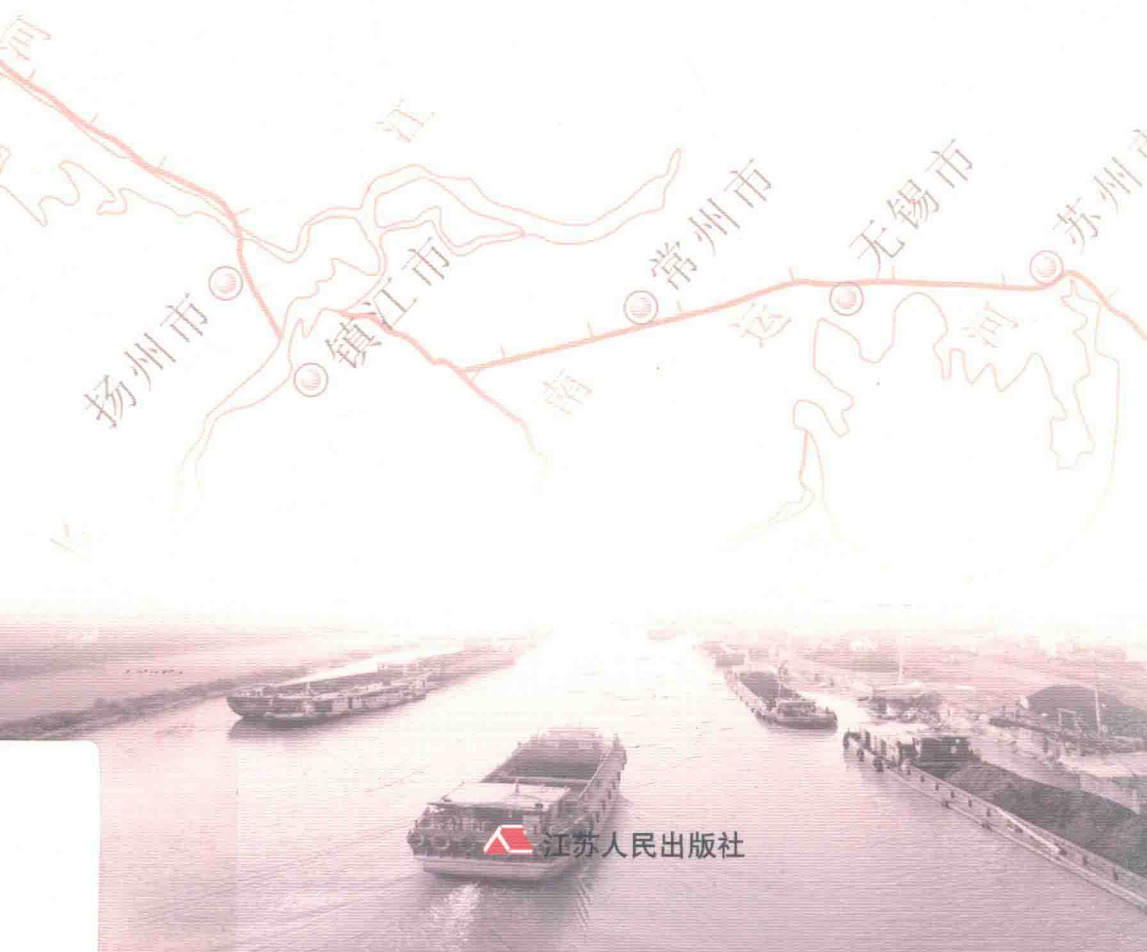


江苏运河文化遗存

JIANGSU YUNHE WENHUA YICUN 调查与研究
DIAOCHA YU YANJIU

张 强



江苏人民出版社

江苏运河文化遗存

JIANGSU YUNHE WENHUA YICUN 调查与研究
DIAOCHA YU YANJIU

张 强

撰稿：刘怀玉 丁 蕾 石火培 孙明光
潘虹恩 张 婕 李德楠 吴士勇

图书在版编目(CIP)数据

江苏运河文化遗存调查与研究 / 张强著. — 南京 :
江苏人民出版社, 2015. 7

ISBN 978-7-214-15946-5

I. ①江… II. ①张… III. ①运河—文化研究—江苏
省 IV. ①K928. 42

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 142687 号

书 名 江苏运河文化遗存调查与研究

著 者 张 强

责 任 编 辑 许尔兵

责 任 校 对 朱淑鸾

出 版 发 行 凤凰出版传媒股份有限公司
江苏人民出版社

出版社地址 南京市湖南路 1 号 A 楼, 邮编: 210009

出版社网址 <http://www.jspph.com>

经 销 江苏春雨教育集团有限公司

印 刷 安徽省天长市千秋印务有限公司

开 本 720mm×1000mm 1/16

印 张 23.25

字 数 380 千字

版 次 2016 年 3 月第 1 版 2016 年 3 月第 1 次印刷

标 准 书 号 ISBN 978-7-214-15946-5

定 价 48.00 元

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向承印厂调换)



