

中古时期英国的水陆交通

谢丰斋

(淮北煤炭师范学院 安徽淮北 235000)

A country's water and land transportation is deeply connected with its commerce development. The more convenient the traffic, the more developed its commerce. It's still a desolate task in domestic history circle how British transportation really was in Mediaeval Times. To investigate British business economy, there comes down to the transportation problem. According to the recent literary history data published in Britain, this paper concretely review the water transportation and business conveyance during 12 ~ 14 century. This paper presents two points: First, the transportation system consists of main road, local and country road provided commerce transportation; large-scale landway transportation can be organized effectively, and the "Public Transportationer" came into being. Second, Waterways were very well developed, especially in the eastern part where there densely distributed watercourses and canals, and prosperous cities and big markets; also the price for water transportation was much lower than that of land transportation. Undoubtedly, according to the modern standard, the water and land transportation at that time still had many obstacles. However, it still guaranteed the transportation of business.

Key Words: Mediaeval Times British Transportation Convegance

内容提要 一个国家的水陆交通与商业发展紧密联系在一起,交通越便利,商业越发达。中古时期英国的交通状况如何?目前在国内外史学界还是一个冷僻的课题。要研究中古时期英国的商业经济,必然涉及到交通问题。根据近年来英国出版的相关文史资料,具体考察了12~14世纪期间英国的水陆通行及商业运输情况,提出了以下两点看法:一、由主干道即“王家大道”、地方道路和乡村小道所组成的陆路系统已经比较完整,可以保证商业运输的需要;大规模的陆路运输不仅可以有效组织,而且出现了比较高级的“公共运输人”。二、通航水路相当发达,尤其在东部地区水运河道密布,城市和大的集市都非常繁荣;水运价格也比陆运低得多。不可否认,以现代人的标准看,当时的水陆交通还障碍重重,运输效率不高。但是,这个时期英国的水陆交通条件已经为商业运输提供了必要保障。

关键词 中世纪 英国 交通 运输

中图分类号 K561.3

文献标识码 A

众所周知,水陆交通状况体现着商品经济、尤其体现着转运贸易的发展程度。中古时期,英国还是一个相对落后的农业国,其水陆交通条件还相当闭塞。然而,大约从12世纪起,英国的水路和陆路的通行已经逐渐便利起来,商品转运贸易开始兴盛。英国当代著名的中古经济史专家爱德华·

米勒曾指出,12世纪以后,英国的海外贸易与本岛贸易同时发展起来,而“海外贸易的兴盛必须依赖于英国内部的交换网络,那些来自遥远大陆、具有异国情调的商品要进入英国,其前提必须是英国自己已经有一套前已存在的交换设施,以便使它们能够及时找到接近英国消费者的途径;那些

注定要出口的货物,特别是那些由小人物提供的产品,必须在它们出海以前首先收集起来,以便积少成多^[1]。现有资料证明,12~14世纪期间,英国水陆交通状况已经出现了较大改善,基本满足了各地商品交换和转运贸易的需要。

一 陆路通行

我们先看当时英国的陆上通路。中古时期,英国的陆路修建有着多方面的要求。首先,国王及国王随从要定期移动,要么访问王室地产和城堡,要么派驻官员,要么由传令官发布各种文告、令状和特许状等等,需要进行王国的正常管理,而王国军队的移动对“王家大道”(the King's Road)的修建更是提出了战略性要求。此外,英国的大贵族和修道院也需要建立道路以取得联系。因为他们大多拥有庞大地产,且分散在英格兰的不同地点,为加强管理,他们也需要经常流动,必须修建道路以加强联系。在处理地方事务时,召集百户区会议和贵族法庭,也要惊动四邻八乡,必须有较好交通条件做保障。还有日常交往中的走亲访友、赴市赶集、特别是宗教朝拜等,都在无形中推动着道路建设的步伐。中古时期,英国的道路网络正在逐渐形成,它们在保证人员往来的同时,也为商业运输的需要提供了重要保证。现在看来,中古英国的公共交通并不像人们所设想的那样落后。到1300年时,英国不仅出现了许多交通干道,而且在主要干道上都架设了桥梁。其路面也不像传说中的那样坑坑洼洼,破损不堪,货物从沉重的建筑材料到陶器或桶装啤酒等“细货”,都可以按照合理的效率进行运输,“转运起来没有明显的困难”^[2]。

