

更路簿记载的广西北部湾地名及更路探析*

——以两种更路簿为例

刘盛平 夏代云

提 要: 现存大部分更路簿的内容主要覆盖海南岛、西沙群岛、南沙群岛和南洋的更路,郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿记载了广西北部湾近海航线及地名,记录翔实。这既佐证了广义更路簿的观点,也是帆船时代北部湾近海航行技术的典型记录,还是北部湾及岭南海洋文化的重要载体。对这些地名和更路进行分析和探讨,是对北部湾海洋文化研究的拓展,对传承、发展和振兴广西海洋文化,推动海洋强区建设具有一定积极意义。

关键词: 更路簿 郑有勤—郑有奕更路簿 庄云青更路簿 广西北部湾

一 广西北部湾地理位置及更路簿研究概况

北部湾位于南海的西北部,西临越南东海岸,北临广西壮族自治区(下简称为“广西区”)的南部海岸线,东临广东省雷州半岛西海岸、海南岛西海岸,与琼州海峡相连,南边与南海广阔水域相通,地理上属于古代岭南地区,地理位置十分重要,是中国西南地区的海上门户,历来是渔民谋生的重要渔业区。本文述及的北部湾海岸线主要处在广西区南部的钦州市、北海市及防城港市,广东省西部的雷州市,海南省西北沿海的临高县和儋州市,且主要以广西区的海岸线为主。自汉代起,广西南部沿海港口已是我国海上运输的重要出海口,具有极其重要的经济地位。随着全球经济一体化的不断深入、中国—东盟自由贸易区的建成,广西北部湾地区正发生着前所未有的变化,不断博得世界的深度关注。

更路簿是帆船时代我国南海渔民在航行、捕捞等活动中,记载航海路线、航线所经地点和海流等诸多航海知识的手写本小册子。它和中国历史上的各种“海道针经”一样,是一种航海指南,一般为船长或“火表”^①秘藏,多在家族、亲戚、师徒或密友间传承或传播。我国学界对于更路簿的研究始于20世纪70年代。40多年来,学界对于更路簿的研究不断推进。近几年,随着南海问题日益严峻,我国学界掀起搜集、整理和研究更路簿的高潮。越来越多的学者从历史学、法学、地理学、社会学、海洋学乃至文学的角度对更路簿进行多方位研究,产生了一系列学术成果。学界认为,在成文更路簿之前应在民间存在“口传”更路簿,不断解读更路簿的技术知识,探讨更路簿的传承与文化特征,更路簿与南海维权的关系得到论证,从科学哲学视角指出更路簿是经验性的地方性知识^②,倡导创建“更路簿学”^③。

随着社会关注度的提高和媒体宣传,更路簿被不断地从民间“发掘”出来。据统计,截至

* 本文为2018年度教育部人文社会科学研究青年基金项目《广西北部湾沿海〈更路簿〉研究》(项目批准号:18YJCZH105)研究成果。

① 此处所称“火表”,在其他海区亦称“火长”(或误为“伙长”),指随着航海罗盘的使用而形成的航海专业技术人员,经验丰富的火表和船长均是海船上的管理罗盘者。

② 参见夏代云、夏代珉:《更路簿的研究现状及拓展空间》,《新东方》2017年第6期。

③ 参见李国强:《〈更路簿〉研究述评及创建“创建更路簿学”初探》,《南海学刊》2017年第1期。

2018年5月,数量已达42种。^①又有说,截至2019年已知的南海更路簿与更路图总数有40份左右。^②最近又有学者在田野调查中看到几种更路簿。

二 两种更路簿记载的广西北部湾地名、更路释义

现存大部分更路簿的内容主要覆盖海南岛、西沙群岛、南沙群岛和南洋的更路,郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿均为本文作者夏代云和阎根齐在海南进行田野调查时首次见到。这两本更路簿记载了广西北部湾近海航线及地名,记录翔实。本文摘录这两本更路簿所记载的广西北部湾地名和更路条文,逐一解读,以期从沿海渔业航线的视角探寻历史上广西北部湾地区的海洋文化,这在实施“一带一路”建设、共建海上丝绸之路的背景下极具价值。

(一) 郑有勤—郑有奕更路簿

郑有勤和郑有奕两兄弟是海南省文昌市东郊镇豹山村红华山大队的村民。豹山村距离东郊镇政府机关所在地大约4千米,辖区面积7606亩,村委会下辖21个村民小组,共911户,人口4000多人。豹山村人口密度较大,沿海多是沙地椰林,民房较为密集,村里渔民较多。郑有奕生于1971年,郑有勤是郑有奕的二哥。据文昌郑氏家藏的《尚书堂·郑氏家谱》记载,郑氏的迁琼始祖是郑圣儿,元朝人,授官奉直大夫,任职崖州,郑圣儿的家人随迁至崖州(今海南省)。郑有勤和郑有奕两兄弟是郑氏家族的第二十一代。据郑有勤回忆,郑氏家族是从他的曾祖父郑学宽开始做海的。^③郑学宽生于清道光十九年(1839)。海南岛渔民做海的年纪一般较小,如果按郑学宽20岁左右开始做海,郑氏家族至今已有150余年的航海捕捞历史。郑有勤—郑有奕更路簿抄本全文用毛笔小楷竖行从右到左书写,纸张是坡棉纸,对折双面,左侧装订,无明确纪年,品相陈旧,但保存较完整。首页留空处书写了两行大字:“结成劳动夫妇,建立模范家庭”,毛笔墨书,字形较大,字体也与流水及后面更路的字体稍有不同。估计是长辈将此抄本传承给晚辈时正值晚辈结婚,于是根据当时的社会风气,写下了这两行字(见图1)。

更路簿是渔民在航行捕捞过程中随时记载,逐渐积累而成的,它的形成有一个过程。该簿的写作年代可从原文中记载海南岛东海岸的博鳌港到潭门港的更路初步判断。“自博鳌港上至潭门港水程八里,是小港水沟六七尺,十分熟可泊棹此处,是乐会和琼东交界。”^④这一条更路载明了当时的乐会县和琼东县。现在海南省琼海市的大部分辖地在西汉初期隶属珠崖郡玳瑁县;唐贞观五年(631)隶属容琼县;唐显庆五年(660)容琼县改名为乐会县;元至元二十八年(1291)划出乐会县西北部地区新成立会同县,县治在永安都乌石(今大路镇境内),由此乐会和会同两县并立;1914年5月会同县改名为琼东县;1958年12月琼东、乐会、万宁三县合并为琼海县,建治嘉积镇。琼东、乐会、万宁三县合并后统一的县制名称是琼海县,至此乐会和琼东两县县名消失。1959年万宁县复析出。1992年琼海改县为市。由琼海市的历史沿革可知,琼东县的存在时间是从1914年5月至1958年12月。此条文记载有“琼东”县名,这至少表明郑有勤—郑有奕更路簿的部分内容是在此期间形成的。

