

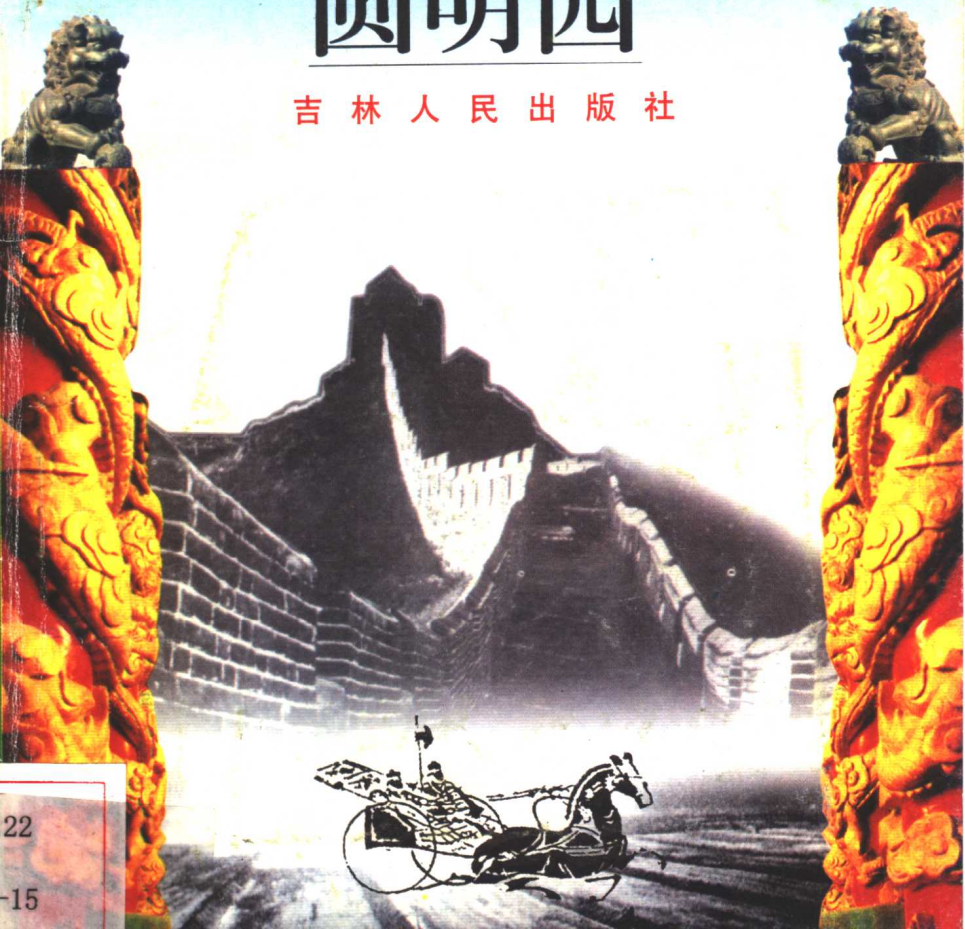
中 / 国 / 传 / 统 / 文 / 化 / 知 / 识 / 小 / 丛 / 书

ZHONGGUO
CHUANTONG
WENHUA
ZHISHIXIAO
CONGSHU

15

京杭大运河 圆明园

吉林人民出版社



《中国传统文化知识小丛书》

京杭大运河

魏克威 编著

圆明园

杨晓梅 编著

吉林人民出版社

《中国传统文化知识小丛书》

编委会

主 编	胡维革	
副 主 编	陈立忠	胡晓岩 郝国昆
编 委	(按姓氏笔画排列)	
	于晶娜	田毅鹏
	厉永平	李书源
	陈立忠	陈虹妮
	周玉和	郝国昆
	胡晓岩	胡维革
	赵永春	程舒伟
	雷 庆	颜震华
	魏克威	
责任编辑	刘慧杰	

前 言

中国传统文化源远流长，博大精深，凝结着炎黄子孙改造世界的辉煌业绩，包含着华夏先哲的无穷智慧，是先民留给今人的一份极其丰赡、弥足珍贵的宝藏，是人类文化宝库中一朵璀璨的奇葩。今天，如何使这一东方文化瑰宝为当今世界所用，使其为振兴中华、实现四化大业服务，是当代国人学子肩负的神圣责任。对于青少年学生来说，如何继承这份珍贵的历史遗产，接受中华民族优秀统文化的熏陶，弘扬爱国主义精神，把自己培养成为社会主义“四有”新人，以肩负起两个文明建设的历史重任，更是时代赋予的宏伟重托。为此，我们编写了这套《中国传统文化知识小丛书》。

