

評介邱進著《中國與羅馬》

陳健文

書名：中國與羅馬——漢代中西關係研究

作者：邱進

出版地：廣東人民出版社

出版時間：一九九〇年十二月

頁數：二三五頁

在台灣史學界過去四十多年來的發展中，古代中西交通史一直是較被忽略的一環。除了方豪先生於一九五三年所出版的《中西交通史》堪稱為總結前人研究成果的鉅著外，幾十年來未再見有相關的著作出版，古代中西交通史的研究在台灣似乎一直處於沈寂的狀態。其實有關早期中西文化交流的研究，早在乾嘉學派的西北史地考證時即已奠下了基礎（註一）。其後晚清學者如徐松、許景隆、王國維等人，皆對西北史地的考證有深入的研究；民國以後，國人馮承鈞、向達、陳寅恪等人亦有相當的貢獻。張星娘氏更於民國十五年編著了《中西交通史料彙編》六冊，對古代中西交通史的研究更是助益匪淺。可惜自五〇年代之後，中西交通史的研究便日趨歇止，許久以來不見學者有新作出現。

近年來由於大陸實施「開放改革」政策，所以中外關係史的研究再度受到重視。短短的十餘年間已累積了相當的研究成果。一九八五年，沈福偉先生所著的《中西文化交流史》由上海人民出版社出版，該書為繼方豪先生的

《中西交通史》後，又一部通史性的大作。但無論是方豪先生或是沈福偉先生的著作，都只是「總結前人研究之作，沒有就歷史上中西文化交流後對各自文化產生的影響做系統的探討」（註二）。而本文所要介紹的《中國與羅馬》一書，即是作者邱進企圖突破以往這種研究方式的一本新作。

本書原是作者於一九八七年在暨南大學所提出的博士論文，在一九九〇年經修改後交由廣東人民出版社出版，為一部探討漢代中西關係的著作。與此題目接近的東西交通專書，就筆者所見，較早期的有 Frederick J. Teggart 所著的《Rome and China》(University of California Press, 1939)。此外尚有一九七〇年由日人護雅夫所編集之《漢とローマ》（東京，平凡社），但該書著重於騎馬游牧民族對古代中西文化交流之影響，真正論及漢朝的部份並不多，且全書分由多人執筆，形成偏向於論文集，在整體結構來說缺乏統整性。與之相較之下，邱書就顯得較有系統，而內容上則著重於東西交通的政、經情勢，以及中西文明接觸後，對雙方所產生的交互影響。從中西交通史的眼光來看，邱書的重點放在漢帝國於當時中西文化交流中的地位與影響，這也是本書最大的特色。

全書共分爲八章二十五節。第一章「引論」首先回顧了自清末至民國時期的漢代中西關係史研究，作者指出以往的研究有以下三個缺點：（一）未能將歷史與古代中外社會發展變化的規律相結合。（二）研究範圍偏向地理考釋，而缺乏對中外經濟、文化、思想、政治和社會交往方面的分析。（三）較脫離現實，而且在某種程度上給「中國文明西來說」、「種族優劣論」、「全盤西化論」等主張留下了地盤（頁四）。作者期望能從社會經濟基礎的分析出發，較完整地揭示漢代中西交通的形態以及漢代中外文明交流的內容、特點和影響。

第二章爲「漢代社會對外開放的經濟基礎」。作者認爲：漢代對外交通及開拓的基礎，在於中原地區政治、經濟獲得較長時間的穩定與發展。漢代社會經濟結構的巨大變化，直接促進了中國對外部世界的接觸和交往，此爲漢代中西交往關係的根本起點和重要組成部份。此外，漢代農桑業、鑄造業、商業與絲織業的進步，是中西交往的原動力。

第三章爲「兩漢時期的西域社會與中西交通」。本章說明了漢代中國西部地區、中亞和西亞各主要部落和國家的社會經濟概況，以及這些地區與國際貿易交通發展的密切關係。其中敘述了匈奴、月氏、烏孫等西域大國與其他

