

德國商船在北海的經營與勞力運輸

German Trade and the Transportation of Coolies at Pakhoi

李今芸 Chinyun LEE*

摘要

本文探討德國海洋商業勢力在中國北海的發展，以及如何與帝國主義事業結合：德國商人除了在北海從事國際貿易外，也把中國勞工運輸到各國殖民地上工作，包括種植經濟作物，挖礦及鋪設鐵路。在這個過程中，中國的苦力及政府學會了交涉，為自己爭取最大利益。

關鍵字：德里、種植園、苦力貿易、坦桑尼亞、殖民地

Abstract

The purpose of this article is to discuss the extension of German imperial maritime power into Pakhoi, China. In addition to their engagement with international trade there, German merchants transported Chinese laborers from Pakhoi to colonies around the world to work planting tropical crops, mining and paving railroads. Chinese coolies and the Chinese government took the opportunity to learn negotiation skills, and thereby maximized their profits.

Keywords: Deli, plantation, coolie trade, Tanzania, colony

一、前言

德國是一個有悠久海運傳統的國家，到了十九世紀，當亞洲與歐洲的聯繫變密切後，德國船隻也頻繁來到亞洲海域。我是在柏林檔案館翻閱史料時，意外發現這個從未觸及的題目——德國商船在北海大量的苦力運輸。所引用的資料除了柏林檔案外，也用英國國會檔案及海關報告。本文企圖看德國

* 李今芸，國立暨南國際大學歷史系助理教授，臺灣。電子郵件：chinyunlee@hotmail.com
Chinyun Lee, Assistant Professor, National Chi Nan University, Department of History, Taiwan.
E-mail address: chinyunlee@hotmail.com

如何在這世界的一個角落挑戰英國的海上商業霸權，發展自己的殖民事業。時間範圍從 1876 年北海 (Pakhoi) 開港到 1914 歐戰發生。船是流動的，所以討論的地域也不只限於北海，還涉及香港、汕頭及海南島的海口等市。

二、北海的開港

在馬嘉理事件 (Margary Affair, 1875 年) 後，由於英國人的壓迫，李鴻章與英國簽訂烟台條約 (1876 年)，廣東北海成為通商口岸。北海在清朝時隸屬廣東省，但在地理上它與廣西的關係比較密切。成為通商口岸後，於是廣西、雲南及貴州的貨物以北海出口。本來廣西雲貴一帶合理的運輸路線是利用西江，把上游產物從香港(或者廣州)集散，由於西江沿岸沈重的釐關抽稅，迫使貨物走一部分西江，然後上岸，由挑夫把貨運到北海，這條短短 128 公里的路，得走八天，(Jarman 2008, 323) 進口商品則是反向運行，北海因此得以擴大腹地，發展自己的國際貿易。

從開港到 1880 年代，北海主要輸出是土生的肉桂 (cassia) 和八角籽 (aniseed) 等香料，主要進口貨物是鴉片。到世紀之交有了改變，印度棉紗變成重要進口商品，佔七分之三，而鴉片進口變得不重要了，並不是中國人戒了鴉片，而是中國人自己也種植鴉片，稱為土藥；同時輸出品結構也發生改變，八角佔出口四分之一，糖、皮革、藍靛 (indigo) 等貨佔出口一半，但肉桂皮變得不足為道了。到 1913 年在進口方面棉紗(佔所有進口 1/5) 及石油(佔進口 1/10)變得更重要，鴉片則幾不見蹤影；在出口方面：肉桂皮、八角籽、糖均跌到谷底，皮革還有出路，液體藍靛依然足以頑強抵抗德國的化學染料，新興的出口品是豬隻及魚。整體而言，貿易衰退中，(Parker 1917, 151) 但工業似乎有些進步，從印度棉紗的進口可以看出。英國人控制的布匹與棉紗才是大宗進口商品，1909 年北海真正從德國進口貨品只佔當地 5%，(BAB, 1159/262)登記在德國船隻下的噸位數運載的很多都不是德國製商品。俄國石油的進口是靠一家德商仲介，主要用來家庭照明。(BAB, 1157/142) 配合石油進口，也從德國進口的煤油燈 (kerosene lamps)，品質優良，價格公道，受到中國人喜愛。(China Inspectorate General of Customs 2001, 9/862) 北海出口都控制在中國商人手中。中國在十九世紀下半期無論在國內或者在海外，不乏具有實力的商人，他們的財力可以包船，1895 年時，中國商人包租兩艘德國船，這群中國商人據說是

