

里海之路与9~10世纪打耳班城市的兴衰*

张宇**

内容提要 打耳班是古代晚期到中世纪前期里海—高加索地区的交通贸易枢纽。8世纪中叶的丝路交通变迁促使可萨汗国和阿拔斯王朝同时非常繁荣，里海之路成为草原丝路和沙漠绿洲丝路的连接支线，并促使打耳班开始从要塞向城市转型。罗斯商业网络的扩张与阿拉伯帝国对北欧大宗商品的需求是9~10世纪打耳班城市繁荣的重要动力，打耳班成为沟通中东地区与波罗的海地区的商业据点和交通贸易枢纽。打耳班贸易的繁荣推动了东高加索城市体系的转型，而来自欧亚腹地的商人移民群体也赋予打耳班多元主义的城市特征。里海之路的存废与打耳班城市的兴衰密切相关。路通城兴，路断城衰，地方因素与宏观环境的变化导致10世纪后期东高加索地区海陆交通的衰退，打耳班城市发展亦从鼎盛迈向衰落。

关键词 打耳班 里海之路 区域贸易 东高加索

丝绸之路作为横贯东西、纵连南北的物质文化交流网络，对于传统陆上商贸城市的发展具有重要意义，而高加索地区则是草原丝路与绿洲丝路两大丝路主干线交会的枢纽。群山环绕的高加索西部使当地缺少可供大规模人员南北往来的通道，^①因此位于高加索中部的达里尔峡谷（Darial Gorge）和里海沿岸的打耳班（Darband）便成为高加索南北往来的主要通

* 本文系国家社科基金重大项目“丝绸之路城市史研究（多卷本）”（18ZDA213）系列成果。

** 张宇，西北大学中东研究所博士研究生。

① 第比利斯圣阿波的传记中曾提及，第比利斯王公纳尔西斯（Nerses）曾将自己的妻儿老小和财宝等安置在高加索西部的阿布哈兹（Abkhazia），以躲避阿拉伯人的兵锋。这一事实表明西高加索由于崎岖、险要的地理环境，因而与外界特别是与伊斯兰世界的交通联系相对较少。David M. Lang, *Lives and Legends of the Georgian Saints*, London and New York: Routledge, 2022, p. 119.

道,其中又以后者最为重要。^①打耳班即今日俄罗斯达吉斯坦共和国的杰尔宾特^②(Derbent/Дербент),该城市位于里海西岸,是今日俄罗斯境内最古老的城市。公元前1千纪中叶,打耳班便已经出现早期的防御工事。^③在古典时代,打耳班又被称为里海之门(Caspian Gate),^④在中世纪打耳班又以众门之门(Gate of gates, Bāb al-Abwāb)闻名伊斯兰世界。中古阿拉伯史地学家往往以“门”(Bāb)来称呼高加索群山间大大小小的关隘。而打耳班不仅有当地最大、最坚固的要塞防御体系,还位于沟通高加索山南北的主要通道上,因而获得了众门之门这一独特的称呼。^⑤里海之路(Caspian Route)系经打耳班控制的东高加索沿海走廊,连接草原丝路与沙漠绿洲丝路的重要交通路线。对里海之路的控制赋予了打耳班在地缘政治和商业贸易方面的重要性。高加索山脉与里海之间的相互作用造就了这条宽3~5公里的廊道,打耳班是它的核心:城堡位于西部的山丘,南北两道城墙从山丘向东延伸到海里。这种设计使打耳班从兴起之初便控制了作为丝路支线的里海之路。而东高加索沿海地区的特殊地理环境以及打耳班独特的城市规划,使得打耳班成为里海之路的核心。

国外学界对打耳班的研究已经取得一定成果。就涉及打耳班的史料而言,由19世纪俄罗斯达吉斯坦波斯裔学者卡泽姆贝格翻译整理的奥斯曼土

-
- ① 12世纪叙利亚的米哈伊学者称,连通高加索南北的道路自古以来就只有两条,其一是通往格鲁吉亚的达尔尔峡谷,其二则是通往波斯方向的打耳班。转引自 Emeri van Donzel, Andrea Schmidt, *Gog and Magog in Early Syriac and Islamic Sources*, Leiden and Boston: Brill, 2009, p. 52。同时,在论及从阿拉伯帝国北上欧亚草原的交通路线时,伊本·胡尔达兹比赫、古达玛、穆卡达西三人都只是提到经打耳班北上的里海之路,而没有提及经达尔尔峡谷的路线,表明打耳班才是9~10世纪高加索南北往来的主要交通路线。
- ② 该汉译名最初见于《元史·西北地附录》和《新元史·地理志六》,出自波斯语地名 Darband。Darband一名率先由7世纪亚美尼亚地理学家阿那尼阿斯采用,意为锁住的门。Ananias, *The Geography of Ananias of Sirak: The Long and the Short Recession*, trans. by Robert H. Hewsen, Wiesbaden: Dr Ludwig Reichert Verlag Press, 1992, p. 122。
- ③ Irina L. Shingiray, *On the Path through the Shadow Empire: The Khazar Nomads at the North-Western Frontier of Iran and the Islamic Caliphate*, Dissertation of Ph. D., Boston University, 2011, p. 420。
- ④ 有关里海之门的地点颇具争议,但是在联合国教科文组织丝绸之路项目对打耳班古城的介绍中,倾向于将打耳班作为古典作家作品中的里海之门。“Derbent,” UNESCO, The Silk Roads Programme, <https://en.unesco.org/silkroad/content/derbent>。
- ⑤ Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: Mage Publishers, 2009, p. 38。

土耳其语史书《打耳班史》^①和20世纪著名东方学家米诺尔斯基译注的阿拉伯语史书《10~11世纪希尔万与打耳班史》是研究9~10世纪打耳班城市最重要的古代史料。^②除此之外,涉及中世纪打耳班的史料则散见于伊本·胡尔达兹比赫(Ibn Khordadbeh)、白拉祖里(al-Balādhūrī)、马苏迪(al-Mas'ūdī)、伊斯塔赫里(al-Istakhri)、伊本·豪盖勒(Ibn Ḥawqal)、穆卡达西(al-Muqaddasi)、加兹温尼(al-Kazwini)等穆斯林史地学家的作品。^③另外,由19世纪高加索学者巴基汉诺夫所写的《天国玫瑰园:希尔万与达吉斯坦史》也是了解从传说时期到近代打耳班历史的重要资料。^④就城市兴起所对应的时代背景而言,法尔达·阿萨多夫(Farda Asadov)从政治角度出发,讨论政治变迁对东高加索贸易以及城市兴衰的影响,^⑤托马斯·S. 诺南(Thomas S. Noonan)则以钱币窖藏为基础,从银币流通的角度对打耳班城市兴起的经济背景提供了极富价值的补充。^⑥土耳其学者阿赫迈特·坚贝

① 《打耳班史》是16世纪后期克里米亚汗国统治者塞米兹·穆罕默德·吉拉伊·汗(Semiz Muhammad Gherai Khan)征服达吉斯坦地区后写成的。该书最初由波斯语写成,并由克里米亚的奥斯曼人穆罕默德·阿瓦比·阿克塔什(Muhammad Awabi Aktashi)从波斯语翻译为奥斯曼土耳其语。然而,本书原作者并未传名于后世,波斯语原书也因时间流逝失。现存波斯语版本系由阿里亚尔·本·卡兹姆(Ali-yar b. Kazim)依据奥斯曼土耳其语版本译成。1851年,俄罗斯达吉斯坦波斯裔学者亚历山大·卡西莫维奇·卡泽姆贝格(Alexander Kasimovich Kazembek,波斯语名字为Mirza Kazem-Beg)依据阿塞拜疆语(Aderbyanian Turkish language)版本,将该书翻译为英语。版本流传考证参见Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. vi-ix, 227; V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th-11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, pp. 5-7; Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. vi-ix.

② Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851; V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th-11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958.

③ 其中一部分被保罗·伦德和加洛林·斯通汇编至《伊本·法德兰与黑暗之地:阿拉伯旅行家在远北》一书中。Paul Lunde, Caroline Stone, eds., *Ibn Fadlan and the Land of Darkness: Arab Travellers in the Far North*, New York: Penguin Press, 2012.

④ Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: MAGE Publishers, 2009.

⑤ Farda Asadov, "Trade Routes, Trading Centers and the Emergence of the Domestic Market in Azerbaijan in the Period of Arab-Khazar Domination on the Silk Road," *Acta Via Serica*, Vol. 4, Iss. 1, 2019, pp. 1-24.

⑥ Thomas S. Noonan, *The Islamic World, Russia and Vikings, 750-900*, London and New York: Routledge, 1998.

