

租佃關係研究推展向更深的維度。租佃的情理結構中包含着兩條綫索：一方面，租佃關係內存在着包括「主客之情」、「減免習俗」、「市場原則」在內的多層情理結構；另一方面，中國傳統租佃中的情理結構並非是靜態的，而是有着從情理的「單一維度」到情理的「綜合維度」的具體發展過程，該過程背後是中國文明中作為根本的禮治與教化邏輯。總體而言，「情理」是中國傳統社會人與人之間互動的特殊軌道，「情理」分析的框架對於中國傳統社會的理解具有重要意義。

當然，該書也存在不足之處。首先，雖然「主客之情」是在經濟邏輯之外，對清代巴縣普遍出現的減免、互助等倫理行為給出的一種巧妙的解釋，但在現實的租佃關係內，所謂「主客之情」究竟能在多大程度上對田主與佃戶的行為產生影響，仍有待商榷。其次，作者在本書結論中試圖將中國傳統社會的情理結構與治理結構對應，不過目前看來，二者僅僅在各自的最高點——「知縣」實現了情理裁斷與教化治理的結合，並在社會場域——「團約」聯繫相對緊密，或許作者需要進一步明確治理結構中各層主體在情理結構內的定位，尤其注意補充「士紳」在情理結構中所扮演的角色及產生的影響，才能就情理結構與治理結構的對應關係有更為清晰的解釋。

中山大學歷史學系
余茗

陳瑤，《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》，北京：商務印書館，2023年，389頁。

在中國社會由傳統至近代的漸變過程中，諸多傳統行業經歷了深刻而持久的變革，木帆船航運業就是其中一例。它不僅充當了中國傳統市場體系的「晴雨表」，與不同區域經濟的發展、溝通程度息息相關，而且反映出近代中國社會經濟結構的整體轉型過程，兼具宏觀分析、微觀探討與區域比較的可能。長江中游的物資流動與商賈往來長期依賴木帆船航運業，又與長江上、下游的航運情況存在差異，使得該區域的木帆船航運業成為理想的研究對象。然而，作為木帆船航運業的運營者，「船民」在諸多官方文獻中常常以「江河盜匪」的負面形象出現，既有的研究亦鮮少關注船民及其社會組織。

近年來，隨着檔案、碑刻、族譜、契約、賬簿、訴訟文書、水路歌等歷史文獻在湘、鄂等長江中游省區的發掘與披露，學者有望將研究深入到船民群體內部，發掘船民被文獻敘述遮蔽的面貌。自2016至2023年，作者陳瑤在其博士論文（後出版為專著《糶糶之局：清代湘潭的米穀貿易與地方社會》，廈門：廈門大學出版社，2017）的基礎上，圍繞河道管理制度、船戶宗族、航運業轉型等議題刊發了多篇論文，論文復經補訂集結，形成本書的主體架構（〈後記〉，頁381—382）。在作者的努力與商務印書館「日新文庫」出版計畫的資助下，這一成果於2023年6月以《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》（以下均簡寫作「本書」）一書與廣大讀者見面。（除本書評外，讀者還可參閱作者在《中國經濟史研究》刊發的新書內容簡介。參見陳瑤，〈《江河行地：近代長江中游的船民與木帆船航運業》簡介〉，《中國經濟史研究》，2023年，第5期，頁65）

除去緒論和結語，本書的正文部份共有9章，分為上、下兩編。上編「千帆過盡：長江中游木帆船航運業」（1—6章）歷時性地探討了清至民國長江中游木帆船航運業的發展、延續和轉型過程，下篇「江湖流聲：長江中游船民們的聲音」（7—9章）則從日常生活、宗族建構、水路歌傳唱3個角度發掘船民的歷史主體性。

在緒論部份，作者詳細梳理了長江中游區域社會經濟的近代歷程、船民史、木帆船航運業史三大學術脈絡，以此作為本書的研究起點，認為有必要擺脫單一的航運業史維度，將木帆船航運業放回近代經濟史、制度史、社會史的多維脈絡中考察。在第一章中，有鑑於學界缺乏對傳統木帆船航運業的組織、規模等方面的整體研究，作者結合海關檔案、常關數據與中外調查記錄（以日本方面的材料為主），針對18世紀至20世紀中期長江中游幹流及鄂、湘、贛諸省河道，逐一估算其民船、船民規模及船隻載量（因清代史料存在不足，故多採用民國的統計數據進行趨勢回溯）。經統計，可知這一時期長江中游的民船業形成了強大的運輸能力與環境適應性，扮演着溝通各級市場及上下游流域的重要角色，即便民國時民船業在長江幹流有所衰退，卻仍在支流及城鄉間的水道保持着相當的運輸能力。

