

聂宝璋先生传略

朱荫贵

聂宝璋先生河北省蓟县马道庄人。1922年生，1941年北京市立一中毕业后，考入私立天津工商学院。时值日本侵略者对沦陷区的统治日益加紧，出于对侵略者的愤恨和青年学生的爱国热忱，1944年初他毅然弃学，辗转逃到大后方。1945年初就读于昆明西南联大。翌年抗战胜利，西南联大复校，遂转读于天津南开大学。1947年毕业，获学士学位。同年考入南开经济研究所，1949年毕业，获硕士学位。毕业后参加华北人民政府举办的“大学毕业生暑期学习团”，结业后即分配到南京中央研究院社会研究所（即现在中国社会科学院经济研究所的前身）任助理研究员。现为中国社会科学院经济研究所研究员、该院研究生院博士研究生导师及南开大学兼任教授。

1949年进所迄今将近40年的时间里，聂宝璋先生一直孜孜于中国近代经济史的研究，在这块土壤里辛勤耕耘不辍，尤其在买办、航运及洋行领域的研究里，取得了令人瞩目的贡献。

聂宝璋认为，在中国近代经济史这门学科中，洋行买办问题的研究，是一个十分重要的课题。其所以重要，是因为买办是半殖民地社会所特有的阶级。在旧中国国民经济中，买办经济日益占有不可忽视的地位。因此，早在50年代初参与编辑《中国近代经济史统计资料选辑》一书时，他即开始注意这个问题。随后他与他的老师陈振汉教授合作，着手收集整理编辑中国近代航运史

资料。不料在1957年的政治风暴中陈先生未能幸免，被误划为“右派”，工作也随之被迫中辍，聂宝璋遂转而全力研究近代中国买办阶级问题。由于长期积累，他在短短的几年之间即完成专题论文三篇，但直到十年动乱后才得以补充修改，汇集成书，是为《中国买办资产阶级的发生》，1979年由中国社会科学出版社出版，并于1984年再版。

在这部著作中，聂宝璋对买办阶级的发生、发展和演变过程进行了系统的研究，他认为第一次鸦片战争以后外商可以自由雇用买办与公行时期的买办在性质上有着根本的不同，中国近代社会的买办乃是侵略势力扩张的产物。在方法上他从买办职能的发展变化着手，具体地分析论证了在早期外商势力急骤扩张中洋行买办从雇员身份进而由兼营商业到独立商人的发展变化进程。充当买办者，不仅需要保证金、营运资金，往往还开设自己商号，同洋行联手经营，有时还要为洋行经销经购，包购包销。因此，洋行离不开买办，买办也离不开洋行，买办与洋行的经济势力大体取得同步发展。到第二次鸦片战争以后，随着洋行势力的大扩张，买办商人开始以一个阶层的力量崭露头角；在很多重要领域里，都能察觉到买办活动的踪迹，特别在商品流通领域里，19世纪后期一个“买办的商业高利贷剥削网”已经开始形成。

这部书出版以后，很快引起国内外学术界的注目。1982年第6期《天津社会科学》上，国际知名学者傅筑夫教授以“进一步加强经济史研究”为题发表文章评论说：《中国买办资产阶级的发生》一书，“是以丰富的中外文资料为基础进行深入分析，潜心研究的科学成果，对中国近代经济史研究工作的开展，无疑起着良好的作用”。在《读书》1984年第9期，徐盈撰写的《旧时代的新研究》一文指出，聂书“早已引起国际的重视”。确实，此书问世以后，欧美及日本学者反应良好，例如日本青年学者黑田明伸在《东洋史研究》第40卷第1号发表评论说，“聂先生着眼于金融，颇

具卓见”，“以旗昌轮船公司为对象所作的个别经济的分析，可以说为今后的研究方向作出先驱性业绩。其它方面的论述，多数也超过了目前的水平”。（此文已译载于《经济学动态》1982年第5期）

