

试论徐闻、合浦港的兴衰

杨少祥

合浦、徐闻港，是我国古代对外贸易的重要港口，尤其是汉代我国与东南亚地区联系的主要口岸，为发展中外贸易和中外人民的友谊，做出过卓越的贡献，我国史书早有记载。研究它的发展和衰落，对了解我国古代海外交通和对外贸易等，都有着重要的意义。下面就合浦、徐闻港的兴衰时间及原因，作一些初步的探讨。

一、合浦、徐闻港兴衰的时间

合浦、徐闻港作为对外贸易港口始于何时，史籍上最早见于《汉书·地理志》：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国……”的记载。那么，是否到汉代，合浦、徐闻港才成为我国与外国相联系的对外贸易港呢？从历史文献和考古发现推断，它的形成应在汉代之前，春秋战国时期可能已形成对外贸易的商港，我们可以在以下一些文献记载中得到一些启发：据古本《竹书纪年》记载，越王曾使越相公师隅“献舟始罔及舟三百，箭五百万，犀角、象齿”等与魏通好。《战国策》载，楚王曾说：“黄金、珠玕、犀象出于楚，寡人无求于晋国。”又《淮南子·人间训》记载，秦始皇是因为“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕，及使尉屠，发卒五十万……”进取岭南的。以上记载使我们知道，春秋战国时期，我国南方的越国、楚国和两广等百越地区，都广有珠玕、犀角、象齿等物，这些物品，虽然两广地区均有出产，但其主要产地则在南洋地区，从《汉书·地理志》记载，当时我国海外贸易有“市明珠、璧琉璃、奇石异物，赍黄金、杂缯而往”和两广濒临南海、海路交通便利，越人又善于航海，有利于海外贸易方面看，两广这些物品的来源，很大一部分应是由海外贸易而来的。楚国在我国内陆，国力雄厚，广东、广西与湖南接壤，均在楚国的势力范围之内。新中国成立以后，两广出土青铜器中的鼎、鉴、盂、缶、盘、钟、壶、矛、斧、剑、凿、削等，均分别见于湖南、湖北楚墓和晋裴渊《广州记》记载，南海人高固在楚威王时曾为楚相，以及雷州半岛硃洲岛发现有楚式青铜剑、斧、削刀等，都证明了两广等越地以至雷州半岛地区，当时在政治、经济、文化上都深受楚国的影响，所以《汉书·南蛮传》中有“楚子称霸，百越朝贡”之说。由此看，楚王所说的“黄金、珠玕、犀象出于楚……”中的珠玕、犀象等物，不少应是由两广地区输入的。在两广与东南亚地区贸易的古代港口中，徐闻、合浦是最早的港口之一，它们与越南相连，与东南亚诸国水路最近，亦最早见载于我国史书中，《汉书》已有汉朝政府派遣官使在此出洋的记载，一般来说，古代的官营对外贸易是在民间贸易的基础上发展起来的，只有民间对外贸易在长期的航海中形成了港口，官府才会派遣官吏从这些港口启航出海贸易。由此推断，合浦、徐闻港的形成应在汉代之前，春秋战国时期，两广以及转运到楚国等地的犀象、珠玕等物品，当不少是由这两个港口输入的。这时期应是徐闻、合浦港发展的早期阶段。

