



海上丝绸之路研究书系（星座篇）

海陆古道

——海陆丝绸之路对接通道

广东省人民政府参事室（文史研究馆）编

王元林 著



SPM

南方出版传媒

广东经济出版社

《海上丝绸之路研究书系》 [星座篇]

黄伟宗 / 总主编

1. 《徐闻古港——海上丝绸之路第一港》
(刘正刚 乔素玲 著)
2. 《海陆古道——海陆丝绸之路对接通道》
(王元林 著)
3. 《广州十三行——明清300年艰难曲折的外贸之路》
(谭元亨 著)
4. 《侨乡三楼——华侨华人之路的丰碑》
(司徒尚纪 著)
5. 《古锦今丝——广东丝绸业的“前世今生”》
(刘永连 谢汝校 著)
6. 《南海港群——广东海上丝绸之路古港》
(王潞 周鑫 著)
7. 《海上敦煌——南海I号及其他海上文物》
(崔勇 张永强 肖达顺 著)
8. 《沧海航灯——岭南宗教信仰文化传播之路》
(郑佩瑗 著)
9. 《香茶陶珠——特产及其文化交流之路》
(冯海波 著)
10. 《广交会——海上丝绸之路的新生与发展》
(陈韩晖 吴哲 黄颖川 著)



海上丝绸之路研究书系（星座篇）

H a i l u 州 G u d a o

海陆古道

——海陆丝绸之路对接通道

广东省人民政府参事室（文史研究馆）编

王元林 著

SPM

南方出版传媒

广东经济出版社

· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

海陆古道：海陆丝绸之路对接通道 / 广东省人民政府参事室
(文史研究馆) 编, 王元林著. — 广州: 广东经济出版社, 2015. 3
(海上丝绸之路研究书系·星座篇)
ISBN 978-7-5454-3571-9

I. ①海… II. ①广… ②王… III. ①海上运输-丝绸之路-研究
IV. ①K203

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 203408 号

出版 发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	全国新华书店
印刷	佛山市浩文彩色印刷有限公司 (广东省佛山市南海区狮山科技工业园 A 区)
开本	730 毫米 × 1020 毫米 1/16
印张	13.75 4 插页
字数	200 000 字
版次	2015 年 3 月第 1 版
印次	2015 年 3 月第 1 次
书号	ISBN 978-7-5454-3571-9
定价	38.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 38306055 37601950 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601980 营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社新浪官方微博: <http://e.weibo.com/gebook>

广东经济出版社常年法律顾问: 何剑桥律师

· 版权所有 翻印必究 ·

《海上丝绸之路研究书系》编撰组织成员名单

总组委会

主任：徐少华

副主任：李贻伟 张小兰 周 羲

总编委会

主任：张小兰 周 羲

副主任：黄 尤 麦淑萍 彭 赞

编委：（按姓氏笔画排序）

王培楠 王肇文 卢锡铭 乔建葆 周克元 洪三泰

索建元 黄淼章 梁桂全 甄伟钢 蔡高声

学术委员会

主任：黄伟宗

副主任：司徒尚纪 谭元亨

委员：张 磊 陈永正 田 丰 徐远通 侯月祥 顾润清

叶春生 黄启臣 曾 骐 韩 强 章文钦 张其凡

杨兴锋 郑楚宣 吴松营 陈海烈 李庆新 王元林

刘正刚

编辑部

总主编：黄伟宗

副总主编：王培楠 司徒尚纪 谭元亨

总主编助理：郑佩璵

编辑部成员：张 涛 曾 韬 王鹏程 谭 劲 莫羨春

钟振宇 庄福伍

执行编辑：赵韶沁 李海春 张琰琰 符文申 黄莹莹 郑旭东

广东省人民政府参事室（文史研究馆）

广东省海上丝绸之路研究开发项目组

广东省珠江文化研究会

组 编

总 序

建设21世纪海上丝绸之路

周 義

为响应中央关于推进海上丝绸之路建设的号召，按照广东省委、省政府的安排部署，广东省人民政府参事室(文史研究馆)及其所属的广东省海上丝绸之路研究开发项目组、广东省珠江文化研究会，作出了《广东省21世纪海上丝绸之路建设工程研究系列项目》的策划，以陆续出版《海上丝绸之路研究书系》带动这项系列项目工程的进行，是很好的，也是一件很有意义的事情。

中央要求21世纪海上丝绸之路建设，要形成“全方位开放新格局”。这项工程，就应当是全方位开放并多层面共举的建设工程。

从研究开发对象的性质上看。海上丝绸之路是自古以来我国与海外诸国交往的交通线路，它以商贸往来为主，但又具有外交、军事、文化等性质；它主要是我国与海外诸国相互经济来往性质，但又有和平亲善的民间友好往来意义；这就是其全方位、多层面之所在，从而对其研究开发，就应当从这些诸多方位或层面去进行，才是全方位、多层面开放共举的研究开发。

从研究开发的内涵与空间上看。作为21世纪海上丝绸之路建设工程，顾名思义，自然应以研究开发当今现状和今后发展为重、为主，但也不能离开古代文化遗存及其发展源流的研究开发；丝绸之路有海上与陆上(含边境、草原)丝路之分，以及海陆丝路之间的对接通道的研究开发；在丝绸之路中又有多种类别之路，诸如宗教、华侨华人、学术、科技、教育、文化、海洋、渔业、农业、特产、工艺等行业领域的海外交流之路，以及海上丝路的港口、线路、地

域(省内外、海内外)的古今研究开发,都是具有全方位和多层面研究开发的内涵与空间,并且都是可将这些方位或层面以开放并举的举措去进行的。

从研究开发的途径和方式上看。对这项工程(包括《海上丝绸之路研究书系》)的进行,也应当采取全面开放并多层面并举的方针,即软件开发与硬件开发、方案策划与方案实施、理论与实践总结、文案研究与实地考察、考察发现与媒体宣传,以及研究中多学科的立体交叉、宣传中的多方式多渠道、开发中的实体工程与形象工程等,都是应当相互交叉同步进行,同时又是以全方位开放并多层共举的途径和方式进行的。

从研究开发的结果上看。这项工程应当既有逐步成果,又有总体成果,即对海上丝绸之路研究开发的途径和方式,是全方位并多层面共举,同时又相互交叉同步进行,从而势必在进程中产生每步的成果,同时又会在每步成果中出现全方位、多层面的诸多成果,最后在总体上产生出包含各步诸多成果在内,而又是“更上一层楼”的全方位开放并多层面共举的总成果。

以这样的理念指导、进行和完成的项目工程,必将不仅是取得项目成果的工程,而且是在进行的理念、途径和方式及其取得成果的模式上,都是比一般单项工程更丰富多彩而综合使用价值更高更大的工程。这样的工程及其成果,才会在21世纪海上丝绸之路建设的“全方位开放格局”中,持续发挥出增强广东省文化软实力的重大作用。

是为序。

[作者系广东省人民政府参事室(文史研究馆)党组书记、主任(馆长)]

前 言

广东海上丝绸之路十大文化“星座”的 发现和实证过程

黄伟宗

现在出版的《海上丝绸之路研究书系》第二辑[星座篇]，是广东省建设21世纪海上丝绸之路研究系列项目的组成部分，包括10部分册，即《徐闻古港——海上丝绸之路第一港》《南海港群——广东海上丝绸之路古港》《海陆古道——海陆丝绸之路对接通道》《海上敦煌——南海Ⅰ号及其他海上文物》《沧海航灯——岭南宗教信仰文化传播之路》《广州十三行——明清300年的曲折外贸之路》《侨乡三楼——华侨华人之路的丰碑》《古锦今丝——广东丝绸业的“前世今生”》《香茶陶珠——特产及其文化交流之路》《广交会——海上丝绸之路的新生和发展》。每部分册都是某个时期或某个种类的海上丝绸之路文化的主要标志或群体研究的介绍著作，因这些主要标志或某类群体，集中鲜明地体现了某个时期或某门类海上丝绸之路文化的光辉，故称之为“星座”（或称“星群”，下同。因为一个“星座”中有其包含的“星群”，而同类的“星群”亦可共称为一个“星座”）。所以，“星座篇”所含的10部分册，是广东海上丝绸之路十大文化“星座”的研究和介绍专著。

这十大文化“星座”，是广东省海上丝绸之路研究开发项目组和珠江文化研究会（下称“我组我会”）的多学科专家教授，从20世纪90年代初开始，在广东省政府参事室党组的领导和大力支持下，在进行珠江文化研究的同时，研

究开发海上丝绸之路文化，迄今达20余年的进程中，逐步发现和实证出来的。向广大读者介绍这些“星座”的发现和实证过程，增进其对海上丝绸之路历史文化内涵的理解，是有所裨益的事。

（一）徐闻古港——海上丝绸之路第一港

早在1993年夏天，我偕同省参事室文化组参事，到封开和梧州考察，发现这个地方原是西汉时的“广信”县，是公元前111年（西汉元鼎六年）以汉武帝平定南越的圣谕“初开粤地，广布恩信”而取名，并在此设置统辖岭南九郡的“交趾部”首府（后人简称“广信首府”，并由此界分广东、广西），且由此发祥广府文化、岭南文化和珠江文化；同时，又从《汉书·地理志》中的一段记载得知：汉武帝也在这个时候，派黄门译长从广信到徐闻、合浦赴日南（今越南）出海外多国。这是中国最早的海上丝绸之路文字记载。但是从未有学者到徐闻实证这个记载。

2000年6月上旬，正当珠江文化研究会成立之际，我等一行冒着酷暑，到达徐闻县西南沿海土旺村（与徐闻古县治“讨网”音近），在二桥、仕尾一带，发现汉代板瓦、筒瓦、戳印纹陶片，以及汉墓、枯井口、烽火台等遗存，综合之前考古学者在此发现的汉代“万岁”瓦当、水晶珠、银饰、陶罐等文物，以及《汉书·地理志》中有：“自日南障塞，徐闻合浦开航”“徐闻南入海，得大州东南西北方千里”等记载，与田野考察实证与史料记载结合判断，这即是西汉海上丝绸之路始发港旧址。我随即写出省政府参事建议《应当重视海上丝绸之路的开发》，该建议受到省领导高度重视，即批准成立以黄伟宗参事为首的广东省海上丝绸之路研究开发项目组，负责进一步开展这项工作。这项发现和实证成果，意味着将联合国教科文组织专家考察团在泉州确定的中国海上丝绸之路在南宋的始发时间，推前到西汉，从而具有将中国海上丝绸之路史推前1300年的意义。

2001年11月下旬，项目组在湛江市举办“海上丝绸之路与中国南方港学术

研讨会”。来自北京、上海、广西、海南、厦门、泉州、香港、澳门等地百余名专家们，再次证实和认同了我们的发现和实证，从而确认西汉徐闻古港是历史上最早有文字记载的海上丝绸之路第一港，是广东海上丝绸之路的第一“星座”，同时发现和实证的合浦、雷州、遂溪等古港同是这“星座”的星群。

（二）南海港群——广东海上丝绸之路古港

从2001年至2003年，项目组同仁先后到南海沿岸的南岸、拓林、凤岭、樟林、白沙、大星尖、南澳、广州、香港、澳门、台山、阳江、电白、遂溪、雷州、徐闻、合浦、北海、钦州、防城等古港，以及西江、北江、东江、南江、漠阳江、鉴江、南流江、北流江等出海港口，进行实地考察，发现每个古港都有一段海上丝绸之路的辉煌历史，而且在历史上呈现此盛彼衰的现象，但在总体上形成了从汉代至清代都不间断地有繁荣古港的形势和格局。由此说明，广东自古以来都有不间断的海上丝绸之路历史，在每个历史年代都有兴旺的古港和历史，是广东海上丝绸之路史最完整的实地见证和体现，从而可见广东是海上丝绸之路历史最长而完整、港口最多而辉煌的海洋大省。所以，这一系列南海港群，是广东海上丝路由一批星群共现的文化“星座”。

（三）海陆古道——海陆丝绸之路对接通道

早在20世纪90年代上半期，我在先后考察贯通湘桂至古广信（封开）的潇贺古道，以及南雄梅关珠玑巷时，已对海上与陆上丝路之间对接现象有所觉察，但真正意识到其重大意义则是本世纪初对这两条古道的再次考察。这两条古道的遗址和史料，都证实其本身从来就具有对接海陆丝绸之路的功能和意义。前者在《汉书·地理志》中已写明，汉武帝派黄门译长开创海上丝绸之路，就是从水陆联运的潇水至贺江古道到广信，然后又沿南江、北流江、南流江到达徐闻而出海的。这不就是名正言顺的海陆丝绸之路对接通道么？南雄梅

关古道是唐代贤相张九龄主持开通的。他在《开凿大庾岭路序》中写明了其目的，是为沟通中原与海外的贸易和往来。与梅关相连的珠玑古巷，是唐宋以来中原南下移民岭南以至海外的中转站，致世界广府人皆认其为“吾家故乡”，可见梅关珠玑巷在历史上起到对接海陆丝绸之路的重大作用。此外，我们还发现了南雄乌迳古道、乳源西京古道、连州南天门古道，以及西江、北江、东江、南江等水道及其相应的水陆通道，遍布全省，可见水陆古道是广东一道独特的亮丽风景线，具有对接海陆丝绸之路的重大作用，所以也是由诸多海陆丝路古道星群共现的一大文化“星座”。特别值得高兴的是，最近我们到梅州市考察，在大埔发现晋代开拓连接闽粤的梅磜古道的同时，在梅县松口发现了“南洋古道”。因为这里建有中国内地唯一的“世界移民广场”，是联合国教科文组织于2004年发起的旨在纪念海外华人的“印度洋之路”项目，并先后在马达加斯加的多菲内、留尼旺的圣保罗、莫桑比克、毛里求斯岛、科摩罗的马约特、印度的本地治里等地建设了同样的移民广场，在梅县松口建“广场”，是为了纪念19—20世纪离开中国前往印度洋群岛的中国人，同时，松口也是客家人“扬帆出海，开拓进取”的始发地，客家华侨的回归地，又是海内外华侨华人和印度洋国家人民之间经济文化友好往来的中枢地，所以，堪称海上丝绸之路的“印度洋之路第一港”，既是海陆丝绸之路对接点，又是江海对接的通道。

（四）“海上敦煌”——南海Ⅰ号及其他海上文物

阳江南海Ⅰ号宋代沉船，从发现、出水到进入海上丝绸之路博物馆安放，历时十年有余，自始至终都是世界性的新闻大事，因为这条沉船，是迄今世界海上出水历史文物中，历史最早、体积最大、文物最多、保存最好、价值最高的文化遗存。由于其是从事中外贸易的商运货船，因此具有海上丝绸之路文化性质；而且其文物以瓷器为主，代表了海上丝绸之路主要是“陶瓷之路”的特点；尤其是以往发现的海上丝绸之路文化遗存多是海岸文物，海中实物甚少。所以，2003年9月项目组对其考察时，我为其作了“海上敦煌在阳江”的题词。

从此，南海Ⅰ号有了“海上敦煌”的文化定位和代号。我作此定位的依据是：陆上丝绸之路文化遗存最多的是甘肃敦煌，约有6万件，故甘肃敦煌为陆上丝绸之路的文物中心和文化标志；而阳江南海Ⅰ号沉船中的文物，估计有6万~8万件之多，又是具有海上出水文物的“五最”优势，堪为海上丝绸之路的文物中心和文化标志，故称“海上敦煌”。由于当时《阳江日报》报道南海Ⅰ号是“海上敦煌”的文化定位，并在网上传播，被正在中山大学举办世界文化遗产申请培训班的联合国教科文组织的专家知道了，便托人找我引领，于2004年元旦前往阳江考察。当他们认真观看了南海Ⅰ号少量出水文物和听取介绍之后，当即表示“世界少有”，并认同“海上敦煌”的定位。2004年5月，著名的海洋学家、美国科学院院士、台湾“中央研究院”院士、原台湾“教育部长”兼成功大学校长吴京教授知悉并打电话到中大，请我邀请他来考察南海Ⅰ号，经上级部门批准后，我陪他到阳江考察。结果他对南海Ⅰ号的评价更高，认为“世界海洋史要由此改写”；接着他在中山大学对研究生作报告时又讲到，南海Ⅰ号与郑和下西洋是中国海上丝绸之路文化的高峰。所以这无疑是广东海上丝绸之路文化的一大“星座”。稍后发现和出水的南澳县“南澳Ⅰ号”明代沉船，也有相近的文化遗存和影响，应当属这一同类“星座”。

（五）沧海航灯——岭南宗教信仰文化传播之路

2000年6月，项目组到韶关曲江南华禅寺考察。南华禅寺是东晋时期印度和尚智药三藏兴建的，世界上20多个国家和地区公认南华禅寺为“祖庭”，并自建“分庭”，尤其是禅宗六祖惠能在南华禅寺弘扬禅宗文化，将外来的佛教“中国化”“平民化”，其被毛泽东称为中国禅宗佛教“真正的创始人”，被世界媒体称为“东方三圣人”“世界千年十大思想家”之一。南华禅寺的创建及其世界各地的“分庭”，以及六祖惠能的世界影响，都经海上丝绸之路。广州的“西来初地”，是东晋时印度佛教禅宗和尚达摩，从海上丝绸之路到达广州的登岸地。达摩是中国禅宗教派始祖，由此其登岸地也标志着海上丝绸之路

是“佛教传播之路”。稍后在肇庆考察时，发现明代著名传教士利玛窦在此传入天主教的同时也传入西方现代文明，并将中国传统文化传进西方，成为“沟通中西文化第一人”，接着又在广州的石室教堂见到基督教从西方传入的史迹，从而感悟到海上丝绸之路也是基督教、天主教文化传播之路。同时，在广州的怀圣寺见到伊斯兰教文化传入中国的史迹，认识到海上丝绸之路也是伊斯兰教传播之路。在广州的光孝寺、六榕寺和新兴的国恩寺，还看到佛教传入传出的国外的记载，以及在广州参加过出海祭神的南海神庙庙会，在各地见到拜祭“海神”的妈祖庙、天后庙和“江神”龙母庙等，使我更深更广地感悟到海上丝绸之路也即是宗教信仰文化传播之路，进而感到这些从海上传遍岭南各地的宗教信仰文化有似“沧海航灯”般的文化星群，自然也当是广东海上丝绸之路的一大文化“星座”。

（六）广州十三行——明清300年的曲折外贸之路

广州十三行是清代最大的商帮——粤帮的统称，又近似明清时代“海关”，是清乾隆至同治年间全国唯一对外通商并具海关职能的口岸，历时300余年，直至鸦片战争后“五口通商”才结束。在其兴旺时期，全世界50多个国家或地区都有其分号或代办机构，与其有贸易关系的国家和地区则更多。所以，十三行实则是清代中国海上丝绸之路的中心和标志，是海上丝路即外贸之路的典型，很有历史文化意义。近十年来我和项目组的多位同仁，为发掘其文化遗存都多次撰写过调研报告和参事建议，以及历史报告文学、电视剧本等作品。所以这也是广东海上丝路文化一大“星座”，其星群遍布世界五大洲。

（七）开平碉楼、侨墟楼、排屋楼——华侨华人之路的丰碑

海外华侨华人和侨乡文化，实质上也是海上丝绸之路文化的一种产物和体现，因为出海回归、联络交流，都必经海上丝路，所以海上丝绸之路也即是

华侨华人之路。自2006年以来，项目组一直关注华侨和侨乡文化现象，多次到江门、开平、台山、恩平、鹤山、新会、蓬江、东莞，以及潮州、汕头、汕尾等地考察，先后发现并提出“广侨文化”“客侨文化”“潮侨文化”等文化现象和文化定位，受到海内外媒体的普遍关注。尤其是2006—2011年，项目组先后到开平考察，发现已被列为世界文化遗产的“开平碉楼”和台山的“侨墟楼”，以及东莞凤岗的“排屋楼”，都具有见证海上丝路文化即华侨华人文化的典型代表意义。因为这三种文化，都是华侨华人文化与广东三大民系（广府、客家、潮汕）文化交叉融合的文化形态；而这三种“楼”，则是这三种文化形态的实体体现，并且是海上丝绸之路的产物和载体。特别是“侨墟楼”，它是侨乡中墟集商市的总称，因其既是传统农村墟集，又是华侨投资所建的“楼”，并有与海外通商的码头和商行，具有自十三行统管海外通商结束后，所出现的中国海外通商在侨乡遍地开花的转型意义，所以也是海上丝绸之路文化在侨乡泛化的体现。此外，潮汕地区的“红头船”和“侨批”等现象，以及珠海在近代出现的容闳所开拓的“西学东渐”和中国留学生之路，也都是华侨华人文化即海上丝路文化的实证，是华侨华人之路的丰碑和星群。所以，这也是广东海上丝绸之路的一大文化“星座”。

（八）古锦今丝——广东丝绸业的“前世今生”

位于广州西关的锦纶会馆旧址是清代建筑，它是广东最早的丝绸行会成立地，也是广东丝绸行业历史变迁和海外丝绸贸易兴衰发展状况的见证。如果说这座历史文物是广东丝绸业“前世”的文化载体的话，那么广东丝绸业“今生”的文化载体则非广东丝绸集团莫属。所以，可以“古锦”和“今丝”四字而喻广东丝绸业的“前世今生”。广东丝绸集团总公司及其所代表的南方丝绸行业，是项目组自成立以来一直合作的伙伴，既共同研究开发海上丝绸之路文化，又考究南方古今丝绸生产和贸易发展之路，从中发现广东的丝绸生产与贸易早在清代已位于全国前列，珠三角以桑基鱼塘围海造田繁殖丝绸生产，陈启

源最早创办现代机械缫丝厂，“广丝”（尤其是香云纱）“广绣”风靡海内外，可谓“今丝”品牌，一直古今不衰，改革开放后更是蓬勃发展。据该公司统计，迄今已行销海外181个国家和地区，可见丝绸贸易是广东海上丝绸之路经济带的主干之一。所以，这也当是广东海上丝绸之路又一大文化“星座”，其星群遍布海内外。

（九）莞香、茶叶、陶瓷、南珠——特产及其文化交流之路

东莞自古是著名的香料生产贸易之乡，所产香料多为沉香，因其质特优，被誉为“莞香”，“女儿香”是其最名贵的品种和代表。据刘丹《女儿香》描写：“女儿香”乃东莞地道著名土特产，亦为东莞最负盛名之皇家贡品，又是畅销海内外的特产商品。史载：明末清初盛景年间，“岁售逾数万金……故莞人多以香起家”；常常一艘艘载满莞香的货船从东莞运至香港，使莞香成为和茶叶、陶瓷同期出口海外的名贵货物，也使得转销莞香至海外的港口冠名“香港”；近年我们先后到东莞寮步、大岭山考察，仍可见到售香赏香如潮的“香市”景象，此可谓海上丝绸之路又名香料之路的根由。

其实，海上丝路主要是运销土特产至海外，同时又运海外各国的土特产到中国，互通有无，古今如此。广东的出口特产或高新尖产品很多，如佛山陶瓷、潮汕茶叶、英德红茶、肇庆端砚、湛江南珠、怀集金燕，以及当今东莞制造业产品、云浮石材产品等，都是行销世界的商品。所以，海上丝路即是茶叶、陶瓷、珍珠、燕窝等特产及其文化交流之路，尤其是最新的制造业、物流业、运输业、科技业等进出口经济文化交流之路。对广东来说这些都是特别兴旺发达的，也是星群特多特大的海上丝绸之路文化“星座”。

（十）广交会——海上丝绸之路的新生和发展

20世纪50年代中期，在广州创办的“中国出口商品交易会”（简称“广交

会”），是中华人民共和国成立后重开海上丝绸之路的新起点，可谓海上丝绸之路之新生和发展。在改革开放前，“广交会”是中国对外贸易最重要的渠道，有“中国第一展”之称，20世纪80年代后“广交会”取得巨大发展。迄今“广交会”已成功举办116届，而且从开始的“出口商品交易”，发展为现在的“进出口商品交易”，交易面和交易额均与时俱增、俱进，带动了会展业在广东的飞速发展，如影响世界的深圳“高交会”“文博会”等，都是广东海上丝绸之路和海洋文化持续发展的重要标志。所以，这也是广东海上丝绸之路一大文化“星座”和不断持续发展的星群。

以上是迄今我组我会发现和实证出的广东海上丝绸之路十大文化“星座”。正如宇宙太空的星座星群尚需不断发现那样，我们将再接再厉，持续努力发现和实证出更多更大的海上丝绸之路，尤其是21世纪海上丝绸之路的新文化“星座”星群。

应当特别郑重地指出的是：我们所称之“发现”，是因为这些“星座”的文化景点或旧址虽然早已存在，人们也很熟悉它，但尚未有人从海上丝绸之路文化的价值和意义上，去认识和发掘它的文化内涵和作出文化定位，而我们则是首先这样做，故以“发现”谓之。所谓“实证”，是实地考察证实之意。这是学术研究的重要途径之一，是与文案研究相辅相成的。这十大“星座”都是我组我会多学科专家教授20余年来，结合文案研究进行实地考察而逐步发现和实证出来的。显然，这样做虽然实实在在，并不断有新的发现，但毕竟学术提炼的火候不足，匆促、感性、粗糙的缺陷难免。正因为如此，在制定《广东21世纪海上丝绸之路建设工程项目规划》中，我们特地以《海上丝绸之路研究书系》项目，弥补以往的不足，尤其是特地组织[星座篇]的写作，将以往发现、实证的成果进行学术深化。

[星座篇]10部分册的作者，多数是从当年起步时即参加考察过程的专家教授，部分后起之秀，也是对其所写专题比较熟悉的学者或记者。从总体上说，他们都是对我组我会学术团队20余年考察发现实证成果的深化，是体现当今各个相关领域最新的研究成果，所以是海上丝绸之路理论建设的学术系列专

著。另外，我们考虑到在21世纪海上丝绸之路建设中，应当向广大群众和外国朋友做宣传普及工作，使他们对于广东海上丝绸之路文化的特色和优势有所了解，所以，我们也力求每部书都图文并茂，尽量选用原始照片和引用原始资料，力求通俗易懂，并兼具备学术性、资料性和可读性。

最后，我想借[星座篇]出版的机会向相关部门提些建议，仅供参考：

1. 建议省有关部门和上述“星座”所在地区或单位，以建设21世纪海上丝绸之路的高度和需要出发，以古为今用、中洋并用的方针，继续深入研究、深入开发、深入宣传，尽力争取将其列入世界物质或非物质、生态或记忆的文化遗存或遗产，千方百计地使这些“星座”永远持续地迸发出更大的光芒。

2. 继续扩大发掘更新更大的“星座”及星群，如科技、海洋、渔业、水利、水运、农业、林业、工业、文化、文艺、教育等领域，从古至今都有与海外诸国交往的历史和实绩，都有海上丝绸之路的线路、遗存和实绩，这些都是海上丝路文化的“星座”或星群，应当“八仙过海，各显神通”地发扬光大。

3. 加大力度全方位地研究宣传海上丝路“星座”及星群，可以将现已发现的十大“星座”，编列出版研究书系，制作电视系列片，创作美术、摄影、散文、诗歌、音乐等门类的系列作品，以及邮票、明信片等。各行业、各领域新发现的“星座”及星群也可以这样做。而且，都可以将这些系列著作或作品，制成外售商品或对外交往的信物或礼品，作为我省的“名片”“品牌”打造，既是文化创造，又是扩大宣传，也即是持续开拓海上丝绸之路。

（本文作者为广东省政府参事室特聘参事、广东省海上丝绸之路研究开发项目组组长、广东省建设21世纪海上丝绸之路专家智库成员、广东海上丝绸之路研究院学术委员、广东省珠江文化研究会会长、中山大学教授，是享受国务院特殊津贴的作家、文艺理论批评家、文化学者。）



序言

填补丝绸之路研究学术空白的 课题

建设21世纪海上丝绸之路，是2013年10月习近平总书记访问东盟国家时提出来的。这是中央站在中国与东盟建立战略伙伴十周年这一新的历史起点上，为进一步深化中国与东盟的合作，构建更加紧密的命运共同体，为双方乃至本地区人民的福祉而提出的战略构想。

实际上，历史上的海上丝绸之路（包括途经黄海、东海、南海等连接中外的东亚、东南亚南亚、西亚东非、欧洲拉美、大洋洲等）长期联系中外，特别是途经南海的海上丝路，更是中外海上丝路的典型代表，也是传统海上丝路最具代表性和最具丰富文化内涵的丝路。

海上丝绸之路是相对陆上丝绸之路而言的，是陆上丝绸之路的延伸，由日本学者三杉隆敏在他1967年出版的《探索海上丝绸之路》的专著中初次提及，这个概念如今已被学术界所普遍接受。海上丝绸之路不仅运输丝绸，而且也运输瓷器、茶叶、糖、五金等出口货物，及香料、药材、宝石等进口货物。海上丝路因多运输中国陶瓷而被称为陶瓷之路。这条海上丝绸之路不仅是中外商贸交流的通道，也是中外政治平等交往，以及文化交流、相互合作的通道，被世界人民称为“和平、友谊的桥梁”，因此这一

海上丝路不仅是历史上中外各项交流的通道，而且是现今人民友好交往的见证。

作为中国古代对外贸易的重要通道，海上丝绸之路早在中国秦汉时期就已经出现，到唐宋时期达到鼎盛，明清时（鸦片战争前）贸易规模和航线距离都进一步扩大，成为中外商贸交流的代表。按照学术界的共识，古代海上丝路的下线以鸦片战争爆发的1840年为界。

广州是公认的海上丝绸之路的重要发祥地，与泉州、宁波、扬州、蓬莱、北海、漳州、福州、南京等8个城市被共同列入《中国世界文化遗产预备名单》丝绸之路项目（海上丝绸之路中国段）。经过专家的严格论证，广州选定南越王墓、南越国宫署遗址、光孝寺、怀圣寺、清真先贤古墓、南海神庙及明清古码头遗址等6处史迹点申报《中国世界文化遗产预备名单》。除广州外，历史上广东的潮州、海陵岛、屯门、甲子、南澳以及历史上曾经属广东管辖的琼州（今海南，海南1988年建省前明清以及民国、新中国成立初都属广东管辖）、廉州（今广西北海，明清属广东管辖）、钦州（今广西钦州、防城港，明清属广东管辖）等都是对外贸易的港口。广东作为中国南海的要地，东西狭长，海岸线绵长，不仅是我国重要的海上丝路必经和联系中外的省份，其在古代中外海上丝路具有极其重要的地位和作用，而且，在现今中外海上贸易与中外进出口贸易中也承担领头羊的作用，在建设21世纪海上丝绸之路中发挥着更大和更重要的作用。

比海上丝绸之路命名更早，以及在中外商贸中前期发挥更大作用的是陆上丝绸之路。一般来讲，丝绸之路是对中国与西方所有来往通道的统称，实际上陆上丝绸之路并不是只有一条路。陆上丝绸之路除了一般所说的西北沙漠丝绸之路外，还有草原丝绸之路、西南马帮丝绸之路等多条陆上丝绸之路。由于历史上陆上丝绸之路在我国境内不断延伸，而且明清曾经出现“广州一口通商”的时期（参见王元林《内联外接的商贸经济：岭南港口与腹地、海外交通关系研究》，中国社会科学出版社，2012年7月），中外商贸在岭南特别是广东境内出现对接，故在一定程度上，也可以把陆上丝绸之路的外延扩大，不仅指代中国古代从国外进口的货物，而且指从中国出口的货物，故广东作为内联外接、

