

间的关系——林木畅茂可以言水利。“西宁在万山中, 树木丛翳, 数百里不见峰岫, 广人皆薪蒸其中, 以小车输载, 自山巅盘回而下, 编箬乘涨, 出于罗旁水口, 是曰‘罗旁柴’。其古木数百年不见斤斧, 买田者必连柴山, 山近水者价倍之。西宁稻田所以美, 以其多水, 多水由于多林木也。凡水生于木, 有木之所, 其水为木所引, 则溪涧长流。故《易》曰: ‘木上有水, 井。’从化流溪之地, 万山绵亘, 林木蓊郁, 居民以为润水山场, 二百年来, 斧柯不入。万历季, 有奸民烧炭市利, 尽赭其山, 木既尽无以缩水, 于是泉源渐涸, 田里多荒。故知川竭由于山童, 林木畅茂, 斯可以言水利。”<sup>[1](P574)</sup>岭南人从西宁的具体历史总结出水利、树木、植被之间的关系, 富含朴素的科学

认识, 对于保护山林和水利, 维护生态的良性发展起到了积极的作用。

#### 参考文献:

- [1] 屈大均. 广东新语注 [M]. 李育中, 邓光礼, 注. 广州: 广东人民出版社, 1991.
- [2] 张渠. 粤东闻见录 [M]. 程明, 校点. 广州: 广东高等教育出版社, 1990.
- [3] 颜泽贤, 黄世瑞. 岭南科学技术史 [M]. 广州: 广东人民出版社, 2002.
- [4] 屈大均. 翁山诗外 [M]. 上海: 国学扶轮社印行, 宣统庚戌校刊.

## 清代日记所见江南地区的水运

吴 滔

(中山大学 历史人类学研究中心, 广东 广州 510275)

20 世纪 80 年代以来, 随着工业化进程的迅速推进, 以“水乡”著称的长江三角洲 (即传统时代的“江南”) 的地理景观受到极大程度的破坏。由于大规模地建设公路和厂房, 很多河道被人为地填埋、阻断, 原本四通八达的水网渐成“死水”。水运逐渐淡出人们的视野, 不再成为这一地区最主要的交通方式。在这一背景下, 了解历史时期的水运, 不仅可以增进后人对于“水乡”风貌的历史记忆, 亦可反思近代以来现代交通工具对传统社会所带来的正负面影响。相对于江南区域社会史其他领域的研究, 有关水运和船只的研究显得非常薄弱。日本学者松浦章利用船只停泊时遭遇盗贼的相关史料, 分析了清代江南的水路交通网及水运对民众日常生活的重要性, 他专门提到船舶传送私信的特别职能<sup>[1]</sup>。冯贤亮亦通过舟船的分类和功能介绍, 展现了江南水乡的独特景观、文化意蕴和城乡网络<sup>[2](P341-374)</sup>。笔者拟在前人研究的基础上, 主要运用清人日记的相关记载, 勾勒江南水乡的航运, 并呈现船只在明清江南地区作为联络城乡的工具和出行的临时居所的功用。

### 一、航道与百姓日常生活

对于江南地区各水道在航运上的利用价值, 学

术界以往多利用明清时期几种商业书和商业路程手册如《水陆路程》《一统路程图记》《士商要览》等所含的商旅行止资料做大致勾勒。事实上, 散见明清时人所记有关人员往来的路线远不止商用书所提供的那几条。不仅如此, 商业书反映的多是镇与镇之间的交流, 中间偶尔提及的村落名称, 不过是作为一个航行标识的功用。实际上, 在人们的日常生活中, 往往会选择更为实用便捷的线路进行城乡之间的沟通。

一些住在城镇里的家族, 祖墓还在乡下, 为避免祭扫时走错线路, 在家谱里有时会留下“路引”、“路由”之类的扫墓指南, 提醒后人时时牢记祭扫路途。居苏州城内的卜姓, 其第三世卜家乾的墓地, 在吴县十九都上十一图谷字圩潭西西磧山麓。在光绪《卜氏谱略》中就保存了通往卜家乾墓地的“路引”:

