

收稿日期:2021-07-20

盐城与中国大运河的历史关联^①

陆玉芹,李小庆

(盐城师范学院 历史与公共管理学院,江苏 盐城 224007)

摘要:盐城是传统中国的产盐重镇,大运河则是盐城海盐外销乃至私盐贩卖的重要经行河段。作为大运河淮扬段余水咸泄入海的尾闾,盐城以巨大的经济与民生代价维护了运河的整体平稳;作为大运河与海洋间转运的重要交通节点,盐城不少市镇的商贸因此繁荣。深入考察盐城与大运河特殊的历史关联,厘清大运河文化带辐射区的城市功能,可以更加系统地研究和评估大运河的历史作用与文化价值。

关键词:盐城;大运河;海盐;串场河

中图分类号:K203

文献标识码:A

文章编号:1003-6873(2021)05-0038-07

基金项目:教育部人文社会科学研究青年基金项目“清代苏北民生问题及其治理研究(1644—1855)”(21YJC770015)。

作者简介:陆玉芹(1970—),女,江苏大丰人,盐城师范学院历史与公共管理学院教授,博士,主要从事中国近现代史研究;李小庆(1987—),男,江苏如皋人,盐城师范学院历史与公共管理学院讲师,博士,主要从事苏北区域史、盐业史研究。

DOI:10.16401/j.cnki.ysxb.1003-6873.2021.05.064

2014年大运河申遗成功后,运河学研究蒸蒸日上。学界关于运河研究的成果主要集中于运河历史变迁研究、运河不同河段研究、沿运城市发展研究^②,对非沿运但又受运河辐射的城市关注不多。近年来,有学者提出,运河研究应该“实现由‘线’到‘面’的跨越,突破运河城市串联式的线性结构,将城镇放在运河网络结构中加以认识”^[1]。盐城东临黄海,西襟运河,是运河网络结构中的重要城市。特殊的地理区位,历史上著名的海盐产地,使之与大运河的关系自古相联。

盐城,古称“盐渎”。至迟到汉高帝六年(前201),已置盐渎县于今盐城市域^[2],“以其地产盐,

^① 本文为盐城地域文化与社会治理研究院智库的阶段性研究成果之一。

^② 相关专著主要有:傅崇兰《中国运河城市发展史》,四川人民出版社1985年版;韩大成《明代城市发展研究》,中华书局2009年版;顾朝林《中国城市地理》,商务印书馆1999年版等。相关论文主要有:杨正泰《明清时期长江以北运河城镇的特点与变迁》、贺云翱《中国大运河江苏段的历史演变及其深远影响》、赵静《20世纪前山东运河城市变迁研究》、宋英晓《大运河与常州》、郭昭昭《大运河镇江段的形成过程》、周毅《大运河淮安段的历史、现状与开发策略研究》等。这些成果从不同视角阐述了大运河不同历史时期、不同河段、不同城市的演变、发展历程,以及与运河相关的历史、人物、文学、市镇、遗产调查与保护、旅游开发等多方面内容。

复有运盐之水道,故名,盐渎县隶属约同时所置的东阳^①,其后多有兴废,至东晋安帝义熙九年(413),更盐渎县名为盐城县”^②,始有“盐城”之名。历史上盐城的行政建置屡有变化,辖区范围大小不定。本文论述的盐城地域范围采用现在的行政区划,包括东台市、盐都区、亭湖区、大丰区、射阳县、建湖县、阜宁县、滨海县、响水县及其所辖管的村镇。

