

# 南海丝绸之路第一港——徐闻港

申友良

南海丝绸之路，又称为“陶瓷之路”、“香料之路”、“佛教之路”或“香瓷之路”，它以南海为中心。徐闻古港位于中国大陆的最南端，凭着其自身优越的地理位置和政治、军事优势，在晋代以前，天然地成为了我国古代南海丝绸之路的第一港，也就是人们所说的南海丝绸之路的始发港。

## 一、徐闻古港是西汉大陆与南海交通之要冲

徐闻古港地处雷州半岛的南端，既是古代中西方航海交通的必经之地，也是中国大陆南端的海防要塞。

徐闻古港的港址，是随着县治的移驻而变迁的。根据徐闻县志的记载和考古发现，汉代的港址在今徐闻县城西南 17.5 公里的讨网村，今改名土旺（讨网与土旺在当地土语中发音相同，为取吉利而改为土旺）。唐朝以后，港址迁到今徐闻城南海安港西侧的杏磊村（旧称踏磊浦，古地图上标有踏磊驿）。南宋时迁入海安，即今海安港。而今的徐闻县城是在明朝天顺年间（1457-1464）才正式迁入的。<sup>[1]</sup>

西汉时期由此沿印度支那半岛东面南下，可到达东南亚地区各个国家；或者穿过马六甲海峡到达西亚乃至非洲各国。所以，当时“南海诸国，大抵在交州南，自汉武帝以来，皆朝贡必由交州道”。<sup>[2]</sup>

另外，西汉时期大陆与南海的交通，从黄河中下游的关中平原及伊洛平原南下，大都由南襄盆地乘木船从汉水起航，经长江干流进入洞庭湖，然后入湘江，再由湘江支流潇水过灵渠转入贺江，入西江到达番禺。到番禺后，由于西汉时期航海技术欠发达，造船技术尚落后，海外交通还不能从番禺直接出海，只能从番禺起航后，航船在白天向西南方向依靠沿岸地物，夜间靠看天体星宿确定方向，沿着海岸边行驶，从而自然地形成了番禺—徐闻—合浦—交趾—九真—日南的南海丝绸之路的航线。<sup>[3]</sup>

再次，从古代靠季风出海航行来看，西汉时期不可能在番禺内港口等候季风，必须船西行至徐闻等待西南季风的到来（见 392 页图一）。而船到达徐闻后，一般也不可能马上遇上季风出海，总要在这一带等候一段时间。在等候季风期间，航船可以在徐闻补给出海远航所需要的大量淡水、食物，也可以再补充货物，俟西南季风一到，即可乘风出海南下航行。而离开徐闻、合浦、日南后，则算是离开中国国境。因此，成书于距西汉武帝一百多年后的《汉书·地理志》所记“自日南障塞，徐闻、合浦船行可五月”，未言及番禺港口，是可以理解的。<sup>[4]</sup>

## 二、有关徐闻港的历史记载及考古发现

自从汉武帝元鼎六年（前 111）派遣伏波将军陆博德和楼船将军杨仆平定南粤，设合

浦郡徐闻县之后，徐闻与中原地区的交往就开始频繁起来，有关的历史记载也比较明确。

《汉书·地理志》卷二十八载：“粤地（包括合浦郡徐闻县）处近海，多犀、象、毒冒（即玳瑁）、珠玕（即珍珠）、银、铜、果（即龙眼、荔枝）、布（葛布）之凑，中国商贾者多取富焉。”这说明南粤一带靠近海洋，物产丰富，并且已经与中原地区的商人进行贸易往来。接着又记载了“自合浦、徐闻南入海，得大州，东西南北方千里，武帝元封元年略以为儋耳、珠崖郡”，说的是汉武帝在元封元年（前110）派兵从徐闻渡海到海南岛的历史事实。接着又记载了西汉王朝派遣黄门译使（即外交官）从徐闻、合浦登船出发到东南亚和南亚各国进行外交活动和经济文化交流的历史。这是我国古籍中关于徐闻、合浦等港口与海外交通贸易的最早记载。

东汉初年，西域陆路交通阻塞，所以中国与大秦（即罗马）、波斯（即伊朗）的贸易主要靠海上运输。东汉桓帝延熹九年（166）大秦王安敦的使者来贡，就是经过徐闻、合浦、九真、日南出海到达波斯的。

