

京杭运河志

（苏南段）

江苏省交通厅航道局
江苏省航道协会

编



人民交通出版社
China Communications Press

京杭运河志(苏南段)

JINGHANG YUNHEZHI SUNANDUAN

江苏省交通厅航道局 编
江苏省航道协会



人民交通出版社

China Communications Press

内 容 提 要

本书是交通运输专业志,从苏南运河的形成与变迁、自然地理、航道维护、跨河设施、港口、运输、机构管理等12个方面收录了相关资料。内容涉及从古至今对苏南运河的开发、利用、治理、改造及运河沿岸经济、派生出的运河文化等方方面面,全面而系统。

图书在版编目(CIP)数据

京杭运河志·(苏南段)/江苏省交通厅航道局 江苏省航道协会 编
—北京:人民交通出版社,2009.3

ISBN 978-7-114-07507-0

I. 京… II. 京… III. 大运河—概况—苏南地区 IV.
K928.42

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 197520 号

书 名:京杭运河志(苏南段)

著 作 者:江苏省交通厅航道局 江苏省航道协会

责任编辑:张征宇 赵瑞琴

出版发行:人民交通出版社

地 址:(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址:<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话:(010)59757969,59757973

总 经 销:北京中交盛世书刊有限公司

经 销:各地新华书店

印 刷:北京密东印刷有限公司

开 本:880×1230 1/32

印 张:25.25

插 页:8

字 数:665千

版 次:2009年3月 第1版

印 次:2009年3月 第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-114-07507-0

印 数:0001~4300册

定 价:80.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

《京杭运河志》(苏南段)

编委会及编审人员

编 委 会

名誉主任 蒋华年 周世忠
主 任 董文虎
副 主 任 孙宝林 陆维让 薛连坤
委 员 刘 社 胡 峥 虞国俊
张 庆 徐秋敏
编委会办公室 主 任 孙宝林
副主任 薛连坤 徐秋敏

编 审 人 员

特聘审定 周赤民 施 因
特聘顾问 张纪成 束方崐
主 编 陆维让
副 主 编 徐从法 李保华 韩云辰
薛连坤 朱恩浩
编 辑 龚海波 周晓尉 刘 彬
卞友良 李东晨
图照编辑 王虹军

序 一

江苏是全国著名的舟楫之乡,有得天独厚的水利资源。长江横贯东西,常年可通航万吨级船舶,两岸建有众多深水泊位,能江海互通转运。京杭运河纵贯南北,江苏段是全河船舶通过量最大的航段。煤炭、石油、建筑材料等大宗物资以及外贸进出口商货,绝大部分由水运承担。水运是江苏经济持续、稳定发展的重要支柱,在江苏国民经济发展中具有举足轻重的作用。

航道是发展水运的基础和保证。改革开放以来,在国务院的重视关心,国家发改委、交通部等有关部门的大力支持下,继京杭运河苏北段大规模整治之后,又对苏南运河按四级航道标准进行了全面整治。但由于受资金等条件的限制,目前江苏航道建设仍然滞后,不适应运量增长的矛盾还很突出,并制约着江苏国民经济的发展。

江苏人口密度全国最高,物质性资源全国最少,人均环境容量全国最小,这个特殊省情决定江苏交通必须坚持科学发展观,走资源节约型、环境友好型、可持续发展的道路。这也是综合利用水资源的重要途径。

近几年来,江苏省委、省政府高度重视水运发展,把加快水运发展作为新一轮交通发展的重点,调整投资结构,积极推动江苏航道、港口等基础设施建设,充分调动各方面发展水运的积极性,把水运打造成江苏交通的又一新亮点。当前,要努力完成京杭运河苏北段三级航道改二级航道、苏南段四级航道改三级航道以及沿线船闸扩容任务,同时,加快沿江、沿海港口和运河重要港口建设步伐,实现从水运大省到水运强省的历史性跨越。

盛世修志,是我国历来的传统。江苏省交通厅在组织编写《京杭运河志》(苏北段)以后,又续编了《京杭运河志》(苏南段)。这

样,京杭运河江苏段就有了一部完整的志书,是办了一件值得称赞的好事,不仅可帮助今人和后人了解运河的过去和现在,也为进一步探索江苏水运发展规律,开创水运事业现代化建设新局面提供了有益的历史借鉴,起承前启后、继往开来之功效。

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of three characters: '史', '和', and '平'.

