



高校社科文库
University Social Science Series

教育部高等学校
社会发展研究中心

汇集高校哲学社会科学优秀原创学术成果
搭建高校哲学社会科学学术著作出版平台
探索高校哲学社会科学专著出版的新模式
扩大高校哲学社会科学科研成果的影响力



修彩波/著

近代学人 与中西交通史研究

Modern Scholars' Research on the
History of Sino-foreign Communications

光明日报出版社



高校社科文库
University Social Science Series

教育部高等学校
社会发展研究中心

汇集高校哲学社会科学优秀原创学术成果
搭建高校哲学社会科学学术著作出版平台
探索高校哲学社会科学专著出版的新模式
扩大高校哲学社会科学科研成果的影响力



修彩波/著

近代学人 与中西交通史研究

Modern Scholars' Research on the
History of Sino-foreign Communications

光明日报出版社

图书在版编目(CIP)数据

近代学人与中西交通史研究/修彩波著. —北京:光明日报出版社,2009.11
(高校社科文库)

ISBN 978-7-5112-0463-9

I. 近… II. 修… III. 文化交流—文化史—中国、西方国家—
近代 IV. K250.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 206522 号

近代学人与中西交通史研究

作 者:修彩波 著

出 版 人:朱 庆

责任编辑:刘书永

特约编辑:田会贤

责任校对:徐为正 薛 连 麻剑飞

责任印制:胡 骑 宋云鹏

出版发行:光明日报出版社

地 址:北京市崇文区珠市口东大街 5 号,100062

电 话:010-67078945(发行),67078243(总编室),67078235(邮购)

传 真:010-67078227,67078233(发行),67078255(办公室)

网 址:http://book.gmw.cn

E - mail:gmchs@gmw.cn

法律顾问:北京市华沛德律师事务所张永福律师

印 刷:北京大运河印刷有限责任公司

装 订:北京大运河印刷有限责任公司

本书如有破损、缺页、装订错误,请与本社发行部联系调换

开本:690×975 毫米 1/16

字数:320 千字

印张:17.5

版次:2010 年 9 月第 1 版

印次:2010 年 9 月第 1 次印刷

书号:ISBN 978-7-5112-0463-9

定价:38.00 元

版权所有 翻印必究



CONTENTS 目录

绪 论 / 1

- 一、学术史回顾及论旨 / 1
- 二、中西交通史发展的大致进程 / 7
- 三、学科形成及特点分析 / 14

第一章 中西交通史研究的兴起 / 26

- 一、兴起的历史条件 / 26
- 二、沈曾植与研究之风的开启 / 42

第二章 陈垣:外来宗教史研究 / 59

- 一、研究的缘起 / 59
- 二、外来宗教史的开创性研究 / 62
- 三、《元西域人华化考》 / 81
- 四、土法为本洋法为鉴 / 89

第三章 张星烺与《中西交通史料汇编》 / 95

- 一、家学渊源与治学道路 / 95
- 二、《中西交通史料汇编》 / 97
- 三、欧化东渐史研究 / 114
- 四、译介《马可·波罗游记》 / 119



第四章 冯承钧与欧洲汉学的译介 / 128

- 一、爱国思想与学术道路 / 128
- 二、欧洲汉学的译介 / 131
- 三、南洋交通史研究 / 143
- 四、探讨中外文化交流 / 155
- 五、融汇中西的治史方法 / 165

第五章 向达与《唐代长安与西域文明》 / 170

- 一、学术志向及治学经历 / 170
- 二、《唐代长安与西域文明》 / 173
- 三、中西交通史体系的初构 / 190
- 四、主持整理中外交通史料 / 198

第六章 方豪:中西交通史的集大成者 / 210

- 一、宗教与学术之间 / 210
- 二、《中西交通史》 / 212
- 三、宗教史研究的拓展 / 230
- 四、新考据家的治史方法 / 244

结 语 / 253

主要参考文献 / 256

后记 / 271



绪 论

从整个世界文化格局来看,中西文化交流已成为时代的重要主题。中西沟通无疑是东西方与时俱进的必由之路,也成为人们关注的焦点。20 世纪前半期,随着西方汉学研究成果的传入、西北舆地史学的兴起和学术界自我意识的增强,一些学者如沈曾植、陈垣、张星烺、冯承钧、向达、方豪等开始关注中西交通史的研究,他们发表论著,总结反思中西交往的历史,研究和分析西学东渐对中国学术文化的影响,创立了中西交通史一门新的学科,在当时学术思想界产生了深刻的影响,也为现代中外关系史研究奠定了基础。

