

第二章 南流江航运的发展

南流江流域的自然环境优越，冬无严寒，面向热带性海洋，形成亚热带季风气候，暖热多雨而湿润，最适合陆海域生物繁殖。河川与近海为先民提供了取之不尽的食物，始于采集贝类，继以舟楫捕捞渔猎，自然而然形成了越人“涉游刺舟”的特点，南流江流域的先民在远古社会时期就已从事耕种和水上航运活动。

南流江航运的发展历史大体可分为4个阶段：先秦时期航运尚属于原始性的水上活动；秦汉时期随着秦始皇开凿灵渠和汉武帝开辟海上丝绸之路，航运有了开拓性的发展；三国至宋元时期继续发展；明清时期由兴盛走向衰落。

一、先秦时期南流江航运的起源

（一）南流江流域的人类活动

人类在南流江流域及附近地区的活动历史可以追溯到新石器时代，20世纪以来，南流江上游的玉林城北罗竹村竹山屯、玉林市福绵区宝岭竹山村、玉林市福绵区福绵镇船埠村、玉林市玉州区大塘镇狮子岭、兴业县龙安镇等地，陆续出土了一批大石铲、石铤、石刀和石斧。据玉林市博物馆调查，目前玉林各县市博物馆藏新石器共52件。玉州区大塘镇狮子岭出土的石铲“呈束腰形，双肩对称，肩下渐向内作弧形收缩，使肩角成为锐角尖端，下至中部又渐扩展，然后再向内收成弧刃，腰部线条波浪起伏”^[1]，石铲刃部有明显的磨痕和缺口，应是当时的生产工具，说明在新石器时代南流江上游的居民已经开始了农耕生活。此外，在玉林市城北镇的罗竹村白浚口屯的鱼塘中出土了一件楔形大石铲，“呈短袖形，束腰，弧刃，通体磨光”^[2]，其刃部未见使用痕迹，与隆安发现的短袖形大石铲相似，据此推测白浚口屯出土的大石铲属于新石器时代晚期的礼器。从狮子岭到白浚口屯的石铲形制及用途的变化说明南流江流域的石铲与桂南地区大石铲一样，经历了从实用器到祭祀品的转化过程。

1959年5月至8月，广东省文物管理委员会对广东南路地区（包括两阳、电白、高州、茂名、化州、雷州、徐闻、湛江，以及今广西的合浦、北海、灵山、东兴等县市）进行文物普查，在合浦境内发现了大坡岭、牛屎环塘、二埠水山、清水江西岸、鹿耳岭、沙煲岭、松木岭等几处新石器遗址，遗址地表“遗散布着方格、水波、米字、篦纹、雷纹等硬陶片，还有砾石，也有数件磨制石器如斧、铤、铲之物，其中清水江西岸遗址还发现有青铜碎片”^[3]。此外，1991年玉林市出土战国绳纹灰陶罐1件，该器物口径14.5厘米，底径8厘米，高24厘米。罐撇口，折沿，沿上饰弦纹两道，直颈，鼓腹。器身遍布绳纹，胎质夹砂。器底和器身留有火烧的黑色残迹，说明这些是当时人们的生活用具。绳纹灰陶罐的器型具有明显的楚文化特征，与湖南龙山县里耶

镇李拐堡战国墓、古丈县百合湾战国墓、广西灌阳县古城岗战国墓出土的同类器物基本一致^[4]。

硬陶片及青铜碎片的发现，说明新石器时期已经有先民在南流江流域繁衍生息；而石斧、石斨、石刀等的发现，说明当时南流江流域的原始农业已经出现了。值得注意的是，此次普查中“采集到石斨 92 件，分为四式，Ⅳ式有 5 件，有肩、有段，刃部有平、凸两种”^[5]。有段石斨多发现于沿海或近溪流之处，林惠祥先生认为有段石斨与独木舟的制造关系密切。因为石器时代独木舟的制法是在大段树干的中腰处用火烧焦，然后剥去焦炭，剥的工具包括石斧或常型石斨。但如果将石斨加上手柄（即将树枝干剖去一半，扎上石斨，执枝作柄，枝末加绳使之变粗便可用），用起来一定更加便利而有力。^[6]在广东南路地区（今北部湾沿岸地区）发现了有段石斨，证明在新石器时代当地已经存在独木舟，而南流江流域也应开始使用独木舟。战国绳纹灰陶罐有楚文化特征，说明了南流江流域与湘江流域有直接或间接的文化交流，独木舟正是南流江流域民众对外交流的重要交通工具。

（二）南流江流域的稻作文化

先秦时期，南流江流域属百越之地，西瓯、骆越部族在此地居住。《史记·南越列传》云，赵佗“以兵威边，财物赂遗闽越、西瓯、骆，役属焉”^[7]，将西瓯和骆越并提。蒋廷瑜在《西瓯骆越青铜文化比较研究》中认为“今广东的茂名，广西的陆川、博白、玉林、贵港、灵山、合浦一带应是西瓯骆越的交错杂居地区”^[8]。广西的土壤环境适合水稻的生长，在 1978 年至 1980 年，广西壮族自治区农业厅（现为广西壮族自治区农业农村厅）组织了“广西野生稻普查考察协作组”，对当时广西 85 个县市 736 个公社进行普查，调查发现“柳江、黔江、红水河及邕江、郁江交界附近的象州、来宾、武宣、桂平、贵县（今贵港市）、宾阳、上林、横县、玉林等 9 个县连片分布最密，其次是合浦和博白县”^[9]。此次普查在广西发现的野生稻有普通野生稻和药用野生稻两种，其中普通野生稻分布范围最广，“东起贺县仁义公社，西至百色镇，南起合浦南康公社，北至柳城县均有分布”^[10]；药用野生稻分布面积较小，集中分布于桂东南丘陵山间小河溪旁边，玉林、容县等地均有药用野生稻和普通野生稻分布。这些野生稻为后来水稻的栽培提供了重要的基础。上述这些野生稻很可能被当时生活在南流江流域的西瓯、骆越人驯化为栽培稻，因此南流江流域先民当时可能已进入了半渔猎半耕作的生活方式。北魏郦道元的《水经注》云：“交趾昔未有郡县之时，土地有雒田。其田从潮水上下，民垦食其田，因名曰雒民。”^[11]雒田是骆越人耕作的稻田称谓，即当时居住于岭南一带的骆越人利用江河潮水的涨落而垦种的稻田。南流江流域属热带和亚热带气候，丘陵地带层峦叠嶂，杉松百围，制约了农业发展。而河流两旁的平原地区物产较为丰

富，当地人不需要经过太多的劳作便可获得食物，限制了农业的发展，农业一直停滞于火耕水耨的原始农业状态。西汉刘安说：“楚越之地，地广人稀，饭稻羹鱼，或火耕而水耨，果隋蠃蛤，不待贾而足”^[12]，说明包括南流江流域的楚越之地以稻米和鱼类为主要食物。

