

# 关于我国古代海上丝绸之路最早始发港讨论研究综述

韩湖初

2001年广东省有关各方组织了海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会,对我国古代南方海上丝绸之路进行了深入研讨,并到广东徐闻县实地考察,一致得出了我国早于西汉已经开通了海上丝绸之路的结论,从而把1991联合国教科文组织的国际专家考察团所认定的中国海上丝绸之路始于南宋时期推前了1000多年,其最早始发港也由福建的泉州移到岭南南海沿岸。会后出版了《海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会论文集》,这是重大的学术成果。由黄鹤、秦柯编的《交融与辉映——中国学者论海上丝绸之路》也对我国学术界关于我国古代海上丝绸之路的各家论述作了摘要汇编。综观二者的研究,比较一致的意见是:我国古代海上丝绸之路最早始于西汉,番禺(广州)当时虽是岭南的重要都会,但尚未具备最早始发港的条件;当时对外海上贸易中心在北部湾沿海地区,合浦、徐闻和日南(今越南境内)是最早始发港,到吴晋以后海上贸易中心逐渐转移到番禺。笔者通过比较、分析和研究,认为合浦处于北部湾北部沿岸的中心地带,其地位比徐闻更为重要。现综述如下:

## 一、广州不是最早始发港,更不是“发祥地”

我国学者一致认为:我国古代海上丝绸之路形成于西汉。关于它的最早始发港,《汉书·地理志》记载“自日南障塞、徐闻、合浦船行”可达都元国、邑卢没国等,乃是公认最早,也是最权威的记载。但广东(尤其广州方面)有论者虽不否定《汉书》的记载,却又认为番禺是当时始发港,甚至是“发祥地”<sup>[1]</sup>。《海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会论文集》再次阐述了主要理由是“广州港湾条件良好”,“秦末汉初的广州为岭南政治、经济、军事和文化中心”,“岭南早有造船行舟的传统”,并进而以文献、考古的依据做了论证<sup>[2]</sup>。此外,刘亦文也称,广州是我国古代海上丝路的“发祥地”,秦汉时期“已是海外贸易的中心和“集散地”<sup>[3]</sup>;黄淼章则称,广州从秦汉时期以来就是海上丝路的“重要港市和发祥地”<sup>[4]</sup>;等等。一些广州的古迹,如越秀山镇海楼的文物图片介绍也称广州为古代海上丝路的“东方发祥地”。

不可否认，广州在我国古代海上丝绸之路的历史上有重要地位。然而，多数学者指出：我国古代海上丝绸之路始于西汉。当时对外海上贸易中心在北部湾沿海一带，而番禺并不具备成为最早始发港的条件。因此，把它定为最早始发港，甚至升级为发祥地，无论从社会历史的具体状况还是从航海科技的水平考察，都是脱离实际和一厢情愿的看法。

论者多引《史记》《汉书》和《淮南子》等称赞番禺如何繁荣，如《史记》的“番禺亦其一都会也，珠玑、犀、玳瑁、果、布之凑”等，由此肯定广州当时是我国内外贸易的“集散地”，是秦汉时岭南地区“唯一的都会”，“它才是汉代海外贸易的中心”<sup>[5]</sup>，这是脱离了历史实际的。

虽然秦末汉初，擅自独立的南越国曾有一段相对稳定与繁荣的时期，番禺为南越国首都，作为岭南的大都会自然会记载于史书。但不要忘记，汉武帝置交州刺史部统辖岭南七郡，治所就设在交趾郡而非番禺。灭南越国次年交州治所移至广信（今封开），且持续了375年，至东汉末年才移至番禺。可见在两汉大部分时间里，番禺并不是岭南的政治、经济中心。司徒尚纪指出，秦汉统一岭南以后，“红河三角洲是汉帝国在岭南的经济中心”；从六朝时代开始，“广州成为岭南政治中心，由广州首航丝绸之路开始使用海南岛东部海域”<sup>[6]</sup>；“汉代番禺不是（丝绸之路）始发港”，但它“作为集散中外商品的功能和港市地位无可置疑”<sup>[7]</sup>。阮应祺指出，汉武帝平南越时，军队攻入番禺纵火烧城，宫室被毁，人民逃散，导致番禺所在南海郡人口迅速减少。据《汉书·地理志》记载，西汉后期岭南七郡户口，按人口多少排列，南海郡仅排第四，为当时交趾郡人口的1/8。交趾郡紧靠北部湾海上航道，人口一度远超南海郡，应是汉武帝平定南越以后“实边”、开辟海上丝绸之路、置交州部将岭南政治中心西移的结果；而当时“番禺尚不具备成为始发港的条件”<sup>[8]</sup>。王元林也指出，当时南海郡的人口不但为交趾郡的1/8，而且每县平均户数也少于交趾和九真，仅稍高于合浦和日南两郡。据《后汉书·郡国志》记载，东汉永和五年（140年），南海郡人口少于苍梧郡，每县平均户数稍高于苍梧郡（交趾、郁林人口失载）。至汉末吴时，广州初设和交广分治。六朝时广州政治清明，经济发展迅速，至此番禺“确立了岭南对外贸易中心城市的地

