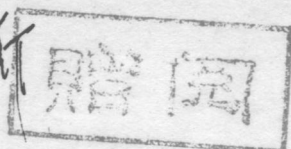


中外关系史研究集刊

1986. 10



华侨所



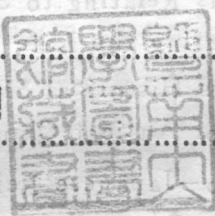
D829-55

华人中心

711

目 录

关于中外关系史研究的几点看法	朱杰勤 (1)
怎样研究中外关系史	朱杰勤 (5)
中外关系史研究与爱国主义教育	朱杰勤 (9)
对于中国海外交通史研究的管见	朱杰勤 (11)
潮州樟林港历史初探	林远辉 张应龙 (18)
论两汉西域都护府	卢 苇 (48)
唐代中国和大食在中亚地区斗争的发展和变化	卢 苇 (57)
帕米尔的历史争端	卢 苇 (69)
殷代战车渊源初探	王建中 邱 克 (73)
关于汉代丝绸国际贸易的几个问题	丘 进 (81)
东莞却金亭碑小考	袁 丁 (99)
西辽在中外关系史上的地位与作用	纪宗安 (107)
何如璋与光绪初年的中日关系	郑海麟 (118)
广方言馆述略	郭维勇 (129)
东南亚华侨史丛书总序	朱杰勤 (136)
朱谦之著《中国哲学对于欧洲的影响》序	朱杰勤 (140)
编者附言	(143)



CONTENTS

Research of the History of Sino-Foreign Relations: Some Suggestions	Zhu Jie-qin (1)
How to Study the History of Sino-Foreign Relations	Zhu Jie-qin (5)
Links between Historical Study and Our Patriotist Education	Zhu Jie-qin (9)
Observations on the Study of Overseas Traffic in Ancient China	Zhu Jie-qin (11)
A Preliminary Research on the History of Port Zhanglin	Lin Yuan-hui, Zhang Ying-long (18)
On Protective Prefecture of the Western Regions in the Han Dynasty	Lu Wei (48)
Struggles between China and Tajiks in Central Asia: Developments and Changes	Lu Wei (57)
A Historical Dispute on Pamir.....	Lu Wei (69)
A Few Remarks on the Origin of Chariots in the Shang Dynasty	Wang Jian-zhong, Qiu Ke (73)
Some Issues about the International Trade of Silk in the Han Dynasty	Qiu Jin (81)
A Survey of the Inscriptions Relating to Sino-Siamese Trade in Dongguang during the Late Ming Period	Yuan Ding (99)
The West Liao Dynasty; Its Historical Significance in the Foreign Relations of Ancient China	Ji Zong-an (107)
He Ru-zhang and the Sino-Japanese Relations in the Early Reign of Emperor Guang Xu	Zheng Hai-lin (118)
On the Nature and Role of Guang Fang Yan Guan	Guo Wei-yong (129)
A General Introduction to <i>History of Overseas Chinese in Southeast Asia</i>	Zhu Jie-qin (136)
Introduction to <i>Influence of Chinese Philosophy upon Europe</i>	Zhu Jie-qin (140)
Postscript	(143)

关于中外关系史研究的几点看法

朱杰勤

古语说：“国于大地，必有与立。”这就是说，在地球上建立国家，就必有其他国家和它一样建立起来。每一个国家不是孤立的，它总要同其他国家发生关系。

从中外关系史来看，文化的交流主要以人为媒介，物质的传播也是如此。因为一个国家在正常情况下，是不能阻止人民对外交往的。两国人民可以采取个人或集体行动，通过旅行、贸易或移殖方式而互相接触，进行思想和物质的传播和交流。例如佛教由印度传入中国是两国僧侣们努力传授和引进的结果。而中国丝绸的西传也是中外商人不远万里，不怕艰苦，用驼马运入希腊罗马的。中外关系的建立，一定先从人民互相接触开始，两国官方的交聘一定在民间往来之后，等到历史把这件事纪录下来，又在数十年之后了。我们不妨举一个例子来说明：汉武帝刘彻统治时期（公元前141—前87年），曾派张骞出使月氏，目的在约月氏夹击匈奴。张骞在途中被匈奴俘虏，监禁了十多年，终于逃出，继续西行到大夏（巴克特里亚）和粟特。当他到达目的地时，月氏人没有答应同汉朝夹击匈奴。张骞只得失意回国，回国后，上书给武帝汇报出使经过，其中提到：“臣在大夏时，见邛竹杖，蜀布。问曰：‘安得此？’大夏国人曰：‘吾贾人往市之身毒。身毒在大夏东南可数千里。’……以骞度之，大夏去汉万二千里，居汉西南。今身毒国又居大夏东南数千里，有蜀物，此其去蜀不远矣。”（详见《史记》卷一二三）

大夏在兴都库什山（阿富汗境内）及妣水之间，从大夏东南过了山就到身毒（即印度）。在四川和印度之间，通过云南和缅甸或阿萨密有一条商路，所以四川的特产邛竹杖、蜀布，都可以由此运入印度。中国商人经常到印度贸易，可是官方完全不知道。由于张骞的建议，武帝曾派遣远征队去找寻通往大夏的途径，结果又因“费多，道不通，罢之。”张骞出使大约在公元前133年，而迟到公元前98年，司马迁的《史记》才把这件事记载下来。上面的历史事实可以充分说明，中国与外国关系的建立，不是由两国政府首先发动起来，而是两国人民为着本身的经济利益，主动地友好往来和进行贸易。在他们行动的影响下，两国政府才开始注意，采取适当的措施。所以我们研究中外关系史，应该以人民为主体。只有人民才是历史发展的动力。

中西交通自然以陆路为最早。因为从中国到西方，可以由玉门关出发，经过中亚、西亚各国到达伊朗，又由伊朗转到罗马帝国，这段漫长的路，后人称为“丝绸之路”。据《中国科学技术史》的作者李约瑟说：“第一个丝绸商队从中国到伊朗的时期是公元前106年。”他大概是从汉武帝用兵廓清西域道路的时期来推定的。我们认为中国丝绸运往伊朗还会比上述

