

中國深度行——從「京杭大運河」說起

陳笑娟

(中國宣道神學院校友)

引言

提起中國的山，人們很容易數得出泰山、黃山；提起中國的水，也沒有人說不出黃河與長江。可是，你大概未曾想到還有一條貫通南北水路交通的大河；千百年來見證著幾許朝代更替、風雲變幻。那就是起自北京，南達杭州，流經北京、天津、河北、山東、江蘇和浙江四省二直轄市的「京杭大運河」。此河全長1,794公里，比溝通紅海和地中海的蘇彝士運河長10倍，比巴拿馬運河長20倍，是世界上最長的人工運河。¹

中國的大運河曾是南北交通的大動脈，對中國交通、經濟和文化發展都作過重大的貢獻。因此，認識大運河不僅了解中國的漕運事業；循運河沿線遊歷，更可加深對中國的認識。筆者有幸於2009年夏走訪運河沿線的古城、湖泊、歷史遺蹟、園林美景、水利設施……。² 篇幅所限，不能一一盡錄，謹將印象較深，與運河關係較密切的，與讀者分享。

「大運河」簡介³

說起大運河，相信不少讀者會想到隋煬帝。不過，若你以為大運河是隋朝的建築，便大錯特錯。其實，歷史上最早的運河可追溯到公元前864年（春秋戰國時代），吳王夫差準備誓

1 <http://www.chiculture.net/0206/html/b01/0206b01.html>，互聯網。2009年9月13日讀取。

2 是次旅程為中國宣道神學院「信培部」主辦的「京杭大運河文化之旅」。日期：2009年8月4日至8月13日。地點：從山東台兒莊至江南的無錫，全程共參觀48個景點。

3 「簡介」內容據自「京杭大運河文化之旅」課堂講義及參考資料。見梁榮森：〈大運河的故事〉，2009年7月9日課堂。

師北伐齊、晉、魯等國，稱霸天下，於是下令在長江與淮河之間開鑿一條運河，以溝通江淮水路，時稱「邗溝」。其後，吳國亦開通了「古江南河道」（蘇北——無錫——常州——經長江——揚州）。秦朝為加強對江南的控制，開鑿鎮江到江丹陽的運河，稱「丹徒水道」；為溝通湘江和漓江，又開鑿「靈渠」。

隋朝（581-618年）結束近300年的南北分裂。建立之初，定都大興城（今西安），並以洛陽為東都。當時關中糧食不足，江南卻是「魚鹽杞梓之利，充仞八方，絲綿布帛之饒，覆衣天下」的富庶地區。打通江南通往中原的水道，以便南糧北運，為開國的當務之急。所以，開鑿了廣通渠（大興城至黃河）、永濟河（今北京至洛陽）、通濟渠（洛陽至淮河），加上邗溝（淮河至長江）及打通江南運河（長江京口至錢塘江餘杭（今日杭州）。至此「京杭大運河」才全線貫通，形成了以洛陽為中心，南及杭州，西通關中，北達北京，長達2,500餘公里的全國水路網絡。

元朝建都大都（北京），運河線也隨之東移。全線共分成7段（分別是通惠河、北運河、南運河、會通河、濟州河、裏運河、江南運河）。自北京至杭州呈南北走向，溝通了海河、黃河、淮河、長江和錢塘江五大水系，長約1,800公里，與今天的格局一致。

自隋以來，大運河一直在漕運上扮演重要的角色。直至1855年黃河缺口，奪取大清河進入黃海。此後運河北段經常缺水，很快亦淤塞了，運河漕運角色亦隨之衰落。1874年中國首條鐵路開通，1906首條公路使用，二者的安全、便捷，使大運河只好暫別歷史舞台。改革開放後，政府把運河山東濟寧至浙江杭州近900公里的河段重新開通。今大運河雖無復昔日的光采，但卻肩負著「南糧北運，北煤南運」的重要任務。

綜合來說，「大運河」的開鑿主要目的為糧食供應，以及

方便行軍打仗。「大運河」並不是一開始便那麼大，而是經過朝代的更替，一段一段地接駁起來。直至隋朝，「大運河」才全線通航。同時，運河線是以京師為中心，如隋煬帝時的洛陽、北宋的汴京；因此，歷朝運河亦有改道。無論如何，大運河的出現不但解決了百姓的衣食需用，還加強了南北的物資交流，促進中國東部地區經濟的發展。時至今天，大運河的南北水路運輸功能仍然發揮作用，成為「南水北調」工程東線的唯一通道。



