

4 始发潮声

汉武帝平定南越，设立了岭南九郡，实现了岭南九郡与西南八郡的连接成片，随即开始了寻求已久的海疆开拓宏伟战略。合浦郡以其独特的优越条件，成为汉武帝海疆开拓宏伟战略中的首选。

汉武帝着意开拓海疆，在某种意义上说是承接了秦始皇的海疆巡狩与海疆政策，关键因素还是从汉王朝海疆经略需要出发。

汉朝是继秦之后出现的封建王朝。汉初，沿海沿边的许多地方仍被割据势力所控制。沿海的东瓯实际上处于独立状态，岭南地区被秦始皇委派的南海郡龙川令赵佗所掌握。赵佗拥兵自重，兼并了象郡、桂林，自立为南越王。而此时的汉王朝经过汉高祖经营，又历文、景之治，到了汉武帝时期，国力加强，史书称此是“汉兴，海内为一，开关梁、驰山泽之禁，是以富商大贾周流天下，交易之物莫不通，得其所欲”。于是这位雄才大略的汉武帝开始了统一全国的历程。吴王濞叛乱失败后，刘濞的儿子窜入闽越，挑起闽越与东瓯的战争。汉武帝采纳了庄助的意见，派遣楼船将军发兵会稽（治今苏州市），从海上援助东瓯。闽越在汉军未到达之际，即已先行撤军，从而使西汉王朝取得了对东瓯的统治主权。公元前119年，汉朝北部边疆的战争告一段落，汉武帝开始着手解决南部的割据政权。元鼎五年（前112年），汉武帝派五路大军进攻南越。楼船将军率先攻入，占领了番禺，南越终被平定。这样南部海疆又归中央政权控制，开始有了番禺、徐闻、合浦、日南等重要海港，海外贸易进一步扩大。公元前110年，汉朝的军队又攻入东越，东越王被杀死，汉武帝进而统一了东南部沿海。公元前109年至公元前108年，汉武帝派遣楼船将军杨朴、左将军苟彘率

水、陆军五万人攻打朝鲜，杨朴水军由山东渡海，与荀彘配合，消灭了卫氏朝鲜，设置玄菟、乐浪、真番、临屯四郡。

西汉时，中央把全国划分为十三刺史部。临海的刺史部包括幽州刺史部、青州刺史部、徐州刺史部、扬州刺史部和交趾刺史部。临海的郡多达21个。自北向南，幽州刺史部含七个临海郡：乐浪郡、玄菟郡、辽东郡、辽西部、右北平郡、渔阳郡、渤海郡。青州刺史部包括了千乘郡、齐郡、北海郡、东莱郡四个临海郡。徐州刺史部包括琅琊郡、东海郡、临淮郡三个临海郡。扬州刺史部包括会稽一个大临海郡。交趾刺史部的临海郡有：南海郡、合浦郡、交趾郡、九真郡、日南郡。公元前110年，汉王朝把海南岛划入版图，又设置了儋耳郡和珠崖郡。

沿海诸郡形成了许多著名的海港城市，除合浦外，还有番禺（今广州）、东冶（今福州）、钱唐（今杭州）、丹徒、琅琊、芝罘、临淄、泉州等。其中番禺、临淄也是著名的大都会，是五方之民相聚的地方。临淄发达的制盐业、纺织业为全国提供了丰富商品。合浦、番禺一带更是商贾云集的地方，聚汇了四方的宝物，如犀、象、珠玑、银、铜、果、麻布等。

中央王朝在沿海郡县不仅设立行政官员，而且还派驻军队和军事官员。在临海的乐浪郡、辽东郡、辽西郡、渤海郡、千乘郡、琅琊郡、临淮郡、会稽郡、合浦郡、交趾郡、九真郡都设立了都尉，都尉为一郡典兵之官。其中有设在雷州半岛徐闻的都尉，设在杭州湾钱唐的都尉，设在千乘郡的都尉，设在乐浪郡的都尉，他们都肩负着海防的职责。

在汉武帝尚未统一岭南之前，就于元狩元年（前122年）派出张骞出使西域各国。张骞在西域各国时，发现市场上有中国的丝绸、竹枝和陶瓷

等产品销售，经打听之后知道是自四川进入西域的。《史记·西南夷列传》是这样记述的：“及元狩元年，博望侯张骞使大夏来，言居大夏时见蜀布、邛竹杖，使问所从来，曰‘从东南身毒国，可数千里，得蜀贡人市’。或闻邛西可二千里有身毒国。”张骞回国后向汉武帝建议打通四川—云南—印度商路，汉武帝采纳了张骞的主张。

“（元鼎六年，前111年）上便令征西南夷，平之。遂定越地，以为南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、珠崖、儋耳郡。定西南夷，以为武都、牂牁、越嵩、沈黎、文山郡。”（《汉书·武帝纪》）汉武帝平西南、定越地之后，就采纳张骞的建议，开始着手打通川、滇至印度的商路。

“时又通而南夷道，作者数万人，千里担负馈饷，率十余钟致一石，散币于邛焚以辑之。数岁而不通。”（《汉书·食货志》）从这段记述中，可知汉武帝为了打通川滇至印度的商路所付出的代价。但终因“数岁道不通，蛮夷因以数攻”，这就更加坚定了汉武帝要在岭南打开海路通道的决心。

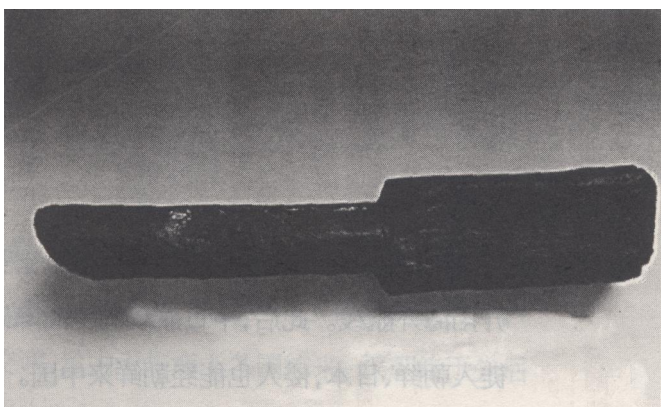


图 4-1

合浦汉墓窑群出土的制陶工具——木泥锤。

于是，汉武帝开始了他大规模的巡海行动。汉武帝的巡海行动共有七次。

第一次巡海：元封元年（前110年）正月，汉武帝首次东巡海上。至东莱（今山东掖县），齐人趁机上言海上故事者不下万人。他派出了与徐福东渡规模相等的数千人的大船队探寻通日本之路。甚至要亲自率船队出海赴蓬莱求仙人。经郡臣苦谏才罢。随后他便沿渤海巡行到碣石，向东巡行到辽西，后于五月回都城长安。

第二次巡海：元封二年（前109年）正月，仅距第一次巡海六个月，武帝再巡东莱留居数月，求神仙无所见。四月回长安。秋，派左将军荀彘从辽西出兵，楼船将军杨朴率领水军5万从山东渡渤海水陆夹攻朝鲜。这次两路进军路线与武帝第一次巡行东莱和赴辽西路线相同。可知这次巡海仍为开通对日航线。次年，由于朝鲜统治集团内部分裂，卫氏朝鲜立。武帝在卫氏朝鲜统治区设真番（今朝鲜开城一带）、临屯（今朝鲜咸镜南道南部）、乐浪（今朝鲜平壤南）、玄菟（今辽宁清源附近）四郡，以开拓海外航线。此后，中日航线的中间障碍（朝鲜）被打通，汉人大量迁徙入朝鲜、日本，倭入也能经朝鲜来中国。