城廓諸國在中西交通中所扮演的角色，並強調貴霜帝國與帕西亞（安息）帝國在中西交通中的重要地位。

第四章為「中西交通的形態」。本章除考察了中西交通的地理環境之外，還回溯了上古時期的東西交通狀況，並對漢代中西交通的幾條重要路線作一說明。

第五章為「中西交往中的絲綢貿易」。本章強調絲綢的對外傳播在古代中西關係中的重要性，而作者認為漢代西部地區的屯田對於絲綢的國際貿易有促進的作用。

第六章為「西域文明與漢代社會」。本章主要論述在中西交往後，西域文化大量地流入中原，因而對內地中原傳統文化產生了廣泛的影響。如朝廷胡化的風潮、新物種的傳入、西方技術對中國傳統科技的助益等等，同時作者也述及了西方民族的文學、語言與藝術對中國文化所造成的影響。

第七章為「中國文明對西方社會的影響」。此章強調中國文明對中亞地區的社會進步起了很大的積極作用。而中國的西域政策對於帕西亞和羅馬的政治與社會，無形之中都有著間接的影響力。

第八章為「漢代社會對外開放的歷史反思」。本章指出漢代的對外開放政策，與中國古代的社會進步有著密切的關係。而中國在古代中西交往的過程中，提高了許多落後民族的文明水準，同時亦提昇了一些中介國家（如帕西亞與貴霜）的國際地位。特別是中國在經濟活動中提供了大量的經濟補償，此對整個歐亞社會的貢獻尤大。中國歷史上的第一次對外開放，對提高世界的文明水準及改變世界政局，具有決定性的作用。作者肯定了中國在世界歷史中的重要地位，並希望以此作為大陸現階段「改革開放」政策的借鏡與參考。

邱氏此書的優點是內容豐富、脈絡清晰，能將整個漢代的中西交通情況做一宏觀式的考察。同時對於幾個漢代西域史中較重要的課題，諸如民族的移動與分佈，絲路貿易以及文化交流等等，皆有詳實的交待。而全書最大的特色是前文曾提及的，邱氏能將中西文化交流後，對中、西雙方各自文化所產生的影響做一深刻的分析。尤其是本書的第六章，突破了前人在中西交通史的研究中，一貫強調中國文明對西方影響的習慣性作法，客觀的分析了西域文明對漢代社會所產生的種種作用，這種作法是值得肯定與鼓勵的。

雖然本書整體說來是一本討論漢代中西關係的佳作，但其中仍有部份觀點筆者認為值得商榷，願在此提出俾供

學界參考。

首先，筆者對邱氏在第二章所提出的論點感到懷疑。邱氏認為：

「古代的中西交往，長期處在萌生和發軔的狀態之中，直至西漢才以不可阻擋之勢發達興旺起來，最基本的動力，就是農桑之業的進步和生產力水平的提高。」（頁二十六）

「兩漢時期幾項重要的經濟事業——農業、紡織業、鑄造業和商業的迅速發展，……促進了中原與四鄰邊遠地區，特別是西域的民族和國家的交往關係。」（頁四十三）

誠如前述，邱氏將漢代基礎經濟部門所發生的變化與進步，視之為促成當時對中西交往的一項直接動力，而此一經濟因素「促進了中原地區與西方民族和國家開展直接和廣泛的交往」（頁四十四）。但筆者以為，中原地區社會經濟的繁榮與進步，確實是漢朝在發展對外關係上的一個有利條件，然而卻不能代表這是一個充要條件。漢代在農、工、商業的生產水準已達到一個高度發展狀態是無庸置疑的，但是它依然還是停留在傳統的手工業製造基礎上。以當時的生產技術來看，除非是發生了像工業革命這樣劇烈的生產技術改革，因而累積了大量的貨物與資本，否則商人或政府單純為了開拓市場而萌生中西交往動機的這種可能性是不高的。中國歷史上的戰國後期，宋代，甚至晚近的明、清二代，工商業的活動也都非常的熱絡，但是在上述的這些時期，卻並未發生由政府所主導的積極性中西交往活動。這顯示出一個中國歷史發展的獨特性：即中國由於在地理環境上是處於一個獨立而接近封閉的狀態，而且本身因擁有廣大的土地與充足的人口之故，所以並不十分的需要仰賴國際貿易來維持自身的經濟活力，在中國本土自己便可形成一個市場經濟體系。而此一體系的自身運作在中國尚未進入所謂的「世界體系」（world-system I. Willestein 語）之前，國際貿易在整個體系運作中所佔的重要性並不是絕對的。除非是中央政府有意識的積極主導，否則中西之間的交往並不會因為中國境內經濟活動力的高漲而轉趨活絡，此二者間似乎並未存在著一種必然性的關係。拉西克（Manfred G. Raschke）亦曾指出：漢代絲品的輸出，並不是因為中國有過剩的絲需要海外市場，也不是為了供應羅馬帝國對絲的需求，中國絲的流出境外，初期主要是由於草原游牧社會經濟變化的結果（

