

宋元时期北方地区海港体系的考古学观察

文/吴敬

宋元时期以海上丝路和近海航运为重点的沿海港口发展史一直为各方关注。随着考古工作的陆续开展，北方沿海地区宋元时期港口的相关材料逐渐增多。本文将从考古的视角，对宋元时期北方沿海港口体系的兴衰和功能等问题进行初步探讨。

宋元时期北方海港的地理区位及发现

1. 河北卢龙地区

平州港漕运码头遗址。遗址位于卢龙县城西部，青龙河在此汇入滦河，滦河发源于河北北部，向南经承德、卢龙等地区最后在乐亭县入海。据考，该遗址可能修建于隋唐时期，用于军粮转运，附近现存元代修建的西堤遗址，因此平州港码头在隋唐至辽金元时期可能一直都有沿用。

2. 天津地区

(1) 元明清天妃宫遗址。遗址位于河东区海河东岸的大直沽地区，海河是华北地区最大的水系，其干流在天津地区向东汇入渤海，宋辽时期为两国之界河，金代是华北各地通往中都的重要漕运通道，元代更是漕粮进入大都的重要环节。天妃宫遗址于元代始建，并沿用至明清时期。

(2) 河西务元代漕运遗址。遗址位于武清区北运河西岸的河西务镇，北运河是大运河的最北段，南连海河，北达通州，是元代漕粮海运后连接大都和直沽的漕运要道。20世纪70年代的考古调查，在河西务镇发现了元代的漕运遗迹和仓储遗址。

3. 河北黄骅地区

黄骅海丰镇遗址。遗址位于黄骅市以东的渤海湾西岸，最新报道表明，海丰镇遗址应是一处金元时期的港口码头遗址，其中金代瓷器占据了大多数。据考证，金元时期海丰镇地区有柳河流经，元代以后逐渐淤塞，从环渤海西岸的河流走向来看，多为由西向东汇入渤海，柳河亦应如此。

4. 山东垦利地区

2006年，山东东营垦利县的海北村发现了数以万计的瓷片，时代涵盖北宋中晚期至金代，尤以金代居多，研究者初步判断其为的一处宋金时期的贸易码头遗址。

5. 山东蓬莱地区

(1) 蓬莱水城。蓬莱为古登州所在，登州是唐代至北宋前期中国与朝鲜半岛和日本海上朝贡往来的第一大港。

(2) 蓬莱古船。蓬莱水城小海在清淤过程中发现了四艘沉船，1984年发现的一号船被判断为元代战船，2005年发现的二号船被判断为明代战船，三号 and 四号船被判断为元末明初来自朝鲜半岛的货船。

6. 山东青岛地区

(1) 胶州板桥镇遗址及码头遗迹。2008年经考古勘探确认，宋金时期的板桥镇遗址位于胶州市城区云溪河北岸至郑州路之间的湖州路至广州路一带，并在湖州路近云溪河区域探明了一处砖铺平台式建筑，推测其极有可能为宋金时期的货运码头遗迹。

(2) 板桥镇北宋市舶司衙署建筑址。2009年，在胶州市云溪河北的常州路和兰州路交汇处，发现了北宋时期成组的院落址、10多吨宋代铁钱以及数以万计的瓷片，推测其可能与北宋板桥镇的市舶司衙署有关，在废弃后成为了金元时期普通居民的生活区。

