

最早的始发港

一系列激越的论坛大搏杀硝烟已经散落，全国性的“海上丝绸之路及中国南方港学术研讨会”已明确了“徐闻和合浦都是‘古代海上丝绸之路’最早的始发港之一”的论点。会后，北大、清华、剑桥、澳门、香港、复旦、中大等名校的数十名教授又到北海、合浦进行实地考察。北海（合浦）已经达到了预期的目的，巩固了“合浦是‘古代海上丝绸之路’的始发港之一”的历史地位。然而，遍布于北海各地的众多港口中，哪一个或哪几个是最早的始发港呢？专家们各说不一，亦各有道理。

有专家认为，“根据普遍的看法，南流江出海口三汉港，便是‘古代海上丝绸之路’起锚点的古合浦港”，认定是“三汉港”。又说“在今木案村出海口进入党江的一段，江阔水深，是古港吞吐活动区，不然，党江出海口的江段，何以有‘西洋江’之名呢？”，进一步认定“西洋江”（注：“西洋江”是在“三汉港”后二个汉进入约2—3公里的党江一段江区）。同时指出“古合浦‘三汉港’最有可能是南海‘海上丝绸之路’主要外贸商港的始发港”后又提出“合浦港含英罗、大廉二港”。

有专家认为“作为‘扼江海之交’的乾体，形成主要口岸”。又说“商人由廉州海门启程扬帆，顺北风只需几天就可抵安南”。而“海门、三汉、北湾均为北海港的别名”，认定是在三汉港的第一汉沿线的“廉州海门”、“乾体港”、“海门”、“北湾”。

有专家认为“由合浦乾体港出海，驶船到西场海面入大风江，经白布蜂运河过龙门、企沙、白龙，到下龙湾进入沱江和红河水系，平息了‘交趾郡征貳、征侧反汉’。这条水路交通线，史称‘伏波古道’（《防城交通史》）”，

还指明“马伏波率二万余人、楼船 2000 多艘，经湘江过灵渠从苍梧到博白，沿南流江到合浦乾体港擂铜鼓操练水军”。又引越南前黎史籍说“北风自冠头岭发舟，西南舟行一日，至永安州，由玉山大盘寨，过永泰、万春，即至国都不过五日”。并说“安南使者抵京城进贡后，回程溯湘江，过灵渠……再沿南流江抵廉州扬帆”。认定是“乾体港”、“冠头岭”和“廉州”。在此之前，专家还认为“合浦总江口是古代中国南方最早的出海口”，又推出了“总江口”。

合浦籍的台湾教授周胜皋先生提出“文昌塔在乾体海口”和“海角亭当时濒江临海，烟波浩渺”的观点，意认始发港是在西门江海角亭畔这个“乾体海口”一带。而《广西通志·自然地理志》也明确指出“在历史上合浦港（即三汉港）曾成为我国西南地区对外贸易的重要港口”，再次认定是在“三汉港”。

上述专家和史籍提出的始发港总的认定是“古合浦港（耶三汉港）”。然而具体的港口有廉州、廉州海门、海角亭畔、乾体港、海门、冠头岭、北湾、总江口、西洋江、英罗港和大廉港等十一个之多，究竟汉时最早的始发港应是哪一个或哪几个呢？我想，这件事我们一方面应从“海上丝绸之路及中国南方港学术研讨会”已经明确的观点“同一时期可以有不同的始发港，不同时候都有始发港”来看，上述港口成为“古代海上丝绸之路”不同时期的“合浦始发港”的可能性是存在的，不必褒此贬彼。但另一方面徐闻已确定最早的一个始发港是“徐闻讨网港”，我们合浦可不能笼统地认定最早的始发港有十一个吧？比如说，“廉州”这个概念最早见于唐朝，而“廉州镇”是宋代时改“海

门镇”而建立的，前者设在浦北县泉水旧州江口，而后者在今合浦县城，因此，“廉州”是汉时最早的始发港就可以排除。但“廉州海门”则是另一个概念，是设在今廉州镇的古海门镇，这就实指汉时的“海门镇”。

所以，我们必须进行深入细致的调研，找出符合“最早始发港”条件的港口来。在此，我想谈谈自己的看法，以便引出行家们的研究成果。

要确定最早的“合浦始发港”，我们需要进行三个步骤的调研工作：其一，要把上述专家提出的港口进行分类分线；其二，要理出最早始发港应具备的条件；其三，对照条件把符合条件的港口筛选出来，让专家们进行鉴定。

首先，从分类分线比较，我们即可发现：除了英罗港与大廉港以外，其余各港均属于“古合浦港（即三汉港）”的范畴，而“三汉港第一汉是乾体乡的出海江口；第二汉是木案村江口；第三汉是汉陇江口”。同时，“由乾体至冠头岭一带称为海门”，因此，我们分线即可发现：廉州海门（即海门镇或海角亭畔）、乾体港、海门、冠头岭、北湾等5个港口均属三汉港第一汉的沿线各点（廉州已除外），而总江口和西洋江属第二汉与第三汉之前的沿线各点。

