

前 言

南流江位于广西壮族自治区东南部，发源于北流市大容山，是一条大致自东北向西南流的河流，沿途流经广西的北流、玉林玉州区和福绵区、博白、浦北、合浦6个县（区），从合浦县南注入北部湾，全长287千米，流域面积9704平方千米，是广西独流入海的第一大河^[1]。清代道光《廉州府志》则称南流江为合浦江^[2]。

公元前111年，汉武帝平定南越，在岭南设立了苍梧、郁林、合浦、南海、九真、交趾、日南、儋耳、珠崖等9个郡，对南海地区进行治理和开发。汉朝实行郡县制度，郡治相当于现在省级建置的行政中心所在地。合浦作为汉代的郡治，既是当时岭南西部沿海地区重要的政治、军事中心之一，又是汉代海上丝绸之路的始发港。“合浦”一名因其地理位置而得，其境内的南流江在州江分5条支流入海，故其含义是江河汇集于海的地方^[3]。合浦因为有南流江通过境内出海，因此内河航运和海上航运都十分便利。在《汉书·地理志》记载的合浦、徐闻、日南这3个汉代海上丝绸之路始发港中，合浦占据最重要的位置。

秦朝在今桂东北兴安县境内修筑的灵渠，沟通了湘江和漓江，把五岭相隔的长江水系和珠江水系这两大水系连接了起来，是一条十分重要的人工运河。南流江南入大海，往北溯南流江而上，徒步可经南流江与北流江的分水坳——桂门关（又称“鬼门关”）进入北流江，再接西江，溯桂江而上，过灵渠，便可进入长江南面的支流湘江，再通过洞庭湖和长江北面的支流汉水，可达中原地区。

南流江是秦汉以来岭南、西南与中原内地重要的出海通道，也是中国与海外交流的重要的水运通道。南流江和灵渠，使面临浩瀚辽阔的南海的汉代合浦港有了广阔的内陆大后方，成为内河航运与海上航运相连接的交通枢纽。一方面，汉代的船只从长江流域的湘江，可以进入灵渠—漓江—桂江—西江—北流江—桂门关（需要换乘牛车、马车，或者徒步、肩挑等走一段陆路）—南流江—桂南的合浦港一线，内河水运网络四通八达；另一方面，汉代的合浦港地处南流江出海口处，位于江海之交，地理位置优越，港湾多，船只从合浦港往东和东南可以航行到珠江口的番禺（今广州市）、雷州半岛的徐闻和四周被大海包围的海南岛等地，从合浦港始发往西和西南可以航行到达汉朝的日南郡（今越南中部地区，治西卷县，即今越南广治省东河市）等地，以及汉朝国境以外的都元国（今印度尼西亚）、邑卢没国（今缅甸勃固）、谶离国（今缅甸悉利）、夫甘都卢国（今缅甸卑谬）、黄支国（今印度南部的康契普腊姆）、皮宗（今新加坡西面的皮散岛）、已程不国（今斯里兰卡）和马来半岛等地^[4]。汉代合浦作为南海地区重要的港口城市，其内河水运和海上交通都十分便利，与中原地区、西南内陆和东南亚、南亚等广阔的地区都建立了联系，成为汉代海上丝绸之路最重要的始发港和南

海贸易、人口流动网络的重要的节点。

美国北乔治亚学院与州立大学(North Georgia College and State University)的马克·吉尔伯特(Marc Gilbert)认为合浦是世界古典时代的五大港口之一。他在论文《世界古典时代的港口城市》中把合浦与世界其他古代著名港口如印度的 Lo-thal、古巴的 Xel Ha、罗马的 Ostia 和 Portus、突尼斯的 Carthage 称为世界古典时代的五大港口,并称合浦港为“中国最古老的海港”,也是“海上丝绸之路最早的港口”^[5]。而由于贸易网络、港口城市、岛屿、商业、渔业、农业、人口的发展,以及信仰和文化的交互影响,使合浦成为古代南海地区一个重要的交通枢纽和多元文化交融共存之地。

自秦汉经唐宋元明清至中华民国时期,合浦港虽然在不同时期其地位和作用有所差异,但是它一直都是作为南方重要的港口而存在的,南流江也一直具有重要的政治军事作用。东汉建武十六年(40年),交趾郡征侧、征贰起兵反汉,攻城略地数十处,自立为王。建武十七年(41年),汉光武帝刘秀派遣伏波将军马援、楼船将军段志率军乘船从灵渠—南流江一线南下,汇集合浦,分海陆两路西进,最后征服了交趾“二征”的反叛。