中外商贸的交汇与连接点，其海上、陆上丝绸之路的历史作用是值得总结与借鉴的，为现今建设21世纪海上丝绸之路发挥更重要的作用。

如何把海上丝路、陆上丝路联系起来？早在20多年前，以黄伟宗教授为代表的项目组，注意到我国学界研究陆海丝路大多各自为政地研究，既不注意将两者研究联系进行，又忽视在文化遗存中尚有许多起到对接两者的古道文化，所以造成这个学术空白。黄伟宗教授在先后考察贯通古广信（封开）的潇贺古道，以及南雄梅关珠玑巷时，已对此有所觉察，但真正意识到其重大意义的是21世纪初对这两条古道的再次考察。这两条古道的遗址和史料，都证实其本身从来就具有对接海陆丝绸之路的功能和意义。前者在《汉书·地理志》已写明，汉武帝派黄门译长开创海上丝绸之路，就是从水陆联运的潇水至贺江古道到广信，然后又沿南江、北流江、南流江到达徐闻而出海的，这不就是名正言顺的海陆丝绸之路对接通道么？南雄梅关古道是唐代贤相张九龄主持开通的。他在《开凿大庾岭路序》中写明其目的，是为沟通中原与海外的贸易和往来。与梅关相连的珠玑古巷，是唐宋以来中原南下移民岭南以至海外的中转站，致世界广府人皆认其为“吾家故乡”，可见梅关珠玑巷在历史上起到对接海陆丝绸之路的重大作用。此外，他们还发现了南雄乌迳古道、乳源西京古道、连州南天门古道等，可见广东古道文化丰富。古道具有对接海陆丝绸之路的重大作用，亦理当属于海陆丝路文化遗存。正是以黄伟宗教授为首的学术团体，一直坚持以田野考察与文献结合的方式，持续进行古代文化遗存的发掘，并且一直坚持以多学科、多方面、多层次综合考察为方针，在学术界对陆上丝绸之路研究早已硕果累累，并在海上丝绸之路研究风生水起的时候，提出了“海陆丝绸之路对接通道”的概念，“填补丝绸之路学术研究空白”（黄伟宗：《持续发掘海上丝绸之路文化，全方位发挥海洋文化软实力——关于研究开发广东海上丝绸之路文化的调研报告》，《广东参事馆员建议》，2013年第57期）。黄伟宗教授领导的项目组的学术成果汇集于中国评论学术出版社2006年1月出版的《珠江文化丛书·十家文谭》中，包括：《海上丝绸之路的研究开发》（周义编）、《海上丝路与广东古港》（黄启臣著）、《珠江文化系论》（黄伟宗著）等书，共达300万字。

正是基于以上原因，有必要对海上丝绸之路与陆上中外商贸之路（在一定意义上可以称作陆上丝绸之路，但与传统意义的西北丝绸之路、西南马帮丝路、草原丝路不一样，其交流的道路为国内交通干线，交流货物有“南货”，所以，无疑可看作是陆上丝路岭南与岭北的交流通道）的重要意义加以阐述，使联通中外的商贸丝路的历史重新焕发青春，为广东省海上丝绸之路的持续发展，建设21世纪海上丝绸之路添砖加瓦，发挥更重要的作用。



目录

第一章 海陆丝路的形成与联通内外 / 1

第一节 古老文明与丝路联系 / 2

1. 四大文明古国与中外交通 / 2
2. 广东海陆地理 / 3
3. 早期丝路的萌芽 / 5
4. 秦人南下通道：牂牁道、桂阳道、东江道 / 6

第二节 汉代海陆丝路的形成 / 9

1. 徐闻、合浦：海上丝路港口与路线 / 9
2. 翻越五岭的古道与岭南各河流的连通 / 16
3. 番禺：陆海丝路的交汇点 / 23

第三节 三国两晋南北朝丝路的发展 / 25

1. 广州：岭南陆上丝路的中心 / 25
2. 始兴郡：岭南丝路的重镇 / 31
3. 南江—鉴江通道渐现 / 34

第二章 唐宋元时期陆上丝路与“广州通海夷道” / 37

第一节 唐南汉海陆丝路的繁荣 / 38

1. 唐代岭南岭北交通路线 / 38
2. 大庾岭古道的重凿与南北交通 / 46
3. “广州通海夷道” / 49
4. 南汉陆海贸易发展 / 59

第二节 宋代广东海陆丝路的繁盛 / 60

1. 宋代南北通道全面铺开 / 60
2. 梅关古道与珠玑巷 / 66
3. 广州等港口的贸易路线与商贸繁荣 / 70

第三节 元代广东海陆丝路的持续 / 81

1. 大德《南海志》所载海外诸国与海路 / 81
2. 广东驿道与商贸交流 / 87

第三章 大帆船贸易路线与陆上古道焕发新颜 / 91

第一节 明代海上丝路的发展 / 92

1. 明代广州、澳门大帆船贸易与各国路线 / 92
2. 岭南港口对外贸易的特征 / 98
3. 潮州对外贸易港口 / 101
4. 琼州物产与联通内外 / 106



目录

第二节 明代陆上丝路的接力 / 109

1. 水陆纵横的联系网络 / 109
2. 岭南港口对内交通特征 / 124

第三节 清代海陆丝路进一步延伸 / 126

1. 海上航线延伸与交往国增多 / 126
2. 陆上古道与赣、桂、湘、闽的联系 / 130
3. 陆海交接与广州十三行兴盛 / 142
4. 清代潮州各港口 / 150

第四章 陆海丝路广东巡珍 / 159

第一节 海上航船与沉船 / 160

1. 广东红头船 / 160
2. “南海1号”“南澳1号”等沉船 / 162

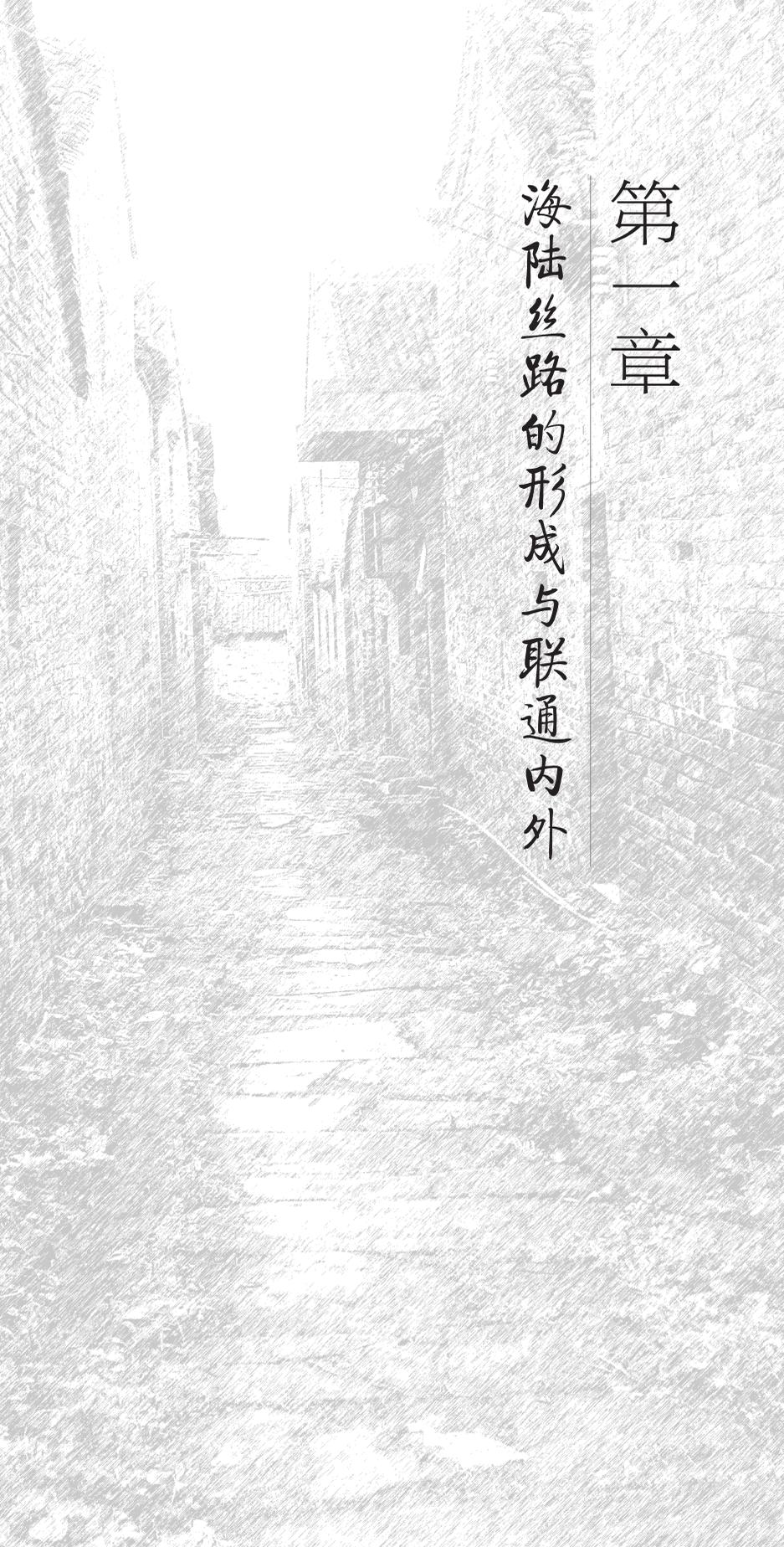
第二节 陆上古道巡珍 / 164

1. 翻越大庾岭的古道 / 164
2. 西京古道 / 173
3. 翻越梯田岭的古道 / 180

第三节 印度洋海上丝绸之路 / 188

第一章

海陆丝路的形成与联通内外



第一节 古老文明与丝路联系

1. 四大文明古国与中外交通

古埃及、古巴比伦、古印度和古中国合称四大文明古国，是在国际上较高认可度的对世界四大古代文明的概称。“四大文明古国”的相似说法最早来源于欧洲历史学界，其在19世纪开始将中国列为“世界四大古文明发源地之一”。20世纪初，梁启超在其写于1900年的《二十世纪太平洋歌》中，认为“地球上古文明国家有四：中国、印度、埃及、罗马是也。”古代中国即黄河与长江流域的文明，古印度代表了恒河与印度河流域的文明，古埃及代表了尼罗河流域的文明，而巴比伦只是两河流域文明的一个重要时期。有些学者还把爱琴海文明也纳入世界文明行列。

四大文明古国都建立在容易生存的河川台地附近。在北半球的两河流域、尼罗河、黄河、长江流域以及印度河、恒河流域相继产生了世界四大文明。四大古文明的意义并不在于时间的先后，而在于它们是现在文明的发源地。四大文明古国作为世界上的文明所在，其间相互吸引，相互交流，相互往来。

中外交通开启源远流长，虽然当时没有称作丝绸之路，但中外交通实际上在民间早已开始。考古学家在我国新疆哈密七角井发现的距今一万年的细石器文化遗址中，就有来自沿海地区的珊瑚珠，而在距今三千年左右的哈密古墓葬，则发现了许多佩戴在衣服和围巾上的海贝，这些都是内陆与沿海交往的证据。而河南安阳发掘的商代王妻“妇好”墓中，出土的数百件玉器，大部分都是新疆玉。《穆天子传》记载了周穆王西行，至“昆仑丘”（今昆仑山）和“群玉之山”（今新疆和田南山）会见西王母的故事。周穆王应该是到了新疆与中亚一带。而吐鲁番经碳14鉴定的距今两千六百多年的古墓中，出土了一件来自中原的用绿色丝线绣出的凤鸟纹的素绢，俄罗斯联邦戈尔塔·阿尔泰州古塞人墓中发现的丝绸，应是这些古塞人将中国的丝绸传播到西方的。而古波斯人称中国为“支尼”（cini），他们修建了四通八达的驿站网，在中亚设立七个郡，最东的据点已到达与我国新疆相邻的费尔干纳盆地，他们在那里设立“居

鲁士城”（今乌兹别克斯坦忽毡城西）。继波斯帝国后，马其顿帝国兴盛，其王亚历山大在位时，也在今忽毡城附近设立“最远的亚历山大城”，希腊人在此接触到中国的丝绸。希腊人把丝绸称作Ser，即汉字“丝”的音译，把出产丝绸的中国称作赛里斯（Seres），意即“丝国”。希腊巴台农（帕特侬）神庙的命运女神神像就身穿质地柔软、轻薄透明的丝绸长袍，而公元前350年希腊陶壶狄奥索斯和彭贝图画中就画有身穿丝绸的贵族妇女。因此，先秦时代，从中国到塞人居住的中亚而后到达南欧的丝绸之路已经存在。

先秦时期，中外海上交通的记载见《诗·商颂·长发》，“相土烈烈，海外有截”。当时商人活动的足迹已到达今渤海、黄海一带。而今美洲墨西哥等地有不少与中国商代风格酷似的墓碑、雕塑、石刀、壁画、文字、图腾、铜器、陶片、纹饰以及风俗习惯等，因此，有学者认为，三千年前很可能有一批中国逃亡者到达墨西哥。而在美国加利福尼亚南部帕拉斯维德半岛浅海发现两个“石锚”，也有学者认为石锚产地是南中国海岸。20世纪初，加利福尼亚州华侨华人还在使用类似的石锚，扬帆美洲三千年是“一种并无实现可能的航海可能论”。

西周时，南方越国大力发展水上运输。《越绝书·记地传》云，“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则唯从”，海上交通业有所致力。《尚书大传》云，“交趾之南，有越裳国”，“周成王时，越裳氏献白雉”；王充《论衡》也云，“越裳献雉，倭人贡畅”。由于两书成书较周代有似太晚，是否能说明周代情况，还需考索。

2. 广东海陆地理

广东省地处中国大陆最南部。东邻福建，北接江西、湖南，西连广西，北部为南岭山地，南临我国最大的南海。全省陆地面积为17.98万平方公里，约占全国陆地面积的1.87%；其中岛屿面积1592.7平方公里，约占全省陆地面积的0.89%。全省沿海共有面积500平方米以上的岛屿759个，数量仅次于浙江、福建两省，居全国第三位。另有明礁和干出礁1631个。全省大陆岸线长3368.1公里，居全国第一位。按照《联合国海洋公约》关于领海、大陆架及专属经济区

归沿岸国家管辖的规定，全省海域总面积41.9万平方公里。

南岭是一系列东北西南向排列而总体呈东西向山脉的总称，是长江与珠江水系的分界线，是我国重要的一条自然和人文分界线。岭南与岭北，两者在诸多方面存在着差异。虽然南岭阻挡南北，但先秦时岭北与岭南的民间交通往来就已存在，人们利用山脉间形成的天然径道而往来南北。据《史记·苏秦列传》记载，战国后期楚国“南有洞庭、苍梧”，苍梧的范围，一般认为未逾南岭，但已达南岭山脉的九嶷山附近。

秦汉以前，岭南为越族聚居之地。《山海经·海内南经》曰：“桂林八树，在番禺东。伯虑国、离耳国、雕题国、北胸国皆在郁水南。”伯虑不可考，离耳即儋耳，在今海南。北胸一般认为北户，地在今越南中部。郁水今属西江，所列诸国，皆在岭南。《吕氏春秋·恃君篇》（卷二十）亦云：“扬汉之南，百越之际，敝凯诸、夫风余靡之地，缚娄、阳禺、驩兜之国，多无君。”缚娄即今广东博罗，阳禺在今广东阳山，驩兜即唐驩州，在今越南中部。时岭南诸部多为无君之地，并未形成统一的政权。秦统一岭南，“发诸尝逋亡人、赘婿、贾人略取陆梁地，为桂林、象郡、南海”^①。将岭南纳入秦王朝的版图，推行一系列统一的政令，有效维护了秦在岭南的统治。虽然其间秦末汉初，岭南在南越国统治之下，交通一度阻隔，但民间客商通过“粤关”交换商品基本上仍然进行。^②汉武帝灭南越，重新设置郡县，推行政令，大一统的政治格局重新确立，使岭南社会又一次发生了变革。从此以后，中央政令上传下达，南岭以及岭南地方交通网络逐步形成和发展，中央和地方形成了强有力的紧密联系，有力地维护了大一统的政治格局。

在维护大一统的政治格局中，中央派遣使臣、官员、军队去岭南，以及岭南官员升降，文件及贡物传送，南岭交通成为这一链条上不可缺少的环节。秦开“新道”，统一岭南；陆贾出使南越国，说服赵佗；汉武帝发兵五万四路攻

① 《史记》卷六《秦始皇本纪》。

② 《史记》卷一一三《南越列传》。

击南越，平定南越相吕嘉叛乱；东汉马援讨伐交趾征氏姐妹叛乱，维护国家统一，岭南交通都发挥了重要的战略意义。而设置在南岭及附近水道上的诸如厉关、横浦关、湟溪关、阳山关、浞口关、谢沐关等军事关堡，以及“秦城”“万人城”等，无疑保证了交通的安全。只有这一连接中央的南岭要道畅通，岭南的经济和社会才能稳定，才能在维护大一统国家的政治格局中发挥作用。

3. 早期丝路的萌芽

考古发现楚怀王六年（公元前323年）所制的“鄂君启舟节”铭文也载，“上江，内（入）湘，庚見槩（商），庚 邾（商）阳；内（入）潘，庚鄙；内（入）资、沅、澧、（油）。”这其中有关湘水沿岸的交通路线记载较详，反映出当时湘水比资、沅等其他几条水道更为重要，应是楚人南下五岭的主要水道。据谭其骧先生考证，商即今湖南湘阴县湘水西岸濠河口与乔口之间；阳即汉洮阳县，今广西全州湘水上游支流洮水（今黄沙河）北岸；鄙当汉代便县，即今湖南永兴县（耒）水中游北岸。鄂君的水程西南路入湘、入耒，航线遍布于今鄂西南、湖南极大部分，远至广西边境。^①楚国在湘水、离（漓）水分水岭附近设有阳（鄂君在此地免税），这与西汉马王堆帛画地图所记桃（洮）阳当指一地，此说应无误，则楚南界已达南岭。可见，早在战国中晚期，楚国的官商船队就经由湘、资、沅、澧诸水，远达沅湘上游及五岭地区经商，最远可达浞阳等五岭关口。结合包山楚简来看，楚人主要是由环洞庭湖各县邑和湘水沿线而南达五岭的。^②

值得一提的是，《史记·甘茂列传》载，公元前305年，楚灭越国，“故楚南塞厉门而郡江东”。厉门，《史记集解》引徐广曰，“一作濞湖”；《史记正义》引刘伯庄云，“厉门，度岭南之要路”。《读史方輿纪要·江西南安

① 谭其骧：《鄂君启舟节铭文释地》，见《长水集》（下），人民出版社，1987年版，第193—211页。

② 钟炜：《试探洞庭兵输内史及公文传递之路线》，《长沙大学学报》，2007年第1期，第79—81页。

府横浦关》“或曰即楚之厉门”，并认为徐广注释“似误”。实际上，楚之厉门不在粤赣交界的横浦关，而在离（漓）水支流濑水（荔江），即今广西荔浦南^①，《中国历史地图集》第一册相关图页也标绘于此。果真如此，则楚南界关口已越过南岭，湘水—离（漓）水通道已经形成。

秦汉是南岭交通形成和发展的关键时期。秦始皇在统一岭南前，于公元前220年就修道伐木，“为驰道于天下，东穷燕齐，南极吴楚，江湖之上，滨海之观毕至”^②。上述楚境已达南岭，修驰道应及楚地湘水流域。据《史记·秦始皇本纪》载，公元前119年秦始皇第二次出巡时，还达长沙郡境的湘水下游的湘山（今岳阳西北洞庭湖）。而在更远的零陵县东有秦驰道遗迹。《方輿胜览》云：“秦驰道，在零陵东八十里。阔五丈余，类今之河道。两岸如削，夷险一致。始皇命天下修道以备游幸，即此也。”^③此说若不误，则秦第一次始凿通南岭，且有永州零陵附近的遗迹证明。

4. 秦人南下通道：牂牁道、桂阳道、东江道

公元前218年，秦尉屠睢率五十万大军，分“为五军：一军塞罽城之岭，一军守九疑之塞，一军处番禺之都，一军守南野之界，一军结余干之水，三年不解甲弛弩”^④。罽城之岭即今越城岭；九疑塞当九嶷山之要塞，在今湖南宁远南；南野之界当今江西南康之南。据法国学者鄂卢梭考证，此三路当戍守今越城、萌渚（九嶷）、大庾三山要道，而番禺一军当长沙经骑田岭而达番禺。余干一军则结集江西余干而防守闽越。^⑤为保证进攻岭南的四军的转运需要，

① 徐南洲：《濑湖小考》，见《古巴蜀与〈山海经〉》，四川人民出版社，2004年版，第158—161页。

② 《汉书》卷五十《贾山传》，中华书局，1962年版，第2328页。

③ 《方輿胜览》卷二十五《湖南路·永州》，中华书局，2003年版，第460页。其后《读史方輿纪要》卷八十一《湖广七·永州府》，嘉庆《重修大清一统志》卷三七一《永州府》等沿用此说。

④ 《淮南子》卷一八《人间训》，上海古籍出版社，1991年版，第203页。

⑤ [法]鄂卢梭：《秦代初平南越考》，收入冯承钧主编《西域南海史地考译丛》九编，中华书局，1962年版，第46—47页。

《淮南子·人间训》曰：“使监禄转饷，又以卒凿渠而通粮道”，这便是历史上有名的沟通湘水、漓水的灵渠。就在进军岭南时和占领岭南后，“秦所通越道”已经形成，此可谓秦的第二次修筑南岭交通，史书称“新道”。^①

秦“新道”即“秦所通越道”，主要是秦开凿南岭而通达岭南的道路。此道有四：一是由湖南零陵溯湘江而上，经严关（今广西兴安境）、秦城（同上），从湘桂走廊的灵渠入漓江，沿西江而达番禺等岭南各地；二是自湖南道县溯潇水越九疑塞而南达广西贺江再南通西江；三是自湘水支流耒水而达郴州，由此南越骑田岭，出阳山关（今广东阳山县西北），沿湟水（今连江）东南行，经湟溪关（今阳山西北）、涯浦关（今英德西南连江口附近），从北江而南达番禺；四是从江西南野溯赣江支流章江越大庾岭的横浦关（今广东南雄小梅关西）而达浈水入北江。^②阳山关、湟溪关、涯浦关皆是秦在连江设置的关隘，可见连江一线的重要性。而其他南岭诸山上有九疑塞、横浦关、谢沐关等。^③这些军事要塞险隘，既是防御的堡垒，又是交通必经之途。实际上，从郴州南下，或走连江，或走武水。《水经·湣水注》就载浈水（武水）出峡谷处的浈口“西岸有任将军城，南海尉任嚣所筑也”。《元和郡县志》卷三四《岭南道·韶州》载，“任嚣故城，在（乐昌）县南五里”。既在此筑城，“因中国方乱，欲据岭南，故筑此城，以图进取”，此武水道亦应是秦汉之际南岭一孔道。与涯浦关一样，《元和郡县志》卷三四《岭南道·广州》载，浈阳县（今广东英德东南）北四十里浈山，“尉佗为城于此山上，名曰万人

① 《史记》卷一一三《南越列传》，中华书局，1972年版，第2967页。《索隐》引苏林语。《通典》卷一八八作“秦所开新道”。

② 余天炽：《秦汉时期岭南和岭北的交通举要》，《历史教学问题》，1984年第3期，第62—64页。另参见王元林：《秦横浦关考》，《历史地理》第十九辑，上海人民出版社，2003年版，第313—321页。

③ 有关谢沐关的位置和遗迹，原富川县文馆所所长王国政于2003年发现谢沐关分东西两个隘口，东隘口叫牛塘隘，是天然的山形隘口，西隘口叫小水峡隘，是人工筑成的夯土墙，现在仍是桂湘两省的分界线（《两千多年古雄关呈现眼前 富川发现西汉谢沐关墙》，见南方网，2003年3月19日新闻—社会—史海钩沉），与《中国历史地图册》第二册相关标注有别，以前者为正。

城”，亦为防范北江南下通道的要塞。

虽然有关东江道路的记载少见，但东江古道早在秦代已经存在。因秦代在南海郡设立四县，龙川、博罗两县都在东江流域，赵佗为龙川县县令，秦代与岭北交通，东江与信江还是有交通连接的。政治、军事等诸多原因使许多北方人南下，而南下无疑要借道南岭要道。北人南迁，秦“逋亡人、赘婿、贾人”等号称五十万大军大部分留在岭南，他们为岭南的经济发展、边疆安全、社会安定做出了重大贡献。始皇三十四年（公元前213年），又迁“狱吏不直者”修长城和戍南越；次年，又发民戍边；始皇还应赵佗请求，迁一万五千“女无夫家者”来岭南。^①唐循州进士韦昌明在《越井记》中言道：“又秦徙中县之民于南方三郡，使与百越杂处，而龙（川）有中县之民四家。昌明祖以陕中人来此，已几三十五代矣。”^②这些移民正是通过南岭而南下的，东江通道无疑是其中一条交通支线。

秦两次修南岭峽道，两汉五次新修和改建南岭交通道路，使南岭陆路和水路平整顺达，为岭南与岭北的各项交流奠定了基础。从历史时期至今，南岭交通所经之地及相关要塞，不但是保证交通安全的重要据点，而且还在保证岭南政治稳定、国家统一方面发挥了巨大作用。今广西地区确知的秦汉古城址有兴安的秦城、城子山古城（有学者以为汉零陵县治），全州的洮阳城（汉洮阳县治）、建安城，灌阳的观阳城（汉观阳县治），贺州的临贺（汉临贺县治）、封阳（汉封阳县治）等，大都集中在桂东北的交通要道附近，而且城址的规模较大，保存也较完整。据学者研究，这些城堡最初大部分出于政治、军事目的，其选址除考虑自然地理条件以外，交通也是一个不可忽视的因素。从桂东北地区秦汉时期城址的分布来看，这些城址均位于河流两岸，洮阳城址、建安城址、城子山遗址、观阳城址都在湘江及支流的河岸；兴安秦城紧邻灵渠和大溶江；临贺、封阳两城址也都地处贺江河旁。湘江、灵渠、贺江及其河谷

① 张荣芳、黄森章：《南越国史》，第40—41页。

② 韦昌明：《越井记》，《全唐文》卷八百一十六，中华书局，1983年版，第8592—8593页。

是秦汉时中原、长江流域通往岭南的重要交通要道。这说明交通在城市建设中的重要性，以及交通路线的拓展对城市建设的推动作用。^①除湘桂外，湘粤、赣粤的交通遗址也多分布在山隘要道以及控扼交通的河流近旁。今广东南雄梅崧城、仁化城口“西秦城”、乐昌乐城镇武水西岸梅花头建筑遗址等，乐昌郴（州）宜（章）古道、阳山县秤架古道、连县的星子古道等^②，这些古道的秦汉建筑遗址虽有些还有争论，但从秦汉始，岭南与岭北的交通道路无疑应有多条重要干支线，这些交通干支线无疑是沿线以政治、军事为重的城市设立的关键，也是交通内外商贸必经之地。

第二节 汉代海陆丝路的形成

1. 徐闻、合浦：海上丝路港口与路线

徐闻、合浦之所以成为两汉外贸始发港，地理条件十分重要。合浦位于中国大陆西南海北部湾的北岸，徐闻则在大陆最南端，隔琼州海峡与海南岛相望；合浦所临北部湾沿岸，是中国南部洋流、季风、海上航线都十分理想的地区，徐闻三面临海，陆海位置优越，可以相互连通；特别是两者距海南岛及域外有陆海较近之便。从历史自然地理来看，合浦所在的合浦盆地为地质断陷带。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。这一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，合浦郡即是其中之一。受断块运动与差异性上升影响，合浦盆地周围、河流流向、海岸线和

^① 李珍、蓝日勇：《秦汉时期桂东北地区的交通开发与城市建设》，《广西民族研究》，2001年4期，第90—93页。

^② 广东省文化厅主编：《中国文物地图集·广东分册》，广东省地图出版社，1989年版，第72—73、第83、第179、第180—181、第288、第289、第311、第450、第488页。

海湾呈折线展布。盆地东高西低，南流江下游主要河道不断由东南向西北迁移。而距今六千年左右冰后期海侵时，海岸线比现在还深入内地，南流江河口退缩在现在三角洲平原边缘的山口，合浦附近为岩岛罗列的浅海湾。随着海陆泥沙不断的淤积，南流江三角洲不断向外推移，许多浅海变成潟湖。^①在距今两千年的西汉时，合浦沿海一带已形成港口，沿海一带人类活动频繁，汉墓累累，今合浦县城廉州镇有一千多座封土即可证明。徐闻县位于雷州半岛南端，雷州半岛在中更新世及以后成陆，其后受火山喷发、地壳升降和海平面共同作用，在距今五六千年前冰后期海侵时确定下来今天的海岸地貌^②，沿海亦有港口分布。至于位于今越南中部汉日南郡的障塞，就是因为其在汉政府最南的海疆，才成为域外来中国的港口之一，其地位与作用不能代替。

我国向南的南海航线早在先秦时已经形成，生活在东南部沿海的百越族可能已与东南亚各国发生往来。秦时在岭南地区设立桂林（治今广西桂林）、南海（治今广东广州）、象郡（治今广西崇左，一说为越南北部）三郡，南海郡治所番禺市为珠玑、犀、玳瑁、果、布交易中心。考古人员在南越国第二代王赵胡墓中棺槨“足箱”内发现一圆形、外表作突瓣形纹式的银盒，和伊朗舒什特尔（前5世纪）金银器相似，而和国内传统物大异。另外，珠襦上的金花泡饰物、非洲的象牙，也是舶来品，说明了南越国时期与东南亚并通过东南亚与西亚、非洲有间接的往来。汉武帝平南越国设交趾等九郡。汉时与东南亚，南亚往来更加方便，出现了我国史书最早记载通往印度洋的海上航线，一般又把这条海上航线称作“海上丝绸之路”。

《汉书》卷二十八《地理志》详细地记载了这条南向海上航线：“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

① 莫永杰等：《海平面上升对广西沿海的影响与对策》，科学出版社，1996年版，第68—70页。

② 曾昭璇等：《广东自然地理》，广东人民出版社，2001年版，第62页。

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。所至国皆橐食为耦，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。”有关这段记载，历年学者多加考证分析，诸如藤田丰八、费瑯、许云樵、岑仲勉、张星烺、冯承钧、朱杰勤、吕思勉、韩振华、章巽、劳干、温雄飞、苏继庠、韩槐准、谭彼岸等^①，但研究结果却不尽相同，现参照诸家研究成果，总述如下：

汉代南向航线的出发地点在雷州半岛附近的徐闻（今广东徐闻境）、合浦（今广东合浦东北）以及日南（今越南广治西北）障塞，由上述前两海港沿近岸航行可达日南障塞，由日南障塞继续沿今越南东海岸附近航行，“船行可五月”到达都元国。都元国一般认为在马来半岛东南部近新加坡海峡处，汉船从南海乘东北季风沿岸南航至此，在风向转换时再由此穿马六甲海峡顺西南季风北上。都元国又有扶南、潭杨（克拉地峡北部）、越南茶麟、沱灂、南圻滨海以及菲律宾、婆罗洲（加里曼丹）等不同说法。从船航行五个月的距离来看，应以越南南圻滨海一带为宜。

^① 藤田丰八：《前汉时代西域海上交通之记录》（何健民译），收入《中国南海古代交通丛考》。费瑯：《昆仑及南海古代航行考》（冯承钧译本）。许云樵：《古代南海航程中之地峡与地极》，载《南洋学报》第五卷第二辑。岑仲勉：《西汉对南洋的海道交通》，收入《中外史地考证》。张星烺：《中外交通史料汇编》第六册。冯承钧：《中国南洋交通史》。朱杰勤：《汉代中国与东南亚和南亚海上交谈路线试探》，收入暨南大学历史系东南亚研究室编《东南亚史论文集》第一集。吕思勉：《秦汉史·汉与西南洋交通》。韩振华：《公元前二世纪至公元一世纪间中国与印度东南亚海上交通》，收入《东南史论文集》（河南人民出版社，1987年）。章巽：《我国古代的海上交通》，新知识出版社，1956年版。劳干：《论汉代之陆运与水运》，载《历史研究所集刊》十六本。温雄飞：《南洋华侨通史》。苏继庠：《黄支国在南海何处》，《南洋学报》七卷二辑，等。详见陈伟明、王元林《古代中外交通史略》，中国华侨出版社，2002年版，第50-53页。