註三)。

中西之間的貿易來自上古時期便早已在民間默默的進行，但貿易量仍屬有限（註四）。真正促使中西交往轉趨活絡的直接因素，恐怕還是由中央政府所主導的對外經營活動。譬如漢、唐二代在西域皆有成功的武力擴張，且在當地設有都護府直接管轄，元代更在絲路上廣設驛站，因此這三個朝代是中國歷史上中西交往最為頻繁的時期。所以中西交往大規模開展的關鍵因素還是在於中國政府的積極對外政策，而非本身經濟活力大小的問題。並且通常是由於朝廷的開邊政策，進而帶動了中西間在經濟層面上的大量接觸與貿易；而漢代之所以能發生大規模的中西交往活動，亦未嘗不能看成只是武帝為解決匈奴問題所獲致的一個意外結果。「漢代政府通過西域的目的，文獻上說得很清楚，是出於『斷匈奴右臂』的軍事和政治動機，絕不是像斯坦因(A. Stein)等人所說的是為了『工業產品』——絲尋求市場」（註五）。職是之故，經濟因素在整個推動大規模中西交往的過程因素中，僅能視為一個「重要層面」而非「必然因素」。古代中西交通的活動固以經濟交流為主，但交流層面仍屬有限，在背後促成大量政治、經濟、文化等交流廣泛開展的重要原因，政治方面的因素還是比經濟因素直接，邱氏的觀點似有倒果為因之嫌。

其次，作者在第七章中，似乎過於強調中國對西域城廓諸國的影響力，而有意營造出一種「人心向漢」的意象。譬如他提到李廣利伐大宛時的情況是「沿途各部，對漢軍給予簞食壺漿的歡迎，可見漢朝統一大略是人心所向」（頁一九九）；又舉班超第一次奉詔撤回中原時，疏勒官民以死勸留，攔道啼哭的情景而進一步指出「這充分證明西域各族在政治上已經完全歸屬漢朝的領導，而決不是什麼疏鬆的表面關係」（頁一九九，二〇〇）。總之，邱氏認為：「塔里木盆地周鄰大小民族政權，在大多數的時間裡，都是力圖擺脫匈奴的壓迫和統治，希望臣屬漢朝中央政府的」（頁八十五）。從中我們不難看出作者有一強調漢族對邊裔民族擁有優勢統治權力的理論基礎，給人一種強烈的「我族中心主義」(ethnocentrism)印象，然就歷史事實而言，此種說法恐怕只是一廂情願的論點。實際上當李廣利第一次伐大宛時，由於兵力不足，據《史記·大宛傳》記載，當時的情況是「當道小國恐，各堅城守，不肯給食，攻之不能下，下者得食，不下者數日則去」。漢軍面臨如此飢疲的困境因而攻勢受挫。其後武帝再發二十餘萬大軍二度攻伐大宛，此次因為漢朝大軍壓境，沿道小國懾於漢威，才不得不出食給軍。可見西域小國是

出自於現實的考量，而非誠意的迎接王師，自願爲漢所統治。且終武帝之世，當時西域諸國所畏懼者仍是匈奴。
〈大宛傳〉稱：

「匈奴使持單于一信，則各國傳送食，不敢留苦；及至漢使，非出幣帛不得食，不市畜不得騎用，……然以畏匈奴於漢使焉。」

足見匈奴雖在中國北部受挫於漢朝，但在西域的影響力仍大於漢朝，漢朝往往僅能控制南疆一帶，且仍無法完全掌控。而西域小國夾在漢、匈兩大勢力之中，亦常是左右爲難。〈漢書·西域傳〉曾引樓蘭王言：「小國在大國間不兩屬，無以自安」。一語道破了西域小國的無奈，故西域小國經常一子質匈奴，一子質漢。此外，西域諸國對漢朝的信服，多半依賴張騫、班超等人的個人德望。〈大宛傳〉云：

