

2006.4.5①

12928.02

中国大运河史

主
编：陈璧显

中华书局

主 编 陈璧显
副 主 编 阙龙生
执 行 编 委 吕锡生
顾吉辰

中国大运河史

中华书局

图书在版编目(CIP)数据

中国大运河史/《中国大运河史》编纂委员会编.

北京: 中华书局, 2001.6

ISBN 7-101-02976-0

I. 中… II. 中… III. 大运河-历史 IV. K928.42

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第042188号

中国大运河史

中 华 书 局 出 版 发 行

(北京丰台区太平桥西里38号 邮编: 100073)

无 锡 市 电 脑 排 版 印 刷 所 承 制

850×1168毫米·1/32·29.25印张·852.4千字

2001年9月第1版 2001年9月无锡第1次印刷

印数: 1-4000册

定价: 100.00元(精装)

ISBN 7-101-02976-0/K.1259

编委会名单

顾问:侯仁之 陈桥驿 周赤民 宗菊如

主 编:陈璧显

副主编:阙龙生

编 委(以姓氏笔划为序):

王云鹤 王立生 朱伦昌 刘茂生 吕锡生

沈青松 陈璧显 施 因 周敏炜 周祥发

顾吉辰 荣德海 黄满忠 谢菊宝 阙龙生

执行编委:吕锡生 顾吉辰

编写说明

《中国大运河史》是一部以大运河为中心,以时间为顺序,以水利航运为线索,以政治、经济、军事、文化等为内容,贯穿古今的章节体通史著作。这是继《中国太湖史》之后的又一部以江河湖泊命名的综合性通史专著,这在目前学术界,尚无先例。

为了确保《中国大运河史》撰写和出版的质量,本书在编写过程中,先后聘请了中国科学院院士、北京大学教授侯仁之,浙江大学终身教授陈桥驿,江苏省前交通厅长周赤民,中共前无锡市委宣传部长宗菊如等为学术顾问。他们在繁忙的工作中,抽出宝贵时间,对是书的编著框架、撰写内容、观点论述、资料采用、运河研究价值以及前景规划等方面,提出具体设想和新的思考点,给《中国大运河史》的顺利撰写和确保水准,作出重要贡献。

为使《中国大运河史》编撰工作的顺利开展和正常运

作,特组成了编委会如下:前中共无锡市委副书记、政协主席陈璧显,无锡教育学院党委书记阙龙生,前无锡市建委主任沈青松,锡山市市长朱伦昌,前江苏省交通厅副厅长施因,无锡市建委主任荣德海,无锡市国土局局长王云鹤,无锡市水利局长黄满忠,无锡市交通局长周敏炜,无锡市政协文史办主任王立生,新纺化纤集团董事长刘茂生,无锡市国际饭店董事长谢菊宝,前无锡市交通局史志办主任周祥发,上海师范大学教授顾吉辰,无锡教育学院教授吕锡生等 15 位同志。

该书由陈璧显任主编,负责选题、作序、审定、出版等全面工作;阙龙生任副主编,协助主编工作;吕锡生、顾吉辰任执行编委,负责日常事务及全书统稿、审定工作;其他编委成员对该书的内容、体例、编写和出版参与指导和监督。

全书一序十章,聘请大运河沿线的高等院校和科研单位有相当学术造诣的史地专家分工执笔,各人承担的具体章节如下:

序 言

陈璧显

第一章 大运河的形成及自然条件

杨达源(南京大学教授) 蒋晓伟

第二章 先秦至南北朝时期

戈春源(苏州铁道师院教授)

第三章 隋唐五代时期 曹金华(扬州大学副教授)

第四章 两宋时期 曹家齐(浙江大学博士后)

第五章 元朝时期 王 岗(北京社科院研究员)

第六章 明清时期

第一、二、三节 李志庭(浙江大学教授)

第四节 叶骁军(苏州铁道师院副教授)

第五、六、七节 戈春源

第七章 鸦片战争至辛亥革命时期 顾吉辰

第八章 民国时期 童 凯(无锡教育学院副教授)

第九章 新中国时期

第一节 阙龙生

第二、三、四、五节 严桂林(中共上海市委党校副
研究员)

