

# 京杭大运河与陆海丝绸之路关联的历史考察

杨家毅

(北京市文物局, 北京 100007)

**[摘要]** 文章从历史地理学的视角出发,通过大量文献资料和考古实物资料进行考证,发现在元明清时期,京杭大运河分别向北、向南,曾有成熟的通道,分别与陆地丝绸之路和海上丝绸之路相连接:从京杭大运河北端北京、通州向北出发,历史上曾有成熟的驿道或者商道,与丝绸之路相连接,通向北方草原,再延伸至欧洲;从京杭大运河南端的杭州,因浙东运河延伸至港口城市宁波,与海上丝绸之路相连接,从而通向南亚各国。文章还通过意大利旅行家马可波罗、日本使臣策彦周良、山西商人的行程路线、贸易记载等资料,认为京杭大运河与海陆丝绸之路的连接不仅是可能的,而且在当时的社会生活中切实发挥了重要的作用。文章认为,在元明清时期,京杭大运河已经承担了联通丝绸之路和海上丝绸之路的使命,从而形成了贯通欧亚大陆国际间的交通、贸易体系。

**[关键词]** 京杭大运河; 海上丝绸之路; 陆上丝绸之路

**[中图分类号]** K203

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1671-6973(2020)03-0055-06

众所周知,丝绸之路为德国学者李希霍芬最早提出。后经阿尔伯特·赫尔曼等学者论证推广,这一概念被大家广泛接受。最初仅指汉代欧亚的贸易通道,甚至只是特指公元前128年至公元150年之间的欧亚交通道路,后来被应用于泛指古代连接东西方两个世界的贸易之路。目前学术界普遍认可的丝绸之路交通路线有“两大类、三大干线”,即“陆上丝绸之路”和“海上丝绸之路”两大类;“草原之路”“绿洲之路”和“海上丝路”三大干线。<sup>[1]</sup>

在古代,丝绸之路和海上丝绸之路是两个相互独立的交通体系,还是二者有着某种联系呢?如果有联系,是通过什么通道联系的呢?本文从历史地理学的视角出发,重新审视京杭大运河的历史地位。通过历史考察,发现在元明清时期,京杭大运河和丝绸之路、海上丝绸之路<sup>①</sup>的紧密关联。

## 一、北京、通州向北至陆上丝绸之路的历史考察

众所周知,京杭大运河是为国家都城的服务保障而逐渐形成的漕运通道。随着北京成为全国统一王朝的都城,北京成为京杭大运河的北端点。但是由于水量不足、年久失修等原因,连接京通间的漕运通道——通惠河时断时续,所以通州在不少时期也充当了京杭大运河漕运北端点重任。即使是在通惠河通畅的时候,也主要作为官方的漕运通道,南方来的货物水运的北端点仍然在通州。所以本文从北京、通州出发,考察京杭大运河与丝绸之路的联系。

### 1. 北京与丝绸之路交通的历史考察

丝绸之路在北方草原地区,形成了草原丝绸之路。草原丝绸之路可以追溯到史前时期,一直延续到元明清时期,是亚欧商贸的重要通道,在历史上扮演着重要的角色。早在公元前五世纪,希腊历史学家希罗多德所撰述的《历史》中,已有对这条欧亚草原通路的方位、经过的地区以及贸易活动的简要记载。<sup>[2]</sup>

辽金元时期,北方草原由统一的民族政权所控制,“草原丝绸之路”也因此更为通畅。尤其是元代,驿站制度完善,并形成了贯穿全国乃至欧亚的驿站交通体系,促进了“草原丝绸之路”进一步发展繁荣。元代时的驿站,蒙古语叫站赤。早在成吉思汗时代,为了进行大规模的军事行动,在保存原有驿站的同时,又增设通

**[收稿日期]** 2019-12-28

**[作者简介]** 杨家毅(1980—),男,陕西石泉人,历史学博士,中国文物学会会员、北京外国语大学北京中外文化交流研究基地学术委员,主要研究方向:中国古代思想史、大运河文化、北京史。

往中亚的驿站。到窝阔台统治时期,驿站规模不断扩大,基本上建立起贯穿整个大蒙古国疆域的驿站系统。

元至元元年(1264年),元世祖忽必烈颁布《站赤条画》。<sup>②</sup>以上都、大都为中心,设置了帖里干、木怜、纳怜三条主要驿路。<sup>③</sup>建立了以驿站为主体的马递网路和以急递铺为主体的步递网路。由于元代统治者来自北方草原地区,他们十分重视大都与北京(大宁城,今内蒙古自治区赤峰市宁城县大明城)及其东部和北部的联系。从大都向东,“四十里至通州,六十里夏店,一百二十里蓟州。至此,分四路:一路正东,至遵化,转东北至北京”,及“东北行八十里遵化,九十里东北滦阳,六十里富民,百二十里宽河,一百里神山,一百里富峪北京,今大宁。”<sup>[3]</sup>

