

从“丝绸之路”概念演变到“近代丝绸之路”研究*

王 健

(江苏省社会科学院 历史所研究所, 江苏 南京 210004)

[摘 要] “丝绸之路”是一个不断演变的学术概念,包括时间、空间和内涵三大义项,分为狭义和广义两个方面,交通线路是其基础。学术界的丝绸之路,主要是广义丝绸之路的研究,集中在两个时期,一是古代,二是当代。今人津津乐道古丝绸之路的辉煌,憧憬“一带一路”国家战略的梦想,而对近代(晚清民国)丝绸之路的变迁,关注较少。显然是不愿意将“丝绸之路”概念用在这段受列强侵略欺负的交往历史上,曾用“帝国主义侵华史”等,多用“中西交通史”“近代中外文化交流史”之名。从丝绸之路到一带一路的历史跨越中,承先启后的应是近代。“丝绸之路”的命名、探险、考察、复原、研究,中外交通道路的现代化建设等,都是近代开始的,不能忽略。我们呼吁重视并大力开展近代丝绸之路的研究。

[关键词] 李希霍芬;丝绸之路;概念演变;近代丝绸之路

[中图分类号] K061 [文献标识码] A [文章编号] 1000-5110(2017)06-0010-12

一、李希霍芬提出“丝绸之路”的时间

德国地质地理学家费迪南德·冯·李希霍芬(1833~1905)^①1860~1862年随普鲁士远征团到亚洲东部考察,第一次到中国。1861年到达上海,但因战乱等原因,当时并没有在中国开展旅行考察。^②1868年至1872年期间李希霍芬在加利福尼亚银行和上海西商会的经费资助下,对中国进行了7次地质考察和旅行,其成果主要有4项,按全部完成出版时序:一是上海外商会(或名“上海西商会”“上海商会”)于1903年将他所撰写的书信考察报告汇编成2册的《李希霍芬中国旅行报告书》(1870~1872)(又译称《李希霍芬男爵书信集》)。对该报告书,学者作过评述。^③二是1907年,他的《中国旅行日记》由其学生蒂森整理出版,2016年有了中译本。^④三是其最主要的代表作,也是划时代的五卷本著作《中国亲历旅行记》(简称《中国》)。第一卷于1877年在柏林出版。^⑤这部巨著在其生前仅出版了第一、二、四卷,第三、五卷由其他的学生蒂森整理出版,时间跨度从1877到1912年;^⑥四是两册体《中国地图集》,

* [作者简介]王 健,男,安徽泾县人,江苏省社会科学院研究员,博士,研究方向为区域历史。

① 耿昇在《法国学者对丝绸之路的研究》中认为正确的翻译应为“李希托芬”。F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013:472.按:耿先生的考证是正确的,但原译名已经流行,为方便起见,本文仍依习惯译名。

② 吴凤鸣.李希霍芬其人及宏著《中国》——为纪念李希霍芬逝世100周年而作[A].中国地质学会.首届“地球科学与文化”研讨会暨地质学史专业委员会第17届学术年会论文集[C].北京:2005;费迪南德·冯·李希霍芬.李希霍芬中国旅行日记[M].E.蒂森选编.李岩,王彦会译.华林甫,丁景涛审校.北京:商务印书馆,2016。

③ 郭双林,董习.李希霍芬与《李希霍芬男爵书信集》[J].史学月刊,2009,(1).

④ 费迪南德·冯·李希霍芬.李希霍芬中国旅行日记[M].E.蒂森选编.李岩,王彦会译.华林甫,丁景涛审校.北京:商务印书馆,2016。

⑤ 斯文·赫定.斐迪南·冯·李希霍芬男爵[A].第四纪研究[C].潘云唐译.刘东生校.2005,(4).赫定1889~1892年师从李希霍芬,本文是为纪念李希霍芬诞辰100周年而作。

⑥ 第一卷1877年,第二卷1882年,第四卷1883年,第五卷1911年,第三卷1912年。1907年,李希霍芬夫人在《李希霍芬旅行日记》“前言”中说:“蒂森先生在出版第三卷《中国》的时候得到了我丈夫留下的这些日记。”蒂森在“出版者导言”也说:“自他的博士论文(1856年)出版以来,李希霍芬大概已经出版了将近200部著作,身后还留下了大量内容丰富,未经加工完成的宝贵资料。其中最伟大、最重要的当属其宏著《中国》的第三卷。”这部巨著(China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gerundete Studien)有不同的中译名,《中国》《中国亲历旅行记》《中国——亲身旅行和据此所作研究的成果》等。

第一册由李希霍芬主编,1885年出版,第二册于1912年出版,M.哥罗尔博士主编。令人遗憾的是,他的绝大部分成果还没有系统译成中文,只有摘要编译零星刊载,造成中国学者研究的障碍。可喜的是国家清史编纂委员会将《李希霍芬中国旅行日记》(上下册)列入编译丛刊,2016年6月中译本由商务印书馆出版,这为深入展开李希霍芬研究提供了一定的便利。

现在流行的认知,李希霍芬是在《中国亲历旅行记》中最早提出“丝绸之路”这一概念,但具体在哪一卷中提出并论述,该卷的具体出版时间,中国学者叙述多有含糊,因此,关于“丝绸之路”这一概念正式提出的时间就各有异说。大多数学者以1877年在《中国》一书出版为提出时间,如耿昇、林梅村等。^①也有学者认为是1887年在多卷本名著《中国》初版时提出来的。^②书名各异,内容相同,只是提出时间,相差达10年。根据吴凤鸣的研究,李希霍芬是在1882年出版的第二卷中提出,“把汉代张骞出使西域的古道称为‘丝绸之路’”。这一卷内容最为丰富,特别是包括他在祁连山南缘的调查,他以自己的名字命名了祁连山。^③以李希霍芬名字命名的祁连山至今仍然保留在德国的地图上。也有学者认为,其关于丝绸之路的想法应当早于1877年成书之时。^④换言之,他在到中国后,便产生了丝绸之路的想法。这种说法有一定道理,这在他的旅行日记中也有反映。总之,李希霍芬“丝绸之路”思想和概念的提出对后世产生了极大的影响,学术意义深远持久。

二、丝绸之路是一个不断演变的学术概念

现在一般认为,李希霍芬的丝绸之路概念特指西汉张骞通使西域后而形成的以丝绸贸易为主的东西方交通线路,时段局限在两汉。线路应是以长安为起点,经关中渭河流域,穿过河西走廊,出玉门关、阳关后进入西域(今南疆,以塔克拉玛干大沙漠分南北路),从今喀什(旧称喀什噶尔)越帕米尔高原(古称葱岭)到中亚(河中,今乌兹别克斯坦为中心),再向西亚到达伊朗或从西南越兴都库什山到今阿富汗、巴基斯坦与印度。然而,关于中西商道的设想,却早就突破两汉的上下限。^⑤在他的旅行日记中时常可见这种思想,其丝绸之路下限已经到了他自己所处的时代(近代)。⑥除此之外,他在日记中还提到了通过蒙古进入俄罗斯西伯利亚前往欧洲的商道,从蒙古地区前往五台山朝圣的道路等。

丝绸之路概念自提出之后,国外就有过一些讨论。^⑦国内学者的讨论比较晚,甚至不采纳这一概念,仍然沿用“中西交通”等学术概念。^⑧最近,林梅村回顾了丝绸之路概念的演变,“中国文明与欧、亚、非三大洲的古代文明很早就开始接触,相互影响,相互交流。这些古文明之间的交往线路一直没有概括性名称。”到了1877年,李希霍芬在他的名著《中国》一书中首次提出“Seidenstrassen”(丝绸之路)一名。他对丝绸之路的经典定义是:“从公元前114年到公元127年间,连接中国与河中(指中亚阿姆河与锡尔河之间)以及中国与印度,以丝绸之路贸易为媒介的西域交通路线”。这个名称很快得到东西方众多学

① 耿昇.法国学者对丝绸之路的研究[A].F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话(附录)[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013;林梅村.丝绸之路考古十五讲[M].北京:北京大学出版社,2006.

