

合浦、徐闻二港在古代海上丝绸之路中的特殊作用

刘明贤

早在秦汉时期以前就已拓通的东冶至交趾海上航线，应是古代海上丝绸之路探索时期从山东到东南亚的远洋航线中的一段基础航线。由于琼州海峡东入口之阻而分成东冶至徐闻以及徐闻经合浦至交趾两个分航段，从而造就了徐闻港“陆迎海接”和合浦港海陆并进、四水汇聚的不同历史作用，也为唐代的“广州通海夷道”奠定了基础。

一、秦汉时期以前拓通的东冶至交趾海上航线

《后汉书·郑弘传》明载：“旧交趾（趾）七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至。”证明东冶至交趾海上航线于东汉前已存在。然而，由于“航海时白天观日并观察海岸标志，晚上靠观察星象，因而须沿岸行驶”^[1]，又因“应是沿海岸而行，航速不快”^[2]，而且“田野考古发现，早在新石器时代，我国沿海地区，如辽东半岛、山东半岛以至东南沿海一带，已经开始内河与海上的航运事业”^[3]，所以东冶至交趾海上航线应是源于新石器晚期的史前壮举“越人大迁徙”，是从山东沿东南海岸航行经徐闻、合浦过交趾到东南亚的远洋航线中必不可少的海上航线之一。邓端本先生的《百越民族史》转引外国学者狄逊《人类种族史》《南洋马来族与华南古民族的关系》以及《西欧族源初探》等论文，得出的结论是：“在新石器晚期开始，便有山东拨齿人及其他百越诸族，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”，这条“东南沿海至东南亚各地的远洋航线”其中国沿海航线当然包括东冶至交趾这一航段。这个结论既印证上述史料，又反证了陈立新先生在《海上丝路话徐闻》一文中说的“《论衡》（王充）提到‘早在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’”论述的准确性。而“周成王十年（约前十二世纪），今越南中部的越裳国向周朝‘进贡’，在当时的航海条件下，由越裳国抵中原，合浦是必经的水道”^[4]的记载也说明了东冶至交趾海上航线早已存在的事实。

东冶至交趾海上航线的存在，与民族迁徙移动由北向南的大趋势有关。唐嘉弘、张建华的《海上丝绸之路疏证》一文记载：“香港、广东西江流域和海南岛、广西南部以及云南、贵州等地，东南亚地区几何印纹陶出现的时间，都明显晚于粤北、粤东和湘南等地。它说明了我国南方地区几何印纹陶是由北向南、向西传播的。“这个现象，和我们一贯所论证和坚持的民族迁徙移动由北向南的大趋势，是符合一致的。”

东冶至交趾海上航线之所以存在日久的另一个原因，是与中国东南沿海的江淮、闽、粤、桂大片沿海区域均是越人区有关。《汉书·西南夷两粤朝鲜传》记载非常明确：“十一年，遣陆贾立佗为南粤王，与部符通使，使和辑百粤，毋为南边害，与长沙接境”“南粤王黄屋左纛，地东西万余里，名为外臣，实一州主”“闽粤王无诸及粤东海王摇，其先皆粤王勾践之后也”“汉五年，复立无诸为闽粤王，王闽中故地，都冶”“孝惠三年……乃立摇为东海王，都东瓠，世号曰东瓠王”“东粤请举国徙中国，乃悉与众处江、淮之间”……东冶至交趾海上航线之所以唐朝以前一直沿用，又因为“今以长沙、豫章往，水道多绝，难行”的南岭陆路和水路不通有关。

东冶至交趾海上航线是桂林灵渠凿通并“至今遂为常路”前，中原地带尤其东南沿海岸地区到岭南及交趾的主要海上交通线之一。《桂林风土记·灵渠》有“交趾七郡贡献从东泛海，多沉溺，请开桂岭灵渠”的记载；《后汉书·郑弘传》更明确记载道：“旧交趾（趾）七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至，风波艰阻，沉溺相系。弘奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路。”这就准确地说明这条东南沿海航线早于秦汉以前就拓通并且“风波艰阻，沉溺相系”也阻挡不住的事实。而唐人刘恂的《岭表录异》中“交趾回人，多舍舟，取雷州缘（沿）岸而归，不惮苦辛，盖避海歟之难也”的记载更说明了这条航线一直沿用到唐朝的事实。

