

第五章 合浦水运交通的维持期

唐末动乱加剧，中原板荡，烽火四起，而岭南是难得的安定之地。欧阳修《新五代史·刘隐传》记载：“是时，天下已乱，中朝士人以岭外最远，可以避地，多游焉。唐世名臣谪死南方者往往有子孙，或当时仕宦遭乱不得还者，皆客岭表。”^[1]这次大规模的北人南迁浪潮为南方的经济开发带来了大量的劳动力资源，对岭南农业、手工业的发展都起到极大的促进作用。五代十国时期，岭南地区为南汉国所辖治，合浦也包含其中。王夫之《宋论》称：“刘岩坐拥百粤，闭关自擅，而不毒民。”^[2]南汉统治期间，“五十年来，岭表无事”^[3]，岭南的经济得以在安定的环境下进一步发展，但南汉毕竟国力有限，合浦港在这一时期的规模还是远不如唐代。入宋以后，合浦北部湾成陆速度稳中有升，海岸线继续向外推移，南流江内河航道淤塞，千年合浦港呈现衰落之势，合浦内外水运进入勉力维持的阶段。

一、宋元时期合浦地区的水运交通

《宋史》卷九十《地理志》载：

廉州，下，合浦郡，军事。开宝五年，废封山、蔡龙、大廉三县，移州治于长沙场，置石康县。太平兴国八年，改太平军，移治海门镇。咸平元年复。元丰户七千五百。贡银。

县二：

合浦，上，有二寨。石康。下，本常乐州，宋并为县。^[4]

合浦宋时先属廉州，后属太平军，咸平元年（998年）太平军撤，复属廉州。北宋开宝五年（972年）并封山、蔡龙、大廉三县之地入合浦县；废常乐州，并博白、零绿、盐场三县为石康县，同属廉州；迁廉州驻地于长沙场（今石康镇顺塔村）。太平兴国八年（983年），省合浦县入石康县，撤廉州易之以太平军，驻海门镇，太平军仅辖石康县。咸平元年（998年），撤销太平军，复置廉州，称廉州合浦郡。复设合浦县，仍为廉州州治。^[5]元朝设廉州路，元至元十七年（1280年）“设总管府，有户五千九百九十八，口一万一千八百六十八”^[6]。合浦仍为廉州路治所。与廉州毗邻的安南处于剧烈的政治变革中。939年，吴权击败南汉军队，自立为国，越南北部脱离了中原王朝的统治，开始建立独立政权。至此，合浦与安南的交通亦从国内交通发展为国际交通，水运交通的路线、功能等也随之发生了变化。

（一）影响宋元时期合浦水运交通变迁的因素

1. 内河航道失修淤积

南流江中险滩多，对舟楫通行产生了较大影响。《读史方輿纪要》载：“马门滩，南流江中……汉马援南征以江流迅急，凿去其石。”^[7]又《新唐书》载：“北戍滩（按：北戍滩在马门滩下^[8]），咸通中，安南都护高骈募人平其险石，以通舟楫。”^[9]而合浦地处大河下游的河口地区，河水携泥带沙，流速一旦减缓，极易淤滞。《（崇祯）廉州府志》载：“州江因其水口高亢，而逆沙易壅，冬水浅，凡往来舟筏……劳苦旬日，民病之。”^[10]《（嘉靖）广东通志初稿》云：“天顺间，州江口日为沙塞，前人曾用功凿筑，水势汹涌，功程弗就。”^[11]明代南流江的淤塞问题比较严重。

但南流江淤塞问题的开始远不止在明代。至少在宋元之际，有些文献大致就能佐证南流江的淤塞问题。《文献通考》载：

押伴安南进华梁衍言：安南入贡所过州县差夫数多。自静江水路可至容州，又自北流遵陆一百二十里至郁林，自郁林州水路可至广州，皆有回脚盐船、运盐牛车可顾。自廉航海一日之程即交趾。则从静江而南二千余里，可不役一夫而办。诏逐路帅臣详其陈行。既而尹子思等以为涉夏水溢，乞依例由钦州路以归。^[12]

其文为安南进华押伴梁衍所言，讲安南入贡差夫烦费问题，提到路线问题，认为如果路线合理，可以避免征调差夫。其中有“自郁林州水路可至广州”，但后程继为“自廉航海一日之程即交趾”，似乎不大通顺。此段嘉靖《钦州志》卷九“历年”载孝宗淳熙元年“交南入贡由钦州路以归”条下有注云：

文献通考：隆兴二年安南遣使尹子思等入贡。九年复遣入贡。淳熙元年引见安南进奉副使、押伴安南进差梁衍言：安南入贡所过州县差夫数多，自静江水路以至容州，又自北流遵陆一百二十里至郁林，自郁林州水路可至廉州，虽有回脚盐船运盐、牛车可雇，自廉航海一日之程即交趾。则从静江而南二千余里，可不役一夫而办。诏逐路帅臣详其□□。既而尹子思等以为涉夏水溢，乞依例由钦州以归。^[13]

文中称内容引自《文献通考》，文句也基本对应。但上文存疑的“自郁林州水路可至广州”句，此处则写作“廉州”。若从此说，则自然可与后句“自廉航海”衔接。这样看，梁衍所设计的从静江到容州，然后经北流到郁林，再到廉州入海到安南的路线，是入贡返程离开长江流域进入华南入海前的一段。

《大清一统志》“临桂县”条下有云：“（临桂）宋静江府治，元为静江路治，明为桂林府治，本朝因之。”^[14]路线的起点是宋静江府治，即今桂林。所达之地容州据《大清一统志》“梧州府·容县”条可知，宋为容州普宁郡，明洪武十年（1377年）省普宁

县入州，清因之为容县，属梧州。这一段应是沿西江水道上游的郁水东行转支流绣水南行至容州，从容州到隔壁的北流县，其后换陆路到郁林。^[15]从郁林沿水路到廉州，也就是合浦，然后再出海，回到安南。其中郁林到廉州段明确说是水路，只有南流江可循。而且据梁衍所言，“从静江而南二千余里，可不役一夫而办”，若依此路线，可以几乎不用调差，也能通行无阻，可见此路之便捷。但是，“尹子思等以为涉夏水溢，乞依例由钦州路以归”。

周去非《岭外代答》卷二有乾道九年（1173年）“安南中卫大夫尹子思为使自邕州右江永平寨入象纲”事，文中的尹子思是安南中卫^[16]，他要求“乞依例由钦州路以归”。钦州为隋置，州治安远，南宋属广南西路，明洪武二年（1369年）置钦州府，洪武七年（1374年）降为州，以州治安远县省入，属廉州府，清朝因之，即清廉州府钦州县。钦州“东南至合浦县界九十里”，到廉州的治所合浦还有一定的距离。尹子思南宋隆兴二年（1164年）以来多次入贡中国，比较熟悉这个地区的实际情况。他不愿走水路到廉州，但却愿意去钦州。

“路”是宋朝的政区设置，但南宋钦州并不是路一级设置，是“广南西路”下属的州，所以文献中“钦州路”表述就不太容易理解。嘉靖《钦州志》此条文为“乞依例由钦州以归”，则只言钦州，也不言路。这样看来，这个“路”的含义并不指政区等级，而是另有所指。但嘉靖《钦州志》“历年”载此条大事，则题为“交南入贡由钦州路以归”，看来这个“路”还不是可有可无。那么，尹子思究竟是在什么意义上强调“路”呢？《宋会要辑稿》“蕃夷四”讲这件事的材料中有关键信息，其文为：“尹子思等言……乞例由钦州水路归。”^[17]

这样就可以理解了，最初安南贡使强调的是想要从“钦州水路”通过，而不是“廉州水路”。对此，尹子思提出的理由是“涉夏水溢”，意思是遇到夏季雨大河水涨高，漫流泛滥，不易通行。但是，钦州距离廉州不过45千米，夏季降水量不会有太大区别。而且，如果河槽深挖水流通畅，夏季并不是水道断航发生的必然季节。所以，从安南贡使的要求来看，廉州水道和钦州水道的通航能力之间似乎存在着明显的区别。对此，最直接的解释当然是河床状态不同，一条河槽深挖不淤塞，而另一条河床平浅淤塞，所以才会夏季“水溢”，难以通航。

《岭外代答》中又载：“盐场滨海……客贩西盐者，自廉州陆运至郁林，而后可以舟运。”^[18]据这条记载，大宗漕盐从廉州沿海北输郁林时选择耗费更大的陆运而不以相连的南流江进行舟运，反映了南流江在输送大宗物资能力上的不足。明代中后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，使得船只无法进入合浦港的中心——廉州镇，到明代中期廉州镇已没有出海口。

2. 外海造船及航海技术被超越

中古以后，随着造船技术的进步、航海知识的掌握、行船技能的提升，人们能够越来越好地驾驭远洋航行，开辟更加便捷通往东南亚的海上通道，合浦港作为近岸航行通往东南亚“必经之处”的地位已经变得不再重要，其贸易吸引力、内河水运网络畅通度、港口辐射能力等因素在考察其港口价值时变得更为突出。

合浦造船业有悠久的历史传统，东汉建武十六年（40年）光武帝即命造船，史载其诏云：“长沙、合浦具舟船，修桥道，通障溪，储粮谷。”^[19]明代张国经所撰《廉州府志》提到合浦九头岭“其南麓有天妃宫，旁有船厂，云昔人于此造海船”^[20]，“助化庙，在府治北半里，为造海船建，成化十年，知府刘垣拆毁，今乡人复立”^[21]。可见明代以前合浦就能建造海船。但合浦所造船只一直是适合近海航行、分段放洋的小型海船。这一点从合浦传统上直接联系的地区最主要是钦州可见一斑。

钦州港距离中南半岛颇近，西南部更是直接与交趾接壤。从交趾境内的永安州出发来钦州，沿岸而行，“不半里（疑为‘日’）即入钦港”。钦州与交趾之间朝发暮至，一日船程。而且，钦州到交趾有意避开位于钦、廉之间风波险恶的乌雷岭，也是船小量轻的一种反映。所以周去非在《岭外代答》中明确说：“交人之来，率用小舟。”^[22]

合浦造船所产的也就是这种小舟。宋元时期中外造船业皆更为发达，海船远洋航行模式已经完全成熟。其中中国的远洋海船以船身大、容积广、构造坚固、抵抗风浪能力强著称于太平洋和印度洋。^[23]在造船材质上，人们发现钦州所产的乌桕木为造施的宝物，其“纹理坚密，长几五丈”，即使在海中遇到狂风暴浪，依然坚挺屹立。周去非在《岭外代答》中赞其：“如以一丝引千钧于山岳震颓之地，真凌波之至宝也。”^[24]可见其坚固。

