

## 附录 南流江、海上丝绸之路与古代玉林的发展

廖国一 杨清

(廖国一，广西师范大学历史文化与旅游学院；杨清，广西博白县王力中学)

**摘要：**古代玉林曾被称为蛮荒之地，但由于海上丝绸之路的开辟，使位于中原通往东南亚交通线南流江畔的蛮荒地——玉林在政治、经济、文化等方面都产生了很大的变化，如促使郁林州城的兴起，带动了玉林经济社会的发展，加快玉林多元文化的形成，等等。本文根据文献记载和考古资料，探究南流江在古代玉林政治、经济、文化发展中所起的作用。

**关键词：**南流江；海上丝绸之路；玉林；影响；郁林城

海上丝绸之路是古代中国与海外各国互通使节、贸易往来、文化交流的海上通道<sup>[1]</sup>，其主要干线分为东海起航线和南海起航线<sup>[2]</sup>。而由南流江往南从合浦港出海的海上丝绸之路，属于南海起航线西线的一支。南流江作为南海海上丝绸之路的重要内河支线，是古代著名的“南海道”“通越道”“交趾道”，在海上丝绸之路的历史上发挥着极其重要的作用。而玉林作为南流江海上丝绸之路的重要交通枢纽，是古代海上丝绸之路的重要组成部分，自古以来工商业繁荣，素有“岭南都会”的美誉。海上丝绸之路的通航也给玉林留下了许多宝贵的文化遗产，如桂门关（又称“鬼门关”）遗址、茂（林）北（流）古运河遗址、玉林辛仓埠和船埠遗址、容县出土的波斯孔雀蓝釉陶器（唐代）、博白县宴石山摩崖佛像、博白县顿谷镇宴石寺（唐代）、容县都峤山（汉代道教和唐宋佛道圣地）、客家围屋（明清时期）、玉商文化等。但是，这些与海上丝绸之路相关联的文物史迹却被今人所忽视，有些历史甚至连当地人都不清楚，如辛仓村的很多村民对于辛仓埠遗址尚保留有古城墙这一史实茫然不知<sup>[3]</sup>。玉林厚重的历史文化底蕴及其在古海丝之路中所发挥的作用也被大家所遗忘。

为顺应玉林市就海上丝绸之路城市申报世界文化遗产和世界自然遗产这一工作的需要，本文尝试在前人研究的基础之上，结合文献资料的记载和考古资料，论述海上丝绸之路的通航给古代玉林政治、经济、文化等方面带来的变革，为玉林“海上丝绸之路”申遗贡献出自己的微薄之力。同时把玉林与海上丝绸之路之间的历史关系作为地方性资源一并进行研究，有利于抓住“一带一路”的机遇，从而带动玉林经济的建设。从目前的广西海上丝绸之路的研究成果来看，主要集中在论述始发港——合浦港，和对徐闻、钦州等港口的研究，对于海上丝绸之路沿途兴起的中转站城市的研究很少（除梧州外）。就拿玉林来说，全面、具体地研究古代玉林和南流江文化的成果不多。因此从这一方面的意义上来讲，以小见大，可以丰富海上丝绸之路的研究及意义。

## 一、前人研究综述

学术界对广西海上丝绸之路的研究,详见韦夏宁的《广西海上丝绸之路研究综述》。正如作者所言,关于广西海上丝绸之路研究的起步较晚,直到1984年以后,国家把北海、梧州、玉林、钦州等市逐步列为沿海经济开放区,广西的海上丝绸之路研究才开始引起学者们的注意<sup>[4]</sup>。于是在1987年正式成立省级侨史研究刊物《八桂侨史》。与此同时,《北部湾海上通道概说》<sup>[5]</sup>《北海港史》<sup>[6]</sup>《广西航运史》<sup>[7]</sup>等基本上涵盖了广西海上丝绸之路港口的管理方式和管理制度、航运情况、贸易及商品概况等方面的论文及著作相继出现。随后对广西海上丝绸之路的研究如雨后春笋般涌现,研究成果十分丰富,并呈现出深入发展的趋势。如2004年“合浦——海上丝绸之路始发港”理论研讨会召开及其研讨会论文集<sup>[8]</sup>的出版。

但直到2015年玉林市海上丝绸之路城市申报世界文化遗产和世界自然遗产工作的开展,大家才开始关注玉林海上丝绸之路的相关研究情况。2016年11月23日在玉林召开玉林市海上丝绸之路专家研讨会,并将各专家的论文整理成集<sup>[9]</sup>。论文集从理论研究、遗迹研究、互动研究3个方面整理了此次专家研讨的成果,包括南流江海上丝绸之路开通的历史过程,南流江、北流江海上丝绸之路遗址的考古证明,以及古代玉林地区政治、经济、文化分析等内容。但就2016年经广西壮族自治区专家组到玉林市实地考察确定的玉林市海上丝绸之路申遗工作重点做一个课题两个考古点<sup>[10]</sup>的完成情况而言,南流江在海上丝绸之路的重要历史作用的研究已有成果,但是相关的考古成果尚未公开发表。

在这之前,由陈延国主编的《奔腾的南流江》<sup>[11]</sup>从大文化、大视野、大经济3个角度考察了南流江古今的魅力和风韵,向世人展现了南流江古村镇、古埠的文化风采,展现了玉林人民千百年积淀形成的海洋意识与河流意识相交融的独特文化心理,展现了别具魅力的玉林风土人情。这是第一本详细介绍玉林与南流江关系的书籍。

涉及南流江流域研究的著作有《广西航运史》<sup>[12]</sup>,该书详细介绍了广西的主要航运河流各个时期的航运,包括南流江的航运情况;论文有廖国一、曾作健的《南流江变迁与合浦港的兴衰》<sup>[13]</sup>,该文论述了南流江水域与合浦港的形成、发展和变迁之间密不可分的关系,合浦港由于南流江航运的兴起而兴起,之后由于南流江航道的淤塞而衰落。

此外,韩光辉、张宝秀的《广西南流江与北流江的联水陆运和郁林城市的兴起》<sup>[14]</sup>一文详细地论述了南流江、北流江之间的联水陆运的繁荣发展与郁林州城兴起的关系。

涉及海上古丝路与古代玉林经济发展的相关研究有郑勇的《玉林的船埠盐运》<sup>[15]</sup>一文,论述了南流江的便利水运使得明代到中华民国时期玉林船埠盐业的兴旺,从而带动了玉林地区各方面的发展。俞德华的《古代桂东南沿海地区对外贸易的历史回顾

及其启示》<sup>[16]</sup>对汉朝和孙吴南朝时期合浦港、唐宋钦州、明清北海港的对外贸易做了简要的回顾，从而得出了于今桂东南经济发展的启示。覃正的《岭南桂东南“古越道”之钩沉》<sup>[17]</sup>用翔实的史料阐述了桂东南“古越道”在岭南航运史上的重要地位，具体分析了其在促进玉林乃至桂东南一带经济发展与社会文明进步中的作用。李世佳的《试论广西汉代“海上丝绸之路”经济带的形成与范围》论述了汉代海上丝绸之路的开辟给广西地区社会经济的发展带来的重大影响，从而得出汉代广西形成了以主干线上的合浦、布山、广信等地为核心节点，以广西本地物产及各地流转至此的货物为主要商品流通潮流，以水路交通为主要干线和发展轴的与外界经济相联系的带状经济区域的观点<sup>[18]</sup>。

而关于玉林文化研究，有蒋以超、谢伟、王明波的《玉商文化的内涵及其现代困境原因分析》<sup>[19]</sup>，文中介绍了玉商的兴起、发展的历程及新玉商的崛起，从中总结出了玉商自力更生、百折不挠的创业精神，审时度势、把握机遇的市场理念和善于模仿、勇于创新的经营之道的内涵和特质，然后分析了玉商文化发展的现代困境及原因分析。张秉文的《玉商文化的历史考察及现实价值探讨》<sup>[20]</sup>一文对玉商文化的概念做了基本的界定，并从地域和自然地理环境、人文传统和社会历史背景3个方面论述了玉商文化兴起的历史原因，从而得出玉商文化精神的现实价值。

此外，周英虎的《扬长避短，积极融入“一带一路”建设——以广西玉林为例》<sup>[21]</sup>，提出要从现代玉林市所有的资源、经济和区位等优势的优势的利用充分融入“一带一路”的建设中，主张要抓住“一带一路”的机遇，从而扬长避短，加快玉林的建设和发展。

## 二、海上丝绸之路广西段的历史回顾及玉林的重要地位

### （一）海上丝绸之路广西段的历史回顾

#### 1. 秦汉时期海上丝绸之路的兴起

海上丝绸之路是古代中国与海外各国互通使节、贸易往来、文化交流的海上通道<sup>[22]</sup>，其主要干线分为东海起航线和南海起航线<sup>[23]</sup>。而南海起航线又分为西线和东线，西线自北部湾或广州起航，过南海，经今天的越南、柬埔寨、泰国、马来西亚，然后横穿马六甲海峡，再经今天的缅甸、印度、斯里兰卡、巴基斯坦、伊朗、阿拉伯至非洲东海岸各国，支线可沿红海和波斯湾，抵西南亚诸国<sup>[24]</sup>。而由广西合浦港出海的海上丝绸之路属于西线的一支。

秦始皇在统一六国后，建立了中央集权的统治制度，将全国分为36郡。但由于岭南和武夷山脉这2道天然屏障，使长期居住于两广和福建地区的百越族群尚未纳入秦王朝的版图之内。为了开疆拓土，秦始皇从公元前219年起，发动了对百越的征服活动。这就是史家常说的“秦戍五岭”重大事件<sup>[25]</sup>。当时兵分五路（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<sup>[26]</sup>)进攻岭南，除“结余干之水”这一军进攻闽越很快取得胜利并在今福建境内设置了闽中郡外，其余进攻今广东、广西及越南的四军都遇到了当地越人的反抗，进军不顺导致秦军于此“三年不解甲驰弩，使监禄无以转饷<sup>[27]</sup>”，于是“又以卒凿渠而通粮道，以与越人战，杀西瓯君译吁宋”<sup>[28]</sup>。史禄所凿之渠即为灵渠，它的开凿既沟通了湘水和漓水之间的联系，同时也将长江水系与珠江水系连接起来，使岭南有了便利的交通凭借，从而加强了岭南地区与中原的联系，加快了岭南地区的开发。因当时南流江与北流江分水坳——桂门关的地势很低，由北流江南下舍船登陆后，经小段陆路即可进入南流江，再经合浦港可通交趾，这就为汉代海上丝绸之路的开通奠定了基础。

