

京杭大运河有没有总设计师？

□ 姜传岗

元代大运河的开通，南北两端都是利用自然河流和旧渠道，唯有中间济宁至临清400里河段是人工开挖，其对于京杭大运河全程贯通具有关键的意义。今天，有几个疑问有必要弄清楚：元代大运河究竟是如何开通的？又是谁规划设计的？

有些学者认为，“郭守敬是京杭大运河的总设计师”“郭守敬是京杭大运河之父”“京杭大运河线路的真正设计或规划者便是郭守敬。通过对隋唐大运河的截弯取直，京杭之间缩短行程近800公里，初步奠定了元代迄今京杭大运河的走向和格局”等。

元代京杭大运河是由一人规划设计的吗？有一个“总设计师”吗？对此笔者的看法是否定的。实际上，元代山东运河的开通，是因不同时期的需要分多次开挖而成的，并非成于一时一人之功。

郭守敬是元代著名科学家、发明家，其在天文历法、水利、地理、数学等多方面都有杰出的成就，至元二年（1265年）被任命为都水少监，五年后又升任为都水监，主管全国的水利事务。但郭守敬对整个京杭大运河线路的规划设计，尤其是在山东运河开挖中的作用，文献中却未有记载。据《元史·郭守敬传》所记，至元十二年（1275年）元廷为支持丞相伯颜的南征，打算建立水运站，曾“命守敬行视河北、山东可通舟者”。但郭守敬的行视提出了什么方案，其与运河的开挖有什么关系？对此并未有历史记载。

认为郭守敬是山东运河的勘测、策划者的依据，主要是说他曾受命勘察山东水情，“前后六次往返于济宁和东平之间，行程数千里。”然而关于他的这次勘察，无论是《元史·河渠志》还是《元史·郭守敬传》等正史中都没有记载，只是在《元文类》文献中有一篇《知太史院事郭公行状》有所记述。该文所记的考察，与《元史·郭守敬传》之记载比较契合，但其中并无“前后六次往返于济宁和东平之间”的记载，而只是行视了山东六个地方。从此文中还可得知，他在这次行视中

画了地图献奏给朝廷，但图的内容，在后来开渠中是否被采用，都并无下文。

济州河的开挖却是在其后八年的事，有记载说明济州河方案是直接由都漕运副使马之贞勘察上奏的。实际上，济州河的线路是经南旺至安民山，这与郭守敬所行视的线路根本不同，因此可以说该工程与郭守敬并无重大关系。

元代京杭大运河贯通，济州河只是前期工程，而会通河的开凿才是真正的标志。会通河自安民山至临清全长250里，开通以后，江南漕船从济州河通过会通河到临清入卫河，然后经德州、天津直到通州，基本实现了京杭之间全程的水运贯通。会通河的开挖，其实并无任何预先的设计和规划。其中，更无郭守敬的策划和参与。

在会通河开通之后，至元二十八年（1291年），郭守敬重被任命为都水监，并于次年主持修治了通州至元大都的运河，即通惠河。通惠河全长40里，其作用虽然重要，但与山东运河以及整个京杭大运河比较，不能视之为具有决定性的地位。把通惠河的设计主持者视为京杭大运河的设计主持者是言过其实的。

从整个元代大运河的开掘历程来看，是在不同阶段上分别有多人主持实施的，是一步一步形成的。其线路也是经过了几次变化、修改，先后有多人参与规划和设计，而非始终依照某一种规划或由一人设计而成。其中尤以毕辅国、马之贞、韩仲晖、张孔孙、李处巽等这些具有当地背景的官员，他们的勘察、建言和策划更起了重大的作用。

京杭大运河的开通包含着众多的官员、专家和百姓作出的杰出贡献（有名者和无名者），实为群体的智慧结晶，最根本的还在于广大劳动人民的创造性成果。盲目将一个群体的伟大成果归为某一人规划、设计，属一人之功，而忽视了其背后众多人的贡献和作用，是违背历史真实的。

（作者系山东省运河经济文化研究中心专家组成员）



阿城下闸附近的运河故道。

□杜文景 报道

普通人也能“封神”

