

### 合浦成为汉代海上丝路始发港的若干历史条件探析

范翔宇

汉代海上丝绸之路始发港(简称“丝路始发港”)在合浦,这是一个历史条件与地理环境相结合的产物。因此,探析合浦“丝路始发港”地位,不能只从一时一地的某种因素去思考,或者仅凭单一的史料去判断,下结论。汉代海上丝路始发港在合浦的产生并形成,离不开特定的历史条件,本文试从若干历史条件因素,陈述“丝路始发港”在合浦的一家之言。

#### 一、合浦的古属地位。

合浦古属百越。早在商代,对合浦地区的社会活动,就有明确的文字记述。商汤取得天下,指令大臣发布进贡文告:“伊尹受命,于是为四方令……正南瓠、邓、桂圆、损子、产里、百濮、九菌,请令以珠玑、玳瑁、象齿、文犀、翠羽、菌鹤、短狗为献”(《逸周书·王会解》)其中的损子、产里、瓠等地,就是合浦等古越部族居住地。

在同一历史文献记载中,还介绍了损子、产里、瓠等部族的社会活动。由于当时的乌浒、瓠、骆越都是属于少数民族,在这些少数民族语言中,乌浒亦读作乌浦,乌浦又书作合浦。据原自治区政府副主席张声震主编的《壮族通史》考证,乌浒则是壮语称谓。

公元前 214 年,秦始皇统一岭南地区期间,乌浒、瓠、骆越部族“莫肯为秦虏,相置桀骏为将”,“皆入丛薄中”组织数万之众,抗击秦军,使之“伏尸流血”,“莫能进”(《淮南子·人间训》)。独特的历史条件,奠定了合浦今后的重要地位,特别是中央政权在对边远少数民族地区强化控制,加强开疆拓边时的功能作用。相对于稍后的汉武立郡、开珠市、建商埠及海上丝绸之路的开通,都有着必然的历史联系。这是探析“丝路始发港”在合浦形成时,不可忽视的前提。因为,历史的发展是在继承中进行的。

## 二、秦始皇委派监军史禄“以卒凿渠，以通粮道，与越人战”中的“粮道”与“丝路始发港”的联系。

史禄凿渠，是指公元前 217 年，秦始皇发五十万大军兵分五路，南征岭南，统一百越时，为了解决运输粮饷和兵员，而在广西兴安县开凿灵渠，以沟通湘江和漓江，把珠江水系和长江水系连接起来，形成了中原至百越的漕运动脉，乃至此后成为历代封建王朝控制这一地区的触角。因此，这条“粮道”是否通道合浦，对于确认“丝路始发港”的地位问题，至关重要。

秦始皇南征岭南，统一百越之后，在岭南设三郡，推行中央集权制。合浦时属象郡。象郡包括广西西部、南部、广东西部部分地区、云南东部、贵州西南部，合浦居其中。在这个地区内，能与灵渠水道沟通的，只有南流江流域，而南流江流域地区，即在古属合浦郡(古合浦郡辖县最多时达十二个，区域东至广东阳江、恩平、雷州半岛，北至北流、横县、博白，西至钦州、防城)。“合浦南滨大海，西距交趾，固两粤之藩篱，控蛮夷之襟要”(《方輿纪要》)。南流江则穿越合浦南北全境。沿南流江而上，入灵渠，过湘江、进中原，沿南流江而下，到达北部湾的合浦古港(乾江港)，然后到交趾，沿海可通东南亚诸国。从象郡的地理环境而言，能与中原沟通的水道，只有合浦郡的南流江流域、合浦古港(乾江港)，是最简捷便利的通道，符合史禄凿通灵渠，“派湘之流而注入融”，“融江为戕河下流，南入于海”的功用目的，使南流江与灵渠运河沟通而入海的事实。

