

## 庶一水而散于数州

### ——南流江在海上丝路始发港交通中的地位和作用

范翔宇

以合浦为始发港的汉代海上丝路的开通，广西境内的一条河流曾经起了重要的枢纽作用，这就是南流江。

南流江古称合浦水，发源于玉林市北流大容山，流经玉林盆地后，从博白江口出玉林市境，流入钦州市的浦北县，再自北而南贯穿北海市境汇入北部湾。全长 287 公里，流域面积 9704 平方公里，是广西南部独自流入大海的河流中，流程最长、流域面积最大、水量最丰富的河流。

南流江在合浦境内的干流约 100 公里，入海口的海岸线长达 100 公里，形成了宽广壮阔的入海口景观，也造就了面积达 550 平方公里的南流江三角洲和面积达 128 万亩的南流江冲积平原，分别是广西最大的三角洲和广西第二大平原。

### 南流江独特的历史文化

秦始皇在“秦瓿之战”中开通“秦凿渠”（灵渠）后，从此漓江（桂江）北连湘江，南经洵江（西江）连通珠江水系。南流江则通过与北流江相接，经由洵江（西江）、灵渠与湘江连通，进入中原水路网络。

南流江凭借这些优越条件，成为海上丝路上的内陆“黄金水路通道”；秦汉以来作为历代的军事通道（如秦皇征岭南百越，汉武定南越，光武平交趾等）被誉为“安边定邦之路”；因秦军戍卒、万五补衣女子、“马留人”（马援班师时留驻的将士）等移民群体由此进入岭南、开发岭南，形成了合浦“俗有四民”的社会生态环境，被叫做“迁徙之路”；岭南荔枝，合浦珍珠，黄金、白银、诸夷奇宝，以及无岁不至的朝贡遣使，沿江往返，不绝于道，又叫“进贡之路”；商人们带着大量异邦特产如琉璃、玛瑙、水晶来到合浦后，沿江进入中原各地换取丝绸，又叫“琉璃之路”；自汉代以来，官员和文人的升迁贬徙，如唐宋三宰相、苏东坡等文人骚客由此往返中原而成为“人文荟萃之路”；自唐宋设置的长沙盐署，到庶一水而散数州的廉盐专卖，又成为“盐运之路”；宋朝专门设置太平军

传舍、南流江成为指定的对外交往水路通道，成为“外交之路”；由汉窑、唐窑、宋窑、明窑等组成的陶瓷产业市场而成为“陶瓷之路”；木薯、烟草等外来物种由此进入中华帝国，成为“物种引进之路”；自南北朝起，佛教文化从海路进入中原传播而成为“佛教南传之路”；由抗击倭寇，保卫南疆的大动脉而产生了“抗倭之路”……

南流江向北连接中原水路，和珠江、湘江水系构成交通网络，为西南地区参与海上对外贸易提供了一个平台和出海口。海上丝绸之路始发港的开辟及其发展，能够在不同的历史时期，发挥着功能不同的交通运输和对外交流通道作用，很大程度上得益于南流江入海形成的水、陆、海交通运输网络格局，主要表现为“三渡”“六港”“三道”布局中。

### “三渡”：南流江入海口河段进入郡城的三个古渡口

一是郡（府）城西门古渡。西门古渡是泛指，包括西门江府城河段的渡口和桥梁，自古以来就是朝廷和交趾及东南亚进行海外交往的主要官路。西门古渡南流入海，是玉林、浦北（时属合浦）经南流江沿线入海的航运要道，也是水路去钦州的航运枢纽。

一是总江口渡。“总江口”因包括西门江支流在内的多条河流在这里汇集入海而得名。在历史上，总江口不仅是廉州郡城陆路通往钦州、邕州交通西南的咽喉渡口，也是抗倭固边的重要关隘。总江古渡以下的入海干流长约5公里，近海河段宽800至1000米。两岸风光优美、物产丰富，自古就是著名的粤西粮仓。古人曾作诗赞美：

大江流日夜，清气满乾坤。

两岸鸡豚市，千家橘柚村。

一是上洋江渡。位于合浦郡（府）城西北9公里处的上洋江，是南流江入海的六大支流中最大的河流。上洋江接纳了洪朝江等多条河流汇入，发挥了“灌溉近郊田亩。引盐挽运关饷，输江商贾百物之流”的重要作用，被称作“由廉入海之要津”。

