

东坑里

首次自行车之旅

公宇



京杭運河

首次自行車之旅

作 者： 沈興大

封面題字： 邵 宇

速 寫： 邵 宇

水利電力出版社

世界著名之奇迹
上下二千四百年

中華民族之瑰寶
南北三千六百里

珍貴的資料・美的享受

獻給海內外炎黃子孫和國際友人

京 杭 運 河
首次自行車之旅

沈興大 著

責任編輯：蔡 藩

水 利 電 力 出 版 社 出 版

國外發行：香港凱得出版社有限公司

香港威亞柯式印刷有限公司印刷

1987年8月第一版

ISBN 7-120-0047-3/TV·54

書號 15143·6566

版權所有 翻印必究

目錄

前言

了解中國歷史的一把鑰匙（代序）

奔向古源頭 • 通惠河源頭白浮泉 • 譜寫北京水利新篇章 • 天下第一泉和北京鴨 • 慈禧行宮 • 高粱橋的傳說

大運河運來的北京城 • 積水曾足漕運碼頭 • 古代糧倉 • 大運河與北京人生活 • 興建北京城立下的豐功

“萬舟駢集”的通州 • 京東慶豐閘 • 史籍留名的八里橋 • 形似航船的城 • 會見扛過皇糧的百歲老人 • 建設中的北京衛星城

從張家灣到河西務 • 往昔的水陸要衝 • 新舊河西務 • 乾隆踹過的老槐樹

天子經過的渡口——天津 • 三岔口——天津的搖籃 • 護航女神的故事 • 明成祖渡河處 • 欣欣向榮的外貿港口 • 水的甘苦 • 狗不理包子和小站米

從年畫之鄉到泥瓦匠之鄉 • 在楊柳青訪畫師 • 沙窩蘿蔔賽鴨梨 • 在綠色長城下騎行 • 夜訪紅燈照後代 • 出泥瓦匠的青縣

林冲發配的地方——滄州 • 永不乾涸的“龍窩” • 熱鬧的牲口集市 • 林冲發配的滄州在何處？ • 舊貌換新顏 • 聰明的老河兵

人困馬乏到吳橋 • 金絲小棗的產地 • 九河交匯的交河 • 名符其實的雜技之鄉

魯西北重鎮——德州 • 特產扒鷄和“掀腕豆腐” • 中菲友誼佳話 • 大書法家顏真卿的故事 • 拜謁東方先生墓

三次搬遷的武城 • 四女寺減河及其傳說 • 嶄新的縣城 • 農民皇帝竇建德故里

為皇家燒磚的古窯地——臨清 • 河水變得豐滿活潑起來 • “富庶甲齊郡” • 踏訪古窯遺址 • 首屈一指的哈達產地

從聊城到東阿 • 富麗卓絕的山陝會館 • 曹植墓前話曹植 • 東阿貢膠 • 武松打虎處

過黃河 • “上有蘇杭，下有臨張” • 運河是怎樣穿過黃河的 • 途經王倫故里 • 黃河之水天上来

水滸英雄的大本營 • 登梁山 • 往昔民族英雄 • 大運河史上的傑作
• 尋訪白英老人的後裔

李白痛飲之地——濟寧 • 大運河中段重鎮 • 玉堂醬菜和濟寧路青猾皮
• 李白、杜甫的足跡 • 濟寧漢碑羣和武氏墓羣石刻

環微山湖一週行 • 稻香魚鮮是魚台 • 微山島上三賢墓 • 大運河運來了孔廟巨碑

兵家必爭之地——徐州 • 劉邦故里見聞 • 歷史上有名的水次倉 • 登戲馬台 • 瞻仰淮海戰役烈士紀念塔

項羽故里——宿遷 • 新興的邳縣港 • 宿遷地名的由來 • 舉鼎擇婿的故事 • 運河邊上的美人泉

“南船北馬”轉輸地——淮陰 • 三水交會碼頭鎮 • 踏訪淮陰侯韓信的遺迹 • 雄偉的“水上長城” • 盛極一時的王營鎮

“七省咽喉”——淮安 • 古淮河之濱的“船城” • 遶唐使必經之地 • 文通塔與勺湖 • 瞻仰周恩來故居 • 風味獨特的淮安蒲菜

白帆片片屋脊過的高郵 • 路經藕粉之鄉 • 河床高於屋 • 唐塔 黑尻 雙黃蛋

夢牽魂繞的揚州 • 水往高處流 • 最古的運河——邗溝 • 隋唐時的碼頭——茱萸灣 • 唐代的第三大都會 • 久負盛名的國際城市 • 揚州
“三把刀” • 新舊兩瓜洲

東南鎖鑰——鎮江 • “金陵津渡” • 富有詩情的鎮江三山 • 大運河把牌筏分送南北 • 全國聞名的鎮江鍋魚

新興的工業明星城——常州 • 齊梁帝王陵石刻羣 • 古琉球國使泊舟的毗陵驛 • 參觀常州梳篦廠 • 蘇東坡繫纜的艤舟亭 • 願家鄉變得更美

魚米之鄉——無錫 • “神奇的旅遊” • 淡水養殖與陶朱公范蠡 • 四大米市之一 • 無錫特產“三空”

