



庆祝淮
建市60周年
特刊



人文淮北

RENWENHUAIBEI

淮北市传媒中心



HTTP://WWW.HBNEWS.NET

2020年4月6日 星期一 编辑/版式 程文 / 孙维维 校对 杨素侠

G01

淮北，隋唐大运河从这里流过

■梁松涛 王守明



隋唐大运河遗址。 ■摄影 记者 万善朝

隋唐大运河古船出土现场。

1999年，修路时的发现

“今天已无法考证是哪一个农民工的锄头动了历史。”市公路局路桥工程师封浪说。

“也许不是锄，也许是农民工操作的现代化的机械，也许不能说具体是哪一个人搅动了历史，是一群农民工在没有想到的时间没有想到的地点，在没有任何历史文化准备的情况下偶遇了历史。”

1999年，市公路局在对泗永路进行拓宽时，在柳孜集施工现场，出土了大量文物。

消息不胫而走。

消息引起我市的高度重视。施工现场很快得到了封闭，保护。

泗永路系指从安徽泗县到河南永城的省级公路。该路从东向西横贯濉溪县境40余公里。

封浪对当时情况记忆犹新。“在1998年市公路局对该路百善以东路段进行改建时，就出土了唐宋时期的陶瓷器、铜钱等文物。1999年在百善以西路段柳孜集公路转弯取直施工时，又发现了大量的瓷器等文物，还发现了地下埋藏的沉船和石构建筑文化遗迹。”

他认为，“1999年的发现是1998年文物出土的延续，是事件的发展，是故事进入了高潮。”

联系1998年和1999年不同地点出土文物红线的，是一条已经湮没在历史厚土中的长河——隋唐大运河。

有关部门初步认定，柳孜集文物出土处是隋唐大运河遗址。

名列当年十大考古新发现

安徽省文物考古研究所研究员阙绪杭参加了1999年考古发掘队。

他在《柳孜隋唐大运河遗址的考古成果及其意义》一文中记录：“经国家文物局批准，省考古所和淮北市博物馆、濉溪县文物管理所组成考古发掘队，在新路基（泗永路转弯段路基——记者注）上选定两个点进行发掘。一号发掘点，目的是解

决石建筑遗存的结构和性质；二号发掘点，目的是解决运河内涵及沉船遗存情况。”

考古发掘工作进行得非常艰苦，天气炎热，发掘场地狭窄，同时又处于集镇的十字路口，交通不便。为弄清石构建筑的轮廓，经几次布方，方才将其平面界限找了出来，平面已遭严重破坏。

据濉溪县志记载和当地老人介绍，两者印证，在此石构建筑北40米处，新四军在此挖战壕时曾发现石条，之后石条不断被挖出来，大集体时又几次组织人力挖出很多石条，用于建牛屋修堤坝等。此处石建筑被保存是因为上面盖有房屋而没有被发现。

为了了解其结构和性质，对其西南部和北部一段断面进行了发掘。北部石壁立面规整陡直，存深5.05米，以下有夯筑基础。东西两侧石壁立面有阶式出檐。南壁由下而上为飞檐砌法。经考古、古建筑专家现场考察，初步认为这一石构建筑为运河岸边的货运码头。

发掘周期长达200多天。此后，柳孜运河遗址被国务院公布为全国重点文物保护单位。该次发掘成果被国家文物局评为1999年十大考古新发现。

隋唐大运河与通济渠

历经三国两晋南北朝，中国在结束了三百余年的大分裂后，至隋而再一次天下统一，是一次历史的大进步。

隋大业元年（公元605年），隋炀帝下令开通济渠。史料记载：隋炀帝“命尚书右丞皇甫议发丁百万开通济渠，自西苑（今洛阳）引谷洛水达于河（黄河，以下河亦指黄河），自板渚（今荥阳）引河入汴，引汴入泗，以达于淮。渠广40步，傍筑御道，树以柳”。

大业四年（公元608年）开永济渠，“诏发河北诸郡男女百余万，开永济渠”直通涿郡。

隋炀帝时期开凿、疏通的南北运河分为通济渠、邗沟、江南运河、永济渠等4段，沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水

系，全长2700余里。建成了以洛阳为起点的，北达北京（涿郡），南通杭州（为行文方便，记者在此处使用现地名）的“>”形大运河（有人称之为扇形）。

经有关部门测量，通济渠长约650公里。

通济渠自开凿以后，即成为隋唐两朝联系中原和东南地区的交通运输大动脉，当年的运河是“公家运输、私营商旅、船舶相接”，通过这条河，公家漕运保证了洛阳、长安（西安）、汴梁（开封）等三朝京城和北方城市的物资供应，私家商旅促进了全国物资的交流，由此也带来了运河沿岸城镇商埠的兴起。

