

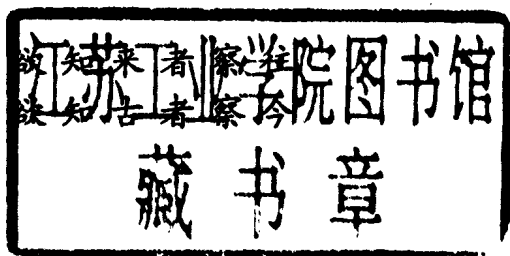
魏聊 / 著

运河 与 聊城

大运河启示录

聊城地区新闻出版局

古贤曰：





作者在图书馆阅览室

序

京杭运河是人类史上的奇迹，它始凿于公元前5世纪，是历史最悠久的人工运河。它全长1200公里，穿越浙江、江苏、山东、河北、天津、北京六省市，沟通钱塘江、长江、淮河、黄河、海河五大水系，是世界上最长的人工运河；它流经的是东亚大陆最富庶、人口最密集的地区，在中国历史上发挥过重要作用。

京杭运河不仅是中国古代社会的交通命脉，还哺育了一大批运河城市，聊城就是随漕运兴起而繁荣起来的文化名城，后来也是因为漕运废弃而有半个世纪默默无闻。

历史告诉我们：交通兴则百业兴，交通衰则百业衰。

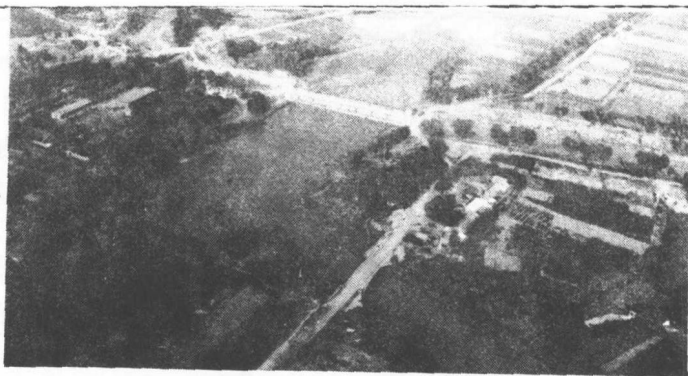
如今，历史重新选择聊城，京九、济邯两大铁路在聊城交汇，从此以后“天下不敢小聊城”，但聊城何以对天下？察古思今，聊城人怎能不奋发图强，满怀信心，展望未来，努力建设21世纪的新聊城！

本书作者魏聊同志现任聊城市文物管理所所长，副研究员，今年35岁，比较年青，但也是有15年文物工作经历的“老文物”了，所以他对于聊城地方史资料是熟稔的，对于给聊城的历史进程产生过重大影响的京杭运河以及运河文化是有研究的。此文成书时间极短，但却凝结了他多年来的知识

积累和思想成果。虽然书中有些文段缺乏锤炼，某些论点有待商榷，笔墨恣肆，但也不乏真知独见和精彩片断，对运河的兴衰和聊城的历史勾画出了一幅具有蒙太奇意味的画面，并站在文化的高度，展望了 21 世纪的聊城。此外，魏聊同志还自称是“半个摄影家”，书中图片也包含了他对哺育他多年的历史名城的理解和爱。此本小书，值得一看。

慧明于幽州书院

1997 · 4



第一部 人类的奇迹

中国，是世界文明古国；
中华，五千年的文明史绵绵不绝。

万里长城，是世界上最大的人造工程；
京杭运河，是世界上最长的人工河流。

长城，是祖国西北大地上阳刚的一撇；
运河，是祖国东南大地上阴柔的一捺。

长城、运河在东方大地上写成了一个大大的“人”字，
这，就是中国！

要了解中国历史，就要了解大运河。

时间追溯到公元前 770 年——前 221 年的春秋战国时

期，这是中国历史上从奴隶社会向封建社会大转变时期，当时作为宗主国的东周日趋衰微，王室分封的一百多个诸侯国，展开了一场长期而频繁的兼并战争。在思想领域，各国争相变革，百家诸子纷纷著书立说，出现了自由争鸣、共同发展的繁荣局面。