一、大运河淮扬段是盐城所产食盐外运的重要经行河段

盐城地近黄海,海盐产量大,是两淮盐区的盐产中心。明代以前两淮盐产量的详细数据缺乏,难于详考,只能大致论说。如宋代“淮南曰楚州盐城监,岁鬻四十万七千余石,通州利丰监四十八万九千余石。泰州海陵监如皋仓小海场六十五万六千余石……海州板浦、惠泽、洛要三场岁鬻四十七万七千余石,涟水军海口场十一万五千余石”^[3],其中楚州、海陵二处合计 107.3 万石,占到两淮产量的 49.8%。鉴于二监多数地方皆位于盐城境内,因此可以作为参考数据。到明清时期,则可清晰看到盐城在淮盐生产中的主导地位。明代两淮引盐额计 70 万引,而盐城地区所产近 30 万引,所占比例达到 43%^[4]。入清以后,盐城地区产盐更旺。顺治四年定额淮南盐产量占据两淮总数的 83.69%,顺治十三年统计淮南则占据 83.28%^[5]。而在淮南所产食盐中,分布于现今盐城境内的泰州分司所属各场盐产量占比长期维持在 70% 以上,故文献记载谓“淮南之盐,十分之中,八分取资于此”^③,也就是说,盐城在整个两淮食盐生产量中的占比达到 60% 左右。据嘉庆九年新定两淮盐产额数可知,盐城额产近 119 万引,占两淮比例为 59.41%^[6]。道、咸年间由于受到国内外经济及战事的影响,盐城所产食盐在两淮盐产中的比重有所下降,但数量仍复可观。道光六年统计盐城额产量计 44 万担,占两淮比重为 46.12%^[7];咸丰八年报部定额,盐城额产计 45 万余引,占两淮比重为 47.17%^[8]。经过同治、光绪年间的恢复发展,盐城所产盐斤在整个两淮的比重复又上升。如宣统二年实际产盐计 216 万余担,占整个两淮比重达 54.77%;宣统三年实际产量为 146 万担,占两淮总量的 59.88%^[9]。盐城盐产量为淮北连云港地区所赶超,事实上是民国以来才形成的盐产分布格局,而非发生在清中叶以后。

正是基于盐城产盐的缘故,其自古以来即与运河结下不解之缘。西汉时期,吴王刘濞据山海为利,自邗沟湾头开挖运河直抵泰州海陵仓,同时自泰州东北开运道入东台境,盐城境内诸盐场所产食盐便通过这条运道运抵泰州,此条通路一直为后世沿用。盐城所产食盐,先由各场小型运输河道(场河、灶河)先汇集至串场河,然后借助东台至泰州之运盐河经溱潼、淤溪抵达泰坝,过坝后由运盐总河(即邗沟支道、上河)行至江都湾头进入大运河,抵达仪征称掣后出江,分运江西、湖

① 参见胡阿祥、姚乐主编《江苏建置志》,江苏人民出版社 2013 年版,第 486 页。据《史记》和《汉书》,公元前 201 年,刘邦封刘贾为荆王,“王淮东五十三城”。周振鹤《西汉政区地理》(人民出版社,1987 年版)按《汉书·地理志》记载的西汉末年淮河以东各郡辖县的数量,排除公元前 201 年以后新设的县级政区,基本确定,封给刘贾的 53 个县,已经包括盐渎县。也就是说,最迟这一年,已经设置了盐渎县。长期以来,人们一直沿用《光绪盐城县志》的说法,认为汉武帝元狩六年(前 117),置临淮郡,辖县二十九,盐渎、射阳为其中二县,“射阳为今盐城西境,盐渎为今盐城本境,是为立县之始”。见刘崇照修,陈玉树、龙继栋纂《光绪盐城县志》卷一《舆地志上·建置沿革》,《中国地方志集成》江苏府县志辑(59),江苏古籍出版社 1991 年版,第 28—29 页。

② 参见胡阿祥、姚乐主编《江苏建置志》,江苏人民出版社 2013 年版,第 487 页。《光绪盐城县志》记载:“安帝更盐渎名为盐城。义熙七年,置山阳郡,郡治山阳县,山阳县系射阳境内地名。”(刘崇照修,陈玉树、龙继栋纂《光绪盐城县志》卷一《舆地志上·建置沿革》,《中国地方志集成》江苏府县志辑(59),江苏古籍出版社 1991 年版,第 29 页)关于“盐城”之名由来,通用“义熙七年”之说,虽可能性较大,但存在逻辑缺环,笔者认为并不准确。《宋书·志第二十五·州郡一》记载:“盐城令,旧曰盐渎,前汉属临淮,后汉、晋属广陵;三国时废,晋武帝太康二年复立。晋安帝更名。”正史也未见明确记载盐渎改名盐城的时间。本文采用《江苏建置志》的研究成果:“安帝义熙九年(413),晋廷分广陵公国地置山阳郡,并更盐渎县名为盐城县,以县隶属改郡,山阳郡时属徐州。”