目 录

绪 论 历史上的运河及江苏运河遗存

第一节 中国早期运河述略	2
第二节 运河与交通及城市	10
第三节 运河与漕运及商贸	18
第四节 江苏运河及主要遗存	24

第一章 运河淮安段文化遗产保护与利用

第一节 淮安与运河淮安段的历史及现状	32
第二节 运河淮安段文化遗产的基本构成	40
第三节 运河淮安段文化遗产的现状评估	50
第四节 运河淮安段文化遗产保护与研究	65
第五节 运河淮安段文化遗产的开发利用	69

第二章 运河扬州段文化遗产保护与利用

第一节 扬州与运河扬州段的历史及现状	95
第二节 运河扬州段文化遗产的构成及特点	110
第三节 运河扬州段文化遗产的现状评估	121
第四节 运河扬州段文化遗产的保护	125
第五节 运河扬州段文化遗产的开发利用	133

第三章 运河镇江段文化遗产保护与利用

第一节 镇江与运河镇江段的历史与现状	148
--------------------------	-----

第二节	运河镇江段文化遗产的基本构成	164
第三节	运河镇江段文化遗产的现状评估	169
第四节	运河镇江段文化遗产的保护	186
第五节	运河镇江段文化遗产的开发利用	193

第四章 运河常州段文化遗产保护与利用

第一节	常州与运河常州段的历史及现状	198
第二节	运河常州段文化遗产的基本构成	219
第三节	运河常州段文化遗产的现状评估	233
第四节	运河常州段文化遗产保护与研究	243
第五节	运河常州段文化遗产的开发利用	248

第五章 运河无锡段文化遗产保护与利用

第一节	无锡与运河无锡段的历史及现状	258
第二节	运河无锡段文化遗产的基本构成	273
第三节	运河无锡段文化遗产的现状评估	291
第四节	运河无锡段文化遗产保护与研究	294
第五节	运河无锡段文化遗产的开发利用	300

第六章 运河苏州段文化遗产保护与利用

第一节	苏州与苏州段运河的历史	306
第二节	运河苏州段新中国成立后的整治及现状	314
第三节	运河苏州段文化遗产的现状	321
第四节	运河苏州段文化遗产的保护与利用	340
第五节	运河苏州段遗产与社会经济发展的思考	354

主要参考文献	359
--------------	-----

后 记	367
-----------	-----

绪 论

历史上的运河及江苏运河遗存

中国有世界上开挖最早和最长的运河。所谓最早,是指中国古代开挖运河的时间远远地早过了世界各国;所谓最长,是指经过历朝历代不断地开挖和连接,中国有了世界上最长的运河。

运河映现了人类活动的印迹。在人类历史上,从简单地利用河流发展水运到开挖河渠解决农田灌溉、改良土壤、防洪排涝等问题,从发现水运成本低廉到自觉地开挖运河建立水上交通,人们在反复的实践中逐步地认识到运河在经济建设中的作用。

一般认为,运河是指人工开挖的并具有水上交通运输功能的航道。其实,运河航道主要由三部分组成,一是人工开挖的,以河流湖泊等为补给水源的航道;二是原来不能通航或通航能力差的河道,拓宽加深后引入新水源,具有了航运能力的航道;三是人工开挖的与河流湖泊等相互衔接的航道。在长期的农业实践活动中,运河除了有水上交通运输的能力外,还有农田灌溉、改良土壤、防洪排涝等功能。进而言之,在驾驭自然、改造生活环境、提高农业生产水平的活动中,农耕民族不断地向外求索,开始把兴建具有综合性功能的运河纳入了社会实践活动的视野。

中国的地形是西高东低,受自然地理形势的限制,大部分的河流呈东西走向。这种情况的存在,决定了发展水上交通要受到河流走向的制约。那么,怎样才能改变受自然地理制约的水运条件呢?古人以河流湖泊等为补给水源,试图通过开挖运河向不同的方向拓展航线来改变原有的水上交通状况。客观地讲,这给中国古代政治、经济等带来深刻的影响。如以运河为干线的水上交通兴起后,运河因承担漕运重任开始在国家政治中占有重要的席位,又因形成独立的交

通运输网络促进了不同地区间的经济交流。总之,运河一方面改变了以陆路为主的交通结构,以低廉的运输成本为国家政治注入新的内容;另一方面带动了周边地区的经济发展,在造就沿岸地区及城市商贸繁荣的过程中促进了不同地区间的经济、文化等方面的交流,为区域政治中心向运河沿岸迁移提供了先决条件,进而在一定程度上改变了城市依天然河流而建的历史。