“東方威尼斯”——蘇州 • 夫差自刎的滄墅關 • 小橋流水人家 • 罕見的水陸城門 • 胥定橋上憶古人 • “海上絲綢之路”的重要港口 • 五百年不熄的“金磚”窰 • 姑蘇城外寒山寺

浙北交通樞紐——嘉興 • 大運河上最長最美的古石橋 • 絲綢巨鎮——盛澤 • 烟雨樓和南湖畫舫 • 留下南施指甲印的樸李 • 驅逐“瘟神”

“人間天堂”——杭州 • “軟寶石”產地 • 大運河終點——艮山港 • 治水有功的白居易蘇東坡 • 訪龍井茶產地 • 安吉竹鄉見聞 • 再見吧，大運河

前言

在秋雨綿綿的江南鄉村公路上，兩個推着自行車的旅行者，掙扎着前進，一個人推不動時，另一個人就跪在泥水中幫着推……當他們看到以盛產泥人聞名於世的“無錫市”路標時，已經成了兩個真正的泥人。年長一點的就是本書的作者、人民中國雜誌社記者沈興大，年輕的是同行的攝影記者劉世昭。

1981年5月，他們從北京昌平縣的白浮泉出發，開始了騎自行車踏訪中外聞名的京杭運河。這在國內還是首次。顧不上料峭的春寒，似火的驕陽，蕭瑟的秋風和寒冷的冬夜；顧不上年邁的老人，幼小的子女，他們往返於運河兩岸，縱橫行程竟達一萬多公里。日曆翻過了四百零八頁，才到達了運河的南端——杭州的錢塘江畔。這不是一般的旅行，這是用對偉大祖國的愛和頑強的意志，去書寫運河的昨天、今天和明天；而車輪印下的行行曲線，正是這首歷史交響詩動人的樂譜。

京杭運河——兩千四百多年前就開始興建的這條交通大動脈，流經冀、魯、蘇、浙四省，連接北京、天津、杭州等市；將互不聯繫的海河、黃河、淮河、長江和錢塘江等眾多水系縱橫溝通，在漫長的歲月裏，她在政治、軍事、文化、經濟等方面發揮了巨大的作用。這種神奇美妙的構思和艱難巨大的工程震驚了世界，她是中華民族的瑰寶，是炎黃子孫的驕傲。

作者沈興大是在運河邊長大的，“水在枕邊流，帆從窗前過”的景象在他幼小的心田上就留下了深刻的印象。他正是懷着對運河的特殊感情和深沉的愛，去完成了這一史無前例的自行車之旅。他很同意“要了解中國歷史就要了解大運河”的說法，親自深入實地考察了運河沿途的自然景觀，歷史沿革，名勝古跡，風俗民情，神話傳說，城鎮變遷，建設新貌以及運河美好的未來。

當你們讀着書中娓娓動聽的歷史故事，文化古跡的來龍去脈，繪聲繪色的風俗民情，秀麗嫵媚的沿河風光，以及古老運河的舊貌新容，猶如在作者的引導下，身臨其境般地漫步在1800公里的運河兩岸，伴着運河的水聲，看着、聽着、想着運河的歷史腳步和她的光輝未來……

這本書的部份內容，曾在對日發行的《人民中國》上連載過。日本讀者反應十分強烈，有的讀者讚譽其為“現代版的《馬可·波羅遊記》”；當讀者看到文中提及作者在訪問途中生病的內容後，紛紛寄來慰問信，一位老人還給作者寄來了“護身符”。這次，作者把更豐富的內容，以書的形式奉獻給海內外讀者，我相信你們讀後會覺得這是一次美的享受，也一定會激起更強烈的反響。

國內幾家文化、藝術、工程、新聞、出版單位聯合發起組織出版《京杭運河》系列叢書，除這本書外，還將出版大型豪華本《京杭運河攝影集》、《京杭運河書畫集》等，這確實是一件值得稱頌的壯舉。這套系列叢書的問世，不僅使海內外炎

黃子孫，以及我們的後代更好地了解運河、認識運河；還可向世界人民介紹中華民族值得驕傲的這顆璀璨明珠。

可以設想，運河兩岸良好的投資環境，以及多彩多姿的旅遊勝地，還將會引來五大洲千千萬萬的朋友。

1987年5月於北京

朱光



京杭運河略圖

了解中國歷史的一把鑰匙（代序）

中國主要的大江大河——黃河、長江、淮河、錢塘江、珠江等等，都是東西向東流的。但是在人口稠密的近海富庶地區，有一條大河却是南北向的——它就是北起首都北京，南至美麗的花園城市杭州，中經天津市和河北、山東、江蘇、浙江四省的京杭運河。

我的家鄉就在江蘇省長江以南的一個小鎮上，地名叫做戚墅堰，它緊緊地依傍着大運河。我的童年和青少年時代，就是在那兒度過的。那裏有一條狹長而熱鬧的小街，幾乎有一半人家的房屋就建在伸入河中的木樁上。人在上面住，水在枕邊流，每天從早到晚，片片白帆就打臨河的窗前掠過。

