

北海文史

第十八辑

合浦，中国海上“丝路”最早起点

邓家倍

中国是世界四大文明古国之一。古代中国很早以前就拓通了向西方和南方诸国的陆、海两条交通线：陆上由中国西安至中亚、西亚远至地中海东北岸土耳其等国，史称陆上“丝绸之路”（以下称“丝路”）；海上则由中国徐闻、合浦起点出发，至东南亚、南亚远至非洲东岸肯尼亚等国，史称海上“丝路”。但在过去海上“丝路”研究中，对合浦是海上“丝路”最早起点多有忽略，泉州等拟共同向联合国教科文组织申报“中国南方港为世界文化遗产”^①见报前后，就有学者发出“被遗忘了的合浦”^②的惊叹！有的甚至认为合浦被“卖猪仔”^③了。其实，合浦是中国海上“丝路”最早起点是准确无误的。本文从考察中国历史文化资源出发，在历史与现实的结合上对合浦是中国海上“丝路”的最早起点作进一步探讨。

在对史料进行研究的基础上，2001年4月上、中旬，笔者与在穗的多位专家、教授一道前往有史记载的中国海上“丝路”最早起点——广西合浦，进行了实地考察，拜访了“老合浦”，与县博物馆、县志办的专家以及与有关领导和人员一起进行了多次座谈，再结合史籍记载反复讨论，多方比较和论证，得出了合浦是中国海上“丝路”最早起点的结论。

中国海上“丝路”的历史记载

史籍是智慧储集的宝库，是人类阶级斗争、生产斗争、科学实验的智慧大全，也是国家民族前进的足迹，它的巨大昭示作用就是为后人提供不容改写的求真、务实科学价值。从汉代起，中国已开始了与东南亚、南亚各国海上交通和商贸活动。《汉书·地理志》卷28下作了详细、具体的记载：从合浦出发，乘船约5个月，有都元国（今马来半岛西南沿岸）；又行船约4个月，有邑卢没国（今缅甸南海岸）；再行船约20多天，有谿离国（今缅甸西南沿海岸）；登陆步行约10多天，有夫甘都卢国（今缅甸浦甘城附近）；从夫甘都卢国行船约2个多月，有黄支国（今印度东南部海岸），那里民俗大致与珠崖差不多，那个州土地

宽广，人口众多，盛产珍奇异物，从武帝以来都来朝贡进见。朝廷设译长，官属黄门，译长与接受招募的人到海内外购买明珠、璧流离和奇石异物，带上黄金和各种丝织品前往。所到国家都提供食宿配偶，蛮夷买船，转送给译长。这地区也以经商交易谋利，有劫夺杀人现象存在，又苦逢大风大浪，译长的随员一些人被溺死了，没有溺死的历数年才回来。那里的大珠周长在2寸以内。平帝元始年间，王莽辅助朝政，想要显示威德，以丰厚的物礼馈赠黄支王，黄支王感情回报，派上使者献上活的犀牛。自黄支国行船约8个月，到皮宗(今马来半岛东南)；再行船约2个月，到日南(今越南中部)、象林交界。黄支国南面，有已程不国(今斯里兰卡)，汉朝的译使就从这里返回了④至少到目前，这是有关海上“丝路”最早的记载。历史是最公正的审判官。《汉书》这段准确无误的记载，合浦作为中国海上“丝路”，最早起点的历史地位，已经成为不容置疑的事实。

中国海上“丝路”的政治、经济、军事、文化基础

合浦是中国海上“丝路”最早起点，这与合浦所处的地理、经济环境优异，特别是合浦在汉代是岭南政治、经济、军事、文化中心的历史地位分不开的。

一是政治中心。秦统一前，分布在今的浙、闽、赣、粤、桂一带的许多部族，总称为“百越(粤)”，其中南越分布在今的粤、桂的岭南一带。合浦在秦前为百越之地，秦始皇33年(公元前214年)统一岭南，设南海郡、桂林郡、象郡，合浦为象郡辖地。汉初属南越国，西汉武帝元鼎6年(公元前111年)派兵平定南越宰相吕嘉反汉，划出南海郡与象郡交界的地方设合浦郡，同设合浦县。三国吴黄武7年(公元228年)改称珠官郡，不久复称合浦郡。唐贞观8年(公元634年)称廉州；元17年(公元1280年)改设廉州路；明洪武元年(公元1368年)至清改设廉州府，隶属广东省。据考证，合浦郡先后辖5县：徐闻(今广东省徐闻、海康、遂溪等县)、高凉(今广东省阳江、阳春、电白、吴川、化州等县)、临允(今广东省新兴、开平、罗定、信宜等县)、朱卢(今海南省琼山等县)、合浦(今广西壮族自治区横县、容县、玉林、博白、北流、陆川、钦州、防城、邕宁一部、灵山、浦北、北海市、合浦及广东廉江等县)。上述5县相当现今粤西南和桂东南约3327平方公里范围。东汉光武帝刘秀建武19年(公元43年)，

