

汉与罗马:交通建设与帝国行政

王子今

摘要 罗马帝国与汉帝国均以交通建设的成就,实现了行政效率的提升。罗马帝国的商人比较汉帝国的商人曾经有较高的地位和较活跃的表现。但是在交通建设的主动性方面,同样落后于行政力量。较高等级的道路、驿馆、车辆、船舶均优先为政治军事提供服务。海上交通方面,罗马帝国有较优越的传统,较先进的条件。社会普遍对海上航行予以更多的重视。但是汉帝国统治时期在整个中国古代史进程中,海上航运开发居于明显领先的地位。海盗在罗马帝国与汉帝国均曾活跃。打击海盗的行动均由政府组织。注意交通条件首先作为行政基础,其次才促进经济运行的情形,有益于理解古罗马与汉代中国的历史真实。

关键词 罗马帝国;汉朝;交通与行政;交通史

中图分类号 K234 **文献标识码** A **文章编号** 1672-7320(2018)06-0093-07

基金项目 中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(10XNL001)

位于世界西方与东方的罗马帝国和汉帝国作为强大的政治实体,均以交通建设的成就实现了行政效率的提升,维护了社会经济的进步,显示出军事实力的充备,形成了文化影响的扩张。从交通史视角进行比较,是深化如钱穆所谓“历史智识”非常必要的工作。主要交通干线往往由国家营建,政府在规划、修筑、管理、养护诸多方面起主导作用。进行汉与罗马交通史及行政史的相互作用的比较,还需要做进一步的工作。从交通史视角进行罗马帝国与汉帝国历史比较研究,是有重要意义的学术主题。这方面工作的深入,期待考古事业的新收获。

一、交通基本建设的国家行政主导

罗马帝国的成就,体现为“将纷繁复杂的地中海地区和欧洲北部大部分地区同化为单一的政治、行政体系”^[1](P423)。为了维护这一体系的运行,必须建设交通条件以为保障。罗马道路“直接将相隔遥远的不同地区连接在一起,其发达程度在近代以前无可匹敌”。“在对不列颠境内罗马时代道路进行航空俯瞰的时候,观察者经常会注意到一种鲜明的对比,一边是罗马人笔直的、功能一目了然的大道,专供长途运输使用;另一边是把它们联系起来的,建于中世纪和近代早期英格兰的乡间小路和田地边界(它们反映了总体上更具地方性特色的经济体之间的界限)。”^[1](P427) 修建于秦代、汉代依然在使用的自九原(今内蒙古包头)直抵甘泉(在今陕西淳化)的秦直道,同样也是“笔直的、功能一目了然的大道”^[2]。

蒙森《罗马史》第四卷《革命》写道:在这一时期初叶,道路建设有非常大的规模,“公共建筑的经营规模极大,特别是造路,没有像这时期这样努力的。在意大利,南行大道可能源于前代,这条道是亚庇路的延长线,由罗马经卡普亚、贝内文托和维努西亚而到塔兰托和布隆迪西乌姆两港,属于此路的有622年即前132年执政官普布利乌斯·波皮利乌斯所造自卡普亚至西西里海峡的支线”^①。“埃特鲁里亚的两条大道”之一即“卡西乌斯路经苏特里乌姆好克卢西乌姆通到阿雷提乌姆和罗马伦提亚,此路的建

