

第一章 京杭大运河的背景 和本文研究的目的

一系列连接华北和长江三角洲的人工水道被认为是大运河〔1〕后，错误看法就常常出现。大运河是由几个不同的河道组成的，它们各自流经的地域不同，各自拥有的历史起源也不同，因而并不具备共同的特点。如果把不同的河道视为一条运河，那么就会忽略许多相关而又必要的细节。如果我们进一步

〔1〕 作者在不同情况下分别使用了 the Grand Canal、the canal、the canals、the canal system 和 Ts'ao Ho。后者毫无疑问指的就是漕河。至于其他，作者虽然有时用词并不严格，甚至随意使用，比如 the canal 和 the canals 不分，the canal 和 the canal system 也不分，但基本思路是：the Grand Canal 指的是北京到杭州的京杭大运河，the canal 指北京到瓜洲的运河，即 Ts'ao Ho，the canals 指由京杭大运河及其他小运河或分运河组成的运河体系，the canal system 指因漕运而设置起来的体系。因此，我们在翻译时推断作者意思，分别将 the Grand Canal、the canal、the canals、the canal system 译成“京杭大运河”、“漕河”、“运河”和“漕运体系”。有时，由于作者对 the canal 和 the canal system 不分，所以 the canal system 有时也译为“漕河”。——译者

研究，就会发现有理由怀疑把运河称为“大运河”是否合适。虽然大运河是历史上独一无二的水利工程，但是它并不总是具有其名字所赋予的辉煌和壮观。

不过，这并未给制图者带来什么严重困难。实际上，即使在今天每种质量较好的地图上，大运河都被汇为一条连接京师和南方的杭州的船道运河而存在〔1〕。惟一的变化出现在漕河北部上。由于漕河北段沿着两条河流的自然水道而延伸，因而有些地图把它们视为自然河流，而另一些地图则视为人工水道，标上了人工运河的图例。当然，这只是一个小小的技术问题，制图者有权利在上面作出技术处理。

在许多文字资料中都可发现，有关大运河记载的不一致更为严重。在一些有水平的参考著作中，不仅关于大运河长度的叙述差异极大，居然从 850 英里到 1,200 英里不等，而且关于其最早的历史起源的看法也极不相同，有的认为是公元前 5 世纪，有的认为是公元 7 世纪。一般认为，把大运河开凿成为一条整体的漕运运河，是隋朝的隋炀帝（604—617 年在位）、元朝的忽必烈汗（1260—1294 年在位）和明朝

〔1〕 参见：《商业地图集和市场指南》（*Commercial Atlas And Market Guide*）（纽约 1961 年版）页 532。

《世界时代地图集》（*The Times Atlas of the World*）（中世纪版，伦敦于 1955 年再版）页 1、21—22。

《兰德·麦克纳利全世界地图集》（*Rand McNally Cosmopolitan World Atlas*）（纽约和旧金山，1962 年版）页 34。

《世界地图册》（莫斯科，1954 年版）页 153—154、147—148。

《美国牛津地图集》（*The American Oxford Atlas*）（纽约和牛津，1951 年版）页 61—63。

《格罗塞尔·赫德地图集》（*Grosser Herder Atlas*）（弗赖堡，1958 年版）页 169；页 171。

的永乐帝〔1〕。由于这些观点来自各种不同说法，非常混乱，许多重要信息就在这混乱中丢失。在即将进入 20 世纪之前，有一位学者就观察指出：

就许多方面来说，世界上最值得注意的是中国的大运河。

它也是所有其他运河中，我们了解得最少的。〔2〕

本文虽然并不打算否定大运河这一已经为世界广泛接受的名称，但是强烈地感觉到该名称所表达的含义是错误的，如果未加保留就接受使用，是会被引入歧路的。

〔1〕 从下列几段不同著作中可以瞥见相互矛盾的记述：

《百科全书 中国》(*Encyclopedia Sinica*) (伦敦, 1917 年版) 在第 216 页中认为, 大运河全长 1,200 英里: “虽然人们常常认为完成大运河开凿的是忽必烈汗, 但是, 大运河的一部分此前已经历了 1,000 年……两条大河即黄河和长江之间的一段运河, 最早开凿于周朝时期的大约公元前 485 年……”

