

南瀉是古港口

《北海地名志》明载：“洪武二十七年（1394年），在合浦沿海设八寨。古里寨位于八寨之极西。”《廉州府志·经武志·海寨》亦明载：“古里寨：近冠头，至青婴池二十里，守军十一名”。清人梁鸿勋名著《北海杂录》也载道：“相传此地原名古里寨。”又说“大抵先有南瀉一埠，迨南瀉埠散，而北海市始成。”这就极为明确地得出“位于冠头岭附近南瀉的古里寨是北海市区范围内最早的港口，建于明朝洪武二十七年，即公元1394年，距今610年”的结论。

由于上述不争的史实，致后来的史书及史学家们包括一批著名的专家学者所写的《北海市老城区历史调查报告》等重大文献亦以此为准。这就形成了“南瀉港建于明朝洪武年间”的共识。然而，此共识却又极其粗暴地阻止了南瀉建成年代的研究工作。南瀉港到底是什么时候建成的呢？单从“古里寨……因古里村而名”的事实就足以说明成埠的“古里村”就早于明洪武二十七年。到底古里村又建成于何年代？古里村之前是否有人烟呢？这就有待认真考究一番了。笔者经长期收集史料和熟悉北海史和古代海上丝绸之路史实的专家学者及民间有识之士处所得的论证，结合笔者的认真研讨，认为“南瀉港（即古里寨）是宋代以前的古港口，也应是西汉古代海上丝绸之路徐闻船队必经之道，同样是合浦船队航行儋耳、珠崖郡之必经之道。”

南瀉港不但早于明代，而且是宋代的古港口，距今近千年。《北海地名志》明载：“旧志记载冠头岭上有交趾黎王墓，是黎王入贡途次病歿葬此的。”并进一步阐明：“宋朝时期这里是与交趾（安南）贸易的重要港口，朝贡宋朝的交趾国王、使节及贡品有部份是乘海船经本港进入南流江，辗转抵达中原的。”

研究古代海上丝绸之路有成果的北海市海上丝路艺术馆馆长潘荫辉先生专著《合浦古代水运交通史》也载明：“越南前黎史籍记载：‘黎桓篡政建立了黎朝（越南史称前黎），……第六位黎王亲赴中国朝圣时死于北海冠头岭登陆时，并葬于冠头岭。’亦进一步阐明“所以今天的黎姓越南人每逢清明节都向北冠头岭方向奠祭其祖先圣贤。”这就从越南史籍的记载反证了冠头岭下有外国人可登陆的宋代的“古代国际码头”。该文还明确指出：“北海自冠头岭发舟，西南舟行一日，至其（越南）永安洲。”还载明：“宋太宗祥符三年（公元1010年），交趾黎王遣使经合浦北上中原要求互市。北宋准越人到博易，合浦也就成为了中国边贸史上的一个最大的和最早的边贸互市。”这也加速了南漓这个“古代国际码头”的繁荣。至使“珍货大集”、“民间舟楫往来不绝，一般百姓以鱼蚌来换取斗米布匹”。川中商贾“自蜀贩绵至廉，自廉易香于蜀，岁一往返，每博易动数千缗”。江浙商人运来“丝、锦、罗、布”在此与夷商“博罗香药、犀角、象牙、龙脑而返。”同时，“合浦宋期的青白瓷、磁州窑白釉剔花瓷器也大量的经合浦出海，进入越南和东南亚各国。”综上所述，南漓港是宋代的涉外古港口，曾接受过越南黎王的登陆已成肯定的史实。

由于上述史实，南漓港与西场和东场成了中国对越贸易的北部湾三大港口。也是南漓通过越南走向世界和是古代海上丝绸之路的一个港口的反证。至于南漓港的古名，黄家蕃先生经考察研究后认为叫“南湾”。本人极其同意，因“漓”字古字典不存在，又是当地话“湾”字的同音，因此，叫“南湾港”是合理的。至于南漓港是否早于宋代就存在呢？此说目前未找到明确的史载，但亦有史料作为旁证，值得提出，也值得引起争论。首