1979年下半年起，聂宝璋重新开始搁置多年的航运史资料的收集整理工作。经过三年多的紧张劳动，终于编辑成书，是为《中国近代航运史资料》第一辑（1840～1895年）。此书分为上下册，1984年由上海人民出版社出版，全书计达120万字。

《中国近代航运史资料》第一辑，是继中国近代工业史、农业史、手工业史、对外贸易史和铁路史等资料书之后的又一部大型经济史资料书。外商引进的轮船，是资本主义各国从事海外殖民地掠夺的有力工具。外商在华航运势力的扩张，在很大程度上表明外国在华经济势力的扩张。轮船的引进，对中国封建社会政治经济必然产生深远的影响，因而对中国近代航运史研究的意义，远不限于航运业本身。然而，国内对中国近代航运史的研究十分薄弱，见于成果的文章不多，专著更少。各有关部门保存的大量珍贵的早期航运史档案，至今未见整理出版。相比之下，国外近年来却开展了规模可观的档案资料的收集编辑工作，出版了多种有关中国近代航运业的文献资料，发表了不少论文专著。甚至长江线旧式木船及旧中国的河道管理等更为专门问题的研究，国外也有著作出版。台湾方面也曾发表有关中国早期轮船经营的论著。因此，《中国近代航运史资料》一书的问世，可以说填补了建国以来中国近代经济史研究中的一席空白。^①

《中国近代航运史资料》第一辑一书，是聂宝璋在三十年的时间中断续收集资料，沙里淘金，付出极大精力的心血结晶，特别是在十年动乱期间，他在研究条件尽失及身患重病的厄境中，依然发愤治事，不肯中辍。录入书中同读者见面的虽仅120万字，

① 思毅：《中国近代经济史研究中一席空白的填补——评介聂宝璋编〈中国近代航运史资料〉》，见《南开经济研究所季刊》1985年第4期。

但征引的文献却在 200 种以上，摘抄的原始资料当以千万计。所选辑的资料，大都出自档案、函牍、笔记、奏章、中外文报章等多种中外文献。此外，还尽可能地根据录入的文字资料，制成统计图表，使读者一目了然，得到明确的数量概念。其所用功力，自不待言。聂宝璋是一位经济学者，但他继承了中国史学的优良传统，治学态度极为严谨，对所征引的资料反复校勘，即使是一个标点符号或一个页码的错误也决不肯放过。

《中国近代航运史资料》虽然是一部资料书，但在该书的前言中及章节标题、材料编排上，同他过去发表过的关于航运史研究的专题论文一样，表明了他对航运业乃至这一时期整个中国经济发展历史的一系列重大问题的基本观点。作者认为，西方侵略者依靠暴力手段，既破坏了中国的航权又攫取了中国的土货贩运权。在这里，外商的保险行号起了不容忽视的作用，通过保险控制中国引水权，打击中国旧式运输业，从而在第二次鸦片战争后外国在华轮运势力获得迅速的扩张。

中国自己的近代轮运企业，是在外国轮运势力已经垄断了中国江海航线的条件下出现的，它以后的发展始终未能摆脱后者的垄断。从轮船招商局创办的前前后后，大致可以看出在错综复杂的阶级和民族矛盾中，中国近代社会经济演变的进程。至于中国民族资本小轮业的出现与发展，则走着一条十分崎岖而曲折的道路。虽然早在 19 世纪 50 年代就有个别华商投资于轮运业，但在中外反动势力的重重压迫下历经近半个世纪，才得以小轮公司的形式正式出现。在对大量历史资料整理研究的基础上，聂宝璋认为，对外商强行引进的轮船，既要看到在外国侵略势力扩大中国市场中它所起的核心作用，也要看到它对中国封建经济结构以及封建政治、文化各方面所起的深远影响，否则就是不全面的。它对中国封建社会经济结构的冲击及其对中国近代航运业产生的促进作用，不是一眼可以望穿的。轮船是由外商强行引进的，因而

