

晚清官商关系透视

——以李鸿章、唐廷枢与开平煤矿为例

冯云琴, 樊建忠

(石家庄经济学院 人文社科学院, 河北 石家庄 050031)

[摘要] 在由农业文明向工业文明转变的近代化的进程中, 能否正确处理官与商的关系, 在很大程度上决定着近代化的方向和成败。本文以开平煤矿前后期的发展状况为透视点, 揭示了官督商办经营管理体制的历史发展轨迹。

[关键词] 晚清; 官与商; 开平煤矿

[作者简介] 冯云琴(1971—), 女, 山西省灵石县人, 石家庄经济学院人文社科学院副教授, 主要从事中国近现代史研究。
樊建忠(1974—), 男, 河北省冀州市人, 石家庄经济学院图书馆馆员, 主要从事会计学研究。

[中图分类号] K256.1 [文献标识码] A [文章编号] 1003-7071(2009)02-0102-05 [收稿日期] 2009-01-05

19世纪60—90年代, 洋务派创办了一系列军事工业和民用企业, 但大都不成气候, 而开平煤矿在时人对官督商办企业经营腐败的一片谴责声中却博得了赞誉。一位英国记者在甲午战争后评价洋务运动时期中国采煤工业的情况时说: “在煤的开采上唯一获得了完全成功的一个地方, 就是开平煤矿”^{[1] (P453)}。这在洋务派所办企业中是很少见到的, 而开平煤矿的经营成效与李鸿章的庇护以及唐廷枢的悉心经营息息相关。

一、历史发展的趋势——官与商的结合

开平煤矿采取了“官督商办”的经营方式, 这是洋务派兴办民用企业所采取的最主要、最基本的组织形式, 它是特定历史条件下的产物, 也符合历史发展的必然。第二次鸦片战争后, 官商双方本着相互利用和依托的意愿, 在对官商关系不同理解的基础上结合在了一起。

在官而言, 虽然打出了“商办”的旗号, 却要把资本主义纳入封建主义的轨道和模式置于封建势力的控制之下, 即要在“商办”之前加上一个“官督”的头衔。对“官督商办”的经营管理体制, 洋务派官僚都有多方论述, 李鸿章一再强调“官督商办”是由“官总其大纲, 察其利病, 而听商董等自立条议”; “商务应由商任, 不能由官任之”; “所有盈亏全归商人, 与官无涉”^{[2] (P36)}。但同时又说: “事虽商办, 官仍督察”; “不过此后盈亏与官无涉, 并非一缴公帑, 官即不复过问, 听其漫无钤制”, “盖专指生意盈亏而言, 非谓局务不归官也”^{[2] (P33)}。也就是由官掌握

企业中的用人、理财之权, 即企业中的人员黜陟, 经营决策, 管理方针, 资金调拨, 盈余分配之权; 在企业里的商股, 无论股份大小, 在用人理财方面都没有发言权和表决权, 即企业的经营管理权并不掌握在商人股东手里, 而是掌握在代表封建政权的官僚手里。这样, 在企业中起决定作用的就不是代表资本的商股, 而是代表封建国家的官权。

而在商人那里, 却作出了完全不同的理解, “事虽由官发端, 一切实由商办, 官场浮华习气, 一概芟除”^{[3] (P479)}, 强调企业的经营管理权自然属于商人而不是由官僚掌握。这种经营方式, 在初期和中期确实促进了资本主义企业的建立与发展, 但“官督商办”的形式既然是封建主义和资本主义的结合物, 官与商共存于一体, 共同参与企业的经营管理, 而官与商又是怀着各自的目的和对官督商办企业内涵的不同理解走到一起的, 这就决定了两者不可能和平共处。在“官督商办”的企业中, 从一开始就存在“官权”与“商利”的矛盾, 由于有整个封建政权作为“官权”的支柱, 所以在企业中“官权”始终居于矛盾的主要方面。但一个事物内部的矛盾和斗争, 必然会促使这一事物转化或分化, 所以, 洋务企业和参与企业的人员随着历史进程向前推移, 也处于不断的分化与转化之中, 官与商两种力量也就出现了此消彼长的局面。到19世纪末、20世纪初, “官督商办”企业内部的官商矛盾日益突出并趋于恶化, 官权侵害商利的现象随处可见, 最终导致官督商办经营管理体制的变异。而开平煤矿前后期发展的历史就恰恰反映了这一发展转变的历程。