汉武帝时期，原来由西安到大秦的陆上丝绸之路受到大月氏和安息阻碍，中国与大秦之间的商贸不得不依靠印度海船进行倒载转运。为了突破陆上的障碍，汉武帝于公元前111年平定南越后，以日南、徐闻、合浦为起航港开拓了海上航线，史称“徐闻、合浦南海道”<sup>[29]</sup>，即汉王朝的海上丝绸之路。现今最早关于此路的正史记载是东汉班固所撰的《汉书·地理志》，其内容如下：“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（琉）璃、奇石异物，赍黄金杂缯而往。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。”<sup>[30]</sup>此段详细描写了海上丝绸之路的行程及行使时间和贸易商品、地点，是海上丝绸之路开通的有力证明。《后汉书·西域传》记载，“与安息、天竺交市，故遮阇不得白达”，至汉桓帝延熹九年（166年），“大秦王安敦遣使自日南徼外献象牙、犀角、毒瑁，始乃一通焉”<sup>[31]</sup>。由此可知，到汉桓帝时，中国与大秦的海上贸易路线接通，表明海上丝绸之路的西段接通，汉代海上丝绸之路得到进一步的发展。此外，今天的广西合浦县和贵港市等地汉墓出土的玻璃器及玛瑙、水晶、琥珀等珠饰都证实了汉代海上丝绸之路的兴起和发展。

## 2. 唐宋时期海上丝绸之路广西段的发展

唐宋是继汉代之后的又一个封建繁荣时期。这一时期的封建政治、经济、文化得到高度发展，让周边国家为之仰视，纷纷派人到中国访问或经商，这就促使广西海上丝绸之路在这一时期得到了新发展。

### (1) 廉州、钦州商贸活动的繁荣

北部湾作为从汉代就开始通航贸易的出海地，到唐代迎来了对外贸易的高峰期。首先是东南亚国家及印度等国家来华朝贡频繁。《旧唐书》就详细记载了林邑国和以林邑国为中心的东南亚国家来华朝贡的情况：“林邑国……武德六年（623年），其王范梵志遣使来朝。……高祖为设九部乐以宴之，及赐其王锦彩。贞观初，遣使贡驯犀。四年（630年），其王范头黎遣使献火珠……五年（631年），又献五色鹦鹉……自此朝贡不绝”；“婆利国，在林邑东南海中洲上。……自交州南渡海，经林邑、扶南、赤土、丹丹数国乃至焉……贞观四年（630年），其王遣使随林邑使献方物”；“盘盘国，在林邑西南海曲中，北与林邑隔小海，自交州船行四十四日乃至。……贞观九年（635年），遣使来朝，贡方物”<sup>[32]</sup>。由此可见，林邑国的朝贡贸易从隋代开始，到唐朝越来越频繁，且带动了周边国家如盘盘国、丹丹国、赤土、真腊、婆利国的来华朝贡。就林邑一国而言，有研究者<sup>[33]</sup>根据《隋书》《旧唐书》《新唐书》的不完全统计，隋唐五代时期林邑国共有13次遣使入贡，唐代的次数最多，而林邑国的位置是“海行三千里”<sup>[34]</sup>。由此可知，林邑虽为诸国中的近者，也颇有些距离，却依旧频繁往来。此外，《旧唐书》还详细记载了天竺等其他国家的朝贡情况。对于唐宋时期东南亚各国来华朝贡的情况，杜祐在《通典》做了很好的总结：“海南诸国，汉时通焉。大抵在交州南及西南，居大海中洲上，相去或三五千里，远者二三万里。乘船举帆……日南郡其徼外诸国，自武帝以来皆献见。后汉桓帝时大秦天竺皆由此道遣使贡献。及吴孙权遣宣化从事朱应、中郎康泰使诸国，其所经及传闻，则有百数十国，因立记传。晋代通中国者盖寡。及宋齐，至者有十余国。自梁武隋炀，诸国使至，踰于前代。大唐贞观以后，声教远被，自古未通者，重译而至，又多于梁隋焉。”<sup>[35]</sup>此外，《旧唐书》《通典》及《新唐书》均有很多对东南亚国家及印度等其他南海国家的朝贡记录。据统计，两宋时期来华朝贡的国家有26个，朝贡次数为302次<sup>[36]</sup>，足见宋代的朝贡频繁。且“交州郡都护制诸蛮，其海南诸国大抵在交州南，自汉武帝以来，朝贡者必由交趾之道”<sup>[37]</sup>。因而南海的大、小国家抵达合浦进行贸易或传输的船舶日益增多，这就必然促进北部湾沿岸港口贸易的发展。

唐朝海上丝绸之路的商贸也达到了空前繁荣。古代外国来“贡献”的使节，多半带有到中国来贸易的目的，或有商人随行，或自己就是商人。因此随着朝贡贸易的频繁往来，海上丝绸之路上的商贸业迅速发展起来。廉州港也因此成为我国对外贸易的重要港口。合浦盛产珍珠，贩卖珍珠可以让商人们从中牟取暴利，因此我国商人和东南亚各国商人纷纷来此采购珍珠，这就促进了港口贸易的发展。合浦的集市也发展起来，珠市的形成就是最好的证明。此外，张籍《送南客》诗曰：“夜市连铜柱，巢居属象州。”<sup>[38]</sup>张祐《送徐彦夫南迁》诗：“月上行虚市，风回望船舶。”<sup>[39]</sup>这些唐诗也证明

了北部湾沿岸市场的繁荣。再有“雷化廉有丝匹，幅长阔而洁白细密者，名曰慢吉贝。幅粗疏而色暗者，名曰粗吉贝，有绝细而轻软洁白、服之耐久者”<sup>[40]</sup>，并且“间以五彩，异闻炳然、五色鲜艳”<sup>[41]</sup>，很受各地商人的青睐，纷纷来此商贸。因此可知无论是朝贡式的官方贸易，还是民间经贸，多数经北部湾进行。这就表明了合浦本地具备商贸的物品，为海上丝绸之路提供了商品和交易场所，而海上丝绸之路的发展也带动了合浦港的商贸繁荣，两者相辅相成、互惠互利。

北宋大中祥符二年（1009年），交州黎至忠遣使来贡，并且“求互市于邕州”<sup>[42]</sup>，想在与钦、廉两地互市的基础上，再与内地邕州互市，扩大互市范围和贸易。但朝廷以“濒海之民数患交州侵寇。承前止许廉州及洪寨互市，盖为边隅控扼之所。今或直趋内地，事颇非便”<sup>[43]</sup>的理由予以驳回，于是“诏令本道旧制谕之”<sup>[44]</sup>。到大中祥符五年（1012年），交州李公蕴又“乞发人船直趋丰州互市”，宋朝仍“令本司谨守旧制”<sup>[45]</sup>。虽然交趾求互市于邕州、丰州的请求没有被朝廷接受，但是仍然奉行唐朝时期令钦、廉2州与海外各国互市的制度。这也表明廉、钦2州自唐至宋以来都是与海外各国互市的城市。作为与海外各国互市的城市，钦、廉2州都获得了进一步的发展。无论是集市的兴起还是外商的往来，都说明了唐宋时期商贸的繁荣。1972-1974年，分别于广西的昭平县、藤县、平乐3地出土了长沙窑釉下褐彩花鸟纹瓷壶<sup>[46]</sup>、长沙窑褐点叶形图案的瓷罐<sup>[47]</sup>、长沙窑黄釉褐斑贴花壶<sup>[48]</sup>。而在沉没于印尼爪哇勿里洞（Belitung Island）海域的“黑石号”上有逾5万件长沙窑的产品，船载物品绝大多数为中国制造，主要是公元9世纪的产品。其中有一件器外壁在入窑烧造之前就阴刻“宝历二年（826年）七月十六日”铭记的长沙窑釉下彩绘碗<sup>[49]</sup>。唐代，长沙窑的瓷器通过湘江、洞庭湖、长江运送到沿海港口，沿“海上丝绸之路”输出，输出地区东至日本、朝鲜，南到阿拉伯半岛，甚至远至非洲<sup>[50]</sup>。长沙窑瓷器的远销非等地，充分说明了唐代海上丝绸之路的繁荣。

与此同时，唐代对外贸易政策的实行，也促进了对外贸易的繁荣。如政府明令来往岭南的贸易，“诸道一任商人兴贩，不得禁止往来”，“廉州珠池，与人共利……宜令本州任百姓采取，不得止约”<sup>[51]</sup>。这就为岭南南北商旅交往敞开了大门。对于海外贸易，政府也宣布：“岭南、福建及扬州蕃客，宜委节度观察使，除舶脚收市进奉外，任其来往，自为交通，不得重加率税。”<sup>[52]</sup>且“贞观十五年（641年），尸罗逸多……因遣使朝贡。太宗以其地远，礼之甚厚，复遣卫尉丞李义表报使”<sup>[53]</sup>。这些政策吸引了大批来华的外来商人，同时也鼓励了本地商人经商。

## （2）钦州港的发展与繁荣

“据诸传综考，当时之航发地，首广州次交州，偶亦为今合浦境内之旧治，与钦县境内之乌雷（钦州）。”<sup>[54]</sup>唐宋时由于合浦港一带逐步被泥沙淤积，钦州作为唐宋时

期北部湾的重要港口发展繁荣起来，对外贸易空前频繁。唐咸通八年（867年），高骈奏请开凿水道天威径<sup>[55]</sup>，从此以后从钦州通往安南的船只无须再绕过白龙尾，就可直接经天威径到交趾，这样就大大缩短了航程，也提高了钦州到交趾的安全系数，使由钦州出海的贸易增多，海外贸易更为兴盛。此外，唐朝外出求法的僧人也由钦州出发，如“义朗律诗者，移轴成都人也，与同州僧之岸并第一人名义玄，俱至乌雷，同附商舶，褂百丈，陵万波。越轲扶南……”<sup>[56]</sup>。