汉代，随着中外海路交通的日趋频繁，合浦、徐闻港在早期阶段的基础上，得到了很大的发展，它不但作为民间的对外贸易港口，而且还是当时政府商使的起航地点，据《汉书·地理志》记载，当时从这里出发的官员是属于黄门的译长，汉朝官员和商船在此出发到东南亚地区，那么，《汉书》中记载“自武帝以来皆献见”的东南亚诸国商使，亦当在这些地方靠岸，可见当时徐闻、合浦港在我国对外贸易中有着重要的地位，也只有中外商使在此频繁往来，合浦、徐闻港才会见载于汉代正史《汉书》中。徐闻、合浦港的繁荣，促进了当地社会的发展，汉代徐闻属合浦郡，据《汉书·地理志》载，当时合浦郡户万九千六百一十三，口七万八千九百八十，仅比当时的南海郡户万九千六百一十三，口九万四千二百五十三略少，新中国成立以后，两广考古工作者在徐闻县华丰、红坎、瓜藤、包西、华丰、港头、二桥、迈熟、沓磊，合浦县廉城长滩岭，龙门、凤门、杨家村母猪岭、杨家岭、东乡钟屋岭、禁山等地，发现和发掘了十多处汉代遗址和数十座汉代墓葬，采集和出土了大批陶器和数百粒琥珀、玛瑙、紫晶、琉璃、银珠、古玉、玉石、青金石、檀香珠等装饰品和金饼等，都说明了当时合浦、徐闻人口众多，人们能普遍购买到玛瑙、琉璃等外来商品的事实，反映了徐闻、合浦港和当地社会的繁荣，这段时期，应是合浦、徐闻港的鼎盛时期。

三国以后，随着造船、航海技术的发展和航线的开辟，中外商舶多从广州、泉州、扬州等港口起航及靠岸，徐闻、合浦港的对外贸易上的重要位置就逐渐被广州等港所代替了，这是衰落时期。

二、徐闻、合浦港兴起的原因

徐闻、合浦港的兴起，有历史根源，也由它们的地理位置和当时的航海、造船技术水平决定。

秦以前，广东地区属南越族，合浦属骆越族，都是我国越人居住的地区，他们世代生活在大海、江河之滨，长期与海、江接触，生活以渔猎经济为主，对在江海上航行积累了丰富的经验，对此，我国史籍上早有记载。《淮南子·齐俗训》“胡人便于马；越人便于舟”和《越绝书》“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从”的记载，正是越族人民在江海上航行的生动写照。越人的善于航海，为开辟海路与南洋诸国的往来奠定了基础，促使他们很早就与南洋地区发生了接触。证之华南地区古越族人民，在人种和文化上均与东南亚一些地区国家相似，对此，历史学者和考古学者早有过论述。如林惠祥先生认为，马来族的重要成分蒙古利亚种海洋系，是从华南来的，所以马来族当然与华南民族有关。^[1]考古学家温斯登博士于1933年7月间，在南洋槟城演讲古打及威斯省古史时，亦认为据他发现的结果，在耶稣纪元前四千年，暹罗人之祖宗是住在上海与广州，而马来人之祖宗则居于中国南部。^[2]在文化上，菲律宾、越南、马来西亚柔佛河流域等地，都分

别发现有与我国沿海地区相似的石镰、石斧和印有曲尺纹、雷纹、棱形纹、方格纹、篮纹等几何印纹陶片^[3]。越南与我国相邻，柔佛河流域在马来半岛南端，菲律宾在我国东南大海之中，当时，我国南方沿海居民只有在陆路和海路上与这些国家的人们发生了接触，才会有人种和文化上的相似。合浦、徐闻港的产生，正是我国沿海人民世代在江海边上劳动生息，长期利用船只在江海上航行，并与东南亚地区国家不断接触中，逐步发展起来的。

