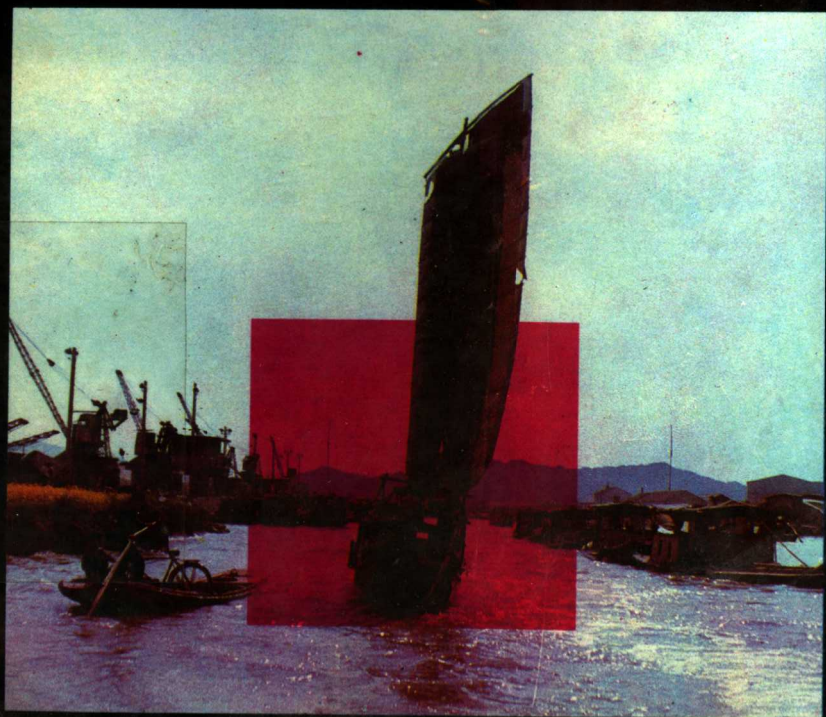


岳国芳 著

山东友谊书社

ZHONG GUO
DAYUNHE

中国大运河

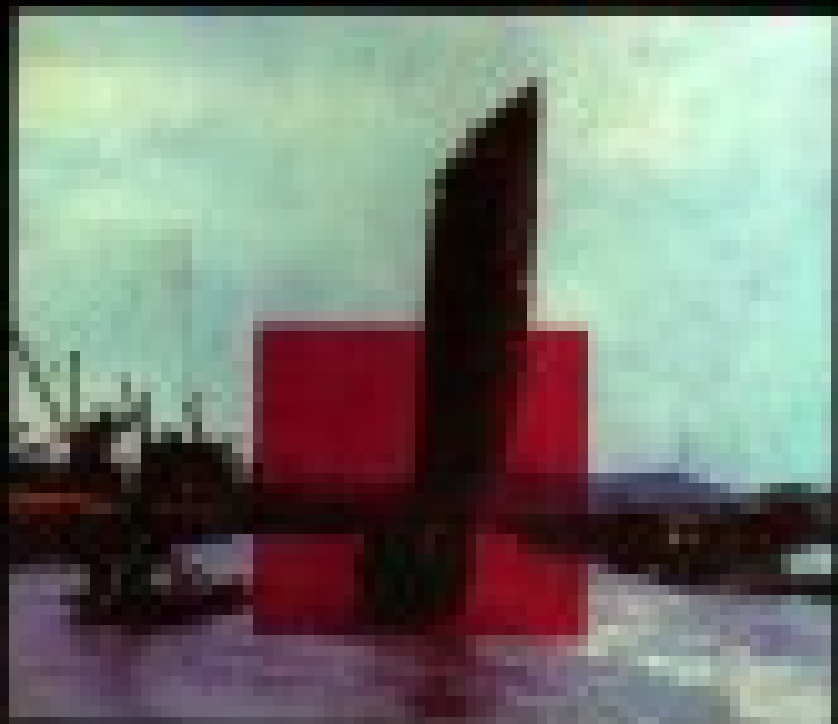


中国大百科全书

中国地理知识丛书

ZHONG GUO
DAYUNHE

中国大运河



ZHONG GUO DAYUNHE

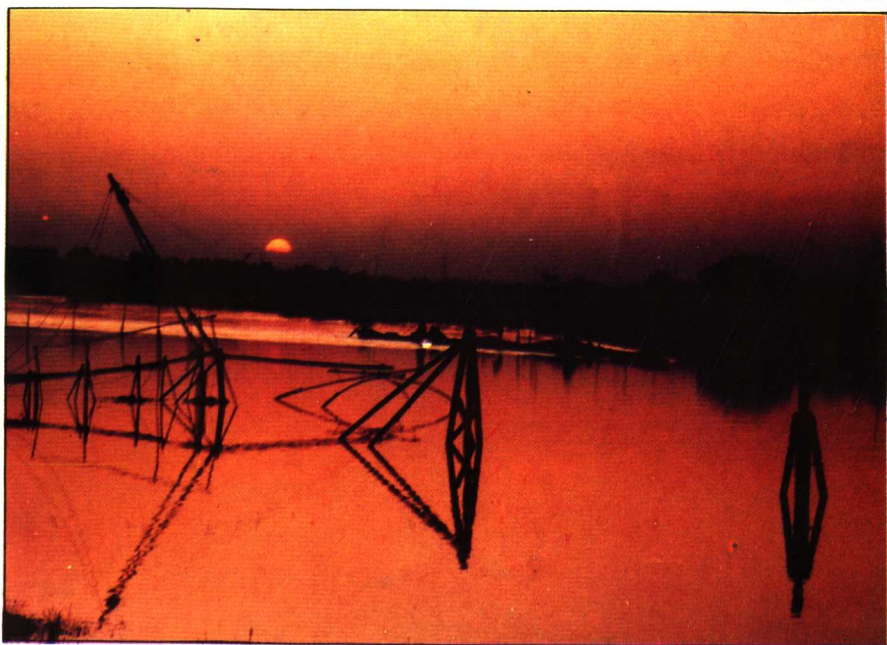
中国大运河

● 岳国芳 著 ● 山东友谊书社

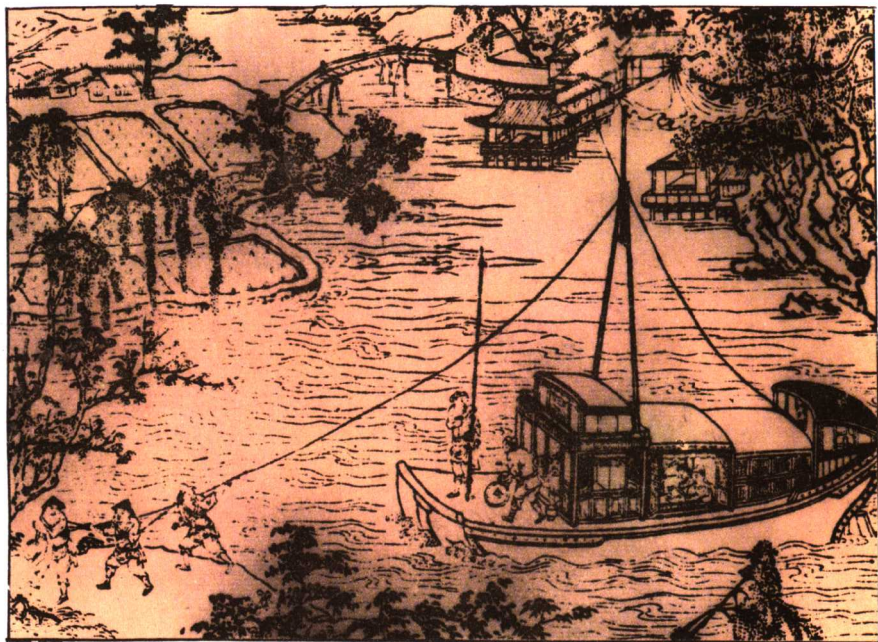
