

论合浦是中国古代海上丝绸之路始发港

邓家倍

《汉书·地理志》两次谈到汉代“丝路”航船启程时都指出：“自合浦徐闻南入海……”；“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月……”⁽¹⁾。至少到目前，这是有关中国汉代“丝路”的最早最详细记载。这两段史料充分表明，合浦作为中国汉代“丝路”始发港的历史地位已经成为不容置疑的事实。因本文题意，日南、徐闻不在论述之列。合浦之所以成为中国汉代“丝路”始发港，主要具有六方面优势。

交通优势

中原与合浦水路交通大动脉的开辟，不能不谈及南岭把中原与粤、桂（粤、桂又称岭南）阻隔这段相关的地理历史。秦汉时代，在我国南岭山脉有过“五岭”之说。所谓“五岭”，众说纷纭，有的学者认为“五岭”是指岭南山系的5个最高山峰⁽²⁾。有的则认为“五岭”是“5条过岭的山路而非是指山头”⁽³⁾。笔者认为后一种说法比较符合实际。至于“五岭”的名称，史籍记载各不相同，近现代学者考证也众说纷纭，莫衷一是，但比较一致公认的是大庾岭、骑田岭、都庞岭、萌渚岭和越城岭。从东到西，五岭的大致方位是：大庾岭在今广东省南雄市与江西省大余县之间地域，为五岭之最东，是中原入越之要道，史称第一塞城。骑田岭在今广东阳山县、连州市以北与湖南省桂阳县以南地域。因此岭甚寒，盛夏凛冽如腊，又称腊岭，是长沙经北江入番禺（广州）之要道。都庞岭和萌渚岭在今湖南江华瑶族自治县与广西富川县之间地域。越城岭在今湖南湘江上游与广西漓江上游之间地域（一说在湘桂走廊），越城岭又称谭城岭。就是说，南岭横亘于广东和广西北部与江西和湖南南部，把长江水系与珠江水系分隔开来。

为了巩固边疆，进一步完成统一大业，秦始皇26年（公元前221年），派尉屠睢率兵50万分5路向岭南越人进攻，进军路线主要在都庞岭与越城岭之间的湘桂边界，由于这里山高路险，运输困难，粮草和援兵不济，进军受阻。为了解决后勤供应燃眉之急，公元前217年，秦朝决定“使监禄凿渠运粮”⁽⁴⁾，监禄调

军士和民众 30 多万，历时三年，在湘江支流双女井溪与漓江支流始安水这两条支流相距最近的地方（今广西兴安县城东南 2 公里的分水塘）劈山削崖，开凿人工运河，于秦始皇 33 年（公元前 214 年）将运河开通，这就是广西最著名的也是最古老的长约 30 公里的运河——灵渠（又称兴安运河），从而沟通了湘江和漓江。后来又在北流江和南流江之间的分水坳凿通了长达 10 多公里的另一运河——天门关，又称桂门关，俗称鬼门关（唐朝李德裕贬崖，路经此处时，曾有“崖州何处去，生度鬼门关”感叹，故此地得名鬼门关），从而沟通了北流江和南流江。

从此，从中原出发，由长江进湘江，过灵渠，入漓江，进桂江，接西江，入北流江，过鬼门关，进南流江抵合浦古港入南海，从而沟通了中原至南海水路交通大动脉。《汉书·地理志》两度谈到入南海，主要是中原至合浦的水路不仅安全、平稳、载运量大，而且是捷径，舍远求近，谋求最快最大最好社会、经济效益是顺理成章之事。这是合浦成为中国古代“丝路”始发港的交通优势。

地理优势

从秦、汉时期对外交往中，合浦的地理优势是引人注目的。

一是航程近。前面谈到，中原与岭南之间横着南岭，南岭山高险阻，道路未拓宽，交通受阻。自从凿通灵渠和鬼门关后，水路交通成为从中原至合浦入南海通往各国最近的航程，这不仅比从中原经长江沿东南海岸入南海的航程近，而且比从中原过灵渠入西江经番禺（广州）入南海的航程也近，对加快发展秦汉海外商贸交通的重要历史地位显而易见。

