

流动的运河与江西

谢光前¹, 童佳颖²

(1. 江南大学 学报编辑部, 江苏 无锡 214122; 2. 无锡学院, 江苏 无锡 214105)

[摘要] 运河是流动的, 其本质特征在于“通”而“达”, 正是因为运河活态的特质、丰富的功能而使其意义充分释放, 外延的拓展远远超越了固有的地理空间, 所以理解运河的价值若只是停留在运河所在的空范围是不够的, 它所延伸的意义不可忽视。隋炀帝开凿的隋唐大运河, 通过长江、赣江与后来唐代兴建的大庾岭古道连接, 形成了中原通往岭南的国道, 江西因此成为南北贯通的中轴, 推动了江西的迅速崛起。进入宋代, 江西人文鼎盛, 经贸发达, 达到了前所未有的高峰, 正是运河之通成就了江西之变。大运河在其南北贯通之后所具有的历史贡献在江西之变的过程中可以得到进一步丰富。江西尚有一个历久弥新的梦想, 即实施开凿赣粤、浙赣运河以形成与京广铁路平行的“京广运河”的历史性壮举。当代的大运河文化带建设旨在以大运河深厚的历史文化积淀开启走向未来的新路, 这是江西圆运河之梦的契机, 期待运河在重续江西辉煌篇章的进程中再次留下浓墨重彩的一笔!

[关键词] 流动的大运河; “通”与“达”; 江西之变; 运河之梦与江西

[中图分类号] K825.8

[文献标识码] A

[文章编号] 1671-6973(2022)01-0088-12

无论申报世界遗产还是文化带建设、国家文化公园建设, 中国大运河的指称或归属只是东部 6 省 2 市范围内的运河区段, 除此之外的地理空间所辖的运河通常难得成为人们思考或研究的对象。谈运河与江西的关联, 一般都会认为是风马牛不相及的, 因为运河恰恰是处在与江西相左的江东, 在地理空间上如同南辕北辙。然而, 运河开凿的价值显然并非仅从地理空间加以确认就能够得到全面而完整的答案。运河是流动的, 其本质特征在于“通”而“达”, 正是因为运河活态的特质、丰富的功能而使其意义充分释放, 外延的拓展远远超越了固有的地理空间, 所以理解运河的价值若只是停留在运河所在的空范围是不够的, 它所延伸的意义不可忽视。文章所论流动的运河与江西, 是试图从另外一个视域去探寻大运河所具有的历史贡献, 同时追寻不同区域的人们为运河的通达付出的努力, 也许能够为我们理解运河的变迁及其内在文化价值提供一种新的认知。

一、运河之通与江西之变

在中国的版图上, 江西是一个有着特殊格局的省份, 自从秦统一以来两千多年的历史变迁中,

[收稿日期] 2021-10-20

[基金项目] 江南文化和大运河文化带建设研究课题(JUSRP12095)资助项目。

[作者简介] 谢光前(1963—), 男, 江西信丰人, 江南大学学报编辑部编审, 主要研究方向: 文化哲学与运河文化。

其行政所辖的地理空间一直没有太大的变化。通常人们认为这缘于江西独特的自然环境和空间结构,确实,江西的东南西三面皆环山,北面的大部分也是山区,但却天赐一个出口与长江相连。江西地理空间的特征决定了它是一个相对封闭的省份。事实上,自先秦至魏晋南北朝,江西基本上是默默无闻,在隋唐之前,除了如吴芮、陶渊明等少数几位有特殊影响的人物之外,就比较难在江西找到更多或者在大局上对时势产生重要作用的人物和事件。唐代青年才俊王勃美誉江西豫章“物华天宝、人杰地灵”只是他的客套话,不过有意思的是他的这番客套话在其下一个朝代却成为现实。宋代是江西人引以为豪的一个时代,彼时的江西在政治、经济、文化、教育等各个领域都达到几乎是空前绝后的高度,给人们的印象是王勃的“物华天宝、人杰地灵”似乎是为这个时代定制的。

从表面上看,江西在唐宋的崛起非常突兀,人们自然会疑惑,要追问,是什么因缘际会让江西在这个时代异军突起?但是从宏大的时空背景上审视,江西的突变是有其深层的内在逻辑的。因为江西的自然地理特征致使其从成为一个行政区域开始就决定了它是一个相对封闭的社会空间,这种封闭的空间格局只有被特定的力量突破之后才能引发新的变化,这意味着,能够给江西带来巨大变化的是流动性的激增,人的流动是其中的关键因素。所以,从秦汉到隋唐再到宋明这个时空轴之间寻找江西突变的激发点,人们认为永嘉之乱、安史之乱带来的人口流动成就了江西的人口集聚,特别是安史之乱引发的规模庞大的北方人口南迁,使中原文明突破长江天险注入江西,从而激发了江西的活力。当然,社会的变化从根本上说是源于人的变化,人为扰动的结果往往是不可预料的。江西封闭的地理特征使其在纷乱的战争年代成为一个更少遭受侵扰、可以为人们提供避难寓所的空间。不过,如何达到这个相对安宁的地区,道路交通的条件就显得非常重要。

在秦汉时期,江西赣南与广东交界的大庾岭一带曾经是秦军征服百越、汉军平定岭南的根据地,在这片广袤的山区只有崎岖小径通往广东,在收服南方之后除了留下部分将士驻扎把守,由于山高路遥,朝廷基本不太理会这个地方,即使要缴纳赋税也只是象征性地由当地官员贡奉一些当地的土特产了事。永嘉之乱使中原的难民纷纷南逃,但因为道路不畅,只有少量的人口进入赣北。五胡乱华的纷乱对江西的影响并不太大,因而整体上还维持着原有的格局。隋文帝经过征伐一统江山,但很快被隋炀帝败家,不过隋炀帝却留下了一条利在千秋的南北大运河。江西突变契机的触发是在唐朝进入盛世之时,与东南亚的贸易通商日益发达,以广州为中心的商贸活动频繁。为了让遥远的朝廷首府长安与广州能够互动,使东南亚的物品快捷进入中原,唐玄宗委派大臣张九龄主持大庾岭通道的开拓。张九龄是广东人,在他参加科举时曾经从大庾岭坎坷不平的山路走过,其中的艰辛体会深刻,所以他在《开大庾岭记》中说:“初,岭东废路,人苦峻极……故以载则不曾容轨,以运则负之以背,而海外诸国日以通商,齿革羽毛之殷,鱼盐蜃蛤之利,上足以备府库,下足以贍江淮之求。”^[1]为此,张九龄不辞辛苦,负重前行,出色完成了开拓岭南通道的大任,使之成为一条“坦坦而方五轨,阗阗而走四通”的干道。这一干道与隋炀帝开凿的隋唐大运河迅速连通,构成了当时中国相互依存的南北交通要津,由此,一条改变江西历史的通道形成。从长安、洛阳通过大运河到达江淮,江淮顺运河南下而入长江、沿长江上溯来到江西的鄱阳湖口,再溯赣江而达赣州,在赣州上岸经陆路通过大庾岭通道就可以前往岭南各地,或者直达广州以及沿海。“封闭”的江西从此有了与外部世界长期沟通交流的要道,意味着一个“物华天宝”的舞台空间有了趋于“人杰地灵”的条件,江西历史最辉煌的时代即将到来!