汉代以前，是我国航海的初期阶段，不论是航海技术还是造船技术，都有一定的局限性。在造船技术上，虽然早在夏代我国已能制造船只在沿海地区活动，《竹书纪年》中已有禹第八代孙“东狩于海，获大鱼”的记载。商代我国人民已能乘船到达海中岛屿，《诗经·商颂》中已有“相土烈烈，海外有截”的记录。周代我国船只在广泛的使用中，更分成了等级，就是“天子造舟，诸侯维舟，士持舟，庶人乘泝。”^[4]至春秋战国时期，船舶形制不断增多，已有了大翼、中翼、小翼、突冒、楼船、桥船等类型。^[5]汉代船只更橈、拖、榨、櫂、楫等船具一应俱全。^[6]说明了当时已能利用风力行船，具备了远航的条件。广东、广西当时是我国的边远地区，秦以前是越族居住之地，秦始皇十三年（前 234）发兵进攻岭南，建立了桂林、南海、象三郡，才受到中央政权的统一管辖。那么，秦汉时期及以前，两广的造船技术如何，史书中极少记载，仅在《南越志》中有“南越王造大舟，溺人三千”^[7]的记录。此外，我们只能在考古发掘资料上得到一些认识。以往广州、德庆、佛山等地汉墓曾出土过众多陶、木船模型，其中德庆县发现的一只陶船模型，船头、船尾略翘起，船两边设有船舷供人行走，船中间设有方形楼，有门有窗供人居住，船尾和船头亦各有一小楼，尾楼后还有一小孔放舵用。^[8]广州汉墓出土的一件陶船模型更为先进，船内分为前、中、后三舱，前有望楼，后有舵室，船舱内有横架八根，以加固船体结构，船上锚、舵、桨架一应俱全，^[9]说明了秦汉时期，广东制造的船只已有了一定的规模，船体结构坚固，船具齐备，已有相当的运输能力。但也还存在一定的缺点，就是船只规模还不大，在远航中，船只在装载货物后，再装载船员的淡水、粮食、生活用品等，就极其有限了，需要沿途作补充。而且从出土的文物看，所发现的船只模型都是平底船，而不是尖底船，这类船只在远海大风浪中航行，稳定性能差，还难以远离海岸线航行。在航海技术上，秦汉以前，在指南针尚未发明的情况下，我国船工在航行中，黑夜只能利用天体作为导航，而在白天则要以沿岸标志来确定航行的位置，《淮南子·齐俗训》中就有“乘航而惑者，不知东西，见斗极则寤矣”的记载，这也决定了汉代以前往东南亚地区贸易的船只，只能沿着海岸线航行。《汉书·地理志》记载当时我国航船从合浦、徐闻等地出发，是“船行五月有都元国，又船行四月有邑卢没国，又船行可二十余日有谿离国，步行可十余日有甘都卢国，自甘都卢国航行可二月余有黄支国……汉之译使还矣。”^[10]都元国在今印度尼西亚苏门答腊岛西北巴赛河附近，邑卢没国在今缅甸南部萨尔温江入海口附近，谿离国在今缅甸蒲甘城附近，黄支国在今印度南部，这些地点，都在亚洲的东部和南部沿海地带，正说明了当时

我国航船沿着大陆海岸线航行至南洋地区沿海城市贸易的事实。徐闻、合浦位于我国东南沿海地带，当时航船沿着海岸线航行，使他们正处于我国到南洋地区航线的必经之地，促进了两港的形成和发展。

合浦、徐闻秦代属象郡，汉代同属浦郡，西南面与交趾郡相连，在地理上与东南亚地区水路交通最近。在古代来说，中外商船的航行都是由近而远的，对各个地方的了解和熟悉，当然也由近而远，这可在我国古代商船航线的延伸及史籍记载我国各港口与南洋地区通商时间的先后得到证明。周代我国已与相邻的越南发生了往来，《汉书·南蛮传》中已有“交趾之南有越裳国，周公居摄六年，制礼作乐，天下和平，越裳以三象重译而献百雉”和“至周庄王时，嘉宁（越南北部）有异人焉，能以幻术服诸部落，自称碓玉都文郎……越勾践使谕，碓王拒之”的记载。随着我国与东南亚地区关系的日益加深，至汉代，我国航船远航至印度南部，与当时的狮子国发生了接触，唐代我国商船航线伸展到波斯湾地区，元代与西非的摩洛哥有了贸易往来，明代更发展到欧洲地区。史籍记载我国与南海诸国往来的港口也如此，最早见于《汉书·地理志》的就是与东南亚诸国水路最近的合浦、徐闻港，而扬州港在东晋时期法显和尚从南洋附舶循海东行，在山东半岛的青州东莱登陆赴京城长安时方有记载，泉州港也在南朝时期印度僧人拘那罗陀于陈武帝永定二年(558)和陈文帝天嘉六年(565)两次到泉州才有记录。这些，都是当时国内外船舶航线由近而远发展的极好例证。徐闻、合浦位于南海之滨，与南洋诸国水路最近，当时既是我国的南海沿岸地带的政治中心，又是中外商船航线的必经之地，有利于国内外商人最先对他们熟悉和了解而前往贸易。此外，雷州半岛凸出海中，将东北面和西南面沿海地区隔开，据说，在其对面海南岛东北角木栏头一带海域水流甚急，至今仍是一个危险地带，对航船有很大的威胁性，在当时航海和造船技术还不很先进的条件下，中外船舶和商使在徐闻、合浦出航或靠岸，再将货物由此运往内地，当然比冒着船舶颠覆之险而通过琼州海峡危险地带可靠得多，这也是促使国内外商船多在徐闻、合浦港起航和靠岸的重要原因。

