

# 隋唐大运河考查记

潘 鏊

隋唐运河对隋唐王朝、特别是对唐王朝影响极为重大，漕运与王朝的政治盛衰和经济的繁荣及衰落关系极大。唐玄宗开元、天宝之际文治武功鼎盛，除政治、军事、经济及其他因素外，漕运的蓬勃发展也是一个重要的因素。安史之乱及其影响，唐王朝由盛而衰，除其他因素之外，漕运衰落也是一个重要的因素。总之，运河和漕运与王朝的盛衰攸关。因此，运河在当时曾经出现了“公家漕运，私行商旅，舳舻相继”的繁忙景象。但是，现在这条大运河已经残破不堪，我们曾从南到北考察运河航道，现将考察时所见运河残破旧道和它部分新生的情况，缕述如下，以飨读者。

江南运河，地处太湖平原，地势低平，水源丰富。其东段水源来自太湖，西段地势较高，靠长江潮水调节。自隋唐以来直到明清，通航不绝，其航道没有太大的变化，而运河两头则因自然地理环境的变化而有所变迁。运河东头原与钱塘江相通，大约自宋代以来，由于钱塘江口的淤塞，和入海口的变迁，使运河入钱塘江的河口淤塞而与江隔绝。运河西头在今镇江的入长江口岸，也因为长江主航道的南北迁移和江岸的变迁而发生变化。古代漕船曾先后在丹徒、京口等闸入江，今天，京杭运河的入江口岸已移到镇江东面的谏壁，京口闸、丹徒闸都已成为古运河的遗址。

京口闸位于今镇江市七号码头东侧。古时候，运河从东南方进入镇江通过京口闸入江北上。京口闸建于唐开元年间，是古代漕运的重要口岸。顾祖禹《读史方舆纪要·镇江府》描绘说：

“京口旧名湏口，旧有五闸，曰京口，曰腰闸，曰下、中、上三闸，皆通接潮汛，樽节启闭以通漕舟。”“宋元以来数议修复，今为京口闸，当漕集之口，距江一里。”“闸外江滩，横直各二十丈，可以藏舟，东南百万粟，每岁取途于此。”今天，流经京口闸的古运河遗址河道尚存，但已淤塞成为小河沟，京口闸也只是作为控制江潮的水利设施。

丹徒闸地处今镇江与谏壁港的中间，是运河入长江的最早港口，隋朝以前这里已经有入江航道。隋唐时期，漕船都从这里入江北上扬州。因受长江航道与江岸变迁的影响，丹徒港也不断被淤塞而失去通江的地位。可乘坐拖轮沿江口进入丹徒闸，港口弯曲狭窄，退潮时，水位较低，河面宽约三十公尺，拖轮调头出来都很困难，港内有一小闸，为节制江水之用，港口现在是船支停泊与避风的地方。

谏壁闸，古代称间壁，在今镇江东南面谏壁镇，距镇江市十五公里，属丹徒县。谏壁镇紧靠长江，建港年代不详，顾祖禹《读史方舆纪要·谏壁镇》中说：“镇北为谏壁港，通大江。”这里在宋初已是南唐江防的军事要地，近代发展成为运河入长江的口岸，港口建有节制闸和船闸。闸外港口很宽，离长江航道只有数百公尺，在船闸与节制闸之间，闸内闸外都有一段土堤把江水隔成两道。进出港口的船支很多，目前还有许多船队改道走江阴航线，将来随着京杭运河的全面整治，丹阳航道的修浚，进出谏壁港的运输船支将大量增多。

隋和唐初，运河的入江口岸在丹徒，后因长江航道的变迁与江中沙洲的淤积，过江船支迂回不便，且多败溺，唐开元二十二年（734），润州刺史齐澣“乃于京口埭下直趋渡江二十里，开伊娄

