

京杭大运河史略

徐从法

◎徐从法 著

JING HANG DA YUN HE SHI LUE

广陵书社

京杭大运河史略

—— JINGHANGDAYUNHE SHILUE ——

◎徐从法 著

 广陵书社

图书在版编目 (C I P) 数据

京杭大运河史略 / 徐从法著. — 扬州 : 广陵书社,
2013. 10

ISBN 978-7-5554-0006-6

I. ①京… II. ①徐… III. ①大运河—历史—中国
IV. ①K928.42

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第246827号

书 名 京杭大运河史略

著 者 徐从法

责任编辑 邱数文

出版发行 广陵书社

扬州市维扬路 349 号

邮编 225009

<http://www.yzglpub.com>

E-mail: yzglss@163.com

印 刷 扬州市机关彩印中心

开 本 652 毫米 × 960 毫米 1/16

印 张 27.875

字 数 425 千字

版 次 2013 年 10 月第 1 版第 1 次印刷

标准书号 ISBN 978-7-5554-0006-6

定 价 60.00 元

(广陵书社版图书凡印装错误均可与承印厂联系调换)

序

京杭大运河是我国古代劳动人民创造的一项伟大工程,是祖先留给我们的珍贵礼物和精神财富,是活态的重要人类遗产。它和万里长城并称为我国古代的两项伟大工程,闻名于世界。

京杭大运河为古代漕运要道,对南北经济和文化交流起着重要作用。十九世纪海运兴起,以后随着津浦铁路通车,京杭大运河的作用逐渐减小。黄河北徙后,山东境内运河段水源不足,部分河段淤成平陆而断航。条件较好的江苏省境,也只能通航小客轮与木帆船。京杭运河的荒废、萧条,是中国半封建半殖民地制度的写照。

今天的京杭运河苏北段是北煤南运、南水北调的黄金水道,从上世纪 50 年代至 80 年代进行“扩建”与“续建”工程,跨入新世纪以来,党和政府加大了水运建设的力度,苏北运河全线建成二级航道,皂河船闸以南至长江的 8 级船闸全部建成三线船闸。

航道、船闸数字化、自动化建设逐步推进,“黄金水道”的作用日益显现,仅以 2009 年为例,苏北运河货物周转量为 339 亿吨 / 公里,水路运价为 0.1 元 / 吨 / 公里,公路运价为 0.4 元 / 吨 / 公里,水运比陆运费用省 100 多亿元。不仅运费低廉,而且是低碳运输,也以 2009 年苏北运河的运量为例,比公路运输减少油耗就达 160 万吨,二氧化碳排放量减少 600 万吨,实为环保、节能、低碳的最佳运输方式。

光耀千秋的京杭大运河在明清时期,曾有治河大臣们撰写运河专著,近现代研究运河的史家们出版了一部部史料翔实,立论准确的史书,为我们认识运河、研究运河提供了宝贵的教材。我处徐从法老先生,在上世纪 80 年代即参加《京杭运河(江苏)史料选编》的编写工作,他还主编了《京杭运河志·苏北段》

并参与编写《京杭运河志·苏南段》等书。由于长期从事苏北运河的基层建设与管理工作,经历了航道、船闸建设发展的过程,见证了沿线城镇工业化、现代化进程的步伐。从事编史 30 年来,他饱览古今典籍,掌握大量史料,汲取专著成果,撰写了《京杭大运河史略》,全书以京杭大运河历史沿革与变迁、运输功能的兴衰与进步、沿线城镇经济社会与文化的发展为主线,在“真”、“深”、“新”上有所突破。从该书在城市建设与发展的论述中我们还能领略到运河一线城镇的经济兴衰与发展,以及人文景观、风土人情,是一部可读性较强的著作。

徐老,已是耄耋之年,但他精神矍铄,每天坚持阅读笔耕不已,目前还在编写《邵伯船闸志》,积极为交通部编写的《中国船闸通航史》提供一些史料和素材,实为“老有所为”、“老有所乐”。今天在他 80 多岁高龄仍锲而不舍完成《京杭大运河史略》论著之时,欣然为之作序,以示祝贺。



二〇一二年十二月

自序

(代前言)