更重要的是，这条“粮道”的开通，为汉武分置岭南九郡，及两汉期间，汉王朝多次出兵征交趾，巩固对岭南统治，都发挥了划时代的历史意义的作用。因为，在汉武平定南越，“遂以其地为儋耳、珠崖、南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南九郡”(《汉书·两粤传》)之中，有六郡是必经合浦之路，才能到达，也就是说，秦始皇“与越人战”的主战场之一，在合浦。合浦“固两粤只藩篱、控蛮夷之襟要”的战略地位已如此突显，“粮道”通至合浦，然后才能将军饷送至珠崖、儋耳、交趾、九真、日南等地区，相当于秦设岭南三郡的三分之二区域。“秦征西瓯必经合浦”，只有将“粮道”通至合浦，才能保障“与越人战”的军需供给，这是不容置疑的。因为有了秦时的这条“粮道”，稍后的海上丝路与中原航线的走向，也就非常清晰的显示出来了，“丝路始发港”

的定位问题，也就呼之欲出了。

三、作为秦王朝及以后的南越古国、两汉时期评叛拓边的征战通道，促进了中原商贸与海外贸易的沟通，带动了珠市的发展，合浦古港由军事中转功能，逐步形成了“丝路始发港”地位。

秦始皇统一百越之后，接着是对岭南大规模的开发。秦始皇除了留下大量的士兵垦屯戍边之外，还从中原迁徙人口到岭南，“发诸尝逋亡人，赘婿，贾人略取陆梁地，为桂林、象郡、南海，以适遣戍。”最著名的就是一次调拨 15000 名未婚青年女子“为士卒衣补”（《史记》）。这些人口的到来，当然也带来了大量的生产工具、种子和日常用品，“粮道”的专用功能开始带有商业的性质了。

南海尉赵佗在岭南三郡独立，建立了南越王国（也称“南粤王国”），奉行“越汉和亲”民族政策，同时也维护着岭南三郡的整体统一，对一些叛乱的势力也坚决打击。秦末农民大起义时，天下大乱，交趾叛乱，并派兵攻占合浦，赵佗率军镇压，在合浦留有糠头岭（今石湾境内）、古行宫（东山寺内）等遗址。据悉，为了筹集军粮，磨谷取米，剩下的糠头堆成了山，故称糠头山。合浦古代“郡不产谷实，而海出珠宝”（《后汉书·孟尝列传》），大量的军饷肯定是从中原运来。由此可见，“粮道”在当时是经常使用的，并且直通合浦。

到了西汉，“粮道”的运输动脉作用日益明显。使用的频率更加频繁。西汉元鼎五年，伏波将军路博德平南粤，汉武设九郡。东汉伏波将军马援楼船将军段志征交趾。“军至合浦而志卒（段志），诏援并将其兵。遂缘海而进，隋山刊道千余里。”这些军事活动，都非常明确地记述了合浦与中原之间的交通状态，都是沿着这条秦时“粮道”而进行的。这从伏波将军，楼船将军的军种性质中，可以看出，当年浩荡水师“军至合浦”的声威。事实上，“援并将其兵”后，即接管统领楼船将军段志的部队，“援将楼船大小二千余艘，战士二万余人”。如此庞大的舰队，从中原至合浦，再从合浦进击交趾、九真，班师还朝。具备了如此的航运规模及能力，也印证了合浦古港在当时已成为重要的枢纽港口。

随着大规模军事行动的开展，商贸活动也随之活跃起来，以合浦珠市为中心的贸易集散日趋兴旺，面向东南亚的贸易往来，则是以铁器、农具及生产资料的输出，换回犀角、象牙、翡翠等开始的，主要还是陆路往来为主的民间贸易，早有来往。官方的海外贸易，则从汉武帝开始，也就是我们通常所称的汉

代海上丝绸之路及合浦始发港。

以合浦为始发港的海上丝路，是与中亚各国交往的陆地“丝绸之路”相呼应的，并且是陆地“丝绸之路”的伸延。据史料记述，东汉以前，中亚各国进入中国是靠陆路。海上丝路开通后，即经过印度半岛从海上进入合浦，再从合浦古港沿南流江北上，进入运河后，再转三江（珠江、长江、湘江）漕运网络到中原。合浦古港作为北上中原，南下南洋的始发港地位，正是因此形成的，并一直伸延至后世。确认这一点非常重要，简单地以一时一地的个别事件，便套上始发港地位，都是不符合历史发展规律的。

