

北海文史

第十八辑

合浦港是西汉“海上丝绸之路”最重要的始发港

张九皋

合浦郡得名及成为郡治的条件

合浦郡是西汉元鼎六年(前 111 年)所置，距今已有 2100 多年历史。从字义上理解，合浦是众水(河流)交汇之处，江海相通之地；从地名意义上来说，一个地名使用两千多年而从不更易，也从侧面证明了合浦作为岭南地区政治、经济中心实力，其经济发展、社会文化进步的稳定性与持续性。

西汉合浦郡领地幅员广阔，其管辖范围包括广东开平、阳江、新兴、茂名、湛江，广西玉林、博白、陆川、横县、北海、钦州、防城、灵山等市(县)，面积约 6 万平方公里。

合浦郡治的合浦县，地形平坦，南流江贯县境注入廉州湾，其出海口附近形成河汊众多、土地肥沃的三角洲，河川纵横，临江濒海，物产丰饶，农业开发较早，是“鱼盐珠玑”及桑麻稻薯的产地。合浦水陆交通方便，通过南流江及驿道与经济腹地有密切往来，并以海船与沿海地区沟通。秦始皇、汉武帝先后多次用兵合浦，一方面是拓展疆土、征服叛乱之需，但也对开发合浦地方特产如珍珠、鱼、盐等产品起巨大的促进作用，因此秦、汉时代对合浦的开发非常重视，派驻大批军人先后屯兵开发，带来了较为先进的中原文化与农耕技术，与土著居民一道开发这块蛮荒之地，促进合浦地区的经济、贸易以及社会文化的发展，使郡治合浦县西汉时期成为岭南地区的政治、经济中心。

合浦县城廉州镇东南、西南侧数十平方公里范围内据考证共存汉墓 5000 余座(一说超过万座)，其中可见封土堆的有千余座，这些墓葬有相当部分属西汉晚期。西汉晚期这么多古墓聚在一起，全国也属罕见。这些汉墓与今天的海岸距离，远者不足 20 公里，近者约 5 公里。汉代盛行厚葬，故解放后挖掘出土的汉墓墓葬品种类之多令人惊叹，而一些墓葬品的珍贵精巧又令人叫绝。自 1971 年至 2003 年 30 余年间发掘的 400 多座古墓中出土有陶器、铁器、漆器及金、银、铜、玉、石、骨器等；有稻谷、荔枝、杨梅、贝壳等地方农产品、盛于器

皿内的酒。其中的铜凤灯、铜魁、三足盘等作为中国文物精品曾在亚、欧、美等洲展出。2003年发掘出土的铜马车是岭南地区汉墓出土文物的首次。墓葬的主人并非不是官宦便是商贾。距今约1500年的酃道元著的《水经注》称合浦县为西汉合浦郡治是见诸史籍的最早记载，由此可以想见西汉时期合浦已是一座商贸发达、水陆运输畅达、人烟稠密的江海港口城市，史称“南方一大都会”绝非浪得虚名。

合浦港成为“海上丝绸之路”始发港的条件

古代合浦港是一组港口的总称，包括今北海、铁山、沙田、大风江等天然港口，经过数千年历史变迁，行政区域辖属的变革，今北海港即古合浦港的总称。

合浦港成为古代“海上丝绸之路”的始发港，一因其优越的地理位置，二是有发达的水路运输，三是特产资源丰富，四是当时岭南的经济、政治中心。

地理位置 合浦港扼北部湾顶的中枢位置，西靠今越南北部，东邻雷州半岛的徐闻、海康、东南侧有海南岛，过琼州海峡与粤省的湛江、阳江、广州及香港、澳门相通。海上交通畅达，按《汉书·地理志》的说法，自合浦港起航沿岸西行至越南，南行可至今印度尼西亚、马来西亚、新加坡，过马六甲海峡可至泰国、缅甸、印度、斯里兰卡。从陆域来说，合浦在中国南疆，其直接经济腹地包括今广西及广东西部广大地区，间接腹地则远至湖南、湖北、贵州、云南、四川等，主要以水路与合浦港连接。此外四通八达的驿道可驰车跑马，已出土的铜车马可见一斑。

水路运输 合浦港与大陆尤其中原地区的联系主要靠河运，这条河运水路就是通过南流江、北流江、浔江、漓江、湘江而达长江水系。秦汉时期中原与南海地区交通联系主要靠河运，其安全、平稳、载运量大是陆路所不能及的。秦汉时期岭南河运主要的水路有两条，一条是西江水道，在番禺（今广州）出口，其运量大，可直达南海东部，辐射范围包括今雷州半岛至潮汕一带及海南岛东部；一条是南流江水道，在合浦出口，运量相对较小，辐射范围包括北部湾沿岸、海南岛以西至越南广大水域。《汉书地理志》把日南、徐闻、合浦列为始发港，其中仅合浦港拥有既可海、陆运输，又有直抵中原的河运条件，其余徐闻、

