



喀喇昆仑公路沿线 人类文明遗迹

[巴基斯坦] 艾哈默德·哈桑·达尼 著
赵俏 译

中国国际广播出版社

中国国际广播电台人才工程资助项目

喀喇昆仑公路沿线 人类文明遗迹

[巴基斯坦] 艾哈默德·哈桑·达尼 著

赵俏 译

中国国际广播出版社

图书在版编目(CIP)数据

喀喇昆仑公路沿线人类文明遗迹 / (巴基)达尼著;
赵俏译. —北京: 中国国际广播出版社, 2011.3
ISBN 978-7-5078-2960-0

I. 喀… II. ①达… ②赵… III. ①丝绸之路—文物—简介—中国 ②丝绸之路—文物—简介—巴基斯坦 IV. K87
K883.53

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第200839号

著作权合同登记号 图字: 01-2011-0975号

喀喇昆仑公路沿线人类文明遗迹

著 者	[巴基] 艾哈默德·哈桑·达尼 (Ahmad Hasan Dani)
译 者	赵 俏
责任编辑	赵 芳
版式设计	国广设计室
责任校对	徐秀英
出版发行 社 址	中国国际广播出版社 (83139469 83139489[传真]) 北京复兴门外大街2号 (国家广电总局内) 邮编: 100866
网 址	www.chirp.com.cn
经 销	新华书店
印 刷	环球印刷(北京)有限公司
开 本	787×1092 1/16
字 数	65 千字
印 张	6
版 次	2011 年 3 月 北京第一版
印 次	2011 年 3 月 第一次印刷
书 号	ISBN 978-7-5078-2960-0 / K · 196
定 价	28.00 元

国际广播版图书 版权所有 盗版必究
(如果发现印装质量问题, 本社负责调换)

موسم

[illegible]

۱- تہذیبی و تاریخی اہمیت رکھنے والی جگہوں پر مقررہ ہوئے۔

۱- در مورد سبب وقوع این حادثه توضیح دهید.
 ۲- در مورد اقدامات انجام شده در این حادثه توضیح دهید.
 ۳- در مورد اقدامات پیشگیرانه در این حادثه توضیح دهید.

جہاد

AMBASSADOR



EMBASSY OF PAKISTAN
BEIJING



喀喇昆仑公路的前世今生（代汉译本序）	2
第二版前言	15
一、山区	16
二、丝绸之路	17
三、中国僧人取经之路	18
四、走上喀喇昆仑公路	21
五、曼塞赫拉的岩刻诏书	22
六、从哈扎拉平原到印度河	24
七、科希斯坦	26
八、夏迪亚尔和达丽罗河谷	27
九、从夏迪亚尔到托尔	29
十、霍都尔	31

十一、从霍都尔到吉拉斯	32
十二、吉拉斯	40
十三、吉拉斯 II	43
十四、冈多法勒斯岩石	49
十五、吉拉斯 I	50
十六、特尔班平原	53
十七、从吉拉斯到吉尔吉特	58
十八、吉尔吉特	61
十九、从吉尔吉特到罕萨	66
二十、罕萨灵岩	67
二十一、从罕萨至红其拉甫	80
译者后记	86

序

随着我们这一美丽宇宙的形成，时间和历史也诞生了。人类是幸运的，因为总有这样一批人，他们用自己的笔记录下历史的跌宕起伏，传递给后人，使人类始终与自己的祖先和历史息息相连，并从历史的经验中获得益处。

艾哈默德·哈桑·达尼教授就是这些备受尊敬的学者之一。他的所有学术努力和追求都值得我们骄傲。他所著的《喀喇昆仑公路沿线人类文明遗迹》一书介绍了与喀喇昆仑公路相关的历史、地理、文化和旅游知识，堪称是一部知识宝典。他在书中以自己非凡的学识，用最简单通俗的文字介绍了所有的知识。这本书不仅是一部个人作品，而且是一部历史文献，书中附有大量内容生动而丰富的图片。

翻译一部名著本身就是一件非常了不起的事情。获悉赵俏女士已将这部珍贵的学术著作译为中文，我深感高兴。中文译本不仅是历史和文化的财富，也将进一步促进巴中两国人民之间牢不可破的相互联系。对于赵俏女士这一出色的工作，我深表赞赏，同时代表热爱乌尔都语和巴中友谊的朋友们向她表示衷心的祝贺。

