

# 中国交通史论

Zhongguo Jiaotong Shilun

邱克著



人民交通出版社

(京)新登字091号

中国交通史论

邱克 著

正文设计：乔文平 责任校对：戴瑞萍

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

三河市科教印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：7.75 字数：208千

1994年1月第1版

1994年1月第1版第1次印刷

印数：0001—1000册 定价：15.00元

ISBN 7-114-01760-x

F·00211

## 内 容 提 要

本书收集了我国中外关系史专业第一批博士邱克的主要研究成果。长期以来，作者潜心研究中西文化，积累了丰富的原始资料，对几千年来中西文化交流史上的一些重大问题作了有益的探索，提出了自己的独到见解，视野开阔，分析深刻，从各个不同的侧面给人以全新的启迪，受到国内外学术界的重视。

本书对中外关系史、中西交通史、航海史、造船史等学科均有一定的参考价值，也适合大专院校师生及文史爱好者阅读。

## 目 录

交往理论与中外关系史研究.....	( 1 )
论殷代战车源自西方说.....	( 10 )
古代车辆与东西方文化.....	( 21 )
关于匈奴西迁欧洲的质疑.....	( 33 )
《马可·波罗游记》的汉译版本.....	( 47 )
古代花刺子模.....	( 57 )
海上丝绸之路与各国船舶.....	( 61 )
郑和宝船尺寸记载的可靠性.....	( 78 )
国外对郑和下西洋的研究.....	( 93 )
试论《郑和航海图》的地名研究.....	( 108 )
浅谈海洋考古学.....	( 118 )
我国地名与古代造船.....	( 128 )
读曾铸波《郑和下西洋考略》.....	( 131 )
评《中国远古与太平、印度两洋的帆筏、戈船、方舟和楼船的研究》.....	( 135 )
闭关锁国时代广州与长崎的比较.....	( 140 )
鸦片战争前中国人的西方知识.....	( 151 )
论晚清总理衙门之前的“抚局” ——近代外交机构名称研究.....	( 173 )
试述晚清档案中有关中国海关的资料.....	( 180 )
英人赫德与澳门问题.....	( 188 )
《清史稿·赫德传》补注.....	( 199 )
试评汪敬虞先生的《赫德与近代中西关系》.....	( 210 )
关于《英商否认海关洋员违章处分的管辖权和〈会讯船货入官章程〉的制定》的补充.....	( 219 )

有关晚清福州税务司美里登的档案史料.....	( 224 )
读朱杰勤教授《中外关系史论文集》 .....	( 234 )
深切怀念张维华教授.....	( 237 )

## 交往理论与中外关系史研究

—

世界是普遍联系着的统一整体。客观世界的各种系统（无论是有生命的，还是无生命的），实际上都是与周周环境有着相互依存、相互交往和相互作用的开放系统。没有这种相互交往和相互作用，任何物质客体和系统都不可能存在。人类社会也是如此。支配物质生活资料的生产是以个人之间的交往为前提的，同时这种交往的形式又是由生产来决定的，它们共同构成了人类生活方式的最主要部分。系统论揭示了整个人类社会是一个有机的大系统。处在这一大系统之内的每一个具体的社会、具体的社会群体分属一个个小系统。各系统之间相互交往、相互影响、相互作用，以维持和增加系统的有序性，每一个社会以及每一个社会分子都借助于各种媒介，发生着各种交往和作用。

交往包括个人、社会团体以及国家和地区之间的物质交往和精神交往。其中物质交往是首要的，它既包括着人类以生产工具为中介的与自然界的转换过程，也蕴涵着人们在生产过程中的物质交往。物质交往是一切交往的基础。精神交往则是文化、科学、观念、制度、模式等等之间的相互影响、启发、互补的过程。此外还有一种交往也是不可忽视的，即信息交往。信息交往原本是通过物质交往和精神交往进行的。由于时代的发展，它作为体现时代整体性、同步性的交往过程逐渐独立出来，并对物质交往和精神交往起巨大的导向、反馈和优化的作用。信息本身也只有经过有意义、有目的流通、交换和互动，才能对社会进步和发展产生特定的影响。人类社会的有机系统每时每刻都处于物

