

编者按

交通运输是推动一国经济社会发展的重要支撑,是推动不同地区人们相互交流的重要载体。纵观人类交通发展史,随着社会生产力水平的提高,以及人们相互联系的日益紧密,交通工具、运输方式、运输路线等在内的交通运输往往经历一些革命性变化,进而对人类社会产生深刻影响。本期刊发的文章,分别介绍了罗马帝国的交通信息展示、波斯帝国的道路遗产以及近代英国建设交通强国的历程,以飨读者。

“条条大道通罗马”： 交通信息的展示与视觉化的帝国

□ 徐晓旭

捷克作家雅洛斯拉夫·哈谢克在其名著《好兵帅克》中曾写道：“恺撒的罗马军团渡过了高卢海深入到了北方的某地,他们也没有地图。他们曾对自己说将换一条路回罗马,好从中长更多的见识。他们也走到了。显然正是从那时开始有了‘条条大道通罗马’的说法。同样,条条道路也都通向布迭尤维斯。好兵元帅坚信这一点。”

不只捷克语,“条条大道通罗马”几乎是被现代世界上各种语言所熟知的一句谚语。人们普遍认为,这是一条来自古代罗马的谚语。然而,在罗马留下的浩如烟海的古代文献中,根本找不到这句话。12世纪法国神学家兼诗人里尔的阿兰在《譬喻书》第5章中写有“一千条道路,条条引导着人们到罗马”(Mille viae ducunt hominem Romam per saecula)、“很多条道路引导人们到罗马”(multae viae ducunt hominem Romam)等句子,这些句子堪称“条条大道通罗马”一语最早的拉丁文记载,尽管其措辞与今日通行的表述有一定差异。

其实,在古代文献中,也并非完全找不到与这句谚语可能相关的蛛丝马迹。普鲁塔克在《伽尔巴传》里谈到罗马市场上矗立着一座“金柱”,说“意大利开辟的所有道路最终都通向这座‘金柱’”;“金柱”的正式名称叫“金里程碑”,位于萨图努斯神庙下方。据卡尤斯·尤利乌斯·狄奥记载,“金里程碑”是奥古斯都建造的;“那时他本人被选为各方通往罗马道路的监考官,他建立了名为‘金里程碑’的里程碑,他还从卸任法官当中任命两名配有提棍扈从的筑路官。”普林

从“交通困局”到“交通革命”： 近代英国建设交通强国的历史进程

□ 沈琦

交通是兴国之要、强国之基。英国是世界上第一个工业化国家,但长期以来学界对英国现代化进程中交通所扮演的角色缺乏足够的重视,而且认为,19世纪之前,英国交通变革程度不大,甚至有恶化的趋势,代表性人物有英国经济史学家克拉潘和法国历史学家布罗代尔。20世纪七八十年代以来,随着英国交通史研究的深入,英国交通在18世纪已发生革命性变化的理念逐渐为学界普遍接受,认为那时的英国在交通建设、交通效率、交通治理、交通融资等方面走在欧美乃至全球前列。细致梳理近代英国交通发展的历史进程,可以发现英国建设交通强国的道路并非一蹴而就,同时也有利于我们认识工业革命中交通进步所发挥的重要作用。

1617年的4个增至1680年的88个,1705年的180个、1715年的216个。水路运输也不容忽视。重要河流有大量船只和船夫载运各类物资和乘客。由于船只数量越来越多、载重越来越大,河道航运安全难以保障。另一方面,交通需求剧增导致既有交通养护机制不堪重负。陆路维护机制的依据是1555年公路维护法,堂区居民须按照财产收入状况提供差别化的无偿劳役、进行道路维护。17世纪下半叶,议会频频立法,试图强化堂区机制,效果甚微。究其原因,堂区机制无法解决公路通行的外部性和资金瓶颈问题。在河道养护方面,受治理主体、土地征用、资金筹措等因素影响,这一时期的河道养护仅限于恢复自然可通航河段,航道拓宽或改进较少,效果也有限。

