於制度的內容發生興趣。因此，前者只問性質（種類），

後者只問數量。指證一個時期的一種股分公司（或任何種相似的組織，）對於這兩種人都具有一種很不同的意義。當前者確定這種公司形態出現的一個唯一例子時，他已經實現他的任務了，至於後者此項任務纔開始，因為他尤其必須着重在全部結合中去找這種組織的重要及其原則上的意義。

貳 個人聯合（公開的商業公司）

許多企業家用他們整個私人的能力和有形的財富，根據契約的協定，聯合起來，從事於永久的共同的營業，因此建立一種資本主義的企業，即用自己的（有形的）財產和特殊的商號，建立一種獨立的營業，於是一種資本主義的個人聯合便發生了。

這就是法律學者（以及立法者）所稱的公開的商業公司。

自法律學者看來，這種公司形態的重要點就在一種商號與各個參加公司的人的連帶責任兩者的會合。這種商號使牠別於非商法的聯合，這種連帶責任使牠別於股分公司。但他們對於現代公開的商業公司單個的法律標誌如果是同意的，那他們對於這種公司形態的由來及其法律上的全部結構的意見，現在很不一致了。

一直至不久之前，全體共有的學說（*Gesamthandstheorie*）如果頗為得勢的話（瑪克斯·韋柏、拉斯提格、黑根罕——*Hagenhahn*），現在認公開的商業公司為一個法人的學說的呼聲又起來了。按照這種見解，公開的商業公司的本質專在獨立的公司財產上，因為這種財產專為公司的目的而設，故稱為目的財產（拉班德）；

我以為關於那種不同的見解的爭議有一並非不重要的部分當回溯到我從前所說的一種制度的起源上去。人們如果分別考察這種起源所用的不同的觀點，我相信便呈出下面一幅頗為明瞭的圖形：

公開的商業公司的精神不是家庭聯合會或中古時代的團體所自出的精神。這不用懷疑。這種商業公司不是「同事」的聯合，不是立足於「兄弟們」的默契上面，不是一種生活社團的許多現象形態中的一種，乃是為着完全確定的、純粹營業的目的而形成的生人中的一種協定，一種契約。牠是由產生中古時代許多種臨時協作社的精神產生出來的，是由在原則上為煽動的、種類不同的和破壞的精神產生出來的；牠是一種機械的組織，非有機的組織；牠是造成的，非生成的；因此牠也是資本主義的。我也相信，那些認公開的商業公司的連帶責任為一種目的組織的法律學者是對的，這種組織是由對一種安全交通的興趣，對破產等等保護債權者而起的，即使從前從沒有過一種德意志法的全體共有，牠一定也要發生出來；牠是在執行法的懷中逐漸發達，並從那裏轉入公司法中。

但公開的商業公司可以在很駁雜的方法中「發生出來」，牠所「結合」的各點，牠所「結合」的已經存在的公司形態大概有許多。我們可以想到一個家庭聯合會變成一個商號，一種公司財產分離出來；我們可以到一個多方面的臨時協作社構成參加公司者一種永久聯合的前段，因此構成一種資本主義企業的前段；我們可以想到一種手工業者協作社或商人協作社假手於一種公司契約，將牠的同事結合成爲一個公司，個人的團

體的關係在公司中對照着營業的利益逐漸退轉去了：在一切場所，一個公開的商業公司一定「結合」於已經存在的公司形態上。但我們也可以同樣想像牠從無中發生出來，這就是說，首先由公司契約作為集體的企業創立起來。

這種例子是在何時，和我從前說過的一樣，自難確切說定。不過我以為將公開的商業公司的開端移至中古時代早期，是根本顛倒事實，即認牠在十六世紀以前已有何種足資稱道的數目分佈着，也是如此，這似乎沒有疑義。人們如果老是認中古時代有公開的商業公司的存在，這只能回溯到缺乏概念上的綿密一點上去，因為家庭聯合會，手工業者協作社，臨時協作社，或其他一種團體形態，從膚淺的觀察出發，有些像公開的商業公司，人們遂認牠們為這樣的一種公司。我們必須時常記着，一種公開的商業公司無論如何，不能早於資本主義的企業，我們相信這種企業的起源至早當在十六世紀。在這個時期以前，商號的概念不是在上述的理解中發展出來的，有系統的簿記也沒有採用，也就不能有公開的商業公司。

我可以假定公開的商業公司是在十六世紀獲得牠在法律上的發育，因為在這個時候，法律學者纔形成一種思想：發生一種連帶負責的公司的意見，由此可以看出當事者要一種集體名稱——商號——並和牠訂立契約；換句話來說：在集體商號下訂立的契約是公司契約。要到那個時候，商號的概念纔發展出來，並且可以成為法律結構中的一個持久的部分。在這個時候，人們將這兩種標誌——商號和連帶責任——聯合起來，造成公開的商業公司的法律組織。

但我們不可假定，公開的商業公司的法律結構比這種公司開始擴充要遲得多。我們在十六世紀還時常遇着臨時協作社，這種事實可以證明當時公開的商業公司方纔零星出現。然牠在十七世紀表現數目較多。至這個世紀的末葉，牠便變成佔優勢的資本主義的公司形態了。英國無數的公司，例如我們在十七世紀末葉的倫敦商人中所遇見的公司，通常都是公開的商業公司。

又在當時意大利、法蘭西和荷蘭的商人用書中，這種公司也被視為商業公司中「通常的」、「自然的」形態。所以拍里（Pari）認商業公司的唯一模型為公開的商業公司（較正確地說：股份有限公司）的模型。薩發里稱牠為「通常的商業公司」；理查稱牠為「最通常的和最自然的，這是人們一般或自由稱道的。」

雖是這樣，但我卻具有一種明白的印象，覺得當時——即十七世紀末葉——公開的商業公司即在商業最進步的國家，也仍只在起源的階段。

人們如果詳細研究那些造成一六七三年命令中的公司法編纂的過程，必定獲得這種印象。

但十七世紀末葉公開的商業公司還沒有站在牠現今的原則上，牠還在一種過渡的狀態中，這可以從那些用牠的名義訂立的公司契約中看出來，不過那些契約尚含有其他前資本主義的特殊團體形態整批的成分。

公開的商業公司自十七世紀以來，成爲一種愈加純粹趨於資本主義並顯然愈加流行的公司形態。

叁 資本聯合（股分公司）

資本主義的集體企業在股分公司中體驗牠的最高的完備狀況。作爲資本聯合的股分公司對於資本主義所具的傾向大都相合，牠的形態對於資本主義的經濟方法最能適應。由此直截了當產生出來的，就是我們所視爲股分公司固有的，特別的，重要的，並異於其他經濟形態的東西；即我們必須承認爲牠的最內部的原則的東西。這不是法律的原則，不是團體的構造，不是有限的連帶責任的思想，因爲此等法律原則又見於其他經濟形態中。但這也不是有形的經濟的狀況，股分爲股東對全部財產的分子，是一種利益分配券，和雷曼(Karl Lehmann)在巧妙的意旨上曾經鄭重聲明的一樣。此外，雷曼自己反對在股分之前已有「利益分配券」特別和礦山股一樣，我以爲這種異議是有力量的。在事實上我不知道股分和礦山股當有所區別，兩者是兩種分子券，本得按照比例取得利益的。我以爲股分公司的標誌是資本關係貫徹到底的客觀化；是股分公司中的出資企業家——「資
本家」——從企業分離出來，或者因受股分公司所特有的結構之賜，可以從企業分離出來。「營業」從企業家個人分離一點，在這種經濟形態中變成一樁莊嚴的事。在股分公司中沒有個人的關係，只有一種立足於好像自動行使職權的資本上面的營業，這種資本由自己產生幹部和監督機關作牠自己的管理人。沒有人能夠說企業屬於這個人或這些人，這是股分公司的本質所在之處。沒有人認識這種企業的擔負者，因爲在事實上沒有人能夠認識他；他是一種無定的大衆，股分券的所有人今天可以由這些人組成，明天又可以由那些人組成。

企業對於這些企業家固然沒有任何種個人的關係，這些企業家對於企業也正是如此。我做一個股東，初不用知道企業在何處，至於我做股東無須具有何種專門的知識或何種營業的興趣，更不待言。

但資本聯合這種本質現在的確也有合法的結果；我相信人們在法律學上，也最能從資本關係客觀化這種狀況中形成股份公司。

人們如果將股份公司和外表相似而精神不同的經濟形態——如和礦山法的礦業公司——比較一下，便最先認識股份分公司重要的特質。這種公司也建築在股東的股份關係上，牠同樣只知道有有限責任，但牠是一種個人聯合，同時股份分公司卻是一種資本聯合，於是由這種最高的對抗中發生以後的一切差異。股份分公司是以一種有定的和完全確定的資本的起源為前提；當許多參加礦山業的人一經出現，這種礦業公司便形成了。股東於這種企業開始時，馬上投下一種有定的並於自己的權利義務有限的資本；礦工最初用不着支付款項，始終按照需要服務；在礦產中也獲得他的分子，同時股東在營業期間不得從基本資本中取回款項，只能取得利益。股東於付出他對營業財產的分子後，對企業的關係只在利益的要求權；礦工因負有繼續支付礦山維持費的義務，故與這種企業本身長久結合在一起。在礦業公司中絕沒有一種資本的存在，也沒有一種和營業分離的礦工，因此也沒有資本主義的企業；至於股份分公司就只有資本，只有營業，只有最純粹的資本主義的企業等等。

我們現在對於股份分公司的內部本質有了這種認識，也就獲得一種正確的觀點，可以對於牠的歷史的起源所爆發的熱烈的爭執，下一種確切的裁判。我們又將有機發育的問題與機械結合的問題分開來，無論如何，可以確切地說，那些早前的團體形態能夠單獨視作牠的精神上的祖先。我們可以確切地說，股份分公司沒有與何種東西作何種真正的結合；牠沒有和意大利的當舖結合，沒有和受節制的公司結合，沒有和一切種類的手工業者協

作社結合，沒有和商人協作社結合，沒有和礦山公司結合，也沒有和船舶業結合。這些東西在原則上都是從其牠精神中產生出來的。意大利的當舖是國家的信用機關，與「自由發生的資本協作社」與股分公司絲毫沒有關係。至於人們用以和股分公司結合的其餘的集體企業都是由手工業的協作社的精神中產生出來的，和我們現在時常能够徵實的一樣。認股分公司「導源」於船舶業或受節制的公司，便無異說：鐵路「起自」郵政，鎗「起自」弓。

這種說法至多只能對於一種制度與另一種制度作外表的結合，具有一種意義。這種結合在從前各種團體形態中曾發生過。但人們如果認船舶業為一種財產組織，而非職業組織，那這種結合對船舶業卻不和人們在一個長時期中所假定的一樣，有什麼關係了。

不過十七世紀某些海外大股分公司似乎是從受節制的公司的範圍中發生出來的，人們在此等公司中形成互信會式的關係：對於從前許多股分公司可稱為受節制的公司和互信會的一種異種交配：在牠們中間活躍的精神，無論如何，是舊的臨時協作社的精神，並且和我能時常徵實的一樣，後來資本主義組織的胚胎都潛伏在其中。

人們按照新近的研究，將股分公司「發生」的時期必須稍微移在十七世紀開始之前：在實際上，德國和英國當十六世紀似乎已有和股分公司相類似的組織。但我在這裏比在公開的商業公司中還要提出更有力的警告：人們切不可因發見十六世紀有一些「股分公司」便作出這種團體形態對於當時的經濟發展已具有何種

重要性的結論。牠在早前的幾世紀中的傳播非常遲緩，故自牠起源後，在一個長時期中還沒有達到重要的地位。

我們要正確測量股分公司對於實際的重要性，必須明白這種團體形態在早前的一切世紀中，其內部本質所有的發展，很不完備。我曾故意說到和股分公司相類似的組織。在實際上人們時常懷疑，一個公司雖也發行「股票」，是否應視為一個嚴格意義上的股分公司。牠所表現的股分公司的特點既不充分，又十分模糊，牠有許多東西是由其他團體形態中假借而來的。差不多當整個早期資本主義時代，無論如何，一直深入十八世紀，股分公司對我們表現為一種正在發育的，未會完備的團體形態，牠還在幼稚的狀況中。

股分公司這種不完備的狀態尤其可從下列各點看出來，即資本關係的客觀化還沒有完全貫徹出來，當十六、七世紀，甚至於十八世紀的一部分時間，股分公司中的各股東對彼此並對企業猶保持一批個人的關係。牠們因此通常帶有一種強度個人的色彩，這種色彩使牠們和前資本主義協作的經濟形態相似。此外，有助於這一點的為：

一、聯合會的微小，牠給予從前一切股分公司以牠的特點。在一六八〇年以前創設的四九個英國股分公司中只有四個的股分各在一〇〇股以上：即兩個殖民地公司（一一七股，一一〇股），以及非洲公司（一九八股）和東印度公司，最後這個公司有九〇〇至一〇〇〇股，獨近於一個真正股分公司的本質。

二、股分發行的地域的或社會的限制。參加的人差不多總是親戚、朋友，或其他有私人關係的人，這與聯合會的微小正相符合。我們從英國股分公司知道牠們的股分是出自相識的人。我們又知道，初時的會員通常只限於

國內人甚至於只限於市民。十六世紀德意志的股分公司顯然全是如此。我們知道雷奧本 (Leoben) 普通鐵路商業公司，斯泰耳 (Steyr) 普通鐵路商業公司，易格勞 (Eger) 布正公司，安堡 (Amberg) 錫箔商業公司也有同樣的情形。

就是大荷蘭東印度公司所自出的「商會」也還充滿了強度愛鄉心的精神。此等「商會」與資本募集的地方或股東所在的地方相等；即阿姆斯特丹和密得爾堡等處。每個「商會」有牠自己的資本，這就是說，時常認出一種股分屬於那個「商會」。「商會」在牠的名義上收入貨幣。凡空出的股分人的地方都要在「商會」的範圍內填補起來；「商會」又同樣任命牠自己的人员等等。「商會」制度的理由是各單個城市對於佔據地位和建造船舶等等要儘可能地替自己獲得利益。

人們現在還要記着：

三、無數股分公司是出源於商人協作社，「受節制的公司」和其他個人聯合，並且有一部分是在牠們的範圍中和保護之下發達出來的，所以人們明白發見早期的股分公司還帶有強度個人的色彩，我特稱這種色彩為牠們最初的特點。

但個人的情調在股東對企業的關係中特別表現下列各點：

- 一、股分原來完全是記名的股分；這種股分在整個十八世紀也還佔優勢。
- 二、股分大半固然可以轉移，但常受一定條件的限制；這種轉移馬上要邀大會的批准；公司馬上獲得先買權。

或收回權轉移總是在很繁瑣的形式之下進行的如英國東印度公司一種股份的出賣人必須親到東印度館去在證人面前報告他的出賣的意見；於是購買者也必須親自前往，以便證實這種轉移。荷蘭東印度公司的轉移方法也是同樣繁瑣的。

三、有些公司股份的獲得是以取得記名爲轉移：摩尼肯丹姆（Monikendam）公司的條件中有『採用記名』的一種規定。

四、股東常負有另加支付的義務。

五、股東有限責任逐漸貫徹出來。一六六二年的條例纔規定英國東印度、非洲和漁業各公司的股東在公司受有損失的場所，不應受破產法的支配：一個股東從此只能對於他的股分中沒有付出的額數擔負責任。

六、管理中的重心長久是在主要的參加者的身上；後來大會按照純粹機械的數量的原則——這就是說，按照股分的數目——纔逐漸變成一個決定一切的機關。例如在俄羅斯公司（一五五三年）中，股東簡直還沒有權利或義務。

七、無數的條文給予股東的公司以一種顯明的協作團體的特徵：

甲、對於基金的參加往往以（分別成立的）公司的人員身分爲前提，英國東印度公司就是如此；

乙、同一公司的全體人員『在被允許爲本公司的自由人而從事貿易之前，』必須宣誓；

丙、同一公司的『股東』尙稱爲『兄弟，』

丁、不參加會議的人當支付罰款；

戊、在特別的機會中當舉行宴會等等。

這一切條文顯然是爲一種受節制的公司而發，與股份公司的基本思想立於尖銳的對抗上。

但早期資本主義時代的股份公司從另一方面所表現的不完備的特徵是牠們獲得資本主義企業的性质非常遲緩。我在另一個項目中已經指出牠們在初時常爲臨時協作社。牠們就是於變成永久結合之後，在長久的時期中也缺乏資本主義企業的重要標誌：牠們沒有資本，沒有有系統的簿記。

應當保持或增殖的資本的觀念，以及股息的概念是許多早前的股份公司完全不知道的。商業特權大都只規定在收入達到一定高度，纔當分配：尼德蘭東印度公司於金庫收入的利益達百分之五時，準備這樣的一種分配，丹麥東印度公司則當達百分之一五，尼德蘭西印度公司則當達百分之一〇。諸種費用常是計算在各單個分子上。人們知道，最初的利益有時是用商品分配的。

我們對於十六世紀所謂股份公司的簿記還不能充分想像其原始的狀態。英國股份公司的帳簿中加法的錯誤「寧可說是常規而非例外。」至於結帳更談不到。就是大商業公司也絕沒有一種有系統的簿記。固定的營業年和有規律的結算從不爲人所知道，我們由這種事實最能看出這些公司的落後。即在英國東印度公司——最大公司之一——中，計算與結帳的提出也構成一種稀有的事。否則一六七七年出版的辯護書的作者（大概是柴爾德）不致「從一六六五年」那樣的時期去找一種結帳。薩發里所報告的一六八五年的結帳是否爲最

近的，雖不能確切說定但大致如此。

法國印度公司也表現類似的狀況。這個公司要到一種總帳簿寫完的時候，纔結束牠的帳簿（這是有系統的簿記的初期一般的習慣。）我們可以從一六八四年的勅書所命任的審查公司營業狀況的監督委員會會議報告中找出這一點。這個委員會在帳簿中所發見的為：

一、一本總帳簿於一六七五年五月二十一日結帳；

二、第二本總帳簿從第一本總帳簿結帳所遺下的差額開始，而以經理諸君（的命令）於一六八四年五月二十七日所提出的差額結束。

為着對於十七世紀末葉一個大公司的簿記狀況給予一種觀念，特舉出監督委員會所發見的那些簿記。除兩本總帳簿外，有：

三、現金出納簿；

四、出納對照簿；

五、股分簿；

六、路易港倉庫簿；

七、蘇拉特（Surat）營業處簿；

八、印度公司用人簿；

九、兩種船員簿；

十一、法國雇用的審記簿。

荷蘭股份公司的經理有一部分因長久的進程纒迫而從事於計算。一個深識內情的人對於一六八三年勃蘭登堡東非洲公司的結帳說道，「多陷於幻想，對於公司的利益殊少好處。」（施克——Schick）

自十七世紀末葉以來，股份公司的營業技術日趨完備。在這個世紀閉幕之前，英國東印度公司由一六九三年新的特許狀經過一種改革，這種特許狀恰恰是對照有缺憾的和鬆懈的營業領導而發的。此項新規程第十二條規正簿記，並規定「此後公司當應用一種帳簿，將牠們的股本的價值記載出來，宣誓證明，並由一切有關係的人加以檢驗；一切抵押，讓渡，轉移和分派，都是如此。」這樣的——很適當的！——條規的必要，已由從前那種簿記的缺憾充分表現出來了。一六九四年英國銀行法規也有計算股息等等的條文。

十八世紀建設的股份公司愈加帶着資本主義企業的性質；牠們有一種合法登記的資本，合法計算的利益和損失，有規律地作成計算，並由大會根據決算和差額確定股息等等。此等股份公司大都適合這種經濟形態的要求，如羅銀行（Die Lawische Bank）（一七一六年），法蘭西西方公司（一七一七年），丹麥近東公司（一七六三年），法蘭西印度公司（一七六八年），普魯士海外貿易公司（一七七二年）都是這樣的股份公司。我們因此便接近高度資本主義的時代了。

總括起來看，人們可以說：股份公司在牠的發達的形態中是一種居領導地位的經濟形態，恰和信用銀行與

鐵路、交易所與蒸汽機、資本危機與焦煤的方法一樣，都不屬於早期資本主義時代而屬於高度資本主義時代。不過這種形態在牠的開始時要回溯到過去幾世紀罷了。人們如果願意很有意義地研究經濟史，必須養成一種習慣，不特別孤獨地去把握每種現象，要在牠的方式的隸屬中去把握牠。股份公司絕不合於早期資本主義的體制。

肆 混合的聯合（匿名有限公司、股份有限公司）

當早期資本主義時代，有一批公司類型出自中古時代的臨時聯合會——這是一切資本主義公司形態的原始來源——特別是出自一偏的互信會，人們對於此等公司類型最好稱為混合的聯合。所以稱為混合的，是因為牠們帶有個人聯合與資本聯合的特徵。這就是匿名有限公司、股份有限公司和股份有限公司。

牠們發展的階段進程是：股東們的一個協作社中的出資者與受資而營業者間的純粹借貸關係對着受資而營業者首先改變起來，這是羅馬法意旨上的一種協作社：即對外沒有作用，也沒有分離獨立的營業財產。當中古時代即已達到這個階段：匿名有限公司便停留在這個階段內。

債權者的利益於是逐漸發生作用，使這種協作社轉變為一個公開的公司，這就是說，轉變為一個對外顯然可見並發生作用的公司。自十五世紀以來，這種轉變開始在意大利完成：為阻止投資的收回起見，有強制登記出現，未了並使用一種公司的名稱：首先於一五五五年在盧加出現，旋於一五七七年，在佛羅稜薩出現，於一五八三年在波倫亞出現。這種新起的公司形態因一六七三年的法蘭西命令的立法者獲得尊嚴，此項命令在第四款中

於「普通公司」外，又涉及「有限公司」。所謂「有限公司」是什麼，沒有明白說出來；第八條僅規定「有限公司」只對於牠們投資的額數負責。薩登里用下列說明有限公司的話，去註釋這種命令道：「牠是在兩個人中間構成的，一人只出資，不在公司中從事何種活動，另一人有時也出資，但總是在自己的名義之下，用自己的勞力作商品的貿易，他們在這裏聯合起來。」出資者明白稱為真正的企業家：「因為他是維持商業的人，另一人是藉他的貨幣和信用而經營業務的，如缺乏這些東西，此項商業即不能存在。」

股份有限公司首先出現於法國，但在十八世紀的初期以前。一七一六年五月二日在羅公司（Law of Comp.）名稱之下建立的銀行是最初的股份有限公司之一。

此等混合的公司形態——牠們法律上的構造在長久的時期中的確還不完備，並發生搖動——在早期資本主義時代所表現的重要性比現在要大些，這顯然因牠們最能適合早期資本主義經濟生活的過渡性質，最能順應當時特殊的要求。因此牠們也特別為早期資本主義的經濟理論家所稱讚。人們從牠們看出的長處特別如下：

一、每個人即使職非商人也可以利用這種公司形態，使自己的貨幣獲得利益，自己又不致負盤剝重利的責任；理由是他於公司存在的時期，無須將他的貨幣財產經營商業，因此去冒這種活動所連帶的危險；

二、在這些公司中只有收入的剩餘分給那些投入巨額收益的人；此等額數如果不利用在公司目的上，便會躺在牠們主人的箱中，沒有用處；

三、有些人具有營業生活的才能，但沒有充分的財產，可以建立一種企業。如果加入這樣的公司，就可以立業，藉以施展他們的能力，否則投閒置散，不免荒廢了。

四、就有限公司的貨幣是出自那些本來要將牠投入地租中，或鎖在箱中毫無所用的人的手中講，牠們是有益於公眾；一切職業中的手工業者，在這種方法中獲得工作。

五、君主從此等公司也獲得利益，因為製造業和商業都因牠們增大起來。

我們發見十七世紀的英國對於重要人物有同樣的評判：「有多少商人和店主起初很少金錢，或沒有金錢，因和別人作工而富有金錢。」

「……國家的財產因經營商業者這種活動而增加，寡婦與孤兒，貴人與法律學者的貨幣都將投入對外貿易中，所有人對於管理便不再關心了。」（穆恩——Th. Mun）

這種舉證表現人們愛好混合的公司形態的主要理由是相信藉牠們的幫助可以加速資本形成的進程。牠們確是中古時代臨時協作社的遺產，使「臨時商業」得有利於資本主義的發展。詳細探討牠們，自早期資本主義的史學者看來，是一椿可感謝的事。

但我們的特別興趣還必須注在這裏所提出的募集資本的問題上面。

伍 資本的募集

在這個標題下所指的問題誠然不限於資本主義的公司。牠也出現於資本主義的單個企業中，不管這種企業是否完全立足於自有的財產上面。但牠在公司的形成中纔達到充分的發展，所以在這裏討論此問題，似乎更為妥當，因為募集公司資本的問題顯然包括募集各單個企業資本的問題在內。

我在本書第一版中犯了一種錯誤，在市民財富的起源與資本的募集間，沒有加以充分嚴格的分別。這兩種現象集合體的確互有聯繫，但並不是同一物。在一方面，市民的財富不是在一切場所都轉變為資本。牠也常用作消費基金；無論這是在個人需要形態的範圍內，還是在公開的信用的途徑上。在這些場所，牠有時也替資本主義的發展服役，因為牠幫助需要的改造。牠雖不轉變為資本，然而我們已經能夠徵實的一樣，牠使財富與權力本質的基本觀及其相互的關係有利於財富的權力，因此對於資本主義本質的發展十分重要。末了，牠對於資本的形成自然也是一種重要的推進工具。牠的重要達到各種發展領域，因此關於牠的起源要在描寫現代資本主義一般的歷史基礎之處，纔加以敘述。

但在另一方面，資本形成的問題並不完全包括在市民財富起源的問題裏面。從前普遍傳播的簡單的意見是：原來的資本大都由商業利潤和盤剝重利形成的，人們如果要將資本的由來限於市民財富的泉源上，這已經是站不住腳。因為和我曾經詳細說明的一樣，這種市民財富是由其牠許多來源營養的。資本並非僅出自市民的財富，一部分也出自其牠來源，我們現在徵實這一點，上項意見便愈加可斥責了。

就我們現在的知識程度講，還不能盡量回答資本來源的問題。這裏需要範圍廣大的探討，並大半為統計的

探討這是現在所沒有的並且因為缺乏充分的基礎此項探討或者永遠不能出現一班青年的經濟史學者對於財富形成的問題必須和資本形成的問題分離出來，較向來的辦法為好，無論如何，我在這一點上可以將目標移在他們的身上，同時並對他們指出他們探討的正確路線。我藉此機會，可以確定我們現在對於早期資本主義時代資本形成已經知道的东西。

我們在這一章已經知道資本形成的諸形態，我們的興趣特別所在的三個問題如下：

- 一、對於幫助資本形成的財產的數量；
- 二、對於貨幣供給者——他的財產是資本所自出——的住所；
- 三、對於這種貨幣供給者的社會性質。

財產的形成必定在比現今廣大得多的範圍中，先於資本的形成，這似乎是早期資本主義時代的特徵。這就是說，我們如果在前面描寫的意旨上去把握財產的形成，則各單個經濟主體在視作資本的形成者之前，他們中間必須達到一定的財富程度，換句話來說：只有富裕的人在比後來高得多的程度中參加資本的形成。這種事實的理由是，當早前的時候，還沒有造成種種組織，足以使最小的金額於形成一種大財產之前，得引入資本的形成中，此事現在是在生息的銀行存款的形態中出現了。此等存款在整個早期資本主義時代只有微小的發展。

我們在早前的時候，也偶然聽見一種分支廣遠的存款制度：微拉泥已經報告我們，廣大層次的人口參加巴爾第和佩魯齊的銀行：「誰在佛羅稜薩有錢，就會喪失。」這只能是就有財產的人講的。我們從十六世紀獲得較

詳細的報告，編年史者告訴我們說：

「自十五世紀末葉以來，君主、伯爵、貴族、市民、農民、男僕和婢女如有貨幣，即存於合何斯忒特（Ambrosius Hoehacker）處，他對於他們因此付出百分之五的利息。許多農僕所有的貨幣不超過十佛羅棧，也一起交給他。所以他在一個長久的時期中當對一百萬盾付出利息。」

但我可以假定這樣的狀況係構成一個稀有的例外。斯特立德（J. Strieder）對於那編年史者上面一段話批評道：散得爾（Clemens Sander）對於合何斯忒特到處獲得金錢，兼及於小小的額數那種營業態度發生憤怒，人們從這種憤怒中必須作出這樣例子十分稀少的結論來，我以為斯氏這種批評是一種很正確的思想。實際上，我們對於那個世紀獲得資本所知道的一切東西，正與假手於存款去收集最小的額數曾具有何種有稱道價值的重要性這種假定相反。因此人們在十六世紀還可以發生接受生人金錢為法律所禁止的思想。

但和資本形成的財產額大小的問題有密切關係的是貨幣供給者對企業家的關係的另一問題。資本無論是為招致利益或損失的財富投資，或是為有固定利息的借款或存款，總是出自企業家的親戚或朋友，我們可視此為早期資本主義時代的一種規則。第一、家庭聯合會自然是如此。像雅各·佛刻、安托佛刻、安托·衛爾塞（Anton Welsch）等等必須視為「和整個種族親近的資本家的首領」，他們（主要的例子為麥第奇）同時又構成營業領導者的政治扈從。但在早期資本主義時代的其他團體形態中，一班參加者如果不是近親的話，也是大家知道的，在最大多數的場所，並且是鄰居。這就是說：資本是出自有個人關係或地方關係的最接近的團體。資本

的形成是地方化了。

當航業公司爲股分船舶業時，參加的人完全限於從事航業的濱海各城市。要到航業中採用股分公司，這種狀況纔有一種可明白感覺的轉變出現。

礦業中的資本形成於最早的時候即出現於各地方間，一部分甚至於還出現於國際間。自十五世紀以來，我們在各礦山業方面遇着生疏的貨幣供給者。

當一四七八至一四八七年，哥斯拉爾的礦山業與克拉高（Krakau）的市民和市議會會員托爾濁（Johann Thuzo），以及努連堡的，刻姆尼斯（Chemnitz）的，萊比錫的市民們訂立關於礦山投資的契約。但這個托爾濁又將他的金錢投入匈牙利的銅礦業中；除他以外，我們還發見其他克拉高的市民，佛烈等等參加該處的投資。與大利各國的荷蘭債權者在十七八世紀是諾易左爾（Nausohl）和刻姆尼斯的銅礦業的發行人。外國商人參加易德里亞（Idria）的水銀礦；即對於十六世紀薇利慈卡（Wieliczka）的鹽礦，施拉克塔爾（Schlackenthal）的礦業，和康華理（Cornwallis）的錫礦也同樣一律參加。

外國的貨幣供給者對於礦山業的參加雖有這樣的證據（此項證據並容易增加起來），但我卻要提出一個警告，大家對於早期資本主義時代礦山業中資本形成國際化的成分，不可過於重視。我們必須承認，就常規講，早前時代礦業公司的礦山股是在礦山城市居民的手中，至少是在礦山區域居民的手中。至於上面所說的例子可視爲例外，因爲我們於十九世紀的初期，猶獲得初次企圖替撒克遜礦山業從外國（荷蘭）取得貨幣的報告。

我們還可以察出，就是各股份公司的股份在一個長時期中，也僅爲城市居民和鄉村居民所有。各大商業公司的股份得遠離牠們的所在地，在外國出賣，和我們從十八世紀英國東印度公司所知道的一樣，這樣首先流行的習慣，正指出資本主義的一個新發展的階段。

就常規講，用自己的財產形成一種企業資本的人如受空間上的限制，較甚於現在，那關於各單個「資本家」社會的來源一點，我們必定想像得更爲駁雜。這裏尤其有一確定的事，即形成資本的金額並非僅出於市民財富的基金。前於市民的和非市民的財富也有一很大的部分直接流入資本的貯水池中，沒有在市民的財富中體驗牠的變體。封建的權力和公共的團體也挾着牠們的貨幣，在廣大的範圍中參加資本主義的企業，這是早期資本主義時代一個重要的特徵，並且又和我們在其他項目中所能徵實的一樣，牠們對於新經濟主體的形成，也在顯著的方法中參加進去了。

在另一方面，我們又常遇着手工業和其他小市民職業的人也在資本供給者之列。

關於一種企業資本的限度，我在分別考察各單個產業部門時，將加以說明，因爲資本的大小是受職業組織和勞動組織強大限制的，因此在經濟生活不同的方面即有不同的形成。

我們最後能夠確定的是，資本的形成不僅出於市民的財富，並且也出於封建的和公共的財富，這種確證引起一個問題：即經濟團體的擴充，和中古時代末葉以來到處看見的一樣，是否有一部分在迴避資本主義企業之下實現的，其法爲封建的或公共的權力在權力財富的基礎上完成經濟進程的組織；牠們使生產力集合起來，卻

沒有使生產手段變成資本這兩種大經濟的形態是否在公法和私法的基礎上達到形成混合的經濟形態的一點。

當中古時代，這兩種可能性在實際上，都是實現過的：國家的設備和混合的公共的企業伴着手工業的及資本主義的經濟形態而出現。下面一章即專為牠們而作。

第十二章 國家的經濟形態

我們知道，現代國家具有何等熱烈的興趣去擴大國民經濟的軀體，因此努力促進一切資本主義的組織。我們知道，牠因願意使國內的經濟力量儘可能地迅速並徹底發展，便企圖闖入發達的過程中，自動地做經濟主體。我們的前現在呈出一個問題，即國家爲着實現牠的目的，是利用特別的經濟形態，還是按照自己的目的去改造現成的經濟形態，於是伴着中古時代殘留的和資本主義新造的經濟形態，也許還形成新的——國家經濟的——組織形態。

人們對於此等發展形態向來簡直毫不關心，殊屬奇怪。

關於私的——特別是團體的——企業形態的著作物雖十分豐富，但關於早期資本主義時代國家經濟形態的著作物，就我所知，簡直還沒有有系統的作品。一個青年經濟史學者如果對於早期資本主義時代因國家的干涉而形成的無數經濟形態，作一種純粹現象學的描寫，去補充此等漏洞，那也是一種可感謝而並不繁雜的任務。

基本的事實如下：

國家恰和私人一樣，要在較高的階段上組織經濟。牠要集合較大量的生產力，從事於更有效果的活動。因此

牠恰和資本主義一樣，創造經濟的大營業。但國家經濟組織和私人經濟組織不同之點有二：第一——至少在某些場所——直接的目的設定另是一種。每種資本主義企業的目的專在取得利益，然在無數國家的企圖中，營利的原則完全退居在後面，或有一部分是退居在後面。牠們常是爲着「一般的」或「公共的」利益而發動。第二，國家經濟中的生產力的結合和資本主義企業中的比較，係站在不同的基礎上。後者生產力的結合，人們可用一句話表現出來，即老站在貨幣的勢力上，前者生產力的結合是完全或一部分站在國家權力上。這就是說，資本主義企業的起源總是由於財富的權力（貨幣財富）——這恰恰爲牠的特徵——而國家企圖的成立則導源於權力的財富，所以在牠中間活動的生產力結合起來——至少有一部分——而生產手段卻沒有預先具資本的特性。

私人資本主義的組織和公共的組織間的差異在原則上如果一般地表現於這種對抗中，那早期資本主義的國家經濟形態還因下列一事而獲得牠們特別的標誌，就是當這個時代，和我們知道的一樣，國家在外表的和內部的意旨上發達成爲專制的國家。但專制國家不承認伴着自己而存在的另一個總體，所以一個經濟的總體也只能在國家的形態中表現出來，不能有別個樣子。自中古時代遺傳下來的和構造上原則不同的形體在國家或私人的經濟形態的意義上改造以後，就只有國家的經濟形態，或私人的經濟形態，或兩者混合的經濟形態，這是那個時代經濟組織方面的特徵。

我們在個別上看出下列完全國家經濟組織或半國家經濟組織的類型：

一、純粹國家的經濟營業。

這就是完全起源於國家權力的營業，無論這種權力是否利用貨幣的媒介（通常是如此。）此等純粹的國家經濟形態又有區別，這就是就牠們爲：

甲、營利企業講的。我們於是可以稱牠們爲狹義的「國家營業」。早期資本主義時代在經濟生活的無數方面表現國家營業，這正是牠的特點。這種經濟編制在形態學上沒有呈出特別標誌的機會，因爲牠在外表上是利用資本主義企業的形態的；此等形態可作爲礦山業、工業的生產營業、銀行或商業營業而出現。

或者國家經濟缺乏直接的營利目的，於是我們可以稱牠們爲：

乙、具有經濟目的的國家設施。

但當早期資本主義時代，比純粹國家的經濟營業重要得多的是：

二、混合的國家的經濟營業。牠們的特質就在自己的生存是出自權力的財富，而非出自財富的權力，國家的利益與資本主義的利益在牠們中間聯合成爲一種共同的事業了。牠們自身又表現最複雜的形態，其中最重要的如下：

甲、國家與資本進於一種共同生存的境地，形成一種行政團體，然兩者在裏面所取的地位可以非常不同的。這種混合的國家的營業形態在德意志和奧大利幾乎好像是特別受歡迎的。我們至少是在這些國家中遇着最多數的例子。

乙、混合的國家經濟營業的類型具有一種大不相同的色彩，這種類型可稱爲西歐的，因爲牠在英國、法國和荷蘭享有特權的大銀行與商業公司中是以最純粹的形態出現的。國家對於共同工作的共同活動就在於這種類型中將國家的至上權轉給私人企業，同時私人的企業因此在國家的有機體中發生更密切的綜錯組織，牠們得爲國家的信用服務。所以國家對資本的關係在某種意義上與普魯士及德意志類型中的恰恰相反。西歐各大公司對於國家所負的義務是於國家獲取資金時予以援助；國家爲着這種勞績，覺得必須將自己權力的一部分給予牠們，牠們在自己的管理之下，爲着牠們股東私人的利益而加以利用。在德意志的混合的營業中，國家握有領導權，牠於募集資本時利用據有貨幣的大衆的共同活動以爲己助，或對於牠們屬下的各單個營業規定其行動的方針。

在這兩種團體形態的根本差異中，於徵候上出現一個裂口——久已在革命和一切國家學說及一切自由改革之前——這個裂口使西歐的精神與德意志的精神互相分離了。從這裏出發，兩種國家地帶——特別是英國和德國——經濟的發展不管有許多相同之點，總是愈加表現一些差偏的特點。兩種民族彼此背道而馳的兩極端是商業主義與官僚主義，我只順便作出這種評語，因爲我們在這裏發生興趣的不是發展中這些差異和牠差異，只是其中相同的特點，在這個場所，此項發展於混合的國家企業出現時，是在這裏和那裏看得見的。

三、我已經將享有特權的各大公司歸入混合的國家的經濟生活底下，因爲牠們在實際上所具的特徵是由牠們所行使的權力一部分爲國家的權力，一部分爲貨幣的權力。人們如果不必怕將混合的國家的經濟營業的

範圍擴充得太大，因此使牠們的特性在觀念上被抹殺，那在一種較廣大的意旨上，現在也可以將享有特權的企業算在這些經濟形態中。因為在各印度公司或南海公司及無數特權企業間卻有一種差異，至於此等企業在早期資本主義時代經濟生活的一切方面，尤其在工業生產方面，是很多的。雙方間的差異就在前者一直至行使國家的至上權為止，牠們的特權是增長了，後者必須以允許獨佔權，免除工業警察條規，納稅義務這一類事情為滿足。人們在這個地方必須視單純特權的企業——這種企業必然由我們所知道的重商主義的政府制度中產生出來，成為羣體現象——為諸經濟形態中一個特別類型，在牠的大半作為基礎的貨幣勢力中帶有一種國家勢力的色彩。

第二總篇 市場

第一篇 市場形成的元素

第十三章 市場外部構造的改變

壹 市場的擴充

我們所謂市場，是指最普遍和最抽象的意義上出賣可能與出賣機會的全體，無論是沒有何種界限，或在一定的出賣區域具有實在的或空間上的界限。出賣的機會畢竟是由有支付能力的需要造成的。但這種需要終久是以物品需要——就物品需要由市場滿足講——的形成為轉移。此項條件既適合於早期資本主義時代所發生的對物品需要的最大部分，那我們依本書二編第六篇所獲得的結果，可以直截了當地確定：那個時代在市場出賣的物品量大有增加，「市場」為一個整體，為一切出賣機會的全體，已經經過一種重要的擴充。人們只須將我在本書二編第四篇所報告的貴金屬生產的數字記在心頭，對於單是十五世紀末葉以來新出現的，並在額數上使市場擴充的物品需要的範圍，便可有一種大略的觀念。自美洲發見以來，一直至十八世紀末葉，有三百三十億馬克的金銀流入歐洲，牠們於任何一個時期，至少有一次在這種數目的高度上形成新的需要，這種數目自然

只構成全部需要的一小部分，此項已經出現的需要是對着全部需要而增加的。倘若僅就黃金生產者與白銀生產者為購買者來看，此項需要在我們所考察的時期，當獲得每年平均一萬萬馬克的增加。在實際上，一種每年幾萬萬的需要將對着現存的需要增加起來。

我們如果想到那些世紀有許多地方發生一種新的需要，須在市場上予以滿足，像上面那樣的一種數字便不足使我們驚訝。因為有人口——他們在交通經濟的組織中提高了對市場貨物的需要——的增加；有似乎憑空而起的完全新的和有力的消費團體：即富人、軍隊、大城市居民和殖民地，我對於他們增加的需要會力求明白表現出來。但這種對第一等應用品增加的需要自然要引出一種對生產手段需要的相應的增漲。

然比這種出賣絕對增殖更重要的是出賣廢集或擁擠在單個的地方，因此形成。

貳 市場的增大

所謂（各單個）市場的增大是指出賣在某些地方擴大，出賣機會的次數在某些地方加多的事實。這種作用的結果不限定使市場的出賣擴充。市場的增多與這種擴充相適應。這是可想像的。只有當這種增多不出現，或不在同樣的比例中出現時，各單個市場纔增大起來。

當增加的出賣機會分配於各市場時，使單個的市場獲得比其牠市場較多的分子，上面那種增大纔是一種重要的增大。要到這個時候，我剛纔所稱為出賣的廢集或擁擠（人們也可以用集中——Konzentration——

這個外國名詞）纔會出現。但這是早期資本主義時代的例子。

某些地方的出賣因各種很不相同的理由——當我描寫物品需要的改變時，我們對於這些理由已經知道一些——集成巨大的數量，所以對於單個的貨物，或各種貨物發生一種大市場。我如果將出賣擁擠的各種理由指明出來，並且參照從前的說明——特別是我在本書二編第六篇所作的說明——也就够了。

這些理由爲（非正確的名稱，但和我所想的一樣，是適當的名稱）：

一、人口的理由：因爲許多人擁擠在地球上單個的地方，擁擠在各大城市中，這些地方對於無數應用品即發生一種強大的需要，發生一個大市場；

二、管理上的理由：軍隊的需要因此表現爲一種集中的需要，這種需要引起一種大量的出賣，因爲諸種貨物是爲一個管理單位所需要，恰爲軍隊管理部，或（從前）至少爲統一組織的大軍團所需要；

三、政治上的理由：殖民地出賣的壟斷和輸入港口輸入的限制所發生的作用是，那按照性質完全孤立的需要只有由大量輸入纔能予以滿足；

四、商業上的理由：在剛纔所說的例子中政治手腕所造成的東西，在其他場所又引起某些地點的貨物出賣集中於某些商人團體的手中；

五、技術上的理由：凡在製造巨大的組合物件之處，生產此等物件所用的生產手段的出賣會擴充起來，這種出賣既於生產地方出現，便相當地密集起來；特別是造船在這種方法中，有助於大市場的創造。同樣，即在生產沒

有增大組合物件之處，也必定發生對生產手段集中的需要，這是自然的。例如奢侈消費擴充了佛羅稜薩布疋的市場（沒有使出賣必然擁擠起來），所以佛羅稜薩對於羊毛、顏料等等的出賣發生一個廣大的市場。生產一種巨大的組合物件（當早期資本主義時代，因人所共知的種種理由，此等組合物件並不多見）所發生的作用，在同一地方又及於許多單個物品的生產。

叁 市場的全國化

從生產者（商人）的立場看來，市場區域是一個在空間上（地理上）多少受限制的區域，並且是以出賣進行的範圍大小為標準的區域。當我們說及地方市場、全國市場或世界市場時，係探取出賣商品的關係人這種立場；因此我們要說，一種物品的出賣僅及於一個城市、一個地帶，或一個國家的範圍，或伸展至全世界的範圍。

當歐洲的中古時代，物品出賣的發展是在下列的方法中完成的，最初只有一種『世界市場』。中古時代早期在王公大人宅第出賣的少數奢侈品出自一切主要國家，這種產物從牠們的產地分送於世界各國。奢侈品的生產在整個中古時代，保持這種世界市場的性質：例如意大利對於貴重武器或絲貨的產品銷售於從諾角洛德至宋判涅的一切歐洲彌撒會和近東。

此外，在各單個城市中逐漸發展那些為人所熟知的地方市場，凡日用品都在市場中出賣，即粗索的需要也大都其中滿足的。

全國市場的起源屬於早期資本主義時代，這就是指出賣機會伸張到一個較一城市及其四周爲大的區域，然卻在新形成的大國家的疆界以內。這樣的全國市場有一部分是從原來的地方市場發展出來的。這種轉變至少在法國和英國這些國家的穀類市場史中可以特別明白追究出來，這些國家中很大的首都對穀類產生一種有增無已的需要；但全國市場有一部分是由縮小當時的國際市場發生的：最大多數的奢侈工業，特別是軍需品的生產就是如此。這種發展的理由有一部分是在前面兩個項目所描寫的事實中；還有一部分是屬於另一種（常是政治的）性質，關於這一點，在適當的地方仍將詳加說明的。

當早期資本主義時代，地方的與國際的市場伴着新的全國市場而存在，這是自然的。

第十四章 需要種類的性質

當早期資本主義時代，使需要內部的性質獲得一種轉變，帶一種完全現代的特徵，並與從前一切時代需要種類相去很遠的，尤其有兩點。我在描寫物品需要的新形態中已經鄭重聲明這兩點。這在一方面就是迅速滿足一種大需要的要求的出現，在另一方面就是供給許多同樣的對象的要求的出現。我也曾經指出，我們當於何處去找意識南針這種轉變的原動力：即在尋求享樂的奢侈消費者中和軍隊利益的代表中去找這些原動力。

因這兩種觀點的轉變：迅速並同樣滿足一種物品的需要，在實際上，需要從根本上發生變化，一種表面的考慮即指出這一點。然因此要承認種種基本原則，此等原則適宜於剝奪一切生產有機的性質，並大大推進我們的全部文化生存的機械化。

可是即在需要帶有此等新特徵之處，牠在一種關係上也表現與前資本主義時代的需要完全一致：牠是從最後的消費者出發，這種人在上述的場所是奢侈消費者或軍隊的管理部。這種標誌為前資本主義時代一切需要所特有：最後的消費者按照程度與種類決定需要，現在這是一種決切重要的事實。

前時代的需要因此獲得牠的特色，這種特色特別表現於下列各點：

一、一種原始的需要只是按照個人（最後的）應用品而成立的。要第一等應用品為人所需要，生產手段纔

爲人所需要；在第一等應用品之後，只有第二等，第三等等的需要。這是一種非常重要的事實，我們必須記在心頭。此事實將使我們懂得需要的形態和市場的關係中其他無數的特點。從牠產生出來的是：

二、需要永遠只是由一種真正出現的（有效的）要求決定的；

三、消費者的志願與傾向對於生產的方式有決切的影響。一定的嗜好能够在製造中發生效力，一切製造的物品可特別明白表現這一點；在美術工業的產物中尤其如此，但在受時髦強度支配的對象——特別如美麗的服務——中也是如此。

當早期資本主義時代，美術工業是受有美術才能的定貨人或他的美術顧問，嚴格的領導與監督的。

服裝的樣式是由時髦男子與時髦婦女造成的。

但因物品的需要總是從最後的消費者獲得牠的最初的原動力，所以牠

四、在牠的範圍中是由消費者所能使用的資金決定的；無論是關於私人的或關於公共團體的，換句話來說：需要的擴充是以先前出現的收入形成爲轉移的。的確也還有一種『對信用』的需要：在公共團體中是假手於借款，在私人中是假手於消費信用的要求。但人們應當注意，公共團體假手於借款，只是據有從前給予國家債權者的現金，所以在公共借款額發生出來的需要中，總只是涉及於已經存在的資金的運用。並且還應當注意，私人一切消費信用對於他們實在的收入立於一種安全有定的關係中，而信用的購買在大多數的場所是受借方收入的高度的限制。就大體講，人們可以說，收入的形成是需要程度的標準。

因此下列的狀況有密切的關係：

五、需要也只是在收入增大的比例中增長起來的，所以牠完全倚賴財產的形成。

人們也許可以總括起來說，這個時代的需要是處於有機的限制中，因此牠和我們所說的經濟時代需要的性質站在尖銳的對抗上。深識內情的人曾經認識我用剛纔提出的早期資本主義時代需要的特性同樣將當時和現在需要的性質間所有的差異指明出來了。

現在的需要也和原始的需要一樣，大都趨於生產手段，所以即使一種對最後的應用品的需要沒有發生，此等生產手段也是需要的，這就是一個最重要的差異之點，這一點和我們還會看見的一樣，對於全部市場關係和出賣關係的形成具有決切的影響。需要的一大部分是站在投機的基礎上，這就是說，是由假定或希望後來引起一種需要發生出來的，因此人們從製造最後的應用品的生產手段的需要着手，我們的需要的特點和眾人所知道的一樣，就是由於這種情形。高度資本主義時代需要的特性和此有連帶關係，這種需要時常立足於企業家的信用上面，即立足於完全沒有收入的基礎上面。我們的時代需要在其他方法上造成的特性也與這種事實一致，此項需要也大都由企業家（生產者或商人）在這個方向決定的，至於最後的消費者因此愈加被排於這種決定之外。

然描寫這些聯繫不是我這裏的任務。我對於事物現在的形態約略涉及，用意只在更明白表現早期資本主義時代需要的特性與高度資本主義時代需要的特性是站在對抗的地位上。

第十五章 價格的形成

壹 前資本主義時代價格的形成

我們從歐洲中古時代價格形成所知道的——這是很少的——東西可以推出如下的結論，即當好些世紀不發達的經濟狀況中一切價格形成同樣標出的種種現象，反覆出現，因此在這個場所對於不充分的史料似乎可由其文化圈中的類推加以補充。

我們可以認個別價格的不確定，搖動和無規律為那個時代一切價格形成的基本特點。每種對於價格的單個協定是偶然，個人評價，特別能力和特別生產條件的結果。我們必須想到，原始的人民向來棲息於自足經濟的狀況中，對於一切物品大都是在性質的觀點下估價的，現在在無限長久的習慣中，對於各種物品要發展一種數量決定的價值關係的觀念。無論如何，歐洲各民族在喀羅林時代還共同處於這種狀態中。『在喀羅林時代，對於農產物或其他產物個別種類價值的估計幾乎毫無例外地還是性質的標記。』（伊那馬——Y. Inama）

所以一切交換價值的觀念還在幼稚狀態中。價格從一個場所至另一個場所，這就是說，從一種商品到另一種商品，從一個人到另一個人，從一個地方到另一個地方，從一個時候到另一個時候，各不相同，這是自然的。價格

的形成，我們可以說具有一種完全不合理的性質。

但前資本主義時代價格的形成並非缺乏一切規律的。固定的路線從三方面——即從官廳、習慣和教會——直入這種個別差異的價格的紛亂中。

官廳的規定價格也許是第一次嚴格作出一定的價值量，此等價值量在貨幣中表現出來，不老是商品價格的公定，在最初也許最少這種可能性。首先是在這樣一定的額數中確定並徵收罰金與稅捐，而交換價值的觀念即依附在這上面。於是出賣價格由官廳公定：這是歐洲中古時代一種完全流行的現象，牠是必然要從這個時代的全部感覺中發生出來的。

此外——遲早是要受影響並發生影響的——對於受人歡迎的商品由習慣形成固定的交換價值量，此等價值量於是長久影響價格的形成。這裏有一種價值表的客觀化，而不顧及一切主觀的價值估計，恰和不顧及目前的市場狀況與個人的生產費一樣。這樣由社團安定價格是一切原始人民所共同的；在歐洲各民族中也完全流行：這裏是餬口的觀念，早前時代一切價格是適應這種觀念的。

給予歐洲中古時代的價格形成以特徵的一種特殊現象，就是教會遠大的影響。我們知道教會發展了公正價格的主要觀念，這種價格大都適合於向來習慣的和餬口觀念的價格，但因教會與牠們以贊許的光榮，遂使之具有一種更大的鞏固的程度。

貳 價格形成的合理化

特別是自十六世紀以來，有一批理由向着價格形成合理化推進，好些時候以前，這種合理化在意大利已經開始。這些理由中最重要如下：

- 一、投入商業中的貨物的增加，而互相競爭的出賣人，特別是商人也因此增加；
 - 二、對於東方的交通，脫離阿剌伯人中間商業的保護，並與新開闢的西方發生直接的關係；
 - 三、貴金屬輸入的增加，因此造成價格革命，推翻向來的一切習慣；
 - 四、計算傾向的增加，因此提高了對正確計算的志願與能力；參看上面第十章對於這一點所說的各節；
 - 五、因交通發展，特別是因較好的消息刊佈發展的結果，市場的公開增加了；參看下面整個總篇。
- 我們如果願意明白這種合理化的本質何在，那只要知道，在這種場所的合理化也就是指價格形成的脫離個人關係。因為上面所指的三種勢力雖極力向價格的客觀化推進；然從前每種個別的價格是一種個人成分最高的價格，就牠的起源，建立和效能講，都是如此。現在卻因下列諸進程有效的表演，這種情形便改變了：

一、價格形成的機械化。我所指的是市場價格的形成，這種價格最初表現為彌撒價格（或拍賣價格），後來表現為交易所價格。

較大羣的購買者和出賣者首先集於彌撒市中。他們起初固然是零星的，兩個人當面講價的，但旋即發生交

感，相互報告自己所收集的經驗。因此各種個別的價格可以互相觀摩，終於在一個彌撒市的過程中達到一種和諧的境地，造成一種統一的平均價格，這種價格是出於市場的狀況，平均的估評和平均的費用。

這樣形成的平均價格自十六世紀以來，由經紀人在較大的彌撒市中正式確定起來。我們從美國河畔的法蘭克福聽見說，當十七世紀初葉，已經常在很誠實的方法中，並於市長的監督和著名商人幫助之下，根據宣誓的經紀人的報告，發出「定價表」。當商業是在彌撒商業的形態中進行的時候，這樣在一個彌撒市形成的平均價格，一直至下屆彌撒市為止，即當作「習慣的」價格。所以這種發展一時在中途停頓了。在拍賣場的一切貨物中完全同樣形成的拍賣價格伴着彌撒價格而出現，後者遂變成交易所價格，上述的發展因此完成了。所謂「交易所」並非別的東西——和我們還要看見的一樣——不過是指一種永久的彌撒市，所以交易所價格與彌撒價格不同的點只在於牠是在一個較短的時間中確定出來的，此項時間起初為一星期，終為一日。在原則上是用同一方法：將各種個別的價格或個別的估價機械地拉平，成爲一種平均的評價，即認爲一種集體的表現，一種抽象的表現：

「商人在交換中所採用的價格，稱爲交易所價格；沒有人自行確定這種價格，牠只是由交易所社團——即商人集會的地方社團——形成的。」巴黎法律學院於一五三〇年已經對於交換中價格形成時交易所的職務，很中肯地，地下過這種界說。就商品在交易所的商業底下運動講，凡對於交換有效的東西，對於商品自然也有效。交易所價格的確定與登記似乎首先在安特衛普出現，但我們於十六世紀末葉也已經在恩登（London）這樣一

個小的商業地點發見由經紀人確定的一種正確的（星期的）交易所價格並且是為穀類而設官廳對於這種物品價格的規定是發生興趣的，因此我們聽說恩登的價格規定是在每星期六，藉使製麵包的人得以確定麵包的重量。

二、但一種市場價格的確定就是指價格的平均，並且在這種平均中表現牠的最大的意義。在價格形成的機械化中，和巴黎法學院曾經正確說明的一樣，沒有人再能夠說這種價格是他的價格，這就把個人的色彩排除了，同樣，在依照平均或拉平的方法形成市場價格時，個人決定價格的理由——特別的估價，特別的商人技能，尤其是特別的生產條件和運輸條件——不復獲得認可，於是個別價格的個人色彩便消滅了。「社會必需的費用」的範疇與市場價格一同出現，而一種完全有效的和動的作用必定從這種範疇出發，這是不用多說的。此時個別的生產品經濟纔完全歸到市場下面，單個的經濟主體纔完全屈服在牠的「規律」和脾氣之下。此時一種資本主義的經濟行為纔能夠貫徹出來。

三、價格的脫離個人關係還在第三種關係中表現出來：即在牠們的表格中表現出來。我所指的是具有或取得「固定價格」的習慣。當價格的確定因訂立契約的人而不相同的時候，價格的形成從前也是偏於個人的。將一種商品出賣給任何人，總好像是一種個人的事務，在出賣人要求一定價格之前，他要仔細考察購買人。在價格的確定中對顧客差別的待遇，特別是零售商業中流行的習慣。對於富有的購買者和貧窮的購買者要求同一價格，這完全不是一個舊式商人會發生的意識。一種「固定的價格」對於一切購買人同樣有效，並且沒有個人討

價還錢的餘地，是在表格中要求並公佈的，於是出賣人與購買人相互間一切個人的關係在這種價格中完全消滅了。

固定的（公開宣佈的）價格的習慣於何時出現，我對於大商業不能說定；但發見在巴黎小丹刻克店（*Pointe Dunkerque*）是採用「固定價格」的第一種零售商業。

參 合理的價格形成的限度

我最後這種說法已經於不知不覺之中達到種種可考慮之點，現在特分出篇幅來加以敘述。

「固定的價格」第一次出現於小丹刻克如果是真的，那無論如何，這種措施在零售業中是於早期資本主義時代的末葉纔開始。牠也許可以被證明還要早幾十年；然牠的開始在早期資本主義時代，是沒有疑義的。這裏對於固定價格的習慣有效的事件，對於剛纔描寫的價格形成的一切革新是多是有效的。因此我可以總括起來說：人們對於早期資本主義時代合理的價格形成的範圍及征服的區域恰和對牠的徹底的完成一樣，不當過於重視。我們試將一直至十八世紀價格的形成和現在的對比一下，牠便表現很大一批不合理的特點。合理化在廣度和強度上都沒有接近完善之點。幾種回憶和確證將證明這一點。

一、從前的勢力繼續活動。官廳的公定賣價最初出現於廣大的範圍中；牠的活動區域在十七世紀甚至於還擴充若干倍。例如德國的麵包公定價格（肉類的公定價格）在當時纔普遍起來；但其他商品（書籍）的公定

價格也出現了

然習慣的價格在整個時期中對於價格的形成表現遠重要得多。這種價格本身現在還沒有消滅，我們可以容易想像牠在早期資本主義的幾世紀中曾負有何等重大任務。我不僅想到手工業和農民的各界，牠在這幾界中自然是稱霸一時的；我們知道，餬口的觀念在大商人和工業生產者中是何等根深蒂固，並且必須記着，當這種觀念對於一種價格發生影響時，價格的完全合理化即不可能。

但我們也要記憶，海外大商業，特別是對於自然人民的大商業是怎樣完全在習慣價格的標榜之下經營的；我對於強制商業中的價格所作的一切報告都屬於這一道（參看一卷第四十五章）南美和中美大彌撒市的價格也有同樣的情形，這和我們看見的一樣，是由白銀偶然的收益決定的。

但在歐洲的商品界，其價格是由交易所的方式確定的，其範圍——和我們還要看見的一樣——也很有限，所以私人的、個別的價格形成仍舊有很大的活動的地域。

末了，我們不要忘記，公正價格的倫理觀念在整個早期資本主義時代毫無疑義地統制人們的心情，在無數場所，使價格的形成要依賴此等觀念：就是所謂交易所的價格規定在十七世紀猶立於牠們的影響之下，和法律學者對於匯兌彌撒市的市價規定向我們明白證實的一樣：這種價格的規定不僅純粹是機械的，還要顧到風俗與法律的標準。

二、還有一層，即在具有對經濟的和合理的價格形成的志願出現之處，價格一種實際的合理化也遇着很重

大的阻力；此等阻力的理由是在主觀的和客觀的不完備上。

甲、關於主觀上不完備的東西，我想起對於早前各世紀經濟組織的狀況所說的各節（參看第十章。）

正確計算的能力如果還完全沒有發達的話，那麼，一種適合的投機——我在這裏所指的是預先決定市場的狀況，並推測沒有確定的情形——的能力在長久的時期中也仍付闕如。沒有一件事明白表現十六世紀的「投機者」幼稚笨拙的意義，比得上他們的篤守占星術的迷信一點，他們以爲借助於這種迷信，便能够預言未來的事變。哀倫堡從當時德意志一些商人沒有刊佈的通信中報告我們以種種富於教訓的例子，我們由此必須作出那些商人陷於紛亂的精神狀況中的結論。「預言命運的人」在當時佔一個很重要的位置。這些幻想的投機者——他們在十七世紀的確還沒有絕跡——在我們的觀念中，與當時幻想的發明家及幻想的設計者實完全處於同等的位置。

投機的不完備及其沒有能力均一地影響價格的形成，在當時還不知道有跌價投機的工具這種事實中表現得最爲清楚。即便不是不知道的話，也就沒有在何種廣大的範圍中應用過。這完全和早期資本主義的商人們仍舊原始的性質相符合，現在就是外行也懂得買賤賣貴，即獲得利益。所以人們只對於價格的高漲發生興趣。然人們如於將來的日期出賣，那對於價格的下降也能——並恰恰能——獲得利益。以前的人對於這一點完全不明瞭。這和他們的精神狀態有關係，但和商業的全部組織也有關係。關於這種組織，我們以後還要詳加考察的。既沒有跌價投機，於是對於價格所發生的影響便只有實際的供給，或能够提高價格的惡劣消息。然有利的消息卻

沒有效力，要到增加的輸入顯然可見價格纔會下降，這自然是突如其來的。這種局勢的結果是當時價格的強度搖動，因為還缺乏一柄跌價投機的降落傘以資調濟。

乙、當時價格的平均既因上述主觀的不完備而受阻礙，復因運輸的狀況和消息的公佈發展的不充分，處處發生困難。當時價格強度的搖動正與空間上價格強度的差異（也超過必然的準則）相符合。兩者對於市場狀況的形成，和我在下面一章要說明的一樣，發生一種不良的影響，因此充滿了危機。

阻礙價格形成合理化的另一種客觀上的不完備是度量衡（以及鑄幣）的駁雜。

肆 價格人為的影響

既沒有跌價投機，也就不能有使價格下降的影響，但我們卻遇着用人為的方法提高價格或保持高度價格的種種努力。在早期資本主義時代最後的幾世紀中，特別是在十六世紀以及十七世紀的一部分時間中，充滿了這樣的努力，牠們在十六世紀中葉的三十年壟斷的組織和佛刻的商業制度中找着牠們最著名的——因為是最響亮的——表現，但在其他形態中也是時常遇見的。

我們如果將狹義的特權企業的壟斷組織除去不計，尤其發見下列各種人為的價格影響甚為普遍：

一、工業生產者的價格協定，這在外表上和我們的迦特爾及新的卡特 (Syndikat) 相似，但自然是由原則上不同的精神中產生出來的：人們可以說，現在迦特爾的興起是由於競爭太多，早期資本主義時代迦特爾的興

起是由於競爭太少。

二、由受節制的商業公司規定價格。

特別是荷蘭和英國的各商業公司如不形成一種企業，和荷蘭的諾爾德公司（*Noordische Compagnie*）及英國的近東公司一樣，那牠們真正的目的就在正式排除競爭，使公司中人得用人爲的方法保持高度價格。此外，關於這些受節制的公司的本質，我已經詳細說過（參看第九章。）

三、商人們的價格同盟。

牠們所取的人爲的價格影響的形態就是特別當宗教改革時代人們談及「壟斷的混亂」時首先想到的一種形態。牠們時常被描寫出來，我對於描寫牠們的最重要的著作曾在章首指明過。牠們所包含成問題的東西很少，恰和人爲的價格影響任何種其他形態一樣。牠們的興起特別在十六世紀，是礦業和財政行動迅速提高一些商人的貨幣財富，對市場上商品量的微小不相稱的結果，特別當此等商品量——如像胡椒和明礬這些物品就是如此——在輸入中預先爲少數大商人所留置時，便呈出這種情形，因爲他們是從政府獲得輸入特權。壟斷的出現僅由於法律學者間對壟斷及其權利所爆發的爭鬪，這是有趣味的。但牠和我們這裏沒有關係。

各種人爲的價格影響的方法是否有助於十六世紀出現的——和我們所知道的一樣——普遍的價格騰貴，每次要解決這個問題，都是不可能的。也許是如此，特別因缺乏「賣空者」就我所認識的講，上述價格形成的諸形態中沒有一種對於資本主義全部發展具有何種重要的意義。

第十六章 理論的研究

我們特稱市場狀況一時全部的形態爲「Konjunktur」，這是可以用德文「Marktlage」[市場狀況]這個名詞來代替的，這種狀況取決於個別經濟的命運，而此項命運又是由內外原因的共同作用完成的。社會關係——單個的經濟主體站在此等關係中——的勢力在市場狀況的活動中表現得特別顯明。這種市場狀況形成「太古的奧宙斯的（Orphisch）練子」之一環，「老的奧宙斯信徒已經對於這條練子歌唱道，牠將一切生存的聯絡起來，不可分離，並使之互相固結。」

我們用「Konjunktur」的概念總是指市場狀況對個別經濟的情形的一種關係，所以對於這個名詞便不知不覺加上一個形容詞，凡市場狀況促進的或阻礙的影響，給予生命的或破壞生命的影響都在這種形容詞中表現出來。這就是說，我們大半只說及順利的或不順利的市場狀況，上升的或下降的市場狀況。當出賣容易着手，並且能夠達到有利的價格，市場狀況就是順利的，當市面改善，並日趨順利，市場狀況就是上升的；在相反的場所，便是不順利的，下降的。用「Konjunktur」這個名詞所指的市場狀況總是涉及一種有定的活動範圍，所以時常

有受一定的市場狀況統制的市場範圍，這種特質也是包括在上項概念對個別經濟的福利與痛苦的關係中的。此等範圍是由一切出賣條件概念上的總結合形成的，而個別經濟一種有定的集團同樣爲此等條件的基礎。這些集團可以多樣地劃分起來，這種市場狀況可以多樣地形成起來，我們又必須在牠特別發生作用的視角之下，稱牠爲特別的或部分的，一直到牠所見重的範圍十分廣大，我們得稱支配牠們的市場狀況爲（相對）普遍的。這種市場狀況對於某個地方一種個別的工業，對於整個地方的營利生活，對於整個國家的工業或各國的工業，對於一國多少工業部門，對於一定的經濟形態（手工業——資本主義）等等可以是順利的或不順利的。單個的經濟的命運結合愈密切，這就是說：一種經濟對另一種經濟的市場作用愈強烈，則一部分的市場狀況普遍化的傾向便愈強大，因爲一個地方順利的（不順利的）市場狀況使和牠有關係的經濟興盛（枯萎），因此使牠們成爲其他經濟的產物很好的（不好的）購買者，後者自己的市場狀況也因此形成了。

市場狀況一定的形成的原因有許多種，因爲許多狀況對於市場狀況的形成都能發生影響。牠們的數目是沒有限制的。我們可以將牠們分爲自然的狀況和社會的狀況。一切自然的事件，如收穫的結果，水災、火災、冰雹、旱災、嚴寒、酷熱等等都是自然的狀況，足以影響出賣。大家必須知道：牠們自身並不構成「市場狀況」的一種成分，我們願意在社會科學的概念上去理解後者，即將牠限在社會關係上；至於牠們的作用只在使一定的市場狀況發生出來。降臨於一個國家的收穫不良，洪水和冰雹等等對於農民是一種損傷，使他們無力從事購買，否則他們本來可以購買的。因此對於向農民出賣商品的生產者造成一種不順利的市場狀況。這種市場狀況的起因雖是