京杭大运河是世界上开凿最早、里程最长的人工运河,与万里长城、金字塔、佛加雅大佛塔同被列为世界上最宏伟的四大工程,是一座历史的丰碑,是先辈留给我们的宝贵财富。值得庆幸的是:京杭大运河并没有成为历史遗迹,大部分河道仍得到保护和利用,是活着的、流动着的文化遗产,继续为当代经济、文化服务。

雄视百代,光耀千秋的京杭大运河,不仅见之于古代“正史”、“野史”,甚至于小说,明清以后,还出现了治河大臣们撰写的若干专著。近现代运河方面的专著则更多,其中不乏有当代学者史念海、陈桥驿、姚汉源等历史地理学、水利学方面的权威专著。

笔者读过不少运河方面专著,这些专著学术性强,资料丰富,但一般以古、近代为主,涉及当代内容的则很少。有些专著侧重于运河变迁与发展,对运河的功能以及历史地位和作用论述较少;有的则侧重于运河的功能与历史地位和作用,但对运河的变迁与发展叙述亦少;有的只写某一方面如“漕运”、“城市”,有的或只写某一朝代,实为断代运河史。近由全国政协“文史委”组织沿运河各城市编写了《运河名城》,笔者亦参与编写了《运河名城——扬州》,但这是属地区性的,也似乎不能反映古今运河的全貌。

笔者退休以前,一度从事江苏省扬州市境京杭大运河部分河段工程建设与管理工作。自1984年,奉组织之命,参与编写过《京杭运河(江苏)史料选编》,主编了《京杭运河志·苏北段》,2005年后又参与编写《京杭运河志·苏南段》。甚感中华人民共和国成立以来,国家投入大量的人力与资金建成的现代化的京杭大运河,不仅工程规模巨大,而且承担的北煤南运与南水北调的任务,在我国国民

经济建设中有举足轻重的地位,因此,笔者撰写的《京杭大运河史略》(以下简称《史略》)对当代单立章节。全书以京杭大运河为主线,上篇《千古运河长通波》,反映大运河从古至今的历史变迁与发展,以及水患灾害与南水北调;中篇《南北水运利古今》,反映古代的漕、盐、商货运输以及当代北煤南运的功能;下篇《沿运城镇母亲河》,反映运河从古至今对沿河城镇经济、文化发展的历史地位和作用;《篇末》则就当前大运河“申遗”加以论述。此外,全书在紧扣主线的前提下,力求在“真”、“深”、“新”三方面着力:《上篇》河道部分,因变迁频繁,遗迹难觅,异说纷纭,且不乏史实不实之说,故力求其“真”;笔者过去参与编写的“史”、“志”,在运输方面缺乏深度,故《中篇》力求其“深”,尤其是在漕运方面;《下篇》不仅论述运河城镇历史与经济兴衰,且从北而南,通过运河串联城镇,分段、分市(地级市,其中有两个中央直辖市)述其概貌,使读者能领略那里的风土人情与人文景观,故谓之“新”。

《史略》写的是史,所用资料亦较为严谨,但为增强本书的可读性,故不拘泥于史书体例,结合写了一些异闻、轶事,但均冠以“据说”、“相传”之词。

京杭大运河不仅时间、空间跨度大,宋代以前还包括流经皖、豫两省,且涉及政治、军事、经济、文化等方面,以笔者参加工作前后经历而言,对运河具备了一定的感性知识基础,因非“科班”出身,属草根族,且原非舞文弄墨之辈,理性知识方面功底欠缺。虽然从事30年的运河史、志编纂工作,对运河在理性认识方面仍较肤浅,知识面不宽,故仅从“河道”、“水运”、“城镇”3个主要方面切入,称为《史略》。全书紧扣主线,述其原委,论其兴衰,并着力于当代部分,以别于目前所出版的运河专著。

在撰写《史略》过程中,笔者不仅查阅了有关古代典籍,也研阅了当代著名学者史念海、陈桥驿、姚汉源、安作璋等先生的专著,吸收了部分研究成果。可以说:没有上述诸先生运河方面专著的启迪,要完成《史略》是有一定难度的。

