岭南文化知识书系

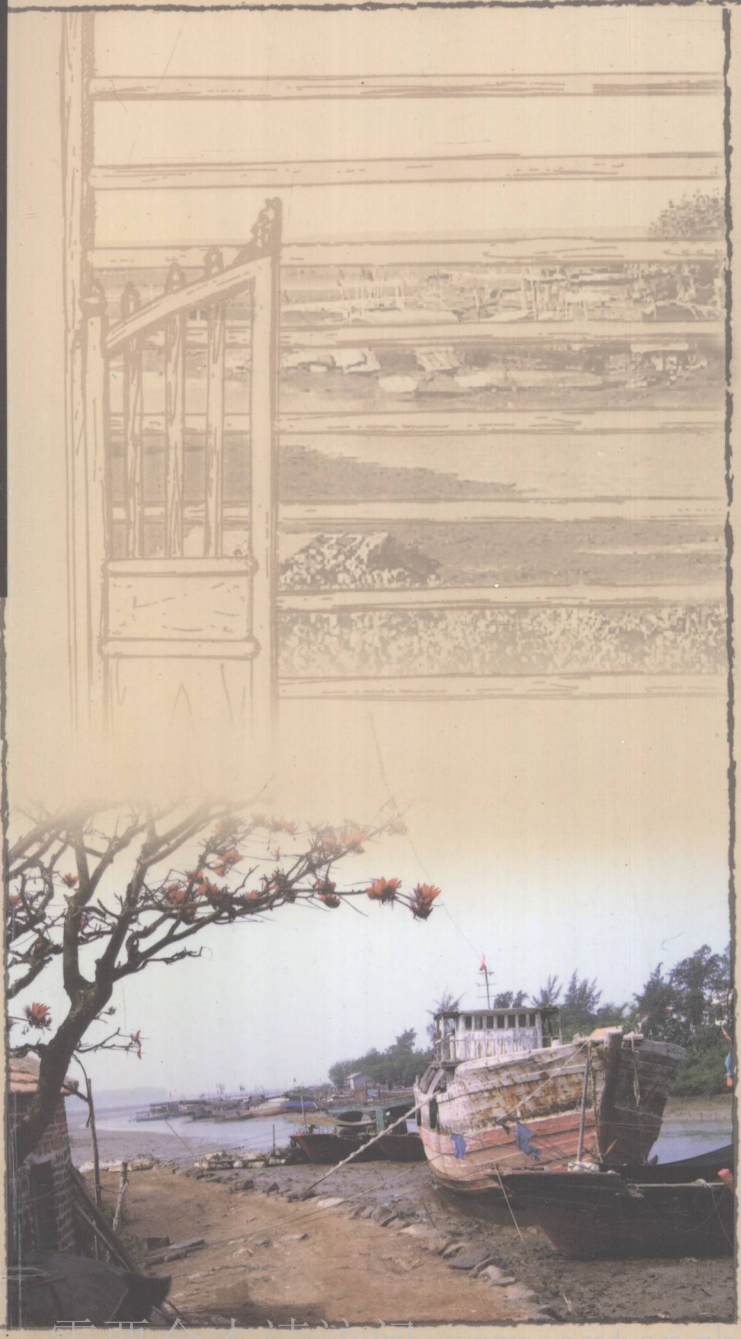
岭南文化知识书系

广东古代海港

张伟湘　薛昌青　著

广东人民出版社

岭南文库编辑委员会
广东中华民族文化促进会　合编



需要全本请访问 www.ertongbook.com

岭南文化知识书系

岭南文库编辑委员会
广东中华民族文化促进会 合编

广东古代海港

张伟湘 薛昌青 著

华南理工大学 图书馆藏书

C2011061648

广东人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

广东古代海港/张伟湘，薛昌青著. —广州：广东人民出版社，2006.4
(岭南文化知识书系)
ISBN 7-218-05226-6

Ⅰ.广… Ⅱ.①张… ②薛… Ⅲ海港—简介—广东省—古代 Ⅳ.F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2006）第 028061 号