这套丛书以中国传统文化中的具体文化事象立题，共选择100种文化事象，每两种文化事象为一本，共50本。在具体操作上，我们力求内容科学准确，文字潇洒飘逸，风格新颖别致；既注重传统文化的历史价值，又着眼于现实借鉴和运用；既写清每一种文化事象的来龙去脉、历史沿革、目前状况、文化蕴含，又将与此事有关的传说、故事、诗文、人物等囊括其中；夹叙夹议，文史交融，妙趣横生。总之，我们期望这套丛书能够起到弘扬中华民族精神、传播传统文化知识、宣传典雅、崇高、真善美的作用，对广大读者具有一定的实用价值。

面对浩瀚的中国传统文化，我们这套小丛书只能说是在海

边采撷了几个小小的贝壳，远谈不上包罗净尽、解说确当，更不待说尽其精要、毕发奥旨了。为此，我们真诚地希望广大读者批评指教，以期日后有以改正提高。

编 者

1998年1月1日

目 录

京杭大运河	(1)
一 华夏两奇迹 运河独一枝	(2)
二 百朝同理一渠水 千古运河话沧桑	(6)
三 大河上下四千里 惠及华夏千余年	(16)
四 滔滔河水连南北 绵绵友情达五洲	(26)
五 运河水流千古去 岁月悠悠话民生	(33)
六 古河再谱新曲 前景更加辉煌	(42)
圆明园	(45)
一 圆明园兴建史话	(45)
二 盛时圆明园漫游	(55)
三 名园被毁	(75)
四 重整河山	(83)

京杭大运河

当我们查阅中国地图时，就会发现在我们祖国的东部，有一条锯齿状的蓝色符号。它北起北京，逶迤蜿蜒，一路南下，穿海河、越黄河、经淮河、跨长江，直抵杭州；途经天津市、河北省、山东省、江苏省、浙江省，总长达1700多公里。这就是举世闻名的京杭大运河。千百年来正是这条古老的河流，为我们华夏民族提供了舟楫之利，使我们祖国东部地区的经济文化得以迅速发展。也正是这条人工长河，在它流经之地，灌田排涝、淤土造田，使万顷碱滩成沃野，千里沙原变粮川。就是这条千古长河，造就了沿岸无数的都市城镇，犹如点点珍珠洒落在沿途各地，使长江、黄河下游地区成为商贾云集、物丰粮足的繁盛之地。可以说，京杭大运河在中华民族的发展中曾起到过举足轻重的作用。

今天，古老的大运河虽然已经失去了往日的光彩，但历史不会忘记它曾经有过的辉煌。因为，它以自己的身躯在我们祖国的大地上早已刻印出永恒的印记，它用滔滔不尽的运河之水所书写的动人故事已融入华夏文明之中，成为祖国传统文化的重要内容而被千古传诵。

一 华夏两奇迹 运河独一枝

万里长城和京杭大运河是中国人民为人类所创造的两大人工奇迹。长城以它雄伟的身姿屹立在北方，在历史上起到设障阻碍、防御外族侵扰的作用，而运河则以它低矮的身态默默地流淌在中华大地上，驮载着商贾货船，运行南北，沟通着各地的经济、文化往来。这两大奇迹作用各异，但都为维护、发展中华民族的统一、繁荣，各尽所能、同创辉煌。今天，当厚重的史卷被轻轻翻开的时候，古老的运河水仿佛又汨汨作响，开始了它对逝去岁月的述说……

在古代社会里运输工具十分落后，人挑马驮是主要的运输手段。在距今两千多年的春秋时期，人们逐渐懂得了修凿河道、引水通航的意义，利用船舶航运可以解决长途运输的困难。到隋朝大运河修通前江南各地已出现了许多人工河道，而隋炀帝下令修凿的大运河，正是在这些运河的基础上，利用长江、黄河等段河道，又新开通济渠、永济渠并将各段连接而成。因此，要了解大运河的历史，就必须知道隋朝以前运河的修凿情况。