巴基斯坦驻华大使 马苏德·汗

于 北京

喀喇昆仑公路的前世今生

（代汉译本序）

本书是巴基斯坦著名历史学家、考古学家艾哈默德·哈桑·达尼（Ahmad Hasan Dani）教授写的一本小册子，对喀喇昆仑公路沿线的考古调查与研究成果作了简明扼要的介绍。本书第一版于1983年出版，经增补的第二版于1995年出版。汉译本据第二版译出。

喀喇昆仑公路

据我国有关公路史志，连接中巴两国的中巴公路起自我国新疆喀什，至巴基斯坦的塔科特，全长1032公里。中巴公路也称喀喇昆仑公路，公路的国内段自喀什至红其拉甫达坂，长416公里。这段公路现在是国道314线的一部分。公路的巴基斯坦境内段，起自红其拉甫达坂，经罕萨、吉尔吉特、吉拉斯至塔科特，全长616公里。巴基斯坦境内的这段公路，一直以Karakorum Highway之名著称于世，简称KKH。另据巴基斯坦有关资料，KKH现从距首都伊斯兰堡100公里的哈维利昂（Havelian）算起，至红其拉甫达坂中巴边界止，全长805公里。本书研究的喀喇昆仑公路，指中巴公路巴基斯坦境内部分。

巴基斯坦是我国的友好邻邦，中巴两国山水相连，两国人民的传统友谊源远流长。正如周恩来总理所说，“从历史的黎明时期开始，我们两国人民就是好邻居、好朋友。”但是，中巴两国的边境地区，却是一片崇山峻岭。这里耸立着帕米尔高原，绵亘着喀喇昆仑、兴都库什、喜马拉雅等三条世界著名的大山脉，奔流着印度河及其支流，山高谷深，水流湍急，交通极为不便。上世纪60年代，中巴两国领导人以他们的英明和睿智，决定在两国间修一条现代公路，加强往来。经过双方的勘察和多次磋商，1966年3月，在周恩来总理的直接关心下，两国政府代表团在北京签订了



• 在山间蜿蜒盘旋的喀喇
昆仑公路

《关于修筑喀喇昆仑公路的协定》。

中巴公路国内段于1966年4月开工，1969年9月竣工。公路的巴基斯坦境内段（从红其拉甫达坂至塔科特）由中国援建，工程共分三期，自1968年7月起，至1979年11月全部竣工。

为建设这条友谊之路，中巴两国在人力、物力、财力方面都付出了巨大的代价。我国援建巴基斯坦境内的三期工程，实际施工时间为8年零两个月，先后投入22000余人，投入筑路机械设备和汽车最多时达2000台件。筑路费用，仅新疆直接支出部分，便达2.4亿元（另一说为2.8亿元），这还不包括中央支出的部分。在喀喇昆仑公路建设过程中，中方施工人员死亡168人，伤残201人。初期牺牲人员运回国内安葬，后来，路越修越远，便就近安葬在吉尔吉特的丹约尔村。在那里的中国烈士陵园里，长眠着88位牺牲和去世的中国员工。巴基斯坦方面先后参加筑路人员亦在2万以上，也付出了很大的牺牲。在喀喇昆仑公路旅行，不时可以看到路边巴方牺牲人员的坟墓。

喀喇昆仑公路越过号称“世界屋脊”的帕米尔高原，穿行于喀喇昆仑山脉和喜马拉雅山脉的崇山峻岭之中，不少地段为悬崖峭壁，工程浩大，且异常艰巨。此外，筑路人员还要面临高山缺氧、气候恶劣、后勤供应困难、地质条件复杂、地震、雪崩、岩崩、塌方、滑坡、泥石流等种种困难和危险。无论酷暑还是严冬，施工人员都只能住帐篷。但是，中巴两国的筑路人员，在毫无基础的情况下，克服无数艰难险阻，百折不挠，顽强拼搏，硬是在高山深谷和冰峰达坂间建起了一条现代化的双车道沥青路面公



• 中国和巴基斯坦的界碑
(中国一侧, 巴基斯坦一
侧) 陆水林摄于红其拉甫
山口(2003年)

