

合浦、徐闻形成古代海上丝绸之路始发港的条件

黄家蕃

“丝绸之路”是指我国古代起自公元前2世纪至此后千余年间，由渭水流域经西北地区穿越西域阿拉伯半岛，抵欧洲地中海东岸转达罗马各地的陆上贸易通道，输出物以中国丝织物为主，故有此称。另一条输出丝绸的路线，是经由南海海上航路抵达欧洲的，因而称为南海“海上丝绸之路”。这条“海上丝绸之路”已成为当代文学界、地理学界和考古学界的热门话题。其中有关航路的始发港问题，更是研讨的核心。

一、古代“海上丝绸之路”称谓的依据

《汉书·地理志》卷二十八下：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谶离国；步行可十余日，有夫甘都卢国；自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠璧琉璃、奇石异物，赍黄金杂缯而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。……自黄支船行可八月，到皮宗；船行可八月到日南、象林界云。黄支之南，有已不程国，汉之译使自此还矣”。

至少到目前，这是我国南海海上对外贸易的最早记录。它与陆上“丝绸之路”差不多同时形成，输出亦以中国特产“杂缯”为主，故有“海上丝绸之路”之称。据《汉书》记载，日南、徐闻和合浦均在北部湾沿岸，同是这条航路的起锚点，古日南郡在今越南境内，故本文不具论。

二、航线时程与沿线各国考证

在论及有关始发港问题之前，对航路沿线所经各国大致方位与航线的考证无必要。

《汉书》所列国名，后世史籍多有异同，因世远名异，实难确指。据近人冯承钧译著的《昆仑及南海古代航行考》一书引法人费瑯考证，“黄支国”在印度

马德拉斯西南的康契普腊姆，“夫甘都卢图”则疑在缅甸伊洛瓦底江左岸的蒲甘古城。”皮宗“即蒲罕皮散岛，在马来半岛西南沿岸”，关于“已不程图”，冯氏译书未言，现代学者多数见解是指斯里兰卡。限于篇幅，未便一一征引。总的来说，航路所经各国和地区，均分布于印支半岛、马来半岛、加里曼丹、苏门答腊的东北沿岸和印度东岸等地带。这可从《汉书》记载的时程获得端绪：从徐闻、合浦到航路第一站的“都元国”花了五个月，这是按航线方向顺序而糴言。故知“都元国”应在加里曼丹东北沿岸；由此起航又经历四个月时间才到的“邑卢没国”，应在苏门答腊的巨港一带；从此启程只有 20 余天航程和 10 余日陆程先后到达的“谿离国”和“夫甘都卢国”，都在缅甸境内的伊洛瓦江左岸地区是可信的，再从此起碇西越孟加拉湾到重要的贸易国“黄支”仅有两个月航程，故知黄支国在印度半岛东岸的马德拉斯地区，不应在“马德拉斯的西南”，冯氏译书此处有误笔。本来，汉朝商船队从“黄支国”到“已不程国”是近程，但《汉书》不载此段时程反而说先后同为“八（个）月”的“皮宗”即马来半岛西南沿岸和“日南、象林界”即越南北部沿岸，颇令人困惑不解，原来这是倒叙船队的回程。概而言之，航线所达国家和地区共同的地理位置均属热带，且出产径寸明珠、琉璃等“奇石异物”，这共同的事实证明热带地区人民需求的是属于夏布的“杂缯”，而中国贵族需求的是属于上述各国的“奇石异物”，这是南海外贸航路形成和延续至元明时代的重要物质前提。

三、古徐闻、合浦的交通和资源条件

徐闻、合浦成为南海早期的外贸商港，是因为具备了交通、交通工具和资源这自然和经济的三大优势。

航运交通优势。古代陆运交通不发达，运输多靠水运，故秦汉各大都会的形成，未有不因江海地理之便的。

徐闻，汉武帝元鼎六年（前 111 年）平南越国后与合浦同时置县，属合浦郡隶五县之一，县治即今广东省雷州半岛中部的海康县，合浦郡治同处。古徐闻港据海康县志办公室考证即今海康县东部的雷州湾，东北分别为硃州岛和东海岛环

抱，北与湛江港通，南达今徐闻县外罗口，西绕雷州半岛南端进入北部湾。雷州湾域广水深，还有从遂溪发源，纵贯雷州半岛的唯一大河南渡河注入，河海交汇，故雷州湾东北水路可接番禺和鉴江出海口的高凉郡；西南可接郁林南下半岛的旱路，素称“峤服尽域，溟海滨圻，浩淼前临，清淑内溢”的“岭南外户”，与今徐闻港口的锦囊、海安同属“舟航利涉”的要津。故至少在汉初，徐闻港已成为舟楫舳集、商贾辐辏的港口区了。

