



秦汉帝国与罗马帝国的 交通及社会比较研究

牛秋实 葛臻明 著



天津出版传媒集团
天津人民出版社



秦汉帝国与罗马帝国的 交通及社会比较研究

牛秋实 葛臻明 著

天津出版传媒集团

天津人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

秦汉帝国与罗马帝国的交通及社会比较研究 / 牛秋实, 葛臻明著. — 天津: 天津人民出版社, 2014.1
ISBN 978-7-201-08518-0

I. ①秦… II. ①牛… ②葛… III. ①交通运输史—研究—中国—秦汉时代②罗马帝国—交通运输史—研究③社会发展史—研究—中国—秦汉时代④罗马帝国—社会发展史—研究 IV. ①F514.9②K232.07③K126



中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第 296948 号

天津人民出版社出版

出版人: 黄 沛

(天津市西康路 35 号 邮政编码: 300051)

邮购部电话: (022) 23332469

网址: <http://www.tjrmcbs.com>

电子信箱: tjrmcbs@126.com

高教社(天津)印务有限公司印刷 新华书店经销

2014 年 1 月第 1 版 2014 年 1 月第 1 次印刷

880×1230 毫米 32 开本 6.5 印张

字数: 180 千字

定 价: 27.00 元

序

交通是构成人类历史或社会文明进步的重要指标之一。“从文化史、社会史的角度来看,交通网的布局、密度及其通行效率,决定了文化圈的范围和规模,甚至交通的速度也对社会生产和生活的节奏有重要的影响。”^①由此可见,交通在人类的发展过程中起到非常重要的作用。从小的角度来说,它关系到一个人的衣食住行;从大的角度来说,它关系到一个国家的繁荣昌盛,一个文明的兴衰长短。

交通史,包括交通发展的历史以及历史上的交通状况和交通的历史作用的研究,大概是20世纪之后渐被学界关注的重要论题之一。由此开始,“交通史的研究由创始而繁荣,治交通史的学者历经艰苦的耕耘,也取得了丰饶的收获”。^②近年来,伴随着社会史、文化史研究的扩展,交通史研究的内涵及其外延也大为扩展,其研究的国际视野和社会文化史取向也十分鲜明。但是,在中西比较视野下的交通史研究的成果也还不多见,尤其是关于古代中西交通的比较研究尤为少见。因此,《交通与古典世界的盛衰——比较视野下秦汉帝国、罗马帝国交通与社会研究》的学术价值和意义就十分显然了。

① 王子今:《秦汉交通史稿》,中共中央党校出版社1994年版,第5页。

② 王子今:《中国交通史研究一百年》载《历史研究》,2002年第2期。

我对交通史,尤其是对于此主题研究很是外行,所以无法做真正意义上的学术评判。但是我能够认同作者的论证,并以此体察到这一研究的学术价值和意义。诚如作者所言,关于秦汉与罗马帝国的比较研究,以往多从社会经济方面,或从政治制度方面进行比较研究,仁者见仁,智者见智。本书拟从交通角度切入讨论对秦汉帝国和罗马帝国的影响和作用。

当我们把目标集中于当时古典世界的中国秦汉帝国和罗马帝国的时候,会吃惊地发现人类历史在亚洲和欧洲有着惊人的相似。这两个帝国是当时人类社会最发达的文明社会,他们以自己惊人的力量将当时除了游牧民族之外的几乎所有的欧亚文明民族纳入到自己的统治体系之中。是什么力量能够使他们持续保持这种统治而长盛不衰呢?无疑的是他们都建立了强大的帝国交通体系。

但是两个帝国的交通体系却截然不同。秦汉帝国主要发展以陆路交通为主的体系,但也有以东部和东南部、南部的漫长的海岸线,而发展同海外的联系。而罗马帝国主要发展以地中海为中心的海上交通,形成了地中海世界的贸易中心。在其极其广袤的国土上,陆路交通并不如海上交通那么发达。不同的交通结构使两种文明的发展命运在古典世界大不相同。我们将过去这段长时段的总体历史作为文本来考察,会发现其中的奥秘。在古典世界,中国成为了世界文明的中心,尽管其早期文明的来源至今并不太清楚,但秦汉成为中国历史上第一个强大的帝国,并在世界文明史上扮演了极其重要的角色。在古典世界,由中国开辟的陆上“丝绸之路”在沟通东西方文化和贸易交流上有着极为重要的作用。