（三）航运起源

1. 原始造船技术

新石器时代的遗址大多沿河流两岸或湖泊分布，在挖井技术尚未发明之前，人类必须选择离水源不远的地方居住，以解决饮水和生活用水的问题。南流江流域的居民长期生活在河网纵横的河岸附近，自然而然萌生了制作在水上自由活动的工具的想法。《淮南子译注 上》曰：“九疑（巛）之南，陆事寡而水事众，于是民人被发文身，以像鳞虫；短卷不绔，以便涉游；短袂攘卷，以便刺舟，因之也。”^[13]“剡木为舟，剡木为楫”^[14]是原始的造船技术，所谓“剡木为舟”，就是在一方巨木中间挖深槽，以达到浮水和载人的目的，这一原理至今仍在使用。南流江流域出土的石斨、石斧是加工独木舟所使用的工具。1960年博白县合江乡绿荣村车木湾人曾经在河床之中捞到一条被浸渍以备造船用的古木料，颜色赭红，质地坚硬，长约10米，直径约4米。2002年夏，合浦县廉州镇村民杨祖玲在南流江下游上洋桥西抽取河沙，在水下10多米处发现一只独木舟，其残长6.2米，宽1.05米（图2-1）^[15]。时至今日，南流江流域仍陆续有独木舟被发现。这些独木舟的发现说明了南流江流域独木舟的制作和使用源远流长，是南流江航运兴起的重要基础。



图 2-1 上洋桥独木舟

2. 航运活动的兴起

商周时期，骆越先民在岭南地区活动，其中一部分活动在沿海地区，过着以舟为车、以楫为马的生活。《淮南子·齐俗训》云“胡人便于马，越人便于舟”，由于世代居住于水滨，使得西瓯、骆越人练就了善于“涉游刺舟”的本领。南流江流域处于华夏西南一隅，社会发展相对独立，但与中原的交往也并非完全隔绝。《周易·系辞下》言“剡木为舟，剡木为楫，舟楫之利，以济不通，致远以利天下”^[16]，说明至少在商周时期，舟楫已经作为交通工具广泛使用于中原和其他地区的商贸往来之中。商朝已

有朝贡活动,《逸周书·王会解》中汤问尹伊四方的土产情况以便制定朝贡法令,尹伊云:“正南瓠、邓、桂国、损子、产里、百濮、九菌,请令以珠玕、璆瑁、象齿、文犀、翠羽、菌鹤、短狗为献。”^[17]这里记载的瓠即西瓠所在之地,尹伊令西瓠献珠玕、璆瑁、象齿等物产,需要用舟车将这些物产转送至商都。从当时的交通情况来看,水路较陆路运输更为安全和快捷,所以南流江成了当时西瓠骆越人朝贡的必经之路。

南流江早期航运活动还可以从左江岩画中获得佐证。左江岩画是战国至东汉时期骆越人巫术文化的遗迹,岩画规模宏大、内容丰富,分布于明江的宁明和左江沿岸的龙州、崇左、扶绥等县市的石灰岩壁上,分布带延绵数百里。这些岩画中有6处画点出现了渡船,包括“宁明花山第三区第九组、第八区第九组、崖拱山第二组、岩怀山的三洲尾第二组、高山第三处第一组”^[18]。渡船的画法比较简单,均用粗线勾勒而成,两端向上翘起,有的船上还挂有羽状、铜鼓之类的饰物。花山的船画中以岩怀山的船画(图2-2)较为完整生动,“画面中部至右端散布着三条粗线,线两端高高翘起,整体呈弧形,船画中有3条船,左侧有两条小船,其中最左侧的小船比较清楚,船首、船尾与铜鼓上的船纹相近。左侧小船船体中部弦边挂铜鼓一面,直径约45厘米,鼓面有太阳纹。中间的船首尾不见,存中部船体,上有4个侧身人像,身高约90厘米。右侧船仅剩后半段,船尾上翘,船上见3人,皆侧身,与前面两船人像同向”^[19]。船上的人皆侧身前伸,腿稍弯曲,如奋棹击水状。船前后两边各有一群歌舞者,场面隆重非凡。考古学者认为这种场面与骆越人祭祀江河有关,反映了骆越人崇拜江河的意识,同时也留下了珍贵的航运史料,是骆越人巧于弄舟的真实写照。

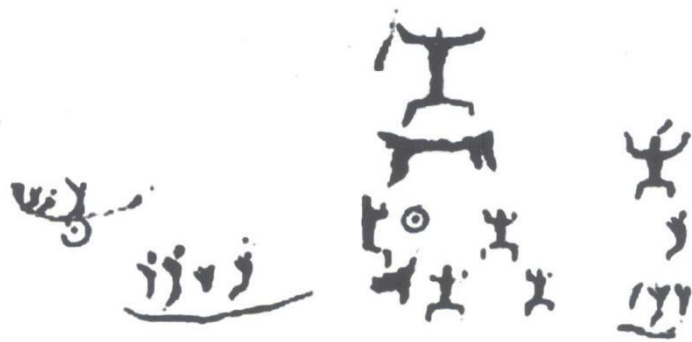


图2-2 岩怀山船画

南流江及其周边流域独木舟及航运活动的发现,说明了早在新石器时代该流域先民就已经掌握了造船和航运的技术,为后期合浦港的兴起和海上丝绸之路的开辟打下了坚实的基础。

二、秦汉时期南流江航运的繁荣

(一) 造船业的发展

1. 由独木舟至双舟舫

秦汉时期，随着生产技术的进步和经济的发展，原来那种船舱浅窄、运输量小的独木舟已经不适应人们水上捕捞和交通运输的需求，于是舫应运而生。所谓舫，就是将两只独木舟的舷互相连接起来，使得船体扩大一倍，这种双舟组建的舫提高了船体的稳定性和抵御风浪的能力。1976年，在广西贵县（今贵港市）罗泊湾西汉初期墓出土的铜鼓鼓身绘有单身船纹图形（图 2-3）和双身船纹图形（图 2-4）^[20]，式样与现太平洋诸岛氏族（如汤加萨摩西亚岛）使用的双舟舫极为相似。



图 2-3 罗泊湾铜鼓单身船纹图



图 2-4 罗泊湾铜鼓双身船纹图

2. 木板船的使用

1961年佛山澜石大松岗出土了一件陶水田附船模型（图 2-5）^[21]，船内只有前后两道坐板，结构简单，装载量较小，适用于河网密集地区的短距离运输。1989年平乐县汉墓出土了一件红陶船模型（图 2-6）^[22]，“船体两头较小，中间宽，不见有甲板，船头有一圈围栏，高出船舷，船尾有一长方形遮板，中间为方形观察台，左右和后面有缺口”^[23]。平乐红陶船模型结构较为简单，应该属于运载量较小的船。佛山陶船模型和平乐陶船模型的发现，说明汉代岭南地区已经普遍使用木板船作为运输工具。南流江流域虽然没有出土类似的陶船模型，但是可以推测作为郡治所在的合浦，生产力较为发达，又因地处南流江及北部湾沿海地区，木板船可能已经成为必不可少的运输工具。

