

北海文史

第五辑

西汉市舶要冲

合浦三汉港

北海海运公司史志编写组

合浦三汉港——史称“扼船舶入港之口”的北海港的前身，航业出现颇早。至西汉，港口“诸水汇合”，商旅不绝，舟楫往来甚密，是当时中国南方的重要商港和南洋诸国海上贸易的枢纽之一。通过这里，中国人民与南亚各国人民发展了贸易关系，架起了友谊的水上桥梁。西汉时合浦三汉港成为南海市舶冲路，发挥直接同东南亚各国频繁往来的海港作用，有确凿的史料可佐证。中国史籍记载孙吴以前南海上的交通，恒曰某国以徐闻、合浦、日南若干里，晋南北朝以后，才始恒书去广州若千里、若千里达广州等字样。如《太平环宇记》卷一百七十六云：“黄支国，汉时通焉，去合浦、日南三万里……”《汉书·地理志》云：“自日南障塞，徐闻合浦船行可五旬有都元国”……等等。据此，使人确信那时沿海的重点，非徐闻、合浦莫属。近数十年来两广汉墓中出土大量的琉璃珠、琉璃碗、琉璃杯、琉璃璧，而尤以广州、合浦、徐闻的汉墓出土最为丰富。1971年10月在合浦县城东南郊望牛岭发掘的一座西汉晚期木椁墓，墓中就有琉璃、玛瑙、水晶、琥珀等佩饰品。1975年合浦的另一座汉墓中，也有雕成狮子、青蛙、扇子，篮子等琥珀工艺品出土。据晋郭义恭《广志》说，琉璃出黄友、斯调、大秦、日南诸国，《唐书·拂森传》均谓大秦多玛瑙、琥珀及其制成品产自波罗的海、大秦国。这些器物应是从海路输入的，其多次多量地在合浦汉墓中出现，正反映了合浦港口与海外关系的密切，合浦港是输入外货的重要通道。

汉使率领应募的商民船工，从徐闻、合浦乘舶举帆、远涉重洋到海外进行贸易活动的情形，在班固的《汉书·地理志》卷二八中有明确的记载。中国商船启碇后，先是沿着北部湾西岸和越南沿岸航行，绕过越南的最南部皮宗，顺着暹罗湾和马来半岛海岸南驶，人马六甲海峡，历时五月左右，到达都元国（今

印度尼西亚苏门答腊西北巴赛河附近)；接着续航，沿马来半岛西海岸北上，航行四个月，到达邑卢没国(今缅甸南部萨尔温江入海口附近)；从这里沿缅甸西海岸向西北方向行驶二十余日，即到谶离国(都城在今缅甸薄甘城附近)；船队再沿印度东岸向西南航行，两个月后，到达黄支国(今印度南)；最后由黄支国向南驶达已程不国(今斯里兰卡)从已程不国返航。中国船队作为友好的使者，备受欢迎。“所至国皆察食为藕”，“蛮夷贾船转送致之”。船队带去的是黄金和杂缯(各类绢织品)，换回的是当地的土特产：明珠、璧琉璃、奇石、异物，自然不乏如象牙、翡翠、玳瑁、水晶、珊瑚、绿松石之类的药材、装饰品。这样的远航，往返一次二十八个月，航程达数万公里，经、过太平、大西两洋，在古代航海条件下，确属了不起之举。而作为起航点之一的合浦，它的重要作用，亦可想见。

至于为何当时南方航线，远洋巨舶多自合浦(三汉港)起航，来中国贸易的外国船只也从这里登陆，推其原因，大抵有二：首先是合浦的地理位置极利于航海，它“南滨大海，西距交趾，固两粤之藩篱，控蛮夷之襟要”(《廉州府志》卷十四，经政五·海防)。无论陆路、海路，自秦时起即为往交趾者所必经之地，“交趾七郡贡献转运，皆从东治泛海而至”(《后汉书·郑弘传》)。尤其是合浦诸水汇合，港口正当南流江的入海口处，溯江而上，经南流江与分水坳——桂门关，可进入北流江，接西江，溯桂江而上通漓江，过灵渠，接湘江，经湘桂走廊到长江流域，这水道使岭南与中原的联系相当方便，沿此中国特别是湘、桂、黔、滇等省的部分货物可云集合浦港海外诸国进口商品亦得顺利运销，直抵中原。合浦港作为“江海联运”的通道口、联接点，直接发挥了沟通江海集散货物的作用。其次，合浦港之所以成为市舶冲路，与当时南方郡治的发展有关。汉武帝建元，竟鼎年间，为了平定南越，统一和控制海上交通线，使南方诸番称臣朝贡，曾派兵南征。平定后，设南海苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南七郡，合浦港遂得乘时而起，挤身南方要港之列。