

再论合浦是中国汉代海上丝路始发港

邓家倍

早在汉朝，中国就开辟了以日南、合浦、徐闻为始发港，至东南亚、南亚的海上丝绸之路。但在过去有关海上丝路的研究中，对合浦是汉代海上丝路始发港多有忽略甚至抹杀。由于种种原因，联合国教科文组织在有关海上丝路港口的图片上，只标了宋代始发港泉州，却没有汉代始发港合浦。2000年5月，主观定位为“‘海上丝绸之路’的发祥地和起点”的广州，在筹建“海上丝绸之路博物馆”，但对合浦只字不提；同年6月，有专家得出了中国海上丝绸之路的最早出海港是雷州半岛的徐闻的结论，还透露徐闻拟与泉州取得共识，共同向联合国教科文组织申报海上丝路始发港为世界文化遗产，也是只字不提合浦。2001年3月，有关专家“正式签字认定——‘海上丝路’始发徐闻”，还是只字不提合浦。不管是政府工作人员、专家学者还是新闻记者，写出这类有失公道的论文或报道，有的明显出自海上丝路蕴含的潜在经济价值和提高、扩大地区国际知名度与国际竞争力的考虑。退一步来说，即使出于无意，也表明我们的政府工作人员、专家学者、媒体对我国悠久的历史文化遗产认识不全，重视不够。笔者对那些单纯为了提高、扩大地区知名度而有意无意地回避历史事实的研究表示深深的遗憾，乃至失望。为此，一些有良知的专家学者纷纷发出“被遗忘了的合浦”的惊叹！平心而论，合浦是中国汉代海上丝路始发港是准确无误的。为此，笔者在《论合浦是中国汉代海上丝路始发港》一文的基础上，再撰写本文，从汉时合浦在航贸、地理、资源、文化、军事等方面的地位与作用出发，对合浦是中国汉代海上丝路始发港做进一步探讨，以寻回合浦被遗忘了的光荣，挽回合浦应有的名分，争回合浦应得的历史地位，再现两千年前合浦的灿烂辉煌。

一、外航贸中心

以合浦为中心地段的北部湾区域是汉时对外航运和商贸中心，是有史可考的。《汉书·地理志》指出，西汉海上丝路始发港日南、合浦、徐闻，均在北部湾区域，其始发港地位及其对外航运发达、商贸繁荣，当属无疑。西汉元鼎六年

(前 111 年), 岭南分设九郡, 除海南岛两郡外, 其中合浦、交趾、九真、日南、徐闻五郡均在北部湾区域, 而交趾、九真是当时岭南人口最多的两个郡, 据《汉书·地理志》记载: 交趾 92440 户, 746237 人, 分别是南海郡 (19613 户, 94253 人) 的 4.6 倍多和 7.9 倍多; 九真 35743 户, 166013 人, 分别比南海郡多 16130 户, 71760 人。汉时主要靠人力从事简单生产劳动, 人口数量是考察区域生产力发展与经济繁荣的一个重要指标, 我们有理由认为, 交趾、九真是汉时岭南经济最发达的郡; 加上汉时设交州刺史部, 辖岭南九郡 (一说岭南大陆七郡), 初治所在交趾赢娄县 (今越南河内一带), 因此我们有理由相信, 交趾是当时岭南的政治、经济中心。交趾就在红河三角洲, 这与秦汉统一岭南后“红河三角洲是汉帝国在岭南经济中心”^[1] 的表述是一致的。而合浦西临交趾, 与其隔海相望, 故以合浦为中心地段的北部湾区域成为汉代对外航运和商贸中心, 顺理成章。

汉时航船较小, 航行必然受到两个制约: 一是抵抗风浪能力较差, 一遇狂风暴雨必须及时躲避; 二是装载的淡水、粮食等生活必需品较少, 需要在一定距离内从途中港口不断补给。此外, 当时航海技术不高, 航速较慢, 不宜做深海航行。这些客观条件决定了当时航船只能而且必须沿着海岸行驶, 北部湾海岸因此形成以合浦为中心地段的始发港区域。

