

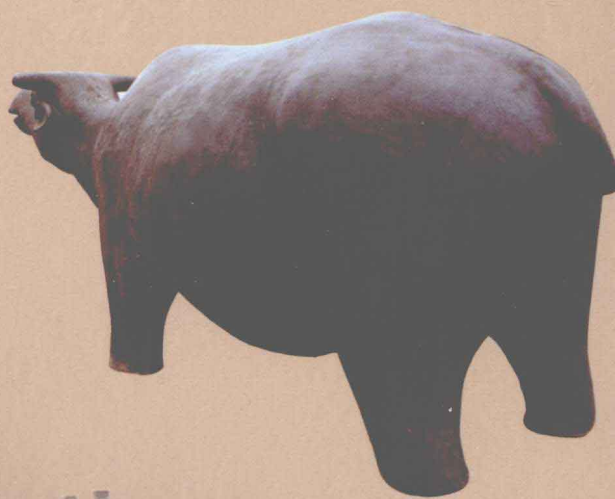
在画页上挽留的文明流逝 在风物中驻足的省思之旅

正在消失的 ——中国古文明—— 古河渠

VANISHING CHINESE
ANCIENT CIVILIZATION

何 力◎编著

拯救消失文明
国家工程
图文全纪录



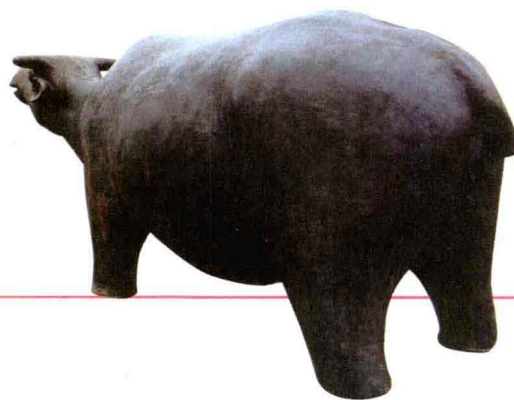
国家行政学院出版社



VANISHING CHINESE
ANCIENT CIVILIZATION

正在消失的 中国古文明 古河渠

何 力◎编著



国家行政学院出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

古河渠 / 何力编著. — 北京: 国家行政学院出版社, 2012.5

(正在消失的中国古文明)

ISBN 978-7-5150-0370-2

I . ①古… II . ①何… III . ①渡口-文化遗址-介绍-中国
IV . ①K878.4

中国版本图书馆CIP数据核字 (2012) 第116838号

书 名 正在消失的中国古文明: 古河渠

作 者 何力

责任编辑 任 燕

出版发行 国家行政学院出版社

(北京市海淀区长春桥路6号100089)

电 话 (010) 68920640 68929037

编 辑 部 (010) 68929095

经 销 北京时代华语图书股份有限公司 (010) 83670231

印 刷 北京海纳百川旭彩印务有限公司

版 次 2012年7月北京第1版

印 次 2012年7月北京第1次印刷

开 本 787毫米×1092毫米 16开

印 张 13.5

字 数 150千字

书 号 ISBN 978-7-5150-0370-2 / K · 014

定 价 29.80元

foreword 前言

我国地势西高东低，西部有辽阔的高原和巍峨的高山，东部是低平广阔的平原。我国境内的主要河流如长江、黄河、淮河、钱塘江、珠江等，或者发源于西部高原，或者源自中部山地，都是浩浩荡荡由西向东奔流，穿过东部平原，注入大海。这些河流，分别蜿蜒在我国的北部、中部和南部，使得东西之间的水上交通比较方便。但是，由于缺乏南北方向的大河，就妨碍了南方和北方之间的水上交通。

不过，我国的主要大河虽然都是西东走向，它们还有不少南北流向的支流。而且不同大河的支流之间，如黄河支流与淮河支流之间，淮河支流与长江支流之间，长江支流与珠江支流之间往往相距不远。这些大河的中下游地区是广阔平坦的冲积平原，湖泊众多，稍作改造和连缀便可形成人工河道。从大禹治水而来的战天斗地的治水精神激励着华夏儿女利用这样的自然条件开凿沟渠运河，利用人工河流发展水路交通。这些古渠运河大都是南北走向，可谓是大江滚滚东流去，运河穿凿南北来。