南北朝时期,船只由合浦北上,经南流江—灵渠—湘江—洞庭湖—汉水,可通荆州,达洛阳;经南流江—北流江—西江,可至番禺(今广州市);海道经粤闽浙沿海可抵会稽;往西至交趾、日南;西南出北部湾通东南亚、印度半岛和波斯湾^[6]。

隋唐时期,南流江仍为内外交往的干线。在全国七大贸易线中的“广州通海夷道”(即“海上丝绸之路”)和“安南天竺道”,“扼塞海北,远镇交南”的合浦为其中一站^[7]。在唐代,高骈于成通七年(866年)顺南流江南下廉州(今合浦),再从廉州西进打败了交趾。

明洪武二十七年(1394年),为了防止海寇的侵扰,朝廷在南流江出海口附近设乾体(今乾江)水师驻防,乾体营有“大小兵船一十一只、灰斗船四只、艚船七只”^[8]。由于设有不同类型的战舰共24艘,乾体港内军事力量雄厚,倭寇、贼人无法轻易攻入,保障了南流江运输的安全。

永乐年间(1403-1424年),由于安南屡次侵犯中国南疆,明成祖命令从桂、粤、滇三路出兵征战安南,其中一路水军是以廉州为军事基地,从南流江运粮运兵进行接济的。

嘉靖年间(1522-1566年),为了保证南流江的畅通无阻,廉州府号召军民共同疏通了南流江水路航道。便捷的航道不仅有利于水师驻防,也有利于当地经济的发展。

顾祖禹的《读史方輿纪要》是清朝一部地理、兵要大作,该书对廉州的重要地理位置做出了肯定。他在书中说,廉州府“南滨大海,西距交趾,固两粤之藩篱,控蛮

獠之襟要。珠官之富，盐池之饶，雄于南服”^[9]。顾祖禹认为廉州府南临大海，西临交趾，是当时两广地区的屏障，也是约束西南地区少数民族的要冲之地。因此，作为廉州府重要交通要道的南流江的军事地位越发重要。所以，清朝除了在南流江出海口附近继续设立乾体营，还在南流江出海口附近加筑了红泥城炮台、白泥城炮台、八字山炮台等军事设施，以避免外敌（如中法战争时候的法国侵略者）通过南流江入侵廉州城和广西腹地。

南流江对古代商业贸易的作用也十分突出。合浦出产的珍珠，历代都是受中央王朝统治者青睐的奢侈品。《淮南子·人间训》载秦始皇“利越之犀角、象齿、翡翠、珠玕，乃使尉屠睢发卒五十万，为五军”，发动了统一岭南的战争。《淮南子》一书的作者把秦始皇统一岭南的动机完全说成是为了攫取珠玕（珍珠）等土特产的观点未必完全正确，但是至少可以说是其统一岭南的重要动因之一。

汉代，不少外地商人（主要是来自中原地区的商人）乘船从南流江下合浦，通过以粮食交易珍珠，得以致富。《汉书·地理志》载：“粤地……处近海，多犀、象、毒冒、珠玕、银、铜、果、布之凑，中国往商贾者多取富焉。”珍珠形小易藏，因为来自遥远的南海，数量甚稀，价值又大，既适合做首饰，又可药用，所以是商人们喜欢得到的商品，很多人也因此致富。《汉书·赵尹韩张两王传》说，汉成帝时司隶校尉王章因开罪大将军王凤而死于狱中，其妻子徙合浦，其家属“采珠致产数百万”。

宋代以来，廉州（今合浦一带）盐场兴起，南流江海盐运输和商贸繁忙。据《宋会要辑稿》记载：宋代廉州设有“白石、英罗、大廉、石康、平陆”^[10]等盐场。当时“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”^[11]，这些海盐通过南流江转运至广西诸州，南流江成了岭南西部地区重要的海盐供应线。

元明清时期，南流江继续成为廉州食盐散入广西腹地的通道，沿岸出现了白石仓、石康仓、郁林仓等大型的盐仓，南流江水路沿线的博白、灵山、兴业等县城也因盐埠的兴起而繁盛一时。元朝，盐运航线与宋代一样沿南流