鎮上居民的生活，一天也離不開大運河。男子們擔着水桶，從運河裏挑水，存入水缸，然後用明礬澄清一下，以供飲用。婦女們來到碼頭上，淘米、洗菜、或者沅洗衣服，大家邊幹活兒邊聊天；說笑聲、流水聲、擣衣聲，響成一片。人們外出探親訪友，也都離不了運河上的航船。

對孩子們來說，運河更是他們不可缺少的伙伴。我至今還十分留戀在運河邊上度過的童年生活。春天，河水解凍了，一夜東風，鎮外運河兩岸一下子都變綠了。小伙伴們聚在一起，揀上一捧碎瓦片，來到河邊，打水瓢玩，一片又一片，比賽着，看誰的瓦片點水的次數多。一到夏天，就更快活了。大家幾乎整天都泡在河裏，或者扎猛子捉迷藏，像孩子躺在母親的懷抱裏，盡情地撲騰，撒嬌；或者帶個小木盆，邊玩邊摸螃蟹，逮小蝦。夜裏夢中也激蕩着運河的波浪和水聲。……

更難忘的是，夜晚圍在小油燈下，聽老人們講述大運河的故事。

“話說隋煬帝開運河，下江南看瓊花……”老人們每次都是這樣開頭，講述那不知講了多少遍的故事。可我們還是百聽不厭。

至今我還記得他們的講述：隋煬帝從東都洛陽下江南，到揚州去看瓊花，他和他的后妃、王公貴族、文武大臣坐的船隻有好幾千艘，首尾相接，長達200餘華里。光緋夫就有八九萬人。還有20多萬名騎兵沿河護行。而隋煬帝乘坐的龍舟，上下有四重。沿途每到一地，500里以內的老百姓都要進獻羊羔美酒，山珍海味，宮人吃不了，就統統倒掉。最後，這個勞民傷財的暴君，第三次下江南時，就在揚州被手下大將殺死了。……

那麼，隋煬帝為什麼要開鑿運河？難道就是為了到揚州看瓊花嗎？這個問題，到我長大以後才從歷史書上找到了答案。

隋煬帝楊廣，是隋文帝楊堅的次子。他是中國歷史上一個有名的暴君。他陰險毒辣，先是用兩面派手段，騙取隋文帝的信任，使隋文帝廢掉太子楊勇，立他為太子。接着，又趁文帝病危，讓心腹殺死文帝，於公元604年登上了皇帝寶座。第

二年，即大業元年（公元605年），隋煬帝便下令修建大運河。工程分四段進行：大業元年，徵發360余萬民工，在北方修通濟渠，從洛陽西苑通到淮河邊上的山陽（今江蘇淮安），使洛水、黃河、泗水、汴水與淮河相通。同年，又徵發十幾萬勞動力，疏通擴大山陽漕，南起江都，北至山陽，又使淮河與長江連接一起。這樣就可以從隋朝東都洛陽直達揚州了。大業四年（公元608年），徵調民工100多萬人開永濟渠，南接黃河，北通涿郡（今北京東南）；大業六年（公元610年），開江南運河，北自京口（今江蘇鎮江），南至余杭（今浙江杭州）。前後用了六年的時間，大運河全綫工程告成。這條長達2700公里的大運河，第一次溝通了海河、黃河、淮河、長江和錢塘江五大水係，形成了以洛陽為中心的四通八達的水上交通網。

隋煬帝耗費如此巨大的人力物力開鑿大運河，貪戀揚州的繁華和風光，追求享樂，是顯而易見的，但這祇是一個方面。他開鑿大運河的根本目的，還是出於封建統治的政治、經濟發展的需要。

原來，隋朝的建立，結束了東晉以來270多年南北長期分裂的局面，但新政權很不穩固。特別是東南地區，各方面的反隋鬥爭此起彼伏，隋王朝乃調集大軍前往鎮壓。大規模的軍事行動是需要解決交通條件的；同時為了炫耀武力，加強統治，隋煬帝準備發動對高麗的戰爭，需要在涿郡建立據點，這就是他開鑿運河的政治和軍事上的目的。此外，還有一個經濟上的目的，那就是隋朝在長安和洛陽龐大的官僚機構和軍隊需要充足的糧食和其他物資的供應。這時，統治中心所在的關中地區的出產已遠遠不能滿足需求了。而江南地區，十分富庶，轉運江南的財富，也無疑急需開鑿運河。正是出於這種歷史發展的需要，隋煬帝不惜驅使數百萬人民開鑿運河。古代勞動人民為開鑿運河，付出了巨大的代價和犧牲。如開通濟渠，360萬民工，剛開了三分之一，就“死屍滿野”，減少了150多萬。接着開永濟渠，男壯丁不夠，甚至將婦女抓來頂替。