在中国并不是如资本主义国家那样是应产业革命过程中的需要而产生、发展的。中国的封建社会经济远未达到这个阶段。从航运业进行考察，可以看出，“从中央到地方到处都能通过轮船体现出明显的封建经济体制对资本主义的‘异体排它性’”。聂宝璋进一步强调指出，在中国资本主义的发展历程中，“封建主义的反动性丝毫不亚于帝国主义的侵略性”。^①

洋行史的研究是聂宝璋多年来辛勤耕耘的又一个重要领域。在长期研究的实践中，他深切感到在中国半殖民地深化过程中深入研究洋行问题的重要性——在华洋行势力的扩张同封建社会经济的发展、经济结构的变化以及政治、文化各方面都有着千丝万缕的联系。洋行问题不搞清楚，很多问题也不容易搞清楚。但洋行问题的研究恰恰是中国近代经济史研究有待开拓的领域。因此，近年来他耗费不少精力时间，写出三篇专题论文，大致从18世纪中叶起至19世纪末叶，分阶段地、系统地论证了在华洋行势力扩张的过程和特点。

聂宝璋认为，到鸦片战争前夕，广州公行形同虚设，对洋行商人的猖狂活动，特别在走私贩毒方面，已经无力约束、管制。鸦片战争后五口通商时期，公行制度被迫撤消，洋行势力急骤扩张，但商品贸易并未能打开局面，暴力掠夺是这一时期洋行势力扩张的主要特点。到第二次鸦片战争以后，船运及同它直接间接联系的码头、仓栈、保险、银行、船舶修造的各种行号企业纷纷创办起来，他把这一时期的洋行区别于前此以暴力掠夺方式暴发起来的“商业大王”，概括为在华洋行商人的第二代。第二代外商势力扩张的基本特点就是轮船运输体系的建立，在这个体系中，由洋行母体离析出来的各个独立企业逐步形成独立的行业，各个企业间的“交叉投资关系”中，开始出现洋商资本垄断集团。这些

① 聂宝璋：《轮船的引进与中国近代化》，《近代史研究》1988年第2期，第161页。

都为在华洋行势力的进一步扩张奠定了基础。

进入70年代后，在华洋行势力的扩张又进入了新的阶段，为适应新情况，洋行经营方向与方式都有了变化。投资领域的扩大、资本的集中、由商品输出向资本输出的转换、由商业领域向政治领域的渗透，都是值得注意的动向。同时也应看到，届至甲午战争，洋行商人不断遭到封建经济结构及政治体制的阻碍，难以为所欲为，例如上海洋行商人对上海织布局染指的企图，就始终未能得逞。

聂宝璋的这些论述，有些是对流行观点提出质疑的，有些则是发前人所未发的论证。将近一个半世纪的在华洋行势力扩张史的研究，给人以清晰的脉络与轮廓。他对洋行史的研究，不能不说是开拓中国近代经济史研究的贡献。

四十年来，聂宝璋在自己的研究岗位上作了大量的工作，他之所以能有上述贡献，是同他严肃认真的学风和扎实严谨的史料功底分不开的。他常对他的学生讲，搞科学研究就要有科学精神，所谓科学精神，就是严肃认真，一丝不苟。有时碍于主客观条件，作到这一点并不容易，因而科研工作者需要有一颗科学的良心，执着地追求科学的真理。科研工作者要对得起科学，这就是科学的良心。但是，科研又是一个无底洞，每个人的能力都是有限的，因此，科研工作者经常保持谦虚的态度是至关重要的。或许是因为他恪守“科学良心”的精神与谦虚谨慎治学态度的缘故，他在科研成果中体现的严谨作风，颇获学术界的称道，而他自己却常常不满足于已有的成就，并且常常以近乎挑剔的态度去反思自己过去的研究。他说，科研工作者要有自我否定的勇气。他毫不讳言自己在学术研究中也曾受到“以阶级斗争为纲”这一类左的思潮的影响，因而在著述中不无“否定一切”的痕迹。他认为，在学术领域中强调“政治挂帅”，就容易偏离科研轨道，政治与科学是两个不同的范畴。他曾表示在他的《中国买办资产阶级

