

“丝绸之路”名称概念传播的历史考察

邬国义

摘要 19世纪末、20世纪初,通过译著的介绍,在汉文文献中已谈到丝绸之路。自20年代起,在中文相关译作中采用了“古丝商之路”“蚕丝贸易通路”“运丝通路”等不同的称呼;至迟于20年代末,已开始使用“丝路”“丝道”等译名。从30年代初起,由于斯坦因、斯文赫定等在西北新疆等地探险活动的直接推动,以及中西交通史学科的形成和发展,又与这一时期“开发西北”的呼声与思潮相联系,缘此诸因,经学人的译介引进和报刊传媒的作用,“丝路”的名称和概念逐渐在中国传播开来,并为国内学界接纳和采用。最初称谓尚不统一,呈现出命名多样化的状态,之后渐而趋向集中于“丝路”“丝道”的名称。一些学人陆续采用了这一外来的新概念和新名称,并成为学术表述的一种概念工具。1940年代之后,得到了相当普遍的运用,流行于学术界和一般的报刊传媒中。最具标志性的是“丝路”“丝道”的名称及具体介绍还直接写入了中学的史地教科书中,成为一种官方定型化的标准话语,其概念和内涵也得以基本定型。这一时期已约定俗成地称为“丝路”或“丝道”,其概念业已进入大众视野,传播普及到了广大的学生和普通民众层面。不少论著并进而展望丝路的未来,论述其在经济、文化方面重要的战略意义。虽说此后政局发生重大变化,其名称和基本概念仍保留并传承下来。

关键词 丝绸之路 名称 概念 传播 历史考察

作者邬国义,华东师范大学历史系教授(上海200241)。

中图分类号 K09

文献标识码 A

文章编号 0439-8041(2019)05-0145-23

作为中西交通往来的丝绸贸易之路,虽说在历史上已经存在了近二千年,然而“丝绸之路”这一概念本身,则是19世纪70年代以来外国学者首先提出来的,而在汉文文献中,“丝绸之路”这一名称的最初采用及其传播,却也是一个不易说清的问题,有不少似是而非的说法,还有待于澄清、说明与解释。另一方面,国外学者对此也极感兴趣,很希望搞清楚中国本土是何时开始使用“丝绸之路”这一名词的。如法国学者布尔努瓦夫人(Lucette Boulnois)在《法国对丝绸之路的研究》中即表示:在这一问题上,“大家很希望知道,中国史学家们确实地是在什么时候自己开始使用‘丝绸之路’这个外来名词的,它今天在中国出版物中已获得了极大的成功!”^①基于上述内外两方面的双重需要,因此,从学术史的角度,由原始资料出发,深入发掘相关文献,考察这一外来名词如何传入中国及其译介、传播具体的历史进程,显然很有必要,并具有十分重要的意义。

众所周知,虽说历代不少中外著作对丝路这条交通路线都有所记载和研究,但是,将其称之为“丝绸

^① 布尔努瓦(Lucette Boulnois):《法国对丝绸之路的研究》,戴仁编:《法国中国学的历史与现状》,耿昇译,上海:上海辞书出版社,2010年,第378页。

之路”却是近代 19 世纪的事。关于“丝绸之路”名称的提出,学术界一般均认为,是德国著名的地理学家李希霍芬(Richthofen)在其 1877 年出版的《中国:个人旅行的成果和在此基础上的研究》(*China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*)第一卷中正式提出的。

据日本学者长泽和俊《丝绸之路研究的回顾与展望》一文说:“给这条道路命名的,是德国著名的地理学家李希霍芬,他把‘从公元前 114 年到公元 127 年间中国与河间地区(指中亚的阿姆河与锡尔河之间的地带——译者)以及中国与印度之间以丝绸贸易为媒介的这条西域交通路线’叫做 Seidenstrassen。丝绸之路(Silk road)是它的英文译名。”之后,把李希霍芬“所谓的从中国到河间地域进而又扩大到遥远西方的叙利亚的,是德国东洋史学家阿尔伯特·赫尔曼”。赫尔曼的这个主张,“后来得到了鲁耐·格鲁赛等许多东方学家的支持和阐述,从十九世纪末到二十世纪初,许多中亚的探险家们也曾不断地使用丝绸之路或丝绸贸易之路的名称。”^①简明扼要地说清了“丝绸之路”这一新的学术概念在 19 世纪以来西方学界发展演化的大体进程。概言之,1877 年李希霍芬最早提出了 Seidenstrassen(丝绸之路)的概念。1910 年,德国历史学家阿尔伯特·赫尔曼(A. Herrmann)著有《中国与叙利亚间之古代丝路》(*Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien*),率先将 Seidenstrassen 引入作为书名,书中对丝路考证甚详,由此确立了“丝绸之路”的名称。继而法国汉学家沙畹(Edouard Chavannes)、格鲁赛(René Grousset)等提出丝路有陆、海两道的概念,瑞典探险家斯文赫定(Sven Hedin)著有《丝绸之路》(*The Silk Road*)等,向世界详细介绍了丝绸之路的状况,此后研究者一直持续不断。

那么,中国人是什么时候开始使用“丝绸之路”这样一个名称的呢?其传播进程又是如何的呢?据笔者所见,在汉文文献中最早谈到丝绸之路的,为 1899 年出版的日本桑原鹭藏著、樊炳清等翻译的《东洋史要》一书,其中说:

支那之于世界,实蚕丝产地也。蚕丝所制之缁彩,美丽坚固,夙投他国嗜好。经支那以西诸国民之手,次第传西方。盖自上古最远之时,已开贩路于波斯、印度。亚历山大东征以来,更输入欧洲罗马。市人得之,珍重不置。缁儿支那音同瑟儿,故指行贾之者曰瑟列司,盖绢商之义也,指其地曰瑟里加,绢布产地之义也。^②

书中谈到“已开贩路于波斯、印度”云云,虽说还比较笼统,但所说为“丝绸之路”无疑。后此书又有 1908 年上海商务印书馆金为重译本,名为《重译考订东洋史要》,译文略有差异。^③此后,国人在叙述丝路的历史时,往往大多采纳、沿用了这一相关论述。较早的如 1909 年出版的陈庆年编《中国历史教科书》、沈曾荫编纂的《最新中国实业史》^④,论文如 1910 年《交通官报》第 28 期殷绳戊《说世界交通之发达》,1912 年《地学杂志》丁义明《自汉以来中国与西域交通颇繁兵威所及使节所经及商人高僧之行迹能详其通路证以今名欤》^⑤,包括后来王桐龄编纂的《新著东洋史》、金兆丰《中国通史》,乃至吕思勉《中国制度史》等^⑥,均大多采用了上述论述。

在 20 世纪初期,虽或有论著谈及贩丝之道,但未见明确提出“丝路”的名称和概念。如观云刊于 1903 年《新民丛报》的《中国人种考》,谈到中外贸易之道,指出“商贾往来之孔道,盖由中亚细亚集中于波斯湾头之美索不达尼亚,而吾尔实为商业系统之中心。……而中亚洲一道,初不待后世由中国贩丝至

① 长泽和俊:《丝绸之路研究的回顾与展望》,原载日本《史观》杂志 1977 年 10 月号,译文载《世界历史译丛》1979 年第 5 期。

② 桑原鹭藏:《东洋史要》卷上第 4 篇《佛教东渐》第 4 章《东汉与西域诸国之关系》,樊炳清译,上海:东文学社,1899 年,第 26 页。原文见桑原鹭藏:《中等东洋史》卷 2 第 4 篇《佛教の東漸》第 4 章《東漢と西域諸國との關係》,東京:大日本圖書株式會社,1898 年,第 122、123 页。

③ 桑原鹭藏:《重译考订东洋史要》,金为重译,上海:商务印书馆,1908 年,第 33 页。

④ 参见陈庆年编:《中国历史教科书》,上海:商务印书馆,1909 年,第 8 页。沈曾荫《最新中国实业史》(畿辅实业学堂,1909 年,第 107 页)也说:当周秦之际,“蚕丝之品,早开贩路于波斯。亚历山大东征以还,更输丝于罗马,市人宝之,价颇不廉”云云。

⑤ 《交通官报》1910 年第 28 期;《地学杂志》1912 年第 3 卷第 5、6 期。

⑥ 分别见王桐龄编纂:《新著东洋史》(上),上海:商务印书馆,1922 年,第 85 页;金兆丰:《中国通史》,广州:中华书局,1937 年,第 649 页;吕思勉:《中国制度史》,上海:上海教育出版社,1985 年,第 31 页。吕著初稿写成于 1920 年代,名为《政治经济掌故讲义》,后曾修订改称为《中国社会史》。

罗马罗马上等人以着中国丝为贵服，当日中国丝皆由中亚洲取道贩往。之队商而始开”。又说：“观后代罗马贩丝之队商，犹取此道。”^①1905年梁启超撰写《世界史上广东之位置》，在“东西交通海陆二孔道”一节讲到：古代东西交通之孔道有二，其一曰北方陆路，其二曰南方海路。并称汉代张骞通西域，“实为东亚（西）两文明接触之导线”，其影响所被盖甚广，“如葡萄、苜蓿、胡桃、安石榴等诸植物，皆由希腊传来，其名称皆译希腊音，班班可征。当时我国输出品之大宗曰丝绢，其销场广及于罗马，罗马国中，至金、绢同重同价。其末叶之生计界，因此蒙非常损害。此西史所明著也。”^②梁启超据“西史”所说，较早谈到了东西交通二道及与罗马的丝绢贸易问题，但也仅止于此。

现尚不清楚由李希霍芬最早提出的 Seidenstrassen（丝绸之路）一词首次传入中国的时间。不过，在传教士创办的《万国公报》上，很早就报道过他在中国的调查活动。1903年，鲁迅在《中国地质略论》中也提到：“德人利忒何芬 Richthofen 者”入中国考察，“历时三年，其旅行线强于二万里，作报告书三册”云云。^③据现掌握的资料，中国人最早获得李希霍芬《中国：个人旅行的成果和在此基础上的研究》原著的，是当时留学德国的张星烺。其父张相文是近代著名的地理学家，1909年创建中国地学会，并任会长。1911年，张星烺在《地学杂志》第2卷第16期上，撰文专门介绍了李氏的著作：

支那 此书德文名 China，为德国已故男爵李希德和芬 Freihen Ferdinand von Richthofen 所著。凡四巨册，每册约八百页，幅长一尺（英尺），宽八寸。所附图画，不可胜计。每册价三十六马克，共一百四十四马克。（约合中国七十五元）

支那地质图 此亦李氏所著，附于前书者也。第一册为北支那之地质图，分绘各色，以为标识。其篇次为山东、盛京、直隶、山西、陕西、河南、甘肃、四川八省。共二册，第一册价六十马克（约合中国三十元），第二册尚未出版，发行所为德国柏林。Dietrich Reimer Buchverlag Berlin

上述两书，即李氏著《中国》及所附两册中国地质地图集。张氏称：“此二书鄙人幸于柏林书肆中购得之，粗阅一过，为之舌桥不下者久之。”指出我国凡稍治西文者，莫不闻知李氏之名，“然其著书之原委，或有未能详知者，今请略言之”。文中指出，1863年间德意志联邦尚未成立，普鲁士首相俾斯马克（即俾斯麦）出于争霸野心，深嫉英法诸国在海外属地，而日耳曼无之，以中国政治腐败，国民愚陋，有隙可乘，因此派李希霍芬等人漫游中国十几年，“而于山河险要、地质矿产、海港形势，皆悉心考察，一一笔之于书”。归国后，又耗费心力，乃成此书，“真所谓体大思精、绝世之作也”。同时揭示其撰写此书，告诉德人在中国有浙江、江苏和山东胶州湾等三大良港，皆可占据，而胶州湾尤为最胜，由此可知1898年德国占领我国胶州湾之事蓄谋已久，“而倡其议者，实漫游之李氏也”，表示了对李氏及其书的警惕。虽说此文中并未涉及李氏提出的丝绸之路问题，但通过其介绍，无疑使国人比较清楚地了解到该书的基本内容。张氏最后还指出，就李氏此书而译之，固非难事，苟得同志五六人，“分门译之，则二三年内，中土之研求地质矿产者，亦得最良之参考书，其有造于中国前途，岂浅鲜哉！是固鄙人所深望者也”。^④希望有人能将此书翻译出来，作为中国有益的参考。

最早谈到德国史家赫尔曼《中国与叙利亚间之古代丝路》一书的，则是刊于1917年《地学杂志》第8卷第11、12合期黄昌寿译的《亚欧交通之历史》。其中说：

亚尔褒特赫门曰：中国与小亚细亚之交通甚古，惟其交通乃系间接而非直接，两地货物之往来，必经多种人之手，始能达到。……考其互相交通之路，大概先由叙利亚海岸，经美索不达米亚，横穿波斯，及阿富汗斯坦北部布哈尔，至费尔干而分歧。一越兴都库什山脉而入印度，为普通之路。一越开白尔岭入印度。尚有一路，从费尔干之北、俄领亚细亚之南部，经西土耳其斯坦，至伊斯色克库尔附近达于古尔卡

① 观云：《中国人种考》，《新民丛报》1903年第40、41合期，1904年第3卷第11期。

② 中国之新民（梁启超）：《世界史上广东之位置》，《新民丛报》1905年第3卷第15期。

③ 索子（鲁迅）：《中国地质略论》，《浙江潮》1903年第8期；又见鲁迅：《集外集拾遗补编》，《鲁迅全集》（8），北京：人民文学出版社，1981年，第4、5页。

④ 《介绍图书》，《地学杂志》1911年第2卷第16期。

gulcha (在费尔干省首府浩罕东约五百里)。

并解释说,普通达印度之路,即亚历山大所利用者,“其至中国,则从费尔干入山路,经特内克达蛮岭,及巴希尔连山诸岭,至东土耳其斯坦,即抵今之新疆喀什噶尔地方。自此又分三路,经塔里木河,过罗布泊而达中国”。又说:“亚尔褒特赫尔门氏之名著《中国与叙利亚间古代之绢贸易》云,经塔里木河流域之东西贸易,西纪前一百十五年以来,达于隆盛之域,又足征也。”文中还简略记叙了海上交通路线,谓“前此东西货物之交易,专由陆路,迨亚历山大时希腊商人与素负胆略之马昔里亚出身之希腊国人等,始由印度航海……自亚历山大之印度洋记录出,希腊人与罗马人对于东方之见闻范围愈益扩充矣”。^①

文中所说亚尔褒特赫尔门及其名著《中国与叙利亚间古代之绢贸易》,即阿尔伯特·赫尔曼所著《中国与叙利亚间之古代丝路》一书。不过,原书名“*Die alten Seidenstrassen*”并未译作“古代丝路”,而被译作“古代之绢贸易”。尽管如此,以上所录确是迄今尚见的赫尔曼这一专著及有关丝绸之路描述最早的资料。此文后又转载于《东方杂志》1918年第15卷第5期,自然更扩大了其传播的范围,而这一论述确实对此后产生过一定的影响。^②

