

這才是絲綢之路

重抵歷史現場的行走

這才是絲綢之路

重抵歷史現場的行走

侯楊方 著

中和出版
OPEN PAGE
中

目錄

自序 你從未見過的絲綢之路 I

猶聞漢唐風 古道絲綢路	一 我們真的了解「絲綢之路」嗎？	003
	二 「絲綢之路」概念究竟是怎麼提出來的？	016
	三 蔥嶺之外：從帕米爾到地中海	026
	四 張騫通西域之前、之後希臘的影響	039

從此天路回 聞道尋源使	一 張騫的傳奇「鑿空」之旅	055
	二 西規大河，列郡祁連	061
	三 天馬之路：絲綢之路最終貫通	064
	四 列郵置於要害之路：懸泉仍然長流	070
	五 綠洲、高原：絲綢之路的地理環境	080

山北山南總是烽
玉門山嶂幾千重

- 一 河西走廊與絲綢之路的「咽喉之地」敦煌 093
- 二 發現敦煌文書的王道士與斯坦因的百年糾葛 103
- 三 西出玉門，東歸陽關，敦煌樓蘭之間 115
- 四 何處玉門關：我們認為的「玉門關」並非玉門關 155
- 五 玄奘的「玉門關」並不是敦煌以西的玉門關 165
- 六 重走玄奘路的戈壁挑戰賽路線 179

穀盡流沙霧
花銷蔥嶺雪

- 一 其山高大，上生蔥：甚麼是蔥嶺？甚麼是帕米爾？ 191
- 二 時光凝固的喀什卡蘇：發現唐代劍末谷 205
- 三 蔥嶺以西的瓦罕：玄奘的達摩悉鐵帝，高仙芝的護密 216
- 四 壯麗的波謎羅川：蔥嶺絲路的主幹道 228
- 五 陽光照耀塔什庫爾干：公主堡和石頭城 240
- 六 玄奘的「人生巔峰」：何處大石崖？ 248
- 七 赤佛堂西是漢家：高仙芝遠征 258
- 八 巴控克什米爾：穿越風之谷的喀喇崑崙公路 266
- 九 佛遺足跡於此，至今猶爾 278

- 一 玄奘為何要繞路熱海 295
 - 二 通往費爾干納盆地的「鳥飛谷」 299
 - 三 從絲路中道到北道的熱海道 309
 - 四 何處赤谷城？ 317
 - 五 天山腳下的楚河與碎葉 323
 - 六 憑弔怛羅斯古戰場 332
 - 七 粟特人的河中 339
 - 八 找到絲路的重要地標：鐵門 362
 - 九 阿姆河邊的希臘遺跡和佛國 369
 - 十 在最神秘的國度尋找波斯、希臘、印度遺跡 376
-

結束語 讀萬卷書，行萬里路 388

你從未見過的絲綢之路

「絲綢之路」幾乎家喻戶曉，無人不知，一提起它卻總是不能脫離「大漠黃沙駝隊」這一經典而又單一的意象，這很好地體現了信息時代想像力的貧困，因為很少有人能真正重走絲路，特別是那些人跡罕至而正好保留了原來風貌的地區。本書就是想提供給讀者一幅「你從未見過的絲綢之路」的畫卷，揭示絲綢之路產生的前因後果與歷史演變過程，首次披露考察發現的玉門關遺址、中亞鐵門、蔥嶺重要山口等絲路的重要地標。

2011年8月，我第一次到新疆，作為一名純粹的觀光客去了帕米爾高原，被其瑰麗壯美的景觀震撼。我畢竟從事歷史地理研究，知道古稱「蔥嶺」的帕米爾高原是絲綢之路的重要交通樞紐；我又喜歡戶外探險，特別好奇絲綢之路當年是走哪幾條河谷，翻越哪幾座山口，但翻閱了大量的研究論文後，並沒有找到滿意的