东冶至交趾海上航线不但早于秦汉以前即开通并成为东南沿海的重要交通线之一，而且“多沉溺”和“风波艰阻，沉溺相系”也挡不住地一直沿用到唐朝，这就不言而喻地为开通“广州通海夷道”和古代海上丝绸之路的“唐代东移广州”

打下了坚实的基础。

然而，东冶至交趾海上航线是一条不完整的海上航线，由于航海技术及设备的条件限制以及琼州海峡东入口和西沙群岛（七洲洋）唐代以前均是“多沉溺”及“风波艰阻”的不可逾越的航海禁区等缘故，这条极其重要的海上航线被迫分成东冶至徐闻航段和徐闻经合浦到交趾航段，同样的原因亦造就了徐闻港“陆迎海接”的特殊功能和中转型始发港特色，与合浦港同为古代海上丝绸之路的始发港。

二、徐闻港是中转型始发港且具备“陆迎海接”的特殊功能

造就徐闻港特殊功能的直接原因，是东冶至交趾海上航线长期存在和琼州海峡东入口及七洲洋两大航海禁区无情地阻断了这条重要海上航线。由于“我国南方地区几何印纹陶是由北向南、向西传播的”，而民族迁徙移动也是“由北向南的大趋势”^[5]，加之“越人大迁徙”及其后的历史变迁，形成了江、闽、湘、粤、桂大面积的越人区域以及“须沿岸行驶”等，东冶至交趾海上航线长期存在。但唐人刘恂的《岭表录异》又记载了下述无情的事实：“舟子曰：‘此鳅鱼喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳。’”因而，交趾回人被迫“多舍舟”，从徐闻舍舟登岸“盖避海鳅之难也”。中山大学教授司徒尚纪在其著作中更明确论述，“琼州海峡东入口，更是航海危险区，古人视为畏途”，而且“唐代从交趾航海人粤都要舍舟登陆，则汉代更是如此”。同时，“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——笔者注）”。因此，广州及广州以东沿海而来的船运货物“抵达海康港不可能再南下，应取陆路到北部湾”。这迫使徐闻港成为广州来船的终点港口，也就自然形成了东冶至徐闻分航段。然而，由海康陆运到海边讨网港后，徐闻又成了徐闻至交趾分航段的始发港了。

除了上述自然规律原因外，还有政治活动和民族联络方面的原因。其中最紧要的是南越国存在的 97 年间，南越国所属的三大郡（后为汉九郡）的长期政治活动和民族联络活动。南越国的政治、经济中心广州城与越人聚居最多的交趾郡之间的海上联系，当然是航海的热线，而徐闻和合浦是这条热线中的必经之道，

成了南越王联系交趾和南洋诸国的要冲和重要港口。

造就徐闻港特殊功能的另一个直接原因，是从广州及广州以东沿海运往交趾的货物，长期沿用这条东冶至交趾海上航线而源源不断地运到徐闻，同样的，从交趾及东南亚向南越王朝贡而运广州的贡品和货物也源源不断地从合浦方向运到徐闻，甚至有些“交趾回人”冒着“多沉溺”的“风波艰阻”强闯琼州海峡……

自然规律、政治活动、民族联络以及货运的需要，迫使徐闻要找出交通运输上通过该地地区的最佳办法，即既能使人流和货物从徐闻通过，又能避开琼州海峡东入口的禁区航行的办法。这就造就了徐闻的中转型始发港的性质和“陆迎海接”的特殊功能。

徐闻港是古代东冶至徐闻海上航段的终点站，广州方向来的货物和人流从雷州湾的海康港源源不断地卸船上岸，然而这些货物和人流却不以徐闻为终点站，而是经徐闻向西到交趾及更远地方去的，并且这些货物和人流是源源不断的。而北部湾最近的海港是讨网港，这就迫使徐闻开辟一条陆路把这些货物和人流改用牛车或马车从陆路运到讨网港，再装船运到合浦汇齐西行（或直接西行），经交趾、日南运往东南亚及印度次大陆去。同样的，从印度及东南亚运往广州的货物及交趾等郡向南越王朝贡的贡品也经由合浦转运到讨网港，再卸船上岸从陆路运到海康港，之后再装船东行，运到广州及广州以东地区。这就造就了徐闻港主要用于中转的始发港地位以及“一路连两港”的特殊转运功能。它的“陆迎海接”有“东迎西接”和“西迎东接”两种表现形式，即西去物品由海康迎上岸运到讨网港后接海运运向合浦方向，而东往物品则由讨网港迎而陆运到海康港再海接运往广州方向。

