

(内部资料 仅供参考)

文化产业信息动态

第 2 期

台儿庄古城管委会文化产业部

2021 年 2 月 2 日

目 录

- 1、水脉文脉交融 跟记者一起寻访大运河古韵今风
- 2、清代大运河沿线的粮船短纤

水脉文脉交融 跟记者一起寻访

大运河古韵今风

来源：浙江新闻客户端 记者严粒粒 沈昕 2021年1月13日



西兴老街

上善若水。大运河的水，除却温润灵动，更多添一分智慧与韧劲。

大运河是流动的文化。她贯通了中华文明腹心地带和黄河、长江等五大水系，串联起七大古都，连接起陆上与海上丝绸之路。这一项春秋战国始建的伟大水利工程，至今仍在发挥作用。

浙江省大运河世界文化遗产共9段遗产河道、13个遗产点，全长约327公里，涉及杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴5个设区市20个县(市、区)，遗产区面积2658公顷。2020年是大运河国家文化公园建设的开局之年。2021年1月1日，国内第一部关于大运河世界文化遗产保护的省级地方性立法——《浙江省大运河文化保护传承利用实施规划》正式实施。

忆往昔风华，看今朝风采。连日来，记者进城门、走粮仓、探码头、过纤道、跨古桥、览古镇……大运河浙江段的沿途见闻，有水脉与文脉的交融，有文化与经济的共荣，更有一曲人民幸福谣，款款吟诵，永续绵长。

历史之河

阅不尽丰盛文化

大运河上文化丰饶，形制不拘一格。

大隐隐于市。一如杭州中河南路与万松岭交汇处，东西横跨中河的凤山水城门。



凤山水门

建于元至正十九年（1359年）的凤山水城门，是杭州仅存的古城门，也是整条大运河两处水城门性质世界遗产点之

一。活水北通大运河，南勾钱塘江。1986年重修后，其旁辟出公园，门洞下近20米的河道保留元明时原状。

和拱宸桥的熙攘不同，水城门不在路边，在烟火人家巷陌之内。古朴青砖垒砌的城门上繁茂的植被，多少掩了些光华。就算周围鼓楼、太庙、御街、六部桥等南宋遗迹密集，老杭州人何兴桃还是感叹：“从小就在附近来来回回地走。要不是因为工作关系，也注意不到她。”

也许是老城区的遗存太过丰盛与亲切，当地百姓才会习惯到“视而不见”。悠悠门洞却“定睛”600余年，看尽杭城变迁。“今天的凤山水城门已失去城门作用，但作为研究杭州城郭变迁和城建史的实物载体及历史地理坐标，价值犹存。”上城区住建局文保科孟蕾说。

大运河上，无数与凤山水城门一样的古老建筑犹如凝固的历史。诗却会说话。在人们的交口传颂中，诗和水一样，是“活”的。

出地铁西兴站步行十分钟，就到了西兴老街。步入青石板路铺就的1500米历史走廊，高楼自动退却，维持清末民初风貌的粉墙黛瓦绵延不绝。

这里是浙东运河的起点，也是浙东唐诗之路的“入口”。因是官渡，西兴有过无数文人墨客驻足。他们东游名山大川前，在此或凭栏怀古，或泛舟畅游。“东海横秦望，西陵绕越台”“商胡离别下扬州，忆上西陵故驿楼”“夜半樟亭驿，愁人起望乡”……据不完全统计，唐代包括李白、杜甫、白

居易、孟浩然在内的 400 余位诗人，留下了涉及西陵、固陵、樟亭、西陵驿、白马湖、城山等相关地名的诗作数百篇。

文化在人。运河送来了诗人，也送来了匠人。

文房四宝中，湖笔居首。元代以前，全国以安徽宣笔为最有名气。苏东坡、柳公权都喜欢用宣州笔。元以后，宣笔逐渐为湖笔所取代。究其原因，在于南宋时期江南战乱，宣城凋敝，一批工匠随运河逃至免遭兵峰洗劫的湖州谋生。

湖州善琏镇是湖笔之乡。湖州市善琏湖笔厂是国家级非物质文化遗产——湖笔制作技艺的生产性保护基地。一支笔从原料到完成，要经过笔料、蒲墩、水盆、结头、装套、牛角镶嵌、择笔、刻字等 12 道大工序，此外还有 128 道小工序。

细活出精品。运河水哺育的工匠精神，代代传承。一手捏着羊毛在水盆里浸透，一手用指尖梳理着羊毛，双手不断重复着浸水、梳毛动作……“做笔不太用眼，全凭手上感觉。”水盆工王阿姨自 18 岁起就拜师学了手艺，40 年如一日练就的本领，是“阴雨天也不用开灯照明”。

