

海道大通与世界交往

陈 勇

15、16世纪海道大通对真正世界意义的人类交往关系的产生和发展具有极其深远的影响。这一世界意义交往的显著特征是:间接、间歇的地区交往转变为直接、频繁的全球交往,文明的局部交往转变为全面交往,传统的陆路交往让位以海路为主的交往。然而,世界交往在促进历史横向发展的同时却包含着两类渐趋尖锐的矛盾:其一为西欧国家现有生产力同占领世界市场的矛盾,其二为殖民掠夺与扩大交往的矛盾。西欧工业革命解决了第一类矛盾,而要真正解决海道大通后世界交往中的第二类矛盾,必须实现广大非西方国家在政治独立基础上的工业化和现代化,并建立既互相依赖又平等互利的国际经济新秩序。

人类历史横向发展的重大转折,始于15、16世纪之际形成的海道大通。前资本主义时代各地区、国家、民族间的闭塞状态,包括欧、亚、非等旧大陆与“新大陆”美洲间的完全隔离,均随海道大通而发生全面改观。以往建立于农本自然经济基础之上分散发展的世界,因海上交往的空前突破而开始结成一个密不可分的整体。历史正在“愈来愈大的程度上成为全世界的历史”^①。

海道大通从根本上改变了传统的世界交往关系,或者说,“世界”意义的人类交往,自海道大通起才真正开始了它的存在。交往关系的这种重大变化,不仅深刻影响了近代历史,也继续深刻影响着当代社会的发展进程。本文旨在对海道大通时期世界交往的基本特征、交往的内在矛盾运动及其历史趋向,作若干初步的探讨。

从生产关系和交往关系的演变考察,人类历史的进程包括纵向发展和横向发展两个相互作用的方面。纵向发展指“人类物质生产史上不同生产方式的演变和由此引起的不同社会形态的更迭”,横向发展指“历史由各地区间的相互闭塞到逐步开放,由彼此分散到逐步联系密切,终于发展成为整体的世界历史这一客观过程”^②。纵向发展制约着横向发展。纵向发展的水平与程度,规定着横向发展的规模与广度。然而,横向发展又对纵向发展起着重要的反作用。横向发展的扩大,往往能促进和深化纵向发展。马克思、恩格斯在《德意志意识形态》中指出,生产决定交往的形式,而生产本身又是以“个人之间的交往为前提的”^③。因此,以交往为核心的横向发展,对于人类历史的演变、尤其是历史的转折过渡,产生着不容低估的影响。

海道大通以前,人类交往受狭隘生产关系与农本自然经济的制约,呈现出闭塞的特征:

第一,交往范围是区域性、地方性的有限交往,间接和间歇构成远距离交往的基本形式与

主要特征。对外交往在人类各群体之间虽早已存在,但无论古典时代或中世纪,这种交往都限于某一地带或某些地区。两河流域、埃及,是古典时代文明交往频繁的地带。尽管交往地域跨越三洲,实际上仍为一个相去不远的空间。亚欧大陆相距最远的两大文明中心,即中国与罗马之间,公元166年起即因有所谓罗马皇帝奥里略·安东尼的“使臣”东来而得以直接沟通。但这种沟通不仅出于偶然,就连罗马人所献“方物”,亦不过是假手于东南亚一带的象牙、珠宝之类,谈不上两国间进行了直接的物质交往。当时的欧亚文明交往,无论沿陆上或海上丝绸之路、香料之路,都是分段分地区接力式地实现的。路途漫长曲折的间接交往,又往往因有关国家的治乱兴衰与国际关系的变幻而时续时断。间接与间歇,必然妨碍交往的扩大与畅通。亚欧陆上丝绸之路在1、2世纪兴盛一段时间后,至3世纪初便告衰落。“从叙利亚到塔里木的二千五百英里道路上处处都陷于困境”^④。附中南半岛、印度次大陆、阿拉伯半岛沿岸就近航行的海路境况稍好,但同样不可能持续畅通。中古时代阿拉伯人、蒙古人的迅速扩张及其大帝国的建立,大大加强了东西文明的交往。造纸术、火药等技术的西传,马可·波罗的东行,是东西方文明交往重新开通与扩大的重要标志。然而,从全球角度看,阿拉伯人的扩张毕竟偏于西亚和北非,蒙古人的扩张亦偏于亚欧大陆的北部和东亚。他们活动的影响仍不超出地区范围,仍不具备世界意义。当时的世界,也仍然是“划分为地区的世界”^⑤。对于西方人来说,“蒙古统治下的和平带来了伟大的突破,它使人们的视野从地中海转向欧亚大陆”。马可·波罗则“既使西方知道了中国,又让中国和中东了解了西方”^⑥。不过,这些视野的扩展仍相对有限。所扩大的眼界虽是崭新的,却又在相当程度上是杂乱与混浊的。游牧、半游牧民族的迁徙扩张,客观上扩大了农业文明的空间范围,因为这些征服民族最终接受了农业文明而被同化或融化。也正因如此,其军事冲击尽管来势猛烈,却不可能根本改变农业文明固有的闭塞性。总之,在前资本主义时代的历史行程中,各地区各民族的平行发展仍重于互相交往,隔离仍重于沟通。

