

中国大运河

罗哲文题 

全国政协文史和学习委员会 主编
中国文物学会世界遗产研究委员会 承编



中国文史出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国大运河 / 全国政协文史和学习委员会编. — 北京:
中国文史出版社, 2009.10

ISBN 978-7-5034-2550-9

I. 中… II. ①全… III. 大运河—简介—中国 IV. K928.42

中国版本图书馆CIP数据核字 (2009) 第175221号

书名题字: 罗哲文

城市名题字: 弥松颐

责任编辑: 王文运

装帧设计: 赵洁 谢楠

封面图片: 杭州拱宸桥和桥西历史街区

出版发行: 中国文史出版社

社址: 北京市西城区太平桥大街23号

邮编: 100811

印制: 北京雅昌彩色印刷有限公司

经销: 新华书店北京发行所

开本: 635mm×965mm 1/16

印张: 27.5


版次: 2010年5月北京第1版

印次: 2010年5月第1次印刷

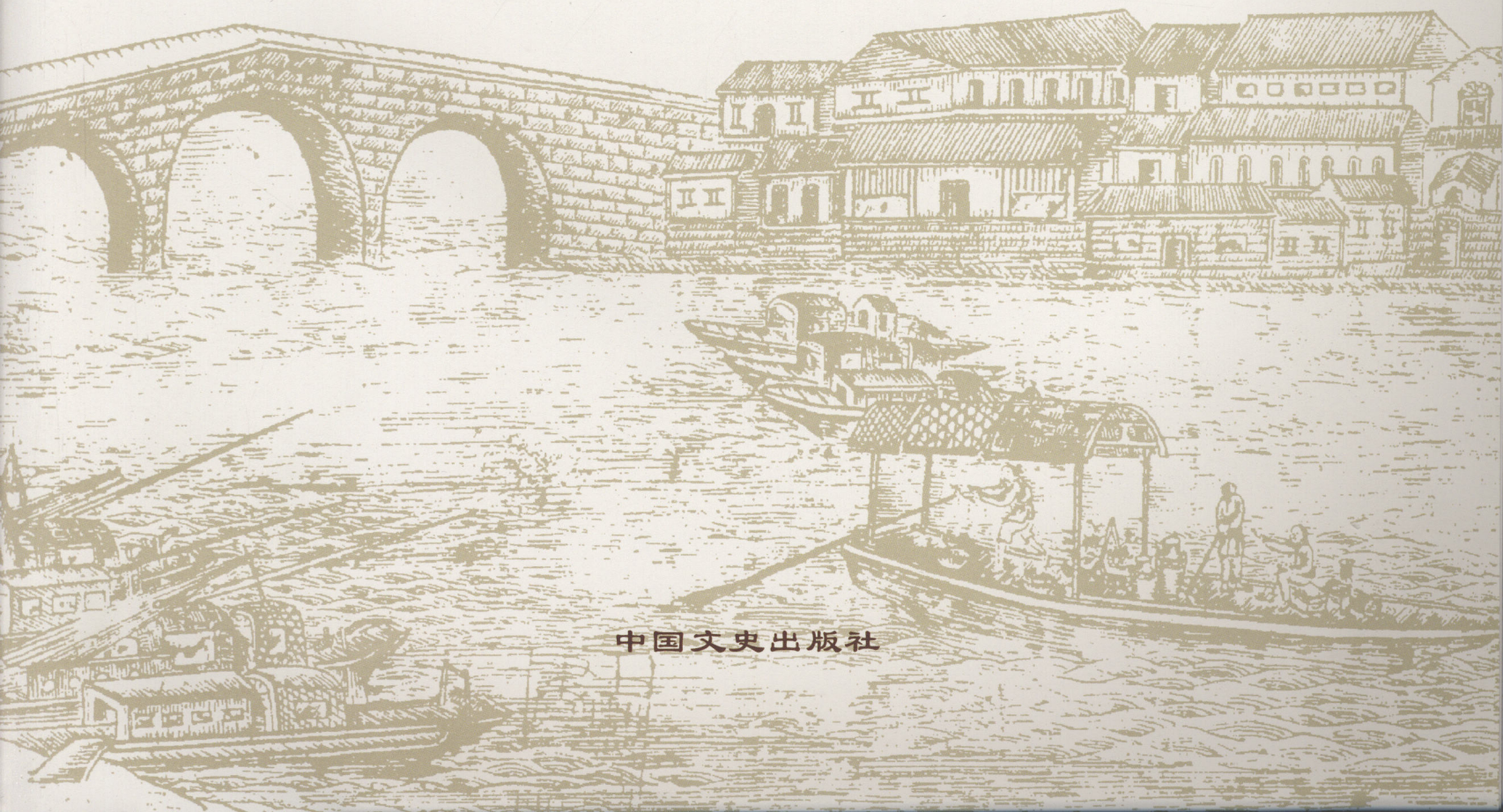
定价: 460.00元

文史版图书如有印、装错误, 工厂负责退换。

中国大运河

罗哲文题 

全国政协文史和学习委员会 主编
中国文物学会世界遗产研究委员会 承编



中国文史出版社

《中国大运河》编辑委员会

名誉主任 陈奎元 徐匡迪

顾问 侯仁之 郑孝燮 阳含熙 吴良镛 周干峙 仇保兴

周和平 谢辰生 陈桥驿 毛昭晰 彭卿云

主任 陈福今 王蒙 罗哲文

副主任 卞晋平 毛福民 范钦臣 郑欣淼 桑结加 崔占福

刘枫 程世峨 单霁翔 陈平 俞海潮 段惠军

陈宝田 盛昌黎 赵韩 王志民 袁祖亮 王国平

孙忠焕 毛光烈 王卓辉

编委 (按姓名笔画排序)