手在水中浸泡久了，身子湿气重。下班后，和同事们心照不宣地来一碗传统小吃——辣油小馄饨，是王阿姨驱除寒气的食疗养生法。

受气候、食材、风土、经济等因素共同影响的中国饮食文化博大精深。老少咸宜、南北不拘的饮食文化，大概是大运河文化中最接地气的风景。

“年糕年糕年年高，今年更比去年好”。年糕，是宁波最馋人的招牌。尤其是有数百年生产历史的慈城年糕。运河水滋养的粳米，加上省非遗的手工技艺，成就了它的洁白光滑、煮而不糊。

为发展慈城古镇文旅产业，前不久，景区新开了年糕馆。寻味来时，先看见墙上印的两句话：一句是央视主持人白岩松说的“慈城，是中国年糕最好吃的地方”；一句是作家冯骥才先生说的“年糕是慈城食文化的历史名牌，亦是先人留给我们的遗产”。入店落座，亲口尝过之后，方知此言不虚。

财富之河

数不尽江南繁华

大运河自古就是条致富河。没有公路、铁路的年代，水运之便，带动沿岸城市繁荣。



浙东运河古纤道

湖州钱山漾遗址出土的丝织物，被学术界称为“中国乃至世界范围内人类利用家蚕丝纺织的最早实例”。“农耕社会，湖州最值钱的农副产品，就是丝绸、羊毛、湖羊皮。地方志记载，明正德年间新市就已有丝行、丝号、丝庄。到了清朝，湖丝更是漂洋过海到美国、欧洲、日本等地。”在新市镇的江南蚕文化馆，长期从事新市商业文化研究的姚永奎侃侃而谈。

可总有一些历史的缝隙，是仅凭想象无法触达的地方。身旁一块用玻璃罩保护的石碑，成了我们与那段丝绸经济繁盛年代的连接点。

这块碑名为“奉宪禁碑”，立于清乾隆十年，主要记载的是茧丝绸交易的详细规范和明确禁令。“这表示当年的丝绸生意已经好到出现了中间商。无良商人强买强卖，导致农户不得不掺假，朝廷因此下令规范市场。”姚永奎说。

新市与南浔水网相通，南浔自古便有“耕桑之富，甲于浙右”之称，因更靠近行政中心湖州府，也更方便做利润极高的皇家用绫绢生意。南浔富商“四象八牛”正是做蚕丝生意起家的。行走南浔古镇景区，依然可以领略其往日风采。

如今，虽然商贸繁忙景象不再，文旅融合的新发展模式却给大运河边的古镇注入新生机。

勾连塘栖水南水北两岸市街的广济桥，是大运河上唯一一座七孔石桥，身姿伟岸，气势雄浑。自明朝弘治年间建成以来，见证了塘栖古镇从渔村集市到网红景区的转变——

漫步水北街区，于不经意间走进民宿“汐糖”，顿有古今交融之感。其古意，在于未曾改动过的老宅结构和天井里那棵枝繁叶茂的石榴树；其新意，在于全部客房都有地暖和大堂里时尚的咖啡吧。这间民宿房价不便宜，却很抢手。“现在不是旺季，入住率也有80%。碰上小长假，或是塘栖枇杷节，不早一个月预订，很难住进来。”店家告诉我们。

“走走走，跟我到隔壁听书去！”跟着余杭区民间文艺家协会名誉主席丰国需的脚步，我们走进一家书场。

据丰国需介绍，漫长的旧日时光里，听书是停靠在塘栖的、来自五湖四海的人重要的消遣。兴旺时，塘栖有几十家茶楼，几乎每家都设书场。说书人到塘栖要打起十二分精神，一是同行竞争激烈，二是因为长年听书的“老耳朵”多。

谢金元早年在“苏杭班”客船上做船工，打小就在书场里听书。2010年，在老友丰国需的支持下，谢金元在水北街区一座茶馆里开设书场，在说书市场日益萎缩之时独树一帜。现在，谢金元的书场已经成为塘栖一道亮眼的文化风景。书场人气很旺，听众覆盖了各个年龄段。每个月都有擅长传统曲艺的“非遗”传承人不辞车船劳顿来到这里，痛痛快快地连说十余天。

