

第七章 余论

一、汉代海上丝绸之路主要航线的讨论

1877年，德国地理学家费迪南·冯·李希霍芬(Ferdinand von Richthofen, 1833-1905年)最早将中国古代经中亚通往南亚、西亚以及欧洲、北非这条横贯东西的陆上交通路线赞誉为“丝绸之路”，大量的中国丝制品多经此路西运。随后，学者们不断对丝绸之路的概念进行了扩展。法国汉学家沙畹在其1903年出版的《西突厥史料》中提到：“丝路有陆、海二道，北道出康居，南道为通印度诸港之海道。”^[1]这条海上的中外贸易通道被日本学者三杉隆敏(Misugi Takatoshi)、香港学者饶宗颐等形象地称为“海上丝绸之路”。^[2,3]20世纪80年代之后，陈炎先后出版了著作《陆上与海上丝绸之路》《海上丝绸之路与中外文化交流》，探讨了陆上丝绸之路和海上丝绸之路的衔接与联系、海上丝绸之路的兴衰和阶段性中外交流等问题。^[4,5]海上丝绸之路流通的贸易品除丝绸外，还有胡椒、丁香和肉桂等香料及陶瓷等产品，所以也有“海上香料之路”“海上陶瓷之路”“海上茶叶之路”等称谓。^[6,7]从丝绸之路的贸易商品来看，如丝绸、玻璃、金、银、香料、茶叶、陶瓷、宝石等，在很大程度上是奢侈品的贸易。

关于汉代海上丝绸之路中外交流的探讨，大多是源自《汉书·地理志》的一段记载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来皆献见。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。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。”^[8]

这段史料较为详尽地记述了汉武帝平定岭南设郡县(公元前111年)至王莽辅政(公元9~23年)期间，即岭南汉代考古分期中的西汉中期和晚期，汉王朝与东南亚、南亚诸国通过海路进行的贸易、交流情况，特别是使团的航线、航程、贸易品种类等内容。据此记载较为明确的几个方面包括：一是航线从北部湾的徐闻、合浦等始发港出发，沿岸前行经由越南南部、马来半岛、孟加拉湾，抵达今印度和斯里兰卡。二是汉朝的对外贸易由官方主导，由黄门的“译长”率领，并有“应募者”加入。三是商贸是海上丝绸之路交流的主要目的。汉使团携“黄金杂缯”前往沿线地区，买回“明珠”“璧流离”“奇石异物”。四是与商贸相伴的是沿线国家或地区的外交活动和文化交流。^[9]根据这段记载，也可知在合浦、徐闻所乘为汉王朝的船舶，远离汉代疆域后有“蛮夷贾船，转送致之”。

目前的考古工作已确定的合浦汉墓群分布面积约 68 平方千米，现存封土堆 1056 个，估算地下埋藏墓葬近万座。这些汉墓出土了大量与海上丝绸之路贸易相关的玻璃、石榴子石、水晶、琥珀、绿柱石、玛瑙、肉红石髓、蚀刻石髓、绿松石和黄金等质地的珠饰，以及非贸易品的波斯陶壶和铜钹等器物。因此，汉代合浦郡所辖的合浦无疑是这一时期的主要始发港之一。但是，学术界对于《汉书·地理志》中所记载的都元、邑卢没、谶离、夫甘都卢、黄支、已程不、皮宗等古代港口或古国的现今地理位置，尚存在较大争议。

1930 年，张星娘等基于史料进行考证，认为《汉书·地理志》中记载的这些古国主要为印度洋沿岸地区，如“都元国距徐闻、合浦最近，当在今马来半岛沿海，惟确点已不可考矣”“黄支国即印度东海岸之建志补罗(Kanchipura)。补罗，梵语城市也。建志与黄支音最近”“谶离国即印度西南海岸之夏离耶忒港(Shaliyat)也。夫甘都卢之原音或为 Bha Candra，南印度地名首尾二音，类此者颇多也”，另外还根据读音认为“已程不国为希腊人依梯俄皮亚(Ethiopia)之音译，今之非洲也”。张星娘等对都元、谶离、夫甘都卢、已程不的考证，地名间相互距离与《汉书》记载的航行时间相差太远，航线之间衔接不符合常理。^[10]