合浦郡治由徐闻迁至合浦，从南北朝的梁至清末，合浦历为郡、州、路、府、县治，成为岭南的政治中心是顺理成章的。

二是经济中心。合浦与中原经济联系已有 2 千多年历史，秦始皇为平定岭南，开凿灵渠，沟通了中原至合浦的水路，大批移民南下，带来了中原地区先进的技术和文化，加快了合浦地区的经济发展，为使合浦成为我国海上“丝路”最早起点奠定了良好的经济基础。合浦经济在汉代已高度发达：(1)发现新石器时代遗址。西沙坡新石器时代遗址是古合浦区域目前所发现的面积最大遗址，遗物散布面积达 9 万平方米，采集的遗物有磨制的肩石斧、石镞、石刀及夹砂红褐陶和灰褐陶。这表明早在新石器时期，这里已有古人类的活动踪迹。(2)战国时造船厂(战船)遗址。清同治年间，乡人曾在廉州九头岭下发现船厂遗址，挖掘出造船木材，坚硬如铁，其中一方形大木，长达 20 丈，可以想象当时船厂规模之大。(3)发现汉代窑址。近几年在廉州草鞋村、廉州老哥渡、福成上下窑、山 15 罗美、北海匙羹岭等合浦沿岸发现许多汉代陶瓷窑址，出土和采集到汉代筒瓦、板瓦、罐、钵类陶器及其残片，这些陶瓷生产，大多为出口服务的。窑体内径 1.5~2 米，这在汉代已达相当规模。(4)丝绸和珍珠生产的发展。据史料记载，汉代合浦的丝绸业和珍珠业得到了很大的发展，合浦最早生产蚕丝的北部地区(今浦北县)，以天然树蚕即木蚕为主，由于桑蚕获利大，后来合浦中部和南部地区普遍种桑养蚕。使合浦成为像《廉州府志》所说“海疆第一繁庶之地”。合浦珍珠“是世界名珠”，“合浦采珠业已近 2000 年历史”，早在东汉永建年间(公元 126~132 年)，合浦太守孟尝大弛珠禁，几年间使合浦珍珠资源得到很大繁殖，合浦珍珠又称“南珠”，以质地上乘而冠群珠之首，有“东珠(日本)不如西珠(欧洲)，西珠不如南珠”之说，故“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”^⑤。西汉时出产的珍珠已作为商品，驰誉国内外。再从合浦古汉墓群的范围(约 90 多平方公里)、墓数(近万座)和出土文物制造工艺水平看，当时合浦经济已高度发达，这些都标志着合浦在汉代已成岭南经济中心。

三是军事中心。秦始皇公元前 221 年统一六国后，开始了统一岭南的事业。为了解决军粮运输，秦始皇公元前 214 年“使监绿凿渠(注：灵渠)运粮”^⑥于今广西兴安县北，又名兴安运河，从而沟通了湘江和漓江，后又凿桂门关，沟通了北流江与南流江。使秦军从中原出发，进湘江，过灵渠，入漓江，进桂江，

接西江，入北流江，过桂门关，进南流江抵合浦。从此沟通了中原和合浦的水路。就是说，中原至合浦北路交通的开辟，首以军事为目的。因合浦为粤西南和桂东南往交址(今越南)水路之咽喉和必经之道，故合浦成为岭南军事重镇。西汉武帝元鼎4~6年(公元前113~111年)，派遣伏波将军路博德等率兵平定南越，东汉建武17年(公元41年)，派遣伏波将军马援等率兵征交址，唐咸通6年(公元865年)，派遣岭南西道节度使高骈率兵击南诏，均先汇集合浦，其中“高骈于海门镇(今合浦县城)屯兵3万”^⑦，及其后多个朝代对南方用兵，几乎移师合浦，补充给养，训练水军，修建船舶，作为军事补给基地出兵伐敌，现合浦县城东北10公里的糠头山，相传马援讨交址时驻军于此，故有“居人舂谷积糠成山”之名。廉州“城内有伏波祠和名宦祠各一间，祠内均祀马援塑像”。由于合浦作为出兵伐敌的军事训练补给基地，大批战船急需修理、更新，上述谈到的相当规模的造船厂是题中应有之义。合浦成为当时的军事中心也是不容置疑的。

