



明初南北转运中的中原运道*

吴朋飞

摘要:明初南北转运重建,导致国家经济地理格局发生巨变。以南京、北京为中心的国家漕运体系,转输往往需要经过河南、山东、直隶等区域的通道,在永乐十三年(1415年)京杭大运河恢复通航之前,绕道河南利用黄、卫转运的中原运道发挥了重要的作用。洪武二十四年(1391年)黄河决口后的大黄河,为中原运道的形成和利用创造了条件。而自永乐元年(1403年)起国家漕运正式开始绕道河南,利用中原运道转运北京成为了当时除海运之外最重要的漕粮北运方式。而运道上的陈州颍歧口跌坡、新乡八柳树则是中原运道的重要节点。中原运道在明初完成国家漕运使命后,明中后期又以贾鲁河、卫河等新的河道形式继续发挥着运输功能,客观上促进了正阳镇、周家口、朱仙镇、开封、新乡、道口镇等城镇的兴起与繁荣。

关键词:中原运道;颍歧口;大黄河;八柳树

中图分类号:K248;K928

文献标识码:A

文章编号:2095-5669(2020)05-0122-07

明初,都城由南京转移到北京,使得国家的经济地理格局发生了重大巨变。其中围绕供给首都的漕粮物资转运系统的重建,是重要的学术命题。明初南北转运重建,指的是洪武元年(1368年)至永乐十三年(1415年)期间,国家漕运中心在由南京向北京转移过程中,由最初的“海陆兼运”且以海运为主,到永乐十三年彻底放弃海运,将里河漕运作为国家漕运的基本。因这一重建过程处于明初经济恢复期,且持续时间不长,前贤对此关注不多。目前,仅见樊铨对重建过程中永乐九年(1411年)会通河疏通和永乐十三年停罢海运的基本史实进行了澄清,揭示出明初南北转运的真相^[1]。在南北转运的重建过程中,与海运并存的“水陆兼程”亦是国家漕粮北运的重要方式,这当中就包括永乐元年(1403年)郁新提出并具体实施的绕道河南利

用黄、卫转运漕粮运达北京的方案(下简称“中原运道”)。该运道在史念海^{[2]306-309}、姚汉源^{[3]382-397}以及《河南航运史》^{[4]156-157}等研究中有所涉及,但仍有些问题需要进一步探索。本文重点关注中原运道的利用史实、经行路线及其发挥的作用,以期对国家大运河的研究有所裨益。

一、明初南北转运对中原运道的利用

明初定鼎南京,粮食物资多取自附近地区,形成以南京为中心的国家漕运体系,如《明史·食货志》记载,“太祖都金陵,四方贡赋,由江以达京师,道近而易”^{[5]卷七十九《食货志三》,1915}。但在明初统一全国的战争中,开封和北京是重要的军事战略要地,仍有少量漕运用来供应军需。

收稿日期:2019-11-05

*基金项目:国家社会科学基金项目“泛滥黄河侵入开封城市过程的环境史研究”(15BZS024),河南省高等学校青年骨干教师资助项目“黄泛平原古城城市形态演变历史研究”(2016GGJS-027)阶段性成果。

作者简介:吴朋飞,男,河南大学黄河文明与可持续发展研究中心副教授(河南开封 475001),主要从事文化地理与遗产保护、历史地理信息化、黄河环境变迁研究。

洪武元年二月,明军平定山东后,分水陆两路进攻河南。水路上,“开耐牢坡坝,引舟师由郟城趋汴梁,以取河南”^{[6]卷三一,539}。这一水路的形成与元末黄河河道的变化有关。元末贾鲁治理黄河后不久,在至元二十六年(1366年)黄河主流又北徙。上自东明、曹州、濮州,下至济宁一带均被其害,大致沿运河在济宁南北与运道相交。因此,明北伐军在济宁开耐牢坡西岸堤防,引舟溯黄河泛道西攻汴梁。自耐牢坡顺运河可北上,开堤溯黄河可西行,为西、北两路交叉口^{[7]144}。明北伐军通过黄河河道运兵攻占开封,此后开封成为北伐的前线阵地。五月朱元璋亲赴汴梁(今开封),命“浙江、江西及苏州等九府,运粮三百万石于汴梁”作为军粮,“其西北边则浚开封漕河饷陕西,自陕西转饷宁夏、河州”^{[5]卷七十九《食货志三》,1915}。八月二日,徐达占领大都(今北京),此后北京成为对抗蒙元的前沿阵地和燕王朱棣的封地,需要大量的漕粮供应。故明初通往北京的漕粮运输路线仍依袭元朝京杭大运河,但明初会通河一段的不畅通和洪武二十四年(1391年)的黄河决口导致会通河完全淤塞,使得漕粮北运开始考虑由江淮绕道河南利用黄河、卫河运达北京,中原运道的地位和作用开始凸显。

