

齐鲁文史丛书

中国运河之都

刘玉平

贾仕宇

高健

等著

中国文史出版社

1319907

中国运河之都

刘玉平 贾传宇 高建军 编著



淮阴师范学院图书馆1319907

中国文史出版社

2003.12·北京

图书在版编目(CIP)数据

中国运河之都/刘玉平, 贾传字, 高建军
编. —北京: 中国文史出版社, 2003.12
(齐鲁文史丛书)

ISBN 7-5034-1429-4

I. 中… II. ①刘…②贾…③高… III. 运
河—水路运输—经济史—济宁市 IV. F552.752.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 108688 号

责任编辑: 郭岭松 封面设计: 徐新民

出版发行: 中国文史出版社

社 址: 100811 北京太平桥大街 23 号

印刷装订: 山东汶上新华印刷有限公司

经 销: 新华书店北京发行所

开 本: 850mm×1168mm 1/32

印 张: 8.125

字 数: 195 千字

印 数: 1500 册

版 次: 2003 年 12 月北京第 1 版

印 次: 2003 年 12 月第 1 次印刷

定 价: 全套 10 册 340.00 元 本册定价: 26.00 元

文史版图书如有印装错误, 工厂负责退换。

中国运河之都

概

说

目 录

概 说	1
-----------	---

京杭运河是一条黄金水道，一条文化河，一条母亲河；更塑造起一个“中国运河之都”的济宁。

近千年历练成的运河文化，在这个河都之城显现为：可与都江堰相媲美的治水科技；货畅其流的运河漕运；空前繁荣的商贸业；兴盛发达的手工业；蓬勃兴起的农业商品经济；“江北苏州”的城建园林文化；富有鲜明标示的地名文化；融南汇北的民俗文化和异彩纷呈的艺术文化。

壹、京杭运河造就“中国运河之都”的济宁	23
---------------------------	----

一、京杭运河的开通及经营	24
--------------------	----

京杭运河是一巨幅历史画卷：

春秋战国开凿最早的运河邳沟、鸿沟；

秦开灵渠；

汉使漕运登上历史舞台；

隋代大运河奠定了京杭运河的基础；

唐、宋给漕运史留下辉煌灿烂一页；

元代，京杭运河全线贯通的时代；

明实施了许多科技含量极高的治运工程；

清使京杭运河和漕运进入全盛时期。

二、运河之都的确立 31

济宁成为“中国运河之都”的两大基础：

在运河“水脊”的南旺，建造出运河全线科技含量最高的分水枢纽工程；

元明清三代，均把治运司运最高行政机关和军事机关设在济宁，重臣驻节，千军防卫。

三、中枢地位的显现 36

地处京杭运河中段的济宁漕运大兴：集聚船舶多，装卸量大；集散商品多，辐射面广；

漕运凸现的中枢地位，使济宁因河兴商，因商兴市，因市而繁荣。

贰、杰出的水利科技及治运名人 41

一、一项可与都江堰相媲美的治运工程 42

明永乐间，工部尚书宋礼采纳布衣白英的建议——筑戴村坝；凿小汶河；建南旺分水口；设置水柜；建闸与陡门，成“创无前而建非常”的京杭运河上的妙手杰作。

二、六百年的治运科技成就 46

四水济运；导泉补源；设水柜；建闸坝。

三、接力而行的治运名人 55

续录”。资料来源 0021, 国史系 003, 国本系 003, 国补系 002, 国补系 004”

