



人地相宜：京杭运河与黄河关系的历史考察*

李德楠

摘要：明清时期是运河作为南粮北运通道的重要时期，也是黄运关系复杂多变的时期。为确保漕运畅通、协调黄运关系，自明初至清中期先后开挖了清江浦河、南阳新河等新运道，基本上达到了避黄行运的目的。黄运分离后，原来的黄运交汇北口东移南迁，南口北移西迁，最后集中于清口一地。明清时期，清口的空间范围发生了明显变化。明初清口多指黄淮运交汇处，清代随着淮水出水的“清口”不断向北延展，黄淮运交汇的“清口”也不断后退北移，“清口”的空间范围一步步从水域扩展至陆地，甚至泛化为整个黄、淮、运交汇区。清口是明清时期综合性的水利核心区，也是黄运关系的焦点所在。明清时期，漕船过淮、过洪、渡黄有着严格的时限规定，这是黄运关系在漕运管理制度上的反映，旨在避开黄河汛期、冰冻等不利影响，保障漕运安全。黄运关系实质上是人地关系在漕运活动上的缩影，体现了传统时代的环境变迁与人地关系的不断调适。

关键词：黄河；京杭运河；黄运关系；人地关系

中图分类号：K248

文献标识码：A

文章编号：2095-5669(2025)05-0043-08

京杭运河作为中国第一条纵贯南北的人工水道，开通于元代，兴盛于明清，贯通黄河、海河、淮河、长江、钱塘江五大水系。运河与这些水系的关系错综复杂，其中最突出的是黄河与运河的关系（简称黄运关系）。历史地理学家邹逸麟指出：“综观历史上黄运关系，可以说既是亲家，又是冤家。运河离不开黄河，但最终也为黄河所毁。这在传统社会的经济社会格局中是无法解决的矛盾。”^[1]黄河是一条变化无常的河流，元代至元以前“河自为河，治之犹易”，至元以后治黄与治运交织在一起，“河即兼运，治河必先保运，故治之较难”^[2]425。明永乐初年，重新疏浚会通河，漕运全部通过内河航运，运河的战略地位空前提升。

“漕运之事，莫先于运道”^[3]，运河的本质功能在于维系漕运命脉。黄运关系涉及河道与漕

运两大管理系统，兼具自然与人文双重属性，这使其成为观察区域人地关系的一个典型样本。明清时期的黄河河道摆动、国家治河工程（如闸坝体系营建）、水系空间重组（如清口水利枢纽演变）及漕运时空管控（如过黄时限）等，生动诠释了人类社会与自然环境的动态博弈。以往关于黄运关系的研究，多围绕黄河河道变迁、漕运制度、河工技术、治河方略等方面展开^①，从人地关系的理论视角系统探讨黄运互动机制的研究比较薄弱。本文在前人研究的基础上，聚焦避黄行运工程这一关键环节，以明朝初年清江浦河的开挖为历史起点，通过对避黄行运河道的开挖、黄运交汇口的变动、清口空间范围的变化、漕船过黄时限的管控等方面的分析，多维度探讨明初至晚清黄运关系的演化轨迹。在大运河文化带建设上升为国家战略，运河山东段“穿

收稿日期：2025-06-09

*基金项目：教育部后期资助项目“明清小冰期背景下的黄河水文与运河漕运研究”（16JHQ039）。

作者简介：李德楠，男，淮阴师范学院历史文化旅游学院教授（江苏淮安 223300），主要从事黄河史、运河史、盐业史研究。

黄复航”引发广泛关注的背景下,探讨黄河北徙山东之前黄运关系经历了怎样的历史演变过程,表现出怎样的发展特征,不仅有助于揭示人地系统的复杂性,而且可以为人水和谐的可持续发展提供深层历史参照。