克 (Ahmet Canbek) 和波兰学者阿赫迈德·纳兹米 (Ahmad Nazmi) 都强调交通因素对打耳班城市发展的影响,^① 穆尔塔扎利·加迪杰夫 (Murtazali Gadjiyev) 则更进一步将打耳班的兴起同6世纪下半叶的丝路贸易竞争联系到一起。^② 尽管现有成果对打耳班城市兴起的背景进行了相对细致的讨论, 并注意到交通因素同城市兴衰之间的关系, 但是仍存在不足。就背景而言, 现有成果受限于阿拉伯—可萨汗国战争的具体、局部的背景因素, 而未能更进一步注意到阿拔斯王朝与可萨汗国同时繁荣的根源, 也没有很好地将罗斯商业网络的扩张与打耳班城市的繁荣联系到一起。此外, 尽管现有成果也注意到贸易与城市之间一荣俱荣的关系, 但是缺乏较为专门的有关贸易活动对同时期东高加索城市体系变迁产生影响的阐述。最后, 尽管交通因素对城市发展的意义得到重视, 但是现有成果在讨论此问题时仍显不足: 一方面, 过程建构同史料以及窖藏分析成果的结合不足; 另一方面, 聚焦于“路通城兴”, 而对“路断城衰”的认识稍显不足。近年国内开始注意到打耳班在中世纪前期跨区域贸易中的作用, 但是相关成果较少, 且关注度略低。^③

“城市的形成与发展取决于交通, 城市发展又促进了交通。交通发展与城市演变相互影响, 兴衰与共, 乃不可分割的整体。”^④ 城市的存在有赖于对地域的控制, 道路交通是城市对特定地域空间控制的重要条件。正如费尔南·布罗代尔所言, 没有市场和道路也就没有城市, 而一旦道路阻塞, 城市必然衰退。^⑤ 因此可以说, 路通城兴, 路断城衰, 交通与城市构成了命运共同体。打耳班是连接草原丝路和沙漠绿洲丝路的节点城市, 从交通变迁的角度研究打耳班城市的兴起, 不仅有助于探寻中世纪前期丝绸之路两

-
- ① Ahmet Canbek, *Kafkasya'nın Ticaret Tarihi*, İstanbul: Kuzey Kafkasyalılar Kültür ve Yardım Derneği, 1978; Ahmad Nazmi, *Commercial Relations between Arabs and Slaves*, Warszawa: Wydawnictwo Akademi-ckie DIALOG, 1998.
 - ② Murtazali Gadjiyev, "On the Construction Date of the Derbend Fortification Complex," *Iran and the Caucasus*, Vol. 12, No. 1, 2008, pp. 1-16.
 - ③ 贾森:《可萨汗国的商贸地位研究——以丝绸之路为背景的历史考察》, 硕士学位论文, 郑州大学, 2016; 车效梅、桑敬鹏:《8—9世纪丝路城市阿费尔宗教与贸易研究》, 《世界宗教文化》2020年第4期。
 - ④ 王炜等:《城市交通规划》, 东南大学出版社, 1999, 第1页。
 - ⑤ [法] 费尔南·布罗代尔:《地中海与菲利普二世时代的地中海世界》, 唐家龙等译, 商务印书馆, 2017, 第457~459页。

条干线的联系与互动,还有利于弥补国内学界长期以来对丝路西段交通认识的不足,从而深化对欧亚大陆北方草原地带与南方定居社会在高加索这一重要边疆地带交往的认识。^①

一 里海之路与打耳班要塞的兴起

里海之路自古以来就是欧亚大陆民族迁移和文明交往的重要通道。希罗多德记载,公元前7世纪斯基泰人(Scythians)入侵米底时,“高加索山始终在他们的右手边”。^②打耳班和里海之路在古代晚期民族大迁移的背景下战略重要性迅速上升。萨尔马提亚—阿兰人(Sarmatian-Alans)在216年南下里海之路时劫掠东高加索,而来自匈人的压力迫使马兹库特人(Mazkut)在4世纪与5世纪之交迁入打耳班南方以寻求波斯庇护,^③而北高加索的匈人是公元5世纪萨珊帝国在高加索方向的最主要敌人。匈人于395年翻越高加索山脉南下袭击近东,随后由这条沿海的廊道回师北高加索。^④匈人首领阿姆巴祖克(Ambazuk)曾在卑路斯一世(Peroz I, 459~484年在位)时期短暂控制里海之路,而在长达33年的萨珊帝国亚美尼亚起义(451~484)中,反叛波斯的亚美尼亚人多次开放高加索的打耳班使匈人经这条廊道南下劫掠萨珊帝国领土。^⑤公元503年南下的萨比尔人迫使萨珊帝国同拜占庭帝国缔结了7年和约,随后萨珊帝国统治者致力于巩固东高加索的边

-
- ① 丝绸之路通常被描述为一个文明交流网络,而网络的特征是“横贯东西、纵连南北”。但是在国内具体的丝绸之路历史研究中,往往侧重对横贯东西的陆路交通的研究,而缺乏对纵连南北的交通贸易关系的研究。这种例子有很多,例如交通部中国公路交通史编审委员会编《中国丝绸之路交通史》,人民交通出版社,2000,第1页;邹磊《中国与伊斯兰世界“新丝绸之路”的兴起》,博士学位论文,复旦大学,2013,第4~5页;乐玲《10-12世纪陆上丝绸之路交通道路网络复原》,硕士学位论文,陕西师范大学,2017,第112页;周伟洲、王欣主编《丝绸之路辞典》,陕西人民出版社,2018,第1、4页。
- ② Herodotus, *Histories*, Vol. II, trans. by A. D. Godley, London; William Heinemann, 1928, p. 213.
- ③ 亚美尼亚作家笔下的马兹库特人通常被等同于马萨格泰人,打耳班南方塔巴萨兰附近的马斯卡特(Masqat)地名便来源于马兹库特人。V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, p. 78.
- ④ Denis Sinor, *The Cambridge History of Early Inner Asia*, Cambridge: Cambridge University Press, 1990, pp. 183 - 185.
- ⑤ [英]卡韦赫·法鲁赫:《伊朗前传:波斯千年战争》,高万博、李达译,江苏凤凰文艺出版社,2020,第300页。

防。公元 515 年萨比尔人控制了从高加索到顿河、伏尔加河的大片土地，并于当年再次经里海之路南下劫掠。^①至 6 世纪中后期，北高加索逐渐被纳入突厥汗国及其附属的可萨人的势力范围，萨珊帝国和突厥汗国遂成为这一时期争夺里海之路的两大主要力量。

里海之路在古典时代便是一条重要的高路。古希腊学者斯特拉波 (Strabo) 记载了控制该地的阿奥瑞斯人 (Aoris) 同亚美尼亚和米底地区建立贸易联系，获得来自巴比伦和印度的商品。^②古罗马博物学家老普林尼 (Pliny the Elder) 曾记载一条从印度出发，经巴克特里亚、阿姆河，过里海、库拉河 (Kura River)，经 5 天行程由法希斯河 (Phasis River) 进入黑海的商路，^③并暗示存在一条连接印度、大日耳曼尼亚 (Greater Germania) 和高卢地区的商路。^④考虑到两人相距时代不远，因此可以认为，东方的商品很可能经过阿奥瑞斯人控制的里海之路北上东欧草原，随后经大日耳曼尼亚到达高卢地区。这一事实表明，经里海之路连接高加索南北的商业活动在公元前后便有所发展。在伊斯兰时代，达里尔峡谷因安全性较低而难以穿越，在高加索跨区域贸易方面用途较弱，^⑤而 10 世纪基辅罗斯兴起后伏尔加河—里海贸易逐渐繁荣，里海之路由此成为高加索地区南北交往的主要路线。

作为连接高加索南北的重要交通路线，里海之路的军事和商业价值成功吸引了高加索南北两大帝国的注意力。围绕里海之路的地缘政治冲突不仅影响了东高加索地区的城市发展，也成为打耳班在古代晚期^⑥正式兴起的原因。萨珊帝国于 4 世纪末占领东高加索地区，将当地马兹库特人降服并将

① 桂宝丽：《可萨突厥》，兰州大学出版社，2013，第 5 页。

② Strabo, *Geography*, Vol. V, trans. by H. L. Jones, London: William Heinemann, 1928, p. 191, p. 243.

③ Pliny the Elder, *Natural History*, Vol. II, trans. by H. Rackham, Cambridge: Harvard University Press, 1942, p. 377.

④ Pliny the Elder, *Natural History*, Vol. I, trans. by H. Rackham, Cambridge: Harvard University Press, 1938, p. 305.

⑤ Ahmet Canbek, *Kafkasya'nın Ticaret Tarihi*, Istanbul: Kuzey Kafkasyalılar Kültür ve Yardım Derneği, 1978, p. 33. 部分学者也认为，相比于达里尔峡谷，阿拉伯帝国的确更重视打耳班。D. M. Dunlop, "Bāb al-Abwāb," *Islamic Encyclopedia*, Vol. 1, Leiden and Boston: Brill, 1986, p. 837.

⑥ 有关古代晚期的起止时间，学界的定义并不完全一致。笔者在这里依据《牛津古代晚期词典》，将古代晚期定为 3 世纪中叶到 8 世纪中叶。Oliver Nicholson, "Preface," *The Oxford Dictionary of Late Antiquity*, Oxford: Oxford University Press, 2018.