河二十五里，渡扬子、立埭，岁利百亿，舟不漂溺。”伊娄河开凿后，即把运河入江口岸从丹徒移至京口，缩短了镇江与瓜洲的距离，大大改善了漕运。

运河西段自常州以西至丹阳一段，因地势较高，水源小，历来通航时常发生困难，古代引长江水与丹阳练湖的湖水接济运河水源。明清以来，练湖逐渐乾涸，已失去提供水源的作用。今天，练湖已不存在，其湖址所在地为丹阳国营农场，这个农场初建于1949年初，规模很小，解放后收归国有，不断扩大，现有耕地二万多亩，职工四千多人，场内除养鱼池外，其余都是农田。在古练湖湖心亭遗址，还留下了一证。今天京杭大运河仍然从古练湖边经过，前后长达数里。因失去练湖湖水接济，只靠引长江江潮来保持通航水位。解放后，虽进行过疏浚，但目前尚不能保持常年通航，其中在丹阳东面，自吕城、陵口到七里桥口二十多里的河段，航道小，水位浅，枯水季节水深只有二公尺，较大吨位的船队便无法通行，因此大都改由江阴运河入江，如北上的船支，到无锡即向北转入锡登运河，过江阴船闸入长江，沿江西上到瓜洲再沿运河北上。为了满足四化建设的交通运输的要求，国务院已决定对大运河进行全面的整治，以提高运输能力，各地已制定规划，着手进行修浚，运河西段常州、丹阳一带已开始动工，不久的将来，这段古老的运河将焕发青春，展现新貌，

邗沟现在虽然还可以转输各地货物，但已失去了当年的盛况，许多部分经改造后，仍可利用。瓜洲，是古邗沟入江的口岸，自齐澣开伊娄河以后，瓜洲就成为邗沟入长江的渡口，北宋时，曾经在瓜洲建城，至清康熙年间（1662—1722），因长江主航道北移，瓜洲城被淹没于江中，城中居民移到城北的四里埠，就是今天的瓜洲镇。1975年，在这里修建了一座瓜洲闸，包括节制闸、船闸、电站、鱼道、抽水站，用来控制江水与运河的水量，进行排涝和灌溉。可溉田二十万亩，可通行五百吨

的船队。古代的“瓜洲古渡”就在船闸口，闸口离江面很近，目前这里仍旧是镇江、扬州间距离最短的渡口，汽船轮渡过江约一刻钟即可到达，交通甚为便利。

黄金坝，位于扬州市城北弯南，是古邗沟与运河交汇的地点。春秋时，扬州有个邗国，后来被吴国灭掉了，吴王夫差为北上争霸，在这里筑邗城、开邗沟。根据近年来的考古调查，邗城的遗址就在今扬州市西北五里的蜀岗，即后来唐城的所在地。在邗城的东南方，有一条河道向东至黄金坝与南北运河相接，这段河道就是（扬州的）古邗沟。后来河道淤塞了，现在还存有断断续续的河沟，可以看出古邗沟的走向，当地人们还称这些断续的河道为“古邗沟”。今天黄金坝上古邗沟与大运河相接的地方，早已淤塞成为街区，只见大运河自东北方进入扬州后在这里转弯向南通过市区。

瓜洲之北、淮水以南近代称为里运河（即苏北段大运河），也有人称为淮南运河。里运河在长江以北运河中，情形较为良好，它所受黄河的冲淤本来相当严重，黄河北行，灾患顿免，所唯一顾虑的是淮河水过量的侵入，解放后，淮河得到治理；从1949年开始到1983年，对这段运河先后进行了加固整理，拓宽疏浚、提高解决险患标准，现在已经解决了防止水患、灌溉田亩和方便航行的水道。高邮段运河一般宽度都在70—80米，最狭地段也有45米，枯水季节保持3米，可通行1600吨的船队。邵伯闸是一座控制运河水位的水闸，运河从这里往北至高邮一带，水位较高、水量大，故在此设闸以控制水位，闸门内外，水位相差一公尺多，即北面高南面低，过闸以后即进入高邮段运河。沿岸绿树成荫，展现着运河的美丽风光和祖国山河的新貌。

末口，在淮安城北，是古邗沟与淮河交汇的要口，漕船由扬州北上到达末口即进入淮河，由于运河水位高，淮河低，故在末口立堰以渡船，漕船通过平水堰进入淮河北岸以通汴渠。由于淮河

的变迁及其他因素，古淮河早已北移，现在末口仅留有浅滩遗存。

建国以后，为了扩大水路交通运输能力，解决北煤南运和两淮盐场所产食盐的运输问题，以及满足四化建设的需要，国家正在对京杭大运河进行全面的整治。根据江苏省1982—1987年的整理规划，将对境内大运河进行加深和拓宽，完成后，大部分河面宽度为60—70公尺，最狭的河面也有50公尺的宽度，要求运输能力将增加一千万吨的货运量。为此，在苏北大运河沿线有船闸的地方，都将增建一座船闸，以增加船队过闸能力。沿线要建三座跨河大桥，又将在徐州修建三个港口，以容纳一千万吨装卸。为保证运河保持通航水量，枯水季节由江都抽水站抽江水入灌运河。为缩短船支的过闸时间，将采用现代化技术调度。那时候，古老的运河将焕发青春，为祖国四化建设，发挥更大作用。