之后,对赫尔曼著作稍详的介绍,已在20世纪20年代。1923年《史地学报》第2卷第5期曾刊载“史地界消息”,地理类有《古代华人西域地图之再造》,文中介绍说:“最近德人海尔孟 Albert Herrmann 披露一文,题曰《中国古代之中亚与西亚地图》(*Die alten Chinesischen Karten von Zentral und Westasien* 载在1919—20年德国《东亚杂志》*Ostasiatische Zeitschrift* 第八卷第185至198页),纯由地理方面,补订夏氏之书。海氏志在搜辑元前二世纪至元后七世纪间汉文典籍,据以再造中亚与西亚地图,且进而解释其假定焉。”海尔孟即赫尔曼。文中并附有地图,称“上图略示海尔孟君根据隋裴矩(605-606 H.D.)《西域图记》而再造之地图”,并注明此“图中直线即自中国赴远西之三大道”,也即丝绸之路的三条道路。指出观海氏此图,“由敦煌(在罗布泊东350英里)首途西行,大道凡三:北道经哈密,涉药杀、乌浒二水而趋拂林。中道经今之克什噶尔、撒马尔干而抵第格里斯河(即达曷水)。南道经于阗,拔尔克(Balkh)、伽士尼(Ghazni)等处而达西海滨之北印度。”又说:佚图的再造,异说纷纭,莫衷一是,钩稽排比,“正讹增纂,是所望于中国之学者”。^③又,同年《史地学报》第2卷第6期所载“史地界消息”历史类有《纪元后七百年时之东西商路》,也指出:“近德人 Dr.A. Herrmann 出其积年之研究,著一论文,名 *Die Verkehrswege Zwischen, China, Indien, und Romum 100 Nach Chr. Geb.*, 于1922年由 Leipzig 之 J.C.Hirrichs'sch Huchhandlung 出版,论东西通商之事。”^④此文摘录自英国皇家《地学杂志》,进一步较详地介绍了赫尔曼有关东西商路的考证研究成果。通过上述译介,国人对赫尔曼的著作及其对丝路的考证研究有了初步的了解。

事实上,20世纪20年代起,中文文献中已陆续出现“古丝商之路”“蚕丝贸易通路”等不同的称呼;至20年代末,则已开始使用“丝路”“丝道”等名称。如1922年《史地学报》第4期刊登了美国克兰普(Frederich G.Clapp)著、张其昀译的《黄河游记》,其中讲到:甘肃的省会皋兰于1909年建成黄河铁桥,“此实黄河上唯一之巨构。桥上行旅往来络绎不绝,为世界最大孔道之一(古丝商之路),凡自西安西赴新疆、青海及中亚细亚者胥由于是”^⑤。文中称之为“古丝商之路”,还是一个较泛的称呼。1927年《东方杂志》刊登了德国兰柯克(Albert von Lecoq)著、武育干翻译的《东方与西方:德人新疆考古的新发见》一篇译作。兰柯克是德国考古学家,20世纪初曾在甘肃敦煌和新疆高昌、库车、吐鲁番等地探险考古。此文原载1927年11月伦敦“*The Sphere*”图画周刊,自述其在新疆考古的经过。文中开头便指

① 参见黄昌寿译:《亚欧交通之历史》,《地学杂志》1917年第8卷第11、12合期;后又转载于《东方杂志》1918年第15卷第5期。但此译作未标原文出处,故不清楚原文的作者和原刊何处。

② 此后武培干所撰《中国国际贸易史》,即约略引述了此内容。参见武培干:《中国国际贸易史》,上海:商务印书馆,1928年,第3、4页。

③ 《古代华人西域地图之再造》,《史地学报》1923年第2卷第5期。此文“译自美国《地学季报》今年四月号”。

④ 《纪元后七百年时之东西商路》,《史地学报》1923年第2卷第6期。

⑤ 克兰普(Clapp, F.G.):《黄河游记》,张其昀译,《史地学报》1922年第1卷第4期。原文载美国《地学季报》(*The Geographical Review*)1922年正月号。

出,在阿拉伯人开通中国和西方的海路交通以前,中西通路仅只由中国新疆通中亚细亚这几条贸易路线,“中国的丝输出印度、波斯以及带希腊风的东方国家,再由此等国家输入它们的土产,都是在吐蕃(Turfan)会合,那时它的都会高昌真要算是最繁盛的区域”。又论述西方希腊艺术对东方的影响,“这种新艺术便借赖一种新信仰,由这条蚕丝贸易通路传播到中国、日本;不过因其他各种势力之输入,颇多修正罢了。”^①文中所说“蚕丝贸易通路”,即 Seidenstrassen “丝绸之路”的意思。

自 1928 年第 2 期起,《地学杂志》曾连续刊登了斯坦因(A.Stein)著、孙守先译《亚洲腹部之地理及其在历史上之影响》。其中谈到:由地理上观察,有南北两大干路,在贸易方面则北路更为重要。指出饶玲逊、玉尔(Sir Henry Rawlingson, Sir Henry Yule)两大学者曾由研究所得,“证明此路确与托里陌《地理》中所言之古代商队,由中国贩丝至乌浒河流域及大夏诸地之道路相符也”,“此诚古代东西商业关系极饶兴趣之一瞥;以此关系,希腊化之西亚及叙利亚诸地,遂与远东产丝之国发生接触”。又讲到“此道殊能引起绝大历史上之兴趣,因其为中国及中国蚕丝贸易最先与中亚及西方接触之道也”。^②而由楼兰所掘得的彩素绢缯观之,“足证精美且饶艺术价值之中国丝织品,系遵此道越楼兰而西也”,“因其恰被保存于古代丝品贸易之途中也”,故对研究古代东西关系具有重要价值。指出这些丝织品“且皆带希腊色彩者。无论此种纺织品系属土产,抑系自中亚以西输入者,对此古道在数百年中曾为文化交互影响之冲途,吾人已得明显证据矣”。还说:“于是亚立山大城地理家托里陌(ptolemy)遂藉之诏示吾人以古代商队,由遥远之塞里克(Serike,塞里斯人, Seres 之地,即中国也),贩丝到达西方之路径。”^③

值得提出的是,1929 年《地学杂志》第 1、2 期刊登了英国赖提摩尔(Owen Latimore)讲、田嘉绩译《亚洲腹地之商路》。此文原名 *Caravan Routes of Inner Asia*,系 1928 年 11 月 5 日他在英国皇家地理学会的讲稿,讲述关于蒙古及中国新疆的地理及商路。其中论述说:公元 1 世纪中,“强武之匈奴部落,曾据巴里坤塔格岭一带(Bar Kol Tagh),扼由甘肃至哈密、吐鲁番、乌鲁木齐商路之冲者甚久,遂迫华人另辟艰难险阻之‘丝道’,即由罗布淖尔荒野以至南部中国土耳其斯坦之大道也”。又称:“横的交通之所以兴盛,似由于通行税之发达;而中国开辟‘丝道’,在历史期上,实为此地通行税之权舆也。”还讲到,“现时中国土耳其斯坦之通行大道,即沿天山之南北二道;至于沿阿尔泰之‘游牧进行方向’及由罗布淖尔荒地经过之‘丝路’,已陷于废弃矣”^④。可注意者,文中同时使用了“丝道”“丝路”的名称。这是目前笔者所见最早使用该词翻译的例子。另,1929 年《辅仁学志》第 1 卷第 2 期德国柯劳斯(F.E.A. Krause)著、从吾译并注的《蒙古史发凡》,在注中列有参考文献:“哈曼博士(A.Herrmann)《中国叙利亚间的老丝道》1910.P.18-20”,将赫尔曼的原书名“*Die alten Seidenstrassen*”译作“老丝道”。^⑤姚从吾留学德国柏林大学多年,时任波恩大学东方研究所讲师,姚译作“丝道”比之前“绢贸易”显然更准确到位。以上数例,可证至 20 年代末,在相关译文中已开始使用“丝路”“丝道”的名称。

与此同时,在中国人自撰的论著中,也开始出现了有关丝绸之路的论述。如武增干不仅翻译了前述德国兰柯克的一篇译作,还撰写了《中国国际贸易史》,1928 年由商务印书馆出版。在第一章《导言》中,便引述了赫尔曼《中国与叙利亚间之古代丝路》一书,指出“惟据亚尔褒特赫尔门(A.Halma)所云,中国与小亚细亚(Asia Minor)之通商,当时均系间接而非直接”云云,“此则纪元前与中亚细亚通商大概情形也”。^⑥而在前一年,他即讲述过《中国国际贸易史及现代中国国际贸易述略》。^⑦在其专著第二章

① 兰柯克(Albert von Lecoq):《东方与西方:德人新疆考古的新发见》,育干译,《东方杂志》1927 年 24 卷 23 期。

② 斯坦因(A. Stein):《亚洲腹部之地理及其在历史上之影响》,孙守先译,《地学杂志》1928 年第 2 期。此文原名为 *Innermost Asia: Its Geography Asia Factor In History*,系斯坦因在英国皇家地理学会的讲稿,刊于该会出版的《地学杂志》第 65 卷第 5、6 期。

③ 斯坦因(A. Stein):《亚洲腹部之地理及其在历史上之影响》,孙守先译,《地学杂志》1929 年第 17 卷第 1、2 期。

④ 赖提摩尔(Owen Latimore):《亚洲腹地之商路》,田嘉绩译,《地学杂志》1929 年第 2 期。原文载英国皇家地理学会创办的《地学杂志》1928 年 72 卷第 6 期。

⑤ 柯劳斯(F. E. A. Krause):《蒙古史发凡》,从吾译并注,1929 年《辅仁学志》第 1 卷第 2 期。

⑥ 武增干:《中国国际贸易史》,1928 年,第 3、4 页。

⑦ 武育干讲、潘厚培记:《中国国际贸易史及现代中国国际贸易述略》,《上海总商会月报》1927 年第 7 卷第 9 期。

《与罗马之贸易》中,更详细作了具体论述,如论及魏晋南北朝对外贸易时说:

在此期中,中国与罗马之主要商品,其由中国输入罗马者,仍以丝为最重要。良以此际中国制丝方法尚守秘密,而罗马又需丝甚殷,此中国之丝所以仍源源输入君士但丁堡等处也。在西历五二七至五六五年时(梁武帝大通元年至陈文帝天嘉六年),罗马皇帝交斯第尼(Justinian)之主要对外政策,即在“重开华丝通路”。盖此等运丝通路,前为波斯萨珊王朝(Sassanid)所阻塞,而罗马君主因欲恢复华丝贸易之通路,乃不惜与阿卑色尼亚之王结盟,强迫波斯重开,此其重视中国之丝,可见一斑焉。未几运丝道路通后,罗马之景教徒来中国者渐多;而中国养蚕制丝之术,亦遂由此辈景教徒,自西域陆路方面,潜传以至罗马,此实开欧洲育蚕制丝之权舆焉。(参考 T. F. Cartor: “The Invention of Printing in China” 第十二章第 87 页)^①

文中多次说到重开“华丝通路”“运丝通路”、欲恢复“华丝贸易之通路”及“运丝道路”等。其论述所参考的书籍,综计有 Sochill(苏希尔): *China and the West* (《中国与西方》), H. G. Wells(威尔思): *Outline of History* (《世界史纲》), 日本桥本增吉《东洋史》转引 Yule(玉尔): *The Oldest Sea-Route to China* (《中国最古老的海上航线》) 书中所述, 以及 T. F. Carter(卡特尔): *The Invention of Printing in China and Its Spread Westward* (《中国印刷术之发明及其西被史》) 和日本内田寿《支那贸易事情》等论著。

由上所举,可证自 20 世纪 20 年代起,在中文相关译作中已采用了“古丝商之路”“蚕丝贸易通路”等不同的称呼;而迟于 20 年代末,已开始使用“丝路”“丝道”等译名。相应地,在国人所撰的论著中,也出现了“华丝贸易之通路”“华丝通路”“运丝通路”“运丝道路”等不同的记载,这可以说是中国知识界最初接受外来的“Seidenstrassen”或“Silk road”“Silk Route”的名称和概念,并见之于译著或论著中早期接受状态的反映。因此,并非如之前学者所说的那样,推测“应该可能是在上世纪 30 年代就开始用”此名词,甚或认为直至 20 世纪 30 年代就开始用“丝绸之路”这一名称。只是在解放以后,“我国学者开始使用了这一名称”^②。总之,揆之史实,实际的情况显然比我们原先认知的要早得多。

二

如果说,在 1920 年代末以前,“丝路”“丝道”的名称还仅是零星地出现在专业杂志上的话,那么,自 1930 年代初以来,有关“丝路”“丝道”的说法已在不少译著、论文中出现,尤其是 1935 年之后,已逐渐流行于学术界和一般的报刊传媒中。

从译著方面来说,1931 年天津《大公报·文学副刊》第 159—163 期刊登了觉明(向达)译的《斯坦因第三次中亚考古略记》。文中称斯氏自 1901—1916 年曾三次至中亚考古,因取 *Innermost Asia* 第一册之《导言》择要译述,借当介绍。斯坦因称自己 1915 年 7 月中旬,始启程赴俄属帕米尔及妫水上游,“自阿

① 武培干:《中国国际贸易史》,第 16 页。

② 如 20 世纪 80 年代贾逸逸指出,直到 20 世纪 30 年代,虽然研究中西交通史方面的中国学者日益增多,如张星娘编《中西交通史料汇编》、向达著《中西交通史》、姚宝猷编《中国丝绸西传史》等等,仍未见到使用“丝绸之路”这一名称。只是在解放以后,“我国学者开始使用了这一名称”。故认为“严格说来,到了 60 年代,特别是近几年来,‘丝绸之路’这一名称才正式固定使用,并大量见之于我国学者的著述和报刊宣传之中”。近年出版的刘文锁《丝绸之路:内陆欧亚考古与历史》一书则提出,在汉语文中,我们可以大致确认“丝绸之路”这个词语最初使用的时间,是夏鼐先生在 1963 年发表的《新疆新发现的古代丝织品——绮、锦和刺绣》,曾经使用过“丝路”的概念,以及后来在《人民画报》发表的《古代中国丝绸和“丝绸之路”》,在 1972 年的《文物》杂志上也发表了一篇以“丝绸之路”为题的文章。认为这些是最早使用“丝绸之路”用语的汉语文献之一。此文后收入徐文堪编《现代学术精品精读:西域研究卷》(上)。不过,编者徐文堪对此持有不同的意见,称“大概不会像刘文锁先生说的那样晚,应该可能是在上世纪 30 年代就开始用”。指出解放前的学术界确实不大用“丝绸之路”这个名称,中文文献可能在上世纪 30 年代就已开始使用“丝绸之路”了,不一定是在学术出版物上,也可能是在媒体报刊上。又有学者提出:“中国学术界最早使用‘丝绸之路’这一术语的可能是夏鼐先生,他在 1958 年在《考古学报》第 1 期上发表《青海西宁出土的波斯萨珊朝银币》一文,其中就使用了‘丝绸之路’一词;此外,他于 1963 年发表在《考古学报》第 1 期上的文章《新疆新发现的古代丝织品——绮、锦和刺绣》更是多次使用了这个词。”以上诸说,分别见贾逸逸:《丝绸之路初探》,《新疆大学学报》1980 年第 4 期;刘文锁:《丝绸之路:内陆欧亚考古与历史》,兰州:兰州大学出版社,2010 年,第 2、3 页;钱冠宇:《徐文堪谈西域研究》,上海《东方早报》2015 年 3 月 8 日;袁剑:《丝绸之路、地方知识与区域秩序——“丝绸之路”的概念、话语及其超越》,《陕西师范大学学报》(哲学社会科学版)2017 年第 4 期。