《哥伦比亚百科全书》(*The Columbia Encyclopedia*) (纽约, 1956 年版) 在第 804 页中记述说: “大运河……长约 850 英里……它最古老的一段连接黄河和长江, 是在隋炀帝在位 (605—617 年在位) 期间完成的。其余部分 (包括连接京师、今天为水覆盖一段) 是在元朝 (1271—1368 年) 时期开凿而成的……”

《百科全书 美国》(*The Encyclopedia Americana*) (纽约, 1962 年版) 在第 5484 页中记载说: “中国同样开凿了大批水道, 其中包括大运河。它长约 1,000 英里, 大约于 1289 年完成。”

《百科全书, 不列颠》(*Encyclopedia Britannica*) (芝加哥、伦敦和多伦多, 1961 年版) 在第 4728 页中说: “……中国的大运河, 连接了白河、黄河和扬子江。它在公元 7 世纪建成使用。”

F. H. 金 (F. H. King) 在《国家地理杂志》(*National Geographical Magazine*) (1912 年 10 月, 23, 10: 940) 上撰文《中国的运河, 人类的奇迹》(*The Wonderful Canal of China*) 认为: “……整个大运河……其中一段据说是约在公元前 6 世纪开凿而成的。”

〔2〕 J. 斯蒂芬斯·吉恩斯 (J. Stephens Jeans); 《世界各国的水道和水运》(*Waterways And Water Transport in Different Countries*) (伦敦, 1890 年版) 页 232。

由于这种原因和其他原因，我们认为在开始探讨本文主要研究问题之前，应该把某些问题澄清。首先，我们必须认识到中国开凿运河的历史悠久。不必说那些认为早在文明开端之前就已经开凿运河的真伪参半的历史文献，可靠的历史资料清楚表明自公元前 5 世纪以来，中国就在利用运河进行运输了。战国期间（前 481—前 221），好几条人工运河就出现在今天的江苏、安徽、河南和山东等地〔1〕。自这以后，我们完全可以说任何一个标准意义上的王朝，都有关于运河开凿情况的历史记载。在更多的著名项目在军事需要下投入建设的同时，另一些项目因运输、灌溉和治水等需要而投入建设。于 16 世纪晚期来到中国的一个天主教传教士就评论指出：“中国这个国家完全为一套相互交叉的江河和运河所组成的水网所覆盖，无论何地，都可以通过水路到达。”〔2〕

通过上述事例，我们完全能够了解到，许多地方的地方性运河沿着这个那个方向前进是早就存在的。伟大的运河开凿者，无须一开始就涌现出来。在大多数情况下，他们只是修整现存运河，提高运河质量，将之体系化。其结果是，任何一条运河的最早开凿日期，都很容易往后推算或往前追溯到某个世纪的某个时候。

华东地区的地形特别，属于另一种情况，必须给予考虑。虽然这种情况在下一章中要充分讨论，但我们可以在这里指出这

〔1〕 史念海：《中国的运河》（重庆，1944 年版），页 16—23。

〔2〕 尼古拉斯·特加尔特（Nicholas Trigault）：《中国概况》（*The China That Was*），L. J. 加拉赫（L. J. Gallagher）的拉丁文译本，密尔沃基（Milwaukee），1942 年版，页 19。

一种事实，即大运河流经的几个地方，在地理特征上是不同的。适合于开凿并维持运河的地形，从十分令人满意之地形延伸到完全令人失望之地形。不必说，这种极端使混乱变得更加复杂。