该地作为萨珊帝国同南俄草原游牧民族之间的缓冲区。马兹库特人曾于5世纪40年代转投匈人,其结果则是被萨珊波斯人和亚美尼亚人联手驱逐到北方,萨珊帝国由此直接控制了里海之路。5世纪萨珊君主耶兹底格德二世(Yazdgerd II, 438~457年在位)曾以一条长约3公里的泥墙封死打耳班,并在打耳班南方25公里处修建了耶兹底格德王城(Shahristan-i Yazdgerd)。^①至6世纪初,萨珊君主卡瓦德一世(Kavad I, 488~496、498~531年在位)在耶兹底格德二世的基础上加固了打耳班的泥砖城墙,并在整个东高加索修建了利比尼斯(Lbines)、阿普祖特-卡瓦特(Apzut-Kavat)和贝什-巴尔麦克(Besh-Bermark)三大城墙和白拉坎(Baylaqan)等要塞城市。^②打耳班城市建设最重要的规划者是萨珊君主库思老一世(Khosrow I)。中世纪的阿拉伯史地学家将打耳班的兴建归功于库思老一世,^③现代研究也将存留至今的打耳班石质城墙的修建归功于库思老一世。根据史料记载和现代学者统计,库思老一世时代的萨珊帝国从拜占庭帝国手中勒索合计6845千克的黄金和至少5吨白银,而其相当一部分便被用于打耳班要塞的建设活动。^④萨珊帝国为修建打耳班城墙调动了全国的工匠和财物。^⑤而为巩固以打耳班为中心的防御体系,库思老一世还在打耳班附近修建了大量的堡垒、要塞和城镇,并将伊朗各地的人迁至打耳班。^⑥因此可以说,萨珊帝国对高加索政治军事政策的推进是推动东高加索城市化进程的重要因素。

-
- ① Murtazali Gadjev, "Armenia and the Land of the Mazkut (3rd - 5th Century AD): Written Sources and Archaeological Data," *Electrium*, Vol. 28, No. 1, 2021, p. 214.
 - ② Murtazali Gadjev, "Construction Activities of Kavād I in Caucasian Albania," *Iran and Caucasus*, Vol. 21, No. 2, 2017, p. 122.
 - ③ [阿拉伯]伊本·胡尔达兹比赫:《道里邦国志》,宋岷译注,华文出版社,2017,第237~238页。El-Masudi, *Meadows of Gold and Mines of Gems*, trans. by Aloys Sprenger, Vol. 1, London: Fund of Great Britain and Ireland, p. 401; Ibn Hawqal, *The Orient Geography of Ebn Haukal*, trans. by William Ouseley, London: London Orient Press, 1800, p. 158.
 - ④ Murtazali Gadjev, "On the Construction Date of the Derbend Fortification Complex," *Iran and the Caucasus*, Vol. 12, No. 1, 2008, p. 15.
 - ⑤ Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, p. 6.
 - ⑥ Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 6-7; Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: MAGE Publishers, 2009, pp. 35-37.

另外，突厥汗国与萨珊帝国的地缘政治对抗是打耳班要塞兴起的重要原因。萨珊—突厥同盟在其共同的敌人——嚙哒帝国（Hephthalite Empire）灭亡后迅速解体，对丝绸贸易利润的争夺进一步恶化了萨珊帝国与突厥汗国的关系，并导致了突厥—拜占庭联盟的成立。而突厥汗国于567~571年扩张至里海西北，由此对萨珊帝国控制下的东高加索地区造成直接威胁。也正是在这种背景下，东高加索地区成为库思老一世后期萨珊帝国西北防务的重心，这是打耳班正式兴起的背景，因为石质要塞城墙的修建乃打耳班正式兴起的标志，现代考古与铭文研究将打耳班要塞的修建时间确定为库思老一世统治后期的568~569年。^①因此可以说，打耳班要塞的兴起是萨珊帝国对抗突厥汗国地缘政治战略推动的结果，其功能是防御欧亚草原游牧帝国南下破坏西亚定居文明，打耳班位居里海之路枢纽地带的军事战略价值得到萨珊帝国统治者的充分重视。

也正是因为里海之路的军事战略价值，萨珊帝国之后的阿拉伯帝国统治者对打耳班的重视有增无减。643年阿拉伯军队抵达打耳班后，便允许当地的波斯驻军以戍边为条件免缴人头税。在哈里发奥斯曼时期，来自南方的阿拉伯移民和驻军大都集中于打耳班、巴尔达（Barda/Bardha[°]a）、迪文（Dvin）等主要城镇。倭马亚王朝时期，麦斯莱麦·伊本·阿卜杜·马利克（Maslama Ibn Abd al-Malik）在712~733年至少3次从叙利亚北上打耳班同可萨人作战，并在当地修建兵工厂和仓库以备军需。^②754年可萨人对打耳班的劫掠使新兴的阿拔斯王朝意识到了里海之路的重要战略地位，哈里发曼苏尔（Al-Mansur，754~775年在位）为此从叙利亚地区迁移7000户于此。^③打耳班的重要性还引发了统治者的直接关注，哈里发希沙姆（Hisham，724~743年在位）于8世纪30年代造访此地，789年哈里发哈伦·拉希德（Harun al-Rashid，786~809年在位）亦携王后左拜德造访了打耳班，885年哈里发穆

-
- ① Murtazali Gadjeiev, "On the Construction Date of the Derbend Fortification Complex," *Iran and the Caucasus*, Vol. 12, No. 1, 2008, p. 14.
- ② V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, p. 19; Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: MAGE Publishers, 2009, pp. 47 - 48.
- ③ Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, p. 117.

塔米德(al-Mu‘tamid, 870~892年在位)下令将巴库的石油和盐田收入交由打耳班总督管理。^①阿拉伯帝国对打耳班长达几个世纪的政策支持奠定了打耳班在东高加索诸城中首要地位的基础。

由上可知,从萨珊帝国到阿拉伯帝国阿拔斯王朝,围绕里海之路的地缘政治冲突是推动东高加索城市发展和打耳班正式兴起的重要因素。独特的地理环境赋予了里海之路特殊的战略价值,进而使得作为里海之路锁钥之地的打耳班成为里海之路的核心。控制了打耳班,也就控制了这条重要的军事和贸易路线。但是也应该看到,大国地缘政治冲突也是一种消极力量,它不仅威胁到当地居民的生存环境,也阻碍了东高加索商业贸易的发展。现代学者对东高加索地区的人类学研究表明,里海之路的平原地带自3世纪开始便进入一个人口快速增长的时期,定居点数量增加。然而,6~8世纪东高加索政治环境的恶化导致里海沿岸平原的若干定居地开始被废弃,大量人口从沿海纷纷逃往内陆山区。^②这在很大程度上是6~8世纪萨珊帝国与北高加索游牧民族的频繁冲突以及阿拉伯—可萨战争的结果。这种地缘政治背景在一定程度上制约了里海高路的发展。以钱币证据为例,哈里发阿卜杜·马利克(‘Abd al-Malik, 685~705年在位)币制改革后,便在包括打耳班、第比利斯、阿尔兰等在内的地区建立了一系列铸币厂,但是高加索地区直到8世纪70年代才出现第一个第尔汗(dirham)银币窖藏,表明当地成规模的货币贸易始于9世纪后期。这一年代差距表明8世纪前期频繁爆发的阿拉伯—可萨战争是制约高加索地区商业贸易的主要因素。打耳班仍然主要发挥军事要塞的功能。^③

因此,在古代晚期和中世纪前期的5~8世纪,打耳班更多的是以要塞的身份履行其政治军事职能。打耳班在这一时期是捍卫萨珊帝国和阿拉伯帝国高加索边疆的军事堡垒,而非在经济方面具有重要价值的商贸城

-
- ① Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, p. 129, p. 136.
- ② M. С. Гаджиев, “О миграционных и демографических процессах на территории Дагестана в албано-сарматский и ранн-средневековый периоды,” *Stratum Plus*, No. 4, 2020, С. 314, С. 318.
- ③ Thomas S. Noonan, “Why Dirhams First Reached Russia: The Role of Arab-Khazar Relations in the Development of the Earliest Islamic Trade with Eastern Europe,” *The Islamic World, Russia and Vikings, 750 – 900*, London and New York: Routledge, 1998, pp. 166 – 194.

市。而8世纪中叶以来丝路交通的变迁促成了打耳班向东高加索地区商贸枢纽城市的全面转型。

二 丝路交通变迁与9~10世纪打耳班的城市化转型

通过将草原丝路和绿洲丝路联系到一起，里海之路成为中世纪前期丝路交通网络的重要支线。8世纪中叶的丝路交通变迁是里海之路复兴的重要背景，9~10世纪里海之路的蓬勃发展亦是同时期丝路西段交通变迁的结果。宏观层次的交通变迁创造了阿拉伯帝国和可萨汗国同时的繁荣，里海之路因此繁荣。而连接中东和北欧的弧形商业带的贯通，则是9~10世纪里海之路持续发展的重要动力。交通变迁带来的贸易繁荣，成为推动打耳班在9~10世纪向城市化转型的重要动力。8世纪中叶的丝路交通变迁赋予了可萨汗国和阿拔斯王朝在繁荣上的共时性。这种变迁由两部分组成：8世纪中叶欧亚大陆政治局势的变动导致丝路交通重心的北移；阿拔斯王朝前期以巴格达为中心的世界性贸易网络形成。考虑到可萨汗国和阿拔斯王朝几乎是在同一时期呈现和平繁荣的交往局面，因此这种交通变迁应该被视为造就南北两大政权同时繁荣的重要原因。里海之路也正是在这种繁荣的背景下得以复兴。

8世纪中叶欧亚大陆政治局势的变动，使得横贯东西的丝路交通呈现重心北移的趋势，从而为可萨汗国的繁荣提供了重要的外部条件。^① 稳定的过境贸易收入使得可萨汗国长期繁荣稳定。^② 这一贸易路线西起黑海和顿河，向东经伏尔加河入海口，随后继续向东经花刺子模、咸海和七河地区，沿着天山北麓连接中国。^③ 因此，位于伏尔加河下游的可萨汗国首都阿铁尔自然成为草原丝路的重要节点。而8世纪中叶以来，受制于欧亚大陆整体政治

① Anatoly M. Khazanov, *Nomads and the Outside World*, trans. by Julia Crookenden, Madison: The University of Wisconsin Press, 1994, pp. xxxi - xxxii. 贸易对可萨汗国的重要性，见 D. M. Dunlop, *The History of the Jewish Khazars*, New York: Schocken, 1967, pp. 224, 228, 231 - 234。

② 林英：《试论唐代西域的可萨汗国——兼论其与犹太人入华的联系》，《中山大学学报》（哲学社会科学版）2000年第1期，第17页。

③ Jeong Su-Il, *The Silk Road Encyclopedia*, Seoul: Seoul Selection, 2016, pp. 680 - 681.