由于具备上述特殊历史功能，西来和东来船队和人流都必须登岸走这条陆路，这使徐闻成了统治者于政治上设的一道关卡，加之货物和人流源源不断地往来，徐闻这条陆路及其连接的两个港口就显得更为重要，自然成了南越王转运交趾贡品及迎接交趾及西洋政要的中转站，亦成了南越王管理交趾七郡地区的一方要塞和汉武帝监管南海郡的要塞。汉代徐闻正因为具有如此重要的区位优势和管理功能，因而成为历来的郡、州、县治所，如合浦郡郡治、齐康郡郡治、合州州

治、南合州州治、徐闻郡郡治、东合州州治、雷州州治、海康郡郡治等。

三、合浦港是比徐闻港条件更优越的特殊始发港

合浦港海陆并进、“四水汇聚”的特殊地理位置比徐闻港的单线中转条件更优越。“海陆并进”的“海路”，就是从广州及广州以东地区沿海岸线源源不断由海船运来的出口物资到了雷州湾（汉徐闻）后，因过不了琼州海峡，为“盖避海歟之难”而被迫“多舍舟”登陆海康，再以陆路“取雷州缘（沿）岸”运到讨网港上船转运到合浦汇聚后再运出去，即徐闻港“单线中转”来货。“陆路”，就是从中原经“秦军水道”（又称湘桂走廊），云贵川地区经“红水河水道”和“左、右江水道”源源不断运到合浦的货源。又因为陆路是“三条水道”运货到合浦，再加徐闻来的“海道”，便形成“秦军水道”“红水河水道”“左、右江水道”和“海道”的“四水汇聚”之势。

合浦港资源、物产多，经济文化发达，拥有丰富的自产出口产品，物质条件比徐闻港更优越。合浦盛产珍珠，有“史载明珠多出自合浦”^[6]和“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”^[7]的说法和“商周时期，环北部湾地区出产的珍珠，大海龟和象牙被列入贡品”^[8]之实。由于合浦珍珠长期名震中原，引发了一次又一次、一个时期接一个时期的古代南方与中原的交往，造就了南疆尤其是古合浦与中原的商品流通和商路畅通。又由于南北各种不同性质的交往，“沟通长江水系和北部湾水系以后，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”^[9]，不但成就了“过着与中原商贾一样‘衣必文采，食必粱肉；无农夫之苦，有阡陌之得’的富裕生活，靠的是‘以斗量珠’贸易致富”^[10]的合浦“客民”，而且促使合浦成为“海疆第一繁庶之地”^[11]，还使合浦成为拥有大量出口物资的始发港。除了珍珠换回的大量出口物资外，合浦还因“普遍种桑养蚕”^[12]而拥有丰富的丝绸产品，以及草鞋村汉窑群生产的陶瓷、玉林葛布，还有桂圆、广幅布……周骞在《汉代合浦丝绸与海外贸易》一文中记述，“合浦的丝绸生产始于秦代初（约公元前 200 年）”，“当地越民家家户户在夏末秋初，均采集树蚕茧，缲丝、织布”，而且“秦代，合浦丝绸便列为贡品”。清人著的《廉州轶事》记述“越酋年贡上品丝绸，秦始皇赏以铜鼓、五谷

种……”亦证实此段史料的准确性。

海流也奠定了合浦港最佳始发港的地位。北部湾海流使徐闻和合浦两港成为海上丝绸之路的始发港，然而两相比较还是合浦更佳。因为徐闻港的出口物资西运，必须于“风起前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”^[13]。“出发”即“始发”，其实质还是从合浦始发。徐闻港只是起到“风起之前”把货物运聚合浦的始发前的储运作用。这条海上丝绸之路因马援将军凿通了白布峰腰后，船队多走“马援通道”，更凸显合浦港的始发作用优于徐闻港。

拥有上述几大优势条件和特殊产物的港口，是合浦县的古海门镇及海门镇的古乾体港。而古海门镇和古乾体港的特殊地位及经济能力使合浦成为“海疆第一繁庶之地”的史实，又反证了合浦港的条件比徐闻港更特殊、更优越。

