

中流砥柱越“三门峡”

□刘永加

漕运必经之路

北魏郦道元《水经注》中记载：“自砥柱以下五户以上，其间百二十里，河中竦石桀出……合有十九滩，水流迅急，势同三峡，破害舟船，自古所患。”那时漕船在经过三门峡时，往往会出现覆没，损失很大。当地流传着一首描述船过三门峡惊险场面的歌谣：“提起五户滩，人鬼都胆寒；要想通过它，除非活神仙；黄河三门峡，河床窄又险……水浑藏礁石，浪高扑九天；后浪推前浪，浪花泛白烟；流速高又猛，滚滚到回山；闯过白浪渡，汹涌奔吊滩；千万不要好水手，个个旋涡眠。”

黄河漕运最早在《战国策·魏策》中就有体现。那时，战国七雄之一的魏国统辖地区主要在黄河以南，乃逐鹿中原的交战要冲，许多粮食也需要通过黄河漕运来解决。秦汉时期，盛产粮食的富饶地区除关中外，大部分分布在黄河中下游一带。据《十七史商榷·诸仓》载：“秦都关中，故于敖置仓，以为溯河入渭之地。”秦代漕运，除满足都城咸阳的粮食供应外，也供给边疆驻扎军队所需粮秣。

此后几百年间，西汉建都长安，东汉和魏晋相继定都洛阳，这些朝代的财政经济来源，主要仰赖黄河中下游流域和江淮一带盛产粮食的经济富庶地区。大量的漕粮溯黄河西运关中，或经洛河运至洛阳，三门峡成为漕运必经之路。正因为三门峡的险要，历代都加大了对三门峡的治理疏通和管理力度，围绕三门峡设置了一系列漕运管理机构。

魏晋南北朝时期，除在中央设置“都水使者”管理漕运外，在地方采取了在重要地段设置官员进行管理的办法，尤其是在三门峡设置了专门的漕官，对三门峡的治理起到了督促和保障作用。

到了唐代，保证黄河漕运的畅通更为紧要，在管理机构上进行了改革。唐先天二年(713)，为加强对漕运的调度组织，唐玄宗任命陕州刺史李杰充任陕州水陆运使，开启了漕运有专使的先河，此后，陕州刺史兼任水陆转运使的制度，维持了上百年的时间。

北宋为加强漕运管理，在漕运线上设置发漕两处。宋太祖还专门设立三门白波发运司，对黄河三门峡漕运进行专项管理。白波即河清县，是白波发运使司的驻地。三门白



波发运使始设置于太平兴国五年(980)，一直沿袭到北宋末年。其机构最初称为发运务，后改为发运司，长官称为“三门白波黄渭汴河水路发运使”。发运使之下设有三门、白波判官，各以朝官一人充当，其下还设有催促纲二人，以京朝官三班充任。此外，还有“提举三门辇运”的官职。

凿镌砥柱

有了专门机构的领导和管理，三门峡的治理有条不紊地展开。

在秦代治理的基础上，西汉初期，黄河漕运在经过三门峡时仍需克服重重困难，虽然想尽办法治理但并不理想，造成黄河漕运时断时续。

汉大臣刘敬向汉高祖刘邦提出了“河渭漕挽天下，西给京师”的建议，开始进行河渭漕运建设，每年从关东运来大批漕粮供给关中，最高时达到600万石。这些漕船上溯三门峡谷，虽有修治的拉纤栈道，但因航行极其艰险，漕船时常发生倾覆，损失很大，漕运量不能满足需求。

到了西汉成帝时，冶铁技术得到快速发展，为大型的开山凿石工程提供了条件，加之对三门峡天险有了深入了解和前期的整治基础，所以开始实施凿镌砥柱的巨大工程，这也是西汉历史上唯一一次对黄河砥柱的治理工程，就是著名的“杨焉凿镌砥柱”。据《汉书·沟洫志》载：“鸿嘉四年，杨焉言：‘从河上下，患砥柱隘，可镌广之。’上从其言，使焉镌之。镌之裁没水中，不能去，而令水益湍怒，为害甚于故。”此次疏浚三门峡航道的工程虽然还不完善，但毕竟开启了古代对三门峡河道开凿治理的新方式。

东汉末年，朝廷开始组织在三

门峡天险周边的山石上开凿栈道，以便纤夫助力漕船顺利通过三门峡天险。到魏晋时期，三门峡以东的黄河栈道得到了进一步修治。据《水经注》载：“魏景初二年二月，帝遣都督沙丘部、监运谏议大夫寇慈，帅工五千人，岁常修治，以平河阻。晋泰始三年正月，武帝遣监运大中大夫赵国、都匠中郎将河东乐世，帅众五千余人，修治河滩。”经过长时间的修凿，绵延在“入门”左岸长达600多米的栈道，已经基本完成。