一、从避黄行运河道的开挖 看黄运关系

中国早期的都城多位于黄河流域的西安、洛阳等地,当时漕运多利用黄河河道,自东而西溯流而上。元朝定都北京并开挖了南北向的京杭运河,但元代漕粮以海运为主,运河使用不多。明初永乐年间重新开浚会通河后,淮安至徐州间仍借黄行运,故称“河漕”,史有“借河为漕,始于永乐”^[4]的说法。当时漕船在淮安末口入黄河逆流北上,途经山阳湾、徐州洪、吕梁洪等急流险段,其中徐州洪、吕梁洪两处险滩是南北大运河“咽喉命脉所关,最为紧要”^{[5] 3594}的一段,船毁人亡的悲剧时有发生。明清漕运有“半赖黄河”^{[6] 28}的说法,“徐州以南运河会黄河,而利害大矣”^{[7] 487}。因此,避黄行运成为解决黄运关系问题的当务之急。自明初至清中期,先后开挖了清江浦河、南阳新河、泇河、中运河等多条避黄行运河道。

一是清江浦河的开挖。明永乐十三年(1415年),为避黄河山阳湾之险以及末口盘坝之苦,漕运总兵官陈瑄主持开挖了清江浦河,自淮安城西的管家湖引水,往西北至鸭陈口入淮河。清江浦河连接了淮河与运河,避开了末口至鸭陈口间的黄河之险,增加了航行的安全性,堪称最早的避黄行运河道。

二是南阳新河的开挖。南阳新河又称漕运新河或夏镇新河,是夏镇河、留城河、李家口河、镇口河等河流的统称。明代弘治年间刘大夏治河,采取“北堤南分”的策略,修建了自河南胙城至虞城长约360里的太行堤,还修筑了荆隆口新堤,作为太行堤的辅助工程^{[8] 2034}。黄河北岸的堤防遏制了黄河向北决口泛滥对运河的影响,逼黄河水全部南下,从此徐州上下运道常受黄河泛滥的影响。嘉靖初年,因黄河多次决溢并截断昭阳湖西侧的运河,使漕运受阻,左都御

史胡世宁建议将运道移至昭阳湖东侧,将昭阳湖作为阻挡黄河漫流的屏障^{[2] 483}。后来经过漕河侍郎潘希曾、总理河道盛应期、工部尚书朱衡等河臣的努力,至隆庆元年(1567年)开通了南阳至留城140余里的新运道。南阳新河开通后,运河从昭阳湖西移至湖东,避开了黄河对徐州以北运河的直接侵扰,极大地改善了这一时期的黄运关系。

三是泇河的开挖。清江浦河开挖以后,徐州至淮安间借黄行运河道缩短至500多里,仅“清口以北、徐邳以南五百里间,不能不借河以为漕也”^[4]。但漕船在清口以上黄河中逆水行驶的路程仍然比较长,并且经常面临徐州洪、吕梁洪激流险滩的危险以及黄河水流起伏不定的困扰。嘉靖中期以前,采取引水济运、建闸节水、筑坝挡水、凿治乱石等措施,取得一定成效。嘉靖中期以后,随着黄河全流入淮,出现“运道虽济,而洪泛滥实甚”^{[8] 2065}的新问题,黄河中行船的风险加大,于是着手开凿泇河,以避免330多里的黄河二洪之险。经过“泇河三公”刘东星、舒应龙、李化龙等几任河臣的努力,万历后期终于开通了260里长的泇河。泇河自夏镇往东南流经西万、彭口出韩庄,奔台儿庄,至邳州直河口入黄河,避免了徐州茶城一带的黄河淤塞运道。“泇河成,而曹、单黄流与运远隔,得不为患”^{[2] 340},实现了邳州泇口以上的黄运分离。

四是中运河的开挖。中运河是通济新河、皂河、中河、新中河的统称。天启初年,开挖了上接泇河直河口、下至骆马湖口的通济新河。清康熙十九年(1680年),河道总督靳辅在直河口与董口间开皂河40里,西北至窑湾接泇河。康熙二十五年(1686年)开中河,自骆马湖凿渠,上接皂河,下经宿迁、桃源至清河县,避开了宿迁以下180里的黄河之险。其后,河道总督于成龙又自桃源县盛家道口至清河县黄淮交汇口之间凿渠60里,弃中河下段,开成了新中河。中运河的开挖使漕船彻底避开了最危险的借黄行运河段,极大地提高了漕运的安全性和效率。

