

## >> 德国人为何提出“丝绸之路”概念

在时下流行的历史叙事中,“丝绸之路”作为沟通东西方的桥梁,被认为对塑造中国的汉唐盛世起到了至关重要的作用。但翻遍二十四史,却找不到“丝绸之路”或与之类似的词汇。事实上,“丝绸之路”作为一个概念引入中国是非常晚近的事情,它的发明者是一位德国历史学家——而且还是个业余历史学家。

公元1868年,德国人费迪南德·冯·李希霍芬来到中国上海,在德国政府的津贴资助下,花了数年时间游历中国。回到德国后,李希霍芬撰写了一本名为“中国”的书籍作为递交德国政府的考察报告。在该书中,李希霍芬首次提出了“丝绸之路”的概念。他“猜想”古代中国与西方之间存在一条商路,起到了沟通东西方经贸的作用。

与公众认知中将“丝绸之路”作为一个历史定论而普遍接受不同,学界对于“丝绸之路”是否真实存在一直存有争论。在李希霍芬以前,正规的欧洲历史学家很少有人注意到这条从中国通往西方的通道。事实上,真正往来于丝绸之路上的商队是断续而稀少的。在考古学上,衡量两个地区间商贸活跃程度的一大标准是货币是否充分流

通,而与曾经发现大量古代西方钱币、证明双方存在大规模直接贸易往来的印度相比,古代中国包括丝绸之路路上,从未发现直接来自罗马和拜占庭的大量古钱币,丝绸之路的商贸流通,也并没有改变古代中国金银等贵金属短缺的情况。与之相对应的是,新航路开辟后,仅仅用了一两百年的时间,来自美洲大陆的白银就让中国建立了银本位制度。两相对照,足以说明丝绸之路即便在古代真实存在,其作用恐怕也没有李希霍芬所强调的那般夸张。

事实上,在当时的历史环境中,身为德意志民族主义者的李希霍芬提出“丝绸之路”与其说是一种学术观点,不如说是一项政治倡议。在该论断的背后,暗藏着德国雄心勃勃的计划。

19世纪末,刚刚统一的德意志帝国经济快速发展,急需像其他列强一样完成对外扩张。但与大英帝国不同,德国缺乏制海权,如果建造一支与大英帝国匹敌的海军,势必激化新老两个大国之间的矛盾,引发世界大战。在此情况下,避开海路,从陆路沟通亚欧大陆,就成为当时德国战略学者心心念念思考的问题。该计划最著名的一次实施,就是所谓的“三B铁路”,即从

柏林经伊斯坦布尔(拜占庭)到巴格达的欧亚铁路。

虽然“三B铁路”最终在英国人阻挠下胎死腹中,但该设想的升级版“四B铁路”(连通中国北京)已经被当时的德国战略层重视。李希霍芬正是在这一思路的促使下成功申请到了来华考察经费。而他的研究成果也不负众望,“丝绸之路”概念不仅彻底颠覆了欧洲人的地理观,更为重要的是,李希霍芬向祖国暗示了实现“世界计划”的下一步可能性——沿着丝绸之路向东去,就可以绕过海上,从陆上去往中国。

从更宏观的历史背景看,“丝绸之路”概念的提出,也是当时“铁路贸易派”思路的体现。随着铁路技术的成熟,19世纪末的一些学者乐观地认为铁路将替代海运成为连通世界贸易的主要载体。德国“三B铁路”和美国“环球铁路”计划都是该思路的体现。但20世纪后,集装箱轮船等一系列技术的应用,最终把世界贸易的主动脉重新定位在海上,于是就导致了这些设想的昙花一现。不过,“丝绸之路”作为这场思潮的一个历史遗留,出人意料地被中国人所接受,这恐怕是其概念发明者李希霍芬所始料未及的。

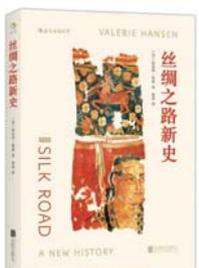
# 历史上的『丝绸之路』

本报记者 王昱

历史上的丝绸之路,究竟是什么样子?很多人对这一点恐怕并不甚了了。深入历史,我们不难发现,丝绸之路与其说是一段史实,不如说是一个被塑造出的概念。而人们为何要塑造它?这个问题的背后蕴含着别样深意。



《李希霍芬中国旅行日记》  
[德]费迪南德·冯·李希霍芬 著  
商务印书馆



《丝绸之路新史》  
[美]芮乐伟·韩森 著  
北京联合出版公司

## >> 拿补贴的古代丝路

古代丝路上的贸易是否存在呢?回答是肯定的。只不过这种贸易,可能跟你的想象完全不同。

耶鲁大学历史学教授芮乐伟·韩森前几年出版过一本名为《丝绸之路新史》的书,书中转述了一个敦煌古卷中记录的故事:公元前39年,敦煌以东64公里的悬泉,四名粟特(今撒马尔罕一带)使节向中国官员申诉,说卖的骆驼价钱太低了。四名粟特使节坚称中国官员支付的是又瘦又黄的骆驼价,可他们交付的是更贵的、又白又肥的骆驼。他们还抱怨称,作为持有有效证件的使节,本来觉得自己在贸易路线上的每一站都能得到免费食宿,可到头来还是不得不自掏腰包付饭钱。

