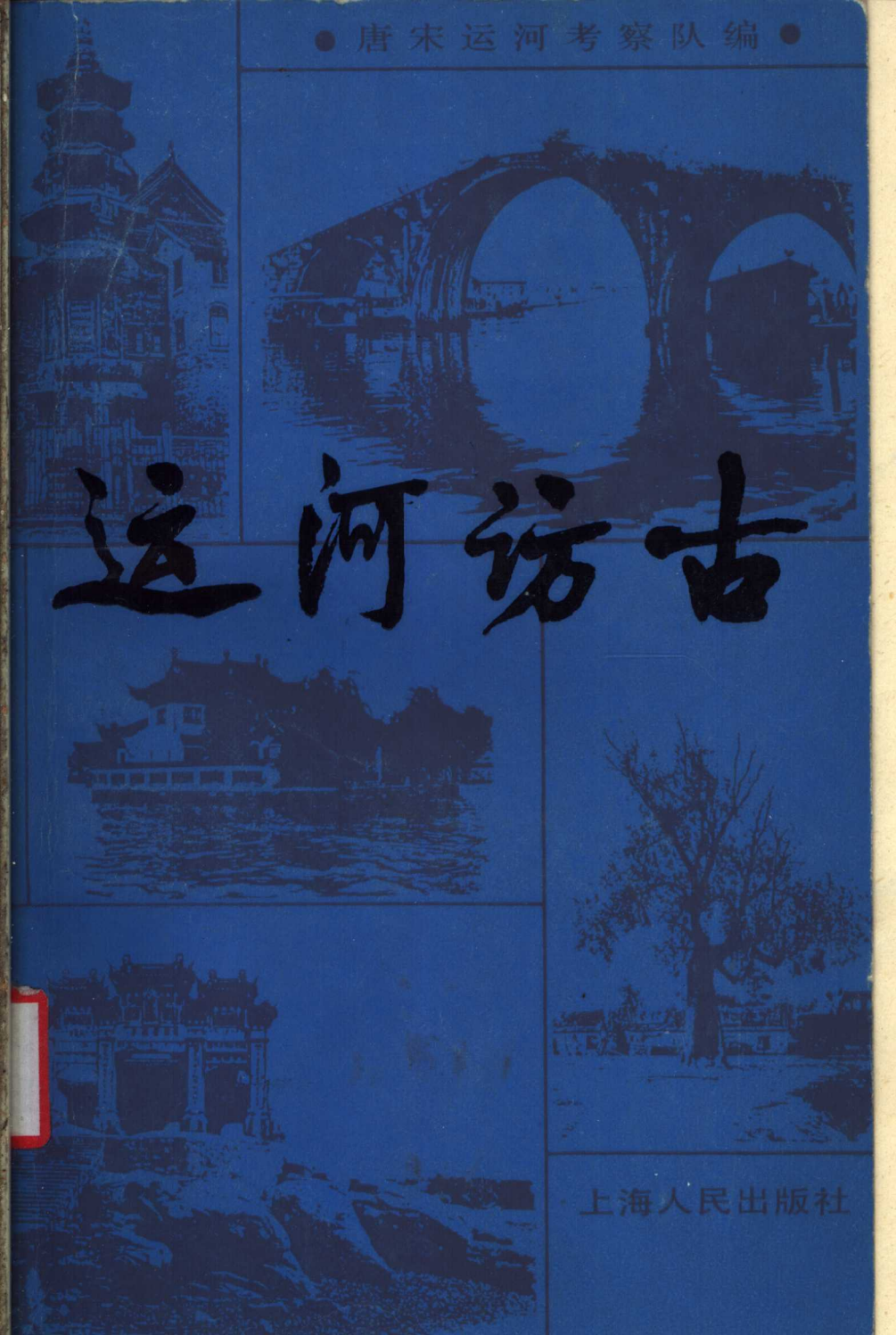


● 唐宋运河考察队编 ●



运河访古

上海人民出版社

运河访古

唐宋运河考察队 编

上海人民出版社

责任编辑	王界云
封面装帧	甘晓培
图片摄影	胡戟
封面题字	周志高

运河访古

唐宋运河考察队 编

上海人民出版社出版

(上海绍兴路54号)