比如，在长江三角洲，地下水位非常高，开凿运河并不是一项震撼世界的工程，非常平凡。来自欧洲国家的早期天主教牧师和使者，经过这一地区时就注意到这一点〔1〕。近来的记述也证明这一观察是正确的。乔治·贝比科克·克里西在描述华东地区时就说道：“最引人注目的就是运河。那些运河取代了道路，只有少数村庄不坐落在可以航行的运河上。”〔2〕另一个旅行者注意到，在上海南面至杭州 62 英里的地方，不少于 324 条支运河流入和流出主干运河，这些支运河的宽度平均达到 19 至 22 英尺。在南京和上海之间 162 英里的地方，这种支运河数量达到 593 条〔3〕。由于华东地区的水源非常丰富，河床又相对稳定，所以维持主干运河的水量并不困难〔4〕。王朝编年史和古籍文献在详细记录运河、江河中所出现的问题时，很少提到分布在长江以南的运河干线。

不过，从长江到淮河，湖泊、沼泽和溪流共同构成了一个奇怪的迷宫。这一地区的地理看起来在过去的岁月里经历过无数

〔1〕 安东尼·弗朗科·普雷沃斯特 (Antoine Francois Prevost):《耶稣会士的历史性旅行》(*Historie Generale de Voyages*, 1776 年版, 以及其他版本)卷 5, 页 337—343; 页 427—434。

〔2〕 乔治·贝比科克·克里西 (George Babcock Cressey):《中国的地理基础》(*China's Geographical Foundation* 纽约, 1934 年版)页 292。

〔3〕 F. H. 金:《中国的运河 人类的奇迹》页 931。

〔4〕 史念海:《中国的运河》页 176。

次变化。古典著作所提到的地形特征，已经消失很长一段时期了〔1〕按照记载所说，这一地区至少有 6 条把长江和淮河连接起来的运河用于航行〔2〕。在这些运河中，最著名的几条开凿于公元前 485 年和公元 587 年。今天，这几条运河只能从地图上找到痕迹。现在的大运河沿着同它“祖先”假想中的路线非常平行的路线前进，如果把它认为是一条从未干枯、一直在奔腾的运河，那么它的全部历史就要另外延伸一千年。

过了淮河往北，大运河系统就进入了黄河流域。只有中国学生才非常熟悉黄河的特征。黄河由于携带着大量流沙，不但要把自己的河床填满了，而且把它所接触到的其他地方变成淤泥。最糟糕的是，黄河改道而出，大面积泛滥。一般认为，从古代到 1937 年黄河有 6 次改道。然而，这只是黄河的主要改道次数，那些规模较小的改道和地方性决堤并未计算在内。近年来，学者们开始从王朝编年史中整理有关记载这种规模相对来说要小的泛滥的文献，因此而重新得出的画面看起来相当令人吃惊。举例来说，在明朝统治的 277 年时间里研究表明在 56 年里，要么由于自然灾害，要么由于明政府所采取的错误控制水利措施，黄河改变其流程达到不同程度〔3〕。另一项研究表明，黄河在同一时期里仅仅是因为自然灾害就改道 58 次〔4〕。由于

〔1〕 史念海：《中国的运河》页 13。

〔2〕 有关坐落在长江、淮河之间地区的几条运河，可以参见 D. 盖达（D. Gandar）牧师的大作《运河帝国（Le Canal Imperial）》（上海：《汉学研究（Varietes Sinologiques）》，No. 4, 1894）中的插图（未标明页码）。

〔3〕 岑仲勉：《黄河变迁史》（北京，1947年版），页 468—487。

〔4〕 申丙：《黄河源流及历代河患考》，《学术季刊》第 5 卷第 1 期，1956 年 11 月 页 89—90。

大运河不得不穿越黄河流域，要维持航行，一直是一个令人痛苦的难题。盖达牧师就概括指出：

大运河的危险地段就在黄河流域。它很快就要在这里消失。它的河床很容易被泥沙填满。沟渠会被折断，航路会被阻断。整个大运河会因此而被彻底抛弃。〔1〕

仅仅是一瞥此点，我们就足以认为大运河并不是一个稳定、持续不断、统一的体系。它的一些组成部分一直令人棘手。而且最重要的是，它的状况每时每刻，从这段到那段，都在变化。