完善的驿路交通体系,为丝绸之路的贯通和繁荣奠定了基础。北京(元大都)成为全国的都城后,与北方丝绸之路的联系对王朝来说至关重要。由于京杭大运河的贯通,元王朝的江南地区与北方草原地区的联系也进一步加强,进而使陆上丝绸之路与海上丝绸之路的贯通成为可能。这一点从元代两位来华旅行家的行程线路可以得到验证。

一位是意大利著名旅行家马可·波罗。据《马可波罗行纪》记载,1271年,马可·波罗及父亲、叔父三人从意大利威尼斯出发,到地中海东岸、土耳其南部、伊朗北部,横穿伊朗东部地区、中亚地区、帕米尔高原,进入到今天的新疆南部,然后走丝绸之路的南道,经喀什、和田、且末、若羌,穿越罗布泊沙漠,进入河西走廊,最后经宁夏、内蒙古南部直到元朝的上都。由于受到元世祖忽必烈的赏识,马可·波罗随大汗来到大都,后来还留在元朝当官任职。<sup>[4]</sup>马可波罗回国的时候,经京杭大运河到镇江,然后到达福建泉州,从泉州走海上丝绸之路,最终回到自己的家乡。<sup>④</sup>

另一位旅行家是意大利圣方济各会修士鄂多立克。他从海上丝绸之路来到中国,沿京杭大运河达到大都,回去的路线正好是草原丝绸之路。鄂多立克回去以后将自己的经历与见闻口述,由一位叫做威廉的教士笔录下来,书名为《鄂多立克东游录》。根据记录,鄂多立克大约于1314年开始到东方游历传道,先在亚美尼亚、波斯等地过了7年,然后由忽里模子乘船到达印度西海岸之塔纳(Tana,元代译作鞞拿),再到俱兰(今奎隆),乘船到马八儿,由此渡洋东来,经苏木都刺、爪哇、占城等国。1328年,鄂多立克到达广州,从广州到泉州、福州、杭州,经京杭大运河到达大都。其归国行程从大都出发,向西北经过上都地区进入东胜州,沿着黄河一线折向西南,从中兴府(今银川)进入河西走廊,经新疆、青藏高原地区,最后通过中亚、波斯回到意大利。<sup>[5]</sup>

由此可见,早在元代,北京不仅与丝绸之路联系通畅,而且因京杭大运河的贯通,使丝绸之路和海上丝绸之路的连通成为了现实。

## 2. 通州与丝绸之路相连接的历史考察

通州处于水陆交汇的重要结点,是南北客商、货物转运的中转站。从元朝开始,随着统一大王朝定都北京和京杭大运河的贯通,通州成为名副其实的“首都东大门”。由于完善的交通体系,早在元代,京杭大运河北端枢纽城市通州与丝绸之路已经实现了连接。

明清时期,以山西商人为主体的商帮,将南方的茶叶、布匹通过京杭大运河,以通州张家湾为中转站,运往张家口,再沿张库大道<sup>⑤</sup>,延伸至蒙古、俄罗斯等地。由于这条商道以山西商人为主,所以这条商道沿线布局了晋商会馆。有学者通过研究晋商会馆,从而勾勒出这样一条几乎被遗忘的古商道。北京晋商博物馆馆长孟伟等人,通过考察在苏州、通州、京城的山西会馆,尤其是会馆留下的碑刻资料,得出了“南布”(“松江布”“南京布”)通过京杭大运河运到通州、京城,然后再运抵张家口和归化,行销草原,再交换至恰克图与俄罗斯进行贸易,从而完成了“南布北运”。<sup>[6]</sup>

① “丝绸之路”原指中西陆上通道,因为主要贸易是丝绸,故名。随后,学术界为了便于描述历史上早已存在的海上商贸通道,借用了丝绸之路的概念,延伸出海上丝绸之路的概念。

