

第一章 合浦地区水运路网概述

今合浦县之名，源自汉合浦县，其地，则源自汉合浦郡。虽然今合浦县治所与汉合浦县治所地点并不重合，但也相距不远。这当中的变化，就是由于海岸线变迁造成的。合浦县的建置沿革在史籍中历历可考，且其记载连续完整，从乐史编撰的宋代地理总志《太平寰宇记》开始，到明清以后各级地方志，都记述详备。这应当归功于《太平寰宇记》打下了良好的文本基础。乐史在书中对合浦着墨颇重，历数合浦先代沿革十分详尽：

废廉州，在军北七十里。本秦象郡地。汉为合浦郡，元鼎六年置九郡，即其一也。后汉因之。吴改名珠官。晋又为合浦郡。宋因之，兼置临瘴郡，以界内瘴江为名，及越州领郡三，理于此。时西江都督护陈伯绍请置州，遂以为刺史，始立州镇，穿山为城门，威服俚僚。按《郡国志》云：“伯绍平夷，至合浦，见三青牛，围之不获，即于其处置城，俗号青牛城。”齐因之，隋炀帝初改为禄州，寻废州，又置合浦郡。唐武德五年置越州，领合浦、安昌、高城、大廉、大都五县。贞观六年置珠池县，其年割大都属白州，八年改越州为廉州，十年废姜州，以封山、东罗、蔡龙三县来属。十二年废安昌、珠池二县入合浦，废高城入蔡龙。天宝元年改为合浦郡。乾元元年复为廉州。^[1]

文献中所说的宋代的“废廉州”，是古合浦郡辖域属于府级单位太平军的阶段。文中讲到合浦地方最早的行政归属为秦代的象郡，那时候尚未设置合浦郡、合浦县。西汉武帝元鼎六年（公元前111年）设置了合浦郡，自此以后“合浦”之名就出现了。到东汉仍然延续，在三国时期，吴国一度更改合浦郡为珠官郡，应该与政府官办经营合浦海域所产闻名天下的珍珠有关。到西晋时，合浦郡又改回了旧称。到南朝宋仍然沿用，同时在境内又割出一部分设置了临瘴郡，上属越州。在合浦（今浦北县石埭镇仰天窝）修筑了大城，并且因为青牛的传说，获得了俗号“青牛城”。南朝结束后，隋炀帝曾经短暂地把合浦郡改名为禄州，但很快又重新改回合浦郡。在唐代，合浦属于越州下辖的五县之一，其中贞观十二年（638年），合浦县的辖境扩大了，相邻的安昌、珠池二县并入进来，天宝元年（742年）升为合浦郡。在唐代后期的乾元元年（758年），合浦郡改称廉州。到了北宋初，廉州被废，其地属太平军，所以乐史开篇称这片地方为“废廉州”。

到清代，顾祖禹在其所著《读史方輿纪要》中载合浦沿革与乐史基本相同，只是多了元、明两代的情况，并且对合浦县的情况介绍更详细：

廉州府，东至高州府二百六十里，南至海岸八十里，西至广西上思州界五百

三十里，北至广西横州三百里，西北至广西南宁府三百五十里，东北至广西博白县二百里。自府治至布政司一千二百六十里，至京师九千六十五里。古百越地，秦为象郡。汉初属南越国，武帝平南越属合浦郡，郡治徐闻县。后汉因之。郡治合浦县。三国吴黄武七年改曰珠官郡，寻复故。晋亦曰合浦郡。宋置越州，志：秦泰始七年置州，并领合浦、临漳等郡。齐因之，志：越州治临漳郡，而合浦郡还治徐闻。梁为越州治。通志：“梁省临漳郡入合浦郡，还治合浦，仍移越州治焉。”隋平陈废郡存州，大业初改为禄州，寻又改为合州，三年复为合浦郡。唐武德四年仍置越州，亦曰南越州。贞观八年改为廉州，以郡有大廉洞而名。天宝初曰合浦郡，乾元初复曰廉州。南汉因之。宋仍为廉州，亦曰合浦郡。太平兴国八年改曰太平军，成平元年复故。元曰廉州路。明洪武初改为廉州府，寻降为州，属雷州府。十四年复为府。领州一，县二。今因之。

合浦县，附郭。汉县，属合浦郡，后汉及晋、宋皆为郡治，梁兼为越州治，自隋、唐以后州郡皆治此。明初省，洪武十四年复置。编户三十六里。^[2]

《读史方輿纪要》言简意赅，根据顾祖禹的说法，合浦郡之名自唐乾元之后即已不存。合浦县则在东汉之后长期作为郡治所，明初曾短暂省并，但很快复置。顾祖禹之后，清代地理沿革之学日益发展，对于合浦地方历代政区进行了详细梳理，连缀了这片地方的沿革变迁。乾隆二十一年（1756年），知府周硕勋纂修《廉州府志》云：

廉州府，自汉武帝元鼎六年平南越，始置合浦郡，领县五。合浦、徐闻、高凉、临允、朱崖。三国孙吴时改合浦郡为珠官郡，寻复为合浦郡，仍领县五。晋因之。刘宋泰始七年以合浦析置临鄣、越州二郡。齐梁及陈皆因之。隋大业初，废合浦郡为禄州，寻改为合州，又废州为合浦郡，郡治合浦县。唐武德四年，改合浦郡复为越州，五年置县四，高城、安昌、大廉、大都。贞观八年改为廉州属岭南道，因地有大廉峒，故名，领县四，合浦、封山、蔡龙、大廉。天宝初复为合浦郡，隶邕管经略使。乾元初复为廉州。唐末五代季为南汉所据。宋开宝四年南汉平，仍为郡，属广西路。博白改隶郁林，余仍旧。太平兴国中，徙州治于长沙场，改置太平军，元祐间，徙海门镇。即今府治。成平初复为廉州。元置廉州路，属海北海南道宣慰司。明洪武元年改为廉州府，七年降为州，隶雷郡，十四年复为府。领钦州、合浦、灵山、石廉县。^[3]

又如清代最重要的地理总志《（嘉庆）大清一统志》，载合浦郡历代沿革相当清楚：

《禹贡》荆州南境，秦为象郡地。汉为合浦郡之合浦县，郡治徐闻。后汉为合浦郡治。三国吴改为珠官郡，寻复故，《宋书·州郡志》合浦太守。汉武帝立，吴

黄武七年更名珠官，孙亮复旧。《寰宇记》以晋复为合浦者误。晋因之。宋泰始七年，分置越州。治临漳，仍领合浦郡。齐、梁因之。隋平陈，郡废。大业初改州曰禄州，寻复为合浦郡。唐武德五年复曰越州，贞观八年改曰廉州，天宝初曰合浦郡，乾元初复曰廉州，属岭南道。五代属南汉，宋太平兴国八年废州，置太平军。咸平初复置廉州合浦郡，属广南西路。元至元十七年，置廉州路总管府，属海北海南道。明洪武二年，改廉州府，寻降为州，属雷州府。十四年，复为府，属广东布政使司。^[4]

所以，依据总志的记载，合浦郡的范围、辖区的变化，都能够比较清楚地知晓。同时，合浦县的详细情况也可以在地方志系统中找到材料。如清康熙年间张辅等纂修《合浦县志》，载合浦县沿革云：

合浦县，汉元鼎六年始置，合浦县属合浦郡，吴晋因之。隋废其县，唐复之，隶越州。贞观八年改越州为廉州。宋省封山、蔡龙、大廉以其地入焉，置合浦、石廉二县，仍隶廉州。元因之，洪武二年改路为府县，属如旧，八年，改府为州，省合浦，领石廉县，十四年仍置合浦县于府，石廉如旧。成化八年，石廉县为流贼所残，省，入合浦。^[5]