在造船工艺上，则采用钉接榫合法来联结船身，这种工艺在隋末炀帝造大龙舟时已经广泛采用，“船壳木板的联接采用平接和搭接相结合，壳板的上下左右之间，大都采用榫合，板与板之间用铁钉钉联，板缝用桐油石灰、竹麻纤维来捻合弥缝”^[25]。这种联结方式在当时是领先世界的先进工艺，对船体结合的强度、船身的防水性能、船只使用的耐久度都提供了强力的保障。而在不易得铁钉、桐油的地区，则发明了“藤舟”，这种船以空板穿藤约束而成，在藤缝中用海上所生茜草晾干然后填充，如此船能“遇水则涨，舟为之不漏矣”。藤舟规模甚大，“越大海商贩皆用之”，甚至在经过磁石山时，藤舟相对铁钉船来说，更具备了不被磁场扰乱方向的优势。^[26]但合浦在当时并没掌握这种技术，反倒是原本的造船业和航运传统，在新的远洋航船成规模时受到冲击。

另外，在航行技术帮助下的远洋航行能力提升，也对传统的相对耗时分段的航路造成影响。在指南针尚未出现的年代，人们借助观察星宿位置的方式来分辨方位。西

汉《淮南子》记载：“夫乘舟而惑者，不知东西，见斗则寤矣。”^[27]《汉书·艺文志》中记载大量关于海中占星事宜的文献名称，如《海中星占验十二卷海中五星经杂事》卷二二、《海中五星顺逆》卷二八、《海中二十八宿国》卷二八、《海中二十八宿臣》卷二八、《海中日月彗虹杂占》卷一八等，^[28]可见占星术在海上活动运用之广泛。直到宋代以前，都没有出现较好的可用于海上导航的仪器，在海上辨识方位依然需要依赖星宿。东晋时法显行海路游历天竺回中原时，面对“大海弥漫无边”，无法分辨方向，只能“望日月星宿而进”^[29]。但是这种方法存在很大的弊端，如果遇上阴晦天，天上星象无法看清时，只能顺风逐流，无所定准。宋代指南针的出现使得人们的航海活动不再受到天时晴晦变化的限制，朱或的《萍洲可谈》中最早出现在航海中使用指南针的记载：“舟师识地理，夜则观星，昼夜观日，阴晦观指南针。”^[30]其后，有徐兢《宣和奉使高丽图经》同样提到：“惟视星斗前迈，若晦冥，则用指南浮针，以揆南北。”^[31]可以推测，指南针的出现应在此之前，而在宋之后则已普遍运用于海上行船中。这种仪器大大增强了离岸航行的安全性。不过近海和短途航行更依赖经验和近海参照物来保证，恰恰是新技术冲击了北部湾地区的传统航海业。

（二）宋代广西北部湾地区与各地的商业联系

中古时期以后，岭南的土地开发从河谷平原地带向山林和沿海推进，由于铁制农具和牛耕的广泛使用，粮食单产和总产都有了可观的提高，农产品的商业化程度越来越高，手工业活动如冶矿业、陶瓷业、制盐业及采珠业等的生产规模和技术水平都有所突破^[32]，这些都为岭南地区的商业贸易提供了良好的发育土壤。虽然受水路交通萎缩的影响，北部湾地区在经济上达不到中古时期的繁荣，但合浦港及各条水路沿线的商贸活动还能维持。

宋朝廷施行鼓励商贸措施，北部湾地区商业有了较大发展。宋初，“岭南商贾赀生药及民间所织缣帛，非鬻于市者皆勿算”^[33]，促进了民间商贸发展。北宋中期，廉州因“珠贝所产，富商萃焉”^[34]。绍兴十三年（1143年），诏“黟雷、化、高、融、宜、廉、邕、钦、贺、贵免行钱”^[35]，广西北部湾地区特别是钦州博易场吸引了交趾、广州、海南等地商人居民聚此交易，不仅是香药、宝货进出口的交易之所，而且成为各种商品聚集的中心市场。

宋代周去非所撰《岭外代答》对当时的商业情况多有记载。合浦沿海传统的珍珠交易在宋代依旧存在，“夷人号越龟，多采珠及甲香为业”^[36]，疍民采珠被“黠民以升酒斗粟易之，既入其手即分为品等、铢两而卖之城中，又经数手乃至都下，其价递相倍蓰至于不资”^[37]。钦州所产乌婪木是制作船舵的良木，也有一定的市场，“此桅一双，在钦直钱数百缗，至番禺、温陵，价十倍矣”^[38]。“桂产于宾、钦二州，于宾者，行商

陆运致之北方；于钦者，舶商海运，致于东方。”^[39]南宋绍兴三年（1133年）十月，广南东西路宣谕明橐谈两广边郡走漏生口、铜钱事时说道：“邕、钦、廉三州与交趾海道相连，逐年规利之徒贸易金、香。”^[40]绍兴二十八年（1158年），钦州知州戴万言：“邕、钦、廉州与交趾接，自守悴以下所积俸余，悉皆博易。”^[41]可见当地官民普遍参与商贸情状之一斑。

1. 西海道：与交趾、安南等海上诸国的高贸往来

北宋初年，宋朝廷平定岭南后，即积极地发展对外贸易，其对象主要为合浦以西的交趾及南海诸国。《宋史·张逊传》载：

太平兴国初……岭南平后，交趾岁入贡，通关市。并海商人遂浮舶贩易外国物，阁婆、三佛齐、渤泥、占城诸国亦岁至朝贡，由是犀象、香药、珍异充溢府库。^[42]

而合浦水道在宋朝廷与交趾的贡贸过程中则扮演着十分重要的角色，《宋史·外国列传·交趾》载：

（大中祥符）三年，（安南王黎至忠）遣使来朝……又求互市于邕州，本道转运使以闻，上曰：“濒海之民，数患交州侵寇，仍前止许廉州及如洪寨互市，盖为边隅控扼之所。今或直趋内地，事颇非便。”诏令本道以旧制谕之。^[43]

从以上材料看，宋朝廷与交趾的关系颇为紧张，对与交趾互市的范围和场所都控制得较为谨慎。国家对交趾开放两个互市点，一为廉州，一为钦州的如洪寨。据“以旧制谕之”一句可知，此二处作为互市点已经有一定的时间。可以合理推测，当地的贸易环境已经相对稳定，而与之相对应的水陆交通网络也相对成熟。而两处相比，钦州如洪寨位于钦江的中上游，为远离州县治的兵寨，而廉州则为府治所在，政治、经济、交通等各方面条件都远胜如洪寨，故“异时安南舟楫多至廉”^[44]，廉州在相当一段时间内是宋朝与交趾贸易互市的核心地区。

到了神宗年间，对交趾互市贸易的管控更加规范化，《续资治通鉴长编》卷二百九十九“神宗元丰二年”条载：

癸亥，广南西路经略使曾布言：“钦、廉宜各创驿安泊交人，就驿置博易场，委州监押、沿海巡检兼管勾。”从之。^[45]

“驿”有多种内涵，可指驿站、驿馆、驿道等。据宋代高承《事物纪原》卷七“库务职局部·怀远驿”条记载：“怀远驿，景德三年置，以待海南诸国进贡使介也。”^[46]《宋史》卷一百六十五“职官·鸿胪寺”条载：“怀远驿，掌南蕃交州，西蕃龟兹、大食、于阗、甘、沙、宗哥等国贡奉之事。”^[47]《续资治通鉴长编》卷六十四“真宗景德

三年”条载：“置怀远驿于汴河北，以待诸蕃客使。”^[48]综合上述三条史料可知，怀远驿是北宋真宗景德三年（1006年）于汴梁设置的一处用于接待外国贡使的驿馆，关于其所接待藩国的范围，高承《事物纪原》和《宋史》说法不一，但可以肯定的是交趾一定包含在内。宋代王应麟《小学紺珠》中甚至认为怀远驿专事交趾：“怀远驿以待交趾。”^[49]从“怀远驿”名称及功能来看，《续资治通鉴长编》中所说之“驿”即作“安泊交人”之用，那么其性质应该与“怀远驿”类似，只是“怀远驿”设在政治中心汴梁，而元丰二年（1079年）则是在地方州府创驿。但是设在沿边的驿馆与设在都城纯粹为政治外交服务的驿馆又颇有不同。博易场为宋朝廷在边界地带所设之互市市场，《宋史》“食货·互市舶法”条载：“溪峒缘边州县置博易场，官主之。”^[50]可知博易场的主要贸易对象为周边少数民族及藩属小国，由宋朝廷主导，这点与榷场和市舶司都不同，而其管理机构为“沿海巡检”管理军事活动的机构，这又赋予其边防军事的色彩。

又《宋史·食货志》记载：

重和元年，燕瑛言交人服顺久，毋令阻其贸易。初，广西帅曾布请即钦、廉州各创驿，令交人就驿博买。至是，即用瑛兼广西转运副使，同王蕃计划焉。^[51]

从这条史料可以看出，从北宋前期到宋徽宗朝之间，北宋朝廷与交趾的互市曾经中断过，后又恢复。黄纯艳在《宋朝与交趾的贸易》一文中指出，北宋前期，宋朝廷一直未放弃统一交趾的目标，故不将两国贸易纳入市舶贸易体制，而是限制在钦廉，在边防体制管理下进行边境互市，贸易范围和规模都比较有限。在这一时期，用于贸易通商的廉交海道是呈单向性的，多为交人来廉，而甚少见宋朝商人前往交趾贸易的记载。而熙宁战争后宋朝廷放弃统一交趾的目标，两国关系逐渐转为以经济贸易为重心，两国之间的互市贸易环境也不断改善。^[52]

熙宁战争以后，宋朝开放了位于钦江下游的安远驿站作为对交趾的互市点，钦州在对交趾的贸易中竞争力渐大于合浦。钦州港以钦江为依托，与合浦港同样濒临北部湾，位于合浦港西面，蜿蜒曲折的海岸线形成钦州湾，是良好的避风港口。相比合浦港，钦州港距离中南半岛更近，钦州的西南部更直接与交趾接壤，从交趾境内的永安州出发，沿岸而行，“不半里（疑为“日”）即入钦港”，朝发暮至，一日船程。此外，从交趾到钦州港，可以避开位于钦、廉之间风波险恶的乌雷岭，减少了航程的危险，故有“异时安南舟楫多至廉，后为溺舟，乃更来钦”^[53]。

南宋时周去非曾任钦江教授，其所撰的《岭外代答》记载了钦州与交趾贸易频繁往来情况：“凡交趾生生之具，悉仰于钦，舟楫往来不绝也。”^[54]而从安南使者多次的进贡路线来看，钦州的地位已经远胜于合浦：

其国（安南）入贡，自昔由邕或钦入境。^[55]

绍兴二十六年，乞入贡，许之，乃遣使由钦入。^[56]

其后谢赐，继至钦，又数乞入贡。莫之许矣。^[57]

自贡象之后，李邦正再使来钦……而使者至钦，则乘凉轿，雨晴皆用之。^[58]

