

# 丝绸之路天山南部东段交通线路的历史变迁

韩春鲜<sup>1</sup>, 肖爱玲<sup>2</sup>

(1. 扬州大学 旅游烹饪学院, 江苏 扬州 225127; 2. 陕西师范大学  
西北历史环境与经济社会发展研究中心, 陕西 西安 710062)

**摘要:**联系欧亚大陆的丝绸之路是多条交通线路的统称,历史时期交通线路随着气候变化曾发生空间变化,形成随交通线路变化的文化遗存时空格局,厘清汉唐时期该区域交通线路的变化,有利于丝绸之路文化遗址研究与文化旅游线路开发。以历史文献和考古资料为基础资料,在野外考察、调研与民间访谈获取研究资料的基础上,研究天山南坡东段交通线路的历史变迁。研究认为,汉唐时期该区域交通线路经历了从南向北的时空变化,交通枢纽区从罗布泊盆地变迁到吐鲁番盆地,再变迁到哈密盆地;交通变化的原因主要是气候变化、中央政权的稳定性及其对西域的经营力度。

**关键词:**丝绸之路;交通线路;交通中心;天山南坡东段

**中图分类号:**K207, K928.6 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-6248(2019)03-0069-08

## Traffic routechange of the Silk Road in east part of southern Tianshan mountain in historic times

HAN Chunxian<sup>1</sup>, XIAO Ailing<sup>2</sup>

(1. School of Tourism and Cuisine, Yangzhou University, Yangzhou 225127, Jiangsu, China;  
2. Northwest Institute of Historical Environment and Socio-Economic  
Development, Xi'an 710062, Shaanxi, China)

**Abstract:** The Silk Road connecting European continent and Asia is a joint name for multiple traffic routes, which had changed with the climate changes in history, creating historical and cultural heritage along the routes. Clarifying the traffic route changes during Han and Tang dynasty can contribute to research in Silk Road cultural heritage and development of touring lines. This paper analyzed traffic route changes of the Silk Road in east part of southern Tianshan mountain in historical periodbased on historic

收稿日期:2019-01-01

基金项目:国家社会科学重大项目(11&ZD097)

作者简介:韩春鲜(1967-),女,新疆哈密人,教授,经济学博士。

literature and archaeological materials, field study, investigations and folk interviews. Researches showed that this part of the Silk Road had changed from south to north from Han dynasty to Tang dynasty, while the traffic junction area changed from Lop basin to Turpan basin, and then to Hami Basin. The main reasons for the changes in traffic route were climate change, stability of central power and its governing policy on the west.

**Key words:** the Silk Road; traffic route change; traffic center; east part of southern Tianshan mountain

在中国沿海的对外海洋运输兴盛之前,陆上丝绸之路一直是东西方之间交流的重要贸易通道和文化走廊,它东起西安、西至罗马,跨欧亚大陆,在新疆境内的交通线路包括天山以北的草原丝绸之路、天山以南塔里木盆地南北缘东西向延伸的绿洲丝绸之路。历史时期以来,新疆境内的丝绸之路不仅有气候变化所产生的空间位移,也有政治原因开辟的不同交通线路,学者对历史时期丝绸之路全线、塔里木盆地南北缘的交通线路及其变化均有研究<sup>[14]</sup>,但对局部变化研究少。天山南坡东部从敦煌到新疆的区域气候极端干旱,该段的历史交通线路变化比较大,梳理其空间位置及其变化特征,是完善丝绸之路研究的基础工作之一。

天山南坡东部地区有盆地、山脉和平原3种地形,盆地包括吐鲁番盆地、哈密盆地和罗布泊盆地。天山主脉位于吐鲁番盆地和哈密盆地北部,支脉向东南延伸,吐鲁番盆地西部山脉和南部的库鲁克塔格山脉、哈密盆地南部的觉罗塔格山脉。平原包括冲积洪积扇中上部的砾质平原、下部的细土平原和盆地中部干燥的剥蚀平原。吐哈盆地(指吐鲁番和哈密盆地,下文均如此简称)南缘的山脉是低矮的天山支脉的余脉,水源不足,所以平原绿洲农业的水源主要来自北部山区。源自北部山脉的河流除了托克逊河外,大多数流程短、渗漏大、水量少,出山口后散失于山前砾质平原地区,成为地下水来源,在冲积洪积扇缘细土平原带溢出地表,汇集形成数条泉水径流,是清代使用坎儿井灌溉之前绿洲农业唯一的稳定水源,所以农业绿洲散布在各条泉水径流中下游。罗布泊盆地位于塔里木盆地东缘,北部隔库鲁克塔格山脉与吐鲁番相连,南部是阿尔金山,西汉末以前塔里木河和孔雀河尾间所汇入的