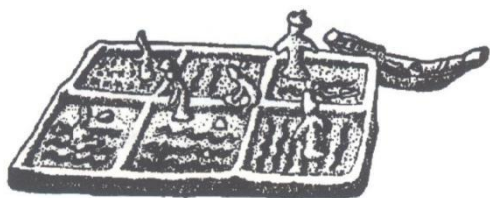


图 2-5 佛山陶水田附船模型



图 2-6 平乐红陶船模型

3. 楼船、戈船的使用

从文献记载来看，秦汉时期岭南的造船事业令人惊叹。从出土的汉代陶制船模型来看，岭南地区的造船技术是多样的。汉武帝为平定南越，封主爵都尉杨僕为楼船将

军，故归义、越侯二人为戈船将军、下厉将军；光武帝封段志为楼船将军；可见在岭南地区，当时楼船和戈船已经在军事上广泛使用。戈船即船下安戈之船，防止贼人、蛟龙等对船体进行破坏。岭南地区当时还属于蛮荒之地，戈船更利于行军作战。楼船即拥有多层建筑的战船，规模较为庞大。20世纪50年代以后，广东相继出土了汉代的陶船和木船的模型，借助这些文物可以对岭南地区汉代的楼船有更深入的了解。1980年9月，广东省德庆县的一座东汉砖室墓中出土陶船模型1件，该“陶船首尾翘起，底平，分头舱、楼舱、舵楼三部分”^[24]（图2-7）^[25]。其中，楼舱为庑殿顶，有门与船尾相通，头舱有1个驾船俑，舵楼有2个驾船俑。



图 2-7 德庆陶船模型

2010年，贵港梁君垌M14出土红色硬陶船模型1件（图2-8^[26]），该“陶船模型全长64.8厘米、通高23.9厘米。船体呈长条形，首尾狭，中部较宽，约19.4厘米，底平。船内分前、中、后三舱，前、中舱篷顶为拱形，后舱狭窄且高，舵楼，篷盖为两坡式，饰菱格纹。船上有大小俑15个，其中舵楼处有1俑，侧立，盘发，两手放于前，作持物状，足旁有一圆孔。中舱有2俑，长衣曳地，分站两侧作眺望状。船前有12俑，分列两排8个，作划桨状。前有一指挥俑，指挥俑后有一高台，台上站立三俑。划桨俑两侧船边各有桨架4处，船头有挡板，系缆桩及两小圆孔，一孔不及底。近船头一侧发现陶鼓1件，两小圆孔可能用于架鼓。从结构来看，该船模型应是一艘大型内河航船”^[27]。

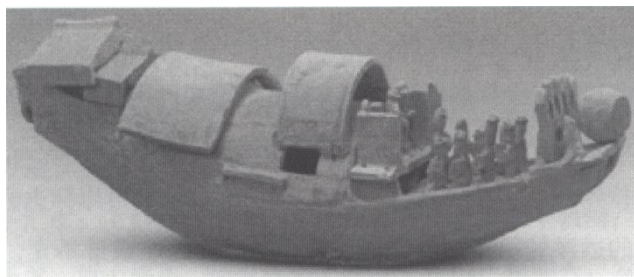


图 2-8 贵港梁君垌M14出土红陶船模型

光武帝派马援等平定交趾叛乱之时，曾命令长沙、合浦、交趾具车船，说明当时合浦已经具备了造船的条件。崇祯《廉州府志》提到合浦九头岭（也称望牛岭，在县城南郊2千米处的文昌塔下，距乾江港口约5千米），“其南麓有天妃宫，旁有船厂，

云昔人于此造海船”^[28]。清朝同治年间，当地百姓在乾江挖掘出造船木料，其质地坚硬，最大一段方木长达 20 丈（约 67 米），为合浦造船厂的存在提供了证据。廉州西门江支流绕九头岭与乾江港相通后入海。汉代乾江港港口波阔江宽，可直接与郡治街市内的码头相通。选择九头岭建造船厂，既可以避开风浪潮汐的袭击，又可乘潮起潮落之势，引导新船入海或上行至西门江各码头停泊。九头岭造船遗址的发现说明合浦先民掌握了先进的造船技术和航海技术，乾江港在古代就是江海联运的航海港口。

从原始的独木舟制造发展到汉代楼船的制造，南流江流域造船技术在秦汉时期得到了较大发展，为远洋航行奠定了坚实的基础。

（二）航运的发展

1. 航海技术的发展

秦汉时期中国的航海技术达到了较高的水平，总结航海经验的专著已经出现。据《汉书·艺文志》记载，汉代曾有“《海中星占验》十二卷、《海中五星经杂事》二十二卷、《海中五星顺逆》二十八卷、《海中二十八宿国分》二十八卷、《海中二十八宿臣分》二十八卷、《海中日月慧虹杂占》十八卷”^[29]，可见当时航海技术发展迅速，星宿定位技术普遍应用于航海之中。《汉书·地理志》记载了当时从合浦等港口出发的船队在海上航行的情况：“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，有谶离国；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，民俗略与珠压相类……所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送至之……自黄支船行可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。”^[30]海船航行期间，白天需要依靠沿岸标志确定方向，夜晚需要依靠星宿导航。当时的远洋航船还不能够避开大风浪，而且装载量不大，需要靠近海岸行驶以得到沿岸港口淡水和粮食的补充。该书中还提到“蛮夷贾船，转送至之”，说明当时已有向导带领汉代的船队航行。在航海技术的限制下，善于“涉水刺舟”的骆越人可能是汉船航行的向导之一。

2. 内河航运网的形成

（1）秦始皇凿通灵渠与新开岭南通道

秦汉两代 3 次向岭南用兵为南流江的内河航运网络的建立奠定了基础，其后内河航运的发展与秦汉征服岭南的行军路线有直接的关系。公元前 218 年，秦始皇派王翦“南征百越之君”^[31]，使五路大军挥戈南下，“一军塞镡城之岭，一军守九嶷之塞，一军处番禺之都，一军守南野之界，一军结余干之水”^[32]。其中，第二路军沿湖南潇水进入今广西贺州，再经西江、北流江、南流江到达合浦。攻打岭南的战争持续了 3 年之久，最终“以卒凿渠而通粮道”^[33]，开凿了灵渠有了补给才得以与越人继续作战，

最终统一了岭南地区。征服岭南的战争结束之后，实现了全国统一，秦始皇开始着手建立全国的交通网络以巩固其新建立的帝国。秦朝规划的交通网络以关中为中心，而其南路干线直指岭南。秦末赵佗欲自立，南海尉任嚣对其言曰：“南海僻远，吾恐盗兵侵地至此，吾欲兴兵绝新道。”^[34]此处的“新道”即秦始皇统一岭南后修建的通越新道。新道由湖南道县沿潇水，经谢沐关进入富川（今广西富川、钟山一带）、临贺、封阳（今广西贺州）后，可沿着贺水南下。“古代由中原进入广西主要有两条通道，一是由桂东北的全州、兴安到桂林的湘桂走廊，可借助湘江、灵渠、漓江水运；一是由湖南道县通富川的‘新道’和湖南江华大圩经贺州桂岭的古道，即潇贺古道，可借助潇水、贺江水运。”^[35]值得注意的是，通过潇贺古道的两条道路可顺贺江直下，向东可通珠江下番禺；向西沿西江可进入黔江，下北流江，再经过桂门关、南流江与当时著名的对外贸易港口徐闻、合浦相通。

