

# 17世纪伦敦重建与近代英国经济发展

黄 硕

(北京大学 历史学系,北京 100871)

**摘 要:**1666年大火后伦敦的重建对近代英国经济的发展具有很大的推动作用,它不仅促进了英国现代金融制度的建立,而且在此基础上,促进了英国海外贸易的活跃,并引领一大批沿海城市效仿伦敦模式建立了新的外向型港口。所有这一切,在进一步助推了英国商业贸易发展的同时,也进一步助力了近代英国的整体发展。

**关键词:**伦敦重建;火灾保险;英格兰银行;海外贸易

**中图分类号:**K561 **文献标志码:**A **文章编号:**1673-8039(2014)03-0029-06

1666年伦敦发生了一起严重的火灾,火势自9月2日开始蔓延,至9月5日方才扑灭。作为当时欧洲最大城市的伦敦在火灾中损失惨重:不列颠尼亚城墙内的中世纪伦敦城建筑,威斯敏斯特、查理二世的怀特霍尔宫和许多近郊贫民区13200户住宅、87座教区教堂、圣保罗大教堂以及多数市政府建筑在这次火灾中化为灰烬,7万多居民无家可归。

1666年10月1日,建筑师雷恩爵士(Sir Christopher Wren)提出了整个伦敦城火灾之后的重建方案,内容涉及一系列大型和标志性建筑工程,其中的圣保罗大教堂工程从1675年开始,直到1710年才告完工,共花费了75万英镑。此外,还有肯辛顿宫、汉普顿宫、大火纪念柱、皇家交易所、格林尼治天文台等伦敦著名建筑物的建设。这些重建工程所产生的巨大需求,成为复辟王朝时期和光荣革命之后英国经济发展的强劲推动力,对此后英国的产业布局、经济发展、实力提高等多方面产生了重要影响。

## 一、现代金融制度的建立

伦敦重建的积极作用首先体现在金融领域,促进了英国现代金融制度的建立,而现代金融制度的建立又为英国商人进行市场活动提供了安全和便利的条件,进而为英国经济的整体繁荣提供了动力。正如某些英国历史学家所言:英国在此

期间出现了一场“金融革命”。<sup>[1]186</sup>在这次“革命”的影响下,英国金融市场不断完善、壮大,整体经济实力日益增强,从而使得作为首都的伦敦不仅有资本挑战阿姆斯特丹的国际商业中心地位,并最终于18世纪超越后者,成为世界首屈一指的金融中心。<sup>[2]1</sup>具体而言,这次英国的“金融革命”最明显的标志是英国保险业的完善和英格兰银行的成立。

近代早期,欧洲人对航海事业的热衷催生了海事保险(Marine Insurance)。然而,长期以来,以海事保险为主的英国保险业并不完善,缺少火灾保险成为这一制度的重要缺陷。<sup>[3]395</sup>实际上,创立火灾保险的想法在英国由来已久。从17世纪上半叶至伦敦大火前,预防火灾、设立火灾保险的建议不断被提及,<sup>[4]79</sup>1635年到1638年间,枢密院曾多次受理有关提议,这些提议甚至包括预防火灾的详细计划,如在伦敦每个行政区设置消防设备;夜晚派专人巡逻等。尽管这一计划在当时已得到了国王的初步批准,但其实施却因内战的爆发而不了了之。斯图亚特王朝复辟后,国内政局日趋稳定。1661年,一份向枢密院提交的海事保险计划再次提到设置火灾保险的想法,<sup>[5]3-4</sup>但枢密院通过会商认为英国当时尚不具备设立火灾保险制度的土壤——对商人来说,经营火灾保险公司存在未知的投资风险,具体的细则很难制订。在民众看来,尽管火灾保险可以使其免遭火