一、学术史回顾及论旨

20 世纪 80 年代以来,随着东西方交流新局面的出现,越来越多的学者意识到中西方交流的重要性,他们从不同方面、不同领域进行深入探讨,探悉中西文化的差异与融合之处,思考、总结其经验与教训,无论在理论上,还是实践上都颇具意义。因此,有关中西交流的研究也成了国内外关注的热点。但作为一门专门的学科,中西交通史的起源、发展、研究状况及其在整个学术发展史中的地位如何,也就是说把“中西交通史”作为对象加以研究的,却为数不多。

据笔者所搜集的资料,最早回顾“中西交通史”研究的,是方豪发表于《华学月刊》(1974 年第 1 期)上的《六十年来之中西交通史》,文中列举陈垣、张星烺、冯承钧、陈受颐、洪煊莲、陈观胜、岑仲勉、向达、张维华、罗香林、白寿彝、李俨、朱谦之、朱杰勤、范适等十余家,对民初以来的中西交通史研究成就作了简要的概述。1983 年,张维华撰《略论中西交通史的研究》(《文史哲》1983 年第 1 期),就其研究范围和对象、前人研究的成就和不足作了较为翔实的论述,并提出了改进意见。此后,朱杰勤在《对于中国海外交通史研究的管见》(《海交史研究》1985 年第 1 期),以及为《中外关系史



辞典》(湖北人民出版社, 1992年)所撰写的序言中^①, 对我国整个中外关系史研究的发展历程作了简要的回顾, 阐发了其研究的意义和主旨。1992年台湾学者李东华发表《怀援庵与亮尘, 念觉明与杰人——略论民国以来国人的中外关系史研究》^②, 除以陈垣、张星烺、向达、方豪四大学者为重点, 对民国以来中外关系史研究的成就作了阐释外, 又就中西交通史的缘起、研究范围、名称的合理性及研究方法等问题提出了自己的看法。1996年, 陈高华在《历史研究》上发表《中国海外交通史研究的回顾与展望》, 对20世纪上半期中国海外交通史研究状况作了简要的回顾后, 重点对新中国成立后的海交史研究作了论述, 将新时期的研究分为三个阶段, 并从资料整理、工具书的编纂、文物考古、翻译、专门研究等几个方面, 对其成就加以综述。此外, 还有台湾学者李弘祺的《世界史眼光看中西文化交通与文化交流——中西交通史与比较世界史》(《当代》1987年第9期)等。

2000年, 为纪念辅仁大学创校70周年, 台湾辅仁大学历史学系举行“七十年来中西交通史研究的回顾与展望——以辅仁大学为中心”学术研讨会, 与会学者就辅仁大学在中西交通史研究中发挥的作用, 及当年曾在辅仁大学工作的陈垣、张星烺、方豪等人的研究贡献和相关问题作了研讨, 刊出《七十年来中西交通史研究的回顾与展望——以辅仁大学为中心学术讨论会文集》(台北辅仁大学2000年)。但就其中所收13篇论文而言, 均为个案或专题研究的探讨, 对整个中西交通史的发展历程、特点及成就等并未涉及到。

至于专题方面, 主要可以分为两大类: 一类是对某一学者的中西交通史研究成就及特点的研究。如朱杰勤的《纪念冯承钧先生》(《南洋学报》第4卷第1辑)、张铁伟的《我国中外关系史学科创始人——张星烺》(《西亚非洲》1983年第5期)、潘镛的《纪念向达先生诞生九十周年》(《云南师大学报》1992年第2期)、芦苇的《我国中外关系史研究的拓荒者》(《陈垣教授诞生百一十周年纪念文集》, 暨南大学出版社, 1994年)、郑鹤声的《冯承钧对中国海外交通史、中外关系史研究的贡献》(《海交史研究》1994年第1期)、邹振环的《冯承钧及其在中国翻译史上的贡献》(《学术月刊》1996年第4期)、王东平的《张星烺先生对中西交通史研究的学术贡献》(《史学史研究》