秦始皇开凿灵渠、修筑新道以后，形成了岭南和中原地区的交通网络，使得南海的珠玑、犀象等物产进入中原地区的商品贸易之中。

(2) 汉武帝平定南越

秦末南海尉赵佗自立为南越武王，占据今我国广两、广东及越南北部等地，推行“和辑百越”的政策，在一定程度上缓和了越人和中原汉人的矛盾，但南越国的长期存在，不利于南方的经济和文化的发展。元鼎五年（公元前112年），汉武帝兵分五路，命“卫尉路博德为伏波将军，出桂阳，下汇水；主爵都尉杨僕为楼船将军，出豫章，下横浦；故归义越侯二人为戈船、下厉将军，出零陵，或下离水，或抵苍梧；使驰义侯因巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂牁江，咸会番禺”^[36]。平定南越后，元鼎六年（公元前111年）汉武帝置南海、郁林、苍梧、合浦、交趾、九真、日南等九郡，其中合浦郡领“徐闻、高凉、合浦、临允、朱卢”五县^[37]，范围大致包括今广西玉林、北海、钦州和广东茂名、阳江等地区。通过这次用兵，从今湖南进入广西的路线基本形成，即经过零陵郡，利用灵渠和潇贺古道南下西江，一路下西江进入珠江；另一路经西江转黔江下北流江，经桂门关进入南流江。

(3) 东汉马援征交趾

建武十六年（40年），交趾女子征侧和征贰叛乱，征侧自立为王，光武帝于是“拜伏波将军，以扶乐侯刘隆为副，督楼船将军段志等南击交趾”^[38]。当时楼船将军段志至合浦病卒，光武帝命令马援一起率领段志的兵士，“遂沿海而进，随山刊道千余里”^[39]。从这一记载可以看出，当时各路军队会师于合浦，并由合浦沿海南下征交趾。马援等南下的行军路线可以从《后汉书》中看出端倪，光武帝“乃诏长沙、合浦、交趾具车船，修道桥，通障溪”^[40]。从当时的交通状况来看，马援等率领的军队的行军路线与秦始皇及汉武帝时期南下军队的路线大致相同，主要是沿湘江经灵渠转入漓江，

沿西江南下北流江，过桂门关沿南流江进入合浦。东汉章帝时期，郑弘代任大司农，认为“旧交趾七郡贡献转运，皆从东冶汎海而至，风波艰阻，沉溺相系”^[41]，于是向章帝请求开通零陵和桂阳的峽道，到南朝时期零陵和桂阳的峽道已经成为常用的道路。零陵、桂阳峽道的开通，促进了岭南与中原地区的经济文化交流。

秦始皇、汉武帝、马援等对岭南用兵之后，岭南与中原的内河航运网络逐渐完备。这些内河航运网络的开通和道路修筑的初衷是为了开拓领土和维护国家统一，但随着国家的稳定和岭南地区经济的发展，秦汉两代修筑的水路和陆路逐渐成为商贸往来的通途。东汉章帝时期开通的零陵、桂阳峽道就是为交趾七郡的朝贡提供便利而开凿的，但之后则逐渐成为岭南地区与中原地区互通的重要通道。

3. 合浦港的兴起

经过秦汉两代对岭南地区交通网络的建设，合浦境内水网交错、舟楫互通，水上交通甚为便利，南流江逐渐成为中原与岭南联系的重要通道之一。随着造船技术和航海技术的发展，南流江出海口——合浦港的航海活动逐渐兴起。汉武帝在元鼎六年（公元前111年）开通海上丝绸之路，其路线自日南障塞、徐闻、合浦起航，途经当时东南亚地区的都元国、邑卢没国、谶离国、夫甘都卢国、黄支国、皮宗、已程不国等国家。汉代的航海技术还不足以支持深海航行，当时东南亚等地区的国家与中原贸易往来的船只多是近海沿海岸航行，而与东南亚较接近的合浦成为当时登陆的重要港口之一。当时往来的船只由合浦等地上岸以后直接沿着南流江北上，经桂门关，过北流江进入西江，再由西江进入漓江（桂江），最后通过灵渠进入长江水系；或经西江入贺江，走潇贺古道进入潇水。正是由于中原地区与东南亚等地区的国家贸易往来频繁，使南流江成为南北沟通的桥梁，合浦成为中原与海外贸易的中转港。

南流江出海口有众多天然良港，流域内物产丰富、交通便利，人们利用优越的地理条件和驾驭舟船的特长开始了远洋航行和贸易，为海上丝绸之路的开辟和繁荣做出了重要贡献。

三、三国两晋至唐宋元时期南流江航运的开拓

三国至南北朝时期岭南政权更迭频繁，先后经历了东吴、晋、宋、齐、梁、陈六代共370年。在此时期，由于国家的分裂和长期战乱，使南流江流域的商贸和航运都受到了一定影响，尤其是合浦与东南亚一带国家的贸易受到的影响较大。唐宋时期由于陆上丝绸之路受到了阻碍，海上丝绸之路得到了空前的发展，佛教文化通过南流江传入内陆，经济与文化发展繁荣。

（一）水运网络的完善

三国两晋至南北朝时期，合浦不仅是海外各国通广州、越灵渠的中转港，同时还

因盛产珍珠成为闻名的商港。三国时期岭南属吴国管辖，孙权封士燮为左将军，管理岭南地区。其时南流江沿岸产出的细葛和明珠深受贵族阶层的喜爱，士燮每年进贡孙权的物产有“杂香细葛、辄以千数，明珠、大贝、流离（琉璃）、翡翠、玳瑁、犀、象之珍，奇物异果，蕉、邪、龙眼之属”^[42]。这些贡品主要由交趾沿海运至合浦，再经南流江转送至北流江，过灵渠抵达建业。因为合浦出产的珍珠多用于供奉吴国，所以当时合浦的珍珠贸易并未取得太大的发展。这一情况直到东晋时期才得以改变，交趾刺史陶璜向晋武帝上疏曰“合浦郡土地饶确，无有田农，百姓唯以采珠为业，商贾去来，以珠贸米，而吴时珠禁甚严，虑百姓私散好珠，禁绝来去，人以饥困。又所调猥多，限每不充。今请上珠三分输二，次者输一，粗者蠲除。自十月讫二月，非采上珠之时，听商旅往来如旧”^[43]，晋武帝准许了陶璜的请求，合浦珍珠得以流通于中原和海外诸国的市场，合浦港的水陆交通变得繁忙起来。

南朝梁大同七年（541年），交州李贲起兵叛乱，占领交州。梁武帝派广州刺史卢子雄率领高州、新州两处兵马从番禺出发，由陆路至合浦征伐李贲。适逢春瘴盛行，士兵到达合浦之后死伤十分之六七，大军溃败而归。大同十年（544年），梁武帝派陈霸先率水军由番禺溯西江抵郁林，再沿南流江进入合浦。次年十一月，陈霸先至交州与李贲鏖战。太清元年（547年），“贼众大溃，贲窜入屈獠洞中，屈獠斩贲，传首京师”^[44]。陈霸先平定交州叛乱后，势力日渐强盛，后取代梁朝建立陈朝。由于陈霸先对广州与合浦的海路交通非常熟悉，因此更重视广州、合浦等港口的海上贸易，促进了合浦及南流江作为贸易通道的发展。