一般說來，隋代人民開運河，奠定了中國南北大運河的基礎。但這還不是大運河開鑿最早的歷史。追溯大運河誕生的歷史，應該是比隋煬帝時代還要早一千多年的春秋戰國時期。

公元前770～前221年的春秋戰國時期，是中國歷史上從奴隸社會向封建社會人轉變時期，當時作為宗主國的東周日趨衰微，王室分封的一百多個諸侯國，展開了一場長期而頻繁的兼併戰爭。

在這場兼併戰爭中，幾乎在同一時期——公元前5世紀前後，為了同一目的——戰爭的需要，產生了中國古代最偉大的兩項全靠人力完成的工程：一是長城，在北方的燕、趙、秦等諸侯國，為防禦北部匈奴族騷擾和鄰近諸侯國的侵襲，在各自的邊境上修築邊牆，這些邊牆就是秦始皇統一中國後聯結起來的萬里長城的開端；二是運河，南方諸侯國之一的吳國，為了爭霸的需要開鑿邗溝，它即是現在京杭運河最早的一段。

地處太湖流域水網地帶的吳國，其國君闔閭為了向西擴展其勢力範圍，於周敬王十四年（公元前506年），命伍子胥主持開鑿了從太湖向西直達長江的胥溪運河。後來，闔閭帶着軍隊從胥溪進攻楚國，取得很大勝利。這條長100多公里的胥

產，是中國最早的人工運河。

此後，在對近鄰越國的戰爭中，闔閭負傷病死。公元前495年，他的兒子夫差繼位，為報殺父之仇，進攻越國的軍事需要，又派伍子胥開鑿一條從太湖向東直達海口的胥浦運河，並於第二年由胥浦入海攻打越國。越王勾踐被困會稽，無力還擊，只得求和，並被迫帶着妻子和大臣范蠡到吳國去做人質。

吳王夫差在戰勝越國之後，一心要北進爭霸。周敬王三十四年（公元前486年），他下令於長江北岸的今江蘇揚州西北蜀岡上築邗城，作為討伐齊國（今山東北部地區）的據點。同時，從邗城向北開鑿一條運河，引長江水北流入淮水，全長185公里。因這條河從邗城城下流過，故稱“邗溝”。公元前485年，吳將徐承便率領水師經邗溝轉淮水，出海北上進攻齊國。第二年，在艾陵（今泰山腳下的泰安縣），打敗了春秋時期第一個建立霸業的齊國。

這條邗溝，就是後來隋煬帝疏通擴大的山陽瀆。也就是京杭運河最早的一段。

公元618年，統治僅僅38年的隋朝滅亡以後，又歷經唐、五代十國、宋遼金等朝代更替。到了13世紀，元世祖忽必烈統一了中國，定都大都（今北京）。中國的政治、軍事中心由中原地區移到了北方，而經濟財富中心仍在江浙一帶，原來以洛陽為中心的運河系統已不能適應當時形勢的需要，於是，元王朝繼隋之後又一次大規模地開鑿運河。從公元1283年到公元1292年，先後開鑿了三段河道，把橫向繞道中原的大運河，改造成為以北京為中心，南下直達杭州的縱向大運河。這就是我們現在在地圖上所看到的京杭運河的基本路線，它比隋代大運河縮短航程近一千公里。

從公元前486年開邗溝算起，中國的京杭運河，至今已有2400多年的歷史了。著名的國際運河——蘇伊士運河，總長173公里，開成於1869年；巴拿馬運河，全長81.3公里，開成於1914年。無論從開鑿的歷史，還是從規模、長度來看，中國的京杭運河都遙遙領先。

大運河與萬里長城實在是中華民族的驕傲，“人類歷史的奇迹”。

50年代末期，我離開家鄉，橫渡浩淼長江，來到江北的揚州上大學。揚州，這座歷史文化名城，是我早已嚮往的地方。說來也巧，我在大學學習的專業偏偏又是歷史。在這裏的四年大學生活中，除了學習較為系統的書本知識外，我和同學們還常常利用節假日走街串巷，訪問名勝古迹，了解古揚州的歷史和變遷。我深深地感到，運河的開鑿在揚州發展史上所起的作用，實在是太大了。

就說揚州的建城史吧，公元前486年吳王夫差下令修築的邗城便是揚州城的雛型。但那時，它祇不過是個駐紮軍隊和屯放糧食、武器裝備的軍事據點。後來由於它處在南北大運河與橫貫中國大陸的長江的交匯點上，才自然而然成為國內南北交通的樞紐。到唐代它已是“富庶甲天下”的首屈一指的大都會和國際貿易港口，當時僅住在揚州的外國商人，就多達數千人。“煙花三月下揚州”，全國許多文人學士都薈萃於此。揚州，隨着運河的開鑿而誕生，又隨着運河的發展而發展。無怪有人把它稱為“運河之城”。