江运输。珍珠从合浦一带海域，由数千舡艇开采，贩运至京城。明永乐至宣德年间（1403-1435年），在廉州府的北海港和交趾云屯设驻市舶提举司，接待“西南诸国朝贡”。内河水路仍以南流江为枢纽，雷州、琼州和廉州沿海的永安、乾体、高德、冠头岭、龙潭、武刀、白沙、珠场、陇树、禄村等盐田产的海盐，由船集运石康盐仓，再沿江调运内地^[12]。

清光绪三十年（1904年）两广总督岑春煊奏准朝廷划南流江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，经玉林船埠集中后再运销广西各地，输出大米、生猪、大蒜头、蓝靛等玉林特产，年均往来运盐民船千余艘。^[13]

中华民国初年（1912年）以后，从北海港出发的帆船，运输货物溯南流江而上，还可到达郁林（今玉林市）的船埠，福旺江的小江圩（在今浦北县），张黄江的张黄圩（在今浦北县），武利江的北塞圩（在今浦北县）。^[14]中华民国二十七年（1938年）10月，广州沦陷后，岭南地区的陆路皆被封锁，只有南流江这一水路畅通，玉林等地便成为华南货物转运地和商品销售地，特别是米、盐两类最为大宗。当时沿南流江运载食盐的船只约有五六百艘之多，穿梭来往于玉林船埠至合浦党屋（东盐西进的中转站）之间，然后转运至内地。^[15]

1949年以前，船只从海港出发，通过南流江航线可以到达浦北石埭、博白沙河、玉林船埠等圩镇，以及南流江支流福旺江的小江圩（今属浦北县），武利江的文利圩（今属灵山县）、武利圩（今属灵山县）、北塞圩。主要运输货物品种，出口为植物药材、桂皮、棉花、桐油、生猪、家禽、白糖、菸、牛皮，进口为大米、橡皮干片、煤油、砂仁、豆蔻、黑胡椒、脚踏车、面粉等。^[16]

20世纪50年代，南流江可运输粮食、黄麻、桂苗、八角，通玉林船埠、灵山武利、浦北小江等。载重70吨的船可从海港溯江而上直抵玉林船埠。1965年以前，北海港的船只还可以航行至船埠、武利、小江等南流江流域重要集镇。1966年后，由于拦河筑坝，修筑山塘水库，河流航道条件恶化，以及部分输入内地之货由水路改为陆路等原因，南流江航线（北海至合浦、党江、石埭、船埠等）才歇业。^[17]

南流江在古代的灌溉作用也十分突出。其沿岸经过河水、泥沙的长期冲积，形成了广阔的冲积平原。该平原主要位于合浦县境内，称南流江平原，东北起自合浦常乐镇平心，西南迄于南流江入海口，长50余千米，面积70余万亩（1亩 \approx 667平方米），占全县平原总面积的70%，为广西第二大平原。南流江平原地面平坦，土壤肥沃，农田遍布，河渠交错，是重要的产粮区。^[18]

千百年来，南流江、合浦港作为中国内陆重要的出海通道和海上丝绸之路的始发港，在古代岭南、中国与世界的联系与交往中起了非常重要的纽带作用，在中西交通史上具有重要的地位和意义。

从公元前111年建城至2021年的2000多年的历史长河中，合浦因为有了南流江这条繁忙的水运交通线和重要的始发港合浦港，使得其内河航运与海洋航运都十分兴盛，由此不仅促进了南流江两岸和北部湾沿海地区经济的发展，同时也为江海沿岸带来了南来北往的众多人群和多姿多彩的文化。南流江和合浦港带来了汉代合浦郡的繁荣，这也可以说是“以港兴市”“以江兴市”的结果。合浦的汉墓群及其出土的诸多中外文物、战国至西汉大浪古城遗址、汉代草鞋村遗址、浦北南北朝至隋唐越州古城遗址、博白隋唐宴石山佛教造像、玉林福绵明清至中华民国船埠遗址等，都是古代南流江和合浦港繁荣的历史见证。

南流江、合浦港的变迁与中国历代王朝的兴衰息息相关。当国运昌盛、经济社会快速发展的时候，南流江、合浦港也随之变得繁荣；而当国家积贫积弱、陷入分裂危机和外敌入侵的时候，南流江、合浦港就会走向衰落。南流江、合浦港作为中国南疆的重要组成部分，其命运与祖国的命运息息相关、紧密相连。