笔者在编写本书的过程中既尊崇权威,但不迷信权威。在研阅专家学者专著时,也发现一些专著史料方面的失实的“硬伤”,论述方面的问题以及不同见解,共有十四处以问号标示,并均在《史略》有关章节中做了辨析,尚恳请方家指正。

京杭大运河是我国南北水运大动脉,党中央、国务院一贯重视,原国务院总理

温家宝多次指示：“要把京杭运河治理……列入议事日程。”“十二五”开局之际，国务院又正式颁布了《关于长江等内河水运发展的意见》，标志着内河水运发展已经上升为国家战略，从而迎来了京杭大运河新一轮发展机遇。

当前，正值临近大运河“申遗”列入世界遗产名录以及京杭大运河 2500 周年大庆之日，作为一度从事运河建设与管理的老人，喜悦之情难以言表。故不避浅陋，以此拙著为京杭大运河 2500 周年大庆添寸砖片瓦，聊以余热表寸心而已！

绪 论

京杭大运河始凿于公元前 486 年的邗沟,迄今已达 2500 年。是我国东部南北交通水运大通道,北起北京,南迄杭州,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 5 大水系,长达 1747 公里。比举世闻名的沟通太平洋和大西洋的巴拿马运河(1914 年竣工,长 81.3 公里)长 21 倍,比连接地中海和红海的苏伊士运河(1869 年竣工,长 172.5 公里)长 10 倍,比上述两条运河开凿时间早两千多年。京杭大运河与万里长城、埃及金字塔、印度佛加雅大佛塔并称为世界古代最宏伟的四大工程。

京杭大运河要通过海拔高程悬殊、地貌各异的诸多区域,克服中国东西向水系这一自然地理条件的制约,解决开辟水源、保持水量、改造地形和克服洪水、泥沙之害等四大难题,创造出许多卓有成效的工程措施。是人类征服自然的象征,是中华民族的伟大创举!

中国的京杭大运河对历代封建王朝的南粮北调和维护统一,以及南北商品流动和文化交流等方面,发挥了十分重要的作用。随着历史的变迁,万里长城、金字塔、佛加雅大佛塔已成为历史陈迹,唯独京杭大运河,至今仍然是一流淌的、活态的人类极其珍贵的历史文化遗产,而且成为北煤南运、南水北调的黄金水道,具有不可估量的经济效益与社会效益。

悠悠运河,漫漫历史,流淌着中国历史文化的血脉。其线路之长,分布区域之广,创建时间之久,在世界历史上可以说是绝无仅有的!

始凿于春秋战国时期最初的运河,基本上是流域之间沟通临近的湖泊、河流,以利直径行舟,即使是跨流之间的邗沟、菏水、淄济、胥溪等运河,其规模亦较小。据《史记·河渠书》记载:“自是之后,荥阳下引河,东南为鸿沟,以通宋、郑、陈、蔡、

卫,与济、鲁、淮、泗会。于楚,西方则通渠汉水、云梦之野,东方则通‘鸿’(衍文,班固父子在《汉书·沟洫志》中已作更正,去掉‘鸿’字)通沟江、淮之间。于吴,则通渠三江、五湖,于齐则通淄博之间……”。“东方则通沟江、淮之间”,应是指吴王夫差最早开凿的京杭大运河的区段——邗沟。有说东方则通沟江淮之间为安徽的“巢肥运河”?史学界争议颇大,史念海先生持否定态度。笔者之见:春秋时期著名的邗沟,《左传》都有记载,司马迁能不写吗?因此,“东方则通沟江、淮之间”指“邗沟”,可信程度应高于安徽的巢肥运河(辨析一)。

先秦时期最初的运河位于河南省淮阳和上蔡之间的沙汝运河;湖北省云梦泽之间连接长江与汉水的江汉运河,江南的胥溪、百尺渚,江北的邗沟、菏水、淄济以及战国时期鸿沟等诸运河。这些人工运河与隋代开凿的2700多公里长的南北大运河,以及元代改线后的京杭大运河相比,此前流域之间的运河只能说是运河的萌芽,跨流域之间的运河也只能说是运河的初创阶段。