质、能量和信息的交换和流动之中。人类交往是社会处于动态的条件，动态又是人类交往的必然表现。正如涓涓溪水汇成的江河大川，只有在流动中，在奔腾中才会显示出活力。

中外关系史作为研究中国与外国关系的发生和发展的学科，其范围显然要涉及物质、精神和信息三方面的交往，并按照交往理论努力揭示人类各种交往发展的联系和规律。可以说，交往理论是中外关系史的基础。

马克思主义认为，应该始终把人类的历史同生产、交往的历史联系起来进行研究和探讨。人类是从动物界分离出来的，并在认识世界、改造世界的过程中发展自身的。他们受着生产力发展水平以及与这种发展水平相适应的交往形式的制约。人类越发展，它所获得的社会属性就越多，形成的关系就越丰富，交往范围就越开阔，文明开放程度也就越高。人类的文明史，可以说是人类社会相互交往、逐步开放的历史。

在原始社会里，人类仅能在血缘关系的狭隘范围内进行自身的繁衍、劳动的协作和思想的交流。大自然确定了人类的活动范围和生存方式，造成了早期人类文化对地理环境的极大依赖性。这些都突出地表现在地理条件对于特定地区文化的形成、发展以及不同文化交往形式的制约上，形成了一些性质各异、彼此独立的人类文化区域。随着民族内部农业和手工业这两个生产部门分工的进一步扩大，出现了以交换为目的生产，即商品生产，并引起工商业劳动和农业劳动的分离，从而也引起城乡的分离和城乡利益的对立。不仅出现了部落内部和部落边界的贸易，而且产生了同附近地区以外的地区建立贸易联系的可能。最初的地域局限逐渐消失，以血缘关系维持的狭隘局面被奴隶制所打破，人们可以在较广泛的范围内协作、交流和通婚，使人类从野蛮时代开始进入文明时代。

封建社会改变了把奴隶永远束缚在奴隶主庄园的状况，使农民有了一定的人身自由。人类的交往有了进一步发展。过去农民为了自己必需的衣着而附带从事的织布业，便是由于交往的扩大

而获得进一步发展的第一种劳动。其他各种工场手工业的逐步繁荣，也是以各民族、各国家之间的商业交往为其历史基础的。归根结底，各民族都是首先从自身的生存和经济发展的需要与其他民族发生交往关系；各民族之间的相互关系取决于每一民族生产力及其物质交换的发展程度。

15世纪以后，美洲和东印度航线的发现极大地拓展了人类的交往，使工场手工业和整个生产的发展有了巨大的高涨，对于促使欧洲封建社会的崩溃和资本主义的发展起了重要的作用。交通运输工具的发展缩短了一定量商品的流通时间，促进了开拓世界市场的必要性，动摇了那种自给自足经济基础之上的人的依赖关系，促成了以物为媒介的普遍交往。

考察近、现代各国的社会结构更可以看出，随着生产力的发展、人类战胜自然能力的提高，地理环境对于人类交往的约束力便相对降低，全世界各民族之间在政治、经济、文化等各方面相互依存、相互吸引和各种形式的联系交往也就日益加强。存在于开放系统之中，与外界不断进行的能量与信息的交往，是社会功能变化、社会结构更新的基础和前提，交往的扩大是社会进步的力量，是人类自由度增强的表现。无论来自什么方面的力量，都无法改变交往随人类战胜自然能力的提高而发展的大趋势。因为人本身是社会关系的产物，只有在交往过程中人类才能不断增强自己的活力，表现自己，判定自己。资产阶级走上历史舞台，伴随着东印度的发现和世界市场的开拓，打破了过去那种地方的和民族的闭关自守状态，而代之以各民族在各个领域的相互往来和相互依赖。没有这些世界性的交往过程，也就没有世界性的进步。同样，社会主义的优越性也就在交往中体现出来，在地球由于先进的科技和生产而“缩小”的时候，要想维护民族的独立和强盛，实现生产力的巨大飞跃，就必须打破闭关固陋状态，实行开放，走向世界，参照先进的社会模式进行改革，否则，如果故步自封，闭关锁国，就会丧失吸收外来现代化因素的动力，就会被摒弃于世界发展的潮流之外，就会因此而停滞落后。可以说，

