

邗沟·夫差

关于大运河的第一个词，叫邗沟。下令开凿邗沟的人，叫夫差。

春秋战国时期，诸侯林立，争斗不休。吴王夫差将欲北上伐齐。为了缩短军需路线，方便运兵运粮，夫差决定在长江北岸蜀冈高地筑邗城，由邗城始，开凿一条水上通道。《左传·哀公九年》中记载了此事：“秋，吴城邗，沟通江淮。”

《左传》，是中国古代第一部叙事完备的编年体史书，相传为春秋时期

舡船·朦幢·舡船相衔

开通邗沟之后，吴国紧接着在更北的地方开凿沟通淮水、泗水、沂水、济水，串连鲁国、宋国的黄沟。公元前484年春，吴王夫差率大军北上，在艾陵（今山东莱芜东南）全歼10万齐军。

春秋战国时期，吴国水军的战船，在诸侯列强中是最有名的，“不能一日而废舟楫之用”。夫差北上所乘坐的指挥船称作舡船。舡船外形高大，船头通常以蹲兽（一种似鸂的水鸟）做装饰，可谓重器典范。它设有两层甲板，主甲板上和上层甲板都可作战，其上另建有阁楼用于瞭望和指挥。

朦幢，是一种具有良好的防护的进攻性快艇。“以生牛皮蒙船覆背，左右前后有穹窿穴，敌不得进，矢石不能败”；当时，还有名为三翼、桥舡等的船只。

漕运·水闸·堤坝

古代交通，不能与近现代相比，其时，多采用水陆并济的方法，“陆运为转，水运为舟”，合称“转漕”。以“转漕有无，和余粮米，通济物资，利济灾患”。自邗沟肇始，经历各个朝代疏浚、修整和拓展，特别是隋唐帝大业年间的三次大规模开发，开凿通济渠、永济渠，以洛阳为中心，连通江南和涿郡；宋建都开封，漕粮分由汴、黄、惠民、广济四河输入，合称“漕运四河”；元世祖忽必烈集十余年之功，开通济州河、会通河、通惠北河，至公元1293年，大运河实现南北贯通，全线通航，元代邓阳玄著文夸赞：“东至于海，西暨于河，南至于江，北至大漠。水涓滴以上，皆为我国家用。”明清两代，在淮安专设漕运总督衙门和河道总督衙门，掌管漕运事务，统领河道水师，不断新建、改建、修葺水工设施，终使大运河成为享有“千楫万艘，辐辏云集”“运合万方，合天下”盛誉的交通大动脉。

中国大运河以所经见的的时间和空间尺度，证明了人类的勇气与智慧，是人类历史上超大规模水利工程杰作。

大运河遗产构成系统，由水闸工程、水道工程、工程管理设施、附属衍生工程等组成。其中水道工程包括引水渠和水柜，所谓水柜，是指坝、闸、堤防构成的蓄供水系统。水道工程包括河道、河道淤深控制工程也即拦河布置、河道水量节制工程也即顺

仓窖·仓廩·天下粮仓

漕运前后持续近2500年。有转漕就有仓储。运河沿岸，逐渐衍生出名目繁多的官仓（正仓、太仓）、内仓、常平仓、恩丰仓、预备仓、义仓、社仓、盐仓……早期，建造仓廩采用的是“穴地作窖”“两窟夹榭”模式：从地表向下深挖6米至9米，直径10米左右的大仓窖，反复修整、夯打窖壁、窖底，将草束草秆，直至烤鱼成质地坚硬的红烧土；将草木灰埋入窖底，在窖壁上涂抹青泥，在窖底、窖壁上铺砌木板；木板之

左丘明所著。《鲁》哀公九年，即公元前486年。

邗沟，南起自今江苏扬州市东南边古邗城以南的长江，向北绕经武广湖（今武安湖）、陆阳湖（今绿洋湖）、樊良湖（今高邮湖）、博芝湖（今博支湖）、射阳湖，向西北经山阳口（今淮安市）到末口，入淮河。

古人造河十分用心。比如形容当初开凿邗沟的场面，谓“举榭如

云”，宏大的场面和气势轰然而至，形神兼备。这条连接众多湖泊、线路曲折迂回、全长400余里的人工渠道，又有邗江、邗江、邗渠、中渎水多个名称，后者也称邗沟东道、里运河、淮扬运河等。