舟由胥江、横塘、木渎, 入谢桥、灵岩山、前塘湾、穹隆山下, 进福里桥、上庵、光福镇, 出虎山桥、下庵、铜坑, 进铜坑桥, 由太湖过上窑、下窑, 盘过西磧, 址约三里许, 泊舟上岸, 即墓门也。<sup>①</sup>

这些扫墓指南的记载远较普通商业书详细, 不仅记录扫墓所经线路里程, 对沿途村镇关卡亦多有介绍。昭文县东张市的郑氏家族, 有祖坟坐落在吴

<sup>①</sup>光绪《卜氏谱略》, 不分卷, 清光绪抄本。

县洞庭西山角里,为便于致祭,在族谱中专门撰写了《路由记》“将所经之地,所晤之族,猎笔志之,以备后之赴祭者参考”<sup>[31](《族谱》)</sup>。

#### 路由记<sup>[31](《族谱》)</sup>

出常熟翼京门(即南门),入元和塘九里,至先贤言子故里碑亭(即俗呼十里亭也)九里,过湖荡(夜防盗贼)十二里,至张家殿(村市也)九里,至吴塔镇(有鳌卡,遇夜课可收市河停泊)十八里,至野长泾(河面最阔,人烟绝少)十八里,至蠡口镇(有鳌卡,夜能停泊)九里,至陆墓镇(产窑货,以方砖为大宗)六里。至苏郡齐门(夜防水贼)六里,至阊门(夜防水贼)六里,至胥门,过万年桥,进大日晖桥(日晖桥境有西山金庭码头,凡系山船,均停泊焉)九里。至横塘镇(有鳌卡,若由阊门运河过枫桥亦通,是镇),进五福桥,过东西两跨塘桥,共十八里。至木渎镇(镇长三里,有县丞、千总文武两衙门驻扎,因防局稽查,铺户整齐,人烟稠密,省垣首镇,名不虚也。横有山塘一道,直抵灵岩山麓,家居更多,有钱端溪花园,乙亥曾随先君游,宽宏雅丽,曲折精工,与留园实堪伯仲,惜今已废矣。直河系山船出入要路,可在该镇守雇之)六里,至胥口镇(上有张常卿,名家良,系郑氏竹卿之婿,甚富,爱兰蕙,开信成油坊,角里寄信最为妥当),出胥定桥(湖口有伍相国祠,颇灵应),入东太湖三十里,至凤凰山(又名长沙山)九里,过叶山(风浪最险,南首即是西洞庭山鼋山嘴)六里,过横山(山门均出南首,即东村口),望西傍洞庭北山。脚行过赵山,共二十三里。收角头郑泾河北口,统计水程二百三里。若从南湖行过车山嘴、石公山嘴、鼋龙山嘴,收角头南河口,远约廿余里矣。

立山公晚字衡山,墓在马玉山,水路由角头北河口出湖,超西南傍山,脚行转南,收衙湾口,约六里。

《路由记》的价值在于不仅记录了扫墓必经的吴塔、蠡口、陆墓、横塘、木渎、胥口、角头等镇的情况,而且强调了沿途的注意事项:在湖荡要“夜防盗贼”,在苏州的齐门、阊门须“夜防水贼”;吴塔、蠡口则比较安全,可以夜泊。对照《士商类要》中所记“苏州由常熟县至通州水路”,不过以下三十二字:“齐门搭船,五里陆墓,二十里蠡口巡司,二十五里吴塔,五里李王庙,二十里常熟县”,《路由记》中的