一種自然事變但牠總是一個社會的範疇——自然事件（人們由此能夠特別好好地說明市場狀況的現象的原因與本質間的差異）能夠引出一種『順利的』或『不順利的』市場狀況，（由此顯然可見這種事件對社會的冷淡態度）一個嚴寒的冬季對於煤礦業和毛皮業造成一種順利的市場狀況，對於航業和建築業卻造成一種不順利的市場狀況；一個國家的農產歉收對於本國工業的生產者造成一種不順利的市場狀況，但對於輸出穀類的國家卻造成一種順利的市場狀況。

形成市場狀況的社會狀況可以是具有社會性的任何事件，如戰爭、革命、關稅政策、貨幣本位的比例、奢侈的禁令、國喪和時樣的改變是。

一種市場狀況的形成如果很不順利，對於獨立的經濟主體能夠造成一種羣體的危險，終久甚至於形成他們的羣體的毀滅。人們通常稱——雖在一種完全沒有意識的方法中——這樣的一種狀況為經濟危機。

危機如果為不順利的市場狀況的結果，那牠們完全是出賣危機，全由出賣的停滯——停頓或得不償失——而起。現在這種出賣停滯出現，預先卻沒有發生生產一種突然的膨脹，因此引起供給的增加，或者為這樣膨脹的一種顯然的結果，我們按照這種情形分成兩種基本不同的危機：即單純的出賣危機和資本危機，後者稱為膨脹危機也許更好，因為較為中肯。

單純的出賣危機的出現是因何種理由使購買的需要減少，而供給方面卻沒有重大的變化。不順利的市場狀況的理由有多少，單純出賣危機的理由即有多少，所以這種多少是任意的。單純的出賣危機是每種為市場而

生產的經濟組織所同具的。牠們可以降臨於手工業組織的經濟，也可以同樣降臨於資本主義組織的經濟。經濟生活在一種單純出賣危機的出現中（爲一種不順利的市場狀況的結果）所貫徹的運動總只是一種向下的運動：這條直線獲得一個向下的方向。

反之，另一種危機只有一種唯一的動機：即一種價格騰貴的崩潰。所以牠要能夠出現，總只在生產預先有一種迅速上升之後。牠代表經濟團體的一種緊縮，這種緊縮是從前膨脹的結果。牠是醉後的一種衰弱症，沒有一種經濟上的價格騰貴，即不能出現，恰和沒有陶醉，衰弱症不能出現一樣。我稱牠爲資本危機，因爲牠只能在資本主義的——正確些說，高度資本主義的——經濟組織中出現。我們對於經濟生活在一種資本危機的出現中所貫徹的運動如果要用一種圖案描寫出來，必須畫一個弓形規：從前走一條直線，以致後來突然向下彎曲。

第十七章 早期資本主義時代市場狀況形成的特質

壹 膨脹的市場狀況的缺乏

世間也許沒有一件事比下面的情形表見早期資本主義市場狀況形成的特質更為清楚，就是牠恰恰——人們可以說——完全缺乏形成現今市場狀況決切需要的標誌：即迅速努力使生產力提高效能，和因此引起的生產突然擴充，總說一句，即我們通常所指為經濟的飛躍，經濟的騰貴運動，和膨脹的傾向。

我們對於早前那個時代所據有的數字材料表現完全與此相符。無論我們是檢查各國商業輸入和輸出的數字；還是檢查英國錫礦山的生產量，或產鐵各國熔鑪爐的生產量，或西行政區（West Riding）製布業的生產量，或卡爾維織物商業公司的生產量，或伊得里亞水銀礦山的生產量，或土雷濟恩亞麻工業的生產量，或阿爾丁堡（Altenberg）的加爾梅礦坑（Galmeygruben）的生產量，還是檢查運往波層，兩個法蘭克福和萊比錫的彌撒市的商品量；沒有何處表現許多年中一幅迅速的和不斷的數字增加的圖形，而為現代生產統計和商業統計的專門家所信任，即一幅在五年或十年間常增加一倍和一倍以上的圖形。早期資本主義時代生產數字和商業數字的實際運動是一種根本不同的東西，和以後將表見的一樣。這裏首先有一確定的事，即一直至十八世紀為

止，無論那一個世紀沒有能夠談到現今意義上的任何種膨脹的。因為沒有在上述理解中的經濟生活真正的騰貴，因此也不能有這種騰貴的崩潰，不能有緊縮危機或資本危機。

在資本主義的早期沒有膨脹的市場狀況，牠完全是屬於高度資本主義時代的，我在這裏既只要說明這一點，所以也無須詳細描寫這種膨脹的市場狀況及其接着發生的緊縮的市場狀況並何種或有的「危機」的本質，我這裏只指出一點：即在早期資本主義經濟生活的特質中，絕不能有現今大規模的價格騰貴所代表的這樣一種運動。

理由就在：

一、需要的性質中，這種需要是我們已經知道的。每種現代的價格騰貴運動是在對生產手段的迅速增加的需要中取得出發點，至於這種需要是在依賴信用的契約購買中活動的。當早期資本主義時代，還完全缺乏這樣站在純粹投機基礎上的定貨行為，因此也沒有迅速膨脹第一種最重要的前提，因為特別在當時還處支配地位的商業形態中，絕不能從真正的應用品需要的方面發出一種同樣強大的和活動的作用。

因此迅速的膨脹在早前為不可能的理由就在：

二、生產技術的性質中。這種生產技術，和我們知道的一樣，一直至十八世紀中葉，還是侷促於有機性質的限度中，即在無機的物質如鐵的製造的地方也是如此。但在此等限度內不能有一種迅速的擴充，因為從活的自然界——即從植物界和動物界——所獲取的材料不能在任意的數量和任意短促的時間中得到。要到人們不藉

有機物質的幫助，已經知道在純粹化學和機械的途徑上製造無機材料，突然膨脹的時期總會出現纖維工業。這不能和鑛山業及機器工業——牠們是一切突然的飛躍的膨脹的大本營——相比擬，能在近似的同一時期中擴充牠的生產。

一個對早期資本主義經濟生活作表面觀察的人也許能反對我說，著名的「投機時期」如苛蘭在十七世紀「鬱金香狂熱」(Tulpenmanie)的年代，英國自一六九〇年代一直至南海騙局(Southseeschwindel)的末尾，法國當羅公司創立的期間，德國一些城市如漢堡等等在同一年代所經歷的，都是真實不虛的價格騰貴的時期，並且接着就是大恐慌和危機。我對於這樣的一種口實一定批評道，那些事件不僅與現代的「飛躍」沒有絲毫關係，並且恰恰成爲這裏所宣佈的意見一種很受歡迎的證據。因爲牠們指出一種熱烈的投機熱——牠在現時，事實上一定引出一個有力的價格騰貴的時期——對於經濟生活的過程怎樣不留下一些影響；創立者意志的潮流——因爲牠沒有機會在平常的世界中活動——伴着貨物生產的區域必須怎樣挖出一條河床去容納自身。

一個地方價格的上升以及商品輸入的增加——牠們是因商業的投機引進來的，並且常達到崩潰，「危機」——不可與高度資本主義時代的價格騰貴運動相比擬。因爲我們知道，這種運動的主要目標總是經濟團體的迅速擴張，特別是貨物生產的特別擴充。早期資本主義的商業投機和其餘一切純粹的商業投機——牠們不在刺激生產上去活動——一樣，恰恰缺乏這個標誌。一個地方商品買賣的數量固然可以增加，於是造成一種膨脹；

但這只由於奪去另一個地方的商品。人們從有名的漢堡商業的騰貴及一七九〇年代跟着出現的危機中能夠特別明白看出這些關係，至於漢堡事件的過程，波士在一種十分完善的方法中替我們描寫出來了。當時漢堡的商人得將英國和荷蘭海外貿易的一大部分引來漢堡，這裏貯藏大量的商品，並引起價格的騰貴，但後來當這種期望的出賣特別是對荷蘭失敗的時候，此項騰貴便一齊倒塌。不過這種地方的商業投機——十六世紀整個佛刻的商業制度也要算在這裏面——與現代膨脹的事件及緊縮的事件沒有共同之點，這是人們略加思索，就可以確切說出的。

貳 出賣的停滯

早期資本主義時代既缺乏突然飛躍的市場狀況及跟着出現的衰弱現象——牠們可以結晶為「危機」——所以我們常是遇着不順利的市場狀況預先沒有一種價格的騰貴，僅因出賣的停滯而出現，並且在嚴重的狀態中，將引起我所稱的單純的出賣危機。出賣的停滯可以有十分複雜的原因，這我們在理論的部分已經說過，並且在早期資本主義時代的出賣停滯與出賣危機史中也在在證明了。對於這種較重要的事件作一種多少完備的概要，自然不是我的意思，並且對於種種經濟關係的理解也完全不重要。我只以研究一種唯一的工業——里昂的綢緞業——幾百年中的市場狀況並有系統地指出牠所遭遇的最重要的出賣停滯的原因為滿足，卻不若是報告此等出賣停滯於何時演成「出賣危機」。

造成里昂綢緞業類著的出賣停滯的原因如下：

一、取締奢侈律：一六二七年有數千綢緞工人暴動，埋怨綢緞的出賣中斷：「因為據道路流言，君主主要禁止綢緞的應用。」

二、時樣當馬利·盎他涅特(Marie Antoinette)王后於一七八〇年代在服裝上趨向矯揉造作的機杼時，損失嚴重；當時有一個人在一七八三年說：「自許多年以來，樣素的嗜好佔優勢，於是藝術家被遺棄，工人被毀滅了！」

三、國喪：一六六五年的危機是由於西班牙腓力第四的喪事；七一五年的危機是由於路易十四的喪事；里昂商會在一七三三年宣言：「因法國王后和波蘭君主的逝世而發生的喪事會使我們的綢緞工廠歸於停頓，人們對此所抱的憂慮是因主教、大臣和君主決意縮短喪期而消滅了。」

商業主人們於王太子死後向君主呈遞出下列的一種請願：

「君王陛下：

王太子的喪期六個月！

喪服若能使他復生，就是六年也不用說。

不過哭倒在阿特洛波斯(Athropos)神前，只是枉然，他因疾病而死，

我們豈當因此飽受饑寒？

君王啊，給我們以工作，否則予以救授！」

四、新物品的出現：如十七、八世紀的印花棉布；

五、外國工業的發達：例如吐林的製造業（一七一五年）；

六、絲的缺乏：一七五〇至一七五三年的絲荒，這就是說，佩蒙生絲的收成大大受損失，一七八七年不復有絲綢的製造（阿戎松 J'Aranson）；

七、戰爭：例如一七三三年、一七五六年和一七七一年的戰爭是；

八、國內的貧窮：一六九〇年和以後的各年，物價騰貴：一七八七年；

九、金融緊迫：一七二五年。

十、商業政策：一六六五年因為黑死病，禁止對英貿易；一七八七年禁止法蘭西的布疋經過西班牙。

里昂綢緞業於十七、八世紀因上述的理由之一，經過強度的出賣停滯和嚴重的緊迫狀況的年代如下：一六〇九年、一六一九年、一六二七年、一六四九年、一六六五年、一六九〇年、一七〇一年、一七一五年、一七二五年、一七三三年、一七五〇年、一七五六年、一七六六年、一七七一年、一七八四年、一七八七年。

我剛纔指出的危機理由表雖十分堂皇，然並沒有竭盡題中應有的一切，和檢查其他工業馬上會表現的一樣。但我不要將這個表延長下去，因為從前引起出賣停滯，現在仍發生作用的，大都是同一理由。我曾經確切說明，單純的出賣危機並不固定在一定的經濟組織上面，凡在為市場而生產的地方，牠就會出現的。

每種交通經濟可以受出賣停滯和出賣危機的侵襲，這是真的，但早期資本主義時代的經濟營業特別富於這種混亂，也很少疑義。膨脹的市場狀況及其接着出現的緊縮危機既是高度資本主義時代特別的標誌，那麼，早期資本主義時代在市場狀況上可以稱為單純出賣危機的時代，牠在這個時代的出現遠過於前資本主義時代的中古時代，也遠過於現在。

在經驗上和統計上證明這種主張的正確，自然完全不可能。簡單的理由是沒有一個時代——即現在也是如此——有——或能有——出賣停滯和出賣危機的統計。但在統計的途徑上不能達到的，一種簡單的考慮能幫助我們達到，眼見早期資本主義經濟生活可證明的混亂無限的豐富，由考驗牠們複雜的原因，我們便直接引起這種考慮。並且容易看出，有一批狀況集合一起，引起當時的出賣停滯，此等狀況或者只是早期資本主義時代

所特有的或者至少在那個時代發生強度的作用非以前或以後所能企及

在早期資本主義時代必定特別時常產生單純的出賣危機的理由如下：

一、經濟生活比在中古時代更為低落，因為交通經濟的結合為數更多並更複雜，一種混亂的可能性必定發生的更頻繁。

交通經濟關係這種增進的強度與廣度如果提高了對前資本主義狀況的危機的危險，那還有許多事情合攏來，（此外在同樣條件之下）引起比現在更多的出賣停滯。當早期資本主義時代：

二、各民族間的戰爭及因商業利益的迫害而起的商業政策的衝突，比現在多得多，而結果也常較為嚴重。

這種主張是用不着證明的。每部歷史對此有所解釋。自中古時代以來，每個歐洲國家（英國除外，他在經濟關係上的優越地位當歸功於他的屢次避去戰爭的發展，正不在小處）都經過他的三十年的戰爭，這是人所共知的。「關稅戰爭」所給予的損傷常比真正的戰爭為重；整個國民經濟（荷蘭！因其他國家（法國！英國！）商業政策進行的毒辣，致全部發展橫被抑制，這也是人所共知的。但破壞所取的形態是普遍的出賣停滯。

我以為早期資本主義時代時常降臨的出賣危機所自出的第三類原因是

三、在國家的組織及國民經濟的組織——和現在比較——中所表現的缺點。這些缺點如下：

甲、財政管理上的缺點

這些缺點和人們所知道的一樣，表現於常見的國家破產或與此相類似的處分中，牠們對於經濟進程的經過每次都是一種顯明的擾亂。

倫堡的佛刺著第二卷題爲十六世紀的(世界交易所與)財政危機(Die *Waldhosen und Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts*)。他在此書中已經將十六世紀最重要的國家管理的經過及各國君主紊亂的財政行爲惡劣的影響詳細描寫出來了。但十七世紀仍充滿了同類類的「財政危機」這就是說，仍充滿了國家破產和因此而起的出賣上的擾亂。只要將斯圖亞特或路易十四的財政管理回憶一下，就可以看出這一點。現在還只出現於半文明國家的現象，一直至十八世紀爲止，是在一切國家管理——即最大的也在內——的習慣性之列。

乙、貨幣制度的缺點

這些缺點我們在本卷一卷第二十章中已經看見過。現在只須記着，貨幣流通中每種較大的擾亂，貨幣本位的每種惡化，爲着改鑄目的對鑄幣的每種收回，必定造成出賣的停滯，此等停滯在較嚴重的場所，便發育爲普遍的經濟緊迫狀況。人們稱這種由貨幣糾紛引起的出賣的困難和生存的危險爲「貨幣危機」。例如因貨幣糾紛的結果，一六二一至一六二三年在德國所引起的不良狀況，一六二二年和一六九〇年代在英國所引起的不良狀況。在另一方面，人們如用正確的意義和這種名稱結合起來，即所謂「貨幣危機」是指一種單純的出賣危機，那便無可反對。至於這種出賣危機（偶然）成爲動亂，在貨幣制度中發生擾亂，因此有權稱爲「貨幣危機」和人們在其他場所說及時樣危機、關稅政策危機和戰爭危機等是。

丙、信用組織的缺點

我在這裏尤其想到無數不可靠的，甚至於欺詐的詭謀，在保證信用時，此等詭謀並且流行於第一等商號中；現在只有完全小的和難免費議的營業操出於這種行動，特別如空頭支票和通融期票是。因此信用的建築物是站在搖動的基礎上，以致時常崩潰並牽動無數營業，使之沒落，於是自然有一種出賣停滯出現。例如我們就部士的著作去讀十八世紀漢堡商業糾紛的歷史，這種事實尤其活現於我們的眼簾中：不幸的局面終久因不可靠的信用保證而出現。但我們又知道，這樣爲漢堡商人普遍歡迎的策略，在荷蘭和英國也是很流行的。當十八世紀的最後三十年，英國銀行家的空頭支票引起倫敦和阿姆斯特丹的許多大破產。

丁、商業組織和交通組織的缺點

有兩種狀況必定反覆變成出賣停滯和出賣危機：即當時商零的形態：委託販賣和消息刊物不充分的發展。關於這兩點，我將在下面兩個總覽中詳加說明，這裏只道破這兩種狀況妨害一種單獨能夠保護出賣停滯的東西：即在當時的需要上正確適應一個市場的商品輸入。像波士於十八世紀末葉選舉出的例子，現在是難於想像的：「我知道，八月間有船八艘從易北河開往英國，內中有四艘完全裝載近東的棉花，其餘四艘的最大部分也裝載此項棉花。這又是阿勒曼尼的投機（Allem nns-Spekulation），其結果只能是壞的，因為牠將當地的價格壓下百分之四十了。」船泊滿裝貨物向倫敦駛去，卻沒有人知道這種貨物是否為倫敦市場所需要，我以為在現在，這是不可能的。

四、比現在更令人感覺得到的是向外遷徙，和我們知道的一樣，此等遷徙形成早期資本主義時代一種經常的現象。牠們在目的地既等於推進經濟的進程，特別是推進資本主義的發展，對於離棄的國家便時常喚起一種不良的出賣危機。根據一切深識內情的評判家的證據，法國國民經濟在十七世紀末葉所遭遇的崩潰由於加爾維尼派教徒的羣衆遷徙，也正不在其牠原因之後，他們自然是挾着一批現金同走的。

五、早期資本主義時代——牠的支付工具（從兌換看）是由金屬貨幣成立的——的經濟生活倚賴所生產的貴金屬比現在大得多。我們從商人的書信——特別是十六、七世紀的，但十八世紀的書信也可作證據——中知道，一年的市場狀況取決於由美洲運來的金銀量；披托柏羅和委拉克路斯的彌撒市的收入是以山谷間的白銀生產者或黃金生產者所產的貴金屬為轉移。因此貴金屬輸入中每種強度的損失也就是指一種出賣危機的危險，當西班牙的運銀艦隊喪失時，這種危機便不可抵抗地出現了。

叁 經濟生活的總運動

人們如果研究早期資本主義時代經濟生活的運動，即首先感覺到一種完全沒有規律，一種完全缺乏節奏的印象。順利的和不順利的市場狀況從一個地方到另一個地方，從一業到另一業，從一年到另一年，沒有計畫地，沒有規律地互相交替。各種部分的市場狀況這樣在空間上和時間上互相綜錯，恰恰表現為這些世紀市場狀況主要的標誌。生產數字的搖動，輸出與輸入數字的搖動，價格年年的搖動，最初使每個研究早期資本主義經濟生活轉變的人發生驚訝。誰停滯在個別例子的研究中，除掉完全不規律外，很難發生其他印象。

當人們力求獲得事實中的距離，並使自己充分高出這種距離時，即從鳥瞰去考察這些過程時，即有一種有規律的東西出現。人們如果就各單個民族的全部命運來看一下，便會證明這一點。於是人們馬上知道——雖十分困難——去決定一個國家一個特別時期的市場狀況：例如英國在十七世紀是否有一種大半順利的或不順利的市場狀況，一班深識內情的人都陷在爭執之中，然人們馬上知道，在一個較長的時期中，如在一個世紀中，一個民族在經濟發展的過程上是否進步或退步，在我們的場所，更正確些說，在資本主義的途徑上是否進步或退步。經濟進步的弧線所代表的路線對於單個國家也常以正確的理解畫出來，所以人們現在能夠頗為確切地畫出下列的路線：自中古時代的末葉以來，南德意志、意大利、西班牙、法蘭西連同英國（後者雖然步驟較慢一點）是向着資本主義的道路挺進。意大利、德意志和西班牙於是於十六世紀中葉經過一種停頓或退化，而英國、法國卻迅速向前發展，自十六世紀末葉以來，荷蘭也是如此；法國和荷蘭於十七世紀下半期達到頂點，自此以後日趨下游，荷蘭從此不能恢復原狀，法國自一七一五年起又有一種新的和巨大的飛躍。同時英國不斷地向着資本主

幾進步的軌道前進，自十七世紀末葉以來，德意志的一部分也走上這一條軌道。

這裏不去追求這些民族的特殊運動。發見各種發展的理由，正是國民經濟史的任務。然這些理由是特殊的和普遍的，稍微將歷史翻閱一下，就可以知道。各國在一方面對於貴金屬的潮流所取的态度，在另一方面對於戰爭所取的态度從外部決定牠們的命運，恰和經濟意識在各民族中所貫徹的特殊發展從內部決定牠們的命運一樣。但我重複說一遍：研究國民經濟發展中各民族的特點，是在本書所提出的任務以外。

我們在這裏唯一發生興趣的是下列一個問題：就全體講，當早期資本主義時代，歐洲民族圈中市場狀況的形成，是否可指出超越各民族生命線的任何規律性。

我在某種意義上可以肯定這個問題：在實際上，那些世紀資本主義的全部發展也可以畫出一條線，從一個很高的望樓上看來，這條線表現一個方向，即決切的向上。這是我們已經在「現代資本主義的歷史基礎」上能够確定的：即經過一切世紀向上升起的價格狀況的路線。資本主義發展的路線與價格的路線雖不是平行的，然全部上升的整個歐洲的市場狀況在此等增漲的價格中找着牠的外部的表現：即從十八世紀的初期起，便急劇地上升了。

但這種向上的運動現在不斷地遇着反動：向上的路線總是繼續遇着一種裂口，並屈曲向下，以便從一個更深的地點再逐漸上升，於是又從新完成一種向下的運動，不過在大體上這條路線總是上升的。

這條路線由出賣停滯去領略那些裂口和下降，至於出賣停滯和我們看見的一樣，在我們所說的時代是很

多的。此外，這條路線往往從一個國家轉入另一個國家。但此等運動總是屢屢向上，並且在一種不斷的推促之中，趨向經濟進步的自然力；即財富和應用品需要有機的發育，及貴金屬生產的增加等等。生產力從沒有突然迅速膨脹，國民經濟團體從沒有在價格騰貴投機的人為的刺激之下擴張起來。

如用比喻來說，人們可以明白說明這兩個時代的差異如下：恩格斯（Friedrich Engels）曾用騎馬比擬他的（即高度資本主義的）時代價格騰貴與跌落時期的過程，這是人所共知的：『步子漸漸地加速，成爲一種跑步，工業的跑步變成快跑，這種快跑又變成一種脫韁的疾馳，一種完全工業的、商業的、信用的、和投機的懸崖馳騁，終久出於最危險的跳躍，投入深淵的墳墓中去了。並且若是這樣從新表演。』反之，早期資本主義的經濟運動好比一個有力的旅行者的步子，他是在大風雨之中爬上一座高山。暴風雨總是把他驅回去一段路程，但他克服這些反抗的勢力，慢慢地達到他的目的。

人們於考察早期資本主義經濟生活時也可憶及一隻蜘蛛的活動，牠的絲總是反覆因逆境而裂斷，但牠總是反覆開始牠的工作，終於達到圓滿的地步，和哥特夫里·刻勒（Gottfried Keller）在綠的亨利（Der grüne Heinrich）中用最顯明的方法對我們所描寫的一樣。

資本主義的全部發展在十九世紀以前，比後來的步驟要慢得多，這種事實早在早期資本主義時代這種市場狀況形成的特質中找着牠的解釋之一。

第三總篇 交通狀況

第一篇 交通狀況的基礎

第十八章 概念的研究

我們在報告早期資本主義時代的交通形態之前，又必須懂得概念，此等概念是我們在歷史的探討中要應用的。

一、交通這個術語我總是用在運輸的意義上，這就是說，用在地點轉移或傳送的意義上，並且是關於（甲）人的；（乙）物的。在我們所探討的時期中沒有其他東西可資傳送。（丙）消息的獨立傳送。當十九世紀，纔在電信與電話的形態中表現出來。當早期資本主義時代，消息的傳送總是結合在人或物（書信）的傳送上。

一種交通行為是一種地點轉移的動作。當一種生物（人或動物）從事於這種地點轉移時，這是自動的；當牠為何人或物所擔任時，便是被動的。騎馬是一種交通行為；在馬是自動的，在人是被動的；信使是一種交通行為；在信差是自動的，在信是被動的。

二、交通是在交通路上（大半）借助於交通手段實現的。交通手段是完成交通行為的勞動手段。交通手段又分兩種，人們也同樣可以稱為自動的與被動的。自動的交通手段是運動的力量（摩托），被動的交通手段是

舟車之類。兩者也可以連合在一起（騎獸。）

三、交通的形成按照交通道路和所用交通手段的性質各有不同：牠們決定交通技術。有騎的技術（陸上）乘的技術，後者又因車子（四輪的至兩輪的）和推挽力（獸，蒸器機，以至電力摩托）性質的差異各有不同，又有航行技術和航空技術等等。交通技術不可與馬上就要談到的交通組織混在一起。

四、在人類社會範圍的一切交通中伏着一種秩序。一切有關於交通秩序的方法，在廣義上可稱為交通組織。這種組織或（甲）僅由一種交通規約而成；這就是說，頒佈種種條文去支配一種現行的或待行的交通：向行走！向右避開，向左越過！一切乘坐規則，一切定率都屬於這一類。但交通的秩序更在於（乙）準備交通手段，從事交通設施。我們很適當地稱牠為狹義的交通組織。

任何人可以替自己從事於這種準備：如果我有車子和馬的話，如果一個君主設置一種急遞的職務的話，也可以為他人從事於這種準備：牠如果是無價的，即在交通經濟的範圍中，如果是無價的，即在慈善的或公共經濟的範圍中。（從事準備的人可以是私人或一個公共團體。）

但為他人的交通設施怎樣保持對交通——牠們當利用這種交通的開關——的方法是極為重要的。要區別由此產生的各種交通設施，除平常所用自動的和被動的等語外，我不知道還有何種更好的稱呼。

當交通手段僅止於對行動的望欲時，當交通行為好像僅由委託纜產生出來時，一種交通設施便是被動的（我們必須從這一點開始，因為牠在系統上和歷史上是早前的形態。）

無論招待人是在自己的住所等待顧客（這又是一個差異之點，）或是在自己的住所以外的一個適當的地方等待顧客。在第一個場所是在使者住所中等待客人，並出貨車子和馬的使者；在第二個場所是途中出貨車子和路隅立待的人。由這樣的交通設施所形成的交通是為臨時交通。

在另一方面，因一種交通設施，於一定的時期和一定的地點運用交通手段，不管牠們是否為任何人所要求，這種交通設施便是自動的。當一個使者走一段路時，便是這種例子，人們將書信給他，但在緊迫的時候，也無須給予書信；或者當一輛郵車，一列火車，一艘汽船無論是空的或滿載的，於一定的時間，向一定的地點進發時，也是這種例子。於是有目標的運動一種預先的規定和公佈總是的，因此造成（係定期出現的）一種舟車時間表，並且（大半）又造成一種貨率表。（這是常規。但在航行車行個別的準備中，例如在競走，祝宴等等的機會中，一種交通設施也表現為自動的。）

五、這樣出現的交通是巡迴交通，有常規的路線。我們對於一切從事於創造交通設施的交通組織特稱為（運輸組織）效能組織。牠的結果是在交通的效能中表現出來的。交通的效能則取決於下列各項：

- 甲、運輸手段的能力（數量的效能）；
- 乙、運輸的度數和速度；
- 丙、運輸的安全和便利；
- 丁、運輸的費用。

六、我們稱一種交通編制的設備或準備爲交通營業（更正確地說：運輸營業。）這種營業如果以利益爲目的，便成爲一種運輸企業。當一種運送人或物的大營業由運用一種交通設施的體系而出現的時候，我們便稱爲一種交通機關（我們如果不願用這個術語來指每種運輸營業的話。）

鐵路（爲管轄組織）、船舶業和郵遞馬車等等都是交通機關或運輸機關。一切趨於營業構造的組織是（運輸組織）營業組織（別於「運輸」效能組織。）

七、效能組織和營業組織的差異可以用幾個例子明白表現出來：一個書信傳送機關分送書信一次還是五次；我在一個地方是否確能租得一匹騎馬；每星期是否有一艘汽船開往美國；我對於一次旅行要付十馬克還是一百馬克；如此等等是以效能組織爲轉移。書信是由國家郵政送到我的家中，還是由私人送信機關送到我的家中；我在那個地方所租的騎馬是由一個小的出賃馬車的人供給的，還是由一種大資本主義的出賃馬匹企業供給的；每星期開往美國的船是屬於船舶業協作社，還是屬於一個船舶業的私人，還是屬於一個航業股分公司等等，這是一個營業組織的問題。

第十九章 交通道路

緒言

我們從本書一卷第二十七章的描寫中得知早期資本主義時代技術在運輸狀況方面的進步；從同卷第二十三章又知道各國君主努力改善運輸的道路。我們現在很願意知道，在這些努力的影響之下和技術進步的利用之中，交通道路在實際上有怎樣的成就，但我們必須懂得自己對於這一點的知識很不完備，殊為遺憾。

壹 海洋

海洋作為交通道路，這種轉變的出現只是一、由於人類具有較小或較大的技術能力，能在其中找出途徑；二、由於管理牠的入口。

關於航海術（最廣義的）在早期資本主義時代所有的進步，我在本書一卷第二十九章中已經指明過。我們自然必須承認，測量與定方位的儀器以及海洋的知識和與牠相稱的航海製圖術在發見美洲以後的幾世紀中已有進步。確定這種進步的正確的程度是航海學科上一種非常困難的任務，這裏既不能予以解決，也不用予以解決。測定方位的方法慢慢地趨於完善，但在這一方面，真正科學的和系統的建立當歸諸十九世紀，只要確定

這一點，也就够了。海洋學和氣象學在最近的時候纔形成科學；水手的儀器和海洋圖在最近的時候纔完成；水路學研究所在最近的時候纔創立起來。

在海洋上或海岸上定方位的輔助工具：浮標與燈火也是在十九世紀初葉纔慢慢地發展出來。只有最重要的地點纔有燈塔或水標出見。

浮標在中古時代已有設備。威塞爾河在長久的時期中是裝置浮標最好的河道之一。一班老年人於一六七九年很驕傲地說道：在浮標的設置上沒有一條河比得上威塞爾河的。

一切種類的標識的發達也就是指智能的脫離個人關係：例如領入一個港口的能力從前完全繫於一種人的技術與知識，現在卻普遍化（客觀化）了，並且在特別困難的場所，也只需要精於地方狀況者的幫助，但這種人的認識在廣大的範圍中也是基於客觀確定的事實材料。

港灣及其設備同樣是目光遠大的政府關心的對象。我們特別看見法國的君主自亨利第四以來努力防止港灣的砂子障礙，並建築防波堤。當革命前的許多年中，法國國家為着建築港灣的目的每年約花費一百萬利佛。但我們對於此等保護的效力不可想像得太大。尤其對於所造的軍港是如此。早期資本主義時代最大的港灣建築工作是一七八四年開始的瑟堡（Cherbourg）前的防波堤，花費五千七百萬利佛，終於決定作為軍用。

人和貨物交通的大港灣的建築幾乎全在十九世紀。一直到那個時候為止，人們僅以利用所謂天然港灣為滿足。

人們對於早期資本主義時代的港灣狀況要能够正確評價，必須記着，當時的海船就是最大的，也只有小小的容積，和以後還要指明的一樣。所以原始的港灣建築足以適應原始的船型，此等港灣一日不改良，這種船型的建造又必須限於狹小的限度以內。這樣，總是表演反覆出現的相互作用。人們知道，早前時代最大的海軍國的商船恰為適應不良的港灣狀況的平坦的建造方式：參看下面第二十二章第一項。

貳 陸路

就理論講，道路的良好否取決於往來所引起的或大或小的摩擦；這種摩擦又取決於車輛或運動車輛的力所當克服的抵抗的程度。這樣推動一定的載重量前進的力需要愈少，道路便愈完整。依照一種有名的計算，就克服抵抗講，各種道路彼此所保持的比例如下（每點鐘的速度為三·二五杆）：

乾燥的黏土地面和混砂黏土地面的未經修築的路	二五〇
石英地面或石灰地面的未經修築的路	一六五
砂路、或砂礫路、或新築的大路	一二五
通常狀況中的通常大路	八〇
特別保護的大路	三三
在上述的速度中推動一定重量的物件前進，在未經修築的道路上比在特別保護的大路上幾乎需要八倍	

大的力。

在實際上，有各種狀況爲一國道路的是否優良與完善所繫，須加以考驗，此等狀況爲：

一、道路的基礎；這就是說牠的原來的形態。此外，以下各點又是重要的：甲、真正意義上的建築；乙、傾斜；丙、灣曲；丁、橋梁。

在人們確定道路狀況的一定時期中，不僅原來的基礎對於道路的性質十分重要，即

二、道路自起源以來所經過的培養也是如此。我們行將看見，這種培養和道路的基礎本身一樣，是一個實際重要的問題。

末了，一國的道路狀況將取決於

三、道路的分枝及其不同的種類。一個國家可以有一條第一等的路道穿過全國，其餘的部分則無路可通，同時另一個同樣廣大的國家沒有一條唯一良好的道路，但有一個完整體系的中等道路。這裏自然有一個重要的差異之點。人們可以說一個國家有一種貴族的道路狀況或一種民主的道路狀況。

我們如果將早期資本主義時代看一下，我以爲在道路建築上可分爲三個時代：第一個時代達到十七世紀的上半期。當這個時代，各較大的君主國開始努力改良道路，特別是改良各主要道路。但這只是零星的改良，在大體上，並且是很不充分的改良。第二個時代在十七世紀下半期和十八世紀的上半期：最大多數的國家對於道路着手作有力的和有系統的改良；可是還沒有充分的力量。無論是技術上的能力，還是可供指揮的諸種力都不足

以創造一個良好的和分枝的道路網，特別是不能維持這樣的一個道路網。至十八世紀中葉，陸路的建築進到第三個（典型的）時代，這個時代一直深入高度資本主義的時代。歐洲各國按照自己財富的程度，在自己的境內或遲或早地發展一個大路和大路化的道路的體系。

我們對於早期資本主義時代道路狀況的發展，特別是對於每個時代所達到的最高度的優良與擴大狀況，如果要獲得一種正確的觀念，必須將我們的目標注在法國。法國一直至十九世紀為止，成爲建築道路的典型國家。牠不僅因現代人工道路的名稱成爲其他國家的模範。我們可以直截了當地承認，法國當時在建築道路上所達到的階段，是歐洲的道路建築曾經爬上的最高峯。法國自十六世紀以來，是歐洲最大的軍事國家，這種事實對於法國在道路建築上所處的此項優先地位佔一種重要的成分。建築大路也多爲軍隊而起，我們在這個國家無數地方看見這些大路，至今猶驚訝不置。

我們對於十六世紀的道路組織的狀況，即在法國，也必須想像其爲原始的。可是無論如何，有一大批「大路」，即所謂「*grands chemins*」……此等大路又叫做「王道」，牠們的寬度按照當地的傳統習慣，從二十四至六十四呎不等。牠們對於交通的意義大半在爲公開的道路，保證每個人都享有利用的權利，並且達到河流的淺灘和橋梁所在之處。牠們的狀況和一種人工道路相去甚遠。就大體講，這是從田野中劃出來的一個地帶，在特別不順利的地方，有時舖以石頭或柴薪……但個別的地段的確已經轉變爲人工道路，這就是說，舖以砂礫或石板。在奧爾良和巴黎之間即有一段這樣的路，關於牠的建築，曾經說過一五五六年二月十五日的法令在一種滿意的狀態中報告給我們了。這裏所建築的，似乎是現代意義上的一條真正的大路，我們由此可以推定，企業者有權從鄰近的石坑和砂坑，按照需要，取得一切必需的原料，即石子，砂礫等等。

法國的各君主有系統的和熱烈的築路活動是自第一個路政監督大員緒利開始的。我們如果要表現路易十四崩駕前後的道路狀況的

證據，首先給予我們的，又是一些遊記和風土記，這是長久可用的直接來源，內中有一批有價值的官廳佈告和關於這種對象的專一的編纂。

我們在一七一八年出版的福耳斯 (Pissini de la Force) 法國西的新描寫 (Nouvelle Description de la France) 中又首先發見法國四城市的道路的目錄。在全法國有一〇〇條道路，長達二九五〇古法里 (Ligne)。

這種說法和亞田 (Astienne) 一六五年前的圖形沒有什麼大不相同的地方，對於我們也沒有多大的用處，因為牠沒有將這些道路的種類和性質報告出來。費諾 (Vienon) 刊佈的一七一四年二月二十日樞密院的議決至少部分地做到這一點。

我們由此知道——就和我們此處有關的講——法國道路組織的狀況：在巴黎收稅區已經有四九二一八六托易斯 (Toise)——即是足一〇〇〇杆——大路；「石子、砂子、石板 and 鑲嵌（鐵軌）的大路」，又加上二九二所小橋梁。這並不算少：每一〇〇〇方杆約有四〇杆的道路（現在哥尼斯堡 (Königsberg) 的政府區每一〇〇〇方杆約有二〇〇杆的人工道路）。

人們對於法國當時的道路組織狀況如果要獲得一種真實的觀念，必須馬上顧慮到：

一、這種密度自然不認為同樣分佈於整個法國的：牠的首都附近比其餘各省的道路多得多，這種情形更甚於其他任何國家；

二、我們必須記着，這種人工道路的狀況是顯然惡劣的。即樞密院的議決也同樣告訴我們這一點，此項議決的發佈只在引起怠慢的築路企業家的辯答，並使他們終久注意於擱置長年疏忽的修理工作。我們從一七一八年五月二十三日的一道命令得知，就是法國最好的人工道路——從巴黎到奧爾良的大路——也是完全為車輪馬跡所破壞：「完全損毀並破壞，不能行走了。」

巴黎附近的道路既是如此，我們便可以想像路易十四政府未棄法國的道路又陷於疏忽中的情形了。培養不良的大路常是比某些田野的道路還要壞些，因為後者至少在良好的時節是能通行的。

但當路易十五和路易十六的政府時代，法國的道路組織顯然有一種完全重要的飛躍。

我們對於革命前的最後時期法國人工道路的長度和種類都有充分的統計報告，由此可以測量當時的道路組織和五十年前的比較，有怎樣大的距離。

依照一七七四年六月十七日一種手抄的回憶錄，波爾多的收稅區道路的長度的計：

一七六八年……九四四二一七托易斯。

一七七三年……九四六二一六托易斯。

所以當時足足有二〇〇〇千波爾多的收稅區有一一九八古法方里，便足足有二八〇〇〇方杆，於是一方杆中是有七〇杆的道路。
這種幾數（一七七三年）中有

五條主要道路……二六五二三八托易斯。

四六條支路……六八〇九七八托易斯。

整個長度分配於各種道路如下（一七六八年）『鋪石的』大路……四二二五二托易斯。

砂礫的大路砂的黏土地面或鋪碎石的路基……八五三九八五托易斯。

橋樑等等的數目……六二二托易斯。

當一七八五年，波爾哥尼（Bonhomie）的南部有五三七一五五托易斯的人工道路，每年需要一四八六〇立方托易斯材料和六二二二七個工作日去加以培養。

就我所知，整個法國在革命的前夕，對於道路網的廣袤沒有一種官廳保證的數字。一切專門記錄和教科書所載的『五〇〇〇古法里』不是法國當時所有的全部道路里數，只是一七八三年十二月三十一日『改良的』大路，並且脫漏了巴黎的收稅區。此外，那種數字僅包含選舉區域；而國家區域（波爾哥尼，布勒塔涅，耶基多克和布羅溫斯）並不在內。（依照官廳的統計，當一八三六年一月一日，王道的長度達三四五一〇九杆〔一八六二八古法里〕）

但這樣增加的人工道路在數十年前也還保持得良好，關於這一點，一班遊歷者有無數很好的證據證明了，這是我們恰恰從一七八〇年代獲得的……

其餘的國家在很遠的距離後面跟着法國前進。

我們對於十七、八世紀英國陸路不良狀況獲得多量的著作物，一致抱怨這一點，我們有權承認他們的評判是對的。

自十八世紀中葉以來，有大多數的開槽路（Turnpike Road）爲半公共的團體所修築，情形纔好些；一七五五年有關槽條例，在喬治第三的最初十四年中，有四五二條法令規定改良各處的陸路。但亞塔爾·楊（Arthur Young）向我們證明，也有不像樣子的「開槽路」，並且一直至一七八〇年代爲止，英國陸路的狀況至少是隨地而異，關於這一點，我們可以相信這個觀察者的話。

於是大不列顛也有一個熱烈築路的時期，自十八世紀末葉起，我們可以推定有一種良好的道路體系。我們想起一八〇〇年代幾十年間印
有郵車和私人車輛的許多駁雜的石印品，並且藉一些統計的幫助，來證實我們的評判。從十九世紀的初期起，英國的國會報告給予一切爲人所歡迎的解釋……到了（郵）路紀元的末期（一八二二年），英格蘭開槽路的長度達一八二四哩，威爾斯（Wales）的達二六三哩，約合三二〇〇杆；英格蘭和威爾斯每方杆中有二〇〇杆的路，這種密度是現今哥尼斯堡政府區所表現的……蘇格蘭當時只有三六六哩大路。在德意志，四部各邦有些首先從事於道路的修築。梅村以爲德意志第一條大路是一七五三年在諾得林英（Nordlingen）和奧庭根（Oettingen）間所建築的，這是一種錯誤。人們於一七二〇年已在黑森開始修築大路，於一七三三年已在巴登、德拉哈（Baden-Durlach）開始修築大路。一七三七年六月五日的報告對於許華勃區域是可作標準的。當十八世紀，那裏有無數道路都經過改良。十八世紀下半期的旅行者尤其稱讚法蘭克福城市區域的大路；人們在這裏到處看見「筆直的，拱起很高的並鋪得很好的道路」；「每一點鐘的路要花費這個城市六〇〇〇盾」。經過馬因斯區域的七點鐘的道路差不多是一樣好的。

人們在勃蘭登堡管轄土也於此時開始修築大路。關於馬德堡公國和哈伯司達王國最初的大路我已經報告過。在士雷濟恩和格拉自（Silesien）也同樣開始修築道路。當一七九二年預備從波次但築一條大路到柏林。我們於一七九六年從馬克（Märk）伯爵領地得知道路的修築「在幾年前已經開始，最大部分並已完成了」。管轄土王國由國家培養的大路（還沒有其他團體培養的大路）計

一八一〇年……四一九·八普哩——三一五〇杆。

一八二六年……六六八·五普哩——五〇一五杆。

一八三一年……九〇二·〇普哩——六七六五杆。

叁 內地水道

當中古時代好幾世紀，陸路仍陷在不良的狀況中，遂使日趨頻繁的交通離開陸路而趨於水道，這一點時常被指出，並且也是對的。我們還須檢查趨於水道的交通是否正當，並至何種範圍，還要力求確定這兩種交通手段是在何種比例中互相對立。在鐵路紀元前，特別在早期資本主義時代的最後幾十年中，水道作為交通道路，具有重大的意義，是沒有疑義的。現在要問，我們在這裏是否能夠首先對於早期資本主義時代這種交通道路外表的性質，特別是牠的廣袤，借助於一些數字，使接近我們的觀念。

法國既是陸路建築的典型國家，英國便是水道——特別是人工水道——的典型國家。因此我對於早期資本主義時代水道發展的簡略概觀即從英國開始。

英國有十一條「第一等」的河；這就是說，具有一〇〇〇方哩和此數以上的一種營養面積的河，內中有一條（泰晤士河）有五〇〇〇方哩以上的營養面積，兩條有四〇〇〇方哩以上的營養面積，一條有三〇〇〇方哩以上的營養面積，一條有二〇〇〇方哩以上的營養面積。這一條河的長度共有一二三九·五英里。另有十四條「第二等」的河（即五〇〇——一〇〇〇方哩流域的河），長度達九二六英里，又四分之一。人們視這二十五條河為供英國航行的天然水道。牠們在實際上於何時供人航行，只有一種很深刻的研究機能夠證明出來，然就我所知，至今還沒有這樣的一種研究出現。不過當我們知道人們於中古時代已經開始開鑿河道，從十六世紀起更加注意於這一道，也就够了。我們從佛白司·威士福（Forbes-Ahford）的附錄第三總括的表中看見頒佈九種法令，十七世紀頒佈二四種法令，十八世紀頒佈三六種法令，規定改良河道。例如泰晤士河在一六二四年已經可通航至牛津，「由水道運送牛津細質砂石至倫敦，並運送煤和其他必需品至牛津，向來由陸路輸送，要費

得多。」直至十七世紀末葉，有八條通航的河被改善，還有六條河被疏通了。

第一種人工開鑿的河道的企圖已經開始於一五六三年：第一條不列顛的「運河」是由托普散（Topsham）至厄克塞威（Exeter），但直至十八世紀運河的開鑿纔呈出大飛躍的現象，自從發明或採用水閘以後，這樣的飛躍纔有可能。英國開鑿運河的紀元，和人們所知道的一樣，是自布立芝窩或運河（Bridgewater-Kanal）開始（一七五九年），布立芝窩或運河公司於一七五九年組成，斯塔福州運河及烏司特州運河公司（Staffordshire-and Worcester-shire-Canal Co.）於一七六六年組成，黎芝·利物浦運河公司（Leeds-Liverpool-Canal Co.）於一七七〇年組成，拆斯忒飛運河公司（Chatterfield-Canal Co.）於一七七一年組成。當一七八〇年代和一七九〇年代發展一種開鑿運河的狂熱，這是修築鐵路狂熱的先驅：從一七八九年至一七九二年通過三〇種關於運河的法令——這就是說，給予三〇種特權——從一七九二年至一七九四年通過八一種關於運河的法令，從一七九四年至一七九六年通過四一種關於運河的法令。

如果要問此輩的結果，可惜我們對於十九世紀以前的時代沒有獲得詳細的報告。就我所知，第一種包羅宏富和正確的運河統計在一八三八和一八三九年纔出現，據牠的證明，當時除掉二二三六哩可航行的河道（因此花費六二六九〇〇鎊）外，還有二四七七哩的運河（此等運河共花費二四四〇六三八九鎊）。然我們知道，自一八〇〇年以來，開鑿運河五八二哩，所以當十八世紀末葉，約完成運河一八〇〇至一九〇〇哩。

英國的運河網於十八世紀即達到三〇〇〇杆左右的長度，人們要將牠和別國運河網的發展對比一下，機會完全記着他的重要的意義。

法國在亨利第四治下已經開始開鑿運河，一切較大的政治家和我們能够徵實的一樣，都關心於改良並增加國內的水道。至一七七〇年代，有八條運河完成了。但全法國的運河網，就能够航行的講，直至十八世紀末葉，纔達八〇〇杆；據他人（霍爾慈——Holtz）說，達一〇〇〇杆。又據另一種史料（可信賴的作者未嘗提及過的），法國於一七〇〇年有六七八杆運河，一八〇〇年有一〇〇四杆運河。（見奧力商業等等的發展，四二頁，一九一四年出版——W. Oualid, *L'évolution du commerce etc.*）就是在幾十年後，運河也還不多要，經過一八二一年和一八二二年的法令，纔向前擴充。法國的面積雖三倍於英國，但牠在一八七〇年的運河還不及英國十八世紀末葉那樣多。

科爾斯（Victor Korns）對於德意志的運河開鑿，從開始時起即作成種種有價值的總結，因此我們對於此等運河在時間上的起源獲得

特別良好的報告。依照科氏的說法，在德意志開鑿的有：

年	運河流溪及溝，渠等等	開鑿的河道	一般的人工水道
一六八八 一六八八 一七八六 直 一七八六 至 一八三六	一三一八 一五一一 一五九三 五〇〇	三二二九 二六三〇 二〇五八 七〇〇	五二九 七四二 二九〇〇
在一八三六年出現的：	六四八·九三	一二二五·七七	二〇五三·八〇

所以德意志至一七八六年的運河長度僅達英國的運河長度十分之一，即在一八三六年，也僅達後者五分之一。但此時德國天然水道的擴張比英國大得多。不過也還不大到可以和英國的優越地位相抗。至於水面的比較更談不到。

我相信英國國內水道體系非常高度的發達，對於英國資本主義的發展步驟，有不少的幫助，至於這種步驟自十八世紀中葉以來便快得多了。然此等考察不屬於這裏，我們目前所要研究的只是資本主義發展的均一形態。我們於本章的結束時必須確切說明運河與大路是適應早期資本主義時代的兩種交通道路，當這個時代的末葉，此等道路在各國雖有不同的情形，然已經達到高度的發展。我們現在要看交通是怎樣在牠們的上面形成的。

第二篇 人的交通

第二十章 旅行

壹 乘船

我在這裏只指出專門或大半爲人的交通服務的特別運輸方法，故可將海船的運送除去不計，此項海船只是伴着運貨船而出現，我將在討論貨物的運輸時加以說明。但這條規則有一個例外，在英國和大陸之間沒有特別的載客海船，只有渡船（Fairboat）。牠們大半是爲輸送信件而設，但也兼爲人的交通而服務。我們於十七世紀已經在英國和荷蘭的一段水道中遇着牠們。當一六七六年從哈立治（Harwich）往荷蘭花費十二先令。正式說起來，任何人要乘坐這種郵件船，須有國務院的許可證，而請求此證又很少獲得允許。但這種船舶似乎常爲人所乘坐（觸犯條規？）

在另一方面，一切國家的國內水道同樣有船舶往來，有一部分國家自中古時代以來已經如此，自十六世紀以後，一切國家的確都是如此，此項船舶在各較大的城市中固然不專門從事於一種有規律的服務，但在十分廣

大的範圍中是爲載客而設。這就是所謂市場船，一直深入十九世紀，牠們成爲一種受人歡迎的運輸設備。

這樣的船行駛於英國泰晤士河的特別多，牠們在十六世紀初期已經被視爲一種受人崇拜的設施。

泰晤士河爲交通大路——也恰恰從非於載客的運輸——的光榮時代似乎是在十六世紀。當斯圖亞特時代，大家對於水道——貴族也在水道中放舟航行——的愛好，按照馬車出現的比例，顯然減少了。然這種運輸方法一直至十九世紀仍舊存在。……當十七世紀末葉和十八世紀初期，人們發見泰晤士河中從倫敦出發的輪送有各種價目表。……然至十八世紀末葉，這條河上旅客的遠道交通已經停止，因爲大船太多的緣故，一艘小船要能夠從河中穿過，常須歷時數日。

我們在意大利遇着一種有常規的郵船從帕羅亞的運河駛往大海的「盧斯」(盧各) (Luce, Lago) 和利夫的旅行報告所表現的一樣。

法國自十六世紀以來，的確以市場船爲主動的交通設施。這種航行爲特許的船員所擔任。我們知道一五九五年在麥耶 (Mayen) 和巴黎之間有一種航行的聯絡。在科貝爾 (Corbell) 和巴黎之間也有這樣的聯絡，此等江河船運送爲數有限的旅客，包裹和貨物，附以渡鳥，搖籃馬車等名稱。否則牠們便叫做江河船。在科貝爾與巴黎間的結恰和 (Sous) 與巴黎間的船一樣，每個月航行兩次 (一次來，一次往)。從松斯往巴黎的船費爲二〇先令，(二法郎九二生丁)，回來二十五先令。這些船有一部分是拖行的。

法國其他的江河也有一種船舶航行的聯絡。烏爾立意，克刺夫特 (於十六世紀末葉) 從聖厄斯布立 (St. Espit) 航行至亞威農，歷四點鐘，「這是我們坐馬車辦不到的。」羅亞爾河 (Loire) 同樣有一種有常規的載客航行，後來布利亞的運河以及曼倫河也是如此。「我於(一七一八年)七月七日上船，即人們所稱的江河船，用馬拖着，每三、四點鐘更換一次，但夜間則宿於陸地，「這是指龍河 (Rhône) 的航行，係澤澤列 (Zetzer) 在他的遊記中報告我們的。」

法國市場船的設施至十八世紀末葉還沒有改變。百科全書 (船部) 對於牠們有一種描寫。牠們在整個時期中爲私人的企業，同時和我們行將看見的一樣，牠們的姊妹船「陸地馬車」(coches de terre) 卻歸國有。關於牠們的擴充一點我不知道。

這種載客船在荷蘭似乎特別受人歡迎。一個旅客(於十七世紀初期)說：「世間沒有比所謂「馬拖船」(Trekachtyen) 還便利的，這是

運河中用馬拖行的船。牠們於每個時刻並每個日期從一個地方到另一個地方，例如一個人住在荷蘭一個地方，於某點鐘坐在阿姆斯特丹的交易所，到晚間又能出現於海牙（Haar）的交際場中，用不着「更換衣服或攜帶包袱」。

當十八世紀末葉，每個重要的地方每日總有三四艘馬拖船向各方駛去，甚至於常是每點鐘都有船開，並且十分便宜，就是一個乞丐也不大容易步行至牠處行乞的……

但德意志的河道，特別是萊茵河，自中古時代以來，即有一種熱鬧的旅行交通。無論如何，自十七世紀以來，便有一種常規的航行的聯絡：當時的市場船每星期航行兩次。牠們是享特權並有定價的。當十八世紀，從馬因斯航行至哥隆（Köln）取費三遠列（航程二日半），至科不林士（Koblenz）取費一個半遠列。

當時的市場船往來於法蘭克福和馬因斯，已經是每日兩次。

羅德洛克（Roerloch）對於市場船的經營作一種活潑的描寫，是人所共知的。此外，富人自置船，叫做快走船（Archt），夜間裝上窗門加以掩護，但此等船是頗貴的。從馬因斯航行至科不林士，取費三至五卡羅利（Caroli）（等於一六至二七遠列）。或者較大的團體購買一隻小艇，於旅行完畢時賣去（和馬及車子的情形相似）。澤慈列在他的遊記中便這樣描寫一七〇〇年從馬因斯至哥隆的旅行。多瑙河也有這樣的載客市場船。我們在伊薩河（Isar）和多瑙河發見一種通常的筏。

哥德在威廉的漂泊時代（Wilhelm Meisters Wanderjahre）對於沮利克湖上的市場船有一種十分優美的描寫，讀者當能記憶這種船罷。

貳 騎馬

水上的船舶運輸在空間上是受限制的。凡在這種運輸可能之處，牠顯然首先為人所歡迎。荷蘭就是如此。我們甚至於在這裏遇見愛騎馬的盧喀斯梭姆（Lucas Reim）也乘起船來。但其他旅行的方法不能夠利用船舶。

就常規講，騎馬最爲普遍，並深入十八世紀的時代。中古時代的商人生命的最大部分是花在馬背上，十六、七世紀的商人也是如此；騎馬在十八世紀甚至於還是一種爲人首先歡迎的旅行方法。當十八世紀初期，從日內瓦、利翁（Lyon），和瑞士赴美因河畔的法蘭克福、彌撒市的商人是騎馬的；努運堡人赴閔行，薩爾斯堡和波層，也是騎馬的；伊則倫人（Die Iaerlöhner）赴各處的彌撒市，也是如此。

當中古時代，普遍的習慣是騎自己的馬旅行。在十六世紀和以後的時期，更常是如此。我們發見盧喀斯梭姆在他的無數旅行中照例總是用自己的馬。

在一切時代，自然必須有馬糧站，並且旋即也有機會作馬和人投宿的設備。

就能够徵實的講，西歐一切國家中騎馬交通組織的大進步在十六世紀已經完成，這是由於人們在廣大的距離中可以「在驛站路上」騎馬旅行。「驛馬」這種設施和現今因一種歷史的偶然，用「Post」，「郵政」這個名詞所指的交通機關沒有關係。這種設施即在最初僅有馬糧或歇息之處，此時也已經有馬匹出租。這種設施的名稱「Post, Poste, Poska」是出自拉丁文的「posita statio equorum」，「馬的停留場」。此等出租的馬或是供私人租馬者的應用，或是供國家的指揮。這對於交通設施的本質無所改變。這種設施使人們不須自備良馬，只要出一種租費，可以反覆更換新鮮的馬，因此自然能够縮短旅行的時間。

這種驛站的開端自然是在經濟最進步的南方各國。馬可波羅（Marco Polo）既已認識其概念，我們必須承認站馬出租的設施在意大利已於一三〇〇年出現了。

但在西班牙和法蘭西，無論如何，我們也可以推定在十五世紀已有這種設施。從法蘭西一五九七年三月勅令的開端可以推出換馬——叫做站馬——一事已經出現，不過很貴：商人們旅行「騎驛馬，但十分昂貴」；此外，也已經有「可憐的」和「不能到處行駛的船」。君主為便利旅行，特別為使廉價起見（此外又使農耕不致中斷起見），特設置「換馬主人」——蓄養馬匹的人——並予以補助金，使他們得蓄養一批強壯的馬匹，供人騎坐，駕車或拖船。同時蓄養換馬被宣佈為一種壟斷事業；只有獲得特別的允許，纔可將馬匹出租；禁止將前述的馬供驛站的應用。

當十六世紀時，驛站顯然分佈於整個西歐和南歐最重要的商業道路。我們可以從厄巴（*La Harba*）的諸遊記長目錄中推出這一點。羅馬為六九個驛站的中心點，交通的脈管有十一條達到羅馬。伴着羅馬還有許多重要的交叉點，如熱那亞、波倫亞、佛羅稜薩、那不勒斯、威尼斯、孟都亞、卡斯忒爾洛佛（*Castelluvivo*）、維爾德、特樓特、普斯滿路克、維也納、奧格斯堡、普魯士、安特衛普、巴黎、里昂、亞威農、馬德里、麥地那、得爾坎坡（*Medina del Campo*）、黎撒波、法拉多利（*Valadolid*）、巴塞羅納和塞維利亞都是。

主要的道路：

- 羅馬——馬德里……………一七驛站。
- 羅馬——安特衛普……………九八驛站。
- 羅馬——巴黎……………一〇六驛站。
- 尼德蘭——馬德里……………一〇七驛站。
- 尼德蘭——維也納等處。

但我們從遊歷者自身也獲得充分的證據，足以推出出租的馬匹以及驛站的普遍分佈。

旅行的時間（克利夫特）：奧格斯堡至烏爾穆一日，烏爾穆至沙夫豪特（*Schaffhausen*）一日，沙夫豪特至巴登一日，巴登至阿勞（*Aarau*）一日，阿勞（*Moudon*）至羅散（*Lansanne*）至日內瓦一日，日內瓦上午，里昂至博羅一日，從奧格斯堡至馬賽（*Marseille*）的整個行程（中間有多次的間斷）須歷十四日。

租馬的價格表：租一匹馬從斯特拉斯堡至巴塞爾需三佛羅棧，五克羅依錢（*Kroner*）至福插哈（*Zurzach*）需五佛羅棧，至日內瓦需十佛

羅棧，至里昂需十六佛羅棧；往法國克羅需六佛羅棧，五克羅依棧，往馬因斯需六佛羅棧，又五分之一，往斯拜爾需三佛羅棧又五分之一。

驛站的同一設施在英國發展起來，是和大陸沒有關係的，並且最初是在純粹私經濟的範圍以內：出租站馬在這裏與其他地方一樣，是一種營業，和其他任何種運輸業一樣。自十六世紀以來，的確可以指證出來。當十七世紀初期，無論如何，此業正在全盛時代。我們從一部著名的遊記得知牠的狀況如下：「英格蘭的南方和西方各部，並從倫敦到高立克、蘇格蘭的邊界，設置站馬，每行十哩內外。」人們對於騎馬每哩支付二個半辨士，對於轎馬的馬每哩也支付二個半辨士，這就獲得總郵務長或議會長的委任工作時講的；否則須支付三辨士。

馬匹出租業因一六三七年七月三〇日的命令收為國營。定價表和從前一樣：每哩三辨士，並給予帶領的人一種酒資。國家對於此業的獨佔於一七七九年取消了。

驛站和騎馬旅行盛行於十八世紀，無論如何，一直至這個世紀的中葉為止。

叁 坐車

當十六世紀初期坐車旅行的還只是一些病人，或婦女和小孩。就常規講，經商的人從來不為着營業的旅行而坐車的。盧喀斯·梭姆於患了關節風濕症之後纔坐車子。『我於七月六日生病羸弱，坐一輛獵車向哥隆進發，後來他又生病，連同他的「妻子、僕役、婢女和家庭顧問」坐車向威爾德巴德 (Wildbad) 進發。』

在十六世紀的過程中，按照道路改良的比例，坐車的習慣普遍起來了。我們已經時常遇着十六世紀的商人乘坐「馬車」。但一直至十七世紀中葉，坐車旅行猶被排斥，視為有傷人民的康健；此舉使人趨於柔弱，並敗壞馬的培養，如此等等。至十七世紀末葉，乘車伴着騎馬而為旅行同等的形態。同時這種新運輸方法的組織在一切國

家中佔得優勢，並且造成一批到處同樣的交通設備。

運輸組織發展的步驟如下：

最初發生私人的運輸營業，出賃車輛供陸地上的全部旅行；

於是驛馬的主人擴充他們的營業，在站上出租騎馬，不僅是這樣，對於旅客並且分段供給拖車的馬，使車主於下一站能夠換馬前進；

此後，出租的車子又伴着出租的馬匹在站上出現：人們向來「在驛站路上」騎馬旅行，此時卻「在驛站路上」驅車旅行，無論是用自己的車子和站馬旅行（在「乘站馬旅行中」此舉構成一種常規，）還是兼用站上所備的車子。在這兩個場所，交通的設施都是被動的：人們後來稱牠為特別車子，藉以別於通常的車子；

末了，有一種決切的大進步，將全部運輸以及整個旅行交通安置在一種新的基礎上：人們將河道交通中久已成立的原則應用於車輛的交通上面：當人們採用有規律的驛車行程時，便使郵務馬車變成一種主動的交通設施。但這是通常的車子。

當國家以最高的馬車主的資格出現，並自行設置「郵務馬車」時——或單獨設置，或伴着私人車主設置——運輸組織的變化同時在幾乎所有國家中都實現了。較大距離中的驛車顯然只能在大營業中出現。因此只有最大規模的資本主義的企業（和定價的運輸營業一樣）或國家纔能做創辦者。不論是誰創辦郵務馬車並使之發達，對於旅行交通，自然是一樣的。這種交通所關切的只在此項設施的存在，並且向我在第十八章中所指

的一切方向完成其工作。此事顯然也是實現的。當十八世紀，郵務馬車在一切國家中形成一種重要的交通機關。至早期資本主義時代末葉，一切大城市驛車的聯絡雖不是每日一次，每星期卻有幾次。在這個世紀的過程中，驛車的速度增加得很多：從每日四〇至五〇杆增到一〇〇至一五〇杆，並此數以上。

郵務馬車的全盛時代已經在高度資本主義時代，即在鐵路發明前的最後二十年中，當時一切力量挾着權力彙集於這一道。陸路上全部車輛的交通（私人的車子、特別車子、通常的車子、載重的車子）在一八二〇和一八三〇年代大有進展，我們對於牠幾乎還不能形成一種正確的觀念。在頗為熱鬧的道路上往來的情形約和現在競走日一個大城市城門前往來的情形一樣。

我們於早期資本主義時代末葉和高度資本主義紀元的開端，對於陸路的交通，特別是驛車的交通所獲得的數字，足以證實這種印象的正確。我在下面對於郵務馬車的設施在各國所取的發展步驟，要略加描寫，並將這些數字報告出來。此等事實是世所周知的；現在只須將牠們加以稍有意義的整理。

法蘭西。在法蘭西「車輛」制度的著作物中表現一種特別大紛亂，不過我覺得自己的任務不在剷除這種紛亂。牠的發生是由於法文中「Poêle」這個名詞不獨和我們的一樣，具有許多意義，並且「Messager」「使者」「Messagerie」「郵運」這個普通的記號也含有一批彼此完全不同的意義。

我手中可參考的直接史料對於法國公共運輸的發展所表現的大約如下：

- 一、私人的運輸業在早前的時候已於各較大的城市間設置一種驛車營業。當一六四七年，已有四三個城市用郵務車馬和巴黎聯絡起來。
- 二、此外，就出租馬匹的人在車站上對於車輛交通供給馬匹講，也有「特別車輛」的設備。這一點表現於一五九七年三月的勅令中。

王家換馬站的馬匹於一六六四年也同樣轉入特別車輛的職務一途王家換馬站的馬所駕的最初的車輛叫做克累蘭馬車 (Innsen de Cronny)

三當一六七六年，由國家設置一種驛車的服務，即所謂王家驛車業，牠的組織我們可以從一六七八年六月十五日的服務規則中看出來。照這種規則（牠沒有在何處明白說出來），要造成一種國家的陸上運輸獨佔。我們可以從一六七六年收買私人的驛車企業，並消滅一切權利的事實中推出一道。在另一方面，規則第十三和第十四條宣佈用其他任何種運輸營業轉運貨幣與貨物的自由。我們在其他事件中也證明這一點。私人在特權的道路上也可以享有建立陸上運輸營業的權利。

當一七九〇年（按照王家年鑑，即後來的國家年鑑）各地的價格計：

公共馬車.....	一六蘇
兩輪輕馬車.....	一〇蘇
四輪馬車.....	一〇蘇
佩爾 (Paler) 車.....	六蘇
運貨車.....	六蘇

就當地及馬車哩而言

我們用杆和普分尼計算坐車的價格，共分三等：

一四——九——五普分尼；而
七——四·五——三普分尼

一斤的普魯士國有鐵路的二、三等（沒有額外的增加）便和上數相當。

英國在十七世紀上半期已有一種廣大的陸上運輸，這可以從一六三七年出版的搬運夫的世界誌 (The Carriers Osmography) 中看出來。驛車出現於十七世紀的中葉。

在一六五八年四月一日的政治觀察者報 (Mercurius Politicus) 中有下面的一種報告：『從一六五八年四月二十六日起，倫敦喬治·

印(George Inn)的公共馬車營業以這裏規定的車價和時間，向各城市繼續前進。關於地點，旅行期間和車價的報告是在每星期一、三、五日……共有三九站。

下面的報告詳細指出英國郵務馬車的成就，我們對於這一點是尤其發生興趣的：

一、價格統一的定價爲五英哩十三辨士，每一杆約合十四辨分。尼·恰恰爲法國公共馬車車票的價格。下等人既乘坐廉價的「客車」旅行，故這兩個國家的車價是同樣高的。

二、速度。每個敘述者都指出不同的行車時間。不過我覺得下面的數字是可靠的。英國驛車速度的發展所經的三個步驟如下：

甲、一直至十八世紀中葉，這種驛車走得很慢，一點鐘不過幾杆，夜間停止不進，於是較久的旅行的長度因此更大大地增加了。據說，當一七四二年，一輛郵務馬車在早晨七點鐘從倫敦向牛津進發，於異日晚間纔達到目的地。牠於夜間停在亥威昆(High Wycombe)。倫敦至牛津計六四英哩——一〇三杆。

乙、自十八世紀中葉以來，此項馬車平均每點鐘走四英哩(六·四杆)，在好走的道路上，夜間也行走。因此有以下的旅行時間：

倫敦至紐喀斯爾(二八·六英哩)……四日。

倫敦至利物浦(一九·二英哩)……四八點鐘。

利物浦至格拉斯哥(二〇·五英哩)……二日半。

格拉斯哥至曼徹斯特(二九英哩)……七至八點鐘(這還是在一七九八年)。

丙、至十九世紀和波爾忒(Porter)所說的一樣(在一八三〇年代)，從倫敦出發的全體車輛依照他的證據，每點鐘走一〇英哩(一六杆)。最高的速度每點鐘達一〇英哩又八分之五(一八三七年)，最低的速度爲六英哩，平均速度爲八英哩又八分之七。

三、能力(數量上的服務能力)。我們擁有一種很有價值的數字報告，因得完全正確認識英國郵務馬車在數量上服務的能力，不過可惜這種報告是出自一八三四年，即已經在早期資本主義時代結束許久以後的一個時期。當一八三四年，英國全部運輸馬車往來的地點的數目以及每輛運輸馬車經常經過的地段的長度都得確定出來(這兩種記錄所以可能是由於特許制度的成立)。現在如果將這兩種數字相乘，所得之

積再和三五相乘，便獲得一年中英國全體運輸馬車在最高額的場所——即老是滿載的時候——所能行走的運人哩（運人杆——*Personenkilometer* 譯者按這是依運送一個人至一杆遠的計算法）數，那便是五九七二〇英哩，即九五五三五〇七二運人杆，幾乎十萬萬運人杆，（一九一三年德意志的鐵路在實際上行四二二〇〇〇〇〇〇〇運人杆。）