永乐元年,明朝正式采用绕道河南利用黄、卫转运漕粮的方案。七月,户部尚书郁新提出中原运道方案,其称“近因淮河至黄河淤浅,以致馈运不通”,“请自淮安用轻舟运至沙河及陈州颍歧口,仍以大舟载入黄河,复陆运卫河以转输北京”^{[8]舆地上·山水志}。建议被采纳后“始用淮船受三百石以上者,道淮及沙河抵陈州颍歧口^①跌坡,别以巨舟入黄河抵八柳树,车运赴卫河输北平,与海运相参。时驾数临幸,百费仰给,不止饷边也。淮、海运道凡二,而临清仓储河南、山东粟,亦以输北平,合而计之为三运。惟海运用官军,其余则皆民运云”^{[5]卷七十九《食货志三》,1916}。至十一月,命右军都督府都督佥事陈俊等,督运淮安、仪真等处仓粮一百五十七万六千一百一十二石赴阳武,转输北京^{[6]卷二五,451}。

永乐四年(1406年),“成祖命平江伯陈瑄督转运,一仍由海,而一则浮淮入河,至阳武,陆挽百七十里抵卫辉,浮于卫,所谓陆海兼运者也。

海运多险,陆挽亦艰”^{[5]卷八十五《河渠志三》,2080},可见这条中原运道转输之艰难。海陆兼运并非长久之计,永乐九年,山东济宁州同知潘叔正上书建议疏通元代所凿的会通河:“会通河道四百五十余里,其淤塞者三之一,浚而通之,非惟山东之民免转输之劳,实国家无穷之利。”^{[6]卷一一三,1444}于是,明成祖命令工部尚书宋礼、侍郎金纯、都督周长疏浚会通河。会通河的疏通,使得京杭大运河再度通航。同年,停罢了自淮安向西北绕道今河南淮阳、新乡八柳树、河北馆陶、山东临清等地的水陆并运^{[9]192}。永乐十三年明朝又停罢海运,专事河运,“自是漕运直达通州,而海陆运俱废”。这样,国家漕运主要通道不再辗转中原,中原运道在漕粮南北转运中的枢纽作用,至此退出历史舞台。据研究,清初漕运仍袭明制,江南漕粮北运从未绕道河南^{[10]115-118[4]157},河南只是在漕粮北运中起着自身承运的作用。

二、明初中原运道的路线考论

明初,永乐年间漕粮北运曾绕道河南利用中原运道进行“江淮河卫转运”。关于当时的漕运路线,《明太宗实录》和《明史·食货志》的记载前文已有引用,此处再引《大明会典》和《明史·郁新传》的记载。

国朝自永乐定都于北。军国之需,皆仰东南。……永乐元年,令于淮安,用船可载三百石以上者,运粮入淮河、沙河,至陈州颍歧口跌坡下,用浅船可载二百石以上者,运至跌坡上。别以大船载入黄河,至八柳树等处,令河南车夫运赴卫河,转输北京。^{[11]卷之二十七《会计三·漕运》,471}

自淮抵河,多浅滩跌坡,运舟艰阻。请别用浅船三百石者,自淮河、沙河运至陈州颍溪口跌坡下,复用浅船载二百石者运至跌坡上,别用大船运入黄河。至八柳树诸处,令河南车夫陆运入卫河,转输北京。^{[5]卷一百五十《郁新传》,1458}

