



資金行如流水 范蠡成商人典範

輕鬆讀中史

「陶朱事業，端木生涯」，這是傳統中國社會，商人常常在自己店舖內懸掛的八個大字。陶朱指的是范蠡，端木指的是孔門七十二弟子中的端木賜，也就是我們經常說的子貢。

司馬遷在《史記·貨殖列傳》中記載了這兩位春秋時期著名商人的若干事跡。子貢(公元前520年至公元前446年)，孔子弟子，士人經商的典型。

孔子形容子貢是「不受命而貨殖焉。」即當一個不受命於官府的私商之意。又稱他「億則屢中」(億：預料；則：推測)，就是善於猜測行情。司馬遷說子貢是「好廢舉，與時轉貨」，就是賤則買入(舉)，貴則賣出(廢)。掌握時機，從中轉易取贏。他從事當時熱門的珠寶生意：「有美玉於斯，韞輅而藏諸？求善買而沽諸？」(《論語·子罕》)。

「計然七策」與「積蓄之理」

子貢意識到商品價格的升降和商品供給數量的

多少密切相關，後世「物以稀為貴」的觀點就是由子貢提出的。而范蠡(公元前536年至公元前448年)辭去越國大夫之官位，轉而經商，並三致千金。他經商致富，是運用了「計然之策」，通過自己的實踐，形成了一套「積蓄之理」(著：貯)。

這套經營理論的內容，首先是要求按照天時和農業生產規律來決定自己的經營對策。

「知門則修備，時用則知物」，要知時而備，預知不同時間所需之物，事先準備。這個「時」主要指天時，即年歲的豐歉和水旱等等變化；天時變化有規律，可以掌握，由此可預測商品供求變化的長期趨勢。

「早則資舟，水則資車」(《國語·越語》)：在大旱時應預備舟船的生意，因這時船没人要，價賤，可先進貨，以後大水年船成為市場特別需要的商品而漲價；反之，在大水年則應預備車子的生意。這可稱為經營上的「待乏」原則，貿易物

資以迎合將來的迫切需要最為有利可圖。

范蠡還要求根據市場供求關係來判斷價格的漲跌，即所謂的「論其有餘不足，則知貴賤」(《史記·貨殖列傳》)一貴一賤，極而復反。要在商品貴到適當程度及時出貨—「貴出如糞土」；而在相當賤價時及時採購—「賤取如珠玉」。不能因價貴而保守惜貨，因價賤而觀望不前。

在具體商品的經營上要注意商品質量，貯藏貨物要完好，這叫做「務完物」。「以物相貿易，腐敗而食之貨勿留」，范蠡更特別要注意商品和資金的周轉，「財幣欲其行如流水」，不能把貨幣滯壓在手中，這叫做「無息幣」。也不能囤積居奇，貪求過分高價，要從快周轉來增加利潤，這叫做「無敢居貴」。

後世營商者莫不奉范蠡與子貢為典範；所以，「陶朱事業，端木生涯」，即指此二位著名商人。

◆ 羅永生(香港樹仁大學歷史學系副教授、歷史教學支援及研究中心主任)



◆ 范蠡畫像。 資料圖片

掌握發音要領 避免「怎麼」變「責罵」

普通話教與學

星期天的早上天氣晴朗，朋友佳穎美美地睡了個懶覺，起床後稱了一下體重，發現自己又胖了，她決定找個健身中心去健身。

她來到家附近的一間看起來很高檔的健身中心，跟前台人員說：我想要在這裏鍛煉身體，請問怎麼收費？前台的接待人員很熱情地接待她，問：小姐責罵城府？你死委員嗎？佳穎一聽，大驚失色，趕緊說為什麼要死？接待人員又解釋說：必須要死才可以接待她。佳穎嚇壞了，趕緊往回走，說：我還是別健身了！

在這裏接待人員犯了什麼樣的錯誤，把潛在的客人嚇走了呢？其實就是因為她的普通話不標準，把「小姐怎麼稱呼，你是會員嗎？」說成了「小姐責罵城府？你死委員嗎？」造成了客人的誤會，以致客人流失，給健身中心造成損失。

其實，這樣的誤會在生活中可能每天都在發生，有的人可能深有體會，因為自己在普通話方面的發音問題，給自己的生活或工作帶來一些不便。那麼我們怎樣才能讓自己掌握普通話的發音要領呢？

為什麼接待員會把「怎麼(zěnmě)」說成了「責罵(zémà)」；「稱呼(chēnghū)」說成了「城府(chéngfǔ)」；把「是(shì)」說成了「死(sǐ)」；把「會員(huìyuán)」說成了「委員(wěiyuán)」呢？