万新平 马玉华 马建新 方兆麟 王萍 王玉楼

王合忠 王志刚 王燕文 丹青 邓腾生 卢育才

田青 石玉春 关强 刘庆柱 刘学庠 匡弘治

华长惠 吕炳素 孙路军 庄华平 朱剑伟 朱晓敏

许水涛 齐立兰 吴立方 吴旭军 宋新潮 宋传水

宋敬伟 张柏 张廷皓 张义生 张妙弟 张国伟

张俊成 张素环 李奎 李华中 李如生 李秀奇

李松晨 李露儿 杜越 陈述 陈伟 陈建华

陈爱菲 沈建平 肖桂彬 杨书庭 杨明荣 杨金土

陆琼 陆长苏 周忠信 屈盛瑞 府采芹 弥松颐

林峰海 侯玉琪 侯端敏 姚传盈 姚珠珠 姜元

荀德麟 赵微 赵树国 钮永业 党普选 徐学清

徐恩虎 徐益民 柴永强 袁庆宏 贾丽建 郭旃

郭大建 郭云修 郭国安 郭翠朵 钱建民 顾玉才

顾秋麟 高宏志 高峰岗 高雅玲 高儒林 常丽虹

曹南燕 曹新平 黄土良 彭学增 董保华 童明康

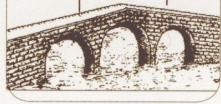
舒乙 谢留峰 韩杰 韩淑芳 路舒平 雷建国

蔡华 蔡玉水 谭徐明 穆玉华 霍金花 魏辰

○ 大运河文化遗产

中国大运河

○ 千里运河上一幅古色生香的织锦长卷



中国大运河水道图

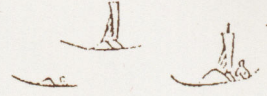




图例

- ★ 首都
- 省级行政中心
- 地级市行政中心
- 县级行政中心
- 省界
- 隋唐时期运河河段
- 京唐运河河段
- 浙东运河河段
- 运河城市

审图号: GS(2009)1567号



后 宁 绍 宿 淮 商 开 郑 洛 焦 新 鹤 安 杭 湖 嘉 苏 无
 记 波 兴 州 北 丘 封 州 阳 作 乡 壁 阳 州 州 兴 州 锡

四
三
八

四
二
四

四
一
二

四
〇
〇

三
八
八

三
七
六

三
六
六

三
五
四

三
四
四

三
三
二

三
二
〇

三
一
二

三
〇
〇

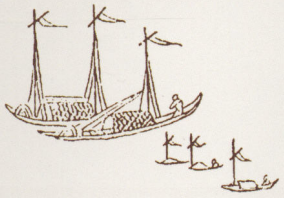
二
八
六

二
七
四

二
六
二

二
五
〇

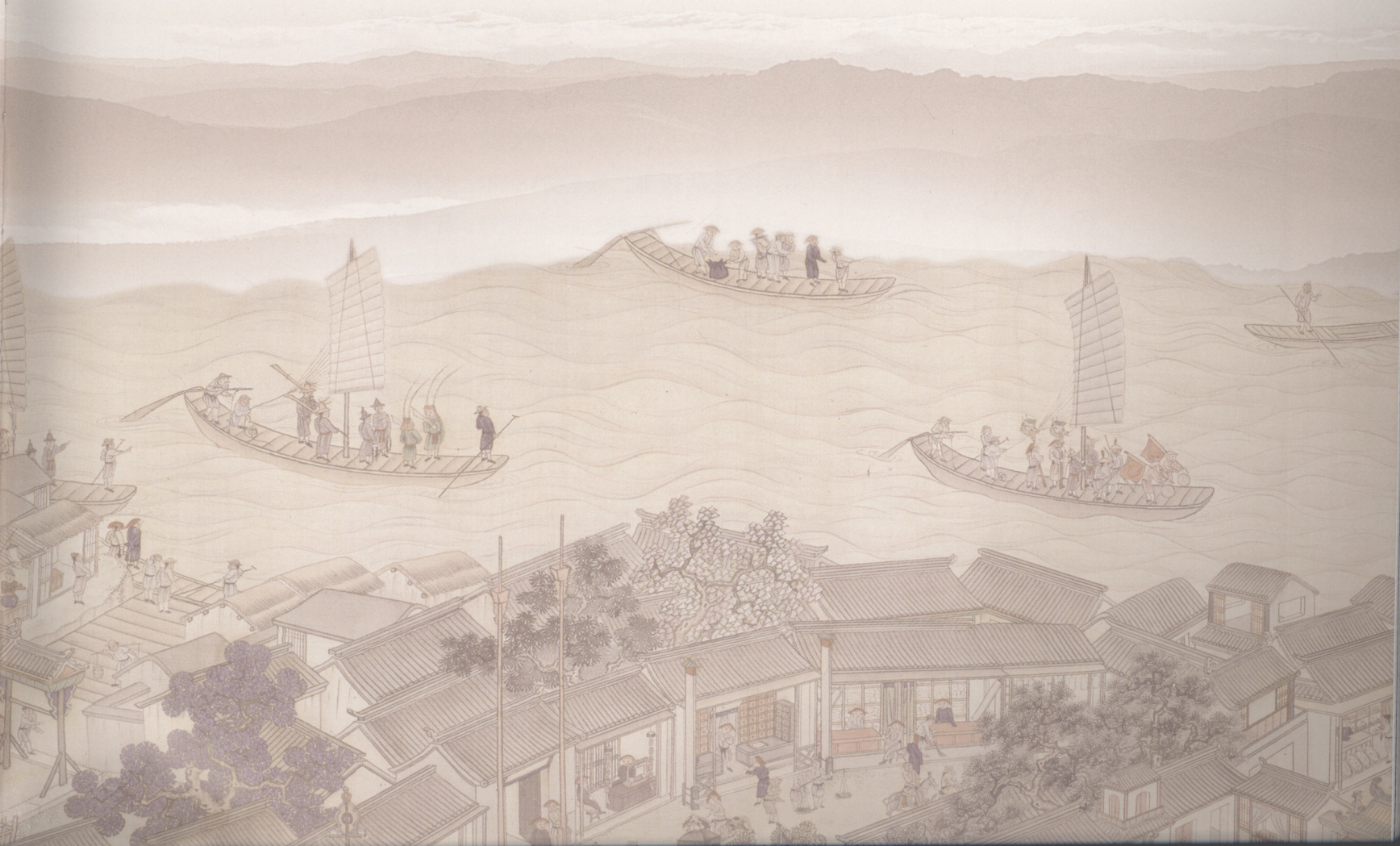
二
三
八



目
录

常镇扬淮宿徐枣济泰聊城邯邢衡水沧廊天北总
州江州安迁州庄宁安城州郸台水州坊津京论

二二六 二一四 二〇〇 一八八 一七六 一六四 一五二 一四〇 一二八 一一六 一〇四 〇九二 〇八二 〇七四 〇六二 〇五四 〇四二 〇二八 〇〇八



