

前 言

海路是古代中国对外交通贸易和文化交往最重要的交通形式，承载着东西方文明交往的使命。法国著名汉学家沙畹在 100 多年前的 1913 年，将中国的海上贸易航线与举世闻名的传统陆上贸易线路“丝绸之路”并举，在其著作《西突厥史料》中提出“丝路有陆、海两道”，其中“南道为通印度诸港之海道”就是“海上丝绸之路”。[1]从那以后，“海上丝绸之路”的名字逐渐为中外学者所接受和认可。

100 多年来，全球化迅猛发展，人类对于探索自身文明与经济交往历史的愿望越来越强烈。“海上丝绸之路”这条早在 16 世纪地理大发现以前就已将神秘的东方文明与印度洋、红海、地中海的西方文明连接起来的道路，其世界性的文化价值与历史价值引人瞩目。

1990 年，联合国教科文组织发起对海、陆两线“丝绸之路”的全面考察工作，对海上丝绸之路的考察十分重视。2001 年，广东省人民政府参事室（文史研究馆）、湛江市人民政府、中国海外交通史研究会共同主办召开了“海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会”，并出版了《海上丝绸之路与中国南方港学术研讨会论文集》（《岭南文史》2002 年增刊）。2017 年 4 月 20 日，国家文物局正式确定广州为海上丝绸之路申报世界文化遗产牵头城市，联合南京、宁波、江门、阳江、北海、福州、漳州、莆田、丽水等城市进行海上丝绸之路保护和申报世界文化遗产的工作。

在海上丝绸之路的研究中，位于中国大陆南端、北部湾之滨的古老县城——合浦，成为学者们关注的焦点。2004 年，广西壮族自治区文化厅和北海市人民政府专门举行了“合浦——海上丝绸之路始发港”理论研讨会，并于会后出版了《“合浦——海上丝绸之路始发港”理论研讨会论文集》。合浦在早期海上丝绸之路研究中十分关键，因为这里不仅是我国南方地区规模最大、保存状况最好、出土文物最精美的汉代墓葬之一“合浦汉墓群”的所在地，更是中古以前、海上丝绸之路贸易最为繁荣的始发港之一。曾经的合浦商船云集，中国的货物由这里出海，外洋的奇珍异宝在这里上岸，再沿着合浦港连通的南流江内河航线，或沿着由合浦港北上的近海航线，进入广阔的中华内陆。

显而易见，合浦在海上丝绸之路贸易中的重要地位源自其得天独厚的地理位置。今天的合浦县，隶属广西壮族自治区北海市，位于广西南端、北部湾东北岸，东与广东廉江市和广西博白县接壤，西与钦州相邻，南临北部湾南流江入海口。现代的合浦，依然是广西重要的出海口，钦州至北海铁路、兰海高速公路及 325、209 国道都经过这里。

合浦下辖廉州镇、党江镇、西场镇、沙岗镇、乌家镇、闸口镇、公馆镇、白沙镇、

山口镇、沙田镇、石湾镇、石康镇、常乐镇、星岛湖镇 14 个镇和曲樟乡 1 个乡 245 个村委會 28 个社区居委会，县人民政府驻廉州镇，行政区域面积 2762 平方千米。在这片土地上文化积淀深厚，文物古迹众多，其中合浦汉墓群、草鞋村遗址、大浪古城遗址是全国重点文物保护单位，也是合浦作为海上丝绸之路始发港的重要证明。

合浦港的航运情况在历代志书中有丰富的记载。其中年代最早、记述最精彩的一则见于东汉大史学家班固所著的《汉书》，《汉书·地理志》中记载：

自合浦徐闻南入海，得大州，东西南北方千里，武帝元封元年略以为儋耳、珠崖郡……自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国；又船行可四月，有邑卢没国；又船行可二十余日，有谿离国；步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二月余，有黄支国……自武帝以来皆献见。

自合浦出海，向外洋，这是在汉武帝开疆拓土，设立儋耳、珠崖郡的辉煌时代之前就长期存在的交通传统。对外贸易建立在发达的水运交通之上，南国明珠合浦呈现出一派繁荣兴盛的景象。这段记载成为后世学者对汉代合浦作为海上丝绸之路始发港认识的开端，也是当代学者展开合浦海上丝绸之路研究的重要依据。