日期更早些。换句话说，张骞通西域前，丝绸之路已经出现了。中外商人只要有利可图，就不怕长途跋涉和艰难险阻。路是人走出来的。通过草原大漠，就可以走到西方，从西方来的人，采取相反方向，也可走到东方，只要方向正确，就一定能够到达目的地。路途遥远，大漠茫茫，但逐水草而居的游牧民族还是有办法前进的。何况由中国到中亚和西亚这条道路，秦汉以来，就有多种游牧民族往来，或者找到好的草原地带，他们（如塞种、月氏、乌孙等）就作长期的逗留，形成所谓“行国”。行国与行国之间，自然有可通的道路，由他们在自己国家范围内进行保养和管理。这些道路既分段而又衔接，不断地向前伸展。“丝绸之路”就是这样形成和改善的。

有人认为汉初匈奴兵犯不止，阻塞了通西域的道路，张骞通西域后，还是时通时阻，直至汉武帝发兵大败匈奴，匈奴远遁，中国通往西方的道路，才畅通无阻。其实并不尽然。我们认为：即使匈奴支配着丝绸之路，丝绸贸易还是可以进行的。匈奴虽然与汉朝政府为敌，并不蓄意同和平的商人作对。汉朝商人运货入匈奴管辖区，匈奴收了汉朝商人的礼品或过境费后，就可以让他们通过。而且匈奴也要同各地区进行贸易，必不会反对通商的。介乎中国和伊朗还有许多国家，商队都可以逐国停留，补充给养和交换商品。丝绸之路对来往客商基本上是开放的，不过国与国的关系有时紧张和恶化，就会发生障碍或暂时中断的事情。

中国与西方的海上交通和贸易也早在汉武帝统治时期已经开始。当时中国商船已由南中国大港出发，沿途访问东南亚一些国家，最后到达印度和锡兰。但由于海上风波的险恶，又受到造船术和航海术的水平限制，海上交通似乎不及陆路交通的安全。我国东南沿海利于水上交通，西北边地又适宜于陆路运输。由于水陆交通的发达，中国在公元一世纪前后，已经同许多国家建立外交关系或贸易关系。

中国一旦和西方交通，就必然使一些对外国有所认识，并推动我国学者对外国的研究。中国伟大史学家司马迁的《史记》，关于中外关系史的就有《大宛传》等。司马迁自序说：“网罗天下旧闻，不敢缺。”他所谓天下，已超出华夏或中国本土的概念了。汉史家班固在《汉书》安息（今伊朗）传中，不仅标出它距离长安若干里，而且记载中国和安息交换使节，不厌求详，有声有色。我国学者对中外关系史作有系统的研究可以说是从汉代开端。

中国国号远播到西方还是在于汉代。古代西方人把中国称为“支那”（Chin、Sin、Sinae），据史地学者考证，“支那”就是“秦”的对音。春秋时代，秦穆公归并了许多西北部的游牧民族，并把翟（狄）人部落赶到漠北，即日后与秦汉为敌的匈奴。秦始皇又却退匈奴七百余里，迫其西迁。后汉武帝加以打击，匈奴就进一步渗入欧洲。匈奴从东方跑到西方，自然会把秦的威名到处传播，使西方的人认为秦就是中国的国号，甚至汉朝取代秦朝之后一段时期，西方人还是把汉人称为秦人。“支那”一名就是这样来的。五世纪罗马帝国的覆灭，主要是奴隶起义的结果，但“蛮族”的入侵，特别是匈奴的入侵也发生很大的作用。就是这些匈奴象波浪般把其他“蛮族”推到罗马帝国的门户，促使罗马帝国的崩溃。

中国是世界文明发达最早的国家之一。在十六世纪前，我国文化在世界史上占有极为崇高的地位，而且对世界发生过深远的影响。我国先进的科学技术和优良的产品，有些在汉代已经直接或间接传播到中亚、西亚和欧洲，除丝绸外，还有钢铁和冶铁技术，养蚕技术，陶瓷

和以后的制瓷技术，掘井法和制漆法等，一方面使别国人民的生活丰富起来，另一方面对别国工农业生产的发展也起了促进作用。

中国人民在对外关系上一贯以“仁义”为宗旨，在文化交流中，毫无保留地把自己的文化成果贡献给全世界。在唐、宋、元之际，中国四大发明——造纸术、印刷术、罗盘针和火药已相继由中亚、西亚而传入欧洲，这对欧洲封建制度的崩溃和资本主义的萌芽起了一定的促进作用。在艺术和科学技术方面，中国亦不断从外国吸收有益的东西，加以改造来符合自己的需要。

国无论大小，都有长处和短处。文化交流就是要舍短取长，互相借鉴，互相调剂，达到互助互利的目的。中国和外国的神文化和物质文化的交流，对各自的国家都发生一定的影响，从而丰富了双方经济生活和文化生活。这里仅以中印文化交流为例：从印度传入的希腊式的健陀艺术对我国的雕塑和绘画就发生了深远的影响。一方面，隋唐时代，印度的音乐已经由西域传入中国艺术界，《隋书·音乐志》、《旧唐书·音乐志》和《新唐书·礼乐志》都著录了天竺部的乐器和乐曲。另一方面，唐代初期流行的“秦王破阵乐”（按：唐太宗为秦王时，破刘武周，军中相与作此曲，名“秦王破阵乐”。即位后，每逢宴会都奏此曲，后改名“七德舞”。此曲大约由西藏、尼泊尔传入印度的。）亦于七世纪传入印度，受到普遍热烈的欢迎。唐三藏法师玄奘，于七世纪游学印度十七年之久。他不仅把老子的道德经译为梵文供印度人参考，而且用梵文著书来阐述印度大乘佛法。他前后译经七十五部、一千三百三十余卷，不仅丰富了祖国灿烂的文化宝库，而且间接替印度保存许多印度珍贵典籍，使印度学者能够根据玄奘译本把已佚的梵文经典重新译出。玄奘访印，遍历百一十国，又传闻而未至者二十八国，凡见闻各国的宗教、风俗、传说、异迹，都记于《大唐西域记》一书。这本书共十二卷，乃由其弟子辩机根据他的日记和口述编写出来。其中纪载可补印度中世纪史之缺。近代考古学家根据此书的纪载，把王舍城、鹿野苑、阿旃陀、那烂陀寺等地遗址，一一查探并发掘出来。印度人民对这位伟大的文化使者玄奘及其著作非常热爱和推重。