18世纪上半叶是英国交通改善的初步缓解期。公路方面,英国率先设立收费的公路信托,作为堂区制的补充和替代。到1720年,公路信托大多距伦敦40英里以内;到1750年,英格兰和威尔士公路信托总里程超过3300英里,伦敦至地方都会的线路几乎都为收费公路覆盖,布里斯托尔湾—塞文河谷—伯明翰贸易区也形成密集的公路网络。随着收费公路的扩展以及路面状况的改善,伦敦的货运和客运服务持续增长,地方都会(利物浦、曼彻斯特、伯明翰、诺里奇)的交通服务网络正在形成。拥有广泛的通航河流网络和漫长的海岸线是英国相较于其他大部分欧洲国家的一大交通优势。从17世纪末开始,英国河流通航情况不断改善。到18世纪中叶,航道改造几乎覆盖了所有河流,北部水运运送乘客,也传递信息。1680—1715年增长164.3%。客运马车不仅运送乘客,也传递信息。提供客运马车服务的城镇数量,从

尼则记载了到罗马建城第826年(公元73年),罗马城共有265个十字路口、37座城门,从“金里程碑”到各城门的直线距离总和为20罗马里765罗马步(合30公里多),而由该里程碑出发穿过各个街区到达城市建筑群(包括近卫军营)边缘的全部街道里程总和是60罗马里多(合将近89公里)。普林尼还评论道,如果再算上建筑物的高度,谁都会承认全世界可能没有一座城市在规模上能够与罗马相比。

将罗马视为“世界之都”,诸如此类的表述在拉丁文献里并不鲜见,而这恐怕也是自认为拥有“世界帝国”的罗马人的一种普遍心态。因此,罗马人很有可能说过“条条大道通罗马”这句话。

事实上,一个罗马人能够天天在视觉上感受到“条条大道通罗马”,例如他可以前往马尔斯科拉上的“维普萨尼亚柱廊”,这里有一幅镌刻在大理石上的世界地图。这幅世界地图是奥古斯都的发小、女婿和政治副手马尔库斯·维普萨尼优斯·阿格里帕设计并计划陈列在公共空间的。据普林尼记载,阿格里帕的意图是“将全世界展示给全世界看”,但是尚未付诸实施,他便去世了。阿格里帕的妹妹维普萨尼亚·波拉按照罗马的计划 and《地图解说》,开始了陈列地图的柱廊建设工程。尚未竣工,她也去世了。最后是奥古斯都接手完成的这项工程,地图柱廊以维普萨尼亚·波拉的名字或其族姓命名。遗憾的是,它今已不存世。不过,“维普萨尼亚柱廊”世界地图为罗马开创了一种将帝国视觉化的帝国地图传统。著名的《波伊廷格地图》被认为是“维普萨尼亚柱廊”世界

地图的延续,给人们呈现了一幅生动的“条条大道通罗马”的世界图景。

根据图上若干信息可以判定,《波伊廷格地图》的最后改订时间是在公元4至5世纪,它是以13世纪的一张羊皮纸摹本的形式保存下来的。该地图不仅囊括了整个罗马帝国的疆域及其周边,而且还绘制了美索不达米亚、阿拉伯半岛、伊朗高原、高加索—里海地区、中亚、印度直至恒河流域、斯里兰卡岛,甚至还在世界的最东边缘标注了表示中国的地名Sera Maior,尽管并未画出中国的形状。因此,它的确符合阿格里帕的初衷,描绘了几乎整个罗马人所知的“人类世界”。但在另一方面,《波伊廷格地图》在很大程度上更像是一个交通示意图。它描绘陆地和海洋形状与实际相比,不仅不准确,而且在南北方向上空间被大幅度压缩,东西距离又相应地被大幅度拉长了。考虑到中世纪摹本羊皮纸长卷形状的因素,原因可能更符合地理坐标。它仅详细描绘了罗马帝国和与之接触较多、从而也了解较多的近东、高加索、印度和中亚这一以城市生活方式为主要特征的地带。全图出现了不少于555座城市和3500多个其他类型和规模的地点。其中,罗马是用特殊的图标标出,周围有12条道路辐辏汇集于罗马。这些道路都是罗马最古老的干道,例如阿庇亚大道、拉丁大道、弗拉米尼亚大道、盐道等,它们与帝国全境的其他道路相联通,构成一个巨大而稠密的道路网络。