新华书店上海发行所发行 常熟兴隆印刷厂印刷

开本 850×1156 1/32 印张 13.75 插页 10 字数 294,000

1986年10月第1版 1986年10月第1次印刷

印数 1—2,400

书号 11074·718 定价 2.55元

前 言

中国唐史学会、杭州大学、江苏省社会科学院、安徽省社会科学院、河南省史学会等单位联合组织的唐宋运河考察队，于一九八四年七月十四日至八月二十五日，沿浙东运河、江南运河、江淮运河（邗沟）和唐宋汴河故道，作了一次实地考察。考察队成员来自全国各地的三十余所高等院校和科研单位，考察行程三千余里。野外考察在酷暑中进行，当然影响考察效果，但是冒暑活动，更能反映我们求知的迫切心情。

现在出版的这本《运河访古》，是考察队员们分别撰写的论文的汇集。也许论文质量不一定很整齐，但毕竟都是作者们在考察中得到的启发或积累的心得，可能会有一些特点。

我伴随研究古运河的专家和有志于此的同行们进行考察，长了不少见识。由于工作的原因，我在扬州离队回京，未能参与邗沟和汴河故道的考察活动，颇感遗憾。这个前言，只是略书我个人在考察过程中的所见而已，与考察队的各项活动和本书的内容，不一定有多少联系。

我的所见有下列几点：一，浙东、江南、淮南运河，都是分裂时期的历史产物；二，分裂时期修凿这些运河，主要是为了发展与外界的交往，而不是为了造成一个闭锁的地方系统，巩固分

裂割据；三，把分裂时期凿成的这些运河改造为发挥全国效益的大运河的一部分，没有国家的统一是不可能的。现在，我依次加以解释。

中国大运河是隋炀帝为了统一帝国的需要而凿通连接起来的，这是习知的史实。但是，大运河的长江以南、甚至淮河以南各段，却都不是统一时期的产物，其始凿是在分裂时期，连通也是在分裂时期。

先从最南端的浙东运河说起。浙东运河可能首凿在春秋末年。《越绝书》中所谓“山阴故水道”，就是今绍兴至上虞一段运河。浙东运河全线西起钱塘江的西兴堰，东至上虞的通明堰，当连通于两晋之际的贺循，事据《嘉泰会稽志》。至于从通明堰更向东引，连接余姚江、甬江以通于海，使整个浙东运河发挥最大效益，则是南宋时事。南宋首都临安所倚的钱塘江难于通航。临安物资供应仰赖浙东，海外贸易赖浙东明州港以为吞吐，而且帝陵亦在浙东绍兴。所以浙东运河与余姚江的全线畅通，对维持南宋朝廷极为重要。

江南运河也主要是分裂时期的产物。其南段和中段水源充足，土层深厚，地势平坦，开河较易，当在春秋末年。江南运河的关键部分是北段，即今丹阳至镇江一段，这一段运河，我推测也是吴王夫差时初开，或者吴王就山间自然河道，部分地修治利用。吴王过江争霸中原，很注意利用水路。他既然能开通邗沟于江淮之间，又能从海上攻齐，也当有可能于自己的后方尽量利用水道以通长江，从而构成这段运河的雏形。《越绝书》所谓“吴古故水道……入大江，奏广陵”，当是反映这一事实。这段运河秦始皇曾加利用和改造。三国孙吴末年，岑昏曾主持过这段运河的重

大改造工程。岑昏“凿丹徒至云阳，斩绝陵袭，功力艰辛”。这是指岑昏在重叠的丘陵山岭间开辟运河新道，从而形成后世蜿蜒曲折河道的基础。为运河调剂水量的练湖是陈敏所开，时间在两晋之际。

至于江淮之间的邗沟初开于吴王夫差之时，更是没有问题。邗沟由原来连接博芝、射阳诸湖的弯曲水道改变为由津湖径渡，初创于汉魏之际的陈登，两晋之际的陈敏可能也起过作用。

中国古代历史上有这样一种现象：辉煌的文治武功，灿然可观的典章制度，尽管多出现于国家统一时期，但是地区的经济、文化发展却往往在南北分裂时期更为显著。一般说来，统一王朝的政治、文化以至经济中心多在首都及少数重镇，只有这些地方才有优先的发展机会，南方广大地区，发展速度则要缓慢一些。各地区发展的不平衡现象，往往在交替出现的分裂时期逐渐得到弥补。而分裂时期地区经济的发展，又给以后出现的统一局面提供更高的经济、文化基础。这是一个周期性的发展过程。春秋时期，六朝时期，五代十国时期，南宋时期，江南地区从开发到提高，逐步发展到赶上北方、超过北方的水平，并且分别为秦汉、隋唐、明清大帝国的出现作了准备。凿成于分裂时期的淮南、江南、浙东古运河，促进了地区的发展，到统一时期成为贯通南北的大运河，又使统一多有一重保障。这一过程，与古代国家的周期性的发展是一致的。近年来，我国地方史的研究成果，为这一现象提供了不少的证据。这是我的第一点认识。