十三世纪意大利人马可·波罗入仕元朝凡十七年，回国后著有一部《游记》，纪述中国和中国以外有些国家和地区的一些情况和风俗习惯，受到全世界的重视。《马可·波罗游记》已成为世界名著，各种文字版本有数十种之多。最近中意两国合力摄制大型影片《马可·波罗》来纪念这位沟通中西文化的伟大使者。马可·波罗的《游记》是关于元代中国的珍贵史料，象征着意大利人民对中国人民深情厚谊的结晶品。从上面的例子看来，文化交流对双方都有好处，由于文化影响的不断扩大，对整个人类社会也将会有好处。

明清之际，耶稣会士在华的活动，是中西文化一场大接触。耶稣会本来是一个保守的宗教组织。其任务是反对十六世纪在欧洲发生的宗教改革运动，而他们传教东方的目的，不过是要用东方的宗教势力来弥补他们在西方威信的损失。由于它要与欧洲先进的科学思想作斗争，他们就必须具备一些自然科学知识，而这些科学知识就成为他们进入中国的敲门砖。耶稣会士白晋曾于一六九七年写一份秘密报告给法国皇帝路易十四说：“一个多世纪以来的经验使人认识到，要在中国引入和传播基督教，宣传科学是一切必由之途的主要一种。”这段话说明外国传教士在中国宣传科学的目的在于传教。因此他们传授给中国人的实用科学如数

学、天文学、历法、铸炮术、望远镜原理等都不是最新式的和有系统的科学知识，而且还包含有不少消极因素。但毕竟使中国知识分子知道欧洲科学的存在，并对欧洲科学有所接触，从而扩大了中国学者的科学视野，刺激了中国学者对欧洲近代科学发生兴趣。耶稣会士多通汉文和汉学，也把中国固有的文化和文物制度介绍到欧洲，成为十八世纪中国文化传入欧洲的得力媒介。

十八世纪中国文化大规模传入欧洲，受到欧洲社会人士的热烈欢迎。中国的绘画、建筑、戏剧、诗歌、陶瓷、丝绸以及其他文物和典籍，都风靡一时，分别称为“罗柯柯艺术”、“启明时代”、“感情主义时代”。西方著名学者如莱布尼兹、服尔夫、伏尔泰、歌德和百科全书派以及魁奈为首的重农学派都在哲学上、文艺上和经济思想上不同程度地接受中国文化的影响。这是中西文化交流史上一件大事，值得我们重视和研究。

国与国之间发生关系，这是历史发展的必然趋势。但是，国与国的关系不是长期不变的，有时和平相处，有时爆发战争。我们研究对外关系史，应该包括和平与战争两方面的关系。历史事实是客观存在的，不能避而不谈。我们不能单方面宣扬在和平时期两国的友好往来和文化交流，而绝口不谈在战争时期双方的敌对行动。不过，和平关系比战争关系长久得多。一个国家没有相当长期的安定局面是不能立于大地，而且各国人民都是爱好和平，反对非正义的战争的。因此，中国和各国人民的友谊的发生和发展，是中外关系的主要内容。

目前，关于中外关系史的研究还是一门薄弱的科学部门。我们还没有一部内容丰富，符合爱国主义和国际主义精神，适应国际形势的发展和国家建设的需要，有独到之处的中外关系史问世。这和我们十亿人口的泱泱大国是很不相称的。这种落后局面必须迅速扭转过来。

原载《学术研究》1982年第4期

《新华文摘》1982年第12期全文转载

怎样研究中外关系史

朱杰勤

中外关系史过去有人称为中外交通史、中外通交史或中外交涉史等。这可能是在二十世纪初受了日本方面的影响，其实都是很不当的。中外交通史使人容易认为只限于交通方面，不够全面。中外交涉史也会使人认为侧重政治外交方面，也有毛病。交涉二字在宋代人的眼中是习惯用语，即关系的意思。宋人有二句诗说：“春虽与病无交涉，雨莫将花便扫除。”交涉即关系。不过我们现代的人多数不懂这个词义，不能用于今天。所以最好用中外关系史这个名词。因为国与国之间有两种关系，即友好关系和敌对关系。这两种关系就概括了和平与战争的整个历史时期。

过去研究中外关系史的著名学者如冯承钧、张星烺、向达等诸先生也惯用中西交通史这个名词。例如张星烺编著的《中西交通史料汇编》（朱杰勤校订，中华书局版）一书，就把中国与中亚、西亚、东南亚、南亚和非洲各国关系的资料搜罗进去，而不局限于欧洲。方豪著的《中西交通史》所涉及的范围是和张氏之书一样。他们这种做法不是没有道理的。因为从中国出发到西方，由陆地去，就要经过中亚和西亚；由海路去，也要经过东南亚和南亚各国，把这些国家纳入中西交通的范围内，是无可厚非的。四十年前，我企图研究中西关系史，有一次我和我的老师朱希祖先生（中国著名史学家，已故）谈到我的设想，与张星烺先生的做法不谋而合。朱希祖先生当面指出：中西关系史一般以西方或欧洲为研究对象，今你研究的对象，除欧洲外还有亚洲和非洲。就应该采用中外关系史这一名词。中西关系史可以作为中外关系史的一部分。寥寥数语，顿开茅塞。现代科学分类，日益精密，中外关系史作为一个学科的专有名词确有较强的概括性和科学性。

在新的历史阶段和国内外形势的迅速发展，中外关系史的研究越来越显得重要。1978年，我提出《关于大力发展中外关系史研究的建议》（见中国社会科学院规划办公室编《情况和建议》第25期），1979年，我在中国历史学规划会议上，又提出《关于大力发展中国对外关系史研究的问题》一文，被列为大会材料之五。目的在引起国人对这门科学的重视。今意犹未尽，稍作补充。

一个国家的建立，必有一些国家同时存在，也就必然迟早会同其他国家发生关系。中国也是这样的。研究中国同外国关系的发生和发展，就是中外关系史研究的任务。国与国之间一旦发生关系，就必然互相影响，互相往来，进行经济和文化交流，有时也会发生战争和边界问题。总之，不是和平，就是战争，不是交好，就是交恶。这些历史事实的发生，都关系到本国人民的利益和国家命运。我们不能不认真对待。研究中外关系史，总结历史的经验教训，对我们的外事工作大有帮助。