第三次巡海：元封五年（前106年）冬，武帝先南巡江西、湖南长江中下游造船基地，再从浔阳（今江西九江、湖北黄梅一带）率一支大船队“自浔阳浮江，射蛟江中，获之”。顺江而下，到安庆视察了安庆以下菜子湖口的枞阳（安徽枞阳）造船基地，又增添船舰及水兵然后“舳舻千里，薄（通泊）枞阳而出”，顺江而下，出长江口，入东海，沿海北上至琅琊。三月，返至泰山，四月回长安。对长江下游及沿海来说，庐江（安徽安庆及枞阳一带）水师基地比浔阳（江西）水师基地更为重要。

第四次巡海：元封六年（前105年）十月，武帝东巡至海上，查元封

元年派遣出海寻仙船之下落，因未见返航，再派第二批船队出海东渡。第五次巡海：太初三年（前102年）正月，武帝又东巡海上求神仙并了解出海船队情况，仍未见返航。四月，封泰山，禅石阁（在泰山下，方士以为仙人之阁），还长安。

第六次巡海：太始三年（前94年）二月，武帝又东巡，求神仙，至琅琊，然后渡海到成山、芝罘，“渡大海而还”。

第七次巡海：征和四年（前89年）正月，武帝最后一次巡海至东莱，欲亲自浮海求神仙，群臣谏阻不听，适逢海上大风十余日，海水沸涌，楼船不能出港，只得返回。三月，武帝追悔以往的错误，采纳了田千秋的建议，取消了诸方士求神仙之事。之后，武帝每对群臣自叹：“从前愚惑，为方士所欺。天下岂有仙人？全是妖妄，还是节食服药，少得点病就行了。”

汉武帝极力开辟海上交通，致力于与海上各国往来。汉朝终于先后开辟三条重要的海上航线：

1. 北起辽宁丹东，南至广西北仑河口南北沿海航线。
2. 从山东沿岸经黄海通向朝鲜、日本。
3. 海上丝绸之路：以合浦为中心，东至于南海、西、南至东南亚航线。

汉武的海疆巡狩是为了向海内外各类势力证明中央王朝的统治权。汉武帝时期，海外也未平伏，汉武帝新开辟的郡县并未巩固，北方的朝鲜半岛、南方的百越地区都出现了激烈的反抗。汉武海上巡狩的主要目的是为了巩固其统治，也反映了这一时期中央政府在军政上致力于海疆经略的事实。

汉代的帆船开辟了从南海通往印度洋的航线，这是我国历史上的第一

条远洋航线，也是世界上最早的海外贸易。对这条航路，《汉书·地理志》有较完整的记载：“自日南障塞（郡比景，今越南顺化灵江口），徐闻（今广东徐闻县）、合浦（今广西合浦县）航行可五月，有都元国（苏门答腊）；又船行可四月，有邑卢没国（泰国华里富）；又船行可二十余日，有谿离国（泰国境内）；步行可十余日，有夫甘都卢国（今缅甸伊洛瓦底江中游卑谬附近）；自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国（今印度马德拉斯附近）；民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物。自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海，市明珠、璧流离、奇石异物、赍黄金杂繒而往。所至，国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之，亦利交易，剽杀人，又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下，平帝元始，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月，到皮宗（今马来半岛克拉地峡的帕克强河口）；船行可二月，到日南（今越南中部）、象林（今越南广南淮川南）界云。黄支之南有已程不国（今斯里兰卡），汉之译使自此还矣。”

这条航线就是通常所称“海上丝绸之路”。在所引的《汉书·地理志》的记述中，合浦是海上丝绸之路最早的始发港口。西汉建元二年（前139年）张骞出使西域开辟的以长安（今西安）为起点，经甘肃、新疆，到中亚、西亚，并联结地中海各国的陆上通道。这条路西运的货物中以丝绸制品的影响最大，故以“丝绸之路”名之。其基本走向定于两汉时期，包括南道、中道、北道三条路线。丝绸之路是历史上横贯欧亚大陆的贸易交通线，在历史上促进了欧亚非各国和中国的友好往来。中国是丝绸的故乡，在经由这条路线进行的贸易中，中国输出的商品以丝绸最具代表性。19世

纪下半期，德国地理学家李希霍芬就将这条陆上交通路线称为“丝绸之路”，此后中外史学家都赞成此说，沿用至今。张骞通西域后，正式开通了这条从中国通往欧、非大陆的陆路通道。这条道路由西汉都城长安出发，经过河西走廊，然后分为两条路线：一条由阳关，经鄯善，沿昆仑山北麓西行，过莎车，西逾葱岭，出大月氏，至安息，西通犁（今埃及亚历山大，公元前30年为罗马帝国吞并），或由大月氏南入身毒。另一条出玉门关，经车

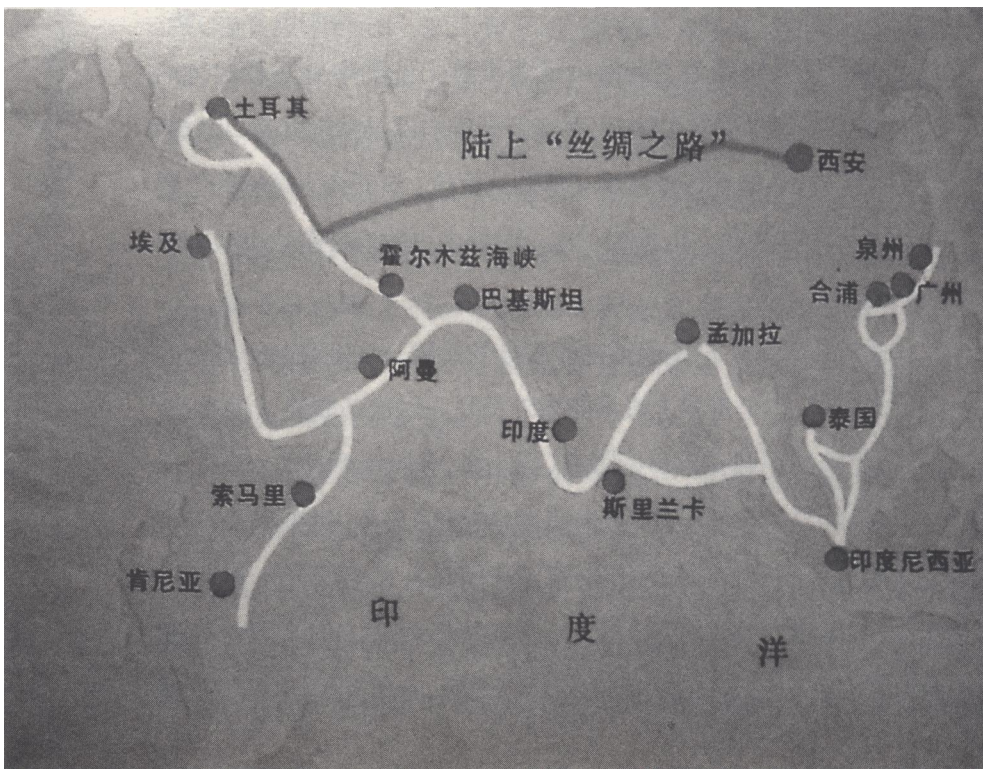


图 4-2
以合浦为始发港的海上丝绸之路航线图。

师前国，沿天山南麓西行，出疏勒，西逾葱岭，过大宛，至康居、奄蔡（西汉时游牧于康居西北即咸海、里海北部草原，东汉时属康居）。丝绸之路开辟了陆路中外交流的新纪元。从此，这条路线被作为“国道”踩了出来，各国使者、商人沿着张骞开通的道路，来往络绎不绝。上至王公贵族，下至乞丐狱犯，都在这条路上留下了自己的足迹。这条东西通路，将中原、

西域与阿拉伯、波斯湾紧密联系在一起。经过几个世纪的不断努力，丝绸之路向西伸展到了地中海。丝路的东段已经到达韩国、日本，西段至法国、荷兰。通过海路还可达意大利、埃及，成为亚洲和欧洲、非洲各国经济文化交流的友谊之路。