合浦，与徐闻同时置县，属合浦郡隶五县之一。合浦古港在今北海市东北约12公里的合浦县乾体乡、南流江出海口的“三汉港”，从江口进入数公里一段，江阔水深，俗称“西洋江”。此处“港汉交错，可泊巨舶”，故知为古港区所在，舟楫从江口上溯可达广西玉林市船埠，从船埠登岸东行约16公里旱路即入北流河，通珠江水系，接漓江过灵渠到湘江再入长江，是除西江以外又一沟通中原与南海的大动脉。从合浦港启碇，东南越琼州海峡抵粤东，西南通印度支那半岛均甚便捷，故合浦素有“江海舟楫之便，珠玑渔盐之利”，成为“邻接交趾，扼两广西路边枢”的“东南一大都会”，是南海地区差不多与广州（番禺）同时开发且属开发较早的地区。

资源条件的优势。徐闻、合浦的地理位置优越，决定了两港古代起即以水路交通为主，而要成为开发较早的外贸港口，除了具备一定的交通条件外，还必须拥有丰富的商品资源。据《汉书》记载，从中国南海输往南亚、中亚各国的产品主要是黄金和“杂缯”两大项，除了黄金非徐闻、合浦两港区域内的资源，“杂缯”则是本地特产及各地至港的集散品。

缯，丝织物的总称，可引申为除了棉织品以外的蚕丝和亚热带各种植物纤维织品，最早见诸记载的南海非棉织物是“葛”。《禹贡》：“岛夷卉服”。据疏注：“岛夷”指海南岛少数民族，“卉服”是指由植物纤维“葛越”制成。《史记·货殖列传》所说的南海“果、布之凑”。《集解》注释为：“布，葛布”。葛布薄爽，宜为南方夏衣，古人以“裘葛”为冬衣、夏衣的代称。后来渐有蚕丝、苧麻、木棉等多种织物，“凑”成岭南特产“杂缯”——各类织物的总汇。其中的拳头产品当

首推海南岛产的“广幅布”。《后汉书·南蛮西夷列传》：“武帝末，珠崖太守会稽孙幸，调广幅布，献之。”珠崖，武帝元封元年在海南岛置的郡，广幅布属海南特产。汉代中原布幅一般宽2尺2寸，广幅布宽5尺，折合为1.15米（汉代每尺等于今0.2米），这是中原任何产品所无法企及的。海南不产棉花，故广幅布属夏布无疑，作为当时高档名贵产品，屡被官府征调，亦同时成为域外中亚南亚各国的畅销品。

此外，丝布（苧麻、菠萝麻）即是合浦、雷州半岛的土特产；还有从番禺、贵县、玉林或远自四川而来集散的丝绸、锦、绢等。这都可从古代文献和当地农作物与民间传统工艺品上得到佐证。《汉书·地理志》：南粤“男子种苧麻”“女子桑蚕织绩。”《雷州府志》卷二《地理·土产》：“（雷州）草木菠萝，其叶刮以为麻，纺织作布，名曰‘菠萝麻布’，细者可当纱用。”合浦历来是苧麻、蚕桑产区，妇女有以能“绩麻纺织”为“妇德”的传统，向以丝布、麻布出名。雷州半岛的菠萝麻布，工艺水平达到“细者可当纱用”的程度，兼有轻薄爽凉的优点而闻名。贵县罗泊湾汉墓出土有缙、锦、绢、丝绸等残片，据考证多属当地产品。玉林所产的葛布，历史上称“郁林葛”，是有悠久传统的特产，以上都是二港就近集散的商品。至于珠江三角洲的丝绸锦绢、四川的蜀锦，或通过珠江水道而来徐闻；或从牂牁江西南夷道由西江到南乡、灵山而下合浦集散，故可能共同凑成“杂缙”，货源分别汇集徐闻、合浦两港外运。

交通工具的优势。交通地理条件的优势有赖于交通工具的发挥。徐闻、合浦两个港口的水路网络条件决定了船舶是主要的交通条件。航舶又有江船海船之分。江船吃水浅，体积小，不耐风浪，建造技术相对简单。海船吃水深，体积大，耐风浪，建造技术相对复杂。《史记·平准书》：“（武帝）建楼船，高十余丈。”“因南方楼船率二十余万人击南越”。造船技术秦朝已相当发达，汉武帝时期应比秦朝更进一步。不过武帝征南越的楼船都是循江而下的江船；而南海地区地处“九嶷之南，陆事寡而水事众。于是民人……以便刺舟”，故岭南沿海地区的造船技术在秦朝亦很发达，所建造的远洋航船无论技术、用材、体积及设备等都应超过