这一伟大的时期也是整个人类文明史上的第一个黎明期，在世界各地同时产生了一大批卓越的思想家，形成了人类精神发展的一个中心时代。

在古代印度，释迦牟尼创建了佛学并使之成为后来的世界三大宗教的佛教。

在古代希腊，民主自由的社会产生了民主自由的哲学家苏格拉底。

在地中海东海岸，出现了给予犹太人的基督教以重大影响的以赛亚弟，在其之后的耶稣创立了统治西方精神世界千余年的基督教。

中国的道家始祖——老子完成了他亘古传世的《道德经》，并成为道教的经典之作。

当时的孔子五十余岁开始周游列国，宣传他的儒教学说，晚年则教授弟子三千名，并著书立说，至汉代始，儒家思想在中国取得正统地位。

也正是在同一时期，人类史上两项伟大的工程：长城和运河开始建设。

时间延续到 20 世纪，人类仍在接受着那个时期的恩惠，仍在享用着那个时代所遗留给我们的巨大的精神财富和物质财富。

在人类文明的早期，东方城市的出现侧重于城，军事性质较明显；而西方城市的出现侧重于市，商业性质明显。同样，东方大地上的长城和运河都是出于军事需要而建设，所不同的是，长城是燕、赵、秦为防御而修建，而运河则是为了战略进攻而始凿。

地处太湖流域的吴国，其国君阖闾为了向西扩展势力范围，于公元前 506 年，命伍子胥主持开凿了从太湖向西直达长江的胥溪运河。后来，阖闾带领军队从胥溪进攻楚国，取得很大的胜利。这条长 100 多公里的胥溪，是中国最早的运河。

阖闾之子夫差在战胜越国之后，一心要北进争霸。公元前 486 年，他下令于长江北岸的蜀冈上筑邗城，作为讨伐齐国的据点。同时，在邗城向北开凿一条运河，引长江水北流入淮水，全长 185 公里。因这条河从邗城城下流过，故称“邗沟”。公元前 486 年，吴将徐永率领水师经邗沟转淮水，出海北上攻打齐国。第二年，在艾陵打败了春秋时期第一个建立霸业的齐国。

这条邗沟，就是后来隋炀帝疏通扩大的山阳渚。这就是京杭运河最早的一段。

而大运河的全面开凿始于隋炀帝杨广。他开凿大运河的根本目的，完全是出于封建帝国统治的政治和经济需要。

隋朝的建立结束了东晋以来 270 年的南北长期分裂局面，但新政权很不稳固。特别是在东南地区，反隋活动此起彼伏，隋王朝乃调集大军前往镇压，大规模的军事活动需要先进交通条件的支持。再有，隋炀帝好大喜功，准备发动对高丽的战争，需要在涿郡建立据点，这就是他开凿运河的政

治和军事目的。

开凿大运河的经济目的也十分明显，那就是隋朝在长安和洛阳庞大的官僚机构和军队，需要充足的粮食和其它物质的供应。当时，统治中心——关中地区，已远远不能满足其需求。而江南地区十分富庶，转移江南的财富也急需开凿运河。

于是，在大业元年（公元 605 年），即隋炀帝即位的第二年，就下令开凿大运河。随即，征发 360 万民工，在北方修通济渠，从洛阳西苑通到淮河边的山阳（今江苏淮安），使洛水、黄河、泗水、汴水与淮河相通。

同年又征发 10 万劳动力，疏通扩大山阳渚（即邗沟），南起江都，北至山阳，又使淮河与长江连接在一起。这样就可以从隋朝东都洛阳直达扬州了。

大业四年（公元 608 年），征调民工 100 万，开永济渠，南接黄河，北通涿州（今北京东南）。

大业六年（公元 610 年），开江南河，北至京口（今江苏镇江），南至余杭（今浙江杭州）。

前后共用了六年的时间，大运河全线工程告成。这条长达 2700 公里的大运河，第一次沟通了海河、黄河、淮河、长江和钱塘江五大水系，形成了以洛阳为中心的四通八达的水上交通网。

正如秦始皇筑长城一样，大运河的建设史也是劳动人民的血泪史。仅开凿通济渠，就征用了 360 万民工，工程不到三分之一，就“尸毙满野”，减少了 150 多万。

封建社会的伟大的工程往往以巨大的牺牲作代价，此时，不禁使我们对“伟大”二字的使用颇为踌躇。

隋炀帝从东都洛阳下江南，到扬州南巡观花，他和他的后妃、王公贵族、文武大臣坐的船只有好几千艘，首尾相连，长达 200 余华里，纤夫就有八、九万，还有 20 多万骑兵沿河护行。隋炀帝乘坐的龙舟，上下四重。沿途每到一地，500 里以内的老百姓都要进献羊羔美酒、山珍海味，客人吃不了，就统统倒掉。