S269.5/11



繁忙的运河



运河暮色



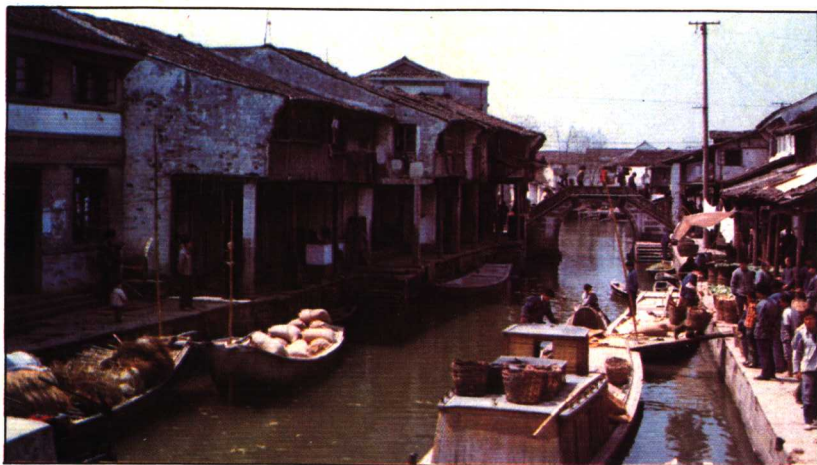
明、清时督促、检查漕运的巡漕官船

文峰塔下大运河上的扬州古渡头



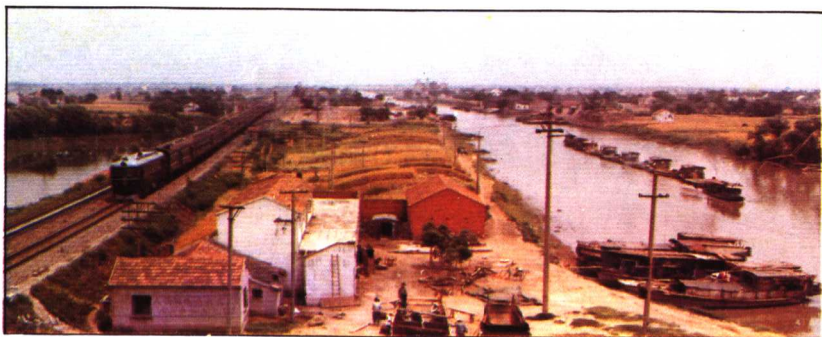


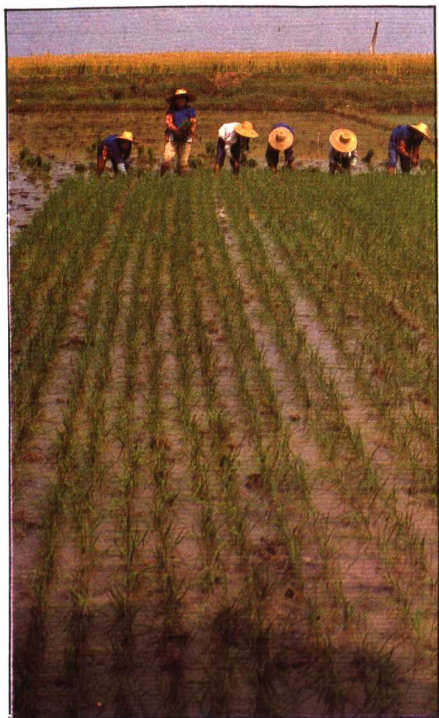
运河畔的新兴县



富有江南水乡特色的苏州水巷

大运河上的“水上列车”和津浦、京沪杭铁路的陆上列车并驾齐驱





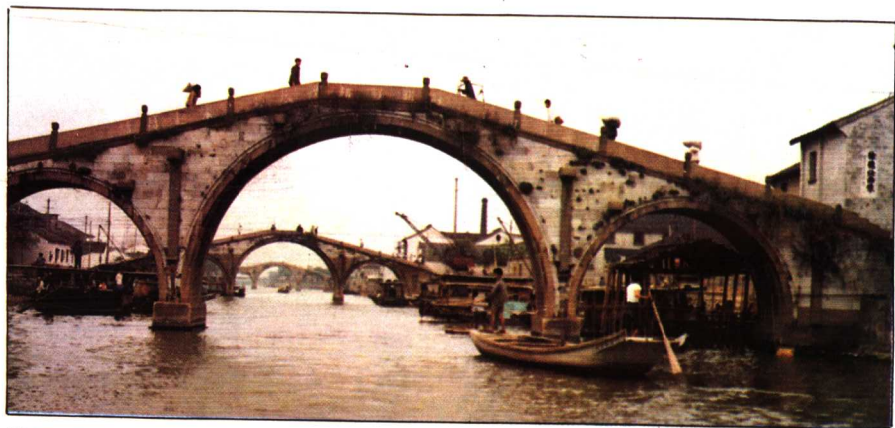