其實又何止揚州，大運河的開鑿促進沿岸城市發展的例子是不勝枚舉的。就說大運河起點的北京吧。現在人們來到北京所見到的世界聞名的古建築羣——雄偉的

紫禁城，聳入雲霄的天壇，以及明十三陵等，其建築材料，絕大部分都是通過大運河從外地運來的。假如沒有大運河，恐怕也就不會有後來的北京城吧！還有，沿河的一些重要城市，如天津、河北的滄州、山東的德州和臨清、江蘇的徐州和蘇州、浙江的嘉興和杭州等地的興起和發展，也無不與大運河有着不可分割的淵緣關係。大運河流經的地方，是中國人口最稠密、經濟和文化最發達的地區之一。

在中國歷史上，許多影響歷史進程的重大政治事件和軍事行動，也都跟大運河交織在一起。

遠的歷史就不去說它了。例如，15世紀，明太祖朱元璋的第四子燕王朱棣，成功地發動了一場軍事政變，從他侄兒——建文帝朱允炆手裏奪取了帝位。這場名之為“靖難之役”的軍事政變，就是從北京出發，沿着大運河南下攻入當時的大明京城南京的。這場政變的成功，導致了朱棣將北平改為北京（北京之稱即由此始），以及北京城的建設和定都。

在中國的近代史上19世紀中葉洪秀全領導的太平天國運動，本世紀初震撼世界的義和團運動，乃至抗日戰爭中的鐵道游擊隊，40年代末中國人民解放戰爭中的決定性一戰——淮海戰役等等，都發生在運河之畔。大運河裏，流過不知多少為自由解放而奮鬥的志士仁人的鮮血。……

大運河貫通了上下2400多年的歷史。有人說：“要了解中國歷史，就要了解大運河。”這句話是有道理的。大運河，可以說是了解中國歷史的一把鑰匙。

大運河的開鑿，把本來互不聯繫的海河、黃河、淮河、長江和錢塘江五大水系溝通串聯了起來，成為中國古代南北交通的大動脈。人們坐上船，通過大運河和它溝通的各大水系，可以周遊大半個中國。在公路、鐵路和航空運輸尚未出現的時代，它不僅大大方便了國內交通，而且也促進了中外各方面的往來和交流。

衆所周知的中日文化交流的偉大使者、唐代高僧鑑真大師東渡日本，就是由大運河的瓜洲渡口上船啓航的。而歷史上大批的日本使者、僧人、留學生等泛海來到中國以後，有不少人在運河上航行過。北宋熙寧五年（公元1072年），著名的日本學問僧成尋法師，從寧波海港上岸，去台州參拜天台山之後，便從杭州坐船沿大運河北上，走了一大段水路去參拜另一佛教聖地——山西五台山。成尋法師在他所著的《參天台五台山記》中，詳細而生動地記錄了他行舟運河途中的所見所聞和船隻過閘的情景。這些記載，對研究大運河及其水工建築物，都頗有參考價值。又如，日本畫聖雪舟等揚來中國旅行遊學時，也曾從南方溯運河北上，到達北京。在他留傳下來的寶貴作品中，我們可以看到大運河沿線壯麗的山水風景。

13世紀，旅居中國的意大利人馬可·波羅，奉元世祖忽必烈之命，巡視江南。他從京城大都出發，沿着大運河一路南下。他在其著名的《馬可·波羅行記》中，對沿途經過的淮安、高郵、揚州、鎮江、蘇州、杭州等運河城市，作了詳細的描述。據說，他還在揚州任官職三年。

至今，運河兩岸還流傳着不少中外人民友好往來的佳話。

大運河對溝通中國南北交通，促進經濟、文化交流和對外友好往來等方面，在歷史上起着巨大作用。祇是到了19世紀中葉，它才開始衰敗下來。那是清咸豐五年（公元1855年），桀驁不馴的黃河在河南東北部的銅瓦廂決口，改道由山東利津入

尚，致使山東境內張秋至臨清的一段運河水源中斷，航運完全停頓；之後，黃河又多次決口氾濫，運河被阻滯淤塞的現象更為嚴重。隨之，掠奪中國資源的帝國主義列強侵入中國，紛紛在中國興修鐵路，津浦鐵路與京津鐵路相繼築成，替代了運河，成為南北交通的幹道。這時，腐敗無能的清政府，已顧不上也無能力修復大運河了。從此，運河變成了地方性的短途運輸水道。由於年久失修，旱潦之害不斷發生，給兩岸人民帶來了深重的災難。

新中國成立後，人民政府於50年代末期制定了改建大運河的計劃。經過疏浚和開拓，大運河江蘇省一段，已暢通500噸船隻，有的河段還可一年四季雙縱行駛2000噸的船隊。大運河山東以北的河段，也經過整修或重開，基本上恢復了河道，發揮其地區性航行或灌溉和排洪的作用。

現在，為了進一步發揮大運河南北交流的紐帶作用，有關部門又決定分期分段對它進行整治。目前，山東以南的前期工程——包括新建和增建港口、船閘，疏浚航道等，正在加緊進行中。可以預料，在新的歷史時期，大運河將會作出新的更大的貢獻。