宋承唐制，除了“沿海州郡类有市舶，国家绥怀外夷，于泉、广二州置提举市舶司”<sup>[57]</sup>，还于廉州设置了沿海巡抚司<sup>[58]</sup>，具有市舶司的职责，使北部湾对外贸易的管理更加方便。市舶机构等管理机构的出现既是海上贸易发展的产物，也是海外贸易繁荣的重要反映。北宋熙宁（1068-1077年）之后，宋朝逐渐放松了对交趾的贸易限制，钦州的海外贸易更加频繁。为了加强对钦州海外贸易的管理，广南西路经略使曾布建议朝廷在“钦、廉州宜创驿，安泊交人。就驿置博易场，委州监押、沿海巡检兼管勾”<sup>[59]</sup>。于是在北宋元丰二年（1079年）设立钦州博易场，并且成为宋代广西设置的融州容溪博易场、钦州博易场、邕州永平博易场、静江府义宁博易场、邕州太平博易场和邕州横山寨博易场这6个博易场中影响最大、最繁华的。周去非的《岭外代答》里就详细描述了钦州博易场的繁华：“凡交趾生生之具，悉仰于钦，舟楫往来不绝也。……其国富商来博易者，必自其边永安州移牒于钦，谓之小网。其国遣使来钦，因以博易，谓之大纲。所贵乃金银、铜钱、沉香、象齿、犀角……吾之小商近贩纸笔米布之属日与交人少少博易……唯富商自蜀贩锦至钦，自钦易香至蜀，岁一往返，每博易动数千氓缗。”<sup>[60]</sup>不管是富商还是小贩均来此交易。外国商者在钦州博易场交易的商品主要有珍珠、交趾香料、金银、犀角、象齿等土特产，而中国的主要商品有布、米、纸、蜀锦、笔等生活必需品。可谓是商贾云集，商战激烈，交易频繁。从交易的物品可知，米、布、盐等均为生产生活的必需品，所以安南在宋代时请求与中国互市的原因是他们的生活必需品和文化用品都必须依赖广西输入，因此也就有了安南频繁往来于北部湾海域。博易场遂成为广西地区对外（主要是越南）贸易的主要交易地。同时也使钦州在宋朝的发展达到繁华。

### （3）佛教僧侣往来频繁

唐宋时期经济的发展带动了我国与外国之间的文化交流。唐宋时期，佛教盛行。北部湾沿海是唐宋国内外佛教僧侣们往来学习、取经、传道进出的地区。据《大唐西域求法高僧传》记载，洛阳僧人智弘“跨衡岭入桂……欲亲礼西天。幸遇无形禅师，与之同契。至合浦升舶，长泛苍冥。风便不通，漂居匕景。覆向交州，住经一夏，既至冬末，复往海滨神湾，随舶南游，到室力佛逝国”<sup>[61]</sup>。可知取道合浦出海而达印度求法成为中国佛教徒们去往印度的一条通道。此书一共记载了57位僧人在唐贞观十五

年（641年）以后到武后天授二年（691年）这51年间到南海和印度游历、求法的事迹。值得注意的是该书中关于这57位僧人往返的路途记载。书中记载的第一到第七位、第十到第十二位、第十五到第二十位、第三十位、第三十三位、第三十八到第四十位这21位僧人俱从陆路往返之外，剩下的36位加上《重归南海传》所记4人一共40位均是取海路往返的，且第三十八到第四十位这3位取道于陆路只是个传说而已。这说明在唐朝时期外出求法僧人从海路出发的普遍和频繁。从书中的记载来看，他们在南海上的交通并非一道。或从广州登舶，或从交趾，或从占波，或经佛逝，或经诃陵，或经郎迦戎，或经裸人国而抵东印度，或从羯荼西南行到南印度等，道途众多，无固定的路线<sup>[62]</sup>。足见当时海上交通的频繁与范围的广大。僧人们求法或布教的路线，往往也是商业贸易的路线。因此佛教徒们一开始就和商业与商人结下了不解之缘。从书中的记载也可以看到，僧人们泛海，多是附商舶，与商人结伴而行。所以佛教僧人们往来频繁也就说明了海上贸易的频繁。

此外，文人中的文献诗歌记载也进一步佐证了广西唐宋时期海上丝绸之路的繁荣。如韩愈《送郑尚书序》中载：“其海外杂国，若耽浮罗流求毛人夷亶之州、林邑、扶南、真腊、甘陀利之属，东南际天地以万数，或时候风潮朝贡，蛮胡贾人舶交海中。”<sup>[63]</sup>这一记载，反映了宋代北部湾等地海上丝绸之路的繁荣。

综上所述，唐宋时期广西的海上丝绸之路得到空前的发展，北部湾地区呈现出“舟舶继路，商使交属”<sup>[64]</sup>的繁荣景象。

### 3. 明清时期海上丝绸之路广西段的衰落

#### (1) 明清海禁政策导致廉州府官方贸易消失

明朝初年，东南亚各国仍然通过北部湾地区与我国进行经济文化往来。朱元璋将廉州路设为廉州府，安南、占城仍可“使者皆带行商”，“北直廉州，循海北岸”<sup>[65]</sup>。但是与此同时，明朝也加强了对北部湾地区的控制，如明初增加的市舶制度规定，“凡外来夷贡者，皆设市舶司领之，许带他物，官设牙行与民贸易，谓之互市。是有贡舶，即有互市；非入贡，即不许互市矣”<sup>[66]</sup>，同时严格规定了朝贡的人数、贡舶、贡道、贡期，如“安南贡道，故有广西”<sup>[67]</sup>。这就规定了安南使者必须要从陆路进入广西然后经今天的南宁再北上中原，而不是利用水路直接溯江北上进入中原，增加了安南使者进入中原的路程和困难。这在一定程度上限制了北部湾地区的海上对外交往。明代中叶后，统治者怕“海疆不靖”，令廉州府“诏禁钦廉商贩毋得与安南夷交通”<sup>[68]</sup>，官方贸易贡舶不再经钦州湾，北部湾沿海的官方贸易基本消失。清初，承袭明代的海禁政策，且因廉州沿海有抗清力量更为严厉，北部湾成为“海禁”重点区域。如廉州府宣布“寸板不许下海，违者处死”<sup>[69]</sup>。清康熙元年（1662年），又颁布“迁海”的命令，

且派遣大臣抵廉州监督执行。于是，廉州官府派兵强迫沿海百姓，“徙内地五十里，设排栅，严出入，以杜接济台湾之患”<sup>[70]</sup>，导致沿海人民生活苦不堪言，合浦港繁荣的地位更是一去不复返。

## (2) 南流江河道淤塞导致合浦港的衰落

《旧唐书·高骈传》中记载：“至唐懿宗咸通五年（877年），移骈为安南都护。……又以广州馈运艰涩，骈视其水路，自交至广，多有巨石梗途。”<sup>[71]</sup>由此可知，唐代，南流江河道就时有淤塞现象，且影响了南流江的航运。到了宋代，关于南流江淤积的记载也增多，如“郁林……每春夏雨多水涨，涝泥沮洳，輿焉埋轮，骑焉没足，涉焉没顶”<sup>[72]</sup>。每当暴雨的时候，南流江玉林段淤积也时有发生，严重影响人们的生产生活。到明代中期后，南流江经常发生河水暴涨和淤塞现象。据乾隆《廉州府志》记载：“此江水……一条迤邐循城而下者，名为州江。因其水口高亢而逆沙易壅，冬水浅。此往来舟筏率由州江转海沂流抵城。……正德间（1506-1521年）知府沈输濬之非其水道，寻复壅浅。至嘉靖三十年（1551年）知府何御因民告难，亲观请度宜墓濬东关土岸，以迎其上流之来，西击石跋以障其下流之浅，由是水势磅礴。”<sup>[73]</sup>此江即南流江。由此可知，明清时期南流江流域经常发生河水暴涨和淤塞现象，导致南流江河道交通阻塞，影响百姓的农业收成和通行。明正德年间（1506-1521年）、嘉靖年间（1522-1566年）虽多次疏塞，但都无济于事。《合浦县志》载：“州江水口甚高，沙易壅塞，舟行必转出海口，始得随潮而下，民甚苦之。”该书又载：“明正德嘉靖间曾两次疏之，今仍壅塞。”<sup>[74]</sup>《合浦县志》与《廉州府志》的记载都说明了南流江洪水泛滥后的淤塞现象。再加上南流江流域因处于亚热带季风气候区，夏季多暴雨，且至明清时期外来人口大量涌入玉林，大大加快了南流江流域的开发，导致南流江上游水土流失严重，继而导致南流江下游河床升高，且侵蚀入海口，使南流江入海口改道。合浦港的港口功能受到了严重的影响，以致地位不断地衰落，最终被北海港所取代。

所以，基于海禁政策的实行、南流江的淤塞，以及广州港的繁荣等原因，明清时期，海上丝绸之路广西段走向了衰落。

## (二) 作为古代联水陆路交通枢纽的玉林

玉林地处桂东南，南流江从中间缓缓流过，江水千万年冲积而成广阔的平原，水源丰富，土质肥沃，孕育出了玉林这个八桂大地的重要粮仓。而玉林是南下桂门关后紧靠南流江的第一个驿站，它的发展与南流江息息相关。

南流江发源于北流市大容山南麓，向南流至合浦注入北部湾，古时又被称作合浦江、廉江等；而北流江发源于云开大山南段西北麓，因江水曲折向北流而名，古又被称为容江、绣江。南流江、北流江（以下简称“两江”）江水丰沛，自古利于通航。“越

人善水”<sup>[75]</sup>，玉林靠着两江优越的地理位置发展起来。在两江中间有一小段陆路，连接成一条500多千米的水陆兼程的内陆通海大道。因其横贯在古代“百越”的西瓯与骆越族群杂居的桂东南，于是有专家名之为桂东南“古越道”<sup>[76]</sup>，也有人称其联水陆路<sup>[77]</sup>。联水陆路顾名思义就是连接两江水陆之间交通的陆路，是沟通相邻两条水路的交通孔道和运输捷径。它的选址一般须满足2个条件，一是在两江之间距离的最短处，二是联水陆路两端必须可以通航。两江之间的联水陆路满足以上条件，成为沟通两江乃至海上丝绸之路的重要纽带。据韩光辉研究，联水陆路在唐代及其以前位于北流县城与今玉林市东茂林之间，距离仅15千米；宋代及其以后则位于北流县城与南流县城<sup>[78]</sup>即后来的郁林州城之间，距离约30千米<sup>[79]</sup>。这段联水陆路的变化正好说明了古代玉林一带城镇的不断发展和繁荣。郁林州位于南流江的上游，是南下桂门关后紧靠的第一个“驿站”，处在联水的西端。可以说是南流江、北流江联水陆路的发展孕育了它。自海上丝绸之路这一航线开通之后，玉林便成为这条贸易路线上客、货必经的中转站，它的发展与建设跟海上丝绸之路密不可分。

