



骑车走运河

有梦想，人生才完整

每一个中国人都该走一趟京杭大运河

徐林正 著

42



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

骑车走运河



徐林正 著

KP28.42

x75p



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

骑车走运河 / 徐林正著. — 北京: 北京大学出版社, 2010.7

(培文书系·雅趣文丛)

ISBN 978-7-301-17347-3

I. ①骑… II. ①徐… III. ①大运河—流域—文化—中国

IV. ① K928.42

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 110889 号

书 名: 骑车走运河

著作责任者: 徐林正 著

责任编辑: 于海冰

封面设计: 海云书装

标准书号: ISBN 978-7-301-17347-3/G · 2882

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 电子信箱: pw@pup.pku.edu.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62750883
出版部 62754962

印 刷 者: 三河市欣欣印刷有限公司

经 销 者: 新华书店

650 毫米 × 980 毫米 16 开本 14.75 印张 152 千字

2010 年 7 月第 1 版 2010 年 7 月第 1 次印刷

定 价: 28.00 元

未经许可, 不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有, 侵权必究。举报电话: 010-62752024 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

作者简介

徐林正：作家、旅行家。出版有《文坛剽客》、《先锋余华》、《骑车走运河》等专著十多种，现致力于完成“骑车走世界”的骑行计划和创作计划。

有梦想，人生才完整

高希希

一段时间，我收到过很多关于京杭大运河题材的剧本和片约，虽然都因美中不足而放弃，但我内心深处，一直想通过影视的形式来解读一下京杭大运河。因为这是一条两千多年历史，三千里行程的世界上最长生命力最旺盛的人工河。这样的运河，该有着多少风景多少故事，多少起承转合多少恩怨情仇啊！但没想到我的朋友徐林正已经做了这件事，他不是用影视而是用自行车。

2007年夏天，徐林正骑个自行车，从北京出发，沿着京杭大运河河堤一直骑到杭州，每天到一个地方住下，虽然疲惫不堪，但他依然坚持每晚写下日记。后来，他把日记结集整理成一本书《骑车走运河》，并由北大出版社出版。

五六年前，因为工作关系，我和影视记者徐林正认识。作为一名记者，徐林正为人真诚，工作认真，视角独到，在圈子里有一定的知名度。我认识的很多演员都认可他，对他的采访很放心。因此，他在影视圈左右逢源、游刃有余，我理所当然地认为，他会一直干下去的。但后来有一天，徐林正告诉我，他辞职了，要骑车走世界去。我不是特别在意，没想到他一口气走了东北走西北，走了运河走丝路，走了云南去越南，总行程超过两万公里，大部分积蓄所剩无几，但依然很开心。有一次他告诉我，走遍世界是自小的梦想，现在如果不去做，将来会后悔一辈子。至于钱和工作都不那么重要，反正总能活下去。这么一说，我完全理解

了。就像我，在重拍四大名著热潮时，我婉拒了其他三部的片约，而独独青睐《三国》。因为我小时候经常看《三国演义》，里面的各路风流人物都在我的脑中纵横驰骋，当导演后一直希望用影视的方式把他们再现出来——现在恰好有机会圆梦了。有梦、圆梦的感觉是非常快乐的，无论这梦多小还是多大。

尽管徐林正说，骑车走运河是为了“吃喝玩乐”，但是他其实很深入。因此，《骑车走运河》一书提供的信息，有着其他相类似的无法替代的价值。在这两个月期间，徐林正分别记录了七段运河的不同风土人情，更着眼运河沿岸原住民的生活状态：在干涸河堤上放羊的老人，在微山湖里驾着鱼鹰子船捕鱼的渔民，在运煤船上讨生活的船夫……更多的是随即碰到的人。我想，如果我要拍运河题材的电视剧，这些个性鲜明却有着高贵理想的小人物也是我关注的一个点。

无可讳言，很多驴友去过的地方比徐林正多得多远得多；很多作家写的作品比徐林正深刻得多。但是，徐林正却身兼作家和驴友，每天在骑行的过程中坚持写作，坚持把最初的印象和感受记录下来，使得他的作品比一般作家多了一份鲜活，比一般驴友多了一份深刻，他在作家和驴友的夹缝中找到了一条与众不同的属于自己的路。