② 据柯劭忞:《新元史》(卷一百一·志第六十八·兵四)记载,“站赤条画”共10条,包括组织领导、管理验收马匹、检验符牌、约束站官、监督使臣、管理牧地、祇应规定以及委任官吏等为主要内容。此条例不仅用于汉族地区驿站,也适用于蒙古族地区的驿站。实际上是元代驿站的基本管理条例。

③ (明)宋濂:《元史》志第十,《地理一》载:“北方立站:帖里干、木怜、纳怜等一百一十九站。”

④ 据《马可波罗行纪》(商务印书馆,2015年版)记载,马可波罗从泉州出发,经过南海、马六甲海峡、印度和斯里兰卡之间的海峡、印度西部的“香料海岸”、在霍尔木兹上岸到大不里士,然后穿过土耳其到黑海南岸的特拉布宗,最后经地中海返回家乡威尼斯。

⑤ 张库大道是从塞外重镇张家口出发,通往蒙古草原腹地城市——乌兰巴托(当时叫库伦),并延伸到俄罗斯恰克图的贸易运销线,全长1400多公里,是有着“北方丝绸之路”之称的古商道。

除了布匹,这条商道的另一大宗贸易货物为茶叶。明清时期,由于南方的茶叶云集通州,在通州、张家湾形成了专业的茶叶市场。山西茶商开办的茶庄有“大盛川”“大德恒”和“玉川”,是通州茶行中最大的3座,连同北关的“振兴”“公祥”等一共8家。各茶庄都设茶栈,每年共批发去往华北、西北、东北乃至俄罗斯的茶叶达10万箱。<sup>[7]</sup>

通州张家湾地区的山西会馆碑刻资料,与明清以来山西商人的账册、书信、规程等资料相印证,能够确定当时这条商路不仅贸易量十分巨大,而且形成了商帮遵守的贸易规则。乾隆三十一年《通州湾立规碑记》明确记载茶叶到达通州的规则。<sup>[8]</sup>道光九年《茶叶规程》记载茶叶抵达、离开张家湾的规则,规定“凡货船到(张家)湾,必许(须)系客船,方许轮帮。若止(只)有肆、伍家货搭别船来者,则卸栈,不得报信发车。务以本船到日,再为轮帮。”发货采用车或者骆驼运输的形式,很显然是通过陆运,所以规定“凡发脚,勿论车驼,俱归柜上搭派分发。如本客自雇,或各口庙雇来之车驼,亦要归公”。<sup>①</sup>通州张家湾在这条商道上发挥了十分重要的作用,发挥了水运和陆运中转站的作用。据收藏于北京晋商博物馆的乾隆五十七年《口到库伦商货册单》记载,由于从南方通州湾到的茶叶货物迟到,所以影响了张家口到库伦的茶叶贸易,尚有若干茶箱未到的情况。孟伟先生甚至认为,到清代,张家湾几乎是“万里茶路”上唯一的茶叶专用码头。<sup>[8]</sup>

从通州到张家口的货物运输需要大量骆驼,因此在张家湾和通州形成了大型的骆驼店,每个店都有百头到数百头。在通州北关一带有18家骆驼店,位于牛作坊、马厂、皇木厂、前空、后窑等处,有天庆、乾元、德聚、太和、三和、德丰、通顺等号。<sup>[7]</sup>

通州到张家口外的贸易通道一直延续到清末。1900年,随八国联军侵华的法国军官毕耶尔·洛蒂到达通州后,还见到大批张家口外的骆驼。他在书中这样记载:“我们慢慢地靠了岸。在戴着檐楼的蜿蜒高墙的黑影下,逼着河岸,一列长长的帆船都系着缆。岸上拥挤的情景,约略是天津大沽的模样,只是多了成百的蹲在沙上的口外的骆驼。”<sup>[9]</sup>可见,即使到清末战争频发的年代,通州与口外的商业贸易仍然没有断绝。从目前的资料看,直到20世纪30年代,仍可见来往于通州与张家口之间的驼队。