早在春秋时代，吴越争霸，吴王夫差吞并越国后，为了进一步征服北方黄河流域的齐、晋等国，达到其独霸天下的目的，把国都由现在的苏州北迁到 300 多里外的扬州，把这里建成了北上中原的大本营。然而，这里距黄河流域尚有遥远的路程，在当时交通条件十分落后的时代里，要输运大批的兵员、粮草，最

便捷的方式就是水运。因此，吴王夫差在公元前 484 年，利用长江和淮河间原有的自然水道开凿了一条人工河流。它南起今扬州市西北，穿长江北上在淮安入淮河。由于这条河始于邗城之下，故将这段河道称之为邗沟。邗沟的通航第一次沟通了长江和淮河的联系。这条仅有百余公里长的河道，为后来江南运河的开发奠定了基础。

秦始皇统一全国后，为了加强对东南地区的控制，开通了今镇江至丹阳的水道。西汉武帝时为了征调闽越一带的贡赋，在吴江南北沼泽地带开河 100 余里，接通了今苏州至杭州的水道。到这时杭嘉运河已具雏形。

魏晋南北朝时期，黄河流域战乱不断，北方人民大批南下，使中原地区先进的生产技术在江南地区广泛推广。当时生产力水平远远落后于北方的江南地区，结束了“地广人稀”、“火耕而水耨”的历史，逐渐发展成为“贡使商旅，方舟万计”、民富粮丰的富庶之地。为了加强这一带与各地的联系，使这里的丰富物产能输运到各地，当时各朝统治者都十分重视运河的开凿、疏浚。尤其是破岗渚运河的开通，把当时的政治中心与经济中心紧密地联系起来。到南齐时这一水道被进一步向东延伸，形成了丹徒水道。这样，到南北朝末期，淮河以南的运河已基本形成，它包括从山阳到扬州的邗沟水道和由镇江到杭州的江南河水道，全长近 1000 里。

魏晋南北朝后期政治形势发生了很大变化，北周大将杨坚篡夺大权，于 581 年建立了隋朝。此后，隋文帝杨坚奋发图强，他整饬军队，发展经济，削减赋役，使国家日益强盛起来，最终于 589 年消灭了陈朝，又陆续平灭了江南各地的军阀势力，使长达 200 余年的南北分裂局面宣告结束，中华民族又一次出现

了全国大统一的形势。

隋朝建国后将都城设在长安（今西安），就地理位置来讲，这里居天下之中，且易守难攻，是天然的建都之地。而从物产来看，这里虽然号称“沃野千里”，但若与经济发达的江浙一带相比则相形见绌了。最起码这里所产的粮食就满足不了政府官员和军队的需要。为了解决衣食之需，每年必须从各地、尤其是江浙一带调运大批的粮食、布匹等物资入京。这在当时运输手段十分落后的时代里，仅靠驴驮马拉远远满足不了大规模运输的需要。因此，交通不便几乎成了危及隋朝统治的一大难题。为了解决运输问题，使江南一带的丰富物产源源不断地输运到陕西，隋朝统治者开始了开凿运河的工程。

隋朝建国后的第四年（584年），隋文帝命令大将宇文恺凿渠，在长安附近的渭水南岸向东利用汉代所修的渭渠故道，重新拓宽并进行裁弯取直的改造，直抵潼关后进入黄河，称为广通渠。这段河道打通了长安与洛阳的交通障碍，加强了两地的联系。但洛阳距长江下游地区尚有千里之遥，并未从根本上解决运输不畅的难题。

隋文帝死后，他的儿子杨广（即隋炀帝）继位。杨广在隋统一战争中战功卓著，曾被任为江都（今扬州）总管，到开皇二十年（600年），在江都生活了近10年时间，直到他被立为皇太子才离开了江都。因此，杨广对江都有着割舍不断的感情。他即位后为解决南北运输之需，更为了满足其重游江都的欲望，立即动用倾国之力，开始了修凿大运河的巨大工程。

大业元年（605年），隋炀帝即位之初就征发百万民工开始修凿由洛阳以东的板渚到淮河沿岸泗州的通济渠（汴河）。这条渠道是利用两汉时修凿的汴渠故道和秦始皇时期大将王贲为水