① 此处为罗马纪年与公元纪年,下同,不再一一作注。

筑似不在 583 年即前 171 年之前——大约在这时候才被认为罗马的公路”^[3](P394-395)。而在中国秦汉时代,结成沟通全国的交通网的驰道,规模宏大,然而因使用等级的限定,严格说来,是不可以称作公路的^①^[4](P241)。古罗马“在各省建造帝国大道”,据说始于盖乌斯·拉格古。“长期经营之后,多米提亚路成为自意大利至西班牙的一条安全陆路”,“伽比路和埃纳提路自亚得里亚沿岸要地……通到内地”。“625 年即前 129 年设立亚细亚省,曼尼乌斯·阿奎利乌斯即刻修大路网,由省会埃菲苏取种种方向通至帝国边界。此等工程的起源不见于本期残缺的记载,可是它们必与本期高卢、达尔马提亚和马其顿的战事有关,对于国家的中央集权和蛮夷区域被征服后的进入文明,必有极重大的关系。”^[3](P395-396) 秦始皇驰道和直道的建设,在汉代仍然得以维护使用,当然也与国家的中央集权有极重大的关系。汉代帝王也同样将交通建设看作治国的重要条件,表现出最高执政集团对交通建设的特殊重视。主要交通干线的规划、施工和管理,往往由朝廷决策。汉武帝元光五年(前 130 年)“发巴蜀治南夷道,又发卒万人治雁门阻险”,元封四年(前 107 年)“通回中道”等事,都录入《汉书》帝纪。据《史记》卷二九《河渠书》,作褒斜道,通漕渠,也由汉武帝亲自决策动工。据《汉书》卷九九上《王莽传上》记载,汉平帝元始五年(5 年),王莽“以皇后有子孙瑞,通子午道”^[5](P4076),也是典型的史例。汉武帝“通西南夷道”以及打通西域道路,就发起者的主观动机而言,也与“蛮夷区域被征服后的进入文明”有极重大的关系^[6](P24-38,292-298)。

关于盖乌斯·拉格古“致力于改进意大利的道路”的另一方式,有学者说,“分田时,他指定受路旁田地的人有世世修理道路的义务,因此使乡间大道得有相当的修治”。“他规定田间须有好路,以便振兴农业。”“立里程碑和以正式界碑表示地界等习惯,似乎都由他而来,至少由分田部门而来。”^[3](P395) 有学者认为,这确实是曾经普遍推行的制度。在罗马帝国的行政格局之中,“这些道路一旦修建起来,保养工作立刻便成为它们途经地段的当地居民的义务,他们自然也要承担建设沿途支路、驿站和桥梁的劳动”^[1](P427)。汉帝国的情形也是如此。秦律已经有田间道路养护责任的规定。汉代法令也有相关内容。从汉代买地券的内容看,地界往往以道路划分。汉代地方行政区划有界碑发现,应当都树立于交通道路旁侧。而里程碑的使用,没有文物发现以为证明。河西汉简资料可见道路里程的记录;较长路段的里程,则有《汉书》卷九六《西域传》“去长安”若干里等记载。

古罗马驿递系统是最高执政者创立的。据说,“奥古斯都创立了公差(国家运输或帝国邮政),即一种当政官员使用的驿递系统:它是使用军用道理传递信息的一种手段,被用来递送军事和政府公文以及法律方面的重要信息……还用来运送国有的辎重和军事给养,满足军粮供给也是公差的职责”。驿道沿途有驿站。“主干道沿线每隔一段距离修建驿站,有些以城镇为基地。”^[7](P239) 这种驿递系统有较高的效率,管理方式也比较严格。起初,公差的信使为赛跑者,但很快便被沿途驻扎的牲畜和车辆所取代。

在古罗马,“骡子和驴用作驮物的役力,它们比马更有耐力,更稳健。重物可以直接绑在牲畜的背上,或放在牲畜的鞍上或驮篮里,鞍由覆有皮革或布的木架组成,而驮篮通常是质地较软的篮筐。与轮车相比,驴队或骡队的使用更为广泛。在东部行省则用骆驼驮物。驮物的牲畜可以穿过不适合车辆通行的路况最差的小路。它们在城镇中用于运输建筑材料以及从河流和运河运来的货物。它们成为拖运军事辎重的重要运输手段,每个军团都需要 1000 匹骡或矮种马”^[7](P239-240)。

汉王朝的运输组织使用驴骡和骆驼年代稍晚,《盐铁论·力耕》说,河西丝路开通之后,“羸驴駝駝,銜尾入塞,驪駟驪马,尽为我畜”^[8](P28)。驮运也是重要的运输方式,特别是在山路即同样不适合车辆通