② 杨镰.丝绸之路的经行者与探索者[A].斯文·赫定.丝绸之路(代序)[M].江红,李佩娟译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,1996.按:这可能是笔误。

③ 吴凤鸣.李希霍芬其人及宏著中国——为纪念李希霍芬逝世100周年而作[A].中国地质学会.首届“地球科学与文化”研讨会暨地质学史专业委员会第17届学术年会论文集[C].北京:2005:64.

④ 杨共乐.早期丝绸之路探微·序言[M].北京:北京师范大学,2011.

⑤ 见杨共乐.早期丝绸之路探微·序言[M].北京:北京师范大学出版社,2011。“他在给上海商会的信中写道:‘自远古以来,商人便开辟了从兰州府到肃州的自然商道,并继而向前延伸分成更多的天然道路。沿着南路,秦朝的名声传到了波斯人和罗马人那里。14世纪以后,马可·波罗旅行到了兰州府,从那里经宁海府归仕城到了忽必烈可汗(元太祖)的住处。中国皇帝在很早以前便意识到占据这些国际交通路线的重要性,因为它能使他们控制中亚。’”“这些思想后来在《中国亲程旅行记》中得到了更充分的论证。”

⑥ 费迪南德·冯·李希霍芬.李希霍芬中国旅行日记[M].E.蒂森选编.李岩,王彦会译.华林甫,丁景涛审校.北京:商务印书馆,2016.

⑦ 杨共乐.早期丝绸之路探微·序言[M].北京:北京师范大学出版社,2011.

⑧ 耿昇.法国学者对丝绸之路的研究[A].F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话(附录)[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013:472.

者的赞同。英国人称为“Silk Road”;法国人称作“La Route de la Soie”;日本人则称“绢之路”,皆为丝绸之路一词的各种译名。^①

我们先讨论以李希霍芬首倡的,今天已经被后人加以严格限制了“丝绸之路”概念(后称狭义丝绸之路)为讨论基础,包括时间、空间、内容三个维度或义项。

首先,时间是两汉时期,上限是西汉武帝元鼎三年(114),张骞出使西域,开通交通线路,下限是东汉顺帝永建二年(127),大约 113 年时间。

其次,空间是沟通中国与河中、西亚或阿富汗、印度之间的交通线路。这是汉朝所能直接或间接到达的范围,东方起点在两汉的都城长安(西安)和洛阳,张骞凿空之后的丝绸之路环绕塔克拉玛干大沙漠分为南北两路,南路为主:长安——河西走廊—玉门关、阳关—白龙堆沙漠—三陇沙雅丹—楼兰(鄯善,今若羌境内)—南疆—葱岭—中亚。北路,走天山南路,进入塔克拉玛干沙漠北缘的吐鲁番—焉耆—轮台—库车—至喀什。西方终点在中亚、西亚和南亚。阿姆河、锡尔河流域的河中地区在帕米尔(中国称葱岭)以西,包括今哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦 5 国,以乌兹别克斯坦费尔干纳盆地为中心,汉大宛国所在地,此处的中亚走廊始终是中西交通枢纽,也是张骞通西域时到达的最西端,汉朝军队也没有超过这个地区。使节活动,则远达安息王国的控制范围。因此,汉代开辟的是丝绸之路的东段,帕米尔(葱岭)以东至西安的线路。公元前 248 年,里海东岸的帕提亚在阿塞西领导下,发动了反对塞琉西朝起义,建立了安息国。安息发动征服战争,疆域扩大,“北至里海,南抵波斯,东接大夏、印度,西到幼发拉底河”。这个范围正是今天的伊朗主体部分。中国的丝绸、铁器出口到安息,安息转运来的有珠宝、香药、象牙、犀角、毛皮。魔术师是犁轩人,他们从安息来到西汉。“从安息西行可通罗马帝国的安提阿克和利凡特诸工商城市,通过条支也可由海道前往埃及。”^②西汉与安息交往,丝绸之路的主要通道延伸到安息,安息作为西汉与罗马贸易的桥梁中介,又将丝绸之路引向地中海沿岸。

西汉使臣最远到达乌弋山离和条支。条支是“汉代对安提阿克的省译。前汉时代的条支是指公元前 30 年罗马并吞叙利亚以前西亚的安提阿克王国,都城在地中海滨的安提阿克。”^③安提阿克,最早是两河入海处的沙洲,有商贸聚集,名喀拉塞。马其顿亚历山大东侵时,在此建城亚历山大里亚。塞琉西王朝安提阿克四世在公元前 166 年重建城,取名安提阿克。公元前 140 年,阿拉伯酋长占领该城,习称喀拉塞—史帕西纳,不久从属安息。公元 97 年,东汉西域长史班超派使臣甘英出使东罗马帝国(都城在君士坦丁堡,今土耳其伊斯坦布尔),最远到达波斯湾沿岸,受安息(今伊朗)地区商人的阻挡而作罢,此地距离地中海东岸还有较为漫长的道路,要穿越两河流域的伊拉克或伊朗西部,包括艰难的沙漠之旅和浩瀚的地中海。

张骞通西域的初衷是为了寻找大月氏,西汉计划联合这个被匈奴从河西走廊等地赶走迁徙到阿姆河流域的友军,共同对付匈奴。印度,古代印度号称包括东西南北中五印度,包括今印度、巴基斯坦、孟加拉等国家,在河中与印度之间,还有个阿富汗,属于阿姆河上游地区,兴都库什山以东,当时被大月氏占领,后来建立贵霜帝国,汉称大夏。

其三,内涵,丝绸之路上汉朝与中亚、印度之间以丝绸贸易为主的贸易活动。实际上其他的商品也十分丰富,并非局限于丝绸,物品种类繁多。

再看丝绸之路概念的发展(广义丝绸之路)。到了 1910 年,德国史学家赫尔曼从文献角度重新界定丝绸之路的概念,并在他的《中国和叙利亚之间的丝绸古道》一书中提出“我们应该把这个名称的涵义延伸到通往遥远的叙利亚的道路上”。“赫尔曼把丝绸之路的西端定在叙利亚,则是因为张骞通西域不久后,中国丝绸就沿着丝绸之路运到了罗马帝国内。因此,赫尔曼提出丝绸之路上的文化交流不限于中国与中亚和印度之间,而且还存在于中国与罗马。”^④向西延伸至叙利亚,这是丝绸之路空间的进一步扩大,是人们认知进步的体现。后来的外国探险家如俄国的普尔热瓦斯基和科兹洛夫、瑞典的斯文·赫

① 林梅村.丝绸之路考古十五讲[M].北京:北京大学出版社,2006:2.

② 沈福伟.中西文化交流史[M].上海:上海人民出版社,1985:43.

③ 沈福伟.中西文化交流史[M].上海:上海人民出版社,1985:43.

④ 林梅村.丝绸之路考古十五讲[M].北京:北京大学出版社,2006:1~2.