现代人研究中古时期的道路状况,主要依据保存下来的若干文献、地图和王室旅行图,还可根据现代航空摄影技术和地面考古等来把握信息。然而,西方近代地图学大约兴起于16、17世纪,16世纪以前的地图很少见,且粗制滥造。已知英国最早的中古地图是1250年绘制的“巴黎的马修地图”。其后还有1360年前后出现的“高夫地图”(Gough Map)。“马修地图”非常简单,仅仅标示了从多佛尔(Dover)到纽卡斯特(Newcastle)的一条大道。“高夫地图”的价值高得多,它已经对14世纪时英国的陆上通路作了详细描绘。该图显示,英国以伦敦为中心已经出现了向四境幅射的交通干道,即“王家大道”^[3]。现代史地学家B. P. 亨德尔(B. P. Hindle)曾运用“高夫地图”,再结合约翰王和爱德华一世时期的王室旅行图,重构了13、14

世纪时英国的交通地理。他认为,14世纪时英国陆路交通的两个基本构架已经确立,那就是第一,伦敦已经成为全国的交通枢纽;第二,“北方大道”(the Great North Road)开始建成,它连结北部各郡,在整个交通网络中占有突出地位^[4]。当时,英国的道路系统以伦敦为中心,东面通向多佛尔,西面到达布里斯特尔,北部已经把约克和纽卡斯特连结起来。道路网的分布在东南部最稠密,西南、西部和西北便非常稀少,说明王室对偏远地区的巡访还很少见。

中古时期,英国道路的很大一部分还是罗马帝国时期的古干道。有人认为,“高夫地图”中40%的道路源于罗马时代^[5]。波士坦证明,英国中古时期的陆路通行主要被罗马时代的道路所主宰。他认为,英国14世纪时的主干道与10个世纪前没有多大差别,与4个世纪后的18世纪也差别不大,都是罗马时期的道路系统^[6]。但是,亨德尔的研究补充了上述观点。他认为,中世纪英国也出现了新的道路,它们都是按照“就地开辟,就地维护”的惯例或原则修建,而且整个道路系统“即便在寒冷的冬季也能够满足商业运输的需要”,只不过沉重的或大宗货物的运输一般以水路优先,陆运只取“辅助”作用^[7]。我们认为,中古时期至少从11世纪起,罗马时代遗留下来的古代大道已经重新得到利用,而与此同时,新的道路也在增建和修缮之中^[8]。

从这个时期英国遗留下来的文献资料看,王室已非常重视具有商业性质的道路和桥梁建设。如1247年颁发的一张王室特许状,曾授权多勒卡斯特(Donecastle)城的居民,允许他们用石头修建到达该城的桥梁,并同意他们从“复活节”开始,对装运货物经过大桥的车辆每次征收1便士的关税。1315年8月8日的又一张王室特许状,授权威廉·德·尼也尔(William de Leyre)理查德·阿伯特(Richard Abbot)威廉·洛·鲁斯(William le Rous)和汤姆斯·西蒙(Thomas Seman)等人,允许他们在柴戎('la Charrying')征收3年的“过路税”(pavage),用于维修从伦敦“新殿禁地”(the Bar of the New Temple)到达威斯敏斯特王宫大门之间的通路,以保证该地区所有货物的销售和通行^[9]。据记载,12世纪时英国开始成型的“普通法”里,已经将通往港口和市场的道路列为“国王大道”,破坏和阻碍这些道路将被视为反对国王的罪行。为此,英国王室还成立了还专门的委员会,

负责对海墙、堤堰、堤道和桥梁的检查与维护^[10]。

英国地方道路的建设主要围绕城镇之间的联系来进行。正如 R. H. 布里特纳尔 (R. H. Britnell) 所说:早期居落之间的边界正在变成联系集镇的商业纽带^[11]。一方面,修建道路,征收过路税可以为城镇带来收入;另一方面,新的道路建设可以改变旧的商道,加强新建城镇的市场竞争力。位于泰晤士河流域的阿宾顿 (Abingdon) 大桥的建成,就直接导致了多尔切斯特 (Dorchester) 的衰落,索尔兹伯里 (Salisbury) 的汉姆 (Harmham) 大桥的修建也促成了威尔顿 (Wilton) 的衰败,威尔顿一度是该地区最重要的城市之一^[12]。因此,地方道路的修建和桥梁建设既满足商业贸易的需要,也存在着激烈竞争。