四是文化中心。合浦与中原文化源远流长。早在秦朝，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，促进了合浦地区的文化发展和繁荣。由于合浦历史悠久，文物古迹众多，文化遗产丰富，有不少是全国甚至国际上有影响的。其中山口红树林生态自然保护区已列入联合国教科文组织世界生物圈网络；合浦古汉墓群和建于明万年间山口永安大士阁(又称四牌楼)列为国家级重点文物保护单位；海角亭、惠爱桥、东坡亭(东坡井)等37处被列为广西文物重点保护单位；文昌塔、魁星楼、文庙龙雕等73处为县重点文物保护单位；县博物馆收藏文物约5千多件，其中国家一级21件，多次入选国家举办的文物展览或出国展出：1972年望牛岭一座西汉墓出土铜凤灯等5件国家级精品，曾随“中华人民共和国出土文物展览”先后到亚、欧、美三大洲7国展出；1990年《中国古代金、琅、玻璃展》到日本东京、大坂等5大城市展出；1995年《中华五千年文明珍宝展》到挪威展出；1992年《中国文物精华展》和1996年《全国重大考古发现精品展》在京展出等。有关资料入编《中国大百科全书》、《全国文物精华》等典籍。如此众多的文物古迹和丰富的文化遗产，在全国县一级是绝无仅有的，就是多数省城也是望尘莫及的。合浦不愧是古代岭南的文化中心。

综上所述，秦至汉时，合浦已经成为岭南地区的政治、经济、军事、文化中心。用今天的话说，其时合浦已经具备了成为中国海上“丝路”最早起点的硬件和软件。

中国海上“丝路”的历史见证

由于漫长的历史岁月，风吹雨蚀，人为毁坏，特别是整个城镇建设速度加快，加上维护不力，很多历史遗迹渐渐消失，难寻其清晰的踪影。但历史是一面镜子，合浦作为海上“丝路”的最早起点，“丝路”留下的痕迹至今在县城周围仍依稀可见，证据很多，其中最主要的合浦古墓群出土的文物，不仅对研究我国秦代以来的政治、经济、军事、文化，而且对研究我国同世界各国的友好往来、商贸关系提供了极其宝贵的实物史料见证。

一是出土的舶来品品种多。在已挖掘的 400 多座汉墓中，除了有我国烧制玻璃器皿外，几乎每座都有种类繁多的舶来品，其中 1975 年出土的有用琥珀雕成的狮子、青蛙、扇子、篮子等工艺品；1987 年出土的有大量琥珀、玛瑙、琉璃、水晶以及具有外国风格的玻璃器皿和黄金饰物等（有些是一级精品）。据考证，狮子不产于我国，而产于印度以及欧、非各国；《三国志·魏志》等史籍记载玛瑙多产于大秦（罗马），而合浦汉墓出土的玛瑙最多，所以参加挖掘的广西区文物考古工作者和一位研究亚洲文物的日本专家考证鉴定认为，上述出土文物不是中国的产品，应是印度、中亚或西亚的古代舶来品。中外专家学者的鉴定意见不谋而合，无可辩驳地说明合浦与亚、欧、非洲各国通商早在汉代已经十分频繁了。在众多的舶来品中，其中完好无损的两个玻璃杯（史称琉璃杯）被鉴定为国家一级文物。1996 年，中国历史博物馆馆长俞伟超在京对合浦博物馆馆长黎顺鉴、王伟昭说，中国历史博物馆反映中国古代对外交流的文物很少，如果合浦博物馆这些反映中国古代海上丝路的文物能在中国历博馆展出，不但能大大丰富这方面的展品，还可大大提高合浦作为海上丝路始发港的知名度。