灌大梁而开凿的梁渠，并向东继续开凿，经陈留、雍丘（今杞县）、襄邑（今睢县）、宁陵、宋城（今商丘）、永城到泗州（今盱眙北洪湖中）而注入淮河，全长1 000余里。与此同时为沟通江南运河，在淮河南岸山阳（今淮安）至扬州西北的邗城，部分地段利用以往邗沟故道，开凿了150里长的运河，仍称为邗沟。这条河途经博支、射阳二湖（今宝应、淮安以东）入界首湖，又经武广、陆阳（今高邮南）到邗城入长江。这条运河虽短，但它的重要性却不亚于通济渠，它是沟通江南河与通济渠的纽带，是长江与淮河间的惟一通道，是南北舟船往来的必经之路。

在长江南岸以东的谏壁镇是江南运河的入江口。这条运河由此向南直抵杭州，全长达800余里。它是自春秋时期就开始修凿，到隋代已稳定通航的人工河流。为了确保运河全线畅通，通济渠与邗沟修通后的第二年，隋炀帝又下令对江南运河进行大规模的疏浚、扩展工程，使之加宽加深，从此江南运河成为我国东南地区连接长江与钱塘江并与大运河其他航道相统一的重要航道。为了加固河堤，同时更增添运河沿岸的景致，运河修成后又在两岸遍植榆柳并沿河修筑道路，以利纤夫和行人行走。

由洛阳向东南的运河修通后，为了向东北大举征伐高丽，隋炀帝又开始了修凿北方运河的工程。

大业四年（608年），隋炀帝下令征发百万民工，由洛阳向东北直到蓟城（今北京附近）修凿了永济渠。这条河道是利用自然河道修凿而成，它由沁水下游凿渠与淇水相通，又连接卫河，自卫河向东溯漯河北上直抵蓟城。蓟城是当时北方重镇，也是隋炀帝北征辽东的前沿，因此，永济渠的修凿在隋朝具有重

要的战略意义。

永济渠修成后，隋朝都城长安才真正成为全国政治、经济、文化的中心，也形成了以黄河为基干，向东南、东北呈扇形展开的交通格局。东南经通济渠、邗沟，入江南运河可直达杭州，东北由永济渠可直达涿郡。

经过6年艰苦卓绝的努力，大运河终于全线贯通，这条长达5 000余里的人工长河，在当时全程分为四段，海河与黄河间称为永济渠，黄河与淮河间称为通济渠，淮河与长江间称为邗沟，京口至杭州间称江南运河。这时的运河与我们现在地图上的京杭大运河的线路有很大差别，尤其是北方的运河，经元朝大规模的整修改道后，才形成了今天的格局。

迢迢千里大运河，自隋朝修通后就在我国的社会经济发展、文化交流等方面起到重要作用，它不仅沟通了我国南北经济交往，而且对长达5 000余里的运河沿线各地经济发展、土地灌溉、分洪排涝都起到极为重要的作用。因而，这条比苏伊士运河长10倍，比巴拿马运河长20倍的人工长河，与雄伟的万里长城一样同被称为人工奇迹，而受到世人的瞩目。它在人类文明史上所创立的辉煌业绩，也将永放异彩。

二 百朝同理一渠水 千古运河话沧桑

西高东低是我国自然地理的一大特点，多数江河都是东西走向，而大运河却是利用黄河、淮河、长江等河流的部分河段

再修凿新渠连接而成，因此，运河贯通后，各段水位高低不一、水量盈亏各异的矛盾立即显现出来。在当时欲顺利行过各段漕渠仍存在着诸多问题。例如：当时如果单靠船舶自然航行，不用人工拉纤的话，正月从杭州装满货物循运河北上，到扬州正是邗沟水荒之时，必须停留一个多月等水涨后才能开航，到三月才能渡过淮水进入通济渠（即汴河）水域，而此时汴河正值水浅之时，只得继续等候，到六月水涨后才能开到黄河口，而黄河汛期正在六七月间，要待水落方可启航，在此需等一二月，才能进入黄河航道，然后开到洛阳，前后几乎用去一年的时间。如果要到长安，这 800 里路上虽有黄河和渭水可以直达，但这里滩险水急，航船常遭覆溺，因此，船行到此必须改行陆路，将满船粮米货物搬到牛车上，然后才能运至长安。