元代治运名人;明代治运名人;清代治运名人。

叁、经济繁荣与运河之都的资本主义萌芽 75

一、运河区域经济基础与生产环境 76

京杭运河客观上为济宁营造出新的自然环境、生态环境和生产环境,极大促进了这个区域整体社会经济环境的改善和变革。

二、漕运经济的勃兴 78

漕运组织设置与漕船;漕运经济的勃起与牵动。

三、商贸日益繁荣 81

商贸业的种类及分布——粮食业;皮毛业;药材业;食油业;杂货业;北果业;竹器业;茶叶业;布业;百货业;文具业;陶瓷业;食盐业;金融业;饭馆业;茶馆;服务业。

著名商号——人和粮行;源成皮行;天德堂药店;兰芳斋果品店;如一茶叶店;恒顺成百货店;成美香料店。

经营方式——代销;开庄;零销;翻片;摆摊;行商;跑合。

会馆——浙江会馆;安徽会馆;福建会馆;三省会馆;湖南会馆;金陵会馆;江西会馆。

商会。

四、手工业兴盛 103

“400名铜匠,500名竹匠,600名木匠,800名皮匠,1500名铁匠。”是对沿运有代表性手工业城济宁皮毛业、红炉业、竹器业、铜业、木业的一种概说。

五、农产品商品化生产 118

粮食作物产量的提高及加工;

商业性植棉业的兴起与专业化生产经营的扩大;

烟草种植业的崛起及商业性生产经营的发展;

果树栽植规模的扩大与果品生产经营的拓深;

农副产品的加工增值和流通。

六、市镇经济发展下的资本主义萌芽 124

烟草业中的资本主义萌芽的可能性。

玉堂酱园与迟滞状态下的资本主义萌芽——酱园作坊与商业经营;玉堂酱园的生产关系。

肆、环境文化的提升与经济文化的对外交流 131

一、运河之都的济宁城及沿运名镇 132

运河之都的济宁城——运河名城的崛起;江北苏州的缩影竹竿巷;南北造园艺术的结晶:吕宅花园,伴园,西园,怡庐,汪园,溷园,怡怡园,意园。

沿运名镇——一河两分城的夏镇;街市逶迤的谷亭镇;运河四大名镇之一的南阳镇;长桥卧波的鲁桥镇;水旱通途的长沟镇;漕河重镇南旺镇;百里五镇之首的袁口;自渡口发展而来的新口镇;由闸而兴的安山镇。

二、南北方经济文化的沟通 157

南北经济文化交流对济宁的影响:农业种植的南北推广和产品的互通有无;手工业的沟通和发展;商贸业的交流与促进;文化的交流和整合。

迁居运河岸畔的回族。

三、中外经济文化的交流 169

经贸往来——勘合贸易;皮毛生意。

文化交流——元时来华意大利人马可·波罗、鄂多利克;明时的日本僧侣了庵桂悟、策彦周良,意大利教士利马窦;清时的荷兰使者约翰·尼霍夫。

伍、运河民俗文化与沿运名胜 177

一、运河民俗由儒家传统习俗中的裂变 178

重义轻利到逐末趋利;朴素俭约到浮华奢侈;尚礼重道到伦常失序;传统文艺到市井游艺。

二、运河民俗对旧民俗的冲击汇融及其文化特征 185

运河民俗的形成;运河民俗对济宁本土习俗的冲击及互补;运河民俗的文化特征。

三、运河艺术民俗 193

端鼓腔;微山湖唢呐;打排斧;拉粮船;济宁八角鼓;仙鹤舞;梁山枣梆。

四、沿运名胜古迹 202

韩庄闸;微山岛;十万亩荷花;二级坝节制闸;南阳岛;金口坝;顺河东大寺;南旺分水龙王庙;安山闸。

陆、运河文化资源的开发利用与运河之都的新生

..... 217

一、运河文化的历史价值及开发利用 218

运河兴衰与济宁历史命运——与水结缘的济宁;运河的兴盛托起济宁的繁荣;运河航运中断及对济宁的影响。

济宁运河文化的历史借鉴作用——交通是经济发展城市兴旺的先行和命脉;运河文化的内涵充满强烈的商品和市场意识;在发展生产力的同时,要注意变革与之相适应的生产关系;在继承本土传统文化中,要注意融汇外来文化,并不断优化文化传承。

济宁运河文化的启示——抢抓机遇是经济建设和社会发展的重要条件;区域经济的发展,离不开周边经济文化的大交流;一个地区的发展,必须建设自己的经济基础,增强内部动力;没有特色的经济,是缺乏竞争力的经济。