罗布泊是西域大盐泽,现代卫星图上的耳朵状洼地即是罗布泊遗留的干湖盆。三个盆地在现代行政区划上分别属于吐鲁番地区、哈密市和巴音郭楞蒙古自治州的尉犁县。汉代以来,这一区域在自然与人文因素的影响下,绿洲聚落与交通发生了较大的变化,厘清交通线路变化,不仅有利于丝绸之路历史文化、人地关系演变与文化遗址研究,也有利于丝绸之路线性旅游资源开发。

## 一、西汉时期天山南部东段的丝绸之路交通

### (一)北道的“吐鲁番道”和“汉晋故道”

汉代丝绸之路在新疆境内分南道和北道,根据《汉书·西域传》记载,“自玉门、阳关出西域有两道。从鄯善傍南山北,波河西行至莎车,为南道;……自车师前王庭随北山,波河西行至疏勒,为北道”<sup>[5]</sup>。楼兰城在西汉末年以前是楼兰国的首都,后来迁都扞泥城并改国名为鄯善后,成为汉政府在西域的屯城,是汉代河西走廊通达塔里木盆地南道和北道的必经之地<sup>[6]</sup>。南道从楼兰向西南沿阿尔金山和昆仑山北麓,自鄯善(今若羌)经且末、精绝(今民丰)、于阗(今和田)、皮山、莎车至疏勒(今喀什)。北道“自车师前王庭随北山,波河西行至疏勒”,车师前王庭位于吐鲁番盆地,北山即天山,说明北道是从楼兰城向北行,穿越库鲁克塔格山脉到吐鲁番,然后西行到疏勒,但具体怎么从罗布泊地区到达吐鲁番盆地,并未记载。从考古资料可以得知<sup>[3]</sup>,北道是从楼兰向北,经过营盘,然后向

东北方向进入库鲁克塔格山脉,经过兴地山谷、辛格尔,到达吐鲁番盆地的车师前王庭,而后再经龟兹(今库车)、姑墨(今阿克苏)至疏勒。营盘是今尉犁县境内营盘故城,位于库鲁克塔格山脉南麓布延图布拉克河的冲积洪积扇平原,南距孔雀河干河床约4 km,其东北7 km 是兴地山谷,气候湿润的时期,布延图布拉克河水量充沛,可以汇到孔雀河,且盐度不高,为罗布泊盆地到吐鲁番盆地的交通提供淡水补给。辛格尔(又称辛格尔奥尔塘,即驿站)是位于库鲁克塔格山脉东段荒芜谷地中的小绿洲,是吐鲁番盆地通向罗布泊地区各交通线路的必经之地。从历史文献记载和考古资料看,从楼兰经营盘到塔里木盆地北缘的交通还有一条,即直接通到库车的“汉晋故道”,为区别两条路,把营盘北上吐鲁番的交通称为“吐鲁番道”。

汉代修建了从敦煌经罗布泊到轮台、渠犁的烽燧。《史记》记载公元前102年贰师将军伐大宛后,“于是自敦煌西至盐泽(今罗布泊),往往起亭,而轮台、渠犁皆有田卒数百人,置使者校尉领护,以给使外国者。”<sup>[7]</sup>烽燧即护佑官方交通的保障系统,目前在营盘故城西南、孔雀河故道北岸、轮台仍可以看到不少烽燧遗址,向西一直延伸到库车,位于营盘经轮台到龟兹的古道沿线,这条古道被羊毅勇称为汉晋故道<sup>[8]</sup>,是汉晋时期的官道,烽燧构造形式与敦煌沿汉长城烽燧构造一致。汉晋故道在库鲁克塔格山脉南麓和孔雀河故道之间,孔雀河故道是指西汉末期以前与库鲁克塔格山脉平行向东流经营盘和楼兰城之间、注入大耳状罗布泊的河流。孔雀河是以博斯腾湖为水源的淡水河流,流量稳定,相对于丰枯期水量变化巨大、游徙性强的塔里木河而言,空间稳定性强,更便于农业生产,是汉晋时期塔里木盆地东北部和罗布泊地区聚落与屯田的重要水源,汉代中央政权沿河开辟了楼兰、渠犁和轮台等屯田中心,作为荒漠中重要的交通补给站。