二是航行安全。从中原经长江入南海和从中原过灵渠经番禺入南海，都须经东南沿岸一段很长海路，风大浪高，风险相对较大；而从中原过灵渠和鬼门关到合浦入南海全是内河水路，不受东南沿海狂风巨浪冲击，人员和货物相对安全，自然增加了社会、经济效益。在秦、汉科学技术和陆地交通业欠发达的条件下，这就决定了合浦古港对内外商贸交通中的特殊地位，成为我国对外商贸交通的前沿地带和中国汉代“丝路”始发港顺理成章。

三是军事要道。前面谈到，凿灵渠首以军事为目的的。从中原至合浦水路交通的开辟，成为秦、汉及其后历代对南方用兵的重要军事捷径通道。因为合浦是粤西南和桂东南通往交趾（今越南北部）水路之咽喉与必经之道，故合浦成为岭南军事重镇，西汉以来多次平定越人叛乱等对南方用兵，几乎都是通过这条水路移师合浦，作为军事补给基地，完成军事任务的。这对巩固国家边防，维护国家主权和领土统一，保证中外商贸交通畅通无阻，意义重大。

综上所述，合浦地理优势是秦汉时期东南沿海任何一个港口都无法比拟的。

物证优势

一是文化遗产丰富。合浦与中原文化源远流长。秦时沟通了长江与北部湾水系以后，大批移民“沿秦军水道南迁”，历代文人如被誉为唐宋八大家之一的苏轼等来廉，留下“万里瞻天”等胜迹佳话。他们带来了中原先进的文化和科技，促进了合浦地区的文化发展和繁荣。因而合浦文物古迹众多，文化遗产丰富。其中山口红树林生态自然保护区已列入联合国教科文组织世界生物圈网络；合浦古汉墓群和山口永安大士阁（又称四牌楼）列为国家级重点文物保护单位；海角亭、东坡亭（包括东坡井）、惠爱桥等3处被列为广西壮族自治区重点文物保护单位；文昌塔、魁星楼、文庙龙雕等67处为县重点文物保护单位。

二是古汉墓最多。合浦古汉墓之多，在全国任何一个城镇都是无法相比的。据国内有关专家考证，广州与“丝路”有关的汉墓上千座，徐闻有200多座，而合浦的古汉墓多达万座以上，是广州、徐闻等与“丝路”有关的港口城市古汉墓之和的几倍甚至几十倍之多⁽⁵⁾。从合浦古汉墓的范围（约90多平方公里）、墓数（万座以上）和出土文物制造工艺水平看，汉时合浦经济已经相当发达，完全具备了“丝路”始发港的条件。

三是出土舶来品最多。合浦不仅古汉墓最多，而且出土的与汉代“丝路”相关的文物也比广州、徐闻等地多得多。据统计，徐闻“开发的66座古汉墓中，发现的舶来品只有308件，而合浦仅开发望牛岭一座古汉墓就有245件舶来品”⁽⁶⁾。现在合浦县博物馆收藏的出土文物约五千多件，其中国家一级文物21件，包

括凤凰灯、三足盘、铜屋等国家精品，这些文物曾随“中华人民共和国出土文物展览”先后到亚、欧、美三大洲的日本、马来西亚、荷兰、比利时、南斯拉夫、加拿大、墨西哥等七国巡展；还以《中国文物精华展》和《全国重大考古发现精品展》两次在京展出，有关资料入编《中国大百科全书》和《全国文物精华》等典籍。在出土的大量舶来品中，有狮子、青蛙、扇子、篮子等工艺品和玛瑙、琉璃、水晶、琥珀和黄金饰物等。据考证，狮子不产于我国，而产于印度、欧、非各国。《三国志·魏志》等史籍记载，玛瑙多产于大秦（罗马），而合浦汉墓出土的玛瑙最多，所以参加合浦古汉墓挖掘的广西区文物考古工作者和一位研究亚洲文物的日本专家考证鉴定认为，上述出土文物不是中国的产品，应是印度、中亚或西亚的古代舶来品。中外专家学者的鉴定意见不谋而合，无可辩驳地说明合浦与亚、欧、非洲各国通商早在汉代已经十分频繁了。在众多的舶来品中，其中完好无损的两个玻璃杯（史称琉璃杯）被鉴定为国家一级文物。1996年，中国历史博物馆馆长俞伟超在京对合浦博物馆馆长说：中国历史博物馆反映中国古代对外交流的文物很少，如果合浦这些反映中国古代海上丝路的文物能在中国历史博物馆展出，不但能大大丰富这方面的展品，还可大大提高合浦作为海上丝路始发港的知名度⁽⁷⁾。俞馆长的话说明中国没有任何一个港口城市的汉代舶来品比合浦多、比合浦精，它以历史物证，证明合浦是中国古代“丝路”的起点之一。

