

论汉徐闻港在海上丝路史上的地位和作用

陈立新

两千多年前的汉武帝时期，中西方已开通了海上丝绸之路。作为海上丝绸之路始发港的汉徐闻港，早在《汉书·地理志》中已有明确的记载。虽然汉徐闻县和港口遗址保存得不够好，但是随着近二十多年来考古挖掘的不断发展，线索已很清楚。

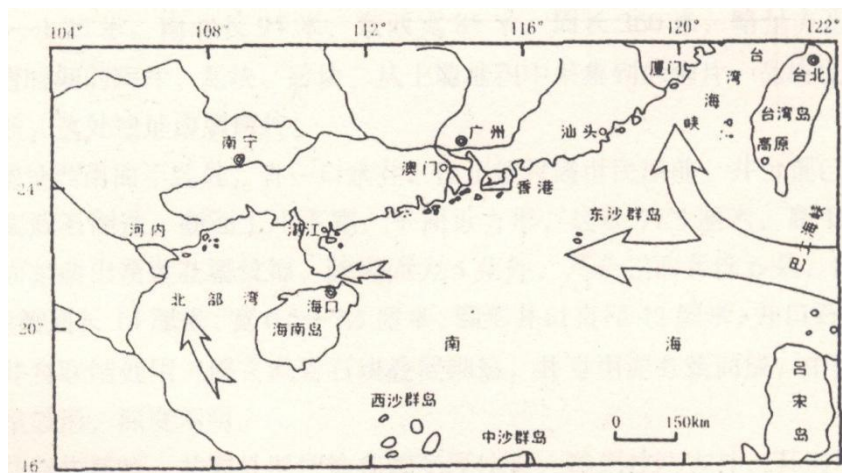
汉徐闻港作为海上丝路始发港的形成，有其自然、地理、政治、经济、军事、文化等方面的原因，其中最关键的是自然地理因素，这与当时的造船和航海技术水平密切相连。笔者不揣浅陋，重点从海洋与航海学的角度，提出一些见解和考释以供参考并望方家指教。

一、徐闻港是西汉时东西方海上交通的必经之地

西汉时指南针技术尚未应用于航海，风帆也未出现，航海必须利用海流。由于航速慢，航海时白天观日并观察海岸标志，晚上靠观察星象，因而须沿岸行驶，这样一旦遭受暴风时方能迅速靠岸躲避。

广东近岸海流分布比较复杂，尤其是粤西沿海海流状况更为特殊，海流分为潮流及余流，余流包括风海流、地转流、径流、密度流等。雷州半岛附近海流主要受太平洋潮流、河口径流、近河漂流、地转流及海岛地形等因素的控制。

西太平洋的潮波，受地形的影响，经巴士海峡和巴林塘海峡传入南海时分成两支：一部分向台湾海峡传播，大部分沿华南大陆架作弧形方向传播，在汕头至湛江沿岸形成一股常年的西南向海流；在北部湾则形成一股西北向海流（图一）。