这条更路也表明当时的潭门港并不宽阔,是个小海港,帆船要在此下锚停泊,需对该海港的

① 参见阎根齐:《论海南渔民〈更路簿〉的调查发现与文化特征》,《中国海洋大学学报》(社会科学版)2018年第4期。

② 参见林懿宇:《现存南海更路簿抄本系统考证》,《中国地方志》2019年第3期。

③ 按,渔民习惯上把在海上谋生称为“做海”,指从事渔业、航运业等。

④ 按,原文使用繁体字,现转录为简化字,以下更路条文中的繁体字和异体字同此法处理。

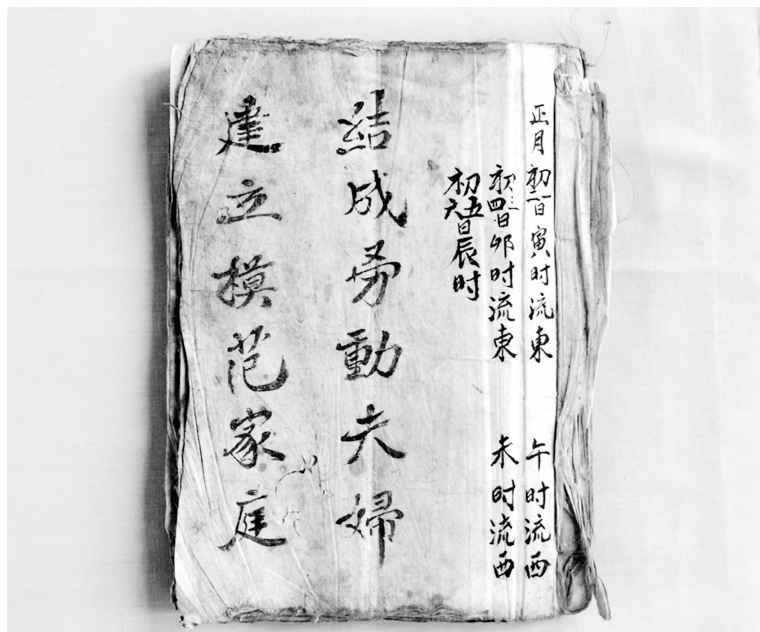


图1 郑有勤—郑有奕更路簿首页

水道较为熟悉方可。中华人民共和国成立后，潭门港经多次扩宽挖深，2004年被农业部定为一级渔港，2006年扩建为国家中心渔港，港内水面宽阔，能停泊千余艘渔船。

以下4条更路条文选自郑有勤—郑有奕更路簿的第一篇《琼州驶船更路志录》，序号为笔者为行文方便所加（见图2）。



图2 郑有勤—郑有奕更路簿内页

1. 自儋州兵马角放去军头岭，东风，用子午癸丁，八更，可见斜洋岭，及见涠洲也。^①

“儋州”属今儋州市，位于海南岛的西北部，濒临北部湾。儋州是海南省土地面积最大的市（地级市），海南西部的经济、政治、文化、交通中心。

“兵马角”位于今天海南儋州市峨蔓镇沿海一带，此处黑色的玄武岩石柱群被海水侵蚀成各异的形状，仿佛正在操练的兵马阵列，因而得名。此处还有一处著名景观——一个拱门形状的海蚀门，人称“龙门”。“龙门激浪”是儋州古代八景之一。从兵马岭上可以俯瞰儋州，因而此处历来是兵家必争之地。龙门山上的兵马角灯塔是海南环岛西北航线上的重要助航标志。

“军头岭”，指“冠头岭”，“军”字为“冠”字的误写。冠头岭位于今广西北海市西端，《府志》载其在廉州府城“南八十里，形势穹窿，山色赤黑如冠，故名”。冠头岭深入大海，屈曲回环而抱形成了一个半月形的港口，名曰“南汊”。明洪武八年（1375），朝廷在此建“镇海庙”和“廉阳古洞”，香火极盛，为商贾渔民出海求神保佑之所。据明嘉靖《廉州府志》记载，“冠头岭俯视六池，为廉门户”，在明初已逐渐成为廉州主要口岸。商舶由冠头岭启航，二至三天内便可抵安南（今越南）海东府。由港口向东出发，“日半至雷州，三日至琼州，正北十日至广州”。又据明嘉靖《广东通志》记载，冠头岭“西南临海，南北皆澳海船舫焉，潮长撼石如雷”。因诸番舶来廉较多，加上廉州漕盐比宋元时期的规模更大，明朝增设市舶太监和北海盐课提举司管理港口。康熙五十七年（1718），朝廷在岭上设置炮台，冠头岭成为军事要塞。后期由于各种海禁的加强，港口一度消沉下去；加上港内水浅等原因，冠头岭下的南汊商埠由北海埠逐渐取代，南汊港主要作渔港用。

“斜洋岭”，是今广西区北海市的斜阳岛。斜阳岛，又名小蓬莱、蛇羊、蛇洋。“小蓬莱”为誉称，因海岛风景优美，与涠洲岛并称为大、小蓬莱。因海岛侧影似蛇，岛西有岭如蹲羊，故名“蛇羊”或“蛇洋”。又因海岛横陈于涠洲岛东南洋面，加之“蛇洋”音转，又名“斜洋”。现今“斜阳”之名，有两种来历。一种可能是从蛇洋音转而来，另一种可能是因为斜阳岛地势西高东低，如蛇斜卧于涠洲岛东南海面之上，山之南曰阳。明朝大文学家汤显祖在此留下“日射涠洲廓，风斜别岛洋”的诗句。斜阳岛在明末清初已有人烟，最初是蜑民漂流至此暂时栖止、继而有采薪、采药者到来搭寮而居；清乾隆年间，居留在岛上的“寮民”已经为数不少。后因海禁被迫内迁，仍有少数人居留岛上。咸丰末年，岛禁重开，有从遂溪等地迁来的客民定居。法国天主教亦在该岛上设立教堂。斜阳岛因地理位置特殊且属海防要地。斜阳岛海产丰富，海岛周边海域盛产石斑鱼、金线鱼、鱿鱼、墨鱼、对虾、海参等优质海产品，一年四季均有捕捞。

“涠洲”，是北部湾中的“涠洲岛”。涠洲岛是广西外海最大的岛屿，也是我国最大的第四纪火山岛，现隶属于北海市海城区涠洲镇，位于北海市的正南方，北距北海市冠头岭海岸约38千米。海岛呈椭圆形，如一只浮出水面的大海兽，头似鳄鱼，身似神龟。岛的西南部仿佛伸出一个巨大的臂膀，形似鳄鱼头，名曰“西拱手”，是该岛的最高点。臂湾内形成一个半圆形的港湾，名曰“南湾”，有鳄鱼守大港的历史传说。涠洲岛又名“大蓬莱”“马渡”，别名“涠洲墩”，“墩”即耸立于海上的小岛。

^① 按，此条原文中的“马”字原写作繁体字“馬”，且四点水写为一横，为异体字。沿海渔民通常文化程度不高，他们在航海作业过程中主要是口头交流，并不考究文字书写上的严格一致性，只要发音近似、地点正确就可以，再加上更路簿辗转抄录，个别误字的出现很常见，后面的条文还会有类似情况。

“子午癸丁”，是以对针形式记载的缝针^①，相当于现代罗盘的 $7.5^{\circ}\leftrightarrow 187.5^{\circ}$ 。冠头岭位于兵马角的北方稍偏西，刮东风时，帆船取子癸缝针方向行驶，相当于 7.5° 方向。海南渔民对《更路簿》里的“更”的计算方式，用当今术语转译，1更合2小时。海南文昌渔民一般认为帆船行驶1更时间约合航程10海里，则8更约合80海里。有学者用数学方法计算认为帆船行驶1更时间约合航程12.5海里，则8更约合100海里。