邑卢没国应在泰国的罗斛、叻丕一带。因为都元国航行四个月才可至泰国湾附近。邑卢没国另有拘萎密（今柬埔寨以西的泰国境）、缅甸的直通、柬埔寨、婆罗洲（加里曼丹）、苏门答腊北的蓝无里以及印度麻罗拔沿岸等不同说法。

谿离国距邑卢没国二十余日的航程，应是梁代的顿逊（今那丹沙林）。《梁书·扶南传》：“其（顿逊）市东西交会，日有万余人，珍物宝货，无所不有。”汉船至泰国湾谿离登陆，不必绕过马来半岛，由此陆行可达夫甘都卢国，避免多行水路的麻烦和危险，大大缩短了路程。公元131年罗马帝国使团来中国采取跨过谿离这一路线入海；公元166年罗马帝国的商人使团到中国采取同一路线。为什么会采用同一路线？因为他们都是经过印度而入中国。^①谿离国另有缅甸伊洛瓦底江中游、印度西南海带夏离耶城、马来半岛东南尊蓬、婆罗洲（加里曼丹）以及克拉地峡附近等说。

夫甘都卢国一般认为缅甸的蒲甘阳城遗址即今太公城。从谿离舍海陆行十余日到达此国，与陆行里程相合，这基本已成定论。夫甘都卢国又有马来半岛东岸、克拉地峡、婆罗洲（加里曼丹）、印度东海岸等说，皆不足取。

黄支国一般认为即今印度半岛东岸马德拉斯附近的康契普拉姆，即唐代玄奘所称的建志补罗，“建志”音同“黄支”，“补罗”意为都城，是达罗毗荼人的国都。汉船从今洞鸽附近一带沿岸续航，稍北行即达孟加拉湾北端，然后再乘换向而来的东北季风，顺印度半岛东岸南下，航行二月左右可达黄支国国都。黄支国指今康契普拉姆，这说法已被中外学者普遍接受。另外，黄支国指马来半岛、苏门答腊岛、爪哇岛等说不足取。

已程不国在黄支国之南，“汉之译使自此还矣”。翦伯赞、朱杰勤、劳干、韩振华等先生皆认为是锡兰岛（今斯里兰卡）。因锡兰岛产明珠奇石，俗称宝洲，是波斯、印度以及东南亚宝物的集散地，汉使“市明珠、璧流离奇

^① 朱杰勤：《汉代中国与东南亚海上交通路线试探》，收入《东南亚论文集》，暨南大学历史系东南亚史研究室。

石、异物”，必须到达此岛方可完成任务。已程不国还有印度西海岸迈索尔西南、苏门答腊、爪哇以及非洲等说。

皮宗国是汉船使返回途中唯一被提到的国家。“自黄支国船行可八月至皮宗，船行可二月至日南象林界云”。日南郡象林县是汉疆最南的县，也是汉船返归港。从归程仅提及皮宗国、黄支国（起始地）、日南郡象林县（返归地）三处来看，当时很可能已利用南海季候风，已不再从事沿岸航行。中途提到皮宗国，很可能在此等候季候风的转向。因此，皮宗国应是指印度洋与太平洋交界的某一地方。后来法显从师子国（今斯里兰卡）返回广州，在耶婆提（今印度尼西亚苏门答腊岛或爪哇岛）停留五个月左右等待太平洋季风转向后再北上广州。今苏门答腊岛和爪哇岛是必须之地，故皮宗国应指此一带岛屿。汉之皮宗国（意即香蕉国）应是《梁书》的干陁利国（今苏门答腊或爪哇岛）。今苏门答腊还发现中国汉代的古物，可见，汉时该岛已与中国发生联系。皮宗国还有马来半岛西南部、马来西岸Pisang岛、印度西岸的印度河一带等说。

从以上的考证可以看出，汉朝廷遣黄门执掌远航事务，从雷州半岛徐闻、合浦出发，沿北部湾、越南东部海岸向南航行，到达越南南圻一带的都元国，经柬埔寨沿海进入泰国湾，沿泰国湾东海岸抵达邑卢没国，又沿泰国湾续航，抵达湾头的谿离国，由此步行，取道泰国与缅甸间的古道三塔道至缅甸境内的夫甘都卢国，由夫甘都卢国利用季风沿孟加拉湾航行，抵达印度东海岸黄支国，由此南下可达已程不国。归途从黄支国利用季风驶船，至苏门答腊岛附近的皮宗国等待季风，由此北行至中国最南边疆日南郡象林县界。这其中船行或步行数字并不包括中途逗留或贸易时间。海上航行两年，候船、贸易、居住等，汉使来回用时最少也要三年，故“数年来还”应是符合实际的。《汉书·地理志》还说：“所至国皆稟食为耦，蛮夷贾船，转送致之。”意即在异域航途受到热情接待，还时有其他外国航海者或使节、商人参加进来，结伴而行。为方便和节省时间，常常换船驳渡，从泰国湾沿岸的谿离登陆步行至孟加拉湾沿岸的夫甘都卢国，就不可能是原来的船。汉代这条印度洋航路的开通，为以后各朝拓展航路至西亚、东非奠定了基础，有着深远的历史意义。

东汉时，通向东南亚和南亚甚至西亚的航线仍然发挥作用。永建六年（131

年)日南徼外叶调国、掸国“遣使贡献”^①。叶调国一般认为是爪哇岛,其使臣入中国“应循彭家门沿苏门答腊、马来半岛、越南半岛行,而抵交广”^②。掸国地处北缅甸,由此循陆路北达中国西南而至中原;亦可循海道经中南半岛而达交州至中原。在此之前永宁元年(120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,自支解,易牛马头,又善跳丸,数乃至千,自言我海西人,海西即大秦也。掸国西南通大秦”^③,则缅甸为东西海上往来的重要枢纽。这里西连大秦、身毒,东至中国;因其西临印度洋的孟加拉湾,东南又距泰国湾很近,无疑成为东西交通要道。甚至身毒(又名天竺)在陆上丝路交通中断时,延熹二年(159年),延熹四年(161年)两次“从日南徼外来献”^④,必须经过缅边境方可到达中国南境交州。

大秦与中国的交通,中国人甘英曾试图从条支(安息)渡海而达,史载“和帝永元九年(97年),都护班超遣甘英使大秦,抵条支。临大海(波斯湾)欲度,而安息西界船人谓英曰:‘海水广大,往来者善风,三月乃得度。若遇迟风,变有二岁者,故入海人皆赍三岁粮。海中善使人思土恋慕,数有死亡者。’莫乃至”^⑤。这条从条支启航,入波斯湾,再绕阿拉伯海,经曼德海峡进入红海,由埃及至地中海沿岸大秦国的甘英航线实际上早已由西方航海者开辟。公元47年,居住在埃及亚历山大的船长希帕勒斯,从埃及红海沿岸启航,出曼德海峡,横越阿拉伯海,到达印度西海岸。这次首航的成功,使东西方航海以南亚印度为中介连接起来。希帕勒斯还总结并记载了北印度洋西部水域季风活动规律,即每年三月至九月盛行西南季风,十月至次年二月则盛行东北季风,按季风规律航行既安全又迅速。^⑥“大秦国……与安息、天竺交市于海中,利有十倍。……其王常欲通使于汉,而安息欲以汉缯彩与之交市,故遮

① 《后汉书》卷六《顺帝纪》。

② 冯承钧:《中国南洋交通史》,商务印书馆,1998年版,第7页。

③ 《后汉书》卷八六《南蛮西南夷传》。

④ 《后汉书》卷八八《西域传》。

⑤ 《后汉书》卷八八《西域传》。

⑥ 孙光圻:《中国航海史》,海洋出版社,1989年版,第168-169页引。

不得自达。”^①大秦与中国往来受安息阻隔，西汉时未能与中国直接往来。成书于1世纪末的《厄利脱利亚海周航记》载有“丝国”（中国）“出产丝、丝线和名为丝绸的布”。成书于约1世纪中期托勒密的《地理学》转引旅行家马利奴斯的记述说，一位名叫梅斯（或译为底启亚诺斯）的商人，在远航途中派遣手下人前往“丝国”^②。

继永宁元年大秦人经掸国至中国后，东汉延熹九年（166年），“大秦王安敦遣使至日南徼外，献象牙、犀角、玳瑁，始乃一通焉”^③。这是中国与大秦首次海上直接往来的记载。由裴松之注《三国志·东夷传》引鱼豢《魏略·西戎传》曰：“大秦道从海北陆通，又循海而南，与交趾七郡外夷比，又有水道通益州永昌，故永昌出异物。”^④由此可知大秦往中国有两条海道（其中也有部分陆路）。一条是由大秦出发，经埃及东北部的古运河，循红海而南，越过阿拉伯海到达印度西海岸，由印度或锡兰岛续航，横渡孟加拉湾至缅甸或苏门答腊岛，由此再航海北上经泰国湾，越南南部海岸而北通交趾七郡沿海。另一条也是由大秦出发至缅甸，沿伊洛瓦底红河谷北上至中国西南部永昌郡（治今云南保山），即西南丝路。天竺国除沿传统西域陆上交通道路到达中国外，上述两海道也是其到达中国的必经之途。佛教传入中国，正是由于交通不限于一道，故交州南海通道与西南永昌郡通道也应是佛教传入中国除西域外的另两条途径。

北上的岭南和南海诸国异物与南下的中原杂糅，成为岭南与中原交通线上重要的物品，前后相继，络绎不绝。其间合浦郡的徐闻、合浦，南海郡所在地番禺，成为岭南中外物品最重要的汇聚和途经的三个中心。番禺是南海郡郡治和岭南的经济都会之一，其时对外贸易港口却在徐闻、合浦。是什么原因呢？这与徐闻、合浦的地理位置以及人们的航海水平有关。徐闻县居雷州半岛南端，为西汉合浦郡治所，东北行从陆海皆可到达番禺，而北上沿廉江、鉴江、

① 《后汉书》卷八八《大秦传》。

② 孙光圻：《中国航海史》，第168-169页引。

③ 《后汉书》卷八八《西域传》。

④ 《三国志》卷三十《东夷传》裴注引。

漠阳江可达交趾刺史部治所苍梧（今广东封开，一说广西苍梧），南扼琼州海峡，与珠崖郡（治今海南海口东南）相望。而西南海上行经合浦可达交趾郡（今越南河内西北）。合浦为东汉合浦郡治所，沿海还是采珠场所，沿廉江溯源北行而入郁江可达苍梧，而西南行从陆海皆可达交趾郡。优越的地理位置使徐闻、合浦易成为对外港口。由于当时人们的航海技术和能力有限，多沿近岸航行，这在客观上也刺激了徐闻、合浦两港的繁荣。

总之，秦汉时期岭南港口与内地、中外交通的关系十分密切，货物交流繁多，促进了彼此商贸的繁荣，满足了统治者和权贵猎奇的需要，为以后各朝的商贸和贡赐品的交流打下了坚实的基础。两汉时期南向航线可以通往东南亚、南亚、西亚、红海、地中海等广大范围，在南海航线之西，汉代印度洋航路的开辟，使中国与大秦、天竺、条支往来更加方便，陆海路皆可通达，而缅甸通往中国的西南丝路无疑又是一条沟通海上航线的陆上通道，这些航线和道路的形成，为以后海上航线和陆上道路奠定了基础，有着重大的历史作用和深远影响。

2. 翻越五岭的古道与岭南各河流的连通

《史记·南越列传》载，汉武帝元鼎五年（公元前112年），“卫尉路博德为伏波将军，出桂阳，下汇水；主爵都尉杨仆为楼船将军，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，发兵夜郎，下牂柯江，咸会番禺”。《汉书·武帝纪》所载略同，只是更明确各路进军路线。其中路博德一军出桂阳（治今湖南郴州），越骑田岭后下湟水（一作汇水，即涯水，今连江）；杨仆一军出豫章（治今江西南昌），沿豫章水（今赣江，上游为今章江）越横浦关而下浚水；戈船将军严出零陵（治今广西兴安北）下离水；下濑（即下厉）将军甲南下萌渚岭，沿贺江而达苍梧（治今广西梧州境，一言治今广东封开境）；驰义侯一军发兵夜郎，下牂柯江（西江上游红水河支流北盘江，一言从黔东南沿刚柳江、融水、柳江达西江，牂柯也作牂牁）。五路进军路线，以牂柯江一道为新道。实际上，这条道路是在民间基础上发展而来。南越国都番禺有蜀枸酱，则从蜀地经

夜郎由牂柯江而达番禺。“然南夷之端，见枸酱番禺，大夏杖、邛竹”^①，应是西南蜀、夜郎与岭南交通发展的结果。用兵和民间交往，道路的修建和畅通十分重要，暂将此看作西汉的一次与南岭以及附近交通有关的事件。

两汉时，今西江有三道与中原相通。其一，灵渠道。因灵渠连接漓、湘两江，两汉又分别是珠江、长江支流，故从秦时起，这一交通孔道成为岭南通往中原最重要的道路之一。上述元鼎五年“归义越侯二人为戈船、下厉将军，出零陵，或下离水”，即此道。其二，临贺道（九嶷道）。此道从西江支流溯贺江而上，越过分水岭而达湘江支流潇水。九嶷因为舜陵早已闻名于世，汉时于此道置八县（贺江沿岸广信、临贺、富川、封阳四县，潇水沿岸谢沐、冯乘、营浦、泉陵四县），足见其地位重要，特别是岭南首府苍梧郡治所广信县（治今广西封开境，一言广西梧州境），位于今贺江与西江交汇处^②，西距漓水入西江口不远，地位重要。汉元鼎五年甲为下濂将军，下苍梧应走此道。其三，夜郎道（牂柯江道）。溯西江而上，或经今柳江，或经红水河（此水经岩溶地区，可能性不大），皆可达古夜郎所在地牂柯郡（治今贵州凯里境），夜郎与巴蜀有五尺道相通。《淮南子·人间训》言始皇征南越，“一军守罽成之岭”，罽成地当今湖南靖州境，其在柳江支流潭江沿岸，其当控夜郎道。汉使在南越国吃到蜀地产枸酱，“多持窃出市夜郎”^③，“南粤以财物役属夜郎”^④。元鼎五年平南越，“使驰义侯因巴蜀罪人，发夜郎兵，下牂柯江，咸会番禺”，为其中五路大军之一。不过，夜郎道由于地经少数民族地区，山高水险，还是难与以上两道相比的。

而从北江而上，中原亦有三道可通。其一，桂阳道（湟水道）。从北江支流连江越过分水岭，沿湘江支流春陵水或未水。桂阳县（治今广东连州）地控

① 《史记》卷一一六《西南夷列传》，中华书局，1972年版，第2994页，第2997—2998页。

② 参见陈乃良：《苍梧郡广信县设治沿革考》，《历史地理》第十五辑，上海人民出版社，1999年版，第83—89页。

③ 《史记》卷一一六《西南夷列传》，中华书局，1972年版，第2994页。

④ 《汉书》卷九五《两粤传》，第3839页。

南北，为交通要冲。汉元鼎五年平南越，遣伏波将军路博德出桂阳，下湟水，此应是主力所经，足见桂阳道的重要。建初八年（83年），郑弘“奏开零陵、桂阳峽道，于是夷通，至今遂为常路”^①。此为交趾七郡贡献所开，此桂阳峽道应指连江道无疑，而零陵岭道当以临贺道为宜。因零陵郡的灵渠为水道而非岭道。其二，六泷道（武水道）。此道虽不见于秦、西汉之时，但东汉建武初，卫翊为桂阳太守，桂阳郡南部含涯（今广东英德西北）、浚阳（治今广东英德东南）、曲江（治今广东韶关东南）三县，“去郡远者，或且千里”，卫翊“乃凿山通道五百余里，列亭传，置邮驿，于是役省劳息，奸吏杜绝”^②。此道后成为南海郡贡献荔枝“十里一置，五里一候，奔腾阻险，死者继路”。和帝时（89—105年），接受临武县（治今湖南临武东）令唐羌之议而罢贡献之役^③。灵帝熹平三年（174年），桂阳太守周憬又开凿武水六泷，“小溪乃平直，大道允通利，抱布贸丝，交易而至”^④。此道不断修凿，其重要“可见一斑”。其三，横浦关道（浚水道）。此道由北江支流浚水而上，越横浦关，沿赣江支流章江而北上。《淮南子·人间训》载秦五军进攻越人，“一军守南野之界”，南野（今江西南康南）即在大庾岭北麓，其后汉元鼎五年，“楼船将军杨仆出豫章，下浚水”，即走此道。因此道北上距两汉都城长安、洛阳较远，两汉时期此道不如以上北江两道重要。

两汉时，西江、北江通中原六道，以灵渠道、临贺道、桂阳道、六泷道为要。长沙马王堆发现西汉长沙国南《地形图》和《驻兵图》，反映了汉初临贺、桂阳道的军事价值。^⑤合浦县位于南流江入海口，北上越过鬼门关，沿北流江而下达西江，或向西沿牂柯道，或向东经漓江道、贺江道都不远。马援南下交趾就是经鬼门关道而达合浦。“鬼门关，十人九不还。”“有两石相对，

① 《后汉书》卷三三《郑弘传》，中华书局，1965年版，第1156页。

② 《后汉书》卷七六《循吏列传·卫翊》，中华书局，1956年版，第2459页。

③ 《后汉书》卷四《和帝纪》，中华书局，1956年版，第194页。

④ [宋]洪适：《隶释》卷四《神汉桂阳太守周府君功勋之纪铭》，文渊阁四库全书本。

⑤ 张修桂：《马王堆汉墓出土古地图》，《中国历史地貌与古地图研究》，社会科学文献出版社，2006年版，第437—518页。

其间阔三十步，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。昔时趋交趾，皆由此关，其南尤多瘴疠，出者罕得生还。”^①虽多瘴疠，仍是从广信南下交趾最便捷和常使用的道路，而从合浦陆海向南，可直达交趾、九真、日南三郡。《汉书·地理志》所载从徐闻、合浦、日南障塞南下东南亚和南亚，合浦应与交趾有海上往来。建武十七年（41年），马援军至合浦，讨伐交趾征侧反叛，“遂缘海而进，随山刊道千余里”而达交趾浪泊^②，应是从陆上沿海而达的。合浦陆海都与其南的交趾等三郡相通，连通南北，交通位置十分重要，故陈玉龙以为合浦是当时两粤通交趾的咽喉。^③

东汉第一次修筑南岭交通是光武帝建武十五年（39年），卫飒任桂阳太守，桂阳郡南部含涯（治今广东英德西北）、浚阳（治今广东英德东南）、曲江（治今广东韶关东南）三县，“去郡远者，或且千里”，百姓“传役”甚苦。“飒乃凿山通道五百余里，列亭传，置邮驿”^④，大大拓展了骑田岭以南北江流域与桂阳郡治郴县（治今湖南郴州）的南北交通。虽然南岭东部桂阳郡的局部交通有所改善，但两汉大部分时间内，岭南的政治、经济中心皆偏重于西部，故岭南西部从越城岭或萌渚岭的灵渠道或潇贺道仍为重要。而由于交趾（即交趾）二征的叛乱，东汉政府第二次修筑南岭交通。建武十六年（40年），交趾二征反，“光武乃诏长沙、合浦、交趾具车船，修道桥，通障溪，储粮谷”。后马援等“发长沙、桂阳、零陵、苍梧兵万余人讨之”^⑤。当时修路凿渠应亦包括桂阳、零陵在内。《太平御览》引《郡国志》：“后汉伏波将军马援开湘水为渠六十里，穿度城，今城南流者，是因秦旧渎耳。”^⑥时这里为零陵郡所辖，继秦以后东汉再修灵渠。今考古人员在兴安秦城遗址七里圩王城发掘时，发现城墙在东汉进行过

① 《旧唐书》卷四一《地理志》，中华书局，1975年版，第1743页。

② 《后汉书》卷二四《马援传》，第838页。

③ 陈玉龙：《历代中越交通道里考》，收入《东南亚史论文集》，河南人民出版社，1987年版，第97页。

④ 《后汉书》卷七十六《循吏列传·卫飒》，中华书局，1965年版，第2459页。

⑤ 《后汉书》卷八十六《南蛮西南夷列传》，中华书局，1956年版，第2837—2838页。

⑥ 《太平御览》卷六十五《地部·江南诸水》，中华书局，1960年版，第311页。

二次加固。^①桂江下游的唐马江县（治今广西昭平马江镇），“按《图经》云，‘其江是后汉伏波将军马援所开’”；北流县（治今广西北流）南的鬼门关，“汉伏波将军马援讨林邑蛮，路由于此，立碑，石龟尚在”^②。则湘、桂（漓）江及北南流江应是所趋之道，沿途“修道桥，通障溪”。

经过前代的修筑，南岭附近的交通有所改善，但至东汉章帝永初以前，“旧交阯七郡贡献转运，皆从东冶泛海而至”^③。建初八年（83年），郑弘“奏开零陵、桂阳峽道，于是夷道，至今遂为常路”^④。《资治通鉴》胡三省注曰：“余据武帝遣路博德伐南越，出桂阳，下湟水，则旧有是路，弘特开之使夷通。”^⑤郑弘建议把海道运送贡物变为陆路经由零陵、桂阳峽道运送。零陵、桂阳峽道，即越过南岭的交通道路。既作为贡道，还是应有所补修的，暂且把这次贡道改变看作是东汉第三次改修南岭交通道路。零陵、桂阳境的峽道，应是两郡境内主要大道，而经零陵郡峽道主要转送交阯及岭南西部各郡特产，桂阳郡峽道主要转送南海郡贡物。零陵郡峽道以灵渠道为要，桂阳郡峽道以湟水（连江）、临武为重。和帝（89—105年）时，“旧南海献龙眼、荔支，十里一置，五里一候，奔腾阻险，死者继路。时临武长汝南唐羌，县接南海，乃上书陈状”。省罢水果珍羞之贡。^⑥临武（治今湖南临武东）为贡道必经，不但接连江，经今广东连县星子镇北“荆楚古道”接临武^⑦，而且还可从溱水（今北江及上游武水）到达。东汉中后期，由桂阳郡到南海郡，就是经溱水

① 中国社科院考古所广西工作队：《广西兴安秦城遗址七里圩王城城址的勘探与发掘》，《考古》，1998年第11期，第46页。

② 《太平寰宇记》卷一六三《岭南道·昭州》，中华书局，2007年版，第3124页；卷一六七《岭南道·容州》，第3191页。

③ 《后汉书》卷三十三《郑弘传》，第1156页。

④ 《后汉书》卷三十三《郑弘传》，第1156页。

⑤ 《资治通鉴》卷四十六《汉纪·肃宗孝章皇帝》“建初八年”条胡注，中华书局，1963年版，第1495页。

⑥ 《后汉书》卷四《和帝纪》注引谢承书，第194页。

⑦ 黄兆星：《星子墟的传统经济》，收入谭伟伦等主编的《连州的传统经济、宗教与民俗》（上），国际客家学会等出版，2005年版，第88—91页。

上游的武水而达北江，此道“商旅所臻，自瀑亭至乎曲江，壹由此水”^①。

东汉第四次治理南岭的道路，就是整治经由武水而达北江的水路。刻于东汉灵帝熹平三年（174年）武水昌乐泷上周君庙中的《神汉桂阳太守周憬功勋之纪铭》碑，是研究熹平初年桂阳太守周憬率众整治武水上游河道事实的重要碑刻。周憬“迺命良吏，（将帅、壮）夫，排颓磐石，投之（穷壑），（夷）高填下，凿截曲，（弼）水之邪性，顺导其经脉，断堰（溢）之（电）波，弱阳侯之汹涌。由是小溪乃平直，大道允通”^②。这里至今号称“九泷十八滩”，当时治理水道可谓艰辛（参见图1“秦汉南岭交通示意图”）。

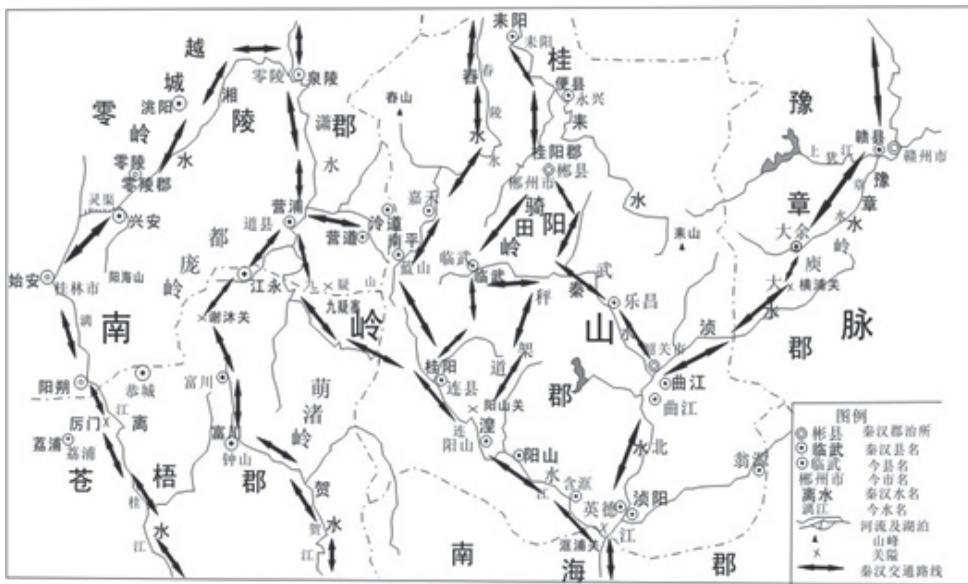


图1 秦汉南岭交通示意图

① [宋]洪适：《隶释》卷四《桂阳太守周憬功勋铭》，文渊阁四库全书本。

② 宋会群：《〈神汉桂阳太守周府君功勋之纪铭〉碑辑校和研究》，《韶关学院学报》，2006年第8期，第1—6页。

秦汉南岭交通的开辟和发展，对大一统国家交通体系的完善起着重大作用，特别是对岭南连接内地起到了十分重要的作用。除岭南与中原、江南交通分别通过湘、赣等联系外，岭南入夜郎道、入蜀道和入交趾可以看作南岭交通的延伸。早在灭南越国之前的建元六年（前135年），南越人食蜀地枸酱，据说“独蜀出枸酱，多持窃出市夜郎。夜郎者，临牂牁江，江广百余步，足以行船。南越以财物役属夜郎”，交换而得枸酱。故“发巴蜀卒治道，自僊道指牂牁江”，而“道西北牂牁，牂牁江广数里，出番禺城下”^①。这样，巴蜀经夜郎达番禺的道路，从原来的民间商贸之路转为官方的道路。具体路线从蜀地经青衣江达青衣县（治今四川芦山县）、南安县（治今四川乐山县）、僊道县（治今四川宜宾县），进入唐蒙主持修筑的“南夷道”，即从僊道经南广县（治今四川高县、筠连县一带）、汾关山（今云南威信境）、平夷县（治今贵州毕节）、汉阳（治今贵州赫章、六枝一带），连接牂牁江（今北盘江上游），顺牂牁江（今红水河、西江）而下番禺。^②有人也以今柳江及其上游指代牂牁江，但无论如何，入夜郎道和入蜀道在汉代已经发挥作用了，后来元鼎五年五路用兵岭南，其中就有牂牁江一道即是例证。而从南岭入交趾的道路更可以看作是南岭交通的延伸。从灵渠道、临贺道等道路南下西江，经西江支流北流江越鬼门关达南流江直至江口的合浦，由此陆海并行可以到达交趾郡，东汉初马援征伐征氏的叛乱就是沿此陆海两道而达的。^③但“交趾七郡贡献，皆从涨海出入”^④。而交趾郡的治所龙编（治今越南海兴省海阳附近）以及日南郡的卢容（治今越南平治天顺化）两港，仍以海上与番禺、合浦、徐闻等岭南港口近海航行为重。虽然海路艰险，然而较陆路便捷。^⑤

① 《史记》卷一一六《西南夷列传》，第2994页。

② 张荣芳：《秦汉史与岭南文化论稿》，中华书局，2005年版，第171页。

③ 王元林：《两汉合浦、徐闻与南海丝路的关系》，《广西民族研究》，2004年第4期，第87页。

④ 《初学记》卷六《海》引谢承《后汉书》，第115页。

⑤ 王子今：《秦汉交通史稿》，中共中央党校出版社，1994年版，第190、第196页。

3. 番禺：陆海丝路的交汇点

番禺为秦南海郡治所，汉初为南越国的都城，后来为汉南海郡治所，从先秦至秦汉为岭南的经济繁荣所在。这里居珠江三江之汇的三角洲地带，地势低平，土壤肥美，加上北江、西江、东江水上的航运交通方便（越过南岭即与内地相连），向东海路也可达江左，向南为南海连接海南岛以及东南亚。除良好的地理条件外，“广州包带山海，珍异所出，一篋之宝，可资数世。然多瘴疫，人情惮焉”^①。虽然有瘴气袭人，但商人、贫贱官吏却热衷于此地。“惟贫窳不能自立者，求补长吏，故前后刺史皆多黠货。”^②究其原因，应与这里丰富的物产有很大的关系。

秦汉南岭交通的开辟和发展，也对海上交通路线的开辟起到了极大的促进作用。岭南地区南临南海，历史时期就与东南亚各国有交往，南岭交通的开辟，不仅缩短了岭南地区曾经借道海上达冶县（治今福州）而北上的距离，而且成为以后“南海诸国”来华的必经之道。《汉书》卷二八下《地理志》所载“自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月，有都元国”等东南亚、南亚诸国，最远的达黄支国（今印度康契普拉姆）、已程不国（今锡兰岛）等，“汉之译使自此还矣”。东南亚、南亚的“奇石异物”，经过海上交通而达岭南，而由岭南北上，南岭交通的灵渠道、贺一潇道、耒一连或耒一武道、章一洄道等成为北上的通道。南海海上通道可以看作是南岭交通、国内交通向外的延伸。正是通过南岭交通，国内交通与国外交通融为一体，中外陆海交通网已基本形成。岭南番禺“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”^③。从此，岭南成为中外政治、经贸往来的必经之地，南岭交通成为沟通这一地区与内地的重要交通走廊，也使岭南成为秦汉时期中外贸易

① 《晋书》卷九〇《吴隐之传》，中华书局，1974年版，第2341页。

② 《晋书》卷九〇《吴隐之传》，第2341页。

③ 《汉书》卷二八下《地理志》，第1670页。

的中心地区之一。

岭南地处亚热带，各种动植物资源丰富，“夫物以远至为珍”，“且南海多珍，财产易积，掌握之内，价盈兼金”^①，此处南海代指岭南地区。而“旧交趾土多珍产，明玃、翠羽、犀、象、瑇瑁、异香、美木之属，莫不自出”^②，此交趾也非交趾郡，而是交趾刺史部。岭南多异产。“番禺，亦其一都会也。珠玃、犀、瑇瑁、果布之凑。”^③时番禺为象牙、犀角、珠玃、玳瑁、金银器物以及各种水果等岭南特产荟萃之地，这里的贡物沿北江而上，从南岭东部的连江道或武水道而北上；而来自交趾等郡岭南西部的物品，由南岭西部的灵渠道或贺一潇道而北上。