大運河興衰的歷史可以一頁一頁地翻過去，然而，大運河的水，曾經像母親的乳汁一樣哺育我長大，却是我永遠不能忘懷的。大運河給我的童年和少年時代的生活帶來過無限樂趣啊！多少年來，我一直夢想着沿大運河作一次全程旅行。我要好好地看一看大運河的全部豐采和英姿，探訪那些聞名中外的名勝古迹，搜集那些耐人尋味的故事和傳說。我還要看看她今天的新面貌，訪問運河居民，了解他們的生活和習俗。……

這個機會終於到來了。那是1981年春天，《人民中國》編輯部批准了我採訪大運河的計劃。

按照計劃，此行基本上沿着元、明、清時代開鑿和經營的大運河進行採訪。為了便於進行深入、細緻的採訪活動，我決定以自行車作為此行的主要交通工具。這就是說，我將騎着自行車跑完大運河近1800公里的全部旅程。這樣做也是出於實際的需要，因為大運河從北京至山東的一段（約為全程的40%）目前尚不通航。

騎自行車進行長途採訪，對我這個開始向50歲“進軍”的人來說，無疑是一次不小的考驗。但想到昔日的夢想就要變成現實，想到編輯部同仁的熱情支持和鼓勵，想到廣大讀者的殷切期望，也就增添了我的許多勇氣和信心。

這次與我同行的，還有年輕的攝影記者劉世昭。

從1981年5月19日踏上征途到1983年1月19日結束，當中除因病或春節暫停外，共歷時408天，縱橫行程上萬公里。首次自行車之旅的成功，承蒙得到國家水利電力部水利水電科學研究院姚漢源、朱更翎、鄭連第等水利專家學者的指導，得到沿河各地有關部門和許多人士的大力支持和幫助。值此拙作出版之際，謹表示衷心感謝！因作者水平所限，難免有不當或差錯之處，歡迎讀者諸君批評指正。

奔向古源頭

通惠河源頭白浮泉

1981年5月，正當綠滿北京城的季節，期待已久的“大運河自行車之旅”開始了，與我們暫時同行的還有水利水電科學研究院研究生蔡蕃君。他正在考察古代漕運與北京的供水問題，所以相約在北京地區一起活動。

俗話說：“樹有根，水有源。”大運河的源頭在哪裏呢？正如代序已經交代的，由於大運河是在不同歷史時期、經過多次挖掘而成的一條人工河道，所以它不像自然河流那樣，祇有一個源頭；而是分段採納客水，作為自己的水源。又由於沿途地形高低不一，所以也不像自然河流那樣，由高往低，祇有一個流向；而是隨地形的變化，有的段從北向南流，有的段又由南往北流。

大運河北京的一段，乃是六七百年前的元代水利專家郭守敬（公元1231～1316年）領導開鑿的通惠河，全長約80公里。其源頭，則是北京北郊35公里處昌平縣龍山腳下的白浮泉。我們的運河之旅，就是從探訪這古源頭開始的。

出北城的德勝門不遠，便進入滿眼翠綠的北郊區了。週圍的環境頓覺安靜下來，空氣也越來越新鮮。

“嘿，逮魚的！”在路邊樹蔭下歇腳的三個小伙子，看見我們這般行裝打扮，不禁脫口而出地議論道。

在北京，有不少人利用休假日，三三兩兩地騎着自行車或摩托車，帶上漁具和乾糧、水壺，到郊區的河湖或水庫垂釣。我們一行三人，頭戴草帽，車把前的小貨框裏放着水壺和挎包，而劉君後座架上掛的那個放照相器材的圓筒筐，簡直就像那魚簍子。

中午，在京昌公路上的沙河鎮用餐，小憩後繼續蹬行，於下午1時30分便抵達昌平縣縣城。行程35公里。昌平縣是北京市的郊區縣之一。中外遊人來北京必去一遊的八達嶺長城和明代十三陵地下宮殿等名勝古迹，就在它的境內。

一路上，留神觀察，發現立在路邊的長途汽車站站牌上，有不少站名是與水有關的：雙泉、清河、沙河、溝井、……。公路兩旁的水田，一方連着一方，剛出齊的稻秧生機勃勃，嫩綠可愛。看來，這一帶的水源相當豐富，這不禁使我聯想到六七百年前，郭守敬或許就是沿着這條路綫才找到白浮泉的吧。

第二天下午，在昌平縣文化科退休幹部于長泰老先生嚮導下，我們一行四人蹬車去探訪白浮泉。出縣城南行不遠，只見平地上崛起兩座小山，一座叫龍山，一座叫鳳山，取其“龍鳳呈祥”之意。大運河史上有名的白浮泉，就在龍山的東北麓。

來到跟前，只見貼着山麓用青條石三面圍築起來的泉池上，伸出九只石雕龍

頭。昔日十分旺盛的白浮泉水，就是從這些張大着的龍口裏噴吐到山前的河道裏，逕逕引向西南去。

“打我記事兒起，這白浮泉的水就一直沒有斷過。”于老觸景生情地回憶起來：小時候，一到夏天，就同伙伴來泉下的河裏游泳嬉戲。直到1958年，北京市財貿部門在這裏創辦養老院，收養本系統的鰥寡老人，才把泉水截住，用水泵把它抽提到山上的水塔裏，供老人們飲用。爲了保持水質清潔，泉池上又加蓋了水泥板，因此現在已看不到泉水。徘徊泉邊，遙想當年，郭守敬找到這股翻滾着白沫的泉水時，該是多麼的高興啊！