### 三、南流江与古代玉林的政治

作为南流江这条南北大动脉上的中转站之一，古代玉林的建置及城市的兴起和发展与南流江的通航息息相关。

#### （一）县治始入北流江流域

古代玉林曾被称为蛮荒之地，在秦代以前，是西瓯骆越部族的聚居地区之一。今玉林市境内始有建制是在秦始皇统一岭南后在岭南设置的南海、桂林和象三郡，而今玉林在秦朝隶属象郡、桂林郡。到了汉元鼎六年（公元前111年），汉武帝“遂定越地，以为南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南、珠崖、儋耳郡”<sup>[80]</sup>。将秦的三郡改置为九郡，郁林始作郡名。因“郁水”所经，汉武帝便取以氏郡<sup>[81]</sup>。今玉林一带分属其中的郁林、合浦、苍梧三郡，但大部分县市属于郁林郡。郁林郡辖县十二，仅布山、阿林、广郁三县治集中分布在今玉林西北部、郁江及其支流沿岸。汉代之后，郁林郡辖地虽缩小及辖的县稍有变化，但大体上历东汉、三国、两晋及南北朝前期，基本保持不变<sup>[82]</sup>。但魏晋南北朝时，南流江水路得到进一步的发展。“晋时趋交趾皆由此关（桂门关）”<sup>[83]</sup>，官员和交趾使客已经通过湘桂水路和南流江、北流江的便利水运往返，南流江、北流江的水路交通线地位的重要性已日渐显现出来，加上合浦的港口贸易日渐发展起来，从而带动了南流江、北流江的航运。基于南流江、北流江地位的上升，晋时北流江中游沿岸增设荡昌县，隶属于合浦郡，治所在今容县县治容城区，开启了北流江流域始有治所的历史。经济基础决定上层建筑，因此当晋时县治城市进入北流江流域，表明南流江、北流江之间贸易的发展及交通路线地位的上升，同时也表

明区域开发开始向南推进。

## （二）唐代容管的设立

“唐武德四年平萧铣，于今州东北置铜州，领北流、豪石、宕昌、渭龙、南、陵城、普宁、新安八县。”<sup>[84]</sup>说明铜州的设置与军事有很大的关系，主要是为了维护容州地区的安定。与此同时，铜州的州治置于北流县，提高了北流江流域的军事地位和政治地位。唐贞观元年（627年）改铜州为容州，以州西容山为名，且将州治由北流迁到了普宁县（今容县）。贞观二十三年（649年）将原藤州辖下之宁人县更名欣道县，划旧容州管辖。此时，容州领普宁、北流、陵城、渭龙、欣道和陆川6县。容州所辖之地扩大，地位进一步提高。开元中，容州升格为都督府，移容州郭下之北流西南30千米，自此北流县与普宁县、渭龙县截然分域。“开元二十一年（733年）置容州管内经略使，治容州，领十四州，六十余县。”<sup>[85]</sup>普宁（容州）既是县治、州治，又是管治所在地。乾元元年（758年）容州升格为容州都督府，在唐穆宗在位期间，容管甚至并管了“邕管”，统辖了大半个广西。因此《舆地纪胜》记载容管说：“容盛于有唐，当时五管经略，惟容为最著。”<sup>[86]</sup>

基于容州州治的不断变迁和所辖领地不断扩大，且容州的地位不断提升，说明唐王朝对南流江、北流江流域开发的重视和该流域经济地位的不断上升。但是容州州治所不管如何变化，都是在容县和北流两地之间。容县和北流都位于北流江沿岸，容县在北流江的中偏下游，而北流在北流江的中偏上游位置。北流县因地理位置距南流江较近，且北流江上游支流多使得中偏上游的北流县水源丰沛，江水流量变率小，通航能力稳定。这些适合航运的条件使北流县治从南朝齐武帝永明六年（488年）置北流郡开始，到梁陈间废郡为县后，历经隋、唐、五代十国至宋、元、明、清与中华民国时期，一直作为南流江、北流江联水陆运的东段中转站，履行着中转站的功能。因此从这个方面来说，北流县城的兴起与北流江经济的发展和南流江水路的繁荣有很大的关系，容州州治设于此也说明了这一点。

从容县这个地理位置来说，北流江横穿其境，顺北流江北上可达藤县到苍梧而后到达广州港；同时也可溯漓江过灵渠进入湘水而达中原；也可溯北流江到北流县城舍舟登陆，过桂门关，而后沿南流江南下到合浦。同时唐朝北流江流域的陆路交通有所发展，从容县出发向北、向东可通今天的藤县、岑溪、广东，向南可通北流、陆川、玉林等，向西北可达今桂平、平南。只要守住容县，便可控制住桂东南乃至广东西部广大地区的稳定和安全，所以容县历来都是兵家必争之地。因此，容州为适应桂东南“南驰日户，北走石门”<sup>[87]</sup>的交通要道和军事要塞而兴起，并建起规模宏大的州城，所谓的“弦歌闻于西驿，罗绮艳于南街”<sup>[88]</sup>，足见其繁荣。

### （三）宋代郁林州城的兴起

南流江、北流江航运地位的提高及经济的发展促进了玉林地区的政治建设，最突出的表现就是宋代郁林州城的兴起。“宋初，以人稀土旷，省并州县。”<sup>[89]</sup>因此，将位于南流江、北流江沿岸的党州和牢州撤销，保留了郁林州、容州和白州<sup>[90]</sup>。当时只有兴业与南流2县归属郁林州管辖，且无州城，兴业县城和南流县城先后成为郁林州治所的所在地。而到了宋初，南流县（今玉林城区北部）就在联江水路的西端，作为南流江上游通航的起点而发展起来。由此可见，随着唐朝时海上丝绸之路的繁荣，到了宋初南流江流域得到了快速的开发，且日益变得重要起来。南宋周去非的《岭外代答》载：“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，而商人尤艰之。白改行官卖，运使姚孝资颐重，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。静江岁额八千箩，融二千七百箩，宜四千三百九十，邕七千五百，宾二千五百，柳三千五百有奇，象三千，横两千七百，贵三千一百有奇，郁林三千，昭三千九百，贺五千，梧二千，藤二千五百，浔三千，容三千。凡五万八千百箩有奇。”<sup>[91]</sup>由此可知，合浦所建的白石、石康2个大规模的盐场成为桂东南地区、桂州、邕州、融州等地食盐的来源。“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（桂林）而南二千余里，可以不役一夫而办。”<sup>[92]</sup>由于当时的玉林南流江水路交通便利，且处于廉州到桂州水（陆）路的中心位置，成为政府官盐储藏运输的重要中转站。海盐的运输及其在玉林储存以输往各州的数量大而且运输频繁，因此需要一个交通便利且安全的保障。

而伴随着南流江、北流江流域经济开发而来的是南流江上游的水土流失和水流量的减少，从而导致南流江的航程缩短。因此，之前联水陆运西端的中转站茂林的航运能力下降，无法满足南流江航运越来越繁荣的水运需求，所以不得不弃茂林而随之下移。南流县位于南流江的中偏上游，茂林站偏下一点，航运条件较茂林好，且满足联水陆路中转站的2个条件，是当时非常理想的选址位置。并且当时从贵州经兴业、南流到雷州的陆路已经开通，南流县交通枢纽的地位日益显现，因此将南流江、北流江联水陆路两端的中转站下移到南流县城。而南部沿海食盐北运的繁忙及南流江和北流江交通地位的确立要求进一步提高联水陆路西端客、货中转城市南流县城行政地位，来保障这一交通枢纽的安全和南北水路交通线的畅通，从而加强和提高城市的行政管理能力及客、货中转和物资集散的能力<sup>[93]</sup>。为适应这一客观情况，北宋至道二年（996年），将郁林州治所从石南县古州肚（属今容县）迁到南流县城（即郁林州城，今玉林

城区十字街以北部分)。郁林州城也就成为海上丝绸之路的重要中转站和桂东南物资集散中心。据《郁林州志》所载：“郁林为州，由岭以南亦一都会。南连雷化，至于琼管；西连廉钦，达于横山；为海道之蔽翼，桂林之藩篱也。地平广而无险，水迂回而不深。况盐利所在，舟车之会，巨商富贾于此聚居。”<sup>[94]</sup>可知郁林州城已成为通往雷州、化州、廉州、海南、合浦、安南及北上的重要交通枢纽，交通地位在之前的基础上不断得以提高。此外，“安南入贡所过州县，差夫数百，多自静江水路以至容州，又自北流遵陆一百二十里至郁林，自郁林至水路至廉州”<sup>[95]</sup>。郁林州也成为宋代安南使者入贡的必经之途。由此也佐证了郁林州城的兴起是南流江、北流江经济、交通地位提高的客观需要。

郁林州城建立以后，州城南安定桥是宋代南流江上游通航的起点。据《郁林州志》记载：“城内四门外四关共九十街，村有二圩。东圩在东门外上东街，逢寅申、巳亥日集。南圩在南门外半里逢子午、卯酉日集。”<sup>[96]</sup>由此可知，郁林州城内街市发展良好，且在城东门外设立东圩，南门外设立南圩，还有固定的圩市日期，形成了同定的圩市。该州志还记载了西门外的两街、南街、北街，街道繁荣，州城内呈现店铺林立的新面貌<sup>[97]</sup>。正所谓经济促进政治建设，而政治稳定又给经济提供了保障。自古以来，一个地区的经济中心和文化中心往往也是其政治中心，因此宋至道二年（996年）后，郁林州成为桂东南重要的政治中心、经济中心、文化中心，成为著名的“岭南都会”。南宋废白州后，郁林州下辖博白县，使郁林州本身的地位得到了提高，南流江水路交通也得到了统一管理。无疑，这就促进了郁林城市的成长和南流江水路交通的进一步发展。

综上所述，唐宋时期今桂东南地区以至南部沿海经济的全面开发和交通枢纽的形成，尤其是南流江、北流江联水陆路中转地位的提升，孕育了玉林市，并且推动了古代郁林的政治建设，使郁林成为桂东南地区的政治中心、经济中心、文化中心。

#### 四、南流江、海上丝绸之路与古代玉林经济社会的发展

秦汉时期，海上丝绸之路开通后，郁林凭借着“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，水迂回而不深。况盐利所在，舟车之会，巨商富贾于此聚居”<sup>[98]</sup>的优势，使玉林这块“处女地”也随之进入了破荒启土的新时代。同时，满足了海上丝绸之路的商品贸易需求，促使玉林地区经济（农业、手工业、商业）社会的发展。

##### （一）推动了古代玉林农业的发展

玉林地处亚热带，雨水丰沛，气候温和，且南流江从玉林中间流过，为其孕育了“地平广而无险，水迂回而不深”的玉林平原，为古代玉林农作物的种植提供了天然优良的地理环境。在古籍记载中，春秋时期的《山海经·海内经》记载：“都广之