二、开平煤矿的官商关系

开平煤矿是在李鸿章直接支持下创办的。在洋务运动中,李鸿章既是组织者和倡导者,也是洋务运动的旗手和中心人物,他所创办和控制的民用企业的资本占洋务派民用企业资本总数的44%以上^{[4] (P98)}。李鸿章对其管辖区域内的企业给予了相当的扶持和保护,这也是开平煤矿经营颇具成效的原因之一。

作为“官督商办”的开平煤矿,在其设局招商章程中,明确表明企业属于“官督商办”,而唐廷枢是由李鸿章委任的总办,因“事体重大,又属创始,处处与地方交涉”^{[5] (P28)},又派前任天津道丁寿昌、津海关道黎兆棠会同督办。开平煤矿在其创办、发展、运营的过程中,也充分享受到了官权、官势对它的偏爱。

首先,在开平煤矿创办、发展过程中,李鸿章的倡导与保护,功不可没。中国封建社会长期奉行“重农抑商”的经济政策,在社会经济生活中农业和家庭手工业相结合的自然经济长期占据优势地位。到了19世纪中后期,中国社会虽然也出现了一些商办的企业,但清政府一直未在法律上确立华商投资兴办近代工矿交通运输业的权利,更谈不上给予任何切实的保护。就煤矿而言,中国煤藏几乎各省皆有,“惟未能尽行开采耳。然有煤矿之区而督抚又不欲开采,督抚之愿开采者又或煤矿之不美,甚至矿虽至美而未开采者,或多方以阻止,即已开采者或设法以议停,故议论开矿者已有历年而其事至今尚无成说”^{[6] (P5)}。即使在开平煤矿已经正式投产的1881年,礼部右侍郎祁世长还曾上奏请饬停止,认为“地为畿辅奥区,又与陵山要隘不甚相远”,“该处设局开采,洩坤舆磅礴之气,必非所宜”^{[7] (P6540)}。为此杨嘉善曾奉命查勘唐山等处矿山,经查明开平矿务局所开煤铁矿诸山“清凉山在滦州境内,唐山系丰滦交界,皆偏僻于东南”,与陵山“方位悬殊”,诸水与龙脉来源“并无碍”^{[7] (P6548)},问题最终如何解决无从查证,但据开平煤矿外国工程师金达(Kinder)称:“那个风潮闹得很大,几乎把那个煤矿都闹垮了”^{[8] (第一章, P10)}。但开平煤矿最终渡过了难关。可见在当时的环境下,开平煤矿能够突破重重阻力采用西法进行开采,李鸿章起了重要的作用,离开这棵大树的庇护,一般中小商人是难以抵挡强权势力打击的。

晚清时,“每个有势力的重臣,在他自己所管辖的省份里是有相当自由裁量的余地的”^{[1] (P451)}。李

鸿章在其辖区内所作的另外一件具有开创性的事情,是默许唐廷枢修筑唐胥铁路。在勘查开平煤铁储藏情况时,唐廷枢就提出:“欲使开平之煤大行,以夺洋煤之利及体恤职局轮船……苟非由铁路运煤,诚恐终难振作也”^{[5] (P20)}。但在筹建过程中,由于顽固派的反对,再加上自煤矿至海口需筑路“约长百有余里,大半旗人之地,若欲尽行购买事究不行,若再绕道筑填费且益巨,又查得该处向有小河离矿不过二里许,苟其浚深开阔亦可直抵海边,铁路之议自此中止”^{[9] (P113)}。后在筹划开挖煤运河时,因“自唐山煤井至胥各庄长约7英里,地势陡峻,不宜于河”^{[10] (P120)},遂“禀明宪台批准,于芦台镇东起,至胥各庄东止,挑河一道,约计七十里,为运煤之路;又由河头筑硬路十五里,直抵矿工”^{[5] (P643)},因“虑朝议禁驶机车,乃声明以驴马拖载,始得邀准”^{[10] (P121)},此即中国第一条铁路——唐胥铁路。为了避免清朝顽固势力的阻挠,最初以骡马拖载,1881年11月8日正式改用蒸汽机车,“第一座火车头是在本地造的,行驶了几个星期,没有引起烦言。但不久便被命令停驶”,原因是守旧派官僚以“机车直驶,震动东陵,且喷出黑烟,有伤禾稼”等罪名向皇帝告发,被勒令禁驶。经李鸿章、唐廷枢等从中多方周旋,“几许波折”数月后才又得以恢复运行^{[10] (P125, 121)}。从中可以看出,由于有李鸿章的默许及后来的努力争取,唐胥铁路才免遭淞沪铁路的下场而得以幸存下来。“这段铁路成为近代中国铁路运输系统中最先建成的一个区段”^{[11] (P343)},近代中国铁路以此为开端逐渐展修延长,而开平煤矿由于铁路的修建,初步解决了煤炭外运的问题,成本由此降低,生产得以顺利发展。