1937 年，冯承均在《中国南洋交通史》一书中认为藤田丰八、费琅(G. Ferrand)等“以黄支当西域记卷十之达罗毗荼国(Dravida)都城建志补罗(Kanchipura，即今 Conjeveram)之说较可取”，并认为藤田以“都元国”即“都昆或都军国”，而位于马来半岛、“邑卢没国”位于缅甸南部勃茵附近、“谶离国”为位于缅甸的骠国悉利城，以“夫甘都卢国当缅甸之蒲甘(Pugan, Pagan)城”“以皮宗当马来半岛之 Pisang 岛”的观点，虽有些臆断但大致可取。^[11]可以看出，冯承均的观点认为邑卢没、谶离、夫甘都卢均在今缅甸。2015 年，席龙飞在《中国古代造船史》一书认为，如果谶离和夫甘都卢分别处于伊洛瓦底江的江口和中游，两地的陆路距离超过 500 km，《汉书·地理志》中记载的“步行可十余日”是不可能的，汉使和“应募者”也没有必要弃船步行深入到缅甸内陆的蒲甘。^[12]

关于都元国故地，除位于马来半岛说之外，尚有说位于苏门答腊岛、婆罗洲及越南中部的岘港、越南南部、泰国南部春蓬府、泰国东南巴真府等多种观点。^[13-16]温雄飞认为都元是越南的沱囊(Touran，今岘港)，邑卢没是吉蔑(Khmer，即柬埔寨)，谶离是泰国南部的春蓬，夫甘都卢是今克拉地峡西岸的 Langachiu 岛，皮宗在马六甲海峡。^[17]也有学者根据考古发掘资料和文献记载，认为都元故地为越南南部的俄厄或迪石一带；邑卢没是古代暹罗的罗斛(Lava)，即今日之华富里(Lop Buri)，或者今泰国古港佛统。^[18-20]

汉代岭南的航海技术不发达、船只较小，尽量保持在近海地区航行以减少风浪带来的风险，是较好的选择。同时，如果穿越马来半岛的狭窄地带(如克拉地峡)，也可大大减少从南海至印度洋的航程。许云樵、牛军凯、陈佳荣等认为“步行可十余日”是指弃船后步行穿越克拉地峡，谶离和夫甘都卢应分别位于地峡的东西两侧。就具体位置而言，对谶

离的位置有今泰国巴蜀府(Prachuap Khiri Khan, 又称班武里府)、素叻他尼府(Surat Thani, 万伦)、那空是塔玛叻府(Nakhon Si Thammarat, 洛坤)等观点, 夫甘都卢的位置有今泰国攀牙府的达瓜巴(Takua Pa)^[21]、泰国董里府^[22]、缅甸丹那沙林(Tenassenm, 即今德林达依省)^[23]等观点。

周运中在《中国南洋古代交通史》一书中, 对前人基于《汉书·地理志》所进行的汉代海上丝绸之路航线沿线各地名考释的各种观点进行了详细辨析, 在此不再一一赘述。同时, 他认为需对应六朝的航海文献《太清金液神丹经》来考证《汉书》的这一段航线, 并提出: 都元国在今柬埔寨泛海或湄公河三角洲, 邑卢没国在今泰国春蓬府, 谶离国在今泰国万伦府, 夫甘都卢在今泰国攀牙或都卢国在攀牙府北部的达瓜巴, 黄支在今印度建志补罗, 已程不就是锡兰(今斯里兰卡), 而皮宗是今泰国北大年府。^[24]