□ 于长雷

运河而生的民间信仰，是运河所经之地全体民众共同创造的物质和精神文化，而京杭大运河山东段通航区域在古今变迁中产生了独特的地域信仰，正确理解和感知这种地域信仰，对当今运河文化的传承和弘扬有着重要意义。

人格神大都治河有功

由于南北航运的贯通，山东运河流域特殊的地理环境和社会文化形成了具有多元性和地域性的民间信仰，当地产生了名目繁多的水神信仰，百姓日常供奉的既有土生土长的神灵，也有随着文化交流而被当地接受的外来神灵，同时还有被官方推崇的正祀神灵。这些神灵大致可以分为自然神和人格神两大类。

自然神主要分为河神、泉神、湖神和龙王几类，如真武大帝、金龙四大王、天妃和漳河神等，主要职能是祈雨、治水和保漕。山东境内运河沿岸的居民一方面享受着运河带来的经济效益，另一方面也承受着黄河运河相交引发的水灾以及旱灾。水旱灾害的频发导致民间治水神和祈雨神信仰的盛行，也由此诞生了众多具有特定功能的自然神。

人格神大都因治河有功而被官方封为正祀神灵，受到民众崇拜，享用香火，可分为两类，一是官员，二是地方人士。例如为会通河的疏通作出重大贡献的两位人物宋礼和白英，就分别在济宁南门外天井闸、戴村坝等地被崇祀敬奉。其他的治河功臣也在运河沿岸有被人崇奉的神祠，如运河重镇张秋

韩公祠、刘公祠等。这些人格神的共同特点即为国家所崇祀，因治理运河或保漕之功绩而受封为“大王”“将军”名衔，官方通过确定神灵来传达自己的统治意志，约束民众的行为以及稳定社会秩序。

人神互惠的漕运文化

山东运河流域的民间信仰，传达出群体成员的利益诉求。

明清时期山东运河流域沿岸各种祭祀活动兴盛，庙宇林立，香火鼎盛，大大小小的庙会从头活跃到年尾，祭祀活动是运河沿岸居民生活中十分重要的一个环节。《金瓶梅》中就有关于临清晏公庙的描述：“那时朝廷运河初开，临清设二闸，以节水利。不拘官民，船到闸上，都来庙里，或求神福，或来祭愿，或讨卦与筮，或做好事。也有布施钱米的，也有馈送香油纸烛的，也有留松蒿芦席的。”晏公庙是祈愿大运河运输安全和致富的祠庙，运河船只的搭乘者希望通过祭祀和祈愿，以及占卜和献物等宗教活动，尽可能地降低运输过程中的危险。《山东黄河民俗》中也有关于船工和水手祭拜金龙四大王的描写。

人们对神灵的崇拜不仅局限于希望在现实中得到解脱和实现世间的幸福，更是表达了强烈的世俗需求，务实性和功利性始终贯穿其中，体现出一种人神互惠的漕运文化。由于长期饱受黄河水患以及旱灾的威胁，风调雨顺便成为人们最大的心愿，百姓把对这种美好生活的期望寄托在各种治水神和祈雨神身上。运河区域的神灵都具有特定的功能，都是为了满足地域民众的需求而产生的，人们不会无缘无故去进行祭祀，所有的

祭祀和宗教活动都是为了用香火和贡品来换取世俗生活中的福运和利益。

民间信仰同时也对地域社会的建构发挥着作用。人们所祭祀的对象大多与地方家族紧密相关，在鲁西地区，村落社区往往由数个家族组成，存在多种神灵信仰，地方家族往往会选择其中的一种或多种神灵加以崇祀，作为增强家族凝聚力和认同感的重要手段，各村社每年都要举行几次集体祭神仪式，如民俗节日、春祈秋报等。人们通过举行共同的祭祀活动和宗族活动，增强社会群体凝聚力，强化地方文化认同感和归属感。

集体文化记忆的共鸣

运河沿岸的民间信仰是运河的伴生文化，是运河所经之地全体民众共同创造的物质和精神文化。正确看待这种地域性的民间信仰，既要看到它属于历史落后因素的一部分，同时也要看到它作为运河文化的一部分，有其自身的合理性和社会性。