(一) 細看歷史風雲

徐州地處蘇、魯、豫、皖四省交界。古時流經徐州的運河，東西有汴水，南北有泗水。兩水交匯，是江淮往來中原的水運樞紐。元代是重要的碼頭；到了明朝，徐州更與淮安、臨清及德州並稱為運河「四大水次倉」（漕運中轉站），每年經徐州北上的漕船達12,000餘艘。⁴ 徐州除了與運河結下不解之緣，更是四千多年的歷史古城，是漢高祖劉邦的故鄉。因此，地上名勝古蹟特多，地下埋藏的文物亦不可勝數。

⁴ 賴松偉：〈淵博浩瀚的大運河文化〉，頁2，2009年7月23日課堂講義。

要了解大漢皇朝的宗教文化和生活，便不能不到「漢畫像石藝術館」逛逛。「獅子山楚王陵」（漢高祖分封的楚王）雖然不及秦始皇的儼山皇陵宏偉，但走過一條又一條既深且長的走廊，探視每個斗室的東西，心中不禁問：「幹嗎一個分封王都有那麼漂亮的陵墓？」這會跟漢族盛行厚葬有關嗎？大概是當時人相信死後仍有一個世界。他們要把現世的金銀珠寶、珍貴的陪葬品都帶進去。總之，做人做鬼都要風光。不過，最有「瞄頭」的還是「漢兵馬俑博物館」。秦始皇陵的兵馬俑，個個跟真人那樣高，神態不同、威武非凡，震懾天下；相較之下，漢朝出土的將士俑，大部分卻像「芭比洋娃娃」（Barbie dolls）大小，顯得嬌小可愛。這是否也反映了兩朝天子的治國精神：一個是崇尚武功的秦始皇，一個要與民休息的布衣皇帝——劉邦？楚漢相爭，劉成項敗。劉邦當了皇帝，但千古傳頌的仍是項羽的四面楚歌、虞妃與駿馬。今天徐州的「戲馬台」，宿遷的「項王故里」便是紀念這位「力拔山兮氣蓋世」的楚王事蹟，說明做人還是不能以成敗論英雄。

徐州之外，跟大運河關係最密切的歷史人物，不能不推隋煬帝。隋朝大運河全線通航後，煬帝既可取道運河，帶兵113萬，親征高麗（兵甲糧食全靠永濟渠運送）；又可乘龍舟從洛陽出發，游幸江都（位於長江）。當時龍舟鳳艇數千艘，舟船首尾相接達200餘里，縛夫8、9萬人，護衛騎兵20多萬，盛況空前。⁵ 然而，他花了六年的時間，開鑿並貫通的南北大運河，卻合共發民役300萬；加上修長城，建洛陽城，總計動員千萬人（隋朝總人口不過4,600萬）。最後弄得民怨沸騰，天下揭竿，隋煬帝亦身首異處。無怪唐詩人許渾慨嘆道：「汴河通淮利最多，生人為害亦相和。東南四十三州地，取盡膏脂是此河。」（《汴河亭》）今天揚州「隋煬帝陵墓」院裏亦設展覽館，詳述了煬帝與大運河的關係。正如萬里長城，偉大的建築往往是用很多人的鮮血換回來的。當我們飽覽運河風光，或享受它帶來的好處，可別忘記這群為大運河獻上生命的小民！

5 賴松偉：〈淵博浩瀚的大運河文化〉，頁4。

(二) 懷緬昔日繁華

大運河的開通，不但有利南北人流和物流的溝通，更促進沿線城市商業的繁榮；特別是江南段的杭州，蘇州，鎮江，揚州及淮安，均成了重要商業城市。

今天踏足高郵（位於江蘇省中部），不但體會到古鎮風情，更可透過「南門大街」（高郵市城南），略窺昔日商業繁華的景象：「南門大街，繁盛於明、清，東隣驛站，西傍運河，為水陸通衢。客來四方，貨通蘇廣，商行店鋪，鱗次櫛比……。」⁶南門大街的「孟城驛」，可說是一個驛站紀念館，不但為我們展示昔日驛站的設施及歷史文物，還介紹我國通訊方式的轉變。館內的「馬可·波羅石碑」，亦有對高郵民生市況的描述：「城市很大，很繁華。民以經商和手藝為生，養生必需品俱極豐富，產魚尤多。走獸飛禽各種野味皆甚多。」（摘自《馬可·波羅遊記》）

此外，自唐中葉，揚州成為漕運重要的中轉站。江南各地將租米先集中揚州，然後再組織漕船載運入長安，漕米每年不下四百萬石。直至清代，揚州一直是漕運的樞紐。唐代揚州，南通長江，北達長安，海上貿易發達，是國際知名的商業城市。日本、南海、天竺、東非的海船都是往來揚州，朝廷設「市舶司」管理對外商事活動。清代，揚州亦是兩淮鹽業的大本營，所產海鹽經運河暢銷南方諸省。聚集於揚州的鹽商巨賈，大興土木，競修私宅園林，使揚州成為與蘇州、杭州鼎峙的園林城市。⁷今天位於康山文化園旁的「龐氏舊宅」，便是晚清鹽商龐紹緒的故居，被譽為「鹽商第一樓」。