中国最初运河的开凿都是以政治、军事为目的的。历史上谁掌握了运河,谁便掌握了交通命脉,小之控制局部,可以称王作霸;大之控制全局,可以统治南北。春秋战国时,各诸侯国为扩大领地,攻伐兼并不断。从政治、军事需要出发,因而开凿运河。吴王阖闾开胥溪,其子夫差开邗沟、菏水;梁惠王开鸿沟;尔后,三国时曹操开白沟,都是为政治、军事服务的。

隋代统一中国后,出于巩固统一政权的需要,利用前代已有运河故道与天然河流加以拓宽、浚深、裁弯取直,开皇四年(584),自大兴城(今西安)西北,引渭水东绝灞水至潼关过黄河,长300余里,名广通渠,这是隋代最早修凿的大运河西段。炀帝即位后,建东都洛阳,北凿永济渠达涿郡,南开通济渠、邗沟、江南河迄余杭,形成以洛阳为中心,西通关中盆地,北抵河北平原,南达太湖流域的多枝形运河。

隋代南北大运河开通不久,即爆发农民起义,运河作用还没有充分发挥,隋王朝即告覆灭。唐宋两朝,基本上是利用隋运河。后因大江北岸扬子津以南江中形成的瓜洲有碍漕运,曾开伊娄河,汴河线上也曾做了一些工程。宋代为避长淮之险,又曾开凿沙河、洪泽河、龟山运河。至于通往黄河以北的永济渠,北宋时改称御河,远不如隋唐时通畅。

元世祖忽必烈于至元八年(1271)定今北京为都城,号称大都。十六年灭南

宋,统一了全国。忽必烈是一个颇有作为的皇帝,后人说他有“汉唐英祖之风”,他重用水利专家郭守敬,规划全国水利与运河建设。在运河建设方面,由于都城东迁,无须绕道中原,因而弃“弓”走“弦”,对运河进行改道。元代运河改道重点为山东境内的会通河,京城近郊的通惠河,改道后的运河里程比隋运河缩短三分之一。

明清两朝,仍充分利用元代改线后的京杭大运河,但自南宋绍熙五年(1194)黄河夺泗、夺淮以来,由于黄河含泥沙量高,易淤、易决、易徙,是一桀骜不驯的河流,明清两代深受其害。嘉靖至万历年间,黄河多次决溢,运道淤塞,迫开南阳新河与洧河;清代河患南移黄淮交汇之区——淮阴,为使黄、淮二水能顺流入海,屡兴大役,形成黄、淮、运交会枢纽工程。咸丰五年(1855),黄河北徙,夺山东大清河从利津入海,运河为其腰斩。从此,京杭大运河降为区域性河道,以致日益衰敝。直至民国时期,黄河南北的运河虽然尚能维持通航,但已通而不畅。

国家兴,运河畅;国家衰,运河败。一部大运河的变迁史,反复说明了这样一个史实。历代运河的开凿、整修都需要大量的财力和人力,所以大规模地开凿、整修运河,均在政治清明、国家富强时期;而当政治腐败、国家贫弱时期,不仅没有或很少有开凿运河的盛举,即使前代开凿的运河,也难以保全,甚至堙废。吴王夫差凿邗沟,隋炀帝开凿南北大运河,乃至元代运河改线开凿会通河与通惠河,均处于国家鼎盛时期;宋代汴河的堙废,元代会通河的淤塞,清代京杭大运河不能全线贯通,也因政治腐败、国家贫穷所致。因而运河作用的发挥与封建王朝的兴衰是息息相关的。政权的更替,经济的消长,战争的起伏,都对运河开发和治理发生过影响;反之,运河的畅通与阻滞,同样会影响政治、经济、文化的进程。

时至今日,京杭大运河的治理,仍与国民经济形势有着紧密的联系。二十世纪50年代国家曾扩建京杭大运河,后因经济困难而中途下马,形成“半拉子”工程。中共十一届三中全会后,国家经济形势好转,京杭大运河苏北段续建工程又提上议事日程。此后,由于改革开放,国家经济形势愈来愈好,江苏、山东、浙江境的京杭大运河同时进行航道升级、船闸扩容的整治。这些大手笔均与我国经济形势高速度的发展是分不开的。