相关记载要翔实得多。通过这篇文献,我们多少可以对19世纪晚期常熟至洞庭西山沿途的乡镇有一个粗略的印象:吴塔、蠡口、横塘设有鳌卡,陆墓出产建筑材料,作为苏省首镇的木渎镇,驻有分防县丞和千总,且店铺整齐,人口稠密,胥口镇则是郑家的亲戚张家良开油坊的地方,与郑氏家族有着非常紧密的联系。尽管这一切都建立在郑氏家族扫墓沿途所闻所见这一特定的场景之下,但时人出行以市镇作为“参照系”的倾向已昭然若揭,这一方面或许是因为市镇比较安全、方便,常被作为停船歇脚的首选地点,另一方面则表明,市镇景观相对于乡村的独特性已被人们所认知。

#### 二、船——联络城乡的工具与出行的临时居所

在传统时代,江南密如蛛网的水道深刻地影响着城乡之间的联络。所谓:“江乡水国,惟舟楫是利。小河支港,屈曲旁通,故货物不艰于负戴,老稚不劳于步涉,所谓舟楫为车马是也。然车马劳苦而舟楫平稳,行卧住坐如意所适,遇风雨寒暑,亦无所患也。”<sup>①</sup>功能各异的各种船只,名称亦各自不同。“夫湖泖之船大小不齐。运石者谓之山船,运货者谓之驳船,民家自出入者谓之塘船,卫所巡司所用者谓之巡船,乡夫水兵所驾者谓之哨船,往来津口者谓之渡船。”<sup>[4](P263)</sup>

乡民平日需河泥、运肥料、买柴米,均离不开船只,所以,他们往往“以舟楫为艺,出入江湖,动必以舟,……老稚皆善操舟”<sup>[5](《第6卷》)</sup>。农船是江南农民生产所不可或缺的工具,种类主要有扒河船、划条船、脚踏船、乌鸦船、桨船、满江飞等,它体积小,构造简洁,几乎每家都有。没有船的农户,如需用船,要向邻近的农户租赁,租前订立《租船文契》

#### 租船文契<sup>②</sup>

立租船文契,□□□为因无船生理,央中□□□等,今租得□处农船一只,约载几十担。船上一切物件另开于后。当日三面言得,时值租价每月几仟几百文正,立折按月交楚,不致短少。每年上岸修葺,一应愿当承办。倘有损坏物件,凭中公佑赔偿。无有异言,欲后有据,立此租船交契存照。

除了农船还有运载乘客的专门的客船,亦称“航船”。在苏州一带,有一种航船叫“苏州航船”,其船头方形微翘,而艏高于船艙。船棚较坚固,能避风雨。船棚中间置设活动桅杆,顺风时可驶帆航行。

①弘治《吴江志》卷六《风俗》,民国十一年薛氏邃汉堂传抄本。

②《(太仓)诸契》之“肆拾壹租船文契”,消抄本。

船艚有艚棚, 棚架覆盖三五张芦席遮荫。船艚甲板上架一动大琵琶槽, 由两名船工摇槽向前。还有一种“苏州丝网船”, 系太湖鱼船改造而成, 船体分前、中、后三舱, 中舱为客舱, 能容七八人, 后舱是炊饮之处, 可承办膳食, 收费略高于一般客船<sup>[61] (P27-38)</sup>。