南流江在始发港口形成的这“三渡”，就其地理环境功能而言，对内主要是

对接始发港周边地区的交通运输，相当于区域性的出海桥头堡。对外则是通过“三渡”整合周边地区交通和物流资源，建立腹地保障机制，以适应海上丝路对外商贸文化交流长线物资供应的需求。这也是历代王朝海路对外用兵和进行大规模的交流活动时，都选择从这里集结出发的重要原因。

### “六港”：由南流江六大入海口形成的古港口

南流江从廉州湾注入大海时，在海岸线冲开了六大入海口。从汉代开始，六大入海口就形成了交通运输的港口，故称“六大古港口”，即：乾江港（古称乾体港、合浦港）、大风港、三汊港、永安港、大廉港、英罗港。南流江六大古港口西自西场与钦州接壤，东至山口与广东交界，两端的距离约 100 公里。

在这一带海岸线上，陆路交通有钦廉古道和雷廉古道。这两条古道连接古代岭南地区的交、广两州，和南流江入海港口群连接在一起，共同组成了北部湾地区东连南海，西通东南亚各国，北上中原的海、陆、水路交通网络，为合浦成为汉代海上丝路的始发港，提供了便捷的交通基础条件。

### “三道”：伏波运道、廉州水路、西南海道

“秦瓠之战”开凿了“秦凿渠”，此后逐渐形成了一条以南流江流域为主干道，连通中原与大海的南北水运大动脉逐步形成。这就是著名的“伏波运道”。

伏波运道现存的海上丝绸之路的历史文化遗存非常丰富：伏波运道使合浦港成为开通最早，延续时间最长，社会功能转变最多的一个古港口，从汉代的“伏波运粮遗道”到明朝的盐务生产专用港口，再到清代著名的百里海疆军事要塞中，最大的港口炮台群要塞，直至 1960 年代时还可通航，为社会经济发展服务。

### 廉州水路

廉州水路是依托合浦港的交通优势形成的国际航道。这是合浦港具备军事功能、商贸功能之后，发展转变成为以文化外交交流为主的通道。以廉州府城为主要周转站，以海、水路交通为主，故曰廉州水路。

唐宋时期，朝廷为了加强和东南亚一带的文化外交交流，在南流江沿海地区，设置了专门用于接待东南亚及印度洋使臣的驿所传舍，为外国商客设置了货场仓

库（博易场），并在指定地点建立边贸市场，以方便边民小额的贸易经营。廉州府城，一度成为岭南最活跃的对外交易商贸集散地，廉州水路航路也成为中原商贾、域外使臣往返东南亚的首选之路。东南亚来使通过廉州水路进入南流江北上中原，朝廷派往东南亚的使臣则通过南流江进入廉州水路出发到东南亚及印度洋各国。《宋史·李度列传》记载：

端拱初，籍田毕，交州黎桓加恩，命度借太常少卿充官告国信副使，上赐诗以宠行。未至交州，卒于太平军传舍，年五十七。

文中提到的“端拱”，是北宋宋太宗的年号，时间为 988 至 989 年。这里的“太平军传舍”是当时朝廷设在廉州专门用来接待东南亚及印度洋各国来使的机构，相当于官方招待所。

淳化元年（990 年），宋朝廷派王世则出使交趾，安南王黎桓“遣东内都指挥使丁承正等以船九艘，卒三百人至太平军来迎”。（《宋史·交趾列传》）宋朝省一级叫“路”，“路”下为府、州、军、监一级，再下面为县一级。宋太平兴国八年（983），改“廉州府”为“太平军”。上面记述的是安南王的特使带领船队来到廉州迎接宋朝廷的使者。可见，当时的廉州是非常重要的对外交流重镇。南宋乾道九年（1173 年），安南中卫大夫尹子思等人宋朝京都（临安，今浙江杭州）向朝廷进贡，回到静江府（今广西桂林）的时候，静江府的官员建议尹子思等人经南流江到廉州走廉州水路：先从静江水路达郁林州，乘回程的运盐船到廉州，再经过一日的海上航程即达交趾。这条上千公里的水路航程，可以不役一夫而顺利回到安南。静江府官员向尹子思等人建议选择的这条便捷通道，就是宋朝著名的南流江盐运水路。

宋朝，朝廷对廉州的海盐生产经营实行了严格的管制措施。北宋元丰三年（1080 年），朝廷规定廉州每年产盐 3 万石，以供应广西的十九州。以每石 55 公斤计，3 万石折合 1650 吨，南宋绍兴三十年（1160 年），廉州府“每岁纳盐货”已达 3000 吨。这 3000 吨海盐是必须完成的指令性计划，得按时纳贡，廉州水路因此成为宋朝重要的运盐通道。周去非在《岭外代答》“财计门”中记述：