2008 年 9 月

序 二

苏南运河沿线城镇是目前全国产业经济最活跃的地区之一,也是江苏省经济的精华所在。作为地区经济发展重要轴线的苏南运河,凭借干支互通、江河湖海衔接的河网优势,不仅成为京杭运河最繁忙的河段,也是全国内河航运最发达的一条河流。2005年货物通过量已突破1.9亿吨,占全省水运总量的40%。它对促进地区经济可持续发展所起的作用已越来越明显。沿河两侧年货运量在万吨以上的企业已超过千家,产值超亿元的单位比比皆是。运河带动经济发展的优势也引起了世界企业家的广泛关注,许多知名的跨国集团纷纷落户沿河开发区。苏南运河已把沿线城镇串成了一条光彩夺目的产业经济带。

现实是历史的延续,未来的发展更离不开现实的基础。当前苏南经济正处在由粗放型向节约型、环保型、循环型、科学型过渡的阶段,运河作为经济构成不可或缺的要素,如何适应新形势的需要,更好地发挥综合利用水资源的作用,服务于经济发展,这是摆在我们面前的新课题,需要继续不断地去研究、探索,其中借鉴历史就是题中应有之义。江苏省交通厅航道局继《京杭运河志》(苏北段)出版后,组织编写的《京杭运河志》(苏南段)志书,对苏南运河发生、发展、演变的历史及其经验教训作了全面的记载,并重点对建国后运河的发展过程进行了系统的阐述,这无疑是今后规划沿河经济和进一步开发利用运河所必备的参考资料。“温故而知新,可以为师矣。”希望这部志书能成为全省交通工作者和研究运河历史的专家学者们的益友。



2008年9月

凡 例

一、本志坚持科学编纂、存真求实的原则,实事求是地记述京杭运河(苏南段)有关历史和现状。

二、本志贯通古今,上限因事溯源,下限至2005年,综述、大事记延至定稿时。

三、本志采用章、节、目结构,横排门类,以类系事,纵向叙述,辅以照片、图、表。全志设综述及12章专志,志末设大事记、附录、后记。

四、本志行文除引用文言文外,一律使用语体文。标点符号按《江苏省志》编写行文通则规范使用。

五、本志纪年,清代及以前采用朝代纪年,并用阿拉伯数字括注公元纪年,中华民国亦括注公元纪年,同段朝代年号连续出现则予省略。中华人民共和国成立后以公元纪年。

六、本志行文,“建国前(后)”一律写成“中华人民共和国成立前(后)”；“解放前(后)”首次出现时需注明这一地区的解放时间；“国家第X个五年计划”简称“X五”；“京杭运河(苏南段)”,简称“苏南运河”。