第一节

中国早期运河述略

中国最早的运河开挖于何时?哪座城市是最早的运河城市?对此,近人有不同的看法。其中影响最大的观点是,邗沟是中国最早的运河,扬州是最早的运河城市。不过,这一观点是错误的。邗沟开挖的时间有明确的记载。《左传·哀公九年》云:“夏,楚人伐陈……秋,吴城邗,沟通江淮。”^①鲁哀公九年(前486年),吴王夫差为了北上争霸开挖了沟通江淮的运河——邗沟。因“吴城邗”,今之论者提出了鲁哀公九年,夫差建扬州城的观点。其实,此时的邗城是一座储存粮食及军械的城堡,与扬州建城不是一回事。

退一万步讲,假定可以把扬州城建造的历史追溯到这一时段,扬州依旧不是最早的运河城市。周敬王六年即闾閭元年(前514年),伍子胥奉命营造闾閭大城(今江苏苏州)和小城。工程结束后,吴国从梅里(今江苏无锡梅里)迁都到闾閭大城。袁康记载闾閭大城的营造情况时写道:“邑中径从阊门到娄门,九里七十二步,陆道广二十三步,平门到蛇门十里七十五步,陆道广三十三步,水道广二十八步。”^②如果说“陆道广三十三步”是指新都道路的宽度,那么,“水道广二十八步”则是指运河的宽度。进而言之,早在营造闾閭大城之初,伍子胥已把开挖运河纳入营造新都的规划之中,这一事件表明,闾閭大城是一座典型的运河城

① [清]阮元.十三经注疏·春秋左传正义[M].北京:中华书局,1980.2165.

② [汉]袁康.越绝书·越绝外传·记吴地传[A].四库全书(第463册)[C],上海古籍出版社,1987.

市,其建城时间明显早于扬州。

汉代司马迁记载战国以前的运河时指出:“荥阳下引河东南为鸿沟,以通宋、郑、陈、蔡、曹、卫,与济、汝、淮、泗会。于楚,西方则通渠汉水、云梦之野,东方则通鸿沟、江、淮之间。于吴,则通渠三江、五湖。于齐,则通菑、济之间。于蜀,蜀守冰凿离碓,辟沫水之害,穿二江成都之中。”^①按照这一说法,春秋战国时期的运河有贯穿中原各国的鸿沟以及楚运河、吴运河、齐运河和蜀运河等。那么,鸿沟、楚运河、吴运河、齐运河和蜀运河等开挖于何时?现分述如下。

先看一看鸿沟开挖的时间。北魏酈道元考证道:“索水又东流,北屈西转,北径荥阳城东,而北流注济水。杜预曰:旃然水出荥阳成皋县,东入汜。《春秋》襄公十八年,楚伐郑。右师涉颍,次于旃然。即是水也。济渠水断汜沟,惟承此始,故云汜受旃然矣。亦谓之鸿沟水,盖因汉、楚分王,指水为断故也。《郡国志》曰:荥阳有鸿沟水,是也。盖因城地而变名,为川流之异目。”^②从酈道元的记述中当知,鲁襄公十八年(前555年)以前鸿沟已建成并投入使用。清代经学家、地理学家胡渭进一步指出:“于是有荥阳下引河为鸿沟者,自是以后,日渐穿通,枝津交络,宋、郑、陈、蔡、曹、卫之郊,无所不达。至定王五年,河遂南徙,无他,河水之入鸿沟者多,则经流迟贮,不能冲刷泥沙故也。宿胥之塞,实鸿沟致之。不然,禹功历千余岁而不敝,何独至春秋一旦变迁也哉!”^③通过考证,胡渭提出了周定王五年(前602年)之前即黄河河道南徙之前鸿沟已建成的观点。遗憾的是,胡渭的观点没有受到应有的重视,乃至一些研究者继续认为邗沟是中国最早的运河,或认为鸿沟开挖的时间晚于邗沟,甚至认为鸿沟是战国时期魏迁都大梁(今河南开封)以后开挖的运河。

楚运河即“西方则通渠汉水、云梦之野”的运河,何时建成?裴骈《史记集解》注《史记·循吏列传》云:“孙叔敖激沮水作云梦大泽之池也。”^④沮水是汉水的支

① [汉]司马迁.史记·河渠书[M].北京:中华书局,1982.1407.

② [北魏]酈道元.水经注·济水一(杨守敬、熊会贞疏,段熙仲点校,陈桥驿复校《水经注疏》上册)[M].南京:江苏古籍出版社,1989.670—671.

③ [清]胡渭.禹贡锥指(邹逸麟整理)[M].上海古籍出版社,2006.456.

④ [汉]司马迁.史记·循吏列传[M].北京:中华书局,1982.3100.