从历代沿革来看，合浦县所在的地方在设县以前属于秦在岭南所置三郡中的象郡。到秦末汉初，随着南越国的建立，一度属南越国，但仍然没有置县。到汉武帝时平定南越，合浦县与合浦郡同时设置，其后长期存在。在三国吴时属合浦郡，分隶交、广二州，西晋属交州合浦郡，南朝初期属合浦郡，后来各代有分合，曾分别属交州、广州和越州。隋属合浦郡，合浦县为治所。唐撤郡设州，合浦县（今浦北县泉水镇旧州村）则为廉州治所。五代南汉时，合浦之地分属常乐州及廉州。至宋，则先属廉州，后属太平军。咸平元年（998年）太平军撤，复属廉州。元为廉州路治所。明为廉州府治所，属广东布政司。清依然为廉州府治所，隶属广东省。从合浦县的政区沿革来看，这里在历史上的绝大多数时期都被用作各级政区的治所。单从这个方面，就能管窥出其在整个北部湾地区政治版图上的重要性，而政治上瞩目位置的获得与合浦优越的水路交通条件不可分割。

合浦的航运情况在历代的志书中多有记载，其中最重要的当数《汉书·地理志》中的记载：

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。^[6]

这是合浦历史讲述中最著名的材料之一，后来学者对汉代合浦的研究也主要基于此。仔细分析不难看出，文中虽然描述的是海上航线，但不论是根据一般经验还是借鉴其他研究，我们都很容易明白，沿海港口要发展起来，要发展成水路大码头，要实现对外贸易大港的功能，不能仅依靠海上航线，还需要依靠相当内河航运能力的支撑，而且内河航运的体量不能小，通航能力不能弱。北部湾地区自然也不例外，理解合浦港的历史变迁不仅要关注海上航线，也要关注内河航线。

合浦位于南流江的入海口，濒临北部湾，兼具河港、海港的功能。北部湾沿岸是中国南部洋流、季风、海上航线都十分理想的地区。^[7]内河道同外海道一起组成了具备相当规模和通达能力的水运网络。合浦内河道以南流江为依托，沟通长江水系和珠江水系，是岭南西部最重要的水路交通动脉。外海道则主要沿海岸线航行，分为东、西两道。东海道过冠头岭，绕雷州半岛，沿东南海岸线一路航行可至广州、福建等地；西海道则过乌雷，经钦州，沿西南海岸线航行可抵达越南等东南亚国家。

一、合浦地区的内河航运网

历史上的合浦县城位于合浦断裂带地质构造内的合浦盆地中，合浦古港则位于南流江在北部湾海岸线的出海口之上。合浦盆地属中一新生代发育的小型断陷沉积盆地。合浦断裂带位于六万大山、大容山与云开大山之间，即南流江谷地。这个谷地受燕山和喜马拉雅构造运动影响，形成了一系列断陷盆地，合浦盆地即其中之一。合浦盆地东高西低，南流江自北向南纵切，受地形影响，下游主要河道不断由东南向西北摆动。历史时期合浦港一直在南流江的出海口附近，合浦外海道与长江水系和珠江水系（西江）的联系主要依靠南流江来完成。

与我国各地重要古港海岸线的情况相似，合浦港所在的北部湾的历史时期海岸线始终处于不断的变化之中。根据地质学家的研究，在距今80万~70万年的中更新世早期，合浦盆地除东南部外，大部分处于滨海环境；而距今6000~5000年的冰后期海侵时，海岸线比现代深入内地，南流江河口退缩到合浦盆地中部现代三角洲平原边缘的山口地区，现在的合浦县附近地方呈现为岩岛罗列的浅海湾。随着海陆泥沙淤积，南流江三角洲不断向外推移，浅海变成潟湖。距今2000年左右，全球气候处于全新世的一个温暖时期，中国东南沿海的海平面均较现在高出1~3米，当时的海岸线可抵达现在的廉州镇一带。

（一）南流江与长江的水运网络

南流江水流量大，航运能力强，是合浦港内河网络最重要的依托。纵切合浦盆地的南流江，源出广西容县大容山，南流至廉州城北，分流为州江、陈屋屯江、白沙塘

江、大桥江等四支，其中由州江口至廉州城西一段名为廉江，又名合浦江，过廉州城继续向南，抵合浦港入海。^[8]南流江虽然是合浦港深入陆上的触手，但是从自然地理的角度看，却并不是天然与长江水系直接相连。南流江流域与长江流域的连接，最早是出于政治目的和军事目的，靠人工河道建立的。

总的来看，从合浦港到长江流域的水路虽然大势是一路向北，但路线颇为曲折，先向东，再转西，再向东，才能进入长江水系的水路网。合浦的船只北上，要先经过并不容易通过的浅滩北戍滩，史籍记载唐咸通年间安南都护高骈平定安南叛乱北归时经北戍滩，见其湍险，中有巨石，故募人平之，以通舟楫，才使得南流江通往合浦入海的航道更为顺畅。^[9]“过北戍滩后还要再行船四十里，到达更为险阻的马门滩。马门滩位于南流江中，在博白县西南六十里处，马援南征曾经过此地，还曾凿去险石以缓解湍急的江流。”^[10]经博白后，南流江汇入定川水、罗望江，逆流而上艰难到达鬼门关。在鬼门关，人、货均需转行陆路，到达北流县，然后才能再次登船，经容县、藤县，溯江北上，到达漓江，从漓江过灵渠通湘江，北上进入洞庭湖，再转运到中华腹地各处。

先秦时期长江流域与岭南地区缺乏直航的水道。受大山阻隔，南岭山地南、北水道分流，是截然分离的两个流域，中间交通最初仅有陆路而没有水路。秦始皇统一北方后，发兵南越，苦战三年，粮草难以为继，遂“使监禄凿渠运粮深入越”^[11]，凿渠畅通运输军粮的通道而方便与越人继续交战。此处秦将监禄所凿之渠便是后世颇负盛名的灵渠。灵渠凿通后，长江水系与珠江水系间才可乘船驾舟往来不绝，经南流江出海口的海路也才能通过合浦港——南流江水道与长江水系相连。

灵渠沟通的水道为湘水和漓水。湘水通长江，漓水通珠江。灵渠贯通后，岭北之船便可沿着长江经洞庭湖进入湘江，之后通过灵渠入漓江，经西江一路东航赴番禺，或沿北流江、南流江一路向南赴象郡。秦始皇的大军、汉武帝的大军都曾依靠这条南方水路交通大动脉上最重要的人工通道。据《汉书》记载：“武帝元鼎五年……是岁，四将军众十万征南越……归义越侯严为戈船将军，出零陵、下漓水。”^[12]其中“零陵”指汉代零陵郡，位于湘水流域，戈船将军下南越所经行的路线即为由灵渠连接的湘漓水道。到东汉光武帝时，交趾爆发征侧、征贰姐妹叛乱，交趾、九真、日南等郡皆遭攻没，光武帝乃“遣伏波将军马援、楼船将军段志等，发长沙、桂阳、零陵、苍梧兵万余人讨之”^[13]，而这几个发兵之郡正处于湘漓水道沿线。鱼孟威《桂州重修灵渠记》载：“灵渠乃海阳山水一派也，谓之漓水焉。旧说，秦命史禄吞越峽而首凿之，汉命马援征征侧而继疏之。所用导三江，贯五岭，济师徒，引馈运……”^[14]从其他零星记载的相关史料中亦可看到“灵渠……马援南征饷道亦此焉出”^[15]，这条渠道自秦开凿以后应该一直得到比较好的维持，一直承担重要的交通功能，是征战时的运粮饷道，也

