

從于闐到罽賓的道路 ——以《僧表傳》“罽賓路梗”為中心*

劉屹

首都師範大學

摘 要：蕭梁寶唱著《名僧傳抄·僧表傳》云：僧表聞佛鉢今在罽賓臺寺，乃至西踰蔥嶺，欲致誠禮，並至于闐國，值罽賓路梗云云。關於罽賓路梗，以往學界認為是因嚙嚙南侵等原因。考 4-6 世紀中國求法僧西行的事跡和路線，僧表選擇的路線主要有兩條。一是蔥嶺古道，二是上印度河谷道路。“罽賓路梗”不應是戰亂導致，而是因此時帕米爾高原與印度河谷地帶，發生了較大的地震，致使短期內無法通行。本文還將探討當時的“罽賓”所指的地理範圍，以及在“路梗”之前西域與罽賓之間正常的交通路線，為何會有那麼多求法僧取道上印度河谷的道路，以及“路梗”之後多久道路得以恢復等問題。

關鍵詞：于闐、罽賓、僧表、佛鉢

一、引言

于闐作為西域南道大國，既是西域大乘佛教中心，也是中原王朝掌控西域的重要軍政中心之一¹。從地理位置說，于闐是西域南道同時靠近帕米爾高原和喀喇崑崙山口的片面積較大的綠洲。從西域南道向西越蔥嶺(Pamir, 帕米爾高原)，或向西南進入上印度河谷(Upper Indus)地區，于闐都是最重要的起始地。西越蔥嶺後，可以到達中亞粟特、吐火羅地區，也可南下到犍陀羅(Gandhara)。若走上印度河谷道路，中途可以去往陀歷(Darel)或迦濕彌羅(Kashmir)，而最終的目的地通常也是要到犍陀羅地區。犍陀羅地區在公元1世紀前後至5世紀，成為印度佛教真正的中心勝地。因此，于闐、疏勒、龜茲等地的佛教，都應該與犍陀羅佛教保持密切的關係，彼此之間的交通往來應該非常頻密。

關於“罽賓”的地望問題，自19世紀以來，國際學界就爭論不休。早年的學者們認為，“罽賓”這一譯名在不同歷史時期，分別對應了喀布爾(Kabul)河流域、犍陀羅、迦濕彌羅和迦畢試(Kapisa)等不同的地區。而晚近的學者們則往往直接將“罽賓”指定為以上諸地中的一地，卻又給不出理由和依據。似乎“罽賓”地望的變遷是一個非常複雜難解的謎團。

其實按照我的考察，“罽賓”在從公元前2世紀至公元6世紀初，一直都是指犍陀羅地區；祇有在公元6世紀初至7世紀初的一百多年，一度被誤會為是指迦濕彌羅；從7世紀中葉開始，“罽

* 本文是本人承擔的“于闐佛教的多面向研究”(項目編號23VRC064)階段性成果。

¹ 對“西域”一詞的內涵可有不同的界定。本文以今天新疆地區為“西域”，蔥嶺以西、以南地區，則稱為古代中亞和古代印度。具體又分粟特、吐火羅、犍陀羅、迦濕彌羅、印度本土等地。

賓”地望重又指向“大犍陀羅”地區。因為佔據“大犍陀羅”的政權，無論是貴霜、嚧噠，還是突厥沙希王朝，都實行“雙都制”，即王者冬居犍陀羅（核心城市是今巴基斯坦白沙瓦的前身），夏居迦畢試（今阿富汗貝格拉姆）；而“迦畢試”的讀音又與“罽賓”相近，所以到唐代纔會有將“罽賓”指“迦畢試”的說法。但迦畢試和犍陀羅同屬於一個政權、一個國家的兩個不同城市，說“罽賓”是迦畢試的同時，並不意味著“罽賓”就不能指向犍陀羅。“罽賓”指稱一個地區時，通常應是指“犍陀羅”；祇有在指稱一個具體城鎮時，纔會對應迦畢試²。故本文所說的“罽賓”，大多數情況下都是指犍陀羅或“大犍陀羅”地區，祇在520年代至650年代之間，纔指向迦濕彌羅。因而本文所論主題，換個角度說，就是于闐與犍陀羅和迦濕彌羅地區的交通道路問題。這是一個以往幾乎很少被專門討論的問題，對於理解于闐佛教自身的傳統淵源，以及于闐佛教與週邊地區佛教的交流互動，卻都是不可或缺的地理知識。

例如，現存佛教僧傳資料和求法僧的記錄，顯示絕大多數從中原出發西行的求法僧，都會把于闐作為必經之地。而同一時期從犍陀羅東行去中原內地的域外僧人，卻往往走的是“疏勒—龜茲”一線，很少經行于闐。這種差異，如果不從地理交通的角度考慮，就很難得出正解。而于闐佛教之所以能夠成為西域大乘佛教的中心，其佛教資源顯然應該來自犍陀羅地區的大乘佛教。目前的文獻資料卻很難將犍陀羅佛教與于闐佛教之間建立起實質性關聯。包括人們常說的犍陀羅佛教藝術向西域、敦煌乃至中原地區的傳布，究竟是通過怎樣的交通路線？恐怕也需要從地理交通的角度給予新的說明和理解。

² 關於“罽賓”問題的新考察，參看拙論《“罽賓”新論》（待刊）。

但研究地理交通問題，往往需要專業的實地考察來與文獻記載相印證。我現在祇能做到“紙上談兵”，既不敢自認對文獻的解讀無誤，也欠缺專業的歷史地理知識技能，所以本文並不奢望一錘定音式地解決問題，祇希望為今後更有條件的深入研究做一鋪墊。

二、“于闐—蔥嶺—罽賓”之路

由於于闐地理位置的重要性，從中原王朝最初經略西域開始，就十分重視于闐地區道路交通問題。就本文主題而言，從于闐向西越蔥嶺的道路是最值得關注的。《漢書·西域傳》留下這方面最早的記錄云：

于闐國，王治西城，……東北至都護治所三千九百四十七里，南與婁羌接，北與姑墨接。……西通皮山三百八十里。

皮山國，王治皮山城，……東北至都護治所四千二百九十二里，西南至烏秣國千三百四十里，南與天篤接，北至姑墨千四百五十里，西南當罽賓、烏弋山離道，西北通莎車三百八十里³。

可見西漢時的于闐與皮山兩國，東西接壤。如果《漢書》關於各地之間里程記載不誤，則以下從皮山出發的里程再加上 380 漢里，就是從于闐出發的里程。《漢書》對于闐的記載比較簡單，祇知其南與婁羌、北與姑墨、西與皮山接壤。《西域傳》前文說

³ 《漢書》卷九十六上《西域傳》上，北京：中華書局，1962年，第3881-3882頁。

“扞彌國，西通于闐三百九十里。”⁴亦即于闐國的東面是扞彌國。當時扞彌、于闐、皮山還是各自獨立的三個小國，到東漢、魏晉時，于闐強大，先後兼併皮山和扞彌。故從皮山出發，也就等同於從後來于闐國西境的一座重要綠洲城市出發。

皮山的正西就是蔥嶺。但從皮山沒有向西直接上蔥嶺的道路，而要分別從西北和西南兩個方向繞路行進。向西北行，先要“西北通莎車三百八十里”。莎車即今喀什地區莎車縣一帶。從莎車則既可直接西行走棧道上蔥嶺，也可向北到疏勒一帶，沿後來的官道西上蔥嶺。所以莎車是從皮山上蔥嶺的必經之地。

向皮山西南行，可到烏秣國（即今巴基斯坦罕薩地區），烏秣國與北天竺接壤。所謂“南與天竺接”；“天竺”一般認為即“天竺”，實際上不是說皮山與天竺接壤，而是說烏秣國與天竺接壤。

姑墨即今阿克蘇，從皮山到阿克蘇屬於西域南道與北道之間的交通，本文暫不予討論。

“西南當罽賓、烏弋山離道”，即從皮山出發向西南方向，可到達罽賓和烏弋山離。這是本文最關注的一條道路。但前文說從皮山出發西南行到烏秣，是否要先經過烏秣，纔能去罽賓、烏弋山離？實際上“西南至烏秣”與“西南當罽賓、烏弋山離道”是兩條完全不同的道路。《漢書·西域傳》這裡的記述容易引起歧義。

《漢書·西域傳》記載西漢末年成帝時（前 33-7）杜欽（生卒不詳）與大將軍王鳳（前 22 卒）之間的對話，詳細描述了漢朝使者從皮山出發前往罽賓的道路上的艱難險狀：

