

从“贵族水路”看18世纪英国的工业化： 经济转型中贵族作用的探研

张 迅 实

(重庆师范大学 历史与社会学院,重庆 401331)

摘 要:18世纪英国出现内陆水运业的整体革新,此间贵族群体主导大量“水路”营造活动,其结果是给英国工业化带来很多助益。前期贵族对河道整修的运作给北方地区的工业化和城市发展提供很大支持,成为工业发展的保障。此后在贵族引领下,出现大规模运河修筑的现象,由此进一步推动工商业崛起。18世纪后期贵族又开始大规模进行港口建设活动,使港口与河道、运河一并形成完善的现代水路交通体系,成为英国本土工业经济的主要运输平台。贵族群体出于自身获利目的参与其间,其最终结果是促进英国整体经济转型的起步,为英国率先迈入工业文明奠定基础。

关键词:18世纪;英国;水路运输;贵族;工业

中图分类号:K561.4

文献标识码:A

文章编号:1673-0429(2020)04-0061-08

doi:10.19742/j.cnki.50-1164/C.200408

1688年光荣革命后英国进入工业化起步阶段,这场宏大的经济转型在一定程度上立足于其交通运输领域的率先革新。以内陆水运业为例,18世纪英国兴起和完善了世界最早的现代化综合交通体系,其中就包括有层次交叠的内陆航道。完善的水路是维系工业原料输入和商品输出的重要通道,这为当时英国的工业发展起到很大促进作用。在这一革新事业中,贵族群体主导和控制了大量水路建设。从时段上看,营建“水路”的过程正对应英国工业化进入高潮的历史阶段。那么贵族群体所主导的这场营建活动,对于英国当时的经济发展而言存在哪些特殊助益,这就形成了一个有待深入的探究话题。

英国本土水路史的已有研究成果主要集中在以下方面:在国外学界,埃文斯从整体交通体系的发展出发研究近代水路作用,达克汉姆、博加特、里茨法、马丁以及托尼·巴罗等从法制视角专研近代早期的水道修缮,戴维·布朗、内维尔以个案分析探究个人对水路发展影响,明盖、贝克特等人则在整体经济研究或贵族研究中涉及到部分水路营建情况。在国内学界,张廷茂探究了近代早期英国多条主要内河的航运情况,邵慧莲分析了运河发展的经验教训,张艳伟探讨了工业革命时期英国运河业的总体状况,此外何洪涛在专论近代贵族地产开发时述及贵族与“运河热”之间的联系。从已有研究来看,对英国水路交通发展的探讨比较丰富,研究视角全面,其中不乏具有理论深度与现实价值的成果。但比较鲜见更为全面的水路系统整体研究,尤其是贵族群体对水路开发的作用,无论是研究深度、研究范围都尚待进一步深化与扩展。

收稿日期:2019-12-25

作者简介:张迅实(1983—),男,陕西咸阳人,历史学博士,重庆师范大学历史与社会学院讲师,研究方向为英国社会史。

基金项目:2018年度国家社会科学基金西部项目“英国贵族在经济转型中的作用研究(1689—1840)”(18XSS008)。

出于上述原因,笔者以贵族群体在河道整修、运河修筑及港口建设几方面的活动为线索,专论其自上而下的主导作用,进一步探讨社会精英在经济转型中的地位与作用。

一、贵族河道整修对工业化的推进

从远古时代开始,在地理气候作用下不列颠岛出现众多河流,这使其内陆形成了比较发达的水系。这些河流的长度虽短,但它们在面积狭小的不列颠岛上纵横流动,为发达的河道运输体系形成提供了先天条件。当运河尚未大规模出现之时,英国的水运范围被限定在海滨和可以通航的河道上。对英国人来说,利用这些先天河流运载货物,其成本廉价且运作高效。其时英国单只马匹在陆地上平均能运输1吨的载货量;但如果换做让马在河道上拖行驳船,它就能拉起30吨甚至更多的货量^[1]。因此在内陆上,选择便宜的水路运输就能带来巨大商业利润,这让河流成为一份重要的资产,控制它们就控制了重要财源。基于此,英国贵族曾一度牢牢把控着河道的经营权限,同时自然成为河道整修的主要运作者。