七、本志中政区及机构名称、官衔职称,均用当时名称。历史地名以当时名称为准,必要时加注今名。

八、本志计量单位,除引用古近代记载仍用原文外,余采用国务院1984年颁布的中华人民共和国法定计量单位。

九、1955年3月前使用的旧人民币按10 000:1换算成新人民币。

十、本志所记高程采用“吴淞基准面”，凡采用废黄河或黄海高程另予注明。

十一、本志以京杭运河（苏南段）为主线。为陈述事物完整性，其记述内容涉及支线河流或超越苏南运河者，则从略记述。

十二、本志资料多取自有关古籍和地方志、档案、书刊、报纸、专著及口碑资料，书后附主要参引书目。

目 录

综述	1
第一章 形成与变迁	17
第一节 苏南运河形成	17
第二节 历史变迁	20
第三节 练湖与吴江塘路变迁	31
第二章 自然地理	46
第一节 地貌 地质	46
第二节 气象	50
第三节 水系 水文	57
第三章 当代整治	79
第一节 初期整治	79
第二节 重点整治	84
第三节 全面整治	92
第四节 水源补泄	127
第五节 航道网建设	136
第四章 埭堰 船闸	145
第一节 埭堰	145
第二节 斗门船闸	147
第三节 当代船闸	158
第五章 航道维护	187
第一节 航道疏浚	187
第二节 清障扫床	217
第三节 防汛破冰	222



第六章 交通标志	225
第一节 航标.....	225
第二节 安全标志.....	239
第三节 航道标牌.....	244
第七章 跨河设施	251
第一节 渡口.....	251
第二节 桥梁.....	259
第三节 涵管 缆线.....	303
第八章 港口	337
第一节 镇江市港口.....	339
第二节 常州市港口.....	356
第三节 无锡市港口.....	373
第四节 苏州市港口.....	394
第九章 运输	426
第一节 船舶.....	427
第二节 货运.....	448
第三节 客运.....	478
第四节 水运企业.....	491
第十章 机构 管理	508
第一节 机构.....	509
第二节 管理.....	528
第三节 创建全国文明样板航道.....	572
第十一章 沿河经济	583
第一节 农业.....	583
第二节 手工业.....	590
第三节 工业.....	595
第四节 商业.....	612

第十二章 运河文化	621
第一节 人物	621
第二节 碑记	639
第三节 诗咏	670
第四节 名胜	697
第五节 杂记	717
大事记	736
附录	782
主要参考书目	788
后记	791

综 述

—

京杭运河是世界上开凿时间最早流程最长的一条人工运河,创始于春秋时期,至今已有 2 500 年历史。它北起北京,南迄杭州,全长 1 794 公里,流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江 4 省 2 市,沟通海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系,既是中国唯一的南北水上交通大动脉,又是一条集通航、灌溉、防洪、排涝、城市供水等综合利用的多功能河道,对中国历代的政治、经济、文化曾产生过巨大影响。这一巨大工程,无论是建设规模还是水工技术成就,在当时世界上都处于领先地位,充分显示了中国历代劳动人民的聪明才智和创造能力,是中华民族的骄傲。它与万里长城并称为中国古代两项伟大工程而闻名于世界。

京杭运河自北向南纵贯江苏全省,长 690 余公里,占全河的 2/5。其中长江以北段称苏北运河,长江以南段(即古代江南河的江苏区段)称苏南运河。

江苏是京杭运河的起源地。地处长江、淮河下游的江苏,水域面积占全省总面积的 17%。尤其江南太湖地区,河港众多,湖塘密布,雨水充沛,气候温和。水,是生命之源,也是人类文明之母。据考古发掘表明,早在 30 多万年前这里就有人类活动,镇江丹徒发现 2~3 万年前的人类化石,苏州太湖三山发现了 1 万年前人类活动遗址,宜兴、武进等地还挖掘出先民们使用的独木舟,经鉴定是距今 2 500 年左右的遗物。《史记·河渠志》载古代运河“于吴,则通渠三江五