起皮山南，更不屬漢之國四五……又歷大頭痛、小頭痛之山，赤土身熱之阪，令人身熱無色，頭痛嘔吐，

⁴ 《漢書》卷九十六上《西域傳》上，第 3880 頁。

驢畜盡然。又有三池、盤石阪，道陘者尺六七寸，長者徑三十里。臨崢嶸不測之深，行者騎步相持，繩索相引，二千餘里，乃到縣度。畜隊（墜），未半阮谷盡靡碎；人墮，勢不得相收視。險阻危害，不可勝言⁵。

“縣度”即“懸度”，我此前已分析過這段史料中的“懸度”，應位於瓦罕走廊上薩爾哈德 (Sarhad) 村以東的一段險峻山路⁶。當時主要依據“三池”即帕米爾高原上的切克馬廷庫里 (Chaqmaqin-kul)、佐庫里 (Zorkul)、雅什庫里 (Yashkul) 這三座高原淡水湖，再結合千百年來未曾改變的實際地勢地貌來推定。現在，還可增加一些新的證據來強化我先前的結論。

所謂“大頭痛、小頭痛之山”，在《漢書·西域傳》中得不到其他有意義的信息。而杜佑《通典·邊防典》在記述“渴槃陀”時云：

懸度山在國西南四百里。懸度者，石山也，谿谷不通，以繩索相引而度。……又有頭痛山，在國西南，向罽賓，歷大頭痛、小頭痛之山，赤土身熱之阪。（宋膺《異物志》云：大頭痛、小頭痛山，皆在渠搜之東，疎勒之西。經之者身熱頭痛。夏不可行，行則致死。唯冬可行，尚嘔吐。山有毒藥氣之所為也。冬乃枯歇，故可行也。）⁷

“渴槃陀”即今塔什庫爾干，是蔥嶺東部最重要的交通中轉

⁵ 《漢書》卷九十六上《西域傳上》，第3886-3887頁。

⁶ 劉屹、尚飛《說“懸度”》，《敦煌研究》2023年第5期，第125-135頁。

⁷ [唐]杜佑撰、王文錦等校點《通典》卷一百九十三《邊防九·渴槃陀》，北京：中華書局，1988年，第5273頁。（）內是原文小注，下同。

站。從東向西上蔥嶺，或從西向東下蔥嶺，都要在此休整和補充。“懸度山”就是《漢書·西域傳》所描述的“縣度”，其地理位置正在今塔什庫爾干的西南方向。

宋膺《異物志》的具體時代不詳，大約是魏晉南北朝時的作品。所謂“渠搜”，馬雍先生認為大約是在費爾干納盆地的一個古國名⁸。即便不能確認這裡特指是費爾干納盆地的古國，至少從“渠搜”之名可以聯想到“氍毹”，意味著那些善於製造毛織品的蔥西古國。但“渠搜之東，疎勒之西”的範圍還是太大。所謂“頭痛山，在國西南”，亦即《漢書·西域傳》中的大頭痛、小頭痛山，都在渴槃陀國都城的西南。

以實際地理狀況看，從今天塔什庫爾干出發，西南行可進入辛滾溝，沿路前行至納茲塔什山口 (Neza-Tash Pass, 海拔 4,522 米)，相當於從塔克敦巴什帕米爾翻越薩雷闊勒嶺，進入到小帕米爾。然後再根據需要，或者北上走穆爾加布 (Murghab)—霍羅格 (Khorog) 之間的衰特路 (Gunt)，亦即沙俄和前蘇聯時期修築的 M41 公路橫穿帕米爾高原的路段。這條路會經過“三池”中的雅什庫里；或者直接西行進入大帕米爾，經佐庫里；或者南下進入小帕米爾和瓦罕帕米爾，即通稱的“瓦罕走廊” (Wakhan Corridor)，會經過切克馬廷庫里。

總之，很可能納茲塔什山口是離開塔什庫爾干西行，或從西向東橫越蔥嶺抵達塔什庫爾干時主要通行的山口道路。而這裡的海拔在 4,000 米以上，且需要連續經行山谷或翻越山口，會令人產生頭痛、發熱、嘔吐之感。古人不知道是高海拔帶來的高原、高山反應，而誤以為是有毒的瘴氣導致頭痛，並強調這裡祇能在

⁸ 馬雍《新疆佐盧文書中之 Košava 即氍毹考——兼論“渠搜”古地名》，1984 年初刊，收入氏著《西域史地文物從考》，北京：文物出版社，1990 年，第 112-115 頁。

冬季通行⁹。至於具體大頭痛山、小頭痛山指這一路上哪座山，還要結合實地考察纔能確定。

就漢代而言，因為要去犍陀羅的“罽賓”，故在出納茲塔什山口後，更多會向南選擇瓦罕走廊之路。在前行經過切克馬廷庫里後，在巴扎伊·貢拜德 (Baza'i Gonbad) 與蘭加爾 (Langar) 之間，就有一段巖土赤紅的道路，這應該就是所謂“赤土”。如果“赤土”與“身熱之阪”不分開來讀的話，則這裡應該就是“赤土身熱之阪”。

再向西，會經過一段今天仍有 12 道盤曲迂迴的山路，這裡大概就是“盤石阪”。再向西，就到了薩爾哈德村以東的那座石山上的險路，即“懸度”所在。由此，可以更肯定地認為：杜欽所描述的從皮山出發去罽賓的險路，就是從塔什庫爾干到薩爾哈德的這一段道路。亦即說，當時從皮山去罽賓的最近的道路就是走瓦罕走廊，儘管這裡要經過包括“懸度”在內的多處險峻山路。

確認這條道路有以下意義。首先，說明這條路不是去烏秣的路，所以雖然《漢書·西域傳》把罽賓和烏秣都記述在皮山的西南方向，但實際上烏秣和石山懸度並不在同一條路線上。其次，杜欽說“懸度”與皮山之間的里程大約是二千多里，這應該是指從皮山北上莎車、疏勒一帶，再西行上蔥嶺至塔什庫爾干，再西南出納茲塔什山口，走瓦罕走廊到懸度的路程。而非像有的學者所認為的，是從瓦罕走廊東端入口算起到“懸度”的里程。

唐代的史料也印證了從于闐出發北上疏勒，然後再西上蔥嶺到塔什庫爾干的路程。《新唐書·地理志》錄有賈耽 (730-805)《皇

⁹ 侯楊方對辛滾溝至納茲塔什山口的道路有過兩次實地考察，分別在 4 月和 7 月。他認為辛滾溝在古代不適合商隊通行。見氏著《重返帕米爾：追尋玄奘與絲綢之路》，上海：上海譯文出版社，2021 年，第 151-157 頁。實際上，古人也祇是在冬季纔通行這裡。

華四達記》部分內容，記載從于闐出發上蔥嶺的道路：

于闐西五十里有葦關，又西經勃野，西北渡繫館河，六百二十里至郅支滿城，一曰磧南州。又西北經苦井、黃渠，三百二十里至雙渠，故羯飯館也。又西北經半城，百六十里至演渡州，又北八十里至疏勒鎮。自疏勒西南入劍末谷、青山嶺、青嶺、不忍嶺，六百里至蔥嶺守捉，故羯盤陀國，開元中置守捉，安西極邊之戍。……于闐西南三百八十里，有皮山城，北與姑墨接¹⁰。

這裡是從于闐王城或四鎮中的于闐鎮出發，先向西再向北，要走 1,230 里，到疏勒鎮。這裡提及的地名目前還不能全部解決，但其中的“郅支滿城”或“磧南州”，一般認為即朱俱波國，即今天的葉城。“演渡州”又稱“寅度州”，一般認為即今英吉沙。亦即說，這條路實際上就是漢代從皮山出發北上，經莎車到疏勒的傳統道路。

不過賈耽的這一記載可能是“地圖式”的地理記述，即按照唐朝安西都護府推行的館驛制度來記述官道行程，並不意味著從于闐到蔥嶺就祇能沿著這一條路線走。實際上從莎車、葉城、英吉沙等地，都有可以不經疏勒就直接西行上蔥嶺的道路，祇是不如到疏勒的官道那樣相對好走¹¹。如東晉求法僧法顯(337-422)就是從于闐出發，到子合國(葉城)就轉向西上蔥嶺¹²。而北魏時

¹⁰ [北宋] 歐陽修、宋祁撰《新唐書》卷四十三下《地理志七下》，北京：中華書局，1975年，第1150-1151頁。

¹¹ 陳戈經過實地考察，指出了分別從葉城、莎車、英吉沙西上蔥嶺的道路。見氏著《新疆古代交通路線綜述》，1990年初刊，此據氏著《新疆考古論文集》(上)，北京：商務印書館，2017年，第11-14頁。

¹² [東晉] 法顯撰、章巽校注《法顯傳校注》，上海：上海古籍出版社，1985年，第18-19頁。

期宋雲(生卒不詳)和惠生(生卒不詳)出使時,他們在經過朱駒波(即葉城)後,應該就轉向西沿葉爾羌河,到與塔什庫爾干河匯流處,轉而沿塔什庫爾干河河谷道路,抵達塔什庫爾干。