收稿日期:2014-01-07

作者简介:黄硕(1984—),女,北京人,北京大学历史学系博士研究生。

灾带来的巨大经济损失,但毕竟保险赔偿的对象是未知甚至是并不可能出现的灾难,活在平稳当下的人们尚不具备这种防患于未然的意识。

伦敦大火的发生改变了这一状况。1666年以后,人们开始重新思考火灾保险乃至保险制度完善的必要性,火灾投保的意识渐有加强,而这种观念的转变无疑在客观上也减小了火灾保险业的商业风险。1680年,通过对各方面细节的慎重讨论,著名投资商人尼古拉斯·巴本(Nicholas Barbon)与几位合伙人一起在伦敦交易所附近创立“火灾保险公司(the Fire Office,1705年改名为凤凰保险公司 the Phoenix Office)”——这标志着火灾保险这一全新的保险形式在英国的问世。巴本的火灾保险公司一经成立,迅速吸引了4000人投保,<sup>[5]7-8</sup>在看到商机的情况下,许多商人纷纷跟进。威廉·海尔(William Hale)和亨利·斯佩尔曼(Henry Spelman)于1683年成立“互助会火灾保险公司(全称 the Friendly Society for Securing Houses from any Considerable Loss by Fire)”。<sup>[5]9-10</sup>“互助会”与巴本的“火灾保险公司”不同,公司除负责管理每名投保人缴纳的保险年费之外,还义务为失火的投保人负担一定的资金以弥补其损失,因此具有一定的“互助”性质。<sup>[6]7</sup>这一形式的火灾保险在当时有一定的市场,1696年成立的“友好贡献者火灾保险(the Amicable Contributors for Insuring from Loss by Fire)”也属这一性质。

17世纪末成立的火灾保险公司均位于伦敦,保险对象也仅限于伦敦地区的房屋。进入18世纪,更多的火灾保险公司纷纷成立,它们不仅在业务形式上不断创新,其业务范围也扩展到伦敦以外的其他地区。1708年,查理·波维(Charles Povey)创立“交换房屋火灾保险(the Exchange House Fire Office)”,两年后更名为“太阳火灾保险(the Sun Fire Office)”。与之前的火灾保险形式有所不同,“太阳火险”不仅给房屋投保,还将业务范围扩大至房屋内的所有物品。在“太阳火险”的影响下,多家新型火险公司在英国各地涌现。1714年成立的“联合火灾保险公司(the Union Fire Insurance)”主要投保对象设定为伦敦及郊区的房屋和屋内物品;1717年成立的“威斯敏斯特火灾保险(the Westminster)”针对威斯敏斯特地区提供类似“手拉手火灾保险”的业务;<sup>[4]92-94</sup>1718年,英格兰第二大城市布里斯托成立“布里斯托王冠火灾保险”(the Bristol Crown);

一年后,苏格兰第一家火灾保险公司“互助会火灾保险”(the Friendly Society)在爱丁堡成立。<sup>[4]94-95</sup>随着这些公司的成立,火灾保险在英国迅速普及,同时,新的险种不断出现,各类保险细则逐渐出台,英国的保险业在整体上日趋完善,初步具备了应对突发灾难、保证人身及财产安全的多重能力。<sup>[6]7</sup>而保险普及程度的大幅提高,也进一步提升了英国人进行新的商业拓展的信心,为伦敦乃至英国经济的长足发展提供了有力的保障,并在客观上刺激了现代银行业在英国的出现。

17世纪末,英国每年的财政收入约为400万英镑,并不能对当时英国经济的发展提供足够的资金支持。由于查理二世无力偿还伦敦大火后发生的民间借款,导致王室信誉直线下降,致使主要依赖民间资金支撑的重建后的经济发展变得越发困难。在这种情况下,一种以国家信誉(而非国王个人信誉)为担保的新型信贷机构应运而生,这就是英格兰银行(the Bank of England)。<sup>[6]125</sup>