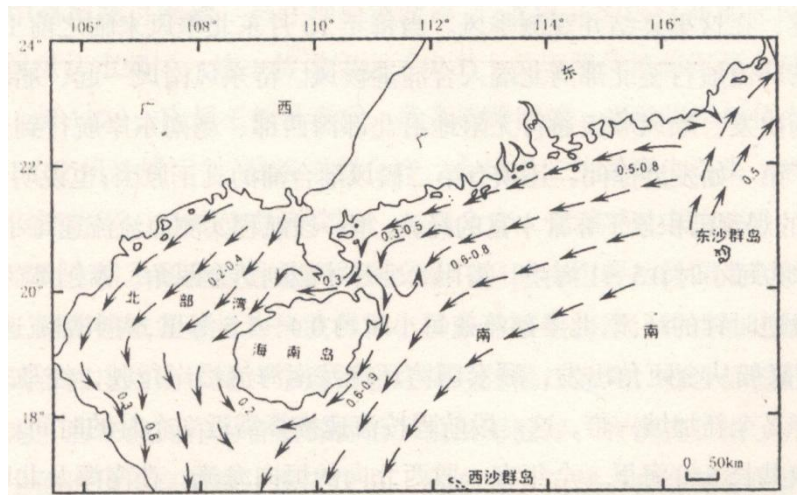


图一 广东沿岸及其毗邻海域潮波传播示意图

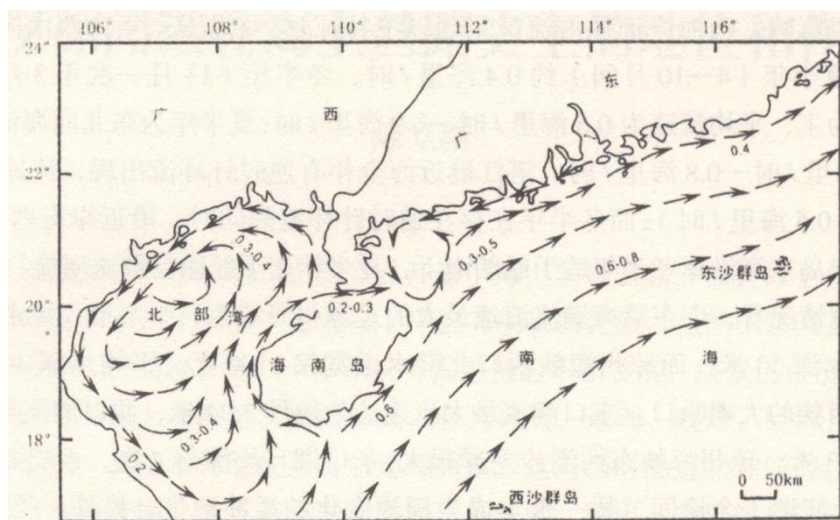
受季风影响，南海海面风海流又呈现以下特征：粤西沿岸全年为西南向海流，平均流速为夏半年（4—10月间）约0.4海里/时，冬半年（11月—次年3月间）以西南向海流为主，平均流速为0.5海里/时—0.9海里/时；夏半年为东北向海流，平均流速为0.5海里/时—0.8海里/时。湛江港近海全年有逆时针环流出现，流速缓慢（0.3海里/时—0.5海里/时）。

里/时)；而冬半年在存在逆时针环流的同时，沿近岸有西南向海流。因此雷州半岛东海沿岸冬半年适于船舶南下，夏半年南下船舶会遭遇逆流。

从水道情况看，广东沿海潮流流速最大的是琼州海峡东口中水道，该水道宽 6600 米，平均水深 50 米，而琼州海峡西口北部水道宽仅 1100 米，平均水深 40 米，形成一个东宽西狭的大喇叭口。东口潮流最大流速达为每秒 2.04 米，西口潮流最大流速每秒仅为 1.53 米。琼州海峡东西潮汐差异很大：东口潮日均涨落 4 次，西口却日均涨落 2 次，汉徐闻港（今徐闻二桥一带）成为潮汐变化的缓冲地带。另外，受季风控制，夏半年在北部湾形成逆时针环流。这种特殊的自然地理环境，使琼州海峡出现了奇观：人们经常可以看到，当琼州海峡海潮从东方向奔流而来时，北部湾环流却造成一股自西往东的涌浪，两面三两股反向的海流在徐闻灯楼角处汇成一道水线，由东口驶来的船到了这里便会被逆流顶回头。灯楼角一带的半岛状沙丘，实际上也是这两股逆向海流冲积而成。这些特殊的海流，给沿岸航行的西汉海船造成极大的困难。



图二 南海北部 1 月表层海流图（流速单位：海里/时）



图三 南海北部 7 月表层海流图（流速单位：海里/时）

粤西海区受大气环流和季风影响，秋季盛行东北季风，春末至夏盛行西南季风。南海10、11月为东北季风可能发生期，12月一次年2月达到鼎盛期，3、4月为可能发生期；西南季风5、6、9、10月可能发生，7、8月为鼎盛期。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。当海上风场稳定时，浅海余流主要以风海流为主；当风力较弱时，浅海余流以地转流为主；当风海流和地转流二者方向相同时，会出现流速较强的沿岸流；图二、图三图分别为南海东北季风鼎盛时期和西南风鼎盛期时表层海流图。