今日广右漕计，在盐而已。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，运使姚孝资颀重，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。凡请盐之州，曰静江府、融、宜、邕、宾、横、柳、象、贵、郁林、昭、贺、梧、藤、浔、容州，各以岁额来请。

由此可见，宋朝廉州水路航线商贸文化往来的繁荣景象。

“庶一水可散于诸州”，这正是廉州水路的交通优势所在。

朝廷借助南流江水路的便利，将廉盐运送到所需的州府，以资民生。而廉州盐赋，与成都织锦、上供钱、经制钱的经营所得一起成为南宋朝廷买马的主要经费。在当时，岁买良种马 1500 匹以上，可以说廉州水路实际上亦是岭南的海路盐马古道。

“西南海道”（入安南通道）是为了加强和东南亚等国的经贸往来而开辟的一条综合性通道。通道以廉州湾为中心，向东承接由广州港出发的航船，向北承接由南流江水路南下的航船。东来南下的航船到达廉州湾后，向西南进发，“北风顺利一二日可抵交之海东府，若沿海岸行则乌雷岭一日至白龙尾，白龙尾二日至土山门，又一日至万宁州，二日至庙山，三日至海东府。”（康熙《廉州府志·外纪志》）由于航行的方向是在廉州府的西南方向，故称“西南海道”。这条通道的航线第一站都是直达安南境内，又称“入安南通道”。

“西南海道”的开辟，是伏波运道的延续。唐咸通年间高骈廉州海门屯兵，是重新扩展伏波运道的导因。唐咸通三年（862 年），南诏兵侵安南，朝廷任命湖南观察使蔡袭出任安南经略使救急。与此同时，南诏兵又攻交趾，为解救交趾之危，朝廷调蔡袭屯兵海门，结果蔡袭战败。咸通四年（863 年），安南被南诏军攻陷。唐咸通六年（865 年），朝廷命高骈治兵廉州，收复了安南。高骈治兵廉州，收复安南期间，为了解决水路运输问题，修筑了天威运河。事见周去非《岭外代答》。

“天威运河”开通后，廉州府和钦州进入安南的海路“自是舟运无艰”。航船顺风扬帆，一日可到达交州的潮阳镇。明嘉靖年间，廉州知府张岳曾率众疏通“西南海道”，以加强廉州府至安南航线的管理，开辟从冠头岭至安南海东府、

海阳府、新兴府的不定期直达航线。

《宋史·礼宾志》曰：

建炎四年，南平王薨，差广南西路转运副使尹东殉充吊祭使，赐绢布各五百匹，羊、酒、寓钱、寓彩、寓金银等，就钦州授其国迎接人，制赠侍中，进封南越王。

《宋会要辑稿·食货》记：

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

《文献通考》卷三百三十四中记载：

三年，求互市于邕州，诏止。仍旧制止许于廉州及如洪寨互市。

这里的“三年”指太中祥符三年。从这些记述中可见，当时“西南海道”航线上的商贸文化交流活动是非常活跃的，已经是一条成熟的对外海上贸易通道。

### 南流江盐政运道

合浦自古是重要的盐政基地，西汉元封元年（前110年）就设置盐官实行专营管理。宋元丰三年（1080年），建立了白石场和石康盐署，每年要生产海盐150万斤供给朝廷调拨。元马端临《文献通考》记载，南宋绍兴年间（1131-1149年），廉州府每年定额向朝廷进盐300万斤，这些海盐要供应广西的19个州，而北宋时广西只有廉州府的白石和石康两个盐场。在海盐供应十分紧缺的情况下，绍兴七年（1137年），时属廉州府辖的钦州新开了白皮盐场。绍兴八年（1138年），朝廷又规定产盐实行九分法，即上贡朝廷九成去，产盐的州只能留一成。绍兴三十年（1160年），廉州府“每岁纳盐货”已达3000吨。盐赋所得，主要是用于买军马。“朝廷岁拨本路上供钱、经制钱、盐钞钱及廉州石康盐、成都府锦，付经略司，为市马之费。”（《宋会要辑稿》）

南宋时，北方为金政权控制，南宋政权获得战马的陆路渠道被堵死，而合浦不但是陶瓷的生产出口地，又有巨大的廉盐税赋，加上南流江便捷的运输条件，成为朝廷通过海上丝路渠道买马的最佳选择。