以上史料对永乐元年漕粮北运的路线记载很清楚:首先用载三百石以上的浅船由淮安运入淮河、沙河至陈州颍歧口跌坡下,换载二百石以上浅船运至跌坡上^①。再换大船入黄河,至八柳树等处,转陆运至卫河,转输北京。这条路线中的

陈州颍歧口跌坡、大黄河、八柳树到卫河等重要河道或节点,需进一步解析。

(一)陈州颍歧口

跌坡,指塌陷的坡岸。一般而言,河流所经的跌坡河道上下坡度大,比降会发生急剧变化,流速显著增加。故文献中提及的陈州颍歧口跌坡,就是一处落差较大的河段,漕船到此往往上下极为困难,需要换船通过。史念海先生指出“黄河水流本急,沿流都会遇到艰险的去处,陈州之下就有跌坡之险。当时为了避免这段险滩,改取沙河水道,到陈州的颍歧口(今河南淮阳县西南),才又折入黄河。”^{[2]308}

陈州颍歧口,《明史·地理志三》载:“陈州,洪武初,以州治宛丘县入。南有颍水,又西有沙水,亦曰小黄河,至颍歧口,与颍水合,下流分为二。”^{[5]卷四十二《地理志三》,980}清楚记载颍歧口位于陈州(今河南淮阳县西南)西南,为沙水和颍水交汇处,非当今周口市区的沙河和颍河交汇处。颍歧口在周家口东二十五里许沙水汇颍处,对照《陈州府志·图经》绘制的这条河路是:颍歧口、许家湾、指挥营、柳林集。正是当地群众广为流传的老运粮河,又叫老黄河。河形犹存,至今两岸群众还津津乐道当年航运之胜迹^{[12]22-23}。周建山考证认为在今周口市向东十余公里处的高山顶东侧颍歧口分沙颍河南流处^{[13]50-53}。

颍歧口跌坡,很有可能就是隆庆年间《一统路程图记》所记载的“颍息坡”,该书记载了由淮安到开封的水运路线:

淮安、湖口闸、移风闸、清江闸、福兴闸、新庄闸、淮河口、马头、……颍州、白庙、泗河铺、太和旧县、税子铺、界沟驿、纸店、坝溜、槐方店、王昌集、富坝口、新站、牛家埠、颍息坡、周家店、李方店、西华县、李家潭、朱仙镇、汴城。^{[14]245}

对于如何过颍歧口跌坡,前人探究的不多,于德源指出,“这里河道北高南低,所以又叫做颍歧口跌坡。为了漕船能够越过跌坡,在这里把粮食再换成可运二百石的小船,采用盘绞或拉纤的办法过跌坡,继续寻沙河北行,抵郑州以北的黄河南岸,再将漕粮换载可横渡黄河急流的巨舟,横渡黄河,抵达黄河北岸阳武(今河南原阳)卸载”^{[9]191-192},可备一说。

(二)大黄河

大黄河指的是陈州颍歧口跌坡上至八柳树的这段黄河河道。洪武二十四年(1391年)四月,“河水暴溢,决原武黑洋山,东经开封城北五里,又东南由陈州、项城、太和、颍州、颍上,东至寿州正阳镇,全入于淮。而贾鲁河故道遂淤。又由旧曹州、郟城两河口漫东平之安山,元会通河亦淤”^{[5]卷八十三《河渠志一》,2014}。这次黄河在黑洋山(今原阳西北)决口,折而东南,一分为三:主流向东南流,经开封城北五里,折而南行,经陈州(今淮阳)、项城、太和、颍州、颍上,东至寿州正阳镇入淮河,致使贾鲁河故道淤塞;主流折南挟持西蔡河南流,经陈州循颍水入淮,这是黄河主流首次夺颍水入淮河,时人称之为“大黄河”;原先主流(贾鲁河)因水势减弱变为支汊流,被称为“小黄河”,分一支东北经由曹州(今菏泽)、郟城两河口,漫安山湖而东,致使元代开凿的会通河淤塞,自鲁桥以北改陆运。会通河的淤塞,使得南粮北运较为困难。于是,明朝充分利用新的黄河主流进行漕粮北运,主要通过“淮河—沙颍河—大黄河—卫河”的中原运道。