钦州港取代合浦港成为西南海岸通外最便捷的港口：“今天下沿海州郡，自东北而西南，其行至钦州止矣。”^[59]廉交海道的地位渐为钦交海道所取代，慢慢走向衰落。

就岭南西路而言，交趾的朝贡、互市贸易扮演着十分重要的角色，交趾与邕州、钦州、廉州地缘关系紧密，具有开展商贸的有利条件。安南与广西间的交通有陆海两种走法，即海路一道，陆路三道。自安南“东海路通钦、廉，西出诸蛮，西北通邕州。在邕州东南隅，去左江太平寨最近，自寨正南行，至枕榔、花步，渡富良、白藤两江，四程可至。又自寨东南行，过丹特罗小江，自凉州入，六程可至。自右江温润寨则最远。由钦州渡海，一日至”^[60]。邕州与钦州、廉州水陆交通较为便利，“邕境极广，管溪峒羁縻州、县、峒数十。右江直西南，其外则南诏也；左江直正南，其外则安南也。自邕稍东南曰钦州，钦之西南接境交趾，陆则限以七峒，水则舟楫可通。自钦稍东曰廉州，廉之海直通交趾”^[61]。

北宋交趾与钦州、廉州民间贸易更加繁盛，《岭外代答》记载了钦州与交趾贸易频繁往来的情况：“凡交趾生生之具，悉仰于钦，舟楫往来不绝也。”^[62]交趾商人携带金、银、铜钱、沈（沉）香、生香、熟香、光香、真珠、象齿、犀角等，到钦州、廉州，宋朝商人则用瓷器以及“纸、笔、米、布之属，日与交人少少（稍稍）博易”^[63]。北宋陶弼在诗中这样写道：“商夸合浦珠胎贱，民乐占城稻谷丰。”^[64]由于合浦的珍珠丰收，商家大量涌入廉州珠市，并对合浦珍珠价格实惠感到高兴，而合浦居民也对占城（今属越南）商人运来的稻谷感到满意，这是北宋时钦州、廉州商贸繁盛的真实写照。

南宋时期，钦州成为西南地区最大的香料集散地。“笈香，出海南。一出海北者，聚于钦州。光香，与笈香同品第。出海北及交趾，亦聚于钦州。”^[65]广西博易场上交易的海外舶香，因钦州为香料集散地，所以被称为“钦香”。“舶香往往腥烈，不堪腥者，意味又短，带木性，尾烟必焦。其出海北者，生交趾，及交人得之海外蕃舶而聚于钦州，谓之钦香。”^[66]这些都反映了南宋广西北部湾地区对外贸易市场的形成。

宋代海上丝绸之路继续发展，钦州博易场成为西南、岭南地区陆上交通与海上丝绸之路互联互通的重要口岸。云贵战马和土产东来，蜀锦南下，舶来品和香料东去或北上，内地手工业品、图书典籍和文化用品等大量聚集广西北部湾地区，形成内外贸易兼容的市场体系和商业联动格局，不仅促进了钦州、廉州等地的经济社会发展，也在一定程度上实现了本地区、西南地区与内地、海外的商品大流通、贸易大发展。

周去非在叙述广西“海外诸蕃国”时，以交趾定方位：

西南海上诸国，不可胜计，其大略亦可考。姑以交趾定其方隅：直交趾之南，则占城、真腊、佛罗安也。交趾之西北，则大理、黑水、吐蕃也。于是西有大海隔之。是海也，名曰细阑。细阑海中有一大洲，名细阑国，渡之而西，复有诸国。其南为故临国，其北为大秦国、王舍城、天竺国。又其西有海，曰东大食海，渡之而西则大食诸国也。大食之地甚广，其国甚多，不可悉载。又其西有海，名西大食海，渡之而西则木阑皮诸国凡千余，更西则日之所入，不得而闻。^[67]

细阑，即锡兰，今斯里兰卡。木阑皮国在今西班牙南部及非洲西北部，这是周去非在广西任职期间所了解到的与中国贸易的海外诸国情况，涉及地域十分广阔，远到斯里兰卡以西的天竺（印度）、大秦（古罗马帝国，约在地中海一带）、大食（今波斯湾地区及西亚一带）。虽然尚无资料表明这些国家或地区与广西沿海港口直接通航，但至少可以确定它们的商人、贡使或通过交趾，或经其他国家辗转与广西沿海发生了联系。在这些小国中，最重要的当然是传统贸易对象安南。

安南十分重视维系与宋朝的互市贸易，《宋史·外国列传·交趾》载：

（大中祥符）三年，（安南王黎至忠）遣使来朝……又求互市于邕州，本道转运使以闻，上曰：“濒海之民，数患交州侵寇，仍前止许廉州及如洪寨互市，盖为边隅控扼之所。今或直趋内地，事颇非便。”诏令本道以旧制谕之。^[68]

安南使者朝贡大多由邕州或钦州入境，“其国（安南）入贡，自昔由邕或钦入境”^[69]。“绍兴二十六年，乞入贡，许之，乃遣使由钦入。”^[70]“自贡象之后，李邦正再使来钦……而使者至钦，则乘凉轿，雨晴皆用之。”^[71]钦州港成为西南海岸通外最便捷的港口，“今天下沿海州郡，自东北而西南，其行至钦州止矣”^[72]。有学者统计，宋代来华朝贡较多的国家和地区有：高丽 41 次，交趾 45 次，占城 56 次，三佛齐 33 次，大食 40 次，于阗 34 次，龟兹 21 次。^[73]从中不难看出，经由广西北部湾地区开展朝贡贸易之兴盛。

但唐宋之际，“安南舟楫多至廉，后为溺舟乃更来钦”^[74]。北部湾海道艰难，舟船沉溺风险很高。据《（嘉靖）广东通志》记载：“天顺间，州（廉州）江口日为沙塞，前人曾用功凿筑，水势汹涌，功程弗就。正德五年，佥事李瑾阅大江，流水与州江口湾，地慢百余丈，开凿疏通。”^[75]这种交通条件对于贸易的负面影响还是很直接的。

2. 东海道与南海道：维系边地政区商贸的海上交通

除西海道外，传统的东海道也还在通航。《岭外代答》卷四“法制门·常平”条载：

广西米斗五十钱，谷贱莫甚焉。夫其贱非诚多谷也，正以生齿不蕃，食谷不多耳。田家自给之外，余悉糶去，曾无久远之积。富商以下价糶之，而舳舻衔尾，运

之番禺，以罔市利。^[76]

以上可知，广西的米粮市场价格低廉，并非因产粮数量多，而是因为人口有限，市场需求量小，而广东恰好相反，经济较为发达，米谷市场需求量大，商人窥见其中的利润空间，于是从合浦等地廉价收购米谷，再运到番禺高价出售。从“舳舻衔尾”可见当时运输米粮的水路之繁忙。

但无论如何，这一时期海路难行，周去非描述称：

尝闻之舶商曰：“自广州而东其海易行，自广州而西其海难行，自钦廉而西则尤为难行。”盖福建、两浙滨海多港，忽遇恶风则急投近港。若广西海岸皆砂土，无多港澳，暴风卒起无所逃匿。至于钦廉之西南，海多巨石，尤为难行，观钦之象鼻其端倪已见矣。^[77]

总的来说，东海道航行颇为困难。

宋元时期，合浦海上还发展出一条短途的新航线，即联系海南岛的南海道。廉州除西通交趾外，与南边的海南亦常有贸易往来。海南物产丰富，“土产沈（沉）水、蓬菜诸香。漫山悉槟榔、椰子木，亦产小马、翠羽、黄蜡之属”，其所产香药尤为上品，范成大《桂海虞衡志》“志香”一则称：“世皆云二广出香，然广东香乃自舶上来，广右香产海北者亦凡品，惟海南最胜。”^[78]其中沉水香“环岛四郡界皆有之，悉冠诸蕃所出，又以出万安者为最胜”^[79]。此外海南黎人所织之“黎单”亦颇受欢迎，廉人“悉买以为卧具”^[80]。且海南“商人有信，则相与如至亲，借贷有所不吝”，因此廉人“岁望其一来，不来则数数念之”^[81]，加之廉州与海南的海道交通十分便捷，“儋海之西，与廉境对，顺风一日可至，据此则廉之东实与琼之儋州相望”^[82]，南海道上商旅络绎往来，人烟旺盛，是合浦海运维持期中比较活跃的一条商路。

3. 内河水道：与内地各州的盐货贸易

宋代合浦内河水运网络承担的漕运功能主要在运盐。周去非《岭外代答》卷五“财计门·广右漕计”条载：“今日广右漕计，在盐而已。”^[83]“广西海岸皆砂土”^[84]，这种土壤条件不便于耕种，却有利于产盐。在宋代，广西地区在全国范围内属于边远贫困之地，每年国家都要给予大量补贴，盐税则是广西地区重要的财政收入，历来受到重视。因此，广西的盐除自给自足外，当地官员还会设法将其卖往湖湘等内陆缺盐的地区。^[85]

廉州的白石、石康二盐场是广西重要的产盐地，产量非常大，“岁鬻三万石，以给本州及容、白、钦、化、蒙、龚、藤、象、宜、柳、邕、浔、贵、宾、梧、横、南仪、郁林州”^[86]。

这两个重要的盐场都位于南流江下游地区，通过南流江与西江沟通的水运网络将盐运往沿线各州，周去非《岭外代答》中对其运输方式和路线有详细的记载：

盐场滨海，以舟运于廉州石康仓，客贩西盐者，自廉州陆运至郁林州，而后可以舟运，斤两重于东盐。而商人犹艰之，自改行官卖。运使姚孝资颐仲，实当是任，乃置十万仓于郁林州，官以牛车自廉州石康仓运盐贮之，庶一水可散于诸州。^[87]

文中提到从廉州往郁林州通常所采用的方式为陆运，到郁林州后才通过西江散往各州。《宋史·食货志》载：

广西地广莫而彫瘁，食盐有限，商贾难行。自东广而出，乘大水无滩碛，其势甚易；自西广而出，水小多滩碛，其势甚难。^[88]

可见此时南流江的航运能力已经下降。

明洪武二年（1379年），朝廷在廉州府城内设置海北盐课提举司，“所辖盐场十五”，分布在廉江、雷州、琼州三府十二州县^[89]，其中属于廉州府的有白沙场、白石场、西盐白皮场三场，其中“白沙场在合浦县东南，去司八十里，地名白沙村”；“白石场在合浦县东南，去司九十里”；“西盐场在合浦县东南，去司一百里，地名白皮”，故又称西盐白皮场。明政府推行“配户当差”的括户制度，将专门从事食盐生产的人户列入灶籍，世代相袭，“以籍为定”，“世守其业”，为朝廷制造食盐，办理盐课，朝廷则向灶户提供要本米，每引盐一石^[90]，免除其他徭役。随着食盐产量的增加，灶户除了向朝廷缴纳一定数额的盐课，尚有部分余盐，这在一定程度上使灶户可以较自由地出售余盐，其生产积极性有一定提高。明初，广东、海北两个盐课提举司有灶户 24944 户，明代中后期农民赋税徭役的逐渐加重导致社会矛盾激化，很多农民逃亡，而盐课相对而言比较稳定，吸引了大量农民，灶户成为“人之所趋”。据嘉靖《钦州志》载，嘉靖十一年（1532年），钦州黄册所载灶户 210 户，灶口 1506 人，均高于盐册所载原额。^[91]

（三）宋元时期海门镇与军事活动中的合浦水运

由于地处边疆及沿海地带，合浦地区常常受到越南、海盗等势力的侵扰，凶此合浦、钦州一带历来就是沿边军事海防的重镇。宋元两朝，但凡对交趾用兵，必会师于廉州、钦州一带。《元史》卷十四《世祖本纪》载：