学界已经积累了不少关于汉唐时期岭南造船业发展的研究成果，林琳的《论秦汉时期越族船舶制造业的发展》认为“秦汉时期是越族造船史的高峰，越人为了适应各种不同的需要而设计制造出多种不同类型的船舶，船舶的承载力、快速性和稳定性等方面，都已达到相当高的水平”^[2]。席龙飞的《中国造船史》对中国古代船舶的起源、发展及各时期船舶的特点进行了详细的考察，指出“唐代国内生产力发展和国际海上交往的频繁，造船能力不断扩大，造船场地几乎遍及全国各地”^[3]。李珍的《广西环北部湾地区汉唐时期的造船业》认为，汉唐时期是广西环北部湾地区造船业兴盛时期，钦州宁氏家族重视经济建设，加强海上对外贸易，不但制造大批海上贸易运输船，还为水军制造船体硕大、坚实的楼船。^[4]

在学界已有研究中，关于合浦水运交通问题的认识最集中的讨论是，其是否能够被确定为西汉海上丝绸之路的始发港。从已有材料呈现的数量和等级看，这当然是值得反复探讨的。2004 年的“合浦——海上丝绸之路始发港”理论研讨会中，来自全国各地的将近 50 位专家、学者参会提交论文，考察并研讨了合浦在海上丝绸之路的历史地位，这是学界对合浦港口历史问题的一次集中探讨，也是进一步走向高水平研究的开始。但若希望进一步深入挖掘历史上合浦港的地位和功能，展现历史时期合浦社会发展的生动场景，对地理位置和水运交通系统的探究是其关键所在。如今的合浦已启动了“海上丝绸之路，北海史迹”保护和申报世界文化遗产的重要工作，进一步挖掘合浦古港的历史，厘清合浦水运网络与交通路线的发展轨迹就更具现实意义，更为迫

切。

当代学界现有对合浦水运交通系统的研究从时段上看主要集中在秦汉之际，以海上丝绸之路为中心，大致围绕以下三个方面展开：

第一，得天独厚的交通区位。合浦东连广信、番禺，西控交趾，北连中原和长江流域，南通东南亚和印度洋，这是合浦能够成为海上丝绸之路起点的基础。谭棣华曾谈到，在汉代，徐闻和合浦因其地理位置的重要，在对外交往中显得特别突出。合浦濒临北部湾，是从番禺前往东南亚必经之地，汉设合浦郡，并把徐闻划归合浦管辖，以此加强合浦的政治地位，合浦自然成为西汉时期来中国的首冲口岸^[5]，这是从地理角度对合浦交通区位优势合理概括。而陈玉龙、王元林认为合浦陆海都与其南面的交趾等三郡相通，连通南北，交通位置十分重要，堪称当时两粤通交趾的咽喉^[6]，这个认识也是相当中肯的。

第二，灵渠的开通对合浦交通地位的影响。秦始皇开凿灵渠，沟通了珠江与长江两大水系，开通了由湘江经灵渠南下合浦的交通路线，大大促进了北部湾的海上贸易，这是合浦能够成为海上丝绸之路起点的直接原因。周家干在研究中强调秦始皇开凿灵渠“沟通了中原至合浦的水路”^[7]，张九皋则指出灵渠“沟通中原与珠江流域的联系，自桂江通过北流江，旱路越分水坳进入南流江”^[8]。分水坳的旱路比绕道广州要便捷得多。“西汉后期，汉朝开凿湖南南部的峽道，对灵渠进一步治理，使湘江、桂江、北流江、南流江这条自中原至合浦出北部湾的水道更加通畅，使合浦港成为汉代中国对外贸易的重要港口。”^[9]刘明贤讨论了从当时的国都西安经灵渠至合浦的秦汉古道系统，认为其与古代西北陆上的、南方海上的“丝绸之路”，“三条古代交通大动脉构成了亚欧两大洲的古代海陆交通循环圈”，“对于发展两大洲的古代国际贸易和洲际交通曾发挥过无以估量的推动作用”。^[10]这些都勾勒出了秦汉时期整个世界的贸易网络，点出了合浦在当时的关键地位。

第三，纵横发达的水运系统。繁荣时期的合浦港功能复杂，是世界级大港。其功能不仅是出海，其水运系统也不仅包括海上航线。合浦港的水运系统四通八达，经由南流江、北流江、漓江连接着珠江、湘江两条内河交通大动脉，并且在自己的港区范围内发展有诸多次级河港。覃主元在其研究中强调合浦港口地理区域得天独厚，依山临海，是天然良港；河流纵横，交通便利，“位于江海之交，是南流江、北流江、西江的出海口”^[11]。邓家倍则注重研究港口内河的水文情况：“河流众多，纵横交错，大小河流 93 条，总长超过 558 千米，其中较大河流 7 条，大的河口 5 条，集雨面积 25 平方千米以上河流 23 条，河流县内流域面积 2323 平方千米，多年平均流量 287.75 米³/秒，入海的南流江常年不冻，水量丰富，船舶运量大，航运价值高。”^[12]梁旭达、邓兰详述了秦汉合浦周边的水路：“当时中原内地、云贵高原的货物，主要有三条通道进入