第十章 新世纪大运河的展望

第一、二节 严桂林

第三、四节 吕锡生

初稿排印后,专门召开编委会就全稿进行认真的讨论和审阅;现代部分特邀江苏省交通厅前领导周赤民、施因、刘荫棠等同志进行修改补充,并又征求了苏北邵伯河道管理处徐从法、李葆华等同志的修改意见,最后由执行编委吕锡生、顾吉辰对全稿进行审定,徐兴华同志对书稿进行了文字润色和编辑加工。本书的出版,应该说是集体智慧的结晶,也是中华书局同志大力支持帮助的结果。

由于大运河是一条历史悠久、举世无双的人工运河,

不论自然环境还是人文历史,内容均极为浩博。作为大运河的儿女,有责任提笔,为这条母亲河及其流域全方位地描述出真实的历史面貌。但是,限于水平和编写时间仓促等原因,疏误在所难免,谨冀盼社会各界有识之士对本书提出宝贵意见,以期再版修正。

编 者

2001 年 2 月

编 著 体 例

一、《中国大运河史》是以大运河命名,以大运河为中心,航运为线索,时间为顺序,政治、军事、经济、文化为内容,贯串古今的综合性通史著作,撰写时力避写成航运、水利史。

二、叙述内容以马列主义、毛泽东思想为指导,以邓小平建设有中国特色的社会主义理论为依据,努力使之具有科学性、真实性,并能反映前人的文化积累和当前的学术研究成果。

三、对于学术上具有争论的问题,取一说为主,用注文形式,兼及他说。

四、史实、人名、地名、生卒年、数据、引文等,务求反复核实,准确无误。

五、叙述中凡涉及到某朝代的称谓时,一律用“朝”,不用“代”。春秋、战国称时期,五代仍称五代。

六、朝代年号后括注阿拉伯数字为公元计年,如宋太祖建隆元年(960)。历史人物生卒年亦用括注式,如朱熹(1130—1200)。生年或卒年不详者,用“?”表示;生卒年均不详者,点明约何时人,或空缺;生卒年有异说者并存,加“或”字。

七、历史人物籍贯,注明州郡府县,并括注今地名,无可考者空缺。

八、少数民族人物介绍族名。

九、引文,均采用页注式。引古代文献,写明作者、书名、卷数、篇名等。引现代人论著,写出作者、书名、页码,或刊物名称、刊期,并用阿拉伯数字表示。

十、本书主要记叙大运河沿线从古至今的历史变迁,下限定于2000年12月止。

十一、本书征引书目,均以引书先后为序。

序 言

一、大运河历史回顾：雄视百代的奇迹，千年漕运，封建王朝的生命线

中国大运河的开凿，是我国古代劳动人民利用水的伟大创举。它的出现是时代的产物、历史的必然，既体现了封建王朝中具有战略眼光和气魄的帝王意志，更是历代水利专家们的科技成就和千百万劳动人民血汗的结晶。大运河的出现促进了中国经济的发展、社会的进步和文化的繁荣。它是我国古代一项雄视百代、光耀千秋的伟大工程。

大运河的开凿和改造，缘于人类对水资源的认识和利用的不断深化。水是生命的起源，万物仗之以生存，文明赖之以进步。但是，人们对水的认识和利用有一个由浅入深的过程。治水是古代东方人的第一件大事，不论是尼罗河畔的法老，还是华夏大地上的帝王，都有着治水定天下的历史。夏王朝是华夏民族进入文明社会的开端，传说禹疏九州，顺水之性，消弥洪灾，揭开了中华文明新的一页。到了春秋战国时期，人们通过不断的社会实践加深了对水性的认识，逐步知道水有浮力，无孔不入，有风则浪，无风则静，“水能载

舟,亦能覆舟”^①更是人人皆知的道理。大运河发端于人们认识水性之后,封建君王尝试开凿河道,大规模引水通航为战争服务,以后又利用河道进行漕运。为了保证航运的畅通和安全,需要解决众多的复杂问题。除了不断地开河筑堤外,还要设法一路上通过三起三伏高低不平的地势和寻找可以利用的水源,并通过筑埭堰、建水闸、设斗门等措施来解决因水位落差而带来的一系列重大的技术问题。特别是为了穿越汹涌澎湃的黄河,战胜自然灾害,历代劳动人民一直奋斗不息。只是因漕运的终止和近代公路、铁路、海运的出现,以及清代咸丰五年(1855年)黄河北徙造成北方千里运河的淤塞,大运河才逐渐衰微。

