

中国的运河



史念海 著
陕西人民出版社

中国的运河

史念海 著
陕西人民出版社

中国的运河

史念海 著

陕西人民出版社出版

(西安北大街131号)

新华书店经销 陕建总公司印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 11.375印张 5插页 250千字

1988年4月第1版 1988年4月第1次印刷

印数：1—1500

ISBN 7-224-00000-4/K·13

定价：7.00元

2007/09

序

《中国的运河》这部书本是我的旧作。建国初年，有些同志主张重印出版。当时别有任务，无暇从事修订，因而就搁置起来。近年一些有关的著作，间或引用这本拙著中的论点，有的就利用这本拙著中的资料。这样不以覆瓿相视，看来还有重印的必要。

既是早岁的旧作，自须多加修订。这些年来，一直从事历史地理学的研究，不时接触到运河的问题，正可借此补正。又由于运河的研究已渐为世所重，有关的撰述时有所闻，发微探幽，皆见功力，如能随处采撷，就可略减瑕疵。这都有助于修订的工作。

以前，一些同志不时有所询及：当年撰写这样一本著作，动机何在？这里不妨略作说明：

这事得从历史地理学和沿革地理学的关系说起。历史地理学是一个有悠久渊源的学科。可是长期却被称为沿革地理学，历史地理学这个名称是晚近才普遍使用的。这两个不同的名称是有相当明显的区别的。作为沿革地理学就容易引起这样的问题：其一，沿革地理学的研究是以探索地理的建置沿革为主，如何能够说明历史时期地理现象的变迁？其二，沿革地理学

如何能够为世所用？抗日战争时期，我就曾经有过这样的疑问。核实而言，沿革地理学是难以完全说明历史时期地理现象的若干变迁的，也不易解释和地理有关的若干历史事实。至于为世所用的问题，不能说沿革地理学就不可能为世所用，即使能够为世所用，究竟不是十分广泛的。建国以来，经过同志们的共同努力，逐渐明确了沿革地理学只是历史地理学的一个部分，而历史地理学则是研究历史时期的地理的学科。地理现象是经常在变迁着，这样的变迁对于人的从事生产及其他活动必然会发生相应的影响。人是能够利用自然和改造自然的。这样的利用和改造又会反过来影响自然，促成地理现象的新的变迁。这样互为影响，永无休止，其间具有各种相应的规律。历史地理学正是要探求这样的变迁、影响及其有关的规律，使人能够更多更好地利用自然和改造自然。这样的要求就不是沿革地理学所能够完全完成的。抗日战争时期，在这一方面，似乎还未曾达到这样的境界。那时，我所能探索到的，也只有下列这两点：其一，沿革地理学诚然在历史地理学中居有一定的地位，从事历史地理学的研究却不应仅限于沿革地理学的范围。如何才能超出这样的局限？由于当时对于历史地理学的学科性质和有关的范畴尚未有明确的论定，还难说得具体。好在已经注意到事物的变化，应该据以说明变化的缘由及其过程和影响。这样就可以稍稍轶出沿革地

理学的旧规。其二，我逐渐体会到象历史地理学这样一门学科不仅应该为世所用，而且还应该争取能够应用到更多的方面。一门学科如果不能为世所用，那它是否能够长期存在下去，就成了问题了。历史上曾经有过若干绝学，最后终于泯灭无闻。沦为绝学自各有其因素，不能为世所用可能是其中一个重要原因。

有了这样一些设想，就企图作出较为具体的运用。当时我和顾颉刚先生皆寓居北碚，近在比邻。我向顾先生谈到这样的设想，承他赞许和鼓励，我就从事对于运河的研究。《中国的运河》这样的书名，也是承他指定的，书稿写成之后，并承他过目和安排付印。今修订出版此书，而先生已归道山，请益无从，念及嘉陵江畔追随杖履的情景，泫然无已！