按賈耽所記唐代的官道,到疏勒後,再西南行依次經過劍末谷、青山嶺、青嶺、不忍嶺。這段路有600里,可抵達蔥嶺守捉,即渴盤陀(塔什庫爾干)。這裡也是唐朝開元年間安西都護府實際管控勢力範圍的最西邊。從疏勒到蔥嶺守捉所要經過的一個山谷和三道山嶺,現在也有學者通過實地考察提出了不太一致的比定意見¹³。過了蔥嶺守捉,如果是去往犍陀羅地區,則還是要走瓦罕走廊最為近便。當然,隨著蔥嶺東西雙向交流的頻繁,橫跨蔥嶺的道路也不再局限於以往艱險難越的“懸度”石山這一條路。例如,不經過切克馬廷庫里,而是走經過佐庫里的道路,也可抵達薩爾哈德。玄奘(602-664)東歸時所走的蔥嶺道路,就是選擇走佐庫里(大龍池)之路,再經納茲塔什山口到塔什庫爾干。因為他的隊伍中有大象,不太可能選擇石山懸度,由此也就不會經過切克馬廷庫里。

總之,在漢代和唐代這兩個對西域掌控力量最強的時代,官方所掌握的從于闐西上蔥嶺的道路情況應該是差不多的。即都是要從于闐或皮山北上,沿官道先後經過今天的葉城、莎車、英吉沙,至疏勒地區,不一定非取道疏勒城,就可轉西上蔥嶺。如果是私人行程,可於葉城、莎車、英吉沙任選一地,轉西沿提孜那甫河、葉爾羌河、蓋孜河的河谷地帶上蔥嶺。上蔥嶺的目的是

¹³ 如陳戈認為今烏衣塔爾一帶的蓋孜河兩岸,就是劍末谷所在。青山嶺、不忍嶺分別指公格爾山和慕士塔格山山口。見氏著《新疆古代交通路線綜述》(前揭),第14頁。侯楊方則認為今其里拱拜孜向北的喀什卡蘇山口,海拔3,898米,即“青山嶺”。托里亞特山口是“青嶺”。齊奇克里克山口是“不忍嶺”。見氏著《重返帕米爾》(前揭),第212-214頁。

從塔什庫爾干出發，走瓦罕走廊，從走廊西端南下。經多拉山口(Dohra Pass)、奇特拉爾(Chitral)等地，前往犍陀羅。這是比較傳統的于闐通罽賓的道路。

僧傳所記 4-6 世紀間大批入華的“罽賓僧”，則是反方向地從罽賓出發，經奇特拉爾、多拉山口，自西向東穿行瓦罕走廊，至塔什庫爾干。到這裡，他們繼續東行去往中國內地時，就要選擇南北兩道：北道的“疏勒—龜茲—焉耆”一線，南道的“于闐—鄯善”一線。對於從塔什庫爾干出發的人來說，如果目的地是敦煌，走南道無疑會繞遠，所以大多數“罽賓僧”選擇北道。這就是塔什庫爾干這一必經中轉站的地理位置所決定的最佳路線選擇。

三、“于闐—上印度河谷—罽賓”之路

從于闐向西去往犍陀羅，並非祇有西上蔥嶺這一條路可以選擇。如果是在于闐和罽賓之間不需要去其他地方，則兩地之間最短的路程，就是西上蔥嶺，走瓦罕走廊。但如果在于闐和罽賓之間還要去別的地方，橫穿蔥嶺就未必是最佳選擇。例如法顯從于闐出發，也上蔥嶺到了塔什庫爾干，但他接下去的路程卻沒有橫穿瓦罕走廊，而是祇走了瓦罕走廊的東段，就南下去往上印度河谷地帶。這是因為他要去陀歷國參拜彌勒大像，再從陀歷去烏菴(今巴基斯坦斯瓦特)和那竭(今阿富汗賈拉拉巴德)，然後纔到犍陀羅地區。

有法顯事跡的激勵，其後二三十年間的眾多求法僧大都選擇了與之大體同樣的路線。因而，“于闐—陀歷—烏菴—罽賓”線路熱度很高，文獻記載中頻繁出現，給人感覺似乎傳統的“于闐—蔥嶺—罽賓”道路“衰落”了。其實這祇是現存文獻記載導

致的誤解。求法僧之外，更重要的是東來西往的商隊。因為逐利，商人必定選擇最經濟劃算的路線。這就意味著橫跨蔥嶺的道路很可能一直被商隊所利用，祇是我們看不到更多的這方面文獻記載而已。

從于闐進入上印度河谷地帶的道路，大體可有向南和向北兩條路。向北道路的前半段，即前述從于闐上蔥嶺的道路。無論是從葉城、莎車、英吉沙，還是從疏勒地區轉西上蔥嶺，都要到塔什庫爾干歇腳後，再開啟下一段行程。

從塔什庫爾干出發南行，在瓦罕走廊的東段，有幾個山口，都可以南下到上印度河谷地區。第一，在瓦罕走廊的東端，可通過基里克(Kilik Pass)或明鐵蓋山口(Mintaka Pass)，南下進入上印度河谷。第二，先走瓦罕走廊東段，到巴扎伊·貢拜德(Baza'i Gonbad)後南下，經過霍拉伯爾特山口(Khora Bhort Pass)，進入到格羅姆巴爾(Karumbar)河谷與伊什庫曼(Ishkuman)河谷。這兩條河都是吉爾吉特河的支流，最終在Gakuch一帶匯入吉爾吉特河，也就進入了上印度河谷地帶。第三，走瓦罕走廊，過石山懸度，到薩爾哈德後，南下巴羅吉爾山口(Baroghil Pass)、達爾科特山口(Darkot Pass)，進入亞辛河與吉爾吉特河谷地帶。這兩條河也最終匯入印度河¹⁴。第四，在瓦罕走廊的東端，從伊爾沙德山口(Irshad Pass)南下進入賈帕爾桑河谷(Chapursan Valley)，再向東南方向進入罕薩河谷(Hunza Valley)，從罕薩再南下到吉爾吉特。罕薩河也是印度河的支流。

總之，從瓦罕走廊東端可以有多個山口南下到上印度河谷地區。法顯、智猛(活動於403-437)、曇無竭(法勇, 420年西行)

¹⁴ 在經過巴羅吉爾山口後，也可以沿興都庫什山的南麓，西行至迪爾(Dir)，這樣無需走瓦罕走廊的西端，也可抵達奇特拉爾。

等求法僧，就是根據不同需要，選擇不同山口南下¹⁵。

進入印度河谷地帶後，通常是先去陀歷國，再從陀歷去烏萇，然後再到犍陀羅。需要說明的是，現在的喀喇崑崙公路幾乎是沿著印度河在科希斯坦地區自北向南開闢的道路，可以一直到古代犍陀羅地區。但在古代，科希斯坦地區的印度河谷難以通行。從陀歷出發後，一般是要向西去烏萇，再從烏萇南下犍陀羅。

從于闐出發南行，也可以抵達上印度河谷地區。即從于闐到桑株，接連翻越崑崙山脈的桑株達坂(Sanju Pass)和蘇蓋特達坂(Suket Pass)，到喀拉喀什河谷，再向南翻越喀喇崑崙山口，進入今天印控克什米爾的拉達克(Ladakh)地區¹⁶。這條道路一直到抗日戰爭時期，還是主要的南北交通路線¹⁷。由列城再西北行經斯卡度(Skardu)，可先至吉爾吉特，再北上至罕薩。今天沿中巴友誼公路，從紅其拉甫口岸就可通行至罕薩，再南行到吉爾吉特。但在古代，紅其拉甫一帶不利於通行，故罕薩和于闐雖然直線距離不算長，但通常都要繞行纔可抵達。無論是從瓦罕走廊南下，還是從桑株達坂南下再西進，都可以到達上印度河谷的吉爾吉特和罕薩，隨後的道路就是去往陀歷、烏萇、犍陀羅了。

從于闐去往犍陀羅“罽賓”的主要道路就是這些。但如果說于闐與“罽賓”之間的道路，還要考慮到當“罽賓”指向迦濕彌羅(克什米爾谷地)時的道路交通狀況。揆之漢文史料，迦濕彌羅並不像犍陀羅罽賓、烏萇一樣頻繁地出現在求法僧的記錄當中。

¹⁵ 詳見拙文《蔥嶺古道上的中國旅人(魏晉南北朝篇)》(待刊)。

¹⁶ 王小甫給予這條道路充分的關注，見氏著《唐、吐蕃、大食政治關係史》，1992年初版，此據北京：三聯書店，2021年版，第27-28、40-52頁；《七至十世紀西藏高原通其西北之路》，2000年初刊，此據氏著《邊塞內外》，北京：東方出版社，2016年，第55-86頁。