总论

举世闻名的中国大运河，是世界上开凿时间最早、里程最长、持续利用时间最久的人工河道。大运河流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江、河南、安徽六省二市，沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，蜿蜒数千里，成为神州大地上贯通南北交通的大动脉，为我国经济社会发展、国家统一和社会进步作出了巨大贡献，至今仍在发挥着巨大的作用。大运河显示了我国古代水利工程技术领先于世界的卓越成就，留下了丰富的历史文化遗存，孕育了一座座璀璨明珠般的名城古镇，积淀了深厚悠久的历史底蕴，凝聚了我国政治、经济、文化、社会诸多领域的庞大信息，与长城同是中华民族文化身份的象征，是祖先留给我们的珍贵物质和精神财富。保护好大运河，对于传承人类文明，促进社会和谐发展，具有重大意义。

大运河的沿革

运河是人工开凿的通航水道。唐以前称为沟、渠、漕渠、漕河、运渠，宋代始有运河之称，元明以来渐成通称。中国大运河开发，大致经历了三个重要历史时期。

一、先秦两汉魏晋南北朝时期

我国历史上为了弥补自然地理条件的不足，发展水上运输，早在春秋时期甚至更早的时候已经开始开挖运河。

蓬勃兴起的各诸侯国寻求各自疆域的扩张，在政治和军事需求下，推动了区间运河的创建。其中，吴国开凿的邗沟是历史文献中记载的第一条有确切开凿年代的运河。公元前486年，吴王夫差北上争霸，为解决交通运输问题，开凿了这条南接长江、北入淮河的运河，后世屡经改道整修，一直是沟通江淮的主要运河。开邗沟后四年，吴又在“商鲁之间”开凿菏水，沟通了泗水和济水，即沟通了当时的黄河、淮河两大水系，并成为鸿沟水系建设的前奏。（图1）

战国时期，魏惠王迁都大梁（今开封）后开凿的鸿沟是中原地区沟通黄河、淮河的最重要的运河，沟通了黄河、淮河之间的济、汝、颍、涡、睢、泗等河，形成了以鸿沟为干渠的水运交通网。鸿沟后演变成隋唐宋大运河最重要的一段。（图2）

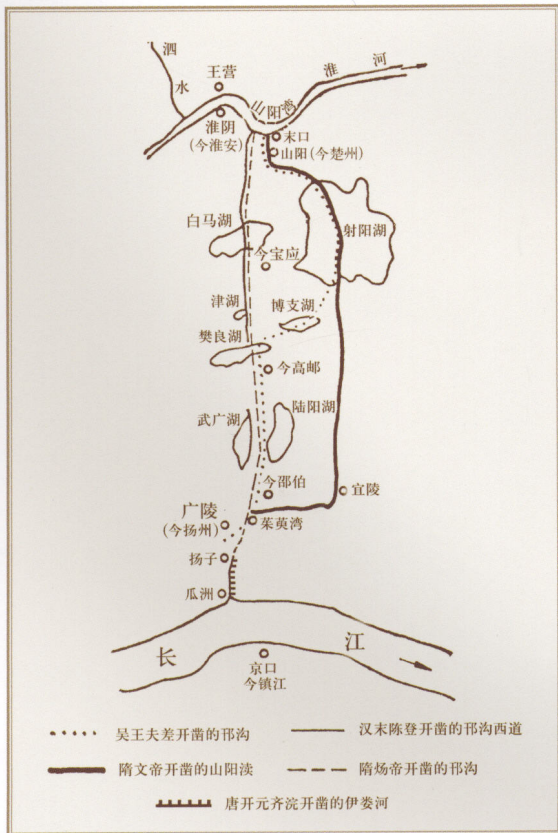


图1 邗沟历代开凿线路图

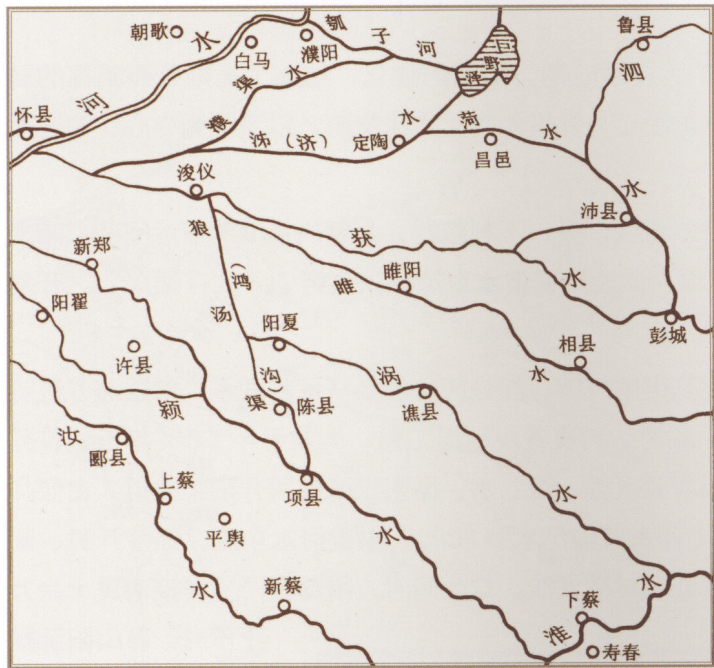


图2 战国鸿沟水系形势图 引自邹逸麟《中国历史地理概述》

秦在统一中国的进程中重新整治、改善先秦留下的运河，并开凿灵渠，将运河水系推展到岭南地区。灵渠的开凿，沟通了长江、珠江两大水系，在我国水利发展史上留下了重要的一页。

