

原创性声明

本人郑重声明：所提交的学位论文，是本人在导师的指导下，独立进行研究所取得的成果。除文中已经注明引用的内容外，本论文不包含任何其他个人或集体已经发表或撰写过的科研成果。对本文的研究作出重要贡献的个人和集体，均已在文中以明确方式标明。本声明的法律责任由本人承担。

论文作者签名：陈俊志 日期：2008.4.15

关于学位论文使用授权的声明

本人同意学校保留或向国家有关部门或机构送交论文的印刷件和电子版，允许论文被查阅和借阅；本人授权山东大学可以将本学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，可以采用影印、缩印或其他复制手段保存论文和汇编本学位论文。

(保密论文在解密后应遵守此规定)

论文作者签名：陈俊志 导师签名：张金龙 日期：2008.4.15

中文摘要

中晚唐五代（安史乱后至北宋建国）这一历史时期内，开封由一个普通城市经过跨越式发展，其政治地位一举超过自秦汉以来始终是统一帝国都城的长安与洛阳，以公元960年北宋定都开封为标志，开创了中国都城发展史上一个崭新的纪元。与此同时，洛阳的地位却一蹶不振，失去了原来都城或准都城的特殊地位，在经过后唐一朝的回光返照后，再也没有任何王朝于此定都。本文即意在解答中晚唐五代时期都城由洛阳到开封变迁的原因。

文章首先分别介绍了洛阳和开封的地理环境以及唐代之前的历史概况，接着陈述中晚唐五代时期洛阳衰落和开封崛起的客观历史过程，然后围绕着漕运这个中心从四个方面对其原因进行了分析。第一，唐廷失去河北和江淮经济的崛起造成唐朝经济地理和财政形势的变化，促使唐廷愈来愈倚重通过汴水来获得江淮地区的财富，因此处于汴水咽喉位置的汴州的地位就愈加上升；第二，裴耀卿的漕运改革造成洛阳失去漕运中心的地位，刘晏的漕运改革造成开封获得该地位；第三，唐代宗和德宗时期一系列围绕着运河进行的军事争夺进一步促使开封成为维护漕运安全的第一重镇；第四，也是最关键的，洛阳的漕运条件渐渐逊色于开封。随着气候变迁和生态环境的恶化，由开封到洛阳的航运条件不断恶化，水量越来越少，季节差越来越大，在一年中可以用来运输的时间不断缩短，黄河河道本身、汴口、汴河通航状况都不尽如人意。在古代社会的技术条件下，既然无法改善漕船的运输能力，那么缩短运输距离就成为唯一的选择，从长安到洛阳再到开封恰恰符合这一缩短运输路线的规律。正如笔者在文中的分析，开封至洛阳的水上运输是整个通济渠最为艰难的一段。这一点最终决定开封彻底取代洛阳并一跃成为国都，开创了其城市史上最为辉煌的一页。文章接下来通过详尽分析漕运在五代各朝都城抉择过程中的决定性作用来透视开封的确已经完全胜过了洛阳的漕运之利，从而凌驾于洛阳之上，成为国都。文章最终得出结论：中晚唐五代时期，江淮经济的崛起和漕运改革使开封取代了洛阳的漕运中心地位，逐渐发展成为漕运重镇和经济重镇；唐廷和藩镇之间关于运河的争夺，促使开封从漕运重镇进一步发展成为军事重镇。而由于唐代中期以来黄河和汴水的运输条件的逐渐恶化，洛阳失去了联系东南经济基地的可能。从此，中原王朝的首都无法挽回地转移到了东部平原的大运河沿岸，首当其冲的自然是全国漕运枢纽的开封。

本文在某种程度上解决了五代北宋为何定都于开封而不是洛阳这一问题。其创新点在于：第一，明确指出了洛阳丧失国都地位的根本原因在于失去“漕运之利”；第二，揭示了开封洛阳两城地位消长密切相关的客观事实，而其中关键原因是生态环境和交通条件的变化；第三，初步探讨了生态环境变化与某个城市兴衰命运的联系。

关键词：中晚唐五代；洛阳；开封；定都；漕运

ABSTRACT

In the historical period of Middle and Late Tang and Five Dynasties (from the Insurgency of An and Shi to the founding of the Northern Song Dynasty), with the development by leaps and bounds, the political status of Kaifeng exceeded that of Chang'an and Luoyang which had been the Capital of Empire since the establishment of Qin and Han Dynasty. Marked by becoming the Capital of Northern Song Dynasty in 960 AD, Kaifeng created a new era in the development history of ancient China's Capital. At the same time, from the capital or quasi-capital, the status of Luoyang became lower and lower. Except Hou-Tang Dynasty, no dynasty settled its capital in Luoyang any more. This paper was intended to answer the question that why the capital of Empire changed from Kaifeng to Luoyang in the period of Middle and Late Tang and Five Dynasties.

To begin with, the paper introduced the geographical environment and the historical overview before the period of Tang Dynasty of Luoyang and Kaifeng; and then the paper presented the objective historical process when the political status of Luoyang went to fade and that of Kaifeng went to rise in the period of Middle and Late Tang and Five Dynasties; and then, with water transportation of grain as the center, the paper analyzed the reason in four aspects. First of all, the lost of Hebei and the development of Jianghuai's economy caused the change of economic geography and financial situation of Tang dynasty, and Tang government increasingly relied on Bian Channel to get the wealth of Jianghuai, as standing in the deadly location of Bian Channel, so the status of Bianzhou became more and more important. Second, the reformation of water transportation of grain made by Pei Yaoqing made Luoyang lost the status of the center of water transportation of grain and the reformation of water transportation of grain made by Liu Yan made Kaifeng get this status. Third, in the period of Tang Daizong and Tang Dezong, a series of military contend around the controlling of the Channel made Kaifeng become the most important city in safeguarding the security of water transportation of grain; The fourth and the most pivotal aspect, the conditions of the water transportation of grain of Luoyang was gradually worse than that of Kaifeng. As the change of climate and the deterioration of the ecological environment, the shipping conditions from Luoyang to Kaifeng became worse and worse—the water of the river became less and less, the change between seasons became bigger and bigger, the time in a year that could be used to be transported became shorter and shorter. The shipping conditions in Yellow River, Biankou and Bian Channel were not satisfied. With the technology in ancient times,

since people could not improve the transport capacity, shorten the transport distance was the one and only choice. From Chang'an to Luoyang and then to Kaifeng was precisely accord with the route to shorten the transport distance. As the writer's analysis in the paper, the transport from Kaifeng to Luoyang was the most difficult tenor in the whole Tongji channel, and which made Kaifeng completely replaced the Luoyang's status and became the Capital of Empire. It created the most glorious chapter in the city history. Next, the paper analyzed the decisive role of the water transportation of grain in the choice of the capital in the period of Five Dynasties, and then made the conclusion that the advantage of the shipping conditions of the water transportation of grain of Kaifeng was do better than that of Luoyang, so in replaced of Luoyang, Kaifeng became the Capital of the Empire. The paper finally came to the conclusion: In the period of Middle and Late Tang and Five Dynasties, the development of Jianghuai's economy and the reformation of the water transportation of grain made Kaifeng replaced Luoyang and then gradually developed into the center of the water transportation of grain and the center of economic; In the period of the Middle Tang, the struggling for the controlling of the water transportation of grain between the government and Fanzhen made Kaifeng develop into a military stronghold. As the deterioration of shipping conditions in the Yellow River and Bian Channel since the Middle Tang, Luoyang completely had no probability to connect the station of economy in Southeast. Since then, the capital of the Empire irreparably transferred to the shore of the Channel in eastern plain, and as the center of the water transportation of grain, it was obvious that Kaifeng stood at the edge to be the Capital of the Empire.

To some extent, the paper answered the question that why Kaifeng but Luoyang was the Capital in the period of Five Dynasties the Northern Song Dynasty. There were mainly three innovations in the paper. First, it pointed out the essential reason of Luoyang lost the position of capital was Luoyang had no advantage in the water transportation of grain. Second, the paper revealed the fact that the decline of the status of Luoyang and the growth of that of Kaifeng related closely, and the pivotal reason was the change of ecological environment and traffic conditions. Third, the paper discussed preliminary the connection between the change of ecological and the prosperity or wane of a city.

Keywords: the period of Middle and Late Tang and Five Dynasties; Luoyang; Kaifeng; settle capital; the water transportation of grain.

一、绪论

(一) 选题旨趣

1985年，中国古都学会在洛阳召开了第三次学术研讨会。会上，史念海先生提议创立中国古都学，并初步对其进行了定义：“中国古都学是研究中国古都的形成、发展、萧条或至于消失，或经过改革成为新的城市的科学。”并且进一步指出：“这些都城在演变的过程中是有一定的规律的。中国古都学不仅研究这些古都演变的过程和现象，而且研究其中演变的规律，研究出这些规律以为当前建设的参考。”^①本文即意在探讨洛阳衰落和开封崛起之间联系的规律。

中晚唐五代（安史乱后至北宋建国）这一历史时期内，开封由一个普通城市经过跨越式发展，其政治地位一举超过自秦汉以来始终是统一帝国都城的长安与洛阳，以公元960年北宋定都开封为标志，开创了中国都城发展史上一个崭新的纪元。与此同时，洛阳的地位却一蹶不振，失去了原来都城或准都城的特殊地位，在经过后唐一朝的回光返照后，再也没有任何王朝于此定都。

五代北宋放弃洛阳而定都开封，在中国古代都城史上是一个重大转折。在此之前，中原统一王朝的都城都位于大陆的腹地，并且主要是在关中和洛阳这两个盆地之间进行选择。而此后，中原统一王朝的都城就不再眷顾这两个地方，而是转移到了东部平原的大运河沿岸，如开封、杭州和北京。中国都城选址的这一根本性变化具有极其重要的意义。自日本学者内藤湖南在其名著《概括的唐宋时代观》中提出“唐宋变革期”这一概念以后，京都学派的学者对这一命题作了进一步的阐述，宫崎市定在其《东洋的近世》一文中指出：“五代和宋以后，中国舍弃交通不便的长安、洛阳，把国都移往交通都市和商业都市的开封，正揭示了这种讯息，也在一个方面表现了宋代社会的近世性格。”^②他把定都于开封视为中国由中世变为近世的标志，并且明确了都城位置与社会经济形态之间的关系：“从经济上纵观中国的历史，由古代至中世是内陆地区中心的时代，而由宋以后至近世变为运河地带中心的时代，再降至晚清开始，则是海岸中心的时代。”^③因此，可以认为我国古代都城从长安洛阳转移至开封是唐宋变革期的一大表现。

同时我们的疑问也随之而来：为什么五代北宋放弃了传统古都长安和洛阳而选择了从未有过建都史的开封作为新的帝国都城？正如清代学者王鸣盛在其《十七史商榷》卷九四“梁有两都”条所提出的疑问：

① 史念海：《中国古都和文化》，中华书局，1998年，自序第1页。

② （日）宫崎市定：《东洋的近世》，刘俊文主编《日本学者研究中国史论著选译》第一卷《通论》，中华书局，1992年，第164页。

③ （日）宫崎市定：《东洋的近世》，刘俊文主编《日本学者研究中国史论著选译》第一卷《通论》，中华书局，1992年，第170页。

愚谓自汉及唐为都之地甚多，著者莫如关中，次洛阳，其次金陵，即僭伪割据，无都汴者，不意朱梁凶丑，忽创都于此，汴本非可都之地，而晋、汉、周皆因之不改，惟后唐都洛阳，至石晋仍迁于汴。而赵宋且运臻二百，流俗口传动辄称为汴梁，犹是凶丑之遗，亦可异矣。

事实上，从朱温决定定都开封以来，关于都汴还是都洛的争论贯穿了整个五代和北宋的历史。最有名的一次是在北宋初年，开国皇帝赵匡胤想要效法汉唐建都洛阳，但被众大臣劝阻没有成功（详见下文）。到了北宋中期，范仲淹旧事重提，再“论建都之事”作为他改革计划的一部分。他对洛阳和开封在整体上进行了评价：“洛阳险固，而汴为四战之地，太平宜居汴，即有事必居洛阳。当渐广储蓄，缮宫室。”^①范仲淹的看法指出了定都开封的致命缺陷，也代表了大家对开封的普遍认识。即便是那些支持都汴的人也不得不承认，相对于洛阳，开封作为都城的劣势极为明显：开封位于黄淮大平原的腹地，四周无险可守，而五代北宋时期的幽云十六州沦陷于契丹之手，从作为辽之南京的幽州（今北京）到开封之间除了黄河以外几乎是毫无阻碍的平原，擅长骑兵作战的契丹随时都有可能长驱深入直逼开封，澶渊之盟就是一个明证。这对于北宋的国家安全无疑是一个致命的威胁，就像一颗定时炸弹，时时刻刻悬于北宋君臣头顶之上。

既然定都开封的劣势如此明显，也为众人承认，那么为什么五代北宋历代君主最终没有选择洛阳？尤其是北宋的开国皇帝赵匡胤，他本人就出生在洛阳的夹马营，出于传统的“衣锦还乡”情结，加上洛阳的深厚帝都基础，迁都于此合情合理，但是最终他还是没能成功。

总之，事实证明，在中晚唐五代时期，出于某种原因，洛阳无法挽回地衰落了，而开封则迅速崛起并取代了洛阳过去的地位。那么洛阳和开封这一消一长的地位变化有没有直接联系呢？笔者目力所及，程存洁先生是较早注意到这两个城市地位消长关系的学者。他在《唐代城市史研究初篇》^②上篇第一章第二节“唐代东都城市衰落的历史原因”中分析了洛阳衰落的若干原因，明确指出“汴州的兴起”（第 27-29 页）就是其中之一：

地处洛阳东部的汴州，同样是漕运线路的一个重要中转站。安史之乱以后，随着汴州经济的繁荣，洛阳经济的衰弱，汴州逐渐取代了洛阳的地位。

汴州经济的繁荣，早在隋朝就已初见端倪。《北史》卷 67《令狐整传》记载：“（开皇八年）及上祠太山，还次汴州，悉其殷盛，多有奸侠。以（令狐）熙为汴州刺史。下车，禁游食，抑工商，人有向衎（误，应为‘衎’字

^① 《宋史》卷三三四《范仲淹传》，第 10269 页。

^② 程存洁：《唐代城市史研究初篇》，中华书局，2002 年。

——引者按)开门者杜之,船客停于郭外,星居者勒为聚落,侨人逐令归本,其有滞狱,并决遣之,令行禁止。”到唐玄宗统治时期,汴州已发展成为一个重要的交通要冲。《新唐书》卷128《齐澣传》记载:“(汴州)地当舟车湊集,事浩繁。”这时,洛阳的经济地位开始趋向低落。故全汉升《唐宋帝国与运河》一书中指出:“玄宗在位的下半期便可长期在长安居住,不必复如上半期那样仆仆风尘于两都之间了。……洛阳以西的交通改善以后,由江淮经运河北上的物资,便不须像以前那样先集中于洛阳,而可以一直运抵关中了。这在当日的经济地理上是一种很大的变动,因为运往关中的江淮物资既然不再像过去那样以洛阳为转运中心,洛阳的经济地位便不复如过去那样重要而日渐低落。”(1944年11月,商务印书馆版,37页)可见,洛阳作为一个中转的地位,从玄宗朝下半期已开始衰落。

唐代后期,汴州的地位更显重要。史载:“汴州抱吴楚之津梁,据咽喉之要地。”“梁宋之地,水陆要冲,运路咽喉。”“大梁当天下之要,总舟车之繁,控河朔之咽喉,通淮湖之运漕。丞相治所,鹳鹭成列。地辟土沃,兵多甲坚。人尚矜豪,气率骄蹇。有梁园兔苑之遗事,当四会五达之通庄。杂燕赵悲歌之人,途吴楚剽轻之俗”。至五代时期,开封发展成为全国的中心。汴州“华夷臻凑,水陆会通,时向隆平,日增繁盛”,“鞶毂之下,谓之浩穰,万国骏奔,四方繁会。”至此,汴州已完全取代了洛阳的地位。

程存洁先生提出该观点对笔者有很大启发,但是他的分析仍有深入探讨的必要。《续资治通鉴长编》卷一七开宝九年(976)四月癸卯条:

上(宋太祖)生于洛阳,乐其土风,尝有迁都之意。始议西幸,起居郎李符上书,陈八难曰:“京邑凋弊一难也,宫阙不完二难也,郊庙未修三难也,百官不备四难也,畿内民困五难也,军食不充六难也,壁垒未设七难也,千乘万骑盛暑从行八难也。”上不从。既毕祀事,尚欲留居之,群臣莫敢谏。铁骑左右厢都指挥使李怀忠乘间言曰:“东京有汴渠之漕,岁致江、淮米数百万斛,都下兵数十万人咸仰给焉。陛下居此,将安取之?且府库重兵,皆在大梁,根本安固已久,不可动摇。”帝亦弗从。晋王又从容言曰:“迁都非便。”上曰:“迁河南未已,久当迁长安。”王叩头切谏,上曰:“吾将西迁无它,欲据山河之胜而去冗兵,循周、汉故事,以安天下也。”王又言“在德不在险”,上不答。王出,上顾左右曰:“晋王之言固善,今姑从之,不出百年,天下民力殫矣。”

与此记载不同,《宋史》卷二六〇《李怀忠传》中,赵匡胤在听了李怀忠的话之

后马上放弃了迁都的念头。但是无论真相如何^①，李怀忠所指出的“东京有汴渠之漕”确是北宋定都开封的关键原因。

令人感到奇怪的是，李怀忠说“陛下居此（洛阳），将安取之？”此言明显是指洛阳不便于漕运。这不禁让人疑惑，因为大家对隋炀帝以洛阳为中心开运河的事实耳熟能详，洛阳正是当时全国的漕运中心。唐高宗到唐玄宗时期唐廷常驻洛阳，武则天甚至迁都洛阳，当时众人纷纷称赞洛阳的漕运便利。《全唐文》卷二八唐玄宗《幸东都诏》：“顷年关辅之地，转输实繁，重以河塞之役，兵役屡动，千金有费，九载未储。……故因时以巡幸，卜洛万方之隩，维嵩五岳之中，风雨之所交，舟车之所会，流通江汴之漕，控引河淇之运。利俗阜材，于是乎在。今欲省其费务，以实关中。即彼敖庾，少留河邑。”《全唐文》卷二四〇宋之问《为东都僧等请留驾表》：“东都有河朔之饶，食江淮之利，九年之储已积，四方之赋攸均。”《全唐文》卷二五三苏頔《幸东都制》：“国之中洛，王者上地，均诸侯之赋，当天下之枢，陆行漕引，方舟击鞅，费省万计，利逾十倍。”《全唐文》卷二六〇杨齐哲《谏幸西京疏》：“神都帑藏储粟，积年充实，淮海漕运，日夕流衍，地当六合之中。人悦四方之会。陛下居之，国无横费。”《文苑英华》卷六〇〇李峤《百官请不从灵驾表》：“东都则水漕淮海，易资盐谷之蓄，”说是如果离开这里就会“国计非便”。这些史料都证明洛阳的漕运是何等便利。

那么为什么北宋初年的李怀忠说洛阳没有漕运之利呢？笔者认为主要原因在于时代的变化造成了“漕运之利”的变化。而正是因为中晚唐五代时期的汴州替代了洛阳的漕运之利，才引起了这两座城市的命运逆转。本文所要解决的正是洛阳如何丧失了漕运之利，而把漕运中心拱手让给汴州这一关键问题。关于这一点前人鲜有论及或者语焉不详^②，所以笔者在文中试图以漕运为中心，对该历史时期内的开封与洛阳进行对比分析，揭示开封在这一时期内超越洛阳的地位并成为新的统一帝国都城的原因。

① 关于这一点，参（日）久保和田男：《五代宋初的洛阳和国都问题》，《中国历史地理论丛》第16卷第3辑，2001年9月。

② 如李润田先生曾经指出：“大运河水道系统的严重破坏，使洛阳失去了水运中心的位置。安史之乱后，唐中央虽然失去北方的控制，但赖有运河漕运尚可苟延。到了唐末，由于农民起义切断了以洛阳为中心的大运河和运河先后被淤塞之后，洛阳失去了继续作为水运中心的作用和全国首都的重要条件。所以自五代以后，除后梁、后唐短期以洛阳为都城外，其余各朝均不建都洛阳。北宋统一也并没有改变上述局面。”（李润田：《自然条件对洛阳城市历史发展的影响》，中国古都学会编：《中国古都研究》第三辑，浙江人民出版社，1987年，第186-187页）该观点虽具有启发性，但是其认识并非完全准确，也没有继续深入探讨。再如程遂营先生也曾经指出：“位于伊洛平原的洛阳似乎有条件继长安之后成为北宋统一王朝的国都。然而，在北宋之前，洛阳也曾作为……等九朝都城达880多年，原来林木覆盖的周边山地已成濯濯童山。伊洛盆地虽仍可称富饶，但地狭人少……加之黄河泛滥，使运河在晚唐五代淤塞，洛阳彻底失去了经济物资转运中心的地位。所以，尽管宋初曾有建都洛阳之意，此后又屡有迁都洛阳的打算，但始终未能变成现实。……可以说，长安、洛阳和开封角色的转换是长安和洛阳生态环境优越性丧失的一种表现，当然也是开封生态环境良好的结果。”（程遂营：《唐宋开封生态环境研究》，中国社会科学出版社，2002年，第243-244页）该观点同样也很有见地，但是由于不是专门论述洛阳的著作，所以没能深入展开讨论。

需要澄清的是,笔者为什么不选择以长安和开封作对比研究,而是选择了洛阳与开封进行对比?笔者认为洛阳和开封存在着都曾拥有“漕运之利”这一共同点,并且其地位消长存在一定联系。但是开封与长安并不存在“漕运之利”的可比性,而且与没有地位消长的直接联系。

本文的选题意义是:第一,有助于加深对中国古代都城变迁规律的认识;第二,有助于了解城市发展和交通变迁之间的关系;第三,有助于认识生态环境与人类社会活动之间的联系;第四,有助于深入探讨“唐宋变革期”;第五,有助于深入中国古都学的研究。

本文的创新点是:第一,明确指出了洛阳丧失国都地位的根本原因在于失去“漕运之利”;第二,揭示了开封洛阳两城地位消长密切相关的客观事实,而其中关键原因是生态环境和交通条件的变化;第三,初步探讨了生态环境变化与某个城市兴衰命运的联系。

本文主要采用历史学和历史地理学的研究方法。在全面占有文献资料的基础上,尽可能吸取最新的考古成果,并充分重视地理环境和生态气候变迁在这一段历史中发挥的独特作用。

(二) 研究现状

研究隋唐五代的汴州的文章较少,并且大部分都是从唐后期地方藩镇的角度来进行研究;而关于唐代洛阳的研究成果较多,却主要集中于安史乱前,关于中晚唐五代的洛阳则涉猎很少,仅见上述程存洁先生的研究著作和刘连香的《张全义与五代洛阳城》^①等少数。至于把这两个城市的命运进行对比联系研究更是罕见。但是各位前辈学者的诸多成果对于笔者研究这一课题都有不同角度的启发意义。下面分别简述各个领域的相关研究成果:(为避免行文冗繁,下述诸位作者一律不加“先生”或“教授”等尊称,非为不恭,但求简便而已。)

1. 关于运河和漕运

较早涉及该领域研究的是1935年冀朝鼎的《中国历史上的基本经济区与水利事业的发展》^②,该书论述了基本经济区与水利事业的关系、漕运的作用、统一与分裂的经济基础等。全汉升的《唐宋帝国与运河》^③从动态方面考察了运河大动脉与唐宋帝国的关系,在研究唐宋运河与建都的关系上是一部里程碑式的著作。唐宋运河考察队编《运河访古》^④以及《唐宋运河考察记》^⑤是唐宋运河考察队成员结合实地考察所发表的一系列研究成果,对唐宋时期政治经济军事文化等

① 刘连香:《张全义与五代洛阳城》,《洛阳工学院学报(社会科学版)》2002年第2期。

② 冀朝鼎著,朱诗鳌译:《中国历史上的基本经济区与水利事业的发展》,中国社会科学出版社,1981年。

③ 全汉升:《唐宋帝国与运河》,中研院历史语言研究所专刊之二十四,1995年重排版。

④ 唐宋运河考察队编:《运河访古》,上海人民出版社,1986年。

⑤ 唐宋运河考察队编:《唐宋运河考察记》,三秦出版社,1985年。

各方面与运河之间的关系都有所探讨。潘镛的《隋唐时期的运河和漕运》^①也是该次运河考察的成果,深入论述了隋唐时期运河的渊源、开发利用、经济价值和历史作用,对于研究唐代漕运有较大参考价值。史念海的《中国的运河》^②综合考察了中国各时期的运河,其中对唐宋时期的运河有较为深入的研究。王培华的《元明北京建都与粮食供应——略论元明人们的认识和实践》^③虽是论述元明时期的建都与粮食供应的关系,但是所论内容与本文有近似之处,故对笔者也有一定启发作用。李治亭的《中国漕运史》^④、鲍彦邦《明代漕运研究》^⑤、李文治和江太新的《清代漕运》^⑥分别是研究中国古代各时期漕运的重要著作,对于本研究亦有参考价值。台湾学者赵冈的《中国城市发展史论集》^⑦第五章“历代都城与漕运”论述了建都与漕运的关系,陈代光的《运河的兴废与开封的盛衰》^⑧和刘益安的《汴河与开封》^⑨都述及了定都开封与漕运、运河之关系,这些研究对笔者都有很大帮助。

2. 关于都城史的论著

此类著作较多,如陈桥驿主编的《中国六大古都》^⑩和《中国七大古都》¹¹、史念海的《中国古都和文化》¹²、刘德岑的《中国历史地理丛书·古都篇》¹³、叶晓军的《中国都城发展史》¹⁴、李洁萍的《中国历代都城》¹⁵、郭湖生的《中华古都——中国古代城市史论文集》¹⁶等等不一而足。但大多都有概述之嫌,缺乏专门深入的研究。尽管如此,其中相关方面尤其是对古都变迁规律的探讨对于笔者也具有启发意义。