一群北海中國商人組成的企業聯合 (syndicate)，所以在北海港的船運其實相當程度是控制在中國商人手中。(BPP, 19/522) 靈巧的德國商人於是與這個企業聯合搭上線。

德國及北歐船隻因為精巧，容易出入中國沿海小港。所有在中國近海運輸的英國船都超過千噸，但 75 艘在中國沿海活躍的德國船及丹麥船，則只有 20 艘超過千噸。大部分德國小船受僱於香港的中國商人，他們按日計酬，從每日 60 元到 100 元不等，因為這些中國商人既不懂開輪船，又發現德國或丹麥船比英國船便宜，德籍的船員對中國人態度比較隨和。(BPP, 17/352) 在中國沿海有兩種船，一是不定期船 (tramp)，二是定期船，如同火車或飛機一樣，不管有沒有客人都定期出發。前者則是那裡有貨船就開到那兒載貨，或者接受個別商人的包租，在一段時間內為之運貨。因此不定期船船長的能力很重要。比較英德船隻，德國船比較經濟，水手及大副的待遇比同等級的英國人員低，但訂的工作契約較長，他們很少為了薪資跳槽到英船上。船長地位比英船長高，他們總是智慧的、客氣的，有些甚至具備文化素養，禮貌地對待中國客戶，很少表現輕蔑或不屑的態度。對於歧視，中國人也許不會當面反應，但他們對粗魯及自大的態度是很敏感的。船公司允許船長分紅，而且鼓勵船長對自己駕駛的船隻持股，因此船長被稱為商人船長，這樣的身份加重了船長地位，也是加強他願意經濟管理船隻的誘因。(BPP, 10/391)

至於北海及其它鄰近的兩廣南海港口，設備並不好，港口深淺不一，小船才方便進出各港。德國選擇更小型的船，在 1901 年時，北德航運 (Norddeutscher Lloyd Steam Navigation Company) 買下 15 艘蘇格蘭東方船運公司 (Scottish Oriental Steamship Company) 的 15 艘輪船。這些船隻平均都在百噸以下，(Allen 1954, 126) 經營定期航線。北德航運是從布萊梅 (Bremen) 發展出來的大航運公司，與以漢堡 (Hamburg) 為基地的漢美公司 (Hamburg-Amerika Steam Navigation Company) 都在 1850 年代中葉成立，是最重要的兩家德國航運公司。他們都是股份公司，可以從社會上取得足夠的資金，投資者來自各個階層，例如寡婦、鄉紳、農民、牧師和推銷員。在這些資金挹注下，兩家船運公司得以提升定期船隻的新進設備及碼頭設施。船公司利用德國政府補貼及德國銀行的融資，可以大砍運費，逼迫英國讓出部分市場。(Ville 1990, 74, 84, 91) 北德在航行遠東及澳洲的船享受國家補貼，1894 年德國政府每噸補貼低於 4%，受補貼的船公司必須購買本

國製船隻，雖然這些德國造的船有時造價比英船貴，同時船上還要備配足夠的軍事武器，必要時可以進入戰場。(Ville 1990, 92–93)除了北德航運，在東南水域活動的德商是捷成 (Rhederei M. Jebsen in Apenrade)。1909 在年德國領事館登記的北海德國船隻有 246 航次，其中 216 次屬捷成公司，另外 30 次屬北德東方線。(BAB, 1158/ 559) 此外還有一些小公司。

從海關統計數字我們可以知道：至少從 1880 年德國加入北海運輸，一直到歐戰發生前，沒有一年間斷。英國船隻到北海發展最早，從 1877 年開始，到 1891 年後十餘年間，英國幾乎中斷這個生意，但歐戰前最後十年它又興起，已不足以與德國相對抗。從 1896 以後，德國真正對手是法國船隻，因為這時法國已經確立在支那中國(即越南)的殖民地，看來法國是想往廣西發展，所以加強在北海的活動，有時超過德國。縱觀這三、四十年，前十四年，德國努力打破英國的壟斷，但後十九年，德國努力維持它的優勢。丹麥船隻在 1888 至 1898 也頻繁在北海出現，但之後就消失了。以上資料均是從海關年報輯出的。