有好几次我问他，你周游世界结束了没有。他说：“没有，只是走了个开头。”他本来可以在事业上做得更好，但是，他总是选择了一次次放弃。也许会有人问，这是不是逃避现实？其实这要面临着更大的现实。

我想，“骑车走世界”这个梦想已经浸透到他的骨子里。在这个梦想缺失的年代，徐林正坚守着自己的梦想，是非常难能可贵的，也是非常幸福的，因为有梦想，人生才完整。

每个中国人都该走一趟京杭大运河

李迪华

两年前的夏天，林正就已经把他的日记初稿电子文件发给我。我曾尝试着向在出版社工作的朋友推荐，人微言轻，不了了之。几天前，突然接到林正的电话，说他骑车走京杭大运河的日记即将由北京大学出版社出版，由衷地为他感到高兴。他希望请我从专业的角度推介，电话中我强力推辞，一则牵强，自己倾心专业，向来对市场或者商业化敬而远之；二则惶恐，如果不能号召市场，如何对得住朋友？林正坚持，言“专家中，只有你骑着自行车亲历过京杭大运河，你最能够从专业的角度理解骑走京杭大运河这件事情了”。林正低沉的声音中带着诚恳和兴奋，让我的记忆回到了他在骑走运河途中与我的一个个电话，于是应承下来。

接受这个请求的几天以来，一直细细品读林正的文字，根据自己对京杭大运河的理解，都未能整理出清晰的题写序言的思路，于是决定放弃专业思考，想到哪里就写到哪里吧。

林正的日记中，粗中有细地记载了整个行程中给他留下了深刻印象的一个个瞬间。我在阅读的时候，感觉有些矛盾，他流畅纯熟的文字用来记载这些鸡毛蒜皮的事情，未免大题小做，对着人们习以为常的平凡场景抒发自己的感慨，让人感觉有文人的无病呻吟的嫌疑。

这样说，是想“从专业角度”提醒读者不要过多从林正的笔记中猎奇，因为那可能会很快失望——日记的主体内容是写实的，详细地记述今天运河和运河人的生存状况，大胆伸张日渐被人们忽视的运河文化身

份，毫无哗众取宠之意。为了达到这样的目的，日记中不少描述甚至是琐碎的、乏味的。

读者需要知道，正是这些写实的、琐碎的和乏味的记述才是可以流传下去的，可供人们比较的，是最终会真正引发人们对于运河兴趣的内容。可以相信，不久的将来，会有人拿着林正的日记、沿着他的足迹，体验运河的人、生活、美食、景致，挖掘出更多被林正忽视的、没有来得及遇到的细节，没有去探访的角落，没有遇见的运河边的人们。

林正用自己的生命和信念走过了这趟艰难的旅程，记述了一条属于自己的运河。林正是一个孤独的行者，他的日记中不时流露出这样的体验。孤独容易引起人的思考与遐想，孤独时倾向于抒发自己的内心告白，孤独时希望引起人们的注意。日记中的感慨和联想都是带着他自己对运河、对运河沿线人们生活的理解和期待的，是在验证他自己的人生观，骑走京杭大运河，对林正、对我，和任何一个做过、将做同样事情的人，都是一次宝贵的和深层次的生命体验。从个人的角度，日记中所记载的一切，大多是经过自己的思维选择的，并非关于运河的全部。

为了引起人们的注意，这个目的林正将肯定能达到，日记的出版就会是很好的证明。不过，引起人们注意的不只是林正的日记，这个人，而更是运河！被人们日渐疏远的运河，成为排污河的挣扎着的运河，故事渐少的运河，被人们的生活改变了的运河——与人们想象中伟大、壮观和隽永的京杭大运河不太一样。然而，林正的日记向我们清楚地展示了一条活着的运河，一条潜伏了希望的运河，一条可以与之交流的运河。二者都是事实。所谓趋利避害，只有在爱的浸染下才会发生，林正把他的爱托付给了他走过的土地。这爱，具体而坚强，相信将会通过他的日记传递给热爱脚下每一寸土地、珍惜生命和文化体验的千千万万人。