合浦在三个始发港中, 地理位置最重要, 特别是灵渠和桂门关开凿后, 中原与合浦水上交通大动脉形成, 大批移民沿着秦军水道南迁, 带来了中原先进的文化和科学技术, 大大加速了合浦地区的开发和经济文化的发展与繁荣, 为合浦成为汉代海上丝路始发港奠定了物质基础。

总之, 处于汉代对外航运和商贸中心的北部湾区域中的合浦, 其位置十分重要, 作用十分明显, 成为始发港顺理成章。

二、地理条件优越

合浦始发港优越的地理条件是多方面的。

1. 天然良港

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的寻访和科学论证, 终于破解了这个千年谜团, 得出了西汉合浦城 (港) 在今合浦

县城东北约 13 公里的石湾镇大浪村委古城头村的结论，为合浦是西汉海上丝路始发港提供了更准确的证据。该古城（港）在西汉仅延续了 100 年左右，至东汉因河道淤积、航海技术发展等原因，合浦城（港）就迁到现廉州镇了。故有学者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不无道理^[2]。

石湾镇大浪村委古城头村一带，是当时南流江出海口，现在的廉州镇西面还是一片汪洋，可见西汉时合浦港是个江阔水深、面向浩瀚南海的大港，特别是合浦港东部有雷州半岛和北海冠头岭，东南部有海南岛，挡风阻浪，为古航船装卸货物、供给粮食和淡水乃至防避风暴提供了极大的便利与安全，是古代天然良港。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”，“所以，合浦是国内外物资集散地”^[3]。就是说，合浦既是中国汉代海上丝路始发港和天然良港，也是国内外物资集散地。

2. 交通枢纽

合浦港是南流江、北流江、西江的出海口，秦凿灵渠和桂门关后，把合浦与西江、长江、中原联通。往西北溯西江而上直达云、贵、川，往北溯桂江而上至湘乃达中原，往东达东南沿海各港口，往南入南海达东南亚等世界各地，这比泉州、广州等东南沿海任何港口都近，起到江、海、陆（西汉陆地版图上除河运外，有的地方还有陆运参与，比如桂门关凿通前北流江与南流江之间的分水坳地段，西江与南流江之间的横县、灵山县地段，等等）混合联运的作用，占有河口港、海港、陆地运输三结合优势，成为河运、海运、陆运的交通枢纽，成就了合浦始发港的地位。这就是合浦港的港口优势，故合浦素有“江海舟楫之便，珠玑海盐之利”的美誉。司徒尚纪、李燕也认为“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”^[4]。总之，畅通无阻、四通八达的交通运输，有力地促进了合浦港中外商品进出口、商贾与使者来往以及经济发展繁荣。

3. 河流纵横

在陆地交通欠发达的汉代，水上交通为运输提供了极大的便利，而河流是水上航船的载体。合浦河流众多，纵横交错，有大小河流 93 条，总长 558 公里，其中较大河流 7 条，大的河口 5 条，南流江支流入海 5 条，集雨面积 25 平方公里以上的河流 23 条，河流县内流域面积 2323 平方公里，多年平均流量 287.75 立方米 / 秒 [5]。主要入海的南流江常年不冻，水量丰富，船舶运量大，成本较陆地低，航运价值甚高。所有这些大小河流及其入海之便利使内河航运与海运结合，编织成以合浦港为中心的内外交通贸易网络，为开发和发展合浦始发港提供了优越的自然条件。

三、出口资源丰富

古今中外的商贸港口的开发与形成，除了具备港口、交通等优势条件外，还必须拥有丰富的出口资源。得天独厚的地理条件，为合浦港提供了丰富的出口资源。

1. 合浦出口货源

合浦位于亚洲大陆偏南端北部湾西海岸，地处南亚热带，是典型的季风型海洋性气候，夏无酷暑，冬无严寒，雨量充沛，热量充足，加上方圆达 70 多万亩、土地肥沃的南流江沿岸大平原（位列广西第二大平原）以及漫长的海岸线与广阔的海域，这得天独厚的气候、地理条件与良好的生态环境，十分利于供出口的桑蚕业和珍珠业的发展。