¹⁷ 陸水林《新疆經喀喇崑崙山口到列城道初探》，《中國藏學》2011年第S1期，第88-136頁。

法顯、智猛、曇無竭等人，都是經由上印度河谷道路前往犍陀羅，卻都不曾去往迦濕彌羅禮佛求法。在 6 世紀初的惠生之前，似乎還沒有中國求法僧記錄下迦濕彌羅佛教的狀況。祇有在惠生之後，中國人纔對迦濕彌羅四面環山的地理面貌有所瞭解，並反映在 6 世紀中期的真諦 (499-569) 的漢譯佛經，以及蕭繹 (508-555) 的《職貢圖》，以及魏收 (507-572) 的《魏書·西域傳》¹⁸。

關於克什米爾谷地與外界的交通狀況，真諦曾在其譯經中描述為：“罽賓國四周有山如城，唯有一門出入。”¹⁹意思是迦濕彌羅祇有向西與犍陀羅地區相通的一條道路。一旦將此道路封閉，迦濕彌羅就宛然是一個可以環閉的山城。谷地中的說一切有部，就是憑借這一特殊的地理條件，保守本派佛教經論，故意對犍陀羅地區的部派封閉不傳。直到玄奘《大唐西域記》，仍然強調迦濕彌羅的自然地理條件具備天然的封閉性：

迦濕彌羅國周七千餘里，四境負山。山極峭峻，雖
有門徑，而復隘狹，自古鄰敵，無能攻伐²⁰。

意即迦濕彌羅四周環山，祇有非常狹隘的山間道路與外界相通，故在歷史上一貫易守難攻。玄奘沒有詳細說這“隘狹”的“門徑”情況如何。但實際上，迦濕彌羅並不是祇有向西的一條通道，在歷史上也沒逃脫一次次被外族佔領的命運。所謂祇有向西一條路徑通犍陀羅，是佛教故事中的描述，與實際情形不完全相符。此後，8 世紀中期到過迦濕彌羅的車奉朝 (731-812，在罽賓法號“法界”，回國後法號“悟空”) 描述此國云：

¹⁸ 詳見拙文《“罽賓”新論》(待刊)。

¹⁹ 《大正藏》編號 2049，第 50 冊，第 189 頁中欄第 3 行。

²⁰ 前揭《大唐西域記校注》，第 321 頁。

其國四周，山為外郭，總開三路，以設關防。東接吐蕃，北通勃律，西門一路，通乾陀羅，別有一途，常時禁斷。天軍行幸，方得暫開²¹。

這應是符合迦濕彌羅實際對外交通狀況的記述，即克什米爾谷地至少有向西去犍陀羅，向北通勃律（即今巴基斯坦的吉爾吉特—巴爾蒂斯坦地區），向東通吐蕃的道路。向西通犍陀羅的道路早已為人所知，向東和向北的道路，也不可能是到 8 世紀纔開通的，祇是以前中國人接觸不多，所以沒有留下記載而已。的確有道路可以從吉爾吉特出發，經由克什米爾谷地北部的山地河谷，從北面進入谷地²²。也就意味著從谷地出發向北，可以反方向地抵達吉爾吉特，進而再北上瓦罕走廊，到塔什庫爾干；或者從吉爾吉特達到罕薩，再到列城、于闐，都是可能的道路。實際上，因為迦濕彌羅的說一切有部具有鮮明的保守特徵，所以他們秉持的“一身六足”七論，在犍陀羅地區沒有多大的受眾，卻至少在公元 4 世紀中期已經全部傳到了沙勒（疏勒）。這說明迦濕彌羅的說一切有部應該很早就通過谷地向北的道路，將有部“七論”北傳到了西域北道。甚至可以據此推測整個西域北道說一切有部就應來自迦濕彌羅。雖然于闐佛教後來以西域大乘佛教中心而著稱，但在 3 世紀朱士行（203-282）來此求法的時候，小乘在當地還是具有很強的勢力。既然疏勒、龜茲都受到說一切有部的持久影響，則于闐佛教最早也受到同一來源的說一切有部熏染，也是一種合理的推測。由於于闐佛教後來較多地通過蔥嶺道路與犍陀羅佛教交流，犍陀羅佛教的大乘傾向遂對於于闐佛教產生了更為深

²¹ 《大正藏》編號 780，第 17 冊，第 716 頁上欄第 23-28 行。

²² 陸水林《佉沙國地望及交通初探》，《西域研究》2012 年第 3 期，第 15-32 頁。

遠的影響。

自 7 世紀中期開始，迦濕彌羅不再被唐朝官方認作是“罽賓”，但于闐與迦濕彌羅之間的道路交通依然存在，而且于闐佛教對於迦濕彌羅佛教有著深刻的歷史記憶。根據玄奘的記載，佛教最早由一位來自迦濕彌羅的阿羅漢傳入于闐²³。這很可能是對一個歷史真實敘事的口耳相傳。直到 9、10 世紀，于闐佛教還在紀念這位阿羅漢，並將其視作文殊菩薩的化身。敦煌藏經洞發現的于闐語《克什米爾行程》(Ch.1.0021a)，大約相當於于闐國王李聖天在位期間(912-966)，反映了 10 世紀時于闐與上印度河谷地帶的交通往來情況²⁴。具體說，即從于闐王城出發，先沿唐代于闐與疏勒之間的官道，經皮山後北上至疏勒，再轉西上蔥嶺，至塔什庫爾干，其後走蔥嶺中道，即石山“懸度”以北的衰特路，到識匿地區，再南下巴羅吉爾山口，至吉爾吉特，最終的目的地是斯利那加的克什米爾谷地。

可見，直到 10 世紀，于闐佛教與迦濕彌羅佛教之間仍存在頻繁的往來。可能是因為到 10 世紀左右，犍陀羅地區佛教已經衰落，而克什米爾谷地仍然一定程度上保留了佛教傳統，所以于闐佛教仍然需要和迦濕彌羅佛教進行交流。至少可以看到，10 世紀雙方來往所經的道路，仍然是“于闐—蔥嶺—巴羅吉爾山口—吉爾吉特—斯利那加”這樣的路線。說明雖然千百年來蔥嶺兩側的政權輪替不斷，族群變易難定，佛教盛衰無常，但基本的交通路線則始終沿襲不變。《克什米爾行程》因為目的地是克什米爾，故仍採取西上蔥嶺、再南下上印度河谷的道路。如果要從于闐去往

²³ 前揭《大唐西域記校注》，第 1009 頁。

²⁴ H. W. Bailey, “An Itinerary in Khotanese Saka,” *Acta Orientalia*, 14.4 (1936): 258-267. 黃盛璋《敦煌寫卷于闐文〈克什米爾行程〉歷史地理研究》，《新疆文物》1994 年第 4 期，第 27-48 頁。

乾陀羅城(白沙瓦前身)、迦畢試城,則完全不需走上印度河谷道路,更不需要去克什米爾。換言之,前述從于闐西上蔥嶺,再從瓦罕走廊西端南下犍陀羅的道路,到10世紀時也必定仍然存在。

四、“罽賓路梗”的字面意義

6世紀初的寶唱著有《名僧傳》²⁵,目前祇在日本保存一個殘抄本,即收入《續藏經》的《名僧傳抄》。儘管此抄本錯字很多,但仍然保留了一些關於4-5世紀的中國求法僧西行求法的重要資料。其中《僧表傳》云:

本姓高,涼洲人也。志力勇猛,聞弗樓沙國有佛鉢,鉢今在罽賓臺寺,恒有五百羅漢供養鉢。鉢經騰空至涼洲,有十二羅漢隨鉢,停六年,後還罽賓。僧表恨不及見,乃至西踰蔥嶺,欲致誠禮,並至于賓國,值罽賓路梗。于賓王寄表有張志,模寫佛鉢與之。又問:“寧復有所願不?”對曰:“讚摩伽羅有寶勝像,外國相傳云:最似真相。願得供養。”王即命工巧,營造金薄像,金光陝高一丈,以真舍利置于頂上。僧表接還涼州。知涼土將亡,欲反淮海,經蜀欣平縣,沙門道汪,求停鉢、像供養。今在彼龍華寺。僧表入矣,禮敬石像。住二載,卒于寺(云云)²⁶。

²⁵ 關於寶唱《名僧傳》,參見紀贊《慧皎〈高僧傳〉研究》,上海:上海古籍出版社,2009年,第198-234頁。定源(王招國)《續藏經本〈名僧傳抄〉錄文疏失舉正》,《古典文獻研究》(第十八輯上卷),南京:鳳凰出版社,2015年,第260-268頁。陳志遠《寶唱著作雜考——齊梁佛書編纂的一個側面》,收入氏著《六朝佛敎史研究論集》,新北:博揚文化事業有限公司,2020年,第159-218頁。

