

“潭蓬运河”的疏凿及地理位置考析

何凡能¹, 杨朝^{1,2*}, 赵亮^{1,3}

(1. 中国科学院地理科学与资源研究所 中国科学院陆地表层格局与模拟重点实验室, 北京 100101;
2. 首都师范大学历史学院, 北京 100089; 3. 中国科学院大学, 北京 100049)

摘要:“潭蓬运河”又名“天威径”“仙人垅”等,是晚唐咸通年间由静海军节度使高骈疏凿的,位于广西壮族自治区防城港市以南的江山半岛附近海域,是中国海上丝绸之路的重要组成部分。但其地理位置问题,至今尚有诸多疑点。论文基于历史文献等资料,深入考析“天威径”疏凿的历史背景、具体经过及其地理位置,对进一步明晰“天威径”的历史文化价值和在海上丝绸之路的历史地位有着重要意义。通过对相关历史文献资料的梳理和历史地理背景的考察,重新论证了“天威径”开凿的历史背景、具体经过和地理位置,研究表明:①“潭蓬运河”的位置应当是位于江山半岛南端的白龙尾以外海域之中,所谓“潭蓬运河”的开凿过程就是对白龙尾以南海域中礁石的疏凿;②“潭蓬运河”疏凿的目的在于为驻安南唐军提供持续稳定的后勤补给,疏凿的时间是在懿宗咸通九年;③本着尊重史实的原则,高骈疏凿的礁石之处应当命名为“天威径”,而半岛上的潭蓬古运河处,则应改名为“天威径石刻遗迹”。

关键词:潭蓬运河;天威径;地理位置;江山半岛;唐代

“潭蓬运河”即“天威径”,又称“天威遥”“天威泾”“仙人垅”等,位于广西壮族自治区防城港市江山半岛附近,是晚唐咸通年间(860—874年)由时任静海军节度使的高骈所疏通,是晚唐连接钦廉地区(今广西北部湾沿岸)与安南(今越南北部)之间近海航路的重要关节点,是岭南西道补给安南前线唐军的“海上生命线”,也是中国南海海上丝绸之路的重要组成部分。当今,正值国家实施“一带一路”倡议和钦州打造北部湾航运中心之际,厘清并复原“潭蓬运河”的疏凿过程及地理位置,不仅有一定的学术价值,也具有现实意义。

长期以来,有关“潭蓬运河”的研究相对较少(刘小花, 2007)。从已发表的论著来看,大多数学者依据相关史料,阐明咸通年间静海军节度使高骈开凿“天威径”的史实,并分析其历史文化价值以及在

海上丝绸之路的历史地位(黄权才等, 2008; 陈晓洁, 2012; 黄家庆, 2015; 吴锡民, 2016; 吴小玲, 2016)。而在其地理位置方面,学者考析相对较少,涉及“潭蓬运河”地理位置时,多采用位于陆地、横穿江山半岛中部的观点。如黄权才等(2008)在论及运河名称时,认为“一端为潭蓬村,一端为潭西村”,因而以“潭蓬运河”名之合适;嵇果煌(2008)在梳理潭蓬运河开凿史实的基础上,认为“天威径”是一条横穿江山半岛、沟通珍珠湾和防城湾的陆上人工运河;秦红增等(2015)在构建基于钦州古运河、皇城坳古运河和潭蓬古运河的广西北部湾古水运体系时,也将潭蓬运河标绘于横穿江山半岛中部的地图之上。

然而,从文献记载和历史地理背景等方面看,“潭蓬运河”位于江山半岛腰部、沟通珍珠湾和防城

收稿日期:2019-04-23;修订日期:2019-05-18。

基金项目:科技部科技基础性工作专项项目(2014FY210900);中国科学院战略性先导科技专项项目(XDA19040101)。[Foundation: The Special Program for Basic Work of the Ministry of Science and Technology, China, No. 2014FY210900; The Chinese Academy of Sciences Strategic Priority Research Program, No. XDA19040101.]

第一作者简介:何凡能(1963—),男,福建仙游人,研究员,博士生导师,研究方向为历史地理与环境变迁。

E-mail: hefn@igsnrr.ac.cn

*通信作者简介:杨朝(1994—),男,山西武乡人,硕士生,研究方向为历史地理学。E-mail: 18435123845@163.com

引用格式:何凡能,杨朝,赵亮. 2019. “潭蓬运河”的疏凿及地理位置考析[J]. 地理科学进展, 38(11): 1684-1691. [He F N, Yanag C, Zhao L. 2019. Excavation and geographic location of the Tanpeng canal. Progress in Geography, 38(11): 1684-1691.]
DOI: 10.18306/dlkxjz.2019.11.004