合浦郡境内：一是湘漓水道。自秦始皇开凿灵渠后，此道便成为岭南与中原地区的主要交通要道。沿长江水系由湘江过灵渠进入漓江，一路过桂门关，沿南流江到达合浦港口。二是红水河水道。上源为南、北盘江。两江相汇后，经郁江入玉林，最后沿南流江到达合浦港口。云南、贵州乃至四川的货物当时均可经此道输出海外。三是左、右江水道。右江水道源自驮娘江和云南东面的西洋江，两江相汇后经百色、田阳、田东，于南宁与左江相汇；左江上源由流经越南北面的红河、黑水河构成，两河汇合后经龙州、崇左、扶绥到达邕江，自邕江顺流至横县后上岸陆行至灵山一带，再从武利江经南流江到达合浦港。”^[13]所有这些水路编织成以合浦港为中心的水上交通网络，为合浦港的物流提供了沟通海内外的条件。

目前学界对合浦的水运交通系统，尤其是秦汉时期的断代研究，已经成果丰硕。但合浦港是千年古港，在沧海桑田的变迁中，对于其政治、军事、经济等诸多人文因素产生的影响，还有许多问题没有深入研究，同时，地理环境、水文气候等难以抗拒的大自然力量对合浦港的影响目前更是研究甚少。如果想要全面理解海上丝绸之路始发港的历史，对合浦水运交通系统自汉到明以来的动态变迁研究必不可少，合浦港自然地理的历史变迁轨迹认识也亟待填补，当然，由于资料的限制，这两方面研究的难度也相当大。

在历史自然地理方面，合浦港口的海岸线变迁是核心问题。虽然研究不多，但还是存在一些重要成果。如廖国一、曾作健的《南流江变迁与合浦港的兴衰》一文，就提到由于南流江合浦段地势低平，自汉代以来历经变迁，加之南流江水利年久失修，河流经常淤积，洪灾频繁。到了明代中期，合浦港中心廉州镇已无出海口，通往北部湾的州江也不能通航。^[14]此外，黎广钊、刘敬合、方国祥的《南流江三角洲沉积特征及其环境演变》一文，从地质学的角度研究南流江三角洲在全新世的早、中、晚三个阶段的沉积环境变迁。^[15]从上述文章可了解自汉到明合浦港口的海岸线变迁与南流江的河道变迁息息相关，总体趋势是渐趋消失。

本着推进“海上丝绸之路·北海史迹”保护与申报世界文化遗产工作，进一步理解合浦海上丝绸之路文化遗产的突出普遍价值，以及为其纳入“海上丝绸之路·中国史迹”框架的基本策略提供重要参考的目标，本书尝试展开对历史时期合浦地区水运路网及海岸线变迁的研究，主要包括以下两个问题：

一是合浦地区水运路网，包括汉代以来合浦天然水系水运路网的整体情况、合浦古运河交通线的发展、汉代以来合浦水陆联运重要节点的变迁三个方面。这部分内容希望能够复原合浦地区汉代至明清时期水运交通网络的发展情况，展现合浦作为海上丝绸之路重要节点，其与中原王朝和外洋外海之间的交通系统发展情况。

二是海岸线变迁研究，包括合浦地区汉代海岸线位置、汉代南流江入海口位置、

合浦地区汉代以来主要港口的发展三个方面。这部分内容则希望能够初步复原汉代以来合浦地区地理环境变迁历程，特别是海岸线变迁的整体趋势，为合浦历史时期港口发展情况的复原提供信息。

从史料入手，配合历史地理调查勘探，结合考古学资料和历史人类学小尺度调查，对合浦的历史自然地理、历史交通地理问题进行由点及线、由线及面的研究是全书的思路。本书中第一部分介绍历史时期合浦地区水运路网的内河航运网、外航海道及汉唐时期合浦地区海岸线的变迁；第二部分介绍合浦水路交通与历史上岭南滨海地域的渔盐与明珠、造船业和外洋奇珍等生计；第三至第五部分则分别从繁荣期、平稳期和维持期三个时期介绍当时合浦地区的建置沿革及其发展情况，并依据合浦在贸易、军事、客旅等诸多方面的史料，寻找其中反映的合浦在当时的水运交通状况及其发展情况，并展现合浦从汉代以来水运交通线路的动态发展及影响。