两晋以前，由于航海知识及造船技术的限制，船只体积不大，为了确保安全，只能沿海岸航行，而且合浦是通往东南亚和印度洋的最近通道，中外商人急于舍舟从陆，因此在两晋以前合浦港的对外贸易可能比番禺还发达。后来，随着指南针等科学技术的发明和航海知识的发展，中外船只续航能力增强，无须沿海岸航行，也无须借助内陆的水运，满载货物的大船可直接驶往南海海面及各大港口。因此，合浦港逐渐失去了优势，自唐代以后，合浦港逐渐转为中小型港口。

此外，从自然环境的变迁来看，南流江合浦段地势低平，河流缓慢，历经千百年，泥沙沉积严重，加上历代统治者的腐败无能，造成南流江水利年久失修，导致容易发生洪涝灾害，河床升高，而且侵蚀了入海口的港口，使从明朝中期起港口的主要埠地从今廉州镇、乾体港南移到港阔水深的冠头岭一带，合浦港逐渐被北海港代替了。

关于南流江在古代的地位和作用，广西壮族自治区博物馆原馆长蒋廷瑜先生为本书写作了《南流江在海上丝绸之路的历史地位和作用》一文。该文从运兵运粮通道、珍珠输往中原的路径、佛教的传入、陶瓷的输出、海盐从沿海运往内陆、古代外国使者和商人前往中原、古代文化传播等方面对南流江在古代的地位和作用做了非常精彩的论述，值得读者阅读和思考。

南流江和合浦港不但影响了中国古代，而且也影响了近现代和当代，具有十分深远的意义。在合浦县南流江出海口有一个以商贸和教育闻名遐迩的古村落——乾江村。在清末维新思想的推动下，乾江的有识之士于1901年兴办起了当时合浦（今北海）、广西最早的一所具有中西结合教育特色的学堂——乾体学堂。1942年兼建为乾体中学。自20世纪30年代至今，从乾江村走出来的具有高级职称的专家学者就超过了200人，被誉为“教授村”，其中有合浦县最早的留学生，也有清华大学、中山大学等名校的教授。在清末至中华民国时期，在一个偏僻的边海村落，能够出现广西最早的中西结合的近代学堂和大批教授专家，堪称奇迹。这与南流江、合浦港自古以来带来的中外交流的文化积淀，以及当地人民善于吸纳外来先进文化的良好风气有着密切的关系。

目前，南流江仍然是一条十分重要的河流。南流江是桂南和桂东南地区重要的水源，在生产生活、农业灌溉、生态环境、旅游业、航运等方面还发挥着重要的作用。而合浦港作为北海市和合浦县的一张重要的文化名片，也将在文化传承和文旅融合发展中起着越来越重要的作用。

-
- [1] 合浦县志编纂委员会：《合浦县志》，广西人民出版社，1994，第72页。
- [2] [清]张增春：《廉州府志》（清道光年刊本）卷三《舆地三》（61页）载：“廉江城北三十里即合浦江，源出广西容县大容山。”
- [3] 合浦县志编纂委员会：《合浦县志》，广西人民出版社，1994，第882页。
- [4] 廖国一：《中国古代最早开展远洋贸易的地区——环北部湾沿岸》，《广西民族研究》1998年第3期。
- [5] 廖国一：《从北部湾出发的汉代海上丝绸之路研究述略》，《广西民族研究》2014年第5期。
- [6] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第91页。
- [7] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第92页。
- [8] 广西壮族自治区文化厅、广西壮族自治区文物局、广西文物保护与考古研究所：《连城要塞遗址》，广西科学技术出版社，2014，第178页。
- [9] [清]顾祖禹：《读史方輿纪要》，商务印书馆，1937，第4305页。
- [10] [清]徐松：《宋会要辑稿》，刘琳等校，上海古籍出版社，2014，第6492页。
- [11] [元]脱脱等：《宋史》，中华书局，1977，第4466页。
- [12] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第92页。
- [13] 郑勇：《玉林的船埠盐运》，《盐业史研究》1998年第4期。
- [14] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第101页。
- [15] 郑勇：《玉林的船埠盐运》，《盐业史研究》1998年第4期。
- [16] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第101页。
- [17] 陈锦光主编《北海交通志》，广西人民出版社，1991，第104-106页。
- [18] 合浦县志编纂委员会：《合浦县志》，广西人民出版社，1994，第82-83页。