

合浦成为中国汉代海上丝绸之路始发港之探析

廖元恬

1877年，德国地理学家李希霍芬在其名著《中国》一书中，把公元前114年到公元127年的丝绸贸易通道总称为“丝绸之路”。随后，国际学术界认定丝绸之路就是从中国出发，横贯亚洲，连接欧洲和北非的古代交通路线的总称^[1]。

丝绸之路分为陆路和海路两条道。陆路是公元前138年和公元前119年，汉武帝为了联络大月氏部落和乌孙部落夹击匈奴，两次派张骞出使西域后开通。陆上丝绸之路的开通，开始了中国与西方的贸易往来，加强了中外经济与文化的交流。但由于途经西域的陆上丝绸之路常因战乱受阻隔，而且当时陆上丝绸之路的主要交通工具是马和骆驼，载物量有限，费用巨大，并且沿途的自然条件艰险，常有沙尘暴，安全没有保障，所以当航海技术发展起来以后，海路在中西交流中所起的作用就越来越重要。在这种背景下，汉王朝为了扬威海外，寻找更好的接连外国的通道，决定开通海上丝绸之路。《汉书·地理志》记载：“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谾离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国，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。有驿长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金、杂缯而往。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。……自黄支国船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。”这是官方史书对我国海上对外贸易的最早记录。中国的丝绸及其他商品就是从这条航线辗转流传至海外各地，海外各国的商品也由这条航线源源不断地运至合浦，然后再转运至中国各地。这段文字记录，说明了合浦是我国汉代对外贸易和交往的出海口，也是我国海上丝绸之路的始发港。由于年代久远，汉代合浦的繁华已湮没在历史的记忆里。我们透过尘封的历史，从规模宏大的合浦汉墓群及其海量的出土文物中，在大浪古城头的汉代城址与古码头遗迹中，在草鞋村的汉代城址和制陶遗址中，仍然能触摸到汉代合浦的繁华富庶。但合浦为什么会被汉王朝选为沟通中外的

出海口呢？合浦又是如何负起了这一历史重任呢？在当前国内外研究海上丝绸之路课题的热潮下，笔者试从如下几个方面入手，通过对相关史料与考古资料的整理，对合浦是汉代海上丝绸之路始发港这一课题进行探讨，并祈求能有抛砖引玉之功效，使合浦与汉代海上丝绸之路始发港的研究进一步深入。

一、优越的地理位置，使合浦成为汉王朝海上对外交往的首选地

所谓“合浦”，即是江河汇集于入海口之处。古代合浦地处中央王朝的边缘，与中原很少来往，在夏、商、周三代，被称为传说中的“荆州南境”。春秋时期，合浦地处越楚交界，战国时期，越王无疆被楚国灭亡，越族后代逃到岭南，各据一方，自称君长，统称岭南为“百粤”（即百越）。合浦地属百越中的骆越。秦代，合浦是秦朝岭南三郡之一的象郡的属地。汉元鼎六年（前111年）设置的合浦郡管辖徐闻、高凉、合浦、临允、朱卢五县，管辖范围很大，相当于现在广西的北海市、钦州市、防城港市、玉林市的大部分、贵港

市的大部分，广东的阳光、阳春、电白、化州、吴川、雷州、徐闻、遂溪、廉江、新兴、开平等县市和海南省海口市琼山区等地。

西周时期，我国已与东南亚国家进行海上交通和朝贡式的贸易来往。周成王五十年（约公元前11世纪），交趾南面的越裳国（今越南中部）经合浦向周朝进贡，与此同时，“四方贡献，南海贡鱼草、珍珠、大贝”^[2]。在当时航海条件下，越裳国等国由今马来半岛抵中原，合浦是必经之道。在秦汉时期，合浦是中原沟通岭南地区及海外各国的一个中转站。交趾郡是当时中国最南边的郡治，也是一个重要的贸易港口。“自汉武已来朝贡，必由交趾之道”^[3]，“和帝时数遣使贡献……频从日南徼外来贡献”^[4]。汉代，由于北方匈奴的骚扰，外国经西域至中国陆路不通，从海上沟通中西交通和贸易显得极其重要，而在当时的航海条件下，外国使者和商人抵中国，大都先经交趾到合浦再进入中原。同时，因为优越的地理位置及发达的交通运输条件，合浦也是岭南各郡货物、朝贡等进入中原的必经之路。交趾郡、日南郡、珠崖郡等地的各种朝贡、税赋都是通过合浦转达中央王朝。据记载，公元前83年，交趾七郡向朝廷进贡，就是经过合浦港而转至中原。