拉山谷迤迤而下，循马立努斯（Marinus）所云中国向西之古丝道而行”，以达阿尔楚尔及大帕米尔，当时他以继续“追寻古代中国与中亚交通往来之商道军路，借考古所得与夫中国史书上之一二记载，互相印证，竟克觅获此道”。在哈刺特斤（Kara-tegin）觅获“古代丝商到大夏之故道以后，余乃越不哈刺群山，趋撒马尔罕”，此后乘外里海铁道而至波斯。^①

从1931年第4期起至1933年间，《地学杂志》曾连载德国考古学家勒哥克（Albert von Lecoq）著、陶谦译述的《中国土耳其斯坦地下的宝藏》。在《叙论》中，便多处论述到“丝道”的问题：“如是佛教和它的艺术，因此达到中国土耳其斯坦的各国，以后并沿着著名的‘丝道’向东方走；在北则沿天山，在南则沿昆仑。这些丝的道路，互相交叉于吐鲁番的水草地中，而库车古城就是最重要连络点。”又从历史的角度，指出在各时期中，当一个强大的王朝据有王位时，“中国必被迫地在丝道经达各国的地方，沿途设置防营，加以保护，并且中国对于附庸的无数小邦，每具有极大的权威”^②。1934年蒙藏委员会又出版了完整的郑宝善重译本，题名《新疆之文化宝库》。在《导言》中分析指出：

佛教之文化既输进新疆，更继续东进，经旧日之丝路，（昔日欧亚交通，中国丝绸运往欧洲，即系此路。）越天山直达昆仑之南，所过之地，类多沙漠。吐鲁番附近之高昌，（此地发见有旧城，及各种建筑。）为昔日交通之重要市镇，凡印度人足迹所及，无不施之以佛教之文化。此为四种文化，自西徂东，输入新疆之一。

书中还讲到，当8世纪以前，“新疆确为东西贸易市场之中心，丝路之经过，或在天山之南，或在天山之北，皆为中国与印度、波斯及东罗马帝国之货物交易场”。又叙述说：“厥后中国至波斯之海路通行，而欧亚间之丝路，人迹渐稀。游牧之蒙民既多，而文化亦逐渐衰落。”^③两种译本均有“丝路”“丝道”的相关论述。

在这段时期中，“丝路”的名称得以有较多的传播，从现实因素来说，与国外著名的探险活动家斯坦因、斯文赫定的几次考察活动直接相关。19世纪末、20世纪初以来，伴随着西方列强对中亚与我国西北地区日益浓烈的兴趣，一些国外的探险活动家在中国组织了一系列的考察活动，其中尤以斯坦因、斯文赫定两人的探险考察活动最为引人注目。如1930年斯坦因组织新疆调查团，斯文赫定先是于1927年组织中亚细亚探险队赴新疆考察，1933年又受中国政府委托，率领考察队前往西北勘察。这些活动当时在国内还引起了一些风波。

1930年代以来，在报刊上即有一系列斯坦因、斯文赫定等探险活动的报道。从当时前后报道来看，多已谈到“中国运丝赴罗马之故道”“中国运丝往欧洲之路”等，均与“丝路”密切相关。如《大公报》1930年7月17日，标题为《斯坦因新疆调查团已取道印度出发，觅纪元前中国罗马相通之故道，深饶历史价值之一种艰险事业》，开头说：“加尔各答六月三十日合众社讯，奥人斯坦因爵士 Sir Aurel Stein 本日自此间出发赴新疆，探觅耶稣纪元前中国运丝赴罗马之故道。”并称“此举在历史上性质颇为重要，且行程甚为艰险，往返行程约计有五千英里”云云。^④同时，其他如1930年《时事月报》第4期《新疆考查团何多》报道说：“此次斯氏前往，系在探觅耶稣纪元前中国运丝赴罗马之故道云。”^⑤《湖北省政府公报》也载《斯坦因新疆调查团已取道印度入新》，称“奥人斯坦因爵士本日自此间出发赴新疆，探觅耶稣纪元前中国运丝赴罗马之故道”云云。^⑥此后1933年吴绍璘编著的《新疆概观》一书，便沿用了上述的相关报道。^⑦

① 觉明（向达）译：《斯坦因第三次中亚考古略记》，天津《大公报·文学副刊》第159—162期，1931年1月26日、2月2日、10日及16日。后收入斯坦因（A. Stein）：《斯坦因西域考古记》附录一，向达译，上海：中华书局，1936年，第244、246、247页。

② 勒哥克（Albert von Lecoq）：《中国土耳其斯坦地下的宝藏》，陶谦译述，《地学杂志》1931年第4期。

③ 勒库克（Aloert von Lecoq）：《新疆之文化宝库》，巴维尔（Barwell）译，郑宝善重译，南京：蒙藏委员会，1934年，第2、3、6、29页。原书1926年8月柏林出版，此又转译英国伦敦1928年巴维鲁的英译本。

④ 《大公报》1930年7月17日。

⑤ 《时事月报》1930年第3卷第4期。

⑥ 《湖北省政府公报》1930年第106期。

⑦ 参见吴绍璘编：《新疆概观》，南京：仁声印书馆，1933年，第314页。

对斯文赫定的探险活动也有多种报道。1933 年 10 月 22 日《大公报》报道说：瑞典著名探险家斯文博士于昨晨由平出发，赴新疆探险，路透社记载颇详，兹为译志如次。称赫氏首次探险在 1893 年 10 月，“此次赫氏任国府特别顾问，此行将探觅一自新疆通海岸之汽车路线”。赫氏抵归化后，将渡戈壁直趋哈密，“由彼处将视察塔里木河下游，以期发现二千年前中国运丝绸至罗马之故道”。^①次日又称：赫氏“现在又要到新疆去探险，想寻觅两千年前中国运丝绸到罗马的故道，为直通海岸的汽车路线，以古稀的高年，在异国作万里的长征，这是何等伟大的壮举！”^②之后《大公报》更有一系列的跟踪报道。如次年 11 月 3 日《大公报》刊载《斯文赫定已由新疆东返》，称他于 10 月离迪化东返，“此次考察目的在测量新疆至东方之汽车路，一为经过蒙古大沙漠之古代贩丝所经之路，一为甘肃之大道。斯氏在该处考察，已有一年”^③。1935 年 1 月 1 日又载中央社瑞典京城哈瓦斯电：“瑞典著名探险家斯文赫定奉命勘察古代中国运丝赴欧洲之路，现已行抵甘肃省肃州城……大约将于明年三月后始能返国云。”^④

其他如《时事月报》《申报月刊》等均有这方面的报道。如 1933 年《时事月报》刊载《斯文赫定氏再赴新疆探险》，同年 11 月《申报月刊》载《斯文赫定往新疆探险的行程》。^⑤当他次年归来时，《时事月报》又有《斯文赫定由新疆东返》的报道。^⑥直至 1935 年还报道《斯文赫定行踪》称：“瑞典探险家斯文赫定奉我国铁道部命勘察西北交通路线，其所注意之路有古代中国运丝往欧洲之路”云云。^⑦

受此推动与影响，当时还翻译出版了斯坦因、斯文赫定的两种考古探险著作。一是斯文赫定著《探险生涯 亚洲腹地旅行记》。作为著名的瑞典考古探险家，斯文赫定曾负笈柏林大学，是德国地理学家李希霍芬的弟子。他写过一部叫做 *My Life as an Explorer* 的书籍，记述了他在亚洲腹地尤其是在我国新疆、西藏一带探险考察的经历和见闻。1924 年此书脱稿后很快风靡世界，以多种文字出版。在 1930 年代，该书已有两种中译本。一为孙仲宽译本，书名《我的探险生涯》，为西北科学考查团丛刊之一，1933 年出版。一为李述礼译本，书名《探险生涯亚洲腹地旅行记》，开明书店 1934 年 3 月初版，一年后即再版。李译所据为德文本，前有徐炳昶的序。两种译本中均谈到了“运丝大道”，如孙译本第四十一章《埋在沙漠中的楼兰城》，论述作为中西交通枢纽楼兰古城的重要性，称道它“是边境的锁钥，是亚洲中部古代大道——尤其东方之中国和西方之波斯、印度、叙利亚和罗马间往来运丝的大道——的门户”。^⑧李译本此段译作：“照恭拉底的推定，楼兰盛行着‘一种古代与现代、野蛮与中国的混合文明’。因为楼兰是一座边境的堡垒，是亚洲腹部古道，特别的介乎东方的中国与西方的波斯、印度、叙利亚和罗马之间‘运丝大道’旁边之一前站。”^⑨

二是斯坦因著《斯坦因西域考古记》。此书原名 *On Ancient Central-Asian Tracks*（《中亚古道探访记》），记述作者四次探险的经过，它与斯文赫定的自传《我的探险生涯》齐名，并称“中亚二记”。该书先后也有两种不同的译本。早些有王竹书翻译的《新疆南路探访记》，连载于 1934 年《边铎月刊》《天山月刊》。^⑩其第二章《中国拓地至中亚细亚及诸大文化之接触》，有“中国丝业输出之路由”一节；第九章《在罗布海底上寻觅古道》，称其此行目的之一，是寻觅自楼兰东去中国的古道。在楼兰遗址发现了多种精美的丝织品，“可以表现当日经楼兰西去之中国丝织品美术式样及工艺之绝技。此等中国丝

①《新疆探险，斯文赫定由平出发，拟探觅通新疆汽车路线》，《大公报》1933 年 10 月 22 日。

②《天生的福人》，《大公报》1933 年 10 月 23 日。

③《大公报》1934 年 11 月 3 日。

④《斯文赫定在甘勘查赴欧道路，现到肃州，将赴凉州》，《大公报》1935 年 1 月 1 日。

⑤ 分别见《时事月报》1933 年第 9 卷第 6 期，《申报月刊》1933 年第 2 卷第 11 期。

⑥《时事月报》1934 年第 11 卷第 6 期。

⑦《时事月报》1935 年第 12 卷第 2 期。

⑧ 斯文赫定（Sven Hedin）：《我的探险生涯》，孙仲宽译，西北科学考查团，1933 年，第 303 页。

⑨ 斯文赫定（Sven Hedin）：《亚洲腹地旅行记》，李述礼译，上海：开明书店，1934 年，第 359 页。

⑩ 斯坦因（A.Stein）：《新疆南路探访记》，王竹书译，连载于《天山月刊》1934 年第 1 卷第 1—4 期，《边铎月刊》1934 年第 1 卷第 2 期，第 2 卷第 1 期。

织，皆基督降世前后之物，又即保留于最古丝业商道上，传诸我辈，此中实具有一种特殊之兴味”^①。此书共 21 章，王译似乎未刊登完。

更出名的是向达译本。如前所述，向达先曾译有《斯坦因第三次中亚考古略记》，之后又全文翻译了《斯坦因西域考古记》，1936 年由上海中华书局出版。在第二章《中国之经营中亚及各种文明的接触》写道：这些使节所带中国土产之中自然有著名的丝绸等物，“自此以后丝绸遂由安息同叙利亚以达于地中海，号称‘织绸人’的中国人的声名，不久就达到希腊同罗马文明的大中心城市了”。在第九章《循古道横渡干涸了的罗布泊》中，指出“中国之同中亚以及辽远的西方直接交通，因而开了这一条古道，就是由于古代的丝绢贸易，这种情形我用不着多说了”。又说这里所获得的五彩和红色美丽的花绢，“十足可以表现贸易仍取此道经过楼兰以向西方的中国丝织物美术方面的风格以及技术上的完美。西历纪元前后中国织物之残遗，其所以引起特别注意，乃是因为这些东西是就在最古的丝道上保留到今的”^②。

两书出版后，受到了当时读者尤其是青年学生的欢迎。徐炳昶在李译本《序》中便推荐说：“我希望这个译本不久能成了全国青年学生最爱好的读物，那对于国民精神的振发，将有不可限量的良好的影响了。”^③陈豪楚推介两书说，本书现已译成中文，这是很可喜之事，称道“两种译本的文字，同样地忠实可靠，青年读者将借此书而与这位世界著名探险家握手”^④。吴绳海在《介绍几本暑假中可读的书：亚洲腹地旅行记》中指出：“本书是游记式的体裁，但同时又未尝不是一部极有趣的小说，在暑期中是极适当的读物。”^⑤上述两书的出版与推介，无疑对于丝绸之路的介绍和传播起了重要作用，自然也扩大了“丝路”在社会上的影响。

有关探险的演讲活动则进一步推动了“丝路”在社会上的影响。如斯文赫定曾多次在国内作考古探险活动的演讲。1930 年，他最早在中国地学会的一次讲演中，便谈到他率领的西北科学考察团在考察新疆罗布淖尔时，在沙漠中发见了楼兰古城，“楼兰当古代东西交通大道，罗马及波斯丝贩多至其地”^⑥。在 1934 年西北勘路活动完成后，当时的报章杂志还多次报道了中外记者的采访与他本人演讲的情况。如 1935 年 3 月 18 日，清华大学邀其作公开演讲，题目为《新疆公路视察记》，原题作 *Sing-Kiang Highway Expedition for the Government of China*，由侯仁之译述，刊载于《禹贡》杂志。其中指出：楼兰城在历史上的位置，可以说是保护东西贸易大道的一个堡垒，“在耶稣生时的前后，潼关、西安、楼兰、疏勒、喀什噶尔、葱岭、波斯、亚拉伯以至罗马，乃是东西贸易交通的一条大道。贸易物品即是丝。丝之贸易那时乃是全世界上最大的贸易，中国丝在罗马是很受欢迎的”^⑦。赫氏后又至上海，《晨熹》杂志刊登有关报道称，赫氏应聘入疆探路，历时十八个月，现“已由京抵沪，向中西记者报告考察经过”。又一次谈到：“三月至库车，发见古城洛伦（译音）[按即楼兰——笔者注]……又古代中国丝绸，亦经此而运送至地中海，转运赴罗马。”^⑧其他如天津《益世报》等也多有转载。^⑨

直至 1936 年斯文赫定返回欧洲后，《申报周刊》还以“德国通信”之名，刊登了华人记者冯列山在德国对他的访问。在《斯文赫定访问记》中，冯氏称斯文博士去年回到欧洲后，“他的行踪，他的言论便成为各国报纸的材料”，特别是德报对他的记载更为详尽。他此次在德国各城演说，“就大受德人热烈的欢

① 斯坦因 (A. Stein):《新疆南路探访记》，王竹书译，《天山月刊》1934 年第 1 卷第 4 期。

② 斯坦因 (A. Stein):《斯坦因西域考古记》，向达译，上海：中华书局，1936 年，第 13、108 页。

③ 斯文赫定 (Sven Hedin):《亚洲腹地旅行记》，李述礼译，第 3 页。

④ 陈豪楚：《书报评介：亚洲腹地旅行记我的探险生涯》，《浙江青年》1934 年第 1 卷第 2 期。

⑤ 吴绳海：《介绍几本暑假中可读的书：亚洲腹地旅行记》，《教与学》1935 年第 1 卷第 1 期。

⑥ 斯文赫定 (Sven Hedin) 博士讲，张星烺教授口译，聂崇岐笔记：《罗布淖尔及最先发见喜马拉雅山最高峰问题》，《地学杂志》1930 年第 2 期。

⑦ 斯文赫定 (Sven Hedin) 演讲，侯仁之译述：《新疆公路视察记》，《禹贡》1935 年第 3 卷第 3 期。

⑧ 《查勘绥新公路之斯文赫定到沪详谈考察经过》，《晨熹》1935 年第 1 卷第 5 期。

⑨ 如天津《益世报》1935 年 3 月 2 日《斯文赫定抵沪谈》，据上海 27 日通讯说：“余于四十五年前，曾一度探险至彼，发见喜马拉雅山并行之山脉，及汉代之罗兰古城，盖数千年前欧亚交通，胥由此广大沙漠，经新疆而至西安也，唐时中国丝即由此径运往罗马”云云。