此条更路意为：驾船从儋州兵马角去往北海冠头岭，刮东风时，用子午癸丁针（取子癸缝针，相当于 7.5° 方向），行驶8更，可见到斜阳岛和涠洲岛。

2. 自加追港放去涠洲，用巳亥，八更，可见涠洲也。

“加追港”，今地名未知，推测应为位于海南临高沿海的某个海港。“巳亥”是以对针形式记载的单针，相当于 $150^{\circ}\leftrightarrow 330^{\circ}$ ，涠洲岛位于加追港的西北方，故取亥单针 330° 方向。

此条更路意为：驾船从加追港去涠洲岛，用巳亥针（取亥单针 330° 方向），行驶8更，可以看到涠洲岛。

3. 自加追港放去军头岭，用巳亥乾巽，十更，可见也。

“加追港”，指前述海南临高沿海的某个海港。“军头岭”，指前述“冠头岭”。“巳亥乾巽”是以对针形式记载的缝针，相当于 $322.5^{\circ}\leftrightarrow 142.5^{\circ}$ 。冠头岭位于加追港的西北方，故取乾亥缝针 322.5° 方向。

此条更路意为：从加追港开船去冠头岭，用巳亥乾巽针（取乾亥缝针 322.5° 方向），行驶10更可见到目的地。

4. 自乌石港放去涠洲岭，卯酉，半更，须打水七八仞深，泥地，又转针乾巽，三更至也。

“乌石港”，位于雷州半岛西南部，处于北部湾东海岸中心位置，隔北部湾与越南相望，相隔150海里，距雷城（雷州市）70千米，水陆交通方便。乌石港成港于明朝洪武年间，因海边布满巨石，乌黑发亮，形状各异，故得“乌石”之名，至今已有600多年历史，它靠近北部湾渔场，现为国家级中心渔港，是广东省西南沿海及海南广西北部湾作业渔船的海上生产补给、渔货物集中分散、避风的重要渔港镇。

“涠洲岭”，指涠洲岛。

“壬”，是一个粤语词汇，也作“托”。古代测量水的深浅叫做“打水”，单位为托或壬，长如两手分开者为一托，约合旧尺五尺；也称“庑”，“庑”释义为成人两臂左右平伸时两手之间的距离，同样约合五尺。这种量长短的方法，在很多地方通行。船上打水以测量水深的器具，

^① 按，我国古代航海用24字罗盘指示方向。从北方的子开始沿顺时针方向依次是：子、癸、丑、艮、寅、甲、卯、乙、辰、巽、巳、丙、午、丁、未、坤、申、庚、酉、辛、戌、乾、亥、壬。按现在的 360° 罗盘换算，每个字占 15° ，形成24个方位。关于更路簿针路的具体航向的换算方法，参见夏代云：《卢业发、吴淑茂、黄家礼〈更路簿〉研究》，海洋出版社，2016年。

《顺风相送》写作“掬”，《指南正法》写作“掬”，《海国见闻录》写作“绳驼”，《台海使槎录》写作“铅锤”。绳驼和铅锤底涂以蜡油或牛油，击绳数十丈放下测水深浅，并可以粘带泥沙，以探知究竟泥底、沙底还是石底。^① 笔者在北部湾沿海各地调查渔民时，他们均表示，在风帆船时代航海作业时，必须要用罗盘配合水托打水来确定船的位置和航向，所使用的水托一般用铅块制成。这种“打水托”测量水深的方法不是很精确，因为很难保证绳子在水中真正垂直而不会斜曲，但在科学不甚发达的年代里，此法仍不失其实用价值。

“卯酉”为对针形式记载的单针，相当于 $90^{\circ}\leftrightarrow 270^{\circ}$ 。涠洲岛位于乌石港的西北方，故取酉单针 270° 方向。“乾巽”为对针形式记载的单针，相当于 $135^{\circ}\leftrightarrow 315^{\circ}$ 。涠洲岛位于乌石港的西北方，故取乾单针 315° 方向。“半更”即0.5更。

此条更路意为：从乌石港开船去涠洲岛，用卯酉针（取酉单针 270° 方向），行驶0.5更，沿途必须测量水深，水深达七八壬，海底为泥地时，转为乾巽针（取乾单针 315° 方向），继续行驶3更可到。

这条更路用了转针的航行技术，即从乌石港出发用酉单针行驶0.5更后，结合海水深度与海底状况，转为乾单针继续行驶3更。

（二）庄云青更路簿

庄云青，男，1963年生，居住在海南省儋州市海头镇港口社区居委会，以前是当地渔业社的渔民。庄云青12岁起跟随父亲做海，后来自己当船长。海头镇所辖的土地面积大约126平方公里，下辖14个村（居）委会，共46个自然村，全镇人口将近5万，海岸线长18公里。镇政府所在的小岛东边建有一条水泥虹桥通往港口社区。据庄云青回忆，港口社区居委会所在地原来是一个古老的渔村，至少已经有200多年历史。也有人说这个村已经有300年以上的历史。如今居民有1万多人，居民从事渔业。

庄云青更路簿名为《华南航行沿海手册》，1975年抄写，用钢笔抄写在一本蓝色塑料软皮封面的笔记本上，竖行抄写，从左至右排列。这表明抄写者已经把现代汉字从左至右的书写格式应用到了誊抄本中，但又保留了古代的竖行格式。这是庄云青按父亲保存的旧抄本誊抄的。庄云青说，当时他从市场上买来笔记本，出工钱请村里一个高中生抄写的。旧抄本是用毛笔书写的，后被人借走遗失了，旧抄本的形成年代暂不可考。不过该更路簿中有条文提到永安港是一个大港（见下文第2条）。根据《北海县志》记载，永安港在明末清初是合浦左路海防要塞，后由于港内水浅，其地位逐渐由沙田港取代。基于此可以推测，庄云青更路簿的旧抄本的部分更路条文的形成年代应该在永安港淤塞变浅之前，大致约为明末清初。

下面对庄云青更路簿中的12条更路条文进行介绍。其中第1条出自该簿第4篇《安铺港口流水定早一日志录》^②；第2~11条出自该簿第9篇《江门下北山水程志录》；第12条出自该簿

① “海船抛船，怕碰上铁板沙、沉礁，也要知道停泊处是泥地、石底还是石剑，怕走槌或弄断槌索，所以一定要知道水道、沙线、沉礁、泥地、石底、水深水浅等。”参见（明）巩珍著，向达校注：《西洋番国志》，中华书局，2000年。

② 按，潮汐对海上航行、海洋渔业等海上生产活动有直接的影响，渔民习惯将“某个港口一年中每日的潮汐涨落时间表”称之为“流水”。庄云青更路簿的前半部分记录了包括海南铺前港、广东安铺港等在内的多个港口的潮汐表，《安铺港口流水定早一日志录》为其中一部分的小标题。据笔者请教广西防城港市企沙镇华侨渔业村主任张振明，“定早一日”意指半日潮提前一天。北部湾渔民经过千百年的实践，总结出一种独特的潮汐标示及计算方法，并有一套口诀来帮助记忆，以“眼子”代替天数，一“眼子”代替第1天，七、八“眼子”代替第7、第8天，以此类推，14天为一个周期，并有一套口诀来帮助记忆。

