

合浦——中国海上丝路最早起点

邓家倍

中国是世界四大文明古国之一。古代中国很早以前就拓通了向西方和南方诸国的陆、海两条交通线：陆上由中国西安至中亚、西亚乃至地中海东北岸土耳其等国，史称“陆上丝绸之路”（以下称“丝路”）；海上则由中国的徐闻、合浦起点出发，至东南亚、南亚乃至非洲东岸肯尼亚等国，史称“海上丝绸之路”（以下称“海上丝路”）。但在过去对海上丝路的研究中，对合浦是海上丝路最早起点多有忽略，泉州等地拟共同向联合国教科文组织申报“中国南方港为世界文化遗产”见报前后，就有学者发出“被遗忘了的合浦”的惊叹！其实，合浦是中国海上丝路最早起点是准确无误的。本文从考察中国历史文化资源出发，在历史与现实的结合上对合浦是中国海上丝路的的最早起点作进一步探讨。

在对史料进行研究的基础上，2001年4月上旬至中旬，笔者与在穗的多位专家、教授一道前往有史记载的中国海上丝路最早起点之一——广西合浦，进行实地考察，拜访了“老合浦”，并与县博物馆、县志办的专家以及有关领导、人员一起进行了多次座谈，再结合史籍记载反复讨论，多方比较和论证，得出了合浦是中国海上丝路最早起点的结论。

一、中国海上丝路的历史记载

史籍是智慧储集的宝库，是人类阶级斗争、生产斗争、科学实验的智慧大全，也是国家、民族前进的足迹，它的巨大作用之一就是为后人提供不容改写的求真、务实的科学史料。从汉代起，中国已开始了与东南亚、南亚各国海上交通和商贸活动。《汉书·地理志》做了详细、具体的记载：从合浦出发，乘船约5个月，有都元国（今马来半岛西南沿岸）；又行船约4个月，有邑卢没国（今缅甸南海岸）；再行船20多天，有谿离国（今缅甸西南沿海岸）；登陆步行10多天，有夫甘都卢国（今缅甸蒲甘城附近）；从夫甘都卢国行船约2个月，有黄支国（今印度东南部海岸），那里民俗大致与珠崖差不多。那里土地宽广，人口众多，盛产珍奇异物。从汉武帝登基以来，黄支国常来朝贡进见。朝廷设译长，官属黄门，

译长与接受招募的人到海内外购买明珠、璧琉璃和奇石异物，往往带着黄金和各种丝织品前往。所到国家都提供食宿和补给，有时还由当地商船转运译长到目的地。也有些地区以经商交易谋利，有劫夺杀人现象存在，更艰苦的是遭逢大风大浪，译长的随员有部分被溺死了，没有溺死的历数年才回来。那里的大珠周长在两寸以内。西汉平帝元始年间，王莽辅助朝政，想要显示威德，以丰厚的礼物馈赠黄支王，并要求他派使者献上活的犀牛。自黄支国行船约8个月，到皮宗（今马来半岛东南）；再行船约2个月，到日南（今越南中部）、象林交界。黄支国南面，有已程不国（今斯里兰卡），汉朝的译使就从这里返回了^[1]。至少到目前，这是有关海上丝路最早的记载。《汉书·地理志》的这段记载，让合浦作为中国海上丝路最早起点的历史地位，成为不容置疑的事实。