① 前此以《中外关系史研究的历史回顾》为题, 发表在《海交史研究》1990年第1期。

② 该文最初发表于《民国以来国史研究的回顾与展望研讨论文集》(1992年)中, 后收入作者编著的《方豪先生年谱》, 台湾国史馆编印2001年版。



2002年第3期)、李东华的《方豪的中西交通史研究》(《七十年来中西交通史研究的回顾与展望——以辅仁大学为中心学术讨论会文集》)等。另一类是对中西交通史某一具体领域或具体状况的研究。主要有如下论著:耿昇的《16~18世纪的中学西渐和中国对法国哲学思想形成的影响》(杭州大学出版社,1996年)、邹振环的《晚清西方地理学在中国》(上海古籍出版社,2000年)、张西平的《中国与欧洲早期宗教和哲学交流史》(东方出版社,2000年)、徐海松的《清初士人与西学》(东方出版社,2000年)、陶亚兵的《明清间的中西音乐交流》(东方出版社,2000年)、莫小也的《17~18世纪传教士与西画东渐》(中国美术学院出版社,2002年)、黄一农的《明末清初天主教传华史研究的回顾与展望》(台湾《新史学》第7卷第1期,1996年)、张西平的《关于明末清初中国天主教史研究的几点意见》(《基督宗教研究》第1辑,社会科学文献出版社,1999年)、黄谷的《近年来清代对外关系研究综述》(《中国史研究动态》1989年第6期)和《国外近年来清代对外关系研究综述》(《中国史研究动态》1991年第9期)、何桂春的《十年来明清在华耶稣会士研究述评》(《中国史研究动态》1992年第5期)、陈伟明《近年明清中外文化交流史研究述评》(《中国史研究动态》1995年第12期)等。

上述成果,或为某一时期中外关系史的研究综述,或为中西交通史研究的某一人物、某一具体领域的专题探讨,而从史学史、学术史的角度,对中西交通史的起源、发展、研究状况及其在学术发展史中的地位进行系统、完整研究的还未见到。因此,把中西交通史置入整个思想文化史的大范畴,探索其在整个学术史上的地位,显然是必要的。缘于此,本书试图以20世纪上半叶中西交通史研究状况作为研究对象,旨在从史学史、学术史的角度,探究这一时期中西交通史研究兴起的背景和发展的轨迹;通过个案研究与综合分析,考察几位有代表性的史家的学术与思想,关注他们的文化观及其对中西交通史乃至整个现代学术所造成的影响,从而勾画出中西交通史作为一门学科形成和发展的基本脉络,为人们提供一个较为全面、清晰的历史画面;希望在理论反思与详实史料的基础上,思考和总结中西交通研究过程中的经验与不足之处,为中外关系史学科建设的良性发展提供有利支持。

本书是对我国20世纪上半叶中西交通史研究状况的研究,虽然“中西交通史”已作为研究对象被明确提出,但在论述开始之前,还是有必要对其具体涵义及研究范围加以明确。

对于“交通史”的涵义,向达在《中外交通小史·绪论》中曾作过明确



的分析:

所谓的交通史有两个意义:一是就交通制度的本身而言,如中国历代交通工具的变迁以及交通时间的缩短,都是这一类交通史中讨论的资料;一是就这一个地理单位同又一个地理单位在各时代交往的情形及其影响而言,如中国同日本历代往来的梗概,和其在文化上所激起的变革,那是这一类交通史所要讨论的。^①

这里我们所要探讨的中西交通史当然属于后一类,即中外关系史,它的研究对象是中华民族同世界各民族物质、文化交流发生和发展的历史。

“中西交通史”一词最早出现于20世纪二三十年代。它源于近代日本,日本学者将日本与外国的关系称为“东西交通史”,近代中国学者借鉴于此,也称中国的对外关系史为“中西交通史”。在此之前,有关中西关系方面的研究命名相当混乱。仅以当时日本为例,除交通史外,还有人称之为“通交史”(如幸田成友的《日欧通交史》)、“交涉史”(如岩村忍的《十三世纪东西交涉史叙说》)等。20世纪30年代初,中国的张星烺和向达分别以“中西交通史”一词为其著作命名,作为一种专门史,“中西交通史”的概念才正式确定。其研究对象,当时主要是上起秦汉、下至明清的中外关系:既包括中国古代文明对西方世界的影响,佛教、伊斯兰教、基督教等宗教的传入中国及其对中国社会生活的影响;又包括中国边疆地区同西方往来通道的地理形势、交通路线、民族关系及其文化历史,以及中西间使节往来和文化商业关系等。此后,这一名称被学界广泛接受,并普遍采用,直到20世纪80年代中期才正式改称“中外关系史”。

应当坦白地承认,以“中西交通史”称呼“中外关系史”一门学科,确实不是一个理想的概念:就其本身而言,无论其内涵还是外延,都涵盖不了作为一门学科所应包括的广博内容和繁杂层面,存在着诸多局限。对此,无论是