「烏孫發導譯送騫還，……騫還到，拜爲大行，列於九卿，歲餘卒。……於是西北國始通於漢矣。然張騫鑿空，其後使往者皆稱博望侯，以爲質於外國，外國由此信之。」

又如班超在離開西域之後，東漢對西域的統治便逐漸動搖（註六）。尤其是東漢對西域所採取的消極態度，使西域諸國馬上又陷入互相攻伐的情況，乃有「三絕三通」（註七）之窘境發生，這說明了西域小國並非是誠心悅漢。而且西域在唐代突厥化以前，無論是在人種、語言、文字和文化方面，西方色彩都是比較佔優勢的，亦並非如邱氏所言「西漢在統一西域後，各城廓部族立即投在中央政權的統治和管理之下，……從而在政治、經濟、文化上與中原地區迅速形成統一的社會體系」（頁二〇三）。

再者，該書對於一些尙具有爭議性的問題，也未能在本文或註釋中交待清楚。譬如邱氏在書中六十二頁對於月氏與烏孫故地的看法是「烏孫在西，月氏在東」，這是目前學界較流行的看法，但是主張「烏孫在東，月氏在西」說法的仍大有人在（註八），其至有主張烏孫之故地根本不在河西走廊者（註九）。又如邱氏據〈廣弘明集〉中荀濟〈論佛教表〉引〈漢書·西域傳〉：「塞種本允姓之戎，世居敦煌，爲月氏迫逐，遂往蔥嶺南奔」一語，從而認爲

塞種可能本是古老的東方民族（頁一一三，一一四）。對於此一問題，學界至今仍有爭議。允姓之戎的故地是否真在敦煌？曾引起學者廣泛的討論（註二〇）；而允姓之戎是否真為塞種？論者亦有不同的看法（註二一）。對於這兩個較具有爭議性的問題，邱氏並未在書中加以註解說明，不免是一項缺失。

另外，作者還認為大宛以及古代新疆流行的穿井法顯然是受到漢代穿井術的啓發（頁二〇二）。關於此點，新疆地區有所謂的「坎兒井」。對於此種水井的來源有三個說法：（一）認為起源於《史記·河渠書》中的「井渠」，近人王國維在其所著《觀堂集林》〈西域井渠考〉一文中即主此說。（二）認為起源自波斯，如伯希和、斯坦因、亨廷頓（E. Huntington 美國地理學家）及拉鐵摩爾（O. Latimore）均主張其法傳自波斯（註二二）。（三）認為此井為新疆人民根據當地自然條件而逐步創造出來的（註二三）。雖然新疆地區的穿井法源自中國的可能性很大，但對於其他起源的說法似應略加說明，否則極易予人武斷之感。

筆者對邱書內容中若干論點的一些質疑已如上述，以下擬就其結構、資料引用與研究方法三方面，提出個人的意見。

首先就論文的章節安排來看，筆者認為第四章「中西交通的形態」若能置於第三章「兩漢時期的西域社會與中西交通」之前，應較為合適。蓋第四章中所述及的時間斷限比第三章早，就歷史發展的時序來講，似應先提出做為整個論題之歷史背景。況且第四章中述及中西交通的地理環境，若能在前章說明，對於一個初次接觸此一領域的讀者來說，較能迅速掌握全書論題的時空背景，進而了解中西交通形態的歷史特質。

其次在資料的運用上，作者除引用正史、經籍、漢簡、類書與筆記外，還參考了不少與文字學、文學、佛學有關的史料，就中文資料的引証來說已算相當完備。在外文資料上，亦參考了為數不少的重要英文相關著作，這是相當難得的一點。但是作者卻似乎偏向以援用英文的著作為主，而對日人的研究成果較少引用，且多以較早期的學者如白鳥庫吉、藤田豐八、桑原鷺藏、羽田亨等人的著作為主。日本學者在戰後對中西交通史及西域史的研究，有不容忽視的研究成果，此素為世界漢學界與阿爾泰學界所重視，作者未能進一步參考日人近年來的研究狀況，就一本博士論文的研究水準來看，在資料的徵引上似乎是稍嫌不足。

最後，在其研究方法上，邱氏在書中隱隱地流露出一種「大漢沙文主義」的觀點。譬如對漢武帝的攘匈運動，邱氏認為：「這顯然不是單純爲了戰爭和復前世之仇，而是爲了整個社會的完整、統一和進步」（頁五十四）；而對於月氏族，邱氏則認爲其「好似中國社會系統運動中拋出去的一塊碎片，並未脫離這個系統的引力，而是一直在中國社會影響下生存發展的」（頁六十）；又如前述李廣利伐大宛之役，邱氏略有斷章取義之嫌，只採取史料中有利於其觀點的部份，而刻意忽略史料中其他與其論點相左的部份。從歷史學研究講求真精神的觀點看來，邱氏的某些論証就顯得有失客觀公允，若再與現代民族史研究中重視「從少數民族的立場出發」這樣的觀點做一比較，二者在史料的歷史解釋上就存在著極大的差異。中西交通的研究一向要求對雙方的關係要客觀處理，邱氏有時仍無法擺脫漢族本位觀點的影響，著實有美中不足之憾。