合浦是汉代大陆和海南岛之间的交通要冲，也是连接汉王朝和东南亚、南亚、

北非及欧洲各国最为便捷的出海口，是中国对外交往的桥头堡。在汉代，欧洲、北非及东南亚各国与中国进行经济和文化来往，是从合浦港上岸后进入中原的。合浦地处南海之滨，背靠中国的大西南，面向东南亚，距离当时的大秦（即罗马帝国）、安息（今伊朗）、埃及等欧洲、西亚、非洲等文明国家和东南亚各国最近。经过秦朝的开发，西汉都城长安（今西安）利用水路，使满载货物的中原江船从长江水域经灵渠进入珠江水域，沿着西江，过北流江，进入南流江，直达合浦港，然后将中原江船上的货物装卸到海船上，从合浦扬帆出海，将中国的物产销往东南亚、南亚、西亚、北非及欧洲各国，并从各国购买中国所缺乏的货物，进行中外贸易。相对于陆路交通而言，这条水路运输成本很低，受到秦汉统治者的重视。同时合浦位于“控蛮夷之襟要，扼西蕃抵中国之道。并且以南流江为依托，可沿北流江北上，溯桂江，过灵渠直抵中原”^[5]，地理位置极为重要，是中原王朝与海外各国交往的中转站，“尤其是东汉前期，匈奴占领河西走廊以西大部分地区，因此西域陆路一度不通，以至南方海道显得格外重要”^[6]。正是由于这一时期陆上丝绸之路受到阻滞，甚至中断，汉王朝必须寻找一条能代替它的通道。具有优越地理位置的合浦港进入了汉王朝统治者的视线。据《后汉书》记载，元和元年（84年）“日南徼外蛮夷究不事人邑豪献生犀、白雉”。这是外国商人将舶来品由日南经合浦向中原进行官方贸易的例证。永宁元年（120年），“掸国（今缅甸）王雍由调复遣使者诣阙朝贺，献乐及幻人，能变化吐火，自支解，易牛马头。又善跳丸，数乃至千。自言我海西人”。海西即古罗马。缅甸国王遣使臣来向汉王朝贺，还带来古罗马的魔术师，这反映出此时古罗马从波斯湾乘船穿过印度洋到缅甸，再经日南、合浦抵中国的这条航线已畅通无阻。

二、天然良港——合浦港是我国汉代海上对外贸易的桥头堡

合浦地势北高南低，背山面海，三面环海，海上交通非常发达。合浦位于北回归线以南，受亚热带海洋性季风气候的影响，冬无严寒，夏无酷暑，气候温和湿润，港口终年不冻，四季可通航。汉代合浦海岸线长而曲折，港口多，主要港口包括现在的北海、钦州和防城港等市的港口，特别是在现在北海市范围内一些港口，如北海港、铁山港、白龙港、乾体港、永安港等所在的港湾，水深，无礁

石，浪平，避风性好，并有海南岛、马来半岛和雷州半岛作天然屏障，能有效防止台风的袭击。同时，合浦又是当时岭南大河流——南流江的出海口，是北部湾少有的天然良港。

一方面，由于当时航海技术还不发达及船只抗风浪性能不强，琼州海峡东入口及经海南岛附近海域浪大礁多，是航海的危险区；而且，因船只不大，所载货物有限，船上人员的食用供给需从岸上取得。另一方面，在当时，指南针等导航技术还没有出现，还处于地文航海时期，同时也依靠一些天文知识，航船在白天只能依靠沿岸的景物来确定方向，而晚上则根据天上的星宿位置来确定方向，这样无论是从安全的角度来看，还是从航程和补给来看，船只航行沿着海岸行驶是最为理想的选择。合浦港作为北部湾沿岸的天然良港，理所当然地成为中原与海外沟通的必经之地，成为我国与海外各国交往的桥头堡。