③ 两江总督高其倬等奏请以李鍊等三人分调淮安等三处分司运判折(雍正十一年九月十六日),见周焰等编纂《清代中央档案中的淮安》,第 191 页。

南、湖北等省份销卖^[10]。到乾隆年间,改从江都六闸入运河,“泰坝盐船至扬,旧出湾头,乾隆二十一年改从六闸,一如湾头之制”^[11]。

除了上述盐城食盐外运的主干通道之外,历史上还曾经有其他的运输通道。自高邮州治北经兴化海沟等河至盐城亦有运盐河一道。《续修盐城县志》谓此“运盐河显于宋世……长二百五十里”^[12],自宋代至乾隆年间,一直是盐城部分盐场食盐外运的重要通道,屡经疏浚。如刘庄、伍佑、新兴、庙湾四场原先隶属于淮安分司,运盐则经此路,具体为由盐城西南行经盐城、兴化县诸河,然后抵达高邮州北门后,盘坝进入运河,“其盐艘俱西南行经盐城、兴化诸河,高邮州北门以北折入漕盐运河”,南下入江。乾隆元年,以上诸场改隶泰州分司后,“并抵泰坝,非复故道”^①。此条运盐通道也就因此废弃。

由此可见,盐城食盐外运,无论是借助于下河地区的横向水道到达高邮盘坝进入大运河,南抵仪征出江,抑或是经串场河、东台运盐河、运盐总河(运河支道)、大运河(江仪段)出江,大运河始终是其中的重要河段。正是借助于大运河等河道,盐城丰富的盐产资源才得以外运,满足亿万百姓的日常食用需求,满足国家对于盐业财政的需索。

除了正常的食盐运输外,盐城地区透漏的大量私盐也借助大运河被销售至各地。盐城作为淮盐重要产地,国家财源、盐商财富皆建立在盐城百姓的辛勤劳作基础上,但作为盐业生产主体之灶丁,生活却贫苦异常,不得已大量透漏私盐。而包括盐城在内的下河各州县因为大运河频繁泄水,造成百姓无法全然依靠农业为生,因此大量转向私盐贩卖。他们通过下河水网众多的地理特性逃避稽查,将盐场透漏之私盐运送至淮扬运河沿岸,或直接穿过运河西运,销售于安徽天长、泗州、盱眙等处,我们以宝应汛缉私所辖河段为例进行说明:“缉捕私枭,分巡运河东岸,隶宝应汛:一子婴闸风水洞河口隘,俱东由范家岭、刘家庄通盐邑场灶;一泗水镇永安闸、瓦甸郎儿闸河口隘,俱东由相家庄、贺家湾、乔家舍下荡,达沙沟,通盐邑场灶。以上各隘私盐多由漕堤西入界首湖,奔天堂各集入山分贩;一刘家堡、朱马湾闸、汤向洞河口隘,俱东由贵庄、南宋庄下荡,至冈门镇通盐邑场灶,以上各隘私盐多由漕堤西入汜光湖,奔银沟集天长小关,入山分贩;一五里沟、孙家洞、八浅学洞、黄浦闸河口隘:俱东由良沙□下荡,达夏家沟北宋庄,通盐邑场灶。以上各隘私盐,多自漕堤西入宝应湖奔衡阳各镇集,入山分贩。”^[13]

有的私盐贩与漕船水手配合,“一俟粮座等船北下,或泊无人之境,或约昏夜之时,运帮装载,从此出江,直达江广”^[14],即借助漕船南下回空之际将私盐运输至江广等处牟利。可见,盐城私盐贩卖路线皆与运河构成直接关联。大运河与盐城串场河之间密如蛛网的河道构成了四通八达的运盐水系,促进了串场河沿线的庙湾、新兴、伍佑、刘庄、白驹、草堰、丁溪、何垛、东台、梁垛、富安、安丰等市镇的发展,形成了海盐集散和贸易往来的商贸体系。