第10篇《琼州行船放大洋更路记录》。

1. 钦洲、廉洲、竹山，看上安铺港，流同让。

这一条中出现了北部湾的4个地名。

“钦洲”，指“钦州”，钦州湾是北部湾的一部分。位于南部钦州市以南，东以犀牛脚半岛南面的大面墩（玳瑁洲）、西以企沙半岛的天堂角间的连线为其南界，水域面积约400平方千米。湾内岛屿棋布，港汊众多。“廉洲”，指“廉州”，廉州湾在北部湾北缘，北海市区北部，包括北海半岛冠头岭至南流江口连线与陆岸所围绕的半圆形水域，海岸线长约128千米，湾口向西南，宽约17.7千米，面积215平方千米，是南流江、大风江口的组成部分，也是广西五大海湾之一。“竹山”，位于防城港北仑河出海口，是东兴至那坡沿边公路的始发地。竹山港与越南柱半岛海滨旅游区相距约1.85千米，往西经北仑河航道6千米便可到达东兴口岸。

“安铺港”位于北部湾顶的西北端，地处广东省遂溪县与廉江县西部交界处，隶属广东省廉江县安铺镇。“安铺”旧称“暗铺”，是因为圩镇的街道和水道狭窄阴暗，后来谐音成“安铺”。安铺港的东边靠近安铺镇，因此得名。安铺港位于九洲江下游出海处，是海河衔接运输的港口，船出港即进入北部湾，可往返于北海、海南、钦州、防城、东兴、广州及东南亚等。九洲江发源于广西玉林市陆川县，流经陆川县、博白县文地镇和广东省廉江市，注入北部湾。

“同让”，应为“同上”的误写。

此条更路意为：钦州湾、廉州湾、竹山港的潮汐情况同上述安铺港的潮汐是一样的。

2.（草潭）至（黎头山）内便是（安铺）。外有条担干沙。对主北，北便是（永安）。港是大港，水满正折水深二壬零。其折太曲。港口对山，皆是（九龙山）。此外九条沙，沙面水千五六尺深也。^①

“草潭”，指草潭港，隶属于广东省湛江市遂溪县，东接杨柑镇，南接港门镇，西、北临北部湾；距湛江市区88千米，距遂溪县城69千米。草潭渔港是雷州半岛北部湾畔有名的渔港，海运可至海南、广西北海、越南等地。

“黎头山”，指“犁头沙”，位于广东省廉江市营仔镇最南端。九洲江流入北部湾时形成一片滩涂，200多年前，当地人逐渐以堤坝形式将滩涂一大块一大块地围拢起来形成一个个堤围，称之为江洲围。犁头沙，是其中一片被围起来的形状似犁头模样的沙头，涨潮时沙头被海水淹没，退潮时沙头露出来。“安铺”，指安铺港。“北便”是“北边”的谐音字写法，是渔民的误写。“担干沙”，也作“担杆沙”，位于古时高州府的石城县。

“永安港”，位于今广西北海铁山港东侧，沙田港的北面，隶属于合浦县山口镇。据北海市志记载，该港三面陆地环抱，西面通铁山港，可避西南风浪，是一个天然避港，自汉代起便成为船舶寄碇之所。郁林、博白商贾往越南，大都由此启航。该港左傍英罗港，右依铁山港，扼高、雷、廉、琼航道要冲，明末清初，成为合浦左路海防要塞。后由于港内水浅，其地位逐渐由沙田港取代。永安港所在的永安村是明代永安千户所驻地，是北部湾地区仅存的明代抗倭海防军事城池，入清以后仍是北部湾地区重要的军事重镇。永安村至今仍保留着多处古迹、古庙和古建筑。

^① 按，文中括号推测为抄录者用来标识、强调地名。

“正捌”^①，简体字为“正坊”，是渔民对“航道中间”的称呼。“九龙山”，位于广东雷州市调风镇东南方约6千米，南依收获农场，西北接调风圩，含将军山、丞相峰、黄牛岗、罗汉岭、潮落港，东至井仔塌潭岭，西至关刀岭。因有9条山脉在那里汇聚，宛如9条巨龙相约戏水，故得名“九龙山”。

此条更路意为：从草潭港到犁头沙，犁头沙的内侧是安铺港。港外有条担干沙，朝北，北方就是永安港。永安港是一个大港，涨潮时，航道中央水深2壬。航道中央非常曲折。港口正对九龙山。这个地方的外海有九条暗沙，退潮时，沙面水深大约五六尺。

3. (永安港) 至下对西便是 (石头洁港)。港口外有暗碛，是泥地，角上便湾可寄椗，打水三壬，是泥地也。

“石头洁港”中的“洁”为“埠”的误写，应为“石头埠港”。北海市铁山港区兴港镇有石头埠村，地处兴港镇的最东部，面临铁山港港湾，现铁山港最重要的作业区位于石头埠村内。“碛”是一个俗字，指“礁”。多指一排一排连绵而列的礁石，笔者在临高县、儋州市、广西北部湾等地沿海实地调查时偶尔看到这种礁石。

“暗碛”指“暗礁”，据北海县志记载，石头埠港的底质表层为砂泥质，与本条更路记载一致。“椗”，通“定”和“碇”，古代的船上有一种叫“碇石”，或“碇子”“椗子”的东西，是船锚的前身。栓这种碇子的绳子，叫“碇绳”或“碇丝”。定子有不同的材质，石字旁的“碇”，一般指石头制成的“碇子”，木字旁的“椗”，一般指木头制成的“椗子”。1975年福建泉州曾出土过宋元时期的“碇石”，全长2.32米，中段宽0.29米，重约400斤。^②“寄椗”意为船舶下锚停泊。

此条更路意为：永安港的下方，西边是石头埠港。石头埠港的外面有暗礁，海底是泥地。石头埠港角上边的海湾可停船，水深3壬，海底是泥地。

4. (永安港) 放 (邪阳) 架丑未针，邪阳大 (永安) 相对，(永安) 对击有九龙沙，至 (白虎头) 沙，白虎头对 (邪阳) 涠洲架癸丁。易过 (白虎头) 沙，有条新沙，名叫碟沙，外打水六壬，不防过船。

“邪阳”，指斜阳岛。

“白虎头沙”，位于广西北海市东南面10千米，因与白虎头村相连得名。整个沙滩南北走向，略呈三角形，长5.5千米，宽6.5千米，面积约30平方千米，从整个地势上来看，靠海的白色沙滩区域像一个张开嘴的大白虎。白虎头沙滩由高品位石英砂堆积而成，在阳光的照射下，晶莹、洁白、细腻沙滩泛出银光，后更名为“北海银滩”，现为国家级的旅游胜地，直到现在还有不少老一辈的人习惯把银滩叫做白虎头沙滩。

“架”，取在罗盘上取某个方向的意思。帆船时代渔民使用的罗盘来确定航行方向，针盘的

① 按，“捌”字在庄云青抄本中多次出现，写法时而是“坊”，时而是“枋”。提手旁的“捌”，是粤语中的一个动词，有“击”“拿”“开”等多个意思，故推测“捌舟”就是驾船；在粤剧中，“捌舟”一词引申为出粮、发薪水的暗语。