二、中国海上丝路的政治、经济、军事、文化基础

合浦是中国海上丝路最早起点，这与合浦所处的优越地理位置、经济环境，特别是合浦在汉代是岭南政治、经济、军事、文化中心的历史地位是分不开的。

一是政治中心。秦统一前，分布在今闽、浙、赣、粤、桂一带的许多部族，总称为“百越（粤）”，其中南越分布在岭南一带。合浦在秦前为百越之地，秦始皇三十三年（前214年）统一岭南，设南海郡、桂林郡、象郡，合浦为象郡辖地。汉初属南越国，西汉元鼎六年（前111年）派兵平定南越宰相吕嘉反汉，划出南海郡与象郡交界的地方设合浦郡，同设合浦县。三国吴黄武七年（228年）改称珠官郡，不久复称合浦郡。唐贞观八年（634年）称廉州；元至元十七年（1280年）改设廉州路；明洪武元年（1368年）至清改设廉州府，隶属广东省。据考证，合浦郡先后辖5县，即徐闻（今广东省徐闻、雷州、遂溪等县市）、高凉（今广东省阳江、阳春、电白、吴川、化州等县）、临允（今广东省新兴、开平、罗定、信宜等县）、朱卢（今海南省海口市琼山区等地）、合浦（今广西壮族自治区横县、容县、玉林、博白、北流、陆川、钦州、防城、邕宁一部、灵山、浦北、北海等县市及广东廉江等县）。上述5县相当于现今粤西南和桂东南约33270平方公里范围。东汉建武十九年（43年），合浦郡治由徐闻迁至合浦。从南北朝的梁至清末，合浦历为郡、州、路、府、县治，成为岭南的政治中心是顺理成章的。

二是经济中心。合浦与中原经济联系已有两千多年历史，秦始皇为平定岭南开凿灵渠，沟通了中原至合浦的水路，大批移民南下，为合浦带来了中原地区先进的技术和文化，加快了合浦地区的经济发展，为合浦成为我国海上丝路最早起点奠定了良好的经济基础。由以下资料可知，合浦经济在汉代已高度发达：①发现新石器时代遗址。西沙坡新石器时代遗址是古合浦区域目前所发现的面积最大的遗址，遗物散布面积达9万平方米，采集的遗物有磨制的肩石斧、石镞、石刀及夹砂红褐陶和灰褐陶。这表明早在新石器时期，这里已有古人类的活动踪迹。②战国时造船厂（战船）遗址。清同治年间，乡人曾在廉州九头岭下发现船厂遗址，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。③发现汉代窑址。近几年在廉州草鞋村、廉州老哥渡、福成上下窑、山口英罗、北海匙羹岭等合浦沿岸发现许多汉代陶瓷窑址，出土和采集到汉代筒瓦、板瓦、罐、钵类陶器及其残片，这些陶瓷窑场，大多是为出口服务的。窑体内径1.5~2米，这在汉代已达相当规模。④丝绸和珍珠生产的发展。据史料记载，汉代合浦的丝绸业和珍珠业得到了很大的发展，合浦最早生产蚕丝的北部地区（今浦北县），以天然树蚕即木蚕为主，由于桑蚕获利大，后来合浦中部和南部地区普遍种桑养蚕。使合浦成为像《廉州府志》所说“海疆第一繁庶之地”。合浦珍珠是世界名珠，“合浦采珠业已近2000年历史”，早在东汉永建年间（126-132年），合浦太守孟尝大行珠禁，几年间便使合浦珍珠资源得到很大繁殖。合浦珍珠又称“南珠”，以质地上乘而冠群珠之首，有“东珠（注：日本产）不如西珠（注：欧洲产），西珠不如南珠”之说，故“中国历代都把合浦珍珠当作向朝廷进贡的稀世珍宝”^[2]。西汉时出产的珍珠已作为商品，驰誉国内外。再从合浦古汉墓群的范围（约90平方公里）、墓数（近万座）和出土文物制造工艺水平看，当时合浦经济已高度发达，这些都标志着合浦在汉代已成岭南经济中心。

三是军事中心。秦始皇在公元前221年统一六国后，开始了统一岭南的事业。为了解决军粮运输，秦始皇于公元前214年“使监禄凿渠（灵渠）运粮”^[3]于今广西兴安县北，又名兴安运河，从而沟通了湘江和漓江，后又凿桂门关，沟通了北流江与南流江，使秦军从中原出发，进湘江，过灵渠，入漓江，进桂江，接西

江，入北流江，过桂门关，进南流江抵合浦。从此沟通了中原和合浦的水路。也就是说，中原至合浦北路交通的开辟，首以军事为目的。因合浦为粤西南和桂东南往交趾（今越南）水路之咽喉和必经之道，故合浦成为岭南军事重镇。西汉元鼎四年至六年（前113-111年），派遣伏波将军路博德等率兵平定南越，东汉建武十七年（41年），派遣伏波将军马