此外，晋代以来南海还流行一个简单的造船方法，《南方草木状》云：“桡榔。树似栝桐，中实。其皮可作纆，得水则柔韧，胡人以此联木为舟。”^[45]此处的“胡人”指的是当时居住在番禺（今广州）的波斯人，他们来到番禺，也带来了各种各样的技术。南流江流域内的民众亦采取了类似的造船方法，使得短途的航运更加便捷。

（二）航运的繁荣

唐代开辟了由长安一直通达安南的水陆联运路线，而由长江进入广西及至合浦仍沿袭秦汉以来的路线，即通过灵渠—漓江—桂江—西江—北流江—南流江抵达合浦后沿海路进入安南。此时南流江和北流江之间的容州成了交通枢纽，唐朝设容州都督府以控制南流江航线。

宋代辟廉州为对外互市之地，元丰年间（1078-1085年），廉州盐场发展迅速，成为宋代漕运海盐的集散之地，促进了南流江和廉州港的航运发展。

元代在廉州置市舶提举司和采珠都提举司，使得南流江的对外贸易一度兴旺。

1. 唐代南流江航运繁荣

(1) 成为佛教传播通道之一

唐代佛教发展空前繁荣，僧人西行求法的风气日盛。当时西行求法之道一为西北陆路，一为南海海路。义净《大唐西域求法高僧传》记载了唐代前期（641-689年）61位西行求法的高僧，其中37位由海路前往印度，可见其时海上丝绸之路成了僧人西行求法的重要通道。唐代僧人由海路西行多附商人船舶前行，出海沿用汉代以来传统港口：明远法师“振锡南游，届于交趾（今越南红河三角洲一带）”^[46]；义朗律师“思瞻圣迹，遂与弟俱游……既至乌雷（今广西钦州），同附商舶”^[47]；智弘律师“至合浦升舶，长泛沧溟。风便不通，漂居比景。覆向交州（今广东广西及越南中北部地区），住经一夏。既至冬摩，复往海滨神湾，随舶南游，到室利佛逝国”^[48]；义净随龚州使君冯孝詮“至广府，与波斯舶主期会南行”^[49]，咸亨二年（671年）十一月从番禺出发西行。从《大唐西域求法高僧传》中僧人西行求法的起点可以看出，唐代通往南海诸国的港口集中在岭南地区的交广一带，包括番禺、乌雷、合浦、交州（今越南岷港）、比景（今越南横山以南）等地。林梅村《丝绸之路考古十五讲》中提到敦煌壁画323窟南壁石佛浮江壁画（图2-9^[50]）绘有合浦城和交州城，反映了唐代高僧航海求法的盛况，同时表明了当时合浦与交州是海上丝绸之路的重要港口，往来于南海诸国的商旅和僧人多聚集于此。

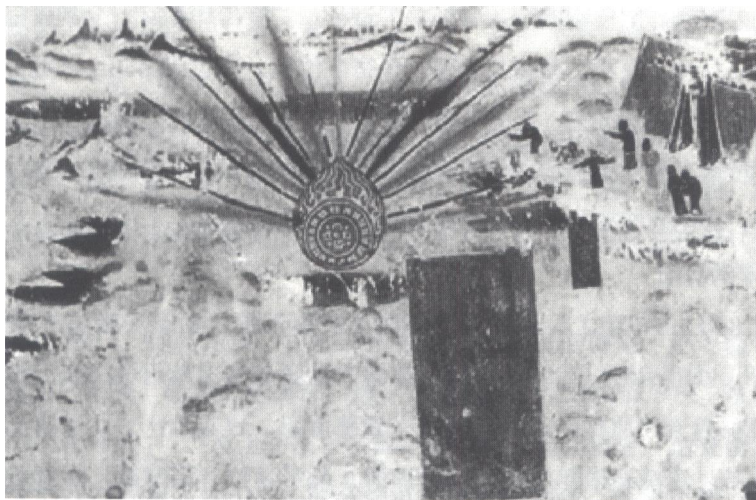


图2-9 敦煌壁画323窟南壁石佛浮江壁画局部图

鉴真第五次东渡日本传经时途经岭南道，在岭南地区受到了官民的欢迎，《唐大和上东征传》载：“（鉴真）三日三夜，便达雷州（今广东省雷州半岛）。罗州（今广东廉江市）、辨州（今广东化州市）、象州（今广西象州县）、白州（今广西博白县）、容州（今广西容县）、藤州（今广西藤县）、梧州（今广西苍梧县）、桂州（今广西桂林市）等官人、僧、道、父老迎送礼拜，供养承事，其事无量，不可言记。”^[51]从谭其骧主编的《中国历史地图集》看，当时鉴真一行的路线是从雷州至桂州，途经罗州、辨州、

象州、白州、容州、藤州、梧州，因白州、容州处于南流江流域，故推测当时鉴真可能取道南流江水道，转北流江再进入藤州和梧州。

从西行求法僧人路线、敦煌壁画及鉴真赴桂州的路线看来，南流江水道成为唐代佛教从海路往中原地区传播的通道，流域内佛教也得到了很大的发展。

(2) 容州路的水陆联运

由西江航道进入苍梧（今广西梧州）转西南经容州（今广西北流市）出桂门关（该关位于容州南30里，两山对峙如阙门，阔仅30步，形势险要），南下可沿南流江抵达廉州（治所在今广西浦北县），然后可沿海路前往安南和海南岛，唐人称其为容州路。唐初诗人沈佺期和杜审言在中宗神龙元年（705年）被流放岭南，沈佺期徙安南驩州（今越南河静省），杜审言徙安南峰州（今越南山西、永安省境内）。他们先后从当时京都南下，沿长江进入湘江，取道大庾岭虔州路，至端州驿站（今广东肇庆市），后沿西江南下北流江，经桂门关入南流江，进入廉州后沿水路进入安南。沈佺期的《人鬼门关》诗云：“昔传瘴江路，今到鬼门关。土地无人老，流移几客还。自从别京洛，颓鬓与衰颜。夕宿含沙里，晨行冈路间。马危千仞谷，舟险万重湾。问我投何地？西南尽百蛮。”^[52]从沈佺期的描述中可以看出，通过桂门关进入南流江的通道由来已久，杜审言和沈佺期前往安南都选择容州路（即西江—北流江—桂门关—南流江的水陆交通路线），说明容州路是岭南至安南最为方便快捷的线路。

(3) 北戍滩的疏通

咸通年间（860—873年），朝廷任命高骈为安南都护，由于安南与广州的航道多有巨石，于是开通了天威遥运河。此外，高骈还在博白县西南50千米的马门滩下游的北戍滩开凿运河，使舟楫可在南流江通行。其事迹被后人刻碑留记，碑文云：“北戍滩，在博白县西南一百里马门滩之下。唐咸通末年，安南都护高骈，既平蛮僚，诏归阙，自海路南合浦而上，经是滩，险不可行，又中伏巨石。骈因留俸钱，遣海门防遏使杨俊营治之。至今舟楫通行，人无艰阻。乾符中，俊立碑以纪其事。”^[53]高骈对北戍滩的疏通，说明唐代南流江的航运是当时人们由安南北上中原的重要通道之一。同时，随着北戍滩的疏通，南流江的航运得到了进一步的发展。