中国大运河整整伴随着我国封建制度从形成到没落的漫长岁月。在长达20多个世纪中,它作为封建时代唯一优越便利的交通线路,完成了这个漫长时期所赋予的历史使命。值得庆幸的是,大运河并没有像中国古长城一样随着这个时代的结束而失去作用,它的大部分河道仍然得到保护和利用,继续为现代的政治、经济、文化服务。今天,运河儿女在怀念大运河昔日辉煌的同时,自然更关心它的未来。我们对大运河未来充满着信心,因为它是唯一从南至北沟通中国大地六大河流域的大动脉,不论从交通、水利、环境、旅游、生态等方面看,人们都需要它。不过,由于运河水质的严重污染和水运速度比陆运缓慢,大运河与昔日相比已大为逊色,它只是解决笨重货物的运输,而不能解决人们生活用水及便捷的旅行。因此,这只是一般意义上的需要,一般的需要只能决定它的存在和维护,不会给它带来新的辉煌。大运河新的辉煌取决于时代赋予的新使命。今天,随着我国社会主义改革开放步伐的加快,党和政府对环保和水资源的高度重视,一项新的呼之欲出的南水北调工程已展现在中国人民面前,大运河将从过去以漕运为其主要功能的帝

^① 《荀子·王制》篇。

王工程变为出于饮水、用水需要的人民工程,因此它将肩负起新时代的新使命。负有不同时代不同使命的大运河,其未来必将再创新的辉煌。

1. 贯通南北各大水系,形成以运河为中心的水上交通网

翻开世界历史的长卷,镶嵌在世界版图上的苏伊士运河、巴拿马运河和中国京杭大运河,可谓是人类的伟大创举和智慧结晶。它对交通的便捷、经济的繁荣、社会的文明、世界的进步,都产生了巨大的作用。

中国京杭大运河的前身,最早是开凿于 2500 年前春秋末期的吴国邗沟,当时正处于奴隶制晚期的大动荡、大分化时期,列国兼并,战争不断。吴王夫差欲北上争霸,出于战争的需要,开邗沟以通江淮。北方的晋卿智伯却以强凌弱,掘汾水以灌晋阳。各国诸侯都以不同的方式,纷纷用水为战争服务。秦统一中国后,秦始皇出于政治的需要南巡江南,在镇江使赭衣(囚徒)3000 人凿京口至丹阳的曲阿河(今江南运河镇江段)以通航。西汉初期,吴王刘濞开茱萸沟取东海渔盐之利。东汉末叶,广陵太守陈登开直道(为邗沟改道),东吴岑昏受孙权之命整治江南运河,均系取航运和灌溉之利。晋谢氏叔侄谢安、谢玄则疏浚苏北运河并筑邵伯埭蓄水利航。隋统一全国后,运河的时代使命已初露端倪,隋文帝开皇七年(587 年),于扬州开山阳渚,以通运漕^①。炀帝于大业六年(610 年)动用数百万民工,从洛阳开凿南通余杭、北抵涿郡的南北大运河,全程 2700 公里,是前所未有最大的开河用水工程。由于这是竭民力以成的大功,加上他三幸江都,穷奢极侈,第一次就动用各类船只 5191 艘,舳舻相接 200 余里,挽船民夫 8 万人之多^②,继之又发动