先，我认为“适合于出航和停船的地方都可作出海港”和“须沿岸行驶”是汉代航海业的两大自然规律。这两大自然规律是我们研究南澳港是否于宋代前就存在的基础和方向。中山大学黄伟宗教授在古代海上丝绸之路专著《应当重视“海上丝绸之路”的开发》一文中明确提出：“汉代时的航海业刚刚起步，不可能有完整的航海条件，也不会有今天那样完善港口。而且，开始航行是群众自发的，是零散的，只要是适合于出航或停船的地方，都可作出海港。”湛江港的专家陈立新老师亦在《海上丝路话徐闻》一文中明确指出：“西汉武帝时的船舟海上航行的时间很长，不可能全靠人力划浆，必须利用海流。”又说：“航海时白天观日并观察海岸标志，晚上靠观察星象，因而须沿岸行驶，这样一旦遭受暴风时方能迅速靠岸躲避。”这就阐述清楚这两大自然规律也为我们研究南澳港是否于宋代以前存在打下了基础。

既然南澳港于宋代即存在，也接待过登陆的黎王及使节、商贾，那么汉代是否也存在了呢？我们查到以下一些史料：郭沫若的《中国史稿》载明：“从中国的高州合浦郡徐闻县（今广东徐闻县西）乘船去缅甸的海路交通，也早在西汉时期已开辟。”按上两项自然规律，这里说明了从徐闻到合浦经过南澳港的史实：台湾合浦籍教授周胜皋先生的《何日珠还话合浦》的合浦史料专著载道：“东汉光武建成十六年（公元40年），交趾（现为越南）徵则、徵贰叛汉。十七年遣伏波将军马援、楼船将军段志等讨之，军至合浦而段志卒，由马援并将其兵。马援在合浦海湾秘密造船，翌年乘风驾船逾东京湾登陆，大破徵则等……。马援征越时曾在合浦驻军造船，返时亦经合浦”。既要秘密，冠头岭应是一保密的极好屏障。同时，马援的造船

地点有专家持“在大风江造船”观点；也有专家持“从冠头岭出发”观点。

《北海地名志》载明：“一九五九年文物普查，在白虎头名为‘高高墩’的沙丘上发现有夹沙陶和方格陶片。”因此，高高墩定为广西新石器遗址 178 处、古合浦县有 47 处中的一处。既然新石器时代在南漓附近的高高墩有人烟，则二千年后的汉代又相距十多里处的南漓港这么好的条件能没有人到过和立足吗？《北海地名志》还载明：“北海港是古合浦港口的一部份，我国古代‘海上丝绸之路’的起点之一，远在西汉便开始对外贸易。”这也反证了北海市区最早的港口南漓港的建成年代。

如果说上述史料的说法还不够权威，则汉人班固的《汉书·地理志》第 1670 页至 1671 页的粤地条的权威说法，也说得很清楚：“自合浦徐闻南入海，得大洲、东西南北方千里，武帝元年略以为儋耳、珠崖郡。”明确了从合浦到海南岛的船航线路是合浦—徐闻—南入海。从合浦经徐闻到海南岛必经古乾体港、海门沿岸、南湾（南漓、冠头岭）、白虎头……。同样，“自日南障塞、徐闻、合浦船行五月，有都元国。”说的是从徐闻经合浦或直接从合浦启航的船队，从日南郡的障塞（今越南会安市）起计算，航行 5 个月就到达都元国。也明确了从徐闻远航的船队沿海岸行驶亦经过北海的白虎头、南湾（南漓、冠头岭）、海门沿岸和古乾体港。

综上所述，南漓港肯定是宋代的古代海上丝绸之路古港口之一，距今千年左右。而南漓港应该在汉代即存在，是汉代“古代海上丝绸之路”的必经之道，也可能当时已是马援秘密造船及征交趾的出发地之一。如果此说成立，则南漓港的启用已距今二千年了。