答案，心想不如自己去尋找答案，這就是我自 2012 年以來一直從事絲綢之路「精準復原」工作的由來。

一切紙面資料僅僅提供線索，而不是結論和事實本身，再精妙的論證研究也不過是紙面作業，甚至文字遊戲。「精準復原」要求超越紙面的研究，必須親臨現場，重走路線，給出精確的軌跡與照片、視頻，必須公開結果可供重複性檢驗。於是 2013 年 4 月，在前期大量紙面準備的基礎上，我選擇了境內的帕米爾高原，開始了第一次絲綢之路精準復原的實地考察。自此，我探訪的範圍遍及境內外的帕米爾高原、隴山左右、河西走廊、羅布泊、南北疆、中亞諸國，以及巴基斯坦、阿富汗，從伊朗的最東部錫斯坦直至德黑蘭。經過幾十次的實地考察，初步精準復原了從中國陝西直至中亞的絲路主幹道，找到並精準定位了重要的地標——漢唐的玉門關、玄奘的「大石崖」、高仙芝的青山嶺、中亞的鐵門等，隨後建成了第一套「絲綢之路地理信息系統」，將歷次考察的 GPS 軌跡、重要地標的經緯度以及照片公開於網絡。

在前期的考察準備與實際的考察過程中，我不斷思索究竟甚麼是絲綢之路並沉浸於它的多姿多彩，今天我之所見，即張騫、玄奘、馬可·波羅之所見；也感喟「大漠駝隊」這一經典絲路意象只是現代人想像力貧困的產物。因此我想用這本書向世人說明，絲綢之路是溝通亞歐大陸的重要文明之路，它絕非只有「大漠黃沙」，而是由綠洲、雪山、峽谷、草原、森林、冰川、鮮花、關隘、驛站、石窟、寺廟等組成的絢爛畫卷。

本書的很多結論和重要地標照片都是第一次正式公佈，所有的地點、線路都是我本人的親身經歷，而不是根據前人紙面資料的推演，所以本書是用紙面資料作為線索，提出假設，用實地考察作為檢驗方式的原創性產物，希望提供給世人一幅「你從未見過的絲綢之路」的畫卷。

古道絲綢路 猶聞漢唐風

白玉門、陽關出西域有兩道。

從鄯善傍南山北，波河西行至莎車，為南道；

南道西逾蔥嶺則出大月氏、安息。

自車師前王廷隨北山，波河西行至疏勒，為北

道；北道西逾蔥嶺則出大宛、康居、奄蔡焉。

——《漢書·西域傳》

一 我們真的了解「絲綢之路」嗎？

非經玉門、陽關、蔥嶺，皆非絲綢之路。

大家對絲綢之路都有自己的想像，你也許去了敦煌，也許去了喀什，也許去了西安，就認為自己到了絲綢之路。當然這並沒有錯，因為它們都是絲綢之路上的一個個地點。但是絲綢之路是「線」，而且是多條線，是路線的網絡。古代的絲綢之路到底是怎麼走的？它經過的具體地形、地貌到底是甚麼樣的？我想可能絕大部分人根本就沒有概念，因為我們一般都是坐汽車、火車或者搭乘飛機，很少有人真正身臨其境。另外，學術界關於絲綢之路的研究，基本上還是利用歷史文字資料，也就是紙面上的資料，以紙面研究為主，到實地考察的人相對來說比較少，真正重走古代絲路路線的人更少。而且，現代人經常重走的絲綢之路無非是幾個旅遊熱點，如西安、敦煌、喀什等，它們都是現代化城市，與東部沿海城市相差無幾，與絲路時代的風貌相去甚遠，而最貼

近古代風貌的地區恰恰是從古至今人跡罕至之地，這也是我本人考察的重點與本書的重點。為甚麼本書的標題為《這才是絲綢之路》？這就是原因。

我從 2012 年開始做絲綢之路的精確復原研究，並於 2013 年 4 月進行了第一次絲綢之路實地考察與路線「精準復原」，到現在為止，已經進行了幾十次實地考察，覆蓋了關中平原、隴東山地、河西走廊、包括羅布泊和樓蘭在內的南疆、北疆、帕米爾高原、中亞五國、巴基斯坦、阿富汗、伊朗等地，這些地點都是古代絲綢之路的主要路段所在，因此本書將以這些地區的絲路復原為主。

首先要講一下甚麼是「精準復原」。在學術研究中，我很反對創造學術概念、術語，能表達的，儘量使用日常用語，但「精準復原」是個罕見的例外，是我創造的極少數概念之一。

那麼甚麼是「精準復原」？它有 4 個要求和條件：

第一，必須要實地考察，而不是從紙面到紙面，即不能僅僅根據記錄在紙面的文獻資料來研究、復原路線。這裡所說的「紙面」，當然還包括現在越來越多的電子介質和網絡，我將它們統稱為「紙面」。所有記錄於紙面的資料，除少數文獻之外，其餘都是二手或被轉引過多次的資料，並非親臨實地、現場的原創採集的信息，因此很難保證它們的可信度。另外，在目前的信息時代，二手及以上的資料非常容易得到，因此僅僅根據這些資料做的研究天生就缺乏原創性，很難提供給人們新鮮的、真實的、可靠的、寶貴的信息。從紙面到紙面的研究，即使做到極致，也不過是紙