运河之畔的江南水乡稻田



江浙两省丝绸之乡运茧忙

聊城市内的山陕会馆





浙江运河上的“桥乡”（300米内有3座桥）



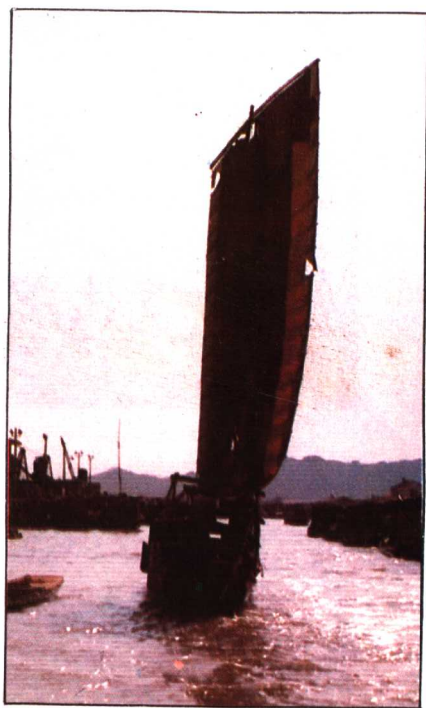
运河之畔的龙井茶茶场

京杭大运河的南端起点——杭州





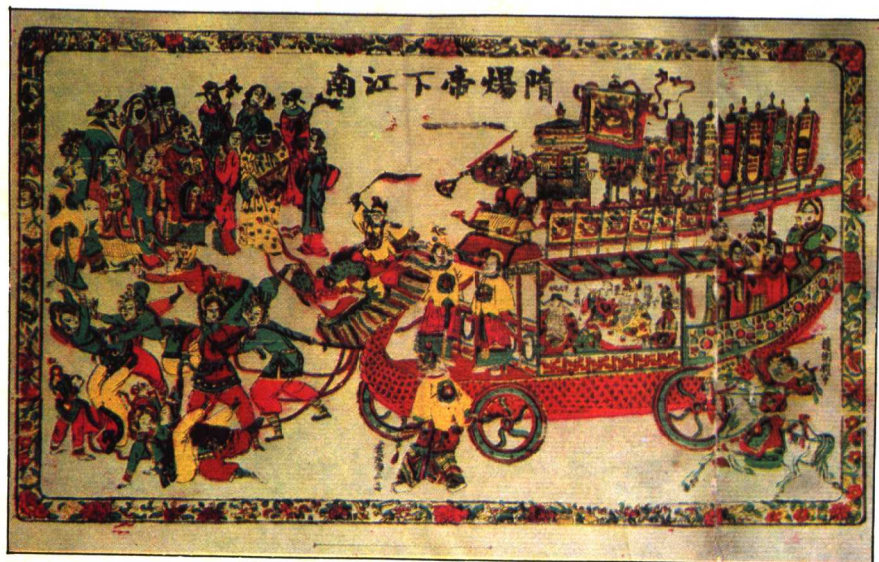
在江南运河上人们以船当车



借助八面风的运河帆船

苏北运河上的养鸭基地





隋炀帝下江南（民间木版画）

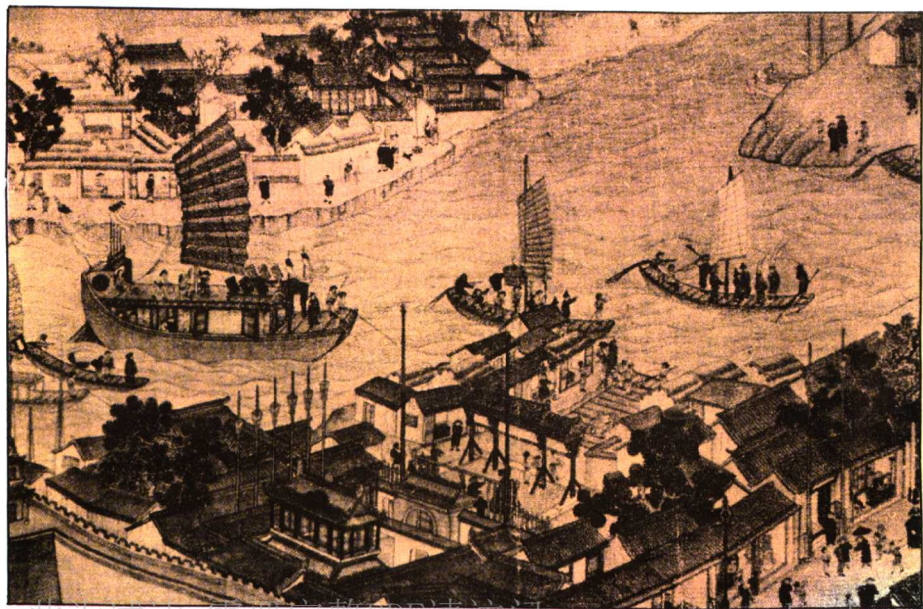