航船有夜航船、快班船之分。夜航船穿越县境达邻近城镇, 航途较远, “小者近在百里之内, 大者直通江河, 千里而遥”<sup>[71] (《第6卷》)</sup>, 故速度较慢, 为解旅途寂寞, 乘客往往相互攀谈, 因此成为传播社会新闻、民间传说的场所。快班船是指乡村到县境内主要城镇的航船, 方便农民进城赶集早出夜归, “班船, 喻其往来有定、更番为代也”<sup>[81] (P8)</sup>。昭文县东张市“向有自乡至城之航船, 以后塘岸南石桥为码头, 挨班来往”<sup>①</sup>。这些快班船虽有专门的停泊埠头, 但以便民为宗旨, 在荒郊野地、桥头岸边均可随时停靠搭客。吴江县还有一种无固定航线的载客船, 称“摇客船”。可载客 3~5 人, 船主在街上兜生意, 俗称“跑街先生”。摇客船价格高于固定航线的客船, 一般赶不上班船的旅客者坐此船<sup>[61] (P31)</sup>。乘坐航船要付一定数额的船资, 根据里程远近而定, 若要包一节船舱则须另外酌量加钱。光绪二十二年 (1896 年) 三月十六日, 吴江人沈廷镛搭乘盛泽至苏州的载绸船回盛泽, 全程一百一十里, “搭附者, 每人四百文, ……三人包一中舱, 加一人费”<sup>[9]</sup>。船资计算还要结合时间早迟、河道难易、船只大小等因素, 即使在同一条线路上, 按照里程计算的应付费用也不见得完全相同。对于普通百姓来说, 往往选择最近的航线以节省船资。吴江人至苏州府城, 从水路走多间道稍稍桥而不走江南运河, 风顺时更是抄由吴县境内的鲇鱼口直抵五龙桥的近路。究其原因, 是因“航船承乏其间, 容人众价省, 故贫人往来率附之”, 当然也有“好安静与迅速者或附便舟”的情况<sup>[10] (《徵记补》)</sup>。有了航船作为保障, 使很多偏僻乡区, 也可通过航路与发达的城镇连为一体。

吴江县“滨太湖, 其最近处仅二三里, 为入郡经行之路。此外, 湖荡或广十余里, 或广三四五里者, 以数百计。小民生长波涛中, 其行舟便利巧捷, 他处不能及”<sup>[11] (《俗》)</sup>。在这种水道纵横、湖泊连绵的地理环境下, 吴江人“使船如使马”的出行特征在当地方言中有极形象的反映。“吾乡呼买船唤渡为拨船, ……附舟谓之趁船”<sup>[12] (《趁船》)</sup>; 不善乘船谓之“苦船”<sup>[12] (《趁船》)</sup>。在该县芦墟、八坼一带, 操舟者群聚码头, “乡民皆业此, 无虑以万计。……一日夜

行二百五十里, 南至杭州, 北至镇江, 近且渡河淮, 而至北通州, 此他处所无者”<sup>[13] (《牲业》)</sup>。“至如丝网鱼船, 远涉他境, 大江淮泗胎山高宝等湖, 鸣榔如织, 听之皆江乡土音也”<sup>[14] (《杂记六》)</sup>。

更多的船只要担任运货任务, 使城乡物流得以畅达。主要的货船有满江红、无锡快等, “往来江浙间也”<sup>[8] (P5)</sup>。吴江有一种米商专用的“荐巢船”, “贩卖稻粱, 往来轻便, 不越千里之内, 计其赢余, 以给衣食”<sup>[71] (《第6卷》)</sup>。不少船只并不单具一种职能, 载人、运货视具体情况而定, 不遵一规。洞庭西山的船户, “小本经营, 自驾船只, 往来近地。……其装载客货乘搭便人”<sup>[15] (《第7卷》)</sup>。

对于大户人家来说, 船只还具有出行时作为临时居所的功用。尽管不是每一富户都有专门的船只以备出行, 但他们有足够的经济实力租雇一艘船, 供其较长时期内使用<sup>②</sup>。这些大户人家出门驾舟, 船上备有被褥, 如果连续几日, 晚上一般就宿在船上, 白天膳食也多不下舟, 日常时蔬可在路过的乡镇中购置<sup>③</sup>。据叶昌炽的《缘督庐日记》记录, 同治十年 (1871 年), 出于编撰《苏州府志》的需要, 作为总纂的冯桂芬吩咐叶昌炽等人下乡采访。叶昌炽一行于四月初一日午后登舟, 离开苏州城, 先后进行了两次采访, 第一次四日, 第二次五日, 除了在袁钟琳家借宿一夜外, 其他几晚均在船上渡过, 即使路过枣市和木渎镇这样的有住宿条件的市镇也不例外; 四月初三晚, 遇到雨后船漏的意外, 虽“衣被俱湿, 披衣踞伏, 达旦未寐”, 仍身不离船<sup>[16] (《P6b-9a》)</sup>。