由于秦汉时期南岭交通多条水陆道路的开辟和整治，沟通了岭南甚至域外与内地的联系，为维护大一统国家中央与地方的关系起到了桥梁作用，也为维护岭南边疆的安定起到了保障作用。其交通在促进岭南地区经济、社会、文化等方面发挥了巨大的作用。不仅促使南岭南北的商品往来，“中国商贾者多取富焉”，而且使“南海诸国”商品流通到北方。南岭交通当然也促进了岭南手工工具的进步，劳动生产率的提高，大大推动了岭南社会的进步。同时，北方先进的文化随着官员在地方上的推行政令，社会风气渐趋改变，岭南文化发达的苍梧等也出现了经文学家。秦汉南岭交通的开辟与发展，奠定了其后各代岭南与北方交通的基础，有着十分深远的影响。

① 《后汉书》卷七六《循吏列传·孟尝》，第2473页。

② 《后汉书》卷三一《贾琮传》，第1111页。

③ 《史记》卷一二九《货殖列传》，第3268页。

第三节 三国两晋南北朝丝路的发展

1. 广州：岭南陆上丝路的中心

东汉末年，士燮兄弟以交趾郡为中心，领辖岭南七郡，交趾名重一时，成为对外贸易的重要港口。建安十五年（210年）交州治所移治番禺，黄武五年（226年），初置广州，辖南海、苍梧、郁林、合浦四郡，治所番禺，而交州移治龙编（今越南河内附近），仅辖交趾、日南、九真三郡，地位远不及广州。虽广州旋废，但交州治所又移番禺，番禺始终为岭南重要的政治、经济中心。永安七年（264年）分交州再置广州，治所仍在番禺，辖南海、苍梧、郁林、高凉四郡，交州移治龙编，交广分治从此成为定制。随着政治中心向东南迁徙，六朝定都于建康（业），广州治所番禺距建康较近，北上逾大庾岭沿赣江入长江即达建康，而交趾、苍梧偏于西南，到达建康不如番禺迅捷。这些条件使番禺理所当然地成为岭南的政治中心。后来的事实也证明了广州治所番禺政治地位的重要。吴国末期郭马政变、东晋初年的王机叛乱等政治事变都发生在番禺，南朝卢循、陈霸先等都是广州治所番禺为根据地而后北上的。随着大庾岭道逐渐成为3~6世纪越过南岭的主要通道，岭南主要通道的东移，加上时江左人南下和军事上的需要，“百姓乃从海道入广州”^①，粤东沿海道也逐渐兴盛。卢循起义军和东晋沈季高、沈田之的军队等都是粤东沿海南下番禺的。陆上和海上交通的便利，为番禺中心城市的形成起到了一定作用。

同样，魏晋南朝时，广州成为南海丝路的重要始发港。广州居三江之汇，北江、西江、东江交通方便，粤东海路也可达江左，故沿江和沿海多南迁之民，而居于三江交汇的三角洲地带，地势低平，土壤肥美，无疑成为南迁人口的聚居中心。随着岭南政治中心和交广两州的分置，加上广州政治清明，少战事侵扰，社会安定，因此，广州治所番禺成为岭南的政治中心和经济都会。

^① 《晋书》卷七三《庾亮附弟翼传》。

南方其他对外贸易港口的衰落，也为广州成为对外贸易港口提供了条件。而魏晋南朝，随着海舶制造技术的提高，使原来的近岸航行可以取道海南岛东岸和南岸直达广州，上述的“重楼”“八槽舰”应是使用于海上航行，而域外的扶南国也“乃制作大船，穷涨海”^①。据《南州异物志》载，“外域人名舡曰舡（舶），大者长二十余丈，高去水三二丈，望之如阁道，载六七百人，物出万斛”^②；“外缴人随舟大小，作四帆或三帆，前后沓载之，张帆取风气，而无高危之虑。故行不避迅风，激波安而能疾也”^③。这些船体较大，随风调整帆数和帆向，为深海远航提供了便利。值得注意的是，三国吴万震《南州异物志》和康泰《扶南传》都记载了涨海（今南海）有珊瑚洲，“洲底有盘石，珊瑚生其上”^④；“涨海崎头水浅，而多磁石。外缴人乘大舶，皆以铁鑠鑠之。至此关以磁石不得过”^⑤。盘石和磁石皆为今南沙、西沙群岛的暗礁和珊瑚礁。无论是作者亲身经历或是道听途说，吴时已有远航船舶经过南海航行。不过，这时番禺还不是重要的对外贸易港口，至少史籍没有明确记载其作为对外贸易之地。

三国时期，南海丝路的发展与吴国大力发展航海密切相关。黄龙二年（230年），孙吴大将卫温、诸葛直率万人进驻夷洲（今台湾）。赤乌五年（242年），孙权又“遣将军聂友、校尉陆凯以兵三万讨珠崖、儋耳”^⑥。珠崖（治今海南琼山东南，汉时辖海南岛东北部）、儋耳（治今海南儋县西北，辖今海南岛西部地区）为汉武帝时所置两郡，辖地当今海南岛，附近已是南海海域。海南岛纳入吴国版图，为南海丝路向东迁移提供了便利。不过，由于岭南中心城市广州番禺城在东吴初年兴起的时间不长，交州仍然在中外交通史上起着一定作用。

① 《梁书》卷五四《海南诸国》。

② 《太平御览》卷七六九《叙舟》引。

③ 《太平御览》卷七七一《帆》引。

④ 《太平御览》卷六九《洲》引。

⑤ 《太平御览》卷九八八《磁石》引。

⑥ 《三国志》卷四十七《孙权传》。

黄武五年（226年），吕岱平定交趾太守士燮之子士徽叛乱，“岱既定交州，复进讨九真，斩获以万数。又遣从事南宣国化，暨徼外扶南、林邑、堂明诸王，各遣使奉贡”^①。这些东南亚国家应是沿近海达交州，从交州而北上至建业。同年，“其大秦贾人字秦论来到交趾，交趾太守吴邈遣送诣权，权问方士谣俗，论具以事对”^②。大秦商人秦论怎样到达交趾？史书仅言“其国（大秦）人行贾，往往至扶南、日南、交趾，其南徼诸国人少有到大秦者”，“其（中天竺国）西与大秦、安息交市海中”^③。则大秦商人应在中天竺、安息往来，向东还到达泰国湾以及南海，与扶南、吴日南郡、交趾往来，这期间沿近海航行的道路已从印度洋至太平洋，南海航路也向西扩展至安息、大秦境。

据《梁书·海南诸国传序》载：“海南诸国，大抵在交州南及西南大海洲上，相去近者三五千里，远者二三万里，其西与西域诸国接……及吴孙权时，遣宣化从事朱应，中郎将康泰通焉。其所经及传闻，则有百数十国，因立记传。”^④朱应、康泰南洋之行是否就是吕岱所遣从事，史书简略，未敢妄断。继三国吴在南海上航行最远和影响较大的便是朱应、康泰的这次南洋之行。朱应所撰《扶南异物志》，康泰所撰《吴时外国传》（也作《扶南记》《扶南传》《扶南土俗》《吴时外国志》）对这次航海和所见所闻记载详尽，可惜全佚。今仅从《水经注》《通典》《艺文类聚》《太平御览》《册府元龟》等史书散见部分段句，可窥当时吴国与东南亚各国海上的往来情形。

朱应、康泰出使扶南国，应至其国及附近国家，地域当不超过今东南亚。因为康泰等在扶南见到天竺王派出回访扶南王的使者陈宋，“具问天竺土俗”^⑤。据冯承钧先生考证：“传中所言非历之地，天竺、大秦，甚至加那调洲（当今缅甸沿岸），皆传闻之地也。”^⑥时朱应、康泰等人应是从吴最南边

① 《三国志》卷六十《吕岱传》。

② 《梁书》卷五四《中天竺国传》。

③ 《梁书》卷五四《中天竺国传》。

④ 《梁书》卷五四《南海诸国传序》。

⑤ 《梁书》卷五四《中天竺国传》。

⑥ 冯承钧：《中国南洋交通史》，第17页。

境日南郡（或相近的九真交趾郡）出发，从陆上或海上向南达林邑（治今越南维川县南茶莽），从这里南下扶南。康泰《扶南记》曰：“从林邑至日南卢容浦口，可二百余里，从日南发往扶南诸口，常从此口出也。”扶南之外还有林杨国（地当今泰国西南部或缅甸东部）、金邻国（地当今泰国境）、潭杨（或作林杨，地当马来半岛克拉地峡。一说为苏门答腊岛）、无论国（缅甸卑谬一带，或为泰国武里南府，乌隆府）、优钺（今缅甸南部，或为孟加拉国）、典逝（北来半岛北部，一说为顷甸东南岸丹那沙林）、滨那专（地不详，在中南半岛）、蒲罗中（今新加坡和马来西亚柔佛一带，另有泰国北大年或万伦湾等说）、都有昆（在马来半岛，有吉打、瓜拉龙运、柔佛等说）、拘利（又作句稚，在马来半岛西岸帕克强河口，一说马来半岛南半东岸）、耽兰洲（今马来半岛东岸哥打巴鲁）、巨延洲（今加里曼丹，或谓今沙捞越的卡扬河）、北摠洲（今印度尼西亚勿里洞岛邦加岛）、薄欢洲（今印度尼西亚廖内群岛的宾坦岛，另有人认为在苏门答腊岛西北部或马来关岛）、马五洲（今印度尼西亚境，一说为巴厘岛）、火洲（今印度尼西亚小巽他群岛一带火山）、诸薄（今印度尼西亚爪哇岛或苏门答腊岛）、毗騫（今苏门答腊岛北部，一说马来半岛，另有印度南部）、加营（又作歌营，指苏门答腊岛，另有印度南部、马来半岛南部等说）、加陈（当今苏门答腊岛或印度西海岸）、姑奴（地不详，或谓在印度）、模趺（又作横向联合跌，今印度恒河口一带，另有缅甸沿岸、马来半岛南部等说）、乌文（印度东岸的奥里萨，另有安达曼群岛、马来半岛等说）、担袂（今印度西孟加拉邦南部之塔姆卢克）、加那调国、扈利国（或作枝扈黎、扈枝黎，今印度西孟加拉邦胡格里河口一带）、师汉（今马来半岛以西、直苏门答腊岛北部、印度东南岸、斯里兰卡等）、斯高洲（即狮子国，今斯里兰卡）、天竺、安息、大秦等。“吴时扶南王旃遣亲人苏物使其国（中天竺国），从扶南发投拘利口，循海大湾中，正西北入，历湾边数国，可一年余，到天竺江口，逆水行七千里乃至焉。”^①同样，据康秦《扶南传》，“发拘利口入大湾中，正西北

^① 《梁书》卷五四《中天竺国传》。

入，可一年余，得天竺江口，名恒水江口”，两者皆从马来半岛克拉地峡帕克强河口附近出发，向西北方向驶入孟加拉湾，到达恒河口。“从加那调洲西南入大湾，可七八百里乃到枝扈黎大江口。渡江经西行极大秦也”，从缅甸沿岸至枝扈黎口（即恒河口），由此西行至大秦。

明确记载广州成为海上丝路的是西晋太康二年（281年），安南将军广州牧腾侯坐镇番禺，“大秦国奉献琛，来经于州，众宝既丽，火布尤奇”^①。虽然“晋代通中国者鲜，故不载史官”^②，但广州（即番禺）外贸港的声誉已远播域外。法显从海上归国，在耶婆提国（今苏门答腊岛东部，一言爪哇岛）“东北行，趋广州”。来往于此途的“商人议言‘常行时，正可五十日便到广州’”^③。人们已可利用信风，准确掌握航行时日。这比《汉书·地理志》所载沿近岸航行要迅捷。刘宋元嘉七年（430年）诃罗阇国（今爪哇岛）“愿敕广州，时遣舶还，不令所在有所陵夺”^④，要求保护其国外贸船只。虽然这一时期有侵夺事件发生，但丝毫不影响番禺“商舶继路，商使交属”的盛事^⑤，宋末，扶南国等“遣商货至广州”，至齐时，“商舶远届，委输南州，故交、广富实，轲积王府”^⑥。梁时，番禺“海舶每岁数至，外国贾人以通货易”^⑦。萧劭为广州刺史时，变“每年（外）舶至不过三数”为“岁十余至”^⑧。考古人员也在西沙群岛的北礁，打捞出南朝六耳罐、陶杯等遗物，这足以证明南朝时南海丝路确实已东移至海南岛东和西沙群岛附近。^⑨南海丝路的东移，为广州（番禺）对外贸易港口的形成和繁荣起到了巨大的推动作用。

① 《艺文类聚》卷八五《布部》引晋·殷巨《奇布赋及序》。

② 《梁书》卷五四《南海诸国》。

③ 《法显传》《耶婆提国》，上海古籍出版社，1985年版。

④ 《宋书》卷九七《夷蛮传》。

⑤ 《宋书》卷九七《夷蛮传》。

⑥ 《南齐书》卷五八《东南夷传》。

⑦ 《梁书》卷三三《王僧孺传》。

⑧ 《南史》卷五一《萧劭传》。

⑨ 广东省博物馆、广东省海南行政区文化局：《广东省西沙群岛第二次文物调查简报》，《文物》，1976年第9期。

刘宋时，中国航海在北印度洋方面也取得突破，开辟了由广州直达阿拉伯海与波斯湾的锭洋船路，沟通了东亚与西亚的联系，正如《宋书·夷蛮传》所言：“若夫大秦、天竺，迥出西溟，二汉衔役（使），特艰斯路，而商货所资，或出交部，泛海陵波，因风远至。又重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊，山琛水宝，由兹自出，通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万品，并世主之所虚心，故舟舶继路，商使交属。”古代阿拉伯旅行家和历史学家马苏弟（一译作马斯欧迪）也在其撰写的《黄金草原与宝石矿》一书中提到，5世纪上半期，在幼发拉底河的古巴比伦西南的希拉城（时为希拉国国都，希拉国统治时期为3~7世纪初）常有人看到印度和中国船在此停泊。中国帆船到达波斯湾头后，“中国和印度船只潮流而上去看希拉王”^①，中国的船只已远达阿拉伯国家。

宋末齐时，扶南等国仍以广州为对外贸易口岸。梁时，林邑曾九次派使节入梁，扶南也曾八次遣使入梁。东南亚的盘盘（今泰国南部万伦湾一带）、丹丹（今马来半岛吉兰丹）、干拖利（今马来半岛吉打）、狼牙修（今马来半岛北大年一带）、婆利（今印度尼西亚加里曼丹）等国也遣使节频繁往来梁廷。天监初年（502年）和大通元年（527年），中天竺国和狮子国也分别遣使与梁朝往来。^②这些国家的许多僧侣也多乘大海船，由南亚而至中国南方，西天竺名僧拘那陀罗就是在梁中大同元年（546年）取海道经狼牙修、扶南而至广州的。古希腊旅行家科斯麻士曾到过波斯、印度、锡兰（今斯里兰卡），并著有《世界基督教诸国风土记》一书，书中对中国与东罗马帝国海上交通有所阐述：“产丝国（指中国，即下文的秦尼策国）在印度诸邦中为最远者。当进入印度洋时，其国在吾人之左手方面（即东北方），唯离波斯湾及赛莱底巴（指锡兰岛）甚远。……产丝国之名为秦尼策国，大洋海环其左，此洋与环巴巴利（非洲东岸之地）同一洋（印度洋）也……若由波斯而经海道往彼，所需时日实甚久也。盖第一原因，航海者须由塔勃罗贝恩（希腊人对锡兰岛之称谓）所

① [日] 桑原鹭藏：《波斯湾头之东洋贸易港》，《史林》，1916年7月，第6-12页。

② 《梁书》卷五十四《南海诸国传》。

处之纬度及稍北诸地，船行长程一节，约有波斯湾之长，始得达其目的地也；第二原因，则渡过印度洋全境，由波斯湾至塔勃罗贝恩，曾由塔勃罗贝恩面转舵向左，以往秦尼策之地，海程甚远也。”^①

总之，正是南海丝路移至广州，广州才成为六朝时期最主要的对外贸易港口，特别是继徐闻、合浦、交趾等港口之后，成为中国对外贸易和南海丝路的始发港。而且随着造船技术和航海技术的提高，原来沿近海航行的海上丝路逐渐东移，从广州经海南岛东岸—西沙群岛—南沙群岛一线而穿越南海航行，到达加里曼丹、中南半岛南部、苏门答腊等岛屿，由马来半岛向西，经苏门答腊岛南北皆可入印度洋，经尼科巴群岛而西达斯里兰卡岛，由此向西北可达印度，向西可达阿拉伯海、波斯湾。正如阿拉伯人行记所言那样，“中国的商舶，从公元三世纪中叶开始向西，从广州到达槟榔屿，四世纪到锡兰，五世纪到亚丁，终至在波斯及美索不达米亚独占商权”^②。六朝时期广州对外贸易港口的形成，在整个海上丝路的发展史上的作用和意义是不可估量的，特别是为唐代市舶使的设置以至最终确立广州在全国对外贸易最大港口的地位奠定了坚实的基础。从此以后，近两千年来，广州一直是我国重要的对外贸易港口。

2. 始兴郡：岭南丝路的重镇

秦汉以降，岭南与岭北的交通道路大多遵循古道，诸如《水经·滄水注》引耆旧所言：“自阳山达乎桂阳之武步驿，所至循‘圣鼓’道也。其道如堑，迄于鼓城矣。”^③这里的圣鼓道很可能就是后来的秤架道（因经今广东阳山秤架瑶族乡而得名）。这条由桂阳而达阳山的一条秦汉古道，史载“秦凿杨山，桂阳县阁下鼓便自奔逸，息于临武，遂之始兴、洛阳，遂名圣鼓。今临武有圣

① 亨利玉：《古代中国闻见录》，第202页引，另见[法]戈岱司：《希腊拉丁作家远东古文文献辑录》，中华书局，1987年版，第100页引。

② 王仲荦：《魏晋南北朝史》，上海人民出版社，1980年版，第489页。

③ 《水经》卷三十九《滄水注》，上海古籍出版社，1990年版，第730页。

鼓城”^①。“阳山县有石墟村，村下有豫章木，径可二丈，秦时伐木为鼓，名曰圣鼓也”^②，从桂阳、阳山、临武等地名看，秦汉时应凿这条从湘南到粤北的秤架道。这些要塞和道路，为国家政令的下达以及岭南地区政情的上传起到了桥梁作用，加强了岭南地区与中原王朝的联系，使岭南地区纳入多民族中央集权大一统国家的版图内，加强了中原王朝对岭南越族地区的统治，有效维护了多民族大一统国家的政治格局。

由于秦汉时期交趾郡是岭南的政治、经济中心，当时国家的政治、经济中心也在关中咸阳、长安和豫西洛阳。若以函谷关为界线再向南延伸，无论是国家和岭南地方，当时的政治、经济偏西，连接京师与岭南中心的道路也以偏西的越城岭道为要。越城岭道之所以最便捷，与基本上利用舟船沟通南北的通道——灵渠有着密切的关系。虽然紧邻其东的萌渚岭潇贺道在其间也发挥着重要作用，但两者谁的作用更大，难以判断。随着六朝时期都城移至建康，岭南政治、经济中心也由交趾而东移广州，广州成为对外贸易的始发港和中心港，连接两大中心的道路也向东移至五岭东端的大庾岭路、骑田岭路。由建康西沿长江溯赣江，逾大庾岭“改装之次”，“舍车登舟”沿东溪（今浈江）、湓水（今北江）南下广州，成为主要通道之一。而当时的政治、军事重镇长江中游的荆州，通过长江—湘江—耒水或钟水（今春陵水），越骑田岭沿湓水（上源武水，下游北江）或涯水（今连江）而达广州，其地位和作用也日益重要。东晋卢循起义，除派徐道复越大庾岭外，自率一路越骑田岭攻占长沙，应走此路。

而始兴郡就居大庾岭路、骑田岭路交汇处，即武水、湓水的交汇处。就在大庾岭路、骑田岭路南下达广州的湓水（今北江）途中，今广东英德、曲江等的南朝陵墓中出土了波斯萨珊王朝的银币^③，证明连接广州和岭北的道路借助

① 《初学记》卷十六《鼓》引王韶之《始兴记》，中华书局，2004年版，第399页。

② 《北堂书抄》卷一百八《乐部·鼓》引《始兴记》，《唐代四大类书》，清华大学出版社，2003年，第457页。

③ 《广东英德连阳南齐和隋唐古墓的发掘》，《考古》，1961年第3期；《广东曲江南华寺古墓发掘报告》，《考古》，1983年第3期。

湊水及沿岸的陆路。湊水中游的浚阳峡（今广东英德境北江一段），“两岸杰秀，壁立亏天，昔尝凿石架阁，令两岸相接，以拒徐道覆”^①，也是因战时需要而建的栈道。

值得一提的是，武水由于岭南“南货”的驰名也被岭北人贯以“贪泉”之称。盛弘之的《荆州记》记载了广州石门贪泉以外的另一贪泉（流）。“众山水出注于大溪，号曰横（流）溪，溪水甚小（深），冬夏不干，俗谓之为贪泉，饮者辄冒于财贿，同于广州石门贪流矣。”^②此横溪即武水，为逾骑田岭后岭南的第一水，武水下注北江而达四会，“刘澄之谓为一涯溪，通四会殊为孟浪”^③。从交通来看，横溪作为中原人入岭南的第一条溪水，之所以冠以贪泉之名，与人们认为岭南“南货”“贪官”的出现与此地水土有关。无独有偶，骑田岭东的大庾岭，也作为从赣江入岭南的必经之“峽”，俗云：“经大庾，则清秽之气分；饮石门，则缙素之质变。”^④南来的廉洁之士，越大庾进入岭南，由清而秽。虽然官员的贪黷与五岭及以南的水土无关，但五岭南北水土不同，风气迥异，确是实情。五岭可谓当时的一条南北分界线。岭南的“南货”价值连城，跨越五岭的通道，成为岭北人获取海上丝路物品的主要途径。

六朝时期，五岭交通道路的重心东移大庾岭道，形成了岭南与长江流域、北方联系的新格局，这一格局直至清末五口通商以后才有新的变化。官员和商人促进了商贸的交流。梁时，周文育在大庾岭旅店赌博一夜“得银二千两”^⑤。始兴内史梁云“以恩德罢亭侯，商贾露宿，郡中称为神明”，改变这里“边带蛮人俚，尤多盗贼”的景象。^⑥梁末陈初，广州之地，“工贾竞臻，

① [北魏]郦道元注，[民国]杨守敬、熊会贞疏：《水经注疏》卷三十八《湊水》，第3186页。

② [北魏]郦道元注，[民国]杨守敬、熊会贞疏：《水经注疏》卷三十九《耒水》，第3211—3212页。

③ 同上，郦氏错把横溪作耒水支流，误解刘澄之横溪通四会为“而不悉也”，谬。

④ 《太平寰宇记》卷一五七《岭南道·广州》。

⑤ 《陈书》卷八《周文育传》，第138页。

⑥ 《册府元龟》卷六十八《牧守部·静理》。

粥米商盐，盈衢通肆。新垣既筑，外户无局，脂脯豪家，钟鼎为乐，扬祛洒汗，振雨流风。市有千金之相，因多万箱之咏”^①，商贸发展也促进了岭南经济区的形成，始兴郡无疑是陆上丝路的重镇，也是“南货”北上的要地。

3. 南江—鉴江通道渐现

在今广东西部的云浮市境内，流程最长的是罗定江，罗定江历史上也称为泷水（今罗定境内仍然称作泷水或泷江）、晋康水、南江。这条泷水流域早在先秦时期已经出土带有楚国文化风格的墓葬与青铜器，这条通道成为南北流江以外的另一条通向岭南西部沿海港口的通道。嘉靖《德庆州志》云：“晋康水，一名南江，其源出泷水县大水山。”明万历以前，罗定称作泷水县，后改今名。最早记载泷水的是《南齐书·州郡志》：“西南二江，川源深远。别置督护，专征讨之。”其实，南江并非可用“深远”而称。《广东新语·水语》也说：“南江，古泷水，一名晋康水。其源出西宁大水云卓之山，会云河松抱坎底上鸟之水至大湾，又会东水至德庆南岸入于西江。予诗：‘西江一道吞南北，南北双江总作西。’北谓泷水，南谓晋康水也。西江之源最长，北江次之，东江又次之，南江最短。然其水清于西江。”

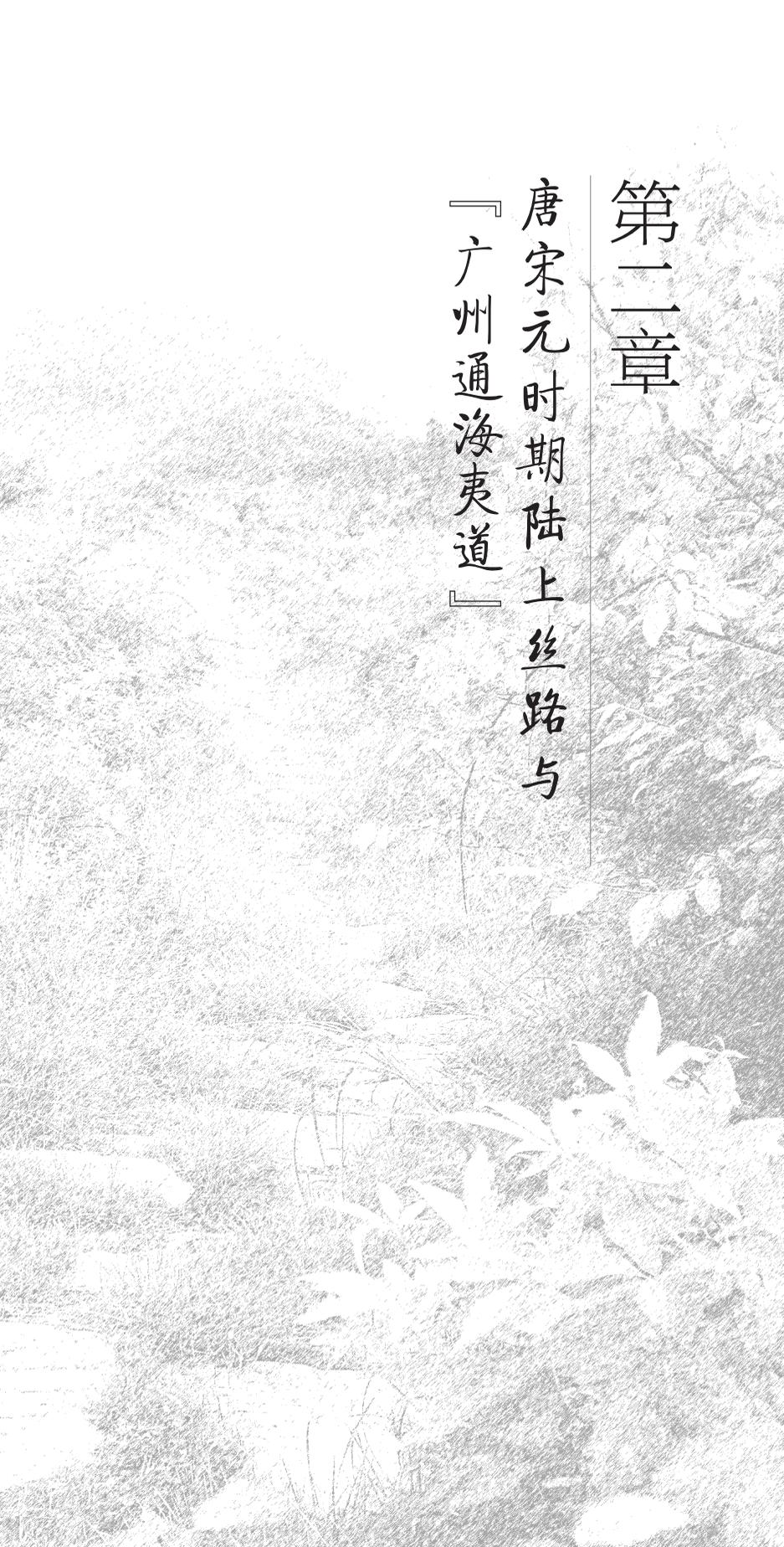
东晋永和七年（351年）将龙溪县（今德庆）改置晋康郡，在南江流域设立龙乡、晋化、夫阮三县，义熙九年（413年）又将晋康郡治所迁至龙乡县。后南江地区建置为晋康郡、广熙郡。1983年在罗定罗境鹤咀山发现一座大型南朝墓，出土随葬品68件，有青釉瓷器、金器、铜镜、铁器等，其中1只手镯金器，4组走兽和花纹图案，上面的忍冬纹是中亚粟特地区常见的，走兽花纹也是西亚地区常见的狐、飞狮等，应是舶来品。罗定罗境为南江上游罗境河，与信宜贵子的鉴江相邻，鉴江自北而南流经高州、化州，至吴川入海，这只带有西亚地区风格的手镯，极有可能是从海道转入鉴江而达南江水道的。因此，以南江和

① 徐陵：《徐孝穆集笺注》卷四《广州刺史欧阳颙德政碑》。

鉴江作为南海丝绸之路与内陆地区的对接通道无疑在魏晋南朝已经形成。梁时南江地区的豪强陈法念为刺史，至隋时，南江地区陈氏与高凉冼氏、钦州宁氏成为粤西三大豪族，控制北海陆贸易。

第二章

唐宋元时期陆上丝路与
『广州通海夷道』



第一节 唐南汉海陆丝路的繁荣

1. 唐代岭南岭北交通路线

隋唐定都长安，东都洛阳成为另一个政治、经济、文化中心。而当时较为繁荣的城市还有扬州、益州，史书有“扬一益二”的美誉。岭南五岭以北的潭州（治今湖南长沙）、洪州（治今江西南昌），五岭以南的桂州（治今广西桂林）、广州，甚至交州（治今越南河内）等，都是这一时期五岭南北的中心城市。连接这些城市的道路纵贯五岭南北，形成了以广州、桂州等为中心的第一级主要交通路线。而大庾岭道即梅关道的开通，逐渐成为岭南通向岭北的重要道路，改变了岭南交通原来各道并存的地理格局。

唐代岭南港口与岭北的交通路线如下：

①广州—大庾岭—上都线。这条路线从广州达上都长安，“取虔州大庾岭路五千二百一十里”。从广州溯北江至韶州（治今广东韶关），“水陆相兼五百三十里”^①。韶州取道大庾岭达虔州（治今江西赣州）“陆路五百五十里”^②，沿赣江达洪州、江州（治今江西九江）。由江州溯长江而上，经鄂州（治今湖北武汉）、溯汉江达襄州（治今湖北襄樊），再北上经邓州（治今河南邓州）、商州（治今陕西商州）而达长安。五千二百一十里应是从此道而北上的。而顺长江东下而达扬州，再沿运河北上，经楚州（治今江苏淮安）、泗州（治今江苏盱眙）、宋州（治今河南商丘）、汴州（治今河南开封），达东都洛阳，再沿两京驿道西至长安。由于隋唐大运河修筑，而唐中后期又多依赖“东南八道”财赋，故这条利用运河的道路，成为漕运土贡、商贸往来、官吏贡使多取之途。唐后期运河江淮段常常被阻断，东南漕道亦常“取江路而上，

① 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·广州》，中华书局，1983年版，第886页。以下本节出此书同一州县只注第一次，余皆省注。

② 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·韶州》，第901页。

抵商山入关”^①，这也是《元和郡县图志》卷二八《江南道·江州》等记载广州经江州而西北达长安的道路里程所在。

北上上都和东都，大庾岭路是必经之途，经张九龄开元时新辟，成为沟通南北的通途。而赣江在虔州附近，“赣石险难□□，给水匠十五人，并于本州白丁便水及解木□□充。分为四番上下，免其课役”^②。贞元初，虔州刺史路应“凿赣石梗险，以通舟道”^③，使大庾岭路借助赣水交通的路线更为顺畅。

当然，从洪州而沿信江达信州（治今江西上饶），经衢州（治今浙江衢州）、睦州（治今浙江建德）而达浙江，再从杭州沿江南运河北上亦可达东都洛阳。这条更偏东的路线，从广州达洛阳七千六百多里，李翱从洛阳达广州走了六个月^④，也是需经大庾岭而达的。