1693年,以威廉·彼得森(William Peterson)为首的一批伦敦商人向议会提出设立银行的建议。<sup>[7]15-16</sup>经过激烈讨论,1694年6月,议会通过了英格兰银行法案,决定成立英格兰银行,由其向政府提供贷款。

进入18世纪,因战争所需,英格兰银行为国家提供的贷款数额不断增加。为得到贷款,议会也不断为英格兰银行提供优惠政策。1710年,英格兰银行成为国家彩票销售款项的唯一接收银行。1715年,英格兰银行从国家财政部接管了发行国债的业务,进一步密切了与国家财政的联系。在这一过程中,帮助国家处理财政事务逐渐成为英格兰银行的日常工作,这不仅包括决定国债的发行,各类帐目的监管,还包括贷款的分配、转帐和兑款,利息的支付等。由于很多短期贷款用于陆军、海军以及其他军需部门,从18世纪中叶起,英格兰银行开始直接将贷款分发至这些部门。<sup>[8]10-11</sup>到18世纪60年代,高达70%的国债均由英格兰银行经手,<sup>[7]102-103</sup>进入19世纪后,随着与国家财政的联系越来越紧密,英格兰银行最终由一家私人股份制银行发展为国家银行。这开启了日后为各国所纷纷效仿的国家银行模式。

英格兰银行的成立对英国的历史进程产生了重要的影响。首先,相对于传统的筹款方式,这种以国家信誉为担保的模式不仅有利于英国政府快速、有效地募集到伦敦重建后英国经济发展所需

的大量资金,而且使英国有能力承受 18 世纪初对外战争中所产生的巨大财政压力。其次,英格兰银行的出现促进了现代金融信贷业在英国的发展。英格兰银行打破了高利贷放贷人对英国信贷业的垄断,为现代银行在英国的相继问世扫清了障碍,从而极大地促进了现代银行业在英国的发展,至 18 世纪中叶,英国各大地区基本都拥有了当地的地方银行。<sup>[9]7</sup> 与传统形式的银行相比,这种新型股份制银行并不只依靠几个合伙人的私人资本,而是有能力在民间吸引大量的小额股东。这不仅使银行本身更具规模、资金更雄厚,而且也为股东带来了更为丰厚的收益。而这种极具创新意义的融资模式也成为英国现代金融信贷业最基本的形式。最后,英格兰银行与各地方银行组成的国内银行体系为 18 世纪工业革命在英国的产生起到了一定的促进作用。随着英格兰中北部地区新型生产工具和生产方式的不断出现与改进,资金短缺的问题在各地普遍存在,而英国的现代银行体系“使资本有渠道从充裕的地方转移到急需的地方”,<sup>[10]52, [11]106</sup> 实现了财力的合理使用与配置,从而为工业革命的发生提供了宝贵的资金支持。例如,英格兰银行就曾为兰开普郡(Lancashire)的工业发展提供大量的资金支持。<sup>[1]197</sup> 正如著名历史学家 W·H·B·考特所说:“英国的银行不仅为近代经济生活填平了诸多鸿沟,而且缓和了工业发展过程中时常出现且十分关键的资金问题”。<sup>[12]91</sup>

## 二、海外贸易的发展

金融业作为经济发展的重要助力,在推动了英国经济发展实力的同时,也带来了英国海外贸易的持续发展,而这也是伦敦重建所显示出的对英国经济发展的延展影响。

光荣革命后,由于一系列国际形势的影响,英国的海外贸易受到了一定程度的挫折。然而,整体国力日益强盛的英国在新形势下迅速调整贸易模式,保证了其海外贸易在 17 世纪末及 18 世纪继续呈现增长的态势。

首先,卷入欧洲战争对英国的海外贸易造成了直接的打击。根据海军部的统计数据,英国在奥格斯堡同盟战争、西班牙王位继承战争、奥地利王位继承战争中共损失商船 6000 余艘,<sup>[13]316-318</sup> 这在当时是一个非常庞大的数字。而从贸易额来看,1713 年英国的年出口贸易额为 690 万英镑,