洪武二十四年黄河主流首次夺颖后,到永乐元年具体实施漕粮北运,这当中又有些变化。史念海《中国的运河》对这一变化有探讨^{[2]308-309},而姚汉源“明初颖蔡运道”的论述更为详细,其将该运道的变化分为会通河未淤塞前情况(1368年至1391年)和会通河淤塞及重开前情况(1391年至1411年),并指出蔡颖运道设多座节制闸,已全渠化^{[3]382-397}。具体变化过程为:洪武二十五年(1392年)正月,黄河决于阳武,泛陈州、中牟、原武、封丘、祥符、兰阳、陈留、通许、太康、扶沟、杞十一州县,有司具图以闻。发民丁及安吉等十一卫军士修筑。其冬,大寒,役遂罢^{[5]卷八十三《河渠志一》,2014}。故“洪武二十四至二十五年黄河决口泛滥,夹开封东西大片漫流南入颍河,逐渐形成南流河道”^{[3]382-397}。姚还进一步指出,洪武二十九年(1396年)四月,以黄河南流,沙颍运道冲淤迁徙,废开封府之冯陵、十字河、龙堂、快活林、伞儿、三里、万龙及陈州之东桥等八闸。似洪武六年所记十八闸之八,已失作用^{[3]382-397}。

洪武三十年(1397年)正月,命除怀庆府以

下,至正阳河口黄河两岸河泊所鱼课,听民捕鱼。显然,这条大黄河是通过正阳镇入淮河的。八月,黄河“决开封,城三面受水。诏改作仓库于茱阳高阜,以备不虞”。《明史·河渠志》载“十一月冬,蔡河徙陈州。先是,河决,由开封北东行,至是下流淤,又决而之南”^{[5]卷八十三《河渠志一》,2014}。显然,黄河这两次在开封上下的泛滥使得蔡河原由开封城北东流南转改为由城西南南流,下游迁徙经陈州城下。对此,史念海先生认为:蔡河本来是经过开封之南的通许县,再向东南流。这是说,这次黄河决口所行的新河道,较之洪武二十四年的河道稍稍偏西了些。这条新河道距西华县较近,所以永乐元年,西华县的沙河水溢,就能冲决堤堰,以通黄河。永乐初年漕粮北运的运道就是利用这样一段黄河的^{[2]308}。两位先生均指出永乐元年绕道河南利用中原运道的具体路线是洪武二十四年之后“大黄河”又多次变迁的结果,最终形成经过开封城西的“大黄河”。樊铎所编制的“海陆兼运示意图”中,这条运道标绘在开封府西侧是正确的^{[1]188-198}。

(三)八柳树至卫河的陆路

运道溯大黄河逆流而上后到达北岸的八柳树,但《明史》中又提到阳武:“洪武二十四年,河决原武,绝安山湖,会通遂淤。永乐初,建北京,河海兼运。海运险远多死亡,而河运则由江、淮达阳武,发山西、河南丁夫,陆挽百七十里入卫河,历八递运所,民苦其劳。”^{[5]卷一百五十三《宋礼传》,4203-4204}那么,八柳树和阳武是何关系呢?这又涉及元末明初黄河在新乡、原武、阳武附近的变迁。

至元二十五年(1288)年,汴梁路阳武县福宁集西五里贺屯村河徙。“自此河出阳武县南,而县北之流绝,新乡之流亦绝,水道一变。”^{[15]卷十三·河防二,286}这样原武和阳武两县隔河相望,直到正统十三年(1448)年河决茱泽姚村,河徙原武县南止。洪武二十四年,黄河在原武县黑洋山决口,“决河之水大势自黑洋山东南流,经阳武县之下码头、范堤口、白堤口、白庙村,南达葛埠口东。向东经大张寨村北,任庄以南,又东宣化堡、屈胡洞至码头村,转东北经大宾西,过石佛、查地,又折东南,经盐运司、东老河入封丘县境”^{[16]33-34}。当时决口后没有进行及时堵塞,第二年才“发河南开封等府民丁及安吉等十