迎,入场券售价三四马克起码,而每场仍有人满之患。风头之健,较之中国的梅兰芳先生有过无不及”。采访中谈到欧亚交通的古代“丝路”问题,记者问:“你受了我们政府的嘱托,考察欧亚昔日交通的旧‘线路’(赫定博士的解释罗马时代中国丝织物曾由此路运至欧洲——记者),可否请你将此次考察的结果,关于这种交通问题的可能性解释一下?”斯氏回答说:“昔日欧亚两洲交通的旧‘路线’,据我考察的结果,目前极可以改造为汽车公路。”他还透露了自己的一个著述计划,说他“此刻所预备写的是一本大书,书名就是《线路》。我打算将全部旅行的经过并对于中国的整个印象都包括在此书里去”。^①此《线路》实即是斯文赫定于本年撰成的 *The Silk Road* (《丝绸之路》)一书,后以瑞典文、德文分别在瑞典斯德哥尔摩、德国莱比锡出版。

除在国内几次演说外,斯文赫定返回欧洲以后,还曾在世界各地演说,对此国内也不乏报道。1936年《西北导报》上,即以《欧亚通商之始原,新疆欧亚“丝路”远在数千年前》为题,报道了“斯文博士在挪京演讲”:

外部据驻挪威使馆电告,瑞士考古家斯文赫定博士,倾在挪京奥斯陆,应文化团体之敦请,讲演在中国新疆一带考古经过,深谢中国当道之赞助,并谓彼在新疆时,曾探得中欧“丝路”为历史上极有价值之发现,此项“丝路”负有欧亚交通商务之重要使命,乃为欧亚航海途程未开辟以前,中国丝商运丝赴欧所经之途径,现在虽多已破坏,或湮没,但仍可寻觅其蜿蜒之遗迹,可见中欧交通商务远在数千年以前,即已相互往来,文化之沟通亦可于斯路得其梗概。彼并谓中国为一土地广博之伟大民族,世界无与伦比,现在全国上下,正致力于开发与复兴工作,前途实不可限量云云。^②

同年,《外部周刊》上刊登了《驻那威使馆通讯》(第56号),其中载“斯文赫定博士在那京大学演讲考察新疆情形”(附照片)。报道说,本年1月15日,挪威地理学会请斯文博士在那京大学演讲,是日赴会听讲者,除当地人士及学者外,挪威国王、王太子及瑞典公使等均被邀前往,本馆王代办及夫人亦准时出席。其中也谈到,“在昔原有所谓‘丝路’,为中华丝茶运往欧洲经行之路线,惟日久湮没,不复可考”,故建筑公路,必须事前实地查勘云云。^③

以上这些报道及斯氏的演讲活动、记者的采访等,说明丝路已成为引人注目的话题,不仅引起了学界和知识分子的重视,而且扩展到了一般普通的民众和学生,在社会上引起了较为广泛的关注,无疑对当时丝绸之路起了积极的推广作用。

因此之故,在此后时段中,中国学界一直表现出对海外“丝路”研究的热忱与持续的关注。1935年斯文赫定从西北探险归来后,他编著了三部著作: *Big Horse' Flight* (《大马的逃亡》), *The Silk Road* (《丝绸之路》)和 *The Wandering Lake* (《游移的湖》)。《丝绸之路》一书于1936年分别在斯德哥尔摩出版瑞典文版,在德国莱比锡出版德文版;1938年在纽约出版英文版。1939年又出版了日文版。在纽约英文版出版后不久,1939年上海《国际月刊》创刊号上,即以《丝路》的书名,介绍了他的这部重要著作:

英文本名 *The Silk Roads*, Sven Hedin 用瑞典文原著,美国纽约 E.P.Dutton & Co.出版,定价美金五元。

文中评论说,斯文赫定在年近七十时还接受中国政府的聘请,领导一个探险远征队,“从中国出发到新疆,设法调查是否可以沿着那条古时的丝路——古时从西安到撒马尔罕及欧洲去的马车道路——而砌造一条现代化的汽车公路”。称道说:“赫定博士决定产生一部‘三段曲’,所以对罗布泊的荒漠插曲,同时积聚了整个的插话,以便写成关于‘丝路’的第三本书。”^④对此书作了很高的评价。同年12月,作者“筠”在《图书季刊》又推荐介绍了这一著作:

The Silk Road. (《丝路纪行》), (瑞典)斯文赫定, Sven Hedin 著

London, George Routledge & Sons, 1938.

① 冯列山:《斯文赫定访问记》,《申报周刊》1936年第1卷第2期。

② 《西北导报》1936年第1卷第5期。

③ 《外部周刊》1936年第107期。

④ 文原:《丝路》,上海《国际月刊》1939年第1卷第1期。

322 p. with 31 plates and a map.

文中指出,斯文博士为研究我国地理者之权威,著述宏富,为世所重,此行考察结果,已刊行的著述计有三书:(1)《大马逃亡记》(*Big Horse' Flight*), (2)《罗布诺尔湖之变迁》(*The Wandering Lake*), (3)即《丝路纪行》,述此行沿途的经历、趣闻与感想等。指出:“所谓‘丝路’者,为秦汉之际丝运入中亚细亚及欧西等地之古道。由洛阳、西安经敦煌出玉门关,以楼兰为中心,而入印度、波斯、西欧各地,汉武帝时,通西域,击楼兰,迨亦取道于此。”又解释其书名的来源:“按‘丝路’之名,非中国所沿用,乃见于德国地质家 Baron von Richthofen ‘dei Seidenstrasse’,赫氏乃引用之以记其书名。”指出新疆地大物博,此线之成有助于抗战建国者至巨,并称道赫氏以古稀之年,长途跋涉,“查勘此国际交通路线,厥功至伟,至其记叙生动,文笔风美,尤其余事也”。^①

由上可见当时中国学界对其的重视和推介。其实,不只是广告书评,1939年文史社编辑的《史地论丛第一辑》,在“编后记”中指出:“西北国际路线古已有之。数年前瑞典 Sven Hedin 氏奉国民政府之命实地考察通新疆的道路,乘便探访古代蚕丝贸易的路线,归著《丝路》一书。今闵乃杰女士译《中国与罗马的蚕丝贸易》一文,可与前书对照阅读”云云。^② 此期李长傅还译出了斯文赫定所撰《罗布泊考》。文中论述说,楼兰“为昔日中欧交通道之外堡也。当时中国骆驼队商,运丝绸赴罗马极多,供帝国艺妓歌舞装饰之用。此商道取途罗布诺尔岸边”。还指出,赫尔曼博士已于1910年“在其著作 *Die alten Seidenstrassen Zwischen China and Syrien* 内,将二千年前中国至罗马之运丝大道叙述明确。并于中亚图上表明此大道由中国本部经南山北麓,而至敦煌及玉门关”,以及此后分为北、南二路的情况。^③ 对赫著作了甚高的评价。在当时相关论著中,也往往将国外研究丝路的一些著作列为重要的参考书。如王云五著《编纂中国文化史之研究》,在《外国学者编著之文化史》“中外交通与贸易”部分,即列出了赫尔曼的德文论著等。^④ 这些均表现出当时学界对海外“丝路”研究学术动态的及时关注,及其在学者群体中的影响力。

三

“丝路”名称、概念的译介与传播,又与30年代中西交通史学科的发生、发展密不可分。中西交通史是二三十年代一门新兴的学科,如向达所说:“中西交通史在中国的史学上是一门新兴的学问,现在国内究心于此的很不乏人。”^⑤ 张星烺、冯承钧、向达、朱杰勤、姚宝猷等均是其中重要的人物,在他们的努力开拓垦殖下,其译著和文章中多有关中西交通和丝路介绍的内容。

作为这门新兴学科的奠基者之一,冯承钧翻译了大量法国的汉学著作。我们知道,继李希霍芬之后,法国著名汉学家沙畹在1903年所撰《西突厥史料》(*Documents Chinois Sur Les Turcs Occidentaux*)中,提出“丝绸之路”有陆、海两条,书中指出:

中国之丝绢贸易,昔为亚洲之一重要商业。其商道有二,其一最古,为出康居(Sogdiane)之一道;其一为通印度诸港之海道,而以婆卢羯訾为要港。当时之顾客,要为罗马人与波斯人,而居间贩卖者,乃中亚之游牧与印度洋之舟航也。罗马人曾欲解除居间贩卖之弊……Justinian 为求丝绢,曾谋与印度诸港通市易,而不经由波斯,曾于五三一年遣使至阿刺壁(Arabie)西南 yemen 方面,与 Himyarites (Homérites) 人约,命其往印度购丝,而转售之于罗马人,缘其地常有舟航赴印度也。^⑥

沙畹明确提出“丝绸之路”有陆、海两道的概念,冯译于1932年译成,1934年由商务印书馆出版,最早

① 筠:《The Silk Road (丝路纪行)》,《图书季刊》1939年新第1卷第4期。

② 文史社编辑:《史地论丛第一辑》,上海:文史社,1939年,第145页。

③ 斯文赫定(Sven Hedin):《罗布泊考》,李长傅译,南京《新亚细亚》1935年第10卷第5期。

④ 著录为:“HERRMANN, ALBERT: *Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien(Quellen und Forschungen zur alten Geschichte und Geographie, Berlin)……1910*”。王云五:《编纂中国文化史之研究》,《东方杂志》1937年第34卷第7期。

⑤ 向达:《中西交通史小引》,《中西交通史》,上海:中华书局,1934年,第2页。

⑥ 沙畹(Edouard Chavannes):《西突厥史料》,冯承钧译,上海:商务印书馆,1934年,第166、167页。后此书曾多次再版,有1934年8月再版(中华教育文化基金),上海:商务印书馆,1935年3月初版,《万有文库》第二集,《汉译世界名著》等。

将此概念比较完整地传递给了中国学界和读者。

在海外研究丝绸之路的学者中,法国汉学家格鲁赛也是重要人物之一。在同年出版的冯译《蒙古史略》第三卷《中国之蒙古帝国》,其中“马可波罗时代之东亚商业”一节讲到:

复次马可波罗之旅行,同 Pegolotti 所撰之《贸易习惯》,皆证明蒙古之侵略曾使中国与欧洲相接触。十三世纪时,东西交通之陆地大道有二:(一)为钦察道,经行敦煌、哈密、别失八里、阿力麻里、讹答刺、玉龙杰赤、Sarai、Astrakhan,而抵于 Crimée 半岛之 Caffa 同 Tana 等港之 Gènes 人商场。(二)为波斯道,经行敦煌、罗布泊、天山南路、葱岭、巴达哈伤、呼儿珊、Irak Ajemi、Tabriz 等地,或抵于 Trébizonde 之 Gènes 人同 Venise 人之商场,或抵于 Lajazzo (Ayas)。东亚货物由此两道径达欧洲。

此二道或名丝道,皆属陆道。蒙古人之侵略且将海道或香料道重行开辟。前此伊兰之黑衣大食朝及色尔柱朝,对于西方之人皆闭关自守,波斯之蒙古汗则将门户开放,一任基督教之传教师与商人经行海道而赴中国。自哈里发国之灭亡,迄于回教之得势,通过伊兰之拉丁旅行家往来不绝于途。自 Tabriz 达于忽里模子,从忽里模子登舟,前赴俱兰、泉州。而印度同中国之货物来自泉州、俱兰,经过瓮蛮海及波斯湾,并由忽里模子运输至 Tabriz,而转运至 Lajazzo 或 Trébizonde 者亦如川流不息。

文中指出,由是中国、土耳其斯坦、斡罗思、波斯诸国皆统治于共奉同一法令的大帝国之下,诸大汗都能保障商队的安全,“遂将古代以来阻遏不通之世界海陆通道重再开辟”。“就实际言,历史中中国、伊兰与西方相接触者,是盖为第次。”^①

冯承钧首先译介了陆、海两道丝绸之路的概念及其具体内容,通过以上冯译的介绍,国人就比较清楚地了解到“丝路”的概念与内涵,对此后中西交通史和中国历史的研究也是颇有影响的。这里仅举二例。如稍后武伯伦撰写《西汉奴隶考》,即引用了冯译《西突厥史料》上述的一段论述;1940 年楼祖诒著《中国邮驿发达史》,在第四章中“元驿研究”一节,即摘录《蒙古史略》中的上述文字,作为考察欧亚驿路路程的补充。^②于此可见其影响之一斑。顺便提及一下,40 年代初,冯承钧还翻译了郭鲁柏(Goloubew)的《西域考古记举要》,也论及斯坦因论著中“古丝道”的问题。^③

在中西交通史翻译方面,朱杰勤也是重要的一位。1935 年他翻译美国路易丝·华勒斯(Louise Wallace Hackney)《西洋美术所受中国之影响》,其中谈到,征诸历史,“中西之交通实以丝为媒介耳”。在罗马倾覆之后,“丝路久为波斯之沙散里(Sassanian)势力所封闭,西历五二七—五六五年,竟为查士丁尼(Justinian)及其继位者设法打通之,此举殊可称为外交政策最精采之一段。”^④次年翻译的查尔斯沃思(M.P.Charlesworth)《古代罗马与中国印度陆路通商考》中,也谈到当时极有趣的文献中有一短小的旅行记,“为差力士(Charex)地方之以锡度氏(Isidore)所辑成者,所述为运丝之路,而苏马至巴克特里亚之站,亦详载无遗”。文中论述了古代罗马与中国通商贸易状况,并指出,斯坦因在塔里木流域之米兰(Miran)的发现尤为壮举,“在此荒芜之炮垒中,乃竟有旧丝路之壁画及绘画掘起,且此画品又为印度、希腊美术之混合品,出于此地,人所快睹者”^⑤。朱杰勤还将这些译作集成《中西文化交通史译粹》,于 1939 年由中华书局出版。

与此相关联,在论述中西文化交流,特别是中国印刷术的发明及其西传时,作为其传播重要途径的“丝路”也常被提及。最早如张德昌 1933 年在《新月》上评论美国学者嘉德(T.F.Carter)《中国印刷术之发明及其西渐》(*The Invention of Printing in China and its Spread Westward*),该书由哥伦比亚大学

① 格鲁赛(R.Grousset):《蒙古史略》,冯承钧译,上海:商务印书馆,1934 年,第 84、85、86 页。

② 分别见武伯伦:《西汉奴隶考》,《食货》1935 年第 1 卷第 7 期;楼祖诒:《中国邮驿发达史》,上海:中华书局,1940 年,第 283 页。

③ 郭鲁柏(Goloubew)撰:《西域考古记举要》,冯承钧译,《华北编译馆馆刊》1942 年第 1 卷第 1 期。其中谈到:“统观这些种类,可以令人想到位于古丝道上沙海诸窝集中那些纯血种或混血种之混杂,迄今尚然。”