^① 向达:《中外交通小史·绪论》,商务印书馆1933年版,第1页。



当时还是现在学者也都做了不少阐述^①。但笔者仍采用“中西交通史”一词为标题，主要基于以下考虑：

首先，“中西交通史”是20世纪上半叶学界称呼“中外关系史”最为普遍、运用最广的一词。单以这一时期出版的论著而言，以“中西交通史”命名的，比较著名的除张星烺的《中西交通史料汇编》、向达的《中西交通史》和方豪的《中西交通史》外，还有胡若时编译的《中西交通》（初集、二集）（中国科学书仪公司）、朱杰勤的《中西文化交通史译粹》（上海中华书局，1939年）、黄文弼的《古楼兰国历史及其在中西交通史料上之地位》（国立北平研究院史学研究所，1947年）和刘伯骥的《中西文化交通小史》（台北正中书局，1953年）等论著。其它标题中含有“交通史”的更是繁多，如冯承钧的《中国南洋交通史》（上海商务印书馆，1937年）、王辑五的《中国日本交通史》（上海商务印书馆，1937年）、方豪的《中外文化交通史》（重庆独立出版社，1943年）、夏光南的《中印缅交通史》（中华书局，1948年）等等。这一现象说明“中西交通史”一辞在当时学界的普及性，正如现在学界所言“中外关系史”一样。本书恰以这一时期的研究状况作为考察对象，从当时学术规范及“约定俗成”的角度，笔者认为还是用“中西交通史”较妥。

其次，以“中西交通史”命名，在当时具有一定的合理性。鸦片战争的失败使中国人感受到西方船坚炮利的同时，也意识到自己的愚昧与落后。在欧风美雨的洗礼下，国人对欧西的态度也经历了一个由盲目自大——谈“西”色变——崇拜欧美的过程，部分学者慑于近代以来欧西文化的伟大，亟欲探寻其究竟，而将中欧交流作为研究的主要对象。以被张维华称作是“中西交通史学科创立标志”的张星烺的《中西交通史料汇编》和向达的《中西交通史》为例，前者“固以掸中欧之文化，明相互之灌注，其主要意旨是在是，其他不

^① 方豪在《中西交通史·导言》（上册）中认为：“但以方位（西）作研究方位，本不妥适。”“‘交通’二字之英译，当为 Relation 或 Intercourse，则采用‘关系’二字，实较妥切。”张维华指出：“英文中把‘中西交通史’写作 the history of Sino-Foreign relations（直译应为中外关系史），概括更为准确。”（见《略论中西交通史的研究》，《文史哲》1983年第1期）李侃、田居俭也认为：现代史学界把过去称为中西交通史的这项课题定位“中外关系史”。（见《近五年（一九八〇—一九八四）中国历史学概述》，《第十六届国际历史科学大会中国学者论文集》，中华书局1985年版）。台湾学者李东华《怀援毫与亮尘，念觉明与杰人》中也明确指出：“但今日实有正名为‘中外关系史’的必要，因为‘中外关系史’才是中国涉外关系最广义、最能包括一切的适当名称”，并具体对中外关系史加以分类。（详见李东华编著：《方豪先生年谱》，（台湾）国史馆印行2001年版，第245~250页）



过附庸而已”^①；后者“只想将中国同欧洲诸国在政治文化方面初步的交通情形，作一鸟瞰的叙述。”^②固然两书也涉及到中国与欧美以外的其他地方，如非洲、西亚、南亚等地的研究，但中欧交流却是全书的重心。因此，时人把这一学科称为“中西交通史”，在一定程度上反映了当时研究的趋向，也是较为合理的。

鉴于以上两点，本书仍采用“中西交通史”一名。但需对其作以下几点说明：第一，所谓的“中西”的“西”，在这里并不严格指中国以西的广大地区，更不专指现代意义上的西方。它是一个相当疏阔的概念，既包括欧洲、美洲、南亚、中亚、西亚、北非等中国以西的广大地区，又包括俄国及西北地区的诸多国家。此外，自隋唐以后，中西海上交通逐渐繁盛，经东南亚出印度洋的航路逐渐开辟出来，东南亚、东亚由此也成为中西交通史研究的重要地区。第二，就历史而言，中国的版图疆域在不断地更迁，“西”字所指，也因历代地理知识的差别、国势的强弱，及对外关系的发达与否，而或近或远，标准难一。海上交通亦然，如今日所指“南洋”，在明万历年间则称为“东西洋”。第三，就“交通”一辞而言，狭义的涵义已不足以涵盖中西交通史所研究的全部内容。虽然在中西关系的发生时期，交通路线具有特别重要的意义，但交通路线自始至终不过是沟通东西方的渠道和纽带，而不是中西物质和文化交流及其相互影响的终端。中西交流的加深和扩大影响到社会生活的各个方面，无论在政治、经济、军事、外交，还是文化教育、法律制度、宗教信仰等领域，无不渗透着中西交往的痕迹。因此，“仅仅研究中西交通的路线是无法反映出中西关系的历史全貌和实质的。”^③