路。因此, 喀喇昆仑公路被誉为“世界第八大奇迹”。

在巴基斯坦工作和学习期间, 笔者有幸多次在喀喇昆仑公路旅行, 直至红其拉甫山口中巴界碑。经过这条公路的支线, 笔者还访问了巴尔蒂斯坦和亚辛。在国内, 笔者亦有幸从喀什到中巴边界作了一次旅行, 并采访了多名当年的筑路人员。笔者深感这项工程的艰巨与伟大, 也看到了公路给当地人民带来的福祉。世代生活在大山中的人们, 从几乎与世隔绝的贫穷落后状态迅速进入了现代化时代, 他们的生活面貌发生了翻天覆地的变化。公路的建成还使这一地区成为旅游胜地。1986年5月1日中巴两国政府宣布红其拉甫口岸对第三国开放以后, 世界各地的游客更是纷至沓来, 有力地促进了当地经济的发展。

喀喇昆仑公路沿线的考古发现

喀喇昆仑公路建成通车, 不仅加强了中巴两国的友好往来, 给公路所经地区带来了历史性的变化, 也为学者们研究这一地区打开了大门。从前需要跋山涉水、履冰冒雪的艰险旅程, 现在变成了通途。达尼教授曾对笔者说, 先是德国学者卡尔·耶特马尔(Karl Jettmar)对这一地区进行了考察旅行。德国学者考察后, 请求达尼教授去那里帮他鉴定两处梵文岩刻。达尼教授说, 他去了以后发现, 不得了! 古代岩刻不是一处两处, 而是有好几百处。于是, 达尼教授向巴基斯坦教育部申请了研究项目。一支巴基斯坦—德国联合考察队也随之诞生, 在喀喇昆仑地区开始了长年累月的多学科考察。达尼教授告诉笔者, 他在那里工作了5年。尤其在吉拉斯, 达

尼教授发现了大量岩刻铭文和岩刻画，并对绝大多数铭文和岩画作了辨认和诠释。1983年，达尼教授出版了他在吉拉斯的考古研究成果——《吉拉斯：南伽帕尔巴特（迪亚玛尔）之城》（Chilas: The City of Nanga Parvat [Dyamar]）。达尼教授说，在他数十年学术生涯中，最重要的成就有三项，而对吉拉斯大量古代岩刻的研究就是其中之一。同年，达尼教授还出版了《喀喇昆仑公路沿线人类文明遗迹》的第一版。《吉拉斯：南伽帕尔巴特（迪亚玛尔）之城》是一部考古学专著，而《喀喇昆仑公路沿线人类文明遗迹》是一本简明扼要的“小册子”（达尼教授语）。达尼教授还对喀喇昆仑公路沿线的其他地方，特别是罕萨的大量岩刻进行了考察和研究，本书的第二版，就补充了许多罕萨的岩刻资料。

达尼教授的研究成果，不仅对重建这一地区的历史具有重要意义，对于我国西域史的研究和中西交通史的研究，也有重要的参考价值。另外，我国学者对新疆和西藏的岩画作了大量调查研究工作，成就斐然，遗憾的是我们对毗邻的喀喇昆仑公路沿线地区的岩画却缺乏了解，也罕有学者去那里考察研究。笔者希望，在《吉拉斯：南伽帕尔巴特（迪亚玛尔）之城》译介之前，本书的翻译出版能给读者提供一些材料，引起大家的关注。

古老的友谊之路

由我国新疆至南亚次大陆西北部（今巴基斯坦）和克什米尔谷地的交通路线，在史前时代就已形成。至周秦时期，我国新疆与印度及其他国家和地区间已经有了往来。这是丝绸之路南道的一条支线，也是新疆和田玉石向西输出的通道之一，是中西方经济文化交流的重要通道。从新疆于阗、皮山、莎车等不同地方出发，可以有多条路线，但这些路线大多都要经过现在巴基斯坦的北部地区，特别是罕萨、吉尔吉



• 塔吉莫卧儿窣堵波
(Taj Mughal Stupa)

特、吉拉斯、亚辛等地，这几个地方是这条路线上的重要节点。可以说，现代喀喇昆仑公路所经路线，从遥远的古代起就是一条“公”路。

汉文史书对这条路线的记载，可以追溯到《汉书》。《汉书·西域传》不仅记述了塞人南越县度、君临罽宾的历史事件，也记述了包括乌秣、难兜、罽宾在内的西域诸国的情况，以及汉朝同西域诸国的关系和通西域的道路。