三、移民原因

從中國 1840 年鴉片戰爭後，苦力貿易即應運而生，最初是從香港及澳門進出，運載苦力的外國船隻都有夾層的設備，可以大量填裝苦力，(Chen 1985, 1/7) 因此這些苦力有一個外號，叫「豬仔」，也許情況只比黑奴貿易的運奴船好一點。在 1890 時，從中國東南到新加坡的五天航程，一千名苦力大概價值一千磅貨物的運費，(BPP, 17/248) 人與貨等值。除了香港澳門北海外，中國北部苦力出海的港口是烟台，移民方向往朝鮮、滿洲及俄國海參崴 (Vladivostok)。促成中國海外移民的浪潮是由於中國國內經濟政治不穩定，災荒頻傳，史料記載，1889 年六月底大旱，北海穀物收成幾乎全部失敗，促成了移民潮。(BPP, 16/686) 1902 年，由於廣西流行鼠疫及霍亂，從北海離開的苦力都得經過檢疫 (quarantine)。(China Inspectorate General of Customs 2001, 36/213) 農村人口過多，迫使中國農民到海外尋求出路。中國農民精良的農業技術，成為殖民地種植園內主要勞力。在鴉片戰爭前，世界主要販賣黑奴國家陸續禁止販賣，並且廢除黑奴，造成勞動力短缺，但同時西方國家在殖民地更深入內陸的開發，需要大量勞力，(Zhang 2000, 25–29) 例如在泰國由於需要苦力參與鐵路及其他工程建設，於是英國船隻

從廈門及汕頭運送苦力到曼谷。(BPP, 18/46–47) 只是這些勞工不全是留在異鄉，他們進進出出，在初春或初秋時會從殖民地回中國的家。(BAB, 1157/624.)

雖然史料說，北海東南的輪船移民從 1883 年開始，那一年有 63 名苦力移民新加坡。(BPP, 17/248) 我估計北海的移民至少從 1880 年已出現，在這一年海關記錄有 210 艘船進出北海口，(China Inspectorate General of Customs 2001, 8/856) 一個這麼邊垂地區的港口怎需要這麼多船載貨？可能真正的目的是載人。在這個苦力運輸的市場是相當競爭的：比起 1891 年，當時來北海運苦力船幾乎都是德船，1892 年德船減少許多，但丹麥船卻異常地增加許多，(BPP, 17/676) 加入競爭。

四、蘇門達臘的烟草種植園

英國的報告中指出，在 1889 年最後五個月，這些德國船隻完全不載貨只載人，專門往返於蘇門達臘 (Sumatra) 的德里 (Deli) 及北海間。(BPP, 17/168) 在德里的報紙報導，同一時間有 299 名苦力從新加坡、100 名從檳榔嶼 (Penang)、444 名從北海、483 名從汕頭分別來到德里；同年在瓊州海口進出的苦力分別為 11,341 和 8,406 人次，雖然不一定到德里。(BPP, 17/248)

1890 年兩廣總督及地方官員同意開放中國勞工到北蘇門達臘的德里，在那兒大規模的烟草種植，一個大難題是缺乏人工。過去數年，勞工從新加坡、香港及檳榔嶼引進，得到工人技術水準不佳，但花費的金額卻很高。於是種植園的協會 (Deli Planters Association) 決定直接從中國引入勞工。汕頭是他們下手的第一個港口，他們花了很多力氣，建立正式管道，總督同意展延到其他港口—海口及北海，召募勞工。雖然得到總督的認可，海口的地方官拒絕這個計畫，但北海地方官卻默許同意了：只要苦力在德里得到好的待遇，他可以半官方地認知這個事實，不加橫阻。於是在 1890 年 10 趟德國輪船運載了 1,287 名工人到德里。也從海口移民 10,997 人次到德里，海口移民到蘇門達臘德里成為新發展，雖然地方官不承認。(BPP, 17/248)

北海到德里的苦力運輸是由一家德國船公司負責，種植園協會經由汕頭一家德商牽線 (可能是魯麟 Reuter, Bröckelmann & Co.) 找到的。這家德商是南中國的大盤代理商，全權在中國其他各港選擇小代理商，從事移民，

在它的壓力下，指定德船是唯一的運輸工具。於是三艘大小適宜的德國輪船，屬東亞海岸公司 (Asiatische Küstenfahrt Gesellschaft)，航行於汕頭、海口、北海及蘇門達臘，運載苦力。(BPP, 17/248)