精準復原：拿出你的 GPS 軌跡、地標經緯度以及照片，任何人到了同一地點，一定會看到同樣的景觀(圖片資料來源於侯楊方「絲綢之路地理信息系統」¹⁾)

面上的邏輯自洽，換言之，最多是漂亮的文字遊戲和推理，但要落到實處，使人完全信服，就需要第二點。

第二，必須要有實地考察的 GPS 定位、軌跡。如果沒有實地考察，那麼復原路線的成果是很難讓人信服的。你自己都沒有走過，如何有說服力讓受眾相信你的研究成果？那麼如何證明你確實去了實地，而且確實重走了這些路線呢？在現代，非常簡單，就是拿出你的 GPS 定位和行走軌跡，它們極難偽造，因此可作為令人信服的論據支撐論點。

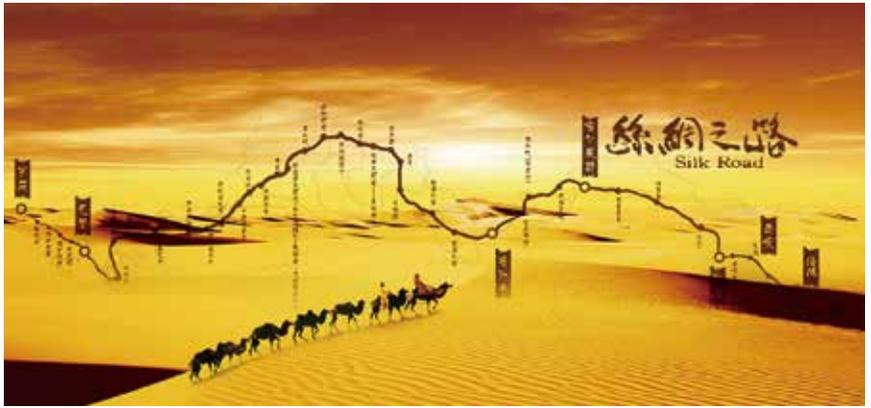
第三，必須製作「地理信息系統」(GIS) 發佈於網絡，公開考察的軌跡與地標的經緯度、照片、視頻。這些都是傳統的紙面

1 該系統詳見 <http://silkroad.fudan.edu.cn/>。

無法表現的，所以這裡需再一次強調，復原線路不能從紙面到紙面——如此大量的數據，如地標、軌跡、照片、視頻等資料都來自實地採集，它們無法在紙面記錄，也無法以傳統的紙面方式表達。

第四，必須能令他人根據你的復原路線進行重複性檢驗，復原精度在目視範圍內。在中文世界，「科學」是一個經常被濫用的詞，比如這個事「不科學」，此處的科學就是「正確」或「真理」的同義語，但科學（詞源為拉丁文 *scientia*，意為「知識」）是一種系統性的知識體系，它積累、組織並提供可檢驗的有關宇宙的解釋和預測。科學強調預測結果的具體性和可證偽性，它也不等同於尋求絕對無誤的真理，而是在現有基礎上，摸索式地不斷接近真理。是否屬於「科學」範疇只有一個標準：能否進行重複性的檢驗，即是否具有可證偽性。你在實驗室或實地得出的結論，要公開使用的材料與論證的過程，以便其他人可以重複你的過程。如果大家得出相同的結論，那麼這個研究的結果就被證實，否則則證偽；而單純從紙面到紙面的研究只能陷入無休無止的無意義爭論。「復原路線」是把紙面上未經證實的資料只當作線索而不是證據，然後到現場還原、驗證，用現場的地形、地貌去驗證紙面上的資料記錄，或者察看之間有甚麼樣的差異以及原因何在。

那麼為甚麼說「非經玉門、陽關、蔥嶺皆非絲綢之路」？這個說法可能大家沒太聽說過。我們都聽說過玉門關、陽關，也可能



想像力的貧困：大漠黃沙駱駝，虛假的絲綢之路（圖片來源於網絡）

有少數人聽說過蔥嶺，即今天的帕米爾高原。那麼為甚麼未經過這三個地方之一都不能叫絲綢之路？大家都對絲綢之路有自己的理解，但這裡所說的「絲綢之路」是經典意義上的絲綢之路。現在提到這一概念經常有泛化的傾向，絲綢之路遍地開花，似乎所有的道路都可以統稱為絲綢之路，甚至我們可以稱通向巴基斯坦的中巴友誼公路也是絲綢之路。這是新時代的絲綢之路，而本書中所說的「絲綢之路」還是古典意義、經典意義上的絲綢之路。