②广州—武水—郴州—上都、东都线。广州“取郴州路四千二百一十里”达上都。从广州北上韶州，溯武水或从沿岸附近绕行越骑田岭而达郴州，由郴州北行而沿湘江，达潭州、岳州（治今湖南岳阳），沿长江至鄂州，溯汉水至襄州，再北上邓、商等州而入长安。此道武水上有许多险滩，《始兴记》已云其处“甚险”，“行者放鸡散米以祈福”^⑤，大大影响了交通。故《元和郡县志》卷三十四《岭南道·韶州》云，“西北至郴州陆路四百一十里”，多应取陆路，或沿今广东乳源、乐昌坪石间的“西京故道”，或沿武水近岸附近绕行。今广东乳源、乐昌坪石间的“西京故道”，笔者曾亲至其地考察，在梯云岭、猴子岭仍留有遗迹。梯云岭遗迹到宋代仍然使用。史载“梯头岭，在乳源县西北，出桂阳路，经此登级如梯”^⑥。这里的梯头岭为今梯云岭无疑。今乳

① 《太平广记》卷四百四《肃宗朝八宝》条。

② 《水部式》，郑炳林：《敦煌地理文书汇辑校注》，甘肃教育出版社，1989年版，第105页。

③ 《新唐书》卷一百三十八《路嗣恭传》。

④ 《全唐文》卷六百三十八李翱：《来南录》。

⑤ 《始兴记》，骆伟、骆廷辑注：《岭南古代方志辑佚》，广东人民出版社，2002年版，第185页。

⑥ 《永乐大典》第一百二十二卷一九八〇引《乳源县志·山川》，见马蓉等点校：《永乐大典方志辑佚》第四册，中华书局，第2602页。

源到坪石公路、京珠高速都与“西京古道”遗迹相近，大瑶山以西，从地理上看，乳源道的古今作用重大。虽然今天这里的公路新道并非完全利用古道，但利用自然地理大势，应该古今同理。

敦煌保留的《诸山圣迹志》，有僧人游历，从韶州“西望郴、连等，欲迁千里口，经草口蛮过野庚，八九日方达郴州”^①，或走旁道，或走乳源境内的“西京古道”。

另外，循州（治今广东惠州）等北上上都、东都，皆是“取广、郴路”北上的。^②东江通道也有时采用，但不如前者为要。

③广州—涯水—骑田岭—上都、东都线。广州“西北泝流至连州八百九十里”，沿北江再溯流涯水（今连江）至连州，连州“西北至上都三千六百六十五里。东北至东都三千四百五里”^③，越骑田岭至郴州，由此取郴州路，走潭、襄而至长安。唐代仕宦往来多取此道，贬官谪臣张说、沈佺期、杜审言、王仲舒、刘禹锡等都曾走此线南下。韩愈在德宗及宪宗年间贬谪岭南，三经骑田岭郴州路，或下武水，或下涯水而达北江再至广州。^④

④交州—邕州—横州—浔州—象州—桂州—潭州—上都、东都线。交州“北至上都六千四百四十五里，水路六千六百四十里。北至东都五千七百八十五里，水路六千三百八十里”^⑤。交州北上，沿左溪（今左江），经邕州（治今广西南宁）、横州（治今广西横县）、浔州（治今广西桂平西北），然后溯今黔江、柳江，经象州（治今广西象州东北）、柳州（治今地）而达桂州。桂州“北至上都三千七百五里，北至东都三千四百五十五里”^⑥，经灵渠，沿湘江，经永州（治今湖南永州）、衡州（治今湖南衡阳）、潭州，北上荆襄而达长安、洛阳。

① 《诸山圣迹志》，郑炳林：《敦煌地理文书汇辑校注》，第272页。

② 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·循州》，第892页。

③ 《元和郡县图志》卷二十九《江南道·连州》，第711页。

④ 《广东航运史》（古代部分），人民交通出版社，1989年版，第52页。

⑤ 《元和郡县图志》卷三十八《岭南道·安南》，第956页。

⑥ 《元和郡县图志》卷三十七《岭南道·桂州》，第917页。

⑤交州—廉州—容州—藤州—梧州—（或贺州）—桂州—上都、东都线。由交州北上水路航行，至廉州（治今广西合浦东北），沿南流江达容州（治今广西容县西南），再沿北流江至藤州（治今广西藤县东），进入西江，至梧州（治今地）沿漓水而达桂州再北上。或从梧州经富州（治今广西昭平）而达贺州（治今广西贺州南），或沿西江还可南下广州。广州“西北至贺州八百七十六里”，由贺州北上越萌诸岭达道州（治今湖南道县），再沿潇水达永州，与桂州路达上都、东都路相接。贺州线因距广州悬远，已失去秦汉的要道地位，部分变成第二级的道路。《元和郡县志》卷三十四载，封州北上上都绕行梧州、桂州，而非经贺州，其意十分明显。

⑥万安州等—雷州—广州—大庾岭—上都线。由海南岛上的万安州（治今海南陵水北）、儋州（治今海南儋县西北）、崖州（治今海南琼山县东南）北上，渡琼州海峡达雷州（治今地），再沿罗州（治今广东廉江北）、高州（治今广东高州北）北上广州，再北行达岭北各地。或从罗州经白州（治今广西博白）而沿南流江再达容州、藤州、桂州北上。

⑦潮州—循州—广州—郴州—上都线或潮州—虔州—上都线。潮州“西北至上都取虔州路五千六百二十五里，西北至上都取虔州路四千八百一十里”，“西南至广州水陆路相兼约一千六百里，西南至循州一千五百里”^①。潮州北上沿韩江、汀江达汀州（治今福建长汀），再西行沿贡水达虔州北上。循州“西北至上都取广、郴路四千六百一十里，西北至东都取广、郴路四千四百五十里”，“西至广州水路沿泝相兼四百里”^②。

总之，上述七道中，以广州而言，开元以后大庾岭道地位日渐重要，从武水（或漕水）的郴州道次之。而以桂州而言，灵渠道为重，连接粤西、安南。而处在岭南东西中间的贺州道地位大大降低，无法与以上其他道路抗衡。

而值得注意的是，五岭附近各州间的道路日臻完善，各州下辖县与州的

① 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·潮州》，第895页

② 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·循州》，第892页。

联系也日益紧密。五岭地区各州交通支线的发展及各州县小支线的形成，大大便利了岭南港口与岭北的联系。以唐代为代表，五岭间各州交通支线得到了长足的发展。江南西道虔州、郴州、永州、道州、连州，岭南道桂林、昭州、贺州、韶州、循州北部、广州北部等，相互间道路的联系已经大大加强。时循州（治今广东惠州）北上都城，向西取道广州，循州北部仅有雷乡（治今广东龙川西北）一县，其北部今东江流域的交通开发较其他各州都缓慢。但从南朝至唐时，古安远水（今九曲河）已被政府所重视，且在赣江流域之南的东江上游九曲河源地区已设立了安远县治，足可证从南朝梁时开始，古安远水（与今濂江、安远水不同）已是东江连接赣江的重要通道。唐代，位于今桃江滨畔的信丰县（治今新丰县嘉定镇），“北至州一百九十五里”，位于贡水支流今安远水上源濂江的安远县（治今安远欣山镇），“西北至州五百二十里”。而虔州（治今赣州）“南至循州一千六百一十四里”^①。唐时循州治今惠州市惠城区。循州雷乡县在今龙川县境西北，“西南至州六百里”。循州“西至广州水路沿泝相兼四百里，陆路三百五十里”，西北无论是到上都长安，还是东都洛阳，皆“取广、郴路”^②。值得一提的是，潮州（治今潮州湘桥区）至长安、洛阳的道路“取虔州路”，而潮州“西北至虔州一千一百里”^③。从潮州至虔州当沿韩江至程乡县（治今潮州市梅江区），西北陆路到达贡水上源而至虔州的。虽然雷乡县还不是南北的主要通路，但作为区域性的交通要地，它仍是潮州与广州的必经之地。这条梅、循与东江间沟通的驿道，唐朝时已经开通。在宋龙川县西四十里的山岭，“循、广二州分水岭也，（唐）大历中宰相常袞除潮州途经此岭，土人呼为丞相岭”^④。后韩愈赴潮州，也是“过海口，下恶水”^⑤，当是从东江而达韩江上源梅江、宁江才南下的。故唐雷乡主要是连接

① 《元和郡县图志》卷二十八《江南道·虔州》，第672—673页。

② 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·循州》，第892—894页。

③ 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·潮州》，第895页。

④ 《太平寰宇记》卷一百五十九《岭南道·循州》。乐史载于兴宁县下，误。

⑤ [唐]韩愈：《昌黎文集》卷三十九《潮州刺史谢上表》。

潮州与广州的主要通道，兼及东江流域北上虔州的交通。五代十国，雷乡因控扼大庾岭以东东江、梅江与赣江的交通要道，地位凸现。“梁、唐、晋、汉、周之间，常为总管府，甲兵屯焉^①”。南汉乾亨六年（922年），改雷乡县为龙川县，“仍移（循）州就县古赵佗城。西接罄山，南临浈水”^②，仍是交通要地。五代末，罗愷先祖为南昌人，“徙循之龙川”^③。而时龙川县为循州治所，其地位大大加强，“东南抵惠，东北接梅、潮，西（应为北）连汀、赣，重山峻岭数百”^④。龙川为循州州治所，加强其控粤赣交通的职能。

五岭诸州中，除广州、桂州外，还形成了韶州、连州、郴州、虔州、永州等区域交通中心。

韶州州境东西略长，南北略窄，“州境东西六百二十里，南北四百五里”，是广州北上大庾岭路“取虔州、吉州路”，或“取郴州路”必经之地，是南来北往的大道所经。除南连广州，东北接虔州，西北至郴州外，还有“西至连州山路险峻五百里”，并非取今连州至韶关间的323国道的一段，而是从韶州北或南绕行的道路。另外，端州“北取广州四会县界水路至韶州六百四十里”^⑤，也是沿西江、北江而北达韶关。虽然循州“东北至韶关一千二百里”，但并非循州—广州—韶州三州距离相加的水陆路九百三十里（陆路八百八十里），而是远多于这个距离，说明其间道路还是蜿蜒曲折，非大道主路所经。韶州始兴郡“北至仁化县三百二十里重山无路”^⑥，经仁化县北达郴州的道路还不是大道所经。

总之，要道以外的韶州通端州、连州、循州还是有路可通的，特别是五

① [宋]王象之：《舆地纪胜》卷九十一《循州》引[宋]林谔《大厅记》，四川大学出版社，2005年版，第3164页。

② 《太平寰宇记》卷一百五十九《岭南道·循州》。

③ [宋]曾布：《宋故朝奉郎……罗公墓志铭》，收入《古邑龙川》（内部出版物），1997年版，第372页。

④ 《舆地纪胜》卷九十一《循州》，第3164页。

⑤ 《元和郡县图志》卷三十四《岭南道·端州》，第897页。

⑥ 《通典》卷一百八十四《州郡·古南越》，岳麓书社，1992年版，第2569页。

岭山地韶州至连州的山路，有力地加强和改变了武水与湟水（湟水）之间的交通。而韶州通循州的道路也在部分地改变五岭东部落后交通的面貌。

连州东连韶州，东南接广州，“东北度岭至郴州三百九十里”，与东部联系较为频繁。其南下广州必须通过湟水（今连江）。连州城东南十一里的贞女峡（后又名楞伽峡），为湟水著名的峡谷之一，韩愈的《贞女峡》诗写道：

“江盘峡束春湍豪，雷风战斗鱼龙逃；悬流轰轰射水府，一泻百里翻云涛；漂船摆石万瓦裂，咫尺性命轻鸿毛。”^①可见水上交通还是有一定的障碍。蒋防在宝历二年（826年）为连州刺史，“尝疏楞伽峡水以利涉，民甚德之”^②，大大便利了湟水的交通往来。而其西部，“西至贺州捷路二百七十里，取道州桂岭路三百六十里”，桂岭即今广西贺州大桂山，今323国道的一段正位于贺州至连州之间。连州与贺州有两道相通，说明今萌渚岭以东的这一段五岭交通还是开发程度较深的，这与长沙马王堆《地形图》《驻军图》对这一带的绘图密集是一致的。连州连山郡“北至桂阳郡蓝山县二百五里，西北到江华郡五百七十里”，“西南到临封郡六百三十里”^③。江华郡即道州，临封郡即封州，其间有道路相通。唐代是在汉代基础上，加强了今萌渚岭以东的连州、贺州、封州、道州的交通。

道州东至郴州、连州，西连昭州、桂州，南接贺州。道州先治营道县（治今湖南道县），后徙江华县（治今湖南江华西北）。这里是贺州越萌渚岭北上永州、两京必经之途。营道县“西南到永州险峻无路”，都庞岭阻隔；“西至平乐郡四百里”^④，沿今永明河—桃水—恭城河而达，其间越今龙虎关。《元和郡县图志》卷二十九《江南道·道州》却云，道州（时治所已迁至江华县）“正南逾岭至韶州四百二十里”，从里程来看，韶州平乐郡可以当之，韶州道州间隔连州，《元和志》昭州误写作“韶州”而已。碰到春汛的龙舟水，河舟多

① 《昌黎文集》卷三《贞女峡》。

② 《粤大记》卷十一《宦迹类·循良芳躅》，第297页。

③ 《通典》卷一百八十三《州郡·古荆州》，第2556页。

④ 《通典》卷一百八十三《州郡·古荆州》，第2555页。

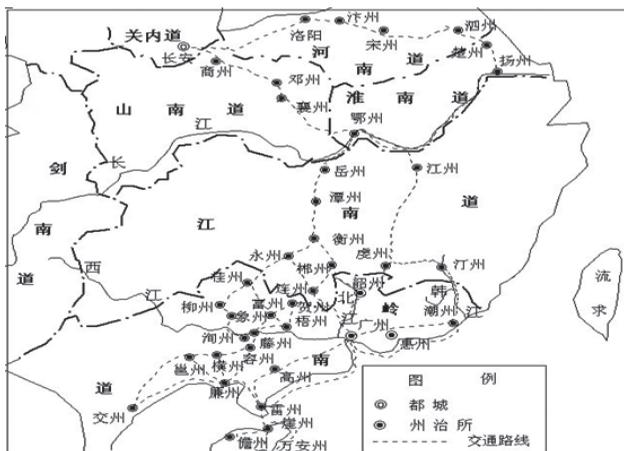


图2 唐代岭南港口与岭北交通图

难行。道州境内的营水（今潇水和上游沱江），大历二年（767年）“逢春水，舟行不进”，“下泷船似入深渊，上泷船似欲升天”^①，给交通带来不便。

郴州除连通上述韶州、衡州、连州、道州外，还东达虔州南康郡一千一十二里（一作一千一十三里）。而东北达吉州庐陵郡（治今江西吉安）一千二百五十里，当是从郴州至衡州而达吉州的，其里程恰是两者之和。故衡州与吉州、郴州与虔州，其间越过罗霄山脉还是有道路相通的，其中郴州与虔州当是沿今东江而达上犹水进入虔州的。

虔州北接吉州、洪州，西接郴州，西南接韶州，东南接潮州等，南接循州一千六百五十里（一作一千六百一十四里），“隔越参溪岭一千五百里”，循州北上沿今东江与赣江上游还是有道路相连的。不过，这里确实交通落后，道路还是较难走的。

桂州后为桂管经略使驻地，其地位在岭南仅次于广州，通过桂水连接昭州、富州（治今广西昭平）、梧州，通过相思埭连接柳江流域的柳州（治今广西柳州），还西至融州（治今广西融水），西北接溪阳郡等羁縻州县。其东还

^① [唐]元结：《元次山集》卷三《欸乃曲序》。

接道州、贺州，东北连永州，道路四通八达。是仅次于广州的岭南的政治、经济、文化中心。而由于其处在岭南的湘桂走廊的中枢地区，其在五岭交通的地位特别是五岭西部的重要地位不言而喻。

昭州、富州位于桂江中游，上达桂州，下达梧州，东连贺州，昭州东北还可达道州，都庞岭与萌诸岭间的营水（今潇水）—永乐水（今恭城河）通道早在秦汉时已经形成。唐时作用不减当年。

贺州北连道州，西连昭州、富州，东接连州、广州，南达封州、梧州，而“西至苍梧郡，山岭重叠，不知里数”，当受大桂山阻隔。“东北至零陵郡，山岭无里数”，当受萌诸岭、九嶷山阻隔，中间又隔道州，故至永州无里数。《通典·州郡典》贺州临贺郡下缺距离东西京的里程，无论如何，这足以证明贺州所在的贺江北上通道已非唐时越南岭的重要通道。

以上各州间的交通道路已经形成并得以完善，这足以证明五岭间的交通支线在隋唐五代时期大大向前推进了一步。以州治作为地域中心，各下辖县与州间的交通已经形成。《元和郡县图志》有关五岭地区各县都有距州的里程，我们可以把各州内部各县的道路称作五岭间的小支线，这样，干线—支线—小支线的网络交通格局已经形成。

当然，除了以上的交通路线外，值得一提的是，五岭东部大庾岭道的新辟与粤通岭北主要干道的形成，以及灵渠道的进一步维修，促进了五岭西部的交通发展。

2. 大庾岭古道的重凿与南北交通

大庾岭是赣粤间重要的地理分界线，位于五岭东段的江西大余县和广东南雄市间，绵延二百里，海拔五百至一千米，早在秦时，就迁徙军队五十万人，其中的一路就“守南野界”，大庾岭上的横浦关成为“通南越道”的重要关隘，汉时号称“塞上”的大庾岭仍然有名，六朝时岭南广州北上都城建康（东吴称建业）的道路都要逾越横浦关所在的大庾岭路。张九龄未开新道前，横浦关在今江西大余县的十里径东出口与小梅关附近，从大庾山北麓的大庾城盘曲向上，自顶下七里，平行十里的游仙径（今十里径）到达，平（横）亭即

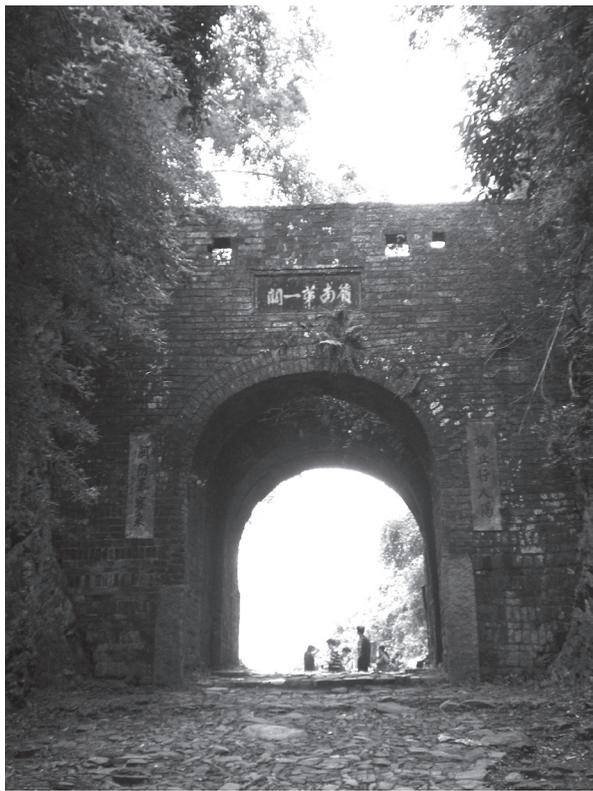


图3 梅岭关楼

是横浦关，从横浦关东行，沿横浦水即浚水南下。^①六朝时，逾越大庾岭的道路，仍然“岭路峻阻，螺转而上，逾九蹬，二里至岭，下七里，平行十里至平亭”^②，平亭所在的横浦关游仙径以北的道路还是比较难行的，无怪乎《曲江集》卷十七《开凿大庾岭路序》形容当时“岭东废路，人苦峻极。行径夤缘，数里重林之表；飞梁磔巖，千丈层崖之半。颠跻用惕，渐绝其元”。只能舍车而背负过岭而已。

开元四年（716年）冬，张九龄率众披荆斩棘勘查大庾岭南北地形，“相

① 王元林：《秦横浦关考》，《历史地理》第十九辑，上海人民出版社，2003年版，第313—321页。

② 《太平寰宇记》卷一百八《江南西道·虔州》，第2184页。



图4 现今的梅关古道

其山谷之宜，革其坂险之故”，乘农闲之机完成工程。既然“成者不日”，当非费时不长，工程不是十分浩大。今梅关道应是张九龄所凿的新道，与旧道相比，新道偏东，部分利用旧道而开山辟石，截弯取直，利用河谷的地形，选择地势相对低矮的小梅关，坡度降缓，通车转运，“则已坦坦而方五轨，阡阡而走四通。转输以之化劳，高深为之失险”^①。

同时，大庾岭附近已有驿站。唐宋之间有诗名“题大庾岭北驿”^②。其驿应在大庾岭北麓无疑，蒋吉《大庾驿有怀》亦云：“一囊书重百余斤，邮吏宁知去计贫。”^③唐时大庾驿已有名于世。而在大庾岭路旁，唐咸亨年间（670—674年），六祖慧能得法，早于开元张九龄新凿大庾岭道，创梅山院。其寺位于梅关关南，距南雄州城七十里，唐时有祖师塔、锡杖泉、放钵石等。^④寺院与驿站一起，为行旅提供了食宿方便。

大庾岭路新道的开凿，不但改变了过去“以运则负之以背”辛苦转运的窘

① 《曲江集》卷十七《开凿大庾岭路序》。

② 《全唐诗》卷五十二《题大庾岭北驿》，中华书局本，1960年版。

③ 《全唐诗》卷七百七十一，第8754页。

④ 《舆地纪胜》卷九十三《广南东路》，粤雅堂本。

况，通车运输，大大改变了大庾岭南北交通运输量较少的落后面貌，一些粗重的货物诸如铁、铅、锡等矿物，大量的粮食等货物可以交通南北，岭南和域外的齿革羽毛之贡，鱼盐蜃蛤之利可以备府库之用，“怀荒服兮走上京，通万商兮重九泽”，商贸交流，朝贡者不绝于途，此后一千多年，直到粤汉铁路建成前，大庾岭道（宋以后称梅关道）一直是粤赣间交通，乃至粤地与江南、中原交通的主要道路。大庾岭路新道不仅是国家官驿和域外贡使所经之道，也是岭南域外商贸与岭北交通的主要之路，更是维护国家统一，政令上传下达以及文化声教传播的重要途径。唐开元以后，五岭东部大庾岭路奠定了以后一千二百年五岭交通的中心地位。

3. “广州通海夷道”

唐开元以前在广州设置了管理对外贸易的唯一机构——市舶使。这一机构的设立，一定程度上保证了广州对外贸易的繁荣。而广州对外贸易的繁荣主要体现在广州港海上交通的发展。唐代广州港分为外港和内港：扶胥港和屯门港为外港；广州城港为内港。内外港在对外贸易中都起到了重要作用，成为当时广州联系中外贸易的重要桥梁。广州港内联外接，不仅把国内的大量货物运到国外，而且把国外的物品通过贸易和朝贡等形式运到国内各地。

（1）广州外港与海上丝路的关系

扼珠江口内要塞的扶胥（今广州黄埔庙头及以东地区），与其南居于珠江口外东南角的屯门港（今香港特别行政区新界青山湾）一样，是屏蔽广州的两个重要据点，其在广州的对外贸易方面起着十分重要的作用，被认为是广州的外港。

唐广州治所在南海县，即今广州老城区所在的荔湾区、越秀区一部分。由此“正南至大海七十里”，而顺珠江“水路百里”即至“南海”。“自州东八十里有村，号曰古斗，自此出海，浩淼无际。”^①此古斗村“在今广州治之

^① [唐]李吉甫：《元和郡县志》卷三十四《岭南道》。

东南，海道八十里，扶胥之口，黄木之湾”^①。扶胥和黄木湾依山面海，樵汲充足，扶胥镇因扶胥江得名。而黄木之湾正如倒置斗形，古斗村即在斗形的底部。此湾正是今狮子洋和广州珠江接连地点，东西向珠江漏斗湾到此转南北向的狮子洋大漏斗湾。珠江漏斗湾由广州“小海”阔1500米，到扶胥口扩为2500米，称为“大海”。珠江口内，洪潮急紧，而由扶胥口转南，江面骤宽，洪潮转弱。加上南面的市桥台地在一定程度上减弱台风的侵袭。^②从广州南海县治向东的八十里水道，是由受地质构造和海潮共同影响所形成的广州溺谷湾逐渐发展而来。随着河南、市桥台地逐渐被附近泥沙淤积而扩大，珠江不断东进，加上海水涨潮和退潮的影响，至宋时，广州南海县以东的江道，既受潮水影响，又受珠江影响，故这段漏斗状河道处于内河与海洋的交汇地段，而在唐时，这段水道为海水作用，海舶可以直接航至广州城下。^③

扶胥镇位于珠江口北，其南有黄木湾，可以停泊船只，港湾的便利使扶胥镇成为广州城东歇息和中转之地，加之镇西南的南海神庙，是人们出海和归航的祭祀场所。正是便利的交通和著名的神庙，扶胥港成为南海县乃至岭南的一方名镇。由于南海神庙位于珠江口北的扶胥湾附近，风大浪急，特别是每年一度立夏日祭祀时，东南季风盛行，波涛汹涌，由广州城乘船水路东行，逆风而进，又多遇台风，常常人毁船亡，历来广州刺史多畏于风波，“多令从事代祠”。^④沿江近海航行尚且如此，远海航行还有诸如风向转换、航线、近海地貌等诸多因素，这些都给航行带来了不便。而珠江口、七洲洋，甚或更远的昆仑岛等处，也常常是船只易覆之地。故唐代扶胥港的繁荣与内外交通紧密相连，这其中也离不开保佑地方安定与交通安危的南海神。

扶胥港古斗村一带的地理位置优越，南通大海，西连扶胥江，北倚山冈，是海上航行出海或归来必经之地。而就在扶胥镇南海神庙西今名为码头园的鱼

① [唐]韩愈：《昌黎先生文集》卷三一《南海神广利王庙碑》。

② 曾昭璇：《广州历史地理》，广东人民出版社，1991年版，第249页。

③ 《黄埔港史》，人民交通出版社，1989年版，第3页。

④ 《旧唐书》卷一百五十四《孔巢父附从子戡传》。

塘中，1973年发现了整排的枕木，枕木条每根长2米，延伸20米以上，经碳14测定，该枕木系晚唐遗物，木材为海南紫荆木，坚硬异常。专家逐步推断此枕木为唐时扶胥港遗物，当时南海神庙正在江边，港口在靠近丘陵的内侧。1984年，又在码头园出土唐代陶制壁饰一批，可能是浴日亭附近建筑物上残件。^①唐扶胥港既在扶胥镇西南，为广州出海祈求南海神保佑泊船之所，也是归航回来答谢南海神停留之所。当然，有些船在停泊广州城外后，另择时来祈求或报谢南海神亦多从水路而来，码头园附近所在的扶胥港，自然成为理想的抛锚之地。南海神庙“去海不过百步，向来风涛万顷，岸临不测之渊”^②。扶胥港正处于出海口南海神庙侧旁，交通方便，堪称广州的外港^③，为中外人士参拜神庙停船之所。

当然，唐前期南海神庙与中外贸易确实有一定的关系。不言而喻，南海神得名“广利王”，与广取货利有关。这种国家的官方神由于有庇护南海航海安全、防止诸如万安州（治今海南陵水东北）豪酋冯若芳等沿海盗匪的掠夺^④、镇海功能，无疑应是岭南民间渔民、商人崇拜的偶像。域外商人或在广州城中的佛寺、婆罗门寺、波斯寺等祈求各自宗教神灵的保护，抑或出发、归航协同官方共同祈报南海神的保佑，南海神亦间或也是域外商人顶礼膜拜的对象。因此，唐前期，南海神庙的地位日益提升主要与国家礼制有关，与海上贸易有一定联系，但关系不大，只是两者都处于日益兴隆的同一阶段而已。

扶胥港以南，居于珠江口外东南角的屯门港是屏蔽广州的另外一个重要据点。屯门设有镇兵防守，广州南海郡“有府二，曰绥南、番禺。有经略军、屯门镇兵”^⑤。扶胥与屯门一样，地理位置重要，是防止海寇、稽查来往海船，保护中外商路畅通的交通要冲，屯门既设有镇兵，扶胥的军事地位虽稍逊于屯

① 曾昭璇、曾庆中：《南海神庙的历史地理》，载《广州文博通讯》增刊《南海神庙》，1985年版，第3页。

② [唐]韩愈：《南海神广利王庙碑》。

③ 邓端本：《广州港史》（古代部分），海洋出版社，1986年版，第63页。

④ [日]真人元开著、汪向荣校注：《唐大和上东征传》，第68页“（冯）若芳每年常掠取波斯船二三艘，取物为己”。

⑤ 《新唐书》卷四十三上《地理志》。

门，但亦是广州东部的重要据点和港口，再加上为南海神庙所在，亦应有少量士兵驻守。因此，广州稍东的扶胥和屯门，成为广州外围重要的前哨，它在护卫中外商贸交通、保证海上丝路的畅通方面都起到了重大作用。

唐时，海上丝绸之路已超过了陆上丝绸之路的发展，其时中国和大食（阿拉伯帝国）之间的海上贸易空前繁荣，广州和缚达（巴格达）已成为当时世界上两个主要的国际贸易商港。根据唐代贾耽的《广州通夷海道》载：

“广州东南海行二百里，至屯门山，乃帆风西行，二日至九州石（今海南岛东北角）。又南二日至象石（今海南岛东部的独珠山）。又西南三日行，至占不劳山（今越南岷港东南的占婆港）……又西北陆行千里，至茂门王所都缚达城（巴格达）……”^①

以上所列仅是以广州为起点通往西方的海上航线部分。有人认为，这条航线充分反映了唐代南海“丝绸之路”远洋航行的性质和水平，此线将东亚、东南亚、南亚、波斯湾、西亚、阿拉伯半岛和东非沿岸的重要海港连接在一起，形成了一条亚非洲际海上大动脉。^② 上述部分航线说明，唐代海船先在广州出发，在离开中国大陆之后，并非沿海岸经徐闻、合浦去东南亚，而是直接经海南岛的东北角，沿海南岛东部海岸经西沙群岛直抵东南亚地区，大大缩短了航程。正是这种有利的地理位置，扩大了海南对外经济交往与联系。其时海南有一批土豪，他们一方面劫掠过往海舶，同时也兼做海上贸易。如万安州的大首领冯若芳，“每年常劫波斯船二三艘，取物为己货，掠人为奴婢。其奴婢居处，南北三日行，东西五日行，村村相次，总是若芳奴婢住处也。若芳会客，常用乳头香为灯烛，一烧一百余斤。其宅后，苏芳木露积如善；其余财物，亦称此焉”^③。乳头香、苏芳木均是当时大食商人用海舶运来的货物，为冯若芳所劫掠并据为己有。此外，其所掠奴婢人数之多，居地之广，也是十分罕见

① [宋]欧阳修等修：《新唐书》卷四十三下《地理志》，第1150页。

② 陈炎：《南海丝绸之路和中外文化交流》，见《海上丝绸之路和中外文化交流》，北京大学出版社，2002年版，第83页。

③ [日]真人元开著、汪向荣校注：《唐大和上东征传》，第68页。

的。另据《太平广记》载，振州（即崖州）的豪强陈武振也“家累万金，为海中大豪，犀象、玳瑁、仓库数百，先是西域贾船漂泊溺至者因而有之”^①。由此可见，唐时海南岛已是番舶往来的要冲之地，故能出现家富势强的大海盗。