流。班固指出：“沮水出东狼谷，南至沙羡南入江，过郡五，行四千里，荆州川。”^①谭其骧先生指出：“西方一渠当为杨水，是沟通长江与汉水的一条人工运河。工程的关键是在郢都附近，拦截沮水与漳水作大泽，泽水南通大江，东北循杨水达汉水，所经过的地方正是当时所谓云梦，约当在长江沙市一带到汉水沙洋一带。这条运河是在公元前六世纪初楚相孙叔敖主持下，广大劳动人民开凿的。”^②孙叔敖是楚庄王的令尹(宰相)，楚庄王在位的时间是公元前613年至公元前591年，根据这一情况，当知“通渠汉水、云梦之野”的楚运河建成并投入使用的下限应在公元前591年之前。如史念海先生指出：“春秋末年，交通方面有了突飞猛进的发展，运河的开凿就是划时代的壮举。最早开凿运河的为楚吴两国，而楚国较吴国更早。不过最初所开凿的运河还是较小的规模，因此所发生的影响也不十分巨大。”^③楚运河开挖的时间起码比邗沟早一百多年。

吴运河主要由吴古故水道、胥溪(堰渚)、子胥渚、胥浦、百尺渚、邗沟、苕水等运河构成，这些运河或开挖在吴国的境内或开挖在吴国的境外。除苕水外，其他的吴运河均开挖于邗沟之前。吴古故水道是吴国最重要的运河，运河自渔浦(今江苏江阴利港)西入长江，随后溯江而上或可入楚，或渡江经邗沟北入中原。从兴修的时间看，吴古故水道很可能是伍子胥建阖闾大城时开挖的运河，兴修时间当发生在周敬王六年即阖闾元年(前514年)。袁康记载道：“吴古故水道，出平门，上郭池，入渚，出巢湖，上历地，过梅亭，入杨湖，出渔浦，入大江，奏广陵。”^④平门是阖闾大城的北门，从此门兴修运河入长江最为便捷。从“吴古故水道”这一名称看，这条运河应是吴国最古老的运河。

除吴古故水道外，伍子胥在吴国境内外开挖了胥溪、子胥渚、胥浦等。胡渭指出：“春秋时，吴王阖庐(又名阖闾)伐楚，用伍员计，开渠以运粮。今尚名胥溪及傍有伍牙山云(土音“员”，讹为牙)。……盖通江于淮，即夫差所开之邗沟，通

① [汉]班固. 汉书·地理志下[M]. 北京:中华书局,1962.1609.

② 谭其骧. 黄河与运河的变迁[J]. 地理知识,1955,(8).

③ 史念海. 河山集·春秋时代的交通道路[M]. 北京:三联书店,1963.83.

④ [汉]袁康. 越绝书·越绝外传·记吴地传[A]. 四库全书(第463册)[C]. 上海古籍出版社,1987.

湖于江,即阖庐所开之胥溪也。”^①原来,伍牙山就是伍员山。胥溪是在伍员(伍子胥)的主持下开凿的。郑肇经考证堰渚、胥浦等开凿的时间时指出:“《史记》敬王十四年(前506),吴王阖庐伐楚,开堰渚运粮,东通太湖,西入长江。敬王二十五年(前495),吴行人伍员凿河自长泖接界泾而东,尽纳惠高、彭巷、处士、沥渚诸水,后人名其河曰胥浦。”^②据此可知,“堰渚”是胥溪的别称,兴修时间发生在周敬王十四年即阖闾九年(前506年);胥浦兴修的时间发生在周敬王二十五年即夫差元年(前495年)。

继胥溪之后,伍子胥在楚国境内开挖了子胥渚,试图用兴修运河的方式来解决伐楚时遇到的运兵及后勤补给的难题。酈道元记载道:“江陵西北有纪南城,楚文王自丹阳徙此,平王城之。班固言:楚之郢都也。城西南有赤坂冈,冈下有渚水,东北流入城,名曰子胥渚,盖吴师入郢所开也,谓之西赤湖。”^③此外,史有阖闾九年“比至郢,五战,楚五败。楚昭王亡出郢,奔郢。郢公弟欲弑昭王,昭王与郢公奔随。而吴兵遂入郢。子胥、伯嚭鞭平王之尸以报父仇”^④之说,“吴师入郢”即“吴兵遂入郢”的时间发生在阖闾九年。不过,班固将“吴败楚入郢”^⑤的时间定在周敬王九年即鲁昭公三十一年(前511年)。如果以“吴王阖庐伐楚,开堰渚运粮,东通太湖”为上限的话,那么,子胥渚开挖的时间应该在兴修胥溪之后,伍子胥“鞭平王之尸以报父仇”之前,据此,兴修子胥渚应发生在阖闾九年即吴王阖闾伐楚的当年。

百尺渚是吴国征伐越国的产物,其开挖的时间下限当在吴王夫差二年(前494年)以前。袁康记载道:“百尺渚,奏江,吴以达粮。”^⑥《诗·大雅·绵》曰:“予曰有奔奏。”奏者,走也,与奔同义。江者,钱塘江也。联系上下文看,与钱塘江相

① [清]胡渭.禹贡锥指(邹逸麟整理)[M].上海古籍出版社,2006.161.