据南开大学历史系、中国古代史科研组编写的《中国古代史》，及山东等十所大学联合编写的《中国古代史》等教科书，都明确载明了合浦在汉代海上丝路中始发港的地位，特别是记述了自东汉章帝元和元年（公元84年），至顺帝永建六年（公元131年）的四十七年间，缅甸、柬埔寨、印尼、越南甚至亚西一些国家，从海上通道进入中原，与东汉王朝交往的事实。这些国家选择的，就是以合浦古港为始发港的航线。如公元89年至105年，印度、巴基斯坦、孟加拉商人几次因陆路阻碍，而转海路经日南（今越南）南部进入中国。公元166年，意大利使臣也是从海路经日南进入中国，然后到中原与东汉政府进行礼贡及国事交往，合浦都是他们的必经之地（南开大学版《中国古代史》470-472页），更是连接中原内陆，与国外海上航线的起止点，这又是一个不容置疑的史实。

#### 四、合浦“丝路始发港”地位的认定所依据的社会环境、时代功能、物质形态，是历史发展的必然结果。

合浦“丝路始发港”地位的确认，起码是依据三方面的社会环境。

首先是封建王朝中央集权对国家统一和安全的需要。这从秦始皇、南越王赵佗、汉武帝、光武对岭南的用兵，使得合浦军事、经济地位突显，以及形成了人流、物质汇集中心的历史进程中可以见证。

其次是必须有与中原内陆漕运沟通的入海江河，以及因此形成的对外海上航线，而这条航线又必须在相应的历史阶段，及社会范围实践中，被自然认同，并具有稳定现实作用和历史延续性。

再次是有相应的商品物流的凝聚核心。而合浦珍珠、珠市正是一个商品物流的凝聚核心。珠市作为龙头贸易，带动了中原丝绸与南洋货殖的交流，并在

其中发挥重要的纽带作用。

因为如此，合浦成为“丝路始发港”的社会环境，不是孤立的偶然的，而是在一定的历史时期中，社会发展的多种因素结合所产生的必然结果，也是历史发展的规律。对某一地区，某种社会形态在一定时期中，所产生的作用及占据的地位，作用的需求的选择。这是必然的。正如南北朝以后，广州港代替合浦古港而成为对外交通的重心一样，是由社会环境变迁及历史功能所决定的。

### 五、关于海上丝路航线“自合浦郡徐闻县西……”及“自日南障塞徐闻合浦船行……”与合浦“丝路始发港”地位的关系。

在探析合浦“丝路始发港”地位时，常有一些探讨意见产生歧义。一是认为海上丝路航线是始发于广东徐闻县西，引据是汉代合浦郡治在徐闻县，而徐闻西部临海，此说是以地理向置而论，是难以为证的。西汉前期，汉武帝设立岭南九郡，合浦郡治是在徐闻。但是，据《壮族通史》一书考证，当时的合浦郡治是在徐闻县南，而合浦境地才是在徐闻县西，如果以“徐闻县西”作为起航点，合浦作为“丝路始发港”就更确切。因为，古人所指的方位，不是具体的近指，而是方向的概指。因此，用“徐闻县西”来否定合浦“丝路始发港”的地位，是偏颇之见，失之史料，应从历史时期的社会活动中去探析。关键在于西汉时，东南亚、印度半岛一带的国家，在与汉王朝交往贸易时，是以什么地方作为商旅集散点？《后汉书·地理志》中，有一段话可供参考：“平帝元始中（约公元3年）……自黄文（印度国）船行可八月，到皮宗，船行可二月，到日南、象林界。”这段话是说，印度国王遣使送犀牛给汉王朝，坐船经过皮宗，即越南半岛南端，然后又坐船进入日南，再从与合浦郡交界的越南北部沿海（时属汉九真郡）进入合浦“丝路始发港”。从这里可以清楚的看到，即使是在西汉时期，海上丝路航线的起始点都是在合浦港。因为从印度国王送犀牛的航线而言，不可能将犀牛在合浦上岸后，再走陆路到徐闻，然后走陆路转送去洛阳。船至合浦港后，直接利用秦汉“粮道”沟通的中原漕运网络，通过水路将犀牛直接船运到洛阳，既安全又省力，又快捷可靠。这就是合浦古港作为“丝路始发港”的优势，也是海外商客愿意坐船绕道而来的原因。