以合浦为始发港的海上丝绸之路是相对这条陆地上的丝绸之路而言的。

以合浦为始发港的海上丝绸之路的开通，决定于四个关键因素：一是汉武帝为国家安全而确定的海疆开拓发展战略。为了实施这个战略，张骞在陆地丝绸之路上不辞艰难险阻探索了近三十年，才了解到川滇至印度商路可入海通西域各国，因此加快了汉武帝从西南、岭南打通海上商路的决心。二是汉武帝的七次巡海，使他更加明确了海疆安全对国家统一稳定的重要意义。三是平定的南越王国，设置了岭南九郡后，汉王朝的海疆开阔了，航海环境得到了进一步的改善。而合浦郡所处的地理经济区位和在汉武帝海疆开拓发展战略中的地位十分明显突出，使汉武帝的打通海上商路的决策择向有了明确的方位。四是汉代造船业已经很发达。此外，秦王朝和南越王国时期在岭南地区开展的海上交往活动及航海探索，也为海上丝绸之路的固定发展奠定了基础。

在上述因素中，汉代造船业的发达是外部因素，合浦郡自身的优势条件是内部因素。这两种因素的组合在一起，促成了以合浦为始发港的海上丝绸之路的形成，伸延和不断发展。

汉代造船业方面的因素。汉武帝（前104年—前87年在位）统治时，社会经济发展，国势强盛。为了统一沿海地区，发展近海与远洋的交通、

贸易，汉武帝致力加强造船业，建立强大的水师，并七次巡海航行。

汉代的造船业已经非常发达。据古籍记载和对现代出土的汉代船模的研究，可知汉代已能根据不同的用途和需要造成各种类型的船，有客船、货船、战船等。客船中又有官船、民船；民船中又有舸、煊、艇、扁舟、轻舟、龄舟、舫舟等。战船有很多是从民用船只发展而来的。战船比民船的制造要求要高得多，结构、性能的要求方面，首先要坚固，能防御敌人的进攻，还要有攻击性，要配备能进攻的武器，还要求速度，更要灵活，进退自如。所以战船代表了当时的造船能力和技术水平。战船也有很多种类，如戈船、桥船、斗舰、朦艫、楼船等。

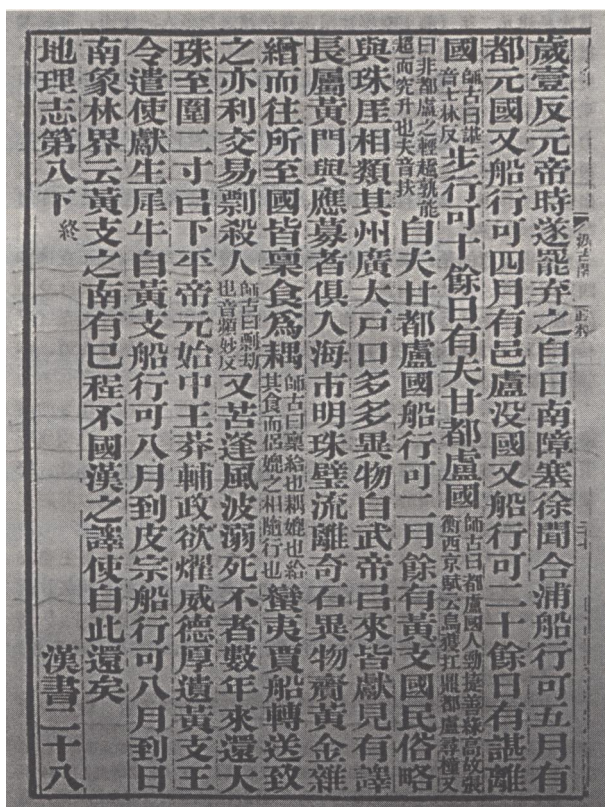


图 4-3

《汉书·地理志》中关于以合浦为始发港的海上丝绸之路航线的记录。

汉代我国造船技术已经成熟。最能说明汉代造船技术高超的是“楼船”。

楼船是水军的代称，也是对战船的通称，如把水兵称为楼船卒、楼船士，水军将校称为楼船将军、楼船校尉等。元狩三年（前120年），汉武帝下令在长安城西南挖建了方圆40里的昆明池，在池中建造楼船。船上能起高楼，所以叫楼船。这是汉代重要的战船船型。楼船秦时已有，汉代时，其规模、形制均较秦时大得多，它的大量出现是汉代造船业高度发展的重要标志。据《史记·平准书》记载：“是时，越欲与汉用船战逐，乃大修昆明池，列观环之，造楼船，高十余丈，旗帜加其上，甚壮。”楼船体势高大，上面有三个楼层，第一层叫“庐”，“像庐舍也”；第二层，即“其上重宝曰飞庐，在上，故曰飞也”；第三层，“又在上曰爵（雀）室，于中候望之如鸟雀之警示也”（刘熙《释名》）。庐、飞庐、雀室，这三层每层都有防御敌人弓箭矢石进攻的女墙，女墙上开有射击的窗口，为了防御敌人的刀枪火攻，有时船上还蒙上皮革等。船上设备齐全，已使用纤绳、楫、橹、帆等行驶工具。楼船的四周还插满战旗，威武雄壮。有时，昆明池中有近百艘高大的楼船。汉代，一次战役就能出动楼船2000多艘，水军20万人。作战时，舰队配备有各种作战船只，位于最前列的战船叫“先登”；还有狭而长的冲击敌船的战船“艨艟”；有又轻又快如奔马的赤色快船叫“赤马”。此外，有上下都用双层板的叫“楹”，四面设板防御矢石，其内如牢楹的重武装船。还有主力战舰露栈、戈船都是大战船，都在500斛以上。船上还有小屋，叫“斥候”，以观察敌人进退。200斛以下叫艇，其行径艇，一人所行也。此外还有更大的船，如豫章大舡上面起宫殿，可载万人。“万人”也许太夸张了。即使载“千人”，载重量也已达90-100吨了。

汉代造船的数量很多。当时所造的船是以长度“丈”来计算的，有些

大商人一家就有船 1000 丈。

从考古发掘中也可证明汉代造船业的发达和造船技术的先进。

1973-1974 年间在湖北江陵凤凰山上西汉墓中出土了木质船模，长 71 厘米，中部最宽处为 10.5 厘米，头部较窄，尾部稍宽，底部平坦呈梭形，两端呈流线型上翘。与船模同时出土的木简中也有记载舟船的资料。

1951-1952 年，在长沙发掘的西汉 203 号墓中发现一只两头小、中间大，船形狭长的船模，有 16 支划桨，船模两侧边沿及首尾甲板上都有规则的钉眼。说明这种船已采用当时世界上先进的钉接技术了。

1955 年，在广州郊外的东汉墓椁中出土了一只陶制船模，船分前中后三舱，舱上都有盖顶，船首两旁有桨架三根，船舱有横架梁槽八根，船的两则设有撑篙用的边走道，有舵锚，是一只有部分甲板的中型内河客货船。

1974 年，曾在广州市发掘出秦汉时期的三座造船台，据测定，可以制造 50 吨至 60 吨的木帆船。秦汉时代船的规模不仅越造越大，而且类别也很多。在海战中，阵前冲击敌舰的战船叫“先登”，以撞击为主要方式的叫“艨冲”，快速传递情报的船叫“赤马舟”。这类船通体漆成红色，行如飞奔之马。这时的船已用多桨推进，大船已用 20 支桨，并有了船舱等设施。凭借比较先进的航海工具，秦汉时代已开辟了多条海内外航线，《吕氏春秋》记述，先秦已存在远航的活动：“夫流海者，行之旬月，见似人者而喜矣。及期年也，见其所尝见物于中国者而喜矣。”到汉时，北方航线自山东半岛和渤海湾西岸的港口出发，沿海岸线直达辽东半岛、朝鲜半岛和日本列岛。徐福到达日本大概走的的就是这条航线，日本使者也通过这条航线到达中国，进行文化交流，有的还得到汉王朝的册封。南方航线则自闽越通过南中国

