



山西历史文化丛书(第三十二辑)

总主编 / 李玉明

出版管字[2008]315号

黄河栈道与漕运

高胜恩
著

黄河栈道是
为开发和发展黄
河漕运而开凿的。
自平陆县,经三门
峡至安窝栈道的
建成,改善了黄河
漕运条件,促进了
封建王朝的经济
繁荣,黄河栈道是
古代劳动人民智
慧和血汗的结晶。

山西出版集团·山西春秋电子音像出版社

责任编辑:刘冬梅

郭红娟

复 审:余超英

终 审:严果生

山西历史文化丛书(第32辑)

黄河栈道与漕运

高胜恩 著

*

山西春秋电子音像出版社出版发行

030012 太原市建设南路21号 0351-4922123

新华书店经销 太原市新华胶印厂印刷

*

开本:850×1168 1/32 印张:17 字数:300千字

2008年12月第1版 2008年12月山西第1次印刷

印数:1-1000(套)

*

ISBN 978-7-900454-64-5

G·153 定价:(全套10册)30.00元

《山西历史文化丛书》编委会

顾 问：王 谦 李立功 赵雨亭 王庭栋

任继愈 姚奠中 申维辰 张 颌

主任委员：李玉明

委 员：（按姓氏笔画为序）

马玉山	马志超	于贵卿	于崇良	王克林
王志超	王宝库	王灵善	王振芳	王家壁
牛崇辉	田中仁	冯素梅	任茂棠	刘 巩
刘在文	刘纬毅	刘振华	刘晓丽	成葆德
齐荣晋	李元庆	李东福	李锐锋	吴广隆
宋丽莉	杨二怀	杨子荣	杨建峰	张国祥
张捷夫	张鸿仁	罗广德	陈长禄	胡存悌
钟声扬	赵曙光	郑建国	降大任	郭士星
郭双威	郭维明	高 可	高专诚	陶正刚
柴泽俊	秦海轩	梁俊明	谢 恺	董永刚
董占锁	董瑞山	楚 刃	雷忠勤	霍润德

目 录

引 子	(1)
一、黄河漕运的雏形	(2)
二、秦建都城兴漕运	(5)
三、汉承继开凿栈道	(6)
四、漕运的艰难延续	(9)
五、隋朝漕运的复兴	(12)
六、唐朝漕运的繁盛	(14)
七、漕运的盛衰转变	(20)
八、金元明时的军漕	(23)
九、清朝漕运的衰落	(26)
十、栈道的摩崖题刻	(30)
十一、先辈智慧的结量	(38)
结 语	(42)

引 子

提起栈道，你一定会想起“明修栈道，暗渡陈仓”这个成语典故。

在人类历史的长河中，作为陆路交通设施之一的栈道，为数甚少，若非是韩信的“明修栈道，暗渡陈仓”的作战谋略，可能仅只能是一地方之特色。如今在公路、铁路都十分发达的社会中，我们大多数人对栈道都没有太深的了解或印象。特别是对运城市平陆、夏县、垣曲3县沿黄河北岸遗存的50余段计5600多米的黄河栈道，大多数是闻所未闻，更谈不上对其在我国近2000年的封建社会中所发挥的重要作用有所了解了。

黄河栈道是为开发和发展黄河漕运而开凿的。自平陆县米汤沟东侧之人门岛西边缘（已被三门峡水库淹没），经三门峡（即人门、神门、鬼门，今三门峡水利枢纽大坝附近）、粮宿、老鸦石、夏县任家堆、垣曲县鲁家疙瘩、五福涧，至安窝的栈道的建成，的确改善了黄河漕运的条件，对漕运起了很大的促进作用。但黄河漕运依然是惊心动魄的，人们为此常常付出生命的代价。在古代，人们有这么一个习惯，漕船在经过三门险阻时，篙工必须换成平陆县人。因为平陆县的船工水性好，又熟悉水势地形，经验丰富。为此，人们还给他们取了一个特殊的称呼，叫“门匠”。由门匠撑船，渡过三门险阻的安全系数就大一些。但是，在平陆县境

