

北海文史

第十八辑

合浦北海与海上丝绸之路

刘明贤

曾有人散布“北海是文化沙漠”的怪论，其实是无知者的胡言，狂妄者的乱语。北海合浦不但不是文化沙漠，而且其文化源远流长，其古代异常辉煌。

影响中国最早的仰韶文化、龙山文化和百越文化三大文化摇篮中，百越文化极有影响的一部分就发生在古合浦。可以说古合浦文化是中国蓝色文化乃至世界蓝色文化的最早重要组成部份之一，其发生和发展持续了数千年至近万年。

中国远古时期就有中央黄帝和南方炎帝言和结盟、帝尧派人“南抚交趾”和帝舜亲自到苍梧、南海“南抚交趾”的中原与南方三大交往。奠定了岭南经济文化的南北结合特色，也让合浦的珍珠名震中原，形成古合浦发展的历史动力，造就了史前的“越人大迁徙”和“古代海上丝绸之路”的历史必然。

由于南北结合的特色形成了发展古合浦的历史动力，尤其是发现了珍珠的商业价值，促使这里成为繁荣的古代“海疆第一繁庶之地”。又由于“先有珠，引来丝，再通路”的强大内联力，又促进了该地区与海外的联系和交易，从而探索、开通和发展了“古代海上丝绸之路”。

辉煌的古合浦

一、古合浦的概念

古合浦郡辖5县，包括今两广27个县市。地域达数万平方公里。古合浦县包括今北海、合浦、浦北、灵山、钦州、防城和陆川、博白、玉林、容县、北流、横县、邕宁一部分以及广东廉江共十四个县市。

由于这数万平方公里的郡和14个县市的县的概念，当今琼州海峡至防城北仑河口乃至越南部份海域的整个北部湾绝大部份岸线和海域都在古合浦的范围内，都是古合浦港区。也由于这个概念，古合浦拥有桂东南钦州、灵山、浦北、玉林、博白等地的发达古代稻耕文化区域。

一句话，古合浦县就是当今的环北部湾地区。

二、古合浦县靠近距今约100万年的古人类发源地百色盆地。

古合浦县内发现了距今约 2 万年的古人类化石，其遍布全县的数十处新石器文化遗址中又出土了大量的品种齐全的石器和印纹陶器。

众所周知，人类发展史记载的从猿到人经历了漫长的 2600 多万年的进化期和从古猿到“正在形成中的人”，再进到“完全形成的人”的三个阶段。最早发现的四足行走林栖动物“埃及古猿”距今约 2800 万年，而能够直立的“森林古猿”距今约 2000 万年，相距 800 万年之遥。从“森林古猿”到“完全形成的人”（“能人”、“直立人”和“智人”三阶段）中的“能人”又经历了 1820 万年之遥。“非洲‘能人’，其生存年代距今约 180 万年”^①，而“‘直立人，是在距今大约 150 万年前出现的，在中国发现的‘蓝田人’、‘北京人’，印尼的‘爪哇人’就属于‘直立人’阶段”^①，而“‘智人’是在距今大约 100 万年前左右，中国有‘丁村人’、‘长阳人’、‘山顶洞人’、‘河套人’等”^①。

古合浦县附近的百色盆地发现了旧石器时代早更新世文化遗存，“大致与陕西公王岭蓝田人的时代相当，距今大约 100 万年—73 万年”^②，因此，“百色人”是“智人”乃至“直立人”阶段的人类祖先。“假若超越‘人类起源于非洲’的框架假设，那就不排除人类早期起源于东亚的可能性。其中一个值得注意的地区，就包括出产早期旧石器的百色盆地”^③。

百色盆地是古人类发源地之一，“不仅证明，远在数十万年乃至上百万年以前就有人类在珠江水系、沿岸生息繁衍，而且百色旧石器还同华北的早期旧石器文化一并构成了中国旧石器文化的主要来源”^③，同时，“百色旧石器年代，据中国科学院与美国史密森研究院国立自然博物馆组成联合考察队将科学采样的标本送到美国伯克利地质年代学研究中心测试，得出最权威的年代数据。为距今 80 万年前”^④更是权威的科研结论。

与百色盆地同在广西又相距不远的古合浦地区当然受到百色人的影响，在古合浦县范围内，“据目前所掌握的考古资料，大约在距今二、三万年前就开始有人类生活”^⑤，“在灵山县马鞍山东胜岩，发现了距今 1 万至 2 万年前的‘灵山人’古人类化石”^⑥。“灵山人”古人类化石“共发现 15 件”^⑤出自“灵山县马鞍山的东胜岩和葡地岩、石背山的洪窟洞”^⑤等 3 处洞穴，“时代属更新世晚期”^⑤这是确凿证实的古合浦旧石器时期的文化辉煌。由于“一系列考古发现表明，桂南环北部湾地区是远古人类频繁活动的区域之一”^⑥，从旧石器

时代转入距今1万年的新石器时代以后，古合浦县频繁活动的古人类留下大量的文化遗址传至今天，计有47处以上，专家统计，“新石器时代的文化遗存发现很多，几乎遍布环北部湾地区。据不完全统计，共计178处。其中(古合浦县属)有邕宁8处，防城9处，钦州4处，北海1处，合浦2处，浦北7处，灵山7处，横县8处，容县1处……”^⑤。其实，据我所知，还不止这47处，因为各县市的统计数字均超出此数，其中“浦北发现属于新石器时期的山岗遗址18处”^⑦。

古合浦县上述数十处新石器文化遗存中较为著名的有西沙坡、牛屎环塘、顶狮山、杯较山、亚菩山、钟秀山、犀牛脚、马兰咀、芭蕉墩、亚陆江、杨义岭、西津、秋江、江口、大寺和那丽独料等处。其中“西沙坡新石器时代遗址是古合浦港区域目前所发现的面积最大的遗址，遗物散布面积达9万平方米”^⑧。“在犀牛脚镇发现了距今8000年至1万年的贝丘遗址”^⑥，“顶狮山文化延续的时间，大约为距今9000年至7000年”^⑨、“合浦县牛屎环塘遗址、防城港市亚菩山、马兰咀和杯较山遗址，钦州市芭蕉墩和亚陆江杨义岭遗址等，约距今9000年至6000年前”^⑩。“在石塘镇钟秀山发现距今5000年至6000年的新石器时代古人类化石”^⑤。“在那丽镇和大寺镇，发现了距今4000年至5000年的原始居民点遗址”^⑥。有专家还明确指出“早在新石器时代(约一万年至四千年前)，越人就在合浦境内依山傍海，从事渔农业生产和狩猎活动”⁽¹¹⁾上述专家列举的史实足以说明距今2万年到四千年的旧石器时代到新石器时代，古合浦地区确是远古人类历代相传、频繁活动的区域。

古合浦地区的远古人类不但活动频繁，而且留传的新石器文化遗存品种齐全、分期明确、遗物丰富。“北部湾地区史前文化遗址分为洞穴，岩厦、河傍台地、山坡、海滨遗址等几大类”⁽⁶⁾。东胜岩、葡地岩和洪窟洞等是洞穴遗址；浦北有岩厦遗址；“顶狮山遗址是河旁贝丘遗址”^⑤；“独料遗址属山坡遗址”^⑤；“亚菩山遗址、马兰咀山遗址属海滨贝丘遗址”^⑤，五种品种齐全。而古合浦县新石器时期的早、中、晚分期遗存明确又有特色，“早期文化遗存是以顶狮山遗址一期文化、杯较山和亚菩山贝丘遗址为代表”^⑤。“早期文化的主要特征是以打制石器为主，但已出现了磨制石器和夹砂绳纹陶”^⑤；“中期文化遗存以顶狮山二三期文化、横县江口遗址为代表。中期文化遗存的主要特征是以磨制

石器为主，仍有少量打制石器”⑤；“晚期文化遗存以钦州独料遗址为代表。晚期文化遗存的主要特征是磨制石器已占绝大多数”⑤。

遗物丰富首推独料遗址。“钦州市那丽镇独料村大石铲遗址中出土了 1100 余件石器，包括斧、铤、凿、铲、锄、犁、镰、镞、刀、锤、磨棒、磨盘和国内最早的橄榄核及男性生殖器崇拜物‘陶祖’等”⑩。其出土的磨制石器中，“石斧、铤、锄、铲、镰、刀等农具，分别用于砍伐开垦、清除杂草、疏松土壤、耕耘收割。同时还有磨盘、杵、磨棒等加工工具”⑤。而且“独料遗址文化层发现了六个柱洞，其中三个柱洞底部发现了石质柱础，柱洞周围有火坑与灰坑遗存。原挖掘者认为‘这些柱洞可能为房屋建筑遗址’。这可能为‘窝棚’式建筑”⑤。

由于“百色旧石器还同华北的早期旧石器文化一并构成了中国旧石器文化的主要来源”③，又由于古合浦郡内新石器时代人类活动异常频繁同时又是百越诸族的活动区域，为出现中国远古时期的中原与南方的三大交往，也为史前壮举“越人大迁徙”奠定了基础。

中原与南方的第一大交往是“黄帝和炎帝停战言和后组成的统一部落联盟，成为中华民族的鼻祖。所以，今天的中国人自称‘炎黄子孙，(12)”，而且把南方炎帝摆在中央黄帝之前。炎帝代表的“南方”在哪里？当然可泛指江南或湖广大地，但代表南方丙丁火红色的红土地、红水河的广西尤其是百色盆地应当与此更有关系。

中原与南方的第二大交往是帝尧派人与岭南交趾人的联系。《墨子·节用》有载：“古者尧治天下，南抚交趾”，覃乃昌等人的《广西环北部湾文化考察与研究》亦载道：“早在传说中的尧舜时期，包括环北部湾地区（注：古合浦地区）在内的岭南地区就和中原地区的居民有了交往”。

中原与南方的第三大交往是帝舜亲自“南巡狩”，到了“南海苍梧”，并且“崩于苍梧之野”。《大戴礼记·少间篇》载道：“虞舜以天德嗣尧……南抚交趾”。《史记·五帝本纪》亦明载：“（舜）践帝位三十九年，南巡狩，崩于苍梧之野，葬于江南九嶷，是为零陵”。还有名家杜甫、李纲、王佑的诗句：“为谒苍梧庙，看云哭九嶷”、“回首叫虞舜，苍梧云正愁”、“南海苍梧万里遥，重华遗迹在山椒”、“常诵苍梧云起愁，那知理楫此间游，重华一去不复返，惟望九嶷空白头”

均可作证。而在此基础而出现了史前的壮举“越人大迁徙”并从古合浦港区始发到东南亚就不奇怪了。“在新石器时代晚期开始，便有山东拔齿人及其他百越诸族，陆续向南方迁移到菲律宾、印度尼西亚及汤加群岛，再散布到太平洋诸岛”⁽¹³⁾，说明合浦的先人参与这场“越人大迁徙”的史前壮举并有“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”⁽¹⁴⁾的古代辉煌。

三、古合浦的先民们创造性地发展了古代原始农业，又以合浦古越语最先与中原汉语各种方言进行了数千年的交流及渐进融合而创造了相关的粤语语系和廉州话。

“‘那’在壮语中即水田。冠‘那’字的地名遍布华南和东南亚地区。‘那’字地名是稻作文明起源的鲜明印记”^⑩，而“环北部湾地区古代居民是‘那’文化即稻作文化的创造者之一”^⑩。冠“那”字地名遍布古合浦地区，著名的“三那”之一的那丽独料遗址出土的1100多件石器农具和加工工具就是古合浦创造稻作文化的铁证。