野……爰有膏菽、膏稻、膏黍、膏稷，百谷自生，冬夏播琴。”<sup>[99]</sup>文献又载：“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，因名为雒民。”<sup>[100]</sup>而交趾在汉武帝置九郡时才始有郡县。由上述两段记载可知，在西汉以前，包括交趾在内的岭南地区已出现水稻的种植，且随水而种。汉代，随着南流江水路和海上丝绸之路的开通，广西地区跟中原的联系进一步加强，牛耕和铁器也随之传入广西地区。贵港和合浦的汉墓均出土有铁器<sup>[101]</sup>，而梧州与合浦也均出土过陶牛、陶牛车<sup>[102]</sup>。这就说明了汉代广西已出现了牛耕和铁器，运用于农业生产，这就大大推进了广西地区的农业发展进程。但是由于玉林很少发现汉墓及铁农具等，因此汉代玉林的农业开发可能远远落后于贵港和合浦这2个地方。隋唐时期，随着海上丝绸之路的繁荣，中原与广西的交往更加密切。而玉林作为海上丝绸之路的中转站的枢纽位置也越发显现出来。因地处南流江交通枢纽的位置，与中原的交往越发密切，牛耕和铁器得以在玉林等地广泛推广，玉林的农业也在唐代得到了较大的发展。

《旧唐书·地理志》记载：“桂管戍兵一千人，邕管戍兵一千七百人，容管戍兵一千一百人。衣粮税各皆本管区内自给。”<sup>[103]</sup>唐代岭南五管设立的目的是加强对西原部人的统治，但是实际上他们“衣粮税各皆本管区内自给”的做法促进了容州地区农业的增长，也带动了玉林地区的开发。唐贞观元年（627年），“韦丹为容州刺史，教民耕织，止惰游，兴学校，民贫自鬻者，赎归之，禁吏不得掠为隶。始城州，周十三里，屯田二十四所，教种茶、麦，仁化大行”<sup>[104]</sup>。韦丹担任容州刺史，将中原先进的耕作技术带到了容州地区，教授农民种植的方法，垦荒屯田，种植大麦、茶等新的经济作物，促进了玉林地区农业的发展，同时丰富了玉林地区农作物的品种，解决了玉林地区食物紧缺的问题，为玉林商业的发展奠定了基础。唐代李德裕在《鬼门关》一诗中有这样的描述：“五月畬（畬）田收火米，三更津吏报潮鸡。”<sup>[105]</sup>由此诗可证，唐代玉林除一般的稻谷外，还有黑黍、火米等粮食作物。《容县志》对火米有以下解释：“坡禾，一曰山禾，即旱稻，粒大而坚，色白……有粘、粳、糯三种，其性耐旱，宜于畬（畬）田、山地，熟最早。李德裕过桂门关诗云五月畬（畬）田收火米，即此。”<sup>[106]</sup>由此可知，玉林的水稻品种增多，同时也从沿河平原的水田扩展到了旱地耕种，说明当时玉林农业向内地推进，且技术不断提高。到南汉时期，博白顿谷地区已经出现“蔬足果足”<sup>[107]</sup>的兴盛景象。

宋初，统治者十分重视农业生产，颁布了一系列劝农的诏令，如“乾德四年（966年）闰月己亥诏：民能树艺开垦者，不加征；令佐能劝来者，受赏”<sup>[108]</sup>，“端拱元年（988年）诏江南、两浙、荆湖、岭南、福建诸州长吏劝民益种诸谷……江北诸州就水广中杭稻，并免其租”<sup>[109]</sup>，采取了很多鼓励农业发展的措施。在这种氛围下，玉林的农业得到更进一步的发展。南宋周去非的《岭外代答》记载：“田家自给之外，余悉巢

去，曾无久远之积。富商以下价余之，而舳舻衔尾，运之番禺，以罔市利。”<sup>[110]</sup>由周去非所记的“舳舻衔尾”的情况来看，广西米谷输出数量是相当可观的，也就是说，广西粮食比较充裕，可以“余悉棗去”。宋代这种将粮食“余悉棗去”的做法为明清“西米东输”奠定了基础。在这样的情况下，玉林地区随着人口的大量进入，不断往深山荒野开发，耕作面积不断扩大，粮食的产量也不断地增长，粮食已基本可以自给，同时还有多余的稻米可汇集到梧州运往广州销售。与此同时，玉林地区的经济作物如茶叶等也得到了较大发展。吴小凤据《宋会要辑稿·食货》等史料所绘的图表资料（表一）显示，在南宋时期，玉林的茶叶产量较高的县是南流县、兴业县，且郁林州的产茶量仅在静江府和昭州这2个产茶叶大州（府）之后，还远远超过其他州（府），成为广西的主要产茶区之一。玉林地区的茶叶也成为海上丝绸之路的大宗商品之一。

表一 南宋时期广西部分州县产茶数量表<sup>[111]</sup>

州（府）	县	产茶量（斤）	备注
静江	临桂、灵川、兴安、荔浦、义宁	77286.6	小数以下为十六两
全州	清湘、灌阳	3850.13	同上
郁林	南流、兴业	6200	
昭州	立山	7500	
融州	融水	2000	
宾州	领方	650	
浔州	平南	1100	

明清时期，玉林官府采取了大力兴修水利、大力屯田垦荒、扩大农作物的耕作面积、改进耕作方法、推广良种、发展经济作物等措施，使玉林的农业生产得到了全面发展，促进了商品性农业的繁荣。就明清时期陆川县兴建陂塘的情况来说，对比明代嘉靖林富、黄佐修撰的《广西通志·沟洫志》和清代嘉庆谢启昆修撰的《广西通志·山川略·水利》对陆川县所修的陂塘情况可知，明代嘉靖时期陆川只有老鸦陂、暗螺陂、沙料陂3个陂塘。而到了清代嘉庆时期，在原来的基础上又新增了扫历陂、石子陂、官陂、山碓陂、黄榄陂、鹅公陂、良塘陂7座陂塘。陂塘的修筑保证了农业用水，从而促进了农业生产的丰收。陆川县陂塘的兴建从明代到清代不断地增加，说明了明清时期陆川县农业的不断发展及利用陂塘耕种方式的普遍。也就是说陆川县修建这些陂塘之后，解决了全县的灌溉问题，可见陂塘的修建对农业所起的重要作用，且陂塘修建的普遍，客观上也反映了农业的发展。《郁林州志》记载：“所谓壩堰或一村一壩，或数村共一壩，合力修筑灌溉。”<sup>[112]</sup>这说明郁林地区也大兴陂壩水利，且一村一壩，或者数村一壩。记录在《郁林州志》里边的陂塘就有81个，此外还有堤堰的修筑。这

些陂塘或为官修，或为民间自己集资修筑。由此可见，明清时期在官民之间已形成发展水利的共识。兴修水利对于农业生产尤其是水稻生产的发展起了很大的作用。正所谓：“南方熟于水利，官陂官塘，到处有之。民间所为，溪竭水荡，难以计数。大可灌田数百顷，小可灌田数十亩。”<sup>[113]</sup>从明至清末，大力兴修水利使广西的粮食产量大增，广西已成为向广东等地输出谷米的重要“粮仓”，“西米东输”已经形成广西谷米输出的构架。玉林在这个时期的粮食产量也不断增长，粮食源源不断地通过南流江、北流江到达梧州的戎圩，而后输往广东，成为“西米东输”的重要“粮仓”之一；或者从南流江直接南下，运到合浦，与海外各国（主要是今越南）交易，直接参与到海上丝绸之路的贸易中，为其提供了充足的货物来源。

综上所述，古代玉林的农业因处在“地平广而无险，水迂回而不深”的玉林平原上的优势得以发展，又在中原先进的生产技术源源不断地传入和海上丝绸之路的影响下，得到了兴盛。

## （二）带动了古代玉林手工业的繁荣

古代玉林的制陶手工业至少在新石器时代就已经出现了。在容县石头镇石头村文容顶新石器时代文化遗址，出土了距今约 5000 年的夹砂陶壶、夹砂陶鼎等陶片<sup>[114]</sup>。在兴业县龙安镇六西村六平自然村的石井岭，出土了波浪纹、弦纹陶片和夹砂灰黑陶片等，年代为距今大约 4000 年，当在新石器时代晚期之后，商周之前<sup>[115]</sup>。因此，玉林手工制陶业出现较早。秦汉以后，玉林陶瓷业有了进一步的发展。在北流，还出现了铜鼓制造，其中铜石岭汉代冶铜遗址就是证明。

唐宋时期，海上丝绸之路空前繁荣，瓷器作为海上丝绸之路贸易的大宗商品之一在这一时期需求大增。为适应海上“陶瓷之路”外销的需要，宋代玉林的瓷窑如雨后春笋般蓬勃发展起来。考古发现，北流江流域的陶瓷窑址成群分布，迄今为止发现的沿北流河自上而下的瓷窑遗址有 11 处，包括岭垌窑、仓田窑、碗窑、村窑、大荣窑、容县城关窑、大化窑、藤县中和窑和岑溪南渡窑等，形成了广西宋代瓷窑的一条分布带<sup>[116]</sup>。其发现的瓷窑遗址占了广西已发现的青白瓷窑的三分之二以上<sup>[117]</sup>。这些重要的考古发现，足见宋代北流江流域制瓷业的兴盛。在这 11 处窑址中，北流占了 4 个，容县占了 3 个，玉林制瓷业之普遍可见一斑。据 1979 年广西文物普查和对容县城关窑、北流岭垌窑的初步试掘，容县城关窑和北流岭垌窑出土的有碗、盏、盘、碟、壶、罐、盘等生活器具。与此同时，发现北流岭垌村方圆 20 千米的区域内就有 10 多个窑区 100 多条瓷窑，规模之大，全国少见，品种多达 20 种<sup>[118]</sup>。北流江流域的宋代瓷窑分布密集、规模较广、窑炉容量较大等特点，说明了这些瓷窑的生产规模远远超过了当地的需要。宋代玉林的青白瓷窑呈带状沿河两岸分布这一特点，恰恰说明了北流江瓷窑的

