

北海文史

第十八辑

寻找西汉合浦港

潘 沁

史料和大量的考古发现证明，合浦港是汉代三个最早的海上丝路始发港中最繁荣的一个，但是，这一古代港口在今天的具体地理位置在哪里？

近日，广西合浦县石湾镇大浪村委古城头村这个名不见经传的小地方忽然成了媒体的焦点——广西考古工作者在这里的一个重大发现，使只有文字记载和通过一些出土文物来推测证明的古代海上丝绸之路始发港——合浦港“浮”出了地面。

与这静静呈现在 2000 多年后的阳光之下的西汉古港相对的，是考古工作者的喜悦。尽管考古是严肃的学术事件，在这些专家的脸上你绝不会看到形喜于色的张扬。但是无可否认，在他们的话中，你仍可感受到那种激动：这座位于现北海市合浦县石湾镇大浪古城的西汉时期的合浦县治遗址，以及位于古城遗址西城门外缘的古港码头，为合浦是西汉海上丝绸之路始发港提供了更为充分的证据，也结束了当地这一段有史载而无考古物证的历史。

千年古港身藏何处

近年来，学者们对于合浦、广州、徐闻、宁波、泉州等古代港口作为海上丝绸之路始发港，展开了一系列的研究活动。人们通过这些地方的一些出土文物、古迹和史料著作来证明这些港口最早开始中国的对外贸易活动。但是，由于地质的演变和人类社会的发展变化，人们不能回避的一个问题是：这些古代港口的具体地理位置到底在哪里？

合浦古港就是其中一个千年之谜。据《汉书·地理志》记载，中国出口船舶“自日南障塞，徐闻合浦”开航，在这海上丝路最早的记载中，汉代合浦港是对东南亚、南亚贸易的主要港口。这条徐闻、合浦出发通往印度、斯里兰卡的航线是我国正史记载的最早的远航航线。限于当时的航海技术和航海工具，琼州海峡东入口及经海南岛附近海域浪大礁多，都是航海的危险区，因而环北部湾的合浦、徐闻和日南三大港口因各自优越的地理环境应运而生，成为中国

与东南亚、南亚的贸易往来的纽带。

史料和大量的考古发现证明，合浦港是汉代三个最早的始发港中最繁荣的一个。从合浦古汉墓发掘出土的大量舶来品即可想见合浦作为古代“海上丝绸之路”始发港的地位和当时对外贸易的盛况。另外，汉代合浦处于江海之交，以南流江为干流，境内河流水网交织，舟楫可行，水上交通甚为便利，是一条沟通岭南与西南、岭北与中原联系的重要交通线。

然而，如果不能找到这一西汉时期的港口，从而提供实物的考古学证据，合浦作为西汉海上丝绸之路始发港之一的结论还只能算是推测。

那么，这两千多年前的古港究竟身藏何处？

具体位置众说纷纭

一直以来，见诸于报刊杂志和专著中涉及合浦港现今地理位置的论述纷杂，有的认为这一古港位于现今合浦县城的西城区，有的认为位于现今南流江出海口附近，有的认为在今合浦县城西南靠近县城处，还有的认为应在浦北旧州。

广西文物工作队队长熊昭明近年来一直从事合浦汉墓的发掘工作。他分析说，依据《汉书·地理志》的这段记载，所指的年代为西汉中期前后，且合浦县亦为汉元鼎六年（公元111年，西汉中期）设郡。如果按前三种观点认为合浦港在现今县城的西或西南面，那么就很难解释近几十年来在现今国家重点文物保护单位——合浦汉墓群范围内发掘的近千座汉墓中，为什么西汉墓不仅所占的比例很低，而且均为西汉晚期墓，甚至没有一座与合浦港年代相当的西汉早中期墓的事实。

对于后一种说法，熊昭明与他的同事也考察过浦北旧州古城，他们在这个城址内也没有发现汉代的历史文物和遗迹。熊昭明认为现今浦北县境内虽然发现过一些汉墓，但时代较晚，数量很少，相反，则发现南朝墓较多，所以，当地应是到了南朝以后才发展起来的，因此建于西汉中期前后的合浦港是不可能在此地的。

数十年来，为了寻找作为这条二千多年前西汉中期前后的从合浦郡始发通往印度、斯里兰卡的最早的国际贸易航线的始发港——合浦港，区内外的几代学者和考古工作者做了大量的工作，遗憾的是均因各种原因或未能深入，或无