大运河—长江—赣江—大庾岭通道涌动的既是人流、物流,也有思想、精神、文化,江西与中原、

岭南、巴蜀、江南、楚汉等地碰撞、沟通的舞台上裹挟着驳杂的、丰富的物质与非物质的要素,从唐帝国中期开始,就呈现出气象万千的态势。这从唐玄宗时期的李翱的《来南录》中可见一斑,“元和三年十月,翱既受岭南尚书公之命,四年正月己丑,自旌善第以妻子止船于漕。乙未,去京都。……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,……丙辰,次泗州,见刺史假舟转淮,上河如扬州。庚申,下汴渠入淮。……壬戌,至楚州。丁卯,至扬州。戊辰上栖灵浮图。辛未,济大江,至润州。戊辰,至常州。壬午,至苏州。……乙酉,济松江。……戊子,至杭州。……癸巳,驾涛江,逆波至富春。……丙戌,去衢州。戊子,自常山上岭至玉山。庚寅,至信州。……辛丑,至洪州,遇岭南使,游徐孺亭,看荷叶。五月壬子,至吉州。壬戌,至处州。……辛未,上大庾岭。明日至浚昌。癸酉,上灵屯岭,见韶石。……癸未,至广州。”^[2]这是一条清晰的沿运河行走的路线,虽然他为了避开逆流放弃溯长江而上,选择从浙江进入江西,但总体上是经过运河与大庾岭通道到达广州。同样是在这一时期,管理漕政的水陆运使韦坚在长安举行过一次盛大的物产博览会(这可以说是最早的运河博览会),他安排了两三百艘小船在长安广运潭的两侧,用牌标示其来源地,并堆放好与该地密切相关相关的地方特产,这其中除了有扬州的锦、铜器、镜,京口的綾段,宣城的纸、笔等之外,还有豫章(南昌)的“名瓷、酒器、茶釜、茶铛”(《旧唐书》卷一〇五《韦坚传》)也高亮相得到展示。此后的江西,与江东、中原等地的沟通交流、经贸往来日益频繁,唐中后期江西的茶叶、木材、药材、银等的产量位居全国前列,仅浮梁一县,在元和年间所交茶税就占全国的三分之一。而这些物产流向中原的重要通道主要是大运河。与陆路运输相比,水上运输的成本小、运量大,对于大宗以及易碎商品的长途运输来说,走水路更加安全可靠。

相比较而言,通过这条通道进入江西的人流是江西在宋代彪炳史册的关键因素。在安史之乱后一直到晚唐,由于战乱逃难或者是经商而留居在江西的人口不断增加。安史之乱是人口大规模迁移的爆发点,“自中原多故,贤士夫以三江五湖为家,登会稽者,如鳞介之集渊薮。”(《全唐文》卷七八三,穆员《鲍防碑》)在强烈的求生本能驱使下,一些流民继续南行从江东进入江西,在这块相对安宁而且气候环境适合人居的土地上安顿下来。徐铉《唐故印府君墓志铭》记曰:“其先京兆人也,……会上国丧乱,遂南奔豫章。”(《全唐文》卷八八六)据《元和郡县图志》卷28载,安史之乱后,江西洪州“既完且富,行者如归”,人口剧增,由天宝元年(729)的55000余户增至元和年间的91000余户。又以江西最偏远的南康府所辖5县为例,据不完全统计唐贞观十三年(639)只有11400户,到玄宗天宝元年(729)迅速增加到40899户,宪宗元和元年(806)则增加到46116户。到了北宋神宗三年(1080)更增至89551户。经过北宋一个多世纪的发展,江西的人口数比唐代增约3倍,在全国各路中超过当时经济最发达的两浙路,居于首位。江西人口的激增除了战乱的因素之外,还有一个重要的因素是通过运河与大庾岭通道往来商旅的人们清楚认识到江西的“物华天宝”,于是很多人选择了驻留定居。此时,江西已逐渐摆脱了原先那种“南蛮”的形象,而成为户口繁衍、土沃多稼,可以安居乐业的佳善之地。曾巩曾经说,洪州“其赋粟输于京师,为天下最”。^[3]有了人口的流入与丰富物产的保障,又有通达的交通线路,江西之变势在必然。

二、运河之润:江西人文的肇兴

无论唐朝还是宋代,隋炀帝开凿的南北大运河都是国家重要的交通大动脉。历史学家全汉升在其《唐宋帝国与运河》中详尽论述了唐宋帝国的兴衰存亡与隋唐大运河的关系,充分肯定了南北

运河对唐宋两朝产生的巨大影响。只是全汉升更加侧重于从政治经济的角度阐释运河如何影响到两朝的历史进程,实际上运河对中国人文环境的影响同样是空前的,而江西恰恰是以宋代的人文群体熠熠生辉而翻开了历史新的篇章。众所周知,唐宋八大家其中有三家出自江西,欧阳修、王安石、曾巩在宋代文坛各领风骚,而后的黄庭坚、杨万里、辛弃疾、文天祥也是如同星光闪耀。不过在他们之前有一个人的存在是“一代龙门”,^[4]他就是晏殊。就江西这些风流人物而言,运河是他们人生轨迹中绕不开的一条道,他们或沿着运河北上进京赶考,或者在运河之都汴京管理朝政,或在运河沿线行走感受山水民情,或在运河两岸挥毫写意尽抒人生慨叹!