由上可见,天山南部东段丝绸之路的北道有“吐鲁番道”和“汉晋故道”两条,营盘故城是两条北道的分歧点,也是塔里木河下游与吐鲁番盆地联系的枢纽。

## (二)北道交通的变迁

水是干旱地区农业生产和绿洲聚落发育的关键因子,也是交通沿线的重要补给。干旱区地表径流随着气候的变化会发生流程、位置和盐度等较大的变化,如魏晋时期塔里木盆地的暖干和唐代7~9世纪的冷湿气候事件,对塔里木盆地的绿洲城市兴衰产生了重大的影响<sup>[9]</sup>。这两次典型的气候变化,对天山东段南部的两条北道影响也较大。

魏晋时期是塔里木盆地暖干期,布延图布拉克河萎缩,盐度增高,营盘与兴地山谷聚落相继废弃,同期,营盘经兴地山谷、辛格尔到柳中城(今吐鲁番鲁克沁)的交通被官方废弃。公元7~9世纪塔里木盆地的冷湿气候,使营盘到兴地山谷的环境好转,从营盘发现的唐代引水渠遗址、蓄水池遗址和池边的佛塔遗址可以看出营盘曾出现过比较大的农业聚落,有水和聚落的补给,这一时期的“吐鲁番道”是比较通畅的<sup>[10]</sup>。但之后,再次进入气候干旱期,营盘绿洲再度沙漠化,“吐鲁番道”也被官方废弃。19世纪末期到20世纪20年代,塔里木盆地再次出现一个短暂的湿润期,孔雀河回归西汉初故道,布延图布拉克河在洪水期可流到营盘,所以清政府于1890年在营盘东北深沟建了驿站,试图维持下游绿洲与吐鲁番盆地之间的交通联系,但全年平水期淡水源缺乏,不得已驿站在1898年被废弃,1905年亨廷顿经过时,营盘还剩十几户人家<sup>[10]</sup>。1913~1916年斯坦因经过时,营盘已经彻底废弃,但辛格尔还有一户人家居住<sup>[11]</sup>。

营盘到吐鲁番的交通虽然被官方废弃不用,但民间一直在使用。据1911年王树枏撰写的《新疆图志》卷80《道路二》中的“吐鲁番支路”记载:吐鲁番向西南350里桑树园驿,20里折南入山(库鲁克塔格山脉)50里苦水井、100里干草湖,60里破城子,120里四马哈泉,75里葫芦(胡桐)窝,70里浣溪河(孔雀河),渡浣溪河,东南行80里都纳里<sup>[12]</sup>。这应该是汉晋时期北道中吐鲁番道的具体线路。

## (三)北道交通中心的空间变迁

塔里木盆地除了魏晋时期的暖干气候事件外,

西汉末期也发生了一次气候变干事件,两次变干的气候导致河流变迁、绿洲荒漠化、城池废弃。如克里雅河流程缩短使得西汉圆沙古城废弃后,东汉所建的喀拉墩古城也废弃<sup>[13]</sup>。受其影响,塔里木河与孔雀河下游改道,使楼兰迁都、楼兰屯城和海头屯城先后废弃<sup>[3]</sup>,西汉末期到魏晋时期,北道交通通行是比较艰难的。

孔雀河下游是西汉政府在罗布泊地区屯田和交通补给的主要水源,西汉末期以后其下游主流从向东流改为向南流后,楼兰和海头屯垦变得困难,开始依赖修渠引水灌溉维持,使得“汉晋故道”沿线补给困难。而“吐鲁番道”因西汉时期吐鲁番盆地及其东部的哈密盆地主要在匈奴势力控制下,匈奴经常南下侵扰楼兰,攻劫汉使,西汉政府并不能完全控制。“至宣帝时(前91~前49年),遣卫司马,使护鄯善以西数国。……时汉独护南道,未能尽并北道也。”<sup>[14]</sup>所以,在汉晋故道干旱缺水、楼兰和吐鲁番的交通沿线驿站安全得不到保障的前提下,西汉以后的政府只能把控制吐鲁番和哈密盆地作为主要战略,首先控制的是吐鲁番。“元帝时(前48)复置戊己校尉,屯田车师前王庭。”《后汉书》卷88《西域传》记载:元初六年(120)派班勇为西域长史,带领500兵驻扎在柳中(今吐鲁番盆地南部鲁克沁)屯田,击破盘踞在吐鲁番的车师国<sup>[15]</sup>。西域长史是东汉、魏晋时期西域管理的最高政府机构,把政治军事中心设置在柳中,使其承担起东汉以后吐鲁番盆地向南联系罗布泊地区的交通中心。