二、减泄入海的关键通路维系了大运河商旅漕粮正常通航

维系大运河的正常通航功能,需要保持相对稳定的水位。明代嘉靖以后,由于黄河全面夺淮且黄强淮弱,导致淮河入海通路被侵占,大量淮水蓄积于洪泽湖,每逢黄淮暴涨,则易溃决高家堰,从而对大运河(淮扬运河段)的通航造成严重威胁^[15]。为避免运道冲决,往往通过淮扬运河东堤所设诸多闸坝进行减泄,所泄余水入海通道有两条:一则通过虾须沟、射阳河入海。如山阳县所设永利闸、文渠闸、兴文闸等闸所泄之水,最终皆入马家荡,“经虾须沟、射阳河入海”^{[16][62]};一

^① 王定安等纂(光绪)《重修两淮盐法志》卷 65《疏浚一》,《续修四库全书》第 844 册,上海古籍出版社 2002 年版,第 97 页。按:淮扬运河在漕运之外,也是两淮食盐外销的主运道,因此这段运河在古代历史文献中又被称为“漕盐运河”,“自淮安历宝应、高邮抵扬州至仪征为漕盐运河”(嘉庆《两淮盐法志》卷 9《转运四》,第 1 页)。

则经过下河东西向河湖水道最终汇入串场河,经由石剅、天妃、草堰、白驹等闸,自王家港、斗龙港、野潮洋等港口入海^[17](详见表 1)。

表 1 大运河泄水入海通道

州县	闸坝	泄水入海通路描述
宝应	黄浦闸两座	分运河水入黄浦溪,东入黄昏荡,汇为马家、九里等荡,分别由九里沟、李家沟、西建港河至盐城县北串场河,出范堤后由石剅、天妃等闸入海
	跃龙闸	水下望直港后入獐狮荡,通白蚬、火盆诸荡,亦入九里荡,出九里沟,经盐城北串场河出范堤天妃、石剅等闸入海
	朱马湾闸	水入獐狮、火盆诸荡,汇入大纵湖,出东塘、西塘等河,经盐城县北串场河出范堤天妃、石剅等闸入海
	郎儿闸	水入广洋湖,经平望湖入大纵湖,出西官河,经盐城县南串场河出石剅闸入海
	永安闸	水入郭正湖,北汇广洋湖,经平望湖入大纵湖,出西官河,经盐城县南串场河出石剅闸入海
	子婴闸两座	水入子婴沟,经时堡镇入护金荡、蜈蚣湖出东官河,由纪家港归串场河出范堤,由青龙、八灶、大团等闸入海
高邮	六满及头二等闸	水下洋马荡,东汇马奔荡、董家荡,入护金荡出海沟河、白涂河归串场河,出范堤,由草堰闸入海
	南关大坝、南关新坝、五里中坝、车逻大坝	坝下皆有引河,引水入澄子河后归入总澄子河,经棋盘荡出梓辛、车路诸河,归串场河出范堤,由丁溪闸入海;亦由棋盘荡北通得胜湖,东经白涂河归串场河出范堤,由草堰、白驹等闸入海
邵伯	昭关坝	引河水流入荇丝湖,北入渌洋湖,经总澄子河东入棋盘荡,由梓辛河归入串场河,出范堤,由丁溪闸入海
	二闸、三闸	俱有引河归入荇丝湖,北入渌洋湖,经总澄子河等出范堤丁溪、小海各闸入海

由表 1 可见,运河减泄水源最终归海处皆位于现今盐城境内。作为大运河水利排泄体系的重要组成部分,盐城的水道尤其是以串场河通塞直接决定了运河泄水的最终成效,成为关乎运河能否平稳运作的根本性问题。

