

三邊互動 三邊互動 三邊互動

本刊設有「書評」欄目，歡迎各界學者惠賜鴻文，評論中外人文、社科著作，以近年出版為宜，學術與現實意義兼備則更理想。

——編者

從「邊緣人群」認識水利秩序的現代轉型

在地理學和區域規劃中，「邊緣效應」特指邊緣被忽略或輕視導致核心區與邊緣區過於懸殊，進而對核心區和整體發展形成負面效應。河西走廊在清代形成的水利秩序是西北社會穩定的基礎，辛亥革命之後迅速崩潰。1930年代，南京國民政府努力進入河西走廊的基層社會，試圖重建國家在農田水利中的權威地位，將河西走廊農業由傳統的「完稅納糧」型農業轉為可持續增長的現代農業。但在實際執行中，國民政府和河西走廊各縣政府進一步擴大了原有的核心與邊緣差距，引起了「邊緣效應」。

潘威、劉其恩的〈甘肅省民勤縣「移丘戶」問題與近代國家水利現代化〉（《二十一世紀》2023年4月號）一文梳理了民勤縣在1930至50年代構建現代水利體系的過程。該文不

再將河西走廊地區視為一個均質的整體，也不是從傳統的水利政策、水利技術角度展開論述，而是以處於當地水利秩序邊緣的「移丘戶」與核心地位的一般農戶關係切入農田水利轉型事務。作者認為，民勤地方人群的不平等地位與現代水利體系的內涵存在着結構性矛盾，「移丘戶」的灌溉訴求與國民政府的水利建設原本存在着大量一致性，但國民政府未能解決民勤的水利權力不平等，致使「移丘戶」與一般農戶尖銳對立，最終令這一人群轉變為現代水利體系建設的破壞者，由此引發的嚴重社會動盪使得任何建設都無法在民勤開展。中華人民共和國成立後，政府通過賦予「移丘戶」開渠權力，打破了民勤的用水不平等，並利用移民手段瓦解了「移丘戶」在解放前夕形成的聯盟，解決了當地社會動盪的根源。該文展現了民勤「移丘戶」這一邊緣人群所蘊含的巨大力量，這一力量在1920至40年代由於氣候乾旱得以釋放，其中最關鍵的因素在於，辛亥革命之後的民勤缺乏國家威權，「移丘戶」與一般農戶的關係無法得到有效協調，兩者之間的矛盾最終在1940年代爆發，前者成為民勤水利建設的破壞者。

筆者以為，該文還可以再推進，比如「移丘戶」聯盟的組織方式、一般農戶如何看待「移丘戶」人群等，因篇幅所限，作者沒有來得及充分展開。如果加以論述，相信能更好展現「移丘戶」與一般農戶的複雜關係，從不同維度認識兩者的矛盾從形成到擴大的過程。

段偉 上海

2023.4.9

宏大敘述遮蔽的普通群眾

在以往黨史研究裏，普通群眾通常被宏大敘述歷史觀所遮蔽，很少見到他們在歷史論文中出現，特別是1959至1961年的歷史研究。近年來，此種局面被逐漸打破，丁抒、楊繼繩、馮客(Frank Dikötter)、曹樹基、高王凌、林蘊暉和陳意新等國內外學者，作出重大的學術努力。王力堅的〈反瞞產運動群眾性之研究——以廣西百色地區為例〉（《二十一世紀》2023年4月號）又是一篇這方面研究的力作。作者特別關注反瞞產私分運動，曾發表四篇專題文章。通覽全文，有兩大特色：一、在學術脈絡上，推進反瞞產運動研究的進一步發展，深化了群眾運動史的研究；從原來整體上對廣西自治區到該文具體上對百色地區的反瞞產運動，作細緻的學術梳理。如能與上述學者的研究，還有斯科特(James C. Scott)所謂的「弱者的武器」形成學術對話，更能顯示學術分量。二、在價值關懷上，關注被宏大敘述所遮蔽的普通群眾。這也是