① 《史记》卷六《秦始皇本纪》有记载,秦始皇二十七年(前 220 年),治驰道。驰道的修筑,是秦汉交通建设事业中最具时代特色的成就。通过秦始皇和秦二世出巡的路线,可以知道驰道当时已经结成全国陆路交通网的基本要络。曾经作为秦中央政权主要决策者之一的左丞相李斯被赵高拘执,在狱中上书自陈,历数功绩有七项,其中包括“治驰道,兴游观,以见主之得意”。可见修治驰道是统治短暂的秦王朝行政活动的主要内容之一。然而云梦龙岗秦简可见禁行“驰道中”的法令。西汉依然推行这样的制度,《汉书》卷四五《江充传》颜师古注引如淳曰:“《令乙》:骑乘车马行驰道中,已论者没人车马被具。”未经特许,驰道甚至不允许穿行。汉成帝为太子时,元帝急召,他以太子身分,仍“不敢绝驰道”,绕行至直城门,“得绝乃度”。此后元帝“乃著令,令太子得绝驰道云”。

行的路况最差的小路。远征军团大规模的辎重队伍，也见于史籍。汉王朝由国家经营苑马，即建设多处大规模的国营马场以提供交通动力的情形，似乎古罗马未曾出现。

二、交通系统的服务主体

罗马史学者指出，“罗马元首派出使团，让他们沿着帝国境内的驿路，穿越风平浪静的海面前往四面八方。他可以放心，无论使臣们途经何等多样的文化区和语言区，负责接待的人们必然能够接到并领会他们传达的旨意。反之（或许有过之而无不及），行省的行政机构也可以向罗马政府派遣使节，并且确信（在凡人意志、能力的正常范围内和允许出现极个别意外的情况下），这些使者将安然抵达目的地；同时也明白，通过由希腊—罗马文化建立，由知识精英们维系着的交流模式，统治者可以理解他们的吁请。这种由显要公民代表其居住地区进行的出使行为是罗马社会最显而易见的市政功能之一”^[1]（P427-428）。

古罗马奥古斯都时代的公差（国家运输或帝国邮政）是“一种当政官员使用的驿递系统”，“出公差的旅行者（主要是军队人员）持有一份特许文书，他们可在驿站休息并更换牲畜”^[7]（P239）。汉朝的情形与此相同。据说，“从君士坦丁一世开始，公差被神职人员广为利用”^[7]（P239）。汉武帝时代方士同样曾经得以享用最高等级的交通工具，据《史记》卷二八《封禅书》记载，予方士传车及间使求仙人以千数。

古罗马公民有权利利用国家的交通体系。有学者指出，“圣保罗在旅途中充分利用了其作为罗马公民的体面社会地位”^[1]（P423）。

三、陆路交通的技术形式

古罗马驿递系统的效率相当高。“信使每天平均行程 75 公里（46 英里），但最快速度可达 200 公里（124 英里）。”^[7]（P239）古罗马的驿递系统采用不同的动力方式，最初，公差的信使为赛跑者，但很快便被沿途驻扎的牲畜和车辆所取代，由它们把信使从起点送到行程终点”^[7]（P239）。

古罗马驿递系统的车辆，“轮子的类型各异”。“原始的实心轮继续使用……但有辐条的轮子却更普遍。”^①（P117-118）古罗马“轮车的设计从凯尔特人那里引进”，“在艺术形式中出现的客车比商用车更常见。上层结构轻巧灵活，有时用柳条制品制成。由于不使用悬架装置，旅行一定很不舒服。”^[7]（P241）汉代迎送高等级知识分子的车辆用蒲草减震，称作蒲轮。据《史记》卷一一二《平津侯主父列传》记载，汉武帝“始以蒲轮迎枚生”。