内流传着这样一句谚语：“自古无门匠墓。”也就是说，做门匠的人从来都是死在水里的，陆地上没有他们的坟墓。

黄河漕运曾经牵动着建都在长安的封建王朝的经济命脉，直接影响着封建王朝的兴衰。每当漕运不通，粮米不能及时运到长安时，繁荣的京师就是一片恐慌，皇帝甚至带着文武百官迁到洛阳去办公；而当漕运顺利，漕船溯黄河、渭河而络绎不绝地驶进关中时，长安城则又是一片欢腾景象，宫内及大街小巷，处处奏响起“斗酒诗百篇”的华丽乐章。

也许你会疑惑，甚至会认为笔者是“危言耸听”，其实不然。假如你能利用闲暇时间，亲自沿着平陆、夏县、垣曲一带的黄河栈道走一遭，定会领略到兴于秦、汉，盛于隋、唐，清乾隆年间告停的黄河漕运的流风余韵，定会感受到黄河文化无比神奇的魅力，也定会由衷的敬佩古代劳动人民的高超智慧和顽强毅力。

一、黄河漕运的雏形

在陆路交通不发达的古代社会，供应京城或接济军需的大批粮食和其它物资，主要依赖水路运输，历代称之为漕运。平陆、夏县、垣曲3县遗存的黄河栈道段落，就是中国封建社会千余年漕运的历史见证。

黄河水运的最早记载，见于《太公六韬》。据该书云：周武王伐殷时，“以四十七艘船济于河”。船只由渭河入于黄河，顺流东下，经今山西、河南间河段，直达商都附近的

牧野(今河南淇县西南)。也许是受此影响或诱导,黄河漕运于战国时期就已雏形。

东周襄王五年(前 647),晋国连年遭受旱、涝灾害,庄稼颗粒无收,“四年大荒,仓廩空虚,民间绝食,大饥成灾”。晋国国君惠公(夷吾)“乞糒于秦”(《史记·晋世家》),秦穆公决定借粮数万斛(十斗为一斛),救济晋国饥民。

当时的秦国都城在雍,即今陕西省的凤翔县南部,紧靠着渭河河岸;晋国的都城在绛,即今山西省翼城,正好也临近汾河。秦国便利用渭河、黄河、汾河的连接条件,采取水上联运,输粟于晋。粮船从秦国都城起航,沿渭河顺流而下,到潼关出渭河入黄河,逆水行船至汾河注入黄河处——汾阴(今万荣县西南),转入汾河,继续逆水而上,抵达今新绛县南关渡口停泊,然后由陆运至绛都。“舳舻相接”,“自雍及绛相继”。在多浅多沙的渭水和汾河及河势变化很大的黄河上,组织如此大规模的水上运输,是内河水运的一次盛举,史称“泛舟之役”。

《竹书纪年》载:“魏襄王七年(前 312),秦王来见于蒲坂关(今永济市西,隔河与临晋关相对)。四月,越王使师隅献乘舟始罔,及舟三百,箭五百万,犀角象齿焉。”其运送航道当是循鸿沟入黄河,溯晋、豫间黄河而上,达于蒲坂关。

受“泛舟之役”、“越王献舟”的诱导,秦国利用优越的水运条件,沿渭河、黄河顺流漕运,东征韩国。如秦昭王时期,“秦从渭水漕粮,东入河、洛,军击上党(韩国上党郡,在今长治市附近)”(《史记·赵世家》)。据《史记·韩世家》载:桓惠王十年(前 263),“秦击我太行,我上党郡守以上党

降赵。十四年,秦拔上党,杀马服子卒四十万于长平。十七年,秦拔我阳城、负黍。……二十四年,秦伐我城皋、荥阳。二十六年,秦悉拔我上党。”此次长达十一年的秦东征上党,“从渭水漕粮,东入河、洛”,以供军需,当是为期较长的漕运。