其次，我们要理出最早始发港的条件。我认为，最明显的条件有以下五条：其一，必须是“横贯县境的南流江”最早又最近的出海口；其二，必须是距郡治或县治交通最方便又最近的出海口；其三，必须是开拓这条“古代海上丝绸之路”的船主和货主们住地、交易点及仓储最方便又最近的出海口；其四，必须有便于造船和修船的工场和码头；其五，必须具有举办出海仪式的场所和建筑物。

根据专家考证及实地的地质勘探结果，“西洋江”这个港口名扬500多年，说明早在500多年前这里是“古代海上丝绸之路”的合浦始发港之一。然而，地质勘探资料证明这里原是一片汪洋，形成港口陆土只有800年历史，而这个“西洋江”早先的名字叫“凄凉江”。同时，《广西通志·自然地理志》第276页有载：“因南流江三角洲外延迅速，河道淤浅而报废，该港现在离海边已四公里左右”。又说“南流江三角洲平均淤进速度为每年平均1.6米”，按此速度计算，总江口比“西洋江”也早不了一千三百年，因此，这两个港口应该是汉以后的始发港。

如果“总江口”和“西洋江”可以认定是汉以后的始发港，则西汉时期的始发港不会在“三汉港”的第二汉和第三汉，而应该在其第一汉。在“三汉港”第一汉的几个港口中按距离郡、县治所从近到远排列是海门镇（海角亭畔）、乾体港、海门、北湾、冠头岭。

冠头岭下的港口是南漓港（南湾），有专家考证认为马援征交趾是从这里出发的，说明她应该是东汉时期的军事要冲，而且她又是从徐闻到合浦之间的一个可以停泊补给的锚地，但其坐北向南不是避台风的良港，加之交通不便，又远离郡治、县治和繁华集镇，因此不符合最早始发港的条件。另外，清人梁鸿勋在《北海杂录》中明确指出“北海埤地濒大海，古昔为泽国，后以沙积而成”。又说“先有南漓一埤，迨南漓埤散，而北海市始成”。并明定“北海市创于道光中年”，显然，北湾肯定与汉时始发港更沾不上边。那么，“海门”呢？广西大学黄南津和林仲湘两教授文章中指出：“海门，由海入陆的口岸，常较为狭窄，因称海门”。对合浦的海门则写道：“海门，今廉州与北海港的共称，意即廉州的门户，始于北宋，见《太平寰宇记》”。

因此，“海门”是“由乾体至冠头岭一带称为海门”而未指定哪一个港口。综上所述，古合浦港最早的始发港最有可能性的港口就剩下三汊港第一汊最靠近今廉州镇的乾体港和“海门镇（海角亭畔）”两个了。

对于“乾体港”和“海门镇（海角亭畔）”，我们再来进行一番分析。“作为‘扼江海之交’的乾体，形成主要口岸”的观点，并直叙“马伏波……到合浦乾体港擂铜鼓操练水军”和征交趾时“由合浦乾体港出海”，说明东汉前已形成主港的观点几乎是所有史学家及专家们的共识。乾体港是“横贯县境的南流江”最早的主航道（即第一汊）仅次于海门镇的最早又最近的“扼江海之交”的出海口，也是距郡、县治所仅次于海门镇的交通最方便又最近的出海口；乾江镇这个集镇也距开拓和走熟了这条“古代海上丝绸之路”的合浦古汉墓墓主人们一一六国后人，越之先人，皇亲国戚，藩王侯爷、南来官佐，谪徙的朝廷命官、转商贾的高官及相关的中原名流商贾海外来客等八种人及其家族成员一一的住地、贸易点、仓储的海门镇不远，乾体港的水鱼村中“在合浦的三汊港水鱼村亦发现古造船场址”可以造船和修船；更为重要的是乾江镇上拥有规模极大，排场宏伟的天妃庙，是船主及渔船出海前叩拜天妃娘娘保佑的出海仪式必不可少的理想场所。

按常识和道理说，古合浦港最早的始发港是乾体港这个结论应是不容置疑的答案，专家们也达成了共识，我也深有同感。然而，有两个疑问总是在我们作出上述结论的同时跳出来“抗议”：其一，乾江港（我这里用今名）虽因南流江河道改道而淤塞，但仍在距离海不远的地方，不符合合浦最早始发港“南流江三角洲平均淤进速度”和“该港现在离海边已四公里左右”的论断；其二，海门镇条件既优越于乾江港，为何一般仓储都设于

住家后园并以后门进出货而贸易洽谈在客厅或前门店铺的古人们不在西门江建埠而舍近就远的跑到乾江镇去呢？鉴于此二问，有史学家及史籍经考证后提出了“廉州海门”、“海角亭畔”之说，因此，我们必须再分析一下这个“海门镇”尤其是“海角亭畔”的情况。