《汉书·西域传》提到的塞人，或称塞种，即西史所载之Saka，也称Scythian，汉译作西徐亚或斯基泰，本书译作西徐亚。塞人原居伊犁河、楚河流域，后于公元前177/176年时受大月氏人攻击而南迁。《汉书·西域传》称，“大月氏破走塞王，塞王南越县度……塞王南君罽宾。塞种分散，往往为数国。”南迁的塞人散处于帕米尔各地，但其中一支，却越过县度到了罽宾，并在那里建立了自己的统治，亦即《汉书·西域传》中的罽宾国。《汉书·西域传》所载罽宾国的中心地区即犍陀罗，是以塔克西拉和白沙瓦为中心的一大片地区，盛时还包括喀布尔河上游和斯瓦特地区。犍陀罗是犍陀罗佛教艺术的发源地，有着辉煌的历史。《汉书·西域传》称，“罽宾国，王治循鲜城。”循鲜，应是塔克西拉古名塔克沙西拉（Takshashila）的略译。

塞人究竟是经过哪条路线到达罽宾的，学者们提出了许多看法。与《汉书》记载相符的，如纳利因（A.K.Narrain）在《印度—希腊人》一书中认为毛伊斯率领的一支塞种人由和田翻越帕米尔，穿过印度河科希斯坦（Indus Kohistan），由北部直接到达了塔克西拉。达尼教授在1967年出版的《巴基斯坦简史》中也提出了塞人大概是沿吉尔吉特路线而来的看法，后来对喀喇昆仑公路沿线岩刻的研究，进一步证实了《汉书》的记载，破解了这个历史之谜。

塞人南下所越之县度，就是印度河，特别是从吉尔吉特河与印度河的汇合处起，直至吉拉斯及其以西一带的这一段印度河。县度一名，可能源于当地古老的布鲁沙斯基语的Sinda一词。Sinda，本义就是“河”。印度河被认为是难以逾越的天险，但这并不能阻挡人类前进的步伐。岩刻表明，早在遥远的古代，人们就具有了用木筏渡河的能力。在许多世纪里，人类利用木筏、羊皮筏和悬索桥渡河，甚至抱着充气的羊皮口袋泅渡。

塞人经帕米尔南下，在进入犍陀罗地区之前，在罕萨、吉尔吉特和印度河畔曾停留了一段时间，他们在主要河流的交汇处，如夏迪亚尔、吉拉斯、吉尔吉特和罕萨等地留下了大量岩刻画和岩刻铭文，岩画内容包括塞人

的君主、武士和骑兵的图形，铭文中包括了塞人君主和地方长官的名字。

塞人建立的罽宾国，在巴基斯坦古代史上有着重要的地位。塔克西拉出土的钱币表明，年代最早的塞王是毛伊斯（Maues），或称莫加（Moga），他在钱币的铭文上自称“王中之王”。《汉书》所说“南君罽宾”的塞王，很可能就是这位毛伊斯。他是公元前1世纪巴基斯坦历史上最重要的塞种统治者。

汉朝自武帝时便和罽宾国有了往来，双方关系密切，外交使节、商贾络绎于途。后来，官方往来虽然有过“绝而不通”和“绝而复通”的曲折，但往来路线是明确的，《汉书·西域传》所载的乌秣国和难兜国，据学者们考证，前者王治即今罕萨，后者王治就是今吉尔吉特。《汉书》中对这些地方的记载，显然来自于众多使臣的报告。

继塞人之后的是帕提亚人的政权，国王阿泽斯和冈多法勒斯在巴基斯坦历史上留下了不可磨灭的印象，冈多法勒斯声名尤为卓著。在喀喇昆仑公路沿线的岩石上，也有与冈多法勒斯有关的铭文，说明这条道路在那时依然畅通。