湾的观点尚存诸多疑点,有待深入考析。有鉴于此,本文拟在系统梳理历史文献和考古资料的基础上,通过对相关史料及晚唐时期岭南地区历史地理背景的考释,进一步廓清“潭蓬运河”的疏凿过程,明晰“潭蓬运河”的地理位置(仇晓东等, 2017; 肖冉等, 2017),希冀这一结果对推进“潭蓬运河”乃至北部湾海上丝绸之路的研究有所裨益。

1 “潭蓬运河”疏凿的历史地理背景

1.1 历史背景

今越南北部和广西南部在唐代属岭南道安南都护府管辖,其辖境以西分布着南诏政权(738—902年)。公元9世纪以后,南诏国日益强大起来,尤其是丰祐继位以后,厉兵秣马,骚扰唐朝边境,掠夺安南地区的人口和财富,加之唐朝后期吏治腐败、边防废弛,一场南诏和唐王朝之间的战争不可避免地爆发了。

安南之战始于宣宗大中十二年(858年),结束于懿宗咸通七年(866年),前后持续长达近 10 a 之久。唐王朝为了保证安南之战的胜利,先后 6 次从河南、山东、湖北、湖南等地增兵,总兵力多达 10 万余(表 1),前后更换李鄠、蔡袭、张茵、高骈 4 任安南都护,调任蔡京、郑愚、康承训、张茵 4 任岭南西道节度使,但即便如此,安南在战争期间亦曾 2 次沦入南诏之手,其中第二次沦陷的时间达 4 a 之久,直至战争结束才得以收复。

虽然安南之战最终以唐王朝的胜利而结束,但是在长达近 10 a 之久的战争当中却暴露出了一个严重影响战争进程的问题,那就是安南前线唐军的后勤补给始终无法得到有效解决:如咸通三年(862年),蔡袭在击退南诏军队后给朝廷的奏折中,明确指出军粮不继的问题,“袭以蛮寇必至,交趾兵食皆

阙,谋力两穷,作十必死状申中书”。又如咸通五年(864年),张茵升任岭南西道节度使,组织收复安南的作战,“时南诏知邕州空竭,不复入寇,茵久之不敢进军取安南”。再如咸通六年(865年),高骈以前部 5000 精兵进攻交州,“九月,骈至南定,峰州蛮众近五万,方获田,骈掩击,大破之,收其所获以食军”。高骈之所以贸然袭击兵力 10 倍于己的“峰州蛮”部,作战目的就是为了“收其所获以食军”,可见安南前线唐军后勤状况的窘迫处境。

1.2 地理背景

安南前线唐军后勤补给之所以如此困窘,主要是因为复杂的地理环境,严重制约了安南前线与岭南道乃至整个大后方的交通状况。

研究区(安南前线和岭南西道)主体位于今越南北部和广西南部,北部群山环抱,坐落着十万大山、四方岭、大青山等山脉。其中,尤以十万大山最为重要,东起钦州、西至越北,大致呈东北—西南走向,横亘于岭南道北部(图 1)。山脉绵延 100 余 km,宽 30~40 km,平均海拔 700~1000 m,也有不少海拔超过 1000 m 的山峰,主峰茆良岭,海拔 1462 m。险要的地势和崎岖的地形使得陆路转运异常艰难,成为安南唐军陆路后勤补给线的天然屏障。

同时,研究区(安南前线和岭南西道)南部濒临北部湾海域,虽然安南与钦廉地区有海路可通,但北部湾海域礁石遍布、台风频发,尤其是江山半岛附近的海域中巨石屹立,对过往船只的航行安全造成了严重威胁。按清人董诰纂修《全唐文》中辑录的《天威径新凿海派碑》记载,“狂飙卷蹙,骇浪屹起……水族之伟者尚不得安,况横越之舳舻,焉能利涉耶?即摧檣裂帆,覆溺而不可拯,有之乎”,水手们往往“才登一去之舟,便作九泉之计”,近海航线的危险可见一斑。

表 1 唐朝增援安南前线兵力简表
Tab.1 Reinforcements to the Annan Front (人)

序号	时间	征发地点	兵力
1	咸通二年正月(861年)	发邕管及邻道兵	数目不详,应不少于 10000
2	咸通三年二月(862年)	发许、滑、徐、汴、荆、襄、潭、鄂等道兵	30000
3	咸通三年十一月(862年)	发荆南、湖南两道兵,桂管义征子弟;山南东道发弩手	6000
4	咸通四年三月(863年)	发荆、襄、洪、鄂 4 道兵	10000
5	咸通五年三月(864年)	发许、滑、青、汴、兖、郛、宣、润 8 道兵	15000
6	咸通六年三月(865年)	募强弩 3 万人	30000