總括來說，本書雖在論証及觀點上存在著一些缺失，但瑕不掩瑜，就一位想了解漢代中西關係梗概的讀者而言，本書仍不失爲佳作。作者能試圖突破以往的研究方式，認真地探討中西交往後對雙方所造成的影響，此點頗值得肯定與讚揚。誠如學者所言：「社會歷史文化之特色，必賴比較對照，方得突顯；問題探索，亦用攻錯，而開新路」（註一四）。研讀本書，能讓讀者擴大中國歷史的眼界，了解中國史如何與世界歷史緊密的扣合，有意研究中西交通史與秦漢史的讀者不宜錯過。

註釋

註一：方豪《中西交通史》上册，（台北，中國文化大學出版部，民七十二年），頁三。

註二：李弘祺《世界史眼光看中西交通與文化交流》《讀史的樂趣》（台北，允晨出版社，民八十年），頁二四七。

註三：關於拉氏的觀點，係參照刑義田《漢代中國與羅馬關係的再省察——拉西克著「羅馬東方貿易新探」讀記》，《漢學研究》第三卷第一期，民七十四年六月，頁三三一—三四一。

註四：關於上古時期中西交通的研究，就較近的研究成果而言，在大陸方面筆者所知的有：丁山《從東西文化交流探索史前時代的

帝王世系》《文史》第廿八輯（北京，中華書局，一九八八年），盧華《絲綢之路的出現和開通》《西北史地》一九八一年一期，莫任南《從穆天子傳和希羅多德歷史看春秋戰國時期的東西交通》《西北史地》一九八四年四期，陳良偉《試論北亞諸文化圈與晚古草原絲道》《西北史地》一九八七年四期，馬曼麗《論絲綢之路的形成及其開發利用》《西北史地》一九九三年二期，朱振杰《鑿空前西域同內地的聯繫》《新疆社會科學》一九八六年二期，錢伯泉《先秦時期的絲綢之路》《新疆社會科學》一九八二年第三期，在國內則有陳慶隆先生的《論「張騫鑿空」》《第二屆國際漢學會議論文集》（歷史與考古組卷）（台北，中研院，民七十八年），而邱氏本書的四十、四十一、一二〇頁對此問題亦有論証。

註五：刑義田，同註三，頁三三五。

註六：鄒紀萬《秦漢史》（台北，衆文圖書公司，民七十五年），頁一四〇。

註七：《後漢書·西域傳》。

註八：主張此說的有日人桑原鷺藏，其論點見楊鍊所譯《張騫西征考》（台北，商務印書館，民六十八年），頁十九；曹懷玉《簡周秦漢時期甘肅境內的氐羌月氏和烏孫》《甘肅師大學報》一九六四年三、四合期，頁一〇八；趙建龍《關於月氏族文化的初探》《西北史地》一九九二年一期，頁六十八。

註九：關於烏孫故地的各家說法，可參考余太山《塞種史研究》（北京，中國社會科學出版社，一九九二年），頁一四一、一四二。

註一〇：對於允姓之戎故地的討論，就筆者所知的有顧頡剛《九州之戎與戎禹》《禹貢半月刊》第七卷六、七合期（民二十五年），傅斯年《姜原》《中研院史語所集刊》第二本（民十九年），趙鐵寒《春秋時期的戎狄地理分布及其源流》《大陸雜誌》第十一卷第二期（民四十四年），戴春陽《古瓜州考辨》《西北史地》一九八九年一期。

註一一：李聚寶《允戎不是塞種》《敦煌研究》一九八七年一期，頁五〇—五七。

註一二：方豪，同前書，頁一二二。

註一三：陳永齡主編《民族辭典》（上海，上海辭書出版社，一九八七年），頁五二二、五二三。

註一四：邢義田《Fergus Millar 著〈The Emperor in the Roman World (31BC-AD37)〉》（羅馬世界中的皇帝）（書評），《新史學》創刊號（一九九〇年三月），頁一六九。