## 二、北京沿京杭大运河向南至海上丝绸之路的历史考察

浙东运河西起京杭大运河南端的杭州,东至浙江东部重要港口城市宁波。宁波位于浙江省东部,是古代海上丝绸之路上重要港口城市,商贸繁荣,文化兴盛。宁波古有“鄞”“明州”等名称,又因境内四明山而闻名,所以又有“四明”之称。浙东运河最早可上溯至春秋晚期越国开凿的“山阴古水道”。秦统一中国后,对沟通钱塘江和长江的水道作了整治,初步奠定了浙东运河的基本走向。隋炀帝在开凿京杭运河时,对它也作了整治,使它与京杭大运河的沟通更加畅通。唐中叶,曾多次对浙东运河进行疏通,并对两岸平原沟渠进行整治。南宋时,朝廷对其全线进行了一系列大规模的疏浚,通航状况大为改善。明清时期,明成祖朱棣迁都北京后,从宁波到通州的水路十分畅通,是一条十分成熟的航道,从而将都城与海上丝绸之路紧密地连接在一起。

明成祖朱棣将都城从南京迁到北京后不久,宁波府鄞县人张得中受命到北京任职。张氏坐船从宁波出发,出发的地点是宁波城西望京门,从浙东运河进入钱塘江的地点在萧山城西十多里的西兴,沿京杭大运河,途经杭州、苏州、扬州、徐州、德州,进入顺天府通州地界,依次是涿县、张家湾和通州城。他将全程所经36个地、72座大型水闸,总计约3700百里的行程编成《北京水路歌》。水路歌曾经在大运河上广泛传唱,但是由于时代久远,早就淹没在历史的尘埃中。幸而歌本收录在明代学者余永麟编著的《北窗琐语》一书中,为今天研究这段历史提供了宝贵的史料。《北京水路歌》歌词如下:

四明古称文献邦,望京门外西渡江。水驿一程车厰远,舜江楼头横石杠。新中二坝相连接,上虞港内还通楫。梁湖曹娥潮易枯,大舟小舸重难涉。东关渐近樊江来,熏风廿里芙蕖开。贺监湖光净如练,绕门山色浓如苔。绍兴城,水如碧,橹声摇过蓬莱驿。柯桥远抵钱清湾,刘公庙食居其间。新林白鹤路迢递,日斜始得瞻萧山。梦笔桥高对江寺,双塔亭亭各相峙。古碑无字草芊芊,犹美文通好才思。西陵古号今西兴,越山隔岸吴山青。钱塘江接海门阔,胥潮怒卷轰雷声。杭州旧是临安府,藩臬三司列文武。坐贾行商宝货烦,锦绣街衢百万户。北出关门景如画,竹篱人家酒旗挂。高亭临平谈笑间,等闲催上长安坝。崇德石门逢皂林,湾边三塔高十寻。嘉禾却过松青闸,黄江小路吴歌吟。平望吴江眼中过,繁华

<sup>①</sup> 手抄《道光九年茶叶规程》,原件藏于北京晋商博物馆,转引自孟伟:《北京通州张家湾山西会馆考略》,《山西大学学报》(哲学社会科学版),2017年第2期。

地属姑苏郡。枫桥尚忆张继诗,夜半钟声又信疑。望亭无锡人烟多,既庶且富闻弦歌。瞬息毗陵暂相泊,奔牛吕城容易过。丹阳与丹涂,镇江人共游。铁瓮城形环上国,金山塔影浮中流。扬子江边即江汉,浩浩汤汤茫无岸。甘露招提锁翠微,舟人遥指凝眸看。一帆送过瓜洲堤,船行迅速如岸移。维扬厚土琼花观,览游试问黄冠师。程奔邵伯高邮路,界首沿流水如注。菰蒲深处浴鸳鸯,湖浪滔天似潮怒。宝应县,宝应湖,荒城已废存浮图。古淮大道通南北,物阜民康军饷储。漕运循规事专一,密密征帆蔽天日。桅樯接踵连舳舻,舵楼按歌吹篳篥。清河口,土高厚,淮阴城台至今有。桃源县接古城墟,宿迁旋觉人烟簇。直河下邳地渐隆,子房圯桥遗旧踪。马家浅,吕梁洪,篙师须倩少年雄。寿亭尉迟古名将,金龙之祠屹相向。守邦治水各有功,来往祈神乞阴相。快马船飞莫能遏,锣鼓催毡号声喝。一浅一铺穿井泉,溲济兵夫往来渴。徐州逾境山,夹沟至丰沛。泗亭况对歌风台,台下每惊流水汇。沙河谷亭闸最难,湍流萦回却船退。南阳枣林次鲁桥,澎湃水声翻雪涛。师家仲家势亦险,新闻新店坡尤高。石佛赵村颇平静,济宁在城及天井。栖草二闸追开河,支山小驿来俄顷。柳堤金线笼暮烟,小河张秋灯火船。荆门阿城各二闸,七级上下相勾连。周家李家闸流急,崇武东昌旧城邑。杨清临清当要冲,百工纷纷共阖集。卫河度口夹马营,故城小市犹传名。德州良店连窝城,东光新桥从此经。沽酒浇离愁,必与朋簪共。夜深风雨打篷窗,五更惊起思亲梦。明朝涉砖河,顺入长芦滩。乾宁兴济青县关,河流静海杨青站,直沽杨村吹便帆。河西务,河合县,漕县相将迥城域。张家湾上趋通州,半肩行李惟书籍。我本江南儒,宦游至于此。所经之处三十六,所历之程两月矣。共经水闸七十二,约程三千七百里。<sup>①</sup>