晏殊是江西从文化边缘走向舞台中心的开创者。他不仅开一代词风,成为文坛俊杰,而且步入当时政治权力的核心,更重要的是他唯贤是举、慧眼识人,引领欧阳修、范仲淹与韩琦、富弼等英才在宋朝早期的盛治年代大放异彩。欧阳修说他是“……羨子年少正得路,有如扶桑初日升。名高场屋已得俊,世有龙门今复登。”^[5]晏殊天资聪慧、卓尔不凡,少年得志,被宋真宗赐同进士出身,擢秘书省正字,秘阁读书。在汴京宫廷内的读书生活不仅丰富了他的学识与才智,也增强他的修为。对于这样一位青年才俊,皇帝认为有必要让其接受基层艰苦环境的历练。于是,20岁左右的晏殊被安排到与运河运输密切相关的地方——江苏泰州的西溪当盐官。西溪盐官隶属泰州盐仓监,兼管何垛、丁溪、草埝、白驹、刘庄等5大盐场。所产食盐通过西溪等水路与大运河连通到扬州而至京都。年轻的晏殊被委派担任盐官其实是一个关系到千家万户的重任,他审时度势,从清理盐法制度入手,制定出仓库管理的“编排堆垛记号制”“逐库进出货记账法”以及财务管理的“受纳盐货、起置文簿”等制度,一改过去盐仓管理的“脏乱差”的面貌,使整个盐业的生产、库存、流通井然有序^[6],晏殊在东台管理盐政时间虽短,但成绩斐然,他不仅让皇帝下诏减免灶民煎盐的课税,还致力于培育知书识礼的民风民智而兴办教育,创办了“西溪书院”(后人为纪念他而改名为“晏殊书院”)。在西溪监管盐业的生产、保存、运输的过程中,晏殊理解了底层社会百姓的艰辛苦难,也目睹了盐商的富贵奢华。踌躇满志的青春年华有着宝贵的人生历练,为晏殊“富贵优游五十年”(欧阳修《晏元献公挽辞三首》其三)奠定了基础。由西溪而入京都汴梁,行走的是运河这条国脉,晏殊诗文中“静水流深,理性沉淀”的魅力和“富贵气象”以及他人格中内敛的“明哲保身”与“刚俊”“鲠峭敢言”杂揉的特质也许与此相关。晏殊的这段历练可以说是他进入北宋政治文化大舞台中央的序曲,或许也可以说是江西开启宋代华章的鸣响。

如果说晏殊是江西文人走向宋代政治文化舞台中央的掌舵人,那么欧阳修则可以说是那个时代独特的文化现象中的弄潮儿,是北宋诗文以及政治革新运动的领袖。虽然欧阳修是由晏殊提携而进入仕途,但他并没有秉承导师沉稳中和理性的风格,而是独辟蹊径、大开大合,使天下文风为之一变,在宋代乃至中国文化史上盛誉如云。有意思的是,欧阳修的仕途与晏殊相似,也是始于运河城市,他人生的第一职位就是在西京洛阳担任留守推官,洛阳恰恰是隋炀帝开凿的通济渠的始点,也是隋唐两朝帝王极其依重的陪都,在北宋时期,也把洛阳称之为西京。在一定意义上,是洛阳的繁华富足滋养了才华横溢的欧阳修,因为他当时的顶头上司西京留守钱惟演没有刻意按照官员的标准约束欧阳修,而是任其研读古文、周游四方、体验山水、丰富见识,在自由宽松、无拘无束的环境中,欧阳修并没有彻底放浪形骸于旷野,而是能够精修古文、诗词于书斋,既形成了“简重严正”与“肆放自舒”相融合的诗文风格,也培育了特立独行、桀骜不驯的士人君子的个性,以至逐渐成为“一代儒宗”。洛阳三年,在欧阳修的人生阅历有着挥之不去的感受,“直须看尽洛城花,始共春风容易

别。”(欧阳修《玉楼春·尊前拟把归期说》)“曾是洛阳花下客,野芳虽晚不须嗟。”(欧阳修《戏答元珍》)可见欧阳修对洛阳的情真意切。而后他回到东京开封府,在这个由于运河的通达而呈现出“八荒争凑,万国咸通”“宝马争驰于御路,金翠耀目,罗绮飘香”^[7]的都城,欧阳修没有迷失自己,虽然也是经常“樽中酒不空”,但是却涵养了家国天下的情怀与使命担当。他推新政、倡变革,激扬文字、针砭时弊,即使几经起落沉浮,却依然矢志不改。当他告别滁州的“醉翁亭”来到运河重要城市扬州担任“文章太守”,对这座曾经是繁花似锦的城市生出无限感慨:“十里楼台歌吹繁,扬州无复似当年。古来兴废皆如此,徒使登临一慨然。”(欧阳修《竹西亭》)他以“宽简”治郡,视民生之养为根,力求“以镇静为本,不求赫赫有名。”^[8]使百姓安居乐业。欧阳修为扬州郡守后,创建“平山堂”及其对“平山堂”的书写以及以此为中心的雅集活动,集聚了一大批文人雅士,“平山阑槛倚晴空。山色有无中。手种堂前垂柳,别来几度春风。文章太守,挥毫万字,一饮千钟。行乐直须年少,尊前看取衰翁。”(欧阳修《朝中措·送刘仲原甫出守维扬》)后来包括苏东坡等无数骚人墨客也常常因此赴扬州纪念欧阳修。可以说,运河滋润的扬州增添了欧阳修的灵性与涵养,而欧阳修则赋予了扬州这个运河城市新的文化灵魂,催动了扬州从一个富贾云集的商贸之城、“珠帘十里”“竹西歌吹”的娱乐之城向着品质雅致的文化城市转变。正如沈括在《扬州重修平山堂记》中所言:“……今参政欧阳公为扬州,始为平山堂于此。……后之人乐慕而来者,不在于堂榭之间,而以其为欧阳公之所为也。由是平山之名盛闻天下。”^[9]梅尧臣与欧阳修曾在扬州彻夜叙谈,慨叹永叔“文章包元气,天地得嘘吸。明吞日月光,峭古崖壁涩。渊论发贤圣,暗溜闻鬼泣。”(梅尧臣《永叔进道堂夜话》)可见“文章太守”与扬州的关系之深,这是扬州之幸。