作为一个名副其实的史学家，就应该博通古今中外的历史，这样，才能谈到“究天人之

际，通古今之变，成一家之言”。司马迁著《史记》的目的，就是网罗天下放失旧闻，考之行事，稽其成败兴衰之理，供后人借鉴。他所谓天下，并不限于华夏或中国，而认为与中国有关系的其他国家亦应研究，不仅要博通古今，而且要沟通中外。《史记》的《大宛传》就叙述了汉代时中亚、西亚各国以及伊朗的情况；关于中西交通的还有《乌孙传》及《匈奴传》等。《史记》一书是以中国为主体的世界史，同时又是中外关系史的雏形。这是司马迁在史学上的独创。研究中国史的人也应该具备一些中外关系史的知识，例如佛教在古代中国社会上有相当大的影响，在近人编写的中国通史中也占很多篇幅。谈到佛教在中国的传播，就不能不涉及中印关系，特别是中印文化交流了。反之，研究外国史的人，也有必要懂些中外关系史的知识，例如研究西方国家怎样由封建主义社会过渡到资本主义社会，就不能不谈到西方殖民主义者的东来，对东方印度和中国进行侵略，进行资本原始积累等等。这些课题都离不开中外关系史。我们研究外国的人，应该从中国立场出发，如果研究的对象和我国没有任何关系，达不到“洋为中用”的目的，就不一定投入很大的人力去研究它了。我们认为研究中外关系史目的之一，就是要探讨中国在世界历史上的地位和作用问题，而这个问题，又是我国研究中国史和研究外国史的人共同关心的。

也许有人会问：目前我国史学界研究中国史的人队伍最为庞大，研究外国史次之，而研究中外关系史的人寥寥无几，又是什么缘故呢？我们认为，数十年来，高等院校历史系都是以中国史和外国史为基础课程，造就人材亦多，对中国来说，研究中国史有压倒一切的重要性。研究中国史的人自然最多。外国史作为一门学科来研究，在十九世纪末期才开始，以魏源的《海国图志》和王韬的《普法战纪》为代表。以后虽不断发展，但为时代所限，至今稍为落后。中外关系史作为一门有体系的学科来研究，二十世纪初期才开始。人材不多，成果亦少。高校文科也很少能够开出此项课程。因为中外关系史要求高，难度大。学者既需要懂外国史，也需要懂外国史，又需要掌握关系史的专业知识；还需要能够掌握古汉语，利用古代文献，又要精通一门以上外语，能够运用外文资料。中外关系史又是一门政治性很强的学科，学者必须不断提高理论水平和业务水平。一些史学工作者在对此科的重要性认识不足、信心不强的时候，就往往望而却步、知难而退了。所以有人称中外关系史为冷门。“风物长宜放眼量”，由于该科的重要性以及政府和群众的日益重视，形势迫人。这门科学将由冷门变为热门，亦意中事。

中国在什么时候才和其他国家发生关系，实难稽考。不过，如所周知，自有奴隶社会，就有国家产生和国际关系的建立。我们认为中外关系的发生可以回溯到公元前一千年左右。周代已经有许多时服时叛的具有国家雏形的游牧民族如西戎北狄之类。中国最古的史籍如《尚书》，还是称它们为国。国与国之间当然会有贸易往来，也有冲突和战争。例如春秋时代，秦穆公归并了许多西北部游牧民族，并把翟（狄）人部落赶到漠北，以后史书又称他们为匈奴。到秦始皇时代，却退匈奴，迫其西迁。汉武帝又穷追猛打，匈奴就逐步渗入中亚、西亚和欧洲。为什么西人把中国称为“支那”呢？据史地学家考证，“支那”就是“秦”的对音。因为匈奴被迫西迁时，就会把秦的威名到处传播，使西方人认为秦是中国的国号，甚至汉朝取代秦朝的一段时期，西方人还是把汉人称为秦人。支那一名就是这样来的。注释

《资治通鉴》的宋代学者胡三省也是这种看法。至于有人考证“支那”是楚的对音，恐怕不对。因为中国西北部的游牧民族走入西方，主要通过今天所谓的丝绸之路，而不是楚（春秋时包括今天两湖、江浙和河南一部分）。从西北而来的游牧民族不会舍近图远，不走陆路而走江湖之区。所以多数学者主张“支那”即秦一说。

中外关系史研究，自古以来都认为是一种经世之学，为适应时代的需要而进行研究的。汉代匈奴横行，侵犯边塞，掳掠人畜，并阻塞了我国丝绸的对外贸易的道路。汉朝政府不得不对匈奴展开自卫反击战争。司马迁为着适应对外斗争的需要而写出了《大宛传》、《乌孙传》和《匈奴传》。班固《汉书》的《西域传》也是配合汉朝经营西域而作的。唐代佛教昌盛一时，中印交往颇为密切，玄奘法师就奉命撰述《大唐西域记》。宋代与朝鲜友好，使节往来不辍，于是徐兢有《宣和奉使高丽图经》之作。由于宋、元、明中国人民与东南亚人民来往频繁，经济和文化交流亦盛，于是宋代赵汝适《诸蕃志》、元代汪大渊《岛夷志略》、明代张燮《东西洋考》都相继出现，特别是郑和七下西洋，就涌现了马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》、巩珍的《西洋番国志》及黄省曾的《西洋朝贡典录》等有关中外关系的著作。又在十六世纪后期，中国防倭和援朝抗日期间，有关日本和朝鲜的著作又纷纷出现。清代关于中俄关系的著作为什么这么多？因为十七世纪俄罗斯不断侵略我黑龙江流域，引起朝野人士的密切注意，于是有何秋涛《朔方备乘》等书出版，同时掀起西北史地研究的风气，目的也在对付俄罗斯。十九世纪，英帝国主义侵略我国沿海，于是又有魏源《海国图志》的问世。这都是当时知识分子从爱国主义思想出发的报国表现。