隋唐大运河残破不堪、甚至已无运河遗迹可寻的是通济渠（即汴渠）段，这段运河不但昔日“舳舻相继”的景象看不到，就连“种柳成行夹流水”的景色也完全看不见了。原来南宋以后，情况发生了巨大的变化，首先是北方沦陷，南宋统治者为防止金兵南下，破坏了运河上的各种设备，务使金船不能南下。1194年（宋光宗绍熙五年），黄河在阳武决口，洪水南下，夺泗入淮，夺淮入海，造成很大灾难。金统治者听任黄河泛滥，以贻祸南宋，于是淮水流域一带，遂常闹水灾。这对大运河直接发生了两个影响：第一，黄河洪水东流，夺淮入海，淮河不能容纳，遂淤为洪泽湖、高邮湖，威胁运河河道，所以南宋不得不加固堤岸，以捍风浪。第二，淮河被黄河夺道后，因黄河水带夹大量泥沙，使河身淤塞，河床日高，逐渐造成日后淮水改由运河南流入长江的形势。因此，1194年的黄河决口，夺淮入海，是通济渠淤塞为陆的一大关键，值得注意。以后，黄河又有几次决口，明孝宗弘治二年（1489年）的决口，经汴渠入淮；直到清咸丰五年（1855），

黄河在兰考铜瓦厢决口北去，才结束了全溜夺淮的局面。自1194年黄河全溜夺淮至1855年北去，前后661年，致使汴渠不仅河道淤塞，就连运河河身也比地面淤高了。这是政治因素和自然地理环境变化使这段运河残破的原因之一。白居易的《隋堤柳说》：“种柳成行夹流水，西至黄河东至淮，绿影一千三百里，……柳色如烟絮似雪……”现在都看不到了。在隋堤上，我们没有见到一株古老的柳树，但据群众说，隋堤上的一棵老槐树却被当作是隋槐，这也只能说是姑妄听之了。

汴河的河床，已经建成为公路，今天通过商丘、永城、宿县、灵璧、泗县的公路，就修建在河床上，当地群众也称为隋堤。隋堤上建有房屋、街道或集镇。今宿县城内东西大街之南还有大河南街、小河南街的名称，大约也是因为在汴河之南而得名的。在今灵璧县内的虞姬墓前方还有一段古汴河的遗迹。现称小汴河，1972年已作疏浚，其余的汴河遗迹仅留有一道稍高的残堤。

古汴河已淤塞不通、甚至无遗迹可寻了，为了兴修水利，1966年冬开挖了新汴河。它把睢河、沱河的上游纳入新汴河，经宿县北、灵璧、泗县南，于苏皖交界处挖切岭（在宿县北）至溧河洼（在泗洪县西南）入洪泽湖。全长127.1公里，具有排涝、防洪、灌溉、绿化、水产养殖、供水和航运等综合利用。这是古汴河的新生。但是新汴河的水源远不如古汴河，航运的作用不大，要恢复和发展古汴河，还有待于将来。

综括上述，隋唐运河的现状是：江南运河在东南系统运河中是最为完善的，其次是邗沟，基本上还可以通航，最残破、甚至是无遗址可寻的是通济渠（即汴渠）。这几段古运河，在隋唐的历史上起过重要的作用，对当时的政治、经济、军事和文化上都有过重要的贡献。今天，仍应该让古老的运河披上现代化的新装，从根本上改变它的面貌，让它为四化、为社会主义建设服务。中央早在五十年代就已经提出了整治古运河的方针，即“统一规划、

综合利用、分期建设、保证重点、依靠地方、依靠群众。”京杭大运河已经在分省负责、分段包干、自力更生、克服困难的精神下，作了许多整治和改造古运河的工程；隋唐古运河也将会进行规划整治和改造。在将来的大运河上，不，运河网上，将出现二千吨以上的大轮船组成的船队，双线行驶，日夜不绝。一切船闸、节制闸的设备，将完全是电气化，自动化。运河两岸，将出现绿树成荫，景色壮丽，胜过“隋堤柳”。