对于徐闻港的记载，唐朝宰相李吉甫编的《元和郡县图志》云：“雷州徐闻县，本汉旧县……汉置左右侯官（守卫及治理边防要塞的长官称为侯官。——笔者注），在徐闻县南七里，积货物于此，备其所求，与交易有利。故谚曰：‘欲拔贫，诣徐闻。’”从这段史料可知，汉代的徐闻港囤积着大量的货物与海外的商人进行着非常有利可图的交易，其后一句谚语的意思是“想脱贫，到徐闻”。这正说明了徐闻在汉代与东南亚一带贸易频繁的历史情况。

《徐闻县志》也记载：“徐闻城，汉元鼎置县海滨讨网村”，“讨网港，县西南三十五里”。讨网村和讨网港都在今五里乡西南七里处，又叫华丰坑。当地群众在该处发现有古码头砖石和大量贝壳，证明是古代码头的遗址。同时在华丰坑附近有两座山岭，至今仍然被称为东营和西营，疑是汉代左右侯官驻兵营地。

1988年，考古工作者在徐闻县南端的二桥村后坡终于发现了汉代徐闻县治所在。该遗址坐落在南临琼州海峡的一大台地上，海拔25-30米，总面积30余万平方米。遗址的东面有长年不枯的淡水小河，出海处就是那黄海港；遗址的西面是磨练海港；其南面临海。该遗址地势险要，交通方便。县治遗址位于台地的南部，坐北向南，不筑城垣，只堆土垒石为基，类构山寨，以为镇守。该遗址文化遗存丰富，具有西汉显著特征的几何方格印纹加戳印的陶罐片、绳纹残瓦片、米字纹砖块等，地表上随处可见。<sup>[5]</sup>

1990年在徐闻县二桥等地发现了汉代生活遗址的重要建筑构件“万岁”瓦当，后来还出土了一枚龟钮铜质鎏金“臣固私印”的汉代印章。

1993年对徐闻县汉代遗址进行发掘，证明徐闻县五里乡的二桥南湾村就是汉代徐闻县、徐闻港的所在地。徐闻县的汉代遗址成为广东省发现的十大汉代建筑遗址之一。<sup>[6]</sup>

### 三、南航始发港考证

徐闻港作为南海航线中的一个港口，它离不开番禺这个岭南最大的经济都会。战国时期，番禺只不过是个原始聚落，有人称之为渔村。秦时为南海郡和番禺县治。西汉司马迁的《史记·货殖列传》和东汉班固的《汉书·地理志》，虽然明确地指出番禺是海内外商品辐辏中心，但没有说番禺是对外起航发舶的港口。在《史记》、《汉书》中，番禺政治、经济地位又十分重要，且为越国都城，如果真为始发港，岂有不见文字记载之理。

近年有人以广州中山四路发现秦汉（今改作秦）船台为理由，进一步论证番禺为始发港。但是这个“船台说”的疑点很多，难以支持始发港的论断，当然番禺作为集散中外商品的功能和港市的地位是无可置疑的。作为集散的方式，可以是水路，也可以是陆路，或者水陆联运。按照汉代的航海技术和造船能力，航船不能够远离海岸，外来商品可以上岸，从陆路集中到番禺；相反，番禺也可以用同样的方式，将商品从陆路集中到某一港口，再转运海外。大抵三国孙吴以前，我国史书上记载通商南海西蕃诸国史事，常说在徐闻、合浦、日南以南若干里。《汉书·地理志》就是这样记载的。但是从两晋南北朝开始，常常称距离广州若干里，如《新唐书·地理志》所记“广州通海夷道”，说“广州东南海行二百里至屯门山（即今香港屯门），乃风帆西行，二日至九洲石（今海南东北七洲岛），又南行二日至象石（今海南东部大洲岛）”。从这些材料可以看出，晋代以前，广州未能直接与海外通航，仍需要徐闻、合浦、日南等港口作为中转港口，才能实现自己的功能。这些中转港口在某种意义上可以看作广州的外港。而位于广州与琼州海峡之间的徐闻港，一有雷州湾众多岛屿作为屏障，二有南渡河横贯，三是附近已有了一定的开发基础。这样就使得徐闻港可以被选择作为一个港区，实现与番禺之间的海上或陆上往来。徐闻以北的遂溪县城附近发现南朝时代波斯银币和其他金银饰物，<sup>[7]</sup>说明有陆上交通线经过，与海上交通相配合。