二十三年……丁巳，命湖广行省造征交趾海船三百，期以八月会钦、廉州。戊午，并江南行枢密院四处入行省。命荆湖占城行省将江浙、湖广、江西三行省兵六万人伐交趾。^[92]

合浦内外水道在宋元军事活动中十分突出。虽然此时的合浦已经不再像秦汉时期是一枝独秀的北部湾大港，有郡治附郭的重要政治地位，但宋代在此地设置军事重镇海门镇，仍然是控扼南海军事航线的咽喉重镇。

海门为唐行交州治所、安南都护府。其后，咸通七年（866年），安南收复，安南都护府迁回交趾，但海门仍然是军事重镇。乾符二年（875年），安南经略押衙安子远死于“海门军营官舍”^[93]。到宋开宝五年（972年），置安化军于密州，令海门造船通交州道。海门船只补给的任务仍然不减。再后在合浦置太平军，其事在“太平兴国八年度廉州，移就海门三十里建太平军，其廉州并入石康一县”^[94]。入元以后，虽然港口环境已经不是最佳，但军事上的功能并没有减弱，如元至元二十三年（1286年），“命湖广行省造征交趾海船三百，期以八月会钦、廉州。戊午，并江南行枢密院四处入行省。命荆湖占城行省将江浙、湖广、江西三行省兵六万人伐交趾”^[95]。这样的行军，必然是要经过合浦的，合浦是交趾海道的咽喉，同时又拥有造船能力，军事地位始终是稳固的。

北宋末年靖康之难，衣冠南渡，大量北人南迁，掀起继西晋“八王之乱”、唐末“安史之乱”后的第三次大规模人口南迁浪潮。广西地区亦是重要的移民迁入点之一。蔡绦曾指出北人大量南迁后广西的物价变化：“岭右顷俗淳物贱，吾以靖康岁丙午迁博白……十年之后，北方流寓者日益众，风声日益变，加百物涌贵。”^[96]而随着渡江以来，“北客避地留家者众”，合浦一带亦“俗化一变，今衣冠礼度并同中州”^[97]。

周去非《岭外代答》亦谈到钦廉地区有五种群体：

一曰土人，自昔骆越种类也。居于村落，容貌鄙野，以唇舌杂为音声，殊不可晓，谓之婆语。二曰北人，语言平易，而杂以南音。本西北流民，自五代之乱，占籍于钦者也。三曰俚人，史称俚僚者是也。此种自蛮峒出居，专事妖怪，若禽兽然，语音尤不可晓。四曰射耕人，本福建人，射地而耕也。子孙尽闽音。五曰蜑人，以舟为室，浮海而生，语似福、广，杂以广东西之音。^[98]

土人和俚人皆为本地的少数民族，体貌特征及生活习俗皆具有明显差异。除上述提到的由于北方战乱迁至钦廉的北人外，还有自福建而来的射耕人以及常年于粤东西海岸游走的蜑人。其中提到蜑人“语似福、广，杂以广东西之音”，可见蜑人的活动范围可从粤西海岸向东延伸到福建沿海地区；从口音的影响来看，这种往来必定是频繁而长期的，可见合浦以东至福建地区的海道常年人烟往来不绝。

北宋曾公亮《武经总要前集》简述了廉州沿革，并对廉州沿海防务有详细的记载：

廉州，合浦郡，汉所置，吴改珠官宗，兼置临瘴郡，及越州领郡三，并治于此。时西江督护陈伯绍为刺史，始立州，穿土为城，威服瑶僚。唐置廉州，地界控海口，

有漳江，置二寨守之，东至白州百二十里，西至钦州三十里，南至大海六十里，北至钦州百四十里，东南、西南皆大海，东北白州二百六十里。

鹿井寨：在州西南，控象鼻沙大水口，入海通交州水路。

三村寨：在州东南，控宝蛤湾至海口水路，东南转海至雷州递角场。

海路州西南边海有谭家水口、黄漂水口、藏涌水口、西阳水口、大湾水口、大停水口，并入海之路。^[99]

合浦自魏晋南北朝以来，其治所已经北移，文中所指的廉州应不是位于今浦北县泉水镇旧州一带。

唐代在合浦附近置有鹿井、三村两处军寨，一处控扼交州水道，一处制约雷州海南，对唐王朝的沿海边防都有着重要意义。而文献中关于鹿井寨的记载多见于宋代以后，应当是到此阶段这两处军事要塞的功能更为凸显。鹿井寨位于州西南，《太平寰宇记》“岭南道·太平军”条中述其四至八道时提及：“（太平军）东至郁林州界三百四十里，西南至鹿井与钦州乌土镇接界，西北至射乌岭与钦州分界二十里。”^[100]可见鹿井寨实位于钦廉边界之处，控象鼻砂大水口。象鼻砂“长数百里，在钦境乌雷庙前，直入大海，形若象鼻……隐在波中，深不数尺，海舶遇之辄碎。去岸数里，其磧乃阔数丈，以通风帆。不然，钦殆不得而水运矣”^[101]，可见象鼻砂大水口对钦廉、廉交、钦交的通航都起着非常重要的作用，在此处设置的鹿井寨在军事和交通上都有着极其重要的意义。

以上种种，都是宋元时期合浦水运在衰落中维持的景况。而到了明清时期，随着海上不靖，海禁实施，经济军事优势尽失，合浦海港终难维持，不断衰落。

二、明清时期合浦地区的水运交通

明代中后期以后，南流江主航道州江出海口的淤积愈发严重，《（嘉靖）广东通志》载：“天顺间，州江口日为沙塞，前人曾用功凿筑，水势汹涌，功程弗就。”^[102]《（嘉靖）廉州府志》载：“州江因其水口高亢，而逆沙易壅，冬水浅，凡往来舟筏……劳苦旬日，民病之。”^[103]州江淤塞问题经历次修凿都无法得到根本解决。合浦港亦受到严重影响，需要新的时代契机才能重获发展，再现繁荣。

（一）由“倚”县到“疲”县：明清合浦的下行走向

合浦县在明清时期仍为廉州府治所，仍为岭南西部的战略要地。《明史》卷四十五《地理志》下“广东·廉州府”条载：

廉州府，元廉州路，属海北海南道宣慰司。洪武元年为府。七年十一月降为州。九年四月属雷州府。十四年五月复为府。领州一，县二。东距布政司千二

百十里。

合浦，倚。洪武七年十一月省，十四年五月复置。东有大廉山，州以此名。东南滨海，亦曰珠母海，以海中有珠池也。又城北有廉江，亦曰合浦江，自广西容县流入，径州，江口分为五，西南注于海。又北有石康县，成化八年省。东有永安守御千户所，洪武二十七年置。东南有珠场、东北有永平二巡检司。又北有高仰巡检司，治马栏墟，后迁于县西南。^[104]

廉州府承继元廉州路，在明朝初年建置并不稳定，曾降为州并归属雷州府，并撤销合浦县，于洪武十四年（1381年）才恢复，属广东布政司。而后，为了防止倭寇侵扰，洪武二十七年（1394年）诏命沿海备倭。文中所言的“东有永安守御千户所”即在这一时期设置，是明代最南端的海防要塞。永安城守御千户所旧在石康安仁里，洪武二十七年（1394年）因有海寇出没才奏迁合浦海岸乡，千户牛铭始建城，并建有“城壕、窝铺、门楼。城周围四百六十一丈、高一丈八尺，阔一丈五尺，窝铺一十八间，城楼四座，濠周环五百丈”。自此，永安守御千户所居北部湾海边，扼“高、雷、琼海道咽喉”，海防军事地位十分重要。^[105]充分体现了在明代，合浦仍然是这一区域的军事战略要地。

《清史稿》卷七十二《地理志》下“广东·廉州府”则载：

廉州府：繁，难。隶廉钦道。初沿明制。领州一，县二。光绪十四年，钦州直隶。东北距省治千八百里。广一百六十里，袤二百二十六里。北极高二十一度二十四分。京师偏西七度十九分。领县二。合浦，疲，倚。东北大廉山，州以是名。又北五黄山。南冠头岭。东南滨海。海中有珠池，曰珠海。又有涠洲、蛇洋洲，在海中。廉江在北，一名西门江，自广西博白入，迤西流，右纳小江水，又西合张黄江，屈西南为罗成江。武利江自东北来注之，至府治西北合洪潮江，又西南分流入海。又东北，漆桐江自广西兴业入，左合六硯江，又西北入广西贵县，是为武思江也。县丞驻永安所城。珠场、高仰、涠洲、永平四巡司。北海市税关。商埠，光绪二年英烟台会议条约订开。有还珠废驿。^[106]

文中载“合浦，倚”，“倚”为“倚郭”之简称，在宋元时期“倚郭”表示州、路治所所在县，所以看起来合浦在廉州内行政网络、交通网络和市场结构中的地位还是比较稳定的。

到清代，合浦县的综合情况有明显下行，属于“疲”县。光绪十四年（1888年），钦州从廉州府的隶属州升为直隶州，《清史稿》称“钦州直隶州：冲，繁，难。廉钦道治所”^[107]。“冲”意味着该地区为交通频繁之地，行政事务多则曰“繁”，风俗不纯、犯罪事件多则为“难”，可见钦州地区情势之复杂。相比之下，《清史稿》则仅称合浦

为“疲”。“疲”有税粮滞纳过多之意，合浦地区的经济赋税在当时存在一些问题。

明清以来，合浦的经济社会状况每况愈下。明代张国经所撰《(崇祯)廉州府志》卷四《食货志》中对廉州府经济社会总体的发展情况有一精要的概括：

按民数财赋，天下重计也。大司徒掌焉。岁稽户口之登耗，赋之盈缩，则民之休戚可知已。国初盛时，生齿繁聚，然休息安养至今，其富庶宜倍于昔，顾不免财日困而民日贫者，何？盖廉值夷黎出没之区，比岁饥谨，荐臻师旅杂扰，加以采珠之苦，赋役之烦，民不聊生，转相迁徙，故田没于荒，农惰于耕，财安得而不日减，户安得而不日削哉。^[108]

张国经作为当时的廉州知府，对州府的户口、赋税问题自然最为关注，他观察到明朝初年以来，国家实行休养生息的政策，按理而言，廉州府应该生齿日繁，人口不断增加，农业稳定发展，百姓愈加富庶，但是从《(崇祯)廉州府志》中关于人口赋税的记载来看，其发展却与预期有所出入，其户口发展情况见表 5-1：