④ 路易丝·华勒斯(Louise Wallace Hackney):《西洋美术所受中国之影响》,朱杰勤译,《史地周刊》(广州《军声报》周刊)1935 年 9 月 11 日;又载《现代史学》1937 年第 2 期。又见朱杰勤译:《中西文化交通史译粹》,上海:中华书局,1939 年,第 143、144 页。本文译自 *Guidepost to Chinese Painting* 一书。

⑤ 查尔斯沃思(M.P.Charlesworth):《古代罗马与中国印度陆路通商考》,朱杰勤译,《食货》1936 年第 4 卷第 2 期。又见朱杰勤译:《中西文化交通史译粹》,第 107、119 页。本文译自《罗马帝国之商路及商业》第六章(*Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*)。

1925年出版,1932年又出修正版。文中指出印刷术的发明是中国对世界文化一种最重要的贡献,“在外国人谈中国事情的许多著作中,这是一本值得介绍的书”。接着说:

印刷术怎样传到西方去的呢?这个问题作者只给了几条可能的途径。作者先叙述自汉以来在丝路(Silk way)的大道上——由中国经西域、月氏而达小亚细亚——文化交流的情形。说明中西文化从来不曾间断过。^①

其中即用了“丝路(Silk way)”的名称。此书后由刘麟生译述,以《中国印刷术源流史》之名,连载于1936年《商务印书馆出版周刊》。在第三编《中国雕版印刷术之西渐》中,指出欲研究印刷术西渐情形,宜先明了最初东西文化交通之形势:

东西文化之灌输,实由丝绸为之媒介。近人往中亚考察,不绝于途,又复探讨古代载籍,发现丝绸贸易,实与东西文化有关。当时罗马帝国需要丝绸,惟中国产有此物,因此欧洲陆路贸易遂辟一新路线,由土耳其斯坦至波斯,由波斯经叙利亚,以达于地中海各国,如腓尼基及巴力斯坦(圣地)诸商港。吾人无以名之,名之曰“丝绸来往之大道”。

文中称中国对于西方之贡献,“最早者莫如丝绸”,其输入欧洲约在基督降生以前。昔时东西交通要道,“东土耳其斯坦地方(新疆),今只为一广大沙漠,其实当日东西文化之灌输,固皆借重于此丝绸往来之大路”。举其荦荦大者,则有罗马帝国、月支王朝、天方国与唐代,无不奖励国外贸易。又说,“在此丝绸往来之大路上,能跋涉全程者,厥为阿拉伯人”。^②此书后有商务印书馆1938年版,文字略有更动。

世界史著作的翻译也是一条重要的途径。1933年世界书局出版了美国卡尔登·海士(Carlton J.H.Hayes)、汤姆·蒙(Parker Thomas Moon)著、伍蠡甫、徐宗铎翻译的《上古世界史》。本书原名Ancient History,为美国中学古代史教科书一册,中译本将其分为《上古世界史》《中古世界史》两册出版。在第四篇《远东的古典文明》第十二章《中国与印度和近东的接触》中叙述说:

武帝的武功和运丝的路径(Silk Route) 前汉的几个皇帝,一面提倡孔教,一面更致力于国土的扩张。武帝这名字,在美国的读者或许不甚熟悉。但武帝的地位的确可与亚历山大、凯撒、查理曼(Charlemagne)等并列。他在位很久(纪元前一四〇年至纪元前八六年),重新克复扬子江的南部,合并高丽的一部,但他最大的武功,是开辟一条到西方去的运丝路径。

在记叙了汉武帝派遣张骞出使西域和军队开辟丝路的历史之后,又指出:“这些武功的结果,不但给中国增加了东土耳其斯坦的地方,并且还使中国在商业和文化上,与印度、波斯互相接触。远东从此不再和其余的世界完全隔绝了。”^③书中更以整整2页多的篇幅,以浓墨重彩十分详尽地叙写了丝绸之路的情况。我们知道,在此之前中国流行的世界史译本,是1926年上海商务印书馆出版的英国韦尔斯(H.G.Wells)著、梁思成、向达等译的《汉译世界史纲》。虽说在叙写罗马文化时也简单提及了中西丝绸贸易,但十分简略,也没有“丝路”的记载。^④两相比较,卡尔登·海士的《上古世界史》则大大加重了这方面的分量,这显然是以往的世界史译著所不能比拟的。此种世界史教材一年后即再版,以后又多次重印,由此更扩大了有关“丝路”的传播及影响。

在其他相关译著中,1936年之后仍多有这方面的叙述。如法国裴化行(H.Bernard)著、萧浚华译《天主教十六世纪在华传教志》,上编第一章称:“自从十四世纪末叶,正式的运丝之路,确已被跛王帖木儿在亚洲的西部掐断(一三六九)——大概这是天主教中断的主要原因”。第二章《佛郎机商人初次来华的经过》中说:“他们这次所走的路,并不是早先欧洲人为到远东来所走的‘丝路’”,由于陆路梗阻,此

① 张德昌:《中国印刷术之发明及其西渐》,《新月》1933年第4卷第6期。

② 卡德(T.F.Carter)原著、刘麟生译述:《中国印刷术源流史》,《商务印书馆出版周刊》1936年新第198、199、200期;又见刘麟生译述:《中国印刷术源流史》,上海:商务印书馆,1938年,第99、103、104页。

③ 卡尔登·海士(Carlton J.H.Hayes),汤姆·蒙(Parker Thomas Moon):《上古世界史》,伍蠡甫、徐宗铎译,上海:世界书局,1933年10月初版,1934年11月再版本,第335、336页。此书后有1937年版。

④ 书中第二十八章第二节《罗马文化之极点》仅说到:“远若中国,亦与之通商;入口以丝为大宗,盖其时蚕桑二事,尚未移至西方也。丝至罗马,价等黄金,然用之者众,故金银乃如水东流。”参见韦尔斯(H.G.Wells):《汉译世界史纲》,梁思成、陈建民、向达等译,上海:商务印书馆,1926年,第393页。

时唯一能与中国取得联络的方法只有海路。书中同时还谈到了“香料之路”，称“在起始作商业的远征时，他们的本意，是为寻找‘香料之路’，那知正在沿着印度洋中的商业航程向东行时，不期然而找着中国。”^① 丹麦汤姆森（V.Thomsen）著、韩儒林译《蒙古之突厥碑文导言》指出：“例如与东罗马帝国交涉，则俨然为一自主可汗，共通使原因首在昔为嚙哒人所经营之丝道，而今突厥人欲夺取之，至于希腊人，当时正欲包围波斯人也。”^② 法人邵可倡（Jacques Reclus）著、郑绍文译《伊兰尼亚与不达米亚》论述说：“它与世界各处接触，还是近代的事情。当初伊兰人的势力与以后希腊人的领土没有越过这个高的锡尔河流域，穿过山脉，由商人攀登，伸向辽远之中国的‘丝道’就从此处起点。”^③ 诸如此类，不一而足。

以上所论，一般都经由欧美的介绍而来，而从传播的来源与途径来说，也有来自日本学者方面的论著。如长泽和俊所说，日本对丝绸之路的研究，是从东方史的塞外史研究开始的，白鸟库吉、桑原鹭藏、藤田丰八、羽田亨等学者的研究取得了迄今仍很重要的成就。^④ 这些对中国学界也产生了相当的影响。

日本学界一般将丝绸之路称之为“绢の路”或“绢の道”，也有称为“玉绢输出之道”的。如 1933 年三宅米吉著、姚微元译《古代欧亚大陆交通考》，指出玉之一物，中国人自古重视，又说：“蚕原产中国，而绢则早播西域。犹太经典，希腊古籍，均尝载其邦人赞美绢布事。太古于阗人，自中国得绢，复转运至西方诸国。（据 Biruwood's *The Industrial Arts India*）拔底延（Bactria）人直通中国，在汉代以后，亦专事绢布之交易。据 *'Periplus maris Erythraei'* 著者不详，西历一世纪内出版，有英译本。书中，谓自名‘支那’之一大部，输出茧丝织绢，其商路自 Bactria 出 Bartuigaza（or Bharoch）或自恒河而至 Limurike。其后波斯人兴，继续此项通商。大食人（即阿拉伯人）又从海道传播云云。”文中论述了中国与西域交通的两条主要路线，称“此太古西戎入寇之所由，亦即玉绢输出之道也。自张骞通西域后，僧贾之往来，悉循此道，中西交通，乃益频繁矣”^⑤。同时的姚玄华在所撰《西北交通之史的研究》中，便采纳了上述说法，称“此太古西戎入寇之路，亦玉绢输出之路也”^⑥。

又如藤田丰八等著、杨炼译的《西北古地研究》，1935 年由商务印书馆出版。在《鄯善国都考》中论证新疆楼兰扞泥城位置时，指出此事已有讨论，“然为何如此，尚不乏当检核之处。故除采用信任 Herrmann 主张之《贩绢路由考》与《唐书》之文外，更有进一步考究之必要”^⑦。即引证了赫尔曼的著作《中国与叙利亚间之古代丝路》。1938 年白鸟库吉著、王古鲁译《塞外史地论文译丛》，在《拂菻问题的新解释》中说：据前引《西域图记》序文，自敦煌至西海共有三道，“其中‘南道’‘中道’系自古以来东西客商时常往来的一定的通商路径，华丝大抵由此输入西域，所以今日的东方学者称之为‘丝路’”。同时分析论证说，“今日的东方学者，如果称‘中道’与‘南道’为‘丝路’，则‘北道’应当亦可呼为‘毛皮路’了”。又指出汉魏时代的华人出西域的路径有南、北两道，隋代则有南、北、中三道，“试推究其地理，则前者的‘南道’与后者的‘中’‘南’二道相当，即所谓‘丝路’是也。前者的‘北道’与后者的‘北道’性质相同，即余所谓‘毛皮路径’是也”。^⑧ 因而，我们不仅要注意到西方译著对中国学界的影响，同时也应看到中国学界与日本学者互动的一面。

在上述译著引进输入的影响下，30 年代之后，“丝路”“丝道”等名词逐渐在中国传播开来，并为中国学人接纳和采用。不过，就学界对其的接受采用而言，也有一个逐步渐进演化的发展过程。如前所述，

① 裴化行（H.Bernard）：《天主教十六世纪在华传教志》，萧浚华译，上海：商务印书馆，1936 年，第 35、43、45 页。

② 汤姆森（V.Thomsen）：《蒙古之突厥碑文导言》，韩儒林译，《禹贡》1937 年第 7 卷第 1、2、3 合期。

③ 哀利赛·邵可倡（Jacques Reclus）：《伊兰尼亚与不达米亚》，郑绍文译，上海：文化生活出版社，1937 年，第 46 页。

④ 长泽和俊：《丝绸之路研究的回顾与展望》，《世界历史译丛》1979 年第 5 期。

⑤ 三宅米吉：《古代欧亚大陆交通考》，姚微元译，《地学杂志》1933 年第 2 期。

⑥ 姚玄华：《西北交通之史的研究》，《新亚细亚》1933 年第 6 卷第 5 期。

⑦ 大谷胜真：《鄯善国都考》，藤田丰八等：《西北古地研究》，杨炼译，上海：商务印书馆，1935 年，第 12 页。

⑧ 白鸟库吉：《塞外史地论文译丛第一辑》，王古鲁译，上海：商务印书馆，1938 年，第 303、304、318 页。

美国学者嘉德二三十年代撰写《中国印刷术之发明及其西渐》时，还说“吾人无以名之，名之曰‘丝绸来往之大道’”。可见即使在当时的欧美学界，关于丝路（Seidenstrassen, Silk Road, Silk Route, Silk way）的名称，其实尚未有统一的定名。在国内学界同样存有各种不同的称呼，有称之为“蚕丝贸易通路”“运丝赴罗马之故道”“运丝往欧洲之路”“丝绸来往之大道”，或称为“运丝之路”“运丝大道”“贩丝之道”“丝路”“丝道”“大丝路”“老丝路”“旧丝路”“古丝道”等。其他还有诸如“绢路”“绢道”“玉绢输出之道”“毛皮路”“丝茶路”之类的。海道则称之为“香料路”或“香料之路”。从而呈现出命名多样化的繁复样态。这种多样性正表明，一个新名词的产生、传播和被接纳并非一蹴而就，尚需有待时日的考量，而国人对此也有个逐渐接受和自主性选择的过程。

证以相关资料，中国学界在30年代之后，已开始逐渐使用上述名称。最初名称并不统一，如丝路起初也被称为“蚕丝路”。1931年贺昌群发表《西北的地理环境与探检生活》，文中论述说：“帕米尔高原在古代是东西交通的必经之路，古代乌浒河流域与塔里木河流域的商业、文化的交流，都依此为命脉，西方古地理学者谓之为‘蚕丝路’。”^①也有称之为“绸缎之路”的，如1933年《北辰》第14期菽水的《戈壁大沙漠的秘密》，其中称：“土耳其斯坦，是欧亚两洲往来的最大通衢。有所谓‘绸缎之路’的，是汉朝张骞出使大月氏的道路。在Lobnor湖（罗布泊）的附近一带，这时尚可看见当日从中国运绸缎到巴比伦，Tyr, Alexandrie 罗马诸城的车马辙迹。”^②也有称之为“丝路”与“玉道”的，如1937年邵可倡著、郑绍文译《社会进化的历程》，在论述民族“迁徙与商业”时指出，“至于东方则有所谓‘丝路’（Route de soie）与‘玉道’（Route de jade）的历史路线”^③。而在此名称和概念形成过程中，其重要的趋向则是渐而集中于“丝路”“丝道”的名称。

考察这一发展进程，我们可以发现，采用“丝路”“丝道”的名称，较早大多出现在专业性较强的论著中。如前所述，1933年张德昌在评论嘉德《中国印刷术之发明及其西渐》时，最早直接采用了“丝路（Silk way）”一词。1935年朱杰勤撰写《华丝传入欧洲考》，也借鉴参考了之前自己的译著成果，文中论述说：古代中西交通，实以丝为开端，罗马与中国通商，亦大抵以丝为媒介，“欲考华丝传入欧洲之情况，不可不先探其丝路。据吾所知，丝业及交通之文字，纪载盖鲜，所希望之证据，惟有于吉金贞石求之”^④。作为西北科学考察团的成员，陈宗器在《罗布泊与罗布荒原》考察报告中也较早采用了这一名称。1935年出版的《中国科学社第二十次年会记事》，包括记事、报告、演讲录、论文提要等九部分。此年会在广西南宁举行，部分论文用英文写作。在“论文提要”中，即载有“LOP NOR AND LOP DESERT, 罗布泊与罗布荒原, By Parker C. Chen (陈宗器)”，其中讨论的内容之一就包括“Silk road”。^⑤此文后载于1936年《地理学报》第3卷第1期，其中专门有一节讨论“丝道”：

楼兰为西域重镇，乃运丝大路（Silk road）之中道所必经之点：发敦煌，西行过苏勒河，经三陇沙、居庐仓，过碱滩及白龙堆以至楼兰，而趋营盘，为中国与波斯、印度、叙利亚、罗马间交通之孔道，途中崎岖缺水，但路程较他道为近。