（2）唐代南海交通路线

唐代海上丝路繁荣，不仅中国通往新罗、日本的海上航路增多，而且表现在南向航路已越过南亚半岛，直航阿拉伯海和波斯湾，并且首次到达红海和东非海域，贾耽的“入四夷之道”中就有安南经驩州南达印度的水上航路以及“广州通海夷道”。

唐代安南通往印度除两条陆上道路外，还有另一条海上通道：“一路自驩州（今越南莱市）东二日行，至唐林州安远县（今越南河静一带），南行经古罗江（今越南奇英县南），二日行至环王国（也作林邑、摩诃瞻波、临邑、占婆）之檀洞江（今越南中南部的灵江）。又四日至朱崖（今地不详，或在越南顺化一带），又经单补镇（指占婆港口，今越南会安一带），二日至环王国城（林邑国早期都城，今越南维州县南之茶芥），故汉日南郡地也。自驩州西南三日行，度雾温岭（今越南、老挝交界的长山山脉），又二日行至棠州日落县（今老挝甘结一带），又经罗伦江（今南通河下游）及古朗洞之石蜜山（今老挝甘结与班梳间），三日行至棠州文阳县（今老挝班梳一带），又经黎黎涧（今湄公河），四日行至文单国之算台县（今老挝万象东，一说泰国廊开府之纳提一带），又三日行至文单外城（或今泰国廊开附近），又一日行至内城（即老挝万象），一日陆真腊，其南水真腊。又南至小海（今泰国湾），其南罗越国（今马来半岛南部一带），又南至大海。”^②由此西向即进入印度洋海域。从驩州陆海路到达泰国湾沿岸的水真腊，由此海上南下而西至印度洋之印度。这是唐代从最南境的安南驩州到达东南亚、南亚的陆海道路。

① [宋]李昉：《太平广记》卷二八六《幻术三》“陈武振”条，（北京）中华书局，1961年版。

② 《新唐书》卷四三下《地理志》。

实际上，从唐初开始，赴印度的中国和尚走海路已经多于陆路。义净《大唐求所高僧传》记载西域求法六十名僧人，而取海道者超过一半。而中印海上交通道路仅是“广州通海夷道”的东段，贾耽在入四夷之道第七道详细叙述了这条通往东南亚、南亚、东非的海上路线。现将贾耽所载及注释分三段考证如下^①：

第一段航路：“广州东南海行，二百里至屯门山（今香港北屯门岛），乃帆风西行，二日至九州石（今海南岛东北之七洲列岛）。又南二日至象石（今海南岛东南岸之独珠山，一言海南岛东南之大洲岛）。又西南三日行，至占不劳山（今越南占婆岛），山在环王国东二百里海中。又南二日行至陵山（今越南东南归仁一带），又一日行，至门毒国（今越南归仁）。又一日行，至古笮国（今越南芽庄）。又半日行，至奔陀浪州（今越南藩朗）。又两日行，到军突弄山（今越南之昆仑岛）。又五日行，至海峡（今马六甲海峡），蕃人谓之‘质’，南北百里，北岸则罗越国（今马来半岛南端），南岸则佛逝国（今印度尼西亚苏门答腊东南部）。佛逝国东水行四五日，至诃陵国（今印度尼西亚爪哇岛）。”这一段航路分明是由中国最大港口广州出发，经过海南岛东面，循中南半岛东南海岸南行，越过泰国湾，顺马来半岛东岸南下，至苏门答腊东南部，再驶向爪哇岛。

第二段航路：从诃陵国“又西碇，三日至葛葛僧祇国（今苏门答腊北岸处之伯劳威斯群岛），在佛逝西北隅之别岛，国人多钞暴，乘舶者畏禅之。其北岸则箇罗国（又作哥罗，今马来半岛西岸之吉打）。箇罗西哥谷罗国（又作伽古罗，今马来半岛克拉地峡西南海岸）。又从葛葛僧祇国四五日行，至胜邓州（今苏门答腊北部东海岸棉兰之北日里附近）。又西五日行，至婆露国（即婆露师洲，今苏门答腊岛西北岸处之布腊斯岛）。又六日行，至婆国伽兰洲（今尼科巴群岛，但日程不合，一说为斯里兰卡岛）。又北四日行，至师子国（今斯里兰卡），又北岸距南天竺国大岸百里，又西四日行，经没来国（今

^① 《新唐书》卷四三下《地理志》。

印度西南部拉巴海岸之奎隆），南天竺之最南境。又西北经十余小国，至婆罗门（今印度）西境。又西北二日行，至提·国（今印度河以西，巴基斯坦卡拉奇以东），其国有弥兰大河（今印度河），一曰新头河，自北渤昆国（指大勃律，今克什米尔西北之巴尔提斯坦一带）来，西流至提·国北，入于海（阿拉伯海）。又自提·国西二十日行，经小国二十余，至提罗河异国，国人于海中立华表，夜则置炬其上，使舶人夜行不迷。又西一日行，至乌刺国（即俄波拉，今奥波拉，一说今伊朗西北之阿巴丹霍拉姆沙赫尔），乃大食国之佛利刺河（今幼发拉底河），南入于海（今波斯湾）。小舟溯流，二日至末罗国（今伊拉克巴士拉），大食重镇也。又西北陆行千里，至茂门王（哈里发）所都缚达城（今伊拉克巴格达）。自婆罗门南境从没来国至乌刺国，皆缘海（今阿拉伯海和波斯湾）东岸行”。这段航路应是由马六甲海峡附近西北穿过海峡，取尼科巴群岛和斯里兰卡岛，穿越孟加拉湾而至南亚半岛南端，继而沿南亚半岛西岸东北行，通过霍尔木兹海峡而达波斯湾头，由此上溯底格里斯河至巴格达。

第三段航路：“其（阿拉伯海）西岸之西，皆大食国。其西最南谓之三兰国（一说东非索马里之泽拉，一说为东非坦桑尼亚的达累斯萨拉姆，另一说为坦桑尼亚的桑给巴尔岛或附近大陆海岸。按航行日程来考，应以后两种较可信）。自三兰国，正北行二十日，经小国十余，至设国（今民主也门之席赫尔）。又十日行，经小国六七，至萨伊瞿和竭国（今阿曼哈德角），当海西岸，又西六七日行，经小国六七，至没巽国（今阿曼苏哈尔）。又西北十日行，经小国十余，至拔离歌磨难国（今波斯湾内巴林岛之麦纳麦），又一日行，至乌刺国与东岸路合。”这段航路是由波斯湾头巴士拉、奥波拉复东行，又出霍尔木兹海峡，再沿阿拉伯半岛南岸西航，航至红海口，越过曼德海峡而南下至东非海岸。

“广州通海夷道”还可与阿拉伯人记载的中国与西亚、东非的海道相互印证。佚名的《公元851年刊定之中国印度见闻录》（也作《苏莱曼游记》《中国印度见闻录》）是迄今最早的阿拉伯人记及中国的行纪，书中对阿拉伯与中国的海上航程做了叙述。由于波斯湾头有幼发拉底河与底格里斯河冲积的浅滩，加之中国船舶体型大，大部分中国船在尸罗夫（今伊朗西南岸塔黑里）装货，

然后驶至苏哈尔、马斯喀特装上淡水，举帆东航。经法尔斯海（今波斯湾）而进入拉尔海（今阿拉伯海），经故临（今印度西南端奎隆）而达海尔康德海（今孟加拉湾），由锡兰岛（今斯里兰卡）而至安达曼岛，又抵朗迦婆鲁斯岛（今尼科巴群岛），经南巫里（今苏门答腊岛北部）向东航至箇罗（今马来半岛吉打），又顺海峡航行至潮满岛（今马来半岛东南岸外岛），又经奔陀浪山（今越南东南部之藩朗）而达占婆，由占不牢（今越南占婆岛）而过“中国之门”（今海南岛），越涨海（今南海）达广府（今广州）。^①阿拉伯历史学家阿布·赛义德·哈赛在增补《中国印度见闻录》而撰成的《历史的锁链》一书中，还将中国唐舶西行的航线延伸至阿拉伯半岛与非洲间的红海，由红海内的吉达港而北上达埃及。^②

阿拉伯人伊本·胡尔达兹比赫（约820—912年）在《道里邦国志》不但记述了陆上大食与中国交通，而且还述及海上两国交通，“从巴士拉出发，沿波斯海岸航行至东方的道路”如下：由巴士拉经哈莱克岛（今哈尔克岛）、拉旺岛、艾布隆岛、钦斯岛、伊本·卡旺岛（以上皆为波斯湾内岛）而达乌尔木兹（即霍尔木兹，今伊朗阿巴斯港一带）。由此经沙拉、代义布勒（地皆不详）而达米赫朗（也作信德河，今印度河）入海口，由此经乌特金、库利、信丹（即三丹）、穆拉（即贾耽所称没来国，今印度西南岸奎隆）而达布林（地未详），“海路从布林一分为二”，一路沿印度东海岸行进，一路由布林达塞兰迪布（即斯里兰卡），由此东向经艾兰凯巴鲁斯（今尼科巴群岛）而抵凯莱赫岛（即贾耽所言箇罗，今马来半岛千打附近），又经巴陆斯岛（今加里曼丹岛），又经玛仪特（即麻逸国，今菲律宾民都洛岛）、梯优麦赫（地未详）、垓玛尔（地未详）、栓府（今占婆），“从栓府至中国第一港口鲁金（即龙编，今越南河内一带）”，“从鲁金至汉府（广州），海路为车日程，陆路为二十日程”。中国沿海还有汉久（非杭州，与航程不合，为福建沿岸一地）、

① （佚名）《中国印度见闻录》卷一，中华书局，1983年版，第7—9页。

② [阿拉伯]阿布·赛义德·哈赛：《中国印度见闻录》卷二，第129—131页。

刚突（江都郡，扬州）等港口。中国海疆需二日行程。“由此东方海洋，可以从中国输入丝绸、宝剑、花缎、麝香、沉香、马鞍、貂皮、陶瓷、绥勒宾节（围巾、斗篷、披风之类）、肉桂、高良姜”等。^①此书有关中外海上交通的记载与贾耽所载基本相同。

稍后的阿拉伯历史、地理学家马苏第曾游历过东非桑给巴尔，北非埃及，西亚巴勒斯坦，南亚斯里兰卡，印度，东南亚占婆，东来中国等。其所著《黄金草原》（也作《黄金牧地与宝石矿藏》《黄金草原与珠玑宝藏》）提到从阿拉伯到中国航行要经过七海：①波斯海，即今波斯湾；②拉尔海，即今阿拉伯海；③哈尔干海（哈尔康德海），即今孟加拉海；④凯拉赫巴尔海（简罗海、吉打海），即今安达曼海；⑤坎杜兰吉海（暹罗湾），即今泰国湾；⑥占婆海，即今南海西部；⑦涨海（中国海），即今南海东部。其他阿拉伯人的地理书中也都提到从阿拉伯至中国须历七海，只不过名称不一样而已。值得一提的是，《黄金草原》还提到原来中国船舶多直航阿曼、尸罗夫（锡拉夫）、法尔斯、巴林、乌布拉（乌刺）、巴士拉等港，而阿拉伯海船亦直航中国。而黄巢起义后，简罗（吉打，今马来半岛西岸吉打，为室利佛逝所辖）遂成为尸罗夫、阿曼等地伊斯兰教商人船舶和中国商船集汇地，双方在此中间港埠交易货物。^②至阿拉伯商人苏莱曼到达广州时，广州的侨民已达十二万之多，广州城已是一个舟楫林立，商货云集的繁荣港口。正如阿拉伯伊本·胡尔达兹比赫所言：“汉府（广州）是中国最大的港口，汉府有各种水果，并有蔬菜、小麦、大麦、稻米、甘蔗。”^③这些阿拉伯人有关中外海上交通的记载仍然可以证明唐代中外海上丝路繁荣兴旺。

（3）广州城港与海上丝路的关系

广州是唐代最大的海港之一，是“广州通海夷道”的起始港，当时从广州

① [阿拉伯]伊本·胡尔达兹比赫：《道里邦国志》，中华书局，1991年版，第64—74页。

② [阿拉伯]马苏第：《黄金草原》第十五章、第十六章，青海人民出版社，1999年版，第182、第195—201页。

③ [阿拉伯]伊本·胡尔达兹比赫：《道里邦国志》，第72页。

至海外各地经常性的定期航行有六条：①广州、南海（即东南亚）、锡兰（斯里兰卡）、阿拉伯、波斯之间（此线经阿拉伯海岸入波斯湾）；②广州、南海、锡兰、美索不达米亚（伊拉克）之间（此线经阿拉伯之南复经亚丁湾、红海）；③波斯、锡兰、南海、广州之间；④阿拉伯、锡兰、南海、广州之间；⑤锡兰、阇婆（爪哇）、林邑、广州之间；⑥广州、南海之间。^①

除此之外，广州还有通往朝鲜和日本的船线，即由广州进口的货物又转运到朝鲜、日本出售，大中十年（856年），李觉英、陈大信曾率领商舶，装载天竺贝多树拐杖、广州斑藤树杖、玻璃器皿等物品到达日本。^②广州已成为南海航路的最主要港口和日本通往东南亚、南亚的中间港，中国的丝绸、陶瓷、铁器和漆器等工艺品主要由广州运销世界各地，而运到中国的货物主要有象牙、香料、玳瑁、犀牛、铜锭、珠宝以及各种奇珍异物。^③

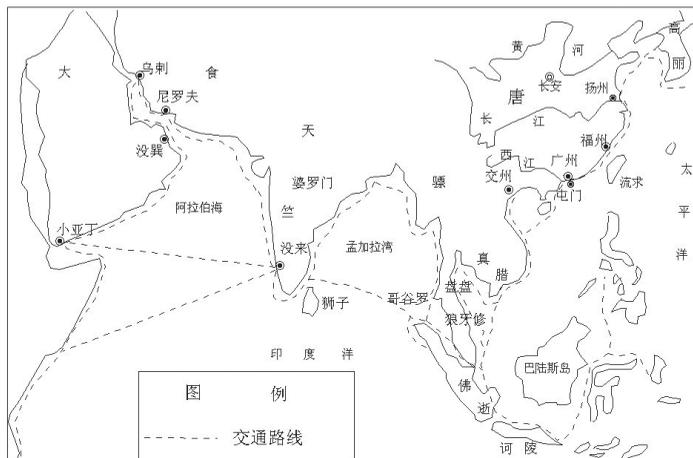


图5 唐代岭南港口对外交通图

- ① [日]高楠顺次郎：《世界史上广东之位置》，《新民丛报》1905年15号。
- ② [日]木宫泰彦著，胡锡年译：《日中文化交流史》，商务印书馆，1980年版，第138—146页。
- ③ 这些域外奇珍异物部分作为广州的贡物，《旧唐书》卷一零五《韦坚传》载：“（海南郡）即玳瑁、真珠、象牙、沉香”。

4. 南汉陆海贸易发展

五代楚马殷据湖南，“是时王关市无征，四方商旅闻风辐辏”^①，交流湖南与桂北货物。湖南茶业北销中原和江淮，“于京汴、荆、襄、唐、郢、复州置回图务，运茶河南北，以易缯纩、战马而归”，“湖南由是富贍”^②。而南汉不仅占据岭南，后来还占据桂州、郴州、桂阳监等，海盐北运，南货“犀、象、珠、玉、翠、玳、果、布之富，甲于天下”^③，交流四方，也增加了商贸的繁荣。南汉积极参与贸易，不但恢复了与南海丝路沿线国家的贸易交流，而且继续使用唐代政府管理舶来品交易的系统，南汉政府南北货物汇聚。“岭北商贾至南海者，（刘岩）多召之，使升宫殿，示以珠玉之富”^④，南汉也“与岭北诸藩岁时交聘”^⑤。据《旧五代史·梁太祖纪》载：开平元年五月，“进奇宝名药，品类甚多”；十月，“又进龙脑腰带、珍珠枕、玳瑁、香药等”；十一月，“进龙形通犀腰带、金托裹含棱玳瑁器百余副，香药珍巧甚多”；开平四年七月，“贡犀、玉，献舶上蔷薇水”；乾化元年十二月，“贡犀、象、奇珍及金银等，其估数千万”。

在印度尼西亚海域发现的名为印坦（Intan）的沉船上，发现了97笏中国银锭，重达5000两之多。其价值大约是唐政府于9世纪初向饶州乐平银矿征收的年开采税之2/3，多于桂阳监的矿主980年向北宋政府所缴交的开采税之两个月的总和，更是996年时北宋政府全年纯银收入的1.15%。杜希德教授认为，这尽管只是一种纯粹的假设，但可以肯定的是这些银子在作为税收进入南汉国库后，便成为政府支付巨额款项的媒介，毕竟银子无论在中国的境内及境外皆可认兑。印度尼西亚沉船上的这批银两显然是南汉政府用来抵付自商人（或外国

① 《十国春秋》卷六七《楚一·武穆王世家》。

② 《资治通鉴》卷二六六《后梁纪一》“开平元年七月”。

③ 《南汉书》卷十《黄损传》。

④ 《新五代史》卷六十五《南汉世家》。

⑤ 《旧五代史》卷一百三十五《僭伪列传·刘陟》。

使节)处购买的一些名贵南洋货品的,如香料等。^①南汉对外贸易发达可见一斑。

南汉商品贸易以珠玑、珍宝及香料等为主,南汉专事采珠的媚川都,一在雷州与合浦之间的珠母海,自汉以后为著名的采珠区,历代设有官府收税;一在东莞大步海及其邻近海域,这里也盛产珠蚌。所采珍珠,均充积内库。据《南汉书》记载:焚宫之后尚余美珠四十六瓮。而北宋陶穀《清异录》卷下记载,舶主何吉罗洽密曾赠给番禺牙侏徐审三枚鸟嘴尖香,曰:“此鹰嘴香也,价不可言;当时疫于中夜,焚一颗则举家无恙。”后八年,番禺大疫,审焚香,阖门独免。余者供事之,呼为“吉罗香”。南汉后主时后宫有“媚猪”“媚羊”等波斯女,而兴王府兴建的宫殿就有45所,其中“昭阳殿”用金作屋顶,银作地面,木料都用银作饰,殿下设水渠,渠内布满珍珠,又琢水晶琥珀作日月,放在东西两条玉柱上。同时,做离宫千余间,有南宫、大明、昌华、计泉、玩华、秀华、玉清、太微等。“厚自奉养,广务华靡,末年起玉堂珠殿,饰以金碧翠羽。”^②这些都证明了南汉时期对内外贸易发达,金银宝器盈库,殿宇辉煌,极度奢华。

第二节 宋代广东海陆丝路的繁盛

1. 宋代南北通道全面铺开

宋代,东南经济重心已经形成,无论北宋定都汴梁,还是南宋定都临安,

① 杜希德(Denis Twitchett)、思莹(Janice Stargardt):《沉船遗宝:一艘十世纪沉船上的中国银锭》,《唐研究》第十卷,北京大学出版社,2004年版,第383-432页。

② 《旧五代史》卷一百三十五《僭伪列传》。

岭南通往岭北的道路都以大庾岭道为要。而随着造船技术的提高，运河与长江、珠江干支流的水上交通也日益发挥着重要的作用。加之宋代商品经济的高度发展，商品供给和商品需求日益繁荣，促使了岭南货物与岭北货物的进一步交流，促进了岭南地区县、镇等初级市场经营的活跃以及地方性市场的发展，也促进了岭南地区经济作物的生产，形成了独具特色的岭南地域性经济区，商品交流种类增多，数量增大，形成了对内比较固定的交通路线，州县或山区各州之间的交通进一步细化和交错，基本上形成了后世岭南与内地的交通大势。

宋时，岭南沿海的各港口广州、潮州、琼州、万安军（治今海南万宁）、钦州等，不仅是对外的贸易港口，也是对内的重要港口，以下分别以这些港口为中心，勾画交通路线。

以广州为中心，梳理对内贸易路线，主要有：

①广州北上或沿北江或走陆路，经韶州再沿浈水至南雄，陆运越梅关，沿章江达赣州，又沿赣江，越鄱阳湖而达长江，由此或上溯至川、鄂，或下行至江南之地，再沿运河北上汴梁。

②广州北上，或沿北江，或走陆路，经韶州再沿武水而越骑田岭，北上郴州、桂阳监（治今湖南桂阳），再沿耒水、湘江而达长江。此为武水道。支道从英州浣口镇（今广东英德连江口）溯湟水（今连江）而达连州，由此北上，或达郴州，或西北行达道州（今湖南道县）、永州（治今地）。上述北宋前期，由广州达汴京的陆路捷径就是骑田岭驿道。

笔者2009年5~6月间，去阳山县考察，得到当地学者黄远奇的帮助，在杜菜村旁的清莲河畔，发现有天禧四年（1020年）四月初八“修白芒石路摩崖石刻”，“众缘抽财，请道人修开白芒石路，通济往来”；而另一块元祐二年（1087年）的“修滑山路碑”散落于杂草中，“滑山路者，通济四方人旅往来者，险巇为病涉者也”。此条由连江北行的清莲河畔道，当是上述连州、韶州通往湖南郴州的支道之一。

连江道楞伽峡，宋嘉泰二年（1202年），连江旁山崖陷落，“溪谷倒注，

航楫不通，司法建安李华请于州，疏凿底平，叶适为之记”^①，则连江道不断整治，才使水运畅通。

上述唐代西京道，在韶州或沿武水，或从韶州西行经乳源，过梯头岭。史载“梯头岭，在乳源县西北，出桂阳路，经此登级如梯”^②。此道路应是承前代，今乳源至坪石公路，与京珠高速平行，也与“西京古道”相近。此亦为上述武水道的支线而已。

③由广州沿西江而上，经端州（治今广东肇庆）、康州（治今广东德庆）、封开（治今广东封开东南）、梧州（治今地）等，或沿贺江、漓江北上，而达贺州（治今广西贺州东南）、昭州（治今广西平乐）、桂州（治今广西桂林）。而由贺州、桂州北上，皆达永州，或再沿西江及支流，达广南西路各地。

此道为广南东路治所广州与广南西路治所桂州的主要通道，是广州连接广南西路各州的主要通道之一，也是广州连接永州，乃至川黔、湘西等地的主要通道。两广唇齿相依，交往频繁，历史上以西江干支流为中心，东西交通，连通南北，政治、商业往来都较频繁。由于大庾岭道的作用日显，漓江道在岭南沟通岭北的作用中比秦汉时大大降低，仅成为广南西路以及安南上贡的主要通道。而安南或走钦州、廉州、郁林州、容州、藤州北上漓江、柳江，或走邕州、横州、潯州而北上漓江、柳江，其间各州县间道路纵横交错，也促使了广南西路俚、僚、蛮等少数民族的汉化。

④广州东行，沿龙川（今东江）水道，达惠州、循州（治今广东龙川），越丞相岭而进入恶溪江（今韩江）流域，经梅州（治今地）达潮州。或从循州、梅州北上，皆通江南西路虔州、福建路汀州（治今福建长汀）。时从广州通达惠州、潮州的除上述上路外，陆行还有下路。由潮“直北而西，由梅

① 道光《广东通志》卷二一二《金石略》，《楞伽峡石壁字》并引《连州志》。

② 《永乐大典》卷一九八〇引宋《乳源县志·山川》，见马蓉等点校：《永乐大典方志辑佚》第四册，第2602页。

及循，谓之上路。南自潮阳，历惠之海丰，谓之下路。绵亘俱八百余里”。由于下路民供役甚苦，“编氓远徙”，行人多病，“盗贼”劫掠，“桥道颓毁，积水不泄，春霖秋潦，横流暴涨，行人病涉，往往多露宿”。绍兴二十九年（1159年），广东转运使林安宅会同潮、惠二州知州，“同心协力，创盖铺驿，增培水窟，夹道植木，跨河为梁。诱劝乡民，移居边道”。修驿植木，“道旁列肆，为酒食以待行人。来者如归，略无前日之患”^①。自后又利用僧馆以安旅者，“自是潮、惠之间庵驿相望”。后又多次修铺驿，广潮间交通大大改善。^②

广州东趋惠州的龙川江，北宋末年邬大听开鹿步湑，从珠江直趋东江口，使船免遭海浪风涛之险。“东江东洲，西接黄木湾，延袤十余里，人便之，迄于今。”^③鹿步湑开凿，使黄木湾船舶有了一个安全的避风场所。而惠州东新、西新两座大浮桥，宋时苏轼等捐修。值得注意的是，宋时惠州“北至虔州一千四百九十里”，虔州“南至循州隔越参溪、石岭总一千五百里”^④。显然，后者循州仍是按唐时循州治所归善县来计算的。参溪、石岭无考。不过，这条循州龙川北通虔州的路线，仍然是以龙川江，“旧名湍溪，自虔州安远县流至县界”^⑤。在安远县为古安远水（今九曲河），越欣山而达廉水至贡水。^⑥欣山之南的“南径岭，上有径路，长数十里”^⑦，当是路途所经。元时，东江、梅江与赣江流域，同属江西行省管辖，大大刺激了行省内部的联系，加速了交通的发展，客家人从赣南向粤东迁徙，交通顺达是重要条件。处于赣江与东江中枢要地的循州路治所龙川县，成为南来北往以及兼顾东江与韩江（梅

① 《永乐大典》卷五三四五《潮州府·文章》引林安宅：《潮惠下路修驿植木记》。

② 《永乐大典》卷五三四三引《三阳志·铺驿》。

③ [明]凌迪知：《万姓统谱》卷七八《上声·七麌》引《惠大记》。

④ 《太平寰宇记》卷一百八《江南西道·虔州》、卷一百六十《岭南道·惠州》。

⑤ 《太平寰宇记》卷一百五十九《岭南道·循州》。

⑥ 《太平寰宇记》卷一百八《江南西道·虔州》。

⑦ 《读史方舆纪要》卷八十八《江西·赣州府安远县》，中华书局，2005年版，第4065页。

江、宁江)流域的要冲。

而北宋末僧大峰亦在潮阳建造十九孔大石桥,便利交通。而宋代潮州修筑韩江上的康济桥等桥梁就有乾道七年(1171年),淳熙元年(1174年)、六年(1179年)、七年(1180年)、十六年(1189年),庆元二年(1196年)、四年(1198年),开禧二年(1206年),绍定元年(1228年),开庆元年(1259年)等十多次^①,足见历任官员对其重视。而从潮州通往漳州的道路,淳熙十三年(1186年)，“陈侯圭捐金市石，依私值僦工石而桥者一十三所，砌而路者三百余丈，憧憧往来，无复畏途病涉之患”^②。

广州东通潮州乃至福建、两浙路，甚或更北的沿海各路，还有海道可通。南宋定都临安，一部分广东纲运从海上运输，纲运船每艘载重量可达五千石，而民间更远至长江口。“自来闽客船并海南蕃船转海至镇江府买卖至多。”^③苏州也“闽粤之贾乘风航海，不以为险，故珍宝远物毕集于吴之市”^④。甚至“闽粤商贾常载重货往山东”^⑤，北上海道繁荣可见一斑。

⑤广州西行或海行沿近海，或陆行可达南恩州（治今广东阳江）、高州（治今广东高州东北）、化州（治今地）、雷州（治今地），越琼州海峡，可达海南岛的琼州（治今海南三亚崖城），向西可达廉州（治今广西合浦）、钦州（治今地）。时海南岛一州三军属广南西路。由于海南岛纬度低，动植物资源丰富，因此海南岛成为重要的交通贸易场所。而钦、廉二州，由于地近安南，交通便利，粤西南恩州、雷州等，也是中外贸易必经之路。

① 庄义青：《宋代的潮州》，中山大学出版社，1997年版，第41页。

② 《永乐大典》卷五三四三引《三阳志·铺驿》。

③ 《宋会要辑稿》职官五〇之一一。

④ 《吴郡图经续记》卷上《海道》。

⑤ 《宋会要辑稿》刑法二之一〇六。

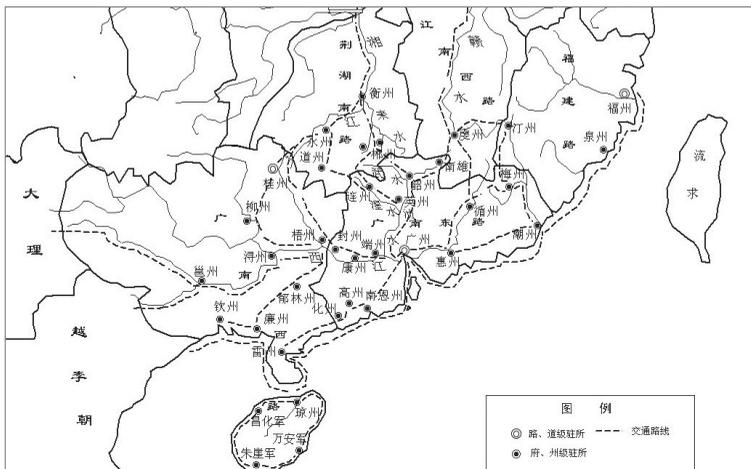


图6 宋代岭南港口
对内交通路线图

雷州，居雷州半岛，《岭表录异》云：“交趾迴人多舍舟取雷州陆岸而归，不惮辛苦，盖避海之患也。”由雷州递角场南渡琼州，又可“渡小海至崖州四百二十里。西至海六十里围洲，通连安南诸蕃国路”。还可“西南一百三十里泛海至儋州岸，不尅里限交趾路”。而化州“碭洲泛海，通恩等州并准、浙、福建等路”^①。而恩州，原来从广州由传舍经新州而达，宋时“惟健步出使与递符牒者经过耳”，余皆从海道来。南恩州“当海南五郡泛海路”，“由是颇有广陵、会稽贾人船循海东南而至，故吴、越所产之物，不乏于斯”^②。故粤西海道也是一条较繁荣的贸易路线。

而岭南西路的海南诸州，除北上雷州，陆海行达广州外，因高州、廉州、钦州皆属岭南西路管辖，还可北上钦江、郁水（今郁江）、南北流江等达桂州。桂州附近的灵渠，宋元时曾多次维修。计有太平兴国二年（977年）广南西路转运使边翊主持；庆历五年（1045年）衙前司秦晟主持；皇祐元年（1049年）桂林司户参军李忠输主持；嘉祐五年（1060年）广南西路总狱兼领河渠事

① 《太平寰宇记》卷一六九《岭南道·雷州》。

② 《太平寰宇记》卷一五八《岭南道·恩州》。

李师中主持；绍兴二十九年（1159年）广西转运使修灵渠“俾通漕运”；乾道六年（1170年）至八年（1172年）静江知府李浩主持；绍熙五年（1194年）经略使朱熹等主持；元代至元十三年（1276年）至十八年（1281年）阿里海涯整修“以通递舟”；至元六年（1364年）广西廉访使阿里不花倡修；至正十五年（1355年）广西副使也兜吉尼主持维修^①，不但恢复通航，还可灌溉渠旁农田。

2. 梅关古道与珠玑巷

随着岭南与岭北商品经济的发展，梅关古道成为岭南重要的北上通道，也是岭北货物南下的通道。而珠玑巷在南宋末成为岭北人南下岭南的第一个驿站。

宋初，北江水运并不发达，岭南香药北上，仍走陆路。虽太平兴国初，刘蒙正“请自广、韶江泝流至南雄，由大庾岭步运至南安军，凡三铺，铺给卒三十人，复由水路输送”^②。但至咸平初，陆运香药仍以陆运为要。“岭南输香药以邮置卒万人，分铺二百，负担抵京师，且以烦役为患”，随命户部判官凌策与诸路转运使商讨。凌策建议“请陆运至南安，泛舟而北，止役卒八百，大省转送之费”。同时，因广州吉河到英州板步的200里内，瘴气常使“行旅死者十八九”，主持“由英州大源洞伐山开道，直抵曲江，人以为便”^③，形成一条与北江平行的陆路。但是，“由英州济真江达广州三百八十里，皆崇山密林”，“过排场，逾黄峒，涉板步，渡吉河”，水陆兼用，仍道路难行。“凿山通道，无岁不役”^④。嘉祐五年（1060年），广东转运使荣諲“开真阳峡至浣口古径，作栈道七十间抵清远，趋广州，遂为夷涂”^⑤。此栈道，“凡七十间皆凿崖横梁，穴石立柱，翼椽缚板，卫以长栏”，“又并山开途，循江立