② 参见陈鹏，杨钦章：《泉州法石乡发现宋元碇石》，《自然科学史研究》1983年第2期。

天池底部的中央嵌一极细的针架，呈箭形的细小磁针搁在针架上。“大”应该是“与”的误写。“丑未”，是以对针形式记载的单针，相当于 $30^{\circ}\leftrightarrow 210^{\circ}$ 。斜阳岛位于永安港的南方稍偏西，故取未单针 210° 方向。“癸丁”，是以对针形式记载的单针，相当于 $15^{\circ}\leftrightarrow 195^{\circ}$ 。斜阳岛位于白虎头的南方稍偏东，故取丁单针 195° 方向。“易过”意思不详。推测可能是“一过”的谐音。“新沙”，指成滩不久的暗沙。

“磔沙”地名不详。笔者曾就其询问合浦县党江镇的老船长，他说当地老一辈渔民把白虎头外面那条暗沙称为“珠头沙”，珠头沙位于白虎头的南方稍偏东一点点的海中。以前小船可以从暗沙上方通过，如今大船吃水较深，即便涨潮时也无法从暗沙上方通过。推测“磔沙”可能是珠头沙。

此条更路意为：驾驶帆船从永安港去斜阳岛，架丑未针（取未单针 210° 方向）。斜阳岛与永安港相对。从永安港对开出去，有九龙沙。开到白虎头沙（今北海银滩），从白虎头沙开船去斜阳岛和涠洲岛，架癸丁针（取丁单针 195° 方向）。一过白虎头沙有一条新的暗沙，名叫磔沙，在暗沙外侧打水，水深六壬，船可以通过。

5.（白虎头）对北便是（军头岭），岭下是南湾。

“南湾”，即“南汊”，指冠头岭南麓之下的海湾。南汊和北海港之间隔着冠头岭，南汊在冠头岭的南边，北海港在冠头岭的北边。南北两湾均为当时采珠官船与私采民船的作业区，港湾是“船泊”点，《廉州府志》记载此地“南北（湾）皆澳，海船舫焉”。南汊港的东、西、北三面环海，西北面有冠头岭作天然屏障，区位优势明显。中华人民共和国成立后，20世纪70至80年代国家投资在此建大型渔业基地，现名为“南汊中心渔港”，是国家级中心渔港。

此条更路意为：白虎头沙的北边是冠头岭，冠头岭下是南汊。

6. 由（军头岭）北便驶入有条淡水沙，打水面四尺零，对入有一个角名叫地角，有缙门一带到地角，望见水鼓，由水鼓边入（北海）港是也。

“军头岭”，指“冠头岭”。“北便”是“北边”的误写。“淡水沙”，指外沙岛。外沙岛位于广西北海市偏西，外沙内港（港湾）北面，因横列于北海市区外侧，故名。原为顺海岸形成的离岸沙坝，在封建时代直至当地解放前，一直是以“舟楫为家，捕鱼为业”的水上人家“疍家”的聚居地。北海港以外沙为间隔，将港口分为外港和内港。内港，古代称“冠头岭内”，近代称为“外沙内港”，据《北海县志》记载，外沙内港在清朝道光年间已缩成一个狭长带形的水域，长约3千米。外港，古代称为“水湾”，近代称为“锚地”。

“地角”，北海市区的一角，原名地角渔村，现在已经改为地角街道。地形呈三角形凸出于海面，其地理位置及形状像是地面向大海深处衍生的一个角，北海的先民就形象地将它命名为“地角”。

“缙”通“罟”，指的是网具敷设水中，待鱼类游到网的上方，及时提升网具，再用抄网捞取渔获物的一种捕鱼方式。绞缙是北海历史悠久的作业方式之一。据《北海市志》记载，清乾隆二年（1737）地角有“网门”作业。在地角西北一海里水流急处打上木桩（间距8—9米，7根为一排），将上网耳系于木桩上端，下网耳与起网绳联结成活结，套于木桩下部，靠流水将囊袋状网具冲压成形，鱼虾随流而入网内，平潮起网，拉开活结，网具浮于水面，即可取鱼。缙门推测是指固定敷网的地点。

“水鼓”，也称“系泊水鼓”“系船浮筒”，是供船舶在系泊、防风等作业时重要的设施，传统的水鼓是由鼓体、系船环、锚链和锚体四部分组成。

此条更路意为：由冠头岭北面驾船驶入外沙，打水4尺深，往对面驶入，有一个角，名叫地角，从辘门一带到地角，望见水鼓，从水鼓旁边进入即抵达北海港。

7. (急水) 放到 (丸山) 架乾巽针，水满可中间沙，沙面打水八尺，小流，由正折方可过中间沙。看 (尖山塔马兰头) 港口西便正沙正折，又看 (三墩) 对 (丸山口)，看 (张山湾) 出丸山可得涸洲。到 (钦洲) 港也放已亥针，三更半可。

“急水”，指“急水山岛”，位于广西钦州市犀牛脚镇驻地西偏南，钦州港东南侧，岛呈三角形，长125米，宽45米，海岛面积为0.003平方千米，海岸线长275米。因该岛与陆地的急水岭相对，中间形成一条水流湍急狭窄的水道，故名。

“丸山”，具体位置尚未能确定，根据上下文推测，可能是指原位于钦州犀牛脚西侧的“硫磺山”。笔者曾就此请教犀牛脚镇乌雷村主任邝世新，他说，硫磺山原是一座重要的望山^①，但已在距今八九年前被回填。“乾巽”是对针形式记载的单针，相当于 $135^{\circ}\leftrightarrow 315^{\circ}$ 。从急水山岛和丸山的相互地理方位看，应取东南方的巽单针 135° 方向。“水满”，指涨潮。“中间沙”，现有一村名为“中间沙”，位于广西钦州市钦南区钦犀一级公路附近，濒临海边。笔者推测，附近海中有暗沙，当地渔民称之为“中间沙”，村名按此暗沙命名。

“尖山塔”，指“文笔塔”。尖山，又名文笔山，位于钦州城南3千米。此山由尖山和雷庙头两峰组成，东西走向，长约280米，面积约33000平方米，海拔43.7米。尖山山峦峭拔，形状如笔，山巅有文笔塔，是市重点文物保护单位。该塔始建于宋代。抗日战争期间，县政府为防止日军从钦州湾海岸登陆，于民国27年(1938)将尖山文笔塔及营盘古塔等较高的建筑物拆毁，以避免敌机发现。民国29年重修此塔，塔圆形略尖，其顶茅草茂密，葱秀挺拔，尤如笔峰。文笔峰三面环水，登山远眺，可南瞰大海，北观钦城，海光山色，城乡风貌，尽收眼底，是钦州市有名的登高游览胜地，也是钦州古八景之一，称“文峰卓笔”。

“麻兰岛”，又称麻蓝头岛、麻兰头岛、麻蓝岛，位于钦州市犀牛脚镇的西北面，鹿耳环江江口处，距犀牛脚镇政府所在地4.3千米，长879米，宽600米。相传古代此地原是一片海滩，不知什么朝代从钦州湾西南游来二条大南蛇，南蛇到了此地，看到了北岸的硫磺山，不敢再前进而盘曲于此，后形成了岛屿，状似麻篮，因得名麻蓝头，谐音讹为今名。岛呈南北走向，弯月形，弯口向东，行政上隶属于钦州市三娘湾旅游管理区，总面积430亩，岛上有一高21.8米，面积为8万平方米的小山，登上山顶可饱览大海奇观。山脚下为平地 and 沙滩，岛上植被保存较好，绿树成荫，自然气息浓郁。