元朝，朝廷为了加强廉州盐业的管理，专门设置了海北盐课提举司。明初在

两广设立了两个盐课提举司：一是广东盐课提举司，设在广州府，下辖 14 个盐场。一是海北盐课提举司，初在雷州府城内，明洪武初年（1368-1377 年）迁到石康县；明成化中（1473-1480 年）迁入廉州府城内，下辖 15 个盐场，计有廉州府境内的 4 个盐场，雷州府境内的 3 个盐场，高州府境内的两个盐场，琼崖境内的 6 个盐场。为了加强南流江盐务漕运的管理，历代朝廷在合浦设置了各级盐政管理机构。据《宋会要辑稿》记述，宋朝安南使臣到京都朝贡，回程时宋朝陪同官员向安南使臣推荐改走水路：

自郁林州水路可至廉州，其处亦有回脚盐船。自廉航海一日之程即达交趾。若由此途，则从静江而南二千余里，可以不役一夫而办。

指的就是南流江盐政运道。

《宋史·食货志下五》中记述：

廉州白石、石康二场，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。

《文献通考》中记述：

廉州白石、石康二场岁煮一百五十万斤，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。

可见在宋朝，廉州的海盐产业已经达到了相当大的规模，盐税所得还是朝廷购买战马的主要经费之一。如此庞大的盐务运输，在当时的交通环境状况下，利用南流江的水运网络是极佳的途径。

## 汉水纤夫古道

合浦石湾镇内的南流江汉水河段中现存的汉水纤夫古道，就是古代南流江运输繁忙的存证。汉水江湾处于南流江大转弯的弧形河道下游，由于上下之间存在着一定的落差，江水流经这一段河道时，特别湍急。那么，当年那些在南流江上航行的帆船，是怎样逆流而上通过这个大江弯的呢？

在村民的指引下，我们发现了其中的秘密：河湾中间显露出来一条用石垒起的长坝。随行的老人指着长石坝告诉我们，当年就是在这里，通过人力把船逆流拉过江湾的。

江湾中的这段石垒堤坝，坝顶面宽约3米，此时露出水面的堤坝高约70多厘米。这段河床里可见的石垒堤坝共有三部分，最长的一段距河堤约80米，与堤围平行修筑，可见长度约200多米；另一段则是横江修筑，可见长度约80米，这两段堤坝并没有连接在一起，二者之间留有50多米左右的空间，可让江水流通；再有一段则在上游200米处，堤坝只是一个露出江面的石垒墩台。这三段堤坝在江中连接的长度超过500米。

这一段河道弯度大，江水落差大，江面湍流急。船只通行的环境相对复杂，险情隐患突出，容易引发事故。顺流而下的船只尚可就水势驾驶航行；逆江而上的船只就只能靠纤夫们人工牵引拉动前行了。因此，在这里修筑一条便于纤夫们行走，从而牵引船只前进的通道，也就势在必行了。纤夫古道全部都是用石块填入江中垒起来的，位置稍偏向于江流转弯的内侧，这样就在一定程度上减轻了河流急转的弯度，起到缓减水势的作用，更利于纤夫们在牵引拉船逆流前进时的直线行走，有效地减少因江流转弯，水势湍急而造成的阻力。

在纤夫古道的下游段，一条横江修筑的、长度约80米的堤坝，与纤夫古道成直角排列，二者之间相距50多米，在江流中留有一个缺口。这个缺口吸引了一部分顺流而下的江水进入纤夫古道的内侧后，再循江岸流出，由此卸去了一部分急流的冲击力，削弱上游江水对横江河堤坝的冲击压力，又能在横江堤坝的下游形成一段水势相对平缓的江流，使纤夫们牵引船只逆江而上的船只到这里时，有一个缓冲区，暂时松一口气停歇一下，为下一步拉船冲过水势湍急的江流湾角积蓄力量。

这段纤夫古道全部都是用石块修筑，坚硬的石块填入江中构成堤坝，不会被江流冲击损毁，也不会因江流的冲击而空底变形。这就是纤夫古道的大部分至今还存在的原因。这段纤夫古道一横一直的结构，还形成了另外的功能，就是在这一横一直的堤坝所围起的江流之内，形成了一个小型的避风港码头。平时往来的船只可以进入码头内进行交易卸货，遇到风暴时又可进入码头内避风。由于有了这样一个功能便利的“内港货场”，这段纤夫古道江流周边的宾秋、汉水、木水等村庄也就因此形成了露天市场，成为南流江黄金水道的土特产贸易的中转集散



点之一。

更重要的是，位于汉水的这段纤夫古道，不但是南流江黄金水道货运历史的物质存证，更是迄今为止，唯一发现的海上丝路合浦始发港人造工程遗址。

（作者系合浦县社科联副主席）