据考察，从上游周江口起因流经海门镇城池的西门口过的南流江此一段江段叫西门江。西门江与今下游的乾江的分界线是在距海角亭不远处的今文昌塔后九头庙。九头庙与乾江镇的直线距离不足5公里。关于海角亭，有史籍记载说“昔日的海角亭滨临大海，‘每潮汐至，涛声滚滚，轰然可听’，江上帆樯如林，百舸争流”。原合浦县县长、台湾合浦籍教授周胜皋先生在专著中直言道“该亭当时濒江望海，烟波浩渺”，足以证实此亭初建时就在“扼江海之交”的地方。而周胜皋先生又明指“文昌塔在乾体海口”。此话应理解为“明万历四十一年造”的“文昌塔”就建在古称“乾体海口”的地方，而且是“全郡砥柱，最关紧要（已上廉州府府志）”。挑明了今海角亭到文昌塔和九头庙附近的当年海口是“乾体港”的所在地。顾裕瑞、李志俭、潘荫辉等一批专家也以“廉州海门”或“廉州”之名指出“海门镇”可能是最早始发港的论点。而宋仁宗时期任廉州团练使的陶弼写下了“骑马客来惊路断，泛舟民去喜帆轻”的路况和海况。后人赵声也写道“临风吹角九天闻，万里旌旗指海云”，进一步说明到了海角亭畔就“惊路断”而只能乘船走才“喜帆轻”的“江海之交”的交通特点。亦明证了今长四公里多的乾江江段及陆路、陆土当时是不存在的，而是后来才淤成的。

那么，海角亭是建于何时呢？一说是“建于北宋景德年间（公元1004—1007年），距今将近一手年了”。一说据传是“东汉马援征交趾时在合浦

所建”，笔者认为虽马援在前而孟尝在后，但既是纪念汉太守的亭又推迟到近千年以后才建的说法是难以服众的，当倾向于“东汉时建”之说。此说又从海角亭建于古合浦港举办出海仪式的南海海神庙的门楼内庙宇前的天井中的事实得以进一步佐证。史籍有载：海角亭“亭的门楼沿用原天妃庙门楼”。同时又明记“后面是天妃庙”，这就说明这里是元代以后出海前祭拜海神天妃娘娘的庙宇。然而，按史书所载的南流江淤进速度为每年1.6米计算，这座现存的天妃庙元代时离海边已有两公里以上了，按常理，人们是绝不可能于距海数里远的内地选点新建天妃庙的，这就反证了只有的一种可能：这座天妃庙是在原有的海神庙的基础上改建或重建的。如果这个可能存在的话，则进一步证实这座海神庙是世代沿用下来的海神庙。据《山海经》中的《大荒南经》记载，古代的南海海神是“人面，珥两青蛇，践两赤蛇，曰不廷胡余”。而《太公金匱》记载的汉代四海海神是：“东海之神曰句芒，南海之神曰玄冥”，“天宝十年（公元751年），唐玄宗封南海海神祝融为广利王”。广州就建有南海广利王庙。而天妃林默娘是“宋朝雍熙四年（公元987年）……登上湄洲岛的极顶‘羽化升天’”又是“元世祖于至元十五年（公元1278年）册封为天妃”的。因此这座廉州天妃庙之前的海神庙不是“不廷胡余”，起码是汉代已有的南海海神“祝融”的庙宇，并且早于海角亭即存在。

汉时到处空地，为何不另选地建海角亭而要建于海神庙内呢？说明这里不但热闹而又重要，并且汉人是把孟太守当作神明与南海海神祝融一起祭拜的。汉时这座海神庙如此规模宏大又气派雄伟，当然是举办出海仪式的重要场所，有力地证明了此处具备最早始发港的重要

条件，并因“海上丝绸之路”而旺成极其繁华的地段，致使后来建成了“前面沿江一带是海门书院。院内魁星楼巍峨耸立。亭旁的金波湖上架设金波桥，连通魁星楼与海角亭两地。后面……有逝者亭……观海楼……漾江轩、浮碧榭……砥柱亭相毗邻”的热闹场所。

上世纪末进行的西门江江底清淤工程又意外地发现了修船工场的遗址，还清出了不少船用文物。而且从九头庙到乾江水鱼村正好是直线四公里多的事实又恰恰符合“该港现在离海边已四公里左右”的论断。而住地、仓储及贸易点更是不言即明的事实。至于码头，又因为“迄今发现最早的砖石、木结构的码头是唐代的”之缘故，在“离江岸坭坎不到2米依旧水深没顶，用跳板搭岸即可装卸货物”。而且“如距离太远，尚可跳板搭跳板，低落高上无甚大碍”。

综上所述，可以大胆地得出“古合浦港最早的始发港是乾体港。而古乾体港最初是在今廉州镇海角亭畔的当年西门江与海交界处”的推论。乾体港后因南流江的淤‘塞而迁至今乾江水鱼村一带并建了乾江“天妃庙”。又于河道改道前在总江口、西洋江等地开辟了新的始发港口。

笔者推出此论，首先是汇集了部分专家、史籍之说，但主要还是想达到引起史学家们的深入研讨。反复争论，取证，以便得出更科学的结论的目的，而不是武断的下结论。