功而返，使这一谜团更增加许多神秘色彩。

寻访之路漫长艰辛

针对近年来国内外关于海上丝绸之路始发港的研究目前正持续升温，而作为最早的最繁荣的海上丝绸之路始发港——合浦港却似乎已被漠视的状况，为了争取合浦港应得的历史地位，也为了破解这二千年谜团，在自治区文化厅文物处的直接关心和大力支持下，广西文物工作队于去年3月成立了西汉海上丝绸之路始发港——合浦港的调查与研究课题组，开始了寻找这一西汉古港的艰辛历程。

熊昭明是这一课题组的组长。其实，课题组从去年春节后就开始了课题前的调查。去年2月12日，课题组成员首次从西门江(南流江支流)坐船北行至双江桥及草鞋村汉窑，当天就大约走了10公里水路。此后，还邀请了县博物馆的老馆长和退休干部一起，从惠爱桥沿西门江步行到石湾大浪口，再从大浪古城返行，如此，数月来以步行为主，从现外海岸沿南流江西岸和西门江东岸直至浦北的旧州进行野外考古调查，不但考察了南流江沿岸的5个古城：廉州古城、大浪古城、石康唐城、旧州唐城及浦北的越州古城，而且沿岸地名有“古城村”之类的地方也都走遍了，行程近百公里。同时还查找了大量的资料如史籍、地方志及以往的研究成果等等。

课题组成员通过数月野外考古调查及所收集到的资料、标本，分析确定了古海湾的大致范围在南流江和周江之间，北至石湾镇周江口附近，距现外海约27公里(由于二千多年的地质演变，古海湾已成为一冲积平原，如今党江等地，其土质多为沙土，而这一平原两旁不但地势高，而且土质均为结实的红壤。目前受邀的广西自然博物馆的地质专家目前正在做该方面的深入研究)。

在石湾镇大浪村古城头村民小组至石康镇多葛村、长约1500米、宽约200米的狭长沿江地带，课题组不但发现了大浪古城和双坟墩墓葬，还发现了数量众多的刻划纹和几何印纹陶片。

目标锁定大浪古城

这些陶片的发现让课题组成员异常激动，因为在考古学中，陶片是考古断代的重要依据。这些陶片与以往从东汉墓甚至西汉晚期墓发掘的大不相同，均

为泥质陶，灰黑色为主，间杂红陶或上红色陶衣，纹饰有方格纹、米字纹、水波纹、回字方格纹、席纹等十多种，十分精致纤巧，繁缛清晰，相形之下，西汉晚期和东汉陶就显得粗糙，更倾向于实用。

在与广州等地的出土遗物比较后，课题组认为其年代属西汉早中期应是无争议的。他们因此初步认定，包括大浪古城和古城城北约 1000 米的红花坎村北边的两个直径均在 30 米左右的大型封土堆（汉墓）等在内的文化遗存，应是西汉中期前后的人类活动区。这也是迄今为止发现的合浦第一个西汉中期前后的人类活动区。

在这当中，大浪古城的确定对找寻合浦港来说至关重要。位于县东北约 13 公里的石湾镇大浪村委古城头村的大浪古城，六十年代被文物工作者发现，1981 年列为县级文物保护单位，1987 年重新做全镇文物普查时，曾发现城内有许多明代嘉靖年间墓葬。但由于当时的工作没有深入，古城的年代被笼统地定为“明以前”。

在推测大浪古城是否有可能为西汉中期最初设立的合浦县治时，课题组除了依据从地表采集的西汉陶片外，另一证据是这一城址与古籍记载比较吻合。据清道光年出版的《廉州府志》记载，“合浦故城在县东北约十五里多欢乡（多欢乡，在今石湾镇周江口诸村）”。而周江正是在其北面约 1.5 公里处与南流江分流后，从古城西面约三百米处流过。

熊昭明说，只要找到合浦古城址基本就可以确定港口的位置，因为古代人口稀少，陆路交通不便，港口是不可能脱离城市相对密集的人群而存在的。

于是课题组将目标锁定在大浪古城。他们推测西汉时期的合浦港应该就在大浪古城的西面临江处，从城门通往古河道水路处应有港口的遗迹。去年 6 月，课题组主题为“合浦港的寻找可能面临重大突破，几代文物工作者的努力有望在近期结出硕果”的调查报告也得到了各级领导的高度重视。

合浦古城“身份”确定

去年 9 月，考古试掘工作正式开始，至今年 4 月基本完成，前后历时八个多月，其中考古发掘时间近四个月，发掘面积共 474 平方米。

课题组在城内开了 5 处探方（即方形坑）。在正中心处一长 14 米、宽 10 米

的探方处，发现了西汉中期的建筑遗址。探方内发掘了 20 多个柱洞(是建筑用木柱经年被土腐化后在地下形成)，直径为 20-50 公分，十分规整。初步分析这一建筑为干栏式建筑，可能且应该是望楼(类似于瞭望塔)。