日南只能靠海运集散人员、物资。合浦港的运输优势不言而喻。合浦港处在南流江出海口的位 置，所以南流江造就了合浦港的始发港地位。公元前 214 年秦始皇派赵陀率军南征，秦军开凿灵渠，打通湘江进入桂江的航道，沟通中原与珠江流域的联系，自桂江通过北流江，旱路越分水坳进入南流江。秦征西瓯，不但加快合浦的开发，而且也为中原开辟了进入北部湾旁通交趾的水道。汉元鼎五年(前 112 年)汉武帝派伏波将军征集“楼船十万”，水陆并进至合浦征讨交趾叛乱。西汉后期，汉朝开凿湖南南部的峽道，对灵渠进一步治理，使湘江、桂江、北流江、南流江这条自中原至合浦出北部湾的水道更加通畅，合浦港自然成为汉代中国对外贸易的重要港口。

物产资源 南流江流域是合浦主要的桑、麻产区，丝、麻布是主要特产。距合浦不远的贵县(今广西贵港市)罗泊湾汉墓出土大量缣、锦、绢、丝等织物，证明当时合浦周边地区也有丰富的桑麻织品，都可以通过便利的河运渠道运输至距离不远的合浦沿海港口出海。汉代四川丝绸业发达，蜀锦巴缎闻名中外，《盐铁论》曾提到以蜀郡的货物到南海交换珠玑、象、犀等珍品。海南岛的广幅布也可能是合浦港出口的织品之一。著名的合浦珍珠是秦汉及其后历代皇朝必欲取之的贡品，作为饰物它是皇室尊贵富有的象征，获取珍珠也成为朝廷努力开拓中原至南海水道的一个重要原因。此外合浦沿海的鱼、盐等水产品和日用陶瓷制品均通过合浦港运至南海各国交换当地的特产，进行以货易货的贸易活动。

政治经济中心 合浦郡是汉元鼎 6 年(前 111 年)所设，郡下设合浦、徐闻、高凉、临允、朱卢 5 县，郡治设于合浦县。合浦成为郡县治所，除了是物产富庶之区外，还与其北部湾港口中枢位置、南流江出海口的地位有关。秦始皇、汉武帝用兵岭南是促使合浦港迅速崛起并成为该地区行政、经济以致军事中心的又一原因；而扩大对南亚各国官方贸易的需要，大量汉皇朝的官方代表、商人及军人的驻扎，也使合浦县城的建设规模不断扩大。秦汉数百年间的官方开发经营，内河及海路交通的发达，合浦港也有了活力。两千多年前的这段辉煌历史仅有《汉书·地理志》的一小段记载还不足以使人信服，以致几近湮灭的地步。幸有数千逾万的古汉墓及古港码头遗址的发掘，才再次展现这段历史的辉煌。

历久不衰的水路运输

约4000年前，合浦地区已有人从事“半渔猎，半农耕”的生产活动，这可从当地出土的新石器获得佐证。西周时期，当地越人“以舟为车，以楫为马”，开创航海活动，并与南洋有贸易往来，叶裳国(今越南中部)向中国皇朝进贡及进行贸易活动均通过合浦港并辗转各水道达中原。汉代的中原至合浦水道畅通后，合浦港的对外贸易便进入一个新时期，加上造船工业的进步，已可制造较大吨位的船只，虽然仍沿海岸而行，但已能抵越南以南的东南亚国家地区。早期的“丝绸之路”贸易往来带有较浓厚的官方馈赠性质，如用中国的丝织品、金、银器交换东南亚各国的珍宝，在合浦汉墓出土的陪葬物中便有以玛瑙、琥珀、水晶制成的装饰品。

自三国至隋唐，合浦港仍为中国南方对外贸易重要口岸，东南亚商贾或外交使者白海道进中原必经合浦，《旧唐书·地理志》记载：“自汉武以来，朝贡必由交趾之道”，“贞观、开元之盛贡朝者多”，曾出现“舟舶继路，商使交属”的繁荣景象。

宋代，合浦港成为广西漕运海盐中心，在县属白石、石康修建盐仓。屯贮海盐，利用南流江水道销往广西全境及湖南南部，而由合浦港出口货物主要为南流江、钦江流域的稻、麻、豆、甘蔗、桐油、五倍子、桂皮、荔枝、龙眼、木菠萝等农林产品及钦廉沿海的盐、贝类、海味等海产品。珍珠则主要贩销京城。从合浦港进口的东南亚国家的货物主要有苏合油、光香、金银、朱砂、沉香、檀香、犀角、玳瑁、象牙等贡品或商品；合浦出产的日用陶瓷制品亦输往东南亚。