七卫军士修筑阳武县河防”^{[6]卷三二二,3241},以卫大梁。这样洪武二十四年后原武、新乡、阳武与黄河河道的位置关系就很清楚了,原武位于黄河南岸,如《明史·地理志》所载:“原武县,府西北。北有黑阳(洋)山,下临大河。洪武二十四年,河决于此。”而新乡和阳武则位于黄河北岸,如乾隆《阳武县志》云:“洪武二十四年河决原武,经阳武南东达开封,筑堤塞之。”^{[17]397}《明史·地理志》所载的阳武县“府西北。北滨大河,自此至南至徐州,大河所行,皆唐、宋汴河故道”,可能是至元二十五年之前的黄河河道。

八柳树位于新乡县境内,在洪武二十四年后的黄河北岸,《明史·地理志》载:“卫辉府新乡县,北有卫河。西北有清水。又西南有大河故道,正统十三年河决县之八柳树由此,寻塞。”^{[5]卷四十二《地理志三》,991}八柳树当与八柳渡有关,是明初新中驿的所在地。按照《河南省新乡县地名志》的记载,八柳渡在隋唐时期是个黄河渡口,北宋时辽军在此渡河,元代称八柳津。至元前此设有广盈仓,屯粮十万石。至元六年(1340)年七八月河决,距广盈仓仅三十步。明初,韩魏等姓陆续迁此,在黄河故堤顶定居。新中驿(亦称新乡驿)设于此。永乐元年“南方漕运船只由淮河入黄河抵此,再陆路至新乡,由卫河属北平,此为两京陆路列省必由之渡,经商贸易,首称繁华”,成为县西南的重镇。永乐四年“命陈瑄在此督转漕运”,年转运粮百万石,宣德元年(1426)年因河水冲刷驿站移至县城^{[18]118-119}。八柳树设新中驿是正确的,但驿站移至县城的时间恐不确。据正德《新乡县志》载:“新乡驿递之设,旧在八柳渡,自我朝迁幽之后,永乐十三年乃改置于迎恩关内。”^{[19]62}而《明代驿站考》也载:“新中驿,属卫辉府新乡县。旧在新乡县八柳渡,确地待考。永乐十三年移置今河南新乡市。”^{[14]38}显然,新中驿(八柳树)移至新乡县的时间为永乐十三年。八柳树的具体位置,正德《新乡县志》载,“八柳渡在县西南四十里李台社”^{[19]17-18}。现今八柳树,位于新乡七里营乡东南三点五公里,古黄河堤顶上^{[18]118-119}。

至此,不难理解文献所载的阳武和八柳树。漕粮北运到达黄河北岸的阳武县,至新中驿(八柳树)后,需陆运到卫河岸边,再顺卫河而下。这

当中的陆运路线为新中驿到新乡,再到卫辉府汲县,再到卫河南岸。《明史·地理志》载:“卫辉府汲县,北有卫河,源出辉县,下流至北直静海县入海,行二千余里。”^[5]卷四十二《地理志三》,990这是国家漕运利用中原运道转运中的一段特殊陆运路线,与当时国家主要驿路的设置明显不同。显然,八柳树到卫河这一段的陆行路线应该是非常规路线,当时漕粮北运急需物资,所以集民力、物力开了一条与驿站不同的专门线路。永乐九年会通河畅通后,这条漕运路线也就废弃了。

三、明初中原运道的客观作用

从明朝开国到永乐九年,漕运不畅,且大部分时间属于经济恢复期。但限于军事目的和政治需要漕粮北运,开封和北京成为重要的运输节点。洪武二十四年的黄河决口,使得会通河完全淤塞,而黄河主流则夺颖入淮,时称“大黄河”,后经几次变迁,遂成为永乐元年郁新漕运河淮黄卫转运的重要河道。这条重要的中原运道在京杭运河淤塞不通的情况下,发挥了不可替代的作用。但同时,也应该看到这条中原运道的艰难,需要三次转船,还要“陆挽百七十里”,加之经历淮、沙颍、黄、卫等水系,其转运之繁、陆挽之劳可想而知。因此其作为国家漕运的时间较短,至永乐九年会通河重开后,就很少利用了。但中原运道的作用并没有完全失去,主要体现在以下两点。