《汉书·地理志》还记载了海上丝路航线的具体起止：“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。”

从上述记述可知，自秦始皇派史禄“以卒凿渠，以通粮道”之后，日南（今越南南部，汉日南郡）曾经作为中央集权控制南部边关的重要出海通道，只是因为后来“障塞”了才由徐闻、合浦取代之，徐闻一度作为郡治，由中原而来的官吏也许会先到郡治，但是，作为军饷运输，商贸之旅，当然要选择简捷、经济的线路，这就是“徐闻西”的合浦古港了。合浦古港的地理位置与古日南郡紧靠相邻，发展成为商贸专用港口时，成为“丝路始发港”，也就是天时地利人和的选择。

从合浦古港启程，直航都元国（今马来半岛）后，再继续前往邑卢没国（今缅甸境内萨尔温江入海口），又进入谿离国（今缅甸沿海），弃舟徒步横穿缅甸到达夫甘都卢国（缅甸蒲甘城），又乘船西行约二个月，经过了巽他海峡，沿苏门答腊到了终点印度，然后才返程。返程时经扶南（今柬埔寨）、日南（今越南中部）到了合浦港之后，换装货物，或北上中原水路，或换回丝绸、黄金、农具、铁器，又从合浦港起帆，沿皮宗（今越南北部）转越南沿海东岸，再走海上丝路。这就是合浦古港作为“丝路始发港”的历史见证和社会作用，以及推动对外贸易发展的时代意义。

## 六、关于合浦古港的历史沿袭，及其存在的作用和地位。

合浦古港之所以成为“丝路始发港”，并不是一朝一夕的偶然事件，更不可能是一厢情愿的昙花一现，而是由其深厚的历史底蕴和古属地位所形成的，有着不可分割的历史沿袭，也有着不断扩展的时代作用和社会地位。从下列的历史设置中，可见一斑。

秦设三郡，合浦是处于三郡的缓冲地段，更是古属百越部族中，势力强大的乌浒部族居住地。是与秦军对抗三年的主要力量之一，更是秦始皇“与越人战”的主战场，“粮道”直通合浦，形成了后来沟通中原漕运网络的战略地位，“尉屠睢行军之故道”，“秦征西瓯必经合浦”，“秦时为往交趾者所必经之地”（《古代中国与交趾之交通》）。

汉设九郡，合浦郡“固两粤之蕃篱，控蛮夷之襟要”（《方纪要》）。九郡中，合浦控其六郡襟要（儋耳、珠崖、交趾、日南、九真），成为岭南军事重镇，

南越王赵佗平叛、汉帝三次征交趾，都是在合浦屯军出兵。

三国吴时，合浦为交州、广州之间的分界，屡分屡合，合浦均是必争之地，“合浦以北为广州”，以南为交州。“权(孙权)以交趾县远，乃分合浦以北为广州”（《三国志·吴书》）此后，自永安六年(263年)至建衡三年(271年)，孙权与曹操为争夺交州、广州，相继于263年、268年、269年、271年在合浦发动了四次大规模的战争，以孙权夺回交州而结束。

晋时合浦成为晋王朝的关注重点，除了将合浦郡从广州划属交州之外，还划合浦郡地增设了新的郡县，同时，又对合浦珠赋徭役进行调整。合浦的军事重镇地位进一步加强。

唐朝刑部尚书高骈，两度屯兵海门(合浦古港)，统领三万铁骑精兵，在合浦建立了军事基地。宋代则依古港建筑廉州土城，抗击外患。元明时期在合浦设立海关，置船舶提举司、采珠提举司，合浦成为全国六大海关之一。至清朝乾隆年间，又在合浦港扩建军港，并修筑炮台三座，架设千斤以上大炮六尊，五百斤大炮十尊，呈现出“城西十里柳营新，大将星旗扫海尘”的威严(清·游名柱《乾体营远眺》)。