首凿于秦统一前的南方各运河，在促进地区经济、文化发展的同时，客观上也起着巩固分裂局面的作用，这在分裂时期是不可避免的。占据江东一隅的人，首先的要求就是保全由运河所沟通

的基本区域作为自己的立足之点。但是从长远看来，这并不是运河所发挥的政治作用的主要方面。南方统治者开凿运河，利用运河，并不重在使南方自成一个闭锁系统以与外界隔绝，而重在更方便地与外界开展各种交往，包括进行战争。我们可以说，江南地区正是由于通过运河增进了与外界的交往，提高了自己的发展速度，增加了自己的活力。浙东运河的开凿，与持续甚久的吴越战争有密切关系，这是没有疑问的。江南运河北段和邗沟的开凿，服务于吴王夫差北上争霸的政治要求。以后，秦末项羽北进，西汉吴王刘濞反汉，都沿江南运河和邗沟方向通向北方。他们都想凭借江南力量，取代北方政权，但是都未成功。早期孙吴历史也反映了同样的趋势。孙吴植根于江南运河流域，而又不安于局促一隅的局面，一定要将政治中心从太湖所屏蔽的吴，沿运河北迁至濒临长江的京口，以适应孙吴政权开展对外界交往的需要。后来孙吴立都建业，离开了运河。但不久以后凿成的破冈渚，又使建业经秦淮水直接与运河联通。孙吴仍然赖运河以立国，运河仍然支持着建业向外界发展。

在中国历史上，江淮运河、江南运河、浙东运河，都从来不是分裂割据的象征。绍兴现有禹庙、禹陵、禹穴，是绍兴重要的名胜古迹。禹东巡会稽而死，司马迁作如是说。今绍兴会稽山麓禹庙的历史，据方志说可上溯至南朝的萧梁。但据我所知，会稽有禹庙，至少在东汉时。《三国志·王朗传》注引《王朗家传》载：王朗于东汉末年为会稽太守，时会稽祀秦始皇，与夏禹同庙，王朗莅郡，除秦始皇之祀。以秦皇与夏禹并祀，自然是当地民情的反映。民情重夏禹，当然由于他是华夏圣君，且又为治水至会稽。民情重秦始皇，应当是重他一统南北而且有会稽之行。夏禹

与秦始皇并祀于会稽，是华夏文化南被和南北一统的象征。我们知道秦皇会稽之行是循运河一线而来的，《越绝书》有始皇修水道到钱塘的记载。运河的存在也成为一统的象征和一统的因素。

所以我认为南方运河在政治上所起的主要作用，不是使江南自成闭锁系统而与外界隔绝，而是使江南与外界更快、更紧地联为一体。这是我的第二点认识。

如上所述，浙东、江南、淮南运河主要都是开凿于分裂时期，在政治上却都主要起着促进统一而非巩固分裂的作用。但是把这些运河作进一步修整，并连通北方水系而构成大运河，使之发挥全国性效益，还得靠统一国家的作用。在这方面，隋炀帝的确是值得纪念的。扬州市郊的隋炀帝荒冢，虽然真假难分，但也有加以保护的必要。

除隋炀帝外，我还想提及秦始皇在开通运河方面值得纪念的事迹。秦始皇东巡，沿长江而下，南折钱塘以至会稽，南折一段与运河恰合。这条运河线上有许多地名，是秦始皇东巡时改定的，原因都是说望气者以其地有天子气，所以秦始皇用刑徒掘地以败其势，并且变更地名。例如：以赭衣徒凿谷阳地而有丹徒之名，即今镇江；凿云阳直道使之阿曲而有曲阿之名，即今丹阳；令囚徒掘污携李地而有囚卷、由拳之名，即今嘉兴，等等。秣陵也是秦始皇时由于同样的原因而改易的名称。秦始皇北归，由江乘渡江，后人遂推测丹徒至江乘大道，就是“南极吴楚”的一段驰道。

这里最值得注意的，是曲阿名称的含义。江南运河丹阳至镇江段，穿行丘陵山岭之间，地势时高时低，水位落差问题极难处理。秦始皇凿云阳直道使之阿曲，实际上是顺应地形地势以开通一条弯曲河道。弯曲河道比直道能增加河道长度，降低河