“三墩”，因在附近3个石墩中面积最大而得名。岛呈狭长形，东北—西南走向，西北边低。又分大三墩和细三墩，其中大三墩位于钦州犀牛脚镇驻地西南，钦州港东侧，长427米，宽13米。海岛面积为0.037平方千米，海岸线长1.0千米。最高点位于海岛中部偏东，高程约30米。

“丸山”，具体位置尚未确定，如前所述，推测为已经被回填的“硫磺山”。“张山湾”，具体位置尚未确定。“钦洲港”，即现在的钦州港，在钦州湾西海域中部、龙门岛东南侧。港区水

^① 按：旧时航海的人往返于汪洋大海中，为了不迷失方向，通常会以某些特定的海边山岭作为参照物，这些高高耸立的山岭，被称之为“望山”。

域宽阔，自然淤积较少。一般水深在10米以上，中心航道最深达15米。东、南、北三面群岛围绕，成为天然屏障，一年四季风平浪静，为广西南部沿海天然的优良大港湾，根据规划，钦州港可建1—30万吨级深水泊位200个以上，可形成5亿吨以上的吞吐能力。“放”，渔家常用词，放针也是架针或用针的意思，意思时在罗盘上取什么针路指示航行方向。“巳亥”是以对针形式记载的单针，相当于 $150^{\circ}\leftrightarrow 330^{\circ}$ 。钦州港在急水山岛的西北方，故取亥单针 330° 方向。“三更半”即3.5更。

此条更路意为：从急水山岛开船去丸山（硫磺山），架乾巽针（取巽单针 135° 方向），涨潮时船可通过中间沙。在中间沙测量水深，水深8尺。此处有一股小洋流，从航道中间才可以通过中间沙。看到尖山塔和麻兰头岛，在港口的西边正对暗沙和主航道，又看到三墩岛正对着丸山口（硫磺山），看到张山湾，驶出丸山（硫磺山），就可以开船去涠洲岛。去钦州港放巳亥针（取西北方的亥单针 330° 方向），行驶3.5更可到达。

8.（北海）军头岭放乌雷架，乙辛辰戌针，水程十八里，约三壬，沙地，不防。对西北是雷公边沙，打水三四壬，泥地也。

“北海军头岭”，指北海市的冠头岭。

“乌雷”，是一个历史悠久的地名，位于今钦州东南部沿海的犀牛脚镇。乌雷岭，又名乌雷山、乌雷门，凤凰岭、兵防大岭，海拔100.8米，有北部湾第一峰之称；《廉州府志》记载“在风门岭之南，其岭发脉自那暮山，蜿蜒而来，顿为风门岭，又迤邐南行至海顿起一岭，此岭独遗群山，亘出大海，而近交趾，西望海东府在渺茫间，交船恒至此，闻交人每岁望祭之”。乌雷岭突起海中，地理位置十分险要。《明史》记载乌雷山为入安南之要道，元时前往交趾的军队就皆由乌雷岭出发，按照明初的规定，钦州的战船也是停泊在乌雷山下。乌雷岭地理位置重要，清康熙五十六年（1717）在此设立炮台。故古代的乌雷海港，一直是与越南等东南亚国家直接交流的重要国际港。

“乙辛辰戌”是对针形式记载的缝针，相当于 $112.5^{\circ}\leftrightarrow 292.5^{\circ}$ 。乌雷位于冠头岭的西北方，故取辛戌缝针 292.5° 方向。

此条更路意为：驾驶帆船从北海冠头岭前往钦州乌雷，架乙辛辰戌缝针，取西北方的辛戌缝针 292.5° 方向，水程为18里，水深3壬，海底是沙地，行船无妨碍。乌雷的西北方向有一条雷公边沙，打水，水深3、4壬，海底是泥地。

9. 入钦洲，定请带，暗礁太多。

“钦洲”，指钦州港。

此条更路意为：到钦州港请一定要带此簿，暗礁太多。

10.（瑞梅洲）入急水，看北便裡（尖山塔），出便树山树木，西便是正折，入到半顶石尾。看尖过西一丈位，石尾，最过一丈位，过半顶石尾，看（鸡笼山），离急水一丈位可过。石尾，急水沙，以平顶相对，有犹石公，水干出水，水满多水，入到内便，有塘鹅、小塘鹅，有沙数条，入此港须要带水公也。

“瑞梅洲”，具体位置尚未确定。“急水”，指“急水山岛”，位于广西钦州市犀牛脚镇驻地

西偏南，钦州港东南侧，岛呈三角形。“鸡笼山”，是广西钦州港最高点，海拔将近 200 米，现山顶建有观景台，在鸡笼山上可以俯瞰中石油产业园。“石尾”，推测是对某种礁石形态的描述。“尾”一般指礁盘的西端，或西南端，或南端。“急水沙”位于急水山岛西南方不远处。“石公”是指大石头、大礁石。“塘鹅”，今广西钦州钦南区大番坡镇茅坡社区有“塘鹅港村”，是一个临海的村子，推测在古代此处原为港口，因泥沙淤积，逐渐成为陆地。“水公”，指前述“水托”，是用来测量水深的工具。

此条更路意为：驾驶帆船从瑞梅洲去急水岛，往北边看，可看见尖山塔，有山有树，西边就是主航道。开船经过山顶所对应位置的一半，有一个礁石，从礁石的西南方通过。看到尖山塔位于西边大约 1 丈的位置。再过去，看到尖山塔在礁石后面约 1 丈的位置，就看到鸡笼山。离急水岛 1 丈左右可以通过。石尾和急水沙相对。急水沙有大礁石，退潮时礁石出露海面，涨潮时海水漫过礁石。进入海岸边，有塘鹅和小塘鹅等地，这里有多条暗沙和沙洲，进入这个港口需要带水托。

11. 丸山、龙门、钦州，暗碛极多。公山北便有暗碛，东便有蚊眼碛。

“龙门”，推测为“龙门港”，位于钦州湾西海域中部，北接茅尾海。港湾长约 6 海里，南、北宽分别为 3.8 和 3 海里，一般水深约 15 米。港湾内有大小岛屿 150 多个，其中以偏西部的龙门岛为最大，扼茅尾海出入口。龙门岛四周，群岛星罗棋布，其间形成 72 条“泾”（水道），纵横交错，泾深浪静，青山碧水，成为钦州市著名的自然风景区之一。在港湾的东南出口处，有小岛、暗沙和礁石，零星排列于两边，形成狭窄的港湾口，水流湍急，只有涨潮时稍为平缓。港湾内锚地甚多，是个天然的避风良港。龙门港不仅是富饶的渔港，而且也是优良军港，港内群岛罗列、水道纵横、形势险要，为我国南疆海防要塞。

“公山”，推测为“亚公山”，“亚”字脱漏，位于龙门岛东北 0.5 千米，龙门港内。因清康熙年间，岛上建有大皇庙，塑大皇公神像，故名。岛呈长形，东北—西南走向，长 230 米，面积 1.38 万平方米，海拔 17.9 米。岛体由石英砂岩和粉砂岩组成，四周悬崖峭壁，西北面稍缓，接连一片干出沙。北面一棵大榕树旁有一可容 10 多人的岩洞。东端建有方位塔。东南悬崖旧庙址有上、下两石洞，上洞称通天洞，可通人至山顶；下洞叫纸宝窿，直通入海。该岛因屹立于茅尾海和龙门港大门之中，气势雄伟，有“中流砥柱”之称，为观潮游览胜地，属龙门五景之一。据《钦州市志》记载，岛东、西两面各有一条水深分别为 20 米和 15 米的航道。因水流较急，曾发生多宗海事。