综上，我们可以看出，中西交通是一个历史的、相对的概念，只有综合地考虑政治、经济、军事、文化和交通路线等诸方面的因素后，才会得出一个相对明确的结论。这就决定了中西交通史实际研究范围和内容的繁杂性：就范围言，不仅包括中国与欧、美等西方国家的关系，而且包括中国与中亚、西亚、南亚、东南亚和非洲等国家之间的关系；就内容言，不仅有各国间物质的交流、交通路线等变迁，更涉及到政治、经济、思想文化、宗教信仰等方面的相互影响。

① 朱希祖：《中西交通史料汇编·序》，北平辅仁大学图书馆1930年版，第2页。

② 向达：《中西交通史·叙述》，中华书局1934年版，第1页。

③ 张维华、于化民：《略论中西交通史的研究》，《文史哲》1983年第1期。



当然,要较为客观地反映中西交通史学科发展的历程和特点,就必须联系各层面进行考察,包括社会环境,历史渊源,学术传承,以及史家、史著的观点,编纂学上的成就,如研究范围的扩大,史书种类的增多,编纂体例和方法等等。因此,在方法上,本书以个案研究与综合研究法相结合为主,同时还适当的采用比较研究法,并借鉴一些跨学科研究法。具体的主要通过以下途径进行:(1)通过对在中西交通史研究中作出重大贡献的几个重要人物的研究分析,反映该学科发展的总体特点;力图把个人思想的探究放在其所处的特定社会环境中考察,从社会现实与学术层面上寻找其变化、发展的原因。(2)适当采用比较研究法。将各人物相同或相近的思想加以比较,并将他们与同时代的西方史家相比较。(3)中西交通史的跨学科性,决定了在研究中须借鉴其他学科,如历史文献学、文化传播学、地理学、民族学等学科的研究方法,尤其是国外的一些跨学科研究方法。(4)史料的运用上,将以“求真”为原则,力图全面搜集资料,特别是一手资料;又不忽视史论,史论结合,力求客观公正的评价历史人物及史实。

二、中西交通史发展的大致进程

现代史学有别于传统史学的一个重要特征,在于“分科之学”。从现代学术角度看,中国传统史学还谈不上是一门独立的学科,其内容相当庞杂,“六经皆史”,而且与文字学、地理学、哲学等学科关系模糊,畛域不清。至20世纪初年,在西方现代学术观念的影响下,中国史学始收缩疆域,地理学、经济学、民族学等从史学中分离出去,成为专门的学科。同时,其内部又进一步细化,开始出现了专门史,诚如顾颉刚所说:“中国的史学,由破坏的进步进展到建设的进步,由笼统的研究进展到分门的精密的研究,新面目层出不穷。”^①中西交通史就是现代史学分科趋势下的产物。当然,它蔚为壮观还有其他诸多因素。

中西交通史作为一门独立的专门史,是相当晚出之事。尽管在传统史学资源中,有不少内容与中西交通史领域有关,但它从来没有作为一门学科呈现出清晰的面貌,更谈不上有专门的研究。若从中西交通史的形成过程来看,“五四”以前它的发展相当缓慢,真正有长足进步是在20世纪20~40年代。此时,出现了一批中西交通史研究专家,形成了一套有别于其他专门史的研究特

^① 顾颉刚:《当代中国史学·引论》,辽宁教育出版社1998年版。



点,“中西交通史”这一学科逐渐被学术界所认同。

正如中外交往的发展经历了一个漫长的历史过程,中外关系的研究也有着悠久的历史。由于其特殊的研究对象,它向来被认为是一种经世之学,而被学者作为适应时代之需、配合对外政策而进行研究。因此,有关中外关系史的研究,在我国起源颇早。早在汉代,司马迁在《史记》中,便有《大宛传》等篇章记载中外关系史;班固在《汉书·安息传》中,不仅标出了安息距离长安的距离,而且详细记载了中国与安息交换使节的情况。以后历代正史多设蛮夷传、四夷传、外国传,记载汉族与其他民族交往的情况。正史以外,有关中西交往的记载、游记等更是不胜枚举。如唐代玄奘所撰《大唐西域记》介绍了唐代与印度的交通情况,宋代徐兢的《宣和奉使高丽图经》则生动地反映了宋代与朝鲜的友好往来状况。宋、元、明三代,中国与东南亚各国往来频繁,经济、文化交流兴盛,赵汝适的《诸蕃志》、汪大渊的《岛夷志略》、张燮的《东西洋考》、马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》、巩珍的《西洋蕃国志》、黄省曾的《西洋朝贡典录》等,更是著名的中外交通史著作。所有这些,都为近人研究中外关系史提供了重要资料。但因长期以来处于闭关自守的状态,清代学者对中国与外部世界的往来关心殊少,有关论述仅是斑斑点点的纪录或游记而已。