是平日里懋迁有无的商路。

北流江是南流江连接长江流域的重要水道。海船到达合浦港，货物换上内河船，沿南流江过鬼门关进入北流江，北流江连通漓江，所以船只就可以继续北上，过灵渠，进入湘江，到达长江流域的水网之中。北流江又称绣江，顾祖禹在《读史方輿纪要》中记载：“绣江在县东南，一名北流江，源出广东交州，流入府境，经北流县始通舟楫，由容县境窦家寨至县城东入于藤江。”^[16]藤江与绣江在藤县合流后，流经梧州与桂江汇合，“桂江即古漓水，亦曰漓江”^[17]。也就是说，北流江汇入珠江最重要的一条上源西江，向西可达漓江，向东可达珠江入海口。

灵渠是沟通南流江与长江水系的重要枢纽自不消说，且其设计巧妙，地势奇险，无论如何都不是天然形成的，而是人工开凿的水道，要长久维持绝非易事。除在东汉时马援曾下大力修葺过，唐宝历初年李渤也曾因其“渠道崩坏、舟楫不通”而对其整修，“立斗门十八以通漕”。不过很快灵渠就又废弃了，可见维持不易。运河河道要保持通航，水位调节很不容易，闸坝的设置大有讲究。李渤修斗门就是为了维持通航需要。其后，咸通九年（868年）鱼孟威也是“植大木为斗门至十八重”^[18]，使灵渠可以重新容纳巨舟通行。明清时期，灵渠历经数次修葺，还是屡屡崩坏。至康熙年间，甚至“旧河淤塞，水无涓滴”^[19]。

不过北流江与南流江之间也不相连。北流江并不能直接通航至南流江，而仅能到达今北流市附近。林希元纂修《钦州志》（嘉靖十八年刻本）记载：“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。”^[20]其中静江水路即漓水，“静江水曰漓水”^[21]，而郁林州水路则指南流江，“南流江，在郁林州南，源出大容山”^[22]。“自北流遵陆一百二十里至郁林”，也就是说，北流江通航终点与南流江航道之间还有“一百二十里”的陆路距离，这段路程需要舍舟登岸，通过水陆联运，南流江、北流江两条航线才能连接在一起。

南流江、北流江之间水路连接的关键节点是分水坳鬼门关，也称桂门关、天门关。唐代杜佑《通典》中有载：

容州，今理北流县。……州南去十余里，有两石相对，状若关门，阔三十步，俗号鬼门关。汉伏波将军马援讨林邑蛮，路由于此，立碑，石龟尚在。昔时往交趾，皆由此关。其南尤多瘴疠，去者罕得生还，谚云：“鬼门关，十人去九不还。”^[23]

这是目前古籍中有关鬼门关最早的记载，也是有关伏波将军马援征伐交趾的路线经由鬼门关最早的记载。其后古籍多沿用此条。因为地貌雄奇，也因为处在交通大动脉上，在唐宋时人的诗词作品之中，“鬼门关”频繁出现，一如长江上不断被文人墨客吟颂的三峡。如最早的有唐代的沈佺期，在流放驩州途中作《过鬼门关》诗云：“昔传

瘴江路，今到鬼门关。”^[24]又如唐代著名的政治家杨炎被贬崖州经此关赋诗云：“崖州何处在，生度鬼门关。”^[25]

虽然诸如此类的诗大多突出北人南贬的苦闷及对瘴疠的恐惧，并无实质上对鬼门关位置的描述，但鬼门关在作品中显示出的强烈的存在感，能反映出此处唐代交通线上的重要位置。到宋代，阮阅有《桂门关》一诗，谈到了鬼门关的位置，其诗云：“恶名辨正可无疑，已有金华学士题。寄语往来荆广客，鬼门关在郁林西。”诗注曰：“桂门关在郡之西，始呼为鬼门关，近曹德载作文辨之。”^[26]这首诗关于鬼门关位置的说法有个问题，因为唐宋时期北流县位于郁林州的东部，而诗云“鬼门关在郁林西”，曹德载之文现已不可得，其观点似乎是认为诗中所记之“鬼门关”可能是位于郁林西博白的另一同名地。“鬼门关”这种地名并不罕见，多用来形容地形险要、通行时比较危险的航段，所以阮阅诗作具体所指恐怕难以确定。

唐代杜佑《通典》记“鬼门关”的位置在“州（容州）南去十余里”，五代刘昫《旧唐书·地理志》中补充了更多细节：“北流……县南三十里有两石相对，其间阔三十步，俗号鬼门关。”^[27]北宋乐史在《太平寰宇记》中则沿用了这一说法：“鬼门关在北流县南三十里。”^[28]南宋郎晔在其《经进东坡文集事略》注中则称：“容牢二州界有鬼门关。”^[29]到了明代，文献中开始出现比较多与唐宋时期记载不一样的描述，如《广西名胜志》中称：

鬼门关在（北流）县西十里，两山相对，间阔三十步，马援讨林邑蛮路由于此，立碑石龟尚存，往来交趾皆由此关，其南尤多瘴疠，去者少得生还，谚曰鬼门关，十人去九不还。^[30]

这种情况在明代以后的史籍中还比较普遍，对鬼门关的描述，从唐宋时的“北流县南三十里”变为“北流县西十里”。这也许与人们对县境认知的区别有关，北流县自南北朝梁陈间置县以来，归属几徙，境界也有一定的变化，所以对鬼门关的相对位置的描述有所变化也是情理中事。唐代《通典》中记载的鬼门关为“两石相对”，明代文献中则描述为“两山”“两峰”相对，外形描述本质上是一样的。而且谈到这个问题时，各种记载中也都会谈及此处有与瘴疠相关的“十人去，九不还”的谚语，以及马援南征经由此道的故事，说明描述的是同一个地方。鬼门关可以说是北流江与南流江连接的节点，也是这条水路大动脉上的名胜，在漫长的历史中，各种记载存在一些差异，十分正常。这些细节上的区别，可能是文献流传过程中的讹误，也可能是描述时选择的方位基点或者参照的区域发生了变化造成的。

在著名历史地理学者谭其骧主编的《中国历史地图集》中，唐代的桂州容州附近图幅中可见“鬼门关”^[31]，标识在牢州与容州交界处。明代的广西局部图中，在相同

位置也标有关名，但注记为“天门关”^[32]。天门关即鬼门关，据文献记载，鬼门关在明代经历了两次名字变更，“洪武初改为桂门关，宣德中改天门关”^[33]，其后志书皆以“天门关”称之，在今玉林市东部与北流市交界处的天门山上。合浦北上航路中最重要的两个节点就是灵渠和鬼门关。灵渠时而通航时而淤塞比较不稳定，而合浦内河航线上南流江、北流江连接处的鬼门关则一直需要舍舟登陆很是不便，且还因为当地独特的地理环境生出“十人去，九不还”的瘴疠，被人视为畏途。