西汉时期，为解决关中漕运问题，汉武帝听从大司农郑当时建议，征伐数万士卒，引渭水，修建漕渠，既行漕船，又可灌溉。这是西汉中期国力鼎盛时期

的一件治国安邦的重大举措。关中漕渠的兴建，为隋广通渠之建成奠定了基础。

东汉末建安年间，曹操为了征伐乌丸和控制河北地区，主持修建了枋头堰，开凿了白沟、平虏渠、泉州渠、新河，华北平原上增添了一条贯通南北，起自河南淇门东北直达今天津并东抵滦河下游的水运航线。为加强邺城与四方的联系，曹操还开凿利漕渠，引漳水入白沟，使邺城成为南北水运的枢纽和北方的政治、经济中心。曹魏时期白沟、平虏渠、泉州渠的开凿，对后来海河水系的形成和隋永济渠的开发产生了深刻影响。此外，东吴孙权于赤乌八年（245年）开凿起于小其（今句容）至云阳（今丹阳）的破岗渚；孙吴末年，修治了秦代开凿的丹徒（今镇江）至云阳水道。这些工程，为隋统一后修治、开凿江南运河奠定了基础。（图3）

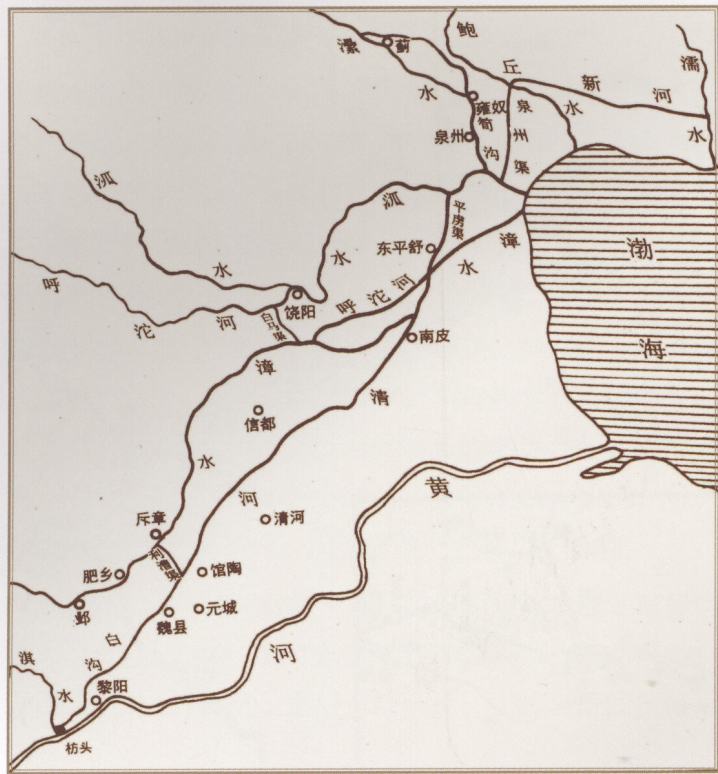


图3 曹魏时期运河水系图 引自邹逸麟《中国历史地理概述》

二、隋唐宋时期

隋唐宋时期是我国历史上运河的大发展时期。隋朝的建立，结束了长期分裂割据的局面，全国重归统一。随着政治、经济的稳定与发展与南北文化交流，以洛阳为中心，沟通南北的大运河的开凿成为可能。

隋初建都大兴（今西安），因渭水流浅沙多，不利航行，为解决都城的漕运问题，隋文帝杨坚于开皇四年（584年）自大兴城西北凿渠引渭水东流注入黄河，名“广通渠”。开皇七年（587年）为平陈需要，开山阳渚。

隋炀帝即位后，为进一步巩固对全国的统治，加强同江淮经济区的联系，增强北方边防力量，下令营建东都洛阳，同时着手疏凿、兴建各段运渠工程。大业元年（605年），首开通济渠。渠分两段凿成：西段自洛阳西苑引谷、洛二水，循东汉张纯所开阳渠故道，由偃师至巩县的洛口入黄河；东段自板渚（今河南荥阳汜水镇东北），引黄河水东流，经今开封、商丘、永城、宿州、泗县、泗洪，在今盱眙对岸入淮。与此同时，隋炀帝“又发淮南民十余万

开邗沟，自山阳至扬子入江”。大业四年（608年）用兵辽东，又开永济渠，引沁水与清水、淇水相接，以下大致循白沟故道及今南运河，至今大清河折入灞水（今永定河），直抵涿郡治所蓟县（今北京）。大业六年（610年）重新修凿京口（今镇江）至余杭（今杭州）的江南河。至此，南北大运河告成，全长2000余公里，形成了以政

