



《竹西之图》，石涛。

游菜单”勾动好奇，请大胆加入同行的队伍吧，你可能会看到熟悉的背影——

1282年，马可·波罗自大都沿着大运河南下前往扬州赴任，途中在淮安短暂停留。他如是描述：（淮安）船舶众多，在黄色大河之上穿梭。……这里还产食盐，不仅可供本城使用，而且还可输往其他40座城市。大汗从这种贩盐的交易中取得了庞大的税款。

1488年，朝鲜官员崔溥在渡海返里途中遭遇风浪，漂海13天后，在中国浙江台州府临海登岸。随后沿运河一路北上，再经陆路返回朝鲜，历时135天，成为明代时行经运河全程的第一个朝鲜人。崔溥回国后，奉王命撰写游历日记，是为《漂海录》。

1539年，日本和尚策彦周良来到宁波，开始在中国的外交旅行。他一路经过浙东运河和京杭运河，最终顺利到达北京。回到日本后，策彦周良以汉文著成《初渡集》和《再渡集》，记录了自己从博多港发船到在大明朝贡的所见所闻。

1570年，徽州商人黄汴出版了一本导游手册《一统路程图记》。根据作者的指引，太湖南部地区非常安全，大多数船只都是夜间从杭州起航，将商人连同他们日间做买卖的所得安全送至目的地。但是苏州以北就没有夜船航行，在东边的松江府也没有任何夜间摆渡服务（“夜上海”那时候还“夜”不起来）。黄汴友情提醒：扬州以南大运河和扬子江交汇处是盐、棉商人聚集地，那里无论昼夜都没有匪徒；但扬州以北地区的食盐走私活动，使“夜间在大运河上旅行”变得有些“mission impossible”，千万要小心。黄河以北是另外一种问题：雇佣的人往往先和你签约领取高额的佣金用来还债，去京城的半路上，呵呵，没影了。

1600年，利玛窦进京朝觐万历皇帝。他对京杭大运河印象

颇深，也在《中国札记》里中肯评价：船的数量是如此之多，经常由于互相拥挤而在运输中损失许多时日，特别是运河水浅的时候。为了防止这种情况，就在固定的地点设置木闸来控制水流，木闸还可以作为桥来使用。当河水在闸后升到最高度时，就开放木闸，船只就借所产生的流力运行。

1793年，英国人马戛尔尼率领的使团出使中国。为了接待他们，清政府动用了大批的民夫。返程的时候使团走的是大运河，一路上见到了江豚，亦见到了许多被强行征发来拉纤的百姓，他们看上去显得营养不良。

19世纪末20世纪初，上海滩涌现了若干煊赫无比的大亨，很多都是青帮礼、大、通三辈的元老，往上追溯，他们多少都带着些漕帮的履历。顾名思义，漕帮是因漕运而聚集在一起的舵工、水手、纤夫所组成的一股特殊力量。漕运改走海运之时，也是他们干脆踏上黑化之路的日子。

……

当然，我们还应该承认，大运河既为它的“运河城镇”带来了荣耀与快乐，也确实破坏了不少其他地区的生态与经济，比如因保障漕运而惨烈牺牲的淮北，更滋生了尾大不掉的谋利团体分蛋糕，形成路径依赖。但一切往昔的喜剧、悲剧、荒诞剧，在时代车轮“一视同仁”的碾压之下，统统失去了颜色。

1842年7月，英国军队进犯镇江，阻断运河漕路，继而拔锚西行，数日后抵达江宁城外。道光帝不敢拿北京60余万内城八旗以及30余万满汉官员、百姓的忠诚作为赌注，仓促应允了接受中国近代史上第一个不平等条约《南京条约》的签订。以京杭大运河被侵略者的现代化枪炮所截断、南北钱粮物资赖以流通的有形血管横遭切割作为标志，中国政治和经济的古典时代，结束了。