研究中外关系史可以深入了解中华民族的伟大，激发民族自豪感和爱国主义思想。中国是世界文明古国之一，中华民族是勤劳勇敢智慧的伟大民族。我们有许多发明创造对世界文化有很大贡献。可惜我们有些科技上的成就被忽视或埋没了。例如印度学者谟克尔吉（Mookerji）写过一部《印度航业史》（A History of Indian Shipping）引用了一些谬论说：“在五世纪前，中国人没有到过马来群岛，六世纪前，中国人没有航海到达印度、波斯和阿拉伯。”英国友好人士李约瑟的《中国科学技术史》也说“中国的远洋航行，一直到公元三世纪以后才开始，并且到十三世纪才得充分发展。”（中译本第一卷第二分册第388页）。这些提法是不符合历史事实的。《汉书·地理志》有一段史料指出：公元一世纪初，汉武帝统治时期，已有船从广东雷州半岛徐闻、合浦出海，经过东南亚各国，到达印度和锡兰了。（请参看拙著《汉代中国与东南亚南亚海上交通线试探》一文，见《海交史研究》第三期）。有人根据史料中有“蛮夷贾船转致之”这一句话，认为从中国开往东南亚和南亚的船，不是中国船而是东南亚地区的船。这是一种误会。因为当时北方或中原的人都称南方民族为蛮夷，西汉初雄据两广的南越王赵陀上书汉朝也自称为“蛮夷大长”（即蛮夷最高首领）。可见这些出海的船还是华南方面制造的。公元一世纪前后，中国文化科技水平，远非东南亚各国所及。岂有中国人不会自造船舶，反而依靠东南亚各国船舶之理。据《南州异物志》说：〔海船〕“大者长二十余丈（一丈约今2.4米），高出水面二丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛（每斛十斗）。”这是汉代南方海船的记载。

中国海船到达一个港口后，有时会雇用当地的小船转运商品和搭客上岸，或者从港口转

运到其他市镇。“转致”就是转运的意思。这种船舶转运的方式在东南亚各国也是通行的，但不能排除中国船舶远航到东南亚和南亚的事实。

中西交通以陆路为最早。从中国到西方，可以由玉门关出发，经过中亚和西亚各国到达伊朗，又由伊朗转到罗马帝国。这样漫长的路后人称为“丝绸之路”。究竟丝绸之路是什么时候开辟的呢？有人定为公元前106年，我们认为在张骞通西域之前，丝绸之路早已出现了。最近杨建新和卢苇编著的《丝绸之路》（甘肃人民出版社出版）也根据历史事实，说明张骞通西域前，丝绸之路已经出现。根据常识判断，路是人走出来的。东方的人不避艰苦，通过草原大漠，只要方向正确，就可以走到西方。西方的人采取相反的方向也可以走到东方。春秋战国时代，不少游牧民族来往于东西两方。游牧民族能走这条路，丝绸商队也会走的，不足为奇。

通往西方的海陆二路开辟后，必然更广泛地导致中国人民和外国人民的友好往来，经济交流和文化交流。在交流中，我们毫无保留地把自己的文化成果贡献给全世界。除丝绸之路之外，还有钢铁和冶铁技术、养蚕技术、陶瓷和制瓷技术，掘井法和制漆法以及农业技术等，都是有益于人民生活的。我国造纸术、印刷术、罗盘针和火药四大发明，对于欧洲封建主义的崩溃和资本主义的发生起了一定的促进作用。马克思在《经济学手稿》中提到火药、指南针和印刷术时说：“这是预告资产阶级社会到来的三大发明。火药把骑士阶层炸得粉碎。指南针打开了世界市场并建立了殖民地，而印刷术则变成新教的工具，总的来说，变成科学复兴的手段，变成对精神发展创造必要前提的最强大的杠杆。”（《马克思恩格斯全集》第47卷第427页）马克思对我国三大发明作出如此高度的评价，更加激起我们对祖国对人民的高度热爱和崇敬。

不仅如此，西方奴隶制度的崩溃，中国方面也间接发生过一些作用。五世纪罗马帝国的覆灭，主要是奴隶起义和市民暴动的结果。但许多欧洲“蛮族”（包括哥特、法兰克、撒克逊等）的入侵，特别是匈奴的入侵，发生了很大的作用。这些匈奴，本来被汉朝打败，被迫西迁，他们沿途把中亚一些游牧民族和西方“蛮族”，象波浪一样推入罗马帝国进行破坏，而西方史上赫赫有名的匈奴王阿铁勒（Attila）又带兵攻入意大利，到处焚劫，更是锐不可当。在内外夹攻下，罗马帝国及其奴隶制度终于垮台了。从上面事实看来，欧洲从奴隶社会过渡到封建社会，又从封建社会过渡到资本主义社会，中国都起了一定的促进作用。

十八世纪，中国文化传入欧洲，又是中外文化交流中一件大事，其影响是深远的。限于篇幅，不能具述。请参看《十八世纪中国与欧洲文化的接触》一书（利奇温著、朱杰勤译，商务印书馆出版）。

通过中外关系史的研究，我们看到过去中国人民对世界人类的伟大贡献，而引以自豪。今天我们对四化建设更应充满信心。一方面，从爱国主义出发，尽快地把祖国建设成一个富强康乐的社会主义国家；另一方面，从国际主义出发，还要进一步为全人类作出更多更大的贡献。

原载《文史知识》

一九八四年第五期

中外关系史研究与爱国主义教育[※]

朱杰勤

邓力群同志在今年史学会首次学术年会上要求我们史学工作者通过历史研究、教学和写作等方式向全国人民进行爱国主义教育。我们史学工作者完全拥护这一建议。

中华民族本来就有悠久深厚的爱国主义传统。自从国家形式出现，人们便知道爱护自己的国家。古人以“社稷”代表国家，例如孟子说：“人为贵，社稷次之，君为轻”。人的因素第一，没有人就不能立国，应该是最宝贵的，其次就是国家了。当国家危难，大敌当前的时候，他们会互相鼓励“执干戈以卫社稷。”把死难的烈士称为“国殇。”有些人深明大义认为“苟无国，何有家？”自动“毁家纾难，”以身殉国，例子很多，不能列举。我国人民对于爱国的英雄义士，无不仰慕和讴歌；反之，对于背叛祖国的民族败类，甚至有些开国之君，把前朝叛臣利用完毕之后，就一脚踢开，授意史馆编撰前朝史的人特辟《式臣传》一栏来安置他们，使其不齿于后世。我们学习古代史籍，如果能够利用批判眼光，扬弃封建糟粕，自然可以看出其中包括人民的爱国主义精神和表现。