中原地区所造的江船。1976年广州中山四路基建发现秦朝造船工场遗址，据现场发掘考证，是秦统一岭南后的造船基地，可建造长20~30米，载重达数十吨的远洋航船。从船体残骸的木料来看，都是岭南特产香樟、杉和铁木，南越国时期一直沿用。这也说明南越国时期和武帝时期南海地区已具备建造大型远洋船舶的技术。

除了船舶，还有陆运的车辆，根据两港的地理条件，作为辅助性的陆运亦不能排除。例如徐闻，光是纵越半岛的距离少说也超过100公里，合浦港南流江航道至北流江之间亦有10余公里的旱路；南流江距西江最近点的灵山南乡亦有60公里的旱路，这些陆程均需车辆运行。关于秦汉时期车乘形制，除皇帝专用的丧车“輶辒”外，还有“輜!”。《说文解字》释为“衣车也”。车后为輜（载重），车前衣为!（设垂帐以坐人）。輜!适宜人货混载，可供人“卧息其中”的长途运输。这种车辆，汉代贵族已普遍使用，以牛或马牵行。^①制作车辆技术的进步，为民间贩运提供了可能。徐闻、合浦两港辐射区方圆数百公里大都为平原和丘陵，完全适应像“輜!”之类的长途载重车运行。

以上优势，足以说明徐闻、合浦成为汉代的外贸商港绝非偶然。

四、结语

徐闻、合浦二港经历了孕育、产生、发展变化以致衰落的过程。从历史发展的观点来看，二港的形成不应始于汉武帝平南越国之后，而应在此之前。

(1)根据当代学者考证，“南海一大都会”的番禺，在武帝平南越后曾一度衰落。《汉书·地理志》所说“地处近海，多……果布之凑”和“男子耕农，种禾稻苧麻，女子桑蚕织绩”的“南粤”是泛指两粤沿海地区，而非仅指珠江三角洲的“番禺”。上述地区的经济环境的形成，亦绝非武帝平南越置郡之后，这个事实有大量的史籍记载和实物可资证明。如前述之贵县罗泊湾汉墓出土的麻布、丝绸、锦绢等残片，许多是当地产品，其他未遑赘述。这是以输出“杂缯”为支柱产品的二港形成的经济物质基础。还有，我们光从岭南的“葛布”当时已畅销中原并不足以说明它是外输交换域外“奇石异物”的主要物资。但近年从上述区域

内的今广西合浦和广东徐闻的汉墓群中出土的器物中，有水晶、琥珀、玛瑙、琉璃等器饰物，从形制考证，年代都属两汉；以质料鉴定，产地均属“白来”。

汉人既以丝绸输出，域外人亦以其特产与汉人交易。西方学者哈德先生形容古罗马人“不但是丝绸的消费者，也是丝绸的贩运者”，因而其船队每年从红海东赴亚洲甚至远达东京湾（今北部湾）以货易货。著名罗马学者白里内在其所著《博物志》一书中写道：“罗马人远赴中国，以红海生产的珍珠交换丝绸，每年流入印度、中国与阿拉伯半岛的货币不下1亿赛斯透司（古罗马货币）。”

域外人以货易货主要货源当然不止珍珠，还有其他珍宝；汉人输出以蚕丝织物为主，也包括许多其他植物纤维织成的织物。“广州南越王墓中出土的象牙器、琉璃、玛瑙、水晶等质料的首饰，初步判断其中有一部分是从中亚或南亚等地输入的。”^②

(2) 南海地区造船技术到秦朝统一岭南后已达到高水平，除上述广州中山四路1976年发现的秦末汉初古造船工场遗址，还有1986年在农林下路发现的南越国木船模型均可佐证。不难想象，在西汉初期和南越国时期从南海诸港扬帆远航域外的船只，大都是西汉初期即南越国时期在广州建造的。

(3) 古代北部湾三港口形成于西汉时期既是事实，而作为“一大都会”的番禺的海外贸易活动始终存在的事实亦不容置疑。《汉书》不载番禺而载日南、徐闻、合浦，是因为通南亚、中亚“海上丝绸之路”的西线相对活跃，而位处东路的番禺港不是航路的捷径，故口岸西移至北部湾沿岸是顺理成章之事。尽管如此，并未削弱番禺亦是“海上丝绸之路”上重要始发港口的地位。番禺作为始发港，其外运的物品，不能排除以徐闻港、合浦港作中转港的可能，尤其是徐闻港。也就是说，徐闻、合浦港既是“南海海上丝绸之路”的始发港，亦可作为番禺港外运航线上的中途补给港。这应是当前关于番禺港与徐闻、合浦港在西汉“海上丝绸之路”起航港口地位孰轻孰重、孰先孰后的论争中逐步建立起来的一种共识吧！

（写于1997年12月）