资料来源:据《资治通鉴》卷二百五十《唐纪六十六》整理。下文所引历史文献,亦来源于此。



政区资料来源:据谭其骧主编《中国历史地图集》第五册72-73《岭南道西部》改绘。

图1 唐代岭南道西部地理形势简图

Fig.1 Map of the area west of Lingnandao in the Tang Dynasty

1.3 交通条件

由于受湿热的地理环境和落后的农业技术所限制,晚唐时期岭南道的农业开发还相对滞后,粮食尚且无法实现自给,更无法满足安南前线的需求,因此补给安南前线的物资主要来源于农耕经济较为发达的中原和江南地区。唐中叶以前,中原地区补给岭南道的交通线主要是经灵渠的越城岭通道,即溯湘江经灵渠入漓江至邕州(今广西南宁),再转输安南前线。但据《嘉庆重修一统志》记载:“鱼孟威咸通中(860—874年)镇桂州,时灵渠十八斗门已废。孟威以石为铍堤,亘四十里,植大木为斗门至十八重,乃通巨舟”。可见在鱼孟威咸通九年修缮灵渠之前,灵渠的通航能力十分有限(范玉春, 2009),必然无法承担前线唐军庞大的后勤转运任务。

此外,由于安史之乱的爆发,中原地区的农业生产受到很大程度的破坏,引起了中原人口的第二次南迁高潮,长江中下游的江南地区逐渐成为全国的经济重心,补给安南前线的大后方随之转移到了江南地区。由于灵渠的淤废和经济重心的转移,南岭古通道出现交通重心东移的趋势(梁国昭等, 2018),大后方补给安南前线的交通线东移至南岭最东的大庾岭通道,即溯赣江过大庾岭至广东,再经西江、南流江至行交州治所海门镇(今合浦县)(杨希义, 1983),最后通过海运输往安南前线。随着大后方和安南前线之间后勤补给交通线的东移,以及后勤补给交通方式由陆路至海路的转变,江山半岛以外的航行隐患就成为战争胜利之后迫切要解决的交通问题。

2 “天威径”的疏凿过程

2.1 奏议和筹备

安南之战胜利之后,如何为戍守安南唐军提供稳定的后勤补给,就成为战后的第一要务。为了打通驻安南唐军的“海上生命线”,消除江山半岛附近海域的航行隐患就提上了日程。据《北梦琐言》记载,业已升任静海军节度使的高骈于咸通八年(867年)三月,正式向朝廷上奏,力陈疏凿“天威径”、“以通南海之利”的重要性。

从《全唐文》中所辑录的高骈奏表内容可以看出,当时近海航路的通行极其危险:“人牵财利,石限衡津,才登一去之舟,便作九泉之计。今若稍加疏凿,以导往来,货殖贸迁,华戎利沙”。倘若海路隐患消除,其巨大作用主要体现在:其一,直接保障安南唐军的后勤补给,达到永久戍守安南的战略目标,从而进一步保证唐王朝西南边防的稳定;其二,促进北部湾近海海域的海上贸易,加强安南和岭南之间的经济联系,有利于唐王朝和海外诸国的友好往来。

鉴于海路疏通以后的巨大意义,唐懿宗批准了高骈的奏表。

2.2 疏凿过程

关于“潭蓬运河”的史料中,两唐书称高骈疏凿交广海路的时间为咸通八年(867年),《资治通鉴》也称疏凿时间为咸通八年,但据《天威径新凿海派碑》记载,“天威径”的疏凿时间当是咸通九年(868年),

而江山半岛残存的石刻遗迹中,也有“咸通九年三月七日下午下手”字样(何守强, 2018)。《天威径新凿海派碑》的作者裴铏时任高骈帐下掌书记,是疏凿“天威径”的亲身经历者,描写也是现存史料中最为翔实的,因此“天威径”的疏凿时间应在咸通九年(868年)。

在咸通八年(867年)的时候,高骈向懿宗奏报疏凿事宜,因此正史将疏凿事记在了咸通八年。但由于安南至长安路途遥远,加之高骈的这次奏表不属于加急军情性质,可能直到咸通八年的年末高骈才收到唐懿宗对奏表的批复。除此以外,高骈虽然取得了对南诏作战的基本胜利,但南诏断续盘踞安南的时间长达近10 a之久,安南土著蛮族在南诏发动叛乱时都予以积极响应,因此在咸通八年这段时期当中,安南的局势尚未完全稳定,不具备疏通交广海路的前提条件。