责任编辑	李锐锋　赵殿红
封面设计	邦　邦
责任技编	黎碧霞
出版发行	广东人民出版社
印　刷	台山市人民印刷厂有限公司 (厂址：台山市北坑工业开发区)
开　本	889 毫米×1194 毫米　1/32
印　张	3.375
插　页	1
字　数	40 千
版　次	2006 年 4 月第 1 版　2006 年 4 月第 1 次印刷
印　数	10000 册
书　号	ISBN 7-218-05226-6/F·646
定　价	10.00 元

如发现印装质量问题，影响阅读，请与出版社(020-83795749)联系调换。
【出版社网址：http://www.gdpph.com　电子邮箱：sales@gdpph.com
图书营销中心：020-83799710（直销）83790667　83780104（分销）】

岭南文化知识书系顾问

（按姓氏笔画为序）

叶选平　杨应彬　杨资元　吴南生
张　磊　张汉青　陈绍基　欧　初
钟阳胜　梁灵光　蔡东士　颜泽贤

岭南文化知识书系编辑委员会

主　编：

朱小丹　岑　桑（执行）

副主编：

方健宏　陈俊年　朱仲南　黄尚立
王桂科　陈海烈（执行）

编　委（按姓氏笔画为序）：

王桂科　方健宏　庄　昭　吕克坚
刘斯翰　朱小丹　朱仲南　李夏铭
岑　桑　辛朝毅　张健人　陈泽泓
陈俊年　陈海烈　金炳亮　倪俊明
黄尚立

出版说明

岭南文化是中华民族文化中特色鲜明、灿烂多彩、充满生机活力的地域文化，其开发利用已引起社会的重视。对岭南文化丰富内涵的发掘、整理和研究，虽已有《岭南文库》作为成果的载体，但《岭南文库》定位在学术层面，不负有普及职能，且由于编辑方针和体例所限，不能涵盖一些具体而微的岭南文化现象。要将广东建设成为文化大省，必须首先让广大群众对本土文化的内涵有所认识，因此有必要出版一套普及读物来承担这一任务。出版《岭南文化知识书系》的初衷盖出于此。因此，《岭南文化知识书系》可视作《岭南文库》的补充和延伸。

书系采用通俗读物的形式，选题广泛，覆盖面广，力求文字精炼，图文并茂，寓知识性于可读性之中，使之成为群众喜闻乐见的知识丛书。

《岭南文化知识书系》由岭南文库编辑委员会与广东中华民族文化促进会共同策划、编辑，岭南文化知识书系编辑委员会负责具体实施工作，广东人民出版社出版。

岭南文化知识书系编辑部

2004年8月

需要全本请访问 www.ertongbook.com

目　录

一、广东古港的神秘面纱 …… 1
二、长盛不衰的广州古港 …… 10
三、外国商船结缘广州古港 …… 31
四、因时制宜的潮汕古港 …… 44
五、海盗出没的潮汕古港 …… 52
六、越洋移民的潮汕古港 …… 61
七、独特神奇的惠来古港 …… 70
八、风情别具的雷州古港 …… 77
九、“重生”的大澳古港 …… 88

一、广东古港的神秘面纱

中国沿海地区的居民，在遥远的古代，便已开始航海活动。在漫长的岁月里，他们以自己的辛勤劳动、智慧和勇敢，在人类征服海洋的历史中，写下了光辉的篇章。

从现有的可信的文献记载来看，至迟在春秋、战国时期，中国人已经对东方大海中的未知世界进行探索。在西汉时期，汉朝政府在经营西域，开辟陆上通往西方的道路——近代历史学家和地理学家称之为“丝绸之路”的同时，也已开始了对南方大海航路的探索。在魏晋南北朝时期，南海航路上已经是“舟舶继路，商使交属”。到了唐代，中国人的航海活动进入了繁荣时期，在中国南部沿海地区与波斯湾、阿拉伯半岛之间，已经出现了比较稳定的航线，广州发展成为国际性的海港城市。从唐代中期（8世纪中叶）起，由于政治动乱及其他原因，陆上丝绸之路逐渐衰落，与之相应，连结东、西方