从图二中可以看到，如果在东北季风期从徐闻入海，船舶将被海流冲经海南岛西岸而进入南海大洋中，无法沿北部湾东岸行驶到达东南亚各国。宋代周去非所撰《岭外代答》记载：“海南四郡之西南，其大海日交趾洋。中有三合流，波头喷涌，而分流为三。其一南流，通道于诸蕃国之海也。其一北流，广东、福建、江、浙之海也。其一东流，入于无际，所谓东大洋海也。南舶往来，必冲三流之中，得风一息可济，苟入险无风，舟不可出，必瓦解于三流之中。”西汉武帝时船无风帆，船入三合流，即使得风也无用，难逃“瓦解”之厄运。侥幸逃出升天，在南海大洋中费时日久，如遇风暴则避无可避，也会导致船毁人亡。从图三中可以看到，如果在西南季风期内从徐闻入海，船舶在北部湾转一圈后会被北部湾环流推动回到始发港徐闻。那么怎样才能克服这一障碍并利用信风海流呢？最好的办法就是在雷州半岛西南端选一港址作为第一始发港，在这里集结并观测季风。当每年10月东北季风来临之前10天左右，船队顺北部湾环流航行至北部湾北端入合浦港候风。待东风南风一起，船队即可从第二候风港合浦出发，顺风顺流通行无阻地沿北部湾西部、越南东岸航行到金瓯角。这就是当年有了第一始发港徐闻，还须有第二候风港合浦的真正原因；也说明了当时我国对信风、海流的观测已积累了非常丰富的经验。第一段航程实测海流流速每小时为0.3-1.5海里，通常为每小时0.5-1海里，需用1个月才能到达金瓯角。泰国湾（曾名暹罗湾）冬季有一股逆时针的环流，北半部流速每小时约0.4-1.5海里，南半部流速每小时0.5-1海里，西汉船从金瓯角出发，顺泰国湾环流及南海流沿岸行驶，经马来半岛东北岸到达马来半岛今新加坡一带，这一段航程按流速推算需近2个月的时间。马六甲海峡、新加坡海峡共长650海里，全年有一股西北向的恒向海流。在南海及北印度洋的东北季风期间（12月一次年2月），这股恒向海流最强；在西南季风期间（6-8月），这股恒向流最弱。海峡流速约为每小时1-2海里。因此，西汉船队利用海流，十多天可以到达都元国（今印尼苏门答腊东北部）。徐闻至都元国沿岸航程约3400海里，历时5个月，平均每天航行约22海里，平均时速近1海里，可见西汉船队沿途都是利用海流流速。同进也从另一个侧面证明了当时远洋船队尚无使用风帆的可能性。

在当时的航海技术下，谁也没有办法在任何季节凭借海流一气从广州把船开到北部湾北部沿海，并持续开往东南亚。如何克服这些海流给远航西方船舶带来的极为不利影响？

在汉徐闻港候风是最明智的选择。这就使汉徐闻港有机会成为海上丝路一个最重要的始发港。

二、汉徐闻港在政治、军事上的重要地位和作用

雷州半岛自古为天南重地，三面临海，北负高凉。海路南抚儋耳、珠崖，西镇日南、九真。古时岭南地区用兵，有水陆两途。公元前 221 年，秦始皇统一六国，“又利越之犀角、象齿、翡翠、珠玑，乃使尉屠睢发卒五十万为五军”，“南取百越”。秦军遭到了极强烈的抵抗，致使“三年不解甲弛弩”。《淮南子》对此作了如下的描述：“越人皆入丛薄中，——莫肯为秦虏。相置桀骏以为将，而夜攻秦人，大破之，杀尉屠睢，伏尸流血数十万。”《汉书·严安传》也有记载：秦使尉屠睢将楼船之士攻越，“深入越地，越人遁逃。旷日持久，粮食乏绝，越人击之，秦兵大败”。这一役相持了三年之久，以秦军大败告终，结果是秦中央“乃发适戍以备之”。此役以陆路为主，水路仅是沿江而发，结果遭此惨败。汉代二伏波将军二平南越，均以水路为主，沿海推进，收“兵贵神速”之效，均用极少的代价取得理想的战绩。

据《读史方輿纪要》卷一〇四记载：“铁把溪在遂溪县东南（今湖光镇一带）……相传汉元鼎中路博德讨南越，当驻师於溪北岸。”遂溪县为汉合浦郡徐闻县旧地，铁把溪北岸今属湛江市郊区，这一传说印证了史书上关于路伏波将军到合浦之说。汉武帝元鼎五年（前 112），南越王相吕嘉反，武帝遣路博德、楼船将军杨仆南下平叛。据《水经注》引《交州外域记》“路将军到合浦，令越王二使者赉牛百头，酒千钟，及二郡民户口簿诣路将军，乃拜使者为交趾、九真太守，诸雒将主民如故”。虽没说明路将军是由何道到合浦及到合浦后是否再到交趾，但路将军曾从徐闻港起航，跨海平定儋耳、珠崖。路博德被武帝封为伏波将军，杨仆称楼船将军，将楼船之师讨南越，则汉军由番禺到合浦应当走水路，中途楼船之师经过湛江港湾，曾驻师铁把溪北岸，后来扎营徐闻港。后来徐闻作为合浦郡郡治，由汉军驻守，有镇抚日南、九真之责，其在政治军事上的地位不言而喻。据《汉书·地理志》记载：“自合浦徐闻南入海，得大州，东西南北方千里，武帝元封元年（前 110）略以为儋耳、朱崖郡。……自辟为郡县，吏卒中国人多侵陵之，故率数岁壹反，元帝时，遂罢弃之。”儋耳、珠崖即今之海南岛，帝元封元年至元帝初元三年的六十余年间战乱不断，汉廷用武力镇压，由徐闻港发兵是必然的选择。《水经注》引《交州外域记》还记载了东汉伏波将军马援讨南越的史实：“马援平交趾，上言道：‘臣谨与交趾精兵二千人，合大兵二万人，船车大小二千艘，自入交趾於今为盛。’”文中船车量词称“艘”而不称“辆”，可见是以船为主，马伏波将军路线显然也是以水路为主。现在雷州城内尚存的“伏波井”遗址，也印证了马援曾经到过雷州半岛。东吴亦多次对海南用兵，徐闻港成为内陆联结海南岛的桥头堡。