絲綢之路有 3 個最重要的地標：玉門關、陽關與蔥嶺。為甚麼是它們？這一章節要講的就是絲綢之路的緣起與背景，這決定了這 3 個地標的重要性。

提到絲綢之路，大多數人腦海中浮現的畫面便是大漠、黃沙與駱駝。那為甚麼大家都會不約而同想到這樣一幅畫面？為甚麼

幾乎所有的文藝作品、會議招貼、宣傳海報都是這種樣子？這就是「想像力的貧困」，也就證明絕大多數人根本就不知道真正的絲綢之路的地形地貌是甚麼樣子的，不知道真正能代表絲綢之路的地標是甚麼。

因為我們絕大多數人都生活在東部沿海地帶，那裡經常下雨，放眼看去滿目蔥蘢，綠樹成蔭，所以更喜歡也更傾向於一種異域的想像：中國的廣大西北地區，以及境外的中亞地區應該是反差極大的大漠黃沙，絲綢之路的景象就是一隊駱駝從大漠黃沙中穿過。這又是為甚麼呢？因為很多人缺乏在那些地區實地行走而不只是單純旅行的經驗。你只要去實地行走，就知道這個情景是出現不了的。絕大多數人都是搭乘現代交通工具飛機、火車和汽車。飛機自不必講，古人絕無可能搭乘，那為甚麼我們在火車和汽車上也無法體驗真正的古代道路？原因很簡單，在這些乾旱地區，鐵路和公路特別是高等級公路都儘量避開有住家、耕地、牧場的綠洲，而取道戈壁沙漠，以免佔用寶貴的宜居地。這樣很容易給外地遊客一種錯覺，以為甘肅、新疆及中亞地區都是大漠黃沙和戈壁。

敦煌的鳴沙山有一個很著名的旅遊項目，就是騎着駱駝爬沙丘。沙丘蠻高的，鳴沙山有一二百米高，我也騎過幾次，但是興趣不大，因為這就是典型的異域想像。如果你騎着駱駝爬鳴沙山，雖然只有半小時、一小時，你會強烈感覺到甚麼？乾燥、熱，非常難受。這還僅僅是短時間內的感覺。如果古代絲綢之路

的行人這樣走幾天甚至幾個月，怎麼受得了？不是人先趴下，就是駱駝先趴下。想想就明白了，這種情景完全違背生活的經驗常識。

我們所有的想像都不能違背基本的常識，不能超越人的生理極限。在 2016 年「十一」黃金週，一匹駱駝就這樣被累死了。旅遊項目都把駱駝給累死了，大家想想走幾百公里、幾千公里要累死多少駱駝？而且你爬高大的沙丘有甚麼意義呢？上面沒有草、沒有水，更沒有可以遮陽的綠蔭，難道讓一匹駱駝背着絲綢，另一匹駱駝再背着水嗎？這是完全不可想像的。人可以一天不吃飯不吃乾糧，但你一天不喝水，在這種烈日暴曬下試試？

所以我們要回歸常識，「絲綢之路」一定是一條「常識之路」。不僅在研究絲綢之路的時候，在寫其他著作或者文章的時候，我也經常會強調一句：我們要回歸常識，也要將自己帶入情境。帶入進去能不能做到這件事情？如果你做不到，完全是想像之外的，完全是超越常識的，我們就知道這種場景基本上不可能出現。我們對於絲綢之路有很多異域的想像，駱駝爬沙丘的異域想像是最常見的，但這是不可能出現的，絲綢之路如同所有古代道路一樣，不能脫離水、草，在中國西北內陸與中亞的乾旱地區，也需要遮陽的綠蔭。

對絲綢之路的想像是很多的。2017 年中央電視台財經頻道曾經拍攝過一部 8 集紀錄片，叫《絲綢之路經濟帶》，主要是在巴基斯坦拍的，第一集在巴基斯坦的塔克西拉 (Taxila) 取景，就在伊