古罗马用于交通运输的“大多数马科动物没有马蹄铁，但对此难以获得精确的信息。道路两旁的小道会比坚硬的路面更适合动物行走。有关马蹄铁的证据多源于凯尔特人和不列颠地区（因为马蹄在潮湿的天气里变得非常软，会很快破裂）”。有考古发现证明“凯尔特人在罗马时代之前已有马蹄铁，罗马境内也曾发现一些马蹄铁，但公元 5 世纪才普及开来。马蹄铁有波浪形或平滑的边缘，上面打孔。马匹也可以穿上轻便的鞋子：草鞋用坚韧的织草或其他合适的材料制成，铁头鞋是带铁底的铁（偶尔也有皮革的）掌，用绳线或皮绳固定在马蹄上。这些鞋子是兽医用来保护因没有钉掌而疼痛的马蹄或固定敷料而准备的用具”^[7]（P240）。汉王朝用于交通动力的马匹使用蹄铁的例证还没有发现。但是有的学者认为《盐铁论·散不足》“今富者连车列骑，驂贰辎。中者微輿短毂，繁髦掌蹄”之所谓掌蹄，体现了保护马蹄的方式。王利器校注引孙人和曰：“‘掌’读为‘裳’，《说文》：‘裳，距也。’裳蹄，以物饰其蹄也。”王利器说：“‘裳蹄’，今犹有此语，就是拿铁裳钉在马蹄上来保护它。走马之裳蹄，正如斗鸡之距爪一样。”^[8]（P368）《盐铁论》所谓掌蹄，有人直接解释为马蹄钉铁掌。如《汉语大词典》就是这样对“掌蹄”进行说明的：“（掌蹄）钉铁掌于马蹄。汉桓宽《盐铁论·散不足》：‘今富者连车列骑，驂贰辎。中者微輿’

① 汉代的独轮车起初也是使用这种车轮。《盐铁论·散不足》：“古者椎车无柔”。或以为“柔”同“輶”。张敦仁《盐铁论考证》说，“椎车者，但斲一木使外圆，以为车轮，不用三材也”。萧统《文选序》也说：“椎轮为大辂之始。”西汉的早期独轮车，车轮制作可能和这种原始车轮相近，即直接截取原木并不进行认真加工，轮体有一定厚度，正便于推行时操纵保持平衡。由于车轮浑整厚重酷似辘轳，因而得名辘车。

短毂, 烦尾掌蹄。夫一马伏枥, 当中家六口之食, 亡丁男一人之事。”^[9](P633) 这样的认识, 现在看来还需要提供更有说服力的证明^[10]。

古罗马, “至少在意大利, 大规模的排水工程与修路工程同时并进”。645 年即前 109 年, “与建筑北意大利的大路同时并进, 完成帕尔玛与普拉森提亚间低地的泄水工程”^[3](P396)。汉武帝时代开通的漕渠, 是一方面“径, 易漕”, 另一方面“又可得以溉田……而益肥关中之地, 得谷”, 于便利交通与发展水利两个方面同时取得经济效应的工程^①。古罗马帝国“政府大修罗马城的水道, 这对于首都的卫生和安适绝不可少, 而且费用很大”^[3](P396), 汉长安城的排水系统与交通设施相结合, 城中大道两侧的排水沟是明沟, 而与宫廷道路相关的排水设施等级更高^{[11][12]}。

作为重要工程, 古罗马水道的建设保留了引人瞩目的宏大遗存。“自 442 年即前 312 年和 492 年即前 262 年即已存在的两条水道——一条是阿庇安水道, 一条是阿尼奥水道——又在 610 年即前 144 年彻底重修, 而且造了两条新水道。610 年即前 144 年造马尔库斯水道, 水质甚好, 水量丰富, 以后无以复加; 十九年以后, 又造所谓喀里达水道。”^[3](P396) 古罗马水道工程并非交通建设事业, 但是修造效率必然与交通条件有关。而秦代作为水利工程的水道, 有李冰“穿郫江、检江, 别支流双过郡下, 以行舟船。岷山多样、柏、大竹, 颓随水流, 坐致材木, 功省用饶”。沫水“水脉漂疾, 破害舟船, 历代患之”, 李冰于是“发卒凿平湫崖, 通正水道”^[13](P133)。

四、交通与商业

对于古罗马是否持续坚持“罗马商业霸权主义”, 表现出“商业扩张主义精神”, 对于罗马对外政策的发展演变过程中“罗马商业与资本利益所扮演的重要角色”, 由于问题复杂^[14](P270-286), 难以作出明朗的判断。有的学者指出, 282 年, “罗马的船队第一次访问意大利东南部的海面”, 罗马建造“巨大的军用舰队”时代稍晚, “如果罗马是一个商业强国的话, 这些事实怎么可能呢”^[15](P190)? 古罗马国家设置的驿递系统服务于军事、政治。也有民间类似的交通设置。“除了属于公差之驿站以外, 还有一系列私人经营的客栈为市民提供食宿”^[7](P239)。