帕提亚人的王国被贵霜帝国取代。创建贵霜帝国的贵霜翎侯，原役属于大月氏，《后汉书·西域传》本其故号，仍称其为大月氏。贵霜帝国疆域广大，是当时世界四大帝国之一，喀喇昆仑公路所经的一些地区，也在贵霜帝国统治之下。喀喇昆仑公路沿线的岩刻铭文，提到了维马·伽德庇塞斯、迦膩色伽、胡维什伽和婆什色伽等贵霜统治者的名字。我国东汉王朝同贵霜帝国关系密切，《后汉书·西域传》对这条道路的记述更加清晰：“自皮山西南经乌秣，涉悬度，历罽宾，六十余日行至乌弋山离国。”《后汉书·西域传》还称，从乌弋山离“复西南行，百余日至条支……临西海”。据学者们考证，乌弋山离应系今阿富汗南部，条支为今叙利亚地区，西海即地中海。这表明，这条道路当时可进而通到更加遥远的地方，直至罗马帝国本土。东汉都护班超曾于和帝永元九年（公元97年）派属吏甘英出使大秦（罗马帝国本土），《后汉纪·殇帝纪》载，“大秦国，一名黎轩，在海西。汉使皆自乌弋还，莫能通条支者。甘英逾县度、乌弋山离，抵条支，临大海欲渡，人谓英曰：汉（海）广大，水咸苦不可食，往来者逢善风时，三月而渡，如风迟者三岁，故入海者皆赍三岁粮。海中善使人思土恋慕，数有死亡者。英闻之乃止，具问其土俗。”由此，甘英走的就是这条路线，惜为船人诳言所阻，仅至地中海而止。甘英

出使大秦的任务虽然没有完成，但对这条路线和诸国的了解却又进了一步。

汉代以后的各个朝代，这条道路一直是中国和西域间的一条交通要道，历代史书，以及佛教僧人和旅行者的著述，给我们留下了许多珍贵的材料。

《魏略·西戎传》称，“越葱岭，经悬度，入大月氏，为南道。”据《三国志·魏书·明帝纪》，公元229年，贵霜王波调（即婆苏提婆）曾遣使曹魏，受封为亲魏大月氏王。《魏书·西域传》称，“自莎车西南五百里〔至〕葱岭，西南一千三百里至波路为一道焉。”波路，一般认为系Bolor之对译，亦即玄奘《大唐西域记》之钵露罗，可能源于曾统治这一带的名为Patola或Palola的王朝。该王朝疆域，即包含今吉尔吉特、亚辛一带在内。王朝的名号，至今仍可见于当地岩刻。北魏时期，这一地区同中国往来甚多，如罽宾国（这时的罽宾国已用于称克什米尔）、阿婆罗（巴尔蒂斯坦的哈伯罗）、亚辛和吉尔吉特地区（史称波路、不崙、不流沙等），曾多次遣使来朝。他们走的，可能也是这条道路。

在唐代，汉文史籍中有大、小勃律的记载，大勃律就是巴尔蒂斯坦，而小勃律即吉尔吉特和亚辛地区。这一时期的藏文史籍载有Bru-sha或Bru-za，相当于汉文中的小勃律。唐朝、吐蕃、大食在这一地区进行了激烈的政治角逐，也使这一地区的交通达到前所未有的繁荣。

唐朝在安史之乱后，再无力西顾，但这条路线上的交通并未因此中断。学者们发现了一本于阗文的《克什米尔行程》，该书成于公元958~966年间，记述了从古代于阗到克什米尔的详细路程，堪称是当时的旅行指南，也证明当时于阗和克什米尔之间的交往十分频繁。黄盛璋先生考证证明，此道系从喀什噶尔出发，经塔什库尔干、瓦罕、巴罗吉尔山口、亚辛、加古奇、吉尔吉特、吉拉斯、吉申甘加河、巴拉穆拉等地，最后抵达克什米尔。（黄盛璋：《敦煌写卷于阗文〈克什米尔行程〉历史地理研究》，载《新疆文物》1994年第4期。）

北宋乾德四年（966年），宋朝曾派出僧行勤等共157人的庞大代表团，赴印度取经。《宋史·天竺传》载有他们的行程，其中提到“又历布路沙、加湿弥罗等国”。这一批人中的沙门继业，也记下了自己的行程，中有“度雪岭，至布路州国。又度大葱岭、雪山至伽湿弥罗国”等语。发现于敦煌的一个写本《西天路竞》也记述了这一行程，“……至疏勒国，又西南行二十余日至布路沙国，又西行二十余日至迦湿弥罗国”。布路州、布路沙，以及《魏书》中的不流沙，都源于布鲁沙斯基语Burushal一