港口优势

古代陆路交通不发达，运输多靠水运，秦汉时期，各大都会、港口的形成，未有不因江海地理之便的。关于合浦港的具体方位，多年来众说纷纭。经过广西考古工作者漫长艰辛寻访和科学论证，终于破解了这一千年谜团，得出了西汉合浦城（港）在今合浦县石湾镇大浪村委古城头村的正确结论。该古城（港）在西汉时仅延续了100年左右，至东汉因河道淤积、航海技术进步等原因，合浦城（港）就迁移到现廉州镇了⁽⁸⁾（《北海日报》2003.6.19）。故有的专家经过有理有据论证后，推断汉代合浦城（港）就位于现今“合浦县城廉州镇”⁽⁹⁾，不无道理。

石湾镇大浪村委古城头村一带，是当时南流江出海口，现在的廉州镇西南面

地域还是一片汪洋，可见合浦古港是个江阔水深、面临浩瀚南海的大港。合浦东部有雷州半岛和北海市的冠头岭，东南部有海南岛，挡风阻浪，是古代天然良港。合浦是西江、北流江和南流江的出海口，往西北溯西江而上直达云、贵、川，往北溯桂江而上抵湘乃至中原，往东达东南沿海各港口，往南入南海通往东南亚等世界各地，这比泉州、广州、徐闻等东南沿海任何港口都近，起到江、海混合联运的作用，成为河运和海运的交通枢纽，占有河口港和海口港优势，成就了合浦港始发港地位，这就是合浦古港的港口优势。故合浦素有“江海舟楫之便，珠玑海盐之利”与“邻接交趾，扼两广西路边枢”的“东南一大都会”之称。中山大学教授司徒尚纪等也认为，“北部湾沿岸是西汉帝国海上交通枢纽”，“其中合浦港地位至为重要，这也为中外学术界认可”⁽¹⁰⁾。

自然优势

东汉时期，我国人民已经掌握了季风（又称信风）扬帆进行远海航行技术。由于合浦

位于亚洲大陆偏南端北部湾西海岸，地处南亚热带，面临浩瀚的热带南海，气候和天气多受亚洲季风的影响，“是典型的季风型海洋性气候”，“盛行风向有明显的季节性转换”⁽¹¹⁾。就是说，海洋与陆地夏冬之间的气压高低不同，春夏与秋冬之间的风向相反。由于“典型的季风型海洋性气候”的作用，每年秋冬，受大陆气流的影响，大刮东北风，俗称冬季风（也有人称东北季风）；春夏时节，受海洋气流的影响，又刮西南风，俗称夏季风（也有人称西南季风）。这种季风“风向有明显的季节性转换”，且具周期性。我国东汉商船正是借助这种典型的冬季风，每年秋冬从合浦港扬帆启程，开往东南亚、南亚、欧非各国；次年春夏又借助夏季风返航。反之，欧非、南亚、东南亚各国亦然。

那么，西汉武帝的船队尚未掌握风帆技术，怎么远海航行？主要“利用海流”。粤西海区和南海除了受季风影响外，还受大气环流影响，秋冬盛行东北季风，春夏盛行西南季风。由于“受季风控制，南海北部海流秋冬呈西南方向漂流，夏季为东北方向漂流并在北部湾形成环流”⁽¹²⁾，就是说，当每年秋冬的10月左右东北

季风一起，船队便从合浦港出发，顺海流加风流（东北季风风力）再加人力划桨沿北部湾西海岸、越南东海岸向东南亚方向航行，……次年春夏盛行西南季风，船队又顺海流加风流（西南季风风力）再加人力划桨返航。年年周而复始。

在汉代科技尚未发达，航海船舶吨位尚欠抗风抵浪的条件下，我国人民科学利用这种典型海洋性气候即季风、季风流和海流等，使远洋航船每年往返一次，为推动中外海上商贸交通来往和合浦海上“丝路”始发港的形成，创造了优越的条件（自然优势）。