咸通九年(868年)春,高骈在肃清南诏残余力量和安抚当地土著之后,他奉诏正式开始了江山半岛附近海域航行隐患的疏凿工作。《天威径新凿海派碑》记载:咸通九年(868年)四月,高骈“命摄长吏林讽、湖南军都将余存古等,部领本将兵士并水手一千余人,往天威径而疏凿之”,林讽和余存古率湖南军将士,“自咸通九年四月五日(868年5月1日)起手,操持锹钬,丰备资粮,锐斧刚鋸,刊山琢石”。

从工程进展的情况来看,前期施工较为顺利,月余后“天威径”海路的疏凿工作已初见成效,难度最大的几块巨石却始终难以打通,《天威径新凿海派碑》记载:“但中间两处,值巨石崢嶸焉,縶亘数丈,劲硬如铁,势不可减。凿下刃卷,斧施柄折。役者相顾,气沮手柔,莫能施其巧矣”。正当将士一筹莫展之际,咸通九年五月二十六日(868年6月20日)白天,白龙尾以南的北部湾海域发生了一次奇特的雷电天气,“忽狂风兴,怒风作,窥林若瞋,视掌如瞽。俄有轰雷磷电,自励石之所,大震数百里。役者皆股栗胆动,掩聪蔽视。移时而四境方廓,众奔验视,其艰难之石,倏而碎矣”,经过这次雷电天气以后,“天威径”难度最大的几处暗礁巨石最终得以打通。整个工程耗时5个多月,于当年九月十五日(868年10月4日)得以全线贯通,“遂使决泄一派,接引两湖。中间合流,无纤阻窒”。

“天威径”的疏凿,首先基本实现了高骈奏表时的设想,解决了安南唐军最为急迫的后勤补给问题,《旧唐书·高骈传》载“由是舟楫无滞,安南储备不乏”;其次加强了交州和广州之间的经济联系,促

进了北部湾海上贸易的发展,《北梦琐言》载“交、广之利,民至今赖以济焉”。为彰显“天威径”工程的功绩,高骈应林讽和余存古2位属官的请求,“刻石纪次,以示旷代”,并任命时任静海军节度掌书记的裴铏撰写碑文,即《全唐文》中所辑录的《天威径新凿海派碑》。

然而,应该指出的是,《全唐文》中所辑录的这段神乎其神的“雷电之术”的描述,也有学者在研究中探讨其指代意义,如傅飞岚(2017)认为高骈在开凿过程中使用了火药;嵇果煌(2008)把雷电天气解释为酸雨,认为是酸雨使得坚硬的岩石变得疏松。各学者的猜想自有一定道理,但因史料阙如,均有待考证。

3 “潭蓬运河”的地理位置

3.1 主流观点与问题

如上所述,今之“潭蓬运河”即唐之“天威径”。可其具体位置究竟位于何处?至今仍有分歧。目前,主流观点认为:“潭蓬运河位于广西防城港市江山半岛中部,是沟通月亮湾和珍珠湾的一条人工运河”。其主要依据是遗存于江山半岛潭蓬村附近的石刻残迹,并定名为“潭蓬运河”(广西壮族自治区文物工作队, 1985)。然而,从历史文献记载及唐时期北部湾沿海地区地理环境特征来看,该观点尚存诸多疑点,值得深入探讨。

3.2 史料证据

有关高骈疏凿“天威径”一事的记载主要见于两唐书、《资治通鉴》、《北梦琐言》、《岭外代答》等史籍当中。从直接记载的史料来看,《北梦琐言》是最早记载高骈疏凿“天威径”一事的史籍。《北梦琐言》是五代时期孙光宪撰写的著名笔记,记述晚唐、五代间政治遗闻、士大夫言行、文学家轶事和社会风俗人情,富有史料价值。卷二录有《安南高骈奏开本州海路》,条下记载:“初,交趾以北,距南海有水路,多覆巨舟。”“交趾”即今之越南北部,“南海”为今之广州,意云在高骈疏凿海路之前,越南北部经北部湾沿岸至广州已有水路相通。“骈往视之,乃有横石隐隐然在水中”,即由于航线暗礁丛生,航行安全性没有保障,经常发生航行事故。“(骈)乃召工者,啖以厚利,竟削其石。”高骈针对影响航线安全的暗礁,召集工匠,把暗礁削平。由此可见,高骈疏凿海路的工作并不是开凿运河,而是疏凿白龙尾附近海