运河旅游船上的外国游客





开凿京杭大运河的元世祖忽必烈像

古代运河漕运景色（清代绘画·局部）



前 言

我了解和熟识中国大运河是由国际因素促成的。

这得从人上太空说起。原来，宇航员第一次上天，就能从人造卫星上看到地球的两大工程：其一是万里长城；其二是大运河。这当然是一则十分引人的消息。某国地理学会想以此为由，向全世界介绍这两项古代工程。只是万里长城绵延在中国北方的丛山峻岭之间，人烟稀少，难度很大；大运河则贯穿在中国东部沿海地区，富饶绚丽、交通便益。急公近利，以先报大运河为愿，在他们请求下，与我国订立共同完成一部图文并茂的运河大画册合同。但是，当大运河的文字和照片到他们手后，竟单方面撕毁合同，引起我国新闻界的愤慨，中央责成新华社负责，在他们未出版前，拿出一本高质量的大画册。为博得宣传效果，借助英国的发行网，特请英国代为出版发行。英国人听说这是出有史以来第一部大运河画册，同意合作。这样，我便参加大运河组的采访；后来又负责大画册的编辑工作，撰写了50多篇、10万多字的文章，选出200多张照片。英国人收到这些稿件后，连着说：“好，很好，好极了。”1983年出版，成为国际上的畅销书，一版再版，并被列为大英博物馆的优秀藏书。不久，国内许多报刊大量报道，中央电视台更作了“话说运河”的专题报道，世界许多倾慕者闻风而来。

