

汉与罗马：交通建设 与帝国行政

□ 王子今

中国人民大学 国学院 北京 100872

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。

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”。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,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)。”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”。

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”。“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”。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。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。”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”,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。

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。”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”。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。”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”。

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,“赢驴馱駝,銜尾入塞,驪驥驪马,尽为我畜”。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、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’。”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似,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。因此罗马民族震烁于一时,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。”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。

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五十分之一。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……”。

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。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。

■ 《武汉大学学报(哲学社会科学版)》

2018年第6期,约9000字