斯蘭堡的西邊大概幾十公里處。我去過塔克西拉，那是一處世界文化遺產，一個有 2000 多年歷史的巨大的佛教遺址，裡面有很多佛塔，還有寺院遺址。100 多年前英國在那裡進行考古發掘，出土了大量的佛像。攝製組去那裡採訪，碰到一個當地的「專家」，還讓他在鏡頭前講解。當時我正認認真真看這部紀錄片，看到他的時候，真是忍不住要笑，因為這位「專家」和我是老相識。

2016 年 10 月，我去塔克西拉的時候，這個人正好和大概七八個中青年男子坐在遺址入口處，他們英語講得不錯，一定要給我當導遊。我一開始拒絕了，因為對這裡的一切都很熟悉，路標、說明牌也都寫得很清楚，但他非要當我的導遊，非常熱情，陪着我走了兩三個小時，而且不收我的錢。天下沒有白吃的午餐，只要違背常識的事，大家都要打個問號。

那麼他的目的是甚麼呢？最後我們還一起合影，要告別的時候他拿出了幾枚金幣讓我買，說這是貴霜帝國時期或者是希臘—印度王國時期流行於當地的金幣，我說我沒有美元，也沒有盧比，因為我的學生在伊斯蘭堡，我是一個人過來的，身上只有 200 元人民幣。他說沒關係，人民幣要要的，我就將 200 元人民幣給了他，表示感謝。他給我幾枚金幣、銀幣，又另外給了我幾尊佛像，他非常真誠地說這些佛像都是假的。但 200 塊錢你怎麼可能會買到真的古幣？這些金幣、銀幣當然也是假的。

我講這個故事是為了說明，如果電視現在還像 30 年前一樣是我們的主要媒體的話，那麼我們關於絲綢之路的認識，就會來



與塔克西拉的「專家」在一起¹

自一個賣假文物的販子，可想而知這一集將近一個小時的紀錄片講的東西靠譜嗎？央視財經頻道的微博還總結了這一集的主要內容，總共講了三個觀點：

1. 玄奘此行取經的終點是塔克西拉；
2. 絲綢之路的南線和北線最終都在塔克西拉匯合；
3. 對於從中亞、歐洲到東土大唐的那些商人來說，塔克西拉就是他們眺望東土大唐的第一站。

我們經常講，隨便聊天時，一個人說一段話，發生一些技術

1 圖片來源於作者。本書中所收錄的實拍照片，如無特別說明，均為作者所拍攝。

性錯誤、偶然性錯誤很正常，比如記錯了時間、地點、人名等。但一集一個小時的電視紀錄片，總共就講這三個主要觀點，竟然一個都不對，這是非常罕見的。為甚麼說它一個都不對？很簡單，因為我是做歷史地理研究的，我非常喜歡地理，地理非常明確，要確定地球表面上一個地點的位置在哪兒，只需要兩個參數——緯度、經度就行了，沒必要爭論，只要它存在就一定能找到，而且只要兩個參數就可以確定。我們不需要像人文社會學科那樣經常爭來爭去，商榷來商榷去，越來越複雜，幾十年也沒個結果，地理是簡單而純粹的。

塔克西拉在哪兒？就在巴基斯坦首都伊斯蘭堡的西邊一點。玄奘取經的終點在哪兒？玄奘在印度生活了十幾年，他遊歷了幾乎整個印度，但你如果一定要確定一個終點，那他生活時間、學習時間最久，對他影響最大的地方就是那爛陀寺，它的遺址現在也是世界文化遺產。玄奘在那裡學習了5年多。那爛陀寺在哪兒？就在塔克西拉的東南方。這兩地步行距離超過1700公里，直線距離超過1500公里。那你怎麼可以說玄奘的取經終點是塔克西拉呢？根本不是這樣的。

那麼絲綢之路的南線、北線是不是都經過塔克西拉？查看地圖，塔克西拉的北面就是絲綢之路的南線和北線。南線、北線都經過帕米爾高原，然後經過現在的阿富汗、中亞地區到達伊朗，再去往地中海，並不經過塔克西拉。經過塔克西拉的這條絲路是一條去往古印度（含巴基斯坦）的支線，從阿富汗到巴基斯坦，然

後再向東到恆河流域。反過來講，中亞和歐洲的商人去東土大唐也不可能經過塔克西拉，那條路線明明是去印度，而不是去中國的，所以第三點也不正確。因此請「假文物販子」充當專家出鏡不會有好結果。