从海岸带及近海自然条件来看，雷州半岛东部冬季盛行东北风，夏季盛行东南风，海上风浪大，沿海沉积也很旺盛，不及西部海岸条件优越，所以一般来说港口选址困难，唯有雷州湾有良好的避风条件，徐闻港得此地利，能够成为港口。但南行至琼州海峡，海况大变，这成为汉代沿海航行的一大障碍。

琼州海峡宽窄不一，最宽约 40 公里，最窄仅 19.4 公里，平均宽为 30 公里。水深也很悬殊，平均深 44 米，最深可达 120 米。风向、海流复杂，变化很大，特别是海峡东入口，更是航海危险区，古人视为畏途，航行尽量避开。另外，琼州海峡又是“海上老虎”鲨鱼出没的海区。唐朝刘恂《岭表录异》在记述琼州海峡时指出：“舟子曰，此鳅（鲨）鱼喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳。交趾回人，多舍舟，取雷州缘（沿）岸而归，不惮苦辛，盖避海鳅之难也。”<sup>[8]</sup>既然唐代从交趾航海入粤都要舍舟登陆，则汉代更是如此。这种情况，往往为许多人所忽视，以为从广州西南行，过琼州海峡即可入北部湾，但琼州

海峡恰恰是航行的高危险区域，它改变了雷州半岛港口的分布格局。东南亚史专家陈序经先生曾指出，航船如从海康出发，需绕过危险的琼州海峡，故古徐闻或置于雷州半岛南端为是。<sup>[9]</sup>若经海南岛东南部南下，需经七洲洋，即西沙群岛，也是航海危险区。所以古人云：“去怕七洲，回怕昆仑（即越南南方昆仑岛海域）”。这样，最好的航线是避开琼州海峡，取道北部湾南下。如果按照这样的走法，抵达徐闻港后，不可能再南下，应该取陆路到北部湾，这是雷州半岛西部应该有一个港口的理由。

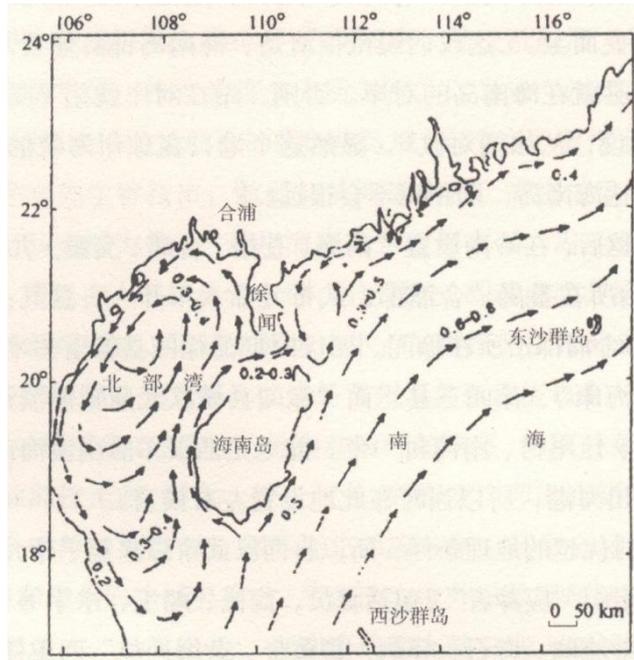
秦汉定都关中，经济重心偏西，与岭南和海外的联系，必须过秦岭，入汉中，跨洞庭，溯湘江，经灵渠，顺湘桂走廊，过鬼（桂）门关，顺南流江即出北部湾。所以，《汉书·地理志》所列的三个对外通商港口，都环绕北部湾分布。其中合浦港地位至为重要，其地望即合浦，故城在廉州府合浦县东北，<sup>[10]</sup>这已为中外学术界所认可，在此不详细说明。日南港今不在我国境内，姑且不论。直到唐代张九龄开凿大庾岭之前，湘桂走廊和贺江交通线的地位并没有被动摇或削弱，由此也形成了岭南开发自西向东、从北向南空间推进的格局。番禺在三国以前不是始发港也与这个总体格局有关。