公元前77年左右,楼兰国迁都到南部扞泥城(今若羌县卡克里克)后,楼兰城并没有废弃,一直是西汉至魏晋政府军队在罗布泊地区的屯垦中心、魏晋时期西域长史的驻地,承担着这一时期天山南坡东部的政治和交通中枢的职能。《三国志》卷30引《魏略·西戎传》记载,魏晋时期在柳中城西北的高昌(今吐鲁番高昌故城)开辟屯田,设立戊己校尉,这是因为吐鲁番交通地位比较重要,屯田主要护卫吐鲁番及其交通<sup>[16]</sup>。公元330年前后,楼兰城因缺水废弃后<sup>[4]</sup>,营盘也因缺水而废弃,北道中的“汉晋故道”和“吐鲁番道”的交通被官方废弃,但另

一条避开楼兰和营盘、从敦煌直接到柳中的大海道逐渐成为官方通道。相应的,吐鲁番盆地代替罗布泊地区,成为天山南坡东部的交通枢纽区域,高昌和柳中城在东汉时期是中原政府屯田中心,魏晋时期仍然是西域屯田中心,并替代楼兰和营盘成为敦煌到库车的交通中心。

## 二、魏晋时期北道之大海道的兴起

魏晋时期除了从罗布泊地区营盘可以到吐鲁番盆地的柳中城,从河西走廊敦煌有一条更近的路直接通往柳中城,这就是大海道。《三国志》卷30引《魏略·西戎传》:“从燉煌玉门关入西域,前有二道,今有三道,从玉门关西出,经婁羌转西,越葱岭,经县度,入大月氏,为南道;从玉门关西出,发都护井回三陇沙北头,经居卢仓,从沙西井转西北,过龙堆,到故楼兰,转西诣龟兹,至葱岭,为中道;从玉门关西北出,经横坑、辟三陇沙及龙堆,出五船北,到车师界戊己校尉所治高昌,转西与中道合龟兹,为新道。”<sup>[16]</sup>龟兹在今天山南坡阿克苏地区的库车县,所描述的中道从楼兰城转向西行到龟兹,指的是汉代北道中的“汉晋故道”。

《魏略·西戎传》中记载的新道在唐宋时期称大海道或柳中路,是西汉末戊己校尉徐普想开而未果的五船道。最早在《汉书·西域传》中有相关的记录:“元始(公元1~5年)中,车师后王国有新道,出五船北,通玉门关,往来差近。戊己校尉徐普欲开,以省道里半,避白龙堆之阨。车师后王姑句,以道当为拄置,心不便也。”<sup>[14]</sup>距离近且避开白龙堆之阨,应该是与楼兰—营盘—兴地山谷—鲁克沁的北道“吐鲁番道”相比较,因为沿“汉晋故道”到龟兹,比绕行吐鲁番到龟兹更近。《周书·异域传》下卷50高昌条记载:“自敦煌向其国,多沙碛,道里不可准记。以人畜骸骨及驼马粪为验。”<sup>[17]</sup>以后《北史·西域传》卷97高昌条、《隋书·西域传》卷83高昌传等均有大海道的记载<sup>[18]</sup>,与《周书》记载类似,多属于文献转载,没有具体路线记载。虽然沿线环境并不比中道优越多少,但同处于干旱缺水的

前提下,“省道里半”是新道的优势。

中道与新道在吐鲁番盆地的柳中城交汇,然后到高昌故城,往西北经过托克逊,穿过干沟(即唐代银山道)到达焉耆盆地,鲁克沁是中道和新道的交通中继站。从《新疆图志》卷80《道路志二》中的“鄯善支路”记载大致可以看到两条路清代仍在鲁克沁分道:“(鄯善)城南30里柏树沟西南经大沙湾,踰北渠至鲁克沁,由鲁克沁南行四十里沙白特坎尔(这里分两路,其中一条通敦煌,另一条通罗布泊地区)。”<sup>[12]</sup>通敦煌者即新道大海道,通罗布泊地区者,即魏晋时期的中道、汉代北道的“吐鲁番道”。