援等率兵征交趾，唐咸通六年（865年），派遣岭南西道节度使高骈率兵击南诏，均先汇集合浦，其中“高骈于海门镇（今合浦县城）屯兵3万”^[4]。其后多个朝代对南方用兵，几乎也都移师合浦，补充给养，训练水军，修建船舶，以合浦作为军事补给基地出兵伐敌。现合浦县城东北10公里处的糠头山，相传为马援征交趾时驻军之处，故有“居人舂谷积糠成山”之名。廉州“城内有伏波祠和名宦祠各一间，祠内均祀马援塑像”。由于合浦作为出兵伐敌的军事训练补给基地，故应有大批战船急需修理、更新，上述谈到的相当规模的造船厂由此产生，合浦成为当时的军事中心也是不容置疑的。

四是文化中心。合浦与中原文化源远流长。早在秦朝，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，促进了合浦地区的文化发展和繁荣。由于合浦历史悠久，文物古迹众多，文化遗产丰富，有不少是在全国甚至国际上有影响的。其中山口红树林生态自然保护区已列入联合国教科文组织世界生物圈网络，合浦古汉墓群和建于明万历年间的山口永安大士阁（又称四牌楼）被列为国家级重点文物保护单位，海角亭、惠爱桥、东坡亭（东坡井）等37处遗址遗迹被列为广西重点文物保护单位，文昌塔、魁星楼、文庙龙雕等73处遗址遗迹为县重点文物保护单位，合浦县博物馆收藏文物5000多件，其中国家一级文物21件，多次入选国内外文物展览展品，如1972年望牛岭一座西汉墓出土的铜凤灯等5件国家级精品文物，曾入选“中华人民共和国出土文物展览”展品到亚、欧、美三大洲的7个国家展出，入选1990年“中国古代金、琅、玻璃展”展品到日本东京、大阪等5个城市展出，入选1995年“中华五千年文明珍宝展”展品到挪威展出，入选1992年“中国文物精华展”展品和1996年“全国重大考古发现精品展”展品赴京展出，等等。有关资料入

编《中国大百科全书》《全国文物精华》等典籍。如此众多的文物古迹和丰富的文化遗产，在全国县一级地区是绝无仅有的，即便是多数省城也望尘莫及。合浦不愧是古代岭南的文化中心。

综上所述，秦至汉时，合浦已经成为岭南地区的政治、经济、军事、文化中心。用今天的话说，其时合浦已经具备了成为中国海上丝路最早起点的硬件和软件。

三、中国海上丝路的历史见证

由于漫长历史岁月中的风吹雨蚀、人为毁坏以及维护不力，很多历史遗迹渐渐消失，再难寻其清晰踪影。但历史是一面镜子，合浦作为海上丝路的最早起点，海上丝路留下的痕迹至今在城镇周围依稀可见，其中最主要的证据便是合浦古墓群出土的文物，它们不仅为研究我国秦代以来的政治、经济、军事、文化，而且为研究我国同世界各国的友好往来、商贸关系提供了极其宝贵的实物史料佐证。

一是出土的舶来品品种多。在已挖掘的 400 多座汉墓中，除了有我国烧制的玻璃器皿外，几乎每座墓都有种类繁多的舶来品，其中 1975 年出土的有用琥珀雕成的狮子、青蛙、扇子、篮子等工艺品，1987 年出土的有大量琥珀、玛瑙、琉璃、水晶以及具有外国风格的玻璃器皿和黄金饰物等（有些是一级精品文物）。据考证，狮子不产于我国，而产于印度以及欧、非各国；《三国志·魏志》等史籍记载玛瑙多产于大秦（古罗马帝国）。参加挖掘的广西区文物考古工作者和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。中外专家学者的鉴定意见不谋而合，说明合浦与亚、欧、非洲各国通商早在汉代已经十分频繁了。在众多的舶来品中，其中完好无损的两个玻璃杯（古称琉璃杯）被鉴定为国家一级文物。1996 年，中国历史博物馆馆长俞伟超在京对合浦博物馆馆长黎顺鉴、王伟昭说，中国历史博物馆反映中国古代对外交流的文物很少，如果合浦博物馆这些反映中国古代海上丝路情况的文物能在中国历史博物馆展出，不但能大大丰富这方面的展品，还可大大提高合浦作为海上丝路始发港的知名度。俞馆长的这些话，使人感受到这批文物价值的分量。它们以历史物证证明合浦是中国海上丝路的最早起点。