货源优势

古今中外的商贸港口的开发与形成，除了具备港口、交通等条件外，还必须拥有丰富的商品货源。得天独厚的地理位置，为合浦古港提供了丰富的出口货源。

一是以合浦古港为中心的周边地区出口货源充足。据《汉书》记载，中国出口产品中，“杂缯”是其中一大类。“杂缯”或“缯”是汉代丝织品的总称，可以引伸为除了棉织品以外的蚕丝和亚热带各种植物纤维织品。合浦古港周边地区是千百年来冲积形成的方圆已达 100 多平方公里的富饶的南流江三角洲，这里属南亚热带，气候温暖，雨量充沛，灌溉便利，土地肥沃，极为有利于供出口的桑蚕和亚热带各种纤维植物的生长。

南流江沿江平原是合浦桑、麻的主要产区，丝、麻布是合浦主要土特产。据史料记载，汉代合浦北部地区（今浦北县）开始生产蚕丝，当时以天然树蚕为主，由于桑蚕获利大，合浦中部和南部地区相继普遍种桑养蚕。此外合浦还是苧麻产区，妇女有能“织麻纺布”为“妇德”的传统，丝布、麻布都是中国出口和向朝廷进贡的珍品。合浦珍珠业有“近 2 千年历史”，早在东汉永建年间（公元 126-132 年），合浦太守孟尝大弛珠禁，几年间合浦珍珠资源得到较大发展。合浦珍珠又称“南珠”，以质地上乘而冠群珠之首，有“东珠（日本）不如西珠（欧洲），西珠不如南珠”之说，故“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”^⑬。当时合浦不但是珍珠的重要产地，而且也是珍珠的集散地。汉代合浦珍珠已作为重要出口商品驰誉国内外。

同属合浦郡的雷州半岛盛产草木菠萝，其叶刮以为麻，纺织作布，即“菠萝麻布”，细者当作纱用。据《雷州府志》卷二《地理·土产》称：雷州半岛的菠萝麻布，汉时已具轻薄爽凉等优点而闻名全国，其工艺水平已达到“细者可当纱用”，是朝贡稀品和出口珍品。海南岛在东汉时属合浦郡“朱崖县”。《汉书·地理志》称：海南岛“男子耕农，种禾稻紵麻，女子桑蚕织绩”⁽⁴⁾。意即男子从事农耕、种稻谷、紵麻，女子植桑、养蚕、纺织、绩麻。海南岛还出产一种纤维植物——“葛”，由“葛”织成的“葛布”薄爽，宜为南方夏衣。其中主要产品首推“广幅布”，汉代海南岛广幅布宽5尺（中原布幅一般宽2.2尺），折合今为1.15米，这是中原任何产品不可比的，作为当时名贵高档产品，既是出口的畅销品，又是进贡朝廷稀世品。

二是西江流域及云、贵、川、湘有丰富土特产品。从合浦溯江而上，过鬼门关后，就进入北流江和西江流域，这一区域土地肥沃，灌溉便利，物产丰富，特别是玉林生产的葛布（又称郁林葛）和贵县生产的丝绸、锦绢、麻布等，都是具有悠久历史的传统特产。

溯西江而上，通过右江达云南；通过红水河和融江达贵州；通过牂牁江⁽⁵⁾经贵州入四川盆地；通过桂江和漓江达湖南。这样，就把合浦古港与西江流域及云、贵、川、湘等内地联系起来。这一广阔地域的土特产品，例如四川著名的蜀布、枸酱，广西的葛布、丝绸，湖南的莲子，云南的茶叶等等，通过西江不断运到合浦古港，远销国外。

总之，合浦与其周边地区和西江流域及云、贵、川、湘各省名优特产，保证了合浦古港的出口货源，通过合浦港，促进中外商贸大交流。所以合浦是中国汉代“丝路”始发港，是有雄厚物质基础的。