中国人传统地认为隋炀帝是大运河的最早开凿者。隋炀帝所设计和连接的大运河水道，同今天的大运河路线有所不同。人们常常认为此点无关紧要，可以不予考虑〔2〕。但不幸的是，隋朝大运河在什么环境下开凿的，我们最不清楚。隋朝历史极为简短，没有给我们留下什么可以重新勾画隋朝大运河图景的记载。比如，就大运河连接黄河和淮河的一段来说，

〔1〕 D. 盖达：《运河帝国》。

〔2〕 关于隋朝运河情况，除了可以参考 D. 盖达的大作外，还可以参考如下学者的大作：

约瑟夫·尼达姆（Joseph Needham）：《中国的科学与文明》（*Science And Civilization in China*）（剑桥，1954年版），页 1123—1124；

伍德布里奇·比汉姆（Woodbridge Bingham）：《唐朝的建立》（*The Founding of the Tang Dynasty*）（巴尔的摩，1941年版），页 16；

阿伯特·赫尔曼（Albert Herrmann）：《中国的历史与商业地图集》（*Historical And Commercial Atlas of China*）（马萨诸塞州剑桥，1935年版），页 16；

D. C. 特威切特（D. C. Twitchett）：《唐朝的财政金融管理制度》（*Financial Administration Under The Tang Dynasty*）（剑桥，1963年版），位于页 84—85 间的图 5。

我们仅仅知道：它是 605 年开凿沟通的〔1〕。隋政府投入了包括妇女在内、人数达 100 多万的劳力。难以相信，整个工程在短短的 5 个月里就完成了〔2〕。除此之外，我们实际上再也找不到什么有关记载了。由于隋朝大运河完工非常迅速，有学者就认为整个工程一定是利用、采取了已有的渠道〔3〕。然而，我们并无什么证据可以证明此点。据说，隋朝大运河水道宽度为 100 英尺到 200 英尺不等〔4〕，但是至于深度和水位，我们知之甚少，也不能确定是否使用了闸门和船闸。《隋书》中记载隋炀帝下江南时说，船队由六种不同的船只组成，其中一些船只是双层的〔5〕。我们只能从此点记载推断认为，既然隋朝大运河是在短时期内快速开凿而成的，自然是一项相当重要的工程。《隋书》中反复提到船夫，这表明他们可能是推动船只前进的主要动力。

在隋朝大运河整个体系中，淮河和长江之间的一段是隋炀帝的父亲于 587 年开始开凿的，目的是为了征服江南土地〔6〕。由于这是在军事征服行动中临时开凿的，开凿结果显然令人完全不满意。隋炀帝继位以后，不得不进行大量改进，其中一些河段的路线是重新设计的〔7〕。

〔1〕 《隋书》（商务印书馆 1937 年百衲本），卷 3 页 5；卷 24 页 16—17。

〔2〕 《隋书》卷 3 页 6。

〔3〕 史念海：《中国的运河》，页 79；全汉昇：《唐宋帝国与运河》（上海，1946 年版），页 1。

〔4〕 全汉昇：《唐宋帝国与运河》，页 124；史念海：《中国的运河》，页 129。

〔5〕 这六种船是：龙舟、凤舳、黄龙、赤舰、楼船、篴舫。参看《隋书》，卷 3 页 5；卷 24 页 17。

〔6〕 《隋书》卷 1 页 23。

〔7〕 参见 D. 盖达：《运河帝国》，页 8—13，以及未指明页码的插图。

连接洛阳和今天北京的华北运河，是 608 年开始开凿的。此段运河的完工，表明整个隋朝运河网就形成了。608 年可以充分地被视为是中国历史上重要的一年。从这年起，不仅隋炀帝统治下的每一个行省都可以从水路到达，而且到上一个世纪即 19 世纪，中国任何一个统治者都离不开利用运河所建立起来的漕运制度。

隋炀帝开凿大运河的动机是什么呢？古籍文献的记载一致认为，隋炀帝对长江三角洲的富庶和魅力的向往，激发他决定开凿大运河。但是，如果把所有事实都考虑到，“个人兴趣”理论现在看来不再有说服力。即使是《隋书》中的分散记载，也能证明这种解释是行不通的。