域中的暗礁。

高骈疏凿“天威径”事也见于正史两唐书和《资治通鉴》,《旧唐书·高骈传》记载:“又以广州馈运艰涩,骈视其水路,自交至广,多有巨石梗途”,由此可知,安南唐军的后勤补给路线是交广海路的近海航线,后勤补给物资先从小后方运送至广州,再由广州转输行交州,最后转输安南前线,而造成“馈运艰涩”的原因正是海路之中“巨石梗途”。《新唐书·高骈传》亦载:“由安南至广州,江漕梗险,多巨石,骈募工剏治。”巨石即白龙尾海域当中的巨型礁石。高骈所“募工剏治”的是海路上的礁石,而不是开凿运河。《资治通鉴》记载:“自安南至邕、广,海路多潜石覆舟,静海节度使高骈募工凿之”,所涉安南即前之交州,也即今越南北部;“邕”为邕管经略使,治邕州(今南宁),唐时钦州为邕管经略使治下;“广”为岭南经略使,治广州。由此可见,《资治通鉴》更加明确记述了高骈所凿的是北部湾沿岸至广州近海航线中的“潜石”。

较以上诸书,《岭外代答》的记载略加详细。《岭外代答》是由南宋周去非撰写的区域性历史地理著作,是周去非出仕广西时的亲身经历,内容丰富、考订翔实,是研究宋代岭南地区的重要文献。作为广西史籍,又详于钦州。《岭外代答》卷一辟有“天威遥”条目:“安南静海军地皆滨海,海有三险,巨石屹立”。“安南静海军”即安南经略使,高骈收复安南府后,以安南经略使辖地置静海军,治安南府。“海有三险,巨石屹立”,“三险”为泛指危险很多,并不特指仅有三处,意即由于海域中巨石密布,使得航线较为危险。“遵崖而行,必瓦碎于三险之下”,“遵崖而行”即船舶沿着海岸航行,即两唐书所述的交广之间的海路。“悉碎余石,遂成巨川”,可知高骈的疏凿工作是为“碎石”,而不是“凿渠”。

清人董诰的《全唐文》中收录的裴铏所撰的《天威径新凿海派碑》记载最为详尽,文中也是大篇幅描述了高骈所部琢石之举,“是石坚而顽,盘而厚,并手揭折,丛力镌槌”,通篇并未言及“凿渠通沟”之事,更进一步佐证了“高骈新凿天威径”的主要工程是疏凿海域的礁石。“天威径”海路疏通以后,“凡涉交趾履险之处,昔如履冰……今则安流坦途,不复经斯险矣”,从碑文关于疏凿天威径的后效也可以看出,“天威径”海路疏通以后的直接作用,是消弭了近海航路上的航行隐患,并不是重新开凿了一条陆上运河。

综合上述史料可知,在高骈之前钦廉地区至安南已有海路相通,只因航线上礁石丛生,航行安全性没有保障,经常发生航行事故。为了保障近海航线的安全和畅通,高骈疏凿了海域中的礁石,并没有去开凿江山半岛中部的丘陵山地。因此,从史料上看,“天威径”的地理位置当位于白龙尾以外的海域中无疑,而非在江山半岛的中部。

3.3 地理环境限制

从历史时期江山半岛及其附近海域的地理环境特征看,似乎也并不支持有横穿半岛中部的运河存在。首先,从江山半岛的地质地貌条件来看,江山半岛属低山丘陵地带,地势北高南低,中部和北部低山广布,半岛上并无东西向的河流分布,可资利用;横穿江山半岛的潭蓬运河要穿过坚硬的变质岩海石结构丘陵山区,以唐代不足千人的施工能力和相对原始的施工技术来说,要在江山半岛的山地丘陵区,开凿出一条长达4 km、平均宽度约10 m的人工运河,其可能性微乎其微。

其次,从江山半岛两侧海湾的植被分布分析,江山半岛西侧珍珠湾海域和东侧防城湾近海海域还分布着大面积的红树林,至今仍然设有红树林自然保护区。根据有关学者研究,红树林定居在广西现今相对稳定海岸的年代距今大约6000年,直至乾嘉时期才逐渐开始对钦廉沿海地区的红树林分布区进行围海造田(范航清, 2018)。可想而知,在相当长的一段历史时期之内,北部湾沿岸的红树林受到人类活动影响相对较小,分布范围自然不会小于当下的分布范围(图2),如此大面积红树林的存在,势必影响所谓潭蓬运河建成以后的通航能力。

