

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“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”，“根据有段石锛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”，“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”，而“早在新石器时代（约1万年——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，出土了石锛、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”。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”。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”。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）”，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”，“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”，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）”。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”，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”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”……。

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”。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”并“以珠玑为打入中原市场的‘拳头产品’了”。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”，而此“繁庶”应在秦朝“大批移民‘沿秦军水道南迁’”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”，并明确提出：“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”。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”。证明“海上丝绸之路”繁忙的商务活动不晚于秦代。同时，秦始皇于公元前二二二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”，而“此五十万谪徙人民，当为秦灭六国后之中原人民”。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”。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’”。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”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”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凉。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一一一年，即汉武帝平定岭南之时”。台湾的合浦籍周胜皋教授亦指出“汉武帝元鼎四年（公元前一一三年）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……”，还有“《汉书》正式记载的第一条远洋航线，始于公元前111年”，《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”，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”等史实，加上前面所述，“官路通于西汉”已不言而喻。

说到此，官路通于公元前一一一年已可公认，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”。“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”。“有用琥珀雕成的狮子，青蛙……”、“有大量琥珀、玛瑙、琉璃、水晶及具有外国风格的玻璃器皿……”。“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”。“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”……。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“合浦原有古墓在1万座以上”，“主要集中在县城东郊……东西宽约五公里，南北长约十八公里”，“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”……。

南朝末于公元589年而“隋文帝开皇三年（公元五八三）……改越州为禄州，后又再改称合浦郡”，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”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”。

“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”。“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”……。

“越俗以珠为宝，合浦有珠商”、“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”，“东汉明帝时，合浦人张重为日南郡从事举计”、“又有丁茂，少贫，事母曲尽欢心，以孝廉官至交趾太守”、“姚文式，东汉献帝时建安年间，以茂才官交州治中”……。

“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。贤与妻及妹俱得常侍左右，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”、“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，軼徙合浦”……。

“平帝元始五年王莽废中山王后卫氏，徙合浦”、“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”，“定陵侯淳于长入狱戍死，其妻子被移徙合浦”、“宜陵侯息夫躬获罪，……仰天呼号而仆死，躬母坚弃市，妻充戍及家属徙合浦”、“又方阳侯孙宠为有师所劾，追发旧冤狱，夺爵充戍，并徙合浦”、“孔卿侯傅晏直鯁，免官徙合浦”……。

“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”、“哀帝时王莽秉政，南郡太守毋将隆、郎中令冷褒，黄门侍郎段犹等直鯁，俱免官徙合浦”……。

“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……”、“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”、

“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”……。

“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’……”、“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”……。

“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”、“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”……。

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”，又是“中国最早进出口港”，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摘，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。自夫甘都卢国船员行可二月余，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。所至国皆禀食为耦，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，厚遣黄支王，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。船行可八月，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”。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”。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”观点为“徐闻即今雷州半岛南端的徐闻县”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”和“至少相差一个月航程”的两地作同一出发点，当然“更无同样航行五个月到都元国的道理”，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”。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”。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”、“自从汉武帝在新置的日南郡设了障塞，边境安全有了保障”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”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”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”观点的综合体。因为“要塞”说阐明在日南的最南瑞设立了“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们的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是合浦或徐闻。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”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”，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……”，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”，并于风起时“从第二候风港合浦出发”，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”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”。“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”，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”，因此，从合浦始航后两个多月即到达金瓯角。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”。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）”。

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’，‘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’，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）吴交州刺史步骖重建番禺城于广州这长达 318 年间，古代番禺之繁荣即告衰微”，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、步骖重建广州城以后才逐渐恢复”，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”。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”的真实原因。

虽然“晋代以前，广州未能与外国直接通航”，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”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”，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”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”，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”，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”。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”，因此“郑和下西洋终成了千古绝唱”。

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。

仅供阅读 禁书网