

最早始发合浦的古代海上丝绸之路

刘明贤

《汉书·地理志》明载的“自日南障塞，徐闻、合浦船行五月，有都元国”，肯定了汉代及汉以前的古代海上丝绸之路的最早三个始发港是障塞、合浦、徐闻。由于障塞主要是离境计程港口，因而最早的始发港是合浦和徐闻。又因徐闻属于合浦郡所辖，从“大合浦”概念说，“古代海上丝绸之路最早始发合浦”的结论是肯定的。中国地理学的泰斗、世界地理学会第一副主席、中国科学院院士吴传钧教授在全国性的古代海上丝绸之路理论研讨会上宣读论文，作出了“早在西汉初期，合浦已是一个中外商贸毕集，繁华富庶的国际商港，也就是远航南洋、南亚、西亚、东非的最早海上丝绸之路的始发港”的结论。

一、古代海上丝绸之路最早只能从北部湾始发

唐代以前，古代海上丝绸之路只能从北部湾始发的原因是汉代的航海两大自然规律及南下西去船队过不了琼州海峡。

“适合于出航和停船的地方都可作出海港”和“须沿岸行驶”是汉代航海业的两大自然规律。中山大学黄伟宗教授在《应当重视“海上丝绸之路”的开发》专文中明确指出：“汉代时的航海业刚刚起步，不可能有完整的航海条件，也不会有今天那样完善港口。而且，开始航行是群众自发的，是零散的，只要是适合于出航或停船的地方，都可作出海港。”湛江港的专家陈立新老师亦在《海上丝路话徐闻》一文中明确指出：“西汉武帝时的船舟海上航行的时间很长，不可能靠人力划桨，必须利用海流。”又说：“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。”这两大自然规律勾画出汉时中国古代海上丝绸之路从徐闻、合浦沿海岸线航行到障塞的汉境内航段。这两大自然规律亦勾画出东冶至交趾这条不完善的古老航线。而这条东冶至交趾不完善航线的存在并沿用至唐：代，就造就了徐闻港的中转型始发港的特点。

《后汉书·郑弘传》载文“旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至，风波艰阻，沉溺相系。弘奏开零陵、桂阳峽道”。实证了东冶至交趾是汉及汉以前便存在的一条古老的海上航线。然而，这条航线上的货物和“贡献”，需要“转运”，并且“风波艰阻”又“沉溺相系”。因此“弘奏开零陵、桂阳峽道”进而“请开灵渠”，使交趾贡献可从合浦走水路到京城，“于是夷道，至今遂为常路”。《桂林风土记·灵渠》有载的“交趾七郡贡献从东冶泛海”而且“多沉溺”亦反证了这条海上航线的存在及“多沉溺”的“艰阻”特点。

上述引文中的“转运”、“风波艰阻”、“沉溺相系”以及“多沉溺”直言了唐代以前“南下西去船队过不了琼州海峡”这个史实。唐人刘恂的《岭表录异》详述了琼州海峡东入口的实况是“舟子曰，此鳅（鲨）鱼，喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳”。因船过不了琼州海峡，此书又接着记述了“交趾回人，多舍舟，取雷州缘（沿）岸而归，不憚苦辛，盖避海鳅之难也”的史实。对此，中山大学著名地理学家司徒尚纪教授著文进一步阐明道：“琼州海峡东入口，更是航海危险区，古人视为畏途，航行尽量避开”。接着，更明确指出：“既然唐代从交趾航海入粤都要舍舟登陆，则汉代更是如此”。那么能不能不走北部湾而直接从海南岛东岸南下呢？司徒教授该

文亦加以否定，他说：“若经海南岛东南部南下，须经七洲洋，即西沙群岛，也是航海危险区，自昔舟人云‘去怕七洲，回怕昆仑’（即越南南方昆仑岛海域）。”这就表明了一个冷峻的史实：唐代以前，从山东半岛及黄海、东海沿岸而下的正常海船（包括广州船）到达海康（古徐闻）就不能穿越琼州海峡进入北部湾，也不能从海南岛东岸过七洲洋驶向东南亚。只能“多舍舟”走“雷州缘岸”的陆路“转运”。既然如此，古代海上丝绸之路唐代以前只能从北部湾始发，而汉代以前更是如此了。