第一,京杭大运河运道出现问题时,往往会直接利用或建议走中原运道。如景泰四年(1453年),黄河在沙湾决口,“运艘阻张秋之决。河南参议丰庆请自卫辉、胙城泊于沙门,陆挽三十里入卫,舟运抵京师。命漕运都督徐恭覆报,如其策。”^[5]卷八十七《河渠五》,2129明朝采纳了丰庆的建议,虽然仅是临时应变的措施,不过也反映出明中期卫河航运的价值。此外,在清康熙二十三年(1688年)运河全部脱离黄河之前,因黄河泥沙淤积严重且泛滥无常,明朝一直努力使漕运避开黄河,出现关于漕运走中原运道的建议,如《万历野获编》卷十二“黄河运道”记载:

黄河运道,景泰四年张秋河浅,漕船不前,河南参议丰庆建议请自淮安之清河口

入黄河,至开封府荥泽县河口,转至卫辉府胙城县,泊于沙门,陆挽三十里,即入卫河船运至京。诏下总漕诸臣覆议,卒见沮,然山东运道有梗,此亦可备缓急也。是年河南佥事刘清,亦言自淮至荥泽,转入沁河,经武涉县马曲湾,装载冈头一百九十里,引沁水以入卫河。行人王宴亦如清言,欲开冈头置闸,分沁水南入黄河,北入卫河,只费卫辉一府税粮,便可挑浚。帝命侍郎赵荣同宴相度,还言不便而止。今遥计之,开二百里之沁,不如开河三十里之便也。^[20]³²⁵

这里面还提到了河南佥事刘清建议自淮至荥泽转沁入卫的漕运路线,都是设想利用中原运道的优势。尽管这些建议往往被决策者所否决,但中原运道的特殊地理优势以及区域运输能力是不能被忽视的。

第二,中原运道在明中后期以新的河道形式继续发挥作用。自宋礼重开会通河之后,明代漕运倚重京杭大运河,而在明初永乐年间在国家漕运体系中发挥了重要作用的中原运道则以新的河道形式继续发挥着作用。黄河南岸运道所发挥的漕运转输功能被贾鲁河所替代,黄河北岸的运道则被卫河所替代,对促进河南经济社会发展同样发挥了重要作用。

黄河南岸的贾鲁河。正统十三年(1448年)河决荥泽孙家渡。当时河南巡抚王暹曾说:“黄河旧从开封北转流东南入淮,不为害。自正统十三年改流为二:一自新乡八柳树,由故道东经延津、封丘入沙湾。一决荥泽,漫流原武,抵开封、祥符、扶沟、通许、洧川、尉氏、临颖、郾城、陈州、商水、西华、项城、太康。没田数十万顷,而开封患特甚。”^[5]卷八十三《河渠一》,2017这样,黄河正流自荥泽孙家渡决口后,袭夺汴河河道,成为汴河的源头,催生出一条新的河道孙家渡河(后称贾鲁河)用于沟通黄河与淮河。后经弘治二年(1489年)白昂的修浚和弘治七年(1494年)刘大夏裁弯取直“别凿新河七十里”,使得连接黄淮两大水系的贾鲁河得以贯通且流路较短。

贾鲁河的部分河道沿用了永乐年间的中原运道,促进了开封、朱仙镇、周家口等沿河市镇的发展与繁华。如隆庆年间的《天下水陆路程》记有“淮安由南河至汴城水路”,这条水道由淮

安经洪泽湖入淮河,经凤阳府、寿州至正阳关纳税后入颍河,溯颍河西北行,经颍上、阜阳、太和等县入河南,再行一百三十里至周家店(即周口),从周家店转贾鲁河北上二百余里至朱仙镇,最后在朱仙镇起车,陆路四十里至开封^[21]。该水道在当时长江以北的水路中地位仅次于“北京由漕河至南京”“南京由漕河至北京”,位居全面第三,足见其在当时水运交通地位的重要。万历三十三年(1605年),“今自正阳至朱仙镇,舟楫通行,略无阻滞”^[22] 148-149。这说明万历年间贾鲁河的通航畅通,促进了朱仙镇和周家口的发展。康熙年间,朱仙镇商贾贸易最盛。雍正三年移开封府同知驻镇,后设巡检司。乾隆初年,朱仙镇为“天下四大名镇之一也”。其最繁盛时期的城区范围,北至今离镇四里的小店王,南至八里的腰铺,东至三里的宋寨,西至二里的豆腐店,面积约十五平方公里。居民有四万余户,约二十余万人^[23]。