海、马六甲海峡，直抵缅甸、印度次大陆和斯里兰卡。当时国内的航线主要是长江到黄河口的江、海、河联运通道。

西汉有很多水师基地。水师常备军皆驻扎在沿江傍海各要地，属于所在郡守统辖。西汉的水师主要基地有豫章（江西南昌）、浔阳（江西九江一带）、庐江（安徽安庆）、会稽（江苏苏州）、句章（浙江余姚钱塘江口杭州湾处）、博昌（山东博兴入莱州湾处）等处。庐江、会稽等郡同时也是重要的造船基地。



图 4-4

合浦的汉墓出土的玉带片。

汉武帝凭借其强大的水师完成了对东瓯（今浙江省东南部）、闽越（福建部分地区）、南越（广东广西部分地区）等地方封建割据政权的统一，巩固了海疆，为东南与南方沿海航路的畅通打下了基础，从而开辟了海上丝绸之路。

造船业的发达，促进了海洋捕捞业的发展。在汉代早期成书的《尔雅》中，记述了二十余种鱼的名称，其中海鱼有五六种。东汉许慎的《说文解字》记载各类鱼的名字七十余种，海鱼有一二十种。不少鱼类产自边远地

区，如乐浪、邪头、貉国等地。贝类产自东莱、会稽郡。《三国志·东夷传》记载，朝鲜半岛，“其海出斑鱼皮”。

珍珠捕捞在汉代也是重要的产业。汉时，得到珍珠有两条途径：一是从海外如西方诸国或向东夷购买，一是在中国的南海一带捕捞。南海捕捞的地点是在合浦。《后汉书·孟尝传》记载，孟尝作太守时，“郡不产谷实，而海出珠宝”。“先时宰守并多贪秽，诡入采求不知纪极，珠遂渐徙于交趾郡。于是行旅不至，人物无资，贫者饿死于道。尝到官，革易前敝，求民病利，曾未逾岁，去珠复还，百姓皆返其业，商货流通。”

汉代盐业生产的规模已很大。根据《汉书·地理志》等史书记述，西汉在全国设立的盐官有 32 处（一说有 38 处），其中大多数是海盐生产。在辽宁地区有两个：一处在于平郭（今营口一带），一处设在辽西一带），一在海阳（今滦县一带），一在堂阳（南宮县一带）。山东盐区是全国最大的盐区，全国设盐官 30 余处，山东就占了 11 处。设盐官的郡县有：干乘（今滨州一带），都昌（今昌邑一带），寿光、海曲（今日照一带），计斤（今胶州湾），长广、昌阳（今莱阳一带），曲成、当利（今掖县一带），东牟（今文登一带）。汉时，汉代盐业产区古籍记载不详，大约在长江口以北的沿海地区。浙江盐区在会稽郡海盐县设有盐官。福建生产海盐的历史很长，但见诸文字却是在唐代。广东制盐业十分发达，汉朝在南海郡、苍梧郡的番禺县、高要县均设有盐官。由盐官管理的大规模盐业生产、小规模私盐生产和内陆池盐的生产，成了遍布全国的食盐供应体系。

合浦既是海水珍珠的主要产区，又有珠市作为集散中心，又是盐业主要产区，造船业的发展又比他郡发达，这都是成就合浦成为汉代海上丝绸

之路始发港的有利条件。

第一，汉代合浦郡政治、经济、文化、军事的鼎盛，使合浦具备成为“海上丝绸之路”始发港的条件。在政治上，合浦历史悠久，是岭南的古郡。在西汉时期，西汉武帝元鼎六年（前111年）汉武帝平定南越之后，就开始设置了合浦郡，后来的两千多年中，合浦一直是郡、州、路、府、县的所在地。最鼎盛时期以郡为建制。从现在的出土文物来看，仅今合浦县内就有近1万座汉墓，而且这些汉墓的埋葬者都是很有身份的。古时岭南人口非常稀少，但今合浦县境就有1万多座汉墓，可见当时的繁华情景。

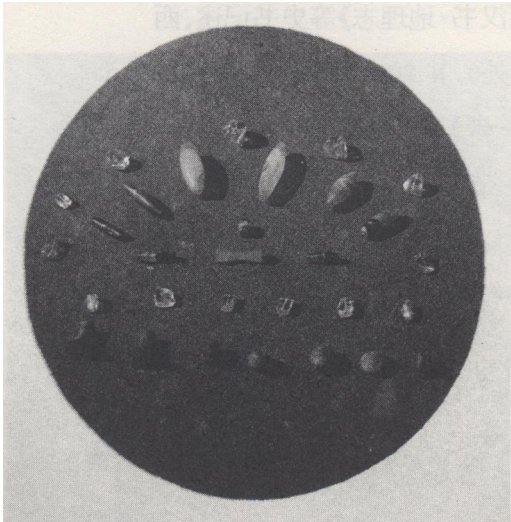


图 4-5

合浦汉墓出土的水晶、琉璃品，是海上丝绸之路商品贸易的见证。

在经济区域优势上，合浦面向东南亚，背靠中原，比较早地与外国通商。商船从合浦港出发，沿着印度支那半岛分别航行到东南亚各国，又通过印度转运到欧洲进行贸易交往。当时海上交通比较便利，通商贸易比较繁华。为什么我国沿海14个城市优先开放，就因为有沿海、沿边的优势。从汉墓出土的文物来看，当时合浦一带的手工业比较发达，在2000多年后出土的文物中不但有盛酒器皿中还装有酒，还有铜、陶型制的加工器具、

竹织品，山草药、谷物和其他手工制品。可见，当时合浦的农业、手工业、农产品加工业、采珠业和纺织业比较发达，是岭南经济最为发达的地区。经济上的繁荣，为合浦作为海上丝绸之路始发港提供了充分的物质条件。

在文化凝聚力上的优势，海上丝绸之路的建立，与海文化的发展有很大关系。当时合浦作为沿海的一个郡，在与海外的经济交往中，也较早地进行了文化交流，因此合浦区域文化具有鲜明的海文化特点，具有很大的开放性和包容性。合浦又是中原文化与海文化、山地文化的交汇部。秦始皇统一岭南之后，把 50 万兵屯集在岭南——合浦这个地方，这些士兵带来了中原文化。中原文化、海文化和山地文化与合浦特有的珍珠文化相结合形成了一个非常有地域特点的“珍珠文化”及因此派生的吏治文化、汉墓文化等。从“珠还合浦”这个成语的流传可以看出合浦在全国各民族文化中是有很有分量的。文化的繁荣，为合浦成为“海上丝绸之路始发港”提供了人才和技术条件。

在军事上，合浦地处北部湾畔，面向东南亚，背靠大中原，水陆交通发达，自古以来，就是一个南方军事重镇，位置十分重要。早在秦代，合浦就是朝廷的军事集结基地，既有陆军也有水兵。公元前 214 年，秦始皇征服了南越之后，设置了南海、桂林、象郡，合浦当时是象郡的辖地。到了汉代合浦成了郡的建制，成为军事基地，汉统治者动员和强迫中原人到合浦定居，并建立陆军和水军。汉王朝多次以合浦为军事基地发动大规模出兵平叛作战，使合浦逐渐成了军港，拥有强大的军事力量，为海上丝绸之路始发港提供安全保障。

