

两《唐书》纪三门运渠斟义

潘 镛

唐都长安，本是一个适宜于农业的黄土地带，自古号称“沃野”，^①汉朝人曾把这个水利发达的关中地区，号为“陆海”，^②以示水利的发达和农业生产的富庶。但自封建王朝定都长安以来，这个农产丰硕的关中地区，却迫切地需要从外地大量地漕运粮食来接济关中。有唐一代，就是如此。

为什么唐封建王朝需要关东和东南粟粮接济呢？《新唐书·食货志》说：“关中号称沃野，然其土地狭，所出不足以给京师，备水旱，故常转漕东南之粟。”地狭，固然是一个原因，因为唐都长安，人口密殖，拱卫京师的军队也很多，所需粮秣不能就地自给。但更主要的原因，还是由于“天子骄于乐佚，而用不知节，大抵用物之数，常过其所入。”^③唐高宗李治（650—655）以前，水陆漕运，“岁不过二十万石，”李治以后，到唐玄宗李隆基（712—756）时，漕运岁益增多，甚至达到“岁四百万石。”^④要将这个为数不小的粟粮运往关中，在当时的交通条件下，确是一件难事，特别是三门峡漕运，一直被人们视为畏途。因此，历代封建王朝对三门峡漕运，想了种种办法。唐玄宗开元二十九年（公元741年）命陕州刺史李齐物在三门峡的人门左岸开凿三门运渠（即开元新河），可以说是唐代改善三门峡漕运的一次最大的工程。两唐书《食货志》对这项重要的人

工工程作了如下的记载。

《旧唐书·食货志》说：开元“二十九年，陕州太守李齐物，凿三门山以通运，辟三门巔，踰岩险之地，俾负索引鉴，升于安流，自齐物始也。”^⑤

《新唐书·食货志》说：开元“二十九年，陕州太守李齐物凿砥柱为门以通漕，开其山巔为岩路，烧木沃醢而凿之。然弃石入河，激水益湍怒，舟不能入新门，候其水涨，以人醢舟而上。天子疑之，遣宦者按视，齐物厚赂使者，还言便。”^⑥

尽管《新唐书·食货志》比《旧唐书·食货志》记载详细，但抑有未尽知之处，如对齐物“凿砥柱为门以通漕”一事，还嫌记载过简而意义不明。乃与《唐会要》、《册府元龟》、《玉海》诸书校读。《唐会要》卷八十七《漕运》条说：“凿三门上路通流，便于漕运”；《册府元龟》卷四百九十八《漕运》说：“李齐物避三门河路浚急，于淇北凿石渠通运船”；《通典》卷十《食货典·漕运》说：“李齐物避三门河路急峻，于其北凿石渠通船”；《旧唐书》卷一百一十二《李齐物传》说：“开砥柱之险，以通流运”；《玉海》卷二十二《唐三门运渠》条注释说：“《史记正义》：底柱，山俗名。三门山在硤石县东北五十里，在河之中。”校读之余，仍犹有未可尽知和尽信之叹！

于是乃释文献而求之于考古资料，得中国科学院考古研究所编著的《三门峡漕运遗迹》一书，将此考古资料与古文献记载相互印证，其意义就豁然贯通了。

所谓“砥柱”，就是指屹然柱立在三门峡河心的鬼门、神门、人门三岛而言。黄河自潼关以东至于盟津一段，两岸夹山，形成峡谷。到三门峡，由于坚硬岩层暴露于地表，黄河水势在坚硬岩层上冲出三条河漕，形成三座大门，即东为人门，中为神门，西为鬼门，合为三门。也就是人门岛与神门岛之间为人门河漕，神门岛与鬼门岛之间为神门河漕，鬼门岛之西至岸为鬼门河漕。人、神、鬼三门（即河漕）中，鬼门水势最险恶，神门也湍急，只有人门稍微平缓，但仍旧是一个艰险的水程。明朝人都穆的《游名山记》说：“三门

者,中曰神门,南曰鬼门,北曰人门。……水行其间,声激如雷,而鬼门尤特险恶,舟筏一入,鲜有得脱,名之曰鬼,宜矣。”都穆记述的方位,显然是错误的,但对鬼门的惊涛怒湍,吞没舟筏的险恶情景,历历在目,其对漕运的艰险阻遏,亦可明矣。

神门,都穆没有描述,但神门岛上有“摩崖题刻”,把它称为“夜叉门”,^⑦其水势之暴恶可以想见。按佛经《玄应音义》所说,夜叉是“捷疾鬼”或“能啖鬼”,是一种暴恶、可畏、伤人、吃人的疠鬼,以它命名,其水势之险恶并不亚于鬼门无疑。