当这样的爱汇聚成为一股股洪流，沿着京杭大运河、长城、茶马古道、丝绸之路、古蜀道、长江、黄河、南岭山脉形成奔流不息的人群时，人们

将惊讶地发现，每个人都和脚下这块五千年来繁衍生息着一个伟大民族的沃土血脉相连，人们重新找回了属于自己的中华民族身份证，从此像爱惜自己的生命一样爱惜、呵护身边的土地，悉心保护祖宗留在大地上的印记，铭记并传播先人留下的故事，用自己的行动书写新的文化篇章。

对运河和运河人的生活写实的记述，赋予了林正的日记专业价值，他的日记将成为文化学者、历史学者和社会学者研究运河的第一手资料。世界自然与文化遗产学者将从他的日记中获得保护中华民族身份事业的鼓舞。经济学者和旅游学者将从他的经历中获得构建京杭大运河生态与文化遗产廊道的设计和经营灵感。

恩格斯说：“人们看到的，正是他们想要看到的东西。”每个中国人一生中都应该走一趟京杭大运河，或徒步，或骑自行车，用生命体验属于自己的庄严国土。林正的贡献是，他用自己的行动和文字，记录了运河的一个“时间剖面”。这样的剖面多了，人们就能时刻听到自京杭大运河发出的生命的、人的和文化的声音了，庄严国土上，没有人会担心民族身份问题了。

从专业的角度，还希望林正有朝一日能重走运河，走得更慢些，记述更加翔实些！还希望读到这本日记的朋友，不仅要加入到林正的行列中来，一起骑走京杭大运河，一起用自己的方式感悟生命、生活与土地的心灵联系，还要一起记录每时每刻发生在神圣国土上的故事，让这些故事流传下去，以激发出更多的故事！

2010年4月27日于燕园



雅趣文丛

古泽初霁：古玩收藏笔记（已出）

周仰东 著

小麦的小人书（已出）

蔡小容 著

人生的节气（已出）

季红真 著

骑车走运河（已出）

徐林正 著

玫瑰与石头（待出）

艾云 著

中国布衣（待出）

张曼菱 著

目 录

有梦想，人生才完整	(高希希) 5
每个中国人都该走一趟京杭大运河	(李迪华) 7
序曲 白浮泉	1
通惠河	11
7月30日 北京(天安门)——通州(张家湾)(0—64公里) ...	11
北运河	17
7月31日 张家湾——香河(65—90公里)	17
8月1日 香河——河西务(91—130公里)	20
8月2日 河西务——杨村(天津武清区)(152—194公里) ...	26
8月3日 杨村——天津(195—217公里)	28
南运河	33
8月4日 天津——杨柳青(218—276公里)	33
8月5日 杨柳青——静海(277—316公里)	40
8月6日 静海——青县(317—387公里)	45
8月7日 青县——沧州(387—420公里)	48
8月8日 沧州——旧州——沧州(40公里)	51
8月9日 沧州——泊头(462—528公里)	54
8月10日 泊头——东光(529—561公里)	57
8月11日 东光——吴桥(562—610公里)	60
8月12日 吴桥——德州(610—650公里)	63
8月13日 德州——故城(650—704公里)	66