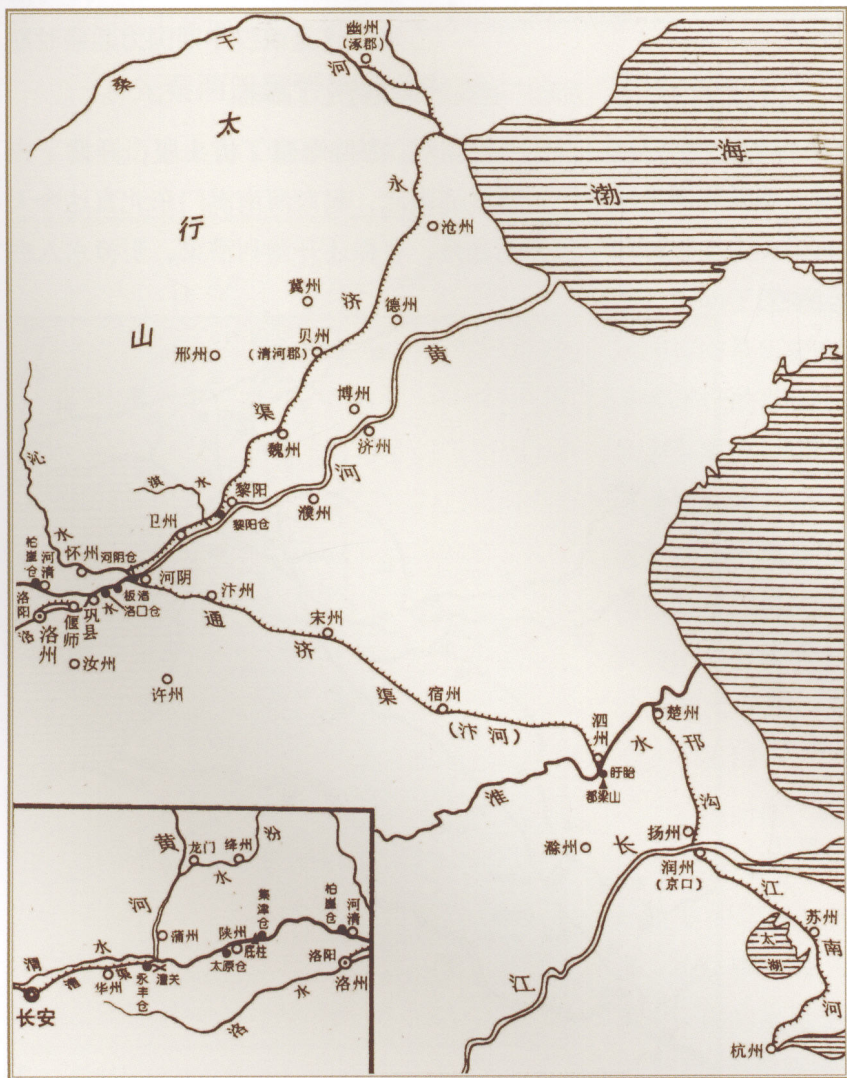


图4 隋唐大运河图 引自邹逸麟《中国历史地理概述》

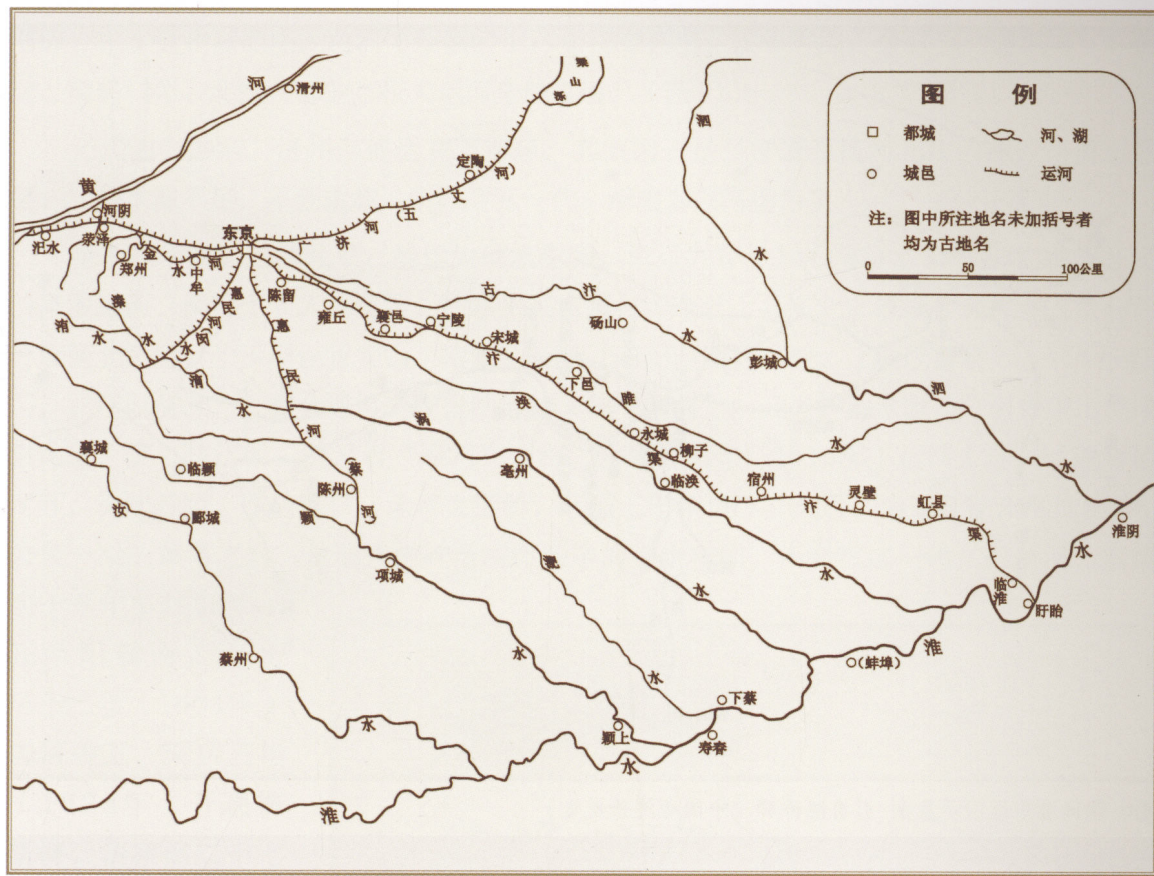


图5 北宋时期汴渠水系图 引自陈桥驿《中国运河开发史》

治中心长安、洛阳为轴心，向东北、东南扇形辐射的水运网。（图4）

唐代建都关中，漕运线路与隋代基本相同，没有较大规模开凿新运河，主要是对隋代遗留下来的运河加以疏浚、整理、扩建。但是，大运河的扩展及航运的进一步改善，大大增强了关中地区和都城长安的经济实力和唐朝的财政收入，也促进了南方的开发，从而更加紧密地把政治、军事重心的北方和经济日益成为重心的南方联系起来，巩固了全国的统一，使唐朝的开元、天宝年间成为我国封建社会的鼎盛时期。

北宋定都汴京，在后周对汴河整治的基础上，继续进行大规模的治理，使其成为这一时期最重要的水路运输动脉。与此同时，大力整治、扩建了惠民河、广济河和金水河，使之与汴河一同在汴京交汇，构成了著名的“汴京四渠”。而开封因城临汴水而名为汴州，隋唐时就是南北交通的枢要之区，至北宋建为国都，更居举足轻重的地位。汴京的繁华盛况，可从张择端的《清明上河图》一见。因此，后人“隋朝开河，唐宋受益”之说。（图5）

南宋时期，是浙东运河发展的重要时期。浙东运河起源于春秋越国山阴故水道，在晋代初具规模，并随古代山会平原地理环境变化不断完善。它西起钱塘江岸西兴镇，东经萧山、绍兴至上虞以东的通明坝与姚江汇合，全长约125公里。之后，经余姚、宁波与甬江相汇，东流镇海以南入海。（图6）