位，特别是对外贸易港口已东移至广州”<sup>[9]</sup>。申友良、谭光文也认为，汉时的番禺只是充当来自交趾湾或是来自东部沿海一带贸易的“转运中心”，“只对海上丝绸之路运来的商品有转运的功能，并不是海上丝绸之路的始发港”，只有“从东吴开始一直到南朝时期，中国对外贸易的重心逐渐移至广州”<sup>[10]</sup>。针对广州是“始发港”和“发祥地”之说，著有《中外交通史》的香港学者陈佳荣更是作了细致辨析，可归纳为以下几点：一是古番禺无疑是秦汉岭南地区“一大都会”和“海内外商品辐辏的贸易中心”，但不一定是最早的对外起航发船港口，即二者没有必然的逻辑关系，“至少在西汉就未必如此”；二是如果番禺确是西汉南海远航之始发点，则《史记》《汉书》“似不应无载”；三是尽管当时番禺集合了无数海内外贸易的奇珍异物，“但其来源可能有多种多样”。他还结合其他方面的条件指出，两汉时“北部湾自然成了海外交通繁忙地区”<sup>[11]</sup>。

邓炳权称，从赵佗自立南越国至灭亡，“在这103年间，番禺一直是岭南地区的政治、军事、经济、文化中心”<sup>[12]</sup>；又称上引《汉书》所载是“第一条见诸史书明载的世界东方的远洋航线”，到三国至南朝时开辟了由广州经海南岛以东海面到东南亚的“南海丝绸之路的新航线”，“自此，北部湾航线及徐闻和合浦港重要性降低”<sup>[13]</sup>。实际上承认两汉400多年中有3/4的时间广州并不是岭南地区的政治、经济中心，在对外海上贸易中其地位不如北部湾。可见广州是古代海上丝绸之路的最早始发港和发祥地之说难以成立。

大多数学者一致指出，两汉时受造船水平与航海技术的限制，广州仍未具备出洋通商的条件，广州至印度洋航线尚未开通，当时南海海上贸易中心在北部湾沿岸。陈佳荣指出，汉时“如由珠江口沿海出洋，须经波涛汹涌的琼州海峡”，如由深海经海南岛东面南下，须经七洲洋。而自古舟人云：“去怕七洲，回怕昆仑。”从六朝唐宋，“逐渐形成‘广州通海夷道’，取代汉代的交州日南航线”<sup>[14]</sup>。司徒尚纪、李燕则称，“北部湾沿岸是西汉帝国海上交通枢纽”，基于航海技术、造船水平的原因，北部湾首先成为我国人民在南海活动范围，又引唐人刘恂《岭表录异》中记述琼州海峡为鲨鱼出没海区情形——“舟子曰：‘此鳅（鲨）鱼喷气，水散于空，风势吹来，若雨耳。’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”，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。这种状况，往往为许多人所忽视，以为从广州西南行，过琼州海峡即可入北部湾。恰恰是这个航行高危险区，改变了雷州半岛港口分布格局”。因此“最好的航线是避开琼州海峡，取道北部湾南下”<sup>[15]</sup>。张难生、叶恩显也认为，“确立了广州南海交通枢纽的地位”应是在吴晋南朝时期，“随着造船和航海技术的进步，开通了由广州起航的穿越海南岛东部海面，经西沙群岛直航东南亚地区的新航线”<sup>[16]</sup>，等等。

还应说明一点，1974年在广州中山四路发现的“秦汉造船工场遗址”被誉为“十分重大的考古发现，被列为国宝保护单位，被载入各种著述”<sup>[17]</sup>。然而，2000年“在广州召开的一次学术会议上，受到了来自全国船舶史、古建筑、地理学、地方志和考古学界专家学者的质疑，以致否定是造船台”，“这对番禺是汉代的始发港产生举足轻重的影响”<sup>[18]</sup>。在本次学术会议中多数同志不再引述，说明否定的结论已被多数学者接受。

但《珠江文化丛书》之一《交融与辉映》的前言竟然称广州是“世上公认的‘海上丝绸之路的东方发祥地’”，真是令人惊讶！但该书又承认：《汉书》由徐闻、合浦起航的记载是“关于南向海上交通一途最早的最明确的记载”，直到吴晋时期广州的航线开通，才“直接导致了徐闻、合浦的衰微，为广州港的潜在优势得以发挥提供机会”。既然吴晋之前广州的出海航线尚未开通，又如何成为始发港和发祥地呢？

## 二、北部湾是我国汉代对外海上贸易中心，合浦、徐闻和日南的最早始发港地位无可置疑

大多数学者指出，北部湾沿岸是汉朝南海对外海上贸易的中心和枢纽，据《汉书·地理志》记载，合浦、徐闻和日南是我国汉代海上丝路的最早始发港，对此无可置疑。

司徒尚纪指出，秦汉统一岭南以后，“红河三角洲是汉帝国在岭南的经济中心，故汉武帝在这一带设置合浦、交趾、九真、日南郡，居岭南郡建置大部分”；北部湾“首先成为我国人民在南海活动范围”，其沿岸是“西汉帝国海上交通枢

纽”<sup>[19]</sup>。陈佳荣认为，探讨始发港问题应考虑两个因素：一是“交趾、九真、日南等郡属汉朝版图”，二是“依当时航行水平，北部湾乃是南海最佳对外航行区域”。根据文献记载，由交趾至日南既为当时中国最南边疆，州治又一度设于此处，北部湾“自然成了海外交通繁忙地区”，它“应较番禺郡为频繁”，结论是：“由南海至印度洋的远洋航线开辟于西汉”，北部湾是“南海最佳对外航行区域”，日南、徐闻、合浦乃是这一航线之始发点“无可怀疑”<sup>[20]</sup>。黄启臣则指出，西汉时从徐闻、合浦出海的船舶已航达南亚次大陆南端；东汉时则直航至红海（大秦），形成了“横贯亚、欧、非三大洲的东西方‘海上丝绸之路’”，“这是中西交通史上的伟大壮举”<sup>[21]</sup>。张泽南、弟增智说，两汉时已有以徐闻和合浦为起点的“从海上通往东南亚各国以至远东地区和非洲的‘丝绸之路’”<sup>[22]</sup>，等等。