水路交通比陆路承载力更大，速度较快而且平稳。从邗沟到京杭大运河，运河交通的意义和最主要使命就是运粮，运河就是运粮之水，运粮的水路就是当时的公路铁路，也许只有对于粮食的需求才会让人掘平地成沟渠，引水运输。南北大运河加强了封建王朝对东南地区的统治，运河遂成为国家的重要经济命脉和维系国家大一统的政治纽带。运河不仅给京城带去了漕粮，数不尽的运河船，更给两岸带来了繁荣，发展起犹如繁星般的沿岸都市，进而延伸出了丰富多彩的运河文化。运河兴废在古代更成为国家盛衰的标志：国运兴，运河通；祸乱多，运河塞。

山川阻隔割断了陆路交通，给人们的活动造成了困难，自古就有“隔山不算远，隔水不算近”、“宁隔千山，不隔一水”之说。山川在割断陆路交通的同时，也给渡口和桥梁的发展提供了广阔的空间，孕育了古代发达的津梁文化。渡口和桥梁虽然和水有关，但说起来却是陆路交通的附属设施，是古代陆路交通在江河上的自然延伸。渡口和桥梁



■ 运河



■ 长江三峡古栈道遗迹（重庆市）

处于水陆两套空间系统的交会点上，陆路交通线和河流交叉，渡口和桥梁应运而生，桥梁如蛟龙卧波横贯在大江小溪上，渡口上舟船往来如梭。也正是这些渡口和桥梁沟通了河流两岸的往来，使得那些原本为水路所切断的交通重新顺畅起来，风雨无阻。水运顺河而行舟，而津梁却是跨河行进的，一个平行一个交叉，共同编织起古代的交通网络。

随着时光的流逝的，如今，早已不再运输漕粮的运河已大半干涸淤塞。古老的津梁已让位于现代化的桥梁，古代的桥梁像一个饱经风霜的老人，已经风雨飘摇，再也不能承受起沉重的负荷。渡口处喧嚣的人群和舟子们嘹亮的号子已渐渐平静远去，现代化的交通已经使这些古老的津梁、运河逐渐走进历史，人们已经对这些正在消失的和行将消失的古代运河、津梁漠然不见。桥上飞驰而去的驿马，渡口穿梭往来的渡船似流星般划过天空。悄然消逝的运河曾经静静流淌着，曾经承载历史，承载着南北水上交通的重任，承载着运往京城的一

船船漕粮。这些古老的运河、津梁穿越历史，跨越时空，把古代交通中的水上世界展现给世人，它们与陆路交通、海上交通一起见证着我们这个有着五千年文明史的民族沧桑巨变。



第一章 早期的古渠与古运河

第一节 江淮纽带古邳沟 002

邳沟又名邳江、邳溟沟、渠水、中渎水，长约一百五十千米，是我国也是世界上有确切穿凿纪年的第一条大型运河。

第二节 楚河汉界古鸿沟 007

鸿沟将钱塘江、太湖、长江、淮水、黄河水道由水运紧密地联系在一起，对战国时期魏国乃至整个黄河流域的政治、军事、经济的发展起着不容忽视的作用。

第三节 翻山越岭秦凿渠 011

灵渠主要由分水工程、南渠、北渠三部分组成。分水工程呈“J”形，似木工的曲尺，角尖对着海洋河的上游。南渠可分上下两段，上段自小天平向西北走向，到兴安县北，接始安水。北渠在湘江的北部，是指从大天平向右过北陡，直至汇入湘江的人工河段。

第四节 千帆往还两都水——两汉时期的漕河 017

漕渠的通航能力很高，它一直是西汉中后期东粮西运的主要渠道。西汉灭亡后，漕渠因年久失修而逐渐湮废。东汉对汴河的治理主要包括改造渠口和筑堤、浚渠等。

第五节 凿渠河北连诸水 021

东汉末年，曹操出于政治军事的需要，先后凿成白沟、平虏、泉州、新河、利漕等五条运河，把河北诸水连缀了起来。前四渠是出于军事需要，利漕渠则是出于政治需要。



第二章 京杭运河传千古

第一节 南北通途连五水

029

隋朝的大运河，史称南北大运河。分为五段：永济渠、通济渠、山阳渎、江南河和广通渠。运河水面宽30~70米，长约二千七百多千米，是世界上最伟大的工程之一。

第二节 隋炀运河李唐利

036

唐代的大运河主要是连接扬州与洛阳的通济渠以及山阳渎。它们把长江、淮河、黄河、渭河连在一起，东起扬州、西至长安，长达一二千千米。

第三节 赵宋之世修渠忙

039

北宋的汴河基本上继承了隋唐时代的通济渠。广济河前身是唐朝开的湛渠，因河宽五丈左右，又称五丈河。金水河是北宋初年新凿的一条河道，惠民河是北宋时期仅次于汴河的重要河流。