第二,交往的内容是局部而非全面的。交往范围的地区性与交往方式的间接性,决定了交往层面的有限性。从微观和具体内容来看,古典和中世纪时期交往的物产、生产技艺的种类并不算少。“印度最先种养的棉花、甘蔗和鸡传到了中国和西欧。中国在这些世纪里第一次获得了葡萄藤、苜蓿、细香葱、黄瓜、无花果、芝麻、石榴树和胡桃树;作为报答,中国人将自己的橘树、桃树、梨树、牡丹、杜鹃花、山茶和菊花传给了欧亚其他地区”^⑦。橘子在今天的荷兰和德国还被称为“中国苹果”。造纸术、印刷术、火药三大发明,乃至中国的其他发明如船尾舵、马蹬、马鞍具等,也前后辗转传至西方,所造成的影响并非等闲。但是,从宏观和深层考察,包括生产技术、经济组织、科学文化、思想意识、政治制度、生活方式等等在内的全面交流,是不可能出现的。有限的局部的文明交往,从未在根本上突破农耕世界的闭塞性。况且,这些局部的文明交往,传播递进的速度大都十分缓慢,辐射的强度也自然受到影响。中国造纸术西传于公元751年的怛罗斯战役,从中亚地区传至意大利的那不勒斯(1276年),前后经历了500余年的漫长岁月,传至英国(1494年)、荷兰(1586年)、莫斯科(1576年)的时间则更长,辗转至挪威的时间,已迟至17世纪晚期(1690年),几乎接近千年,传播速度的缓慢,反映了交往程度不发达。

第三,交往的主渠道是陆路而非海路。巴勒克拉夫在《泰晤士世界历史地图集》中指出:“当世界上的大洋被认为是不可航行的时候,它们就是人类在地球表面上运动的障碍,而人类的绝大多数也就生活在对远处的情况一无所知的状态中”^⑧。在前资本主义时代,由于生产力水平与交通运输技术的局限,大海对于人类交往来说是天堑而非通途。“依靠骆驼、马、人力的陆上交往,在古代和中古的亚欧大陆农耕世界,仍然是沟通各地区的主要通道”^⑨。海上交往不是不存在,但当时海上航行基本上属近海航行。欧洲的地中海就其地理特点而言,与其说是海,不如

说是位于欧、亚、非环状陆地包围中的大湖。波罗的海的情况也相类似。我国台湾学者林纯声先生,也曾将南洋海域比作具有同样特征的“东方的地中海”。即使是亚欧间的跨海远航,其航行方式也同陆上交通相仿,大量为若干民族分段式的接续转运,如中国人、印度人、阿拉伯人与意大利人对东方商品的长途海上贩运。至于美洲太平洋沿岸、加勒比群岛地区,以及太平洋中部的辽阔洋面,最多只有土著居民依凭陆地和岛礁的独木舟航行。概括说来,海上交往只是陆上交往的补充,不仅其贸易地位不如陆上,而且连航行线路表现出对陆地的强烈依附感。上述这些特征,反映了传统交往在交往工具和交往渠道上的狭隘性。