仅相当于 1701 年的贸易水平,进口贸易额为 580 万英镑,比 1701 年时甚至还少 10 万英镑。<sup>[14]278</sup> 然而,虽然英国在战争过程中蒙受了较大的损失,但毕竟此时的英国正处于高速发展当中。资料显示,从 1689 年至 1739 年的 40 年间,尽管英方商船损失严重,但英国商船的总吨位仍增加了 5 万吨,这标志着此间英国海外贸易的发展速度虽有所减缓(约为 17 世纪增长速度的三分之一),<sup>[14]22</sup> 但其总体增长趋势却并没有因战争而发生改变。而经过七年战争,局势逐渐显现出对英国越发有利的一面,随着英国取代法国成为海上霸主,英国海外贸易迎来了进一步迅猛发展的新局面。

其次,欧洲流行的重商主义理念也对英国外贸的发展产生了一定影响。以法国为代表的欧洲多国纷纷通过关税壁垒的形式限制外国成品的进口,以保护本国制造业。同时,随着欧陆大国畜牧业和毛织业的发展,毛织品的生产已不再是英国的专利,在实现自给自足后,欧陆大国开始积极发展出口,这导致英国传统的毛织品出口持续下滑。具体来讲,法国从 17 世纪开始发展本国毛织业,为此,其不仅禁止各种纺织品的进口,还与英国争夺南欧市场;德意志地区的毛织品则抢占了英国在中欧的一些市场;瑞典政府对进口毛织品施以重税,将英国毛织品挡在门外;甚至英国毛织品的常年消费者——西班牙和葡萄牙,也从 18 世纪 50 年代起减少进口,以鼓励本土毛织业的发展。<sup>[14]103-104</sup> 面对欧陆国家的竞争和贸易壁垒,英国适时地调整了自己的贸易模式。一方面,和欧陆国家一样,英国也尽量减少从外国进口成品,如表 1 所示,18 世纪上半叶,英国从荷兰、法国、弗兰德和德意志地区年均进口成品的总价值减半,从 1015000 英镑降至 471000 英镑。

表 1 17 世纪末至 18 世纪英国从欧陆的商品进口  
(除爱尔兰) (单位:千英镑)

	1699—1701	1722—24	1752—54	1772—74
产品				
亚麻布	846	922	853	594
其他	339	220	100	101
食品	864	843	659	1141
原材料	1507	1748	2200	2834

资料来源:W. E. W. E. Minchinton ed., *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, p. 104.

另一方面,英国充分利用自己庞大的殖民地

资源,拓展新的商品销售市场和原料产地,特别是与北美殖民地的贸易在18世纪大幅扩展,这成为此间支撑英国海外贸易稳步增长的重要原因(见表2)。与欧洲国家相比,北美殖民地市场大,劳动力少,制造业落后。随着北美殖民地人口在18世纪上半叶的迅速增长,他们对工业制成品的需求为英国海外贸易的扩展创造了绝佳条件。到北美独立战争前,英国对北美的毛织品出口额已增长至欧陆出口额的近一半,<sup>[15]106</sup>从事北美贸易的英国船只数量已达总数的三分之一,<sup>[16]17</sup>而在整个18世纪里,英国在北美的出口总额增加了五倍之多。<sup>[14]276</sup>有些学者甚至戏言,工业革命在很大

程度上都是由“北美殖民地对钉子、斧子、枪炮武器、铁桶、钟表、马车、马鞍、绳索等产品的需求”而激发的。<sup>[16]106</sup>在大量出口制成品销往北美的同时,英国还积极从事将北美殖民地的产品销往欧洲的转口贸易。据统计,转口贸易在18世纪英国的贸易增长额已占当时所有出口贸易额增长的三分之一以上。<sup>[16]108</sup>特别是通过将北美殖民地的三大产品——烟草、蔗糖和白棉布转卖到欧陆国家,英国商人赚取了丰厚利润。因此,虽然18世纪英国在北美的进口也增加了4倍,<sup>[14]276</sup>但通过转口贸易,英国获得了更多的商业价值,大量财富源源不断涌入。