首先，存在聲母分不清的問題，分辨不清h和f聲母，「hu」說成了「fu」，分辨不清聲母sh和s，「shì」說成了「sǐ」；分辨不清聲母h和w，「hui」說成了「wei」。

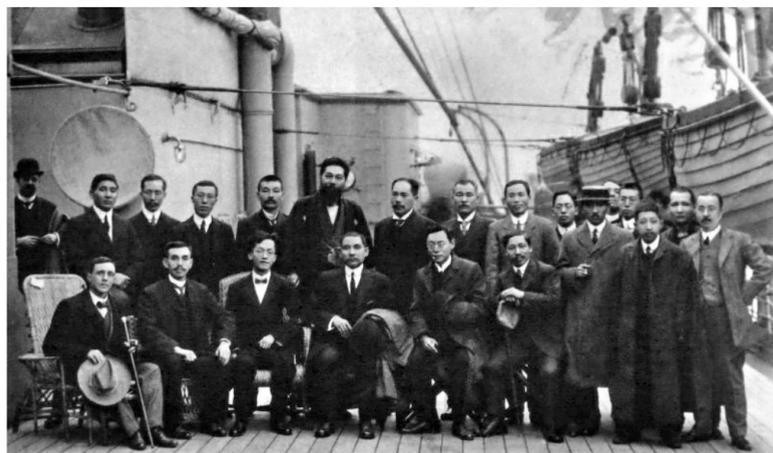
其次，韻母的識別也有問題，en和e、e和a發音混淆「zēn me」說成了「zémà」；ui和ei混淆，「hui」說成了「wei」。

除此之外，廣東人在聲調方面也存在容易混淆的情況，特別是以第1和4聲及第2和3聲的混淆情況較普遍。如以上的例子就是將「怎(zěnmě)」錯讀成了「責(zé)」。

平時，在教學工作中，學員讀錯聲調的情況也非常普遍。如：「優惠(yōuhuì)」說成「油灰(yóuhuī)」，「研究(yánjiū)」說成煙酒(yānjiū)」等。

可見要把普通話說標準也不是一件容易的事情，不僅要掌握好聲母和韻母，聲調更是重中之重。

◆ 唐秀娟



◆ 孫中山在香港與友人合影。 資料圖片

FUN享歷史

遭驅逐屢挫不折 孫中山運籌帷幄

孫中山先生的革命事業與香港有着千絲萬縷的關係，諸如香港興中會總會成立、《中國日報》宣傳革命思潮、海外籌餉及軍火等物資之樞紐、革命的戰友等，都是他不辭勞苦地在背後策劃。

珠玉在前，筆者無意舊調重彈。反而另闢蹊徑以舊照片來述說港英政府對孫中山先生施以三次驅逐令。在這掣肘下，他非但沒有放棄，而是不屈不撓地運籌帷幄，掌握國際社會對於革命勢態的同情輿論，與革命戰友並肩作戰商討對策，最終導致辛亥革命的成功。

故事開端要由1895年說起，當時廣州首次起義失敗後，孫中山逃往澳門再轉抵香港。兩廣總督譚鍾麟立即照會英國駐廣州領事，要求港英政府引渡孫中山等人。香港政府頂住政治壓力，以「中國政治犯不在引渡之列」為由，斷然拒絕了其要求。11月2日，孫先生登上日本客貨船離港。

過了一年後，1896年3月，粵港兩地流傳革命黨起義的消息。面對流言四起，兩廣總督再次向香港政府施壓，要求捉拿潛伏在港的革命黨人。香港政府頂不住壓力，在事前未徵詢英國殖民部或外交部的意見，決定於3月4日頒布首個驅逐令，禁止孫中山於五年內來港及居留。

從英文版本的驅逐令，我們可以清楚地看見孫中山的名字(Sun Yat Sin)，驅逐理由是孫中山危害殖民地和平及秩序(Sun Yat Sin is, in the opinion of the Governor in Council, dangerous to the peace and good order of the Colony)。值得一提的是，時任香港總督羅便臣(William Robinson)會同議政局(Governor-in-Council

即現在行政會議)被賦予行政權力押解孫中山出境。

這條法令生效時限為五年，孫中山不能在香港居住或停留，若他仍居於香港，香港警員經港督授權可以合法地予以拘禁，直至離境。

孫中山一直遵循上述法例，先後兩次乘船途經香港均沒有登岸，趁船隻泊岸的短暫空檔與革命黨人在船上會面籌劃革命。1901年3月3日，即是首個驅逐令屆滿，孫中山趁這真空期抵港，並且暫居於中環士丹利街24號《中國日報》報館樓上。