① 《京杭运河(江苏)史料选编》第 20 页,人民交通出版社。

② 李家寅编著《名城扬州纪略》,《江苏文史资料》第 115 辑附录。

三征高丽的战争,使劳动人民陷于水深火热之中,所以历代论者不称其雄才大略而贬之为一代暴君。其实,大运河的开凿,是属于顺应历史潮流、德泽后世的伟大工程。唐代诗人皮日休对炀帝此举的功过,有过比较客观的评价:“尽道隋亡为此河,至今千里赖通波。不是水殿龙舟事,共禹论功不较多”^①。大运河的开凿,是缘于统一后的隋王朝政治经济发展的需要。当时,中国在长期分裂割据后,需要加强对南方的统治。而隋炀帝又是了解东南情况的人,他年青时曾统帅东路大军灭陈朝,斩五佞臣以谢江南,此后又任扬州总管十年。继位之后,效法秦皇汉武,征伐四夷、屡兴大役开凿运河,意欲成其功垂千秋的大业。大运河的开掘,改变了我国河流尽西向东的局面,成为通连南北的大动脉。从此使岭南百州之物,滇黔巴蜀之产,齐鲁燕赵之货,东方渔盐之利,水陆相济,周流不息,莫不相通,为大唐盛世的出现,准备了物质条件。

唐王朝建都于长安,当时的长安城是一座世界性的大都会,居有百万人口,不仅是全国的政治、经济、文化中心,也是亚、非、欧各国宾客云集的地方。由此,唐王朝比之前朝更需要大运河为其漕运服务,所以武德七年(624年)就派大将尉迟恭凿治百步洪、吕梁洪,此后又开伊娄河、广济渠工程。

北宋建立之后,以运河交汇之地开封为都城,又进一步开凿新河,疏浚旧河道,在航运方面,不断改进助航设施,完善了比埭堰更先进的斗门航闸及澳闸,解决了航运中的难题,大大改善了航运条件,开创了漕运的鼎盛时期。宋室南渡之后,宋金以淮河为界,南北对峙,造成大运河南北断航,可是宋金各自对大运河的利用和治理却并未停止。南宋政权一方面仰仗江南运河和通扬运河为生命线,大力疏浚治理,另一方面进一步开发利用浙东运河,使其发挥越来越重要的作用,江南经济因此得到迅速发展。

^① 《全唐诗》皮日休《汴河怀古》。

元灭宋后建都大都(北京),为取得江南财富而改造运河,使运河直通大都。于是在至元二十年(1283年)南开济州河,至元二十六年北凿会通河,避开了河南与安徽,使大运河从北京开始由河北入山东经江苏直达浙江杭州,由于疏拓截直河道,大大缩短了航程,并把钱塘江、太湖、长江、淮河、黄河、海河这六大水系一脉贯串,在全国形成以大运河为连线的水上交通网,创出了大运河的辉煌历史,也为后来大明王朝的漕运提供了极大的方便。

朱元璋建立的明王朝为了减少运河风浪之害,在一些地方实施“湖运分离”,万历间又开泇河以便漕运。整个明代,治河工程远比前代宏大艰巨,科技成就也超越了前代。

清王朝继承元明两代的治河成果为其漕运服务。康熙皇帝关心大运河远胜前代帝王,在平定三藩之后,为避黄河漕运风浪而开中运河,使漕船不再借黄运行。他六次南巡都为黄河、运河而来。在黄河泥沙淤积日益严重的情况下,清政府被迫采取“灌塘渡运”以维持,至道光六年(1826年)不得不把苏南的全部漕粮雇船改由海运至天津。咸丰五年(1855年)黄河北徙为害,在山东夺大清河入海,大片运堤冲毁,并挟汶水东流,断绝了会通河的水源,造成北方运河的湮废。维持中国封建社会的千年漕运从此结束,大运河作为封建王朝生命线的历史也就此告终。可是,大运河作为贯通南北水系的大动脉却是祖国大地上不可或缺的河流,在现实的生产生活中仍有其重大的价值。大运河在历史上所起的作用及其在沿河两岸造就的灿烂文明,依然熠熠生辉。

2. “千艘并进万夫牵”,漕运成为封建王朝的生命线

隋代大运河的形成,是当时政治、经济发展的需要。政治上为加强对南方的统治,需要有便捷的交通;经济上需要把南方的粮食运到北方,以供京师长安和洛阳的消耗。当然,也不排除隋炀帝个人巡游享乐的希图。不过对历代封建王朝来说,最直接、最迫切的莫过于使东南漕粮运到北方供京师之需,因此漕运始终是大运河