3. 关于洛阳和开封城市史的论著

李健人的《洛阳古今谈》¹⁷较早涉及洛阳历史地理的研究。郭绍林的《隋唐洛阳》¹⁸则是作者对隋唐时期洛阳的最新研究成果。刘连香的《张全义与五代洛

① 潘镛:《隋唐时期的运河和漕运》,三秦出版社,1987年。

② 史念海:《中国的运河》,陕西人民出版社,1988年。

③ 王培华:《元明北京建都与粮食供应——略论元明人们的认识和实践》,北京出版社出版集团天津出版社,2005年。

④ 李治亭:《中国漕运史》,台湾文津出版社,1997年。

⑤ 鲍彦邦:《明代漕运研究》,暨南大学出版社,1995年。

⑥ 李文治,江太新:《清代漕运》,中华书局,1995年。

⑦ 赵冈:《中国城市发展史论集》,新星出版社,2006年。

⑧ 陈代光:《运河的兴废与开封的盛衰》,《中州学刊》1983年第6期。

⑨ 刘益安:《汴河与开封》,《开封师院学报》1978年第5期。

⑩ 陈桥驿主编:《中国六大古都》,中国青年出版社,1983年。

11 陈桥驿主编:《中国七大古都》,中国青年出版社,1991年。

12 史念海:《中国古都和文化》,中华书局,1998年。

13 刘德岑:《中国历史地理丛书·古都篇》,西南师范大学出版社,1986年。

14 叶晓军:《中国都城发展史》,陕西人民出版社,1988年。

15 李洁萍:《中国历代都城》,黑龙江人民出版社,1994年。

16 郭湖生:《中华古都——中国古代城市史论文集》,台北空间出版社,1997年。

17 李健人:《洛阳古今谈》,史学研究社,1936年。

18 郭绍林:《隋唐洛阳》,三秦出版社,2006年。

阳城》^①和日本学者久保和田男的《五代宋初的洛阳和国都问题》^②对于五代时期的洛阳有所研究。

李长傅的《开封历史地理》^③是一部专门研究开封历史地理的著作。吴涛的《北宋都城东京》^④和周宝珠的《宋代东京研究》^⑤是研究北宋开封的重要学术著作，但对隋唐五代时期皆有所涉及。周宝珠的《朱梁建都开封及其历史意义》^⑥对第一次定都开封进行了研究，具有极其重要的学术价值。马强的《论北宋定都汴京》^⑦和陈峰的《北宋定都开封的背景及原因》^⑧，都研究了北宋定都开封的原因，也都上溯至中晚唐五代。

总之，前人关于定都开封的研究基本上都是从五代和北宋自身的政治经济形势寻找原因，往往不甚重视回溯到中晚唐；抑或基本上都是从开封本身找原因，忽视了与洛阳和关中（主要是前者）的对比。本文将要在此基础之上作出进一步的研究，剖析中晚唐五代时期开封取代洛阳地位的根本原因。

① 刘连香：《张全义与五代洛阳城》，《洛阳工学院学报(社会科学版)》2002年第2期。

② (日)久保和田男：《五代宋初的洛阳和国都问题》，《中国历史地理论丛》第16卷第3辑，2001年9月。

③ 李长傅：《开封历史地理》，商务印书馆，1958年。

④ 吴涛：《北宋都城东京》，河南人民出版社，1984年。

⑤ 周宝珠：《宋代东京研究》，河南大学出版社，1992年。

⑥ 周宝珠：《朱梁建都开封及其历史意义》，《开封大学学报》第12卷第3期，1998年9月。

⑦ 马强：《论北宋定都汴京》，《中国史研究》1988年第2期。

⑧ 陈峰：《北宋定都开封的背景及原因》，《历史教学》1996年第8期。

二、洛阳开封地位对比

本文之重点是以漕运为中心探讨洛阳开封地位消长变化对原因。在深入探讨之前，有必要了解一下漕运以及漕运与定都的关系。

在古代社会交通条件不甚发达的情况下，水路交通明显优越于陆路交通。《唐六典》卷三《尚书户部》“度支郎中”条云：“凡陆行之程：马日七十里，步及驴五十里，车三十里。水行之程：舟之重者，泝河日三十里，江四十里，余水四十五里；空舟泝河四十里，江五十里，余水六十里。沿流之舟则轻重同制，河日一百五十里，江一百里，余水七十里。转运、征敛、送纳，皆准程而节其迟速。……凡天下舟车水陆载运皆具为脚直，轻重、贵贱、平易、险涩，而为之制。”本注曰：“河南、河北、河东、关内等四道诸州运租、庸、杂物等脚，每馱一百斤，一百里一百文，山阪处一百二十文；车载一千斤九百文。黄河及洛水河，并从幽州运至平州，上水，十六文，下，六文。余水，上，十五文；下，五文。……”由上引史料可以看出，古代水运的速度大大高于陆运，运费却大大低于陆运。而水运便捷性更是陆运望尘莫及，古代士大夫喜欢乘船出行就是明证。总之，水运在各个方面都比陆运快捷、经济、方便，因此日本学者清木场东曾经在《关于唐宋的陆运》中形象地说明了水路运输和陆路运输的关系：“水路是大血管，陆路是毛细血管。”^①这说明在古代水运是运输的主要手段，而陆运只是辅助手段。

漕运是水运最特殊也是最重要的一种形式，在古代国家机器的运转中扮演着极其重要的角色。所谓漕运，许慎的《说文解字》将其诠释为“漕，水转谷也。一曰人之所乘及船也。”《史记》卷三〇《平准书》司马贞《索隐》解释为“水运曰漕”，但是这些并不能说明漕运的特殊性。现代学者对其作出了更加科学的定义，吴琦先生在其研究中国漕运史的重要论著《漕运与中国社会》中指出“漕运的涵义应该是：（1）漕运是封建社会中央政权通过水道强制性转运官粮等物质的一种形式；（2）漕运主要运往京师，以满足京城皇室、官兵及百姓的用粮需求；（3）漕运与封建社会的政治、经济、军事、文化、社会生活等各个领域都有密切联系，具有广泛的社会功能。”^②

漕运和建都之间存在着密切联系。由于我国历代王朝的京师人口众多，必然需要大量的粮食供应，而这绝不是都城所在地的农业生产所能解决的。《册府元龟》卷四九八《邦计部·漕运》：“若乃京师大众之所聚，万旅百官之仰给，邦畿之赋，岂足充用？逮于奉辞伐叛，调兵乘輶，或约资以深入，或赢粮而景从，曷尝不漕引而致羨储，飞挽而资宿饱。”赵冈先生在其《中国城市发展史论集》中进一步分析了粮食供应与建都之间的关系：

^① 见川胜守编《东亚细亚生产和流通的历史社会学研究》，转引自《1994-1995年日本中国史研究的回顾与展望（五代宋元）》，《中国史研究动态》1999年第2期。

^② 吴琦：《漕运与中国社会》，华中师范大学出版社，1999年，第4页。

从战国时期以降，人口来源不是城市发展的制约，而粮食供应才是主要的制约。……农民的平均生产力决定全国能有多少城市人口或非农业人口。……其次，农村的余粮率加上运输条件决定了城市人口集中的程度。……除此之外，交通条件与地形也影响粮食的运输费用。于是城市人口集中的程度，也就是城市规模能大到什么程度，要受这些因素的制约，粮食的供应区有其限度，粮食的运输成本必须不超过人民所能忍受的范围。……到战国时期为止，中国的城市人口比重虽不低，但并不集中，没有特大号的城市出现。中小城市的粮食供应都可以就地解决。从秦汉到两宋，农业生产力进一步发展，与此同步发展的是城市人口的比重与城市人口的集中程度。城市的规模越来越大，尤其是历朝的京师。于是政府致力于修建运河，从大范围的农村征集粮食，然后长距离的漕运，送达京师。^①

可见，历代王朝人口众多的都城对于粮食的消费需求是漕运产生的最主要动因。除此之外，庞大的军事体系和频繁的军事行动的给养以及赈济灾荒都需要征集、储备、转输充足的粮食作为后盾^②。但是无疑，满足居住于京师的皇室、官僚、军队、百姓等数量庞大的人口的需要是漕运首要也是最为重要的任务。

我国向都城漕运粮食的现象出现较早，秦代就有大规模向关中漕运粮食物资的历史。历经汉唐时期漕运的大规模发展，到了宋代，由于中央集权制度的进一步强化，北宋都城的粮食需求大大超过前代。宋太宗“淳化二年（991）六月，汴水决浚仪县，帝乘步辇出乾元门，……帝曰：‘东京养甲兵数十万，居人百万家，天下转漕，仰给在此一渠水，朕安得不顾。’……至道元年（995）九月，帝以汴河岁运江淮米五七百万斛以济京师，问侍臣汴水疏凿之由。令参知政事张洎讲求其事以闻。”^③张洎指出：

至国家膺图受命，以大梁四方所凑，天下之枢，可以临制四海，故卜京邑而定都。……今天下甲卒数十万众，战马数十万匹，并萃京师，悉集七亡国之士民辇下，比汉唐京邑，民庶十倍。旬服时有水旱，不至艰歉者，有惠民、金水、五丈、汴水等四渠，派引脉分，咸会天邑，舳舻相接，贍给公私，所以无匱乏。唯汴水横亘中国，首承大河，漕引江湖，利尽南海，半天下之财赋，并山泽之百货，悉由此路而进。然则禹力疏凿以分水势，炀帝开圳以奉巡游，虽数湮废，而通流不绝于百代之下，终为国家之用者，其上天之意乎！^④

① 赵冈：《中国城市发展史论集》，新星出版社，2006年，第126-127页。

② 吴琦：《漕运与中国社会》，华中师范大学出版社，1999年，第6-7页。

③ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河》，第2317-2318页。

④ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河》，第2320页。

张洎明确指出正是因为北宋京城开封的人口远远超过以前历代，“比汉唐京邑，民庶十倍”而且“旬服时有水旱，不至艰歉者”，所以就需要“惠民、金水、五丈、汴水等四渠，派引脉分，咸会天邑，舳舻相接，贍给公私，所以无匮乏”。由此可见漕运与建都之间的密切联系。

自秦统一中国以后，历代统一王朝建都主要在关中和洛阳两地进行选择。如秦和西汉建都关中；自东汉以来，魏晋以及北魏皆建都洛阳；隋唐两代建都关中，同时又以洛阳为东都。到了五代北宋却一反传统，开封异军突起成为都城，彻底取代了长安洛阳这两个传统古都。在详细对比洛阳和开封的地位消长变化之前，有必要了解一下传统古都长安的衰落。

（一）长安之衰落

为了与本文的研究对象保持一致，这里仅仅从长安所在关中地区的生产条件和运输条件方面来简略探讨长安失去帝都地位的原因。

《元和郡县图志》卷一《关内道一·京兆府上》“云阳县·泾水”条：“大唐永徽六年（655），雍州长史长孙祥奏言：‘往日郑白渠溉田四万余顷，今为富僧大贾，竟造碾磴，止溉一万许顷。’……至大历中，利所及才六千二百余顷。”（第11页）由此可以看出关中地区的生产力在迅速下降。究其原因，长孙祥认为是权势之家多占水利资源，郑白渠的灌溉能力大大缩减了。但是笔者认为更根本的原因还是长期建都历史中人类对该地区自然资源的过度索取造成了生态环境的恶化和破坏，最终导致生产力的下降。与此同时，国家需要的粮食却有增无减，《通典》记载“自开元中及于天宝，开拓边境，多立功勋，每岁军用，日增其费”，本注称“每岁天下共敛……税米麦共千六百余万石，其二百余万石供京师，千四百万石给充外费”^①。关中地区粮食生产困难，就需要从外界大量输入，然而关中地区的运输条件更属恶劣，这主要是指通过三门峡的困难和渭水运输的困难。关于前一点，史念海先生的《三门峡与古代漕运》^②一文已经进行了详尽叙述，在此不再赘言。关于后一点，王育民先生曾经指出渭水“由于水源不足以及泥沙淤积等影响，已逐渐失去了它的功效。唐代政治中心所以东移，这也是主要原因之一”^③。对此还有大量研究，由于篇幅所限，不再详论。

长安的建都形势如此恶劣，中唐之时迁都之议便已产生。杜佑在《通典》中针对由于关中粮食不足而产生的迁都之议的议论极具概括性和代表性。他首先指出为什么唐代关中已大不如秦汉时：

① 《通典》卷六《食货六·赋税下》，第111页。

② 史念海：《三门峡与古代漕运》，《河山集》，三联书店，1963年，第232-252页。

③ 王育民：《中国历史地理概论》，人民教育出版社，1985年，第280页。

或曰：“昔秦以区区关中，灭六强国，今万方财力，上奉京师，外有犬戎凭陵，城陷数百，内有兵革未宁，年将三纪，岂制置异术而古今殊时者乎？”

答曰：“按周制，步百为亩，亩百给一夫。商鞅佐秦，以一夫力余，地利不尽，于是改制二百四十步为亩，百亩给一夫矣。又以秦地旷而人寡，晋地狭而人稠，诱三晋人发秦地利，优其田宅，复及子孙。而使秦人应敌于外，非农与战，不得入官。大率百人则五十人为农，五十人习战。兵强国富，职此之由。其后仕宦之途猥多，道释之教渐起，浮华浸盛，末业日滋。今大率百人方十人为农，无十人习战，其余皆务他业。以古准今，损益可知。又秦开郑渠，溉田四万顷，汉开白渠，复溉田四千五百余顷，关中沃衍，实在于斯。盛唐永徽中，两渠所溉唯万许顷，洎大历初，又减至六千二百余顷，比于汉代，减三万八九千顷。每亩所减石余，即仅校四五百万石矣。地利损耗既如此，人力散分又如彼，欲求强富，其可得乎！”

接着他又提出了复兴关中的设想：

……诚能复两渠之饶，究浮食之弊，恤农夫，诱其归，趣抚战士，励其勦伐，酌晷错之策，择险要之地，缮完城垒，用我所长，渐开屯田，更蓄财力，将冀收复河陇，岂唯自守而已哉！……

下来他又驳斥了迁都之议：

或又曰：“关中寓内偏西，天下劳于转输。洛阳宫室正在土中，周汉以还，多为帝宅皇舆巡幸之处。则是国都何必重难迁移，密迹劲寇，择才留镇，以息人勤，自然无虞，孰不庆幸？”答曰：“古今既异，形势亦殊。当周之兴也，虽定鼎邠鄘，而王在镐京。幽王之乱，平王东徙，始则晋郑夹辅，终乃齐晋主盟，咸率诸侯，共尊王室，犹有请隧之僭，中肩之师。东汉再兴，巨寇皆殄。魏晋以降，理少乱多。今咸、秦陵庙在焉，胜兵计数十万，海内财力，云奔风趋，佞议迁都，得非蹙国，斯乃示弱天下，何以统临四方。洛阳地瘠，凋弊尤甚，万乘所止，千官毕臻，樵牧难资，藁秸难贍，又无百二之固，虑启奸凶之心，岂得舍安而就危，弃大而从小也！……武德中，突厥牙帐在于河曲，数十万骑将过原州，时以伤夷未平，财力且乏，百辟卿士震恐，皆请迁都山南。太宗献计，固争方止，永安宗社，实赖圣谟。”

议者又曰：“洛阳四战之地，既将不可，蒲坂虞舜旧国，表里山河，江陵亦尝设都，控压吴蜀，道远避翟，宁不堪居？”

答曰：“蒲坂土瘠人贫，困竭甚于洛阳；江陵本非要害，梁主数岁亡其

国。夫临制万国，尤惜大势。秦川是天下之上腴，关中为海内之雄地。巨唐受命，本在于兹。若居之则势大而威远，舍之则势小而威近，恐人心因斯而摇矣，非止于危乱者哉，诚系兴衰，何可轻议。”^①

杜佑主张恢复发展关中的农田水利事业，而不是迁都。从杜佑苦口婆心地驳斥迁都之议，可以看出：第一，中唐时期的迁都之议有相当的社会影响力，否则杜佑不会在《通典》中不厌其烦、长篇大论地驳斥，这就说明人们普遍认识到了长安建都条件的恶劣。第二，即使像坚定反对迁都的杜佑也不得不承认关中经济地位的下降。唐朝不少皇帝如玄宗、肃宗、德宗、宪宗等都认为关中生产不足以消费，必须依靠漕运关东和江淮的粮食。正如白居易说：“秦居上腴，利号近蜀，然都畿所理，征赋不充，故岁漕山东谷四百万斛，用给京师。”^②

到了唐末，朱朴进一步明确指出长安不适合建都：“古王者不常厥居，皆观天地兴衰，随时制事。关中，隋家所都，我实因之，凡三百岁。文物资货，奢侈僭伪，皆极焉。广明巨盗，陷覆宫阙，局署帑藏，里閤井肆，所存十二，比幸石门、华阴，十二之中又亡八九，高祖、太宗之制荡然矣。……自古中兴之君，去已衰之衰，就未王而王。……臣视山河壮丽处多，故都已盛而衰，难以兴已”。^③所谓“都已盛而衰，难以兴已”，说明迁都已经是大势所趋，不可避免了。

最后到了唐昭宗时期，都城终于迁出关中。从此以后，长安再也不曾建都。赵翼指出：“地气之盛衰，久则必变。唐开元，天宝间地气，自西北转东北之大变局也……是时地气将自西趋东北，故突生安史以兆其瑞……当长安夷为郡县之时，契丹安巴坚已起于辽，此正地气自西趋东北之真消息，特以气虽东北趋，而尚未尽结，故仅有幽，蓟而不能统一中原。而气之东北趋者，则有洛阳，汴梁为之迤邐潜引……”^④“地气”之说虽不足信，但是赵翼的确指出了都城东迁的必然趋势。

这一切足以说明长安已经失去了作为帝都的条件。五代以降，再也没有人认为长安是适合定都之地。这样一来，留给五代北宋的统治者可以选择的只有另外一个传统古都——洛阳和新兴的大都会——汴州。下面我们就来详细地比较这两个城市。

① 上述所引皆见《通典》卷一七四《州郡四》，第4563-4565页。

② 《全唐文》卷六七〇，白居易《议罢漕运可否》，第3024页。

③ 《新唐书》卷一八三《朱朴传》，第5382-5385页。

④ 《廿二史札记》卷二〇“长安地气”条，第443页。

（二）洛阳由盛而衰

1. 洛阳的地理环境

洛阳位于黄河中游的南岸，地处九州腹地的古豫州，自古有“天下之中”^①之说。洛阳西接秦陇，北通幽燕，南达江淮，东至黄河中下游平原，素有“十省通衢”之称。洛阳驿道辐凑，河流纵横，“四方入贡道里均”^②。地理环境的优势还造就了显要的军事形势。洛阳“左据成皋，右阻龟池，前乡崧高，后介大河”^③，顾祖禹在其名著《读史方輿纪要》中指出洛阳“河山控带，形胜甲于天下”^④。环绕洛阳的四周重山中有众多成为军事要隘的关口，东汉中平元年（184），于洛阳周围设函谷、伊阙、广成、大谷、轘辕、旋门、孟津、小平津八关，并置八关都尉^⑤，这八关成为洛阳阻扼外敌的重要关口，洛阳因位于这八关之中被称之为“四险之国”^⑥，其险要之势历来受到称颂。东汉傅毅在《洛都赋》中赞曰：“被昆仑之洪流，据伊洛之双川，挟成皋之严阻，扶二嶠之崇山。”^⑦宋人李格非也在其《书洛阳名园记后》中大加称颂：“洛阳处天下之中，挟淆澠之阻，当秦陇之咽喉，而赵魏之走集，盖四方必争之地也，天下常无事则已，有事则洛阳先受兵。”

2. 唐以前洛阳的建都史略

洛阳素有“九朝古都”之称，先后有夏、商、周、东汉、曹魏、西晋、北魏、隋、唐、后梁、后唐、后晋等朝代在此定都，“崧、函有帝皇之宅，河、洛为王者之里”^⑧。

洛阳的建都历史相当久远，可以追溯至我国历史上第一个王朝——夏。据最新考古成果显示，洛阳东郊的偃师二里头遗址，很有可能就是夏代太康时所迁的都城——斟鄩，被学术界称之为“华夏第一王都”。距离二里头遗址不远的偃师尸乡沟商城遗址也很可能是商汤灭夏所建都的西亳。继夏商以后，公元前 11 世纪周武王克殷，迁九鼎于此，并命召公、周公在洛阳新建王都，后来周公旦在涧水东、瀍水西营建成周城，是西周时期的政治中心之一。公元前 770 年，周平

① 《史记》卷四《周本纪》，第 133 页。

② 《史记》卷四《周本纪》，第 133 页。

③ 《汉书》卷七五《翼奉传》，第 3176 页。

④ 《读史方輿纪要》卷四八《河南三·河南府》，第 2214 页。

⑤ 《后汉书》卷七一《皇甫嵩传》，第 2300 页。

⑥ 张华：《博物志》卷一，文渊阁《四库全书》电子版。

⑦ 《全后汉文》卷四三，傅毅《洛都赋》，严可均辑：《全上古三代秦汉三国两晋六朝文》，中华书局，1958 年，第 705 页。

⑧ 《全晋文》卷七四，左思《三都赋》，严可均辑：《全上古三代秦汉三国两晋六朝文》，中华书局，1958 年，第 1882 页。

王东迁洛邑，洛阳作为东周国都长达五百余年。公元前 202 年，刘邦建汉，初都洛阳，后迁长安。公元 25 年，刘秀统一中国建立东汉，定都洛阳，历时近二百年。220 年，曹丕建魏，定都洛阳，直到被司马炎取代共都洛四十五年。265 年，西晋代魏，仍以洛阳为都，直到永嘉之乱，都洛五十三年。494 年，北魏孝文帝迁都洛阳，到北魏灭亡，都洛四十一年。

隋初建都大兴，炀帝继位以后，决定迁都洛阳。仁寿四年（604）隋炀帝下诏：“雒邑自古之都，王畿之内，天地之所合，阴阳之所和。控以三河，固以四塞，水陆通，贡赋等。”^①他强调“作洛之制”的必要，除了现实政治斗争的因素外，主要是因为洛阳地理位置适中和水陆交通方便。大业元年（605），隋炀帝令宇文恺营建东京（洛阳），每月用工二百万人，次年完工。新洛阳城南对伊阙，北倚邙山，东逾瀍河，洛水横贯其间，分外郭城、宫城、皇城、东城、含嘉仓城、圆壁城和曜仪城，规模宏大，布局有序。然后隋炀帝又“徙天下富商大贾数万家于东京”^②，洛阳城市发展到了一个新的高度。

3. 唐代安史乱前洛阳的地位

唐朝建立以后，一度废掉洛阳的都城建制。高宗时期又重建东都，因为“此都中兹宇宙，通赋贡於四方”^③，并且“洛口集天下之粟”^④，所以唐高宗曾七次行幸洛阳，吸引他的正是此地丰盈的粮仓：“今雒（同洛）口仓廩，且复充实，更为转运，于是艰辛。理有便宜，所以行也。”^⑤

洛阳都市发展的鼎盛期是在武则天统治时期。天授元年（690），武则天称帝，改唐为周，自号圣神皇帝，以洛阳为神都。此时的洛阳是正式的首都。武则天在位二十余年，除长安元年（701）十月到长安三年（703）十月两年居住长安外，其余时间均在洛阳。武则天在天授二年（691）徙关内户数十万以实洛阳，还在洛阳建明堂、铸天枢、造九鼎。洛阳发展到了历史的顶峰。

唐玄宗时期洛阳地位逐步下降，但玄宗前期也曾五次巡幸洛阳，因为“三秦九雒，咸曰帝京。五载一巡，时惟邦典。上腴多饶衍之美，仍劳于转输。（洛阳）中壤均舟车之凑，颇闻于殷积”^⑥。

众所周知，唐代统治者出身于关陇集团，关中长安是其根据地。关中与关东的斗争在唐初屡见不鲜，为什么属于关东的洛阳如此受青睐呢？我们可以从唐玄宗《幸东都诏》和《幸东都制》看出这一时期最高统治者对关中和洛阳与漕运关系的看法：

① 《隋书》卷三《炀帝纪上》，第 61 页。

② 《隋书》卷三《炀帝纪上》，第 63 页。

③ 《全唐文》卷一二，唐高宗《建东都诏》，第 59 页。

④ 《旧唐书》卷一九〇中《文苑传中·陈子昂传》，第 5021 页。

⑤ 《全唐文》卷一四，唐高宗《赐京城父老敕》，第 66 页。

⑥ 《册府元龟》卷一一三《帝王部·巡幸二》唐开元十九年六月丁卯制，第 1355 页。

天下大定，河洛为会同之府。周公测景，实是土中。总六气之所交，均万方之来贡。引渔盐于淮海，通梗苳于吴越。瞻彼洛汭，长无阻饥。自中宗入关，于今八载，省方之典，久而莫修，遂使水漕陆挽，方春不息。劳人夺农，卒岁何望。关东嗟怨，朕实闻焉。思欲宁人而休转运，馆谷而就教庠；加以暑雨作害，灾沸秦川；岁星有福，祥归豫野。……宜以今年十一月行幸东都。^①

顷年关辅之地，转输实繁，重以河塞之役，兵役屡动，千金有费，九载未储。……故因时以巡幸，卜洛万方之隩，维嵩五岳之中，风雨之所交，舟车之所会，流通江汜之漕，控引河淇之运。利俗阜材，于是乎在。今欲省其费务，以实关中。即彼教庠，少留河邑。……宜以明年正月十五日幸东都。^②

联系上面所引的唐高宗的相关诏书，我们可以看出高宗和玄宗祖孙经常巡幸洛阳的理由大体围绕着洛阳比长安更容易获得粮食供应这一点。而这一时期的长安不但交通不如洛阳方便，而且还需要洛阳的粮食供给。《全唐文》卷二六〇杨齐哲《谏幸西京疏》：“神都帑藏储粟，积年充实，淮海漕运，日夕流衍。……长安府库及仓廩事空缺，皆藉洛京转输。”玄宗时人裴耀卿也指出必须“从东都更广漕运，以实关辅”^③。可见此时洛阳经济地位的重要性甚至超越了李唐皇室对于长安在政治上的重视，全汉升先生在其《唐宋帝国与运河》中明确指出安史乱前洛阳是唐代的经济中心。

另外洛阳还是唐代极其重要的社会中心。关于这一点我们可以从洛阳出土的墓志一探究竟。清末以来，洛阳城北邙山上出土的历代墓志多达六七千件。仅张钫先生从1931年夏开始收集建造的千唐志斋就收藏唐志1200余件。天津古籍出版社1991-1992年出版的《隋唐五代墓志汇编》共30册，洛阳卷即有15册，其庞大之数量与包括长安在内的其他地区不在同一数量级上。同一时期西安附近出土的唐代墓志仅200余^④。毛汉光先生利用这些墓志并结合传世文献，对唐代士族之中央化问题进行研究，得出了如下结论：