贵族们对河道的控制源自中世纪。中世纪时领主对其属地的特权就已延伸到更广的范围,他们拥有森林所有权、围猎权,以及部分河流的使用权限^{[2]14}。进入近代以后他们又通过“法令许可”的方式继续维持自己的垄断地位。自16世纪开始,管理河道成为“王家授权”行为:即由国王授予某人“王家特许专利证”,使其永远享有对某河道收费权利并负责其整修事务^{[3]1078}。17世纪随着议会权力增强,议会通过颁布“私用法令”(Private acts)^{[4]313}授予“专利证书”的方式,逐步替代“王权授予”。与公路法令授权不同,河道法令授权下的专利是永久性的,通常可以遗传或受让于他人^{[3]1078},这更让贵族们趋之若鹜。此间他们一方面掌控“授权”的立法过程,一方面也让自己长期握有河道整修专利权益。

英国许多贵族家族都握有河道整修专利,这一权利优势并未受政治变动影响而发生变化。光荣革命后英国的政治环境一度不甚明朗,许多原斯图亚特王权拥护者受到打击,许多贵族家族的权利在当时受到取缔,但这种清洗却并未延伸到贵族对河道专利的垄断。学者博加特(Dan Bogart)曾对光荣革命前后河道专利权变动状况做过统计:在整体19例贵族拥有河道专利的案例中有13例得以延续下来,它们或被议会再次授予,或经过方案调整后重新颁布给原承办者^{[3]1084-1085}。总之进入18世纪后,大多数河道专利仍被贵族家族牢牢握在手中。更重要的是,由于该权利还可以继承下去,这就让贵族们对牟取河道的长远利益更感兴趣。

事实上,贵族们整修河道并不只着眼于收取一些通行费用,而是主要为了给自己的产业发展提供支持。如布里奇沃特公爵家族,他们所拥有的沃斯利地产上存有巨大煤矿。为把大量煤炭运输出去,第二代公爵曾在1737年向议会提交一份整修沃斯利溪河渠的提案,该计划能使其地产上的煤矿得到更大规模开发^[5]。而整修后的河道一旦开通,往往也能惠及整个地区产业发展。例如亚耳河-考尔德河航道开通,使利兹出现多个富裕的呢绒商,从利兹到威克菲尔德的许多地主的煤矿也都得到更大销售机会。T. S. 威兰教授(Professor T. S. Willan)评论说:亚耳河-考尔德河、默西河航道的开通“将北部的工业地区打开了”,“在此之前水运根本无法通过去”^[6]。因此,主导河道整修不但能给贵族自身带来很大利润,也可让整个地区的产业发展收获更大利益,水路运输的好处也变得人所周知,给河道修整事业带来了利益导向。

为了争夺对河道整修的控制权,贵族之间也会爆发激烈对峙。鲍德温家族在1662年就通过议会法令获取瑟瓦普河整修专利,至17世纪末该家族在这上面投资已超过6,000英镑。1693年一份议案提交下院,内容涉及授予施鲁斯伯里伯爵和考文垂勋爵改良该河道的权利。蒂莫西·鲍德温爵士立刻向议会提交一份反对案,理由是他父亲已在该河道投资巨大,新提案却“在事实上把已颁法令给废除了,而且也使得(本家族)所做过的所有工作和花费、材料都打了水漂”。为此,上院贵族开始“审慎考虑”瑟瓦普河议案;鲍德温于是再次向上院提交诉状,陈述说:“未经别人同意,就从议会里‘买’到一份法令,之后便剥夺原者的权利,这后果是危险的。”^{[3]1086}上院最终否决瑟瓦普河议案,使得鲍德温家族权利获得

保护。从中可见,河道整修的投资大且工期长,甚至会长达数十年之久;但反过来其利润回馈也十分诱人,甚至会引发贵族之间的利益争夺。

贵族对河道整修权益的争夺,虽是为了从中牟取直接或间接的经济利益,但其投资活动也给整体的河道整修带来很大促进。17世纪90年代中至18世纪初、18世纪10至20年代,英国先后掀起过两次河道投资高潮。至1750年,英国大多数可航行的河道改良方案都已完成得差不多了^{[7]238}。一系列整修事务的完成,在英国经济发展史上意义重大;贵族们依托法律授权方式和资金优势,在河道整修方面大有作为,他们是河道施工的主要运作方,也是主要受益者。这些活动,给英国北方地区的工业化提供了很大支持,而泰晤士河水路运输网络的健全则给伦敦城市发展输送着成长的给养,形成对城市化的一种支持。