合浦桑蚕、麻布，历史悠久。早在汉代合浦已经开始了种桑养蚕。据史料记载，汉代合浦北部（今浦北县）福旺、寨圩等地是最早生产蚕丝的地区，当时以天然树蚕（木蚕）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，东汉时合浦桑蚕业有了较大发展。此外，合浦还是苧麻主要产区，向以丝布、麻布而闻名，并以其作为中国出口和向朝廷进贡的珍品。

合浦珍珠，历史更悠久。据《后汉书·孟尝传》所载，早在汉代以前，合浦采珠业已相当兴盛。汉以来，合浦已经成为岭南主要珍珠产地和闻名全国的珍珠生产基地。合浦所产南珠以“凝重结实、浑圆莹润、璀璨夺目”“质地上乘”而

冠群珠之首，故中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝。当时合浦既是珍珠的重要产地，又是珍珠的集散地与出口基地，合浦珍珠作为重要的商品，驰誉国内外。

2. 合浦周边出口货源

合浦东部雷州半岛属合浦郡徐闻县境，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”条目标称，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”；《岭外代答》称，粤西的蚕丝“在高州所产为佳”。这些都是朝贡稀品和出口珍品。

合浦东南部海南岛东汉时属合浦郡珠崖县境，海南岛种桑养蚕和纺织丝绸源远流长，汉代海南岛地区就出现“男子耕农，种禾稻、苧麻，女子桑蚕织绩”^[6]，意即男子从事农耕，种稻谷、苧麻，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，薄爽凉快，宜做南方夏衣。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），折合为今1.15米，这是中原任何布幅不可比的，作为当时名贵高档产品，它既是出口的畅销品，又是进贡朝廷的稀世品。

合浦北部是玉林、贵县及西江流域，这一区域多属平原地带，土地肥沃，灌溉便利，物产丰富，从史料和出土文物资料看，贵县（今贵港市）生产的丝绸、锦绢、麻布和玉林出产的葛布（又称郁林葛），都是具有悠久历史的传统出口特产。

3. 云、贵、川、湘等内陆省份出口货源

溯西江而上，通过右江达云南，通过红水河和融江达贵州，通过牂牁江经贵州入四川盆地，通过桂江、漓江达湖南乃至内陆各省份，这样就把合浦港与云、贵、川、湘等内陆省份的广深经济腹地联系起来。这一富饶而广阔的地域的特产，例如云南著名的茶叶，四川的蜀布、蜀锦、蜀绣、枸酱、邛竹杖，湖南的湘绣、湘莲，等等，通过水路不断运到合浦港，远销国外。

总之，合浦与其周边地区及云、贵、川、湘等内陆省份的名优特产，保证了

合浦港充足的出口货源，所以合浦作为中国汉代海上丝路始发港，有雄厚的物质基础。

四、经济文化繁荣

1. 多文化大融合，极大地推动了合浦经济文化的发展繁荣

合浦与中原经济联系已有两千多年的历史。秦始皇统一岭南以后，曾把南征部分大军留驻岭南，“适戍以备之”，其中一路大军曾抵达合浦^[7]；随着合浦军事重镇地位的凸显，随军南下居留合浦的人员日益增多；中原至合浦水上交通线和以合浦为始发港的中外交通线的开辟，吸引了越来越多的中外富商到合浦抢占商机；加上有的官吏被贬到合浦，有些具有一技之长（冶炼、烧制、农耕等）的平民百姓因天灾战乱等各种原因南迁合浦……这些不同种族、不同职业、不同文化层次的群体聚居合浦，一方面为合浦增加了劳动生产力，加强了边疆实力，巩固了国防，同时带来了中原和外国先进文化与科技；另一方面促进了中原文化与岭南文化、中国文化与外国文化的大融合。根据上层建筑对经济基础具有反作用的原理，这种多文化大融合，极大地推动了合浦地区经济开发和文化的发展与繁荣，推动了合浦始发港的形成与发展。

