

蒙古时代的旅行和贸易：蒙古对欧亚的持久影响(上篇)

文/莫里斯·罗萨比(Morris Rossabi) 译/施美均

关于蒙古人的新观点

直到1980年代,人们对蒙古人的印象还停留在野蛮的掠夺者和杀戮者,对著名的城市、杰出的古迹和人类生活漠不关心。1207年蒙古人在蒙古崛起,直到1279年征服南宋,这段历程被现在的人描绘为毁城和屠杀的历史。波斯历史学家志费尼(Juvaini)在一篇令人难忘的文章里这样总结:“他们来,他们掠夺,他们烧毁,他们杀戮,他们离开。”不过这些文章反映的都是蒙古人的敌人的观点,彼时他们大多已经被蒙古征服,这些反蒙古的观点有时夸大了蒙古人带来的毁灭和杀戮。人们不相信蒙古人自己的历史叙事,因为他们觉得只有“秘史”才是当代蒙古史的唯一来源,而秘史很少关注蒙古的对外交往。

1980年代,几个蒙古研究专家试图在不忽视蒙古带来的破坏的前提下,介绍蒙古统治的积极方面。他们指出蒙古人带来的最重要的贡献可能是他们建立起了东亚、中东和欧洲之间的联系,欧亚历史甚至是全球历史都以蒙古创立史上最庞大的陆上帝国为开端。蒙古人同时建造了辉煌的城市,推动了经济、科学和艺术的发展。

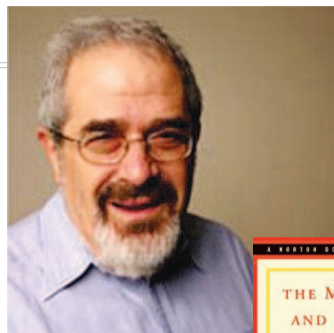
对蒙古时代的重估不仅带来了通俗化的理解,还导致了一种庸俗化的歪曲。非专业研究者不具备阅读原始材料的语言能力,也缺乏翻译方面的训练,因而无法展开对蒙古帝国的研究,但他们却写出了错漏百出而耸人听闻的相关文章。一位作者声称成吉思汗是一个民主主义者,他提倡国际法,支持妇女权利,这位作者还赞扬了蒙古人在文艺复兴的进程中扮演的角色。这些荒唐的说法激起了人们对蒙古研究的兴趣,但它们是站不住脚的,还会掩盖蒙古在全球史中发挥的真正作用。这些严重歪曲的说法或许促使成吉思汗在90年代末获选“千禧年人物”,尽管这个称号是正面的,但没法说服反蒙古的历史学家,也会动摇专家们在蒙古史领域更严谨的洞见。

以往人们认为,蒙古帝国对全球历史产生的几乎都是破坏性的影响。但从20世纪80年代开始,专家就对这一传统观点发出了质疑。他们宣称蒙古对促进不同文明之间的经济、社会和文化交流都发挥了重要的作用,成吉思汗、忽必烈和其他统治者支持发展贸易,推行宗教包容政策,鼓励艺术、建筑和戏剧的勃兴。陈列在大都会艺术博物馆和洛杉矶艺术博物馆的展品证明,蒙古统治时期的绘画、陶瓷、插图手稿和纺织品艺术都取得了非凡的进展。当然,专家也没有忽视蒙古人带来的破坏和杀戮。

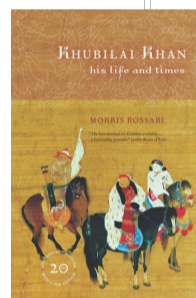
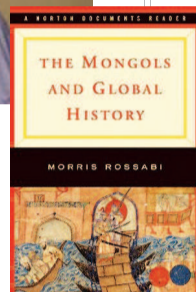
重估蒙古时代在欧亚历史中留下的遗产,既可以激发对蒙古

的复杂理解,也会带来一种缺乏充分了解的分析方式。明朝作为蒙古人在中国的继任者,承袭了一些蒙古的军事组织方式和战术原则,并且对藏传佛教、波斯天文学和医学都态度开明。蒙古人将农业技术、瓷器和艺术纹饰引进到中东,同时鼓励编史,支持苏菲主义。欧洲人通过蒙古人了解了亚洲的工艺品,认识到中东在技术、科学和哲学上的革新,随后才主动探索通往南亚和东亚的海上航线。也有一种极端的想法,一般是一种偏狭的通俗化的理解,他们把成吉思汗刻画成一个信奉宗教宽容、维护妇女权益的民主人士。

8月21日,哥伦比亚大学内亚史及纽约市立大学历史系教授



莫里斯·罗萨比与他的《蒙古人与全球史》(W.W.Norton & Company, 2010),《忽必烈汗:他的生活与时代》(20周年纪念版,加州大学出版社,2009)