二是出土的舶来品形态、颜色各异。合浦汉墓出土的壁琉璃不但形态各异，有菱形、扇形、圆形、三角形、长圆管形，而且五光十色，有黄色、黑色、月白色、深蓝色、浅蓝色等。经专家鉴定，它们都是舶来品。这充分说明，合浦作为中国海上丝路最早起点的地位不容置疑。

三是东南亚各国出土大量中国秦汉文物。由于当时航海技术和船队吨位的限制，中国古代船队出海只能沿岸航行，外国船队亦然。因此，合浦作为中外交通、商贸必经之道，又是祖国最南端的港口，成为中国最早进出口港就顺理成章了。通过合浦，外国舶来品进入中国，中国的丝绸、陶瓷、茶叶、珍珠等运到国外。目前东南亚各国已出土大量中国秦汉文物，其中在越南出土的我国秦代青铜长剑，长91.3厘米，是目前所见到的青铜长剑中的珍品，另一把秦代兵刃为“山”字形青铜短剑。这两把古剑是潘荫辉于1997年在越南清化民间购得，据考古学家认证，其应是古代中国的南越国铸剑师的杰作。此外，新加坡曾出土我国汉代印纹夹沙硬陶和纹硬陶，苏门答腊岛、爪哇岛、婆罗洲等地曾出土大量中国汉代日用陶瓷器等。观察与分析这些陶瓷器的彩釉和胎质，与合浦汉墓出土的我国中原产品一样。所有这些再次证明，早在汉代，合浦已与东南亚各国开始了交通、商贸往来，合浦是中国海上丝路的最早起点。

四、中国海上丝路的佐证

在笔者动手撰写此文前的很长一段时间，已有不少良师益友撰文和不少博物馆展出的内容对合浦是中国海上丝路最早起点作了充分的肯定。考虑到篇幅，在此仅举两例：

一是颇具权威的国家级刊物《人民画报》曾精心策划，用专题向中外读者介绍中国古代著名的海上丝路。为此，人民画报社组成采访小组于1985年4月前往南亚、西亚和非洲一些国家采访，并结合史料在该刊同年第10~11期进行图文并茂的报道评述，其中首页刊登了一张在北海港拍摄的大帆船照片，套图标题是《海上“丝绸之路”》，题图下说明是“广西壮族自治区廉州湾北海市的前身合浦港，是汉代海上‘丝绸之路’的起点，航船就从这里驶向印度洋”。首页还附有文昌塔下的汉代古墓、出土的大批从大秦（即古罗马帝国）和阿拉伯以及东南

亚各国进口的陪葬品、合浦古海角亭大门等 3 张照片。它们向全中国、全世界昭示：合浦是中国海上丝路的最早起点。

二是中国历史博物馆和广州博物馆都在显眼的地方绘有一幅“汉代海上丝绸之路示意图”，图上清楚地标明合浦为中国海上丝路的起点，这也是历史事实的真实反映。

五、中国海上丝路的比较鉴别

目前为止，仍有专家学者根据自己的研究考证，称泉州、广州、合浦是海上丝路最早起点。有比较才能鉴别。哪些地方才是海上丝路最早起点？笔者在此做一些比较鉴别。

泉州。1974 年在泉州湾出土的宋代古船，船身残长 24.2 米，宽 9 米，船舱中还残存有香料、胡椒等。于是曾有学者提出泉州是中国海上丝路最早起点。但唐、宋以前的史籍尤其是重要史籍并无相关记载。由崔林涛任主编，人民日报出版社出版的较具权威的《中国历史文化名城大辞典》也并没有说泉州是海上丝路最早起点，只是说泉州海外通商在“唐代以后迅猛发展”，宋、元两代逐步发展为“涨海声中万国商”的世界东方第一大港^[5]。泉州是否为海上丝路最早起点须史可判。