2. 规模巨大的古汉墓群，折射出合浦经济文化繁荣

(1) 汉墓范围：合浦古汉墓群遍布县城廉州镇北、东、南三面，南起环城乡禁山村，北至偏东的清江村，东西宽约5公里，南北长约18公里^[8]，面积约90平方公里。

(2) 汉墓数量：据考古调查，地面保留有封土可数的汉墓达6000多座（一说合浦原有古汉墓1万座以上），新中国成立以来先后挖掘的汉墓累计近1000座，其中绝大多数是西汉中叶至东汉时期的墓葬。

(3) 汉墓规模：已挖掘的最大汉墓，封土直径40米，高5米，墓室呈“干”字形，分主室、甬道、左右耳室、墓道等部分，全长25.8米，最宽14米，深8.8米，规模宏大，结构复杂。

(4) 汉墓随葬品：1971-1986年挖掘的望牛岭1号墓随葬品245件，堂排2号墓随葬品230件，凤门岭一座东汉墓随葬品近260件。在众多随葬品中，金戒

指、金手鐲、金球、金珠、银戒指、铜、铁、玉、陶、玛瑙、琉璃等，几乎应有尽有，且器物排列对称，纵横成行，井然有序，再现了墓主人生前的富有与奢侈生活。其中有两件提桶内壁书写着“九真”字样，据此推测墓主曾任九真郡太守或相当郡守一级高官。

(5) 汉墓随葬品工艺：随葬品中有一个显著特点，即在薄胎青铜器上用坚而精细的金属工具，镌凿和镂刻出繁复精致的几何纹样和动植物图案，显得特别精美华丽，充分反映了当时青铜器铸造与烧制工艺已经达到了很高的水平。现合浦博物馆收藏的出土文物 5000 多件，其中国家级文物 21 件，包括铜凤灯、三足盘、铜屋等国家级珍贵文物，部分文物曾随“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、原南斯拉夫、加拿大、墨西哥等七国巡展。

总之，合浦古汉墓范围之广，墓数、随葬品、出土国家级文物之多，墓体之大，墓结构之复杂，随葬品铸造与烧制工艺之高，在全国是独一无二的，有人甚至把合浦古汉墓与西安秦兵马俑相媲美。合浦汉墓群充分反映了汉时合浦经济文化之繁荣，因为，如果没有经济文化高度繁荣作基础，要形成规模如此巨大的合浦古汉墓群是不可能的。

3. 新石器时代和战国时代遗址及汉代窑址的发现，反映了合浦经济开发源远流长

(1) 发现新石器时代遗址。西沙坡新石器时代遗址是合浦港区域目前所发现的面积最大的遗址，遗物散布面积达 9 万平方米，采集的遗物有磨制的肩石斧、石铤、石刀及夹砂红褐陶和灰褐陶。这表明早在新石器时代，这里已经有古人类的生产活动踪迹。

(2) 战国时代造船（战船）厂遗址。清同治年间（1862-1874 年），乡人曾在廉州九头岭下发现战国时代造船（战船）厂遗址，挖掘出的造船木材，坚硬如铁，其中一方形大木长达 30 米^[9]。可以想象当时船厂规模之大。