中华民族以勤劳勇敢智慧著称，所以能够有所发明，有所创造，对世界人类文化有伟大的贡献。我们学习历史就觉得祖国可爱，以中国人自豪，所以历史教育本身就是爱国主义教育。首先把历史和国家命运联系起来谈的就是清代大儒龚自珍。他说：“灭人之国，必先去其史，隳人之枋，败人之纲纪，必先去其史，绝人之材，湮塞人之教，必先去其史，夷人之祖宗，必先去其史。”寥寥数语，就说明历史的作用和民族的前途。一个人不知道本国历史就不能树立爱国思想。所以强国灭弱国，必千方百计毁灭其历史（包括歪曲和捏造）。毁灭其历史，不啻沈埋其国情，使其甘受压迫。我们今天通过历史来进行爱国主义教育，目的是发扬民族精神和培养爱国思想。

我从事中外关系史研究已有五十年了，通过研究，认识到中国物质文化和精神文化对世界文化有伟大贡献。社会制度的变革是社会发展的惊天动地的大事。欧洲社会奴隶制度过渡到封建制度，又由封建制度过渡到资本主义制度都先后受到中国的影响。五世纪罗马帝国的灭亡，宣布欧洲奴隶制度结束，内因是奴隶和平民的起义，外因是“蛮族”（这是罗马人对游牧部落民族的贬称）的入侵。外因通过内因而起作用。“蛮族”有哥特、日耳曼、匈奴等八、九种民族，其中以匈奴为主要力量。匈奴是我国古代多民族国家中的一个游牧民族，兴起于战国时期，由于汉朝多次打败了匈奴，迫使他们向西方迁移，他们或分或合，或留或去，与其他游牧民族有时斗争，有时联合。据西史所载，匈奴经历漫长的过程，闯入了东

[※]这篇文章是作者1983年8月在乌鲁木齐中国中亚文化研究协会大会上的发言。

欧。有匈奴王名阿铁拉（Attila）占据今之匈牙利，还要践踏西欧，带了五百万人，跨过阿尔卑斯山，直入意大利，所过城邑焚毁掳掠，刚欲进军罗马，赖人劝止。阿铁拉回兵，驻于多瑙河畔，不久病死。但罗马帝国的抵抗力已被摧毁了。罗马帝国的灭亡，西欧奴隶制度的崩溃，与从中国而来的匈奴有直接关系。

其次，我国的造纸术、印刷术、罗盘针和火药四大发明传入西方后，对于欧洲封建制度的崩溃和资本主义的发生也起了一定的促进作用。马克思大加表扬说：“火药、指南针、印刷术——这是预告资产阶级社会到来的三大发明。火药把骑士阶层炸得粉碎；指南针打开世界市场并建立了殖民地，而印刷术则变成新教的工具，总的来说，变成科学复兴的手段，变成对精神发展创造必要前提的强大的杠杆。”（马克思：《经济学手稿》，载《马克思恩格斯全集》中文本第47卷第427页）。

关于我国四大发明对欧洲社会发展的影响，马克思已有高度评价，这对我们也是极大的鼓励。

十八世纪，中国文化传入欧洲，又是中外文化交流中的一件大事，其影响极为深远。通过中外关系史的研究使我们认识到中华民族在世界历史上的地位和作用。中华民族不愧为伟大的民族。我们过去的历史任务完成得很好，我们今后也有信心多作贡献。

也许有人会问：在十八世纪以前，中国是优秀的，强大的，能够作出应有的贡献。但到十九世纪，特别是鸦片战争后，我们国势下降，文化落后，还有什么值得自豪。我们认为应该从历史发展上来看问题。在历史洪流中，在两千年中，我国只有一百年处于落后状态，这是社会制度造成的。我们落后还是有条件赶上来。而且在近代中外关系史上，国人在反对殖民主义和帝国主义的斗争中，就出现了无数轰轰烈烈，可歌可泣的爱国主义行动。我国的知识分子，本着爱国热情，讲求富国强兵之道，向日本和欧洲吸取一些有益的经验，不过，这些向资本主义国家学习的人，找不出救国救民的办法，终于失望了。十月革命一声炮响，迎来了马克思主义，中国共产党在马克思主义思想指导下，领导全国人民推翻了三座大山，建立了社会主义的中华人民共和国。

中国近代史又一次证明中华民族是一个光荣的革命传统和优秀的历史遗产的民族。

通过中外关系史的研究，看到过去中国人民对世界作出伟大的贡献，现在又屹立在大国之中，对四化建设和振兴中华更有信心。今后我们还要对外加强经济交流、文化交流和发展友谊关系，把爱国主义和国际主义结合起来，进一步为世界人类作出更大的贡献。

原载《中外关系史学会通讯》

1983年总第四期

对于中国海外交通史研究的管见

朱杰勤

中国海外交通史作为一种有系统的专门的学科来研究，大概始于十九世纪末和二十世纪初。顾名思义，海外交通史是研究中国与海外各国海陆交通的建立和发展，而不是限于研究中国和海外各国的海上交通。例如我们谈到我国和印度尼西亚关系的时候，就会提到晋代的僧人法显。他从陆路由中国西北出境，到印度求经，他回来时是由恒河口岸附船到锡兰（今斯里兰卡），又附船到印尼爪哇，再乘船回到山东省登陆。他这个伟大旅行家的行程就具有陆海往来的双重性。又如华侨是中国与外国经济交流和文化交流的媒介或桥梁，是中外关系史上的重要角色。华人出国侨居，有从海路去的，也有从陆路去的。西人把华侨一律称为“海外华人”，不管他们是从海路还是从陆路去的。我们认为中国海外交通史就是中外关系史的同义语。在我国三十年代，就盛行了中外交通史或中西交通史这一名词，如张星烺的《中西交通史料》和向达的《中西交通史》。近年方豪在台湾出版的《中西交通史》亦沿旧例。他们书中内容几乎涉及中国与五大洲国家和地区的关系。实际上可称为中外交通史。日本人把交通史称为通交史。（例如幸田成友的《日欧通交史》）。也有称为交涉史的，如岩村忍的《十三世纪东西交涉史序说》。宋代的人往往把交涉和关系二词作为同义词，交涉史即关系史。我们认为中外交通史一词使人容易认为只属于海陆交通方面；而中外交涉史一词又使人易认为仅属于外交方面，都不妥当，不如中外关系史一词的通俗易懂，而且比较明确和全面。