……两京亦有区别，大士族著支迁移河南府（洛阳）者比京北府（长安）者几多一倍，唐代东都有其实际作用，……本文除了承认经济因素以外，还加上社会因素，自北魏定都洛阳，以迄隋唐之发展，洛阳已成为当时人文荟

① 《全唐文》卷二〇，唐玄宗《幸东都制》，第99页。

② 《全唐文》卷二八，唐玄宗《幸东都诏》，第136-137页。

③ 《旧唐书》卷九八《裴耀卿传》，第3081页。

④ 李健超：《增订唐两京城坊考（修订本）》，三秦出版社，2006年，序言第4页。

聚之所，是一个最重要的社会中心。^①

4. 中晚唐五代时期洛阳的衰落

安史之乱爆发后，以洛阳为中心的地区的地区成为叛军和政府军鏖战的主战场，饱受战争摧残。此间大批居民逃离洛阳，城市日趋衰落萧条，这成为洛阳城市发展的一个转折点。关于安史乱后洛阳残破不堪的情形，刘晏在给元载的信中称：“函、陕凋残，东周（指洛阳附近地区）尤甚。过宜阳、熊耳，至武牢、成皋，五百里中，编户千余而已。居无尺椽，人无烟爨，萧条凄惨，兽游鬼哭。牛必羸角，舆必说輶，栈车輓漕，亦不易求。”^②郭子仪也向皇帝上书说：“夫以东周（洛阳）之地，久陷贼中，宫室焚烧，十不存一。百曹荒废，曾无尺椽，中间畿内，不满千户。井邑榛荆，豺狼站噪，既乏军储，又鲜人力，东至郑、汴，达于徐方，北自覃怀，经于相土，人烟断绝，千里萧条。”^③由此可以想见此时洛阳之残破。

到了数十年之后的敬宗时期，裴度指出：“国家营创两都，盖备巡幸。然自艰难已来，此事遂绝。东都宫阙及六军营垒、百司廨署，悉多荒废。陛下必欲行幸，亦须稍稍修葺。一年半岁后，方可议行。”^④可见此时之洛阳依旧萧索。

唐朝末年，经过黄巢起义和军阀混战，洛阳更加残破不堪。《资治通鉴》卷二五七《唐纪七十三》僖宗光启三年（887）六月条云：“初，东都经黄巢之乱，遗民聚为三城以相保，继以秦宗权、孙儒残暴，仅存坏垣而已。全义初至，白骨蔽地，荆棘弥望，居民不满百户。”唐哀帝在《禁论认洛阳田宅敕》中指出“洛城坊曲内，旧有朝臣诸司宅舍，经乱荒榛”^⑤。唐朝灭亡前四年的唐昭宗天复三年（903），朱温“逼车驾幸洛阳”^⑥，面对这种残破的情况，他只好“率诸道丁匠财力，同构洛阳宫，不数月而成”^⑦，即联合诸藩镇进行“天复修都”，使凋敝的洛阳重新具有帝都气象。

除此之外，我们还可以从唐代后期皇帝对待洛阳的态度看出洛阳地位的下降。安史乱后到朱温逼迫唐昭宗迁都洛阳之前，没有任何一个皇帝巡幸洛阳。只有唐肃宗、唐代宗、唐敬宗三度意欲巡幸洛阳，但因为重重阻挠，都没有成行。

不但安史乱后的皇帝不再巡幸，洛阳的最高行政长官——东都留守的地位也发生了剧烈变化，这同样反映了洛阳地位的下降。关于东都留守，程存洁先生的

① 毛汉光：《中国中古社会史论》，上海书店出版社，2002年，第330页。

② 《旧唐书》卷一二三《刘晏传》，第3513页。

③ 《旧唐书》卷一二〇《郭子仪传》，第3457页。

④ 《旧唐书》卷一七〇《裴度传》，第4428页。

⑤ 《全唐文》卷九四，唐哀帝《禁论认洛阳田宅敕》，第427页。

⑥ 《旧唐书》卷二〇上《昭宗纪》，第778页。

⑦ 《旧五代史》卷二《梁书·太祖纪二》，第34页。

《唐代城市史研究初篇》和勾利军先生的《唐代东都分司官研究》^①做出了详细研究，并且得出同样结论认为：东都留守在唐后期地位明显下降，并且这反映出洛阳地位下降的趋势。正如程存洁先生所指出：“东都留守的地位在唐代前期和后期发生了很大的变化。”安史乱前的东都留守“常由皇帝亲信大臣或李唐宗室充任”，而安史乱后“担任东都留守有被贬逐之意，而且东都留守已是朝廷安置失势者的官位”，并“已成为一个优容、养老、位尊职闲的官”，“综上所述，我们看到唐东都留守从前期的位高向后期的位低转变。这种转变的出现正与东都地位的变迁有关。”^②

五代时期，只有后唐一朝定都洛阳，还是主要考虑到后唐奉唐朝为正朔并以唐朝继承者自居，定都于唐朝故都更有号召力和影响力。后梁晚期和后晋初期虽然一度建都洛阳，但为期甚短，并最终迁往开封。这说明洛阳似乎已经“王气黯然收”，逐步走向了没落，变成了一个普通的地方城市。

（三）开封之崛起

1. 开封的地理环境

开封即古之大梁，位于黄河冲击平原的西部边缘，富有水利，既有舟楫之便，又具灌溉之利。开封的地理优势在于其地势坦荡，四通八达，没有天然的山川阻隔。《史记》卷七〇《张仪列传》：“魏地方不至千里，卒不过三十万。地四平，诸侯四通辐凑，无名山大川之限。”因此开封的交通极为便利，“北通涿郡之渔商，南运江都之转输”^③。宋代秦观对此进行了高度概括：“开封地平四出，诸道辐辏，南与楚境，西与韩境，北与赵境，东与齐境，无名山大川之限。而汴、蔡诸水参贯，巾车错毂，蹄踵交道，轴轳衔尾，千里不绝，四通五达之郊也。故其地利战，自古号为战场。”^④

这种交通优势在唐代就已显现。严耕望先生在其巨著《唐代交通图考》中称“汴州为东方半壁山河之交通枢纽，舟车辐凑”^⑤，“而其位置又与长安、洛阳同一条东西轴线上，故西东两都之驿道东延至汴州，称为大路驿，为唐代全国交通网之总枢纽。”^⑥，这是对唐代汴州交通枢纽地位的高度概括。

不仅如此，事实上，隋唐宋时期开封最大的优势是“有通济渠，即炀帝所开，以通江淮漕运，经中而过”^⑦。隋炀帝开通通济渠之后，开封具有比以前更为明

① 详见勾利军：《唐代东都分司官研究》第五章“唐代分司官制度的发展脉络”，上海古籍出版社，2007年，第165-213页。

② 程存洁：《唐代城市史研究初篇》，中华书局，2002年，第38-45页。

③ 《汴京遗迹志》卷一八《艺文五》引唐皮日休《汴河铭》，第333页。

④ 《汴京遗迹志》卷一八《艺文五》引宋秦观《安都》，第339页。

⑤ 严耕望：《唐代交通图考》第六卷《河南淮南区》，第1817页。

⑥ 严耕望：《唐代交通图考》第六卷《河南淮南区》，第1793页。

⑦ 《太平寰宇记》卷一《河南道一·开封府》，第2页。

显的区位优势，正如唐代韩弘所说：“大梁襟带河、汴，控引淮、泗，足以禁制山东。”^①于此足见开封在当时的战略地位。

2. 安史乱前开封简史

开封并无洛阳一般显赫的历史地位，更没有洛阳长时间的建都史。开封在五代建都之前，仅于战国时期曾为战国魏的都城。公元前361年，魏惠王将魏国都城从安邑迁此，筑城名“大梁”。迁都后的大梁繁盛一时，为战国时期的商业都会之一。秦始皇二十二年（前225），因攻魏不下，秦将王贲“引河水灌城而拔之”^②，一代名都遭到灭顶之灾，从此沦为一个普通县城。这种状况直至东魏孝静帝在开封置梁州才有所改变。由秦汉以来的一个县城上升为州城，是开封发展史上的一个里程碑。随后“后周改梁州为汴州，以城临汴水，因以为名。”^③汴州这个在唐代显赫一时的地名正式登上了历史舞台。

隋初汴州已见殷盛，《隋书》卷五六《令狐熙传》：“及上祠太山还，次汴州，悉其殷盛，多有奸侠，于是以熙为汴州刺史。下车禁游食，抑工商，民有向街开门者杜之，船客停于郭外星居者勒为聚落，侨人逐令归本。”但是到了隋炀帝时期，却在其改州为郡的变革中废汴州，分其地入荥阳、颍川等郡，周宝珠先生推测可能是因为隋炀帝出于与乃父同样的担心，即不希望开通通济渠后的汴州过于“殷盛”^④。

到了唐代，由于其濒临通济渠的重要交通地位，汴州经济得以迅速发展，其地位愈加重要。“武德四年，平王世充，置汴州总管府，管汴、洧、杞、陈四州，领浚仪、新里、小黄、开封、封丘等五县”^⑤。“景云二年（711），置都督二十四人，察刺史以下善恶，置司举从事二人，秩比侍御史。扬、益、并、荆四州为大都督，汴、兖、魏、冀、蒲、绵、秦、洪、润、越十州为中都督，皆正三品；齐、鄆、泾、襄、安、潭、遂、通、梁、夔十州为下都督，从三品”^⑥，虽然最后因为“当时以为权重难制，罢之”^⑦没有实施，但是从汴州仅次于扬、益、并、荆四州就可以看出其重要地位。后来开元二十年分全国为十五道，每道设置采访处置使，掌管检查刑狱，监察州县官吏，汴州为河南道采访处置使治所，辖区包括黄河以南和淮河以北的广大地区（包括今天河南山东大部，安徽江苏北部）。由此也可以看出唐代初年汴州的重要地位。

描述盛唐时期汴州繁荣状况的材料不多，严耕望先生用杜甫一首描写宋州的

① 《读史方舆纪要》卷四七《河南二·开封府》，第2137页。

② 《太平寰宇记》卷一《河南道一·开封府》，第1页。

③ 《太平寰宇记》卷一《河南道一·开封府》，第1页。

④ 周宝珠：《宋代东京研究》，河南大学出版社，1992年，第6页。

⑤ 《旧唐书》卷三八《地理志一》，第1432页。

⑥ 《新唐书》卷四九下《百官志四下》，第1230页。

⑦ 《新唐书》卷四九下《百官志四下》，第1230页。

诗来反证汴州的城市繁荣。《全唐诗》卷二二二杜甫《遣怀》：“昔我游宋中，惟梁孝王都。名今陈留亚，剧则贝魏俱。”宋（宋州，今河南商丘）与贝（贝州，今河北清河）魏（魏州，今河北大名）一样“剧”，不相上下，但却“亚”于陈留（即汴州）。杜甫继续形容宋州市容云：“邑中九万家，高栋照通衢。舟车半天下，主客多欢娱。白刃讎不义，黄金倾有无。杀人红尘里，报答在斯须。”由此可以推测汴州当有过之而无不及，故汴州之繁盛可以推测一二。

3. 中晚唐五代开封之崛起

安史之乱爆发后，汴州成为唐廷在关东刻意经营的重镇。唐德宗建中二年（781），永平军节度使兼汴州刺史李勉，因汴州的经济发展和人口增多，便“筑罗城”^①，即增筑汴州城。据北宋赵令畤《侯鯖录》卷三记载，此次增筑的新城周回二十里一百五十五步，规模之大，堪称当时有数之大城。据考古勘测，其形状略呈东西稍长南北略短的不规则正方形^②。这次筑外城虽把流经的汴河围进城内，但尚未修水门。到了贞元十四年（798）董晋继任宣武节度使后，为加强汴州城防和保障汴河通道的安全，增筑了两个水门，汴州城得以完备。城市建设的完善体现了这座城市在当时的重要地位。

安史乱后，汴州一直保持着重要藩镇的地位。早在唐代宗至德元年（756），唐廷就在汴州设置河南节度使，领郡十三，辖区包括黄淮平原的广大地区以及山东半岛。兴元元年（784），宣武军节度使治所从宋州（今商丘）迁至汴州，驻军多达十万以上，汴州城的军事力量从此雄视天下，汴州成为左右全国形势的重镇。

此后的汴州保持了快速的发展势头：“大梁当天下之要，总舟车之繁，控河朔之咽喉，通淮湖之运漕。丞相治所，鹳鹭成列。地辟土沃，兵多甲坚。人尚矜豪，气率骄蹇。有梁园兔苑之遗事，当四会五达之通庄。杂燕、赵悲歌之人，迹吴楚剽轻之俗。”^③到了公元907年，朱温凭借汴州宣武军的力量，易唐建梁，升汴州为开封府，建为东京。“梁祖之开国也，属黄巢大乱之后，以夷门一镇，外严烽候，内辟污莱，厉以耕桑，薄以租赋，士虽苦战，民则乐输，二纪之间，俄成霸业。”^④“按汴之为京，虽自朱梁始，然朱全忠由此创业。”^⑤这说明朱温是凭借着汴州崛起的。后唐魏州军乱时，庄宗李存勖派李嗣源率兵攻讨，因李嗣源见疑于庄宗，石敬瑭乘机向李嗣源建议：“夷门（指开封），天下之要害也，得之可以成事。”^⑥李嗣源采纳了这个建议，占领开封，从而为将来称帝打下了坚实基础。后来石敬瑭称帝建立后晋也最终定都于他称之为“天下之要害”的开封。继后晋

① 《太平寰宇记》卷一《河南道一·开封府》，第2页。

② 参见丘刚：《开封宋城考古述略》，《史学月刊》1999年第6期。

③ 《全唐文》卷七四〇，刘宽夫《汴州纠曹厅壁记》，第3389-3390页。

④ 《旧五代史》卷一四六《食货志》，第1942页。

⑤ 《陔余丛考》卷一八《汴京始末》，中华书局，1963年，第341页。

⑥ 《新五代史》卷八《晋本纪》，第77页。

之后，后汉、后周、北宋相继建都于开封。这说明此时之开封已经进入到了历史上最为辉煌的时期。

通过上面对两个城市发展状况的回顾及其中晚唐五代时期发展趋势的分析，我们可以初步得出如下结论：

学界一般以安史之乱为界将唐代分成两个时期，而对比研究唐代的洛阳和开封这两座城市，我们会发现安史之乱恰好也是这两个城市命运的分水岭。在安史乱前，洛阳的地位异常突出，甚至不亚于长安。不但唐高宗和唐玄宗祖孙二人长期定居洛阳，武则天更是正式迁都洛阳，称之为“神都”^①。然而从安史之乱开始，皇帝不再巡幸，东都留守地位下降，政治地位上不但不能与长安相提并论，恐怕亦逊色于所谓“运路咽喉，王室藩屏”^②的开封。与此同时，洛阳的经济地位也已大大衰落，可谓今非昔比了。

与此形成鲜明对比的是开封。开封在通济渠开通后、安史乱前虽然有所发展，但总体上来说还是一个默默无闻的普通州城，如“当年唐高宗和玄宗祖孙二人相继封禅泰山，东行时都没有经过汴州”^③。但是安史乱后，却有了剧烈变化。史称汴州“地当舟车凑集，事浩繁”^④，“梁宋之地，水陆要冲，运路咽喉”^⑤，“汴州扼吴楚之津梁，据咽喉之要地”^⑥。到了五代时期，开封已经发展为“华夷臻凑，水陆会通，时向隆平，日增繁盛”^⑦，“辇毂之下，谓之浩穰，万国骏奔，四方繁会”^⑧。从如此之多歌颂汴州的文章中可以看出安史乱后开封的地位是何等重要。正如冀朝鼎教授所指出的：开封城市地位的突出并不是因为它的经济，而是出于它在南北方经济格局变化的过程中居于特别有利的位置^⑨，具体言之，开封独特的地理区位优势，使其在安史乱后的特殊形势下崛起在漕运干线上，成为唐宋之际发展最快的城市。

由此可见，洛阳和开封的地位在安史乱后发生了一消一长的逆转。下面就从四个方面来具体分析产生这种逆转的原因。

① 《旧唐书》卷六《则天后纪》：光宅元年（684）“九月，大赦天下，改元为光宅。旗帜改从金色，饰以紫，画以杂文。改东都为神都，又改尚书省及诸司官名。”（第117页）

② 《全唐文》卷六六四，白居易《与韩宏诏》，第2992页。

③ 史念海：《隋唐时期运河和长江的水上交通及其沿岸的都会》，《中国历史地理论丛》1994年第4期。

④ 《新唐书》卷一二八《齐浣传》，第4466页。

⑤ 《全唐文》卷六六四，白居易《与韩宏诏》，第2992页。

⑥ 《全唐文》卷六五〇，元稹《贺汴州诛李介表》，第2922页。

⑦ 《全唐文》卷一二五，周世宗《京城别筑罗城诏》，第551页。

⑧ 《全唐文》卷一二五，周世宗《许京城街道取便种树掘井诏》，第552页。

⑨ 冀朝鼎著，朱诗鳌译：《中国历史上的基本经济区与水利事业的发展》，中国社会科学出版社，1981年。

三、洛阳开封地位消长变化之原因

(一) 唐朝经济地理和财政形势的变化

首先从安史之乱前后唐朝经济地理和财政形势的变化来分析洛阳开封地位消长变化的原因。

安史乱前, 唐廷的财政来源兼顾关东(河北)和江淮^①。当时规定采用直达法, 即向中央缴纳租粮的州自用漕船将租粮直接送至洛阳的含嘉仓, 再根据需要将漕粮转运长安。《唐六典》卷三《尚书户部》“仓部郎中”条: “凡都(洛阳)之东租纳于都之含嘉仓, 自含嘉仓转运以实京(长安)之太仓。”此点已经在洛阳含嘉仓的考古发掘中得到了证实。“从含嘉仓出土的铭砖中, 可以看到租粮的来源有苏州(江苏苏州)、徐州(江苏徐州)、楚州(江苏淮安)、润州(江苏镇江)、滁州(安徽滁县)、随州(湖北随县)、越州(浙江绍兴)、邢州(河北邢台)、冀州(河北冀县)、德州(山东平原北)、濮州(山东濮县东)、魏州(河北大名东南)等地。”^②据两唐书《地理志》记载, 邢州、冀州、德州、魏州属于河北道, 苏州、润州、越州属于江南道, 楚州、滁州属于淮南道。

巨量的粮食集中于洛阳含嘉仓, 使其成为全国粮仓中规模最大的一个。《通典》卷一二《食货十二·轻重》记载, 天宝八年(749)时全国“诸色仓粮总千二百六十五万六千六百二十石”, 含嘉仓即有“五百八十三万三千四百石”, 占将近二分之一。那么, 河北和江淮是如何源源不断地将如此大量的粮食送至洛阳的呢? 很明显, 联系洛阳与河北、江淮这两个地区的交通动脉分别是永济渠和通济渠-邢沟-江南河。具体言之, 永济渠把河北诸州的租粮输送至洛阳, 而通济渠-邢沟-江南河把江淮诸州的租粮输送至洛阳。诚如余扶危, 贺官保两位先生所说:

唐代前期的漕运, 形成了一套完整的运输体系。从江淮流域或河北平原交纳的租米, 经过通济渠和永济渠的漕运, 可以直接输入东都的含嘉仓, 所谓洛阳“沟通江、汉之漕, 控引河、淇之运”(《唐大诏令集》卷七九)。^③

这说明, 由于唐代前期这种特定的经济和财政形势, 洛阳成为作为政治和军事重心的关中联系当时最为发达的两个经济区——河北^④和江淮的最佳平衡点, 兼“有

^① 关于此点, 可以参阅《旧唐书》卷九《玄宗纪》、《新唐书》卷五三《食货志三》、《资治通鉴》卷二一四、《册府元龟》卷四八七《邦计部·赋税》开元二十五年九月诏、《唐会要》卷八七《漕运》高宗咸亨三年条。

^② 余扶危, 贺官保:《隋唐东都含嘉仓》, 文物出版社1982年, 第41页。

^③ 余扶危, 贺官保:《隋唐东都含嘉仓》, 文物出版社, 1982年, 第46页。

^④ 关于河北之富庶, 《资治通鉴》卷二一七《唐纪三十三》玄宗天宝十四载(755)十二月条考异引《河洛春秋》中颜杲卿上书曰:“今河北殷实, 百姓富饶, 衣冠礼乐, 天下莫敌。”(第6946页)

河朔之饶，食江淮之利，九年之储已积，四方之赋攸均”^①，再加上险要的地理形势和上承东汉魏晋南北朝时期的传统地位，洛阳自然得到唐代前期帝王的高度重视。

然而在安史乱后，形势发生了极大变化。安史之乱造成的藩镇割据使两大财富供给地之一的河北地区实际上独立于唐廷控制范围之外。由于失去了这个财富供给地，加之中原地区遭到战争严重破坏，唐廷不得不依赖于江淮地区作为唯一的经济命脉。更关键的是，此时之江淮也具备了成为唐朝经济命脉的条件。

汉代的江淮地区地广人稀，经济远不如北方发达。司马迁在《史记》中对此时江淮的经济形势作出了概括：

西楚地薄，江陵故郢都，西通巫、巴，东有云梦之饶。陈在楚夏之交，通鱼盐之利，其民多贾。东楚东有海盐之利，章山之铜，三江、五湖之利，亦江东一都会。南楚寿春亦一都会，而合肥受南北湖，皮革、鲍、木输会。江南卑湿，多竹木。豫章出金，长沙出连、锡。……总之，楚越之地，地广人希，饭稻羹鱼，或火耕而水耨，果蠃蛤，不待贾而足，地势饶食，无饥谨之患，以故砦窟偷生，无积聚而多贫，是故江淮以南，无冻饿之人，亦无千金之家。^②

由此我们可以看出汉代江淮地区的自然条件较为优越，但自然资源没有得到充分开发利用，其经济自给自足，发展水平还比较低。三国时期吴国对江淮的开发，标志着江淮经济开始发展。到了永嘉之乱，晋室南迁，再经过南朝的宋、齐、梁、陈各代开发，江淮经济已经有了很大发展。《宋书》卷五四《沈庆之传》云：

江南之为国盛矣，虽南包象浦，西括邳山，至于外奉贡赋，内充府实，止于荆、扬二州。自汉氏以来，民户凋耗，荆楚四战之地，五达之郊，并邑残亡，万不余一也。自义熙十一年司马休之外奔，至于元嘉末，三十有九载，兵车勿用，民不外劳，役宽务简，氓庶繁息，至余粮栖亩，户不夜扃，盖东西之极盛也。既扬部分析，境极江南，考之汉域，惟丹阳、会稽而已。自晋氏迁流，迄于太元之世，百许年中，无风尘之警，区域之内，晏如也。及孙恩寇乱，殄亡事极，自此以至大明之季，年逾六纪，民户繁育，将曩时一矣。地广野丰，民勤本业，一岁或稔，则数郡忘饥。会土带海傍湖，良畴亦数十万顷，膏腴上地，亩值一金，鄂杜之间，不能比也。荆城跨南楚之富，扬部有全吴之沃，鱼盐杞梓之利，充仞八方，丝绵布帛之饶，覆衣天下。

① 《全唐文》卷二四〇，宋之问《为东都僧等请留驾表》，第1074页。

② 《史记》卷一二九《货殖列传》，第3270页。

沈约指出,经过近百年时间的发展,江淮经济获得了巨大进步,尤其是荆、扬、会稽等几个富饶之地,其“良畴亦数十万顷,膏腴上地,亩值一金”,如此肥沃的土地,连向来称为富庶的关中“鄠(鄠县,今陕西户县)杜(汉宣帝杜陵)之间,不能比也”。到了中晚唐时期,经过如此数百年的开发,江淮地区的经济发展到了一个新的高度。江淮地区主要包括唐后期所划分的淮南道、浙西道、浙东道和江西道。这几个地区的富庶都被时人称道。

就淮南道来说,“淮海奥区,一方都会,兼水陆漕挽之利,有泽渔山伐之饶,俗具五方,地绵千里”^①,“淮南之地,提封千里,征令百役,税以足食,赋以足兵。……淮南之冲,南走闽越,北通幽朔”^②。其中物产的富饶,如“鱼盐之殷,舳舻之富。海陵所入也;齿革羽毛,元纁玃组。东南所育也”^③。淮南道的大都会扬州,时称“扬一益二”,最为唐人艳称。

长江和浙江之间的浙西道,“三吴之会,有盐井铜山,有豪门大贾,利之所聚,奸之所生”^④。浙西观察使驻地的润州:“大江具区惟润州,其藪曰练湖,幅员四十里,菰蒲菱芡之多,龟鱼鳖蟹之生,厌饫江淮,膏润数州。”^⑤其属下的“常州为江左大郡,兵食之所资,财赋之所出,公家之所给,岁以万计”^⑥;湖州出产桔柚纤维茶紵等物,“舟车所会,物土所产,雄于楚越,虽临淄之富不若也”^⑦;而杭州则为“东南名郡,咽喉吴越,势雄江海,骈檣二十里,开肆三万室”^⑧,沈亚之亦赞杭州是“南派巨流,走闽禺瓯越之宾货,而鱼盐大贾,所来交会,每岁官入三十六万千计”^⑨。苏州的嘉兴县至为富庶,李翰不无夸张地说:“扬州在九州之地最广,全吴在扬州之域最大,嘉禾在全吴之壤最腴。故嘉禾一穰,江淮为之康;嘉禾一歉,江淮为之俭。……嘉禾土田二十七屯,广轮曲折千有余里。……(屯田收入)与浙西六州租税埒。”^⑩