隋炀帝于 604 年继位后，就马上把首都从长安迁到洛阳，其迁都圣旨说：“（洛阳）控以三河，固以四塞，水陆通，贡赋等。”〔1〕很难相信，这些话会出自于一个小人物的脑袋，他的个人享乐超越了政府的需要。

如果我们进一步考察，就会发现，虽然隋炀帝为追求舒服、奢侈而下江南，但除此之外，下江南有着更重要的目的。迹象表明，隋炀帝企图把长江下游一带的人力和物力组织起来，以建立一个更伟大的帝国〔2〕。而这一带土地是隋朝新近征服的，长期以来，这一带居民生活在独立于北方的南方朝廷统治之下。我们可以理解，他们对兴起于北方的新的中央政府抱着怀疑的眼光。在 605 年下江南之前，隋炀帝就宣称：“关河重

〔1〕《隋书》卷 3 页 2。

〔2〕《隋书》卷 3 页 5。

阻，无由自达。朕故建立东京……今将巡历淮海，观省风俗，眷求说言。”〔1〕

有人或许会认为，这些话听起来是在唱高调，不能当作具有重要意义的事情来对待。但是在另一方面，我们应该注意到这些话同隋朝中发生的其他历史事件非常吻合。正如前面所指出，华北地区的运河于 608 年开凿而成。接着在 610 年 隋朝编年史就特别提到，隋炀帝举行了一次宴会，招待来自淮河地区和长江地区的年长者，授予他们荣誉，赠送他们礼物。与此同时，由于扬州因地处大运河和长江之间中间运河汇合地段上而地理重要，隋炀帝将扬州太守（the magistrate）的官品提高到同京兆尹（the magistrate of the imperial capital）一样的品级〔2〕。611 年，由于要对高丽用兵，隋炀帝在今天河北省进行军事集结。这些士兵中，相当多的一部分来自淮河地区和长江地区。一支拥有船只排列起来好几百里（1 里大约等于 0.35 英里）装满军粮的水师，驶越渤海〔3〕。进攻战争于次年爆发后，武装起来的士兵总数达到 1,133,800 人，后勤物资供应数是该数的两倍〔4〕。虽然我们无法弄清战争期间是怎样利用新近开凿而成的运河来

〔1〕 591 年，隋炀帝为江南军事统帅，坐镇杭州。是时，他就已经开始设想如何安慰南方人，如何在全帝国领土上重组政府机构。正如亚瑟·F. 赖特（Arthur F. Wright）所指出：“总之，隋炀帝设想如何使江南富庶之地成为隋帝国重要的组成部分，如何才能统治这片土地。这一事业，占据了他后来的 9 年岁月。”参见赖特：《隋炀帝 其性格与老套》（*Sui Yang-ti Personality and Stereotype*），见《儒家思想主张》（*Confucian Persuasion*）（斯坦福，1960 年版），页 51、57。

〔2〕 《隋书》卷 3 页 15。（在隋朝官制中，扬州为上郡，太守为从三品。京兆尹为首都所在地的父母官，为正三品——译者）

〔3〕 《隋书》卷 24 页 18。

〔4〕 《隋书》卷 14 页 17。

运送士兵和物资的，但是，如果这些水路所起的作用并不具有非常重要的意义，是难以令人想象的。显然，从一开始，大运河就为维系中国的统一和征集军事资源这一重大目的而服务。

十分清楚的是，隋炀帝开凿的一系列运河对后来的历代皇帝来说是一种颇有价值的遗产。在唐朝统治时期（618—907），杜佑指出：“自是，天下利于转输。”〔1〕在宋朝时期（960—1279）卢襄补充说：“今则每岁漕上给于京师者数千百艘，舳舻相衔，朝暮不绝。盖有害于一时，而利于千百载之下者。天以隋为吾宋王业之资也。”〔2〕