话又说回来了，海外交通史这个名词的使用是有传统的习惯性的，未尝不可采用。中外关系史的范围太广，中国和全世界各国从陆路或海路都可以发生关系，一个学术团体和个人进行研究，如果水陆并进，全面展开，难度似乎更大，我们适当分工，有所侧重，还是合理的。例如社会科学院历史研究所的中外关系史研究室的研究重点就以陆路——丝绸之路为出发点，研究中国与中亚和西亚各国的种种关系。而东南沿海地区的有关学术机构和学术团体，如厦门大学南洋研究所、广州暨南大学华侨研究所和历史系以及中国海外交通史研究会等，就从他们本身固有条件出发，因地制宜，着重从海路来探讨中国与东南亚和南亚的各种关系。必须指出：我们有重点地进行研究，却并不放弃或排斥其他方面的研究，我们应该和

其他国内外有关机构和学者搞好合作关系，才能收到互相帮助的效果。举例而言，摩尼教是波斯人摩尼在公元三世纪创立的宗教，唐初传入中国。泉州也发现摩尼教的文物遗迹。至于摩尼教传入华的年代及其传入的路线，中外学者还没有定论。有些人认为它是从海路传入的，但也有些人认为它是从陆路传入的，正在争鸣之中。如果说是从陆路传入，即由西亚、中亚、中国西北传到长安，又南传到福建，所过各地应有蛛丝马迹可寻。如果它从海路传来，就会先传广州，因为自汉至唐，广州是全国最大的对外贸易港口，而且波斯侨民也比较多，可是迄今还未见有摩尼教的遗迹。其中大有文章可做，这就需要中外关系史家和考古学家、宗教学家、史地学家的充分合作了。我们中国海外交通史研究会是一个群众性的学术团体，它的宗旨在提倡、推动和组织有关海交史研究的学术活动，坚持四项基本原则和“双百”方针，实事求是，以促进中外友好关系和经济文化交流，为四化早日实现而努力。团结合作就是我们海交史研究会全体会员力量所在，也是我们工作成绩的保证。

二

一个国家的建立，就必然迟早会同其他国家发生关系。研究中国同外国关系的发生和发展，就是中外关系史的任务。在夏商周三代我国已是奴隶制的国家，当然会同其他国家发生关系，由于文献不足，夏商二代的对外关系难以说明，不过到了周朝，既有史书记载，又有金石文字可供参考，我们才知道，当时有许多叛服不常的国家（即诸侯国），和游牧民族逐水草而居的所谓“行国”关系是非常复杂的。到了汉代，中外关系更加频繁了。

由于外交上的需要，外国的历史和现状逐渐有人记录下来，供政府参考。太史公司马迁是一个留心外事的人，主张“网罗天下旧闻，考之行事，稽其成败兴衰之理”。他所谓天下，并不限于华夏或中国，而认为中国以外的国家亦应研究，不仅应博通古今，而且应该沟通中外。他的《史记·大宛传》就是叙述汉代由中亚到西亚各国，远及伊朗。关于中外交通的还有《匈奴传》和《张骞传》等。《史记》一书就是以中国为主体的世界史，同时又是中外关系史的雏形。班固的《汉书·西域传》又为中外关系史研究提供更多的参考资料。他在《西域传》内的安息（今伊朗）条中，不仅标出它距离长安若干里，而且记载中国和安息交换使节，不厌求详，有声有色。清代著名西北史地学家徐松的《汉书西域传补注》及岑仲勉教授撰的《汉书西域传地里校释》均可参考。

中外关系史自古以来，都认为是一种经世之学，我国学者为着适应时代的需要，配合当前对外政策而进行研究的。由于匈奴侵犯边境，掳掠人畜，并阻塞了我国丝绸对外贸易的道路，汉朝政府不得不对匈奴展开自卫反击战争，就很有必要了解西域情况。司马迁和班固的有关著作都是配合汉朝经营西域而写成的。唐代中印交通颇为密切，玄奘法师奉命撰述《大唐西域记》来介绍印度国家的情况。宋代与朝鲜友好，使节往来不辍，徐兢有《宣和奉使高丽图经》之作。由于宋、元、明中国与东南亚各国来往频繁，经济和文化交流亦盛，于是宋代赵汝适的《诸蕃志》，元代汪大渊的《岛夷志略》，明代张燮的《东西洋考》都纷纷出现。特别是郑和七下西洋后，就涌现出马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》、巩珍的《西

《洋番国志》和黄省曾的《西洋朝贡典录》等中外交通史的著作。又在十六世纪后期，中国防倭和援朝抗日期间，关于日本和朝鲜的著作纷纷出现。清代关于中俄关系的书为什么这样多？因为十七世纪俄罗斯多次侵略黑龙江流域，引起朝野人士密切注意，于是有何秋涛的《朔方备乘》等书出版。同时掀起西北史地研究的风气，目的也在对付俄罗斯。十九世纪英帝国主义侵略我东南沿海，就有魏源的《海国图志》的问世。这些都是当时知识分子从爱国主义出发，用他们的专长来为祖国服务，奠定了中外关系史研究的基础。近百年来，我国进步学者在中外关系史研究上做了不少有益的工作。第一，关于中外关系史的古籍的整理和考订。如清末王锡祺辑的《小方壶斋舆地丛抄》十帙，是一部国人撰述的关于海外各国的历史和现状和我国交通的论文集。丁谦的《浙江图书馆丛书》二集，三十种，六十九卷，是丁谦以毕生精力，在有关中外关系的古书中，选出重要史地文章若干篇，加以考证，该书至今还有参考价值。张星烺先生的《中西交通史料汇编》共六册，除搜集中国古书上的中西交通史料外，还翻译一些外国有关材料加以考订，其中有不少独到之处。此外还有许多同类的书如苏继庠先生的《岛夷志略校释》和夏鼐先生的《真腊风土记校注》，真是“一时瑜亮”，各有所长。第二，关于中外关系史研究的翻译和著作。冯承钧先生从三十年代开始就把法国汉学家有关西域南海史地的论著陆续翻译出版，数逾百种，收入《西域南海史地考证译丛》一至九编。他又翻译了《多桑蒙古史》上下二册，洋洋百多万言，可补洪钧《元史译文证补》之不足。他又译出《马可波罗游记》三册，自加注释，费了不少考证功夫，成为马可波罗游记第一全译注释本。此外还撰有许多研究西域南海史地的论文，收入《西域南海史地考证著汇辑》，可见冯先生不仅以翻译见长。向达先生是研究中外关系的著名学者，除早年从英文翻译过许多有关论著外，他的主要研究成果已辑入《唐代长安与西域文明》一书。岑仲勉先生除精研隋唐史外，亦以中外史地考证著称于时，他的《中外史地考证》一书这是方面的代表作。关于中印文化交流史，自以季羡林先生的《中印文化关系史论文集》为巨擘。关于基督教，火祇教，摩尼教，犹太教，伊斯兰教和佛教传入中国，陈垣先生有许多精辟之作，兼开拓先路之功。（详见陈垣《学术论文集》）其他专家学者，各有所长，难以悉数。文章得失，自有公论，我们亦不一一论列了。