²⁶ 《名僧傳抄》,《卍新纂大日本續藏經》編號1523,第77冊,東京:國書刊行會,1987年,第358頁中欄第13-23行。

這段不見於《出三藏記集》和《高僧傳》的重要史料，因日本僧人抄寫錯誤，引起一些不必要的誤解。首先要確認這裡提及的“罽賓”是指何地？所謂“弗樓沙國”，即白沙瓦的前身，亦即犍陀羅的核心城市。佛鉢在弗樓沙的“罽賓臺寺”，表明“罽賓”就是弗樓沙，也就是犍陀羅。“臺寺”應指迦膩色迦在弗樓沙建立的雀離浮圖。這與法顯在402年左右行至弗樓沙國時所云“佛鉢即在此國”正相吻合²⁷。在5世紀初，保有佛鉢，並能得到中國求法僧普遍認可之地，就是弗樓沙，亦即犍陀羅。因此可以斷定此“罽賓”是指犍陀羅而非迦濕彌羅。

有學者根據玄奘的記載，認為“五百羅漢”是迦濕彌羅佛教的象徵，故所謂“五百羅漢供養鉢”，就使人難以斷定由五百羅漢供養佛鉢的“罽賓”，究竟是指犍陀羅，還是迦濕彌羅？其實“五百羅漢”本是虛構，最初是在中天竺摩揭陀國有五百羅漢，後來纔集體遷到迦濕彌羅。並不意味著佛教傳統中就祇能有這一批、一地的“五百羅漢”，也不意味著犍陀羅的佛教在需要羅漢守護佛鉢時，就不能借用“五百羅漢”的傳統。這裡羅漢守護佛鉢明顯是新出的衍生版本，即五百羅漢中的十二位羅漢，曾經護送佛鉢到涼州六年。僧表是涼州人，但他沒有來得及在涼州看到佛鉢，佛鉢就飛回罽賓去了。所以他纔要發願到罽賓去親禮佛鉢聖物。因此，僧表是從涼州出發，去往罽賓。他很可能是從涼州西行，出敦煌後，就如同大多數東來西去的求法僧一樣，選擇走西域南道，那就必然要經過于闐。

其次，僧表是否抵達了罽賓²⁸？所謂“于賓國”，應是“于闐

²⁷ 前揭《法顯傳校注》，第39頁。

²⁸ 萬翔將“于賓國”讀作“罽賓國”，似乎僧表已經到了罽賓。見萬翔《寄多羅人年代與族屬考》，《歐亞學刊》第9輯，北京：中華書局，2009年，第121頁。

國”之誤寫²⁹。因“罽賓路梗”而使僧表無法按照原計劃抵達罽賓。所謂“讚摩伽羅”亦即于闐有名的“贊摩寺”。當僧表抵達于闐時，“值罽賓路梗”，他無法再繼續前往罽賓，而“于賓（闐）王”有感於僧表志求佛鉢的宏願，不僅“模寫”一個佛鉢給他，而且還問他有無其他需求。僧表遂提出：聽說于闐贊摩寺中寶勝（如來）像最為著名，希望得到仿製品。于闐王遂命工匠打製了一尊金薄（箔）寶勝像，並附送真舍利在佛像的頭上。于闐能有與弗樓沙一模一樣的佛鉢複製品，表明兩地之間存在直接且密切的佛教交流。僧表雖然沒能進至罽賓，但在於闐獲得了佛鉢和寶勝像的仿製品，也算不枉此行，遂返回涼州。

再次，僧表在於闐“值罽賓路梗”發生在何時？當他從于闐返回涼州時，“知涼土將亡”。這是指北涼沮渠氏的政權即將被北魏所消滅。亦即說在公元439年北魏統一北方之前，僧表就已完成從于闐返回涼州的行程，並提前避往蜀地了。因此《僧表傳》所載僧表事跡的時間下限是439年，且不能離此時限太久，否則就難以體現其敏銳的預見力。前述法顯是402年左右經行犍陀羅地區，明指當時的佛鉢在弗樓沙。在短短不到40年間，中國求法僧所認可的佛鉢以及保存佛鉢的聖地，不可能突然從犍陀羅移至他處。

這裡提及“罽賓路梗”，以往有學者解釋為是因為嚙嚙南侵等戰亂的原因，導致僧表無法完成從西域前往罽賓禮拜佛鉢的計劃。然而，戰事再慘烈，也不可能曠日持久。犍陀羅地區因地形地勢的原因，很容易遭受來自西北方向南下興都庫什山的外族入侵，從來也不可能據守很長時間。最終往往都是外來民族輕

²⁹ 前揭定源《續藏經本〈名僧傳抄〉錄文疏失舉正》，第265頁，已指出此句應校正為：“乃至西逾蔥嶺，欲致誠禮拜。至于闐國，值罽賓路梗。”

易征服此地，在短期之內，局勢就可平復。如果僅僅是因蔥嶺以西發生了戰爭，僧表無需徹底放棄西行的計劃。況且，一般認為 437 年祇是嚙噠進入到興都庫什山以北的吐火羅斯坦，攻擊寄多羅貴霜，導致寄多羅 (Kidara, 約 350-380 在位) 率部從吐火羅斯坦西遷，與薩珊波斯發生戰爭；而寄多羅之子被留守在興都庫什山以南的犍陀羅一帶，即中國史書所稱的“小月氏”³⁰。印度笈多王朝的塞建陀笈多 (Skandagupta, 455-467 年在位)，在 Saidpur (今印度北方邦的 Ghazipur 縣) 立一石柱，紀念他在 454 年前後成功擊退了“匈奴”的入侵。如果這裡指的是嚙噠對印度本土的入侵，則表明在這場戰爭之前，嚙噠必然已經佔領犍陀羅，否則不可能跳過犍陀羅而遠征到恆河流域的印度本土³¹。所以，從時間上看，嚙噠南下興都庫什山佔領犍陀羅，不會早到 439 年之前。“罽賓路梗”不應是嚙噠南侵犍陀羅地區的戰爭所導致，還是應從于闐與罽賓之間的道路交通角度去尋找原因。

所謂“梗”，即阻塞、斷絕之意。這是指道路本身出了問題，而非道路的終點罽賓出現變故。理解《僧表傳》“罽賓路梗”的關鍵在於：第一，僧表到于闐後，會選取哪條道路去罽賓？第二，既然從于闐可以有不止一條道路去罽賓，為何僧表寧願徹底放棄西行計劃，也沒有轉而選擇其他道路？

五、“陀歷道”的時斷時續

求法僧從于闐出發走哪條道路去罽賓，並非祇有僧表面臨這種選擇。早在法顯西行時，與其同伴在于闐一起觀摩完“行像”

³⁰ 余太山《貴霜史研究》，北京：商務印書館，2015 年，第 108 頁。

³¹ 余太山《嚙噠史研究》，北京：商務印書館，2012 年，第 104-105 頁。

後，就有“僧韶一人，隨胡道人向罽賓。”³² 僧韶（紹）是法顯等一行人在張掖遇到的新的求法同伴。僧韶從于闐出發，跟隨胡道人去罽賓，顯然和法顯選擇了不同的道路。當時的“罽賓”是指犍陀羅，法顯等人因為要去陀歷，纔沒有直接去犍陀羅。而僧韶則是不去陀歷，直接去往犍陀羅。也就意味著僧韶與胡道人所走的道路，應該是瓦罕走廊上的蔥嶺古道，即漢代以來從西域去往罽賓的傳統路線。後來法顯經陀歷、烏菴、那竭再南下到犍陀羅時，也未再與僧韶相遇。所以法顯和僧韶各自選擇了從于闐至罽賓的兩條不同道路。僧韶走的是蔥嶺古道的“老路”，法顯走的則是 4 世紀纔出現的“新路”——“陀歷道”。

但法顯一行並非最早走“陀歷道”的中國求法僧。道宣《釋迦方誌》載：

後燕建興末，沙門曇猛者，從大秦路入，達王舍城。
及返之日，從陀歷道而還東夏³³。

至今仍有人把法顯視作第一個入竺的中國求法僧，其實曇猛（生卒不詳）入竺的時間比法顯還早。後燕“建興”年號行用於 386-396 年間。395 年，曇猛參加了後燕與北魏之間的參合陂之戰，說明他早在這一年之前，就已從天竺返回東夏了。而法顯出發西行的時間則是在 399 年。

曇猛去時走的“大秦路”應是指東漢甘英（生卒不詳）西使大秦時經過的蔥嶺路線，即經過瓦罕走廊“懸度”石山的道路。祇不過曇猛無需去往西方的大秦，而是在出瓦罕走廊西端後，就南