通过这一历史演化过程，我们可以非常清晰的看到，合浦古港“丝路始发港”的地位的形成，是有着其深刻的历史渊源和社会环境重合的。虽然，在日益发达的周边港口的包围下，合浦古港的交通功能被削弱，甚至被代替了，但是，作为“丝路始发港”的历史地位及功绩，是不可动摇，难以代替的。

## 七、从汉代中外陆海交通架构中查证合浦海上丝路始发港地位

其实，早在秦汉时期，我国与东南亚的交往有两条通道：一条是由陆路经西域，穿过中亚、西亚，然后进入缅甸。这是以当时陆路的丝绸之路为通道，陆路起点是洛阳，终点是安息(今伊朗)。海路是从安息入海，进入黄支国(今印度境内)经夫甘都卢国(今缅甸)，穿过都元国(今马来西亚半岛)后，北上扶南国(今越南南部)登岸，通过陆路到达日南、九真(今越南北部，时与合浦共属汉武帝设立的岭南九郡，与合浦接壤)，在合浦进行商贸交易后返程，绕了一个大圈子。这是海上丝路未开通之前，中国中原地区与东南亚各国关往的通道状况。

海上丝绸之路的开通，彻底改变了这种绕大圈。海陆并进的状况。从此，中原地区进入东南亚一带，不再西出阳关，穿越大漠，转辗万里海湾。而是沿

着秦始皇时开凿的灵渠粮道，进入由湘江，漓江和珠江水系组成的三江漕运网络，转南流江顺势而下，便到了合浦。再从合浦入海直接进入东南亚各国，不但路程缩短了三分之二，更重要是最大限度地降低了路途的风险性和交通成本。

那么，这条海上丝路是在什么时候开始使用，又是在什么条件下形成并固定下来的呢？

据《前汉书·地理志》是记述，早在平帝元始年间(公元 15 年)，黄支国(今印度境内)向汉朝廷进献生犀牛时，就是从海路出发，经过已程不国(今斯里兰卡)，穿过马来西亚半岛，历时八个多月到达皮宗(即越南半岛南端，也称扶南)登陆，走陆路进入日南，象林郡(时属汉朝交州管辖)，来到合浦进行交接。互换了礼物之后，两国的译使即“自此还矣”。这里的记述表明，即便这条海上丝绸之路在当时已经开始使用了，但合浦还不是“始发”地而是终点站。

在相关史籍的记录中，此后的 150 年间，从这条海上丝路进入中国的外国使者、商客、译使日渐增多，络绎不绝。但都是以合浦作为终点站，在这里中转了货物礼品之后便返程了。为什么会有这样的现象呢？而且，在此之前，张骞和班超已打通了通往西域及中、西亚的通道，可以直达大宛(今乌兹别克共和国)、大夏(今阿富汗)、安息(今伊朗)乃至大秦(欧洲罗马帝国)等，构筑了著名的“丝绸之路”，后来为什么还要舍近求远，海路转道经过历八个月航海风险的历程，取道东南亚到合浦呢？

查《后汉书·西域传》得知，汉和帝国时(公元 89-105 年)，天竺国(今印度境内)曾“数遣使贡献，后因西域反叛，乃绝。至桓帝延熹二年、四年，频从日南徼外来献”。

原来如此。是因为西域诸国的反叛，阻断了丝绸之路的交通，使得天竺、黄支、大秦等无法从陆路与汉王朝交往贡献，只好转向海路寻找通道。这种状况一直延续了 50 多年，直到汉桓帝延熹二年(公元 159 年)，才开辟了从越南进入中国，并以合浦作为中转终点站的海陆结合浦通道。这就是汉代海上丝绸之路的最初雏型。这与《前汉书·地理志》中记述的黄支国向汉王朝进贡生犀牛时走的路线是一致的。