那时候，运河沿岸，将出现许许多多工业城市和商业网，紧张的水陆运输、繁忙的物资交流，交织成一幅社会主义繁荣、昌盛的图画。大运河网的景色是多么宏伟、壮丽！

回忆过去的“运粮河”，河道狭隘，河水淤浅，三门险滩，剥夺了无数人民的生命，劳动人民世代向封建王朝纳粮、赋税、拉纤、漕运……，过着牛马不如的生活；展望将来的新运河，为人民造福。歌颂着社会主义的四化建设，展望着将来更美好的共产主义社会。

作者工作单位：云南师范大学历史系

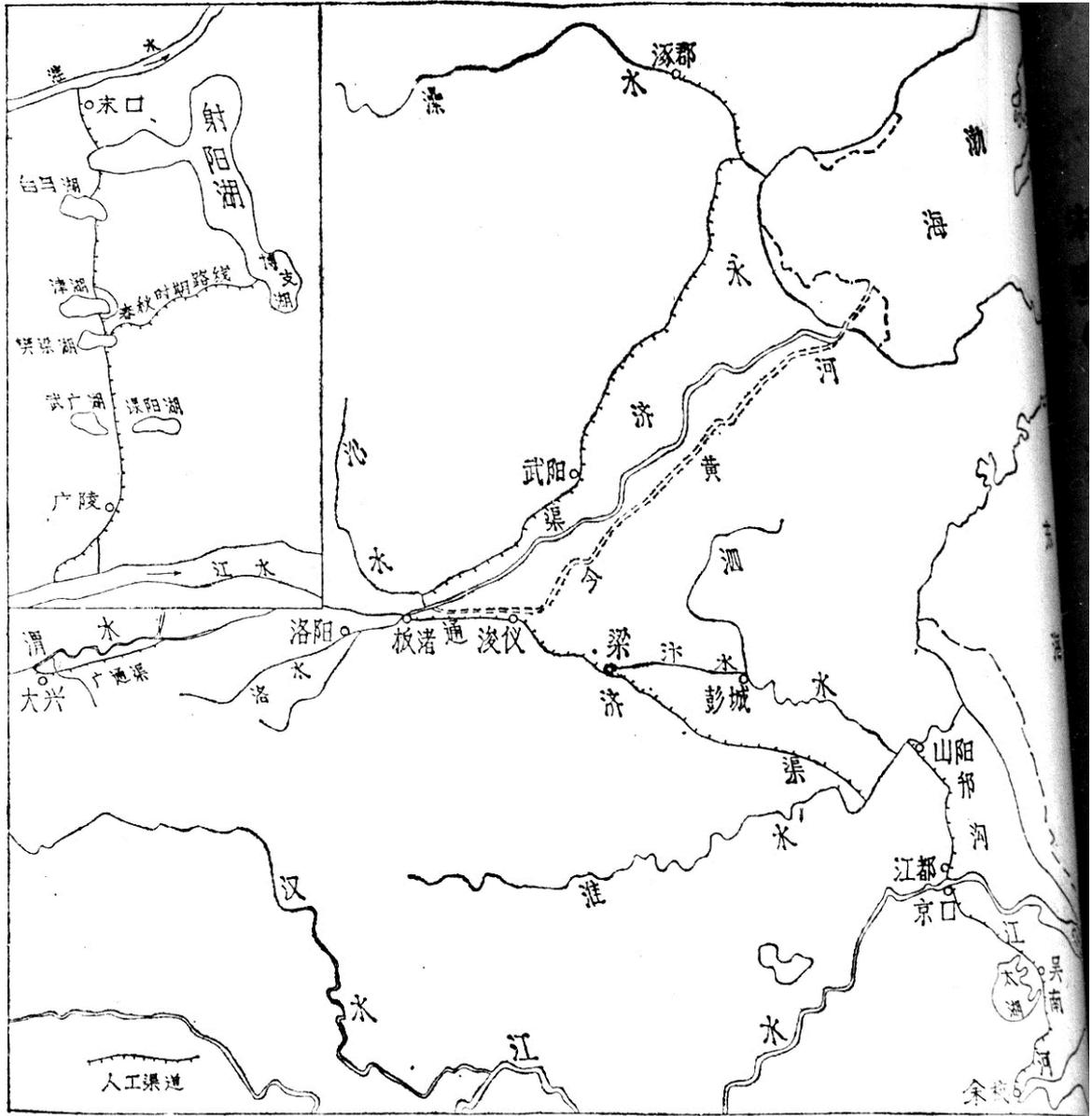


瓜洲古渡遺址



京口閘遺址





隋大运河图（附：山阳渎水道）