我們於十七世紀初期已經在德意志的西部遇見一種有常規的公共馬車交通。一六一九年，斯特拉斯堡和法蘭克福間有一種有常規的載客馬車的服務；一六五〇年，巴塞爾和斯特拉斯堡間也有一種有常規的載客馬車往來。我們於十七世紀又在中部德意志遇着經常往來的公共馬車。在大主教領馬德堡，從一六七〇至一六八〇年組成整個的公共馬車網。這在最初是私人的企業，後來有一部分纔收歸國有，和馬德堡的私人企業一樣，伴着國家的馬車業繼續存在。在德意志的國家管理之下，勃蘭登堡、普魯士自十七世紀中葉以來也首先有急行公共馬車的設施。當一六七六年帕廷（*Charter Patin*）醫生在經過勃蘭登堡國的旅行中已經報告下列顯著的事實：人們在這裏得乘郵務馬車，此等馬車晝夜行走，只在換馬的地方能夠休息。這是從威丁堡（*Wittenberg*）往柏林的。此項馬車在十七世紀已經是每星期出發兩次，在往來頻繁的道路上是每星期出發四次。

勞連堡和法蘭克福間第一次行駛帝國馬車是在一六九〇年。

德意志其餘的國家接着都有馬車的設施出現。

當十八世紀的初期，馬白格（*Marperger*）對於德意志已經能夠完全普遍地說道：「通行各處……並不缺乏設備完備的馬車——通常的和特別的——特別是從漢堡到萊比錫有所謂馬路，或新鮮的換馬，或駕車的馬，設備完好，一個赴彌撒市的商人無論何時來到，每點鐘可以通行無阻地再繼續前進。」人們對於不良的道路和稅關的請求有所抱怨，對於不良的旅店也是如此。較有體面的商人當時乘「特別馬車」旅行，頗為普遍，這種馬車是馬白格特別放在心頭的。普魯士在十八世紀也有特別馬車行駛。

普魯士馬車的速度頗大。當十七世紀初期，每點鐘已經達到七杆（在一〇四點鐘內從默麥爾——*Mernau*——達到柏林，計九四哩）。這種速度後來更加增大，特別在短距離中尤大。當一七五四年，柏林和波次間有第一種「日間馬車」往來：早晨八點鐘從柏林出發，十二點鐘到波次，下午四點鐘從波次出發，八點鐘抵柏林。波次距離柏林約六〇杆（五七·四鐵路站），故每一點鐘行一五杆。

對於遠途地段的旅行期間當因缺乏聯絡而延長下去（這在一切國家都是如此）。所以當一七五〇年，皇家郵務馬車從閩行往斯特拉斯堡的旅行還需十二（一）日，因為在勞連堡要停留四日，同時從斯特拉斯堡往閩行的旅行期間只有八日。

我在這裏如果將許多定價之一的定率報告出來，就足以確定車價。此等車價到處都相差無幾。按照「馬因斯帝國驛車局」通常行駛的馬車定價，各處旅行所需的車費如下：

方向	距離 (哩)	人	行李 (一〇〇磅)
威斯巴登	一	一、二〇
科不林士	一九	三、一
哥隆	二〇	六、四〇
呂提池	三三	二、一
巴塞爾	三六	二、一
奧格斯堡	四五	一、五
閩行	五四	一、八
維也納	九五	三、四〇

依此計算，每一運人耗需八至一〇普分尼，約等於現今普魯士國有鐵路一等快車的定價，而為三等定價的三倍。行李的運費在短距離中約為現今（德意志鐵路上）的二倍，但在遠距離中卻增至現今的額數三倍以上。德意志郵務馬車的定價和法國及英國的大致相同。

但人們對於郵務馬車時代旅行的費用如果要下一種正確的評判，必須考慮到當時旅行所費的時間比現

在多多因此也貴得多。試想像從巴黎到斯特拉斯堡這樣一段路有十一夜的投宿，然回轉去看十八世紀的旅費，比用自己的馬車或少用自己的騎馬的早前時代自然也要少得多。

當十七世紀中葉，從威尼斯沿陸路旅行，經過德意志和荷蘭，前往英國，五個人共費一二五鎊，所歷時間計自二月二十日起，至三月二十九日止。

在十八世紀旅行對於馬車和給養所花的全部費用是怎樣高，可以從克列柏爾 (Krebel) 所作的一些報告中看出來。依據他的報告，旅行的費用計：

從漢堡往努達堡「連同用人」……………二〇帝國達列

從漢堡往歐法特……………一二帝國達列

從漢堡往哥本哈根 (Copenhagen)……………乘郵務馬車

在冬季……………一五帝國達列

在夏季……………一三帝國達列

從巴黎往里昂，乘公共馬車，中途只有五日：一〇〇利佛

從麥斯特勒 (Mestre) (威尼斯) 往荷蘭……………一四至一五硬幣德克

(約合一三〇至一五〇現今貨幣不位馬克)

此等價格包括一切旅費；從麥斯特勒往奧格斯堡是車費，不計給養，僅需牛數。澤悉列說從馬賽往里昂，「早中晚三餐和全部車費，中途自己已不須照顧一切，共五二利佛；從里昂往斯特拉斯堡共八五利佛，「內中有他和他的馬在旅行中的給養。」

在各大城市中載客的運輸對於經濟的發展誠然只有附屬的意義，但這裏也可以簡單說一下。

一個城市某些地點的出租馬車，自十七世紀末葉以來，在巴黎和倫敦即已出現，並於一七三九年輸入柏林。

倫敦於十八世紀中葉有『普通馬車夫』八〇〇人，馬二〇〇〇匹。巴黎在革命前有僱用馬車一八〇〇輛（編號的）麥舍——我這裏的數字即取自他的著作——很勇敢地指責巴黎的出租馬車業。凡在倫敦、阿姆斯特丹、和布魯塞爾（Brussels）看見過馬車的人所惱怒的事件，沒有比得上巴黎的僱用馬車及其半死的馮馬的。就是較小的城市如為奢侈的中心點的話——條德意志的馬因斯一樣——當這個世紀的末葉，也有一種井然有條的出租馬車業。

此外還有轎子，和出租馬車一樣，是公開出賣的。萊比錫的市長於一七〇三年設置十二乘轎子，六乘供平時應用，六乘供彌撒市時應用。

在各大都城中——和巴黎一樣——因為熱鬧的街市生活——我們必須想像其和現在沒有多大的差異——在十八世紀末葉，已經使轎子成爲不可能了。我們只在郊外的某些僻靜街道中和凡爾賽（Versailles）纔遇着轎子……

城市公共馬車（Stadionibus）於十七世紀在巴黎出現若干年。就牠的整個特質講，牠是屬於十九世紀的。

第二十一章 食宿

就人們向來在著作中對於旅館業和飲食業的歷史所描寫的講，大都是在「文化史」的觀點下進行的，這就是說，從難於說明的關切的同感中退出來，依附在過去時代的奇異事件和趣談上面，依附在我們祖先的任何危險事件和閱歷上面，依附在從前生活方式的特別不同的形態上面，即沒有在一種較大的聯繫中去編排這個社會組織的問題，沒有在其他社會現象的範圍中去研究牠的作用和效果；總說一句：沒有提出社會學的問式。

可是社會史中很少方面能像旅館業一樣給予人們許多正經考察的機會，此業一步一步表現牠和各種各樣的社會現象集合體的聯繫。我在這裏必須附帶想起牠，因為牠對於經濟生活的發展具有一種不可輕視的意義：商業組織的某些形態以及全部經濟的結構，和食宿業一定的發展程度有最密切的關係，關於這一點，一眼就可以看清，我們以後也將有機會作若干次分別證明出來的。

一直深入這裏所涉及的時代猶保持早前時代的一種狀況——歐洲的中古時代也全都是如此——即商人在旅行中和目的地，須自行照顧他的食宿事務。因為這種必要，一切較大的商業地點和人所共知的一樣，都有商人館或商人院，其中的住食兩項是由外來商人自己的同伴料理的。這些協作旅館和俱樂部的一大部分直至十七、八世紀仍然存在；如倫敦的鋼鐵旅館（Steelhof）於經過大火後，甚至於重新建築，自此以後，牠離原來的目

的雖愈趨愈遠，但最初是屬於這一類；又如威尼斯的德意志人商店也屬於這一類，牠自經過最後一個世紀虛有其表的生存後，纔由法蘭西的革命使牠正式告終。並且一五六八年在安特衛普還從新建築了烏司脫人（Oostertlingen）——即波羅的（Baltisch）商人——的大商館：計長二五〇分，上層有放置乾貨的儲藏室，底層有收藏流質品的地下室，中層有三〇〇間住室供商人之用。漢堡有一個英國館，英國商人於十七世紀猶自然於地寄宿其中。

十七世紀在德意志過路的馬車夫每夜絕不能達到一個地點，有旅館供他的投宿和他的車子的安置。永·斯替令（Junge Shilling）對於自己祖先——其職業為「郵務馬車監督人」——的奔走所作的優美的描寫我們是知道的。他說明馬車夫因許多日遇不着飲食店，怎樣料理自己的食物，晚間為圖安全起見，怎樣將他們的車子放成一個圓圈，使互相銜接，他們自己睡在馬車裏面，而馬匹又怎樣被趕入這個馬車堡中，獲得保護。

但一種獨立的旅館業和飲食業早已開始發展了。關於酒店和飲食店等等的起源與分佈，我留在後面去說，現在首先研究旅館業發展中的主要特點。

就已經認識的講，旅館是在很不同的基礎上發生出來的。

一、巡禮人的投宿處代表容許住宿的最老的形式，此等投宿處和人們所知道的一樣，是為修道院等等所設的慈善性質的機關，不過旋即為着營利的目的而創設起來了。牠們在許多場所，與隊商大旅店，或過路的趕駛獸的人及馬車夫的寄宿處結合在一起，後來也供一切旅客的應用。這常是一些大建築物，可容幾百人的住宿。當依

利薩伯時代英國的旅館有能容三〇〇人的，這樣的羣衆宿舍也是公開的，鹿特丹（*Drasimus von Rotterdam*）在德意志的旅行中遇見此等宿舍，而予以明顯的描寫：在公共室中常有八〇或九〇旅客集在一起，如步行旅客、騎馬者、商人、船員、馬車夫、農民、小孩子、婦女、健康者和病人，「作定時的會食」，每六個人坐一小桌。各修道院在較大的城市中也招待外來的人住宿。

此等旅館在十七世紀有一種重要的改良，即依照各種等級將食堂與睡房分開來，並有單個的房間代替那兵營式的大食堂和大寢室。一般旅客在瑞士促進了這種轉變。

二、自從「在驛站路上」旅行興盛以後，對於這種旅客的住宿自然又產生一種新的機會：驛站上的客棧，即驛站馬車主人的招待所，旅客通常是要於晚間來到這裏的。我們聽說驛站馬車主人力求留住下午來到的旅客，宣言他們的馬廄已空，不能供給馬匹，使之前進：「所以他們藉旅客食宿的機會，增加自己特別的收入。」

三、同時一切較大的城市有各種等級的旅館出現：上自有品位和大闊闊的旅客以及皇帝所居的「大旅館」起，下至城門口的客棧以及馬車夫可投宿的休息所止。無論如何，當十五世紀時，各較大的商業城市，特別是彌撒市城市都有旅館，其中一部分是為貴族地主所有。像里昂這樣的大彌撒市的城市，在十五世紀上半期已有十個「大旅館」；在這個世紀的下半期有十六個「大旅館」；在十六世紀的上半期有十二個，在下半期有三十一個。牠們所具的現今的名稱為：*de la Grue* [鶴]，*du Lion d'Or* [金獅]，*de l'Ours* [熊]，*de l'Etoile* [星]，*du Cygne* [天鵝]等等。（此等名稱從何而來？）各城市管理局於十六世紀已經頒佈旅館規條，對於房間的價

格等等都有規定：如努連堡（一五二三年十月八日的規條）奧格斯堡（一五七四年二月四日的規條）是到了十八世紀，全歐大小城市已有一個廣大的，在某些地方並頗為細密的投宿處，客棧和大旅館的網。從外國回去的英國人覺得他們的旅館連同「兩個普芬尼的印刷品，鹽樽和放刀的小燈」十分優越。大陸各國在一切覺得舒適的物件上，當時已經較遜於英國。但牠們在十八世紀也同樣有一種高度發展的旅館業，這可從各種遊記中看出來，沒有疑義。克列柏爾的歐洲遊記（*Europäische Reisen*）對於歐洲一切較大的城市載有一個值得推薦的旅館表，此表沒有表現何種遺漏處，對於某些城市並且知道舉出一批堂皇的旅館。

例如巴黎有一打旅館，柏林有五個頭等旅館，四個次等旅館，北勒斯勞有三個旅館，做叫金鷄，藍肥和金鷄。

就是在西班牙，當十八世紀初期，一切城市中也有旅館，不過這裏只供給床鋪和火爐，至於飲食是必須自行準備的。（澤慈列的小遊記）這種旅行報告對於旅館業的歷史也含有許多有趣味的材料。

這些報告已經顯然指出僅供飲食而不寄宿的餐館和飲食店。此等館子在一切較大的城市也發展起來了。旅客（本地人僅在較小的範圍中纔出入其間）可以在此等館子或旅館中進餐，在城中租一間有家具的房子。旅客在中途一切地方同樣找到進餐的館子。人們所雇用的馬車夫或城市走卒以一定的金額，照顧全部旅程中的運送、飲食，有時甚至及於夜間的住宿。

人們在整個十八世紀旅行，和大家所看見的一樣，已經十分便利，有一部比現在更為便利，或者可以說，像現在的轎子一樣，十分「方便」。

現在轉入『飲食業』方面，即對外來的人準備飲食品而取得代價，當早期資本主義時代發生一種革命，牠當和最大的社會革命等量齊觀，牠在我們的社會關係脫離個人色彩並機械化的途徑上是一種巨大的進步：牠所指的是採用依照菜單點菜去代替通常的食品。哥德在威廉的漂泊時代一卷第六章各處以熱烈的心情，說及這種劃時代的革新，我從這種狀況至少可推出此項革新是十八世紀最後幾十年的事實（我對於此事實從沒有在何處發見一種記錄）。哥德在書中讓赫息里（Horslien）『卓越的叔父』主張：『這個世紀沒有（！）一種發明比人們能在旅館的特別小桌上按照菜單點菜一事更值得讚美的。』

第三篇 貨物的交通

第二十二章 航海

壹 船舶

一、船舶的類型

就種類和大小講，商船隊的海船一直至十九世紀爲止，大約和中古時代末葉的相同。不過另增一些較大的類型供大洋旅行之用，特別是供東印度旅行之用（因此也稱爲東印度航船）。當中古時代，威尼斯的船舶最大的量爲四八〇噸，此時西班牙的一些加利阿船（Gallion）和英國及荷蘭東印度公司的一些船各達六〇〇至八〇〇噸。不過這是稀有的例外。就常規講，長途航行的船不超過五〇〇噸，歐洲航行的船最大的不超過一〇〇至三〇〇噸的載重力，大多數的船並且還要小得多。

烏斯達利慈（Usbantz）在有名的一章書中詳細說明各大小船舶類型的優點與弱點。我們從他的說明中可以看出當時的人在原則上是排斥大船，認中等的類型從事於大洋的航行較爲適宜。我在另一個地方曾經指

出擴大交通工具的傾向僅以完全微小的強度，在營業界中發展出來（與擴大戰艦的強大傾向相反。）但商業的利息不需要巨大的船舶，大船類型技術上的弱點必定有決切的影響。這些缺點在一方面是吃水深的大船不能駛入最大多數的港口；在另一方面是在航行、掌舵、拋錨、裝貨、卸貨的輔助工具不發達，使大船陷入不可克服的困難中。我們必須記着，一直進到十九世紀，船舶是用一根通常的樞軸插在舵上駕馭的，在有風暴的天氣中，除通常的滑車和絞轆外，沒有其他機械的輔助工具；我們必須記着，那繫在粗麻繩上的錨是用通常的起錨機捲起的，其中長手柄的槓杆就是唯一的機械幫助，要將錨起上來是何等勞苦，我們必須記着，船舶的唧筒是由挖空的樹身做成的。這一切設備在每種船舶的擴大中使操縱愈加困難，終至於完全不可能。此外，大船必須裝滿，有某些商品因裝載所歷的時間太長，以致敗壞。所以薩發里對於與西印度貿易，推薦一〇〇至二〇〇噸的船，因為較大的船裝載煙草，時期長久，一定會損傷的。

當整個早期資本主義時代，無論如何，當十七、八世紀，自東印度航船類型出現以後，船的大小仍舊不變，我們知道上面的情形，便會了解這一點。下面的統計特別明白表現許多世紀中船舶的類型長久不變的狀況。

依照巴施 (Bansch) 所刊佈的碼頭查的船舶表，在律伯克的造船所所造的船舶，其大小超過一〇〇船噸 (Tonn) 按一船噸 = 100 噸 (二噸) 的平均的年代如下：

- 一五六〇至一五六九年……………一三三船噸
- 一五七〇至一五七九年……………一六九船噸
- 一五八〇至一五八九年……………一五二船噸

一六〇〇至一六〇八年	一四二船噸
一六一八至一六一八年	一〇五船噸
一六二〇至一六二九年	一四〇船噸
一六三〇至一六三九年	一一九船噸
一六四〇至一六四九年	一三四船噸
一六五〇至一六五六年	一三四船噸
一六六一至一六六九年	一四九船噸
一六七〇至一六七九年	一四五船噸
一六九〇至一六九七年	一七四船噸
一七〇〇至一七〇七年	一九三船噸
一七一〇至一七一五年	一五二船噸
一七三〇至一七三九年	一二九船噸
一七四一至一七四九年	一二四船噸
一七五〇至一七五五年	一三一船噸
一七六〇至一七六七年	一二六船噸
一七八三至一七八五年	一一四船噸

最大的船舶在整個時期中是同樣大小的。最大的——超過三〇〇船噸——爲一五七三年（四〇〇船噸），一五八九年（三五〇船噸），一七〇〇年（三〇五船噸），一七〇四年（三〇六船噸）建造的。

二、船舶的容量

第三編 交通狀況

各單個船舶的平均大小一直至早期資本主義時代末葉，雖只有不重要的改變，然這個時期中商業上所用的船的船艙有很大的擴充，各種商船隊中船舶的數目也相當地增高了。我們對於最大多數國家商船隊的增加頗能正確地作數字上的研究，尤其對於早期資本主義時代末葉已經為最大的船隊——即英國的商船隊——是如此。各國商船隊的總數量如下：

一七九九年十月三〇日大不列顛的船舶總數量：

英 格 蘭	其 中	倫 敦	利 物 浦	紐 卡 斯 爾	蘇 格 蘭	殖 民 地	愛 爾 蘭	大不列顛除去殖民地 (並同海峽率因證明)
一一四八七		二四三六	七四五	五七〇	二〇三一	二九九六	九九九	一七八九九
一三三七一八一		五〇七一一九	一二八四五一	一二六六二三	一四八一〇	二〇一七四三	四九八二五	一七二五八一五
九九三〇九		三八五三四	一二九八五	六一二〇	一二四一三	一五九八二	四八三五	一三五二三七

依照一種官廳報告，法國的商船隊在一六六四年係由二二六八艘船組成，我按照那種概要所載的大小比例，計算牠們約有一八〇〇〇噸的容積。據此估計即在十七世紀末，這些船也只要一〇〇〇〇噸，這的確是估得太低。關於十八世紀的，我不知道有何種可靠的統計。

荷蘭的商船隊在十七世紀的確是歐洲中最大的，即在十八世紀的上半期也許還是如此，可惜我們（就我所知的講）沒有一種總的統計。依照上面已經說過而不甚可靠的配第的估計，他在十七世紀的末葉有九〇〇〇〇噸的容量，這是九倍於法國商船的噸數，幾乎二倍於英國商船的噸數。最後的比例數可相符合。

其餘的國家跟着上述三個海軍國前進，相距甚遠。我還要報告早期資本主義時代末葉德意志和奧大利商船隊總數的一些數字，以資比較。
普魯士王國：「一七八五年在海上的船舶的一般狀況。」……

船舶的數目……………	九五八
船噸的數目……………	六八七八四
船舶的價值……………	四五六〇八四〇鎊列
船員的數目……………	三一一三〇
船舶的大小……………	五——三五〇船噸
所雇用的人……………	七一八〇

布萊麥船舶業的噸數在一七七八年達一四七八一登記噸(Registration)計一九艘船(當一八二〇年代也不多於此數)。

漢堡在一七八八年有一五九艘船，價值為一六〇〇〇〇班科馬克(Mr. beo.)。一八〇二年據說數目增至二〇〇艘。此等數字顯然是正確的，因為其他方面將予以證實。依照上議院議員威斯特華倫(J. E. F. Westphalen)一八二七年十二月二十五日漢堡人用自己船舶的航行一文，漢堡在一七九八年有船二四五艘，共二二三二〇六船噸，至一八一六年僅增多八七艘，計七三三七船噸。一七九七至一七九九年是迅速飛躍的「大時代」，而一七九八年的增長也就得到解釋了。漢堡船舶的噸數在一八三〇年代纔達到二五〇〇〇登記噸。

亞爾多納(Altona)的船舶業的總數(一七六七年)達八五〇〇登記噸，什列威斯·好斯敦(Schleswig-Holstein)的全部船舶業在北海方面的達(一八〇六年)三〇七〇〇登記噸。當一八三〇年德意志全部北海港口合起來還不滿一〇〇〇〇〇〇登記噸(九八〇〇〇)的船隻，同時東海的商船隊已經有一七八四〇〇〇登記噸了。

奧大利在一七六〇年九月三〇日的商船隊的狀況：

經過一〇〇噸的大船……………五三

五〇至一〇〇噸的中等船……………三〇

五〇噸以下的小船……………四四

船舶的全數……………一二七

船員……………九二七

一七六一至一七六四年的增加數：

一七六一年……………三二船計三〇一六噸

一七六二年……………一四船計一四七九噸

一七六三年……………一九船計二四二三噸

一七六四年……………二一船計三四四六噸

挪威的商船隊在十七世紀末葉有船四〇〇至五〇〇艘，全體載重力約六〇〇〇噸，當一八〇六年有船一六五〇艘，共一八〇〇〇噸。瑞典的商船隊當一七八七年是由一二二四艘船成立的，共有一六七一九五噸又一八〇分之七七的載重力，少於一〇〇噸的船舶有七九一三八噸又二〇分之二三的載重力，從一〇〇至五〇〇噸的船舶有六八八一六噸又九〇分之四三的載重力，超過五〇〇噸的船舶有一九二三九噸又一六分之一的載重力。

配第對於十七世紀末葉的漢堡、斯干的那維亞和但澤的船舶估計為二五〇〇〇噸，對於西班牙、葡萄牙和意大利的船舶估計為二五〇〇〇噸，對於歐洲全體商船隊的噸數估計為二〇〇〇〇噸，這和實際情形相近。他的估計的缺點有一部分是自行消滅了。

貳 船員

我們對於早期資本主義時代海員的勞動條件和生活條件知道的不很多。我們對於海員的數目及其對船

船大小的數目關係如果知道的很清楚，那對於他們的狀況便能作出更多的結論。

我在上述各節已經報告一些數字，給予我們以所希望的解釋。尤其使我們發生興趣的有兩點：一、一艘船船員相對的高度，二、絕對的高度。

一、船員相對的高度是由每一重量噸或容積噸所分配的海員數目決定的。這種數目係由立法確定。因此一艘八〇至一〇〇噸的荷蘭船有七個水手和一個船值作爲船員；一艘一〇〇至一二〇噸的船有八個水手和一個船值，於是每加二〇噸即再增一人。薩發里——這些報告是取自他的著作中——再加說明道，英國人和法國人的船員較多，但大約立於對船舶噸數相同的比例中。這種觀察和我們對於實際船員——特別是英國船的一——所獲的數字相符。

依照我在上面報告的一七九九年的官廳統計，英國一個水手已經配合在一三登記噸（約合一七噸）以上。剛纔報告的普魯士統計也表現一比一九的一種比例。我們如果認荷蘭船舶的比例（一比二〇）代表勞動力最節省的運用的確不會弄錯。我們於是可以確定一樁很重要的事，即在那些世紀的一艘船所有的相對船員比現在多得多。現在一個水手約照顧六〇登記總噸，四〇登記淨噸。我們如果願以第二種比例作爲比較的根據，那麼，現在要五〇噸以上纔與當時分配給一個水手的最高額的二〇噸——因爲十八世紀那些數字是涉及重量噸的——相當。這就是說，我們如果願在此處應用這種概念：那麼，早期資本主義時代一個水手的生產力僅達到現今一個水手的三分之一。然無論如何，這種比例頗有利於早期資本主義時代，因爲當時的裝貨卸貨都是由

船員親自擔任的。

他們爲船上服役，運用不完備的技術，所花費的勞動力比現在大得多，這是十分顯明的。「現在的水手對於起錨拖纜的工作幾乎沒有一點概念。一條直徑十二吋，長四百至五百呎的纜要藉一種缺點很多的機械幫助拖起來，同時又放在一個錨纜盤中，人們試將這樁事想一下，對於當時的船舶必須用這許多船員一事便容易解釋了。」（斯羅曼——Stoman）此外，後來的索具已經很巧妙。舊時代船員勞動這樣小得多的生產力具有重要經濟影響，至爲顯明：即運費的昂貴。

二、一艘船的船員絕對的高度在另一個觀點下使我們發生興趣。牠必定幫助我們對於早前各世紀海船的勞動組織內部的結構獲得一種解釋。就常規講，構成船員的海員數目十分微小，我們可以直截了當地假定爲一種大半仍爲手工業的經濟編制。一艘船所分配的水手的平均數——這種數目雖當加以重視：在英國和奧國的商船隊中，按照上面所報告的數字，爲九人，在普魯士的商船隊中還不到八人——尚不及極少數最大的船有大數目的船員這種事實能說明上述一點。按照荷蘭數量的比例，一艘三〇〇噸的船纜有十七人，一艘四〇〇噸的船纜有二十二二人，一艘六〇〇噸的船纜有三十三人。但我們知道，這已是例外。大批的海船是一〇〇至二〇〇噸大，僅有八至十三人，如果假定其餘航海的民族有較多的船員，每艘也不過十至二十人。人們在漢堡計算「船員」的分配，每艘僅四至十二人。但這些船員必定多站在一種協作的手工業的關係中，並非站在對船長純粹的屈服狀態中。就這種船長的社會地位，知識和專門修養講，他是他們中間首出的人物，和早前時代大建築物中的泥水

匠老闖或木匠老闖一樣，而不是現今意義上資本主義的企業家。他募集水手，並不是一種凌駕在他的上面的船舶企業。這種舊式船長在法國叫做「Maître」，「Patron」，在英國叫做「Master (under God)」，他由船主招致，擔任航行的職責，於是着手募集船員（雖則也要得船主的同意。）但我們可以承認船長與船員所形成的永久關係，恰和船主與船長間的關係一樣，前者的關係又聯成船舶與船員的永久關係。船舶與船員彼此有內部密切的結合，在牠們的中間有人的聯繫。例如我們知道，船上的習慣要在同一船上作過多次航行纔解雇，不像現在一樣，於船抵埠後馬上就解雇。「他們（船員）因為依戀船長，在許多次航行中總是反覆接受同一船上的職務，這是常見的事。」（菲特革爾——F. Tiger）

水手的工作是一種困難的職業勞動，從事學習，要規定一種有常規的課程，和在工業的活動中一樣，此事足以幫助保持航海業的手工業性質。當我們時常提起的極可信任的老斯羅曼對早前的船上工作作下列的描寫時，那種工作便活躍在我們的眼前了：「水手在他們的工作中須時常唱歌，他們快樂的歌曲（在裝貨和卸貨時）在遠處就可以聽到，總有些人還能記憶……工作愈煩難，水手便愈加大聲歌唱，竭盡他們的氣力。整個操作雖不熟練，然也有些適意和歡樂的成分；不像現在一個大工廠中乾燥的工作一樣。」

但我們還可確定一樁重要的事，牠可以幫助認識早前船員職業的本質：即大多數的船員是定居在鄉里的：他們自己或他們的父母住在沿岸地方，自有一種小地產。至少可以保證德意志的狀況是如此，但認其牠各國違反這條規則，也殊無理由。我們必須永久記着，舊的船員業是一種季節的職業，在冬季是停止航行的。

我們在小的航行中遇着一種完全行會的組織，甚至於在十八世紀的荷蘭也是如此。這些船員從事於從阿姆斯特丹到法國、英國和德國的所謂順序航行，我們在另一個項目中還要遇着他們。這裏應當確切說出，船舶業這些部分還完全在手工業的範圍中繼續存在。在實際上這也是關於完全小的船舶營業的。所以一六一三年的法令規定船長在裝貨時必須親自到場等等，此法令在十八世紀猶發生效力。這種船舶營業的權利是結合在下面一個條件上：船員至少須自四年以來為阿姆斯特丹的市民。交通是受船員行會的幹部統制的。

叁 船舶的供給

商人用自己的船舶航行，是整個早期資本主義時代的風俗。他一時不僅是自己的船主，並且也是自己的造船者，和我們從十六世紀的曼利池人（Mantico）聽見說的一樣，他們的船是「由自己的費用造成的，並且備有礮，測鐘，菜蔬和糧食。」當十六世紀，像恩登一樣的中等海濱城市中，船舶業的獨立還沒有構成常規：東海貿易百分之八〇是用自己的船舶經營的。我們在十八世紀還看見法蘭西的大商人將貨物裝在自己的船中：他是一個「自費武裝的船主」，他有自己的船長等等。在德意志濱海的各城市，特別在漢堡，於一八三〇年代猶認用自己的船舶航海是一個有體面的商人榮譽的義務。我們再來聽老斯羅曼對於此事的說明罷：「當時除少數例外不計，沒有船舶業這個名詞，真正意義上的船舶業，這種情形頗為特別……重要的家庭常有船一艘或多艘；我差不多相信人們認這是一種有地位的表現。」

船舶的細小與比較廉價，對於商人自置船舶的努力予以更迅速地達到目的的幫助。有時許多商人聯合起來，用共同的費用獲得一艘船。

像老斯羅曼對於一八三〇年代的漢堡所描寫的狀況，在西歐航海的各民族中顯然早已轉變了。商人所用的船舶是用代價向特殊的營業者租來的，這就是說，船舶業已經成爲一種獨立的職業，至少自十七世紀以來，此事顯然構成這些民族中一種常規。但在德意志濱海的各城市中，伴着應用自己的船舶航行的風俗，也久已有租用他人船舶的可能性。

營業的船舶業回溯起來，遠及於中古時代。至少在法律史的來源上可以確切斷定船舶是依僱船契約雇用的（爲自己經營商業的船舶所有人的產業還不是專業船舶所有人本來意義上的產業，這是可想像的。）

當早期資本主義時代，荷蘭的船舶業達到牠的最興盛的境地，這尤其受尼德蘭人經營一種國際運輸業的事實之賜。

「這是荷蘭人所經營的主要商業營業之一。他們是歐洲一切民族中的運送業者。」（里卡德——J. P. Riard）『用船裝運商品僅次於他們的漁業，這是荷蘭人商業的大錨。』（波士德勒特威特）

就常規講，這裏的船舶業也是股分船舶業，關於這一點，我們可以從里卡德的描寫中引證出來：『在阿姆斯特丹有大批的人——內中有許多零售商人，甚至於手工業者——集合起來，建造船舶，或購買船舶，大都出租給他人，或供人遊歷之用，他們自己不大擔負贏虧的責任，從事航行。』

當十八世紀初期，阿姆斯特丹已經有人將船舶出租，自己不須送運出去，只將牠們交給商人應用：即船運中的「投機者」：「他們經營此業，只是由於投機，意在藉出租稍得利益。」（里卡德）

商人此時可以利用另一個人替他準備好的船舶，或是全部租用，或是將他的單個的商品作為依件計算的物品，裝在船上。這種兩重利用的形態是原始的。在阿馬斐的海上法（*Tab. Amalph.*）中已經載明商人對於船舶可以「全部或一部」租用。

當十七、八世紀，船舶雖小，然結締僱船契約似乎是常見的事。商人書籍以特別的嗜好，注重這種契約及和牠結合在一起的法律形式：僱船契約必須老是在一個公證人的面前結締的，如此等等。

但荷蘭在十七世紀也已經發展了船舶經紀的機關，因此使商品貿易獲得一種重要的幫助。船舶經紀叫做“*Carredors*”，此名詞在這裏的含義和通常的意義是不相同的。

在阿姆斯特丹，里卡德告訴我們說：「有一種經紀人叫做“*Carredors*”，他們除找人租船外，不從事其他業務。」

當十八世紀末葉，阿姆斯特丹有三三個基督教的船舶經紀和五個猶太教的船舶經紀。船舶所有人和商人都得利用他們，前者因此獲得船艙的需要，後者因此獲得船艙的供給，雙方的結合得以形成。

除掉船舶經紀外，在阿姆斯特丹還有船舶委員，他們是替外埠運貨人服務的。

這樣的一個運貨人如果因任何種投機需要一艘船，即委託他的在阿姆斯特丹的委員替他租一艘船，在某港口應用，並駕駛往該處，船舶

委員於是令自己的經紀租定一艘適用的船，並簽訂租船契約，將此約的副本連同費用計算書一起送給他的委託人，他在遵守一切租賃條件等上面委託人擔負責任。租船委任營業是富有的荷蘭商人主要營業之一。

這種租賃媒介的組織十分完備，可說是無以復加，現在幾乎不較從前爲好，這似乎是荷蘭人——更正確些說，阿姆斯特丹人——的一種特色，此處和我們曾經看見的一樣，船舶出租業在十七世紀已經是一個興盛的營業部門。在英國或法國沒有相似的組織存在，我相信可以從下列的事實中推論出來，就是這兩個國家兩個商業知識的典型家波士德勒特威特和薩發里在他們的字典這個項目中固然詳細描寫過阿姆斯特丹的船舶經紀業，但沒有提及他們的國內也有同樣的設施存在。否則他們在報告外國的風俗習慣之處，從不忽略這一點的。阿姆斯特丹在這裏和其他許多場所一樣，對於交易所的組織方面表現優越之點，這一點是否須回溯到他的猶太商人活動的影響上去，我留給專門家去探討。

肆 航行的組織

一種獨立的船舶業的事實還沒有說明給予商人以裝運他的商品的機會。因爲船舶所有人以取得代價，將他的船供人應用，也可以出於一種完全被動的行爲，坐待商人來向他要求。於是這個商人所處的地位與他自己爲船舶所有人沒有什麼大不相同。他自己必須首先創造航行的機會。船向何處駛去，於何時解纜起程，完全倚賴他一個人作主。在早前一切時代，事情顯然是這樣，即在早期資本主義時代大多數的場所也是如此。在一切租

船契約中這種交通形態是自然的。因為由商人完全租用的船是他的唯一的交通工具，只有他纔能够發動。於是所呈出的交通機會便和單個的商人或一羣依約定而共同行動的商人所創造的一樣多。

當船舶所有人由自己的發議而擔任航行時，這已經指明交通組織一個較高的階段了。這個階段於十八世紀至少出現於經濟最進步的海濱地方。我們在知道阿姆斯特丹的船長宣佈他要將船駛往哥尼斯堡之處，便已經獲得這樣的冒險航行的認識。不過船長的行為是在有他人充分參加這個默認條件之下實現的。單個的商人因此已經獲得一些利益：他即使自己沒有租賃一艘船，即使自己沒有費力促成往哥尼斯堡的航行，在有充分數目的其他商人利用同一機會的場所，他也可以將他的幾隻箱子送往這個地方。這種冒險航行——船長在這種航行中，從一個港口駛往另一個港口，以便運貨回去——是船舶交通中一種組織的先驅，這種組織是商業所追求的，並且使一種安全的商業營業具有可能性：即有常規的航綫的設施。商品對一個有定方向的輸送如果繼續增加，例如每年春季的確能將滿船的商品從阿姆斯特丹運往哥尼斯堡，這就是明白承認阿洛夫斯（Theunis Alofse）於一個美麗的日子在交易所所宣佈的事實：我的優美的航船名牧者（der Schiffer），現在每於五月十五日從舊城市的停泊處向哥尼斯堡進發：阿姆斯特丹與哥尼斯堡有常規的航綫是創造出來了。一切現代的船舶交通立腳於有常規的航綫的設施上，此等航綫給予這種交通以牠的經濟的特殊的特徵，沒有牠們，現代的「世界商業」即不可能，這是不待言的。

各海口間「有常規的航綫」於何時，何地發生，並怎樣發生呢？我們在早期資本主義時代已經遇着牠麼？或

像好些人所主張的一樣，甚至於在中古時代已經過着牠呢？

所謂「有常規的航綫」如果不過是指兩個港口間一種有常規的船舶交通，那麼，這種航行形態遠及於中古時代。因為在歐洲的北方和南方，當十三世紀時已經發展了一種這樣有常規的交通。中古時代船主和商人的習慣是將牠們的船舶編成「旅行隊」(Karavane)航行，這是完全自然的，所以這種小艦隊在意大利稱為「caravane」，同時這種措置在北方稱為「samflot」，並且同樣在十三世紀已經適當地規劃出來了——無論這是爲着較大的安全的緣故，還是因商業交通係出現於定期循環的彌撒市中，即待運的商品的輸出以及購買的商品的取回必須於一定的季節實現出來。於是向一定港口航行的船舶便於一定的時期解纜起程。

我們這裏對於「有常規的航綫」所指的意義和現今這個術語所指的有關係麼？顯然是沒有的。船舶於一定的時期向一定的方向駛去，這種事實自然沒有證明什麼。因為船舶無論怎樣照牠們的意思，從事於常規的航行；如果這些船舶的航行是出自運貨人的動議，無論是他自己的船舶，還是他單獨或與他人共同租賃的船舶，這不是「有常規的航綫」。當一艘船單獨由船主的動議決定航行，與商人無涉；並且不論有無可裝的貨物，同樣航行，這纔是此處所指的「有常規的航綫」。當這種交通設施成立的時候，商人纔能夠確切算定於一定的時期，送出單個的商品量，纔能夠按照這種情形加以處置——這是一個決切之點。但我們從威尼斯的國有船舶所知道的是，牠們只在需要的場所——即對船艙的需要已經出現的場所——纔出租。

我們在後來的世紀中也遇見這種有常規的旅行隊的航行；並且在大洋中也是如此。最著名的例子是西班牙

牙的加利阿船和西班牙的商船隊。

有大批的船舶常規地從西班牙駛往（墨西哥的）委拉克路斯和祕魯的坡托柏羅的彌撒市；如往墨西哥的商船隊和往祕魯的加利阿船是。按照西班牙的風俗，各船舶在強大武裝保護之下，每年由完全確定的道路，共同出發航行一次，再共同回來。即使不顧及氣候狀況（墨西哥灣的風）和季節，然上述兩個港口地方彌撒市的常規也使這些商船隊必須保持一定的時期。

西班牙這種護送航行一直繼續到一七三〇年代。

但我們不可將牠們看做一種船舶業營業『有常規的航綫』。牠們是中古時代的支脈，不是一種新發展的萌芽。就我所知，這些萌芽完全出現於新時代，迨不早於十七世紀的初期。

有常規航綫的設施所自出的最早的一種來源是順序航行。這種從中古時代遺傳下來的航行的組織形態輸入於一切河流中，當早期資本主義時代大半繼續存在，並且纔好好地發展出來，我在詳細研究內河航行之處，將詳加討論，這種順序航行也存在於荷蘭濱海各城市（阿姆斯特丹）和鄰近各國某些濱海地方之間（起自何時？）依照曾經提及的一六一三年四月二十七日的法令，在阿姆斯特丹和下列各海港——法國的盧昂、聖發利立（St. Valeri）、英國的倫敦、德國的漢堡、布勒門——間有順序船舶的航行。此等船舶壟斷計件物品的輸送。當十七、八世紀，在漢堡和盧昂、哈佛爾（Havre）、丟契與、布勒門及英格蘭之間同樣有一種順序航行；在恩登和各

但順序航行與「有常規的航綫」還不是同一物在字義的理解上也從不如此至於定期自動輸送機會的意義更談不到。順序航行原來絲毫不含有有常規的意義；牠所宣佈的是純粹消極的：船長B不可在船長A的前面航行。牠後來含有一個船長老是準備航行的措置。這種有常規的順序航行就是指到「有常規的航綫」途徑上的一步。牠給予商人以一種送貨的機會；的確會來到，但不一定在何時。牠還不是有常規的航綫。

要在順序航行的規程中確定一艘船於一定日期常規地航行，不管船上是否裝滿貨物，這纔造成一種「有常規的航綫」，所謂有常規是指時間和空間的意義講的。這樣的一種確定已經出現於一六一三年的阿姆斯特丹順序航行的規程中，至少對於倫敦和盧昂的航行是如此。依照此項規程，每隔八日有一艘船開往倫敦，每隔十日有一艘船開往盧昂。至少是每隔八日或十日；牠們如果早已裝滿貨物，馬上就解纜起程。當十八世紀初期，少里卡德描寫阿姆斯特丹的商業時，這種措施是沒有改變的。

在鄰近海岸的其他地方間，相類似的有常規的聯絡也同樣存在，牠們的起源是在行會的船長順序的航行中。我們所知道的北亞得里亞（Adria）的海濱各地就是一例。當十六世紀時，盧斯（盧各？）和威尼斯之間有常規的市場船的交通。當十八世紀時，的里雅斯德和蓬忒拉哥斯科洛（Pontelagoscuro）間有一種有常規的沿岸船的航綫，在的里雅斯德、麥索拉（Messola），格里摩拿和巴費亞間，在利用羅馬號郵船之下，同樣有一種十日期的航行聯絡。立夫將一艘「郵船」從波托飛洛（Portofino）駛至熱那亞，此事已經使我們轉入下面的描寫中去了。

然漢堡和布勒門間第一種有常規的航綫出現於十六世紀。或者向歐洲各港口進發的順序航行已經發展爲有常規的航綫？

但旅行航行還另有一種起源，即郵船，或者像首先從事於這種設施的英國人正確宣佈的一樣：包裹船（Packet-boat）。像英吉利一樣的島國要和大陸保持一種有常規的書信交通，必須設置一種有常規的船舶的聯絡，這種聯絡最初只須在最狹小的範圍內實現書信的傳遞（在實際上和我們於描寫書信傳遞的發展一章中將看見的一樣，卡雷和多維起初真正只有信件的往來遞送，但在稍微擴充之下，這種營業在常規航行的郵船中，至少必定產生運送小件貨物——包裹——的機會。書信船變成包裹船，當十八世紀初期，已經有許多這樣的包裹船往來於英國與大陸之間：計航行法國的三艘，航行荷蘭的三艘，航行愛爾蘭的三艘，航行西班牙的二艘，航行法蘭德的二艘。此項設施在十七世紀顯已存在。在王女安統治之下，包裹船也常規地渡過大洋：每月最後的一個星期四有一艘船從泰晤士河出發，向巴佩道斯、莽的塞拉特（Montserrat）、涅維斯、聖克利斯多福（St. Christopher）、安提俄（Antigo）和牙買加駛去。

這艘往西印度的郵船必定和另一艘同樣從英國出發，向同一方向航行的「特許船」於一定的時期常規地相遇，這艘「特許船」是英國在烏得勒支和平條約中通過的，以便在西班牙屬的美洲載運五〇〇噸商品——這是正式的。至於夾帶方法的運輸久已實現。這艘船造成英國商人們第一次海外「有常規的航綫」這條航綫可以便利商品交通，因爲在坡托柏羅的每一次彌撒市中，「特許船」由自己的動議出發航行。

伍 海上航行的運輸效能

商船隊的能力或數量的效能已見於我在上面對於海船總數增加的報告中。早期資本主義時代已經使運輸效能有一種很大的增進，只要將我所報告的數字看一下，就可以證明出來。我們對於中古時代末葉，早期資本主義時代末葉和十九世紀末葉商船隊的總數如果願作一個比較，並選擇英國為例子，那麼，一直至早期資本主義時代末葉為止，相對的增加是無與比倫的最大的增加：有一種三十四倍以上的增大對着最後一個世紀一種僅止六倍的增大而出現，同時最後時期中絕對的增大自然超過早期資本主義時代的數倍。

英國商船隊噸數的絕對數字和比較數字如下：

十六世紀末約	五〇〇〇〇噸	一〇〇
十七世紀末最高	三〇〇〇〇噸	六〇〇
十八世紀末	一七二五〇〇噸	三四五〇
十九世紀末	九二八〇一六〇噸	一八五六〇

二、當早期資本主義時代，航行速度沒有重要的增加。我們固然可以承認必須橫渡大洋的較大的船舶類型比中古時代的船舶行駛較為迅速，也可以承認索具的改良——特別是在十七世紀所表現的——增加了航行的實力。但人們未嘗因此企圖使海上旅行大大地縮短，特別是使長途的海上旅行大大地縮短。商船一直至十八

世紀末葉為止，猶保持着平底的形態，除掉少數快帆的小的速行船外，都沒有快帆的設置。此外也絲毫沒有要求加速傾向的存在。所以我們對於十八世紀的旅行期間與十六世紀的對比，沒有什麼大改變，也不必奇怪。

我們對於當時航行的速度如果願意獲得一種活潑的觀念，那麼，要問究海哩的速度，便沒有目的，要找各單個旅行的期間也是如此（當時這種期間以偶然為轉移，較甚於現在）。我們必須問究最重要的商業道路上通常的航行長度，特別是問究西印度和東印度航行的長度。

計有下列的狀況：

西班牙的加利阿船向哥倫比亞（Columbia）（坡托柏羅）往返一次約需一年……

當十六世紀，往返葡國和東印度之間，通常歷時十八個月。這種旅行期間在以後的諸世紀中，對於東印度的航行仍沒有改變。葡國的船只在十七、八世紀的歐洲和印度間航行所費的時間很少，五、六個月的，大都為七個月，有時達到十五個月。『航行歷時太久，因為船長的無知識與疏忽，常是走一些迂曲的路線，颶風和時機都被錯過，並違反他們的命令。』（黎爾斐爾特——Sarlait）

關於英國東印度公司單個船航行一些正確的報告表現十八世紀下半期往返東印度（和中國，這是汽船經營往來之地）的航行正式的歷程達十八至二十個月：

埃格蒙特（Egmont）一七六三年一月一日出發，一七六四年七月十九日回來；

內潘坦（Napan）一七六三年一月二日出發，一七六四年七月四日回來；

格拉頓（Glatton）一七六三年三月一日出發，一七六四年十一月五日回來。

人們如果要正確考量一種商品從一個商業地點運送到另一個商業地點所需的時間的長度，必須將裝貨

和貨物時間加在真正海上旅行的期間上面從前因上面所描寫的技術的拙劣此項裝卸的時間比現在要長得多。

「當時的習慣對於裝貨當事人給予十四日工夫纔接收他們的裝貨，我們在以後的年代中受這一點的害處很大，然這卻完全適合於當時船舶的效能。」（斯羅曼）

陸 航行的危險及其避免的方法

早期資本主義時代的海上航行真正表現的特色，以及牠和我們現代並中古時代的航行顯明的差異之點，就在牠所遭遇的大危險。飲食品的形態所包含的危險係數既具有最重大的意義，我們這裏對於牠必須力求獲得一種更精確的認識。

航行所受的危險有一部分是起於自然的狀況，有一部分是出於社會的狀況。下面的危險來源是可確定出來的：

一、在船上的生活。這種生活強度危及船員的健康與生命。我們知道當時的船上是何種擁擠。因此居住的情形很不順利。但還有更重要的一點是給養應改良之處非常之多。此事在渡過大洋的長途航行和橫渡熱帶中纔嚴重感覺到，因此這裏所發生的惡劣狀況如此廣大，是中古時代所不知道的。

「用鐵桶貯藏飲水是沒有的，所用的只是木桶，水在桶中經過較長時期的旅行，易於腐敗，特別因當時常用通常港灣的水，尤易腐敗，船上又

沒有別的水，必須將牠作爲飲料。保藏食品以及現在對於壞血病所用的一切預防方法是不知道的，即知道，無論如何也是不應用的。所有食物大都是醃牛肉，醃豬肉，麵粉和乾蔬菜。（斯羅受）

因此生病的危險很大，特別在長途航行的船上是如此，海員中『因病致死的』爲數甚多。這種死亡在一七六〇年奧大利的商船隊中一年達到千分之一二五；在一七八〇至一七八一年的英國西印度（戰）艦隊中也是如此；（在一八七七至一八八四年的漢堡商船隊中爲千分之九·五；在「一九〇九至一九一〇年的」西印度德意志艦隊中爲千分之一·三；在一八九〇至一八九六年的法蘭西艦隊中爲千分之一。）

在大洋航行的最初幾世紀中特別感覺到的一個危險的來源是：

二、船舶的毀壞。我們知道當時從事長途的海上旅行所使用的工具是何等沒有力量，所使用的船舶是何等細小，因此可以預先斷定，船舶因受風雨，擱淺，和迷途的影響，將遭受一種強大得多的危險。又因船長與船員修養的不充分，更使這種危險增加起來了。

誰讀過十六、七、八世紀的旅行記，就知道船舶的毀壞在當時佔一個怎樣重要的位置：凡渡海的旅客幾乎沒有能免去這些災禍的。我想起笛福、澤慈列和巴格列夫（Barrgrave）諸人，並且推薦克拉克（James Stainier Clarke）的諾夫拉基亞或船舶毀壞的歷史的記錄等等（Navfragia or historical memoirs of shipwrecks etc.）的描寫。

可惜我們對於那些世紀沒有獲得船舶損失的統計。不過雖沒有這種統計，然因船舶毀壞而引起的高度危

險的事實的存在是沒有疑義的。

除掉這些「自然的」航行危險外，因某些社會狀況的結果，還有威脅船舶的其牠危險。我所指的是：

三、掠奪。掠奪是在兩種不同的形態中出現的：即戰時「合法的」途徑，和海盜「不法的」途徑。十六、七世紀海戰達到怎樣的範圍與經歷怎樣的長久期間，是人所共知的，讀者從本書一卷第三十九章的描寫中也同樣看見早期資本主義的諸世紀人們是怎樣熱烈的經營海盜的勾當。我們在那裏如果知道此事是財產形成一種重要的來源，那我們必須記着，因捕取船舶而發生的每種財富的增加，在船舶所有人和裝貨人方面即有一種同樣高度的損失與之相呼應。人們要明白知道這個時期的海盜業中心的意義，在實際上纔能够正確判斷十六、七世紀——又十八世紀的一部分——的海上航行所處的特別地位。無論翻閱這個時期那一部論航海的書；總是反覆遇着當時一切人所討論的一個問題：即怎樣保護船舶，避免海盜（在戰爭的時候：避免敵人的掠奪。）

所以早前時代的海上航行是「受危險的包圍」，人們顯然要儘可能地去減少這種恐嚇牠的危險。那個時代的人沒有有效的方法避免海上航行——特別是長時期的航行——所遭受的「自然的」危險。這裏只有一種完備的技術纔能造成一種轉變。但就掠奪所引起的船舶危險講，情形便不相同了。人們在這裏可以取預防的手段，至少能減少危險。在實際上並且也是取此項手段的。

計有以下各種：

一、始終編成旅行隊航行。

二、將船員的人數增加。

三、將船舶配上武裝。此事在中古時代就是指船員的武裝。自從採用火器以來，尤其是指一艘船用相當數目的大礮武裝起來。

四、將各種手段聯合起來，使有大批船員的武裝（大礮）船結隊航行；人們在法文中稱此舉爲“*Consorter*”，航行，在德文中稱此舉爲“*Admiralschaft*”；由艦隊司令主持的「航行」。

由艦隊司令主持的船舶結隊一種契約，任命一個司令，並且必須服從這個司令。這樣結合起來的一切船舶必須配上大礮；凡沒有攜大礮的船對於保護牠的其他船舶必須付予一種代價。

五、「陪伴」航行，「護送」航行；這就是說，由兵艦伴送航行。

這種的護送航行在中古時代已經通行。我們於十四世紀初期在法蘭德所遇見的威尼斯的大藥船顯然是有一部分爲商船，一部分爲戰艦。

當十七、八世紀時，護送航行達到牠的全盛時代。派出護送艦的以國家爲最大多數。但也有出於其他關係人的。例如我們看見阿姆斯特丹的海上保險會——關於牠，馬上就要講到的——蓄有六〇艘戰艦，藉以保護牠的保險對象（像現在的火險公司付出財物去保持消防隊一樣。）

荷蘭近東船舶的艦隊司令主持的航行或護送航行，代表船舶保護組織的最高階段。這些船舶如果要從事航行，並運送依件計算的貨物（爲着安全的緣故須遵守完全確定的條規（這些條規不適用於結締租船契約的航行船舶））

- 一、牠們只能共同航行，至少須有三艘；
- 二、牠們至少必須有一八〇船噸大；
- 三、牠們至少必須共有小砲二十四樽；
- 四、牠們的船員至少必須有五〇人。

此外，牠們還要有荷蘭的戰艦條件。此等預防手段恰爲近東的交通所需要，因爲地中海有野蠻的海盜行劫，特別不安全。

柒 海上保險

船舶在大海中所遭受的危險，是人們想用許多人分擔賠償的方法去減輕牠們破滅作用的第一種危險。達到這個目的最受歡迎的（雖不是唯一的）方法，在我們的場所，現在和過去都是保險，牠的本質就在藉有幸運時許多人經常的捐助，集成一種財產額，於不幸的事件出現時，即以參加的人這種款項去彌補不幸者的損失。

促成對海上危險的保險設施的第一種動機是什麼，我們不知道。我們只能猜想是海盜行爲的蔓延，因爲對於暴風雨的危險而保險的思想是不能突然出現的。海盜行劫日見擴大，遂促成船舶「保險」的假定，對於十六世紀的時代和北方的航行，無論如何是中肯的；在卡爾第五一五四九年五月二十九日有名的勅令——他對於航行頒佈一種法規——中論海上保險的第二十條總是明白宣佈保障船舶所有人，使他們的船舶不受「蘇格蘭人和其他海盜的侵襲」。

但要知道促成海上保險的動機是什麼，畢竟不十分重要。重要的是，自十四世紀末葉以來，在歐洲各航海的民族中的確可以證明這是一種經常的交通設施。牠在初時誠然是表現在牠的組織所能取的各種形態中。

葡萄牙王斐喃多第二 (Fernando II 1497-1498) 所喚起的相互強制海上保險是對於海上危險普遍保險可以證明的最早例子之一。

但海上保險的主要動機還是爲着營業的目的對他人的有償保險，這就是說，對於分期支付保險費的人擔負損失的賠償。

歐洲這種營業的海上保險起於何時，至今還不能確定出來，牠是依附在海上利息中發展出來的，還是依附在大冒險中發展出來的，也不得而知：所能確切知道的只是牠自十五世紀以來即存在，無論如何，在十六世紀已經具有一種較重大的意義。

海上保險在起初是偶然的保險：一切等級有錢的人從前將錢投入大冒險的事業中，此時則投入保險中，特別是商人們伴着自己本來的商業，喜歡從事於這種營業。

一羣專業的保險者逐漸形成出來：這羣人中有一部分是出自局外人，有一部分是出自起初偶然作保險決定的商人。薩發里發覺十七世紀末葉專業保險者的出現很可注意：他說在濱海諸城市中「有些人——大商人、貴族，以及法官——對於他人要取得的商品或要由海道送往外國的商品擔任保險，這種人除保險和將他們的貨幣投入大企業中外，不經營其他商業。」

專門經營保險業的，最初完全是一些單個的人，但我們在早前時代一切國家中發見保險業者首先結合成爲一種職業代表團體，遂發生「保險會」，牠的任務是在對保險契約釐定固定的規則，調停爭議，並且從事於保險人一般的極完善的設施（如置護送船是）等等。

一種保險作爲獲取利益的活動的一切可能性就在不幸的事件在某種數目的事件中能相抵償，因此可以由支付保險費去計算並賠償損失。每個保險人於是必須儘可能地擴充他的營業的範圍。他的有形的財富（資本）如果微小，那他要能够儘可能地多結締保險契約，只有將單個的契約縮成儘可能地微小的數目。於是一定高度的價值額在那種情形之下，只有由許多（小）保險人結締契約，這對於交通是一種大累。這是早期資本主義的各世紀中許多地方和無數事件中的情狀。

路多維息（Ludovici）對於保險業告訴我們說：「按照人們保險數目的性質，特別是當數目很大的時候，擔負此責的必須在一人以上，凡超過一〇〇〇羅佛稜的數目，人們即覺得一個保險人不够，而一個保險人對於一艘船的保險至高也不喜歡超過一〇〇〇佛羅稜。」這種結果和漢堡的商業代表團在一七二二年所提出的調查很是一致：當時漢堡有二四個保險業者，每人對於一種單個的保險證書僅承認一千或幾千班科馬克，所以一種五〇〇〇班科馬克（每一班科馬克合一·五現今貨幣本位馬克）的數目便難於結成契約。可是即在十八世紀初期的倫敦一部商人書籍中也有一種保險契約的謄本，凡船裝的貨物價值在四〇〇鎊的由三個人保險，計一人擔負五〇鎊，另一人擔負一〇〇鎊，第三人擔負一五〇鎊。在最大的保險市場阿姆斯特丹保險的通

常定額爲一〇〇〇佛羅棧，一五〇〇佛羅棧和二〇〇〇佛羅棧。

一種保險的數目如果超過一個地方承受的能力，便由許多地方分擔，在可能的場所，並由各國分擔，現在是如此，從前也已經這樣（猶太人在這裏表現他們的長處）我們知道一七〇四年有一個唯一的裝貨人在船上貨物的價值爲九一六九八班科馬克，從贊德·截化洛尼亞（Zante-Zefalonia）航行至漢堡，結締保險契約的辦法是漢保擔任二五六五〇馬克，阿姆斯特丹擔任二五九〇〇馬克，熱那亞擔任五一二二馬克，威尼斯擔任四一〇五馬克，所餘的二二〇二馬克的額數便沒有保險。

但保險內部的性質在很早的時候即超出單個保險者的範圍，達到保險公司的形態。此等保險公司在實際上比較大規模的資本主義組織最初的機會之一，自十七世紀末葉以來，我們看見各國有保險公司的建立。

法國一六六八年建立的保險會在十幾年之後（一六八六年）即轉變爲一個「股分」公司，牠的股東數目限定三〇人，牠的基本資本爲三〇〇〇〇〇利佛（分作七五股，每股四〇〇〇利佛）。這就是法國保險總公司（Compagnie Générale des assurances et Grosses aventures de France），我們於一六八〇年代看見那個翁夫勒（Honfleur）的商人——就他不在洛瑟爾（La Rochelle），盧斯，聖馬洛（St. Malo）和馬賽從事於私人保險時講——公司中擔任保險的業務。

當十八世紀初期的創造年中，英國也有一些批建設海上保險股分公司的計畫出現。這些計畫中有兩種見諸實行，成立組織。

同一投機時期在德意志也造成一個保險股分公司的第一種計畫：即一七二五年漢堡的保險公司的計畫。但這只是一種計畫，自一七六〇年代以來，德意志的股分保險公司纔有一種較大的飛躍：一七六五年在漢堡，一七六六年在的里雅斯德，一七六九年在布勒門，稍後一點在律伯克等處都有這樣的公司興起。當一八〇七年，漢堡已經有三八個保險公司。

我們現在如果問究海上保險對於早期資本主義時代交通的意義——這是我們最關切的一件事——那必須首先確切說出，這種意義特別在最初的幾世紀中比現在要小得多。在那個時代，海上保險並不是從初時起即為一種普遍利用的設施；被保險者的人的範圍，以及保險對象和保險場所的範圍都是有限的。

一、被保險者的人的範圍尤其因各大商業公司不去保險（現在猶是這樣）而大受限制。我們知道荷蘭東印度公司即不保險，並且可以由此推定其他公司也取同一態度。我們現在必須考慮到：特別是海外貿易幾乎完全為各大公司所壟斷一層，所以保險公司活動的領域必定已經因這種理由，大受限制。

二、就對象和機會講，海上保險也並不是一件普遍的事。
在保險業者方面對於一切特別的危險是謝絕的。

例如路多維恩說：「對於潮溼的、流汁的和容易敗壞的商品是不高興保險的。對於放在船底層的貨物保險也危險，因為牠們是容易潮溼的。」

「人們對於太遠的旅行也不容易承受保險。如從印度到意大利等處是，因為人們難於知道此項旅行是否完成，而保險費是得利還是失利。」

商人們所取的立場與此相反：他們要有特別危險出現，尤其是對於渡過大洋的長途旅行，纔願意保險。然我們根據相傳下來的事實，必須斷定保險業在十八世紀——在十八世紀的初期已是如此，自牠的中期以來更確切如何——無論如何已是一種交通的設施，對於單個的商人的確愈加便利。我們由下列各點可以推

出此事：

一、完善的教育，這是保險權和保險習慣在十八世紀中葉已經達到的。

二、海上保險的範圍。

關於保險的價值的統計，據我所知，是出自十九世紀的初期。至於早前的時代我們只能作準情酌理的判斷。測量一個營業部門擴充的重要支點是在其中活動的經紀的人數。我們現在固然不知道一個經紀做多少生意，但至少可以從不同的地方和不同的時代的經紀人數中確定發展的比較的高度。當一四三五年熱那亞（在當時的確是最大的海上保險市場）有七個保險經紀。（這是全數麼？）在另一方面，阿姆斯特丹在十八世紀初期有一〇〇經紀。我們如果認這些人每年平均獲得五〇〇佛羅梭，那麼，在經紀費用百分之〇·五的場所——這是一般的通例——所保險的商品和船舶價值爲一〇〇〇〇〇〇佛羅梭。保險業者既有五〇至六〇人，都是很富有的，所以他們每個約有二〇〇〇〇佛羅梭的保險額，這已經是不可能的。阿姆斯特丹在十七、八世紀無可爭辯地是第一個保險市場。當牠有一〇〇經紀時，漢堡纔有十八個經紀。當十八世紀末葉，漢堡便凌駕了阿姆斯特丹。我們從十九世紀初年所獲得的數字，表現漢堡保險的成績十分巨大（大到令人幾乎不能相信）。漢堡保險業者所保險的價值達到下列的數目：

- 一八〇二年 一五〇〇〇〇〇〇 班科馬克
- 一八〇三年 一五三〇〇〇〇〇〇 班科馬克
- 一八〇四年 二一〇〇〇〇〇〇 班科馬克
- 一八〇五年 三〇八〇〇〇〇〇〇 班科馬克

我說：此等數目大到令人幾乎不能相信。我們當記着下列的數量：當一七九〇年代的初期，漢堡商品輸入的價值（包括絲織品，亞麻布，銅，錫）約達一一〇〇〇〇〇〇法郎，進口的船舶數目約一五〇〇艘。至十九世紀的初期，約增至二〇〇〇艘以上，假定商品的輸入有同樣的增加，便有一四五〇〇〇〇〇法郎，假定包括統計中所缺乏的對象約二〇〇〇〇〇〇法郎，還不到一五〇〇〇〇〇〇〇班科馬克。我們如果將

二〇〇〇或二五〇〇船噸的價值算作當時魯士船的價值的兩倍牠們便有一八〇〇〇〇〇〇至二二五〇〇〇〇〇達列的價值即三六〇〇〇〇〇〇至四五〇〇〇〇〇〇班科馬克的價值。依此計算，漢堡保險業者所保險的數目至一八〇三年為止，約達漢堡商業與船舶的全部價值，在以後的各年中比這種價值還要多得多。漢堡的海上保險無論如何必定已經帶一種國際的性質。

海上保險的意義可以總括起來說：這種重要的交通設施是起於十五、六世紀，最初尤其在防備掠奪的危險。當十七世紀，這種設施猶表現為僅在例外的場所供人利用的一種方法，但自十七世紀末葉以來慢慢地被採用了。自十八世中期以後，牠變成一種經常的設施，到了這個世紀的末葉，照例為單個的商人所利用，和現在一樣。

海上保險的發展和書信傳遞及消息公佈的發展有最密切的關係，前者是在廣大的範圍中依賴後者的一種有常規的消息交通的形成。給予保險業者以一種保證，使他於能夠計算的時期內知道一切重大的政治消息和其他對於他有重要性的消息。（契塞爾巴哈）因此纔予他以計算危險的可能性；此時纔使他得及時獲得船隻出發，到岸和海上損失等等的報告。我們以後還會看見，那兩種交通設施發展的步驟在實際上怎樣是同一的東西，和海上保險發展的步驟一樣。當漢堡在十八世紀成為歐洲大陸海上保險營業的中心點時，第一的確是由於牠的猶太人，此外，也由於牠為郵政交通的交叉點；參看第二十五章。

捌 海運的費用

我們在前面的描寫中所認識的一切事實共同決定海上貨物運輸所需的費用的高度，即我們尤其必須考

查的價值量。關於每種交通設施的經濟考察，對這一點的興趣達到頂點：牠花費何等勞力（費用）去完成一種有定的運輸效能，這是不用再行舉出理由的。可惜我們的探討愈回轉到過去，對於這個問題便愈少滿意的答覆。現在已經有幾分可確定的事件是，就可資比較的報告講，並不怎樣多。然許多直接的史料還含有一批未經利用的材料，這種材料是值得徹底加以整理的。就我所知道的講，一直到現在還沒有一個研究者對這個問題作深入的研究，就是對於我在下面用數字報告出來的東西，也只指出一些發展的大綱，和將來探討的途徑。我希望自己在主要事件上至少已經達到正確之點。

海上貨物運輸的費用是由下列的分子組成的：

一、海上的零星損失；

二、裝貨費用，卸貨費用，輸入費用，輸出費用，以及不在運輸費定額之內的費用；

三、真正的船舶運輸費；

四、海上保險的保險費（或自行保險中與此費相當的損失費，這種損失費在有規律的簿記中是以損失的形態出現的。）

就我所知，關於第一、二項所指的費用在過去的世紀中沒有可資比較的報告。我能舉出的唯一數字是對於十八世紀阿姆斯特丹船舶運費的海上零星損失中一種依習慣形成的額數（為百分之一〇至一五）的數字。人們對於海上運輸費這些分子如果要作一種普遍的評判，那可以說，早前時代的裝貨、卸貨、輸入和輸出的

諸費用，因技術很不發達的緣故，比現在的確大得多，同時在『附屬的費用』中，單個的通報費減少，其他費用增加了（試想一想噸稅，海標費，運河費；如蘇以士運河和這一類的東西。）

但海上貨物運輸費的主要分子自然是船舶運輸費和保險費。關於各世紀此等費用及其高度有如下的情形：

- 一、海上運輸費和海上保險費在十五至十八的三個世紀中至少減少一半；
- 二、這兩項費用一直至早期資本主義時代末葉為止，停滯在一種高度上，如和現在比較，表現為非常之高；
- 三、由海上保險發生的費用最初在一切貨物中超過運輸費用，後來在某些極有價值的貨物中超過運輸費用；
- 四、費用定率的差異很大，常只能用價格形成的不合理（參看本卷第十五章）去加以解釋。

此等定率的正確性可以由下列的數字報告證明出來：

一、船舶的運費：

顏伯 (Ad. Schunke) 所計算的數字如果正確的話，十四世紀威尼斯和法國德間威尼斯的所謂『國家大藥船』的運費定率是非常之高的，每噸的定率計：

- 笨重的貨物（包括明礬）……………三三二·四現今貨幣本位馬克
- 有高價值的貨物（香料等等）……………六〇四·五現今貨幣本位馬克
- 布疋……………八〇六·〇現今貨幣本位馬克

羊毛(這種數字的確是錯誤的)……九六七·二現今貨幣本位馬克
牠們在十五世紀中葉已經大大地下降了。

關於十五世紀的上半期,我們尤其注意烏插諾的商業實踐(Pratca della Mercatura das Uzano)中所載的運費定率,他還含有一
整批容易理解的報告(其他報告卻不可解)。我特提出下面的運費率:

羊毛:從英國各港口運至比薩(佛羅棧薩),每坡卡(Poco)需二個半佛羅棧。一坡卡重二一〇英磅,二八〇佛羅棧薩磅,故每噸約合二〇
佛羅棧或一八〇現今貨幣本位馬克。我們如依照裝貨的價值計算運費,約為英國港口的羊毛價值百分之六,超過成本費價格百分之一〇。