關於絲綢之路的其他錯誤想像還有沒有？當然有。我們知道張騫是陝西漢中人。他的家鄉現在要發展旅遊，造了一個「西域風情園」，因為張騫曾出使西域。那麼他看到的西域應該是甚麼樣子呢？這個西域風情園竟然是伊斯蘭風格的。我們都知道張騫到達西域的時候是 2100 多年前，而伊斯蘭教在阿拉伯半島誕生的時間是 1400 多年前。我也很喜歡歷史，歷史就是時間線，地理就是空間線，時間線和空間線都很明確，不能錯亂，距伊斯蘭教在阿拉伯半島誕生的 700 年前，張騫在西域看到伊斯蘭風格的建築，這是絕無可能的。

還有一個例子是陝西西安大雁塔地鐵站的一幅壁畫，畫面中間是大雁塔，它是唐朝皇帝為玄奘造的，把從西天取來的 600 多部經書收藏在裡面。那麼大雁塔前面的這個和尚是誰？很多人都會毫不猶豫地講，是玄奘。我就問一個最簡單的問題，你怎麼知道這個人是玄奘？你見過玄奘嗎？玄奘有照片嗎？有當時的畫像嗎？都沒有。那你為甚麼認為這個人就是玄奘？因為很多歷史課本、歷史著作中就將此人當作了玄奘。這個和尚頸上戴的是骷髏頭項鍊，明顯是佛教密宗，玄奘不是密宗，不可能戴着骷髏頭項鍊。那麼這幅畫是哪來的呢？是民國時期從日本傳過來的。這幅



西安地鐵站壁畫中的「玄奘」

畫的原版收藏在東京國立博物館，畫的是一位鎌倉時代的日本行腳僧，他背着的是能遮雨的背篋，因為日本經常下雨，而且日本從一個村莊到另一個村莊之間距離很短，背着背篋可以去化緣。玄奘是去西天取經，經過西域要翻越天山、蔥嶺和興都庫什雪山才能到達印度，背着這麼重的背篋步行，他能走到嗎？

玄奘寫得非常清楚，他從頭至尾都騎着馬，當然他更不可能一邊騎着馬，一邊還背着背篋了。所以，認為這幅畫像是玄奘完全是憑空想像，是一個錯誤。這個錯誤也就流行不到 100 年，但是現在已經變成我們的一個固定認知了，大家只要看到這幅畫像就認為是玄奘，事實上他不僅不是玄奘，甚至不是中國人，而是日本和尚。我們對絲綢之路充滿着各種各樣的奇妙想像，但真實的絲綢之路究竟是甚麼樣的？它經過哪些地方？景色如何？很多人不究其根本，就簡單粗暴地用一幅駱駝爬沙丘的圖畫代替了。

玄奘去的是印度，所以這幅壁畫裡有泰姬陵，大家都知道它

是印度的象徵。但玄奘的時代絕無可能有泰姬陵，泰姬陵還要晚近 1000 年，我們總會有一些時間性和空間性的錯亂，甚至把主人公都弄錯了。

所以還是要問一句：我們真的了解絲綢之路嗎？

二 「絲綢之路」概念究竟是怎麼提出來的？

正本清源，要明白絲綢之路到底是甚麼，首先要明白「絲綢之路」這個概念是誰創造的，他創造時所指的具體內涵是甚麼。

創造「絲綢之路」這個概念的不是我們中國人。1877年，德國地理學家李希霍芬(Ferdinand von Richthofe)出版了一本書叫《中國——親身旅行和據此所作研究的成果》(*China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*)，在第499頁出現了德文的「絲綢之路」(Seidenstrasse)。也就是說在1877年之前，全世界都還沒有「絲綢之路」這個詞，就單純從詞和概念來看，它的歷史非常短暫，但這只是一個概念，是「名」，而絲綢之路的實體，即「實」的本身肯定不止100多年，只是李希霍芬後來把路線的實體命名為「絲綢之路」而已。

不僅如此，李希霍芬還畫了一幅漂亮的絲綢之路彩色地圖，就在他那本書的第499頁與500頁之間。地圖覆蓋的空間從最東

邊的中國河南、陝西開始，包括我們中國的甘肅、新疆，以及中亞五國、阿富汗，直到最西邊的伊朗。地圖上的絲綢之路並非只有一條，路線有兩種顏色，一是藍色，一是紅色。藍色和紅色在哪分開的呢？在敦煌以西，然後便進入了南疆塔里木盆地，一條貼着天山南麓，一條貼着崑崙山北麓。那麼這兩條路線在哪交會呢？在帕米爾高原。