表2 17世纪下半叶至18世纪英国海外贸易总览  
(各项目进出口总额百分比,爱尔兰和土耳其算入“欧洲”)

	总计		对欧洲贸易		对亚、非和美洲贸易	
	1699—1701	1772—74	1699—1701	1772—1774	1699—1701	1772—1774
出口						
环锭毛纺机	47.5	26.7	43.2	18.2	4.3	8.5
其他毛纺机	8.4	27.4	3.5	6.2	4.8	21.2
食品	7.6	3.7	6.7	2.7	0.9	1.0
原材料	5.6	5.1	5.3	4.7	0.3	0.4
出口总额	69.1	62.9	58.7	31.8	10.3	31.1
转口贸易额	30.9	37.1	25.9	30.5	5.0	6.6
出口和转口总计	100.0	100.0	84.6	62.3	15.3	37.7
进口						
产品	31.7	16.9	22.1	10.7	9.5	6.2
食品	33.6	50.9	15.5	12.0	18.1	38.9
原材料	34.7	32.2	30.5	24.7	4.3	7.5
进口总计	100.0	100.0	68.1	47.4	31.9	52.6

资料来源: Charles Wilson, *England's Apprenticeship, 1603—1763*, p. 109.

除北美殖民地,爱尔兰、西非和亚洲殖民地等也成为18世纪英国出口的重要对象。一直以来,爱尔兰的经济发展都倚仗英国,在经历了17世纪末的低谷后,爱尔兰经济在18世纪迅速回升,其对金属制品、丝绸等英国商品的需求量也相应上升,这为英国的工业制成品提供了天然的市场。英国与西非的贸易伴随着奴隶贸易而进行,英国商人一方面从西非贩运奴隶,另一方面将大量工业制成品带到非洲销售,其中尤以棉织品为主要出口产品。<sup>[14]107</sup>18世纪前,英国每年花费大量资本进口亚洲产品,其与亚洲殖民地的贸易一直处于入超状态。从18世纪中叶起,亚洲殖民地对英国工业制成品的需求逐渐增加,这使得亚洲成为英国出口的另一新兴市场。而英国这种适时的外贸模式调整——从依赖欧陆市场到开拓更广阔的殖民地乃至世界市场,保证了英国海外贸易在18

世纪风云变幻的国际形势下始终居于世界领先的地位。

### 三、伦敦及其他港口的建设

海外贸易的发展带来了另一个标示英国经济发展状况的参照,那就是英国新型港口的建设。而这,也可视为是1666年大火后伦敦重建的副产品。

重建对伦敦经济的拉动首先促进了伦敦港口的建设,而不久之后出现的英国海外贸易的持续扩展,则使得除伦敦之外的英国其他各大港口建设的相继繁荣,并在英国的整体发展中发挥着日益重要的作用,实现了港口建设与经济发展的双向互动、互赢。