此条更路意为：硫磺山、钦州、龙门港暗礁极多。亚公山的北边有暗礁，东边有蚊眼暗礁。

12. 兵马角放北海军头岭，架子午针，六更见潮洋，后见涠洲，放北海，癸丁，可至。

“兵马角”，位于海南儋州市峨蔓镇龙门村海边。该处龙门山上有兵马角灯塔，是海南岛西北航线上的重要助航标志。兵马角北隔北部湾与广西区北海市相望，从兵马角架船前往北海港，在海中途经北海市的斜阳岛和涠洲岛。

“潮洋”，应为“邪洋”的误写，为今斜阳岛。“涠洲”指涠洲岛。“北海”指北海港。“子午”，是以对针形式记载的单针，相当于 $0^\circ \leftrightarrow 180^\circ$ 。冠头岭位于兵马角的北方，故取子单针 0° 方向。“癸丁”，是以对针形式记载的单针，相当于 $15^\circ \leftrightarrow 195^\circ$ 。冠头岭位于涠洲岛的北方，故取癸单针 15° 方向。

此条更路意为：驾船从兵马角去北海冠头岭，架子午针，取子单针 0° 方向，航行6更看见斜阳岛，然后看见涠洲岛，从涠洲岛开船去北海港，架癸丁针，取癸单针 15° 方向行驶可到北海港。

三 两种更路簿的主要特点

相较于其他更路簿，郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿具有以下几个方面的特点。

一是将更路簿记载的地域（航线）范围扩展到了广东和广西沿海。据有关学者考证，现存的绝大部分更路簿记载的多是海南岛、西沙群岛、南沙群岛和南洋的更路。^①这两本更路簿，打破了长久以来学界对于更路簿唯海南岛内渔民独创的内生型局限性认识，从而使得更路簿覆盖的地域范围扩展到我国南海沿海和深海。

经粗略统计，郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿中记载广西北部湾地名28个，具体分布如表中所示。

从广西北部湾沿海三市地名的数量来看，钦州15个、北海12个、防城港1个（仅出现在潮汐表中）。这表明，两簿记载的粤桂、琼桂航线，向西只延伸到北海、钦州，尚未延伸到防城港一带。为什么未能延伸到防城港呢？笔者推测，这与三市地理位置及近代沿海经济发展状况有一定关系。

钦州是广西货物的最近出海口，它东连北海、玉林，西邻防城港，北接南宁，南辖钦州湾，直通南洋，自唐、宋以来便是“一带一路”南向通道上的陆海节点，作为云、贵、桂三省进出口

郑有勤—郑有奕更路簿、庄云青更路簿所记北部湾地名一览

序号	今属地	记载地名/地物	考证地名	备注
1	北海市	军头岭	冠头岭	
2		斜洋岭/邪阳/潮洋	斜阳岛	
3		涠洲（涠洲岭）	涠洲岛	
4		廉洲	廉州湾	
5		涌安	永安港	
6		石头洁港	石头铺港	
7		九龙沙	/	今地名未知
8		白虎头沙	银滩	
9		南湾	南汊	
10		地角	地角	
11		北海	北海港	
12		碟沙	/	可能是珠头沙

^① “如林總宇指出：现存更路簿大致涵盖8部分内容：一是潭门渔民所撰，由潭门往西沙更路；二是文昌渔民所撰，由文昌往西沙更路；三是由南部临高、万宁、陵水、三亚等地往西沙更路，未独立成篇；四是由西沙往南沙更路；五是海南岛东部沿海航行更路；六是文昌铺前急水门流水簿；七是广东往文昌、万宁等地更路，数量不多；八是由万宁等地下洋更路。”见林總宇：《现存南海更路簿抄本系统考证》，《中国地方志》2019年第3期。

(续表)

序号	今属地	记载地名/地物	考证地名	备注	
13	钦州市	钦洲	钦州湾		
14		急水/急水沙	急水岛		
15		丸山	/	可能是硫磺山	
16		中间沙	中间沙		
17		尖山塔	尖山塔		
18		马兰头	麻兰头岛		
19		三墩	三墩岛		
20		张山湾	/	今地名未知	
21		乌雷	乌雷		
22		雷公边沙	/	今地名未知	
23		瑞梅洲	/	今地名未知	
24		鸡笼山	鸡笼山		
25		塘鹅/小塘鹅	塘鹅港村		
26		龙门	龙门群岛		
27		公山	亚公山		
28		防城港市	竹山	竹山港	

商品中转港,在清末时已颇具规模。至民国时期,钦州的经济与战略地位更加突出,孙中山先生拟以此为我国二等海港,足可见其地理位置之优越性。北海位于广西东南部,为南流江出海口,港口条件良好,腹地为我国西南地区重要稻谷、甘蔗等农作物产区,西南是我国四大渔场之一的北部湾渔场。1877年,北海作为我国近代史上西南地区首处通商口岸正式开埠,商业一度十分繁荣,成为近代北部湾地区最大的商品贸易港和海上贸易中心。郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿使用者为琼粤境的航海者,他们沿海岸线往西,到钦州北海两地的港口往返,跨地区进行海上捕捞、贸易,应该还是比较方便和频繁的。防城港依山濒海,虽然也早有海上交通运输,但其位置相对北海、钦州两地更靠西,离琼粤更远。再加之与越南山水相连,防城港的海上贸易重点在边贸,与越南方面交流交易更多,与琼粤的交流相较之下要少一些。^①

二是这两种更路簿的条目内容更为翔实。大部分更路簿的语言精炼,遵循较统一且固定的编排规则并独立成条,罕有提示性语言。正如卢业发祖传更路簿中的《北海更路》中所记:“……自白屿仔使双屿乾巽己亥平二十八更收,自双屿使铁屿子午癸丁平二更对西南收……”^② 这些更

① 中华人民共和国成立前,越南等外国商人把大批洋货从越南运入东兴转内地销售,东兴本地的商人也多有从事边贸生意。1919—1929年,东兴的商人购买外国机器安装机动帆船,有“北平”“飞凤”“海安”“复兴”“江山”等5艘,往来于东兴、竹山、北海及越南芒街、海防等港口。参见《防城县志》编委会:《防城县志》,广西民族出版社,1993年。

② 夏代云:《卢业发、吴淑茂、黄家礼〈更路簿〉研究》,海洋出版社,2016年,第47、50页。



图3 本文所涉北部湾地区示意图

审图号：GS（2019）1719号-甲测资字1100471。

数据来源：国家地理信息公共服务平台，天地图_海南省地理信息公共服务平台：<https://hainan.tianditu.gov.cn/topicMap/index.do?pageId=topicMapPage>，2021年3月31日检索

路条文语言干脆利落，只记录从出发点至目的地的航向、航程等基本信息。而郑有勤一郑有奕更路簿和庄云青更路簿语言表达具有口语化叙事性特点；有的条目字数较多，甚至成为一个段落。篇幅的增加也带来内容的丰富性，除了航程、航向，还包含所经过地区的岛屿、海岸的自然地貌、港湾深浅和海底土质，泊船位置、海上安全的注意事项等多方面信息（如前述郑簿第4条、庄簿第3条）。