8月14日	故城——临清(705—804公里)	69
8月15日	临清	71
鲁运河		75
8月16日	临清——聊城(805—877公里)	76
8月17日	聊城	78
8月18日	聊城——阳谷县张秋镇(888—956公里)	81
8月19日	张秋——梁山(957—1015公里)	84
8月20日	梁山——济宁(1016—1100公里)	88
8月21日	济宁	92
8月22日	济宁——微山县南阳镇 (1101—1132公里,另加45公里水路)	95
8月23日	南阳镇——微山县(1132—1214公里)	102
8月24日	微山县——微山岛(1215—1250公里)	108
8月25日	微山岛——台儿庄(1250—1316公里)	115
8月26日	台儿庄	122
中运河		129
8月27日	台儿庄——邳州(1325—1375公里)	129
8月28日	邳州	133
8月29日	邳州——土山——邳州——皂河 (1406—1463公里,另加30公里水路)	135
8月30日	皂河——宿迁(1464—1491公里)	146
8月31日	宿迁——泗阳(1491—1564公里)	147
9月1日	泗阳——淮安(1565—1636公里)	150
9月2日	淮安	152
9月3日	淮安——楚州(1636—1699公里)	155
9月4日	楚州	157

里运河·····	159
9月5日 楚州——宝应(1700—1730公里)·····	159
9月6日 宝应——高邮(1630—1721公里)·····	161
9月7日 高邮·····	164
9月8日 高邮——江都——扬州(1721—1803公里)·····	170
9月9日 扬州·····	173
9月10日 扬州城区——高旻寺(来回30公里)·····	179
9月11日 扬州——瓜洲——镇江(1857—1906公里)·····	181
江南运河·····	187
9月12日 镇江·····	188
9月13日 镇江——谏壁——常州(1908—2046公里)·····	195
9月14日 常州·····	199
9月15日 常州——无锡(2027—2097公里)·····	199
9月16日 无锡·····	200
9月17日 无锡——梅村——苏州(2098—2187公里)·····	202
9月18日 苏州·····	204
9月19日 苏州·····	206
9月20日 苏州——嘉兴(2188—2286公里)·····	209
9月21日 嘉兴·····	212
9月22日 嘉兴——杭州(2286—2366公里)·····	215
9月23日—29日 就是杭州·····	216
附：骑车走运河路线示意图·····	223

- 有路的地方，自行车能到；没路的地方，自行车也能到
- 每个中国人都该走一趟京杭大运河

2007年夏天，我骑车走了一趟京杭大运河。

10年前，我曾从京杭大运河最南端来到最北端，从春暖花开的杭州来到了春寒料峭的北京。当然，我走的不是运河，而是铁路。阴差阳错，歪打正着，我在北京一呆就是10年。

这次，却又歪打正着骑车下江南。这是一条回家的路吗？

我欣赏贾平凹《西路上》的那句话：“古人的行是徒步的或骑了一头毛驴，日出而动身，日落而安息，走到哪儿吃在哪儿住在哪儿，遭遇突如其来的饥渴、病痛、风雨和土匪，那是真正体验着生命的存在。”

自行车就是我的毛驴。我一直认为，一起走了近三万公里的自行车是有生命的，如果我是徐霞客，他就是同甘共苦的顾行；如果我是堂吉珂德，他就是不离不弃的桑丘。

再也没有比自行车更适合行走的交通工具了。有路的地方，自行车能到；没路的地方，自行车也能到。

我希望我的下半辈子，能够骑着自行车走遍全球每一个角落，这就是我想要的生活。

作为骑车走世界的第一步，我选择了丝绸之路，从国内部分最西端到红其拉浦（帕米尔高原的中巴边境）一路往回骑，最后到达丝绸之路起点西安。

朋友问为何首选这条路线。我说：“帕米尔高原平均海拔 5000 米以上，我从这里出发，起点高啊，而珠峰好像不让骑车。”

我提出辞职，却没有 10 年前“先斩后奏”那样彻底，一直犹犹豫豫、磨磨蹭蹭。最终给自己留了一条后路——没有办理辞职手续，也没有去帕米尔高原，而是骑车走了京杭大运河。原因很简单：这条路好走。

于是，我和京杭大运河有了一次美丽的邂逅。

骑行的装备都是现成的，只是增添了一些药品和食品。看了一堆资料才发现，大运河申请世界文化遗产是一个热门话题。其中李迪华的一



· | 夕阳下美丽的运河（台儿庄段） |

句话充满了人文主义精神：“每个中国人都该走一趟京杭大运河，或徒步，或骑自行车。”2004年，作为北大景观设计学研究院副院长的李迪华带着一群学生骑车走了一趟大运河。