第二，优越的地理位置使合浦古港成为海上丝绸之路的始发港。秦始皇

皇征服了南越之后，合浦就成为一个重要的政治、经济、文化、军事中心。在秦汉时期，合浦是中原沟通岭南及海外各国的中转站。由于北方匈奴的骚扰，外国经西域到中国的陆路不通，海上交通成为重要的通道，而当时航海技术不高，外国使者和商人抵达中国，大都先往交趾（今越南）到合浦再进入中原。在西汉时期，我国已经和东南亚各国进行了海上交往和贸易交流。合浦是东南亚国家向王朝进贡货物运输必经之地，很多贡品都要在合浦港中转北上进贡王朝。因此合浦北上交通非常发达，全境有三条水路通向中原。第一条是中原水路，灵渠开通之后沿长江水系，由湘江通过灵渠，进入桂江到西江进入北流江再过桂门关（鬼门关），沿南北盘江南下从天峨、来宾到郁江，从郁江到贵港到玉林、沿南流江到合浦。这是中原货物出海的必须之路。第二条是红水河水路，沿南流江到合浦。云、贵、川的一些货物都要运到合浦为海运出口。两千年后的今天，把广西作为西南出海大通道，也是基于这种历史渊源。第三条是左右江水路，沿左右江南下，从龙州、崇左、扶绥、邕江、到北流江再到南流江至合浦。优越的地理位置及发达的交通运输条件，使合浦成为海上丝绸之路始发良港。

第三，天然的港口条件使合浦古港成为海上丝绸之路始发港。合浦地势是北高南低、背山面海、三面环海，海上交通非常发达。合浦地处北回归线以南，受亚热带海洋性季风的影响，冬无严寒，夏无酷暑，气温比较适宜，四季可以通航。汉代合浦的海岸线港口很多，海港水深浪平，避风条件较好，并有海南岛和马来半岛和雷州半岛作为天然河流的出海口，是北部湾少有的天然良港，理所当然地成为中原与海外沟通的必经之地，成为我国和海外各国交流的桥头堡。根据气象学家和海洋学家分析，合浦属

于亚热带海洋性季风区，季风一般吹北风，从合浦出海驶向东南亚方向比较顺风。夏季则吹南风多，从东南亚回到合浦又是顺风。顺风、顺水、顺浪这样一个良好的水域条件是非常有利于海上航行的。特别是每年的9月至第二年的3月海流的方向都是沿着北部湾向海南岛方向经琼州海峡到越南，往马来半岛流动，有利于从合浦出发的船只行驶加快速度，节省时间、人力和物力，每年的3月至8月，海流又逆方向流动，有利于从航船顺着海流到达合浦也为节省时间、人力和物力。从经济的角度上选择合浦作为海上丝绸之路始发港，既有经济效益又节约了时间，也比较安全。

第四，较为发达的航海和造船技术，使合浦古港成为海上丝绸之路的始发港。根据史料考证，早在先秦时期，合浦一带的越人就善于航海，具有很强的航海能力。《越绝书》记载当时岭南的越人“水行而山处，以舟为车，以楫为马，行若飘风、去则难从”。以舟为车，以楫为马，是包括合浦在内的岭南越人航海生涯的生动写照，反映出越人很早就与航海发生关系。到了秦汉时期，岭南越人当时已经掌握了较高的航海技术，从开始的琢木为舟到发展为筏，运输的工具扩大了，并从海上水路运输不断地总结航海的经验，掌握了借用信风和牵星进行远洋航行定位技术。当时已有航海技术的著作出版，如《海中日月规红杂传》、《海中五星顺移》、《海中二十八属行》等，这些都证明当时航海技术发展到了了一定的程度。从合浦发现一些造船工厂遗址来看，当时造船业已初具规模，已经能造比较大型的海船出海。在挖掘的合浦汉墓中有相关的史料证明和文物记载，汉代岭南出现了历史上第一次造船高潮。当时先进的航海技术和发达的造船工业使合浦成为海上丝绸之路始发港。

以合浦为始发港的海上丝绸之路由民间经过漫长的探索时期，到汉武帝时纳入官府管理之后，航线的开辟扩展得到迅速伸延，而且线路的往返也不再是一成不变，根据《汉书·地理志》中记述的线索：“合浦船行”往西南航行，到日南（今越南中部）—都元（苏门答腊）—邑卢没国（泰国华富里）—湛离国（泰国境巴蜀）—夫甘都卢国（缅甸薄甘）—黄支国（今印度东岸）。回程的时候从黄支国返航时，经过已程不（今斯里兰卡）—皮宗（马来半岛境）—日南—象林（越南维川）。从中可见，以合浦为始发港的海上丝绸之路航线纳入了官府管理经营后，不但航线伸延了，航线增加了，更重要的航线的辐射更加广阔了；《汉书·地理志》记述的往返航线也已不同。参与贸易的国家增多，经营的商品种类也在急剧增加。

由于西汉早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绸之路第一段航程的目的地金瓯角，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。这两条航线的始发港均可选择合浦或徐闻。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与之（即合浦始发线）时间极为吻合，加之货源丰足及内陆运输发达等原因，更使得合浦始发港成了海上丝绸之路最佳选择的主线。

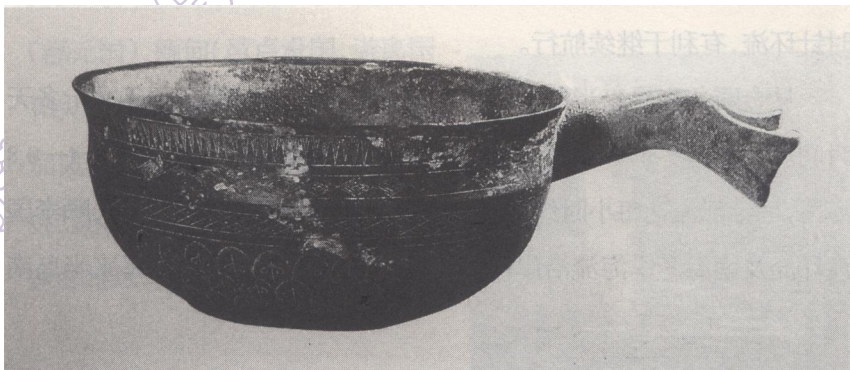


图 4-6

合浦汉墓出土的龙首柄铜甗，见证了合浦青铜生产的发展状况，也是汉代合浦与中原交往关系的见证。

从合浦港船行两个月即到达金瓯角。西太平洋的潮波，受地形的影响，经巴士海峡和巴林士唐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 月、11 月为东北季风可能发生期，12—2 月达到鼎盛期，三四月为可能发生期；西南季风五六月，九十月可能发生，七八月为鼎盛期。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，船队从合浦始发后两个月即到达金瓯角。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。

从金瓯角到马来半岛南端也需时两个月，再到都元国还需十多天时间。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需近 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。

马六甲海峡、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 月至次年 2 月），这股恒向流最强；在西南季风期间（6—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）。



图 4-7

合浦汉墓出土的干栏式铜仓。

从合浦至都元国的航程约为 3400 海里，船队航行需四个半月，加上沿途的生意、补给及等候、避风等因素，所需时间即达五个月左右。完全符合《汉书·地理志》“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国……”的记载，印证了合浦是海上丝绸之路西汉时期的始发港。

以合浦始发港为起点，这一段海上对外贸易航线已被称为海上丝路西线。在这条西线上与中国开展贸易往来的国家主要有：印度尼西亚（都元国）、缅甸（邑卢没国、谶离国和夫甘都卢国）、印度（黄支国）、新加坡（皮宗）、马来西亚、斯里兰卡（已程不国）、罗马帝国（大秦）等国家和地区。

从合浦始发港到恩平、阳江的航线，是在汉合浦郡境内，这段航线延伸至广州、泉州、山东，被称为海上丝绸之路的中线。这段中线的交通网络中，由西起合浦始发港连接南流江黄金水道联通漓江、珠江、湘江水系，进入中原。东至珠江入海口（广州）韩江入海口（汕头）、闽江水系入海口（泉州、福州）、长江入海口（江苏），黄河入海口（山东）等沿海港口城市水运网络进入中原组成的半月形沟通中原与沿海各郡交通商贸及朝贡的大通道。

从海上丝绸之路向东伸延到达当时的日本、朝鲜，这一段航线被称为海上丝绸之路的东线。海上丝绸之路东线的航线不长，但此后的发展很快，成为中国与日本、朝鲜（韩国）交通商贸，文化交流的重要通道，更是日本、朝鲜向外发展的大动脉。