再看浙东道,这里“机杼耕稼,提封七州,其间茧税鱼盐,衣食半天下”¹¹。其中越州物产至为富饶,所谓“铜铁材竹之货殖,舟车苞篚之委输,固已被四方而盈二都矣”¹²。

① 《全唐文》卷四六二,陆贽《杜亚淮南节度使制》,第2090页。

② 《全唐文》卷四三〇,李翰《淮南节度使行军司马厅壁记》,第1939页。

③ 《全唐文》卷三六八,贾至《送蒋十九丈奏事毕正拜殿中归淮南幕府序》,第1653页。

④ 《全唐文》卷四一三,常袞《授李栖筠浙西观察使制》,第1872-1873页。

⑤ 《全唐文》卷三一四,李华《润州丹阳县复练湖颂》,第1411-1412页。

⑥ 《全唐文》卷五二二,梁肃《朝散大夫使持节常州诸军事守常州刺史赐紫金鱼袋独孤公行状》,第2348页。

⑦ 《全唐文》卷五二九,顾况《湖州刺史厅壁记》,第2379页。

⑧ 《全唐文》卷三一六,李华《杭州刺史厅壁记》,第1417页。

⑨ 《全唐文》卷七三六,沈亚之《杭州场壁记》,第3369-3370页。

⑩ 《全唐文》卷四三〇,李翰《苏州嘉兴屯田纪绩颂并序》,第1937页。

11 《全唐文》卷七四八,杜牧《李訥除浙东观察使兼御史大夫制》,第3436页。

12 《全唐文》卷五二三,崔元翰《判曹食堂壁记》,第2356页。

江西道也很富庶，其江州是“缙钱粟帛，动盈万数”^①。吉州则有“材竹铁石之瞻殖，苞篚鞞缉之富聚，土沃多稼，散粒荆扬”^②。

江淮经济如此发达，而唐廷又不能控制河北等其他富庶之地，不得不愈加倚重江淮，所谓“元和中，供岁赋者，浙西、浙东、宣歙、淮南、江西、鄂岳、福建、湖南八道”^③，这说明江淮地区成了唐廷最重要的财源，关于这一点史不绝书。安史之乱爆发不久的至德元年（756），第五琦给唐玄宗献策说：“方今之急在兵，兵之强弱在赋；赋之所出，江淮居多。”^④萧颖士指出：“今兵食所资在东南。”^⑤刘晏也认为：“则潭、衡、桂阳必多积谷，关辅汲汲，只缘兵粮。漕引潇、湘、洞庭，万里几日，沧波挂席，西指长安。三秦之人，待此而饱；六军之众，待此而强。天子无侧席之忧，都人见泛舟之役；四方旅拒者可以破胆，三河流离者，于兹请命。”^⑥唐宪宗时期，吕温认为：“天宝之后，中原释耒，犖越而衣，漕吴而食。”^⑦权德舆指出：“赋取所资，漕挽所出，军国大计，仰于江淮。”^⑧韩愈曾指出：“当今赋出于天下，而江南居十九。”^⑨白居易也指出：“都畿者……虽利称近蜀之饶，犹未能足其用；虽田有上腴之利，犹不得充其费。……国家岁漕东南之粟以给焉，时发中都之廩以赈焉。所以瞻关中之人，均天下之食，而古今不易之制也。”^⑩唐宪宗亦在其诏书中宣称：“天宝以后，戎事方殷。两河宿兵，户赋不加，军国费用，取资江淮。”¹¹到了晚唐，形势依旧没有改变。宣宗制书：“禹贡九州，淮海为大，幅员八郡，并赋甚殷……通彼漕运，京师赖之。”¹²唐懿宗咸通元年（860）浙东裘甫起义后，观察使王式指出：“国家用度尽仰江淮，若阻绝不通，则上自九庙，下及十军，皆无以供给，其费岂可胜计哉！”¹³杜牧更是简洁明快道出了事实：“今天下以江淮为国命。”¹⁴这些材料都说明中晚唐时期唐廷是何等依赖江淮经济。

必须指出，依赖江淮的做法被后来历朝所因循。自唐以后，宋、元、明、清无不依赖于江淮之经济，成为中国近代以前各王朝的一项基本国策。正如明朝的郑若曾所说：“东南，财赋之渊藪也，自唐以来，国计咸仰于是，其在今日尤为

① 《全唐文》卷六八九，符载《江州录事参军厅壁记》，第3127页。

② 《全唐文》卷六〇六，皇甫湜《吉州庐陵县令厅壁记》，第3114页。

③ 《新唐书》卷五二《食货志二》，第1359页。

④ 《旧唐书》卷一二三《第五琦传》，第3517页。

⑤ 《新唐书》卷二〇二《文艺传中·萧颖士传》，第5766页。

⑥ 《新唐书》卷一四九《刘晏传》，第3512页。

⑦ 《全唐文》卷六三〇，吕温《故太子少保赠尚书左仆射京兆韦府君神道碑》，第2815页。

⑧ 《全唐文》卷四八六，权德舆《论江淮水灾上疏》，第2198页。

⑨ 《全唐文》卷五五五《送陆歙州诗序》，第2485-2486页。

⑩ 《全唐文》卷六七〇，白居易《议罢漕运可否》，第3024页。

11 《全唐文》卷六三，唐宪宗《上尊号敕文》，第293-295页。

12 《全唐文》卷七六三，沈珣《授杜琮淮南节度使制》，第3513页。

13 《资治通鉴》卷二五〇《唐纪六十六》懿宗咸通元年（860）三月条，第8081页。

14 《全唐文》卷七五三，杜牧《上宰相求杭州启》，第3459页。

切要重地。”^①关于这个问题，王夫之有极为精深的见解：

自唐以上，财赋所自出，皆取之豫、兖、冀、雍而已足，未尝求于江淮也。恃江淮以为资，自第五琦始。当其时，贼据幽冀，陷两都，山东虽未尽失，而隔绝不通，蜀赋既寡，又限以剑门栈道之险，所可资以贍军者唯江淮，故琦请督租庸自汉水达洋州，以输于扶风，一时不获已之计也。乃自是以后，人视江淮为腴土，刘晏因之辇东南以供西北，东南之民力殫焉，垂及千年而未得稍纾。

……自汉以上，吴、越、楚、闽，皆荒服也。自晋东迁，而江淮之力始尽。然唐以前，姚秦、拓拔、宇文，唐以后，自朱温以迄于宋初，江南割据，而河洛、关中未尝不足以立国。九州之广，岂必江滨海澨之可渔猎乎？祖第五琦、刘晏之术者，因其人惜廉隅，畏鞭笞，易于弋取，而见为无尽之藏。竭三吴奉西北，而西北坐食之；三吴之人不给饘粥之食，抑待哺于上游，而上游无三年之积，一罹水旱，死徙相望。……冀土者，唐尧勤俭之余泽也；三河者，商家六百载莫安之乐土也；长安者，周、汉之所久安而长治也。生于此遂，教于此敷，一移其储峙之权于江介，而中原几为无实之土。第五琦不得已而用之，害遂延于千载。^②

……而唐终不倾者，东南为之根本也。唐立国于西北，而植根于东南，第五琦、刘晏、韩滉皆藉是以纾天子之忧，以抚定西北之士马而定其倾。东南之民，自元代以来，习尚柔和，而人能勤于耕织，勤俭足以自给而给公，故……竭力以供西北而不敢告劳。……^③

王夫之认为，由于南北经济的不平衡发展，才使位于北方的京师的粮食供应仰给东南，但是这种政策又进一步加剧了南北两个区域经济的不平衡发展。但无论后来的朝代因循唐朝“竭三吴以奉西北”政策的原因如何，唐后期如此做法实乃不得已而为之，因为“贼据幽冀，陷两都，山东虽未尽失，而隔绝不通，蜀赋既寡，又限以剑门栈道之险，所可资以贍军者唯江淮”，没有其他选择余地。但是正因为后来的朝代因循了唐朝这个不得已的政策，所以“害遂延于千载”。就本文讨论范围而言，五代北宋正是继承了唐朝的这个政策，导致开封的地位逐步上升，最终不得不定都于此。

既然江淮地区成为唐廷的经济命脉，那么承担向关中输送财富的通济渠就自

① 《郑开阳杂著》卷二《论财赋之重》，文渊阁《四库全书》电子版。

② 《读通鉴论》卷二三《唐肃宗三》，第679-680页。

③ 《读通鉴论》卷二六《唐宣宗九》，第818页。

然成为关系唐廷生死存亡的大动脉。宋人称“汴河乃建国之本，非可与区区沟洫水利同言也”^①，中晚唐时期亦当如是，正如唐人李敬芳中所描述的：“汴水通淮利最多，生人为害亦相和；东南四十三州地，取尽脂膏是此河。”^②当时的汴水一派繁忙景色：“自扬、益、湘南至交、广、闽中等州，公家运漕，私行商旅，舳舻相继。”^③正是江淮地区向关中源源不断地输送财富的真实写照。

在这种形势下，再加上漕运改革（详见下文）的影响，处于汴水咽喉位置的汴州的地位愈加上升，成为联系政治军事中心和经济中心的交通枢纽：“梁宋之地，水陆要冲，运路咽喉。”^④“大梁当天下之要，总舟车之繁，控河朔之咽喉，通淮湖之运漕。”^⑤这些史料都强调了汴州的漕运枢纽地位。

综上所述，由于河北的丧失和江淮经济地位的进一步加强，开封的交通枢纽地位开始凌驾于洛阳之上。面对安史乱后南北区域经济不平衡发展而造成的新形势，位于通济渠“咽喉”位置的开封成为联系政治军事中心与经济中心的新的最佳平衡点，并且逐步替代了过去的平衡点——洛阳，最终在五代登上了都城的宝座。正如郭湖生先生所言：“整体看来，由于长江流域经济发展已超过北方中原，位于南北运河上的汴梁，地理位置适中，交通方便，物资集中，地位超过洛阳，形成为名副其实的首都，而洛阳实际只是陪都。”^⑥

（二）漕运制度的两次改革

开封取代洛阳的“漕运之利”经历了一个长期的量变过程，而裴耀卿和刘晏的两次漕运制度改革就是量变积累过程中的两次质变。

第一次是唐玄宗开元二十一年（733）裴耀卿改革。《旧唐书》卷四九《食货志下》云：

（开元）十八年，宣州刺史裴耀卿上便宜事条曰：“江南户口稍广，仓库所资，惟出租庸，更无征防。缘水陆遥远，转运艰辛，功力虽劳，仓储不益。窃见每州所送租及庸调等，本州正二月上道，至扬州入斗门，即逢水浅，已有阻碍，须留一月已上。至四月已后，始渡淮入汴，多属汴河干浅，又般运停留，至六七月始至河口。即逢黄河水涨，不得入河。又须停一两月，待河水小，始得上河。入洛即漕路干浅，船艘隘闹，般载停滞，备极艰辛。计从江南至东都，停滞日多，得行日少，粮食既皆不足，欠折因此而生。又江南百姓不习河水，皆转雇河师水手，更为损费。伏见国家旧法，往代成规，

① 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河》，第2323页。

② 《全唐诗》卷五〇八，李敬芳《汴河直进船》，第5776页。

③ 《元和郡县图志》卷五《河南道一·河南府》“河阴县·汴渠”条，第137页。

④ 《全唐文》卷六六四，白居易《与韩宏诏》，第2992页。

⑤ 《全唐文》卷七四〇，刘宽夫《汴州纠曹厅壁记》，第3389-3390页。

⑥ 郭湖生：《中华古都——中国古代城市史论文集》，台北空间出版社，1997年，第54页。

择制便宜，以垂长久。河口元置武牢仓，江南船不入黄河，即于仓内便贮。巩县置洛口仓，从黄河不入漕洛，即于仓内安置。爰及河阳仓、柏崖仓、太原仓、永丰仓、渭南仓，节级取便，例皆如此。水通则随近运转，不通即且纳在仓，不滞远船，不忧久耗，比于旷年长运，利便一倍有余。今若且置武牢、洛口等仓，江南船至河口，即却还本州，更得其船充运。并取所减脚钱，更运江淮变造义仓，每年剩得一二百万石。即望数年之外，仓廩转加。其江淮义仓，下湿不堪久贮，若无船可运，三两年色变，即给贷费散，公私无益。”疏奏不省。^①

唐玄宗当时没有回应他，但是事隔三年以后却又准备付诸实施。原因在于此时的玄宗已经失去了年轻时的励精图治，“对于过去二十余年在两都间仆仆风尘的生活非常厌倦，希望此后关中能够得到充分物资的供应……因为这样他便可以一劳永逸的住在长安，不必再长途跋涉的跑那八百余里的路了”^②。他觉得三年前裴耀卿提出的改善长安和江淮间运输的计划是个可以彻底解决问题的办法，于是决定委任裴耀卿进行改革。

至二十一年，耀卿为京兆尹，京师雨水害稼，谷价踊贵，玄宗以问耀卿，奏称：“昔贞观、永徽之际，禄廩未广，每岁转运，不过二十方石便足。今国用渐广，漕运数倍，犹不能支。从都至陕，河路艰险，既用陆运，无由广致。若能兼河漕，变陆为水，则所支有余，动盈万计。且江南租船，候水始进，吴人不便漕挽，由是所在停留。日月既淹，遂生窃盗。臣望于河口置一仓，纳江东租米，便放船归。从河口即分入河、洛，官自雇船载运。三门之东，置一仓。三门既水险，即于河岸开山，车运十数里。三门之西，又置一仓，每运至仓，即般下贮纳。水通即运，水细便止。自太原仓溯河，更无停留，所省钜万。前汉都关中，年月稍久，及隋亦在京师，缘河皆有旧仓，所以国用常贍。”上深然其言。^③

获得了玄宗的同意和支持，接下来裴耀卿就按照他的设想进行了改革：

至二十二年八月，置河阴县及河阴仓、河西柏崖仓、三门东集津仓、三门西盐仓。开三门山十八里，以避湍险。自江淮而溯鸿沟，悉纳河阴仓。自河阴送纳含嘉仓，又送纳太原仓，谓之北运。自太原仓浮于渭，以实关中。上大悦。寻以耀卿为黄门侍郎、同中书门下平章事，充江淮、河南转运都使。

① 《旧唐书》卷四九《食货志下》，第2114页。

② 全汉升：《唐宋帝国与运河》，中央研究院历史语言研究所专刊之二十四，1995年重排版，第32页。

③ 《旧唐书》卷四九《食货志下》，第2114页。

以郑州刺史崔希逸、河南少尹萧灵为副。^①

经过分段运输法等一系列的改革，漕运条件大大改善，无论是运输量的增加还是运费的节省都收到了巨大成效：“凡三年，运七百万石，省陆运之佣四十万贯。旧制，东都含嘉仓积江淮之米，载以大舆而西，至于陕三百里，率两斛计佣钱千。此耀卿所省之数也。”^②裴耀卿漕运改革的影响很多，本文所关注的只是其中之一，即导致洛阳的地位逐渐衰落。因为洛阳本来是中转站，在裴耀卿改革之前所有的江淮和河北漕船都将租粮送至洛阳含嘉仓，洛阳起到联系政治军事中心和经济中心的枢纽作用。但是改革之后，江淮和河北漕船不需要像以前那样先集中于洛阳，这样一来，洛阳的重要性无疑大大降低。

总之，裴耀卿漕运改革的效果正如全汉升先生所言：“……洛阳以西的交通改善以后，由江淮经运河北上的物资，便不须像以前那样先集中于洛阳，而可以一直运抵关中了。这在当日的经济地理上是一种很大的变动，因为运往关中的江淮物资既然不再像过去那样以洛阳为转运中心，洛阳的经济地位便不复如过去那样重要而日渐低落，反之，关中的经济地位却因江淮物资能够大量到达而日渐提高。”^③可以说，裴耀卿改革使洛阳失去了过去的重要地位，开始走向衰落。

第二次是唐代宗时期的刘晏改革。《新唐书》卷五三《食货志三》云：

……（刘）晏即盐利顾佣分吏督之，随江、汴、河、渭所宜。故时转运船繇润州陆运至扬子，斗米费钱十九，晏命囊米而载以舟，减钱十五；繇扬州距河阴，斗米费钱百二十，晏为歌臝支江船二千艘，每船受千斛，十船为纲，每纲三百人，篙工五十，自扬州遣将部送至河阴，上三门，号“上门填阙船”，米斗减钱九十。调巴、蜀、襄、汉麻枲竹筏为絙挽舟，以朽索腐材代薪，物无弃者。未十年，人人习河险。江船不入汴，汴船不入河，河船不入渭；江南之运积扬州，汴河之运积河阴，河船之运积渭口，渭船之运入太仓。岁转粟百一十万石，无升斗漏者。轻货自扬子至汴州，每驮费钱二千二百，减九百，岁省十余万缗。……

刘晏继承了裴耀卿的分段运输法，并且规定“江船不入汴，汴船不入河，河船不入渭；江南之运积扬州，汴河之运积河阴，河船之运积渭口，渭船之运入太仓”，河阴以及靠近河阴的汴州就代替洛阳成为新的粮运中转站。不仅如此，刘晏还规定“轻货自扬子至汴州”。关于“轻货”，全汉升先生解释为“由上引《旧唐书·韦

① 《旧唐书》卷四九《食货志下》，第2115页。

② 《旧唐书》卷四九《食货志下》，第2115页。

③ 全汉升：《唐宋帝国与运河》，中央研究院历史语言研究所专刊之二十四，1995年重排版，第37页。

坚传》看，可知‘轻货’所包含的物品种类虽然不少，事实上以布帛为主。”^①这就说明当时的汴州也是除粮食之外的漕运物资的转运站或者存储仓库。不久，刘晏“自淮北置（盐铁转运）巡院十三，曰扬州、陈许、汴州、庐寿、白沙、淮西、甬桥、浙西、宋州、泗州、岭南、兖郛、郑滑”^②，巡院的设置进一步巩固了开封转运仓库的重要地位。随后不久的德宗建中三年“八月丁未，初分置汴东、西水陆运两税盐铁使，从户部侍郎、判度支赵赞奏也。……戊辰，以江淮盐铁使、太常少卿包佶为汴东水陆运两税盐铁使。……甲戌，以大理少卿崔纵为汴西水陆运两税盐铁使。”^③以汴州为标准来划分汴东、西水陆运两税盐铁使从某种程度上也体现了汴州的漕运转运站的地位。后来到了贞元“十五年（799）二月，于頔奏移转运汴州院于河阴，以汴州累遇兵乱，失散钱帛故也。”^④这说明，从刘晏改革一直到贞元十五年（799），转运汴州院储藏了大量的“钱帛”，是当时重要的转运仓库。此后，虽然史籍中仍不时能够见到汴州转运院的活动情况，说明其并没有被完全废除，但其重要性已经大大逊色于前。

刘晏的漕运改革成就巨大，效果明显，岑参称赞刘晏疏浚汴水的成就：“刘公领舟楫，汴水扬波澜。万里江海通，九州天地宽。”^⑤如果说裴耀卿的漕运改革导致洛阳没落，那么刘晏的漕运改革就促使开封崛起，并逐渐成为中原的中心城市。刘晏改革的影响也是深远的，后来“（刘）晏没后二十余年，韩洄、元琇、裴腆、包佶、卢征、李衡继掌财赋，皆晏故吏”^⑥，这些人在相当长的一段时间内继承执行了刘晏的政策，这种政策的延续性对于开封的崛起无疑是重要的。

总之，从刘晏改革到贞元十五年可谓是开封发展史上的一个重要时期，在此期间，开封成为重要的物资集散地和中转仓库，形成了新的运输枢纽，在某种程度上起到了洛阳过去曾经起过的作用。此后虽然由于屡次军乱而导致转运仓库的作用大大削弱，但与此同时爆发的唐廷与藩镇争夺运河的斗争中，开封的政治和军事地位大大加强，引起了各方面的瞩目。

（三）从唐中期的运河争夺看汴州地位之凸现

安史乱后，唐廷和藩镇之间爆发了一系列对运河控制权的激烈争夺。其原因正如孟昭庚先生所言：

① 全汉升：《唐宋帝国与运河》，中央研究院历史语言研究所专刊之二十四，1995年重排版，第41页，注12。

② 《新唐书》卷五四《食货志四》，第1373页。

③ 《旧唐书》卷一二《德宗纪上》，第334页。

④ 《唐会要》卷八七《漕运》，第1894页。《旧唐书》卷一四六《于頔传》：“頔因奏移转运汴州院于河阴，以汴州累遇兵乱，散失钱帛故也。”（第3966页）由此判断，于頔和于頔当为一人，未知孰是。

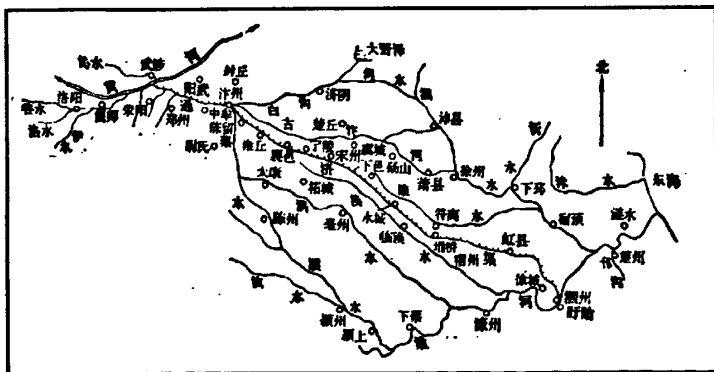
⑤ 《全唐诗》卷一九八，岑参《送张秘书充刘相公通汴河判官便赴江外观察》，第2035页。

⑥ 《旧唐书》卷一二三《刘晏传》，第3515页。

安史乱后，河北地区沦入藩镇之手。这些藩镇“户版不籍于天府，税赋不入于朝廷”。运河北段的永济渠对唐政府来说已经丧失了意义。政府的财赋来源只有江南八道，而江南的财赋必须通过通济渠向北方输送。从而通济渠成为财政上的命脉所在。唐政府如果能够确保通济渠的畅通，它的统治就会稳定下来，否则它就会立即陷入困境。但是，不幸的是，安史乱后，在汴渠两侧经常出现叛附不定的军镇，他们往往和河北藩镇相呼应，试图切断运河的运输，截留江淮的财赋，而唐政府则又必须确保运河的安全。这样，汴水一线便成为政府与叛镇争夺的焦点。^①

孟先生在这篇文章的第一部分“唐政府与藩镇对汴渠沿线重镇的争夺”中，详细说明了唐代宗、德宗两朝唐廷和藩镇对于汴渠沿线重镇的争夺，强调防御的重点在汴州和徐州二镇。但是笔者认为徐州的重要性远远不能和汴州相提并论。为了证明这一点，必须先说明唐代黄河和淮河之间的水路交通。

关于黄淮之间的水路交通，赵和平^②、何汝泉^③、程遂营^④等诸位先生都已经进行过初步探索。但是上述诸文或仅罗列几条水路的基本走向，或存在一些错误和疏漏。下面将在上述诸位先生的研究基础之上，对相关史料进行整理分析，从而就该问题作出进一步梳理。



唐代黄淮间水道示意图^⑤

从上图中可以看出由淮河进入黄河的水上通道不止一条。《宋史》卷四〇二《陈敏传》：

① 孟昭庚：《唐代军事争夺下的运河》，唐宋运河考察队编：《运河访古》，上海人民出版社 1986 年，第 94 页。

② 赵和平：《宁陵保卫战》，唐宋运河考察队编：《运河访古》，上海人民出版社 1986 年，第 108-109 页。

③ 何汝泉：《唐代河南漕路述论》，唐宋运河考察队编：《运河访古》，上海人民出版社 1986 年，第 187-193 页。

④ 程遂营：《唐宋开封生态环境研究》，中国社会科学出版社，2002 年，第 43-44 页。

⑤ 本图采自姚汉源《中国水利史纲要》，水利电力出版社，1987 年，第 251 页。

言事者议欲戍守清河口，敏言：“……长淮二千余里，河道通北方者五，清、汴、涡、颍、蔡是也。通南方以入江者，惟楚州运河耳。……”

宋王应麟《通鉴地理通释》卷一三：

本朝陈敏曰楚州为南北襟喉，长淮二千里，河道通北方者五：淮、汴、涡、颍、蔡是也。南方入江者，唯楚州运河一处。

关于后四条水路，两处记载一致，唯第一条水路，《宋史》作“清”，而《通鉴地理通释》作“淮”。顾祖禹《读史方輿纪要》卷二二亦作“淮”，大概从王应麟之说。但是既然是在论述由“长淮”通北方的河道，那么就不应该再出现“淮”，因此当以《宋史》作“清”（即泗水）为是。然而“五”之数并不准确，因为蔡水需要通过颍水或涡水才能与淮水相通，不能单独计算。所以确切地说，有四条水道可以由淮达河。现按诸史书，将这四条水道的相关通漕记录考证如下。

第一，淮汴路。由楚州（今江苏淮阴市西南）至泗州（今江苏盱眙县西北，现已没入洪泽湖中），经虹县（今安徽泗县）、甬桥（今安徽宿州）、永城（今属河南）、宋州（今河南商丘）、宁陵（今属河南）、襄邑（今河南睢县）、雍丘（今河南杞县）、汴州，至河阴汴口（今河南荥阳市汜水镇东北）入黄河。这是唐宋两代最重要的河淮间水路，一般称之为淮汴路、汴河路、汴宋路。

由于此路是唐宋两代最重要之水路，两《唐书》、《资治通鉴》、《唐会要》、《元和郡县图志》等书中，记载该漕路材料很多。此处仅试举一例，《全唐文》卷六三八李翱《来南录》云：

元和四年（809年）予……暮宿于巩，庚子出洛下河，止汴梁口，遂泛汴流，通河于淮。辛丑及河阴，乙巳次汴州，……又二月丁未朔，宿陈留，戊申……宿雍邱。乙酉次宋州……壬子至永城，甲寅至埇口，丙辰次泗州，见刺假舟，转淮上河如扬州。庚申，下汴渠入淮，风帆及盱眙……壬戌，至楚州。

第二，淮涡路。由楚州经泗州，逆淮水而上，由涡口（安徽怀远县境内，涡水入淮口）入涡水，经亳州（今属安徽）、太康（今属河南），西合蔡水（古称琵琶沟）入汴州，与第一路相重合。此路一般称之为淮涡路。《旧唐书》卷一五二《张万福传》云：

李正己反，将断江、淮路，令兵守埇桥、涡口。江淮者奏舡千余只，泊

涡下不敢过。德宗以万福为濠州刺史，召见谓曰：“先帝改卿名正进，所以褒卿也。朕以为江、淮草木亦知卿威名，若从先帝所改，恐贼不知是卿也。”复赐名万福。驰至涡口，立马岸上，发进奉舡，淄青兵马倚岸睥睨不敢动，诸道舡继进。

然后，“漕船就由涡口（在今安徽怀远县）进入涡水，运到汴州”^①。这说明，至少在这一次漕船是经过淮涡路到达汴州的。虽然史书中仅见这一次，但该水路可以通漕则是没有疑问的。