二

秦汉时期,黄河流域经济开发较早,生产技术比较先进。关中地区是全国最富庶地区,“故关中之地,于天下三分之一,而人众不过什三,然量其富,什居其六”(见《史记》卷一二九)。西汉时,全国人口约 6500 万,以秦岭、淮河为界,三分之二的人口在黄河流域,其中关东地区与华北平原人口稠密,每平方公里达 100~150 人,农业生产也较先进,关中、三河(河内、河东、河南)和齐鲁是中国 3 个农业发达区。而长江流域及其以南人口仅占三分之一,吴越地区的总人口仅 140 万,每平方公里只有 15 人,是时江南农业生产技术水平落后,农田开垦和粮食种植水平低下,“楚越之地,地广人稀,饭稻羹鱼,或火耕而水耨”(见《史记》卷一二九),经济开发较迟。由此可见,当中原已成为繁华之区时,江南仍是一片荒芜。那时,政治中心与经济重心均在北方。但自东汉至三国以后,长期战乱使关中富庶地区受到严重摧残,曹操写的“生民百遗一,千里无鸡鸣”,可以说明上述地区遭受战争破坏的情景。此后虽曾有短暂的复苏,但永嘉之乱以至整个南北朝时期,再次遭遇兵灾之创,北人纷纷南迁。第一次是西晋末年“五胡乱华”迫使晋室南迁,关中地区的经济中心开始动摇。侨居江淮地区的北方士族带来了先进的生产技术,与当地人民一道垦殖,江淮经济方得到初步发展。

陈朝末期,战争频仍,经济衰退,户口也大为减少。隋代南北大运河建成后,沟通黄河、长江两大流域,运河开到哪里,经济就发展到哪里,大运河成为贯通南北的一条大动脉,在经济上起着平衡南北经济与发展南方经济的作用,经济中心开始南移。经过隋唐两朝开发,江淮一带已成为全国的经济中心,户口也逐渐增加,以吴郡(今苏州)为例,《隋书·地理志》载:吴郡“统县五,户一万八千三百七十七”,而《旧唐书·地理志》为“领县六,户七万六千四百二十一户,口六十三万二千六百五十五。户增四倍”。自唐代以后,由于关中经济衰退,而江南自东晋以来得到开发,中国的经济重心逐渐南移,江南财赋已成为中央政权赖以生存的基础。但在海运尚未发达的古代,东南沿海无外敌入侵之虞,而在北方,因须防御吐蕃及漠北民族入侵,必须部署重兵,以加强国防,为了便于控制在那里的军队,都城只好仍留在北方。隋唐首都在北方的长安、洛阳,如何将北方的政治中心与南方的经济重心联系起来,靠驿道不行,因陆运运费较水运为多,且

运量又较水运为少,这就必须开凿南北大运河以发展水运。再从政治方面来看,开邗沟、江南河有助于对江南地区的控制,开永济渠也是为了稳定华北一带形势,因此,开凿大运河是隋代统一政权的一项重要国策,也是隋、唐帝国诞生以后客观形势发展的必然产物,如隋代不开大运河,唐代也必然会兴此大役。唐以后的政权均不在关中而向东转移,以邻近江南地区便于利用运河。尔后,历代封建王朝对运河均非常重视,竭力维持这一条事关国运兴衰的生命线。