原來，歷史上的北京，一直是個缺水的城市。它雖然西有永定河，東有溫榆河、潮白河等幾條天然河流，但由於源短流急，距城區又遠，因此能否把它們引進城內，就成了關係北京盛衰的重要條件。自古以來，許多水利專家都爲解決北京城內的水源而奔波勞作不息。

12世紀初以北京爲都城的金朝，爲了把山東、河北等地的糧食運進北京，曾從京西石景山北面的西麻峪村開了一條人工河，把永定河水引出西山，過北京城下向東注入通州城東的潮白河。這條運河因河上建了許多控制水量的閘門，故名“閘河”。但由於永定河是一條間歇性河道，夏、秋洪水季節水勢極其凶猛，致使運河常常氾濫，對京城反而造成很大的威脅，而冬、春永定河流量極小，閘河水源難以保證；又由於永定河水含有大量泥沙，閘河淤積現象十分嚴重。故開鑿之後只使用了十多年，就因山洪決堤，不得已只好把它上游堵塞了。因此，接着定都北京的元朝，從江南徵調來的數百萬石糧米，水運到通州後，只得依靠人力和牲畜、車輛陸運進京。不用說，這是相當艱辛的。尤其是“方秋霖雨，驢畜死者不可勝計”，

公元1262年，30剛出頭的郭守敬因他的老師張文謙推薦，受到元世祖忽必烈的召見。郭守敬向元世祖當面提出了六條水利建議。其中第一條就是恢復利用金朝開挖的閘河，以解決通州與北京城之間的水運問題。元世祖聽後大爲讚賞並批准了這項建議，當即任命他爲“提舉諸路河渠”，掌管各地河渠的整修和管理。第二年，又升他爲“副河渠使”。但遺憾的是只有西山的玉泉之水，流量有限，不敷航運之用。

大約過了兩年，郭守敬提出了開闢水源的第二個方案，即利用金人過去開的閘河故道，引用永定河之水在它的引水口之上游開一道分水河。當永定河水暴漲而危及運河時，就開放分水河開口，使水退回永定河中，以減少進入運河下游的水量，解除對京城的威脅。這條運河對兩岸的農田灌溉以及順流下送西山的木材起了相當作用，對大都（今北京）城的建設發揮了重要作用，但對運糧還是無濟於事。

以後郭守敬不辭辛苦，仔細地踏勘了大都城四郊的水文和地勢情況，終於在他花甲之年，找到了白浮泉這個新水源。那種喜悅的心情是可想而知的。根據他的新方案，築堰把白浮泉水向西南沿白浮壩山河引入甕山泊，並沿途攔截其他泉水，匯合一起滾滾而下。諸多的山泉水，既可大大地增加水量，又因都是清泉水，泥沙很少，就可在河道上修建水閘，以便糧船平穩駛入大都城。

在郭守敬的主持下，這項工程於至元二十九年（公元1292年）春天開始動工。動工的那天，元世祖忽必烈命令丞相以下所有的官吏親操畚鍤到工地參加勞動，以

表示他對工程的重視。經過兵士、工匠等二萬餘人的辛勤勞動，第二年八月，工程勝利告竣，這標誌着京杭運河全綫通航。從此，南來的運糧船就直駛大都城中。

譜寫北京水利新篇章

從白浮泉順着曲折的小道，向山頂攀登。途中，王老俯首從地上揀起幾塊陶片，遞給我說：“這是夾砂紅陶片，屬於春秋戰國時期的文物，當地羣衆稱它爲‘魚骨石’”。

“這麼說，二千多年前，龍山上就有居民了。”

“正是這樣。前不久，我們還在山上發掘到兩處古代居民的遺址。這對研究昌平地區早期歷史，很有參考價值。”

說着已抵達山頂，登高遠眺，只見東北方向從莽莽蒼蒼的山區，蜿蜒流來的一條銀鍊似的水渠，正好由龍山脚下經過，向西而去。它就是有名的京密引水幹渠。

新中國成立後，人民政府爲了解決北京用水問題，1956年在北京西北百餘公里處的永定河上游建成官廳水庫（總庫容量22億立方米）和永定河引水幹渠，把調蓄後的永定河水引進城區。從1958年9月至1960年9月，又在北京東北約100公里處的潮白河上游建成密雲水庫（總庫容量爲43.7億立方米）。接着，又開挖了110公里長的京密引水幹渠，把密雲水庫所蓄的潮白河水引進城區。筆者當年曾隨同國家機關幹部一起，參加了後期挖渠工程的義務勞動。爲早日通水，大家的幹勁十足，都紛紛提前完成土方任務。這兩大引水骨幹工程的完成，爲改善北京的工農業生產和人民生活用水緊張狀況，起了很大的作用。