(4) 短途航行船只的改进

唐代内河航运的发展离不开简便的造船方法，唐代刘恂的《岭表录异》记载了当时岭南地区的造船方法：“贾人船不用铁钉，只使桡榔须系缚，以橄榄糖泥之。糖干甚坚，入水如漆也。”^[54]可见，至唐代岭南百姓已经采用了联木为舟的方法，并用橄榄糖糊泥，加以改进，这体现了当时岭南地区人民的智慧。值得注意的是，这里的联木为舟造船技术仅使用于制造短途和内河航行的船只，航海所用的船只还是以铁钉和桐油等制造的船舶为主。

2. 宋代南流江内河航运的发展

(1) 漕运食盐航路的开辟

廉州依山傍海，海岸皆沙土，斥卤之地尤多，加上当时盐业技术由煮盐法改进为晒盐法，盐业成本缩小，促进了廉州盐业的发展。宋代廉州沿海建有大规模的盐场，并设白石、石康两大盐仓，成为海盐集散之地。《岭外代答校注》记载，廉州“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……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”^[55]。《宋会要辑稿》云：“自郁州水路可至廉州，其处亦有同脚盐船。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。”^[56]从上述材料可以看出，当时廉州的海盐可以通过陆路和南流江水路直达郁林州，可见当时交通的便利和廉州盐业的兴盛。这些海盐运往郁林州以后通过北流江运往广西各州，包括静江、融、宜、邕、宾、横、柳、象、贵、郁林、昭、贺、梧、藤、浔、容等府州。海盐业的发展进一步促进了南流江内河航运的发展，使之成为从滨海地区通向广西内陆各州的黄金水道。

《郁林州志》载：“郁林为州，由岭以南亦一都会。南连雷化，至于琼管；西接廉钦，达于横山；为海道之蔽翼，桂林之藩篱也。地平广而无险，水纡回而不深。况盐利所在，舟车之会，巨商富贾于此聚居。”^[57]从上述文字记载可知南流江航运发达，地处南流江畔的郁林州成为桂东南重要的政治经济文化中心，是名副其实的岭南都会，交通便利，可通往雷州、化州、廉州、钦州、海南等地。此外，南流江还是安南使者北上中原朝贡贸易的首选之路。《钦州志》记载安南使者由中原返回安南，曰：“安南入贡所过州县，差夫数百，多自静江（今桂林）水路以至容州（今广西容县），又自北流遵陆一百二十里至郁林，自郁林至水路至廉州（今广西合浦县）。”^[58]说明南流江—北流江—漓江—灵渠水陆通道是宋代安南使者入贡的必经之途。

(2) 造船技术的进步

据《岭外代答校注》记载，宋代岭南有大型的木兰舟、藤舟和小型的剡木舟。木兰舟“舟如巨室，帆若垂天之云，桅长数丈，一舟数百人，中积一年粮，豢豕酿酒其中，置死生于度外。一舟容千人，舟上有机杼市井，或不遇便风，则数年而后达……”^[59]。因为木兰舟载重量大，“不忧巨浪而忧浅水”^[60]，所以适合深海航行，是当时人们往来于岭南地区与东南亚地区等的商船。岭南地区缺乏铁钉桐油之类的造船材料，造船多使用空木板穿藤约束而成。其方法与晋唐时期联木为舟之法类似，“于藤缝中，以海上所生茜草，干而窒之，遇水则涨，舟为之不漏矣。其舟甚大，越大海商贩皆用之”^[61]。除此之外，岭南地区还保留着“剡木为舟”的造船传统：“广西江行小舟，皆剡木为之，有面阔六七尺者。虽全成无罅，免濡裯之劳，钉灰之费，然质厚迟钝。忽遇大

风浪，则不能翔，多至沉溺。”^[62]这种独木舟只适合在江河或近海航行，如遇大风浪就会沉溺，无法远洋航行。但因其使用一整块木料造成，免除了“濡裯之劳，钉灰之费”，成为在风平浪静的江河之中常见的船只。南流江流域玉林、博白等干支流远离海岸，风浪较小，唐宋时期独木舟穿梭于河网之中，至于南流江出海口的合浦，则应该有藤舟或木兰舟停泊。

木兰舟和独木舟的共同使用，使岭南地区的航海和内河航行活动得以进一步发展。南流江流域造船、航行的情况应与岭南地区相似，通过独木舟、藤舟、木兰舟等运输工具将岭南地区与中原地区及其他国家紧密地联系在一起。

3. 元代漕运的勃兴

元代时期，与交趾的战争连年不断，所以元政府非常重视北部湾一带的海防，改廉州为廉州路，设总管府，由海北海南道宣慰司管辖。直至至元二十四年（1287年）陈日烜病危，派使臣求和，元政府与交趾的战争气氛才逐渐缓和，钦廉一带的海外交通和贸易又兴旺起来。

元世祖忽必烈非常重视海外贸易，于至元二十一年（1284年）先后在杭州、泉州等地设立市舶都转运司，并将宋王朝在廉州设立的沿海巡抚司改为市舶提举司，以迎送接待来往使者和蕃舶，对进出口商品课税。《元一统志》载，南流江“在州南，去南流县二百步。源自容州北流县凌城乡大容山流出，经本州南门外，至廉州石康县入海。岁通舟楫，来往运海北海南盐课，至南新仓交卸”^[63]，反映了元代南流江仍发挥着海盐运输的功能。当时南流江往来舟楫较多，这些使者前往中原地区很有可能也是通过南流江水道进入长江流域，说明了元代南流江航运仍在继续发展，商贸往来频繁。

随着造船技术和航海技术的发展，南流江流域与海外的联系进一步加深，流域内的水运网络也逐步完善，促进了流域内的经济发展。

四、明清时期南流江航运的起伏发展

（一）漕运与商贸的兴盛

明洪武元年（1368年），廉州路改设为府（治所在今广西合浦县），廉州的政治地位进一步提升。永乐十四年（1416年）来往于廉州的商贾和外国使节甚多，于是明成祖下诏“增设廉属驿站”^[64]，在廉州地区增设水陆驿站，进一步促进了廉州的海陆交通发展。

同时，南流江的内河航运也进一步发展，据杨正泰《明代驿站考》考证可知，明代南流江设有还珠马驿（今合浦县城内）、白石马驿（今合浦县东南山口）、乌家马驿（今合浦县西北乌家）、两瓯马驿（今玉林市内）、永宁马驿（今陆川县内）等水陆驿站^[65]，可见当时南流江水陆交通的便捷。

明代时期廉州的晒盐技术取得了很大的进步，当时廉州沿海港汊晒盐条件优越，先做好盐田，然后几次引入海水，沉积之后，即得到卤水，再经风化就可以得到海盐。晒盐技术提高后，廉州的食盐产量上升，可以通过南流江和海道向广西内陆地区和安南等地调运海盐。