词，意为（操布鲁沙斯基语的）布鲁休人的国土，主要指亚辛、吉尔吉特一带。这说明，这条古老的陆上通道从未被废弃。

在清代，特别是乾隆时期，这条路上的罕萨和博洛尔（包括吉尔吉特、亚辛和今奇特拉尔部分地区），以及巴勒提（巴尔蒂斯坦）、拔达克山等地，同清朝关系密切，常有使节往来。

19世纪上半叶，查漠大君古拉伯·辛格侵占拉达克和巴尔蒂斯坦后，又从英国殖民者手里“买”下克什米尔，查漠—克什米尔土邦由此产生。随后，英国殖民者又以此为基础，侵占了吉尔吉特和罕萨。为了同沙俄争霸，英国于1877年在吉尔吉特派驻政治代表，并修筑自克什米尔首府斯利那加经德沃萨依（Deosai）高原、吉尔吉特至罕萨的道路。此后，这条道路成了英属印度至新疆的重要通道，英国也因此控制了英属印度通往帕米尔高原及通往我新疆的交通命脉。

在抗日战争时期，为了打破日本帝国主义的海、陆封锁，打通一条新的陆上国际交通运输线，解决急需的抗战物资运输问题，国民政府交通部曾于1943年5月组成新印交通勘察团，查勘新疆至印度（今巴基斯坦境内）的轻便铁路、公路路线及驿运业务。勘察团一行12人，于1943年7月至次年10月，以斯利那加为起点，新疆莎车为终点，全线步行勘察共一千余公里。勘察团初选的公路路线从巴拉考（Balakot）开始，越巴布萨尔山口（Babusar Pass）至印度河边的吉拉斯，然后沿印度河及洪扎（罕萨）河谷而上，越明铁盖达坂进入新疆。在这条路线上，自吉拉斯至底河段，以及境内的卡拉其古至塔什库尔干段，同现在喀喇昆仑公路的路线完全相合。该勘察团报告书于1944年10月发表，但以当时中国的力量，自然无法完成这一浩大工程。1945年8月日本投降，此议便不再提起。二十多年后，在新的历史条件下，建设喀喇昆仑公路再次被提上议事日程，并得以完成。这条古老的路线，也进入了一个新的时代。

佛教传播的重要道路

佛教传入中国的路线，是一个复杂的问题。但喀喇昆仑公路一线无疑是其中一条重要的道路。吉拉斯的岩刻表明，早在公元前1世纪，佛教就已传播到这里。后来，犍陀罗风格的佛教艺术也传播到这里，并按照这里地理环境的特点采取了岩刻的方式。

喀喇昆仑公路沿线岩画中最突出的题材是佛教，最多的是佛教宰堵波

的图形和各种佛陀的刻像，此外还有佛足印、佛教的卐符，以及文殊师利菩萨、弥勒菩萨和观世音菩萨甚至诃哩帝的图像。岩石上还刻有佛本生故事和佛传故事，刻有虔诚的信徒礼拜窣堵波的场景，还有大量佛教徒的名字。从佛教岩刻的风格来看，有犍陀罗风格的，有中亚式的，甚至还有西藏风格的。这一切证明，这条道路是佛教传播的一条重要路线。在这条路上，僧侣、香客络绎于途，往来不绝，佛教也成为当地居民的主要信仰。正是他们，给我们留下了如此丰富的佛教岩刻。

喀喇昆仑公路沿线的佛教遗迹不仅仅是岩刻，在夏迪亚尔对面的达丽罗河谷，还有过一尊巨大的木雕贴金弥勒佛像。法显和玄奘对此都有记述。法显称“像长八丈，足趺八尺”，玄奘称其“金色晃昱，灵鉴潜通，高百余尺”。这尊佛像是当地佛教兴盛的体现，玄奘说，“自有此像，法流东派”，表明该佛像对推动佛教东传起过重要作用。但要建立如此高大的佛像，除大量人力、财力外，还需要巨大的木材。而达丽罗河谷和相邻的丹吉尔河谷，正好都有丰富的森林资源。奥雷尔·斯坦因1913年访问那里时，当地茂密的森林，特别是高达100英尺的雪松，给他留下了深刻印象。据笔者所见，该地至今仍是巴基斯坦主要木材产地，每年都有大量木材外运。