明朝从合浦港进口的东南亚各国的货种有沉香、胡椒、苏木、钻石、犀角等。输出的有盐、鱼干、牛皮、桂皮、铅、锡、桐油、五倍子、陶瓷器、铁锅、丝绸等。海盐仍不断内销，海北盐课提举司置盐船300艘运输海盐。明代洪武年间，倭寇入侵，为保护海上运输，朝廷在乾体港驻水师、置战船24艘；正德十一年(1516年)明水军在乾体击败入侵倭寇。

清初迁界和屡申海禁，诏令沿海居民内迁，港口贸易中断，直至康熙二十四年(1685年)撤销禁令，恢复港口贸易，合浦港与广东沿海各港口有不定期贸易来往，与东南亚各国贸易亦恢复，出15瓷器、铁锅、糖茶、桐油、牛皮、盐、

海味、锡等，进口呢羽、香料、大米等。光绪二年(1876年)《烟台条约》签订后，北海港(合浦沿海各港口因淤塞，主要港口移至冠头岭港，即今北海港)成为对外通商口岸，合浦港曾经辉煌的对外贸易史由北海港而续写。

新解二则

一、合浦港与日南、徐闻港的比较

《汉书·地理志》把三个始发港依次排列为日南、徐闻、合浦，似乎说明三港的地位如顺序所列，即排于前者较后者重要。其实这是一种先入为主的观点，无数论者均被导入不设实际的想象中去阐释与史实不符的论点。深入研究发现，日南、徐闻位于北部湾的西、东两侧，属于翼港；中枢港地位非合浦莫属。因而班固的叙述是先西、东两翼后为中枢，也是作者本意也。

日南港位居汉朝最边远的南端地域，作为边防前沿，设置“障塞”御边守土，也是迎接异国使者或南来舟客的汉王朝的第一站。日南港虽处于河口处，入海方便，但其河运无法直接与中原地区相通，只有循海路择季候沿岸行驶可至合浦中枢，再循南流江水道北上通过漓、湘江进入长江水系，才能与中原沟通。其作为始发港而屯储货物的渠道唯有通过合浦港由海路转运，这点与下述的徐闻港货物屯储方式完全一样。

徐闻港背靠雷州半岛，南扼琼州海峡咽喉而控制海南岛，东侧是赵陀曾掌控的南越国部分海域，西侧是北部湾水域。徐闻港因三面环海，如遇风暴或西南季风天气则风浪险恶，潮流迅猛，港口避风困难，与大陆腹地的直接联系是陆路交通。但半岛林木荆棘丛生，虎豹、毒蛇出没，寸步难行。由于徐闻港无河运与大陆相通，是所有已知古代始发港中唯一无内河运输的港口，而同期的日南、合浦、番禺港及其后各朝代的泉州、宁波、福州、汕头、上海等港无不位于河流出海口，先是河港然后成为海港的。可见徐闻港在汉代作为“海上丝绸之路”的始发港，货物、人员的运输唯有依赖海路，其集散的直接货物来源于番禺至雷州半岛沿海各港及海南岛，屯集物资达到相当数量后选择秋冬季趁东北季风及海潮越琼州海峡进入北部湾沿北岸自东北至西南行驶，历经较漫长的海路在日南港附近离汉王朝领海南行而作异国之旅。

以汉墓的数量及规模来比较，徐闻已发现的200多座汉墓大多为中、小型

的东汉砖室墓，平民墓居多，在已掘的数十座汉墓未发现西汉土葬墓的封土堆。迄今发掘的最大一座汉墓(称那涧东坡墓)墓长、高、宽分别为4.6米、1.7米、1.6米。从已发掘汉墓中出土共约600件陪葬品，有陶器、陶珠、珠饰、五铢钱、铁器、铜器等、其中珠饰308颗，占了半数，未发现金器。

而合浦汉墓规模大、数量多，出土文物之丰富、档次之高为徐闻汉墓远不及。合浦汉墓见封土堆并已作标号的1056座，大多为西汉时期墓葬，墓主均非一般平民百姓。按考古学的常识，露出地表的古墓与深埋地下古墓的比例是1:5。那么合浦县城北、南、东郊最少有汉墓6000座(一说万座)。仅以已发掘的县东北郊望牛岭1号汉墓而言，该墓封土堆直径40米、高5米，墓长、高、宽分别是25.8米、8.8米、14米，与徐闻那涧东坡汉墓比较，长为5.6倍、高为5.2倍、宽为8.8倍。从已发掘的400余座汉墓的出土随葬品来看，往往一座汉墓就有数百件随葬品，如望牛岭1号汉墓出土随葬品245件，铜、铁、漆、陶、玉石、琉璃等器物应有尽有。堂排汉墓随葬品230件，有金手镯、金戒指和琉璃、水晶、玛瑙饰物。风门岭汉墓出土陶、铁、铜器47件，金、银器8件，玉、石饰品近200件，其中有金戒指、银戒指、金球、玛瑙、水晶、琥珀、琉璃穿珠等。