表 5-1 明代廉州府及合浦县户口田赋统计情况

时间	廉州府户数(户)	廉州府人口数(人)	廉州府田赋	合浦县户数(户)	合浦县人口数(人)	合浦县田赋
洪武二十四年(1391年)	一万一千八百一十九	七万五千三百三十一	六千三百二十七顷七十五亩三分五厘	五千	三万三百二十	三千六十七顷二十三亩八分二厘
永乐十年(1412年)	一万二千五百三十四	七万八千二百三十七	造同	二千四十四	二万二千五百八十二	造同
天顺六年(1462年)	八千一百二十七	四万六千五百二十一	造同	二千八百七十六	一万三千九百七十九	造同
正德十年(1515年)	八千二百三十二	二万四千五百三十八		三千六百二十	无考	
嘉靖元年(1522年)	八千八百零四	六万三千六百四十四		四千四百零	一万一千八百二十二	
嘉靖十一年(1532年)	八千一百三十九	五万四千二百零九	六千五百八十二顷二十三亩二厘九毫	二千七百四十一	二万一千八百七十四	四千四十七顷四十九亩三分五毫
嘉靖二十一年(1542年)	八千零一十五	五万八千零四	六千零一十一顷八十六亩四分九厘三毫四丝二忽二微	三千七百九十六	二万二千七百零七	四千一百六十四顷三十五亩一分二厘六毫四丝二忽一微
嘉靖三十一年(1552年)	八千一百三十二	五万八千四百一十	六千七百一十三顷七十九亩四分四厘四毫四丝零二微	二千八百三十七	二万二千七百六十四	四千一百六十九顷零一亩一分六厘六毫四丝二微

时间	廉州府户数(户)	廉州府人口数(人)	廉州府田赋	合浦县户数(户)	合浦县人口数(人)	合浦县田赋
嘉靖四十二年(1562年)	八千零八十六	五万九千一百零		三千八百三十七	二万二千七百三十一	
隆庆六年(1572年)	缺	缺		缺	缺	
万历十年(1582年)	八千五百七十七	五万三千五十一	七千五百三十九顷四十八亩七分三厘九毫有奇	四千零八十九	一万八千五百二十 ^[109]	四千三百八十三顷一十二亩二厘二毫有奇
万历三十年(1602年)	八千二百六十八	四万八千五百二十	七千六百七十五顷一十四亩四分一厘一毫六丝有奇	四千零九十	一万八千五百七十八	四千五百零八顷令 ^[110] 一厘确奇
崇祯三年(1630年)	缺	四万四千二百	七千六百八十六顷零七亩三分九厘二毫	缺	一万五千四百六十七	四千五百一十七顷三十六亩四分一厘二毫
崇祯九年(1636年)	七千五百八十五	缺		三千三百四十八	缺	

根据表格中所列数据可知，廉州府的总户口数从明洪武二十四年（1391年）时的一万一千八百一十九户，到天顺六年（1462年）减为八千一百二十七户，其后的户口数则稳定在八千多户，浮动不大。而人口数量从永乐十年（1412年）到天顺六年（1462年），从七万八千二百三十七人骤减到四万六千五百二十一人，正德十年（1515年）仅有二万四千五百三十八人，到嘉靖元年（1522年）情况有所好转，载籍人口达六万三千六百四十四人，其后又开始下降，到崇祯三年（1630年）载籍人口仅有四万四千二百人。至于合浦县的户口数量，由于成化八年（1472年）石康县并入合浦县，故可以看到从天顺到正德年间，虽然廉州府的人口数下降，但是合浦县的户口数却呈现明显的上升状态。到嘉靖年间，合浦县的户口数波动较大，而人口数量却稳定在二万左右，万历以后下降到一万多。总体而言，廉州府和合浦县的户口数据都呈现出一种较为消极的状态。张国经认为这是因为廉州位于国家西南边陲，为“夷黎出没之区”，自秦汉以来便一直受到周边少数民族和安南的频繁侵扰，到了明朝，匪寇入侵的情况愈发严重。

此外，廉州合浦地区还接连受到“师旅杂扰”。明代中期，为剿匪御寇，出现了一支由当时壮族土司组建的地方武装，时称狼兵。狼兵一开始出现时只是地方的自卫武装，正统年间为官府征用，后成惯例。然而狼兵凶犷嗜利，其所过之处，“扰民公具”，竟继匪患之忧后，给百姓带来兵祸之苦，甚至“其淫污劫戮，尤甚于贼”^[111]，时人感

叹以狼兵御寇实乃“引豺狼以守藩篱”。人祸以外，明代中后期，合浦更是天灾连连。据《（崇祯）廉州府志》记载：“（嘉靖元年）冬十二月大雨雪。池水冰结树木皆枯，民多冻死。……（嘉靖八年）冬十二月合浦地震。……（嘉靖十六年）夏六月大雨雹。……（嘉靖）三十一年秋合浦大水……”^[112]天启元年（1621年）、崇祯七年（1634年）、崇祯八年（1635年）廉州发生比较大的水（雨）灾，导致农田被淹、庐舍被毁、遽成泽国，城内饥民无算。更为严重的是万历四十七年（1619年）廉州编征辽饷，崇祯八年（1635年），在廉州水灾严重的情况下，“诏府州县积谷十抽三解（解）助辽饷”。总之，明末廉州内外交困，伴随着这些自然灾害，合浦暴发了多次饥荒和疫病，因此张国经称廉州有“比岁饥馑”之苦。

种种不利因素的叠加，使得廉州百姓“民不聊生，转相迁徙”，导致“田没于荒，农惰于耕”，因此这一地区财赋日减，户口日削。这样的经济社会状况在某种程度上影响着合浦地区商业贸易和水运交通的发展。

（二）“海禁”下的贸易通道

14世纪，明政府针对海事出台了一系列限制政策。明朝初年，明太祖朱元璋为了防范倭寇侵扰，且杜绝逃亡海上的张士诚、方国珍余部死灰复燃，下令“片板不许下海”。明代王士骐所撰的《皇明驭倭录》中记载：

洪武二十七年，甲寅禁民间用番香、番货，先是上以海外诸夷多诈绝，其往来唯琉球、真腊、暹罗许入贡，而缘海之人往往私下诸番，贸易香货，因诱蛮夷为市。命礼部禁绝之，敢有私下诸番互市者，必审之重法。^[113]

在这一时期，官方明令禁止百姓私人出海贸易，也限制外国人到明朝进行商业活动，仅允许琉球、真腊、暹罗等国进行朝贡贸易活动。一旦发现沿海居民有私下与诸番通商的行为，“必审之重法”。然而明朝的这种政策从颁布到具体推行的过程中，其效果并不能尽如统治者的预期。沿海居民长期以来依靠海洋为生，其中商舶利润最为丰厚亦致使其前赴后继地投入航海贸易中，形成世代习贾的风气。“海禁”于他们而言即是断其生路，必将引发“上有政策，下有对策”的局面。^[114]明嘉靖胡宗宪在其著作《筹海图编》卷十一《叙寇原》中谈到：

海道副使谭纶云，片板不许下海，禁革双桅大船，乃屡朝明例，以销祸未萌，意至深远。奈何沿海灶丁，假以采办，私造大船，违禁下海，始则取鱼，继则接济，甚则通番。十数年来，富商大贾，侷利交通，番船满海。……往年倭寇劫掠渔船，逼为党羽，既得其船，以张声势，又驱其人，以为向导。……捕获有赃，尤多灶户。

^[115]

此处谈到，在嘉靖年间仍然沿袭“片板不许下海”之政策，禁止民间私造双桅大船，没有双桅以上的大船是无法出远洋到南海诸国进行贸易的。但是文中所谈到的“灶丁”乃是一群身份特殊之人，“灶丁”即煮盐工，他们可以借采办之便，私下建造大船下海，与外番通商。而这些灶丁的渔船在海上活动时常常被倭寇劫掠，继而被占用，灶丁亦沦为被倭寇驱使。对此胡宗宪提出的解决办法是重申“海禁”，敕令巡盐御史管束灶户，“止于额设海边场荡，采办煎盐，遵照节题事例，小船编号，朝出暮入，循涂载卤，不许造大船，入洋采捕，招惹倭夷”。此外还设立连坐之法，以“稽私出之弊”，“如有纵容下海为盗者，运司场官并得坐罪”。^[116]

明代合浦与安南之间传统的民间海上商路遭禁断，是影响地区经济发展的一个重要事件。引发这一情况的原因是朝廷对合浦珍珠的控制。《（崇祯）廉州府志》中记载合浦珠池有七所（图 5-1）^[117]，大规模采珠活动有九次：“洪武二十九年诏采珠……永乐十四年诏采珠……天顺三年诏采珠……弘治十五年诏采珠……正德九年诏采珠……嘉靖五年诏采珠……九年诏采珠，十二年诏采珠……十三年诏采珠……”^[118]合浦明珠作为贡品，政府对其采获与使用都有严格限制，严禁民间私采。但由于合浦珍珠的盛名，还是发生了数次安南人进入合浦盗采珍珠的事件。明朝廷因此与安南多番交涉，最终下令禁绝民间商贩与安南的贸易往来。《（崇祯）廉州府志》载：“（天顺三年）秋七月诏禁钦廉商人毋得与安南交通。先因获安南盗珠贼范员等，有勅问安南国王，安南回奏：‘迤东濒海村人，潜与钦、廉贾客交通，盗余珠池，已行惩治本处头目。’敕出榜禁，约钦、廉濒海商贩之人不许潜与安南交通。仍令廉州府卫巡视，遇贼盗珠，务捕擒获究问，奏请发落。”^[119]

当然，无论采取多么严格的出海禁断措施，民间的海上交往都会持续存在。“高、廉、雷、琼滨海，诸夷往来其间，志在贸易，非盗边也。故奸人逐番舶之利，不务本业。”^[120]滨海地域居民大多自觉投入商贸网络以谋私利，“濒海之民，惟利是视，走死地如鹜，往往至岛外瓯脱之地”^[121]。北海冠头岭一带有许多天然港湾，内外贸易仍然较为频繁，“西跃出大海二十里，当郡城之坤维，若郡之外郭。其形隆起如冠，南北皆有澳，海舶蚁焉”^[122]。明万历时刘子

麒在《冠头秋霁》诗中写道：“多少朦朧冲巨浪，凭虚一览尽秋毫。”^[123]朦朧借指大船。冠头岭港湾之中，商船繁多，在浪中出没，可见海外贸易的繁忙。明末张国经在修撰《（崇祯）廉州府志》时，还能详细列出以廉州府治合浦城为中心到达钦州、交趾和占城的海路，以及沿途经过的地点、所需时间。当时的帆板，从合浦大潭口出发西行，半天抵达大洸港（大观港），一天抵达平银渡，两天抵达钦州城，中间经历了猪沙、南沙、大石、三娘湾、乌雷、三墩、思篔湾、水急湾、麻蓝头、牙山、七十二径、龙门小海、茅墩、官渡等地；从乌雷启程西行，经过大小鹿墩、思勒隘、茅头、捍门

等地，两天可达交趾海东府永安州；从中越交界处的白龙尾向南行，若遇风信，七八天就可到达交趾与占城交界处的青化府，再向南就进入占城境内。能够描述得如此具体，且航段间的航程时间也十分合理，基本是半天的船程，串连起沿海航路，这是只有实在的使用才能生成的材料。这样看来，海禁下的合浦外洋贸易，还是在政策空隙中有所维持。