汉代北部湾沿岸海上贸易如此繁荣并成为海上丝路的最早始发港，除了它位于我国最南端，是海上通往西亚的最佳捷径，主要还有两个原因：一是当时远航西亚须沿北部湾沿岸航行并须借助季风；二是灵渠的开凿沟通了该地区与中原和长江流域的联系。

徐俊鸣、司徒尚纪、陈佳荣、陈立新等众多学者对此均有论述，其中尤以陈立新的论述最为具体详细。他指出，西汉时指南针尚未应用于航海，风帆也未出现，故必须利用海流。由于航速慢，航海时白天观日和海岸标志，晚上靠观察星象，并须沿岸行驶，“这样一旦遭遇暴风时方能迅速靠岸躲避”。再者，粤西海区受大气环流和季风的影响，秋季盛行东北季风，春末至夏盛行西南季风。如果在秋季东北季风期从徐闻起航，船舶将被海流冲经海南岛西岸而进入南海大洋中，十分危险；如果在春末至夏盛行西南季风期从徐闻起航，则船舶将在北部湾转一圈后仍然会被环流带回到徐闻。因此，“最好的方法就是：当每年10月东北风起之前10天左右航船在雷州半岛西南端的徐闻顺北部湾环流航行至北部湾北端的合浦候风；待东北信风一起，又顺风顺流沿北部湾西部、越南东岸航行到金瓯角”。这样，西汉船队用2个月可达金瓯角，再用2个月时间可到达马来半岛南端今新加坡一带<sup>[23]</sup>。

灵渠的开通，沟通了北部湾与中原、长江流域的联系，使之成为我国对外海

上交通的枢纽。

北部湾沿岸早已是我国西南地区的出海港口，西南的货物由此出海比从广州要方便简捷。何方耀指出，自秦汉以来，连接我国西南和南粤的牂牁江（今西江）一直就是西南进入南粤沿海地区的重要商贸通道，并引《汉书》和屈大均《广东新语》记载为证<sup>[24]</sup>。秦始皇派兵南征百越，为运输粮食在广西桂林附近兴安县开凿灵渠，把西江支流漓江和长江支流湘江的上源连接，开通了由湘西经灵渠南下合浦的交通路线。中原和长江流域的货物可由此出海，从而促进了北部湾的海上贸易。周家干指出，秦始皇开凿灵渠“沟通了中原至合浦的水陆”，且平定百越后使大批移民南迁，“带来了中原地区先进的文化和技术，加快了合浦地区经济、文化的发展，从而成为我国对海外交通、贸易必经之路”<sup>[25]</sup>。张九皋指出，灵渠“沟通中原与珠江流域的联系，自桂江通过北流江，旱路越分水坳进入南流江”（合浦即南流江出海处）。由于分水坳的旱路不过16公里，故比绕通广州便捷多了。“西汉后期，汉朝开凿湖南南部的峽通，对灵渠进一步治理，使湘江、桂江、北流江、南流江这条自中原至合浦出北部湾的水道更加通畅，使合浦港成为汉代中国对外贸易的重要港口”<sup>[26]</sup>。刘明贤指出，从西安（首都）经灵渠至合浦的秦汉古道，与古代西北陆上的、南方海上的“丝绸之路”，“三条古代交通大动脉构成了亚欧两大洲的古代海陆交通循环圈”，它“对于发展两大洲的古代国际贸易和洲际交通曾发挥过无以估量的推动作用”<sup>[27]</sup>。而邓炳权称，灵渠开通“使广州腹地更为深广，有利进口货物集散与商贾往来”<sup>[28]</sup>。灵渠的开通使中原和长江领域的许多货物无须经广州出海。邓端本指出，由于汉武帝锐意开拓日南、交趾等地的对外贸易，从岭南通中原便侧重于合浦—灵渠的路线。“因此，汉使从长安出发，通过灵渠进入岭南后，便无须绕道广州”，而直接从北部湾出航<sup>[29]</sup>。有论者又称，西汉使者前往印度南部“主要应从全国有数的‘都会’番禺（广州）出发”，“主要的终点仍应是番禺（广州）”<sup>[30]</sup>。《汉书》记载，日南、徐闻和合浦为始发港而不提广州，是因为广州“仍属于国内航运”<sup>[31]</sup>；而“这三个港口是离开国门”，“乃（汉朝使者）离开国境的计程起点”。但是，自秦开灵渠，汉使自可走西安—灵渠—合浦路线，广州并非国都，何必要绕一个大弯？再说，如从广州

出发，须经风浪险恶的琼州海峡，过后岂不是又要经合浦？黄伟宗也说，汉武帝所派使者是由广信（封开）从徐闻和合浦，即海上丝绸之路的始发港出发的<sup>[32]</sup>。邓炳权也说，“徐闻、合浦作为汉朝使者的起航地，海上丝绸之路的始发港，有其特殊意义”；又说，在三国至南朝新开辟了由广州经海南岛东面到东南亚的新航线，缩短了航程和时间，降低了运输成本，“使南海丝绸之路有新的发展”，自此北部湾航线“重要性下降”<sup>[33]</sup>。这岂不是承认从广州直接出洋的航线要晚于北部湾航线？