当时，既然有这样的设想，研究运河自然就不能限于探索各条运河的沿革，但还是由史学着眼和立论。固然也曾试图说明事物变化的缘由及其过程和影响，却往往是偏重于社会和人为了方面，自然的因素就显得少些。这些年来从事野外考察，也感到应该有所增补，这样就不免要有更多的改动，不是局部的修订所可了事的，拾遗补阙，只好稍待来日。

历史地理学诚然要为世所用，但当时从事运河的研究，却是难于希冀能够实现这样的奢望。当时，抗日战争已进行到紧要关头，历史上能够兴修运河的地区，绝大部分都已沦陷。而且在那样的社会，要想兴

修运河，那真是缘木求鱼，谈何容易！如果说为世所用，那要等待到建国以后。实际上，正是在建国以后才能把整治旧运河和开凿新运河的工作提到建设的日程上来。

建国以后，我能够有一些机缘看到前代运河的遗迹和京杭运河得到整治后的现况，使我感到鼓舞。我曾在山东定陶和巨野之间考察菏水原来流经的地区，在河南淇县和浚县访问曹操为修凿白沟而堵塞淇水入白沟的枋头，也曾在关中平原探索汉唐漕渠的故道，在河南安徽一些县市访求隋唐运河的遗迹，在洛阳市区欣赏唐代含嘉仓的规模，在开封城中寻觅张择端《清明上河图》所描绘的汴河桥梁的旧址，在通州市外了解通惠河和潞河会合的水口。每到一处，都可以想见前代劳动人民卓越的成就。我也曾辗转往来于太湖周围各处，在江苏高淳东坝考察了传说是伍子胥所开的渠道，在杭州市南寻求江南运河与钱塘江交会的地方。我还曾循嘉兴附近的运河，达到苏州的葑门，看到运河中的船只交错往来，略无阻碍；片片白帆高擎船上，络绎不绝，极目远望，了不见端倪。我还曾畅游江淮之间，得见高邮以南已经展宽的运河新姿，循河上下，碧水长天不见涯际；由汽轮拖带的长队木船，先后逶迤，破浪前进，宛如渡海蛟龙，迅即远去，不可复睹。由此，我深深感到，正是在社会主义社会，运河才能发挥出更大的作用，于是，更增加了修订这

本拙著的勇气。

当前，举国上下同心同德振兴中华，四化建设更是日新月异，捷报频传，运河的开拓兴建也是其中的重要一端。就在前几天，更传来了京杭运河高邮县至临城段拓宽疏浚工程竣工的喜讯，从事研究运河的人听到这样的信息，怎能按捺下去喜悦的心情！这本拙著如果能够对四化建设略尽一点添砖添瓦的微力，也是恭逢盛世的一点心愿！

念海记

1985年除夕

目 录

序

- 第一章 远古时期自然水道的利用**…………… (1)
- 水道交通的便利 (1) ——三代时期的交通 (2) ——周人的封国 (3) 春秋时期水道的利用 (4) ——《禹贡》中交通网的设计 (7)
- 第二章 先秦时期运河的开凿及其影响**…………… (11)
- 运河的萌芽 (11) ——最早的运河 (12) ——伍子胥所开凿的运河 (15) ——三江五湖间的运河 (17) ——夫差开邗沟 (22) ——商鲁之间的菏水 (29) ——淄济之间和成都城中的运河 (34) ——鸿沟系统的开凿 (38) ——鸿沟系统中的各运河 (40) ——鸿沟开凿的时期 (49) ——经济都会的兴起 (53) ——运河对于文化的沟通 (61) ——统一的形成 (63)
- 第三章 秦汉时期对于漕运网的整理**…………… (65)
- 政治中心地和经济中心地 (65) ——秦时的都城 (66) ——漕运的需要 (67) ——经济中心地的诱惑力 (69) ——汉初的漕运 (70) ——鸿沟运输的萧条 (71) ——运河初次的厄运 (73) ——经济都会的萧条 (74) ——漕运的增加 (74) ——渭水南侧漕渠的开凿 (75) ——褒斜道的试凿和失败 (82) ——南阳附近的运河 (83) ——鸿沟的破坏和整理 (86) ——东