古代贬谪岭南的官员，多循上述道路南下。唐代李德裕被贬海南，即有“一去一万里，千之千不还，天涯在何处，生渡鬼门关”之叹。宋代苏东坡被贬海南，从徐闻递角场渡海。在澄迈通潮阁上岸。光绪《崖州志》说：“宋时苏公渡海，由徐闻县直指澄迈县通潮驿，非今日由海安指海南也。”<sup>[11]</sup>这清楚地表明，在历史早期，由于琼州海峡的限制，北部湾交通居主导地位，港口也是沿海岸线分布，并各有其腹地。大抵日南港以今越南中北部，合浦港以桂南和西江流域，甚至巴蜀等为自己的腹地，至于徐闻港则应以雷州半岛和海南岛为腹地。

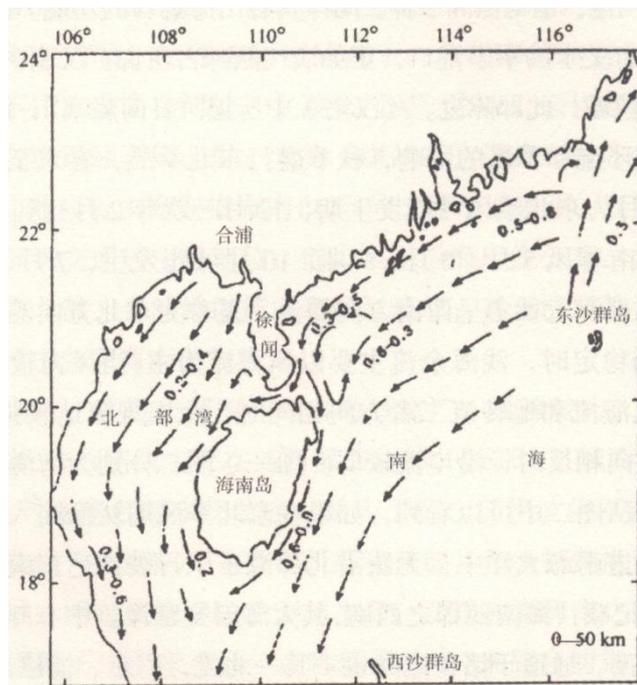
琼州海峡西出口，连通北部湾，出口海域宽广，风浪较小，适宜选择作为港址。西汉军队进攻海南，作战路线主要在岛西部和北部。如琼山县城西三十里的烈楼港“乃汉军渡海之处”，<sup>[12]</sup>海南西部多伏波庙，是为了纪念汉伏波将军路博德和东汉伏波将军马援而建的。汉代开发海南，主要在西部和北部，作为控制海南的门户，宜尽可能接近海南开发区域，同时又能够顾及雷州半岛。西汉放弃海南之后，东汉为了恢复对海南的管理，曾设置了一个朱卢县（或称珠崖县），隶属合浦郡，但是该县不在海南岛上，而在其对岸。根据谭其骧先生的考证，“朱卢县故址在今（广西）博白或玉林是很可能的”。三国时期，孙吴曾设置珠崖郡，也不在岛上，而“是在雷州半岛的南端合浦郡的徐闻县境内，徐闻当为孙吴用兵海南的基地”。<sup>[13]</sup>至于这个海港的地点，北魏郦道元《水经注·温水注》引王范《交广春秋》曰：“朱崖、儋耳二郡，与交州俱开，在大海中南极之外，对合浦徐闻县。清朗无风之日，遥望朱崖洲如困廩大。从徐闻对渡，北风举帆一日一夜而至。”这段话说的很清楚，海南岛郡县建置时间与交州相同，交州辖下合浦郡徐闻县就在海南岛的对岸。否则，站在对岸就望不见海南岛的形状像一个谷堆，又明白地说，“从徐闻对渡”，显然这个港口

在琼州海峡的北岸，又说帆船顺风一日一夜可以到达海南岛，则距离不会很远。<sup>[14]</sup>

西汉武帝平定南越后，在岭南设置“南海、苍梧、合浦、交趾、九真、日南、珠崖、儋耳郡”。<sup>[15]</sup>南海郡治所在番禺。“合浦郡，武帝元鼎六年开……县五；徐闻、高凉、合浦、临允、朱卢。”<sup>[16]</sup>合浦郡治所在徐闻。西汉时期的徐闻县辖雷州半岛的大部分，即今遂溪、雷州（旧称海康）、徐闻三县。而“徐闻县城汉元鼎置海滨讨网村”，<sup>[17]</sup>即今徐闻县五里乡二桥村、仕尾村、南湾村一带。此地是西汉军队南渡海南岛的军事基地，也是西汉越洋贸易的出海港，所以当时在此地设置左右侯官。