(3) 黄岛区蒋家庄遗址。遗址位于黄岛区泊里镇泊里河东岸的蒋家庄村，2014年在考古勘探中发现了宋元时期的地层堆积，推测其可能是一处码头遗址。

7. 江苏连云港地区

(1) 连云港沿海地区宋元时期遗存。在连云港沿海区域，曾发现大量的瓷片堆积，唐宋时期为主，最晚可至元初，而且在附近还曾发现过同时期的沉船。

(2) 刘志洲山南宋石刻船画。石刻位于连云港市海州区的刘志洲山，发现的七组船画石刻被认为是属于南宋的战船，反映了当时的海战场景。

宋元时期北方海港兴衰的考古学探索

宋元时期北方沿海港口的相关考古遗存，均具有较强的时代性和功能性。通过对上述考古材料的梳理，可以将其划分为北宋和辽代、南宋和金代以及元代三个发展阶段。

第一阶段：北宋、辽时期——北方海港体系的初步形成。这一时期北方沿海与港口有关的考古遗存主要有胶州

板桥镇北宋遗址、黄岛区蒋家庄遗址北宋遗存、垦利海北遗址北宋中晚期遗存、连云港沿海地区宋代瓷器堆积以及辽代可能沿用的卢龙平州港码头遗址。

唐代至北宋前期，登州是中原王朝与朝鲜半岛和日本由海路进行朝贡遣使的第一大港，而且由中土输出的货品以丝绸为最多。蓬莱地区虽然发现了一些唐宋时期的瓷器精品，却至今未见与瓷器贸易或运输有关的遗存。北宋中后期，登州对高丽的官方通道彻底关闭。板桥镇港继登州之后兴起，并在哲宗元祐年间设立市舶司，这是板桥镇长期发展繁荣的结果。板桥镇遗址区内北宋时期遗存的密集分布以及市舶司衙署遗址的发现，足以证明北宋时期板桥镇的繁荣。

海北遗址坐拥便捷的水路通道，使其具有了成为新兴港口的可能。但是，北宋中后期朝廷对山东半岛北岸港口管制严厉，无论是通往辽境还是高丽，都会受到极大的限制，或是仅进行小规模私下交易，难成气候，海北遗址北宋中晚期遗存相比金代遗存的弱势，也许正说明了这一问题。

板桥镇在北宋后期确立了北方地区海上丝路始发港的地位，数以万计的瓷片说明瓷器是这里贸易活动的重要货品之一。但是，板桥镇并没有连接内陆地区主要瓷器窑场的便捷水道，因此其瓷器贸易的兴盛当需要周边水运系统的支撑。海州地处板桥镇以南不远，在汉唐时期便已是独立的海上丝路始发港之一，这种情形在北宋时期应有所延续。连云港沿海地区发现的唐宋时期瓷器堆积，可能与瓷器海运有关，是海州作为瓷器外运港口的重要表现。与此同时，海州在一定程度上似乎也可以为板桥镇提供水路运输条件，而且北宋后期若从海州去往高丽和日本进行贸易活动，也需在市舶司办理通关。因此，北宋后期山东半岛南岸以板桥镇为核心的港口码头，在一定程度上或已形成了宋元时期北方地区海外贸易港的最初体系。

辽代统治核心地区位于今内蒙古东南部和辽西一带，辽国与北宋的官方往来主要是通过陆路，对其海上活动，尤其是海上商贸的记述相对较少。北宋自登州闭港后，禁止宋商入辽，但在此之前登州应可以作为出海港去往辽境，而且有学者提出，辽代东北地区所见的青白瓷很可能是从长江下游地区泛海而来。卢龙的平州港码头可以通过滦河连接渤海与内蒙古东南部地区，极有可能是北宋商货海运至辽境后在渤海湾沿岸的登陆点之一。以平州为代表的辽境沿海港口，与北宋各沿海港口可能存在着不同程度的联系，从而构成了北宋与辽国海上贸易的港口体系。登州闭港后，两国民间的海上贸易可能会转入走私层面，但这并不影响平州码头作为辽境转运港的地位。

第二阶段：南宋、金时期——北方海港功能的此消彼长。这一时期，北方沿海地区与港口有关的考古遗存主要

有黄骅海丰镇遗址及黄骅近海海域的金代遗存、垦利海北遗址的金代瓷器堆积、板桥镇遗址的金代遗存以及连云港刘志洲山的南宋船画石刻等。此外，卢龙平州港码头、青岛市黄岛区蒋家庄遗址、连云港沿海地区瓷器堆积等遗存中，应有金代或南宋的相关资料。

金国都城先后位于上京（今黑龙江阿城）和中都（今北京），高丽与金国的朝贡遣使完全可以通过陆路，北宋时期的登州军港在金代已失去了军事意义，其重开商港的可能性也微乎其微。