歲月流逝。當年郭守敬領導開鑿的通惠河，從白浮泉向西到昆明湖間長約35公里的白浮鑿山河，因山洪沖擊早已堙廢而很難找到它的踪迹了。但令人驚嘆的是，京密引水幹渠從白浮泉到昆明湖的一段，竟與白浮鑿山河路綫基本吻合。可見，精於算數、水利而巧思絕人的郭守敬在開發北京水資源上取得的巨大成功。1981年是這位卓越的科學家誕生750週年，北京的水利科學工作者特地舉行了隆重的紀念集會。撫今追昔，郭守敬地下有靈的話，也一定會爲北京人民譜寫的水利建設新篇章而由衷地高興的。

郭守敬又是一位偉大的天文學家。國際天文家學會把月球上一座環形山和太陽系一顆小行星以他的名字命名。1986年，他的家鄉——河北省邢台市人民又爲這位偉大的科學家塑造了一座大型銅像，並建造了一座紀念館。

天下第一泉和北京鴨

5月21日，告別昌平縣城，沿着京密引水幹渠濱河大道，向西而行。一路上，清流碧水，綠樹成蔭，好不涼快。

中午，在東邊小鎮用餐後，便在樹蔭下鋪上塑料布，躺下小憩。下午繼續前進。於夕陽西下時分，前方出現了一座聳立着古塔的山峯，在落日的餘暉裏，塗上了一層迷人的色彩。啊，玉泉山到了。

位於北京西北郊的玉泉山，因山中有玉泉而得名。在歷史上，這玉泉水一直是北京城的生命之源。據說，清朝乾隆年間（公元1736～1795年），曾叫內務府的人用銀斗稱天下的泉水，結果玉泉的水最輕，說明它所含的雜質最少，用他來沏茶，其色、香、味也最佳。因此，乾隆特封它為“天下第一泉”。在清代，每天都由專人以覆蓋着龍衣的水車來玉泉取水，送進皇宮，供帝后們飲用。

遺憾的是，由於北京過去開採地下水過量，致使地下水位下降，這玉泉差不多快要斷流了。不過，據說水利部門正在採取措施，加強對地下水的管理。同時，用人工辦法將雨季多餘的地表水回灌地下，儲存起來，促使地下水位回升。我們期待着有朝一日，領略它那噴薄如珠的美景。

“嘎嘎嘎！”正當我們順着玉泉山前的古河道往回返時，突然傳來了鴨子的歡叫聲。循聲趨前一看，只見水溝裏一羣潔白如雪的鴨子在嬉戲玩水。原來，聞名中外的北京鴨就養在這裏。

北京鴨是中國家鴨中的優良品種。它全身羽毛潔白而趾蹼呈桔紅色，體軀碩大健壯，外型優美，雍容大方。由於採取強制餵飼的辦法，所以又叫“北京填鴨”。填鴨經過短期飼養，即可長到2.5至3公斤左右，便可出籠，經過“全聚德”等烤鴨店獨特的烤製，就成了外焦裏嫩、肉質鮮美、肥而不膩的“北京烤鴨”。許多外國人品嚐了北京烤鴨後，倍加讚賞，有的說“到北京不吃烤鴨，等於沒有到過中國”；有的甚至情不自禁地高呼“烤鴨萬歲！”

據說，這北京鴨還與大運河有着不可分割的淵緣關係呢。本來，氣候乾燥而寒冷的北京地區並不飼養家鴨。大約在15世紀的明代，大運河的運糧船工們在從南方運來大批糧食的時候，隨船帶來了一種小白鴨。以後，經過人們長期的精心培育，成了今天北京特有的填鴨品種。

玉泉山下的青龍橋養鴨場，是北京郊區80多個大小養鴨場中歷史最悠久的一個。該場一位負責人介紹說，解放前玉泉山一帶只有四五戶人家飼養北京填鴨，數量極少。解放後，特別是近幾年來，隨着國內外需要量的激增，北京的養鴨業得到很大的發展。目前，僅他們一個鴨場，每年就平均提供市場六七萬隻填鴨。

慈禧行宮

前面提到元代郭守敬開鑿通惠河時，築堰將白浮泉西引至玉泉山下，又匯集玉泉等泉水，注入山前的瓮山泊。這瓮山泊就是現在昆明湖的前身。它本來是一個面積不大的天然湖泊。郭守敬將它疏浚擴大，成了調蓄通惠河下游水源的大水庫，從元代起並成為皇帝們遊樂的場所。以後明清統治者相繼建設，到乾隆年間達到現在規模。後慈禧太后更不惜挪用建設國家海軍的經費，人與土木，將它營建成專供他們遊玩享樂的皇家園林——頤和園。

碧波蕩漾的昆明湖水，出東南美麗的綉漪橋後，便注入長河。蜿蜒流向北京城的長河，古稱高梁河，元代時它是通惠河的一段。直到今天，它仍是供應北京水源的重要渠道之一。5月23日，我們離開青龍橋鎮，便沿着長河向市區進發。

清晨6時剛過，趁着早涼上路。哪知還有比我們起得更早的人：路邊藕田裏栽