定、英国的斯坦因、德国的勒柯克、法国的伯希和、日本的大谷光瑞等，相继在古丝绸之路上探险，发现了大量的文物古迹，不断证明、丰富、发展着李希霍芬、赫尔曼等的关于丝绸之路的概念。^①中国学者的丝绸之路研究相对较晚，“大体上说，到20世纪50年代初期，中国对丝绸之路史基本没有独立的研究，而是以译介绍外国学者的著作为主。”^②改革开放以来，联合国教科文组织发起编纂《中亚文明史》。1979年中亚文化协会成立，1987~1997年，联合国教科文组织实施“世界文化发展十年计划”，组织“丝绸之路：对话之路综合考察”，21世纪前后，丝绸之路申报世界文化遗产等三大活动推动了中国丝绸之路研究的热潮，中国均派代表参加了三大活动。“陆上丝绸之路的研究经过这3次活动的推动，出现了欣欣向荣的局面。从更高的层面讲，这也是中国改革开放的结果，中国历史学界改变了封闭的局面，开始积极参加到国际学术活动中去。”^③海上丝绸之路方面，泉州宋代古船、广东阳江“南海一号”南宋沉船等考古发现，海上丝绸之路线路的考察，海上丝绸之路申遗活动等都极大促进国内丝绸之路研究。“从宏观上看，经过40多年来的丝绸之路史的研究，加上新闻媒体的传播，‘丝绸之路’变得家喻户晓。过去很长一段时间，‘丝绸之路’仅仅是学术界的研究项目，现在已经成为大众关注的对象，这与我国的丝绸之路研究的开展是分不开的。中国在2013年提出‘一带一路’的发展倡议，这并不是偶然的，与我国学术研究方面的长期准备有密切关系。史学研究为这个宏观的战略蓝图提供了坚实的学术支撑。”^④

上述活动使中国学者很快加入相关的活动，参加到学术讨论中来，并具有了一定的话语权。例如，中国学者刘迎胜连续参加了1990年海上丝绸之路考察，1991年“中亚草原丝绸之路考察”和1992年“阿尔泰/游牧丝绸之路考察”三次活动，还担任过副领队、领队。^⑤2001年，中国中外关系史学会在昆明召开“西北、西南与海上三条丝绸之路比较研究”国际学术讨论会，就丝绸之路的确切意义、内涵与外延及其断代进行过专题讨论。^⑥中外学者在丝绸之路上获得的丰富的考古学新成果，给丝绸之路概念的发展提供了新的证据，林梅村利用这些资料为“丝绸之路”提出了这样的定义，“古代和中世纪从黄河流域和长江流域，经印度、中亚、西亚连接北非和欧洲，以丝绸贸易为主要媒介的文化交流之路”^⑦。

从本质上看，丝绸之路就是中西方交通往来的主要通道，是中外交往的大舞台，反映了数千年东西方交往的复杂历史。丝绸之路概念演变复杂，但总体上均不超出李希霍芬概念中时间、空间和内涵三大义项，由此体现出3个重要特征：一是时间上的连续性与间断性，两千多年来，兴衰沉浮，曲折多变，但始终没有中断，直到晚清民国，陆路仍然可见丝绸之路的驼队、马帮的活动足迹；二是空间上的（交通线路）的多元性与延续性，交通线路消亡新辟，不断扩展，但主要线路的走向基本上没有变化；三是内涵上的贸易品的多门类和丰富性。

现在，从三大义项演变考察，学术界实际上将丝绸之路划分为狭义和广义两个概念。狭义的丝绸之路就是李希霍芬提出的两汉丝绸之路。广义的丝绸之路，从时代上看，应是上溯到上古先秦，下延至清代、近代（晚清民国），构成一个包括古代、近代和当代。这样才会产生出当代的“一带一路”的传承衔接。古代上可追溯到先秦，自西汉形成，经东汉发展，魏晋曲折，到唐朝兴盛，下及宋元，直到明代初期，此后衰落。从空间上看，指陆路丝绸之路和海上丝绸之路。这是丝绸之路研究的主要对象，而不能仅仅局限在狭义的概念。

从广义概念的空间看，丝绸之路东段起点主要从黄河流域和长江流域出发，如陆路的长安、洛阳或

① 杨建新，马曼丽.外国考察家在我国西北[M].郑州：河南人民出版社，1983.按：介绍了斯文赫定、斯坦因、伯希和、大谷光瑞考察队、波塔宁、科兹洛夫、普尔热瓦斯基等西域探险活动；杨共乐.早期丝绸之路探微·序言[M].北京：北京师范大学出版社，2011.

② 陈高华.丝绸之路漫谈[J].中国史研究动态，2016，(6).

③ 陈高华.丝绸之路漫谈[J].中国史研究动态，2016，(6).

④ 陈高华.丝绸之路漫谈[J].中国史研究动态，2016，(6).

⑤ 刘迎胜.丝绸之路[M].南京：江苏人民出版社，2014.绪论.

⑥ 耿昇.法国学者对丝绸之路的研究[A].F·B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国：丝绸之路上的人神与神话（附录）[M].耿昇译.北京：中国藏学出版社，2013：472.

⑦ 林梅村.丝绸之路考古十五讲[M].北京：北京大学出版社，2006：4.

建康(南京),海路的建康、开封等。但在草原游牧民族强大或尚未内迁之时,由于其控制了丝绸之路的沙漠、草原之路,东端起点转移到长城以北,包括内外蒙古的广大草原沙漠地区。马可·波罗的目的地上都,位置在今内蒙古锡林郭勒盟正蓝旗的今上都河沿岸,1256 年建立,忽必烈在此登基,马可·波罗一行就是穿越沙漠、草原丝绸之路到达这里的。上都地属滦河上游,显然不在黄河流域。元朝建立后,迁都大都,东端转移到长城以南的北京,从地理上看,也并非完全属于黄河流域,而是到了海河流域。清代甚至直接到达承德,英国使臣马戛尔尼等就是从北京前往避暑山庄觐见乾隆皇帝的。所以,对丝绸之路的空间概念,还是笼统一点,广义的丝绸之路东段从河中西越帕米尔进入中国新疆,而东端随各时期的政治中心的转移而转移;西段从中亚到地中海沿岸,最远到罗马,所经包括中亚、印度、阿富汗、西亚、欧洲及俄罗斯、北非等广大地区的多条交通线路,各时期也是不一样的,陆路主要有草原、绿洲沙漠两个大的方向。^①

丝绸之路时间的上下限也在延伸。上限通过考古证明已经上溯到先秦,这已经成为共识。西方至少在亚历山大一世东征时期。^②至于下限,有唐末五代说、^③元代说或明初郑和七下西洋后中止说。我以为,既然丝绸之路是一个发展的概念,即便晚到明代,也并非不是丝绸之路的下限。与明代相比,清乾隆统一新疆以后,陆路丝绸之路重新开通,内地与边疆的贸易活动活跃起来。到了近代,特别是清朝平定西北反叛和新疆阿古柏叛乱后,丝绸之路还得到一定的恢复和发展,驼队仍然在顽强跋涉。海上丝绸之路从未中断,清朝前期主要在广州一口通商,近代则国门洞开,商埠口岸林立。当然,这只是中国在处于不平等条约下的被动开放而已。