⑧俞馆长的谈话，人们准确无误地感受到这批文物价值的分量，它以历史物证，证明合浦是中国海上“丝路”的最早起点。

二是出土的舶来品形态、颜色各异。合浦汉墓出土的壁琉璃不但形态各异，有菱形、扇形、园形、三角形、长圆管形，而且五光十色，如黄色、黑色、月

白色、深兰色、浅兰色等。经专家鉴定都是舶来品。这充分说明，合浦作为中国海上“丝路”最早起点的地位不容置疑。

二是东南亚各国出土大量中国秦汉文物。由于当时航海技术和船队吨位的限制，中国古代船队出海只能沿岸航行，外国船队亦然。因此，合浦作为中外交通、商贸必经之道，又是祖国最南端的港口，成为中国最早进出口港就顺理成章了。通过合浦，外国舶来品进入中国，中国的丝绸、陶瓷、茶叶、珍珠运到国外，目前东南亚各国已出土大量中国秦汉文物，其中在越南出土的我国秦代青铜长剑 91.3cm，是目前所见到的青铜长剑之极品，另一把秦代三刃为山字型青铜短剑，这两把古剑是一位名叫潘荫辉人士 1997 年在越南清化民间购得，据考古学家认证，其应是古代中国的南越国铸剑师的杰作，⑨新加坡出土的我国汉代印纹夹沙硬陶和纹硬陶；在苏门答腊、爪哇、婆罗洲等地出土大量中国汉代日用陶瓷器等。观察与分析其彩釉和胎质，与合浦汉墓出土的我国中原产品一样。所有这些都再次证明，早在汉代合浦已与东南亚各国开始了交通、商贸往来，合浦是中国海上“丝路”最早起点的见证。

中国海上“丝路”的佐证

在笔者动手撰写此文前很长时间，已有不少良师益友撰文和不少博物馆展出的内容对合浦是中国海上“丝路”最早起点都作了充分的肯定。考虑到篇幅，在此仅举两例：

一是颇具权威的国家级《人民画报》社，曾精心策划，用专题向中外读者介绍中国古代著名的海上“丝路”，为此组成采访小组于 1985 年 4 月前往南亚、西亚和非洲一些国家采访，并结合史料在该刊同年第 10~11 期进行图文并茂的报道评述，首页刊登一张在北海港拍摄的大帆船照片，套图标题是《海上“丝绸之路”》，题图下说明是“广西壮族自治区廉州湾北海市的前身合浦港，是汉代海上“丝绸之路”的起点，航船就从这里驶向印度洋。⑩首页还附有文昌塔下的汉代古墓、出土的大批从大秦(即罗马帝国)和阿拉伯以及东南亚各国进口的陪葬品、合浦古海角亭大门等三张照片。它向全中国、全世界昭示：合浦是中国海上“丝路”的最早起点。

二是中国历史博物馆和广州博物馆(位于广州越秀山镇海楼)，都各在显眼

的地方绘有一幅“汉代海上丝绸之路示意图”，图上清楚地标明合浦为中国海上“丝路”的起点，这也是历史事实的真实反映。

中国海上“丝路”的比较鉴别

据媒体披露，至目前为止，都有专家学者根据自己的研究考证，称泉州、广州、合浦是海上“丝路”最早起点。有比较才能鉴别。哪些地方是“丝路”最早起点？在此作比较鉴别。

泉州。1974年在泉州湾出土的宋代古船，船身残长24.2米，宽9米，船舱中还有香料、胡椒等。于是曾有学者提出泉州是中国海上“丝路”最早起点。但唐、宋以前的史籍尤其重要史籍并无记载。具有权威的由崔林涛（中共中央候补中委、陕西省省委常委、西安市委书记，西北大学兼职教授、硕士生导师，中国城市科研会历史文化名城委员会理事长）任主编、人民日报出版社的《中国历史文化名城大辞典》并没有说泉州是海上“丝路”最早起点，只是说泉州海外通商在“唐代以后迅猛发展”，宋、元两代逐步发展为“涨海声中万国商”的世界东方第一大港。(11)最近有学者认为泉州“到南宋时成为中国首屈一指的海上商贸城”(12)。泉州是否海上“丝路”最早起点须臾可判。