最為特別的地方，實現了對反瞞產運動史從宏觀到微觀研究的轉變，讓「群眾性」在黨史研究得到體現。

該文也有值得商榷的地方：一、在史料的運用上，多用地方志和當時的報刊，特別是《右江日報》，而且最致命的是作者過於相信報紙的文字。如果利用檔案，尤其是田野口述史訪談，相信反瞞產運動會呈現另外的一些歷史面相，甚至會衝擊該文的結論。二、標題中「群眾性之研究」，在文中體現不足。反瞞產運動是製造出來的一場運動（如陳永發和王海光均強調「製造」革命和反革命），是當局上級反對群眾瞞產私分、沒有群眾主導的運動，怎麼體現鮮明的「群眾性特徵」？農民既瞞產又反瞞產，在歷史場景中存在嗎？農民依靠甚麼瞞產，瞞甚麼產？尤其糧食已經在統購下「透底」。不容否認，文中的某些情況是客觀存在的，但未必具備普遍性。要知道，許多政治運動不是「有甚麼反甚麼」，而是「反甚麼有甚麼」，特別是反瞞產運動，更是沒有根據、顛倒黑白、無中生有的運動。

文中存在兩處表述失誤處，《顧準日記》中評論的不是商丘地區，顧準在饑荒和文化大革命時期下放至商城縣和息縣，都屬於信陽地區，儘管其評論也適合於商丘地區。當然，瑕不掩瑜，該文對促進反瞞產運動研究具有重要學術價值。

孫玉杰 合肥
2023.5.3

「翻身」的困境

人力車風行是民國時期特有的社會圖景，人力車折射着交通工具的代際更迭、城市現代化，人力車夫更是時代大潮下城市底層民眾及其生存樣態的縮影。五四知識界的思想意象中，人力車業被賦予資本奴役勞工的強烈意涵，屬於非人道抑或道德不正確，人力車夫則是「受苦人」的典型，隨時間推移還被託付以階級革命、民族解放的重任。如此語境下，毛升〈「翻身」之後：中共建政初期的蘇州人力車工人（1949-1958）〉（《二十一世紀》2023年4月號）以蘇州個案為樣本，綜合運用多種文獻資料，再現1949年後人力車夫改造過程中的複雜博弈，無疑有助於豐富和深化中共城市管治史、底層民眾史，特別是人力車夫史的相關認知。

毛著所示以下兩個「困境」令人印象深刻。其一，「勝利的困境」。中共建政後，公共交通車化勢在必行，政府卻無力提供充足的轉業機會，加之人力車夫群體魚龍混雜、人多勢眾，轉業問題隨即成為亟待解決、又難以迅速完成的老大難題。「新社會」保留人力車夫，勢必繼續背負「將人當畜生看待」的道德指控，甚或面臨政治不正確之壓力，而取締則等於奪人飯碗；1958年強力取締了人力車夫，付出了巨大的聲譽代價。其二，「翻身」的困境。在「新社會」，人力車夫被劃入工人階級範疇，政治「翻身」，「當家做了主人」，「當畜生」的生活似乎一去不返，但相比「舊社會」遭遇了更大的溫飽危機。

毛著有強烈的意圖，將人力車夫改造置於人力車夫生命史與中共建政（或者說，1949年前後的延續和斷裂）的雙重視角。既然如此，對民國時期人力車業改造情況，以及1949年人力車業改造的跨區域梳理與比較，以構成參照與對比，當然極為必要。毛著在這兩方面似乎都有再強化的空間。1946年國民政府即決心禁用人力車，明令「限三年內完成」，至1949年中共建政前雖未竟，但一直在推進之中，其決策之考量因素如何？採取了哪些措施，其間又受到何種複雜因素之牽扯？進展如何？諸如此類的簡要交代實屬必要。1949年後，人力車夫存量較大的地方，諸如北京、上海、天津等，都存在繼續改造人力車夫之問題，這方面的研究較少（甚或不盡人意），但仔細爬梳之，還是會有令人驚喜的史料收穫。

就蘇州個案而言，人力車夫改造至1954年即大體宣告完成，其後至1958年僅為人力車業的苟延階段，毛著的梳理亦更多聚焦在1949至1954年之間，那麼1953年蘇州人力車夫騷動事件似有特別濃彩重墨之必要。與此同時，對人力車夫生活困窘、遭受層層盤剝之論述，也最好以比較精確的統計資料佐證。或者可以借助對民國時期及1949年後人力車夫（涵括蘇州）的既有研究的述評，即對前人研究的承揚與補正，來加強此種參照。學術的進步或者說創新，恰恰有賴於規範、嚴謹的學術批評，繼而推陳出新。

樊建政 上海
2023.5.8