二

简要回顾前资本主义时代的交往特征,是为了深入认识海道大通后人类交往关系的重大变化。“大约从1480年至1780年的三个世纪中,欧洲的海洋探险家把有海上联系的各个分离的地区连成一气,为欧洲船舶打开了除两极地区以外的所有海域”^①。西方新兴资本主义势力由海道向全球扩张,从根本上突破了农耕世界自然经济的闭塞性,使多年来分散发展的历史,逐步转变为整体发展的世界史。

海道大通赋予人类交往关系以崭新的特征:

首先,交往的范围空前扩大,间接间歇的交往转变为直接与频繁的交往。“亚欧大陆农耕世界的相对闭塞,撒哈拉以南非洲与亚欧大陆之间更大程度上的闭塞,美洲、大洋洲与世界其他地区的完全隔绝——这些现象都逐步发生全面改观”^②。巴勒克拉夫指出,哥伦布、达·伽玛等西、葡航海活动和地理发现的结果,“一致表明世界上所有海洋都是连成一片的”^③。海流所至,无远弗届。海道大通真正使西方国家跳出地中海的局限,面对整个新旧大陆。16世纪欧洲人所了解的世界,由原来的约5千万平方哩,一跃为3.1亿平方哩。西方传统的地区性海上贸易,也由此演变为面向世界市场的全球贸易。贯通西欧与美洲及西非的大西洋航线,贯通美洲与亚洲的太平洋航线,绕道非洲南端好望角的印度洋航线,将世界各大洲卷入国际交换体系。长期以来地区隔离的状况归于结束,文明舞台限于亚欧大陆的格局也归于结束,文明世界开始扩大到人类生存活动的所有地区。斯塔夫里阿诺斯认为“1500年代表人类历史上一个重大的转折点”,甚至将哥伦布登圣萨尔瓦多打破地区隔离的影响,与当代宇航员登月而突破星际隔离的意义并论^④。不管其比较是否恰当,海道大通打开了人类交往的一个新局面,则是肯定无疑的。

其次,海道大通使局部的文明交往转变为全面交往。全面交往的一个突出标志,是交往内容与数量的急剧增加。在物质交往方面,旧大陆的马、牛、羊等牲畜,大麦、小麦、黑麦、燕麦等谷物,首次进入美洲;美洲的玉米、马铃薯、西红柿、可可、甘薯、烟草等作物,也广泛移植于旧大陆。今日世界农作物和家畜的分布状况,是随海道大通形成的。新作物的引进推广,影响到人类的食物结构和人口发展。在爱尔兰,马铃薯的种植使当地人口从16世纪的250万增至19世纪初的约800万。1584和1594年,甘薯经东南亚分别传入中国福建的晋江和长乐两县,随后在省内和浙江等南方地区普及,并进而推广到北方黄河流域。玉米也在16世纪传入中国。云、贵、川、陕、两湖的闲荒丘陵山地与旱地,多被开垦种植玉米,至清代已“遍山漫谷皆包谷(玉米)”,“种一收千,其利甚大”,以至“夏收视麦,秋收视包谷,以其厚薄定岁丰歉”(严如煜《三省边防备览》卷十一)。清初200年间,人口几乎每百年增加1亿,与美洲作物玉米、甘薯的传入有着密切关系。康熙、乾隆、嘉庆时期,中国人口分别突破1亿、2亿和3亿大关,人均耕地却由5.3亩降至2.4亩。如果没有包括上述高产作物引进因素在内的农业生产力的提高,就不可能以