② 郑肇经.中国水利史[M].上海书店1984年据商务印书馆1939年版复印,190.

③ [北魏]酈道元.水经注·沔水中(杨守敬、熊会贞疏,段熙仲点校,陈桥驿复校《水经注疏》下册)[M].南京:江苏古籍出版社,1989.2404—2405.

④ [汉]司马迁.史记·吴太伯世家[M].北京:中华书局,1982.1466.

⑤ [汉]班固.汉书·五行志下[M].北京:中华书局,1962.1498.

⑥ [汉]袁康.越绝书·越绝外传·记吴地传[A].四库全书(第463册)[C].上海古籍出版社,1987.

通的百尺渎在吴王阖闾伐越之前已经建成并投入使用。公元前496年,阖闾率师攻越,阖闾随即在这场战争中受伤致死。据此可知,百尺渎建成的时间下限最迟应在阖闾去世之前。如果考虑到开挖百尺渎需要耗费大量的人力、物力和财力等情况,再进一步考虑到吴越、吴楚战争期间无暇顾及开挖运河等特殊情况,那么,百尺渎开挖的时间应发生在吴越交恶之前。

吴越两国交恶,始于勾践之父允常在位(前510—前496年)之时。史称:“允常之时,与吴王阖庐战而相怨伐。”^①《左传·昭公三十二年》云:“夏,吴伐越,始用师于越也。”^②吴越之间的战争始于鲁昭公三十二年(前510年)。此后,吴国与越国、楚国的战争不断。进而言之,百尺渎开挖的时间有可能发生在鲁昭公三十二年以前。

菏水和邗沟一样,是吴国北上争霸的产物。为完成与晋定公在黄池(今河南封丘西南)会盟诸侯即称霸中原的大业,夫差十四年(前482年),吴国为运兵和调动军用物资等开挖了“通于商、鲁之间”的菏水,“商”,是宋国的别称。周灭商后,封殷商贵族微子的后代于宋,故宋有“商”之称。“鲁”,指周公旦建立的鲁国,在山东的南部,以泰山以界,泰山南为鲁,泰山北为齐。《国语·吴语》云:“吴王夫差既杀申胥,不稔于岁,乃起师北征。阙为深沟,通于商、鲁之间,北属之沂,西属之济,以会晋公午于黄池。”^③这里所说的“阙为深沟”实指菏水。《吴越春秋·夫差内传》记载道:“今齐不贤于楚,又不恭王命,以远辟兄弟之国。夫差不忍其恶,被甲带剑,径至艾陵,天福于吴,齐师还锋而退。夫差岂敢自多其功?是文武之德所佑助。时归吴,不熟于岁,遂缘江溯淮,开沟深水,出于商、鲁之间,而归告于天子执事。”^④将《国语·吴语》与《吴越春秋·夫差内传》两段文字联系起来读,当知“阙为深沟”实际上是“开沟深水”。菏水建成后,拓宽后的泗水和济水河道具有了航运能力。

齐运河作为“于齐,则通菑济之间”的运河,何时建成?从“于楚,西方则通渠

① [汉]司马迁.史记·越王勾践世家[M].北京:中华书局,1982.1739.

② [清]阮元.十三经注疏·春秋左传正义[M].北京:中华书局,1980.425.

③ 徐元诰.国语集解(王树民、沈长云点校)[M].北京:中华书局,2006.545.

④ [汉]赵晔.吴越春秋(苗麓校点)[M].南京:江苏古籍出版社,1999.83.