手工藝方面，不能不提常州的梳篦。據說清光緒年間，專為宮廷辦衣著生活等用品的蘇州織造局人員，每年均在常州訂製最好的木梳和篦子送進皇宮，作為御用，故常州梳篦被譽

6 見「南門大街」石碑，由高郵市政府於1997年9月豎立。

7 賴松偉：〈淵博浩瀚的大運河文化〉，頁6。

為「官梳名篦」。今天在文亨橋下，傍古運河的一條小街「篦箕巷」，相信是篦子作坊的最早集中地。⁸

(三) 宗教東傳

大運河不僅促進商業的往還，更把西方宗教傳入中土，其中以伊斯蘭教為甚。

唐朝國力強盛，隨著絲綢之路物資交流，羅馬、阿拉伯、波斯、中亞商人紛紛東來。唐末時期，阿拉伯、波斯商人在得到當地政府的允許後，可在數個指定的城市貿易。這些商人都是虔誠的回教徒，喜歡居住在交通比較方便的運河碼頭岸上，如杭州、南京、鎮江、揚州等地。同時，亦會建寺，方便他們聚集及維持自己的宗教生活。今天在淮安市找到的「清江古清真寺」，據說已有六百年歷史。於明前時期就建在古運河畔，離碼頭口岸不到六米的地方。清康熙、乾隆二帝各六次南巡，均由此碼頭上岸，故後人在此立碑「御碼頭」。⁹ 還有，位於揚州的「仙鶴寺」相傳建於南宋時期，由伊斯蘭創始人穆罕默德第十六世裔孫阿拉伯人普哈丁，到揚州傳教時募款建造的，距今更有七百多年歷史呢！

對比伊斯蘭教，基督教馬禮遜來華不過二百年，歷史卻很短。不過，當年傳教士東來，亦會先在沿岸的城市駐紮，然後再深入內陸地區傳道。今天鎮江是昔日中國內地會的總部，為紀念創辦人戴德生的貢獻，後人在「鎮江福音堂」為戴氏立碑，表揚他一生的成就。

(四) 化「惱人」的水為「濟民」之源

隋朝把大運河全線貫通後，後人並非只是坐享其成。原來由於運河開挖時間短，仍有一些工程難題需要解決，如河段

8 顏松偉：〈淵博浩瀚的大運河文化〉，頁8。

9 詳見於〈淮安市清江古清真寺簡介〉，出版：淮安市清江古清真寺，2009年7月30日。

的淤塞、通航水量的維持等。因此，唐宋時期，進行了不少疏浚工程，又修建了一批引水，蓄水的工程。此外，為調控水位，更修建了不少堰壩和水閘，如京口壩、望亭壩、長安閘等，務求「以壩擋潮，以閘引水」。今天在整條大運河上，約有十個水閘，用來保持航道水位，調節航深。其中「淮安水閘」是全國內河最繁忙，通過量最大的船閘。「邵伯船閘」上下游水位差可達7.7米。從橋上俯視，一艘一艘貨船如貫進入閘內，讓水位調節好，便從另一閘門離開；好像「排隊」等乘車，場面也蠻有趣的。

此外，為解決我國長期以來，南北水資源分佈嚴重不均的情況（北面常缺水，南方則常泛濫），政府現正進行「南水北調」水利工程。整個工程共分為西、中、東線。運河則於東線段扮演重要角色，主要是從揚州江都抽引長江水，沿京杭運河蘇北段北上，經山東穿過黃河進入河北和天津。今天位於江都鎮南郊的工地外，更有並茂的圖文解釋整個工程的運作。整個工程（包括西中東線）完成後，每年的調水量相當於在北方再造一條黃河，將從根本上扭轉我國水源不均的被動局面，可說是劃時代的工程。

結語

古語有云：「讀萬卷書不如行萬里路」，但「行萬里路」前還是要讀點書，或者回來要做些「功課」；否則，匆匆9天行程過後，留下的也不過是「到此一遊」的相片。感謝學院安排了數堂介紹課程，讓參加者對運河有概略的認識；也感謝數位老師和隨團區伯平牧師的講解。當然少不了二十多位團友結伴同行，使整個旅程充滿笑聲和生氣。唯盼日後有更多人參加這種「寓學習於旅遊，在旅遊中學習」的旅程，不但加深我們對中國的了解，也增強我們對祖國的關愛。