生产是带有商业性的，这些瓷器产品主要靠南流江、北流江水路运到外地销售。

瓷器作为对外贸易商品中除纺织品、茶叶之外最大宗的商品，在宋代海上丝绸之路繁荣之时，对其需求不断增大。宋代朱彧的《萍洲可谈》详细地记述了宋朝船舶商人从广州港运载瓷器出海贸易的详细情况：“船舶大者数百人，小者百余人，以巨商为纲首、副纲首、亲事……船舶深阔各数十丈，商人分占贮货，人得数尺许，下以贮物，夜卧其上。货多陶器，大小相套，无少隙处。”<sup>[119]</sup>由此可知，瓷器成为当时商人外出贸易的主要商品。将船几乎全部塞满，可见瓷器在当时外贸商品中所占的比重相当大。而广州对外贸易瓷器有很大一部分可能来自广西。北流江流域作为当时的重要产瓷区，且由北流江北上后入珠江，而后顺西江—珠江可直下广州的水利之便，北流江成为广州瓷器外销的大后方来源。除此之外，商船从北流江南下至北流市然后舍船登陆，至南流江顺南流江可直达合浦出交趾。有学者从北流河流域瓷窑发现的情况和生产力的发展情况估算宋代北流江流域的瓷窑大约有 200 多座，每窑可以生产 2 万件陶瓷，一次可以产出 400 多万件，用宋代广西产瓷量与《宋史》记载的绍兴二十二年（1152 年）广南西路人口（1341572 人）相比较后，得出北流江流域所产的陶瓷除供广南西路人民日常生活外，仍有诸多剩余的推论<sup>[120]</sup>。然后推测出北流江流域的瓷器主要用于商贸。因此，可以说是海上丝绸之路的繁荣及其对瓷器的大量需求带动了宋代玉林制瓷业的兴起和繁荣。

韩槐准的《南洋遗留的中国古外销陶瓷》中图片显示，很多器物在广西容县、永福、桂平等地宋代瓷窑中均有出土，特别是大碗、水埕及碟子的相似度很大<sup>[121]</sup>。这就说明宋代北流江流域的青白瓷通过海上丝绸之路传播到了南洋。又据广东省赴西沙群岛考古发现，在西沙群岛附近发现许多外销的青白瓷器<sup>[122]</sup>，进一步佐证了青白瓷在海上丝绸之路上的流通。此外，菲律宾、印度尼西亚、斯里兰卡及巴基斯坦、埃及等国均有宋代青白瓷器的出土，且与北流江流域出土的宋代青白瓷相类似。这些国家在古代均与我国进行过贸易往来，且是海上丝绸之路上的重点商贸国家。这就证明了北流江流域瓷器的商业性，并且参与到了海上贸易的活动中，成为对外贸易商品中极其重要的一员。

### （三）促进了古代玉林商业的兴旺

宽阔的玉林盆地，优越的南流江航运，以及海上丝绸之路的需求刺激，促进了古代玉林农业、手工业的繁荣昌盛，这也为商业提供了交易的货物和基础，从而带动了商业的发展和兴旺。表现最为明显的就是“岭南都会”——郁林州的发展繁荣。

古代地方城镇往往伴随着地方行政建置的出现而形成，一定区域不同等级的地方行政建置的治所实际上就是不同等级规模的城镇<sup>[123]</sup>。在古代，一个地方的政治中心、

经济中心、文化中心往往合而为一。郁林州就是一个很好的例子。郁林州在宋代因北部湾食盐北运而兴起，并成为食盐储存转运销售的枢纽。为适应南流江、北流江交通地位上升的客观情况，宋至道二年（996年）将郁林州治所从石南县古州肚（属今容县）迁到南流县城。这样，郁林州城市兴起，且迅速成为桂东南的政治中心、经济中心、文化中心之一。它的兴起，大大加快了宋代玉林商业的发展。郁林州城本身就是因盐业而兴起，所以宋代时盐业在玉林商业中的地位可想而知。清光绪三十年（1904年）两广总督岑春煊奏请清廷正式将南流江划为广西食盐进口之航道，从广东合浦（1965年划归广西）运进食盐，经玉林的船埠运集后再运销广西各地，输出大米、生猪、大蒜头、蓝靛等玉林地区特产，年均往来运盐民船千余艘<sup>[124]</sup>。南流江的海盐运输变得越来越繁忙和重要，直至中华民国时期都是广西食盐的重要运输通道。玉林也成为宋代到中华民国时期广西食盐的重要集散地之一，而盐业也成为拉动古代玉林经济发展的一把手。

除盐外，玉林的农业在宋代至元明清时期均获得了很大的发展，粮食也成为玉林商业的大宗货物之一。“州谷类多以晚稻鼠牙占为最。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’。”<sup>[125]</sup>正是由于明清时期玉林稻谷中有这些优良品种，所以声名远播，客商争相贩往各地。邻省广东的米市被广西的米占领了市场，“西米东输”的经济构式在明代已经形成。据清宣统二年（1910年）统计，桂东南“年产米谷在873万石以上，产豆23万石。其中博白县年产米谷占20万石，居广西首位”<sup>[126]</sup>。足见明清时期玉林的粮食产量之足。玉林粮食产量的增加使其成为鱼米之乡，成为广西粮仓之一，成为“西米东输”的粮食大后方之一。玉林销往广东的谷米一般有3条途径：一是从北流经容县销往梧州府的戎圩稻谷交易市场；二是从玉林经博白沿南流江运输到合浦，再转销广东及海外；三是从玉林经兴业运输到贵县粮仓，再沿郁江“西米东运”<sup>[127]</sup>。玉林的粮食通过“西米东输”渠道源源不断地输往广东。粮食交易的繁华状况更进一步促进了玉林商业的兴旺。与此同时，宋代郁林州布的纺织业很发达，郁林州也是布的集散之地。如著名的鬱林葛布，从唐代开始就作为贡布输往京城，到了宋代，得到了进一步发展。由于篇幅原因，在此就不多加赘述。总之，郁林州盐、布的贸易，推动其成为岭南“都会”、桂东南地区的重要商埠。

郁林州城的繁盛。郁林州治所自宋至道二年（996年）迁到南流县城后，因为中转站地位重要，客、货由此中转多，使郁林州城的经济获得了快速的发展，并且屡次对州城进行扩建和修缮。正如《郁林州志》所言：“淳熙七年（1180年）……朝特诏帅臣将其用度以施行之公计……增高于前城周二百八十步，高一丈九尺为屋，三百二十七间敲楼，四城守之备。”<sup>[128]</sup>虽然郁林州的修缮与扩建是为了防御，主要起军事作用，

但是毋庸置疑，州城的扩建进一步完善了郁林州城的职能和设备，客观上促进了玉林商业的发展。由于“郁林为州，由岭以南亦一都会。……况盐利所在，舟车之会，巨商富贾于此聚居”<sup>[129]</sup>。因此到南宋淳熙七年（1180年），郁林城已经发展成为“岭南都会”，其商业的繁荣可想而知。明洪武十九年（1386年），“郁林知州邓文俊千户费忠，创筑州之新城，周六百四十，丈五尺，盖串楼六百，辟四门。东曰迎阳，西曰西镇，北曰永宁，南曰武安”<sup>[130]</sup>。由此可知，明代知州在原有的基础上不断地对郁林州城进行修筑或改造，修建了郁林州子城且形成了完整的规模，不断地扩大了郁林州的面积，完善了州城的功能。同时据《郁林州志》记载，明代的郁林州城分东、南、西、北四个厢，有州门、西门两个市<sup>[131]</sup>。除市外，在城内有在城圩、城外圩相互配合，构成了郁林州城繁荣的商市。清道光十九年（1839年）玉林记载入簿的人口“五乡共肆万一千一百八十户，男女大小共三十三万八千零四十八户丁口”<sup>[132]</sup>。人口之多，足见玉林地区的发展与繁荣。人口的增多也带动了玉林的内需消费，促进了商业的发展与兴旺。

此外，郁林商品和物质交换的发展带动了地方城镇的兴起和圩市的大量出现。明清广西经济史研究者吴小凤根据明清方志，将明清时期广西梧州府各州县的圩市情况进行整理，详见表二。

表二 明清梧州府各州、县所建圩表<sup>[133]</sup>

府	州、县	圩市
梧州府	苍梧县	永宁圩、利尼圩、戎圩
	藤县	富野圩、赤水圩
	容县	西门圩、东门圩、南门圩、大圭圩、逍遥圩、太平圩、渭龙圩、洞头圩、平地圩
	岑溪县	县门圩、小市
	怀集县	武城圩、县前市、小市
	郁林州	在城圩、樟木圩、木眠圩、门头圩、沙塘圩、平安圩、辛立圩、大塘圩
	博白县	平政圩、何木圩、雅山圩、县门市、大旗圩
	北流县	大塘圩、民乐圩、辛圩、县前市
	陆川县	北腊圩、永宁圩、清湖圩、南关圩、东城圩、北关圩、米场圩、马坡圩、平乐圩、平山圩、清湖埠、县门市
	兴业县	城南圩、沙子圩、榕水圩、平山圩、山心圩、马山江圩、圭头圩、新南圩、城隍圩、县前市

上表所录，虽不完全，但也可见明清时期玉林圩市发展的盛况。从上表可以看出，梧州府所辖的郁林州和容县、博白、北流、陆川、兴业5县均属于玉林，这6个地方的圩市占了整个梧州府的圩市的四分之三还多，且大多数均沿江而设。圩市是周边各

地按照约定俗成的日期和地点聚集进行商品交易活动的形式。因此圩市数量的增多，也说明明清时期玉林商业的繁荣。

综上所述可知，南流江、北流江联水陆运的兴盛孕育了郁林州城，而郁林州城的建设同时又带动了商业的发展与兴旺。

#### （四）加快了古代玉林多元文化的形成

文化是一个社会集团内部成员共同拥有的，通过学习得来的意识、行为方式和价值观<sup>[134]</sup>。玉林倚靠其独特的地理位置和海上丝绸之路的开辟和发展的机遇，形成了源远流长、具有强烈地域特色的古代玉林的多元文化。

佛教经海路传入中国，至少在汉代已经开始。从文献记载来看，据《宏明集》卷一《牟子理惑论》序中的记载：“灵帝崩后，天下忧乱，独交州差安”，所以“子将母避世交趾。年二十六归苍梧娶妻。”“守闻其守学，谒请署吏，……又见乱世，无仕宦意，……于是锐志于佛道。”<sup>[135]</sup>由此可知，东汉末年已有佛教在今广西地区流传。但是东汉末年出现这样一位佛教理论造诣如此高深的佛教徒绝非佛教刚刚传入广西就能造就的，必然经过长时间的理论与实践方可成就，所以推测当时交趾和今广两地区已有兴盛的佛事活动和流传的佛学典籍<sup>[136]</sup>。因此，在牟子之前广西已有佛教传入了，而梧州的佛教在牟子之时也得到了传播和发展。