晏殊、欧阳修两人领袖群雄,为江西人文的肇兴做出了不可磨灭的贡献,与运河的关联印迹凸显,而后的王安石、曾巩亦然,无论是仕途作为还是旅途诗文,都留下了浓郁的运河气象。王安石的《泊船瓜洲》脍炙人口:“京口瓜洲一水间,钟山只隔数重山。春风又绿江南岸,明月何时照我还。”其实,王安石与运河的交集颇多,起初是在浙东运河的流经之地浙江鄞县(宁波)任知县,后又在常州、扬州等地任职,至于作为朝廷重臣,在京都开封的时间甚久,力主变法,并且为治河理水以发展农业生产勇于担当(后文详述)。曾巩步入仕途时年近四十,但他在越州(绍兴)、明州(宁波)等地为官,对河湖整治的民生工程极为关心,他写过《广德湖记》《越州鉴湖图序》《齐州北水门记》《襄州宜城县长渠记》等与治水相关的篇章,足见其仁厚之心,家国情怀。

在众多的江西人杰中,对运河一往情深的恐怕莫过于杨万里(出生于江西吉水),生活在靖康之难后南宋风雨飘摇的年代,“雨声正如此,壮心滴不灰”的杨万里志存高远、发奋苦读,科考入仕。他与陆游、尤袤、范成大并称为南宋“中兴四大家”。此时宋政权已偏安,宋与金依淮水为界南北分据,江南运河与浙东运河实际上成了南宋朝廷的国之重器,是维持统治的命脉。杨万里辗转江苏、浙江等地任职,在往返之间,对运河及其两岸的山山水水都有非常具体的了解,他用一系列的诗文记录了自己的感受与理解。据统计,仅在运河城市常州为官一年多的时间里,他就有感而发,写了四百多首诗,有文章就此作了详细的描述^①,此不赘叙。他襟怀忧国忧民之心,抒发对家国山河的真挚感情,他写《初入淮河四绝句》:“刘岳张韩宣国威,赵张二相筑皇基。长淮咫尺分南北,泪湿秋风欲怨谁。”“两岸舟船各背驰,波浪交涉亦难为。只余鸥鹭无拘管,北去南来自在飞。”“中原父老莫空谈,

① 延边大学陈颖的2013年硕士论文《杨万里运河行旅诗研究》,系统阐述了杨万里的运河诗文,难能可贵。

逢著王人诉不堪。却是归鸿不能语,一年一度到江南。”其内心的苦楚与悲愤跃然而出。在运河泛舟而行,来到无锡,他说:“天教老子不空回,船泊山根雨顿开。归去江西人问我,也曾一到惠山来。”(杨万里《泊舟无锡雨止遂游惠山》)过苏州,他写道:“垂近姑苏特转湾,盘门只隔柳行间。望来望去何时到,且倚船窗看远山。”(杨万里《船过苏州二首》之一)在高邮,“望中四野掌船平,远树成行一带横。树外天容仍淡白,不愁树影不分明。”(杨万里《高邮野望二首》之一)足可见他对运河沿途的山水充满无限的眷恋与爱意。对于百姓的疾苦,他更是感同身受,“鸡犬渔翁共一船,生涯都在簑篷间。小儿不耐初长日,自织筠篮胜打闲。”(杨万里《晓过丹阳县五首》之一)“一船在後忽搀前,前後篙师各粲然。山入春来肥更秀,向人依旧耸寒肩。”(杨万里《小舟晚兴四首》之一)当然,作为“诚斋体”的创始人,杨万里有时也试图探寻运河生活的趣意,在《归舟大雪中入运河,过万家湖》一诗中,他写道:“雪漫水面淡模糊,酿出羔儿酒一壶。已被膾腴翳醺醺,更添牛乳点春酥。销金帐下有此否,药玉船中不用酤。忽见琼缸清彻底,蒲萄一色万家湖。”杨万里行走的足迹几乎遍布北起淮安、南达杭州所有的重要运河城镇,真正做到了用心去体验和理解运河,留下了众多真切感人的篇章,或可以称之为“运河诗文第一人”。

三、运河之用:江西经贸的发达

江西有着肥沃的土地、丰沛的水源、适宜的气候,发展农业与林业的自然条件得天独厚。但是原先相对封闭的地理空间限制了其物产的输出,进而产生更加广泛的影响。在隋唐之前,江西人“虽无积蓄之资,然亦无饥饿”,(《隋书·地理志》)“饭稻羹鱼”的基本生活条件还是能够得到满足,因为缺乏与外界沟通的条件,生活的境遇鲜有更多的可比性,所以大多数的江西人基本上抱有类似陶渊明“采菊东篱下,悠然见南山”,乐天知命、随遇而安的精神状态。当运河一大庾岭古道通达之后,原本被山脉包围的沉闷世界豁然洞开,车水马龙带来了非同以往的活色生香的生命体验,刺激了江西人突破原有格局谋求一种新的生存、生产与生活状态。

这种状态在唐代就已明显地呈现出来,那些依水而建的城市迅速成为商贾辐辏、百货云集的繁华之地。洪州(豫章南昌)、江州(九江)、吉州(吉安)、饶州(上饶)乃至南端的虔州(赣州)等城市皆因为临水交通便捷而崛起成为一方的经济贸易中心。洪州“襟三江而带五湖”,是“江淮之间一都会也。”(《太平广记》卷403《宝四·杂宝上》),江州则“地方千里,江涵九派,缙钱粟帛,动盈万数,加以四方士庶,旦夕环至,驾车乘舟,叠毂联樯。”(《全唐文》卷689《江州录事参军厅壁记》)赣州则因为水路(赣江)与陆路(大庾岭古道)的交汇而成为物流与人流中转的枢纽。白居易在《除裴堪江西观察使制》说:“江西七郡,列邑数十,土沃人庶,今之奥区,财富孔殷,国用所系,兹为重寄,宜付长才。”(《全唐文》卷661)这说明朝廷已充分意识到江西这个原来的偏远之地对于国家的重要作用。实际上,“国用所系”最为重要的粮食,从中晚唐经五代一直到宋代,江西的粮食供给是维护中央政权的重要保障,唐德宗时,长安发生严重饥荒,国家粮库空虚,政府曾紧急从江西、湖南调粮15万石;陆贽则要求“顷者每年从江西、湖南、浙东、浙西等道运米一百一十万石,送到河阴。”^[10]吴曾有记载:“本朝东南岁漕米六百万石,江西居三分之一,天下漕米取于东南,东南之米多取于江西,是宋代江西漕运,盖二百万石也。”^[11]沈括在《梦溪笔谈》也有具体描述,他写道:“发运司岁供京师米以六百万石为额,淮南一百三十万石,江南东路九十九万一千一百石,江南西路一百二十万八千九百石……”,(《梦溪笔谈》卷十二)。民以食为天,江西不仅在兵荒马乱、灾害饥谨的时期为国家做出贡