结论：合浦是中国古代“丝路”始发港

合浦是中国古代“丝路”始发港之一的历史地位，除了《汉书·地理志》明确记载外，还得到了当今名著和众多学者的认同。

颇具权威的国家级画报《人民画报》社，曾精心策划，用专题向中外读者介

绍中国古代著名的海上“丝路”，为此由资深记者组成采访小组于1985年4月前往南亚、西亚和非洲一些国家采访，并结合史料在该刊同年第10~11期进行图文并茂的报道评述，首页刊登一张在北海港拍摄的大帆船照片，套图标题是《海上“丝绸之路”》，题图下说明是“广西壮族自治区廉州湾北海市的前身合浦港，是汉代海上‘丝绸之路’的起点，航船就从这里驶向印度洋”⁽¹⁶⁾。这是建国后最早最客观最详细也可以说在一定程度上代表了国家有关部门向中外报道中国古代海上“丝路”的观点。

由星球地图出版社出版，集历史、地理知识于一体，涉及国家领土完整、受国家有关主管部门严格审查的《中国地图册》里，北海（合浦）是全国所有沿海港口城市中唯一定位为自汉起“海上丝绸之路”始发港⁽¹⁷⁾。

中国海交史研究会会员，对中外交通史尤其是海外交通史研究颇深的陈佳荣指出：《汉书·地理志》关于“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国……”的记载，“这是至今为止，最早最详而又最明确的史载，这段史料表明，合浦作为西汉南海远航始发点，似乎相当明确，不应有太大问题⁽¹⁸⁾。接着又指出：作为西汉南海向西远航之始发点，合浦“是无可怀疑的”⁽¹⁹⁾。

中山大学张荣芳教授是研究秦、汉史名家，他经过充分论证后指出：汉代的合浦，是一个“依山临海”的良好港口，“中国远洋巨舶由此出发，到东南亚各国进行通商贸易；而来中国贸易的外国船舶也从合浦港登陆”。“外国使者和商人要取得与中原的联系，必经合浦”。自秦朝沟通了中原至合浦水路交通后，“中国的出口商品，沿着这条水道，云集合浦港。而外国进口商品，亦沿着这条水道，远销中原。所以，合浦是国内外物资集散地”⁽²¹⁾。就是说，合浦既是中国汉代“丝路”始发港和外国船舶进口港，也是国内外物资集散地，对促进中外商贸发展和文化交流以及汉帝国的繁荣兴盛，起了推动作用。

地理学家、教授徐俊鸣等分析了由于受科学技术和地理环境等影响后指出：秦、汉时代，“由于船舶尚小，需要沿海岸航行。所以在南海的出航地点不在番禺而在偏南的徐闻、合浦、日南等港口”⁽²²⁾。

综上所述，合浦是中国古代海上“丝路”始发港之一是有充分历史根据的。

(作者是中山大学教育学院社科系教授)

注释：

(1)(14)汉班固撰《汉书·六志》(三)，中华书局，P1670、P1671。

(2)(21)张荣芳著《秦汉史论集(外三篇)》，中山大学出版社，1995年11月版，P125、P119。

(3)(22)徐俊鸣等著《广州史话》，上海人民出版社，1984年10月版，P39、P55。

(4)刘泽华等编著《中国古代史》(上)，人民出版社，1979年7月版，P277。

(5)(6)(20)《当代生活报》，2002.3.3。

(7)(8)《北海日报》，2001.3.5、2003.6.19。

(9)蒋廷瑜、彭书琳《汉代合浦及其海上交通的几个问题》，载《岭南文史》2002年增刊，P106。

(10)司徒尚纪、李燕《汉徐闻港地望历史地理新探》，载《岭南文史》，2000年第4期，P15。

(11)潘乐远主编《合浦县志》，广西人民出版社，1994年7月版，P1，P75。

(12)陈立新《海上丝路话徐闻》，载《岭南文史》，2000年第4期，P4，P5。

(13)潘乐远主编《合浦县志》，广西人民出版社，1994年7月版，P4、P7和《人民日报》，2002.3.4。

(15)牂牁江有两种说法：一说今北盘江，一说今柳江。据目前考证，北盘江源流虽长，但可航的里程甚短，而柳江则相反。可参看胡翥《牂牁丛考》。笔者支持后一种说法。

(16)《人民画报》，1985年第10期，P2。

(17)《中国地图册》，星球地图出版社，2001年9月版，P24。

(18)(19)陈佳荣《西汉南海远航之始发点》，载广东省博物馆编《广东省博物馆集刊》(1999)，广东人民出版社，1999年9月版，P224。

(写于2004年5月)