“丝绸之路”研究,原来只是传统的中西交通史,后称为中外、中西文化交流史、关系史的一个热点分支,^④而如今,大有独立门户或取而代之之势。这是因为,其一,“丝绸之路”这一概念本身随着时代、空间和内容不断变化而在内涵和外延不断发生变化着的,“已经成为沟通中西经济、政治、人员、文化和思想交流的一条大动脉。”“丝路输送的并不仅仅是丝绸,而且从时空和交易额方面综观全局,丝路上的丝绸交易所占比例甚小。”^⑤其二,作为中外交通线路,根据运输的物品,名称还有“瓷器之路”“茶叶之路”“皮货之路”“玻璃之路”“铜器之路”“琥珀之路”等,根据地理环境划分有“草原之路”“沙漠之路”“西方丝绸之路”等,根据运输方式划分“海上丝绸之路”“陆上丝绸之路”“骆驼队之路”,根据性质划分,如“和番公主之路”^⑥“和亲之路”“朝圣之路”“宗教之路”等。“丝绸之路”概念提出后,很快得到国际学术界的认可,随着丝绸之路研究的深入,其内容不断丰富,概念也在不断发展。最近几十年来,中国学术界对“丝绸之路”概念情有独钟,广泛采用,我以为,李希霍芬命名丝绸之路是很具智慧的,易于被东方特别是中国人接受。这一名称满足了中国人的自尊自爱,古代中国从来都认为自己是文明的中心,周边都是戎狄蛮夷,天子大会诸侯,万邦来朝,形成了厚往薄来的朝贡体系。清朝统治下,闭关自守,自称地大物博、无所不有,除了银元、鸦片,西方提供不了什么国人喜欢的商品。正是它充分体现了丝绸这一独一无二的中国元素,光大了中国对世界的影响,远比其他名称更受欢迎。西方人也喜欢这个名称,因为丝绸一直是古罗马追逐的珍品,这物品来自遥远的东方,价值连城,只有高贵阶层才能享用。此外,茶叶、瓷器也是经久不衰的输出口。而外国产品,虽然庞杂,却可有可无,或只是宫廷的奢侈品。西方学者主流形成

① 赵汝清.从亚洲腹地到欧洲——丝路西段历史研究[M].兰州:甘肃人民出版社,2006:2.

② 杨巨平.亚历山大东征与丝绸之路开通[J].历史研究,2007,(4).

③ 孟凡人.丝绸之路史话[M].北京:社会科学文献出版社,2014.

④ 张星烺.中西交通史料汇编[M].辅仁大学图书馆,《辅仁大学丛书》第一种,1930;张星烺.中西交通史料汇编[M].张杰勤校.北京:中华书局,1977;沈福伟.中西文化交流史[M].上海:上海人民出版社,1985.耿昇对丝绸之路概念产生的背景和演变作了详细的论述,参见.F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话(附录)[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013.

⑤ F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话(附录)[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013:471.

⑥ F·-B·于格 E·于格.海市蜃楼中的帝国:丝绸之路上的人神与神话(附录)[M].耿昇译.北京:中国藏学出版社,2013:471.

的近代以来的主流观点,这在美国学者邓嗣禹、费正清合著的《中国对西方之回应》等著作中有系统阐述,即中国历史主要在西方冲击-中国回应挑战中进行的,这种“西方冲击-东方回应”为核心的“西方中心观”影响了西方学界,甚至包括中国学者在内,“在很大程度上一直依靠从西方借用来的词汇、概念和分析框架”,“从而歪曲了中国历史”。力图打破这个体系的是美国学者柯文,他分析考察了冲击-回应、近代化与帝国主义“三种框架”方式,及由此导致的西方中心观曲解的中国历史,甚至提出“中国中心观”即“走向以中国为中心的中国史”。^①但从丝绸之路的命名可以看出,作为前辈的李希霍芬并没有刻意追求所谓“西方中心观”,而是采取了一个颇有“中国中心观”的命名,这个命名一经提出立即受到中外学者的青睐,至今受到中国人的喜爱,奉为圭臬。其三,2013年提出的“一带一路”国家战略,正是建立在丝绸之路基础之上的。丝绸之路东段列入世界文化遗产名录,国际合作加强,“古为今用”使丝绸之路大放异彩。最后,就国内而言,由于疆域的变迁,丝绸之路主要是内地(以变化了的都城为中心,古代都城从长安到洛阳,到开封,再到南京、北京的一个迁徙过程)与今天国土内的边疆地区的交通线路。从内地经边疆再到国外,边疆是口岸节点,丝绸之路贯穿其间,起桥梁和纽带作用,其交通发展与国家的统一关系密切。古代世界与中国的几个大帝国或王朝时期,交通体系十分发达,成为统一的基础条件。近代以后,西方交通日益现代化,而中国的传统交通停滞不前,日渐衰落,完全不能适应巩固统一的需要,古丝绸之路衰落的交通状况加重了边疆危机,严重危害到国家的统一和领土完整。这些边疆民族地区,也是今天已经上升为“一带一路”国家战略中建设的古丝绸之路经济带的振兴区域。

总之,今天,广义的丝绸之路研究涉及到从古至今中外交通的各条通道,涵盖自然环境、地理交通、政治、军事、外交、经济、物质和精神文化、国际国内交流、语言艺术、宗教民俗、民族起源和迁徙等历史和现实的各个方面,形成一个庞大的综合学科。

三、丝绸之路的基础是东西方交通线路

丝绸之路的地理基础就是东西方交通线路,东西方冲突、交流与融合主要是通过具体的线路来实现的,历史在交通线路上展开和延伸,故过去中外关系史名曰“中西交通史”,说明交通往来是关系的基础,也是其基本特征,虽然“交通”一词的含义远超出具体的交通线路范围。交通线路历来是研究重点,就交通线路而言,也应从这3个义项入手。广义丝绸之路已经泛指对中外交流的各类通道的总体概括,其具体线路分为陆上丝绸之路和海上丝绸之路两个大的方向,以陆路而言,又有沙漠、草原、西南等不同线路,古代各个历史时期的线路又有许多变化。因此,陆路丝绸之路是历史时期中国与外国的陆路交往的各条通道的集成。

林梅村将古代连接东西方的丝绸之路归纳出6条线路:“除了沙漠之路这条干线外,丝绸之路还有许多重要的分支路线,它们是1.草原之路;2.海上交通;3.唐番古道;4.中印缅路;5.交趾道。在某些时期,有些分支路线的重要性不亚于沙漠之路。最早的丝绸贸易就是从草原之路开始的,而唐代以后,东西方的交往逐渐改走海路,并在公元15世纪人类进入大航海时代后,最终取代了传统的陆路交通。”^②他特别强调草原丝绸之路的重要性,新石器时代以来有许多考古发现证明了这条线路的悠久历史。我以为,从线路上看,除了草原丝绸之路外,或可分出一条长城丝绸之路,沿着长城的线路。长城线,主要在中国境内,与草原丝绸之路、沙漠丝绸之路都有联系、重合,也有所不同。唐番古道,也与沙漠丝绸之路有联系,相重合,也有区别。中印缅路,就是西南(或称南方)丝绸之路,川滇至缅甸、印度的线路细节尚没有完全搞清楚。交趾路,内地到交趾的线路,这条路应属于南方丝绸之路的范畴,有点像番禺道,内地到广州,连接海上丝绸之路。但是否算是独立的丝绸之路线路应斟酌,因为这样看,陆地连接海上丝绸之路的线路,都在内了,如连接泉州、宁波、上海、烟台等古代海上丝绸之路港口的陆路交通都在这一范围内,很难说清楚了。至少有草原之路、长城之路、沙漠之路、西南(南方)丝绸之路、海上丝绸之路5条大的通道,其中每条通道又可包括或重合几条支路。

^① 柯文.在中国发现历史——中国中心观在美国的兴起[M].北京:中华书局,2002:1~3,166.

^② 林梅村.丝绸之路考古十五讲[M].北京:北京大学出版社,2006:4.