³² 前揭《法顯傳校注》，第 18 頁。

³³ 〔唐〕道宣著、范祥雍點校《釋迦方誌》卷下，北京：中華書局，2000 年，第 97 頁。

下去往犍陀羅。而其返程時走的“陀歷道”，就是走上印度河谷道路，經過陀歷國再回到瓦罕走廊東端，北上塔什庫爾干，再下蔥嶺入西域的道路。曇猛不僅是現知最早一位入竺求法的中國僧人，而且很可能是第一個為中國佛教界帶回有關“陀歷道”信息的人。法顯一行人之所以選擇走“陀歷道”，很可能就是通過曇猛帶回的信息，纔知道陀歷國大像和上印度河谷地區的道路。

為何中國佛教界直到 4 世紀末纔知曉“陀歷道”的信息？早在史前時期，從南西伯利亞草原地帶的游牧人就通過帕米爾高原南下到上印度河谷地區，在印度河谷沿岸留下很多巖刻與巖畫³⁴。所以從西域、蔥嶺南下印度河谷的道路，應該很早就已存在。祇是被漢文史籍記載沒那麼早而已。從《漢書·西域傳》的記載看，公元前 2 世紀至公元 1 世紀初的漢人，知道上印度河谷地區有烏秣（即罕薩）和難兜（即吉爾吉特）兩個小國，且難兜在當時還是罽賓塞人王國的屬國。所以除烏秣比較靠北，且交通不便外，其他上印度河谷地區主要都屬於罽賓這一大國。《漢書·西域傳·烏秣》云：“其西則有縣度”³⁵，亦即當時的道路應該是從烏秣西上瓦罕走廊，經行石山懸度，去往罽賓，所以纔會按照烏秣的方位來標識石山懸度的位置。這說明當時中國人還不知道從罕薩南下吉爾吉特後，再繼續沿印度河谷順流而行的道路。這也從一個側面證實前面所說的，不能用今天喀喇崑崙公路的走向來想象古代印度河谷的交通道路。隨後，貴霜取代了罽賓對這一地區的管轄。應該祇有在貴霜控制力減弱的背景下，纔會有新的陀歷國出現。所以陀歷國最晚在 4 世紀出現，最初以達麗爾山谷為都城所

³⁴ [德] 豪普特曼著、邊鈺鼎譯《巴基斯坦北部印度河上游古代文物研究——兼論絲綢之路南線巖畫走廊的威脅與保護》，收入李崇峰主編《犍陀羅與中國》，北京：文物出版社，2019 年，第 438-445 頁。

³⁵ 《漢書》卷九十六上《西域傳上》，第 3882 頁。

在，後來纔遷到烏萇，今斯瓦特的明戈拉 (Mingora) 一帶。曇猛之所以去程走瓦罕走廊傳統的路線，回程卻選擇走“陀歷道”，應該是有陀歷大像的吸引。說明陀歷大像最晚應在 390 年代就已存在。但在烏萇和陀歷之間，就要走印度河流經科希斯坦 (Kohistan) 地區的一段。在這地段，印度河轉而從北向南流，沿途道路艱險難越，需要反復在河谷兩岸，通過手足並用地攀援繩索橋纜能通行。一般的商旅和行人是不會選擇這條路往來於于闐和罽賓之間的。所以，“陀歷道”祇能是在陀歷國成為一個佛教勝地後纔會出現，且主要是求法僧走這條路。

曇猛之後的法顯、智猛、曇無竭等人，都是從于闐西上蔥嶺，再南下去上印度河谷地區，經“陀歷道”去往罽賓。因此到 4 世紀末、5 世紀初，“于闐—陀歷—罽賓”之路，成為中國求法僧去往罽賓的一條熱度很高的新路。《僧表傳》雖然沒有體現出僧表有去觀瞻陀歷大像的意願，但此前的西行求法僧們大都走這條路，這些求法僧在歸國途中，將自己的行程見聞轉告給更多有志於西行的僧人³⁶。在口耳相傳的效應下，似乎“于闐—陀歷—罽賓”之路已成為當時于闐和罽賓之間的主要通道，故僧表選擇走這條路也就順理成章。如此，“罽賓路梗”指的是“陀歷道”上突然出現了某種巨大的變故，使得僧表無法在于闐耐心等待這條通往罽賓的道路重新開通。

眾所周知，從帕米爾高原到青藏高原的“世界屋脊”，包括上印度河谷地區，都是由印度洋板塊和亞洲板塊擠壓碰撞而形成的。這就導致處在上印度河谷地帶的“陀歷道”，包括犍陀羅地區，

³⁶ 例如智猛在回國途中路過高昌，就將自己的見聞告訴當地的僧眾，激發了 19 歲的法盛西行觀瞻陀歷大像的志願。後來法盛果然到陀歷瞻禮大像。見《名僧傳抄·法盛傳》。智猛是“以甲子歲發天竺”，亦即 424 年開始返國。則到高昌的時間在 425 年前後。

在歷史上經常發生地震等自然災害；地震再引發山體滑坡，阻塞河道，形成堰塞湖，破壞河谷間原有的道路交通。這很可能使得“陀歷道”經常處於一種時斷時續的狀態。

但古代沒有完備的地震記錄，僅能通過考古遺址發掘所瞭解到的狀況，推測歷史上地震發生的情況。目前為止，已知巴基斯坦歷史上最早的一次大地震，是大約公元 25-30 年發生在塔克西拉 (Taxila) 的地震。這是通過馬歇爾 (John Marshall) 為首的英國考古隊對塔克西拉遺址所做的發掘而推算的³⁷。這場地震不僅摧毀了塔克西拉城市的佛教建築，而且很可能波及到上印度河谷地區。地震引發印度河水大漲，淹沒奇拉斯 (Chilas) 地區，導致這一印度河上的交通樞紐之地被放棄長達二三百年之久，直到 4 世紀纔重新恢復正常的生活³⁸。如前所述，1-4 世紀，中國人似乎並不知道“陀歷道”的存在，很大原因是這條道路當時很可能就是被地震造成的地質災害所阻斷的。根據考古發掘，還可推知在公元 50 年左右，蔥嶺西緣的希臘化城市阿伊·哈努姆 (Ai Khanoum) 發生一場大地震，必然也會影響到蔥嶺上的道路，祇是難以知曉對蔥嶺地區道路的影響，具體有多大。蔥嶺古道上發生地震的情況，更難得到漢文史料的印證，但也不是完全無跡可循。例如，“宋雲行記”在記述蔥嶺上“二池”的形成時，就說是“山崩截流，變

³⁷ John Marshall, *Taxila: An Illustrated account of Archaeological Excavations carried out at Taxila under the orders of the Government of India between the years 1913 and 1934*, Vol.1, Cambridge, Cambridge University Press, 1951, p.63, 198-199. 並參 [英] 約翰·馬歇爾著，秦立彥譯《塔克西拉》第一卷《建築遺存》，昆明：雲南人民出版社，2002 年，第 76-77、287-289 頁。

³⁸ Ahmad Hasan Dani, *History of Northern Areas of Pakistan*, National Institute of Historical and Cultural Research, Islamabad, 1989, 1991, pp.122-123. 並參 [巴基斯坦] 艾哈默德·哈桑·達尼著，楊柳、黃麗莎譯，陸水林審訂《巴基斯坦北部地區史》，北京：中國藏學出版社，2013 年漢譯本，第 145-146 頁。

為二池。”³⁹ 雖然祇是傳說，但也可據此推想蔥嶺上也會有地震發生，纔會出現“山崩截流”的地質災害。1895年7月5日和1896年3月4日，塔什庫爾干谷地和山地，分別發生嚴重的地震，現在推測這兩次地震的震級都在7級左右⁴⁰。1908-2016年間，帕米爾高原6.6級以上的地震就發生過25次⁴¹。這些地震都發生在中國新疆、阿富汗、塔吉克斯坦、烏茲別克斯坦、吉爾吉斯斯坦境內，不包含巴基斯坦。因為在地理和地質學上，帕米爾高原不包含巴基斯坦的上印度河谷地帶。

前述公元1世紀初的塔克西拉大地震之後，巴基斯坦所知的地震記錄，就是到9世紀末發生的一場地震，地點大約在今孟買附近，不在本文所討論的地理範圍內。此後，與本文討論地理範圍相關的地震還有：1505、1831、1832、1842年興都庫什山山區地震；1669、1780、1828、1871、1885年克什米爾地震；1871年吉爾吉特地震；1827年拉合爾地震；1840、1874年喀布爾地震；1851年旁遮普平原地震；1868、1869、1875、1878、1883、1893年白沙瓦地震；1902年奇特拉爾地震等等⁴²。這還祇是通過考古遺跡推測，或近代以來能夠直接記錄下的地震。更多的地震曾經發生過，祇是沒有資料來記錄或證實。特別是1500年以前的情況，肯定要比現在已知的這三次要多得多。因此，在考察蔥嶺和上印度河谷地