再次,从晚唐时期研究区的港埠格局分析,大

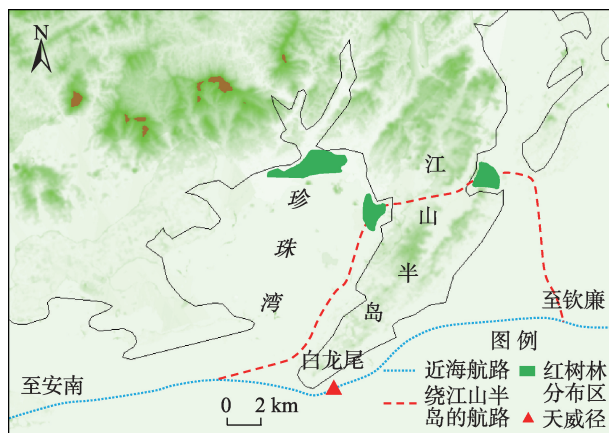


图2 江山半岛地理环境示意图

Fig.2 Map of the Jiangshan Peninsula

多数学者在论及潭蓬运河时,都会提及“潭蓬运河的开凿缩短了航程”的功能。从现行港口布局来说,“潭蓬运河的开凿缩短了珍珠港到防城港的航程”是没有问题的,晚唐时期则不然。顾祖禹《读史方輿纪要》记载北部湾近海航路:“若沿海岸以行,则乌雷山一日至永安州白龙尾,白龙尾二日至玉山门。”《读史方輿纪要》所载乌雷山即今钦州犀牛脚镇乌雷村,晚唐时期为乌雷县治,白龙尾即江山半岛最南端,玉山门即今越南广宁省芒街,晚唐时期为陆州州治和安海县治(郭声波,2012)。可见“沿海岸以行”的航线是大致沿着大陆架的前缘航行,并没有沟通北部湾沿岸的各港湾,那么开凿一条横穿江山半岛的运河,航海里程不仅没有缩短,反而还大大变长了(图2)。

3.4 《交黎图说》和后世的“天威径”

从后世的历史文献记载来看,被裴铏赞誉为“与凿汴渠开桂岭,可等肩而济其寰区”的“天威径”,却从不见于唐宋以后的史籍之中,试想如果潭蓬运河位于江山半岛的腰部位置,即使在宋元时期因为远洋航行技术的实现而淤废,但遗迹至少应该被列入历史文献的“古迹”等目中,那么横穿江山半岛的潭蓬运河是否真实存在,是否就是历史上的“天威径”?便大大值得怀疑了。

明末清初军事将领俞大猷在平定北部湾沿海海盗的过程中,服务于军事作战的需要,曾撰写《交黎图说》,详细记载了北部湾近海海域各海湾的通航情况、航运里程以及近海航线,书中配有多幅航路图,是北部湾近海航路不可多得的珍贵史料。而描绘江山半岛附近海域的海路图显示(图3),明朝中后期的江山半岛与大陆本土是连为一体的,没有任何可供通航的运河遗迹存在。俞大猷在江山半岛东侧海域标注:“石墩之外,有三沙洲,潮退则见,盈则不见,船误阁之,则坏”,也可以映证江山半岛东侧海域的通航难度,正是高骈所疏凿白龙尾礁石之处。与此同时,书中详细记载了关于近海航路的详细信息,“将及白龙尾,进入沙门之内,转东以入永安州。此港可泊多船,四面之风亦不足患”。从《交黎图说》记载的航路来看,钦州廉州前往玉山的航线,不存在横穿江山半岛的运河,江山半岛环抱的珍珠湾海域主要用于避风,而不是用来通航。

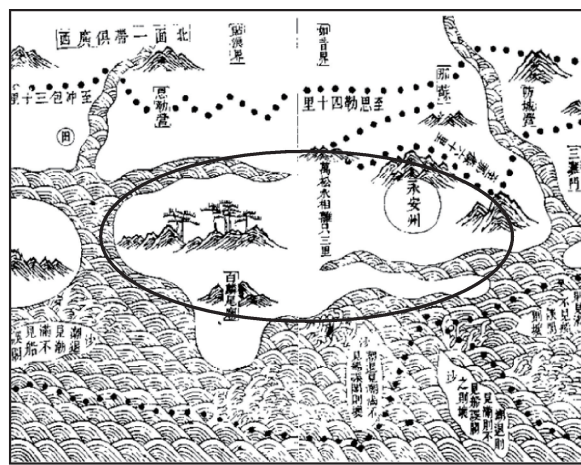
经过上述论证,可以看出“潭蓬运河”的地理位

置,并不是位于江山半岛的中部,应当是位于白龙尾以外的海域之中,而运河指的是“人工开凿的航运渠道”。虽然高骈疏凿天威径确有其事,但具体工程并未开凿航运渠道,而是疏凿白龙尾以外海域中的礁石,那么“潭蓬运河”就名不符实了。关于“潭蓬运河”在史料中的名称,一直以来存在很多说法,史籍记载也各具特色。北宋及其以前的文献称“高骈开海路”,南宋文献称“天威遥”,明清文献中多称“天威径”或“天威径”,《(民国)防城县小志》则称“仙人坳运河”,至1982年广西壮族自治区树立文物保护单位时,则因石刻遗迹位于江山半岛潭蓬村,将其命名为“潭蓬运河”。《岭外代答》记载:“南人谓水一折为遥”,“水一折”为港湾汉道之意,可见“潭蓬运河”在史籍记载中经过一个由“海路”向“运河”的制造过程,也就意味着历史上真实的“潭蓬运河”就是“高骈开海路”。