二、国家南水北调工程与京杭运河的新生 230

南水北调,几代人的梦想终要成真。

新中国对大运河 50 余年的整治和建设,为南水北调东线工程开工创造了有利条件。

南水北调东线工程对济宁的影响。

京杭大运河的新生。

三、再造“中国运河之都”的辉煌未来 238

优化结构,促进产业升级。

大力发展航运业。

建设现代化“河港城市”。

加快开发运河旅游资源——运河文化旅游要突出特色;运河文化旅游的规划设想。

中国的大运河，与万里长城一样，被列为世界最宏伟的四大古代工程之一，她是中国劳动人民的伟大创造，是我国历史文明的象征。经过千百年的砺练，在人民心中她是一条黄金水道，一条文化河，一条母亲河。

京杭大运河，北起北京，南至杭州，沟通了东西流向的海河、黄河、淮河、长江和钱塘江五大江河，流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江六个省市。全长约 1800 公里，是苏伊士运河的 10 倍多，巴拿马运河的 22 倍，亦是世界上最长的人工河流和最古老的运河之一。如果从公元前 486 年吴王夫差开辟邗沟算起，至今已有近 2500 年的历史；如果从元代至元三十年（1293 年）京杭运河的全线贯通，至今也已有 710 年的历史。

千百年来，运河在中国的政治、经济、军事、文化等方面发挥了重要作用。人民在开凿运河并充分发挥其作用的过程中，创造了大量的物质财富和精神财富，即创造了运河文化。运河文化，是上千年积淀而成的中国优秀的传统文化，是我国历史文化遗产中的一枝奇葩，她集中体现了中华民族人定胜天和善联通、重包容的民族精神，折射出我们祖先发展社会生产力的伟大实践，且以运河通则国家繁荣、运河塞则民生凋敝的警示顽强地表现着它存在的巨大价值。

济宁历史悠久，人杰地灵，是蜚声中外的孔孟之乡、水浒故地，也是镶嵌在京杭运河岸畔的一颗璀璨的明珠。济宁段运河处于京杭运河的关键地段，济宁曾是“南通江淮，北达幽燕”的运

河商业名城，又是元明清三代漕河管理中心，且建有当年运河全线科技含量最高、可与都江堰相媲美的南旺分水枢纽工程，因而被誉为“中国运河之都”。千百年来，运河文化极大地影响着济宁，有力地塑造着济宁。特别是京杭大运河济宁段贯通之后，济宁凭借融南汇北、东西兼容的特殊地理优势，得以“水陆通衢，商贾云集”。在此情况下，以儒家传统文化为主导的本土文化受到了以江浙文化为主的南北文化的冲击，使人们的思想不断解放，观念不断更新。人们开始从封闭、半封闭状态不断走向开放交流，从传统的农业经济不断走向市镇经济。商贸业空前繁荣，手工业蓬勃发展，城镇建设、文化艺术的极大发展……经过数百年的社会实践，人们以智慧和勤劳创造并形成了济宁运河文化。济宁运河文化实际上是运河文化在京杭运河济宁区段的显现，为运河文化体系的重要组成部分，且又有着地域文化的鲜明特征。济宁运河文化具体地说，它包括济宁人民所进行的各种生产劳动、社会实践活动及成果，包括社会生产力水平和生产关系，包括人们的意识形态和与之相适应的制度和组织机构，等等。如人们常说的治水科技文化、漕运文化、商贸文化、城建园林文化、民俗文化、艺术文化等等。

被称为“中国运河之都”济宁的运河文化渊源流长，内涵丰富，在社会发展的历史进程中闪耀着不尽的光辉。其主要显现是

（一）可与都江堰相媲美的治水科技

绵延数千里、通达数百年的这条人工大河，千百年来，在开发和治理的过程中，我国劳动人民以聪明的才智和艰苦的劳动，不断地总结经验教训，不断地发明创新，不断地从失败走向成功，终于实现了治运通航的意愿，创造了治运科技文明。