由於他是公眾人物，行蹤隨即被媒體披露，港英政府於1902年1月20日頒布第二個為期五年的驅逐令。其間，孫中山曾乘船途經香港三次均沒有登岸。

最後一個驅逐令是於1907年6月11日生效，其有效期至1912年6月10日。眾周所知，1911年10月10日武昌起義為中國帶來翻天覆地的共和體制。當時孫中山得悉革命消息，火速地由美國轉赴英法兩國進行外交活動。11月24日啟程回國。英國外交大臣格雷(Edward Grey)准許他在港府驅逐仍然生效的情況下，途經香港返國。

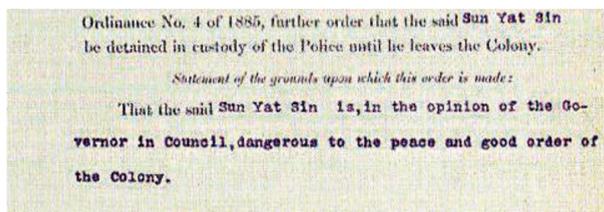
12月21日上午9時，孫中山乘坐英國郵船地雲夏號(Devanha)抵達香港海面，胡漢民、陳少白等人到船上會晤。

相隔十年後，這次孫中山能光名正大地踏上昔日讀書的地方，在上環三角碼頭登岸，並且在蘭室會所(Lan Sat Chinese Club)與粵港商人代表會面。逗留了八個小時後，孫中山便離港抵達上海。

其船隻停泊的地點，就是現時中山紀念公園的位置，而公園亦據孫中山命名以資紀念。

這段小故事充分反映孫中山先生通權達變的靈活辦事方針，以及從事革命那一股的堅毅、勇氣和決心，無怪乎得到所有中國人均稱許以及認同其對革命所作出的貢獻。

◆ 李鈞杰(香港歷史文化研究會副會長，現職為大專院校助理教授。作品見佛門網，近作《戰後香港佛教興辦教育(1945-1960年)》刊載《新亞論叢》第21期。)



◆ 香港政府對孫中山頒下首個驅逐令。 作者供圖

華仁生寫App 實時維護道路安全

科技暢想

香港資訊及通訊科技獎2023學生創新獎中學組得獎同學來自華仁書院(九龍)的葉承希、朱紹謙、陳浚賢及梁顯恩的「DriveFit——司機與乘客的守護神」贏得中學組金獎。

根據警方交通報告，香港每年約25%的交通意外都是司機駕駛不留意所致。有見及此，他們用了Flutter、Google ML Kit、SQLite與Firebase等技術編寫了「DriveFit 智駕勢」，保障乘客及司機安全的手機應用程式，為司機以及運輸相關行業公司提供一個廣泛、有效率，並可靠的系統，協助司機安全駕駛，並減低發生交通意外的機會。

DriveFit可實時偵測及反饋駕駛狀況

一、AI實時駕駛提醒：DriveFit會透過人工智能鏡頭偵測司機頭部動作，當司機打瞌睡或分心時會發出提醒；如果司機沒反應，更會提醒乘客檢查司機狀況。另外，DriveFit亦會提醒司機要適時休息，以及在雨天時注意路面濕滑，減慢速度。

二、統計司機駕駛情況，提供詳細回饋：運輸相關



◆ 會長洪文正與中小學得獎者合影。 作者供圖

行業公司可以請司機將 DriveFit 連結至 Firebase 實時資料庫，將司機的駕駛資料(如分心次數及時間)即時上載至雲端。公司便可以實時得知司機駕駛詳情，透過數據來制定相應的改進策略。此外，DriveFit亦會顯示司機的「分心頻率」及相關趨勢，並計算出分數與評級，令司機得到鼓勵及更明白需要改進的地方。

未來他們希望與保險公司及運輸部門合作，推廣安全駕駛獎勵計劃，並邀請更多專業司機使用 DriveFit。相信 DriveFit 具備市場潛力，能有效保障大眾的安全。

綜合評價：這個計劃將能有助提高道路安全，減少因司機分心或疲勞而造成的交通意外，協助司機認識自己在駕駛時的弱項並透過數據回饋作出改進，從而提升駕駛水平；通過機構合作，採用獎勵機制，能激發司機主動提高安全意識，形成良性互動；能將數據即時上載到雲端，方便相關單位遠程監控和分析，提升管理效率，有利於交通界別的數字化轉型，更好應對未來發展趨勢；有效降低由於人為因素引起的道路危害事件，減少相關醫療及經濟損失；符合智慧交通的發展趨勢，具有先進性和可持續性；簡潔的操作界面，使用者體驗佳，受到不同年齡層次司機的歡迎。



◆ DriveFit系統界面。 作者供圖

◆ 洪文正(香港新興科技教育協會)

簡介：本會培育科普人才，提高各界對科技創意應用的認識，為香港青年提供更多機會參與國際性及大中華地區的科技創意活動，詳情可瀏覽www.hknetea.org。