二、贵族运河修筑与工商业的进一步崛起

继河道整修告一段落,另一场规模宏大的水路变革很快也出现了。英国工业化进入高潮时,传统运输方式发生过一次重大转变,这就是运河时代的降临。这一建设运动,自18世纪中期开始持续七十年之久,它曾打造出上百条血脉通道,为近代英国工商业起飞奠定了重要基础。

运河是一种人造水道,它绵长、狭窄,内部掘土很深,方便帆船、舰船和驳船通航。运河与可通航河道的天然本质相同,但两者的区别在于运河主要是人为修筑,它能打破自然水文对水路的限制。因而运河会对经济运作产生颠覆性影响;通过人为的规划和操作,大规模水运及水利资源可以被直接连接到制造业核心地段,结果使得生产的地点、范围都更加集中,从而形成工业中心^[8]。此外运河也是工业经济扩张组成要素,它比河道更便捷,能把工厂所急需的煤炭、金属、陶土、棉花及其他原材料快速运入,同时又把生产的制成品快速运出,使生产和运输效率都大为提高^[9]。运河虽好,但修筑一条运河的成本却极高,最初只有手握大量资本的贵族才敢于主动进行运河开发。

18世纪中期至19世纪前期,在贵族们的积极运作之下议会颁布大量运河修筑法令。在某些内陆地区,并没有可通航的先天河流,需要开凿人工航道以便于将重型货物运出,因此很多贵族都曾在议会和地方为运河事业进行游说,并投入大量修筑资本^{[10]19}。他们甚至亲自主持运河项目,主要目的是给自己地产上的工业原料拓展销售渠道,这构成其参与运河修筑的直接原因。

以煤炭运输为例,第三代布里奇沃特公爵所主持的布里奇沃特运河于1761年开通,该工程把公爵位于沃斯利的煤矿连接至曼彻斯特。此事成功后,他又把运河航线向西开辟至兰开郡,以便进一步拓展煤炭销路。而在18世纪70年代,奈杰尔·格里斯利爵士也启动了自己的运河项目,目的是要把阿比达尔的煤炭输送到制造业市镇纽卡斯尔^{[7]241,248}。此外,第二代达德利子爵所继承的地产据说“每英亩都有10码厚的煤层”,但当时该地区却无水路。子爵敏锐察觉到运河的重要,先后参与数个运河项目。他利用运河把本地煤产品的过闸费压低到3便士/吨,其运输成本被降低到外来煤炭运费的一半价格^{[10]1-3,12}。可见贵族们修筑运河既方便了煤炭资源的流通,又降低了煤炭运输成本,这给工业发展节省出很大一部分的原始资金,对各地早期制造业的发展极为有利。

修建运河的另一重要目的是运输建材,比如石灰。在布里奇沃特运河沃斯利端口周边,分布着许多布里奇沃特公爵的石灰窑遗迹。据考证,这些石灰一方面被用于公爵的运河修筑工程,一方面也被用于对外销售^{[11]4}。塞恩德伯爵特意主持修建了斯基普顿堡运河,目的就是要把自己的石灰料和石材运送到利兹-利物浦运河的销售通道上^{[7]248}。达德利子爵在雷恩内斯特一带的地产富含高质量石灰层。为了方便石灰外销,其在议会中进行运作从而赢得此段运河授权,并成为运河修筑公司的投资领袖。此外,达德利子爵还自修一条私人水道,把自己位于提普顿的几处石灰矿井连通到伯明翰运河,最终从石灰售卖中牟取很大利润^{[10]3,12}。工业化时期英国的建筑业发展很快,石灰原料的运送是其兴旺的重要支撑。因此修筑运河不仅给贵族个人带来大额红利,也惠及到整个英国的发展建设。