此外，《后汉书·西域传》中还记载：“至桓帝延熹九年，大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、玳瑁，始乃一通焉。”大秦即古罗马帝国，大秦使者



从日南进入中原，合浦是必须之地，也是由陆路(扶南至日南至合浦)进入内陆漕运的第一站。从这些史籍记述中可知，起码从汉平帝时开始，至汉桓帝的150年间，先后经大秦、天竺、黄支等国遣使开辟之后，这条以合浦为海陆中转终点站的海上丝路已初具雏型并成为固定航线，因此成为中国与东南亚交往的大动脉。随着商贸交往的日渐繁荣，中外商人选择合浦港口作为海上丝绸之路的始发港，也就理所当然的了。

更重要的是，合浦之所以成为海上丝路始发港，还有着其不可代替的地理环境优势。

一是依托秦始皇为“与越人战”而开凿的灵渠水道，并因此形成了连接三江水系的漕运网络。使得东南亚的商贸物运不论是从日南进入合浦的，还是从海运进入合浦的，都可以直接在合浦港装船发运，通过灵渠水道直接运到中原。这是一条距离最近，航程最安全，运输成本最低的通道。以当时合浦古郡之外的周边郡县的地理条件而言，是没有能与之相比肩的。加上当时合浦西门江的航运优势，据史籍记述，北上联接三江水系漕运网络，南下顺势入海直通东南亚的西门江，平时水深5米，江面宽200米，在当时是岭南九郡中与中原联通，到达东南亚最快捷的最安全的通道。

二是日南通道的废弃。从汉平帝至汉桓帝以来近二百年间沿用的扶南至合浦陆路通道因障塞而停用，对外交往必须另辟一条新通道。于是：“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……”。这里是说。“日南障塞”后，从徐闻、合浦进入东南亚改走海路。换言之，“日南障塞”前，从徐闻、合浦等地进入东南亚都是从合浦经过，进入接壤的日南，象林后，向南穿过越南半岛，然后在扶南(越南半岛南端)乘船走海路。了解这一点非常重要。因为，日南通道障塞后，东南亚的商客货殖中转必须尽快选择一条新通道。合浦无疑是最适合的选择地，其中关键点就是第一点中所述的依托西门江承接三江水系的漕运网络。选择合浦作为新通道的中转起始站，不论是东南亚的商客货殖还是中原的商客货殖，到了合浦之后都不用转第二地转接，就可以直接转运了。而在当时，岭南九郡(日南、九真、交趾、合浦、苍梧、郁林、南海、珠岸、儋耳)中唯一具备这种条件的只有既有陆路与东南亚相连，又有海路与东南亚相通，更有水路与中原承接的合浦港口。

至于为什么会出现“日南障塞”，导致阻断陆路交通的后果，原因有两种：一是地理环境险恶。从扶南、日南、九真、交趾至合浦，秦汉时属百越族群聚居地，山势险恶。本来就难通行旅，秦汉之际，百越族群经常起兵反抗朝廷的统治，兵战连年，商贾视若畏途。二是气候恶劣，是烟瘴疫区。东汉马援征交趾，军士伤亡十之四五是死于瘴疫（事见《后汉书·马援列传》）。行商之人当然不敢去冒这个险了。日南通道因此日渐失去作用，也就更加迫切地需要一条新的、安全性可靠的通道。海上丝绸之路也就应运而生，合浦作为始发港正是历史的必然选择。

汉代海上丝绸之路的开通，与连接西域及中亚、西亚的陆地丝绸之路并联一起，组成了汉代对外交往的海陆两大交通动脉，并因此形成了汉代海、水、陆交通架构，为发展对外交往发挥着重大的作用。南开大学为此编制了《汉代中外交通示意图》，人们可以更加清楚地了解到合浦成为海上丝绸之路始发港的环境成因和历史条件。更能够从中直观地看到合浦海上丝绸之路始发港的地理位置。

（正文一至六载《合浦报》2002年7月，七载《北海日报》2004年7月20日，作者系合浦染织厂厂长）