的发生》一书中，就有些问题需要重新考虑，只有实事求是才能使自己的研究成果经得起时间的检验。

中国社会科学院经济研究所经济史室素来以重视史实而颇获好评。聂宝璋就一贯强调资料工作的重要性。他常说，无扎实资料功底的研究，是无源之水无本之木，只能成为“一风吹”的过眼烟云。他从他的叔父——已故历史学家聂崇岐先生的教诲中获益良多：“研究工作者切不可轻视资料工作”，资料的收集、整理与编辑，“好汉子不愿干，赖汉子干不了”。叔父的话语他至今未忘。实践证明，编辑一部专题资料并不是轻而易举的，它不仅需要广泛的涉猎、去粗取精、去伪存真的功力，而且它同研究工作一样需要有一个消化资料、提炼问题的过程。对个人来说，编辑资料是引向深入研究的条件与阶梯，对社会来说，又是“修桥补路”为人提供方便的“善举”。因此，保证资料书的质量是首要前提。为此，在编辑《中国近代航运史资料》第一辑时，为挖掘资料，他二下江南，赴上海面壁经年，逐日检阅盈室累案的中外早期报纸期刊、档案卷宗。在目前编辑航运史资料第二辑的进程中，他不顾年老有病之身，为获取“真经”，又四处奔波，远至东北的哈尔滨和号称锅炉的武汉，都留下了他的足迹。凡收集到的资料，他均一一细细审阅，反复比较裁定后方才收用，力求尽量完善。可以告慰的是，约100万字的《中国近代航运史资料》第二辑（1895～1927）今年即将脱稿完成。

热心助人和奖掖扶助新人是我国许多老一辈优秀知识分子的优良传统，聂宝璋也同样如此。还在《中国近代航运史资料》第一辑出版以前，很多单位和个人即不断洽商参考利用。他常常收到其他单位和许多素不相识的人的求教信，对于这些信件，他总是认真对待，有问必答。在繁重的工作和抱病的情况下，他还常常给素不相识的青年人解答问题，修改论文。一次为一个素昧平生的青年人提出的修改论文的意见竟达数千字之多，连错别字、标

点符号都细细改正，知者无不钦佩。《中国近代航运史资料》第一辑出版后，对一些科研单位和个人特别是各省市港口史、江海内外河航运史编写工作者的请求解答问题，聂宝璋更是多次给予指导帮助。对于自己多年辛苦收集的资料，他常常慷慨无私地提供给别人使用。有感于经济史研究的不景气局面，他总想通过自己的努力，去扶持帮助那些有志于此的年轻人。

聂宝璋从不把自己的观点强加给自己的学生。相反，他不仅要求学生不受他的著述中观点的限制，而且鼓励学生在认真研究的基础上有创新精神。他常说，在师生之间要彼此尊重，学生在某些方面超过先生，这是先生的荣誉。

聂宝璋为人耿直，嫉恶如仇。他非常关心国家的四化大业，对社会上的不正之风、官僚主义深恶痛绝，他十分厌恶等级制度，非常钦佩经济研究所原所长孙冶方同志的“不唯书、不唯上”的知识分子优良品质。对于不利于四化建设的现象，他在力所能及的范围内秉笔直陈，不计个人得失。

从1982年起，聂宝璋开始招收硕士研究生，同时应南开兼任教授之聘代培研究生。1986年国务院学术委员会通过他为博士研究生导师，1988年起准备博士生。

聂先生虽已年逾花甲，身体不很健康，但仍每日伏案工作不止。我们衷心祝愿他健康长寿，为中国近代经济史的研究做出更多更好的贡献。