古合浦的中部和东北部的博白，玉林、浦北、灵山一带，历代均是稻作基地，其“周边地区都发现有史前稻谷实物”⁽¹⁴⁾。“东边英德市云岭狮石山牛栏洞出土原始人工栽培水稻硅质体，其年代在12000年前”⁽¹⁴⁾，“北部的道县寿雁镇玉蟾岩出土普通野生稻和人工栽培稻的谷壳，其年代距今约10000年”⁽¹⁴⁾，“其西北部的资源县晓锦遗址也发现12000多粒人工栽培的粳稻和籼稻实物，年代距今4000年左右”⁽¹⁴⁾……，另外，据《中国大百科全书·经济篇》记载：“各国专家公认：云南是稻谷的发源和演化变异中心。最早种植稻谷的农民是居住在云南的百越民族。”并且找出稻谷由此传播到世界各地的路线是：“沿澜沧江、怒江、红河向东向南传至珠江流域的闽粤、江浙的吴越和越南的雒越……”。这就进一步证实作为与云南百越民族同是百越诸族的古合浦先民在创造古代稻作文化的年代和传播稻作文化的途径等方面的亲密关系，也证实了古合浦地域是这条“稻谷之路”的必由之路段而起着重要作用，并因而繁荣的史实。因此，合浦要筹运稻谷种子经这条又叫“稻谷之路”的航线到世界各地去是轻而易举的事。而从合浦始发的“古代海上丝绸之路”又因称为“稻谷之路”而成为古合浦地区是古代稻作文化的创造地域的反证。

由于“古者尧治天下，南抚交趾”和“周王朝亦与合浦的骆越族保持着联系”，同时，“商周时期，中原人已经到达了南海的边缘”^⑩，而“自殷周以后，（合浦的）玳瑁、海贝和珍珠等一起，一直是吸引中原王朝统治者的土特产”^⑩及收运贡品的需要，中原汉语与古合浦的越语就发生相互译说、交流、使用的影响，此种影响之初当然可以追溯到尧即位98年的公元前2357年至公元前2259年期间，这就是粤语语系从古越语开始演变的开始。

然而，史籍及专家论述，“战国时期，楚国南侵岭南，兼并苍梧等地，楚语最早影响到古越语”⁽¹⁴⁾。而“秦汉时期，大量中原人来到岭南地区，这是中原汉语影响越语之始”⁽¹⁴⁾。“东汉至三国时期，徙民大量迁入岭南，是两广越族开始汉化的时期，是粤语孕育时期”⁽¹⁴⁾。“魏晋南北朝时期，中原战乱，两广相对稳定，中原和东方汉人大批南下两广、加快了两广越人的汉化步伐。这时期两广越语与中原汉语，东方吴语、闽语发生全面融合”⁽¹⁴⁾。“唐代时，粤语进入稳定阶段”⁽¹⁴⁾。而合浦的廉州话就是东汉时马援班师途经合浦时留下十余名士兵，“操当时中原话，以后成为合浦话，称为马留话”⁽¹⁵⁾，因而是中原话的直接变种。

四、先秦到秦汉时期，合浦的先民们继承和发扬了石器时代的古代辉煌，稳步进入青铜器时代。

“从新石器时代晚期继续发展，环北部湾地区先后进入青铜时代”⁽¹⁶⁾。“合浦县清水江，曾发现大石铲与青铜器残片共存的情况”^⑩就是明证。而古合浦县内的今合浦、浦北、钦州、陆川、容县、北流、横县等地均发现有先秦时期即青铜时代的青铜器或印纹硬陶传世至今，其中“在浦北、容县出土的羊角钮铜钟颇有特色。官垌大岭脚出土的四件下部都有一周菱形雷纹，应是战国时代遗物”⁽¹⁶⁾。“属商到西周的有……陆川乌石铜壘1件（春秋），横县那旭铜钟1件（西周），北流甬钟（西周）等”。另外，“据目前所掌握的资料，印纹硬陶在今合浦、浦北、钦州、北流、容县等地都有发现”⁽¹⁶⁾……。上述史实，印证了古合浦的先人们在先秦时期继承和发展了石器时代的古代辉煌，稳步进入了青铜器时代。

“周代青铜器铭文中已有‘仓吾’一词的记载”⁽¹⁸⁾，而且“商周时期中原人已经到达了南海的边缘”^⑩。这里值得注意的“仓吾即是苍梧，苍梧是壮族

先民在桂东南地区最早的族称”(14)。从“仓吾大地”或“苍梧大地”到具体苍梧县的“苍梧”，从“仓吾”即“苍梧”到“苍梧”是壮族“族称”，说明叫“苍梧”的县名或区域名的地名是从壮族的“族称”转化而成的，即从族称到地名。然而，又有史书的不同论点值得我们注意：《逸周书·王会解》有“仓吾裴翠”之载，亦有“仓吾，亦蛮也”之解。《汉书音义》载有“苍梧越中王，自命为秦王”之说。这里明显可见，“仓吾”不但是地名和族称，而且应是人名，不然这“亦蛮也”，“越中王”作何解释?!

从上可见，“仓吾”到“苍梧”应是“人名”(越中王。越人中最有影响之人)到“壮族族称”，再到“地名”的进化过程。然而，引起中原王朝高度重视的主要原因不但是人际交往，而且是合浦独特的珍珠以及海贝、大海龟、象牙等名贵土特产品(即贡品)。“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”(17)。

正因为合浦历代出产珍珠，所以，“先有珠”就能向中原“引来丝”，加上“越人大迁徙”拓通的太平洋航线及其后的延伸，造就了古合浦坚实的“先有珠，引来丝，再通路”的内在联系。

五、“越俗以珠为宝”：

合浦珍珠名贯中外“史载明珠多出自合浦”(19)。自古即有“东珠不如西珠，西珠不如南珠”之说。“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”(17)，因此，史家纷纷对合浦的“南珠”有所记载。早在《汉书·食货志》上就有“处近海，多犀、象、毒冒、珠玑、果布之凑，中国往商贾者多取富焉”之载，而早在南北朝早期的南朝梁人任防的《述异记》更明确载道：“越俗以珠为宝，合浦有珠市”。《搜神记》也明说：“吴王夫差女名玉，陪葬有径寸明珠”。《列仙传》亦载道：“汉高祖吕后用五百金代价向会稽珠贩买‘三寸大珠’，以为至宝，鲁元公主私下用七百金买下一颗使吕后想象而追求不到的‘四寸大珠’。”《幽明录》写汉武帝，亦有“河渚得大珠径数寸，明耀绝世”之说……。

为何有“史载明珠多出自合浦”之公论呢?而且连英国历史学家李约瑟也在其名著《中国科学与文明》中明载：“中国珠必产雷廉二地”呢?又为何“南海珍珠产量居中国之冠，合浦珍珠产量又居南海之冠”呢?其原因之一是南珠七大古珠池均在古合浦境内；其原因之二是“越俗以珠为宝”，很早就发现了珍珠

的商业价值和艺术价值；其原因之三是“会稽珠贩”和合浦古代“客民”发展了南珠购销业并造就了南珠文化，从而神化和拔高了合浦珍珠的绝对价值。

《南珠春秋》载道：“南珠七大古珠池，除钦州与越南边界一个外，主产南珠的‘雷廉珠池’含廉州五池，雷州一池共6池”。因为钦州与越南交界处古时也属合浦地界，因此，应该说南珠七大古珠池均在合浦。该书还进一步指出：“廉州杨梅、断网、青婴、平江、乌坭五池，雷州乐民一池”。这就不明而喻的得出了合浦珍珠产量多的特殊优势。

《南越志》说“珠有九品”。直径五分至一寸上下的为“大品”，“铛珠”亦属珍品。还有“走盘珠”、“滑珠”、“精珠”、“八百子”、“正千”、“糙珠”、“药珠”……。合浦珍珠不但珍品多，有“径寸明珠”，“三寸大珠”，“四寸大珠”，亦有“大而稍扁”的“明瑯”、“以漆园盘掷下，连跳起不定者佳”更甚至“置之平地，终日不停”的走盘珠。而且普遍具备“光、重、圆、大”即光泽精洁晶莹，耀目半透，珠质坚实凝重，珠形圆整浑称又颗粒硕大的四大特色。七分以上为“珍”，八分以上为“宝”的“七珍八宝”又多产于此，故有“东珠不如西珠，西珠不如南珠”之说，这就造就了合浦南珠质量好的特殊优势。

越人，尤其是长期生活在合浦古港区的“水行而山处，以舟为车，以楫为马，行若飘风，去则难从”^⑩的水上越人，很早就发现了珍珠、贝壳的艺术价值和商业价值。2万年前的古合浦灵山人就会食用和玩弄“介壳”。“灵山县城郊马鞍山的东胜岩和葡地岩，石背山的洪窟洞等三处洞穴发现人类化石，还有蜗牛、螺蛳和蚌等软体动物介壳”^⑩，这里的“介壳”中就有“蚌”，蚌产珍珠，这就不排除古合浦人于2万年前即发现珍珠的可能性。到了距今9000年至6000年以前的古合浦邕宁顶蛳山遗址，“其文化遗物有骨器，蚌器”^⑩。而且进一步指明“有石饼、石环、蚌刀、蚌匕、蚌饰等”^⑩，而同时期的合浦牛屎环圻遗址，防城港市亚菩山、马兰咀和杯较山遗址，还有钦州芭蕉墩遗址，“这些遗址出土有骨器，蚌器，骨器有骨锥，穿孔骨饼，蚌器有蚌环等”，^⑩同时期的遗址中“种类有乌蛳、田螺、丽蚌”^⑩、“种类包括牡蛎、文蛤和魁蛤等”^⑩……，这些九千至六千年前的蚌饰、蚌环、丽蚌等蚌器已经是珍珠的副产品了。

史家明载珍珠列为贡品的时间是“商周时期”，距今近4000年。“商周时期，环北部湾地区(即古合浦)出产的珍珠，大海龟和象牙被列为贡品”^⑩。《逸

周书·王会解》亦明载：“正南瓠、邓、桂国、损子、产里、百濮、九菌，请以珠玕、玳瑁、象齿、文犀、翠羽、菌鹤、短狗为献”。其中的“珠玕”就是珍珠。而且“古人很早就知道珍珠有圆形和不规则形状两种，把圆的叫珠，不规则形状的叫玕”^⑩。这就证明古合浦越人早在近 4000 年前的“商周时期”甚至远古时期的尧、舜、禹时代就已把珍珠列为贡品（这也许就是尧舜“南抚交趾”的目的之一）。当然，古越人发现珍珠的艺术价值和实用价值会是在此之前的蚌饰时代甚至发现蚌的旧石器时代了。由于发现早，早成名，形成品牌，就造就了合浦珍珠早成名，成名牌的特殊优势。

“会稽”与“合浦珠市”结下不解之缘，珍珠造就的合浦富裕“客民”也是合浦南珠成名早，成品牌的因素之一。“汉高祖吕后用五百金代价向会稽珠贩买‘三寸大珠’，以为至宝”，“有珠贾向宫廷兜售美珠”⁽¹⁹⁾就是明证。“市列珠玕南北商贾荟萃的江吴都会”、“交州采访使石崇，用来买妾的明珠是从合浦珠市所得”⁽¹⁹⁾，还有造就合浦盛世的东汉太守“会稽人孟尝”亦都与此有关。

“合浦最早的居民中有一种‘客民’，列为‘四民’之首，过着与中原商贾一样‘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”⁽¹⁹⁾，“其中当然以珠玕为打入中原市场的‘拳头产品’了”⁽¹⁹⁾，除了从“合浦珠市”到“会稽珠贩”转运到“江吴都会”到“向宫廷兜售”以外，广州也是让合浦南珠出名的一个中间市场，《广东新语》就有“数万金珠，至五羊之市，一夕而售”的记载。由于“合浦珠市”、“五羊之市”、“江吴都会”、“向宫廷兜售”等一系列成熟而成行的珠市，造就了合浦南珠成商行、成品牌、销路广的特殊优势。至有“三寸大珠”、“四寸大珠”、“明耀绝世”的“河诸得大珠”，“以珠为襦”、“饰冠”、“车帘”、“金玉珠玕比乎身”之荣，更甚至是慈禧太后的葬品珍珠，“陪葬的珍珠共用 26400 颗，其中凤冠上一颗重 200 克，大若鸡蛋；口含一颗光色熠熠的夜明珠，亦同是价值连城的国宝”⁽¹⁹⁾。