有学者指出, 罗马人修建的道路“最初是军用的, 但自然地很快地被转作经济用途”^[1](P427), 民间社会经济生活利用国家道路, 确实是很自然的事。汉王朝也有这样的情形。据《后汉书》卷九〇《乌桓传》记载, 在交通条件未必最为优越的北边道上, 乌桓入侵云中, 一次即“遮截道上商贾车牛千余两”, 也可以说明当时商运发达的情形。

汉帝国对于商人利用交通条件予以限制。《汉书》卷一下《高帝纪下》记载, 汉高帝八年(前 199 年)春三月, 令“贾人勿得衣锦绣绮縠絺纈, 操兵, 乘骑马”。《史记》卷三〇《平准书》记载: “天下已平, 高祖乃令贾人不得衣丝乘车, 重租税以困辱之。”汉武帝推行算缗、告缗制度, 对商人的交通能力予以剥夺式打击, 《汉书》卷二四下《食货志下》记载: “商贾人辇车二算; 船五丈以上一算。匿不自占, 占不悉, 戍边一岁, 没入缗钱。有能告者, 以其半畀之。”与汉帝国不同, 古罗马对于商人似乎没有交通条件方面的歧视性限制。坎尼一战(539 年即前 215 年)以后不久, 通过一个人民法令, 禁妇女戴金饰、穿彩衣或乘车, 然而与迦太基结和(559 年即前 195 年)以后, “她们竟能促成此法令的废止”^[16](P400)。

五、海洋航行与海盗的发生与除灭

由于阿尔卑斯山、亚平宁山等地理条件的限制, 正如有学者所指出的, 意大利不能从这些方向得到文明要素, “意大利古代所吸收的外国文化, 都由东方的航海民族带来”^[17](P135)。有学者指出, 海上

① 《史记》卷二九《河渠书》记载: “是时郑当时为大农, 言曰: ‘异时关东漕粟从渭中上, 度六月而罢, 而漕水道九百余里, 时有难处。引渭穿渠起长安, 并南山下, 至河三百余里, 径, 易漕, 度可令三月罢; 而渠下民田万余顷, 又可得以溉田: 此损漕省卒, 而益肥关中之地, 得谷。’天子以为然, 令齐人水工徐伯表, 悉发卒数万人穿漕渠, 三岁而通。通, 以漕, 大便利。其后漕稍多, 而渠下之民颇得以溉田矣。”

航行是古罗马行政实践的重要条件。“罗马元首派出使团,让他们……穿越风平浪静的海面前往四面八方。”^[1](P427) 政令的传达,需要通过海路。而汉帝国主要疆域在大陆,但是秦始皇、汉武帝均非常重视海洋的探索。秦始皇统一天下之后 5 次出巡,其中 4 次来到海上。汉武帝又远远超过了这一记录,一生中至少 10 次巡行海滨。他最后一次行临东海,已经是 68 岁的高龄^[18](第 11 版)。