合浦属亚热带海洋性季风区，受海洋季风影响，合浦在冬季多吹偏北风，这对从合浦出海驶向东南亚方向的航船很有利。而夏季多吹偏南风，这对从东南亚方向沿马来半岛抵合浦港的航船很有利。同时，环北部湾的海流方向对从合浦出发的航船和沿着马来半岛驶向合浦的航船极为有利。因为在每年的九月至次年的三月，海流的方向是沿着北部湾向海南岛过琼州海峡到越南往马来半岛流动，这会使从合浦出发的航船的行驶速度加快，节省了时间、人力和物力。而在每年的三月至八月，环北部湾的海流是沿着马来半岛东海岸向合浦方向流动，使海外的航船顺着海流到达合浦，也极大地节省了时间、人力和物力。这样，从合浦出发的航船从每年的九月开始，有半年时间可以利用海流和季风，“顺风顺水”地到达东南亚各国，大大地减少了古代中国的航船到达西方各国的时间。从经济和安全角度来看，这都是非常合算的，所以汉王朝选定合浦作为海上丝绸之路始发港是必然的选择。这样，合浦沿海港口便成为从中原到东南亚、地中海、欧洲各国的必经之路，自东南亚、地中海和欧洲各国从海上前来中国的商人或使者，也从合浦转至中原，合浦成了汉代中外交往的一个中转站。

三、合浦水网交织，水路交通条件好，是汉代中国对外贸易和交往的重要出海口

汉代合浦地处江海交汇处，水上交通甚为便利。合浦县城北的百诸山为分水坳，山北面的桐门、漆桐、狼丽诸江“至九汉合流通舟楫，经土久墟北三百里至贵县境入郁江。西境乐民诸江流经灵山，奈何江经横县博白境入郁江。百诸山以南，古榄、张黄、武利、洪潮诸江皆西南会廉江入海”^[7]。可以说，合浦境内河流水网交织，舟楫可通，水路交通比陆路畅通，境内最大的河流南流江发源于北流县（今北流市）大容山南侧，向南流经北流、玉林、博白、浦北、合浦5个市县，最后从合浦港注入北部湾，全长287公里，流域面积9704平方公里，是广西独流入海的第一大河，多年平均径流量为56.1亿立方米^[8]（1990年的数据）。在1952年以前，南流江是沟通玉林至北海的重要水运航线，1952年时40吨的船只可从合浦上溯玉林，航程达204公里，但后因水土流失严重，南流江的通航能力大为减弱。而根据历史文献记载和考古发现，在西汉时期，合浦是一个森林茂密的地方，水土保持好。降雨量较现在大，南流江的水流量更大，特别适合发展水上运输，在当时是沟通中原与岭南及进行海外贸易的重要水道。同时，由于陆上交通工具马车载重量的限制，从经济角度来看，陆路运输远不如水上运输，所以从中原到合浦的水道就成为西汉时期的一条黄金水道。由于水路交通发达，合浦已成为西汉时期岭南地区的一个交通枢纽。当时有三条水路汇聚合浦：一是中原水路。自秦始皇开凿灵渠后，沿长江水系由湘江过灵渠进入桂江，到西江，入北流河，出桂门关，沿南流江直达合浦。这是沟通岭南地区与中原的最主要的交通要道。二是红水河水路。沿南北盘江南下，经天峨、来宾到达郁江，溯郁江至贵港，转至玉林，沿南流江到达合浦，云南、贵州和四川的货物可经这条水路运至合浦，再输往海外或其他地区。三是左右江水路。沿左右江南下，经龙州、崇左、扶绥进入邕江，再从陆路至灵山，后进入南流江到达合浦。

在平定叛乱的战争中，马援楼船水师驻泊合浦的大观港，运送军粮的船只行驶至乌雷岭附近时，经常遭到风浪的袭击，船只损坏。“马援‘苦乌雷岭风涛之险’，于是命令水军‘夜凿白布峰腰之地，以通粮艘’。这条渠道可沟通大风江与龙门港的联系。‘其凿掘处约长七八里，阔五六尺，深三四尺，今两潮相通’。这是史籍记载古代合浦最早的人工建港工程。这个古老的人工建港工程，‘实钦廉