战国时期,由于山西南部地区在政治、经济、军事上都处于中心地带,成为这一时期全国的航运中心。《尚书·禹贡》全面描述了当时全国向山西南部地区运输行走的水路,大体如下:黄河以北的秦、晋之地叫冀州,航道是黄河;黄河、济水间叫兖州,航道是自济水、漯水入黄河;泰山东至海是青州,航道是自汶水通济水,再入黄河;泰山南至淮水叫徐州,航道自淮水入泗水,由济水通黄河;淮水南至海叫扬州,航道自江入海,入淮通泗,由济水通黄河;荆山南至衡山叫荆州,航道自长江、汉江转陆运,入洛水通黄河;荆山北至黄河叫豫州,航道自洛水入黄河;华山至黑水叫梁州,航道自嘉陵江转陆运,入渭水,通黄河;秦、晋间黄河西至黑水叫雍州,航道自上游至中游。其中晋、豫间之三门峡经平陆县老鸦石、夏县任家堆至垣曲县安窝约 51 公里河段,属峡谷型航道,两岸高山耸立,水流湍急,弯多滩险,拉纤不易,逆水行舟极为艰难。特别是三门峡险阻,湍急多变的水流,复杂艰险的地形,让船夫和纤夫们望而生畏,但却是河运的重要航道。运送贡赋航道的形成,虽为后世漕运之航线;但在当时却无漕运之说。故《大学衍义补·漕运之宜》云:“《禹贡》于各州之下列贡赋之后,而叙其各州之水达河之路,达于河即达京师(指禹都,今夏县北)也。然当时贡赋

皆驾舟筏浮水路以达于河，盖亦后世漕运之法也。但未明言其为漕耳，然叙水路于贡赋之后，各州皆同，意自可见也。”

二、秦建都城兴漕运

秦始皇帝二十六年（前 221），秦王嬴政统一六国后，建都咸阳（今陕西咸阳东）。为充实都城，“徙全国富豪十二万户于咸阳”（翦伯赞主编《中外历史年表》），又征调来 70 余万人修建阿房宫和骊山始皇陵，使关中人口大量增加，而当时关中的粮食尚不足京都宫廷、官兵及 70 余万役夫食用，故“使天下飞刍挽粟，起于黄、颍、琅琊负海之郡，转输北河，率三十钟而致一石”（《汉书》卷六十四上《主父偃传》）。“黄、颍二县并在东莱，言自东莱及琅琊转输至北河也。黄，即今黄县；颍，即今文登县，并在今东牟郡县。琅琊今高密琅琊地北河，今朔方北河也”（《通典·食货·漕运》）。《大学衍义补·漕运之宜》注云：“按此前未有漕运之名也。而飞挽始于秦，秦以欲攻匈奴之故，致负海之粟输北河之仓，盖由海入河也。”

以上史载说明了两点，一是秦时为解决京师官民食粮供应问题，组织木船进行水上运输，创兴漕运；再是漕山东半岛滨河地区的粮食，溯河而上，经黄河、渭河至关中，继而车转北运的。据《册府元龟·帮计部漕运》载：“若乃京师大众之所聚，万族百官之仰给，帮畿之赋，岂足充用？……

或赢粮而景从，曷尝不漕引而致羡储，飞挽而资宿饱。”可见，漕运至关中的粮食是巨大的。

秦朝创兴漕运，究竟运送了多少漕粮到关中呢？史无详载，不得而知。可是，从右丞相去疾、左丞相李斯、将军冯劫进谏秦二世：“关东群盗并起，秦发兵诛击，所杀亡甚众，然犹不止。盗多皆以戎漕转作事苦，赋税大也。请且止阿房宫作者，减省四边戎漕”（《史记·秦始皇本纪》）。即可窥见，秦时的漕运是相当繁忙的。

秦汉之际的楚汉战争中，刘邦同诸侯于今河南荥阳一带与项羽作战数年，“军无见粮，萧何镇转漕关山，给事不乏”（《汉书·萧何传》）。当时，刘邦“常失军亡众……萧何常从关中遣军，补其处者数以千计”（《史记·萧相国世家》）。此间的黄河漕运，加上运送数以千计的士卒，其漕船是陆行不绝，水行满河，漕运量亦是相当大的。

三、汉承继开凿栈道

公元前 201 年，左右大臣多谏议汉高祖刘邦建都洛阳，而张良却力主定都关中。他在将洛阳和关中的地理条件作以分析比较的基础上，曰：“诸侯安定，河、渭漕挽天下，西给京师；诸侯有变，顺流而下，足以委输。此所谓金城千里，天府之国也”（《史记·留侯世家》）。刘邦便采纳了张良的凭借渭河和黄河沟通全国，既可以使关东漕粮溯黄河、渭河而供给京城，又可“顺流而下”，控制全国的建议，便建都长