盐城地区承接大量泄水入海,对本地经济与民生造成了重大影响,盐城的经济发展面貌及历史发展进程皆与此相关。如每逢大水,农田因此坍没、冲废,甚至永沉水底无法垦殖,据粗略估算,自清初到乾隆年间,盐城县即减损耕地一万一千余亩,占整个耕地的三分之一强^[18]。此外,经常性的余水减泄对农地耕作效率、农业种植制度、农作物收成以及农业再投入生产能力也产生了重要影响,如明清时期盐城地区曾大面积改种早稻,早稻虽有“栽莳最先,不忧夏旱”“刈获最早,不忧秋潦”的优点,但产量偏低,亩产仅百斤左右。且因“稗多、芒长、粒瘦、稃厚、质轻、味薄”等缺点,导致市值较低,“早禾一石,其价仅值中禾三斗”^[19],收成因此降低。农业之外,泄水也会造成大量的人员伤亡,除直接溺亡外,也有可能因为得不到及时的食物补给而死,如明隆庆三年(1569)七月淮水泛溢,盐城“四望数百里,浩渺如大洋,民多饥死”^[20]。可以说,盐城以自身的生存与发展为代价,在确保运河安全方面作出了重要贡献。

三、不同类别的夫役为运河维护提供了人力支持

为维护运河的常态化通航,运河上设有大量人夫以供役使,在淮扬运河段则设有捞浚之浅

夫、防守之堤夫以及启闭水闸、盘坝之闸坝夫^①。这些役使一般由沿河州县百姓充任,但淮扬二府其他州县亦有协济调拨的职责,如瓜州坝夫307名,其中泰州(东台明代隶属于泰州)出夫200名;仪征清江闸坝夫450名,泰州出夫150名。仪真坝三年一次大挑,挑港夫共计9220名,扬州府各县皆需出夫,其中,泰州出夫1600名。瓜洲坝亦复如此^[21]。再如明代盐城协济宝应堤浅夫,每年折合工食银65.6两^[22]。

遇有运河河堤冲决而需要大量夫役时,朝廷往往会通过征夫或雇夫的方式进行修建,盐城百姓也往往在征调雇募的地域范围之内,如明景泰元年(1450)挑浚淮扬运河并补筑决口坝座,征调淮扬二府人夫六万余人^②。明万历间潘季驯筹画修理黄运工程,用夫约计八万人,“内除量调各处徭夫七千五百名外,今议派淮安府所属募夫二万七千五百名,扬、庐、凤三府各募夫一万名,徐州所属募夫一万名,滁和二州共募夫五千名”^[23]。顺治八年,巡按江南御史秦世祯奏称,“臣从淮安入境受事,一路微服体访民间疾苦,道路之人俱言淮、扬、徐州所属苦累颇多,最苦者派修筑运道河夫,动辄百计千计,工无了期,修无虚日,田地荒芜,养育无计。且势豪衙役皆得躲闪,应役做工皆系穷民”^[24]。

运河维护之外,又有驿递,“凡皇华旧制,使者所经,既设驿马以供驱策,又设夫役以备挽运”^③,盐城虽非紧邻运河,但运河沿线驿递所需亦往往需其协济。据(万历)《盐城县志》载:盐城协济“古城驿管支银三百两,协济清河县洪泽驿插站夫八名,每名银十二两,协济淮安递运所红船三十只,每只水夫十名,每名银一十三两,协济桃源县走递夫三千名,每名银三钱。”^[25]

四、盐城是大运河与海洋间的重要河海联运交通连接点

明清时期,商人进行南北货物转运,除沿着大运河通行外,亦有海路、运河并用者,盐城是当时这一通道上的重要节点。南方商人北上至山东、北直隶以及辽东地区,可先经过大运河行至高邮、宝应等处,然后经由下河地区的诸多横向水道至庙湾(今盐城阜宁)缴纳关税,然后入海北上。反之,通过海运的南下货物,亦可经由射阳河口至庙湾报关后,再利用下河诸水道入大运河南下分销。在明清商书中,有两条相关路线的记载:

一是瓜洲到庙湾场水路。瓜洲。45里扬州、60里邵伯、30里露筋祠、30里高邮州、35里张家沟、廿(20)里界首、廿(20)里瓦店铺、30里槐角楼、廿里宝应县。下河搭船,60里至小安丰、10里南窑、10里大仓、10里青沟、10里渭溪、10里朦胧、40里至庙湾场^[26]。