从赫定及斯坦因氏所采摭之文字记载推论，经由楼兰之运丝大路，在纪元前二世纪已开始通行。当汉武帝派张骞通西域时（纪元前一二二年）实开西行之路，由之以达地中海希腊罗马文明之中心，“丝”为汉所专利者垂数百年，于经济上甚为重要。因丝路时为匈奴所扰，汉代有将长城向西延长之必要，以是自敦煌西达玉门关，西之榆树泉，长城及烽火墩之遗迹，沿途皆是，以保护此丝道之安全。

文中交叉使用了“丝路”“丝道”。还指出：“此丝路终止之时，约在纪元后三三〇年”，原因有二，一

① 贺昌群：《西北的地理环境与探检生活》，《中学生》1931年第16期；又见中学生社编：《发掘与探检》，上海：开明书店，1935年，第98页。虽说唐代李白《送友人入蜀》诗中，有“见说蚕丝路，崎岖不易行”之句，但此“蚕丝”指传说中古代蜀地的开国帝王，诗中代称蜀地，谓蜀道崎岖难行，并非是丝绸之路的意思。

② 菽水：《戈壁大沙漠的秘密》，《北辰》1933年第5卷第14期。

③ 袁利赛·邵可倡（Jacques Reclus）：《社会进化的历程》，郑绍文译，上海：文化生活出版社，1937年，第88页。

④ 朱杰勤：《华丝传入欧洲考》，《文史汇刊》1935年第1卷第2期；又见朱杰勤译：《中西文化交通史译粹》，第292、297、298、299页。

⑤ 本书编写组编：《中国科学社第二十次年会记事》，上海：中国科学社，1935年，第39、40页。

是由于河道变迁而水量缺少；二是土地含碱太多，不适宜耕种，因居民之迁徙，“楼兰渐成荒废，而丝路亦不得不随而改道”。^①陈氏曾多次随西北科学考察团到新疆罗布泊、楼兰考察，显然受到斯文赫定、斯坦因等的影响，并较早接受了这一名称而写入论文中。

姚宝猷也是中西交通史研究的重要学者。1937 年他撰写了《中国丝绸西传考》数万字的长篇专论，分七个专题，详考中国丝绸西传欧洲的历史。认为我国丝绸西传，“固先遵陆而后循海也。至于陆上西传之路线，虽有南北两道，惟汉代丝绸实以循南道西输为主要”。在注释中指出，有些历史学家“谓丝绸在昔当亦曾由此大黄西输之路传入欧洲；并以为罗马帝国对于 Armenia, Iberia, Cimmerian, Bosphorus 诸地之政策，其决定亦与此丝路有关。其实，丝绸并非由此路西传”。又谈到纪元前后欧人对于丝国，“称其产地之住民或贩卖丝绸之商人为‘赛里斯’（Seres）；称其贩运之路为‘赛里斯之路’（Road of the Seres）”云云。^②此后他又在此基础上，于 1944 年出版了《中国丝绸西传考》一书。在中国人自己编著的世界史著作中，此时也出现了“丝路”的说法。如 1937 年何鲁之编著的《欧洲中古史》，在第七编《欧洲之曙光》“地理知识与航海术之进步”中叙写说：“时丝路与香料路皆为亚拉伯人所把持，而当时欧洲人又不明亚洲之地理，只笼统称呼以上诸地为印度。”^③指出欧洲人地理大发现之第一动机，即在寻求通往印度的新路。又，1939 年，文原和筠分别在上海《国际月刊》和《图书季刊》推荐斯文赫定 *The Silk Road*（《丝路纪行》）这一著作时，均采用了“丝路”的名称。

除专业性较强的论著外，在一般著述和报刊中也出现了有关“丝路”的论述。如 1936 年蒋军章编著的《新疆经营论》，在阐明“新疆在国防上的地位”时指出：中国通使西域虽始于汉武帝时的张骞，“但是张骞以前，实已早有往来。中国的丝，汉以前已由西域传往希腊、罗马，外人称为‘丝路’”^④。在新闻报道中，《申报》1939 年 1 月有一则哈瓦斯电《苏联赶工修筑公路通至新疆惠远》说：“古昔所谓‘丝路’，乃系印度、波斯各国与中国通商必由之路”，当时的骆驼队均自苏联塔什干城等通至库尔嘉城（即新疆惠远城），“兹为便利交通计，又复决定予以修复”，开始在苏俄境内建造公路。^⑤同年 11 月 1 日又有美联社报道《蒋委长犒奖回军筑路》称，中国西北各省公路多由马氏回军协助筑成，包括甘肃、新疆间直达苏联边境的公路，全线长 1172 公里，“所经之处，即为往者之丝道，两旁植有林木，诚一壮观”云云。^⑥在上述著述与报道中，便分别使用了“丝路”“丝道”的名称。

通过以上史料的爬梳，可以清楚地看到，从 30 年代初起，由于斯坦因、斯文赫定等在西北新疆等地探险活动的直接推动，以及中西交通史学科的形成和发展，经学人相关论著的译介和引进传入，缘此诸因，“丝路”“丝道”等名称和概念开始在中国传播流行。就其过程而言，起先大多出现在相关的译著、译文中，由此其名称和概念渐渐为人们所熟悉、接受。一些学人在撰写论文和专著时，也陆续采纳使用了这一外来的新概念和新名称。1935 年之后，运用这一名称的明显增多，并作为表述学术思想的一种概念工具。至 30 年代末期，在一些论著和新闻报道中，也出现了有关“丝路”的论述。不过，实事求是地说，从总体上来看，在国人自己的论著中，采用此称谓在数量上还是不多的，即使是研治中外交通史的学者本身，也还习惯以“中外交通史”“南道”“北道”等词汇来加以表述，而较少采用这一名称和概念。只是到了 40 年代以后，这种情况才有了很大的改变。

以上主要从学术史发展的角度，考察探讨了 30 年代以来丝路名称和概念的形成与传播。而从更大更为广阔的时代环境而言，应当说丝绸之路的备受关注，又与这一时期“开发西北”的呼声与思潮相联系。

① 陈宗器：《罗布淖尔与罗布荒原》，《地理学报》1936 年第 3 卷第 1 期。

② 姚宝猷：《中国丝绸西传考》，《国立中山大学研究院文科研究所历史学部史学专刊》1937 年第 2 卷第 1 期；又见姚宝猷：《中国丝绸西传考》，上海：商务印书馆，1944 年，第 19、24 页。

③ 何鲁之：《欧洲中古史》，上海：商务印书馆，1937 年，第 219 页。

④ 蒋军章编：《新疆经营论》，上海：正中书店，1936 年，第 2 页。

⑤ 《申报》1939 年 1 月 11 日；又见同日《新闻报》，标题为《新疆通苏境修筑公路一段业已完成》。

⑥ 《申报》1939 年 11 月 1 日。

在 1911 年辛亥革命以后,孙中山先生就曾提出过西北开发的构想和计划,但由于军阀混战,时局动荡,因而未能实行。而在 1928 年全国基本统一后,尤其是 1931 年日本发动“九一八”事变,东北沦亡之后,西北的地位更激起国人的重视,于是“开发西北”的呼声日益高涨。正如李华庭在《斯坦因探险新疆之经过及今后吾人对于西北应尽之天职》中所说:自东北事变发生,我国于经济方面受巨大损失,“于是国人率皆高唱开发西北,以资救济”^①。正是在这种历史环境与条件的转折之中,西北的战略地位凸显,而丝绸之路作为西北的重要交通线路,其重要性显得尤其突出,从而引起了时人的强烈关注。当时有如《西北》《新西北》《开发西北》多种杂志纷纷创刊,在社会上产生了不小的影响。由此,对有关丝绸之路的知识、认知与实际传播,也催发了学界与知识阶层乃至普通民众的兴趣。从政治、军事、社会诸层面来说,这些显然也是重要的因素和推动力。由于篇幅关系,这方面的情况就不展开讨论了。

四

1940 年代之后,在相关译著与国人的论著中,有关“丝路”“丝道”的记载已经屡见不鲜,并得到了相当普遍的运用。

这不仅体现在持续不断的译著中,如 1940 年出版的德国巴克霍森(Joachim Barkhausen)著、林孟工译《成吉思汗帝国史》中说:“那个有名的‘丝路’,即自西徂东的商队要道,的确也可以同样从波斯或从突厥领土经过,波斯人曾有组织的扰乱这个交通。”^②美国约翰·干瑟(J.Gunther)著、王一之等译《亚洲内幕》第十章《巨大的中国》称:“甘肃与其省会兰州在战略上很居重要地位,因为它们控制着从中国到新疆与苏联的通商大道,旧日的‘丝道’。”^③苏联葛·夏逊卡斯著、仲持等合译的《远东新形势》指出:“新疆原是中国和中亚细亚重要的商业转运的中心。穿过新疆的几条道路,所谓‘丝绸之路’又使中国联络着近东和地中海,不但把丝绸而且把丝绸工业传布到中亚细亚,再从那里流传到欧洲。”^④1941 年美国拉铁摩尔(Owen Lattimore)著、赵敏求译《中国的边疆》论述说:“在历史上这一条路叫做‘丝路’,从甘肃西部到罗布泊,然后又沿昆仑山麓到和阗、莎车、疏勒”,环绕着天山南麓的天山南路,“它在疏勒与‘丝路’会合,完成包围大戈壁的环”。指出张骞发现西域以后,汉族开始伸展其势力于今日新疆的沃洲,“由于新知识的取得,中国贸易由丝路经中亚细亚,要求新市场,国力渐渐到需要一个殖民地帝国,以及遣派军队征服新土地的结果”。但他认为,“西方的作家们都以为中国要维持‘丝路’的交通”,其实这个贸易多半掌控在中亚细亚商队商人及中间人手里。^⑤

在世界史译著方面,1941 年出版了重新修订的美国卡而登·汉士(Carlton J.H.Hayes)等合著、邱祖谋新译的《世界史》,成为一种重要的世界历史教科书。在第四篇第十二章《中国和印度及近东的接触》中,更清晰地叙述了丝路的情况。且让我们读一段教材中的原文:

【运丝的大路 Silk Route】 古代中国的西方,被巨大的戈壁沙漠(Desert of Gobi)和荒凉的西藏高原围绕着。但是约在公元前一二〇年时,伟大的汉武帝竟开辟了一条长距离的运丝路径,使中国商人能和印度、波斯、叙利亚和近东各处相接触。……无论如何,几年以后,武帝便派大军驱逐匈奴,并开辟一条经过山谷到塔里木河(R.Tarim)再到阿母河河谷的商路。此后不多时(公元前一一四年)中国的骆驼队便沿着这条路直达土耳其斯坦(Turkestan)和波斯。这条商路渐成为著名的向西方运丝的大路。使中国得和印度及近东发生商业和文化的接触。汉武帝最重要的胜利便是开辟这条“运丝的大路”。

书中还以“沿着运丝的大路”“中国的丝”“一个有价值的秘密”等几个小标题,分述了历来丝路的贸易

①《进展月刊》1933 年第 2 卷第 10 期。

② 巴克霍森(Joachim Barkhausen):《成吉思汗帝国史》,林孟工译,昆明:中华书局,1940 年,第 25 页。

③ 约翰·干瑟(J.Gunther):《亚洲内幕》(上卷),王一之等译,上海:时与潮社,1940 年,第 334 页。

④ 葛·夏逊卡斯:《远东新形势》,仲持、宾符、梅益合译,上海:远东出版公司,1940 年,第 190 页。

⑤ 拉铁摩尔(Owen Lattimore):《中国的边疆》,赵敏求译,上海:正中书局,1941 年,第 115、116、323、324 页。

发展状况。在此下《中华帝国》一节中,又有“武帝与运丝大路”的论述。^①此书在 40 年代曾印行了多版,影响甚大。又,该书后还有大孚出版公司的另一种译本,为美国海思(Carlton J.H.Hayes)等著、刘启戈译的《世界通史》,在第四卷第十二章《中国与印度及近东之接触》中,并有专门“丝道”的介绍及“汉武帝与丝道”的论述。^②

其他如英国斯坦普(L.D.Stamp)著、冯绳武译《中国地理》中论及:“两千年来中国经常输出丝绸于欧洲诸国,并由驮队商人,顺便运输瓷器、玉石、漆及其他艺术产品,越过中亚细亚的古丝道。”又谈到甘肃省会兰州的桥梁,称直至平汉铁路铁桥建成以前,“此桥为唯一横越黄河之桥,往中国土耳其斯坦的著名的古‘丝道’,越过此桥”。^③这一时期,吴传钧还译出了斯坦因著《罗布沙漠考察记》,这是斯氏新疆考古的第三次考察报告(1913—1916)。在“沙漠旅行的准备”一节说到:“我自己的工作是探发由楼兰东去的古丝路遗迹……根据以往考察的结果,我确信古丝道的路线是由楼兰绕过罗布泊,向东南行,不过这段路程十分艰难。”有关“逗留在楼兰”一节叙述说,考古发现中最新奇的是美丽的彩绸、锦缎织品、地毯等,“丝是中国古时对外贸易的大宗,能够在古丝路的附近找到丝织品,不能不说是一件极有意义的事”^④。

甚至在一般性的环游论著中,也不乏这方面的例子。如美国威尔基(Willkie)著、刘尊棋译的《天下一家》,系作者 1942 年环游世界后所写的见闻录。在第七章《中国西部的开发》中写道:“我们觉得这些卡车在这条古代的丝路上——也许是历史上最古的驼道了,马哥孛罗到古代的中国去就是走这条路的——委实不相称。”^⑤其他如静霞译《沿着运丝的古道前进》,文章开头就说:“这个伟大的运丝路!当一里长的骆驼商队满载着香料或侵略的游牧部落在一步一步的前进着,我们将用什么话才能描写出这奇观呢?”文中描写了一汽车旅行团沿着运丝古道,从巴黎横贯欧洲和半个亚洲直到印度德里的旅程,第一节便是“运丝和香料的古道”。^⑥这些都表明,在这些译著中,“丝路”“丝道”已成为常用的称谓。

如果说,以上所说还仅见于译著的话,那么,这一时期在中国学者的论述中,“丝路”“丝道”等也成为一种相当常见的词汇。一些专业性的史学论文,如 1940 年张芝联在《古代的中西交通》中论述说:汉武帝通西域的主要目的最初是攻匈奴,以后是要“威德遍于四海”。西方通中国的主要目的乃是通商,“尤其是丝商,因为西方不知道产丝的方法。历史家甚至名汉代中西交通的路线为‘丝路’(Silk Route)”^⑦。杜光简撰《唐宋两代产丝地域考》指出:“当时中国之丝绢,经新疆运至中亚,又辗转而至罗马。此种贸易孔道,外人称之为‘Silk Route’(运丝之路)。迨至唐代,海上贸易发达,中国之丝绢,乃分由水陆两道运至中亚及欧洲,而宋代海上丝绸贸易,尤为繁盛。”^⑧马元材撰《自张骞至班超之丝路经营》,更直接以“丝路经营”作为论文的标题。^⑨