运河的另一大好处是给投资者带来更为多元的利润增收。1803 年高尔勋爵掌握了布里奇沃特运河权益,此后该运河拓展出很大一部分商品转运业务,转运以棉花及毛纺品等制造业产品为主的货物。据统计,1839 年有 24,620 吨商品在皮卡迪利大街卸货,其中 5,089 吨就被转运到布里奇沃特的一条运河上。1825 年后,该运河上还组建起一支蒸汽船队从事货运。此外,高尔勋爵还在运河上发展出自己的客运船队,1825 年其航道上近一半旅客都是由这支船队运载完成的^{[12]132}。可见利用运河进行商业转运很见成效,而利用技术进步来持续更新运载手段,更使得这种转运业长期占据行业优势,这能给早期制造业的原料与产品流通带来很大便利。

贵族们常以融资手段来保障运河修筑得以顺利进行,例如认购运河股票使自己成为有更多控制权的大股东。达德利子爵本人起初拥有达德利运河 64 股原始股的其中 5 股,至他去世时已增加到不少于 24 股原始股;其还在思陶尔布里奇运河项目上买进至少 14% 股份。1781 年,达德利子爵还买进 5 股泰晤士-赛文运河工程原始股。随着运河股票上涨,股东们从中获取了巨大投资收益,如达德利以 100 英镑/股购买的思陶尔布里奇运河原始股,之后股价竟先后涨至 128 英镑和 142 英镑 6 先令 7 便士^{[10]7,12}。据统计整个英国运河体系在 1825 年为股东们创造出 13,205,117 英镑的分红,之外还有总值 3,734,910 英镑的营业盈余未动用^{[7]260}。可见,运河投资不但使作为主要投资人的贵族们大获其利,也给整体的金融行业带来一定程度的振兴。

然而并非所有贵族都乐于投身其中,许多热衷农业的地主就反对交通的改进。他们担心交通改进会引发地租和价格下降,担心船员糟蹋航运所途经的作物田地,例如肯特伯爵曾领导自由农发起对运河修筑的抗议^{[13]98}。可见,当水路营建与自身的直接利益相违背,贵族中就会形成反对的一派,他们主要来自保守的重农派贵族。但在工业化高潮大背景下,交通革新成为主流趋势。

革新派贵族的坚持和努力引发了英国的“运河狂热”(canal mania)现象。据统计,1758—1802 年间议会颁布 165 条运河授权法令,其中约有三分之一是在 1792—1795 年间颁行的^{[7]238}。19 世纪 10 年代又爆发了一场运河推广风潮,至 30 年代新运河大规模建设活动才趋于终止。在长达七十年的运河建设时期里,英国完成了超过 100 条运河的修筑,它们与航运河道一起组成总长 4,250 英里的水运交通网^{[11]14}。这条水运体系推动着英国工商业进一步崛起,总体表现在促进工业城市成长、降低制造业生产成本和提高生产效率等方面。

从城市角度看,一些缺少天然水资源的工业城市通过修筑运河获得了发展生机。以曼彻斯特为例,其最终修通 5 条新运河,从中引进的水资源被直接供给工厂的蒸汽机使用,使得制造业获得很大便利^[14]。煤炭是重要的工业动力原料,通过运河它们被持续地运进曼彻斯特,既便捷又廉价;此外因为运输的便利,各种原料、食材和工业产品也呈现出多样化和廉价化。运河使曼彻斯特拥有了不竭的生产原料和生活资源,它的生产规模不断扩张、人口持续增加,一座国际性工业城市就此诞生。

从国家层面看,运河加强了内陆地区之间的经济联系。例如在伦敦码头卸货的原材料,可以通过运河快速输入英国中部地区的所有地点,在那里又可经由别的运河把原料分送到全国各工业城市。运河运输也使英国整体运输业的经济成本下降,运输效率持续提高。进入 19 世纪,运河是最合算的运输方式,因为其运费只有收费公路的三分之一,而其运载量和运送速度都远超后者。正是在运河背景下,英国的工业化才日趋成熟。不能忽视的是,运河修筑的工程量巨大、投资成本高昂,假如没有贵族们的前期推广,“运河狂热”现象会推迟很久才能到来。