陈佳荣认为, 汉使沿越南海岸南下所经过的都元在今越南迪石(Rach Gia)的扶南海港俄厄, 邑卢没在今泰国湄南河口的佛统一带, 谶离在今泰国之巴蜀府, 而夫甘都卢即今缅甸之丹那沙林, 皮宗即新加坡西面 Pisang 岛。^[25]笔者认同陈佳荣、周运中关于汉代海上丝绸之路去程航线的总体走向的认识, 但在邑卢没、谶离、夫甘都卢等地可能对应的现代地域的判断上有一定差异。例如, 越南俄厄遗址确实是沿线经过的大型遗址之一, 出土器物数量大、风格多样, 但俄厄附近已发掘的扶南国时期遗址主要在公元 200 年之后, 时间偏晚。而南邻湄公河三角洲的胡志明市附近同奈河及其支流西贡河流域, 则有众多越南晚期石器时期、青铜时代和早期铁器时代(早于公元 200 年)的遗址。^[26]都元的具体位置仍需推敲。

考虑到古今对地名发音的不同、地名沿革、河道和海岸线变迁^[27, 28], 以及文献记载的不详尽和传抄错误等多种因素影响, 综合分析东南亚和南亚地区在汉代或相近时期港口遗址的考古学、器物科学研究、地理学研究结果进行分析, 如地理位置、洋流和季风^[29, 30]、航行里数、航速、聚落形态、出土器物风格与制作工艺、与内陆地区的交流等因素, 是确定海上丝绸之路的主要航线、相关港口或古国现今可能地理位置的有效方法之一。

基于现今海岸线, 利用 Google 地图对沿岸城市间的距离进行大致测量, 自广西合浦至越南头顿(Vung Tau)的距离约为 1720 千米, 按《汉书·地理志》记载的航行时间为 5 个月计算, 月均航行 344 千米; 自头顿至曼谷的距离约为 1164 千米, 以航行时间为 4 个月计算, 月均航行 291 千米; 曼谷至春蓬的距离约为 351 千米, 船行 20 多日, 也与前面两段的月均航行速度基本吻合。位于泰国春蓬府和拉廊府境内的克拉地峡是马来半岛北部最狭处, 宽仅 50 多千米, 今由泰国的 4 号公路可以很便捷地从陆地穿越, 汉代步行 10 多日自春蓬至拉廊是完全可能的。

2018 年 8 月, 项目组成员对泰国春蓬府和拉廊府的一些发现古代珠饰的地点进行了实地考察, 经对比发现拉廊府的甲武里县与春蓬府三乔山遗址所出玻璃、石质珠饰的形制、

工艺和材料都有较大的相似性。自拉廊和春蓬府交界地带，分别有自西向东流入万伦湾的春蓬河、自东向西流入甲武里河的Wan河，当地人介绍在早期时候这两条河流在源头上很相近，在两条河流沿岸也有多处地点发现古珠。另外，甲武里河发源于缅甸境内的达劳色山，流经拉廊府的甲民武里县和拉温县，最终注入安达曼海，是缅甸和泰国的界河之一。在甲武里河沿岸的缅甸最南端高当等地也发现了大量古珠。另外，发源于春蓬府和拉廊府交界处普吉山的郎萱河流经春蓬府注入泰国湾，全长约100 km。这些河流都可为春蓬府和拉廊府的内河航运和贸易交流提供了便利条件。需要指出的是，从春蓬府、素叻他尼府至拉廊府、攀牙府的穿越路线是有多条的。

综合分析本书前文关于印度及东南亚相关遗址的已有资料，笔者倾向于认为“黄支”应在今印度德干半岛泰米尔纳德邦的金奈(Chennai)至当地治理附近的海岸地带，靠近这一地区主要河流如帕拉尔河(Palar River)和金吉河(Gingee River)；“已程不”应在今斯里兰卡，“都元”在今越南南部湄公河三角洲地带北部的胡志明市东南一带，“邑卢没”在今泰国昭披耶河(即湄南河)和他金河(Tha Chin River)之间靠近入海口的佛统府或素攀府，“谶离”在今泰国万伦湾春蓬至猜亚(Chaiya)一线，“夫甘都卢”在今泰国克拉地峡西侧的拉廊府，这些地方大致可以勾勒出汉代海上丝绸之路的去程航线。