中外关系史（海外交通史）研究，在我国虽然有它的优秀传统和丰富的成果，但在新中国建立前，由于种种原因，这门科学得不到正常的发展。因为从事研究的人必须精通一种以上的外语，并能正确阅读和运用中国古籍和文物资料，熟悉中国史和世界史，还需要具有专业知识和与专业有关的各部门的知识，本来已不容易了。何况国民党统治下的中国，连年内战，加上八年抗日战争，人民生活痛苦，社会秩序混乱，当局者推行反动文化政策，一切学术研究自然得不到应有的发展。中外关系史一科是不受重视的。高等学校中，没有设置这门课程（除偶有个别学校作为选修课不定期开出外），因此无法培养这方面的研究人员，因而无法扩大研究队伍。与中外关系史有关的研究机构似乎只有一九四二年由教育部和侨务委员会在重庆合办的“南洋研究所”，但寿命不长，成绩不足。在学术团体中，顾颉刚先生主持下的“禹贡学会”及其刊物《禹贡》，还算是学术界有一定影响。由于中外关系史研究不受重视，问津的人寥寥无几。这门学科就成为“冷门”。

新中国建立后，气象一新，百废俱举，文教事业，欣欣向荣，国际地位，日益提高，中

国和外国友好往来，经济交流和文化交流亦空前密切。我们对外国的情况和两国的关系，能有所认识，政府亦加以支持。短期内，在全国范围内成立了许多研究外国的学术机构，也取得相当成绩。可是在十年浩劫中，学术界受到严重的打击，许多研究外国和国际关系的机构纷纷被迫解散，研究人员各散东西，图书设备丧失殆尽。中外关系史的研究也和其他学科一样，陷于奄奄一息的局面，而且远远落后于西方各国了。十年动乱结束后，各种研究机构逐渐恢复，还新设了一些机构，有关的学术团体也相应建立起来。以研究中外关系史为宗旨的有一九七九年成立的中国海外交通史研究会和一九八〇年成立的中外关系史学会。与中外关系史有关的学会亦先后纷纷成立，如中亚文化协会、南亚学会、东南亚研究会和太平洋历史研究会等，它们都把中外关系史作为研究的重点。有了共同的目标，就能团结互助，扭成一股力量，扩大研究队伍，创造新的局面。这几年来，中外关系史的科研成果，无论在数量上和质量上都是空前的。值得一提的是，第一，我们对“古为今用，洋为中用”的方针比较明确。在五十年代以前，由于时代的局限，研究中外关系史的人，多倾向于史地考证。史地名词的考证，自有它的重要性和可取之处。但究竟是研究工作的第一步。更重要的还是就中外关系史中有现实意义的重大问题，运用马克思主义的史学观点和方法，有针对性地进行研究和解决。由于研究者坚持“古为今用”的方针，而结论又合乎科学，自然能够为当前社会服务。三十年来，我们研究中外关系史的人，发表了不少反帝反霸的文章，反驳帝国主义和霸权主义在历史问题上污蔑攻击我国的谬论。在反击越南霸权主义的战争中，我们研究中越关系史的专家，也做过不少力所能及的有益工作，这点似乎比前一阶段略胜一筹。

第二，中外关系史研究的范围又比前一阶段深广得多。国与国之间的人民友好往来，经济交流和文化交流都较为重视。中国与朝鲜人民向来敦睦，在共同抗日和援朝抗美期间，又结成了战斗友谊。我国学者写过许多赞扬中朝友谊的专著和论文。我们围绕着中日友好关系这个题目，又发表了不少论著，例如仅在《海交史研究》第二期就有四篇关于中日文化交流论述。我们对于经济交流的历史和现状，给也予足够的注意。自古以来，我国对外贸易的三大商品：丝绸、瓷器和茶的外销，我们都写了许多文章及调查报告。一九八〇年“中国古外销瓷研究会”成立后，古外销陶瓷研究工作更加蓬勃地开展。泉州海外交通史博物馆还设立了泉州外销瓷陈列馆，同时有专人进行研究。此外，世界各种宗教，包括已经传失的火袄教、摩尼教、犹太教等传入中国的历史，我国都有宗教学家和中外关系史学者分别进行研究，取得巨大成果。世界宗教研究所和中国海外交通史研究会出版的刊物都有这种文章发表。总的来看，超过了前一阶段的学术水平。还有海外交通的航线问题和我国古代造船技术问题等研究都有巨大的进展。一九七四年泉州湾宋代海船的发现，泉州海外交通史博物馆围绕着宋代海船为中心，积极开展科研活动，一九七九年召开了泉州湾宋代海船科学讨论会，同志们提出的论文就有六十八篇，引起国内有关单位的注意和响应，有关造船史航海史的论文纷纷出现。仅《海交史研究》第五期就有七篇发表，其他刊物所载远不只此。科学院自然科学史研究所和中国航海史研究会等同志也写出不少有独到见解的文章。航海史的研究在自然科学和社会科学上是非常重要的。中国古代在航海和造船技术方面本有光辉的成就，不过被世人忽视和埋没了。印度学者谟克尔吉在他的《印度航业史》上说：“在五世纪以