有限的耕地支撑如此庞大的人口。旧大陆的咖啡、可可、茶叶,原为地方性或国别性特产,此时也随海道大通演变为“世界饮料”。胡椒对欧洲人来说曾是奢侈之物,17、18世纪已普及为大众调料。葡萄牙人初到东方时,进入欧洲的胡椒年均不过150万磅左右,至17世纪早期迅增至700万磅。1722年仅荷兰一国进口的胡椒就高达905万磅^①。纺织品流动的情况更甚于此。1618—1621年,荷兰进口印度棉布的数量年均1.2万匹,1684—1689年则增至年均22.4万匹,约为前一数量的20倍^②。英国1600年至1700年进口的印度印花棉布,更从24万匹增加到86万匹^③。美洲金银作为初兴世界市场不可缺少的通货手段,其流通量的增长早为人们熟知。16世纪到达西班牙塞维利亚的美洲白银,40年代年均约17500公斤,60年代为94000公斤,90年代猛增至270000公斤^④。而整个欧洲16世纪中叶白银的最高年产量亦不过65000公斤左右。斯塔夫里阿诺斯认为,大航海时代全面交往的结果之一,是国际劳动分工首次大规模地在人类历史上形成。世界由此逐步变成“一个经济单位”:“美洲和东欧(包括西伯利亚)生产原料,非洲提供人力,亚洲提供一系列奢侈品,西欧则指导这些全球性运作并日益集中于工业产出”^⑤。透过其并非准确科学的说法的表象,我们可以看到海道大通后全球范围内生产要素的空前流动。当然,这种流动渗透着血腥暴力与超经济强制,在促进人类文明大汇合的同时,也深深埋下了当今第三世界“种族冲突与不发达”的历史种子^⑥。海道大通所促成的全面交往不限于物质文明方面,新兴资本主义的政治思想与社会制度、道德法律观念、宗教、文化艺术、科学等精神文明,也随着西方的海外扩张,同仍停留在前资本主义阶段的各类文明发生了激烈的碰撞与冲突,并引起后者一系列不同的反响与复杂的文化变迁。因此,新的世界交往的广度与深度,是以往任何一个时代的交往所无法比拟的。

再次,新交往的主渠道是海道,陆路交往从此让位于以海路为主的交往。新交往之所以能无往而不达,从交往渠道来说是因为跨越大洋的海上通途的建立。正如巴勒克劳夫所言:“1500年以前,文明基本上以大陆为中心,海上联系相对来说并不重要。假如把1500年作为划分世界历史新时期的标志,这是因为从这时起在各大陆间建立了直接的海上联系,而且导致向欧亚大陆各个文明之间自古以来就保持的大陆中心平衡进行挑战”^⑦。大通的海道不是那些依附于大陆或岛群的近海、浅海海道,而是环绕世界各大洲的海道。为达其通畅,必要时连陆地也得为它让路。19世纪下半叶苏伊士运河与20世纪初巴拿马运河的先后凿通开航,实际上是近代早期海道大通的历史延续。陆路交通的统治地位为海上交通所取代。随着造船和航海的进步,长距离、大运量、连续运行的海上运输愈益显示出它的优越性,这种优越的地位即使火车发明后也无法进行替代。恰恰相反,横贯欧亚大陆和美洲大陆的铁路动脉,只能被形象地称之为海上交通的“大陆桥”。陆上交通不再统治海上交通,而是为海上交通配套和服务。今日航空、电信的普及,相应降低了海运在物质交流与信息传递方面的地位,但海上联系仍在社会发展中发挥着极其重要的作用。海道将相互隔离的地区连成一个不可分割的整体,海上交往也就成为制约一国社会经济发展的基本因素。能否掌握海上交往的主动权,从此便关系到一个国家的经济兴衰和生死存亡。因此,海路取代陆路对人类历史的整体发展产生了非常深远的影响。

三

海道大通所促成的人类交往关系的巨大变化,其历史意义是深刻而又久远的。“美洲和东印度航路的发现扩大了交往,从而使工场手工业和整个生产的发展有了巨大的高涨。从那里输入的新产品,特别是投入流通的大量金银(他们根本改变了阶级之间的相互关系,沉重地打击

了封建土地所有制和劳动者),冒险的远征,殖民地的开拓,首先是当时市场已经可能扩大而且规模愈来愈大地扩大为世界市场,——所有这一切产生了历史发展的一个新阶段”^⑧。