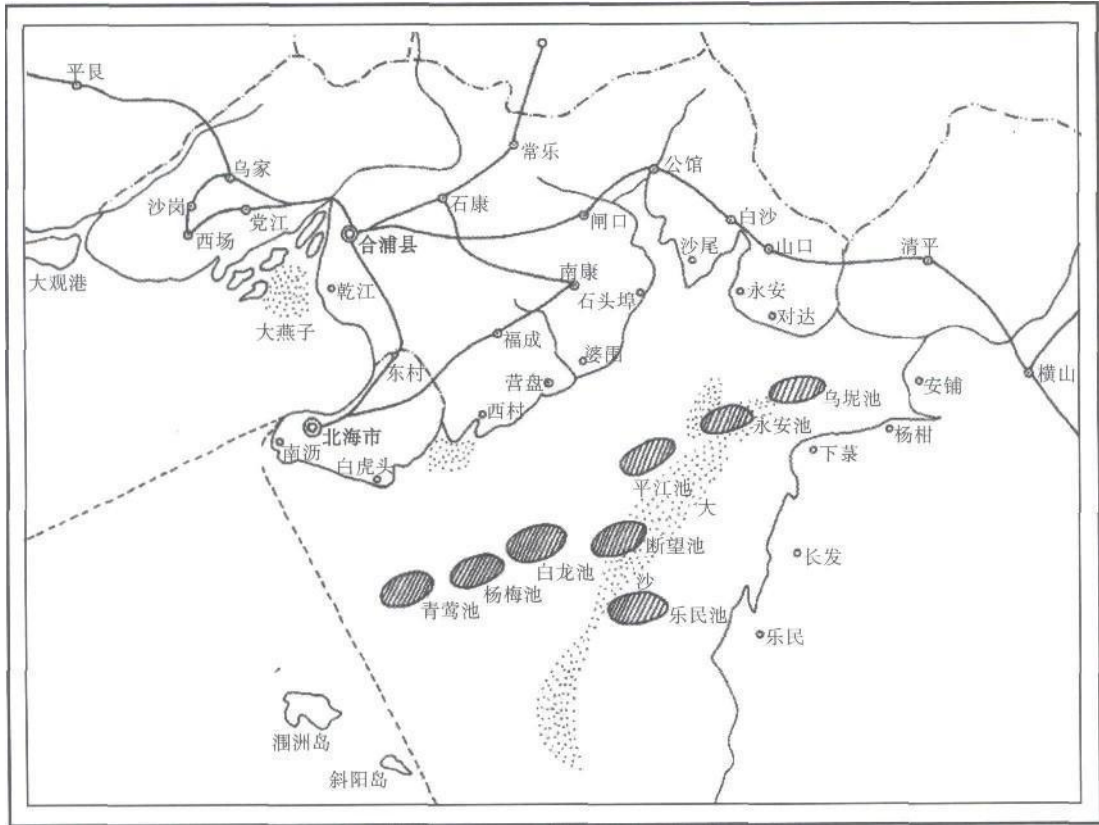


图 5-1 合浦珠池位置示意图

更彻底的禁断出现在清代，闭关锁国政策下的北部湾，失去了大规模通商口岸的地位。到晚清，最后一个影响合浦港的重大事件是北海海关的设置。在《清史稿·地理志》中除对南流江的情况进行了详细介绍外，还介绍了南流江支流武利江的流向。这两条水运交通道路均是可以从合浦通往西南地区的水道。在珠江商路广西段梗塞后，“凡广西之北流、郁林、南宁、百色，归顺州、龙州及云南、贵州之货物，均由澳门港用头艚船载送往来（北海港）”。1876年，英国迫使清政府签订《烟台条约》，开辟北海为通商口岸。从此北海便作为西南地区的一个重要出海口，甚至“自光绪十年之后凡往云南省之货物俱由北海采办”。^[124]

虽然外海道逐渐没落，但明清时期合浦对内的水运通道却异常繁忙，其中最主要的是与珠三角地区通过西江河网及廉交海道进行贸易往来。根据叶显恩《广东航运史》的研究：“自明代起，珠江三角洲进入全面的深入的开发期。社会生产得到迅速的发展，商品性农业和手工业日益兴起。商品性农业的发展，主要表现在出现了甘蔗、蒲葵、

香、茶、水草、烟叶、花木园艺等经济作物的中心产地，出现了植桑养鱼的基塘区、栽花种果的果木区等专业性的农业区域。在珠江三角洲范围内，各种各样的经济作物得到大量种植，单一水稻的作物结构发生了很大变化。……由于商品性农业的发展，珠江三角洲农户生产的自给产品量不断减少，从市场购进的商品量日益增多。”^[125]这意味着客商往来的频繁，势必推动水运业的发达。“在出现了专门化农业区域的情况下，珠江三角洲地区……经济作物种植面积的扩大，意味着粮食作物的减少，需要从广西、湖南等地取得粮食补给；而农业专业区域生产的产品及其手工加工品，已超过自身消费的能力”^[126]，也必须通过水运网络向周边地区疏散，因此珠江三角洲与合浦之间的水运交通也就不断地发展起来。

三、军事活动中的水运交通

廉州“每数十年必一遭交贼之害”^[127]，《（崇祯）廉州府志》载：“（嘉靖）四十四年冬，海寇吴平劫略入廉州界……十二月，副总兵张元勋追倭贼于廉州香草江大破之。”^[128]又《清史稿》载：“（康熙十七年）海寇犯廉州，总兵班绍明等击走之。”^[129]廉州寇患之严重可见一斑，钦廉地区的沿海兵防在明清依然是边防的重中之重。

抗倭名将俞大猷认为以往以陆兵防御，“虽以千万数，亦无济于事”，因“贼船在海，随处皆可登岸，劫掠陆兵，不胜其备，纵追及之，彼则轻摇而去矣”。^[130]他提出：“自今日以至于百千万年之后，遇有夷贼入寇，则呈请兵船以御之，不可一日缓也。”^[131]他还根据自己对战安南的军事经验，将亲历之水陆道路绘制成图，名之《交黎水陆道路图》，“以告后来有事于交南者”^[132]。

俞大猷之《交黎水陆道路图》去繁存简，仅标识河流、军寨、津渡等重要信息。图中在山上由黑色小点相连不绝而成的线为陆兵的往来路线，在水中的黑点连线为兵船的往来路线。由图可知，乾体营是廉州水陆交通中一个非常重要的节点。《（崇祯）廉州府志》卷二《地理志》对廉州山川脉络有如下描述：

廉州……入海之水其最著者曰南流江，源出广西容县之大容山，经郁林、博白至黄炳，江入合浦界，循油滩而下至石康曰宴江……其分流北二十里曰州江……由州江而下至郡城西曰廉江，即今合浦江南流至乾体入海。^[133]

可知，州江是南流江的重要分支，而乾体营位于州江的入海口，是海陆连接的重要节点。而俞大猷的《交黎水陆道路图》中亦将乾体作为廉州兵船出行的起点。以下的廉州海域、钦州东南海域、钦州西南海域、安南国永安州海域和安南国永安州以西海域五幅图（图 5-2 至图 5-6）均出自俞大猷的《交黎水陆道路图》。

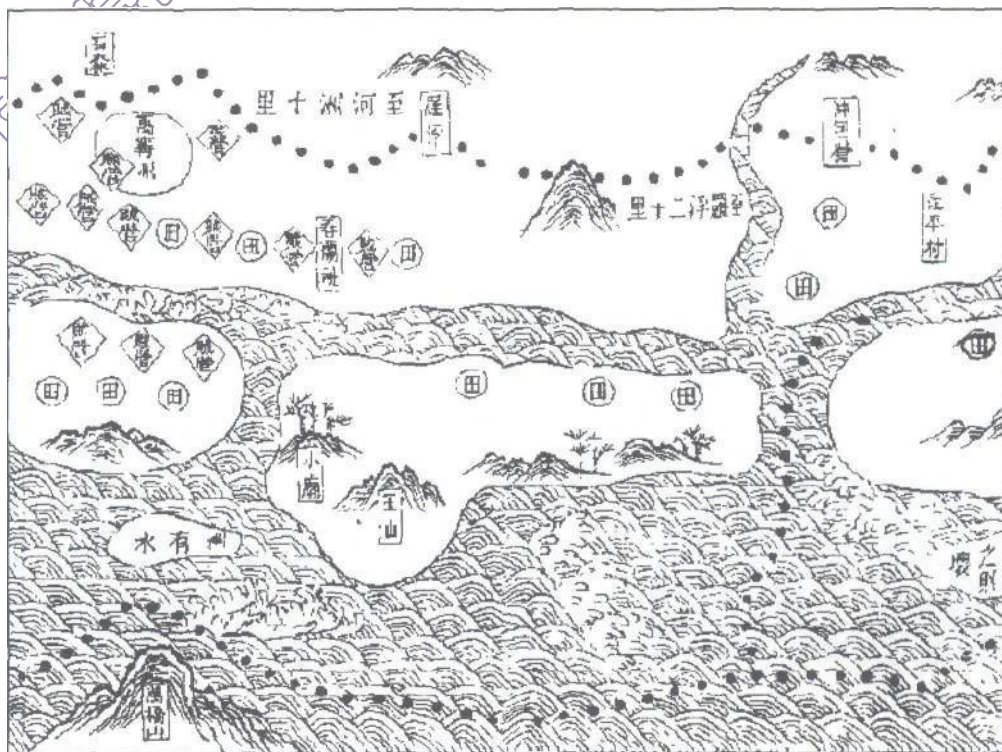


图 5-6 《交黎水陆道路图》之安南国永安州以西海域

清代杜臻《粤闽巡视纪略》载：“廉州至乾体十五里，乾体至海四十里，乾体村名属合浦，明地图有乾体营，兵防条不载，盖尝有之，而久废矣。”^[134]由于州江的淤浅，使得船只无法进入合浦港的中心——廉州镇，到明代中期廉州镇已没有出海口，廉州港口的主要埠地由乾体一带向南面港阔水深的冠头岭一带转移。^[135]

《(崇祯)廉州府志》卷六《经武志》中记载的廉州为海防军备所设之墩墩，可与俞大猷所绘图互相参照，互为补充，对廉州军事海防的机制就有了更为完备的了解：“旧志云按廉州墩墩总二十一所，曰安宁、独江即草头墩，高德饮马即白虎墩，龙潭武刀珠场系旧前所设，曰冠头，白沙陇村川江则知府张岳为安南建也。内安宁、独江高德三墩，地方有警，只系村夫防守，冠头即望子墩，本卫拨军十名兼村夫防守，其余各墩平时则寨军守之，有警则村夫协守，盖边海御寇之地，故尤致重焉。”^[136]墩墩是瞭望敌情的堡垒，从俞大猷所绘图和《明廉州府总图》(图 5-7)中可以看出墩墩一般设在海拔较高的山地，如小鹿墩。还有的则是设在海上的小岛上，如大鹿墩、濶洲等，从俞大猷所描画的兵船往来路线来看，这些设立在海上小岛上的据点也是其行军过程的必经之路。



图 5-7 明廉州府总图^[137]