古罗马交通道路的建设注重沿海道路的规划与通行。上文说到“622 年即前 132 年执政官普布利乌斯·波皮利乌斯所造自卡普亚至西西里海峡的支线”,据研究者介绍,“在东海岸,迄今只有自法努姆至阿里米努姆作为弗拉米尼路的一段,现在沿海路线向南延长,直至阿奎莱亚,至少由阿里米努姆至哈特里亚一段也是上述波皮利乌斯同年所造。埃特鲁里亚的两条大道——一条是沿海路,又名奥勒里路自罗马达庇萨和卢那,建于 611 年即前 123 年间……”^[3](P395) 秦汉帝国交通建设可以与这种沿海路比较的是并海道。秦始皇、秦二世和汉武帝都曾循并海道巡行^[19](P31-46)。并海道有益于海港之间的沟通及近海航行的开拓^[20](P61-64),对于沿海区域文化的形成也有积极的作用。就沿海区域控制而言,并海道也有重要的意义^[21]。海上航运得以发展的同时,可见海盗的活跃。有的罗马史论著指出:“从可以追溯到的最早的海盗活动开始,海盗便犹如一种挥之不去的顽疾,始终影响着古代的海上航运。”“(海盗)严重危及地中海东部的船运安全。这一地区的海岸和通商航行经常遭受海盗袭击。自远古时代起,劫持绑架一直是古代海盗活动的重要形式,海盗通过勒索赎金或将俘虏卖身为奴的方式获得丰厚利润。就这一点而言,罗马的经济发展很大程度上刺激了海盗经济学。”海盗对贸易和运输造成的严重困扰,促使元老院决定开展打击海盗的行动。“公元前 102 年,元老院授予马尔库斯·安东尼奥斯总督治权,目的是让他捣毁西西里和旁非利亚沿海的海盗巢穴,肃清海盗在那里的主要据点。这次行动只取得了局部胜利,最多短期内对遏制海盗起到一定作用”,“罗马与米特拉达梯交战期间以及罗马内战时期,海盗乘隙将势力范围由地中海东部向西部扩张,西西里和意大利沿海地区也不免受到海盗舰队的袭击。”海盗活动蔓延到整个地中海地区。公元前 76 年,庞培就是在这种形势下加入打击海盗的行动的。“有关授予庞培抗击海盗特别指挥权的法律”获得通过^[22](P270-273)。“庞培以几乎无限的全权率兵征讨海盗。”^[23](P111) 他在整个帝国范围内调动资源,征调了 500 艘战船和 125000 名步兵,在海战中获胜,又摧毁了海盗的真正据点^[22](P274)。不久,堡垒和山岳中的海盗大众不再继续这绝望的战争,听命投降。前 67 年夏季,即在开战后三个月,商业交通又走入常规^[23](P110)。

记录东汉历史的文献中可以看到海贼称谓。如《后汉书》卷五《安帝纪》:“(永初三年)秋七月,海贼张伯路等寇略缘海九郡。遣侍御史庞雄督州郡兵讨破之。”永初四年(110 年)春正月,“海贼张伯路复与勃海、平原剧贼刘文河、周文光等攻厌次,杀县令。遣御史中丞王宗督青州刺史法雄讨破之”。《后汉书》卷三八《法雄传》有关于法雄镇压海贼的内容:“永初三年,海贼张伯路等三千余人,冠赤帻,服绛衣,自称‘将军’,寇滨海九郡,杀二千石令长。初,遣侍御史庞雄督州郡兵击之,伯路等乞降,寻复屯聚。明年,伯路复与平原刘文河等三百余人称‘使者’,攻厌次城,杀长吏,转入高唐,烧官寺,出系囚,渠帅皆称‘将军’,共朝谒伯路。”海贼的活动直接冲击滨海地区社会治安。居延汉简中可以看到出现海贼字样的简文:“书七月己酉下 一事丞相所奏临淮海贼 乐浪辽东得渠率一人购钱卅万诏书八月己亥下 一事大”(简号 33.8)。“购钱卅万”赏格之高,远远超出其他反政府武装首领“五万”“十万”的额度,可知海贼对行政秩序的危害非常严重。由简文“临淮”字样,可以根据地方行政区划的变化推知这一有关海贼史料的出现,早于《后汉书》的记载^[24](P39-46)。

六、立国形态的比较与交通史异同

钱穆说:“凡治史有两端:一曰求其‘异’,二曰求其‘同’。”^[25](P11) 他是指史学的纵向比较。进行横向的比较,也应当求其“异”,求其“同”。钱穆论道:“姑试略言中国史之进展。就政治上言之,秦、汉大一统政府之创建,已为国史辟一奇迹。近人好以罗马帝国与汉代相拟,然二者立国基本精神已不同。罗马