清代陶保廉在其撰写的《辛卯侍行记》卷6“吐鲁番歧路”中记载,大海道行程需要10日,具体行程是:(吐鲁番)厅城东南130里到鲁克沁,折南40里沙白特坎尔(又称马厂,有五六十家,多猎户);东南行无地名有柴有水苦、英都尔哥其、托和喇布拉克(言胡桐泉也,水甘,有柴草,直西五程通破城子)南有大山;循山北麓折东南行至巴什托和拉克(言胡桐林之头也),经过戈壁到阿提米什布拉克(言有泉70也,有红柳),小山起伏,到布鲁头(言多野牲也,有麻黄、柴,水苦),到乌鲁铁漫吐(蒙古语,有野驼、红柳、麻黄,水苦),又东南通敦煌<sup>[19]</sup>。新疆考古所的王炳华曾记载过大海道<sup>[20]</sup>,1999年大海道探险队对此路进行过探险活动,认为大海道是高昌古城、柳中古城、大阿萨古城、迪坎尔、恰书阿山谷、秋格明塔什山谷、秋格明塔布拉克泉、硝尔布拉克泉、喀瓦布拉克塔格北缘山谷、喀瓦布拉克泉、大洼地、笔架山谷地、新月形沙丘、疏勒河河谷、汉长城、小方盘城<sup>[21]</sup>。在今哈密盆地五堡乡南部雅丹地貌以南、罗布泊东北有一条东西向的古道,当地人也称大海道。所以大海道具体线路有待于进一步考古研究才能明确。

### 三、隋唐时期的丝绸之路

#### 中道与北道

##### (一) 中道大海道的昌盛

从445~635年,吐谷浑在罗布泊地区活动了近

180年,继吐谷浑之后<sup>[22]</sup>,吐蕃控制这里300余年。所以,气候变干和区域政治势力变化下,中原政府并无力经营经过楼兰的中道(汉晋故道)。在哈密盆地尚被突厥控制的背景下,隋末唐初只有大海道是河西走廊通向天山南麓的主要交通,但这一时期大海道上的交通中心——高昌和柳中被割据吐鲁番盆地的麴氏高昌国控制,并不通畅。所以要保证交通通畅,必须控制吐鲁番盆地。《新唐书》卷146《西域传》上记载:“自隋乱,碛路闭,故西域朝贡皆道高昌。突骑支请开大碛道以便行人,帝许之。”<sup>[23]</sup>焉耆王突骑支是在贞观六年(632年)请开大碛路(即大海道)的,唐太宗就派遣侯君集率大军收复吐鲁番,设置了高昌(今高昌故城)、柳中等屯垦中心,并在高昌城设置西州和高昌县,把吐鲁番盆地开发成唐代的交通枢纽区域。《西州图经》残卷记载当时西州有11条通向境外的道路,其中通往敦煌的是大海道。“大海道。右道出柳中县(今鲁克沁)界,东南向沙州(今敦煌)一千三百六十里。常流沙,人行迷误,有泉井碱苦,无草。行旅负水担粮,履践沙石,往来困弊。”<sup>[24]</sup>

唐代大海道能够繁荣,说明当时沿途水源补给应该是有保证的,7~9世纪气候冷湿期的大海道环境不像现代如此干旱。19世纪末20世纪初的湿润期,曾有俄国格鲁姆尕什麦罗弟兄的探险队中一个叫米哈依尔·叶菲莫维奇的队员,在10月底从鲁克沁向南经过德嘎(今迪坎儿)以南3.201km处穿越了一个大侵蚀水道,这条水道从吐鲁番盆地南部的觉罗塔格山发源,向西北延伸至此,并继续向阿萨方向延伸,根据河床底部推断,这条河有时有水<sup>[25]</sup>。阿萨古城遗址北部有河床遗址,是曾经的托克逊河床,从北向南流入艾丁湖<sup>[26]</sup>。这说明在湿润时期,柳中、阿萨和迪坎儿都是有水源补给的,迪坎儿东南部有从觉罗塔格山脉发源流经的大川,敦煌向西的疏勒河水向西延伸很多,所以从迪坎儿向东南连接疏勒河谷虽然艰辛,但沿途是有水源补给的,虽然柳中、辛格尔、兴地山谷、营盘交通环境有所改善,但营盘往南的罗布荒漠是无人区,往东距离敦煌比大海道距离远。所以,唐代气候湿润期是塔里