而合浦大型汉墓群以及贵港、梧州等地汉墓至今出土了大量珍贵文物，如镌刻花纹铜器、黄金、玛瑙、水晶、琥珀、香料等，足见北部湾和合浦在汉代是海上贸易繁忙地区。蒋廷瑜、彭书琳指出，秦汉时期在中国南方兴起一种镌刻花纹工艺：“在薄胎青铜器上用坚硬而精细的金属工具，镌凿和镂刻出繁缛精致的几何纹样和动植物图案，使该器显得特别精美华丽。这类青铜器包括盛食器、饮食器、熏炉、灯具等，都是居室的日用器。这类铜器主要集中发现于广西东南地区，尤其以合浦、贵港、梧州三地汉墓中出土最多”<sup>[34]</sup>。见于合浦汉墓的有承盘、酒樽、焦壶、食盒、魁、卮、杯、熏炉、凤凰灯等。仅望牛岭1号墓出土20件，堂排2号墓10件。这类青铜器主要发现于广西东南地区，尤以合浦、贵港、梧州三地汉墓中出土最多，三地正处于灵渠—合浦的交通线上，说明该路线在汉代是繁忙兴旺的。又如黄金，合浦、贵港、梧州，乃至广州的汉墓中均有发现。合浦望牛岭1号墓出土金饼两枚，贵港罗泊湾2号墓出土金饼1枚。这3枚金饼的大小、轻重都比较接近，与全国各地出土的汉代金饼规格相近，实际重量接近汉代标准重量的1斤，也与文献记载相合。“金饼在合浦、贵港的发现，也是海上贸易用作大宗支付手段或国际货币的反映。”这就印证了《汉书·地理志》的记载：从徐闻、合浦出发的西汉海船是“赍黄金、杂繒而往”的。合浦还出土有金戒指5枚、龙首金带钩1枚（重55克）、金珠、金串珠6枚。“这些金器有的是当地官僚贵族的用器，有的可能是原来准备出海的商品，后来转为‘内销’成了陪葬品。”<sup>[35]</sup>再如玛瑙、水晶、琥珀，截至20世纪90年代，仅从合浦、贵港、梧州、贺州等地汉墓出土的物品，计有：玛瑙珠220件，缠丝玛瑙珠12枚，苔

丝玛瑙珠 17 枚，肉红石髓珠 88 枚。另有玛瑙做的杯、耳珰、耳塞、扣、戒指、盘龙饰共 20 多件，肉红石髓雕刻的狮 6 件、鹅 5 件；有水晶珠 100 多枚，绿松石珠 10 多枚；有琥珀珠 250 多枚，琥珀雕的小动物 2 件、狮 3 件、印章 3 枚，琥珀指环 1 枚等。当时琥珀价值昂贵，用琥珀雕成小动物雕像更加值钱。我国原来没有狮子，合浦堂排汉墓出土用琥珀和肉红石髓雕成的狮子，“也是琥珀、玛瑙从海上输入的例证”<sup>[36]</sup>。还有香料，广州汉墓中出土有焚香用的熏炉和香料实物，而在合浦、贵港、梧州、贺州、兴安的汉墓中也有类似的熏炉出土，“说明南洋来的龙脑香也有从合浦港”进入我国。在海外贸易中“还有原料的输入和技术的引进”。前者如我国工匠利用输入的玛瑙、琥珀加工成传统用品戒指、耳塞、印章等；后者如玻璃烧造，我国工人吸收西方技术，利用当地的原料加以制造<sup>[37]</sup>。此外，近年在合浦沿海一带和南流江出海口处，发现了许多汉代陶瓷窑址。这些陶瓷的生产量很大，看来大多是为出口服务的<sup>[38]</sup>。

以上材料不少载于 1990 年前的《考古》等刊物。合浦汉墓出土文物中的铜凤灯、铜魁、三足盘等曾作为中国文物精品在亚、欧、美等洲展出<sup>[39]</sup>，范文澜《中国通史》第二册（1978 年版）刊有“广西合浦望牛岭西汉墓出土铜凤灯、鸭首铜方匝”图片。而有的论者竟然于 1991 年称，徐闻、合浦“还未发现有一定规模的汉墓，说明作为‘海上丝绸之路起点城市’并未存在”<sup>[40]</sup>，连基本的资料都没有查阅便大胆作出结论，实在令人吃惊。

其他方面还有不少佐证。广东省博物馆杨豪先生近年在印尼一些城市的博物馆中看到有汉代粤式铜鼓（以广西铸造的数量最多），一些村寨建筑物大门饰青蛙雕刻，并采取“干栏”式建筑，“说明汉代岭南居民可能假道丝绸之路迁居印尼一带”<sup>[41]</sup>。司徒尚纪称，在南太平洋不少地带“均发现古越人新石器特有的段石铤，表明古越人可能航海到此”。1976 年广西贵县罗泊湾汉墓出土一面铜鼓，鼓身绘有双身船纹图案，形式与现在太平洋诸群岛各民族使用的双身独木舟极为相似，“同样隐示古越人早就走向海洋，其冲要之区当是南海诸岛”<sup>[42]</sup>。包驰林等指出，在印尼一些古墓中，“除了五铢钱外，还有中国汉代的陶鼎（底部有西汉元帝初元同年的纪年铭文）、陶魁等，在北海合浦凸鬼岭汉墓和望牛岭汉墓就



分别出土了两件陶鼎和两件铜魁，说明汉代北海（合浦）与印度尼西亚关系密切”；而在合浦汉墓中出土的 1000 多件文物，其中玛瑙、水晶、琥珀等饰物，经专家考证，“就是由海外传人”<sup>[43]</sup>。吴小玲称：在印尼发现西汉的雕像和浮雕；在苏门答腊、爪哇和加里曼丹发现汉代五铢钱、陶鼎、陶魁等与合浦汉墓出土的陶鼎（底部带有西汉元帝纪年铭文）陶魁相类似；在新加坡出土有“汉代罐鼓”，马来西亚柔佛河流域发掘出秦汉时代的陶器残片；合浦汉墓出土不少中原汉墓少见的璧琉璃（玻璃珠）和人形足铜盘，其人形与马来半岛、苏门答腊岛等地的土著居民“原始马来族”相似；还有头部硕大、胡须满颊、鼻梁勾如鹰嘴的陶俑（说明汉时有我国西北的胡人或外国阿拉伯人在合浦活动）；等等<sup>[44]</sup>。这些材料说明，北部湾古越人早在秦汉之前已经远航东南亚甚至南太平洋，北部湾是我国最早开展远洋贸易和活动的地区。