以合浦始发港为起点，沿着南流江水系西进，还沟通了西南地区的贸易通道。

如《史记·平准书》中记：“唐蒙、司马相如开路西南夷、凿山通道千余里，以广巴蜀，巴蜀之民罢焉。”“当是时，汉通西南夷道，作者数万人，千里负担馈粮。率十余钟致一石，散币于邛焚以集之，数岁道不通……”“番禺以西至蜀南者置初郡十七，且以故俗故，毋赋税。”

从《史记》的记述中“散币于邛焚”、“毋赋税”可以粗略地了解到汉

武帝为打开西南入海通道所作的努力。在此期间发生的两件事，更使汉武帝坚定了不惜一切代价打开西南入海通道的决心。

建元六年（前135年），番禺令唐蒙了解到南越食用蜀地生产的枸酱是通过贵州的牂牁江运到番禺的，因此他上书给汉武帝，建议通过水道“浮船牂牁江，出其不意”去收复南越之地。汉武帝批准了唐蒙的建议，“上许之，乃拜蒙为郎中，将千人，食重万余人，从巴蜀笮关入，遂见夜郎侯多同”（《史记·西南夷列传》）。汉武帝听了唐蒙的建议后破格提拔他为中郎将命他领兵开路。

元狩元年（前122年），“博望侯张骞言使大夏时，见蜀布、邛竹杖向所从来，曰：‘从东南身毒国，可数千里，得蜀人贾市’，或闻邛西可二千里有身毒国……于是天子乃令王然于，柏始昌，吕越等十余辈间出西南，指求身毒……四岁余，皆闭昆明，莫能通。”（《汉书·西南夷传》）

从以上记述可以看出汉武帝急于打开西南入海通道的心情。以合浦为始发港的海上丝绸之路以其强劲的交通辐射力，连通了西南地区与大海通道，从而使中原地区可以通过海上丝绸之路的南流江黄金水道连通漓江、珠江、湘江的优势多了一条进入西南，监控西南的通道。对于加强边疆地区和中原内地的联系，巩固国家统一，安定边疆开发边疆，都具有非常重要的军事战略意义和发展经济意义。这就是以合浦为始发港的海上丝绸之路的又一贡献，开辟了西南入海通道。同时，也为海上丝绸之路的外贸商品增加了新的品种，那就是茶叶和蜀锦。

至此，以合浦为始发港的海上丝绸之路交通网络大格局已基本形成：

以合浦始发港为中心，产生了以海上丝绸之路为中轴线，由此伸延向

东形成环绕中国海岸线交通的东线网络。因此产生了东线的徐闻、广州、泉州、福州、杭州以及江苏、山东等沿海港口城市的不同时期次航线上的中心港口。随着海上丝绸之路外贸业务的扩展，中原内陆交通网络的扩大完善，更重要的是随着中国政治经济文化中心向西向东渐移的影响，这些次航线支点得以在更大范围内发挥作用，海上丝绸之路的航运中心和重点，也随之东移。因此又出现了不同时期的海上丝绸之路航线上的中心港口。如南北朝至唐时移向广州，宋元时移向泉州、宁波、杭州，明代移向江苏沿海港口等。不同历史时期海上丝绸之路航线上的中心港口，都分别承担起不同时期的历史使命。如广州成为中国市舶制度（海关雏形）形成阶段的中心港口；泉州、杭州成为市舶制度完善成阶段的中心港口；江苏沿海港口（刘家港）成为明代郑和下西洋时期的中心港口；广州、宁波、杭州，成为唐代佛教东传日本、朝鲜的中心港口等。这些海上丝绸之路上的次航线中心港口城市，各个历史时期都承担过重要的，甚至是其他次航线城市无法代替的历史使命。但这些次航线上的中心港口都不具有像合浦始发港“Y”形辐射伸展，派生次航线或开辟了新的航线，如上所述的诸多条件。

以合浦始发港为中心，产生了以海上丝绸之路中线为中轴，向西伸延形成了联通东南亚，印度洋沿线各国的西线海上对外贸易，文化交流交通网络。因此产生了日南、扶南、都元、象林、谶离国、邑卢没国、夫甘都卢国、已程不等次航线中心港口及城市。形成了延续两千多年的中国与东南亚开展政治、经济、文化、军事交往的航海大动脉，及由此连接而成的国际商贸次区域。



图 4-8

南流江进入合浦河段的主要出海河口之一——上洋江。

以合浦为始发港连接中原水运网络的南流江黄金水道为大动脉，形成了连接漓江、珠江、湘江水系的交通网络，并以此为优势，产生了佛教海路传入中国的主要通道，形成了以南流江流域连通漓江流域为传播途径的壮族佛教发展中心。

以合浦始发港为枢纽，为加强中原与西南地区的沟通联系，开辟了一条新的通道，同时也为西南地区的物资进入海洋，参与海上对外贸易提供了一个平台和出海口，因此而奠定了合浦作出大西南出海大通道桥头堡的地位，为两千多年后合浦再次成为沿海对外开放前沿区域作了历史见证。

于是，在以合浦为始发港的海上丝绸之路航线上，以合浦始发港为起始中转站，除了主打商品丝绸及织品外，中国陶瓷产品源源不断地沿着海上丝绸之路运往东南亚、印度洋各国甚至欧洲国家，因此产生了“陶瓷之

路”；

中国生产的茶叶随着海上丝绸之路的波光帆影漂洋过海，因此产生了

“茶叶之路”；

东南亚各国的土产香料随着商贾的番船来到中国，因此产生了“香料之路”；

佛教徒们搭乘商人的货船络绎不绝地来到合浦始发港后，转道进入中原或向沿海城乡传播佛教，因此产生了“佛教海路南传之路”。

秦皇汉武的兵车楼船南取百越，平定岭南，安疆定边，因此产生了“秦军运粮水道”、“马援水军之路”；

中原朝廷大批的贬官谪臣，上至中山王太后，国丈、国舅，下至太守校尉，被迁徙合浦安置，因此产生了“贬徙之路”；

红薯、木薯、烟草等外来农作物通过海上丝绸之路航线进入合浦后向全国各地传播，因此产生了“物种引进之路”；

商人们带着大量异邦特产如琉璃、玛瑙、水晶来到合浦后进入中原各地换取丝绸，因此产生了“琉璃之路”；

合浦的盐产自古以来就是朝廷专卖的重要税源。合浦的盐产“庶一水以散数州”（《岭南代答》），因此产生了“盐政之路”；

秦始皇留在岭南的守军、发配的戍卒、派给赵佗“为战士衣补”的未婚农家女子，马援留有岭南的“马留人”、客家人的万里迁徙而来，因此产生了“移民之路”；

岭南荔枝，合浦珍珠，诸夷奇宝、士燮父子无岁不至的遣使朝贡，不绝于道，因此产生了“进贡之路”；



图 4-9

沙田港建在海中的海神庙，是疍家信仰的见证。

以合浦为始发港的海上丝绸之路，由于具有安全、便捷、不受陆路行程诸多不利因素的影响。成为各种宗教徒们进入中国传教的首选，因此产生了“宗教之路”；

以合浦为始发港的海上丝绸之路，在承载了世界各国商贸交流的同时，也为各种各样的文化形式，如绘画、雕塑、音乐、医学等进入中国提供了通道，因此产生了“文化交流之路”。

以合浦为始发港的海上丝绸之路，随着中国与东南亚、印度洋乃至欧洲各国交流的不断扩展，以合浦港为龙头催生了一大批沿线港口城市群。在田野考古和海疆考古物证的支持下，这些海上丝绸之路沿线的港口群城市，都通过田野考古和海疆考古的物证来为各自的海上丝绸之路港口城市作印证，这些城市有：番禺、广州、江门、阳江、徐闻、宁波、杭州、泉州、汕头、潮汕、福州、厦门、大连、扬州、温州、苏州、衢州、登州、