在这些军事防御据点中，冠头岭位置的重要性已经凸显出来，《(崇祯)廉州府志》记载：“濶洲，在珠母海中，当冠头岭之南约二百里，每天将阴雨辄望见之，晴霁则否。周围七十里昔为寇穴。万历六年移雷州民耕住其地，万历十八年设游击一员镇之，二十八年移于永安所。距濶洲一日之程，距廉州一百八十里之远，呼吸难通。巡道张国经议移驻于冠头岭，俯瞰六池，为廉门户。”^[138]此处提到冠头岭作为廉州的门户，起到了震慑周边的重要作用，其中最关键的原因就是此处水运通达。据《(崇祯)廉州府志》记载，嘉靖中，廉州知府饶岳在寻访入交海道时发现，自廉州冠头岭前海发舟，北风顺利，一二日可抵交趾的海东府。而如果选择沿着海岸航行，一般从乌雷岭出发，从乌雷岭到白龙尾需一日，从白龙尾到土山门需两日，再需一日可到万宁州，再需二日可至庙山，再需三日方可抵达海东府。^[139]两条路线相差了八九天的时间。再有，冠头岭港阔水深，便于大型船舶的停泊，明军在抗交活动中曾“以大艘泊冠头岭之浒以伺其来，贼果至”^[140]。

宋代曾经被倚重的鹿井、三村两处军寨，到明清时期显著衰落。明代茅元仪所撰《武备志》载：“如昔寨，在钦州西一百六十里交趾界上，寨据大山之巅，势甚险阻。鹿井寨，在合浦县。”^[141]李贤等奉撰的《明一统志》载：“如昔寨，在钦州西一百六十里交趾界上，寨据大山之巅，势甚险阻。宋置管辖如昔等七洞，天禧间岁调兵守之。鹿井寨在合浦县。”^[142]此二者皆以钦州如昔寨与鹿井寨并举，有关钦州如昔寨，不仅详细描述其位置，更细数其沿革，关于鹿井寨则仅简单载其位于合浦县，再无他言。

而三村寨的记载更为寥寥，几不见于史籍。清代杜臻《闽粤巡视纪略》云：“钦州前世守御可考者，宋置二寨，一曰鹿井寨，在州西南，控象鼻沙大水口，入海通交州；一曰三村寨，在州东南，控宝蛤湾海口，东南转雷州之递角场。”^[143]可确切得知，到了清代，鹿井、三村二寨已经不复存在，而其被取缔的时间事实上应该更早，且此时以二寨为钦州之守御而不提合浦，可见在时人眼中，钦州在边防中的地位已经超越了合浦。

俞大猷随图附有图说，其中对沿海兵备的具体路线和沿途的天候、水文等信息均有详尽的记录：

廉钦由海抵玉山东南，北风皆可行，唯西风必唱帆，使每日皆有五六七分风信，只用三日之程。若风至八九十分，须抛澳避之，待风定而后行，大抵溟海之中，有风时多，无风时少。和风时多，飓风时少也。

龙门港内水深而无沙石，可以泊舟千有余艘，四方环以大山，遇飓风不足为患，牙山之外有二石墩，船行必避之。石墩之外有三沙洲，潮退则见，盈则不见，船误搁之则坏。三洲相近有东西二门，东门宽而浪平，由此出外洋，即向西行，如遇大风，则洲墩之北有一澳，四面风皆可避，然仅能容舟三十余只耳。如风静则由洲墩钓鱼台之南行过，将及白麟尾，进入沙门之内，转东以入永安州港，此港可泊多船，四面之风亦不足为患，欲往万宁州，则复出白麟尾沙门，西向行，入玉山万桥山大港之中，随处皆可泊船。北有小港入万宁州，西出帽山，为渐入交城水道，约程十余日也。此中水面不为不广，但南面自万桥山以至万数万明等山接连甚远，虽有飓风而浪不大起，自此至新安，水路三日，过万明山为海东府，转出南山之外为云屯州，从外洋东归至大门复回万桥山，内皆八达四通之水也。凡海舟之行，观天之色便觉其日之有风雨，察水之形，应知其下之有沙石，盖不待智者而后明，但能操舟入海者言之皆无有不中也。^[144]

《图说》云，交人入寇钦廉地区，“或犯钦廉城治，或掠各都乡村，每次皆称夷船若干艘，无有由陆路入者”^[145]。历代以来水路是交人进犯钦廉边境主要选择的路线，到了明清依然如此。交人所用之船的形制“浅小而长，不用风帆，又无铅子铳等器械”，相对而言比较简陋，“虽三十只不能敌东莞县乌舶、新会县横江船之一”^[146]。

综合来说，合浦的海岸线变迁是一个历史自然地理问题，从现象和过程看，不会有违反自然地理规律的地方，甚至可以说是平淡无奇的。但海岸线与河道变化影响下的合浦历史，却呈现着自己的独特面貌。

合浦是千年海上丝绸之路的始发港。触手一般的航线，从东海、南海、孟加拉湾和印度洋，获取远方珍宝。奇珍异宝乘船而来，汇聚合浦。而就在南流江灌入的风涛

之中，珠池耀目，灵贝吐蜃。合浦明珠与外洋的珍宝一起，贡入皇家、藏于富户。在中原文献的记述中，合浦总是带着神秘气息，是充满财富宝藏的远方梦境。

合浦作为军事港口，并没有发生过规模宏大、战事惨烈的事件，但却因伏波将军的故事而获得威名。海上丝绸之路始发港的财富，使得合浦成为王朝战力向外海延伸的坚实大后方。合浦军港不是厮杀的战场，却是汉代楼船、戈船、伏波大军航行千里、南下远征的休整地，是后世大军从沿海驻防点赶来平息交趾、安南乱局的集结地，是大战归来的避风港。秦始皇史无前例的统一进程，将北部湾边陲之地首次纳入王朝政区。汉武帝大一统的时代，合浦郡、县的设置，为北部湾畔成为官方对外交流窗口奠定了基础，随着海上丝绸之路的开辟和发展，合浦步入历史上最繁荣的时代。在此之后，南北朝与五代十国，中古历史头尾两端的两次南北大分裂时代，合浦政区都随之频繁置废。而盛唐时期，合浦之名改成了廉州，“合浦珠还”与“合浦杉叶飞入洛阳城”的美好民间故事的历史舞台开始在文献中模糊，后来关于合浦位置、合浦地位的种种争议，都是因为政区置废、更名在文献中留下了丰富印迹。

西汉中期到东汉末 300 多年的时光，合浦郡的治所设置在南流江入海口的港湾旁，合浦港随着控御外洋的军事行动、开展对外贸易的经济活动和接待外藩的行政职能而焕发勃勃生机。2000 多年来，随着河口淤沙沉积成大陆，合浦城距离大海已有 18 千米。如今，大浪古城遗址和草鞋村遗址被重新发现，在早已远离海岸的地方遥遥相望。

合浦内陆航线沿途的市镇，在魏晋南北朝的动荡时代发展起来。在第一次北方人口大迁徙、南方经济大开发的历史洪流中，士族、商客、军将、流民乘舟而来，在沿途上岸，因为各种各样的原因留下来。这片人口稀少、密林丛生、烟瘴横行的待开发之地，一处处聚落在乱世中发展起来。相对于中原的战乱频仍，这片大江漫流的地方，虽然自然环境还处在开发初期，但社会环境却相对安定。乱世中的人们，并不都熟悉这里的传统经济形态，反倒掌握着一些中原农业技术，所以这里的田地渐次得到开垦，经济社会也逐步发展。

回顾合浦的历史发展，可以看到一个明显的“繁荣—平稳—维持”的过程。这个过程始终回响着中原王朝大历史的节奏，也随着海岸线推移、港口淤塞在合浦自身传统造船业、鱼盐滨海经济与远洋朝贡贸易的互动中延续地方文化脉络。合浦在历史进程中体现以和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢为特征的丝路精神，是这样一个貌似平凡的北部湾海港留给世界最珍贵的遗产。

- [1] [北宋]欧阳修：《新五代史》卷六五《刘隐传》，北京：中华书局，1974年，第810页。
- [2] [清]王夫之：《宋论》卷一《太祖》，上海：中华书局，1936年，第10页。
- [3] [北宋]路振：《九国志》卷九《南汉》，清守山阁丛书本，第216页。
- [4] [元]脱脱：《宋史》卷九〇《地理志》，北京：中华书局，1985年，第2245页。
- [5] 廖国器：《〈民国〉合浦县志》卷一《舆地志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》（六），广州：岭南美术出版社，2009年，第29页。
- [6] [明]宋濂：《元史》卷六三《地理六》，北京：中华书局，1976年，第1538页。
- [7] [清]顾祖禹：《读史方舆纪要》卷一八〇《广西三》，贺次君、施和金点校，北京：中华书局，2005年，第4427页。
- [8] 同[7]。
- [9] [北宋]欧阳修、宋祁等：《新唐书》卷四三《地理志》，北京：中华书局，1975年，第1109页。
- [10] [明]张国经修，郑抱素纂《〈崇祯〉廉州府志》卷二《地理志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》（一），广州：岭南美术出版社，2009年，第38页。
- [11] [明]戴璟、张岳等纂修《〈嘉靖〉广东通志初稿》卷二《山川》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·省部》（一），广州：岭南美术出版社，2006年，第40页。
- [12] [元]马端临：《文献通考》卷三三四《裔考七》，杭州：浙江古籍出版社，2000年，第2593页。
- [13] [明]林希元：《〈嘉靖〉钦州志》卷九《历年志》，《天一阁明代方志选刊》（19），台北：新文丰出版公司，1985年，第628页。
- [14] [清]穆彰阿、潘锡恩等纂修《〈嘉庆〉大清一统志》卷四六一《桂林府》，上海：上海古籍出版社，2008年，第67页。
- [15] “容县……西至郁林州北流县界三十里……西南至北流县界七十八里。”同[14]。
- [16] [南宋]周去非：《岭外代答》卷二《外国门上》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第107页。
- [17] [清]徐松辑《宋会要辑稿·蕃夷道释》，郭声波点校，成都：四川大学出版社，2010年，第195页。
- [18] [南宋]周去非：《岭外代答》卷五《财计门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第139页。
- [19] [南朝宋]范晔撰，[唐]李贤等注《后汉书》卷二四《马援传》，北京：中华书局，1965年，第839页。
- [20] [明]张国经修，郑抱素纂《〈崇祯〉廉州府志》卷二《地理志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》（一），广州：岭南美术出版社，2009年，第31页。
- [21] 同[20]，第254页。
- [22] [南宋]周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷一《地理门》，北京：中华书局，1999年，第103页。
- [23] 席龙飞：《中国古代造船史》，武汉：武汉大学出版社，2015年，第152页。
- [24] [南宋]周去非：《岭外代答》卷六《器用门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第153页。
- [25] 叶显恩：《广东航运史（古代部分）》，北京：人民交通出版社，1989年，第73页。
- [26] 同[24]。
- [27] 刘文典：《淮南鸿烈集解》，北京：中华书局，2013年，第352页。
- [28] [东汉]班固撰，[唐]颜师古注《汉书》卷三〇《艺文志》，北京：中华书局，1962年，第1763-1764页。
- [29] [东晋]法显：《佛国记》，《四库提要著录丛书》编纂委员会编纂《四库提要著录丛书·史部》（252），北京：北京出版社，2010年，第568页。
- [30] [北宋]朱彧：《萍洲可谈》，北京：中华书局，2007年，第133页。