局势的变动,丝路中亚段的交通重心逐渐从传统的沙漠绿洲丝路转移到草原丝路。在丝路东段,安史之乱后唐朝逐渐丧失对西域的控制,加之吐蕃、回鹘在西域的长期战争,导致昔日塔里木盆地南北主要交通路线均陷入衰退。^①同时,随着回鹘汗国对天山北麓控制权的确立,以及中唐时期唐朝政府与回鹘汗国开展的大规模绢马贸易,大批丝绸流入漠北回鹘可汗城,并促使天山北麓外部廊道成为这一时期东西交通的主要路线。唐前期西去中亚的“碎叶路”乃是沿天山南麓的道路,而到中晚唐时期,沿天山北麓西去的路线被《元和郡县图志》的作者称为“碎叶路”,这表明天山北麓的草原地区在安史之乱后成为东西交往的主要路线。^②横贯东西的陆路在其东部呈现北移的趋势,这一趋势也影响到了欧亚大陆西部丝绸之路的交通发展。根据国内学者的研究,唐代经陆路入华的犹太人可能就是从可萨汗国出发,经丝路北道进入中国。^③哈里发瓦西格(al-Wathiq, 842~847年在位)的使者萨拉姆·突尔久曼(Sallam al-Turjuman)便是从高加索北上可萨汗国,大致沿着丝路北道抵达中国西北的玉门关。^④俄罗斯境内的考古发现也为这一时期丝路西段交通重心的北移提供了证据。北高加索的莫谢瓦亚-巴尔卡(Moshevaya Balka)遗址发现了来自中国的100多片丝绸残片和用汉语写成的佛经与商业文书,这表明在8~9世纪中国和可萨汗国之间的确存在成规模的商业与文化联系,^⑤在位于奥斯科尔河(Oskol River)上游的德米特里夫斯科伊(Dmitrevskoe)城堡,考古发掘时发现了一面唐代风格的铜镜,而根据对上顿涅茨河的萨尔托沃文化和涅塔洛维文化遗址出土的丝绸碎片和钱币的研究表明,上顿涅茨河地区墓葬的主人很可能是那些位于商队沿线,并且以丝绸和钱币形式对往来商人征

-
- ① 例如,对于阆丹丹乌里克出土的犹太—波斯语信件分析后认为,8世纪后期的战乱导致塔里木盆地的交通隔绝,从而导致当地犹太人的信件长期滞留于此。参见莫玉梅《考古学视角下隋唐时期犹太人入华再讨论》,《北方论丛》2017年第6期,第107页。
 - ② 李吉甫:《元和郡县图志》,中华书局,1983,第1033~1034页;许序雅:《唐代丝绸之路与中亚史地丛考——以唐代文献为中心》,商务印书馆,2015,第59页。
 - ③ 林英:《试论唐代西域的可萨汗国——兼论其与犹太人入华的联系》,《中山大学学报》(哲学社会科学版)2000年第1期,第20页。
 - ④ Emeri van Donzel, Andrea Schmidt, *Gog and Magog in Early Syriac and Islamic Sources*, Leiden and Boston: Brill, 2009, pp. 232-234, 264-266.
 - ⑤ 罗峰主编《丝绸之路上的考古、宗教与历史》,文物出版社,2011,第107~112页。

税的人。^① 有鉴于此，8世纪中叶丝路交通重心的北移应该被视为可萨汗国繁荣的重要背景。

8~9世纪以巴格达为中心的世界性贸易网络的形成，为阿拔斯王朝前期伊拉克经济的发展带来新的历史机遇。现代研究指出，阿拔斯王朝前期伊拉克农业发展水平相对逊色于萨珊波斯后期。^② 在这种相对薄弱的农业基础上，繁荣贸易活动对王朝前期的经济增长具有更重要的意义。阿拔斯王朝的建立使得伊拉克重新成为近东地区的政治经济中心，巴格达的权贵和富裕阶层为伊拉克创造了庞大的消费市场，从而推动了8~9世纪欧亚世界性贸易网络的重组。伊拉克位于这个网络的中心，巴格达则是伊拉克的中心，被视为整个世界的枢纽：巴格达汇集了伊拉克各地的商品，也汇聚了来自法尔斯、阿曼、也门、巴林等邻近地区的货物；来自摩苏尔、迪亚尔·拉比阿（Diyar Rabia）、阿塞拜疆、亚美尼亚等地的船只可顺底格里斯河南下；来自迪亚尔·穆达尔（Diyar Mudar）、拉卡（al-Raqqa）、叙利亚、拜占庭、埃及和马格里布的商船亦可从幼发拉底河沿水道网络抵达巴格达；巴格达同时还是吉巴勒、伊斯法罕（Isfahan）和呼罗珊地区的商业枢纽。^③ 财富源源不断地流入极大地推动了当地的经济的发展。美索不达米亚地区的人口在9世纪已多达400万人，而巴格达的人口在10世纪已增长到100万人。^④ 人口增长和庞大的市场需求推动了伊拉克地区商业的繁荣。哈里发马赫迪（al-Mahdi，775~785年在位）时期，仅巴格达市区在底格里斯河两岸的市场租金收入便多达1200万第尔汗，9世纪上半叶萨马拉的市场收入每年也多达1000万第尔汗。^⑤ 阿拔斯王朝的商业发展加快了货币流通的速度

① Dariusz Adamezyk, "The Political Economy of the Arab Silver Redistribution Networks in Viking Age Eastern and Central Europe," *Review (Fernand Braudel Center)*, Vol. 36, No. 3-4, 2013, p. 272.

② A. L. Udovitch, *The Islamic Middle East, 700-1900, Studies in Economic and Social History*, Princeton: The Darwin Press, 1981, p. 191.

③ Al-Ya'qūbī, *The Works of Ibn Wāḍih al-Ya'qūbī*, Vol. 1, trans. by M. S. Gordon et al., Leiden and Boston: Brill, 2018, pp. 70-71.

④ E. Ashtor, *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*, Berkeley: University of California Press, 1976, p. 89; A. A. Duri, "Baghdad," *Encyclopedia of Islam*, Vol. 1, Leiden and Boston: Brill, 1986, p. 899.

⑤ Al-Ya'qūbī, *The Works of Ibn Wāḍih al-Ya'qūbī*, Vol. 1, trans. by M. S. Gordon et al., Leiden and Boston: Brill, 2018, pp. 87, 97.

并造成严重的通货膨胀，进一步鼓励人们将货币投入市场流通，这反过来亦推动了商业的发展。^① 由此，以巴格达为中心的世界性商业网络的形成亦成为这一时期丝路交通变迁的重要内容，并为阿拔斯王朝前期伊拉克的经济繁荣提供了必要条件。

钱币窖藏和史料都倾向于将里海之路的复兴定于8世纪后期，表明可萨汗国和阿拔斯王朝同时的繁荣是促成里海之路复兴的重要背景。窖藏证据显示，高加索地区有规模的第尔汗银币运输始于8世纪70年代。波罗的海南岸的旧拉多加（Staraiia Ladoga）遗址曾发现铸造于786年的阿拉伯第尔汗银币，而来自亚美尼亚的史料也记载，哈里发马赫迪时期放开了对高加索地区商业活动的限制，^② 表明8世纪后期是里海之路复兴开始的时间。根据钱币学证据，可将中世纪早期的环里海贸易分为两个阶段，而在8世纪80年代到9世纪70年代的第一个阶段，来自近东地区的大量第尔汗银币经里海之路和打耳班北上可萨汗国、东欧乃至斯堪的纳维亚地区，东高加索成为这一时期环里海贸易的交通重心。^③ 这种复兴是里海之路南北两大政权同时繁荣的结果，促成了连接草原丝路与沙漠绿洲丝路的直接交通路线的出现。从巴格达出发至呼罗珊大道上的希努·苏马亚拉（Sinnu Sumayrah），随后至迪

① 自8世纪70年代直到10世纪初，伊拉克每100千克小麦价格上涨了10倍。曼苏尔时期伊拉克一只羊价格不过1个第尔汗，一只羊羔价格约为1/4个第尔汗，但是在贾希兹生活的9世纪，10个第尔汗都无法从巴士拉的市场上购得一只羊羔，即使是从游牧的贝都因人那里也不行。E. Ashtor, *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*, Berkeley: University of California Press, 1976, p. 93; [阿拉伯] 贾希兹:《吝人列传》，葛铁鹰译，商务印书馆，2020，第85页。

② Lewond, *History of Lewond, the Eminent Vardapet of the Armenians*, trans. by Zaven Arzoumanian, Wynnewood: St. Sahag and St. Mesrob Armenian Church, 1982, p. 140.