其次,减免税赋的优惠。自鸦片战争后,随着中国关税主权的丧失,对外国进口商品规定了值百抽五的关税税率,而中国商品转口则关卡重重。当时,“洋煤每吨税银五分,土煤每担税银四分,合之一吨实有六钱七分二厘。若加复进口半税,已合每吨银一两有奇,盈绌悬殊至二十倍之多”^{[3] (P41)}。台湾基隆煤矿开办时,沈葆楨奏准台煤出口每吨征税一钱,但却明言:“台煤无关民间日用,为洋舶所必需,是以减税惠商,南北洋各口均不得援以为例”^{[12] (P307)}。1881年,唐廷枢禀请李鸿章请减煤税,李鸿章转奏清廷要求“每吨征收税银一钱,以恤华商,而敌洋煤”^{[3] (P41)}。该项要求获得了批准。开平煤矿争取到了每吨税银一钱的权利,无形中降低了成本,使开平煤得以与洋煤竞争,最终将洋煤排挤出了天津市场,增强了其竞胜图存的能力。

再者,危难之际官款的挹注。唐廷枢一开始就力图用资本主义的生产方式来经营开平煤矿,积极招商集股为企业筹措必要的启动资金,但1880年为挑挖运煤河,需款十四万两,而这时“矿局只招股本三十万两,现已多用十万两有零。此时再筹垫十四万两挑河,实为心力不逮”。于是向李鸿章求助,“可否吁恳爵中堂终始成全,于机器、海防支应两局酌拨银五万两,暂资工需急用,于本年职局所交之烟煤、焦炭及船捐三项抵销;如有不敷,亦统于光绪八年年底无论何项一律缴清,不致宕延公款”^{[5] (P641)}。对此,李鸿章在批文中指出:“所请借银五万两,刻值经费支绌,碍难多拨,故由机器局借给银二万两,支应局于海防协饷内借给银一万两,其机器局即在来年所交该局烟煤焦炭内核扣作抵,支应局即在来年所交津防炮船兵船应用煤炭内核扣作抵”^{[13] (P361)}。由于有此款项应急,矿务局得以如期挖好河道。从1884年矿务局首次资本状况报告看,直隶当局借款有24.3万两^[14],以后陆续归还。到1888年仍借支应局5万两,到1889年归还40318.35两,仅欠官款9681.65两。以后由于新造轮船及开采新矿又陆续借用官款,到1893年矿务局共借官款771955.106两^[15]。这些款项主要由支应局和银钱所所借,到1900年仍欠50万两,占各项欠款269万两的18%左右^{[16] (P204)}。而且在1883年上海金融风潮中开平煤矿也是依靠官款挹注而得以渡过危机。可见,官款在开平煤矿营运过程中所起的作用,它是开平矿务局“十数年屡受挫折”的“扶持救急之款”^{[17] (P339)}。

复次,设厂开矿及与地方交涉时官方的支持与保护。开平矿务局设局时,曾由李鸿章批准“距唐山十里内不准他人开采”^{[18] (P26)}，“不准另立煤矿公司”，而且“土窿采出之煤应尽商局照时价收买，不准先令他商争售”^{[19] (P79)}。在开平煤矿初创时，“民间亦屡起风潮，大肆阻挠，至派兵队弹压以调停之。先是唐山、林西一带数十里内，民间土法开采者不下千余处，至是全行禁止；故民情汹汹，聚众数千人，几酿大祸。嗣经订明开平官煤在唐山左近倘过每吨二十斛，每斛九十斤，限定不得过东钱八百文，并许以将来售价倘过此限数仍准民间自行开采，其事始息”^{[17] (P339)}。1884年，又有开平矿附近土人私开“互相斗殴毙两人伤数人”酿成事端，“因禀傅相派员查禁”^[20]，最终将私开煤井封闭，以超经济手段维护了开平的特权。1897年，天津瑞丰洋行商人曾呈请拟在滦州（治今河北滦县）榛子镇一带开采煤矿，时北洋大臣王文韶禀请总理衙门以“所请开挖煤矿