随着南北大运河的贯通,促进了南方经济发展,也必然带来文化繁荣。殷周时期,黄河流域的文化已经进入青铜器时期,而长江以南大部分地区仍停留在新石器时代,这说明南北文化发展的不平衡性。中国地域辽阔,南北空间大,区域之间文化的差异与不平衡性,不利于政局稳定与国家统一。但随着南北大运河的贯通,以漕运为主兼及水运,使许多城镇因此而兴,发展成为一条运河经济带。加强南北交流,南方经济得到开发,作为上层建筑的文化艺术也得到相应的提高,大运河在南北文化交流中减少了南北区域之间文化差异,保证了政令统一,对政局稳定起着极其重要的作用。唐立国后,政治上较为安定,经济上比较发达,文化也逐渐发展起来。原称广陵的扬州,据江、淮中心,得风气之先,学者名士,代有其人,杜佑、李吉甫、李绅等,他们在扬州施政之暇,或从事学术论著,或留连山水,赋诗抒怀。如杜佑的名著《通典》就是在扬州任上撰写的;在唐代,扬州铜器亦享有盛名,被列为贡品。苏州在晚唐时,产生了陆龟蒙、皮日休等一流文学家,时已成为文化发达、人文荟萃之地;在工艺品方面,苏州刺绣在全国首屈一指;后至五代时,吴越王钱镠大兴水利,太湖流域农业经济快速发展,开始出现“上有天堂,下有苏杭”之说,江南的文化就更加发达了。然而,自唐代直至北宋以前,南方的文化还未超过北方。后南宋迁都临安(今杭州),北方仕人随着宋室南渡,把黄河流域的文化带到南方,于是临安成为当时的文化中心,理学(朱熹学派)、史学(永嘉学派)兴起,印刷业开始发达,文学、评话也呈繁荣局面。此时,南宋的文化已远远超过北方的金朝、元朝。清代扬州再兴时,“扬州八怪”、“扬州学派”曾名闻海内外。苏州自隋唐开科取士以来,全境共出文科状元45名,其中唐代7名,宋代4名,而明清两朝达31名,其中明代8名,清代高达23名,清代苏州占114科状元的22.8%。考取进士的明代为437人,清代高达600名。今据《梦蕉亭杂记》载:“顺治丙戌会试为(清代)开国第一科,选山东聊城傅君以渐为状元。由丙戌截至

光绪甲辰废科举之日止,计共得会试一百一十三科(乡试同),状元共一百一十三人。”(其中内蒙古一人、顺天一人、直隶三人、山东六人、河南一人、江苏五十人、浙江二十人、安徽九人、江西三人、福建三人、陕西一人、湖北三人、湖南二人、四川一人、广东三人、广西四人、贵州二人,剩余的东三省、山西、甘肃、云南均无人,江苏一省几得半数,苏州一府计二十三人,几得一半之半)由此可见南方文化的兴盛远胜北方的一斑。

唐代是中国经济文化高度发展时期,对外经济文化交流也处于巅峰。大运河是陆上丝绸之路与海上丝绸之路的连接线,外国友人来华都是通过京杭大运河北上南下的。唐时,新罗(今朝鲜、韩国)崇尚唐朝文化,曾派遣许多年轻学士入唐求学,如崔致远在中国进士及第后,还曾留在唐朝为官。中国与日本一衣带水,高僧鉴真应邀东渡,传播唐朝先进的文化。日本从贞观四年(630)至乾宁元年(894),先后派遣了19次遣唐使,其中16次成行,来唐学习先进文化。此后中外交往不断。明永乐十五年(1417),位于菲律宾苏禄群岛上的苏禄国东王访问中国,回程时病逝于德州大运河船上。今天德州的东王墓是中菲人民文明友好的见证。

三

早在原始社会末期,先民们为了渔猎活动的需要,就“剡木为舟,剡木为楫”,开发了早期航运。运河原是服务于军事的,尔后主要服务于漕运,但随着生产力的发展,社会分工逐步细化,水上运输也逐步发展起来。服务于军事、漕运的大运河,却为航运事业的发展创造了条件。

隋代以后,北方生产远不能满足庞大的官僚机构和驻军的需要,故“军国大计,仰于江淮”。(见《权载之文集》卷四十九)自政治中心与经济重心分离,唐代的长安、洛阳,宋代的开封、杭州,元明清三朝的帝国都城再也没有离开运河。唐初,漕事尚简,每年从南方北运漕粮仅20万石,以后,政府机构逐渐庞大,每年北运漕粮达200多万石。一旦漕运受阻,皇帝往往亲率大臣到东都(洛阳)就食。宋代鉴于唐及五代藩镇跋扈之祸,实行中央集权政策,屯重兵于京师,呈“强干弱枝”之势,故需巨额军粮,对漕运尤为重视。以漕运为主的水运事业日益兴盛,每年北运漕粮一般在五六百万石,最高达800万石。唐宋之际,京杭大运河“运漕