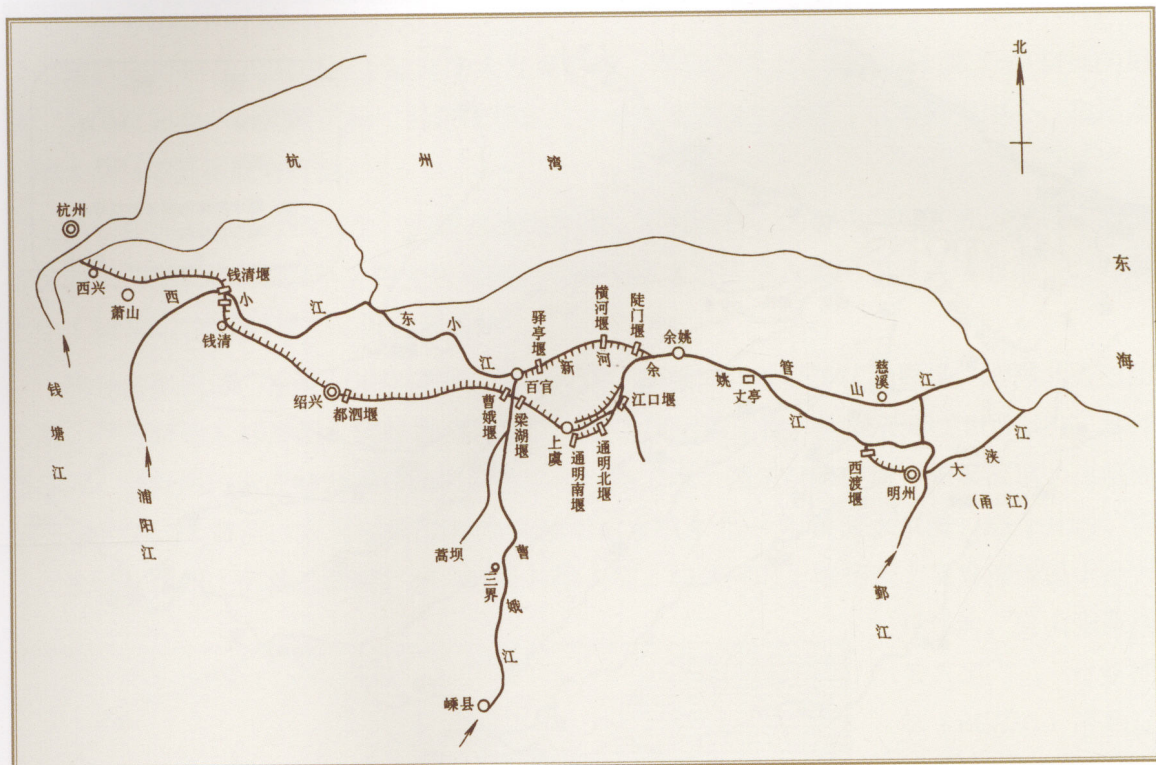


图6 宋代浙东运河示意图 引自陈桥驿《中国运河开发史》

三、元明清时期

南宋末年，黄河泛滥溃决，先夺泗入淮，又夺淮入海，导致原有运河河道多淤浅不能通航，南北诸运河只有江南运河、淮南运河以及御河（今卫河）部分河段尚可顺利行舟。元朝建都大都（今北京），需要大批江南漕粮。元朝初年，从江南北运的漕运，一路为海运，一路为河运。河运的路线是由浙西入江淮，再从黄河逆水而行至中滦（今河南封丘西南、黄河北岸）旱站上岸，然后陆运90公里至淇门入御河，再顺御河而下至直沽（今天津），转达大都。由此水陆相交，反复装卸，费时费力，劳资甚巨，很不理想。因此，在原有运河基础上，开凿穿山东而取直北上的运河河道，成为元代运河建设的关键。

元世祖至元十八年（1281年）至二十年（1283年）间，开凿自济州（治任城，今济宁）至安山的济州河，引汶、泗水为源，汇流至济州城西分流，南入泗、淮，北汇济水（又称大清河），全长75公里，南来漕船自淮溯泗，由此河出大清河至利津入海，转趋直沽。因仍有蹈海之险，后又改在东阿起岸，陆运100公里至临清，入于御河，以达京师。至元二十六年（1289年），根据寿张县尹韩仲晖、太史院令史边源等的建议，开凿了起自安山西南济州河，北经寿张、东昌（今聊城）至临清入御河的运河河道，全长125公里，元世祖赐名为“会通河”。自后江淮漕粮可由水路直抵直沽。但通州至大都一段仍需陆运，路虽不远，亦颇费力。至元二十九年（1292年），采用郭守敬的建议，引昌平白浮泉及西山诸泉水为源，经瓮山泊（今昆明湖），至和义门入大都城内，汇为积水潭（今什刹海），再循金代运粮河

旧道，东至通州高丽庄入白河（今潞河），全长82公里，次年告成，命名为“通惠河”。至此，南起杭州、北抵大都的京杭大运河全线贯通。（图7）

元代的会通河、济州河通运并不理想，其原因一是经常遭受黄河北决的冲毁，漕运受阻；二是水源不足，不胜重载。所以终元一代，漕粮多以海运为主。

明永乐年间，迁都北京，漕运为国家急务。永乐九年（1411年），命工部尚书宋礼主持修浚运河，用汶上老人白英策，在东平县东戴村（今汶上县东北）筑坝，遏汶水入南旺湖分流南北济运，于沿岸设置安山、南旺、马场、昭阳四湖为水柜，“柜以蓄泉”，西岸设陡门，“门以泄涨”，在会通河全线设闸，故又称“闸河”。又为扩大水源，广引鲁中山地诸泉入运，资以济运漕，故又有“泉河”之称。永乐十三年（1415年）运河大通，“逮会通河开，海陆并罢。南极江口，北尽大通桥，运道三千余里”。此后，为避开徐州至淮阴300公里一段的黄河之险，从明代中叶至清康熙中的百余年间，不断在这一代开挖新河，嘉靖四十五年（1566年）

开南阳新河，万历三十二年（1604年）泇河竣工，天启三年（1623年）开通济新河，清康熙二十七年（1688年）开中河。从明代中叶至清康熙中，前后经历了百余年，终于使京杭大运河全线基本为人工河道，全长1900多公里，沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，成为其后数百年间南北水运大动脉。（图8）