为了有效地发挥运河的功能，使之真正有利于国家和人民，隋朝以后各代统治者都积极设法解决险滩塞航、水位落差、河道淤塞以及水灾淹民等问题。

隋朝灭亡后，唐太祖李渊将都城设在长安。当时中央机构简单，高级文武官员仅 600 多人，加上唐初实行府兵制，士兵平时种田，战时打仗，粮食基本可以自给自足，国家负担并不繁重。尽管运输困难，但靠运河缓慢地从江南输运一二十万石粮食即足以维持开支。随着唐中央政权的巩固，机构逐步扩大，官吏人数迅速膨胀。到唐高宗李治统治时期，在长安的高级官吏较唐初翻了一番。而府兵制在这时已被废弃，改为募兵制，兵员亦大幅度增加，政府需要比以往大十几倍甚至几十倍的粮食才能应付如此庞大的开支。关中地区虽号称沃野，但土地狭窄，所出物产远远满足不了京师所需。若遇水旱之灾，只能依赖江浙一带的粮食维持生计了。唐代大诗人韩愈曾说：“当今赋出于

天下，江南居十九。”而江南地区的货船又受阻于三门底柱一带。为了解决这一难题，唐朝中央政府把洛阳改为临时性的国都，称其为“东都”。每当陕西遭灾或青黄不接之时，皇帝便率大小官吏一同迁到洛阳办公，因为这里距江南较近，通过通济渠入邗沟即可直抵江南。而且这里在三门底柱以东，回避了运河险要河段，可以直接得到从江南通过大运河输运过来的粮食物资。唐高宗李治从此开始了逐粮而居的历史。据史书记载，高宗曾7次移居洛阳。唐高宗死后女皇武则天执政，她索性长期留住洛阳，再也不愿来回折腾了。

唐玄宗夺取政权后，又把国都迁回长安，江南粮米运输问题又重新困扰着唐中央政权。对此，大臣裴耀卿首先提出了分段运输的办法，他建议在汴河进入黄河入河口处建造一个大仓库，把江南的粮米布帛运到这里即卸入库中，待黄河适于航行时再将货物装船运送到长安。这个办法使江南的运输船只避免了因水位高低而等候航行的麻烦，节省了航行时间，同时也回避了经三门底柱险滩所遇到的风险，极大地提高了运输效率。以往通过运河每年运往长安的粮食仅在20万石左右，实行新的运输法后，每年可运到300万石粮食，增加10余倍，运输费用也大幅度降低。从此，十年九旱的陕西地区彻底解决了闹粮荒的历史。这对于稳定民心、巩固唐王朝的统治起到十分重要的作用，同时也使当地的农业经济得到迅速发展。不久，这一带粮食基本自给，政府遂下令停止江南向长安输运粮食，而改为运输布匹等物资作为各地贡赋。裴耀卿所做出的成绩受到唐玄宗的赞赏，他也因此而被擢升为唐朝宰相。

分段转运的办法虽然提高了运输效率，但装船卸船仍显麻烦。不久，陕西刺史李济物又提出由水陆直达长安的运输方案。

三门底柱一带多是高山，他建议在山上凿出一条小路，当黄河水涨时，用纤绳拉船而行。这样使货船不致被急流冲没，从而省去了反复装卸货物的麻烦。此后，韦坚又做了陕西刺史，他利用隋朝开凿的业已淤塞的广通渠旧河道，在渭水南开了一条与渭水平行的河道，使运输船只从黄河开进渭水东段后折入这条运河，然后直达长安，从而解决了这段运输的种种麻烦，使长安与运河彻底连通起来。从此，交通闭塞的长安真正成为唐王朝政治经济的中心。江南各地的布帛、绸缎、铜镜、瓷器、笔墨文具，甚至广东的珍珠、象牙、翡翠、沉香都出现在长安的街头店铺。可以说，是大运河造就了盛唐，是大运河促进了唐朝经济的发展，大唐帝国也因此而成为世界瞩目的强国，从而也使唐朝成为我国封建社会中最为辉煌的历史时期。

裴耀卿所发明的分段运输法，为合理地利用运河奠定了基础。唐代宗时宰相刘晏受命掌管漕运，他经过深入的调查研究，把分段运输法推而广之施行于运河的各个河段。他根据各段运河的河道、地势、水势的不同特点，提出江船不入河、河船不入渭的运行方案，采取长江、汴河、黄河、渭水分段接运的办法，基本解决了各段河道水位不一、水势不同难以连续通行的矛盾。为了配合这一方案的实施，唐中央政府在大运河南部的扬州设立了船运码头，作为东南各地漕粮（用船运送的税粮）交收的转运总站。并在各段河道岸口沿河建造大仓库，作为装卸储藏的转运站。凡江南粮船，运至扬州即交官入库，船即返还，自扬州起漕粮全由官船分段转运。于是，当时形成了长江粮船积扬州，汴河粮船积河阴，黄河粮船积渭口，渭河粮船积太仓的定制。