汉水、云梦之野，……于吴，则通渠三江、五湖”的句式结构看，所谓“于齐，则通菑济之间”应为“于齐，则通渠菑济之间”，即此语从上省去了“渠”字。本来，菑水和济水互不相通，菑水在齐国的腹地，济水在齐国的西境。所谓“通菑济之间”，是指齐国开挖了连接菑水和济水的运河。王先谦指出：“菑水所出，东至博昌，入洸。”^①菑水是洸水的支流，洸水即济水。胡渭进一步指出：“地记之言水也，凡二水大小相敌，既合流，自下皆得通称，多至五六水亦然。《汉志》鲁国卞县泗水至方与入洸，《说文》泗受洸水东入淮，其所谓洸即荷水也。又《汉志》蕃县南梁水西至湖陵入洸渠。酈善长云：洸在湖陆西，而左注泗。泗、洸合流。地记或言洸入泗，泗亦言入洸，故有入洸之文。渭按：观鱼台下临荷水，而《公羊传》以棠为济上邑，则以荷为济，汉初已然。故班固谓泗入济，许慎谓泗受济，而不言荷，以荷即济也。《水经·济水篇》所叙，自乘氏以至湖陆，即分济之荷，自沛县以至睢陵，即入淮之泗，而皆以为济水。盖本《汉志》以立文也。然又云济水东至乘氏县西，分为二，南为荷水，北为济渚。而《泗水》篇则自方与受荷，以至睢陵入淮，皆以为泗水。是又与禹贡合。”^②又指出：“济水故渚即《汉志》所谓‘东南至武德入河’者，盖禹迹也。第五卷《河水注》云：成皋大伾山在河内修武、武德之界，济、沔之水与茱播泽，出入自此，即《经》所谓‘济水从北来注之’者。今济水自温县入河，不于此也。所入者奉沟水耳，即济、沔之故渚矣。”^③博昌（今山东博兴东南）是菑水通往济水的关键性工程，菑水与济水相通后，齐国的船只可从齐都临菑（今山东淄博）出发，从菑水进入济水，然后从济水进入黄河，进而到达中原各国。《左传·隐公四年》云：“冬十二月，宣公即位。”鲁隐公四年即卫宣公元年（前718年）。卫宣公即位后，立夷姜的儿子公子伋为太子，与此同时，派右公子（公子伋的师傅）到齐国，为太子迎娶齐僖公的女儿宣姜。宣姜貌美，卫宣公听说后心生歹念，遂在黄河边上构筑离宫“新台”，并强娶儿媳宣姜为妻。《诗·邶风·新台》：“新台有泚，河水瀼瀼。燕婉之求，蘧篚不鲜。”《毛诗序》：“《新台》，刺卫宣公也。纳伋

① [清]王先谦. 汉书补注[M]. 北京: 商务印书馆, 1959. 2706.

② [清]胡渭. 禹贡锥指(邹逸麟整理)[M]. 上海古籍出版社, 2006. 142—143.

③ [清]胡渭. 禹贡锥指(邹逸麟整理)[M]. 上海古籍出版社, 2006. 588—589.

之妻,作新台于河上而要之。国人恶之,而作是诗也。”^①从“新台有泚”以及“作新台于河上而要之”等语中可知,宣姜入卫是走水路即黄河航线到新台的。因齐国有“通菑济之间”的运河,沿济水可入黄河再进入卫国。如果说宣姜从齐都出发,是乘船沿菑水、济水入黄河到达卫国的,那么,齐运河建成的时间下限应在卫宣公即位后迎娶宣姜之前,即在公元前 718 年以前。

蜀运河作为“于蜀,蜀守冰凿离碓,辟沫水之害,穿二江成都之中”的运河,何时建成?前人主要有三种看法,第一种认为蜀运河建成的时间下限应在秦昭襄王即秦昭王在位的年代。酈道元在《水经注·江水一》中记载道:“秦昭王以李冰为蜀守。”^②《水经注·江水一》引《风俗通》又云:“秦昭王使李冰为蜀守,开成都两江,溉田万顷。”^③秦昭王于公元前 306 年到前 251 年在位,以秦昭王在位的时间为节点,那么,蜀运河建成的时间下限应在公元前 251 年以前;第二种认为开挖蜀运河的时间发生在秦孝文王在位的年代。如常璩记载道:“周灭后,秦孝文王以李冰为蜀守。”^④秦襄昭王死后,秦孝文王即位。秦孝文王在位只有一年,因此,蜀运河应于公元前 250 年建成;第三种认为蜀运河建成的时间应在秦并六国建立大一统政权以后。郑樵指出:“秦平天下,以李冰为蜀守。冰壅江水作壩,穿二江成都中,双过郡下,以通舟船,因以溉灌诸郡。于是蜀沃野千里,号为‘陆海’。”^⑤秦并六国建立大一统帝国发生在公元前 221 年,蜀运河建成的下限应在公元前 221 年以后。然而,史学界的普遍看法是,李冰是秦昭襄王时期的蜀守,根据这样的观点,可知蜀运河建成的最迟时间应在公元前 251 年之前。

综上所述,在邗沟开挖之前,鸿沟、楚运河、吴运河、齐运河等已相继开挖和建成并投入使用,因此认为邗沟是中国最早的运河是不准确的。此外,周敬王六年,伍子胥建造阖闾大城时在城内开挖运河一事明确说明,阖闾大城是一座典型

① [清]阮元.十三经注疏·毛诗正义[M].北京:中华书局,1980.311.