重建后,伦敦港口吞吐量较之前有了很大提高,这不仅适应了经济贸易发展的进一步需要,也

保证了伦敦在英国的国内外贸易中继续占据着不可替代的地位。作为英国乃至欧洲第一大港,重建后的伦敦港口在交易额上出现了大幅增长。17—18 世纪之交,伦敦的海外贸易额占英国总量的四分之三,到 18 世纪末,尽管英国海外贸易总量已达到十分惊人的数字,这一比例仍高达 63%。<sup>[17]648</sup> 而随着国内外贸易规模的不断扩大,大批伦敦商人从中赚取了充足资本,并投入到其他经济领域之中。他们或在乡间购置地产,逐步改变农村及小型城镇的面貌;或投资债券,通过信贷的途径促进英国农业及制造业的进步。<sup>[18]148-149</sup> 同时,伦敦商人作为一个新兴阶层的强势崛起,也在很大程度上改变着英国人对商业的态度,贸易逐渐成为一种令人向往的职业。对此,著名经济学家哈维·莱本斯坦(Harvey Leibenstein)认为:“新商人阶层的迅速崛起和成功,乃至随之而来的权力及其重要性,使商业活动受到广泛的尊重。”<sup>[19]129</sup> 而正是由于英国人对商业的热衷和积极投入,再加上伦敦以外地区的人们对伦敦人生活方式的效仿,英国各地的贸易业终于呈现出一片繁荣的景象,英国各大港口在此间的迅速发展即为一例。

受伦敦港口贸易的启发,18 世纪的英国涌现出一些颇具规模的新型港口,这些英国港口与伦

敦一起进一步活跃着英国内外贸易,繁荣着英国经济,增强着英国的整体国力。

受北美殖民地贸易规模扩大的影响,英格兰西海岸诸港的发展尤为明显。英格兰第二大城市布里斯托借港口的发展实现了资源和人口的聚集,人口很快便从 48000 人增至 100000 人。新兴的利物浦更是从一座 6000 人的小城一举发展为 35000 人左右的中型城市。<sup>[14]274</sup> 如表 3 所示,18 世纪中叶时,这两座西海岸港口已在英国国内外贸易中占据了一席之地。以利物浦为例,在 1704 年至 1711 年的 7 年里,从北美进口的烟草从 600 吨增至 1600 吨,蔗糖从 760 吨增至 1120 吨。<sup>[20]26</sup> 在常规贸易之外,当地商人还利用其便利的海运条件拓展贸易形式,使利物浦逐步成为英国最大的奴隶贸易港口。1760 年左右,利物浦商人与非洲、北美、西印度群岛建成了成熟的三角贸易圈——他们将衣物、各类棉织品和金属制品贩运至几内亚湾,换取奴隶、黄金和象牙运往北美和西印度群岛的种植园。<sup>[14]274-275, [20]31-35</sup> 半个世纪的贸易活动不仅保证了利物浦的城市发展,在其带动下,附近的曼彻斯特、谢菲尔德、伯明翰等地的发展也初具规模,人口均提升到 30000 至 50000 之间。这一城市群的形成,极大地促进了英格兰中部地区的发展。

表 3 18 世纪下半叶英国五个主要港口输出的本国及外国船吨位

	吨位		吨位		吨位	
	英国	国外	英国	国外	英国	国外
	1750		1751		1752	
伦敦	146187	33673	140508	25051	145999	29502
怀特黑文	100068	710	113092	—	123154	210
利物浦	33233	9429	32675	2228	31213	6682
纽卡斯尔	41826	3400	56448	920	48406	1550
布里斯托尔	24411	3225	25720	2511	25057	3673
	1770		1771		1772	
伦敦	178220	34656	196230	38335	198758	47077
怀特黑文	187445	—	203368	—	192436	—
利物浦	67043	9535	69868	7968	76026	11284
纽卡斯尔	52704	1560	52154	3470	61603	1866
布里斯托尔	20063	4776	31482	7333	31529	4185

资料来源:J. E. Williams, “Whitehaven in the Eighteenth Century,” *The Economic History Review*, New Series, Vol. 8, No. 3 (1956), p. 398.