大运河采访是相当紧张的，我沿着京杭大运河和隋朝大运河线路上下两次，有机会翻阅沿河各省市、地区、县收藏的大量古代地方志以及有关的古今书刊，还同重要地区、县的水利和运河专家、负责人座谈；尤其难得的是在上海得到大运河权威人士、中国地理学会正副会长谭其骧、邹逸麟氏的热情指导和帮助。编辑过程，又得到水利部、交通部、北京图书馆、故宫博物院的多方面支持。特在此致以诚挚的谢意。

在人类最古最长的大运河采访，始终有一股炽热的民族自豪感和荣誉感踊跃在心间。那迷人的风光、忙碌的航运、兴旺的工农商业区、众多的名胜古迹、丰隆的物产、南北殊异的风情，真使人流连忘返。如果作为一个有心人，去深入把握大运河蕴蓄的内涵，会体察到开河选择的地段和线路高瞻远瞩的超人水平；会感触到在不等海拔的地段建设一条等高线河道的难度；会兴叹恢宏的工程规模和超前的施工技术；会信服她在历史上起的大范围作用；会情不自禁地为她发出赞美之声。当然，她也是历代帝王手中的一条“龙缰”，是巩固王朝统治，压榨百姓、满足统治者需要的御用渠道，当漕运与百姓利益发生矛盾时，皇帝总以维护他们的利益为重。在这方面应以历史唯物主义的观点来加以分析，不能要求封建帝王具有社会主义的思想。

大运河是一项改造祖国河山的伟岸创举。在我国富庶的东部沿海地区，自古只有从西往东流动的横向河流，却缺少一条纵贯南北的大河，以致水运占主导地位的古代，我国黄河流域发达的生产技术，昌明的科学文化，多是横向的中下游交融，难以向北方和南方传播，影响到我国古代文明的均衡发展。我们的祖先为改造这个地理上的缺陷，不惜一代接一代，持续千

年，开凿出南北纵向的人工长河。如今，站在苏北和江南运河岸边，看着望不到头的南来北往船舶，怎能不心潮澎湃，激动万分。目前就这两段运河的货运量一年已达1.2亿吨，是仅次于长江居全国内航的第二位；等于4条津浦铁路的货运量。纵观世界所有的古代工程都随人间沧桑之变，成为历史的陈迹，保留着供旅游、考证、鉴赏的价值。唯有大运河，虽几经兴衰，苍劲依然，游刃有余，仍以她浓酽的乳汁，哺育着祖国现代化事业。这是继黄河之后，祖先们为中华民族创下又一经济文化发展的摇篮。

我在翻阅大运河的有关史料和古今书刊后，发现全面地系统地记叙大运河成果与作用的著作寥若晨星，这与她在历史的地位不相称；大量史料中，有过份简单的、脉络不清的；也有内容相互径庭，有些问题至今尚在争论中，似有进一步考核整理的必要，近几年有不少功底深厚的人士，为她撰写文章，他们引经据典，写得精彩纷呈。我也在一些报纸刊物上写过几篇文章、发过一些照片，但多属概述或一个方面的介绍，未能很好展示大运河的价值。她不仅是一条南北水上大动脉，并且在地理、历史上，在历代王朝的政治、经济、军事、文化等方面，都曾起过重要的影响。我们应从历史发展的长河，从民族摇篮的高度，来重新审视她。为她书写一本专著的设计，竟不自量力地油然而起。作为一名趋访过大运河的新闻工作者，只不过在采访、编辑过程中，通过耳闻目濡、从书本上、从聆听运河专家权威们讨论发言中了解和熟识。缺少系统的深入细致的长年探索和研究，难免失之于浅薄。我只是仿效开河祖先们百挠和顽强奋斗的精神，来从事创作，取抛砖引玉之意。我从疏导治水的先驱大禹来探求人工开河的起源；把邳沟看作是第一