明代郁林州农业发达，生产的大米品质优良，其中“以晚稻鼠牙占为最。有黄壳、白壳两种极上者。白壳米小香软，色如银，价常昂，客争贩往四方。京都称为‘广西细米’”^[66]，当时广东米市皆以郁林米为贵，客商争相来郁林抢购大米，初步形成了“西米东输”的商贸结构。郁林州的大米主要通过南流江水道向广东输出，而安南暹罗的大米也涌入廉州、钦州，一时之间，廉州成为大米的集散之地，转运往广东各埠，海运和河运一派兴旺。永乐二十年（1422年），博白县吏王延广曾上书建议：“郁林博白、北流、陆川、兴业四县，岁运粮九万余石输梧州、平乐等四千户所。今其地储积有余，而郁林州水行可至廉州。廉州去交趾新安俱近。若以郁林及博白等县粮输廉州仓，令交趾军民自运其廉州郡县粮，则以输交趾新安、万宁甚便。皇太子从之。”^[67]通过南流江与廉州的河海联运，使当时广西与交趾的来往频繁，南流江河道成为物资运输、人员往来的一条便捷而繁荣的通道。

合浦盛产珍珠，明代皇帝先后 18 次向合浦征调民船采珠，其中以弘治十二年（1499 年）的规模最大，东莞、琼州各取大艚船 200 只，雷州、廉州各调小船 100 只。随着朝廷大规模采珠活动的进行，国内外商贾纷纷前往合浦采购珍珠。明朝采珠业的发达，客观上也促进了南流江商贸的繁荣。

（二）茂北运河的开凿

为满足廉州对外贸易和南流江内河航运的需要，明太祖在洪武二十七年（1394 年）下令开凿郁林州南流江和北流江的人工运河。《明太祖实录》言：“辛未，广西郁林州民李友松上言，本州北流、南流二江，其间相去二十余里，乞凿河通舟楫，以便行旅，仍乞蠲其所侵田税，及设石陡诸牐，诏从之。”^[68]谈迁《国榷》亦云：“（大明洪武二十七年十二月）辛未凿广西郁林州北流南河二江。”^[69]关于运河的开凿，目前存在未开凿和开凿一半两种说法。《广西通志·水利志》认为：“明太祖朱元璋应郁林州民众之请，同意凿通西江水系一级支流北流江与独流出海的南流江之间约 20 余里的水道，并设石陡诸闸，以缩短西江中上游地区出海航程，惜因故未予实施。”^[70]韩光辉、张宝秀从《国榷》对南流江和北流江运河的记载中得出结论：明太祖时期曾计划开凿一条运河，以沟通北流江与南流江，发展南北航运，并于洪武二十七年（1394 年）开工，后因工程浩大而中止^[71]。于少波结合文献材料，对玉林“茂北古运河”进行实地调查，“踏查路线上并未发现石陡、闸门、堤围等遗迹，人工夯土和石砌痕迹并未发现”，从而认为茂

北古运河只是得到了明太祖同意修筑的诏令，但实际上并未开凿^[72]。

无论运河开凿与否，从当时郁林州民对开凿运河的期待和明太祖对开凿运河的重视可以看出南流江、北流江的航运异常繁忙，也从侧面反映了当时南流江水运的兴盛和流域内经济的发展。

（三）航运的衰落

1. 海禁政策的实行

明朝初期，朱元璋为防止沿海岛屿的方国珍、张士诚余党勾结倭寇侵扰，实行严厉的“海禁”政策，规定“片板不许入海”“敢有私下出诸番互市者必实之重法”^[73]，其间只允许特定的国家以朝贡的形式进行贡舶贸易。永乐年间（1403-1424年）曾放宽海禁，出现了郑和下西洋的伟大壮举。从正统元年至正德五年（1436-1510年）70多年间，明代统治集团内部围绕着海外贸易问题展开了“禁”与“弛”的辩论，但始终未改变“禁海”的政策。

清朝初期，由于郑成功集团和各种反清组织的存在，清政府不得不延续明代的海禁政策。顺治十二年（1655年）颁布的《禁海令》和康熙十七年（1678年）重申的《迁海令》的施行，使“禁海”“南洋贸易限令”等政策对清代南流江航运的发展产生了深远的影响。康乾盛世期间由于统治者的故步自封，海禁政策曲折反复，时开时禁，对合浦等沿海港口的经济发展十分不利。

正是在明清两代政府长期海禁政策的影响之下，南流江内河航运及廉州海运没有延续唐宋以来的繁荣，反而进入了走私盛行的畸形发展阶段，使南流江航运逐渐衰落。

2. 南流江航道泥沙淤积

南流江下游地势平坦、水流平缓，泥沙易沉积，形成了南流江三角洲。泥沙的沉积不仅形成了三角洲，还使南流江航道淤积，不利于航运的发展。明代以来，南流江下游经常出现泥沙淤积的现象，仅廉州县城的州江就出现了多次淤积：“州江地高亢逆沙，易壅，民病之。……嘉靖三十知府何御复浚，东辟土岸以来上流，西垒石矾以障下流之泄，民复利之，今又壅。”^[74]明代中期以后，廉州的出海口已完全淤塞，无法出海，通往北部湾的州江也无法通航，出海港口由廉州转移至港阔水深的南漓及冠头岭一带。

3. 军事港口的建设

合浦地处西南边陲，海防自汉代以来一直为历代统治者重视。东汉马援在平定交趾的叛乱中，以合浦港为军事基地，将粮草从广东、福建等地运送至合浦，极大地促进了合浦港的发展。合浦物产丰饶，所产珍珠闻名天下，一度成为东南亚一些流寇对

我国沿海进行骚扰的重要地点。明代倭寇海盗盛行，灵山与占城、暹罗、满刺加、安南诸番相距不远，是当时倭寇骚扰的对象之一。明朝政府为了防止倭寇的侵犯，派重兵驻扎于合浦港。这一举措加强了合浦港的军事功能，但在一定程度上影响了当地商业贸易的发展。

得天独厚的自然条件使南流江流域居住的越人与水上活动结下不解之缘，他们择水滨而居，最初以采拾贝类为食，继而以舟楫捕食鱼类，因此越人以擅长涉水渡舟著称于世。这一遗风至今依然保留在合浦等沿海地区的疍民之中，世代承袭不衰。秦汉以来，随着南流江水运网络的开拓和发展，合浦港随之兴起，南流江流域的经济随着海上丝绸之路的开辟迅速发展。到了三国两晋南北朝时期，南流江水运网络因珍珠贸易得到了进一步的发展。唐宋元时期，由于盐业、珍珠和大米等商贸的发展，南流江的内河航运发展繁荣，同时期海外贸易空前发展，廉州与安南等东南亚国家往来密切。明清时期，由于海禁政策的实行和河道出现泥沙淤积的现象，南流江下游和出海港口的航运不复当初，但其内河航运仍在继续发展。

