

北海文史

第十八辑

南海“海上丝绸之路”合浦始发港具体所在谏议

黄家蕃

近现代举世关注的中国古代南海“海上丝绸之路”始发港所在问题，成为中外学者百家争论的热点，归纳起来，有“泉州说”、“番禺说”、“徐闻说”与“合浦说”等几种说法。除了合浦说和徐闻说，都拿不出令人折服的物证和理证。对此问题，笔者亦不揣固陋浅见，妄作多年的探究，窃以为无论物证与理据，应以合浦港，其次是徐闻港最有说服力。本文专就舆论焦点的合浦始发港具体所在，提出谏议，一管之见，仅供研讨参考，谬讹在所难免，愿听批评卓见。

何谓“始发港”

关于“始发港”含义，是考证古港具体所在的前提。鄙见以为，“始发”者，顾名思义，是征途起点起行的第一步。陆程车辆谓发轫；水程舟楫谓启碇，但以此解释本文所论述的“始发港”或“始航站”仍欠全面。所谓“始发港”或“始航站”，是专指古代中国南海商贸船队远涉西洋离开国境的最后一站而言。如果这个解释成立，则合浦港(今北海港)最具备这个条件。

《汉书·地理志》所以先说日南，然后才说徐闻和合浦，是因为日南(今越南中部与北部部份地区)是南海外贸商船队离开当时属中国国境的最后的站，而徐闻和合浦的商船或都先后西到日南会齐，共同组合成一个船队，然后一同起航出洋；或各自独立行动，日南自成一个船队，五代以后，日南已不属中国国境，五代以前，因日南港承载的货源不同，故日南以东的船队亦可径直出洋，无须靠泊日南港。故最后离开国境的一站，不容置疑是合浦港了。

合浦港作为“始发港”所具备的条件

合浦港与徐闻港所以成为南海最早的外贸商港，是因为具备了交通地理、交通工具与商品资源的三大优势。

先说航运交通地理优势：古代陆运交通远不如水运交通发达，故秦汉时期各大都会的形成，未有不因江海地理之便的。合浦是汉武帝元鼎六年(-111年)

平南越南国后所置郡、县，郡治在雷州半岛中部(今海康市)，合浦县为今北海市属县，处在粤西区，东越琼州海峡接粤东，西南通印度支那半岛甚便捷，故合浦县(含北海市)素有“江海舟楫之便，珠玑鱼盐之利”而成为“邻接交趾，扼两广西路边枢”的“东南一大都会”，是南海地区与番禺(今广州市及所属各县、市)同是开发较早的地区。还因为合浦县有横贯县境的，发源于广西容县大容山的南流江从今北海港出口，舟楫从江口沿干流上溯可抵玉林的船阜，由此起陆东行 16 公里 E]X 属珠江水系的北流江，可溯漓江过灵渠而入湘江接长江以达中原。故南流江是除西江以外又一条沟通南海与中原的大动脉。合浦古港有三处，主要的一处港区在今北海市区东北直距不到 10 公里的南流江出海口，名“三汊港”的进入约 2-3 公里一段江区，这里江阔水深，“港汊交错，可泊巨舟”，俗称“西洋江”，故知为往西洋船队的起锚港，另外二处是大廉港和英罗港，分别在县东 30-60 公里，为远洋船队的接货航泊港。

资源条件的优势：据《汉书》和《史记》记载，从中国南海输往南亚、中亚(统称“西洋”)各国的商品主要是“黄金”、“杂缯”和“果(品)”三大项，唐宋以后，还应该增加陶瓷品一项。黄金非合浦和徐闻两港区域内所产的资源。而杂缯和果(应该是干果如荔枝干和桂圆肉等)则属两港区内的地产品以及其他各产地至两港集散的商品。

先说杂缯，缯即丝织物的总称，可引伸为除了棉织品以外的蚕丝和亚热带各种植物纤维的所有织品。最早见于记载的是《禹贡》所说的“夷岛卉服”。疏注指海南岛少数民族的衣服面料“越葛”。《史记·货殖列传》说南海地区地产资源有“果、布之凑”。《集注》注释：“布，葛布”。葛布薄爽，宜为南方夏衣，故知葛是植物纤维织物，故古人以“裘葛”作为冬夏的代词。(西洋各国属亚热带地区，故需求夏布)。后来又有蚕丝、苧麻、木棉等多种纤维的织物而“凑”成岭南特产“杂缯”即各类织物的总汇。特别要说的是《史记》所说“布”的其中“拳头”产品当推海南特产的“广幅布”了。《后汉书·南蛮西夷列传》：“武帝末，珠崖太守会稽孙幸，调广幅布献之。”按珠崖即武帝元封元年(-110 年)在海南所置的郡。广幅布属海南特产，相对于汉代中原的布幅一般宽度只有二尺二寸，广幅布则宽五尺超一倍以上，(汉代每尺等于今 0.23 米)折合为 1.15 米，远非中土产品所能企及。海南不产棉花，故广幅布为“杂缯”中的极品，