总之,通过一系列避黄行运河道的开挖,“治河、导淮、济运三策,群萃于淮安清口一隅”^{[9] 3770},黄河与运河几乎完全脱离关系,基本上达到避黄行运的目的。“河漕”从此成为历史名词,北上

漕船一出清口即可过淮穿黄而去,漕船抵达北京通州粮仓的时间比之前提前一个多月。

二、从黄运交汇口的变动看黄运关系

明永乐初年京杭运河全线贯通后,徐淮段“河漕”仍借黄行运,长期面临水源不足、汛期大水、泥沙淤积等困扰。“河漕”两端分别与会通河、里运河交汇,形成南北两个黄运交汇口。随着清江浦河、南阳新河、泇河、中运河等避黄行运新运道的开挖,黄运交汇口的位置也随之发生变动。北口位置的变动情况比较复杂,明万历以前向东变动,明天启以后及有清一代又向南变动,南口则北移西迁,二者之间的距离不断缩短,最终集中于清口一地。

明初及其以前的黄运交汇北口位于徐州城东北的小浮桥,此处为会通河入黄河处。会通河又称闸河,故史有“自小浮桥以上,皆闸河”^{[6]18}的说法。弘治十八年(1505年),黄河在河南归德州决口,自小浮桥入运的黄河水流断绝,主流南徙至宿迁小河口,宿迁以上运道不得不依赖黄河支流沁水接济,将沁水引至徐州小浮桥^{[8]2024}。此时的黄运交汇口小浮桥,实为黄河支流沁河与运河的交汇口。正德三年(1508年)以后,黄河主流自宿迁小河口北徙300余里,又回到徐州小浮桥。次年六月,黄河又北徙120余里至沛县飞云桥入运河^[10],黄运交汇口遂改至飞云桥。但持续时间不长,嘉靖九年(1530年)六月,黄河由归德州丁家道口至徐州小浮桥入运河,又在胡村寺东北冲开一道,分为两支:东南一支经虞城县至砀山县,合黄河旧道出徐州;东北一支经单县至鱼台县谷亭入运河^{[11]2842}。

嘉靖四十四年(1565年),尚书朱衡自鱼台县南阳至沛县留城开凿新运道140余里,又自留城以下疏浚旧河50余里,至徐州茶城与黄河交汇。但之后四五年间,茶城运口连遭黄河淤塞^{[8]2039-2040}。隆庆五年(1571年),巡按御史张守约奏报运船阻塞,朝廷命总河都御史潘季驯尽快解决茶城运道淤塞问题^{[12]1504}。关于嘉靖以后茶城为黄运交汇口的史实,史籍有明确记载:《明穆宗实录》称“茶城至清河五百五十里,为运道咽喉”^{[12]1561},工部尚书朱衡称“清河至茶城,则

黄河即运河也”^{[5]228},《治水筌蹄》称“汶与河交会在茶城矣”^{[6]18}。

万历初年,因茶城交汇口在伏秋发水时经常出现黄河浊流倒灌运河的情况,故当时总河万恭的主要职责是“力竭于黄河”^{[13]3781}。河臣潘季驯建议在茶城黄运交汇口建古洪、内华二闸,“黄涨则闭闸以遏浊流,黄退则启闸以纵泉水”^{[8]2055}。万历十六年(1588年)四月,科臣常居敬建议于古洪闸外加筑镇口闸,以便“外御浊水,内蓄漕河”^{[5]3714},茶城黄运交汇口从此延伸至镇口闸外。后来清代河道杨锡绂追述这一段历史时称,“先时运道由清口入黄,逆溯数百里抵徐城,然后由镇口闸入微山诸湖”^[14]。

万历二十一年(1593年),总河都御史舒应龙开凿韩庄运河,引茶城以北湖水经彭河入黄河,于是“泇口遂开”^[15],黄运交汇口进一步东移至泇口。万历三十二年(1604年),李化龙开挖泇河成功,自沛县夏镇至邳、宿交界处的直河口形成了避黄行运的新河道,直河口由此成为新的黄运交汇口。自清口“入黄之艘,由直河口入泇,由泇入湖”^[14]。直河口以下运道仍为黄河所经行,仍需借黄行运。