革新与守旧势力的抗衡，开放与封闭意识的斗争，将充满整个过程。在现代化的道路上，必须不断地冲破守旧势力和封建意识的阻挠，中外关系史的研究应该也能够在我国现代化过程中起到积极的作用，作出应有的贡献。

## 二

从中外关系史发展的历史进程来看，如果没有人类的交往，社会就无法进步。这种交往关系反映在中外经济、政治、文化及社会生活等方面纷繁复杂的矛盾斗争中，呈现出种种不同的形式和丰富的内容。

首先，交往开放形成了社会的凝聚力，增强了社会的活力。在历史发展的最初阶段，由于交往只限于毗邻地区，因此每一种发明在每个地方都必须重新开始，而且每个地方都是单独进行的。这是一种极大的浪费。只有在交往具有世界性质，并以大工业为基础的时候，只有在一切民族都卷入竞争的时候，才能形成绿化人类文明沃土的甘霖雨露，引导世界文化发展和进步，保存以往创造出来的生产力才有了保障。

就拿我们这个古老的民族来说，汉代的文化就是由先秦的华夏族和夷狄族文化融合而形成的。今天中华民族的文化，更是在汉代汉人和各兄弟民族的文化长期交汇、融合而形成的汉文化的基础上，继续与各兄弟民族文化排斥、交融的结果。在这个过程中，也吸取了不少人类其他文化圈异质文化的营养。譬如东汉以后传入的印度文化，汉唐时期引进的西域文化，宋元以后吸收的契丹、蒙古、阿拉伯以至西方基督教文化等等。这样形成起来的文化比单一的华夏文化、汉文化在水平上大大提高了，内容也更加丰富了，并且具有更大的凝聚性。这是因为交往的程度和交往工具的发展是社会系统有序化的前提，交往和开放能够使一个社会系统与其它社会系统达成相互联系和相互作用，使一个社会内部的各子系统之间也达成相互联系和相互作用。有了这种对内、对外的相互联系和相互作用，社会系统之间及其内部就会产生一

种优化选择的效果，就可以取长补短，不断吸取新鲜血液，艰难地克服惰性，新陈代谢，改变自身的内容和形式，形成一种协同前进的结构，实现社会劳动的节约，促进社会的进展。

从整体来看，交往对扩大世界各国或各民族间的贸易和推动社会生产力的发展有着普遍的进步意义。贯穿于整个中外民族、国家之间的各种交往，几乎都与有无相通的贸易联系和经济依赖有关。从某种程度上来说，国际贸易的发展状况是反映各国交往程度的一个综合性标志。劳动生产率不同的国家通过对外贸易能在不同程度上利用国际分工实现社会劳动的节约和价值量的增加，即使劳动生产力低的国家所付出的实物形式的物化劳动多于它所得到的，但它由此得到的商品比它自己所能生产的更便宜，以此享受国际分工的好处。任何可以作为交换的新的对象，其本身就是新的价值，所以会增加价值量。因此，随交换形式和内容的不断扩展和增加，国内贸易和对外贸易中的价值量都会增加。

可见，这种交往并不是运筹学中“零和博弈”（一方获利等于另一方受损），而是“非零和博弈”。由于“交往”本身所具有的“移植优势”，可以使输入项避免人类在积累财富过程中所必须付出的智力、资源和时间上的巨大浪费，而尽“人耕我获”之利，并可以根据本民族特定条件，选择取舍，加工改制，来收“以石攻玉”之效。此外，交往开放还使不同社会滋生出新的交叉点，引入新的“负熵流”，并在一定条件下形成新的有序结构，使整个社会系统体现出多样性、丰富性和不可逆性。

其次，交往开放能够缩短社会发展的进程。按照马克思的观念，一切历史冲突都根源于生产力和交往形式的矛盾。耗散结构论也认为，一个远离平衡状态的开放系统，通过不断与外界进行能量和物质交换克服困难，维持稳定。当外界条件的变化达到一定的阈值时，系统就会通过涨落而发生突变，由原来的无序状态转变为一种在时间、空间或功能上有序的耗散结构。在交往过程中，社会发展的孤立状态被打破，这样不仅可以加快社会的发展，而且可以使社会形态发生在更大系统制约下的“跳跃”。甚