总的看来，合浦北上长江的内河航道是充满曲折艰难的一条交通线（图 1-1），虽然合浦通过南流江打通了与长江乃至中原的交流，但并不总是畅行无阻，合浦终究是

疆的边陲之地。



图 1-1 汉代合浦至长安交通线路示意图（夏菁绘制）

（二）南流江与西江的水运网络

西江流经滇、黔、桂、粤四省区，干流河道宽阔，支流港汊发达，是珠江全域最重要的交通干线。西江流域丰富而复杂的河道可通过多种渠道与南流江相连。

西江上游为南盘江、北盘江，皆发源自云南省乌蒙山脉马雄山。清代水文名著《水道提纲》有载：“南北盘江自云南霑益州东至广西泗城府把兰村而合……两盘江既合总称曰红水河。”^[34]

南盘江与北盘江于把兰村汇合为红水河后，“又东北流至象州西南境，而柳江自州西而西南来会”^[35]，红水河与柳江相汇后东南流曰黔江，至桂平与郁江相汇，“黔江既会郁江，水势愈盛，自此以下总曰浔江”^[36]，至此，经桂平沿浔江往东流至藤县而进入北流江流域，即通过湘桂水道的后半部分抵达南流江下合浦。而由桂平进入郁江流域后，则有一条很便捷的航道可以进入南流江，即由桂平沿郁江西南而下，至贵县（今贵港），可“下贵县，合横眉江，出郁林州”^[37]。《（雍正）广西通志》云：“横眉水在城西南七十里，源出郁林州北底界，流入郁江，与贵县分界。”^[38]也就是说，通过横眉江可以连接郁江和郁林州（今玉林），从郁林州也可以进入南流江。

郁江是西江中最大的支流，又被称为南江，《水道提纲》中称：“上源有二，北源出云南广南府曰西洋江，南源出归顺州及安南境水曰丽江。”^[39]西洋江和丽江的中段部分又分别称为右江、左江，左、右两江至合江镇相汇而为郁江。郁江过南宁继续东流，即可达合浦。高辑《粤西三江源流考》即载：

（郁江）下永淳县，合陈埠江，出广东钦州。经灵山县，入广西横州境，下横州，合思武江，出广东合浦县。^[40]

此处思武江源出何处、流向如何、行经何处在史籍中不可考，然自横州（今横县）往合浦的路线可大致推测，应由横州至灵山。明代张瑄所撰《南征录》有载：“官军由北往灵山，至横州下船。”^[41]可以肯定，横州到灵山之间是通水路的。而《南征录》随后又提到：“于此分路，恐其剽夺，余留范于武利铺前坐候官军。”^[42]明嘉靖年间林希元所辑《钦州志》提到：“武利上下渡，在武利铺，去（灵山）县治南七十里。”^[43]清代顾炎武所撰《肇域志》记载：“武利江，在（灵山）县南七十里。”^[44]综合上述信息，张瑄提及官军是坐船从灵山去往横州的，从其将部下留在武利铺等候官军的行为看，官军极有可能是在武利铺上下船，而武利铺最有可能行舟之处则为武利上下渡，其位置与武利江相一致。《水道提纲》记载：“廉江……武利江北自灵山县会诸水南流来会。”^[45]廉江即南流江，故可由左、右两江入郁江，至横州，下灵山，再经由武利江与南流江汇合（图 1-2）。



图 1-2 广西主要河流分布图

从南盘江、北盘江以及左、右两江进入南流江的水路网络是南流江与西江流域最主要的联系。西江源远流长，河流纵横交错，除这条主要线路外，还存在很多小支流，形成与南流江之间多元、复杂的交通网，但这类文献材料很少，想凭借文献记载完全复原曾经的历史图景不大可能。

综合来看，合浦以南流江为依托，往北可通湘漓水道过长江抵达中原，往西北可通过红水河水道沟通贵州、云南、四川，向西南则可溯左江水道通往越南，其腹地不可谓不广，但不论是南流江、北流江水道还是西江水道，其间都颇为曲折，险滩难关不少。更重要的是，合浦港连通腹地，内河航道仅有南流江一条，其交通命脉皆寄于南流江一身。一旦南流江的作用下降，合浦内河腹地的舟楫之利亦会随之衰减。这一点，在合浦港发展的历史过程中也得到了证明。

二、合浦地区的外航海道

合浦濒临北部湾，南滨大海，东临雷州半岛，西距交趾，所谓“固两粤之藩篱，控蛮夷之襟要，扼交趾至雷州水道之咽喉”^[46]，是沿海岸线航道的重要港口之一。其外航海道有两条，分别是西航海道和东航海道。在合浦的海外交通当中，西航海道通往东南亚、南亚，与主要通往广东、福建、海南沿海港口的东航海道相比，连接的港口更多，航行的路程更远。从这个角度来讲，西航海道对于理解合浦历史上呈现的状态更为重要，所以先从西航海道的情况谈起。

（一）合浦港西航海道

合浦西航海道大体沿着西南海岸线进行航行，其自汉代以来，最突出的用途在政治上，是为了保持对交趾地区的控制而具备极高军事价值的一条交通线，同时是南海诸国与历朝政府保持联系、进行朝贡贸易的主要航道。当然，这条海道也承担着民间的商业功能。

历史记载中的交趾主要指现代的越南地区。自置郡以来，交趾虽为王朝政区，但居于西南边境，常有变乱，合浦港就成为军队出海征战的集结之地，承担着母港的重任。其中最著名的一次，是伏波将军马援征交趾之战。

东汉建武十六年（40年），交趾发生征侧、征贰之乱，伏波将军马援领军南征，汇集长沙、零陵、桂阳、苍梧诸郡之兵于合浦，而后“将其（段志）兵遂缘海而进，随山刊道千余里。十八年春，军至浪泊上与贼战”^[47]。其中的“浪泊”战场在汉代交趾封溪县界，即今越南境内。马援自合浦出海后，沿海岸西行，过乌雷岭^[48]，抵达交趾郡的红河口，因“船少，不足渡”，于是“问山行者”，舍舟登岸改行山道，进入交趾平定变乱。剿平了征侧、征贰后，为扫清余部，马援又继续“将楼船大小二千余艘，战士二万余人”行至九真，“进击九真贼征侧余党都羊等。自无功至居风，斩获五千余人”，至此“峤南悉平”。^[49]马援“浮海随山开道千余里”^[50]的这条路，由合浦出发，沿近海，经乌雷岭，到红河口，是合浦西航海道最前端，也是承载军事政治功能最突出的一段。

合浦至交趾行军海道后世历代沿用，也被称为伏波故道。清末著名洋务大员、海防重臣薛福成在其撰写的《上李伯相论援救越南事宜书》中仍然在强调：

昔汉伏波将军马援南征交趾，由合浦缘海而进，大功以成。厥后水军入交皆用此道。诚以廉州北海一日，形势稳便，海道顺利驶往越南各海口，皆不过一二日海程。^[51]

薛福成奏请务必要重视合浦的军事战略地位，请求“必以此为会师之地也”，就是基于伏波故道在连接越南交通功能上的重要性。这条海道与越南各海口“一二日海程”便可到达，具有得天独厚的地利。而合浦作为始发港，是集结地的不二之选。

历史上，不论是汉王朝，还是清王朝，想控驭南部海疆，都要依托这条交通线。而在商贸往来需求下，合浦前往南海诸国的海道则向南、向西航行更远。秦始皇发重兵于荒远之地的南越，一个目的为政治统一，另一个目的应该就是获取资源，即所谓“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕”^[52]，但这些奢侈品中如犀角、象齿，并非全是岭南本地产物，相当数量来自南海西南沿岸各地。著名学者叶显恩认为，与南海沿岸各地的海上交通在秦始皇统一岭南之前就已经存在^[53]，这些交往中一个重要的目的就是