的海上航线则日益兴盛。有的学者称之为“海上丝绸之路”，有的学者则称之为“陶瓷之路”。到了宋、元两代，与中国发生联系的海外国家、地区进一步增加，中国人和阿拉伯人并列成为当时世界上最活跃最强大的航海力量。在此期间，泉州港崛起，成为中国最重要的海港城市，大旅行家马可·波罗认为它和埃及的亚历山大港同是世界上最繁荣的海港。中国人的航海成就，在明代前期达到顶峰。发生于15世纪前半期的郑和下西洋，无论就规模之大，活动范围之广，或是持续时间之长来说，都是中国和世界航海史上极其罕见的壮举。

海港是古代船舶停靠、装卸货物、避风



黄埔古港远眺

的重要设施，又是以海港为集散地的海洋社会、经济、文化体系的中心，以及海洋交通文明的起讫点。在中国古代的航海和海外贸易活动中，广东的海港占有特殊而重要的地位。

海港考古，就是对古代港口、码头、锚地等泊船设施及相关遗迹进行调查、发掘与研究，对于海洋技术史、对外贸易史、海洋交通史等的研究都具有重要意义。

近年来，随着海港考古的进展，特别是专家学者围绕“海上丝绸之路”的一系列考察，广东一个个古代海港的神秘面纱被揭开了。

对“海上丝路”有特殊贡献

中国是世界历史上第一个掌握养蚕技术的国家。在古代西方国家尚未懂得养蚕和丝织技术之前，丝织品被中亚、西亚和欧洲各国视为不可思议的珍贵物品，是西汉王朝对外输出的主要商品。运输丝织品的通道，便成为今人所说的“丝绸之路”。

“丝绸之路”，分陆路和海路两条路线。陆路从西汉都城长安出发，向西经河西走廊出阳关、玉门关至天山以南，分两路至大秦国（古罗马帝国）。由于这条通道路途遥远，沿途经过较多民族或国家，其中一处发生变

故或动乱，都会阻塞商路的通畅。因此，汉武帝采纳番阳令唐蒙的建议，集中全力，把与罗马直接交往的希望转移到海路上来。西汉元鼎六年（公元前111）冬，汉武帝发楼船兵十万攻下南越，从而开辟从广东番禺、徐闻、合浦通向印度和斯里兰卡的远洋航线。

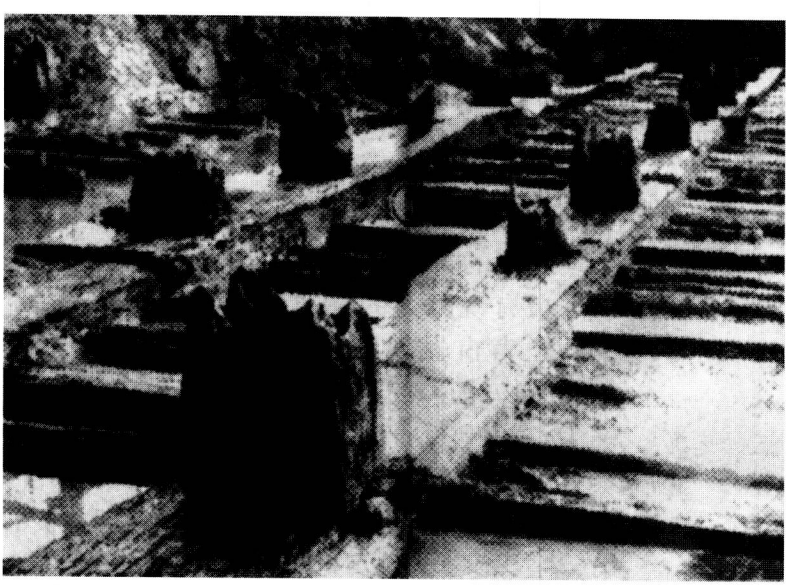
与陆上丝绸之路相比，“海上丝绸之路”无需沿途筑城设防耗费巨大的开支，也不受沿途政治变迁的干扰，除少数灾害性天气影响外，完全可以依据运输需求开辟航线或临时改变航路，可以保证长年通航。从运输效益来说，海船运载量大，运价低。另外，从汉代丝绸之路输出品的货源来看，蚕丝和丝绸产地都在沿海的江南吴、越和齐、鲁一带。这些地方自古以来便是盛产蚕丝和造船基地，既能为对外贸易提供货源，又能提供航海运输工具，为西汉开辟“海上丝绸之路”奠定了物质基础。