4 结论

通过对相关历史文献记载和历史地理环境的综合考量,深入考析了“天威径”的疏凿背景、疏凿经过及其地理位置,得到以下结论:

(1) “天威径”的疏凿时间是在懿宗咸通九年(868年)农历四月五日至九月十五日,前后耗时五个多月,是由安南都护高骈的属官林讽和余存古率千



注:黑圈区域为江山半岛,海中黑色虚线为近海航路。
时江山半岛为越南控制。

图3 交黎水陆道路图^①

Fig.3 Land and water routes in Jiaoli

① 俞大猷:《正气堂集》卷3《交黎图说》,道光孙云鸿味古书室刻本,第127页下栏-128页上栏。

余由湖南道调拨的军士完成的,主要工程是疏凿的白龙尾以南海域中的礁石,疏凿的目的在于为驻安南唐军提供持续稳定的后勤补给,可见“天威径”的疏凿基本实现了高骈的预期目标。

(2) 将“潭蓬运河”的地理位置确定在江山半岛的中部,认为“潭蓬运河”是一条沟通半岛两侧月亮湾和珍珠湾的人工运河,尚无有效证据支撑;从历史文献记载与历史地理环境来看,潭蓬运河不可能位于江山半岛的陆地部分,真实的“天威径”应当是位于江山半岛南端的白龙尾以外海域之中,也正因为“天威径”位于海洋之中,因此不见于后世的历史文献记载。

(3) 既然高骈所疏凿的仅是近海航道的礁石,并未有在陆地开凿渠道之举,那么将其称之为“潭蓬运河”,既不符合运河定义,也与历史事实相悖。本着尊重历史的原则,高骈疏凿的礁石之处应当命名为“天威径”,岛上的潭蓬古运河处,则应改名为“天威径石刻遗迹”。

参考文献(References)

陈晓洁. 2012. 广西三大古运河的概况及历史意义 [J]. 传承, (11): 28-29. [Chen X J. 2012. General situation and historical significance of three ancient canals in Guangxi. Inheritance & Innovation, (11): 28-29.]

范航清, 陆露, 阎冰. 2018. 广西红树林演化史与研究历程 [J]. 广西科学, 25(4): 343-351. [Fan H Q, Lu L, Yan B. 2018. Evolution history and research processes of Guangxi mangroves. Guangxi Sciences, 25(4): 343-351.]

范玉春. 2009. 灵渠的开凿与修缮 [J]. 广西地方志, (6): 49-51. [Fan Y C. 2009. The excavation and repair of Lingqu. Guangxi chorography, (6): 49-51.]

傅飞岚. 2017. 高骈南征战役及唐朝安南都护府之终结 [M]// 李庆新. 海洋史研究: 第十辑. 北京: 社会科学文献出版社: 115-132. [Fu F L. 2017. The southern battle of the Gao Pian and the end of the Tang Dynasty An Nan Du Hu government // Li Q X. Studies of maritime history, vol.10. Beijing, China: Social Sciences Academic Press: 115-132.]

广西壮族自治区文物工作队. 1985. 广西防城潭蓬出土唐、元、明代文物 [J]. 考古, (9): 810-833. [Guangxi Cultural Relics Task Force. 1985. Guangxi Fangcheng Tanpeng unearthed Tang, Yuan and Ming dynasties relics. Archaeology, (9): 810-833.]

郭声波. 2012. 置在中南半岛的唐朝行政区: 安南都护府及其正州县建置沿革考述 [M]// 李庆新. 海洋史研究: 第四辑. 北京: 社会科学文献出版社: 45-89. [Guo S B. 2012. Study on the history of the tang dynasty administrative re-

gion An Nan Du Hu Fu and its Zhengzhou County in indochina peninsula // Li Q X. Studies of maritime history, vol. 4. Beijing, China: Social Sciences Academic Press: 45-89.]

何守强. 2018. 潭蓬运河石刻考 [C]// 广西壮族自治区博物馆. 广西博物馆文集: 第十三辑. 南宁: 广西人民出版社: 108-113. [He S Q. 2018. Study on stone carvings of Tanpeng Canal // The Museum of Guangxi Zhuang Autonomous Region. Guangxi museum collection, vol. 13. Nan-ning, China: Guangxi People's Press: 108-113.]

黄家庆. 2015. 浅谈潭蓬古运河的历史文化价值及保护对策 [J]. 钦州学院学报, 30(4): 1-4. [Huang J Q. 2015. On the historical and cultural value and protection countermeasures of Tanpeng ancient canal. Journal of Qinzhou University, 30(4): 1-4.]