马克思和恩格斯的上述概括,强调了大航海时代交往扩大对西欧经济发展的重要推动作用:首先是推动了生产的巨大增长,而与海外殖民扩张密切相关的世界市场的初步形成,则与生产的增长一起促进人类历史跨入新的阶段,即从封建主义向资本主义过渡的阶段。

然而,在促进历史发展的同时,新世界交往的内部却包含着两类渐趋尖锐的矛盾。其一是西欧国家现有生产力同占领世界市场的矛盾,其二是殖民掠夺与扩大交往的矛盾。

先说第一个矛盾。

西欧海道大通时代的对外贸易交往,常被人们作简单化的处理和认识。似乎西方资本主义航海活动一旦兴起,世界贸易便尽落其手。事实并不那么简单。海道大通之际,工业革命还远未发生,建立于工场手工业之上的物质生产力,还不具备突破一切国家传统社会经济闭塞性的能力。从海上航行的地理分布来看,西欧国家的贸易航运重心,仍非常明显地偏于欧洲地区;亚、非、美洲的海外部分,比例依然有限,尤其是东方贸易。据统计,1660至1688年英国商船吨位虽从15~20万吨增长到34万吨,但其中60%用于欧洲海域,35%用于大西洋贸易,用于东方贸易的吨位仅占5%。^⑨荷兰是当时世界的“海上马车夫”,拥有最庞大的商船队。然而1636年荷兰人自己估计,在总数约2050只本国商船中,从事波罗的海及法国沿海贸易的船只1050只,往来于英吉利海峡和北海一带的450只,前往地中海和阿尔罕格尔的250只,活动于欧洲海域的船只合计1750只,占商船总数的85%以上,投入海外贸易的船只总共仅300只^⑩。

海上贸易的地理构成同样说明了这一问题。格拉曼曾经指出,1500—1750年间,西欧海路贸易中“运输木材、煤、谷物、盐、鱼类、亚麻与大麻之类普通日用商品的短途贸易占据首位,而轰轰烈烈的远洋贸易则居于第二位”。1699—1701年英国进口商品量年均均为359000吨,其中北欧商品达208000吨,对东印度贸易量只5000吨^⑪。荷兰1785年对外贸易总额约2.63亿盾,其中波罗的海贸易额5500万盾,居第一;其次为对英与对法贸易,分别约4800万盾和3800万盾;同期亚洲贸易只达3500万盾,占总贸易额的13%,美洲贸易额更低,仅为2800万盾^⑫。

西欧海外航运贸易比重偏低的根本原因,盖出于生产力水平,在大航海时代,西欧国家还严重缺乏占领海外市场的廉价商品重炮。因此,除去暴力掠夺与不等价交换外,真正的贸易部分实际是一种“单边性贸易”模式,即通过大量输出贵金属来购买海外商品。白银流向东方,商品流向西方,是此期世界市场上大量存在的现象,迟至1719~1762年,英国对中国和印度的贸易总输出额年均约732083磅,其中白银约值526291磅,占总额的71.9%,一般商品额205792磅,比例仅为28.1%^⑬,足见其商品渗透力的薄弱。另一西欧核心国家荷兰的情况更其如此。荷兰东印度公司在东方贸易中对货币的需求,几乎达到无以复加的地步。然而东方商品的交易数量,却总是使荷兰人感到手头货币的拮据。1614年驶抵印尼爪哇万丹港的6只中国商船,所带货物的价值就相当于30万里亚尔(西班牙银币单位),而同年荷兰输入亚洲的银币总共才约12.8万里亚尔,即使全部用以购买中国船货,其所需金额也还差1/2以上。荷兰东印度公司驻巴达维亚总督库恩在1621年给国内理事会的信中抱怨,他们在东方贸易中“非同一般地缺少货币”,要求尽快给予补充。自1602年荷兰印度公司创立至1795年濒临解散的近2个世纪中,贵金属一直是其进行东方贸易的主要交换手段。据西方学者最新估算,上述时期输往亚洲的贵金属总共达5.9亿盾左右,超过“金银漏斗”西班牙输入亚洲的贵金属量^⑭。