除了上述的产量多，质量好，发现早，早成名，成品牌，成商行和销路广的特殊优势以外，会炒作（会宣传）也是南珠出名的原因。商业的炒作造就了商业文化，珍珠的宣传和美化便创立了珍珠文化。由合浦越人的先民和古汉墓的主人们拓展的合浦珍珠购销业得以数千年历久不衰是因为同样得益于他们造就的珍珠文化。

一颗“径数寸，明耀绝世”的大珍珠从珠民手中转到“客民”（珠贩）手里，珠民得到的是一定数量或大量的粮食、土布及陶瓷，这颗大珍珠在珠民眼中是可以活命和温饱很长一段时间的“好货”。这件“好货”到了小商贩手里便属于“九品之首”的“大品”。可以从大商家手里换来大量中原上等丝绸而获利百倍。然而这颗难得的“大品”到了“识货”的大商家手里并经过“神化”后，就会变成“南海龙王的镇海之宝”、“南海龙王的三公主小白龙在千年古蚌精腹中炼成的有灵性的夜明珠”或“南海女神化成的夜光珠”，成了独一无二的“神物”。这样可居的“奇货”当然会在高官巨贾中引起争奇斗富的角逐并进而贡献给皇帝得以邀功取宠了。此珠亦理所当然的变得“价值连城”并达到“到了都城，一颗珍珠的价值贵到连富豪也买不起”⁽¹⁹⁾的经济目的。此类珠的巨额利润的得来靠的就是“珍珠文化”。

随着一颗颗各具特色的大珍珠在炒作中升值，那神化它们的各种不同版本的传说和故事就在民间流传开去，越传越广。民间传说《珠还合浦》说的是“夜明珠传奇”、“孟太守盛世”和“梅岭飞珠”这三部份内容以及从天上斗到南海，从海底再斗到人间，又从人间返回天庭这三种斗争形式的“珍珠三还合浦”的故事。说的是王母娘娘的侍从“三仙女”与玉帝的小儿子子关王子在御花园幽会，被“蛤蟆仙”告密而贬下南海化为白龙又几乎被“蛤蟆仙”贬化的海怪喷墨毒死。但她勇敢地走通了一条生不如死、白龙化珠、仙岛学艺、魔窟探险、夜明护海、成为夜明珠的道路，掌握了杀怪必备的三件宝，与子关王子投胎转世成的珠民“双剑合一”杀死了海怪。不服气的海怪灵魂飞进皇宫借尸还魂成了太监，挑动贵妃索珠而让皇帝下令采捕已成为南海女神的夜明珠，又引出一阵阵珠池血泪行动及夜明珠辅佐孟太守赢得“珠乡盛世”和“珠国回迁”的胜利，以及夜明珠被迫公开现身化珠又最终“梅岭飞珠”返回合浦，并天雷击毙海怪的美丽神话故事。

《珠还合浦》展现了南珠“眼内走珠”的神奇药力。塑造了美好的人、仙群体，刻画了奇特的群丑形象。细腻地描述了“童子祭海”、“人仙共庆”、“梅岭相会”、“珠国迁徙”、“夜明护海”及“化珠献身”等柔情奇趣。又多浪头地推出“万里献珠”，“追捕海生”、“斗杀海怪”、“珠池血泪”、“梅岭飞珠”等险事惊情。反映了世上总是美好多于丑恶，正义始终战胜邪恶的真理以及忠贞爱

情的魅力。

珍珠的传说在民间越传越神，越传越完美，加之颗颗神秘大珍珠与种种民间传说的对号入座和江湖寻觅而变得极神秘又更值钱，必然引发一代又一代豪富们的再争夺，至使南珠文化得以传播，珍珠购销业得以发展，中国的“珠还合浦”成语亦誉满全球。

六、先有珠、引来丝，再通路，把合浦造就成“海疆第一繁庶之地”。

由于合浦的珍珠长期名震中原，引发了一次又一次，一个时期又一个时期的南方与中原的交往，造就了南疆尤其是古合浦区域与中原的商品流通和商路畅通。其中，中原换珠之物又以丝绸为首。

《中国大百科全书》明载：“我国自从黄帝时代开始养蚕，至今约有 5000 年”。《史记》亦明载：“黄帝居轩辕之丘，而娶于西陵之女，是为嫫祖。嫫祖为黄帝正妃”。发明养蚕和纺织丝绸的正是这位伟大的中国妇女，故神州处处誉称嫫祖为“先蚕娘娘”。

“累病的嫫祖身边几位女子上山为她采摘野果，在一片桑树林中带回一批雪白的小果，结果根本咬不动也没啥味道。用水煮沸还是咬不动，却有不少细丝缠在不经意搅动的细木棒上。此事引起极其聪明的嫫祖的注意，她细细察看后又带病到桑树林中考究，终于弄清这种白色果子是一条条口吐细丝的虫子绕织而成，并非树上结的果子。嫫祖把此事向黄帝作了详述并要求黄帝下令保护所有的桑树林。从此，人们在嫫祖的带领下进行栽桑养蚕……”（21），中国丝绸这种誉满全球尤为欧洲贵族向往的贵重商品就在神州大地上发明和完善推广了。由于“山东是丝绸之路的最重要的供货地，是丝绸之路的重要源头”（22），而“长安是货物的集聚地”（22）这种中原换取合浦珍珠的主要产品丝绸才得以南运合浦，再从合浦运向西洋，到印度再转运到欧非各国去。至使“古埃及女王姑娄巴、罗马统治者凯撒及其宫廷能够得到中国丝锦袍服，而中国也由此得到海西琉璃，香药和幻人（魔术师）”（23）。同时也促使罗马商人因国人纷纷购买中国丝绸而“从埃及的红海古港迈奥霍穆扬帆出海，每年发船百余艘，远航印度洋，东抵印度的马拉巴海岸和锡兰岛”（23）并“在印度港口，中国、印度、波斯和罗马的商人们互易货物”（23），然后，“罗马商人则将丝绸之物运往红海港口，再用驼队驮运到尼罗河，然后溯河到埃及的亚历山大港……再和

横贯亚洲大陆的丝绸之路西端联结了起来”（23）。这就是以合浦为始发港的古代海上丝绸之路的“先有珠、引来丝，再通路”的必然结果。而在中原丝绸运集合浦出海前，“秦军水道”是合浦与中原通商的关键道路。

“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，促进合浦地区的发展和繁荣”⑧，这条“秦军水道”是“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”⑧的，它的作用除了军事目的外就是“据史料记载，合浦的丝绸业和珍珠业得到了很大的发展”⑧。因此，“合浦历来以出产珍珠为名，在汉之前已是一个经济比较富庶，商业比较繁荣，人口比较稠密的集市”（24）。大量的珍珠销售到中原，不但换回了大量的丝绸产品，而且引来了“中原先进的文化和科技”。“合浦最早生产蚕丝在北部地区（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”⑧。中原的大量丝绸商品和合浦本地的丝绸产品不可能在合浦可以消费完毕，必须找出路寻销路，这就与早年开辟的远洋航线不谋而合，而且，“汉代出口物资可经这条水道（即秦军水道）汇集到合浦港，然后经海上运往东南亚各国，远至罗马等地；而外国商船经海道来到合浦停泊，进口商品再沿着这条水道输送到沿线各地至中原”（25），并且，“这条水道也成为汉使者出国和外国使臣要到中原的通道之一”（25）。据浦北县博物馆老馆长黄宗业先生介绍，合浦最早生产蚕丝是在今六万山的平睦一带，后发展到东汉时的合浦郡治旧州及其附近的常乐一带。再因郡治南迁长沙场而发展到石康一片。这就是先有珠，引来丝，再通路的内在联系，也因此强有力的联系，造就了合浦成为“海疆第一富庶之地”（17）。

海上丝绸之路

一、“古代海上丝绸之路”的探索应早于西周。

关于这条名震千古的“古代海上丝绸之路”是何时探索和开通的问题，历史学家们见仁见智，各抒己见。亦各有各的依据。然而，有专家提出“从周秦到唐代以前为形成时期”的观点，我认为是明显滞后的观点。因为“根据民族学的研究，百越文化是以有段石锛和印纹陶器为其特征的新石器文化”（13），“根

据有段石铤的制造时间和发展阶段看，太平洋海岛地区和东南亚民族的族源，就是来自中国东南沿海的越族”⁽¹³⁾，“在新石器晚期开始，便有百越诸族，陆续向南方迁移到菲律宾、印度尼西亚及汤加群岛，再散布到太平洋诸岛。为此，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”⁽¹³⁾，而“早在新石器时代(约一万一年四千年前)，越人就在合浦境内依山傍海，从事渔农业生产和狩猎活动，1957年和1978年在合浦环城乡一带，出土了石铤、石铲、砾石和石戈等新石器时代的石器，与此相邻的湛江沿海地区出土了新石器晚期的独木舟。从这些出土的石器可以证实，最晚在石器时代，史称‘百越’族系之一的西瓯越人，已生活在合浦沿海地区”⁽¹¹⁾。以上情况说明：早在新石器时代就生活在合浦、北海、湛江沿海的百越族系之一的西瓯越人，是与东南亚民族同族源的越人，他们的先人或同辈甚至后人参与了这场无文字记载之前的“越人大迁移”壮举的可能，开始进行航海的探索活动。

有文字记载后，见于《竹书纪年》一书就有关于夏朝第九代王帝芒曾“东狩于海，获大鱼”的记载，是我国见于史籍最早的海洋活动。随后的《论衡》(王充)提到的“早到公元前十一世纪的西周时期，中国与日本、越南已有海上交通”；《拾遗记》(王嘉)记载的：“周成王时，已有旃涂国、祗因国、燃丘国来献方物”；《说苑·正谏篇》记载的齐景公(前547年—前490年)“游于海上而乐之，六月不归”；《史记》和《左传》均记载的“公元前485年吴国与齐国之海战……，将吴国水师击退”的大量史实，说明中国在西周至春秋期间，海上航行已相当发达，可以一走六个月，成为一种享受的项目了。然而当时的北部湾又是一个什么情况呢？直到西汉时期，指南针技术尚未应用于航海事业，风帆也未出现，航海主要也必须利用海流，因此，早于西汉近千年的西周时期当然也只能利用海流航海。唐人刘恂的《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”。并阐明“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”的史实。对此，中山大学著名地理学家司徒尚纪教授著文明示：“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”⁽²⁵⁾。接着更明确地指出：“既然唐代从交趾航海入粤都要舍舟登陆，则汉代更是如此”⁽²⁵⁾。那么，能不能不走琼州

海峡和北部湾而直接从海南岛东岸南下呢?也不行。因为“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）（25）”，这就表明一个冷峻的史实：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）再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。既如此，则《论衡》提到的“中国与越南已有海上交通”就只有一解：从北部湾出发。

西周时，史料有载的生活于北部湾只有在合浦沿海港区生活了数千年又有越人大迁徙祖先航海经验的西瓯越人的后代合浦扬越人。故此，结论应是：合浦扬越人于公元前十一世纪的西周时期，已经可以从合浦的北部湾沿岸航海到今越南区域去。这就是“探索早于西周”的实际内容。

二、民路成于战国，商路繁于秦朝。

既然是合浦扬越人早于西周时期就进行海上丝绸之路的探索，那么这条远洋航线又是何时开通的呢？《庄子》和《吕氏春秋》均有记载公元前四世纪左右的史实：“越之流人，去国数日，见其所知而喜；去国旬月，见其所尝见于国中者喜；及其期年也，见似人者而喜矣”（26），“流于海者，行之旬月，见似人者而喜矣；及其期年也，见其所尝见于中国者喜矣”（27），文中说的“及其期年”即越人从北部湾出发，“在海上漂流达一年之久，参照《汉书》的行程，当可到达身毒国（印度）”（28）。而尼赫鲁在其著作《印度的发现》中亦明载：“中国丝早在公元前四世纪就开始运入印度”也与上述史料吻合。加之前面说过的“琼州海峡”和“七洲洋”之险恶，以及“似人者”应是印度黑人，“尝见于国中者”是中国丝绸等物，即可证实，是合浦港区一带的“越之流人”和越人中的“流于海者”在公元前四世纪的战国时期已能在海上连续航行一年之久而到达了印度，成为中国至印度航线的民间最早拓通者。这就是“民路成于战国”的依据。公元前三世纪的中国书籍《魏略》和印度书籍《政论》相类的载文可作反证。邓炳权老师也明确指出“海上丝绸之路的开辟不晚于公元前三世纪，其东端源于中国”（29），陈立新老师也提出：“在公元前四世纪出现中西方海上交通，是一点也不奇怪的”（28）的论点。刘迎胜先生也直言“西汉时代这条从华南到印度洋的航路在先秦时代就应已经存在，只不过汉代才见于