三、贵族港口建设对地区经济的带动

从地理环境上看,不列颠岛海岸线凹凸曲折,这就构成了大量的港湾。自近代以后,随着河道与运河体系的不断健全,旧有港口及其设施已难以满足大宗货物转运的需求。至 18 世纪 60 年代,英格兰及威尔士共有 74 个港口,但都集中在伦敦东南方向,港口设施也相对落后^{[4]312}。随着英国航运业日益繁

盛,更多的货船需要更大的吞吐量和泊位,因此全国各地都急需打造新港口并更新码头设施,于是一场大规模港口建设活动很快兴起。

港口及其附属设施营建同样需要议会的法令授权,法案能否通过很大程度上在于贵族们的运作,其中地方议会议员与上院贵族的支持必不可少。除立法之外,贵族也直接投资了很多港口建设活动。很多公共港口本身就位于贵族领地之内,或者与他们的地产相毗邻,因此营建它们能带来很大的商品利润。

比较常见的情况是,为了开发自己的矿产业,贵族们会主动对港口市镇进行打造。19 世纪初伦敦德里侯爵为了给自己的达累姆煤田提供新贸易出口,对锡厄姆港进行了长达七年的建设。同时期的第二代比特侯爵,则通过打造西比特码头,使得加迪夫和南威尔士煤炭贸易得到整体改观^{[7]249}。其他相类似的案例还包括:朗斯代尔伯爵建设怀特黑文镇、柯温家族打造沃金顿港、森豪斯家族打造玛丽波特港^{[15]263}。此外保障粮食输出也是一个重要原因。如阿尼克地区的雅茅斯港位于诺森伯兰公爵领地,为了保障其向海岸各处输送大量燕麦,公爵对该港进行了大力建设^[16]。贵族们利用领主身份积极推进港口市镇建设,方便了自己产品的外运,也给整个周边地区带来了质量上乘的商品转运口岸。

与运河修筑一样,港口建设也需要大笔资金。1709 年和 1712 年怀特黑文港口法令(Whitehaven Harbour Acts)颁行时,詹姆斯·劳瑟爵士一人的投资就占整个项目建设资金的 18%^{[7]162}。1800 年前后,格林斯比港湾开发公司负责开发格林斯比港的新建码头项目,最大的投资人亚伯勒伯爵独自认购 3,215 英镑的建设债券。此外还有 19 世纪前期伦敦德里勋爵为锡厄姆港镇建设投下 18 万英镑^{[15]263},比特家族则为修筑加迪夫的码头倾注 35 万英镑,德文郡公爵与巴克卢公爵则是巴罗因弗内斯港口建设的主要投资人。这些贵族之中,第二代比特侯爵在加迪夫港建设规划上操碎了心,54 岁便因心脏病而亡故。再到 19 世纪 50 年代,第四代诺森伯兰公爵也把 10 万英镑巨资投入到诺森伯兰的码头建设之中^{[7]253-259}。从中可见,贵族对港口开发十分关注,他们给港口建设提供了稳定的经济支持。如果没有这类支持活动,英国的港口事业将会发展得十分迟缓。

贵族们还把控港口的运营权,以确立自身在港口事务中的核心领导地位。例如早在 17 世纪时,怀特黑文的劳瑟家族就垄断了怀特黑文港的事务。至 1709 年,詹姆斯爵士通过议会确立起一个委托理事会,对该港建设进行操控。在该理事会所定的托管人员中,由劳瑟家族提名的就占到三分之一,而且其家族还拥有对理事会决议的一票否决权^{[7]249}。利用这种权力控制方式,贵族可以让自己在本地区的水路运务中占尽优势。作为港口建设先驱,他们的直接目的在于把港口纳入自己控制,从而占据商业上的优势。

除了对公共港口进行把控外,贵族也会积极推进“私人港区”的独立建设。特别是一些拥有运河的贵族,他们会在自己运河线路的某个端口处打造一个私有的码头或港池,主要是为了方便自己货物的转运。这种小型港区属于私人所有,因此它们得到了比公共港口更加精细的照管,其中最负盛名的当属布里奇沃特公爵的私有码头。1773 年布里奇沃特公爵把布里奇沃特运河拓展至朗科恩一带,他在 41 英里的航道上共建有 9 座转运码头。其中最重要的 3 处分别是与工业重镇曼彻斯特凯瑟菲尔德衔接的港池、输出食材的朗科恩端口码头和位于莫斯利煤炭出口的德尔福港区^{[11]5}。这几处港口码头的转运量非常庞大,为了便于它们最大限度地发挥转运效率,布里奇沃特公爵在其结构设计上采用了当时最先进的技术工艺。