三、徐闻、合浦港衰落的原因

徐闻、合浦港的衰落，与三国以后造船技术和航海技术的发展，中外商使在频繁的往来中开辟了新航线，以及广州等对外贸易港的发展有密切的关系。

三国时期，广东、广西属吴国地域，吴国是造船技术先进的国家，当时制造的大楼船，可“载坐直之士三千人”^[11]。公元203年，孙权派往台湾使者所乘的船“大者长二十余丈，高出水面二三丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛，随舟大小作四帆”^[12]。先进的造船技术，促进了我国海路交通的繁荣，致使中外商使在海路上往来不断，《三国志·吴志》中就书“岱既定交州……又遣从事南宣国化暨缴外，扶南、林邑、堂明诸王各遣使奉贡”的记载。在这频繁的往来中，我国人民开辟了一条由广州等港口出发，经由海南岛东部海

面和西沙群岛海域，直达东南亚的新航线。孙权时奉命出使国外的康泰，在回国后写的《扶南传》中记述：“涨海中，倒珊瑚洲，洲底有盘石，珊瑚生其上也。”^[13]明确指出了西沙群岛珊瑚生长在礁盘上的情况，当时万震著的《南州异物志》记载：“句稚去典游八百里，有江口西南向，东北极大崎头，出涨海，由浅而多磁石。”^[14]生动地描写了航船碰上西沙群岛的暗礁、暗沙会搁浅，像磁石吸住铁针一般。1975年，广东省博物馆在西沙群岛考古调查中，在西沙群岛的北礁采集到我国南朝时期的六耳罐和陶杯等，都证实了这条航线的存在。只有我国船舶在这条航线上频繁来往，我国人民才会对西沙群岛有如此深刻的认识和了解，并在这条航线的海域中，遗留下当时的遗物。这条航线的开辟，使我国船舶逐渐脱离了沿着海岸航行的旧航线，而从东南亚诸国直达广州等港口。随着这条航线逐渐成为我国与东南亚地区往来的主要通道，徐闻、合浦港再不是中外商船往来的必经之地了。