因船民數量龐大且流動性強，不得不依靠相應的制度加以約束。為此，第二、三章將目光投向河運船戶，討論其在清代的管理制度、商運模式與社會組織。第二章針對湘江下游的湘潭、善化、長沙、湘陰4縣，討論船行、埠頭、牙行、船保甲等官方間接控制船戶的制度手段，認為木帆船航運業內部並非毫無秩序，而是有着一定的社會管理功能，能夠自發組建多種形態的

船運組織，以維持秩序、解決糾紛，並壟斷河道的運輸權。作者進一步認為，民船航運業在長江中游無法如上、下游一般與官府建立深層合作，其緣由在於船幫組織的總體弱勢和更強的流動性。隨後，第三章關注的地域範圍進一步收縮，分析清代活躍於湘中漣水（湘江的一級支流）河道的陳、鄧、潘3姓。通過將新見族譜與方志、《湖南省例成案》互相印證，可知這些船戶生活在明中葉至清代的基層運役制度和漕運制度的框架下，並借助這些制度組織宗族、維持生計、壟斷河道。官方制度也嵌入並深刻影響着各姓的宗族建設，如白沙陳氏的房支嵌套結構應為船差的輪流承應所致。

第四至六章探討木帆船航運業自晚清至民國的命運。透過20世紀初漢益船幫與湘潭船行的一場訟案，可知「五口通商」以來，湘潭的船戶、船幫面臨船行差役化和釐金制度的變革，他們一方面借助各種策略繞過船行中介制度，另一方面直接與傳統商號、洋行等建立合作關係，從而在時代變局中生存下來，並未迅速被輪船航運業所取代。在民國初年市場複雜化及政府力量介入的挑戰下，船戶與船幫積極開拓新的業務來源，完成了初步轉型，直到30—40年代還發揮着重要影響。到抗戰時期，因應國民政府的船差徵派，長江中游的民船業迎來最後的繁榮，諸多船幫開啟了一輪改制風潮，組建起同業公會或同鄉會。隨着戰後航運組織體系化的完成，傳統木帆船航運業最終隱入塵煙，規模龐大的船民群體也就此完成了職業身份與階級身份的重新定調。

接續上篇對清至民國船戶所處外部環境的分析，下篇將筆調轉向船戶內部。第七章利用湘潭縣檔案館收藏的9冊船民賬簿，重點挖掘其中的契約信息，討論戰時至共和國初期湘江船民的生計、工資、消費及社會關係。第八章透過漣水白沙陳氏的「唱太公」儀式，認為「亦神亦祖」的水神「必清公」之所以成為陳氏整合全族的話語工具，是因為它與清初陳氏在山區採運礦產的活動密切相關。第九章主要進行史料匯集的工作，將各種「水路歌」文本與船民口述訪談相結合，初步探討水路歌在船民生計中扮演的角色，以及這種歌謠的形成過程。綜合下篇各章的論述，可知「船民」雖身處逼仄的生存環境與制度的限制之中，應對着近代以來的種種變局和衝擊，卻依舊表現出與強大的能動性與適應力，從而延續不息。

在結語部份，作者歸納和升華本書的核心論點，認為長江中游木帆船航運業在近代的轉型歷程「頗具象徵意義地呈現出長期新舊雜糅的變遷樣態」（頁340）。這個「轉型」過程不是簡單的打破或取代，船民對於輪船航運業這一新事物也絕非一味抵制。作者提出，木帆船行業的內、外部環境，應當作為一個整體進行分析。如此，方能趨近歷史的原貌。

依筆者淺見，本書的學術價值主要體現在以下幾個方面。第一，在史料範圍上較前人有所拓展，挖掘了既往研究較少措意的官方檔案與民間文獻。作者經由長期細緻的田野工作，搜集了不少民間文獻，對於面臨失傳的水陸歌，作者盡量結合實地考察與口述訪談，將其從文本層面還原到船民的日常生活脈絡中。第二，對航運業史、近代中國經濟史等領域的諸多既有誤區加以澄清。譬如，在「衝擊—回應」理論、近代化理論、帝國主義理論的影響下，海外學者多持傳統木帆船航運業於近代迅速衰退的看法（即「迅速衰落」論），許多國內學者在其影響下也持類似論調。與此相反，松浦章等學者的新近研究（松浦章著，董科譯，《清代內河水運史研究》，南京：江蘇人民出版社，2010）顯示，近代長江中游的航運體系並非迅速衰落，而是持續發展，愈加複雜多元。作者接續其後，在上篇的論證中繼續對「迅速衰落論」進行反駁。第三，基於「傳統航運業的近代轉型」這一傳統議題，將船民群體置於近代中國轉型的歷史環境中進行通盤考量，討論船民群體在近代社會轉型過程中的角色和作用，以及他們與政府、市場的互動。如此既能走出單一的航運業史維度，祛除文獻對船民群體的污名化色彩，又在學術脈絡與歷史書寫中予這些「小人物」以一席之地。