文献记载” (30) ……。

中山大学的邓家倍教授一言九鼎指出，“合浦，中国海上‘丝路’的最早起点”，并以此为题写下一篇令人振奋的论文。文中明确指出：“清同治年间，乡人曾在廉州九头岭下发现战国时造船厂遗址。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”⑧。反证了合浦的“越之流人”在此造海船到印度去的可信程度。

前面说过：“合浦最早的居民中有一种‘客民’，他们过着中原商贾一样‘衣必文采，食必粱肉’的富裕生活，靠的是‘以斗量珠’贸易”(19)并“以珠玑为打入中原市场的‘拳头产品’了”(19)。这说明是“中原珠贩”率先为与越人交换举世闻名的合浦珍珠而让中原的换珠丝绸南运到合浦再转运到印度去的。等到大量的“中原移民”到了合浦与当地越人联手发展了南珠购销业后，这批人数众多的祖籍中原的合浦富裕“客民”们就替代了“中原珠贩”而直接运珍珠到中原换取丝绸再直运回合浦转运印度诸国去。“客民”们看到桑蚕获利大，又从先期的以珠换丝发展到把种桑养蚕的技术引回来而直接在合浦生产丝绸产品了。这就是“先有珠，引来丝，再通路”的内在联系。合浦也正因为这“珠”、“丝”、“路”的功力而成为“海疆第一繁庶之地”(17)，而此“繁庶”应在秦朝“大批移民‘沿秦军水道南迁’”⑧到合浦后。广东省博物馆已故的著名专家李克勤先生指出：“从公元前 3 世纪起，直到 15 世纪中叶为止，中华民族的造船与航海技术，一直居于世界领先地位”(31)，并提出：“一般而言，正式的官方往来常常居于民间往来之后，因此，我们至少可以说，早在西汉武帝以前，中国与印度洋之间即已有了民间商旅往来”(31)。湛江港的陈立新老师也举证说明了“早在汉武帝平南越之前，岭南已有官营或民间经营的海外贸易”(28)。证明“海上丝绸之路”繁忙的商务活动不晚于秦代。同时，秦始皇于公元前 222 年凿通了灵渠又开通了桂门关后，向合浦等地“以谪徙民五十万戍之”(15)，而“此五十万谪徙人民，当为秦灭六国后之中原人民”(15)。又有“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”⑧。正是这大批大批谪徙及移民中的六国王族及其后人中的智者能人和其他中原来的高智商群体及商贾以其聪明才智及手段成其为合浦“最早的‘客民’”(19)。他们以粮食、土布、陶器廉价从珠民手中换来大量的合浦珍珠(南

珠)而沿着“秦军水道”“走南流江,过桂门关,入北流江,接西江,进桂江,转漓江,过灵渠,进湘江”^⑧向中原地带进行层层炒卖,以价值连城之收入换回大量丝绸等物又沿着“秦军水道”或改走“大廉山古道”“从湖南桂阳的‘横浦’南下广西经桂门关入玉林、博白,从大廉山入境的古道”⁽¹⁹⁾返抵合浦。

由于“中原移民”变成的“合浦客民”及其走熟了的水陆两大交通线“秦军水道”和“大廉山古道”的作用,可以熟人熟路地直通中原,转抵长安,当然不必冒险穿越琼州海峡转广州再绕大弯进京。同时也促使这个具有北上长安接陆上“丝绸之路”又南下北部湾通“海上丝绸之路”的水陆交通要冲、秦时的“海疆第一繁庶之地”合浦成了民间水陆两路的对外贸易进出口主港口,这就是“商路繁于秦朝”的实际情况。“证据很多,其中最主要的是合浦古汉墓群出土的文物”,后面我再作专门论述。

三、官路通于西汉。

中山大学黄伟宗教授明确提出:“《汉书·地理志》的粤地条中记的‘自日南障塞、徐闻、合浦’出航的时间是公元前111年,即汉武帝平定岭南之时”⁽³²⁾。台湾的合浦籍周胜皋教授亦指出“汉武帝元鼎四年(公元前113年)再遣路博德、杨仆前往讨伐。路博德等军至合浦,南越九真、日南二郡使人至合浦迎降,元鼎六年路博德等平南越,置九郡……”⁽¹⁵⁾,还有“《汉书》正式记载的第一条远洋航线,始于公元前111年”⁽³³⁾,“《汉书·地理志》中的这段记载,说明西汉时我国的商船和使臣已经能够航行到印度次大陆的南端”⁽³³⁾,而“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、苍梧等地不断地发展,南越经济重心明显有西移之势”⁽³⁴⁾等史实,加上前面所述,“官路通于西汉”已不言而喻。

说到此,官路通于公元前111年已可公认,然而“最早始发合浦”可能还有人认为证据不足。我认为中山大学的邓家倍教授说得好:“证据很多,其中最主要的是合浦古汉墓群出土的文物”^⑧。“在已挖掘的400多座汉墓中,几乎每座都有种类繁多的舶来品”^⑧、“有用琥珀雕成的狮子,青蛙……”^⑧、“有大量琥珀、玛瑙、琉璃、水晶以及具有外国风格的玻璃器皿……”^⑧。“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”^⑧。“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，与合浦古汉墓出土的我国中原产品一样”^⑧……。而合浦古汉墓群的规格、数量、地域、时间亦罕见地证实海上丝路最早始发合浦。合浦博物馆专门研究合浦古汉墓数十年的退休老专家陈瑞业老师以大量史实证明“合浦原有古墓在1万座以上”（35），“主要集中在县城东郊……东西宽约五公里，南北长约十八公里”（35），“合浦古墓群实际上以汉至南朝这段跨越八百多年历史时空的墓葬”（35）……。

南朝末于公元589年而“隋文帝开皇三年（公元583年）……改越州为禄州，后又再改称合浦郡”（15），说明合浦古汉墓的墓主人最早葬于秦末汉初，反证了“商路繁于秦朝”。每墓出土数十件至数百件文物又每墓均有舶来品，说明合浦古汉墓的主人规格之高，与海上丝路渊源之深。上万座古汉墓集中葬于今文昌塔附近的“乾体海口”（15）说明合浦这个“古乾体港”与墓主人的关系微妙。经研究，合浦古汉墓的墓主人们就是这条“海上丝绸之路”的开拓者及先驱者。他们由六国后人，越之先人、被谪徙的皇亲国戚、藩王侯爷、朝廷命官、南来官佐、中原商贾、海外来客等8种人构成。史料有以下记载：

“秦平南越之叛变，设南海、桂林、象郡三郡，以谪徙民五十万戍之，合浦县境属象郡，此五十万谪徙人民，当为秦灭六国后之中原人民”（15）。“旧志说合浦最早的居民中有一种‘客民’，列为‘四民’之首，应属随秦军南来的北方移民”（19）。“古者尧治天下，南抚交趾”、“虞舜以天德嗣尧，……南抚交趾”、“商周时期中原人已经到达了南海的边缘”^⑩……。

“越俗以珠为宝，合浦有珠市”、“最晚在石器时代，史称‘百越’族系之一的西瓯越人，已生活在合浦沿海地区”（11），“东汉明帝时，合浦人张重为日南郡从事举计”（15）、“又有丁茂，少贫，事母曲尽欢心，以孝廉官至交趾太守”（15）、“姚文式，东汉献帝时建安年间，以茂才官交州治中”（15）……。

“汉哀帝宠幸董贤，行卧不离，封为高安侯。贤妻及妹俱美，哀帝纳贤妹为昭仪，并特许贤妻持证出入宫内。贤与妻及妹俱得常待左右，同获宠爱。贤年廿二，官至大司马，卫将军。哀帝崩，王莽入主政，以太皇太后诏，谓大司马贤年少，不合众心，即收贤印绶，罢官归第。董贤即日与妻皆自杀。贤父恭弟宽俱夺官职，并徙合浦，董恭死于合浦，葬于城东十五里之狮子山下，乡人称该山为董恭山”（15）、“阴軼以曾祖姑为光武帝后，阴氏自是世为卿校。軼妹初

为汉和帝贵人，嗣拜后，后以邓贵人得宠而被废，家属徙日南北景县，轶徙合浦” (15)……。

“平帝元始五年王莽废中山王后卫氏，徙合浦” (15)、“关内侯张由及太仆史立俱曾谗陷以身挡御猛熊而保卫汉成帝中山王兴之冯昭仪，哀帝崩后，孔光追劾张由及史立之罪。张由史立俱夺官充戍，谪居合浦” (15)、“定陵侯淳于长入狱庚死，其妻子被移徙合浦” (15)、“宜陵侯息夫躬获罪，……仰天呼号而仆死，躬母坚弃市，妻充汉及家属徙合浦” (15)、“又方阳侯孙宠为有师所劾，追发旧冤狱，夺爵充戍，并徙合浦”、“孔卿侯傅晏直鲠，免官徙合浦” (15)……。

“汉成帝时，以青年时期与妻子天寒午夜牛衣对泣至名之王章为京兆尹。王章刚直敢言，以事忤王凤。王凤乃劾王章大逆罪，背叛皇帝，遂把王章下狱。王章妻及子女八人俱连坐入狱。王章在狱死，家属充戍合浦地方” (15)、“哀帝时王莽秉政，南郡太守毋将隆、郎中令冷褒，黄门侍郎段犹等直鲠，俱免官徙合浦” (15)……。

“十七年遣伏波将军马援、楼船将军段志等讨之，军至合浦而段志卒……” (15)、“中央重要官员或以军事行动经合浦者，对地方自有相当影响” (15)、“汉灵帝中平元年，交趾屯兵反，执刺史及合浦太守来逵。灵帝遣贾琮为交趾刺史，讨平乱事后，招抚荒散，蠲免徭役，简选良吏为诸县太守。琮任事三年，治绩为当时十三州之冠。合浦在当时十三州之内，亦沾贾琮之政绩” (15)……。

“王章妻同子女定居合浦之后，凭着她的远见和智慧，经营珍珠购销，数年之间，拥有家产‘数百万’……” (19)、“汉高祖吕后用五百金代价向会稽珠贩买‘三寸大珠’，以为至宝” (19)……。

“外国商船经海道来到合浦港停泊，进口商品再沿这条水道(秦军水道)输送到沿线各地至中原” (24)、“这条水道也是成为汉使者出国和外国使者要到中原的通道之一” (24)……。

上述的八种人或其家族及亲友完成了“先有珠、引来丝、再通路”的千古伟业，死后带着心爱的舶来品长眠于合浦古汉墓中便是顺理成章之事了。同时，由于“合浦作为中外交通，商贸必经之道” (8)，又是“中国最早进出口港”⑧，因而合浦古汉墓出土的文物尤其是舶来品规格高、数量多也就顺理成章了。同样，由于上述基础条件成熟，汉武帝选择合浦始发而开通这条官路也是唯一正

确之选择，故有《汉书·地理志》粤地条“自日南障塞、徐闻、合浦船行五月，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。其洲广大，户口多，多异物，自武帝以来，皆献见”的记载。也同文中有“有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧琉璃、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”的具体经营和交往的描写。还有“亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死，不者数年来还”的艰苦历程和突发事件的记述和“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”的重大盛事记述。更有“自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南，象林界云”的返程记述和“黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣”与海上丝路西线相接的记述。