第三，淮颖路。由楚州经泗州溯淮水，经寿州（今安徽寿县）、颍口（颍水入淮之口）入颍水，溯颍水经颍州（今安徽阜阳）、项城（今河南沈丘）入蔡水，又经陈州（今河南淮阳）沿蔡水入汴州，也与第一路相重合。此路史称淮颖道。《新唐书》卷五三《食货志三》载：

及田悦、李惟岳、李纳、梁崇义拒命，举天下兵讨之，诸军仰给京师。而李纳、田悦兵守涡口，梁崇义搯襄、邓，南北漕引皆绝，京师大恐。江淮水陆转运使杜佑以秦、汉运路出浚仪十里入琵琶沟，绝蔡河，至陈州而合，自隋凿汴河，官漕不通，若导流培岸，功用甚寡。疏鸡鸣冈首尾，可以通舟，陆行才四十里，则江、湖、黔中、岭南、蜀、汉之粟可方舟而下，繇白沙趣东关，历颖、蔡，涉汴抵东都，无浊河溯淮之阻，减故道二千余里。会李纳将李洧以徐州归命，淮路通而止。

这个设想并没有实行，说明在此之前此路并未通畅。但是这种设想在随即到来的建中三年藩镇叛乱中得到了运用。《旧唐书》卷一二三《王绍传》（《新唐书》卷一四九《王绍传》略同）云：“时李希烈阻兵，江淮租输，所在艰阻，特移运路自颖入汴。”这说明，由颖入汴得到了实现。另外，还有三条关于淮颖道通漕的记载：

岁中，即值李灵曜反于汴州，（李）勉署（李）芄兼亳州防御使，练达军事，兵备甚肃；又开陈、颖运路，以通漕挽。^②

（李）纳遣游兵导（李）希烈绝汴餉路，（李）勉治蔡渠，引东南饋。^③

由是东南转输者皆不敢由汴渠，自蔡水而上。^④

① 史念海：《隋唐时期运河和长江的水上交通及其沿岸的都会》，《中国历史地理论丛》1994年第4期。

② 《旧唐书》卷一三二《李芄传》，第3655页。

③ 《新唐书》卷二二五中《逆臣传中·李希烈传》，第6434页。

④ 《资治通鉴》卷二二七《唐纪四十三》德宗建中三年（782）十一月条，第7337页。

后两条史料只是说由蔡渠运达汴州，没有明确说明是经过淮涡路还是淮颍路，但是这两条记载都系于建中三年，再联系“移运路自颍入汴”这句话，我们可以肯定这些都是淮颍道通漕的记录。而且通过上述史料我们可以大致勾勒出淮颍路的开辟过程：李灵曜作乱时，李芄整理了一部分蔡渠，但是尚未彻底打通。继而李纳拒命时，“运路皆绝”，“京师大恐”，杜佑倡议开通淮颍路，但是由于“徐州归命，淮路通”，计划没有实行。后来“李希烈阻兵江淮”，受当年杜佑倡议的启发，李勉正式整理疏浚了蔡渠，这才彻底打通了淮颍路，并且其运输条件比淮涡路更为优越，所以此后就替代了淮涡路成为淮汴路的主要辅助路线，而淮涡路从此以后不再见诸史籍。

更有甚者，在后来元和年间平定淮西叛乱的时候，这条水路也发挥了重要作用。《册府元龟》卷四九七《邦计部·河渠二》：

是月（元和八年十二月），盐铁使王播进供陈许琵琶沟年三运图。先是中官李重秀奉命视之，还言可以通漕，至郟城下北颍口，水运千里而近及。帝览图诏韩弘发卒以通汴河，於是船胜三百石者，皆得入颍。

《唐会要》卷八七《漕运》云：

（元和）十一年十二月始置淮颍水运。扬子等诸院米，自淮阴溯流至寿州西四十里入颍口。又溯流至颍州沈邱界。五百里至于陈州项城。又溯流五百里入于颍河。又三百里输于郟城。得米五十万石，附之以芟一千五百万束。计其功，省汴运七万六千贯。

这说明在开通之后，淮颍路的利用比较频繁，且用途较广。到北宋时期最终发展成为东京汴梁四条主要漕运路线之一——惠民河（蔡渠）。

第四，淮泗路。由楚州至淮阴（今属江苏）东南的角城，溯泗水而上，经下邳（今江苏邳州市西南）达徐州（今属江苏），然后再溯古汴水，经萧县（今属安徽）、碭山（今属安徽）、睢阳（今河南商丘南）、雍丘（今河南杞县）、陈留（今河南开封东南）达汴州，复与第一路相重合。此路一般称之为淮泗路，也就是隋炀帝开通通济渠之前的古汴水。

《隋书》卷六四《陈稜传》：“稜寻奉诏于江南营战舰。至彭城，贼帅孟让众将十万，据都梁宫，阻淮为固。稜潜于下流而济，至江都，率兵袭让，破之。”同书卷八五《王充传》：“后令以船送东京，而道路贼起，使者苦役，于淮泗中沉船溺之者，前后十数。”又同书同卷《宇文弼及传》：“十余日，夺江都人舟楫，

从水路西归……行至徐州，水路不通……”这些史料说明，通济渠开通之后古汴水并没有被完全废弃，在隋代依然是一条很常用的水道。淮泗路在唐朝初年曾被用于运输粮食，武同举《淮系年表》四记载：“高祖武德七年，尉迟敬德导汶泗至任城，分水建会源膈，凿治徐州、吕梁二洪，通饷道。”^①这无疑说明淮泗路具备漕运粮食的能力。在中晚唐时期，虽然没有淮泗路的漕运记录，但其依然可通则毋庸置疑。《新唐书》卷一四九《刘晏传》云：“晏乃自棹行，浮淮、泗，达于汴，入于河。右循底柱、硖石，观三门遗迹。至河阴、巩、洛，见宇文恺梁公堰，断河为通济渠，视李杰新堤，尽得其病利。”刘晏亲自到淮水、泗水、汴水、黄河考察，这说明淮泗路依然可以通舟。德宗时，韩愈在徐州张建封幕府任从事，贞元十五年（799）朝京师，次年回徐州。他在《此日足可惜赠张籍》中咏道：“乘船下汴水，东去趋彭城。”^②同时他又作《汴泗交流赠张仆射》，诗曰：“汴泗交流郡城角，筑场十步平如削。”^③另外白居易的《长相思》：“汴水流、泗水流，流到瓜洲古渡头。”^④这些材料证明，唐代淮泗路依旧可通，仍然可以作为一条漕路。甚至到了宋代，仍然有关于淮泗路可以通航的记录，苏轼《罢徐州往南京马上走笔寄子由》：“古汴从西来，迎我向南京。东流入淮泗，送我东南行。”^⑤

除了上述四条河淮间漕路以外，另有一条漕路，即由江淮溯长江至鄂州（今湖北武汉武昌），再溯汉水，经襄阳（今属湖北）、梁州（今陕西汉中）而陆运至关中；或由襄阳溯丹水过商州（今属陕西）而陆运至关中。这条漕路一般称之为江汉路，曾在安史之乱时起过巨大作用。虽然不属于本文讨论范围，但在下文有所涉及，故于此作一简单介绍。

通过对唐代黄淮间漕路的分析，我们可以看出汴州的重要地位，因为这四条漕路在进入黄河之前全部交会于汴州。换句话说，一旦叛乱势力控制汴州，这四条漕路将全部断绝，唐廷的大动脉将被彻底切断。下面通过回顾唐德宗年间唐廷和藩镇争夺汴水控制权的一系列史实，对汴州和徐州的地位进行对比分析。这一时期的斗争主要包括建中二年（781）之战和建中三年（782）之战两次。

发生在建中二年的第一次争夺中，叛乱藩镇的攻击重点是徐州。《资治通鉴》卷二二七唐德宗建中二年（781）六月条载：“李正己遣兵扼徐州甬桥、涡口，梁崇义阻兵襄阳，运路皆绝，人心震恐。”中华书局点校本断为“徐州甬桥”和“涡

① 转引自何汝泉：《唐代河南漕路述论》，唐宋运河考察队编：《运河访古》，上海人民出版社，1986年，第187页。另外《读史方輿纪要》卷二九《南直十一·徐州》“百步洪”条：“俗传唐尉迟敬德经略徐州，凿徐州、吕梁二洪，以通水道。”（第1394页）顾炎武《天下郡国利病书》第十一册《淮徐·徐州志》“徐州洪工部分司”条：“相传唐尉迟敬德经略徐州吕梁二洪，薰火石烂，从而凿之，遂成水道。”（上海科学技术文献出版社，2002年，第二册第833页）这两条史料都是所谓传闻，但是能从某种程度上印证淮泗路曾被用以漕运粮食。

② 《全唐诗》卷三三七，第3772页。

③ 《全唐诗》卷三三八，第3786页。

④ 《全唐诗》卷八九〇，第10057页。

⑤ 《苏东坡全集》卷一〇，北京市中国书店，1986年，第156页。

口”，说明点校者认为“徐州”和“甬桥”是从属关系，即“徐州的甬桥”。但是笔者认为应该是并列关系，即李正己遣兵扼守住了徐州、甬桥、涡口三个地方。按《新唐书》卷二一三《藩镇淄青横海传·李正己传》：“自屯济阴，陈兵按习，益师徐州以扼江、淮。天子于是改运道，檄天下兵为守备，河南骚然。”这无疑说明李正己当时在徐州确有驻军。《新唐书》卷五三《食货志三》：“李纳将李洧以徐州归命，淮路通。”这说明李洧正是李正己派驻徐州的。另外，史念海先生也认为应该是三个地方：“李正己还派遣兵力扼徐州、甬桥、涡口，正式截断运道。”^①

这样一来，前文所述的河淮间四条漕路断掉了三条，即扼徐州，淮泗路断；扼甬桥，淮汴路断；扼涡口，淮涡路断。另外一条淮颖路此时尚未彻底打通。再加上“梁崇义阻兵襄阳”，江汉路又断掉，无怪乎“运路皆绝”，所言非虚。此时徐州地位之重要就凸显出来了。但是仔细观察就会发现，扼徐州仅能控制淮泗路，退一步讲，即使《资治通鉴》点校者的理解是正确的，那么扼徐州也只能控制淮泗路和淮汴路。然而在徐州被控制的情况下，唐朝还可以利用淮涡路（如张万福立马涡口，就能使漕粮沿此路北运），甚至去开通淮颖路（杜佑正是看穿此点，才有开通淮颖路之倡议）来解决危机。

始于建中三年的第二次争夺的焦点转移到了汴州。“泾师之变”爆发后，建中四年（783）十二月“庚午，（李）希烈陷大梁。滑州刺史李澄以城降希烈”^②。汴州被攻陷以后，流亡在梁州（今陕西汉中）的唐廷陷入了绝境：“江、淮路绝，朝贡皆自宣、饶、荆、襄趣武关。”^③跟随唐德宗的官兵都受到粮食物资短缺的威胁，史称“山南地热，上以军士未有春服，亦自御夹衣”^④，直到“五月，盐铁判官万年王绍以江、淮缁帛来至，上命先给将士，然后御衫”^⑤。可见漕运路绝，唐廷是如何生死攸关。

这次事件证明了汴州的要害作用，因为汴州一旦被割据藩镇控制，通过汴州的四条漕路将全部断绝，唐廷之命脉就会悬于人手。幸亏随后不久忠于唐廷的各方面势力在宁陵之战中合力击溃李希烈，阻止了李希烈进一步进攻江淮的野心，紧接着刘玄佐收复汴州，恢复了漕运。随后韩滉遣使献绫罗四十担诣行在，“时关中兵荒，米斗直钱五百，及滉米至，减五之四”^⑥。有了江淮的供应，关中的形势稳定下来，唐廷这才转危为安。经过这次事件，唐廷充分认识到汴州的战略地位，所以积极支持刘玄佐大力扩展汴州兵力，最终达十万人，“汴州自大历来

① 史念海：《中国的运河》，陕西人民出版社，1988年，第210页。

② 《资治通鉴》卷二二九《唐纪四十五》建中四年（783）十二月条，第7388页。

③ 《资治通鉴》卷二二九《唐纪四十五》建中四年（783）十一月条，第7379页。

④ 《资治通鉴》卷二三〇《唐纪四十六》德宗兴元元年（784）四月条，第7427页。

⑤ 《资治通鉴》卷二三一《唐纪四十七》德宗兴元元年（784）五月条，第7428页。

⑥ 《资治通鉴》卷二三一《唐纪四十七》德宗兴元元年（784）五月条，第7429页。

多兵事，刘玄佐益其师至十万”^①，这个规模一直持续下去，为任何藩镇所不及^②。此时之汴州已经无愧于“今之天下之镇，陈留为大。屯兵十万，连地四州……故自天宝以来，当藩垣屏翰之任，有弓矢钺之权，皆国之元臣，天子所左右”^③的重要性，正如陆贽所言：“梁宋之间，地当要害，镇压齐鲁，控引江淮，得其人则安则强，失其人则危则弱。”^④后来到了唐宪宗元和时期，韩弘镇守汴州二十余年，领导汴州积极维护漕路的安全，全力支持唐廷的平藩战争，为“元和中兴”立下汗马功劳。唐宪宗在《与韩弘诏》中，高度评价韩弘的作用：“朕以梁宋之地，水陆要冲，运路咽喉，王室藩屏，人疲易散，非卿之惠不能安，师众难和，非卿之威不能戢。”^⑤所谓“运路咽喉，王室藩屏”，从中可以看出汴州的地位今非昔比，已经不再是一个普通州城，开始逐渐取代黯然失色的洛阳而成为长安东部的政治和军事屏障。

（四）汴洛之间水路运输条件的恶化

汴洛之间水路运输条件的恶化是洛阳开封地位消长变化的决定性原因。史念海先生曾经指出，都城是人口容易聚集的地方，需要解决社会生活所必需的物资的谋得的问题。如果都城所在地没有一定的自然条件，使所必需的物资不能够在都城附近就地取得，就不得不假于外来的助力：

从遥远的地区运输粮食，供应都城的军精民食并非易事，其间的困难亦复不少。举其要者，约有三点。第一，自然水道的艰险。运输粮食一般都是利用自然水道，元、明诸代更是进而注意海运。海上多风波，粮舶的沉溺是时有所闻的。由河流运输虽可减少这样的灾患，可是河流也有限于运输的段落。……第二，人工水道开凿的不易。无论咸阳、长安或是北京，和当时富庶粮食产地之间并不是完全可由天然水道运输的，因而不能不开凿人工水道，一些王朝在这方面确实是多所致力。〔第三，〕开凿人工水道本来就不是容易措手的大事，开凿成功之后如何维护，使它长期存在下去，也还是比较费力的。泥沙的壅塞往往阻碍漕舟的通行，尤其是所衔接的两条河流之间高低不平的地势，必须提高或者降低水位，才能够顺利通过。这样一些周折，必然会多延时日，貽误事机。^⑥

① 《全唐文》卷五六七，韩愈《故金紫光禄大夫检校尚书左仆射同中书门下平章事兼汴州刺史充宣武军节度副大使知节度事管内支度管田汴宋毫颍等州观察处置等使上柱国陇西郡开国公赠太傅董公（晋）行状》，第2539-2540页。

② 关于此点可以参考张国刚的《唐代藩镇研究》（湖南教育出版社，1987年）第216-217页所统计的各藩镇各时期的军力和军费情况的表格。

③ 《全唐文》卷五五六，韩愈《送汴州监军俱文珍序》，第2492页。

④ 《全唐文》卷四七五，陆贽《议汴州逐刘士宁事状》，第2146页。

⑤ 《全唐文》卷六六四，白居易《与韩宏诏》，第2992页。

⑥ 史念海：《中国古都与文化》，中华书局，1998年，第194页。

笔者认为“自然水道的艰险”和“人工水道开凿的不易”以及维护的困难是决定定都位置的关键原因之一，这也正是本文所要探讨的核心问题。古代先哲们也曾或多或少注意到这个问题，比如马端临曾指出：“西汉与唐，俱都关中，皆运东南之粟以饷京师，自河渭溯流而上。然汉武帝时运六百万斛，唐天宝极盛之时，韦坚为水陆运使，仅一岁能致四百万斛，余岁止二百五十万斛，而至德以后仅百余万而已，俱未能如汉之数，且考之《食货志》及参以陆、苏二公之言，则运弥坚、费弥重，岂古今水道有险易之不同邪？当考。”^①马端临已经意识到了“古今水道有险易之不同”，但他并无深究，而王曾更加详细地写出了汴水的变化：

汴渠派分黄河，自唐迄今皆以为莫大之利。然迹其事实，抑有深害，何哉？凡梁宋之地，畎浍之利，湊流此渠，以成其大。至隋炀将幸江都，遂折黄河之流，筑左右堤三百余里，旧所湊水悉为横绝，散漫无所归。故宋亳之地，遂成沮洳卑湿。且昔之安流，今乃湍悍，覆舟之患，十有二三；昔之漕运冬夏无限，今则春开秋闭，岁中漕运止得半载；昔之汴沿两无艰阻，今则逆流而上，乃重载而行，其为难也甚矣；沿流而下，即虚舟而往，其为利也背矣。矧自天子建都，而汴水贯都东下，每岁霖潦决溢为虑。由斯观之，其利安在？然历世浸远，诂可卒图？异日明哲之士开悟，积惑言，复曩迹，始信兹言之不谬也。^②

王曾没有人云亦云，他目光敏锐地指出隋炀帝所开通济渠的负面影响，表达了忧虑。他还特别强调了其通航情况逐渐恶化、运输能力逐渐下降的过程。而正是这个过程必然导致向位于黄河流域的的京师输送物资的困难加剧。这是中晚唐五代时期漕运形势不同于前的关键，也是洛阳开封命运逆转的决定性因素。

下文从三个方面来分析由江淮至洛阳水路运输的不利因素，尤其侧重于汴洛之间的这一段水程。首先简单介绍一下，从开封到洛阳的水程可分成三段：第一，由汴州城逆汴水而上到黄河汴口；第二，由黄河汴口逆黄河而上到黄河洛口；第三，由黄河洛口逆洛水而上至洛阳城。日本学者清木场东的《唐代财政史研究（运输篇）》第81页表3“扬子-洛阳水程”计算过这几段水路的里程：由汴州至河阴140里，河阴至汴口20里。由汴口入黄河溯流50里至洛口，沿洛水溯流140里至洛阳。^③

① 《文献通考》卷二五《国用三·漕运》，第243页。

② 《汴京遗迹志》卷六《河渠二》引王曾《王文正公笔录》，第89-90页。

③ [日]清木场东：《唐代财政史研究（运输篇）》，九州大学出版会，1996年。转引自孙彩红：“用斗钱运斗米”辨——关于唐代漕运江南租米的费用，《中国农史》2002年第2期。

1. 黄河以及作为黄河支流的汴水的运输条件趋于恶化

中唐以后,由于各种因素的共同作用,黄河以及作为黄河支流的汴水的运输条件趋于恶化。这体现在下列几个方面:

(1) 黄河及汴水泥沙量剧增

泥沙量剧增对于黄河和汴水的影响是最大也是最根本的,下文所涉及的其他不利因素或多或少也是由于泥沙量增大所致。

黄河含沙量较高,自古已然。据《战国策》卷二九《燕三》记载,早在战国时代,黄河已有“浊河”之称。西汉时期,“河水重浊,号为一石水而六斗泥”^①。由于多泥沙,黄河很早就成为一条地上河。西汉末年由于泥沙的长期堆积,河床淤积很高,在“遮害亭西十八里,至淇水口(今河南浚县西南)”这段范围内“河水高于平地”^②,成了地上河,不久就发生了改道。然而汉代的泥沙淤积问题还只是初露端倪,进入唐代,黄河的泥沙淤积速度大大加快了。《资治通鉴》卷二一三《唐纪二十九》玄宗开元十五年(727)正月条:“初(开元十二年),洛阳人刘宗器上言,请塞汜水旧汴口,更于茨泽引河入汴;擢宗器为左卫率府胄曹。至是(开元十五年),新渠填塞不通,贬宗器为循州安怀戍主。命将作大匠范安及发河南、怀、郑、汴、滑、卫三万人疏旧渠,旬日而毕。”仅仅三年时间,新开的汴口就被泥沙填塞,黄河泥沙量之大于此可见一斑。正如邹逸麟先生在《从地理环境角度考察我国运河的历史作用》一文中所指出的:“黄河流域各河流的水沙条件在唐代前后有不同程度的变化。”^③之后他用蔡水和澠水(今永定河)等河流泥沙淤积的事实论证了该观点,这也从侧面证实了唐代以后黄河泥沙淤积加剧的事实。这种情况发展到宋代初年更加严重,棣州(今山东惠民县、滨州市一带)境内“河势高民屋殆逾丈”^④,下游河口如此淤高无疑是泥沙淤积之恶果。

黄河泥沙淤积严重对航运有极为不利的影晌。《新唐书》卷五三《食货志三》:“大和初,岁旱河涸,掇沙而进,米多耗,抵死甚众,不待覆奏。”由此可以推断泥沙淤积对漕运的不利影响。另外,武则天载初元年(689)在汴州开凿了一条“湛渠”,连接曹(今山东定陶西)、兖(今山东兖州市)租赋^⑤。湛渠由汴州引汴水斜向东北,经曹州注入巨野泽。后来到北宋经过整理而成广济河。唐代之湛渠与宋代之广济河东西走向,为齐鲁通向汴州开辟了一条相对安全可靠的平行线来代替黄河漕路。如果黄河水运便捷易行,则没有必要花大力气开通这样一条新路线,因此估计这也与黄河的泥沙淤积不无关系。

这说明中晚唐五代时期黄河的泥沙淤积有愈演愈烈的趋势,并且导致黄河通

① 《汉书》卷二九《沟洫志》,第1697页。

② 《汉书》卷二九《沟洫志》,第1695页。

③ 邹逸麟:《椿庐史地论稿》,天津古籍出版社,2005年,第230页。

④ 《宋史》卷九一《河渠志一·黄河上》,第2260页。

⑤ 《新唐书》卷三八《地理志二》,第986页。

航条件越来越恶劣。原因何在?关键在于黄河进入了历史上的第二个泛滥期。谭其骧先生在《何以黄河在东汉以后会出现一个长期安流的局面——从历史上论证黄河中游的土地合理利用是消弭下游水害的决定性因素》中精辟论证了黄河中游地区农牧业的交替发展、植被状况与下游河道变迁的密切关系。文章用具体的历史事实阐明了东汉以后,由于黄河中游地区的土地利用方式变成以畜牧为主,使水土流失程度大大减轻,这是下游之所以会出现长期安流局面的决定性因素。但是从隋唐两代后期黄河中游边区土地利用的发展趋向,已为下游伏下了祸根。五代以后,又继续向着这一趋势变本加厉地发展下去,中游的耕地尽“可能”地无休止地继续扩展,下游的决徙之患也就无休止地愈演愈烈,重蹈了秦和西汉的覆辙。^①谭其骧先生这一观点说明由于黄河中游生态环境的改变,黄河的含沙量在中晚唐五代时期进一步增大,黄河水文条件明显恶化。

同时,黄河多泥沙也导致黄河泛滥严重。王仲荦先生曾在其《隋唐五代史》中总结了五代时期的黄河泛滥情况:

在整个唐王朝统治,黄河安澜,没发生过重大的决口事件。到了五代之初,梁唐在大河两岸对峙,利用河水,以邻国为壑,河患开始严重起来。后唐庄宗同光元年(公元923年),梁晋相持于河上,八月,“梁主命于滑州(治白马,今河南滑县)决河,东注曹(州治济阴,今山东定陶西南)、濮(州治鄆城,今山东鄆城北)及郛(州治须昌,今山东东平西北)以限唐兵”(《资治通鉴》后唐庄宗同光元年)。从此河患加深,同光二年,“梁所决河连年为曹、濮患”,七月甲辰,“命右监门上将军姜继英督汴、滑兵塞之,未几复坏”(《资治通鉴》后唐庄宗同光二年)。后唐庄宗同光三年正月,“诏平卢节度使符习治酸枣(今河南延津西北)遥堤以御决水”(《资治通鉴》后唐庄宗同光二年)。……后晋高祖天福四年(公元939年)闰七月,河决博州(治聊城,今山东聊城东北)。天福六年九月,河“决滑州,充(州治瑕丘,今山东兖州)、濮(州治鄆城,今山东鄆城北)州界皆为水漂溺”(《五代会要》)。齐王开运元年(公元944年)六月,“滑州河决,浸汴、曹、单(州治今山东单县)、濮、郛五州之境,环梁山合于汶。诏大发数道丁夫塞之”(《资治通鉴》后晋齐王开运元年)。开运三年九月,“河决澶州临黄”(今河南濮阳东临黄集)(《资治通鉴》后晋齐王开运三年)。后汉高祖乾佑元年(公元948年)五月,“滑州言河决鱼池”(《资治通鉴》后汉高祖乾佑元年)。乾佑三年六月,“河决郑州”之原武(今河南原阳西北)(《资治通鉴》后汉隐帝乾佑三年)。

^① 谭其骧:《何以黄河在东汉以后会出现一个长期安流的局面——从历史上论证黄河中游的土地合理利用是消弭下游水害的决定性因素》,原载《学术月刊》1962年第2期,收入氏著《长水集》,人民出版社,1987年,下册第1-32页。

后周太祖显德元年(公元954年)十月,“河自杨刘(今山东东阿北杨柳村)至于博州(治聊城,今山东聊城东北)百二十里,连年东溃,分为两派,汇为大泽,弥漫数百里,又东北坏古堤(前代所筑防河古堤)而出,灌齐(州治历城,今山东济南)、棣(州治厌次,今山东惠民西南)、淄(州治淄川,今山东淄博西南淄川)诸州,至于海涯,漂没民田庐不可胜计,流民采菰稗、捕鱼以给食,朝廷屡遣使者不能塞”。……后周世宗显德六年(公元959年)六月,“郑州奏河决原武,命宣徽南院使吴延祚发近县二万余夫塞之”(《资治通鉴》后周世宗显德六年)。^①

黄河在唐末五代如此频繁的泛滥,一方面是黄河泥沙淤积的强证,另一方面泛滥本身在某种程度上也导致航运的困难。

总之,黄河在唐中期以后含沙量剧增,导致黄河河床抬高,河道摇摆不定(详见下文),逐渐不利于水上运输。时至今日,黄河已经几乎彻底丧失了运输能力,可为佐证。

更为严重的是,这使作为黄河支流的汴水也深受泥沙淤积之苦。宋代的黄河,“盖汴口析其三分之水,河流常行七分也”^②,也就是说,汴水分去了黄河三分之一的水量,估计中晚唐五代时期与此相差不会太远。这样就会把黄河水中大量的泥沙带入汴河,因此汴水的泥沙量会随黄河泥沙量的增大而增大。下面看一下不同时期的汴水泥沙淤积状况。