湖”。《越绝书》也载有吴古故水道的走向。这里曾“以船为车,以楫为马”,充分说明太湖地区很早就有舟船交通和开凿运河沟通河湖的活动。

据史料记载:公元前 11 世纪周太王长子泰伯偕弟仲雍自岐山(今陕西)来到江南之地,居梅里,立勾吴国,泰伯于吴地开渚,名“泰伯渚”。春秋时期定都今苏州的吴国,为称雄列国,于周敬王六年(前 514)吴王阖闾派大将伍子胥伐楚,开凿了自苏州至安徽芜湖入江的胥溪。二十五年,吴王夫差为向北扩张,自苏州开凿了经望亭、无锡,达常州孟河入江的常州府运河。秦统一中国后,在太湖东岸“发会稽(今苏州)谪戍卒造通陵,治陵水道。”秦始皇三十七年(前 210)在镇江“使赭衣徒三千,凿京岷至南垄”,在云阳“凿北岗,截直使曲”。西汉武帝(前 140 ~ 前 87),又从苏州以南沿太湖东缘沼泽地带,“开河通闽越贡赋,首尾亘震泽东壖百余里”。经春秋吴王和秦汉的开凿,至东汉三国初,苏南运河已经大体形成。东晋元帝(317 ~ 322)时司马裒镇守广陵,“运粮出京口,为水涸,奏请立埭,名丁卯埭”,此为丹徒有堰闸之始。这说明苏南运河至此,其走向已与今日大体相似。

中国的主要河流绝大多数是东西走向,缺少南北水道,制约着全国各地的交通往来。尽管人们很早就设法开凿南北走向的人工运河,但直到隋朝以前它们的规模都不大,且互不通连,时兴时废,没有形成一个完整的水运体系。

隋王朝的建立,结束了自魏晋南北朝以来 400 多年长期分裂的局面,使社会生产力获得了恢复和发展,为兴建南北大运河积蓄了强大的物质力量。从隋文帝开皇四年(584)到隋炀帝大业六年(610)20 余年间,在过去开凿的运河和天然河流基础上,先后开凿山阳渚及从洛阳到泗州入淮的通济渠并重开邗沟,又开凿了从洛阳到涿郡(今北京)的永济渠,疏通江南河,终于凿成和拓宽了以国都洛阳为中心,北抵涿郡,南达余杭,全长 2700 余公里的南北大运河,把中原

同燕赵、江南地区连接起来,形成“之”字形的南北水运大动脉。唐宋时期的运河基本上沿袭隋代大运河的体系,只是做了一些局部的变更和整修。所以后人“隋朝开河,唐宋受益”之说。唐永泰年间(765),转运使刘晏、润州刺史韦损全面修治练湖,灌田济运,每遇徒阳段运河水浅,则泄湖水相济,所谓“湖放一寸、河涨一尺”,使漕运无浅涩之阻。

隋唐以后,伴随着中国古代政治中心的东渐北移和经济重心的逐步南移,开凿疏浚连接南北重要交通运输干线的大运河,已经成为历代封建统治者的共识和奉行的基本国策。北宋定都东京(开封),离江南益近,为了保持庞大军队的食用和冗官制度,时有疏浚运河和修复、改进堰闸之举。即使南宋偏安临安(杭州),对此也未曾偏废。

元、明、清三朝都建都北京,更进一步开凿沟通河北、山东运河河道以南接江淮各地。尤其是元世祖忽必烈为了巩固大一统帝国,加强南北经济文化交流,于至元二十六年至三十年(1289~1293)先后开凿济州河、会通河、通惠河等运道,完成了大运河的重大改线,形成由北京直达杭州纵贯南北的人工运河,比隋朝大运河缩短900公里,成为中国运河变迁史上自隋代以后的又一次重大改变,确定了京杭运河的基本走向及规模。此后,明、清两朝也在整修运河工程方面做出了积极的贡献。特别是清帝康熙、乾隆多次沿京杭运河南巡,对大运河的治理有着重要的影响。明清大运河的畅通,维系了中国古代王朝的经济全盛时代。

近代中国备受侵略和欺凌,内外交困,大运河随之衰败。清咸丰五年(1855)黄河北徙经山东利津入海,导致大运河南北隔绝,黄河以北全线断航。中华人民共和国成立以来,大运河得到局部复兴,国家交通部对济宁以南运河的全面整治改造,形成了今天长达900公里的南北货物运输的重要通道,同时也发挥着水利灌溉、防洪、南水北调、城市用水、生态保护等重要功能。正可谓国家兴,运河畅。