布里奇沃特公爵的这些私有港区有一大技术特色,便是在运河的道口处建有卸货栈房,它的主要功能是用矿产和食材这类重型货物的卸载、分发与装运。比较有名的是 18 世纪 60—70 年代所建成的公爵栈房(Duke's Warehouse)和格罗瑟斯栈房(Grocers' Warehouse)。公爵栈房是英国第一间运河栈房;而稍晚的格罗瑟斯栈房结构更加复杂,它采用“内穿式”运河水道和错层式(split-level)装卸货体系。有现代学者根据史料记载并参考凯瑟菲尔德港池遗迹,将当时的栈房进行了复原^{[11]13,16}:该栈房属于多层建筑,以当时最好的砖材构建,在内部底层则设有港池。其创新在于,整个栈房把运河水道直接连入

建筑物内部,船只可直接驶入其中,并在建筑房体里面的码头上直接卸货。同时其底层还和转运设备合为一体,再通过使用起重机、便门、小车及手推车,货物被便捷地运转于房体内部各处。在此栈房之内运输通畅,货品甚至可以在垂直、水平两个方向高效运输,且在栈房外与河道之间运进运出也同样快捷。这表明公爵码头的施工管理、技术操作在当时已达到了相当高的水平。

布里奇沃特公爵私有港区的高效转运产生一个连带效应,即促进地区商业发展。制陶工厂主乔赛亚·韦奇伍德曾在1774年评价凯瑟菲尔德港池说:它就像给当地“催生出一座巨大的海港城市”^{[17]88}。港池周边的乡村地带很快获得开发,其不但成为一个地处优良的转运中心,还成了曼彻斯特南边一个重要的纺织制造业卫星市镇。

而在德尔福港区,还环绕出现了一个支持煤炭业、运河业发展的地方商业区。这座商业区包含两条运河线路、三座码头,周边分布有专为港运服务的编筐铺子、砖棚、木匠铺、铸铁室、栈房、石灰窑等等。与其相关的产业设施还有搅拌作坊、机械办公处、工匠船、板房、锯木厂、铁匠铺、畜厩等等。布里奇沃特公爵给他的工人们建造了100间屋舍,这些住所沿着密尔勃朗和沃斯利路向德尔福的北边和东边排列开^{[11]5-7}。因此私人码头虽然是属于贵族个人,但它们更能促进地区商业系统的发展,甚至还产生辐射作用带动本地区整体经济快速进步。

总之,在贵族推广之下,英国的港口及其设施的建设成效突出。首先是港口与船坞总数大为增加。至1830年为止,原有的主要大港如利物浦、布里斯托尔、伦敦和赫尔等都兴建不少新的泊船坞,此外还从无到有地打造了如兰开斯特、古耳以及格林斯比等新建港口^{[4]312}。其次是港口的码头区面积持续增大,这得益于以贵族为首的投资者们所投入的建设资金保障。例如利物浦码头区在1825—1846年间面积大了两倍多,而赫尔的面积在19世纪中期之后翻了三倍^{[18]236}。港口数量的增加与面积的增大,使泊船数和载纳吨位数都大幅提升,英国的港运业务由此出现巨大革新。更重要的是,它们在提高商品物资转运效率中发挥出巨大效能,与河道、运河相辅相成,共同形成趋于完善的现代水路运输体系,成为英国本土工业经济的主要运输平台。

结 语

17世纪末以来的一个半世纪里,在国内贵族的推动下,英国发生了一场规模宏大的交通变革,其突出特点是水道、运河与港口综合水路体系的建立完善。在铁路时代到来之前,这张水路网络在很大程度上弥补了公路不足,让运输业务变得更加高效,运量也更为庞大。沿着海滨及内陆河道,成批量的货品被快速转运至各地,水路航运成为当时英国工业化最主要的血脉通道。正如学者迪恩(Phyllis Deane)所言:“假如英国要单靠道路来运输她的商品,那么其结果是工业革命的时间会被延缓至铁路时代。”^{[19]76,78}在工业化起步阶段,水路航运的便捷性被发挥到极致:城镇工业发展所需求的燃料、生产原料以及其所制造产品都能通过水路航运运输,产业发展能从中取得最大经济效益。因此早期工业发展对运输效率的要求很高,可以说若不是得益于水运的改善,英国工业文明的到来将会被拖延大半个世纪。