今日来到塘栖的人们，不仅能触摸到繁华的旧痕，更能体味始终浸润着古镇生活的文化况味。

幸福之河

享不够市井烟火

大运河在时间和空间的流淌中，成为增进人们交往和沟通的重要渠道，在历史时间线上演绎着一个又一个故事。

嘉兴王江泾镇位于浙江北端，镇上无人不知陶家。这个古老的家族，宋代便迁居此地。上世纪四五十年代，陶家大院逐步废弃并拆除，后来当地政府在此建立粮仓，21世纪后，这里再一次被闲置，直到2019年，运河陶仓理想村在原有粮仓的基础上改建而成，这里才又开始焕发出新的生机。



运河陶仓理想村里的设计品

“山墙上垒出的麦穗图案，是对曾经粮仓的铭记，也是禾城嘉兴的烙印。”运河陶仓理想村“村长”甄小龙带我们游走在这座现代感十足的工业风建筑间，“这里已经建成了陶仓艺术中心、艺术民宿空间等，既可以开展览，也可以承接音乐节、论坛等活动，是远近闻名的打卡地。”

参观时，我们碰上了不少游客。游客冯先生说，印象中的陶仓是一座废弃建筑物，这一次见到了它全新的样子，似乎可以在这里寻到“诗和远方”。

昔日旧粮仓，今日文创村。在陶仓艺术中心的对面，有一排主题民宿，每间房都和潮流品牌合作，被赋予了不同的主题。民宿经营者彭瑶说：“如今这里已经成为人们休闲度假的好去处，黑胶唱片、国潮服饰等不少热门主题房周末都是客满的，大家都很喜欢这里的氛围。”

大运河，不只蕴藏历史的遗迹，也承载现代的希冀。随着一批热爱乡野又充满创造力的年轻人在这里邂逅、相识、碰撞，以国潮为锚点，打造梦想社区，江南鱼米之乡的这座“粮仓”正在新时代的田园中熠熠生辉。

如果说运河陶仓理想村是“旧瓶装新酒”，那么绍兴八字桥则是古桥有新意。触过桥柱覆莲、拂过锈迹斑斑的铜钉，这座千年古桥将昔日繁盛与今日新意向我们娓娓道来，那是古城内外关于人和岁月的故事。

行至桥桥相映、水屋相连的八字桥街区，我们越过净高5米的桥顶，来到桥的南面，一个“八”字巧妙呈现于粉墙黛瓦之间。桥连着人，人恋着家，家承载着岁月更迭。半个多世纪前，这里家家户户推门是河，淘米、洗衣、坐船全都离不开水，每家妇女沿河而立，站在方寸大小门前石上，麻利地打点着一家老小的生计。

如今，古桥上依旧迎来送往。说话间，我们就看到一位开着电瓶车的大爷正在桥上吆喝着，他是来为住在八字桥街

区的居民送煤气罐的；桥的另一端，一位老人频繁拿出相机，只为在这里定格小桥流水烟火气的模样。

“我们要让现代生活与古桥、古街区完美融合在一起。”走在桥上，绍兴越城区工作人员说道，不仅在这里，我们还通过让古城“变矮”等，在留住古老遗产风貌的同时，不断提升当地居民的生活品质。

大运河缓缓流淌至今，处处凝聚着一代代人圆融和谐的中国智慧。

站在海宁长安镇的虹桥上，可以看见一处石砌的分水墩，运河水曾经在此分为两脉，这里便是长安闸所在地。长安闸遗址的“三闸两澳”系统通过各设施的联合运用和严格的管理措施，达到了船行顺利、水量循环利用等多重工程目的，是江南运河技术含量最高的船闸之一。历史光阴倏忽而逝，昔日长安闸的喧嚣今已寂然。不过，舟楫不行，碧水依旧，长安闸附近的运河段一直都是当地人心目中深沉而绵长的眷恋。

为了留住运河文脉，活化文化遗产，长安镇启动了“一坝三闸”周边清代、民国历史街区的保护修缮工程。青砖小瓦马头墙，回廊挂落花格窗，一切都如记忆中的模样。沿街店铺里有传统的老字号糕点店，也有时尚感十足的创意小铺，古老与现代在这里浑然一体。

古风遗韵在桨声中荡漾，今朝故事在寻常巷陌生长。人与河，始终血脉相连。如今，运河的记忆仍在传承，运河的

故事愈发醇厚，河畔的人们，正在把新时代的运河故事讲得更动听。

清代大运河沿线的粮船短纤

来源：光明日报 作者 龙 圣 2020 年 12 月 28 日

粮船短纤是清代大运河沿线以拉纤为生的劳动群体。清人丁显曾评价说“漕河全盛时，粮船之水手，河岸之纤夫，集镇之穷黎，借此为衣食者不啻数百万人”（《请复河运刍言》），可见短纤是大运河沿线的重要群体之一。在沿河地区，相比漕官、运丁、水手、商人等群体而言，短纤社会地位低下，往往被学界忽视，然而他们来源复杂、数量庞大、流动性强，对漕粮运输、经济发展和社会秩序等方面均产生了重大影响。深入考察短纤这一群体，有助于全面了解大运河及其沿线地区社会在清代的发展演变。