³⁹ 〔東魏〕楊銜之撰、周祖謨校釋《洛陽伽藍記校釋》，上海：上海書店，2000年，第197頁。

⁴⁰ 李文巧等《帕米爾高原1895年塔什庫爾干地震地表多段同震破裂與發震構造》，《地震地質》2011年第2期，第260-276頁。並參李文巧《帕米爾高原東北部塔什庫爾干谷地的活動構造與強震》，中國地震局地質研究所博士學位論文，2013年，第64-102頁。

⁴¹ 王婷等《帕米爾高原MW≥6.6級地震時間韻律特徵》，《高原地震》2020年第4期，第7頁。

⁴² 參見Pakistan Meteorological Department and NORSAR, *Seismic Hazard Analysis and Zonation for Pakistan, Azad Jammu and Kashmir*, Norway: Pakistan Meteorological Dept., 2007, pp. 34-40. 謹謝博士生石尚為筆者提供此條資料。

區古代交通問題時，必須要考慮到地震及其所引發的次生災害對道路交通的影響問題。

就漢文史料而言，至少可知 4 世紀末開始，纔有中國求法僧走“陀歷道”，曇猛、法顯、智猛、曇無竭，都成功地走了“陀歷道”。其中最晚的是曇無竭於公元 420 年出發，估計也在 421 或 422 年經過了“陀歷道”。此後還有前述受到智猛事跡激勵的法盛，大約也在 425-427 年間成功地通過“陀歷道”抵達陀歷禮拜大像。

正是因為 4 世紀末至 5 世紀初“陀歷道”是暢通的，所以僧表纔準備走這條道路，但他卻遇到了“路梗”之變。根據上印度河谷地帶的地質狀況，推測這是突然又發生了一次大地震，導致印度河谷的道路無法通行。祇有在這樣大的自然災害面前，求法僧纔有可能暫時放棄自己宗教信仰所支撐的求法禮拜志願。按理說，“陀歷道”不能通行的情況下，完全可以選擇其他的路徑前往罽賓。例如西上蔥嶺，走瓦罕走廊，甚至像玄奘那樣繞遠經過中亞粟特地區，再南下興都庫什山，也不是不可以。但僧表不是地理學家，他能參考的前輩祇有法顯等人的記錄，所以他知道的大概就祇有“陀歷道”這一條道路。于闐當地人顯然不會認為祇有走“陀歷道”纔能去罽賓，而應該知道有其他的道路選擇。僧表並未從當地人那裡得到這方面的建議。不排除一種可能性是當時不僅“陀歷道”受阻，而且西上蔥嶺的道路也受到影響。雖然沒有其他的材料佐證，但很可能在 430 年代，新的一場大地震極大地破壞了于闐與罽賓之間的印度河谷交通道路，僧表知道這樣的情況不可能在短期內恢復，所以纔不再等候道路重開的機會，而是帶著仿製的佛鉢和寶勝像東歸。這或許纔是“罽賓路梗”的真實情況。

這場地震對印度河谷道路交通的影響，至少到 450 年代仍然

存在。《釋迦方誌》載：

後魏太武末年，沙門道藥，從疎勒道入，經懸度，到僧伽施國。及返，還尋故道。著傳一卷⁴³。

“後魏太武末年”的時間下限是451年。“道藥”即《宋雲行記》中的“道榮”。道榮走“疏勒道”經“懸度”到僧伽施國，這是走西域北道上蔥嶺，再經瓦罕走廊，南下犍陀羅後，繼續東行到恆河流域的中天竺。而其返國路程“還尋故道”，就仍按原路返回。道榮的去還雙程，都沒有走“陀歷道”，或許正是因為430年代的那場地震所帶來的次生災害仍然延續，上印度河谷的道路當時依然無法通行。此外，《高僧傳·法獻傳》云：

釋法獻，姓徐，西海延水人。先隨舅至梁州，乃出家。至元嘉十六年(439)，方下京師，止定林上寺。……先聞猛公西遊，備矚靈異，乃誓欲忘身，往觀聖跡。以宋元嘉三年(475)，發踵金陵，西遊巴蜀，路出河南，道經芮芮。既到于闐，欲度蔥嶺，值棧道斷絕，遂於于闐而反。獲佛牙一枚，舍利十五身，並《觀世音滅罪咒》及《調達品》，又得龜茲國金鎚鑠像，於是而還⁴⁴。

“法獻取佛牙事”早被學界關注和討論，但還很少涉及到法獻西行未果的具體原因⁴⁵。所謂“猛公”當指智猛，智猛返國後，

⁴³ 《釋迦方志》卷下，第98頁。

⁴⁴ 《高僧傳》卷十三《釋法獻傳》，第488頁。

⁴⁵ 塚本善隆《陳の革命と佛牙》，1950年初刊，此據《塚本善隆著作集》第三卷《中国中世仏教史論攷》，東京：大東出版社，1975年，第101-128頁。陳垣《法

於 437 年入蜀。而法獻則是到梁州後纔出家。估計就是在蜀地期間，聽聞到智猛講述西遊求法事跡，法獻心生仰慕。到 475 年，法獻從金陵（建康）出發西行，從巴蜀入河南道，途經柔然控制地區，到于闐。此後的道路，也因為“棧道斷絕”而無法西進一步，祇能從于闐獲得佛牙後東返。法獻與僧表事跡頗有共通之處：都是興沖沖地立志西遊；都是到于闐方知從于闐去罽賓的道路出了問題，無法通行；都是從于闐佛教中取得某種罽賓佛教的象徵物，就轉而東歸回去。僧表的“路梗”與法獻的“棧道斷絕”有何內在關聯？

如果 439 年之前發生一場大地震，導致“罽賓路梗”，並且直到 451 年道榮往返，都走瓦罕走廊而不走印度河谷，則 475 年法獻遇到的“棧道斷絕”，恐怕也是和這一場大地震有關。雖然 5 世紀初很可能發生了新的大地震，導致“罽賓路梗”，但並不等於說于闐和罽賓之間道路就徹底無法通行了。道榮就是老老實實走了蔥嶺的傳統道路，仍然完成了去還罽賓的壯舉。這期間，法顯、智猛、曇無竭等人經行過的上印度河谷地區的道路，的確因為地震的關係而無法通行。僧表和法獻顯然都祇知道走上印度河谷去罽賓的道路，這條路不通，就徹底放棄西行的計劃。這可能還是因為他們得到的道路信息有局限，除了前輩高僧走過的道路，他們也並未想嘗試其他的道路。所以法獻的事跡可以提供上印度河谷道路直到 470 年代仍然尚未恢復的例證。當然，這裡的“棧道”具體指哪段路程，也還可以再深入討論。因為上印度河谷道路上

獻佛牙隱沉記》，1962 年初刊，此據《陳垣學術論文集》第二集，北京：中華書局，1982 年，第 399-401 頁。紀寶《慧皎〈高僧傳〉研究》（前揭），第 273-277 頁。慶昭蓉《法獻貢回佛牙事跡再考——兼論 5 世紀下半葉嚙嚙在西域的擴張》，《西域文史》第 13 輯，北京：科學出版社，2019 年，第 83-98 頁。張風雷《芮芮還是于闐：法獻佛牙來源考》，《世界宗教研究》2024 年第 5 期，第 37-47 頁。

屬於“棧道”的路段，目前還不好確認。反倒是從于闐西上蔥嶺的道路，有一段是棧道，如《魏書·西域傳·阿鈎羌》云：

阿鈎羌國，在莎車西南，去代一萬三千里。國西有縣度山，其間四百里中，往往有棧道，下臨不測之淵，人行以繩索相持而度，因以名之。土有五穀、諸果。市用錢為貨，居止立宮室，有兵器，土出金珠⁴⁶。

“下臨不測之淵，人行以繩索相持而度”，這應是描述經過“縣度山”時的險境。如果棧道長達四百里，一定是項規模宏大的工程，不可能在其他記載中見不到蹤跡。應該是從莎車向西南進入蔥嶺的路程大約總共四百里，其中有一部分是棧道。但此阿鈎羌國的具體位置現在還難以確認，推測是在進入蔥嶺之前的最後一個大的歇腳之地，因為一旦登上蔥嶺，蔥嶺東部大約就祇有塔什庫爾干堪稱為“國”，而《魏書》將塔什庫爾干記作“渴盤陀國”。史書中明確記載翻越蔥嶺道路中有“棧道”的一段，應該就是從莎車西行上蔥嶺的路段上。所以法獻“值棧道斷絕”也有可能是指這一段道路。果真如此，也就意味著不僅上印度河谷道路阻斷，連西上蔥嶺的棧道也斷絕。這種情況發生，很可能要歸咎於大地震導致的地質災害。道榮因為是走“疏勒道”，即從疏勒西上蔥嶺，所以他無需經過那段棧道之路。