我就给他打电话。在电话里，他的激动和热情打消了我的忐忑。在我骑行的日子里，他成了我的学术顾问，在骑行中遇到一切问题都能随时得到解答。

此外，我决定去看看白浮泉和郭守敬纪念馆。我给龙山度假村打电话，要求参观白浮泉。接电话的女孩请示了“上级”后答复：白浮泉不对外开放。后来我打了多次电话要求“看一眼”。但对方的口气坚定如刘胡兰，宁死也不松口。最后我问：“如何才能看白浮泉。”对方说：“那你在这里住一夜吧，优惠价336元。”

白浮泉属于北京市文物保护单位，我尝试给北京和昌平的文物部门打电话，结果让人啼笑皆非，他们好像根本不知道白浮泉。（是不是接电话的人不对头？）

336元对我来说不算个大数目，但总觉得这样做挺傻的。

“与历史上之北京城息息相关者，首推白浮泉。”北大教授侯仁之在《白浮泉遗址整修记》中如是说。

历史上，京杭大运河经历了三次大修。公元前486年，为了北上争霸，吴王夫差开通了连接长江和淮河的邗沟，这是大运河最早的一段。公元610年，隋炀帝完成了以洛阳为中心，以北京、和杭州为终点的大运河。第三次大修是在元朝。京杭大运河一般分为七段：北京到通州区为通惠河，长82公里；通州区到天津为北运河，长186公里；天津到临清为南运河，长400公里；临清到台儿庄为鲁运河，长约500公里；台儿庄到淮阴为中运河，长186公里；淮阴到瓜洲为里运河，长约180公里；镇江到杭州为江南运河，长约330公里。

1272年，元世祖忽必烈把首都迁到北京城（大都）之后，尽管把北

京城的大街小巷都命名“水井”（“胡同”即蒙古语“水井”的意思），但依然要面对缺水的问题。京杭大运河也因缺水只能通航到距北京城18公里的通州。也就是说，那时的京杭大运河其实是“通杭”大运河。大船来到通州，必须将货物卸下，然后用马车、手推车运送到京城。

元代水利部河政局局长（都水监）郭守敬带人遍访北京郊区，铁鞋踏破，终于找到冒着汨汨清泉的白浮泉。他决定把白浮泉作为通州和北京那段运河的水源。“郭守敬经始其事，开渠引水，顺自然地势，西折南转，绕过沙、清二河之河谷低地，经今昆明湖之前身瓮山泊，流注大都城内积水潭。”要将白浮泉的水引入昆明湖却不是一件容易的事情。昆明湖海拔40米，而白浮泉的海拔55米，落差仅15米，在引水的过程中会路过沙河、清河等海拔低于40米的低洼地。为了解决这个难题，于是，郭守敬巧妙地修建了一条40公里的引水渠，顺自然地势，蜿蜒而行，西折南转，最终顺利流入昆明湖。15米的落差，却要流转40公里，近乎走平路。因此，每一个转弯都要经过周密计算。我骑行在京密引水渠边，几乎感觉不到水的流动。

昆明湖储存的水，经昆玉河注入“海子”（今北海、积水潭、什刹海和消失了的太平湖一带）。然后在崇文门外向东，在朝阳区杨闸村向东南折到通州，全长82公里。白浮泉的发现，给运河北京城到通州段注入了水源，南方漕运来的船只直接可以进入北京城积水潭码头。

1293年秋，忽必烈看到整个积水潭码头的“漕运船只密密麻麻遮蔽了整个水面（舳舻蔽水）”，龙心大悦，赐名通惠河。但到元末明初，漕船不再进入“海子”，通惠河演变为从东便门大通桥至通州，全长18公里。

通惠河的开通，让大运河变成了名副其实的京杭大运河。

7月24日，做了再度碰壁的心理准备，我又给龙山度假村打电话。

没想到对方口气仿佛换了个人——其实就是另外一个人。她自我介绍说叫纪风云，是以前龙山度假村的销售经理。她马上给我联系好了