明清时期,从宁波到通州的运河水道不仅是成熟的官道(漕运)、商道,也是外国使臣、商队到北京的必经之道。明初在实行严厉的海禁政策的同时,朝廷于洪武三年(1370年)设立了宁波、泉州、广州三个市舶司,作为中外贸易的官方通道。南方诸国,如日本、琉球、占城、安南、苏门答腊、爪哇、暹罗等国,进入中国后,通过京杭大运河到达北京。以日本为例,日本商人、使团一般都是在浙江宁波一带登陆,并在朝廷设置的专门接待朝贡使节的“安远驿”完成正式手续。嘉靖《宁波府志》记载:“凡遇到倭夷入贡,处正副使于中,处夷众于四旁舍。”<sup>②</sup>

在日本使团中,以策彦周良最为引人瞩目,成为今天研究明朝中日关系的典型对象。这与策彦周良本身的学识和经历有直接关系。策彦周良(1501—1579),号谦斋禅师,是日本京都天龙寺妙智院高僧,明嘉靖时期,日本僧人策彦周良曾两度率领使团到北京。明嘉靖十七年(1538年)十二月,策彦周良奉命作为“勘合贸易”副使,从宁波沿运河到通州。嘉靖二十年(1541年)回到日本后,著有《初渡集》。明嘉靖二十六年(1547年)六月,策彦周良又以正使身份再度率团,到北京就朝贡贸易进行谈判,直至嘉靖二十九年(1550年)完成任务回国后,又著《再渡集》。《初渡集》《再渡集》合称为《入明记》,其内容十分详实,具有很高的史料价值。

根据记载,策彦周良北上线路:昌国驿(宁波府)——石浦所(宁波府)——定海口(宁波府)——宁波府府城——安远驿(宁波府)——车厩驿(宁波府)——姚江驿(绍兴府余姚县)——曹娥驿(绍兴府上虞县)——东关驿(绍兴府会稽县)——蓬莱驿(绍兴府)——钱清驿(绍兴府山阴县)——萧山驿(绍兴府萧山县)——西兴水驿(绍兴府)——吴山驿(杭州府)——苕溪驿(湖州府)——平望驿(苏州府吴江县)——松陵驿(苏州府吴江县)——姑苏驿(苏州府)——锡山驿(常州府无锡县)——毗陵驿(常州府武进县)——吕城驿(镇江府丹阳县)——云阳驿(镇江府丹阳县)——京口驿(镇江府)——广陵驿(扬州府)——邵伯驿(扬州府江都县)——孟城驿(扬州府高邮州)——界首驿(扬州府高邮州)——安平驿(扬州府高邮州宝应县)——淮阴驿(淮安府)——清口水驿(淮安府清河县)——桃源水驿(淮安府桃源县)——古城驿(淮安府桃源县)——钟吾驿(淮安府宿迁县)——直河驿(淮安府邳州)——下邳驿(淮安府邳州)——新安驿(淮安府邳州)——房村驿(徐州府)——彭城驿(徐州府)——夹沟驿(徐州府)——泗亭驿(徐州府沛县)——沙河驿(兖州府济宁州)——鲁桥驿(兖州府济宁州)——南城水驿(兖州府济宁州)——开河水驿(兖州府东平州汶上县)——安山水驿(兖州府东平州)——荆门水驿(兖州府东平州阳谷县)——崇武水驿(东昌府聊城县)——清阳驿(东昌府清平县)——清源水马驿(东昌府临清州)——渡口驿(东昌府临清州)——甲马驿(东昌府高唐州武城县)——梁家驿(济南府德州)——安德驿(济南府德州)——良店驿(济南府德州)——连窝驿(河间府景州吴桥县)——新桥驿(河间府交河县)——砖河驿(河间府沧州)——流河驿(河间府青县)——奉新驿(河间府静海县)——