那麼李希霍芬為甚麼會畫這幅圖？他從哪裡得到的資料？他畫這幅圖並不是憑空想像的。下面我們就要解釋這個問題。

這幅圖是在 1876 年繪製、次年出版的，因此它肯定是世界第一幅絲綢之路地圖，前面說過，「絲綢之路」這個詞就是在 1877 年由李希霍芬創造的，此前當然不可能有「絲綢之路地圖」。地圖的右下角有文字說明，這是公元前 128 年到公元 150 年，中國到西方的貿易路線。這個時間段實際上就是中國的漢朝（包括西漢、東漢），這個時間範圍是比較窄的，後來絲綢之路的時間段一直向後延伸，甚至延伸到了現在。地圖顯示的空間基本上東起長安，西到裡海，伊朗高原的北邊，包括了今天的中亞五國、阿富汗、巴基斯坦、北印度、伊朗等廣大地區。為甚麼叫「絲綢之路」？原因很簡單，因為運輸的主要商品是絲綢。

講到這裡就會明白李希霍芬為甚麼將這條路命名為「絲綢之路」，這是站在西方人、地中海人、歐洲人立場上命名的。難道中國輸出的只有絲綢這一種嗎？不是的，肯定還有其他產品，比如茶葉、銅鏡、瓷器等手工業品和特產，可在當時，對他們來說，

中國輸出的最重要的商品就是絲綢，所以這是按照西方的本位立場創造的概念。

對於當時的西方來說，絲綢是非常昂貴的奢侈品。古代陸路交通的成本極其高昂，如果你用駝隊將麻布、水稻馱出去，是不會有人要的，因為太貴了，所以一定要運奢侈品，而且要好運輸，另一種中國的特產瓷器是沒法大規模陸運的，只能海運。所以這條路被命名為「絲綢之路」是非常恰當的。

絲綢在當時羅馬市場上的價格要超過等重的黃金，因此它是貨真價實的奢侈品。除了冬天，地中海都比較炎熱，陽光燦爛，非常曬。羅馬的男人普遍穿寬外袍(Toga)，女人穿斯托拉(Stola)，都是羊毛製品，夏天穿着確實很難受，一旦有了絲綢，立馬感覺涼爽、舒適，又顯得光彩奪目，華貴非常，絲綢自然就在羅馬和地中海的上層社會流行了起來。導致的結果是甚麼？羅馬的貴金屬外流。所以當時有些羅馬的政治家也抨擊絲綢之路對羅馬帶來的不好的影響，比如社會風氣墮落：我們以前很簡樸，披着一件粗羊毛的寬外袍挺好的，現在都穿着這麼奢侈的絲綢品，又是半透明的，裸露身體，社會風氣敗壞。1世紀的政治家、哲學家塞涅卡(Lucius Annaeus Seneca)對羅馬人穿絲綢大加抨擊：「我所看到的絲綢衣服，如果它不能遮掩人的軀體，也不能令人顯得莊重，這也能叫衣服？少女們沒有注意到她們放浪的舉止，以至於春光乍泄；男人們為此想入非非，以至於無心戀戰……」羅馬帝國皇帝提比略(Tiberius Julius Caesar Augustus)甚至下令禁止男人穿絲綢

服裝，但最終不了了之。

我們中國人不會把通向西方的道路命名為「絲綢之路」，因為當時大江南北、黃河兩岸都生產絲綢，絲綢是很普遍常見的產品。那麼我們中國人當時叫它甚麼路呢？我們只要明白李希霍芬絲綢之路地圖的來源就知道了。他的根據就是《漢書·西域傳》：

自玉門、陽關出西域有兩道。從鄯善傍南山北，波河西行至莎車，為南道；南道西逾蔥嶺則出大月氏、安息。自車師前王廷隨北山，波河西行至疏勒，為北道；北道西逾蔥嶺則出大宛、康居、奄蔡焉。¹

整段話僅 75 個字，卻全面記錄了漢朝通向西域的兩條道路，漢代的中國人沒有「絲綢之路」的稱呼，只是非常精當地命名為西域南道、西域北道。

首先這段話說明了西域北道、南道的起點分別是玉門關、陽關，因此玉門關、陽關是非常重要的地標。

玉門關、陽關都在漢朝的敦煌郡，位於河西走廊西端。但這兩座承載着中國人 2000 多年家國情懷的關隘究竟在哪兒？本書將第一次揭示玉門關真正的地點，是的，我已經找到了它的遺址。但陽關遺址到現在仍然沒有找到。