③ 有关9世纪第尔汗窖藏的分期，可参考 Thomas S. Noonan, “The Regional Composition of Ninth-Century Dirham Hoards from European Russia,” *The Islamic World, Russia and Vikings, 750 – 900*, London and New York: Routledge, 1998, pp. 154 – 165。对9 ~ 10世纪远北第尔汗窖藏的分期，可参考 Roman K. Kovalev, “The Production of Dirhams in the Coastal Caspian Sea Provinces of Northern Iran in the Tenth-Early Eleventh Centuries and Their Circulation in the Northern Lands,” *Archivum Eurasiae Medii Aevi*, Vol. 19, 2012, p. 133; Marek Jankowiak, “Contacts between the Islamic World and Northern Europe in the pre-Mongol Period,” *The Oxford Handbook of Islamic Archaeology*, Oxford: Oxford University Press, 2020, pp. 360 – 363; Marek Jankowiak, “Dirham Flows into Northern and Eastern Europe and the Rhythms of the Slave Trade with the Islamic World,” *Viking-Age Trade: Silver, Slaves and Gotland*, London: Routledge, 2021。

奈沃尔 (Dinavar)、赞詹 (Zanjan)、阿尔达比勒, 由此向北到达阿拉克斯河以南的卧尔珊 (Warthan), 再由卧尔珊往北至亚美尼亚地区的首府巴尔达, 经 15 个驿站可到打耳班, 由此北上进入可萨汗国旧都萨曼达尔 (Saman-dar), 并最终抵达可萨汗国首都阿铁尔。^① 因此, 通过沟通草原丝路与沙漠绿洲丝路, 里海之路成为中世纪早期世界性丝路贸易网络中的重要支线。

虽然环里海贸易的重心在 9 世纪后期逐渐东移, 但是里海之路却因 9 ~ 10 世纪弧形贸易带的贯通而持续繁荣。萨曼王朝的经济繁荣与伏尔加保加尔汗国的兴起, 致使里海地区的贸易重心向东转移到花刺子模地区, 但是打耳班和里海之路并未因此萧条。^② 马苏迪称, 即使是在 10 世纪中叶, 打耳班和巴尔达也依然是北方皮毛的重要出口目的地。^③ 罗斯商业网络的扩张是 9 ~ 10 世纪里海之路持续繁荣的重要动力, 并促成经高加索、南俄草原连接中东和斯堪的纳维亚地区的弧形商业带的贯通。弧形商业带的贯通是 9 ~ 10 世纪丝路西段交通变迁的主要内容, 里海之路则是这条商业带的重要支线, 打耳班因此成为罗斯里海商业网络的重要节点。因此, 通过发挥打耳班的港口区位优势, 扩张的罗斯商业网络带动了 10 世纪东高加索地区海陆贸易的发展, 里海之路在环里海贸易重心东移的背景下得以继续发展。

另外, 对白银的需求持续鼓励罗斯人通过里海之路向南方寻找财富的来源。迟至 846 年, 罗斯商人就已经通过阿铁尔和里海进入伊斯兰世界。^④ 纵横交错的水道网络使罗斯人得以通过水陆联运的方式往来于东欧平原各地, 并通过伏尔加河口的阿铁尔。海路是罗斯人进入伊斯兰世界的主要方式, 里海之路则是罗斯人沿里海航行的主要航线。里海北部地区水位较浅,

① [阿拉伯] 伊本·胡尔达兹比赫:《道里邦国志》, 宋岷译注, 华文出版社, 2017, 第 108 ~ 111 页。

② Marek Jankowiak, "Contacts between the Islamic World and Northern Europe in the pre-Mongol period," *The Oxford Handbook of Islamic Archaeology*, Oxford: Oxford University Press, 2020, p. 360.

③ Paul Lunde, Caroline Stone, *Ibn Fadlan and the Land of Darkness*, New York: Penguin Press, 2012, p. 160.

④ [阿拉伯] 伊本·胡尔达兹比赫:《道里邦国志》, 宋岷译注, 华文出版社, 2017, 第 142 ~ 143 页。

并不适合商船停泊,东北地区的曼格什拉克半岛饱受劲风和水下悬崖的困扰,船只更是难以通航。^①而东部的广大地区多是荒原,缺乏孕育商业港口的区位条件——即使是以良港著称的阿拔斯昆(Abaskūn),也时刻面临水位上升的切身威胁。^②而在里海南岸的泰伯里斯坦,沿岸的沙洲成为港口建设的阻力。^③有鉴于此,位于东高加索沿海地区的里海之路乃是罗斯人南下的必经之地,打耳班也在此过程中受益,成为“里海地区一个主要港口,是可萨人、萨里尔人(Sarirs)、钦察人(Kapchaks)以及戈尔甘、泰伯里斯坦、库尔吉(Kurge)的港口”。^④

罗斯人对10世纪后期哈希姆(Hashimids)王朝打耳班地区政治斗争的参与,表明打耳班在当时已经成为罗斯商业网络向南方扩张的重要节点。截至10世纪80年代,罗斯武士已经成为打耳班埃米尔与当地酋长(ru'asa/ra'is)斗争过程中最主要的支持者。根据罗斯史书《往年纪事》的记载,打耳班埃米尔马蒙(al-Mamun)曾向罗斯人求援。^⑤彼时罗斯人已经征服了北高加索的雅西人(Yasians)和卡索克人(Kasogians),势力抵达东高加索北部。因此,打耳班埃米尔的政策无疑助长了当地民众的反罗斯情绪,并成为989~993年打耳班爆发反罗斯的传教士之乱的导火线。^⑥

以蜂蜜、奴隶、皮毛等为代表的北方特产在10世纪大量运抵打耳班,也为这种密切的商业联系提供了佐证。蜂蜜是东欧地区重要的出口产品,而高加索地区本身并不出产蜂蜜。但是在伊斯塔赫里时代的东高加索,2~3人份的蜂蜜仅售1个第尔汗,这种低廉的价格从侧面反映出打耳班与罗斯地

① Hamad Allah Mustawfi of Qazwin, *The Geographical Part of the Nuzhat al-Qulub*, trans. by G. Le. Strange, Leiden and Boston: Brill, 1919, p. 232; Farda Asadov, "Trade Routes, Trading Centers and the Emergence of the Domestic Market in Azerbaijan in the Period of Arab-Khazar Domination on the Silk Road," *Acta Via Serica*, Vol. 4, No. 1, 2019, p. 18.

② 随着里海水位的上升,阿拔斯昆从一个单纯的港口逐渐变成一个岛屿,并在14世纪被彻底淹没。Hamad Allah Mustawfi of Qazwin, *The Geographical Part of the Nuzhat al-Qulub*, trans. by G. Le. Strange, Leiden and Boston: Brill, 1919, p. 231.

③ Maurice Lombard, *The Golden Age of Islam*, Princeton: Markus Wiener Publishers, 2003, p. 35.

④ Ibn Hawqal, *The Orient Geography of Ebn Haukal*, trans. by William Ouseley, London: London Orient Press, 1800, p. 159.

⑤ [俄]涅斯托尔:《往年纪事》,王钺译注,甘肃民族出版社,1994,第155页。

⑥ V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, pp. 45 - 46.

区密切的商业联系。^① 现代研究指出，以伏尔加河口为起点，经打耳班到亚美尼亚和沿着里海西岸到泰伯里斯坦、戈尔甘最终抵达巴格达的路线，是中世纪斯拉夫奴隶输入西亚的两条主要路线。^② 10世纪的穆斯林旅行家阿玛德·伊本·法德兰（Ahmad Ibn Fadlan）将贩奴视为罗斯人的主要生计，《世界境域志》的作者则将奴隶贸易视作打耳班的支柱产业。^③ 11世纪的波斯作家昂苏尔·玛阿里曾提及关于识别、买卖奴隶的技巧，这些奴隶包括突厥人、罗斯人和亚美尼亚人。^④ 玛阿里曾在阿尔兰（Arran）的沙达德王朝宫廷任职，因此这份记录可以被视作罗斯—打耳班奴隶贸易在11世纪依然存在的证据。来自东欧的皮毛是另一项输入打耳班的重要产品。现代研究认为，10世纪时每年都有50万~62.5万张优质皮毛从东欧输入伊斯兰世界。^⑤ 伊斯塔赫里称，罗斯和基辅地区的海狸皮可以通过可萨汗国出口到全世界，前引马苏迪语表明，打耳班乃是皮毛向中东地区出口的主要通道。地名学的研究也将东高加索与皮毛贸易联系在一起：里海之路南方的鲁巴斯河（Rubas River）和萨姆尔河（Samur River）在奥塞梯语中意为狐狸和貂。^⑥

有鉴于此，特别是在10世纪环里海贸易重心东移的背景下，罗斯商业网络向里海地区的扩张以及对里海西岸航线的利用开发，意味着里海之路开始成为北欧—中东弧形商业带的重要组成部分。正是在这种背景下，10世纪的阿拉伯作家对东高加索陆路交通的记载更加详细。9世纪的阿拉伯作家仅仅是提及卧尔珊—巴尔达—打耳班这一路线所经过的驿站数量，并未深入谈到相关细节。而10世纪的伊斯塔赫里详细地记载了从巴尔达到打耳班的具体路线，即从巴尔达出发，跨库拉河到沙马希（Shamakhi），随后

-
- ① Ahmet Canbek, *Kafkasya'nın Ticaret Tarihi*, Istanbul: Kuzey Kafkasyalılar Kültür ve Yardım Demeği, 1978, pp. 37–38.
 - ② Maurice Lombard, *The Golden Age of Islam*, Princeton: Markus Wiener Publishers, 2003, p. 197.
 - ③ Ahmad Ibn Fadlan, *Mission to the Volga*, trans. by James E. Montgomery, New York: New York University Press, 2017, p. 34; *Hudūd al-‘Ālam, The Regions of the World*, trans. by V. Minorsky, Cambridge: Cambridge University Press, 1970, p. 145.
 - ④ [波斯] 昂苏尔·玛阿里：《卡布斯教海录》，张晖译，商务印书馆，1990，第84~90页。
 - ⑤ Roman K. Kovalev, “The Infrastructure of the Northern Part of the Fur Road between the Middle Volga and the East During the Middle Ages,” *Archivum Eurasiae, Medii*, Vol. 11, 2001, p. 64.
 - ⑥ V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10–11 Century*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, p. 78.