至于中古时期英国的乡村道路,其建设情况很少见诸文献,多数情况下可能是“能走就行”。不过,修建良好的乡村路段已经存在。一则来自柴郡的资料记载,13 世纪时,威尔 (Vale) 的王家西妥派修院进行某项建筑施工时,曾征用农民马车从 8 英里外的爱迪斯伯里 (Eddisbury) 码头运送石头,一天内来回两趟,运程约 30 英里,前后进行了几个月时间,包括冬季的冷湿天气,也没有停歇^[13]。这样的运输工作没有相应的路面条件做保证是不可能的。当时在英国东南部的低洼和湿沼地区,为便于通行,还经常在乡村旷野修建“堤道”(caustways),如牛津南面的“粘土堤道”、萨姆塞特郡的“兰各波特堤道”和威尔特郡的“摩德黑斯堤道”等。其中的“摩德黑斯堤道”将一个位于粘土带、积水很难流出的村庄与奇平汉姆 (Chippenham) 市场连结起来,使村民在“一年当中的任何时间”都可以进入市场^[14]。英国近年来的地貌考古发现,现有英国乡间的大多数小路和便径都是中世纪的产物^[15]。

以上可见,12~14 世纪时英国内地已经出现了相对完整的道路系统,内陆交通比较畅通,从“王家大道”到地方公路,再到乡间小道,各级道路的建设已经构成了较为完善的陆上通道。

二 陆路运输

在交通发展的同时,运输效率也必然有相应提高。研究发现,13~15 世纪时,在英国主要交通大道上已经出现了“公共运输人”(common carriers),他们主要为大宗商品的贸易活动提供专门化的运输服务。其活动范围已非常广泛,包括从南安普顿到温切斯特和牛津,从柯茨沃兹 (the Cotswolds) 经陆路和水路到伦敦,从英格兰中部各

郡到剑桥附近的斯托布里奇 (Stourbridge) 集市,从威斯特敏斯特和牛津到约克和纽卡斯特。在伦敦和一些大的城市,还出现了一个新兴职业,即“大车掮客”(brokers of carts),专门在“公共运输人”与货主之间兜揽生意^[16]。

地方性运输工作有专门的“脚夫”(colliers) 承担。他们推着独轮车 (barrows) 和其它小型运输工具往来于乡间道路上,成为中世纪“苦力”的标志。英国中世纪最重要的运输工是乡间农民。波士坦曾经说:只要有“大宗账目”保存的地方,都会发现,运输石头、砖和木料、木炭等这类货物,都是从附近村庄雇用或征用农民的马车或牛车来完成^[17]。在领主庄园里,农民所负担的“运输劳役”,更是保留到最后的劳役内容。庄园档案记载着无数的“运输役”实例。例如,在德文郡的陶顿 (Taunton) 庄园和斯托坎伯 (Stogumber) 庄园,一些“惯例佃户”将一部分庄园谷物运到埃克塞特销售,又从埃克塞特购买酒、鲱鱼和盐^[18]。他们的“惯例”运输役还会承担长距离的运销工作。比如,在“惯例法”中经常可以看到,运输磨坊石是当时佃户的一项常规义务,而采集和运输磨坊石的工作,就经常是一项沉重的长途贸易^[19]。不过,农民工的运输有季节限制,农忙时不能进行,所以为满足商业发展的常年需要,“公共运输人”应运而生,他们可以为运输工作提供“全年性”服务。

中世纪时,英国陆地交通工具主要有两类。一类是单畜,如马、驴和骡子等;另一类是大车,包括两轮的“轻型车”(bronnnette) 和四轮的“载重车”(carrette)。在多数情况下,大宗运输都是使用大车即“载重车”来承担。根据 1327 年的一份文献记载,我们知道,双轮车一次可以运载“13 匹布料”,而四轮车的载运量是双轮车的“2 到 3 倍”^[20]。