相信此项研究会会在读者中和社会上获得一定的认同和肯定。

王先明

2013年1月8日

前 言

日本历史学家宫崎市定在其论著《东洋的近世》中认为：“人类的文化因为交通得以发达。居住在极地的爱斯基摩人和南非、澳洲土著的文化并不繁荣，不仅由于这些地方的自然资源贫乏，也是因为他们远离世界的交通大道，为一般的人类进步所遗忘。我们所说的人类文化，是人类全体合作的产物。一个地方的发明，因为交通成为人类全体的共有物，其他地方受到刺激，又作出更新的发明。人类的文化，因时间和地方而异，显示多少起伏，但总体总是不停向上。而这种情形只要看看纸、火药、罗盘等的传播路线，便一目了然。而交通发展落后疏远地区的居民，无法均沾这种利益，文化水平的差距因此愈来愈大，他们在意识上更加抗拒外来文化，加深本身社会的封锁性，与外界的交通变得日益困难。”这段话概括了交通对人类文化发展的巨大作用。

马克思和恩格斯曾经指出：“一个民族本身的整个内部结构都取决于它的生产以及内部和外部的交往的发展程度。”^①“从文化史、社会史的角度来看，交通网的布局、密度及其通行效率，决定了文化圈的范围和规模，甚至交通的速度也对社会生产和

^① 马克思、恩格斯：《德意志意识形态》，《马克思恩格斯选集》第一卷，中共中央马克思、恩格斯、列宁、斯大林著作编译局编译，人民出版社1972年版，第60—61页。

生活的节奏有重要的影响。”^①由此可见,交通在人类的发展过程中起着非常重要的作用。从小的角度来说,它关系到一个人的衣食住行;从大的角度来说,它关系到一个国家的繁荣昌盛,一个文明的兴衰长短。

当我们把目标集中于当时古典世界的中国秦汉帝国和罗马帝国的时候,会惊奇地发现人类历史在亚洲和欧洲有着惊人的相似。这两个帝国是当时人类社会最发达的文明社会,他们以自己惊人的力量将当时除了游牧民族之外的几乎所有的欧亚文明民族都纳入自己的统治体系之中。是什么力量能够使他们持续保持这种统治而长盛不衰呢?无疑的是他们都建立了强大的帝国交通体系。

但是两个帝国的交通体系却截然不同。秦汉帝国主要发展以陆路交通为主的体系,但也有以东部和东南部、南部的漫长的海岸线,借此发展同海外的联系。而罗马帝国主要发展以地中海为中心的海上交通,形成了地中海世界的贸易中心。在其广袤的国土上,陆路交通并不如海上交通那么发达。不同的交通结构使两种文明的发展命运在古典世界大不相同。我们将过去这段长时段的总体历史作为文本来考察,会发现其中的奥秘。在古典世界,中国成为了世界文明的中心,尽管其早期文明的来源至今并不太清楚,但秦汉成为中国历史上第一个强大的帝国,它在世界文明史上扮演了极其重要的角色。在古典世界,由中国开辟的陆上“丝绸之路”在沟通东西方文化和贸易交流上占据极为重要的作用。

中华民族的各个民族相互之间有着血乳交融的关系,他们之间的冲突与战争都是中华民族内部的问题。中华民族是由众多的民族构成的民族共同体,多元一体,一干多枝,共同构成一

^① 王子今:《秦汉交通史稿》,中共中央党校出版社1994年版,第5页。

个历史大单元,为中华帝国的发展提供了社会基础。

中华帝国在其发展过程中,不管是统一还是分裂,都是世界历史中的一个独立的单元,而与西方世界相并立。如果说双方有相互影响的话,在近代之前,西方世界对中国的影响是微不足道的;相反,中华帝国对西方世界的影响则有不断强化的趋势。