- [31] [北宋]徐兢辑：《宣和奉使高丽图经》，《四库提要著录丛书》编纂委员会编纂《四库提要著录丛书·史部》（114），北京：北京出版社，2010年，第237页。
- [32] 李庆新：《略论南汉时期的岭南经济》，《广东社会科学》1992年第6期，第70-76页。
- [33] [元]脱脱：《宋史》卷一八六《食货下八·商税》，北京：中华书局，1985年，第4541页。
- [34] [南宋]王象之：《輿地纪胜》卷一二〇《广南西路·廉州》，扬州：江苏广陵古籍刻印社，1991年，第918页。
- [35] 同[33]，卷一八六《食货下八·市易》，第4555页。
- [36] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六九《岭南道十三·太平军》，王文楚等点校，北京：中华书局，2007年，第3227页。
- [37] [南宋]周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷九《宝货门·珠池》，北京：中华书局，1999年，第259页。
- [38] 同[37]，卷六《器用门·施》，第220页。
- [39] 同[37]，卷八《花木门·桂》，第287页。
- [40] [宋]李心传：《建炎以来系年要录》卷六九，绍兴三年十月戊戌，影印钦定四库全书文渊阁本，上海：上海古籍出版社，2008年。
- [41] [清]徐松辑《宋会要辑稿·刑法二》一四七、《宋会要辑稿·食货三八》三七，郭声波点校，成都：四川大学出版社，2010年。
- [42] [元]脱脱：《宋史》卷二六八《张逊传》，北京：中华书局，1985年，第9222-9223页。
- [43] 同[42]，卷四八八《外国列传·交趾》，第14057页。
- [44] [南宋]周去非：《岭外代答》卷一《地理门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第103页。
- [45] [南宋]李焘：《续资治通鉴长编》卷二九八《神宗》，《景印文渊阁四库全书》（319），台北：台湾商务印书馆，1986年，第319-148页。
- [46] [北宋]高承撰，[明]李果订《事物纪原》卷七《库务职局部》，北京：中华书局，1989年，第352页。
- [47] [元]脱脱：《宋史》卷一六五《职官》，北京：中华书局，1985年，第3903页。
- [48] 同[45]，卷六四《真宗》，第315-50页。
- [49] [南宋]王应麟：《小学绀珠》卷九《制度类》，明津逮秘书本。
- [50] 同[47]，卷一八六《食货》，第4565页。
- [51] [元]脱脱：《宋史》卷一八六《食货》，北京：中华书局，1985年，第4564页。
- [52] 黄纯艳：《宋朝与交趾的贸易》，《中国社会经济史研究》2009年第2期，第25-31页。
- [53] [南宋]周去非：《岭外代答》卷一《地理门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第103页。
- [54] 同[53]，卷五《财计门》，第145页。
- [55] 同[53]，卷二《外国门上》，第106页。
- [56] 同[53]，卷五《财计门》，第147页。
- [57] 同[56]。
- [58] 同[53]，卷二《外国门上》，第108页。
- [59] [南宋]周去非：《岭外代答》卷三《外国门下·航海外夷》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第122页。
- [60] [元]马端临：《文献通考》卷三三〇《四裔考》，北京：中华书局，1986年，第2593页。
- [61] [南宋]周去非著，杨武泉校注《岭外代答校注》卷一《地理门·并边》，北京：中华书局，1999年，第3页。
- [62] 同[59]，卷五《财计门》，第145页。
- [63] 同[61]，卷五《财计门·钦州博易场》，第196页。

- [64] [南宋]王象之：《輿地纪胜》卷一一九《广南西路·钦州》，扬州：江苏广陵古籍刻印社，1991年，第915页。
- [65] [南宋]范成大撰，齐治平校补《桂海虞衡志校补》，南宁：广西民族出版社，1984年，第10页。
- [66] 同[65]。
- [67] [南宋]周去非：《岭外代答》卷二《外国门上·海外诸蕃国》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第75页。
- [68] [元]脱脱：《宋史》卷四八八《外国列传·交趾》，北京：中华书局，1985年，第14057页。
- [69] 同[67]，卷二《外国门上·安南国》，第106页。
- [70] 同[69]，第107页。
- [71] 同[69]，第108页。
- [72] [南宋]周去非：《岭外代答》卷三《外国门下·航海外夷》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第122页。
- [73] 周宝珠：《宋代东京研究》，郑州：河南大学出版社，1992年，第583-587页。
- [74] 同[72]，卷一《边帅门·钦廉溪峒都巡检使》，第53页。
- [75] [明]戴璟、张岳纂修《广东通志初稿》卷一《山川》，明嘉靖刻本。
- [76] 同[72]，卷四《法制门·常平》，第138页。
- [77] 同[72]，卷一《地理门·象鼻沙》，第37-38页。
- [78] [北宋]范成大撰，齐治平校补《桂海虞衡志校补》，南宁：广西民族出版社，1984年，第9页。
- [79] 同[78]。
- [80] 同[78]，第14页。
- [81] 同[78]，第59页。
- [82] [明]张国经修，郑抱素纂《（崇祯）廉州府志》卷六《经武志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》（一），广州：岭南美术出版社，2009年，第92页。
- [83] [南宋]周去非：《岭外代答》卷五《财计门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第139页。
- [84] 同[83]，卷一《地理门》，第99页。
- [85] 仲伟民、王建军：《宋代广西地区的盐业和盐政》，《盐业史研究》1988年第2期，第11-14页。
- [86] [元]脱脱：《宋史》卷一八六《食货》，北京：中华书局，1985年，第4466页。
- [87] [南宋]周去非：《岭外代答》卷一《地理门》，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第六编·三，郑州：大象出版社，2013年，第99页。
- [88] [元]脱脱：《宋史》卷一八六《食货》，北京：中华书局，1985年，第4466页。
- [89] [清]张廷玉：《明史》卷八〇《食货四·盐法》，北京：中华书局，1974年，第1934页。
- [90] 同[89]，第1945页。
- [91] [明]林希元：《钦州志》卷三《食货·民数》，上海：上海古籍出版社，1961年，第74页。
- [92] [明]宋濂：《元史》卷一四《世祖本纪》，北京：中华书局，1976年，第288页。
- [93] [清]易绍慎：《容县志》卷二四《金石志》，光绪二十三年刻本。
- [94] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六九《岭南道》，王文楚等点校，北京：中华书局，2007年，第3228页。
- [95] 同[92]。
- [96] [北宋]蔡绦：《铁围山丛谈》卷六，上海师范大学古籍整理研究所编《全宋笔记》第三编·九，郑州：大象出版社，2013年，第256页。
- [97] [南宋]王象之：《輿地纪胜》卷一四〇《广南西路》，成都：四川大学出版社，2005年，第3507页。
- [98] [南宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》卷三《外国门下·五民》，北京：中华书局，1999年，第144-145页。

- [99] [北宋]曾公亮撰，郑诚整理《武经总要前集》，长沙：湖南科学技术出版社，2017年，第1275-1277页。
- [100] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六九《岭南道》，王文楚等点校，北京：中华书局，2007年，第3228页。
- [101] 同[98]，卷一《地理门》，第99页。
- [102] 戴璟、张岳等纂修：《(嘉靖)广东通志初稿》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·省部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第40页。
- [103] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷二《地理志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第38页。
- [104] [清]张廷玉：《明史》卷四五《地理志》，北京：中华书局，1974年，第1144-1145页。
- [105] 王伟昭：《永安守御千户所城与大士阁》，《中华文化遗产》2008年第5期，第129-131页。
- [106] [民国]赵尔巽：《清史稿》卷七二《地理志》，北京：中华书局，1998年，第2287页。
- [107] 同[106]。
- [108] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷四《食货志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第61页。
- [109] 此处疑在“五”和“二”之间缺漏了“百”，应为“一万八千五百二十”
- [110] 此处“令”疑为“零”之误。
- [111] [明]陈子龙辑《明经世文编》卷九六《寄费阁老狼兵流贼》，明崇祯平露堂刻本。
- [112] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷一《图经志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第19-20页。
- [113] [明]王士骐：《皇明驭倭录》卷一，明万历刻本。
- [114] 叶显恩：《广东航运史(古代部分)》，北京：人民交通出版社，1989年，第143页。
- [115] [明]胡宗宪：《筹海图编》卷一一《叙寇原》，《景印文渊阁四库全书》(584)，台北：台湾商务印书馆，1986年，第584页。
- [116] 同[115]。
- [117] 合浦县志编纂委员会：《合浦县志》，南宁：广西人民出版社，1994年，第300-301页。
- [118] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷一《图经志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第17、19、20、21页。
- [119] 同[118]，第18页。
- [120] [明]张瀚：《松窗梦语》，萧国亮校，上海：上海古籍出版社，1986年，第76页。
- [121] [清]顾炎武：《天下郡国利病书》，上海：上海科学技术文献出版社，2002年。
- [122] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷二《地理志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第31页。
- [123] 同[122]，卷一三《诗赋志》，第245页。
- [124] 麦正锋：《近代北海港贸易地位的变迁》，《广西民族研究》2014年第1期，第122-131页。
- [125] 叶显恩：《广东航运史(古代部分)》，北京：人民交通出版社，1989年，第85页。
- [126] 同[125]，第87页。
- [127] [明]俞大猷：《正气堂集》卷三《交黎图说》，清道光刻本。
- [128] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷一《图经志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第20页。
- [129] [民国]赵尔巽：《清史稿》卷六《圣祖本纪》，北京：中华书局，1998年，第197页。
- [130] [明]俞大猷：《正气堂集》卷三《交黎图说》，清道光刻本。
- [131] 同[130]。
- [132] 同[130]。

- [133] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷二《地理志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第32页。
- [134] [清]杜臻：《粤闽巡视纪略》卷上，《四库提要著录丛书》编纂委员会编纂《四库提要著录丛书·史部》(33)，北京：北京出版社，2010年，第463页。
- [135] 廖国一、曾作健：《南流江变迁与合浦港兴衰》，《广西地方志》2005年第3期，第39-44页。
- [136] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷六《经武志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第90页。
- [137] [明]张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》卷一《图经志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(一)，广州：岭南美术出版社，2009年，第6页。
- [138] 同[137]，卷六《经武志》，第91页。
- [139] 同[137]，卷一四《外纪志》，第263页。
- [140] 同[137]，卷一二《艺文志·平南碑》，第209-210页。
- [141] [明]茅元仪撰《武备志》卷二〇〇《占度载度》，明天启刻本。
- [142] [明]李贤等：《明一统志》卷八二《廉州府》，《四库提要著录丛书》编纂委员会编纂《四库提要著录丛书·史部》(207)，北京：北京出版社，2010年，第467页。
- [143] [清]杜臻：《粤闽巡视纪略》卷上，《四库提要著录丛书》编纂委员会编纂《四库提要著录丛书·史部》(33)，北京：北京出版社，2010年，第468页。
- [144] [明]俞大猷：《正气堂集》卷三《交黎图说》，清道光刻本。
- [145] [明]俞大猷：《正气堂集》卷三《交黎图说》，清道光刻本。
- [146] 同[145]。