木盆地城市文明大发展时期<sup>[9]</sup>,也是吐鲁番盆地屯田、城镇聚落和大海道繁盛的时期。

考古发现的阿萨和鲁克沁的古城堡及其周围的唐代佛寺遗址,显示它们是唐代在大海道吐鲁番段设置的戍卫城堡。阿萨古城遗址包括大阿萨古堡遗址和小阿萨佛寺遗址,大阿萨故城当地人称“阿萨协赫尔”,是唐代驻守官署所在,北部有晋到唐时期墓葬群<sup>[26]</sup>。古堡位于鄯善县达浪坎乡西南约17km,西南临近艾丁湖东缘盐碱地,南部平川,北部沙漠,东部偏北2km处是小阿萨遗址。古堡戍守大海道的隘口,其役使称“守海”,即守大海道。遗址向北和向东南交通沿线有烽燧遗址,当地人称土拉或土墩。

唐末五代时期,塔里木盆地再一次发生了干旱气候事件,使得塔里木盆地河流流程进一步缩短,大批唐代繁华的城池再度废弃<sup>[9]</sup>。吐鲁番盆地绿洲也发生荒漠化现象,阿萨古城废弃,大海道沿线河流干涸,水源补给困难,不适合大军行进,被官方废弃不用。

大海道虽然被官方废弃,但清末至民国时期仍是民间通行道路,常有避税者或匪徒通行。《新疆图志》卷80《道路志二》记载:“光绪三年,陕回余匪数百人,由敦煌掠粮至破城子休息。逾旬西合于安集延,而哈密吐鲁番守兵皆不知觉。”<sup>[12]</sup>。民国金树仁管理新疆时,因担心奸民混入,曾命令吐鲁番县长崔思在大海道吐鲁番盆地东南的沙梁子设驻防(民国十八年六月六日《新疆省政府主席兼总司令部指令第□号》),沙梁子即阔什墩南面沙丘,有通往阿萨协亥尔古城和迪坎儿古城的僻路<sup>①</sup>。

## (二) 丝绸之路伊吾路和北新道

哈密汉代称伊吾或伊吾卢,属于匈奴游牧地,永平十六年(73)东汉在哈密盆地建伊吾城,即今哈密四堡拉甫乔克故城所在,并设置宜禾校尉,开设屯田,两年后受匈奴攻击罢屯田,后复开、罢屯田两次,说明东汉对哈密盆地的控制是有限的。所以,伊吾到敦煌的交通虽被民间商旅使用,但不能完全成为汉代官道。魏晋时期有几次对哈密短暂的控

制时期,但旋即失控,无法控制伊吾交通。大业四年(608)在伊吾城东建立新伊吾城(今哈密城),把张掖的互市移到伊吾新城,留甲卒千余人戍守。610年设伊吾郡,612年隋炀帝把华容公主嫁给高昌王,使高昌王臣服隋朝<sup>[27]</sup>。这一系列举措虽然没有使隋朝完全控制吐哈盆地,但为唐代设置伊州和西州、全面经营吐哈盆地奠定了良好的基础。

6世纪中叶至7世纪的哈密盆地属于西突厥游牧地,贞观十三年(640)唐太宗以侯君集为交河大总管率军讨伐高昌、伊吾后,除了在吐鲁番设西州(今高昌故城)和6县外,还在哈密盆地设置伊州(在今哈密城)和3县,在天山北坡东段今吉木萨尔县设置庭州,并在庭州设置安西都护府,开始了大规模的西域征战。天山南坡东段的吐哈盆地作为唐军粮草供应基地,农业生产空前发展。吐鲁番在魏晋时期屯田活动仅限于高昌和柳中,唐代拓展至6县,哈密1州3县均有大规模的屯田活动,并从唐代开始成为从河西走廊进入西域的重要门户,承担起唐代伊吾路(也称莫贺延碛路或“第五道”以及稍干道<sup>[28]</sup>)和北新道交通枢纽的职能。