与上述欧亚地带“条条大道通罗马”的景象迥异,对于这一地带之外的罗马帝国的外国族群、欧亚草原的游牧人,诸如埃塞俄比亚人、法兰克人、萨尔马泰人、斯基泰人等所在的地区,罗马人只在地图边缘简单标注以族称或地名,而未绘任何自然地理信息。从这些情况看来,绘制《波伊廷格地图》时,显然采用了“行程录”的资料和数据,或者它本身就是一种“行程录”。罗马人外出,并不常用地图,由于地图难画,认起来也需要时间,他们更习惯于依靠方便实用的“行程录”。“行程录”犹如今天汽车里的导航,可用于公私多种目的、多种形式的出行。它可以采用文学或铭文等文字形式。最简略的仅包括若干地点之间的线路、途经站点、各段里程的列表,详细者可以加上例如关于路况或驿站设施等情况的说明。此外,“行程录”也可以采用示意图形式,就像《波伊廷格地图》一样。

现存文学形式的“行程录”当中最有名的是编订于公元3世纪晚期至4世纪早期的《安东尼努斯皇帝行省行程录》。它记录了遍布罗马帝国绝大部分疆土的大约225条路线、2000多个地名和里程数字。关于其起源和用途存在着很大的争论。较早的观点认为,它记录的,是“公共驿道”线路;而后影响较大的一种观点,把它解释为官方任命专人对皇帝们或其军队在不同时间、不同地点的行程或计划行程的汇编;更晚的研究者又普遍否认其官方属性,倾向于接受它纯属个人汇集不同年代和来源的“行程录”资料编写的作品,仅系供个人制定出行计划参考之用的旅行手册。不过,无论其性质如何,不可否认的是,罗马帝国发达的道路系统服务于国

家安全、治理、公共和私人生活的多个方面。

在编写和绘制“行程录”的时候,人们经常会从线路沿途的里程碑上收集相关的交通信息。罗马帝国在公元2世纪初其巅峰时刻疆域曾达500万平方公里,到晚期时,显然采用了“行程录”的资料和数据,或者它本身就是一种“行程录”。罗马人外出,并不常用地图,由于地图难画,认起来也需要时间,他们更习惯于依靠方便实用的“行程录”。“行程录”犹如今天汽车里的导航,可用于公私多种目的、多种形式的出行。它可以采用文学或铭文等文字形式。最简略的仅包括若干地点之间的线路、途经站点、各段里程的列表,详细者可以加上例如关于路况或驿站设施等情况的说明。此外,“行程录”也可以采用示意图形式,就像《波伊廷格地图》一样。

一个罗马人,无论走在帝国的哪条道路上,都会被提示到皇帝和帝国的存在。他们坚信,无论走哪条路,都会走到罗马。而一旦到了罗马,漫步于市场间谈到“金里程碑”上镌刻的罗马通向各行省首府道路的里程时,或者驻足于“维普萨尼亚柱廊”,看到里晚的研究者又普遍否认其官方属性,倾向于接受它纯属个人汇集不同年代和来源的“行程录”资料编写的作品,仅系供个人制定出行计划参考之用的旅行手册。不过,无论其性质如何,不可否认的是,罗马帝国发达的道路系统服务于国

益的考量,支持或反对交通改进计划。1688年光荣革命后,议会立法成为修正、支持或反对交通改善的主要渠道和平台,不同群体的利益和诉求借助议会得以表达、博弈和协调。众多交通法案涉及地主的土地征用问题。如地产主未能与投资方达成一致,将成立陪审团来确定赔偿。赔偿额度一般对地产主有利,既保证渠道拓宽是另一要素。公路信托的发起者和参与者大多是当地的有产者,绅士和乡绅更为活跃。河流改造和运河兴建需要更多资金,主要来自有发行股票、借贷和通行费,大部分资金由运河沿线的当地居民提供,工商业阶层更为踊跃。随着运河融资地理范围的扩大,银行家和金融市场崭露头角。铁路融资规模比运河更大,当地的地主、商人和企业家认购了更多的资金。随着伦敦金融市场的介入,铁路投资加速。1870年铁路资本存量为2.32亿英镑,远超运河和公路。