通济渠南北二线说

古人的记载过于简略，以至于随着时间的推移，隋唐大运河的具体走向，这一本来不成问题的课题，也成了国内运河研究人士争论的问题。

这主要是因为通济渠有南北两线的说法。

北线先从一首词说起。

汴水流
泗水流
流到瓜洲古渡头
吴山点点愁
思悠悠
恨悠悠
恨到归时方始休
月明人倚楼

这首《长相思》词为唐白居易所作。从这首词中可以看出，至少在白居易的时代，或者说是白居易时代的其中一段时间，运河是由汴入泗流到瓜洲（扬州，长江方向的）。

泗水，即会合南清河而自兖徐南下入于淮者也。（程大昌《禹贡山川地理图·宋武开入漕取长安答客问》）
汴水，《水经》上说，……“发源于阴沟，东流过梁郡蒙县的北面，叫做获水。下游经过萧县南面，徐州北面，入于泗水。（转引自《中国运河史料选集·第六章·编者按》）
由汴入泗，这是北线。

另一种说法主张通济渠直接由汴从商丘东南流入淮，不先会合泗水。这里又有二种不同的说法，一说汴水入淮，是利用薪水故道；一说是将汴水接入涣水——今浍河。如岑仲勉《隋唐史》卷认为，炀帝时“采较直的路，由商丘东南经夏邑、永城、宿、灵璧、泗等县而会淮，不入泗水。”

后人整理这方面的资料，得出南线走向的大致结论是系自河南荥阳的板渚西接黄河，东南至盱眙经原有水道接入长江，共历现今三省十八县（市）。自西向东顺序为河南省的荥阳、郑州、中牟、开封市、开封县、杞县、睢县、宁陵、商丘、虞城、夏邑，安徽省的濉溪县、宿州市埇桥区、灵璧县、泗县，江苏省的泗阳县、盱眙。

此十八县中，一般引用的史料记载为十七县，缺安徽省的濉溪县。1950年代，原宿县行政区划调整，自南向北纵贯宿县西半部设濉溪县；东半部仍名为宿县，后沿革为县级宿州市、埇桥区。（今淮北市市区系濉溪县北部及萧县部分地区组合而成。）现在埇桥区不和河南永城接壤，中间隔着濉溪县。

此为南线说。

隋唐三代运河与柳孜大发现
按照《中国运河史料选集》书中的观点，隋时通济渠走的是北线，至唐向南移动。“汴水东流，经彭城县北而东入于泗，不知何年改流从夏邑、永城、宿州、灵璧、虹县（今泗县），至四、盱眙两城而入淮。”

在上书中还同时指出，宋代汴河（当时已经不称通济渠了，运河一词此时尚未使用——记者注），由开封历陈留、睢州、商丘、夏邑、永城、宿州、灵璧、泗县，在青阳镇东南入洪泽湖（当时该湖尚未形成，应为淮河）。根据各地方志记载，当时汴河所经各城市，商业交通，都相当发达，如宿州、灵璧、泗州旧城，都跨汴河两岸。不过自元朝至元二十七年黄河决口以后，汴河故道久湮。

从此，古汴河故道在淮北大地上消失了。

柳孜隋唐大运河的发现，作为一个“节点”，有力证实了南线的存在，起到了补正史的作用。

柳孜运河节点的发现，同时证明，南线说还有值得商榷的地方，因为这条线路既没有采用薪水故道——或者这就是薪水故道，也没有汇入浍河——或者这是曾经浍河？或者是不是可以这样解释，在一次次黄河泛滥与夺淮入海时，一次次地改变了黄淮海平原地区的河道水系。黄河所带的泥沙不断地淤积着壅口的河道，又不断地冲刷出新的替代河道。

从历史更大的时间跨度上看，南线北线，未必不可以称之为复线——北京至上海，有多条公路可走，以今推古，未必不如是。或者，在一段时间内，因为黄河泛滥而造成的河道改流，水系重新洗牌，而大运河作为南北交通的载体，有时主流走南线，有时主流走北线；或者北线为干线，南线为辅线；再或者南与北之间出现不定期的“钟摆”。会不会有这种可能呢？

柳孜隋唐大运河的发现，作为一个“节点”，有力证实了南线的存在，起到了补正史的作用。

柳孜运河节点的发现，同时证明，南线说还有值得商榷的地方，因为这条线路既没有采用薪水故道——或者这就是薪水故道，也没有汇入浍河——或者这是曾经浍河？或者是不是可以这样解释，在一次次黄河泛滥与夺淮入海时，一次次地改变了黄淮海平原地区的河道水系。黄河所带的泥沙不断地淤积着壅口的河道，又不断地冲刷出新的替代河道。

从历史更大的时间跨度上看，南线北线，未必不可以称之为复线——北京至上海，有多条公路可走，以今推古，未必不如是。或者，在一段时间内，因为黄河泛滥而造成的河道改流，水系重新洗牌，而大运河作为南北交通的载体，有时主流走南线，有时主流走北线；或者北线为干线，南线为辅线；再或者南与北之间出现不定期的“钟摆”。会不会有这种可能呢？

大运河在濉溪境内的走向

1984年，中国唐史学会、杭州大学、江苏省社科院、安徽省社科院、河南省史学会组织的“唐宋运河考察队”，于7月14日至8月25日，沿浙东运河、江南运河、邗沟和唐、宋汴河故道，作了一次实地考察。