广州。2000年开始特别最近，广州多家报纸连续发表多篇新闻报道和专家学者文章，几乎众口一词地说广州是中国海上“丝路”的“始发港”、“最早始发港”、“最早起点”等。但细读其文，除了不断地重复广州有光塔、镇海楼、南海神庙等海上“丝路”遗址和广州是2000年长盛不衰的港口以及唐、宋、明、清时期广州海上商贸情况外，均没有令人心悦诚服的证据。比如：赵禄在《广州日报》发文《海上丝路最早起点》，文章开始说：“广州是中国海上丝路的 earliest 起点”(13)。拜读全文，讲的全是明、清以来广州海上商贸来往情况。显然要论证其为海上丝路最早起点不能自圆其说。顾润清又在《广州日报》发文《申报世界文化遗产》中指出：“古代的番禺(今广州)则是海上丝绸之路最早的始发港”(14)。文章提出两个证据：一是1757年(乾隆22年)广州十三行独揽全国的外贸。二是广州外贸长盛不衰。顾文和赵文一样，要论证其为海上丝路最早起点均不能自圆其说。记者毛燕采访广州外贸史志主编、著名文史学家陈伯坚教授，在《人民日报》(华南新闻)发文《广州，海上丝绸之路肇端》，文章开始

也说：广州“作为中国最早的对外贸易始发港和商品货物集散地的历史地位，已成为不容置疑的事实”⁽¹⁵⁾。对“不容置疑”，笔者就提出四点质疑：一是缺乏历史依据。《汉书·地理志》作为海上“丝路”最早的记载，两次谈到出海港，都没有说到番禺（今广州）。依笔者之见，原因是当时广州不具备中国海上“丝路”最早起点的基本条件。不可否认，番禺地处东、北、西三江与南海交汇处，地理位置优越，但秦汉时番禺与中原地区之间的五岭山地山高路险，陆路交通尚未开发，五岭南、北坡河流未疏，交通受阻；加上西汉元鼎6年（公元前111年）武帝平定南越，番禺被毁于一炬，至东汉建安22年（公元217年）吴交州刺史步骘重建番禺城于广州这长达328年间，古代番禺之繁荣即告衰微，这些不能回避的极其重要的因素严重制约了番禺经济继续发展和海上“丝路”最早开辟，使其地理位置潜在优势难以充分发挥，在社会经济发展水平不高的秦汉时代，充其量番禺只能充当东南沿海一带贸易之港口。为此，有的专家学者经过充分论证后认为，秦汉时代，“南海的出航地点不在番禺，而在偏南的徐闻、合浦、日南等港口”⁽¹⁶⁾。直到孙吴时，“航海口岸仍多在合浦或交趾”⁽¹⁷⁾。二是当今著名报刊不予认同。《中国历史文化名城大辞典》只是说广州在唐开元29年（公元741年）始置“蕃坊”（外国人侨居社区），并设“蕃坊司”和蕃长进行管理，时有外国侨民12~20万人⁽¹⁸⁾。而没有说广州是海上“丝路”最早起点。上面谈到的《人民画报》1985年10~11期刊登由资深记者采访并详细报道的中国古代海上“丝路”，也没有提到广州是中国古代海上“丝路”始发港。古今都不提广州是海上“丝路”最早起点，这不是巧合，而是史实的写照。须知，历史是不容随便改写的。三是对外贸易番禺不如合浦。东汉建安22年（公元217年），步骘将交州治从广信迁至番禺，开始重建番禺。但“由于越城（番禺）的扩建主要出于政治上的需要（与汉皇分庭抗礼），而非由于经济的发展，故步骘只重修了尉佗旧治在甘溪（文溪）以西的部分。而甘溪以东的部分则没有重修，故交州城反比赵佗城为小”⁽¹⁹⁾。因此自南越建都番禺后，番禺地区政治经济只为以后广州城赖以发展的基础。“但在对外贸易上，番禺既不如合浦、徐闻、灭安阳王并东京湾西岸后，更不如交趾、九真。加以交趾、苍梧等地不断的发展，南越经济重心明显有西移之势。……广州地区之再次兴起，要到汉末建安年间孙权经营交州、步骘重建广州城以后才逐渐恢复”⁽²⁰⁾。四是“丝路”遗址和“丝路”

最早起点不能混为一谈。广州城内外确有光塔、莲花塔、琶州塔等“丝路”遗址，其功能也确是为贸易船舶导航。但这些塔不是建在秦汉，而是唐后各个时期。比如被大吹特吹的南海神庙，则建于隋朝，与秦汉相隔七、八百年，显然与海上“丝路”最早起点应是两回事，不能混为一谈。硬把这些后来才建的“丝路”遗址作为“丝路”最早起点的证据，明显是牵强附会。综上分析，广州是否海上“丝路”最早起点也不言而喻了。