据《汉书·地理志》记载，汉武帝平定南越丞相吕嘉叛乱后，即派遣黄门使者出使东南亚和南亚诸国。黄门使者携带黄金、彩陶器、玉器、丝绸等物品，率领应募商民，乘楼船从番禺出发，经徐闻港出海，到达马来半岛的都元国、新加坡之西的皮宗国、缅甸境内的邑卢没国、谌离国、夫甘都卢国、

印度半岛南部的黄支国、斯里兰卡的已程不国。

秦汉时期，广州地区的造船业已有了相当的发展，不仅可以建造宽5~8米，载重25~30吨，锚、舵齐全的大木船，而且还可以建造大型楼船，楼船甲板上建有重楼、帆、舵、锚、桨、橹等，设备完善，能适应海上远航。此外，汉代海船远航已知借助信风和牵牛星，航海技术可见一斑。这一切均为“海上丝绸之路”的开辟准备了条件。

东汉以后，由于中原战乱频繁，海上



广州出土的秦代船台遗址

需要全本请访问 www.ertongbook.com

“丝绸之路”航线不断增多，航程不断延伸，输出商品种类不断增加，有力地推动了中西海上贸易的发展和文化技术的交流。

广东的古代海港，对“海上丝绸之路”的贡献至少有“三个最”：第一，最早的始发港在广东，即徐闻古港。第二，年代最齐。从西汉、魏晋南北朝、隋唐到宋元明清，广东海上丝路的链条没有断裂过，一直延续了两千多年。第三，港口最多。以广州为中心，东起饶平、潮州、澄海、汕头，西至阳江、徐闻、雷州，其港口在不同时期都曾经是“海上丝绸之路”始发港或中转港。

古代沉船再现“瓷国”风采

广东的不少古代海港，都与当年世界闻名的商船结下不解之缘。一些古港附近海域陆续发现的古代沉船，还再现了“瓷国”风采。最有说服力的是“南海一号”，它是迄今为止考古发现的年代最久远、保持最完整、文物储存最多的远洋沉船，有学者把它称为“海上敦煌”。船上出水的中国瓷器，具有极高的文物价值。

进入中世纪后，伴随着中国瓷器的外销，中国又开始以“瓷国”享誉于世。从8世纪末开始，中国陶瓷开始向外输出。经晚



“南海一号”出水的瓷器

唐五代到宋初，达到了一个高潮。这一阶段输出的陶瓷品种有唐三彩、邢窑（包括定窑）白瓷、越窑青瓷、长沙窑彩绘瓷和橄榄釉青瓷（即广东近海一带的窑口生产的碗和作为储藏容器的罐）。输出的地区与国别有：东北亚的朝鲜与日本，东南亚的新加坡、泰国、马来西亚、印度尼西亚、菲律宾，南亚的斯里兰卡、巴基斯坦和印度，西亚的伊朗、伊拉克、沙特阿拉伯、阿曼，北非的埃及，东非的肯尼亚和坦桑尼亚。此时海上交通路线主要有两条，一是从扬州或明州（今宁波）经朝鲜或直达日本的航线；二是从广州出发，到东南亚各国，或出马六甲海峡，进入印度洋，经斯里兰卡、印度、巴基斯坦

到波斯湾的航线。当时有些船只继续沿阿拉伯半岛西航可达非洲。前述亚非各国中世纪遗迹出土的晚唐五代到宋初的瓷器，就是经过这两条航线运输的。

宋元到明初是中国瓷输出的第二个阶段。这时向外国输出的瓷器品种主要是龙泉青瓷，景德镇青白瓷、青花瓷、釉里红瓷、釉下黑彩瓷，吉州窑瓷，赣州窑瓷，福建、两广一些窑所产青瓷，建窑黑瓷，浙江金华铁店窑仿钧釉瓷，磁州窑瓷，定窑瓷，耀州窑瓷等。