黄河北岸的卫河。有研究指出:“尽管会通运河被疏通,但由于会通运河岸狭流浅,特别是在明代,会通运河多次被黄河决口所冲淤,运道被阻断,卫河成为京杭大运河的辅助运输通道。”^[24] 92从整个明代的国家漕运体系来看,卫河在永乐十三年之后所发挥的功能逐渐演变为主要以补充京杭大运河水源的功能,同时还兼及运输河南各地漕粮。

《明史·河渠志》记载:“通河于卫有三便。古黄河自孟津至怀庆东北入海。今卫河自汲县至临清、天津入海,则犹古黄河道也,便一。三代前,黄河东北入海,宇宙全气所钟。河南徙,气遂迁转。今于河阴、原武、怀、孟间导河入卫,以达天津,不独徐、沛患息,而京师形胜百倍,便二。元漕舟至封丘,陆运抵淇门入卫。今导河注卫,冬春水平,漕舟至河阴,顺流达卫。夏秋水迅,仍从徐、沛达临清,以北抵京师。且修其沟洫,择良有司任之,可以备旱涝,捍戎马,益起直隶、河南富强之势,便三。”^[5] 卷八十七《河渠五》, 2129这是当时山东佥事江良材提出的“卫河三便”之策,他将卫河与黄河古河道进行比较,用以说明“导河入卫”将卫河作为漕运航道的三大好处。

卫河的航运也催生了新乡、浚县、道口镇等河南沿线市镇的发展与繁华,如永乐年间,广盈

仓(商号)从八柳树迁到新乡县老城东关,建立“永乐关”漕运码头,货船北至天津、涿郡,年运粮七百万石。万历年间,又建杨树湾(今新乡县合河镇小郭村北)码头,经常停泊靠岸船只二三十只,冬季达百余只,岸上有客棧、饭店、杂货铺二三十家。在此期间,卫辉府城商业迅速发展,街道两侧店铺林立^[25] 181。道口镇,“地濒卫河,北达京津,南通汴洛,为中原咽喉,洵称胜地”,明清两代“凡漕粮入津,芦盐入汴,率由此道”^[26]。民国时期,卫河道口码头上下数十里河湾,船桅如林,每日过往船只多达百余^[27] 434。正因为便利的航运,使得道口镇规模巨大,商业繁盛,商贾众多,成为河南名镇,有“小天津”之美称。

结 语

明代,以南京、北京为中心的国家漕运体系,转输往往需要经过河南、山东、直隶等区域的通道,在京杭大运河不畅通的情况下,绕道河南利用黄、卫转运的这条中原运道发挥了重要的作用。洪武二十四年黄河决口后的大黄河,为中原运道的形成和利用创造了条件,运道上的陈州颍歧口跌坡、新乡八柳树是重要的节点。在充分肯定和重视京杭大运河成为控扼国家经济命脉的同时,还应关注国家在不同时期采取绕道中原腹地南北转运的漕运运道,其所发挥的作用不仅仅是“京杭大运河的辅助通道”^[28],而应该分阶段客观评价其所发挥的作用。本文所研究的中原运道就是在明初南北转运国家漕运体系中发挥了不可替代的作用,尽管时间不长,历史意义却不容小觑。中原运道在完成承担国家使命的同时,明中后期又以贾鲁河、卫河新的河道形式继续发挥运输功能,客观上促进了正阳镇、周家口、朱仙镇、开封、新乡、道口镇等城镇的兴起与繁荣。

注释

①颍歧口,《明太宗实录》《大明会典》《明史·食货志》均作“颍歧口”,《明史·郁新传》称“颍溪口”,该处为沙颍两水分歧之处,本文统称“颍歧口”。颍歧口跌坡,《明太宗实录》作“颍歧口跌波”。