综上所述，正如已故著名历史地理学家徐俊鸣教授指出：一是秦汉时代，广州附近地区的经济和海上交通和贸易虽有一定程度的发展，但当时由于航海知识和造船技术的限制，广州未能与海外诸国直接通航，所以“汉代从南海出航的地点不在番禺”；晋代以前，“徐闻、合浦、日南是南海市舶冲要”，其后，“广州已能直航外国，成为通往海外诸国的主要港口了”<sup>[45]</sup>。二是我国海上丝绸之路的始发港最早在北部湾，至汉末三国才逐渐东移番禺。这也就是陈佳荣所总结的“由南向北逐渐的趋势”，即两汉为日南、徐闻、合浦，吴晋至隋唐为广州，宋元时期为泉州，明代为福州、苏州，清代为上海等<sup>[46]</sup>。王元林还从主、客观两方面探索“南海丝绸之路东移番禺”的原因。客观方面：一是六朝时期“岭南经济区和番禺经济中心城市的形成”；二是造船和航海技术的提高，使广州可以取道海南岛东南岸直航出洋；三是徐闻、合浦一带时有叛乱影响了两地的沿海贸易活动。主观方面：一是东吴时交州治所移至番禺成为岭南的政治中心；二是番禺的城市建设日渐完善；三是六朝时广州治所番禺中心城市的形成<sup>[47]</sup>。

### 三、合浦地处北部湾沿岸中心，其地位无疑比徐闻更为重要

司徒尚纪指出，“北部湾沿岸是西汉帝国海上交通枢纽”，“秦汉定都关中，经济重心偏西，与岭南和海外联系，过秦岭，入汉中，跨洞庭，溯湘江，经灵渠，

顺湘桂走廊，过（桂）鬼门关，顺南流江即出北部湾。所以《汉书·地理志》所列三个对外通商港口，都环绕北部湾分布”，而且“直到唐代张九龄开凿大庾岭道之前，湘桂走廊和贺江交通地位并未动摇或削弱，由此也形成岭南开发自西向东、从北向南空间推进格局。番禺在三国以前不是始发港也与这个总体经济格局有关”，而“其中合浦港地位至为重要”<sup>[48]</sup>。

本来，合浦与徐闻均为我国古代海上丝绸之路的最早始发港，这是《汉书》明确记载和学术界公认的。郭沫若主编的《中国史稿》（第二册）称，两汉时期与南边诸国的船舶出发站是“合浦郡的徐闻县”；翦伯赞的《秦汉史》指出，西汉时代“三条商路通达中亚”之三是由合浦“沿安南海岸，经南洋以达印度，再由印度登陆以入中亚”<sup>[49]</sup>。郭、翦二说并不矛盾，因为徐闻和合浦均可出航。但有论者如徐闻县的黄强称，经2000-2001年各方专家组成的海上丝绸之路考察团考察，“得出了中国‘海上丝路’的最早始发港是雷州半岛的徐闻的结论，在国内外学术界引起了轰动”，“这是一次有世界意义的重大文化发现”<sup>[50]</sup>。据与会者称，学术会一致认为日南、合浦和徐闻均为最早始发港，举徐闻而略合浦显然不是实事求是的态度。

其实，合浦在汉代海上丝绸之路的地位比徐闻更为重要。

首先要指出的是，一些论著乃至合浦、北海的一些方志称，西汉置合浦郡时郡治设在徐闻，直至东汉才移治合浦，对此，广西博物馆的蒋廷瑜、彭书琳从文献记载和郡治条件作了详细的辨析，结论是两汉时合浦一直是该郡郡治所在。

蒋廷瑜、彭书琳指出，已有雷坚等当代学者引北魏酈道元的《水经注》、唐人杜佑的《通典》、宋人王象之的《輿地纪胜》等文献，证明两汉时合浦一直为郡治。《水经注》称郁水“水南出交州合浦郡，治合浦县，汉武帝元鼎六年平越所置也”；《通典》称廉州（合浦县城）为“秦象郡地，汉置合浦郡，后汉同”，而称雷州“秦象郡地，二汉以后并属合浦郡地”。唐代廉州即今之合浦，雷州即今雷州半岛（含徐闻），可见杜佑认为徐闻在汉时是“合浦郡地”，不曾为郡治。《輿地纪胜》则在“廉州”条下写明：“汉平南越置合浦郡，今州即合浦郡也。”在“合浦县”条下注曰：“倚郭，本汉合浦郡。”上述三者或明确记载，或间接说