汉的汴渠（88）——阳渠（89）——灵渠（90）——太行山东的大白渠水（95）——邗沟的初次改道（101）

第四章 东汉以后漕运网的破坏与补缀 ……………（104）

东汉末叶的大乱（104）——汴渠故道的整理（105）——曹操开白沟（106）——平虏渠和泉州渠（109）——潞水濡水间的运河（115）——利漕渠（116）——邳县的繁荣（117）——贾侯渠、讨虏渠、广漕渠（119）——汴渠的复通（121）——杜预凿扬口（123）——纵贯南北运河的完成（130）——破冈渚和京口运道的开凿（131）——陕县决河注洛的运河（134）——中原运河的湮塞（137）——桓温凿巨野泽东的水道（137）——引洧水所开的运河（140）——谢玄所修的青州泲（142）——刘裕重开汴渠（143）——北魏对于运河的设施（146）

第五章 隋代运河的开凿及其影响 ……………（148）

隋代开凿运河的努力（148）——广通渠（148）——山阳渚（152）——隋炀帝所开的运河（153）——通济渠（155）——邗沟（167）——江南运河（170）——永济渠（172）——丰兗渠（175）——运河的影响（175）——长安洛阳间漕运的困难（176）——扬州（181）——汴州（183）——润州（184）——魏州和幽州（186）——广通渠的延长（189）——汴河系统扩大和改良（192）——邗沟入江的水口（196）——江南运河的补缀（198）——

河北诸渠(199)——姚暹渠及其他小渠(203)——
唐代前期的漕运(204)——唐代中叶以后江南漕
粮的重要性(207)——运道的争夺(209)——杜
佑新开辟运道的计划(211)——蔡河的疏凿(212)

第六章 政治中心地的东移及运河的阻塞…………… (214)

关中萧条和国都东迁(214)——宋代建都和运河
的关系(216)——主要的运道及其疏浚(219)——
经济中心地和政治中心地的合一(224)——宋代汴
河的重要性(225)——宋代的开封(226)——汴河
水道的问题(227)——汴河改道计划及失败(228)
——整理汴口和导洛入汴(229)——清汴和浊
汴(230)——淮水和邗沟的整理(231)——遇明
河和真州(233)——惠民河(236)——广济河和
天源河(239)——黄河的运道(240)——永济渠
的演变(240)——御河上源的整理(241)——
御河所受黄河的影响(243)——以开封为中
心的运河(245)——开凿古白河和襄汉漕渠的建议
(247)——江淮间的小运河(250)——大江南岸的
小运河(254)——浙东运河的扩展(258)——河北
的小运河和陂塘(259)——中原运河的破坏(262)
——东南的运道系统(263)——金人势力下的运
河(264)——汴河的淤塞(265)

第七章 大运河的开凿及其废弛…………… (267)

运河干线的改变(267)——元代运河和黄河的关
系(269)——元初的运道(273)——济州河和
有关的运道(274)——会通河(278)——通惠

河(281)——江南运河的疏浚和整治(286)——
大运河的完成(287)——元代运河各段的名称
(287)——河运与海运(288)——海运(290)
——胶莱运河(292)——贾鲁河(294)——贾鲁
河和朱仙镇(296)——元代大运河旁的经济都
会(297)——元明之际运河的厄运(300)——胭
脂河(305)——迁都北京后的运河(307)——会
通河的疏浚(309)——闸漕的特色(311)——陈
瑄治河(312)——通惠河的疏浚(313)——明代
运河各段的名称(314)——明人对于运河的重
视(315)——会通河的灾患(317)——徐州以
南运道的艰难(319)——徐州附近运河的改道
(321)——闸河旁的湖泊(325)——南河的整
理(329)——胶莱运河的恢复和失败(332)——蓟
运河(333)——清代运河因明之旧(334)——黄河
和淮水对于运河的影响(334)——卫河下游的问
题(338)——黄河北流和运河的阻塞(339)——惠
济河(341)——明清时期江淮之间诸小运河(342)
——明清时期大运河旁经济都会的发展(346)