《汉书·地理志》粤地条是至今所发现的记述这条从合浦始发的古代海上丝绸之路最早也是最详尽的史料。然而，其首句之译文引发了史家的多解之争。主要观点有五种：一种认为“障塞”是动词，指地方扰乱不能从此地通行；第二种认为粤地条中所说的“徐闻、合浦”与“雷州半岛一带的徐闻、合浦”是同名异地，属于日南障塞地区。“可假定徐闻在西卷海口，合浦在象林海口”(26)。第三种认为日南、障塞、徐闻、合浦是四个地名，同为始发港；第四种认为“塞”即“要塞”，“障塞”是指边塞或堡塞；第五种认为是指从日南郡的边境或徐闻，合浦航海出发。

持第一种观点的人虽然是少数，但却大有人在，而且有发展势头，我起初也认同这一观点。其代表性作品除《旧柔佛之研究》及《秦汉时代中菲关系之探讨》外，《海上丝路话徐闻》作者的观点很典型，他在文中明述，“愚意认为，《汉书》中这句话应标点为：“自日南障塞，徐闻、合浦船行可五月，有都元国”。句中‘障塞’乃动词，从词义上分析，这个句子可释为‘自从日南(港)被阻塞以后，’即日南原为南越国的始发港，在汉武帝平南越后一度‘障塞’，才起用徐闻作为第一始发港。‘障塞’的原因可能有二：一是自然的原因，即港口淤积，这个可能性很小；二是人为的原因，即由于日南、交趾，九真一带发生动乱或失控，这个可能性很大”(28)。上述观点似乎有一定的道理，然而从目前掌握的情况看，《汉书》所说的“障塞”地处越南中部海岸边，距北部湾

北岸遥遥千里以外，不但不可能与合浦相争而成为中国的始发港或所谓“南越国的始发港”，而且其“阻塞”或“不阻塞”均为这条“古代海上丝绸之路”的必经之道，也不影响船队远航。因此，“动词说”的基调是立不住而没有实际意义。

《南海钩沉录》持第二种观点，《纪元前中国南洋交通考(汉书地理志附录考)》附和。由于后文作者韩振华改“在中国最南部边界小城”(37)观点为“徐闻即今雷州半岛南端的徐闻县”(28)观点以及仅仅是“假定”又没有证据而无实际意义。

第五种观点把“相隔千里”(28)和“至少相差一个月航程”(28)的两地j作同一出发点，当然“更无同样航行五个月到都元国的道理”(28)，因此也是站不住脚的观点。

大多数人持第三第四种观点，即“名词说”的观点。而在这两种观点中，更多的人赞同第四种观点，即“以‘障塞’作边徼要塞解”(38)。除了汪远孙的《汉书地理志校本》和王先谦的《汉书补注》以及陈佳荣的《西汉南海远航之始发点》等人、文外，中山大学黄启臣教授和湛江市博物馆的资深老馆长阮应琪亦如是说。黄启臣在《徐闻是西汉南海丝绸之路的出海港》一文中指出：“正如唐颜师古所说：‘汉制，每塞要分别筑为城，置人镇车，增之候城，此即障也’。《汉书》中所记的‘日南障塞’即此意也”(39)。阮馆长在《汉代徐闻港在海上丝绸之路中的历史地位》一文中写明：“‘障塞，本是秦汉时期守护边境安全的一整套设施，史籍对此有许多记载。《史记·朝鲜列传》：‘自始全燕时尝略属真番、朝鲜、为置吏，筑障塞。秦灭燕，属辽东外徼。汉兴，为其远，难守，复修辽东故塞’。《史记·蒙恬列传》：‘行观蒙恬所为秦筑长城亭障’。《史记·匈奴列传》：‘至高阙为塞’，‘因河为塞’、‘右贤王走出塞’……。”并进一步明说：“障塞是边境险要处的防卫设施，不是港口，不宜屯积货物于此待远航”(40)、“自从汉武帝在新置的日南郡设了障塞，边境安全有了保障”(40)等等。

综上所述，第一、二、五这三个观点站不住脚。第三种观点虽然“四个地名”的观点是成立的，却因障塞属于日南又与合浦徐闻“至少相差一个月航程”而类同于第五种观点。只有第四种观点是站得住脚的观点。然而，仅仅是“要塞”之说也不能说清“自日南障塞”的实际内容。《西汉南海远航之始发点》中

的“‘障塞’乃普通名词，既非动词，更非专有地名”（38）的武断观点和《汉代徐闻港在海上丝绸之路中的历史地位》中关于“自从汉武帝在新置的日南郡设了障塞，边境安全有了保障，因而从徐闻启航的可以畅通地沿北部湾往合浦，交趾、九真、日南、出塞南下西进”（40）的违背《汉书》原意的解说更不能服众。

我赞同第四种观点中的“要塞”说和陈立新老师的“第二种可能”即“自日南边境算起”（28）观点的综合体。因为“要塞”说阐明在日南的最南端设立了“障塞”的历史原因。而各地的“障塞”也如遍布各地的“江口”、“龙门”一样因有了自己的具体方位和实际地点而变成了“专有地名”。据近年来长期在越南收集‘海上丝路’文物的专家潘荫辉先生介绍：“‘障塞’是越南会安市的原名，汉时属日南郡”。笔者到越南时亦顺便调查并获得明晰结果：越南西贡旅行社广宁分社的国际导游黄光苏先生于几天内对我和几位我的朋友询问均作了明确答复：“会安市就在今越南岷港市南郊，有会安古迹。会安市的旧名是叫‘障塞’。”据此，我认为，《汉书》的首句应作以下解说：“自日南边境的障塞（即今越南岷港市南郊的会安市）算起，从徐闻或合浦出发的船队航行大约五个月，可到达都元国”。

除了上述条件对合浦始发有利以外，海流也奠定了古合浦港的最佳始发港地位。西汉时期，指南针技术尚未应用于航海事业，风帆也未出现，航海主要也必须利用海流。而自古至今受地形影响的环北部湾冬半年与夏半年方向不同的海流又决定了“古代海上丝绸之路”在一年中的不同时期可选用两条不同方向、不同路线的其中一条航线组织船队航向“海上丝路”第一段航程的目的地金瓯角。这就是《汉书·地理志》明载的“自合浦、徐闻南入海，得大州，东西南北方千里”即从合浦始发后经过徐闻过海沿着海南岛西海岸过东京湾到越南驶向金瓯角的航线和“自日南障塞，徐闻、合浦船行……”即从徐闻始发后经合浦（或直接从合浦始发）再到日南并沿越南东海岸驶向金瓯角的航线。这两条航线的重要始发港均可合浦或徐闻。然而，泰国湾冬季所出现的逆时针环流的时间性及重要性而使得每年十月开始的冬半年海流（即合浦始发线）与之时间极为吻合，加之货源丰足及内陆运输发达等原因更使得合浦始发线成了“古代海上丝绸之路”最佳选择的主线。同时，夏半年形成的环北部湾逆时针环流

使得此航线既可从徐闻始发又可以从合浦始发。既可以从越南返回徐闻亦可以从越南顺海流返回合浦，又因“商人由廉州海门启程扬帆，顺北风只需要几天就可以抵安南”（41），而返程时“异时安南舟楫多至廉，交人之来，自其境永安州，朝发暮到……”（41），徐闻却需“风起之前10天左右，船队顺北部湾环流航行至北部湾北端的合浦港候风”（28）并于风起时“从第二候风港合浦出发”（28），其实质又是集中货物于合浦再候风始发。同时“在西南季风期内从徐闻入海，船舶在北部湾转一圈后仍然会被北部湾环流带回到始发港徐闻”（28）也说明夏半年合浦港的始发作用。故此，古合浦港实质上成其为西汉时期比徐闻重要的“古代海上丝绸之路”的最佳始发港。古合浦港的最佳始发作用又因其后的东汉伏波将军马援凿通了白布峰腰后船走“马援通道”而显得更为重要。

“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恒向海流；在北部湾则形成一股西北向的海流”（28）。“粤西海区受大气环流和季风影响，秋季盛行东北季风，春末至夏季盛行西南季风。南海10、11月为东北季风可能发生期，12~2月达到鼎盛期，3、4月为可能发生期；西南季风5、6月、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”（28），每年十月从合浦始发的船队即可顺风顺流通行无阻地穿过北部湾再沿着越南东海岸航向金瓯角。这段从合浦到金瓯角的“第一段航程”据后来的实测“海流流速每小时为0.3—1.5海里，通常为0.5—1海里”（28），因此，从合浦始航后三个月即到达金瓯角。到达金瓯角时正是12月至1月的冬季时期，刚好碰上泰国湾的逆时针环流，有利于继续航行。

“泰国湾冬季有一股逆时针的环流，北半部流速每小时约0.4—0.8海里，南半部流速每小时约0.5—1海里，西汉船从金瓯角出发，顺泰国湾环流及南海冬季海流沿岸行驶，经马来半岛东北岸到达马来半岛南端今新加坡一带，这一段航程按流速推算约须近2个月的时间”（28）。这一段路程的关键是泰国湾的逆时针环流出现在冬季，因此，从中国到都元国的船队以冬季过泰国湾为最佳时段，而都元国到中国的船队也可于冬季顺这逆时针环流返程，航行到交趾时

等西南季风起返回合浦。

“马六海峡、新加坡海峡共长 650 海里，全年都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~2 月)，这股恒向流最强；在西南季风期间(6 月~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，10 多天可以到达都元国(今印尼苏门答腊东北部)” (28)。

四、唐代东移广州，宋元北迁泉州，明代成为绝唱。

由于“直到孙吴时，‘航海口岸仍多在合浦或交趾’ (43)，“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” (43)，更因为“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” (43)，而且前面说过的唐代以前无法穿越琼州海峡及直航七洲洋的史实，广州无能成为海上丝路最早的始发港而直航东南亚。然而，“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” (34)，并且“东汉末以后，由于日南象林郡被林邑国所据，其沿海一带即复昔日之安宁，由北部湾出航逐渐变得危险，加上深海航行事业日益发展，故南海向西远航多由珠江口直接南下。于是从六朝到隋唐，逐渐形成了‘广州通海夷道’，取代了汉代的交州日南航线” (38)。所以繁荣了近千年的“海疆第一繁庶之地”的合浦留下了上万座规格极高均有舶来品的“汉至南朝这段跨越八百多年历史时空”的合浦古汉墓群而衰落下去，这也是合浦古汉墓“至今隋唐至宋元墓葬尚未发现过，而秦及其以前的墓葬也未有发现” (35) 的真实原因。

虽然“晋代以前，广州未能与外国直接通航” (44)，但“由吴晋至隋唐，广州大为兴盛，而以《新唐书·地理志》所记的广州通海夷道为标志” (38) 而“唐代从广州起航直到波斯湾、东非和欧洲的海上‘丝绸之路’，全长共 14000 海里，这是 16 世纪以前世界上最长的远洋航线”(45)，这就是“唐代东移广州”。唐代广州的影响力可以宋人之言“唐威令行于东南，故蛮夷呼中国为唐” (46) 来概括。

“北宋以来，广州、明州、泉州为我国三大贸易港，其中以广州对外贸易为最盛。到了南宋，由于泉州靠近当时的京城杭州，外来货物运往杭州较广州

方便，这样就使泉州扶摇直上，到了宋末，泉州已凌驾广州之上，成为当时我国最重要的港口”（44），这就是“宋元北迁泉州”。

“明永乐、宣德年间(1403—1435年)，郑和率领庞大的舰队，浩浩荡荡，先后七次扬帆西航，将海上丝绸之路推向兴盛的颠峰”（31），但“却成为兴盛了千余年的中国海洋文明走向衰败之旅的标志”（31）。由于“15世纪前，丝绸之路主要是中国走向世界之路；之后，却成了世界走向中国之路”（31），因此“郑和下西洋终成了千古绝唱”（31）。

综上所述，“古代海上丝绸之路”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，明代成为绝唱的探索开通和发展过程。