明合浦自置郡起就是郡治所在。《汉书·地理志》虽把徐闻列为合浦郡五县之首，但并未注明就是郡治。《后汉书·郡国志》重载合浦郡县时把合浦列为首县，并明确说该志“凡县名先书者，郡所治也”。这就“肯定合浦县即是合浦郡的治所”，“而在两汉期间，没有发现合浦郡治有改动的记载”<sup>[51]</sup>。有些论者以《后汉书》首县即为郡治之例，推论《汉书》既然把徐闻列为首县，亦应是郡治。阮应祺更以《旧唐书·地理志》记载岭南七郡其中六郡均以首县为郡治，说明《汉书》亦应如此。但既然《汉书》没有明确说有此体例，我们便不能说它一定如此。以《旧唐书》来说，既然明知岭南七郡中有六郡如此，为什么偏偏不但不说首县徐闻是郡治，反而在徐闻（唐代徐闻县即今徐闻县）条只说“汉县名”？可见并非它疏忽，而是在它眼里徐闻并非郡治，这自然有其道理。笔者发现《后汉书·郡国志》序文中有一句关键的话，可为我们解决这一问题提供有力的证据。其云：“今但录中兴以来郡县改异，及《春秋》、三史会同征伐地名，以为《郡国志》。”就是说，从秦至三国时期（尤其东汉以来），有关郡、县的设置和改动，该志都是有记载的。如会稽郡，注明“秦置。本治吴，立郡吴，乃移山阴”；吴郡则注明“顺帝分会稽置”；犍为郡则注明“武帝置”“刘璋分立江阳郡”；鲁国郡则注明“秦薛郡，高后改。本属徐州，光武改属豫州”；等等。该书对岭南诸郡的名称和郡治的改动也均有记载，郁林郡注明“秦桂林郡，武帝更名”，日南郡注明“秦象郡，武帝更名”，交趾郡注明“武帝置，即安阳王国”。合浦郡则云“武帝置”，没有郡治变动的任何记载。可见两汉时期合浦一直就是郡治所在。而时间要晚得多的《大清一统志》和《合浦县志》《廉州府志》等称西汉时合浦郡治在徐闻、东汉移至合浦，显然不足为据。

其实，是否成为郡治，文献记载固然重要，更重要的还要看是否具备成为郡治的条件。因此，不妨从地理环境、经济发展、军事战略意义和交通情况等综合考察。

如果徐闻是西汉时合浦郡的治所，那么，徐闻在哪里呢？有论者认为古徐闻在海康县（雷州市）。但也有论者指出，汉代徐闻在今雷州半岛南端，琼州海峡偏西的海边。因为，根据《汉书·地理志》记载，“徐闻应是一个海港，而现今

的海康县内没有适合的海港，附近未发现大片汉代遗址或墓葬，因此不可能是汉代徐闻县城的故地”<sup>[52]</sup>。1977年在雷州半岛南端，西濒北部湾的狭长地带，发现汉代数量众多的遗址、墓葬，应是当时人烟稠密的地区，据此，“汉代徐闻县城很可能是在这片范围之内”<sup>[53]</sup>。2001年3月广东组织的专家经过考察，也初步认定了这一带是“汉代‘海上丝绸之路’最早始发港遗址之一”<sup>[54]</sup>。但是，即使汉代徐闻县城就在这里，考虑到这个地区自然条件较差，又无内河可行驶，陆路也较困难，很难想象汉代郡治会设在这里，因此“不存在西汉设郡的迹象”<sup>[55]</sup>。

而合浦东连广信、番禺，西控交趾，北连中原和长江流域，南通东南亚和印度洋。谭棣华指出，“在汉朝，徐闻和合浦由于地理位置的重要，所以在对外交往中显得突出。徐闻位于雷州半岛的南端，地扼琼州海峡，是通往海南岛的桥头堡。合浦则濒临北部湾，是番禺前往东南亚必经之地，汉设合浦郡，并把徐闻划归合浦管辖，以此加强合浦的政治地位，合浦自然成为西汉时期来华的首冲口岸”<sup>[56]</sup>。尤其对交趾等地的控制而言，合浦无疑要比徐闻直接和重要。邓开朝、吴凯称，徐闻是汉代后伏波将军马援平息交趾的“合浦海道上的要冲”<sup>[57]</sup>。其实马援是在平息海南岛之乱后挥师经徐闻前往合浦的。如果从番禺、广信至合浦，或顺湘桂走廊从南流江至合浦，均无须经徐闻。因此，合浦才是控制交趾的军事重镇。鉴于汉朝在海南岛设郡后又先后两次罢弃，可见当时该岛尚在开发阶段，而交趾一带早已成为经济发展和海上贸易繁荣的地区。合浦这一战略地位无疑应是汉朝选择郡治的重要条件。

从自然环境、特产资源和经济发展来看，“徐闻无内陆大河作为依托，土地贫瘠干旱，每年多台风袭击，而港湾开阔，无阻挡风浪之屏障”；而合浦处南流江入海口，地势北高南低，是一个天然良港。南流江全长250公里，流域9545平方公里。两岸是肥沃的冲积平原和良好的稻作农业区，又有渔盐之利，水上交通南可出海，北溯南流江可连接珠江流域和中原，“应是古代滨海地区政治中心的首选之区”<sup>[58]</sup>。而且，早在汉代合浦的桑蚕业已得到普遍发展。其北部地区早已生产蚕丝（以天然树蚕木蚕为主），东汉时由于桑蚕获利，故中部地区普遍种桑养蚕缫丝<sup>[59]</sup>。合浦又以盛产珍珠闻名。其珠母主要是马氏珍珠贝，俗称珍珠螺。

据《旧唐书·地理志》记载，合浦有珠母海，即珠池。合浦沿海有多处天然珠池，在秦汉前已有采珍珠。《汉书·王章传》载，西汉成帝时京兆尹王章遭陷冤死，其妻子被流放合浦，“以采珠为业”，七八年间“致产数万”<sup>[60]</sup>。张荣芳、周家卫也指出，汉代合浦郡“是岭南最主要的珍珠产地，也是闻名全国的珍珠生产基地，采珠业和商业贸易十分发达”<sup>[61]</sup>。