及至乾隆后期，尤其是嘉庆、道光以后，疏于河工，使运河艰涩日甚一日。咸丰五年（1855年），黄河在河南铜瓦厢决口，改道北

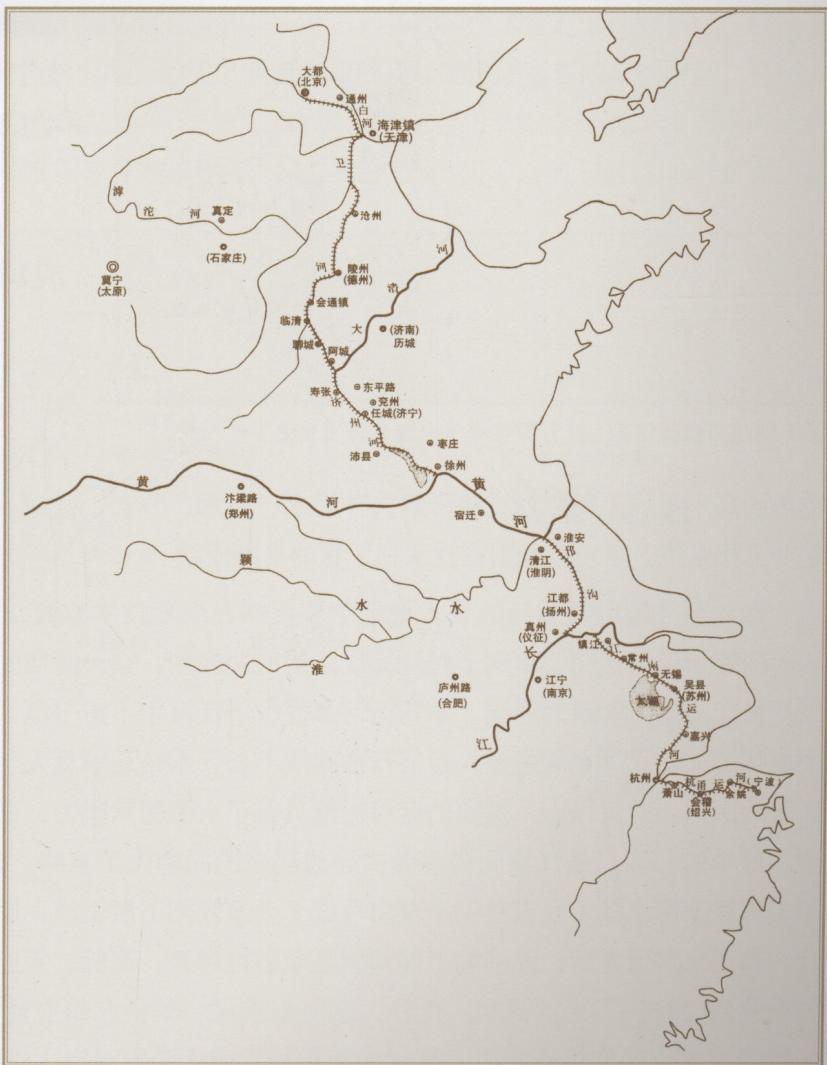


图7 元代京杭运河图 引自安作璋《中国运河文化史》

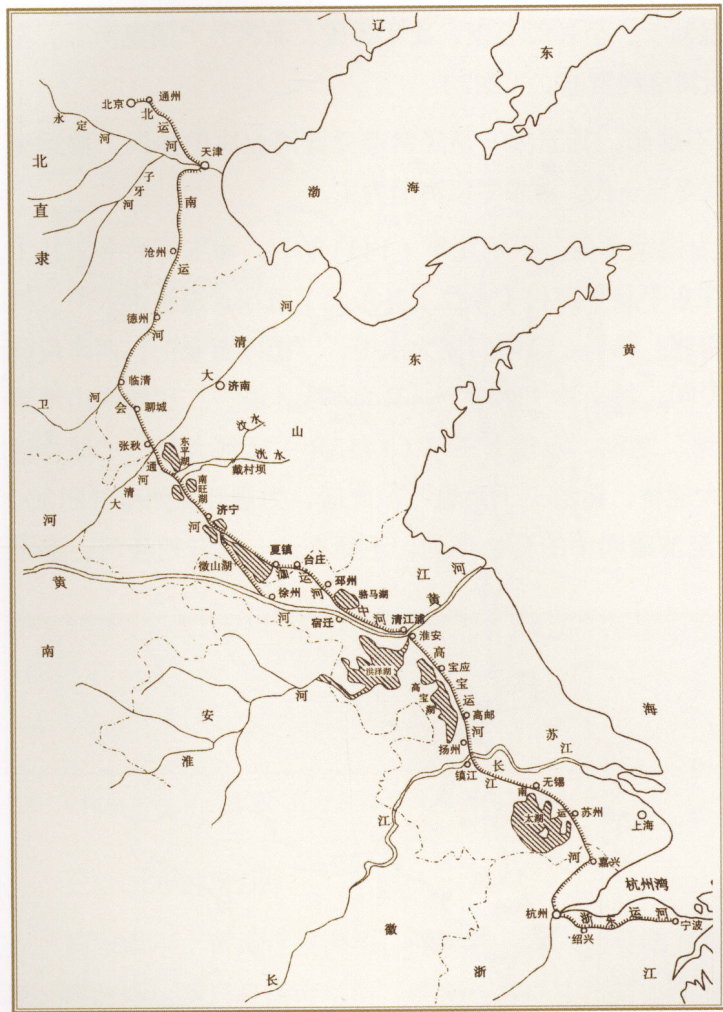


图8 明清京杭运河图 引自安作璋《中国运河文化史》

特色的高水平的工程规划，综合解决了汇水、引水、节水、行船、防洪等难题，建设了多个复杂工程系统，显示了我国古代水利工程的卓越成就。

春秋至战国时期运河的技术成就主要反映在规划技术方面，对河流分布、流向以及区域地理等知识的认知，实现了对运河线路的成功规划。这一时期的运河实现了江淮、黄淮，以及长江与珠江水系的连接。早期运河多数位于江河中下游平原，在水系发育的河网地区两个相邻的天然水体之间连通，运河开凿路线不长，水路迂回且人工水路与天然河道之间没有显著的区别。西汉以后，重要的运河逐渐具备了水源保障能力，通航条件已经不同于天然河流。最早的邗沟只是江淮间诸多湖泊连通起来的间断人工水路。东汉建安年间（196—219年）陈登开凿津湖（今界首湖）至白马湖（今宝应湖）段渠道，原绕道射阳湖的邗沟路线取直。邗沟水路取直后，面临的工程问题是航道地形差，高邮、宝应间是这一运河的最高段，与南北两端有1—3米的高差。此外，运河与淮河、与长江相交处也有地形差，这个高差随天然河流水位的变化而变化。当时淮河和长江潮水分别可以上溯至盱眙和扬州以上，运口端可以利用潮水补水 and 弥补高差。在没有工程设施的情况下，运河通航受河流、湖泊水位