床坡度，调整水位落差，便利船只航行。这同今天在山间选择盘山路线以利车行，道理是一样的。秦始皇显然做了许多与这一段运河的修治有关的事，但史籍却从未提及秦始皇有此功劳，所以后世异说纷纭。据我所知，有的方志倾向于认为这段运河即是秦始皇所开，如《至顺镇江志》；有的著作认为岑昏以前没有这段运河，如《十七史商榷》“小其”条。我则如前所述，推测是吴王夫差初开，秦始皇作过重大改造，岑昏又作过重大改造。由于地形地势的原因，这段运河设计施工都很艰难，一次成功是不可能的，必然要经过多次改造。秦时凿直道使阿曲，与孙吴时斩绝陵寝，工程内容与改造重点是类似的。

大运河开通以前，陈敏是认识淮南、江南运河水系对于支持北方政权有巨大作用的少有人物之一。西晋末年，陈敏为仓部令史，请求离开洛阳，着手建立一个转运系统，通过江南运河、淮南运河以及北方可用的河流段落，漕运江东粮谷以济中原。他先后任合肥、广陵度支，掌握一支运兵，渡江后又兴建练湖以调剂江南运河水量，便利漕运。陈敏后来乘晋乱割据吴越，《晋书》遂归之于叛逆之列。今天我们从其初衷和行事看来，也许可以认为陈敏已有了南北大运河的构想，同隋炀帝所修大运河的蓝图相近。当然，真正形成沟通南北的大运河，只有在稳定的统一时期才有可能，陈敏之时并不具备这个条件。

大运河修成后，唐和北宋政府在很大的程度上仰赖大运河，大运河效益发挥的程度直接影响唐宋政权的兴衰。而且，大运河的作用，也不限于唐宋帝国内部。大运河的一端通过明州港以通海外诸国，另一端则从洛阳西出以衔接横贯亚洲内陆的“丝绸之路”。可以说，大运河起着沟通陆上“丝绸之路”与海上“丝

绸之路”的巨大作用。它作为东方世界主要国际交通路线的稳定的一环而起作用，也只有在中国统一时代才能实现。这是我的第三点认识。

以上说的全是历史。在运河访古的行程中，耳目见闻，毕竟还是以今日运河印象最为突出。浙东运河，由于沿线铁路的修通，大部分早已废弃了。“山阴道上，应接不暇”的景观，只有在陆行中加以领略。江南运河则全线通航，船队拥挤，一片繁荣景象。运河两岸几乎全部是两层新楼的民居，向我们展示了沿岸居民的富裕情况。我们参观了偏僻水乡同里，一个小小集镇，几百年来人才辈出，古建筑比比皆是，可见运河惠泽及于纵深，远不只是我们视线所至的两岸而已。

现在，大运河正在修复、改造之中，首先考虑的是提高通航水平，发挥经济效益，治理水质污染等问题，这是完全应当的。不过我们觉得，大运河既是伟大的经济遗产，也是伟大的文化遗产，所以也应当同时考虑发挥其文化效益的问题。可否参考“修我长城”的活动，让更多的人来关心修复大运河的事情，共同出谋献策呢？

我们特别关心运河的遗迹。运河遗迹留存下来的，已经很少了，要特别珍惜，精心保存和修复。譬如，浙东运河在历史上曾以七堰闻名，重建这段运河时不论是否改道，最好能把七堰修复，并以水道连通，以供考察、游览。我们在七堰中最东的一堰——上虞通明坝，看到人力拖船过堰的设施和渔民拖鸬小船过堰的情景。古代小船过堰，大概就是这样。运河地带，今天还保存了称为堰的许多地名。只是拖拽较大船只的牛埭却看

不到了，不知复原数处牛埭有无可能。我们还建议在运河沿线适当地点筹办运河博物馆，除了介绍中国古运河以外，还应介绍世界上最古老、最著名的运河，以及它们与中国大运河的比较，等等。我们希望这个博物馆的水平，能与中国大运河的历史地位相称。我们深盼在修复古运河的总体规划中，能够包括一个发挥运河文化效益的规划在内，以利于发扬光大这一份伟大的民族文化遗产。