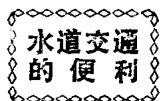
第八章 大运河的残破及恢复……………(352)

大运河阻塞的关键(352)——民国年间大运河的
残破(354)——大运河的需要(359)——大运河的
恢复(361)——一些小运河的开凿(366)——余
论(369)

附录 论济水和鸿沟……………(375)

后记……………(448)

第一章 远古时期自然水道的利用



水道交通的便利

水面上的船舶交通是要比陆地上的车辆运输经济而省力，今日固然如此，就在古代也是一样的。一苇之航，只要水力可以胜任，就能随水道所至而达到其沿岸的各处。陆地上的运输不受水道的限制，可以随意所之，这是一点长处。陆地上除开平原之外，又有许多山陵丘壑，处处都可增加运输的困难；就是在平原，车辆推挽所需的力量，到底比起同样载重的船舶大得多。所以目的地相同的地方，只要有水陆两道，人们往往会采取水道运输；即使水道所绕的路多一点，两相比较，还是水道运输要经济些。

这种极为显明的道理，就是远古时期的人类也早就知道的。远古的人类活动的范围常常喜欢在有河流经过的地方，而其发展的地区也不外乎沿河流域；倒是山岳地带成为发展的阻碍。远古的人类喜欢有河流的地方，其原因很多：有河流的地方，为冲积土壤，普遍肥沃；水中所产的鱼虾更足以吸引远古时期以渔猎为生的人类，而河流交通的便利，仍然是其中很重要的因素。近数十年来，我国发现的新石器时期文化

遗址中，绝大部分近在河流侧畔，譬如黄河支流的渭水、洛河以及汾水下游和涑水流域的遗址，就是显明的例证。现在的陇山以东的渭水下游两侧，为东西交通的大道。陇海铁路就是循着这条大道兴修的。这条大道在西安以东，沿渭水南侧；西安以西则改行北岸。现在已经发现的新石器时期文化遗址的分布，正是和这条大道在渭水南北分布的情况相符合。

三代时期的交通

现在已经发现的新石器时期的文化遗址虽遍布于全国各地，黄河流域较为繁多，尤其是黄河中游各处更是如此。直至夏、商、周三代，其民族活动的范围还是脱离不了黄河流域。说得更明白一点，这所谓黄河流域仅是指龙门以下的黄河，另外加上渭水和济水两条河流，与龙门以上的黄河毫不相关，这是因为龙门以下的黄河可以通行舟楫，而龙门以上的黄河在那时候还不能作交通上的利用。

夏、商、周三代常常迁都。迁都的原因很多，有的是因为政治的理由，有的是出于经济的原因，还有的因为突然而来的灾害的压迫。这些因素如何，暂且不必去管它，单就他们迁都的地方来说，就可以证明上面所说的话非尽虚妄。夏人本来居住在中原一带，他们为何迁来迁去，总不离黄河两岸？而商人据说原居于东方，他们迁来迁去，也迁到黄河的附近。按照旧日的说法，商人的迁都是因为黄河泛滥的灾害。说

也奇怪，黄河泛滥的灾害既然迫得商人不能安居乐业，为什么舍不得离开黄河流域，而另外去找一块新地？周人起于西方，这是毫无疑问的。由周人的辗转迁徙，更可证明水道在交通上的作用。周人最初的居住地方在泾、渭二水之间，他们的迁徙是由泾水附近迁到渭水附近，更沿着渭水向东迁徙，再到东边，就和商人发生冲突，后来索性把商人灭了。周人为什么向东迁徙而不向西迁徙？这个道理很简单，就是泾、渭二水愈往东愈能行船。至于旧日所说的周人的先世是畏惧西方戎人的压迫，才向东迁徙，那不是全面的说法。西方的戎人固然侵扰过周人，这些戎人的力量不见得比商人还大。周人既然能把商人都平灭了，难道对于这些戎人就没有办法？可见旧日那些说法，还需要再多加斟酌。当然到西周末年，周人势力衰弱，反受戎人的压迫，那另是一回事情。