反之,一巴拉(Balla = 坡卡)羊毛從倫敦運至瓦梭西亞只需一德克。

一袋羊毛從比薩運至里窩那約需三個現今貨幣本位馬克。

布疋:一個布包(約八五疋)從布羽格運至比薩需六佛羅棧,每噸約需六三〇現今貨幣本位馬克。四個布包(每包五件)從卡達洛尼亞
(Catalonia)運至里窩那需一〇佛羅棧(每噸約等於三九〇馬克),笨重的貨物「從熱那亞運至比薩,在熱那亞裝載為貨物價值百分之五,
從熱那亞至比薩的運費為此項價值百分之二」。

砂糖:一種價值三〇〇德克的貨物從巴勒摩運至威尼斯須付運費一三德克;這是價值的百分之四又三分之一,且要顧及砂糖價格在當時
的高度按照烏插諾的說法,一次達洛(Quattro)砂糖需五〇德克,所以上面的數量是由六個坎達洛(據馬斯拉特利——Maslata——
說,每一次達洛為二五〇疋,據謝伯說,為二二八疋)組成,即由一四——一五〇疋或一噸半組成。從巴勒摩運一噸砂糖至威尼斯的運費達八
·六德克,或七五現今貨幣本位馬克。

關於十六世紀末葉我舉出下列的定率:從恩登運一拉斯特(Ras)裸麥至那爾瓦並回轉一次,需三〇佛羅棧(每一佛羅棧有一一·八克
純銀);從哥尼斯堡或但澤運一拉斯特裸麥至恩登(回轉時裝在船底層作為鎮船物)需一五佛羅棧;從挪威(Norwegen)運四〇拉斯特裸
麥至但澤,作為鎮船物,需五〇六佛羅棧,從但澤運至恩登也需此數。

一直至十七世紀末葉為止,運費沒有很大的降落。薩發里所報告的下列定率,在可能的場所我將加以比較,並依照馬克和重量噸計算。

地中海的運費：從里昂至近東：

棉花：每載特列二·五關亞斯脫；以一關亞斯脫作四馬克計算，每載特列一〇馬克，或每噸二〇〇馬克。

精細的布疋：每件一關亞斯脫。

我們如果將每件算作六〇鎊（一件打成一包，重六·七載特列），每噸約一三五馬克。

洋紅：每「箱」五，六關亞斯脫。

絲織品：每巴提門（Battiment）（c）半關亞斯脫。

從墨西哥（Messina）至馬賽：一包絲織品四五利佛。

從畢爾巴鄂（Bilbao）至南特：一袋羊毛（一七五磅）六利佛，即每噸六八·六利佛（法郎）或五五馬克。

大洋的運費：從卡笛克斯（Cádiz）至坡托柏羅，為貨物價值的百分之五至六。但此項運輸大半為（較好的）亞麻織品和毛織品。從坡托柏羅至喀他基那的運費為百分之二·五。用絕對的數字表明出來：從坡托柏羅至喀他基那，每小包五利佛，從卡笛克斯至坡托柏羅，每小包一〇至一二利佛，在這裏「卸貨」也需六利佛。我們如果和上面一樣，承認每「小包」為六〇磅，那麼，十七世紀末葉從西班牙至南美洲的運費約四〇利佛。

我們從十八世紀末葉獲得一批運輸價格的報告，里卡德在他的商業論文（Sann. Ricordi: Traité du Comm.）中供給特別豐富的收穫，以下的數字也是取自此書。

運費中有一部分比一〇〇年前要低得多。只有價值高品的貨物運費極高。運費率似乎是按照價值作非常強度的升降。

海外運費：

從祕魯至阿姆斯特丹：二五箱檳那皮（Quinquina），重八八九四磅，付運費一六五佛羅棧，即每噸約四〇佛羅棧，或八〇馬克。保險的價值八五〇〇佛羅棧，運費約為貨物價值百分之二。

從危地馬拉（Guatemala）至阿姆斯特丹：二〇箱藍蔴重三三〇磅，付運費一三〇佛羅棧，即每噸八〇佛羅棧，或一六〇馬克。保險的價

值二〇〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之〇·六五。

歐洲的車運：

從卡笛克斯至阿姆斯特丹：二五箱洋紅，重五〇三六·五磅，付運費三三三〇·一九佛羅棧，每噸為二三二佛羅棧，或二六四（一）馬克保險的價值五二〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之〇·六三。

從波爾多至阿姆斯特丹：四五桶煙草，重二二五四六磅，付運費二三五·一二佛羅棧，每噸約二佛羅棧，或四二馬克保險的價值，一二〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之二·九。

一〇〇桶咖啡，重六〇二二五磅，付運費四六三佛羅棧，即每噸一五佛羅棧或三〇馬克保險的價值一四〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之三·三。

二六桶砂糖，重二六一九二磅，付運費二二〇·九佛羅棧，即每噸約超過九佛羅棧或一八馬克保險的價值四二〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之二·九。

從蒙撒波至阿姆斯特丹：二〇捆煙草，重八〇〇〇磅，付運費六四佛羅棧，即每噸一六佛羅棧或三二馬克保險的價值三四〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之二·九。

從華爾巴鄂至阿姆斯特丹：二〇包羊毛，足重二〇〇〇〇磅，付運費五三〇·一三佛羅棧，每噸為五三佛羅棧，或一〇六馬克保險的價值二九〇〇佛羅棧，運費為價值的百分之二·八。

里卡德並將一七八〇年阿姆斯特丹市場所流行的通常的真正的運費率報告出來……他們舉出一個很好的機會，得和現在的互相比較。因此我伴著里卡德所說的定率，將同一地方一九一三年（大戰前最後的一年）所表現的定率提出來。關於數字的報告，當感謝柏林商人聯合會的交通部和布勒門的商會，我曾將他們大致相同的報告作成一種數字。人們從這種對比中看出，自十八世紀末葉以來，海上運費誠然下降（在大多數的報告中約下降半數），但和車輛運輸及內河航行的運費比較，還不能相接近；參看下面一章。

計每噸所收的馬克（荷蘭的一盾在一七八〇年算作二馬克）為（一九一三年「輸出」為笨重貨物，「輸入」為穀類）

往來阿姆斯特丹的運費

方	向	輸		入
		出	輪	
利翁灣彼岸的地中海各港口		一七八〇年	一七八〇年	一九一三年
地中海的西班牙各港口		三〇	一七·五〇—二〇	一五—二〇
西班牙和葡萄牙各港口從芬運特角到直布羅陀海峽		二二	一一—一七·五〇	一一—二〇
西葡各港口從奧退加爾角至芬運特角		二〇	一一—一七·五〇	一一—二〇
俾斯開亞灣各港口		八	八—一二	一一—一五
加斯科尼和布勒塔涅港口		一五	一二·五〇—一五	八—一五
諾曼底港口		一一	八—一〇	八—一五
		一〇	一〇	八—一五

從聖彼得堡出發的運費

方	向	一七八〇年	一九一三年
阿姆斯特丹		一七七八〇年	一九一三年
非尼斯特角此岸的法西兩國各港口(第一等)		二〇—二二	一〇—一五
大(麻)		二五—三〇	二〇
非尼斯特角彼岸的西葡兩國各港口		三〇—三五	二〇
依距離計算的地中海各港口		三五—四〇	二四—三三

第三編 交通狀況

從里加出發的運費

方	向	一七八〇年	一九一三年
阿姆斯特丹(亞麻或裸麥)		二〇—二二	裸麥 八—一二
濱大洋的法國各港口		二一—二二·五	裸麥 一一
西班牙各港口		二四	裸麥 一二—一五

從但澤、哥尼斯堡和東海各港口出發的運費

方	向	一七八〇年	一九一三年
阿姆斯特丹(裸麥)		一六—一八	八
濱大洋的法國各港口(裸麥)		二〇	一〇—一二
從非尼斯特角至直布羅陀海峽的西葡兩國各港口		二八—三〇	二二—二六
地中海的西班牙各港口		三〇—三五	一六
地中海的法國各港口和意大利各港口		三五—四〇	一六—二四

此處還要說明一點，即十八世紀荷蘭船所取的運費率。人們對於此等船所支付的運費較對其他國家的船所支付的為低。荷蘭人所以較為低廉（據懂得實際情形的人的意見），一因他們的船員較少，二因他們所付的船租較低，三因他們的船的建築較為優良（所謂荷蘭船特別是佛里所蘭的（Frisonch）——「廢船」航行較慢，但載重力較大）。

二海上保險的保險費

當早期資本主義時代，歐洲航行中保險的分期付款（在良好的季節）幾乎降至十五世紀所要求的額數十分之一，不過不是一律的；牠們一直至十七世紀末葉為止差不多是相同的，但一直至十八世紀末葉又往下降。牠們在早期資本主義時代的末葉約比現在高三倍。

大洋航行的保險一直至早期資本主義時代的末葉，其高度幾乎沒有下降過（百分之一〇至二〇，或在此數以上）到了十九世紀纔減少（約為十分之一）。

十五世紀（依照烏插諾的說法）

英格蘭至佛羅梭薩……………一一——一五%

布羽格至比薩……………一二——一五%

卡達洛尼亞至里窩那……………六%

十六世紀

漢堡至黎撒波（一五八九至一五九〇年）……………在冬季一六%

漢堡至里窩那（一五九二年）

在漢堡……………在冬季二〇%

在安特衛普……………在冬季一八%

報告這些定率的契塞爾巴哈以為這是特別的危險和航行結合在一起的。

十七世紀

第三總篇 交通狀況

上半期：一六一七至一六二九年，漢堡付出以下的保險費（依照聖塞爾巴哈的說法）

漢堡至 <u>葡萄牙</u> （一六一七至一六二七年）.....	五——一〇%	（來回一六一九%）
律伯克至 <u>葡萄牙</u> （一六二八年）.....	二——一六%	（來回三二%）
漢堡至 <u>西班牙各港口</u> （一六二八年）.....	二——一五%	（來回二四——三〇%）
卡雷至 <u>檳拉加</u> （Malaga）.....	一〇%	
漢堡至 <u>法國</u>	一·五——五%	
漢堡至 <u>東海</u>	四%	
漢堡至 <u>阿堪塔</u> （Archangel）.....	九%	
下半期（依照 <u>薩登里</u> 的說法）		
威尼斯至 <u>馬賽</u>	五·五——六%	
威尼斯至 <u>里窩那</u>	六%	
威尼斯至 <u>亞利干的</u> （Alentejo）.....	七%	
威尼斯至 <u>君士坦丁堡</u>	六%	
威尼斯至 <u>士麥拿</u> （Smyrna）.....	七——八%	
以上是單獨前往		
里窩那至 <u>士麥拿</u>	來回一〇——一一%	

十八世紀：

大洋的航行：

十八世紀中葉

有良好的艙位

沒有良好的艙位

從英國至非洲.....七%

從非洲至美洲.....六%

從美洲至英國.....一〇%

當一七八〇年:

從利物浦, 布里斯托爾, 格拉斯哥:

往西印度.....二〇%

往紐約.....二五——三〇%沒有護送

一六%少有護送

往牙買加.....二〇%沒有護送

一二%有護送

從倫敦:

往西印度.....一〇%有護送

往牙買加.....一二%有護送

往紐約和哈蒙法克斯(Halifax).....一五%有護送

往紐約.....二五%沒有護送

在爲武裝船舶的場所

往科爾虎(Cork), 窩特福德(Waterford)和耶伯林.....六%

從愛爾蘭:

往西印度.....一〇%有護送

第三篇 交通狀況

- 往牙買加……………一二%有護送
- 往葡萄牙……………一五——二〇%沒有護送
- 往葡萄牙……………五——一〇%有護送

從西印度:

- 往大不列顛或愛爾蘭……………一五%有護送
- 二〇%沒有護送
- 除非為武裝船艙

從牙買加:

- 往大不列顛或愛爾蘭一切港口……………二五%沒有護送
- 一六%有護送

在另一方面，歐洲航行的保險費在一七八〇年夏季降到百分之四分之三至百分之二，在冬季約達二倍以至三倍。這和里卡德對阿姆斯特丹及塞爾巴哈對漢堡所說的完全一致。只有向熱那亞和威尼斯的航行，在漢堡的保險，夏季為百分之三至四·五，冬季為百分之七至一〇。

在一定的時代，整個航行的保險費總計為一定的平均額，人們對於保險的高度如果要提出一種指標的數字，便有如下的情形：

- 早期的時候（一直至十七世紀末葉）八——一〇%
- 早期資本主義時代末葉……………三——五%
- 現在……………〇·五%

第一項數字表現一六二七年和一六二八年漢堡一個保險業者對於一三七種保險的平均數。第二項數字是按照索特柏爾對漢堡的商業（Hamburg's Handel）中的報告形成的（一八〇二至一八〇五年全體保險業者保險費的平均數），第三項數字是在漢堡的商業和航行的官廳統計中發表出來的。

三、早期資本主義時代船舶運費對保險費比例的發展是，在一切具有昂貴價值的物品中，保險費較運費為高，並且常是高得多，然在低廉的物品中卻比運費減少得更快。

例如為插踏的費用計算表是從英國運羊毛至意大利的運費，在英國港口裝船，為價值百分之六，而保險費則為價值百分之二至一五，茲在二倍以上。

當十八世紀末葉，里卡德的手中有下列的確切報告：

	運	費	(盾)	保	費	險	(盾)
羊毛·畢爾巴鄂至阿姆斯特丹	五三〇·二三			五八三·一〇			
畢爾巴鄂至阿姆斯特丹	一五七·一四			一二一·一〇			
黎撒波至阿姆斯特丹	四〇〇·—			五七三·一〇			
洋紅·卡甫克斯至阿姆斯特丹	三三〇·一九			一五六三·一〇			
藍絨·危地馬拉(?)至阿姆斯特丹	一三〇·—			八〇〇·—			
織那皮·祕魯(?)至阿姆斯特丹	一六五·九			二五七·—			
煙草·波爾多至阿姆斯特丹	二三五·二二			二四三·一〇			
黎撒波至阿姆斯特丹	六四·—			七〇·—			
砂糖·波爾多至阿姆斯特丹	一二〇·九			四四·—			
黎撒波至阿姆斯特丹	一七九·—			一一·—			

葡萄酒・波爾多至阿姆斯特丹	四六三・六	二八三・一〇
波爾多至阿姆斯特丹	二六〇・一	一〇六・一〇
波爾多至阿姆斯特丹	二二五・一	一〇一・一〇

第二十三章 陸上運輸

壹 運輸方法

人們運輸貨物所用的交通手段如下：

一、自己的背。這種運輸方法在旅行出賣業的小販中尤為通行，和我們以後還要看見的一樣，他們在早期資本主義時代所佔的地位比現在重要得多。我們現在在偏僻的地方還遇見男子或婦女背上滿負着製造品、零星物品，或玻璃器皿，即在熱鬧的道路上也遇見負着鐵器和錫器的波斯尼亞人（Bosniak）；我們對於早前時代這種典型，必須想像其為數甚多，但他們在個別上的表現和現在沒有什麼不同。

二、手推車。有些旅行出賣業的販子將他們的商品放在這種車子上用手推行。但輸送笨重的貨物也用手推車。伯爵領地馬克短距離的煤炭運輸是在上述的方法中實現的。「我的父親在他的自傳中說及一八二〇年代，我還明白看見有長列的手推車由我的面前經過，一個強壯的人用一條皮「帶」背在背上，推着一輪的手車，踏着前面的人的足跡前進。於是和他們的同伴構成一條二〇至三〇節的活動的練子，例如從「勞恩塔爾」（Raunehal）礦山運煤往哈廷根（Hattingen）是。」

三、馱獸。當整個早期資本主義時代，用馬、騾或驢背負貨物，是很流行的。此事在某些地方——特別在多山的地帶——保持着牠在中古時代所具的完全普遍的重要性。當時這是（伴着河道中的運輸）一種完全普遍的運輸方法。當中古時代，利用馬車或手車輸運貨物，的確是一個例外。例如“*Ve(i)chunlos*”，“*vochurari*”，這種名詞並不像大多數人所承認的一樣是指「馬車夫」，而是指趕馱獸（馬、驢）的人，所以牠和意大利文的“*Muliones*”，「趕驢子的人」或“*Mulattieri*”，「趕騾子的人」具有同等的意義。

我們在十七、八世紀也常遇着馱獸的隊伍，並且在歐洲一切國家裏面都如此，這是出乎意料之外的。

四、手車或馬車。我們可以承認，車輛運輸是按照陸路改良的比例而愈增重要，直至早期資本主義時代的末葉，牠便成爲陸地上一種通常的運輸方法。道路的修築史表現在載重車的建造史中：當道路愈便於馳驅的時候，這種車子即日趨完善，尤其是一步一步地擴大。載重車的重載力在十六世紀末葉至十八世紀末葉這個時期中似乎已經增加三倍了。

根據利夫的報告，在安特衛普至巴塞爾的道路上的馬車載貨計三至四個布疋包，每包重六至七載特列，連同車重和包裹等外殼的重量——可以估計爲二〇載特列——一輛載貨馬車足重四〇至五〇載特列，此數和其他報告所說的相符。這種重量一直至十八世紀爲止，似乎是很平常的。但當馬路開始修造時，便呈出一種飛躍的現象。當十八世紀末葉，我們對於利夫所描寫的同一道路上聽見下面驚人的敘述：「我在這條道路上（在法蘭克福和馬因斯之間）所看見的運貨車，其形態和大房子一樣，由十六至十八匹最強壯的馬拖着，馬夫們告訴我，載重一四〇至一五〇載特列。牠們大都從法蘭克福運往斯特拉斯堡。」（利斯柏克——*Risbeck*）「個旅行德意志的法蘭西人的書信（*Briefe eines reis. Franz, über Deutschland*）」

我們從無數的圖畫中看見這種大的「篷車」的類型當修築鐵路前的幾十年中，牠在一切較大的商業道路上是一種通行的類型。

貳 組織

一、在交通的初期，生產者或商人對於運輸他們的貨物，必須自行料理，這是很自然的。因此在中古時代，商人也必須親自照顧他的馱獸或車子。用自己的車馬運輸貨物的習慣，直至早期資本主義時代末葉，猶在流行。將自己的產物送往市場上的農民自然遵守這種習慣。就是備有馬匹和車輛的工業生產者（例如斯塔福州的礮器製造人即蓄有馱獸）以及商人也是如此。倫敦和布里斯它爾的大商人中有些在十七、八世紀還用自己的車子和自己的馬夫，俄羅斯的（波蘭的，窩雷啓亞的——Walachien）的商人在十九世紀的初期常是用自己的車子運送貨物至萊比錫的彌撒市，並將彌撒市上所購的物品運回去。

二、運輸營業在中古時代久已獨立了。我們在十三世紀初期的意大利各城市中已經遇着趕驢子的人的行業，同樣可以斷定中古時代一切較大的城市都發展了一種獨立的和手工業組織的出租馱獸業或出租馬車業，此業根據早前的時候形成的運輸契約，將牠的運輸手段歸商人使用而取得報酬。中古時代行會政策的排牠的傾向在這裏馬上形成各城市運輸手工業間一種迦特爾式的結合，這事件的性質所造成的局面是一個城市不斷地與另一個城市發生關係。因此，我們在十三世紀已經發見整個塔息恩（Tuscien）和波倫亞的運輸人間有一種協定，他們在這種協定中規定各地方的交通關係，並作成關於車費的條文等等。這種原始行會的和地方

的運輸手工業在一切熱鬧的商業道路上發展一種分站的交通，使一個城市蓄養馱獸的人或馬夫將貨物運至下一個城市，由這個城市的人接着向前輸送；這種分站運輸的手工業保持至有鐵路的時代，在瑞士叫做隊伍運輸業，最為強固，並且（完全和內河航行一樣）形成一種順序輸送。

但當運輸業的一種新形態出現時，他便按照比例逐漸失去牠的重要性了，這種新形態就是：

三、「自由的」或「野性的」各地方間的馬車業，在瑞士稱為「直線運輸業」，牠的全盛時代是在十八世紀和十九世紀的最初幾十年，不過此業在從前也已經是存在的。我們在商人階級的普通寶庫（Allgemeine Schatzkammer der Kaufmannschaft）中發見下列的說法：

「馬車夫就是在陸地上替商人將貨物從一個地方運至另一個地方的人。他們或為土著，或為外人。

那些在城市內外從事經常運輸的人很少作長途旅行，和一部分外人——特別是屠麟根人，夫爾羅人及其他奧柏蘭的（Oberlandtsch）商人——一樣，這些人用他們的手車，大馬車和馬車馳騁於全部德意志，若是從一個地方到另一個地方獲得貨物運輸，並且和船員一樣，常常是幾個月不回家。有些人是繁榮起來了，但另一些人如果馬匹遭遇不幸，就會被毀滅。」

這種「自由的」各地方間的運輸業自然被各城市的分站運輸馬夫視作可惡的破壞者，因此加以排斥，但沒有效果。此業在兩種形態中表現出來：

甲、為所謂農民運輸業，這是農民以輸送貨物為副業。

這種運輸業因此有強度的分散，並且足以幫助保持鄉村定居的密度：如果沒有這種副業，許多地方所能養活的人口，數目當少得多。其他鄉村恰恰因此為農業所排擠。於是運輸業在牠的第二種形態中出現：

乙爲獨立的自由的，不在行會中聯合的，但服從規律的一種營業。

這種各地方間的運輸業最初也已經發展爲資本主義色彩的較高形態。無論如何，我們在十七世紀——特別是在十八世紀——的一切地方遇着運輸主人，他們的發育遠出於手工業的範圍以外。

四、自十七世紀以來，郵務馬車是運輸貨物的第三種機會，替人輸送商品，雖係計件的運輸，但顯然是愈多愈好。

叁 運輸經紀

人們要知道一個時代商品貿易的組織，纔能够完全懂得運輸經紀的職務。這種組織雖要在以後的一個時期纔加以描寫，但我在這裏可以並且必須將早期資本主義時代運輸經紀業的發展的基本特點指出來，因爲這種發展和那些世紀陸上運輸的全部組織站在一種密切的關係上，在一方面，從此項組織出發，可以了解牠的重要部分，在另一方面，人們對於那時的運輸經紀業至少要具有一些知識，纔會正確懂得牠。

我們所謂運輸經紀業是總括促成商品輸送的一切活動——這是就牠不是運輸活動講的。這是一種純粹送發的活動。牠的職責在尋找一種運輸機會，發出並收取貨物，作成一切關於運輸的文件，並且完成一切因此而起的手續（通報、過秤、完納關稅等等）。

在交通的開始時，這些活動又是由商人自己擔任；在獨立的運輸業還沒有興起的時候，由他獨力擔任，在已

經興起的時候，由他和搬運夫共同擔任。我們可以斷定，這種狀況——在這種狀況中也還沒有獨立的運輸經紀業——經過整個早期資本主義時代繼續存在，特別是因大運輸業的擴充與發展，這種運輸經紀業愈加使牠的活動有力，當商人有一個獨立的運輸經紀以供指揮的時候，他就獲得便利（在鐵路和大船舶業企業的時代纔達到的一種發展中，獨立的運輸經紀業一部分又消滅，因為運輸機關取得運輸經紀業的活動了）。我們在十七、八世紀聽說有大的運輸企業家同時又從事於運輸經紀的活動。

但這卻不是一種常規，能到處出現。

在各個最不相同的地方，離開商人和搬運夫的專業活動，發展一種獨立的運輸經紀的活動，我以為這似乎是早期資本主義的商品出賣組織的一種特徵。這是那個時代運輸業所經歷的變化中由某種必然產生出來的。當這種運輸業的重心在地方的和行會的運輸手工業中時，商人沒有運輸經紀的幫助，和搬運夫單獨完成運輸工作，搬運夫也和商人也單獨完成運輸工作。對於居間人和管理的活動所關涉的事件，由那大半半官性質的貨物運送人、貨物整理人、管理人、馬車監督人、領導人或商品指揮人擔任，最後這種人我們在十三世紀的意大利各城市中即已遇着。

這種舊式的貨物運送人監督城市貨物的裝卸，照顧彌撒市進行中商品的來到，並督促搬運馬車夫，與車道上的騎行者保持接觸等等。

當各地方間「野性的」馬車運輸業興起的時候，這種純粹管理機關即感覺不夠用。現在在商人與搬運馬

車夫之間必須有一種中間的連鎖，尤其要擔負兩者間媒介的責任，在某種程度上代（商人不知知道的）搬運馬車夫負責，並使搬運夫獲得運輸，使送貨人獲得運輸機會。

「貨物運送人用可靠的搬運馬車夫替商人運輸貨物，對於商人階級也是一些最有用的職員，有些搬運馬車夫如果沒有這種貨物運送人——特別是當他在一個國中沒有充分營業的時候——在獲得商載之前，一定使他的車子和馬受着損耗，所以他們的服務是非常必要的。……」

（馬白格）

「對於生疏的搬運馬車夫委託一種寶貴的載貨，似乎不是一樁小事，這種載貨可以一部或全部被竊去，以致形影全無，因為他們對於商人所報告的家鄉的姓名是虛偽的，和我們歷次看見的各種例子一樣。……」

「最好的辦法是每個商業城市有牠的貨物運送人，他們久已認識搬運馬車夫，知道分別其中的好壞。」（商人階級的普通輿論）

這裏所舉的證據已經指出人們對於改變的狀況是取何種途徑去加以應付：

（一）貨物運送人變成運輸經紀。這似乎是一個常見的例子。例如在重要的國際運輸經紀業地方的巴塞爾，運輸經紀業叫做領導營業，應用這個名稱就可以使人們認識牠們是出源於從前領導人（Conductore）的活動。

我們在德意志也看見舊式的貨物運送人轉變為運輸經紀。

但運輸經紀活動的迫切和要求使經濟生活中許多其他場所發生運輸經紀。所以我們在北德意志的各城市中遇着：

（二）所謂「Tizenbrüder」，「裝卸夫」是由簡單的裝貨人和卸貨人突起而為堂皇的運輸經紀。這種人

常為舊的半官性質的貨物運送人所攻擊，被視作破壞他們（行會會員）的生計的侵奪者。漢堡的貨物運送人於一七七〇年埋怨：一切貨物都被裝卸夫奪去，他們已無事可做了。

運輸經紀的活動在上述的人中如果是一種和他們的主要職業有密切關係的職業，那麼，運輸經紀業常由種類完全不同的人當作副業，至於他們的專業只在外表上使他們和貨物運輸發生關係，這又是早期資本主義時代的一個特點。

我們發見下列的人為這樣的運輸經紀：

（三）馬廐主人，搬運馬車夫也是在他們這裏寄宿的。據薩發里說，運輸經紀業為旅館主人所經營，這在法國甚至於形成一種常規。他稱這種運輸經紀為“*Commissionnaires de voitures*”〔運輸的經紀〕……。

我們時常發見

（四）這種經紀在貨物會集的地方從事於運輸經紀業。這是由他們在大商業組織的特殊地位中產生出來的，我們以後纔會看見這種組織。

同樣的情形又出現於

（五）銀行業者中，他們自早前的時代以來即替他們的顧客經營運輸經紀業。

運輸經紀業的活動在恩登會有一種特殊的來源，但我不知道此來源是否時常出現。這裏的運輸經紀業的活動是依附在

(六) 城市信差業上我們知道自十六世紀末葉以來恩登的信差接受在安特衛普購買物品的委託，取得報酬，並將所購的物品親自帶回。就信差為代理人，為運輸經紀，為領導人，甚至於為搬運夫而從事活動，他要履行一批職務。他於運送自己的商品外，又照顧其他商品的運輸：這就是說，又做伴送人，或僅做發送人？此事不十分清楚。

除掉這些種類不同的兼運輸經紀外，在交通的中心點又形成專業運輸經紀而能力巨大的店，他們對於歐洲一切國家都有聯絡，特別為國際的商品運送服務。他們的大本營似乎是在阿姆斯特丹，這個城市是早期資本主義時代許多商業組織設施的出生地。我們對於十八世紀初期荷蘭首都的運輸經紀業狀況所知道的東西，足以作出這個營業部門一種完全形成的結論。

『運輸經紀』(Spedition)、『運送人』(Expédition)這種名稱在當時是頗為新穎的，即這種職業的實在情形也是如此。薩發里從里卡德的書中認識這一點，在他的商業字典(Dict. de Comm. 1783)『運送人』的標題之下，將里氏的說法作為補充，並在導言中說：『人們在阿姆斯特丹稱某種經紀為運輸經紀』等等。我們曾經看見，當他的時代，法國的運輸經紀業大都為旅館主人所經營，人們稱他們為『運輸的經紀』。

各輸出地方運輸經紀的國際關係也有荷蘭運輸經紀的參加，並且形成一個完備的網。

當早期資本主義時代末葉，種種交通設施的興起，使歐洲的陸上運輸得在一種完善的方法中實現出來。盧克納·密脫邁耶商號(Firma Luckner und Mildermayer)將奧大利伊德里亞的水銀運往阿姆斯特丹，又

將鋼和鐵從奧大利運往荷蘭，這個商號是十八世紀運輸經紀業怎樣飛突進到牠的高度服務能力的一個好例。牠以統一的定率承辦運輸，並支付全部費用。但牠和歐洲各地方的運輸經紀所保持的國際關係是牠的有結果的活動的前提。

肆 效能

一、能力

十八世紀的運輸馬車擁擠在熱鬧的商業道路上，和現在一個軍隊輜重隊的運輸一樣。我們試回憶徵收道路通行稅的一個驛站的圖形，如德意志西部所呈現的一樣。哈脫斯海姆（Hatersheim）站長的帝國驛站是收入最優的驛站之一。牠在十八世紀末葉約收入六〇〇〇佛羅棧。每匹馬付道路通行稅二鎊。每天在大道上經過的馬約一〇〇〇匹。當一七九三年有馬七一一六二匹來到呂涅堡，所以每天有二〇〇匹以上的馬棲息在這個小地方。當一七七〇年，倫敦有一五〇個馬匹休息所，國內產物都運來此處出賣，而工業品則當作回頭貨運回去。這個城市的運輸道路上每天必定有數不清的馬車隊伍往來馳騁！

可是運輸數量上的效能是何等微小，這不獨從現在的數字上去測量，即在當時要求的觀點下加以考察，也是如此。然我們不要忘記，像倫敦、巴黎這樣的大城市能够發展，特別由於馬車業的一種工作，因為和我還要指明的一樣，我們當想像陸上輸入的成分遠過於水上輸入的。但就大量的貨物講，車輛運輸的數量效能因此也大都

耗盡了。此外，這種運輸只限於對彌撒市的輸入和從彌撒市場的輸出，此等市場的買賣我們以後會知道的。馬匹或車輛的陸上運輸自然不能應付大量轉運何種較大的要求。為測量這種運輸的限度起見，明白提出幾個個別的例子，也是富於教訓的。

【克勒庫(Gleve)公國於一七六九年感受煤費的壓迫，十分嚴重。當一個企業家訂下一種契約，擔任每年輸入二〇〇〇〇〇千(Gang)的煤(約二七〇〇〇〇噸)特列，為一〇至一五鐵路列車的載量)的時候，局面似乎呈出轉機。但他只運到三〇〇〇〇〇千。因為缺乏車輛，至於道路，在伯爵領地中也許已經改善，但在厄森(Gesen)和哥隆，老是和從前一樣惡劣。(克利芝——W. Kliche)

奧國一個商人於一七九二年說：『現在有一批貨計一二〇二麥載，要從卡爾斯塔(Karlsbad)運至阜姆(Fiume) 博卡利(Bucari)或翁格(Unger)交卸，馬上就當實現。因為在卡爾斯塔常是在同一時期收集六〇〇〇〇〇和一〇〇〇〇〇〇麥載，但人們於三個月過完之前得運至該處，必定是無窮的幸運。』

我們如果將這種舊式陸上運輸業所用的運輸工具理論上的效能計算一下，牠這些有限的效能更明白感覺得到。

依照勒登(Reden)的報告，當一八四六年，關稅同盟中從事運輸交通(和旅行交通)的馬的數目為三三四九匹，在鐵路創辦之前也許為四〇〇〇〇匹。人們現在可以(和梅村)認定一匹馬的服務能力每天為五〇載特列哩(一〇載特列乘五哩)；這是在關稅同盟中活動的馬匹(理論上的)整年的服務，足有五〇〇〇〇〇〇噸杆，德意志的鐵路於一九一三年在實際上行六七〇〇〇〇〇〇噸杆，即約多一三〇倍。

二、運輸費用

我首先將不同的世紀和不同的國家中陸上運輸一些無可非難的運費率（早前的時代是用馱獸，還是用馬車，不能時常確切徵實。）

十五世紀：

從布羽格（味末——Yerville）至梅蘭德每載特別六佛羅梭

從比薩至里窩那

一袋羊毛.....八至九索爾底

一袋肥皂.....八索爾底

從卡雷至梅蘭德（？）.....一三佛羅梭

一袋羊毛.....一四〇倫敦磅

一袋羊毛.....一三佛羅梭

十六世紀：從安特衛普運往巴塞爾每載特別蓋二·五佛羅梭。

十七世紀：一六二三年柏林的公定實價確定柏林至下列地點每載特別的運輸費，計

至律伯克.....一達列

至奧得河（Oder）畔的法國克福.....九銀格羅與

至萊比錫.....一六銀格羅與

每維也納載特別，計

從呂提池至梅村.....六帝國達列

從梅村至累根斯堡.....三·五佛羅梭

從呂提池至累根斯堡.....四〇克羅依與

一六七一年：

從維也納至累根斯堡一維也納載特別……………四佛羅棧
總計秤費、關稅和其他運輸經紀費……………五佛羅棧二二·五克羅依

從西班牙的塞額維亞(Segovia)至畢爾巴鄂：

一袋羊毛(=一七〇磅)……………一六利佛一六索爾50

一袋羊毛從南特至奧爾良……………一二索爾

一袋羊毛從奧爾良至巴黎……………五利佛

從奧爾良至巴黎的運費：

每百磅三利佛五蘇至三利佛一〇蘇。經過四日。

從倫敦至北明翰(Birmingham)每噸需五至七鎊，從倫敦至厄克塞忒每噸需一二鎊。

十八世紀：

英格蘭載重車每載特別(一〇〇磅)：

約在一七一五年

從北明翰至倫敦……………七先令

從朴次茅斯至倫敦……………七先令

從厄克塞忒至倫敦……………一二先令

從厄克塞忒至倫敦……………三先令

(羊毛製造廠所在之處)

從厄克塞忒至倫敦(雙載)……………二先令六辨士

約在一七五〇年

三——四先令

四——五先令

八先令

一先令

一先令六辨士

第三總篇 交通狀況

從厄色克斯至倫敦(單載).....一先令五辨士

六一八辨士

一輛六匹馬的馬車從六〇哩遠的地方能够拖運的:

一七一五年 〡 三〇載特別

一七五〇年 〡 五〇——六〇載特別

從漢堡往下列地點在一七一六年每一船磅的運費,計

往萊比錫.....

夏季

冬季

往努連堡.....

四達列

五達列

往柏林.....

七達列

八達列

往北勒斯勞.....

五達列

六達列

往奧得河畔的法蘭克福.....

八達列

九達列

往士雷濟恩,喜士堡,勞班,施密德堡,閣吉胡特.....

六達列

七達列

往美因河畔的法蘭克福.....

七達列

八達列

往維也納(一七二〇年).....

一〇達列

一一達列

當一七八〇年代,從士雷濟恩的喜士堡運亞麻織品往努連堡,漢堡或亞爾多納,每載特別需二達列至三達列又三分之一。
當一七六七年,從楚爾(Chun)運往克勒汾(岐阿發那)(Chwen-Chiafenna)的貨物所付的運費,計

一包生絲.....

四佛羅梭

一箱水果和熱帶水果.....

四佛羅梭

一薩姆(Saum)玉蜀黍和米.....

三·三〇——四佛羅梭(一薩姆 〡 三載特別又四分之一)

從梅因德運往登爾計一磅的載重六佛羅梭，二七·五克羅依祿。

法國類類的陸上運費，每磅特列和哩（古法國哩）在一七一〇年爲二蘇，在一七五〇年爲一蘇三至四得內。末了，還有一些用郵車輸送包裹的運費率可資參考。

波蘭王國選帝侯郵政局在一七一三年保有一種定價表，等級甚多（並且自然是很高）

依據此表，一〇磅的包裹——即我們的五千（Kilo）包裹——所需的運費，許

- 一至三哩 五格羅與
- 四至六哩 七格羅與
- 七至九哩 九格羅與
- 一〇至一二哩 一二格羅與
- 一三至一五哩 一七格羅與
- 一六至一八哩 二三格羅與
- 一九至二一哩 二四格羅與
- 二二至二四哩 三三格羅與
- 二五至二七哩 三八格羅與
- 二八至三〇哩 四四格羅與

關稅對於運輸雖不是一種普遍的擔負，卻是一種蔓延很廣的擔負（例如牠對於德意志就是一種重負）。一輛六匹馬的載重大車從美國的河畔的法國克羅運貨至巴黎，當一七七五年，德意志方面真正的運費約七一佛羅梭，關稅和通行稅六〇佛羅梭。在法國方面，運輸費僅五九佛羅梭，二〇·五克羅依祿，內中從德意志的邊界站萊因（Kleinmünster）以下只有一四佛羅梭，四四克羅依祿。

這些數字要因此獲得生命，必須用統一的長度，重量和貨幣去加以計算，這就是說，用馬克本位的普分尼和

噸籽去加以計算。我對於一批標舉過的運輸這樣計算過，並達到下列的結果：

一噸籽所需的計

十五世紀從 <u>布羽格</u> 至 <u>梅蘭德</u>	約 一〇〇	普分尼
十六世紀從 <u>安特衛普</u> 至 <u>巴塞爾</u>	約 六〇	普分尼
從 <u>恩登</u> 至 <u>哥隆</u>	約 三〇——三五	普分尼
十七世紀 <u>柏林</u> 的公定價格.....	約 二〇——三五	普分尼
從 <u>馬因斯</u> 至 <u>累根斯堡</u>	約 四〇	普分尼
從 <u>奧爾良</u> 至 <u>巴黎</u>	約 四〇——五〇	普分尼
十八世紀從 <u>漢堡</u>	約 三〇——三五	普分尼
從 <u>喜士堡</u> 至 <u>漢堡</u>	約 三〇——五〇	普分尼
從 <u>楚爾</u> 至 <u>歧阿發那</u>	約 三五	普分尼
在 <u>法國</u> ，一七一〇年.....	約 三五	普分尼
在 <u>法國</u> ，一七八〇年.....	約 二五	普分尼
從 <u>倫敦</u> ，一七一五年.....	約 七五——八〇	普分尼
從 <u>倫敦</u> ，一七五〇年.....	約 三五——五〇	普分尼

牢爾斯 (Ravens) 所提出的計算和上面最後的定率大概一致：

從布勒門 (一七九六年)

往漢堡……………每杆約三〇——六〇普分尼

往萊勒 (Celle) ……每杆約三〇 普分尼

往布藍士外喜……………每杆約四五——五〇普分尼

往萊比錫……………每杆約四四——五七普分尼

當一八三八至一八三九年漢諾威王國大路上的運費每噸杆需一五至四〇普分尼，平均為三〇普分尼。

良好的大路在運費上和普通道路較為一比四。

此等數字將由演繹的計算證實牠們的正確性：梅村認十九世紀中葉一種馬車的維持費，兩匹馬每日需二
• 五至四達列。如在往返的路途上充分利用此項馬車，依照這種標準，每截特別哩至少需一銀格羅興的運費率

(一) 每噸杆約四〇普分尼。)

這些提示的數字如果是典型的話——我們沒有理由懷疑這一點——牠們所昭示的如下：

一、從十五世紀至十八世紀，運費約減少一半：道路的改良與交通組織的完善，都同樣感覺得到；

二、英國的運費直至十八世紀中葉為止，比大陸高得多：這是道路的惡劣狀況自然的結果；

三、貨物運費在運貨馬車業的鼎盛時，比現在的鐵路對於大量貨物的運費差不多還要高十倍以至二十倍；

德意志鐵路一、二、三等特別定價表的定率，和人們所知道的一樣，每噸杆為四·五，三·三，和二·二普分尼。

所以廉價的大量貨物陸上的運輸只能出現於完全短的距離中：

英國十七、八世紀礦山中的煤每週特隆雷二至四先令，在二〇至三〇哩的距離中已經貴五至十倍；耶基多克一個產量很豐富的煤礦所供給的產物，

在當地 H 1 0000 利佛

在消費的地方 1 00000 利佛

(計 1 000000 被特別)

因為牠不是產地，牠在產地每被特別所費在八至一〇先令以下，並且只在耶基多克以內交貨。

此外，還要顧到的是，商品在運輸中因天氣的影響，和碰撞等等所發生的損傷，以及因運輸夫的偷竊所引起的損失十分重大，以致運費率更加高漲了。

「煙草僅因惡劣的，無可避免的和不能改良的運輸狀況，總是足足喪失牠的固有價值三分之一，水果以及其他各種物品也都如此。」係從匈牙利「運往里托拉爾 (Lithornal)」(卑姆等處)。

第二十四章 國內航行

壹 運輸方法

一、筱葉是一切江河上所歡迎的。例如萊因河上的大筱代表最強健的有組織的力的消耗，正適宜於早期資本主義時代。

當十八世紀末葉，萊因河上一個大筱約有五〇〇〇〇〇立方呎的容積，價值爲二五〇——四〇〇〇〇佛羅梭。牠的長達一〇〇〇分（大部分爲七〇〇分），寬爲七〇——九〇分。筱上常用九〇〇槳手和工人，他們住在十二個小屋中，所消耗的給養料如下：一五——二〇〇〇〇磅肉，四〇——五〇〇〇〇磅麵包，一〇——一五〇〇〇磅乾酪，一〇——一五載特別牛油，八——一〇載特別乾肉，三〇——四〇馬爾脫（Malter）麥豆，八——一〇馬爾脫鹽，五——六〇〇阿姆（Am）計一二七·四担）啤酒，六——八樽葡萄酒，四——六頭活牛。

二、航行中所用的船是小的，和我們現在還偶然看見的一樣，行船或借助於槳，或由於拖曳（逆行時，）——無論是用獸或用人拖曳——兩者都由帆來幫助，現在在沒有應用蒸氣力之處，我們還能看見這種情形。

從萊因河逆行至斯排爾，是用馬拖曳的，共計一〇至一二匹馬拖一種二〇〇載特別的載重。從斯排爾以上，除掉一些例外不計，便用人來代替，當是八〇至九〇人擔負一〇或一二匹馬的工作。網特爾海恩（Netelheim）第一等的萊因船具有一種二六〇〇——三〇〇〇載特別的載重力，第二等船具有一種二〇〇〇——一五〇〇載特別的載重力，第三等船稱爲附屬船，具有一種六〇〇——一〇〇〇載特別的載重力。派得海恩的一艘船載重至一一〇〇〇載特別，牠的載重力竟和一艘堂皇的東印度船一樣。

一艘威塞爾船約需三〇人，阿勒河（Alder）與萊因河（Leine）上的船約需二五個拖纜人。

一艘法國四的運河船載重二二〇噸（二四〇〇載特列），倫河上六艘拖曳船隊任交通之責，牠們載重三——四〇〇噸，由三〇——四〇匹馬拖著。羅亞爾河只能航行四〇至五〇噸的小船。

我們在泰晤士河所遇見的是：「小船，即所謂渡船（Wharries），由一個——有時幾個——槳手蕩槳航行（作為載客之用）？」，所謂傾斜船（tilt boats），用四、五個槳手和一個舵工。這種類型自開鑿運河以來，直至十九世紀，都是一樣的。

貳 船長業

江河船舶業變成一種獨立職業的內容顯然較海洋船舶業為早。自從中古鼎盛時代以來，我們遇着一種行會組織的船長業。如十三世紀佛羅稜薩的『船長們循阿諾河（Arno）航行至佛羅稜薩。』

此外，也有些商人或生產者乘坐自己的船舶——這可想而知——（他們於這些船舶之外，也許還租賃其他船舶。）我們在羅亞爾河遇着一個協作社，係由專業船長和使用自己船舶的商人組成。當一六七〇年巴塞爾的製帶人在萊因河上有三五九艘船專為自己服務。

這種行會的船長手工業在整個早期資本主義時代幾乎無所改變，仍然保存着。當十八世紀，牠在一切江河上還沒有看見減少。

船長生活於嚴格的手工業秩序之下：他們的活動區域是劃分界限的。所以形成一個特殊的五〇個會員的行會的荷蘭人具有至哥隆的獨佔的航行權；自此以下，哥隆、馬因斯和斯排爾等處的船長行會劃分航行。商人們

對於船長的習慣時常抱怨，我們在漢堡的商人以及士雷濟恩的亞麻布商人中聽見對於易比可上泊沐的船長行會這樣的埋怨，這個行會被認為昂貴，遲緩並不公正的。

當早期資本主義時代，船長業的純粹手工業性質也表現於航行特殊的組織中，關於這種組織我們在下圖會看見的。

叁 航行的組織

一、順序航行

手工業的觀念和我們所知道的一樣，是與排除手工業同志間的競爭相適應的。這種觀念即在手工業的航行中也要活躍起來，並具有一種特殊的形態。當行會的條規限制工業的手工業者於他所隸屬的活動範圍以內時，船長的規程便在下列的方法中指揮各個船長的活動，使成爲一種有規則的順序。

當全體行會員同時將他們的船舶供人應用時，顯然和他們全體以及每個人的利益相違背。他們中間的一員藉減低運費或允許其牠較優越的條件去取得載貨，自然是被排斥的。在交通高度很有限的時候，一切船舶要等待幾個月之久，纔能夠同時都有貨物可載。所以人們所取的手段是在固定的秩序中，使各船依序航行，即對於船長行會的全體會員採用一種有規律的順序。這是各人必須遵守的：除非輪到他的次序，他不可越俎航行。這種秩序在「Rangfahrt」或「Reihfahrt」〔順序航行〕的名稱之下，傳播十分普遍，在荷蘭文中稱爲「Beurt-

「*latit*」，「即順序航行」，因此（在北德意志各城市）又稱爲「*Portfahrt*」，這是我們曾經遇見的，也是沿岸航行交通中一種舊的設施。

在這種行會組織的航行之前似乎有一個「自由」航行的時代，當這個時代，爲數不多的單個的船長絕沒有在行會中組織起來。這個時代的交通甚少，並且多係偶然的。即在最初的行爲規律中也還沒有發見順序航行的規定。這種航行與一種頗爲發展的交通生活相適應：例如十五世紀的萊因河所發展的一樣：一三五四年巴塞爾最老的船舶規律對於一種順序航行雖尙無所知，但一四三〇年的規律卻包含這一點了。我們知道漢堡和斯塔德（*Stade*）間有一種順序航行，係起於一四四二年。

但大多數河流中的順序航行達到真正的發展是在十七世紀，凡在牠沒有出現之處，當時的君主即爲着商人階級的利益而使之成立起來。因爲此事對於商業的利益和對於船長的利益是相等的。當船長和後來的君主以順序航行強加於商人的時候——這就是說強迫他們將自己的商品交給一定的船長——他們最初誠然氣憤不平，但他們旋即發覺，這種新規律使他們的商品獲得更迅速輸送的重大利益，因爲有更多的船長是在等候自己的船舶得滿載而行。因此我們看見船長規定順序的航行，也馬上獲得商人的諒解。

順序航行的措施在十七世紀後期和十八世紀某些地方達到重要的完善的境界，終於使牠成爲一種有規律的航綫。這種航綫的出現是由於「裝載貨物的」船長於一定時期之後必須解纜起程，至於他們是否裝滿了貨物，完全不管（因爲他們早前要獲得充足的載貨，必須長久等待。）

荷一六九九九年有規律的航程已經規定於阿特拉斯堡的船長和商人的契約中，但此項規定顯然被忘記（我們的作史者也是如此），故一七七三年的一種協定又有這種規定，因此每艘船在馬因斯「裝載貨物」不得超過十四天，經過這個時期，必須起航。至一七八二年，人們更進一步，將每一年船航行的日期在當年規定並公佈出來。後來每隔十天有一艘大貨船從馬因斯起航。

荷蘭當十八世紀初期已有順序航行的船舶出現，在阿特拉斯堡和七省的最大多數地方間有一種每日航行的聯絡。

當整個早期資本主義時代，順序航行在多少高度發達的形態中決定國內航行組織的特殊性。

二、市場船

每天或每星期航行多次的順序船舶——和我們在十八世紀熱鬧的江河及運河中所常見的一樣——與國內航行的另一種並行的設施——即市場船——又相值；這兩種設施並且互相交錯。

市場船或通常船在中古時代的鼎盛期已經航行於歐洲各處的江河中。牠們和名稱所指的一樣，是與鄰近的一個市場交通，因此當一定的地點開市時，原來是時常航行前去的（常受城市自治團體的贊助）牠們同樣為載客與裝貨的船舶。後來每日往來於熱鬧的河段。

市場船完全是一種中古時代的設施，因此得以介紹附近地方貨物的交換。但牠們在早期資本主義時代所佔的位置並非不重要，要到鐵路出現纔消滅。我們考察牠們的重要尤在牠們替歐洲在「公共馬車原則」上從事第一種交通設施，這就是說，牠們對於「公眾」呈獻一種交通手段，這種手段因自己的動議（「主動的」）在一定的時期作常規的航行，即對於人及貨物呈獻一種確切的運輸機會。「有常規的航線」是在市場船中第一次實現的。牠們的航行和一四六八年馬因斯市場船的一種請願書所說的一樣：「不管載貨與不載貨。」這是此

項設施中革命的新事物，牠的精神逐漸破壞了世界上全部交通組織。

肆 運輸費用

就笨拙的運輸方法講（用馬或人的大力量拖行）：

一種三〇〇噸（或特別一五〇噸）的載重分載在兩艘船上，從斯菲爾往斯特拉期堡，除導職員外，要用六四人拖行，他們的給養是因旅行時期的長短而不同的：

- 一七五二年..... 從三六五至五一六佛羅棧
- 一七七二年..... 從四六八至六六一佛羅棧
- 一七八五年..... 從六〇八至八五九佛羅棧

更就國內航行所遭遇的大損失的危險講，都爾收稅區的厄列監督（Intendant von Aine）報告他的區域中從一七八四至一七八七年，船舶的毀滅不下三七艘；末了，更就交通中所有的貨物數量的微小講（我們在這裏必須時常想起支配交通高度與運輸費用間的相互作用），牠們似乎值不得應用大船（因為牠們在滿載之前，必須等待許久），因此得利用水上運輸自然的優點；就這一切狀況講，我們不能希望早期資本主義時代的國內水道有特別低廉的運費率。

我們所知道的運費率是這個時代末葉江河中最低廉的定率，然比現在國內航行的運費率還要高得多；牠們至少高三、四倍，通常高八至十倍，自比現在的為高。因此同時更說明，牠們在早前尚等七對於陸上運費是引見

在一樣站在緊張的關係上。十八世紀的緊張狀況甚至於比現在還要大些。

人們現在計算德意志江河中每噸秆需一·八普分尼，是為有價值的大量貨物逆流的運費（穀類和米等）等在鐵路上運輸，按照特別定價表第一等，每噸秆需四·五普分尼；一切種類的大量貨物的江河運費為〇·七普分尼（鐵路特別定價表第三等為二·二普分尼）。這是一種一比三的緊張關係。我們對於十八世紀末葉的車輛運輸既已發見一種三〇至六〇普分尼的運費率，那麼，一種一〇至二〇普分尼的船舶運費與此相符我們在實際上遇着這樣的運費率。

一船噸小麥從布勒門運往哈麥倫（Hannn），需三六至四二帝國列達，運往蘭登（Minden），需五〇至六〇帝國列達，順流而下，則前者為一二至一六帝國列達，後者為二二至二五帝國列達。

但也有低廉得多的運費率出現。

宰爾斯所報告的運費率是極小心收集並計算出來的，這是我們所有的最豐富的材料，幾乎完全遺落在上述那種額數之後。就我所知，在布勒門和蘭登間的逆流交通中，此項運費率是在四普分尼（魯鐵）和一五普分尼（荷蘭的煙草）之間（這在一七八二年是有效的）。根據曼力（P. Mantelle）的報告，當十六世紀，由羅亞爾河逆流而上，運輸食鹽，每秆僅需五普分尼。這似乎不可信。當一八六〇年代，運費率還達四普分尼。

在另一方面，我發見河船的運費率大大地超過上述那種額數。

南白爾（Uper）所報告的著名的一七三一年運費小冊（Fracht-Buchlein de anno 1731）的定率，依我的計算，從斯特拉斯堡至法蘭

克順流而下的航行——比逆流而上便宜四分之一至三分之一——是在一二普分尼（樹膠）和三五普分尼（紙）之間；最大部分則在一五和

二〇普分尼之間。

在布立治橋改運河(Bridgewater Canal)開鑿之前，從利物浦運至曼徹斯特，每噸需一二先令，約合二五普分尼。在同一地段的陸上運費為四〇先令，每斤約合八〇普分尼(這種運費率在十八世紀上半期的英國是時常遇到的)。這種緊要關係恰為一比三。

此等運費率對於大量貨物的運輸具有何種意義，我們願再獲得一種觀念。我們從當時的人的報告中得知這些貨物——特別是煤，但泥土和黏土也在內——雖由水道運輸，並從採掘地點的短距離出發，在價格上也要提高數倍。

當一七七〇年代，在礦山(在馬克伯爵領地)中的煤，計

每千需.....	五·五斯圖伯
輸送普爾需.....	一 斯圖伯
輸送魯爾一直至魯洛耳特需.....	一一·五斯圖伯
從約克州和威克飛爾德(Wakefield)的西部及科爾得(Calder)出來的煤下至塞爾比(Selby)於是經過恒伯(Humber)達到烏西(Ouse)再由河道可以達到紐約城:	
在礦山中每論需.....	一一·一 五辨士
在約克每論需.....	七 八 辨士
這是最廉價的——雖完全取水道，並沒有何種關稅。	
紐喀斯爾的煤:	
在礦山中每論特隆.....	五先令
在倫敦每論特隆.....	一〇—一三〇先令

有些地方（德意志！法蘭西！）因為關稅的關係，江河航運十分昂貴，我在上面所說的（二十三章第四項二目），有些就是這樣：這樣的昂貴係特別現象，不在一般的歐洲經濟發展問題的範圍以內。

自開鑿運河後，似乎還有一種大廉價出現，特別在大不列顛是如此。在布立治窩忒運河開鑿的前後，從曼徹斯特和利物浦運輸的運費率是有報告的：從前陸上運費每噸為四〇先令，水道運費為一二先令，後來運河運費為二先令六辨士，從一本教科書抄入另一本教科書的最可靠的運費率顯然是由運河的關係人隨意修正的。至少是我沒有在何處遇見運費有這樣大致相司也笨笨下條內。但無可訾議的證據證明運河的運費也還落在江河運費的後面這種事實。

英國每噸的運河運費達（一七六八年）：

- 石料、石灰、等等.....每哩〇・五辨士
- 煤.....每哩一 辨士
- 鉛、鐵、木材、亞麻、羊毛、鐵製品、香料等等（及其他一切物品）.....每哩一・五辨士
- 還有各地方有以下的廉價：在曼徹斯特至利物浦（II三八哩）一個時常訛及的地段中，在實際上，陸上運輸每噸為四〇先令，然經過布立治窩忒運河的水道運輸前去，每噸僅六先令八辨士，回來僅一〇先令，平均為九先令。（見腓力國內航行——Inland Navigation）
- 人們在同一書中（附錄中）發見英國無數地段陸上運輸費和運河運輸費的對照。
- 我們對於威季奧得（Wedgewood）磁器工廠的運送費所獲得的正確數字，特別富於教訓。這些工廠從康瓦爾和得文取得黏土，從南英格蘭取得磁石，或用馬車，或用駄獸，並由同一道路送出牠們的製造品，運費率每噸和哩為一先令，即每噸杆為六六普芬尼，又三分之一。每星期有三馬

軍磁器從紐略斯爾安得來奧 (New Castle-under-Lyme) 和伯斯倫 (Burslem) 運送布立治諾司 (Bridgnorth) 約有八噸磁器，每噸運費爲三鎊。此外約有一〇〇噸磁器由默墩運取同一道路前去，每噸運費爲二鎊一〇先令。大幹運河 (Grand Trunk Canal) 改變這種運費率如下：從伊特魯立亞 (Itruria) 運往利物浦，每噸是一三先令四辨士，而不是五〇先令；從烏爾味罕普吞 (Wolverhampton) 運往利物浦，每噸是一鎊五先令，而不是五鎊。

一夸得小麥運送一〇〇哩，此時只需五先令，不是二〇先令。

凡爲人所知道的運河運費率比陸上運費約低至四分之一。如陸上運費每噸籽爲六六普分尼又三分之二，則運河運費約爲一五普分尼。這種情形對於英國特別重要，這裏當十八世紀的上半期，和我們所知道的一樣，陸上運輸的運費率很高；道路的惡劣以及江河航行競爭的缺乏共同造成這種結果。因此，運河修造的開始在英國比在運輸條件不如此惡劣的其他國家更重要得多。

但我們現在不願這些國家的特點，力求對於早期資本主義時代國內航行一般的和基本的意義下一種評判，並考察船舶和車輛或駄獸這兩種運輸的可能性在當時貨物運輸的制度中佔有何種位置。

伍 國內航行對於貨物運輸的重要性

現在使商品輸送者捨棄較廉價的水道運輸，將貨物交給鐵路——更迅速更安全的輸送——的理由，在早前的時代，因陸上運輸的遲緩與危險的緣故，是沒有加以考慮的，所以在利用水道的一切地方，廉價得多的水道必定招致大批的商品的運輸。在鐵路發明之前，特別是在早期資本主義時代的末葉，國內航行在無數交通區域

所估的地位實際上比以後幾世重要得多牠所表現的是一切種類的商品——質料高貴的完成品也在內——都交船舶運輸的事實；士雷濟恩的亞麻布喜歡由水道運輸，恰和大幹運河開整後，曼徹斯特的物品喜歡由運河運輸一樣；二、國內水道所運送的貨物數量極巨。

布勒門城市的交通在一八二〇年代分配於船舶交通和車輛交通間的情形如下：在一八二七和一八二八年至一八三一和一八三二年的平均數中，每年來往的計

取道於上威塞爾河

六八五二二雙載特列

應用車輛

一九九五五雙載特列

下面的總括表見漢堡由水道運往奧柏蘭 (Oberland) 的各種各樣的貨物，數量是怎樣多。一七九三年從漢堡運往易北河，逆流而上的貨物，計

咖啡.....	五六四二〇〇磅
精製砂糖.....	四〇〇〇〇〇磅
粗製砂糖.....	三五五四〇〇磅
糖漿.....	三六一三〇〇磅
乾葡萄.....	一九三二〇〇磅
煙草.....	五六四〇〇〇磅
米.....	三三四二〇〇磅
乾魚.....	七一五〇〇〇磅
乾酪.....	六〇四八〇〇磅

第三篇 交通狀況

橄欖油.....三六〇〇〇磅

檸檬和橙子.....三六七三五〇磅

皮革和毛皮.....一三〇八〇張

葡萄酒.....一四六八阿克霍夫特(Oxhoft)

鮭魚.....二〇〇八拉斯特

但我要警告大家，對於早期資本主義時代的國內航行不可予以一種過於誇張的意義，不要相信牠是一種極佔優勢的運輸方法。這在某些交通區域可說不錯。例如在德意志的易北河區域就是如此，這個區域在十八世紀，似乎是歐洲一切流域中最重要的一個流域：

「這條河的商品運輸在波希米亞的內部已經開始，此河經過哈羅爾(Havel)和斯普累(Spre)與勃蘭登堡連結，借助於斯普累的運河，與奧得河及士雷濟恩相通，並與諾易馬克及蓬麥倫(Pommern)聯絡，又半直接，半由牠的可航行的支流，與整個奧柏撒克遜及泥得撒克遜合起來；易北河的交通因奧得河、發忒河(Varthe)、涅策河(Netze)及布倫堡的運河的聯絡，通過普魯士的諸邦，一直達到維克塞爾(Wich-sen)」。當一七九八年，「單是在馬德堡和漢堡之間」所行駛的船隻有四六〇艘（舍克—Höck）。

不過我們將其牠流域看一下，情形便不同了。所以現在為航行孔道的萊因河，在整個十八世紀中的交通，顯然還是萎靡不振的。

我們知道斯特拉斯堡在一七八三年用車輛往來運輸的貨物比用船舶載裝的多一倍，即一為二四九一〇一噸特別，一為一二三二六八噸特別。

當十八世紀中葉，在萊因河的全體城市中只使用貨物運輸的船舶二一四艘。

自一七四九年，至奧大利的王位繼承戰爭時止，斯特拉斯堡的船長行會從法蘭克福、馬因斯和斯非爾運輸貨物到斯特拉斯堡，每年平均只有二五〇〇艘特別，同時庫耳馬克行會所屬的船隻在一七五三至一七五八年所裝載的平均數為六一五三船噸，又六分之一，即比前者約多十倍。

我只以指出各河流交通發展中這些事實上的差異為滿足，而不追究萊茵河為交通道路的理由，這些理由顯然是複雜的：道路的不良，關稅的苛擾等等可以促成這種局面的出現。『當十八世紀末葉，從斯特拉斯堡至荷蘭邊界的稅關數目還在三〇個以上，因此船隻須時常停航，以便登陸完稅，在航行中非常遲滯。』（奧卡德——Ockard）

還有一點更重要的是，水道總只能支配整個國家中一小部分的面積。雖按照前面描寫的方法，人們從事於改良天然水道，並開鑿運河，然這種交通道路的擴充總是有限的。至於商品貿易或貨物生產依賴密佈的水道網的傾向，我們僅在狹小的範圍中看見過，和以後還要徵實的一樣。有一種明白的證據證明運輸條件對於商業和工業的發展進程還只具有一種次要的意義。

所以我們如果總覽早期資本主義時代交通關係的全體，便會達到下面的結論：作為貨物運輸手段的國內航行遠落在車輛運輸（和馱獸運輸）之後；早前時代佔優勢的交通手段完全是車輛與馱獸。然荷蘭卻是一個例外。這個國家的土地天然的性質使貨物的交通趨於水道（恰和我們對於人的運輸已經能夠徵實的一樣。）

但在另一方面，我們從英國得到一種完全普遍的報告，國內水道交通的重要和陸上運輸相差無幾：

『英國貨物的運輸大都用馬和馬車。……我們的河道航運不足與馱馬及馬車的大量運輸相比擬。』（笛福）

然這不過是運河紀元開始以前的情形。至於這種紀元大都已經屬於高度資本主義時代。

我們從法蘭西也得知同樣的情形：

一七七八年的一種報告中說：「因為河道困難的緣故，一切運輸幾乎都是在陸路上進行的。」一七七九年十二月十九日的一道命令確切宣佈，因為不大大利用水道的緣故，「道路為這樣大數的車輛所經過，人們不得不費盡氣力——並替農民——擔任繁雜的修補工作。」

當十八世紀，歐洲江河及運河最多的國家，的確是德意志。我們已經能够徵實，某些交通區域（威塞爾河、易北河）水道的運輸已經佔一個很重要的位置。但我們如果將全部德意志放在心目中，並且力求在全部貨物的交通中去找兩種運輸方法的成分，情形是怎樣的呢？車輛運輸優越的意義便同樣表現出來了。和我們已經看見的一樣，這種運輸所具的一種一般的效能足有五〇〇〇〇〇〇噸杆，但與此相對峙的航運在江河及運河中，所具的效能，至多不過八〇〇〇〇〇〇〇〇至九〇〇〇〇〇〇〇噸杆。

我是由下列的途徑獲得這種數字：我們對於一七八〇和一七九〇年代萊因河、威塞爾河、易北河、奧得河諸區域的船舶數，知道的頗為詳細。據說，這些區域在當時有船一七九八艘。此外，還要加上（這是很多的）多瑙河區域及維克塞爾河區域的六〇〇艘，如承認牠們的（測定為同樣高度的）平均量為三〇噸，我們便獲得七二〇〇〇噸的載重力。船是每天航行多少杆呢？當一七八六年，載重的船從馬因斯開往斯特拉斯堡，在「有幸運和敏捷的航行中」，需二七天，「在一種中等的航行中」，需三一天，「在一種遲緩的航行中」——特別是當水淺或冬天的時候，「需三十六天。從斯特拉斯堡至馬因斯，係順流而下，約需三日。我們如果認定逆流而上的平均數為三〇日，順流而下的平均數為三日，再從這兩項平均數中取出一種中等數，那麼，從斯特拉斯堡至馬因斯這個約長二〇〇杆的地段的平均航行期間為一六至一七日，每日計行一二杆。現在假定每艘船每年的航行期間為一〇〇日——就順序航行的設施講，與其說是估計得太低，不如說是估計得太高——則牠一年的航程為二二〇〇杆。我們倘若發見一七八〇和一七九〇年代德意志全部河船（一般的）所表現的噸杆，便獲得下列的算式：

二四〇〇〇三〇〇 × 二二 × 一〇〇 = 八六四〇〇〇〇噸杆。

第四篇 消息的交通

概觀

這裏所謂「消息的交通」就等於消息的傳達。共分兩種：我特稱牠們爲個人的消息傳達與集團的消息傳達。將消息傳給一定的個人，無論是一個人，或許多人，這便是個人的消息傳達；千百傳單分給千百人，仍舊是個人的消息傳達。一種消息如果不是給一定的個人，而是給無數的羣衆，或很少的人，或是並無接受消息的人，牠便是團體的消息傳達；一張廣告貼在空地上報告某件事，一張告示從沒爲人所過目，仍爲集團的消息傳達的行爲，和第二十六章詳細描寫的一樣，這種消息傳達的形態在該處稱爲「消息的公佈」；至於下面一章所討論的則爲個人的消息傳達。

但這兩章中題目的提出是根本不同的：第二十六章的確是談到消息公佈不同的種類與形態，因爲牠只介紹人們認識我們所指的時代集團消息傳達所經過的轉變。然個人的消息傳達在早期資本主義時代的初時和在牠的終止時一樣，沒有改變；牠是在書信的形態中。這裏所改變的，不是消息傳達的形態，而是書信遞送的形式，即小物件的輸送。但在書信輸送的領域內一件決切的事——這是我們應當極力注意的——是推行郵政。因此，我在下面一章以「郵政」標題，以便說明我們所研究的不是（個人的）消息傳達的問題，而是書信遞送的問題。

第二十五章 郵政

壹 概念，發展圖案及意義

人們如果在現今所給予郵政這個名詞的意義上去把握牠，並明白大家對於牠是怎樣誤解，便會最先理解牠，人們如果不割裂事實，便知道某些東西不得歸入牠的名分之下。

人們通常的界說是：「郵政爲一種運輸的設施……」這已經是錯誤的。運輸所涉及的總是消息、書信、包裹和客人等等，這和郵政完全沒有關係。將郵政和一種有定的運輸混合在一起，認假手於「換馬」或「驛馬車夫」送達的書信爲「郵政遞送」更是不對。郵政這個名詞，和我們已經知道的一樣，實出源於換馬的一種設施——驛站馬車（*Postale Stationen*）——此事實遂引起這種錯誤的見解，因爲在郵政組織的初時，特別是在屠恩和塔克息思的（*Thurn-Taxischen*）國際郵政的初時，此項換馬在書信的傳遞中（恰和在客人的輸送中一樣）曾佔一個很重要的位置。但借助於換馬的運輸這種意義上的驛遞馬車輸送，與我們現今所稱的郵政的設施沒有絲毫關係，這已經可從這個名詞用於換馬的書信輸送，同樣（並且還更普遍）又用於換馬的客人輸送的事實中看出來。然「載客的驛遞馬車」和每個人所知道的一樣，與「郵政」的交通機關沒有內部的聯繫。

但我鄭重聲明，郵政與（書信等等的）運輸沒有關係。倘若牠有這種關係，那我們可以作出現在沒有郵政的荒謬結論來。因為「郵政」現在並不運輸書信，或僅在完全短距離中運輸書信。書信是由火車，汽船等等運輸的。「郵政」利用各種運輸機關，與之訂立契約，輸送書信等等；馬車企業者擔任馬車的運輸，汽船公司擔任江河，運河及海洋的運輸，鐵路管理局擔任陸地上的運送。所以郵政本身顯然不是一種運輸機關。