汉代及汉代以前古代海上丝绸之路只能从北部湾始发的另一个原因是汉武帝于公元前 111 年一把大火烧掉了广州此后 318 年的辉煌，广州成不了最早始发港。

汉代及汉代以前古代海上丝绸之路只能从北部湾始发的再一个原因是马援将军开辟了“伏波古道”，从而繁华了古代海上丝绸之路。

二、古代海上丝绸之路三个最早始发港的特殊作用

古代海上丝绸之路三个最早始发港的特殊作用是徐闻为中转型始发港，合浦为集散型始发港，障塞是离境计程型始发港。

1. 中转型始发港徐闻具备“陆迎海接”的特殊功能。造就徐闻港中转型及陆迎海接特殊功能的直接原因是东冶至交趾海上航线长期存在和琼州海峡东入口及七洲洋两大航海禁区无情地阻断了这条重大海上航线。由于“我国南方地区几何印纹陶是由北向南传播的”，而民族迁徙移动也是“由北向南的大趋势”，加之“越人大迁徙”及其后的历史变迁，造就了江、闽、湘、粤、桂大面积的越人区域以及“须沿岸行驶”等原因，东冶至交趾海上航线长期存在。

由于从广州及广州以北沿海运往交趾的货物，长期沿用这条东冶至交趾海上航线而源源不断地运到徐闻，同样的原因从交趾及东南亚向南越王朝贡而运广州的贡品和货物也源源不断从合浦方向运到徐闻，甚至有些“交趾回人”冒着“多沉溺”的“风波艰阻”强闯琼州海峡而“沉溺相系”……这些自然规律并货运及政治活动的需要，迫使徐闻要找出交通运输上通过该地境区的最佳办法。即能使人流和货物从徐闻通过又避开走琼州海峡东入口航行禁区的办法。由于徐闻港是古代东冶至徐闻海上航段的终点站而把广州方向来的货物和人流从雷州湾的海康港（汉徐闻）源源不断地卸船上岸，而这些货物和人流却不以徐闻为终点站，是经徐闻向西到交趾及更远地方去的，并且这些货物和人流是源源不断的，而北部湾最近的海港是讨网港。这就迫使徐闻开辟一条“取雷州缘岸而归”的陆路把这些货物和人流改用牛车或马车从这条陆路运到讨网港（今徐闻），再装船运到合浦汇齐西行（或直接西行），经交趾、日南运往东南亚及印度次大陆去。同样的形式，从印度及东南亚而运往广州的货物及交趾等郡向南越王朝贡的贡品也到达合浦转运到讨网港（今徐闻），卸船上岸也从这条陆路运到海康港（汉徐闻）后再装船东行，运到广州及广州以北地区去。这就造就了徐闻港主要用于中转即可胜任的始发港地位。同样的原因亦是造就了徐闻港“一路连两港”的特殊转运功能。它的“陆迎海接”形式是“东迎西接”和“西迎东接”的两种表现，即西去物品海康迎而上岸运到讨网港接海运运向合浦方向去，而东来物品则讨网港迎而陆运到海康再海接运往广州方向去。

徐闻由于上述历史特殊功能，西去和东来船队及人流都必须登岸走这条陆路，又使徐闻成了统治者用于政治上的一道关卡，加之货物和人流又是源源不断的往来，徐闻这条陆路相连接的两

个港口就显得更为重要。自然成了南越王转运交趾贡品及迎接交趾及西洋政要的中转站，亦成了南越王管理交趾七郡地区的要塞和汉武帝监管南海郡的要塞。汉徐闻（海康县）正因为具有如此重要的区位优势和管理功能，因而亦当然成为历来的郡、州、县治所。如合浦郡郡治、齐康郡郡治、合州州治、徐闻郡郡治、东合州州治、雷州州治、海康郡郡治等等。

2. 合浦是比徐闻港条件更优越的始发港。合浦港海陆并进，四水汇聚的特殊地理位置比徐闻港单线中转条件更优越。“海陆并进”的“海路”就是从广州及广州以北地区沿海岸线源源不断由海船运来的出口物资被迫“多舍舟”登陆“取雷州缘（沿）岸”运到讨网港上船转运到合浦汇聚后再运出去，即徐闻港中转始发来货。“陆路”就是从中原经“秦军水道”，云贵川地区经“红水河水道”和“左、右江水道”源源不断运到合浦的货源。又因为陆路是“三条水道”运货到合浦，再加徐闻来的“海道”，便形成“秦军水道”、“红水河水道”、“左、右江水道”和“海道”的“四水汇聚”之势。