每逢收租时节, “三限”一过, 城居地主或城里的租栈往往会派遣账房 (席) 到乡下催租, 账房出行多驾驶专门的账船。账船船身较一般航船小些, 中间搭有木结构的梢棚, 里面有木榻、茶几, 两厢坐人, 既可读书写字, 又可对饮小酌, 装饰得极为舒服。在催租过程中, 账房晚上多住宿舟中, 白天才上岸到乡镇里的茶馆里与催甲、佃户打交道。宣统二年 (1910 年) 岁末, 苏州某租栈的账席陆凤初先后四次下乡催租, 除了第三次去车坊、角直因风阻坐火车回的苏州外, 其他时间均宿在船上, 账船成为他的临时居所, 白日或登岸喝茶等待催租消息, 或在舟中以抄曲消遣, 晚上则宿舟中。十二月初一, “催租已毕”, 陆凤初意欲从角直镇开舟返回, 不料饭后刮起南风, 这样很难经水路走车坊、独墅湖到达葑门, 只好推迟一日动身, 改走北线, 经历了数小时的跋涉, 才撑船

①民国《双浜小志稿》卷一《市镇》, 清稿本。

②例如光绪三十二年 (1906 年) 八月廿二日, 叶昌炽“子沂星台同舟进城, 雇一小舟, 八百文”。(参叶昌炽:《缘督庐日记》卷十二, 第 86a、86b 页)

③如光绪三十四年 (1908 年) 九月十五日, 叶昌炽“开船六里, 过蠡口, 仆人登岸买鱼蔬”。(参《缘督庐日记》卷十四, 第 47 页)

到唯亭镇,在那里改乘火车回苏州,而账船仍停泊唯亭镇<sup>①</sup>。

陆凤初在甬直因遇大风不得不弃船改乘火车的经历,暴露了在传统技术条件下船只的局限性。由于没有机械动力,船的前行全靠手摇橹,船帆虽有借助风向的作用,但不能从根本上克服逆风航行的困难。按照这一思路,则商用书和前文所引的扫墓指南中所记录的水路里程,不过是两地之间的物理距离,只具有相对的参考价值,两地之间的实际距离取决于船的行驶速度,甚至是船上人的心理感觉。更具体地说,顺风还是逆风就对乘船所花费的时间起决定性作用,而如遇天寒地冻,河道结冰,船只甚至寸步难行。下以叶昌炽的《缘督庐日记》为例略作分析:

光绪二年(1876年)正月十六日,(叶昌炽)开(船)行,以风逆,不得进,仅行三十里,泊唯亭镇。十七日,风顺,行百五十里,泊黄渡镇。十八日五刻,抵沪渎。……十二月初八日,发行李下舟,午后开至黄渡泊。初九日至赵屯港,阻于冰,稍停,复行三十里,至葭葭浜。初十日,至车塘,冰厚尺许,不能进,一路停舟,何止数百号。……登岸,行十里,至昆山城外,欲雇长轿,价昂,未果。复回舟,泥泞满道。……十一日,稍进至青龙桥。十二日,打冰行十里,至昆山朝阳门泊。……十三日,行二十里,至古信义城,复为冰阻。十四日,改由小路行,午后抵娄门。<sup>[16]([165]:82a,82b)]</sup>

叶昌炽光绪二年(1876年)年初自苏州到上海,首日因遭遇逆风,仅行30里;次日顺风,航行150里,两者相较,里程竟然相差5倍<sup>②</sup>。到了岁末,由于车塘一带“冰厚尺许”,不得打冰而行,效率甚至不如逆风,最后改走小路才勉强归家。吴江县南麻诸生顾参也有过类似经历,他有一次入城输租,“值洄寒冰壮,舟不得行,乃徒步百里而归”<sup>[17]([13]:卷3)]</sup>。吴江县周庄镇人沈廷镛在光绪二十二年(1896年)十一月自苏州返回吴江的过程中,更是同时遇到大风和冰冻,本来只要航行大半日的路程,足足被耽搁了六七日。