至能够使固有社会结构失却平衡，并从根本上改变社会的性质，对于新形成的社会结构也起着建设性的作用。人类没有必要重走前人走过的弯路，我国当代对外开放的历史也证明了凡是与外界相互作用的开放经济系统，必定会受到外界的影响而产生经济发展的加速度。经济发展的加速度与经济开放程度成正比，与经济实体的规模成反比。

交往理论可以帮助我们从新的角度揭示近代中外关系史的全貌，描绘中国近代历史内在的变化规律，根据中西双方在近代资本主义框架中的地位以及世界近代历史发展的新趋势和中国近代社会发展的新要求，将中国近代变革运动看作是世界资本主义链条中比较薄弱的一环，是整个资本主义经济体系中的一个子系统，从而破除了那种片面强调中国社会自身发展的合理性，无视“西学东渐”，把中国与外部世界隔离开来的藩篱，为我们重新探讨和评价中西关系开辟了一条新途径。

近代中外关系史无可辩驳地证明，在平时独立状态下需要几百年、甚至上千年才能充分体现的矛盾，在交往和开放的情况下，便一下子暴露出来，从而使人们产生一种“改革”和革命的需要。在当时的情况下，交往与开放是一个艰难而又痛苦的过程，它意味着中国人将与许多中华民族世代崇奉的、曾经引为骄傲的、深深扎根于意识形态的落后文化道别，去顺应陌生的、新奇的，甚或过去嗤之以鼻的文化。但是如果没有这种交往和开放（即使是初级形式的），中国封建社会就不可能逐步走向解体，外界新信息就无法在中国广泛传播，马克思主义就不能化为改造中国的精神武器，近代社会变革力量的思想素质和领导水平也就不可能达到一个彻底摆脱传统俗套的高度。

最后要指出的是，交往和开放是人类发展的必然趋势，是和平的最大希望，也是当代科技进步和生产发展的客观要求。我们在中外关系史研究中应该克服阻挡我们前进的封建小生产者的狭隘思想观念，促进和推动我国现代化事业迈出更大的步伐。共产主义的实现是以生产力的普遍发展和与此有关的世界交往的普遍

发展为前提的，只有随着生产力的高度发展，才能出现人类之间的普遍交往。交往本身作为一种力量也能够促进社会发展，每一个民族同其他民族的变革都有依存关系，因而交往的历史必然就造成了各个国家、民族相对独立的世界交往的同步化。只有这样，狭隘地域性的个人才能被世界历史性的、真正普遍的个人所代替。马克思曾经论述道：“无产阶级只有在世界历史意义上才能存在，就象它的事业——共产主义一般只有作为‘世界历史性的’存在才有可能实现一样。而各个个人的世界历史性的存在就意味着他们的存在是与世界历史直接联系的”<sup>①</sup>。这些论述对于增强我们研究中外关系史的自信心和责任感，以及努力从哲学的宏观角度对中外关系史加以抽象和解析，从而使中外关系史研究更好地为祖国现代化事业做出贡献是极为重要的。

### 三

中外关系史研究者首先应该重视研究中国和外国具体国情。因为各国、各民族之间的相互关系取决于各个国家和各个民族的生产力分工和内部交往的发展程度。历史上的一切交往都只是一定条件下的个人交往。人类对自然界征服能力的弱小制约着他们之间狭隘的交往关系，而人类狭隘的交往关系反过来也制约着人类征服自然界的能力。因而我们研究中外关系史切不可忽视这种自然界和人的同一性对人类生产方式以及与之相适应的交往形式的束缚和限制。

在现代物理学上，相互作用通常被理解为物质、能量、信息从一个物质系统向另一个物质系统的传递。这一过程的实现借助于物理场。而相互作用的传播速度不可能是无限的。它受制于物理场的种种条件局限。中外古代交往史的发展也是如此。虽然我们不以“鸡犬之声相闻，民至老死不相往来”为理由根本否定中国与域外地区自远古时期就存在的物质、能量和信息的交换，