徙，穿运挟汶而东，经东阿、历城，由山东利津入海，安山以北运河遂涸。同治年间漕粮改以海运为主，仅十分之一仍由河运。光绪二十七年（1901年）颁布停漕改折命令，漕运停办。运河日趋残破。

民国时期，曾对运河进行过局部的整治。

新中国成立后，国家将京杭运河列为重点发展的内河航运主干线之一，对运河进行了综合整治与建设，运河两岸发生了翻天覆地的变化，古老运河重新焕发生机与活力。

大运河的工程技术成就

大运河创造了我国古代水利工程的奇迹。古人根据运河各段的具体条件，做出了各具

变化的影响很大。唐宋时期，在高邮至宝应段运河东岸兴建石砌，提高了运河水量供给和节制能力，自此邗沟嬗变为与河湖分离的独立工程体系。

唐宋是运河工程体系最终形成时期，尤以宋代成就最大。隋唐大运河的淮扬运河与汴河间水路是通过淮河连接的，运河与淮河、淮河与汴河之间的水位差，使船只在人工和天然水路之间转运受淮河干扰。北宋建都汴梁，江淮到汴京漕运量每年达到800万石。有资料记载，宋神宗时泗州至楚州淮河段的行运，每年在这段河道中损失船只170艘，溺死人员不计其数。北宋为了避淮风险，沿淮河右岸楚州至泗州间不断开运河，运河经淮阴、洪泽、龟山等镇，前后用了100年，称“龟山运河”，河长约30公里，阔50米，深5米。龟山运河在龟山镇过淮河，由泗州城入汴河，运河与淮河相交的两个运口有闸控制，使天然河流与运河水位平顺衔接，船只平稳过淮。龟山运河的开凿标志着人工水路与天然河道水路的界限分明，淮扬运河开始作为相对独立的工程体系运用。（图9）

宋代还在淮扬和江南运河上创造了具有综合工程效益的设施——复闸。复闸是由闸门、引水和退水渠、澳（蓄水陂塘）组成的工程体系。除了具备季节性水量调节功能外，在航道上的多级闸门与引（退）水设施的运用，形成了航道类似现代船闸工作原理的节制水量，控制航深的工程设施。17世纪意大利米兰船闸与宋代真州闸工程设施几乎完全相同。淮扬运河上的复闸有楚州西河闸（运河与淮河东岸相交的运口），扬州真州闸（运河与长江北岸相交的运口）；江南运河上有润州京口闸（与长江南岸相交的运口），吕城闸和奔牛闸（位于江南运河地势最高的常州段）、临长安安闸（与钱塘江相交的运口）。复闸运用与天然河流水位和澳的蓄水量有关，需要严格的启闭制度和运输组织。由于管理的原因，复闸只在宋代运用，元代几乎全部被堰坝取代，闸名几乎都保留至今。具有综合工程效益的复

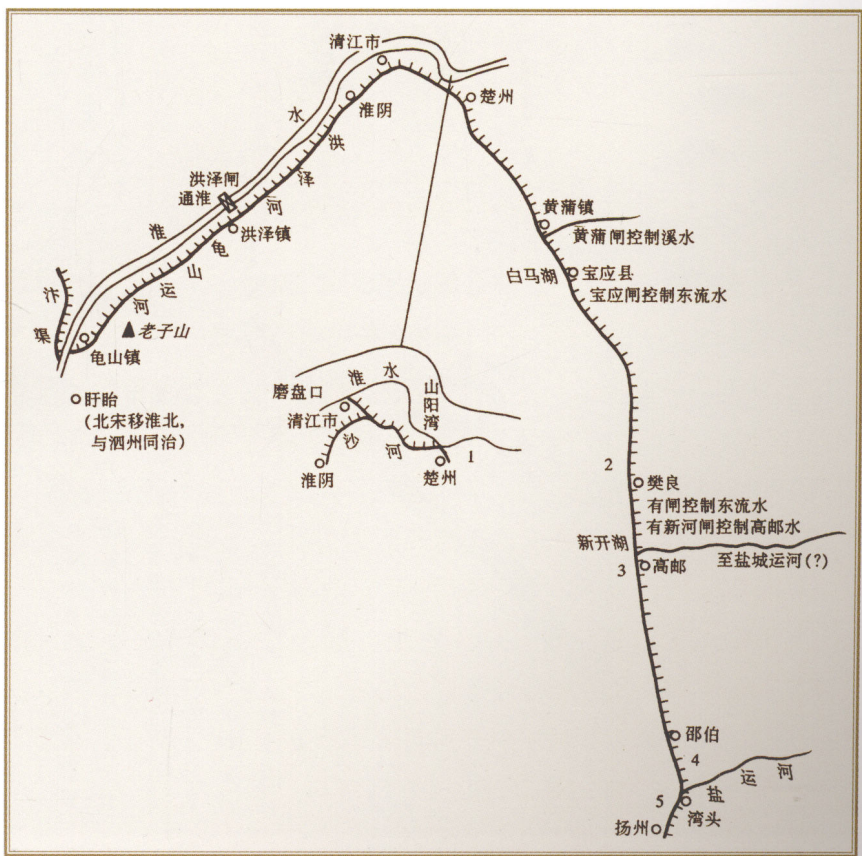


图9 龟山运河示意图 引自姚汉源《京杭运河史》