献,而且在和平年代的商贸活动中,其粮食贸易也收获甚丰,建中三年,唐政府在洪州置常平仓,以“轻重本钱,上至百万贯,下至数十万贯,随其所宜,量定多少。……候物贵则下价出卖,物贱则加价收采”。(《旧唐书》卷49《食货下》)大量的官粮征收与私粮交易,促进了农业生产规模的扩大与技术的改善,提高了农民的积极性,使江西真正显现出“物华天宝,人杰地灵”的局面,这是江西在唐宋时期的经济地位与社会影响迅速提升的现实基础。无论官府征粮,还是民间粮食的大宗交易,赣江—长江—运河都是重要的运输线,唐代官粮到长安,宋代到汴梁,虽然中间要几经辗转,也可能遭遇各种风险,但是这条运输线是江西的物产走向中原大地的前提,也可以说是江西得以发达的逻辑起点。

漕运官粮以及江西的粮食贸易固然是江西通过运河输出的主要物产,不过随着交易往来的越来越多,江西丰富的资源逐渐被人们认知、认可,比如前文所述的茶叶以及木材、药材、桐油、樟脑、靛青、柑橘等都是深受人们喜爱的产品。这些物产之所以能够流向四面八方,完全有赖于航行江河之上的舟船,唐代就有所谓“凡东南郡邑无不通水,故天下货利,舟楫居多,”而“舟船之盛,尽于江西”之说^[12],这是因为古代舟船的打造依赖适宜可靠的木材,江西得益于自然环境的优势恰恰是盛产优质木材的地方。史载:“豫章诸县,尽出良材,求利者采之,将至广陵,利则数倍。”(《太平广记》卷331《杨溥》)江西出产的杉木、杂木、榆木、栗木等都是造船经常需要用到的材料,特别是赣南、赣东北因为开发比较晚,所以“田地山场坐落开旷,禾稻竹木生殖颇蕃。”(《赣州府方志》)“贩木伐者,皆取杉材于右江。”(《婺源县志》)从唐代开始,江西的木材输出就沿着赣江、长江、运河的路线达到南京、扬州、苏州甚至更远的地方,这种现象延续到明清时期。比如江苏的常州木材市场,到了明清时期几乎被江西的木商所垄断,迄今在常州的历史古迹临清会馆的碑文中还记录有洪都帮、赣龙帮活动的情况,其中叙述了赣南的信丰、龙南等地木商经营木业的过程,而常州的西运河又称之为“木排河”,可见当时的木材市场规模之大。由于江西可以就地取材,所以成就了其造船业的发展,“漕船、兵船用巨木如薪也,木商能不欲辍斤斧乎?”(《婺源县志》)在唐宋两朝,洪州、吉州、江州、虔州等地造船坊的工艺技术能够造制漕船、军船、商船、渔船等各类船只。唐太宗时期,为了平定北方辽东一带,“敕将作大监闫立德等诣洪、饶、江三州,造船四百艘以载军粮。”^[13]北宋盛治之时,整个国家相对比较平稳安定,所造之船主要为漕船,以便于南粮北调。宋政府分配给全国各造船厂的数字分别是:虔州605艘,吉州525艘,明州177艘,婺州103艘,温州125艘,台州126艘,楚州87艘,鼎州241艘,凤翔斜谷600艘,嘉州45艘,共计2634艘。其中,江西虔、吉两州的造船数占总数的43%,且虔州的造船数名列各州之首。宋王朝在洪、吉、赣、江等州置造船场,每场差监官二员,工役兵卒二百人,立定格例,日成一舟,率以为常。^[14]江西的木业生产与造船的技能相得益彰,为推动农业、商业、手工业的发展创造有利条件。江西的陶瓷、药材、矿石(银、铜、铁等)之所以声名远扬,这与有了良好的运载工具与运输通道密不可分。

值得一提的是,江西经贸在唐宋的发达刺激了江西从事经贸活动的群体在元明清时期走向商业贸易的前台,形成了影响着明清商业活动的重要派系——江右商帮。江右商帮号称是“负贩遍天下”,东南西北但凡是“商务繁盛之区,商旅辐辏之地”都有着他们的踪迹,在当时是足于与徽商、晋商分庭抗礼的营商群体。这一方面是由于江西人自宋代以来深受理学教育形成的重视乡谊亲情的传统,具有很强的凝聚力。另一方面是江西丰富的物产资源和便利的交通作为基础。另外,这一时期江西开始出现人口趋于饱和,到元代就达到了1400万,在全国居于首位,这对于土地面积相对较小的江西来说是一种压力,多种因素交织在一起,江西人不再满足于坐贾,而是闯荡天下而成行

商。虽然后来有“江西填湖广、湖广填四川”之说,说明江西人在云贵川开拓了自己的生存之路,但实际上沿赣江出湖口顺长江而下进入运河沿线的赣商也比比皆是,“无江西人不成码头”在运河一线是一道风景。笔者曾经在大运河申遗过程中考察十多个运河城市,发现苏州、常州、杭州、扬州、徐州、聊城、北京、开封等地都曾经有过江西会馆(有些地方称为万寿宫,这是古代江西建筑的标志),徐州的窑湾、常州的运河岸边迄今还保存有江西会馆的遗址。江右商人给国家经济的发展带来了强劲的活力,也为江西经贸在唐宋到明清的发达做出了积极的贡献。

四、运河之治:江西贤达的作为

运河自隋代贯通南北至元明截弯取直而成京杭大运河,被认为是“利在千秋”的伟大工程,确实,从宏观的历史尺度上看,运河对隋唐以降的朝代都有过滋养与润泽,只是这并不意味着运河是一项一劳永逸的工程,无论是运河的生态系统如水源、水质、河道、河堤、汛期、冰冻,还是漕运的调度管理、船舶的航行安全等都是极其复杂的问题,所以有远见卓识的帝王为了维护国家政权、保证漕运的通畅,在运河的治理过程中也是绞尽脑汁、煞费苦心。唐代的武则天、唐玄宗,宋代的太祖、太宗、仁宗,元代的忽必烈,明代的朱棣,清代的康熙乾隆等都曾经为运河的通畅殚心竭力。为此不同时期的朝廷大臣也不敢懈怠,涌现出了众多在治水理水与漕运管理过程中有所作为的代表人物,如唐代的裴耀卿、元代的郭守敬、明代的潘季驯等,而江西的朝中贤达如欧阳修、王安石、侯叔献、万恭等也在运河治理中表现出了应有的担当。