图一 南海北部7月表层海流图（流速单位：海里/时）



图二 南海北部1月表层海流图（流速单位：海里/时）

由于徐闻县讨网村优越的地理条件，所以自西汉武帝以来至平帝元始中，由皇帝任命黄门中官为译长，组织“应募者”（包括官员、商民、船工、水手等），并身负“欲耀威德”和“市明珠、璧琉璃、奇石、异物，赍黄金、杂繒而往”两重任务的官方贸易使团，选择作为军事港口的徐闻县讨网村出海远航南海诸国进行访问和贸易，就理所当然了。至于日南、合浦两港，也与徐闻一样，同样具有出海港口的功能。因为这两个口岸，西汉时期同样是设置有关卡的军事港口，正如唐代颜师古所说：“汉制，每塞要分别筑为城，置人镇车，增之候城，此即障也。”《汉书》中所记“日南障塞”，即此意也。

粤西海区受大气环流和季风的影响，秋季盛行东北季风，春末至夏季盛行西南季风。南海10月、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月、4月为可能发生期；西南季风5月、6月、9月、10月可能发生，7月、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；当风海流和地转流二者方向相反时，沿岸流较弱。图一、图二分别为南海西南季风鼎盛期和东北季风鼎盛期。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《岭外代答》中记载：“海南四郡之西南，其大海日交趾洋。中有三合流，波水喷涌，而分流为三。其一西南，通道于诸蕃之海也。其一北流，广东、福建、江、浙之海也。其一东流，入于无际，所谓东洋大海也。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。”西汉武帝时期船无风帆，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，如遇到风暴则避无可避，也会导致船毁人亡。

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月东北季风起之前10天左右，船队顺北部湾环流行至北部湾北端的合浦港候风。待东北季风一起，船队即可从中转港合浦出发，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后，还需有中转港合浦的真正原因，也说明了当时我国对季风、海流的观测已经相当丰富。<sup>[18]</sup>

据《史记》《汉书》《资治通鉴》等史书记载，汉武帝亲临东部沿海寻访蓬莱神人之举便有10次之多，前后竟达22年之久！而汉武帝开通海上丝绸之路，也正好在此期间，二者之间有无内在的联系呢？这是一个长期为人所忽视的问题，也是一个千古之谜。

(1) 史书中多次记载，汉武帝除亲自访仙外，还多次派出大规模的船队入海求神人。如“乃益发船，令言海中神山者数千人求蓬莱神人。”“与方士传车及间求神仙，人以千数。”“考入海及方士求神者莫验，然益遣，冀遇之。”“天汉三年，方士之候祠神人，入海求蓬

莱者终无有验。”关于汉武帝多次发船令数以千计的人“求蓬莱神人”的目的地，史无记载，可能是在山东沿海附近，也可能是扶桑、琉球，在这些地方都找不着仙山，则不排除下南洋、走西洋的可能性，而且西行的可能性最大。

(2)从徐闻出发的官方船队，领队译使属黄门，这本身就是一种反常的行为。黄门本是宫中少府下属掌管御用“乘舆狗马”及皇帝近身内侍的部门。汉武帝为了能够像黄帝一样“骑龙成仙”，曾经派大军去攻打西域大宛国，把传说为“其先天马子”的汗血马夺来，这些“天马”没有交给皇室专设的“上林苑”等处马房饲养，而是连同一部分名马交给黄门管理。《汉书·西域传赞》有“汗血之马，充于黄门”，正是指这件事情。给皇帝赶车的“奉车都尉”、副手“駟马都尉”等都属于黄门。汉武帝迷信“五行”，受方士愚弄，认为是“受命当土德”，色尚黄，连汉宫上林苑那些为御船持楫的羽林军都一律戴黄帽，称为“黄头郎”。后来汉武帝派黄门去主管出洋之事，应与此有关，不外想讨个吉利，希望早日找到神仙。

(3)在雷州半岛西南端汉徐闻县遗址附近，现在仍有一座“侯神岭”，一些考古工作者认为可能是“汉置左右侯官”的所在地。但是侯官不是“神”，按照西汉官制，他们只不过是边郡都尉手下的常设官员，亦称“军候”，秩比六百石，相当于县级，既是哨所组织，又掌兵站设施。以此推断，“侯神岭”应为汉武帝时“候祠神人”的地方。