鸦片战争之后,中国被迫拖入了近代世界竞争的格局之中。内忧外患的时局,唤醒了当时士大夫中的一批新潮人物,林则徐、魏源、徐继畲等均将其视域扩大到所谓“夷务”方面。由此域外地理及西北史地研究迅猛发展,引人注目,并引起了思想、学术层面的变化。中西交通史研究正是在这种深刻的时代背景中孕育和发展起来的。

19世纪末20世纪初,在西方汉学的刺激下,禀承晚清域外史地和西北史地研究的学术余流,部分学人开始认真总结、反思中西交往的历史,研究、分析西学东渐对中国社会和学术的影响,作为一门较有系统、近代意义上的专门学科,中西交通史由此启其端绪。其发展历程大致如下:

最早从近代意义上关注中西交通史研究的,是清末民初有“大儒”之称的沈曾植。作为儒学大师,他关心域外史地之学,除潜心于蒙古、突厥史事之外,更对元代汪大渊的《岛夷志略》进行考证,成为整理这部中西交通重要著作的第一人。此外,他的读书笔记《海日楼札丛》中也有不少关于海外地名的考证。梁启超也是较早关注中西交通史研究并卓有高见者之一。他在20世纪初流亡日本时,就在《新民丛报》上发表了《祖国伟大航海家郑和传》,



文中充分肯定了其航海业绩,探讨了郑和航海与西方哥伦布、达·伽马航海后果不同的原因所在,并对文献所载郑和航海所经历的39国的地名加以考订,地名均用英语注出。在其名著《清代学术概论》和《中国近三百年学术史》中,他又首次提出利玛窦等所输入的西学,给明末清初启蒙学者带来了一种新的“学问研究方法”的观点,指出“其初惟治天算者宗之,后则渐应用于他学”^①,并将欧洲历算学的输入,视为明末的“一场大公案,为中国学术史上应该大笔特书者。”^②身为20世纪中国思想文化界的风云人物,梁启超的这些言论对启发人们研究郑和航海以及中西交通无疑有很大的影响。

作为中西交通史研究的先驱,无论是沈曾植还是梁启超,其研究都带有明显的初创时期的局限性。沈氏不通外文,不了解外国的研究成果,多以传统方法考据,因此错误颇多;梁氏仅对郑和下西洋一事加以考证,他对明末西学传入作用的评价只是点到为止。但他们在中西交通史研究领域的开创之功是不可抹杀的。在他们的启发和指引下,部分学者开始关注南洋交通史的研究,其中较有影响的著作有谢洪赉编辑的《瀛寰全志》和郑崧生的《瀛洲客谈》等^③。

1917年,陈垣先生《元也里可温考》的出版,对于整个中西交通史的研究具有划时代的意义。书中他“以博恰的学问,以及透视群书的眼光,将中西文化的有关史料,作深入的考证,诚为中西交通史开时代的先锋。”^④此后,他又连续出版了《开封一赐乐业教考》、《火袄教人中国考》、《摩尼教人中国考》、《元西域人华化考》以及《回教人中国史略》、《汤若望与木陈忞》等著作,将外来宗教入华、元西域人华化等中西交流过程的重要历史现象阐释得清清楚楚,提出了许多富有启迪意义的见解。这既为外来宗教史和元代中外文化交流研究提供大量资料,更开拓了从外来宗教史探讨中西交通史研究的新领域。

20世纪20年代之后,关注中西交通史研究的学者渐多。受西方汉学的影响,他们开始采用近代科学方法,对中华民族与世界各民族交往的历史加以研

① 梁启超:《清代学术概论》,上海古籍出版社1998年版,第27页。

② 梁启超:《中国近三百年学术史》,东方出版社1996年版,第10页。

③ 前书于1904、1905年由上海商务印书馆出版,后经赵玉森重订,1916年由上海商务印书馆再次出版。后书由上海商务印书馆出版于1908年。

④ 甲凯:《怀三位研究中西交通史的学者——为纪念利玛窦来华传教四百年而作》,(台湾)《传记文学》第43卷,第4期。



究,发表了诸多论著^①,阐明自己对整个中西交通历史的观点,初步构建了中西交通史研究的基本框架。作为一门专门的学科,中西交通史于这一时期初步形成。对此,不少学者作出了贡献,其中贡献最大的莫过于张星烺和冯承钧。