欧阳修虽然是一个文化巨擘,但对治水也有自己独特的理解,在黄河与运河流域出现灾害之时,他勇于直抒己见,直陈利害关系,皇佑二年(1050年),“朝廷欲俟秋兴大役,塞商胡,开横陇,回大河于古道。”欧阳修奏疏:“今又闻复有修河之役,三十万人之众,开一千余里之长河,计其所用物力,数倍往年。夫动大众必顺天时、量人力,谋于其始而审于其终,然后必行,计其所利者多,乃可无悔。……当此天灾岁旱、民困国贫之际,不量人力,不顺天时,”(《宋史》志第四十四河渠一)为此他陈述五大理由反对开河,甚至认为“开河如放火”。不过欧阳修提出了自己的治水之道:“河本泥沙,无不淤之理。淤常先下流,下流淤高,水行渐壅,乃决上流之低处,此势之常也。……今若因水所在,增治堤防,疏其下流,浚以入海,则可无决溢散漫之虞。”可以看出,欧阳修满腹忧虑,考量的是在“天灾岁旱、民困国贫”之时修河,与国与家都是极为不利,认为“京东赤地千里,饥谨之民,正苦天灾。又闻河役将动,往往伐桑毁屋,无复生计。流亡盗贼之患,不可不虞。宜速止罢,用安人心。”(《宋史》志第四十四河渠一)所以他从长远利益的角度认为根本的解决办法就是要把下游入海口彻底疏浚,才可能在黄河泛滥之时不至于危及运河与整个江淮地区。行事果敢、锐意改革的王安石与欧阳修有所不同,他从1069年担任参知政事开始推行新政,本着“欲富天下者,必资之于天地”的信念,他颁发了一系列新法,其中包括《农田利害条约》(又称《农田水利法》),力主兴修水利,明确了在水利事务上的奖惩制度、规划制度、事权制度以及资金筹措策略等等,尽管新法推行的阻力极大,司马光、苏东坡乃至欧阳修都明确表达不同意见,但是王安石力排众议强力推行新法,通过不懈的努力,疏浚贯通了如漳河、汴水、蔡水、滹沱河等重要漕运和灌溉河道,取得了显著的成效,“(熙宁二年)丙子,颁农田水利约束。自是进计者纷然。数年间,诸路凡得废田万七百九十三处,三十六万一千一百七十八顷有奇。”(《宋史纪事本末》卷三〇)《神宗实录叙论》也道:“迨元丰间(公元1078至1085年),年谷屡登,积粟塞上,盖数千万石,而四方常平之钱,不可胜计。”^[15]说明水利工程的治理

不仅为农田灌溉创造了条件,带来了农业的丰收,也因此有利于“四方常平之钱”顺利进入国库,运道的顺畅在其中发挥的作用是显而易见的。其实,王安石初入仕途任在知鄞县(宁波)时就写过《上杜学士言开河书》,提出“某为县于此,幸岁大穰,以为宜乘人之有馀,及其暇时,大浚治川渠,使有所潴,可以无不足之患。”^[16]这与他在朝廷主持水利新政时是一脉相承的思想。

从欧阳修与王安石两人的治河理念不同可以看出,黄河与运河的治理是艰难复杂的工程,其轻重缓急的把握需要恰到好处,他们的出发点是一致的,都是为了国家政权的巩固与民生安全和实际利益,只是在解决问题的策略上有较大的区别,这与他们各自所处的地位与身份不同有关。但无论是欧阳修还是王安石,他们的作为都对宋代盛治做出了重大贡献。如果说王安石、欧阳修两人是国家治河工程的思想者或决策者,那么侯叔献(江西宜黄人)则是治河工程的践行者。侯叔献善于探寻山川形变,对农田水利事务有深入的考察,在奉命巡视运河各地后上奏道:“汴河两岸,沃壤千里,而夹河公私废田,略计二万余顷,多用牧马。计马而牧,不过用地之半,则是万有余顷常为不耕之地。观其地势,利于行水。欲于汴河两岸置斗门,泄其余水,分为支渠,及引京、索河并三十六陂,以灌溉田。”(《宋史·河渠志》)他的建议被朝廷采纳,而后擢升都水监,提举沿汴淤田,使汴河两岸的数千顷土地得到改良。在《宋史·河渠志》中还记录了一事:神宗熙宁六年,都水监丞侯叔献请储三十六陂及京、索二水为源,仿真、楚州开平河置闸,则四时可行舟,因废汴渠。帝曰:“白沟功料易耳,第汴渠岁运甚广,河北、陕西资焉。又京畿公私所用良材,皆自汴口而至,何可遽废?”王安石曰:“此役苟成,亦无穷之利也。当别为漕河,引黄河一支,乃为经久。”……帝然之,诏刘瑄同叔献覆视。八月,都水监言:“白沟自濉河至于淮八百里,乞分三年兴修。其废汴河,俟白沟毕功,别相视。仍请发谷熟淤田司并京东汴河所隶河清兵赴役。”从之。(《宋史》志第四十七河渠一)遗憾的是此事最终因为熙宁变法失败而放弃。侯叔献毕生致力于水利事业,亲力亲为,疏浚白沟、刀马、自盟三条河流,修复废塞的朝宗闸,开河二千余里,主持引汴入蔡工程,使航运功能得到恢复与畅通。但他却因积劳成疾,于宋熙宁九年(公元1076年)病逝于扬州光山寺治水任上。王安石高度评价侯叔献:“江河复觐舜重瞳,荒度平成继禹功。爱国忘家钦圣命,劳身焦思代天工。”(王安石《叔献公挽诗》)

另外还有一位载入史册的江西籍治理运河的水利家是明代的万恭。万恭(1515—1592),江西南昌人,隆庆六年(1572)出任河道总督,这是一个充满挑战与风险的职位,万恭出任河道总督正是由于著名水利家潘季驯治河不力而被免职,他是临危受命。因为进入明朝中后期,黄河与运河之间的冲突越来越明显,黄河夺淮入海,大量泥沙涌入运河,导致运道堵塞。万恭任河道总督前后26个月,坚定“胸有全河而治河”的信念跋涉于运道之上,奔波于黄、淮、运之间,在治理黄河与保证运河顺畅的艰苦努力中有着突出的成效:(1)用两个月时间在黄河下游修筑堤防370里,疏通了运道;(2)在淮南运河上及现在的里运河兴建平水闸23座,重申明初“但许深湖,不许高堤”原则,确保了里运河通畅不淤;(3)于南运口即今清江市西淮南运河与黄、淮交汇口处改筑了天妃闸,用闸门控制黄水入运,以免淤塞运河;(4)整治会通河减水闸,改善会通河水源,以利漕运;(5)在通州张家湾至扬州两千余里运河两岸植柳万余株,以固堤岸。更加难能可贵的是,他把这三年时间治理黄河与运河的经历用札记的形式撰写成《治水筌蹄》一书,这是中国历史上关于治水实践的一部经典文献。当代历史地理学家邹逸麟先生认为,万恭的著述“不拘形式,并无矫饰之词。虽篇幅不长,流传不广,仍不失为明代后期治黄通运的代表作之一,对后来黄运的治理影响颇大。潘季驯《河防一览》、张伯行《居济一得》都曾继承和发扬它的主要经验和方法。”^[17]但是令人深感遗憾的是,三年事业尚