天启三年(1623年),黄河于徐州青田大龙口决堤,150余里运道被泥沙淤塞为平地,黄运交汇的直河口淤积严重。两年后,漕储参政朱国盛于邳州直河口东岸开挖了一条新河,上接泇河,下至骆马湖口入黄河,全长57里,名为通济新河。骆马湖口成为黄运交汇口,避开了邳州至宿迁间刘口、磨儿庄、直河口之险,但该口很快又遭泥沙淤塞。天启六年(1626年),总河侍郎李从心又在骆马湖附近补开了10里新河,将通济新河延长至骆马湖以东的陈沟,再由陈口入黄河,陈口成为新的黄运交汇口。崇祯五年(1632年),黄河决口,洪水裹挟大量泥沙冲入通济新河河道,通济新河被淤,总河朱光祚重新疏浚通济新河,赐名顺济河。天启十四年(1641年),陈口淤塞,运口又改至董口。史念海研究指出,自从这两次施工改道后,终明之世,这段运道没有出过太大的危险^[16]。

清初,南来粮艘到宿迁后,经行骆马湖西的董口,由董口北入泇河^{[9]3773}。康熙六年(1667年),董口淤断,运道难以通行。次年,工部尚书

马尔赛等建议粮艘从董口旁的骆马湖中通行,至窑湾接泇河^{[17]381}。康熙十四年(1675年)以后黄河连年泛滥,董口淤堵,漕船航行困难。康熙十九年(1680年),因骆马湖淤浅无法行舟,河督靳辅在骆马湖西直河口与董口间开皂河40里,西北至窑湾接泇河,南至原皂河入黄河,形成了黄运交汇的皂河口。第二年黄河水大涨,皂河口淤堵,靳辅又于皂河东开支河20里,使泇河水由张庄入黄河,为张庄运口,又名支河口^{[9]3773}。与明代直河口相比,张庄运口进一步避黄河逆流50余里^[18]。张庄运口以下仍需借黄行运,满载漕粮的船只溯黄而上,“风涛激驶,固非人力所能胜”^[19]。

自康熙二十五至二十七年(1686—1688年),河道总督靳辅自张庄运口经骆马湖口绕过宿迁北开凿中河,往南经宿迁、桃源至清河县以西的仲家庄口,避开了桃源、宿迁一带黄河之险^[20]。从此,黄运交汇口从张庄下移至180里外的仲庄。康熙三十四年(1695年),在清河县城以东的陶庄另建陶庄闸,与仲庄闸并用,北上的重运漕船由条件较好的陶庄口通行,漕船回空时由条件较差的仲庄口通行。康熙三十八年(1699年)开凿新中河,次年因新中河敝坏严重,张鹏翮截旧河改入新河,弃旧中河下段^[21],经过仲庄闸的老中河口废弃不用。康熙四十二年(1703年),因清水逼黄河主流南移,于是废闭仲庄闸和陶庄闸,于陶庄闸下开挖引河一道,黄运交汇口改移至杨庄。康熙五十五年(1716年),因杨庄口水流湍急,又在杨庄南开挑越河250丈,漕船走越河,后以越河为正河,仍称杨庄口。至此,黄运交汇的北口基本固定下来,至清末无显著变化^[22]。

黄运交汇南口即徐淮段黄河与里运河的交汇口,位于黄河南岸。里运河又称淮扬运河,其前身为开凿于春秋时期的邗沟,当时邗沟水自南而北至末口入淮河,末口为最早的淮运交汇口。南宋黄河夺淮以后,末口由淮运交汇口变为黄运交汇口。明初,为确保漕船顺利由运入黄,并防止黄河泥沙倒灌运河,在末口修建了仁、义、礼、智、信五坝。由于五坝的阻隔,黄河与运河不能直接相通,需盘坝通过,故有里河、外河之分,“自瓜、仪至淮安谓之里河,自五坝转