青岛、连云港、刘家港、海南等。

近年来，最具轰动性的海疆考古发现就是“南海一号”沉船的打捞。“南海一号”被发现了二十年后，于2007年12月21日被整船打捞出水，广东省为之投资了近1.5亿元在阳江建海上丝绸之路博物馆。



图 4-10

海上丝绸之路的“南海一号”沉船出水场景。

考古学家认为，“南海一号”的发现和打捞，其意义不仅在于找到了一艘数以万计的稀世珍宝，本身它还蕴藏着超乎想象的信息和非同寻常的学术价值。因“南海一号”不仅正处在海上丝绸之路的航道，而且它的“藏品”的数量和种类都异常丰富和可贵，给此段历史的研究提供了最可信的物证。对这些水下文物资源进行勘探和发掘，可以复原和填补与古代中国

海上丝绸之路密切相连的一段历史空白。与近代中国的两次文化史上的重大发现——“甲骨”、“敦煌”带来甲骨学、敦煌学的产生一样，“南海一号”也很可能带来“海上丝绸之路学”的兴起。

沉船全部出水后，所有文物都不拿走，而在广东阳江落户，原地展示，就地保护，整体开发。考古专家根据的结果估算，整条船装载的文物可能有6万至8万件。根据这批出水的文物研究鉴定结果可以初步看出，沉船中文物整体价值极高，其中一级文物很多。阳江作为海上丝绸之路港口城市证据更加充分。

宁波以该市的“海上丝绸之路史迹三大显著特征”为例考证：

第一，时空跨度大。从19处史迹看，自汉至近现代其跨度约两千年间，源远流长，经久不衰。建于1885年的庆安会馆，既是我国著名会馆和天后宫之一，又是一处闻名遐迩、宫馆合一的近现代宁波海事舶商行业议事聚会场所。

第二，内涵十分丰富。宁波“海上丝绸之路”史迹，包容丰腴，面广涉深，几乎涵盖了整个社会的政治外交、经济贸易、港口交通、宗教文化、思想学说、教育卫生、民间习俗、工艺美术等诸多领域。唐代以来宁波对外交往政治中心的鼓楼，保存完好，是宁波建立州城的重要标志。上林湖越窑遗址生产的历代大量瓷器是宁波海外贸易的大宗商品，奠定了明州（宁波）作为我国商贸大港和著名“海上陶瓷之路”的基石。镇海口海防遗址现今保存的清光绪年间的安远、靖远、平远等著名炮台及军事设施，是我国一处遗迹完整、保存良好的海防要塞。

第三，对外开放，双向交流，远播海外。由于宁波港独特的地域优势

和深厚的历史文化底蕴，造就了宁波在对外交流中能广泛吸取外来文明，特别是能最大限度地把本地域文明精粹远播海外的这一十分鲜明精粹的个性特征。

以此三大史迹行特征为标志，宁波自 2001 年起举办了“海上丝绸之路”文化周边，在国内率先组织由专家、新闻记者和市民代表一行 10 人联合组成的宁波“海外采珍团”，对日本、韩国 16 座城市的 43 处与宁波“海上丝绸之路”有关的史迹进行了专题考察寻访。这是宁波有史以来，组织到海外进行的一次规模最大、时间最长的文化遗产调查活动。

扬州从海上交通及外国留学生、商人居聚来考证。

扬州的海外交通，主要是沿海海上丝绸之路进行。唐代的扬州，由于处于长江河口段，有着适宜国际通商的港口，又处在南北大运河的枢纽地段，与淮南运河入江的河口位置；既可南向进和江南运河，直达杭州；又可东向出海，直达日本城南下西洋；既可西向溯江而上襄鄂，或由九江西行洪州（即今南昌），再由梅岭之路，转往广州；又可北上进入淮南运河，由泗水入汴水，直抵东京洛阳。具有四通八达的水陆交通路线，成为通商大港最为理想的财货集散地和市场。因此，通过海上丝绸之路而来扬州的外国使节、留学生、传教士和商人，既有大批的大食国（即今阿拉伯）人，又有南亚的婆罗门（即今印度）人，与东南亚的昆仑（即今柬埔寨或缅甸）国人、瞻波（即占婆今越南南部）国人，以及东北亚的日本国人、新罗（即今朝鲜南部）和高丽（朝鲜北部）国人，还有来自地中海的大秦（即今意大利）国人。但在整个唐王朝和元王朝时期，居留在场州的外国人中，要以阿拉伯人和波斯人为最多。随后，大批的阿拉伯人，相继沿着海上丝绸

之路来至扬州或传教，或经商，或居留，在长达八个世纪里，可以说是纷至沓来，不绝于途，为扬州带来了伊斯兰文化、异国风采。海上丝绸之路发展到中国唐王朝时期，进入极盛对期，已由斯里兰卡向西延伸到波斯湾，到达两河流域河口地段的阿巴丹和巴士拉，又向西南延伸到阿拉伯半岛上的亚丁及红海两岸。另由中国广州沿海北上，一直延伸列长江河口的扬州境内，全长超过 7000 多海里。

连云港从徐福出海求仙、孔望山遗址考证。



图 4-11

“南海一号”沉船打捞的瓷器，见证了合浦海上丝绸之路航线中心扩展的东移。

从地理位置看，连云港地处世界的东方、亚洲的东方、中国的东方，更为重要的是，从文化源流来看，连云港地域文化不仅是中华文明的主要发源地，更是华夏文明流向世界的发源地。从秦始皇首设郡县之“朐”，至北魏建置首称“海州”；从“新海连市”到今天的“连云港市”，有着一段灿烂辉煌的历史。连云港奇迹遍地，东海大贤庄、抓墩和锦屏桃花涧等旧石器时代遗址的发现，使连云港市历史上溯到一两万年以前，云台山东磊太阳石石刻，其中太阳图案与南美土人的图腾极为相似，印证了吴民族之

一支远造南美洲的史实。孔望山东汉佛教摩岩石刻被誉为“九州摩岩第十尊”，比敦煌石窟年早 200 年。其中“涅槃图”是中国石窟艺术中时代最早、人数最多、场面最大的一组。有一幅造像为西域胡人，凸鼻凹眼，纵马弹箏，被称为“中国外交史的石质插页”。此佛教造像的出现，证明汉代中国有一条以连云港为起点的“海上丝绸之路”的。2200 多年前，胸县赣榆人徐福，奉秦始皇之命携三千童男童女，驾船出海，寻求长生不老之药，到达东瀛即日本，成为华夏文化向日本传播第一人。

因此，连云港是一座从海里崛起的城市，是华夏海文化的发源地，古为“海上丝绸之路”的起点。

海南以华光礁一号宋代沉船打捞为考证。



图 4-12

合浦汉墓出土的陶缸、铜牛发掘现场。

自汉代以来，海上丝绸之路航道屡有变化，但海南岛始终扼航道之要冲。在唐宋时期，海上丝绸之路在南海航道上新开通了东、西两条航线，而海南岛正是新航线必经之路。

海南岛因海上丝绸之路而受益。当时的中国丝绸运往国外，国外的香料、宝石等货物从海上运往中国。唐宋时期，商船从广州启运，途经海南

島，经南海到波斯湾、红海，经航东南亚、南亚、西亚，远达东非、北非和地中海沿岸国家。

西沙海域是海上丝绸之路的必经之地。西沙群岛及其海域都曾打捞出许多唐宋瓷器，有青釉、龙泉青釉等。这些考古发现都是海南在这一时期在海上丝绸之路地位和作用的历史见证。

海南新发现的深船遗址区有：华光礁，华光礁Ⅱ号，华光礁Ⅲ号，华光礁Ⅳ号遗址；玉琢礁，玉琢礁Ⅰ号，玉琢礁Ⅱ号遗址，玉琢礁Ⅲ号遗址；北礁Ⅵ号沉船遗址，北礁Ⅶ号沉船遗址，北礁Ⅷ号沉船遗址，北礁Ⅸ沉船遗址。