既然合浦有上述诸多优越条件，北部湾沿岸是西汉帝国的“海上交通枢纽”，合浦自然是“枢纽”中的“枢纽”。难道有比它更适合的郡治选择？可见，从地理位置、自然条件、经济发展、军事战略等来考虑，要选择郡治，合浦远胜于徐闻。如果先以徐闻为郡治，为何不称“徐闻郡”而称“合浦郡”？故“合浦”之名应是从郡治而来。

再从两地汉墓的规模、数量和出土文物的档次来看，从中显现不出徐闻曾为郡治的迹象，而合浦则当之无愧。

至今徐闻发现和发掘了 200 多座汉墓，但均为中、小型平民墓，年代跨越西汉元鼎元年（前 116 年）至东汉末年的 300 多年间，并出土一批海外舶来品如琥珀珠、玛瑙珠、水晶珠、琉璃珠等。据笔者粗略统计，其出土文物总计陶器、陶珠、铁器、铜器、五铢钱、珠饰、肩石斧等约 600 件，其中珠饰 308 颗，占了半数<sup>[62]</sup>。关于徐闻汉墓，徐闻的同人概括其特点为：呈群体分布，如华丰岭、红坎、英舍、槟榔埕等地汉墓，反映了汉代“聚族权而居，聚族而葬”的风俗；“全不见封土，无碑刻”；“大多数为砖室墓，少数土坑墓”（有一部分为就地采料的珊瑚室墓）；“随葬品不奢侈，大部分属实用品，但种类繁多，数量较大”；“目前尚未发现大型汉墓，但每座都有随葬品，随葬物有铜器、铜剑、铜镜、铁剑印章、吉祥语铭文砖，其墓主不是一般平民。墓葬中出现玛瑙珠饰等物是对外贸易的商品，表明这些贵重物品已成为当时不是一般平民的奢侈品”<sup>[63]</sup>。而合浦汉墓群规模大、数量多，且出土文物之丰富、档次之高，均为徐闻远远不及。

从数量说，徐闻汉墓不过 200 多座；而据合浦博物馆的工作人员介绍，合浦县城廉州镇附近的汉墓群，有封土可数并已作标号的为 1056 座，以通常 1:5 的比例计算，连地表下的共有 6000 多座（已清理发掘的有数百座），时间大多数在

西汉中叶至东汉时期。从规模来说，徐闻多为小型平民墓（即使不是一般平民，亦非大官大贾），至今尚未发现大型墓；而合浦则有不少相当郡守一级官吏的大型汉墓。如已发掘的望牛岭1号汉墓，封土直径40米，高5米，其墓道全长25.8米，最宽处14米，深8.8米；而徐闻最大的那润东坡汉墓（迄今粤西发现的最大的汉墓）墓道全长4.63米，宽1.6米，通高1.71米，两者比较，前者为后者的6至8倍。又如已清理、发掘的合浦堂排2号汉墓、黄泥岗西汉墓、风门岭东汉砖室墓，“这些墓都可能是郡守一级的官吏的墓”<sup>[64]</sup>。如果连尚未发掘的，合浦大型汉墓恐怕少则数十座，多则有数百座。可见其数量之多，规模之大，实属罕见！

再从出土文物的数量来说，徐闻汉墓出土陶器、铁器、铜器、五铢钱、珠饰等共计约600件，其中比较珍贵的水晶珠1件、玛瑙珠1件、银饰4件，没有金器。而合浦望牛岭1号汉墓出土随葬器物总数达245件，铜器、漆器、陶器、铁器、玉石、琉璃等，应有尽有。有两件陶提桶内壁书写有“九真府”等款，推测墓主曾任九真郡太守，应是地方豪强<sup>[65]</sup>；堂排汉墓随葬品230件，有金戒指、金手镯和大量琉璃、水晶、玛瑙配饰<sup>[66]</sup>；黄泥岗汉墓出土大量铜器、铁器47件，金、银器8件，玉、石配饰近200件，其中有金戒指、银戒指、金球、金珠、玛瑙、水晶、串珠、琥珀穿珠、琉璃穿珠等。另有母猪岭中小型砖室汉墓6座，北海市盘子岭东汉中小型汉墓38座<sup>[67]</sup>，均有不少文物出土。而且就其档次来说，徐闻亦非合浦可比。徐闻至今未出土有金器，仅有银饰4件；而合浦则出土不少金银器，如金戒指、金手镯、龙首金带钩、金球、金珠等。合浦又出土大量引人注目的镌刻花纹铜器，其中的铜风灯、铜魁、三足盘等作为中国文物精品，曾在亚、欧、美等洲展出<sup>[68]</sup>，铜风灯还被选为展览会的会标，而这些都只不过是冰山的一角。“由此可以想见，西汉时期合浦已是一座商贸发达、水陆运输畅达、人烟稠密的江海港口城市。”<sup>[69]</sup>