隋末唐初时,汴水运输状况良好。根据《大业杂记》记载,通济渠开通以后,隋炀帝下江都的龙舟,“高四十五尺,阔五十尺,长二百尺。(楼)四重……”^③如此之大的船只能够从洛阳直航扬州,说明通济渠渠道之深之阔。另外隋炀帝开通新渠道,而不用古汴水的原因是古“汴水迂曲,迴复稍难”^④,亦可说明通济渠新渠道之平直。这固然是因为运河刚刚完工,但是泥沙量小、泥沙淤积程度微弱也是很重要的原因。《旧唐书》卷六七《李勣传》(《新唐书》卷九三《李勣传》略同)云:

大业末,韦城人翟让聚众为盗,勣往从之,时年十七,谓让曰:“今此土地是公及勣乡壤,人多相识,不宜自相侵掠。且宋、郑两郡,地管御河,商旅往还,船乘不绝,就彼邀截,足以自相资助。”让然之,于是劫公私船取物,兵众大振。

此时是“隋大业末”,正值战乱之际,根本不可能对汴河进行有效的疏浚和维护,

① 王仲荦:《隋唐五代史》,上海人民出版社,2003年,第851-852页。

② 《宋史》卷九四《河渠志四·汴河下》,第2332页。

③ (唐)杜宝撰,辛德勇辑校:《大业杂记辑校》,三秦出版社,2006年,第18页。

④ 《太平寰宇记》卷一·河南道一·开封府,第5页。

但是“宋、郑”之间的御河（即通济渠）依旧“商旅往还，船乘不绝”，并且翟让依靠劫掠这些商船，竟然使“兵众大振”，可见当时汴河并无泥沙淤积之苦，往来船只航行顺畅。但是随着时间推移，汴河的泥沙淤积状况至迟在盛唐的开元年间就已经开始恶化。《资治通鉴》卷二一三《唐纪二十九》玄宗开元十五年（727）正月条云：

初，洛阳人刘宗器上言，请塞汜水旧汴口，更于茱泽引河入汴；擢宗器为左卫率府胄曹。至是，新渠填塞不通，贬宗器为循州安怀戍主。命将作大匠范安及发河南、怀、郑、汴、滑、卫三万人疏旧渠，旬日而毕。

“新渠填塞不通”无疑是泥沙大量淤积的结果。安史乱后，汴水的淤塞更加触目惊心。“自丧乱以来，汴水堙废”^①，导致“漕运路绝”^②。刘晏亲自对汴水的通航状况作了实地调查，他在给宰相元载的信中指出“泽灭水，岸石崩，役夫需于沙，津吏旋于泞，千里洄上，罔水舟行”^③并“议开汴水”^④。汴水淤塞如此之严重，航行如此之艰难，如何承载运粮之“千石”重舟？

从此以后，汴水就需要经常疏浚。到了唐代末年军阀混战，无人顾及疏浚汴水，汴水断流就势不可免了。《资治通鉴》卷二九二《后周纪三》世宗显德二年（955）十一月条云：

汴水自唐末溃决，自埇桥东南悉为污泽。上谋击唐，先命武宁节度使武行德发民夫，因故堤疏导之，东至泗上。议者皆以为难成，上曰：“数年之后，必获其利。”

“自唐末溃决”说明汴水在唐代末年已经不能使用。另有一个例子更加清楚地说明了这一事实。《资治通鉴》卷二六三《唐纪七十九》昭宗天复二年（902）六月条云：

杨行密发兵讨朱全忠，以副使李承嗣权知淮南军府事。军吏欲以巨舰运粮，都知兵马使徐温曰：“运路久不行，葭苇埋塞，请用小艇，庶几易通。”军至宿州，会久雨，重载不能进，士有饥色，而小艇先至，行密由是奇温，始与议军事。行密攻宿州，久不克，竟以粮运不继引还。

此时乃是六月，夏季原为水量充沛的季节，航道尚且如此浅涩，其他时间可想而

① 《资治通鉴》卷二一三《唐纪三十九》代宗广德二年（764）三月条，第7164页。

② 《旧唐书》卷一三八《韦伦传》，第3781页。

③ 《旧唐书》卷一二三《刘晏传》，第3513页。

④ 《资治通鉴》卷二一三《唐纪三十九》代宗广德二年（764）三月条，第7164页。

知。这说明此时汴水之运输能力已下降到了极低的程度。直到后周世宗显德年间，先后数次疏浚汴口、汴河，才使“江、淮舟楫始通”^①，汴河才可以重新通航。

到了北宋，情况愈加严重。宋代初年的梅尧臣在《汴水斗减舟不能进因寄彦国舍人》中写道：“朝落几寸水，暮长几寸沙。”^②可见泥沙淤积速度之惊人。北宋中期熙宁年间王安石称：“今沟首皆深，汴极低，又观相国寺积沙几及屋檐，则汴河如此渐高未久。”^③《梦溪笔谈》卷二五《杂志二》记载：“自汴流堙淀，京城东水门下至雍邱襄邑，河底皆高出堤外平地一丈二尺余，自汴堤下瞰民居，如在深谷。”汴水成为地上河无疑是泥沙大量淤积所致。此时之汴水“曲滩漫流，多稽留覆溺”^④，漕船的航行自然是困难无比。宋代行驶在汴水上的船只设计为吃水四尺，“大约汴舟重载，入水不过四尺”^⑤，因此初期规定汴水深度为六尺^⑥，后因为保持困难，于元丰元年减为五尺^⑦，却仍然感到“汴水浅涩，常稽运漕”^⑧。北宋政府在宋初因袭唐代规定汴水每年一浚^⑨，后因贪图便宜，于大中祥符八年（1015）规定“三五年一浚”^⑩。然而到了皇祐四年（1052）八月却因为“河涸，舟不通，令河渠司自口浚治，岁以为常。”^⑪自此每年一浚。最终到了宋金分裂时期，汴河长时间无人疏浚，很快淤积成为平陆。楼钥《北行日记》^⑫和周焯《北辕录》^⑬之记载皆可证。

为什么会出现这种情况？邹逸麟先生指出：“（汴河）主要水源取给于黄河，而唐以后黄河的情况又日趋恶劣，故而使汴河的洪水与泥沙量较前剧增……”^⑭关于这一点，史念海先生在《河山集·二集》中有过精辟的论证：

……唐代的汴河就是隋炀帝所开的通济渠，是由今河南荥阳县广武山北引黄河水东南流入淮河的。引用了黄河水，自然也随水带来了泥沙。可是直到唐玄宗开元年间（公元七一三年至七四一年），汴河还是清流。（《全唐诗》一一五，王泠然《汴河柳》：“隋家天子忆扬州，厌坐深宫傍海游。穿地凿山

① 《资治通鉴》卷二九四《后周纪五》世宗显德五年（958）三月条，第9582页。

② 《汴京遗迹志》卷二一《艺文八》引梅尧臣《汴水斗减舟不能进因寄彦国舍人》，第417页。

③ 《续资治通鉴长编》卷二四八熙宁六年（1073）十一月壬寅条，第6040页。

④ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2323页。

⑤ 《宋史》卷九四《河渠志四·汴河下》，第2327页。

⑥ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2316页。

⑦ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2321页。

⑧ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2322页。

⑨ 这始于唐代宗时期刘晏的建议，每年正月发近县丁男，疏浚汴水。但估计后来没能严格执行。见《全唐文》卷三七〇，刘晏《遗元载书》，第1664-1665页。

⑩ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2321页。

⑪ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2322页。

⑫ 《宋》周焯《北辕录》，《说郛》卷五四，北京市中国书店，1986年。

⑬ 《宋》楼钥《北行日记》（上、下），《攻媿集》卷一一一、一一二，《四部丛刊初编·集部》，上海涵芬楼影印本。

⑭ 邹逸麟：《楫庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年，第88-89页。

开御路，鸣笳叠鼓泛清流。流从巩北分河口，直到淮南种官柳。”显然可见，王泠然所见的汴河还是清流。《全唐诗》由王泠然的小传，说他是开元时人。）汴河既是清流，黄河水就不会还象西汉时那样的混浊。当然汴河水后来也免不了变为浑浊，那已是唐代后期了。（《全唐诗》三七九，孟郊《汴州留别韩愈》：“不饮浊河澜，空滞此汴州。”汴州就是现在的开封市，则所说的浊河应指汴河而言。韩愈、孟郊自是元和诗人。由上引王泠然的诗和这首诗可以看出，汴河由清流转为浊流，应在开元和元和之间，也是在八世纪的后半世纪。汴河由黄河分流出来，汴河的变化也显示出黄河的变化，也就是说，黄河到这时已经较为混浊了。这时黄河第二个相对安流时期已将近完结，所以河患也逐渐频繁起来。）唐代后期尚未见到汴河有定期疏浚制定^①（汴河始建立疏浚制度，乃在宋真宗大中祥符[公元一〇〇八年至一〇一六年]年间，见沈括《梦溪笔谈》二十五《杂志》二），可见所含的泥沙还不是很多的。当时黄河的含泥沙量虽已较少，也难免有一部分随流堆积，使河床抬高，只是堆积的过程显得缓慢而已。……^②

这说明，随着黄河进入第二个泛滥期，黄河逐渐转为浊流。而源自黄河的汴水自然也就越来越混浊，越来越多泥沙，淤积状况日益恶化。

除此之外，唐末五代的军阀在混战时，有时竟然利用决河作为战争武器，而人为的决河也会导致汴河加速淤积。唐昭宗大顺二年（891）“八月己丑，帝（朱温）遣丁会急攻宿州，刺史张筠坚守其壁，会乃率众于州东筑堰，壅汴水以浸其城”^③。而此事不久，汴水就“自唐末溃决，自埇桥东南悉为污泽”^④了。可以推测此次“壅汴水”和汴水“悉为污泽”不无关系。

综合考虑上述情况，我们可以得出如下结论：由于唐代初年的黄河依然处于第二个安流期，其支津汴水泥沙量较小，不用疏浚就能够“商旅往还，船乘不绝”，通航状况相当良好。然而随着安史乱后黄河逐步进入第二个河患频繁期，黄河和汴河由于泥沙淤积加剧导致河岸宽阔，水流散漫，泥沙淤淀，妨害漕运，往来船只由于“有湾曲，滩浅，没溺甚多”^⑤，航运困难不断加大。

不仅如此，汴水淤积最为严重的地区是位于上游的开封府和应天府（商丘）界，包括从汴口到商丘的这段水程。从《宋史·本纪》《宋史·五行志》两篇统计的资料来看，北宋一代汴河泛决二十二次，其中除去四次不知地点、两次决于

① 疑为“度”之误——笔者注。

② 史念海：《由历史时期黄河的变迁探讨今后治河的方略》，《河山集·二集》，三联书店，1981年，第372-373页。

③ 《旧五代史》卷一《梁书·太祖纪一》，第13页。

④ 《资治通鉴》卷二九二《后周纪三》世宗显德二年（955）十一月条，第9532页。

⑤ 《续资治通鉴长编》卷七九大中祥符五年（1012）闰十月庚寅条，第1803页。

下游以外，其余十五次皆在开封、应天二府境内^①，这说明这段河床问题很大。

“河自应天府抵泗州，直流湍驶无所阻。惟应天府上至汴口，或岸阔浅漫，宜限以六十步阔，于此则为木岸，狭河扼束水势，令深驶。”^②到北宋末年，出使金朝的周焯亲眼得见汴河淤废之状，其于《北辕录》中记载：“晚宿灵璧县，汴河自此断流。”^③同时代的楼钥在《北行日记》也讲到自己“乘马行八十里宿灵璧，行数里汴水断流……又六十里宿宿州，自离泗州循汴而行，至此河益堙塞，几与岸平”^④。范程大亦曾出使金朝，其《石湖诗集》卷一二《汴河》：“指顾枯河五十年，龙舟早晚定疏川？还京却要东南运，酸枣棠梨莫翦然。”题下注云：“汴自泗州以北皆涸，草木生之。土人云本朝恢复驾回，即河须复开。”这些记载正好说明汴水上中游先淤。这段水程是开封通向洛阳的必经之路，既然是汴水航运最困难的一段，那么避开这段最为艰难的水路而定都于开封自然比洛阳更容易获得江淮的粮食供应。

（2）气候逐步转寒导致黄河及汴水冰冻加剧

《文苑英华》卷二九四杜牧《汴河阻风绝句》：“千里长河初冻时，玉琦瑶佩响参差；浮生一似冰底水，日夜东流人不知。”说明唐时汴水已经开始冰冻，到了宋代，这种情况更加突出。我国著名的物候学家竺可桢先生在《中国历史上气候之变迁》^⑤以及著名的《中国近五千年来气候变迁的初步研究》^⑥中开创性地研究了历史时期的气温变迁，认为唐宋之际的物候时期正处于由第三个温暖期（公元600年到1000年）向第三个寒冷期（公元1000年到1200年）转变的阶段，年平均气温持续下降，致使生物分布亦出现较大变化。此后也有部分学者从区域研究的角度对其观点作了局部的修正和补充，但总体说来，竺可桢先生关于唐宋之际气候变迁的论断，迄今仍为学界的主流观点，并为众多历史地理教科书所采纳^⑦。根据这种观点，在唐宋之际由温暖期到寒冷期的气候变迁过程中，气候逐渐寒冷，北方河流的冰冻期逐渐延长。上文曾引王曾所言“昔之漕运，冬夏无限。今则春开秋闭，岁中漕运，止得半载”^⑧正符合气候逐渐变冷的事实。

冰封对于漕运的不利影响有三：第一，大大缩短了航行的时间。宋代初年，规定“汴渠旧制，有闭口，十月则舟不行”^⑨。至于第二年的开河时间，《续资治通鉴长编》卷三〇二元丰三年（1080）元月癸巳条云：“三司言发运司岁发头运

① 邹逸麟：《椿庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年，第101页。

② 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2321页。

③ 《宋》周焯《北辕录》，《说郛》卷五四，北京市中国书店，1986年，卷五四叶十一背面。

④ 《宋》楼钥《北行日记》，《攻媿集》卷一一一，《四部丛刊初编·集部》，上海涵芬楼影印本。

⑤ 《竺可桢文集》，科学出版社，1979年，第58-68页。

⑥ 《竺可桢文集》，科学出版社，1979年，第475-498页。

⑦ 参见葛金芳，曾育荣《20世纪以来唐宋之际经济格局变迁研究综述》，《湖北大学学报（哲学社会科学版）》第30卷第6期，2003年11月。

⑧ 《汴京遗迹志》卷六《河渠二》引王曾《王文正公笔录》，第89页。

⑨ 《宋》赵彦卫：《云麓漫钞》卷一，中华书局，1996年，第10页。

粮纲入汴，旧以清明日，自导洛入汴，以二月一日。今自去冬，汴水通行，不必以二月为限，从之。”因为受到冰冻的影响，每年十月到次年清明这一长达四五个月的时间汴水都不能通行，能够用于漕运的时间大大缩短。第二，黄河与汴水的冰凌不但阻塞河身，而且破坏河身，上引“十月则舟不行”的规定也是为了防止黄河浮凌进入。第三，进一步加速了泥沙的淤积。

汴水冰冻对黄河和汴水影响如此之大，以常理度之，冰冻最严重的地区肯定是黄河以及汴水最北的上游。开封以下航程冰冻程度相对较轻，加上距离江淮相对较近，其漕运优势就远远大于洛阳。

(3) 黄河及汴水季节水量不均

根据现代黄河水利专家的研究，黄河水量季节分布极不均衡。据上引王仲萃先生的研究，五代时期的河患主要发生在六月到九月之间，其主要原因无疑是黄河夏季的水量远远超过其它季节。黄河水量如此不均，作为黄河支津的汴水肯定也受到波及。邹逸麟先生依据《宋史·本纪》《宋史·五行志》两篇资料进行统计，发现北宋一代汴河泛决二十二次，其中除去两次不知月份、一次在二月以外，其余十九次皆在六至九月^①。

黄河及汴水季节水量不均导致漕运困难。裴耀卿给唐玄宗第一次上书中称：

窃见每州所送租及庸调等，本州正二月上道，至扬州入斗门，即逢水浅，已有阻碍，须留一月已上。至四月已后，始渡淮入汴，多属汴河乾浅，又般运停留，至六七月始至河口，即逢黄河水涨，不得入河。又须停一两月，待河水小，始得上河。入洛即漕路乾浅，船艘隘闹，般载停滞，备极艰辛。计从江南至东都，停滞日多，得行日少，粮食既皆不足，欠折因此而生。

从这段史料可以看出：早在唐玄宗时期，各州漕船每年二月“至扬州入斗门”就遇上水量匮乏导致“水浅”，滞留“一月已上”，到了四月，又因为“汴河乾浅”，“至六七月始至河口”，漕船在六月或七月方能到达汴口，又因为“逢黄河水涨，不得入河”，所以要在河口等上“一两月，待河水小”，这才可以在黄河上航行。一年一运就耽误了三次共达四五个月的时间，这说明黄河和汴水的水量分布不均给漕运造成了巨大困难。至宋代这一问题更加突出，宋敏求的《春明退朝录》卷上记载宋初“开宝八年（975）十一月江南平，留汴水以待李国主舟行，盛寒河流浅涸，诏所在为坝堰，蓄水以过舟，官吏击冻……”到北宋中期的元丰年间，“时以汴水浅涩，发运司请以草为堰，壅水以通漕舟”^②，问题愈加严峻。

更重要的是，从上引裴耀卿上书中可以看出因水量不均所致航运困难中最大的是从汴口到洛阳的一段，唐开元年间在这一段就已经耽误了长达一两月的时

① 邹逸麟：《棒庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年，第89页。

② 《续资治通鉴长编》卷三〇四元丰三年（1080）五月癸亥条，第7392页。

间,随着时间推移,到晚唐五代时期,这一问题只会越来越突出。这显然是洛阳不如开封漕运便利的一个重要原因。

(4) 汴水航运与灌溉矛盾突出

据《新唐书·地理志》记载,天宝年间汴河流域的人口极为繁多,是当时人口最稠密的地区。河南道在全国十道中人口最多,而汴河上游三个府州在河南道中人口又最多:河南府(洛阳),户十九万四千七百四十六,口百一十八万三千九十二;汴州,户十万九千八百七十六,口五十七万七千五百七;宋州,户十二万四千二百六十八,口八十九万七千四十一^①。在汴河上中游集中了如此之多的人口,必然会导致土地开垦数大增,引汴河水灌溉则属必然选择。另外,上述地区的庞大驻军也成为引汴河水灌溉的动因之一。沈亚之曾经指出:

大梁、彭城控两河,皆屯兵居卒,食出官田,而畎亩颇夹河与之俱东,抑泽河流,言其水温而泥多,肥比泾水。四月农事作,则争为之派决而就所事,视其源绵绵,不能通槁叶矣。天子以为两地兵食所急,不甚阻其欲。舟舡曝滞,相望其间,岁以为常。而木文多败裂,自四月至七月,舟佣食尽不得前。^②

唐代汴州因“控两河”而“屯兵居卒”,驻军数量相当惊人,“汴州自大历来多兵事,刘玄佐益其师至十万”^③,被称之为“今之天下之镇,陈留为大。屯兵十万,连地四州”^④。为了解决其军粮供应问题,连唐廷也不得不“以为两地兵食所急,不甚阻其(引汴水灌溉)欲”。但同时也造成了“舟舡曝滞,相望其间”的严重后果,漕运受到极大影响。因此唐廷也不能完全放任引汴灌溉。《唐会要》卷八七《漕运》:

贞元二年五月敕,漕运通流,国之大计,其河水每至春夏之时,多被两岸田莱盗开斗门,舟船停滞。职此之由,宜委汴宋等州观察使,选请强官专知分界勾当,其郑州、徐州、泗州界,各仰刺史准此处分,仍令知汴州支遣院官计会勾当。

说明唐廷已经相当重视因盗灌而导致的漕运“舟船停滞”问题,责令沿汴各地方政府严查此事。白居易曾经指出:

① 《新唐书》卷三八《地理志二》,第986页。

② 《全唐文》卷七三六,沈亚之《淮南都梁山仓记》,第3370页。

③ 《全唐文》卷五六七,韩愈《故金紫光禄大夫检校尚书左仆射同中书门下平章事兼汴州刺史充宣武军节度副大使知节度事管内支度管田汴宋毫颖等州观察处置等使上柱国陇西郡开国公赠太傅董公(晋)行状》,第2539-2540页。

④ 《全唐文》卷五五六,韩愈《送汴州监军俱文珍序》,第2492页。

川以利涉，竭则雍税。水能润下，塞亦伤农。将舍短以从长，宜去彼而取此。汴河决，能降雨，流，可通财，引漕运之千艘，实资积水，生稻梁于一溉，亦籍余波，利既相妨，用难兼济。节度使以军储务足，思开塞而有年；转运司以邦赋责通，恐负舟而无力，辞虽执竟，理可明征。壅四国之征，其伤多矣；专一方之利，所获几何？瞻军虽望于秋成，济国难亏于日用，利害斯见，与夺可知。^①

这说明中晚唐时期灌溉和漕运对汴河水的争夺已经相当激烈。到了五代北宋，问题更为突出。宋神宗时期开始在汴河两岸引水灌溉，至熙宁中“沿汴淤泥溉田，为上腴者八万顷”^②。但是不利影响随即显现，熙宁六年（1073）六月甲申（十二日），“汴水比忽减落，中河绝流，其注下处，才余一二尺许。访闻下流，公私重船初不豫知，放水淤田时日，以故减剥不及数，皆阁折损坏，致留滞久，人情不安”^③。这说明引汴水灌溉严重阻碍了漕船的运行。另外，放水淤田还使汴水流速减慢，加速了河身的淤积。而且唐代“汴宋节度使春夏遣官监汴水，察盗灌溉者”^④，这说明滋灌最严重的季节，正是漕运最繁忙的季节。况且，汴水最上游的洛阳和开封都是人口众多，引汴水灌溉的现象一定最为严重。如此一来，在最需要漕运的季节里，由开封向洛阳的漕运却更加艰难。

（5）汴水流速增快导致逆水而上困难加剧

汴水水势湍急，从开封到泗州的落差为十九丈四尺八寸六分^⑤。据宋人王明清的《挥麈后录》卷七记载：“汴水湍急，失足者随流而下，不可复活。”早在唐代，“汴水至黄河迅急，将吏典主，数运之后，无不发白者”^⑥，可见汴水流速之快对于漕运的不利影响。自宋代为了清除淤泥，采取了束水攻沙的治水策略以后，汴水水势更加湍急。汴水流速增快，自然使从开封溯流而上更加困难。

2. 通过汴口的困难

除了黄河和汴水本身的航行不利条件以外，通过河汴之交的汴口也是一件特别困难的事情。史念海先生曾经对通过两条河流交界处的困难进行过总结：“开凿人工水道本来就不是容易措手的大事，开凿成功之后如何维护，使它长期存在下去，也还是比较费力的。泥沙的壅塞往往阻碍漕舟的通行，尤其是所衔接的两

① 《全唐文》卷六七二，白居易《得转运使以汴河水浅，运船不通，请筑塞两河斗门，节度使以当军营田，悉在河次，若斗门筑塞，无以供军》，第3040页。

② 《宋史》卷三三三《俞允传》，第10701页。

③ 《续资治通鉴长编》卷二四五熙宁六年（1073）六月甲申条，第5967页。

④ 《新唐书》卷五三《食货志三》，第1367页。

⑤ 《汴京遗迹志》卷六《河渠二》引沈括《梦溪笔谈》，第89页。

⑥ 《宋》王说撰，周勋初校证：《唐语林校证》卷一《政事上》，中华书局，1987年，第60页。

条河流之间高低不平的地势，必须提高或者降低水位，才能够顺利通过。这样一些周折，必然会多延时日，贻误事机……”^①

在宋代船闸出现之前，隋唐五代时期的技术条件仅允许在两条河流的交界处建设一种较为原始的通航设备——堰埭。邹逸麟先生曾指出：我国东部平原上的河流，都是自西向东流向。它们都在自己的下游形成了大小不同的冲积扇，由于每条河流的含沙量不同，冲积扇的厚度也不同，这些厚度不同的冲积扇造成了地势的起伏，因而使南北大运河的河床出现高低不同，尤其是运河和天然河流交叉处河床显著差异，需要通航设备才能使船只顺利通过^②。早在“隋文帝开皇七年，使梁睿增筑汉古堰，遏河入汴也”^③，此即汴口堰，又名梁公堰。后来汴口堰与隋炀帝所开板渚口交替成为唐宋汴水的源头。那么，漕船是如何通过梁公堰这样一个建设在汴口的通航设备呢？“为了使船只顺利通过堰埭，便将堰埭两侧修成斜坡面，然后以人力或畜力把船拖挽过堰埭，如果舟船载货太多的话，还必须把货物卸下，等船过堰后再装上货物，麻烦确实不少。”^④可见这不但非常耗费人力物力，而且效率极低。事实上，刘晏漕运改革时，规定“江船不入汴，汴船不入河，河船不入渭”^⑤就是为了避免过堰时对船只的磨损和反复装卸的麻烦。我们可以从后来的相关记载推知通过堰埭的困难。宋神宗时，日本僧人成寻从江南乘船经过运河到开封，他详细记述了沿途过堰的情况。据他记载，从浙东运河北上，沿途堰埭众多，过堰时，皆以人力和畜力拖曳船只，其中常州的奔牛堰、长江口的瓜洲堰规模都非常大，有专供拖船的牛 16-22 头以及更多的兵夫^⑥。其它堰埭尚且如此，情况最为复杂的汴口堰的维护及通航成本可想而知。

到了中晚唐五代时期，黄河流域生态环境进一步恶化，黄河泥沙淤积，河床变宽变浅，河身主泓摇摆不定，从而造成汴口的形势更趋复杂。关于此时期的汴口史料记载不多，但是我们可以从北宋的相关记载中一窥端倪，对其具体情况作出合理推测。