黄权才, 徐变云. 2008. 潭蓬运河: 唐代天威径探析 [J]. 广西师范学院学报(哲学社会科学版), 29(4): 14-17. [Huang Q C. Xu B Y. 2008. On Tanpeng Canal: A survey of Tianwei Pathway of the Tang Dynasty. Journal of Guangxi Teachers Education University (Social Science Edition), 29(4): 14-17.]

嵇果煌. 2008. 中国三千年运河史 [M]. 北京: 中国大百科全书出版社. [Ji G H. 2008. Three thousand years canal history of China. Beijing, China: China Encyclopedia Publishing House.]

梁国昭, 唐光良, 李小玲. 2018. 历史交通地理视角下的南岭古通道 [J]. 热带地理, 38(3): 356-363. [Liang G Z, Tang G L, Li X L. 2018. Ancient post roads in the Nanling Mountains. Tropical Geography, 38(3): 356-363.]

刘小花. 2007. 广西运河史研究述评 [J]. 中共桂林市委党校学报, 7(2): 68-71. [Liu X H. 2007. A review on the study of canal history in Guangxi. Journal of Guilin Municipal Party School, 7(2): 68-71.]

秦红增, 杨琴. 2015. 广西北部湾海上丝路古水运体系考述 [J]. 文化遗产, (3): 151-156. [Qin H Z, Yang Q. 2015. Study on ancient water transport system of Beibu Bay Maritime Silk Road in Guangxi. Cultural Heritage, (3): 151-156.]

仇晓东, 何凡能, 刘浩龙, 等. 2017. 永济渠渠首段流路复原 [J]. 地理科学进展, 36(4): 446-453. [Qiu X D, He F N, Liu H L, et al. 2017. Reconstruction of flow route of the Yongji Canal in the head area. Progress in Geography, 36(4): 446-453.]

吴锡民. 2016. 潭蓬古运河寻踪 [J]. 南方国土资源, (3): 53-55. [Wu X M. 2016. Tan Peng ancient canal trace. Southern Land Resources, (3): 53-55.]

吴小玲. 2016. 广西海上古运河的保护与开发利用 [J]. 广西社会科学, (11): 1-6. [Wu X L. 2016. Protection, development and utilization of Guangxi ancient maritime canal.

- Guangxi Social Science, (11): 1-6.]
- 肖冉, 何凡能, 刘浩龙. 2017. 鸿沟引水口与渠首段经流考辨 [J]. 地理学报, 72(4): 711-722. [Xiao R, He F N, Liu H L. 2017. Research on location changes of the hesds and diversion ports of the Honggou Canal. Acta Geographica Sinica, 72(4): 711-722.]
- 杨希义. 1983. 唐代行交州海门镇所在方位考辨 [J]. 学术论坛, (5): 78-79. [Yang X Y. 1983. Tang dynasty Xingjiao State Haimen Town location examination. Academic Forum, (5): 78-79.]

Excavation and geographic location of the Tanpeng canal

HE Fanneng¹, YANAG Chao^{1,2*}, ZHAO Liang^{1,3}

(1. Key Laboratory of Land Surface Pattern and Simulation, Institute of Geographic Sciences and Resources, CAS, Beijing 100101, China; 2. School of History, Capital Normal University, Beijing 100089, China; 3. University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract: The "Tanpeng canal", also known as "Tianwei path" or "Xianrenlong", was canalized and dredged by Pian Gao during the Xiantong period of the late Tang Dynasty. It was located in the sea area near the Jiangshan Peninsula south of Fangchenggang City in Guangxi Zhuang Autonomous Region, and is an important part of China's Maritime Silk Road. However, its geographic location is still a fair subject of speculation. Based on historical records and other materials, the authors explored the historical background, development process, and geographic location of the canal, which is of great significance for clarifying the historical and cultural value of Tianwei path and its important role in the maritime silk road. On the basis of historical literature review and investigation of the geographic background, we demonstrated the historical background of the canal's excavation, development process, and geographic location. Our research shows that: 1) The location of the Tanpeng canal should be in the sea area outside the White Dragon Tail at the southern end of the Jiangshan Peninsula. The excavation process of Tanpeng canal was the clearing of rocks in the sea area south of the White Dragon Tail. 2) The purpose of the development of the canal was to provide the Tang army in Annan with continuous and stable logistic supplies. The excavation of the canal took place between the eighth and ninth years of the Xiantong period of the Emperor Yi Zong. 3) Based on this history, the reef on which Pian Gao' canal passed through should be named Tianwei path, and the Tanpeng ancient canal on the peninsula should be renamed Tianwei path stone relics.

Keywords: Tanpeng canal; Tianwei path; geographic location; Jiangshan Peninsula; Tang Dynasty