与西海岸类似,在伦敦模式的影响下,英国其他沿海地区也涌现出一批新型港口。在东海岸,金斯林(King’s Lynn)、赫尔(Hull)等港口为伦敦分担了一部分对欧陆的贸易。纽卡斯尔和桑德兰

(Sunderland)作为重要的煤矿所在地,从 18 世纪中期开始成为英国最主要的煤炭贸易港。<sup>[17]710-711</sup> 在苏格兰,也有利斯(Leith)、邓迪(Dundee)、阿伯丁(Aberdeen)等港口的快速兴起,格拉斯哥则以烟草贸易而迅速发展,加之工业革命的影响,格拉

斯哥很快成为集港口和生产基地于一身的大型城市。<sup>[17]710</sup> 这一系列新型港口及城市的出现,客观上推动了英国经济的发展及整体国力的提升。

综上所述,伦敦大火后的重建既是英国的负担,同时也是英国经济发展的新契机。重建工作促进了英国保险业的发展和现代银行制度的建立,新型融资形式的高效和保险制度带来的安全感使国家和个人都有条件、有信心投入到新一轮的发展之中。在此基础上,通过与殖民地间的密切贸易联系,英国的海外贸易进一步走出欧洲,走向世界。这不仅为英国商人带来了丰厚的利润,为18世纪工业革命的产生创造了经济上的前提,而且促进了英国一大批沿海城市效仿伦敦模式建设成为新的外向型港口。这些新型港口和城市的出现继续增强着英国的整体国力,并为英国的海外扩张提供着持续的支持,而这一方面打断了许多国家和地区的正常历史发展,另一方面也在一定程度上推动了全球的一体化进程。从这个意义上可以说,伦敦重建所产生的经济影响不仅影响了近代英国自身的历史发展,甚至对世界历史的格局和进程也产生了诸多直接或间接的影响。

### 参考文献:

- [1] Phyllis Deane. *The First Industrial Revolution* [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.
- [2] Moshe Buchinsky and Ben Polak. Emergence of a National Capital Market in England, 1710—1880 [J]. *The Journal of Economic History*, 1993, 53(1).
- [3] Johann Beckmann. *A History of Inventions and Discoveries*; Vol. 1 [M]. London: 1817.
- [4] Harold Raynes. *A History of British Insurance* [M]. London: I. Pitman, 1948.
- [5] P. G. M. Dickson. *The Sun Insurance Office 1710—1960: The History of Two and A Half Centuries of British Insurance* [M]. London: Oxford University Press, 1960.
- [6] Barry Supple. *The Royal Exchange Assurance: A History of British Insurance 1720—1970* [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1970.
- [7] John Clapham. *The Bank of England*; Vol. 1 [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1966.
- [8] Richard Roberts and David Kynaston. *The Bank of England: Money, Power and Influence 1694—1994* [M]. Oxford: Clarendon Press, 1995.
- [9] P. G. M. Dickson. *The Financial Revolution in England: A Study in the Development of Public Credit, 1688—1756* [M]. Melbourne, 1967.
- [10] M. W. Flinn. *The Origins of the Industrial Revolution* [M]. London: Longman, 1967.
- [11] T. S. Ashton. *The Industrial Revolution, 1760—1830* [M]. London: Oxford University Press, 1968.
- [12] W. H. B. Court. *A Concise Economic History of Britain from 1750 to Recent Times* [M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1954.
- [13] Ralph Davis. *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* [M]. London: Macmillan, 1962.
- [14] Charles Wilson. *England's Apprenticeship, 1603—1763* [M]. London: Longman, 1975.
- [15] W. E. W. E. Minchinton. *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* [G]. London: Methuen, 1969.
- [16] Ralph Davis. *English Overseas Trade, 1500—1700* [M]. London: Macmillan, 1973.
- [17] Peter Clark. *The Cambridge Urban History of Britain, Vol. II 1540—1840* [G]. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- [18] E. A. Wrigley. *People, Cities and Wealth: The Transformation of Traditional Society* [M]. Oxford: Blackwell, 1987.
- [19] Harvey Leibenstein. *Economic Backwardness and Economic Growth* [M]. New York: Wiley, 1957.
- [20] Francis Hyde. *Liverpool and the Mersey: An Economic History of a Port 1700—1970* [M]. Newton Abbot: David and Charles, 1971.

(责任编辑 沂 溪)