安(今陕西西安市)。

汉初之高祖、惠帝、高后时,“山川、园池、市井租税之人,自天子以至于封君汤沐邑,皆各为私奉养焉,不领于天下之经费。漕运山东之粟,以给中都官,岁不过数十万石”(《汉书·食货志》)。到景帝时,漕转关东粟虽有“陆行不绝,水行满河”(《汉书·枚乘传》)的盛况,然尚“不如海陵之仓(吴王濞之大仓)”,其漕运量自然没有增加多少。

汉武帝刘彻即位后,征漕数量增加。汉元朔年间(前128~前123),汉武帝派车骑将军卫青率军10万北击匈奴,卫戍朔方(今河套地区),所需粮饷主要依靠关东地区征粮,溯黄河西上,抵达关中,再辗转运至朔方。元鼎年间(前116~前111),岁从关东漕运至关中的粮食达四百万斛(《汉书·食货志》),到元封年间(前100~前105)竟高达六百万石(十斗为一石)。正所谓“泛舟山东,控引淮湖,与海相接”(班固《西都赋》)。呈现出“鸿渭之流,径入于河;大船万艘,转漕相对”(杜笃《论都赋》)的景象。尽管如此,也仅只能维持日常费用,以致“费数十百巨万,府库益虚”(《史记·平准书》)。直到汉元凤二年(前79),可能是受旱、涝等自然灾害的影响,昭帝下诏说:念天下百姓未贍,漕粮较前减少三百万石。元凤三年又下诏:当今百姓多遭水灾,食粮十分匮乏,其止四年勿漕。故《大学衍义补·漕运之宜》云:“昭帝承武帝岁漕六百万石以后,一岁而减其半,又一岁而并免漕矧。”到宣帝时(前73~前49),漕运量又逐年上升到四百万石左右。

漕粮的迅速增加,无疑加大了漕运量。无论是关东

(函谷关以东)地区的漕粮,还是来自滨河地区的漕船,都必须经过平陆、夏县至垣曲县安窝这段峡谷型黄河航道。但此段河道水流湍急,弯多滩险,许多悬崖峭壁段落连纤夫立足之地也没有,更别说拉船而上了。特别是谓之鬼门、夜叉门(今称神门)和金门(今称人门)的三门险阻,河床狭窄,水流如箭,对漕运造成极大的阻碍。为此,汉丞相史杨焉于汉鸿嘉四年(前17)提出:“从河上下,患底(砥)柱隘,可镌广之”(《汉书·沟洫志》)。意欲将人门河床加宽,使水流稍缓,利于漕船通过,以减少覆舟事故。然而,“镌之裁没水中,不能去,而令水益湍怒,为害甚于故。”即所凿石块落入人门航道,不能清除,致使水流更加湍急,漕船通过比以前更加艰难了。

东汉王朝迁都洛阳后,晋、豫间黄河河段一度很少进行漕运。但为了解决军需和救灾运输,东汉王朝组织实施了开凿黄河栈道工程。

黄河栈道是从何时开始开凿的?以前的史籍中尚无记载。1997年4月至9月,山西省考古研究所和运城地区文化局组成的考古队,在垣曲县五福涧村南发现的“建武十一年”,“时遣石匠□□□、知石师千人”的摩崖题刻,始知在东汉“建武十一年”的栈道工程已具规模。由此可以想见,在此之前曾进行过栈道开凿工程。

“建武”年号在历代王朝中曾被用过多次,为何确定“建武十一年”是东汉的年号呢?