郵政會使舍焚耶（Me de Seviné）爲之狂喜，牠既不是一種新的運輸機關，更談不到一種新的書信的運送，牠的「優良的發明」究在何處呢？如果像現今的例子一樣，將幾乎一切都涉及運輸本身的方法從管理規則的複合體——牠們在一個國家中總括起來，是爲郵政制度——中分離出來，還剩着什麼做牠的特點呢？如果沒有驛站的換馬，沒有驛站馬車，沒有驛站馬車夫，什麼叫做「郵政」？牠既不是這一切東西，那麼，驛站換馬，驛站馬車和驛站信差時代的「郵政」又是什麼？

郵政是一種收集的機關：牠在一個地方收集書信，包裹等等，以便自行輸送或令人輸送於目的地（這樣的輸送係依情形而定，並非牠的特點所在），並在目的地分配於收件人。牠代表書信輸送的一種原則；與此相對峙的是用自己的信差的輸送。這第二種（就時間講，是在前的）輸送在空間上和組織上可以比郵政的組織完備得多，並且是在羅馬公衆的疾馳和其他國家的或私人的騎行信差組織的形態中，關於這些東西我們還會知道的。可是即就最擴充的騎行信差連鎖講，牠也不是郵政，因為牠總是由（王公的，大商人的）自己信差輸送的人們說：當國家的騎行信差組織得爲公衆應用時，現代郵政便發生了。這種說法如果加以限制，是對的，即由此發生

的，不是現代郵政，而是現代郵政的一種。牠的發生不是由於一種私人的信差組織現在變成一種公開的設備，而是由於一種收集的機關被建立起來了。得爲公衆應用一點並不在郵政概念的要素之列。當一批家庭從事於一種共同的書信輸運的協定時，一種郵政便出現了。單個的聯合會在後期中古時代的各城市中所建立的信差路線係真正的郵政，無人能够懷疑，然只有那些聯合會的會員參加這種組織。

我們力求更確切地徵實，在「郵政」——牠如果要標示一種特別概念——所能具有的單獨可能的意義上，這種「郵政」於何時出現，像這樣的徵實既是每種正確的歷史決定「現代郵政開始」的先決條件，所以我們必須說：當人們時常有送出書信的機會，無須派出自己的信差時，一種郵政的聯絡便出現了。從另一方面看來，就是當一種經常的設施以收集他人的書信，輸送出去爲目的時，一種郵政的聯絡便出現了。

在耶拿 (Jena) 和威馬爾 (Weimar) 間照顧書信的婦女信差是一種郵政的聯絡：這是由於她們擔任收集和分配書信（那怕只有半打家庭的書信），並不是由於她們自己將書信從一個地方帶到另一個地方。

貝色列 (Andreas von Bessler) 在漢堡設立一種「美洲的郵政運輸」，擔任將書信發交前往荷蘭的信差，再由該處開往美洲的船帶到目的地。當國家自行擔任這種營業時，卻承認貝色列的勞績：他須「首先冒着危險，力求使兩半球的通信納入一種經常的軌道中。」（巴施）

在美洲的南端，火耶蘭 (Kienland) 的對面麥哲倫峽 (Magellanstrasse) 極端海角的岩石上掛有一個小桶，用鐵鍊子鎖着。每艘船經過此處，便將桶啓開，或是將書信投入桶中，或是自桶中取出書信。在博德島 (Booby-Taland) 上也設有這樣的一個大桶，同樣作爲收集書信的地點，牠有充分的權利，可以大書特書郵政局字樣。因爲我們在這裏所遇見的是一種最純粹的郵政的設施。

這裏所舉的例子是一種單純的萌芽的設備，沒有何種運輸活動與之固結在一起，人們於此可以特別明白看出郵政組織的特點在那裏。

我說：是一種經常的設施，因此有別於偶然的運輸。此項設施如果是經常的，然書信的輸送還不用常規的出

現：當書信不斷地收集起來的，確已經有一種郵政的聯絡，可是要收集了充分數目的書信，纔開始輸送。

但我們現在也知道，必須怎樣從歷史上去討論郵政的問題。主要之點如下：我們的目光當完全不注在運輸技術和運輸組織的一切形態及其進步上面。凡與此有關的東西在討論人的交通和物的交通的各章中了結了。其他技術，其他組織形態和我們在那些章中所認識的，也為書信的輸送（就書信送出的意義講）所沒有。郵政除按照需要所適用的運輸可能性外，也沒有其他運輸可能性。郵政的成就自然是按照人的運輸和貨物的運輸所發展的完善方法的比例而日趨完善：一封信如果由換馬輸送，達到目的地比較迅速，如果由火車輸送，達到目的地還要迅速得多。但書信交通這種完善還不能算作郵政組織的完善，我們如果要研究這種組織的發展，牠也和我們沒有關係。

我們如果要著郵政史，必須注意於這一點，郵政組織的進步單獨表現的地方有下面的各點：

- 一、能够利用一種郵政設施的人的範圍擴大：過渡到一般都能利用的境地；
- 二、有常規的行程的設施：規定並保持一定的來往期限；公佈此等期限；
- 三、組成一個彼此綜錯的信差道路的網；
- 四、增進這種行程：在空間和時間上增進郵政聯絡的強度；
- 五、使收集與分配信件的方法臻於完善：在剛纔說及的兩個方向同樣增加前進的強度；
- 六、規定服務成績的價目表：對於確定的服務成績，提出並保持一種公定的價目。

但要發見「郵政制度的開端」總是考察何處爲着共同輸送的目的初次收集書信。

我們要從「消息交通」(和我們泛泛地說及的一樣)的總體中將特殊的郵政這樣在概念上剖解出來，纔能希望從這個重要問題獲得一種答案；而現代郵政的意義即寄寓其中。我可以說，這種意義就在消息的交通(更正確些說：書信的交通)因現代的郵政而脫離個人的關係，並過渡到一種獨立工作的機構。

在有一種郵政之前，書信既只能由自己的信差傳遞，故單個人向遠地人傳達消息的能力是以他具有遣送信差的資力爲限的。因此書信交通的可能性只限於狹小的範圍中；只有大人物能够自有信差；至於廣大的民衆必須以維持聯合信差爲滿足，即以輸送隸屬於一定聯合體的書信並僅限於輸送集體書信的可能性爲滿足。否則這種民衆等待機會的出現，偶然請一個旅客代帶書信。

郵政的組織就是指打破這些限制。牠使一個信差能够爲許多發信人共同利用，所以他的工資只有一部分歸單個的發信人擔負。郵政「優良的發明」就在藉收集活動和聯絡活動的獨立，藉各種運輸機關的展開及一個介紹場的網，好像一個集體的信差是爲全體而設，他是準備執行一切個人委託的。

但單個人通信的能力顯然是按照單個的信差團體變成一種秩序井然的制度的比例而擴大的，並且無限地增漲起來，因此要達到下列的作用，即一個信差的服務與其他信差的服務聯絡着，並達到一種巨大的全體服務：人們可以說，郵政使每個人得以一種小小的費用同時利用千百個信差。

這種革新的意義是超過一種「優良的發明」，這就是說，牠對於單個人是一種很適意的發明。牠對於人類

全部文化的生存，尤其是對於人類彼此的經濟關係，是一種完全的革命，和我們在適當的地方將有機會來徵實的一樣。

我們在這裏第一次當探討郵政這種完全屬於新歐洲民族範圍的設施是怎樣在歷史上出現的，是怎樣從不爲人所注目的開端發展爲一種堂皇的組織，這樣的組織在我們所指的時代的末葉便已經出現了。

貳 現代郵政歷史的起源

現代郵政是由無數根源發育出來的。這一點既爲了解後來的發展所必需，我企圖將牠們加以說明。此外，我所考察的根源是經濟生活的重要組織所自出的。

現代郵政起源的方法雖有各種各樣的不同，但牠們卻有一個一致之點，即都開始於十六世紀，至少在這個時候，牠們是顯然可見，並對於經濟生活獲得一種重要意義。就現今研究的程度講，在一切場所，確切的時間的算定是不可能的；牠們也許永不會讓人這樣去做，並且對於通史上的考察也是不重要的。這種考察所注重的只在確定像郵政這樣的一種設施於何時達到強有力的活動。我們現在的知識已經足以確定這一點。

我在下面談到現代郵政組織的個別部門，所依據的次序表現顯著的缺點。但我以爲這種次序切合目的，因此即將牠選定出來應用。

一、私人郵政

在城市，國家或國家郵務總長注意於郵政設施之前，郵政的組織便由從事工業的人口之動議發生出來了。並且是在兩重形態中：一方面為協作的自助的創造，另一方面為獲取利潤的企業。前者是商人郵政；後者為屠夫郵政（在德國），馬車夫郵政和上門商人郵政（在英國）。

甲、商人郵政

個別的大商人如十五世紀的意大利商店和十六世紀的佛刻曾經設置的高度發展的疾馳信差組織，並非郵政。中古時代的商人團體在各營業地點間所蒙養的差使，也不是郵政。這裏擔任傳遞書信的總是自己的信差。可是當中古時代的末葉，協作的結合流於鬆懈，一個地方的全體「商人集團」開始感覺為一個單位，並發起種種組織，力求代表牠的共同利益時，牠似乎在許多地方已經組織了一種郵政的交通，這是以代替（或補充）各團體的舊式差使的。各地方也有單個企業的商人為他們的同事，有一部分甚至於為廣大的公眾（我們從瑞士商人的郵政組織得知此事）發起郵政的聯絡。十六世紀（和十七世紀一部分時間）這種商人郵政的歷史還沒有寫定出來，僅有些作者提及此事。但此等郵政在特點和差異上，從沒有為其他同時的郵政組織所理解，也從沒有成爲一種有系統的探討的對象。然我們的所獲得的報告充分明白表現牠們是存在的，並具有某種意義。

乙、屠夫郵政

牠們的歷史是大家都知道的。牠們在德意志——特別在南德意志——係從屠業的特點中發展出來，牠的代表在購買家畜時，坐車並騎馬來到鄉間，因此可以當作信差活動（此外又當作小領貨物和客人均遞送者）。

屠夫攜帶書信原出於偶然，並且是由於懇勸的好意。這種習慣逐漸變成一種經常的設施，在某些地方，甚至於受官廳的監督與指揮。南德某些城市迫令屠夫行會保持一定的道路，而以授與特權為報酬，並且像厄斯令根（Eisingen）一樣，設備一種順序的服務。屠夫郵政也被各國君主承認為一種正式的郵政機關，制定管理規則，和一六二二年六月二十六日符騰堡公爵的郵政法令及屠夫法令所表現的一樣。在另一方面，帝國政府基於塔克息斯的企圖，總是反覆排斥此等郵政：參看路德福第二（Rudolf II.）一五九七年三月六日的敕令，斐迪南第二皇帝一六二七年，一六三五年等等的特許狀。

屠夫郵政雖只是地方的，但在牠們的全盛時代，沒有疑義地是重要的郵政組織，凡馬匹和車輛都分站更換，牠們重要的任務就在實現鄉村和小城市——這就是說，當十六、七世紀，大郵路還沒有達到的地方——書信的交通。南德各城市的屠夫行會在紋章上得用神聖的驛遞馬車的吹角（塔克息斯沒有希望地爭取這一點，和爭取一切權力與光榮的表徵一樣），此事對於牠們的重要性可以作出一種確切的結論。關於牠們活動的範圍，我們不能形成數字上的觀念。牠們於十七世紀末葉便消滅了。

丙、馬車夫郵政

馬車夫，又一部分遊行商人（小販），曾以收集、輸送並分配書信為營業，這在英國可於廣大的範圍中指證出來，在其他各國也許是如此。和我們還要看見的一樣，直至十七世紀的初期——英國於此時建立一種國家郵政——為止，書信的郵政交通（就商人郵政不擔任這種交通講）即操在這些馬車夫或遊行商人的手中，這

種人叫做搬運夫，普通搬運夫，書信的運送人，又叫做郵差。

我們從當時所獲的無數紀錄和報告中取出這一點。商人們對於小販郵政感覺不滿足；而普通搬運夫的來到又完全沒有常規，因為他們時常停在中途，出賣商品；他們關心自己的商業較甚於郵務（他們關心於自己微小的商業較甚於對國家或商人的服務。）

在國家郵政已經建立以後，這種郵政組織還保持至一個長久的時期，我們從搬運夫和郵政局長間長久的權限爭執中可以看出這一點，此等爭執形成英國對德意志帝國郵政與國家郵政，城市郵政及私人郵政的爭鬪的一種對照。

馬車夫郵政一直至開辦鐵路時為止，在英國曾維持一種興盛的書信交通。

丁、城市郵政（小郵政，辨士郵政）

當十七世紀，一班有企業欲望的人在西歐兩個大城市中創辦較大的城市郵政：在英國稱為辨士郵政，在法國稱為小郵政。其他大城市於十八世紀的過程中也有這樣的郵政的興起。

發雷葉爾 (M. de Valayer) 於一六五三年在巴黎所發起的城市郵政於幾年之後消滅了，一七五九年又從新發育出來。

墨累 (Murray) 於一六八三年在倫敦所創辦的城市郵政繼續存在，但在牠的建立幾年之後收為國有。

他也納於一七七二年五月一日開辦一種「小郵政」這是法國人哈第 (Hardy) 的企業，柏格斯特拉頓公

Heerr Schooten van Bergstranten & Co.) 跟着出現

末了，當十八世紀的最後幾十年中，柏林也同樣有一種城市郵政，這是由「原料商業的商人行會」創辦的，於一八〇六年消滅了。

關於這些城市郵政的成績，我在下面總括起來說。

二、市有郵政

中古時代的各城市，特別是各較大的商業地點在諸世紀的過程中，自然形成一個專業的信差團，當這個團的人員爲數衆多時，便結合爲行會，當交通發展至某種高度，牠就受城市當局一定的規則的支配。

此等信差行會可以和我們時代的用人會或「信差」會相提並論：牠們對於需要信差的人都能供給，並且是按照順序派遣的，這在一種有秩序的營業中也不能有別個樣子。這些信差或是步行，或是在驛站路上騎行，或乘船，或坐車，都依委託人的命令行事。

這些專業信差所代表的一種交通設施存在於一切世紀中。我們在整個早期資本主義時代遇着他們，在十九世紀也遇着他們。我已經指出他們在現今各大城市的繼承者。他們和「郵政」自然沒有關係；他們所表現的和我們在上面曾經徵實的一樣，是一種與郵政相反的書信輸送的原則。

此外，各較大的城市管理局都有自己的信差。牠們既有許多信件須時常發送，爲什麼不當自有信差呢？城市的官廳信差與私人信差的差異常是不大十分清楚的。

當中古時代的後期，一切地方有小郵政從私的專業信差中發育出來：這是由單個的信差組成，還是由行會組成，不能時常徵實出來。信差只須在他的住所門上掛一個牌子，上面寫明：他接受送往某某地方的書信；甚至於說（這代表較高發展的階段）：他於每星期一、日往某某城市，準備接受送往該處的書信，在他投宿的地方，於達到時只須將他的旅行目的寫在一個牌子上，其內容正相似：他這樣便轉變為一種『郵政』。

但這些萌芽在很早的時候似乎已經夭折，因為自十六世紀以來，各城市自身到處從事於郵政制度的組織，這就是說：使信差的行會改造為郵政機關或將商人郵政收為市有。

城市所雇用的郵政信差叫做常規信差，此外還有副信差以供私人的需要。為着收集並接受書信，發遣單個的信差等等，特雇用『郵僕』，後來稱為『郵卒』，他們從市場一個代表郵政局的小屋中出來履行職務。

我現在舉出一些例子說明這種市有郵政制度係在何種方法中發展出來，正是不可少的。

勞運堡的市有郵政是由一五七〇年三月十日的協定創造起來的。當時所規定的信差道路如下：往安托爾夫（Anforf）（安特衛普）^北 勒斯勞、法蘭克福、萊比錫、里昂、薩爾斯堡、斯特拉斯堡、維也納，共計八處；此外在時代的過程中還有往奧格斯堡（一六三二年）、聖加里（一六四一年）、斯排爾（一六五二年）和司徒嘉德（一六六五年）的信差道路。但當十七世紀的時候，這些郵道中有一整批又歸於消滅，當一六九七年，下列的聯絡繼續存在：即漢堡、維也納、薩爾斯堡、萊比錫、尤勒斯勞和司徒嘉德。伴着這些信差路線，還有三條路線——累根斯堡、班堡和士丹因羅特（Rehnhof）——各有自己的郵卒，因此共計九處。

當十九世紀的初期，與奧格斯堡、漢堡、萊比錫、累根斯堡、薩爾斯堡及司徒嘉德的聯絡還存在，共計六處。

漢堡的市有郵政幾乎恰於同時開始。當一五七〇年，往安特衛普的信差舉行宣誓，並必須於一定的出發日期出發；一五七八年因他們公佈一種特別的法規。在以後的年代中對於下列地點同樣設置或規定信差的路線：即但澤（一五八〇年）、一五九三年）、呂涅堡（一五八三年）、一五

九二年)；哥隆(一五八六年)；恩登(一五九二年)；萊比錫(一五九三年)；哥本哈根(一六〇二年)；當一六〇七年，公佈過一種普通的信差法規(一六四一年，一六七八年又加以補充)。可惜我們對於這些不同的聯絡的命運不能知道詳細的情形，不過牠們一直到早期資本主義時代的末葉，大部分仍繼續存在。

萊比錫的信差業收爲市有是在一五九〇年。一六〇八年公佈過一種信差法規。就這種法規看，有三〇個宣誓的信差和一個信差長；此外還有一〇人以應急需。

我們對於北勒斯勞市有郵政制度所獲的報告較爲詳細。此處信差業的收爲市有是在一五七三和一五九六年之間，在這兩年中各刊佈過一種信差的法規。這個城市也顯然將商人郵政收入手中，無論如何，這種郵政在一五九六年不復存在，我們從條文中必須作出結論道，市有郵政的費用有一部分是要對着商人所發送的一批信件由他們的優先納資徵集的。北勒斯勞的郵政制度(恰和努連堡的一樣)有一種「郵僕」，他在市政廳近旁的小屋子中履行他的職務，這就是說，須組織這四〇個享有背信差箱特權的信差。有四個信差是爲努連堡而設，無論所送的信件是多還是少，每星期出發一次。

北勒斯勞當十六世紀對努連堡，但深，萊比錫和克拉高(Krahan)都保持着正規信差的路綫。當十七世紀末葉，對維也納，法蘭克福，努連堡，布拉格，托倫(Torn)和萊比錫每星期都有一次往來的聯絡。所以北勒斯勞的郵政營業是擴充了。終於在十八世紀的初期已經造成了牠的急劇的終局。當一七一〇年，這個城市派遣正規信差的權利被剝奪；只有在本省內，這種權利還繼續存在。

各市有郵政此時互相綜錯着，有一部分且與同樣急劇發展的國家郵政綜錯着，並且在全國佈下一個郵政網。現在再舉數例如下：

一五五二和一五五五年的奧格斯堡信差法規載明：奧格斯堡行會的一個信差每於星期六晚在奧格斯堡和威尼斯收集書信，於下一星期六日各在別處地方交付，最遲在夏季爲八點鐘，在冬季爲十點鐘。拜厄的阿布勒喜特公爵一五六九年的命令規定，每星期將外國的書信從奧格斯堡取去。奧格斯堡的信差將書信交給法蘭克福人，再送往哥隆；法蘭克福人在漢諾威的郎根哈根(Lungenhagen)與呂涅堡人相

接觸，並交換他們的書信袋。

英國班士他學（Barnstable）的市長及市參事會加入（非正式的）國家郵政之中，在班士他學和厄克塞忒間維持一個每星期出發一次的步行郵差：「每星期二早晨七點鐘有一個步行郵差從班士他學往厄克塞忒，於星期三早晨達到該處的郵務長室，將應當運往倫敦的一切信件交給是日早晨出發前去的郵差……而來到班士他學的步行郵差則留在厄克塞忒，等待這個星期的倫敦郵差來自倫敦，取得倫敦所發來的信件。」（見一六三三年九月十七日班士他學報刊）

各城市為造成一種互相錯的郵道的完備體系起見，特會合起來，訂立一種郵政協約。

南德意志十二個城市的一種城市會議便出現於一五八七年，以便對於郵務彼此獲得一致；在一五九八年，一六一六年以及以後的年中也常舉行這樣的會議。

布勒門在北德意志是打先鋒的。牠於一六〇八年已經和布藍士外訂立一種郵政協約，規定每個城市有三個宣誓的和有擔保的市民擔任兩城的郵務交通，並用一個郵差送信，計兩城來往一次，共需六日。布勒門對於漢堡和阿姆斯特丹的郵務也曾建立一個總站，藉以維持本城市對這兩方面的交通。

人們在另一城市中維持一種特殊的郵政制度的代表：例如羅馬的威尼斯是。

市有郵政在一切國家中——特別當十七世紀時——曾佔一個重要位置。我相信牠們在十七世紀時是書信傳遞中一種最重要的形態。荷蘭一直至十八世紀中葉為止，只有市有郵政伴着私人的郵政而存在。牠們於十八世紀中逐漸退轉去。僅在德意志於整個十八世紀保持着牠們從前的重要性的一大部分，至少對於帝國直屬各城市的交通是如此。例如我們從倍斯特（Bonn）所取出的材料即表見牠們在鄉村中據有堅固的地盤，對於某些目的且比其牠郵政更受歡迎。德意志帝國直屬各城市於一七九〇年還在抱怨驛遞馬車損傷了向來相

習的城市信差業和鄉村信差業牠們請求或是取消「那些對於市民生計最不利益的驛遞馬車。」或是對於旅客及其行李的運輸加以限制。

但自市有郵政起源以來，即有其牠公開的郵政伴着出現，並愈加將市有郵政加以排擠，一直到完全據爲己有爲止；這就是國家郵政，我們對於牠們的崛起，現在必須加以研究。

三、國家郵政

每個國家已經達到一定的面積和一定的集中程度，便需要一種有常規的有秩序的傳遞消息的服務，人們並且可依國家傳遞消息的管理組織所達到的高度與完備狀況去確切測定國家發達的程度。

當運輸技術在組織上受限制時，總只有快遞者供統治者的指揮，做擔任一種特殊消息服務的人，如步行者、騎馬者或坐車者。要儘可能地傳遞消息，只有一種唯一的方法：卽分站輸送書信；不論是在馬車聯馬交換的形態中，還是在信差交換的形態中，這種信差或是疾走者，或是騎馬疾馳者，或是坐車疾馳者。換馬的組織和捷足信差的組織也可以稱爲換班制度。人類的發明術不能作別樣的想像。因此，我們在各較大的國家中央集權管理之處，無論何時，無論何地，都遇着完全相同的消息交通（書信交通）的組織。一切有文化的國家，無論是東方的或西方的，古代的或新時代的，都已形成一種換班的職務，但也僅僅形成一種換班的職務。

自古代以來，人們在印度卽看見疾走信差；當祿魯和墨西哥這些國家被征服時，也同樣發見這種信差。

居魯士（Cyrus）曾在波斯創設一種換馬和信差結合在一起；他對於馬匹和騎者的分站爲四至五帕拉賽（Parasangs），必須準備隨時

出發，他因此造成羅馬組織的模型。據希羅多德（Herodotus）說，波斯通信的再快也沒有了，他們對於從撒狄（Sardis）至蘇薩（Susa）——分作一一一站——的一段路（共四五六帕拉賽），在五至七日內便走完了。羅馬的公共道路也盡分爲站，在站上或只換馬，或兼換車子和人。自古時代以來，也有一種換馬的國有的信差業，像我們從馬可波羅（Marco Polo）的報告中所知道的一樣。察利芬國（Chalifenah）也是如此，並且發展到高度的完善程度；當十世紀中葉，即有九三〇個信差站。

就這許多消滅的和存在的模型看，沒有比歐洲現代中央集權國家開始形成的——國家傳遞消息那種遺傳的形態也在這些國家中發展出來了——更爲明瞭。在實際上我們於歐洲一切國家中差不多同時——在五世紀的過程中（意大利較早幾十年）——安下這些設備的根基，並發展出來了。

意大利最初的統治者——梅蘭德的維斯昆（de Malindar Visconti）於十四世紀已經採用一種分站的書信輸送。我們於一四四四年聽說那不勒斯王國建立了一種信差的連鎖關係。

在西班牙，一種換馬的國有的快遞信差職務的確已經於十五世紀出現，這和遍佈全國的科立阿（Correos）沒有關係（科立阿這個名詞的含義甚多，牠可以指國家的快遞信差，可以指市有的信差，也可以指現今意義上的郵政，因此，著作物中對於西班牙的「郵政」制度弄出特別大的紛亂）。

路易十一用一四六四年六月十九日有名的敕令，建立一種國有快遞信差的換馬職務，和緒言中所說的一樣：「是因替他的營業，他的差務和他的全體事務謀方便。」

愛德華第四於一四八一年在英國也有同一舉動。

德意志在馬克西米連（Maximilian）皇帝之下也同樣在國家管理的各中心點，由塔克息斯創立一種快遞信差的連鎖關係。

德意志的各邦都照樣做去，例如勃蘭登堡·普魯士在十七世紀初期即創造一種國有的快遞信差的職務。

當此等最初爲國家的管理利益所引起的快遞信差組織被私人書信交通利用時，國家的郵政便發生了。收

受郵件和來往的快速信件差伴着他們的規條或違反他們的規條，替私人輸送信件，創造一種副收入，這種狀況即形成我們在一切國家中同樣看見的一個前段：因此他們已經將原來純粹的運輸組織轉變為一種混雜的收集組織和運輸組織，這就是說，轉變為一種現代的郵政。於是立法承認這種狀況，從這個時候起，（正式的）國家郵政即發生了。當梅蘭德的郵務長設立一個收受並分配信件的事務所：「以便接收並分配郵件。」第一個國家郵政在意大利便建立起來了。

當國家願意採用一種特殊的公開的郵政時，自然於現有的快速信差道路外，立即開闢其他郵道。以便替私人交通服務。此事在個別上是怎樣出現，牠出現時所取的管理形態是怎樣（或為分封，或為租賃，或為自營：有一切形態出現），我們在這裏不發生興趣。我們只須徵實下面的事實就够了，即自十六世紀末葉以來（意大利，德意志），在十七世紀的過程中（英國在一六三三年至一六三五年，法國在一六三〇年和以後各年中，勃蘭登堡普魯士在一六四六年），按照國家快速信差組織的模型，並且多依附在此等組織上，發生現代意義上的國家郵政。牠們在組織方面所表現的大進步就在從一個中心點出發，在各地方形成一個愈趨愈密的郵政組織網，牠們對於各城市用大氣力從四週去形成的東西——即一種彼此綜錯的信差道路的體系——容易從一個中心點達到目的：牠們並且因統制全國，可以首先採用分站的和大都快速信差的書信輸送。我對於牠們所造成的郵政制度的完善狀況，將在下面總括地描寫出來。

四、郵政的國際化

塔克息斯家人做了那些勢力範圍超過民族國家界限的君主的郵務長，並且因為他們的家人分佈於各交通的主要中心點，得創設一種國際的書信大路線——最初為快遞信差路線，後來為郵政路線——我是在這件事裏面去考察塔克息斯家人的歷史意義。羅馬和德意志各城市的郵政聯絡，尼德蘭和西班牙的郵政聯絡，以及和德意志的郵政聯絡，是受了他們之賜。當他們久已不復為國際大君主服務時，總是努力組織各國間的書信交通。所以我們在一六三三年看見英國總郵務長尉德林斯（Wiberinge）與塔克息斯伯爵夫人的秘書及真德的郵務長談判關於共同建設一種從安特衛普往倫敦的郵政——「假手於快遞郵差」。

塔息斯（Tassis）於十六、七世紀之間對於國際的書信輸送已經有怎樣完備的方法，科多諾（Cotugno）替我們指明出來了。這裏就是他所描寫的這樣的郵政聯絡的一個例子：

星期六晚間，有一種平常的郵遞從西班牙的事務所（在羅馬）出發，所取的道路如下：從瓊西利翁（Roncalione）等處一直送到孟都亞。凡送往德意志及佛蘭德的書信包裹都留在這裏。這條道路是從孟都亞經格羅里摩拿等處，繼續向梅蘭德前進。從孟都亞出發，由總郵務長令將書信裝在郵袋中，用一個快遞郵差，取道特穆特、波層和普斯蒲路克，前往奧格斯堡，從這裏又將送往萊根斯堡、比爾森（Bilsen）和布拉格的書信揀取出來。另一部分書信同樣用一個快遞郵差從奧格斯堡送往萊因措森（Rheinhausen）、哥隆、那慕爾（Namur）、布魯塞爾和安特衛普。凡從這些城市出發，可以送往目的地的書信都由同一信差運輸。

一五九七年三月二十八日至十二月二十六日萊因措森郵務長的計算書指出從尼德蘭來的郵件有三六件，從意大利來的郵件有三九件。但我們因此又遇着一個問題，即在早期資本主義時代的幾世紀中，郵政有怎樣的總成績。我企圖在下面的分項中加以解答。

叁 郵政的成績

一、郵政服務的強度

郵政最重要的成績之一——也許是其中最重大的——就在對於書信的輸送準備呈出一種儘可能多的機會。這種機會的衆多顯然是由兩種不同的狀況決定的，即第一取決於一國所達到的郵政道路網的分枝的程度，人們可以簡單說，是取決於郵政組織空間上的強度，第二取決於這些地段信件往來的頻繁；取決於營業時間上的強度。

可惜我們的知識太少，不能夠完全確定遼遠的過去郵政組織強度的程度。此外還需要數字，在早前的世紀中幾乎完全缺乏此等數字。不過我們借助於遺傳下來的少數斷簡殘編，利用象徵的數字（例如郵政所雇用的人數和類似的東西），至少在我們的精神中形成從前郵政組織的構造，對於牠的容積及其內部組織的充實獲得一種大體正確的印象。

我們知道，現代郵政開始於十五世紀末葉，至十六世紀，因市有郵政的形成，及塔息斯國際大郵道的建立，獲得他的第一次基礎廣大的組織；當十七世紀初期，和我們從科多諾所看見的一樣，歐洲一切主要的商業地點是由有常規的信使聯絡的，不過有一部分聯絡必須經過迂迴的途徑；當人們要從布拉格寫信往西班牙，必須使書信經過布魯塞爾或梅蘭德；要從布拉格寫信往波蘭，必須使書信經過維也納，如此等等。關於某些地方，我們還

可以畫出一幅更清楚的圖形；如美因河邊的法蘭克福是，我們看見一六二二年「某日某時正規郵件在美因河邊法蘭克福這個帝國選舉商業城市交付的標示」並且發見有旁路的標明；又如倫敦，當我們讀過一六三七年出版的『郵務指南』——運輸人的世界誌（The Carriers Cosmography）——也是如此。

信差們的確只是在長距離中相繼表現這個頗為擴大的並分支的路線網。就常規講，是每星期一次的聯絡。然上下各節所敘述的對於這條規則都有一些例外。

一部分的通行大道，只是每十四天或每四星期走一次（據科多諾說）郵差每四星期僅從馬德里出發一次，從威尼斯往達爾馬提亞，阿爾巴尼亞（Albanian），摩利亞和君士坦丁堡，也是這樣，從羅馬往巴黎及英國是每十四天一次。在另一方面，同一國家的各較大的城市間的聯絡，每星期不止一次。此等聯絡是在大都為市有郵政的範圍中實現的。

當一六〇四年，每星期已有三次郵差從美因河邊的法蘭克福出發前往哥隆及尼德蘭，這樣說來，似乎不大真實；當一六二三年（依照上面所提及的『標示』，每星期有兩次信差往巴登和拜厄的各城市，以及中部德意志的某些城市（萊比錫，歐法特，柏林，德勒斯登，爾分步忒——Wolfenbüttel——佛耳達——Fulda——加塞爾）。

可是交通的需要還不與郵政營業這種微小的強度程度相適應。各種郵政組織彼此並存的結果自然使郵政的機關總是在增大一點上來打算，所以郵政組織完全可視為交通經濟發展的一個前段。

我們對於商人的書信交通，即在十六世紀，也沒有想像到他至為微小。這種交通很少，人們力求說明；他是沒有存在。就我們所知道的一切事件講，十六世紀受教育的和有學問的人寫信頗為頻繁。他們有一部分雖應用自己團體的書信傳遞的舊形態，但也已經利用公開的郵政。又一部分官廳文書的往來已經取郵政的道路，因此我們可以承認，在所輸送的全額書信中有一部分為非營業的文件。但所輸送的書信總額的範圍一直至十七世紀的最初幾十年為止，十分狹小，我們將私人的以及官廳的通信額數除去，營業的書信真正幾乎沒有了。我們對於十六世紀末葉

第十七世紀初期的書信交通範圍的報告所獲得的東西足以表現這一點。

科多諾告訴我們說：『大的郵袋，這就是說，驛馬的馭者，挾着跑步前進——不是快走的騎行——的大郵袋』，向以下的地段輸送：從孟都亞至德意志或佛蘭德，從威尼斯至特稜特，維也納，從羅馬至波倫亞，從梅蘭德至吐林熱那亞，從巴黎至里昂，從布拉格至布魯塞爾，從馬德里至加里西亞 (Galician)。

這裏所指的是：即在歐洲郵政交通的主要地段中也是一種書信袋，騎者可以將牠放在馬鞍前面，從事輸送。但從這個城市到那個城市，每星期也許有一〇〇〇騎者。不是如此。我們從當時對郵政的書信額所獲的少數數字報告指出，每星期的運送在每一地段，不是成羣結隊的騎者，而是寥寥無幾的少數騎者。儒浦珊姆 (Ridssam) 從萊因浩森郵務長的計算書中所作的報告是特別富於教訓的。

萊因浩森是南歐、北歐和中歐郵政的一個主要交叉點。意大利和尼德蘭交通的郵件在這裏交換，即意大利和尼德蘭運往南德意志的郵件也在這裏交換。當一五九七年的一個月（九月）中，在這裏經過的書信共有二六六封。儒浦珊姆從威尼斯郵務長的報告中所取出的報告與此項數字相符。依照這種報告，威尼斯於一五九八年六月五日對尼德蘭發送郵袋三個，計書信重一七〇益斯，對哥隆發送郵袋二個，重九六益斯，對奧格斯堡發送郵袋六個，重三三六益斯。我們既知道上面二六六封信的重量（一四一三益斯，又四分之一三），便能夠計算一封信的平均重量（約五益斯），因此也能够從各個郵袋的有定重量中算出書信的數目。就一星期的發送講，從威尼斯送往尼德蘭的，計書信三四封，送往哥隆的，計一九封，送往奧格斯堡的，計六七封。這和下面的事實完全一致，即當十六世紀，從北勃斯勞送往萊比錫的書信每星期不超過一四至一六封。斯泰因 浩森 (Steinhausen) 說，當十四世紀，商人中間已有巨額的書信交通，卻沒有舉出數字，他如果看見這樣的數字，必定要修改他的判斷。

英國的總郵務長——特德林斯——一六三三年在一種紀念冊中說英國五一二市場城市每星期平均發送五〇封信往倫敦，等於二六六〇封信。我們可以說，這裏既是一種為國家郵政設施而作的紀念冊，其中的估計自有過高之處。但這種數字雖不免有誇張的地方，也已經足以

表現一種較高的發展程度。據此計算，英國當時的全部通信約超過一百萬封。在現代自然沒有數字可以相比，這只是一個小郵政局的送發的數目。當一九一三年，瓦姆布期(Warburton, Schl. 居民四五二三人)發信九六二〇〇封，施萊伯浩(Schreibhan 居民四九三四人)發信一三四〇三〇〇封，霍士堡(居民二〇四六二人)發信四〇一八一〇〇封。但我們這裏在十七世紀初期所認識的萌芽，和十八世紀的數字比較，還是完全無足輕重的。

郵政營業在十七世紀有一種巨大的進步，因為在大多數的國家中，國家郵政是在這種營業中建立起來了。我們在德意志研究這種發展，特別清楚，不管牠的三十年戰爭是怎樣擾亂，牠在十七世紀的交通組織的擴充與密佈特別迅速。

當十七世紀的初期，撒克遜沒有一種為公衆所利用的郵政。一百年以後，對於歐洲一切主要的地方都有郵政的聯絡。萊比錫的總郵政局在一七〇〇年每星期送出的郵件已經有三七件，收到的郵件也是同樣多的；並有六〇個郵政機關。第一部郵政指南於一七〇六年出版。

勃蘭登堡·普魯士於大運帝侯逝世時，有七〇個郵政局，一六條大郵道，長四〇〇哩。至一七一三年，已有一〇六個郵政局。

在德意志分崩離析之中，郵政網的稠密和聯絡的增加是由各種郵政管理密集於一個地方加速的。例如漢堡在一六九五年，各國和各城市的郵政局不下十個。

郵政營業進步的強度的表徵：當十七世紀末葉有郵政信箱的出現，一六九二年巴黎有六個郵政信箱，每日開箱兩次。

倫敦在一六七〇年代已經每日有寄信發出。

但在十八世紀，郵政制度纔開始作巨大的飛躍，牠在空間上和時間上的強度迅速增加起來了：

一、郵政網現在十分稠密，凡較大的市鎮都包括在內：美格波爾敦(Miesse-Bolton)在這個世紀的中葉說及英國，已經認『沒有大的市鎮』缺少郵政的聯絡。旁路是由私人的(或市有的)郵政建立起來的：私人企業家阿倫(Ralph Allen)於一七二〇年在英國創造無數的『交叉地郵政』，至一七六四年，為國家所接收。英國在一七九七年有四二條郵車路，與六〇個城市相聯絡，所經過的地段計四一一〇哩。

勃因登堡·魯魯士的郵政機關數目一直至一七八六年，共有七六〇個；撒克遜一直至一七六五年共有一四〇個。

（德意志的帝國郵政總管區包括二十二個總郵政局，內中勞連堡的總郵政局有一〇二站，奧格斯堡的總郵政局有一〇〇站，閩行的總郵政局有四六站，符次堡的管理郵政局有二〇站，累根斯堡的總郵政局有一三站。在後來的王國拜厄的區域中，共有一九三個郵政機關。

德意志到處有彼此並立的「郵政」和「信差」爲近處服務，如奧格斯堡之於拜厄，在荷蘭也是如此：如阿姆斯特丹之於荷蘭是。

二、郵政聯絡的頻繁增加得十分迅速。各較大的地方表見下列的情形，我們可以認此爲常規：

當十七世紀末葉，每星期郵政的聯絡一至二次

當十八世紀中葉，每星期郵政的聯絡三至四次

當十八世紀末葉，每日有郵政的聯絡。

英國自一七六三年以來，各最重要的地方每日都有郵政的聯絡；在法國也是如此，從巴黎往里昂、奧爾良、諾曼底、宋利涅和畢伽的（主要的地方）每日都有郵政的聯絡。

當一七八三年，在巴黎的郵政（市有郵政）已經發送九次，維也納於同時發送五次，柏林自一七七〇年以來發送二次。

三、郵政管理的收入及支出的增加，與營業強度的增進相適應，我們對於這種管理也獲得一個唯一的支點，足以使我們對於書信交通的發展具有一種觀念。

英國的郵政（總收益）

一六四四年.....	五〇〇鎊
一六八八年.....	七六三一八鎊
一七一〇年.....	一一四六一鎊
一七四四年.....	二三五四九二鎊
一七六四年.....	四三二〇四八鎊

第三編篇 交通狀況

關於其他年分的，特依照漢麥奧(T. O. Henneman)的表將總收益和純收益總括如下：

	總收益	費用	純收益
	鎊	鎊	鎊
一七二四年.....	一七八〇七一	八一七三三	九六三三九
一七五〇年.....	二〇七四九〇	一一〇〇九三	九七三九七
一七七五年.....	三二一九四三	一四八七五五	一七三一八八
一七九〇年.....	五三三一九八	二〇二〇一九	三三一一七九
<u>普魯士的郵政</u>			
收入			支出
約在一六八八年.....	八〇〇〇達列		四〇〇〇達列
一六九五年.....	一二五、九三達列		六三七九一達列
一七一〇年.....	二一五、二三〇達列		八八六〇四達列
一七四一年.....	四五六、九七三達列		一二五一〇六達列
一七七〇年.....	八七五、八八〇達列		三八九〇二一達列
一七八六年.....	一〇九八、二六五達列		四八五〇八四達列

二、書信輸送的速度

運輸時間的久暫在一方面是以運輸技術的發展為轉移，在另一方面是以運輸組織的發展為轉移。當早期資本主義時代，運輸技術一直至十七世紀以來道路的改良——這種改良對於書信輸送的速度只有很小的影

舉——爲止，和我們所知道的一樣，沒有變動，所以運輸的一切速度係以運輸組織的是否完善爲轉移。書信的輸送，在顯著的程度，上便是如此，這種輸送的步伐，取決於一、聯絡的頻繁；二、一日間運輸時間的長短；三、運輸本身的方法。

聯絡的數目怎樣增加起來，我們已經看見過；但一日間運輸時間的長短，是怎樣保持的，便難於確切說出來；就我所知道的講，信差日夜在途中行走，無論如何，這是十七、八世紀普遍的規則。關於運輸本身的方法，應注意的是，自十六世紀末葉以來——在十七世紀頗爲普遍——因採用分站的書信運輸（用換馬，甚至於快遞信差），此項運輸達到一種重要的完善程度。人們可以說，較長地段的運輸時間，因此至少比從前減少一半。

在我們所講的書信的場所，人們如果要在某個時期確定運輸的時間，必須分別以下兩點：

一、在極端的場所，一封信能够怎樣迅速輸送；

二、就常規講，並且假手於一種有定的交通機關，如郵政一樣，一封信將怎樣迅速輸送。此外，還要分別是由特別郵遞，及由通常的，即所謂常規郵遞。

特別郵遞與常規郵遞的差異，就在交付特別郵遞的信件，即給一個站上最先出發的驛卒帶去，那怕此人的職務只是一個嚮導者，或一種載客的特別驛車，至於其他信件，便要留到遲送書信的郵車的駁者出發，纔被帶去。當書信的郵行次數愈多，則假手於特別郵遞，比假手於常規郵遞，其相隔的距離愈小，一直至每日有書信郵車出發，這種差異便完全消滅。現在要在一種常規的郵政服務有較長時間的間斷的時候與地方，「一封快信的遞寄」幾有意義，情形正與此相同。

我對於由常規郵遞發送的運輸時間，特作出下面的一些報告。

關於十五世紀書信輸送——即在分站輸送之前——所歷的時間，我們從烏插諾取得材料。各地方所歷的時間計：

熱那亞——巴黎	一八——二二日
熱那亞——布羽格	二二——二五日
佛羅稜薩——倫敦	二五——三〇日
佛羅稜薩——巴黎	二〇——二二日
佛羅稜薩——羅馬	五——六日
佛羅稜薩——那不勒斯	一一——一二日
烏脫狄克 (J. Nanninga Uiterdijk) 依照一個坎盆 (Kampan) 的大商店甚至於在十六世紀的商業通信所作的報告指出，書信在途中停留常是還要長久些。在個別徵實的場所，依據此項報告，輸送的時間計自	
安特衛普——但澤	二四——三五日
萊撒波——阿姆斯特丹	二七——一五四日
萊撒波——但澤	五三——一三二日
律伯克——但澤	六——一六日
安特衛普——阿姆斯特丹	三——九日

在十七世紀採用的分站輸送和我所說的一樣，約縮短經常的輸送時間的一半，並且立刻實現。在一六三〇年代所達到的速度，和經過二百年的書信輸送的步驟所決定的速度相同。按照一六三七年的英國郵政條規，書信的遞送在夏季每點鐘應走七英里，在冬季每點鐘應走六英里。然這種正式的速度並沒有達到。依照一六六六年五月十八日所徵實的運輸的長度計：

普里穆斯——倫敦	每點鐘三——四哩
雅恩斯——倫敦	每點鐘三——五哩

布里斯托爾路——倫敦.....	每點鐘四
格羅斯威——倫敦.....	每點鐘三·五
支斯得爾——倫敦.....	每點鐘四
約克——倫敦.....	每點鐘四
	哩
	哩

我們必須承認此等實在數字。如以一日夜的輸送爲前提，牠們在實際上是代表書信輸送一般採取的時間標準。於是一日的成緣爲一二〇至一八〇杆，這是到處達到的數字。

這種步驟於一八二〇年達到一種最後的增長，當時英國總郵務長鑿設備一種定價加倍的特別書信郵遞，每點鐘的速度爲一英哩，即一日爲四三二杆，這幾乎是鐵路時代書信輸送的速度。

三、郵資率

自十六世紀以來，書信輸送的某種郵資率是由官廳確定的（早前已是如此）如一五八〇年的漢堡信差規律以及一五八七年努連堡的信差規律等都含有這種條款。

就郵資率的高度講，一切國家在早期資本主義時代都有以下的特色：

一、此等郵資率從郵政的初時起一直至十九世紀止，大致沒有改變；在十八世紀的過程中，且有增漲（一七六六年普魯士的郵資率增到二五%以至三〇%）

二、就我們現在的概念講，牠們是昂貴的：一方面是由於運輸方法的不完備，另一方面是由於一般財政上的郵政政策；參看上面所報告的郵政管理中的高度剩餘；

三、牠們按照距離的遠近有非常大的差異；這顯然是由於運輸的技術和組織的關係。結果是遠距離的價額

和我們現今的郵資率相距甚遠，至於近處交通的價額比現在貴不了多少。

我們的興趣不在逐步研究各國郵資定價表的發展。每個人在關於這一類的著作中可以不費氣力，發見所需要的說明。我爲表現早期資本主義郵資的一般狀況起見，只須將幾個定價表報告出來，作爲樣本一致的情形即映現在我們的眼前。

英國：

一六三五年的定價表：

平信至八〇哩.....	二辨士
平信八〇——一四〇哩.....	四辨士
平信超過一四〇哩.....	六辨士
平信送往蘇格蘭.....	八辨士
一六五七年的定價表：	

	平信	加倍信	每益斯
在倫敦八〇哩以內.....	二辨士	四辨士	八辨士
在倫敦八〇哩以外.....	三辨士	六辨士	一先令
送往蘇格蘭.....	四辨士	八辨士	一先令六辨士
送往愛爾蘭.....	六辨士	一先令	二先令
往外國的.....			

送往里窩那、熱那亞、佛羅梭薩、里昂、馬賽、阿勃頓、君士坦丁堡……………平信 加倍信 每益斯
 一先令 二先令 三先令九辨士

送往波爾多、加的斯、馬德里等處……………九辨士 一先令六辨士 二先令
 送往漢堡、法蘭克福、哥隆……………八辨士 一先令四辨士 二先令
 送往根澤、萊比錫、律伯克、斯德哥爾摩、哥本哈根、琴茲布魯(哥尼斯堡)……………一先令 二先令 四先令

於是在一七一〇年出現一種新的定價表，人們大都可以在哈頓(Hutton)的商人雜誌(Merchant Magazine 1726)第十三章中
 找出來。這種定價表施行至一七六五年，並且是最多的郵資率。

法國：

一六二七年的第一次定價表。
 一六七三年的定價表：

至二五古法哩……………	二索爾	平信	加倍信	每益斯
一五——六〇古法哩……………	三索爾			四索爾
六〇——八〇古法哩……………	四索爾			五索爾
八〇以上古法哩……………	五索爾			八索爾
				一〇索爾

信重至一羅

第三編 交通狀況

從柏林到吳慈科.....	二	格羅興
從北勒斯勞到吳慈科.....	二	格羅興
從斯德丁到吳慈科.....	一	格羅興
從柏林到法蘭克福.....	一	格羅興
從柏林到馬德堡.....	一	五格羅興
當一七二二年約有同樣的郵資率；		
柏林——漢堡.....	二	五格羅興
柏林——默麥爾.....	七	格羅興
當一七六六年郵資的提高從二五——五〇%。		
撒克遜（一七六一年）郵資的提高從二五——五〇%。		

特別郵遞非常昂貴。當一七九三年，從北勒斯勞用快遞送信到華沙的費用達二三帝國達列，一二格羅興通用的交通鑄幣。

第二十六章 消息的公佈

壹 消息公佈的形態及其一般的轉變

集體的消息傳達，這就是說，消息的公佈，可以說或為直接的，或為間接的。當消息的傳達（沒有文字的媒介）是由（標舉的）符號如火柱或類似的東西，映現在眼前時，或由公開的宣告傳入耳中時，這便是直接的；因此也可稱為感覺的或顯明的。當消息的傳達是利用（寫的或印的）文字報告時，我們就要稱牠為間接的；牠在這種場所是一種智力的或反射的。當含有報告的文件是懸在公開的地點時（揭示、招貼、廣告）這種間接的消息便是一種公開的，在另一方面，當一種報告是載在為單個的人翻閱的特別抄本或印本中——或是一次出版的（書籍、傳單）或是分期出版的（報紙）——這種消息的公佈便是一種非公開的。

直接的與間接的消息公佈可以在一種動作中聯合起來，我於是稱牠們為聯合的。這樣聯合的消息公佈的場所為朗讀的書信，朗讀的報紙，朗讀的死刑裁判，但現代的電報也包括在內。

所以我們保持着下列的

消息公佈的圖案

子直接的（感覺的，顯明的）

一、視覺的舉火的記號；

二、音響的呼喊；

丑、間接的（智力的，反射的）

一、公開的：牆壁上的告白；

二、非公開的：

甲、一次的傳單，書籍；

乙、分期的報紙；

寅、聯合的：

一、視覺的，間接的：現代的電報；

二、音響的，間接的：朗讀的文件。

在我們所考察的時期中，消息公佈的形態有一種普遍的轉變，即間接的消息傳遞愈加代替直接的消息傳遞而出現，公開的消息傳遞愈加為非公開的消息傳遞所排擠，這的確是歐洲歷史上最最重要的事變，遠過經濟範圍及其影響的事變。

引起這種轉變的理由十分顯明；尤其是下列各點：

一、人類關係在空間上的擴大；

二、舊的社團的解體；

三、讀書術的傳播；

四、印刷術的發明；

五、郵政組織的發展；

六、工業消息傳遞的出現。

但這種在原則上重要的轉變是在下面的方法中實現的，即在一方面，廣告和招貼代替公開的呼喊——這種呼喊是中古時代消息公佈的通行形態——而出現，或公開的文件代替非公開的文件而出現；在另一方面，非公開的消息公佈代替從前單獨為某些人所知道的文字消息傳遞——個人的書信的——而出現，因此有空間上的擴大。

因印刷術的發明，使一種文書容易印成若干分，尤其有助於上述一點，無論這是在一時的小印刷物，小冊子的形態中，或在書籍的形態中，還是在報紙的形態中。

報紙——牠的歷史常為人所寫定，以資介紹——的起源也完全在奇異的十七世紀，許多最重要的現代文化現象都溯源於這個世紀：一六〇九年有第一種定期刊物斯特拉斯堡報 (*die Strasburger Zeitung*) 出現；一七〇二年第一種日報每日新聞報 (*der Daily Courant*) 出現。至十八世紀末葉，報紙有一種廣大的傳播，在

英國特別是如此，我們對於英國當時報紙的數目及版數也獲得種種最詳細的報告。

報紙的數目計：

年份	倫敦	英格蘭 威爾士	蘇格蘭	愛爾蘭	總數
一七八二年	一八	五〇	八	三	七九
一七九二年	四二	七〇	一四	—	—
一七九五年	三八	七二	一三	三五	一五八

一七九二年倫敦有十三種日報，二十種半週刊，兩種週刊。
出賣的分數計：

一七五三年	七四一七五七
一七六〇年	九四六四七九〇
一七六七年	一一三〇〇九八〇
一七九〇年	一四〇三五六三六
一七九二年	一五〇〇五七六〇

法蘭西的省分在革命爆發前有七〇至八〇種報，當一七七九年巴黎有報紙和雜誌三五種，一七八九年有報紙和雜誌一六九種，內中關於政治的一七種，文學的，科學的和宗教的等等一五二種。

英國的報業發達至為迅速，當一七七五年已有三七種報，內中有七種在馬薩諸塞出版，有九種在賓夕法尼亞出版。

我們眼見這種發達，必須做的一樁事是確定所描寫的轉變對於經濟生活具有何種意義。我們現在必須分別兩案消息，此等消息的傳播是適宜於商人的。這就是：

一、從商人出發的消息，他假手於這些消息，使他要出賣的商品（或他願意購買的商品）及他要呈獻的勞務，總說一句，使他的營業目的，得為公眾所知曉；即營業告白；

二、達到商人的消息，這些消息在他的營業中是有用的：如關於市場的狀況與進程——價格，行市，商品的輸送等等——的報告；即商業新聞。

這兩方面消息的公佈所取的途徑很不相同，我們對於牠們必須分別加以考察。

貳 營業告白

一、營業告白的舊形態和新形態

營業的告白和經濟中交換經濟的組織是一樣古老的；每個人要向他人出售何種東西，便盡力引起購買者的注意，這是自然的。他這樣做，原來或是在他的出賣場所標出一種記號，表示他所呈獻的商品或勞務；如手工業的象徵，葡萄酒的葉蒂是；或者當他在流浪中經營他的職業時，對於他的商品或勞務便大聲叫喊，藉促人們的注意。

人們知道，這是整個歐洲中古時代營業告白的形態；在定居營業中遺傳的手工業標誌，和流浪的人——無論是商人，特別是城市生活品的商人，還是工業的生產者，如補鍋匠，磨刀者，編藤器者等等——中遺傳消息公佈的呼喊一樣，都是用以達營業目的的。

整個早期資本主義時代保持着營業告白中此等原始的形態，一直到現在，許多地方仍是如此。印刷術的發明表現在十七世紀的過程中，營業告白有一批新的形態流行起來，計有下列數種：

- 一、傳單的分送，此事在一個長時期中，似乎是很爲人所歡喜，有一批證據使我們知道這一點。
- 二、公開的揭示，招貼和廣告。
- 三、報上的廣告。

就向來所徵實的講，在報上廣告形態中的第一種營業告白（除掉出版家自己的書籍告白不計）是一六二六年十一月二十一日在一種荷蘭報上出現沒有姓名與名稱的東西。自此以後，我們在一切普通報中時常遇着營業告白。此外，在十七世紀的過程中，一切國家有特別的廣告報出現，如所謂“Advertisors”，“(Petites) Affiches”，“Intelligenzblätter”〔按此爲英、德、法文中廣告報或小廣告報的名詞。〕我們對於牠們必須稍微詳細考察一下。

廣告報的歷史

廣告報所自出的一種機關，是我們於十七、十八世紀在歐洲各國看見一致興起的，牠在普魯士叫做「詢問通報所」或「姓名住址通問處」，在奧大利叫做「公開的詢問處」，在法國叫做「姓名住址接洽所」。這種設備的「發明者」——無論如何，我們看見這種觀念是由他初次發展出來的——和我們從一切地方所得的報告一樣，是蒙旦列（Montaigne），他死於一五六九年。他的兒子對於此事所報告的東西載在該書第一編第三十四章。

蒙旦列，有新教團的人——實行家和理論家——對於一種這樣的「事實與工作指示」的思想，總是反覆熱烈地予以鼓勵。他們中間最著

名的是法國人累勒多 (Throphast Roumédou) 他和我們還會看見的一樣也的確曾創立一個這樣的姓名住址通問處士勒得 (Solrter) 和普士提在奧國鄭重代表這種發明，這種「爲我們時代有幸運的發明」，在幾年之前，「係來自英國」。

我們如果將意大利的威尼斯的消息部——關於這個部我們沒有獲得充分的報告（所以我們簡直不知道，他是傳遞商業消息的機關，還是供事的處所）——除去不計，第一個「公開的詢問處」是在法國亨利第四時創立的，原來叫做姓名住址接洽所，後來僅叫做接洽所，牠自一七〇三年以來，經過多次的困難，仍舊存在，這裏有一種名簿，凡供給者和需要者都可登入簿中，無論是買進或賣出，租入或租出，還是對勞動方，住宅，公寓的供給或需要都可以。這種機關從一七二三年起，叫做普通公棧。此外，還有一六二九年由累勒多創立的著名的同樣組織的機關，即後來所稱的姓名住址登錄處。其他國家依照法國組織的模型，發起類似的組織（英國自一六四七年起，奧國自一七〇七年起，普魯士自一七二六年起）。這一切指導所對於向牠們報告的供給和需要，發出一種定期的詳細目錄——這尤其是我們所感興趣之處——以便所吸引的關係人範圍更大。此等印刷的目錄，此等「姓名住址登錄處的報」是後來一切問答報或廣告報的原型，這些報紙比通問所本身馬上還重要得多。人們必定馬上看出「決切之點不在通問所的登錄，而在公開的公佈。因此獨立的廣告方法，即廣告機關，由單簡的介紹組織的機關或是降爲公告中的單純發送所與廣告接受處，或是得創造這樣的組織，對於一種形式的姓名住址登錄處或類似的東西，沒有成立任何種聯繫。」（馬達耶——Manja）

我將這些廣告報中最重要之列舉出來，以便因名稱的排列，使讀者得感覺這些在歷史上完全特殊的報紙圖形在數量上的意義（關於牠們的內容我在下面再說）。這個表半基於自己的考察，半就手中所有的可靠的歷史書籍作成，自然不能說是十分完備。

法國：

- 一六二九年累勒多接洽所的姓名住址錄；
- 一六三三年姓名住址登記所報 (Feuille du bureau d'adresses)；係印刷的目錄；
- 一六五〇年羅累 (Jean Lorey) 歷史詩 (Muséiographique)；係在詩的形態中的一切種類的廣告；
- 布勒尼 (Nicolas de Bléigny) 尚名布拉得爾 (Abraham du Pradel) 巴黎城市的姓名住址 (Adresses de la Ville de Paris)；係

廣告目錄旋即消滅。後來自一六九二年以來成爲第一種每年出版一次的姓名住址錄。第一商業年鑑 (Le premier annuaire commercial) 再出現時則報爲姓名住址便覽 (Livre commode des adresses)。

一七〇六年巴黎各區及外國廣告 (Affiches de Paris, des provinces et des pays étrangers)。

一七四六年巴黎廣告及各種通告廣告 (Affiches de Paris, avis divers etc.)

一七五一年報告廣告和各種通告 (Annonces, affiches et avis divers)。

英國：

一六五七年公共廣告 (The Public Advertiser) 除(不圖)公共報告事務所的機關。

——星期報 (The Weekly Information) 是(不圖)消息通報事務所的機關。這兩種報旋即消滅。

一六六七年(一六六八年)新聞報或商業廣告 (Mercury or Advertisements Concerning Trade) ——旋即消滅。

一六七二年城市新聞報 (City Mercury) 採辦閱的。——但生命也同樣短促。

一六七五年新聞報或廣告單 (Mercury or Bills of Advertising) 每星期出版一次。同樣購閱。又名城市新聞報或商業廣告。

一六八二年至一六九二年蒙森廣告改良集冊 (Houghtons Collection for the Improvement of Husbandry and Trade) (較有時價)。

在另一方面，公共探報者 (Public Intelligencer) 和家庭探報 (Domestick Intelligencer) 並不是廣告報，而是地方新聞的類型。

啓十八世紀有性質極微不同的倫敦每日郵報和普通通報者 (London Daily Post and General Advertiser) 和倫敦晚間通報者 (Champion or the Evening Advertiser) 普通通報者(自一七四五年以來)常常出版。

當英國的報紙開始專門化時，這種報紙便呈出一種進步。

當十七世紀末葉，有法栗 (Tockay) 的通報者或馬匹舊車買賣廣告冊 (Intelligencer or Weekly

Advertisements for Horses and Second-Hand Coaches to be Bought and Sold) 出現

同時有州紳新聞報 (County Gentleman's Courant) 出現，牠對於廣告已經按行收費。

德國：

一六七三年漢堡的徵林報 (Wieringsche Zeitung)

一七二二年法蘭克福的廣告報 (Frankfurter Intelligenzblatt)

一七二七年及以後各年普魯士柏林哈勒哥尼斯堡馬里威德 (Marienwerder) 但澤 斯德丁 馬德堡 明登 (Minden) 圖賓斯堡 (Duisburg)

一七二八年巴塞爾；

一七三〇年德勒斯登；

一七三四年威爾馬；

一七四五年布藍士外臺；

一七四九年許威林 (Schwerin)；

一七五〇年漢諾威；

一七六三年萊比錫；

一七六六年閩行；

一七七三年狄倫堡 (Dillenburg)

第三編 交通狀況

二、營業廣告的種類、範圍及意義

一種廣大公佈的機關是存在的，牠在根本上還和現在一樣。廣告與告白在十七世紀，尤其是在十八世紀，是和現在一樣供商人利用的。但他利用這種機關麼？不，並不如此。商業上公佈的可能性是有的；不過還缺乏利用牠的意志。這種意志所以缺乏，和我們曾經看見的一樣，是由於全部經濟意識還不是站在個人競爭的觀念上。我們必須有一些標識證明，早期資本主義經濟主體對營業告白（或者對極受咒咀的營業告白）——除去羞怯怯提出的半屬個人的營業片子不計——這種冷淡態度，不僅表現為他們經濟意識的成分，並且在營業行為中也同樣可以看出來。這種行為差不多可以完全不用公佈的方法。

一、商業告白以及一般的告白所佔的空間是有限的。

我們看見，在報業最進步的國中，當十八世紀末葉，每年纔賣出一〇——一五〇〇〇〇〇號報紙。但零星的報紙大半為一種四開小報，足四四面。現在的報紙至少有二倍這樣大，三倍這樣厚，所包含的材料約有十倍這樣多。在大戰前幾年的德國是有二〇〇〇〇〇〇〇〇號報紙。由郵政輸送，所以牠們所代表的排印空間比十八世紀末葉英國的報紙約大一〇〇〇〇至一五〇〇〇倍。廣告報也大半同樣為四至八面（很少的）的小報，通常甚至於每星期僅出版一次。還有一層，在政治的報中，廣告在全部排印空間中所佔的地位，比現在小得多。最初的報紙簡直沒有廣告。自十八世紀中葉以來，纔慢慢地有廣告的插入。最大多數的報紙即在十八世紀，廣告所佔的地位至多也只有全部地位中八分之一以至十分之一，可是現在一切報紙一半以上的地位平均為廣告所佔據。因此，現在的政治報給予廣告的全部空間，比一五〇年前約大四〇〇〇〇至六〇〇〇〇倍。（一切數字是以最小的面積為標準的。）

二、就面積講，廣告的範圍本來很小，至用於我們現在所謂商業廣告意義上的廣告，又只佔其中的一小部分，凡廣告和報上的廣告都是如此。

關於麥舍時代巴黎牆上所貼的東西，他很確切地告訴我們說：這是我們現在在廣告柱上所發見的另一招貼，其中商業廣告完全退處在後面，尤其是退處在「享樂告白」的後面，此等享樂告白在一七八〇年代的巴黎也佔廣告面積中最大的地位。我們對於倫敦也獲得同樣的報告。但報上的告白在整個十八世紀中所具的商業色彩現在為少。即新聞中插入的廣告的一大部分也用在關於享樂的報告上。就我的面前所呈的麥塔士報第一號的四面（一七八八年一月一日）講，整個第一面只有戲院、音樂會這一類東西的告白。其他出版機關如倫敦每日郵報和普通通報者，如代辯者或晚間通報者，如普通通報者都發展一種遊戲的廣告業，牠們利用每種機會去作詼諧滑稽的東西。一樁有趣味的事是考察當時的人怎樣認告白主要的任務係在這一方面半遊戲的運用（我們老是遇着這個特點）：例如試看一七二〇年九月十四日達特勤（De Witt）號的文字。這些香艷的廣告——人們可以這樣稱呼牠們——在此類報紙中佔有一個非常廣大的空間，在巴黎和倫敦都是如此。這種鬆懈的性的道德——的確恰在當時還沒有保現在一樣虛偽的英國——在報紙的廣告中表現得特別清楚。著名的廣告為：「近今……的太太如果要想接近……將受祈禱」等等，答案大半在一個酒店中提出來，像這樣的東西每一號報中常是反覆出現至若干次。就是廣告報，其內容也只是一小部分用在狹義的營業廣告的概念上。

三、末了，營業告白本身——即宣告一種商品的出賣——所具的意義與現在不同。

我們試詳細考察柏林廣告報一個號數中（一七七四年一月十三日第六號）的「供給者」罷，他們不僅是德國這種廣告報的一切供給者的典型代表，並且也是其他國家這種人的典型代表。報上所載的如下：

「在柏林出賣物件。動產。」

逝世的御前音樂師魁滋（Quanz）遺下一些貴重品，特別是一種圓的金製煙草盒等等（以下是列舉物件）……根據遺物管理人所屬的東西，於一七七四年三月十一日午前在控訴院確定之後公開出賣；這裏特佈告公眾等等。

在齊爾林馬舍(Ringmacher)處有加伯刺的目錄及埃及的加伯刺(Orbaltische Tüchlein nobst Cahna Egyptian)價二格羅興。同處又委託出賣：一枝很好的汽槍，一枝旋條槍和二枝獵槍。

住在洛斯街(Rosstrasse)的(猶太)商人某君還有大票子出賣，價四格羅興，並有良好的有核杏仁出賣，價七格羅興等等。

住在寬尼施街的受保護的猶太寡婦佛蘭克林(Joseph Franklin)有三個很好的彩色鍋，一個是錫製，兩個是銅製，廉價出售。

唱下面一個歌的是一隻馴良的紅雀(Hempferling)。「起來，基督教徒，起來，起來爭相」出賣，誰喜歡這隻鳥，請通知威廉街的器具製造人阿里夫(Alich)，他住在萊比錫街和親琴街(Zimmerstrasse)間的寡婦窩特奧(Jesschen)的家中，即親琴街隅的第三家。

在佛利德利芝城的科和街和佛利德利芝街(Koch-und Friedr.ichstrassen)獨資科中學的書店又準備完好，有利卡德(Recard)的教科書等等出賣。

製皮袋者岡阿刻曼(Daniel Ackermann)處有一張裝飾的安樂椅和六張椅子廉價出賣，又有皮製並裝飾的椅子，優美的旅行箱，紙夾及文書夾廉價出賣……

住在哈克市場(Hackescher Markt)的馬鞍匠萊印哈特(Reinhardt)有一輛堅固的旅行車和兩片菓蒲團及旅行箱，因缺乏安置的地方，願廉價出售。」

我們如果將這裏出賣的一批商品看一下，馬上就發覺牠們都有一個共同的特點，當早期資本主義時代，在商品公告出賣之處：無論在廣告報上，或其他報上，或牆壁的招貼上，我們都察出這個特點。一切商品共同之點是：牠們所以必須告白，是因不這樣，即無人知道牠們的存在。實際的情形如下：人們對於應用品通常的需要是依照傳統的方法，往相識的商人或手工業者處購買。只有在這種通常的營業交通以外出賣的東西，或在市場中出現而出乎意外的東西，纔必須以告白為買者與賣者間的媒介。

因此一直至早期資本主義時代的末葉為止，營業告白總是涉及下列商品羣中的一種：

一、書籍、書籍的告白是最古的，自十五世紀以來，是一切國家中傳播最廣的一種營業告白。

二、藥劑、衛生茶、賣藥品的醫藥：關於這些東西的告白也是同樣早並普遍傳播的；

三、新的營養品和享樂品：茶、朱古力糖等等；

四、新發明的東西：望遠鏡、假髮、洗髮香水等等；

五、新到的東西：洛西街商人某君「還剩有的」栗子和良好的有核杏仁當然屬於這一類；英國的報紙上常
報告有法國或葡萄牙的酒的來到！

六、一切種類的偶然的商品承繼的東西，「因為出遊，」「因缺乏安置的地方」等等而出賣的東西。

沒有一種告白的目的是為一個商人或一個生產者招引顧客的，沒有一種告白以為不這樣，他們就會走向別家去。總說一句：沒有競爭的廣告！我們認為早期資本主義經濟意識一種成分的東西，現在發見伏在這裏經濟生活的實際的結構中；營業界對於競爭的觀念還是生疏的。但我們可以把早期資本主義時代這種對廣告業的概觀的結果總括起來說，營業廣告並不構成正規的經濟交通必要的成分。

高度資本主義時代的開始，由競爭廣告的出現表示出來，也正不落在其他事件之後：我在一七八八年一月一日泰晤士報第一號中已經發見有三種這樣的廣告。這個時代於是開始了。

真正的廣告報如果不由採用香艷廣告去擴大他們的讀者範圍，像在英國和法國一樣，或藉官廳的力量，維持他們的生命，像在普魯士一樣，那牠們便只有一種不安定的，大多數還是暫時的存在，這種事實也就表現，時至十八世紀，商人還是怎樣不與公開的告白相適應。此等廣告報在