(3) 汉代窑址。近几年在廉州草鞋村、廉州老哥渡、福成上下窑、山口英罗、北海匙羹岭等合浦港周边地区发现多处汉代陶瓷窑址，出土和采集到汉代筒瓦、

板瓦、罐、钵类陶器及其残片，其颜色有棕灰色和灰褐色。这些陶瓷大多供出口，窑体内径约 1.5~2 米，这在汉代已达相当规模。

上述遗址的相继发现，表明合浦早在远古时代已经开始了生产活动，到汉代经济已经十分繁荣，合浦始发港的出现绝非浪得虚名。

4. 合浦悠久的历史，催生出灿烂的文化

规模巨大的合浦古汉墓群，既折射出汉时合浦经济的繁荣，也是合浦灿烂文化的标志。除此之外，悠久的历史，给合浦留下了众多的文物古迹和灿烂的文化遗产，有不少是在全国甚至国际上都有影响的。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，该红树林面积共 3.68 万亩，约占广西红树林总面积的 50%，占全国红树林总面积的 20%，被誉为“红树林之乡”；合浦古汉墓群和山口永安大士阁（又称四牌楼）被列为国家级重点文物保护单位；唐宋八大家之一的苏东坡居住过的清乐轩故址上修建的东坡亭（包括东坡井）和海角亭、惠爱桥被列为广西重点文物保护单位；文昌塔、魁星楼、文庙龙雕等 67 处遗址遗迹被列为县重点文物保护单位。除前面谈到的多件国宝曾赴世界三大洲七国巡展外，1990 年有文物随“中国古代金、琅、玻璃展”到日本东京、大阪等五大城市展出，1995 年有文物随“中华五千年文明珍宝展”到挪威展出，1992 年有文物随“中国文物精华展”和 1996 年的“全国重大考古发现精品展”到北京展出，等等。有关资料入编《中国大百科全书》《全国文物精华》等典籍。如此众多的文物古迹和丰富、灿烂的文化遗产，在全国县一级地区是少有的，东南沿海绝大多数城市对此也是望尘莫及的。有人据此称合浦是当时岭南文化中心，这话亦不过分。

五、岭南军事重镇

1. 中原至合浦水路交通是重要的军事通道

从中原过灵渠、桂门关到合浦的出海通道，从严格意义上说，是出于军事需要而开辟的。秦始皇二十六年（前 221 年），朝廷派尉屠睢率兵 50 万分五路向岭南越人进攻，除为扩大版图外，还有一个重要原因是为了得到越之犀角、象齿、翡翠、珠玑。秦军的军事进攻，遭到越人强烈反抗，战争相持了三年之久，秦军

伏尸流血数十万，粮食断绝，大败告终。秦军总结了首次南征的失败教训，公元前217年，秦朝廷决定“使监禄凿渠运粮”^[10]。监禄调军士和民众30多万，在距湘江支流双女井溪与漓江支流始安水这两条支流最近的地方（今广西兴安县城东南2公里的乡水塘），劈山削崖，开凿人工运河，历时3年，终于在秦始皇三十三年（前214年）将运河凿通，这就是广西最著名也是最古老的长约30公里的兴安运河（即灵渠），从而沟通了湘江和漓江。后来又在北流江与南流江之间的分水坳凿通了长达10多公里的另一条运河——天门关，又称桂门关，俗称鬼门关，从而沟通了北流江和南流江。从此，由中原出发，由长江进湘江过灵渠，入西江接北流江过桂门关，进入南流江抵合浦港，中原至合浦水路交通大动脉形成，“秦征西瓯，必经合浦”。也就是说，古代中原到合浦的出海通道，首先是以军事行动为目的的。

2. 合浦——岭南军事重镇的确立

合浦位于北部湾东北端（有人称顶端），是汉时由粤西南和桂东南通往交趾之咽喉。每逢交趾、九真、日南等地发生叛乱，汉朝及其后各个朝代大都以合浦作为用兵的大本营和军事补给基地，这一点是多数专家学者认同的。

据史料记载，古代中国军队首次开赴合浦是在西汉武帝元鼎四年至六年（前113-111年），时南越宰相吕嘉谋反，武帝派伏波将军路博德、楼船将军杨仆率军南下平定叛乱。虽然史料没有详细说明伏波将军路博德进军合浦的具体路线，但路将军肩负平定叛乱任务率军到达合浦是事实，据《水经注》引《交州外域记》称，“路将军到合浦”，然后“征讨交趾叛乱”^[11]。