光绪二十二年(1896年)十一月半夜后起风。十六日,阴雨,晨发,过觅渡桥,风益大,舟人非善操舟者进退失措,遂仍还入葑门。十七、八日,“风仍大,不得行”。十九日,清晨开棹破

冰行舟,括括有声,风亦未尽息,午分至同。……开舟至同里湖,冰阻,折还。廿二日,买冰槌,打冰,至家已午后。<sup>[9]</sup>

船只的大小,也会影响船行的速度。对于内河船而言,船小则灵活轻便,易于驾驶,速度较大船要快,夜航船多为大中型船,速度较慢。光绪二十二年(1896年)三月初九,沈廷镛与郑鬯厂曾陪凌定甫自盛泽前往苏州就诊,沈廷镛与郑鬯厂坐一舟,凌定甫夫妇和沈廷镛的岳母另坐一舟。初十清晨,两舟同发,沈廷镛所坐舟较小,“行稍速,傍晚先至盘门”<sup>[9]</sup>。其实,单就速度来说,水路不见得比陆路更占优势。据《了齋日记》记载:光绪十八年(1892年)十月二十四日,身在苏州的柳慕曾与某友约定在光福相会,柳慕曾清晨解维,开船先行,其友另雇舟后发。至傍晚两人几乎同时到达光福。这并非是由于其朋友的船划得快,赶上了柳慕曾。实际情况是,柳的朋友雇舟开行较迟,午后方至离光福十三四里的善人桥,他向当地人打听,知柳舟早已过去,“恐追不及,即换坐山轿,冒风前进,中途复步行二里许,以息其力,始得同时至”<sup>[18]</sup>。山轿的速度显然比船快得多。

以上,通过几部清人日记的形象描述,可以使我们深入了解船只对当时人们日常生活的深刻影响。实际上,作为联络城乡的纽带,在流动的水道上穿梭往来的船只,所起的作用远远不止上面所举零零落落的这些。例如,航船作为江南水乡最重要的交通工具,同时也是办理输送业务以及通信手段的代理者,在“邮政通信局未设之处,且为人寄递函件,罔或误”<sup>[8]([18])</sup>。限于篇幅,兹不赘述。

#### 参考文献:

- [1] [日]松浦章.清代江南内河的水运[J].清史研究,2001(1).
- [2] 冯贤亮.舟船交通:明清太湖平原的环境与人生[A].传统中国研究辑刊(第5辑)[C].上海:上海人民出版社,2008.
- [3] 郑开伯.(光绪乙未)山祭记略[Z].民国四年木活字本.
- [4] 顾炎武.天下郡国利病书[M].上海:上海科学技术出版社,2002.
- [5] 金友理.太湖备考[M].南京:江苏古籍出版社,1998.
- [6] 朱惠勇.中国古船与吴越古船[M].杭州:浙江大学出版

①陆凤初:《补过日记》“庚戌年”下册,清稿本。

②据松浦章的研究,顺水的情况下,在大运河和长江上航行一日都是50里;而逆水的情况下,则是以一日30里的基准进行航行(参[日]松浦章:清代江南内河的水运,《清史研究》2001年第1期)。李伯重亦认为,江南船航行速度大约是每日40里(参李伯重:《工业发展与城市化:明中叶至清中叶的苏州(上)》,《清史研究》2001年第3期)。

- 社, 2000
- [7] 柳树芳. 分湖小识 [M]. 道光二十七年刻本.
- [8] 徐珂. 清稗类钞 (第 46 册) [M]. 北京: 商务印书馆, 1917
- [9] 沈廷镛. 屋庐日记 [Z]. 清稿本.
- [10] 钱思元辑. 吴门补乘 [Z]. 道光十年刻本.
- [11] 康熙. 吴江县志 [Z]. 康熙二十三年刻本.
- [12] 费善庆. 玉壶仙馆备忘录 [Z]. 清抄本.