醫士具有插文告白的壟斷權，並且必須強迫預訂：旅館、咖啡店、官廳、教授（！）、教師（！）等等必須維持牠們。在實際上只有這些強制預訂者「維持」牠們；當北勒斯勞的廣告報的預訂強制取消時，預訂的數目便由七七五份降到三七份（！）。

叁 商業消息的傳播

商人當一切時代（後來纔是生產者繼起）在發生商業關係的區域，對於市場的狀況，供給和需要的關係以及價格等等，感覺有獲得充分認識的需要。當一切時代，都有方法依消息公佈的途徑，對一個較大的集團，介紹這樣的認識。我按照這種知識傳播的方法，及牠自身因此所具的性質，對於商業消息的公佈，分爲三個時期：

一、共同的知識時期；

二、特殊集團的知識時期；

三、全體的知識時期。

一、共同的知識時期

約包含歐洲的中古時代，在這個時期中，特別是遠地的商業係共同經營的。這些世紀中的商人協會是一切商業以及一切知識的代表。凡單個人知道的東西，牠也知道；凡牠知道的東西，單個人也知道。人們既視自己爲整體中的一個肢體，協會中的一員倘若在另一員的面前保守祕密，那就是無意識的。凡對於協會適用的事件，對於一個小地方的全體商人也適用。

這種知識由單個的會員輸入協會中，牠的來源和流向一切世界的來源一樣：即特殊的觀察，口頭報告，和外來的書信。就是書信——牠特別指出這個時代的特質——也由宣讀的方法使會員知道。

關於這一點，人們對於十六世紀末葉的恩登有明白的描寫。新的郵件來自黎撒波。市民羣集於一個市民家中，共同宣讀書信，不管那些書信是遞給難的……在一次聽講中，曾徵實人們不能夠聽懂一切東西，「因為內中有許多人站在周圍，顯出無聊的樣子。」

在這種原始的消息公佈中，人們只有目擊當地當場的情形，纔能夠對於市場的狀況獲得正確的認識。

二、特別集團的知識時期

當舊來的公社聯合解體的時候，有一批在營業上彼此結合的商人由相互的幫助，力求獲得一種儘可能廣大的市場知識；這裏所用的方法是書信的報告，此項報告由各種方法散佈出來，所以牠對於我所稱的特別集團的知識（「營業朋友」的特別集團的知識）的形成，能予以幫助。其出現的情形如下。

一、最初是每個商人力求獲得外面許多的「通信員」報告消息：郵政組織的完善對於這種通信自然很能予以方便。

二、但商人書信現在並不老是擺在最初的收信人的抽屜中。牠們常被寫成若干份，分送給範圍較大的營業朋友。因此逐漸形成下面的一種習慣，即通信員的心目中預先已存着一種複製書信的觀念，在本來的營業書信之外，特在特別的信頁中加載一些對於一般人發生興趣的消息。小印刷物，最初的政治報和手寫的週刊都由這些附加信頁中發展出來，這是人所共知的。但最初的有系統的商業報告也是由這種途徑送達世界。牠們旋即達

到一種完善的境界。

三、通信員在儘可能緊縮並儘可能正確的形態中將主要的事項報告他們營業朋友的努力，必定產生定價表，商情表等等的提出與發送。

三、全體的知識時期

商業消息在上述的途徑中雖傳播很廣，但還不是一種消息的公佈。這種報告總是送給某些人的。要到集體的商業消息的輸送，這就是說，要到消息的公佈，第三個時期纔開始，我們至今仍留在這個時期中。牠的開端是在早期資本主義時代。這裏消息公佈的形態又是人們所熟習的：一、公開的告白；二、報紙。

一、公開的告白對於商業消息的傳播僅有一種有限的意義。凡地方的情形對於商人具有重要性的，此項告白可以使商人知道，自十七世紀以來即是如此。藉公開的告白使『一切世界』都知道的東西，據薩發里說：有船舶的出賣；船舶的起航；當船貨要公開出賣時，各大公司裝來的船貨的報告；新工廠的建立；和移居。這也是告白所能够傳播的商業消息的重要例子。報紙爲商業消息公佈的機關，自然重要得多。

二、報紙在初時決不是傳播商業知識與消息的機關。十七世紀以及十八世紀一部分時間的政治報還沒有絲毫商業內容的痕跡；牠們所涉及的專爲『戰爭與戰爭的呼聲』。到了十八世紀中葉，當美因河畔的法蘭克福書商瓦倫特拉蒲（Varentrapf）要將匯兌率載在他的報上的時候，經紀人以下列有趣的理由提出抗議：『他的報標題爲法蘭克福的國事，軍事與和平事業的報告，卻列入一些經濟事件——即商業——便不能推廣。』（法

法蘭克福經紀人這種觀點在他的時代已經陳舊了。因為政治報中的經濟報告在當時已經開始。而最初的痕跡還要回溯到十七世紀去。商業消息一種有規律的報告開始於十八世紀上半期的荷蘭；這樣編制的最初的一種報是一七一一年格拉芬哈格斯報（Gravenhage Courant）；在倫敦和巴黎的報要稍後一點。自十八世紀中葉以來，德意志的報紙上也刊載貨幣種類和匯兌的行情。

不過此等報告當整個十八世紀，局促於很狹小的範圍中。泰晤士報是我們所視為十八世紀的報業所達到的頂點，在牠的曾經時常提及的最初的號數中，商業消息約佔全部印刷空間十六分之一。牠們所涉及的是：船舶的往來；二十三種有價證券的行情。

此外，廣告報還記載有地方關係的消息：如公定價格表，和地方的穀價等等。

自十七世紀末葉以來，特殊的商業報，這就是說，專門或幾乎專門記載商務的定期刊物已經零星出現，但還沒有具備問答報的性質，因為營業的告白還退居在後面。

但我們瀏覽營業告白史的結果而能够徵實的東西，也同樣適用於報紙的編輯部分：早期資本主義時代過完，報紙沒有為商業情形所佔據，經濟生活也沒有為報業所佔據。經濟與報紙的結果重要的聯合是在高度資本主義時代。

第四總篇 貨物的出賣

第一篇 貨物出賣的組織

第二十七章 理論的研究 概觀

壹 直接的與間接的貨物出賣

一切不出於自足經濟的應用品總有愈增愈多的一批必須「出賣」，或者在貨幣經濟的交通中必須由商品形態轉入貨幣形態，在自然經濟的交通中必須由商品形態轉入另一種商品形態。我們知道，這種轉變在原則上是可以由兩種方法實現的：沒有第三者的居間，由生產者直接出賣給消費者，或有第三者的居間，英國人很恰切地稱爲居間人（Middleman），我們德國人則稱爲商人（Händler）。

我們從需要形態與市場形態所經驗的，直截了當地發生如下的結論，間接的貨物出賣——在生產者與消費者間有商人居間的貨物出賣——在早期資本主義時代，必定不斷地增加牠的重要性。足以證明這一點而無可非議的數字雖沒有，但在絕對方面自然是如此，在相對方面（在全部貨物出賣的比例上）也是如此。

早期資本主義時代商業的重要性強度上的增進是否也有一種廣度上的增進與之相應？人們曾主張這

一點。並有種種事實證明牠。人們稱那個時期爲商人時代，不僅和中古時代相對抗，並且也和現時相對抗。這的確走得太遠。自早期資本主義時代末葉以來，經商者的全體人數一時總是相對地增加，而經濟生活的「商業化」——我是這樣稱呼牠的——也同樣總是向前進的。工業生產的一部分是由「商人」領導；換句話說：工業企業家的一部分還要算作商人，促成早期資本主義時代商人佔優勢那種歪曲的評判，正是這種正確觀察的事實。百科全書商業論文的作者恰恰稱我們所說的發行者的活動爲「商業的第二種任務」；「領導另一批市民的工作，使原料以種種形態，」並且補充道，經營這個商業部門的人叫做「製造家。」

我們不可因這種術語上的脫離正軌而流於錯誤。在實際上，在商人與生產企業家爲同一人的國民經濟中，商業廣度上的重要性和強度上的重要性並不兩者爲不同的人的場所爲大。

各單個商人類型職務上的發展當在以後加以描寫。我們這裏暫時只談到出賣的組織，並且堅持：此項出賣在早期資本主義時代是直接並間接實現的，但商業活動對於經濟生活，無論如何獲得一種絕對愈加增大的重要性。

貨物的出賣實際上是在那些形態中完成的，這個整篇當加以指示。我們最初只願對於這種組織理論上的可能性在下面作出一種概要。

貳 貨物出賣的組織在理論上的可能性

貨物的出賣無論是間接的或直接的，組織這種出賣的各種可能性自然是由購買人與出賣人怎樣結合他們的關係，怎樣展開他們的營業的各種方法中產生出來的。我要預先假定之點是，此等關係產生於雙方的自由決斷，而契約的締結也同樣出於結約的自由意志。「強制貿易」的現象形態在這裏恰和由官廳規律所產生的貨物出賣的形態（雖則此等形態對於自由的貨物交換的形成自然很能夠發生決切的影響）一樣，都不在考察之列。

購買人與出賣人所發生的關係是由複雜的狀況決定的，我們對於此等關係單個的成分最好首先分別加以考察，然後讓那構成商業行為的內容的全部複雜關係對我們發生作用。

差異之點產自：

一、購買人與出賣人彼此怎樣接近（或怎樣協訂）的不同的方法：此事可以由下列各點實現出來：

甲、由於個人接觸（討論）的途徑；此項接觸又可用三種不同的方法表現着：

（一）出賣人到購買人那裏去：是為巡行中的貨物出賣；

（二）購買人到出賣人那裏去：是為固定的出賣場所的出賣；

（三）購買人與出賣人相遇於第三個地方：是為市與彌撒市的出賣；

乙、由於遠地協訂的途徑。

二、由於貨物於何時出賣的不同的方法：

甲、定期的；

乙、經常的。

三、由於不同的交付時期：

甲、即刻交付；

乙、將來交付。

四、由於出賣人怎樣提交他的商品的不同的方法：

甲、全部商品的提供；

乙、樣本的提供，又可分爲

(一) 個人的，

(二) 一般的(類型，標本)。

五、由於出賣人對於所提交的商品不同的所有關係：

甲、現有的商品的提供；

乙、非現有的商品的提供；又可分爲：

(一) 主觀上非現有的(還不在出賣人支配的權力之下)。

(二) 客觀上非現有的(還沒有生產出來)。

這些不同的可能性現在在單個的購買業與出賣業中可以由複雜的方法會合起來，所以購買人與出賣人間一大批不同的整個關係由此形成出來。但單個可能性的結合並不像理論上所產生的那樣多。在實際上總只有某些可能性會合在一起，出賣組織典型的主要例子約有下列數種：

一、購買人與出賣人間個人的接觸（討論）（一甲），全部商品的提供（四甲），這是現有的（五甲），並即刻交付的（三甲）。這種貨物出賣的形態有各種符號，但其中的每一種總只能表現一種特徵。人們稱牠為整批商業，地方營業，當場營業。我提出「手頭買賣」（Handkauf）這個良好的德文名詞來作一種總括的指標，像里卡德等所用的法文術語“vente hors la main”。正與之相當。這個名詞說明我們在這裏所涉及的是一種極端個人的進程，是一種手牽手，面對面的營業，通常的符號所表現的一切特點都包括在裏面。按照購買人與出賣人個人接觸的方法（一甲一至三），並於何時接觸（二甲和乙），這種手頭買賣的單個的分支又發生出來了。

二、在其他營業的類型中，沒有個人的接觸（一乙），出賣是按照樣本（四乙）和將來交付（三乙）實現的。這種營業形態當稱為「遠期交易」，以便表現其中的購買人與出賣人間的個人關係以及兩者與商品和交付時期間個人的關係是消滅了。這裏所表演的是非個人關係的商業。

遠期交易按照基於個人所取得的樣本（總括的模型）或基於類型或標本所結締的契約，又表現各種分支。其中的每一種或為現有的商品的遠期交易，或為（主觀上或客觀上）非現有的商品的遠期交易。

我所謂定期交易是指按照交易所習慣規正的遠期交易。

叁 貨物出賣諸形態歷史的和經驗的新姿式

我們從早前的描寫中（特別參看一卷第十五章）認識中古時代貨物出賣的組織。牠是以下列各點見稱：

一、由於牠的只是定期出現貨物出賣的設備；

二、由於旅行出賣的商品販賣的形態；

三、由於商業經營——這老是一種手頭買賣——的極端個人的性質。

我們在這一篇內將探討以下各點：

一、前資本主義時代商品出賣的形態在早期資本主義時代是否也保存着，如果保存的話，是在何處，並有何種範圍；

二、在這些世紀中是否經過轉變，如果經過的話，是何種轉變。

我們探討的結果，和我爲着作成一種較好的概括起見，預先確定的一樣，即伴着那些在很大範圍中繼續存在的出賣形態，在某些場所表現下列變形的傾向：

一、由旅行中的販賣過渡到定居的商業經營；

二、由商品市與商品彌撒市定期的設備過渡到經常的出賣組織；

三、由手頭買賣過渡到遠期交易。

所以就全體講，是一種脫離個人的傾向，客觀化的傾向和機械化的傾向。

這種轉變是在何種範圍，什麼地方並何種方法中實現的，當個別地指證出來。

我在這裏只對於那些形成實際產生新組織的推動力與促進狀況略說幾句。

專業小商人和我們所知道的一樣，是完全生活於手工業見解的束縛之下，他的傳統論的轉變我們可以想像其十分遲緩——就國家的意志不作直接的，創造的活動講，在貨物出賣方面絕少這樣的——然我們在商人保障他的生活或擴大他的利潤的努力中畢竟能夠發見一種改變出賣組織的唯一驅策力，並且愈到後來，愈是如此。

但我們必須馬上記着，有一批外界的狀況壓迫小商人，他如果不願意喪失自己的地位，必須走入新的途徑：這些外界的狀況是什麼，我們是知道的：這是在需要的形態（第一卷第六篇）以及市場的形態中（第二卷第二總篇）所實現的轉變。我們可以明白追究貨物出賣的組織特別是怎樣改革的：

一、由於有增無已的奢侈需要，這種需要特別創造零售商業的新形態；

二、由於軍隊和大城市有增無已的需要，牠們變成定期交付的商業最有力的推進者；

三、由於出賣區域和辦貨區域移至海外，因此支店的商業代替了彌撒市的商業。

但這種變化可因我們剛纔認識的交通狀況的趨於完善（第二卷第三總篇）而發生出來。這一篇中材料

的編制自然產生一種順序：在最初的三章中討論遺傳下來的貨物出賣的形態，以便確定：牠們當早期資本主義時代是在何種範圍中繼續存在，並表現何種變化；在下面的兩章中討論貨物出賣的新形態；牠們的起源與傳播是在中古時代結束時至早期資本主義時代末葉的幾個世紀中。末尾一章特別敘述支付制度。

第二十八章 旅行出賣業

壹 旅行出賣業的概念與種類

我使用旅行出賣業(Handelerei)這個名詞與旅行中的商品出賣同意。於是旅行工業(Wandergewerbe)即不在其內，同時這種出賣業的概念恰恰包括出賣自己生產的商品與他人的商品。我們可稱前者為自己的旅行出賣業，後者為他人的旅行出賣業，或旅行商業。

工業的手工業者或農民可以為自己的旅行出賣人，他們或是出賣自己的農業產物，或是出賣自己的工業副生產物。

他人的旅行出賣業或旅行商業就是旅行中的商業。旅行商業可用工業生產品為對象，也同樣可用農產物為對象；此項工業生產品可以出自農民經濟，手工業的營業或資本主義的企業。

旅行出賣人所售的商品可以購自生產者，也可以購自躉賣商人。

末了，旅行出賣人可以將商品賣給生產者或最後的消費者；在第一個場所，他是一個躉賣的旅行出賣人，在第二個場所，他是一個零售的旅行出賣人。

一切旅行出賣業的共同標誌是出賣人往就購買人。當此事是在購買人自己的家中實現時，可以說是狹義的旅行出賣業，出賣人如果只寄居於購買人居住的地方（鄉村），坐待購買人到他的貨棧或露天店那裏去，這可以說是旅行貨棧的旅行出賣業，或旅行露天店的旅行出賣業。旅行出賣人的出賣區域如果是一個（較大的）城市，這便是城市的旅行出賣業；他如果是從一個地方走到另一個地方，這便是入鄉的旅行出賣業。人們時常遇着的「旅行出賣業」和「鄉村商業」(Landhandel)的對立，因兩種理由——和我的說明中所表見的一樣——而不合於邏輯。

貳 旅行出賣業的普及

在交換的交通中，凡有貨物出現之處，我們總遇着旅行出賣業這種商品出賣的形態。我們在前資本主義經濟的範圍中遇着牠，不管這種經濟在原則上是自足經濟的組織，還是在原則上為手工業的組織。我們現在在早期資本主義時代又遇着牠，後來在高度資本主義以及晚期資本主義時代也會遇着牠。

但早期資本主義時代的經濟編制顯然特別有利於旅行出賣業的發展。因為我們在整個早期資本主義時代看見這種形態的貨物出賣有一種強大的增進，有一部分甚至於超過這個時代深入高度資本主義的時代；頂點在十八世紀末葉的瑞士；十九世紀中葉和這個時期以後的俄羅斯。旅行出賣業在早期資本主義時代大半為鄉村的旅行出賣業，到了十九世紀城市旅行出賣業便在愈趨廣大的範圍中，並按照鄉村的旅行出賣業衰落的

程度，發達起來了。

要用數字表現這種運動，在十九世紀以前和十九世紀的最初幾十年中，僅在很有限的範圍中纔有可能。

我們所有的數字材料含有英格蘭和愛爾蘭的「旅行出賣人與行商馬匹」的統計，這是從一七九〇年或一七八五年起出現的。此項統計使我們對於早期資本主義時代的最後幾十年以及高度資本主義時代的最初幾十年旅行出賣業的發展能獲得一種觀念。這種統計的數字表見愛爾蘭自一七八五年以後即呈衰落的現象，在另一方面，英格蘭直至一八二〇年代還在增長，並且較勝於人口的增加，即在一七九〇年代爲一五〇〇至二〇〇〇單位，在一八二〇年代爲九〇〇〇至一〇〇〇〇單位，並在此數以上，自此以後，數字便見減少，就人口的急速增加講，鄉村旅行出賣業是大大地衰落了。

但另有充分的證據指出旅行出賣業在整個早期資本主義時代佔顯著位置的事實。

內中的一種證據是旅行出賣業在當時人民的見解中顯然具有重大的意義。旅行出賣人在早前一切詩歌、傳說和造形美術中是反覆出現，並很喜歡加以討論的一種類型。亞歷山大提爾 (Alexander Tille) 挾着很大的理解力，對大不列顛指出這一點。

早期資本主義時代旅行出賣業有廣大的分佈的另一種證據是一切國家反覆禁止這種出賣的形態，至少是用法律限制這種形態。

末了，我們從旅行出賣業在無數商品種類中可指證的採用物品，可以推出牠的廣佈各處。

前資本主義時代由旅行出賣業的途徑經營的商品是出自手工業的營業和農民經濟這些來源，我們可以假定，經濟生活的發展愈高，牠們流出來的貨物便愈豐富，到了早期資本主義時代於這些來源之外還有一些新

的來源，牠們也是表現完全特別豐富的：

一、海外的輸入，特別是享樂品，

二、資本主義的（或半資本主義的）工業。

特別是下列旅行出賣業方面爲此等來源的一種或多種所營養，這些方面是我們認爲當時最重要的：

一、殖民地商品的商業：

煙草、茶、咖啡、砂糖、和香料等等在十七世紀，特別在十八世紀，大半是由旅行出賣人運到鄉間出賣的。他們大都從阿姆斯特丹人及其他輸入商人購得商品，在鄉村零售人已經存在之處，或是賣給這種人，或是直接賣給最後的消費者……所謂茶的貿易在英國十分興盛。當十九世紀的最初幾十年，還有數百蘇格蘭青年從事於這種茶的貿易，尤其是運往耶卡邑（Lancashire），將殖民地商品在工業人口中出賣。

二、小鐵貨的商業：

英國有無數旅行出賣人從設斐爾德（Sheffield）和北明輸出發。在一六八五年的一個小冊子中，談及「設斐爾德人」爲一種有名的組織，他們「從一個市鎮旅行到另一個市鎮；他們在某些客棧中喜歡將他們的商品賣給當地的掌櫃。」這些躉賣的旅行出賣人當十九世紀，仍舊存在。

德國茶因和威斯特華倫小鐵工業的產物多由旅行出賣人販賣。我們發見茶因的商人將他們的鋼貨（特別是鑷刀、勾刀、刀和磨刀石等等）步行、或騎馬、或坐車運到士雷濟恩出賣。

三、玻璃器皿的商業：

波希米亞大玻璃業的產物依高度發達的旅行出賣業的途徑，販賣到全部歐洲去了。克萊比芝（Georg Franz Krefpich）生於一六六

二年)的報告對於這種國際的旅行出賣玻璃業呈出一幅活潑的圖畫，他於二十歲時開始他的旅行商業，並作過三十次旅行。「此後他的幾次旅行是經過阿堪遜(Archangel)，並輸入幾十萬玻璃器皿，他們初時是不願意購買的。在一切國家中，最初的確是如此，凡我所到之處，如利夫蘭(Livland)、瑞典、丹麥、英國、荷蘭、普魯士、庫爾蘭(Kurland)、波蘭、立陶宛、匈牙利、濟本、本步根、窩雷啓亞、土耳其、摩耳刀(Moldau)和一切地方，都是這樣……」

黑林的玻璃工業也有同樣的情形，他的產物由有名的擲玻璃隊伍販賣。

四、裝飾品和小絲織品等等的商業：

此項商業十分普遍，旅行出賣人因此被稱為「頁箱小商人(Truulatte-kramer)」。

五、鐘錶商業：

在黑林很有名，在美國也是如此。

六、紡織品商業：

此項商業也許是早期資本主義旅行出賣業中一個最廣大的部門。我們於一切國家在是不同的形態中遇著牠。

當十九世紀中葉，瑞典大規模的鄉村商業大都由紡織品(織物、頭巾和布疋等等)的商業組成。

德國的俾勒斐德(Bielefeld)和刺芬斯堡(Ravensburg)的亞麻布大都由所謂「Hopter」的旅行出賣人販賣。士雷濟恩的亞麻布也是如此。「擲貨人」和「擲貨婦人」或是從織工直接取得貨物，或是從商人取得貨物。有些商人有自己的「擲貨人」，這種人是不能替別人活動的。有宣誓的擲貨婦女和不宣誓的擲貨婦女。

在福克特蘭(Vorkland)織成的圍巾是由「旅行擲貨人」販賣的，「他們在國內外販賣這樣的貨物，賺錢折本都由自己負責。」

我們知道奧大利的旅行出賣人對於鄉村是視爲不可缺少的，因此他們的營業獲得解放。在城市中雖被禁止，但此項禁令沒有效果。商人

們常是自行利用旅行出賣人，以便將「那些因疏忽而弄壞的，不時髦的，」或難於修飾的商品銷售出去。前城的小製造家對於商人不能承認通常的支付期限，這種旅行出賣人對於他們簡直能救濟有極力的小商人的壓低價格。

我們從最後這句話可以斷定零售商人也受旅行出賣人的供給。紡織業中這樣的盛衰旅行出賣人在其牠地方也是有的。他們在英國的紡織品貿易中尤佔一個很重要的位置。道和笛福在完備的英國商人（Complete English Tradesman）中所報告的一樣：「那些旅行商人我們叫做曼徹斯特人，那些持有黎芝的布、粗絨布和約克州一切種類的布的人騎在馬上，走遍不列顛，內容有些人是很大的商人，供給全不列顛的店主以貨物，不作零售的生意。」

叁 旅行出賣業的意義

旅行出賣業的意義對於資本主義意旨上的經濟生活的改變是很大的，因為牠在一方面對於市場的形成，在另一方面對於精神的形成都發生破壞的影響。

一、牠的市場形成的力量，和人們時常在贊揚的與非難的意旨上所關揚的一樣，就在牠不僅在人口的世界中造成一種買賣——否則牠們對於市場便等於零——並且造成新的需要，特別是對「奢侈品」的需要，因此擴大了買賣的範圍，至於此等奢侈品從簡單的自然的生活觀看來，只是一些「無用的」商品。墨塞耳（Justus Moser）在無與比倫的方法中描寫過鄉人精神中的過程，他們常是逆着自己的意志，被引誘去做旅行出賣人所售的奢侈品的主題：「背包袱的人是農婦的時髦導師，沒有他，她們永不會想到許多東西。」不僅鄉人是如此，即小城市中等城市的市民也這樣被旅行的商人擴大了他們對於貨物的需要，和普蘭格（Joh. Plancé）對於

南德意志一個小城市（狄倫堡）很顯明地描寫給我們看的一樣（時期是十八世紀的下半期）『奢侈的需要被國內商業所忽視，爲偶然降臨的外人所滿足，官廳對於這種外人是允許旅行經商的。亞爾多納一個姑娘來此小住幾日（即來狄倫堡），帶有廉價的英國縫針和縫線，一個意大利人帶有地圖和銅版，耶根黎擦（Jan Gerlach）的一個寡婦出賣蠟燭和肥皂球，另一個意大利人出賣裝飾品。一個班堡（Bamberger）的猶太人出賣關於視覺的用具，一個法蘭西人出賣雨傘。外來的玻璃商人負着他們的容易破碎的玻璃器皿來出賣。又有香料的商人時常來到，他們係從阿姆斯特丹得取他們的廉價商品。』

我們對於此等事實如果不依據道德的傾向，只在牠們發展史的意義上去予以評價，這就是說明：市場因旅行出賣人的活動，擴充了無數物品，牠們的生產與貿易是在大規模中——在這個場所，是在資本主義的形態中——實現或準備的。

二、我認旅行出賣業的精神形成力是在出賣形態首先按照牠的內部的性質，使前資本主義的人傳統的與靜止的經濟意識發生革命。我們如果將旅行出賣人和趕市場的人，或趕彌撒市的人，或固定的零售人比較一下，他和這些人顯然不同，就是他去訪問顧客，人們可以說，他向顧客取攻勢，即對於購買人保持主動的關係，至於前資本主義商業的其他代表只是處於被動的地位。旅行出賣人又不能和其他類型的商人同樣發展一種『餬口』的理想；他也同樣不能誇張他的商品。他和那些商人比較，必須多多顧及商品出賣的適當性，必須形成經濟的合理主義。因此，旅行出賣人在一切靜止的傳統的經濟意識的時代，即一直深入早期資本主義時代，總被手工業思

想的人們感覺爲「生計的破壞者」並以此相對待。誰肯費神將上面所舉的一長批法規和法令通讀一遍，將反覆遇着下面一種思考：即如果可能的話，當禁止旅行出賣業，因爲牠擾亂了定居的小商人的「生計。」

當重商主義政策的時代，另有一種理由與這種排斥旅行出賣業的理由聯合在一起：就是人們要限制牠，因爲牠販賣外國商品，違反重商主義的基本原則。這種原則在儘可能地減少國內的金錢爲着外國（奢侈的）商品而流出。在實際上，旅行出賣人中有一大部分是外國人，特別在十七、八世紀是如此。所謂外國人不僅就德意志小邦的意義講，並且還是就其他民族的意旨講的。柏赫攻擊「跑鄉村的人，夫利奧人（Friar），和法蘭西人。依照墨塞耳的意見，旅行出賣人大都是外國人。「凡背起各種各樣的外國商品，穿門入戶出售的小商人和外國商人總稱爲帕提亞人（Parthener，指外國的），旅行出賣人，流浪人，和破壞者。這些人通常是從意大利，法蘭西和尼德蘭來到德意志的。」

我們在德意志、奧大利和波蘭尤其遇着許多蘇格蘭人做旅行出賣人；在南德意志遇着許多意大利人（薩服雅人——Savoyarden）做旅行出賣人。

但許多外國人從事於旅行出賣業，這種狀況正是牠適宜於引起經濟意識革命的另一原因。我從前對於外國人在新精神的形成中發生影響所說的一切話，我們在這裏必須予以回憶。

還有一層，旅行出賣業不僅是外國人活動的一種領域；牠在最廣大的範圍中，又爲猶太人所經營。這是直接的史料一致對我們證實的：旅行出賣人大半是猶太人，猶太人大半是旅行出賣人；他們通常只有做這種人，纔能

够侵入歐洲經濟生活的組織中。

我在本書一卷第六、十二章和其他地方對於猶太人在經濟生活中所處的地位既有說明，這裏對於他們在旅行商業極佔優勢，於經濟意識的改變具有何種重要意義一點，用不着個別地指證出來。凡他們出現之處，便和真正的酵母一樣活動着，他們在旅行出賣業的範圍中也是如此，關於這一點，我們常獲得充分的證明。當普蘭格對於他們的活動作出下面的報告時，他把他們在旅行商業中所表演的特殊的任務，特別恰切地指示出來了：「他們在十八世紀十分活動，對於鄉村所發育的奢侈需要，不顧一切困難與禁令，從事於煙草、茶、咖啡、砂糖、時髦物品，和布疋的貿易，並帶同他們的僕役，走遍全國。許多人同時在 cities 中有一種經常的商業。小城市的基督教商人很少違背這種古老真實的舊套的……。」

第二十九章 定居的零售業

壹 零售業營業在空間上的廣佈

我們對於一種對最後的消費者經常出賣的組織——這就是說，對於定居的零售商業——特別發生興趣的三個問題是：零售業營業有多少並在何處？在這些營業中出售的是什麼？怎樣出售？因為對於過去完全缺乏一種稍微包羅宏富的統計，故第一個問題最難答覆。我們對於把握各單個營業的數字上一點雖然必須拋棄，但根據一切間接的和直接的證據，對早期資本主義時代零售業營業及其在地方上分配的數量，總可以獲得下面一種大概的觀念。

一、在十八世紀末葉的西歐和中歐各國中，每個地方城市至少有零售業的營業，但最大多數的鄉村也有零售業的營業。

二、在各較大的城市中，特別是少數大城市中，零售業迅速發展，並大大地發展了。

三、就全體講，人們必須假定，直至早期資本主義時代末葉為止，零售業的數目是大大地增加了，的確比人口的增加更為迅速。我們可以從經濟發展的過程中推出這一點，至於這種過程在以後關於此項敘述中還要詳

細研究的。但除掉前面已經提及的證據外，還有一批證據足以證明這種假定的正確。

貳 商店中商品的分類

一、雜貨商店

零售業營業一個唯一的類型從中古時代遺傳下來，牠的出現還完全沒有結構，「沒有分化」凡出現於小商業中的商品在「商店」中，在雜貨商店中，都有出賣。我們看見，就是在十五世紀的巴黎，雜貨業，銅鐵器皿業，和香料業這三大商品集團還匯合在同一商店中。當中古時代，我們在其牠大城市——如在倫敦——中恰恰遇着同樣的情形。這裏也有一種零售業商店，有一切小貨物出賣（因此牠們的所有人叫做雜貨商人），凡尺量和秤量的物品都在其列。在中古時代兩個最大的城市的零售業營業既是這樣沒有分化，其餘較小的地方只表現同一類型，那是自然的。這種「商店」的類型是我們在中古時代結局時看見單獨發展出來的。

但這種類型在整個早期資本主義時代仍然存在：我們於一個長時期中看見牠仍存在於各較大的省會中，後來愈加衰落，終久退居於各小城市和鄉間。這種發展自然不是到處同樣迅速完成的，我們對於各單個地點所達到的時期也不能指明出來。上面所說的僅適用於整個的過程。

二、分化商店的起源

舊式的雜貨商店析開（分化）為一批特殊的商店，我稱為分化商店，這是早期資本主義時代零售業史裏

正的內容。就我們所能認識的講，這種分化進程出現於十五世紀的各大城市中；出現於倫敦約在亨利第六時代，牠在這些城市中（如巴黎）約於十七世紀末葉完成的，在其餘較大的城市（如維也納）以及各中等城市（如北勒斯勞）中，無論如何，至高度資本主義發展的開端也同樣完成了。

但這些分化商店的形成是必須在當時完全手工業的，靜止的，和傳統的實施商業中形成的；依照各單個商品種類技術上處置的要求：凡「互相調和」的應用品，這就是說，在保藏和出賣上，不互相衝突的應用品都集合在一個商店，牠們在販賣中要求同一空間，同一設備，和同一工具，在零售中預先有一批一定的認識；我們以後會看見，分化商人是怎樣和分化商店攜手發展出來的。

最初有兩類商品被指定為特別的分化品：和一七九一年八月二十三日奧格斯堡的市議會指令所指明的一樣：即「用衡器」的一類，和「用剪截」的一類，或和人們另一種說法所稱的一樣：「秤量商品」和「呎量商品」；即在十九世紀初期，全部柏林商業在組織上仍只分為這兩大類。但在很早的時候，還有一個第三大類伴着這兩類出現，凡既不依重量，又不依長短出賣，而依件數出賣的商品，即歸入第三類：如鐵器、玻璃器皿和裝飾品等等，是人們可以在（銅鐵器皿）的概念下（最廣義的）將牠們總括起來。末了，舊貨，即在很長久的使用期中的一切工業產物，離開牠們原來的性質，被視為一個單位，在當時所佔的地位比現在重要得多。因此有下列的四大類商品，由四大部門零售：

一、秤量商品；

二、呎量商品；

三、計件商品；

四、舊貨。

這些主要的部門，至少是最初的三個部門，又按照交通發展的程度，分爲許多小部門。這些小部門的形成所依據的原則，在最大多數場所，是商品來源的原則：就地方講，是國外、國內，特別是生產地點；中國商品、意大利商品、梅蘭德商品（原爲英國的製女帽商）、努運堡商品；或就生產部門講，如毛織品、絲織品、棉織品、亞麻織品、織物、鐵器和玻璃器皿等等是。

我對於好些主要城市在早期資本主義時代末葉實際可指證的零售業商店如果在下面作出一種概要，那麼，我們對於各種零售業商店按照此等劃分原則在事實上怎樣形成，牠們在一個大城市中一齊發展，彼此怎樣並立，便最能明白認識出來。這種概觀在個別上無論表現怎樣的差異，此項分類顯然是按照同一原則，到處同樣完成出來的。關於倫敦和維也納的數字係由各種間接的來源組成，關於巴黎的數字，係取自一六九二年巴黎姓名住址錄（*Le Livre commode des adresses de Paris pour 1692.*）

我們在十七世紀末葉發見巴黎有下列的商店（依照上面一番所列的次序）

一、書店。

二、珍物、骨董和裝飾品店。

第四篇 貨物的出賣

- 三、金器、銀器、寶石、珍珠店（最大多數爲金匠）
- 四、兵器和武裝用品店（最大多數爲生產者）
- 五、上等馬車店：「有很多製馬車的人在那裏，完備的馬車和半套馬車都陳列在他們的小店中。」（所以他們也是生產者）
- 六、哥布耶毛氈和平帶的家具店；「哥布耶發行人極力讚許華美的家具。」
- 六甲、巷家具店：「他們出賣並出租一切種類完成的家具。」
- 七、肉店。
- 八、魚店。
- 九、奶油店和蛋店（很少）
- 十、餅乾和麵包店。
- 十一、酒店。
- 十二、雜貨店。
- 十三、零售大商店「出賣綢緞和其牠絲織品」各種材料店（製造品店）
- 十四、「有大批出賣邊緣、帶子、和亞麻布的商店」帽飾店，又金線或絲線的狹長織品（金線緣飾，金製釧子等等）
- 十五、雜貨店和銅鐵器店、零售店、玉器店、銅鐵器店、絲織品店。
- 十六、紙店。
- 十七、帽襪店。
- 十八、手套店。
- 十九、芳香品店。
- 二十、毛皮貨店。

二、髮店和假髮店。

三、玻璃店。

四、鐵店和鐵器店（金屬店）。

五、衣服（舊的和新的）店。

六、帽子店。

依照薩發里的報告，人們差不多可以說，當時巴黎零售店營業的分化還要進步得多。他說，單是雜貨業有二〇（二十）種不同的部門，但他所指

的是雜貨業還是零售業，不大清楚。

我們在十八世紀的倫敦遇着下列的零售業者：一、雜貨商人（殖民地商品商人）；二、煙草商人；三、乾酪商人（一個乾酪、奶油、蛋、鹹肉和火腿的零售人）；四、魚商；五、雜貨商人（穀類商、土產物商）；五甲、船舶商人（一直到不久以前，我們還遇着這種名稱出現於德意志的漢堡同盟的各城市中）；六、油商（販賣油和醃漬食物的鹽水或其他流質等等的商人）；七、茶商（茶商，又咖啡商、朱古力糖商和整塊砂糖商）；八、綢緞商（絲織品商）；九、麻布商（麻織品商）；一〇、呢絨商（毛織品商）；一一、小件衣飾商（紐紐商、垂飾商）；一二、襪商（織物商）；一三、製女帽商（時髦小品商、女帽商）；一四、出售新舊衣服的商人，專售舊衣的商人（這種舊貨商人，特別是舊衣商人，向來到處為猶太人，在英國也是如此）；一五、鈕商；一六、帶子商；一七、縫線商（僅出賣縫線，因此有別於小件衣飾商）；一八、小裝飾品商；一九、文具商；二〇、鐵器商；二一、皮件商；二二、印刷字體商；二三、書商；二四、木材煤炭商；二五、中國貨商（出賣中國瓷器，又出賣玻璃器具和茶）；二六、意大利商品店（一切意大利商品都有出賣，如絲綢、香料、提琴、葡萄酒、橄欖等等是）。

維也納（十八世紀末葉）由一七九四年七月十一日的宮廷命令分類的。

一、屬於原料品商店一級的為一切種類的原料品和染料品，如種子、根株、野菜、莖莢、樹皮、樹葉、菌、鹽、樹脂、松脂精、泥土、寶石和其他石頭、珍珠、化石、礦產物、化學製劑、鹽、酒精、香精、水、甘露酒、藻類和精美的香醋、檸檬汁、各種脂肪、魚油、蠟、蜜、新鮮果子、乾果和蜜餞的果子、光澤的玻璃、象牙、海馬牙、魚牙、昆蟲、棉地毛、天然產物，又一切香料以及香膏用品。

第四機關 貨物的出賣

- 二、屬於香料商店一級的主要營業爲香料類，如砂糖、咖啡、茶、可可、香蘭、梔、朱古力糖、蜜餞的果子、一切種類的香料、橄欖油、亞麻仁油、土中的根果、樹上的果子、魚、乾酪、甘露酒、葡萄酒、等等，「同時於豐富用品外，對於上面的原料也取得一般的和流行的各種類。」
- 三、重料絲織品商人。
- 四、輕料絲織品商人伴着上面的商人販賣一切光澤的和低值的絲織品；
- 五、棉織品商人加入輕料絲織品商店的一級，「連同一切完成的婦女裝飾品，及屬於這一類的商品，如婦女用的布疋、帶子、繡帶、面巾、手套、扇子和花等等，又和上面的商人共同經營穆塞亞布（Mouseline）、細麻布、尼德蘭的桌布、狹長的棉織垂簾、和巴提士細麻布（Batiste）等等；」
- 六、起花的絲織品商店的一級經營一切種類的絲綢、紗線、繡帶、綠飾、鈕釦、麻布、絲襪、棉花、縫線、和帶子；
- 七、流行品商店的一級經營一切半製品、木棉製的天鵝絨、有光印花布、和勒芝布（Lace）等等；
- 八、小裝飾品商店一級；
- 八甲、勞運堅商品商店一級；
- 九、帽子商店於帽子外又經營一切帶子、鈕釦、以及西班牙的襟；
- 十、皮革商店於皮革外，又經營一切土耳其的商品；
- 一、麻布商人；
- 一二、前城的雜貨店對於上述一切屬於普通商人開的商品，擇取其適於牠們狀況的要求而有銷路的商品加以販賣；此外，有（三）十二種布商，同樣有（四）十二種「普通的鐵商」；
- 一五、遊戲商和發貨商；
- 一六、還有一些商人「經營人類生活最需要的用品，如麵粉、鹽、蛋、奶油、乾酪、莖草、木材、和草蓍」之類是，這就是：甲、生活品商；乙、飼料商；丙、麵粉商；丁、乾酪商。

三、應用品營業的開始

我們對於早期資本主義時代末葉一個大城市的零售業營業的目錄——我在上面已經報告了一些——如果用心看一遍，便會覺得此等營業的劃分所根據的原則，即商品按部門分類的原則，是不完備的。我並不想及那些，這（和從前一樣）包含許多部門的營業。我也不想及猶太人的舊貨業，依照此業的性質講，牠就破壞了按部門分類的原則，因為凡作爲抵押品落入猶太人手中的一切東西，他們都得作爲商品。這樣自然有種類不同的商品在內。我所想及的是一個第三類：在好些營業中，商品的分類顯然依據一種在根本上新的編制的原則。就這種新原則最內部的性質講，牠和舊的按部門分類相反，牠產自一種完全新的精神中，要將手工業的靜止的零售業秩序從根本上加以搖動，這種完全革命的原則是按照使用的目的，在一個商店劃分商品的種類，即有一定的需要集體的觀點下，將某些種類的商品匯合起來。這種起源的零售業營業我稱爲應用品營業，藉以別於舊的部門營業。

我們現在看見早期資本主義時代末葉一切最大的城市——也許只有倫敦與巴黎——中三個場所這樣應用品營業的萌芽。牠們都是富有的社會階層中迅速發展的奢侈需要的效果，牠的革命的影響我們在這裏可以再徵實出來。我的意中所指的三種在起源階段的應用品的營業如下：

一、時髦品的營業。牠出自舊有的絲綢營業：在倫敦是一些雜貨商人發展這種新的營業形態。『雜貨商人所經營的爲絲綢、天鵝絨、錦緞和一大批昂貴的小物件，這是給女性做裝飾品的。』

二、狹義的奢侈品營業。凡足以刺激執袴子弟，享樂者，婦女們和花柳界愈加精細的嗜好品，都有出賣。在一方面對象的昂貴，在另一方面牠們的「豐富」就是聯合的要素。這種奢侈商店是出自法國販賣首飾或玉器的雜貨商店，與英國販賣小裝飾品的商店。在某種意義上，洛可可式精細的婦女文化是象徵在這種商店裏面。這種營業形態在世界上有名的巴黎小丹刻克店中達到最圓滿的程度，這是我們曾經時常遇見的，並且在另一個項目中將加以研究。

三、住宅設備的營業。凡裝飾住宅的一切東西都包括在內，自然只限於最好的質料。有一部分似乎是室內裱裝工人——和在巴黎一樣——轉而經營這樣的家具設備的營業，凡桌子、抽屜、一切種類的美術細工木器、鏡子、枝形燈架等等，伴着他們自己完成的床、褥、帷幕、和壁幃而出賣。有一部分只是商人，但他們也同樣將這些東西集合在一個商店中。他們出賣繪畫、銅版畫、燈架、枝形燭臺、枝形燈架、用銅、大理石、木和其他材料雕刻的人物、坐鐘、掛錶、書櫃、衣櫃、抽屜、桌子、木製並鍍金的獨腳圓桌、大理石桌、其他商品、和裝飾住宅的珍奇物品：「裝飾房間的商品與珍奇物品。」

我們同時發見倫敦有完全類似的營業。這裏是奢侈家具的製造人在一個商店備有一切設備所需的東西出賣，但內中只有一部分是由他們自己製造的：這些商店中有的陳列極為富麗堂皇，像皇宮一樣。此外，還有裱裝師的裝飾庫，恰和在巴黎一樣；內中的維持人有些是大店主，常有大批現成的商品放在庫中出賣。

但這還只是一點萌芽。就大體講，應用品營業同樣屬於高度資本主義時代，牠標出這個時代的特色，和部門

營業對於早期資本主義時代的零售業標出牠的特點一樣

叁 招待的方法

一、顧客的待遇

人們對於早期資本主義時代零售業營業中一般的情調如果要獲得一種觀念，必須把一個向來有名但並不怎樣大的維也納商店察看一下，現在大概還是這樣進行的，我想在早前許多世紀的零售業營業中到處都是如此。

在出賣人與顧客之間表現一種完全個人色彩的關係。他們是相識的，於顧客進門時便以相識者的資格去招呼，說：「尊駕許久不見降臨呀……」在實際上，這是一種訪問，在此機會中人們從事於購買，也許並不購買。他們隨便談這個那個，也談到自己所要的商品。店主與顧客以及顧客與顧客互相談論着。特別是奢侈品營業——我們看見牠們自十七世紀以來，在巴黎和倫敦即增加起來——成爲漂亮人物所歡迎的一個集會場所，他們喜歡在這裏閒談，參觀新來的貨色，或購買這樣那樣，藉此銷磨每日的一小部分時間。現在人們在所歡迎的美術拍賣中還是如此。大家知道有無數的圖畫在巴黎的美術品展覽場對我們表現社交的活動。

要十分巧妙地招待這種有嗜好的顧客，是興起的零售業者一種困難的技術，他不僅以純粹手工業的秤量或呎量物品爲滿足。十七、八世紀的一切商人書籍如對於零售商人給予良好教訓的話，尤其努力教他必須怎樣

依照顧客的特性予以招待。人們對於更適於與男子交際或更適於與婦女交際的才能，恰恰加以區別：前一種才能當爲布商，後一種才能當爲綢緞商。商人應當察看每個顧客，按照顧客的情形去決定自己的態度，因此也決定特別的價格，關於這一點，我在講價格形成所具的個人情調之前，已經指出來了（參看前面第十五章）。店主在可能的時候，至少是親自招待較好的顧客的。

例如完備的英國商人的作者爲着培養商店出賣人與購買人的個人關係起見，在書中對於小商人總是反覆勸告道：「顧客喜歡看見商店主人的面孔，並且喜歡到他們能够確切找着店主的商店中去；他如果不出賣商品，或不能接受所選的價錢，顧客也不受強迫，他們現在如果不交易，以後也許要交易的；他們如果購買的話，主人對於他的貨物較一個僕人通常能獲得善價，此外，他的確使人更爲留意，因爲顧客常以爲他們從主人的手中買來的貨物比從僕人的手中購來的要便宜些。」（笛福）

前資本主義商人提高他的營業的技術即竭盡在這種適應顧客個人志願的努力中；現在的廣告愈加帶一種完全脫離個人的特徵，此項技術必須代辦現在的廣告所做的一切事件。後來的商人——時代開始轉變，廣告最初的徵候和我們在其他節段中所看見的一樣，是表現出來了！——也常是已經取銳利的手段，關於這一點，當時的人知道告訴我們的。當孟德斯鳩要訪問審判廳的時候，他必須「經過大隊的青年婦女出賣者的前面，她們都盡力使用自己獻媚的聲調引誘他前去。」這裏個人的基調也仍然是一樣的。

美術的和親切的裝飾的營業卡片——我已經說過的——的分配也適合於這種情形。即個人的商號招牌也是如此，此等招牌和我們看見的一樣，即在十八世紀的各大城市中，也是營業的唯一標識。牠們與其說是對生人的一種地點的指示，毋甯說是對相識人均一種紀念。

二、商店的裝璜

商店的裝璜足以使公衆在停留時發生美感，使商品顯得更有價值，可是人們對於這種裝璜原來是沒有想及的。直至奢侈品營業發展的時候，人們對於商店的裝璜纔予以較大的注意。這些營業有的在早期資本主義時代的末葉已經變成很精緻的場所了。所以我們對於已經知道的巴黎小丹刻克店聽說，「沒有比這個店還漂亮的。」當福耳特耳最後一次在巴黎的時候，曾光顧這個商店：此項報告是得自麥舍，他說：「福耳特耳對於奢侈這一切創造發出微笑；他說我相信在這些光輝燦爛的珍品和他的體裁之間有某種相似之點。」笛福對於商人裝飾他們的商店有增無已的「浪費」曾爲之抱怨。

但當我們讀悉笛福已經認爲浪費的東西，並看見當時商店的圖畫，便發生一種印象，即早前幾世紀的精神還全沒有將商品出賣的環境很華麗地裝飾出來。「在美麗中購買」一事只是最新近的時代（此外，也在德意志）的一種格言。

然當各大城市許多營業，特別是製造品商人將他們的出賣場所從城市狹小的街道遷移至新起的清潔的城市前光明的街道上時，商店的改良便出現了。我們在巴黎的雜貨商人和倫敦的綢緞呢絨商人中能詳細找出這種遷移，前者已經開始於十六世紀，後者則在十七世紀的下半期。

有些城市保持一種特點，就是商人不僅在城市中有出賣場所，即在攤棚中也有出賣場所，一個地方的攤棚是按照市場攤棚的方法共同建造的。我們在十八世紀的美術品展覽場還遇着巴黎的雜貨商人在司法街展覽

場一直至一七八一年爲止，在王家展覽場從一七八二年起，威尼斯的公使利波馬諾（Lippomano）以此和威尼斯的雜貨業相比擬，但牠既是搭蓋起來的，我們必定想到一個清潔溫泉場（威斯巴登）的出賣柱廊。

這些兩重的出賣場使人想起零售業還沒有完全趨於固定的時候，就牠沒有作爲旅行出賣業經營一點講，便演成市商店與彌撒市商店。這種形態的出賣組織在早期資本主義時代還有一種廣告的傳播，我們在下面一章對牠必須稍微詳細地研究一下。

第二十章 市與彌撒市的商業

壹 市與彌撒市出賣的性質

在市和彌撒市上出賣貨物，即在第三個地方——出賣人和購買人於固定的時期在這個地方相遇，以便在商品的面前，由私人的討論，訂立購買契約——出賣貨物，就牠的性質講，適合於從前不發達的商業狀況，這是時常被確切指證出來的。尤其有三種狀況造成這種適合性：

一、因為購買人和出賣人的相遇不是正規的，只是在一定的時間，根據明文的或默認的協訂而實現的，所以總有大批的購買人和出賣人相遇在一處；商業交通的淺流，和人們所說的一樣，好像「築了一道堰」，因此將水道加深了；

二、因為結約雙方的運動是一種個人的運動，出賣人又自行伴着他的商品，所以經過察看與討論，對於市場的狀況便能最先十分明瞭；

三、在市和彌撒市上的出賣，無論如何是迎合了早前時代歐洲各國政府在一種公開的，能為每個人——尤其是官廳機關——所看見的進程中形成買賣的心理；規正商業為早前一切交通時代所特有，在特別高度上，是

爲歐洲中古時代所特有，要貫徹這一點，顯然沒有一個地方比公開的市場爲好。

所以我們發見彌撒市和市上的貨物出賣，當中古時代是出賣組織最受歡迎的形態的一種，傳播很廣。這種形態在早期資本主義時代是否保存着，牠經過何種變化，我們現在必須回答這個問題。小商業市或零售業市，以及大商業市或躉賣業市所遭遇的命運既不相同，我們對於這兩種市的發展當分別敘述出來。

貳 小商業市

這就是所謂星期市和歲市，然最好稱前者爲生活品市，後者爲零售市，這是就我們逐漸給予此等名詞的意義講的。（關於不同的歲市種類與彌撒市種類的標記，除掉指示時間的形容詞外，最好是依照牠們商業的性質考察一下，以便作出一種較好的分別：有大商業的星期市和小商業的歲市。）

一、所謂星期市就在對於最後的消費者（家庭主婦）供給每日必需的生活品，此等生活品大都是容易腐敗的。原來只有（農民的或地主的）商品生產者本人出面做出賣人，後來又有居間的商人出來做出賣人。

星期市這種貨物出賣的組織自早期中古時代一直至現在是存在的，並且能同樣適應一切交通經濟的編制。現在的交通不復在城市的「市」中出現，而是在有屋頂的（市）商場——在西歐的各大城市，特別在巴黎，當早期資本主義時代，甚至於還要早些，此等商場即興起了——中出現，這是一種純粹的外表。在舊巴黎，有一部分已經自中古時代以來，即有一個肉商場，一個臟腑商場；一個穀類商場，內中也出賣奶油、乾酪、蠟燭、鹽浸豬肉和

新鮮豬肉等等；又有一個蔬菜商場；一個奶油商場；一個果子商場；一個魚商場，如此等等。

星期市所經過的內部的變化和我曾經指出的一樣，就是在發展的交通狀況中，居間的商人常出現爲出賣人，並且因受消費普遍轉移之賜，或大商業組織改變之賜，有某些商品從前本爲星期市一種重要的成分，在時代的推移中，竟從這些市中消滅了；此中尤其要算穀類，關於牠在早期資本主義時代的出賣組織，我們在下面一章將獲得較詳細的報告。

二、歲市會經過另一種發展。和我們看見的一樣，當中古時代，城市的手工業者以及市民和農民備置工業生產物，這些東西，不復由他們自己製造，也不是一種經常的商業的對象。歲市在這種形態中與「彌撒市」是匯合在一起，彌撒市當時和歲市不同之處，只在牠們的容積和儀式（也許還在牠們的特別法律特權）。像我們在「彌撒市」和「歲市」間所作的這種分別，西歐的各民族並不知道，他們把兩者都指爲「*Foire*」，「定期公開的市場」或「*air*」，「會市」。

在語言的慣用法上這種差異幾乎表現要回溯到各國發展的差異上去。當我們在德文中使歲市與彌撒市立於對抗的地位時，對於前者的概念是指一種大半對最後的消費者出賣的市場，即一種小商業市，對於後者的概念是指一種大商業市。但「歲市」只在中歐各國以及北歐和東歐各國纔具有這種意義，因爲只有這些國家在歲市組織的途徑上，以工業生產物供給最後的消費者一點纔有一種較大的發達，至於在西歐各國，此事在早前的時候是由定居的零售業擔任的。這種不同的途徑的理由是在城市發展不同的高度上：歲市對於中歐、北歐

和東歐，在一個長時期中，就是無數農民取得必需的工業生產物的場所。

舊式的農民對於工業生產物其餘的需要，在自足的經濟中不能滿足，或者由手工業者予以滿足，但在我們中間，如果無數旅行出賣人不在缺乏的時間出現的話，這種需要是由往鄰近城市的歲市去滿足的。除掉單件的器具、容器和衣服等等外，似乎尤有一種很重要的應用品，當早期資本主義時代的最後時期，牠已經不復在農民的自足經濟中生產，也不復能向手工業者定做，只是在較大的範圍中由旅行出賣人供給或在城市的都市中購買：這就是鞋子。

歲市的重要性在十九世紀的下半期纔迅速減少，即在德意志也是如此，但牠們在西歐各國，和我們行將看見的一樣，連同彌撒市，消滅得還要早幾世。

叁 大商業市

一、大商業市的起源

一個定期商品市的每種設備，除掉星期日市外，原來是爲出賣商品給最後的消費者以及商人和生產者，就我們現在的術語講，市和彌撒市是一種東西。這種狀況在早期資本主義時代顯然表現於無數例子中。我已經指出英國人和法國人對於彌撒市及零售市或歲市只有一個名詞。法國王家年鑑在十八世紀所描寫的和商業字典所列舉的幾百個“*foires*”的確有一最大的部分是小商業市和大商業市。

這些大批的設備有的逐漸解脫出去，愈加喪失零售市的性質，變成純粹的或幾乎純粹的大商業市，即真正的彌撒市，這就是就這個名詞的德文意義講的。這是什麼，這不能確切從直接史料中徵實出來。然此事對於我們的目的也不十分重要。就一般講，人們可以說，介紹商品對於一個較大的，各地方間的——這就是說全國的或國際的——區域出賣的設備也就是那些愈加僅適用於大商業的設備，牠們的意義，無論如何（雖則零售業也可以在牠們的中間經營的）終久只在爲大商業市的特質。我們這裏所當討論的就是這一點。我們對於牠們在早期資本主義時代貨物出賣組織的全部體系中所佔的重要地位，必須力求了解。

當十七、八世紀，這樣的大商業市在每個大國中約有一打；馬別格爾說，德意志和奧大利有一〇個；波士德勒特威特說，大不列顛有一四個；薩發里的目錄中對於法國也說出同樣多的數目。

在每個國家中又由這些大商業市發生單個的市場，牠們知道使牠們的出賣區域擴充到國外去，變成一種「世界彌撒市」。十七、八世紀此等世界彌撒市開市的最重要的地點，主要的如下：

在英國爲斯脫布立治（Sturbridge）；波士德勒特威特稱斯脫布立治的彌撒市是英國「無與比倫」的最大的市場，或者還是世界「最大的市場」，這種假定自然是建築在英國人的無知上面的。法國和德國的大彌撒市還重要得多。

布里斯托爾；

在法國爲波爾多，

盧昂，

基布那（Gulbray——諾曼底）

波挨耳（Beaucaire——在布羅溫斯）

第四總篇 貨物的出賣

里昂，

也許還有巴黎附近的聖澤門，

在德國爲萊比錫，

美因河畔的法蘭克福，

奧得河畔的法蘭克福；

在奧國爲波爾；

在尼德蘭爲安特衛普；

在瑞士爲日內瓦；

在意國爲諾尼(Novi——更換的彌撒市)；

普羅加里亞(Prigaria——在烏爾特諾公領中——Urbino)；

在東方爲加里西亞的布洛迪(Brody in Galizien)，

里加；

在西方(南美洲)爲坡托柏羅，

委拉克路斯，

哈瓦那(Havana)。

二、彌撒市商業的組織

甲、商品的種類

我們必須區別特別彌撒市和全般彌撒市。

一部分大商業市是爲一種或幾種特別商品而形成的特別市。尤其是幾種重要的原料這樣放在特別市上出賣：最重要的是穀類、羊毛、皮革、亞麻和種畜的市場，這是我們在一切國家中都遇着的。此外，各國還有特別的特產，如波爾多的葡萄酒彌撒市，雅穆斯的鱈魚彌撒市（據波士德勒特威特說，他是世界上唯一的魚會市），亞蒲斯衛芝（Apswich）的奶油彌撒市，阿忒斯吞（Atherton）和契平蘇德柏立（Chipping Sodbury）的乾酪彌撒市是。

大家注意：這都是「彌撒市」，這就是說大商業市，牠們也被法國人和英國人嚴加區別，不同於小商業市。

歐洲一切國家在十八世紀達到全盛時期的紡織品市也在大商業特別市之列，牠們是在一個織物業區域的附近開業的，最大多數是每星期在特別爲此建築的商場中開市一次，如在法國、荷蘭和英國是，或在小的發行城市的「柱廊」中開市一次，如在德國（士雷濟恩）是。

凡在商業中出現的商品（容易腐敗的生活品也許除外）都在全般彌撒市出賣，這種全般彌撒市人們也簡單稱爲彌撒市。不僅製造品可以出賣——和人們所想像的一樣——就是原料如羊毛、金屬等等；享樂品如茶、咖啡、可可、白蘭地酒等等；以及香料、鹽、木材和穀類等等，都可出賣。

英國河畔的法蘭克福自一七八一至一七八九年送入彌撒市的商品價值每年平均計：

國內商品.....三〇六四六〇〇鎊列

國外商品.....一〇二五四〇〇鎊列

內中各種商品所佔的額數如下：

第四篇 貨物的出賣

一切種類的羊毛料.....	一一八〇〇〇達列
寶石、金銀品、帶子、繡貨、絲製品和半絲製品.....	一〇七三〇〇〇達列
棉製品.....	七四一〇〇〇達列
原料品、香料、顏料、又蠟、蜜、硝石.....	三三六〇〇〇達列
亞麻布、半絲的亞麻製品、布、帶子、絲、大麻製品.....	二九二〇〇〇達列
未製和已製的獸皮、皮革、毛皮、毛皮製品.....	二七九〇〇〇達列
銅器、鋼器、鐵器、勞運堅商品.....	一八〇〇〇〇達列
小裝飾品、絲飾、帶子和繡貨等等.....	一〇八〇〇〇達列
牛和馬.....	七五〇〇〇達列

乙、彌撒市商業的營業

一切參加彌撒市的營業共同之點是：購買人與出賣人在市中個人彼此對立，商品即在他們的身邊。這是純粹地方商業和整批商業。

關於來自外面，集合於彌撒市的各種各樣的成分，我們在這裏只對於商人，更正確些說，只對於那些來到彌撒市出賣或購買商品的人，發生興趣。他們並不構成多數：當十七世紀，來到美因河畔的法蘭克福彌撒市的彌撒外人約四——五〇〇〇人，內中約有二〇〇〇人爲商人。其餘的人是「遊歷的人」和享樂的遊歷者麼？總可以發見一大批商人集在一起：在大彌撒市中每次總有好幾千人。

他們是誰，他們來自何處，他們幹什麼？

我們首先詳細看一看

一、出賣人：他們是生產者與商人。

甲、生產者在初時雖是手工業者，但後來愈加變成資本主義的企業家。當整個早期資本主義時代，手工業的生產者在特別市場中自然佔優勢；所以在織物市場上最大部分是小織業老闆，挾着他們每星期的產物來出賣。國內外一切地方的生產者將他們在一季或半年中完成的商品輸送到各地方間的彌撒市，以便親自陳列出賣。他們自然首先喜歡最近的彌撒市。我們發見波末（Beauvais）、理姆斯（Roums）和亞眠（Amens）的製布人來到盧昂或聖澤門的彌撒市；士雷濟恩的亞麻布製造人來到美因河畔的法蘭克福彌撒市；撒克遜的棉布製造人來到萊比錫或瑙謨堡（Naumburg）的彌撒市；葛拉路斯（Glarus）的印布業主人來到濁插哈（Zurzach）的彌撒市；諸如此類，不一而足。

但他們內中較大的製造人並不厭惡較長的旅程，並派代表到遠距離的彌撒市去：剛纔說及的印布業主人叫做貞尼（Barch Jenny），很可敬愛，因為從他的自一七九〇年代以來保持的營業通信可以確切看出當時工廠主的商人習慣，他的手巾和披肩不僅在濁插哈的彌撒市出賣，並且還在美因河畔的法蘭克福及萊比錫的彌撒市出賣。牠們在一個彌撒市上如果沒有賣出，並不運回家去，卻送往另一個城市的彌撒市中出售。

例如瑞士和奧格斯堡的白棉布印染業在美因河畔的法蘭克福一七九八年秋季彌撒市沒有獲得好成績。「他們將他們的商品——在這樣的場所，係一般的慣例——送往萊比錫的米哈亞力斯彌撒市（Michaelis）。

Business) 希望在這裏獲得較好的銷場。」

我們從

乙、商人方面也發見同樣的情形，他們形成彌撒市的出賣人中一種愈增愈多的成分：他們常是從一個彌撒市轉入另一個彌撒市，有些人甚至於沒有固定的出賣場所，只是些「流動的」商人，除掉彌撒城市外，沒有何處地方可以立足。

這些商人或是輸入者，將他們輸入的商品送往彌撒市出賣，或是大商人，將躉買的商品送往彌撒市出賣。

二、購買人爲：

甲、農業的和工業的生產者：

在買賣畜性的彌撒市上只考慮到農業生產者。

工業生產者在彌撒市上購買他們的原料和輔助材料：例如織物的生產者購買羊毛、亞麻、棉花、顏料和紗。撒克遜的發行人購買近東的棉花。我們已經知道的葛拉路斯的真尼在美國河畔法蘭克福的彌撒市上購買藍、茜草根、染料木和護膜。羅克特蘭的圓市製造人在萊比錫或勞連堡的彌撒市上將他們的產物與「匈牙利及波蘭的猶太人」交換羊毛、絲綢和土耳其的紗。

乙、零售業者：

我們在里路彌撒市上看見購買橄欖油、肥皂、和白酒地酒等等的澤悉列是斯特拉斯堡販賣殖民地商品的商人。倫敦的乾酪商人同樣在乾酪彌撒市或斯忒布立治的彌撒市購買乾酪。

德國的零售業在萊比錫的彌撒市上購買（除外國商人外）德國輸入商人所供給的英國商品。

丙、大商人：

萊比錫的商人在萊比錫的彌撒市，購買撒克遜的織物——這是華力次、威陶（Kittau）和勞班（Lautzen）等處的製造人帶來的——送往藍士外喜的彌撒市上出售。俄羅斯的商人，被彌撒大的商人和高雷啓亞等處的商人出現於萊比錫的彌撒市，採購商品。他們將所購的商品再送往其他彌撒市和市場出售。莫斯科人以商品供給內地俄羅斯的彌撒市和市場，華沙人以商品特別供給柏苗瑟遜（Bartenstein）的彌撒市和市場。一般「製造家」在這裏備置貨物，他們的販賣所又必定成為東方無數旅行出賣人辦貨的來源。

荷蘭、漢堡和英國各商店的「購買人」在德意志的織物市場上購買物品。

堆積大批的例子，並無必要。上面所舉是完全典型的：我們在外國和德國的彌撒市商業中發見同樣的營業關係。人們可以說：這是自然的，是合在事物的性質中的，因此到處一樣。

三、大商業市的興盛與衰落

我在前面已經稱十七世紀為彌撒市商業發達到頂點的時期。這就是指，在當時歐洲的全部商業中彌撒市商業的形態是比較最重要。當時深識內情的人——薩發里——的意見也是如此。我們如果追問各國大商業市的命運，對於牠們發展過程的評判必定不相同。因為在這些國家中，彌撒市興盛和衰落的時期顯然不一致。當彌撒市的衰落於十八世紀在西歐各國，特別在英國和法國正在完成的時候，德國的彌撒市，尤其是萊比錫的彌撒市於十九世紀的上半期纔達到全盛時期，同時東方各國的彌撒市在長久的時期中還在實驗牠們的抵抗力。

英國有名的斯威布立治彌撒市的衰落是在十八世紀的中葉，我們從笛福的描寫中可以確切證實出來。他在他的一七二五年的遊記第一版中還詳細描寫這些彌撒市，到了第八版（一七七八年）便只以兩頁文字了卻牠們，說：「從前市中擠滿了人，係來自遠處和鄰近的各州，」……

「現在的人數少得多了。」特別的彌撒市如羊毛市等等在英國保持較爲長久，黎芝的羊毛市於一七五八年纔建築一個新的市場，笛福的後繼者描寫亞平敦 (Aldington) 的大麥市還在全盛時代。

法國彌撒市的衰落已於十八世紀初期開始了。這是波那塞 (P. Bonassieux) 研究的結果，是以當時深諳內情的人的評判爲根據的。但這並不完全可靠，當時正是自由的空論全盛時代，更不可靠之點。這種志願卻成爲思想之祖。波那塞並沒有提出數字。在另一方面，我介紹下列的統計足以大大地搖動他的評判可信的程。據度提爾 (Dutit) 說，波揆耳的彌撒市——法國最大的彌撒市——的買賣計：

十七世紀末葉.....	六〇〇〇〇〇法郎
一七五〇年.....	一四〇〇〇〇〇法郎
一七六〇年.....	二〇〇〇〇〇法郎
一七七〇年.....	一〇〇〇〇〇法郎
一七八〇年.....	二一〇〇〇〇〇法郎
一七八八年.....	四一五〇〇〇〇法郎

所以在十八世紀末葉以前，談不到法國彌撒市一種普遍的衰落。

但德國的大彌撒市，我已經說過，一直深入十九世紀，在買賣上仍在增漲。在萊比錫的彌撒市上計

彌撒外人的數目：

一七五四年.....	六七三六內中基督教徒	五八五二
一七九九年.....	九二二〇內中基督教徒	六七三四
一八一五年.....	二五八八二內中基督教徒	一九四六九
一八三〇年.....	二六二二九內中基督教徒	二二〇九六

我們如果將時人對於彌撒市的衰落（或只是想像上的衰落）所舉的理由看下一下，除掉無可懷疑的虛偽

的理由外，也有毫無可疑的正當理由：即大商業的其牠形態已經發展，較彌撒市商業的形態爲優越。我以爲這種觀察是對的，不過牠已經預言彌撒市商業的告終，便是過於急劇。大商業的新形態發展出來，在一個長時期中，伴隨着彌撒市商業繼續存在，後者在西歐各國也顯然達到高度資本主義時代。我們的志願現在是在知道：在早期資本主義時代，伴隨着彌撒市商業形成出來的大商業其牠的形態是什麼。

第三十一章 舊式的終年大商業

壹 概觀

除掉定期的——即間斷的——大商業如彌撒市中所表演的外，當很早的時候，也有一種長久的，整年經營的大商業，我們最好稱牠為終年大商業，牠和零售業原來也許有一種個人的結合。我想在外國「營業所」中的中古時代商人已經因此利用了各彌撒市中間的時間，特別於鄉間從事購買，有時也許對於恰恰經過當地的旅行出賣人，出售一些物品。這種終年的大商業在早期資本主義時代發展得迅速而有力，特別自十七世紀以來是如此，所以人們可以說，牠在那個時代的末葉，是伴着牠的老兄定期彌撒市商業而存在的。薩發里的描寫已經構成全部商業學一種重要的成分。