最早的始发港

一系列激越的论坛大搏杀硝烟已经散落，全国性的“海上丝绸之路及中国南方港学术研讨会”已明确了“徐闻和合浦都是‘古代海上丝绸之路’最早的始发港之一”的论点。会后，北大、清华、剑桥、澳门、香港、复旦、中大等名校的数十名教授又到北海、合浦进行实地考察。北海(合浦)已经达到了预期的目的，巩固了“合浦是‘古代海上丝绸之路’的始发港之一”的历史地位。然而，遍布于北海各地的众多港口中，哪一个或哪几个是最早的始发港呢？专家们各说不一，亦各有道理。

有专家认为，“根据普遍的看法，南流江出海口三汊港，便是‘古代海上丝绸之路’起锚点的古合浦港”（19），认定是“三汊港”。又说“在今木案村出海口进入党江的一段，江阔水深，是古港吞吐活动区，不然，党江出海口的江段，何以有‘西洋江’之名呢？”（19）进一步认定“西洋江”（注：“西洋江”是在“三汊港”后二个汊进入约23公里的党江一段江区）。同时指出“古合浦‘三汊港’最有可能是南海‘海上丝绸之路’主要外贸商港的始发港”（47）后又提出“合浦港含英罗、大廉二港”（47）。

有专家认为“作为‘扼江海之交’的乾体，形成主要口岸”（48）。又说“商人由廉州海门启程扬帆，顺北风只需几天就可抵安南”（48）。而“海门、三汊、北湾均为北海港的别名”（48），认定是在三汊港的第一汊沿线的“廉州海门”、

“乾体港”、“海门”、“北湾”。

有专家认为“由合浦乾体港出海，驶船到西场海面入大风江，经白布蜂运河过龙门、企沙、白龙，到下龙湾进入沱江和红河水系，平息了‘交趾郡征贰、征侧反汉’。这条水路交通线，史称‘伏波古道’（《防城交通史》）”（49），还指明“马伏波率二万余人、楼船 2000 多艘，经湘江过灵渠从苍梧到博白，沿南流江到合浦乾体港擂铜鼓操练水军”（49）。又引越南前黎史籍说“北风自冠头岭发舟，西南舟行一日，至永安州，由玉山大盘寨，过永泰、万春，即至国都不过五日”（50）。并说“安南使者抵京城进贡后，回程溯湘江，过灵渠……再沿南流江抵廉州扬帆”（50）。认定是“乾体港”、“冠头岭”和“廉州”。在此之前，专家还认为“合浦总江口是古代中国南方最早的出海口”（51），又推出了“总江口”。

合浦籍的台湾教授周胜皋先生提出“文昌塔在乾体海口”（15）和“海角亭当时濒江临海，烟波浩渺”（15）的观点，意认始发港是在西门江海角亭畔这个“乾体海口”一带。而《广西通志·自然地理志》也明确指出“在历史上合浦港（即三汉港）曾成为我国西南地区对外贸易的重要港口”（52），再次认定是在“三汉港”。

上述专家和史籍提出的始发港总的认定是“古合浦港（即三汉港）”，然而具体的港口有廉州，廉州海门、海角亭畔、乾体港、海门、冠头岭、北湾、总江口、西洋江、英罗港和大廉港等十一个之多，究竟汉时最早的始发港应是哪一个或哪几个呢？我想，这件事我们一方面应从“海上丝绸之路及中国南方港学术研讨会”已经明确的观点“同一时期可以有不同的始发港，不同时候都有始发港”来看，上述港口成为“古代海上丝绸之路”不同时期的“合浦始发港”的可能性是存在的，不必褒此贬彼。但另一方面徐闻已确定最早的一个始发港是“徐闻讨网港”，我们合浦可不能笼统地认定最早的始发港有十一个吧？比如说，“廉州”这个概念最早见于唐朝，而“廉州镇”是宋代时改“海门镇”而建立的，前者设在浦北县泉水旧州江口，而后者在今合浦县城，因此，“廉州”是汉时最早的始发港就可以排除。但“廉州海门”则是另一个概念，是设在今廉州镇的古海门镇，这就实指汉时的“海门镇”。所以，我们必须进行深入细致的调研，找出符合“最早始发港”条件的港口来。在此，我想谈谈自己的看法，

以便引出行家们的研究成果。

要确定最早的“合浦始发港”，我们需要进行三个步骤的调研工作：其一，要把上述专家提出的港口进行分类分线；其二，要理出最早始发港应具备的条件；其三，对照条件把符合条件的港口筛选出来，让专家们进行鉴定。

首先，从分类分线比较，我们即可发现：除了英罗港与大廉港以外，其余各港均属于“古合浦港(即三汉港)”的范畴，而“三汉港第一汉是乾体乡的出海江口；第二汉是木案村江口；第三汉是汉陇江口”(47)。同时，“由乾体至冠头岭一带称为海门”，因此，我们分线即可发现：廉州海门(即海门镇或海角亭畔)、乾体港、海门、冠头岭、北湾等5个港口均属三汉港第一汉的沿线各点(廉州已除外)，而总江口和西洋江属第二汉与第三汉之前的沿线各点。

其次，我们要理出最早始发港的条件。我认为，最明显的条件有以下五条：其一，必须是“横贯县境的南流江”最早又最近的出海口；其二，必须是距郡治或县治交通最方便又最近的出海口；其三，必须是开拓这条“古代海上丝绸之路”的船主和货主们住地、交易点及仓储最方便又最近的出海口；其四，必须有便于造船和修船的工场和码头；其五，必须具有举办出海仪式的场所和建筑物。

根据专家考证及实地的地质勘探结果，“西洋江”这个港口名扬500多年，说明早在500多年前这里是“古代海上丝绸之路”的合浦始发港之一。然而，地质勘探资料证明这里原是一片汪洋，形成港口陆土只有800年历史，而这个“西洋江”早先的名字叫“凄凉江”。同时，《广西通志·自然地理志》第276页有载：“因南流江三角洲外延迅速，河道淤浅而报废，该港现在离海边已四公里左右”(52)。又说“南流江三角洲平均淤进速度为每年平均1.6米”(52)，按此速度计算，总江口比“西洋江”也早不了一千三百年，因此，这两个港口应该是汉以后的始发港。

如果“总江口”和“西洋江”可以认定是汉以后的始发港，则西汉时期的始发港不会在“三汉港”的第二汉和第三汉，而应该在其第一汉。在“三汉港”第一汉的几个港口中按距离郡、县治所从近到远排列是海门镇(海角亭畔)、乾体港、海门、北湾、冠头岭。

冠头岭下的港口是南漓港(南湾)，有专家考证认为马援征交趾是从这里出

发的，说明她应该是东汉时期的军事要冲，而且她又是从徐闻到合浦之间的一个可以停泊补给的锚地，但其坐北向南不是避台风的良港，加之交通不便，又远离郡治、县治和繁华集镇，因此不符合最早始发港的条件。另外，清人梁鸿勋在《北海杂录》中明确指出：“北海埠地濒大海，古昔为泽国，后以沙积而成”。又说：“先有南漓一埠，迨南漓埠散，而北海市始成”。并明定“北海市创于道光中年”，显然，北湾肯定与汉时始发港更沾不上边。那么，“海门”呢？广西大学黄南津和林仲湘两教授文章中指出：“海门，由海入陆的口岸，常较为狭窄，因称海门”⁽¹⁾。对合浦的海门则写道：“海门，今廉州与北海港的共称，意即廉州的门户，始于北宋，见《太平寰宇记》”⁽¹⁾。因此，“海门”是“由乾体至冠头岭一带称为海门”⁽⁴⁹⁾而未指定哪一个港口。综上所述，古合浦港最早的始发港最有可能性的港口就剩下三汉港第一汉最靠近今廉州镇的乾体港和“海门镇(海角亭畔)”两个了。对于“乾体港”和“海门镇(海角亭畔)”，我们再来进行分析。“作为‘扼江海之交’的乾体，形成主要口岸”⁽⁴⁸⁾的观点，并直叙“马伏波……到合浦乾体港擂铜鼓操练水军”⁽⁴⁹⁾和征交趾时“由合浦乾体港出海，，^⑧，说明东汉前已形成主港的观点几乎是所有史学家及专家们的共识。乾体港是“横贯县境的南流江”最早的主航道(即第一汉)仅次于海门镇的最早又最近的“扼江海之交”的出海口，也是距郡、县治所仅次于海门镇的交通最方便又最近的出海口；乾江镇这个集镇也距开拓和走熟了这条“古代海上丝绸之路”

的合浦古汉墓墓主人们——六国后人，越之先人，皇亲国戚，藩王侯爷、南来官佐，谪徙的朝廷命官、转商贾的高官及相关的中原名流商贾海外来客等八种人及其家族成员——的住地、贸易点、仓储的海门镇不远，乾体港的水鱼村中“在合浦的三汉港水鱼村亦发现古造船场址”⁽⁴⁷⁾可以造船和修船；更为重要的是乾江镇上拥有规模极大，排场宏伟的天妃庙，是船主及渔船出海前叩拜天妃娘娘保佑的出海仪式必不可少的理想场所。

按常识和道理说，古合浦港最早的始发港是乾体港这个结论应是不容置疑的答案，专家们也达成了共识，我也深有同感。然而，有两个疑问总是在我们作出上述结论的同时跳出来“抗议”：其一，乾江港(我这里用今名)虽因南流江河道改道而淤塞，但仍在距离海不远的地方，不符合合浦最早始发港“南流江

三角洲平均淤进速度”（52）和“该港现在离海边已四公里左右”（52）的论断；其二，海门镇条件既优越于乾江港，为何一般仓储都设于住家后园并以后门进出货而贸易洽谈在客厅或前门店铺的古人们不在西门江建埠而舍近就远的跑到乾江镇去呢？鉴于此二问，有史学家及史籍经考证后提出了“廉州海门”、“海角亭畔”之说，因此，我们必须再分析一下这个“海门镇”尤其是“海角亭畔”的情况。

据考察，从上游周江口起因流经海门镇城池的西门口过的南流江此一段江段叫西门江。西门江与今下游的乾江的分界线是在距海角亭不远处的今文昌塔后九头庙。九头庙与乾江镇的直线距离不足5公里。关于海角亭，有史籍记载说“昔日的海角亭滨临大海，‘每潮汐至，涛声滚滚，轰然可听’，江上帆樯如林，百舸争流”（53）原合浦县县长、台湾合浦籍教授周胜皋先生在专著中直言道“该亭当时濒江望海，烟波浩渺”（15），足以证实此亭初建时就在“扼江海之交”的地方。而周胜皋先生又明指“文昌塔在乾体海口”（15）。此话应理解为“明万历四十一年造”的“文昌塔”就建在古称“乾体海口”的地方，而且是“全郡砥柱，最关紧要（已上廉州府志）”（15）。挑明了今海角亭到文昌塔和九头庙附近的当年海口是“乾体港”的所在地。顾裕瑞、李志俭、潘荫辉等一批专家也以“廉州海门”或“廉州”之名指出“海门镇”可能是最早始发港的论点。而宋仁宗时期任廉州团练使的陶弼写下了“骑马客来惊路断，泛舟民去喜帆轻”的路况和海况。后人赵声也写道“临风吹角九天闻，万里旌旗指海云”，进一步说明了海角亭畔就“惊路断”而只能乘船走才“喜帆轻”的“江海之交”的交通特点。亦明证了今长四公里多的乾江江段及陆路、陆土当时是不存在的，而是后来才淤成的。

那么，海角亭是建于何时呢？一说是“建于北宋景德年间（公元1004-1007年），距今将近一千年了”（53）。一说据传是“东汉马援征交趾时在合浦所建”（15），笔者认为虽马援在前而孟尝在后，但既是纪念汉太守的亭又推迟到近千年以后才建的说法是难以服众的，当倾向于“东汉时建”之说。此说又从海角亭建于古合浦港举办出海仪式的南海海神庙的门楼内庙宇前的天井中的事实得以进一步佐证。史籍有载：海角亭“亭的门楼沿用原天妃庙门楼”（53）。同时又明记“后面是天妃庙”（53），这就说明这里是元代以后出海前祭拜海神天妃娘