参考文献

[1]樊铤.明初南北转运重建的真相:永乐十三年停罢海

- 运考[J].历史地理,2008(1):188-198.
- [2]史念海.中国的运河[M].西安:陕西人民出版社,1988.
- [3]姚汉源.明代山东、河南的借黄行运:济宁西河及沙颍运道[M]//黄河水利史研究.郑州:黄河水利出版社,2003.
- [4]河南省交通厅交通史志编审委员会.河南航运史[M].北京:人民交通出版社,1989.
- [5]张廷玉等.明史[M].北京:中华书局,1974.
- [6]官修.明太祖实录[M].台北:“中研院”历史语言研究所,1962.
- [7]姚汉源.京杭运河史[M].北京:中国水利水电出版社,1998.
- [8]郑康侯,修,朱撰卿,纂.淮阳县志:卷一[M].铅印本,1934(民国二十三年).
- [9]于德源.北京漕运和仓场[M].北京:同心出版社,2004.
- [10]邓亦兵.清代河南漕运述论[J].中州学刊,1985(5):115-118.
- [11]官修.大明会典[M].台北:“中研院”历史语言研究所,1962.
- [12]彭大海.周家口即所谓颍歧口辩误[R]//周口文史资料:第1辑.周口:中国人民政治协商会议周口市委文史资料委员会,1985.
- [13]穆仁先.三川记忆·周口市中心城区·文化专项规划调研资料汇编[R].周口:周口市政协文化专项规划调研小组,2014.
- [14]杨正泰.明代驿站考[M].上海:上海古籍出版社,2006.
- [15]田文镜,等修,孙灏等,纂.雍正河南通志[M].文渊阁四库全书本.
- [16]郑原林.新乡地区黄河志[R].新乡:新乡市黄河河务局编志组,1993.
- [17]乾隆阳武县志:卷三·河防[R]//原武·阳武明清县志.原阳:原阳县县人民政府,2007.
- [18]新乡县地名办公室编著.河南省新乡县地名志[M].西安:三秦出版社,1993.
- [19]储珊,李锦纂,修.正德新乡县志:卷二驿递[M].上海:上海古籍出版社,1963.
- [20]沈德符.万历野获编:卷十二·黄河运道[M].北京:中华书局,1959.
- [21]沈传义,俞纪瑞,修,黄舒昂,纂.祥符县志:卷九·建置志·市集[M].刻本,1898(清光绪二十四年).
- [22]黄汴.天下水陆路程[M].杨正泰,校注.太原:山西人民出版社,1992.
- [23]李长傅.朱仙镇历史地理[J].史学月刊,1964(12):38-42.
- [24]陈桥驿.中国运河开发史[M].北京:中华书局,2008.
- [25]新乡市水利局.新乡市水利志[M].郑州:黄河水利出版社,2005.
- [26]马子宽,等.重修滑县志[M].刻本,1932(民国二十一年).
- [27]滑县地方志编纂委员会.滑县志[M].郑州:中州古籍出版社,1997.
- [28]陈隆文.明清中原运河:京杭大运河的辅助通道[J].天中学刊,2010(4):93-95.

Research on the Water Transport Channel of Central Plains during North-South Transportation Situation in the Early Ming Dynasty

Wu Pengfei

Abstract: The reconstruction of North-South Transportation Situation in the early Ming Dynasty led to the great changes in Chinese Economic Geographic Configuration. In the national water transportation system with Nanjing and Beijing as the centers, water transport Channel often needed to pass through the Henan, Shandong, Zhili Province. Before the Beijing-Hangzhou Grand Canal resumed transportation in 1415, the water transport channel of Central Plains through Henan, which used the Yellow River and the Wei River, played an important role. After the Yellow River burst in 1391, the Great Yellow River created conditions for the formation and utilization of the water transport channel of Central Plains. In 1403, the National water transport took a detour route from Henan to Beijing, which was the most important mode of transport for water transportation except the sea transportation at that time. The Yingqikou in Chenzhou and the Balushu in Xinxiang were important place on the water transport channel. With fulfilling its national mission, the water transport channel of Central Plains continued to play its transportation function in the new form of the Jialu River and the Wei River in Mid and Late Ming Dynasty, partly promoting the rise and prosperity of Zhengyang Town, Zhoujiakou Town, Zhuxian Town, Kaifeng City, Xinxiang City and Daokou Town.

Key words: Water transport channel of Central Plains; Yingqikou; The Great Yellow River; Baliushu

[责任编辑/云 扬]