与此相映成趣的是东方商品在西欧市场的畅销。17世纪下半叶至18世纪初的“印度热”最为典型。印度棉布以其价廉物美而使西欧公众心驰神往。1699年英人约翰·卡里撰文写道:

“现在大多数的男人和女人都认为,如果穿的衣服不是用白棉布制作,就算不得穿上了好衣服。男人需要穿白棉布衬衫,戴领饰、袖口,口袋还得掖一块手绢。妇女的穿戴包括头巾、兜帽、袖套、裙子、长袍、衬裙等等”^②。这几乎是要用印度棉布装扮全身而后快。东方纺织品的大量进口不仅在西欧社会引起一股来势猛烈的服饰新潮,较之更为深刻的影响是对西欧传统纺织工业的冲击。马克思曾说英国呢绒工场主“惊呼印度棉织品和丝织品输入将毁灭他们”^③。足见冲击非同一般。它关系到西欧自身一向拥有优势的工业的前途与未来。这种由冲击者扩大对外交往所引起的世界市场的反向矛盾运动,特别值得人们重视与思考。

再谈第二个矛盾。

西欧国家率先由农本而重商,率先走向世界,是有其内在的社会经济要求的。新兴的资本主义关系需要世界市场作为其成长的必要机制和条件。然而,资本主义生产关系在其具有开放性的同时,又具有建立于私有制基础上的掠夺性。资本主义的对外交往扩大是用血与火开道的扩张,因而在突破农耕世界闭塞性、推动历史发展的过程中,必然染上浓重的暴力色彩,其集中表现便是海外殖民掠夺。殖民掠夺中的压迫奴役,引起当地人民的反抗斗争;殖民掠夺中的生产垄断与贸易垄断,又引起所在地区自然资源的破坏和市场萎缩。民族关系、种族关系、国家和地区关系的尖锐紧张,殖民地社会经济发展条件的恶化和生活状况的贫困化,从根本上阻碍着人类交往的扩大,这是资本主义交往关系中难以克服的矛盾。

马克思指出:“历史中的资产阶级时期负有为新世界创造物质基础的使命:一方面要造成以全人类互相依赖为基础的世界交往,以及进行这种交往的工具,另一方面要发展人的生产力,把物质生产变成在科学的帮助下对自然力的统治。”^④应当说,海道大通为实现这两重历史使命奠定了初步的基础,因为它不仅使人类社会从分散发展向整体发展迈出了具有重要转折意义的一步,而且也为生产力的新发展提供了空前广阔的天地与增长机制。但是,从以上所论的两类矛盾又可看出,大航海时代(或称哥伦布时代)形成的世界交往仍然具有它的明显的历史局限。西欧新兴资产阶级虽然凭借自己的阶级和社会优势,也就是15、16世纪西欧的时代优势,以及利用全人类已有的航海成果,率先突破了农耕世界的经济闭塞,开辟了以海路为主要媒介,以包括新旧大陆在内的全球空间为交往场所的人类交往的新局面。然而,囿于其生产力发展水平,这种新的世界交往的物质结构还很不成熟。发起冲击的西方国家既缺乏大量的、足以占领世界市场的工业廉价商品,又严重依赖东方国家的日用品输入,它们对传统农耕世界的经济渗透力也就仍然有限。这不仅造成上面所说的那种“单边性”(Unilateral)的东西方贸易格局,而且也不可能完全实现“以全人类相互依赖为基础的世界交往”。在东方国家农本自然经济尚未发生根本转折时,情况就更是如此。因此,新时期西方资产阶级第一重历史使命的完成,有赖于第二重历史使命的实现,即“把物质生产变成在科学的帮助下对自然力的统治”。

西方工业革命使第二重历史使命得以实现,立足于近代科学基础之上的机器大工业形成了强大的生产力和商品出口能力,而包括铁路开通和蒸汽船诞生在内的“运输革命”,则与商品输出一一起将整个人类社会卷入资本主义的世界经济运行体系,从而确立了以全人类互相依赖为基础的世界交往。尽管如此,海道大通时代世界交往所产生的内在矛盾并未完全消除。工业革命调整了西方国家对外贸易方式,淡化了其中的暴力色彩,但西方与非西方国家经济上的不平等关系依然存在,西方工业化甚至进一步加剧了这种不平等。要真正解决海道大通后世界交往中的第二类矛盾,一是要实现广大非西方国家(即今日第三世界国家)在政治独立基础上的工业化与现代化,二是要建立既互相依赖又平等互利的“国际经济新秩序”(NIEO)。