那么,陆路运输的效率怎样呢?近年来, J. 马斯切尔 (J. Masschaele) 根据 1296~1352 年间负责向远征苏格兰的英国军队提供粮草的郡守所做的账目,对中世纪的运输效率做了初步研究。他发现,从整个运粮过程的组织看,郡守的工作分两部分来完成。首先把征集到的粮草运送到河岸边的“存放地点”,如果是内地郡,就选择内河通航口岸,如牛津郡的“泰晤士河上的亨莱”;如果是沿海郡,就选择合适的港口,如埃塞克斯郡的摩尔顿 (Maldon)。在这些“存放地点”有可供租用的仓库。待征集的粮草达到需求的数量以后,郡守就开始安排下一步工作,即把粮草从水路运送到最靠近野战部队的港

表一// 中世纪英格兰的主要通航河流

主要航运区	主要通航河流
东北部	Tweed、Tyne、Wear、Tees
亨伯湾	Hull、Derwent、Foss、Swale、Ure、Ouse、Nidd、Wharfe、Aire、Calder、Don、Idle、Derwent、Trent、Foss Dyke、Ancholme
湿沼地区	Witham、Slea、Car Dyke、Glen、Welland、Nene、Gt Ouse、Cam、Lark、Lt. Ouse、Wissey、Nar
东安格利亚	Ant、Bure、Wensum、Waveney、Aide、Colne、Crouch
泰晤士河流域	Lea、Cherwell、Thames、Medway
南部	Gt. Stour、Rother、Arun、Hamble、Alre/Itchen、Test、Avon
西南部	Torridg、Parret/Tone、Brue、Axe
布里斯特尔湾	Avon(Bristol)、Avon(Warwick)、Severn、Wye
西北部	Overton、Weaverham、Barton、Kirkby、Lonsdale、Cockermouth、Carlisle
合计	65 条主要航运河流

(资料来源:根据 Edwards and Hindle, "The transportation system of medieval England and Wales," 第 131 页表编制。)

口,那就是伯里克(Berwick-on-Tweed)纽卡斯特(Newcastle-upon-Tyne)和卡莱斯(Calais)郡守在进行第一阶段的工作时,需要把粮草从个别性质的村庄分批征集上来,其运输任务主要靠陆路来承担。在通常情况下,他会安排“4 匹马拉运的”载重大车来运送,每车可装运小麦“4 夸脱”,一匹马平均拉运“一夸脱小麦”;个别地点也有使用“3 匹马”或“5 匹马”的情况,其载运量就相应地“减少或增加 1 夸脱”。每天的行车里程,据统计有所变化。在埃塞克斯郡,每天平均行程为 10~14 英里;在北安普顿郡,每天平均行程为 22 英里,最高可达 31 英里,主要依据路面和气候条件的不同而出现波动。在道路极其难行的区域,就要使用单畜来驮运。1 匹马平均运载“4 蒲式耳小麦”相当于“大车运输效率的一半”。

从当时陆路运输的价格看,我们根据马斯切尔夫对 16 个郡的 56 套账册中所记录的 362 条信息的统计判断,完成全部“11113 夸脱又 6 蒲式耳小麦”的运输工作,其平均运输价格为每英里吨 1.5 便士,变化区间在每英里吨 0.9~2.3 便士之间^[21]。这些账册甚至还提供了相当完整的个案资料。如 1342 年肯特郡守的一则账目条款记载:“从艾尔汉姆(Elham)到桑德里奇(Sandwich)运输 100 夸脱小麦,共装运了 25 辆大车,每车由 4 匹马拉运,计每车每天 18 便士,合计 37 先令又 6 便士”^[22]。在这里,拉运的小麦数、车辆数和最终价格都有明确记载。因此,我们认为,中世纪英国的路面运输

已经可以在不同的情况下有效组织起来,从而保证了商业发展的需要。

三 通航水路

我们知道,中古时期还是人类主要依赖天然力的时代。因此,在商业运输、尤其在大宗货物的运输方面,河流起着比陆地更为重要的作用。S. 乌勒尔(S. Uhler)的研究发现,爱德华一世时期,对北征苏格兰军队的粮草供应在大多数情况下,先用大车从陆路运送到“最近的可通航地点”,然后沿河道转运,到达沿海某一港口,再沿着海岸线航行,北上抵达目的地。无论林肯郡、约克郡、还是汉普郡或诺福克郡,其粮草供应都属于这种运输类型。由此看来,在组织运输过程中,主导者对通航河道格外依重^[23]。N. 苏尔也认为,中世纪的货物运输如果有河道可以选择水运将优先考虑^[24]。