建立一條直接航線是很花錢的，據說種植園協會花了五十萬元(dollar, 可能是墨西哥元)，但對這些富裕而成功的企業家而言，這個投資是絕對負擔得起的。理論上種植園提供的條件是相當優惠的，每月六元，工人一到德里簽約一年，約滿之後他們可以回中國，或更換新約繼續留在德里耕種。種植園的主人應該善待工人，照顧他們的健康，所以每個種植園都備有醫療所，工人由歐洲醫生定期檢查，重大疾病則送到大醫院。德里有一個移民局，登錄工人的姓名、家鄉地址；這些資料中國也有一分副本。另外一個設施是工人可以安全寄信、寄錢回家。(BPP, 17/169–171.)

德國船航行印尼至少持續到二十世紀初。1903 年德國船替荷屬東印度(印尼)運載苦力到 Muntok，德國在這片海域參與勞力運輸有三船，但其實是一個中國人在荷屬東印度經營苦力的引進，他承包了荷蘭當局的契約，所有苦力進入 Muntok 都要經過這名中國人之手。他嚴格挑選體格健壯者，在他運作下，僱方及受僱者大多滿意，中國苦力也源源來到。(China Inspectorate General of Customs 2001, 34/179) 但從 1904 年 Muntok 的苦力貿易暫停，由於苦力遭受虐待提出控訴，廣西總督拒絕簽發許可證，加上廣西暴亂損失許多人口，於是總督希望留住人民，以增加地方人口。儘管政府禁止，但移民仲介仍在暗中進行，出國的�民其實一半是苦力，而 1906 年也有 200 人從北海返國。北海移民潮也暫歇，比起 1899 年有六千人出國，1900 年有九千人出國，1901 年到 1903 年都有四、五千人出國，1907 年只剩 1,833 人出國。1908 及 1909 兩年，都是回國比出國多。(China Inspectorate General of Customs 2001, 38/226; 41/710; 43/712; 45/766; 47/820; 50/187)

五、移民非洲

德國在十九世紀最後十年也積極發展自己的殖民事業。1890 年德國正式建立東非坦桑尼亞 (Tanzania) 殖民地，由省長馮索丹 (Baron von Soden) 男爵制定東非招用東亞勞工條例，在 1892 年 5 月 1 日生效，限制東亞勞工在下述坦桑尼亞港口登陸：達累斯薩拉姆 (Dar-es-Salaam，是坦桑尼亞最大城)、

巴格莫約 (Bagamoyo, 在坦桑尼亞), 坦葛 (Tanga, 坦桑尼亞最北港口)、潘迦尼 (Pangani, 在坦桑尼亞東北)、基爾瓦 (Kilwa, 島嶼, 在坦桑尼亞東北岸)、以及林地 (Lindi, 在 Dar-es-Salaam 之南)。條例目的是保證: 來自東亞勞工是自願移民者, 將被適當對待, 在契約結束時能被送回家。這些規定是德國東非殖民政府展現對東亞移民的關懷。(BPP, 17/696) 這個規定正是反映可能有中國苦力被脅迫到東非, 過去德國洋行在這方面有不良紀錄, 如德商魯麟洋行以欺騙手法從汕頭找工人。在非洲的華工, 有的種植煙草、棉花、咖啡、可可 (Cocoa)、稻米、靛藍和鴉片; 但是也有充當水手、鐵匠、木匠、花匠、洗衣工、甚至警察, 例如德國也從青島找到六十名山東勞工, 充當東非殖民地的警察。雖說有辦法規範, 但皮鞭是德屬東非殖民地每一個機構及農莊必備工具, 用來鞭打黑人及中國苦力。(Chen 1985, 9/272–4)