这段历史记述为我们揭开了“丝绸之路”鲜为人知的一面:原来在“丝绸之路”繁盛的时代,古代中国政府在背后起到了强力支撑作用。它不仅许诺给来华的外国商人提供免费食宿,甚至还一定程度上充当了贸易参与者的角色,并垄断了一些商品的定价。这种商贸方式在历史上可谓十分特殊。在同时代及其之后的西方,大多数贸易线路都是商人自发形成的,政府

在其中扮演的角色至多是提供安全保障并收取税金。像古代中国这般倒贴钱维持商路的例子可谓少之又少。

而这种对丝路的“补贴”,甚至还得到中国官方史书的认证。据《隋书》记载,大业六年(610年),西域各国的商人请求到洛阳城内进行商业交易,隋炀帝同意了。在西域使者、商人来洛阳之前,隋炀帝下令全面装饰整修市场上的所有店铺,用丝绸包裹道路两旁的树木,当西域的客人经过酒铺饭店时,都会被邀请进店吃喝,直到酒足饭饱,而且不付一分钱。并且,店主还要对西域客人撒谎说:“我们中国物产丰富,非常富有,所以吃饭喝酒从来都不收钱的。”而同一时代,因隋炀帝的横征暴敛,中原一些地方的百姓已经开始吃观音土了。

古代中原王朝为何宁可倒贴钱也要维持丝绸之路呢?回答是政治安全。

正如前文所言,由于本土贵金属缺乏,“硬通货不足”问题一直是困扰中国古代中央财政的一大难题。作为大一统王朝,好大喜功的中原皇帝一旦用兵西域,怎样将军饷送过去就成了大难题。明代以前,中原王朝可用的

硬通货无非铜钱、粮食和丝绸。铜钱过于笨重,运输成本太高,粮食又容易腐烂,于是轻便、易保存的丝绸就成了了解决军饷问题的唯一选择。但是,丝绸作为一种奢侈品,必须通过交换才能体现价值。为了保证士兵们在领到丝绸后能够在当地换到生活必需品,中原王朝必须同时确保西域商贸的繁盛。于是就出现了中原王朝补贴外国商旅进行贸易的怪现象。

理解了这一点,我们也就能够理解为何在丝路最为繁盛的汉唐两代,却都出台了严厉措施禁止本国百姓出关贸易。在“丝路”行走的主要是今天的中亚、波斯和阿拉伯商人——如果中国百姓大量“舍本逐末”地在丝路上经商,中央政府是吃不消的。

“丝绸之路”上演最重要角色的是中国军队,而非商人。”这是韩森在《丝绸之路新史》中最终得出的观点。当中原王朝崛起,大批士兵用领到的丝绸在当地市场以物易物时,丝路贸易便兴盛起来;当国内叛乱威胁到皇帝使他不得不召回军队时,贸易便急剧衰落。“丝绸之路”之所以最终泯灭于历史的尘埃中,乃至要等待李希霍芬去重新发现,恐怕也要归因于此。

## >> 新丝路不会重走老路

明晰了“丝绸之路”概念真正的源流,我们恐怕就不只有民族自豪感,更有深刻的反思。

对于同样是由西方人李约瑟“帮中国人”提出的“四大发明”,鲁迅先生曾经有过一段非常精彩的论断,他说:“外国用火药制造子弹御敌,中国却用它做爆竹敬神;外国用罗盘针航海,中国却用它看风水。”以这个思路看来,“丝绸之路”的东西对比恐怕有着异曲同工之妙:两千年前,中国皇帝为了解决远征西域军队的军饷问题,繁盛了这条商路,却意想不到地引发了亚欧大陆上的一连串连锁反应——波斯、阿拉伯和中亚的商人通过对丝绸的转手谋取了暴利,而欧洲人则通过远道

而来的丝绸将视野首次投向了远东,这才有了后来欧洲探险家开辟新航路和地理大发现。从这种意义上说,正是“丝绸之路”启发了欧洲人对跨洲际贸易的重视。

然而,最早发明“丝绸之路”的中国,却一度放弃了它。随着银本位制度的确立,以及“盐引”等一系列辅助手段的发明,驻防远塞的士兵军饷不再靠丝绸来解决,丝绸之路立刻对中原王朝失去了作用。丝路给中原王朝留下的印象,更多的只是隋炀帝请外商白吃白喝以及用丝绸裹树这样的笑谈。这些印象不仅没有激发中原王朝的商业精神,反而让其逐渐走向保守和自闭。

中国人搞起的丝绸之路,为何最

终像四大发明一般,“便宜了洋人”?究其原因,古代中原王朝“强干弱枝”“重农抑商”的政策恐怕难辞其咎。从本质上说,正是由于底层活力的匮乏,导致了丝绸之路在古代中国失去了发挥作用的机会。

所幸,今天的中国已经不会再重走老路,今天的“一带一路”更为全面,不仅有贸易往来,更提出建设经济带、加强基础设施建设等方面的合作,还有密切人员往来、文化交流推动地区共同发展,其开放程度远非古代“丝绸之路”可比拟。相信,在“一带一路”倡议的推动下,“新丝绸之路”将会焕发更多的生机,成为一条真正实现普惠中外的繁荣之路。