广州。2000 年开始，广州多家报纸连续发表多篇新闻报道和专家学者文章，几乎众口一词地说广州是中国海上丝路的“始发港”“最早始发港”“最早起点”等。但细读其文，除了不断地重复广州有光塔、镇海楼、南海神庙等海上丝路遗址和广州是 2000 年长盛不衰的港口以及唐、宋、明、清时期广州的海上商贸情况外，均没有令人心悦诚服的证据证明其始发港地位。比如，赵禄在《广州日报》发文《海上丝路最早起点》，文章开始便说：“广州是中国海上丝路的最早起点。”但拜读全文，讲的全是明、清以来广州海上商贸来往情况。显然其要论证广州为海上丝路最早起点不能自圆其说。顾润清在《广州日报》发文《应申报世界文化遗产》中指出：“古代的番禺（今广州）则是海上丝绸之路最早的始发港。”文章提出两个证据：一是 1757 年广州十三行独揽全国的外贸。二是广州外贸长盛不衰。顾文和赵文一样，要论证广州为海上丝路最早起点均不能自圆其说。记者毛

燕采访《广州外贸两千年》主编、著名文史学家陈柏坚教授，在《人民日报》（华南新闻）发文《广州，海上丝绸之路肇端》，文章开始也说，广州“作为中国最早的对外贸易始发港和商品货物集散地的历史地位，已成为不容置疑的事实”。

对此“不容置疑”，笔者就提出四点质疑：一是缺乏历史依据。《汉书·地理志》被公认为目前有关海上丝路的最早记载，其中两次谈到出海港，都没有说到番禺（今广州，下同）。依笔者之见，原因是当时广州不具备中国海上丝路最早起点的基本条件。不可否认，番禺地处东、北、西三江与南海交汇处，地理位置优越，但秦汉时番禺与中原地区之间的五岭山地山高路险，陆路交通尚未开发，五岭南、北坡河流未疏，交通受阻；加上西汉元鼎六年（前111年）武帝平定南越，番禺被毁于一炬，至东汉建安二十二年（217年）吴交州刺史步骘重建番禺城于广州，长达328年间，古代番禺之繁荣即告衰微。这些不能回避的极其重要的因素严重制约了番禺经济的继续发展和海上丝路的最早开辟，其地理位置潜在优势难以充分发挥，在社会经济发展水平不高的秦汉时代，番禺充其量只能充当东南沿海一带贸易之港口。因此，有的专家学者经过充分论证后认为，秦汉时代，“南海的出航地点不在番禺，而在偏南的徐闻、合浦、日南等港口”^[6]。直到孙吴时，“航海口岸仍多在合浦或交趾”^[7]。二是当今权威书刊不予认同。《中国历史文化名城大辞典》只是说广州在唐开元二十九年（741年）始置“蕃坊”（外国人侨居社区），并设“蕃坊司”和蕃长进行管理，时有外国侨民12万~20万人^[8]，而没有说广州是海上丝路最早起点。上面谈到的《人民画报》1985年10~11期刊登的由资深记者采访并详细报道的中国古代海上丝路有关情况，其中也没有提到广州是中国古代海上丝路始发港。古今都不提广州是海上丝路最早起点，这不是巧合，而是史实的写照。三是对外贸易番禺不如合浦。东汉建安二十二年（217年），步骘将交州治从广信迁至番禺，开始重建番禺。但据广州市地方志主办期刊《羊城今古》1988年第2期载文称，“由于越城（番禺）的扩建主要出于政治上的需要（与汉皇分庭抗礼），而非由于经济的发展，故步骘只重修了尉佗旧治在甘溪（文溪）以西的部分。而甘溪以东的部分则没有重修，故交州城反比赵佗城为小”。因此，自南越建都番禺后，番禺地区政治经济只为以后广州城赖以发展的基础。