娘的庙宇。然而，按史书所载的南流江淤进速度为每年 1.6 米计算，这座现存的天妃庙元代时离海边已有两公里以上了，按常理，人们是绝不可能于距海数里远的内地选点新建天妃庙的，这就反证了只有的一种可能：这座天妃庙是在原有的海神庙的基础上改建或重建的。如果这个可能存在的话，则进一步证实这座海神庙是世代沿用下来的海神庙。据《山海经》中的《大荒南经》记载，古代的南海海神是“人面，珥两青蛇，践两赤蛇，曰不廷胡余”（54）。而《太公金匱》记载的汉代四海海神是：“东海之神曰句芒，南海之神曰玄冥”（54）“天宝十年（公元 751 年），唐玄宗封南海海神祝融为广利王”（55）。广州就建有南海广利王庙。而天妃林默娘是“宋朝雍熙四年（公元 987 年）……登上湄洲岛的极顶‘羽化升天’”（55）又是“元世祖于至元十五年（公元 1278 年）册封为天妃”（55）的。因此这座廉州天妃庙之前的海神庙不是“不廷胡余”，起码是汉代已有的南海海神“祝融”的庙宇，并且早于海角亭即存在。

汉时到处空地，为何不另选地建海角亭而要建于海神庙内呢？说明这里不但热闹而又重要，并且汉人是把孟太守当作神明与南海海神祝融一起祭拜的。汉时这座海神庙如此规模宏大又气派雄伟，当然是举办出海仪式的重要场所，有力地证明了此处具备最早始发港的重要条件，并因“海上丝绸之路”而旺成极其繁华的地段，致使后来建成了“前面沿江一带是海门书院。院内魁星楼巍峨耸立。亭旁的金波湖上架设金波桥，连通魁星楼与海角亭两地。后面……有逝者亭……观海楼……漾江轩、浮碧榭……砥柱亭相毗邻”（53）的热闹场所。

上世纪末进行的西门江江底清淤工程又意外地发现了修船工场的遗址，还清出了不少船用文物。而且从九头庙到乾江水鱼村正好是直线四公里多的事实又恰恰符合“该港现在离海边已四公里左右”的论断。而住地、仓储及贸易点更是不言即明的事实。至于码头，又因为“迄今发现最早的砖石、木结构的码头是唐代的”（51）之缘故，在“离江岸坭坎不到 2 米依旧水深没顶，用跳板搭岸即可装卸货物”（51）。而且“如距离太远，尚可跳板搭跳板，低落高上无甚大碍”（51）。

综上所述，可以大胆地得出“古合浦港最早的始发港是乾体港而古乾体港最初是在今廉州镇海角亭畔的当年西门江与海交界处”的推论。乾体港后因南流江的淤塞而迁至今乾江水鱼村一带并建了乾江“天妃庙”。又于河道改道前在

总江口、西洋江等地开辟了新的始发港口。

笔者推出此论，首先是汇集了部分专家、史籍之说，但主要还是想达到引起史学家们的深入研讨。反复争论，取证，以便得出更科学的结论的目的，而不是武断的下结论。

南漓是古港口

《北海地名志》明载：“洪武二十七年(1394年)，在合浦沿海设八寨。古里寨位于八寨之极西。”《廉州府志·经武志·海寨》亦明载：“古里寨：近冠头，至青婴池二十里，守军十一名”。清人梁鸿勋名著《北海杂录》也载道：“相传此地原名古里寨。”又说“大抵先有南漓一埠，迨南漓埠散，而北海市始成。”这就极为明确地得出“位于冠头岭附近南漓的古里寨是北海市区范围内最早的港口，建于明朝洪武二十七年，即公元1394年，距今610年”的结论。

由于上述不争的史实，致后来的史书及史学家们包括一批著名的专家学者所写的《北海市老城区历史调查报告》等重大文献亦以此为准。这就形成了“南漓港建于明朝洪武年间”的共识。然而，此共识却又极其粗暴地阻止了南漓建成年代的研究工作。南漓港到底是什么时候建成的呢？单从“古里寨……因古里村而名”的事实就足以说明成埠的“古里村”就早于明洪武二十七年。到底古里村又建成于何年代？古里村之前是否有人烟呢？这就有待认真考究一番了。笔者经长期收集史料和熟悉北海史和古代海上丝绸之路史实的专家学者及民间有识之士处所得的论证，结合笔者的认真研讨，认为“南漓港(即古里寨)是宋代以前的古港口，也应是西汉古代海上丝绸之路徐闻船队必经之道，同样是合浦船队航行儋耳、珠崖郡之必经之道。”

南漓港不但早于明代，而且是宋代的古港口，距今近千年。《北海地名志》明载：“旧志记载冠头岭上有交趾黎王墓，是黎王入贡途次病歿葬此的。”并进一步阐明：“宋朝时期这里是与交趾(安南)贸易的重要港口，朝贡宋朝的交趾国王、使节及贡品有部份是乘海船经本港进入南流江，辗转抵达中原的。”研究古代海上丝绸之路有成果的北海市海上丝路艺术馆馆长潘荫辉先生专著《合浦古代水运交通史》也载明：“越南前黎史籍记载：‘黎桓篡政建立了黎朝(越南史称前黎)，……第六位黎王亲赴中国朝圣时死于北海冠头岭登陆时，并葬于冠头

岭。’亦进一步阐明“所以今天的黎姓越南人每逢清明节都向北冠头岭方向奠祭其祖先圣贤。”这就从越南史籍的记载反证了冠头岭下有外国人可登陆的宋代的“古代国际码头”。该文还明确指出：“北海自冠头岭发舟，西南舟行一日，至其(越南)永安洲。”还载明：“宋太宗祥符三年(公元1010年)，交趾黎王遣使经合浦北上中原要求互市。北宋准越人到博易，合浦也就成为了中国边贸史上的一个最大的和最早的边贸互市。”这也加速了南漓这个“古代国际码头”的繁荣。至使“珍货大集”、“民间舟辑往来不绝，一般百姓以鱼蚌来换取斗米布匹”。川中商贾“自蜀贩绵至廉，自廉易香于蜀，岁一往返，每博易动数千缗”。江浙商人运来“丝、锦、罗、布”在此与夷商“博罗香药、犀角、象牙、龙脑而返。”同时，“合浦宋朝的青白瓷、磁州窑白釉剔花瓷器也大量的经合浦出海，进入越南和东南亚各国。”综上所述，南漓港是宋代的涉外古港口，曾接受过越南黎王的登陆已成肯定的史实。

由于上述史实，南漓港与西场和东场成了中国对越贸易的北部湾三大港口。也是南漓通过越南走向世界和是古代海上丝绸之路的一个港口的反证。至于南漓港的古名，黄家蕃先生经考察研究后认为叫“南湾”。本人极其同意，因“漓”字古字典不存在，又是当地话“湾”字的同音，因此，叫“南湾港”是合理的。至于南漓港是否早于宋代就存在呢？此说目前未找到明确的史载，但亦有史料作为旁证，值得提出，也值得引起争论。首先，我认为“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。这两大自然规律是我们研究南漓港是否于宋代前就存在的基础和方向。中山大学黄伟宗教授在古代海上丝绸之路专著《应当重视“海上丝绸之路”的开发》一文中明确提出：“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，不可能全靠人力划浆，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。”这就阐述清楚这两大自然规律也为我们研究南漓港是否于宋代以前存在打下了基础。

既然南漓港于宋代即存在，也接待过登陆的黎王及使节、商贾，那么汉代

是否也存在了呢？我们查到以下一些史料：郭沫若的《中国史稿》载明：“从中国的高州合浦郡徐闻县（今广东徐闻县西）乘船去缅甸的海路交通，也早在西汉时期已开辟。”按上两项自然规律，这里说明了从徐闻到合浦经过南漓港的史实：台湾合浦籍教授周胜皋先生的《何日珠还话合浦》的合浦史料专著载道：“东汉光武建成十六年（公元40年），交趾（现为越南）徵则、徵贰叛汉。十七年遣伏波将军马援、楼船将军段志等讨之，军至合浦而段志卒，由马援并将其兵。马援在合浦海湾秘密造船，翌年乘风驾船逾东京湾登陆，大破徵则等……。马援征越时曾在合浦驻军造船，返时亦经合浦”。既要秘密，冠头岭应是一保密的极好屏障。同时，马援的造船地点有专家持“在大风江造船”观点；也有专家持“从冠头岭出发”观点。《北海地名志》载明：“一九五九年文物普查，在白虎头名为‘高高墩’的沙丘上发现有夹沙陶和方格陶片。”因此，高高墩定为广西新石器遗址178处、古合浦县有47处中的一处。既然新石器时代在南漓附近的高高墩有人烟，则二千年后的汉代又相距十多里处的南漓港这么好的条件能没有人到过和立足吗？《北海地名志》还载明：“北海港是古合浦港口的一部份，我国古代‘海上丝绸之路’的起点之一，远在西汉便开始对外贸易。”这也反证了北海市区最早的港口南漓港的建成年代。

如果说上述史料的说法还不够权威，则汉人班固的《汉书·地理志》第1670页至1671页的粤地条的权威说法，也说得很清楚：“自合浦徐闻南入海，得大洲，东西南北方千里，武帝元封元年略以为儋耳、珠崖郡。”明确了从合浦到海南岛的船航线路是合浦—徐闻—南入海。从合浦经徐闻到海南岛必经古乾体港、海门沿岸、南湾（南漓、冠头岭）、白虎头……。同样，“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；”说的是从徐闻经合浦或直接从合浦启航的船队，从日南郡的障塞（今越南会安市）起计算，航行5个月就到达都元国。也明确了从徐闻远航的船队沿海岸行驶亦经过北海的白虎头、南湾（南漓、冠头岭）、海门沿岸和古乾体港。

综上所述，南漓港肯定是宋代的古代海上丝绸之路古港口之一，距今千年左右。而南漓港应该在汉代即存在，是汉代“古代海上丝绸之路”的必经之道，也可能当时已是马援秘密造船及征交趾的出发地之一。如果此说成立，则南漓港的启用已距今二千年了。

现代海上丝路

我们研究“古代海上丝绸之路”课题绝不能陷入史学家们因某一观点不同而博引广证的无休止论争之中，也不应只局限于它的历史作用及文化作用的讨论，而应该在基本弄清它的历史状况及历史作用以后就要着重研讨它的开发价值。而在它的开发价值的研讨中也不能被进一步考证、结集、出书和纯历史学术研讨会以及浅薄简单的旅游观光或旅游节开发等内容过多地纠缠着手脚。还应跳过观光旅游阶段及时下正盛行的观光与度假相结合阶段组成的纯旅游时代，从而着重研讨正在世界各地孕育和开展的旅游与经济运作相结合的综合型旅游时代的需要，着眼于这个课题在现代旅游与商贸综合效应的研讨，从而高水准的开拓出一条新路子来。这应该是北海目前能采取的新招，只要北海采取这个新招，可以预想，正在故纸堆中争论不休的各方就要停下论争而迅速向北海靠拢，使北海坐收后发制人、后来居上之功效。可以预想，只要我们能研讨出一条高水准的新路子，现代的“海上丝绸之路”就会如雨后春笋般布满这条航线的各个航段。基于这一点，我在此先抛出一块砖，以期引出国内外高手们的无数玉，用玉铺就出一条高水准新路来。

从中国的泉州市到意大利的罗马市全长约 28000 公里(15500 海里，有专家说广州通海夷道全长 14000 海里)的“古代海上丝绸之路”航线途经亚欧两大洲的 23 个国家和地区 198 个以上的港口城市。要在这条早已消失的无形的古代航线上重新布下最少 15 个庞大的跨国连锁公司分成 32 个分航段使用 32 艘以上的豪华型全新五星级邮轮（仿古商船）进行综合经营，必须引起有很大实力的跨国财团的兴趣并出资进行大量的前期规划设计论证发动，组成惊人的跨国集团总公司进行洽谈签约才能投资造船及局部试航到全面开航，并成为欧亚现代旅游的热门主线路，而且，最少也得十年到几十年乃至上百年的时间。因此，我们必须在研讨这个课题的开发价值的同时，还要研讨现代旅游的发展需求及形式，以便从中找出我们进行这个项目研讨及设计的旅游基点并从这个基点起进行工作。