隋炀帝在他下令开凿的大运河上风光无限，这位劳民伤财的暴君也为此葬送了自己的帝国，包括自己的生命。在他第三次下江南时，在扬州被手下大将所杀。

运河——2700 公里的人工河流，2400 年的历史，从长度到时间都远远超过著名的国际运河——173 公里的苏伊士运河，不过，从使用价值，经济效益和真正的生命力来比较，不能不引起我们全民族的深思。

我们中国人的思维方式，我们中国人的社会决策方式优劣何在？

公元 618 年，统治仅 38 年的隋王朝灭亡以后，又经历了唐、五代十国、宋辽金等朝代更替。到了 13 世纪，元世祖忽必烈统一了中国，定都大都（今北京）。中国的政治、军事中心由中原地区移到北方，而经济财富中心仍在江浙一带，原来以洛阳为中心的运河系统已不能适应当时形势的需要，于是，元王朝继隋之后又一次大规模地开凿运河。从公元 1283 到 1292 年，先后开凿了三段河道，把横向的绕道中原的大运河，改造成以北京为中心，南下直达杭州的纵向大运河。这就是我们现在在地图上所看到的京杭运河的基本路线，它比隋朝大运河缩短航程近一千公里。

聊城在这一时期，加入到了运河城市的行列。据史籍记

载：

元世祖至元二十六年（公元 1283 年），因江淮水运不通，曾开凿自济宁、兖州经东阿至利津入海的运河，后因海口阻壅，又从东阿舍舟登陆运 200 余里到临清入卫水，又北合漳水以输京师。道经茌平，地势低下，夏秋霖潦，艰阻难行。至元二十六年（公元 1289 年），寿张县令韩仲辉和太史令边源提出建议，从安山（今山东省梁山县安山西南）至临清开挖运河，以利漕运，并减轻民众的负担和运输之苦。根据这一建议，凿成了一条长达 250 公里的漕河。从安山起，经阳谷、聊城至临清，引汶入济，入于卫漳。建闸 31 座，以节水势。河成，命名会通。从此，南来河段无需陆运，可由水路直达京师。



有句话说：时势造英雄，还可以说成：时势造城市。而用现代的话来讲，就是：交通兴则百业兴。

聊城早在春秋之时称聊摄，是齐西之弱小方国；秦置聊城县；北魏称王城；隋唐五代，聊城为博州治所；后晋开运二年（945年），黄河决口，王城淹没，州县治南迁巢陵城，其城址在今城东8公里处。宋淳化三年（992年），黄河再度决口，巢陵城毁，州县治迁至今所，宋熙宁三年（1070年），筑土为城；金代，聊城仍为博州治所。

元至元十三年（1276）五月，元世祖忽必烈改革全国行政设置，易博州为东昌路。

但元代苦短，聊城并未因漕运之便真正发展起来。

与此相反，元末明初的战乱给东昌府带来极大的灾难。据史籍记载：

洪武元年（公元1368年），明大将常遇春率军北伐，在东昌与元军激战，最后攻入城内，见各家门悬一木牌，上写“欢迎明军”，背面是“欢迎元军”。常遇春下令屠城，使城郭内和附近村庄断绝人烟。

明洪武二十四年（1391年），东昌府属18个州县只有22680户，241340口，平均每个州县只有126户，1340人，荒无人烟的情况可想而知，哪里还有什么繁荣可言。

所以东昌一带有句俗话流传极广，“若问俺从哪里来，洪桐县城老鸱窝”。从地方出土的墓志碑文记载来看，族谱追述到明洪武以前的绝无仅有，百分之九十以上的人口是明洪武以后从山西和胶东迁至东昌的。但是到了清雍正九年，《聊城修护城堤碑记》载：“……夫郡邑城中仓库册籍，上关国计，廛市烟火相望，不下十万户……”，可见明中后期至清前中期，聊城的人口增长极快，这与会通河的疏浚和极度发展的关系极为密切。