一般古城都有砖瓦，但大浪古城从未发现过，这也是让考古人员一直疑惑的问题。但这一发现解开了这个大疑团。原来古城内均为木质建筑，而且房顶用的也是茅草、树皮之类搭盖，当然就不会有砖瓦。这种建筑在合浦和广东的徐闻县至今还在沿用，党江现在还能找到这样的建筑。

据考察，大浪古城边长 220 米左右，略呈正方形，城墙及三面环绕的护城河清晰可见，西面临江，城墙基本为正东西向，从断面观察，土质纯净，无包含物，系挖护城河生土上筑而成。从城的规模、构筑方法可以推测，大浪古城应是西汉时的合浦县治，这也是迄今国内发现的保持最为完整的、规模较大的汉代县治之一。

从其规模来看，基本上排除古城作为郡治的可能，另城中央的大型建筑望楼也侧面说明该城是人日相对集中的县城。因没有发现东汉的遗物，可以认为该城居住的时间仅限于西汉一百年左右，东汉因河道淤积、航海技术的发展等原因，政治中心就转移到现廉州镇，从文献和汉墓群的分布等来分析也吻合。此外，考古证据也表明该城在废弃后直至明初一千年左右无人居住。合浦县城附近汉墓保护区范围内的汉墓大多数是东汉墓，而西汉晚期墓基本上是分布在北部，离古城址仅约三公里的堂排一带。这都说明了汉代合浦的文化中心有一个从北至南移动的过程。

西汉古港重现人间

在古城遗址西城门外缘一长 20 米、宽 10 米的探方处，课题组发掘了一专用码头遗迹。古城西门在探方的东南角已有露头，出西城门，往北走是一个弧形的平台，这个平台有三级台阶下水，平台北亦有台阶连着船步(供停靠船舶、装卸货物用，也称步头)，船步长约 8 米，为夯土筑成，东与城墙边相接处宽 3 米，外撇呈弧形直伸入古河道中，最宽处为 5 米。

在船步的西南角背水面，见两个相隔 1 米的柱洞，直径约 20 厘米，其中一个柱洞还残存有木屑，应是当时固定船只所用的木桩。这些遗迹与城墙相连，

表明为同期夯筑。在此虽然仅发现印纹硬陶两片，但地层的叠压清楚，且陶片与城内地层所出相同。

课题组认为，发现的码头遗迹应是《汉书》所记载的海上丝绸之路始发港。课题组对此进行了论证，他们认为，从考古学意义上说，作为一个早期的遗存，由于人口稀少的缘故，城址、墓葬和港口都不可能单独存在，并且城址南北东三面为护城河，仅西面临近古河道，从西城门通往水路的道路仅此码头，其余城墙边坡离河边仅二、三十厘米，陆路人货都无法通行。

另外，当时的航船小，难以抵御巨大的海浪，甚至后历代的名港，包括广州、泉州等无一不是建在靠近海湾的河汊，更早的合浦港不会例外。当时的合浦港依托宽阔的河流，水道深邃，又地处亚热带，终年不冻，四季可通航，且距初步勘察确定的海湾约一公里，无论南流江转运货物，还是船舶安全停靠，都十分方便，是个天然的良港。而且这一考古发掘所见的码头，地层叠压清楚，虽经漫长岁月，夯筑的弧形平台、台阶步级及其北面连着平台伸出江面的船步都清晰可见。船步与现代沿海沿江小港口的码头搭出水面的船埠原理是相同的。从城址的年代分析，这应该是《汉书》所记载的海上丝绸之路始发港的合浦港。

头上是2003年6月17日的阳光和天空，脚下是西汉中期建筑的古城，怀着这样的激动，记者在这里看到了这一重见天日的合浦港码头。与现在港口相比，这2000多年前的码头显得有些“小气”。

熊昭明说，就当时的人口、航海技术和条件，从合浦港到印度和斯里兰卡一带的往返周期要两年以上，这就决定当时的贸易规模，如果想象当时的合浦港“商贾如云，货如轮转”是不太可能的，并且合浦港并不是西汉时期惟一的始发港。一个港口它有船在这里始发，也为路过的船只提供补给或中转贸易，合浦港无疑应具有上述的两个基本功能。另外，要寻找海上丝绸之路港口的直接证据包括可能出现的沉船、进口货物等物证，还要往西做深入的考古发掘。但作为目前仅知的世界上第一个西汉时期的明确的港口遗址，它的发现，为深入研究汉代海上丝绸之路，研究中国的航海史、对外贸易史等都提供了珍贵的实物资料。

(原载《北海日报》2003年6月19日)