《宋史》卷九三《河渠志三·汴河》：“宋都大梁，以孟州河阴县南为汴首受黄河之口，属于淮泗。”但关于这个“汴口”却在史书上留下相当多的不同记载，因此实际上这里只是汴口的一个大致方位，同书同卷记载“然大河向背不常，故河口岁易。易则度地形，相水势，为口以逆之。遇春首辄调数州之民，劳费不貲，役者多溺死。吏又并缘侵渔，而京师常有决溢之虞”，这说明汴口每年皆变，北宋一代并无固定的汴口。汴口的善变给汴水引水造成了很大困难，《河南航运史》

① 史念海：《中国古都与文化》，中华书局，1998年，第194页。

② 邹逸麟：《楮庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年，第231-232页。

③ 《元和郡县图志》卷五《河南道一·河南府》“河阴县·汴口堰”条，第137页。

④ 陈峰：《漕运与古代社会》，陕西人民教育出版社，2000年，第30页。

⑤ 《新唐书》卷五三《食货志三》，第1365页。

⑥ 转引自李思敏《中国古代斜坡通航设备设施初探》，见《水利史研究会成立大会论文集》，水力电力出版社，1984年。

中对这一情况有所描述：“由于黄河不时涨落，主溜大水离汴时远时近，因而致使汴口引水困难很大，甚至因滩积扩延，不能引水。”^①为了解决这一问题，“汴水每年口地有拟开、次拟开、拟备开之名凡四五处”^②，有时由于汴水水位过低，或盛涨之后滩面伸延，河水不能直接入汴，这时甚至还得开挖引河把河水引入汴口。为了适应汴口经常变化的特点，宋代没有在汴口建设堰埭来控制水量，而是采用人工控制汴口深浅和宽窄的办法来控制水量。如“大中祥符二年八月，汴水涨溢，自京至郑州浸道路。诏选使乘传减汴口水势。既而水减，阻滞漕运，复遣浚汴口”^③。由于经常需要对汴口进行操作，北宋政府甚至专门派官员常驻汴口负责其事宜。徐伯勇先生指出在宋神宗元丰二年（1079）以前，北宋政府的治汴重点就在于汴口^④。

汴口的变化如此剧烈，无疑会成为船工的畏途，即便是再熟练的船工面对如此一年数变、甚至数日一变的情况也必定束手无策。因此，通过这样不停变动的汴口漕运大量粮食到达洛阳定然是代价高昂的不明智选择。定都开封，使大量来自江淮的漕船不用为了到达洛阳而通过汴口就会减少许多困难和麻烦。

另外一个问题仍然来自于泥沙淤积。这在唐代前期就已经相当严重，《旧唐书》卷四九《食货下》：“开元二年，河南尹李杰奏，汴州东^⑤有梁公堰，年久堰破，江淮漕运不通。发汴、郑丁夫以浚之。省功速就，公私深以为利。十五年正月，令将作大匠范安及检行郑州河口斗门。先是，洛阳人刘宗器上言，请塞汜水旧汴河口，于下流茱萸界开梁公堰，置斗门，以通淮、汴，擢拜左卫率府胄曹。至是，新漕塞，行舟不通，贬宗器焉。安及遂发河南府、怀、郑、汴、滑三万人疏决开旧河口，旬日而毕。”开元年间这几次疏通汴口的事件必然与泥沙的大量淤积有关。另外，《读史方輿纪要》将刘宗器请开新汴口的时间系于开元十四年^⑥，如果这个记载可信，那么在一年的时间里新开汴口就被泥沙填塞，其速度不可谓不惊人。

到了北宋，这个问题愈加严重。宋“神宗熙宁四年，创开偃家口，日役夫四

① 河南省交通厅交通史志编审委员会：《河南航运史》，人民交通出版社，1989年，第130页。

② 《续资治通鉴长编》卷二二三熙宁五年（1072）五月壬辰条，第5655页。

③ 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2321页。

④ 徐伯勇：《开封汴河与州桥》，中国古都学会编：《中国古都研究》第二辑，浙江人民出版社，1986年，第136-137页。

⑤ 疑为“汴口东”之误。按《旧唐书》卷一〇〇《李杰传》：“河、汴之间有梁公堰，年久堰破，江、淮漕运不通。”（第3111页）《新唐书》卷一二八《李杰传》：“河、汴之交旧有梁公埭，废不治，南方漕弗通。”（第4461页）《旧唐书》、《新唐书》、《唐会要》、《元和郡县图志》等其他相关记载略同。既然在“河、汴之间”、“河、汴之交”，就绝不可能在“汴州东”，而梁公堰正位于板渚口之东，故应为“汴口东”。

⑥ 《读史方輿纪要》卷四七《河南二·开封府》“河阴县·石门渠”条：“（开元）十四年洛阳人刘宗器请塞汜水旧汴河，于下流茱萸界开梁公堰，置斗门通淮、汴。明年，新漕填塞，行舟不通。”（第2206页）

万，饶一月而成。才三月已浅淀，乃复开旧口，役万工，四日而水稍顺”^①，新开之汴口，三个月就因泥沙淤积“浅淀”而不能使用，比之刘宗器新开汴口的一年淤塞又不可同日而语。从中我们可以看出由唐至宋泥沙量增加的惊人幅度。

无论是隋唐五代时期的汴口堰埭，还是北宋经常变动的汴口，抑或泥沙淤积造成的诸多问题，这些通过汴口的不利因素都成为洛阳不如开封漕运便利的重要原因。

3. 洛水的通航条件亦不容乐观

洛阳是伊、洛、瀍、涧四水交汇之地，本来应该不乏优越的水路运输条件，但是实际上不容乐观。《河南航运史》谓伊洛河“早在先秦时期已有舟楫之利，唯两岸峻岩峭壁，河床多卵石、滩险，水运较困难”^②就是一个概括的说明。

东汉光武帝刘秀定都洛阳之后，为了满足都城众多人口对于粮食的需求，开始从黄河中下游盛产粮食的地区漕运大量粮食至洛阳。《水经注》卷一六《谷水注》云：“汉司空渔阳王梁之为河南也，将引谷水以溉京都，渠成而水不流，故以坐免。后张纯堰洛以通漕，洛中公私穰贍，是渠今引谷水，盖纯之造也。”此即阳渠。《水经注》还记载洛阳城建春门外石桥“桥首建两石柱，桥之右柱铭云：阳嘉四年乙酉、壬申诏书，以城下漕渠，东通河、济，南引江、淮，方贡委输，所由而至……”^③说明东汉时漕运至洛阳的粮食都要通过阳渠。为什么放着现成的洛水不利用，王梁和张纯却要前仆后继下大力气去开凿阳渠呢？这只能解释为洛水通航条件不佳，不得已才另辟蹊径。

降至隋代，情况依旧如此。《旧唐书》卷三八《地理志一》：东都洛阳“北据邙山，南对伊阙，洛水贯都，有河汉之象。”^④说明隋炀帝营建的洛阳城有洛水穿城而过，通过洛水通达黄河再也便捷不过。但《资治通鉴》卷一八〇《隋纪四》炀帝大业元年（605）三月条：“命尚书右丞皇甫议发河南、淮北诸郡民，前后百馀万，开通济渠。自西苑引谷、洛水达于河；复自板渚引河历荥泽入汴……”为何要“引谷、洛水”另开一条渠道而“达于河”，枉费这许多工夫呢？按《唐两京城坊考》卷五《东京》“漕渠”的“自斗门下枝分雒水”条本注曰：“当雒水中流立堰，令水北流入此渠，有余水然始东下。……初隋炀帝以为水滩泄多石碛，不通舟航，乃开此渠。下六十余里至偃师之西，复与雒合。”^⑤这里再一次说明，

① 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》，第2323页。

② 河南省交通厅交通志编审委员会：《河南航运史》，人民交通出版社，1989年，绪论第2页。

③ （北魏）酈道元撰，（民国）杨守敬、熊会贞疏，段熙仲点校，陈桥驿复校：《水经注疏》卷一六《谷水注》，江苏古籍出版社，1989年，第1401页。

④ 近年来有学者认为隋唐洛阳城中的洛河，实际上是隋代所开通济渠，而隋以前的洛河位于隋唐城南。见方孝廉：《隋开通济渠和洛河改道》，《文物》1999年第1期。

⑤ 徐松：《唐两京城坊考》，中华书局，1985年，第180页。参《河南志·唐城阙古蹟》，中华书局，1994年，第141页。

因为洛水的通航条件不佳，所以隋炀帝只好弃天然河道而新开一条人工水渠。

到了五代北宋，由于历经千年为都，洛阳周围的生态环境进一步遭到破坏，致使洛水的通航条件更趋恶化。宋真宗曾经一针见血地指出：“洛阳宫阙壮丽，然城北地隘，穀、洛浅滞，辇运艰阻，谅非久居之所。”^①所谓“穀、洛浅滞，辇运艰阻”明确指出了洛阳附近水系漕运不利的客观事实。时至今日，洛河已不能行舟，此亦为洛水通航条件不利之明证。

由此我们可以看出，由于自然条件限制，洛阳周围水系并非完全适宜于舟楫航运，故定都于洛阳的朝代只好花费大量人力物力，另开水道保证物资运输的畅通。然而随着时间推移，到中晚唐五代时期，面对越来越恶化的生态环境，洛阳周边脆弱的水系已经难于承受漕运大量粮食的压力。

（五）对洛阳漕运艰难的错误认识

有人认为中晚唐五代时期洛阳漕运并非不济，理由是如下两条史料：

太祖即位，将都洛阳，（罗）绍威取魏良材为五凤楼、朝元前殿，浮河而上，立之京师。^②

（罗）绍威尝以临淄、海岱罢兵岁久，储庾山积，唯京师军民多而食益寡，愿于太行伐木，下安阳、淇门，斫船三百艘，置水运自大河入洛口，岁漕百万石，以给宿卫，太祖深然之。^③

然而不能据此得出通往洛阳的水路畅通方便的结论。首先，第一条史料中，朱温称帝之初罗绍威运送“魏良材”制成的大殿送至洛阳仅仅是偶然行为，没有形成惯例。这次成功的运送不能说明洛阳的漕运条件能够满足洛阳作为都城对粮食大量的、定期的需求。再者，虽然第二条史料中“太祖深然之”，看来有意去实施，但是据史书记载，随后“绍威遭疾革，遣使上章乞骸骨”^④，所以这一建议根本没有付诸实施。《新五代史》卷三九《罗绍威传》将这一因果关系表述得更为清晰：“绍威自以魏久不用兵，愿伐木安阳淇门为船，自河入洛，岁漕谷百万石，以供京师。太祖……遣将程厚、卢凝督其役。舟未成而绍威病。”最后，无论是从“临淄、海岱”（《旧五代史》）还是从“魏”（《新五代史》）通过黄河漕运粮食到洛阳，都没有经过困难最大的汴水和汴口。下面我们可以从随后发生的历史事实中看出洛阳的漕运条件是如何不能满足对粮食的急切需求的。《旧五代史》卷

① 《续资治通鉴长编》卷七五大中祥符四年（1011）三月庚辰条，第1715页。

② 《新五代史》卷三九《罗绍威传》，第417页。

③ 《旧五代史》卷一四《梁书·罗绍威传》，第190页。

④ 《旧五代史》卷一四《梁书·罗绍威传》，第191页。

三三《唐书·庄宗纪七》:

是时(同光三年闰十二月),两河大水,户口流亡者十四五,都下供馈不充,军士乏食,乃有鬻子去妻,老弱采拾于野,殍踣于行路者。州郡飞挽,旋给京师,租庸使孔谦日于上东门外伫望其来,算而给之。加以所在泥潦,辇运艰难,愁叹之声,盈于道路,四方地震,天象乖越。帝深忧之,问所司济贍之术。孔谦比以吏进,故无保邦济民之要务,唯以急刻赋敛为事。枢密承旨段徊奏曰:“臣见本朝时或遇岁时灾歉,国费不足,天子将求经济之要,则内出朱书御札,以访宰臣,请陛下依此故事行之。”即命学士草词,帝亲札以访宰臣,非帝忧民之实也。时宰相豆卢革等依阿僥旨,竟无所陈,但云:“陛下威德冠天下,今西蜀平定,珍宝甚多,可以给军。水旱作沴,天之常道,不足以貽圣忧。”中官李绍宏奏曰:“俟魏王旋军之后,若兵额渐多,辇挽难给,请且幸汴州,以便漕挽。”

《资治通鉴》卷二七四《后唐纪三》庄宗同光三年(925)十二月条:

是岁大饥,民多流亡,租赋不充,道路涂潦,漕辇艰涩,东都仓廩空竭,无以给军士。租庸使孔谦日于上东门外望诸州漕运,至者随以给之。军士乏食,有雇妻鬻子者,老弱采蔬于野,百十为群,往往饿死,流言怨嗟,而帝游畋不息。

从上述史料来看,洛阳因为“漕辇艰涩”导致“仓廩空竭”、“供馈不充”,负责都城供给的租庸使孔谦急迫到“日于上东门外望诸州漕运”,这时就有人建议“请且幸汴州”,说是“以便漕挽”。这无可辩驳地说明洛阳的漕运极为不便,大大逊色于汴州。

一些学者未能认识到中晚唐五代时期洛阳漕运不利的客观事实,产生了错误的看法,如史念海先生就曾经说过:

太祖虽有意于迁都(洛阳或者长安),可是迁都之后,如何来供给这笔巨大的消耗,却不能不有顾虑。开封有运河可以利用,洛阳和长安这时却依靠什么呢?当开宝九年宋太祖还在洛阳时,露出了有迁都之意,有人就向他说:“汴都岁漕江淮米四五百万斛,贍军数十万计,努藏重兵在焉。陛下遂欲都洛,臣实未见其利”(王偁^①《东都事略》卷二十八《李怀忠传》)。这种事实上的困难战胜了宋太祖的意志,使他没有达到迁都目的。他没有想到汉和隋唐几代的漕粮是如何运到洛阳,又如何运到长安,更没有想到那时的漕

① 疑为“稱(称)”之误——笔者注。

水漕渠是如何开凿成功的。^①

再如王艳《试论北宋择都之误》一文，在比较了定都开封的劣势和定都洛阳的优势之后，做出了如下判断：

洛阳的交通虽不如当运河咽喉的开封便捷，但洛阳与开封相距甚近……江南贡赋溯汴河而上，运至黄河与汴河交叉的河阴仓，然后逆黄河而上，从河口一经洛河送纳洛阳含嘉仓贮存。以这种方式可漕至巨额粮食，由开封转漕至洛阳所需的时间和精力都相当有限，并未见史载称此举有何负担……^②

笔者认为上面两种说法都是错误的。史念海先生误以为宋朝统治者面临的形势还是同汉唐时代一样，他忽略了气候和生态环境的变迁对漕运条件的影响。由于关中地区生态环境的恶化，西汉时期还可以顺利漕运大量粮食到关中，到了隋和唐前期就不得不“就食东都”，因为此时洛阳的漕运条件尚能满足对粮食的大量需求。同样道理，到了中晚唐五代时期，洛阳也丧失了获得大量粮食的漕运条件，于是继关中之后也失去了国都地位。北宋统治者根本没有办法在洛阳解决粮食供应问题，遑论长安。而王艳忽略了笔者在上文中罗列的关于汴洛之间漕运困难的诸多证据。他们都没有意识到定都开封已是不得已而为之。事实上，宋代统治者曾多次明确指出洛阳漕运不利的事实。《邵氏闻见录》引《建隆遗事》记载：“开宝末议迁都于洛。晋王言：‘京师屯兵百万，全藉汴渠漕运东南之物贍养之。若迁都于洛，恐水运艰阻，阙于军储。’上省表不报。”^③后来宋真宗两次巡视洛阳也曾分别说过：“周公大圣入建都，据形胜，得天地正中，故数千载不可废，但今艰于馈运耳。”^④“穀、洛浅滞，辇运艰阻，谅非久居之所。”^⑤实际上不只是穀水和洛水，从开封到洛阳的整段水路都是倍极艰辛。所谓洛阳“水运艰阻”、“艰于馈运”、“辇运艰阻”，都是洛阳漕运不利的真实写照。而“今艰于馈运”之“今”字正是表达了时代变迁造成漕运条件变化的意思。

① 史念海：《中国的运河》，陕西人民出版社，1988年，第217页。

② 王艳：《试论北宋择都之误》，《洛阳师专学报》第16卷第4期，1997年8月。

③ 邵伯温：《邵氏闻见录》卷七，中华书局，1983年，第66页。

④ 《续资治通鉴长编》卷六五景德四年（1007）二月乙酉条，第1446页。

⑤ 《续资治通鉴长编》卷七五大中祥符四年（1011）三月庚辰条，第1715页。

四、结论

(一) 从五代的国都决择中看漕运的关键作用

下面从五代的国都决择中看漕运的关键作用。我们发现在后唐定都洛阳之前后，统治者陈述定都开封理由的侧重点大不相同。朱温即位称帝所下诏书在叙述完改元、定国号、安排唐朝君臣等事宜后，对定都开封的缘由是这样说的：

古者兴王之地，受命之邦，集大勋有异庶方，沾庆泽所宜加等。故丰沛着启祚之美，穰邓有建都之荣，用壮鸿基，且旌故里，爰遵令典，先示殊恩。宜升汴州为开封府，建名东都。^①

朱温陈述定都开封的理由，侧重于强调开封乃是其“兴王之地”。他还拿刘邦家乡“丰沛着启祚之美”，刘秀家乡“穰邓有建都之荣”来类比说明“兴王之地”的特殊地位和重要意义。朱温在诏书中只字未提开封便于漕运的事实。

定都开封三年之后，朱温曾迁都洛阳三年（909-912）。乾化二年（912）六月，郢王朱友珪发动宫廷政变杀死其父，称帝于洛阳。朱友珪杀父篡位，为东京留守朱友贞夺取皇位提供了口实，于是朱友贞发动兵变讨杀朱友珪，谋取了皇位。《旧五代史》卷八《梁书·末帝纪上》：

（乾化三年二月）十七日，（袁）象先引禁军千人突入宫城，遂诛友珪。事定，象先遣赵岩赍传国宝至东京，请帝（朱友贞）即位于洛阳。帝报之曰：“夷门，太祖创业之地，居天下之冲，北拒并、汾，东至淮海，国家藩镇，多在厥东，命将出师，利于便近，若都洛下，非良图也。公等如坚推戴，册礼宜在东京，贼平之日，即谒洛阳陵庙。”

朱友贞不肯移都洛阳，坚持留在开封的理由除了开封是朱温的创业之地外，他特别强调开封地理位置优越，接近于东部的“国家藩镇”，一旦“命将出师，利于便近”。他考虑的是控制藩镇、征战东方的军事交通需要，也没有提到开封的漕运便利。

后唐定都洛阳，庄宗同光三年（925），在“州郡飞挽，旋给京师，租庸使孔谦日于上东门外伫望其来，算而给之。加以所在泥潦，辇运艰难，愁叹之声，盈于道路”^②的情况下，中官李绍宏提出了“俟魏王旋军之后，若兵额渐多，馈挽

① 《旧五代史》卷三《梁书·太祖纪三》，第48页。

② 《旧五代史》卷三三《唐书·庄宗纪七》，第463页。

难给，请且幸汴州，以便漕挽”^①的建议。这是第一次因洛阳“辇运艰难”而有了迁都漕运相对便利的开封的意向。

后唐定都洛阳凸显出来的问题，在石敬瑭取代后唐以后开始着手解决。石敬瑭称帝没多久，就准备巡幸汴州：

（天福二年三月）丙寅，诏：“王者省方设教，靡憚于勤劳。养士抚民，必从其宜便。顾惟凉德，肇启丕图，常务去于烦苛，冀渐臻于富庶。念京城俶扰之后，属舟船焚蕪之余，馈运顿亏，支费殊阙。将别谋于飞挽，虑转困于生灵，以此疚心，未尝安席。今以夷门重地，梁苑雄藩，水陆交通，舟车必集，爰资经度，须议按巡，宁免暂劳，所期克济，取今月二十六日巡幸汴州”云。^②

《资治通鉴》对下该诏的来龙去脉解释得很清楚：

范延光聚卒缮兵，悉召巡内刺史集魏州，将作乱。会帝谋徙都大梁，桑维翰曰：“大梁北控燕、赵，南通江、淮，水陆都会，资用富饶。今延光反形已露，大梁距魏不过十驿，彼若有变，大军寻至，所谓疾雷不及掩耳也。”丙寅，下诏，托以洛阳漕运有阙，东巡汴州。^③

这次石敬瑭巡行汴州，还下了一道《幸汴州赦文》：

近以浚郊奥壤，梁苑名区，乃舟车通会之都，实人物殷繁之地，春秋租税，可贍给於兵师，远近蒸民，免烦劳於馈运。爰从清洛，遂整鸣銮，六飞既议於按巡，四海渐期於开泰。今则已临汴水，宜顺薰风，思覃浹汗之恩，特布如纶之命。普安区宇，首念狴牢，况当长养之时，同示矜宽之泽。^④

虽然“东巡汴州”的真正原因是对付范延光在魏州的叛乱，但是却“托以洛阳漕运有阙”，尽管这是借口，但是既然想掩人耳目，那就说明“洛阳漕运有阙”在很大程度上是当时普遍认同的事实。石敬瑭先是在诏书中比较了洛阳和开封的运输条件与漕运难易：洛阳“馈运顿亏，支费殊阙”，而汴梁“水陆交通，舟车必集”，接着又在赦文中不厌其烦反复强调汴州便于漕运的事实。随后在天福三年（938）十月宣布改汴州为东京并迁都于此的诏书中，石敬瑭又重申了开封漕运便利在都城选址过程中的重要性：

① 《旧五代史》卷三三《唐书·庄宗纪七》，第463页。

② 《旧五代史》卷七六《晋书·高祖纪二》，第998页。

③ 《资治通鉴》卷二八一《后晋纪二》高祖天福二年（937）三月条，第9171-9172页。

④ 《全唐文》卷一一七石敬瑭《晋高祖》《幸汴州赦文》，第521-522页。

为国之规，在于敏政。建都之法，务要利民。历考前经，朗然通论，顾惟凉德，获启丕基。当数朝战伐之余，是兆庶伤残之后，车徒既广，帑廩咸虚，经年之挽粟飞刍，继日而劳民动众，常烦漕运，不给供须。今汴州水陆要冲，山河形胜，乃万庾千箱之地，是四通八达之郊。爰自按巡，益观宜便，俾升都邑，以利兵民。汴州宜升为东京，置开封府，仍升开封、浚仪两县为赤县，其余升为畿县。应旧置开封府时所管属县，并可仍旧割属收管，亦升为畿县。^①

这个诏书提出的建都原则是“建都之法，务要利民”，这里所说的“利民”指便利的水陆交通条件有利于转输粮食，这无疑是在说洛阳不如开封漕运便利。总之，后唐庄宗建都洛阳，因交通困难无法解决都城的粮食供应问题而引起兵变，故后晋接受其教训不再建都洛阳，改而定都于“舟车所会，便于漕运”^②的开封。

后汉高祖继续定都开封，他在天福十二年（947）六月戊辰的诏书中指出：“浚都重地，汴水名区，控襟带於八方，便梯航于万国，眷言王气，允称皇居，其汴州宜仍旧为东京。”^③再一次强调了之所以定都开封正是因为开封处于水陆要冲，“便梯航于万国”，利于转漕的事实。

通过上述分析，可以看出在后唐定都洛阳之前，朱温和朱友贞定都开封，要么强调开封是创业之地，要么强调开封便于对付东方的藩镇，都没有提到开封相对于洛阳的漕运优势。但在后唐定都洛阳之后，一系列事件使洛阳的漕运劣势暴露无遗，于是有了巡幸汴州的倡议。到了石敬瑭时期，他开始“托以洛阳漕运有阙”而巡幸汴州，随后就正式迁都于此，并且三番五次强调开封便于漕运的事实。到了后汉高祖再次强调开封便于漕运而定都于此的时候，人们普遍认识到洛阳已经丧失了漕运之利，而“舟车所会，便于漕运”^④的开封取而代之已是历史必然。

随后，后周世宗对运河的疏浚整理进一步加强了开封水上交通枢纽的地位，从而使开封的帝都地位更加不可撼动。显德二年（955）十一月，“汴水自唐末溃决，自埇桥东南悉为污泽。上谋击唐，先命武宁节度使武行德发民夫，因故堤疏导之，东至泗上。议者皆以为难成，上曰：‘数年之后，必获其利’”，胡三省注云：“谓淮南既平，籍以通漕，将获其利也。”^⑤显德五年（958）“春，正月，上欲引战舰自淮入江，阻北神堰，不得渡；欲凿楚州西北鹳水以通其道，遣使行视，还言地形不便，计功甚多。上自往视之，授以归画，发楚州民浚之，旬日而成，

① 《旧五代史》卷七七《晋书·高祖纪三》，第1020页。

② 《资治通鉴》卷二八一《后晋纪二》高祖天福三年（938）十月条，第9191页。

③ 《全唐文》卷一二〇，刘知远《汉高祖》《至东京大教文》，第532-533页。

④ 《资治通鉴》卷二八一《后晋纪二》高祖天福三年（938）十月条，第9191页。

⑤ 《资治通鉴》卷二九二《后周纪三》世宗显德二年（955）十一月条，第9532页。

用功甚省，巨舰数百艘皆达于江，唐人大惊，以为神”^①。接下来是对汴口的疏浚，使汴水至淮河的河道得以畅通：“是月（显德五年三月），浚汴口，导河流达于淮，于是江、淮舟楫始通。”胡三省注中作了进一步的解释：“此即唐时运路也。自江、淮割据，运漕不通，水路湮塞，今复浚之。”^②对汴河的疏浚延续到显德六年（959），并且同时又对五丈河、蔡河等河进行修浚：显德六年（959）“二月，丙子朔，命王朴如河阴按行河堤，立斗门于汴口。壬午，命侍卫都指挥使韩通、宣徽南院使吴廷祚，发徐、宿、宋、单等州丁夫数万浚汴水。甲申，命马军都指挥使韩令坤自大梁城东导汴水入于蔡水，以通陈、颍之漕，命步军都指挥使袁彦浚五丈渠东过曹、济、梁山泊，以通青、郢之漕，发畿内及滑、亳丁夫数千以供其役”，胡三省注曰：“魏收《地形志》曰：汴水在大梁城东，分为蔡渠。《九域志》曰：浚仪县之琵琶沟，即蔡河也。《五朝会要》曰：惠民河与蔡河一水，即闵河也。建隆元年，始命陈承昭督丁夫导闵河自新郑与蔡水合，贯京师，南历陈、颍、达寿春，以通淮右，舟楫相继，商贾毕至，都下利之。于是以西南为闵河，东南为蔡河，至开宝六年，始改闵河为惠民河。”^③这样就初步形成了以开封为中心的水运网络：汴河沟通江淮，五丈河通达齐鲁，蔡河直抵陈颍，而诸河汇聚于开封城内，构成了供应京师的大动脉。此时，开封的漕运枢纽地位已经牢固不可撼动，这种绝对优势使都城不可能再回归因交通不便而导致“四方饥馑，军士匮乏”^④的洛阳了。