如今,对任何一条线路都有丰富的研究成果,如关于西南丝绸之路,相关研究成果就有许多。^①段渝指出:“南方丝绸之路,是中国丝绸输往南亚、中亚并进一步输往西方的最早线路。早在商代中晚期,南方丝绸之路已初步开通,产于印度洋北部的齿贝与印度地区的象牙即在这个时期见于三星堆和成都金沙遗址,三星堆青铜雕像文化因素和古蜀柳叶形青铜短剑形制等也由此而来,产于印度和西亚的‘瑟瑟’也不仅见于四川考古,而且见于文献记载。”^②“南方丝绸之路以巴蜀为重心。”“南方丝绸之路以成都平原为起点,向南分为东、西两路,西路沿牦牛道南下至大理,东路从成都平原行经五尺道至大理,两道在大理汇为一道继续西行,经保山、腾冲,抵达缅甸密支那,或从保山出瑞丽进抵缅甸八莫,跨入外域。南方丝绸之路国外段有西线和东线两条。西线即‘蜀身毒道’,从成都平原出云南至缅甸,西行至印度、巴基斯坦、阿富汗至中亚、西亚,这条纵贯亚洲的交通线,是古代欧亚大陆最长、历史最悠久的对外交通大动脉之王。南方丝绸之路国内段东线包括从四川经云南元江下红河至越南的红河道,和从蜀经夜郎至番禺(今广州)的柯道,经由此道发展了西南与东南亚沿海地区的关系。”“南方丝绸之路在古代文明初期确曾发挥了重要作用,不愧为古代亚洲以至欧亚大陆的文化交流纽带。”^③段渝所提的南方丝绸之路线路,基本上是从四川成都通往南亚、东南亚、海外的交通线路,这条线路是古丝绸之路中的一个分支线路,张骞出使西域之前就已经存在。

四、不能忽略的“近代丝绸之路”

上面提到丝绸之路的下限,李希霍芬认为就是两汉,后来学者认为唐朝是丝绸之路的盛世,但到五代十国分裂之后就结束了。也有学者认为元代又得到恢复与发展,但最晚一般认为到明初郑和七下西洋终止之后,少数认为清朝仍然有丝路。明清长期闭关锁国,丝绸之路完全衰落。然而,从时间看,历史是连续性的,也是曲折起伏的,并非一个循环往复,丝绸之路几起几落,从古代丝绸之路到今天的“一带一路”也并非凭空跳跃,而是有一个漫长的变迁过程。中国的近代历史是一个屈辱与振兴并存的转型时期,无疑也给丝绸之路打上时代的烙印,近代丝绸之路,既是任人宰割的悲剧,也是否极泰来,走向振兴的前奏,我们不能忽略。从空间看,近代中外文化交流的通道是扩大了,海上通道不用细说,陆上通道,东北通道大大扩展,西北重新恢复,西南通道开辟新线。特别是由此带来的内地与边疆交通的发展,抗战期间,大后方建设,后方与国际援助通道的开辟,都是古代所不可比拟的。从丝绸之路的内容看,“西学东渐”是主线,但中国也在开放中艰难发展。

传统的丝绸贸易在明清民国都有几次兴盛,这是一个值得注意的问题。丝绸是丝绸之路一个经久不衰的贸易品,元代《马可·波罗游记》中记载,在中亚等地,已经有许多丝绸制造中心,贸易也很发达,并不一定都从遥远的中国内地输入。但明清江南经济空前发展,丝绸仍然是重要的输出品,江南太湖流域始终是丝绸的重要产地,直到晚清民国,浙江湖州还是重要的丝绸产地,中国丝绸被纳入世界市场体系,价格变动受国际市场需求决定,曾经一度出现繁荣局面,南浔出了许多著名的丝绸商人,形成了“浔商”群体,并带动南浔经济、文化及市镇建设的发展。^④辛亥革命后,清朝灭亡,原来对边疆民族王公贵族的丝绸赏赐及贸易活动停止,陆路丝绸之路受到影响。海上,随着国际市场萧条,法国、意大利、日本等国先进丝绸制品的竞争排斥,技术落后、式样陈旧、单调的中国传统丝绸急剧衰落。

清朝前期,特别是康熙、乾隆以后,内地与边疆的贸易异常兴旺。因为,丝绸之路的贸易活动,并非仅是局限在东西方之间国际贸易,内地与边疆地区的商贸活动也是一个主要内容。长久以来,边疆地区游牧民族一直是丝绸的最大消费者,如蒙古、维吾尔、回、哈萨克、满、藏等草原、沙漠、高原等高寒地带的

^① 段渝.中国西南早期对外交通——先秦两汉的南方丝绸之路[J].历史研究,2009,(1).其他著作有:方国瑜.中国西南历史地理考释[M].北京:中华书局,1987;伯希和.交广印度两道考[A].西域南海史地考证译丛[M].北京:商务印书馆,1962;藤田丰八.中国南海古代交通丝考[M].何健民译.北京:商务印书馆,1936;夏光南.中印国道交通史[M].中华书局,1940年版、1948年版;姚宝猷.中国丝绸西传考[M].商务印书馆,1944;四川大学历史系.中国西南的古代交通与文化[M].成都:四川大学出版社,1994;方豪.中西交通史[M].长沙:岳麓书社,1987年影印本等.

^② 段渝.中国西南早期对外交通——先秦两汉的南方丝绸之路[J].历史研究,2009,(1).

^③ 段渝.中国西南早期对外交通——先秦两汉的南方丝绸之路[J].历史研究,2009,(1).

^④ 李学功.南浔现象——晚清民国江南市镇变迁研究[M].北京:中国社会科学出版社,2010:169.

少数民族,对丝绸的需求量特别大。清朝时期,随着疆域扩大和稳定,内地与边疆的贸易十分发达,内地的丝绸制品远销或作为宫殿赏赐大量输出到边疆民族地区,供王宫贵族消费。有学者研究了乾隆二十五年到咸丰三年(1760~1853),江南与新疆地区开展了大规模的官营丝绸贸易。从乾隆二十五年平定新疆叛乱后,到咸丰年间,约百年时间,一直与新疆有丝绸贸易,主要对象是哈萨克人。哈萨克活动区域,主要在巴尔喀什湖以东以南地区,即伊犁河流域,现在,伊犁河中下游已经属于哈萨克斯坦。伊犁、塔城等地是贸易中心。乾隆统一新疆后的军事政治中心在伊犁,民政在乌鲁木齐。后来,由于俄罗斯对哈萨克的进攻,蚕食、吞并哈萨克,一度贸易量下降。而在南疆,即以喀什噶尔、疏勒等地为中心,这里与中亚联系,而俄罗斯也绕道哈萨克经中亚(浩罕)到南疆,与清朝贸易。故北疆丝绸贸易下降,但南疆却在增加。而国内边疆民族地区的丝绸贸易,持续到1911年辛亥革命前夕。江南三大织造府的繁荣衰落与此也有密切关系。^①

清末,对西方的丝绸贸易已经衰落。一方面,受到意大利、法国等丝绸制造技术进步的冲击和日本丝绸技术水平提高的双重挑战;另一方面,自身丝织业故步自封,发展停滞,已经全方位落后。1906年,郭凤鸣在参观了意大利密拉诺(米兰)赛会后,写了《意大利万国博览会记略》一书,对中外展品作了详细比较,分析了中国产品落后的原因:农务展品,中国不注重“农艺”,使得中国农制品难以与西方国家匹敌:西方国家用机器,而中国用人力;西方国家有垦牧公司,而中国没有;西方国家有农务学堂,务农者皆识字,而中国农民很少识字;西方国家有专门测验天气的科学器械,而中国却靠经验;等等。当时驻意大利公使黄浩在赛会后给农工商部报告说,“中国织造一宗,花样颜色染藻,均不合欧人之用,惟质地坚密,较胜欧品。考查西人花样,以生动灵活疏落淡雅是尚,颜色不喜浓重,以轻靓是尚,染藻不杂用草木汁,而纯用化学料,故能历久不变,中国之品反是,且货质经纬不匀,浮丝抛起,疙瘩垒垒,质地即良,外观不耀,未克竞胜,遂致滞销”“绣货一宗,西人多出于机器,华品乃出自手工,而画工又不甚活泼,采色配合,亦不交净,加以不合西人之用,故难畅销,如欲扩充销路,务使先量尺寸,预测西工之几案等具,约计其长短方圆,更觅上等画本,细心摹仿,或倩名手,画以花木鸟兽为佳,再求匀配采色,使有生香活色,跃然于上,不在浓艳而在疏宕有致,四周必以丝韬,方为合格。”^②