未竟成,万恭被告失职而遭弹劾,从此远离江湖,回归故里。

五、运河之梦:江西南北贯通的构想

沿运河之路说运河,考古发掘、文本解构、历史整合,大抵离不开运河区域空间,所以当下的大运河文化带建设也就局限于6省2市范围。然而,在现代交通高度发达,立体化格局(海陆空)规模空前的时代,在地理空间上远离中国大运河的江西却有一个历久弥新的梦想,那就是在赣江的桃江段开凿一条运河与广东北江的浈江段连通,构建赣粤大运河以实现长江水系与珠江水系相互融通,进而形成与京广铁路平行的“京广运河”的历史性壮举。这其中一个重要的动因是江西在近现代以来,由于大运河的通航不再顺畅,大庾岭古道也逐渐趋于清冷,这条自唐宋到明清时期繁忙的国脉开始萧条,而铁路、公路这些工业化时代的交通建设在江西一直处于滞后状态,当周边的广东、湖南、湖北、浙江、福建等地在现代化进程中迅速发展,江西却似乎回到相对封闭的格局中落伍了。因此,江西需要积蓄后发优势迎头赶上。

开凿赣粤运河的设想由来已久,最早提出这一构想的是明代大学士解缙(江西吉水人)。曾经深得朱元璋和朱棣两朝皇帝赏识的解缙才华横溢、在政治上具有远见卓识,但是性格耿直,敢于直言,终因为在选择太子和远征蒙古的问题上与朱棣意见不合,遭人陷害被贬为广西布政司参议,后又改坐交趾,督饷化州(今广东从化县),在回京(南京)奏事的过程中他路过江西赣南,发现这里丘陵连绵、山峦叠嶂,无论是民运还是灌溉都有诸多不便,经过对山川形势的细心考察,他认为适合开凿一条沟通江西与广东之间的运河,以解决两地实际存在的困难。解缙被自己的奇思妙想所陶醉,于是他写奏上疏,请永乐皇帝圣宸独断,“凿赣江通南北”,不料由此却引来杀身之祸,“奏至,缙下诏狱,拷掠备至。”(《明史·解缙传》)这是因为朱棣认为解缙的突发奇想与自己锐意经营北方、兴建北京、远征蒙古的雄才大略南辕北辙,同时又被人诬告在南京私会太子,有密谋夺权之嫌,所以必欲除之而后快。就这样,永乐年间的一代奇才、主持编修《永乐大典》的解缙被授意灌醉之后埋于雪地,玉碎身消,在江西与广东之间开凿运河的构想也随之而去,付之东流。

有意思的倒是在十七、八世纪欧洲的一些文献中出现了不少关于“京广运河”的描述,其中就涉及到江西的这一段,如在《当代历史或万国现状》中,托马斯·萨尔蒙(Thomas Salmon)写到:“中国的每个省都有一条大的运河穿过,它承担着驰道的作用。……在欧洲,我们完全没有可以与之相比拟的。这些运河中的一条,被称为大运河,它起自中国最南部的广州,直通北方的都城北京。其长1200里,但在江西被一座山隔断,人们必须走一段不多日路程的陆路。”^[18]法国汉学家小德金(Chrétien-Louis-Joseph de Guignes)也说:“中国有无数河流和运河。中国人尽其所能地扩充它们,不仅是为了灌溉土地,也是为了方便国内交通。除非是在某些特别紧急的情况下,一切贸易都由水路进行,一切旅行都经水路完成。人们可以从广东一直走水路到北京,只除了中间的一天。”^[19]这“中间的一天”就是要通过梅岭古道。甚至诸如康德与赫尔德这样著名的思想家也曾经在著作中用到过“京广运河”或者“京广水路”的表达^①。只是不知那些描述过或者行走过这段旅程的使团、商客、旅行家是否也曾经有过像解缙那样的奇思妙想?

真正把赣粤运河纳入国家战略规划的是孙中山,由于中国自鸦片战争以来遭受列强的欺辱,孙

^① 李夏菲,王永平的《近代欧洲文献中的“京广大运河”——中西交流史中的京广水陆交通线》对此有详细的论述,可见《山西大学学报》(哲学社会科学版),2021年第2期。

中山领导辛亥革命推翻了最后一个封建王朝后,他充分认识到只有国家富强才能摆脱被人宰割的境地,因此他在《建国方略》中明确提出要用实业救国,而“交通为实业之母”,他把发展交通摆在首要地位。因“水路运送,所费极廉”^[20],所以是重中之重,他提出要沟通大江大河的战略,其中就强调要把长江与珠江连通,主张要通过“范堤”“闸船坞”“石堤”等基础设施的建设带动鄱阳港的营造,进而对赣江流域进行合理化改造;同时对广州的水路系统加以全面疏理,建议通过“北江浚深”“建堰与水闸”“设水闸以利航行”等措施,改善北江韶关以下的航运问题等等,这些都是深谋远虑的宏大设想。不过,当时国弱民贫,孙中山要实现自己的理想困难重重。