-
- [1] 玉林文化大典编纂委员会:《玉林文化大典(五)》,广西人民出版社,2019,第4页。
- [2] 玉林文化大典编纂委员会:《玉林文化大典(五)》,广西人民出版社,2019,第4页。
- [3] 广东省文物管理委员会:《广东南路地区原始文化遗址》,《考古》1961年第11期。
- [4] 于少波:《古老的几何印纹陶——玉林出土的先秦时期印纹陶器鉴赏》,《玉林晚报》2018年1月7日,第8版。
- [5] 广东省文物管理委员会:《广东南路地区原始文化遗址》,《考古》1961年第11期。
- [6] 林惠祥:《中国东南区新石器时代文化特征之一:有段石锛》,载厦门大学历史系、厦门大学历史研究所、厦门大学人类博物馆编印《考古论文选第1集》,1980,第39-54页。
- [7] [汉]司马迁:《史记》,中华书局,1963,第2969页。
- [8] 蒋廷瑜:《西瓯骆越青铜文化比较研究》,载《桂岭考古论文集》,科学出版社,2009,第69-86页。
- [9] 广西野生稻普查考察协作组:《广西野生稻的地理分布及其特征特性》,《作物品种资源》(现名《中国种业》)1983年第1期。
- [10] 广西野生稻普查考察协作组:《广西野生稻资源概况》,《广西农业科学》1979年第5期。
- [11] [北魏]酈道元:《水经注》,陈桥驿点校,上海古籍出版社,1990,第694页。
- [12] [汉]司马迁:《史记》,中华书局,1963,第3270页。
- [13] [汉]刘安著,陈广忠译注:《淮南子译注 上》,上海古籍出版社,2017,第14页。
- [14] [宋]朱熹注:《周易》,上海古籍出版社,1987,第65页。
- [15] 蒋廷瑜:《广西发现的独木舟》,载广西壮族自治区博物馆编《广西博物馆文集》(第五辑),广西人民出版社,2008,第280-282页。
- [16] [宋]朱熹注:《周易》,上海古籍出版社,1987,第65页。
- [17] 黄怀信:《逸周书校补注译(修订本)》,三秦出版社,2006,第333页。
- [18] 广西壮族自治区文化厅文物处、广西壮族自治区博物馆:《广西左江岩画》,文物出版社,1988,第195页。
- [19] 广西壮族自治区文化厅文物处、广西壮族自治区博物馆:《广西左江岩画》,文物出版社,1988,第111-112页。
- [20] 韦慧:《西南地区古代铜鼓船纹考析》,硕士学位论文,华南理工大学,2017,第21、23页。
- [21] 广东省文物管理委员会:《广东佛山市郊澜石东汉墓发掘报告》,《考古》1964年第9期。
- [22] 广西大百科全书编纂委员会:《广西大百科全书·历史》,中国大百科全书出版社,2008,第132页。
- [23] 广西大百科全书编纂委员会:《广西大百科全书·历史》,中国大百科全书出版社,2008,第131页。
- [24] 杨耀林、谭永业:《广东德庆汉墓出土一件陶船模型》,《文物》1983年第10期。
- [25] 谭玉华:《广东德庆东汉墓出土陶船补说》,《中国国家博物馆馆刊》2015年第4期。
- [26] 李世佳:《广西沿江沿海地区汉代考古遗存的初步研究》,硕士学位论文,广西师范大学历史文化与旅游学院,2015,第68页。
- [27] 广西文物保护与考古研究所、贵港市博物馆:《广西贵港马鞍岭梁君垌汉至南朝墓发掘报告》,《考古学报》2014年第1期。
- [28] [明]张国经等:《廉州府志》卷二《地理志》,收入广东省地方志办公室编《广东历代方志集成·廉州府部》,岭南美术出版社,2008,第31页。
- [29] [汉]班固:《汉书》,中华书局,1962,第1764页。
- [30] [汉]班固:《汉书》,中华书局,1962,第1671页。
- [31] [汉]司马迁:《史记》,中华书局,1963,第2341页。
- [32] [汉]刘安著,陈广忠译注:《淮南子译注 上》,上海古籍出版社,2017,第831页。
- [33] [汉]刘安著,陈广忠译注:《淮南子译注 上》,上海古籍出版社,2017,第831页。
- [34] [汉]司马迁:《史记》,中华书局,1963,第2967页。

- [35] 韦浩明：《秦汉时期的“潇贺古道”——潇贺古道系列研究之一》，《广西梧州师范高等专科学校学报》2005年第1期。
- [36] [汉]司马迁：《史记》，中华书局，1959，第2975页。
- [37] [汉]班固：《汉书》，中华书局，1962，第1630页。
- [38] [南朝]范晔：《后汉书》，[唐]李贤等注，中华书局，1965，第838页。
- [39] [南朝]范晔：《后汉书》，[唐]李贤等注，中华书局，1965，第838页。
- [40] [南朝]范晔：《后汉书》，[唐]李贤等注，中华书局，1965，第2836页。
- [41] [南朝]范晔：《后汉书》，[唐]李贤等注，中华书局，1965，第1156页。
- [42] [晋]陈寿：《三国志》，[南朝]裴松之注，中华书局，1959，第1192-1193页。
- [43] [唐]房玄龄等撰：《晋书》，中华书局，1974，第1561页。
- [44] [唐]姚思廉：《陈书》，中华书局，1972，第3页。
- [45] [西晋]嵇含：《南方草木状》，中华书局，1985，第8页。
- [46] [唐]义净原著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第68页。
- [47] [唐]义净原著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第73页。
- [48] [唐]义净原著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第175页。
- [49] [唐]义净原著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第152页。
- [50] 中国敦煌壁画全集编辑委员会：《中国敦煌壁画全集 05 敦煌初唐》，天津人民美术出版社，2006，第120页。
- [51] (日)真人元开：《唐大和上东征传》，汪向荣校注，中华书局，2000，第70-71页。
- [52] 连波、查洪德：《沈佺期诗集校注》，中州古籍出版社，1991，第152页。
- [53] [清]谢启昆修、胡虔撰：《广西通志》，广西师范大学历史系中国历史文献研究室点校，广西人民出版社，1988，第5901页。
- [54] [唐]刘恂：《岭表录异》，中华书局，1985，第4页。
- [55] [宋]周去非撰，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第179页。
- [56] [清]刘琳、刁忠民、舒大刚等校点：《宋会要辑稿》，上海古籍出版社，2014，第1125页。
- [57] 光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第51页。
- [58] 嘉靖《钦州志》卷九《拾遗志》，陈秀南点校，成文出版社，天一阁刻本，第295页。
- [59] [宋]周去非撰，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第216-217页。
- [60] [宋]周去非撰，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第217页。
- [61] [宋]周去非撰，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第218页。
- [62] [宋]周去非撰，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第219页。
- [63] [元]李兰腾等：《元一统志》，赵万里校辑，中华书局，1966，第733-734页。
- [64] 《广西大事记（明之二）》，《广西地方志》2001年第1期。
- [65] 杨正泰：《明代驿站考》，上海古籍出版社，2006，第59-62页。
- [66] 光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第69页。
- [67] 《明太宗实录》，(台北)“中央研究院”历史语言研究所，1962，第2341页。
- [68] 《明太宗实录》，(台北)“中央研究院”历史语言研究所，1962，第3436页。
- [69] [明]谈迁：《国榷》，中华书局，1958，第754页。
- [70] 广西壮族自治区地方志编纂委员会：《广西通志·水利志》，广西人民出版社，1998，第512页。
- [71] 韩光辉、张宝秀：《广西南流江与北流江的联水陆运和郁林城市的兴起》，《地理科学》1992年第2期。
- [72] 于少波：《广西玉林“茂北古运河”调查报告》，载广西壮族自治区博物馆编《广西博物馆文集（第十二辑）》，广西人民出版社，2016，第240-243页。
- [73] 《明史》卷二〇五《明太祖实录》。
- [74] [清]阮元修：《广东通志》，商务印书馆，1934，第2262页。