“候神”一词，常见于西汉有关的古籍中。如元鼎四年（前113），武帝拜公孙卿为郎，“东使候神于大室”；元鼎六年，“公孙卿候神河南”；元封二年（前109）春，“使卿持节而候神人。乃作通天台，置祠具其下，将招来神仙之属”；太初三年（前102），“方士有言：‘黄帝时为五城十二楼以候神人于执期，命曰迎年’”；征和四年（前89），方士之候祠神人，入海求蓬莱，终无有验，而公孙卿之候神者，犹以大人迹为解，无其效”；成帝建始二年（前31），“匡衡、张谭条奏：‘长安厨官县官给祠郡国候神方士使者所祠，凡六百八十三所，其二百八所应礼，及疑无明文，可奉祠如故。其余四百七十五所不应礼，或重复，请皆罢。’奏可。”由此可见，西汉时期候神的规模之大。成帝时期罢了大部分，其中原所设的蓬山、芝罘、成山、莱山、仙人、玉女等祠都在应罢之列，“候神方士使者副佐、本草待诏七十余人皆归家”。在山东蓬山、芝罘、莱山等处“候神”，是等待蓬莱仙岛的神人出现；而在徐闻“候神”，又是在等待哪路神仙呢？乃是等待蓬莱仙人。

侯神岭在徐闻古港岸边，左边还有一地名称为“仙人座”，与成帝时期所罢的“仙人”候神所同名，是否同一地点，失稽。在“仙人座”附近的海面上有三座小海岛，今名“三墩”。康熙《粤闽巡视纪略》记载：“三墩在城南二十里突出海中，号小蓬山。”又与成帝时期所罢的“蓬山”候神所同名。

无独有偶，在徐闻至合浦之间的海面上，有两座大海岛。清代张渠《粤东闻见录》中说：“遂溪有濶洲、蛇洋洲。二山相峙，旧名大蓬莱、小蓬莱。”《粤闽巡视纪略》记载得

更为详细：“瀹洲……古名大蓬莱，有温泉黑泥可浣衣，使白如雪。前为蛇洋洲（今斜阳岛），周四十里，上有蛇洋山，亦名小蓬莱，远望如蛇走，故名。二洲之上各有山阜，缥缈烟波间，可望不可登。”这里与山东蓬莱仙岛的传说可谓如出一辙。

(4)再沿着这条丝绸之路南下，到越南湄公河口有一地名瀛洲（今属永隆）。湄公河口南部海面约100公里处有昆仑三岛，最迟到唐代已得名，是否汉名，尚待考证。

(5)丝绸之路的最西端，大秦（古罗马）的西面，还有传说中的昆仑山西王母。

为什么诸多的“仙迹”及候神处所均出现在海上丝绸之路的始发港和航线上，这难道仅仅是“偶合”二字便可以解释的吗？唯一合理的解释就是：这些遗迹很可能是西汉时期候神方士使者求神未果，生造出来糊弄皇帝的地名。<sup>[19]</sup>

#### 四、徐闻古港兴衰的历史原因

徐闻古港作为我国对外贸易的口岸，在两汉时期比较发达，主要原因是：

(1)西汉时期政治稳定，经济繁荣。社会经济的繁荣，必然促进工商业和交通运输及对外贸易的发展。两汉时期国内不设关禁，商业通行无阻。自汉武帝扩展疆域以后，又开创了官营的海外贸易，汉王朝经常派遣直属宫廷的黄门译长，率领应募的船员们，带着黄金和丝织品，从徐闻港或合浦港上船，出海远航。

(2)徐闻港的地理位置有利于当时的海上贸易的开展。徐闻港地处我国大陆的最南端，扼守琼州海峡，是当时船舶沿岸航行的必经之地，是我国与海外交通接触最早的地区之一，是两汉时期我国商船驶往东南亚和印度洋的始发港，也是大秦（古罗马）和天竺（古印度）、波斯等国的船舶驶往中国的目的港。两汉时期对外贸易有严格的限制，只允许在边境的几个港口，诸如徐闻、合浦及越南沿海的日南，进行互市贸易。同时，两汉时期在徐闻派驻有左右侯官掌管军政事务和对外贸易，在那里囤积着大量的货物与海外商人进行交易，并且许多远洋的中外船舶也在此港口停靠，补充淡水、食物和货品。因此，徐闻港在两汉时期成为重要的货物中转港和集散地。

