



海南岛历史上的木帆船(复原图)。郭萃 翻拍

编者按

沧海何曾断地脉？一道“天堑”琼州海峡，却无法拦阻人类跨越和交流的脚步，自古至今皆然。

海南海北，气候相似，乡音相同，风俗无异，文化相通，两地民众的交流不绝如缕，甚至有着血浓于水的亲情。

对于交通，人们往往择其近者、快者而行之，往返于琼州海峡的船只亦然。从海南岛设立郡县以来，与海北的雷州半岛尤其是徐闻县之间的交通，先后发生了哪些变化？两地之间又有着怎样的文化交往？本期海南周刊为您娓娓道来。

海南海北港口码头
演变一览图

两汉魏晋南北朝

海南:烈楼港
海北:讨网港

隋唐两宋

海南:白沙津(白沙港、神应港)
海北:杏磊渡(后更名杏磊渡)

元明清

海南:海口港、天尾港
海北:海安港(那黄港)

清末迄今

海南:秀英港、新港、新海港(原天尾港)

海北:海安港、徐闻港

整理:陈耿
制图:陈海冰

商港—渔港—客滚运输港 海南海北 一衣带水

文/蒙乐生

徐闻港历史悠久，西汉元鼎六年(公元前111年)时开辟。明万历十三年(1585年)，吴学俨撰写的《地图综要》有“海康，汉徐闻地”“遂徐闻县地”的记载。万历二十八年(1600年)，陆应阳的《广舆论》亦称“徐闻，汉县”“海康，汉徐闻地”“遂溪，汉徐闻地”。

徐闻港三面环海，风帆会聚，扼守琼州海峡北岸，与海南岛隔海相望，是我国西南沿海地区通往海南的咽喉。向南可出琼崖，东可通闽浙，西直往钦州廉州，沿中南半岛而下可到越南、暹罗、南洋群岛及印度等国，是古代中西方航海交通的必经之地。

“欲拔贫，诣徐闻” 古代贸易的重要港口

徐闻是我国南疆汉代重镇，陆道驿站，海路要津，滨海县治，海上“丝绸之路”的首发站，也是中国大陆南端的海防要塞。徐闻出海的船只曾远渡重洋，抵达非洲红海，拥有“大汉三墩”“汉港大堤”等遗迹。

由于地处琼州海峡，是古代船舶沿岸航行到东南亚各国的必经之地，徐闻港在历史上发挥过重要作用。后来，徐闻港随县治的迁移而变化。《徐闻县志》记载和考古发现：汉代港址在今徐闻城西南35里的华丰大队讨网村，唐朝以后迁到今徐闻城南海安港西侧的麻城大队的杏磊村(原名“杏磊村”)；宋末元初迁至海安，徐闻城在明天顺年间(1457年—1464年)才形成。

西汉武帝元鼎六年，前伏波将军路博德和楼船将军杨仆平定南粤，设南海、合浦诸郡，置徐闻县，其时，徐闻港对外交往繁忙。《汉书》记载：“粤地处近海，多犀、象、毒冒、珠玑、银、铜、果、布之凑，中国经商贾者多取富焉。”

南粤沿海一带，物产极其丰富，且当时已与中原商人贸易。《汉书》：“自

合浦徐闻南入海，得大州，东西南北千里，武帝元封元年(公元前110年)略以为儋耳、珠崖郡。”当年，大汉楼船的登陆地点在烈楼港(旧址在今海口市秀英区长流镇镇海村五源河入海口处)，史称“焚舟烈楼，饮马琼山”，说的就是当年汉军楼船从徐闻港渡海登陆海南岛的历史遗址。

烈楼是开琼第一港，是开启海南文明的古港口。从徐闻渡海，烈楼港最近。正德《琼台志》记载：“烈楼港，在县西北三十里烈楼都。水自五原铺下田洞流出成溪，至此与潮会成港。按《雷志》：徐闻那黄渡开帆，小午至琼山烈楼，乃汉军渡海楼船布列之处。”

作为古代海上丝绸之路的首发站，汉王朝曾派黄门译使从徐闻、合浦登船出发，到东南亚和南亚各国进行外交活动和经济文化交流。《汉书》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，有邑卢国；又船行可二十余日，又谌离国；步行可十余日，明夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行二月余，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……”，由此可见当年的兴盛。

汉平帝元始年间，皇权旁落，王莽窃取大权，他“厚遣黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月到皮宗，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”。古籍录下了我国边境徐闻、合浦等港口海外贸易的最早历史。

东汉初年，刘秀称帝，改元“建武”，东征西伐，最终扫灭了公孙述的割据。当年，西域陆路交通阻塞，所以我国与大秦、波斯的贸易主要靠海上运输。东汉桓帝延熹九年(166年)，大秦使者王安敦来贡，即走经徐闻、合浦、九真、日南出海，以通波斯的水路。

进入唐朝，《元和郡县志》有记：“雷州徐闻县，本汉旧县……汉置左右候官，在徐闻县南七里，积货物于此，备其所求，与交易有利。”时人谚语“欲拔贫，诣徐闻”，说的意思是“想脱贫，到徐闻”，从一个侧面说明了当年徐闻港贸易获利的历史事实。

“天涯更复有天涯” 雷琼海路交通要津

西汉时期，政治稳定，经济繁荣，海外贸易兴盛，徐闻港成为对外贸易的重要口岸。大汉王朝的前期，奖励农耕，减免赋税，休养生息，经过五六十年相对稳定的发展时期，使国民经济得到较好恢复。汉明帝时(58年—75年)，社会安定，百姓殷富。

汉武帝开疆拓土，开创海外贸易，国内不设关卡，商业通行无阻。那时，宫廷的直属黄门译长经常率应募的船员，带着黄金和丝织物，从徐闻或合浦上船，出海远航，与海外各国进行官方的外交活动和商业贸易，交换明珠、宝石及其它奇石异物，满足宫廷需求。

东汉后期，宫廷政治派系互相角逐，地方官吏和豪强集团的斗争日益加剧，经历了一场大混战，最后形成以曹操、刘备和孙权为首的魏、蜀、吴三国割据局面。政治的动荡使经济的大衰退，直接影响了对外活动的正常开展和商业贸易的实施。三国时交趾数次反叛，使徐闻、合浦至东南亚各国的航路受到严重阻碍，以致繁荣的贸易中转港受到严重影响。

自秦通五岭后，珠江三角洲日渐开发，广州已成为西江、北江、东江的三江货物集散地，更由于梅岭孔道的畅通，使广东与中原的联系和商业贸易往来日益频繁。晋代以后，广州港逐渐取代徐闻，合浦成为我国最大的对外贸易口岸。加上航海技术进步，船舶吨位增加，抗风能力加强，航行里程缩短，广州港就逐渐成为我国交通海外诸国的主要港口。

《新唐书》记载：唐贞观年间(785—805)，宰相贾耽记述了从广州出发到印度洋的交通中一条最重要的航路“广州通海夷道”。这条航线是中国联结东南亚、东亚、西亚和东非地区的重要枢纽，成为“阿拉伯商人荟萃之地”，形成“万舶争先”的盛景。

成书于8世纪末的《广州通海夷道》详细记录了商人利用中国制造的海船从广州启航，穿过马六甲海峡至印度南部，又沿印度南部海岸西上，再沿海岸线西行至波斯湾的尽头，全程航行的时间大大缩短，只需几十天。

下转B03版▶