短纤的由来与数量

清代大运河北起北京，南达杭州，沿途主要经过直隶、山东、江苏、浙江四省，是当时南北间最繁忙的一条交通大动脉。每年，数千艘粮船从南往北将江浙、湖广、江西、山东等省的粮食输送至京，供皇室、官员和军队等食用，形成年复一年的漕粮运输。这些粮船由运弁、运丁押运，并长期雇有一定数量的水手，在逆风逆水情况下挽舟前行。除长雇水手外，受运河不同航段通航条件的限制，粮船还需临时雇用一些纤夫来满足行船需要。例如，江苏瓜洲至淮安一带水网密集，运河穿越江河之处较多，船只渡江进口需大量劳力牵拉方能快速前进，此时长雇水手不敷使用，需临时增雇劳力拉纤。又如，粮船从江苏淮安渡黄后直到山东台庄闸皆为逆行，且水势湍急，也必须增雇劳力牵挽。再如，从台庄闸

至北京的运河上设有很多水闸，粮船过闸也要增雇纤夫牵引。此外，该运段从山东临清往北至天津、通州一带，水浅淤积，粮船常遭浅阻，同样需要补充纤力。概言之，粮船自进入瓜洲开始直到北京，一路皆需临时雇募纤夫助运。在这种特殊需求的刺激下，一些生计无着的穷苦百姓纷纷来到运河沿线地区等待雇用。他们从某一地点受雇，牵船北上，然后折返南下，再重新受雇于后续到来的粮船，因其拉纤的路程相对较短，故被称为“短纤”。

清代运河沿线的粮船短纤主要来自江苏、山东、直隶这三个大运河穿过的省份，也有少部分来自河南境内。其具体数量未有详细统计，我们仅能根据粮船数量略做估算。清代各省粮船原有 10455 艘（《清史稿》卷一二二），每船沿途增雇纤夫少则 10 余名、多则四五十名不等，平均大都在 20 名左右，若以平均数计算，早期粮船短纤人数有 20 余万。至乾隆年间，粮船数量下降至 7600 余艘（王庆云：《石渠余纪》卷四），若仍以平均数计算，短纤人数亦有 15 万左右。嘉庆十四年（1809 年），粮船实存 6242 艘（《清史稿》卷一二二），此时短纤人数仍超过 10 万。嘉庆十八年（1813 年），阮元督运漕粮时所作《纤代赈》一诗提到“牵夫十万辈，岁岁相挽输”，这与本文的推算大致相符。道光以后漕粮逐渐改为海运，短纤失业者甚众，然滞留在运河沿线者仍有数万之多。

短纤的日常劳动

短纤以出卖体力为生，其日常劳动主要包括打闸、提溜、遇浅拉纤，等等。打闸，是指短纤牵引粮船上闸，“凡粮艘上闸，谓之打闸”（李绂：《穆堂类稿》别稿卷十七）。清代，运河各闸上下水面的落差大约有6~10英尺（约翰·巴罗：《中国行纪》），启闸后河水急泄，对等待上闸的粮船造成冲击，故需短纤牵引方能稳定船体，待闸内水流平缓，再引船进入高水位河段。短纤打闸充满危险，清人沈兆沅的《惠济闸》云“三闸险如十八滩，惠济尤比上滩难。百夫绞挽凭长缆，辘轳失转心胆寒”，生动再现了短纤牵船过惠济等闸的艰苦。清人施闰章的《天妃闸歌》亦云“挽舟泝浪似升天，千夫力尽舟不前”，同样体现出短纤挽舟上闸之苦。

除打闸外，短纤的另一重要工作为提溜，即在逆行水急处牵挽船只，防止“溜船”并加快行船速度，故又称为“提溜赶帮”。提溜时，短纤将纤绳的一头绑在桅杆上，和另一根绑在船头的绳子结起来。绳子上面结成许多活圈，短纤将活圈从头上套入，勒在胸部。为防止窒息，他们在绳圈上绑一块木板来减少绳子对胸部的压迫，然后在岸边排成一行，俯身牵拉，同时口中齐喊号子，以统一步伐和振奋精神（乔治·伦纳德·斯当东：《英使谒见乾隆纪实》）。与此同时，各船船头还挂有一面铜锣，短纤也会根据锣声调整拉纤的步伐。提溜系逆水行舟，故短纤的劳动强度很大，特别是在涨水的情况下。雍正元年（1723年），催漕官李绂从江苏泗水前往宿迁途中便遇上了大水，结果“用纤夫二十有三人而虚舟不前”（《穆堂类稿》别稿卷十七）。