的首要任务。隋朝自大运河通航以后,实际上尚未收到漕运之利。隋王朝是个短命的王朝,运河开成不久便很快覆灭了,所以未显出隋开大运河对隋王朝生存的重要,却反而被人们误认为是因运河断送了隋王朝。代之而起的唐王朝,它未兴大役就享有了隋开运河的丰厚遗产。可是,历史界却忽略了大运河是创造大唐盛世的重要条件。唐贞观六年(632年)便设舟楫署专管运河漕政,负责漕粮北运洛阳。由于大运河水路遥远,遇到水浅或枯水期及黄河水涨期都得停船待运,耗费时日,唐开元十八年(730年),都运使裴耀卿便主张改革漕政。广德二年(764年),刘晏领江淮漕运,采用分段运输法以解决枯水或涨水时的航运问题,即根据不同水情的河段分别运输。江淮段由江淮船运,汴河段由汴河船运,黄河段由黄河船运。江南漕粮先集扬州再陆续运往洛阳。自中唐以后每年通过扬州北运的粮食不下400万石。故权德舆说“天下大计仰于东南”^①,韩愈也说“当今赋出天下,江南十居其九”^②。可见漕粮对于唐政权是何等的重要。而大运河“分段运输法”的提出,是当时人们对大运河系江淮水、汴河水、黄河水进一步认识的结果。在此同时,唐政权还建立了一套较为完整的漕运制度,使漕粮顺利运供京师,所以中唐时期漕运得到了空前的发展。到唐朝晚期藩镇割据,强兵悍将伺机在运河袭取漕粮,运河屡被切断,镇海军节度使韩滉不得不采取武装护航,同时又改转搬法为长运法,勉强维持晚唐奄奄一息的漕粮北运。

北宋建都开封,距江淮较近,其经济命脉也系于江淮。早在宋初太平兴国六年(981年),岁运江淮漕米300万石、菽100万石至京师,故对大运河治理极为重视。乔维岳开沙河故道,并完善了二斗门船闸,使漕运得到进一步发展,漕粮逐年增加。至公元995年的十四年间,已增运至580万石。真宗时定每年漕运额为600万

^① 《新唐书》卷165《权德舆传》。

^② 韩愈《昌黎集》卷18《送陆歙州诗序》。

石,有时实至700万石。仁宗时,曾一度高达800万石。北宋堪称中国古代漕运的鼎盛时期。蔡京为相时,更加强了搜罗江南民间奇花异石供帝王享用,并组织纲船运送。当时在漕运中已懂得利用运河水量的深浅和河道宽狭,建造合适的船只,在北方建造浅底船漕运,在南方则建造平底船漕运。大运河在北宋堪称其生命线,所以《宋史》中一再提到大运河汴河段的重要,称“故与诸水,莫此为重”,“故国家于漕事至急至重。然则汴河乃建国之本,非可与区区沟洫水利同言也”^①。

宋室南渡之后,以淮河为界出现了宋、辽、金长期对峙的局面,江淮战火不绝,运河为此时有中断,甚至为避免资敌而故意破坏航道。南宋建都临安(杭州),金建都燕京。南宋凭借江淮和江南运河的有利条件,靠江南漕粮维持临安的供给和江北前线的军需。北方的金国则在通州至天津间从北方运河及自然水道运粮前方与宋作战。

总之,两宋政权对大运河的整治不遗余力,且在水运工程技术上取得了杰出的成就,是世界水运工程史上的创举,这些都来源于人们对水资源认识的深化和进一步利用。

元代建都大都(北京),江淮漕粮北运已无需绕道安徽、河南,选择由江苏至山东、河北的径直线路。元世祖忽必烈以其雄才大略的气魄实施大运河的改线工程,重点开掘了卫河与泗水间的会通河与济州河,以及北京与通州的通惠河。这项工程的完成,实现了海河、黄河、淮河、长江、太湖、钱塘江六大水系一脉相连,开创了南北经济、文化发展交流的新时代。他设置两淮都转运使司于扬州管理盐政,并在大都和瓜洲分设南北两漕运司管理河、陆接运漕粮。忽必烈又采纳伯颜的建议,使东南漕粮由海上运至大都。至元19年(1282),海运漕粮从刘家港出发,由海道入天津界河口,航期两

^① 《京杭运河(江苏)史料选编》第41页,人民交通出版社。