三是水程的计量单位具有多元性，有的条目用“里”（如前述庄簿第8条），有的条目用的是“更”（如前述郑簿第1条）。“里”作为水程度量单位，在清代的典籍中普遍使用，而“更”则兼具计程、计时双用途，在海南、福建、广东等地的舟子秘本中较为多见。这种多种计量单位

混合使用的情况可以视为这一时期跨地区海洋文化交流互动的有力证据。

四是导航定位具有复合性。航行中，除使用罗盘确定航行方向以外，还兼用风向、水深、地物、潮汐等多参数定位导航（如前述庄簿第10条）。

四 两种更路簿所记广西北部湾地名和航线的价值

（一）“广义更路簿”定义的重要佐证

目前大多数文章和书籍中，默认《更路簿》所指地域范围为西沙、中沙、南沙群岛和南洋地区，使用者是海南渔民。有人甚至提出更为严格的标准，即必须记载有海南古代渔民用海南话对南海诸岛所命的“俗名”。这种观点可视为对更路簿的“狭义”界定。与此相对的是，有少数学者对更路簿提出更为广义的界定，如曾昭璇、曾宪珊等人认为，《更路簿》是“我国海南、广东沿海渔民在南海长期作业的航程纪录和航行指南”，这个观点把使用者的范围扩大到广东沿海，把海域范围扩大为整个南海。有鉴于此，夏代云认为可将更路簿分为狭义和广义两类，覆盖整个南海的这种观点可视为“广义”^①。事实上，“广义更路簿”与海道针经在内容及表述上有着一脉相承的关联，而且海南古代渔民也使用这种工具书指导航海，它不仅记载西沙群岛和南沙群岛的航线，还记载南洋航线、广东和广西沿海航线。而“狭义更路簿”内容比广义更路簿的内容狭窄很多，其中海南岛东部和南部几个港口是起航港，也是海南渔民远航作业后返回的目的港，西沙、南沙、南洋的更路条文极其简练，记载最为全面的主要只有起航地点、目的地点、针路、更数和风向，一部分狭义《更路簿》也记载有流水。^②

庄云青抄本和郑有勤一郑有奕抄本记载的广西北部湾更路不仅佐证了上述观点，更将更路簿记载的地域范围进一步扩展到广西沿海，使得更路簿全部覆盖我国南海沿海，总体上覆盖到地理水域视角下的南海整个海域以及周边海港。地理水域视角下的南海指位于中国南部、被周缘大陆和半岛及岛屿所围绕的整体水域，将之作为一个整体的水体来考察其地域范围。近代西方人用英文命名为“South China Sea”，直译为“南中国海”。在这种涵义上，南海四至范围，北边以中国广西、广东、海南和台湾为北界；东边以中国台湾、菲律宾吕宋岛、巴拉望岛等地为界；南边至印度尼西亚苏门答腊与加里曼丹岛的隆起地带；西边的水域延伸至中南半岛和马来半岛。南海的北部以广东省汕头市南澳岛与台湾南部的鹅銮鼻之间的连线与东海为界。^③

另外，特别值得一提的是，笔者在广西合浦党江沙冲村采访黄兴船长时了解到，黄兴家原来也有更路簿，是他的父亲和爷爷辈使用过的，用毛笔字抄写，主要记载了从北海—越南海防、北海—越南下龙湾、党江—东兴等地的更路以及暗礁分布、海底土质等情况。可惜本子已经遗失了。我们相信，随着在广西北部湾沿海调查的逐步深入，还有可能发现新的更路簿，这将进一步佐证更路簿使用者不仅有海南渔民，也有广东、广西沿海渔民，其抄写与传播范围包含整个环北部湾地区，涉及我国整个南海地区。

（二）帆船时代近海航行技术的典型记录

在航海技术和造船技术都不发达的时代，航海者很多都在近海航行和捕捞。风力、风帆和洋流是帆船的主要动力，因此渔民的帆船形制不大，无法携带足以维持较长时间的淡水和食

① 参见夏代云、夏代珉：《〈更路簿〉的研究现状与拓展空间》，《新东方》2017年第6期。

② 参见夏代云、夏代珉：《〈更路簿〉的研究现状与拓展空间》，《新东方》2017年第6期。

③ 参见《中国海洋文化》编委会编：《中国海洋文化》，海洋出版社，2016年。

物,多数是缘海岸线航行捕捞,在沿岸众多天然海港海湾间歇性停靠,以躲避风浪或者补充航行中的必需物资。当船舶离开港口驶入浩瀚的大海,分辨方向、风向、洋流、海水颜色,确定船舶所在位置和航行方向是安全航行的重要因素。这要求航海者熟知所经过海域的岛屿、海岸的自然地貌、港湾深浅和海底土质及水色,往返各地的罗经方向、路程远近(更数)、礁石隐显、打水深浅(若干托)、能否停泊(抛船)以及停泊处的海底情况等。总体上,为了正确导航和安全航行,舟人必须牢记海上及大陆边缘海区的地貌形态,这是一系列复杂且细致的经验性知识和技能,掌握不了就无法在大海中航行。这些知识和技能是帆船时代近海航行的地文导航技术,是重要的古代航海技术之一,也是航海学的一个重要分支。渔民和船工们在千百年的航海实践中逐渐发展起来,祖祖辈辈口口相传。为了将导航技术传予子孙后人,有些舵师会把这些情况详细记录下来,流传至今,使得历代航海者总结出来的经验知识得以记录和保存,也使得后人得以了解这一重要的文化遗产。郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿就是这类技术的文字记录,其中丰富、翔实的水文、地貌、海上安全等信息,是清末民初我国航海技术水平的真实反映。特别是其中有关自然地理的记录,如沿海重要港湾如琼州海峡西口、安铺港、钦州等地的流水,以及港湾和航道的地形地貌、海水深浅、暗滩暗礁、望山岬角、避风条件、沿岸村庄地名等,可以为研究我国近现代沿海地形、地貌变化、海岸带人文发展变迁提供有价值的史料依据和参考。

(三) 近代北部湾和岭南海洋文化的重要载体

北部湾是南中国海海域西北的部分海域,北部湾地区自古以来是我国南部边陲,是大西南出海最便捷的通道。环北部湾地区的广东、广西、海南等地,不仅是一个具有自身自然特点的重要海洋区域,也是我国岭南文化的区域。岭南的北面、西面是山,东面和南面是大海,台风肆虐,洪水频繁,自然环境恶劣,生产力相对落后,为了生存,岭南人冲破大海的封锁,出海捕鱼、下南洋做生意,逐渐形成海洋文化。岭南文化中最有代表性的文化便是海洋文化,其范围包括粤、琼、桂南等国内区域及越南北部等国外区域在内的整个环北部湾地区。这些地区不仅地理环境相近,人民生活习惯也有很多相同之处,特别广西与广东接壤,区域方言接近,20世纪60年代前,广西部分地区还曾隶属于广东省管辖,历史上也多次划归广东管辖。因此,广西海洋文化与广东海洋文化自古以来便有着密切的关联。以郑有勤—郑有奕更路簿和庄云青更路簿记载的从广东珠江口至广西钦州、北海岛的更路,是古代渔民和船工在这片海域劳作的历史见证,是北部湾和岭南海洋文化的重要载体,很好地展现了北部湾和岭南地区人民耕海的历史,这也是我国古代海上丝绸之路中的重要一环。

(作者单位:刘盛平,南宁师范大学

夏代云,佛山科学技术学院)

本文责编:周全