② [北魏]酈道元.水经注·江水一(杨守敬、熊会贞疏,段熙仲点校,陈桥驿复校《水经注疏》下册)[M].南京:江苏古籍出版社,1989.2735.

③ [北魏]酈道元.水经注·江水一(杨守敬、熊会贞疏,段熙仲点校,陈桥驿复校《水经注疏》下册)[M].南京:江苏古籍出版社,1989.2747.

④ [晋]常璩.华阳国志·蜀志(刘琳校注)[M].成都:巴蜀书社,1984.201.

⑤ [宋]郑樵.通志·食货略·陂渠[M].杭州:浙江古籍出版社,1988.735.

的运河城市,并且建造的时间早于扬州。

从另一个层面看,中国运河可能有更早的历史。《尚书·禹贡》云:“禹别九州,随山浚川,任土作贡。”^①这里所说的“浚川”有疏浚、开挖之意,此举标志着早在传说时代即大禹生活的时代已有开挖运河连接不同河流的历史。酈道元记载道:“偃王治国,仁义著闻,欲舟行上国,乃通沟陈、蔡之间,得朱弓矢,以得天瑞,遂因名为号,自称徐偃王。”^②徐偃王生活在周穆王时代,周穆王是周代第五个君主,生活时代约在公元前960年左右。从“通沟陈、蔡”中可知,徐偃王沿泗水北上进入中原时,开挖了通往陈国和蔡国的运河。不过,大禹、徐偃王的事迹有待于进一步考证,可忽略不计。

伴随着不断开挖和延长的过程,运河与河流湖泊等串联在一起,拓展了水上交通的范围。在这一过程中,陆路交通和水上交通形成互补关系后,通过改变交通布局,给城市建设和社会经济发展带来观念上的变化。



① [清]阮元,十三经注疏·尚书正义[M].北京:中华书局,1980.147-152.

② [北魏]酈道元,水经注·济水二(杨守敬、熊会贞疏,段熙仲点校,陈桥驿复校《水经注疏》上册)[M].南京:江苏古籍出版社,1989.787.

第二节

运河与交通及城市

先秦时期的开挖运河活动主要集中在四个区域进行。一是沿黄河展开的中原地区；二是沿长江展开的吴越地区；三是沿济水展开的齐鲁地区；四是沿淮河展开的淮南淮北地区。《尔雅·释水》云：“江河淮济为四渎。四渎者，发源注海者也。”^①四渎之中，长江、黄河和淮河主要为东西流向，济水主要为南北流向。以长江、黄河、淮河为经，以济水为纬，在向不同方向拓展的过程中，运河建立了与四渎互通的关系，初步形成了贯穿东西南北的水上交通网络。

在人类文明的进程中，城市选址及建设有依河流而建的特点。当运河形成一定的交通运输能力后，城市选址逐渐向运河沿线转移。从表面上看，沿运河建城似乎与依自然河流建城都有依水而居的特点，其实，两者之间已发生质的变化。此前，城市依河流而建主要是解决人口聚集后的生活用水等问题，与发展水上交通没有必然的联系。此后，城市在运河两岸建造，主要是为了发展水上交通和方便运输。

运河是一种新的交通形式，在沟通与河流联系的过程中，其低廉的运输成本在一定程度上消解了陆路交通的重要性。特别是当运河突破区域性的限制与陆路交通并驾齐驱时，势必要冲击原有的陆路交通秩序，进而成为改变交通秩序的主导力量。从历时的角度看，交通干线建设是在串联不同的行政区划及区域中心城市的过程中完成的，行政区划发生变化或调整后，势必要引起交通方面的变化。如秦始皇统一六国后在全国设置三十六郡，为加强中央集权把“治驰道”^②提到议事日程。可以说，三十六郡区域政治地位的提升是在交通建设的过程中实现的。以此为参照坐标，运河成为独立的交通形式即不再依附于陆路交通时，

① [清]阮元，十三经注疏·尔雅注疏[M]，北京：中华书局，1980，2619。

② [汉]司马迁，史记·秦始皇本纪[M]，北京：中华书局，1982，241。

对原有交通布局的冲击势必要给城市布局及新城建设带来一场不可避免的变革。史称：“夫自鸿沟以东，芒、碭以北，属巨野，此梁、宋也。陶、睢阳亦一都会也。”^①定陶（今山东定陶）、睢阳（今河南商丘）成为重要的商贸城市，是在以鸿沟为交通主干线的背景下实现的。