夫差没有想到，为了进攻，为了争战，“一船矛支一船矢”，这条蕴藏于笨用地图、拔斩芦苇和高草、串连原始湖汊的运河，会成为未来的中国大运河的开端。

吉人造河十分用心。比如形容当初开凿邗沟的场面，谓“举榭如

和远航性能。

水密舱、平衡舵、可倒舵、使帆技术、铁钉铁锚连接技术的发明与应用，丰富了运河舟楫的类型。在千百年连续扩展、延伸的大运河上，为着满足军事进攻、辐重转输、交通水运的需要，不断改进更新的一代代战船、商船、客船，以吨位大、坚固耐用而乘风破浪，各个领域，享誉世界。

唐宋五代时期，为皇家所用的水殿黄船，水上仪仗、禁卫的安福舡，官吏和高官乘坐的做工精致的站船、沙飞舡，以及差役船、西漕货船、造洋浅船、防水箭竹篷船、丝网船、钻风船、摆子船等，舡船相衔，千里不绝。

宋时有一种名叫三吴浪船的水舡（同类型最小的叫塘船），穿梭在浙江、江苏两省河湖间，数量以十万

在人的心里，中国大运河不仅是波澜起伏的人工之河，也是源远流长的文化之河，更是饱经沧桑的生命之河。它兼容并蓄，历千难万险而百折不回，有悲事，有喜乐，有寄托，有魂魄。不久前，我随团沿大运河江苏段行走了六天，从镇江而至扬州、淮安、宿迁，对这条沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，流经京津冀鲁苏浙豫皖八个省市，“经纬中国、运通华夏”的大运河，对这条世界上使

计。其舱内坐在前，卧室在后，配备窗户，从船体两侧船板至船舱都用优质杉木。船小、体轻，船活是浪船的一大特点。旅客一般搭乘这种船往来，代替车马步行。

漕船是漕粮押运官乘坐的船只，是每一支漕运船队的头船。桅杆上面有总指挥、舵从，还有船夫、庖厨及杂役等二十人。漕运规矩，“龙去凤回”，即满载粮食往京都挂的漕船上挂“龙旗”，卸粮回来时挂“凤旗”。后来，船成为在园林水面上建造起来的游船建筑物，供人游赏休憩、宴饮娱乐。舡在陆地，或有荡漾于水中之感。

忽然就想到古人的一首短歌：“沧浪之水清兮，可以濯吾缨；沧浪之水浊兮，可以濯吾足。”

堤是沿着河道修筑，如洪泽湖大堤，坝是拦截河道修筑，如淮阴朱龙堤，坝拦截河道而坝顶不过水，堰顶溢流过水，如两处世界灌溉工程遗产四川成都都江堰和浙江宁波“它山堰”。运河上的堤坝最初是土建的，后来在土坯中掺加草料和树枝，形成草土坝。再后来，人们将石灰、糯米汁、桐油混合均匀，加灰土而成具有极黏黏合度、抗压度的“三合混凝土”。根据材料区分，有土坝、草土坝、土石坝、浆砌石坝、木笼装石坝、木坝、砖坝、竹坝坝等；按照用途，除一般所说的水闸、河堤、又有在堤防系统中发挥主要作用的矮坝、拦阻溢出境外的洪水的“二线”逼堤、有如沙方格以巩固堤体的月堤；坝又分为龙门大坝、挑水坝、减水坝、越坝、车船坝，有一种滚水坝，其实是溢流坝。不同地方，还把各个

类型的堤坝叫做堤岸、埝、垵、坊、遏、碛，等等。

史载，当年使用了木桩以加固运河夯土大堤，堤外辟有官道，官道旁植以树木。例如从隋唐大堤顶部即发现分布有密集的木桩遗迹，尽管木桩已朽，但年轮依然可辨。事实上，明代即在洪泽湖大堤先后建造“仁、义、礼、智、信”五座滚水坝，赋予堤防以特殊的寓意。

……一代代人事更替，一代代王朝兴亡，运河边的芦苇绿了又黄、黄了又绿，不由人想起镇江金山寺的题壁诗句：“千帆过尽暮天碧，惟见白云时往回。”