为使运河贯通，人们在鲁西平原上，先后开凿了济州河、会

通河；完善了“四水济远”工程；为解决水源问题，使运河顺利通过南旺“水脊”，人们“于兖州立闸堰，约泗水西流；埏城立闸堰分汶水入（洸）河，（引二水）南汇于济州（新河）以六闸搏节水势，启闭通放舟楫”（《元史·河渠一》）。完成了分水枢纽工程；然后导泉补源，设水柜，建闸坝等工程的完成，“于是，漕运通而海运罢，粮艘联帆北上，正供天庾，源源不断”，京杭运河前后贯通 600 余年。

南旺分水枢纽工程，是“永乐九年（1411 年）明朝廷允准济宁同知潘叔正奏请，命工部尚书宋礼率军民夫 16.5 万人事其役”（《汶上县志》）。宋礼首先碰到的是河通而水源不足的难题。宋礼有识，他微服私访，在汶上军屯乡彩山之阳遇见了一位年近半百的老农白英。白英在乡间是德高望重的“老人”，感于宋礼的诚挚，把早已成竹在胸的计划献了出来。白英指出，黄水漫淤，河道沧桑，地势已变，元朝引汶、泗入济已不足所有，必须另辟蹊径。仰汶上东北高而西南低的地形，引汶水直接进入南旺脊顶，先成居高临下之势再于南旺南北设闸分水而下。这就是被后人简称的“借水行舟”计划。这是一个巧妙大胆的构思，宋礼如获至宝，请白英一起指挥施工。他们在汶上与东平交界的戴村，筑坝横亘“五里十三步”（实 423 米）腰斩汶水，逼汶水入小汶河南流直达南旺。又在分水口处凿设了一个活动的鱼嘴形“石拨”，控制南北分水量，所谓“七分朝天子，三分下江南”。并创造性地将南旺、安山、马场、昭阳等湖改造成蓄放自如的“水柜”。又挖兖州、青州、济州三州泉水 300 眼，分五脉水系因势利导，补充运河水源，从根本上征服了南旺水脊，确保了运河常年畅通无阻。

在近 2500 年的中国运河发展史上，南旺分水枢纽工程与四川李冰父子的都江堰工程一样，堪称世界一流的水利构思。南旺水脊分水枢纽工程是矗立在数千里运河上的一座丰碑，它标识着

中华民族战胜自然的无比智慧与胆略。

（二）货畅其流的运河漕运

漕运是中国古代特有的历史现象，从秦始皇“漕转山东粟，以给中都官”，到康熙皇帝将漕运列为治国三大要务之一，历代封建王朝都将它作为重要的统治手段。京杭大运河开通以后，地当“南北之冲”的济宁，更成了“南控徐沛，北接汶泗”的“河渠要害”之地。所以，当至元十七年（1280年）元政府决定开挖济州河时，同时也决定在济宁设置“汶泗都漕运使”，至元二十年又立都漕运司于济宁鲁桥。济州河开通后，至元二十二年，元政府在济宁“增济州漕舟三千艘，役夫万二千人”，每年经这里运送漕粮达30万石。但因水浅舟大，恒不能达，“更以百石之舟，舟四人，故夫数增多”，因而元致和元年（1328年），又“增济州漕运司军二千人”。至此，元代在济宁一地就设置漕舟3000多艘，役夫、运军共14000多人。

明永乐年间，京杭运河运量大增。永乐十三年（1415年），明成祖朱棣命“平江伯陈瑄于湖广江西造平底浅船3000艘，以从河运，岁运300余万石”。“自是漕运直达通州，而海陆运俱废”。永乐十五年（1417年），漕运至北京的粮食达500万石以上。宣德七年（1432年），北运漕粮最高达674余万石。明代“运船之数，永乐至景泰大小无定，为数至多，天顺以后定船万一千七百七十，官军十二万人”，每船运米约500石。成化八年（1472年），漕粮运量“始定四百万石，自后以为常”。按成化八年（1472年）规定的北运漕粮400万石推算，山东运河的船舶年通过量约在8000艘次以上。嘉靖十一年（1532年）以后，黄河屡决，运道受阻，漕粮运量不断减少，但年运量仍保持在200万石以上。