舟楫之利’。它有力地促进了合浦海上交通的发展”^[9]。

由于拥有便利的交通条件，随着经济和社会的发展，合浦逐渐成为岭南地区的一个交通中心。

四、较为成熟的航海技术和造船技术，为合浦进行海外贸易提供了技术条件

丰富的航海技术及经验，为海上对外交往提供了技术准备。《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。”早在先秦时期，合浦一带的越人就善于航海，具备了较强的航海能力。越人很早（百越地区新石器时代）就与南洋地区发生来往，并从海上不断地南迁到现在的菲律宾、印尼等东南亚地区（据考古发现，在菲律宾、印尼等东南亚地区有百越地区的特有石制工具，这是越人南迁到东南亚的有力证明）。到了春秋战国时期，楚国称霸，不少中国商品通过沿海的海外水路销往东南亚地区，此时的合浦珍珠和南洋的象牙、翡翠等珍品一起流入中原，同时中原的物产也经合浦销往东南亚。春秋战国时期起，古越人就利用星宿现象进行海上夜航。《淮南子·齐俗训》载：“乘船而惑者，不知东西，见斗极则寤矣。”说的就是人们借用星宿进行航船的情况。到秦汉时代，岭南越人已掌握了借用信风和牵星进行的远洋航行的技术，并有航海技术著作问世，如《海中日月慧虹杂占》《海中五星顺逆》《海中二十八宿形》等。尽管没有指南针等导航设备，但当地人通过观察沿岸地物和星宿，很好地解决了航海中的方向识别问题，说明当时岭南一带的越人已掌握了丰富的航海技术。可以说，合浦的越人对从海上到东南亚一带的航线是比较熟悉的，并且已有相当熟练的航海技术，这为以后的汉王朝从合浦出发，开通海上的对外交往路线打下了技术基础。

岭南发达的造船技术，为西汉进行海外贸易提供了先决的物质条件。《淮南子·齐俗训》记载：“胡人便于马，越人便于舟。”早在先秦时代，岭南一带的越人就学会了以竹木为筏，修造了独木舟，并将独木舟的船体扩大，建造规模更大的海船。进入秦汉时代，岭南地区的造船业进一步发展，出现了一些规模较大的造船工场，能制造较大的海船，形成了我国历史上第一次造船高潮。《史记·平

准书》记载：“（汉武帝）治楼船，高十余丈，旗帜加其上，甚壮。”“因南方楼船率二十余万人击南越。”这些楼船是中原建造的江船，在当时已达如此规模，而合浦地处“九疑（嶷）之南，陆事寡而水事众。于是民人……以便刺舟”^[10]。岭南越人造船无论从时间上还是技术上，都比中原领先，而且海船相对于江船来说，吃水较深，体积较大，更耐风浪冲击，因而其建造技术相对更复杂。故处岭南沿海的合浦，其造船技术应比中原发达，所造航船在规模和载重方面也应比中原建造的江船要先进。

五、较为繁荣发达的经济，使合浦成为我国汉代岭南地区的经济中心，为港口的形成打下了物质基础

中原统治者为加强对岭南的统治，巩固边疆，对岭南地区进行大规模的开发，促进了合浦经济、文化的快速发展。

秦始皇统一岭南后，将原来南下作战的 50 万士兵留在岭南“适戍以备之”，同时还征调 1.5 万名“妻无夫家者”，“以为士卒衣补”。此外，还强迫大量的民众南下，“以谪徙民，与越人杂处十三岁”，共同开发岭南。这些从中原来的士兵、劳动人民给岭南带来了中原先进的生产技术和先进的文化，他们和当地越人一起辛勤劳动，加快了合浦地区的发展。到了汉代，从中原来的人越来越多，有被流放的，有为避免战乱的，有被谪贬的达官贵族，等等。这些人南迁到合浦，带来更多的先进文化和生产技术，进一步加快了合浦的发展，使合浦成为岭南地区的政治、经济和军事重要地区，这为中原王朝发展海外贸易打下了坚实的基础。从规模宏大的合浦汉墓群出土的海量文物来看，可知当时合浦的经济已经非常繁荣。根据地表勘探来估算，合浦汉墓可达万座以上，分布的范围也很广，而且在合浦县城周围分布非常稠密，这可以说明当时合浦县的人口较多；而汉墓出土文物数量多，精美，舶来品多，说明了当时合浦人生活水平较高，手工业的发展已达到相当高的水平，反映了经济发展达到了较高的水平。