水无常势，须得修建具有导流、蓄水、溢流、排沙功用的堤坝。堤坝是防水、拦水建筑物的总称，但堤、坝和堰三者是有区别的。简单表述，

好坝，我们且从某一运口启航——所谓运口，“运船出入之口也”——出越河，入引河，由越河返程。那么，越河、引河、减河，到底又是什么河呢？

越河，一说月河，二级支流之谓。淮安市内有条越河街。明永乐十三年（公元1415年），平江伯陈瑄重新疏浚在宋朝时已存在的沙河，更名为清江浦，在清江浦上架设了四座闸，以图控制笨笨不驯的水流。为保障漕运，

陕，吾父子得生矣。”由此可见大运河对于唐朝统治安危的重要意义。

南粮北运上千载，大运河内楫领航，帆樯万斛，财源滚滚。明清时代，大运河是全国最主要的高品质流通干线，漕运已发展成系国家命脉的漕政。漕运总督督节制万余漕船、数十万漕军。清朝年财政收入约7000万两白银，通过漕运可实现5000万两；清政府在全国设立49处税关，一年关税收入500万两白银左右，大运河税关占50%至60%的比例；专司税收的淮安榷关，年常关税居全国各榷关之首，被誉为“天下第一关”。

“东四十三州地，取尽膏脂是此河。”在当年，说“天下赋财半运河”“仰给在此一渠水”，绝非虚言。

大运河词

王存政

用时间最久、里程最长、辐射面积最广、牵涉人口最多的大运河，有了切近的认知。行程结束以后，想写点什么，却迟迟不能动笔。扪心自问，我确实没有能力、没有魄力书写大运河，我写不出“撸船夜雪瓜洲渡”的气概，写不出“春风十里扬州路”的欢快，写不出“淮水东边旧时月”的深情，写不出“淮阴春尽水茫茫”的孤寂，写不出“浮云一别后，流水十年间”的感慨……时日倏延，只能稍稍稍抚这一路上

记下的和运河有关的字词，做一些归集整理。在寻章摘句的过程中，我愈益感觉这些字词朴素而又单纯、丰盛而又凝重，里面有文化、有历史、有人物、有风物、有物质、有信仰……当我在键盘上一字一字地输入这些字词的时候，大运河，就流淌在我的眼前——每一道波纹，都云涌不止；每一声喧响，都回音不息。



“江南第一闸”镇江漕整船闸，其船舶密集度、货物运输量在我国水运主通道中占有十分重要的地位。 徐渭明 摄

河工重地

耳边，仿佛传来雄浑的河工号子声：“搭腿！嘿啊！嘿啊！嘿啊！”

开河的主体是人，转漕的主体也是人。就说凿渠挖沟的河工，也有细致的分工：埋夫、堡夫、挑夫、溜夫、坝夫、戕夫、河夫、湖夫、塘夫、捞夫、停夫、渡船长夫……

在治水过程中，前人们创造出多样的河

行行止止于近70公里长的洪泽湖大堤，道路两边，柳树、榆树、梅树、桂树、榉树、槐树、杨树、桐树、椿树……嘉木连缀，“杯杨”“同春”，浓荫如盖，一派防護。

在运河沿岸、堤防遗址，看到多处古代石碑石刻，包括工程记录碑、御赐匾牌，篆有“绩奏安澜”“永保安澜”“游隼安澜”“金堤永固”“水底竖盲勤”字样的吉祥祈愿碑，以及刻着赤日祥云、风恬浪静画面的吉祥图案碑，这些石碑石刻，历经风侵雨蚀，虽已字迹斑驳，却铭记下世代百姓祈盼风调雨顺的心声，蕴含着历久弥坚的治水文化精神。

而服务于治水与日常生活，又形成手工匠作系列，如石匠、水匠、泥水匠等。再细分石匠加工工序：开凿石料作石板、石砖、石梁、石础、石柱。在运河沿岸古桥，现在还不时会见到不同图案的古石窗面屏，工艺手法有龙雕、浮雕、透雕，体裁又分为单幅雕、组雕、连环雕……水匠匠心，成就天工勋业。

治水名人·林工铁钎

我想要列出一长串治水名人、大家的名单。尽管，这是一份难以完整的名单：吴王夫差始凿邗沟，魏惠王魏都挖邗沟，汉武帝开凿屯田渠，魏惠王魏都挖邗沟，吴光武帝秀通汴阳，魏惠王魏都挖邗沟，吴光武帝秀通汴阳，魏惠王魏都挖邗沟，魏