① 唐兆民编：《灵渠文献粹编》，中华书局，1982年版，第162—174页。

② 《宋史》卷二六三《刘熙古传附子刘蒙正》。

③ 《宋史》卷三百七《凌策传》。

④ 道光《广东通志》卷二百六《金石略》，[宋]张俞：《广东路新开峡山栈路记》。

⑤ 《宋史》卷三三三《荣諲传》。

喉，邮驿相望，樵采相间，行有粮，宿有舍，瘴疠远，盗贼销”，使英州至端州道路缩短120里，英州至广州缩短83里^①，大大便利了广州北上的交通。

实际上，宋仁宗时，不但兴修广韶间水陆交通，还对与交通相涉的桥梁、大庾岭道等都进行了新的整修。天圣元年（1023年），韶州知州陈宗愚（一作陈宗宪）分别在浈水、武水上修东西二浮桥^②，成为征税之所。与此同时，南雄“当两广之冲，行者交错，去水即陆，易輿以舟”，因换乘常滞留南雄，南雄知州王嘉言不但“以己俸给费，未尝毫发扰人”，而且，他还“开大庾岭故道，往来便之”^③。嘉祐八年（1063年），大庾岭“驿路荒远，室庐稀疏，往来无所庇”，广东转运使蔡抗和江西提点刑狱蔡挺“课民植松夹道，以休行者”^④。除植松外，“岭路险阻，（挺）公为俛而斲之，为永世利”^⑤。即在险要处用砖砌以护路。这次修筑大庾岭路，大庾岭以北的南安军境由蔡挺负责，大庾岭以南的南雄州境由蔡抗负责，双方以梅关为界。大庾岭南北三十里，“以砖斲其道”，“每数里置亭以息客，左右通渠”，北“红白梅夹道”，南“青松夹道”，以达“南雄州”^⑥。

此后，哲宗元符年间，英州知州何智茂于英州城西今北江上建“何公桥”，“直栏横楹，百贾所栖”^⑦。淳熙九年（1182年），南安军知州管锐“多植梅以实其名”，建礼锡亭、跂袞亭、望梅亭等。^⑧大庾岭路成为岭南联系岭北的主要通道。正如余靖《韶州真水馆记》云，“自京都沿汭绝淮，由堰道入漕渠，溯大江度梅岭，下真水至南海之东、西江者，唯岭道九十里为马上之役，余皆蒿工楫人之劳，全家坐而致万里”，与漓江道、武水道相比，“而

① 道光《广东通志》卷二百六《金石略》，《广东路新开峡山栈路记》。

② [明]黄佐：嘉靖四十年《广东通志》卷四七《名宦传》。

③ [宋]刘攽：《栾城集》卷三七《赠兵部侍郎王公墓志铭》。

④ 《宋史》卷三二八《蔡挺传》。

⑤ [宋]张方平：《乐全集》卷四《工部尚书蔡公墓志铭》。

⑥ [宋]王巩：《闻见近录》（不分卷）。

⑦ 《东坡全集》卷九七《何公桥铭》。

⑧ 嘉靖《南安府志》卷八《地理志》。

下真水者十七八焉”^①。

宋嘉祐时立梅关于梅岭上，“植柱揭名‘梅关’，以分江广之界”^②。时梅关关楼“云巔层构与云平，贤者新题叱驭楼”，叱驭楼已成为梅关关楼代称。附近还有来雁亭、通越亭^③，以后各代应有修建。梅关岭北的大庾驿，咸淳年间知军赵孟适因宋官驿题匾曰：“梅花园”^④，其得名“盖以自此上岭由皆梅故也”^⑤。与驿馆一样，大庾岭上亦有民间经营的旅店。南宋宰相卢多逊南迁，就曾宿于岭上一老妇家。^⑥也有寺院等建筑，为行旅提供方便。宋大中祥符三年（1010年）赐梅山院曰：“云封禅寺”。嘉定十五年（1222年）至宝庆元年（1225年）大修云封禅寺，新修的寺有祖师殿、霁灵泉亭、灵宫殿、六祖塔、僧堂，而在“翼殿之右，隔歧道面东为官廨”^⑦。

时随着都城东迁和南移，梅岭道作用更加突出。“自京都沿汴绝淮，由堰道入漕渠，溯大江度梅岭，下真水至南海之东、西江者，唯岭道九十里为马上之役，余皆蒿工楫人之劳，全家坐而致万里”，与漓江道、武水道相比，“而下真水者十七八焉”^⑧。外国贡使亦从此来贡，“百蛮梯尽来重译，千古输摧恨七盘”^⑨。“城中绍祚千年圣，海外占风九译人。峽岭古来称绝缴，梯山从此识通津。輿琛鞶賫无虚岁，徒说周朝白雉驯”^⑩。天圣八年（1030年），交趾曾进麒麟。^⑪宋太宗曾令刘蒙正去岭南考察外国香药入汴京，“请自广、韶江溯流至南雄，由大庾岭步运至南安军，凡三铺，铺给卒三十人复由水路转

① [宋]余靖：《武溪集》卷五《韶州真水馆记》。

② 《大明一统名胜志·江西名胜志》卷十三《南安府志》，四库全书存目本，齐鲁书社，1996年版。

③ [宋]余靖：《武溪集》卷二《题庾岭三亭诗》，文渊阁四库全书本。

④ 康熙《南安府志》卷三《地輿记·古迹》，北京图书馆古籍珍本丛刊据清康熙抄本影印。

⑤ 同治《南安府志》卷七《古迹》，同治七年刻本。

⑥ 《元一统志》，赵万里辑，中华书局，1966年版。

⑦ [宋]徐鹿卿：《清正存稿》卷五《云封禅寺重修造记》，四库全书本。

⑧ 《武溪集》卷五《韶州真水馆记》。

⑨ 《輿地纪胜》卷九三《广南东路》引章得象诗。

⑩ 《武溪集》卷二《题庾岭三亭诗·通越亭》。

⑪ 道光《直隶南雄州志》卷六《明宦·齐唐》。

送”^①。而淳熙中（1174—1189年）亦专门在南雄州城南隅建立入使行馆^②，朝贡贸易繁荣的同时，途经梅岭道的国内物品交流亦十分兴盛。位于赣江上游，地“当岭表咽喉之冲”的虔州，成为“广南纲运，公私货物所聚之地”^③。

“广南金银、香药、犀象、百货，路运至虔州而后水运。”^④由于“虔州地连广南”，虔州“民多盗贩广南盐以射利。每岁秋冬田事纔毕，恒数十百为群，持甲兵旗鼓，往来虔、汀、漳、潮、循、梅、惠、广八州之地”^⑤。而南安军的设置，因为“海盐入岭北，民犯者众，请建大庾县为军，官鞏盐市之。诏建为南安军，自是冒禁者少”^⑥。走私之外，“庆历中，广东转运使李敷、王谿奏请运广州盐于南雄州，以给虔、吉”。未报，“即运回四百余万斤于南雄”。元丰时蹇周辅行新法，每年又以粤盐一千万斤行销虔州和南安军。^⑦盐之外，粮食无疑是梅关道上的重要物品。北宋镇压侬智高起义时，“大兵度梅，粮运不继”，南康人袁乐“仗义助谷两千石”以供军需^⑧。而梅关关楼之所以得名为叱驭楼，即与蔡襄主持关楼竣工时，见南北有人吆喝来往客商和车马挑担停行而命名。^⑨而正是由于梅岭道的繁荣，赣江的水运亦发达。南宋初，地处鄱阳湖畔的饶州（治今江西波阳），“旧管小料七纲共计船280艘，往来般运岭南铜铅等物料”，后“纲运败阙”，政府严令“沿赣江诸州不得侵夺纲船”^⑩。除运送铜铅外，“广南金银、香药、犀象、百货”，亦是“路运至虔州而后水运”^⑪。正是“交、广、闽、越铜盐之贩，道所出入。椎埋、

① 《宋史》卷263《刘熙古附蒙正传》。

② 道光《南雄州志》卷24《古迹》。

③ 《舆地纪胜》卷32《江南西路》。

④ 《宋史》卷175《食货上三》，第4257页。

⑤ 《宋史》卷182《食货下四》，中华书局，1977年版，第4441页。

⑥ 《宋史》卷309《杨允恭传》，第10160页。

⑦ 《宋史》卷182《食货下四》，第4443页。

⑧ 同治《南安府志》卷17《输贩》。

⑨ 易行广注：《余靖诗选》引，漓江出版社，1993年版，第200页。

⑩ 《宋会要辑稿·食货》50之13，第5663页。

⑪ 《宋史》卷175《食货上三》，第4251页。

盗夺、鼓铸之奸，视天下为多”^①。从北宋前期至中后期，梅岭道附近的南雄州、南安军、虔州，商税的增加亦能说明大庾岭道以及附近的浈江、赣江的交通繁荣。

珠玑巷原名敬宗巷，位于南雄市北9公里的沙水村。据传唐敬宗宝历年间，敬宗巷孝义门人张昌，七世同堂，朝廷闻其孝义，特赐予珠玑绦环，为避敬宗庙讳，就将敬宗巷改名“珠玑巷”。由于珠玑巷历史上地处中原到岭南的交通要道，因此经济发展迅速，很早就成为较繁荣的居民定居点。自从唐朝宰相张九龄开通大庾岭新路后，珠玑巷更成为古驿道上的重镇，客栈、酒楼遍布街市，商贾云集。据当代学者的查考，历史上南迁的珠玑移民现今共有141姓，分布在珠江三角洲的29个市县，并有数以千万的人移居国外。他们为珠江三角洲和居住国的开发、建设做出了不可磨灭的贡献。今珠玑巷南门内约20米处有一座元代古塔“胡妃塔”，此塔建于1350年，塔旁有一古井，传说当年胡妃就投此井自尽。古塔、古井是今珠玑巷最好的实物证明。但根据今天珠江三角洲大量族谱等记载，南宋时“家从珠玑巷迁来”，足证南宋时这里已成为北方人南迁的重要通道。更有传说记载，绍兴元年（1131年）正月，罗贵率领37姓97家从南雄珠玑巷启程，南迁冈州荫底（今新会良溪），此次迁徙为唐宋时期由珠玑巷开始的规模最大影响最大的大迁徙，为珠江三角洲带来了农业开发生力军，推动了岭南经济文化的发展。罗贵南迁壮举，功不可没。民间记忆成为勾勒这段移民史的重要依据。珠玑巷成为南迁民众的文化符号。可以说，珠玑巷为北方移民南下岭南的第一个驿站，也成为岭南乃至海外民众慎终追远的纪念地。

3. 广州等港口的贸易路线与商贸繁荣

宋代岭南港口与中外交通的关系表现在：①中外航海的贸易路线不断扩展，线路增多；②宋代来往广州等岭南港口的国家和地区增多；③宋代来往广

^① 《王文公全集》卷34《虔州学记》，上海人民出版社，1974年版，第401页。

州等岭南港口的外国商人和南北商品增多。

（1）中外航海的贸易路线不断扩展，线路增多

宋代，广州为最大的对外贸易港口。阿拉伯人爱德利奚（Edrisi）《地理书》云：“（中国）最大之港曰广府（Khanfu），西国商业以此为终点。”^①中外交通的主要航线，在唐代“广州通海夷道”的基础上，仍然是从广州等岭南港口入南海达东南亚，再由此经印度洋、波斯湾，到达南亚、西亚、东非，甚或欧洲地区。周去非《岭外代答》卷二《外国门上》、卷三《外国门下》对此有详细叙述。

《岭外代答》卷二《外国门·海外诸蕃国》云：“诸蕃国大抵海为界限，各为方隅而立国。国有物宜，各从都会以阜通。正南诸国，三佛齐其都会也。东南诸国，三佛齐其都会也。西南诸国，治乎不可穷，近则占城、真腊为窟里诸国之都会，远则大秦为西天竺诸国之都会，又其远则麻里拔国为大食诸国之都会，又其外则木兰皮国为极西诸国之都会。”三佛齐（今印度尼西亚苏门答腊岛东部巨港、占碑一带）“在南海之中，诸蕃水道之要冲也。东自阇婆诸国，西自大食、故临诸国，无不由其境而入中国者”。由于三佛齐成为西亚、南亚甚至东南亚国家来往岭南广州等的中转站，故中国商人前往印度、阿拉伯等国的贸易，也多在三佛齐停泊、转货、修船及补给淡水、食物等。三佛齐东南的阇婆国，“在海东南，势下，故曰下岸。广州自十一月、十二月发舶，顺风连昏旦，一月可到”^②。而从阇婆到广州，则经三佛齐而达。“西北泛海十五日至渤泥国，又十日至三佛齐国，又七日至古暹国，又七日至柴历亭，抵交趾，达广州。”^③这里渤泥国（今加里曼丹西北角一港口）、古暹国（今马来西亚瓜拉龙运）、柴历亭（今马来西亚Cherating河流域），皆在三佛齐附近，为广州南下可达。其他占城（今越南中南部）、真腊（今柬埔寨北部及老

① 张星烺：《中西交通史料汇编》第3册，第167页。

② 《岭外代答》卷二《外国门上·阇婆国》。

③ 《诸蕃志》卷上《阇婆》。

挝南部)、罗斛(今泰国华富里一带)、吉兰丹(今马来西亚吉兰丹一带)、蓬丰(今马来西亚彭亨州一带)、蓝无里(一作蓝里、南渤利、南巫里,今印度尼西亚苏门答腊岛北部)、凌牙门(今印度尼西亚苏门答腊以东林加一带)、昆仑(今印度尼西亚马鲁古群岛)、丹流眉(今马来西亚北部泰国洛坤境)、交趾(今越南北部)、麻逸(今菲律宾民都洛)等也与广州往来。

除东南亚各国外,南亚、西亚、东非各国,也多与广州等港有贸易往来。注犍国(今印度东南部科罗曼德海岸附近)使臣婆里三文,“离本国,秒行七十七昼夜,历郝勿丹山、婆里西兰山至占宾国;又行十一昼夜,历伊麻罗里山至古罗国……又行十一昼夜,历加入山、占不劳牢山、丹宝龙山至三佛齐国。又行十八昼夜,度蛮山水口,历天竺山,至宾头狼山,望东西王母家,距舟所将百里,又行二十昼夜,度羊山、九星山,至广州焉”^①。就是南亚的麻离拔(今印度马拉巴尔海岸一带)、故临(今印度西南奎隆)、胡茶辣(今印度西北古吉拉特)、鹏茄罗(今孟加拉国)、细兰(今斯里兰卡)等国,也与广州多有联系,《岭外代答》卷二《外国传·故临国》云:“故临国与大食国相迳,广舶四十日到蓝里住冬,次年再发舶,终一月始达。……中国舶商欲往大食,必自故临易小舟而往,虽以一月南风至之,然往返经二年矣。”故临西的大食、层檀、勿巡(即歿巽,今阿曼东北部苏哈尔)、俞卢和地(今沙特阿拉伯卡提夫)、麻加(今沙特阿拉伯白麦加)、陀里离(今伊朗西北部大不里士)、弼斯罗(今伊拉克祖贝尔)、拂菻(今叙利亚)、大秦(今叙利亚一带及土耳其、埃及等部分地区)等,甚或非洲的层拔(今索马里以南)、弼琶罗(今索马里柏培拉)、木兰皮(今非洲西北部及西班牙南部一带)、勿斯里(今埃及)等。如熙宁四年(1071年)、元丰六年(1083年),层檀国曾两次遣使来广州。其来广州路线,“海道便风行百六十日,经勿巡、古林、三佛齐国,乃至广州”^②。而西亚大食诸国,成为广州通往印度洋的重要贸易国家和

① 《宋史》卷四八九《外国传·注犍国》。

② 《宋史》卷四百九十《外国传·层檀国》。

地区。“大食者，诸国之总名也。有国千余，所知名者，特数国耳。有麻离拔国，广州自中冬以后，发船乘北风行，约四十日到地名蓝里，博买苏木、白锡、长白藤。住至次冬，再乘东北风六十日顺风方到。……有麻嘉国。自麻离拔国西去，陆行八十余里乃到。”

《岭外代答》《诸蕃志》等书，对岭南对外交通路线特别是海上航线有详细记载，是我们了解宋代岭南海外贸易的重要文献，《岭外代答》卷三《外国门·航海外夷》云：“诸蕃国之富盛多宝货者，莫如大食国，其次阇婆国，其次三佛齐国，其次乃诸国耳。三佛齐者，诸国海道往来之要冲也。三佛齐之来也，正北行，舟历上下竺与南洋，乃至中国之境。其欲至广者，入自屯门；欲至泉州者，如自甲子门。阇婆之来也，稍西北行，舟过十二子石而与三佛齐海道合于竺屿之下。大食国之来也，以小舟运而南行，至故临国易大舟而东行，至三佛齐国乃复如三佛齐之入中国。其他占城、真腊之属，皆近在交趾洋之南，远不及三佛齐、阇婆之半，而三佛齐、阇婆又不及大食国之半也。诸蕃国之入中国，一岁可以往返，惟大食必二年而后可。大抵蕃舶风便而行，一日千里，一遇朔风，为祸不测。”“上下竺”一般指马来半岛东的奥尔岛，有东西双峰对峙。“交趾洋”，为我国海南岛与越南之间海域。“屯门”为今香港九龙半岛西北岸一带。“甲子门”为广东陆丰甲子港。“十二子石”在爪哇海中，约今卡里马塔海峡塞鲁士岛。“竺屿”即上述“上下竺”。这段航线为岭南通往南海，以及向西、向西南伸展到南亚、西亚、东非乃至北非、南欧的航线。

值得注意的是，在原有通往三佛齐的传统路线上，出现了重要支线。一是阇婆来华航线。从阇婆港口蒲家龙（约今北加浪岸），经十二子石、上下竺岛与三佛齐航线汇合。这条线不仅走直线，而且巧妙地利用了西南季风从爪哇海北上进入南海的爪哇海流。一是从渤泥（今马来西亚婆罗洲）来华航线。渤泥到占城，先向菲律宾方向走一段，然后再斜穿南海至中国，比较便捷。^①而从

^① 高伟浓：《唐宋时期中国与东南亚之间的航路综考》，《海交史研究》，1987年第1期。

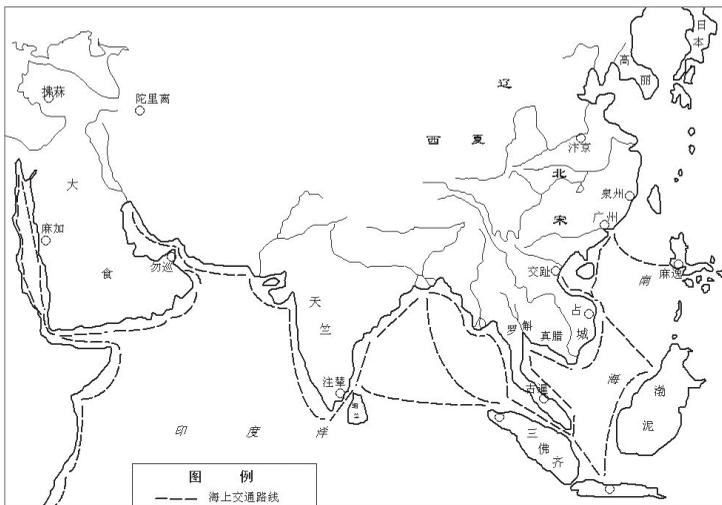


图7 宋代岭南对外交通路线图

岭南至菲律宾，早在北宋时，在菲律宾南部的棉兰老岛的佛庵也同时发掘出土有饰纹细密的越州瓷器以及北宋时期广东人的陶瓷器^①，证明广东有达菲律宾的航线。

岭南港口除广州外，宋代广南西路的廉州、钦州也是联系安南的港口。《岭外代答》载：“异时，安南舟楫多至廉，后为溺舟，乃更来钦。……交人之来，率用小舟。既出港，遵崖而行，不半里即入钦港。正使至廉，必越钦港。乱流之际，风涛多恶。交人之至钦也，自其境永安州，朝发暮到。钦于港口置抵棹寨以谁何之，近境有木龙渡以节之，沿海巡检一司，迎且送之，此其备诸海道者也。”^②可见，钦、廉虽海上与安南相近，安南船也来往两地，但抵棹寨盘查，木龙渡节制，巡检司迎送，贸易应受广州市舶司管理。虽有航路，“自钦西南舟行一日，至其（安南）永安州，由玉山大盘寨过永泰、万春，即至其国都，不过五日”^③。陆海兼行方到安南国都。

① [美]詹姆斯·瓦特：《东南亚的中国陶瓷器》，《海交史研究》，1987年第2期。

② 《岭外代答》卷一《地理门·钦廉溪峒都巡检使》。

③ 《岭外代答》卷二《外国门·安南国》。

同样，粤东的潮州虽是一方名港，宋代对外贸易也多受广州的市舶司管理。太平兴国五年（980年），“潮州言三佛齐国蕃商李甫海乘船舶载香药、犀角、象牙至海口，会风势不便，飘船六十日至潮州，其香药悉送广州”^①。此次台风，三佛齐船未入广州而达潮州，禁榷的香药仍送至广州，潮州仅是临时外贸港口而已。

（2）宋代来往广州等岭南港口的国家和地区增多

宋代由于采用官府经营（“贡赐”贸易和一般贸易）与私人经营（官吏经营和商人经营）等方式，广州又设市舶司管理对外贸易，使来往广州贸易的国家和地区的数量增多，商人增加，商贸活动日益频繁。宋代来广州贸易的国家和地区，据《宋会要辑稿》《岭外代答》《诸蕃志》《文昌杂记》《宋史》等书记载，将近七十个。其中重要的有：交趾（今越南北部）、占城（今越南中南部）、真腊（今柬埔寨北部和老挝南部一带）、真无里（今泰国东南岸的尖竹汶）、暹罗（今泰国北部）、罗斛（今泰国的华富里一带）、蒲甘（今缅甸中部的Pagan城）、吉兰丹（今马来西亚吉兰丹一带）、蓬丰（今马来西亚彭亨州一带）、三佛齐（今印度尼西亚苏门答腊岛东部巨港、占碑一带）、阇婆（今印度尼西亚爪哇中部北岸一带）、蓝无里（今印度尼西亚苏门答腊岛北部的Lamuri）、凌牙门（今印度尼西亚苏门答腊岛以东的林加及林加海峡）、渤泥（今印度尼西亚加里曼丹岛）、昆仑（今印度尼西亚马鲁古群岛）、丹流眉（今马来半岛北部，一般认为泰国洛坤）、柴历亭（今马来西亚Cherating河流域）、古逻（今马来西亚的瓜拉龙运）、麻离拔（今印度马拉巴尔一带）、故临（今印度西南岸奎隆）、注犂（今印度科罗曼德尔海峡一带）、胡茶辣（今印度西北古吉拉特）、麻逸（今菲律宾民都洛）、鹏茄罗（今孟加拉国）、细兰（今斯里兰卡）、麻嘉（今沙特阿拉伯麦加）、木兰皮（今非洲西北部及西班牙南部一带）、勿斯里（今埃及）、弼斯罗（今伊拉克巴士拉西祖贝尔）、层拔（今非洲索马里以南一带）、弼琶罗（今索马里北岸的柏培拉）、层檀

^① 《宋史》卷四八九《外国传·三佛齐》。

（今阿拉伯半岛，为塞尔柱族建立政权）、大食（一般指阿拉伯帝国，黑衣大食即阿拔斯王朝，750—1258年）、勿巡（今阿曼东北部哈德角西岸之苏哈尔）、俞卢和地（今波斯湾西岸沙特阿拉伯的卡提夫）、陀罗离（今伊朗西北部大不里士）、拂菻（东罗马帝国）、芦眉（一说专指东罗马，或今叙利亚大马士革）、斯加里野国（今意大利的西西里岛）、茶弼沙（或谓今欧洲西班牙）、遏根陀（今埃及亚历山大港）、中理（今索马里一带）、昆仑层期（今马达加斯加岛或桑给巴尔岛）、默伽猎（今非洲西北部）等。宋庞元英《文昌杂录》卷一所列元丰时南方十五个国家和地区“入贡”，其中交趾、渤泥、拂菻、大秦、注犂、真腊、大食、三佛齐、闍婆、丹流眉、陀罗离、大理、层檀、勿巡、俞卢和地等，大都在广州登陆。诸如“其四曰住（注）犂，在广州之南，水行约四十万里方至广州”。广州成为中国沿海最大的商贸港口，其进口香料在沿海诸港中首屈一指。

（3）宋代来往广州等岭南港口的外国商人和南北商品增多

宋代时期来往广州等岭南港口的外国商人多是“南蕃诸国”的一般商人、带有贡使身份的商人。后者来往都要设宴款待。而外商居住在广州，或聚居“蕃坊”，或杂居民间，人数不少。北宋建隆四年（963年）颁布的《宋刑统》卷六中，就有不少涉及外商的法律条文。这些法律条文涉及外国人犯法如何处理、外国人婚姻、蕃客不得私自与中国官民交往、外商遗产处理等多项内容。南宋的《庆元条法事类》是南宋的法律汇编，其卷三、卷三十六、卷七十八等多条亦涉及外商犯法处罚、居住、服饰规定等，但在广州等地并未严格执行。外商在熙宁修西城后，“蕃坊”被纳入西城内，外国人并非法律上规定的那样，一定居住在城外。

宋代广州进出口物品有一定的规定。宋代从海外进口的货物多达410种以上^①，其中绝大部分是从广州港进口的货物。主要有：香药、象、犀、珊瑚、琥珀、珠钊（珠琲）、宾铁、鳖皮、玳瑁、玛瑙、车渠、水晶（水精）、蕃

^① 陈高华、吴昉：《宋元时期的海外贸易》，第47页。

布、乌櫚、苏木等。尤以香药种类繁多，数量巨大。上述广州外贸香药中的乳香占全国外贸的很大比重就是例证。而出口的物品有各色丝织品、精粗陶瓷品、漆器、酒、糖、茶、米等各种日用品，数量仍很大。新近阳江海域“南海一号”的大量瓷器，正是广州等岭南港口出口货物的见证。

宋时广州城不仅舶来品充斥，而且水陆交通与近海航线发展繁荣，“舟行陆走，咸至州而辐凑焉”^①。广州城内稻米、食盐、矿产、瓷器、丝绢、水果、木材等多种商品，琳琅满目。广州城南珠江沿岸，“濒江多海物，比屋尽闽人”^②。乾道中，“荆、淮、湖外，及四川之远，商贾络绎，非泉即广，百货所出。有无相易，此亦生人大利也”^③。而宋时，“又福、泉、兴化三郡，全仰广米以贍军民”“福、兴、漳、泉四郡全靠广民以给民食”^④。广米多从广州、潮州收集而北运。而“槟榔生海南黎峒，亦产交趾”，“广州税收槟榔税，岁收万缗”^⑤。其交易量当十分巨大。而广盐经南雄北运赣州，广州府各盐场收集后沿北江转运。其他珍宝海货，“闽粤之贾，乘风航海，不以为险，故珍货远物，毕集于吴之市”^⑥，南货北运。

潮州仅次于广州，为粤东重要港口。不仅参与广米北运福建，而且还一度将潮盐北运汀州。潮州岁产盐66600石，除供应本州、梅州、循州外，太平兴国二年（977年）至八年（983年）、绍定五年（1232年）以后，又曾两度销往汀州。通过韩江、梅江、汀江，“汀州于潮州般请”^⑦运盐销售。绍定五年，汀州“改运潮盐”，“其盐经由潮州潭口场纳税，过上杭县，从官检秤核实，方到本州交卸”^⑧。

① 《永乐大典》卷一九〇六引《南海志·广州道里》。

② [宋]刘克庄：《后村先生大全集》卷十二《城南》。

③ [明]唐顺之：《右编》卷三二《户二》，[宋]林光朝《乞戒救诸蕃市易》，明万历刻本。

④ [宋]真德秀：《西山先生真文忠公文集》卷十五《中枢密院乞修沿海军政》《申尚书省乞措置收捕海盗》，四部丛刊本。

⑤ [宋]周去非：《岭外代答》卷八《槟榔》。

⑥ [宋]朱长文：《吴郡图经续记》卷上《海道》，四库全书本。

⑦ 《宋会要辑稿》食货二三之二一。

⑧ 《永乐大典》卷七八九〇引《汀州府·税课》。

南恩州居广州通往海南五洲军要冲，江浙商人常至此贩运。“其汀、赣之人，每岁春时动，是三二百人为群，以商贩为名，纵横于广东循、梅、惠、新、南恩州及广州外邑之境，以往广西雷、化等州掠取牛畜而归。”^①由于“盖潮、惠、南恩州既自产盐，而官复般卖，往往计口而售于民”^②，又转卖于汀赣贩运民众。客观上刺激了雷州半岛以东的今广东沿海的私盐运销。

雷州，居雷州半岛中部，与海南岛隔琼州海峡相望，由于海南岛商货大多由此转运，故商贸发达。“东至海岸二十里，渡小海抵化州界地名碭洲泛海，通恩等州并淮、浙、福建等路。南至海一百三十里。递角场，琼州对岸。”徐闻县谚语，“欲拔贫，诣徐闻”，经营商贸，“出乌药、高良薑、益智子、海桐皮”^③，并有海南货物，故客商云集。

海南岛上的琼州等州军，宋时为广南西路管辖，上述琼州、昌化军商税超过万贯，可见其商贸活动之繁荣。海南岛盛产槟榔，“海商贩之，琼管受其征，岁计居什之五”^④。其“岁过闽、广者，不知其几千百万也。又《市舶门》曰：‘非槟榔之利，不能为此一州也。’”^⑤泉州徐五叙兄弟“往来廉、广，归宿于琼，以贩槟榔为业，且见之二十年矣”，“偕载者使自至廉收米”^⑥，廉米南运海南，海南槟榔北运。“贾物自泉、福、两浙、湖、广至者，皆金银物帛，直或至万余缗，自高、化至者，唯米包、瓦器、牛畜之类，直才百一。”^⑦远处岭北“金银物帛”，近处高化米、牛、器皿等皆销往海南。而海南诸香及海货亦北销至岭北。

宋代，海南岛与南海诸国地理相近，贸易便利。“廉之南，直通交趾。自广东渡海，曰琼州、万安、昌化、吉阳军……若夫浮海而南，近则占城诸蕃，

① [宋]蔡戡：《定斋集》卷一《割属宜章、临武两县奏状》，四库全书本。

② [元]佚名：《宋史全文》卷二八“绍熙二年秋九月”。

③ 《太平寰宇记》卷一六九《岭南道·雷州》。

④ 《岭外代答》卷八《槟榔》。

⑤ 《舆地纪胜》卷一二四《琼州》。

⑥ [宋]洪觉范：《石门文字禅》卷二三《梦徐生序》。

⑦ 《宋史》卷一八六《食货志下》。

远则接于六合之外矣。”^①楼钥写道：“势须致此（指海南岛）少休息，乘风径集番禺东。”^②庄方往任知琼州时，皇上告诫他道：“琼管以四州之壤岭立海中，实与番禺相为引重，大船艚猷琛，赖以归，麾符不轻畀也……（尔）必能习知南海之俗，往其辑宁蛮蜒，劳抚贾胡，以称朕选侯之意。”^③入宋以后，有人总结海南与内陆贸易主要有三条航线。^④一是雷州到海南，从徐闻县递角场出发，“一帆济海，半日可到”^⑤。二是广州到海南，据朱初平奏章上说，广州是“外国香货及海南客旅所聚”^⑥之地；《宋史·张鉴传》亦载，当时张鉴在广州时，“有亲故谪琼州，每以奉米附商舶寄贍之”^⑦。可见往来于广州和海南岛之间的商船相当频繁。三是泉州到海南，古代海南不仅与广州通航极便，后来泉州海港兴起，两地商船往来也无须多少时日，如宋时泉舶“岁杪或正月发舟，五六月间回舶，若载鲜槟榔揆先，则四月至”^⑧。每年“闽越海贾惟以余杭船即市香。每岁冬季，黎峒俟此船方入山寻采，州人从而贾贩，尽归船商”^⑨。优越的地理位置以及稳定的航线不仅为海南岛与内陆的经济往来提供了便利条件，而且也使海南成为沟通中国内陆与外国贸易一个重要的中转站。