<sup>①</sup> (明)张得中:《北京水路歌》,收录在(明)余永麟《北窗琐语》,明刻本。

<sup>②</sup> 嘉靖《宁波府志》卷八《公署志·嘉宾馆》。

杨青驿(顺天府通州武清县)——杨村驿(顺天府通州武清县)——河水西驿(顺天府通州武清县)——和合驿(顺天府通州)——潞河驿(顺天府通州)。<sup>[10]</sup>策彦周良一行达到通州张家湾的时间是嘉靖十九年(1540年)三月初朔旦(初一),第二天从张家湾由陆路前往北京城。对当时的情形,书中有这样的记载:“二日巳刻,发张家湾,车马如云。车以载货,一辂马,九疋挽之。马以驮人。”<sup>[10]</sup>

将策彦周良的行程与《北京水路歌》所载驿程对照,发现二者是一致的。可见这条水道,不仅是明清时期王朝范围内漕运、客运的通道,也是外国使臣、商队到北京朝贡、沿途经商的必经之道。除了日本外,明清时期的南亚的琉球、安南、缅甸、老挝、暹罗、吕宋等国家,到中国沿海登陆后,沿着京杭大运河到达北京。

### 三、面向未来的几点思考

当前,中华民族已经站到了“两个一百年”奋斗目标的历史交汇点上,以史为鉴对实现中华民族伟大复兴的中国梦有着十分重要的意义。早在元明清时期,由于京杭大运河将海、陆丝绸之路相连接,实现了人员、贸易的往来。党的十八大后,国家提出“一带一路”倡议和大运河文化带建设,对国家的发展具有重要的战略意义。我们应该基于历史,面向未来,将大运河文化带建设与“一带一路”倡议相对接。

#### 1. 加强基础研究,为下一步工作提供学术支撑

目前,学术界对京杭大运河联通海、陆丝绸之路还处在起步阶段,历史上是如何联通的?有哪些好的做法?存在哪些问题?对今天有哪些启示?本文只是提出了这样一个课题,研究还很粗浅,需要进行深入研究。关于这个课题的研究,涉及到交通史、民族史、边疆史、漕运史、国际关系史、水利史、航运史、宗教史等领域。建议国家级学术科研单位,协调相关各个学科,进行深入研究,为今后的工作提供战略咨询和学术支撑。

#### 2. 集中一流专家力量,进行全方位的科学考察

在开展一项重大战略之前,进行系统的科学考察工作,是中国共产党一个优良传统。为了增强工作的科学性和前瞻性,建议启动京杭大运河和“一带一路”沿线的综合科学考察工作。此项工作应该由国家层面的教育、文化、科技部门牵头,具体工作可以由中国科协、中国科学院、社科院等学术性团体承担,考察内容应包括历史、地理、地质、生物、考古、宗教、交通、卫生、教育、生态、经济、金融、外交、应急反恐等各个领域,形成科考报告。在科学考察的同时,应吸收国内外的大学、科研院所,就各个专题,开展长期深入的跟踪研究,形成一批有深度的学术成果。通过深入而长期的积累,逐渐掌握学术话语权,为制定政策、开发建设奠定基础,为国家战略提供支撑。

#### 3. 建议大运河文化带建设与“一带一路”实现对接

京杭大运河从南到北,连接五大水系,将中国东部紧密连接在一起。古代京杭大运河不仅是南北交通大动脉,王朝的生命线,也是联通古代海陆丝绸之路的重要通道。几百年来,京杭大运河流经的东部区域,一直是中国经济最有活力的地区。如果将大运河文化带建设纳入到“一带一路”大框架中,不仅可以释放出运河沿线地区的势能,对促进“一带一路”有着重要促进作用,而且还形成一个纵贯南北,沟通东西,连接欧亚的大系统战略,其重要意义不可低估。