据这次考察提供的资料显示，安徽省泗县及河南省永城段大运河的走势基本与现有公路一致。换一句话说就是现有公路线形与路基的选择在很大程度上利用了大运河的残体。运河西起濉溪县铁佛刘庄与永城相接，东至四铺乡石杆子入宿州市境，在县内长40.8公里。

因为多年来皖北地区黄河泛滥，夺淮入海的种种“劣迹”，携带着大量泥沙的黄河水流在一年年的淤积中把本应切入地表、低于地面标高的河床填成了悬河，为了对抗洪水人们又一次次地在治河过程中筑高大堤。因为某种原因，河道淤塞废弃以后，河床及两侧的河堤在淮北一望无际的大平原上更显得突兀高耸。

历史进入20世纪，当一种新的更为便捷的汽车运输方式成为主流，公路便在淮海大地上修建起来。公路建设的一个特

点是高程高于地面。这样，利用运河河道或者河堤筑路，以减少填方工程量，就成了非常自然的选择。

同时，这次“唐宋运河考察队”还发现，在濉溪县境内的泗永公路（考察队所称的宿永公路系泗永路其中宿州至永城段），走的是古运河河床，而不是河堤。这段公路，当地民间说法叫“槽子路”。据说，上世纪50年代的宿永公路，在两道河堤中间，在河堤外侧的农民，只能听到汽车喇叭声，看不到行驶的汽车。那时北堤宽约40米，高出平地5米左右，南堤宽约20米，高出地面3米到4米左右。河床高出地面2米左右。

从上世纪50年代到70年代，年复一年的农田基本建设，使泗永公路两侧的河堤逐渐难平。时至21世纪，只留下二道近似东西走向的坡带。

如今走在泗永路上，还可以看到南侧随柳孜延伸的一条土堤，高约1米左右，在百善镇到四铺乡的道路上看尤其明显，当时农民称之为“障堤”。

所以，1985年中国唐史学会编辑的“访古”文集中，有不少学者指出：通济渠修筑目前尚难下结论，只有通过系统的考古发掘资料，来印证文献记载，才能下结论。现在，也只好求同存疑。

柳孜集的考古大发现，为1985年的“存疑”做了解答，也为通济渠南线的存在提供了实物证据。

为什么是柳孜

通济渠南线650公里，为什么会在柳孜首先出土大运河遗址？

柳孜，又叫柳江口，唐宋元明皆为商贾云集的大镇。镇址建于汴河南岸上。《宿州志》载：明代柳孜镇有“庙宇九十九座，井百眼”。明代柳江口，由于大运河淤塞而没落，但仍可见唐宋小镇之盛况。柳孜现存宋碑两块。其一为“天圣塔碑”，完整无缺，碑文载：该碑立于天圣十年（公元1032年）二月七日，其中助缘修塔者有“右班直、前柳孜镇兵马监押巡检张处仁，左侍禁、柳孜镇兵马监押兼巡检亢裔”，兵马监押兼巡检掌管捕盗贼，屯驻兵甲训练差使，一般设置于州、县或控扼要害之地。柳孜镇设有“兵马监押兼巡检”，可见其地处要冲之地。

另据史载，唐咸通九年（公元869年），藩镇割据，虎视眈眈，派部将姚周、屯兵柳孜，控扼漕运，以断京师粮路。康承训将兵7万围困柳孜。宋时，杨存保曾与金兵战于柳孜，亦为控扼漕运。

柳孜现在虽为淮海大地上一普通村落，但历史上曾经地要冲，控扼漕渠，商旅聚会，百货转输，可谓历史厚重。柳孜运河考古成果也表明，当年的柳孜镇人口众多，客流如织，既是漕运中转码头，又是较多的商品集散地，一派繁华景象。

申遗成功，淮北有了第一张世界文化遗产城市名片

2014年6月22日，从第38届世界遗产大会上传来喜讯，中国大运河项目作为文化遗产正式列入《世界遗产名录》，成为我国第46项世界遗产。这也意味着，凭借柳孜运河遗址遗产区入选其中，成为大运河申遗城市之一的淮北，有了第一张世界文化遗产名片。

历史是根，文化是魂。今天，作为世界文化遗产城市的淮北更令人向往。以保护运河遗址为基础，以利用运河文化为抓手，中国陈谷·绿金淮北将在世界文化遗产这块金字招牌下，以柳孜运河遗址为着力点，做强、做大柳孜隋唐运河文化旅游品牌，全力推进定位于科研、游览、观光、休闲等功能的柳孜隋唐运河国家考古遗址公园建设，为世人展示历史的、真实的大运河文化。

市文旅局负责同志表示，世界文化遗产对一座城市来说，是最好的文化代言，也是在世界范围内扩大城市文化影响力的最佳途径。申遗成功，柳孜运河遗址不仅成为申遗地淮北的城市符号、文化名片，更是转型发展中的淮北，把文化优势化为经济优势、提升城市知名度和美誉度所交出的一张新答卷。



再现隋唐古运河繁荣景象的木刻画。