前往罽賓道路受阻的狀況，最晚到 520 年代纔有所改變。

⁴⁶ [北齊] 魏收撰《魏書》卷一百二《西域傳》，北京：中華書局，1974 年，第 2276 頁。又見《通典》卷一九三《邊防》九《阿鈎羌》，第 5274 頁。王炳華先生親自踏訪蔥嶺古道時，記錄在沿葉爾羌河經大同公社前往塔什庫爾干的路上，高山惡水極難行走，全程有三處石棧道的遺跡。但不知是何時的工程。見王炳華《瀚海行腳：西域考古 60 年手記》，北京：三聯書店，2024 年，第 115 頁。

惠生在從烏菟返國時，選擇了單獨經由上印度河谷的道路，說明當時上印度河谷的道路已經恢復。因此，390-430 年代，陀歷道一度成為求法僧西行求法的必經之路。430 年代，上印度河谷地帶發生了大地震，導致道路一度斷絕，一直持續到 450 年代甚至 470 年代。最晚到 520 年代，這條道路已再度開通。以上關於求法僧西行的漢文史料，或許可以為巴基斯坦北部地區提供一場新的地震記錄。假如這樣的推測可以成立，則“罽賓路梗”的實際原因，就是地震所導致“于闐—陀歷—罽賓”道路的阻斷，這需要很長時間纔能恢復。而地震及其次生災害，對於理解歷史上的“陀歷道”，無疑是一個重要的歷史和地理背景。考慮到這方面因素，就不宜將所謂“陀歷道”認作是中印之間古代交通的主要干道。

六、結語

以上依據漢文史料結合地理狀況，勾勒出從于闐到罽賓之間的主要道路交通狀況。由於史料主要來自中原王朝官方通使和中國求法僧西行的記錄，而這兩方面的材料都具有時斷時續的特點，所以不能用某一時代的情況來總括整個歷史時期。在這兩方面材料之外，明顯缺乏的是古代商隊在于闐與罽賓之間道路上通行的情況。當然，商隊目的地未必會“點對點”地限定在于闐和罽賓兩地之間，而且上印度河谷的道路整體來說不太有利於大規模商隊通行，所以承擔蔥嶺兩側主要貿易功能的商隊，更多選擇的應該是橫穿蔥嶺的道路。

在感嘆文獻史料不足的同時，也應看到：興都庫什山南北的高原、高山地理狀況，不太容易因為氣候變遷而發生較大的環境改觀。所以公元前 2 世紀西漢國使走過的石山懸度，直到 2019 年

纔開通一條可以行車的簡易公路。同樣，4世紀末纔進入史書記載的“陀歷道”，直到10世紀仍然是于闐與克什米爾谷地之間的重要交通線路。一旦利用相對比較充分的材料勾勒出一條或幾條于闐和罽賓之間的道路，就可以相信這樣的道路通常會延續使用幾百年甚至上千年。當然這期間的狀況不會一成不變，特別要考慮到地震等地質災害所帶來的斷路影響。本文所論的“罽賓路梗”，就是想從這個角度提供考察古代于闐與罽賓之間在上印度河谷道路交通的一個重要客觀因素。

此前已有學者專門研討過中國求法僧通行興都庫什山南北的道路交通狀況。例如，桑山正進先生對5世紀求法僧所去“罽賓”地望的重新認定，以及通過考察巴米揚大像出現的時間，反映“陀歷道”與通往巴米揚道路的興衰⁴⁷。他注意到巴米揚大像的出現很可能應在陀歷大像衰落之後，這是很了不起的發現。由此將巴米揚大佛的研究推進到一個新階段。不過，他認為陀歷大像的興衰是與“陀歷道”的興衰相伴隨的，似乎是“陀歷道”衰落下去，通行巴米揚山谷的商路纔興起，從而出於來往商旅的需要，而在巴米揚興起新建大佛像。這一觀點卻很有必要做出修正。陀歷大像在4世紀末至5世紀初曾盛極一時，也成為求法僧從于闐到罽賓之間的重要中途路標，但這可能祇對佛教信仰者是如此，商旅一般不會將這條路作為主要的貨物運輸路線。如果充分重視《僧表傳》“罽賓路梗”背後所反應的史實，就可想見：烏菟的國都原

⁴⁷ 桑山正進《罽賓と仏鉢》，1983年初刊，此據氏著《異相ガンダーラの仏教》，京都：臨川書店，2022年，第267-274頁；《パーミヤーン大仏の出現》，1982年初刊，《パーミヤーン大仏成立にかかわるふたつの道》，1985年初刊，分別參見氏著《新興パーミヤーンの時代》，京都：臨川書店，2023年，第15-18、19-93頁。並參 Shoshin Kuwayama, “Pilgrimage Route Changes and the Decline of Gandhāra”, in *Gandhāran Buddhism: Archaeology, Art, Texts*, edited by Pia Brancaccio and Kurt Behrendt, 107-134 (Vancouver: The University of British Columbia Press, 2006).

本在陀歷山谷，因地震災害和印度河谷交通不便，從而影響到“陀歷道”的通行，導致舊都廢棄，新都遷至明戈拉。但“陀歷道”很難說就此衰落，因為6世紀初惠生就是經此道返國；直到10世紀，于闐和克什米爾谷地之間的道路也主要通過這條道路。所以，並不存在“陀歷道”被商旅放棄不用的情況。由於地震災害導致陀歷大像即便未被摧毀，外人也不容易抵達陀歷山谷，所以大像的確會有再無人重修之日，而道路阻隔則無論經歷多久，終究還會恢復通行。一定程度上說，經過巴米揚山谷的道路，纔應該是蔥嶺東西兩側交通的主幹道之一。從瓦罕走廊西端出來，或者南下犍陀羅，或者西行去原來的烏弋山離地區，進而轉向吐火羅和波斯。經行巴米揚的道路，比上印度河谷的道路歷史更悠久，使用率更高。

巴米揚大佛的興起，的確與陀歷大像的衰落有關。至少在520年左右，宋雲、惠生一行從昆都士南下犍陀羅時，他們並未去巴米揚觀摩大像。而惠生在522年返國時，特意走了上印度河谷道路，推測是因為當時陀歷大像仍然名聲在外。玄奘629年經行梵衍那（巴米揚）時，兩尊大像都已建立。他返程東歸時，也記述了陀歷大像與印度河上“懸絙而度”的艱險道路，但因玄奘本人沒有走印度河谷的道路，所以這些內容應該得自前人的記述或是耳聞，不能認為在7世紀初時陀歷大像依然存在。因此，從漢文史料本來就可以推測巴米揚大佛是在522-629年的這一百年間建起的。這與對巴米揚大佛殘跡最新的碳十四測年結果是吻合的，即西大佛建成於7世紀初、玄奘到來之前；東大佛建成於6世紀中期⁴⁸。

⁴⁸ 參見宮治昭著、顧虹譯《巴米揚佛教美術研究——以年代論為中心的研究史和現狀》，《絲綢之路研究集刊》第四輯，北京：商務印書館，2019年，第251-266頁。

此外，禰傑生 (Jason Neelis) 強調了佛教通過原有的商路，向興都庫什山以北的吐火羅和粟特地區，以及向蔥嶺以東的中國西域傳播。結合漢文史料對求法僧行程的記載，以及上印度河谷地區眾多的巖刻、巖畫資料，特別對上印度河谷的道路做出較之桑山氏更進一步的研究。不過他仍然對橫越蔥嶺的道路重視不夠，且認為求法僧的記載中仍留有很多不解之處⁴⁹。由於此前對石山“懸度”位置的比定有誤，所以學界長期以來都對蔥嶺道路缺乏足夠重視。現在看來，蔥嶺古道雖然也會受到地震災害的影響，但總體上仍能保持蔥嶺兩側正常的交通。在重新比定“懸度”“罽賓”等關鍵地望的前提下，中國求法僧的記錄，大體上也都可與蔥嶺東西、上印度河谷地帶的地理狀況相吻合。

最後，本文主要討論的是于闐與罽賓(犍陀羅)之間的地理交通路線問題，而犍陀羅是印度佛教向中國傳播的重要策源地。于闐之所以成為西域大乘佛教的中心，也與能夠和犍陀羅佛教有直接的交流，有著密不可分的關係。除了《僧表傳》中提及的佛鉢外，于闐佛教還有哪些佛教資源直接來自犍陀羅？原本犍陀羅與于闐之間的佛教交流，為何到10世紀就變成于闐與克什米爾谷地之間的佛教交流？這些問題都有待進一步思考。

⁴⁹ Jason Neelis, *Early Buddhist Transmission and Trade Networks: Mobility and Exchange within and beyond the Northwestern Borderlands of South Asia*, Leiden: Brill, 2011, pp. 229-287.