第四节 截弯取直定型来

043

通惠河这一名称也是忽必烈给起的，含有漕运畅通的意思。郭守敬选定的引水路线因地制宜，极其科学地利用了水源和地形条件，解决了金代开挖闸河时所不能解决的沙多、水少、流急的难题。

第五节 豪华寂寞总关情

046

明代利用南北大运河北运南粮，并设漕运总督主管，运河的航道与元代基本相同。清代疏浚山东省境内的大运河，注重江苏省境内大运河的安全通航，特别保护里运河的堤防。



第三章 沿京杭运河前行

第一节 通惠河

052

元代通惠河的起点是大都城内的积水潭。明代永乐初年以后，通惠河的起点移到北京东便门外的大通桥。清代康熙年间曾经引大通桥漕船直达朝阳、东直等门，但后来仍以大通桥为漕运终点。

第二节 北运河 062

北运河从通州到天津，全长186千米。它流贯河北平原北部，至天津注入海河。其上游为温榆河，源于军都山南麓，自西北而东南，至通县与通惠河相汇合后始称北运河。

第三节 南运河 067

南运河从天津向南，到山东临清，全长四百多千米。它流经河北平原的中部和南部，西倚太行山，东临渤海湾。

第四节 鲁运河 077

鲁运河又称山东运河，其河道从河北与山东两省交界处的临清，到山东与江苏两省交界处的台儿庄，全长483千米，因纵贯山东省境内，所以叫做鲁运河。

第五节 中运河 087

中运河全长186千米，是一条流贯于鲁中南低山丘陵南侧苏北平原上的人工河道。

第六节 里运河 091

大河北起淮阴南到瓜洲的这一段又称为里运河，全长197千米。它是京杭运河中能长期保持航运通畅的河段之一，今天更是鲁南、苏北及淮南与上海、常州等地商品交流与交通运输的重要通道。

第七节 江南运河 104

江南运河，又称江南河，是中国京杭运河在长江以南的一段，是京杭运河运输最繁忙的航道。江南人民俗称江南运河为“官河”或“官塘”。



第四章 消失的古代津梁

第一节 无形的渡，有形的梁 130

津梁最初的意义就在于沟通两岸交通，便于河流两岸都市的交流，桥梁和渡口是两岸联系不可或缺的纽带。古渡口和桥梁除了具有军事意义外，还是社交聚集的场所。有的还建有仓储设施，筑仓聚粮，供漕运和转运粮食之用。

第二节 津渡浮梁连江河 139

黄河是北方地区最为重要的河流，因而黄河渡口见于文献上的也就比较多，其中以黄河第一津孟津古渡为代表。长江地区由于开发比较晚，见于文献的津渡比较少。但随着南方地区的开发，长江上的渡口也越来越多。如著名渡口有扬子津渡。

第三节 丝绸之路古渡多 150

河州段黄河上有两个著名的渡口：上渡是临津关渡，下渡是凤林关渡口。兰州附近著名的古渡口有两个：一个是金城渡口；另一个是金城津。在南方丝路交通历史上，最为著名的是拉纤渡、龙街渡和大渡口（今攀枝花市）。

第四节 彩练飞舞古桥梁 158

中国古代的桥梁千姿百态，总的说来有拱桥、梁桥、浮桥和索桥等四大类型。“秦梁汉柱”古梁桥，如渭水三桥、闽中桥梁等。具有中国文化特色的石拱桥，如赵州桥、卢沟桥等。更有让人心旌摇荡的索桥，以及遮风避雨的风雨桥。

第五节 造舟为梁古浮桥 182

浮桥结合了桥梁和舟渡的特点，采用联舟、系索、锚碇的修建方法，其长度可长可短，因此浮桥多集中在黄河流域和长江流域等水面宽深、水流量大，在古代技术解决不了或若造桥既费财力又效益不高的地方。

第六节 渡梁趣话 192

人类最原始的渡水工具有葫芦、皮囊和筏，这些原始渡具至今仍在一些少数民族中使用，可是它们都还不适应人类频繁往来的需要。独木舟一直是先秦水上工具的主流。两汉时期木板船的迅速发展取代了独木舟的发展势头，此外还有皮筏子等。