在中国历史上,首先出现的是秦汉帝国,而与之对应的则是罗马帝国。在此期间,从张骞通西域开始,丝绸之路一直辗转地通向罗马。这是众所周知的。当然,强大的罗马帝国是西方历史上的骄傲,但它并不能掩蔽秦汉帝国的光辉。

在此之前曾出现过马其顿亚历山大帝国,由此带来了希腊化时代。但亚历山大的东征壮举也仅及南亚次大陆的西部边缘,与中国相去甚远。而在亚历山大帝国衰落之后,其在中亚的一支守军走投无路,逃亡到中国新疆,建立了一个尼雅小王国,后被沙尘暴所淹没,从历史中消失了。相反,东汉时北匈奴被击败后西迁,进入黑海草原后,和前此到那里的阿维尔人共同西进,引发了欧洲民族大迁移,结果导致了罗马帝国的灭亡。

本书以秦汉和罗马共和国及帝国时期的交通情况作为观察视角,分析比较其交通发展的状况和其地理上的特点,以及交通工具的使用情况,交通和经济运行之间的关系。通过这些比较和分析,可以发现东西方文明的不同走向。

比较研究只是一种研究方法,比较本身还不是科学。目前国内外史学界对进行东西方历史比较研究的重要性已经有所认识,人们也在比较研究中对历史本身的规律性的理解得到许多启发。但是若仅从事物的表面现象进行比较研究,仍难免有穿凿附会之失,不能达到历史研究的科学性的要求。只有把比较研究置于历史唯物主义的理论上,特别是置于生产关系必须与生产力发展程度相适应,而生产关系的核心是生产资料所有制的理论上,才能对世界历史的整体性,即东西方历史的共同

规律性及其表现形式的特殊性加以正确的说明。在这样的基础上进行东西方历史的比较研究,就能看出中国历史在世界历史发展中的地位,并对世界历史发展的总的规律性获得更加深刻的理解。

历史学家从世界历史整体性的视角出发,看到了西方和东方历史的发展存在着不少共同点。其境况有如著名美国汉学家费正清教授所说:“几代学者都对古代中国与希腊—罗马世界中一系列事件的特别类似之处获有深刻印象:都有一段诸子争鸣和战国纷争的时期,有大一统与成立帝国的时期,有中央政权分崩与瓦解的时期。例如,我们注意到,孔子及其弟子约与柏拉图和亚里士多德同时代;罗马和汉这两个帝制政权也鼎盛于同一时代。同样,当这个帝国衰微之时,其北方边陲的蛮族都变得越来越危险,而当‘普世之国’中的政治和经济解体时,都可见到苦难人民向其寻求安慰的外来宗教的传播的特征。3—6世纪北方游牧民族进入中国和佛教的传播,正好同西哥特人和汪达尔人的南侵及基督教的传播,即‘野蛮状态和宗教’的胜利同时。凡有志于正确地找出人类事物规律的人,都可拿东西两大帝国的这些相似之处作为出发点,来进行概括和深入的研究。”^①在费正清看来,对东西方历史进行比较研究,是正确理解人类社会发