宋代海南的海外贸易，首先表现为中国大陆和南海诸国的转口贸易，“在岛东南部和南部，如陵水军田坡、番人坡、移辇，三亚市藤桥、天涯海角、崖

① [宋]周去非著、杨武泉校注：《岭外代答校注》卷1《地理门》“并边”条，中华书局，1999年版，第4页。

② [宋]楼钥：《攻媿集》卷3《送万耕道帅琼管》，四部丛刊本。

③ [宋]楼钥：《攻媿集》卷36《外制》。

④ 黄纯艳：《宋代海外贸易》，社会科学文献出版社，2003年版，第282页。

⑤ [宋]周去非著、杨武泉校注：《岭外代答校注》卷1《边帅门》“琼州兼广西路安抚督监”，第45页。

⑥ [宋]李焘撰：《续资治通鉴长编》卷310“神宗元丰三年十二月庚申”，古籍出版社，1986年版，第2904页。

⑦ [元]脱脱等撰：《宋史》卷277《张鉴传》，中华书局，1977年版，第9417页。

⑧ [宋]赵汝适原著、杨博文校释：《诸蕃志校释》卷下《志物》“海南条”，中华书局，2000年版，第217页。

⑨ [宋]陈敬撰：《陈氏香谱》卷4引丁谓之：《天香传》，四库全书本。

城、梅山等地，不断发现唐宋文物。其中有波斯人珊瑚墓葬上百座，粤、闽、浙、赣等地出产的陶瓷、北宋铜钱等”^①。可见，当时有很多闽粤等地的陶瓷和铜钱被转运到海南，尤其是铜钱，在大陆严禁的情况下，经由海南转口就更加隐秘和便利，此后明清时期有很多的走私贸易也大多走这条路。除了转口贸易之外，海南本地很多物产也向海外出口。宋乾道中占城国王曾派人到海南买马，得到数十匹，次年再来买，“人徒甚盛”^②；淳熙二年（1175年）秋，占城国王“遣六百人，海舟三十艘，至海南买马”^③。足见占城对海南马需求之急切。除采购商品外，也有来补充淡水的。如在昌化县的白马井，“泉味甘美，商舶回日，汲载以供日用”^④。这些商人由于在海南采购商品或补给航行所需物资，仅在海南作短暂的逗留。与此不同的是，有些因海盗掠夺而来的外国人，或是由附近国家避难而来投靠的人则在海南长期居住下来，形成早期在海南落户的东南亚移民。宋雍熙三年（986年），“儋州上言，占城人蒲罗遏为交州所逼，率其族百口来附”^⑤。据《诸蕃志》载，宋时“琼山、澄迈、临高、文昌、乐会，皆有市舶”^⑥。海南具有特殊的船舶税法，对于往来于海南的商船的收税情况，琼管曾奏“海南收税，较船之丈尺，谓之‘格纳’。其法分三等，有所较无几，而输钱多寡十倍”^⑦。《诸蕃志》也载：船舶分三等，“上等为舶，中等为包头，下等为蛋舶，至则津务申州，差官打量丈尺，有经册以格税钱，本州官吏兵卒仰此以贍”^⑧。

钦州，宋时代替廉州成为通往安南的重要港口。“唯富商自蜀贩锦至钦，自

① 司徒尚纪：《海南岛历史上土地开发研究》，海南出版社，1992年版，第34页。

② [宋]周去非：《岭外代答校注》卷2《外国门上》“占城国”条，第77页。

③ [宋]李心传撰、徐规点校：《建炎以来朝野杂记》甲集卷18《兵马》“广马”条，中华书局，2000年版，第428页。

④ [宋]赵汝适原著、杨博文校释：《诸蕃志校释》卷下《志物》“海南条”，第218页。

⑤ [元]脱脱等撰：《宋史》卷489《外国传》，第14080页。

⑥ [宋]赵汝适原著、杨博文校释：《诸蕃志校释》卷下《志物》“海南条”，第217页。

⑦ [元]脱脱等撰：《宋史》卷186《食货志》，第4544页。

⑧ [宋]赵汝适原著、杨博文校释：《诸蕃志校释》卷下《志物》“海南条”，第217-218页。

钦易香至蜀，岁一往返，每博易动数千缗。”^①除西南丝货外，钦州乌婪木船柁一双，“在钦直钱数百缗，至番禺、温陵，价十倍矣”^②，为造海船必备材料。

第三节 元代广东海陆丝路的持续

1. 大德《南海志》所载海外诸国与海路

(1) 大德《南海志》所载海外诸国

大德《南海志》卷七所列与广州交通贸易的西亚、东非、南欧的国家有：阔里抹思（忽鲁谟斯，今伊朗霍木兹海峡中的霍木兹岛）、记施（今波斯湾内卡伊斯岛）、白达（今伊拉克巴格达）、勿斯离（今伊拉克北部）、弼斯罗（今巴士拉）、甕蛮（今阿曼）、默茄（今沙特阿拉伯麦加）等国。甚至远至麻加里（今摩洛哥）、茶弼沙（今西班牙）、弗蓝（拜占庭帝国）等，西亚、东非甚至南欧国家已与广州等岭南港口交通往来。

元代，亚欧非等国商人至广州航线前来贸易，据陈海震大德《南海志》所载，大德年间（1297—1307年）与广州有贸易关系的国家达140多个，远远超过了唐宋时期的数量。而且，此书又把海外诸国分列为东洋、西洋。依照此书记载，元代东西洋以广州—加里曼丹岛西岸—巽他海峡为界划分，加里曼丹岛、爪哇岛及以东的地区为东洋，其中加里曼丹岛北部至菲律宾群岛一带为小东洋。加里曼丹岛、爪哇岛以西直抵印度洋，为西洋。其中以马六甲海峡为界，今马来半岛、苏门答腊岛一带为小西洋，印度洋为大西洋。现把大德《南海志》所载各国罗列如下：

① 《岭外代答》卷五《钦州博易场》。

② 《岭外代答》卷六《拖》。

交趾国管：团山、吉柴。交趾国即今越南北方。团山又作屯山，今越南东北岸的云屯山。吉柴又作鸡唱门，今越南之拜子龙湾。

占城国管：坭越、乌里、旧州、新州、古望、民瞳眈、宾瞳眈。占城即今越南南方。坭越，即地哩州，今越南日丽河流域。乌里即乌州、里州，今越南平治天省。旧州，今越南广南、岘港一带。新州，今越南安仁、归仁一带。古望，今越南虬蒙山一带。民瞳眈，即民多朗，今越南芽庄一带。宾瞳眈，即宾童龙，今越南藩朗一带。

真腊国管：真里富、登流眉、蒲甘、茸里、罗斛国。真腊即柬埔寨。真里富为今泰国东南岸之尖竹汶。登流眉为今泰国之洛坤。蒲甘即普幹，一般指缅甸约9世纪至13世纪末的蒲甘王朝的国都蒲甘城。茸里一说是今马来半岛克拉地峡附近春蓬或为泰国之叻丕。罗斛国在今泰国华富里一带。

暹国管：上水速孤底。暹国即泰国。上水速孤底指泰国之素可泰。

单马令国管小西洋：日罗亭、达刺希、崧古罗、凌牙苏家、沙里、佛罗安、吉兰丹、晏头、丁伽芦、迫嘉、朋亨、口兰丹。单马令在今马来西亚彭亨州淡麦岭（或作腾贝林）河流域，辖境几包括整个马来半岛。日罗亭在今泰国拉廊府一带。达刺希在泰国的柴也。崧古罗在今泰国之宋卞。凌牙苏家在今泰国之北大年。沙里在马来半岛或泰国的赛武里河流域。佛罗安即马来半岛槟榔屿或马来西亚瓜拉勿兰。吉兰丹为今马来西亚之哥打巴鲁。晏头在今马来西亚来兴楼。丁伽芦即今马来西亚丁伽奴。迫嘉即今马来西亚帕卡。朋亨即今马来西亚彭亨。口兰丹即今马来西亚之关丹。

三佛齐管小西洋：龙牙山、龙牙门、便塾、榄邦、棚加、不理东、监篔哑鲁、亭亭、不刺、无思忻、深没陀罗、南无里、不斯麻、细兰、没里琶都、宾撮。三佛齐在今印度尼西亚巨港、占碑一带，辖境包括苏门答腊岛及附近地区。龙牙山为今印度尼西亚的林加群岛。龙牙门指新加坡海峡或林加海峡。便塾在马来半岛南部。榄邦即今苏门答腊南部之楠榜。棚加即今印度尼西亚之邦加岛。不理东即今印度尼西亚勿里洞岛。监篔在苏门答腊岛的甘巴河流域。哑鲁即今苏门答腊岛东北岸的亚鲁港。亭亭或指丹定斯群岛。不刺在今苏门答腊岛之佩雷拉克。无思忻或今苏门答腊岛之巴赛河流域。深没陀罗在今苏门答腊

岛的洛克肖马伟一带。南无里在今苏门答腊岛的班达亚齐一带。不斯麻在今苏门答腊岛西北岸的布落萨马。细兰即今斯里兰卡。没里琶都在今苏门答腊岛西北岸。宾撮在苏门答腊岛的巴鲁斯一带。

东洋佛坭国管小东洋：麻里芦、麻叶、美昆、蒲端、苏录、沙胡重、哑陈、麻拿罗奴、文杜陵。佛坭国即今加里曼丹岛之文莱。麻里芦即今菲律宾之马尼拉。麻叶即麻逸，今菲律宾之民都洛岛。美昆或今菲律宾棉兰老岛西岸之曼纳干。蒲端或即棉兰老岛北岸之武端。苏录即今菲律宾之苏禄群岛。沙胡重一说为棉兰老岛西岸之锡欧孔，一说为内格罗斯岛南岸之锡亚顿。哑陈在今菲律宾班乃岛之奥顿。麻拿罗奴在今加里曼丹岛北部沙捞越之巴林坚一带。文杜陵指沙捞越之宾士芦。

单重布罗国管大东洋：论杜、三哑思、沙罗沟、塔不辛地、沙棚沟、涂离、遍奴忻、勿里心、王琶华、都芦辛、罗帙、西夷涂、质黎、故梅、讫丁银、呼芦漫头、琶设、胡提、频底贤、孟嘉失、乌谭麻、苏华公、文鲁古、盟崖、盘檀。单重布罗指今加里曼丹岛南部。论杜即沙捞越之隆杜。三哑思在加里曼丹岛西北部，即印度尼西亚之三发。沙罗沟即沙捞越之沙腊托。塔不辛地在沙捞越之特贝杜一带。沙棚沟在今加里曼丹岛西北部。涂离在加里曼丹岛西北部。遍奴忻或指印度尼西亚的本卡扬。勿里心在加里曼丹西北部。王琶华在今加里曼丹西北部之曼帕瓦。都芦辛在今坤甸附近。罗帙在加里曼丹岛西部。西夷涂即加里曼丹岛西部之锡达斯。质黎在加里曼丹岛西南之杰来河流域。故梅在加里曼丹岛南岸之库迈。讫丁银即加里曼丹岛南部之哥打瓦林因。呼芦漫头即加里曼丹岛南部门达韦河下游之门达拿。琶设即加里曼丹岛东南岸之巴塞尔。故提在加里曼丹岛东部的库太河流域。频底贤在苏拉威西岛西南岸之温甸。孟嘉失即苏拉威西岛西南之望加锡。乌谭麻在苏拉威西岛西南部的瓦淡波尼。苏华公即沙华工，在今苏拉威西岛、马鲁吉群岛一带。文鲁古在今印度尼西亚马鲁吉群岛。盟崖即苏拉威西岛东的曼涯群岛。盘檀即印度尼西亚的班达群岛。

阁婆国管大东洋：孙绛、陀杂、白花湾、淡墨、熙宁、罗心、重伽芦、不直干、陀达、蒲盘、布提、不者罗干、打工、琶离、故鸾、火山、地漫。阁婆

国即爪哇岛。孙缘指巽他海峡一带或爪哇西部之万丹。陀杂在爪哇西岸一带。白花湾指爪哇西部的北加浪岸、加拉璜一带。淡墨在今爪哇岛之淡目。熙宁在今爪哇岛北部之西冷。罗心即爪哇岛北岸之拉森。重伽芦又作重伽罗，在爪哇岛的泗水一带。不直干即爪哇岛东部诗都文罗的南面。陀达在今爪哇岛东部。蒲盘又作浦奔，在今爪哇岛东部及附近，或指布林宾一带。布提似指爪哇岛东部的普格或巴蒂一带。不者罗干指爪哇东部之巴那鲁干。打工在爪哇岛东北岸，一说是帕康，一说是三宝垄旧名的译音。琶离亦作婆利，在今印度尼西亚的巴厘岛。故鸾即故论，似指爪哇岛东部的波朗一带。火山似指印度尼西亚松巴哇岛东北的桑格安岛。地漫指今帝汶岛。

南毗马八儿以下40国，没有确切划入东西洋国家类别中，但应是西洋贸易范围无疑。这应是从东往西，由近至远的次序排列的。南毗马八儿国即马八儿国，在今印度西南端马拉巴尔海岸一带。细兰即锡兰，今斯里兰卡。伽一在今印度南部东岸的卡异尔镇。勿里法丹在印度半岛东岸。差里野括、拔的侄、古打林三地不详。差里也国、政期离国、条土吉、涂弗、贍思五地亦不详。

其他大故蓝国指今印度奎隆。胡茶辣国在今印度西北部古吉拉特一带。禧里弗丹在今印度南东岸讷加帕塔姆。宾陀兰纳即梵答刺亦纳，在今印度半岛西岸卡利卡特北。迫加鲁或指今印度西岸芒格洛尔北巴加诺尔。盟哥鲁即今印度马拉尔海岸之芒格洛尔。靺拿即今印度孟买湾内塔纳。阔里抹思即忽里模子，今伊朗霍尔木兹海峡。加刺都指今巴基斯坦卡拉奇。拔肥离即拔拔力，在非洲北岸柏培拉。毗沙弗丹在今印度沿岸。哑靺指今也门民主人民共和国首都亚丁。鹏茄罗即朋加拉，在今孟加拉国。记施即怯失，在今伊朗波斯湾内凯斯岛。麻罗华即今印度中部纳马达河以北马尔瓦一带。弼施罗即今伊朗巴士拉城。麻加里即摩洛哥。白达即缚达，即今伊拉克巴格达。层拔即今非洲坦桑尼亚、桑给巴尔岛一带。弼琶罗在今索马里北岸柏培拉。勿斯离即今埃及。勿拔即今阿曼境内。芦罗即今土耳其、叙利亚一代的东罗马帝国。瓮蛮即今阿曼酋长国。弗蓝即东罗马帝国。黑加鲁即麦加。荼弼沙指今西班牙。吉慈尼指今阿富汗境内。

这140多个国家，与广州交通贸易，正如大德《南海志》云：“其来者视昔

有加焉”。元代超过唐宋，对外贸易的国家和地区进一步扩大。

（2）大德《南海志》所载海外的交通路线

元代，岭南对外贸易继续拓展，海外航线进一步延伸。《真腊风土记》、大德《南海志》《岛夷志略》《异域志》等史书，有关元代岭南通往海外的交通路线如下：

①广州、钦州等至交趾、占城航线。在宋代岭南通往交趾、占城航线的基础上，海上航线依然使用。值得注意的是，元代在全国范围内设置站赤，广东、广西等沿边沿海地，也有陆上交通相连。广州西至钦州、钦州至雷州等皆有陆上站赤相通，一定程度上对沿海水上交通的依赖减弱。元至元二十年（1283年）征伐占城、至元二十四年（1287年）攻伐安南，钦州海道仍被利用。后钦州附近峒瑶不断起义，大大影响了钦州通往安南的交通。而至元十八年（1281年）、二十一年（1284年）征伐占城，广州、廉州等作为出发港，浮海而达占城。大德《南海志》卷七《诸蕃国》所列“交趾国管：团山、吉柴”，团山即云屯山，《越峤书》云：“云屯山在新安府云屯县大海中，两山对峙，一水中通，蕃国商船多聚于此。”^①而“占城近琼州，顺风舟行一日可抵其国”^②。

②广州至真腊航线。元人周达观《真腊风土记·总叙》云：“自温州开洋，行丁未针。历闽、广海外诸州港口，过七洲洋，经交趾洋到占城。又自占城顺风半月到真蒲，乃其（真腊）境也。又自真蒲行坤申针，过昆仑洋入港。”大德《南海志》卷七《诸蕃国》所列“真腊国管真里富、登流眉、蒲甘、茸里”。证明真腊有贸易航线至广州。

③广州至加里曼丹、三佛齐、爪哇等东南亚诸岛航线。大德《南海志》列佛坭管小东洋诸国。小东洋指加里曼丹与菲律宾一带。而“三佛齐国管小西洋”，小西洋包括今印度尼西亚西部一带。“阇婆国管大东洋”，大东洋指今印度尼西亚爪哇岛一带。

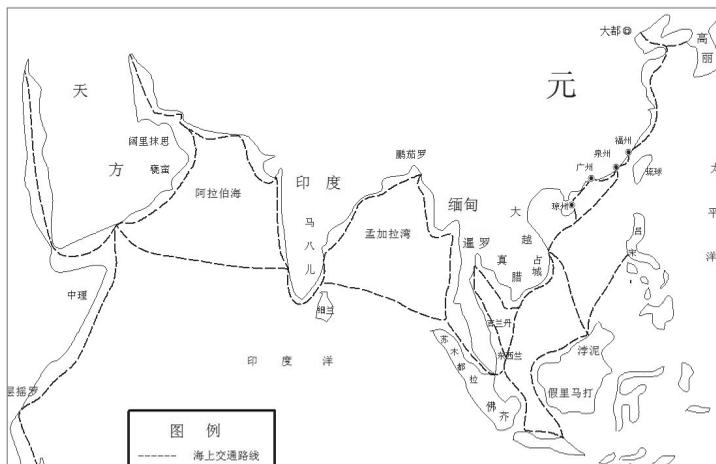
① 《越峤书》卷一《山川》。

② 《宋史》卷二一〇《占城传》。

④广州至印度半岛航线。大德《南海志》所列“马八儿国”，即今印度半岛西南马拉巴尔海岸一带；“大故蓝国”，即今印度南部西岸奎隆或奎隆南阿廷加尔；“胡茶辣国”，即今印度西北古吉拉特一带。意大利旅行家依宾·拔都他（伊本·白图泰）在其《游记》云：“麻里拔各港，中国船舶常至者，为俱蓝、喀里克托、黑里三港。其欲候印度之季候风者，则多往梵答刺亦纳。”而“此类商船，皆造于刺桐（泉州）及兴克兰（广州）二埠”^①，印度诸国与广州有贸易往来。

⑤广州至波斯湾、红海以及东非、南欧航线。依宾·拔都他（伊本·白图泰）《游记》云：“秦克兰（即广州）城者，世界大城中之一也。市场优美，为世界各大城市所不能及。其间最大者，莫过于陶器场。由此，商人转运瓷器至中国各省及印度、夜门。”而“中国人将瓷器转运出口至印度诸国，以达吾故乡摩洛哥。此种陶器，真世界最佳者也”^②。意大利传教士鄂多立克于元仁宗延祐三年（1316年）开始东游，其纪程起始于君士坦丁堡，“由是而至脱莱必松德、爱才罗姆、塔伯利资、孙丹尼牙、柯伤、八吉打、忽里模子，更由忽里模子乘船泛洋，抵印度西岸塔纳港，更至俱蓝、锡兰岛及圣多默墓地，由是而再东，至苏门答腊、爪哇、婆罗洲、占婆，终乃于广州登陆”^③。

图8 元代岭南港口
对外交通路线图



① 张星娘：《中西交通史料汇编》（二）引，中华书局，2003年版，第613—614页。

② 张星娘：《中西交通史料汇编》（二）引，中华书局，2003年版，第627、637页。

③ 张星娘：《中西交通史料汇编》（一）引，中华书局，2003年版，第337页。

2. 广东驿道与商贸交流

元代，国内交通水陆驿站四通八达，岭南各港口通往岭北的水陆驿站也布列交通线上，主要服务于政治、军事需要。这些驿站管理制度严密，除查诘往来使臣，还为往来官员和人员更换马、船，提供住宿，招待饮食等。诸驿站有马站、水站、车站、江船站。“水站、马站则通客旅，车站、江站则通货。”^①岭南主要驿道有三条。一条是从江西到广州：赣南—南康—南安——南雄—韶州—英德—清远—广州。时广东中东部属江西行省管辖。一条是从广西至海（或广州），静江（桂林）—平乐—富川—开建—德庆—肇庆—新州（或广州）。一条是从福建到广东，福州—泉州—潮州—南海。^②粤东潮州为了加强与江西行省省会龙兴（治今江西南昌）的联系，改原来驿道直接由抚州—汀州—梅州—潮州，路程缩短750余里，仅1600余里，在近道上设置17个驿站。^③广州驿站15处，包括7处马站128匹马，8处水站88只船；韶州驿站8处，包括4处马站100匹马，4处水站36只船；南雄4处驿站，包括2处马站60匹马，2处水站20只船；惠州14处驿站，包括6处马站66匹马，8处水站28只船；潮州10处驿站，包括8处马站84匹马20乘轿，2处水站22只船；循州6处驿站，包括3处马站16匹马，3处水站7只船；梅州3处驿站，包括1处马站8匹马，2处水站12只船。而琼州、化州仅各有2处马站，马一二十头而已。^④这足以反映出粤东、粤北以北江、东江、韩江为通道的交通繁荣，而粤西以及海北、海南道的内地交通不便。而民间水上交通除以上繁荣地区外，应以西江及沿海交通较为发达。

元代，世祖时广东道宣慰使塔刺海“开西驿路，以通步驿”。至正二年

① 《永乐大典》卷一九四一六《站赤》。

② 《永乐大典》卷一九四二六《站赤》。

③ 《永乐大典》卷一九四一八《站赤》。

④ 《永乐大典》卷一九四二三《站赤》。

(1342年)乐昌县尹张思智开“平新陇西路”^①，开凿武水上游道路。除修路外，横跨江河上的许多重要的桥梁和浮桥，也在元代有修建。而内河两岸出现了码头，除了每日往来的摆渡“横水渡”外，还出现了航程较远有固定起讫点的“长河渡”。大德《南海志》卷十《河渡》就载南海县长河渡有新会渡、肇庆渡等33处长河渡，番禺县有东莞渡、惠州渡等17处长河渡；而南海县横水渡更多达46处，番禺县横水渡也有33处。正是以广州为中心的水路交通发展，不仅使岭南之间相互联系，也使广州至大德间的旅程，“然叶舟风递，驺骑星驰，不十余日可至，何其速也”^②。

元代日益完善的沿海与内地交通，对国内贸易的开展影响较大。海南岛四州军，不仅蕃货在此出售并转贩至全国各地，而且海南土产槟榔、土布、香料等也运销沿海各地。元至元三十年（1293年）九月，正式于琼州设立海南博易提举司，“税依市舶司例”^③，次年又置覆实司，实质上也是掌管当地海贸事务的机构。^④由此可见中央政权对海南海外贸易的重视，这也说明海南在海外贸易中所扮演的角色越来越重要。元初，“驸马唃都右丞征占城，纳番人降拜，其属发海口浦安置，立营籍为南番兵，无老稚，皆月给口粮三年以优之，立番民所，以番西麻林为总管，世袭降给四品印信”，而“其在外州者，乃宋、元间因乱挈家架舟而来，散泊海岸，谓之番坊、番浦”^⑤。

而大家熟知的乌泥泾人黄道婆，“少沦落崖州，元贞间始遇海舶以归。……被更乌泾，名天下，仰食者千余家”^⑥。潮州也为闽广交通枢纽，“潮之为郡，介乎闽广之冲，凡趋闽趋广者，靡不经焉”^⑦。潮州沿海贸易发

① 嘉靖四十四年《广东通志》卷四八《列传》，同治《乐昌县志》卷三《山川志》。

② 大德《南海志》卷十《水马站》。

③ [明]宋濂等撰：《元史》卷17《世祖纪十四》，中华书局，1976年版，第374页。

④ [清]魏源：《元史新编》卷7《成宗本纪》，续修四库丛书本（史部314册），上海古籍出版社，2002年版。

⑤ 正德《琼台志》卷7《风俗》。

⑥ [元]王逢：《梧溪集》卷三《黄道婆祠》。

⑦ [元]梁祐：《仰韩阁记》，《潮汕金石文征》，第301页。

达，“船通瓯吴，及诸蕃国，人物辐集，而又地平土沃。饶鱼盐，以故殷给甲邻郡”^①。

福建广东的铁，经常贩运至庆元（今浙江宁波），“生铁出闽、广，船贩常至，冶而器用”^②。大德十一年（1307年），江南大旱，饥荒，定海（今镇海）人乐大原“发巨艘贩泉南、广东之未，平价使人就余”^③。广东米还从海上救济江南。另外，据《至正四明续志》卷五《市舶》所列的一份市舶进口物品清单，细色120个品类中，槟榔、吉贝花、吉贝布、崖布、蕃花、棋布、万安香、桂皮等；粗色100个品类中，广漆、益智、椰子、椰子壳、焦布等，大多从广州、海南或其他岭南港口转贩而来。

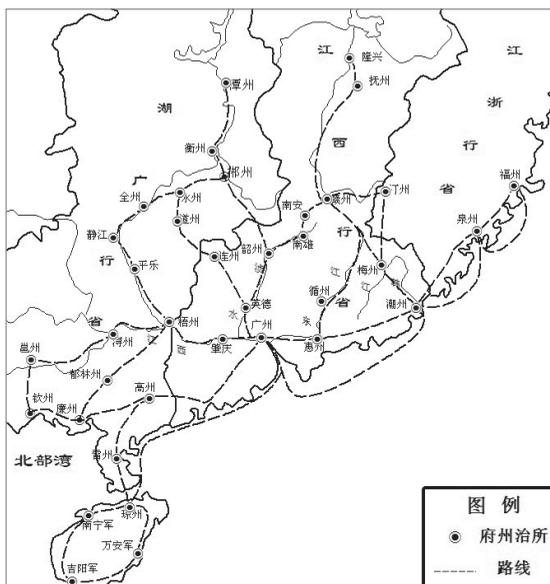


图9 元代岭南港口与腹地交通路线图

① 《永乐大典》卷五三四五，《（潮州府）图经志·文章》引〔元〕周伯温：《肃政箴》。

② 延祐《四明志》卷五《土产》。

③ 民国《镇海县志》卷二十二《人物》。



海上丝绸之路
研究书系

篇 星 座

海陆古道

海陆丝绸之路对接通道

广东省人民政府参事室（文史研究馆）编

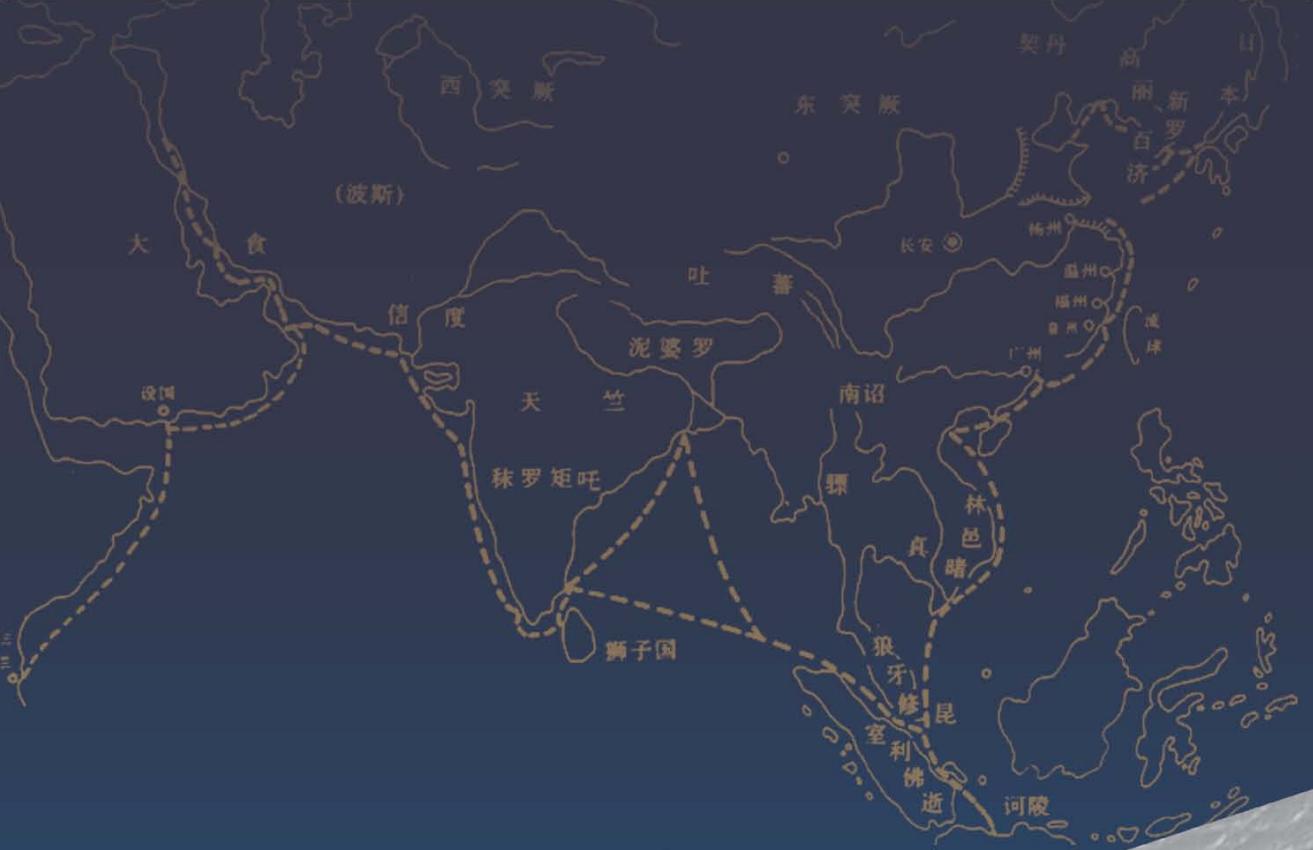
王元林 著

SPW 南方出版传媒
广东人民出版社



作者简介

王元林，男，1968年生，陕西大荔人。历史学博士，广东省人民政府特聘参事，暨南大学考古与文化遗产研究所副所长、教授、博士生导师，入选教育部“新世纪优秀人才支持计划”，广东省“千百十工程”省级培养对象。兼任中外关系史学会副秘书长、海外交通史学会副秘书长、中国地理学会历史地理委员会委员、中国古都学会理事等职。主要研究中外交通史地、文化地理等，出版《内联外接的商贸经济：岭南港口与腹地、海外交通关系研究》等，论著多次获奖。



出品人：姚丹林
出版策划：周 晶
责任编辑：朱珊珊
责任技编：许伟斌
封面设计：友间文化 / 黄新乐

ISBN 978-7-5454-3571-9



9 787545 435719 >

定价：38.00元