乃以一中心而伸展其势力于四围。欧、亚、非三洲之疆土,特为一中心强力所征服而被统治。仅此中心,尚复有贵族、平民之别。一旦此中心上层贵族渐趋腐化,蛮族侵入,如以利刃刺其心窝,而帝国全部,即告瓦解。此罗马立国形态也。秦、汉统一政府,并不以一中心地点之势力,征服四围,实乃由四围之优秀力量,共同参加,以造成一中央。且此四围,亦更无阶级之分。所谓优秀力量者,乃常从社会整体中,自由透露,活泼转换。因此其建国工作,在中央之缔构,而非四围之征服。罗马如于一室中悬巨灯,光耀四壁;秦、汉则室之四周,遍悬诸灯,交射互映;故罗马碎其巨灯,全室即暗,秦、汉则灯不俱坏光不全绝。因此罗马民族震铄于一时,而中国文化则辉映于千古。我中国此种立国规模,乃经我先民数百年惨淡经营,艰难缔构,仅而得之。以近世科学发达,交通便利,美人立国,乃与我差似。如英、法诸邦,则领土虽广,惟以武力贯彻,犹惴惴惧不终日。此皆罗马之遗式,非中国之成规也。”^[25](P13-14) 这样的认识,可以启示我们在比较汉与罗马立国形态的区别时有所深思。有学者认为,古罗马时代,通过资本势力的作用和商业兴隆,“罗马始成为地中海各国的京都,意大利成为罗马的市郊”^[16](P379)。“罗马资本家由这些巨大营业所得的全部赢利,终久必总汇于罗马城,因为他们虽然常到海外,却不易定居于海外;他们早晚必归罗马,或把所获的财产换成现钱而在意大利投资,或以罗马为中心,用这种资本和他们既得的联络继续营业。因此,对文明世界的其余部分,罗马在金钱上的确占优势,完全不亚于其在政治和军事上的确占优势。在这方面,罗马对他国的关系略如今日英国对大陆的关系……”^[16](P374)

古罗马的经济生活有颇为先进的形式。“特别在航海和其他大有危险的营业,合股制应用极广,以致实际代替上古所无的保险业。最普通的莫过于所谓‘航海借款’即近代的‘船舶押款’,把海外商业的损失和盈余按比例分配到船只和载运货的所有者以及为这次航行而放款的一切资本家。然而罗马的经济有一条通则:一个人宁愿参加许多投机事业的小股份,而不独营投机业;加图劝资本家勿以资金专配备一只船,而应协同另外四十九个资本家排除五十艘船,收取每艘船的赢利达五分之一。这样,营业必更趋繁复,罗马商人以其敏捷的努力工作和用奴隶以及解放人的营业制度却能胜繁巨——由纯粹资本家的观点看,这种营业制度远胜于我们的账房制度。”“罗马财富的持久性由这一切奠定了基础,其持久性较其宏伟尤堪注意。罗马有个或属举世无双的现象,即大家巨室的状况历数百年殆无改变……”^[16](P377)

与罗马形成鲜明对比的是,汉帝国商人财富的持久性不能得到保障。元鼎四年(前114年),汉武帝又下令实行告缗,鼓励民间相互告发违反算缗法令的行为。规定将没收违法商人资产的一半奖励给告发者。于是,在告缗运动中,政府没收的财产数以亿计,没收的奴婢成千上万,没收的私有田地,大县数百顷,小县百余顷。中等资产以上的商贾,大多都被告发以致破产。算缗、告缗推行之后,政府的府库得到充实,商人受到沉重的打击^①。专制主义中央集权制度的空前加强,得到了强有力的经济保障。商人的地位,商业经济的地位,市场的社会作用,汉帝国与罗马帝国的不同,通过比较可以得到清晰的认识。这一差异与交通的关系,也可以发人深省。

参考文献

- [1] 约翰·博德曼,贾斯珀·格里芬,奥斯温·穆瑞. 牛津古罗马史. 郭小凌等译. 北京:北京师范大学出版社,2015.
- [2] 史念海. 秦始皇直道遗迹的探索//河山集:四集. 西安:陕西师范大学出版社,1991.
- [3] 特奥多尔·蒙森. 罗马史:第3册. 李稼年译. 北京:商务印书馆,2017.
- [4] 史记. 北京:中华书局,1959.
- [5] 汉书. 北京:中华书局,1962.
- [6] 王子今. 秦汉交通史稿. 北京:中国人民大学出版社,2013.
- [7] 莱斯莉·阿德金斯,罗伊·阿德金斯. 古代罗马社会生活. 张楠,王悦,范秀琳译. 北京:商务印书馆,2016.