第一章 早期的古渠 与古运河

陡门
陡门是吴淞江
上的一座石闸，
为吴淞江与
黄浦江的分水
口。相传为
明代所建，
全长约二
百三十米，
现存完好的
有十五座，
北岸二座。



我国的运河有着悠久的历史。据文献记载，早在商朝末年，一条规模可观的运河——泰伯渎就已经出现在东方大地上。传说周太王的长子泰伯为了将王位继承权让给弟弟季历，于是离开中原，来到太湖流域，创立了吴国。为了造福当地人民，泰伯主持开凿了一条运河，后人称之为泰伯渎。

先秦时期留下名字的古渠和运河并不多，著名的有邗沟、鸿沟、衡水、胥溪；秦汉时期著名的有灵渠、漕渠、阳渠、漕直渠、荥阳漕渠、狼汤渠、汴渠；魏晋南北朝时期有白沟、平虏渠、贾侯渠、邓艾渠、淮阳渠、百尺渠和新渠、富寿、游陂三渠等。隋以前开凿的古渠中以邗沟和灵渠的影响最为深远，至今仍发挥着作用。

第一节 江淮纽带古邗沟

春秋时期，战乱频繁，为发展交通、运兵运粮，各个诸侯国纷纷开凿运河，于是迎来了运河开凿史上第一个黄金时代。位于长江中游的楚国，在庄王时期（公元前613～前590年），在宰相孙叔敖的主持下，最早开挖了两条运河。一条是扬水，在郢都（今湖北江陵西北）附近，南通长江，北接汉水，把长江中游干流与其右岸支流汉水连接起来。另一条是淝水，南连施水，经过今合肥入巢湖，接栅水入江，把长江与淮河连接了起来。此外，在今天江苏徐州一带的徐国偃王也开了一条运河，但规模并不大，只是沟通了紧邻淮河两条支流——沙水和汝水的陈国和蔡国。这几条古运河很早就湮没了，今天已难于查考它们的具体位置。



■ 江苏扬州，古邗沟石碑

在春秋时期各个诸侯国开凿的运河中，吴国开凿的邗沟最为有名，在历史上有深远的影响。邗沟又名邗江、邗溟沟、渠水、中渚水，长约150千米，是我国也是世界上有确切穿凿纪年的第一条大型运河。

春秋末年，吴国阖闾、夫差父子相继为王。当时吴国拥有今日废黄河以南至浙江嘉兴、湖州之地。这时太湖流域已经得到了初步开发，吴国又有伍子胥、孙武等名将相襄助，国力逐渐强大，开始对外征战。它首先对其南边的越国和西边的楚国发动战争。为了便于运兵和运粮，公元前6世纪末至公元前5世纪初，吴国在太湖流域陆续凿成四条运河以



通江海，即所谓“通渠三江五湖”。一条叫胥浦，北起太湖东面，南到杭州湾，大约是利用太湖泄水道疏通而成，以服务于对越（古越国）战争的需要。另一条叫胥溪，相传自太湖向西，路线大约经过今荆溪、水阳江及丹阳、石臼诸湖区，至今芜湖附近入江，是沟通太湖、长江间的运河，以便于吴国军队向西进入楚境。《汉书·地理志》里提到的中江可能就是原来的胥溪。还有一条从今天的苏州北上至无锡以西，在今常州以北入长江，便于吴军骚扰长江下游的楚地。吴军经常利用后两条运河，或向西骚扰楚境，或向北骚扰楚国，待楚国军队疲于奔命之后即出动大军伐楚。另外还有一条通长江的运河叫做“百尺渎”，其所在位置不详。

这些运河的穿凿，在吴对越、楚的战争中发挥了巨大的作用。经此两战后，楚国一蹶不振，越国也臣服于吴。这些运河不仅促进了区域性



■ 无锡古运河

的统一，而且为后来的江南运河奠定了初步基础。

吴王夫差打败越国和楚国以后，企图进一步讨伐北方的齐、晋二国，称霸中原。但是，由于吴国的主要军事力量是水军，要想率师北上，却因为水道迂回曲折尚无径达之路，难以发挥其军事优势。吴国于是筑邗城、穿邗沟，以服务于用兵北方的需要。

周敬王三十四年（公元前486年），为在长江北岸建立进军北方的基地，吴王夫差下令在古邗国所在地今扬州市西北的蜀冈尾闾修建邗城。当时的长江江岸大致在今六合瓜埠、仪征胥浦、扬州湾头、江都宜陵、泰州溱潼一线。邗城的西南角即滨临长江。此外，为了便于运送军队和粮秣，夫差还下令在邗城下开凿运河，以沟通江淮二水。因为这条运河从邗城下流过，因此史称邗沟。现在扬州市北还遗留一段古邗沟的遗迹。据《水经注·淮水》记载，邗沟从邗城的西南角引进江水，屈曲经过城的东南角向东流，至今湾头镇又折向北流，从武广、陆阳两湖（两湖分别位于今高邮东部和西部）中间穿过，北入樊梁湖（今高邮北境界首湖），又折向东北，连续穿过博支湖（今宝应东南）、射阳湖（今宝应、淮安东），再折向西北，到末口（今淮安市东北五里北神堰）入淮。这样，吴国的水军就可以从长江经邗沟进入淮水，再沿淮水的支流泗水、沂水便可抵达齐国的国境。