“但在对外贸易上，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。……广州地区之再次兴起，要到汉末建安年间孙权经营交州、步骘重建广州城以后才逐渐恢复”^[9]。四是海上丝路遗址和海上丝路最早起点不能混为一谈。广州城内确有光塔、莲花塔、琶州塔等海上丝路遗址，其功能也确是为贸易船舶导航。但这些塔不是建在秦汉，而是建于唐后各个时期。比如被大吹特吹的南海神庙，建于隋朝，与秦汉相隔七八百年，显然与海上丝路最早起点并无关联，不能混为一谈。硬把这些后来才建的海上丝路遗址作为海上丝路最早起点的证据，明显是牵强附会。综上分析，广州是否为海上丝路最早起点也就不言而喻了。

合浦。从最早记载海上丝路的《汉书·地理志》和其他大量史籍以及当今权威的论著可知，合浦作为海上丝路最早起点，符合历史本来面目。当时的合浦一是地理位置得天独厚。合浦地处南亚热带，是典型的季风型海洋性气候，夏天偏凉，冬天偏暖，一年四季均可耕种，同时河流纵横，雨量充沛，土地肥沃：这些都为发展南亚热带作物提供了优越的自然条件。加上合浦位于祖国大陆最南端，航行前往亚、欧、非、美洲各国，比泉州、广州等东南沿海任何港口都近。二是河港、海港独具优势。合浦是西江、北流江、南流江的出海口，占有河口港和海口港优势，成为河运和海运的交通枢纽，起到了江、海联运的作用。加上合浦东部有雷州半岛、海南岛和北海冠头岭，阻风挡浪，是古代天然的良好港湾。三是经济腹地辽阔富庶。西江、北流江、南流江三江流经合浦出海，形成土地肥沃、特产丰富的富饶南流江三角洲。加上三江流域及其上游云、贵、川等内地是合浦海上丝路中、外层经济腹地，保证了合浦海上丝路的货物供应。综观世界任何一个发达的贸易港，都与其经济腹地密切相关，腹地越辽阔，港口越充满活力，其地位越重要。自从秦时凿通灵渠和桂门关后，长江与北部湾水系得以沟通，中原经水路可快捷直达合浦，使合浦成为汉时最理想也是最南端的出海港，成为海上丝路最早起点和河运、海运中心也就顺理成章。四是合浦郡治迁合浦。东汉元封五年（前106年），合浦郡治在徐闻。由于古代合浦比徐闻经济发达，地理环境优越，加之对外海上交往的需要，东汉建武十九年（43年），合浦郡治由徐闻迁

至合浦，从此，合浦如虎添翼，成为名副其实的岭南政治、经济、军事、文化中心。这些都是其他城市无法比拟的。

总之，合浦是中国海上丝路的最早起点，这是不容置疑的。但遗憾的是，由于种种原因，在海上丝路的有关研究中，合浦作为中国海上丝路最早起点这一历史真相却长期被忽略了，其历史地位和作用也长期被忽略了。

综上所述，合浦是中国海上丝路的最早起点，是以确凿史实为依据的，是站得住脚的，是经得起历史与现实考验的，且不是一家之言而是多家公认的，现在是该恢复长期被忽略了的历史真相的时候了！

[1]本段资料参见：[汉]班固. 汉书·六志[三][M]. 北京：中华书局，1965：1671；戴逸. 汉书全译（二）[M]. 贵阳：贵州人民出版社，1995：1466-1467.

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

[3]刘泽华，杨志玖，王玉哲，等. 中国古代史：上[M]. 北京：人民出版社，1979：277.

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

[5]崔林涛. 中国历史文化名城大辞典：下[M]. 北京：人民日报出版社，1998：1183.

[6]徐俊鸣，郭培忠，徐晓梅. 广州史话[M]. 上海：上海人民出版社，1984：55.

[7]杨伯坚. 广州外贸两千年[M]. 广州文化出版社，1989.

[8]崔林涛. 中国历史文化名城大辞典：下[M]. 北京：人民日报出版社，1998：1426.

[9]李东华. 秦汉变局中的南越国：岭南地区对外发展史研究之一[M]//张炎宗，中国海洋发展史论文集：第三辑. 1988.

（作者为中山大学教育学院教授）