合浦。从最早记载海上“丝路”的《汉书·地理志》和大量史籍以及当今权威的论著记载，合浦作为海上“丝路”最早起点，符合历史本来面目。当时合浦具有优越的地理、经济环境：一是地理位置得天独厚。合浦地处南亚热带，是典型的季风型海洋性气候，夏天偏凉，冬天偏暖，一年四季均可耕种，河流纵横，雨量充沛，土地肥沃，这些都为发展南亚热带作物提供了优越的自然条件。加上合浦位于祖国大陆最南端，南行直达东南亚、欧、非、美洲各国，比泉州、广州等东南沿海任何港口都近。二是河港海港独具优势。合浦是西江、北流江、南流江的出海口，占有河口港和海口港优势，成为河运和海运的交通枢纽，起到了江、海联运的作用。加上合浦东部有雷州半岛、海南岛和北海冠头岭，阻风挡浪，是古代天然的良好港湾。三是经济腹地辽阔富庶。西江、北流江、南流江三江流经合浦出海，形成土地肥沃，特产丰富的富饶南流江三角洲。加上三江流域及其上游云、贵、川等内地是合浦海上“丝路”中、外层经济腹地，保证了合浦海上“丝路”货物供应。综观世界任何一个发达的贸易港，都与其经济腹地密切相关，腹地越辽阔，港口越充满活力，其地位越重要。自从秦时凿灵渠和桂门关后，沟通了长江与北部湾水系，中原经水路可快捷直达合浦，使合浦成为汉时最理想最南端的出海港、成为海上“丝路”最早起点和河运、海运中心顺理成章。四是合浦郡治迁合浦。东汉元封5年(公元前106年)，合浦郡治在徐闻。由于古代合浦比徐闻经济发达、地理环境优越、以及对外海上交往的需要，东汉建武19年(公元43年)，合浦郡治由徐闻迁至合浦，从此，合浦如虎添翼，成为名符其实的岭南政治、经济、军事、文化中心。这些都是其他城市无法与合浦比拟的。

总之，合浦是中国海上“丝路”的最早起点，是不容置疑的。历史是不容改写的。但遗憾的是，由于种种原因，在海上“丝路”研究中，合浦作为中国

海上“丝路”最早起点“这一历史真相却长期被忽略了”，其历史地位和作用却长期被忽略了。

纵观上述，合浦是中国海上“丝路”的最早起点，不是狭隘的地域历史观，不是谋求提高地区知名度的做秀，更不是靠吹出来的牵强附会，而是以确凿史实为依据的，是站得住脚的，是经得起历史与现实考验的，且不是一家之言、而是多家之言的，现在是恢复长期被忽略了的历史真相的时候了！

注：(1)(12)(15)《人民日报》(华南新闻)2001.3.8.13版；2000.6.14.16版；2000.6.14.16版；2001.3.4.10版

②③⑧⑨《北海日报》2001.2.26.3版、2001.3.5.3版、2001.3.12.3版；2001.3.21.3版；2001.3.5.3版；2001.4.10.3版

④汉班固撰：《汉书·六志》(三)，中华书局，P1671，或戴逸主编《汉书全译》(二)，贵州人民出版社，P1466~1467

⑤⑦乐远主编《合浦县志》，广西人民出版社，1994年7月版，P4、P7：P7、P8、p1

⑥泽华等编著：《中国古代史》(上)，人民出版社，1979年7月版，P277

⑩《人民画报》1985年第10期P2

(11)(18)崔林涛主编《中国历史文化名城大辞典》(下)，人民日报出版社，1998年11月版，P1183；P1426

(13)(14)《广州日报》2001.5.6.B5版；2002.2.10.B4

(16)徐俊鸣等《广州史话》，上海人民出版社，1984年10月版，P55

(17)杨伯坚主编《广州外贸两千年》，广州文化出版社，1989年3月版

(19)广州市地方志办公室《羊城古今》，1988年第2期

(20)李华东《秦汉变局中之南越国》(台湾)，中国海洋发展史论文集，1988年12月，第3集

(作者系中山大学教育学院社科系教授)