作为当时高档名贵的特产，以致屡遭官府征调；同时亦成为域外西洋各国的畅销品。此外，丝布、麻布（苧麻、菠萝麻）亦是合浦与徐闻的土特产。

除此之外，还有从番禺、贵县、玉林或远自四川运来集散丝绸、锦绢等织品。贵县罗泊湾汉墓出土有绢、锦、缁和丝绸等残片，据专家考证都属当地产品。玉林所产的葛布，历史上称“郁林葛”，故知是有悠久传统的地产品。说到果品，合浦县和合浦港区内的灵山博白、玉林等地都盛产龙眼、荔枝与柚子。以上都是就近合浦和徐闻集散的外输商品。

至于番禺地区的丝绸葛绢和四川的蜀锦，前者从珠江口出海沿岸西行而来；后者从牂牁江“西南夷道”入西江到灵山县的南乡而下合浦。而由徐闻港集散的海南广幅布和番禺地区各类织物与贵县玉林地产品一起“凑”成的“杂缁”都属合浦，徐闻两港外输主要商品。

交通工具的优势：交通地理条件的优势有赖于交通工具的发挥。合浦、徐闻两港水路网络条件，决定船舶是主要的交通工具。船舶有江船与海船之分，江船吃水浅，体积小，不耐风浪，建造技术相对简单；海船吃水深，体积大，耐风浪，建造技术相对复杂。《史记·平准书》：“（武帝）建楼船，高十二丈”以征南越。但这里所说的楼船都是循湘江、漓江下西江的江船。《淮南子·原道训》说南海地区因处“九嶷之南，陆事寡而水事众。于是人民……以便刺舟。”故岭南地区在秦汉时期已能建造无论技术、用材、体积及设备等都超过中原地区江船的远洋船了。1976年广州中山四路基建发现秦朝造船工场的地下遗址，有长20-30米，载重数十吨的远洋船舶的残骸，木料都是岭南特产的樟、杉和铁木。这个工场，南越国时期仍沿用，（在合浦三汊港的水儿村亦发现有造船工场遗址。属于何代未有确论。）可以说明武帝时期南海地区建造的远洋航船应比前更先进了。

除船舶外，还须陆运车辆作辅助。根据合浦与徐闻二港的地理条件，作为海运辅助的车辆亦须具备。且说合浦港的南流江航道至北流江之间亦有十多公里的陆程；南流江支流武利江距西江最近点的灵山县南乡亦有20多公里的旱路，均须车乘运行。秦汉时期的车乘形制，除了輶（秦始皇所用的丧车，亦可民用），还有辎，《说文解字》释之为“衣车也。”车后为“辎”以载物；车前为“輶”设垂帐以驱策兼坐人，适宜人货同载，可供货主或押运人“卧息其中”的长途

运输。这种车辆，汉代贵族已普遍拥有，以牛或马牵引(见《续汉书·舆服志》)。制作车辆技术的进步，为民间贩运提供了可能。合浦、徐闻两港幅射区方圆二三百公里大都是平原和丘陵，完全适应辘轳这样的长途载重车运行。

南海“海上丝绸之路”合浦始发港所在

要找出“海上丝绸之路”合浦始发港问题的答案，必先从合浦各个古港中作出筛选论证。

英罗港属今北海港范围和合浦县东部山口镇的管区，东与广东省廉江县隔港分界。从番禺、徐闻而来的出洋船舶必须在此舫泊与合浦僚舟一起装载这里出产的陶瓷器物。宋元以后，这里是生产民用陶瓷的产地，有至今仍可见到的在港西岸边多处古窑遗址为证。附带要说的是，笔者收藏一个古陶钵，从陶土土质和制作工艺都与这里残存众多的陶片相类似。据考证属宋元稍前的产品，对此结论暂且未作肯定，但从此钵发现的地点在海南岛西南若干海里处，北海渔船下网偶然从一艘古沉船中捞得亦可作为上述论点的佐证。

大廉港因位处大廉山之阳而得名，属今北海范围的铁山港，港阔水深为北海港之冠，由贵县、玉林等地陆运当地织物产品和果品而来此港有就近之便。本港区亦是陶瓷品产地，有福成宋窑遗址多处可证。故知亦是出洋船舶承载上述商品所锚泊的港口。

三汊港属今北海港廉州湾，在北海市区东北约10公里处。第一汊是乾体的出海江口；第二汊是木案村江口；第三汊是汉陇江口。从后二个汉口进入约2-3公里的党江一段江区，江阔水深，“港汊交错，可泊巨舟。”还兼正接住从灵山县武利镇而来的支流武利江流入干流的“泥江口”。土名统称为三汊港，史称合浦港(含英罗、大廉二港)。因有江阔水深可泊巨舟，兼且有“邻接交趾、扼两广西路边枢”种种的地理条件，故可知从番禺、徐闻西来出洋的船舶都必须到此港会齐；同时承载从四川通过西江到灵山经武利江顺流南下的“蜀锦”和灵山果品货源，然后，出洋船队一起从这里启碇扬帆，浩浩荡荡离开国境往西洋进发。

而从西洋返航运回的“明珠、壁琉璃、奇石异物”，亦从此港集散。1958年以来从合浦汉墓出土的有琉璃壁、琉璃杯、琥珀、玛瑙和水晶等器物的质料

和形制者属地中海沿岸各国和地区的产品，可以说，以物证与理证得出结论，古合浦“三汊港”是南海“海上丝绸之路”主要外贸商港的始发港。

（原载《北海日报》2002年4月17日，作者系原北海市市志办副主任）