



今年7月1日开通运营的沪苏通铁路。

自公元七世纪以来，京杭大运河就是国家的交通运输干线，依傍着大运河的江南小镇，借助于人流、物流、资金、信息，获得了较好的发展的机遇，率先走向富庶繁华。加上地处太湖流域，水路四通八达，水上交通优势尤为明显。费孝通在《江村经济》引用研究人员的估算，长江三角洲地区的水路总里程，可能超过4000公里。发达的水网，让人员交流更加便捷，大米、丝绸、棉纱、茶叶等商品转运也非常便捷。

宋代以来，江南小镇进入快速发展期。南宋时，浙东加上环太湖地区，有小镇630个，江南六府明朝有市镇316个，清朝发展至459个，小镇有人口数千户，最大的镇超过一万户，盛泽、平望、唯亭、南翔、南浔、乌镇、濮院、王江泾都是有名的繁华大镇。

小镇的分布，是自然形成的，也与船在水中行走的速度有关。船行速度，受到影响的因素比较多，船的大小，载重量多少，顺风逆风、有无结冰等情况都会影响船行速度。正常一天可以走三十里路，遇上顺风也可能走到上百里。正常小镇与小镇之



间的距离差不多就是十几里路的样子，这也正好是一天划船能够来回的距离，这就是水运时代的“一日交通圈”。

船是家家户户都非常倚重的交通工具。那时候，制造木船的作坊生意兴隆，就像今天的汽车制造厂，木船就是水运时代的“私家车”，如吴江同里镇的造船业就曾经远近闻名。20世纪30年代，在吴江县庙港乡，一条船的价格大约是80至100元，而一般农家，种粮食和养蚕收入大概有二三百元，这样，基本上家家户户都买得起一条船。

有许多小镇居民依靠船谋生计。松江县张泽镇的航船，就被姓张和姓陆的两家人承包了，张家和陆家各有一条船，每天按照固定时间从镇上到县城打来回，久而久之，远近的人们都知道了，有人要去县城办事，或者有货要装卸，就搭乘张家或者陆家的航船，上午去办事，傍晚回到镇上。

从一个地方到另一个地方，比如从杭州到上海，从常熟到西山，从吴江到宜兴，都有多年摸索出来的固定的行船路线，明代江南地区，像这样的水运干道有50多条，一路上具体怎么走，人们用文字记录下来，叫做“路引”。从一个小镇到另一个小镇多少里，都标得清清楚楚，哪里可以停泊，哪里可以吃饭，哪里盗贼多，不宜久留，哪里有关卡，哪里有什么特产，都详细记录，甚至在胥口镇有一张姓人家是开油坊的，家庭富裕，热爱养兰花都记录在路引上。路引就相当于水运时代的导航软件和点评软件。

除了承担交通运输功能，木船也为人们的生产生活和文化娱乐提供服务，日常所需的柴米油盐、果蔬禽肉，都是木船运来的，粮食蚕丝、手工制品等，也通过船运销出去。逢年过节，游玩的、演戏的、唱评弹的大小画舫会把镇上的市河装扮得繁丽喧闹。江南特有的书船会辗转各个小镇，船主把各种版本的书籍，送到他所熟知的书香门第或爱读书的寻常人家。

水波激荡汽笛声

如果当年有无人机，我们应该可以看见江南大地上，数千个小镇，组成了那个时代的长三角一体化图景。每个节点上的小镇，虽然大小不同，都拥有绝佳景色，拥有安逸休闲的慢生活。从南宋算起，这样舒缓柔美的节奏，已经延续了一千年。

水运方式，既然能够延续千年，必有自身优点。首先就是载重量大，内河航运船只，载货几吨甚至几十吨都是没问题的。从造船技术来讲，明朝就可以建造排水量1000多吨的木船；其