不過，本書仍留下了不少值得深入思考的空間。譬如，第三章第二節討論清代漕運三姓埠頭制度的由來。從族譜及其附載的《船埠始末記》、《必通公行略》等文傳達的模糊印象看，成化、正德兩朝對當地船戶適用的賦役制度而言，似乎具有某種特殊意義，如族譜就曾提及這些時間點（頁99、103）。實際上，三姓對埠頭的壟斷並非孤立的地方現象，並非一蹴而就，而是與明代漕運制度的運作及其入清之後的餘緒密不可分。永樂遷都以後，湖廣作為有漕省份之一，承擔着一定的漕運任務，其漕糧兌運制度至少經歷兩次關鍵變化，前後運作情形並不完全一致：正德元年（1506）時，長沙與漢口同為漕糧交兌口岸，到萬曆元年（1573），湖廣的衡陽、永州、岳州、長沙等府原經城陵磯（屬岳州府）交兌的漕糧，改在漢口交兌（頁31）。從前述族譜的記載看（頁99、103），成化朝的湘中顯然經歷一次漕運制度變革，或至少標誌着當地船戶向官府承差的開始。那麼，同為州縣以下的短途漕運（頁117），與湖廣其它州縣相比，漕河流域（或其所在的長沙府）的漕糧轉運有何特殊性？在官方歷次漕運制度變遷的影響下，漕運船戶承運漕糧的機制前後是否有所變化？這些制度變化對船戶宗族本身又造成哪些直接或潛在的影響？若將來有更多關於漕運、船民及航運業的官方或民間文獻得到整理出版，這些未盡的問題或許值得進一步追索。

書末收錄魯西奇、邱澎生兩位學者的推薦意見，從中也可看出一些值得深入的方向，如將中國與西歐的航運業近代化歷程進行「互惠式、對稱式」的比較，重新審視「西歐近代理性化」的韋伯式命題，將論證上升到明清中國何以出現「早期近代性」的理論高度（頁388），等等。作者坦言，有必要從水路控制權分配的角度對長江和萊茵河的水運進行比較（頁89）。

總體而言，本書邏輯連貫、結構清晰、細節豐富且不乏學術創見，帶有較強的現實關懷，有助於我們更好地理解不同區域的歷史節奏差異及近代中國社會的「新陳代謝」這一宏大命題，不失為一部優秀的研究論著，值得引起學界更多的關注、重視和討論。

中山大學歷史學系

何明煌

李懷印，《現代中國的形成：1600—1949》，桂林：廣西師範大學出版社，2022年，426頁。

中國步入現代化的發展進程歷來是學者們研究的重點，不少研究者將現代中國的形成簡單套入歐洲中心論下「從帝國到民族國家」的演進範式，傾向於把滿人的開疆拓土與世界其他地區的帝國建造過程等同。鴉片戰爭後，中國淪為半殖民地半封建社會，中國近代史被視為一部屈辱史與抗爭史，自此中國就被認為是在「衝擊—反應」下被迫走向現代化。而美國德克薩斯大學奧斯汀分校歷史系李懷印則提出新的見解，他在新作《現代中國的形成：1600—1949》中另闢蹊徑，認為近代中國是具有連續性和生命力的現代民族國家，而非「在疆域整合和政治認同方面面臨重重危機的非常態國家」。在美國研究東亞歷史的他將現代中國的形成過程放在世界背景下探究。縱觀全文，作者用兩條綫索串聯：一是時間，全篇按照清朝前中期—晚清—民國—國民黨統治時期—中國共產黨的勝利的順序，論說各個階段對現代中國形成的影響；二是「地緣、財政、認同」的分析架構，全篇各處都按照這一架構展現出現代中國的形成過程及其與歐洲各國現代化的差異。

第一章是導論，作者從對帝國與民族國家這一宏大論題的探討出發，按照上述分析架構，揭示中國的歷史實際並非從帝國到民族國家的簡單直綫過渡演進，由此建構它與歐洲各帝國不同的實質，指出中國道路的獨特性。在