范翔宇先生从《资治通鉴》载述的唐代安南郡护使高骈于咸通六年(865年)“治兵于海门”以少胜多，攻克交趾，收复安南的典型战例以及“上得奏，即加骈检校工部尚书复镇安南。骈至海门而还”等史实，认定“起码在唐初，海门镇就已经是边陲名镇了”^[14]。接着他又推出“以海门镇如此重要的历史作用和军事地位，在群雄争霸、诸侯逐鹿的两晋南北朝期间，是不可能‘退隐江湖’历史舞台”^[15]的论断。然而，能屯兵25000名并在此整编训练的巨大边陲名镇又怎么可能在古代落后的条件下于两三百年内建成呢？东冶至交趾海上航线的长期存在和《汉书·地理志》的记载反证了古海门镇的存在年代久远，而拥有5000至1万座古汉墓留存至今的史实又是海门镇成于汉代及其以前的明证。那“古乾体海口”九头岭遗留的战国船厂遗址及二十丈长方木等大量造船遗物于清代同治年间现身，是古乾体港于战国及其以前即已存在的实证。

海门镇的特殊，首先特殊在人才的汇聚。数千至上万座古汉墓的墓主人是由“越之先人”和“合浦客民”两大部分人组成的。其中位于“合浦四工之首的”合浦“客民”占据的比例很大，当是中原来的六国后人、皇亲国戚、藩王侯爷、南来官佐、中原商贾等。他们因戍边及谪徙而来，难返家乡，只好憾葬于此。大量汉墓的坐南向北方位印证了这类墓主人“北望家乡”的意愿。其次特殊在不但

让“越之先人”们在“杂居”和“汉化”中改善了生存环境，而且使合浦的“客民”们成了当地的“四民之首”，过着“衣必文采，食必粱肉；无农夫之苦，有阡陌之得”的富裕生活，并于完成海外贸易的伟业后带着心爱的大量外来珍品长眠于成功奋斗的热土内。海门镇汉墓出土的大量比徐闻汉墓规格高、数量多、质量好的舶来品就是实证。

综上所述，徐闻港由于具备“陆迎海接”的特殊功能，又处于东冶至交趾海上航线中的特殊位置上，遂成为唐代以前海上丝绸之路的一个著名始发港，起着中转站和“陆迎海接”的特殊作用。而比徐闻港条件更优越的合浦港因其“海陆并进”“四水汇聚”的特殊位置及物产丰富、海流更有利等特殊条件而造就了特殊的海门镇及古乾体港，成为古代“海疆第一繁庶之地”及比徐闻更重要的海上丝绸之路最早始发港，而且在宋代还一直是对越贸易的重要港口并延续至今，发挥着无可置疑的特殊作用。

[1]陈立新.海上丝路话徐闻[J].岭南文史,2000(4).

[2]邓炳权.海上丝绸之路上的几处中国南方港口[M]//黄鹤,秦柯.交融与辉映:中国学者论海上丝绸之路,广州:广东旅游出版社,2001.

[3]唐嘉弘,张建华.海上丝绸之路疏证[M]//黄鹤,秦柯.交融与辉映:中国学者论海上丝绸之路.广州:广东旅游出版社,2001.

[4]覃乃昌.广西环北部湾文化考察与研究[M]//潘琦.广西环北部湾文化研究,南宁:广西人民出版社,2002.

[5]唐嘉弘,张建华.海上丝绸之路疏证[M]//黄鹤,秦柯.交融与辉映:中国学者论海上丝绸之路.广州:广东旅游出版社,2001.

[6]黄家蕃.南珠春秋[M].南宁:广西人民出版社,1991.

[7]合浦县志编纂委员会.合浦县志[M].南宁:广西人民出版社,1994.

[8]覃乃昌.广西环北部湾文化考察与研究[M]//潘琦.广西环北部湾文化研究.南宁:广西人民出版社,2002.

[9]邓家倍.合浦——中国海上丝路最早起点[Z]//中国人民政治协商会议北海市委员会文史资料委员会.合浦与海上丝绸之路.2004.

[10]黄家蕃.南珠春秋[M].南宁:广西人民出版社,1991.

[11]合浦县志编纂委员会,合浦县志[M].南宁:广西人民出版社,1994.

[12]覃乃昌.广西环北部湾文化考察与研究[M]//潘琦.广西环北部湾文化研究.南宁:广西人民出版

社, 2002.

[13] 陈立新. 海上丝路话徐闻 [J]. 岭南文史, 2000 (4).

[14] [15] 范翔宇. 廉州何时称“海门” [N]. 北海日报, 2010-02-07.

(作者单位为北海市旅游局)