运河城市建设及选址主要在河口地区和航段节点。具体地讲，运河在跨越不同水系及相关支流时受自然因素的影响形成了河口地带，这些河口作为自然形成的航段节点及水陆交通枢纽，占据了交通方面的优势，在此建城可以提高转运效率。如江南运河的入江口镇江，邗沟（江淮运河，扬州运河）两头的运河城市扬州（与长江相接）和淮阴（与淮河相接），这些城市是因运河而兴的城市。进而言之，这些城市长期保持兴盛不衰的状态，是在以运河为主要的交通方式的背景下实现的。在历史的进程中，这些古老的运河城市虽因战乱一度萧条，但凭借交通上的优势以及区域经济学的重要性很快会再度崛起。

除了在河口地带建城外，重要的航段节点也是城市建设的首选之地。船只在运河上航行有一定的日航程，沿途需要通过堰闸，并需要补给等。因此，这些航段节点出现了一批新兴的城市，如江淮运河沿线上的宝应、邵伯等。它们成为繁华的商贸城市，与位于航段节点有着密切的关系。章如愚记载道：“唐制：凡陆行之程，马日七十里，步及驴五十里，车三十里；水行之程，舟之重者，溯河日三十里，江四十里，余水四十五里；空舟溯河四十里，江五十里，余水六十里；沿流之舟即轻重同制，河日一百五十里，江一百里，余水七十里。”^②按照这样的日航程，运河沿线因上水、下水形成了不同的航运节点。这些航运节点凭借区位优势及向纵深地区辐射的能力，在历史的变迁中逐步形成人口聚焦之地，在获取优先发展机会的进程中率先由集镇成为城市。在这中间，以运河为交通主干线串连起不同的区域，不但给城市建设及选址带来了新的内容，而且凭借商品流通中的优势给这些城市带来了一派繁盛的景象。

唐宋两代是运河城市得到空前发展的时期，在充分占有隋代运河成果的基

① [汉]司马迁. 史记·货殖列传[M]. 北京：中华书局，1982. 3266.

② [宋]章如愚. 群书考索后集·财赋门·漕运类·漕法[A]. 四库全书（第937册）[C]. 上海古籍出版社，1987. 782.

础上,唐代统治者将重点发展水上交通放到了前所未有的位置上。通过分级接运,初步形成了“江南之运积扬州,汴河之运积河阴,河船之运积渭口,渭船之运入太仓”^①的局面,进一步强调了航段节点的重要性,揭开了在运河沿线建城的序幕。具体地讲,运河与迅速崛起的江淮经济拧结在一起,为运河沿岸城市的繁荣提供了必要的条件。据统计,唐代超过十万户的州郡有十三个^②,其中,与运河有直接联系的州郡有洛州河南、汴州陈留、宋州睢阳、曹州济阴、魏州魏郡^③、润州丹杨、常州晋陵等七个城市,与江淮运河联结的县级城市有二十多个。这两个数字表明,江淮地区运河城市的崛起与水运紧密地联系在一起。此外,永济渠的日航程及航段节点也是唐代重点建设的区域,这些区域因有便利的交通和向腹地辐射的能力,战略地位远远地超出了与之相应的纵深地区或城市,因此,唐代或在这些区域建新城,或将低一级的行政区划升格为上一层级的行政治所。如大历七年(772年)唐代宗将顿丘升格为州级建制,并建立澶州;与此同时,又将隶属顿丘县的观城店、清丰店等划分出来升格为县级建制,隶属临清的张桥店等升格为永济县。史称:“七年春正月癸未朔。戊子,于魏州顿丘县置澶州。以顿邱县之观城店置观城县,以张之清丰店置清丰县,并割魏州之临黄县,并隶澶州。以贝州临清县之张桥店置永济县。”^④贞元十五年(799年)唐德宗在满城县设立永清军治所,提升了满城县的政治地位。史称:“壬申,于易州满城县置永清军。癸酉,令江淮岁运米二百万石。”^⑤在永济渠这一交通干线的带动下,新行政区划及城市分布在永济渠的两侧,深刻地揭示了交通与城市建设的关系,表明运河城市是在发展水上交通的过程中异军突起的。可以说,运河城市群的崛起与运河建设有着密不可分的关系。

据统计,宋都大梁(今河南开封)以东运河沿线上的城市有五十多个。其中,

① [宋]欧阳修等.新唐书·食货志三[M].北京:中华书局,1975.1369.

② [宋]欧阳修等.新唐书·地理志[M].北京:中华书局,1975.959—1155.

③ 欧阳修等叙述魏州贵乡县水上交通情况时写道:“望。有西渠,开元二十八年,刺史卢晖徙永济渠,自石灰窰引流至城西,注魏桥,以通江、淮之货。”([宋]欧阳修等.新唐书·地理志三[M].北京:中华书局,1975.1011.)

④ [后晋]刘昫等.旧唐书·代宗纪[M].北京:中华书局,1975.299.

⑤ [后晋]刘昫等.旧唐书·德宗纪下[M].北京:中华书局,1975.390.