三、汉徐闻港在中西经济文化交往中的地位和作用

鉴于番禺早在南越国时已是南方的一大都会，有的学者推断，西汉船队是从番禺（今广州）出发，至徐闻、合浦港停泊，补给淡水和粮食，再继续开往大西洋。果真如此吗？笔者对此持否定意见。

元鼎六年（前111），汉伏波将军路博德与楼船将军杨仆南下平叛，在番禺会战，烧城。番禺城在大火之下毁于一旦，一度失去了岭南政治、经济、文化中心的地位，很久尚未恢复元气。在相当长的一个时期，岭南的政治、经济、文化中心移到交趾刺史部治所广信（今封开县）。而此时徐闻作为合浦郡郡治，行政级别已上升至与南海郡等，在这一时期，说番禺为海上丝路始发港缺乏依据。

历经战国及秦代长期战乱之后，人心思治。再经汉初近百年励精图治，到武帝时，国力已非常强盛，商业十分发达。“天下熙熙，皆为利来；天下攘攘，皆为利往”。追逐营利的商人的嗅觉是最灵敏的，哪里最有利可图就会去往哪里。唐李吉甫《元和郡县图志》记载：“雷州徐闻县，本汉旧县。……汉置左右侯官，在县南七里，积货物于此，备其所求，与交易有利。故谚曰：欲拔贫，诣徐闻。”用现代的话来讲，就是“想脱贫，到徐闻去吧！”汉代商人从全国各地跑到徐闻县来做生意，说明当时徐闻已是一个规模相当大的货物集散地。什么货物可能在徐闻集散呢？汉徐闻县地属骆越，有悠久的纺织历史，可上溯至新石器晚期。遂溪县东边角村附近的鲤鱼墩贝丘遗址出土的原始纺织工具陶纺轮，证明五千年前雷州半岛的骆越先民已掌握了纺织技术。1983年在徐闻县华丰岭发掘的7座汉墓中，陶纺轮达13个之多，说明了汉代雷州半岛纺织已相当普及。中国是蚕桑养殖的发源地，但何时传到雷州半岛，现在仍难下定论。汉徐闻县地域基本包括后世雷州府全境。明万历《雷州府志》中有“唐海康郡贡丝绢四匹”的记载，至少在唐朝雷州丝绢已作为贡品。这些丝绢当是出自土著之手。宋秦观《雷阳书事》诗有“蚩氓托丝布”句，虽似化自《诗·卫风·氓》的首句“氓之蚩蚩，抱布贸丝”，但《诗经》中的“布”是指作为货币的“布币”。“布币”在汉代已经废除，布只是普通商品。而秦观诗中的丝仍充作贡品。万历《雷州府志》记载：洪武二十四年（1587），海康“办桑丝一十一两三分四分。”并记述雷州“丝”的品种有四：丝绸、水绸、丝经、丝。

一个地方的丝绢能作为贡品，说明当地的蚕织业必已达到较高水平。“冰封三尺非一日之寒。”从种种迹象推测，湛江蚕织业起始必早于唐代。《汉书》中记载，汉武帝时，远洋船队自徐闻出发，“有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金、杂缯而往。”受先入之见影响，因为中原、江浙桑蚕养殖业非常发达，多以为这些“杂缯”（各式丝织品）都是从北方运到徐闻来的。其实当时岭南境内桑蚕养殖亦已相当发达。雷州半岛南邻海南岛，《汉书·地理志》称海南岛“男子耕农，种禾稻纶麻，女子桑蚕织绩。”西北方贵县及东北邻南海郡均产蚕桑。从雷州半岛的经济地理位置及当地土