武帝曹操开阳渠奠定水济渠基础，晋武帝司马炎修三门峡水运，隋高祖杨广集十余年之功开成济运河，元世祖忽必烈下令开凿济州河、会通河、通惠河沟通南北大运河全

线……以及陈登、乔维岳、沈括、郭守敬、白英、姚斌、宋礼、陈瑄、刘大夏、金纯、万恭、陈藻、李仪祉……等等勋业功臣。仅明清时期就有名传后世的河道总督潘季驯、

清咸丰五年（公元1855年），黄河改道，运河浅涸，河运日益困难。随着铁路运输、近现代商业经济和金融业的发展，漕运已非必须。光绪二十七年

刻着乾隆三次经由淮安考察高家堰时所写的三首诗：“济运南输北，安流清汇黄”“蔽功即在巡回后，防患要于未事前”“亦云敷弊补偏耳，恒念有孚勿焉”。有学者认为，乾隆最好的一首诗也是写大运河的，“门前一带刊沟河，脉脉含泪古语情。”

是韵，再次写到邗沟。已经连续2500多年的大运河就是从邗沟引水成河的。中国大运河全长3200公里，系由长2700公里的隋唐大运河、1797公里的京杭大运河、239公里的浙东运河三条运河的主河道构成。再说得细一点，隋唐大运河以洛阳为中心，南至余杭（今杭州），北至涿郡（今北京）；元朝定都北京，在隋唐大运河基础上，截弯取直，截掉洛阳段，直接取直连接北京与杭州，遂称京杭大运河；浙东运河又名杭甬运河，西起杭州西兴街道，东至宁波市甬江入海口，全长239公里。浙东运河最初开凿的部分为始建于春秋时期、晋位于绍兴市境内的山阴閘运河。西晋时，开挖西兴运河，之后与曹娥江以东运河衔接，形成西起钱塘江、东至东海的完整运河。

2014年6月，中国大运河被联合国教科文组织列入世界遗产名录。2500多年间，世界各国先后开凿了

1657年出生于宿迁的徐用锡，先后

中科举人、名登进士。清康熙五十一年（公元1712年），徐用锡任翰林院侍读，教授皇太子。曾经做过皇子爱新觉罗·弘历的老师，后因事免官归里。弘历登基，年号乾隆，乾隆一次下江南时驻跸宿迁，传徐伯也将要登门探望。徐用锡闻之，想起在翰林院时，由于治学严谨，对年幼贪玩的小弘历曾予严厉体罚。一次，徐用锡正拿着戒尺追罚，恰被弘历的母亲钮祜禄氏撞见，粗氏十分生气，道：“读书是君，不读书也是君。”徐用锡答：“读书尧舜之君，不读书桀纣之君。”粗氏听言，觉得其有道理，于是向徐用锡致歉——难不成皇帝要来“翻旧账”？徐用锡吓出一身冷汗，急令家人高抬轿舆，披麻戴孝，跪称自己罪孽深重，恳求徐用锡开恩。徐用锡突然过世，心中悲痛，即要上前祭拜。因为是被装死并未入殓，徐用锡于灵榻上听不得真礼，心想，如果乾隆真的拜了自己，事情就闹大了。他急忙折身回宫，扑跪在乾隆面前请罪，说明装死原委，并承诺治罪。乾隆听了，哈哈一笑，不仅没有责怪徐用锡，反而称赞他当年严守尊师、训导有方；如果不是先先生早谆谆教诲，朕哪有会有至今日之长进呢？言罢，君臣、师徒重新使礼，共叙往日情。

其时，乾隆诏令徐用锡进京，授翰林院侍读。为求裨益后世，徐用锡以耄耋之年参与纂修史书。后终因丧偶，年高，致仕返乡。乾隆四年（1739年）徐用锡去世，葬于新沂马陵山西麓，碑铭“清侍读公用锡之墓”。

1657年出生于宿迁的徐用锡，先后

中科举人、名登进士。清康熙五十一年（公元1712年），徐用锡任翰林院侍读，教授皇太子。曾经做过皇子爱新觉罗·弘历的老师，后因事免官归里。弘历登基，年号乾隆，乾隆一次下江南时驻跸宿迁，传徐伯也将要登门探望。徐用锡闻之，想起在翰林院时，由于治学严谨，对年幼贪玩的小弘历曾予严厉体罚。一次，徐用锡正拿着戒尺追罚，恰被弘历的母亲钮祜禄氏撞见，粗氏十分生气，道：“读书是君，不读书也是君