在薩摩亞, 德國殖民者鞭打中國苦力甚至造成中德外交衝突。根據 1905 年德國的規定, 懲罰苦力最多可以鞭打二十下、或罰款 30 墨元、或囚禁三個月。1900 年 3 月 1 日德國正式統治西部薩摩亞 (Samoa), 並在那兒發展可可種植, 但他們立即面臨到勞力問題, 因為薩摩亞的原住民並不適合長期有效地耕種, 很自然地考慮廉價的中國農民。1903 年第一批 289 名苦力從汕頭被徵募, 送到薩摩亞; 第二批 523 名苦力 (1905 年); 找到第三批 564 名苦力時, 已經很困難了, 因為在南非的苦力每個月可以得到 60 墨西哥元, 而薩摩亞的苦力只賺 12 元(包括食物等)。而且中國在此時也正興建鐵路, 苦力可以在國內找到工作。1907 年中國報紙出現對德國的控訴, 薩摩亞的苦力遭到不人道的待遇, 每天工作 11.5 小時, 非原先契約上說的 10 小時, 每個月薪水只有 4.8 墨西哥元, 非 7 元, 生病並沒受到醫療照顧, 食物不適合苦力食用, 德國殖民官執法非常的不公平。苦力被認為犯錯時, 不是被藤條鞭打十下, 就是被囚禁七天, 或者罰款 10 元。德國官員也建議最好不要老板自己去執鞭, 這個建議沒有約束力, 這些在薩摩亞自認為是優秀種族的德國佬, 有權支配其他有色人種, 包括薩摩亞的原住民。於是在歐洲留學的中國學生群起抗議, 中國國內輿論要求在薩摩亞設置中國領事保護這些勞動者。外務部與德國交涉, 既然德國商人在廣州的國際貿易利益多達 50%, 既然種植園急需中國勞力, 趁此機會要求苦力在契約期滿後, 可以留在薩摩亞。雖然這個要求沒有成功, 但中國終於在薩摩亞設立領事, 得到每名苦力付稅三元, 並且苦力每個月薪水加到 20 元。(Moses 1973, 101–124) 中國的人民與政府在這個過程中學會談判與爭取。

德國也為其他自己的殖民地招募苦力，如 1888 年佔領南太平洋印尼璦魯島(Maluku Islands)，1907 年透過德洋行從香港及汕頭找到二批苦力，採掘此島的鳥糞，以製造磷肥。1899 年德在新幾內亞東北部建立殖民政府後，1901 年到汕頭招募 277 契約華工。(陳翰笙 1985, 8 輯, 57, 59) 在同一時期，大量德國人及東歐人移民國外——美國、中南美及澳洲都有，移民者包括治下波蘭人、猶太人，也包括日耳曼的德國人，90%的德國移民選擇美國，從 1875 到 1894 年間，走了 1,781,349 人次，平均每年 89 萬。德國政府努力要把這些移出的德國人招募到非洲德國殖民地，但並不成功。(MCTR, 49/296-297) 也就是殖民地勞力還是得依靠中國苦力。

儘管這些不堪的虐待，事實上還是有成千上萬苦力每年的移出返回，超過半個世紀之久。當代的美國人巴克爾 (Edward Harper Parker, 1849-1926) 長期在中國，根據他的考察，一個中國內地農民每天生活花費約 60 到 100 文(銅錢)，在殖民地當苦力的生活費大概也是這個數字，但在殖民也可以買到較便宜的米。一個苦力不論在那塊殖民地工作每個月至少可以賺到十墨西哥銀元，通常可達二十元。巴克爾聘請中文老師每個月付薪水六到十元，所以苦力有足夠的錢抽鴉片，賭博，看戲，甚至也供得起一個殖民地的妻子。為此殖民政府都得忍受鴉片，而大量的中國生活用品(皮蛋、鹹魚、竹筍、海帶等等)也出口到殖民地，供苦力消費。儘管如此，苦力在約滿回家時可以腰纏兩百墨西哥銀，這就是中國東南各省非常倚賴的僑匯。(Parker 1904, 254-258)

六、結論

在歐戰前的十五年，特別在德國提出世界政策(Weltpolitik, 1898)後，德國的航運大幅增長，在世界佔有率，從 1890 年的 8% 到 1910 年的 12%；而同一時期世界各國也都突飛猛進，這個躍進是很不容易的。此時發展海運最先是影響英國，(Ville 1990, 49) 北海的例子正可以證明德國船的成功。同時德國在商人壓力下也積極發展殖民事業。德商在北海的經營從商品入手，轉而經營苦力貿易。為了爭取客戶，文雅的德國的船長客氣對待中國人；但為了殖民地種植園的發展，種族優越感的種植園主人鞭打苦力。兩者都達到他們的目的。經營苦力貿易的中國人外國人都有，德國人先是為荷蘭殖民地或其他國家運送苦力，之後也發展自己殖民地的苦力貿易。苦力在這個新一波的殖民事業中成為重要勞力來源，取代黑奴，由於市場需