展规律的重要途径。这无疑是很有见地的。不过,尽管人们做了大量的工作,现代西方“比较历史学”在实践上并未取得真正的成功。^②

本书建立在前人研究的成果基础上。

关于秦汉时期交通方面的专著有1923年王倬著的《交通

① 费正清:《美国与中国》,商务印书馆1987年版,第76页。

② 梁作楫:《罗马帝国与汉晋帝国衰亡史》序,广东高等教育出版社1997年版,第2—3页。

史》，但内容过于简单；1937年白寿彝先生的《中国交通史》是这一领域的奠基之作；作为专门研究秦汉时期交通的专著，1994年7月，王子今的《秦汉交通史稿》是这一领域的第一部力作，此外还有孙毓棠的《汉代的交通》。关于秦汉方面交通研究的主要论文有刘敦桢在1932年9月3卷3期《中国营造学社》上发表的《两汉道路》；王毓铨在1943年10月《文史杂志》第1期上发表的《秦汉之经济与交通地理》；史念海于1944年1月在《文史杂志》3卷第1期上发表的《秦汉时代国内之交通路线》；龚骏于1943年10月在《文史杂志》2卷9期上发表的《汉代国力关系罗马灭亡考》；劳干《论汉代之陆运和水运》、《释汉代之亭障与烽燧》；赵永复在1973年第1期的《地理知识》上发表的《汉唐时期中西陆路交通》；莫任南在《世界历史》1979年第4期上发表的《关于汉代“丝绸之路”中段路线问题》；1977年《文物》第4期上刊登的《秦汉时期的船舶》；章巽于1957年第2期《学术月刊》上发表的《秦帝国的主要交通线》；周源和、魏嵩山于1974年第4期的《地理知识》上发表《秦始皇修驰道与秦王朝的陆路交通》；蒙文通在《禹贡》半月刊上第一卷第7期上发表的《论古水道与交通》。

关于汉代的邮传制度方面的论文，主要有1958年楼祖诒的《中国邮驿史料》；高敏的《秦汉邮船制度考略》（《历史研究》1985年第3期）；曹尔琴的《中国古都与邮驿》（《中国历史地理论丛》1994年第2辑），《尹湾汉墓新出〈集薄〉考述》（《中国史研究》1997年第2期）；卜宪群的《秦汉公文文书与官僚行政管理》（《历史研究》1997年第4期）。

关于罗马交通方面的论著和论文，主要有：英文著作，Cambridge ancient Roman History, From Tiberius to the Antonines, Companion to Roman History, Landlords and Tenants in Imperial Rome, The World the Romans Knew, Daily Life in

Ancient Rome, Cambridge Medieval History, 中文著作有:罗斯托夫采夫的《罗马帝国社会经济史》;科瓦略夫的《罗马史》;吉本的《罗马帝国衰亡史》;阿庇安的《罗马史》;瓦罗的《论农业》;塔西佗的《编年史》,《历史》;[美]梯加特的《罗马与中国》;[德]蒙森的《罗马史》;梁作楫的《罗马帝国与汉晋帝国衰亡史》;孟德斯鸠的《罗马帝国盛衰原因论》;[英]佩里·安德森的《从古代达到封建主义的过渡》;钱乘旦的《欧洲文明:民族的融合与冲突》。在罗马史研究方面首推蒙森的《罗马史》,该书只有第一、二、三、五卷,没有第四卷,他认为塔西托的《编年史》对这一时期已有记述。蒙森利用罗马铭文资料,阐明了罗马公私生活的各个方面,包括行政、城市、军队、赋税、宗教、艺术、社会状况与交通运输。关于罗马交通史方面的论文很少。

关于秦汉与罗马帝国的比较研究,有的学者从社会经济方面,有的从政治制度方面进行比较研究,仁者见仁,智者见智。本文拟从交通角度谈谈对秦汉帝国和罗马帝国的影响和作用。

目 录

序	1
第一章 秦汉帝国及罗马帝国交通体系的形成	1
第一节 秦与罗马的文化和交通地理背景比较	2
第二节 秦帝国与罗马共和国时期交通的比较	10
第二章 汉帝国与罗马帝国的交通体系比较	31
第一节 汉代的道路建设	31
第二节 罗马帝国时期的道路建设	34
第三节 汉代及罗马帝国国力与道路建设的比较研究 ...	38
第三章 秦汉帝国与罗马帝国都城规模及交通比较	44
第一节 秦帝国都城规模	45
第二节 西汉都城规模	47
第三节 罗马城市规模	49
第四节 秦汉都城与罗马都城交通比较研究	52
第四章 秦汉帝国与罗马帝国水路交通比较	58
第一节 秦汉时期中国的水路交通体系	60
第二节 罗马帝国时期的水路交通体系	63
第三节 秦汉帝国与罗马帝国的海上贸易比较	65
第五章 秦汉帝国与罗马帝国驿站制度比较	78
第一节 汉代的驿站制度	78