二是高邮由沙沟至庙湾场水路。高邮州。北闸搭船,15里至杨家庙、15里马半生、30里至查家店、20里临泽、30里时堡、10里沙沟、30里至黄土沟、25里塘桥、15里湖垛、45里朦胧、50里喻口、15里庙湾场^[27]。

作为河海联运交通节点上的盐城,既可以购买到南来北往的丰富商品,也可以将地方特产借助商贾便捷地销卖,有力地推动了地方商品经济的发展。庙湾作为对外沟通的重要关口,商旅往来如织、百货屯集,“凡北地商民由山左航海而来,多由此入口,南达高、宝,以至江焉”,“自康熙年间,洋船由此入口,楼橹鳞集,商货阜通”^{[16][62-63]}。享此转输地利之便,该地客商聚集,市井繁华,商业发达,著名的“阜宁八景”之“新丰酒帘”就是对这一现象的生动展现。有诗谓:“新丰小市曲连

^① 按:仪征与瓜洲初为车船坝,需要动用人力绞关以便船只通过,到隆万年间,二处皆改坝为闸。

^② 《明英宗实录(废帝郕戾王附录第76)》卷258,景泰六年九月戊子。

^③ (雍正)《扬州府志》卷17《军政》,第197页。按:明代下河诸县亦负责养马以供驿递,关于明代马政诸弊病,尤其是加诸于养马地区百姓的经济负担,以往已有充分研究,此处略去,可参考:王浩远《官僚体制下的经济变革——以明代马政民间孳牧制度为中心》,陕西师范大学2014年博士论文;季新元《明代马户研究》,辽宁师范大学2014年硕士论文;李济贤《明代马户述论》,《明史研究》(第三辑),1993年。

河,沽客随帆落照过。月网曝檐渔船暗,风旗出树酒家多。溪边绿笋新供馔,座上红牙自按歌。莫谓客愁消不得,望中摇曳已颜酡。”^[28]这首诗描述了位于庙湾城东南河干流上的新丰小市,由于交通发达,人烟聚集,是商旅舣舟之所。酒家、青楼,迎合了远离家乡的商旅之需,是典型的消费型城市,“贾客至此,停桡入市,选妓征歌。酒旗飘扬,随风若飞,正自引人入胜”^[28]。

今天,大运河文化建设除需关注沿运城市外,亦须关注在其辐射范围内的非沿运城市,才能系统研究和评估大运河的历史作用与文化价值,形成对运河的清晰认知,更好地服务于大运河文化带的建设^①。正如著名历史学者贺云翱所言,大运河江苏段在历史发展过程中,曾通过人工开凿的分支运河及长江、淮河等河道与江苏其他城市相连通,江苏没有一座有地位的城市能够离开运河讲自己的文化。