西汉以来，沿海上丝绸之路乘船来华贸易的古波斯人在海南休整、补给物品和淡水，或遇台风避难滞留以及其他原因，在海南留下了伊斯兰文化的足迹。清代以来，海南文化在同国外文化思潮的撞击和融合过程中，逐步吸收以南洋文化为主的外来文化，形成了富有开放性和兼容性的中国热带海岛文化的独特形态。

海上丝绸之路使海南在更广阔的世界性海上贸易网络中以一种特殊形式占有一席之地。

广东省汕头市南澳县海域发现一艘长约 17 至 18 米的古代沉船，沉船载有上万件瓷器，制造时代跨越宋、元、明三个朝代。这是继在广东省阳江发现的“南海一号”后又一次水下重大发现，被命名为“南海二号”。其影响力大、价值高、意义深远。南澳岛地处闽、粤、台三省海面交叉点，在明朝就有“海上互市之地”的美誉，是当时海上丝绸之路的一个重要的出海口和货物集散地。因此，汕头市也曾经是海上丝绸之路港口城市。

福建省平潭县海域有一座礁石，当地渔民称之为“碗礁”。渔民们捕鱼时，他们的渔网里经常会有大大小小的瓷碗被打捞上来，他们自己也说不清，他们的祖上从何时起就在这里不断的捞起过瓷碗了。2005年5月，渔民发现了海底有一只木沉船。2005年6月底，中国水下考古队的一个调查小组闻讯来到了碗礁海域，海底究竟是一艘什么样的沉船呢？对水下考古学来说，即使是一艘普通的古代沉船，也可能具有重要的考古价值。第一次的水下调查，就考古队员们感受到从未有过的惊喜，出现在考古队员眼前的是清代前期景德镇的青花瓷器，他们立刻意识到这是一次前所未有的重大考古发现。按照水下考古惯例，沉船遗址被定名为“碗礁1号”。“碗礁1号”最后清理发掘完毕后，出水文物达到了15000多件，连同失散、被盗、被毁的，这船货物估计至少应在5万件以上。

宋代古沉船的发掘，使“海上瓷器之路”浮出水面，为考古人员提供了佐证。福建博物院几位瓷器专家介绍说，中国的文字记载虽然表明，福建在整个海上瓷器之路所占比例很大，但掌握实物并不是很完善。从“华光礁1号”及“南海1号”古沉船中，有大量福建生产的瓷器出水，补充了“海上丝绸之路”方面的实物资料。从全国水下考古来看，南宋时期的古沉船数量上占优势，而船内瓷器大都以福建生产的为主，可证明福建是海上丝绸之路的组成部分。

山东登州港以古代是中国古代与朝、日政治邦交的纽带来考证。

登州港背靠中原，作为京都的海门户，地位突出。隋唐伐高丽十多次多为水陆夹击，水陆景要出自登州港，使港口的军事活动，粮食运输，物资调配盛于一时。唐朝和新罗，北宋和高丽，明朝和朝鲜交往频繁，登州

港是以上各朝对朝鲜交通贸易的主要口岸。在登州城南街专门设立了“新罗馆”，用于安置由登州入境的新罗使节。据《宋史·高丽传》记载，宋仁宗、神宗年间，高丽王朝派来的使团，从登州港入境，均在登州驿馆安歇，新罗馆还接待商贾、客旅，为新罗人提供了聚集的场所，逐渐发展成新罗人聚居的街巷，即新罗坊，以及管理新罗人贸易的机构“勾当新罗所”。公元7世纪起，随着中朝丝绸文化交流的不断发展，朝鲜方面的丝绸生产技术也有所提高，对中国方面也有所回赠，唐玄宗开元十一年（723年）时，新罗圣德王遣使入唐献朝霞、鱼牙等丝绸产品，同时献表曰“敢将方产之物，尘渎天宫”，这说明朝鲜已开始将自己生产的丝绸输往中国了，但其丝绸技术仍较中国丝绸有差距。

登州港是中国古代对外贸易往来的口岸。1984年3月6日，在对蓬莱水城小海大规模清淤发掘中，出土了日本明正天皇江户时代的货币“宽永通宝”5枚，币文为正楷体，反映了此期（明末）我国与日本经济贸易的密切关系；出土了李朝的瓷器，为研究登州港与日本、朝鲜的经济贸易和对外交流提供了重要资料。清理出土的陶瓷器，最早的遗物似为汉代陶器，其中以元、明时期的陶器为最多，约占总数的80%，元代瓷器以浙江的龙泉窑，明代瓷器以景德镇民窑为主。在1976年韩国木浦市海域发现元代沉船，打捞出中国青瓷、青白瓷、黑褐釉瓷和白地彩绘瓷600余件，多为龙泉景德镇瓷。从唐至元，遍布世界各地的中国瓷器，有相当数量是从登州港运往海外的。登州港由形成、兴盛至衰落的整个过程，在我国港史和航海史上留下了灿烂的一页，它在东方海上丝绸之路上的地位和作用是不可磨灭的。这种中、日、朝三国互通有无，共同提高以及相互交流的影响，不仅

改善、丰富了各自人民的生活，而且促进了双方科学技术的进步，促进了人类历史和文明的发展。这种友谊源远流长至今。登州港在其辉煌的隋唐时期，繁荣了古老的海上丝绸之路，对人类文明，友好往来和经济发展起到了推进作用；在由贸易港转向军事防御港口时，又为打击倭寇，保卫沿海居民的生命安全，作出了贡献；在其失去海港作用的近现代，历经修缮保护，依旧完整地保存了水城的旧貌，提供了历史见证资料。

德化古陶瓷专家、泉州博物馆副馆长陈建中介绍，2001年水下考古队曾从“南海一号”中打捞出—批宋代年间的粉盒。为此，中国水下考古队队长张威还特意到德化县考证，确定这些陶瓷粉盒都是产自宋工德化盖德碗坪仑窑的。德化窑从北宋开始以烧造外销瓷为主，宋元时代德化外销瓷主要从泉州港出口。

当时泉州港“南通占城诸国，北通朝鲜诸国”（《宋会要辑稿》），已与广州、明州（宁波）、杭州并列为我国四大商港，陶瓷与丝绸一样列入对外贸易的重要项目，大量附舶，远销海外。宋末荷兰人由福建贩运瓷器至欧洲，价值与黄金相等且有供不应求之势。在荷兰人贩运的瓷器中，闽南地区（包括德化）瓷窑的产品占着相当大一部分。

德化瓷器进入欧洲后，引起了很大的轰动，成为帝王、宫廷和贵族所搜集、收藏的艺术品。在欧美各国著名博物馆都有大量德化瓷器。如美国的波士顿、费城、芝加哥藏明、清历代的德化瓷器 150 多件，丹麦国家博物馆有 26 件，英国剑桥、牛津等博物馆有 300 多件。

瓷器是中世纪中国的主要出口商品。隋唐以前，欧洲人称中国为丝之国，中国人为丝国人。至宋代以来，瓷器输出量逐渐超越丝绸，由于中国

瓷器对世界各国的巨大影响，因而国际和国内的一些专家、学者把历史上著名的交通贸易通道“海上丝绸之路”称之为“陶瓷之路”。

大量德化窑瓷频频出现在这些沉船上绝非偶然。虽然一处是在远海、一处是在近海。泉州考古界认为，已有证据证明两处沉船的始发港都为泉州刺桐港。

从以上举例中可见，以合浦为始发港的海上丝绸之路的“Y”形辐射伸展功能，带动和催生的海上丝绸之路航线港口群城市，在不同的历史时期为海上丝绸之路的发展作出了贡献。还有合浦汉墓中的大量出土文物也在告诉人们这里一个事实，以合浦为始发港的海上丝绸之路曾经为促进中外海上交流合作、拉近内陆与沿海的距离承担过重要的历史使命。



图 4-13

1985 年第 10 期《人民画报》介绍合浦海上丝绸之路始发港的照片。