全汉昇在其大作《唐宋帝国与运河》中阐述了相同的观点。他从当时的历史资料中不但引用了一套经济数据，而且摘录了一些历史记载，以证明长江下游在唐宋时期已经发展成为中国经济最发达的地区〔3〕。中央政府是否能成功地统治全国，依赖于是否能够有效地利用长江下游的经济资源，是否能够将这一地区的物资迅速通过运河运输到首都通常所在的华北地区。他甚至进一步认为，在唐宋时期的六百多年里，不仅王朝的兴衰，而且地方势力的暂时高涨和中央政府的暂时软弱，都能够反映运河的实际情况。一系列无穷无尽可以说明真实情况的历史事件，证明他的观点是正确的。D. C. 特威切特所持观点与此类似。在他的大作《唐朝的财政金融管理制度》一书中，有一章专门讨论中国历朝首都和长江之间的水路运输。这清楚地表明他

〔1〕 杜佑：《通典》（万有文库本）卷10 页56。

〔2〕 转引自全汉昇的大作《唐宋帝国与运河》，页13。

〔3〕 全汉昇：《唐宋帝国与运河》，页4、11。

认为运河对于中国经济发展来说具有非常重要的地位〔1〕。

上述情况在蒙古人征服了全中国并将北京定为中央政府所在地之后就没有多大改变。国家仍然依靠长江下游的供应；只不过是运输支线此时往北进一步延伸。隋炀帝所开凿的华北运河，未能好好地维持几个世纪，到元朝统治时期，不知能否使用。即使是淮河和长江之间的河段，由于完全被忽视，致使河床上房屋林立，长满麦子〔2〕。因此，征服者不得不重新开始开凿大运河。

蒙古人对重新开凿大运河的兴趣也极为浓厚。建立一条连接华北和江南的运河干线的打算，一直吸引着他们的注意。在这背景下，忽必烈于 1279 年灭掉南宋，成为全中国的皇帝。4 年后，他就下令在山东半岛上开凿一段运河。1289 年，临清和东平之间的济州河开挖。此段运河对直穿越一系列已有自然河流和人工水道，从而可以通过它直接从北京旅行到江南。这条主干线形成以后，就未发生什么变化，构成了目前大运河的基础。

忽必烈所开挖的济州河（它是大运河最后开凿的一段）虽然不过 250 里长，但是其工程所涉及的技术困难极大。地形起伏决定了必须要在运河上安装闸门。水源供应问题看起来也是一个难以克服的难题。但是，尽管存在这些困难，济州河开挖第一阶段迅速开始。在投入 2,510,748 个劳力、开挖 6 个月后，地面

〔1〕 D. C. 特威切特：《唐朝的财政金融管理制度》，页 84—96。

〔2〕 罗荣邦：《忽必烈统治时期的谷物运输争论》，见《远东季刊》，第 13 卷第 3 期 页 264。全汉昇：《唐宋帝国与运河》 页 123。岑仲勉：《黄河变迁史》 页 464—465。

基础工程虽然完成了〔1〕,但面临着更大的困难。到 1325 年,或者说在 36 年之后,整个济州河开凿工程才得以完成。在 1296 年、1299 年、1302 年、1321 年和 1391 年,安装了许多闸门〔2〕。

正是存在这些困难,整个元朝时期(1271—1368)海路在交通运输中所起作用要大些〔3〕,而陆上水路仅仅作辅助性工具。尽管如此,马可·波罗到瓜洲这个当时位于长江上的运输站旅游时,元运河工程给他留下了深刻印象,他写道:

相当多的谷物运输到瓜洲,准备通过运河运到大都(即北京)去,供忽必烈的宫廷食用。元朝宫廷所需谷物,全部来自中国这一带地区。人们必须知道,忽必烈已经开通了从瓜洲到大都的水路。这条水路看上去是一条宽而深的航道,把江河、湖泊连接起来了。它犹如一条大河,能够航行大型帆船。〔4〕

蒙古人的统治不到 100 年就被推翻。继之而起的是朱元璋于 1368 年所建立的明朝,本文要充分讨论的,就是明代。经过深思熟虑,朱元璋决定定都南京〔5〕。但是其子燕王,也就是后来的永乐帝,迁都北京。为了维持来自南方的供应,他同样下令修复运河。在后面几章中所提到的大运河,严格说来就是永乐