合浦港因资源丰富物产多及经济文化发达而拥有大量的白产出口产品的物质条件比徐闻港更优越。合浦盛产珍珠，有“史载明珠多出自合浦”和“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”之名和“商周时期，环北部湾地区出产的珍珠、大海龟和象牙被列入贡品”之实。由于合浦珍珠长期名震中原，引发了一次又一次，一个时期接一个时期的古代南方与中原的交往，造就了南疆尤其是古合浦与中原的商品流通和商路畅通。因此“先有珠，引来丝，再通路”便成了自然的海外商路。又由于南北各种不同性质的交往，“沟通长江水系和北部湾水系以后，大批移民‘沿秦军水道南迁’带来了中原先进的文化和科技，促进合浦地区的发展和繁荣”不但成就了合浦“客民”过着“中原商贾一样‘衣必文采，食必粱肉；无农夫之苦，有阡陌之得’的富裕生活，靠的是‘以斗量珠’贸易致富”，而且促使合浦成为“海疆第一繁庶之地”，使合浦成其为拥有大量出口物资的始发港。除了珍珠换回的大量出口物资外，合浦还有丰富的“普遍种桑养蚕”的丝绸产品、“草鞋村汉窑群”生产的陶瓷、玉林葛布、还有桂圆、广幅布……周骞在《汉代合浦丝绸与海外贸易》一文中记述：“合浦的丝绸生产始于秦代初（约公元前200年）”、“当地越民家家户户在夏末秋初，均采集树蚕茧，缫丝、织布”，而且“秦代，合浦丝绸便列为贡品”。清人著的《欽州轶事》记述“越酋年贡上品丝绸，秦始皇赏以铜鼓、五谷种……”亦证实此段史料的准确性。

海流也奠定了合浦港最佳始发港的地位。徐闻港只是起到“风起之前”把货物聚合浦的始发前的储运作用。

合浦港优势条件的特殊产物是合浦县的古海门镇及海门镇的古乾体港。而古海门镇和古乾体港的特殊地位及经济能力使合浦成其为“海疆第一繁庶之地”的史实又反证了合浦港的条件比徐闻港更优越。

3. 离境型始发港障塞最初是汉帝国最南端的一个边寨要塞、属日南郡所辖。后发展成为古代海上丝绸之路离境前的标志港口，具有集散和计程两大作用。其集散作用是汇集了徐闻、合浦等北部湾船队和大西南沿红河水系汇聚而来的货物以及交趾、日南二郡的离境物资。其计程作用《汉书·地理志》的“自日南障塞，徐闻、合浦船行五月，有都元国”说得很清楚，即：白日南郡的障塞这里起计，从徐闻、合浦来的船队船行五个月就到了都元国。“障塞”今属越南。是越南“会

安市的旧名”。而会安市今还存有“会安古迹”可游。

三、古代海上丝绸之路的探索开通和发展

古代海上丝绸之路的探索开通和发展应是：探索早于西周、民路成于战国，商路繁于秦朝，官路通于西汉，最早始发合浦，唐代东移广州，宋元北迁泉州，明代盛极而衰。

不少史家和史书论证了“越人大迁徙”这一“史前壮举”，这件新石器晚期的史前壮举造就了“越人在无文字记载之前，在大迁移的过程中，早就开辟了我国东南沿海至东南亚各地的远洋航线”。这就是古代海上丝绸之路的最早探索行为。史书《史记》、《汉书》亦明载了西周已有海上远航航线的史实。

《吕氏春秋·听言》和《庄子·徐无鬼》两大名著均有内容相同或相似的从中国（合浦）至印度航线的记载，这是“民路成于战国”的依据。而且合浦九头岭下还有战国船厂的实证。

《合浦县志》和《廉州府志》记述的合浦是“海疆第一繁庶之地”及合浦于秦朝向朝廷进贡珍珠、木蚕丝而皇上赐铜鼓和五谷种的史实说明了“商路繁于秦朝”。

“官路通于西汉”最权威的史证是《汉书·地理志》。

四、古代海上丝绸之路的开发利用

开发利用的第一步是选点和保护。选点就是把那些标志性的古迹，有观赏价值的古迹和可以开发成景点的古迹选出来，以各种不同的保护措施让上述特点凸显出来。

开发利用的第二步是组建短线的旅游产品。当务之急是组建“北海古迹一日游”线路，该产品应以合浦为主体又与银滩的“海上丝路实景展览”相联系为最佳选择。

开发利用的第三步是开辟环北部湾五市海上丝路古迹游暨风情游旅游线路。

开发利用的第四步是开辟环北部湾至东盟十国新海上丝路商贸旅游航线。

开发利用的第五步是把上海到环北部湾至东盟十国新海上丝绸之路商贸旅游航线延伸至欧洲去，形成一条多国经营的现代海上丝绸之路。