商業活動的增加是終年大商業起源的理由中主要的理由：潮流十分強大，足以推動商人營業的輪子，他不必蓄水備用的。交通狀況的改良自然有助於這種發展：往彌撒市的旅行隊式的排場不復是不可避免的；人們可以單獨遊歷，可以單獨投宿，尤其受了經紀業發育之賜，可以個別地輸送他的商品。我們如果研究商業組織的變化，便會詳細知道一切東西。

終年的大商業爲迎合市商業和牠的受限制的規律起見，在單個的地方，伴着市商業發展而爲副商業；和我們從法國的穀類商業和倫敦的毛織品商業所知道的一樣。

但現在必須以決切的態度，鄭重聲明的一事——因爲牠在這種整個的現象複合體中，是發展史上重要的東西——是：這種大商業雖則在彌撒市和市之外，整年經營，但牠最初還保持牠的舊來的特徵。牠是手接手的商業，眼對眼的商業，和我們從彌撒市及市認識牠的一樣：牠是地方商業，整批商業，個人商業，手頭買賣。「商人對商人的動作不外乎手」這句格言是有效的。「躉買商人的出現在購買和出賣他的商品中是必要的。」大商人和零售人彼此必須時常有個人的接觸：這是薩發里給予大商人，特別給予他們助手的教訓的意義，這些助手尤其須培養個人的關係。我們聽說，時常訪問他的「顧客」——零售人——是一種風俗，此舉對於大商人還有一種利益，即他於晚間在小商人的店中遇着他的同業，因此可以同樣很方便地和他們接觸。我們又知道，即在商人技術最發達的阿姆斯特丹，當十八世紀，幾乎每種商業的營業須付一種象徵的定錢。這種事實表現一種何等強大的個人色彩！在新時代的商業形態——如按樣本營業的商業——已經萌芽之處，舊商業組織的關節仍保持着，這是我們能夠徵實的。這種舊式的終年大商業經營時所依據的形態是什麼？

貳 拍賣商業

拍賣商業是彌撒市商業和永久商業間的一種中間形態：牠和彌撒市商業一樣，於一定的時期在一定的地

方，聯合購買人，但和彌撒市商業不同之點在這種集會的時期得隨意規定，出賣人沒有適應購買人的聯合，又拍賣的設備可以反覆重演，一直至牠們形成買賣行為一條不斷的鍊子，並除外表形態外，與每種其他終年商業沒有差別為止。

拍賣商業這種適應當時商業行動範圍的能力使此項貨物出賣的形態很受早期資本主義時代的歡迎。國民經濟學者和商業學者都知道推薦這種形態。查士提在他的教科書中詳細討論此形態，他以為：拍賣的長處就在使每個人「不期待他的商品的出賣，等到購買人自行出現；」他可以「自由邀請購買人，並促成購買人的匯合。」

拍賣方式的商品販賣如果不是首先由海外貿易大公司輸入，似乎也是首先由牠們在大規模中發展出來的；無論如何，我們知道，各大公司很喜歡利用這種商品販賣的形態。

但其他營業也利用這種出賣形態，所以一切大商業地點，第一是各輸入口岸，如阿姆斯特丹、倫敦、哥本哈根和漢堡等處，其次為內地各城市，如萊比錫等處，在十八世紀，對於一切種類的貨物出賣，很喜歡用商品拍賣的方式。

叁 商場商業的變化

商場和我們知道的一樣，原來是用以開市的；無論這是小商業市，和現在還存在的「市商場」一樣，或是大

商業市，和穀類商場及皮革商場等不一樣，或特別和織物商場一樣。在十八世紀的過程中，這些較大的商場中市場的，定期的商業似乎已經轉變為一種終年的永久的商業；並且是按照供給範圍增加的比例而增加的。只有就倫敦著名的布拉克衛爾（Blackwell）商場講，我纔明白看見這些發展路線的經過，我不知道這種商場是否——因為在牠裏面經營的買賣的巨大——為那種商業組織發生革命的唯一場所。

肆 鄉村商業

我對於商人向生產者躉買商品的大商業形態，選用鄉村商業（Landhandel）的名稱，我用英文的術語“country-buying”，來翻譯牠，我們馬上就會看見，鄉村商業的德文名詞與這種概念完全相當（此外，很少像這種英文名詞的。）我已經說過，這種商業當包含何種商業組織。向來考察大商業形態帶有一種完全被動的特徵，在鄉村商業——如要稍為詳細說明，也可稱為地方商業，躉買商業或這一類的東西——中商人的志願表現為主動的，進攻的活動。鄉村商業為大商業的形態，與旅行出賣者商業為小商業的形態相當。牠和靜坐而待的彌撒市為主商業及市商業較，已經是以一種較大量的商人主動及精力，較大量的經濟上及營業上的考慮為前提的。但牠要實現出來，同樣結合在交通組織某種至小量的條件上面，因此牠在以後纔傳播起來：在西歐和中歐各國，自十七世紀以來，及十八世紀，牠傳播得特別迅速。

這種商業形態在實際上似乎首先應用於與農業生產者的交通中，因此原有某種權利指為「鄉村商業」

商人向農民收買穀類、畜類、和羊毛，不必和從前一樣，期待此等產物送往最近的城市的市場上去出賣。

但地方購買並不限於農業生產物，因此像我所說「鄉村商業」的名稱只在一種轉化的意義上纔算是適當的。我們在十八世紀（並且已經在更早的時候）工業產物的交易中也遇着這種形態。下面的例子足以表現這一點。

煤炭在英國是就煤礦購買的（在倫敦的煤市中出賣）。

但在糧物商業中就生產地方購買，特別流行。我們在一六三八年至一六九八年間已經看見倫巴底大商人的收買人在斯瓦比亞到處旅行，並收買亞麻布。此事在十八世紀十分普遍：福克爾特的圍巾製造人如果自己不住彌撒市的話，便「儘可能地在當地等待出賣。」

關於英國的商人，我們知道：他們定期來到糧物聚區域，以便備辦商品。

薩發里對於大商人在法國各製造區域如里昂、盧昂、和都爾等處這種自行購買的例子說得十分詳細。他如果來到一個旅館，即有一個通常地情形的「經紀」前來，將單個的發行人或手工業者の特產報告他，他們的貨物或是儲在貨架上，或是正在製造中不等。當十八世紀時，從一個鄉村到另一個鄉村收買糧物（和紡織物）的人，特別在法國的北方和西方（畢佩的、布勒塔涅）是一種普遍的現象。

小販貨也同樣是在不列顛及德意志的生產城市如北明翰、設斐爾德、易北非爾（Biberfeld）和勃謨爾特等處購買的。在漢堡的砂糖也是這樣購買的。

伍 倉庫商業

表現早期資本主義時代出賣形態的特質，無有過於我所稱為倉庫商業這種大商業形態的。所以這樣稱呼他是因在這種商業中，一切商業活動集中在各單個商人的商品儲藏上，對於這種儲藏及其內容是要結締購買

契約的。

商品的儲藏並不是這種出賣方式的重要標誌。當從前還沒有倉庫商業的時候，商品也必須儲藏。某種數量的商品總是要收集的，在牠們送往彌撒市之前，必須加以保存。這種保存或在單個的商人處，或和集團商業時代的規例一樣，在一個地方一切商人的共同倉庫中：如鋼鐵館，和方塔屹商場（Fondaccio）等等是。但商品儲藏在這裏只是喚起彌撒市的莊嚴；牠的儲藏絕不是在牠的本質的為商品，而是在牠的為通常的應用品。

關於現在的商品的儲藏也是如此。現代的定期交付商業也必須計算到商品在能够送出之前，須在倉庫儲藏一個長時期。但美洲穀類商業中的秣草保藏室，各輸入口岸的市場倉庫在出賣組織機構中所負的任務，與倉庫商業時代的儲藏在原則上並不相同。在這些保藏室與倉庫中的商品恰和在舊彌撒市商業時代一樣，可以說只是自然的儲藏，而不是商業的儲藏。

在相對方面，早期資本主義時代的倉庫形成一切商業的中心點：商品要送往倉庫，以便在這裏交易，這就是說，從商品形態轉變為貨幣形態。牠從前在市場中所經歷的變化，現在除在倉庫中貫徹外，不能在何處實現出來。這種倉庫是佔有舊的彌撒市商店的地位。一個地方各商人的全部倉庫好像代表這個地方不斷地開市的彌撒市。當基察第泥（Guicciardini）於描寫安特衛普的商業說出「經常的彌撒市」這種中肯的話時，正有此等倉庫在他的心目中，所以到倉庫商業的過渡狀況必定呈現於習於彌撒市商業和市商業的評判者的面前。

現在商業既是在各商人的無數倉庫中進行，而商品經過許多的人手，從一個倉庫轉入另一個倉庫，便表現

在這種形態中的商品買賣已經爬上牠的發展中的一個階段，只有在商品買賣一種相應的增加中纔能夠達到這個階段，有了這種增加，纔受得住用費一種相當的增大。因為這樣一種增加首先是因下列各項而出現的，（一）經常的（二）許多單個的倉庫必須建立起來，在牠們裏面（三）不斷地從事交易。但此項發展的前提又在單個的商人（或單個的商社）也能够在經營個人的商業，這就是說，單個的人自負責任，能够連同他的商品從一個地方轉入另一個地方。

倉庫商業似乎是在大西洋彼岸的大交通中形成的；牠在實現海外的商品輸入與輸出上，最受歡迎。但牠也出現於國內交通中，輔助市商業與彌撒市商業，所以牠於早期資本主義時代的末葉，伴着彌撒市商業和鄉村商業在一切商業部門中獲得一個重要的地位。

舉出幾個例子，又會使上面所說的充滿生氣。

一、輸入商業（在歐洲各國的）在各輸入港口，輸入的商品取自倉庫中：例如黃棉花，漢堡輸入商方面是在漢堡購買，此後，中美的棉花在卡節克斯（Cardiff）購買，巴西的棉花在黎撒波購買，蘇立南的棉花在阿姆斯特丹購買，東印度的棉花在利物浦購買（依拍賣的途徑）。萊比錫的棉花商店在漢堡的倉庫購買商品，再送入他們的倉庫中，紡織者又從此買去。在刻姆尼斯同樣有（自十八世紀末葉以來）希臘的棉花商店向希臘的輸出商購買棉花，並就他們的倉庫出賣給紡織人。輸入德國的英國紗和外國顏料都依同一途徑進行。刻尼壽（A. B. Kohnig）的書對於織物及其原料的輸入商業的組織報告的最好。到處都是一樣：下萊因的織物製造廠在荷蘭購買羊毛，這是西班牙人曾經送到該處倉庫中的。又荷蘭人自己在西班牙購買的羊毛爲着出賣的目的，送往阿姆斯特丹的倉庫中。

重要的殖民地商品商業（如果不成爲彌撒市商業的話）也取類似的形態：依拍賣的途徑，在阿姆斯特丹和倫敦等處購買這些商品；儲藏

在（德意志和法蘭西等國的）輸入口岸的倉庫中，由這種倉庫出貨給與柏蘭的商店，這種商店又將商品儲藏在他的倉庫中，零售商人又從這裏買去。這是德意志殖民地商品商業一直至十九世紀的下半期為止的狀況。

葡萄酒的輸入，馬因斯有大倉庫可儲藏法國一切種類的葡萄酒。

二、輸出商業。當歐洲的輸出商業還在歐洲的界限以內進行的時候，倉庫商業已經興盛起來了，特別對於織物的輸出是如此。英國的商人冒險者商業的發展——例如與尼德蘭交易——是一個富於教訓的例子。這種商業原來自然是純粹彌撒市的商業。當十六世紀，安特衛普每年開市四次，有這些商人冒險者前來參加。

不過韋勒寫他的有名的商人冒險者的論文時（一六〇一年），這種人在尼德蘭的商業似乎已經取了倉庫商業的形態。但他還帶有市場的殘餘，這就是說，還是定期的英國的商人報告外國的顧客（例如德意志人），新送的貨物幾時可到，他們因此又可屆時降臨。薩發里對於這種商業的描寫如下：「差不多一切德意志人都到多德勒赫特（Dordrecht）的英國羊毛店來辦貨。因此外國人送貨到那裏去不是枉然的，當大量布疋送到時，他們即用傳單通告顧客。」

在適當的輸出口岸建設織物倉庫，以便外國的出口商人購買此項商品，這顯然是十八世紀的織物廠主和輸出商人中一種完全普遍的習慣。東瑞士的製棉廠主，將他們的商品的倉庫（Docks，這是技術上的用語）設在黎撒波、巴塞羅納、熱那亞以便西班牙、葡萄牙和意大利的輸出商人得以購買，再輸送到西班牙和葡萄牙的諸殖民地，北非洲及意大利等處。我們在士雷濟恩的亞麻布商人中看見應用同一方法。孟特澤爾（Mr. Montzel）於一七三三年預付二〇〇佛羅林，以便在里雅斯德建築一個「真實的倉庫」。當一七五五年，瑞士的亞麻布商人哈特曼（Hartmann）接到報告，他在黎撒波儲藏的一切商品都被地震毀滅了。

但在輸出商業的其他部門中也常有倉庫商業。例如我們很確切地認識波希米亞玻璃品商業的組織，並且知道在外國（輸入）口岸商品的儲藏形成這種商業中一個最重要的環。例如玻璃商人伴送他的商品往葡萄牙。「玻璃發行人如果有商品達到目的地，他便租一個儲藏室作為商品的倉庫至幾個月之久，輸送來的玻璃品即在這裏解包，並儘可能地迅速賣出。」

「蒲爾對於英國的倉庫商業一般的情形說道：「倫敦的商人在西班牙、葡萄牙、意大利和土耳其的一切口岸都有倉庫（當他們到那些口岸

去時)倉庫中充滿了英國的貨色，一直達到天花板處。」

三、輸入和輸出商業。在交通的大關節的地點——我對於商業營業的地點問題還要分別加以討論——佈滿了倉庫，他們是供輸入商業之用，還是供輸出商業之用，常常不能確切分別出來。但此舉對於我們這裏的目的也沒有必要，因為這裏只在儘可能地闡明此項商業的兩方面在私人倉庫中儲藏商品的同樣重大的意義。

倫敦在十八世紀是很顯著的倉庫和倉庫商業的城市。各種商人書籍對於倫敦商業本質的描寫明白表現這一點。箇編報告我們，……在倫敦，一切商品都由倉庫所有人（關於各種輕磅的商人我以後還要說到的）收入倉庫中；無論這是由輸入商人購買以備輸入的商品，還是由內地生產者（或商人）購買以備輸出的商品。貨物由倫敦運到各大城市的倉庫中，再由此等大城市運到較小城市的倉庫中，再由此等小城市運到鄉村。「倫敦的貨量構成英國的商業。」

阿博斯特丹佔有類似倫敦的地位和里卡德所稱的一樣：「不僅是歐洲的一般商店，甚至於還是世界四大洲一般的商店。」

關於英國河畔法蘭克福在十八世紀的倉庫商業，一個深識內情的人對我們作出如下的報告：「除掉彌撒市外，也常有一種很重要的商品倉庫和巨大的通過貿易，數量不可勝計的商品來自英國及其殖民地，來自荷蘭和東海諸國，由此運往德意志內部，匈牙利、意大利和瑞士；在另一方面，這些國家以及法國的商品又運往北方各地和波蘭等處出售。法蘭克福尤先於其他城市直接取得法國和荷蘭的許多商品，關於香料，原料品，煙草，鐵器，茶，因葡萄酒和大朗德葡萄酒的買賣，很有可觀。當地的一批商人對於英國的羊毛，棉花，絲品；法國的布疋，絲織品，時髦品和小裝飾品；荷蘭，士密濟恩和瑞士的亞麻布等等都有堅強的倉庫。」博恩斯——T. Chr. Bahns)

四、國內商業。上述的各城市供輸入品和輸出品儲藏並交易的倉庫外，又有一批倉庫是供國內商業的商品買賣之用的。和牠們一樣，還有許多其他的倉庫。據人們所證實的，國內的商業有一大部分也是在倉庫商業的形態中進行的。商品送到生產地附近的一個地方或一個較大的地方的倉庫中，即在此出售。

所以我們從倫敦又聽見說，當國內的工業生產物要由倉庫所有人賣給零售人時，也送到這裏來。

又在英國的各省會也有倉庫，如勃利德佛德（Brandford）各較小的工廠主於一八四〇年還利用布疋商場，同時各較大的

工廠主已經自行建設倉庫了。

我們在德意志的各地方也發見同樣的情形。

一切國家的倉庫商似乎會形成穀類商業發展中的一個階段。

第三十二章 遠期交易

壹 早前各世紀中想像上的遠期交易（定期交付商業）的痕跡

眼見許多經濟史學者具有一種顯著的（大半根據不充分的鑑別能力的）傾向，將現在的設施回溯到一種儘可能遠的過去去，我想起有一種著作出版，內中指出：一切時代都有『定期交付商業』但的確整個歐洲的中古時代，自『喀羅林徒』以來是有這種商業的。這樣一種著作的萌芽已經表現於各書偶然的說法中，牠們共同回溯到這一點上去，在中古時代的貨物交通中，某些事件與現代的遠期交易及其技術有某種外表上相似之點，人們對於這些事件沒有認識牠們歷史的特性，因此就牠們的本質講，便被誤解了。我在揭發遠期交易真正的開始之前，對於這些錯誤的解釋將略為提及。

一、人們從商人書籍和十四世紀其他史料來源的術語推論到一種『定期商業』的存在，因為在那些書籍中有『定期』出賣的說法。但現在必須確切說明，中古時代意大利文中的『定期出賣』是指信用購買（與現金購買相對抗）；德文術語的『定期』購買也是如此。

二、我們在中古時代時常遇着取締生產物在生產之前出賣的禁令（無論誰在鯡魚被捕捉之前不當購買

鱒魚，在穀類生長之前不當購買穀類，在衣服製成之前不當購買衣服，有無數命令和議決案規定這些事件，人們很喜歡舉出這些禁令作為當時「定期交付商業」出現的證據。其實沒有比此事還顛倒的。牠們恰恰指出一樁相反的事，即「定期交付商業」為當時所不知道。此等禁令絕沒有想到何種有常規的商業的營業，僅着眼於緊迫的出賣，此等出賣是要去掩飾那種被禁止的借款的。

三、一樁似乎首先可信的事是，由「商人貨物」概念的存在作出的一種「定期交付商業」出現的結論：因為（人們說）在「商人貨物」中將造成一種「類型」，一種「標準」，所以必定已經有類型商品的存在。但類型商業和人們所知道的一樣，是「定期交付商業」最高的形態。我認這種舉證也是錯誤的。

「商人貨物」的概念和某些類型的商品種類的形成對於商業的交通具有何種意義？例如恩登於十六世紀已經真正有奧斯那布律克（Osnabrück）的亞麻布或肥牛的一種「類型商業」。這在紐約至今還是沒有的。這是一種滑稽的觀念。提出這個問題，就叫做否認牠。此外，哈革多因（Hagedorn）自己在另外一個地方告訴我恩登的「定期交付營業」於十六世紀對照着「現金交易營業」——他用這樣的術語——消滅了。

所謂「商人貨物」怎樣講呢？

中古時代的（和早期資本主義時代的）「商人貨物」對於現代標準商品（Standards）的概念，自然沒有絲毫關係。牠和後者較，是出自完全另一種精神。產生商人貨物那種觀念的精神是聯合社團的精神。一羣人由無數維繫物（不僅是商業方式的）維繫着，由默認的一致，對於善惡是非形成一種共同的意見（這是一個主

要之點！這種共同的意見於是爲這個集團的代表所承認與保證，也許爲公共的權力所承認與保證。此項概念帶有完全傳統的及個人的色彩。在另一方面，當一定的商品種類變成一種商人貨物時，在純粹合理的目的觀點之下的標準商品便有一種完全外表的機械的決定，這是由造作而成的。

商人貨物的概念在內部與標準商品的概念沒有何種共同之點，商人貨物的商業與類型商業同樣沒有共同之點，或更少共同之點。我們可以確切假定，意大利各城市在中古時代或德意志各城市在十六世紀對於原料和製造品的交易——這些城市已經發展了「商人貨物」的概念——無異於阿姆斯特丹或倫敦在十八世紀的同樣商品的交易，的確在技術上也沒有更高的發展：這是舊式的個人商業，手頭買賣，不管牠在這裏是以商人貨物的概念經營的。

人們如果要問，在這種商業的範圍以內，像商人貨物這樣的一種概念能有何種意義，對此的答案是，牠第一就在對生產者和商人創造一定的（道德的！）標準。還有一層，就整批商業中對於正當的或虛偽的「交付」自然也會發生偶然的爭執講，這種概念又可替整批商業謀取商業上的利益，因爲在此項商業中對於整批的商品自然從不會一件一件地檢驗，內中可以發生個別部分損壞或缺少的情事。

此外，借助於商人貨物概念的幫助，在早前的各世紀中也已經訂立過定期交付契約，關於這一點我的確不加以否認。我所主張的只是，這樣一種概念的存在還沒有證明這就是指遠期交易的出現，甚至於遠期交易的佔優勢，「定期交付商業」的流行必須由其他標誌獨立地確定出來。我們現在要看早期資本主義時代遠期交易

真正的出現有什麼標誌。

貳 遠期交易真正的開始

一、商品投機與商品交易所

在十七世紀的過程中，也許還要早些，形成一批營業形態，牠們只能適用於一種「定期交付商業」的營業，並且也毫無疑義地已經適用於這種營業。牠們起於尼德蘭，大概是受了猶太人的影響，最初是在股分商業中，後來轉用於商品中。

這是「定期交付商業」或「定期商業」或「期限商業」的三形態，「和荷蘭人所說的一樣，」少里卡德對於牠們描寫得最為詳細，但十七、八世紀的其他商人書籍中也有這種描寫：如馬利勒（Mil-lies）已經說過，「依條件購買商品，被一班平民稱為「接受者」（Capitans），在一種補償之下，或加以拒絕，或予以接受，」並且補充道：此等營業出現於尼德蘭和好些法蘭西的城市中：如盧昂、卡雷是，特別在鯡魚被捕捉之前即從事購買；解約金稱為差額金（small gain）。

我們這裏所涉及的顯然是一種（一）差金交易，但這（因為只有一種漲價的投機）也只能是一種上漲的差金交易（不管差額金的術語怎樣，也沒有上漲與下降的差金交易的聯合）。里卡德稱這種營業方法為「選擇交易」（marché à option）。他所描寫的其他兩種營業形態是（二）「固定交易」和（三）「條件交易」。

前者是一種純粹的定期交易（沒有差金的確定），總只結合在一種漲價上面；後者是整批商品的出賣，這整批商品誠然是在期望中，但還沒有出現；商人結合這種營業，以便獲得一種可能的價格下降。此項下降在商品出現之前是可以出現的。

部士描寫遠期交易的一種（四）形態如下：「當商人結締一種定期交付的商業時，在歐洲是基於其他狀況。他的一種投機或他所得的一種大委託使他所需的某種商品的儲藏要大於他的同業手中的，或大於附近所有的，他自己從這種地方能購辦此項商品。所以任何人如果允許在一定的時期供給他以商品，他是歡迎的，無論此項商品是已經在途中，還是他相信此項商品比其他商品來得更快，並在價格和費用上更有利益。他在這種方法中參加了一種投機的利益，和一種突然增漲的需要的利益，他如果等到此項商品當前纔出賣而不預先出賣，這種需要是可以不出現的。」所以這種出賣人所經營的是里卡德的「條件交易」意義上的一種營業。

我們還要補說一句，部士報告我們：（五）在中國，「由廣州出發的商業自然必須在這種途徑中進行的（特別作為定期交付商業），（因為歐洲人不得在內地旅行，所以寄居該處的各公司上級商人對於構成期待中的船舶裝載的商品，與中國人訂立定期交付的契約），這就是商業學的教師對於商品大交易中一種定期交付商業的出現，知道報告我們的一切東西。」

我們可以由此推定（至少在最進步的商業地點之一）曾發生過和「商品交易所」相似的東西麼？或者有其他徵候，使這樣一種設施的存在為可信麼？

謹嚴的研究家法爾克 (John Falle) 是第一個提出下列主張的人，即自十五（！）世紀以來，「世界商業的逐漸擴大——最初是在德意志以外，是在尼德蘭——已經開始將商品市場轉變為商品交易所。」

（在十六世紀商業史問題上的）大權威哀倫堡曾採取這種意見，認商品交易所首先出現於安特衛普，至少是在十六世紀，因此使商品交易所的起源至少是在十六世紀一點被認為一種無可爭辯的事實。

但我對於這種普遍意見的正確性卻敢於懷疑。我以為何會有什麼東西和我們現在所謂商品交易所所有絲毫關係，這種交易所是較大範圍的商人中對於可起卸的商品，藉以經常成立遠期交易（定期交付營業）的一種設施，在十九世紀以前，歐洲任何地方未曾有過，在漢堡沒有，在倫敦沒有，在阿姆斯特丹也沒有，在早期資本主義時代三個最大的商業地點既沒有，其餘較小的地點更不用說了。

我的理由如下：

一、我不認當十七世，以及十八世紀的一部分時間，「定期營業」在阿姆斯特丹和漢堡是被禁止，或多少受立法的限制，我更不認上述一切營業的締約有繁重的手續：一個公證人和兩個見證大半是要盡力斡旋的。

我以為——我們如果願意相信里卡德的確是如此——上述的營業中有些是締約的：里卡德對於阿姆斯特丹報告道：「締結契約的買賣數目之多，令人不能相信：」然在這些場所，是專限於純粹的定期買賣，此等買賣和金融業沒有任何種關係，我們的一切可靠的學者曾反覆鄭重聲明這一點。

二、我要附帶說一句，當整個早期資本主義時代，雖然和我們必須相信的一樣，常有定期營業，但沒有一次是

和我們現在的定期交易所一樣。此等營業完全是極端個人性質的單個營業。缺乏多頭空頭的形成以及由牠所引起的交易所的情緒。也缺乏一方對另一方清算的機構，每個經紀人對於每個投機者各別地「了結」買進與賣出的事件。我在上面（第十五章第三項）已經指出，每個投機者是購買人與出賣人，一直到十九世紀為止，還不知道空頭的投機，因此缺乏對抗。當一種多頭與一種空頭的投機出現，因此成爲「交易所」中聯合的整個投機者隊伍集體的事件，纔可以說到一種定期交易所的意義。但此等標誌和前面所說的一樣，在十九世紀以前，即在阿姆斯特丹也是沒有的。

三、定期交付營業不是純粹的定期買賣，更正確地說（因爲牠們缺乏每種對金融業的關係，因此也缺乏一種保證的關係），牠們是爲金融業服役的賭博業，關於此等定期交付營業其餘的事件，完全是例外。

我們如果用心去讀直接的史料，必定獲得這種見解。我們總是反覆遇着應當小心謹慎的警告。就是在阿姆斯特丹，我們也聽說，常不能保持條件交易，因此必須時常用書面結締契約。部士在「商店經營一些不尋常的種類」的標題之下來討論全部定期交付營業。我們到處聽見明白說到：在某些單個的例子中，定期交付契約因種種理由，大半爲着特別投機的目的而結締的。

並且主要之點是：遠期交易沒有何處被指爲常規的商品交易的一種成分，這種商品交易是完全獨立結算的，與定期交付營業沒有何種關係；無論人們願意去讀什麼商人書籍，人們可以並且的確也有權利認早期資本主義時代的定期交付營業中含有商品交易後來革命的重要種子；然這種革命在十九世紀前還沒有出現。當整

個早期資本主義時代，即在最大的商業地方，商業交通的表演所依據的形態是手頭買賣，是在我們所知道的牠的拍賣商業和倉庫商業的兩種姿式中。關於一種商業交易所，我們沒有發見一點痕跡。

二、舊商業組織範圍中的定期交付營業

商人們按照自由輸送商品和書信談判的機會增加的比例，在他們始終有結果的個人的接觸中，開始對彌撒市或倉庫預定商品，這是十分顯明的。至於此等商品遠不在當地，必須『定期交付』。我們聽說此事自十六世紀末葉——即特別自郵政的組織——以來便開始發展。此外，還談不到樣本的輸送。我們可以說，『商人貨物』的傳統概念——牠的保守的性質在此中明白表現出來了——在這裏引起一種協訂：好像只是後來訂購從前已經購買的一批商品。一切都在舊的軌道中：個人的討論以及對商品所取的特殊檢查只在這種中間購買中表現一次。人們從前時常作個人的談判，馬上也會再作個人的談判。這種『定期交付商業』和舊式的手頭買賣有最密切的關係。牠完全不備具革命的原則。因此牠對於發展的重要之點只在對商人準備着新的形態。

三、舊商業組織的革命

像現在支配商業組織的遠期交易和那適應舊的傳統的靜止的商業組織比較，是屬於完全另一世界，牠具有一種新的原則，此原則是要喚起新的力量並創造新的秩序的，人們如果明白這一點，如果追蹤遠期交易的開端，那必須在全部經濟編制有真正根本破壞的革新準備之處去加以考察，新的商業組織在這種革新的出現中是參加的。尤其有三件事指出向來有效的經濟原則和向來慣有的經濟主體的態度有一種完全的轉變：就是一

個商人對一個生產者第一次給予委託，他第一次送出樣本並接着送出樣本給旅行商人，他對於還沒有到手的商品大量地定期交付，第一次予以接受。我將在下面談及這三件事，對於第一件事只簡單地說幾句，對於第二、三件事則詳細地加以說明。

甲、向生產者預先訂貨

這裏毫無疑義地是以一種「定期交付營業」為基礎：生產者對於自己還沒有製成的一種商品，甚至於還沒有動手製造的一種商品，承認「定期交付」。這件事的本身原無害處。即在一種靜止的手工業的經濟中，這樣的定期交付的允諾如果是在傳統的生產舊軌道中進行的話，也是可以出現的。但這種營業本身含有破壞的胚胎：因為這就是手工業組織終止的開端。我們在這裏看見資本主義怎樣宰制工業生產的一種方法。我在此處不詳細討論這種定期交付營業的形態，因為我們在探索工業資本主義起源原因的另一項目中對於這種形態還要多多涉及的。

乙、樣本商業

一種商品樣本或一種材料模型雖好像很不重要，但牠卻具有一種巨大的動力，而此動力是有極廣大的效能。

樣本首先破壞商人與商人間原始的個人關係，並使他們和他們的產品分離着。樣本首先使一種有常規的遠期交易變為可能，因此造成現代代表商品交易組織的巧妙機構成功的條件。但樣本這種破壞的，解體的，同時

又是創造的，建設的影響雖十分遠大，牠對於商業新組織的意義並沒有竭盡於此。牠對其他方面的革命的影響是由牠創造一種組織取攻勢的商業的方法成立起來的。當商人對於他的商品和蝸牛對於牠的殼一樣，老是聯在一起時，他便——他是一個旅行出賣人——被限制在被動一方面。他必須在他的商場中等待顧客，和商人法典所規定的一樣，此項法典的規範完全與舊式的手頭買賣一致，只有聯合這種買賣並經過這種買賣纔能够使自身確切貫徹出來。

商人有了樣本，有了模型，便可以自由自在地向世界上的一切方向輸送，因此他纔獲得行動的自由，在經濟生活中的精神以及道德和法律給予他以法律的和道德的自由以後，他的行動自由此時也使他有了進攻顧客的實在的可能。當樣本商業的習慣出現時，道德教師對於樣本這種固有的反靜止的原則感覺十分清楚，因此他們完全排斥這種新的商業形態，認為侵犯了良好的道德習慣。樣本商業突破了市場組織的範圍，這種組織對於中古時代和早期資本主義時代的一切法律及道德規範表現為商業出賣中唯一自然的和合法的形態。

樣本旅行商人是要根據樣本收集顧客的訂貨單，接着派遣這種人前去，只是指明送出樣本的原則中所包含的解體的和策動的力量的高漲。

我們現在要問，這種商業的新形態於何時出現？樣本商業於何時變成貨物出賣中一種正規的形態？

哥德士密特 (Goldschmidt) 自然回答這個問題：是在十三世紀。

眼見當時的運輸狀況，即抱有最好的意志，我也不能說明，一種專門建築在樣本分送上的遠期交易在中古

時代以及十六世紀是怎樣實現的。誰發送書信，誰照顧樣本的送出呢？我們必須明白，一種正規的通信和一種正規的包裹輸送對於遠期交易同樣是不可少的先決條件，所訂的商品有怎樣容易的可能性和隨便的機會，能由一種專業組織的運輸及獨立的運送業者向一切方向輸送。此等外部的先決條件——關於在一種相應的精神意向中去探索的內部的先決條件，我絲毫不提起——在十七世紀以前，歐洲沒有一個國家是實現過的，和我對於交通狀況發展的描寫所表現的一樣。因此，人們根據一般的探討，必定作出如下的結論：即在十七世紀以前，不能有遠期交易，不能有樣本商業。這種商業常被視為經常的設施：早前各處也已經有過按照樣本的購買，誰能懷疑這一點？不過這還不是社會學者所感覺興趣的事件。

但直接的史料也沒有一致明白批准這種結論的正確性：十六、七世紀的商人書籍不知道有按照樣本的購買。在這個場所，我們必須直截了當地認默認的證據為有效。在另一方面，我們從十七世紀的最後幾十年中獲得一批證據，明白指出按照樣本的購買是興盛起來了。我們對於牠的起源，在個別的場所甚至於可以確定年限與地點，對於下列的事實尤使我們驚訝不置，就是在彼此完全隔離而又的確沒有關係的各地點差不多於同時發生樣本商業，甚至於是在很相似的現象之下發生的。這種商業形態的發展史中的一致也會使我們容易了解，關於牠的起源的原因是有正確的說明。我們最好是根據某些重要例子——樣本商業在這些例子中新近出現了——的史料，試將實現此項革新的詳細狀況弄個明白。

我們對於達到樣本商業起源的過程在穀類貿易方面，可以看得最明白。關於此等過程，法國和英國約於同時——十七世紀末葉和十八世

把初期——對於所發生的變化都有詳細的報告，我們依照此等報告，頗能確定這種變化開始的日期。

有一個名德波伊(De Poi)的在一八九九年的一種回憶錄中對法國說道：「我聽見人們說，在最近幾星期中，從波司(Bonno)運往巴黎的三〇〇番提(Seign)穀類有四分之三不是在市上按照和命令一致的市場價格出賣。牠們的出賣所索的價格是在市場以外，於旅館和咖啡館中決定的。農民將樣品包在手巾裏，或放在衣袋中，與商人來開談判。價格是協訂的，因為他們分別走到市場上去，然後再會合起來。他們將包裹打開，並引起他們是在協定價格的一種信仰。穀類於晝過後，由商人和磨場主人用騾或馬運到城市中去。(人民眼見穀類因此運走了。)同時這些預先訂貨人和市場投機者派遣人到農場中去，運走他們按照樣本購買的巨量的穀類，加在他們從市場上取得的東西裏面。」

關於英國的情形，笛福在完備的英國商人中的描寫所指示的，也就够了。他在書中說：「買賣麥子的新方法」近來大大地流行起來。這叫做樸木商業，巨大的穀類貿易因此在倫敦附近的市場城邑中進行着，但「這種商業很少看見具體的東西，或全無所見。」如將這種描寫在此處逐字逐句地介紹出來，是多餘的，因為他和法國那位作者的話幾乎完全一致。

我們如果將這種革新的理由考察一下，那法國和英國的作者首先報告我們的理由是：購買人及出賣人對於與市場商業結合在一起的繁重的限制和情形，願意解脫。因此，笛福也認新商業為「極不合法」，完全加以排斥。但我們自然必須尋求更深切的原因，尋求恰於當時十分迫切地掃除市場交通障礙的原因。此等原因只能求諸穀類貿易增長的意義中和大商人愈加強大的表現中。我們如果再問，自十七世紀末葉以來，促成穀類貿易迅速擴充的原因是什麼，所得的答案是：巴黎和倫敦兩個首都的發賣。這毫無疑義地是有關係，但不能解釋穀類貿易突然的膨脹。這種膨脹的原因是在軍隊方面對穀類的需要迅速增加上面，此項軍隊因路易十四戰爭的結果，於那幾十年中在一切國家裏面迅速加多了。關於法國明白證實的是，軍隊的需要造成穀類貿易中的大紛擾。關於英國，有輸出數字說出一句漂亮的話：他們證明使穀類貿易發生革命的，的確不僅為倫敦增加的需要，還有迅速增長的輸出計：

各年的平均

一六九七至一七〇〇年.....一七七九二零得
一七〇〇至一七一〇年.....一〇七一六零得

第四種類 貨物的出賣

三九七

1710至1720年..... 171010奪得

道巨量的穀類運往何處？運往阿姆斯特丹。在那裏有什麼用處？他們是由商業分配於軍隊中。此外，可參看本書第六卷爲的第一篇和戰爭與資本主義二三六等頁中的描寫。

但我們現在知道，在其他商業部門中，約於同時採用標本商業，在和戰爭及軍需只有疏遠關係的商業中也是這樣，如布商業是（雖則我所知道的最古的按照標本購買布疋的事恰恰出現於一種軍需供給的契約中。）當十七世紀的最後二十五年，英國省會的製布人方面向布拉克衛爾（Blackwell）商場的代理商送出「標本」。這裏對革新的動機是什麼？最初是布拉克衛爾商場改變的商業組織。但交通狀況的改善顯然第一次保證一種根據標本送出，從事這期交易的可能性——這是重要的——單個努力的生產者和商人都懂得利用這一點。我們據有一種很有價值的同時代的告白，明白證明最近幾十年來，正規的運輸組織和郵政組織是怎樣使標本的送出以及標本商業成爲可能的：「搬運夫和運貨馬車夫」不斷地從他們各別的州郡來到倫敦並回轉去，並且「對於他們的運輸給予保證」（瘋茲——Havens）

我想我們可以使這種單個的確證普遍化，並且可以說：自十七世紀末葉以來，因交通組織改良的結果，標本商業開始發展爲一種普遍的商業組織。下面的事實也足以表現這種假定的正確，就是在完善的商人（Parti Negotiant）中還沒有提及標本商業，但在三十年以後出版的商業字典，於標本的標題下，對於標本和模型的概念及其在商業中的職務，已經有一種正確的說明。

但我在我的確證中要勾去「開始」字樣。我們在十七、八世紀之交看見新商業形態的開端，不過經過整個十八世紀還沒有達到發展的地步。我曾經指出，標本商業在長時期中是在舊式的手頭買賣的範圍中進行的：人們固然利用標本，然還是在商品的面前，當面訂立商約的。這種習慣在十八世紀猶普遍流行，這有證據證明，在世界第一個商業地方——阿姆斯特丹——穀類商業是怎樣進行的：此項商業是一種倉庫商業，標本只用作一種準

備，和馬別格爾對我們明白描寫的一樣。這種描寫也證明了我從前提出的一句話的正確性，就是當十八世紀時，人們所謂「商品交易所」和現在所指的完全不同。

旅行營業者——樣本商業的代表——在十八世紀的下半期纔開始時常出現，這已經顯然是一七八〇年代產業革命的一種結果，這種事實也表現遠期交易是沒有完成。十八世紀的商人大字典還不知道有這種交易。牠出現於高度資本主義時代，樣本的遠期交易為佔優勢的商業形態，大半也在這個時代。

丙、國家的定期交貨特別是軍隊的定期交貨

我們當知道遠期交易還有一種特質，牠的革命的力量在這種特質中和在向來所考察的諸特點一樣，有相同的強度的表現：這就是使牠在嚴格的意義上成為定期交付商業的特質，此處所指的是任何人依照一種契約對於尚未存在的商品，須造成超越傳統的數量的額數。這是大規模的賣空。遠期交易動的原則在這種賣空中纔明白表現出來。一切整批交易，一切手頭買賣如果是站在已生產的商品纔出賣的根本思想上，那在定期交付商業中，已出賣的商品纔生產的思想便成為主要的觀念。此外，這裏是大量的貨物交易，賣空如果不是從通常交易的或生產的商品量出發，而取決於一種無限制的投機衝動，或一種超過通常額數而迅速增加的對貨物的需要，那牠就是對商業和生產故意造成強度的搖動與擾亂。

我們要問，在手工業時代和早期資本主義時代，何處有一種勢力願意隨時利用賣空這種重要的武器，去破壞一切生產關係和出賣關係？

我們如在日常的經濟生活的範圍中去找這種勢力，是會徒勞無功的。就是那些世紀的大商業在根本上也完全充滿了傳統的精神。甚至於在純粹投機的方面，此項大商業對於使漲價投機別於跌價投機，因此使舊世界別於新世界的界限，也沒有越過；我們確切徵實，一種投機的出賣對於漲價投機只有一種完全畏縮的對立，此項出賣並且只限於已經存在的或正在期待的商品。

不然：在靜止的舊世界中只有一個地方可以做賣空的商業習慣這樣一種革新的出發點或感受刺激的地方；這就是我們時常認為真正革命爐竈的地方：即國家及其軍隊。大規模的定期交付商業真正的根基是在國家的訂貨中，特別是在軍隊的訂貨中，這種商業建立在最勇敢的賣空上面。因為擔任定期交貨的商人對於他要採辦的一切商品，顯然必須賣空。這種交易有怎樣巨大的額數，我們從早前的考察中（參看本書一卷第九章）可以知道的。

為着軍隊的需要而定期供給物品和戰爭材料一事，在中古時代末葉的意大利已經佔一個重要位置。德衛孫（Davidson）對於這種定期交付營業認為有重大的意義，這是對的，他報告我們一批契約，內中對於軍隊需要所供給的武器和穀類等等是與各大銀行聯合在一起的。

軍隊管理部和單個商人或商人團體間的定期交付契約，在十六世紀的法國和英國已經是常有的現象。採辦海陸軍的生活品向來為國家機關的責任，但這兩國政府幾於同時將此項責任轉交給商業：在生產者（或其他出賣人）和軍隊管理部門間奔走的，現在是供給者，這在法國叫做承攬者或承辦軍需者，在英國叫做訂約承包者。

就我所知道的講，英國在定期交貨的軌道上走了第一步，這裏海軍的糧食供給曾發生迅速增加的困難。

法國一直至亨利第三時代為止，由軍糧管理者——他們是王官——照顧對軍隊備辦生活品的事務；他們接受各地方當局的食物供給，這些當局方面又假手於徵稅制度收集必需的生活品。在亨利第三治下，定期交付制度代替這種自行採辦的方法而出現；因此有些商人被委任

在其種價格中交付若干必需品。屬於這一類的第一種契約是一五七五年在呂普永 (Luppen) 的爾攻中和 (Amant) 離耳 (Nioré) 的一個商人締結的。

當十七、八世紀時，一切從事戰爭的國家都逐漸過渡到定期交付制度上去。軍事定期交付商業（此項商業伸展到生活品、武器、軍需品、馬匹、服裝等等的定期交付上面去了）是商業中一個完全重要的部門，獲得非常多的利益，和我們在其他地方可以徵實的一樣。參看本書一卷第四十五章。

當十八世紀末葉，對於軍事目的的定期交付商業在實際上也是定期交付商業中的主要部門。

第二十三章 支付制度

壹 概觀

人們如果對於商品由商品形態轉變為貨幣形態（或由一種使用物的形態轉變為另一種使用物的形態）所用的方法也描寫出來，這就是說，人們如果將支付制度特殊的形態描寫出來，一個時代貨物出賣怎樣組織的方法的圖形纔會完備。因為這種支付制度只是勳章——我們稱牠為貨物的出賣——的裏面。因此這個裏面一般表現的特色也好像在映像中同樣呈露出來了。我如果預先要說我們當在何處去看早期資本主義時代支付制度的特點，那我一定指出我們在這個時代貨物組織的發展中所認為佔優勢的同一特徵和同一傾向為這樣的特點：即個人的有機的形態的特徵和此等個人的有機的形態慢慢客觀化和機械化的傾向。我們在這裏也當把發展中決切的轉變點放在十七世紀的最後幾十年和十八世紀的最初幾十年中。

但我們在對早期資本主義時代支付制度的形態試求獲得一種觀念之前，必須對於人們所謂支付制度在個別上及詳細之點上是什麼意思一點，首先稍微加以考慮。

支付制度這句話顯然含有兩種不同的概念，此等概念自帕息阿里斯（Paoliis）的時代以來，在商人教科

書的摘要中便沒有充分地加以分別；我對於此等概念是要用支付條件和支付形態的特別術語來指明的，支付條件確定一種支付應於何時，何地出現，並怎樣出現；牠們尤其決定購買價格是立即支付還是後來支付，並決定購買應為一種「現款購買」還是應為一種「信用購買」；至於支付形態就是抵銷一種債務所用的形態；如交換，貨幣支付，支票和匯票等等是。

就早期資本主義時代的支付條件和支付形態講，牠們在種類上和現在的相近似，只是牠們的應用，牠們的內部形態，牠們的流傳和牠們對彼此的關係，與現在的狀況比較，自然表現很大的差異。我們在下面將知道並且當探討牠們的特徵：

一、為支付條件：甲、現款購買，乙、信用購買；

二、為支付形態：甲、交換，乙、現金支付，丙、用支票的支付，結果是：一、由於過帳，二、由於抵帳，三、由於無記名的債券，四、由於匯票。

貳 支付條件

信用購買在早期資本主義時代的過程中變成一種經常的制度，這是沒有疑義的。牠在零售業中也許流行得最為廣遠。笛福告訴我們，關於倫敦營業中很流行的標題：「零售不賒欠」或是不為人所注意，或是旋即減少，我們對於他這種說法，是可以相信的。我以為這是店主對於正在流行的信用制度稍加制止的一種企圖。但此

舉顯然失败了，因爲信用的習慣特別在十八世紀的王公大人各階級中根深蒂固，這我們從無數的報告中可以看出來。但信用購買也侵入大商業中。不過笛福在讚美信用之中，以爲在他的時代的英國，全部貨物的出賣有三分之二，在某些部門有五分之四是走信用這一條路的，我覺得似乎過於誇張，即在十八世紀的英國也未必如此。例如我想起商科教師報告我們，作爲學校實例的帳簿摘要（當時英國真正的營業帳簿，我沒有見過），內中「現金」「現款」的買賣構成常規。我又想起十八世紀英國商人對於信用購買的「不法」提出強硬的抗議。無論如何，由此可以頗爲確切地作出如下的結論，即廣大的信用保證，當十八世紀初期，即在英國也是一種爲人們所反對的革新，「違反現款買賣的可讚賞的舊法」。有些商業部門可明白證實只有用現款纔可購買：如皮革商業是。

我以爲信用購買的應用在英國毫無疑義地似乎較廣於大陸各國：英國的著作家無論是這種營業的朋友如笛福，或牠的仇敵如波士德勒特威特，都一致承認這一點。我們從其他國家所獲的證據也證明這一點。老薩發里固然告訴我們，法國「彌撒市上最大部分的商品」是依信用購買，要到第二屆彌撒市纔付款的。但少薩發里在字典中卻數出一整批重要的商品（羊毛，絲，絲織品，和砂糖等等），是用現款支付的。似乎薩發里商人對於商品大都支付現款，零售商人對於商品是依信用再賣出的。

東印度公司在荷蘭出賣商品，取得預付的現款，波士德勒特威特對此鄭重聲明：卻也是這樣。以拍賣方法出賣的習慣流傳廣遠，由此可以推論到現款購買的習慣也是相當流傳廣遠的。

商人階級的普通寶庫的作者以爲在德國的信用購買的保證總是一件『危險的事』無論如何須有『一切可能的審慎』就是彌撒市的交易一直到後來，也似乎會利用現款交易的形態。當一七九九年，一個格拉泥的（Glamerich）印布人在法蘭克福的復活祭彌撒市出賣九二〇佛羅棧的布疋，馬上獲得六五〇佛羅棧的現款。即在十九世紀最初幾十年的漢堡，商人中的信用保證還不是普遍的習慣，和一個深識內情的人所證明的一樣，這是很可注意的。斯特老斯堡在一八七〇年代對於德國人（對照着英國人）堅持現款購買的態度還發生驚異。

我相信人們可以以下一種普遍的評判，認早期資本主義時代不是以信用購買見稱，而是以現款購買見稱；這種信用購買首先在英國有廣大的傳播，然這也不是十七、八世之交以前的事。至於信用即在被保證之處，也還是嚴格個人的，本章以後的描寫即將說明這一點。

叁 支付形態

一、交換（物物交易）

當早期資本主義時代，以物易物的交換，無論零整，顯然比現在流行更廣；這種交換現在大都限於歐洲以外的國家；但一直至十八世紀，並且進到十九世紀，我們看見這種商業形態和支付形態猶流行於歐洲的一切國家中。

當最後的幾世紀，以物易物的交換自然形成例外。貨幣的支付已是常規；無論此項貨幣是現金，還是支票。

二、現金支付

我曾經說過，現款支付（與信用購買相對峙）與現金支付不是同一物。但牠們總有某種內部的聯繫：一種國民經濟中的現款購買愈多，現金的支付也愈多。因此我們已經可以從前者廣大流傳的事實中作出後者同樣廣大流傳的結論來。在現金支付之中，一直至十九世紀爲止（甚至於在英國），大都爲硬幣的支付，而非紙幣的支付。

但我們也獲得一批標誌（甚至於證據），似乎很足以表現現金支付在早期資本主義時代所佔的地位比現在重要得多。

現金交易存在的徵候大約如下：

一、當十七世紀末葉，因改鑄貨幣而有有名的收回鑄幣的事件，英國的國民經濟受到擾亂；

二、像麥舍在巴黎表（Tableau de Paris）中告訴我們的那些逸事；

三、當荷蘭人的同盟者對於補助金拒絕支付現款而支付國家公債時，他們於一六七二至一六七三年獲得種種經驗；

四、當時，特別是十八世紀，對於一切信用券都不信任。『沒有鑿釘鏽的金錢，只是一些紙票，這對於最大多人（黑林的商人）一直至最近爲止（一八三六年），是一種真正可怕的東西。』

但也有某些證據遺傳給我們，明白證實早期資本主義時代，直至十九世紀為止，現金交易流行很廣。

在窮困的農民和手工業者中，又在獨立的小生產者中，買賣須用現金，因此有大批達列現幣送出來，我們屢次得到這種報告，這本來是自然的（至今有一部分仍是如此）。

我們又知道——這也是容易想像的——在現款交易纔有可能的區域，開始接近歐洲經濟生活的中心，已經比現在的程度高得多。

人們還可以說，外洋的全部商業直至十九世紀為止，完全為現款交易。

即在歐洲各國的彌撒市交易有一大部分也顯然是在現金交易的形態中進行的：例如上面提及的格拉泥的印布人在一七九九年法蘭克福復活節彌撒市出賣布疋，得現金六五〇〇佛羅棧，內中一部分為黃金（三六〇路易金幣——三九六〇佛羅棧），其餘的為白銀。

三、非現金支付

最重要的如下：

- 一、用銀行支票支付。在有儲蓄銀行的地方，這種支付形態構成大商業中的常規。
- 二、由抵帳（清算）支付，這顯然也頗為流行，即在匯票流通以外也是如此。
- 三、用無記名債券支付。當最後一世紀，在匯票背面簽字以前，即和我所推定的一樣，當十六、七世紀的一部分時間，這種支付於猶太人佔優勢的交易區域，曾佔有某種位置。

四、用匯票支付。此項支付須有一種特別的描寫，因為在早期資本主義時代，使用匯票不限於牠做支付工具的職務。

肆 匯票

一、信用匯票與匯票彌撒市

在經濟上，和人們所知道的一樣，匯票的形態下藏着很不同的過程與狀況。每張（讓渡的）匯票在形式上含有一種支付的命令，至對於這種命令的動機或為我取得一種應有的要求——無論這是起於一種商品或一種貨幣數目的讓予——或為我接受一種借款。我們依此區別（不完全確切）：一、貨幣匯票；二、商品匯票；三、信用匯票。

一切匯票交易和同樣為人們所知道的一樣，原來是貨幣匯票交易；只有在這種形態中，匯票纔「免於重利」的盤剝。此外，信用匯票出現於十六世紀，是為一個可疑的變種。

在較早的時代，又在幾乎整個早期資本主義時代，純粹的貨幣匯票以及信用匯票顯然佔過優勢。不僅一直至十七世紀並十七世紀以後的著作幾乎完全集中於信用匯票——牠的理由或是，這種匯票因有重利的問題與之結合，比商品匯票更引起猶太人的興趣——就是我們對於十八世紀以前的匯票交易所知道的一切東西，也差不多都涉及信用匯票的交易。

這種匯票交易是從十五世紀起——在十五世紀的下半年有較大的進展——至十七世紀止此後逐漸減，至十八世紀僅限於一些「世界彌撒市」，這種彌撒市原來也是商品彌撒市，但在十六世紀的過程中變成一種純粹的匯票彌撒市。

那些匯票彌撒市的職務是在對於歐洲各國的借貸交易處於居間的地位，特別是在使各君主和國家容易取得大借款。但自十五世紀的末葉以來，特別是自十六世紀中葉以來，這種機構因白銀生產的增加而受着刺激，從事活動。斯卡息亞（Sancioia）連同納瓦拉斯（Navarrus），一致明白回溯他的時代匯票彌撒市的起源到兩度的發見上去。哀倫堡的功績特別在使我們了解營業實踐的巧妙制度和對牠們的發展的複雜機構，此等實踐發展到終點，使西班牙白銀艦隊的內容得以實現。維持種種交易的金融家伴着交易所的儲蓄營業（從一個彌撒市到另一個彌撒市的一種借款），特別利用匯票（在所謂利科薩匯票——Ricoreawechsel——的形態中），牠的理由是在重利學說的規條中，此項學說的要求最容易在匯票信用的形態中充分出現。

此等匯票彌撒市以及在牠們中間所進行的交易對於經濟生活的發展，特別是對於資本主義的發展，並沒有發生一種直接的影響。牠們完全站在經常的經濟生活範圍之外，只具有一種完全財政管理上的意義。人們如果要將牠們和經濟生活放在一種直接的聯繫中，那至多只能認牠們具有一種妨害的影響。在這些彌撒市所表演的活潑的借貸交易在事實上對於資本主義本質的發展是一種嚴重的損傷。法國的商人於一五五九年在里昂抱怨道，一切世界現在都拋棄商品交易而從事於匯票的營業，特別是從事於儲蓄的營業，這就是說，盤剝重利。

這是我們在這個時期時常聽見的呼聲之一：一般的抱怨是，參加財政動作抑制了商業的發展。

這種匯票的交易也簡直間接促進了現代經濟制度的推廣，

一、這就是就此項交易使新採掘的白銀數量供現代國家（特別是牠的軍隊）的目的之用講的，牠因此對於牠們的建設得共同活動；

二、這就是就此項交易推進商人界的財富形成講的，牠因此又由迂迴的途徑幫助資本的形成；

三、這就是就此項交易藉牠的技術又影響商品彌撒市的匯票交易講的，我們現在正要說到這一點。

二、商品匯票

我們借助於現在所有的史料所能認識的，約有下列的要點：

匯票的第一個時期是從牠在十三世紀的開端至十四世紀末葉，並達到十五世紀，牠在這個時期大半是假手於讓渡，使貨幣實行從一個地方轉移到另一個地方的一種工具；人們立據證明，在甲處依某種貨幣本位接受一定數目的貨幣，允依照乙處的貨幣本位，在乙處支付（或匯給另一人）。匯票在這裏的職務專在使商人對於在外地所需的現金不必從自己的住所運去。匯票在這裏是實行最嚴格的現金支付；和牠又供給必需的旅費一樣。自十五世紀以來，匯票進到牠的發展中的第二個時期，逐漸取支付命令的形態，去抵銷一種由商品購買而起的債務。像現在所謂匯票的東西，我們在十六世紀幾乎沒有遇見過；這大半是一種重利學說的事業。

但人們對於當時匯票為支付形態的意義要給予適當的評價，尤其必須確定的一點是，在牠開始用作「商

品匯票」之後至少還在兩個世紀中具有一種性質使牠完全不同於現今的匯票。匯票一直至十七世紀為止，背面是不簽字的，因此牠是一種純粹個人的債務證書，此項證書只是建築在三（四）個具名於匯票上的人中間的一種債務關係和債權關係上面的。因此牠用作支付手段比較現在的匯票，界限要狹小得多，一種簡單的考慮已經指出這一點。背面不簽字的匯票只有匯票承受人在支付匯票者的居住地纔能取得。所以牠總是以匯票承受人親身出現於支付匯票者的居住地爲前提。在波倫亞求學的少年伯海姆（Böhain）如果要使他的在威尼斯照兌的匯票變成貨幣，除掉親往該處外，別無牠法。在翁夫勒的商人利翁（Lion）接到一張給第厄普（Dieppe）一個商人的匯票：他將匯票退回去，「因爲他現在在第厄普不需錢用。」

兩種營業的清算和現在的通例一樣：一方支付，另一方收取，但在舊式匯票的形態中絕不可能這裏總需兩種匯票。

這種背面不簽名的舊式匯票不方便的狀態現在必須有一定的措置，使牠能夠流通：在一方面將（商品）彌撒市當時當地的一切匯票交易集合起來，借助於儘可能地只開出「彌撒市匯票」這種習慣，接受匯票一事纔有普遍的可能性。人們用抵帳的方法也可使債務和債權的一部相抵銷。不過支付匯票者和匯票承受人必須親自出現於支付的地方。這裏是一種最密切的私人債務關係。

但在彌撒市時期開出匯票也還沒有消滅一切困難。債務人和債權人常不能來到同一彌撒市。故人們又願意在彌撒市之外獲得匯票支付的機會。現在除找一個居間人外，別無牠法。這種人因有廣大的關係，容易在各地

方接受匯票，並在其他地方予以支付。這種居間人和我們還要詳細研究的一樣，就是「銀行家」，他的職務不在經營現今意義上的一種匯票業——在十八世紀絕沒有這種商業，因為不能有這種商業——而在取得匯票並開出匯票：「外國匯票是在匯票的承受和開出，這就是說，在外國地方須付出貨幣的商人或是自己或是由居間人找一個人，予以這樣的貨幣，使依照自己的命令，在國外再付出貨幣。」

從前最大多數的匯票是經過這種居間人的媒介。我因此也得解釋向來對於匯票沒有解釋的事實，即舊式匯票的正面大半載有四個人的名字，除掉開匯票人，支付匯票者和匯票承受人外，還有第四個人，爲着匯票承受人的緣故而準備一種貨幣額；這種人，恩德曼稱爲 *Notengeld*，保有權利承受匯票的人的一種代理人。這就是「銀行家」，他是替顧客料理匯票的。

但匯票第三個時期一開始，這種情形便變了：這個時期是以匯票背面簽字的出現爲指標，此項簽名的開端要回溯到十七世紀的上半期，牠於一六五一年在阿姆斯特丹獲得第一次法律上的承認，於十七世紀下半期的過程中爲德意志最大多數的匯票法令所承認，和一六七三年的法蘭西命令所承認的一樣，並於十七世紀出現於英國（牠在整個十八世紀中，猶爲意大利所禁止），當十八世紀流行很廣，至這個世紀的末葉，我們聽見牠已成爲匯票交易中一種普遍的制度：「差不多一切匯票的開出都係由持匯票人的簽名兌取的。」（部士）

匯票的背面簽字馬上被視爲一樁十分方便的事：「在這樣確切可靠的和背面簽字的匯票中有若干不同的兌換店，現在從聯合中表現所提出的匯票十分便利，於是可以省去開出許多匯票，即若干人所開的不同的匯

票如在一種數目中，也爲一種匯票，這樣的一種匯票可以送到各城市，並照營業的手續辦理。」（斯白蘭德——Sperander）

但人們對於匯票的背面簽字最初還視爲一種必須小心去對付的制度：「一種匯票的背面簽字，不當超過三次。」「背面簽字的匯票不當給與一個爲承兌人所不知道的（！）生人，一個生人倘獲得一張這樣背面簽字的匯票，必須爲城中所住的其他善良的人所知道，他們以真實的理由證明，這個人就是匯票上背面簽字指定付與的人。」（斯白蘭德）這還是厭惡債務關係的完全客觀化！

在十八世紀的過程中，這種厭惡消滅了，並且幾乎表現當時的匯票——特別是十八世紀的末葉——做支付手段佔一個很強大的位置，比現在更強大，在一個還不知道現今完備的支付形態，而支付已經迅速增多的時代，這是可想像的。例如這種狀況在英國一直存在到十九世紀，匯票恰成爲一種普遍的流通手段：當一八二〇年代，牠在郎卡邑所佔的優勢遠過於英格蘭銀行的鈔票。當時一〇鎊的匯票有背面簽名一二〇次，人們估計在曼徹斯特的貨幣流通有十分之九是匯票，只有十分之一是黃金和銀行鈔票。

伍 週轉時間的長度

投入商品交易中的貨幣在早期資本主義時代有很長的週轉時間，這一方面是由於運輸狀況的不完備，即由於運輸的期間，另一方面是由於貨物出賣及支付制度的組織的性質。大洋彼岸的商人用現金購買商品，必須

在支店或彌撒市中出賣，他在收回他的貨幣之前，試想要經過多少時間！一個例子可以將一般的規律明白表現出來：布勒門的商人輸出奧斯那布律克的亞麻布，經過西班牙往西印度；運回煙草，乾葡萄，和葡萄酒等等，並且由出賣煙草，乾葡萄和油等等取得他所送出的亞麻布的付數。此舉所歷的時間約有三（—）年，此項時間對於商業有益之處是，不能讓自己所付出的金錢等待三年的零售小商人必須告退，結果不致敗壞這種商業。」（人門試注意這些描寫中所表現的經濟意識！）

在大多數的場所，週轉時間的長度如果是取決於現款買賣的習慣，在有信用買賣的其他場所便是取決於信用的長時期——有一部是前所未聞的長時期——這種信用似乎特別是零售商人所要求的；所以大商業資本的週轉在一方面是由現款購買的習慣，在另一方面是由信用出賣的習慣兩重延長的。

但我們必須記着，在匯票信用中，貨幣的流回從不會早於匯票到期的日子。這種期限因要與不發展的交通狀況相適應，自然很長。

匯票既不能在背面簽字轉讓給人，那麼，藉貼現去縮短期間一事便不可能，即在匯票的背面可以簽字後的長時期中也還不通行。

就一般講，人們可以說，匯票的貼現恰和背面簽字一樣，牠的開端雖在早期資本主義時代，但依照牠的精神（和牠的效能）講，是屬於高度資本主義時代；牠們都是客觀化的信用的形態。然個人信用的形態同樣為早期資本主義時代所特有，和我們看見的一樣，個人商業的形態也為這個時代的特徵。

第二篇 商業的組織

第二十四章 小商人集團職業的分化

壹 專業商人的增加

當早期資本主義時代，專業小商人數目累進地增加，這是沒有疑義的。最初有一種分化的進程首先繼續出現，這種進程在中古時代已經開始，並且爲生產的單純增加一種獨立的結果：伴着手工業者，並從手工業者中發展了獨立的小商人專業。

早前有些手工業者於他們自己的生產物之外，開始販賣他們專業中別人的生產物，現在還有這樣的。如網匠，造玻璃匠，室內裝飾匠，造紙匠，織襪匠，毛皮匠，製刀匠，製兵器匠，和馬口鐵匠等等，都是如此。

在其他部門中，純粹小商人活動的領域十分廣大，在另一方面，對於商人和生產者的要求十分重大，故生產者與商人間一種純粹的分離先期完成了。織物業大多數的部門中就是這樣，當中古時代，綢緞小商人已經伴著製綢緞人而獨立，布疋小商人已經伴著織布人而獨立。

這種進程現在必定因發行者集團的出現，顯然加速，這個集團的發展我們以後將加以研究。例如當索林根的刀劍小商人在十七世紀不復親自來到彌撒市時——從這個時候起，商人在此等彌撒市出賣他們的產物——上述一點顯然有連帶關係。出賣組織中這樣重要的轉變自然只是逐漸完成的，「製造人」——當時的術語稱爲手工業者或從前的手工業者——大批地出現於美因河畔的法蘭克福，一直至十八世紀末葉爲止；自此以後商人纔以繼續增加的比例，代他們出現。

一個獨立的商人閥的形成顯然因我們所知道的對軍隊供給——特別是對戰事供給——的擴充而大加推進。需要居間的小商人，沒有比得上軍隊管理部的，牠在作戰的場所，要迅速滿足一種巨大的需要，因此總是歡迎一種較大的和較敏捷的供給商品的人。

當新的小商人專業興起的時候，在中古時代分佈很廣的臨時小商人的類型同時便消滅了。像馬因斯的商人和管理人洛科哈（Edmund Rookich）的出現愈見減少，終至於完全消滅。如果要根據向來所搜集的史料，對於專業商人集團這種狀況作一種統計的估量，殊不可能，此項研究應當努力找出數字的材料，世間還有這種材料是不用懷疑的。

貳 大商人與零售商人的分離

躉賣商人和零售商人的（幾乎）完全分離，也正是早期資本主義時代商業組織上的指標，這兩種商人和

我們知道的一樣，在中古時代大半爲同一種人。就所認識的講，這種分離在英國出現最早，當十六世紀末葉已經完成，至少有一個大商人集團是如此。此項分離在法國的確是在十七世紀末葉，至於在其餘的國家，這兩種商人的聯合爲一種人在較長的時期中常是如此。以下就是一些證據。

就是在大不列顛，直至十六世紀，大商業和小商業（時常老長）聯合在一個人的身上。我們遇見海外商人有一種公開的商店。但英國在十五、六世紀之交，Marchant 這個名詞也還用以泛指一切種類的商人，不加區別。參看格洛斯 (Oh. Gloss) 的行會商人 (Guild Merchant)。在另一方面，此書僅表現零售商人大商人隸屬於同一行會，但和我們還要看見的一樣，這沒有否認他們在職業上久已分離一點。

不過在十六世紀的過程中，單純的商人 (Altere merchant) 的概念是在海外商人這種意義上形成的，這是商人集團中大不列顛所特有的變種，這種商人現在和國內商人 (Indisahan) 對峙，但最初主要的是和零售商人 (Reiselo) 對峙。這種變化顯然是在十六世紀（英國商業中的英雄時代！）還帶有強度落主的及冒險色彩的並迅速生長的海外貿易影響之下急速完成的，在近東公司一六〇五年的規程中已經含有一種規條，要求會長時時檢查，會員中是否有人從事零售，如果有這種人的話，即馬上逐出。見厄普斯泰因的近東公司 (Epstein Levants Co.)（書中自然也表現這兩種活動的聯合仍偶然出現）。

我們於一六四二年在倫敦的綢緞呢絨商人——他們原來經營一切種類的商業——中過着後來一種導道的分離即：一、海外商人；二、國內大商人；三、零售商人。

這種分離在十八世紀是確定了。參看笛福完備的英國商人（一七二七年）二七頁，不過笛福是用 Tradesman 的名稱去指國內大商人（倉庫商人（倉庫商業）和零售商人）店主。這三種類型的分離在十八世紀的英國人中已經是怎樣實現，孟第維爾的蜜蜂故事 (Theophrastus) 中一段話表現得十分明白，內中說：「通常的零售商人……對於他的妻子的衣服是以他的鄰人爲模範，他整批地經營同一商品，並指出他的理由道，他的鄰人在十二年前所有的商店也並不較他自己的爲大。」藥商，布疋商和其他有體面的店主在他們自己租（海外）商人中間不復能發見差異，所以他們和這些人一樣，穿着行動。」

法國大商業和零售商業最後的分離無論如何，是在十七世紀末葉完成的。我以為薩發里的書中一段話足以證明這種分離已經是怎樣普遍，他提出下列一點為大商人謹慎的規條的一種，即：大商人對不屬於商人的人永不應出賣商品，因為零售商人中會傳播一種謠言，幻想他們不能從自己的商品獲得利益，因價格已為公眾所知道。（人們試注意價格形成的精神！）

德國各種商人類型中的差異也發生於十八世紀，這沒有疑義。例如北勒斯勞的壘賣商人，零售商人和舊貨商人的三個集團在他們的差異上是很著名的。但我們一讀當時商人的書籍，即具有一種印象，好像這種界限還常是可以推移的。例如商人階級的普通寶庫中說，「很不容易找著一個大商人，不時常把一種商品和另一種商品零星出賣，」並且「因小商人開始（！）變成大商人，所以當大商人或他們的妻子對於剪截並分售大商品偶然獲取小利一事不甘放棄時，也就不足為怪。」