Morris Rossabi 在纽约大学“欧亚交往大会”发表主题演讲,讲座试图评估蒙古人在促进东亚和西亚的交往方面发挥的持久影响。《文匯學人》分上下两篇刊发。

蒙古人与贸易

蒙古人统治广袤帝国的策略由其草原生活方式形塑而成。在蒙古的严苛环境下,游牧民族的生存需求很难得到满足。他们大概每五年遭遇一次冰天雪地的寒冬,经济被摧毁,无数牲畜死去。在这样的情况下,蒙古牧民必须从事贸易以维持食物供给,大多数时候他们去中原获取谷物。另外,为了给牧群寻找水源和牧草,他们必须频繁迁徙,这就使得他们无法制造包括锅子、木桶、剪刀和其他必需品在内的手工业品,因为携带生产所需的工具和设备四处游牧是不可能的,这也是他们基本上从中原获得这些产品的原因。蒙古人需要贸易,也支持贸易。事实上,中国商人甚至是官员都通过贸易

挣钱,但是儒家意识形态里商人的社会地位相对低下。另外,中国朝廷限制商业且禁止商人展示财富。而蒙古不一样,他们没有这些意识形态上的禁忌,他们其实很需要和渴望着贸易。

在蒙古人征服的区域里,对商业的友好态度意味着对贸易的资助。他们撤销了对中国贸易的许多限制,并予商人以帮助。中国的元朝修建道路、运河和桥,允许商人在帝国的官方驿站休憩、获取物资,为商人的旅途提供了极大便利。元朝还降低充公税,向商人提供低利率的贷款,发行且支持纸币。类似的,统治了中亚陆地的蒙古人占领了依赖贸易的绿洲。蒙古人在世界舞台上的登场及所谓“蒙古统治下的和平”(Pax Mongolica)促进了全球旅行,“蒙古统治下的和平”没有这个词看起来那么平稳。

丝绸之路的旅行变幻莫测,旅行队在贸易线路上要面

对数不清的障碍,旅行者在途中见到的人和动物的尸体可以佐证旅途的艰险。“线路”(routes)这个词可能不是很准确,因为那种设计好了的、标志清楚的、建造精良的道路并不符合事实。所谓的“丝绸之路”很难穿越,跟随线路行进也绝非容易。冬天的雪和夏天的洪水时常让路线变得模糊,或者使得道路不可通行。牧民,有时是蒙古人,在这种令人却步的环境里扮演着关键的向导角色。沙漠旅行很危险,旅行者常常要穿过高达60或70英尺的沙丘,在很多旅行手记里都出现过生动而可怖的沙暴描写。困扰着旅行者的还有沙漠中的海市蜃楼,在穿越山口的时候他们还要面对极度的严寒。冰冻路况和身体冻伤并不鲜见,雪崩则是另一个会对肢体乃至生命造成永久伤害的灾难。要是货车上的水发生意外泼洒,那就完蛋了。偷水或者使用超过分配定额的水是非常严

重的冒犯,要受严厉的惩罚。狼和其他捕食性动物也构成很大的威胁。

人为制造的障碍跟不友好的自然环境一样可怕。勒索钱财的掮客,经常索要贿赂或关税的官家,还有土匪,困扰着丝绸之路上的旅行者。要是强大的王朝或帝国没能维持好驻军、瞭望塔和驿站,那商队面临的会是更危险的旅程。另一个困难是远距离贸易所需的大量资金,蒙古人的对策是鼓励发展“斡鲁脱克”(ortogh)或者说商人协会来参与长途贸易。如果一个商队未能到达目的地,损失将由数个商人平摊,而不是掏空某个商人的所有资产。尽管旅途危险、开销庞大、长途贸易隐患重重,但商人们显然可以获得可观的利润,因而能够持续派遣商队。

对长途丝路贸易的浪漫想象往往会令人忽视海上贸易往来。就元朝而言,对日本和爪哇的海上远征惨淡收场,似乎证实了蒙古人不擅航海。然而,元朝在泉州、清远和广州建立了海上贸易监管机构(市舶提举司),还有特殊的海上贸易办事处(市舶司)和一个造船监管局(造船提举司),并招募了阿拉伯和波斯的穆斯林在这些机构任职。蒙古人对纺织品、金子、药品和香料的渴望往往取代了政治上的考量,刺激着海上贸易。日本曾在1274年和1281年遭元朝袭击,在第二次入侵因台风而失败后的十年内,日本就和中国恢复了商业往来。1290年,日本舰船获准在元朝管辖的港口停泊。1298年,一艘中国船在日本沉没,证实了两国的商业往来。

同南亚和东南亚的海上贸易也很兴盛。正如沈丹森(Tansen Sen)的观察:“国际贸易对东亚和南亚的地区经济日益增长的重要性可能是13世纪晚期元朝向印度频繁派遣外交使团的一个主要原因。”从1272年到1296年,元朝派出了16个使团到印度,印度则派遣了18个代表团赴蒙古朝廷。著名的阿拉伯法学家和旅行家伊本·白图泰(Ibn Battuta)见证了那个时期的中印贸易,根据他的讲述,一个中国使团曾给他的城市带来了丝绒布、麝香、箭壶和宝剑,还有一件珠光宝