之处，与唐山官矿相离甚近，碍难准其办理”^{[16] (P190)}，予以拒绝，抵制了外国人染指中国矿产的企图。开平矿务局在最初购置地亩时，也曾得到官方支持。除“荒地无庸给价”外，恐有“劣绅故意把持牟利”，李鸿章又“分札宁河、丰润两县迅速出示，晓谕各乡田园业户一体遵照，勿任地棍劣董稍有阻挠”^{[13] (P357, 361)}。为了矿区的防卫，通永镇山永协右营茨榆坨武汛移至矿区（属山海路绿营兵），1893年通永镇练军马队在总兵史宏绪率领下进驻唐山，主要任务就是加强开平矿务局和唐胥铁路的巡防，维护路、矿生产秩序和社会治安。

总之，开平煤矿在其创办、经营过程中得到了李鸿章的庇护。正是由于他的关照，开平煤矿才得以冲破种种阻力建立了中国第一条铁路；也因为李鸿章的奏请，开平煤矿才得以享受每吨煤一钱的低税率；也正因为官款的垫拨，开平煤矿才能较顺利地解决运营资金并一次次渡过难关，并抵制了外人染指中国矿产的野心，可见官权在开平成长过程中起着不可低估的作用。

当然，开平煤矿得到官方庇护并非是无条件的，它也付出一定的代价。在开平煤矿招商章程中明确规定：“每年所得利息，先提官利一分，后提办事者花红二成，其余八成仍按股均分”。“所有生熟铁至津，按照市面价值，先听机器局取用。煤照市价，先听招商局、机器局取用”^{[5] (P630)}。同时，在当时风气未开的形势下，虽然李鸿章、唐廷枢是当时不多见的趋新派，但中国的反对势力却根深蒂固，唐廷枢虽力图避免官府的干涉按照资本主义经营方式管理企业，其公司也是按西方股份有限公司的形式组织的，但公司并没有董事会组织，股东会议更很少开，企业一切生产经营活动皆由政府任命的督办、总办承担。李鸿章所派督办，前任天津道丁寿昌、津海关道黎兆棠在职时间皆不长，所以公司主要活动基本上都是唐廷枢一人负责的。同时，开平煤矿也并未采用西方公司的财会制度，章程规定：“进出煤铁银钱数目，每日有流水簿，每月有小结，每年有总结，随时可以查核”^{[5] (P629)}，所采用的记账方式仍是中国传统的流水账。正如天津英领事报告中所评论的那样，“实际上开平更关心的似乎是采用西方的技术而不是采用它的会计方法和公布账目的习惯”，这样的记账“其用意并不在于表明成本”^{[8] (第二章, P7)}。

公司实质上的领导人是督办、总办、会办等人，虽然他们也投资于企业，但一经清廷札委即具有了官的身份，是秉承官方意图办事的，一旦发现他们有什么过错或不符合其意旨的则将随时被撤换。企业

虽然由总办具体负责经营,但诸凡章程议定、招集股本额、置办机器设备、财政收支、盈余分配和亏损处理,都须向洋务派官僚禀准,同时官府还会随时派员对企业进行整顿清理。一位在开平煤矿供职的英国人写道:“股东们在公司里丝毫没有发言权,他们的地位有些像债券持有人所处的地位”^{[8] (第二章, 19)}。这样,督办、总办、会办这些人能力的大小直接关系到企业的盛衰成败,企业也就无法避免官对企业的渗透。1884年,李鸿章就借续筑铁路之机收买了唐胥铁路,加强了官署的控制。正如甲午战争后英国调查团所描述的那样,“在中国人经营的工厂里,都可看到一个令人惊异的情况,就是:每部门都有一些衣服华丽而懒惰的士绅,各处偃息,或专心钻研经书”^{[1] (1426)}。此类现象在开平煤矿也同样存在,“当开平矿山正在欣欣向荣,继续发展的时候,所有督办、总办和其他大员的三亲六戚都成群结队而来,而且,完全不管他们能否胜任,都一律委以差使,把他们养得肥肥的”^{[8] (第二章, 17)}。但与同时期其他官督商办企业不同的是,开平所借官款少,官僚干涉也较少,而唐廷枢又是一个“殷实明干”的商人,很得李鸿章赏识,官商之间关系一度较为融洽,开平煤矿可谓占尽了天时、地利、人和的优势,所以企业能够顺利发展。