而在元末明初，由于战事频繁，会通河主要表现了它的军事战略价值。

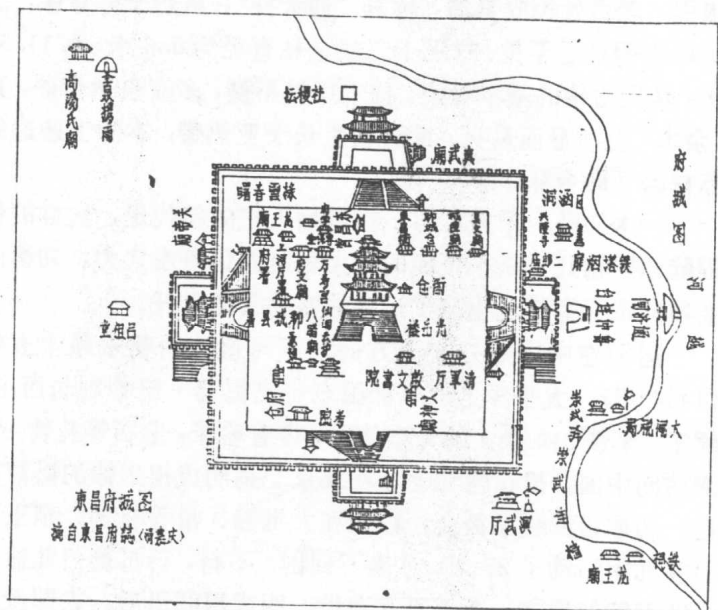
元朝建立了大一统的帝国，都于大都。北京成为全国的政治中心，山东成为大都的南部屏蔽，特别是东昌一带，是联络河北与江南的纽带。元朝末年，田丰、毛贵率起义军扫荡山东，元政权南北的联系被切断，南方已无法控制，朱元璋的势力从而得到发展。其后，朱元璋命将北伐，亦先下山东，会师东昌，然后进逼大都。

明洪武初年，东昌路改为府，隶山东布政司。明朝虽然定都南京，但是由于北平曾有辽、金、元朝继作陪都或首都，长达400余年，已经成为北方政治军事重镇。它对控制蒙古和掌握北方局面有着不可忽略的重要性，而东昌府作为联系南京与北京的纽带，其战略地位是显而易见的。当时，东昌府百姓人口虽少，但驻兵数量十分惊人。据史料记载，明初东昌一地就驻有东昌、平山二卫，每卫五千六百人，兵额共一万一千二百人，于要害地区设置。当时数府才划一个防区设卫，而东昌一地就有二卫共存，可见当时东昌战略地位的重要。

这一时期的运河与东昌只有一个主题，那就是战争。

明洪武二年（1369年）到明洪武五年（1372年），刚刚上任的东昌卫守御指挥金事陈镛，就急忙将宋熙宁三年（1070年）所筑土城改建为砖城。明正德十六年李延相在《重修东昌城记略》中对此有比较详细的补记：城周七里有奇，高三

丈五尺，厚三丈，池阔三丈、深二丈。四门，东曰春熙，西曰清远，南曰正德，北曰宣威。设城楼二十七座，其中以西北角之绿云楼、东北角之望岳楼最为壮观。附城为廓，廓外各设水门、吊桥，环以护城堤，延亘二十里，以御水涨，全城饰之，而且全部筑以砖石。



东昌古城出于军事需要而建，城高，池深，外形上有瓮城、扭头门、马面之类建筑，极其坚固，所以历来有“能陷不失的凤凰城”之说。

明朝的东昌卫守御指挥金事陈镛用了短短七年的时间，就修建了一座坚固而雄伟的城池，而这座城池在某种程度上来讲，是运河运来的。

洪武七年(1374),陈镛又为了“严更漏而窥敌望远”,报时报警,利用修筑城楼之余木,在古城中央建造了一座高达百尺的更鼓楼,初名“余木楼”。这座楼就是后来被公认的东昌府的象征性建筑——“光岳楼”。

登过光岳楼的人,无不为楼基上矗立的三十二根金柱所吸引,老百姓惊叹其高,称其“通天柱”,虽然十分夸张,但足以表明柱之罕见。这三十二根金柱直径为0.6米,高11.58米,是光岳楼的基本骨架。柱之用料不整,多有自然弯曲,其“余木”性质显而易见。此柱料生长于亚热带,本源于遥远的苏禄国(即今菲律宾)。