清朝赴意考察政治的戴鸿慈等,也有日记记载了当时赛会的情况,对中国产品有一些直观认识。1906年初,代表团穿越当时世界上最长的阿尔卑斯山的隧道,从瑞士到米兰。到米兰时,驻意大利公使黄宣廷(即黄浩)及参赞来迎接。米兰府尹、赛会总办、城长等均接见。“至赛会场一览而回”,参观了当时在这里举办的世界渔业博览会。中国馆开幕,有英文《中国渔业历史》小册子。陈列沿海各省渔具、船式模型、照片及图说。水产、动植物亦略备。“士女来观礼甚众”。端方和黄公使发表演讲。以酒招待来宾。后又到意大利渔业馆参加开幕式。随后参观意大利蚕业馆,“观蚕业院,养蚕饲桑之法及所用器具备列。煮蚕出丝各新法,皆可仿效。观纺丝处,后为丝货陈列所,皆米兰所出也。米兰以丝绵著名本国,其地丝厂林立,所出之绸缎,质地虽不如我国,而染色鲜艳异常,极合销售之用。其他阑干、颈带之属,亦目迷五色。又有假丝货厂,以纸及木皮等为之,甚美观,几可乱真。”阑干,应该就是指腰带;颈带,即领带。真丝腰带、领带,当时就流行。“仿真丝制品。法国馆,亦有绸缎,瓷器等。以妇女装饰为尤众。时尚法国。各国均学习。”^③

端方在两江总督任上大力提倡发展工艺产业,倡导在南京举办南洋劝业会,与他在意大利参观世界博览会有密切关系。

根据研究,“以‘江南三织造’著称的南京、苏州、杭州三个官营织造局,代表着中国传统丝织生产最

^① 范金民.清代江南与新疆地区的丝绸贸易[A].国计民生——明清社会经济研究[M].福州:福建人民出版社,2008:67~122.

^② 义国赛会须知摘录调查员请前驻义大臣黄浩报告(光绪三十二年义国米郎赛会后呈农工商部)[J].东方杂志,第7年第9期,1910年9月25日.

^③ 戴鸿慈.出使九国日记[A].钟叔河.走向世界丛书[M].长沙:岳麓书社,1986:502~504.

高的技术水平和组织水准。”^①所以在鸦片战争之后的一段时间,中国传统的丝织业受到的冲击不大,远没有棉纺织业那样严重。相反,由于海外市场的发展,需求量还很大。上海的出口一直在增长,全世界的客商来上海采购。南浔的丝商生意兴隆。丝织业的技术,仍然维持着传统的手工为主的水平,根本没有技术革新可言。“到 19 世纪末 20 世纪初,情况便发生了逆转。兴起于 19 世纪后半期的以电力运用为标志的第二次产业革命,使得资本主义国家的科学技术和工艺制造出现新的‘洋绸’大量输入中国。‘外国泰西缎输入以后,吾国人争相购用,以炉台新奇,故业是者,乘机而起,风动一时。及至清末,国货绸缎,几至无人顾问,欲求一注意织造、以度掬者,阒无其人。”这正与在米兰所了解的情况相一致,中国丝绸滞销,且大量进口洋丝,包括日本丝兴起,冲击中国生丝和丝织业。丝绸中的精华是云锦,其工艺复杂,生产完全靠人工,技术要求高。清朝灭亡后,没有公款消费主体的云锦就无法生存下去,以至于后来技术几乎失传。近些年南京云锦才得到恢复和发展,2015 年米兰世博会期间,中国特别举办了米兰南京活动周,展示的重点就是传统文化项目云锦。

然而,在当时,“苏州丝织业的名品漳缎,主要用于制作清朝皇亲贵族、方形百官的外衣马褂,清廷倾覆,漳缎用途急剧萎缩,销量大减,市场仅集中在蒙古、西藏等少数民族地区,‘殆已有渐归淘汰之象。’”“在杭州,‘本地机户,向织贡品,大局更变后,纷纷停织,丝斤之销路无多’。”^②

辛亥革命后,清朝被推翻,丝绸的宫廷需求没有了,边疆地区与清朝的贸易中断,西藏的需求也没有了,南京的丝织业彻底歇业。传统手工业中最重要的丝织业,在内外交困中衰退。

我们从晚清民初大量的时人旅行记中也可以看到这种情况,驼队马帮活动频繁,都带有大量的丝绸。海路的确受到海禁限制,闭关自守。但清代有变化,康熙平台后开放海禁,乾隆后外贸口岸被压缩到广州一地,但并没有中断。民间的沿海与南洋的海上航运十分活跃,东南沿海人民下南洋规模空前,不可忽略。^③到了近代,丝绸之路在衰落中得到复苏,被迫打开国门,被列强侵入,中西方交通通道在空间上得到扩大,远超古代。其中也不乏有以我为主或在国外援助之下积极的建设与开发,如民国时期的交通建设,内地与边疆交通的缓慢发展,抗战时期大后方建设等。1949 年后中国走上独立发展道路,内地与边疆交通建设取得很大成就。特别是 1978 年后改革开放,走向世界。改革开放后,提出开通“欧亚大陆桥”,又提出以古代陆路丝绸之路为基础的“新丝绸之路”,到了 2013 年,中国政府提出“一带一路”倡议,丝绸之路进入以我为主的发展新时期。

五、应当重视近代丝绸之路的研究

今天的学术界的丝绸之路(包括交通线路),主要是广义丝绸之路的研究,主要集中在两个时期,一是古代,二是当代。直接研究近代丝绸之路交通线路的成果很少。很长时间我们将近代西方人在丝绸之路上的活动,视为打着地理探险、考古发掘、旅行游历等旗号,进行地理调查、测量,寻宝、盗掘文物、刺探情报等殖民侵略活动,往往以批判为主,否定其正当性,忽略其科学价值,或一带而过,仅出版过一些探险家西域探险的介绍。近年来,这种状况有所改变,在批判其侵略殖民活动的同时,客观公正的研究成果相继出现,如对斯文赫定、克拉克等探险家的活动,对中瑞西北考察团的活动,对莫里循等西方记者在云南、西北的旅行活动等,都有深入的研究。边疆史地研究领域出版了大量的个案成果,翻译了一些记载近代丝绸之路交通状况的外国人旅行记,也包括中国人的一些旅行考察报告、日记等。然而,尚未深入系统整理和研究,综合性的成果也很少,特别是大量鲜活的外国资料尚未翻译,翻译过来的著作也没有系统深入的研究,成为有待大力开垦的处女地。

应当指出,近代丝绸之路研究值得重视,理由是,第一,“丝绸之路”之名,源于近代,由李希霍芬首先提出。这样才有了后来得到世界公认的著名中西交通线路研究,之后又衍生出诸如西南丝绸之路(或南

^① 王翔.辛亥革命期间的江浙丝织业转型[J].历史研究,2011,(6);徐新吾.近代江南丝织工业史[M].上海:上海人民出版社,1991;朱新予,等.浙江丝绸史[M].杭州:浙江人民出版社,1985;王庄穆.民国丝绸史[M].北京:中国纺织出版社,1995.

^② 王翔.辛亥革命期间的江浙丝织业转型[J].历史研究,2011,(6).