1942 年龚骏撰写的《两汉与罗马的丝贸易考》,则多引据赫尔曼的考证,具论汉代西域交通南北中三条干线。文中分析说:“所谓‘丝路’创自李查丰(氏著 China 一书,一八七七年柏林出版),惟李查丰所指的丝路,仅限于中国(汉代)和中亚(即阿母河 Jaxartes 流域)各国以及印度的一段。赫尔曼则认为此路应由中亚伸引而西至叙利亚(Die Alten Seidenstrassery 一〇页)。塞克斯更把这两条路即中国和西亚及

① 卡而登·汉士(Carlton J. H. Hayes),帕克·多玛斯·蒙(Parker Thomas Moon),约翰·惠兰(John W. Wayland)原著:《世界史》(上册),邱祖谋译,上海:正行出版社,1941 年,第 159—161、163 页。又有 1946 年第二版。

② 海思(Carlton J.H.Hayes)等:《世界通史》(上),刘启戈译,上海:大孚出版公司,1948 年,第 225—227、232 页。

③ 斯坦普(L.D.Stamp):《中国地理》,冯绳武译,上海:亚新地学社,1944 年,第 34、38 页。

④ 斯坦因(A. Stein):《罗布沙漠考察记》,吴传钧译,《新中华》(复刊)1944 年第 2 卷第 5 期。

⑤ 威尔基(Willkie):《天下一家》,刘尊棋译,上海:中外出版社,1943 年,第 97 页。

⑥ 静霞译:《沿着运丝的古道前进》,《学生之友》1942 年第 4 卷第 2 期。原文译自美国《地理杂志》。

⑦ 张芝联:《古代的中西交通》,上海《文哲》1940 年第 2 卷第 2 期。

⑧ 杜光简:《唐宋两代产丝地域考》,《责善半月刊》1941 年第 2 卷第 5 期。

⑨ 马元材:《自张骞至班超之丝路经营》,《舆论》半月刊 1941 年第 2 卷第 11 期。此文未见,此据《马非百自传》后附《马非百主要著作目录》,参见晋阳学刊编辑部编:《中国现代社会科学家传略》(第 3 辑),1983 年,第 49 页。

中国和印度的丝路联贯起来,成为古代中国对外丝销的交通网(氏著上引书译本三六页一图),大体上和赫尔曼 *Atlas of China* 二六至二七页亚洲全图所指出的相符。”指出“但吾人则以赫尔曼的考证为最详尽而正确”,并引用其结论,认为:“然无论如何,两汉时代与罗马的丝路,必经大宛、康居、大月氏、安息而至罗马帝国东境的叙利亚,大体上即前此亚历山大或叙利亚帝国的范围。”指出由此我们“对于两汉时代的丝路及其种种演变的过程,已不难窥其梗概”。^①此后在《甘英出使大秦考》中,他又进一步论述安息沟通中国和罗马间古代丝路的三条路线。^②可以说,龚骏是引据赫尔曼之说最多的一位学者,由此反映出赫尔曼之说在中国学界的重要影响。

在论述中国西北地区尤其是甘肃、新疆的书籍中,使用“丝路”“丝道”名词更是司空见惯。如1941年地理学家胡焕庸著有《地理与国防》讲演集,在《陕甘在国防上的地位》即阐述了其重要性:“这里自从汉朝以来,就是中原通达西域的唯一要道,也是中国的丝运到罗马去,平常所称的‘丝道’。隋唐以后中国与印度之间的陆上交通,以此路最为便捷。”^③陈正祥在所著《河西走廊》《塔里木盆地》两书中,论述河西走廊地处冲要,东西交通以敦煌为总汇,“三路比较,中路最捷,当时为运丝大道,烟墩相望,往来频繁”,后以罗布泊变迁,楼兰古城荒废,乃移于南北二路,下迄隋唐,形势犹然,“元明以后,海运大开,丝路乃渐弃不用”。^④塔里木盆地自古为东西陆路交通要道,汉代的丝绸经此西去罗马,晋唐的高僧亦由此以通印度,“因两道皆在南疆,故称为‘南路’,历史上著名之丝道,亦即指此而言”,指出“丝道乃当时国际贸易之动脉,因其常为匈奴所扰,乃将长城西展至玉门关外之榆树泉”。^⑤邓静中《河西南疆间之交通路线》指出,此道自楼兰西行,出葱岭以达叙利亚及罗马,“商贾络绎不绝于途,中国之丝成为罗马贵族最重要之衣饰,欧人称之为运丝大道(Silk Road),前之南北二道相形减色。因此路兼具经济与军事之价值”^⑥。张之毅《新疆之经济》“前言”说:“新疆与内地商路之确立,远溯前汉。中国之丝经此远销罗马,故有丝路之称。丝路有南北中三道,均以敦煌为起点,疏勒为终点”,“现丝路大都荒废,所存者仅疏勒至于阆及疏勒至哈密数段而已”。^⑦李烛尘的《西北历程》记载了他去兰州、迪化、伊犁等地考察经过,书中写道:中国在通海以前,“欧亚交通实循西域经中亚细亚、波斯,出地中海而至罗马,所谓汉以前之‘丝路’也。东西文化之沟通已负莫大之任务”^⑧。

即在一般论撰与报刊中,采用此名词概念的也屡见不鲜。如1942年张熙写的《委座访印》说:中印的交通路线约有三条,“一由印度北部沿印度河上源出阿富汗,接欧亚交通大路之‘丝路’以达西安”云云。此下还加注说明:“汉时,中国丝由长安出葱岭经大夏、安息以达大秦,因名这路为丝路。”^⑨1942年9月《大公报》记者高集采写的《河西四郡 西北纪行之七》中称:河西走廊在中国的历史上曾几度有过灿烂的光芒,“自汉武帝开四郡后,这条走廊便一直是内地和西域(今日之新疆)关系的枢纽。汉唐的声光远播到中亚、欧洲,也是这条走廊的作用。有名的‘丝路’便是由河经天山南路至中亚细亚的大道”^⑩。1944年11月《新疆日报》载《印度驻华专员梅农乘牛马遵丝路来迪》,报道梅农循陆道来华,抵新疆省境赴喀什后,“乃同支总领事循丝路东来,行十三日即抵迪化”,称“是路为过去中印文化交流

① 龚骏:《两汉与罗马的丝贸易考》,《文史杂志》1942年第2卷第5、6期。

② 文中论述安息横跨中国和罗马东西两大帝国之间,自然的成为交通孔道,“即李查丰(Richthofen)所谓古代丝路(old Silk Route)。据赫尔曼的参证,当时安息通往罗马东境的交通干线,共有两条,一经斯宾,由陆路通叙利亚,一经于罗,由海道通埃及。但除此之外,据《汉书》《后汉书》的记载,还有从安息西北绕海和从条支西行或度海的三条路线。”参见龚骏:《甘英出使大秦考》,《东方杂志》1944年第40卷第8期。

③ 胡焕庸:《地理与国防》,上海:正中书局,1941年,第46页。

④ 陈正祥:《河西走廊》,国立中央大学研究院理科研究所地理学部丛刊第四号,1943年,第20、21页。

⑤ 陈正祥:《塔里木盆地》,国立中央大学研究院理科研究所地理学部丛刊第五号,1944年,第27、28页;又见陈正祥:《西北区域地理》,上海:商务印书馆,1945年,第86页。

⑥ 邓静中:《河西南疆间之交通路线》,上海:中华书局,1944年,第11页。

⑦ 张之毅:《新疆之经济》,国立中央研究西北科学考察团报告,上海:中华书局,1945年,第4、5页。

⑧ 李烛尘:《西北历程》,上海:文化印书馆,1945年,第186页。

⑨ 张熙:《委座访印》,《中等教育》1942年第4辑。

⑩ 《大公报》(重庆版)1942年9月15日。

动脉”，印象极为深刻。^①水建彤撰《伊犁河西》，其中《八杂市赶集》一篇描绘当地民间贸易集市，称此或是“当年中亚为中国古丝路时队商往来的遗风”，犹如今日庙会赶集的风俗。^②等等。

值得注意的是，1941 年出版的《西北问题论丛》第 1 辑上，还专门刊登了“丝路”的条目来解释这一名词：

丝路起于汉武帝派张骞通西域之时（纪元前一二二年），东方特产之丝因之畅销达于地中海希腊、罗马等地方。其路凡三：中路自敦煌西行过苏勒河，经三龙沙、居庐苍及白龙堆，以至楼兰而趋营盘，以达波斯、印度、叙利亚、罗马等地。北路由古玉门关折而西北至吐鲁番，经焉耆，西南行与楼兰之道合，经库车、阿克苏而至疏勒。南道由敦煌西南行，经姑羌、和阗，而至疏勒。三路之中，以中路道程较近，贸易亦最盛。^③

此条目文字不长，比较简明扼要地解释了丝路的歷史及道路状况。由上可知，在 40 年代之后，无论是在译著还是在史学论文、专著等方面，抑或是在一般的论撰中，有关“丝路”“丝道”等名称和概念已经相当普及，成为人们耳熟能详的惯用名词。

就名称的厘定来说，当时报章杂志大多称之为“丝路”“丝道”或“运丝之路”“运丝之道”等，而极少有称之为“丝绸之路”的。笔者唯一所见的一例，是 1943 年 2 月《申报》上选民撰写的《马来亚纵横谈》，其中有关“列强侵略史要”，叙述了 16 世纪葡萄牙人占领印度和马六甲，在当地设立商馆，为向东进窥的根据地。“当时还没有橡胶，也无石油与锡，欧洲人所追求的是南洋特产的香料，所以，当时北循陆路越天山以至中国以取丝的道路，叫做‘丝绸之路’，而南越马六甲出南海以取南洋香料的路就称为‘香料之路’。”^④此处以“丝绸之路”与“香料之路”对举，一指陆上，一指海上，可以说是在报刊媒体上最早使用“丝绸之路”一词的先例。不过，在整个 40 年代，此词只是偶然一见，并未流传，事实上，当时通行习用的还是“丝路”“丝道”。需要指出的是，这一时期在众多的译著、论著中，无论是“丝路”还是“丝道”，均是丝绸之路的正式译名和名称，不少还特意注出其外文（如 Seidenstrassen, Silk Road, Silk Route, Silk way）。由此可见，“丝路”“丝道”并非“丝绸之路”的简称，而是其正式的名称。从今天来说，“丝绸之路”显然是一个更为流行的名词和概念，而这一名称的真正流行则要在中华人民共和国成立以后，至 1950 年代后才表现出其强大的生命力。因此，如果回到历史的语境，显然我们不能因为“丝绸之路”这一概念在今天的重要性，而反过来认为“丝路”“丝道”即是“丝绸之路”的简称。

1945 年抗战胜利之后，上述态势在译著中仍在继续。这里略举几个典型的例证。如 1946 年美国葛德石（Cressey Gevrge B）著、张印堂、刘心务合译的《亚洲之地与人》论述说：新疆地当欧亚大陆东西之通路，早有大道穿过本省以联络古代中国与罗马世界，“安西以西之古丝道便进入新疆，沿塔里木盆地之南经罗布泊以至叶尔羌”。^⑤尤可注意的是，1947 年中华书局出版了英国李约瑟（Joseph Needham）著、尼达姆、徐贤恭等译的《战时中国之科学》，较全面地论述了抗战时期中国科学的发展状况。在《中国西北部之科学与工艺》中指出：西北甘肃走廊为古代蚕丝出口必经之路线，兰州为走廊的入口，“此诸城市，有些为马可孛罗（Marco Polo）由丝路（即环绕新疆塔里木盆地之南路）进入中国时所经过，并且他必定也经过中国大汉朝代之西北门户玉门关”。文中还谈到“最近由丝路改修的汽车公路”为中国主要的路线，因苏联帮助中国抗战所供给的物资主要经此路线运来，“汽车队所经过的道路为古时丝路与兰州以南的大动脉”。^⑥此外，1948 年吉林书店出版的胡蛮编译的《中国美术史》，书中叙述了中国绘画和织染艺术传入西方的史实，谈到：“从汉代起，就有了输出到西方的丝路。希腊文的 $\delta\eta\rho$, $\xi\eta\rho\epsilon\sigma$ 和 $\delta\eta\rho\iota\kappa$, $\sigma\upsilon$, 拉丁文的 Sericum, 都是从中文的丝字音（S）翻译的变音。”^⑦有关这方面论著甚多，这里不一一列举。

①《新疆日报》1944 年 11 月 21 日。

②水建彤：《伊犁河西》，出版社不详，1945 年，第 24 页。

③《西北问题论丛》1941 年第 1 辑。

④《申报》1943 年 2 月 24 日。

⑤葛德石（Cressey Gevrge B）：《亚洲之地与人》，张印堂、刘心务合译，上海：商务印书馆，1946 年，第 122、123 页。

⑥李约瑟（Joseph Needham）：《战时中国之科学》，尼达姆、徐贤恭、刘建康译，上海：中华书局，1947 年，第 63、64 页。

⑦胡蛮编译：《中国美术史》，上海：吉林书店，1948 年，第 88 页。

在国人的论著尤其是有关中国西北的书籍中,采用“丝路”“丝道”名称与概念的更是比比皆是。如1945年底陈希豪在《新疆史地及社会》“前言”中指出:“由此足见新疆自古即为中西交通之要地。有名之运丝古道,即以疏勒为吞吐之中心。故新疆在思想上文化上国际贸易上,均占有重要之地位。”^①1946年何敏求等编著《中国地理概论》,在第六章《农业》中谈到我国历史久远,不愧“丝国”之称,“汉唐开通西域,丝织经天山南路以入中亚,称为‘古丝路’。海禁既开,丝茶同为出口大宗,民初且曾列出口首位”云云。^②叶祖灏编《宁夏纪要》,是他在宁夏进行考察的记要,书中指出:“汉代通罗马的唯一要道,所称之为‘丝路’(Silk Road)亦即在此,斯文赫定(Sven Hedin)且有专著《丝路》(The Silk Road)一书,以申论其事。于此益足证明弱水流域一带地方,实为我国古代文化之一摇篮地。”^③其他如吕敢《新新疆之建设》、倪超《新疆之水利》、陈澄之《伊犁烟云录》等,均多处论及“丝路”“丝道”及其在中外交流中的重要作用。倪超的《新疆之水利》,记述作者1945年对新疆水利考察情况,指出阳关北、南两道“为古代通西域最主要路线,吾国之丝织品由此输运西方,故外人名为‘丝道’”^④。陈史坚《中国的地形》讲述西北地带时,叙说从我国的古都长安有一条大路通西方,“这条路是通达古罗马帝国的运丝大路,欧洲人叫它做丝路。沿着这条路,过了兰州,就是甘肃走廊”^⑤。