张星烺早年曾留学德国和美国,出版于1930年的巨著《中西交通史料汇编》是其代表作。全书共6册,120万字,是他以十余年之力,专心搜求中外史料的结果。书中分8个专题,较为完整、系统地整理了自上古时代至明代中国与葱岭以西中亚、印度、波斯、阿拉伯、欧洲、非洲物质文化交流的史料,并详加考证。其中“关于古代中西交通史迹,上起遂古,下迄明季,凡朝廷通聘,商贾游客,僧侣教士之记载,东鳞西爪,可以互证者,无不爬罗剔抉,分门别类,……中国文者散在各书,搜求不易。外国文者,皆为前此汉土士人所未见。”^②第一次系统地将中西交通的丰富内涵展现在国人的面前,为后人的研究提供了厚实的基础。尽管此书存在所辑资料有时不够准确完整,考释也时有错误等局限,但其对中西交通史研究的发展所起的推动作用是有目共睹的。该书问世以后,因其资料的丰富系统,整理方法较为科学,考释详细而受到学术界的普遍重视,被公认为是我国中西交通史研究的奠基之作。

20世纪二三十年代,中西交通史研究尚处于草创时期,介绍和借鉴西方的研究成果和方法无疑是中西交通史创立的有力催生剂。作为留学法国、眼光敏锐的学者,冯承钧深刻地意识到这一工作的重要性,并做了不少的工作。他先后翻译出版西方汉学名著40余种,这些译著多为当时西方汉学名家如沙畹、伯希和、马伯乐、费琅等所著,内容多与中外交通有关,无论在数量上还是质量上都达到了空前的水平。它们的翻译不仅为中国学术界带来了新鲜的内容,也引进了先进的方法,极大地开阔了国内学者的眼界。其中部分著作和论文,如《中国史乘中未详诸国考》、《中国西部考古记》、《郑和下西洋考》、《交广印度两道考》、《多桑蒙古史》、《西域南海史地考证译丛》等,至今学者仍受其赐。凭借在翻译过程中积累起来的丰富经验,他又对西域南海的诸多问题进行研究,写出了不少有价值的论著,这些论著以后多收集在《西域南海史地

^① 这些论著除张星烺的《中西交通史料汇编》、向达的《中西交通史》外,比较著名的还有:刘彦的《中日交流史》(出版地不详,1921年),陈旦的《古代中西交通考》(《史地学报》1923年第2卷第6期),徐宗译编著《明末清初灌输西学之伟人》(徐家汇圣教杂志社,1926年初版,1931年再版),张荫麟的《明清之际西学输入中国考略》(《清华学报》第1卷第1期,1924年6月),谢扶雅的《来布尼兹与东西文化》(《岭南学报》第1卷第1期,1929年12月)等。

^② 张星烺:《中西交通史料汇编·张序》,辅仁大学图书馆1930年版,第5页。



考证论著汇辑》中。此外，他还以极大的精力从事古代海外交通文献的整理工作，先后出版有《瀛涯胜览校注》（1935年）、《星槎胜览校注》（1938年）、《海录注》（1938年）、《诸蕃志校注》（1940年）等，这些著作都为中西交通史的研究奠定了基础。因此，冯氏被誉为“本世纪我国学术界在海外交通史研究方面贡献最大的一位学者”。^①

冯译之外，这一时期比较著名的译著还有：陈裕菁译日本学者桑原鹭藏的《蒲寿庚考》^②，冯攸译桑原鹭藏的《唐宋元代中西通商史》^③，陈捷译日本木宫泰彦的《中日交通史》（上、下册）^④，何健民译藤田丰八的《中国南海古代交通丛考》等^⑤。这些译著，都在当时产生了相当的影响，促进了中西交通史研究的发展。