值得关注的是,这场交通变革来源于英国贵族群体的主导,他们把“水路”建设牢牢操控在自己手中。首先,贵族在河道整修、运河修筑与港口建设里投入大量资金,给各项庞大的工程开支提供经济保障。其次,贵族们也给“水路”建设奠定立法支持。在当时英国,各类与地产相关的改建活动(例如公路、水路或铁路的修筑或改良)都必须经由议会颁布法令,然后才能获得许可。18世纪时贵族和乡绅集中在议会两院,他们长期操控着立法环节。正是出于贵族们的积极运作,才为各项“水路”建设方案大开方便之门。再次,他们也在管理方面发挥重要作用。很多贵族会直接参与管理或者委派代理人,深入运营的各个环节,积极探讨和寻求运输业务的进一步发展方略。总之,18世纪的英国贵族主导了水路营建,其结果是大范围的水路运输线路实际成为了贵族的“水路”。

英国的工业化完成由资产阶级领导,工业资本家在其中发挥着重要引领作用。在 18 世纪英国的经济发展中,对于工业资本家与贵族群体二者间的关系,学者明盖提出,地主群体在早期工业发展中扮演重要角色,其所代表的土地阶层对工业发展形成一种推进力,他们在工业和运输业中的作为同样重要,而非被动旁观者^{[20][201]}。而何洪涛博士则认为,以贵族为代表的地主群体在 18 世纪晚期仍是主要“企业家”,不同于资本家的数量优势,他们对工业的贡献重在质量;他们的主资产阶级化程度要深过于欧洲大陆,其在煤、铁和交通方面具有突出贡献^[13]。笔者以为,在工业化尚未彻底完成的 18 世纪后半段,英国贵族确实占有重要经济地位,他们以精英阶层的身份和特殊贡献在工业发展中进行率先尝试;在其身后至 19 世纪工业化的完成阶段,经济转型终导致社会变革,工业资本家才能逐步替代贵族成为新的社会与经济精英群体,并从中引发 19 世纪的三次议会改革。因此在 18 世纪,贵族的时代作用乃在于引领和探索经济的走向,这给后一个时期提供进一步发展的基础和经验。

回到水运事业来看,贵族群体的直接目的是经济上的个人获利,但从长远看来,其也满足了促进英国经济发展的目标,并实现维护其统治阶层特权身份的政治目的。水路的完善不但有利于他们自己的产业开发,更重要的还在于使周边地区受益,进而推动了国家整体经济的工业化转型。从这一视角来看,贵族所主导的“水路”建设是英国工业化进入高潮的基础要素之一,这场变革形成了“贵族—地区—国家”三者间的互惠多赢局面。若脱离这一经济前提,不仅大规模水路系统难以完善,而且英国的工业化转型也会至少被推迟到 19 世纪的“铁路时代”来临之后。经济水平的提升,也在一定程度上维持了社会稳定,维护了贵族作为统治阶层的权力地位。1832 年议会改革之前,英国贵族群体曾长期把持最高权力中枢长达一个半世纪。在当时的英国社会,贵族特权得以维持,很大程度也源自一种既成观念:权力体系的稳定代表着社会结构的稳定。然而要让民众继续“认可”这一观念,在民众中继续保持其“庇护者”的形象,贵族群体就必须顺应社会经济的发展。以“水路”建设为例,贵族在经济转型中对经济进步表示支持,带动了地区乃至国家的经济增长,其政治特权身份也自然获得一部分民众和新兴商人阶层的支持。或许正是出于此,贵族自身的政治特权并未在 18 世纪消失,而是能够继续延续至 19 世纪的早期。

[参 考 文 献]