商旅,往来不绝”,盐运与商运也日益增多,同时成为官、商、仕人南来北往的水上通道。

元明清三朝漕粮转输均依赖江南,京杭大运河虽在元代贯通,但因分水岭选择不当,山东境会通河水源不足,“岸狭水浅,不任重载”,船闸设置也不尽合理,故终元一代以海运为主。元代所建的京杭大运河发挥作用最大时是在明代和清代嘉庆、道光以前,这一期间,水运事业又有新的发展,漕运保持在400万石至600万石左右,盐运盛极一时,而茶叶、纺织品、瓷器等手工业产品,以及贡品运输和客运等方面均远胜于前代。以水运为业的船户也大量涌现。嘉道以后,因黄河为害,故每况愈下。咸丰五年(1855),黄河北徙,改从山东利津入海,京杭运河不能全线贯通,通航条件也日益恶化,漕粮运输的河运逐步为海运所取代。同治十一年(1872),随着招商局成立,昔日以沙船为主的海运又逐步转由轮船运输所替代。

1840年鸦片战争后,帝国主义入侵,中国沦为半殖民地半封建社会,外国列强通过一系列不平等条约,攫取了中国的内河航权,挂着外国商号的轮船纷纷进入运河。此后,中国民族资本轮运业在艰难环境中诞生并日益发展,作为传统的运输工具的木帆船仍保持着面广量大、灵活价廉的特点,在运河航运中发挥着重要作用。抗日战争爆发,京杭大运河一线城乡一度为日军所占领,轮运业在日伪的垄断奴役下,几濒解体。抗战胜利后,虽有复苏,但在解放战争期间,由于商旅往来城乡物资交流受阻,内河运输仍受到不同程度的影响。

中华人民共和国成立后,国民经济日益发展,尤其是长江三角洲地区的上海及杭嘉湖、苏锡常等城市工业发展迅速,但以加工业为主,产品销售以及原材料需求均两头在外,加之能源短缺,其经济发展离不开交通运输,尤其是水运。为此,解放后,即开发京杭大运河与众多通航河流,建立国营航运机构,对私营航运业进行社会主义改造,发挥他们在运输生产中的作用,更好地为工农业生产服务。“文化大革命”期间,航运业受到挫折,中共十一届三中全会以后,又得到长足的发展。随着改革开放的深入,个体专业运输户日益发展壮大,国营航运业主动退出,集体经济性质的航运公司纷纷解体,内河运输为个体专业户组建的股份公司以及原国营、集体航运企业解体后组建的私营航运企业一统天下。由于国民经济蓬勃发展,京杭大运河的水上运输量逐年增加,以江苏省为例,二十世纪90年代,苏北

运河年货运量约五六千万吨,苏南运河不足亿吨。2009年,苏北运河已达1.8亿吨,苏南运河超过2亿吨。货物以大宗物资煤炭、矿建材料等为主,其中北煤南运量达7586万吨。客运业随着公路客运的发展,旅客弃水就陆,水上客运日渐萎缩,运河一线客运业已于二十世纪90年代退出历史舞台,而被水上旅游业所取代。

四

水是生命之源,城是文明之舟,中国大运河的文明史,就是大运河城市的发展史。历史上的大运河均是从都城向经济发达地区伸展。战国时期,魏国的都城迁至大梁(今河南开封),是为达到控制中原之目的,便于东部地区财赋运往大梁,以及各诸侯国之间的物资交流,故开凿鸿沟。鸿沟开通,不仅大梁日益繁荣,与鸿沟沟通的水道沿岸城市也随之繁荣起来。鸿沟下游分支很多,安徽淮阳县(时为陈国都城)位于狼汤渠和颍水交会处,它不仅是淮南各地货物去大梁的过路码头,而且颍水上游的货物也都由这里运出。寿春(今安徽寿县),位于颍水流入淮水的地方,其南边还有合肥,在淮南的交通上占着重要位置。鸿沟下游还有彭城(今徐州市),彭城是位于大梁之东的重要商业都会,其北,是获水入泗之处,以南不远,睢水也在那里入泗。菏水与鸿沟同为战国时长江以北重要水运通道。菏水上游经济都会是齐国的都城临淄,苏秦到齐国时临淄已是有7万居民的大都市。菏水之上还有陶(今定陶县),被称为“天下之中”。所谓“天下之中”,是指其四通八达的水运位置。由济水而东,可以达临淄;再溯济水而上,由济入河,由河入洛,可以远至洛阳;由陶北行,可以到卫(今濮阳),战国时以陶卫并称,由陶顺菏水而下,可以直达江淮。此后,秦灭魏时,曾引水灌城,大梁繁华消失。代之而起的上游是荥阳(今河南荥阳县),下游是睢阳(今河南商丘县)。上述商业都会均临河而建,因河而兴。

