



起于春秋，成于隋炀

京杭大运河南起余杭(今杭州)，北至涿郡(今河北涿州市及北京部分区域)，途经浙江、江苏、山东、河北四省及天津、北京两市，全程1794公里。

从最初雏形看，京杭大运河可上推到春秋时期。大约在公元前486年，吴王夫差为北伐齐国而调集民夫开挖“邗沟”(因途经邗城而得名)，也是从扬州经射阳湖到淮安的运河。“邗沟”全长170公里，它连通了长江和淮河，也是京杭大运河最早修建的一段。之后的秦始皇时期，嘉兴境内开凿了另一条河道，由此奠定了后来江南运河的走向。

京杭大运河的基本成型，还得从历史上饱受骂名的隋炀帝说起。在隋朝统一天下后，由于多年来北方饱受战乱冲击，而南方经济发展迅猛，隋炀帝决定开凿一条沟通南北并能直达新都洛阳的大运河，以加强对南方的控制，历史上的京杭大运河由此诞生。

隋朝大业元年(605年)，从洛阳到清江(今江苏淮安)的“通济渠”首先开凿；3年后，从洛阳经山东临清至河北涿郡的“永济渠”开挖；又过了两年，从江苏镇江至浙江杭州的“江南河”动工的同时，“邗沟”也进行了改造。以上工程完工后，洛阳到杭州全长1700公里的河道可以直通船舶，而作为南北交通枢纽的扬州由此富甲天下，成为隋唐时期最繁荣的城市。

隋炀帝之后，唐、宋两朝只对大运河进行了一些疏浚和整修，这在某种程度上也可说是坐享其利。元朝以后，由于大都(今北京)被定为都城，为了沟通南北，将南方物产运到京城，朝廷对大运河又有了新的大动作。大约用了10年时间，元朝先后开挖“济州河”和“会通河”，将天津至江苏清江之间的天然河道和湖泊连接起来，清江以南则依靠原有的“邗沟”和江南运河直达杭州。此外，洛阳至清江的“通济渠”被废弃的同时，元朝又新修了从天津至大都的“通惠河”，由于元朝运河新路线弃“弓”走“弦”，因而比隋朝大运河缩短了900多公里。至元三十年(1293年)，元代大运河全线通航，这就是我们如今所说的京杭大运河。

作为人类史上开凿最早、里程最长、工程量最大的人工河，拥有2500余年历史的京杭大运河无疑是地球文明的奇迹之一。今年4月28日，山东德州四女寺枢纽南运河节制闸准时开启。经历了一个世纪的沉寂后，京杭大运河再次实现全线通水。

京杭大运河沉寂百年再复苏

文本刊特约撰稿 金满楼

明清漕运，辉煌时刻

明清时期，由于京杭大运河承担了漕运任务，其地位也变得更为重要。作为南北水运干线，南方的漕粮和其他物资通过京杭大运河源源不断地输往北方，俨然成为维持京城乃至朝廷的生命线。因此，无论明朝还是清朝，统治者对京杭大运河的维护、修造和疏浚都极为重视。如清朝康乾嘉道时期，为了保障每年400万石漕粮输送到京师的重大任务，清廷每年花在治理黄河和整顿漕运上的费用，往往要耗费数百万两白银甚至更多。

为了更好地管理大运河，元、明、清三朝都设置了专门的河运机构，而且都把治所设在了山东济宁。之所以如此，主要是因为济宁段在运河全线处于“河脊”(海拔最高)位置，引水通航最难，“济宁通则全河通，济宁不通全河停”；此外，济宁南控江淮、北接京师，“闭则为锁钥，启则为通关”，位置十分险要。

元朝时，济宁最初设开浚大臣，后设都水监、行都水督和总治河防使，主官官阶最高为正一品。明朝时，济宁设总理河道、总督河道、总漕兼河道、巡抚兼河道等，主官秩正二品，但也不乏正一品、从一品大员充任。清朝时期，河道总督衙门是六部之外特设直属的部院级机构，也是总管运河和黄河治理的专门机构。据统计，自顺治元年(1644年)至光绪二十八年(1902年)的258年间，清廷共任命过119

任河道总督，其中大半为一、二品大员。另外，和其他督抚大员一样，河道总督也掌管了一定的军队，河道总督衙门实际上也是一个军政合一的机构。由于朝廷重视、经费充足，清朝时期的河运总督也是个不折不扣的肥缺。

作为当时的南北交通大动脉，京杭大运河对沿岸城市包括通州、天津、沧州、德州、临清、聊城、淮安等城市的发展起到了极大促进作用。此外，随着明清经济的稳步发展，南北物资交流的需求大增，南方的丝绸、布匹、茶叶等随着漕粮不断运往北方，而北方的棉花、皮货、煤炭等也被带到南方。在这一过程中，大量的官员、商人乃至康熙、乾隆南巡也都沿着京杭大运河南下北上。从这个意义上说，京杭大运河不仅是官方力量加持的漕运之河，同时也是关系到千家万户的商运之河、民运之河。

废弃百年，再迎新生

正所谓，盛世不再，时运难长。乾隆年后，清朝国势日渐凋敝。咸丰初年，太平军占据南京和安徽沿江一带，漕运被迫中断。雪上加霜的是，咸丰五年(1855年)黄河在河南兰阳(今兰考)北岸铜瓦厢决口并随之改道，这也导致运河山东段逐渐淤废。此后，漕粮改走海路，并主要由轮船招商局承运。在此形势下，漕运总督变得可有可无，并于1904年被撤。1911



京杭大运河微山段大量的船只穿梭于运河之上，一派繁忙运输景象。

洪晓东 摄(人民图片网)

年，津浦铁路全线通车，京杭大运河及沿线城市的地位更是一落千丈，风光不再。

更为可虑的是，在黄河改道后，运河山东段河道淤浅，南北断航；而水量较大、通航条件较好的江苏段，也只能通行小木帆船。与此同时，很多河段因为断流而只能靠天供水，最终变成垃圾坑甚至被农田蚕食。随着时间的推移，昔日运河两岸的众多会馆、码头等也大多人去楼空，甚至荡然无存。至于那些与运河紧密相关的地方戏曲、民间传说和民俗艺术等非物质文化遗产也在不断消失之中。

有鉴于此，京杭大运河的保护工作在2005年后提上了日程。经过十余年的努力，京杭大运河的修复已经初见成效，这次实现全线通水更是意义重大。相信在不久的将来，京杭大运河或将实现全面通航，并再度呈现昔日的荣光。



山东德州四女寺枢纽南运河节制闸开启，对京杭大运河全线贯通补水(航拍)。
新华社