① 《马克思、恩格斯全集》第 3 卷，第 40 页。

但这种交往确实受到传导工具和时空范围的限制。驿道、河流、人力或畜力驱动的车辆和舟楫使得平面式传播的时间相当漫长，使传播的空间相当有限，也使信息反馈、文化交流极度艰难。地理环境的束缚，农耕经济的自给自足，构成了封闭的地域观念、伦理观念和生活态度的世俗背景。在这种情况下，所谓的“中国古代文化源自巴比伦说”以及“殷人东渡美洲说”，显然都是由主观认识随意构成的。相近、相似或相同的文化现象在不同地区、不同民族中广泛地存在，并不一定证明这些地区、民族之间存在着文化传播及习俗影响的关系。古代人类共同经历的生产阶段都可能形成类似的原始信仰、思维以及将自身来源的探索与其本身文化奇异地结合起来。不依据这些文化现象本身的物质统一性和对其每一具体历史事实所作的客观分析和测量，将彼此完全无关的独立存在的事物在人们想象中加以对比，其结论必定经不起推敲。类似的一些中外关系史研究成果，也往往因为缺乏严格周密的推理形式，缺乏精确明晰的概念体系，而失之于比附、臆断和猜测，尤其是忽视研究人类文化发展的同步现象和各自文化的相异点和特殊性。这一点是值得注意的。

因此，中外关系史研究者应当加强马克思主义交往理论的学习和研究，应当从哲学的角度加深对外中社会发展的理解，不仅着眼于社会发展的规律性、必然性、同一性、纵向性，而且也应重视社会发展的特殊性、横向性、网络性、多样性、偶然性、机遇性和跳跃性等。中外关系史研究者不应是一些眼界狭隘、热衷于琐屑争论的考据癖，而是应当具有独立人格，富有历史敏感与批评意识和哲学思辨的一代新人，他们应该从平庸的潮流中脱颖而出，勇于思考、勇于探索、勇于创新，并努力使粗浅的爱国观念转变为精深的爱国思想。

现代世界经济的发展，越来越使世界各国成为相互联系的整体，有力地推动了生产和交换活动国际化的进程，大大加深了各国间的互相往来和相互依赖。哪一个民族能最迅速、最理智、最直接地利用世界各国人民智慧的最高创造，那个国家才能鱼跃于

渊、鸢飞唳天，快速跃进到世界前列。在这种历史条件下，中外关系史研究者应该超越一切狭隘偏见，以高度的现实感承担起神圣的历史使命，清醒地认识历史、现实和未来，这样才能做到史实有终而意义无尽，充分发挥出史学吸引后人的真正魅力。

## 论殷代战车源自西方说\*

战车是殷代文明的一个重要特点。殷代战车的渊源问题一直是国外传播论派和独立演化论派长期争论的焦点。美国汉学家傅路德(L. Carrington Goodrich)指出,西亚的马拉战车出现在公元前2000年。而大约六、七个世纪以后,马拉战车似乎是很突然地出现在中国,看不出其渊源如何<sup>①</sup>。英国《剑桥考古百科全书》写道:中国殷代文明“除了马拉战车以外,没有证据说明有来自西方的重要影响”<sup>②</sup>。言外之意,殷代战车的发明似乎是受到了西方的影响。麦克奈尔(W. N. Mcneill)在他著名的《世界史》一书中,认为战车最初发明于伊朗或阿塞拜疆地区。并于公元前1700年~前1400年传向各地,遥远的中国也是如此,“西方战车御车夫的到来可能导致了商朝的建立”。<sup>③</sup>日本林已奈夫在《中国先秦时代的马车》一文中说得更为明确:“中国殷代出现的有一根车辕的马车,与近东的马车在构造、套马方法、驾驭方法上是完全相同的”。“因此,不能不说,拥有马车的极少数人们费尽艰辛,驾着他们自己的马车从遥远的近东地区来到中国,以这种方式将马车传入中国,并在中国被仿制出来”<sup>④</sup>。就连前苏联极力反对“中国文化西来说”的学者克留诃夫(M. B. Крюков)也主张“可能殷人还从北方草原部落那里借用了马车,它的早期形式根本不见于龙山新石器时代”<sup>⑤</sup>可以看出,殷代战车