到了隋代，一改前朝单一修筑栈道或开凿三门的方式，开始采用修栈道、疏河道、开新河、建仓储和水陆联运的综合治理方式。

隋开皇十五年(595)，隋文帝下令“诏凿底柱”，据《隋书·高祖纪》载：“六月戊子，诏凿底柱。”主要做法是在底柱两岸的山崖上开凿栈道，以便利船夫牵挽漕船逆流闯过三门天险。

唐高宗以后，京师长安的物资需求大增，陆运的方式已无法满足。在这种情况下，自显庆元年(656)起，又开始大力修凿三门栈道工程。就在这一年，苑西监褚郎曾率领6000人在三门凿山架险，但因“水涨引舟”，没有成功。

尽快开凿三门山栈道，打通三门天险对漕运的阻碍，成为当时保证漕运畅通的首要任务。唐代著名工匠、官至将作大匠的杨务廉在魏晋隋代的基础上修凿“三门山栈道”。据唐《朝野金载》记载：杨务廉在开凿三门栈道时，采用“凿山烧石岩”或“烧石沃醯”法，先用大火攻石，再在火烧石上浇醋，促使大石软化或炸裂，便于凿出栈道，这种开凿技术事半功倍，大大节省了人力物力。今天在黄河两岸的山崖上，还依稀可见隋唐时代开凿的古栈道遗迹。

漕运改革

唐开元二十一年(733)，侍中裴耀卿负责改革漕运，他采取缩短陆运的办法，把由洛至陕三百里的陆运改进为在三门峡北岸凿山开路十八里，实行水陆接转。据《新唐书·食货志》载：“三门东置集津仓，西置盐仓，凿山十八里以陆运”，使“漕舟输其东仓，而陆运以输西仓，复以舟漕，以避三门之水险”。这种“转搬法”替代了过去的漕运法，三门峡漕运开始了一个崭新的阶段。据记载，此法实行之后的3年时间，转运入关中的粮食多达700万石，运输费用也

节省了30万缗，成效显著。

唐开元二十九年(741)，陕郡太守李齐物为提高漕运效率，在三门峡的“入门”左岸挖掘了一条人工运河，使漕船由三门峡河口直达渭口到长安，从而避开三门天险对漕运的影响，这就是历史上著名的“开元新河”。

开元新河开通后效率大幅提升，溯河西运的货船，不再从三门峡东的集津仓卸转陆运，而是从河阴仓，径直通过三门峡的开元新河，直达渭口的永丰仓。这样一来，货船通过三门天险可避开激流，航行也比较安全，使溯河西运的漕粮显著增多。

“安史之乱”之后，三门峡栈道也遭到严重破坏，黄河漕运几乎停滞。但漕运是大唐的生命线，平定叛乱后，唐朝廷立刻委任素有经验的刘晏全权负责漕运，推出了漕运新举措：一是恢复裴耀卿时期分段转运的旧法，并对三门栈道进行修整；二是对漕运船只进行改良，众所周知三门峡一段水流湍急，一般船只无法通过，刘晏就在扬州制造可以直达三门峡的专用船2000艘，每船载重千斛，“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”。这些举措使因战乱停摆的漕运事业再次繁盛起来，这样每年运至关中的漕粮恢复到110万石，缓解了关中财政紧张的局面。

北宋建都汴京后，东南地区的租调已不必通过黄河漕运抵达关中，但三门峡漕运仍很繁荣。因为宋代的都城东移，反过来关中地区漕粮又需要通过三门峡漕运抵达京师开封。据《宋会要辑稿·食货》载：“凡水运……陕西诸州菽、粟自黄河三门峡沿流入汴，亦至京师。”朝廷自然很重视对三门峡的整治，宋太祖建隆四年(963)，开展过一次“疏凿三门”工程，取得了初步成效。宋仁宗时，北宋与西夏爆发战争，又需要从关东输送大量粮草以供应西北军饷，黄河漕运再次繁忙，宋朝廷仍然不能忽视咽喉要道三门峡，不惜巨资对三门峡漕运栈道进行开凿和修整。

明清以后，三门峡漕运随着京城转移、大运河漕运的兴起，地位也在下降，但依然发挥着积极作用。

从秦汉时期黄河漕运开始以来，三门峡一直居险要之地，围绕三门峡天险的治理工程也一直贯穿黄河漕运的全过程。