1 (漢)班固撰，(唐)顏師古注：《漢書·卷九十六·西域傳》，中華書局，1962 年版，第 3872 頁。

這裡的「西域」是指哪裡？

《漢書·西域傳》有詳細的說明：

西域以孝武時始通，本三十六國，其後稍分至五十餘，皆在匈奴之西，烏孫之南。南北有大山，中央有河，東西六千餘里，南北千餘里。東則接漢，厄以玉門、陽關，西則限以蔥嶺。其南山，東出金城，與漢南山屬焉。其河有兩原：一出蔥嶺，一出于闐。于闐在南山下，其河北流，與蔥嶺河合，東注蒲昌海。蒲昌海，一名鹽澤者也，去玉門、陽關三百餘里，廣袤三百里。其水亭居，冬夏不增減，皆以為潛行地下，南出於積石，為中國河云。¹

顯而易見，漢代的「西域」就是南疆的塔里木盆地，西至時稱蔥嶺的帕米爾高原，東至玉門關、陽關。「南山」為阿爾金山、崑崙山；「北山」為天山。河為塔里木河水系，「一出蔥嶺」，即指葉爾羌河發源於帕米爾高原；「一出于闐」即指和田河，由玉龍喀什河、喀喇喀什河合流形成，發源於南山即崑崙山；葉爾羌河與和田河合流為塔里木河，東流入「蒲昌海（鹽澤）」，即羅布泊，當時面積約 1 萬平方公里，其水位不增不減，很平穩；向南流到青海的積石山，號稱是黃河的源頭——當然這個說法並不符合事實，

1 《漢書·卷九十六·西域傳》，第 3872 頁。

反映了當時認知的缺陷；向東 300 餘里即玉門關、陽關。

那麼問題來了，甚麼是「波河」而行？傳統的說法是順着河流。按照傳統道路的傳統行走方式，長距離旅行一天一般也就行走二三十公里，人可以一天不吃飯，但不可以一天不喝水，驢、馬、駱駝也不可能一匹馱着絲綢，一匹馱着水，因此一定要沿着水源而行，所以駱駝爬一座接一座連綿無邊的沙丘，美則美矣，但在現實中不可能出現。有了水，有了河，才有可能有草，有樹，有綠洲，有定居點，有補給，畢竟驢、馬、駱駝也不可能不吃草。

西域的陽光非常強烈，也非常危險，只要在那裡有過行走經驗的人都明白這一點，因此綠洲非常重要，不僅是提供補給、住宿，也提供遮陽。現代人很少能領略到西域的綠洲，因為現代公路為了不佔良田而選擇從戈壁沙漠穿過。西域的綠洲有密如蛛網的灌溉水渠，水渠和道路再細，兩旁也密密地、不留縫隙地種植着白楊，與長達幾十公里的葡萄架一起，交織成綠色的傘蓋，即使是盛夏的中午，行走其中也能避開炎熱的陽光，這對絲路商隊來說至關重要，否則一定會中暑倒下。所以「波河」而行，就是沿着水源而行，沿着綠洲而行，沿着定居點而行，沿着最容易、最安全的道路而行，沿着常識而行。

所以古代的絲路商隊騎着驢、馬、駱駝行走在沙漠裡嗎？那是自殺之路，而不叫絲綢之路，因而必須穿越河渠密佈的綠洲。

現在很多人坐火車、搭飛機或自駕去了甘肅、新疆就自稱「重走絲綢之路」，但一般只是點對點到了一個城市，這些城市和內地



絲路從綠洲穿過，傳統道路更加狹窄

差別也不大，很少有人沿着縣道、鄉道、村道甚至驢道去甘肅、新疆綠洲深處的村莊，那是鮮為外人知的另一個世界，卻恰恰保存了傳統的風貌和行走模式。

「波河」而行還有另一層意思，即在傳統時代，只要能水運，絕不會陸運，因為水運的效率之高、成本之低是陸運遠遠不能及的，否則為何要耗費人力物力開闢人工運河呢？那麼在河西走廊，在西域也能水運嗎？答案是肯定的。在河西走廊，傳統時代就利用過由東向西流的疏勒河水運，19世紀末20世紀初的著名探險家斯文·赫定(Sven Anders Hedin)從新疆的西南部沿着葉爾羌河、塔里木河、孔雀河一路航行到羅布泊，那麼古代的絲綢之路怎麼