\*与王建中合写。

① 傅路德:《中国与亚洲其它地区的最初接触》第5、7页 堪培拉,1962年。

② 谢拉特等编:《剑桥考古百科全书》第169页,剑桥,1980年。

③ 麦克奈尔:《世界史》第49~50页,牛津,1979年。

④ 林已奈夫:《中国先秦时代的马车》,载《东方学报》第39册,第280页。

⑤ 刘克甫:《东亚古文化的起源》,载《亚洲人民》1964年第6期,第85~

西来说在国外史学界有相当的影响<sup>①</sup>。

我们赞同这样的解释，在相互隔离的各种文化中，尤其是在最初阶段，有着不少并行的相似发展。中国殷代战车虽然在年代上与西方战车相差很长一段时间，其间或许存在许多传播的机会，但是迄今毫无史料证明。相反，从我国古代的文献记载和神话传说、社会政治经济条件以及科学技术发展的连续性来看，殷代战车更可能是我国劳动人民自己独立发明创造的。当然，这并不是说中国古代战车是在完全孤立的情况下产生发展起来的。它在更大的意义上说明，中国和世界的其它地方走了一条共同的道路。

—

为了更好地探讨殷代战车与西方战车的关系，首先让我们对殷代战车的出土情况和形制特点作一些简略考察。目前国内发现年代最早的古车地点是河南省安阳市殷墟遗址。抗日战争以前进行的殷墟第12、13次发掘，共发现战车30余辆。解放后，中国社会科学院考古研究所先后在殷墟大司空、孝民屯等地清理了三座较大的车马坑<sup>②</sup>，特别是1972年发掘清理的一座车马坑，尽管车子的木质结构已全部腐朽，但仍可以根据残存的痕迹剥剔出车子的形状，测量其各部分的尺寸<sup>③</sup>。从殷墟发掘的战车实物来看，殷代战车结构已经定型，并已有了我国魏晋以前古车结构的基本轮廓。

殷代战车的形制为双轮、双辕、独轴，两匹或四匹马套驾，马

① 参见加茂仪一：《世界文化史》第1卷第89~90页，东京，昭和三十年；西村真次：《文化移动论》第五章《为文化陆线移动媒介的[马]车》，第193页，商务印书馆译本；瓦西里耶夫：《古代中国文明的起源》，前苏联《历史问题》1974年12月号。

② 马得志：《1953年安阳大司空村发掘报告》，载《考古学报》1955年第9卷，第25~40页，安阳工作队：《安阳殷墟孝民屯的两座车马坑》，载《考古》1977年第1期。

③ 安阳工作队：《安阳新发现的殷代车马坑》，载《考古》1972年第4期。

以颈部承轭，轭系在衡上衡装在辘前端。在辘与轴的十字交叉部置輿（多作长方形，也有半圆形或簸箕形）面积一般为 $0.75\text{m} \times 1.3\text{m}$ ，武士在其上应是立乘。车箱虽小，而车轮却相当大，轮径约 $1.22 \sim 1.44\text{m}$ ，辐数较少。总的来说，殷代战车车体轻小，轮高马大，所以车速可能比较快。为了加强车辆的坚固性，车上某些关键部位如踵、鬻、轂、轭等均装配铜构件。此外，还出现了用于装饰的铜鏃、铜铎等物。这两类铜车马具，大部分为周代所承袭。

殷代战车不仅有实物出土，甲骨和金文中也有丰富的材料可以相互佐证。卜辞中“车”的写法很多，从孙海波《甲骨文编》收录的车字来看，都是一衡、双轭、四马套挽的结构，与殷代出土的战车若合符契。容庚《金文编》共收“车”字22个，字形各异，但其形制与出土殷车大体相仿，其它诸如战车甲士的三人编制也大多沿袭殷制。

然而，一个更为重要的问题被提了出来：在生产力低下的远古时代，战车的创造需要建立在长期社会实践经验的基础之上，不可能在短时期内由某个人凭空发明出来。就已发现的史料而言，在殷代之前，还应当有一个从雏形发展起来的过渡阶段。但迄今为止，尚未发现任何足以直接说明这一情况的考古材料。这种现象应当如何解释呢？

## 二

东西方文化之间相互联系的现象是错综复杂的。其中有不谋而合的创造，也有文化传播的影响；有些是在一定社会发展阶段上必然出现的共同文化特征，而另一些则是作为不同民族接触和交流的结果而形成的传播特征。在此，我们通过分析古代东西方的联系通道上的考古发现以及东西方战车的具体异同，对殷代战车与西方战车的关系问题谈一点自己的看法。

麦克奈尔、赫斯特（James J. Hester）等西方学者在谈到殷代战车的渊源时都曾指出，西方战车传入中国的路线是从近