1892年唐廷枢去世后,由张翼继任。张翼虽历任要职,但并无经营近代企业的经验和才能,“开平原在唐景星管理时期所获得的廉洁而有效能的美誉,到了张燕谋时期,竟均丧失。过去曾经称赞开平管理好的那些外国人,现在竟说它缺乏管理能力和无比的不忠实,并且说那些矿因中国官僚管理不善,已遭受严重的损害”^{[8] (第三章, P2)},开平也就失去了往日蒸蒸日上的势头。虽然这一时期开平煤矿接续前一时期稳步发展的余韵产量仍在增加,但已潜伏着严重的危机。

这一时期企业的一个特点是一反前期招商集股的筹资方式大借外债,在主权丧失的情况下,向帝国主义借贷无异饮鸩止渴。“唐廷枢时代,开平之扩展,犹视其资本之多寡,以定行止”^{[21] (140)},而且“每到需要资本之时,则发行新股”^{[22] (P113)},而张翼则盲目开办了其财力所许可的扩建工程。1894年开凿唐山矿西北井,后因流沙过厚而中止。1896年另选址开凿,1920年因透水无法治理,矿井关闭^{[23] (128)}。1898年又开唐山第3号井,并着手筹建秦皇岛码头,筹资无招,只好商借外债。虽然在唐廷枢时期开平煤矿也曾举借外债,1887年在修建津沽铁路时资金不敷,曾向英商怡和洋行借款63.7万余银两,向

德商华泰银行借款43.9万余银两。不过这些借款数目较小,期限又短,并未以铁路作抵,不久也即予还清^{[1] (1368)}。张翼这时所借外债则大大不同于以往。为了购买轮船,以码头和船只为抵押,从德华银行取得利息7厘的贷款45万两。1898年通过德璀琳的帮助,由英商墨林为开平矿务局经办了最大一笔借款——秦皇岛借券,发行20万英镑,而这项借款是以开平矿务局全部产业作为抵押的。同时,在德璀琳怂恿下,张翼还接受了墨林派来的技术顾问、美籍矿师胡华,并任命其为开平矿山工程师^{[24] (139)}。德璀琳和墨林企图通过向开平煤矿贷款,把开平变为中英合资公司,以举借洋债代替招徕资本。通过利用外国顾问当总工程师,使外国侵略势力很方便地渗透到企业的要害部门,名正言顺地对企业资源、生产设备、经营情况进行调查,严重损害了企业的独立性。正是因为这一系列“重大举措”最终导致企业的发展发生重大转折。1900年义和团运动爆发,对开平矿久存觊觎而无缘下手的英国人便乘混乱之机攫取了开平矿全部财产。

张翼掌握开平矿务局大权后,企业内部贪污腐化、挪借公款、假公济私、拉帮结伙、任人唯亲等种种封建衙门作风变本加厉地扩散,这一时期企业的另一大特点就是企业衙门化和闲散人员充斥的现象更加严重。据1901年的调查揭露,本来只需60人就能承担的工作,却用了617人;在矿务局工资单上虚报的名额达6000名之多,实际出工数只有给资名册上人数的50%~70%,而掌管该事的职位是以5万元购得的;负责出包验收采矿工作、采购原材料、售卖煤斤、航运、出租矿局所有土地的办事人员据估计每人每年收受的贿赂平均在2万两左右,这些人只顾私利,不问矿局盈亏,在设计和施工中不考虑经济效益,往往造成惊人的浪费^[14]。处在如此混乱和腐败的状况下,开平矿务局的开支剧增,收入锐减,造成了巨大的经济损失。张翼不但对此熟视无睹,而且他本人就是一个典型的贪赃枉法、混水摸鱼者。郑观应当时目睹张翼的种种劣迹,曾作过尖锐的批评:“张系醇邸之随员,故北洋大臣不问其材具如何,遽升为督办。张恃有护符,营私舞弊,不一而足,闻曾将公司所购之香港栈房、码头改为私产售与别人,攫为囊中物。办建平金矿私弊尤多,其最著者:一以局款十数万起造大洋楼,备欢迎醇邸到津阅操之用;一不集股商会议,私招英人入股合办,得洋人酬劳费五万镑;一开平矿局与华商合资所买广州城南之地,经理十余年,绝不纳税,致被充公,所失约计二百余万。虽经股东控诸当道,均置不理”^{[25] (1821)}。