此外，短纤还有一项常见的劳动，即牵拉遇浅粮船。从山东临清到直隶通州，因补给少、蒸发快等原因，运河水位较浅，粮船搁浅比较常见，需短纤牵引方能前行。短纤“拉浅”通常是在陆上进行，但有时也在水中完成，“遇到水浅的地方，他们有时需要下水拖船，为免弄坏衣服，他们有时会脱去全身衣服”（《英使谒见乾隆纪实》）。“拉浅”也是一项苦活儿，不但耗费的气力多，而且效果无法保证。道光九年（1829年）六月，就有江西粮船在卫河与汶河交汇的钳口草坝内搁浅，结果“用五六十人引缆，缆绝而船不行”（包世臣：《闸河日记》）。

总的来看，短纤是清代运河社会中的最底层，其劳动是异常辛苦的。白天，他们或面临“雨中泥没胛，河水浩无边”（孙枝蔚：《哀纤夫》）的环境，在湿滑的泥路上“欲进不得声磬磬，十百俯仰同桔槔”（胡敬：《漕船牵夫行》）地艰难跋涉，或陷入“当暑无笠盖，逢寒无袴襦”（《纤代赈》）的境地，经历高温和严寒的考验。到了晚上，短纤要么宿于岸边，饱受霜露之苦；要么通宵赶路，不得片刻休息。此外，“兵吏促行程，执朴相逐驱”（《纤代赈》）也是短纤常会遇到的情况。正是因为有了这些短纤的辛勤劳动，清代漕运才得以保持畅通。为保护纤夫群体，清廷曾下令将患病短纤送往地方上的普济堂或庵堂、道观救治，待痊愈后回籍，如身亡则葬于当地义冢。然而短纤人数众多，“有时力衰尽，沟壑在路隅”（《纤代赈》）的悲惨情形仍时常可见。

短纤的劳动收入

起初，短纤由粮船运丁自雇，雇价由双方协定，故短纤收入鲜有记载。后来，运河沿线部分兵役及无赖棍徒发展成中介，为运丁包揽短纤并趁机抬高雇价。因此，清廷在乾隆五年（1740年）对雇价作了规定：提溜赶帮，每夫每里给制钱一文；打闸，每船用夫一名，给制钱一文。如有兵役等加派短纤、多索雇价者，枷号两月、杖一百（杨锡绂：《漕运则例纂》卷十三）。由此推之，乾隆五年以前短纤拉纤一里或打闸一次的收入应为一文左右。

乾隆五年后，包雇短纤的情况仍未能禁绝，同时又有“催漕员弁，喜作威福，每遇滩坝湾曲之处，概令多加纤夫，稍不遂意，即痛责运丁”情况发生（《清高宗实录》卷二四三）。部分短纤借此居奇，动辄索银一二两方肯受雇。为此，乾隆十年（1745年）规定短纤听运丁自雇，催漕员弁不得逼令多添，违者听巡漕御史查参。与此同时，清廷还对粮船从江苏仪征等地至淮安的短纤雇价作了规定，与此前相比，短纤雇价略有提高。乾隆三十年（1765年），清廷又对部分河段雇价作了规定。至嘉庆初年，短纤雇价又有所提高。

清代短纤雇价虽逐步上涨，但短纤的收入却一直处于较低水平。顺治年间，人夫日挣四十文且不能饱腹（黄冕堂：《中国历代物价问题考述》，第176页）。乾隆五年，短纤每夫每里才给钱一文，“日行尚不过二三十里”（贺长龄：《清经世文编》卷九八），每天所挣仅有二三十文，连吃饱饭都成问题。乾隆十年、三十年，雇价升到每夫每里一文半至两文，短纤日挣三十至六十文，加上物价上涨等因素，勉

强够一天食用之费。嘉庆初年，雇价增至每夫每里五至七文，短纤日挣一二百文。然而此时“生齿日繁，诸物昂贵”，就连天津的虾米也卖到了每斤一百二十五文，短纤日挣一二百文仍属相当微薄。

粮船短纤的大量存在保障了清代运河航运的畅通，推动了运河沿线社会经济的发展。道光以后漕粮逐步改为海运，沿河短纤生计日拙，其中一些经济特别窘困者被迫铤而走险，沦为匪盗，对沿河社会秩序造成一定影响。

作者：龙 圣，系山东大学儒学高等研究院副教授

（编辑 杨珠峰）