贸易往来。南人识宝，历史上在中原王朝价高货奇的异宝不少产自东南亚、印度次大陆，甚至为阿拉伯半岛的珍异，其中多数恐怕是由此路泛海而来。

而真正确切描述与南海诸国的海上交通的记载，最早是开篇所引的《汉书·地理志》。此处列全文于下：

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，民俗略与珠崖相类。其州广大，户口多，多异物。自武帝以来皆献见。有译长，属黄门，与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物，赍黄金杂繒而往。所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之，亦利交易，剽杀人，又苦逢风波溺死，不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛，自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。^[54]

在这则材料中，该航行活动的主导者为“译长”，这个人物身份自然十分引人注目。文中所称的“译长”是一种官员身份，他在行政系统中的地位“属黄门”。颜师古于《汉书·霍光传》“上乃使黄门画者画周公负成王朝诸侯以赐光”下注“黄门之署，职任亲近，以供天子百物”^[55]。《通典·职官三》载：“凡禁门黄闼，故号黄门。”汉代黄门属少府（《汉旧仪》云，属黄门令），是中朝官，专为天子服务。这种身份的官员做主导者，可见这些奇珍异宝也是天子资材。“应募者”则应当是为出海贸易专门征募的专业服务人员，可能是商人，也可能是向导，还可能是北部湾滨海地域熟悉潮汐、风向的水手，他们是真正熟悉这条商路航道的专业人士。“译长”同“应募者”一起进行的海外贸易活动，虽然是由官方主导，但还是要依靠在西航海道航线上的当地人来交易“黄金杂繒”与南海诸国的“明珠、璧流离、奇石异物”。可以推测，在官方派遣使者前，民间就已经与海上诸国有一定的贸易往来。而在民间所开辟的贸易路线相对成熟后，官方使者“译长”与早已生活在这条航线上的“应募者”们就沿着熟悉的路线航行进行贸易。

《汉书》中所讲“自日南障塞、徐闻、合浦船行”，是合浦被公认为汉代海上丝绸之路始发港之一最坚实的文献依据。记载中所提及的都元国、邑卢没国、谿离国等，究竟应该对应西汉时期当地历史上的哪个人群，学界目前还是众说纷纭，没有形成统一意见。但其中有两个国家几乎没有争议，一个是黄支国，即印度康契普腊姆；另一个是已程不国，即狮子国，也就是今天的斯里兰卡。以此两地作为支点，大致可以勾勒出比伏波故道延伸更长的合浦港西航海道，从中南半岛的越南向西，经南洋群岛、印度东南海岸到斯里兰卡等地。也就是说，东汉以后，合浦港西航海道又得到进一步

的拓展。

《后汉书》记载：“桓帝延熹九年，大秦（即今罗马）王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、瑇瑁，始乃一通焉。”^[56]自日南沿海岸而北上，无论是直接从西南海岸登陆由内河航道进献，抑或是继续航行至东南海岸登陆，合浦都是必经之地。根据《后汉书》记载：

永宁元年，掸国王雍由调复遣使者诣阙朝贺，献乐及幻人，能变化吐火……自言我海西人，海西即大秦也，掸国西南通大秦。^[57]

当时掸国位于中南半岛西岸，濒临孟加拉湾，已开辟由日南北上进献的道路，“南徼外叶调国、掸国遣使贡献”^[58]，而掸国与大秦已经互通往来，且掸国称大秦为“海西”，故可推测其往来海路以掸国为中介，将两段海路拼接，即构成自大秦出阿拉伯半岛，绕印度半岛，经斯里兰卡、孟加拉湾，沿中南半岛东海岸北上经合浦的海道。然而这条海道当时主要由大秦人开辟及进行航海活动，“其国人行贾，往往至扶南、日南、交趾”，但是扶南、日南、交趾等地方的人却“少有到大秦者”^[59]，汉人则更不必说。

三国吴及晋以后，随着离岸远航时代的到来，更加便捷的海道得以开通，远洋巨舶往往选择横跨南海停靠广州港，合浦港西航海道与海外诸国贸易往来的功能下降。到了明清时期，西水路从大潭口出发，行半日可至大洸港，自大洸港稍北行一日可达平银渡，正西行两日至钦州，历猪沙、南沙、大石、三娘湾、乌雷、三墩、水急湾、麻蓝头、牙山、龙门七十二径、小海茅墩、官渡等处；又自乌雷往正南行两日可至交趾，过大小鹿墩、思勒隘、茅头，可入永安州，由茅头偏东行则为白龙尾海东府界，正南行至海外抵达交趾、占城二国界，此航行过程中若遇暴风，船可能在海上漂浮七八日。^[60]相关记载说明这条交通线仍然被使用，不过确实达不到中古以前的繁荣程度。

（二）合浦港东航海道

合浦港东航海道虽然没有西航海道那样著名，不是沟通南洋诸国的国际大通道，但却一度是交趾贡品通过合浦辗转抵达京师的主要航路。从合浦港沿东航海道，可绕雷州半岛，过广州抵达东南沿岸福建等地，再经由当地大港向北转运。

从文献看，这条航道兴盛的年代在两汉时，当时“旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶，泛海而至”^[61]。东冶属会稽郡，在今福建福州市。这条航道从交趾过合浦再东航至福建一带，常常是“风波艰阻，沉溺相系”，通航条件并不好。东汉建初八年（83年），郑弘为大司农的时候，曾奏请开通零陵、桂阳的峽道，此后交趾进贡便多改行陆路。

虽然不再是主要的贡道，但民间往来依然会使用这条航道。东航海道是动乱年代人们求生的避难之路。东汉末年，中原战乱频仍，而交州偏安一隅，许多百姓选择从会稽出海，向南到交州一带避难。《三国志·许靖传》记载：

孙策东渡江，皆走交州以避其难……与曹公书曰：“……会稽倾覆，景兴失据，三江五湖，皆为虏庭。临时困厄，无所控告。便与袁沛、邓子孝等浮涉沧海，南至交州。经历东瓯、闽、越之国，行经万里，不见汉地，漂薄风波，绝粮茹草，饥殍荐臻，死者大半……”^[62]

三国时吴国将领曾试图沿建安（今福建）到合浦的海道行军，以便对叛变降晋的交趾进行军事行动。《三国志·孙皓传》载：“建衡元年正月……遣监军虞汜、威南将军薛翊、苍梧太守陶璜由荆州，监军李勣、督军徐存从建安海道，皆就合浦击交趾。”

^[63]由于当时航海技术的局限，最终还是铩羽而归，“二年春……李勣以建安道不通利，杀导将冯斐，引军还”^[64]。看起来，从东南沿海福建等地至合浦的海道虽然时有航船，但由于风波险阻，并不十分畅通。

唐代时，岭南边事不宁，漕运事宜繁重，依靠灵渠进行漕运成本太高，海上漕运得到了较大的发展。咸通四年（863年），南诏再次攻陷交趾，朝廷于海门镇置行交州。不久，复置都护府于行交州，以宋戎为经略使，发山东兵万人镇之，“时诸道兵援安南者屯聚岭南，江西、湖南馈运者皆溯湘江入零（灵）渠、漓水，劳费艰涩，诸军乏食。润州人陈礪石上言，请造千斛大舟，自福建运米泛海，不一月至广州”^[65]。咸通五年（864年），高骈继任安南都护，其在收复交州郡邑后，因“广州馈运艰涩”，对交、广二州之间的水路进行了考察，发现“海有三险：巨石屹立，鲸波触之，昼夜震汹”^[66]，昔日马援征交趾时，欲开凿合浦南外海运粮至军的运道，却因乌雷风涛之险，未竟其功，高骈于是“购募工徒，作法去之”，自此“舟楫无滞，安南储备不乏，至今赖之”^[67]。由此，从福建到广州，再由广州西行绕雷州半岛抵达合浦通往安南的海运路线得以疏通畅行。