参考文献

- [1] 李巨澜,李德楠.运河与苏北城市发展研究[M].北京:人民出版社,2020:前言.
- [2] 陆玉芹.盐城文化的历史考察[J].盐城师范学院学报(人文社会科学版),2020,40(6):1-8.
- [3] 脱脱,等.宋史·卷一八二·食货下四[M].北京:中华书局,1985:4438.
- [4] (嘉靖)两淮盐法志·卷七·户役[M].陈暹,等.修.荀德麟,等.点校.北京:方志出版社,2010:280-283.
- [5] 方裕谨.顺治年间两淮盐务题本[J].历史档案,1988(3):3-11.
- [6] (嘉庆)两淮盐法志·卷三九·律令三[M].佶山,修.单渠,纂.扬州书局重刊,同治九年刻本:34-35.
- [7] 江苏地方志编撰委员会.江苏省志·盐业志[M].南京:江苏科学技术出版社,1997:94-95.
- [8] 北京图书馆古籍出版编辑组.北京图书馆古籍珍本丛刊(57)[M]//陆费逵.淮鹾分类新编.北京:书目文献出版社,2000:862-864.
- [9] 周庆云.盐法通志·卷三七·场产十三[M].民国七年本.上海:文明书局,1918,17-19.
- [10] (乾隆)两淮盐场及四省行盐图[M].美国国会图书馆藏本.
- [11] (嘉庆)两淮盐法志·卷四·图说上[M].佶山,修.单渠,纂.扬州书局重刊,同治九年刻本:28.
- [12] 林懿均,胡应庚,陈钟凡.续修盐城县志·卷二·水利志[M].民国 22 年刻本.1933:2.
- [13] 孟毓兰.重修宝应县志·卷六·营制[M]//中国方志丛书·华中地方(第 406 号).台北:成文出版社,1983:299-301.
- [14] 于浩辑.稀见明清经济史料丛刊(第 1 辑,第 5 册)[M]//(乾隆)两淮盐法志·卷六·缉私.北京:国家图书馆出版社,2009:180-181.
- [15] 李小庆.向隅独泣:晚明泰州经济困境与地方应对[J].古代文明,2017,11(4):102-110.
- [16] 马麟.续纂淮关统志·卷三·川原[M].杜琳,等.重修.李如枚,等.续修.荀德麟,点校.北京:方志出版社,2006.
- [17] 阿克当阿.重修扬州府志·卷一四·河渠六[M]//中国方志丛书·华中地方(第 145 号).台北:成文出版社,1975:979-991.
- [18] 孙云锦.淮安府志·卷一六·盐城县民赋[M]//中国方志丛书·华中地方(第 398 号).台北:成文出版社,1983:425-429.
- [19] 刘崇照.盐城县志·卷四·食货·物产[M].刻本.清光绪二十一年:43.
- [20] 杨瑞云.盐城县志·卷一·地理志[M]//中国方志丛书·华中地方(第 451 号).台北:成文出版社,1983:60.
- [21] 王琼.漕河图志·卷三·漕河夫数[M].姚汉源,谭徐明,点校.北京:水利电力出版社,1990:157.
- [22] 徐骥,乔莱.(康熙)宝应县志·卷六·贡赋[M].刻本.清康熙二十九年:4-5.
- [23] 纪昀,永瑢.景印文渊阁司库全书(第 576 册)[M]//潘季驯.河防一览·卷七·勘估工程疏.台北:台湾商务印书

^① 2021 年 7 月 8 日,江苏省大运河文化建设工作领导小组办公会议同意将盐城市纳入省大运河文化带和国家文化公园建设工作体系,增补盐城市为大运河文化建设工作领导小组成员单位。盐城市委市政府积极响应,着手筹建大运河文化建设研究院盐城分院,将于 2021 年 11 月 5 日在盐城举办成立大会。

- 馆,1986:264-267.
- [24] 周焰,等.清代中央档案中的淮安[M]//江南巡抚奏世桢为报淮安地区修筑运道河夫疾苦事题本(顺治八年七月十九日).北京:中国书籍出版社出版,2008:111.
- [25] 杨瑞云.盐城县志·卷二·民事志·徭役[M]//中国方志丛书·华中地方(第451号).台北:成文出版社,1983:132-137.
- [26] 杨正泰.明代驿站考[M]//一统路程图记·卷五·江北水路·增订本.上海:上海古籍出版社,2006:246-247.
- [27] 杨正泰.明代驿站考[M]//士商类要·卷二·增订本.上海:上海古籍出版社,2006:338.
- [28] 阮本焱.阜宁县志·卷二二·艺文[M].清光绪十二年刻本:14.

The Historical Connection between Yancheng and the Grand Canal of China

LU Yu-qin; LI Xiao-qing

(School of History and Public Administration, Yancheng Teachers University, Yancheng, Jiangsu, 224007, China)

Abstract: Yancheng is an important city for salt production in the history of China, and the Grand Canal is an important channel for sea salt distribution and trafficking in Yancheng and China at large. Situated at the estuary of the Grand Canal to the Yellow Sea, Yancheng has maintained the overall stable development of the Canal with its prosperous economy and large population. As an important transportation hub of the Grand Canal and the sea, Yancheng has prospered with its booming commerce and trade. The analysis on the historical connection between Yancheng and the Grand Canal can help us clarify the urban function of the reach of the Grand Canal cultural belt, systematically study and evaluate the historical role and cultural value of the Grand Canal.

Key words: Yancheng; the Grand Canal; sea salt; Chuanchang River

〔责任编辑:朱根〕