目前,英国学术界对中古时期的通航河道正在进行研究。亨德尔和费雷德里克·爱德华(J. F. Edwards)的研究成果显示:中世纪时期英国大约有 140 条可通航的河流,可通航里程总计约 2400 英里^[25]。从地理分布看,绝大部分通航河流集中在东部地区,向东注入亨伯湾(the Humber)和沃什湾(the Wash)。注入亨伯湾的河流主要有乌斯河(the Ouse)、艾尔河(Aire)、唐河(Don)、特伦特河(Trent)(其上游为多汶特河 Derwent)、注入沃什湾的河流包括威瑟姆河(Witham)、韦兰河(Welland)、宁河(Nene)、大乌斯河(Great Ouse)。由于该地区河网密布,航运发达,转运贸易异常兴

盛。当时,英国有八大著名集市,其中6个集中在这一地区。沃什湾以南的重要航运区是耶尔河(Yare)流域和泰晤士河(the Thames)流域。两者对英国东南部的经济发展起着重要作用,泰晤士河更是供应伦敦粮食和进行外贸出口的主动脉。南部地区的通航河流主要有流经温切斯特的伊特钦河(the Itchen)和从普里茅斯入海的艾文河。到了中西部地区,布里斯特尔航运区也是非常重要的贸易通道,它集中了塞文河和艾文河两大流域。而英国西南半岛和西北地区的通航河道则相对稀少。德文郡虽然有较多河流,但通航河段很少。泰马河(the Tamar)只能从普里茅斯上行约24英里,再有从比德福德(Bideford)至威尔-基夫纳德(Weare Giffard)不到5英里的短程航运^[26]。就总体状况看,英国的河运在中古时期至少在某些地区比今天更理想。比如,在过去很长一段历史时期内,泰晤士河在现今威尔特郡的克里克纳德(Cricklade)境内一直可以通航,然而今天这里的河道已成“涓涓细流”;再如萨姆塞特郡的约河(Yeo)在19世纪时,还可以将进口的煤炭一直运送到伊尔切斯特(Ilchester),而现在这里只剩下了“一条小沟”而已^[27]。

关于中世纪英国可通航河道的分布情况,我们可见表一显示。

水运的重要性在城市发展方面尤为突出。弗里德里克认为:“接近可通航的水路,显然是中世纪大多数城市发展和繁荣的一个重要因素”^[28]。从城市与商业发展相互联系的意义上看,我们注意到一个城市处在主要交通干道上,或者处在某个道路交汇点上、或者河流交汇点上,对于这个城市的产生有着非常重要的影响。弗里德里克说,有一点更加清楚,那就是如果城市本身就是一个内河港口,对于该城市的产生将不失为一个明显的优势;如果它是一个沿海港口,其条件会更好,因为它可以“更方便地”进行沿海贸易和国际贸易^[29]。

我们知道,陆路运输对于市场发育特别是城镇建立已经产生了较大影响。德文郡的一部分内地集镇,如巴渥(Bow)克里迪顿(Crediton)哈索尔勒(Hatherleigh)赫尔斯沃思(Holsworthy)奥克汉普顿(Okehampton)希普沃什(Sheepwash)南摩尔顿(South Molton)和南里尔(South Zeal)等,虽然都处在人口稀薄地区,却在商业上获得了成功,其中很大原因就是因为他们所处的地理位置非常重要,属于交通要道^[30]。然而,陆地运输在总体上

对于城市兴起和发展的作用,却不及河流的影响大。中世纪英国主要城市的发展只有考文垂的兴盛明显得益于陆路优势。在“高夫地图”上,考文垂处于从布里斯特尔到林肯以及从伦敦到卡莱尔的两条重要线道的交汇点上,它的发展牺牲了附近艾文河上的沃里克(Warwick)^[31]。除此之外,很少城市得益于陆地优势。12、13世纪时,英国有74个主要城市,仅5个不靠近可通航河流,它们分别是伯克汉斯蒂德(Berkhamsted)里奇费尔德(Lichfield)斯塔福德(Staford)斯沃夫汉(Swaffham)和威尔斯(Wells),但是这5个城市距离水路也不远。在中世纪的新建城市当中,大约有一半是内河或沿海港口,而在规模最大、发展最快的20个城市当中^[32],有12个是沿海兼内河港口,6个是纯粹的内河港,仅2个(考文垂和莱斯特)不具港口功能^[33]。