经3天路程到希尔万城,然后至阿布哈兹,从此地经萨姆尔河的大桥至打耳班。^①在穆卡达西笔下,传统的北上路线不仅在里程上有所减少,并且还出现了从第比利斯出发,经沙基(Shakki)、拉卡赞(Lakzan)至打耳班的新路。^②文本中的细化是里海之路在10世纪发展、繁荣的表现。

不仅如此,考古证据也见证了繁荣的贸易对打耳班城市发展的影响。在打耳班8~10世纪的地层中发现了大量来自萨马拉、雷伊(Rayy)和巴格达的陶器,以及来自埃及的珠宝和产自印度的象牙制品;对打耳班上城区西南部分的考古成果显示,9~11世纪打耳班的地层中出现了大量釉面瓷器、贵重的玻璃器和珠宝,还包括中国生产的釉面彩陶。俄国学者库德里亚夫特采夫(Kudriavtsev)据此认为打耳班自8世纪末开始便是中世纪高加索地区的经济贸易中心。^③9~10世纪东高加索商业贸易的繁荣首先影响到打耳班城市的建设。而随着9~10世纪跨区域贸易的繁荣,来自中亚地区的城市建设技术随着商业的发展传入东高加索,进而对打耳班城墙的建设产生了一定影响。在中亚,如阿弗拉西亚布(Afrasiab)、片吉肯特(Panjakent)、瓦拉赫沙(Varakhsha)和碎叶(Suyab)等城址的建设活动普遍采用粟特式的土坯、垛泥墙和连接式交替垒砌技术。^④同时,繁荣的商业活动成为推动打耳班城区扩张的重要因素。考古证据表明,打耳班下城区面积在萨珊时期仅有30公顷,而至伊斯塔赫里生活的10世纪上半叶,打耳班在面积上已超过阿塞拜疆的首府阿尔达比勒,在高加索诸城中仅次于阿尔兰首府巴尔达。至13世纪,打耳班下城区的面积已经扩大到60公顷。^⑤10世纪里海海上贸

-
- ① Farda Asadov, "Trade Routes, Trading Centers and the Emergence of the Domestic Market in Azerbaijan in the Period of Arab-Khazar Domination on the Silk Road," *Acta Via Serica*, Vol. 4, No. 1, 2019, p. 13.
 - ② Al-Muqaddasi, *The Best Divisions for Knowledge of the Regions*, trans. by Basil Collins, London: Garnet Publishing, 2001, pp. 310-311.
 - ③ Thomas S. Noonan, "Why Dirhams First Reached Russia: The Role of Arab-Khazar Relations in the Development of the Earliest Islamic Trade with Eastern Europe," *The Islamic World, Russia and Vikings, 750-900*, London and New York: Routledge, 1998, pp. 267-270.
 - ④ Boris Zhivkov, *Khazaria in the Ninth and Tenth Centuries*, trans. by Daria Manova, Leiden and Boston: Brill, 2015, p. 245.
 - ⑤ A. Asa Egar, *The Archaeology of Medieval Islamic Frontiers: From the Mediterranean to the Caspian Sea*, Louisville: University of Colorado, 2019, p. 152; D. M. Dunlop, "Bāb al-Abwāb," *Islamic Encyclopedia*, Vol. 1, Leiden and Boston: Brill, 1986, pp. 835-836.

易的繁荣也推动了打耳班的港口建设。10世纪时打耳班港口面积已达25公顷。为保护这个港口，打耳班埃米尔优素福·伊本·阿布-萨吉（Yusuf Ibn Abi'l-Saj, 901~928年在位）耗资6万第纳尔在打耳班修建了长400~500米的防波堤。^①不仅如此，黎凡特地区的港口建造传统，如推罗（Tyre）和阿克（Acre）城修建的环绕港口的铁链，也出现于10世纪打耳班港口的设计中。打耳班当地人在港口两侧的岩石上安置了由水泥和铅制成的锁链，以保护往来的贸易船只。^②也正是得益于打耳班地方统治者对港口建设的重视，打耳班才在这一时期发展成里海地区最重要的港口城市。

里海之路过境贸易的繁荣也刺激了打耳班纺织业的发展，使打耳班的手工业呈现明显的出口导向特征。在9~10世纪，打耳班不仅是高加索地区的亚麻布集散地，也是可萨汗国与萨里尔人、泰伯里斯坦和戈尔甘地区间亚麻织物贸易的集散中心。^③伊本·豪盖勒指出，地毯编织和藏红花种植是打耳班的两大重要产业，而打耳班的地层中也的确出土了编织地毯的专门工具。10世纪的波斯史家巴拉米（al-Balami）称，打耳班生产独特的马苏里（mahsuri）面料和羊毛地毯，并将其出口到阿塞拜疆、呼罗珊和泰伯里斯坦等地。织物贸易的活跃也促进了当地染色行业的发展。以茜草种植为例，对当地织物的研究表明，打耳班的茜草种植业特别重视外销。^④高加索地区是伊斯兰世界重要的茜草种植区，阿塞拜疆的茜草通过打耳班出口到伊斯兰世界各地，甚至还远销印度。^⑤

综上所述，横贯东西的丝路交通重心的北移、以巴格达为中心的世界

-
- ① В. В. Дудин, “ДРЕВНЯЯ РУСЬ И ДЕРБЕНТ В VII-X ВЕКАХ,” *Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский*, No. 3, 2012, С. 52.
 - ② Al-Muqaddasi, *The Best Divisions for Knowledge of the Regions*, trans. by Basil Collins, London: Garnet Publishing, 2001, pp. 138 - 139; *Hudūd al - ʿĀlam, The Regions of the World*, trans. by V. Minorsky, Cambridge: Cambridge University Press, 1970, p. 145.
 - ③ V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, pp. 127 - 128; Ibn Hawqal, *The Orient Geography of Ebn Haukal*, trans. by William Ouseley, London: London Orient Press, 1800, p. 159.
 - ④ Маргарамов Ш. А. ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ДАГЕСТА И ШИРВАИИ (VIII-X вв.), *ВЕСТНИК ИНСТИТУТА ИАЭ*, No. 2, 2008, С. 9.
 - ⑤ Farda Asadov, “Trade Routes, Trading Centers and the Emergence of the Domestic Market in Azerbaijan in the Period of Arab-Khazar Domination on the Silk Road,” *Acta Via Serica*, Vol. 4, No. 1, 2019, pp. 14 - 15.

性贸易网络的形成、连接中东与北欧的弧形商业带的贯通，为8世纪后期以来里海之路的复兴和发展创造了重要条件。里海之路的繁荣则为作为其锁钥的打耳班提供了更广阔的发展空间。在此过程中，打耳班从一个堡垒要塞逐步转型为9~10世纪环里海地区的交通贸易枢纽城市，并成为维持环里海地区商业网络的重要组成部分。由此，里海之路的发展与打耳班城市的繁荣彼此构成了相辅相成的促进关系。

三 打耳班与10世纪东高加索城市体系的转型

交通变迁与城市发展之间的双向互动推动了高加索城市体系的变迁，并通过发挥移民、商人等异质文化群体的作用，塑造了打耳班多元主义的都市人文景观。这是9~10世纪东高加索城市发展的新特征。贸易的繁荣推动了东高加索城市体系的变迁，即从以打耳班为中心的要塞防御体系，转型为以巴尔达为中心，强调城市间的经济分工和交通联系的新型区域贸易城市体系。

从倭马亚王朝的总督麦斯莱麦开始，打耳班便成为高加索地区的税收中心。^①被集中到打耳班的财富大都由总督分配给当地的阿拉伯士兵。随后的总督麦尔旺·伊本·穆罕默德（Marwān Ibn Muhammad）继续贯彻麦斯莱麦的政策，下令将周边各地的奴隶、粮食、贡品等统统集中到打耳班，并命令南方的塔巴萨兰人定期清扫通往打耳班的道路。^②阿拉伯帝国对打耳班的特殊政策待遇延续到阿拔斯王朝时期，并由于阿拉伯—可萨和平的时代背景而逐渐转向经济和民生领域。哈里发马赫迪于777年在打耳班修建粮仓以供应穷人，789年哈里发哈伦·拉希德下令在当地修建磨坊、水渠、花园和葡萄园，用其收入供养当地穷人，885年哈里发穆塔米德将巴库的石油和食盐收入供应打耳班的士兵和穷人，同时希尔万人还要将耕地和花园奉献

① Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 105 - 106.

② Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 105 - 106; Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: MAGE Publishers, 2009, p. 48.

给打耳班，并修建水渠为打耳班提供水源。^①

9~10世纪东高加索的政治分裂导致当地传统的城市体系难以为继，但是在10世纪东高加索经济繁荣的背景下，以巴尔达为中心的新型城市体系逐渐兴起。巴尔达、打耳班、第比利斯三座高加索地区最大的城市构成该体系的核心，并将阿尔达比勒、大不里士、卧尔珊、穆甘（Mughan）等高加索地区主要城市包括其中。^② 8~9世纪南高加索地区尚被统一于阿拉伯帝国亚美尼亚行省，至10世纪高加索地区（即阿拉伯史料中的 al-Rihab）被分为亚美尼亚、阿塞拜疆和阿尔兰三部分，其首府分别为迪文、阿尔达比勒和巴尔达。这种差别与9~10世纪高加索的政治分裂相对应。但是以巴尔达为中心的城市体系却包括亚美尼亚和阿塞拜疆的首府，表明共同的经济需求与经济合作的现实超越了政治边界，成为10世纪高加索地区区域城市体系的基础。

巴尔达是10世纪高加索地区最大、最繁荣的城市之一，穆卡达西称其为高加索的巴格达。伊本·豪盖勒说在雷伊和伊斯法罕之后，伊拉克和呼罗珊再也没有比巴尔达更美、更大、更令人愉悦的城市了。^③ 巴尔达是高加索地区的交通中心，道路汇聚于此，向东北经沙马基、希尔万城到打耳班，向西北通往第比利斯，东南可至白拉坎（Baylaqān）和阿尔达比勒，向西南可通往亚美尼亚的首府迪文。^④ 作为高加索的商业中心，巴尔达城内有众多商队旅馆和澡堂以供往来行人休息，城外还设有固定的周日集市。当地的手工业包括丝织业、桑蚕业、冶铁业、冶铜业、宝石业、制陶业、印染业等。巴尔达有大量的果园和花园，物产丰富，以至于943年罗斯人占领该城时一度被当地的物产迷得眼花缭乱。^⑤

-
- ① Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 138 - 139.
 - ② Al-Muqaddasi, *Best Divisions for Knowledge of the Regions*, trans. by Basil Collins, London: Garnet Publishing, 2001, p. 48.
 - ③ Ibn Hawqal, *The Orient Geography of Ebn Haukal*, trans. by William Ouseley, London: London Orient Press, 1800, p. 157.
 - ④ V. V. Barthold, *An Historical Geography of Iran*, trans. by Svat Soucek, Princeton: Princeton University Press, 1984, pp. 228 - 229.
 - ⑤ Paul Lunde, Caroline Stone, *Ibn Fadlan and the Land of Darkness*, New York: Penguin Press, 2012, p. 150.

交通区位优势、完善的商业基建、门类齐全的手工业,再加上丰富的物产,使巴尔达吸引了大量的商人。城市间的经济分工在这样一个体系下有序进行:巴尔达为高加索诸城供应高品质的榛子、无花果、栗子、桑葚等瓜果,在作为商品集散地的巴尔达集市上可以找到来自高加索、近东、东欧乃至印度的商品,其规模之大,以至于伊斯塔赫里称太阳底下所有的人都聚集到这里;^① 大不里士、占贾(Ganja)、沙巴兰(Shabaran)主要提供农产品,打耳班则负责生产纺染剂。来自打耳班的茜草、藏红花在运抵巴尔达后便作为原料投入当地的纺织业,并随当地生产的丝绸出口至西亚各地。同时,来自东欧平原的皮毛、奴隶、蜂蜜等产品也经打耳班运往巴尔达,再转运至雷伊、巴格达等主要城市。考古证据证明了东高加索诸城间经济的活跃:中世纪打耳班的地层中发现了大量进口的瓷器和玻璃器,这些器物同从奥伦—卡拉、沙马基、加巴拉等高加索遗址发掘出土的器物十分相似,表明了打耳班与周边地区在经济贸易上的紧密联系。^②

城市体系的变迁反过来推动了高加索商业的繁荣。根据伊斯塔赫里的记载,除巴尔达、打耳班和第比利斯之外,白拉坎、沙马基、巴尔赞、阿布哈兹、沙巴兰、占贾、沙基等次要城市虽然规模较小,但十分繁荣。^③ 穆卡达西称,高加索地区货物充足,物价低廉,^④ 这无疑是商业繁荣的结果。高加索地区的商业发达也体现在钱币学证据中。尽管高加索铸币厂生产的铜币较多,但当地的钱币窖藏中很少能看到铜币,这表明铜币在实际流通领域的活跃性,^⑤ 当地相对低廉的物价则意味着10世纪高加索地区的经济仍处于良性发展状态。打耳班的居民是“由来自里海周边不同民族和信仰

① Elmira Muradalieva, "The Golden Age of Azerbaijan's Towns," *The Caucasus and Globalization*, Vol. 4, No. 1, 2010, pp. 188 - 189.

② Jafarova Elmira, "The Medieval Cities of Shirvan in the World Trade System," *European Science Review*, No. 3/4, Vol. 8, 2020, p. 5.

③ Ш. А. Магарамов, "ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ДА ГЕСТАНА И ШИРВАИ (VIII-X вв.)," *ВЕСТНИК ИНСТИТУТА ИАЭ*, No. 2, 2008, p. 5.

④ Al-Muqaddasi, *Best Divisions for Knowledge of the Regions*, trans. by Basil Collins, London: Garnet Publishing, 2001, p. 30.

⑤ Farda Asadov, "Trade Routes, Trading Centers and the Emergence of the Domestic Market in Azerbaijan in the Period of Arab-Khazar Domination on the Silk Road," *Acta Via Serica*, Vol. 4, No. 1, 2019, pp. 18 - 19.

的商业群体构成的联合体”^①，而大规模的移民活动是高加索历史上永恒的主题，也是打耳班多元化人文景观形成的主要推动力量。斯基泰人、萨尔马提亚—阿兰人、马兹库特人、匈人、萨比尔人、可萨人等游牧民族都曾不同时期定居打耳班附近，但对打耳班城市发展更重要的是来自南方的波斯和阿拉伯移民。自6世纪的库思老一世时代起，来自萨珊帝国的波斯移民便开始定居打耳班。阿拉伯帝国倭马亚王朝时期，大将麦斯莱麦于733年下令将2.4万名阿拉伯移民迁移至打耳班，并完善城内设施。^②阿拔斯王朝建立后，哈里发曼苏尔又将7000户阿拉伯家庭移至打耳班。曼苏尔还曾命令伊本·阿萨德（Ibn Asad）率4.7万名来自伊斯兰世界的移民定居打耳班，并在当地兴建房屋、修建建筑、改良城镇。打耳班由此“日渐昌盛，防卫力量得以巩固，其名声也传遍伊斯兰世界”。^③

不同文化群体的跨区域交往塑造了打耳班多元主义的城市人文景观，这种交往体现了丝路城市的精神内涵。包容性必然导致多元性，多元性又会鼓励包容性，两者相辅相成，共同造就丝路城市的繁荣。布罗代尔认为，伊斯兰文明是一种衍生文明，它“建立在近东先于它的多变、充满活力而混杂的文明的基础之上”，^④因此阿拉伯—伊斯兰文明自诞生之初便存在一层多元性的底色。阿拉伯—伊斯兰文明是一种高度城市化的文明，因此城市社会自然能反映出伊斯兰文明的底色。拉皮杜斯也认为，伊斯兰城市社会由不同的权力集团分割，这些集团之间的互动调节着城市的功能，参与其中的不仅是宗教阶层，还有来自不同族群的显贵、军事精英、商人等集团，^⑤这正如中世纪的打耳班所表现出来的那样。在多元化的民族和宗教环境下，共同的商业利益使东高加索地区总体呈现和平发展的局面，

① E. И. Иноземцева, “МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТОРГОВЛЯ – ВАЖНЫЙ ФАКТОР МЕЖКОНФЕССИОНАЛЬНОЙ И МЕЖНАЦИОНАЛЬНОЙ ТОЛЕРАНТНОСТИ В СРЕДНЕВЕКОВОМ ДЕРБЕНТЕ,” ВЕСТНИК ИНСТИТУТА ИАЭ, No. 1, 2015, С. 39.

② Al-Balādhurī, *The Origins of the Islamic State*, Vol. 1, trans. by Philip Hitti, Piscataway: Gorgias Press, 2002, p. 325.

③ Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 124 – 125.

④ [法] 费尔南·布罗代尔：《文明史》，常绍铭等译，中信出版社，2017，第48页。

⑤ Ira M. Lapidus, *Muslim Cities in the Later Middle Age*, Cambridge: Harvard University Press, 1967, p. 63.