这种源于裴耀卿的分段运输法，由刘晏将其灵活运用并发

扬光大广泛应用于运河全程的漕运方法，历史上称之为“转航法”。这一方法在大运河全线的实施，使虽已凿通，但难于使船只全程运行的京杭大运河，由一条死河变为南北贯通、货物云集的交通命脉。

为了进一步提高大运河的运输能力，刘晏又进一步发动沿河民众，疏浚各段河道，挖淤掘浅，培护河堤，修闸筑堰，并专设官员管理河道，同时禁止各地引运河水灌溉农田。从此，运河各段河水长流，漕船如梭穿行于运河之中。刘晏还根据大运河各段河道的不同情况，多方筹集资金，又在扬州建成10个大型造船场，雇募能工巧匠，按照一定规式，分别制造出能适应江、淮、河、汴、渭各段河道所使用的漕船。如：在汴河中使用的船，称之为“歇艍支江船”，共造成2 000艘，每艘载重1 000石。其他各段的船只规模即可窥见一斑了。

转航法的实行需要有相应的组织机构与之配合。刘晏依据运河航运的实际，规定每10条船为一纲，每船有30名船工水手，每纲共300人，每船另配篙工5人，每纲共50人。这些人经过严格的训练，不仅熟悉水性，而且通晓航行知识并恪守纪律。货船全由各地州县选派兵卒押运，尤以往京师去的船配备最为严整，称为“上门填阙船”，就连船上的绳索为防遇水腐烂，皆以巴、蜀、襄、汉等地产的麻和竹条制成。在三门底柱一带遇险时，水手船工便登岸拉纤，由篙工操舟持篙。这样虽然艰苦，但可以保证漕船安全渡险，免除了覆溺之患。对于纲船上运送货物10次无失者，国家不仅奖励而且还要授以官职。

刘晏所提出并实施的一系列发展运河交通的办法和管理措施，经过多年实践，逐步形成了一整套比较完整的漕运制度。虽然这一切都是为维护封建国家统治而实行的，但不失为利国安

邦、发展经济的良策。这是我国大运河航运史上第一次成功的漕运改革，也是漕运史上的伟大创举。这套大运河航运的管理办法和运行手段成为此后历朝运河漕运的基本方法，并对我国运输事业产生重大而深远的影响。

唐朝后期，战乱频起，国势日衰，各地军阀相互攻战，使社会经济受到极大摧残。此后的五代十国时期，军阀各霸一方，大运河也失去了它贯通南北的意义。多年的废置使运河失去了往日的风采，变得支离破碎、淤塞不堪。经过一个多世纪的动荡，直到北宋再次统一全国，大运河才逐渐恢复了往日的生机。

赵匡胤（即宋太祖）夺取了后周的统治权建立了北宋王朝。面对几十万大军粮秣军需和庞大的政府日常开支，选择一个最佳的城市作为国都是至关重要的大问题。赵匡胤曾想到过隋唐旧都长安和洛阳，这两个地方“居国之中”，且易守难攻，诸多朝臣也倾向于此地。然而那里距经济发达的江南路途遥远，虽有运河沟通，但一路转运耗费颇多。若建都于江南又不利于北方安定，尤其是辽兵多年虎视眈眈，稍有疏忽恐招倾国之患。经朝野上下反复商议，终于决定把国都建在大运河中段的汴州城（即汴京，今河南开封）。这里地处北方，而汴河位于运河中部，南北交通都很方便，可以充分利用和发挥大运河的运输效能，国家可以坐享其利。因此，北宋一朝十分重视大运河的维护、利用和开发。

为了把大量的粮食从江南运到汴京，把浩繁的军需物资运到北方抗辽守边，宋朝统治者对大运河全线进行了严格的整治。为了保证运输的顺利进行，在运河上重新恢复了唐朝所实行的分段运输法，并在江南各地建立了转运司，负责汇集江南各地的物资并且担负储备和向北方发运的任务。在苏北设立了发运