从交通上看，在汉武帝时期，海上丝绸之路的东段已经开通，至汉桓帝时期海上丝绸之路的西段得以开通，可与地中海北部的大秦国进行商贸<sup>[137]</sup>。因海上丝绸之路也是佛教僧人来华的路线，并且佛教僧众或随商人一道来华，或自己本身就是商人，或与商人有着密切的关系。所以随着汉代广西海上丝绸之路的兴起和发展，广西作为海路沿海岸线北上航行的首站，佛教也开始由海路传入广西。南流江作为东南亚各国佛教徒从合浦登陆后进入的第一条水上通道，因此按理说南流江流域是广西地区最早接受佛教的地区，而南流江为佛教徒传播佛教提供了路径和渠道。但是因广西地区百越民族各部落原始宗教思想和习俗的纷繁复杂，从而导致接受佛教思想的社会基础较为薄弱。再加上岭南地区的社会文化水平相对落后等原因制约了佛教在广西的发展。所以佛教在汉代广西传播有限，社会影响不大<sup>[138]</sup>，就仅是当时海上丝绸之路上重要的交通枢纽（今合浦、梧州、贵港）有所传播和发展而已。目前，玉林也尚未发现有关于佛教的任何记载和出土的文物，并且汉代玉林作为海上丝路与中原地区往来必经的一站，它的交通枢纽的地位并不突出，因此推测在汉代时尚未有佛教传入玉林。

《新开宴石山记》记载：“昔曾有人临水□□作佛像，约高五丈余，未穷其年代者矣。口有壬向石室一所，唐咸通中，高相座□，统十道兵师，御八蛮疆境。经行之际，于此□塑造佛像，今以□□。崇远因监制运，遂切经营，乃命良工辟为精舍，一山迥

龕，兩室相鄰。□是以黑金鑄釋迦瑞佛，設於東室，又鑄釋迦牟尼佛一座，兼別鑄五百阿羅漢，□□羅漢設於西室。其次有石引廊、齋堂、僧房等在於室外。”<sup>[139]</sup>此記是南漢劉崇遠在“大漢大寶二年太歲己未九月癸卯朔二十四日丙寅記”所記。據記中可知在唐咸通之前已有博白宴石寺和佛像存在，且唐懿宗咸通八年（867年），節度使高駢統十道兵師，御入此境，見佛像圯毀，在其經行之際，於此室重塑佛像。而劉崇遠自己在任監制運時再次對宴石寺進行重修且將其擴建，說明唐代博白宴石寺這一帶地方已經有佛教傳入並有所發展。據1988年文物復查時專家對宴石山摩崖佛像的鑒定結果可知，此摩崖石刻雕像為隋代以前的佛像。有專家從佛像的造型、面相、服飾及風格方面對宴石山上的摩崖佛像做了分析，認為這組佛造像的雕刻時間應為隋代，是目前已知的廣西最早的一組摩崖造像之一<sup>[140]</sup>。就目前有關玉林佛教的記載來看，沒有比博白宴石山佛像更早的記載，因此玉林佛教文化的傳播有史迹可尋的最早年代應為隋朝。

到了唐朝，玉林的佛教得到進一步發展，各地佛教寺廟興起。當時擴建的博白宴石寺，新建的博白普明寺和報恩寺、北流景星寺、容州開元寺（容縣史上的第一座佛寺），皆成為鼎盛一時的著名寺院。此外，還有民間傳說唐初著名的佛教人物六祖惠能也曾到博白水鳴“六祖台”駐錫弘法<sup>[141]</sup>。這些都說明了唐代玉林地區佛教的繁榮，且呈現由沿河港口向內地發展的趨勢。從上述佛教興起的地點來看，宴石寺位於今博白縣頓谷鎮，古時南流江上的頓谷埠，從船埠上去只需要幾分鐘的路程；普明寺在博白縣治東面；景星寺位於今北流，唐代是容州治所所在，它們均位於南流江、北流江的重要船埠和中轉站，是當時的政治中心、經濟中心、文化中心。這就說明佛教在玉林的傳播，與南流江所起的傳播渠道的作用密不可分，也就是說佛教在玉林的傳播與海上絲綢之路息息相關。且玉林地區地處桂東南，雖然遠離當時全國的政治中心、經濟中心、文化中心，但卻距離合浦港很近，因此古代佛教在玉林的傳播都與海上絲綢之路息息相關。可以說佛教沿海上絲綢之路到達合浦後，順着南流江進入玉林，而後在玉林得到傳播和發展，給玉林留下了許多珍貴的文物古跡，同時這些文物古跡又見證了海上絲綢之路的歷史。

此外，隨着南流江和海上絲綢之路傳入玉林的文化有中原文化、海洋文化、銅鼓文化、商業文化等。這些文化都與南流江、海上絲綢之路密切相關，與古代玉林本土文化融合形成多元的文化。

## 結語

隨着海上絲綢之路的開辟與發展，南流江沿岸的古代玉林交通樞紐的地位也變得日益重要起來，給玉林政治、經濟、文化方面都帶來了重要的影響。南流江和海上絲

绸之路使古代玉林与中原地区、北部湾地区的交往变得日益紧密，农业生产技术和工具传入玉林，促进了玉林农业的发展。与此同时，还带动了手工业的繁荣和商业的兴旺。繁忙的南流江、北流江航运使南流江流域、北流江流域的经济开发得到加强，提高了古代玉林的政治、军事影响力，加快了古代玉林的政治建设。中原文化和海洋文化也随海上丝绸之路传入古代玉林，与当地的本土文化相融合，形成了具有地域特色的多元文化。总而言之，南流江和海上丝绸之路使古代玉林的政治、经济及文化都发生了变化，对古代玉林的建设产生了重要的影响。

- [1] 林立群：《跨越海洋：“海上丝绸之路与世界文明进程”国际学术论坛文选（2011·中国·宁波）》，浙江大学出版社，2012，第19页。
- [2] 朱杰勤、黄邦和：《中外关系史辞典》，湖北人民出版社，1992，第425页。
- [3] 卢翠宁：《申遗背景下玉林文化的挖掘、延续与再造》，载玉林市申报世界文化遗产和世界自然遗产学术论丛编委会编《玉林市海上丝绸之路专家研讨会论文集》（内部资料），2016，第92-97页。
- [4] 韦夏宁：《广西海上丝绸之路研究综述》，《钦州学院学报》2014年第6期。
- [5] 萧德浩：《北部湾海上通道概说》，《学术论坛》1993年第1期。
- [6] 顾裕瑞、李志俭：《北海港史》，人民交通出版社，1988。
- [7] 《广西航运史》编审委员会：《广西航运史》，人民交通出版社，1991。
- [8] 吴传钧：《海上丝绸之路：中国·北海合浦海上丝绸之路始发港理论研讨会论文集》，科学出版社，2006。
- [9] 玉林市申报世界文化遗产和世界自然遗产学术论丛编委会：《玉林市海上丝绸之路专家研讨会论文集》（内部资料），2016。
- [10] 一个课题两个考古点：一是南流江在海上丝绸之路的重要历史作用，由玉林师范学院组织实施；二是南流江流域与汉代古城墙、马援营考古发掘及调查，由广西壮族自治区文物保护与考古研究所和中山大学组织实施；三是汉代窑址考古发掘及调查，由广西壮族自治区文物保护与考古研究所组织实施。
- [11] 陈廷国：《奔腾的南流江》，红旗出版社，2009。
- [12] 《广西航运史》编审委员会：《广西航运史》，人民交通出版社，1991。
- [13] 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。
- [14] 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。
- [15] 郑勇：《玉林的船埠盐运》，《盐业史研究》1998年第4期。
- [16] 俞德华：《古代桂东南沿海地区对外贸易的历史回顾及其启示》，《社会科学探索》1991年第2期。
- [17] 覃正：《岭南桂东南“古越道”之钩沉》，《玉林师范学院学报》（哲学社会科学）2013年第1期。
- [18] 李世佳：《试论广西汉代“海上丝绸之路”经济带的形成与范围》，《钦州学院学报》2015年第10期。
- [19] 蒋以超、谢伟、王明波：《玉商文化的内涵及其现代困境原因分析》，《广西社会主义学院学报》2013年第1期。
- [20] 张秉文：《玉商文化的历史考察及现实价值探讨》，《广西社会主义学院学报》2014年第6期。
- [21] 周英虎：《扬长避短，积极融入“一带一路”建设——以广西玉林为例》，《玉林师范学院学报》2015年第6期。
- [22] 林立群：《跨越海洋：“海上丝绸之路与世界文明进程”国际学术论坛文选（2011·中国·宁波）》，浙江大学出版社，2012，第19页。
- [23] 朱杰勤、黄邦和：《中外关系史辞典》，湖北人民出版社，1992，第425页。
- [24] 朱杰勤、黄邦和：《中外关系史辞典》，湖北人民出版社，1992，第425页。
- [25] 钟文典主编：《广西通史》，广西人民出版社，1999，第38页。
- [26] 何宁：《淮南子集释·人间训》，中华书局，1998，第1289-1290页。
- [27] 何宁：《淮南子集释·人间训》，中华书局，1998，第1289-1290页。
- [28] 何宁：《淮南子集释·人间训》，中华书局，1998，第1289-1290页。
- [29] 张燕、马宗武：《港口经济辞典》，人民交通出版社，1993，第1094页。
- [30] [汉]班固：《汉书》，中华书局，1962，第1585页。
- [31] [南朝]范晔：《后汉书》，中华书局，1972，第2909页。
- [32] [后晋]刘昫：《旧唐书》，中华书局，1975，第5271页。
- [33] 张金莲：《发展与变迁：古代中越水陆交通研究》，博士学位论文，暨南大学，2006。
- [34] [唐]韩愈撰，马其昶校注：《韩昌黎文集校注》，上海古籍出版社，1986，第318页。
- [35] [唐]杜祐：《通典》，王文景点校，中华书局，1988，第5088页。