① 《史记》卷三〇《平准书》记载:“杨可告缗遍天下,中家以上大抵皆遇告。杜周治之,狱少反者。乃分遣御史廷尉正监分曹往,即治郡国缗钱,得民财物以亿计,奴婢以千万数,田大县数百顷,小县百余顷,宅亦如之。于是商贾中家以上大率破,民偷甘食好衣,不事畜藏之产业,而县官有盐铁缗钱之故,用益饶矣。”

- [8] 王利器. 盐铁论校注. 北京: 中华书局, 1992.
- [9] 汉语大词典编纂委员会, 汉语大词典编纂处. 汉语大词典. 北京: 汉语大词典出版社, 1990.
- [10] 王子今. 《盐铁论》“掌蹄”“革鞮”推考//朱绍侯九十华诞纪念文集. 郑州: 河南大学出版社, 2015.
- [11] 王仲殊. 汉长安城考古的初步收获. 考古通讯, 1957, (5).
- [12] 王仲殊. 汉长安城考古工作收获续记. 考古通讯, 1958, (4).
- [13] 常璩撰, 任乃强. 华阳国志校补图注. 上海: 上海古籍出版社, 1987.
- [14] 腾尼·弗兰克. 罗马帝国主义. 宫秀华译. 上海: 三联书店, 2012.
- [15] 科瓦略夫. 古代罗马史. 王以铸译. 上海: 上海书店出版社, 2007.
- [16] 特奥多尔·蒙森. 罗马史: 第2册. 李稼年译. 北京: 商务印书馆, 2017.
- [17] 特奥多尔·蒙森. 罗马史: 第1册. 李稼年译. 北京: 商务印书馆, 2017.
- [18] 王子今. 略论秦始皇的海洋意识. 光明日报, 2012-12-13.
- [19] 王子今. 秦汉时代的并海道. 中国历史地理论丛, 1988, (2).
- [20] 王子今. 秦汉时期的近海航运. 福建论坛, 1991, (5).
- [21] 王子今. 秦汉帝国执政集团的海洋意识与沿海区域控制. 白沙历史地理学报, 2007, (3).
- [22] 克劳斯·布林格曼. 罗马共和国史: 自建城至奥古斯都时代. 刘智译. 上海: 华东师范大学出版社, 2014.
- [23] 特奥多尔·蒙森. 罗马史: 第4册. 李稼年译. 北京: 商务印书馆, 2017.
- [24] 王子今, 李禹阶. 汉代的“海贼”. 中国史研究, 2010, (1).
- [25] 钱穆. 国史大纲. 北京: 商务印书馆, 1996.

The Transportation Construction and the Empire Administration of the Han Dynasty Compared with the Roman Empire

Wang Zijin (Renmin University of China)

Abstract Both the Roman Empire and the Han Empire achieved administrative efficiency through transportation construction. Merchants of the Roman Empire compared with the Han Empire had higher status and more active performance. In terms of the initiative of transportation construction, it is also behind the administrative power. Higher-grade roads, squatters, vehicles and ships all give priority to political and military services. In terms of maritime traffic, the Roman Empire had a superior tradition and more advanced conditions. Scholars generally pay more attention to navigation. However, during the entire history of ancient China, the maritime shipping development in the Han Empire was clearly leading. Pirates were active in both the Roman Empire and the Han Empire. Actions against pirates were organized by the government. Paying attention to the situation of traffic conditions first as an administrative basis and secondly to promote the economic operation, is helpful to understand the historical realities of the ancient Roma and the Han dynasty.

Key words the Roman Empire; the Han dynasty; traffic and administration; the history of traffic

■ 收稿日期 2018-08-21

■ 作者简介 王子今, 中国人民大学国学院一级教授, 博士生导师, 出土文献与中国古代文明研究协同创新中心教授; 北京 100872。

■ 责任编辑 桂 莉