仅从汉墓数量、规格及出土墓葬品来比较便可得出合浦县是当时合浦郡的经济首县，其作为合浦郡治的地位是不容怀疑的。

还有一个最为主要的历史证物便是西汉合浦港码头遗址的发现。

该码头位于今合浦县城东北13公里处的石湾镇大浪村委的古城头村，此处正是当年南流江出海口附近。码头为泥质夯筑，有三级台阶呈弧型伸入古江道中，台阶长约8米，最宽处5米。码头西南侧发现两个柱洞，相隔约1米，洞直径约20厘米，洞内残存木质碎屑，估计是当年系船木桩，残存木屑经送北京大学作炭14测定，测得距今平均值约2250年前，恰是西汉中后期。

码头位于大浪古城的西侧。大浪古城城墙遗址呈正方形，边长220米左右，城墙及护城河清晰可辨。城墙为人工开挖护城河道后以土夯筑而成。通过对古城中央的探方取土分析及采集的大量陶片，证明古城筑于西汉；古城北面约1公里处的双坟墩村发现两个大型封土堆，直径达30米，探洞深达5米仍未到达墓室。探方内起出的陶片属于西汉时期。这样，在方圆不到2平方公里的范围

内，一个由西汉墓葬、古城和古码头组成的完整的西汉文化活动区呈现在 21 世纪的今人眼下，足以证明汉合浦郡治最早的“海上丝绸之路”始发港的合浦的真真切切的存在，佐证这段几乎湮灭的辉煌历史。

二、番禺港为何不是汉代“海上丝绸之路”的始发港

许多广东籍的史家对《汉书·地理志》记载的“海上丝绸之路”的始发港有日南、徐闻、合浦港，唯独没有番禺港而愤愤不平，反而根据番禺是南越国都，而日南、徐闻、合浦只是属下的小港这一逻辑推导出番禺才是正宗的唯一的始发港，而三港只是它的“外港”而已，更有甚者把番禺升格为汉“海上丝绸之路”的“发祥地”，他们的论点归纳起来有三个：一、番禺港自然条件好；二、秦末汉初的番禺为岭南的政治、经济、文化、军事中心；三、广州发现南越造船工场。

番禺确实曾是南越国的国都，秦汉时期“岭南一大都会”。但南越国是叛变汉朝而自立为国的，番禺则是赵陀经营多年的老巢，所以汉武帝派兵攻打赵陀重臣吕嘉为首的南越叛军时，为了不使叛军再度麋集，南越国死灰复燃，所以汉军攻陷番禺城后便火烧全城，官室尽毁，军民四散逃命，南越国及其都城番禺毁于一旦。汉武帝为了管治广大的岭南疆土，便放弃地偏岭南东隅且有反叛基础的番禺，而根据南征军有直抵北部湾出海口的便捷河运通道的有利条件，将新的政治中心设于贺江与西江交汇的广信(今广西梧州)，大量官方及民间经营的货物、人员便经由湘江、漓江、西江、北流江、南流江等河道抵达合浦港出口，同时入境的海外货物也经由这一河运线路直抵中原，比绕道西江至番禺出海涉风涛抵徐闻候东北季风出北部湾的航路便捷得多。

汉武帝平南越后，广信取代番禺成为新的岭南政治、经济、文化中心，而番禺城焚毁后数百年间均没有恢复元气，直到 375 年后的三国东吴时期才把交州刺史部治所由广信迁至番禺，才重修番禺城。

关于广州发现南越(一说秦汉)造船工场遗址的消息最早见于 1974 年，称在广州市中山四路基建施工时发掘的“秦汉造船工场遗址”为“中国重大的考古发现”，遗址被列为“国家文物保护单位”，大量专家、学者引用这一“考古发现”的成果，阐发出不少惊世骇人的论著。但 2000 年在广州召开的一次全国学术会议上，该“造船工场遗址”遭到全国船舶史、古建筑、考古学、地理学和

地方志专家的质疑，否定是造船工场遗址。这一否定意见已为大多数学者接受，有关“造船工场遗址”的内容已不再被引述。

番禺港作为西汉时“海上丝绸之路”始发港及“发祥地”之不可能，因为西汉官方对外远航的主要区域在北部湾，当时自番禺至南洋各国的航海线路尚未开通，自珠江口至南洋各国最近的航线必须经过海南岛东部海域，那里的风浪、潮流均不是西汉船队能克服的，直到指南针的发明，风帆的使用，船只吨位的增大的数百年后的三国时期才有可能，而番禺港真正的繁盛则是唐宋以后了。

(作者县北海市地方志办公室研究人员)