清代漕运承袭明制。顺治二年（1645年）。“户部奏定每岁

额征漕粮 400 万石”。清初一百多年间，京杭运河漕粮运量基本上保持在每年 400 万石的水平。

济宁河因处水脊之故，闸口众多，又名“闸河”。南北船只经济宁必须落帆停船等候过闸，有的货船准予就地卸货转销各县，因而济宁是当时最繁忙的河港和北方最大货物集散中心，河道帆樯如林，两岸货堆如山，街面店铺林立，商贾云集，流动人口剧增。清代城区已达十万人，其中有万人经商，这还不算外地旅居者。

漕船本来是运送官粮的，明政府悯其运军、役夫之苦，准其携带一定数量的土宜货物沿途买卖，以博取微利，并且逐步放宽了其所带货物的限制。到清代又进一步放宽，“凡漕船载米，毋过五百石，永著为例。旋准各船头工舵工人带土宜三石，水手每船带二十石。嘉庆四年，定为每船多带二十四石”。这样，到嘉庆四年（1799 年），每船所带土货总数达 130 石以上。各省漕船，清代“原数万四百五十五号。嘉庆十四年，除改折分带、坍荒裁减，实存六千二百四十二艘”。另外还雇佣大批民船。这些“漕船到水次，即有牙侩关说，引载客货，又于城市辐辏之处，逗留迟延，冀多揽货，以博微利，运官利其馈献，奸商窜入粮船，藉免国课”。所以，每船携带的货物，实际上都大大超过了官方规定的数字。这些数以千万计的官船和民船，来回携带货物，使南北物资大交流，有力地促进了运河沿岸城市工商业的发展。随船运入济宁的货物，不仅有南方的竹材、木材、布匹，以及江西的瓷器、湖北的桐油、浙江的红白糖等，还有山西的木材和北方的毛皮等等。从济宁运出的货物有棉花、烟叶、各种干鲜果品以及粮食、煤炭和各种手工业产品等等。虽然有些货物并非济宁本州所产，但济宁是山东西南部的货物集散中心，交易频繁。居首位的当然是粮食，约占 50% 左右。明代以前多是南粮北运，后期多为品种交换。明清时期的运河年运输量约在 400 万

担左右，这在当时是个了不起的数字。从征收的钞关税（相当于现在的工商税）来看，明代从运河征收的税，竟占到全国税收的90%。清代虽总数增加，但比重已降至50%~30%。由此足可以看出运河经济带的兴盛程度和在国家商品经济中所占份量。

自元代开浚会通河，江南漕船经山东运河可直达通州算起，至清末宣布废弃漕运止，元明清三代相继推行漕运制度前后绵延600多年。济宁运河运输业因此而兴盛繁荣达600多年。明清两代最兴盛繁荣时期前后延续400多年。作为封建王朝的重要经济命脉，运河在历代漕运中发挥了难以估量的巨大作用。这条当时唯一的南北运输大动脉，带来了中国历史上最大规模的南北（包括东西）物资大交流，密切了全国市场的联系，促进了古代商品经济的繁荣，同时加速了内河与海上交通的发展，推动了中外经济和文化交流。

（三）空前繁荣的商贸业

古称任城的济宁，盛唐时期就曾是一座“万商往来，四海绵历”的繁华商业城市。此后，在长期兵争中逐渐衰落。元明两代开凿济州、会通两河，大大提高了济宁的经济、政治地位。济宁“居运道之中”，不仅成为“水陆交汇，南北冲要之区”和“控引江淮咽喉”地带，同时又成为漕河管理中心和鲁西南政治、经济中心，迅速出现了“官舸商舶鳞集，麻拥于济城之下”的兴旺景象。据《明史》记载，到明代中叶，济宁就已发展成一个“车马临四达之衢，商贾集五都之市”的繁荣商业城市。此时，城区定居之民已不下数万家，“商贾之踵接而辐辏者亦不下数万家”，商业经济已相当繁盛。

清代中前期，济宁商业经过几十年的恢复和发展，又很快进入繁盛时期，商业发展规模和繁盛程度又大大超过明代。据《济宁直隶州志》记载：清乾隆年间，济宁南门大街和大闸口一带，