^③ 谢清高口述、杨炳南笔录、安京校释.海录校释[M].北京:商务出版社,2002;陈希育.清代中国与东南亚的帆船贸易[J].南洋问题研究,1990,(4).

方丝绸之路)、草原丝绸之路及海上丝绸之路。没有近代的探险、认知和研究,就没有丝绸之路概念的提出和拓展,也没有今天的“一带一路”。这是学术研究源流发展的客观过程。近代西方对丝绸之路所起的主导作用,命名、探险、考察、考古、整理、研究、复原、开发等,虽然这其中伴随着诸如侵略、扩张、掠夺和偷盗行径,在研究古代丝绸之路的同时,实际上已经对当时的丝绸之路状况作了详细的记录,这是我们研究近代丝绸之路,特别是内地与边疆民族地区交往的第一手资料。近代中外学者在丝绸之路研究上大师辈出,成果卓著,奠定了今天的基础,也留下了学术空间。^①

第二,从丝绸之路的历史看,近代无疑是古代以我为主局面的逆转,中国始终被动回应,处于被侵略欺负的时期,充满痛苦,曲折艰难。但这并不能成为忽视近代的理由。近代仍然是丝绸之路发展的重要环节,不可或缺。因为,在古代,中原王朝也从来没有持续不间断的控制西域(丝绸之路东段),以保持丝绸之路的畅通。时断时续是常态。1901年,瑞典探险家斯文·赫定找到了罗布泊,在罗布泊附近发现楼兰古国遗址,此地属于今新疆若羌县境内。^②楼兰古城的发现,证明楼兰这个西域古国存在了至少700年,直到公元5世纪被灭。这里发现了著名的楼兰女尸,复原之后,其美女形象迥异于中原汉人。匈牙利裔英国探险家斯坦因发现了民丰县尼雅遗址,找到了大量楼兰人使用的古文字佉卢文,证明楼兰是古波斯人建立的国家。^③楼兰曾经是控制西域许多小国的大国,对汉朝而言,属于方伯级的政治实体。或证明古波斯人东进、征服了中亚后到达西域,建立了若干小国。在张骞凿空之前,西域没有中原民族的踪迹,所以,楼兰人是土著。西汉控制西域,实际上是通过控制楼兰这样的绿洲王国的点来控制其他小国,由此控制整个交通线及周边的面。西域(南疆)原有三十六国,大量土著世代生活在此,西汉初,张骞出使西域时,西域已经为匈奴所控制,西汉要打败匈奴,所以争夺这块地方,就通过军事和外交手段,控制了楼兰等国,后建立了西域都护府,控制了西域。西汉末东汉初丢了西域,汉明帝派班超恢复了在西域的控制权,仍然是通过西域控制绿洲国家的办法。东汉末再次丧失西域控制权。魏晋南北朝时期,西域多数是在匈奴、柔然、突厥等游牧国家的控制之下,但,丝绸之路上的“中西交通和交流从未停止过。总的来说,在中西交通方面,3至6世纪是一个发展时期。”^④唐代经营西域,建立安西都护府、北庭都护府,主要是北疆及天山南北道路。通往南疆的南道已经衰落。北凉、北魏、丁零都曾攻击过楼兰,直到被吐谷浑灭亡。吐蕃强大后,控制了南疆,后又控制河西走廊及渭水一线。中原王朝在唐安史之乱后,长安与西域的交通中断,逐步丧失了对西域的统治。北宋疆域西北远不及唐朝,西夏控制了西北,丝绸之路不通。直到蒙古帝国兴起,通过大规模的西征,建立汗国,控制了整个西域。察合台汗国统治西域,但其与元朝并没有隶属关系,所以不能说是元朝控制西域。明朝更是无力经营西域,疆域只到嘉峪关。察合台分裂,有东察合台汗国,与被明朝打败、西迁的蒙古有关。直到清朝康熙时,因平定蒙古准噶尔部的叛乱,又与西域发生关系,到了乾隆中期,平定各部叛乱,征服了整个新疆。清朝在西方列强还没扩张到东方来的时候,统一了蒙古、新疆、西藏。等到西方列强从海上进攻,打败清朝,前进到东方时,俄国也开始从陆路向中亚扩张,很快吞并中亚诸国,进而又威胁新疆。俄国乘第二次鸦片战争中国战败之机,从中国夺取了新疆大片领土,侵占了黑龙江以北、乌苏里江以东大片土地,后又肢解外蒙古。1864年,来自安集延的中亚浩罕国军官阿古柏在亡国之后,率军侵入南疆,建立非法政权,并进攻北疆。沙俄乘机占领伊犁。面对空前严重的边疆危机,1874~1875年,清廷内部发生了征讨阿古柏、收复新疆与放弃伊犁专务海防的两难选择,以左宗棠为首的“塞防”派在与李鸿章为首的“海防”的争论中获胜。清朝命左宗棠为陕甘总督,率湘军镇压了西北回民起义后,排除内外干扰,进军新疆,采取“缓进急战”策略,

^① 荣新江.西域史研究的回顾与展望[J].历史研究,1998,(2).按:该文仅对西域丝绸之路作了学术综述,而对西南、华北和东北陆上中外交交通没有涉及。

^② 斯文·赫定.亚洲腹地旅行记[M].上海:上海书店,1984.按:该书曾被称为科学的《西游记》。斯文·赫定.游牧的湖[M].江红译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,2013.

^③ 斯坦因.西域考古记[M].向达译.北京:商务印书馆,2014.

^④ 石云涛.三至六世纪丝绸之路的变迁[M].北京:文化艺术出版社,2007:1.参阅第二章“中国境内丝路盛衰”、第三章“葱岭以西丝路的发展和变迁”。

平定阿古柏叛乱,重新夺回新疆。^①曾纪泽通过外交努力,艰难讨回伊犁及“特克斯河流域”部分失地,这样才重新稳定了西北边疆局面,重新打通了丝绸之路东段(西段为沙俄控制,处于严格的管控状态)。1884年清朝建立新疆行省,刘锦棠任首任巡抚。收复新疆是近代清朝利用英俄矛盾,抓住国际有利形势,乘胜追击,创造的一个军事及外交胜利,甚至是一个不可复制的“奇迹”。因为,如果不能及时收复新疆,一旦沙俄腾出手来,或者真正了解到清朝的真实国力,其后果将难以预料,这一点,从1885、1886~1887年英属印度军官扬哈斯本(荣赫鹏)对东北和新疆,1906~1908年芬兰籍俄国军官马达汉先后对新疆等地进行军事侦察之后所发表的感叹可知。^②当时,俄国还在消化新侵占的中亚地区,英国忙于侵占缅甸,两国对清朝在新疆的军事实力还不十分摸底,姑且可以应付,一旦俄国和英国虎视眈眈,腾出手来,全力谋划侵略新疆之时,落后的交通线路和腐败的军事制度便大成问题。由此可见,左宗棠抓住千载难逢的好时机。近代收复新疆,缓和边疆危机,对丝绸之路的贡献是不容忽视的。