〔1〕 《元史》(商务印书馆 1937 年百衲本),卷 16 页 13。

〔2〕 《元史》卷 16 页 14—16。

〔3〕 每年超过三百万石。参看《元史》,卷 93 页 21—22。

〔4〕 马可·波罗:《马可·波罗游记》(*The Book of Ser Marco Polo*)亨利·耶尔上校 Colonel Sir Henry Yale 译第 3 版,伦敦,1903 年第 2 章页 174。

〔5〕 吴晗:《明代靖难之役与国都北迁》,《清华学报》第 10 卷第 4 期(1935 年 10 月),页 917—923。

帝开凿的。在他之后的明朝皇帝，只是作了小范围的修整。

应该指出的是，宋朝以来，大多数重要的政治事件和军事行动都发生在南北大运河沿线地区。这一情况在明代非常明显。其结果是，运河地区在明朝政治史中一直占有显著地位。甚至在运河重新开凿之前，洪武帝派出的考察队北上就是沿着未来的水道路线，燕王起兵南下夺取帝位时也走的是这条路线。在后者事例中，燕王正是攻占了德州、济宁和东昌——它们都是大运河沿线重要城市，才奠定了军事胜利的基础。在起兵夺取帝位的最后一个阶段，燕王大胆包抄，经过淮安，出其不意攻占扬州，从而夺取了南北大运河干线上最后两座堡垒〔1〕。而对于南京的建文帝来说，意味着军事完全失败。在这关键时刻，陈瑄统率下的朝廷水师转而效忠战胜者，这使燕王能够渡江进南京称自己为永乐帝。为了奖赏陈瑄的反戈，永乐帝任命他为第一任漕运总兵（the canal administrator）。

燕王造反之后，明朝历史上又发生了两次皇室成员企图夺取帝位的政变，不过都失败了。1425年，汉王企图夺取帝位，明宣宗立即讨伐叛乱。明宣宗确信自己采取的迅速行动会致命打击叛乱者，因而下了一道作战命令给陈瑄，指示他加强守卫河路和附近陆路，防止汉王逃到江南去〔2〕。1519年，宁王造反。正德帝组织了类似的讨伐，运河又一次作为军事行动的路线而发挥作用。正德帝的水师开拔之前，政变就被镇压下去。正德帝喜欢浮夸，这或许胜过了英国的查理二世。除了把这次军事行

〔1〕 王崇武：《明靖难史实考证稿》（上海，1948年版），页81。

〔2〕 孟森：《明代史》（北京，1957年版），页123。

动变成一次无忧无虑的巡游之外，他根据原计划，还要继续前进。最终，正是在一次垂钓游中，他落入水中，导致生病，不久后就过早驾崩〔1〕。

作为一条重要的战略道路，大运河同样经历了众多内忧外患。于 1511 年和 1642 年爆发的两次起义，都发生在运河地区；这两次起义都导致运河航运暂时中断〔2〕。16 世纪中叶，日本海盗在华东抢劫时，也抢劫了淮安地区，大运河航运一时又受到严重威胁。今天，运河地区许多城镇保留下来的城墙，就是在这一时期修建或加强的〔3〕。在明朝即将崩溃的几年里，满族人任意入侵明帝国；有好几次，他们的铁骑进一步深入运河地区。1639 年，清军还未到达徐州就停止下来。他们攻占北京后，下一步就是继续发挥早期的精神，沿着运河南下攻占南京。正是在运河同长江相汇合的扬州，清军遭到了南明军队最激烈的抵抗。扬州城的陷落，击破了明朝官员坚守江南的打算，清楚地表明明朝最后的希望破灭了。

从经济角度来说，大运河对明朝发挥着命脉的作用。虽然我们早已知道这条水道在国家财政经济中起着主要作用，但是，明朝宫廷对它的依赖程度是前所未有的，远远超过了以前的历代王朝。元朝时期的运河不过是海运的辅助性交通，无关紧要。而在明代，大运河是京城和江南之间惟一的交通运输线，所有供