东汉光武帝建武十六年（40年），交趾征侧、征贰姊妹举兵反汉，攻城略地，自立为王。建武十七年（41年），武帝派伏波将军马援、楼船将军段志率长沙、桂阳、零陵、苍梧1万多名兵士、大小楼船两千多艘，沿秦军水道抵合浦，并以合浦为基地，为平定交趾叛乱做了筹粮、造船、练兵等多方面准备，故合浦留下了许多有关马援将军的传奇故事与遗迹。现今合浦县城东北5公里的糠头山，相传当年马援征讨交趾时大军曾驻军于此，故有“居人舂谷积糠成山”之名。合浦旧有铜船湖曾与海相通，相传伏波将军曾在此铸铜船两只，一留此湖，故名铜船

湖。为了纪念伏波将军的功德，廉州城内建有伏波祠和名宦祠各一间，祠内均祀马援塑像。

军队行至合浦，楼船将军段志病故。伏波将军马援率领全军乘船从合浦港出发，沿海岸西进，过大观港、乌雷岭、钦州港，经北仑河达交趾。建武十九年(43年)，马援平息交趾二征叛乱。建武二十年(44年)，马援离开交趾，经合浦溯秦军水道班师返回京都洛阳。汉时对今越南北部用兵，基本上是沿当年秦军南下水道抵合浦，之后再沿北部湾沿岸西行过钦州湾北岸到达今越南北部一带。后人所走的从合浦经钦州湾到越南的海上通道，基本上就是当年马援走的路线。

三国吴永安七年(264年)起连续近30年，交趾多次叛乱，东吴五官中郎将薛综和刺史吕岱带兵3000多人，南下合浦，再攻交趾叛军。西晋泰始四年(268年)，晋交趾太守杨稷派毛灵、董元攻合浦，在古城大败吴兵，杀吴交州刺史刘俊、都督修则。泰始七年(271年)四月，吴交州刺史陶璜等率兵10万由合浦海道突袭交趾，俘杀杨稷、毛灵，收复被晋军所占之地^[12]。

这几次军事行动路线及后来各朝代对最南疆和海南岛的征讨路线，均与东汉马援进军交趾的军事行动路线一致，合浦成了岭南军事行动的必经之地，从而牢固确立了其岭南军事重镇的历史地位。

综上所述，汉时合浦在北部湾区域乃至整个岭南占有极其重要的地位，在三个始发港中更具优势，用今天的话说，合浦已经具备了中国汉代海上丝路始发港的硬件和软件。我们有理由相信，合浦是中国汉代海上丝路始发港是有充分史实依据的，是经得起历史考验的，现在应还原合浦港长期被忽略的历史真相了。

[1] 司徒尚纪. 海上丝绸之路与我国在南海传统疆域形成[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 22.

[2] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 106.

[3] 张荣芳. 秦汉史论集(外三篇)[M]. 广州: 中山大学出版社, 1995: 119.

[4] 司徒尚纪, 李燕. 汉徐闻港地望历史地理新探[J]. 岭南文史, 2000(4): 15.

[5] 合浦县志编纂委员会. 合浦县志[M]. 南宁: 广西人民出版社, 1994.

[6] [汉]班固. 汉书[M]. 北京: 中华书局, 1965: 1670.

[7] 吴小玲. 钦州港在古代海上丝绸之路中的历史地位[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 117.

[8] 中国人民政治协商会议合浦县委员会, 合浦县博物馆. 合浦文物简介[Z]. 1986: 20.

[9]周家干.合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港[J].岭南文史,2002(增刊):100.

[10]刘泽华,杨志玖,王玉哲,等.中国古代史:上[M].北京:人民出版社,1979:227.

[11]陈立新.论汉徐闻港在海上丝路史上的地位和作用[J].岭南文史,2002(增刊):81.

[12]合浦县志编纂委员会.合浦县志[M].南宁:广西人民出版社,1994.

(作者为中山大学教授)