经考古队查阅,历代王朝用建武年号的共6次。其中,西晋惠帝、东晋元帝、西燕慕容忠和齐明帝,虽都用过建武

年号,但他们所用建武年号的时间都很短,最长的不过5年,最短的不足1年;后赵石虎用建武年号共14年,但他建都在今天的河北临漳西南,所以均被排除。东汉光武帝刘秀用建武年号时间最长,共32年;同时,结合古文学家张颌先生对其字体、用词方式等方面的研究,方断定此“建武十一年”为“东汉建武十一年”,也就是公元35年。

自东汉建武十一年凿成五福涧栈道后,东汉王朝又于和平元年(150)以前在人门河道北岸的石崖上开凿了一段栈道(《三门峡漕运遗迹》)。嗣后,历代王朝先后和平陆县米汤沟东侧之人门岛西边缘,经三门峡、平陆县杜家庄、粮宿、西河头、老鸦石、夏县任家堆、小堆、大堆、垣曲县鲁家疙瘩、五福涧,至安窝的河段北岸开凿栈道。以改善黄河漕运的条件,促进漕运发展。

东汉兴平二年(195),汉献帝兵败曹阳(今名石桥沟,在河南省陕县西),欲乘舟顺河东下,经三门峡,抵达洛阳。宗正刘艾进谏汉献帝说:“臣前为陕令,知其(指三门峡人门河道)险,旧固有水师(指木船舵手),犹有倾危,况今无师”(《后汉纪·献帝纪》)。说明了此前的黄河漕运还在延续着。

四、漕运的艰难延续

在山崖上开凿栈道,在古代是一项非常艰巨的工程。因为那时候没有吊车,没有炸药,一切只能靠劳动人民的双

手来完成。但是,黄河漕运直接影响着京师的经济兴衰,维系着封建王朝的安危,所以,历代王朝不惜花费相当大的人力、物力、财力,开凿栈道,以促进漕运发展,确保京师经济的繁荣昌盛。

魏晋时期,中原地区获得暂时的统一,黄河漕运便又重新兴起。同时,改秦汉时期的以漕运为主,为漕运和军运并重。曹魏建都洛阳后,除“以舟载兵入渭”(《三国志·魏书·武帝纪》)的军队运输外,也曾用漕运救济灾民。魏青龙三年(235),关东发生了大灾荒,明帝曹睿诏令运长安所储粮食 50 万斛至洛阳。于是,大批漕船被调往长安一带,满载粮食,沿渭河东下,进入黄河,顺黄河继续向东,经三门峡至安窝河段,抵达洛阳。此次救灾粮食的顺利运输,使魏明帝尝到了漕运的甜头,便决计开凿栈道;又欲工程巨大,施工艰难,遂于魏景初二年(238)二月,遣都督沙丘部、监运谏议大夫寇慈,率领工匠 5 000 人,年年兴工修治三门峡至五户滩一带的航道,共削平 19 个礁石险滩。在一定程度上改善了三门峡至安窝航道的航行条件。

西晋泰始三年(267)正月,武帝司马炎遣监运大中大夫赵国、都匠中郎将河东乐世,率领吏卒 5 000 余人,继续清除三门峡下游的礁石险滩(《水经注·河水注》)。时隔 7 年,晋武帝在三门峡上游“凿陕南山,决河,东注洛以通漕运”(《晋书·武帝纪》),但“竟未成功”(《通典·食货志》)。无奈,西晋于太康年间(280~289),动用大批人力、物力,在人门北岸大规模地开凿、整治成长达 600 多米的栈道,使三门险阻的航运条件得到了进一步的改善,明显地减

少了覆舟事故。

由于这一时期的长期战乱,黄河漕运仅只能在战火中得以延续。晋咸和八年(333),石虎继承了后赵的王位,迁都邺城(今河北省临漳西南),令人将前赵都城长安所藏的大量图书典籍运送到邺城,为后赵所用。这大量的图书典籍是利用舟船装载,沿漕运航道由渭河东下入黄河,再沿黄河继续东下。然而,舟船不幸覆没于三门峡。晋太和五年(370),前秦皇帝苻坚遣宠臣王猛领10将,统步骑6万讨伐前燕,“运漕相继”。晋太元八年(383),苻坚又发兵长安,攻打东晋,“运漕万艘”,沿河东下,穿过三门峡至安窝航道,继而沿荡渠入颍水。义熙十二年(416),刘裕讨伐后秦,大军溯河西进,令宁朔将军刘遵考押运漕粮,从汴渠进入黄河,追随军后。水军至陕城(今河南陕县)后,刘裕又令部将王镇恶“伐木为舟,自河泛渭”,直至后秦都城长安。