中世纪的“国际性”大集市都靠近重要河流的沿岸。英国八大集市中,有六大集市分布在沃什湾的河道网上。“斯坦福集市”位于韦兰河上,“北安普顿集市”坐落在宁河上,“圣伊文斯集市”扼乌斯河,“伯里-圣爱德蒙兹集市”据拉克河(the Lark),“波士顿”和“林恩集市”设立在沃什湾的2个出海口上。它们沟通和连结着内外贸易,对于那些来自低地国家、斯堪的那维亚半岛和英国东海岸的船只来说,这些集市地点都是很方便的出入港口。英国另外2个集市也可以非常便利地接近河道。“威斯敏斯特集市”距离泰晤士河上的伦敦只有须臾之遥,“温切斯特集市”坐落在伊特钦河附近,距离南部沿海港口南安普顿也仅有很短路程^[34]。由此可见,通航河道与商业及城市发展有着非常密切的关系。什鲁斯伯里(Shrewsbury)是威尔士边区(the Welsh marches)的最大城市,威尔士发达的养牛业和养羊业就是以塞文河的航运为基础发展起来的,许多羊毛从这里出发经塞文河运抵下游,其它许多商品也从这里装运启航,以此为出口与外部世界建立联系^[35]。

根据地名学研究,我们得知,在英语地名中,凡是一个地名的后缀带有“福德”(ford)字样的,都表示该地点从一条河流上跨过。这个地点在地形特征上一般是河水冲击时形成的一块“硬地床”,易于设埠。以萨姆塞特郡为例,有2个村庄分别为“Mudford”和“Sparkford”,就表示它们是两个地方性小商埠,分别穿越约河和卡姆河(Cam)^[36]。

当然,英国的情况比较特殊。由于英格兰是面

积不大的岛国,大部分河流的流程较短,并直接入海,这种地理影响使内河航运具有相对独立的地位,许多载运量较大的海运船只难以深入内地,使得没有河流通行内地的沿海港口在商业竞争中处于劣势地位。林肯和诺里奇(Norwich)就是因为没有内河航运,商业优势分别被布里斯特尔和雅茅斯(Yarmouth)所取代^[37]。那些属于河流入海口的沿海港口,则兼得河运与海运之利,大多成为繁荣的商业城市,如伦敦、约克、赫尔、波士顿、埃克塞特等,都属于这一类城市。

英国发达的水运条件还包括拥有为数众多的沿海港湾。在英国沿海岸周围,除了著名的港口,还有为数众多的小海湾、海滩和河流入口,它们随时都可用来装卸货物。例如,萨姆塞特郡的敏赫德(Minehead)和丹斯特(Dunster)就是两个较重要的地方港口。敏赫德连接着爱尔兰的贸易,丹斯特处在不远处的同一条海岸线上,现已淤塞,却留下了港口关闭后的遗址和建筑用的石头。这里曾经是进口煤和谷物的通道,又是从当地石灰窑运出石灰石和石灰的小码头^[38]。

总之,可以说,英国的水运之利远远大于陆地交通,这种水运之便在更大程度上塑造了英国的商业和城市发展类型。

四 水路运输

这里我们再简要考察一下英国当时的水路运输。据记载,13世纪时,英国的水运船只按船体大小可分为3种类型:即内河航运的小船(boats)、大河航行的驳船(barges)和海上航行的狭长帆船(galleys)。海运船只因为船体较大,吃水深,沿河上行进入内地时,经常需要换成吃水浅的内河船只。英国的内河船只以泰晤士河上航行的带帆驳船和塞文河上的趸船(trows)最为有名^[39]。据一则账目资料显示:一艘大驳船的造价,其材料和做工共计超过20英镑,包括一个价值2英镑又10先令的绞车和一张船帆,木材耗费大约为50块船板,每块长12英尺。这种大驳船的运载能力可达50夸脱^[40]。

在水运价格方面,据马斯切尔的抽样研究显示:亨伯湾、沃什湾、泰晤士河和塞文河等流域的水上运输,其平均价格大约为每英里吨0.7便士,相当于陆运价格的一半,波动范围从最低值即泰晤士河及沃什湾流域的0.6便士每英里吨,到最大值即亨伯湾流域的0.9便士每英里。海运价格更低。沿海运输的平均价格为0.2便士每英里吨,