汉使自“黄支”返回途中，《汉书·地理志》仅记载了“皮宗”一个地名，对返航过程中的停靠和补给未做任何记载。至于“皮宗”的具体位置，因为学者们对《汉书·地理志》中皮宗至日南、象林之界的船行时间为八月或二月尚有争议，目前难以判断其究竟是位于马六甲海峡还是位于泰国北大年府。从已有考古资料来看，在公元前500年至公元500年，印度、汉王朝与马来西亚、印度尼西亚西诸多岛屿的交流肯定是存在的。但是，如果汉使的返程路线是直接从印度南部横渡孟加拉湾至马六甲地区，航行时间为8个月，这与去程相差了6个月。即使考虑到马六甲海峡南部在新加坡附近的岛礁众多以及停留时间，航行时间也过于漫长。

若出于沿岸贸易、与沿岸地区交流的考虑，汉使回程也有可能自印度东南海岸绕孟加拉湾北行至今孟加拉国、缅甸，再次抵达泰国的拉廊府和攀牙府一带，穿越马来半岛，并自泰国湾返回日南、象林。从航行距离和时间来看，这种返程路线也是一种可能。在这条航线中，皮宗的可能位置为今泰国攀牙府北部的达瓜巴，期待今后的研究工作能够对各地的考订提供更多的可靠依据。

航行所用的船舶，目前尚未在岭南地区的考古中发现汉代实用的实物。2010年贵港市梁君垌M14出土有陶船，长64.8 cm，首尾狭长，船内分前、中、后三舱，前舱、中舱有拱形篷顶，后舱有舵楼，船内有大小俑15个，未见风帆，为客货混装的内河航船。^[31, 32]广州汉墓出土有各式木质和陶质的船模共21件，其中西汉木船模型9件、东汉木船模型1件、东汉陶船模型11件，均为内河航船。^[33]广州西汉南越王墓出土的船纹铜提壶描绘有

4艘首尾相连的船，船首尾高翘，船上有扬起的风帆、赤脚并佩戴羽冠的武士与裸体的俘虏，并有“羽人”战士手提敌人首级等情形，是目前考古发现规模最大和最为完备的海船图形。^[34]广西贵港罗泊湾出土的一件铜鼓的鼓身有龙舟竞渡、“羽人”舞蹈图案，与南越王墓发现铜提壶的图纹相似。这些船模和船纹表明，在汉代岭南地区的造船技术达到了一定水平，分隔船舱和设置风帆的设计为远距离航海提供了保证，可用于海上航行。

笔者无意对汉代岭南乃至中国的造船技术与罗马及印度以至东南亚等地做系统比较。根据《楚辞》《吴越春秋》《越绝书》等文献资料以及考古资料，春秋战国时期中国吴越、齐国、楚地的造船技术就得到了较大发展，有的可沿海航行作战；在秦汉时期岭南和东部沿海地区的造船（如铁钉和尾舵的使用）和航行技术更是有了进一步发展，汉代还设置了“楼船将军”“戈船将军”等头衔，并且可能已应用了风帆。^[35-41]但是，直到3世纪后，中国的远洋航海技术才得以充分发展。季羨林曾指出，唐初中国海舶的大小载重还比不上外国舶，唐末以后中国舶则凌驾于“蕃舶”之上了。^[42]公元前2世纪末，汉使在谶离登岸以前所乘的应是中国船，基于安全、贸易和交流考虑主要沿着海岸线航行，在陆路到达夫甘都卢后，就只能改乘“蛮夷贾船”，这类船熟悉航道，带有较多风帆，并且可以利用季风获得较高的航速。