人门虽然可以行舟,但仍不失为艰险水程。据《类说》卷之二《邨侯家传·门匠》条说:“河流如激箭,又三门常有波浪,每日不能进一二百船,触一暗石即船碎如末,流入旋涡中更不复见。上三门篙工,谓之门匠,悉平陆人为之,执一标指麾,以风水之声,人语不相闻。陕人云:‘自古无门匠墓’,言皆沉死也;故三门之下,河中有山,名米堆、谷堆。每纲上三门,无损伤,亦近百日方毕,所以漕运艰阻。”因此,避三门水险,成为封建王朝的重要课题之一。唐玄宗开元二十一年(公元733年),李隆基以裴耀卿为京兆尹,曾经想用水陆兼运的办法来避开三门漕运的艰险,其法:“置仓三门东西,漕自输其东仓(亦名集津仓),而陆运以输西仓(亦名盐仓、三门仓),复以舟漕,以避三门水险”,这就必须“凿山十八里以陆运”,然后再“浮渭以实关中。”^⑧其效果是:“凡三年,运七百万石,省陆运之傭四十万贯。”^⑨但是,这个办法仅只施行了三、四年,又废弃了。其原因是:十八里山路地峻山高,仍然解决不了问题。所以到唐玄宗开元二十九年(公元741年)想彻底解决三门峡漕运的困难,这就是在鬼、神、人三门之外,另开一条人工运渠来避免三门的艰险水程。主持开凿这条人工运渠的人,就是陕州刺史李齐物。

李齐物(?—761),淮安王神通子盐州刺史李锐之孙。史书上说:“齐物无学术,在官严整。”^⑩开元二十四年(公元736年)后,历

任怀、陕二州刺史。在职期间的主要事迹是掌开凿砥柱之险，以通漕运。修凿时间是从开元二十九年十一月开始，到天宝元年正月二十五日完工。^⑪河身全长 280 余米，宽度 6—8 米左右；它的两壁陡立，表面错落不平，在凿出后未加修饰。

在壁上，还有一段栈道，特别窄，全长有 70 余米，大约是与石渠同时开凿的。^⑫可能就是《新唐书·食货志》里说的“开其山巅为輓路，”是为了“輓路”而开辟的，也就是作为“俾负索引鉴，升于安流”之用的。^⑬輓夫们引漕舟入石渠后，大约就在栈道上行走，最后把漕舟引入黄河。

人工石渠开成以后，本无定名，《旧唐书·玄宗本纪》、《唐会要·漕运》称它“渠”，《册府元龟·漕运》、《通典·漕运》称它为“石渠”，《玉海·地理》、《资治通鉴·唐纪》称它为“三门运渠”，《新唐书·食货志》称它为“新门”，《开天传信记》称它为“开元新河”。窃以为叫“唐三门运渠”比较适宜。

三门运渠的开凿方法，《旧唐书·食货志》没有记载。《新唐书·食货志》说是“以石沃醯而凿之”。醯，醋也，就是用烧石泼醋、使岩石崩裂的办法来开凿。这种方法来源于战国时代的烧石泼水法。^⑭烧石泼醋法，唐代已经普遍使用。

规模巨大的三门运渠开成以后，在人工河渠中行船，确比经过惊涛骇浪的人门要安全、稳妥。唐人郑棨说，三门运渠开成后，“岁省运夫五十万，久无覆溺淹滞之患，天下称之。”^⑮水路运输的数量也增大了，差不多相当于过去水陆运输的总量。^⑯这座宏伟的人工河渠，闪耀着我国古代劳动人民智慧和勇敢的光芒。

但是，三门运渠没有使用多久，又废弃了。《新唐书·食货志》说是因为“弃石入河，激水益湍怒，舟不能入新门，候其水涨，以人輓舟而上”，而輓路（即栈道）底宽又仅只有一米左右，并且向外倾斜，故实际可站立处不到一米，绝难行走。^⑰这就给漕粮带来了新

的困难，减小了三门运渠的作用。但更主要的原因还是《册府元龟·漕运》所指出的石渠“为漫流，河汛旋填没淤塞，不可漕运而止。”西上的漕舟又不得不艰险地从人门通过，转漕关中。

三门峡是唐政府漕运粟粮的咽喉之地，能否安全通过是漕粮的关键所在，素为封建统治者所重视和研究的问题。研究唐代漕运，对本段史料值得重视，但原文意义记载不完整，不容易读通，经过如上斟补，再回头来读两唐书《食货志》所纪李齐物主持开凿三门运渠的这两条史料，其意义则迎刃而解了。

注

- ①《新唐书》卷五三《食货志》。
- ②《汉书》卷二八《地理志》。
- ③《新唐书》卷五一《食货志》。
- ④《旧唐书》卷四八《食货志》。
- ⑤《旧唐书》卷四九《食货志》。
- ⑥《新唐书》卷五三《食货志》。
- ⑦《三门峡漕运遗迹》第五一页。
- ⑧同注⑥。
- ⑨同注⑤。
- ⑩《旧唐书》卷百十二《李齐物传》。
- ⑪《唐会要》卷八七《漕运》。
- ⑫《三门峡漕运遗迹》第三三页。
- ⑬同注⑤。
- ⑭《华阳国志》卷三《蜀志》。
- ⑮《开天传信记》。
- ⑯同注①。
- ⑰同注⑫。