一木初卧,千夫难移。在肩抬人扛的年代里,这样的长程陆地运输几乎是不可能的,无疑是假借舟水之力。初凿的会通河责无旁贷地担当了运输战略物资的重任。

运河在中国对外交流方面功不可没。明朝永乐十五年(1417年),太平洋上的苏禄国东王巴都葛·巴哈刺与西王、峒王,率领340余人的大型使团,带着珍味,宝石等礼物,渡海访问中国,沿运河北上,在北京受到明成祖朱棣的盛情款待。明成祖回赠了黄金,白银和大批锦、帛等礼物。东王一行在北京活动了27天,才南下回国。不料,行抵德州北边一个叫安陵的地方,东王不幸逝世。明成祖闻讯后,立即派遣礼悦官员前去赐祭,举行隆重的葬礼,将东王安葬德州城北。

由此可见,中苏交流比较密切,元末明初两国的物质贸易则不足为奇。

如果说光岳楼上的修城余木是大运河运来的,那么说修城之大部分木料也是运河运来的,不会有什么谬误吧?

明洪武三十一年(1399年),明太祖朱元璋崩,惯于征战的燕王朱棣掘兵北平,威胁着帝位。朱棣以“清君侧”为名,组织起“靖难军”向明惠帝朱允炆发起进攻。明惠帝建文二年(1400年),朱棣率军进攻东昌,守军盛庸迎击,战败燕王的“靖难军”,并斩其将张玉。朱棣败阵后,被迫杀到聊城东关隆兴寺(即铁塔寺)南的白玉桥边,藏到了桥下,方免于难。

但,到了建文四年(1402年),燕师越过东昌而驱师徐州。至此,虽有长江天险也无济于事了。

永乐,朱棣迁都北京后,政治地理形式再次发生变化,东昌府重新处于北方政治中心与江南财富之地相联络的纽带地位。

明洪武二十四年,会通河因黄河决口而淤塞。

永乐初,载重300石以上的粮船经淮河、海河抵陈州颍歧口入黄河,运至阳武、转陆运,至卫辉再入卫河,再用可载重200石以上的浅船运输北上。劳费甚巨。

明永乐九年,成祖采纳济宁同知潘敦正建议,以会通河作为整浚运河的主要河段,任用工部尚书宋礼总管,征调十六万民夫修治一百九十多公里的河道。宋礼采纳汶上老人白瑛建议,取汶水独流,堵汶水入海通道,令其全部注入运河,在南山漕道脊背处的南旺口(今济宁北),分流入南、北水道,又以“相地置闸,以时蓄池”(《明史·宋礼传》)的方法在南旺至徐州(落差一百一十六尺)之间置闸二十座,在南旺至临清(落差九十尺)之间置闸十七座,使南来北往船只顺

利通过南旺这个运河的脊背高地，于是，大运河才开始全部发挥它的能量，产生巨大的经济价值。

永乐十年（1421），岁以河运百万石，海运三岁两运，至永乐十三年，竟罢海运。

明代大学士丘浚说：“会通一河，譬则人之咽喉也，一日不下咽而立有死亡之祸”，漕运粮道成为整个国家的经济命脉。

据《明史》记载，宋礼建议造浅船 2000 余艘，以供漕运。开始岁运 200 余万石，后来逐渐增加到 500 万石。到成化年间，岁运漕粮稳定在 400 万石。除正粮之外，还有商粮及其它。按大学士丘浚提供的数据“今日十八人架一船，一船载米三万石”来计算，每年经过运河的船只仅漕船一项就达 10,000 只到 16,000 只，运军达十几万人，每年有如此众多的船只、人口通过运河，不能不造成运河沿岸城市的迅速繁盛。

至此，聊城的经济、文化才得利于运河，而走向极度发展之路。

首先，官府允许漕运军人船只附载自己的货物。洪熙元年（1425 年）的一道敕谕说：“官军运粮，道远辛劳，寒暑暴露，昼夜不息，既有盘浅之贾，粮耗米折之司，又责其赔补，朕甚悯之。今年除运正粮外，附载自己的什物，官司毋得阻挡。”正统三年（1438 年）又重申：“顺带土货以为货，不准沿河巡司官人等生事阻挡。”对于漕船所带之货，各钞关免征税钞。弘治时，每船带物限 10 石，到万历时则至 60 石之多。实际的数字肯定要多于上述估计，因为免税带货是有利可图