到了北宋时期，在多种因素的共同作用下，开封的漕运优势得以继续强化：“宋都大梁，有四河以通漕运：曰汴河，曰黄河，曰惠民河（蔡河），曰广济河（五丈河），而汴河所漕为多。”^⑤北宋初年李怀忠指出了北宋继续定都开封的理由：“东京有汴渠之漕，岁致江淮米数百万斛，禁卫数十万人仰给于此，帑藏重兵皆在焉。”^⑥终北宋一代，大家普遍认为定都开封是由于漕运便利，如前引张洎称：“至国家膺图受命，以大梁四方所凑，天下之枢，可以临制四海，故卜京邑而定都。”^⑦张方平称：“今之京师，古所谓陈留，天下四冲八达之地，利漕运而赡师旅。”^⑧张洎、张方平都认为定都汴京，实因开封四通八达的漕运枢纽地位。

（二）对于洛阳开封地位消长的综合分析

在安史乱前，作为政治军事中心的关中、作为经济供应地的江淮和河北恰好

① 《资治通鉴》卷二九四《后周纪五》世宗显德五年（958）正月条，第9577-9578页。

② 《资治通鉴》卷二九四《后周纪五》世宗显德五年（958）三月条，第9582页。

③ 《资治通鉴》卷二九四《后周纪五》世宗显德六年（959）二月条，第9594-9595页。

④ 《旧五代史》卷三五《唐书·明宗纪一》，第487页。

⑤ 《宋史》卷一七五《食货志上三·漕运》，第4250页。

⑥ 《宋史》卷二六〇《李怀忠传》，第9022页。

⑦ 《宋史》卷九三《河渠志三》，第2320页。

⑧ 《宋史》卷一七五《食货志上三·漕运》，第4254页。

构成了一个三角形，而位于这个三角形中心的正是洛阳。洛阳不但是通济渠的起点，而且距引黄河入永济渠的河口不远，再加上唐朝前期没有恶化的运输条件，因此洛阳成为关中联系河北和江淮的最佳平衡点，被称之为“有河朔之饶，食江淮之利，九年之储已积，四方之赋攸均”^①。然而安史乱后，随着河北的丧失，大动脉之一的永济渠丧失了输送粮食的作用，再加上漕运改革的作用显现，使得汴州成为漕运的新平衡点。紧接着爆发的唐廷与藩镇的斗争中，汴州又成为维护漕运安全的军事平衡点。这两个平衡点的重合促成了汴州的崛起，并且逐步取代了洛阳的地位，成为中原地区的中心城市。

更关键的是洛阳的漕运条件渐渐逊色于开封。随着气候变迁和生态环境的恶化，由开封到洛阳的航运条件不断恶化，水量越来越少，季节差越来越大，在一年中可以用来运输的时间不断缩短，黄河河道本身、汴口、汴河的通航状况都不尽如人意。在古代社会的技术条件下，既然无法改善漕船的运输能力，那么缩短运输距离就成为唯一的选择，从长安到洛阳再到开封恰恰符合这一缩短运输路线的规律。正如笔者在本文第三部分第（四）节的分析，开封至洛阳的水上运输是整个通济渠最为艰难的一段，这就是李怀忠说“陛下居此（洛阳），将安取之（漕粮）”^②的真正原因之所在。这一点最终决定开封彻底取代洛阳并一跃成为国都，开创了其城市史上最为辉煌的一页。

总而言之，中晚唐五代时期，江淮经济的崛起和漕运改革使开封取代了洛阳的漕运中心地位，逐渐发展成为漕运重镇和经济重镇；唐廷和藩镇之间关于运河的争夺，促使开封从漕运重镇进一步发展成为军事重镇。而由于唐代中期以来黄河和汴水的运输条件的逐渐恶化，洛阳彻底失去了联系东南经济基地的可能。从此以后，中原王朝的首都无法挽回地转移到了东部平原的大运河沿岸，首当其冲的自然是全国漕运枢纽的开封。

（三）余论

我国古代都城由长安洛阳转移至开封对中国历史产生了深远影响。除了绪论所提及之外，笔者认为还有以下几点值得注意：

首先，北宋有鉴于唐朝的藩镇割据之祸，一直试图建立强大的中央集权，而强大中央集权的关键就在于中央牢牢掌握占有绝对优势的军队。正如秦观所论：

本朝惩五季之弊，举天下之兵宿于京师，名挂于籍者号百余万。而衣食之给，一毫已上，皆仰县官。又非若府兵之制一寓之于农也，非都四通五达之郊，则不足以养天下之兵。此所谓以兵为险者也。^③

① 《全唐文》卷三四〇，宋之问《为东都僧等请留驾表》，第1074页。

② 《续资治通鉴长编》卷一七开宝九年（976）四月癸卯条，第369页。

③ 《汴京遗迹志》卷一八《艺文五》引宋秦观《安都》，第340页。

大量的军队聚集于首都地区必然需要大量的粮食。定都于开封当然可以更加便捷地获得巨额的粮食，但是反过来，定都于无险可守的开封却又必然需要更多的军队来拱卫，这又大大刺激了对粮食的需求。所以，定都于开封和获得大量粮食的可能性互为因果，形成了恶性循环，最终酿成了靖康之变。

其次，靖康之变最终导致开封彻底衰落。在中晚唐五代时期，开封凭借区位优势 and 漕运优势超越了洛阳而取得国都地位二百余年，至靖康之变优势丧失殆尽。程遂营先生指出：“综合对比 12 世纪前后开封经济社会发展状况，可以很明显地看出，12 世纪以后，开封虽然在金后期、明代及清代中后期也一度出现了复兴和繁荣的景象，但与 12 世纪以前相比，开封的政治、经济、文化地位是不可逆转地下降和衰落了。开封的衰落固然与都城的转移、战争的破坏等因素关系密切，但是，造成开封衰落的更重要的原因却是黄河的泛滥，以及由此带来的开封水系破坏、湖泽消失，土壤沙化、盐碱化，植被减少等一系列生态环境的大逆转。”^①这说明，五代北宋时期开封的生态环境退化最终导致开封的“漕运之利”也如洛阳般不复存在，其没落也就不可避免了。而开封的没落代表着我国北方在金元以后长期陷入贫困落后，经济和社会发展水平远远落后于南方，直至今日。

再次，从长安、洛阳、开封三大古都相继衰落的历史事实中，我们可以看出，一个城市（特别是古都）生态环境的衰退和恶化会导致其交通优势的丧失。正如邹逸麟先生在《从地理环境角度考察我国运河的历史作用》一文中指出的：“黄河流域原是自然条件比较优越的地区。……在人类活动的早期，这里气候温和，植被覆盖良好，湖泊河流众多。随着人类活动的频繁，如战争的破坏，无计划地垦殖荒地、砍伐森林、侵蚀草原，引起了严重的水土流失，造成了河流淤浅、湖泊干涸，气候渐趋干燥，破坏了自然界的生态平衡。这种变化自战国西汉时已经开始，以后渐次发展，唐宋以后愈趋严重。黄河流域的运河在这种变迁的直接影响下，通航的作用受到很大的限制。”^②而交通优势的丧失最终会导致这个城市的彻底衰落。从上述三大古都的兴衰史中我们可以看到，漕运之利一旦丧失，国都地位就会丧失，城市也就不可避免地走向衰落。长安、洛阳、开封莫不如此，由此可以得出生态环境和古都的兴衰命运息息相关的结论。

最后，我国古代人民在创造辉煌历史的同时，还在严重破坏着生态环境。在长安、洛阳、开封三大古都相继衰落的过程中，我们看到人类活动造成了生态环境的巨大改变，而生态环境的改变又反过来严重制约人类的发展。我们必须认真反思这个过程。如果我们还不能高度重视这个问题，继续当前的发展模式，南方将很有可能在未来几百年内重蹈北方之覆辙，踏入生态环境恶化的窘境。如果这一天真的不幸出现，那么中华民族的未来就将更加堪忧。

^① 程遂营：《唐宋开封生态环境研究》，中国社会科学出版社，2002年，第209-210页。

^② 邹逸麟：《榕庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年，第226-227页。

参考文献

(一) 史料与古人著述

- (西汉)司马迁撰,(南朝宋)裴骃集解,(唐)司马贞索隐,(唐)张守节正义:
《史记》,中华书局,1959年
- (东汉)班固撰,(唐)颜师古注:《汉书》,中华书局,1962年
- (南朝宋)范晔撰,(唐)李贤等注:《后汉书》,附(西晋)司马彪撰,(梁)刘
昭注补:《续汉书·志》,中华书局,1965年
- (西晋)陈寿撰,(南朝宋)裴松之注:《三国志》,中华书局,1959年
- (唐)房玄龄等撰:《晋书》,中华书局,1974年
- (唐)令狐德棻等撰:《周书》,中华书局,1971年
- (唐)李延寿撰:《北史》,中华书局,1975年
- (唐)魏征等撰:《隋书》,中华书局,1973年
- (唐)李林甫等撰,陈仲夫点校:《唐六典》,中华书局,1992年
- (唐)杜佑撰,王文锦等点校:《通典》,中华书局,1988年
- (唐)李吉甫撰,贺次君点校:《元和郡县图志》,中华书局,1983年
- (唐)李泰等撰,贺次君辑校:《括地志辑校》,中华书局,1980年
- (唐)韦述/杜宝撰,辛德勇辑校:《两京新记辑校/大业杂记辑校》,三秦出版社,
2006年
- (后晋)刘昫等撰:《旧唐书》,中华书局,1975年
- (宋)欧阳修、宋祁撰:《新唐书》,中华书局,1975年
- (宋)薛居正撰:《旧五代史》,中华书局,1976年
- (宋)欧阳修撰:《新五代史》,中华书局,1974年
- (宋)司马光撰,(元)胡三省注,顾颉刚等点校:《资治通鉴》,中华书局,1956
年
- (宋)李昉等撰:《太平御览》,中华书局,1960年
- (宋)李昉等撰:《文苑英华》,中华书局,1966年
- (宋)王钦若等撰:《册府元龟》,中华书局,1960年
- (宋)王溥撰:《唐会要》,上海古籍出版社,2006年
- (宋)王溥撰:《五代会要》,中华书局,1998年
- (宋)乐史撰,王文楚等点校:《太平寰宇记》,中华书局,2007年
- (宋)郑樵撰:《通志》,中华书局,1987年
- (宋)孟元老撰,邓之诚注:《东京梦华录注》,中华书局,1982年
- (宋)李焘撰,上海师大古籍所、华东师大古籍所点校:《续资治通鉴长编》,中

华书局, 2004 年

- (元) 马端临撰:《文献通考》, 中华书局, 1986 年
(元) 脱脱等撰:《宋史》, 中华书局, 1977 年
(明) 李濂撰, 周宝珠、程民生点校:《汴京遗迹志》, 中华书局, 1999 年
(清) 钱大昕撰:《廿二史考异》, 丛书集成初编本, 商务印书馆, 1937 年
(清) 赵翼撰, 王树民校证:《廿二史札记校证》, 中华书局, 1984 年
(清) 王鸣盛撰, 黄曙辉点校:《十七史商榷》, 上海书店出版社, 2005 年
(清) 顾祖禹撰, 贺次君、施和金点校:《读史方輿纪要》, 中华书局, 2005 年
(清) 吴廷燮撰:《唐方镇年表》, 中华书局, 1980 年
(清) 王夫之撰:《读通鉴论》, 中华书局, 1975 年
(清) 严可均辑:《全上古三代秦汉三国两晋六朝文》, 中华书局, 1958 年
(清) 曹寅、彭定求等编:《全唐诗》, 中华书局, 1960 年
(清) 董诰等编:《全唐文》, 上海古籍出版社, 1990 年
(清) 徐松辑, 高敏点校:《河南志》, 中华书局, 1994 年
(清) 徐松辑, 张穆校补:《唐两京城坊考》, 中华书局, 1985 年
(清) 顾炎武撰:《历代宅京记》, 中华书局, 1984 年
(清) 傅泽洪主编, 郑元庆编辑:《行水金鉴》, 商务印书馆, 1936 年

(二) 今人论著

1. 专著、论集

B

- 白寿彝:《中国交通史》, 上海书店出版社, 1984 年(根据商务印书馆 1937 年版
复印)
鲍彦邦:《明代漕运研究》, 暨南大学出版社, 1995 年

C

- 岑仲勉:《隋唐史》, 中华书局, 1980 年
《黄河变迁史》, 人民出版社, 1957 年
陈峰:《漕运与古代社会》, 陕西人民教育出版社, 2000 年
陈桥驿主编:《中国六大古都》, 中国青年出版社, 1983 年
陈寅恪:《隋唐制度渊源略论稿》, 上海古籍出版社, 1982 年
《隋唐政治史述论稿》, 上海古籍出版社, 1982 年
程存洁:《唐代城市史研究初篇》, 中华书局, 2002 年
程遂营:《唐宋开封生态环境研究》, 中国社会科学出版社, 2002 年

G

- 高敏:《中华古史求索集》, 中华书局, 2005 年
勾利军:《唐代东都分司官研究》, 上海古籍出版社, 2007 年
郭湖生:《中华古都——中国古代城市史论文集》, 台北空间出版社, 1997 年

郭绍林:《隋唐洛阳》,三秦出版社,2006年

(日)谷川道雄:《隋唐帝国形成史论》,上海古籍出版社,2004年

H

韩国磐:《隋唐五代史纲》,人民出版社,1977年

《隋唐五代史论集》,三联书店,1979年

河南省交通厅交通史志编审委员会:《河南航运史》,人民交通出版社,1989年

侯甬坚:《历史地理学探索》,中国社会科学出版社,2004年

J

冀朝鼎著,朱诗鳌译:《中国历史上的基本经济区与水利事业的发展》,中国社会科学出版社,1981年

L

李长傅:《开封历史地理》,商务印书馆,1958年

李健人:《洛阳古今谈》,史学研究所,1936年

李洁萍:《中国历代都城》,黑龙江人民出版社,1994年

李文治,江太新:《清代漕运》,中华书局,1995年

李孝聪:《中国区域历史地理》,北京大学出版社,2004年

李晓霞:《五代莫都开封述论》,东北师范大学硕士论文,2004年

李治亭:《中国漕运史》,台湾文津出版社,1997年

刘德岑:《中国历史地理丛书·古都篇》,西南师范大学出版社,1986年

刘俊文主编:《日本学者研究中国史论著选译》,中华书局,1992年

《日本中青年学者论中国史》,上海古籍出版社,1995年

刘希为:《隋唐交通》,台北新文丰出版股份有限公司,1992年

吕思勉:《隋唐五代史》,上海古籍出版社,2005年

M

马正林:《中国城市历史地理》,山东教育出版社,1998年

毛汉光:《中国中古政治史论》,上海书店出版社,2002年

《中国中古社会史论》,上海书店出版社,2002年

孟令俊:《洛阳古今》,中州古籍出版社,1991年

P

潘鏞:《隋唐时期的运河和漕运》,三秦出版社,1987年

(日)平冈武夫:《唐代的长安和洛阳》,上海古籍出版社,1989年

Q

全汉升:《唐宋帝国与运河》,中研院历史语言研究所专刊之二十四,1995年重排版

(日)清木场东:《唐代财政史研究(运输篇)》,九州大学出版会,1996年

S

- 史念海：《河山集》，三联书店，1963年
《河山集·二集》，三联书店，1981年
《河山集·三集》，人民出版社，1988年
《中国古都和文化》，中华书局，1998年
《唐代历史地理研究》，中国社会科学出版社，1998年
《中国的运河》，陕西人民出版社，1988年
- 石璋如等：《中国历史地理》，台北中国文化大学出版部，1983年
- 苏健：《洛阳古都史》，博文书社，1989年
- T
- 谭其骧：《长水集》，人民出版社，1987年
《中国历史地图集》，地图出版社，1982年
- 唐长孺：《魏晋南北朝隋唐史三论》，武汉大学出版社，1992年
- 唐宋运河考察队编：《运河访古》，上海人民出版社，1986年
《唐宋运河考察记》，三秦出版社，1985年
- W
- 王培华：《元明北京建都与粮食供应——略论元明人们的认识和实践》，北京出版社出版集团天津出版社，2005年
- 王育民：《中国历史地理概论》，人民教育出版社，1985年
- 王仲荦：《隋唐五代史》，上海人民出版社，2003年
- 翁俊雄：《唐代区域经济研究》，首都师范大学出版社，2001年
- 吴琦：《漕运与中国社会》，华中师范大学出版社，1999年
- 吴松弟：《中国古代都城》，商务印书馆，1998年
- 吴涛：《北宋都城东京》，河南人民出版社，1984年
- X
- 辛德勇：《隋唐两京丛考》，三秦出版社，2006年
- 薛瑞泽：《汉唐间河洛地区经济研究》，陕西人民出版社，2001年
- Y
- 严耕望：《唐代交通图考》，上海古籍出版社，2007年
- 杨宽：《中国古代都城制度史》，上海人民出版社，2006年
- 姚汉源：《中国水利史纲要》，水利电力出版社，1987年
- 余扶危，贺官保：《隋唐东都含嘉仓》，文物出版社，1982年
- Z
- 张国刚：《唐代藩镇研究》，湖南教育出版社，1987年
- 张晓东：《五代十国时期的漕运与军事》，上海师范大学硕士论文，2005年
- 赵冈：《中国城市发展史论集》，新星出版社，2006年
- 郑肇经：《中国水利史》，上海书店，1984年（根据商务印书馆1939年版复印）

- 中国古都学会编：《中国古都研究》第一辑，浙江人民出版社，1985年
《中国古都研究》第二辑，浙江人民出版社，1986年
《中国古都研究》第三辑，浙江人民出版社，1987年
《中国古都研究》第四辑，浙江人民出版社，1989年
《中国古都研究》第五、六合辑，北京古籍出版社，1993年
《中国古都研究》第十五辑，三秦出版社，2004年

周宝珠：《宋代东京研究》，河南大学出版社，1992年

周魁一：《中国科学技术史年出版·水利卷》，科学出版社，2003年

周绍良：《唐代墓志汇编》，上海古籍出版社，1992年

周振鹤：《中国地方行政制度史》，上海人民出版社，2005年

竺可桢：《竺可桢文集》，科学出版社，1979年

朱契：《中国运河史料选辑》，中华书局，1962年

邹逸麟：《椿庐史地论稿》，天津古籍出版社，2005年

《黄淮海平原历史地理》，安徽教育出版社，1993年

2. 论文

C

曹铁圈：《隋唐时期洛阳及其周围地区仓储初探》，《中州学刊》1996年第5期

陈代光：《运河的兴废与开封的盛衰》，《中州学刊》1983年第6期

陈峰：《北宋定都开封的背景及原因》，《历史教学》1996年第8期

陈可畏：《唐代河患频繁之研究》，朱士光主编《史念海先生八十寿辰学术文集》，
陕西师范大学出版社，1996年

陈有忠：《隋唐时期的洛阳商业》，《郑州大学学报》1983年第2期

陈朝云：《唐代河南的仓储体系与粮食运输》，《郑州大学学报（哲学社会科学版）》
2001年6月

程遂营：《唐后期汴镇节帅韩弘》，《史学月刊》2000年第5期

F

付志方：《刘晏与唐代漕运》，《学术月刊》1982年第6期

G

葛金芳，曾育荣：《20世纪以来唐宋之际经济格局变迁研究综述》，《湖北大学学报
（哲学社会科学版）》第30卷第6期，2003年11月

龚良：《中国古代都城选地刍议》，《江苏社会科学》1995年第1期

郭绍林：《洛阳与隋唐政治》，《洛阳大学学报（社科版）》1996年第1期

H

何汝泉：《唐代转运使的设置与裴耀卿》，《西南师范大学学报：哲社版》，1986
年第1期

J

- 剑声：《淮北隋唐大运河考古发现及其意义和价值》，《淮北煤师院学报（哲学社会科学版）》2000年第3期
- 焦书乾：《我国古都城市的历史地理特征》，《中南民族学院学报（哲学社会科学版）》1996年第3期
- 俊龙：《唐代前期关中供粮不足原因简析》，《唐都学刊》1993年第3期
- 〔日〕久保和田男：《五代宋初的洛阳和国都问题》，《中国历史地理论丛》第16卷第3辑，2001年9月

L

- 蓝勇：《唐代气候变化与唐代历史兴衰》，《中国历史地理论丛》2001年第1期
- 李传永：《论中国历代都城之变迁》，《西华师范大学学报（哲学社会科学版）》2005年第5期
- 李娟：《我国古代运河的形成及其作用》，《洛阳大学学报》1998年第3期
- 黎沛虹，纪万松：《北宋时期的汴河建设》，《史学月刊》1982年第1期
- 林立平：《试论唐宋之际城市分布重心的南移》，《暨南学报》1989年第2期
- 刘连香：《张全义与五代洛阳城》，《洛阳工学院学报（社会科学版）》2002年第2期
- 刘璞：《汴河通淮利最多——隋唐时期的开封》，《中学历史教学参考》2001年第3期
- 刘益安：《汴河与开封》，《开封师院学报》1978年第5期

M

- 马强：《论北宋定都汴京》，《中国史研究》1988年第2期

N

- 钮仲勋：《黄河与运河关系的历史研究》，《人民黄河》1997年第1期

P

- 潘镛：《中晚唐漕运史略》，《云南师范大学学报：哲社版》1986年第1期
- 庞德谦：《试论我国古都变迁的地理轨迹及其规律》，《宝鸡师院学报：哲社版》1991年第1期

Q

- 丘刚：《开封宋城考古述略》，《史学月刊》1999年第6期

S

- 盛福尧：《初探河南历史时期的寒暖》，《历史地理》第7辑
- 史念海：《隋唐时期运河和长江的水上交通及其沿岸的都会》，《中国历史地理论丛》1994年第4期
- 石志宏：《汴河建设与北宋立国》，《中州今古》2001年第6期
- 宋杰：《古代中国战争的地理枢纽》，《首都师范大学学报（社科版）》1994年第4期

孙彩虹:《“用斗钱运斗米”辨——关于唐代漕运江南租米的费用》,《中国农史》
2002年第2期

T

谭其骧:《中国历史上的七大首都》(上、中),《历史教学问题》1982年第1、3
期
《何以黄河在东汉以后会出现一个长期安流的局面》,《学术月刊》1962
年第2期
《黄河与运河的变迁》,《地理知识》1955年第9期

W

汪文学:《古代都城地理格局之发展及其相关问题研究》,《江海学刊》2000年第
1期
王朝中:《唐朝漕粮定量分析——兼论粮食问题同唐中央政权盛衰的关系》,《中
国史研究》1988年第3期
《唐代安史乱后漕粮年运量骤降原因初探》,《中国社会经济史研究》1984
年第3期
王力平:《韩滉与唐代漕运》,《河北师院学报(哲学社会科学版)》1987年第4
期
《关于唐后期汴乱原因的分析》,《河北学刊》1987年第5期
《唐后期淮颍(蔡)水运的利用与影响》,《河北学刊》1991年第2期
王瑞成:《运河和中国古代城市的发展》,《西南交通大学学报(社会科学版)》2003
年第1期
王尚义,任世芳:《唐至北宋黄河下游水患加剧的人文背景分析》,《地理研究》
2004年第3期
王艳:《试论北宋择都之误》,《洛阳师专学报》第16卷第4期,1997年8月
王仲殊:《中国古代都城概说》,《考古》1982年第5期
吴涛:《盛唐时期的东都洛阳》,《郑州大学学报(哲社版)》1992年第6期

Y

杨东晨:《论中国都城的发展和民族变迁的关系》,《河南大学学报(社会科学版)》
1994年第1期
杨希义:《略论唐代的漕运》,《中国史研究》1984年第2期
于式平:《唐宣武镇始末》,《史学月刊》1997年第1期
《李勉·宣武军·汴州》,《史学月刊》1994年第2期

Z

臧嵘:《论五代时期的汴晋争衡》,《史学月刊》1984年第3期
张爱存:《汴水考》,《淮北煤师院学报(哲学社会科学版)》1995年第2期
张妙弟:《开封城与黄河》,《北京联合大学学报》2002年第1期

- 赵冕：《略论唐宋时期的运河管理》，《华北水利水电学院学报（社科版）》2003年第4期
- 周宝珠：《隋唐时期的汴州与宣武军》，《河南大学学报（哲学社会科学版）》1989年第1期
《朱梁建都开封及其历史意义》，《开封大学学报》第12卷第3期，1998年9月
- 周建明，李启明：《北宋漕运与治河》，《广西教育学院学报》2001年第3期
- 朱耀廷：《定都与迁都——中国七大古都比较研究之一》，《北京联合大学学报（人文社会科学版）》2003年第1期
- 邹逸麟：《略论历史上交通运输与社会经济发展的关系》，《复旦学报》1991年第1期

致 谢

在论文定稿之际,我首先想到的是对三年来给予我关怀和帮助的师长亲友们表示深深的谢意,因为没有他们就没有这篇论文的完成。

首先,我衷心感谢我的导师张金龙教授。我原来仅仅是一个对历史感兴趣的门外汉,蒙张老师不弃,将我收入门下并把我带入了学术的殿堂,使我真正懂得什么是历史研究。在读研的三年时间里,张老师严谨的治学风格和正直的为人作风都给了我终生受益的影响。对于这些,我将永远铭记在心。

同时,感谢胡新生教授、晁中辰教授、陈尚胜教授在论文开题时提出的宝贵意见和建议。还要感谢范学辉副教授在论文构思时给予的支持和帮助。另外在山大求学期间,还选修了曾振宇教授、刘玉峰教授、张熙惟教授的课程,他们在授课讲解过程中给我启发,在此谨表诚挚的谢意。

感谢同门受业的所有同学在学习和生活中所给予的帮助。

最后,我要感谢我的亲友,他们一直全力支持我的学业,正是他们的理解和支持让我能够专注于自己的学业。