- [1] A. W. Skempton. The Engineers of the English River Navigations 1620–1760 [J]. Transactions of the Newcomen Society, 1953.
- [2] G. E. Mingay. A Social History of the English Countryside [M]. London & New York: Routledge, 1990.
- [3] Dan Bogart. Did the Glorious Revolution Contribute to the Transport Revolution? Evidence from Investment in Roads and Rivers [J]. The Economic History Review, 2011(4).
- [4] Dan Bogart. Inter-Modal Network Externalities and Transport Development: Evidence from Roads, Canals, and Ports During the English Industrial Revolution [J]. Networks & Spatial Economics, 2009(3).
- [5] Micheal Nevell, Terry Wyke. Bridgewater 250: Researching the Archaeology and History of the First Industrial Canal [C]. Micheal Nevell, Terry Wyke. Bridgewater 250: The Archaeology of the World's First Industrial Canal, Series I, Salford: Centre for Applied Archaeology, University of Salford, 2012:4–5.
- [6] R. G. Wilson. Transport Dues as Indices of Economic Growth, 1775–1820 [J]. The Economic History Review, 1966(1).
- [7] J. V. Beckett. The Aristocracy in England, 1660–1914 [M]. Oxford & New York: Basil Blackwell, 1986.
- [8] Gerard Turnbull. Canals, Coal and Regional Growth during the Industrial Revolution [J]. The Economic History Review, 1987(4).
- [9] John Ritz, Gene Martin. Canals: Efficiently Moving Goods and People [J]. Technology & Engineering Teacher, 2014(6).
- [10] David Brown. The Industrial Revolution, Political Economy and the British Aristocracy: the Second Viscount Dudley and Ward as an Eighteenth-century Canal Promoter [J]. Journal of Transport History, 2007(1).

- [11] Michael Nevell. Bridgewater: the Archaeology of the First Arterial Industrial Canal [J]. *Industrial Archaeology Review*, 2013(1).
- [12] F. C. Mather. The Duke of Bridgewater's Trustees and the Coming of the Railways [J]. *Transactions of the Royal Historical Society*, 1964.
- [13] 何洪涛. 前工业化时期英国地主投资工业研究[J]. *西南农业大学学报*, 2007(3).
- [14] Peter Maw, Terry Wyke, Alan. Canals, Rivers, and the Industrial City: Manchester's Industrial Waterfront, 1790–1850 [J]. *Economic History Review*, 2012(4).
- [15] F. M. L. Thompson. *English Landed Society in the Nineteenth Century* [M]. Abingdon: Routledge, 2007.
- [16] Tony Barrow. Corn, Carriers and Coastal Shipping: The Shipping and Trade of Berwick and the Borders, 1730–1830 [J]. *Journal of Transport History*, 2000(1).
- [17] Katherine Euphemia Farrar. *Correspondence of Josiah Wedgwood, Volume 2, 1772–1780* [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.
- [18] Phyllis Deane, W. A. Cole. *British Economic Growth, 1688–1959: Trends and Structure* [M]. Aldershot: Gregg Revivals, 1993.
- [19] Phyllis Deane. *First Industrial Revolution* [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.
- [20] G. E. Mingay, *English Landed Society in the Eighteenth Century* [M]. Abingdon: Routledge, 2007.

British Industrialization during the Eighteenth Century in Perspective of “Aristocratic Waterways”: a Study on the Aristocratic Effect of Economic Transformation

Zhang Xunshi

(College of History and Society, Chongqing Normal University, Chongqing 401331, China)

Abstract: There was an overall innovation of inland waterways during the 18th century in Britain, and many constructions were led by aristocracy. As a result, it has brought a lot of benefits to the start of British industrialization. Their early constructions have greatly supported industrialization and city development in the north and guaranteed the growth of industry. Late on, much has been invested in canal construction with the initiatives of aristocrats, and industry and trade have been on the rise due to it. In the second half of the 18th century, aristocracy built a lot of ports and docks, which composed of a modern transportation system along with rivers and canals. It, therefore, became the British domestic industry's major transportation platform. The aristocratic participation stemmed from profit-making purposes, but it promoted its overall economic transformation and laid the foundation for Britain to take the lead in industrial civilization.

Keywords: the eighteenth century; Britain; waterway transport; aristocracy; industry

[责任编辑:刘力]