但我們也充分獲得直接的證據證明一直至十九世紀，大商業和零售商業多聯合在一種人的身上。有些最大的殖民地商品商人在北勒斯勞零售商品，一直至現在，仍是如此。然人們可以說，德國從十八世紀末葉起，壘賣商業與零售商業的分離，無論如何已形成一種常規。

叁 大商人集團

一、商業副業在職務上的獨立

逐漸脫擺中古時代的商人所當有的一切活動和職務，是早期資本主義時代的商業所經歷的最重要的轉變進程之一。那是些什麼，我們早已知道，對於牠們逐漸形成獨立專業的進程也在講交通狀況的總篇中研究過。因此我可以把牠指出來，牠所討論的是貨物的運輸，消息的傳播，人的輸送，運送業，保險和食宿。當早期資本主義時代的末葉，商業，特別是大商業擺脫這一切副業，成爲一種營業，而以介紹商品的出賣（的確要照顧貨物的儲藏，因為這種儲藏只有在例外的場所纔暫時變成私人營利的對象，或變成官廳保護的對象）為牠的唯一任

務，這是很重要的。這種獨立對於經濟的全部發展，特別是對於資本主義的全部發展具有何種意義，用不着詳細指證出來。

二、大商人集團依職務的分化

在大商人這樣獨立的活動中，逐漸有一種向各方面的分化，首先是向職務上的分化，此等職務是商人在貨物出賣的全部進程中所行使的。

至早期資本主義時代的末葉，形成了大商人的一種連鎖，此項連鎖一直到我們的時代還存在並且不是別的東西，只是特殊商業組織必然的個人的表現，這是我們在前面一篇中已經知道的。

以完備的均一性重行出現於歐洲一切國家的單個的商人類型在商品貿易的各方面有如下的情形：

一、在輸入業中：

甲、當在外國的商業作為鄉村商業經營時，是為大量購買人，當在彌撒市購買時，是為出賣人；

乙、在彼方輸出，此方輸入的商店大半為同一商店；

丙、國內大商人，「奧柏蘭商店」，（一）對工廠主出賣，（二）對零售商人出賣。

二、在輸出業中：

甲、國內大商人，如北勒斯勞的亞麻布營業；

乙、在各港口的輸出商人，如在漢堡或布勒門；

丙、在外國的輸入商人，他有時爲輸出國的國民，如在安特衛普或漢堡的冒險商人，在黎撒波的玻璃器皿商；他有時是一個土著，大半是在委託中取得商品；我在第三十五章中對此有詳細的討論。

三、在各單個民族的中間商業中，二、三兩項所指的商人類型間還有一環：人們稱他們的商業爲「經濟的商業」大都爲荷蘭人所經營。

四、在國內商業中，大商人常規地周旋於工廠主與零售商人之間。

商人集團這種結構中自然也發生差異。但我們可以認以上所指的類型的互相聯繫爲常規。

三、大商人集團依部門的分化

商人們——特別當他們將大商人和小商人聯合在一身的時候——原來販賣種類最不相同的商品。但自大商人和小商人分離以後，他們商業經營的多樣性仍繼續存在。我們看見科爾伯特的叔父——特拉的商人——猶經營穀類、葡萄酒和材料的大商業。

單個的大商人在發展的進程中便愈加限於一種或幾種相聯屬的商品；於是發生我們所稱的部門商人。這種商人在商業的營業中販賣唯一的一種商品或多種屬於同一生產部門或近似生產部門的商品；這在國內大商人中構成一種常規。此外，還有對一定的地方經營商業的商人的存在，他或是從這種地方輸出一切商品，或是對這種地方輸入一切商品；這樣的一種商人可以稱爲區域商人。我們在早期資本主義時代的末葉看見這兩個類型的並存，在部門商人中且已經察出有高度的分化。

我舉出十八世紀的英國大商業最重要的部門，用意不在對於各商業部門給予一種完備的統計，只在對於早期資本主義時代末葉的商業已經表現的豐富的結合獲得一種印象。

一、海外商人所分的集團之多，和對英國發生商業關係的國家與地方的數目一樣。這的確是很多的。各商業區域自然聯成一定的單位，並且是在很不同的觀點之下聯合的。區域商人時乎按照城市區別，時乎按照國家區別，時乎又按照各洲區別。於是有漢堡商人、土耳其商人、維基尼亞商人、意大利商人、荷蘭商人、非洲商人、印度商人、東方商人、俄羅斯商人、和東印度商人等等。

二、在國內商人中有如下的部門商人：

甲、關於原料方面的鐵器商人、木商、煤商、羊毛商人、絲綢商人、熟皮商人、蠶商、麵粉商人、油商、煙草商人、蛇麻草商人。

乙、關於製造品方面的：有北明翰鐵器商人、馬具商人、箱板商人、鑲寶屠商、家畜的買者和賣者、紗線商人、布商、綢緞商人、絲商、雜貨商人。我重說一遍，這個表並不自認為完備。

剛纔描寫的商业獨立的發展及大商人集團依職務與部門繼續分化的發展也有例外。最重要的是銀行家業，下面一項即將討論這一點。

肆 銀行與銀行家

就現代銀行最內部的本質講，牠完全屬於高度資本主義的時代。即回溯牠的外表的歷史，比這個時代的開始也只略早一點。我們對於早期資本主義時代在銀行名義下所指的組織與營業，也不過是現在所稱的一種銀行的萌芽。

十八世紀下半年期以前的唯一現代銀行是英格蘭銀行，因為有類似組織的維也納儲蓄銀行在管理上有遲

鈍的毛病，不能算數。但我們早已知道英格蘭銀行的活動區域一直至十八世紀的下半期為止，是何等狹小。其餘一切「銀行」缺乏現代銀行概念的重要成分——現代銀行是一種介紹信用的機關——因為牠們對於現今一切銀行組織所依賴的貸方信用營業與借方信用營業的對立是沒有的。十六、七、八世紀從事於貸款營業的少數銀行是運用自己的資本，或藉國家的，城市的補助，或由慈善的資金而出此。

除掉這些銀行機關外，還有一大批私銀行家，他們和我們現在的銀行家較，除名稱外沒有其他共同之點。我們對於他們的特質和他們在早期資本主義經濟生活的組織中的特殊職務必須稍微詳細研究一下。

早期資本主義時代的「銀行家」是中古時代的匯兌業者的後裔，這種人和大家知道的一樣，起初只從事於鑄幣的手頭兌換。他們在意大利文中因他們的兌換小桌獲得「Benchi」的名稱，當中古時代，他們在意大利的營業範圍知道大加擴充。他們是貨幣的出借者，營業的管理者，君主的銀行家（教皇的，法國的，英國的，那不勒斯的，和其他國家的君主王公的銀行家），兌換業者，商品交易者，又是運輸經紀人。

自十六世紀以來，因受貴金屬生產強度增殖之賜，信用企業的擴大，特別是財政企業的擴大，早前從沒有想像過，真正的財政營業從這種營業範圍中解脫出來，開始形成財政家一個特別階級的活動區域，他們很少被稱為銀行家，卻被稱為財政家等等。

在另一方面，手頭兌換業獨立起來，成為特殊的手頭兌換業者的專業。

舊的「兌換店臺」的活動，除掉剛纔所稱的營利部門外（此等部門有一部分是在舊的聯合會中），形成

十七、八世紀「銀行家」專業工作的核心，他們在大多數的場所，於他們的經營中使外表上種類最爲繁雜，在內部卻有聯繫的營業聯合爲一種駁雜而豐富的東西。「兌換，委託和運輸」的結合是特別受歡迎的。

他們中間較大的銀行家經營一種在「冒險商人」意義上的搖動的「投機業」，此等商人冒險購買商品儲藏起來，以便後來出賣給大商人和零售商人。這就是英國現今還存在的「普通商人」模樣的「投機商店。」還有其他人等是「發行人」和「宮廷銀行家」，這就是說，君主王公的事務管理員和款項出借者。希克勒（Salt）兄弟有這樣的一種商店，並包含一個很廣大的活動區域，他們所經營的有下面的業務：一、商品的運輸；二、商品的委託；三、營業資金（鐵工業，兵工廠）；四、匯兌業；五、普魯士君主財產的管理；六、財政企業；七、船舶業；單獨的或合股的。

但整個早期資本主義時代的匯兌業形成真正銀行家的重要營業，其他一切營業只是維護這種營業的。因此我們時常發見銀行家的界說爲「經營匯兌業的一種商人。」這種概念和我們行將看見的一樣，更有人作詳細而確切的規定如下：「一個銀行家，或匯兌業者是一個商人，他的主要業務就在爲着這種目的，付出或收入匯兌的貨幣，因此不僅使他的同事獲得利益，並且也使他自己和他的人員獲得利益。」銀行家是「有大財產的商人，他們在許多地方有信用，並且在歐洲最重要的商業地點取得可以接受的匯票。商人在遼遠的國家從事於商業的企業，以及佈置他的營業，都利用這種居間人爲之服務……」

我們對於早期資本主義匯票交易機構的認識使我們得看出銀行家的特別活動何在，他們爲什麼這樣重

要。和我們知道的一樣，一直深入十八世紀，還不是現今所謂（購買並出賣匯票的）一種「匯兌業」，只是一種匯兌的介紹；銀行家自行開出匯票，由他自己或他的通信員收進來。他允許——和我們現在要說的一樣——承受信用。他對開出匯票者和支付匯票者都有帳目的關係，他對於前者是承受其匯票，對於後者是提出匯票。這種銀行家和斯卡西亞已經說過的一樣，時乎是出匯票者，時乎是應兌匯票者。因此對於外地發生許多關係，十分重要（因此猶太人在匯兌業中能佔優勢）。舊時銀行業中有無數的帳目，而早前匯兌業中的銀行家實不可少，此項營業從來不只是「交易所」或經紀能夠進行的。

銀行家在較大的城市中是按照地理區域劃分的，因為他們只有這樣，纔能夠隨時擔負支付交易介紹人的特殊任務。

伍 零售商人集團

這個集團當早期資本主義時代也經過一種廣大的分化。此舉是出自零售業出賣組織的新形態，特別是出自各單個商店商品的新分類。我對於這一點已經詳細說過，讀者可參證前此的描寫（參看本卷第二十九章第二項）。

著名的士雷濟恩商人哈張克列弗 (Peter Hinselver) 在他的回憶錄 (一七九四年) 中對於他的時代商業的結構有一種描寫，我在本章的末尾還要將這個深識內情的人的說法報告出來。牠可以使人們對於整個圖形的印象更爲深刻，並且會證實我的簡短描寫的正確性。

「商人的主要職務是在收買某些人過剩的商品，並賣給需要此等商品的人，我特將這些商人分作六級，使之更爲清晰。

屬於第一級的爲小商人和開店的商人，他們向其他商人，工廠主或農民等等購買商品，再按照呔、磅和夸等等出賣。屬於第二級的爲大商人，他們在大體上只是按照擔、襪特列、包、樽和千敬等等買進賣出的。這兩級的商品可以爲國內的產物，也可以爲國外的產物。——銀行家雖本來不經營商品的交易，只從事於貨幣的介紹，也可列入這裏。

屬於第三級的商人是經營輸出貿易的，在他們指導之下，使工廠主製造一切種類的商品，然後送往外國出售。他們自行供給原料，例如優美的西班牙羊毛，絲和紅色顏料等等是，因爲他們中間有許多人也自有染色工場。他們將商品的種類和圖案給予工廠主，並對他確定一定的勞動工資。在柏林有許多這樣的商人，例如祕密商業顧問斯密特 (Schmitz) 君，麥格里 (Mergel) 君及其兒子，和赫賽 (Hesse) 君是。

這種商業促進了歐洲許多大城市和國家的興盛，及人口，工業和財富的發展。在德國我們還只提出亞亨 (Aachen)，蒙壯 (Montjoie)，味末；在英國爲倫敦，挪利支，曼徹斯特，北明翰，厄克塞威等處；在法國爲亞貝威勒 (Abbeville)，亞眠，色密，都爾，里昂，卡卡孫 (Carcassonne) 等處，這些商人在那裏是以「製造的商人」著名的。

其他商人經營所謂經濟的商業，出賣他們園中所不產而又必需的外國商品；或者輸入外國商品，這只是爲着再賣給外國人，獲取利益。

還有其他的商人從事於運輸業，這就是說，運輸別的商人的商品。在沿海的城市經營沿海航行商業的商人用他們的船舶——由自己擔負艱苦的責任或由他人擔負艱苦的責任——裝運貨物到不很遠的國內或國外的港口去，這種商人也隸屬於此處。

末了，我將經營普通商業而不限於單個部門的一切商人歸入第六級，他們是間接或直接參加輸出貿易，經濟商業和沿海航行商業的。此等商人力求將自己國內的天然產物或製造品運銷外國，獲得儘可能最大的利益，或是取得現金，或是取得國內所需要並用以製造新商品的其他

商品，這些商品在過剩或被禁止的場所，又可以再賣給外國。柏林不是沿海的城市，然不管這一點，這裏有許多商人同時經營一切種類的商業。允許我將其中一些人告訴你，如斯普利特辛爾伯(David Splittgerber)的後裔和祕密商業顧問施慈(Schütze)是。」

這裏所舉的第三級的商人就是「發行人，」我們現在對於這種人不復視爲商人，特視作工業的企業家。因此我在這裏還沒有說及他們。

第三十五章 商人代理業的起源

壹 資本主義商業的要求

當早期資本主義時代，有一種資本主義組織的商業從原來純粹手工業的商業中形成出來，這就是在那些世紀商業的發展中指出牠的特徵。我們知道，一切手工業的活動的特質以及手工業的商業的特質在那裏：就在（爲傳統觀念所拘束並尋求自己生計的）經濟主體親自執行一切和貨物出賣有關的工作，並且還大半是技術的工作。我們也知道，在何處去找到資本主義商業的轉變：就在一種純粹指揮和組織的活動的進展中去找這種轉變，經濟主體藉此項活動，因一種相當的交換價值量（貨幣量）的幫助——這種交換價值量的實現變成一種目的——作爲居間者，得爲着自己的利益，影響他人的意志，締結有利的契約。但我們既是特別在生產企業中形成我們對於資本主義的概念，所以很傾向於將資本主義企業家指揮和組織的活動限於他的企業的範圍以內。但這樣的一種限制使我們對於資本主義組織的本質不能在貨物出賣的方面獲得充分的了解。我們對於一個大商店或銀行的營業所內容——內中用半打書記也許做幾百萬的買賣——如果不願意加以考察，對於從此等營業出發，由資本在一種廣大的範圍中結合的關係如果不願意力求認識，便是拋棄一種較深刻的理解。

我們必須知道，在此等場所，這是局外人的志願，也許是遠地人的志願，為資本主義的經濟主體的支配所決定。這個主體像蜘蛛一樣坐在牠的廣大的網中，對牠的一切絲無論怎樣遠，由牠的固有的力量加以宰制。

但我們也必須明白，實施一種這樣指揮的遠大作用，是靠某些先決條件的實現，這不僅帶着主觀的性質，並且也帶着客觀的性質。牠是以商人與商人間（或商人與生產者間）種種關係一種永久體系的存在為前提，因此牠便與之結合，即使不發生身體上的接觸，此等關係也保持着，並且僅僅根據一種——在必要時——遠地的協商，也可利用來締結營業的契約。換句話來說，牠是以商業結合一種巧妙的機構的存在為前提，這種機構超過個人一次協定的期限，擺脫單個商人個人的關係，好像是客觀化了；單個的商人發見牠為一種事實；商人接近牠，加入其中；商人為着自己的目的，可以利用牠，和一種技術的器具一樣；商人運用自己個人的能力，並時常在供自己處置的一種交換價值量的媒介之下支配牠（這恰恰予這種狀況以資本主義的特色）。

一種替單個商人隨時準備着的商業組織有上述的狀況是由那些原來和貨物出賣相結合的副業的獨立開拓的。但這種狀況還沒有因此創造出來。當商人能够以他的商人活動為限時，那麼，他做商人，還不致在遠處發生作用；他必須永遠親自伴着他的商品，因為只有他本人纔能够實現那構成他的商人活動內容的締約行為。

當商人能將自己行使的某些職務轉移給他人，能使自己分身有術，一部分處理這件事，另一部分處理那件事，這一部分在此，那一部分在彼；能使自己為人所代表，有法律上的效力和實在的作用，他纔能够擺脫這種束縛。早期資本主義時代商業史上一個重要的部分是找着方法與途徑使單個商人這種代理得以進行，終且造成商

業代理一種巧妙的制度。我們現在要看這種困難的工作是在何種方法中完成的。

貳 商人代理發展的步驟

一、商人分身的最老的形態還完全屬於手工業的商業時代：這是協作社的組織。代表一個團體的協作社有無數社員，他們形成同一體的器官的數目，和他們的人數一樣多。他們中間的一人可以行使這種職務，另一人可以行使那種職務，尤其是他們對於遠地的商業可以用下列的方法完成起來：即一個社員在發送的港口履行自己的職務，另一個社員在達到的港口履行自己的職務。就這裏講，此項代表完全是有機的和一個整體的一股代表軀肢一樣。

凡散居各處的家庭特別宜於在各處做同一商業社的代表，這是十分顯明的。我曾時常指出，猶太人較基督教徒處於優越的地位，有一部分是因猶太人的家庭在地域上分佈廣遠的緣故。

即在商業公司已經帶有一種資本主義的性質的時候，牠們也有一種類似的組織：各種同事按照實際的或地理的區域來劃分營業。

二、當單個的商業企業開始擴大的時候，牠們在某些營業中，特別是在外地，總可以由自己運用的人員爲之代表。因此發生一種商業組織，可稱爲代理人制度，這種組織在中古時代最後幾世紀的意大利，在十六世紀的一切地方，突然（並暫時）因增加的貴金屬生產——特別是在上德意志的——的影響，引起一批有力的商品交

易的營業和貨幣交易的營業，並佔有某種位置。這是白哥羅提和烏插諾的時代，後來是佛刻代理人的時代，關於他們的效能，哀倫堡能告訴我們許多，如盧喀斯梭姆和烏爾立喜克刺夫特等等是。當時商業企業和全部商業組織的完全無能為力以及不完備的狀況在這種代理人制度中明白表現出來了，種種狀況都超過這些企業與組織。機械軋軋作響，為聲甚巨，然由此並沒有產生相當的東西出來。

人們如果不在十七、八世紀的海外大公司的組織中去找那種代理人制度的繼續，就全體講，這個時代在商業史上便造成一種插話。除掉這幅唯一的圖形外，在十七、八世紀零星出現的只是各大商業營業的代理，即在商店沒有支店的外地，也是由真正的商店店員代辦的。這樣的代理一個最重要的例子是由運送人伴送一種有價值的船貨。

三、這個時代的大事件是一個並不對商人站在雇傭關係上的外人替他負代理的責任。在起首的時候——這種起首顯然要回溯到中古時代——這樣的一種代理是由一個營業朋友偶然實現的。委託人與被委託人間的關係多為一種信任的關係，而非一種契約的關係。此事相當於一個相識的人「在適當的機會中」代帶書信。這種較嚴格的交通不能因此予以滿足。牠必須進而創造依形能與時間為標準的固定的關係。當代理其他商人一事成爲一種獲利的營業時，當一部分作為副業，一部分作為重要職業，變成特別營利企業的內容時，此等關係便出現了。因此發生特殊的商人代理業，和我總括起來稱呼牠們的一樣：一種分化進程的結果，這種進程是以交通組織一定的高度和交通強度一定的最小限度為前提的。

這樣以取得報酬而執行的專業的和契約的代理的例子，其最重要的如下：

- 一、在商人居住地締結契約；那些以此爲一種營業內容的人就是經紀；
- 二、商品的收買；
- 三、商品的出賣。

以代表的方法行使這兩種職務的人，普通是不加區別地稱爲「委託人」或「代理人」，但此等代理人和上面所說的代理人——即商人的用人——須嚴加區別。

參 商人代理業的普及

一、經紀

在現今意義上的獨立的經紀業於何時出現，我不能說定。哥德士密特在十三世紀所指證的意大利的居間人（*Souzali*）與我們現在的經紀不是同樣的意義，恰和整個中古時代分佈很廣的下級購買人不是同樣的意義一樣，這是人所共知的。這是宣誓的行會職員，大都爲着客人與客人間的交通而存在，這種客人的自行居間介紹，卻被禁止。當中古時代，意大利各商業城市已有專業經紀，此事很有可能，恰和尼德蘭各城市一樣，不過這些專業經紀所擔任的，最初不是商品的買賣，而是保險契約的締結，以及匯票的管理。早前時代的匯票經紀不同於現代的匯票經紀，是由於當時的匯票交易和現在的匯票交易根本不同的緣故。他們的任務現在如果是將匯票介

紹給商業，那在還沒有匯票業的時代，他們不得不「和這樣的契約當事者相接觸。」

在十六世紀以前，談不到一個專業經紀集團若干重要的組織。

在個人商業的時代——大半為整個早期資本主義時代——商品經紀和現在較，也另具一種意義，這是十分顯明的。他現在為完成營業發展的機構起見，是這條練子最後的一環，並使抽象的供給和抽象的需要互相接觸，然他在早前時代的活動大概和他的匯兌市場的同事一樣，還在同一方向：他必須努力「和契約的當事者相接觸。」經紀業的普及在商業脫離個人關係的途徑上更進了一步，這是不能否認的。

二、收買人

法律學者對於從事「營利」『用自己的名義，令他人（委託者）擔負贏虧的責任，買賣商品或有價證券』的一切人，都總括在「受託人」統一的概念之下，然我們卻要考查此等營利的居間人或代表營業的內容，並依照他們在經濟生活中的地位，加以區別。一個人令他人擔負贏虧的責任，收買營利的商品，是所謂收買的受託人，另一個人同樣的法律條件之下出賣商品，是一個出賣受託人，在這兩種人中間使有最大的可想像的差異，至少在早期資本主義時代是如此（現在沒有這樣嚴格。）和我們馬上就會看見的一樣，出賣受託人在早期資本主義經濟生活的有機體中行使一種決切重要的職務，然收買受託人僅具有一種微小的意義，我們差不多可以說：簡直沒有這種人。

這自然和商業組織及商業營業的特質有關係，這種組織與營業和我們能够徵實的一樣，還大半站在手頭

買賣上面，樣品與模型還不大為當時所知道，所以在單個不同的商品中，對於代表沒有給予以一定委託的可能性；委託人不能確切告訴他應當收買什麼東西；委託人願意收買一種織物，應當怎樣將色調報告他呢？「一個受託人不能購買有色調——小商人所需的色調——的商品，因為他不能用書信將這種色調好好地描寫出來。例如他要的是淡青色，將貨物定下，此等顏色只是以需要者的嗜好為轉移的。」（薩發里）薩發里時常提出這些諺語，也就是指此等收買受託人，至於此諺語的真實性是由他自己的經驗證實的：「誰要由受託人辦理他的事件，誰馬上就會破產。」

因此我們只在原料或單調的，沒有加工的一半製品——例如士雷濟恩沒有漂白和上光的亞麻布——中遇着收買受託人。

三、受託人

我已經說過，出賣委託在早期資本主義時代商業的發展中佔一個很重要的位置。出賣委託按照商業個人的形態，總是在受託的形態中表現出來：受託人接受整批的商品，並確切的囑咐，儘可能地將牠們出賣，將沒有賣完的餘數退回去。早期資本主義商業的一大部分是站在這種受託營業上面的。委託人與受託人間的關係是按照一造對於另一造勢力的大小而不同的（至於契約的法律條件與我們無關，在一切場所都是相同的。）受託人常是沒有財產的初入社會的人，他們對於委託人的商品所能支付的只限於已經出賣的部分。但他們的資本實力有時更為雄厚，而為委託人所倚賴；於是後者於商品送出之後，馬上從前者「取得」牠們的價值的一部分

錢數（可達八分之七）例如英國各省的製布人和倫敦布拉克衛爾商場代理人中間的關係就是如此：「當他們一經製成他們的貨物，即急忙送到倫敦，給他們的代理人，貨物一經送出，馬上又送出帳單，也不等候確信，那些貨物是否達到市場，是否已經出賣，或爲人所需要」等等。（笛福）

我們步步遇着這種委託商業。牠特別爲十八世紀商業的特徵。並且在國內商業中的情形和在國外商業一樣。

但對外商業顯然構成委託商業真正的領域。這種對外商業在手頭買賣還形成常規的一個時代。只有普遍地運用委託的原則，纔可大加擴充，和我們在十七、八世紀所看見的一樣，這是十分明白的。人們如果要固守倉庫商業的形態——我們曾看見人們這樣做——那麼，在遠地經商的商人如果自己不願到彌撒市去，除掉將商品委託一個出賣受託人外，沒有更好的方法。人們視這種形態的對外商業具有何等重大的意義，可以從他們在本來沒有委託商業（在這種完全確切描寫的意義上）存在的地方，操心勞力去發展此項商業的政策中看出來。烏斯達利慈的書（商業的理論與實踐等等——*Theorie et Pratique du Commerce etc.*）有名的第一〇七章認委託商業的起源是受了這種操心勞力之賜，我們對於烏氏的時代委託商業的設施可以從他的書中獲得許多教訓。

在事實上，我知道十七、八世紀的對外商業沒有一個部門可以說不被委託商業佔一個顯著的位置。我只將幾個特別的例子在下面報告出來，藉此表見一斑：

委託人住在倫敦和巴黎經售外國商品，爲數甚多。『有些代理人在同樣狀態中經營外國商品，這就是外國商人委託他們的貨物，由他們負贏虧的責任出賣。』他們是按照地域或按照部門劃分的。漢堡對英國的商業在十六、七世紀已經是委託商業。在另一方面，冒險商人對漢堡的商業——如果他們不親自在漢堡的話——也是如此。

對德國的商業：斯潘利特華爾伯漢姆銀行（Bankhaus Siltberger & Daum）從一個黎撒波的商人取得殖民地商品，和德國另外一個商店共同受委託出賣英國商品，其條件爲：『至本年法蘭克福的馬加勒特（Margareth）節還沒有賣出的商品，可以退回去。』（圖次·翁霍爾次——Lenz-Uhnholz）

東方的產物如俄羅斯皮革，以及脂肪、蠟、蜜、毛皮等等來自波蘭、匈牙利和俄羅斯等國，用車運到北勒斯勞，交給有信實的商店出賣，此等商店依照對方的志願給予回頭貨——他們將送出的貨物的價值作爲運來而沒有賣出的貨物的預付——或是用現金了結對對方的義務。』

『匯兌業』自然加入這種同時爲『運送業』所擔任的『受託』營業。

對西班牙及其殖民地的商業的委託特別受歡迎。人們首先將商品送給住在加的斯的通信員，以便他們在當地出賣給西班牙人。此項出賣如果不成功，即將商品委託二、三個聖加利阿船往西印度的西班牙人：他們將商品放在普拉托伯羅（Puerto Real）和委拉克路斯的彌撒市出賣。

當荷蘭或英國的商店替德國的商店執行委託時，受託人的數目還部分地增加了。

但這種委託商業自有牠的限度。都士以爲人們不能在委託中經營的是：

- 一、在沒有匯兌行市的設備之處，
- 二、商品由水陸運送沒有有秩序的安全的道路可走，
- 三、中途不能算定有確切可靠的運輸。

『沒有人要在匈牙利、歐洲土耳其以及波蘭的內地依委託去經營商業。』人們在俄羅斯從事於這種商業，

也是虛偽的。

部士這裏在單個的事件上雖有錯誤——例如甚至與亞洲土耳其其作委託的經商——然他的說法的基本思想卻真實不虛。

因此我們可以確切地說委託商業的普及是與交通組織的完善同其步驟。當早期資本主義時代，牠本可以有很大的進步，但必須限於一定的，簡直比當時狹小得多的區域中，至今仍是如此。

第三十六章 商人集團的全體組織

壹 舊公社形態的殘餘

包含中古時代一切商業——和我們所知道的一樣——的團體的聯合繼續存在，深入早期資本主義時代，有一部分直至這個時代的末葉，並且超過這個時代。這就是：

一、狹義的商人行會。

我們在十八世紀的歐洲一切國家中看見此等行會大都還保持着外表的形態，沒有改變。牠們和一個滅亡的世界的徵候一樣，達到末尾的幾世紀，有些在商業的結構中已經改變了。牠們不關心於大商業與小商業的分離，不關心於原來一致的商業活動廣大的分化。

當早期資本主義時代，這些行會大都僅對於零售業具有一種真正的意義。因為這種商業和我們從牠所知道的一切東西中明白看見的一樣，深入十九世紀，還是充滿了純粹手工業的精神，故行會的編制不過是處於支配地位的經濟意識在法律上的表現。行會在各處的零售業中所成就的事業尤其為下列各點：

甲、牠們防止不為人所喜的份子的侵入，藉此抑制競爭。到處有一個長的學習時期：大半是六年。就是巴黎舊

貨商人（I）的行會也規定一個這樣長的學習時期。

凡行會存在一日，猶太人即被排斥，不得加入，此事對於定居的零售業的發展十分重要。一種根本破壞的轉變也在——並恰恰在——這一方面，以猶太人的出現而開始。

乙、牠們擔任保持每個部門所劃分的界限。維也納於一七六六年因規正零售商品業而鄭重聲明的東西，是完全認作一種普遍規則的：牠只要求「有良好的規程，使小買賣或零售得按照商店的等級加以規正，因此使商人得以零售的商品，在每一級中規定出來……」

行會的精神和我們所知道的一樣，在一個長時期中雖還繼續存在於大商人集團中，但行會本身對於大商業久已不復為活潑的聯合體。

當整個中古時代，伴着行會而為團體組織的有

二、同鄉會，這是人們對於一個城市或一個地方按照地域行商的商人聯合會所能給予的名稱：如從德意志看來的法蘭德轉運夫，瑟輪（Sealon）轉運夫，卑爾根轉運夫和英格蘭轉運夫的聯合會是，但此等聯合會也同樣在其他國家中組織起來，並且在每一個較大的地方，表現為一批駁雜的團體結合的不同的「國籍」。這些同鄉會一部分擔負商人營業協會的職務，並且和我們所知道的一樣（參看上面第九章），當早期資本主義時代也遍到處繼續存在。但牠們卻按照商業組織改變的比例，逐漸失去拘束力。代牠們而起的大半為商業公司，這些公司的結合雖很不相同，然都不是商人的全體組織。

這種商業組織自十六世紀以來，完全普遍地發生新的萌芽。當時一切地方都有交易所的興起。這是什麼？

貳 交易所

交易所這個名詞有許多意義，作史者必須小心謹慎，不可混爲一談，每次當將牠們的特點弄清楚。

當我們應用交易所這個名詞時，有下列幾種意義：

- 一、一城市的商人所集合的一個地點：（『漢堡的新交易所於一八四六年開幕；』）
- 二、這些商人本身的集會：『交易所是由猶太人和基督教徒組成；』『交易所的輿論；』『交易所的意見；』
- 三、這些商人的組織：『某甲被逐出交易所；』
- 四、一個一般的市場；
- 五、一個可資經營的貨物（商品或有價證券）市場。

關於一個可資經營的貨物市場意義上的交易所，我已經說過。我會力求指出，在十九世紀以前既沒有一種商品交易所，也沒有一種定期交易所，也沒有一種匯兌交易所，因為在那個時代以前不能有此。我現在要補說一句，自十七世紀末葉以來，在實際上有一種證券交易所，當十八世紀，牠在阿姆斯特丹、倫敦和美因河畔的法蘭克福頗居重要的地位，但一直至十八世紀的下半期爲止，就是在最初的萌芽地阿姆斯特丹也歸於停頓；當一七四七年，阿姆斯特丹證券交易所的市價表載有二八種國內證券和一六種國外證券的定價，內中單個種類的市價

和單個件數的市價佔最大的地位。證券交易所的歷史和交易所的其他一切部門一樣，在可資經營的貨物市場的意義上，按照牠的充分的範圍，是屬於高度資本主義時代。

然自中古時代的末葉以來，意大利卽有「交易所」，自十六世紀以來，歐洲其餘一切國家也有「交易所」。當十七、八世紀，每個重要的商業城市都有牠的交易所。然這是另一種意義的交易所。在事實上，時人所謂交易所從不外商人集合的地點或會所。不過我們如果詳細考察一下，在交易所的創立中，卻不同於一個會所，後者只是商人集團一種內部新組織的外部表現。否則爲什麼約於同一時期——約佔一至一個半世紀的時間——在許多地方發生同樣的組織，尤其是在幾世紀以前已有商人，爲什麼此時纔有這種組織。

交易所起於中古時代末葉的理由是不難確定出來的。這種新組織與從前描寫的舊公社聯合體的解體有密切的關係。自這些聯合體喪失拘束力以後，單個的商人首先和原子一樣分離了。當他們力求再行結合時，便發生交易所，這種組織構成那些從舊聯合體拋擲出來的弧立的商人的結晶點。這種新組織在發展史上重要之點就在牠是按照完全改變的領導觀念完成的。舊的聯合體是公社，牠們包括全部人員，並且是由共同情緒中有機地發育出來的。交易所中的新聯合站在純粹利益的考量上，並且是純粹「機械地」出自外部的結合。（這老是在一切單個過程中同樣表現的機械化的同一大進程；我在第六十八章對於這種發展作成一種總括的概觀，可以參看。）

自此以後，便只有抽象的「商人」，他和其他商人聯合起來，只要後者有同樣的營業利益，完全不管他的出

身怎樣。支配這種新創設的交易所中的精神是何等不同於同鄉會事務所中的精神！因爲人們對於他人，除掉知道他是「一個體面的商人」外，不知其牠，也不願再知其牠；「合於每個民族和每種語言的商人的習慣。」一種銘上是這樣說，安特衛普的新交易所是建立起來了。在交易所中，連同抽象的商人的概念，形成一切範疇的特別商人名譽，商人團結，信用的尊嚴，和商人習慣。因此交易所的起源在商人集團的發展中是一個轉變點；牠使那由公社關係維繫的中古時代商人團體有別於僅由營業利益領導與結合的新時代的商人集團。

自交易所創立和商人們在所中每日結合以後，他們有幾世紀之久並沒有從事於現今意義上的「交易所的營業」，無論如何，也只在很少的場所從事於這一道，值不得一種有常規的集會，那麼有何種利益使商人在交易所中結合起來？這個問題的答案是容易的：在交易所中聯合的商人在商品交易的舊形態中繼續經營這種商業，他們現在在這裏結束手頭買賣，從事於盤批的交易。於是在口頭談判之後，他們走入倉庫，當面取出商品。因此人們如果有所準備，使容易進行：「距交易所不遠的地方有商店和檢量所，商品即在此中稱量，收藏，並按照寄存物的性質加以計算。凡沿海沿河的城市有牠們便利的輸入海港口與運河，此等運河由城市經過，因此使包裹處的商品更容易運輸」等等。

他們或者免取匯兌——不購買或出賣，只是「締約」或兌換。

他們或者締結保險契約。

他們或者在商品或有價證券上從事競爭與「投機」。

十六、七、八世紀這些交易所是真正『長久存在的彌撒市』和基察第泥曾經說的一樣（這種名稱對於現代的交易所不能簡單應用的。）這就是說：這（不復是定期的，而是每日的）私人集合去從事於個人的商業營業。

早期資本主義時代交易所的特質使牠們和現代的交易所站在一種根本對抗上面，我們要認識這種特質沒有比察看牠們在最初幾世紀的成立中所帶的完全國際性質還更清楚的。這是使十七世紀（和十八世紀的一部分時間）一切來到交易所的外地顧客尤其驚訝的一個特點，牠給予他們以深刻的印象，以致——很奇異的——鼓勵一整批人對於交易所作詩歌上的讚美。他們對於在交易所遇着形形色色的民族表示驚異，這些民族恰恰完全給予早前時代的交易所以彌撒市的性質：在安特衛普，阿姆斯特丹，美因河畔的法蘭克福和倫敦的交易所一直至十八世紀為止，其所表現的狀況，現在只有尼斯尼諾角洛德的彌撒市中的狀況略相彷彿。因此當時『交易所商業』（Börsenhandel）——我們稱爲『在交易所中的商業』（Handel an der Börse）較爲慎重——極端個人的性質是表現出來了。

叁 商人集團的代表

商人的新聯合在時代的推移中感覺創立機關的必要，此等機關要隨時對外代表他們，並在有權威的當局面前保護商人集團『普遍的利益』——此等利益現在與『商業』普遍的利益一致——這是自然的。所以在

十六、七世紀的過程中，各地方都有「商人社團」的發生，並且「有體面的商人」起而為商人全體的代表。

於是有一部分是伴着牠們，有一部分是由牠們中間發展了為國家所承認或創造的商會，而商人集團的抽象體與國家的抽象體在此等商會中並由此等商會形成一種聯絡。

商人集團的全體組織在這裏所取的道路和我們在重商主義時代看見國家經濟政策所走的道路相遇在一起。

第二十七章 商業的營業

壹 商業各種營業形態的分佈

在經濟生活一個部門中的各種營業形態怎樣按照數目互相配合，在現今有統計的時代，要指證這一點，頗為容易，不過在早前的各世紀中，嚴格講起來，便沒有辦法，因為對於全部營業作包含一切的統計上的理解這種無可反對的唯一解決法，當時是沒有的。至少要對於各單個營業形態在經濟活動的整個複合體中所佔數字的成分，作成一種大略的觀念，我們如果不願拋棄這個念頭，那對於這個沒有統計的時代，只好根據外表的標誌和單個的數字，並借助於一般的推論，作出營業形態的圖形。早期資本主義時代的商業約有下列的情形。

一、商業的一大部分——雖不是一最大的部分——始終是以手工業的方式，在單個的小營業中經營的。我們所有的少數數字材料使這種事實表現得沒有疑義，並且證實那使我們達到這樣假定的一般推論十分正確。當十七世紀末葉，巴黎六個大商人行會有二七五二個老闆——即『店主』——和五〇〇〇左右的店員。這種數字比例約和北勒斯勞在十九世紀中葉所表現的一樣，（據第脫利息——*Dietrich*——說，）這裏有五——一八個店主和八二七個店員。但我們如果拿整個普魯士王國來看，店員的數目和獨立的商業營業者比較，是怎

樣微小，即在一八五八年，獨立的商業營業者有三九三二九人，店員僅有二二九〇七人，這和十九世紀初期柏林重新表現的這兩羣人的數字比例大致相符，這裏的商業（一八〇一年）有一九九四個獨立的營業者，九三二個店員。

這種手工業的小營業的最大部分自然是在零售業中。就是在大商業中，手工業的營業形態也沒有完全消滅，有許多證據可以充分證明這一點。

但在包括早期資本主義時代的期間中，資本主義的營業組織支配商業中廣大的領域，這正是這個時代的特點之一。我們對於資本主義這個征服的區域如果瀏覽一遍，便首先看見。

二、二羣小資本主義和中資本主義的單個營業，特別在大城市的奢侈品零售業的範圍中遇着此等營業。並不是這裏沒有大資本主義的和集體的營業的存在，也不是小資本主義和中資本主義單個營業的形態沒有普及於大商業中。但我們於反覆研究直接史料中所獲的一種持久的印象是：那些小資本主義和中資本主義的零售業營業在各大城市中成爲一個特別集團，別於其他一切商業的營業，至爲顯明。

三、在大商業的領域中，如果商業不是由「受託人」經營的——時人這樣附帶地說——到處受集體營業的支配，特別是受資本主義的公司營業的支配，至關於受託人經營的商業，我們在上面第三十五章中已經獲得一幅必要的明瞭的圖形。

薩發里同樣以爲由公司的方式經營大商業是一樁自然的事（他特別爲委託商業的死敵，）他所舉的理

由如下：

甲、只有在集體營業中可取得大商業所需的資本。他第一是為發行的大商人着想，這可從他的舉證中看出來。他以為一個大商人所以需要許多資本，

(一) 是因工人在他們的組織上動手織出所定的織物之前，必須付予預定金；

(二) 是因他的倉庫中所有的商品是用現款買來的；

(三) 是因他大半將這種商品賣給零售業者，有很長的信用期間。

乙、只有在集體營業中，商人因為他分解為許多共同出資者——纔能夠達到他在手頭買賣基礎上的商業營業組織所必需的到處出現的狀況。

四、但現在大商業明白分出一個特別領域，又為特別的營業形態的家鄉，這就是對外的大商業，特別為海外大商業。這種商業和人們充分知道的一樣，在十七、八世紀時，完全為大公司——大半是股分公司——所經營人們通常稱牠們為公開的大商業公司。『一個商業公司是為經營商業而設。當牠由許多願意和外國民族貿易的股東成立時，將稱為一個較大的（商業公司）。按照牠從陸路或水路達到這種目的的不同，將被稱為陸上或水上（公司）』（布胡和爾次——J. A. Buchholz）就我們在本書時常遇着的公司講，其中最著名的是東印度商業公司。至於這些公司所經營的是什麼，我們也同樣知道。所以這裏只對於牠們的分佈和牠們在當時經濟生活中所行使的特別職務加以說明。

當十七、八世紀時，歐洲一切國家都有大的商業公司，下至小小的勃蘭登堡、普魯士也是如此。但牠們自然是在主要的商業國家中佔優勢，特別是在和印度通商的國家——尤其是在法國、荷蘭和英國——中佔優勢，牠們支配這些國家全部大商業的部分遠過於中歐各國的。牠們的支配區域在上述國家中簡直和海外貿易一樣大，此項貿易，和我們還要詳細看見的一樣，在那些世紀中已經佔大商業中一個很大的部分。牠的成分在英國自然達到最高的程度。因此大商業公司的支配區域在英國是最廣大的。我們如果願意相信休謨 (D. Hume) 所報告的一個同時人的說法，那在十七世的初期，英國對外商業集中於倫敦的在百分之八六以上，這種倫敦的海外貿易完全落在特權公司的手中，這些公司本身又為二〇〇大富商所支配。

此等享特權的大商業公司的形態是必然要從早期資本主義經濟生活整個結構中產生出來的。只有一種朦朧的固執論對於這種形態是否「正當」，纔能發爭執。就是一個決切反對特權公司的人像部士一樣，不管他的自由的傾向怎樣，他必須承認這些公司在牠們的時代是海外貿易大營業中的正當形態。在實際上：我們對於這些營業除掉剛纔所說的大公司外，全不能想到其他形態。因為只有這些公司連同牠們外表的形態——按照這種形態，牠們「同時是政治的和商業的團體，具有規程，特權和一切種類的獨佔」——纔能夠適合海盜般的強制貿易及殖民政策的要求，同時牠們單獨由牠們為股分聯合會的特性，容易解決徵集海外企業特別是殖民地企業所必需的資本的問題。

要對海外的國家從事於一種獲利的貿易，需要何種資本額，十八世紀一個深諳內情的人所提出的下列計算指示出來了：

法國、東印度、中國的商業要求五——六〇〇〇〇〇〇法郎，旅程歷時一八至二〇個月。因此需要二二〇〇〇〇〇〇〇的資本。

另一種計算：六〇〇〇黑人必須從塞內加爾交付出來等等。非洲的商業至少要求六〇〇〇〇〇〇。

但人們現在可以問：爲什麼不是一〇個或一〇〇個商人參加這種貿易？對於這個問題的答案一定是：爲着祖國的利益，此項貿易是必須統一經營的，要給予牠以必要的「精力」共同出來對付外人，共同航行，共同行使一切附屬職務，這是必要的。

各大公司對於這些要求的正當程度有多大，當我們獲得各單個營業大小的報告時，馬上就可以看出來。

貳 各單個商業營業的大小

我在下面第一次企圖對於早期資本主義時代好些典型的商業營業規模的大小給予一種觀念，因此我這種企圖是很不完備的。引用更多的數字材料（在這個場所，只有此項材料纔有用）來補充這幅圖形，自是一種勞績。因爲手工工業營業的大小既是自然產生的，只有將超過各單個手工工業營業大小的企業範圍調查出來。

一、零售業。

旅行出賣者的營業有一部分發育爲較大的營業。試研究我們曾經知道的波蒂米亞的玻璃商人克萊比芝（生於一六六二年），他在第一次旅行中是怎樣將玻璃器皿放在手押車上運走，在下一旅行中便用一輛馬車，在第六次旅行中，便用兩輛馬車了。

我們從俄羅斯的阿芬尼（Orni）得知他們中間有些同事的居間人達到八人。英國在十八世紀同樣形成一個旅行出賣人的大集團，瑞典在十九世紀的上半期也是如此。

定居的零售業一直至十八世紀末葉，在某些大城市——巴黎、倫敦、維也納——的一些部門中，特別是在奢侈業的部門中已經表現一整批中等的營業。我們特別獲得關於絲織品商店的報告，內中有一部分是規模很大的。

完備的英國商人告訴我們一七二七年的一個倫敦綢緞呢絨商人，他的店中雇用大批的用人和工人。和他做主顧的一個太太在他那裏故意停留兩點鐘，沒有購買東西，他陳列的商品約值三〇〇〇鎊。另有一個綢緞呢絨商人一年做到四〇〇〇〇鎊的買賣。當十八世紀中葉在倫敦開一個綢緞店所需的資本，有一個可靠的人或是五〇〇——二〇〇〇鎊，另一個可靠的人或是一〇〇〇——一〇〇〇〇鎊；一〇〇〇〇鎊如果用得不適當，在這個部門中不能有重要的表現。』

這些報告係取自「各業的一般描寫」(A General Description of all Trades etc.)「坎柏爾倫敦的商人」(R. Campbell, The London Tradesman)。這是兩種有趣味的重要直接史料，由此可以確定十八世紀中葉倫敦單個零售業部門資本集中的程度。

這些著作描寫倫敦的全部營業，並且在每種營業（對於願擇一種職業的學徒或學徒的父母是一個支點）中提出開業所需的一種最小的數目。零售營業的數字如下：

香商.....	五〇〇——五〇〇〇鎊
支那商店.....	五〇〇——二〇〇〇鎊
藥商.....	五〇〇——二〇〇〇鎊
綢緞商.....	五〇〇——二〇〇〇鎊
帶子商.....	五〇〇——二〇〇〇鎊
積店.....	五〇〇——五〇〇〇鎊
樹苗商.....	五〇〇——一〇〇〇鎊
綉商.....	五〇〇——一〇〇〇鎊
玩具商.....	二〇〇〇鎊

此外這裏也發見——絲綢商人和亞麻布商人中間——公司的營業。

關於維也納零售營業的大小，我們也獲得報告。一七三四年的破產法令所要求的一種「投資」計：

第四總篇 貨物的出賣

絲織品商人……………一二〇〇佛羅棧
 小裝飾品商人……………一〇〇〇佛羅棧
 舊書商人……………四〇〇佛羅棧
 勞運堡商品商人……………八〇〇佛羅棧

巴黎向來似乎已經發生一種對大零售業營業的特別傾向。我們從巴黎一個絲織品商店（加爾平——Gelin）得知十八世紀初期，他一天出賣的綢緞材料達八〇〇〇利佛（?）。一個綢緞雜貨商人的財產目錄表現一七六七年的商品價值達一〇二九〇七鎊，二辨士；他的價值額達一五〇六二八鎊一六先令六辨士。十九世紀初期的一種奢侈品大營業（香水店）小海軍（Petit Marine）一天平均的銷數達三——四〇〇〇法郎，即每年約有一二〇〇〇〇法郎的買賣。

二、商品的大商業（股分公司除外）。

人們對於國內商業和國外商業必須加以分別，對於各國自然也必須加以分別。

甲、英國。一個經營國內商業的大商人在十八世紀還可以用五〇〇鎊開始營業，然他如果要想使自己的營業具有精神，便需要二〇〇〇鎊的開創資本。

一個從事海外貿易的商人所需的資本在十七世紀自然已經大得多，在十八世紀還要大些。歐格在他的有名的估計中，對於一個較大的商人的收入已經認為有四〇〇鎊，一個較小的商人的收入已經認為有一九八鎊。由此可以推出資本額總有幾千鎊。

關於布疋輸出的營業範圍我們知道有下列各點：厄克塞忒的布疋商人在一六六〇年代埋怨冒險商人重行取得壟斷權，挪利支的布疋商業很受損害，冒險商人的輸出本來遠不及他們：從一六六一年六月二十四日至九月二十九日，冒險商人所收買的為二二五疋，同時厄克塞忒五個商人輸送九二五四疋往尼德蘭；從一六六一年九月二十一日至十二月二十一日，前者所收買的為三七〇疋，後者所收買的為四七二一疋（後者疋數的減少是冒險商人侵害的結果）。這就是指每個商人有四——五〇〇〇疋的買賣。我們如果估計每疋布的價值為二五克洛（Krone），即——五鎊，那麼，這又相當於二〇——二五〇〇鎊的一種貨幣買賣。

商業資本，和我們還要詳細看見的一樣，重要的是在發行營業中所投的金錢。關於這樣的發行營業的範圍，我們所知道的如下：愛爾蘭的亞麻布部對於那些有最大買賣的亞麻布商人付予預約金。我們知道一七四七年和一七四八年這些買賣約在二七五六四三和六二一碼之間。每碼所值，不少於六辨士，不多於一〇辨士。我們現在假定每碼為八辨士，那麼，最大的營業每年生產的價值達九一八八鎊八四五四鎊四五〇〇鎊。二三八六鎊，一七九五鎊，二二三九鎊。一〇種營業較為微小，最小的為二〇鎊。

乙、荷蘭。荷蘭一個近東商人在十七世紀中葉每年的買賣計：

輸入……………一六八七〇——一三〇五〇盾

輸出……………一九二二五——一五二二〇五盾

現在有一種部分的輸入與輸出，因此發生下列較高的數字：

七九〇五五盾

七七九一〇盾

一三五三七〇盾

五七二五〇盾

二二四四二五盾

一三五一六〇盾

但近東商人沒有一個是屬於阿姆斯特丹的『大廠』(Grossen Kammern 譯者按這裏是指巨商的意思)的。

阿姆斯特丹在十八世紀最大的商店雇用二六個用人。

丙、法國。當一七八九年里昂的絲綢商人對財政總督提出一種請願書，說明他們有四〇〇人，而他們的動產和不動產在六〇〇〇〇〇〇〇

法郎以上，所以每人平均為一五〇〇〇法郎。

奧爾良的葡萄酒商業(當一七八七年)為二〇〇商人所經營，內中有三〇至四〇個『大商人』，他們雇用八——九〇〇工人，『沒有將運送者計算在內』。

丁、德國。也沒有什麼大不相同。一個國內的大商人有五——六〇〇〇達列。當十八世紀中葉，士雷濟恩的亞麻布商人的國內買賣達一三三八三三達列，是為二五個國內商號所經營。

第四達篇 貨物的出賣

國外貿易對資本的要求有四，五倍這樣大。一種一〇一九九二達列的亞麻布輸出與那種國內買賣相應，為五〇個商號所參加，就個別講，各約得一種二〇〇〇達列的平均數。這種額數增至一〇〇〇〇達列，在某些稀有的場所並且超過此數。

瑞士堡最富的亞麻布商人孟特澤臨死時（一七四八年）有

當地一所商品倉庫，伴着其他

商業資產，其高度為四九四八四達列

一九

八

外國一所商品倉庫，伴着其他

商業資產，其高度為七〇九九九達列

七

三

一一〇四八三達列

二六

一一

維特活和黑司商店(Girma Joh. Malt Gottfried sel. Witwe & Hess)於一七九六年所輸出的商品，其價值為二六〇〇五達列。

當十九世紀初期，綿織品輸入梁中九個商號有四九四七三七達列二〇格羅與的商品倉庫。最大的商號有一七五〇〇達列，九五七九〇達列，九四〇七二達列，六六七九六達列不等。

哥尼斯堡一個商店孚列德蘭德(Friedlander)於一七七〇年代，在八年之中，對製造品賣出五二七二三九帝國達列；此外，他在一七七五至一七八二年對毛皮品賣出一五六五七〇帝國達列。

據十八世紀奧格斯堡織物最大的輸出者之一的猶太人哥德士密德自己的報告，他有一種三〇〇〇〇佛羅棧的買賣。

卡爾維織物商業公司屬於德國十七、八世紀範圍最大的商品企業，同時他簡直是一種生產企業。他的投資在一六五〇年達二三〇〇〇佛羅棧，在一六七三年達三三〇〇〇佛羅棧，他以固定的利息為報酬所接受的債款，在一六六三年為九二二四佛羅棧，在一六八〇年達一〇〇〇〇佛羅棧。他所募集的總資本在一七二一年為一九〇〇〇佛羅棧，在一七五八年達四〇〇〇〇佛羅棧。

北勒斯勞的殖民地商品營業格郎德(Grund)的財產目錄載明：

一七八七年.....二三〇〇〇達列

一八一五年..... 一〇〇〇達列

輸出委託商店於十八世紀的末葉已經有一種很大的買賣：卡笛克斯的亞麻布輸出商店哈張克列弗·標易克提默曼（Hasenloewer, Bewick & Timmermann）在一七五九和一七六〇年的二〇個月中，單是輸往南海的商品有二七〇〇〇〇〇關亞斯脫；內中一切種類和一切國家的亞麻布有五〇〇〇〇〇〇學克（chock 譯者按一學克爲六〇庄）；如土雷濟恩的撒克遜的達麥倫的俄羅斯的威斯特華倫的荷蘭的不拉奔的法蘭西的亞麻布那有一七五六一至一七七九年取得一〇〇〇〇〇〇〇達列以上的純粹貨幣；每年約在四〇〇〇〇〇〇達列以上。

戊·奧大利·來巴哈（Lanach）最大的鐵器發行業按照公司契約在一七六八年所處分的總資本爲三三四〇二佛羅棧。

三、貨幣業（銀行營業）

中古時代某些銀行的財產已經達到的廣大範圍是著名的。佩魯齊在十四世紀已經有一種一四七冠純金（約＝五〇〇〇〇〇〇〇現今貨幣本位馬克）的資本；麥第奇（一四四〇年）有五〇〇〇〇〇佛羅棧（足有四〇〇〇〇〇〇〇現今貨幣本位馬克）的資本。至十六世紀，大金融家此項財產增加的高度，就是在現今的概念上也很有可觀。佛刻（一五四六年）有四七〇〇〇〇〇佛羅棧（足有四〇〇〇〇〇〇〇現今貨幣馬克）。

但此等營業對於現代資本主義的歷史只有在研究市民財富的形成之處，纔加以考察，因此我們在本書第二編的第五篇已經詳細討論過了。然那些營業爲資本主義的企業——此等企業在經濟生活的正規進程中行使任何一種職務——在他們（和上述的場所）一般的例子一樣）大都爲財政家之際，纔分離出來。因此，我們不可在那些貨幣出借者的財產數字上去形成早期資本主義時代一種常規銀行業的大小的觀念。

在另一方面，我特將十八世紀德國兩種著名的銀行業的營業數字報告出來。這兩種營業可以視爲大銀行的典型。一種是最有名望的普魯銀行業者之一（北勒斯勞的愛喜博公司——Eichhorn & Co.），另一種是當時德國最大的銀行之一（柏林的隙克勒兄弟銀行）。前者所投的資本額在一〇〇〇〇〇〇與二〇〇〇〇〇〇達列之間，後者所投的資本在五〇〇〇〇〇〇與一〇〇〇〇〇〇〇達列之間。

愛喜博公司的財產在一七六五年達二〇〇〇〇〇〇〇達列，在一七八〇年代的中葉達八〇〇〇〇〇〇〇達列，在一七九五年足有八二〇〇〇〇〇達列。在一八〇〇年達一三七〇〇〇〇達列。

際克勒兄弟銀行的營業數字按照圖次，翁霍爾慈的報告如下：

年	全部買賣(達列)	利息(達列)	資本(達列)
一七二六年	一八九六四九	三八四五五	九二六四〇
一七三八年	六四一五八一	一八八三三	二七八四六一
一七五〇年	一六九一八七二	一五〇九一	五五五一六七
一七六〇年	三三四一九四六	一七七六八五	一〇一五二〇六
一七八〇年	二二〇六六一二	九五二六三	六〇〇〇〇〇
一七九〇年	一九六六七〇三	一九四七一	

用匯票的買賣計：

	荷蘭(荷蘭盾)	漢堡(達列)	各處(達列)
一七四〇年	四二〇〇〇〇	三〇〇〇〇	二七〇六〇
一七六〇年	二六七六〇〇〇	一一六六〇〇〇	九五〇〇〇

人們如果要有一種中等銀行家與這些大銀行的代表對峙，那必須考察曾經說過的一七三四年的奧大利破產法令，依照此項法令，「匯兌業者」必須證明所投的資本有五〇——六〇〇〇〇佛羅棧。

四、大股分公司。

一六〇二年創設的荷蘭東印度公司的資本達六四四九二一盾一〇司特令(Guineas)八辨士。一六二一年創設的荷蘭西印度公司的資本達七二〇〇〇〇〇盾。

英國東印度公司自合股以來，這就是說自一六一二年以來，牠的資本有三六九八九一鎊，至一六七六年增爲七三九七八二鎊，至一七〇二年，新舊公司聯合，增爲二〇〇〇〇〇鎊。

法國東印度第一公司的資本（一六六四年）規定爲一五〇〇〇〇〇法郎，內中有八一七九八八五利佛爲募集（每股一〇〇〇利佛），改組後的公司（一六八五年）的資本達一六八五九〇利佛。

此等資本額就是在現今的商品貿易中也只有少數營業拿得出來。牠們在十七、八世紀的時代簡是聞所未聞的。這些商業公司中沒有生產的企業。早期資本主義時代的特質明白表現在這種商業的和殖民的企業驚人的大體積中。表現這一點的，和我們還要詳細認識的一樣，尤其是下列的事實，即在這個時代大都只有一種大規模的殖民地資本主義，牠的財富大都還在無顧忌地剝削外國的半開化的民族和富裕的熱帶地方。資本主義只有在這裏纔有大規模的進展，只有在這裏纔能够破壞傳統論的束縛，只有在這裏纔開始建設一個完全新的世界。牠所用的工具正是各大商業公司。

我們現在如果熟習商業的工作編制，便會更加明白認識這些大公司在每一方面都指明係一種革命。

叁 大營業的工作編制

一、歐洲的營業

人們如果要確定早期資本主義時代支配商業大營業的是那一種工作編制，那對於海外大股分公司和其一切商業營業必須嚴加區別，至於此等營業我要總括在歐洲營業這種不完全正確的名稱之下。

一、在此等營業中因營業範圍的擴大，助手的人數也增加，這是自然的（我們在上面遇着阿姆斯特丹的一種大商業營業，有二六個用人在內中活動，這可以說是十八世紀歐洲營業中絕對的最高數）因這種用人的增加，便完成他們的職務的化分和職業活動的專門化，這也同樣是自然的。

然分化的程度一直至早期資本主義時代的末葉為止，是很低的。

當十七世紀末葉，共劃分三種職務或職員：一、會計員；二、記帳員；三、學徒。這和拍里或馬白格所描寫的狀況一樣。

這種分化的進程在十八世紀繼續向前進步。

此外，對於某些工作增加人力，似乎是一種通例；無論此項工作只是在一定的時候——常規的——實現出來，並且在郵務日實現出來；還是某些工作並不常規的出現，另由人擔任：如整理帳目，簿記，製成財產目錄等等；還是每天只做幾點鐘。

二、在一切商業營業中——並且在大營業中——工作的編制在原則上保持牠的個人的家長的特色，和從中古時代遺傳下來的一樣，這也是早期資本主義經濟生活的一種特徵。

笛福曾經抱怨，當他的時代，保持雇員與主人關係的訓練和秩序的舊維繫物開始鬆懈，當十七、八世紀之交，特別在各大城市的商業助手中顯然表現一種個人的傾向，這種觀察也許是對的。不過舊家長式的工作編制解體，的確還沒有出現。笛福自己對主人和雇員間的關係所描寫的，是此事一種明白的證據：例如我們知道，有五六

個「用人」食住於一個大商人處，當他們要出外時，必須詢問主人，並且必須告訴主人，他們曾在何處，到了九點鐘必須歸家，如此等等。

這種狀況支配商業，直至十九世紀為止。當一八三〇年代，最大的巴黎零售業的主人還和雇員同餐；當維多利亞時代（Victorian Era）的初期，就是倫敦較大的商業營業中的主人與助手仍舊處於一種密切的生活關係中；在許多行號中，每日的工作是從家庭祈禱開始，凡徒弟與助手都參加祈禱；「夫賴塔格在借方與貸方（Soll und Haben）中描寫一八五〇年代德國一個城市一種最大的躉賣業營業的主人與用人猶有一種親密的生活關係。

二、大商業公司

海外股份大公司用人的組織與剛纔描寫的工作編制站在嚴厲的對抗上面。就助手的人數，以及結合和支配他們的精神講，這種組織帶有一種完全現代的彩色。主人與用人間個人的維繫物是被截斷了。營業的性質，雇員的衆多以及遠大的距離共同促成工作關係的客觀化。我們在這裏大商業公司的工作編制中看見許多大公司後來內部組織的原型。

我如果將一個大公司——荷蘭東印度公司——的職員和用人機關的組織詳細描寫一下，也就够了，因為各處的狀況大都相似。

我們對於公司的組織必須區別牠們在母國的營業和在海外分店的營業，兩者自然屬於同一上級指揮公司的管理分爲多項的工作管理。

荷蘭東印度公司和人們所知道的一樣，分爲多數會，內中以阿姆斯特丹的會爲最大。牠們的上面有二五個幹事，其分配如下：一、四個幹事監
查倉庫，經營公司送往東印度的貨物的購買，分配運回的商品，並照料保管事宜；二、四個幹事監督會中的財政——牠的收入和支出——三、五、
六個幹事做會計檢查員；四、七個幹事管理船舶的裝貨事宜。

執行機關係由一六個簿記員，二八個其他商業助理員和工人等一大部分組成，工人的數目單是在這個會中通常超過一二〇〇人。

駐印度的公司雇員在組織上更表現等級的制度。這裏有六個等級：一、上級商人；二、商人；三、下級商人；四、上級助理；五、助理；六、下級助理。這些等級就是指同樣多的薪俸等級。各職員逐漸由下級升至上級。分店的總經理是出自上級商人，此等商人又可以進爲管理和督理。

第二十八章 商業的所在地

我還要回答的最後的問題是：早期資本主義時代貨物出賣和商業的特殊組織向何處前進？商人集居於何處？商業在何處形成城市？如將向來的說明加以明白的思考，自然會產生此項答案。

我們可以從兩重觀點出發去考察商業的所在地。

一、從地方的見地出發；這就是說，不顧及經濟區域中的國家界限。從曾經描寫的商業組織中必然產生廣義上四種不同的「商業城市」的類型，即商業人口所居的和依商業生活的人所居的地方四種不同的類型。我稱牠們爲甲、儲藏地點；乙、轉運地點；丙、處分地點；丁、銀行家城市，並有下面的說明。

甲、儲藏地點是儲藏商品的商業地點，這種地點和我們所知道的一樣，因此形成早前一切商業交通的中心點（就牠不復爲彌撒市商業或市商業講）。商人住在這裏，保持一種「經常的彌撒市」，凡從事購買的人都來此處。一切商業利益都在此處，而商品在技術的處置中所獲的一切副收入也在此處。這是早前時代商業地點最重要的範疇；這個類型現在幾乎消滅了。此等儲藏地點是按照大小分等級，即按照商業區域——他們爲着這種區域而設立庫倉——的範圍而分等級。計有：

（一）地方的儲藏地點：特別是地方的產物集在這種地點，以便後來從事販賣。凡發行地點也屬於這一類，

如厄克塞忒、挪利支、色當、喜士堡是，當我們報告工業的所在地時，對於這些地方還要詳細討論的；

(二) 省分的儲藏地點：這是輸出與輸入的大商人的所在地，是「奧柏蘭商店」（從沿海的地方看來）的所在地。如萊比錫、美因河畔的法蘭克福、和北勒斯勞等處是，這些地方現在大半是作為「商業中心」的；

(三) 全國的儲藏地點：這是一國一切商業所經過的城市，和血經過心臟一樣。主要的例子如倫敦、巴黎、漢堡、阿姆斯特丹是，關於牠們的意義我們已經證實過。

乙、轉運地點：這是商品裝載（轉運）的地點，卻不是從這些地方出發從事交易的：「有庫倉的城市，商品來到這裏以便裝出，但不是在這裏出賣的。」（商業字典）

運送業者住在這些地方，只有運輸的利潤留在這裏作為城市形成的基金。因此轉運的交通如果為唯一的城市形成的要素時，只能發生中等城市：如漢諾威的民登對於威塞爾河的交通，呂涅堡對於漢堡和律伯克及內地間的交通是。

其他城市形成的元素自然可以和轉運的交通聯合起來，並且轉運地點也可以是一個較大的地方：在法國著名的輸出城市為里昂、奧爾良、盧昂；在外國為士麥拿（Smyrna）、巴塔維亞（Batavia）。

丙、處分地點：這是「每個地方的市民都可經營的」一種商業的中心點，「絲毫不用顧及此商業的地位問題，就是大市場地方的市民也可經營的。因為從事這種商業的商人只須由自己負贏虧的責任，將一個地方的商品輸入另一個地方，無須使牠們經過他自己所住的地方。」

這和人們所看見的一樣，是不見商品來到的現代「商業城市」的類型，這種城市外的兒子們運輸商品從牠的門前經過，牠只依商業利潤爲生，這種利潤是落在處分商品的商人的手中。這是遠期交易或所謂「定期交付商業」的時代正規的圖形。部士在他的時代對於這種稀有的商業形態，在德國只知舉出一個例子：即伊則倫（Ierlöh）的商業。我們在當時的著作中既時常遇着這種伊則倫的類型，便值得將牠稍微詳細考察一下。就我所能够看見的最好的材料來源講，所論究的如下：

伊則倫的商人原來是挾着小鐵工業的產物赴法蘭克福的彌撒市。

「其他商人後來在瑞士、尼德蘭、法國和英國收買商品，直接送往德意志許多彌撒市，親自發售。後來差不多沒有一種商品不被伊則倫的商人作爲經營對象的，然他們所住的地方對於這一切商品幾乎都沒有看見過。」（浦脫——J. Steph. Pfitzer）

注意：伊則倫的商人並不經營現代所謂「定期交付商業」（遠期交易），只是親自收買整批的商品，並親自在彌撒市上出賣。我們如果從國家的觀點去考察商業運動——和馬上就會出現的一樣——將時常遇着早期資本主義時代這種商業形態。

然我們必須預先考慮

丁、銀行家的城市。按照我們所知道的匯兌交易的組織，此等城市形成信用的介紹場所。和我們看見的一樣，牠們又大都從事於運輸業和委託業。這顯然是已經富裕的依租金爲生者的城市，牠們愈加退出於商品的親自交易一途，而限於貨幣借貸的營業（這大都爲從前的匯兌交易）。熱那亞、奧格斯堡和阿姆斯特丹是這樣銀行

家城市的實例。

二、從全國的立場出發，商業或爲親自交易，或爲通過貿易：

甲、（全國的）親自交易是出賣自己國內的商品，將商品輸入內地或從內地運出來；或者將外國的商品輸入國內；

乙、在另一方面，（全國的）通過貿易只在將一個外國的商品輸入另一個外國去販賣。這樣的一種商業在早前的時候叫做經濟商業，因爲牠的經營是必須十分「經濟的」（正確些說，節約的。）

經營這種通過貿易的國家尤其爲荷蘭，因此牠也是這種商業的所在地（我特在這裏說及，）牠的財富大部分是出自這種通過貿易（就牠的財富出自商業一點講。）

我們對於荷蘭這種通過貿易的一個部門——穀類貿易——獲得一種最好的和最詳細的描寫，這種貿易是荷蘭人在地中海的諸國間所經營的。

通過貿易可以爲一種純粹的處分商業，和剛纔所說的地中海的穀類貿易一樣，如果商品是送往阿姆斯特丹存在倉庫的話，那便是倉庫商業。在這個場所，整個國家對於其他諸國所有的關係和一國的倉庫所在地對於國內其他一部分的關係一樣，這是十分顯明的。

7. ⁰ /

中華民國二十六年五月初版

五五四八

群

中山文庫 現代資本主義 第二卷 第一分册

Der moderne Kapitalismus

每册實價國幣貳元伍角

外埠酌加運費匯費

Werner Sombart

季子

中山文化教育館

上海河南路五

王雲

上海河南路

商務印書館

上海及各埠

商務印書館

版 權 所 有
翻 印 必 究

(本書校對者踪乘全)