夏、商、周三代的迁徙之迹如此，和夏、商、周同时的部落也有许多，或者是敌国，或者是与国，也大都在附近的地带，不出黄河流域。他们彼此间侵夺征伐的事情是常常免不了的，用兵的疆场也就都限于这一小范围。再远的国家自然也有，那另是一区域，另是一个交通系统，彼此间的交涉也就稀少了，因为交通的阻碍，他们的过往自然不至于太为频繁。



三代之中，周人势力的扩张，大于夏人和商人。周人扩张的道路

也是随水道而不同。周人居于西方，西方的地势较高。他们顺着水道向东方、东南方和东北方发展。顺着黄河向东发展，就灭了商。商灭之后，他们立刻封建起许多同宗的邦国，来治理这些地方。那时的黄河是由今日的河北入渤海，所以周人就沿着黄河而下，建立了燕国。由中原往东去，可以循济水入海，所以周人就沿着济水往东发展，在这里建立了齐国和鲁国，以及其他若干小国。由中原往东南去，是颍水和汝水，周人在这两水附近，也建立了许多国家，如著名的陈国、蔡国和许国。由这三方面的水道往上溯，雒邑（今洛阳）正是一个会合点。周公把雒邑改建为周室的东都，并不是毫无意义的举动。汉水是往南去的水道，周人对这方面也没有放松。他们沿汉水而下，建立了汉东诸国。另外在河东还有汾水和涑水，周人又溯这两水而上，建立了霍国和晋国。这几条水道的分布，正是当时的交通网。周人把握着这个交通系统，培植他们的势力，统治权是十分稳固的。后来三监反叛，淮夷作乱，周人能够很快把他们平定，正是得着当时水道的益处。

春秋时期水道的利用

春秋之世，各国的兵争逐渐频繁。这时期对于水道的大规模利用却并不多。在周初封国的时候，他们恐怕东方新征服的地方不安，所以在中原一带旧日商人的故土建立了许多重要的诸侯封国，而没有想到南方的“蠢

尔荆蛮”的楚国，后来竟会成为周室的大患。假若周室没有东迁，即使楚国强盛起来，也可以沿汉水进兵讨伐，可是东迁之后，直通楚国的水道就失去了效用。齐、晋两国是当时中原盟主，倡起尊王攘夷的口号。他们所攘的夷，除过北方的戎人外，当然是楚国了。而楚国和华夏诸侯之间的交争，也历时最为长久。楚国居于南方，当时中国的水道却偏偏往东流去，这与当时兵争的道路恰成了一个十字形。整个春秋时期，齐、晋二国为了和楚国争霸，不知打了多少次仗，彼此总是车战，根本没用过一次水军。在北方，齐、晋迭为盟主，其他小国都以强国的马首是瞻，倒没有什么大问题。齐晋两国也曾有过战争，晋国在西，齐国在东，恰巧这时候的黄河又是斜贯两国之间，由西南向东北流去，所以齐、晋两国对于黄河也没有积极的利用过。倒是秦、晋两国间的水道交通很为发达。秦、晋两国分据黄河的东、西。晋国都于绛（在今山西翼城县南），靠近汾水。秦国都于雍（在今陕西凤翔县南），距渭水不远。由渭水入黄河，再由黄河溯入汾水，正是一条极好的交通道路。历史上有名的秦、晋泛舟之役，就是沿着这条水道。此事发生于鲁僖公十三年（公元前六四七年）。这一年，晋国饥谨，秦国输粟于晋，运粮的船只自雍至绛，相继于途^①。由于这条水道稍为迂远，所以其后

^① 《左传》僖十三年。