田余庆

一九八五年五月

目 录

前 言	田余庆(1)
唐宋运河述论	马正林(1)
浙东运河的变迁	陈桥驿(33)
隋唐运河与中晚唐漕运	潘 鏞 王永谦(43)
千秋功罪说隋炀帝	胡 戟(60)
隋唐小说中的运河	阎守诚(78)
唐代军事争夺下的运河	孟昭庚(94)
宁陵保卫战	赵和平(108)
唐宋运河在中外交流史上 的地位和作用	田余庆 李孝聪(116)
浅谈汴河沿革	屈 弓(137)
通济渠的产生及其综合利用	单永玉(155)
隋通济渠流经路线辨析	刘希为(169)
唐代河南漕路述论	何汝泉(187)
汴河与开封	陈凤珍(203)

汴河及其对安徽淮北地区的

影响朱玉龙(214)

三吴地区经济的发展和江南河

的开凿蒋福亚(233)

历经沧桑的江南运河许 辉(257)

隋对陈朝旧域的经营

——兼论江南河的开凿邓文宽(276)

唐代三吴与运河吴宗国(294)

唐宋运河与江南社会经济的发展何荣昌(310)

运河与杭州李志庭 楼毅生(325)

唐宋运河之古今翁俊雄(348)

高邮行陈 铨(375)

隋炀帝陵前说炀帝潘京京(380)

瓜州怀古赵苇航(385)

江南水乡同里潘京京(397)

绍兴和禹陵潘京京(401)

考察纪程阎守诚(406)

后 记(425)

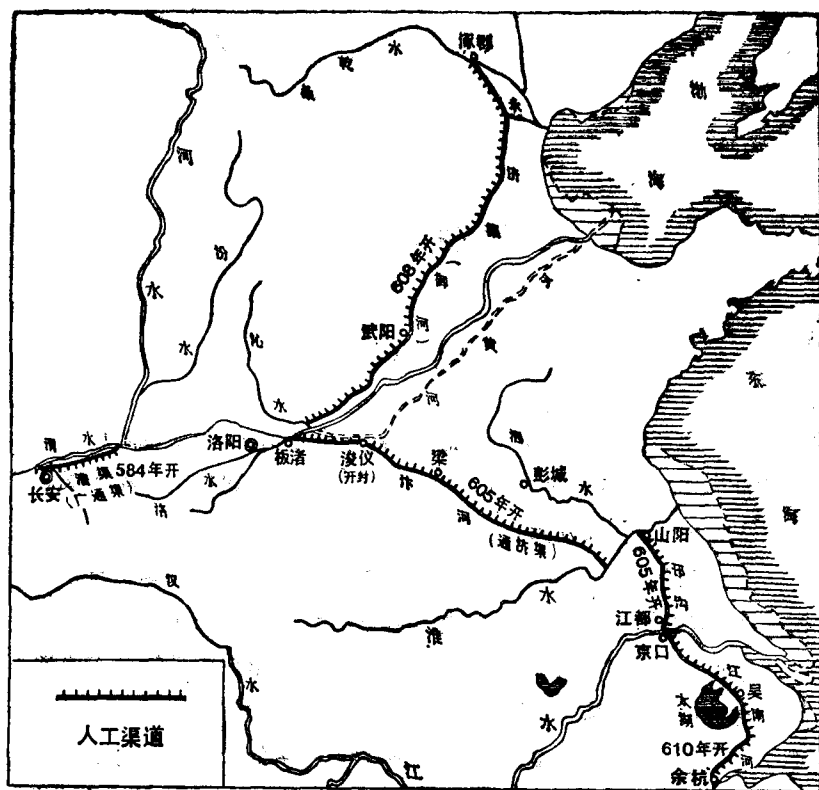
唐宋运河述论

马 正 林

中国运河的历史十分悠久，其线路之长、分布地区之广，在世界历史上都是仅有的。这是数千年来，我国广大劳动人民和无数能工巧匠，发挥自己的聪明才智所创造的世界奇迹之一。由于地形的限制，我国的主要河流都是东西向的，发源于青藏高原，穿越无数高山峻岭，奔腾呼啸，一泻千里，然后进入我国东部平原，徐徐注入海洋。为沟通主要水系，以形成腹地广阔的水路交通网，就必须开凿运河，弥补东西向河流的不足。

运河，顾名思义，就是为了运输而开凿的人工河流，或者疏浚自然河流使其达到通航的要求。春秋战国是我国运河的发轫时期，唐宋则是我国运河的鼎盛时期。元、明、清三代继续发展，形成了京杭大运河，长达1,782公里，为世界上最长的运河。清代末年，漕粮改折以后，京杭大运河全线通航的历史也就结束了。

唐宋运河的基础是隋代奠定的，隋代陆续开凿了关中漕渠、通济渠（唐宋汴河）、永济渠（宋称御河）、邗沟和江南运河，形成了以长安、洛阳、开封为中心的运河网。这个运河网是后来支撑