## [参 考 文 献]

- [1] 芮传明. 丝绸之路研究入门[M]. 上海:复旦大学出版社,2009(5):2-3.
- [2] 希罗多德. 历史(上册):第四卷(第20-26节)[M]. 王以铸,译. 北京:商务印书馆,1959.
- [3] 熊梦祥. 析津志辑佚[M]. 北京:北京古籍出版社,1983:122.
- [4] 沙海昂,注. 马可波罗行纪[M]. 冯承钧,译. 北京:商务印书馆,2015.
- [5] 何高济,译. 鄂多立克东游录[M]. 北京:中华书局,1981.
- [6] 孟伟,杨波. 明清时期北京通州晋冀会馆研究——以明清时期的翼城商人和山西布商为重点[J]. 山西师大学报(社会科学版),2017(3).
- [7] 周良. 通州漕运[M]. 北京:文化艺术出版社,2004.
- [8] 孟伟. 北京通州张家湾山西会馆考略[J]. 山西大学学报(哲学社会科学版),2017(2).
- [9] 毕耶尔·洛谛. 撕裂北京的那一年[M]. 允若,译. 北京:九州出版社,2009(8):51.
- [10] 牧田谛亮. 策彦和尚入明记の研究[M]. 法藏馆,1958.

(责任编辑:闫卫平)

# A Historical Study of the Relationship between the Beijing Hangzhou Grand Canal and the Land Sea Silk Road

YANG Jia-yi

(Beijing Municipal Bureau of cultural relics, Beijing 100007)

**Abstract:** From the perspective of historical geography, this paper researches a large number of documents and archaeological materials. It found that in the Yuan, Ming and Qing Dynasties, the Beijing Hangzhou Grand Canal was connected with the land Silk Road and the maritime Silk Road respectively in the north and south with mature passageways in the history. From Beijing or Tongzhou at the south end of the Beijing Hangzhou Grand Canal, the business road was connected with the Silk Road leading to the grassland in the north, and then extending to Europe. From Hangzhou at the south end of the Beijing Hangzhou Grand Canal, due to the extension of the Zhedong Canal to the port city Ningbo, it was connected with the maritime Silk Road, thus leading to countries in South Asia. According to the itinerary and trade records of Italian traveler Marco Polo, Japanese emissary Ceyan Zhouliang and Shanxi merchants, the paper holds that the connection between the Beijing Hangzhou Grand Canal and the maritime and land Silk Road was not only possible, but also played an important role in the social life at that time. In the Yuan, Ming and Qing Dynasties, the Beijing Hangzhou Grand Canal has undertaken the mission of connecting the land Silk Road and the maritime Silk Road, thus forming the international transportation and trade system through Eurasia.

**Key words:** Beijing Hangzhou Grand Canal; maritime Silk Road; land Silk Road

---

(上接第 54 页)

## On the Spiritual Verve of the Grand Canal Culture

XIE Guang-qian

(Editorial Department of Journal of Jiangnan University, Jiangnan University, Wuxi Jiangsu 214122)

**Abstract:** The construction of the Grand Canal Cultural Belt indicates that the 2500 years old Grand Canal is, like the phoenix nirvana, stepping into the future in a cultural form. In the process of temporal and spatial changes, its spiritual verve has prevailed all over the region. Regarding it historically, the spiritual verve deriving from the Grand Canal can be interpreted as nobleness and kingliness, wealthiness and liveliness, mysteriousness and loftiness, and folkiness and earthliness. The Grand Canal is the artery of national integrity and economic prosperity, the nourishment of thriving towns, and the habitat of the common people. The current construction of the Grand Canal Cultural Belt is not only to stimulate cultural self-confidence, but also to show our determinedness in keeping Chinese culture's endless creative value. The construction of the Grand Canal Cultural Belt means it undertakes the responsibilities to preserve historic relics, to protect ecological environment and to enrich tourist resources, which needs the whole society to cultivate its goodliness and create its vigorousness in the new era. Meanwhile, we shall avoid "evilness" in cultural construction, i. e. misdeeds to destroy and damage historical culture and ecological environment in the name of cultural construction. The essence of protecting, inheriting and making good use of the Grand Canal Cultural Belt in an all-round way is to maintain the righteousness between heaven and earth and to strengthen the cultural root of the Chinese nation, which is also the basic and main purpose of constructing the Grand Canal Cultural Belt.

**Key words:** spiritual verve; the Grand Canal Culture; historical spiritual verve; current spirit; righteousness