六、独特的地理交通条件，使合浦成为我国汉代岭南地区的军事重镇，为海外贸易打下了坚实的基础

自古以来，合浦就是中原王朝在南方的一个军事重镇。因其“控蛮夷之襟要，扼西蕃抵中国之道”，位置十分重要，因此，早在秦代，合浦就是朝廷征服岭南的军事基地。据道光版《钦州志·经政志》考证：“秦征西瓯，必由合浦。”公元前214年，秦始皇征服百越，设置南海、桂林、象郡，合浦是象郡的辖地。公元前210年，秦始皇死后，蜀王子乘乱取象郡，秦赵佗由合浦率兵征讨。赵佗以合浦为军事基地，兼并桂林、象郡后，自称南越王。可见，由于军事需要，合浦已成为通往交趾要塞，开发蛮夷之地的中心。西汉元鼎五年（前112年），南越宰相吕嘉造反，杀死汉朝使者。同年秋，汉武帝发五路大军征讨。其中一路由伏波将军路博德、楼船将军杨仆率军讨伐，征集“楼船十万人”，水陆并进，“会至合浦，征西瓯”。次年十月灭南越，划出南海、象郡交界的地方设置合浦郡。

据道光版《廉州府志》载，东汉建武年间，交趾征侧、征贰反对汉朝，连掠65城，汉光武帝“乃诏长沙、合浦……遣伏波将军马援、楼船将军段志，发长沙、桂阳、零陵、苍梧兵万余人讨之”。马援从苍梧率师抵博白，修凿桂门关，然后再沿南流江抵合浦。道光版《钦州志》载，马援率军至合浦，汇诸路兵，共率领“楼船大小二千余艘，战士二万余人”，并从合浦港出发，在海上与征侧的水军展开大战，结果大败征侧的水军。在平息这场交趾叛乱中，合浦成为南方海上运输的中心。据雍正版《广东通志》卷一百九记载，“马援征交趾时，驻军合浦，由外海运粮”。当时马援从粤、闽等处运粮食、物资至合浦，以供军队之用，有力地促进了合浦海上交通和贸易的进一步发展。此后，汉朝又在公元116年、178年、184年以合浦港为军需基地，三次大规模出兵，平息交趾的叛乱。合浦在维护国家统一的斗争中，逐渐成为岭南的政治、经济和军事重要地区。

七、结束语

合浦地理位置优越，拥有天然良港、便利的交通条件及较为成熟的航海与造船技术，又是我国古代岭南的军事重镇，经济社会得以快速发展，成为我国最早的海上丝绸之路始发港之一。这是历史发展的必然选择。

笔者希望通过这一研究，扩大合浦作为我国海上丝绸之路始发港的知名度，引起国内有关专家和地方政府的重视，从而促进“合浦是我国海上丝绸之路始发

港”这一课题的深入研究，挖掘北海的历史文化底蕴，并做好“海上丝绸之路始发港——汉代合浦港”的保护规划和开发利用，把它建成广西乃至全国的知名景点，打响合浦是“海上丝绸之路始发港”的这一历史文化品牌，增加北海新的旅游内容，增强北海旅游的竞争力，为北海的经济建设和社会发展服务。

- [1]黄强.论汉代“海上丝绸之路”文化及其开发价值[J].岭南文史,2002(增刊).
- [2][清]阮元.广东通志[M].上海:上海古籍出版社,1990.
- [3][后晋]刘昫,等.旧唐书[M].北京:中华书局,1975:1750.
- [4][宋]范晔.后汉书[M].北京:中华书局,2007.
- [5][6]顾裕瑞,李志俭.北海港史[M].北京:人民交通出版社,1988.
- [7][清]张廷玉.明史:二六[M].北京:中华书局,1974.
- [8]广西壮族自治区地方志编纂委员会.广西通志:自然地理志[M].南宁:广西人民出版社,1994.
- [9]顾裕瑞,李志俭.北海港史[M].北京:人民交通出版社,1988.
- [10][西汉]刘安.淮南子[M].北京:民族出版社,2009.

(作者为北海市文物局局长,文博副研究员)