- [36] 李金明、廖大珂：《中国古代海外贸易史》，广西人民出版社，1995，第104页。
- [37] [后晋]刘昫：《旧唐书》，中华书局，1975，第1667页。
- [38] 《全唐诗》，上海古籍出版社，1986，影印本，第955页。
- [39] 《全唐诗》，上海古籍出版社，1986，影印本，第1289页。
- [40] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第228页。
- [41] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第228页。
- [42] [宋]李焘：《续资治通鉴长编》，中华书局，2004，第1644页。
- [43] [宋]李焘：《续资治通鉴长编》，中华书局，2004，第1644页。
- [44] [宋]李焘：《续资治通鉴长编》，中华书局，2004，第1644页。
- [45] [宋]李焘：《续资治通鉴长编》，中华书局，2004，第1772页。
- [46] 傅举有：《从考古资料看合浦海上丝绸之路的兴起和发展》，载吴传钧编《海上丝绸之路研究：中国·北海合浦港海上丝绸之路始发港理论研讨会论文集》，科学出版社，2006，第217-221页。
- [47] 傅举有：《从考古资料看合浦海上丝绸之路的兴起和发展》，载吴传钧编《海上丝绸之路研究：中国·北海合浦港海上丝绸之路始发港理论研讨会论文集》，科学出版社，2006，第217-221页。
- [48] 傅举有：《从考古资料看合浦海上丝绸之路的兴起和发展》，载吴传钧编《海上丝绸之路研究：中国·北海合浦港海上丝绸之路始发港理论研讨会论文集》，科学出版社，2006，第217-221页。
- [49] 李鑫：《唐宋时期明州港对外陶瓷贸易发展及贸易模式新观察——爪哇海域沉船资料的新启示》，《故宫博物院院刊》2014年第2期。
- [50] 张海军：《海上丝绸之路上的璀璨明珠——长沙窑中外文化交流略谈》，《收藏家》2016年第3期。
- [51] [清]董诰等：《全唐文》，上海古籍出版社，1990，第380页。
- [52] [宋]王钦若：《册府元龟》卷九一《敕宥第十》，（台湾）中华书局，1996，第1090-1091页。
- [53] [后晋]刘昫：《旧唐书》，中华书局，1975，第5307页。
- [54] 冯承钧：《中国南洋交通史》，商务印书馆，1998，第60页。
- [55] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第33页。
- [56] 冯承钧：《中国南洋交通史》，商务印书馆，1998，第52页。
- [57] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第126页。
- [58] [元]脱脱等：《宋史》，中华书局，1977，第301页。
- [59] 李焘：《续资治通鉴长编》，中华书局，1990，第7260页。
- [60] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第196页。
- [61] [唐]义净著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第175页。
- [62] [唐]义净著，王邦维校注：《大唐西域求法高僧传校注》，中华书局，1988，第9-10页。
- [63] [唐]韩愈撰，马其昶校注：《韩昌黎文集校注》，上海古籍出版社，1986，第318页。
- [64] [梁]沈约：《宋书》，中华书局，1974，第2378页。
- [65] 冯承钧：《中国南洋交通史》，商务印书馆，1998，第52页。
- [66] [明]王圻：《续文献通考》，现代出版社，1986，影印本，第383页。
- [67] 龙文彬：《明会要》，载续修四库全书编委会编《续修四库全书》第七百九十三册，上海古籍出版社，2013，第696页。
- [68] 廖国器等：《合浦县志》，成文出版社，中华民国三十一年（1942年），第113页。
- [69] 陈德用：《钦县志》，成文出版社，1946，第285页。
- [70] 廖国器等：《合浦县志》，成文出版社，中华民国三十一年（1942年），第115页。
- [71] [后晋]刘昫《旧唐书》，中华书局，1975，第3001页。
- [72] [元]宋拯：《郁林东门桥记》，[清]汪森辑、黄盛陆等校《粤西文载校点3》，广西人民出版社，1992，第30页。
- [73] [明]张国经：《（崇祯）廉州府志》，书目文献出版社，1992，第38页。

- [74] 廖国一、曾作健：《南流江与合浦港的兴衰》，《广西地方志》2005年第3期。
- [75] 《吕氏春秋·贵因》：“适越者，坐而至有舟也”；淮南子·齐俗训：“越人使于舟”；《越绝书·越绝外传记地传》：“习于水斗，便于用舟”；《魏书·僚传》：“能卧水底，持刀刺鱼”可得。
- [76] 覃正：《岭南桂东南“古越道”之钩沉》，《玉林师范学院学报》（哲学社会科学）2013年第1期。
- [77] 韩光辉、张宝绣：《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。
- [78] 唐武德四年（621年），析北流县地置南流县，属容州；洪武二年（1369年）省入郁林州，故址在今玉林市玉州区。
- [79] 韩光辉、张宝绣：《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。
- [80] [汉]班固：《汉书》，中华书局，1962，第208页。
- [81] [清]邱桂山：《（乾隆版）郁林州志》，广西人民出版社，2011，第4页。
- [82] 夫心荒人：《千年古郡话沧桑——纪念郁林建州1000年》，《文史春秋》，1996，第21页。
- [83] [宋]乐史：《太平寰宇记》，中华书局，2007，第3191页。
- [84] [宋]乐史：《太平寰宇记》，中华书局，2007，第3189页。
- [85] [后晋]刘昫：《旧唐书》，中华书局，1975，第1392页。
- [86] [宋]王象之：《舆地纪胜》，中华书局，1992，第3191-3192页。
- [87] 周绍良：《全唐文新编》，吉林文史出版社，2000，第2693页。
- [88] 潘琦：《广西环北部湾文化研究》，广西人民出版社，2002，第379页。
- [89] [元]脱脱等：《宋史》，中华书局，1977，第2248页。
- [90] [宋]乐史：《太平寰宇记》，中华书局，2007，第3152-3153页、第3189-3194页。
- [91] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第179页。
- [92] [清]刘琳、刁忠民、舒大刚等：《宋会要辑稿》，上海古籍出版社，2014，第1125页。
- [93] 韩光辉、张宝绣：《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。
- [94] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第51页。
- [95] 嘉靖《钦州志》，陈秀南点校，成文出版社，天一阁刻本，第295页。
- [96] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第51页。
- [97] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第51页。
- [98] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第76页。
- [99] 《山海经》，史礼心、李军注，华夏出版社，2005，第237页。
- [100] 蜀王子安阳王：《交州外域记》，载[北魏]酈道元著、陈桥驿校《水经注校注》，中华书局，2007，第861页。
- [101] 广西壮族自治区文物工作队：《广西合浦县堂排汉墓发掘简报》，载文物编辑委员会编《文物资料丛刊4》，文物出版社，1981，第46-56页；李炳东、俞德华：《中国少数民族科学技术史丛书·农业卷》，广西科学技术出版社，1996，第21页。
- [102] 广西壮族自治区文物工作队：《广西合浦县堂排汉墓发掘简报》，载文物编辑委员会编《文物资料丛刊4》，文物出版社，1981，第46-56页。
- [103] [后晋]刘昫：《旧唐书》，中华书局，1975，第1392页。
- [104] [宋]欧阳修：《新唐书》，中华书局，1975，第5629页。
- [105] 覃富鑫：《北流古迹诗注选》，华艺出版社，2001，第2页。
- [106] [清]易绍德修、封祝唐纂：《容县志》，成文出版社，清光绪二十三年（1897年）刊本影印，第225页。
- [107] [清]谢启昆：《粤西金石略》，常怀颖校勘，载梁公卿编《中国西南文献丛书》第7辑《西南考古文献》卷八，兰州大学出版社，2004，第55页。
- [108] [元]脱脱等：《宋史》，中华书局，1977，第24页。
- [109] [元]脱脱等：《宋史》，中华书局，1977，第4159页。

- [110] [宋]周去非著，杨武泉校注：《岭外代答校注》，中华书局，1999，第176页。
- [111] 吴小凤：《明清广西商品经济史研究》，民族出版社，2005，第24页。
- [112] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第46页。
- [113] [清]鄂尔泰：《授时通考》，马宗申校，农业出版社，1992，第300页。
- [114] 玉林文化大典编纂委员会：《玉林文化大典（五）文物卷》，广西人民出版社，2019，第1-2页。
- [115] 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6页。
- [116] 韦仁义：《广西北流河流域的青白瓷窑及其兴衰》，《景德镇陶瓷》1984年A1期。
- [117] 韦仁义：《宋代广西的青白瓷》，《景德镇陶瓷》1993年C1期。
- [118] 王国林：《北流江流域的“海上丝绸之路”考古证明》，载玉林市申报世界文化遗产和世界自然遗产学术论丛编委会《玉林市海上丝绸之路专家研讨会论文集》，2016，第157-167页。
- [119] [宋]朱彧：《萍洲可谈》，李伟国点校，中华书局，2007，第133页。
- [120] 宁金：《解放前广西北流河流域本土陶瓷业探析》，《广西地方志》2007年第2期。
- [121] 韩槐准：《南洋遗留的中国古外销陶瓷》，新加坡青年书局，1960，第80-100页。
- [122] 广东省博物馆：《广东省西沙群岛文物调查简报》，《文物》1974年第10期；广东省博物馆：《广东省西沙群岛第二次文物调查简报》，《文物》1976年第9期。
- [123] 韩光辉：《广西玉林地区城镇体系形成和发展》，《经济地理》1991年第2期。
- [124] 郑勇：《玉林的船埠盐运》，《盐业史研究》1998年第4期。
- [125] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第69页。
- [126] 广西壮族自治区统计局：《晚清和民国时期广西统计资料摘编》，中国统计出版社，1989，第113页。
- [127] 赵彦行：《玉林两江经济文明的历史灵光》，载玉林市申报世界文化遗产和世界自然遗产学术论丛编委会编《玉林市海上丝绸之路专家研讨会论文集》，2016，第98-107页。
- [128] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第75页。
- [129] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第76页。
- [130] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第76页。
- [131] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第57页。
- [132] [清]光绪《郁林州志》，成文出版社，1967，第60页。
- [133] 吴小凤：《明清广西商品经济史研究》，民族出版社，2005，第137页。
- [134] 风笑天：《社会学导论》，华中理工大学出版社，1997，第56页。
- [135] [梁]释僧祐：《宏明集》，中华书局，明刻本，第1页。
- [136] 陈波江：《佛教传入时间考》，《学术论坛》1995年第5期。
- [137] [南朝]范晔：《后汉书》，中华书局，1972，第2909页。
- [138] 陈洪波：《古代佛教入华的岭南交广海路及其影响》，《广西民族师范学院学报》2012年第1期。
- [139] [清]谢启昆：《粤西金石略》，常怀颖校勘，载梁公卿编《中国西南文献丛书》第7辑《西南考古文献》卷八，兰州大学出版社，2004，第55页。
- [140] 廖国一：《佛教在广西的发展及其少数民族文化的关系》，《佛学研究》2002年第11期。
- [141] 陈国才：《南流江——北流河是最早海上丝绸之路的绚丽历史画廊》，载玉林市申报世界文化遗产和世界自然遗产学术论丛编委会编《玉林市海上丝绸之路专家研讨会论文集》（内部资料），2016，第14-53页。