求，苦力也開始懂得選擇，選擇薪資較高、待遇較好的地方，僑匯成為中國東南重要的經濟補助；隨著民族主義的發展，中國的人民與政府開始為同胞爭取平等待遇，也達到某種程度的成功。一個意外的發展是中國的飲食文化竟隨著苦力傳播到殖民地。

Nemško trgovanje in transportacija kulijev v pristaniškem mestu Pakhoi (Beihai)

Leta 1876, po t.i. diplomatski krizi Margary, je Pakhoi na jugovzhodni obali Kitajske postal pristaniško mesto. Že od 1880 pa vse do 1914 pa so si pristanišče z njegovo okolico prilastile nemške ladje, ki so zlomile mogočen britanski pomorski monopol v Južnokitajskem morju ter ohranjemale nemški vpliv tudi nad Francozi, ki so krepili svojo oblast na severu Indokine. Glavni vzrok za njihov uspeh je bil spoštljiv odnos nemških kapitanov in posadke. Prvotno je bil njihov namen trgovanje z dobrinami a v letu 1889 so začeli s premeščanjem kitajskih kulijev v Deli v severno Sumatro, kjer so Nizozemci imeli svoje plantaže tobaka. Ko je nemško cesarstvo pospešilo svojo svetovno politiko z ustanavljanjem kolonialnih podjetij, so nemške ladje začele s premeščanjem kitajskih kulijev v Tanzanijo, Samoo, otočje Maluku in ostala kolonizirana območja z namenom, da bi sadili kakav, riž in ostale pridelke kot tudi izkopavali fosfat. Nemški lastniki plantaž so imeli legitimno pravico za kaznovanje delinkventov z ječo do treh mesecev, za kaznovanje z globo v višini 30 mehiških dolarjev in za kazen do 20 udarcev z bičem. Za razliko od črnih afriških sužnjev, so bili kitajski kuliji glavni delovni vir kolonij Zahoda in so imeli svobodo odločanja o tem, kam bi želeli iti, ter uživali boljše pogoje in bili boljše plačani. Njihovi zaslužki so bili pomembna subvencija njihovi domači ekonomiji. Vlada dinastije Qing, podprta z javnim mnenjem in rastočim nacionalizmom, se je uspešno pogodila za ustanovitev konzulata v Samoi, ki je varoval kulije pred pretiranim kaznovanjem nemških kolonizatorjev, kot tudi naložil davek na kulije. Nepričakovan razvoj je bila tudi uvedba kitajske hrane kolonijam.

References

- Allen, G. C. and Donnithorne, Audrey G.. 1954. *Western Enterprise in Far Eastern Economic Development, China and Japan*. New York: Macmillan.
- Bundesarchiv Berlin (BAB). R 9208.
- Chen, Hansheng 陳翰笙. 1985. *Huagong chu guo shiliao huibian* 華工出國史料匯編 (*Collection of Historical Documents on Emigration of Chinese Laborers*). Beijing: Xinhua shuju.

- China Inspectorate General of Customs. 2001. *Imperial Maritime Customs Returns of the Import and Export Trade*. Shanghai: Statistical Dept. of the Inspectorate General of Customs.
- Department of Commerce and Labor, Bureau of Manufactures, *Monthly Consular and Trade Reports (MCTR)* 49: 296–297.
- Irish University Press Area Studies Series. 1971. *British Parliamentary Papers China (BPP)*. Shannon: Irish University Press.
- Jarman, Robert L., ed. 2008. *Shanghai Political and Economic Reports, 1842–1943: British Government Records from the International City*, vol. 10. Slough: Archive Editions.
- Moses, John A. 1973. “The Coolie Labour Question and German Colonial Policy in Samoa, 1900–1914.” *The Journal of Pacific History* 8: 101–124.
- Parker, Edward Harper. 1904. “The Economy of Chinese Labour.” *The Economic Journal* 14: 254–258.
- Parker, Edward Harper. 1980 (1917). *China: Her History, Diplomacy and Commerce*. New York: Garland.
- Ville, Simon P. 1990. *Transport and the Development of the European Economy*. London: MacMillan Press.
- Zhang, Zhongxiang 張忠祥. 2000. “Zhongguo kuli maoyi yu Feizhou heinu maoyi zhi bijiao.” 中國苦力貿易與非洲黑奴貿易之比較 (Comparative Research on Chinese Coolie Trade and African Slave Trade). *Zhejiang Shifan Daxue Bao* 6: 25–29.