第二节	罗马帝国时期的驿站制度	81
第三节	秦汉帝国与罗马帝国驿站制度的比较	84
第六章	秦汉帝国与罗马帝国的交通与其社会经济运行 ...	97
第一节	秦汉帝国时期交通与经济运行情况	97
第二节	罗马帝国时期交通及其经济的运行	102
第三节	秦汉帝国与罗马帝国经济运行的比较	108
第七章	秦汉时期和罗马时期对外交通及其活动半径 - - -	122
第一节	秦汉时期的对外交通与国力	122
第二节	罗马的对外交通与国力	128
第三节	汉代与罗马的对外交通及其国力之比较	142
结论		181
参考文献		186
后记		192

第一章 秦汉帝国及罗马帝国交通体系的形成

当我们把目光射向古典世界的秦汉帝国和罗马帝国的时候,会吃惊地发现,在人类历史的演变过程中,亚洲和欧洲有着惊人的相似。这两个帝国是当时人类社会最发达的文明社会,他们以自己惊人的力量将当时除了游牧民族之外的几乎所有的欧亚文明民族纳入到自己的统治体系之中。是什么样的力量使他们持续保持这种统治而长盛不衰的呢?无疑是因为他们都建立了强大的帝国交通体系。

秦汉帝国与罗马帝国的交通体系却截然不同。秦汉帝国主要发展以陆路交通为主的体系,但也有以东部和东南部、南部的漫长的海岸线,而发展同海外的联系。罗马帝国主要发展以地中海为中心的海上交通,形成了地中海世界的贸易中心。在其极其广袤的国土上,陆路交通并不如海上交通那么发达。不同的交通结构使两种文明的发展命运在古典世界大不相同。我们将过去这段长时段的总体历史作为文本来考察,会发现其中的奥秘。在古典世界,中国成为了世界文明的中心,尽管其早期文明的来源至今并不太清楚,但秦汉成为中国历史上第一个强大的帝国时期,便在世界文明史上扮演了极其重要的角色。在古典世界,由中国开辟的陆上“丝绸之路”在沟通东西方文化和贸易交流上占有极其重要的地位。

第一节 秦与罗马的文化 和交通地理背景比较

对秦的史事记载始于非子，此人是一个高明的牧马人和小酋长，在公元前 897 年，他得到周王赐给的一小块封地，这样就可以为周王室牧养马匹。这个成为秦的小附庸，位于甘肃省的天水，在今陕西省西安市之西渭水上游约 304 公里处。后来，几次迁都使秦越来越东移，主要的迁移发生在公元前 677 年，那一年在雍（今陕西凤翔，约在西安西北偏西约 144 公里）建立了新都，公元前 350 年终于又迁往咸阳（西安西北约 19.2 公里）。^①

秦远处于华夏大家庭之西，孤立于其他各国之外。它的东面是黄河的大弯道，黄河先自北向南，然后突然东流。河之南通往秦的几条通道被山脉所阻，只有很少几个战略要隘可以通行。在这些屏障的后面，秦能在攻打其他国家之前聚集力量。贾谊首先注意到这个事实。他写道：“秦地被山带[黄]河以为固。”^②秦人处于戎人的包围之下，所以秦初期的几个统治者把大部分精力专门放在与“戎”的野蛮人的军事斗争方面，戎生活在秦的西方和北方。公元前 623 年，秦打败戎。特殊的地理位置，使秦不仅深受周文化的影响，同时与戎的经常性战争，使他们身上保留着戎人的强悍勇敢、吃苦耐劳的风格。在秦人的身上，流淌着游牧民族和农耕先进民族的血液。仿佛历史特别垂青于受多种文化影响的民族。因为秦的优越的地理位置，一个世纪之后，在公元前 315 年，秦攻占了戎的二十五座城邑，这说明那时，这个一度以游牧为生的民族，至少有一部分已经定居了。