民间信仰作为一定空间内的集体记忆，如今，在内涵和形式上都要进行重塑和再创造，重建公众与运河的关系，取其精华，去其糟粕，属于封建迷信的有害部分应当去除，引导民众正确认识民间信仰及其发展历史，而其中具有社会文化价值的部分可以保留下来，如相关神话故事、除去神灵祭祀只具有娱乐性的庙会等民俗，通过民众喜闻乐见的方式使运河文化重新焕发生机。通过合理利用运河资源，发展运河旅游文化产业，依托运河带动沿线经济良性发展，以经济带动文化，从增强运河人家对运河的感知和认同着手，进而使运河文化获得传承弘扬。（作者系聊城大学研究生）



京杭大运河荆门闸。

□杜文景 报道

文化聊城的运河印记

□ 郑民德

明清时期京杭大运河贯穿聊城，带来了大量的人流、物流、商品流，使聊城繁华异常，号称“江北一都会”，有“漕挽之咽喉，天都之肘腋”之誉，为畿南重埠。当时运河之中帆樯林立、两岸货物山积，城中肩摩毂击、车水马龙，一派兴旺发达景象。

聊城是京杭大运河上的河政中心，便利的运河交通促进了聊城商业市场网络的形成及物流传输速度的加快，吸聚了南北商帮与客货，使聊城成为华北著名的商埠与码头。无论是日常的衣食住行、婚丧嫁娶，还是城市的饮食业、服务业都深受运河文化的影响，具有兼收并蓄、开放包容、融会贯通的特点，深刻凸显了明清聊城运河名城的历史地位。

河政中枢，水工要地

聊城段运河属会通河，该河始凿于元世祖忽必烈时期，完全为人工开挖，在京杭运河中以治理难度大、船闸众多、水源匮乏而著称，号称“闸河”或“泉河”，是中央政府重点关注的对象。明朝时期曾在聊城张秋镇设北河工部分司衙门，派遣工部郎中担任主管，负责济宁至天津段运河的管理、治理及漕运事务。清代又置河东道总督于济宁，管理山东、河南黄运两河的防洪抢险、工程建设、水道疏浚等事宜，其属官包括山东运河道、兖沂曹济道等道员，张秋厅、捕河厅、泉河厅、上河厅、下河厅等管河通判，其中张秋厅驻聊城张秋镇、上河厅驻聊城城。

聊城河政中枢地位的形成与其水陆交通优势明显、水利工程众多密不可分。元代之前，聊城并无水陆优势，交通闭塞，境内的徒骇河、马颊河不具备航运条件，民众主要从事农业生产，受水患、旱蝗影响严重。会通河开凿后，特别是明初工部尚书

宋礼疏浚山东运河，拓宽水道，运河通行效率提高，商货往来频繁，聊城等沿河城市随之兴起。明清王朝为维护好京杭大运河这一交通要道与经济命脉，保障漕粮按时入京，在聊城运河段设置了大量的管河官员，并通过一系列的水利工程以控制水源，维持漕船的通行。

明初浚会通河，自济宁至临清置15闸，加上元代所建，达30余座，呈梯级分布，通过复合闸的形式提高通行效率，聊城境内有张秋荆门上下闸、阿城上下闸、七级上下闸、周家店闸等十余座船闸，是漕船航行的关键区域。清初期，为进一步完善河政建制，设上河厅驻聊城，主管为正六品的通判，管辖聊城、堂邑、博平、清平、临清等处河道270余里，另兼管馆陶县卫河180里。

明清河政官员的设置及相关水利工程，对于聊城运河的长期通行具有重要意义，其梯级船闸技术，对于今天的航运设施建设也具有很大的启发价值，保留下来的古船闸属大运河重要物质文化遗产，对于运河史研究、运河文化带建设、大运河国家文化公园建设弥足珍贵。

经济中心，商业名埠

明清京杭大运河为聊城带来了繁荣，其商业发展水平在山东，乃至华北都位列前茅。会通河初浚，因商货络绎不绝，商贾往来频繁，经山东巡抚陈济建言，于聊城、临清、德州等处设置税关，征收商税，以裕国库。当时聊城的知名产品有棉花、梨枣等，大量南北商人聚集聊城，收购土产，然后通过运河销往四方，获取利益。聊城土著民众也受经商文化影响，不再局限于农业生产，“逐时营殖”，无论是衣食住行，还是日常用度，竟崇奢华，民有恒产者众多。万历年间，聊城经济达到鼎盛，四方商贾云集，店铺林立，客商远自辽海、岭南诸地，或于聊城置店经营，或以聊城为转运枢纽，通过运