(转第24页)

- ⑮ 王士禛:《池北偶谈》卷十四
- ⑯ 王士禛:《蚕尾续文》卷二十,《带经堂集》,七略书堂校刊本。
- ⑰ 王士禛:《香祖笔记》卷十,清刻本。
- ⑱⑲ 黑格尔:《美学》第三卷下册,第6、16页。
- ⑳ 王士禛:《蚕尾续文·画溪西堂诗序》
- ㉑ 梁启超:《论中国学术思想变迁之大势》,《饮冰室合集》,中华书局版,第三册。
- ㉒ 蒋仁锡:《雍益集书后》,载《王渔洋全集》
- ㉓ 王士禛:《蚕尾集卷八·答唐济武检讨》
- ㉔ 王士禛:《蚕尾集卷九·跋真灵位业图》
- ㉕ 王士:《香祖笔记》卷七,清刻本。
- ㉖ 王士禛:《古夫于亭杂录》卷五,《啸园丛书》本。
- ㉗ 王士禛:《池北偶谈》卷十七
- ㉘ 陆时雍:《诗镜总论》,《历代诗话续编》本。
- ㉙ 王士禛:《分甘馀话》卷三
- ㉚⑳㉛ 王士禛:《居易录》卷十六、卷十二、卷三。
- ㉜ 王士禛:《分甘馀话》卷四
- ㉝ 莱辛:《拉奥孔》,第91页。
- ㉞ 王士禛:《池北偶谈》卷十六
- ㉟ 王士:《香祖笔记》卷十二,清刻本。
- ㊱ 王士禛:《渔洋诗话》卷中,《清诗话》上册。
- ㊲ 宋萃:《阮亭王公暨元配张夫人合葬墓志铭》,《渔洋山人精华录笺注》卷首。
- ㊳ 黑格尔:《美学》第3卷下册,第13页。

(本文责任编辑 张炳烺)

(接第48页)

注 释:

- ①③⑲⑳ 《马克思恩格斯选集》,第1卷第51、25、63页,第2卷第75页。
- ②⑨⑪ 吴于廑:《世界历史》,载《中国大百科全书·外国历史卷》,第5、10、11页。
- ①⑤⑧⑩⑫⑳ 《世界史便览》,三联书店1983年版,第154、199、284、298、299、294页。
- ⑥⑦ 斯塔夫里阿诺斯:《全球通史——1500年以前的世界》,上海社会科学院出版社1988年中译本,第345、175页。
- ⑬⑱⑲ 斯塔夫里阿诺斯:《全球通史——1500年以来的世界》,新泽西1971年版,第3、169页。
- ⑪ 韦克:《欧洲胡椒与香料进口方式的变化》,《欧洲经济史杂志》第8卷(1979年)。
- ⑮ 格拉曼:《荷亚贸易(1620—1740)》,哥本哈根1958年版,第126—127页。
- ⑯⑳ 威尔逊:《英国的学徒期,1603—1763年》,伦敦1976年版,第170、171页。
- ⑰ 豪斯赫尔:《近代经济史》,商务印书馆1987年中译本,第85页。
- ㉓⑵⑶ 陈 勇:《商品经济与荷兰近代化》,武汉大学出版社1990年版,第156、157、137页。
- ㉔⑵ 齐波拉主编:《欧洲经济史》第2卷,商务印书馆1988年中译本,第388、437页。
- ㉖ 克里德特:《农民、地主和商人资本家:1500—1800年的欧洲与世界经济》,剑桥1983年版,第122页。
- ㉚ 马克思:《东印度公司——它的历史与结局》,译文见1953年第3期《新建设》。

(本文责任编辑 吴友法)