吉尔吉特是这条路线上的重要节点，也是这一地区的佛学中心。玄奘称钵露罗国有“伽蓝数百所，僧徒数千人”，规模相当可观。这些伽蓝和僧徒中的多数，可能就在吉尔吉特。他们给后人留下了珍贵的遗产，除卡尔加岩刻佛像和窣堵波遗址外，1931年5月底还从一处佛塔遗址中发现了一批用笈多正体写在白桦树皮上的古代梵文佛教写本。据学术界鉴定，写本中包括有公元6世纪前后书写的《妙法莲华经》等一系列佛教经典。吉尔吉特写本的发现和近代新疆、敦煌等地的佛教考古发现一脉相承，其使用的语言、文字、书写材料等又和新疆、敦煌等地发现的古代印度系统写本同属一系。这些写本被认为是梵学界和佛教界研究上的“空前发现”，这一事件也被认为是继敦煌写本发现后亚洲佛教考古史上的重要事件之一。（季羨林：《记根本说一切有部律梵文原本的发现》，载《印度古代语言论集》，中国社会科学出版社，1982年；王冀青：《斯坦因与吉尔吉特写本——纪念吉尔吉特写本发现七十周年》，载《敦煌学辑刊》2001年第2期。）吉尔吉特还是一个出佛教高僧的地方。唐代时小勃律曾派遣佛教高僧出使唐朝，一位叫伽罗密多的三藏大德僧曾两次来朝，先后被封为右金吾员外中郎将和鸿胪员外卿。公元9世纪时，勃律处于吐蕃控制之

下，吐蕃译师达玛菩提、达那刺乞答等在勃律完成了《金刚瑜伽成就授记》的译本。译师们具体的工作地点，很可能就是吉尔吉特。

我国高僧法显、智猛、玄奘，以及使臣宋云等人给我们留下的与这条路线和这一地区有关的记述，是非常珍贵的史料。达尼教授在本书中特别引用了法显、宋云、玄奘的记述，并对他们所走的路线提出了自己的看法。达尼教授在夏迪亚尔发现的有关佉沙的岩刻铭文，对于弄清古籍和佛典中记载的佉沙国的地望，具有重要意义。

绚丽多彩的人类生活画面

在喀喇昆仑公路经过的地区，尽管群山耸峙，雪峰林立，冰川遍布，峡谷深邃，但也有若干适合人类生存的河谷和河边的低矮台地。从远古时代起，就有人类在那里繁衍生息。在吉拉斯地区发现的石制工具，可以上溯到公元前5000～前3000年间的中石器时代。另外，约有20处岩画属于中石器时代，其内容为动物和人。那个时候的人们已学会使用弓箭，主要以狩猎为生，他们还驯化了狗，养了羊。

岩画是刻在石头上的历史。喀喇昆仑公路沿线的岩画，内容丰富多样，时间跨度极大。岩画包括了不同时期的各种人像，有佩带弓箭的人、持剑或刀的武士、在马背上跳舞的骑士，有用战斧交战的斗士，有骑大象的人，有打马球的人，有与蛇搏斗的人，有牧羊的人，有众多礼拜宰堵波的人。岩画展示了狩猎和战争的场面，也反映了人们的日常生活，弓箭、扇形斧和带齿扇形斧是最主要的武器，狗是人们忠实的伙伴，绵羊是家畜，马是主要的骑乘工具，大量的北山羊和捻角山羊是人们赖以生存的主要猎物，对人威胁最大的是蛇，男女交欢的岩画则反映了人们头脑中生殖崇拜的观念。

在动物岩画中，以北山羊和捻角山羊为最多，也有牦牛，这是这一地区的特产。此外还有马、犏牛、大象、孔雀、鸟、鹰，等等。马、犏牛、大象和孔雀都不是当地的产物，马显然是来自中亚草原地区的移民带来的，犏牛、大象和孔雀则反映了该地区同平原地区密切的交往。

除佛教外，这里也有其他宗教的影响。湿婆、男根、三叉戟、毗湿奴的转轮等岩刻，表明了婆罗门教曾在这里传播。这里还有基督教聂斯脱利派的十字架岩刻，显然是该教派的信徒经过这里时留下的。