河、官道售货全国各地。

清朝建立后，聊城商业进一步发展。大量外地商人前来聊城经营，建立了山陕会馆、苏州会馆、江西会馆、赣江会馆、武林会馆等商业会馆，从事粮食、典当、棉花、布匹、茶叶等行业，并通过会馆联络乡情，强化竞争，融入当地社会。在诸商中尤以晋商实力最为雄厚，“东郡商贾云集，西商十居七八”，这些商人非常善于经营，南北转运博弈，巨者营业额达数十万两白银，仅修建的山陕会馆就耗资白银6万余两，形成了占地3000余平方米，包括山门、过楼、戏楼、左右夹楼、钟鼓楼、南北看楼、关帝大殿、春秋阁的庞大建筑群。

明清时期运河对聊城商业影响巨大，运河兴则商业兴，运河衰则商业衰，充分体现了运河与城市发展休戚相关、命运与共的关系。运河不但为聊城带来了商贾、客货，而且也促进了市场网络的形成与城市商业空间布局的合理，对于民众物质生活的提高与精神生活的丰富也具有重要的意义。

名人辈出，文化圣地

明清经济的发展为文化的兴盛奠定了物质基础，涌现了一大批仕宦家族与文化名人。明清聊城的书院有东林书院、龙湾书院、光岳书院、阳平书院、启文书院、摄西书院等，这些书院一般由知名学者或致仕的官员讲学，内容以儒家经典为主，同时兼涉百家之学，一时文运大开，士子云集，“科目鼎盛，贤士辈出”，培养了一大批学者，

从而为仕宦家族的出现及文化的兴盛奠定了基础。

在深厚运河文化熏陶下，明代聊城出现了监察御史丁志方、工部侍郎王汝训、按察副使傅光宅、东阁大学士朱延禧等，清代则有开国状元傅以渐、刑部侍郎任克溶、内閣学士兼礼部侍郎邓钟岳、江南河道总督杨以增等，这些官员一方面展现自己的治国才能，同时又传承家学，造福桑梓，为聊城文化的传承与弘扬作出了重要贡献。

明清聊城文化的繁荣也体现在刻书业、木版年画业、饮食业等方面。聊城刻书业最早起源于明代中后期，至清嘉庆、道光时达到鼎盛，其中知名者有业业德、有益堂、宝兴堂、善成堂等20余家，大者甚至在全国各地设有分号，这些刻书店铺既负责刻书，同时也出售所刻书籍，产品沿运河销往十余省。刻书业的兴盛也刺激了藏书业的发达，聊城海源阁为江南河道总督杨以增所建，与“铁琴铜剑楼”“亩宋楼”“八千卷楼”并称四大藏书楼，有藏书20余万卷，其中宋元刻本颇多。

除刻书业外，聊城的木版年画也具有相当高的知名度，明清时期与天津杨柳青、苏州桃花坞并称为运河区域。聊城木版年画源于张秋镇，后传播至东昌府、堂邑县等地，最初由陕陕商人经营，后本地民众经营者也颇多，产品人物朴实、线条流畅，主要以神

灵、戏曲人物、童子、耕织农作、历史故事为主，反映了古代的民俗文化及农耕文化，与普通民众的生活息息相关，销往晋冀鲁豫与东三省，有着较高的知名度。

明清两朝聊城的饮食文化也兼收并蓄，丰富异常，除铁公鸡、熏枣等知名品牌外，其他茶点、海味、小吃也是不计其数。较大的酒店有运河畔的蛤蟆楼、天一坊、福聚园、会贤楼等，每天都聚集大量南北客商，热闹异常，其他一般的茶铺、肉铺、饼铺也是数量众多，适合普通百姓消费。

运河促进了聊城文化的繁荣，影响了地方社会数百年之久。大量文化名人的精神财富传承至今，成为聊城人内心深处的文化基因，而其他物质、非物质文化遗产也有着重要的价值，成为国家大运河文化带建设、大运河国家文化公园建设的重要组成部分，不断造福着聊城人民，生生不息，代代流传。

（作者系聊城大学运河学研究院副院长）