两汉以后，特别是晋代以后，徐闻港逐渐衰落了。究其原因，有以下三个方面：

(1)东汉后期，政治进入黑暗时期，地方官吏和豪强集团的斗争日益激烈，经历了一场大混战，最后形成了以曹操、刘备、孙权为首的魏、蜀、吴三国的割据局面。政治上的动荡，必然造成经济的衰退，这在一定程度上影响了对外贸易的开展和贸易政策的改变。同时，在三国时期，交趾（今越南）一度反叛，攻打合浦等地，使得徐闻、合浦至东南亚各国的航线受到严重的阻挠，以致使徐闻这个繁荣的贸易中转港受到严重的影响。

(2)晋代以后，番禺（今广州）港已经逐渐取代徐闻、合浦港，成为我国最大的对外贸易口岸。秦通五岭以后，珠江三角洲日渐开发，番禺已经成为西江、北江、东江的货物集散地，而且梅岭孔道的畅通，使得广东与中原的联系和商业贸易往来日益频繁。加之航海技术的进步，船舶吨位的增加，人们不必再舍舟就陆，以至番禺就逐渐取代徐闻、合浦

港成为我国交通海外诸国的主要港口。

(3) 远洋航线的改变, 使得徐闻港不再成为中转港了。《新唐书·地理志》明确记载, 唐贞元年间(785-805)宰相贾耽记录了从广州出发到印度洋的航线。这条航线上的大部分航船乘东北季风从海南岛东部海面, 经过七洲洋直下南中国海, 通过马六甲海峡到达印度洋。唐代以后, 航经徐闻港的远洋船已经明显减少, 以至使得徐闻港逐步衰落。

### 余 论

海上丝绸之路是一条从中国出发的国际性贸易交往的海上通道, 其形成有一个漫长的历史过程, 有其发展的阶段性。汉代的徐闻港是这条国际性贸易交往通道开创阶段的始发港, 它既是一个货物集散的中转港口, 也是汉代的一个军事港口。三国以后的番禺和南宋时期的泉州等地各自在海上丝绸之路的发展过程中有其重要地位和作用。但是, 汉代徐闻港在海上丝绸之路中的历史地位和作用, 是不容忽视的, 也是无法取代的。

#### 注 释:

- [1] 沈荣嵩:《汉代古港徐闻兴衰的历史原因》,《岭南文史》2000年第4期。
- [2] 《旧唐书·地理志》。
- [3] 徐俊鸣:《广州史话》,上海人民出版社1984年版,第55页。
- [4] 黄启臣:《徐闻是西汉南海丝绸之路的出海港》,《岭南文史》2000年第4期。
- [5] 《汉置徐闻县治被勘明》,《中国文物报》1989-6-16。
- [6] 邓开朝,吴凯:《丝路探秘五十年》,《湛江文史》2000年第19期。
- [7] 遂溪县博物馆:《广东遂溪发现南朝窖藏金银器》,《考古》1983年第3期。
- [8] 刘恂:《岭表录异》,卷八。
- [9] 陈序经:《东南亚古史初论》,《广东省博物馆集刊》1999年版。
- [10] 《大清一统志》,卷四五〇。
- [11] [清]《崖州志》《艺文志》。
- [12] [清]《琼州府志》《山川輿地》。
- [13] 谭其骧:《自汉至唐海南历史政治地理》,《历史研究》1988年第5期。
- [14] 司徒尚纪,李燕:《汉徐闻港地望历史地理新探》,《岭南文史》2000年第4期。
- [15] 《汉书·武帝纪》。
- [16] 《汉书·贾捐之传》。
- [17] 欧阳保:《万历雷州府志·建置·城池》。
- [18] 陈立新:《海上丝路话徐闻》,《岭南文史》2000年第4期。
- [19] 阮应祺:《汉代徐闻港在海上丝绸之路中的历史地位》,《岭南文史》2000年第4期。

作者: 申友良, 南京大学历史系考古专业硕士, 民族学博士后研究员、湛江师范学院历史系教授。

(本文选自《中央民族大学学报》2004年第3期,第31卷)