条纵向运河；把统一中国大运河的隋炀帝视为集我国开运河大成的创业者；并提出炎黄子孙引为自豪的万里长城、大运河缔造者，为何全是暴君的问题？为隋炀帝作了一点不同的评价；我还为隋炀帝开凿通济渠的线路争论作了归纳，讲述个人管窥之见，为他重开山阳渎和江南运河提出新的佐证。我认为元朝忽必烈开凿的京杭大运河是第二次集运河工程之大成；认为明朝永乐皇帝重开工程、清朝康熙等皇帝整治工程，是对完善大运河作出了贡献。进入二十世纪40年代末，新中国成立，大运河起了重大的变化，首先不再是为封建王朝进行漕运，而是在航运、灌溉、排洪、蓄水、引水、输水以及旅游等方面，发挥综合效益；其次是有全面的规划，影响运河航运最大的淮河、黄河、海河得到流域性的治理。我用较多的笔墨来描绘三个阶段大规模的整治工程的开展，治理的巨大成效，以及存在的问题。我在书中大声疾呼的是：采访中目睹京杭大运河70年代初以来北段严重的干旱，河道经常干涸。这是由于华北大平原水荒造成的，在这块干渴的原野上，许多河流、湖泊、水库常年缺水、无水，连作为水源的黄河也存在断流的危险；城市、工厂、农业区大量抽用深层地下水，使这里的地下水位急剧下降，有的地方已出现地面洼陷现象。建设中的南水北调工程应当加速施工进度，正可以和重开京杭大运河工程结合起来，运用祖先们开凿的人工长河，肩负起南水北调的历史使命。使这个人工摇篮，在古代文明起过伟大影响之后，再为祖国的现代文明增添彩虹般的光灿。

第二次世界大战后，全世界兴起运河热，许多国家在极力开拓运河的各方面功能，作为强有力的手段，来改造环境，发展交通、促进生产、美化生活。有些以运河为骨干，把全国主要的天然河流串连起来，形成遍布城乡的水运网，有些已把运

河作为城市、工业区建设的重要条件；有些利用运河建造空前巨大而经济的灌溉体系；日本和多米尼亚正在筹建洋际运河，进一步改造大洋之间运输条件。世界上40年代中期以来开出的上百条运河，已把水上运输推向一个崭新局面。其中德意志联邦共和国开出20多条运河，运输量相当全国水运总量的二分之一，1公里的运输效率比铁路高3.6倍，比公路高20倍，而运费只相当陆上的百分之三十至四十。世界各国都推崇我们是运河的故乡，但我国的运河和内河航运据专家评议，已比世界先进国家落后50年，我国举世闻名的京杭大运河也只南半段全年通航，这和我辽阔疆域相比，实在太少了，应当奋起急进，不能让运河的创造，也和我国发明火药、指南针、印刷术那样，远远落在世界后边。我国河流众多，年径流量据世界第三位，条件优越，我国的水利和运河专家作出多项全国性运河网的设想。我认为有两个方案是比较切合实际的。不过在北方兴建运河网，多数还得依靠南水北调解决水源问题。

我虽是水利和内河航运方面的门外汉，写工程技术方面书是会贻笑大方的，但如果侧重于书写开凿大运河的意义和影响，还是有试一试的勇气的；更重要的是我想把采访中大运河赋予我的民族自豪感、爱国情传播给读者，尤其是年轻的读者。我把它作为写中国大运河的出发点。

岳国芳

1989年10月

目 录

前言	1
一、大运河纵览	1
(一) 大运河渊源流长	2
(二) 大运河的统一	4
(三) 大运河的东移	6
(四) 大运河的盛衰、复甦	12
(五) 大运河重放光彩	15
二、古运河史话	17
(一) 开河先驱——大禹	18
(二) 四条最早的纵向古运河，联系五大河系	23
1. 第一条——邳沟	26
2. 第二条——鸿沟	29
3. 第三条——曹魏运河	31
4. 第四条——江南破岗渚	35
三、秦朝运河	37
(一) 郑国运河	37
(二) 灵渠	39
(三) 都江堰	43
(四) 其他	45