总体看来，历史上合浦水运网络和海岸线变迁呈现以下脉络：在两汉时期以前，合浦地区便已经和东南亚及南亚发生贸易交流，虽然没有确切的路线，但是仍能看出合浦区位优势，水运优势明显。秦始皇三十三年（公元前214年），秦军攻略岭南地区，置桂林、南海、象三郡，在这一过程中，为运输军粮而开凿灵渠，使合浦地区通往中原的水运交通线路得到了巨大的发展，这条线路也是历代合浦地区通往中原腹地最重要的水路。

两汉时期，合浦以优越的地理位置加之前代对该地区的开发，成为海上丝绸之路的始发港，贸易繁盛。水运交通线路不断发展，与西南地区、中原地区联系密切，同时通过沿海航线，已经可以到达今印度、斯里兰卡等国家和地区，并与沿岸国家和地区发生贸易。这一时期合浦的军事、贸易地位在岭南地区极为突出，大量来自中原的汉人开始进入合浦地区，从而促进了合浦地区的水运交通线路及社会经济的进一步发展。

魏晋南北朝时期，因南北战乱，合浦通往中原的水运交通线路受阻，加之航运技术以及造船技术的提升，以及南朝政府对于采珠业的严格控制，合浦在这一时期海外贸易地位逐步让位于广州，但在政治、军事层面依然具有重要意义，多次对交趾的用兵均以合浦为军事基地即是明证。

隋唐时期，合浦的水运交通得到了一定程度的恢复，灵渠的重新凿通使合浦恢复了与中原地区的水运交通线路，同时由于“天威遥”的凿通以及全国性的沿海航线的开通，合浦沿海水运交通较前代更为发达，已可到达辽东半岛。在这一时期，合浦依然是岭南地区的军事重镇。

汉唐时期，合浦地区的海岸线变迁并不明显，从考古及地质勘探的结果来看，其海岸线距离今合浦县廉州镇西南约3千米。宋元以后，由于合浦港以西的钦州港逐渐

兴起，以及进出交趾的陆路交通网络得以确立，合浦港在西南沿海地区的作用不再突出。加之合浦所依托的南流江淤塞问题愈发明显，合浦港遂泯然于众小港口之间。

到了明清时期，南流江主航道州江出海口的淤积愈发严重，由于州江的淤浅，船只无法进入合浦港的中心——廉州镇。明中叶以后，廉州镇已没有出海口，其时所称之合浦港实际为冠头岭一带的北海港。

本书是对合浦古港历史交通地理进行综合研究的一次尝试，总体看认识还比较粗浅，希望能够为与我们同样对合浦古港的历史有兴趣的研究者提供一点力所能及的支撑，让合浦研究能够获得一点有益补给，继续扬帆竞航。

[1] [法]沙畹：《西突厥史料》，冯承钧译，北京：中华书局，1958年，第167页。

[2] 林琳：《论秦汉时期越族船舶制造业的发展》，《贵州民族研究》1999年第4期，第62-69页。

[3] 席龙飞：《中国造船史》，武汉：湖北教育出版社，2000年，第125页。

[4] 李珍：《广西环北部湾地区汉唐时期的造船业》，载王锋主编《北部湾海洋文化研究》，南宁：广西人民出版社，2010年，第232-241页。

[5] 谭棣华：《南海神庙与海上丝绸之路》，载黄鹤、秦柯编《交融与辉映——中国学者论海上丝绸之路》，广州：广东旅游出版社，2001年，第76页。

[6] 陈玉龙：《历代中越交通道里考》，载中国东南亚研究会编《东南亚史论文集》，郑州：河南人民出版社，1987年，第97页；王元林：《两汉合浦、徐闻与南海丝路的关系》，《广西民族研究》2004年第4期，第86-89页。

[7] 周家干：《合浦乾体港是汉代海上丝绸之路的始发港》，《岭南文史》2002年增刊，第99-103页。

[8] 张九皋：《合浦在古代“海上丝绸之路”中的地位》，《岭南文史》2002年增刊，第110-111页。

[9] 同[8]。

[10] 刘明贤：《试论“海上丝绸之路”的开发价值》，《岭南文史》2002年增刊，第381页。

[11] 覃主元：《汉代合浦港在南海丝绸之路中的特殊地位和作用》，《社会科学战线》2006年第1期，第168-171页。

[12] 邓家陪：《再论合浦是中国汉代海上丝路始发港》，《广州社会主义学院学报》2004年第4期，第62-65页。

[13] 梁旭达、邓兰：《汉代合浦郡与海上丝绸之路》，《广西民族研究》2001年第3期，第86-91页。

[14] 廖国一、曾作健：《南流江变迁与合浦港的兴衰》，《广西地方志》2005年第3期，第39-44页。

[15] 黎广钊、刘敬合、方国祥：《南流江三角洲沉积特征及其环境演变》，《广西科学》1994年第3期，第21-25页。