尤为值得指出的是,不少论著不仅回顾历史,并进而展望丝路的未来,论述其经济、文化上的重要的战略意义。这方面的论述也应引起我们的重视。如吕敢著《新新疆之建设》,在《绪论——新疆的重要性》中指出:从交通地理观点上看,新疆为海洋时代以前欧亚两洲交通的要道,“倘能恢复古代的丝路,延长陇海铁道经甘肃而入新疆,再由阿富汗、伊朗、小亚细亚而直驱欧洲,可为东西交通的唯一捷径”^⑥。陈澄之所撰《伊犁烟云录》,更以《“丝路”现代化》作为标题,指出整个欧亚腹地分割为两个腹地,东半个亚洲腹地正以我国的伊犁为中心,我国西北确当亚洲腹地的枢纽。书中从地缘政治角度出发,论述中国的复兴与振兴西北问题,文中论析指出:“根据政治地理的‘堪舆’,中国今后复兴,宜先以全力兴西北。西北兴,先要恢复西北古代的繁荣;至少先要重见当年‘丝路’现代化的实现。中国要成了能左右全球的一个新兴国家,一定要利用地理上所赋予我们的优越位势,以全力形成伊犁为中国西北上的中心,至少先要重整十八、十九世纪伊犁曾表现过的重要性。如此,我们才算开始对中国的西北尽了部分的责任。”书中还记叙他道经塔什干时,曾和中亚一位史家讨论中国民族文化中心的发源,并且说:“中国历史上历朝历代,都竭力沟通‘丝路’,其最大目的是惟恐文化泉源的断绝。”^⑦上述这些论述,不仅较为深入地阐明了“丝路”重大的战略意义,揭示其在经济、政治、文化上的巨大价值和深远内涵,即使对于我们今天在新形势下开发丝绸之路,这些认识还具有十分重要的现实启迪意义。

这一时期最具标志性的是“丝路”“丝道”的名称及具体介绍还直接写入了中学的史地教科书中,成为一种官方定型化的标准话语。当时一批国定教科书陆续出版发行,如1946年,由教育部教科用书编辑委员会编纂的《初级中学地理》,在第三册第三编《北部地区》第75课“甘肃省”中叙述说:

旧式大车和骡马在本省交通上仍很重要,从西安、兰州经河西到新疆的道路,是古代中西交通的要道。

那时,中西交通以敦煌为总汇,西向循新疆南部,可以通到印度和亚洲西部诸国,当时从中国运往西方的货物,以丝绸为主,所以这条大路也叫做“丝道”。^⑧

此初级中学《地理》教科书共六册,封面题“教育部审定初级中学地理”,由国定中小学七家联合供应处印行。据书前《编辑要旨》说:“本书遵照民国二十九年(1940)教育部公布《修订中学地理课程标准》

① 陈希豪:《新疆史地及社会》,上海:正中书局,1945年,第1页。

② 何敏求等编著:《中国地理概论》,上海:正中书局,1946年,第114页。

③ 叶祖灏编:《宁夏纪要》,上海:正论出版社,1947年,第108、109页。

④ 倪超编:《新疆之水利》,上海:商务印书馆,1948年,第24页。

⑤ 陈史坚:《中国的地形》,上海:生活·读书·新知三联书店,1949年,第30页。

⑥ 吕敢:《新新疆之建设》,上海:时代出版社,1947年,第5页。

⑦ 陈澄之:《伊犁烟云录》,上海:中华建国出版社,1948年,第51、67页。

⑧ 任美镔编:《初级中学地理》第3册,国定中小学教科书七家联合供应处,1946年,第65、66页。最早为1945年10月上海白报纸本第一版,至1946年9月上海白报纸本第115版。该书后多次重版,有大中国书局1948年修订本等。

编辑。”^①可知是教育部审定的部颁标准教材。本书每课后均附学生作业，很有意思的是，在此课后面“作业”中还附有两个复习题，其中之一为：“甚么是‘丝道’？‘丝道’在古代中西交通上有甚么重要性？”^②由此可见，丝路已成为教材中的一个重要概念，是考核学生必须掌握的基本知识点。

又如，由任美鏗编辑的《初级中学地理》第四册第 110 课《新疆省》叙述说：

【交通】 古代我国与西方的陆路交通，都取道天山南路，从甘肃的敦煌西行，有两条路线，南道循昆仑山北麓，经且末、和阗，北道循天山南麓，经库车、阿克苏，两者西端都终于疏勒，从疏勒越帕米尔高原可到中亚和西亚、东南欧，汉唐时候我国输出的丝绸，都循这条路线运往欧洲，所以这条欧亚大路也叫做“丝道”。从疏勒西南行，越过喀喇昆仑山，可通印度，唐代玄奘到印度求经，即是经由此道。唐代以后，从敦煌到疏勒这条大道，逐渐荒废。^③

文中清晰扼要地描绘了丝道的走向、取名由来及其至近代的沿革变迁等。再如，1947 年邓启东编著的高中《本国地理》，在第二编《蒙新地方》第 26 课《塔里木盆地》中写道：

【内外交通】 本区当亚欧陆上交通的冲要，自古为东西要道所经，汉代的丝绸经此西去，罗马晋唐的高僧由此以通印度。按汉唐与西域交通，多出敦煌玉门关，经楼兰分南北两道：南道循昆仑山北麓西行，以至疏勒；北道循天山南麓西行，以至疏勒，以在南疆，故称“南路”，历史上著名的丝道，即指此而言。当时东西往来频繁，商务很盛，故沿途城廓珠连，烽火相望，为我国与印度、波斯、叙利亚、罗马交通大道，也是当时国际贸易的大动脉。后以罗布泊迁徙，楼兰古城毁灭，丝道随之废弃。清代左宗棠平定新疆，乃辟由安西经星星峡以至哈密一道；由内地至本区，也多取道哈密经吐鲁番、焉耆以达库勒，南路更少人行。本区与内地古今交通路线变动情形，从此可见。^④

此书封面题“新中国教科书高级中学本国地理”，系“遵照三十年（1941）修正课程标准编著”。这种地理教科书的发行量很大，1947 年 9 月初版，至 1948 年 10 月已达二十版，可见其再版之多及销量之大。

此外，一些非官方地方性的教材，如 1948 年田世英编著的《开明新编初级本国地理》第五册，在第二编《西部地方》第二节《新疆省》中，介绍“省内交通”南北两路的情况，指出南路交通由哈密至甘肃安西，但且末以东，沙漠迫近山麓，荒凉异常，行人极少，“但在古时却为通路，唐朝玄奘取经，元朝马可孛罗东来，都曾在这里经过。还有古时我国输出到欧洲的丝绸，也经过这条大道，所以有‘丝道’之称”^⑤。

初中、高中地理教科书是中等教育的重要教材，尤其是作为教育部审定的部颁教材，并具有意识形态层面的指导意义。至此，经历了由译著而论著及报刊传媒一系列的演化过程，“丝路”“丝道”由名词进而成为基本的概念，进入到中学的教材体系，成为中学史地教科书的重要术语。说明它已赢得了教科书编者的青睐，并获得官方的认可与肯定，成为一种官方定型化的标准话语。可以这么说，基于官方的态度，教科书中“丝路”“丝道”的概念和内涵也得以在这一时期基本定型。作为标准化的课本，教科书的发行量巨大，其读者受众和影响面更为广泛深远。总之，这一时期“丝路”“丝道”的概念业已进入大众视野，深入人心，传播普及到了广大的学生和一般民众层面。虽说此后由于国共内战，国家的形势发生了根本的变化，但“丝路”“丝道”作为教科书的基本概念，仍保留并传承下来。在 1949 年 10 月中华人民共和国成立，1950 年代之后的一段时期中，事实上仍然沿袭了原先的名称与概念。它既说明语言包括名词、概念等的连续性与继承性，也显示出其演变嬗递一般的历史进程。

至 1940 年代末，在专业性的历史学领域，其反响也颇可一谈。一些著名的考古学家、历史学家，以“丝路”“丝道”等名词入自己论著的不在少数。如考古学家黄文弼早年曾参加西北科学考查团，此时结集出版了《罗布淖尔考古记》一书。其中论证说：中国以产丝著闻于世界，据《后汉书·大秦传》等记

① 任美鏗编：《初级中学地理》第 3 册，第 1 页。

② 任美鏗编：《初级中学地理》第 3 册，第 67 页。

③ 任美鏗编：《初级中学地理》，国定中小学教科书七家联合供应处，1946 年版，第 4 册，第 72、73 页。

④ 邓启东编著：《本国地理》（下册），上海：正中书局，1947 年，第 149、150 页。

⑤ 田世英编著：《开明新编初级本国地理》第 5 册，上海：开明书店，1948 年，第 14 页。

载,“则中国丝织品,由安息输入于罗马,益可信也。但当时贩丝之道,必经塔里木盆地,而楼兰扼其咽喉”。指出罗布泊为东西交通必经之地,“现欧洲人称古时罗马人常贩丝于中,经行中国通西域古道,因称此道为罗马贩丝之道”^①。贾兰坡所撰文中称:“敦煌是通往拉萨、蒙古和南西伯利亚的道路皆辐集于此,也是自新疆省和阆、叶尔羌和疏附到内地来的人们必由之路,元代客卿马哥博罗称谓‘丝绸大道’。”^②裴文中在《史前时期之西北》中认为:“著者更有一种印象,张骞通西域之前,即所谓丝路(Silk Road)未开之前,东西洋交通之主要路线,非甘肃之河西走廊,实为此青海至南疆之路(即现青新公路)。惟此说,尚待将来考古学家之证明。”^③周谷城著《世界通史》论述说:罗马在凯撒时代,丝的需要就已很大,“当时东罗马皇犹斯迪尼(Justinian)发觉由东方运丝的道路常被波斯阻断,乃雇请久居中国的波斯人,为他服务,替他自中国传入丝种”^④。季羨林在《近十年来德国学者研究汉学的成绩》也谈到,赫尔曼(Herrmann)“很多年以前他写过一本关于横亘中亚的丝路的书,论到中西交通的问题”^⑤。在一些史地书中,运用此名称的也所在都有。如胡秋原《近百年来中外关系》在论述“鸦片战争前夜之中外关系”时指出:“古代中西交通有二条路线:一是经中亚陆路,这是古代‘丝路’,二是经两河之间出波斯湾东航的海路,亦即波斯、大食胡贾的路。马可波罗也是经这两条路来往的。”^⑥吴本中《巴尔干问题研究》称,里海之南,波斯湾之北,实为东西两世界之十字路口,水陆兼通,“西史称我先烈所开之‘丝道’(法文:Route de la soie),西出玉门关,绕葱岭以达于此;而自巴比伦东南下,陆路沿海滨,水路航波斯湾、阿曼湾入阿刺伯海,亦可至印度孟买”云云。^⑦这均清楚地表明,在学术论著中的使用已很普及。

通过以上学术史的梳理,可以比较清晰地勾勒出“丝绸之路”名称和概念在20世纪上半叶的译介、传播进程,展示出其发展的主要线索和基本样貌。19世纪末、20世纪初,通过译著的介绍,在汉文文献中已谈到丝绸之路。之后中国人逐渐知晓、接触到李希霍芬、赫尔曼的重要著作《中国》与《中国与叙利亚间之古代丝路》。自20年代起,在中文相关译作中已采用了“古丝商之路”“蚕丝贸易通路”“运丝通路”等不同的称呼;至迟于20年代末,已开始使用“丝路”“丝道”等译名。从30年代初起,由于斯坦因、斯文赫定等在西北新疆等地探险活动的直接推动,以及中西交通史学科的形成和发展,又与这一时期“开发西北”的呼声与思潮相联系,缘此诸因,经学人的译介引进和报刊传媒的作用,“丝路”“丝道”的名称和概念逐渐在中国传播开来,并为国内学界接纳和采用。最初称谓尚不统一,呈现出命名多样化的状态,之后渐而趋向集中于“丝路”“丝道”的名称。一些学人陆续采用了这一外来的新概念和新名称,尤其是1935年之后,运用这一名称的明显增多,并成为学术表述的一种概念工具。1940年代之后,有关“丝路”“丝道”的记载已经屡见不鲜,并得到了相当普遍的运用,流行于学术界和一般的报刊传媒中。最具标志性的是“丝路”“丝道”的名称及具体介绍还直接写入了中学的史地教科书中,成为一种官方定型化的标准话语,其概念和内涵也得以基本定型。不少论著并进而展望丝路的未来,论述其在经济、文化方面重要的战略意义。概而言之,这一时期已经约定俗成地称为“丝路”或“丝道”,其概念业已进入大众视野,传播普及到了广大的学生和普通民众层面。虽说此后政局发生重大变化,其名称和基本概念仍保留并传承下来。

(责任编辑:周奇)

(下转第184页)

① 黄文弼:《罗布淖尔考古记》,中国西北科学考察团丛刊之一,国立北京大学出版社,1948年,第70、109、110页。

② 贾兰坡:《敦煌莫高窟二日游》,《西北通讯》1948年第3卷第8期。

③ 裴文中:《史前时期之西北》,西北通讯社,1948年,第15页。

④ 周谷城:《世界通史》,上海:商务印书馆,1949年,第324页。

⑤ 《大公报》1947年5月28日。

⑥ 胡秋原:《近百年来中外关系》,上海:中国文化服务社,1946年,第19页。

⑦ 吴本中:《巴尔干问题研究》,上海《世界月刊》1948年第3卷第3期。

The Imitation and Transformation of Impartation Rituals of the Medieval Daoism from the Emperor's Enthronement Rites of the Han Dynasty

FENG Yujie

Abstract: *Ceming* (“策命”, proclaiming God's appointment of an emperor) and *shangci* (“上刺”, reporting notices to God), as a starting procedure respectively for the enthronement of an emperor of the Han Dynasty and for the impartation of the Daoist scriptures, precepts and amulets, are both in the same way with common sources of knowledge to obtain sacredness. The tokens used for the handover during these two ritual processes, swords and royal seals as well as swords and seals, are respective materialized symbols of the Daoist theocracy and the imperial fate of Han empire, provided with similar sacred connotations likewise. Whereas Sacrificing to God in the outskirt fete and imperial shrines in an emperor's enthronement and mounting an altar to covenant with God in the impartation rituals of Daoism express their different preference for the ending procedure in imparting the Mandate of Heaven. Specific studies on the heritance and conversion of impartation rituals of the medieval Daoism from the emperor's enthronement rites of the Han Dynasty provide a significant angle of view and a support instance, for further understanding the internal relation of the character of Daoism as a national religion with Han empire, and for comprehending the interaction between Chinese ancient religious rituals and secular etiquette.

Key words: imperial seal, beheading-snake sword, imparting amulet, magic-sword, outskirt fete and imperial shrine, covenant

(上接第 167 页)

A Historical Investigation on the Spread of the Name and Concept of the Silk Road

WU Guoyi

Abstract: The idea of Silk Road was introduced into Chinese literature in the late 19th and early 20th century. From the 1920s on, Chinese translations adopted names like “the ancient road of silk business”, “the route access of silk trade”, and “the road of silk transportation”, etc.. Starting from the 1930s, the names and concept of Silk Road were disseminated and gradually accepted in China due to several reasons: the stimulation of Marc Stein and Sven Hedin's explorations in the northwestern frontier, the development of the studies on Sino-Western communications, the enthusiastic support to “develop the northwestern areas”, the intellectuals' translations, and the introductions from newspapers and the public media. But initially, the names varied. It took a long time to limit the expressions to “silk road” and “silk way”. Some scholars employed the foreign originated names and made them a conceptual tool in academic narratives. After the 1940s, the expressions won popularity in the academia and the public media. The most representative two, “silk road” and “silk way”, were even introduced into middle school textbooks. They became official expressions and received public recognition. Furthermore, many works envisioned the future of the “silk road”, discussing its strategic significance on economy and culture. Despite the fact that the regimes changed from one to another, the name and concept of Silk Road remained.

Key words: the Silk Road, name, concept, spread, historical investigation