第三,近代全面开拓丝绸之路交通线路,陆路、海上、西南、草原各条线路都有很大的发展,远远超过了古代丝绸之路的空间范围,很大程度上奠定了今天“一带一路”体系的交通基础。近代外国列强不但直接在中国修建铁路,还干涉中国铁路建设。沙皇俄国在东北修建了从满洲里经哈尔滨、牡丹江到绥芬河的北满铁路及哈尔滨——长春到旅顺的南满铁路(简称中东铁路或东清铁路),法国修建了昆明到河内的滇越铁路,德国修建了青岛至济南的胶济铁路。中东铁路由俄国远东滨海区的海参崴港口至乌苏里斯克,进入绥芬河,穿越东北,满洲里再入俄国,在赤塔与西伯利亚铁路连接,将彼得堡、莫斯科与海参崴连为一体,比绕道乌苏里江、黑龙江里程大大缩短,且经济效益明显提高,成为中欧交通的一条重要捷径,客观上也促进了东北交通的现代化。俄国还将中亚铁路修到中(新疆)俄边界,英国将缅甸铁路修到了腊戍,还准备勘探修建滇西铁路。这些都涉及到西南、东北以及中原与西北边疆的交通联系,也包括中国与俄罗斯(包括今哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦等中亚国家)、印度(包括巴基斯坦)、阿富汗、缅甸、越南的交通联系。民国时期,丝绸之路因一些特殊情况,有了很大的发展,特别是抗日战争中,中国的国防大后方向西南、西北转移,因建设大后方,开通大后方战略通道,开辟国际交通运输线路等需要,交通建设有了跨越式发展,内地与边疆民族地区的交通有了很大改善。重要的有呼和浩特至新疆的草原、沙漠公路的勘探与建设。国民政府早在抗战全面爆发前就已经聘请斯文·赫定进行勘探。^③有西南公路,川滇、川康公路,昆明—畹町入缅甸的滇缅公路,后来的印度雷多至云南腾冲的中印公路(又称史迪威公路),从昆明飞越喜马拉雅山脉前往印度的驼峰航线等。西北的西安—宝鸡—天水的公路,兰新公路等。新疆至成都的公路。新疆境内的公路,由新疆乌鲁木齐至伊犁、塔城的公路也得到改善,南疆公路也在建设。西南与西北间,古蜀道基础上改建的西安越秦岭至汉中,汉中越剑门关至广元的公路等。近代丝绸之路交通线路的广度、深度和现代化程度,都远远超过了古代,这些在客观上也促进了中国内地与边疆的交通联系,加速了边疆民族地区的发展,丝绸之路商贸在一定程度上改善了区域发展严重的不平衡性。

历史是连续的,交通线路更是如此,也是长期选择优化的结果,一旦形成,线路的大致方向很难改变,无论是内地或边疆,交通线路都延续至今,详细比较明清商人辑录的百余条商道可知,近代的公路、铁路,今天的高速公路、高铁的选线,都与古代的交通线路有着密切关联。^④近代是承先启后阶段,不能人为割断、丢弃。其实,即使在中国为主导的古代丝绸之路辉煌的汉唐时期,丝绸之路也有曲折和衰落的时候,如西汉到东汉初期。安史之乱爆发后,河西走廊被吐蕃控制,唐朝基本丧失了对西域的统治。两宋仅有海上丝绸之路繁荣,元朝不能完全控制西域。但学术界也没有因此否定陆路丝绸之路至少延

^① 董蔡时.左宗棠评传[M].北京:中国社会科学出版社,1984;杨东梁.左宗棠评传[M].长沙:湖南人民出版社相关章节。

^② 扬哈斯本.帕米尔历险记[M].任宜勇译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,2001;马达汉.百年前走进中国西部的荷兰探险家自述:马达汉新疆考察纪行[M].马大正,王家骥等译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,2009。

^③ 斯文·赫定.丝绸之路[M].江红,李佩娟译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,1996;斯文·赫定,沃尔克贝格曼.横渡戈壁沙漠[M].李述礼,张鸣译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,2013。

^④ 黄汴撰.天下水陆路程[M].杨正泰校注,太原:山西人民出版社,1992。

续到元代这个历史事实。

最后,从线形文化遗产或文物的特点看,丝绸之路作为文化廊道、通道一类的跨区域、长距离的文化遗产,从其发展过程看,其线路形态来看,本来就是模糊的、多变的、难以确认的,它并非像长城等线形遗产那样已经丧失了原来的防御功能,只是作为一种静态的文化遗产或文物而存在,而是以一种活着的,时刻在变化着的遗产或文物而存在。这与大运河这样的线形文化遗产类似,还是活的遗产,有些道路,在近代、甚至当今还在发挥作用。例如,抗战中修建的后方公路,许多都是在明清以来形成的交通道路上仓促建设起来的,如兰新线、包兰线、滇缅线、川滇线、川新线等,著名的蜀道就改建成了入川公路。这些公路反复扩建维修,面目全非,已经很难找到原来的模样。古代丝绸之路,已经很难找到、或者很难说清楚完整的、真正属于古代某个的遗产。海路,更是茫茫无踪迹可寻,所以,对待这种活的遗产,我们不能简单地按一般古迹那样考古探源,而应当将其作为一个完整的历史积累来看待,考察丝绸之路的盛衰以及新的发展。大运河申报世界文化遗产时,已经将大运河遗产的时代下限定在2004年,即国家文物局列入世界文化遗产申预备名单的时间,这就是说,承认了1949年后,新运河的地位和价值,而我们今天看到的山东济宁以南,直到浙江杭州乃至宁波的1000余公里新的大运河,那些申遗的点、段就是历史积淀的结晶,是活的运河文化遗产的主体,谁能说其不是世界文化遗产呢?由此类推,我们对待丝绸之路,也不能只研究某一段古的,只承认某个限定时期以前的才是丝绸之路,而放弃限定的时代之后的丝绸之路,如果这样,除了没有人类活动的地段外,有几条真正的丝绸之路,如汉代的、唐代的丝绸之路呢?今天,交通现代化日新月异,近代丝绸之路这样宝贵的文化遗产也已经不多了,我们应当倍加珍惜,绝不能遗弃。

总之,丝绸之路是一个发展变化的学术概念。从古至今,既有汉唐以我为主的古代丝绸之路辉煌,有明初郑和七下西洋的空前绝后盛举;也有匈奴、突厥、蒙古等游牧民族建立强大帝国,在天山、大漠南北丝绸之路上自由驰骋;更有近代丝绸之路为列强主导的屈辱历史,特别是日本帝国主义的侵略,从甲午战争到全面侵华,中国面临亡国灭种的危险,这些都曾给丝绸之路带来痛苦而艰难的变迁。但这些并不能成为我们否定或忽略近代丝绸之路为丝绸之路重要节点的理由,其中的学术理论问题,亟待严肃对待,认真思考,展开踏踏实实的研究。今天的“一带一路”与陆上丝绸之路和海上丝绸之路在近代的发展变迁有着极其密切的关联,承先启后的应是近代,我们呼吁重视并大力开展近代丝绸之路的研究。

On the changes in the concept of “Silk Road” and studies of the Silk Road in early modern times

WANG Jian

(Institute of History, Jiangsu Academy of Social Sciences, Nanjing 210013, China)

Abstract: Either in a broad sense or in a narrow sense, “Silk Road” is a changing academic concept, which covers the dimensions of time, space and implications with transportation routes as the basis. Macroscopically, the academic study of the Silk Road focuses on two periods, the ancient times and the contemporary times. Today, people are boasting the glory of the Ancient Silk Road and aiming at realizing the Belt & Road Initiative, but have relatively little concern over the changes of the Silk Road in the period of the late Qing dynasty and the early Republic of China. It is clear that they do not want to apply the concept of the Silk Road to the study of the history when China was invaded by Western powers. They prefer “a history of imperialist invasion of China”, or “a history of transportation between China and the West” or “a history of cultural exchanges between China and the West in early modern times”. The early modern times is a transitional period connecting the “Silk Road” and the One Belt & One Road Initiative. The studies of the original name and development of the Silk Road, its exploration and modernization began in early modern times, which is waiting for further studies.

Key words: Ferdinand Paul Wilhelm Richthofen; Silk Road; conceptual changes; Silk Road in early modern times

[责任编辑: 尤伟琼]