- [13] 乾隆. 吴江县志 [Z]. 乾隆十二年刻本.
- [14] 同治. 苏州府志 [Z]. 光绪八年江苏书局刻本.
- [15] 王维德. 林屋民风 [Z]. 康熙五十二年王氏凤梧楼刻本.
- [16] 叶昌炽. 缘督庐日记 [Z]. 民国二十二年蟬隐庐影印本.
- [17] 张士元. 嘉树山房集 [Z]. 嘉庆二十四年刻本.
- [18] 柳慕曾. 了盒日记 [Z]. 清稿本.

## 东亚农业史研究新进展

### ——第十届东亚农业史国际学术研讨会会议综述

谢 萍, 江 萍

(华南农业大学 农史研究室, 广东 广州 510642)

2010年9月24—26日, 第十届东亚农业史国际学术研讨会在华南农业大学召开, 来自中国、日本、韩国的120多位专家学者参加会议。会议由中国农业历史学会、日本农业历史学会、韩国农业历史学会主办, 华南农业大学中国农业历史遗产研究室承办, 主题为“历史上的水稻、水利、水运”。

开幕式与大会主旨报告在华南农业大学图书馆报告厅隆重开幕, 中国农业历史学会副理事长、华南农业大学人文与法学院副院长倪根金教授主持开幕式。华南农业大学校长陈晓阳教授代表承办学校对各国专家和各界朋友的到来表示热烈的欢迎和衷心的感谢, 并祝大会取得圆满成功, 进一步推动东亚农业史的研究与交流。中国农业历史专家代表团团长、中国农业博物馆党委书记沈镇昭教授, 日本农业历史专家代表团团长、京都大学足立芳宏博士, 韩国农业历史专家代表团团长、韩国农业历史学会会长具滋玉教授, 广东省社会科学界联合会副主席林有能教授分别代表中国、日本、韩国以及广东省的农史学界致辞, 希望通过深入探讨与交流, 进一步加强农业领域的研究与合作。开幕式结束后, 浙江省文物考古研究所郑云飞研究员、东京大学松本武祝教授、韩国农业技术实用化财团全云圣教授分别作了大会主旨报告。大会报告结束后, 专家学者分成稻作史组、水利史组和水运暨其他组三组, 围绕稻作农业考古与稻作农业发展历史、水利与水利社会、水运及江河治安管理等内容进行广泛探讨与交流。期间, 代表还到广东省博物馆、西汉南越王博物馆进行学术考察。

此次会议共收到专题研究论文近80篇, 内容丰富。不少文章角度新颖, 问题意识清晰, 新见叠出。下面, 对这些论文进行分类介绍。

#### 一、稻作史研究

稻作史研究是农史研究的重点。中外学者借助这次交流会议的平台, 深入探讨稻作起源、水稻品种、耕作技术与工具、稻作农业与社会发展等内容。对于稻作起源问题, 郑云飞(浙江省文物考古研究所)的《长江下游稻作起源研究的新进展》结合考古发掘, 研究长江下游地区的稻作起源问题, 认为长江下游地区有一个比较完整的栽培稻驯化历程和稻作发展过程, 是栽培稻和稻作农耕文化的起源之一。丁品(浙江省文物考古研究所)的《余杭临平茅山遗址发掘取得重要成果》根据发掘材料, 认为这是一处由生活区和稻作农耕遗迹区组成的新石器遗址。赵艳萍、倪根金(华南农业大学农史研究室)的《丁颖教授在稻种起源问题上的探索及贡献》一文根据丁颖手稿及书信, 探寻其在中国稻种起源问题上探索的脚印, 展示其对这一历史难题的解答思路与贡献。王星光(郑州大学历史学院)的《气候变化与黄河中下游地区的早期稻作农业》阐述在全新世大暖期影响下, 气候变化与黄河中下游地区早期稻作农业的关系, 指出该区稻作发展随着气候起伏而波动。冯孟钦(广东省文物考古研究所)的《珠三角稻作商时期发生论》以珠三角气候与环境特征为切入点, 论证其稻作农业最晚在商代出现。王柏中(广西民族大学民族学与社会学学院)的《“维田”问题研究