到宋代，该海道得以继续贯通，李曾伯《奏乞调兵船戍钦仍行海运之策》曾建言利用该海道屯兵钦州，“以为交人声援”：“闽浙之间，盖亦尝取米于广，大抵皆海运，虽风涛时乎间作，然商舶涉者如常，既可以至闽、至浙、至琼，则亦可以至钦明矣。本司近申朝廷乞调福建、广东兵船来戍钦州。”^[68]其奏议获得朝廷的批准。该海道不仅作商贸、漕运之途，更进一步为调兵之用，但是其重心已由合浦转移到西面的钦州。

到了明清时期，以合浦为中心所常行的海道除从榕根大廉港出发，一日可至永安所，再行一日可至零禄，从零禄行半日可至雷州，雷州稍南再行两日可至琼州，正北行十日可至广州这条东航海路继续沿用之外，还比较明显地存在一条正南向航行的航道，这条航道从乾体港出发，过冠头岭，顺风一日可至琼州、儋州，是合浦与海南岛之间的重要交通线路。

三、合浦地区海岸线变迁

历史上合浦的繁荣，主要依托良好的港口条件。因此，海岸线的变迁对合浦港口的通航条件及城市兴衰具有直接影响。根据地质学家对南流江三角洲沉积特征的勘探，南流江三角洲地区 7000 年以来，海平面大致在现今位置波动，沉积速率则逐渐提高，超过海平面上升的速度。在古河口的不同部位和不同时期，沉积作用及海岸变迁有所不同。

南流江河口最初的河流沉积主要在北部，同时，受地转偏向力的影响，南流江流路还不断从东北向西南摆动。河流沉积形成河流层序，随后河流将泥沙输送到河口区形成三角洲，海岸线向外推移而发生海退。南流江三角洲 7000 年来向外推进了 10~12 千米^[69]。按每年平均 1.6 米的推进速度来看，在距今 2000 年左右的汉代，合浦的海岸线应在陆上距今天海岸线 7~9 千米的地方，距今合浦县城西南约 3 千米。

合浦古港与今天世界各地的大海港有一些不同，现代海港码头大多直接设置在海岸线，港区则直接利用码头周同的近海水域，而合浦古港则设置在内河港汊地区，大约 2000 年前，其位置约在距离当时海岸线 3 千米的内河岸边，就是现代海岸线内 10~12 千米的地方。这是古代港口地理位置的普遍现象，这种与现代港口的区别是由当时的造船、航海技术决定的。西汉晚期至东汉的合浦草鞋村遗址，位置距离现在的出海口约 10 千米，被认为可能是汉代合浦郡治所在地。草鞋村遗址的码头目前还没能确定，因为受河道变迁的影响，如果当时的码头位于城址的西北侧，就有可能被河流堆积物掩埋；如果码头正好在西南角，则有可能被河流侵蚀而不复存在，目前的考古工作还没能解决相应的问题。^[70]广西民族博物馆课题组在对海岸线考察的过程中，在处于现代合浦内陆地区、南流江河道经过的党江镇进行了勘探工作。党江镇位于合浦县城西南 4 千米处，距离现在海岸约 5 千米，处于今南流江三角洲陆地的中心地带，地势低平，除局部台地稍高外，大多地方海拔不足 2 米。现代党江不临海，是因南流江入海口海堤的建设造成的。在党江附近的南流江两岸，依然生长着大片的红树林，这种生长于半咸水的植物，强烈指示合浦县城廉州镇西南的大片区域，近现代仍然是海陆交互作用的地方。也就是说，如果不是围垦海堤的建设阻隔了海洋的侵入，这个区域的很大一部分应该是潮间带的环境。而在距今 2000 年左右的汉代，党江还远没有成为陆地，仍是一片汪洋大海。而当时的合浦海岸线就在现代合浦县城附近，合浦郡治则在更靠北一些的草鞋村遗址。

在谭其骧主编的《中国历史地图集》中，两汉时期合浦郡的郡治注记在今浦北县泉水镇旧州村一带。这一观点应当是采信了明清晚近文献的说法，即《(康熙)合浦县志》所记载的“汉唐故城，在郡城东北七十五里蓬莱乡旧州村，汉合浦、唐廉州俱治

此”。但从目前的考古发现来看，泉水镇旧州作为汉代合浦郡治的证据还不够充分。旧州附近目前发现有两座古代城址，从出土文物年代来看，一处为南朝时期遗址，应当是当时的越州故城；另一处则是唐代遗址，应当是当时的廉州故城。从年代上看，这两处遗址的时代都不够早。这一地区汉代遗存集中的地点还是在今合浦县城附近，从地理位置和遗存年代上看，合浦草鞋村遗址的性质可能更接近东汉时期的合浦郡治。^[71]

后世所载泉水镇旧州为汉合浦郡治说法的出现，应当与从魏晋时期以后海岸线的变迁及合浦县治所的变化有关。合浦的东北侧是丘陵地区^[72]，西南则面向大海，所以海岸线的变化是以东北侧为基点，逐渐向西南推进，而区域开发的序列则正好相反，是由近海地带渐次向腹地推进，较早年代的区域中心偏西南，较晚的偏东北。而泉水镇就是合浦东北方向上较晚兴起的一处地点。

整个地区逐渐向东北部发展。两汉以后，随着合浦地区的发展，其建置情况在魏晋南北朝时期发生了巨大的变化，同时，合浦县治所位置也发生了一系列变化。魏晋南北朝时期，新置了一些县及郡。西晋太康元年（280年）划出合浦县东北部设荡昌县。东晋建武元年（317年）以后，又析合浦县地置新安县。南朝齐永明六年（488年），划出合浦县东北部置北流郡，属越州。这一阶段新置的这些政区，大多是在合浦东北部。

区域政治发展、郡县废置及名称更迭，造成了区域内地名的混淆。这一点，通过北宋《太平寰宇记》当中对于合浦沿革的记载便可见一斑：

废廉州，在军北七十里。本秦象郡地。汉为合浦郡，元鼎六年置九郡，即其一也。后汉因之。吴改名珠官。晋又为合浦郡。宋因之，兼置临瘴郡，以界内瘴江为名，及越州领郡三，理于此……齐因之，隋炀帝初改为禄州，寻废州，又置合浦郡。唐武德五年置越州，领合浦、安昌、高城、大廉、大都五县。贞观六年置珠池县，其年割大都属白州，八年改越州为廉州，十年废姜州，以封山、东罗、蔡龙三县来属。十二年废安昌、珠池二县入合浦，废高城入蔡龙。天宝元年改为合浦郡。乾元元年复为廉州。

废合浦县，在旧州郭下。汉县，属合浦郡。^[73]

旧合浦郡，除合浦外，曾存在象郡、珠官、临瘴郡、禄州、越州、白州、廉州七种说法，而其最晚的治所地点为廉州州治，却并不是合浦最初置郡时的附郭合浦县。宋代成为废合浦县的前代合浦县，在宋代则属旧州。而旧州郭下之地，也并不是汉代合浦郡的治所合浦县所在。正因如此，文献中合浦县的痕迹越来越模糊。随着海岸线的外移，港域淤积，汉代合浦县与合浦港在航运上的区位优势越来越弱，东北方向的区域开发程度越来越高，旧县与旧港的地点终于逐渐湮灭不可考。