跨海运输的平均价格为0.3便士每英里吨^[41]。这样计算一下,陆运、河运和海运价格的比值大约为8:4:1。水路运输大大显示了自己的优越性。还有一处资料显示,伦敦周围的谷物运输,用马车拉运的费用相当于水路船运的12至18倍,伦敦城北部和西部的陆运费用尤其高昂^[42]。运输价格的悬殊对比,直接解释了中世纪商业更多依赖水路的具体原因。

五 结论

通过对水陆两路交通运输的具体考察,我们已经了解到中古时期英国的转运贸易正在发展起来,无论是在本土范围内进行地方贸易和地区贸易,还是延伸到海外进行欧洲范围的国际贸易,都可以有效组织。马斯切尔的区域研究曾具体考察了亨廷顿郡的市场网络。他的结论是到14世纪早期,亨廷顿郡的郡守已经能够以“一种快速的方式”为国王的军队提供粮草,他可以利用现有市场网络,先征集和存放足够的物资,然后通过一个由“道路、桥梁和河流所组成的复杂的运输系统”将物资运出郡外^[43]。英国当时的运输系统已经相当完整,运输效率也比较高。

当然,我们对中古时期的英国交通运输状况也不能作夸大理解。以现代人的标准看,当时的交通条件毕竟低劣。首先,陆上交通存在许多无法克服的天然障碍,如在德文郡境内做穿越全郡的旅行直到16世纪都没有改进^[44]。科娃勒斯基的研究显示:一个居住在艾克斯莫尔(exmoor)西面的庄园管家,距离德文郡首府埃克塞特城仅35英里,去一趟首府竟用了4天时间^[45]。这样的旅行效率告诉我们,中世纪时距离超过20英里的行程将意味着不能在同一天之内返回。所以我们看到,13世纪时英国的法律学家亨利·布劳克顿(Henry Bracton)曾建议,各个市场之间的距离最好不要超过六又三分之二英里。因为这样的距离可以让行旅在同一天时间内从市场安全返回家中。中世纪时代社会环境不安定,盗匪出没,旅客如果不能在同一天之内返回,将有一定的危险^[46]。同样,水路也很不安全。据《英国历史文献》记载:1308年3月15日,西塞利·德·贝罗·拉各(Cicely de Bello Loco)之子拉尔夫(Ralph)曾向法院起诉,在塞文河上,他的船装载着木柴等货物从布德莱(Bewdley)运往布里斯特尔,行至伍斯特附近时遭到该城威廉·罗卡尔夫(William Roculf)等人的拦截,货物被抢,人也被抓进监狱^[47]。

新近的研究又显示,英国的内河运输到了中世纪后期,尤其在1300~1540年期间走向恶化。一方面,水力磨坊和堤堰增多,给河运带来障碍^[48];另一方面,水运网络减少又给城市的谷物和燃料供应造成影响^[49]。这种情况说明,到了中世纪后期英国的社会经济环境走向紧张,水陆交通条件反而不比先前有利了。