著与海南、贵县同属越族来看，周边都养蚕植桑，雷州半岛越人夹在中间却未掌握桑蚕技术的可能性极小。也正因为雷州桑蚕早有基础，到唐朝时所织丝绢已成为可充贡赋的精品，因此我们完全有理由推断，汉使所携带的“杂繒”及徐闻左右侯官所积存的货物中，不乏雷州半岛及周边各郡所产的丝绢。当地所产细葛布也闻名海内。

《汉书·地理志》谓粤地“处近海，多犀、象、毒冒（玳瑁）、珠玕、银、铜、果布之凑。中国往商贸者取富焉。”除银、铜较为罕见外，其他都是徐闻的特产。雷州半岛地处亚热带，直到数百年仍是热带雨林遍布，犀、象直到明代仍有出没；唐代段公路（成式）撰《北户录》中记载：“广之属城循州、雷州皆产黑象，牙小而红，堪为载，亦为下舶上来者。土人捕之，争食其鼻，云肥脆，偏堪为炙，滋味小类猪之含消，亦不知一割牛心、猩猩唇之美也？”万历《雷州府志》记载：“汉时交趾有犀奔至高凉，人以黑牛视之，识者曰：此玄犀也。”说明了汉时粤西仍有犀牛的踪迹，该志还引《南越志》记载：“平定县……又有水犀如牛，其出入有光，水为之开。平定县即今吴川也。”徐闻沿海地区出产的玳瑁、珍珠、翡翠、孔雀等，均为历代贡品。在朝廷的横征暴敛之下，南方的奇珍异宝往往供不应求，这就使得朝廷的眼光转向了国外。

从《汉书·地理志》的记载中我们知道，从“徐闻、合浦”出发的汉使船队携带出口的为“黄金、杂繒”，从国外带回的“明珠、璧流离、奇石异物”之类，这些物品虽然多由朝廷黄门专营，但也有少量散落民间，可能是夹带走私所至，近数十年来在合浦、徐闻发掘的汉墓中，都有大量的舶来品出土，印证了上述的观点。正因为有这些堪称宝物的海内外土特产，各地商人才会跑到徐闻来交易，销往番禺及国内各大都会，才有那么多发财机会。由此可见，汉徐闻港不是一个简单的停泊港，由于“积货物于此”，在这里装船顺理成章，这里应当是一个真正的始发港。

东汉广州港兴起后，徐闻港作为东西方交往的始发港作用逐渐减弱，但作为中转、停泊港的作用在一个相当长的时期依然存在。《后汉书·西域》中提道：“大秦道既从海北陆通，又循海域而南，与交趾七郡夷比。”“海北”是相对海南而言，历史上常以之代称粤西一带，东汉时属合浦郡。活跃在古罗马（大秦）与东汉间海上丝绸之路上的船舶仍经常取道徐闻港。20世纪70年代在徐闻华丰港与踏磊港之间，曾出土过东汉五铢铜钱。骨珠、玛瑙、琉璃（包括琉璃、琉璃碗、琉璃杯、琉璃璧等）、水晶等洋货，反映了徐闻港东汉时仍与东南亚及西方保持频繁交往的历史状况。当时的徐闻港还是海南岛船舶与大陆间运输的中转港，又是交趾七郡中交趾、九真、合浦、日南四郡运送贡品的海路停泊港。

四、简短的结论

综上所述，由于汉徐闻港特定的自然地理和军事经济地位，如果没有徐闻港，西汉时期就不可能有海上丝绸之路的出现，这一历史进程至少要推迟到东汉风帆出现之后才会发

生，汉徐闻港在航海史上，在中西文化交流史上，在军事地理地位上，在政治经济上都有着崇高的地位和作用。

从史学上讲，汉徐闻港是中国，也是世界上第一个有官方史书记载的海上丝绸之路始发港。以汉徐闻港的海上丝路航线世界上记载最早、最详细、最完整，也是最长的海上丝路航线，它翻开了中西方文化海上交流史的第一页。

从政治军事上看，汉徐闻港作为南方沿海的军事重镇，对维护国家统一，保证海路畅通，有其特殊的历史地位。

从自然地理上看，汉徐闻港是当时历史条件下海上丝路航线上最适合的候风港。

从经济上看，作为汉代岭南一个重要的货物散地，同时也是西汉出口贸易的主要门户，汉徐闻港为汉帝国的繁荣兴盛做出了不可磨灭的贡献。

作者：陈立新，湛江港务局局长、珠江文化研究会会员。

（本文选自《海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会论文集》，《岭南文史》2002年增刊）