这种腐败的企业管理状况,必然为开平矿务局带来危机。

由此看来,企业能否顺畅发展,并不在于官督商办体制本身,而在于官与商之间如何协调。第一,在于官权控制的力度,如果官势渗透太多,势必束缚企业的发展,引起商的反对;但如果如果没有官的参与,进一步面对外国资本和封建势力的重重压迫,企业就难以维系,无法得到发展。第二,在于用人得当,如果所任用的企业管理者能更多地采用资本主义的先进管理方式进行经营,企业则发展,反之则停滞甚至衰退。开平矿的历史正好印证了这一点。开平煤矿之所以经营成功,在于“李鸿章北洋大臣之魄力,唐廷枢一身之苦心孤诣”^{[26] (P4941)}。在近代中国经营管理制度和人才严重缺乏的情况下,企业的衰败甚而被外国资本所吞并是在所难免的,开平煤矿的历史是旧中国工业发展的一个真实缩影。

[参考文献]

[1] 中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动:第8册[J]. 上海:上海人民出版社, 2000.
 [2] 中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动:第6册[J]. 上海:上海人民出版社, 2000.
 [3] 中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动:第1册[J]. 上海:上海人民出版社, 2000.
 [4] 苑书义. 中国近代化历程研究[M]. 北京:东方出版社, 2001.
 [5] 孙毓棠. 中国近代工业史资料:第1辑(下册)[J]. 北京:科学出版社, 1957.
 [6] 再论开采各矿录用西学事[N]. 申报, 1875-07-02
 [7] 沈云龙. 中国近代史料丛刊:第84辑[J]. 台北:文海出版社, 1972
 [8] 卡尔逊. 开平煤矿[Q]. 未刊稿.
 [9] 铁路停业[N]. 申报, 1879-02-08

[10] 宓汝成. 中国近代铁路史资料:第1册[J]. 北京:中华书局, 1963.
 [11] 宓汝成. 帝国主义与中国铁路(1847—1949)[M]. 上海:上海人民出版社, 1980.
 [12] 沈云龙. 中国近代史料丛刊:第75辑[J]. 台北:文海出版社, 1972
 [13] 开滦矿务局史志办公室. 开滦煤矿志:第1卷[M]. 北京:新华出版社, 1992
 [14] 刘佛丁. 开平矿务局经营得失辨析[J]. 南开学报, 1986(2).
 [15] 开平矿务局 1888—1893年账略[J]. 开滦矿务局档案馆藏.
 [16] 中央研究院近代史研究所. 矿务档[J]. 台北:中央研究院近代史研究所, 1985.
 [17] 陈真. 中国近代工业史资料:第3辑[J]. 北京:生活·读书·新知三联书店, 1961.
 [18] 民国丛书编辑委员会. 民国丛书(第3编):第73辑[J]. 上海:上海书店, 1991.
 [19] 沈云龙. 近代中国史料丛刊续编:第13辑[J]. 台北:文海出版社, 1975.
 [20] 封禁私矿[N]. 申报, 1884-03-31.
 [21] 王玺. 中英开平矿权交涉[A]. 中央研究院近代史研究所专刊(6)[C]. 台北:中央研究院近代史研究所, 1978
 [22] 来新夏. 天津近代史[M]. 天津:南开大学出版社, 1987.
 [23] 靳宝峰, 孟祥林. 唐山市志:第1卷[M]. 北京:方志出版社, 1999.
 [24] 熊性美, 阎光华. 开滦煤矿矿权史料[M]. 天津:南开大学出版社, 2004.
 [25] 夏东元. 郑观应集:下册[M]. 上海:上海人民出版社, 1988.
 [26] 朱寿朋. 光绪朝东华录(五)[J]. 北京:中华书局, 1984.

The Relationship between Officers and Businessmen in the Late Qing Dynasty
 —— An Example of Li Hong-zhang and
 Tang Ting-shu and Kai-ping Coal Mine

FENG Yun-qin FAN Jin-zhong

(School of the Humanities and Social Sciences, Shijiazhuang University of Economics, Shijiazhuang 050031, China)

Abstract In the course of modernization which agricultural civilization transform to the industry civilization, the governmental-commercial relationship is a decisive factor that determines the direction and success of the modernization progress. This paper is to argue for the condition of Kai-ping mines developing in early and later days, reveals the historical development trail the mode of management of the government and merchant union.

Key Words government and merchant; Kai-ping mines

[责任编辑、校对:杜英]