北宋时期北方沿海的港口，在金代官方层面还具备大宗货物交易功能者应仅有板桥镇。此时的板桥镇港已沦为宋金两国南北贸易的榷场码头，不再是与高丽、日本进行市舶贸易的商港，板桥镇遗址发现的宋金时期码头遗址，应是金代榷场沿用了北宋码头的原址，黄岛区蒋家庄遗址或仍作为次一级的转运码头发挥其应有的作用。相比之下，由于海州正位于宋金分界地带，两国的反复争夺可能使其彻底丧失了商贸港的地位。

近两年关于黄骅海丰镇遗址、垦利海北遗址的正式报道，使金代海上丝路始发港一时间成为了热门话题。两者在官方层面并无记载，因此它们在金代海港体系中的作用，似可作进一步探讨。

金代的环渤海地区盐业发达，海丰镇村便是当时海丰盐使司所在地，而海北村区域在当时隶属的滨州利津县，也是重要的产盐之地。海丰镇遗址和海北遗址均以金代遗存最为丰富，说明了两地在金代的繁荣。盐货以水路运输为最佳，易碎的瓷器更是如此。金代，环渤海西岸各盐场的盐业运输为磁州窑、定窑瓷器的外运带来了新的契机。1998年，沧州东光县南运河码头遗址发现了一艘满载磁州窑瓷器的金代沉船，由于海丰镇遗址在金代的地位，完全可能是该船的目的地。虽然文献中不见环渤海西岸金代盐市港口的瓷器贸易活动，但是据日本陶瓷学专家介绍，海丰镇遗址出土的金代瓷器在日本也有发现，而高丽王朝时期也常见有金代定窑和磁州窑产品。由此可见，日本或是朝鲜半岛出土的金代磁州窑或定窑产品，很有可能是从海丰镇遗址或海北遗址输出的，从而在一定程度上弥补了金代北方地区海上丝路起始港的空白。

另一方面，海丰镇遗址和海北遗址可能还肩负着当时国内货物南北转运功能。

第一，定窑和磁州窑产品在东北地区的辽金时期遗迹中常有发现，磁州窑和定窑产品若要便捷地到达东北地区，可以选择由黄淮水系或运河水系到达渤海湾西岸，再沿海岸线北上，最后经东北地区水系转运至更北的内陆州县，海丰镇遗址和海北遗址便是上佳选择。黄骅近海水域打捞出水的瓷器位于海丰镇村以北不远的南排河镇海域，证明了瓷器北上航线的存在，而类似于卢龙平州城这样的环

渤海西北岸城市可能在金代仍然发挥着其转运港的作用。

第二，板桥镇遗址所见的金代和南宋瓷器也较为丰富，但此时政治形势使海州和淮河已不适合作为转运路线的首选，因此海丰镇遗址和海北遗址可能还兼有将瓷器南运至板桥镇或是接驳来自板桥镇货船的功能。一者，与前述瓷器北运类似，运抵海丰镇遗址和海北遗址的瓷器，一部分可能会运往板桥镇，在胶西榷场进行贸易，并最终销往南宋。虽然磁州窑和定窑所在区域也可以通过内河水系连接运河抵达江南，但途径内陆榷场的跨国界转运在一定程度上也许会增加不必要的损耗。而且就定窑所在的河北定州而言，东至渤海西岸后沿海岸线南下抵达长江口远比内陆水运更为便捷，长江下游地区发现的南宋时期定窑瓷器也许正是通过这条路线到达的。再者，在胶西榷场进行贸易的南货，也会有相当一部分会运往内陆地区，它们可以选择绕过山东半岛，在垦利海北遗址或黄骅海丰镇遗址等沿海港口登岸，并最终通过盐业行销路线到达华北及中原腹地。两者与板桥镇港可能又形成一组北方地区国内货物转运港的新体系。

第三阶段：元时期——北方海港地位的重大转变。这一时期，北方沿海地区与港口有关的考古遗存主要有天津地区元代始建的天妃宫遗址和河西务漕运遗址、蓬莱水城的元代沉船以及卢龙平州城元代西堤遗址等，在黄骅海丰镇遗址和胶州板桥镇遗址中，也有部分元代遗存。

随着元代的统一，山东半岛南北岸的海港迎来了新的局面。元初，莱州湾和胶州湾成为北方地区征讨日本的船只集结地，元末，在登州又设置山东分元帅府以加强海防。登州西临莱州湾，有北宋刀鱼寨的军港历史，蓬莱水城现存城墙虽为明代遗存，但元代战船的发现说明登州水寨在元代的军事功能亦不容小觑。