从《广西合浦县草鞋村汉代遗址发掘简报》中可以看到，在草鞋村遗址总共发现4座南朝墓，26座唐至明代的窑址。从地层上看，汉代以后的文化层最厚处仅有0.35米，且并不连续，而汉代文化层则遗存丰富。所以草鞋村遗址应该主要是在两汉时期使用，南朝墓的发现可认为是此城已经废弃的标志。魏晋南北朝时期越州治所即隋唐时期的廉州治所，应当已经不在汉代的位置上了。

到了唐代中后期以后，海门镇成为南部海域一处新的重要军事据点，也为探索这一时期合浦海岸线的变迁提供了重要线索和地理支点。对海门镇的具体位置，学界有三种不同说法。第一种说法认为海门镇位于安南武安州，即今越南海防省安阳北，依据的材料是《越南地輿图说》，其文云：

安广省，领（海东）府一。古安邦，秦属南海，汉属交趾，唐改武安州，后置海门镇。^[74]

1979年上海辞书出版社出版的《辞海》亦引此说，辞条内容为：

海门，故址在今越南海防省安阳北。唐时自岭南赴安南皆由此进。^[75]

但这并不是关于海门镇的唯一观点。第二种说法认为海门镇位于今广西博白县东南，清代顾祖禹《读史方輿纪要》卷一八〇《广西三》“梧州府·博白县”条中持此说：

海门镇，县东南百五十里，旧为入安南之道。唐咸通三年南诏复寇安南，敕都护蔡袭退屯海门，时袭已为贼所围，诏不得达。四年安南为南诏所陷，置行交州于海门镇，寻复置安南都护于此。六年高骈治兵海门镇，进复安南。又石晋天福二年交州乱，南汉刘龔图乘机取其地，屯兵于海门是也。^[76]

顾祖禹说法的史料来源是《资治通鉴》“裴行立至海门而卒”条胡三省注曰：

海门镇，在白州博白县东南。^[77]

杨希义在《唐代行交州海门镇所在方位考辨》中对以上两种说法分别进行了分析，认为越南海防之说虽然在地理上有一定道理，但唐咸通四年（863年）时，交趾已为南诏所陷长达半年，且南诏已经控制了安南全境，唐王朝不大可能将行交州和安南都护府设置在已经被南诏控制的武安州。而博白县东南之说，杨希义则认为是不了解当地地理的情况下形成的错误说法，无论从地理位置、交通路线还是当时的行政区划来说都不能成立。^[78]

第三种说法则认为海门镇位于廉州西南。《明一统志》卷八十二《廉州府》“废太平军”条中载：“废太平军，在府城西南三十五里海门镇，宋太宗时置，咸平初废。”^[79]又《（嘉庆）大清一统志》卷四百七十四《郁林州》“关隘”条云：“海门镇，在博白县

西南一百五十里，旧为入安南之道。唐咸通三年，南诏寇安南，敕都护蔡袭进屯海门镇。四年安南为南诏所陷，置行交州于海门镇，寻复置安南都护于此。六年，高骈治兵海门镇，进复安南。”^[80]商务印书馆 1931 年出版的《中国古今地名大辞典》“海门镇”条释以及 1979 年版《辞海》的“安南都护府”条释皆沿袭此说。

杨希义认为这种说法较前两种更为准确，不过仍存在误差，海门镇应该在今合浦。其文通过对唐咸通年间高骈平安南、疏浚合浦江之事的分析梳理，以及结合当时唐朝对西南的军事活动，推断海门镇应位于南流江下游的濒海之处，即今合浦一带。廖幼华则在其讨论海门位置的《唐末海门之兴起及地理位置考》文中亦同持这种观点。^[81]依照杨希义及廖幼华的考证，海门镇应在当时的合浦县。在《中国历史地图集》中，将海门镇标示在了今合浦县的位置，这就是海岸线变迁的结果。由于当时合浦县的治所已不再临海，因此要在沿海新设一个海门镇来满足集结海军、沿海航行的需要。

从两汉至唐代，合浦地区海岸线的变迁总体来说外扩不太明显。在两汉时期，依据目前的考古发现以及地质勘探的结果，合浦草鞋村遗址很可能是东汉时期的郡治所在，甚至在西汉时期还是人群的聚居之所，海岸线约在其西南 3 千米附近。而到了魏晋南北朝时期至隋唐时期，海岸线的变化并不明显，但是因为合浦抑或廉州的治所已经逐步向东北方向转移，从两汉时期的今合浦县廉州镇迁移至今浦北县泉水镇附近，故而在这一时期的史籍记载当中，其治所与海的距离较远。

- [1] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六九《岭南道十三》，王文楚等点校，北京：中华书局，2007年，第3227-3228页。
- [2] [清]顾祖禹：《读史方輿纪要》卷一四〇《广东五》，贺次君、施和金点校，北京：中华书局，2005年，第4752-4753页。
- [3] [清]《(乾隆)廉州府志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(二)，广州：岭南美术出版社，2008年，第24-25页。
- [4] [清]穆彰阿、潘锡恩等纂修《(嘉庆)大清一统志》卷四五〇《廉州府》，上海：上海古籍出版社，2008年，第十册第651页。
- [5] [清]《(康熙)合浦县志》，广东省地方史志办公室辑《广东历代方志集成·廉州府部》(五)，广州：岭南美术出版社，2008年，第278页。
- [6] [东汉]班固撰，[唐]颜师古注《汉书》卷二八下《地理志》，北京：中华书局，1962年，第1670-1671页。
- [7] 参见广西民族博物馆课题组：《南流江出海口历史上海岸线变迁及汉代港口位置》，2012年4月。
- [8] [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26页。
- [9] [北宋]欧阳修、宋祁：《新唐书》卷四三《地理志》，北京：中华书局，1975年，第1109页。
- [10] [清]顾祖禹：《读史方輿纪要》卷一八〇《广西三》，贺次君、施和金点校，北京：中华书局，2005年，第4878页。
- [11] [西汉]司马迁：《史记》卷一一二《平津侯主父列传》，北京：中华书局，1959年，第2958页。
- [12] [东汉]班固撰，[唐]颜师古注《汉书》卷六《武帝本纪》，北京：中华书局，1962年，第187页。
- [13] [南朝宋]范晔撰，[唐]李贤等注《后汉书》卷八六《南蛮西南夷列传》，北京：中华书局，1965年，第2836-2837页。
- [14] [清]董诰等编《全唐文》卷八〇四，鱼孟威《桂州重修灵渠记》，北京：中华书局，1983年，第8453页。
- [15] [清]顾祖禹：《读史方輿纪要》卷一八〇《广西三》，贺次君、施和金点校，北京：中华书局，2005年，第4878页。
- [16] 同[15]，第4864页。
- [17] [清]齐召南：《水道提纲》卷一八《粤江上》，王云、李泉主编《中国大运河历史文献集成》(18)，北京：国家图书馆出版社，2014年，第337页。
- [18] [北宋]欧阳忞：《輿地广记》卷三六《广南西路》，《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》(205)，北京：北京出版社，2010年，第408页。
- [19] [清]康基田：《河渠纪闻》卷一八，王云、李泉主编《中国大运河历史文献集成》(20)，北京：国家图书馆出版社，2014年，第181页。
- [20] [明]林希元：《(嘉靖)钦州志》，《天一阁明代方志选刊》(19)，台北：新文丰出版公司，1985年，第628页。
- [21] [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95页。
- [22] [明]李贤等：《明一统志》，《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503页。
- [23] [唐]杜佑：《通典》卷一八四《州郡十四》，王文锦、王永兴、刘俊文等点校，北京：中华书局，1988年，第4941页。
- [24] [唐]沈佺期、宋之问撰，陶敏、易淑琼校注《沈佺期宋之问集校注》，北京：中华书局，2001年，第87页。