纵观这一时期的中西交通史研究，学者们的贡献主要集中在资料整理方面。这既符合史学学科发展的基本规律，也是中西交通史作为一门新兴学科产生初期的必然要求和相应步骤。张星烺的《中西交通史料汇编》按时间顺序对我国古代的中西交通资料进行了系统的整理，但毕竟仍未摆脱“史料汇编”的性质，中西交通史作为一门学科仍缺乏自己的体系。1930年向达《中西交通史》一书的出版，则恰恰顺应了学科发展的这一需要。书中他将中国文化发展进程大致分为：中国固有文化的发生、佛教文化的传入和影响、西方文化的输入三个阶段，首次比较系统地考察了近代以前整个中西交通的历程，对中西交通的渊源、演变及影响的来龙去脉，条分缕析，简洁明了，将两千年来中西经济、文化、宗教交往的曲折轨迹勾勒出来，初步形成中西交通史体系，为这一学科建设做出了重要贡献。正是以这一体系为基础，中西交通史在此后的发展过程中逐渐完善起来。因此，史学界多以该书和张星烺的《中西交通史料汇编》两部著作的问世作为我国中西交通史学科建立的重要标志之一。^⑥

1930年以后，随着史料建设与学科体系的初步确立，中西交通史进入了

① 陈高华：《中国海外交通史研究的回顾与展望》，《历史研究》1996年第1期。

② 该书于1929年由上海中华书局出版。

③ 该书于1930年由上海商务印书馆出版，后又改名为《中国阿剌伯海上交通史》，于1934年由上海商务印书馆再版。

④ 上海商务印书馆1931年9月初版，1932年8月国难后1版。

⑤ 上海商务印书馆1936年版。

⑥ 中西交通史专家张维华认为：20世纪20~30年代，我国中西交通史学科体系的建立，“主要以《中西交通史》（向达，1930）和《中西交通史料汇编》（张星烺，1930）两部著作的问世为标志。”参见张维华、于化民：《略论中西交通史的研究》，《文史哲》1983年第1期。



逐步完善的阶段。与前一阶段相比，这一时期中西交通史的研究发生了以下显著的变化：（一）论著数量大大增加。以《民国时期总书目》所辑 49 部中西交通史书目为例，1930 年以前（含 1930 年）出版的只有 7 部，其余 42 部均为 1930 年以后出版。（二）研究方向趋于细化，研究内容趋于深化，中外文化交流备受关注。30 年代以后，众多研究者一改以往偏重通体考察的风气，开始将眼光转向专门问题的研究。他们或者关注某一时期中外交通的状况，或者研究中国与某一国家或地区中外交流情形，明清时期中西文化交流研究以及南洋交通史、中日交通史研究渐成气候。文化交流更成为人们关注的视域和重心，42 部著作中，以“文化”冠名的便有 12 部。研究方向的细化，是学科发展的必然要求，也是一门学科逐渐走向成熟的重要体现。

伴随着研究方向的细化，这一时期中西交通史研究的内容也趋向深化，大量有影响的中西交通史著作纷纷出版。如向达的《唐代长安与西域文明》（哈佛燕京出版社，1933 年）、张星烺的《欧化东渐史》（商务印书馆，1934 年）、张维华的《明史佛郎机吕宋和兰意大利四国注释》（哈佛燕京学社，1934 年）、谭春霖的《欧人东渐前明代海外关系》（燕京大学，1936 年）、张君勱的《明日之中国文化》（商务印书馆，1936 年）、冯承钧的《中国南洋交通史》（商务印书馆，1937 年）、蒋廷猷的《欧风东渐史》（上海普益书社，1937 年）、陈垣的《汤若望与木陈忞》（辅仁大学，1938 年）、徐宗泽的《中国天主教传教史概论》（上海土山湾印书馆，1938 年）、朱杰勤的《中西文化交通史译粹》（中华书局，1939 年）、江道源的《十六七世纪西学东渐考略》（保禄印书馆，1942 年）、方豪的《中外文化交流史》（重庆独立出版社，1943 年）、梁盛志的《汉学东渐考》（中国留日同学会，1944 年）、冯瑶林的《中国文化输入日本考》（冯志椿发行，1947 年）等。陈安仁的《中亚文化与中国文化》（中印出版社，1946 年）、夏光南的《中印缅甸交通史》（中华书局，1948 年）等，也都是这一时期中西交通史研究的力作。

著作之外，这一时期论述中西交通问题的论文则更多。如何炳松的《中国文化西传考》（1935 年）、朱谦之的《宋儒理学对于欧洲文化之影响》（1937 年）、范存忠的《十七八世纪英国流行的中国思想》（1942 年）、朱杰勤的《论罗柯柯作风》（1937 年）、柳诒徵的《中国文化西被之商榷》（1938 年）、全汉昇的《明末清初反对西洋文化的言论》（1936 年）、方豪的《明清之际中西血统之混合》（1944 年）等，都产生了比较大的影响，至今仍是人们研究中西交通史的重要参考。这些论著从不同的角度，对中西交通中的诸多问