^① 《剑桥秦汉史》，第 45 页。

^② 《史记》卷六，中华书局点校本，第 77 页。

毫无疑问,秦的统治者和人民在文化上——很可能在种族上深受邻近部落的影响。在秦的整个历史中,秦曾以野蛮和“非诸夏”之国而闻名。公元前 266 年,毗邻的魏国的某贵族向魏王惊呼道:“秦与戎翟同俗,有虎狼之心……不识礼义德行。”^①秦帝国丞相李斯在公元前 237 年向未来的秦始皇上疏:“夫击甕(瓮)叩缶弹箏搏髀,而歌乎呜呜快耳者,真秦之声也。”^②正是野蛮而不识礼义的秦人成为未来历史的主角。秦人之所以接受周文化中相对进步的内容,其中一个重要的原因,是因为秦民族处于戎人的包围之下,若不积极接受先进的文化,秦就时刻有被戎人吞并的可能。秦人又如同其先祖那样继续继承周人对上帝的崇拜。

秦人在其早期发展的历史过程中之所以积极吸收周文化,这与秦民族所处的社会环境有很大的关系,因为在当时的历史环境下,秦人如果不吸纳周文化中的精髓,就很难生存,更不用说发展了。尽管因秦民族社会发展的阶段性限制,其偶有被动吸收的现象,但到秦穆公(死于公元前 621 年)以后,为了民族的生存,秦人则以积极的姿态吸收东方文化中的精华,从而促使了秦民族的迅速崛起。^③

一、秦帝国与罗马帝国的交通比较

我们将秦与欧洲另一个民族罗马进行比较的时候,会发现一个有趣的历史现象。罗马人的祖先也与牧人有关,这说明罗马人的祖先也主要从事畜牧和农耕。尽管从公元前 3 世纪的时候起,罗马便已远远地超出了亚平宁半岛的范围,但意大利却一直是罗马的经济基础,正像关中平原是秦的基地一样,意大利是罗马扩张的基地,是罗马政治生活和行政的中心,是罗马文化的主

① 《史记》卷四四,第 1857 页。

② 《史记》卷八七,第 2543—2544 页。

③ 薛瑞泽:《试论秦对东方文化的认同》,《商丘师范学院学报》2001 年第 1 期。

要发源地。

亚平宁半岛是欧洲三大半岛(另外两个是巴尔干半岛、伊比利亚半岛)之一;这三个半岛都是从北方腹地深入地中海并把地中海分成三部分。意大利是向南延展的、长约一千公里的狭窄地带,它中腰的宽度约有一百五十公里。直接与意大利接续的大岛西西里,离非洲沿岸很近(约 150 公里)。阿尔卑斯山从北面像一块马蹄铁那样和半岛衔接着。正如罗马史所表明的,尽管这个山并不是可以阻挡外族入侵的一个不可克服的屏障,但是它在一定程度上造成了意大利和北方的隔绝。半岛的东面是亚得里亚海,南面是爱奥尼亚海。在这些海上,岛屿都很少,在南部是西西里,其实它是半岛的一部分。希腊的周边有许多岛屿,这些岛屿把希腊和小亚细亚密切地联系在一起,意大利是孤立的。因此它没有发展商业和航海业的最重要前提之一,但希腊在自己那巨大的岛屿世界中却有这种前提。^①

在古代,意大利本土的内陆交通从北到南因为高山绵延起伏而受到阻挡,并且由于亚平宁山对角线的障碍,妨碍了从海滨到海滨与从半岛进入波河河谷的类似通道。它的河流大部分水流过急,并因流量过大而使运输变幻莫测。与拉丁姆地区相对应,古代罗马的另一重要地区是埃特鲁里亚。它位于北面的阿尔努斯(今名阿尔诺)河、东面与南面的台伯河以及西面的地中海之间。其内伸展着亚平宁山区的低下山坡,北面有肥沃的冲积河谷、平原及沙岩与石灰岩的起伏山丘。另一方面,埃特鲁里亚南部的最早居民区是一个火山岩区,其凝灰质岩磨成山峰与高原,而为深谷与沟壑所分割,部分荒芜地形仍保持着某些原始面貌。大部分土地为森林所覆盖。早期拓居者必须为他们的家庭挑选各自的小块土地,而这种土地彼此经常被自然障碍所分割,使

^① [苏]科瓦略夫:《古代罗马史》,三联书店 1957 年版,第 31—32 页。