不管几十年以后的现代旅游发展到了什么程度，进入哪个时代，我们目前可以预见的有两条：其一，绝不能以纯旅游的方法和形式去启动和发展这个项目，虽然目前的经济和旅游都面向海洋，各种类型的海洋博览会应运而生，但

是，一条特殊的功能齐全的五星级豪华邮轮仿古商船的价值起码是几千万美元到上亿美元，以这么高的投资跑纯旅游航线是赚不了大钱的，这就会从一开始就失去了投资家的兴趣。其二，商贸与旅游的关系是商贸给旅游插上翅膀，旅游使商贸更上层楼。研究商贸与旅游的综合效应并从中走通一条启动这个项目的路子是可行的，应该坚定不移地走下去，因为商贸是长存的行业。商贸的运作赚了钱就会刺激和推动旅游事业的发展，旅游事业的发展尤其是有预谋的商、旅综合型旅游事业的发展，使大量的商贾特别是同一行当的巨商富贾走到一起，就会带来无限的商机，使商贸经营活动就在旅游活动的过程中运作成功，促使商贸在特殊的环境中走特殊的路子并向更高的层面飞速发展。试想花小钱去旅游又在享受之中赚了大钱，哪个商贾不干?!赚取旅游的基本收入和船上专题交易会的巨额会费以及赚了大钱的商贾们在船上的各种高消费利润，把邮轮变成“海上高尔夫球场”，又有哪个投资家不心动?!因此，研讨旅游与商贸的综合效应并从中找出启动这个项目的办法是值得花大力气去进行的工作，而这种课题的研讨也符合历史发展的必然需求。

设计这个世界级的大项目，我建议用同一种外形，具备贸易城、展销中心、会议中心、休闲文化、博彩娱乐、高科技娱乐，健身旅游、商务运输等全方位经营功能的，以商家和旅行家为牵头对象的流水作业型仿古商船(五星级邮轮)，分成32个分航段进行经营。每个分航段的航期不要超过十天。每个分航段又都与上、下分航段有机联系，流水作业，以方便各类乘客的定时介入和撤出以及追踪、连续运作的需要。每个分航段都要有明确的、有利可图的、常年可进行的商贸专项，又有若干个内容不同的旅游目的地以造就各分航段的特殊功能。让32个分航段能同时地、独立地、各有奇效地动起来。

以这条航线的东方首航段为例，这段从中国的泉州市到越南的岘港市航段全长约1500多海里，串接中越两国18个港口城市，可以建议分为“泉州至广州七日游”、“广州至北海八日游”和“北海至岘港八日游”三个分航段进行经营。

(一) 泉州至广州七日游：

该航段的主要旅游目的地是厦门和香港，辅以东山岛和南澳岛。国际贸易活动以厦门交易会 and 香港博览会为主体。交易会因机遇、节庆及时间不同而规

模、行当、形式不同，而且组织型及松散型也任君选择。但每一班期都有计划安排各一项并辅以展销会及货运等一条龙服务项目(以后的各分航段的商贾活动也应如此有组织又灵活地进行)。每个班期的七天安排如下：

泉州(早 8:00 开，约 64 海里，4 小时半)→厦门(中午起游览鼓浪屿和南普陀寺，夜游市容或万石山。住。第二天，早 8:00 开船，船上举办厦门交易会及展销。约 80 海里、5 小时半)→绍安(东山港。游东山岛。住。第三天，早餐联谊会。10:00 开船，约 35 海里，2 小时半)→汕头(中午游南澳岛。下午品茶听茶经，观市容。住船上，约 110 海里、7 小时半)→汕尾(游。住船上。约 75 海里、5 小时)→香港(第五天，一早浏览浅水湾和海洋公园后购物。住。第六天，出席香港博览会，下午与香港客商船上洽谈、签约、晚宴、联欢。住船上。约 90 海里、6 小时)→广州。

(二)、广州至北海八日游。

该航段的主要旅游目的地是澳门和湛江、海口三地。国际贸易活动以广州交易会和澳门洽谈会为主体，辅以湛江海洋博览会。每个班期的八天安排如下：

广州(早 8:00 开船，船上举办广交会展览和洽谈会。约 60 海里、4 小时)→澳门(先游览葡京娱乐城后夜游市容。住。第二天，上午游览市容及购物。下午出席澳门洽谈会上船签约、晚宴、联欢。住船上。约 110 海里、7 小时)→阳江(游览。住船上。约 120 海里、8 小时)→湛江(第四天，上午游览湖光岩。下午游览市容。住。第五天，上午出席湛江海博会后上船洽谈。午餐后开航。约 30 海里、2 小时)→海康(下午游览小西湖和三元塔公园后上船，约 55 海里、4 小时半)→徐闻(住。第六天，上午游览古港后上船，约 20 海里、1 小时半)→海口(下午游览五公祠及海瑞墓。住。第七天，上午游览海口市容及购物，下午自由活动及洽谈。住船上，约 125 海里、8 小时半)→北海。

(三)北海至岷港八日游：

该航段的主要旅游目的地是下龙湾、河内和三亚。国际贸易活动以北海南珠展销会及中越边境贸易为主体。每个班期的八天安排如下：

北海(早餐后出席北海南珠展销会后上船洽谈。上午 9:00 开航，约 42 海里，3 小时)→钦州港(下午游钦州市三仙堂等名胜古迹后晚餐，晚开航，约 30 海里，2 小时)→防城港市(住金湾。第二天，游金湾及防城名胜、东兴、芒街后开航，

约 80 海里, 5 小时) → 下龙湾(第三天, 上午游览下龙湾后驱车到河内, 夜游河内法国街后观看水上木偶戏。住。第四天, 上午游览巴亭广场后驱车回下龙湾。住船上。约 140 海里、9 小时) → 东方(第五天, 游览琼东后住船上。约 135 海里、9 小时) → 三亚(第六天, 游览三亚天涯海角及亚龙湾。住。第七天, 上午举办中越边境贸易洽谈会。下午自由活动及购物。住船上, 约 166 海里、11 小时) → 岷港。

“古代海上丝绸之路”曾经在发展欧亚两大洲的古代国际贸易和古代洲际交通的史册上写下了浓墨重彩的光辉篇章, 也使北海的合浦港作为最早的始发港之一而得以曾经辉煌。“现代海上丝绸之路”一旦形成, 也将在今后的世界旅游与世界贸易的结合和发展中起着无以估量的推动作用, 当然也会使这条新线的中国三大始发港之一的北海港再度步入辉煌。

但是, 北海不能坐等, 坐等则逐步消失得无影无踪。一般努力也将确定不了新的始发港地位。剩下的路只有一条: 以别人十倍或百倍的努力赶上去, 争得自己应得的地位。因此, 北海市必须与广东、海南和福建的广州、湛江(徐闻)、海口和泉州联手发起和进行四省区五市“海上丝绸之路”项目的研讨和开发, 从而取得国家旅游局、国家文物局和外经贸部的重视和认可, 进而争取联合国教科文组织、世界旅游组织以及世界贸易组织的重视和支持, 逐步形成国际性的开发思潮; 北海市又必须组织中外有实力的有识之士参与“现代海上丝绸之路”中国泉州至越南岷港航段的相关分航段的规划、设计、投资、筹办并先全线各航段而试航成功, 开世界旅游与商贸综合效应之先河, 从而使中国得以世界海上丝绸之路集团公司的发起国(公司)的身份和率先开通首航段的行动而带动各航段的开发热潮; 北海还必须通过最终开通这条“现代海上丝绸之路”作基础而倡导和开发以特殊功能火车为主要运输工具的从北海到西安, 再从西安到意大利罗马的“现代陆上丝绸之路”, 从而形成新的欧亚现代陆海旅游、交通、商贸的综合经营循环圈。北海将因是这个现代综合循环圈中的重要环节城市而在上述的“三个必须”中完成以商贸和旅游为支柱产业的历史重任。也将在这“三个必须”的行动中逐步兑现江泽民总书记关于“千里之行, 始于足下”的“始发港”要求和“后起之秀, 前途无量”的再度步入辉煌的期望。

通过对“海上丝绸之路”项目的研讨和开发, 将使北海成为受益极大的港

口城市并再度成为“现代海上丝绸之路”的始发港，并因之而得以一步步走进世界著名港口旅游名城的行列。这是我们研讨和开发海上丝路项目的目的。也是实现北海再度辉煌的必由之路。

注：

- ①摘自《世界通史·世界上古史》
- ②摘自黄慰文《对百色石器层位和时代的新认识》
- ③摘自谢崇安《广西旧石器时代考古的发现与研究》
- ④引自美国《科学》2000年3月287卷5458期《中国南方百色盆地中更新世类似阿舍利的石器技术》
- ⑤引自梁旭达3人《环北部湾地区的原始文化探索》
- ⑥引自覃德清《天人和谐·文明共生》
- ⑦引自黄宗业《山岗遗址》
- ⑧引自邓家倍《合浦，中国海上“丝路”最早起点》
- ⑨引自谢崇安《关于顶狮山文化的比较研究》
- ⑩引自覃乃昌6人《广西环北部湾文化考察与研究》
- (11)引自李志俭《北海港历史·现状·前景》
- (12)引自光明日报出版社出版的《中国历史未解之谜》
- (13)引自邓端本《广州港市形成与海上丝绸之路的关系》文中引述的《百越民族史》
- (14)引自郑超雄6人《桂东南地区文化考察与研究》
- (15)引自周胜皋《何日珠还话合浦》
- (16)引自覃芳、梁旭达《广西环北部湾地区的考古文化》
- (17)引自《合浦县志》
- (18)引自郭沫若《两周金文辞原图录及考释》
- (19)引自黄家蕃3人《南珠春秋》
- (20)引自《越绝书》
- (21)引自《中国民间故事大全·先蚕娘娘螺祖篇》
- (22)引自《中国大百科全书经济篇》
- (23)引自刘佐泉《海上丝绸之路始发港及其文化意蕴》
- (24)引自陈瑞业《西汉合浦郡治初探》
- (25)引自司徒尚纪、李燕《汉徐闻港地望历史地理新探》
- (26)引自《庄子·徐无鬼》
- (27)引自《吕氏春秋·听言》
- (28)引自陈立新《海上丝路话徐闻》
- (29)引自邓炳权《海上丝绸之路的东方发祥地》
- (30)引自刘迎胜《丝路文化·海上卷》
- (31)引自李克勤《丝绸之路：中国走向世界之路》
- (32)引自黄伟宗《应当重视“海上丝绸之路”的开发》
- (33)引自洪三泰《丝路悠悠海蓝蓝》
- (34)引自台湾李华东《秦汉变局中之南越国》
- (35)引自陈瑞业《合浦汉墓知多少》
- (36)引自苏继《南海钩沉录》
- (37)引自韩振华《纪元前中国南洋交通考》

- (38) 引自陈佳荣《西汉南海远航之始发点》
- (39) 引自黄启臣《徐闻是西汉南海丝绸之路的出海港》
- (40) 引自阮应祺《汉代徐闻港在海上丝绸之路中的历史地位》
- (41) 引自《北海文史(第二辑)》第73页
- (42) 引自《岭外代答二》
- (43) 引自杨伯坚《广州外贸二千年》
- (44) 引自徐俊鸣《岭南历史地理论集》
- (45) 引自黄启臣《广州海上丝绸之路的兴起和发展》
- (46) 引自宋·朱或的《萍州可谈》
- (47) 引自黄家蕃《南海(海上丝绸之路)》
- (48) 引自李志俭《北海港的形成及其发展》
- (49) 引自潘荫辉《海上丝绸之路的伏波古道》
- (50) 引自潘荫辉《合浦古代水运交通》
- (51) 引自潘荫辉《北部湾水道沉淀的秦时明月》
- (52) 引自《广西通志·自然地理志》
- (53) 引自《合浦文物简介》
- (54) 引自谭元亨等人《千年国门》
- (55) 引自洪三泰《开海》

(作者系北海市戏剧家协会副主席、国家二级编剧)