〔1〕 实际上 正德帝是在落水后 6 个月驾崩的。但人们一般认为，正是由于掉进水中，才导致他患上了致命的疾病。参看《明史》，卷 16 页 12。

〔2〕 《明史》（上海商务印书馆 1937 年百衲本），卷 16 页 5；卷 24 页 6。

〔3〕 顾炎武：《天下郡国利病书》（四部丛刊本），第 11 册页 1、45。《古今图书集成》（上海中华书局 1934 年缩小影印本），第 121 册页 1。

应都要经过它。在供应名单中，除了谷物占据首要地位外，其他物品包括新鲜蔬菜和水果、家禽、纺织品、木料、文具、瓷器、漆——几乎所有中国所产的各种物品都通过大运河进行输送。诸如箭杆和制服之类的军需品，笤帚和竹耙之类的家用器具，也经过运河运送到北京去。整个明代，这种依赖性一直存在，从未中断。

所有这些听起来有趣，但同时，我们不得不问：大运河有什么历史意义？我们在从世界历史发展角度审视一系列历史事件时，发现了更多奇怪的问题。无论从哪个角度来说，大运河都是一个重要的问题。在 1368 年至 1644 年间，发生了许多事件。比如，西欧把中世纪抛在身后，迈步踏入现代。僧侣和旧贵族在市民阶层起义面前放弃了特权。卢梭的知识力量号召人们追求新自由，这推动了宗教改革运动的发展。同时，西欧在努力地发现和探讨新科学，从而奠定了未来几个世纪现代科学发展的基础。而科学技术的发展，又不可避免地创造了工业革命和资本主义兴起这样的成果。进入同一时期的中国，在任何意义上来说，政治环境和社会环境都不利，可是为什么完全错过了这一段使人奋发的岁月呢？人们不要期望有什么研究，比如本文的研究，能够直接解答这一深层而又难以回答的问题。不过，我们期望本文的研究能够发现一些线索，为人们的思考提供帮助。概括大运河的背景情况，就是以一种特定方法把一个民族的大致情况描绘出来。从明代帝王、大臣管理漕运的方法中，我们可以推断描绘明代的政治体制、政府模式、财政政策以及社会风俗和统治思想。即使这种推断描绘只是部分的，我们也要设法这样

做。由于这是一个相对来说尚未被深入研究的问题，我们希望本文后面几章中对大运河所进行的全景描绘，能够对进一步和更全面的研究提供一点帮助。在这里，对于被视为使中国历史不同于世界其他国家的历史的任何个别因素，我们不想接受。不过在将来，如果有更多的材料可以利用，那些被遗漏的线索自己会展现在学术研究中。本文的研究，虽然只是一个大概，但希望能更接近这种期望出现的学术研究。

我们要设法探讨明代在设置漕运体系中所关涉到的经济意义。大运河这条水路能够活跃国家经济吗？它促进了物资交流并因此刺激工业和商业的发展吗？在国家财政范围内，漕运体系是否是一种灵活的制度，可以使其运作能够适应诸如人口增长、政府预算增加和保卫国家新领土之类的新情况吗？近年来，许多学者认为每个王朝崩溃时，政府机器毁坏的第一个迹象就出现在忽视水利问题上。在大运河的运转中，我们能够找到多少证据证明这种观点是否正确？由于漕运不能再进行有系统的输送，大明帝国才失去了活力，直至最后理所当然崩溃。这是真的吗？下面几章，就要设法回答这些问题。

当然，漕粮是我们研究的中心问题。原因非常简单：大运河开凿的首要目的就是要将粮食输送到位于华北的京师去。由于大运河真是名副其实的大运河，由于它存在长达一千年，20世纪到来之后仍然展现在世人面前，贡粮是中国政治和经济历史的发展中一个起作用的因素。但是，我们在探讨大运河的年运输量和运输程序之前，必须首先简略地了解一下大运河沿线地形特征，因为地理的确对大运河的运作产生了一定的限制。