明代中晚期至清初的200余年是中国瓷器外销的黄金时期。输出的瓷器主要是景德镇青花瓷、彩瓷，广东石湾瓷，福建德化白瓷和青花瓷，安溪青花瓷等。其中较精致的外销瓷多是国外订烧产品，其造型和装饰图案多属西方色彩，还有些在纹饰中绘有家族、公司、团体、城市等图案标志，称为纹章瓷。这时期的外销瓷数量很大，17世纪每年输出约20万件，18世纪最多时每年约达百万件。输出的国家有东亚的朝鲜半岛和日本，东南亚及欧美诸国。运输路线一条是从中国福建、广东沿海港口西行达非洲，继而绕过好望角，沿非洲西海岸航行达西欧诸国；另一条是从福建漳州、厦门诸港至菲律宾马尼拉，然后越太平洋东行至墨西哥的阿

卡普尔科港，上岸后陆行，经墨西哥城达大西洋岸港口韦腊克鲁斯港，再上船东行达西欧诸国。在17和18世纪，中国瓷器通过海路行销全世界，成为世界性的商品。

进出广东古港的各国商船，所运载的瓷器，不少就是在广东生产的。瓷器初入欧洲，法国人用当时流行小说《牧羊女爱丝坦莱》中男主人公赛拉同（Celadon）的名字来称呼青瓷。法王路易十四命令首相马扎兰创办中国公司，到广东订造标有法国甲胄纹章的瓷器，凡尔赛宫内辟有专室收藏中国陶瓷。

二、长盛不衰的广州古港

广州古港　神州居首

中国古代四大港口，分别是广州港、泉州港、明州港、 扬州港。

先说泉州港。泉州，位于东海航线与南海航线的交汇点上，直通南海，东去日本，北航高丽，沿海航线可以南通广州、北接明州。福建德化和浙江的优美瓷器，江南绚丽多彩的丝织品、手工艺品，给泉州港对外输出提供了大宗畅销商品的货源。

自南宋以来，泉州港逐年发展，到宋元之交，海舶多进出此港。由宋及元以后，忽必烈派人到泉州招降蒲寿庚归元。蒲寿庚为阿拉伯海商，南宋末年曾主管泉州市舶司。元朝招降蒲寿庚的目的在于他“素主贸易”而能“镇抚濒海诸郡”。由于蒲寿庚的归降，泉州港在宋元更替的战争中未遭重大损失，对外开放航海活动得以继续进行。各国次第

来华通商，泉州港日益发达。因994年环城遍植刺桐树，又叫刺桐城。

再说明州港。明州，即今之浙江省宁波市。738年唐朝在浙东设明州，下辖四县，是唐代中后期东渡日本航海路线最近的港口。宋代对外航线分作东海和南海两条航路，南海航路的主港是广州，东海航路的主港便是明州。

至于扬州港，自隋开通南北大运河以后，正好位于长江与大运河的交汇点上，上游有安徽、江西、湖广、四川广大腹地，下游可直接通向海外，具备运河漕运、江运和海运之利，是四方物资交流的中心。到了宋代初年，海岸线已东移到上海浦东的北蔡、周浦、下沙、航头一线，扬州城便远离海口260公里。自此，它已经失掉作为一个海港的基本条件。

与前三个古港相比，广州的地位更加重要。广州，在三国之前称为番禺，而番禺在秦以前已形成都会。《汉书·地理志》载："处近海，多犀象，珠玑、银铜、果布之凑，中国往商贾者多取富焉。番禺一都会也。"1983年在广州象岗山发现的南越王墓，出土的文物中有原只的非洲象牙和西亚银盒，说明早在南越国时期，广州就已通过东南亚、南亚的海路，与西亚、非洲等地有了交通贸

需要全本请访问 www.ertongbook.com