二

大运河作为沟通中国南北最重要的运输通道,是水运时代的“高速公路”,为历代王朝的巩固和经济发展做出了巨大贡献。首先是大运河把中国政治中心与经济重心紧密地联系起来,使大一统的封建体系有了完整的脉络和供给系统。运河的畅通与滞塞,都足以影响国运的兴隆和衰替。从秦始皇统一中国到隋朝大运河开通的826年间,国家统一的时间为478年,占57.9%;国家处于分裂状态的时间为348年,占42.1%。而从隋朝大运河开通到清王朝结束的1306年间,国家统一的时间为1090年,占83.5%;国家分裂时间为216年(包括南宋时期),只占16.5%。这说明大运河对中国政治的影响。

京杭运河苏南段,以其开凿较早和连接南北的区位优势,在全河中凸显其重要作用。沿线的苏州、无锡、常州、镇江以及浙江区段的杭嘉湖地区,是富甲天下的鱼米之乡,也是中国的经济重心。漕粮作为历代王朝的天庾正供,半数以上要仰赖这一地区。唐代初期所需江南漕粮并不多,但此后国用日广,漕运负担日益加重,不得不对漕运制度实行改革。开元二十一年(733),裴耀卿将漕运长运法改为分段转运法,漕运量有了较大的提高,“凡三岁,漕七百万石,省陆运庸钱三十万缗”,平均每年运漕粮230多万石,其中有近百万石漕粮自苏南运河转输。宋朝定都开封,转运江南漕粮更为便利。太宗太平兴国六年(981),定漕粮运额为300万石,到真宗大中祥符年间(1008~1016)即升至700万石,仁宗时甚至高达800万石,是历代漕运量最多的年代。一般由江南运河运出的漕粮在250万石上下。时至南宋,只剩下半壁江山,大运河的江南河段显得尤为重要。苏南运河成为宋室联系江淮间诸州郡及全国各地内河航运的重要通道。其时南宋临安军民每日耗粮8000~9000石左右,每年合计超过300

万石,加之还要储备2~3年的粮食,每年由苏南运河运往临安的漕粮当不低于400万~500万石,这是苏南运河历史上漕运量最大的时代。元代虽完成运河改线的大工程,但终元之世,漕运以海运为主,河运为辅,河漕运量不大。但苏南运河与海运港口浏河相通,上江部分漕粮多取苏南运河以避风涛之险。明代自永乐十九年(1421)迁都北京以后,为供应京师官员及军队粮食的需要,进一步完善了前代漕运制度,由苏南运河北运的漕粮每年不少于250万石。清王朝漕运基本沿袭明代,且漕运制度较明代更为完善,从苏南运河出江的漕粮每年当在300万石左右,数量和明代不相上下。光绪二十七年(1901)漕粮改征折色(即征缴漕粮改为折征银两),实行近两千年的漕运制度宣告结束,但大运河在中国漕运史上所发挥的巨大作用,对中国历史发展产生的影响是深远的。

三

京杭大运河作为中国南北唯一的水路运输大通道,“公家运漕,私行商旅,舳舻相继”,极大地推动了南北经济文化的交流。运河加快了南北方商品流通和生产要素的流动,促进了社会分工、全国统一市场的形成和生产技术水平的提高。漕运在大运河沿线城镇形成了巨大的运输产业链,造船、运输、装卸、仓储、维修、配套服务等成为沿河城镇的主要产业,大大推动了沿河城镇的经济发展。由于交通运输条件有了很大改善,从隋唐起,手工业和商品得到迅速发展,并在专业化、规模化生产的基础上形成了各地的特色。苏南地区货物和手工艺品源源北上,北方的土特产品浩荡南流,南北地区经济交流日益频繁,商品流通空前活跃,为沿线许多明星商业城市的出现和经济的繁荣创造了必要条件。

“安史之乱”以后,北方人口南迁,经济中心逐渐南移,凭藉得天独厚的太湖流域水利条件和气候、土质条件,稻麦种植和栽桑养蚕遍