总的来看,近代英国交通建设经历了困局、初步缓解、全面改善和加速推进的复杂演变过程,展现了英国自16世纪以来社会经济延续、变革和突破的历史进程,推动了交通强国的形成,有力保障了英国社会经济变革和工业化进程。

(作者系华中师范大学教授)

会议立法和融资渠道扩大是近代英国交通强国形成的两大关键要素。水陆交通设施的兴建牵涉多方利益,地主、商人、工场主、运输组织、消费者、债权人等会基于自身利

谈及丝绸之路西段的开拓者,许多中外学者可能会不约而同指向同一个人——亚历山大。诚然,亚历山大从爱琴海畔远征中亚、印度,建立了幅员辽阔的帝国,开创了希腊化时代东西方文明交流的盛况。然而,丝绸之路西段的开通,离不开亚历山大之前丝路沿线

诸多民族和国家对道路持续不断地拓展、经营。其中,波斯帝国的道路建设值得我们关注,其道路遗产足可称道。

波斯阿黑门尼德帝国是上古欧亚大陆上兴起的帝国,其疆域“从居住在索格底亚那以外的西徐亚人直到埃塞俄比亚,从印度直到萨狄斯”。与以前近东帝国地缘政治最大的不同在于,其重心位于扎格罗斯山脉以东的伊朗高原,且往东向中亚、南亚扩张,吞并了阿里亚、阿拉霍西亚、德兰吉安那、索格底亚那、巴克特里亚及印度河流域等地区。因此,波斯人的征服,首次将中亚、南亚与西北非连为一体,突破了以前近东帝国相对狭隘封闭的地域,形成了一个更广阔的地理空间,使得远距离交通变得紧张急迫。

波斯帝国继承了之前近东诸国的道路遗产,并在此基础上大规模修建御道。根据希罗多德等古典作家的记载,以及《波斯波利斯要塞泥板文书》等文献推论,波斯帝国建立了以波斯波利斯—苏萨间的主干道为核心,覆盖帝国全境的御道网络,总里程达到了8000公里,一说13000公里。其中,最有名的当数希罗多德笔下那条从萨狄斯到苏萨的皇家大道。然而,对当时波斯帝国来说,最重要的道路则是近畿道路,即联结帝国首都帕萨尔加德、波斯波利斯、苏萨、巴比伦和埃克巴塔纳之间的道路。喜欢巡游的波斯大王沿着这条御道在上述诸城之间来回行动,而波斯波利斯与苏萨之间的御道使用最为频繁。

不过,对于丝绸之路西段较为重要的道路则是从巴比伦出发穿越伊朗的远程道路。它从巴比伦开始,途经欧皮斯、贝希斯敦悬崖,穿越扎格罗斯山脉到埃克巴塔纳,然后横穿伊朗高原北缘,途经拉盖(今伊朗德黑兰附近)、里海关、赫卡尼亚到达巴克特里亚,而后经喀布尔河谷,穿越兴都库什山的开伯尔山口到达印度河流域的塔克瓦帕拉。《波斯波利斯要塞泥板文书》也提到巴克特里亚和印度是御道通往兴都库什山以北和以南的终点。这条道路是波斯帝国与中亚、南亚交通的主干道,在后世被称为呼罗珊大道。而这条道路与穿越上美索不达米亚前往叙利亚的传统亚述商路联结,构成了陆上丝绸之路西段的骨干道。

仅有道路,难以克服波斯帝国广袤疆域上的崇山峻岭、沙漠草原,还必须配有配套的道路设施支撑才能互通互联。据希罗多德所述,波斯帝国在御道上设置了驿站、客棧、仓库和堡垒等一系列基础设施,其中驿站最为重要。

从源头来看,波斯驿站可能受亚述驿站的启发产生,但两者差异极大。根据现有研究成果,亚述驿站尚处草创阶段,它并非顺着御道沿线设置,而在没有御道的边远地区或新征服地区设置,远离腹地,数目有限,缺乏人畜等必备工具,服务有待完善。