伊吾路是从敦煌向西北经过星星峡,到达哈密,再往西到达西州的交通,在唐代称北道。北道在伊州到西州段也有分歧路,其中从今哈密城向南到大南湖,再向西经四堡、五堡,继续向西到吐鲁番盆地的吐峪沟,可以到达西州高昌,称伊西路,唐玄奘即是沿此路从哈密到达吐鲁番的,沿线有唐代烽燧遗址和佛寺遗址。伊西路在五堡有岔路向西北到七角井,再折向西南进入吐鲁番盆地高昌,被称为小南路。

由于唐代天山东段南北部的互联互通对全西域政局影响重大,所以北道在哈密城、哈密七角井、吐鲁番交河故城等地都有通往天山北部的交通。其中,从哈密城往北,逾天山庙达天山北部松树塘、巴里坤的交通被称为北新道,因北坡草场丰茂,是唐代大军行进的主要官路,沿途遗留有一系列唐代

<sup>①</sup> 转引自巫新华《吐鲁番唐代交通路线的考察与研究》。青岛:青岛出版社,1999年第138页。

烽燧遗址。侯君集曾率大军通过,并在天山隘口的天山庙留下碑刻遗存。

根据《隋书·裴矩传》中引的《西域图记》的序文,记述了从敦煌到西海的三条道路,“北道从伊吾,经蒲类海、铁勒部到突厥可汗庭,度北流河水(今锡尔河)”;中道“从高昌,经焉耆、龟兹、疏勒(今喀什)、度葱岭”;南道“从鄯善(今若羌县卡克里克)、于阗、朱俱波(叶城)、唱槃陀(今塔什库尔干)”<sup>[8]</sup>。其北道哈密段即是唐代北新道,中道即大海道。可见,吐哈盆地同为西域交通门户,伊吾道和大海道都是唐代兴盛的交通通道。唐代以后大海道废弃,北道伊吾路中的伊西路和北新道成为重要官道。贾应逸认为丝绸之路魏晋新道大海道与唐朝北新道是一条交通<sup>[2]</sup>,把这两条线混为一谈是不合适的。现代兰新铁路哈密段、328国道走向与伊吾路相同,只是位置比古道偏北约30km,主要位于冲积洪积扇中部的砾质平原区。

## 四、结论

### (一) 汉唐时期丝绸之路天山南坡东段交通中心的变化

河西走廊通往天山南坡的门户,西汉以罗布泊地区为主,东汉至魏晋以吐鲁番盆地为主,隋唐以后以吐哈盆地为主,交通中心相应地从楼兰和营盘变为鲁克沁、高昌和哈密。具体地,汉代丝绸之路天山南坡东段的交通中心区域在罗布泊盆地,楼兰和营盘是交通中心;魏晋时期大海道逐步兴起,成为丝绸之路重要线路,吐鲁番盆地代替罗布泊区域成为天山南坡东部的交通枢纽区域,柳中和高昌是交通中心;唐代吐哈盆地农业开发活动的全面展开,大海道和伊吾路是丝绸之路的重要线路,吐哈盆地是两个交通枢纽区,高昌和哈密是交通中心;唐以后大海道废弃,伊吾路成为清代天山南坡东段的主要交通,哈密盆地替代吐鲁番盆地成为丝绸之路天山南坡东段的交通枢纽区,哈密为交通中心。直至现代,哈密仍是河西走廊联系新疆的公路和铁路门户。

### (二) 汉唐时期丝绸之路天山南坡东段交通线路的变化

西汉北道有两条,是孔雀河故道北岸的“汉晋故道”、营盘经兴地山谷到鲁克沁的“吐鲁番道”;魏晋时期,“汉晋故道”成为中道,大海道则称北道或新道,此期间“吐鲁番道”虽然不做官道,但一直是民间的通道;隋唐时期,大海道是中道,伊吾路中的伊西路和北新道被称为北道;唐代以后,北道伊吾路和北新道成为天山南坡东段主要交通线路。大海道的具体线路尚需考古研究进一步明确。