- [25] [北宋]计有功撰，王仲镛校笺《唐诗纪事校笺》，北京：中华书局，2007年，第1122页。按：一说该诗为唐宰相李德裕被贬崖州所作，《太平寰宇记》持此说。
- [26] [北宋]阮阅：《郴江百咏》，《景印文渊阁四库全书》(1136)，台北：台湾商务印书馆，1986年，第1136-1139页。
- [27] [后晋]刘昫等：《旧唐书》卷四一《地理四》，北京：中华书局，1975年，第1743页。
- [28] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六七《岭南道》，王文楚等点校，北京：中华书局，2007年，第3191页。
- [29] [北宋]苏轼撰，郎晔选注《经进东坡文集事略》，香港：中华书局香港分局，1979年，第44页。
- [30] [明]曹学佺：《广西名胜志》卷四《梧州府》，桂林：广西师范大学出版社，2012年，第293页。
- [31] 谭其骧主编《中国历史地图集》(第五册)，北京：中国地图出版社，1982年，第71页。
- [32] 谭其骧主编《中国历史地图集》(第七册)，北京：中国地图出版社，1982年，第75页。
- [33] [明]李贤等：《明一统志》卷八四《梧州府》，《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505页。
- [34] [清]齐召南：《水道提纲》卷一九《粤江中》，王云、李泉主编《中国大运河历史文献集成》(18)，北京：国家图书馆出版社，2014年，第348页。
- [35] 同[34]，第350页。
- [36] 同[35]。
- [37] [清]高辑：《粤西三江源流考》，姚乐野、李勇先、胡建强主编《中国西南地理史料丛刊》第三十六册，成都：巴蜀书社，2014年，第356页。
- [38] [清]金鉷修，钱元昌、陆纶纂《(雍正)广西通志》卷一五《山川》，南宁：广西人民出版社，2009年，第265页。
- [39] 同[34]，第353页。
- [40] 同[37]，第357页。
- [41] [明]张瑄：《南征录》，中国国家图书馆编《原国立北平图书馆甲库善本丛书》第197册，北京：国家图书馆出版社，2013年，第209页。
- [42] 同[41]。
- [43] [明]林希元：《(嘉靖)钦州志》卷七《津梁》，《天一阁明代方志选刊》(19)，台北：新文丰出版公司，1985年，第610页。
- [44] [清]顾炎武：《肇域志》卷四七，上海：上海古籍出版社，2004年，第2225页。
- [45] [清]齐召南：《水道提纲》卷一九《粤江中》，王云、李泉主编《中国大运河历史文献集成》(18)，北京：国家图书馆出版社，2014年，第351页。
- [46] [清]许鸿磐：《方輿考证》卷八四《廉州府》，成都：四川大学出版社，2016年，第234页。
- [47] [南朝宋]范晔撰，[唐]李贤等注《后汉书》卷二四《马援列传》，北京：中华书局，1965年，第838页。
- [48] 《廉州府志》记载：“(伏波庙)其在乌雷山者，为伏波缘海进军所经之路。”参见张国经修，郑抱素纂《(崇祯)廉州府志》，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127页。
- [49] 同[47]，第839页。
- [50] [东晋]袁宏：《后汉纪》卷七《光武皇帝纪》，上海：商务印书馆，1912年，第59页。
- [51] [清]薛福成：《庸庵文编》外编卷三，台北：文海出版社有限公司，1988年，第920页。
- [52] 刘文典：《淮南鸿烈集解》，北京：中华书局，2013年，第617页。
- [53] 叶显恩：《广东航运史(古代部分)》，北京：人民交通出版社，1989年，第24页。
- [54] [东汉]班固撰，[唐]颜师古注《汉书》卷二八下《地理志》，北京：中华书局，1962年，第1671页。
- [55] 同[54]，卷六八《霍光传》，第2932页。

- [56] [南朝宋]范晔撰, [唐]李贤等注《后汉书》卷八八《西域传》, 北京: 中华书局, 1965年, 第2920页。
- [57] 同[56], 卷八六《南蛮西南夷列传》, 第2851页。
- [58] 同[56], 卷六《顺帝纪》, 第258页。
- [59] [唐]李延寿:《南史》卷七八《夷貊上》, 北京: 中华书局, 1975年, 第1961页。
- [60] [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。
- [61] [南朝宋]范晔撰, [唐]李贤等注《后汉书》卷三三《郑弘传》, 北京: 中华书局, 1965年, 第1156页。
- [62] [西晋]陈寿撰, [南宋]裴松之注《三国志》卷三八《许靖传》, 北京: 中华书局, 1982年, 第963页。
- [63] 同[62], 卷四八《孙皓传》, 第1167页。
- [64] 同[63]。
- [65] [北宋]司马光编著, [元]胡三省音注《资治通鉴》卷二五〇《唐纪》, 北京: 中华书局, 1956年, 第8105-8106页。
- [66] [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98页。
- [67] [后晋]刘昫等:《旧唐书》卷一八二《高骈列传》, 北京: 中华书局, 1975年, 第4703页。
- [68] [南宋]李曾伯:《可斋续稿》后卷六, 《景印文渊阁四库全书》(1179), 台北: 台湾商务印书馆, 1986年, 第1179页。
- [69] 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。
- [70] 广西民族博物馆课题组:《南流江出海口历史上海岸线变迁及汉代港口位置》, 201年4月。
- [71] 陈洪波:《两汉时期合浦郡治所及海上丝路始发港问题刍议》, 载廖国一、黄启善等著《广西北部湾地区出土汉代文物与海上丝绸之路研究》, 北京: 科学出版社, 2017年, 第69-73页。
- [72] 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71页。
- [73] [北宋]乐史编《太平寰宇记》卷一六九《岭南道十三》, 王文楚等点校, 北京: 中华书局, 2007年, 第3227-3228页。
- [74] [清]盛庆绂:《越南地輿图说》, 转引自杨希义:《唐代行交州海门镇所在方位考辨》, 《学术论坛》1983年第5期, 第78-79页。
- [75] 辞海编辑委员会编著《辞海》, 上海: 上海辞书出版社, 1979年9月, 第2152页。
- [76] [清]顾祖禹:《读史方輿纪要》卷一八〇《广西三》, 贺次君、施和金点校, 北京: 中华书局, 2005年, 第4876页。
- [77] [明]严衍:《资治通鉴补(六)》卷二四一《唐纪》, 上海: 上海古籍出版社, 2007年, 第45页。
- [78] 杨希义:《唐代行交州海门镇所在方位考辨》, 《学术论坛》1983年第5期, 第78-79页。
- [79] [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《四库提要著录丛书·史部》(207), 北京: 北京出版社, 2010年, 第467页。
- [80] [清]穆彰阿、潘锡恩等纂修《(嘉庆)大清一统志》卷四七四《郁林州》, 上海: 上海古籍出版社, 2008年, 第349页。
- [81] 廖幼华:《唐末海门之兴起及地理位置考》, 《“国立”中正大学学报》(台湾)1999年第8卷第1期, 第253-282页。