随着隋代南北大运河的开通,极大地促进了运河区域工商业的发展。在沿运地区尤其是运河两岸城市百业俱兴,商业气息尤为浓厚,一大批官私工商业如造船、瓷器、酿造、纺织、印刷、造纸、金属品制造业及其他各种手工业等,蓬勃兴起。运河一线迅速崛起了一批城市。洛阳为隋唐时代的东都,其繁华不言而喻。自洛阳东下经汴梁(今开封)、雍丘(今睢县)、宋州(今商丘)、埇城(今宿州市)、泗州(今已沦入洪泽湖中)而入淮,商业都相当发达,如埇城、泗州、虹县都是跨运河而

建,这一线城市都因通济渠的开通而繁荣起来。

元代大运河改线后,曾使隋唐宋时代通济渠(后称汴河)一线的沿运城市经济发展受到影响,随之而起的元运河一线又兴起一批新的城市。如天津,原是海滨荒凉之地,后因海运南方漕粮于此中转,政府在此设仓库和机构,因而建海津镇,明成祖朱棣于此渡河进攻沧州,方改名天津(天子渡河之处)。沧州、德州、临清、济宁旧城原均不在运河一线,京杭大运河开通后,方移至运河河畔建城。临清是明代复将会通河疏通之后,正统十四年(1449)于此所建之城。由于临清地处会通河与卫河交会处,傍依运河,漕运兴盛,成为全国闻名的商业都会。济宁古名任城,其城市的发展,则完全取决于京杭大运河的通畅,从而成为鲁西南的经济中心。由济宁南下,运河一线的徐州、淮安、扬州、镇江、常州、无锡、苏州、嘉兴、杭州等城市,它们的共同特点都是商业繁荣,客商云集,货物山积,交易兴盛,成为运河上一个个重要的商品集散地。

自隋唐以来,大运河成为封建王朝的生命线,今日之京杭大运河,不仅是中华民族的“国之瑰宝”,也是沿运城镇的“生命之河”。京杭大运河的开凿与贯通,极大地促进了整个运河区域社会经济的改善,使运河区域成为繁荣昌盛的新的经济带。运河区域商品经济的繁荣,更直接导致一批运河城市的经济发展。新中国成立后,京杭大运河一线现有2个中央直辖市,16个地级市,其成长与发展,大都得益于运河。黄河以北的运河,自黄河北徙,早已断航。北京、天津,一为我国首都,一为北方海港城市,城市繁华,远胜于昔。其他城市如沧州、德州、临清、聊城虽失昔日因河而兴之优势,但由于铁路、公路的发展以及改革开放的大好形势,也摆脱了昔日衰微之阴影,国民经济发展又呈良好势头。济宁一度曾因运河断航而衰败,今又成为京杭大运河北方的重要港口而日益繁荣。江苏的扬州,地处运河与长江十字交汇点上,长江三角洲的中心,是南北河运,东西江运,水陆交通的总枢纽。兴于汉,盛于唐,再兴于清,历史上是江南经济重心与北方政治中心的连接点。清道光以后,失去漕、盐之优势,一度成为典型的消费城市,处于江河日下的衰微状态。而今借助公、铁、水的交通优势,现又兴建苏中机场,经济上打长江牌,文化上发挥古运河优势,其经济发展在苏中、苏北8个地级市中处于领先地位。明清时期,苏州凭借大运河和娄江(浏河)内河航运和海上交通联结之优势,为“江左一大都会”。清中叶后,上海兴起,曾取代苏州。但今日的苏州以临近上海而东山