邗沟运道并不是在平地上开凿，而是充分利用江苏中部当时存在的一些主要湖泊，用人工运河连缀而成。邗沟线路比较曲折，当时为了迁就博支湖和射阳湖，运道向东北绕了一个大弯子，经过射阳湖以后，再向西北至淮安末口入淮水，这样绕道西行，主要就是为了利用自然条件尽量缩短平地开凿人工运河的长度。邗沟是我国第一条沟通江淮两大水系的人工运河，它为后来形成的南北运河及京杭运河奠定了基础。

吴国战胜齐国之后，继续起师北征，准备攻打晋国。可是，当时晋国位于黄河的支流济水北岸，吴国虽可借道邗沟进入淮水，再沿淮水的支流泗水北上，却因此时泗水与济水并不相通，仍不能抵达济水北岸。于是吴国开荷水运道，沟通济水和泗水，以进军中原。吴国大军由江入淮，由淮入泗，溯泗水入荷水，由荷水入济水，到达济水南岸的黄池（今



河南封丘县西南），召集北方诸侯举行历史上著名的“黄池盟会”。

邗沟和荷水沟通了江、淮、泗、济诸水，对加强长江、淮河、黄河三大流域的经济、政治、文化联系，都有重要作用。

邗沟最初开通时为减少人工河道的开挖量，于樊梁湖东北折向博支湖，又转射阳湖，再西北入淮。这不仅绕行迂远，而且射阳、博支二湖面广阔，风急浪高，阻遏航船。东汉建安初年，广陵太守陈登改凿新道，这条人工河道的走向则改由樊梁湖北上至津湖，再向北过白马湖，北入淮水，省去了东北行入射阳湖的中间环节。但到了魏晋时期，又回到了原来的旧道，不能直达。



■ 邳沟遗址

■ 山东泗河

第二节 楚河汉界古鸿沟

由于楚汉相争时曾经划鸿沟为界，后来“鸿沟”一词就成了彼此隔绝、不相沟通的同义语，其实鸿沟起初是为了沟通黄、淮之水而开凿的。

鸿沟开凿于战国中期。战国七雄之一的魏国地当中原，占据今河南大部和山西南部地区。魏惠王九年（公元前361年），从安邑（今山西夏县西北）迁都于大梁（今河南开封市），并于次年开凿鸿沟。

鸿沟以大梁为中心，是沟通黄、淮两大水系的水运枢纽。这一工程经过两次大规模施



■ 河南荥阳霸王城头俯瞰黄河与鸿沟遗址

工才告完成。它开工于公元前360年，当时主要的工程是从荥泽（位于今河南原阳县北）引黄河水南下，穿过济水，注入大梁西面的圃田泽（位于今河南中牟县与郑州市之间，已淤），称为大沟。

魏惠王三十一年（公元前339年），魏国对鸿沟又作了大规模的扩展，引圃田泽水东流，把大沟运河延伸到大梁城，经过大梁城北郭到城东，折而南行，注入沙水，利用了一段沙水河道至于陈（今河南淮阳县）北，再向南与淮水重要支流颍水会合。这段从大梁到颍水之间的运河，史称鸿沟，又名沙河水道。鸿沟沟通了宋、郑、陈、蔡、曹、卫诸国之间的水运。鸿沟从大梁南下时，一路上又沟通了淮河的另一批支流，如丹水（汴河上游）、睢水（已淤）、洧（今浍水）等。

鸿沟凿成后，引来了丰富的黄河水，不仅鸿沟本身成为航运枢纽，而且丹水、睢水、洧、颍水等也因为补充了水量，航道比较畅通了，内河航运有很大的发展。魏襄王七年（公元前312年），楚国赠送一批魏国需要的物资，其中除500万支箭杆外，还有300艘船只。赠箭、赠船分别反映当时魏国在战争和航运两方面，对这些物资的需要都在增加。鸿沟水系不仅改善了魏国的水上交通，而且可以灌溉农田，促进了魏国农业