### (三) 交通变化的主要原因

陆上丝绸之路新疆东段是一系列交通线路的统称,汉至唐时期发生较大变化,引起变化的主要原因是气候变化。不同历史阶段,中央政权的稳定性及其对西域的经营力度,也是影响交通通达度的主要原因之一,表现为:中央政府对西域经营力度强,则交通维护良好,通达性强,气候变化导致河流变迁的背景下,人类依靠引水灌溉维持屯田,为沿线驿站提供补给,也能够维持相当长时间的交通运行,如魏晋时期楼兰的军队屯垦,缓解了自然环境变化对交通的不利影响;但气候变干背景下,如果叠加割据势力影响,则交通的通达性变差、甚至废弃不用,如西汉和魏晋气候变干时期,北道的“吐鲁番道”和“汉晋故道”先后被官方废弃。在气候湿润期,如果叠加中央政权的开发经营,则会产生绿洲聚落文化繁荣和交通大发展的现象,如唐代气候湿润期,中央加强了对西域经营力度,不仅大海道畅通,还开辟了北道伊吾路和北新道。

东西通达性强,则西域与中原经济文化交流频繁,文化整合力度强;通达性弱,则各文化孤立发展或与西域强势民族文化整合发展。随着交通变迁而产生的丝绸之路经济文化交流变化,以及自然气候与交通、政治综合影响下的文化现象值得进一步深入研究。

#### 参考文献:

[1] 孙培良. 丝绸之路概述[J]. 陕西师大学报(哲学社会

- 科学版),1978(3):69-77.
- [2] 贾应逸.丝绸之路初探[J].新疆大学学报(哲学社会科学版),1980(4):63-72.
- [3] 韩春鲜,谢雪梅.塔里木河下游政区与交通变化所反映的历史环境变迁[J].中国沙漠,2010,30(3):477-482.
- [4] 熊黑钢,韩春鲜.历史时期塔里木盆地南缘交通线路变迁与环境的关系[J].人文地理,2006(6):40-44.
- [5] 班固.汉书[M].北京:中华书局,1962.
- [6] 韩春鲜,熊黑钢,张冠斌.罗布地区人类活动与环境变迁[J].中国历史地理论丛,2003(3):37-44.
- [7] 司马迁.史记[M].北京:中华书局,1959.
- [8] 羊毅勇.尉犁县因半古墓调查及研究[C]//穆舜英,张平.楼兰文化研究论集.乌鲁木齐:新疆人民出版社,1995:155-169.
- [9] 熊黑钢,钟巍,塔西甫拉提,等.塔里木盆地南缘自然与人文历史变迁的耦合关系[J].地理学报,2000(2):191-199.
- [10] 亨廷顿.亚洲的脉搏[M].王彩琴,葛莉,译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,2001.
- [11] 斯坦因.西域考古记[M].向达,译.北京:商务印书馆,2013.
- [12] 袁大化,王树榼,王学曾.新疆图志[M].上海:上海古籍出版社,1992.
- [13] 张峰,王涛,海米提·依米提,等.2.7~1.6 ka BP 塔克拉玛干沙漠腹地克里雅河尾间绿洲的变迁[J].中国科学:地球科学,2011,41(10):1495-1504.
- [14] 班固.汉书[M].北京:中华书局,1962.
- [15] 范晔.后汉书[M].李贤,注.北京:中华书局,1965.
- [16] 陈寿.三国志[M].裴松之,注.北京:中华书局,1982.
- [17] 令狐德棻.周书[M].北京:中华书局,1971.
- [18] 魏征.隋书[M].北京:中华书局,1973.
- [19] 陶保廉.辛卯侍行记[O].光绪丁酉养树山房刊印本,1897.
- [20] 王炳华.访古吐鲁番[M].乌鲁木齐:新疆人民出版社,2001.
- [21] 巫新华,李肖.寻觅大海道[M].北京:中国社会科学出版社,2000.
- [22] 黄文弼.古楼兰国历史及其在中西交通上之地位[J].史学集刊,1947,(5):111-305.
- [23] 欧阳修,宋祁.新唐书[M].北京:中华书局,1975.
- [24] 佚名.西州图经[C]//罗振玉.罗雪堂先生全集.台北:大通书局有限公司,1989:1855-1859.
- [25] 斯文·赫定.罗布泊探秘[M].王安洪,崔延虎,译.乌鲁木齐:新疆人民出版社,1997.
- [26] 黄文弼.西域史地考古论集[M].北京:商务印书馆,2015.
- [27] 李吉甫.元和郡县图志[M].北京:中华书局,1983.
- [28] 羊毅勇.唐代伊州考[J].西北民族研究,1993,(1):132-141.