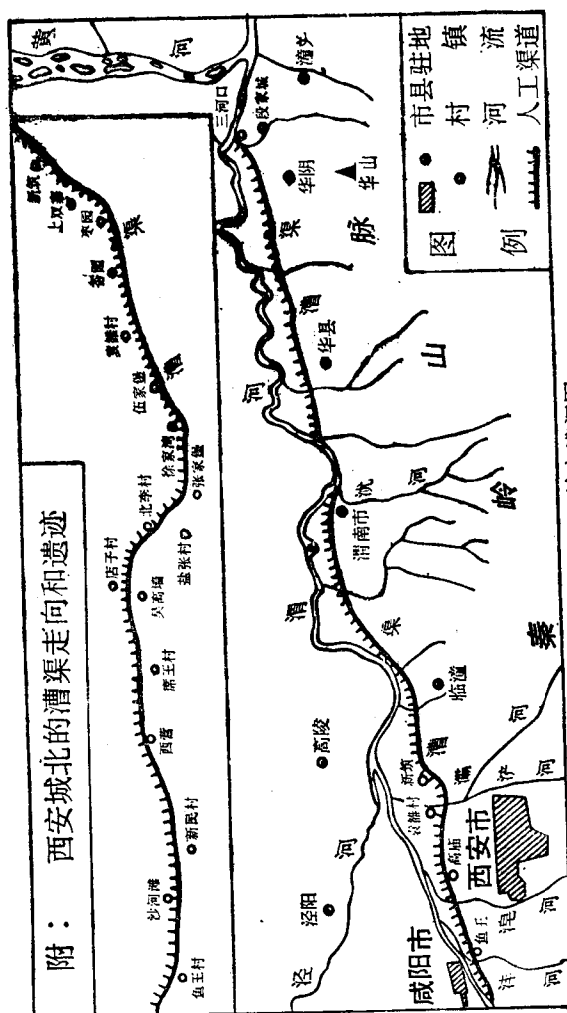


图一 唐宋运河略图

唐宋王朝的重要基石。唐代建都长安，宋代建都开封，汴河成为唐宋王朝的生命线。

一、关中漕渠

由于“关中号称沃野，然其土地狭，所出不足以给京师、备水



图二 关中漕渠图

旱”^①。因此，凡是在关中建都的王朝，都必须从关东（函谷关以

① 《新唐书》卷53《食货志》。

东)或江南转运漕粮,每年能否从关东或江南转运大批粮食,就成为这些王朝立国的基础和安危的关键。长安位于渭河以南,渭河“流浅沙多”,不利于航行。^①为解决漕粮西运,就必须开凿一条与渭河平行的漕渠。

关中漕渠一共开凿过四次,都是在漕粮供应紧张的情况下施工凿成的。首次凿渠是在汉武帝元光六年(前129年),由水工徐伯负责,发卒数十万,历经三岁而通航。汉代开凿的漕渠是从今西安市西北郊的鱼王村附近引渭水东流,经今新民村、八兴、西营、席王村、建封村、惠东村、张道口、解放村、盐张村、张家堡、魏家湾、车家堡、伍家堡,至袁雏村绝漕而过,又流经今枣园南村、枣园、三义村、南吴、新筑镇、半坡村、刘家庄、万胜堡、田鲍堡、新合村、椿树村、蒲家村等,然后经临潼、渭南以北,沿二华夹槽向东,至三河口以西会入渭河。根据我们的实际勘察,汉代所开凿的这条漕渠,遗迹清晰可辨,只是渭南市以东的一段故道,已被渭河所占。隋唐两代又先后三次开凿关中漕渠:隋文帝开皇四年(584年)开凿的广通渠,又名富民渠、永通渠;唐玄宗天宝三载(744年)循汉隋旧渠重新开凿的漕渠和唐文宗大和初年(827—835年)所开凿的兴成渠。这三次实际上都是对汉代漕渠的疏浚和重开,除渠首有变化外,渠线和尾閤基本上没有多大变化。我们近年来在西安郊区和临潼、渭南、华县、华阴、潼关等地的实际考察既明确了这条漕渠的具体线路,并确定了汉、隋、唐三代所使用的关中漕渠,其渠线只有一条,并没有第二条,纠正了文献记载和前人研究中的错误^②。譬如,关于漕渠入河、入

① 《隋书》卷24《食货志》。

② 《渭河水运和关中漕渠》,《陕西师大学报》1983年4期。