与之相比,波斯帝国依托御道沿线均匀设置驿站,而且驿站数量较多。例如,皇家大道总长达450帕拉桑斯,其间设有111座驿站。在空间分布上,波斯驿站涉及地域辽阔,其覆盖的地理空间可谓从首都到边陲,从王廷到各地督府。从古典文献的记载来看,波斯驿站在帝国西部尤其是在两河流域到爱琴海沿岸的地理分布相对清晰,而在帝国东部的记载则较为稀缺。波斯大王阿尔塔薛西斯二世的御臣克泰斯在著作《波斯史》中记载了“从以弗所到巴克特里亚和印度”道路的细

节、“沿途的驿站、天数和里程”。马其顿人阿明塔斯著有《波斯御道上的驿站》,记载了波斯驿站的状况。以上两书仅存残篇。而后世的《帕提亚驿程志》则具体提到了以弗所、巴比伦和巴克特里亚之间的道路上的一些驿站,可以补充上述著作记载的不足。因此,可以确定,波斯帝国在亚洲腹地甚至是在巴克特里亚和印度等边陲地区也没有驿站。这些驿站可以补充推进道路建设,贯通了丝绸之路西段,促进了东西方文化的交流,其贡献应该引起注意。

(作者系天津师范大学欧洲文明研究院副教授)

波斯帝国的道路遗产及其历史意义

□ 刘雪飞

依托四通八达的御道网络和完善的道路设施,波斯帝国可以在帝国广袤疆域范围内组织人员流动和物资流通,促进了东西方的物质文化交流。从《波斯波利斯要塞泥板文书》提供的地名及相关档案来看,波斯帝国早在大流士时期,以苏萨和波斯波利斯两地为起点和终点的官方旅行即覆盖所有的东部行省如巴克特里亚、赫卡尼亚、印度、坎达哈、卡尔曼尼亚、帕提亚和西部若干重要行省。在希波战争期间,中亚和南亚的军队如巴克特里亚的骑兵也曾沿着御道不远万里前往希腊作战。此外,民间交流也以前所未有的规模展开。以索格底亚那人和花刺子模人为代表的中亚人群曾出现在波斯首府波斯波利斯、埃及的孟菲斯以及更远的尼罗河上游靠近努比亚的厄勒蕃丁岛;印度曾输出黄金、象牙等到波斯高原;希腊曾输出橄榄油、葡萄酒和陶器等到波斯高原。现今希腊陶瓶不仅在黑海岸边被发现,在伊朗的主要城市都有发现。

长远来看,波斯帝国的御道网络和道路设施还为丝绸之路西段的进一步开辟发展奠定了坚实的物质基础。在以前近东诸国的道路基础上,它添加了陆上丝路西段最为关键的一段长程道路,即从巴比伦出发穿越伊朗前往中亚、南亚的道路,将其道路形态从人力跋涉的自然道路变为可乘车骑马、频繁使用的人工道路,由此贯通了陆上丝绸之路的西段。

波斯帝国的道路遗产也为亚历山大帝国、塞琉古王国、罗马帝国和帕提亚帝国等后续国家所倚重。亚历山大东征过程中,马其顿大军行走的大都是波斯帝国已经开辟的道路,充分利用了波斯帝国的交通设施和马匹等资源。之后亚历山大帝国、塞琉古王国、罗马帝国、帕提亚、萨珊波斯甚至中世纪的阿拉伯帝国无不继承和发展了波斯帝国的道路和驿站系统,并进一步开拓了陆上丝路西段。而从巴比伦穿越伊朗高原经巴克特里亚前往印度的道路,长期以来一直是陆上丝绸之路的骨干道。

由于历史上波斯文献的贫乏、遗失和缺位,波斯帝国对开拓丝路西段的贡献长期被忽略。通过研究波斯帝国修建御道、完善道路设施,可以看出,在亚历山大之前,亚洲诸国已经极力开拓道路,波斯帝国在集纳前人经验的基础上,积极推进道路建设,贯通了丝绸之路西段,促进了东西方文化的交流,其贡献应该引起注意。

世界史

理论部主办 电话:67078654