- [1]米勒:《中世纪英国的城镇、商业和手工业,1086~1348》(E. Miller, *Medieval England: Towns, Commerce and Crafts 1086~1349*) 朗曼出版公司1995年,第143页。
- [2]N. 苏尔主编:《中世纪英国图解史》(N. Saul, ed. *The Oxford Illustrated History of Medieval England*) 牛津大学出版社1997年,第159页。
- [3]M. 阿斯顿:《山水考古与地方史》(M. Aston, *Interpreting the Landscape-Landscape Archaeology and Local History*), 洛特里奇出版社1998年,第142页;H. 罗斯维尔主编:《189~1327年英国历史文献》(H. Rothwell, ed., *English Historical Documents, 1189~1327*)第3卷,洛特里奇出版社1996年,第5~824页;M. M. 波斯坦:《剑桥英国经济史》(M. M. Postan, *The Cambridge Economic History of Europe*)第2卷,剑桥大学出版社1987年,第194页。
- [4][12][14][15][19][27][36][38][39]M. 阿斯顿:《山水考古与地方史》,第142、141、145、144、139、142、140页。
- [5][6]米切尔·帕西尼(Michael Pacione),见M. 帕辛:《历史地理——进步与展望》(M. Pacione, *Historical Geography—Progress and Prospect*),伦敦:沃尔夫波罗出版公司1987年,第111页;M. M. 波斯坦:《剑桥英国经济史》第2卷,第194页。
- [7]B. P. 亨德尔:《中世纪英国和威尔斯的道路网》(B. P. Hindle, “The Road Network of Medieval England and Wales,”),载《历史地理杂志》(*Journal of Historical Geography*)1976年第2期,第207~211页。
- [8]罗伯特·E等主编:《西方文明》(Robert E. Lerner, et al., *Western Civilization*) 纽约:洛尔顿有限公司1988年版,第307页。
- [9]H. 罗斯维尔主编:《189~1327年英国历史文献》第3卷,第802页。
- [10][16][17][20]M. M. 波斯坦:《剑桥英国经济史》第2卷,第193、195、191、192、2页。
- [11]R. H. 布里特纳尔:《200~1349年英国市场的增生》(R. H. Britnell, “The Proliferation of Markets in England, 1200~1349”),载《经济史评论》(*Economic History Review*)第34卷1981年第2期,第213页。
- [18][26][30][44][45][46]M. 科娃勒斯基:《中世纪艾克塞特的地方市场与地区贸易》(M. Kowaleski, *Local Markets*

- and Regional Trade in Medieval Exeter), 剑桥大学出版社1995年,第55页及下注50、第49、129、285、54~55页。
- [21][22][40][41]J. 马斯切儿:《中世纪英国的运输价格》(J. Masschaele, “Transport Costs in Medieval England”),载《经济史评论》(*Economic History Review*)第44卷1993年第2期,第266~271、268、3~272页。
- [23]S. 乌勒尔:《4世纪林肯、约克和汉普郡的农产品运输》(S. Uhler, *The Transportation of produce in Lincolnshire, Yorkshire, Hampshire and Norfolk during the Fourteenth Century*), 1977年圣安德鲁大学未出版的论文,转引自J. F. 爱德华、B. P. 亨德尔:《中世纪英国和威尔斯的运输系统》(J. F. Edwards and B. P. Hindle, “The Transportation System of Medieval England and Wales”),载《历史地理杂志》(*Journal of Historical Geography*)1991年第2期,第124页。
- [24]N. 苏尔主编:《中世纪英国图解史》(N. Saul, ed. *The Oxford Illustrated History of Medieval England*) 牛津大学出版社1997年,第159页。
- [25][28][29][31][33][35][37]J. F. 爱德华、B. P. 亨德尔:《中世纪英国和威尔斯的运输系统》,第128、129、131页。
- [32]这些包括 Boston、Bristol、Colchester、Coventry、Hereford、Ipswich、King ' Lynn、Leicester、London、Newcastle、Norwich、Nottingham、Oxford、Plymouth、Salisbury、Shrewsbury、Southampton、Worcester、Yarmouth 和 York。
- [34]E. W. 摩尔:《中世纪英国的集市》(E. W. Moore, *The Fairs of Medieval England*) 多伦多:中世纪研究所1985年,第6、11页。
- [42]大卫·奥纳德:《城市的粮食供应》(David J Ormrod, “Feeding the Cities”),载《城市史杂志》(*Journal of Urban History*)第23卷1997年第4期,第468~473页。
- [43]J. 吉文:《中世纪英国的内地贸易,1150~1350》(James Given, *Review to Peasants, Merchants, and Markets: Inland Trade in Medieval England, 1150~1350*),载《跨学科杂志》(*Journal of Interdisciplinary*)第30卷1999年夏季刊,第115页。
- [47]H. 罗斯维尔主编:《189~1327年英国历史文献》第3卷,第801页。
- [48]J. 兰顿:《中世纪英国内陆的水上运输》(John Langdon, “Inland Water Transport in Medieval England—the View from the Mills: A Response to Jones”),载《历史地理杂志》(*Journal of Historical Geography*)第26卷2000年,第1期,第75~82页。
- [49]E. T. 约翰:《中世纪英国的水上航行》(Evan T. Jones, “River Navigation in Medieval England”),载《历史地理杂志》(*Journal of Historical Geography*)第26卷2000年第1期,第60~74页。