也使打耳班城市在人文景观上表现出多元主义的特征。

高加索山自古号称“语言之山”和“民族之山”，而作为东高加索地区枢纽的打耳班自古以来便呈现多元化的人文景观特点。打耳班曾是基督教阿尔巴尼亚教会总部所在，在8~9世纪东高加索的“圣战”活动使打耳班人获得了大量来自北方的基督教战俘，史料记载也表明部分信仰基督教的萨里尔人获得在打耳班城内定居的资格。^①东高加索的商业价值也吸引了罗斯人的目光。943年罗斯人一度占领巴尔达，10世纪60年代，基辅罗斯击败可萨人和伏尔加的保加尔人，征服了北高加索的雅西人和卡索克人，势力一度抵达东高加索。^②也正是在这一时期，阿拉伯作家伊本-纳迪姆(Ibn al-Nadīm)称打耳班埃米尔马蒙曾遣使向基辅罗斯求援，后者派出了1800名罗斯武士前往打耳班。米诺尔斯基认为，罗斯人是10世纪后期打耳班埃米尔国侍卫军的重要来源，而罗斯人亦特别看重打耳班作为港口的商业价值。^③

另外，打耳班的贸易活动也离不开犹太人的参与。来自波斯的犹太人在可萨汗国兴起之初便在打耳班定居，^④犹太教更是在毗邻打耳班南部的塔巴萨兰广泛传播，^⑤高加索是伊拉克的犹太人北上可萨汗国的必经之地。^⑥这些从事国际贸易的犹太人被称为拉唐犹太人(Radhaniya)，其贸易网络覆盖欧亚大陆。拉唐犹太人从西方贩来奴隶、皮毛、刀剑，又从中国和印度获取香料，而打耳班是拉唐犹太人欧亚商业网络的重要节点。在可萨汗国覆亡后，汗国信奉犹太教的民众分别逃亡到花刺子模和东高加索。逃亡至花刺子模的可萨犹太人为获得当地穆斯林统治者的庇护，被迫皈依了伊斯兰教，^⑦但是

① V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, p. 44.

② [俄]涅斯托尔:《往年纪事》,王钺译注,甘肃民族出版社,1994,第128页。

③ V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th - 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, p. 114.

④ Michael Berenbaum, Fred Skolnik, *Encyclopedia Judaica*, 2nd, Vol. 5, New York: Macmillan Reference USA, 2007, p. 592.

⑤ Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, the History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, pp. 91, 102.

⑥ 一封10世纪的可萨文书称伊拉克是可萨犹太人的主要来源,考虑到里海之路曾是连接阿费尔和巴格达的主要路线,因此犹太人很可能是经打耳班北上进入可萨汗国境内。S. Schechter, "An Unknown Khazar Document," *The Jewish Quarterly Review*, Vol. 3, No. 2, 1912, p. 215.

⑦ Miskawaihi, *The Experiences of the Nations*, Vol. 2, trans. by D. S. Margoliouth, London: Basil Blackwell, 1921, pp. 223 - 224.

类似的情况却并未发生在东高加索的可萨难民群体中，后者得到了希尔万君主艾哈迈德·阿兹迪的善待。^① 这种境遇差异反映出打耳班与可萨犹太人之间的密切关系。

东高加索地区的伊斯兰教以逊尼派为主，但是打耳班的埃米尔政权却主要尊奉什叶派。地处阿拉伯帝国边境有利于东高加索地区吸引各种伊斯兰教派，也使其成为流亡者的避难所。如什叶派凯萨尼耶派首领穆赫塔尔·伊本·阿比·欧拜杜拉（al-Mukhtar Ibn Abi Ubayd）的后人避难于此，^② 阿拔斯王朝巴尔麦克家族的后人也流亡至此。^③ 打耳班在和平时期是可萨汗国穆斯林的重要据点，在动荡年代则成为可萨犹太人的重要避难所，这均得益于打耳班多元主义的人文特征。^④ 打耳班埃米尔政权选择相对宽容的逊尼派沙斐仪教法学派，而非高加索地区主流的哈乃斐教法和马利克教法，便是打耳班多元主义文化特征影响的结果。

结 语

高加索地区自古以来便是农耕文明与游牧文明之间的交界地带，位于东高加索沿海地带的里海之路则是沟通两大文明的重要路线。正是通过对里海之路的控制，中世纪早期的打耳班获得了在地缘政治和经济区域贸易方面的双重重要性。8世纪中叶是打耳班城市发展的分水岭。8世纪中叶以来丝路交通的变迁促成了可萨汗国与阿拔斯王朝同时的繁荣，并使得传统的里海之路在复兴的同时进入迅速发展的时期。随后罗斯人向里海地区的扩张将打耳班并入罗斯商业网络，进而促成北方弧形商业带的贯通。宏观的交通变迁为打耳班带来了新的发展机遇，使其从一个主要强调军事政治

-
- ① V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th – 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, pp. 113 – 114.
 - ② V. Minorsky, *A History of Sharvān and Darband in the 10th – 11th Centuries*, Cambridge: W. Heffer and Sons Ltd., 1958, pp. 90, 170 – 172.
 - ③ Abbas Qoli Aqa Bakikhanov, *The Heavenly-Rose Garden: A History of Shirvan and Daghestan*, trans. by William Floor and Hasan Javadi, Washington: MAGE Publishers, 2009, p. 15.
 - ④ Irina L. Shingiray, *On the Path through the Shadow Empire: The Khazar Nomads at the North-Western Frontier of Iran and the Islamic Caliphate*, Dissertation of Ph. D., Boston University, 2011, p. 344.

功能的堡垒要塞，逐步转型为在商业贸易方面具有重要意义的交通枢纽。这一过程既是东高加索地区城市体系向经济分工领域转型的过程，也是打耳班的城市人文景观向包容、多元的世界主义转变的过程。

自10世纪80年代以来，促使打耳班城市发展的有利条件逐渐消失。首先，987~993年哈希姆王朝的传教士之乱后，截至1130年之前，史料中不再提及罗斯人在东高加索地区的活动，暗示了哈希姆王朝的罗斯人在传教士之乱后可能遭受重大打击，并在一定程度上影响了东高加索的海上交通。其次，哈希姆王朝内部的动乱与东高加索地方王朝之间的冲突则阻碍了陆路交通的发展。10世纪东高加索商业的繁荣促成了巴扎贵族（bazaar nobility）的崛起，新贵族势力与哈希姆王朝传统的统治阶层冲突频繁。而毗邻打耳班，统治希尔万地区的叶齐德王朝对哈希姆王朝内乱的外部干预，也是导致东高加索地区政治动乱的重要原因。政治局势的长期动荡对东高加索地区城市发展造成极大损害。以10世纪东高加索诸城之首的巴尔达为例，在10世纪60年代，伊本·豪盖勒还以“壮观、美丽、令人愉悦、物产丰富、食物众多”来称赞巴尔达，但是到985年，穆卡达西却说巴尔达已经成为一个“破败、萧条、无足轻重的地方”。^①

最后，自10世纪后期以来欧亚各大文明政治经济格局的变迁也对打耳班城市的发展造成不利影响。罗斯商业网络在东高加索地区的衰退、阿拔斯王朝的衰落分裂，以及10世纪下半叶以来伊斯兰世界白银供应量的下降，导致在9~10世纪一度繁荣的环里海贸易日渐式微。自1013年以后，便不再有阿拉伯第尔汗银币流入东欧平原，传统的弧形商业带也因此趋于瓦解。与此同时，随着北海贸易区和地中海贸易区联系的建立，活跃于东地中海的意大利商人在1000年前后恢复了基督教欧洲与近东地区的直接联系，而新兴的北非法蒂玛王朝对于斯拉夫奴隶有着强烈的需求，以上几种因素的共同作用使得地中海贸易圈在1000年前后重新崛起并逐渐取代了以东高加索地区为枢纽的北方弧形商业带。黑海—地中海路线遂成为1000年以后伊斯兰世界获取皮毛、斯拉夫奴隶等北方主要产品的渠道。在这种微观与宏观的背景下，打耳班自此以后“再也未能恢复到古代那种

^① Al-Muqaddasi, *The Best Divisions for Knowledge of the Regions*, trans. by Basil Collins, London: Garnet Publishing, 2001, p. 305.

幸福的状态”。^①因此，里海之路的存废是影响中世纪打耳班城市兴衰的关键因素。1254年经过打耳班的卢布卢克的威廉（William of Rubruk）便说，“由于山陡峭没有更高的道路，海边也没有更低的路，只能穿过铁门所在的城镇”。^②这表明，打耳班虽然在11世纪之后逐渐走向衰落，但仍然是东西方旅行家穿越欧亚大陆腹地的重要通道。

丝绸之路是由若干城市节点组成，以横贯东西、纵连南北为主要特征的网状结构。打耳班是位于欧亚大陆农牧生态边界的重要城市，其兴衰与纵连南北的跨区域贸易密切相关。有鉴于此，将跨区域贸易的发展融入丝路交通变迁的整体格局中，进而在此背景下探究打耳班城市的兴衰，有助于深化对交通变迁影响古代和中世纪城市兴衰的认识，并通过考察特定时期内丝路东西干线与南北支线互联互通的发展情况，突出跨区域贸易在中东城市发展史中的重要意义，从而拓宽丝路城市史研究的视野与格局。

社会科学文献出版社版权所有
[责任编辑：龙沛]

① Mirza A. Kazem-Beg, *Derbend-Nameh, The History of Derbend*, Saint Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1851, p. 140.
② 《柏朗嘉宾蒙古行纪·鲁布鲁克东行纪》，耿昇、何高济译，中华书局，2013，第299~300页。