直沽在金代设军寨，南运河在金代也是河北、山东等地漕粮入京的重要路线，但此时的漕粮运输完全依靠内河水系。天津地区尚未发现与金代海运有关的考古遗存，可见直沽当时还未成为海港体系的重要一员。元朝建国，直沽港迎来了空前的发展良机。为了提升南粮北运的运力，元世祖一方面通过疏浚运河、开凿新河来提高漕粮运力，另一方面先后开通了三条从刘家港（今江苏太仓）抵达直沽的海运航线，到达直沽的漕粮在换装后再沿海河、疏浚后的北运河以及新开凿的通惠河直抵大都城内。天津武清区河西务镇发现的元代漕运遗迹和仓储遗址均与漕粮海运后的转运有关，是直沽港海运兴起的重要标志。

以考古材料而言，海丰镇遗址尚有部分元代遗存，而海北遗址则未见，两者在元代的衰退应是显而易见的。这一现象可能并非偶然，其与元代直沽海港的异军突起以及漕粮海运航线的开通或有一定的内在关系。

首先，海丰镇、海北遗址的海上丝路起始港的光环悄

然褪去。作为新兴港市，直沽不仅是通往大都的漕运必经之地，也是高丽商人进行交易的重要市场，加之登州港在这一时期的复苏和中转作用，使直沽港必然成为元朝和高丽进行贸易活动的首选之地，海丰镇遗址和海北遗址的丝路港口地位受到极大的冲击。

其次，南北货物转运港的功能逐渐丧失。元代一统南北，南北贸易可以在陆上畅通无阻，原先河北地区瓷器运至海丰镇遗址或海北遗址后再经板桥镇南下的运输通道，已显得不再那么重要。另外，元代漕粮海运路线的后程多是沿山东半岛北岸行驶，并在沙门岛（今山东长岛）越莱州湾无需中停直抵直沽，而当这些粮船自直沽返回江南时，政府力求快速，在沿途逐地贩货的可能性较小，海丰镇遗址和垦利海北遗址可能随之也丧失了中转港的作用。

直沽海港的兴起使金代北方地区盛极一时的港口体系受到了巨大冲击，以黄骅海丰镇和垦利海北遗址为代表的渤海西南岸港口逐渐退出了历史舞台，或是又重回单一的贩盐之地。相比之下，板桥镇遗址、连云港沿海瓷器堆积、黄岛区蒋家庄遗址和卢龙平州城西堤遗址在元代可能仍然发挥着一定的作用。一来元代漕粮海运的第一条路线，即近海航线，需要沿途停靠包括海州、胶州在内的多个州县，这些地区所见的元代遗存正好印证了它们在元代漕粮海运近海航线上的作用。二是元代初期，曾在胶州湾和莱州湾之间利用原有水系开凿了一条人工运河——胶莱运河用以辅助漕粮海运，虽然其使用时间不长，但在一定程度上可能也会延长板桥镇遗址的存续时间。再者，元代实行两都制，元上都正位于内蒙古东南部正蓝旗滦河上游闪电河的北岸，粮食供给全部仰仗南方地区的元朝，粮食需求量定不会少，必然也需要一条便捷的运粮路线来支撑元朝皇室及随从军民在上都的各项活动。卢龙平州港位置优越，从此向北溯滦河而上可直抵元上都。

结语

综上所述，以各港口的发展史为基础，再从考古材料的角度出发，可以发现每个阶段不同功能的港口自有其一定的体系。北宋、辽时期，北方地区的海港应已形成了对外贸易和对内转运的初步体系。金代受战乱和政治等因素的左右，形成不久的海港体系发生了功能转换和区位转移，但对外和对内两方面的功能仍然在北方海港中有着不同程度的存留。元代统一后，直沽港逐渐成为了北方沿海地区对外和对内海上活动最重要的起讫点。随着近年来考古工作对海上丝路港口问题的重视，必然会有更加有力的材料浮出水面，届时当可进一步完善目前的一些推断。^⑤
（作者系吉林大学边疆考古研究中心教授；摘自《社会科学》2018年第6期）