北魏孝文帝设立年号后,为发展黄河漕运,于太和二年(478)组织了大量的人力、物力,在今平陆县下坪乡老鸦石黄河北岸一带进行了栈道施工。但由于年代久远,风雨剥蚀过甚,题记难以辨识。太和二十一年(497),孝文帝自关中返回京都洛阳时,“车驾东旋,泛渭入河”(《北史·魏本纪·高祖孝文帝本纪》),较为便利。所以,朝廷又于绍圣元年(516)对老鸦石一带的栈道进行了开凿和整治。在此基础上,北魏政府利用龙门(即禹门口,今河津市西南)经三门峡、安窝至碾盘沟(黄河晋、豫段连接处)的黄河航道,运输晋、秦地区的租粟及河东解盐(即潞盐)东抵洛阳,供应京师与黄河两岸的其他地区。

周武帝建德四年(575)秋七月,为攻打北齐,周武帝在都城长安大德殿对众将说:“数年以来,战备稍足,今欲数道出击,水陆兼进,北拒太行之路,东扼黎阳(黎阳关,今河南浚县东北)之险,若攻拔河阴(河阴郡,治今河南孟津县东),衮、豫则驰可定”(《周书·武帝纪》),众将响应。于是,武帝令齐王宪率领两万兵士进军黎阳;隋国公杨坚、广宁侯薛回率舟师3万人自渭入河,向东进发;武帝亲率6万大军直指河阴。这些规模浩大的战争,其漕运之繁重是不难想象的。

黄河漕运就是在极其重要且如此艰难中得以发展,栈道也因此而得以不断的开凿、整修及延续。

五、隋朝漕运的复兴

隋王朝统一全国后,建都长安,黄河晋、豫间河道又成为关东和江浙地区粮食西抵京师的必由之路,其三门峡至安窝河段又一次成为漕运的咽喉要道。隋王朝在复兴漕运中,又开发了黄河晋、秦间航道,并积极采取措施,对三门峡之人门航道进行治理。

隋初,因京师仓廩尚虚,缺乏水旱之备;又因三门峡至安窝河道长期失修,漕运艰险如故,运输量受到很大的限制。为此,隋文帝杨坚于开皇三年(583)遣仓部侍郎韦瓚,向蒲、陕、虢、熊、伊、洛、郑、怀、邵、卫、汴、许、汝等13州,招募运米丁。凡能于洛阳运米40万石,历经砥柱人门之险,

达于三门峡西常平仓者,免其征戎。并在“卫州置黎阳仓,洛州置河阳仓,陕州(今河南三门峡市区)置常平仓,华州(今陕西华阴东北)置广通仓(后称‘永丰仓’),转相灌注,漕关东及汾、晋之粟以给京师”(《隋书·食货志》)。《大学衍义补·漕运之宜》较详细地述评说:隋代于蒲、陕等十三州募运米丁,于卫、陕等州置仓,漕粟西上,盖因三门峡及以下河段多有险阻,故于漕运经过之处,以丁夫转运要害之处,置仓收贮,然后再装船西运。如此次第运输,以至京师。运丁得以轮休而不久劳,漕船得以回转而不长运。其间自小平(今河南孟津县东北)转为陆运,沿黄河南岸运至陕州常平仓,然后另用漕船载运西上。以此避开三门险阻,加大了黄河漕运量。

隋开皇十四年(594),关中大旱,仓廩皆空,受三门峡险阻的阻挡,漕运难以满足需求,以致是年八月辛未,“上率户口就食于洛阳”(《隋书·高祖纪》)。鉴于这次天子离京逐食的教训,隋文帝于翌年(即595)“六月戊子,诏凿底(砥)柱”(《隋书·高祖纪》),即修治人门栈道,以期挽舟而上,减少覆舟之患,提高漕运效率。经过开凿和修治,使人门河段的航运条件有所改善,其漕运量又有所增加。据《隋书·食货志》载:隋朝时,在开发晋、豫间漕运中,大量征漕汾河流域的粮食,沿龙门以下黄河顺流而下,至潼关后折而入渭,溯渭河西上,以充实京师的仓廩。

隋末唐初之际,李渊谋取洛阳,挥师东进,并征发关东粮食及长安仓储,泛舟东下,顺流抵达战地。因漕船必经三门峡险阻,且敌方主帅王世充派遣骁将罗士信率兵赴陕,企