综观两地汉墓，徐闻汉墓作为汉代海上丝绸之路的始发港的见证，是可以成立的，但要论及西汉时合浦郡的郡治，那就只有合浦才当之无愧。

因篇幅有限，本文挂一漏万，又囿于所见，敬请方家和读者批评指正。

- [1][5] 邓炳权. 海上丝绸之路的东方发祥地[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: 108-112.
- [2] 邓炳权. 海上丝绸之路的几处中国南方港口[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 47-50.
- [3] 刘亦文. 海上丝绸之路与广州十三行[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 375、376.
- [4] 黄淼章. 广州“海上丝路”文物建筑的保护和开发[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 370.
- [6] 司徒尚纪. 海上丝绸之路与我国在南海传统疆域形成[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 22-24.
- [7] 司徒尚纪, 李燕. 汉徐闻港地望地理历史新探[J]. 岭南地理, 2000(4): 179-183.
- [8] 阮应祺. 汉代徐闻在海上丝绸之路中的历史地位[J]. 岭南文史, 2000(4): 192.
- [9] 王元林. 从徐闻、合浦到广州对外港口的变迁[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 88-93.
- [10] 申友良, 谭光文. 古代岭南与海上丝绸之路[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 27-29.
- [11] 陈佳荣. 西汉南海远航之始发点[M]//陈达生, 曲鸿亮, 王连茂. 海上丝绸之路研究. 福州: 福建教育出版社, 1999.
- [12][13] 邓炳权. 海上丝绸之路的东方发祥地[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: 108-112.
- [14] 邓炳权. 海上丝绸之路的几处中国南方港口[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 47-50.
- [15] 司徒尚纪, 李燕. 汉徐闻港地望地理历史新探[J]. 岭南地理, 2000(4).
- [16] 张难生, 叶恩显. 海上丝绸之路与广州[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: 77.
- [17] 邓炳权. 海上丝绸之路的东方发祥地[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: 72.
- [18] 杨式挺. 试论海上“丝绸之路”的考古学研究[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 36.
- [19] 司徒尚纪. 海上丝绸之路与我国在南海传统疆域形成[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 22-24.
- [20] 陈佳荣. 西汉南海远航之始发点[M]//陈达生, 曲鸿亮, 王连茂. 海上丝绸之路研究. 福州: 福建教育出版社, 1999.
- [21] 黄启臣. 广东是“海上丝绸之路”的发祥地[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 16.
- [22] 张泽南, 弟增智. 走向海洋的中国[M]. 福州: 福建教育出版社, 2000.
- [23] 陈立新. 论汉徐闻港在海上丝路史上的地位和作用[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 80-81.
- [24] 何方耀. 汉末到南北朝时期海路传法僧与南海海上贸易[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 285-286.
- [25] 周家干. 合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 99.
- [26] 张九皋. 合浦港在古代“海上丝绸之路”中的地位[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 110-111.
- [27] 刘明贤. 试论“海上丝绸之路”的开发价值[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 381.
- [28] 邓炳权. 海上丝绸之路的几处中国南方港口[J]. 岭南文史, 2002(增刊): 47-50.
- [29] 邓端本. 广州港市形成与海上丝绸之路的关系[M]//黄鹤, 秦柯. 交融与辉映: 中国学者论海上丝绸之路

之路. 广州: 广东旅游出版社, 2001: 71.

[30] 袁钟仁. 广州在海上“丝绸之路”中的地位和作用[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: 74.

[31] 曾昭璇, 曾新, 陈权英. 广州: 古代海上丝绸之路的起点城市[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: 74-75.

[32] 黄伟宗. 在海丝路与中国南方港学术研讨会上的发言[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: 6-7.

[33] 邓炳权. 海上丝绸之路的几处中国南方港口[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 47-50.

[34] [35] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[36] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[37] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[38] 周家干. 合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 99.

[39] 张九皋. 合浦港在古代“海上丝绸之路”中的地位[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 110-111.

[40] 曾昭璇, 曾新, 陈权英. 广州: 古代海上丝绸之路的起点城市[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: 74-75.

[41] 司徒尚纪. 海上丝绸之路与我国在南海传统疆域形成[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 74-75.

[42] 司徒尚纪. 海上丝绸之路与我国在南海传统疆域形成[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 74-75.

[43] 包驰林, 罗活兴, 唐岗. 北海中国历代对外开放的港口[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 112-113.

[44] 吴小玲. 钦州港在古代海上丝绸之路中的历史地位[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 117-118; 廖国一. 中国古代最早开展远洋贸易地区环北部湾沿岸[J]. 广西民族研究, 1998.

[45] 徐俊鸣. 岭南历史地理论集[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: 36-37.

[46] 陈佳荣. 西汉南海远航之始发点[M]//陈达生, 曲鸿亮, 王连茂. 海上丝绸之路研究. 福州: 福建教育出版社, 1999.

[47] 王元林. 从徐闻、合浦到广州对外港口的变迁[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 88-93.

[48] 司徒尚纪, 李燕. 汉徐闻港地望地理历史新探[J]. 岭南地理, 2000 (4).

[49] 翦伯赞. 秦汉史[M]. 北京: 北京大学出版社, 1983: 265-267.

[50] 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): 356-362.

[51] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[52] [55] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[53] 蒋廷瑜, 彭书琳. 广东徐闻汉墓[J]. 考古, 1977, (4).

[54] 黄伟宗. 在海丝路与中国南方港学术研讨会上的发言[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: 6-7.

[56] 谭棣华. 南海神妙与海上丝绸之路[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: 77.

[57] 邓开朝, 吴凯. 徐闻汉代海上丝绸之路文物的发现和研究[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 70-75.

[58] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[59] 周家干. 合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 99.

[60] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[61] 张荣芳, 周家卫. 汉代徐闻与海上交通[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 57.

[62] [63] 邓开朝, 吴凯. 徐闻汉代海上丝绸之路文物的发现和研究[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 70-75.

[64] 蒋廷瑜, 彭书琳. 汉代合浦及其海上交通的几个问题[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 104-109.

[65] 广西文物考古写作小组. 广西合浦西汉木椁墓[J]. 考古, 1972 (5).

[66] [67] 广西文物工作队. 广西合浦县堂排汉墓发掘简报[J]//文物编辑委员会. 文物资料: 4. 北京: 文物出版社, 1981.

[68] [69] 张九皋. 合浦港在古代“海上丝绸之路”中的地位[J]. 岭南文史, 2002 (增刊): 110-111.

(作者为华南师范大学教授)