古代，我国对外贸易输出的是丝绸、瓷器、黄金等产品，而从国外进口的则多是犀角、象牙、珠玑、奇珍异宝等奢侈品，这些物品不是一般平民百姓所能享用的，它们虽然由沿海海港运入，但很大一部分需要由我国商人转运至内地销售，这就要求外贸港口不但是停泊船只的天然良港，而且要求当地社会经济繁盛，交通便利，有利于进口商品在本地销售和将商品运往内地。在古代，岭南地区道路崎岖，交通困难，当时进兵岭南的汉将唐蒙，在上书给汉武帝时就曾说：“南粤王黄屋左纛，地东西万里余……今以长沙、豫章往，水路多绝，难行。”^[15]广州位于珠江三角洲，有珠江之利，水路四通八达，从广州北上，可沿北江而上到达湖南，或从北江经浈水进入江西，汉代南越出兵从梅锅伐秦，就是取道北江经浈水入赣境。此外，北上也可以从北江经湟水进入江西，秦辟岭南三郡时，其中一路就是由湟水进兵的，汉伏波将军路博德征南越，也是出桂阳沿湟水而下。从广州到中原地区，也可由古称牂牁江的西江，经广西等地至云南夜郎转至关中地区。《汉书》：“汉建元六年……使番禺令唐蒙风晓南越，南越食蒙蜀枸酱，蒙问所从来，曰道西北牂柯江……蒙归长安，因蜀贾人，贾人曰独蜀出枸酱，多持窃出市夜郎，夜郎者，临牂柯江……江广百余步，足以行船，南越以财物役属夜郎，西至同师，然不能臣使也”^[16]的记载；以及广东春秋战国墓出土的青铜器中，铜鼎、铜钺等多见于滇、桂、黔地区等，都足以证明古称牂柯江的西江，早在秦以前已是两广与西川、云南、关中等地相联系的重要通道，广州水陆交通便利，又是岭南地区的政治、经济中心，达官贵人众多，内地商贾常至，《汉书》和《梁书》中都分别有“处近海，多犀象、毒冒、珠玑、银、铜、果布之凑，中国往商贾者，多取富焉，番禺亦一都会也”^[17]。“郡常有高凉生口及海舶每岁数至，外国贾人以通贸易”^[18]的记载。正适应了进口商品在本地销售和运往内地的要求，而且三国时期，从广州等港口出发，经海南岛东面海面及西沙群岛海域直达东南亚的航线已经开辟，缩短了航船从广州等港口至东南亚诸国的往返航程，中外商船自然就多从广州等港口出发或靠岸贸易，使广州等港口得到了迅速的发展。而徐闻、合浦港因此便逐渐落后于广州等港了。三国以后，

史书上多记载中外商舶到达广州等港，如《佛国记》载，晋法显和尚在那婆提国随商船，以四月十六日出发，东北行趋广州。《节录高僧传》载，幽州黄龙人昙无竭于宋永初元年，召集同志二十五人远适天竺，后于南天竺随舶放海达广州；中天竺，求那跋陀罗既有缘东方，乃随舶泛海于南朝宋元嘉十二年(435)至广州；和天竺禅尼国人拘那罗陀，于南朝陈武帝年间经狼牙修、扶南至广州，以及广东英德、曲江县南朝墓中出土有波斯萨珊朝银币等，^[19]都说明了当时广州等港口的繁荣。在考古调查中，徐闻汉代墓葬、遗址发现众多，三国、晋、南朝的却较少发现，以及史书中记载当时广州所在地南海县人口九千五百户，而合浦郡只有二千户，仅是南海县的五分之一稍多，亦反映了徐闻、合浦港逐渐衰落的事实。

注 释：

- [1] 林惠祥：《南洋马来族与华南民族的关系》，《厦门大学学报》1958年第1期。
- [2] 《广东之国际交通》注一，《广东文物》卷六。
- [3] 林惠祥：《南洋马来族与华南民族的关系》图版8、9、12，《厦门大学学报》1958年第1期。韩槐准：《中国古代与南洋之陶瓷贸易》，新加坡中国学会1955年版。
- [4] 《诗经·尔雅·释水》。
- [5] 参见《越绝书·札记》。
- [6] 《释名·释舟》。
- [7] 《广州府志》引《南越志》。
- [8] 杨耀林、谭永业：《广东德庆汉墓出土一件陶船模型》，《文物》1983年第10期。
- [9] 广州市文物管理委员会、广州市博物馆：《广州汉墓》。
- [10] 《汉书·地理志》卷二十八下。
- [11] 《三国志·吴书》。
- [12] 朱应：《南州异物志》。
- [13] 《太平御览》卷六九《地部三十四》。
- [14][15] 《汉书》卷九十五。
- [16] 《汉书》卷九十五。
- [17] 《汉书·地理志》粤地条。
- [18] 《梁书》卷三十三《王僧孺传》。
- [19] 广东省文物管理委员会、华南师范学院历史系：《广东英德、连阳南齐和隋唐古墓的发掘》，《考古》1961年第3期。广东省博物馆：《广东曲江南华寺古墓发掘简报》，《考古》1983年第7期。

作者：杨少祥，广东省文化厅文物处原副处长，广东省文物局调研员。

(原载《海交史研究》1985年第1期，本文辑自《广东省博物馆建馆三十周年论文集》(1959-1980))