新中国成立后,江西对开凿赣粤运河一直抱有热切的期望,交通部门在对全省的水运网进行系统规划中,都要涉及到与赣粤运河相关的内容。1960年,国家交通部会同长江流域规划办公室、广东省与江西省交通厅,对赣粤运河相关的区域进行了经济调查和路线勘查,1961年提出了赣粤运河的初步规划报告。20世纪80年代江西广东两省交通部门在充分调研的基础上也编制了《赣粤运河通航可行性研究报告》,提出了赣粤运河线路推荐方案。但是这些方案的落实终究因为种种原因而耽搁。在中国大运河成功入选世界遗产,特别是习近平总书记强调“保护好、传承好、利用好”运河历史文化资源从而推动了大运河文化带建设战略实施之后,江西建设赣粤运河有了更加强有力的动力。按照“江西‘连南接北、承东启西、通江达海’的区位格局加快形成,‘四面逢源’的区位优势更加凸显”^[21]的发展思路,在“十四五”期间,江西正在绘制一幅国内大循环的水运蓝图——世纪水运工程浙赣粤运河,^[22]在这幅蓝图中,既有与历史对接的赣粤运河,还有与时代相通的开拓创新的浙赣运河,这一鸿篇巨制如果付诸实施,不仅江西“连南接北、承东启西、通江达海”的愿景将成为现实,而且运河的通达将使江西享有巨大的发展红利,江西实现新的腾飞将会有美好的前景。

六、结 语

山高水长,运河不老。江西承运河之通谱写过耀眼辉煌的历史,也因运路不畅而回归相对封闭落后的状态。作为古代中国道路交通的生命线,运河是祖宗留下的一份宝贵遗产,从江西的变迁与运河关联的角度可以使人们更充分理解大运河的历史价值,说明运河开凿的意义并不局限于它所流经的地域,运河在众多古代人类文明工程中是一个伟大的经典,它强大的辐射力不仅影响国内政治经济文化的变化,而且与海陆丝绸之路对接延展到世界各地。当代的大运河文化带建设旨在以大运河深厚的历史文化积淀开启走向未来的新路,这是江西圆运河之梦的契机,期待运河在重续江西辉煌篇章的进程中再次留下浓墨重彩的一笔!

[参 考 文 献]

- [1] 张九龄. 开大庾岭记[M]//熊飞. 张九龄集校注:下册. 北京:中华书局,2008:890—891.
- [2] 李翱. 来南录[M]//李翱集,郝润华校点. 兰州:甘肃人民出版社,1992.
- [3] 曾巩. 洪州东门记[M]//元丰类稿. 四部丛刊初编本.
- [4] 厉鹗. 宋诗纪事[M]. 上海:上海古籍出版社,2013:75.
- [5] 欧阳修. 欧阳修全集[M]. 李逸安点校. 北京:中华书局,2001:85.
- [6] 万辉. 大运河与东台周边地区海盐文化溯源[J]. 档案建设,2019(5).
- [7] 孟元老. 东京梦华录[M]. 郑州:中州古籍出版社,2017:19.
- [8] 欧阳修. 文忠集[M]//纪昀. 文渊阁四库全书本. 影印本. 台北:商务印书馆,1998.

- [9] 沈括. 扬州重修平山堂记[M]//沈括. 长兴集. 影印文渊阁四库全书本. 台北:商务印书馆,1986:卷9.
- [10] 全汉升. 唐宋帝国与运河[M]. 上海:商务印书馆,民国三十五年(1946)初版.
- [11] 吴曾. 纪事·唐末运漕米数[M]//能改斋漫录,卷13. 上海古籍出版社,1979.
- [12] 李肇. 唐国史补卷下[M]. 上海古籍出版社,1979.
- [13] 司马光. 资治通鉴:卷197[M]. 北京:中华书局,1956:6209.
- [14] 马端临. 文献通考:上册. 卷25,漕运[M]. 北京:中华书局,1986:240.
- [15] 陆佃. 神宗皇帝实录叙论[M]//曾枣庄,刘琳. 全宋文:第101册. 上海:上海辞书出版社;合肥:安徽教育出版社,2006.
- [16] 王安石. 上杜学士言开河书[M]//临川先生文集. 北京:中华书局,1959:794—795.
- [17] 邹逸麟. 万恭与《治水筌蹄》[M]//历史地理:第3辑. 上海:上海人民出版社,1984.
- [18] GUTHRIE W. A New System of Modern Geography: Or, A Geographical, Historical, and Commercial Grammar; and Present State of The Several Kingdoms of The World: Vol. 1[M]. London: Printed for C. Dilly 1792.
- [19] DE GUIGNES C L J. Reisen nach Peking, Manila und Isle de France in den Jahren 1784 bis 1801[M]. Müller K LM. Aus dem Französischen, Leipzig: J. C. Hinrichs, 1810.
- [20] 孙中山. 孙中山全集:第6卷[M]. 北京:中华书局,1985:290.
- [21] 刘奇. 奋力推动“十四五”时期高质量跨越式发展[J]. 当代江西,2021(4):17—21.
- [22] 张静. 江西崛起新动力:“十四五”期间将加快建设打通浙赣粤运河[J]. 瞭望东方周刊,2021—04—06.

(责任编辑:闫卫平)

The Flowing Canal and Jiangxi

Xie Guang-qian¹, Tong Jia-ying²

(1. Editorial Department of Journal of Jiangnan University, Wuxi, Jiangsu 214122;

2. School of electronic information engineering, Wuxi University, Wuxi, Jiangsu 214105)

Abstract: The canal is mobile, and its essential feature is “communication” and “reaching”. It is precisely because of the living characteristics and rich functions of the canal that its significance is fully released, and the extension goes far beyond the inherent geographical space. Therefore, the value of the canal cannot be fully understood if only the spatial scope, where the canal is located, is considered, and its extended significance cannot be ignored. The Sui Tang Grand Canal dug by Emperor Yang of the Sui Dynasty was connected through the Yangtze River and Ganjiang River with the Dayuling ancient road built in the Tang Dynasty, forming a national road from the Central Plains to Lingnan. Therefore, Jiangxi became a central axis connecting the north and the south, which promoted the rapid rise of Jiangxi. In the Song Dynasty, Jiangxi had a prosperous culture and developed economy and trade, reaching an unprecedented peak. It was the passage of the canal that made Jiangxi change. The historical contribution of the Grand Canal after its north-south connection can be further enriched in the change of Jiangxi. Jiangxi still has had a long-standing dream, which is to attempt the historic feat of digging the Ganyue and Zhejiang Jiangxi canals to form the “Beijing Guangzhou canal” parallel to the Beijing Guangzhou railway. The construction of the contemporary Grand Canal cultural belt aims to open a new road to the future with the profound historical and cultural accumulation of the Grand Canal. This is an opportunity for Jiangxi to realize the dream of canal. We look forward to the Grand Canal leaving a heavy color again in the process of renewing the brilliant chapter of Jiangxi.

Key words: flowing Grand Canal; “communication” and “reaching”; the change of Jiangxi; the dream of canal and Jiangxi