黄河谓之外河”^{[8]2095}。山阳湾水流湍急,船只每次过坝,必须先将货物卸下,再用绞关拖船上下坝,然后再将货物装船,费时费力的盘坝使人不胜其烦。为解决这一问题,平江伯陈瑄开挖清江浦河,将运河入黄口由末口移至鸭陈口。

总之,河漕南北两端各有黄运交汇口,北口呈自西而东、自北而南的演变特征,南口先是位于末口,后北移至清口。河漕南北口的距离最终缩短至六七里,大致相当于黄河的宽度,形成南北河口隔黄河相望的景观。

三、从清口空间范围的变化 看黄运关系

早期的淮河独流入海,古泗水是淮河最大的支流,泗水入淮口称泗口、淮泗口或清口。唐末五代以后黄河河患增加,北宋时黄河决入南清河、北清河,其中南清河即泗水,南清河入淮口仍称清口。正如有研究者指出的,在黄河夺淮以前,清口“专指泗口”^[23]。

南宋黄河夺泗入淮,自桃源县三义口分为两支入淮,北支为大清河,南支为小清河,大、小清河的入淮口分别称大、小清口。元代王喜《治河图略》卷首所附《宋河之图》《全河之图》《治河之图》中,泗水入淮处标有“大清河、小清河”^[24]。明永乐十三年(1415年),平江伯陈瑄开挖清江浦河,自淮安城西管家湖引水“入鸭陈口达淮”^{[25]174},并于鸭陈口建新庄闸。此时的新庄闸口并不是黄河与运河的直接交汇口,而是淮河与运河的交汇口,该交汇口临近黄河,新庄闸对面黄河北岸为大、小清口。

宣德八年(1433年)陈瑄去世后,淮安知府杨昶为其撰写的《恭襄祠碑记》称:“自昔漕河由山阳艮隅入淮,六十余里始入清口,其流直且骏,蹙然风涛,人舟覆溺……公博询于人,山阳城下则凿地通河,过淮阴故城,横渡清口,不一里而得安流。”^{[25]175}可见,漕船先“入”淮,即自末口入黄河,再“入”清口,也就是自黄河拐入大、小清口。陈瑄开通清江浦河以后,因入淮口位于黄河南面,漕船需要横穿大、小清口之间的淮黄交汇河段,才能进入相对“安流”的小清河。“清口”位于清江浦运河口与大、小清口之间,是

黄河浊水与淮河清水交汇的河段。

弘治初年筑太行堤,迫使大量黄河水南流,经过大、小清河的黄河水量大增,“比淮水愈浊矣”^[26]。嘉靖三年(1524年),大清河淤塞,小清河逐渐独称“清河口”。据嘉靖四十四年(1565年)《乙丑清河县志》卷首附图,小清河标注“清河口”,大清河标注“大河口”。万历十六年(1588年)始见“清口乃淮黄交会”^{[5]3811}的说法,此后频见相关记载。成书于万历十八年(1590年)的潘季驯《河防一览·高家堰图》,有“淮水自凤、泗来,合诸湖之水,出清口会黄河”的记载;《明神宗实录》有“淮黄二流会于清口”“淮水欲出清口会黄”“盖清口为淮出之门”“黄淮合流于清口”等记载;现立于洪泽湖大堤的天启《清口灵运碑》中有“清口者,黄与淮交会处也”的说法。后来的《清高宗实录》也记载,“漕船过淮后,尚须经历各处闸坝,方能渡黄”^{[27]93}。很明显,运河先入淮,入淮后即航行于淮河清水中,然后“出清口”才可“会黄”,可见此时“清口”位于漕船“过淮后”至“渡黄”前的地段,正为黄淮(运)交汇处。

清承明制,亦多见清口为黄淮(运)交汇处的说法,《清世祖实录》称“清口为淮黄交会之处”^[28],《清圣祖实录》称“清口为淮黄交会之所”^{[17]361}。康熙年间周洽《河防杂说》称“黄河行至清河县南,与淮水交会,是为清口”^{[7]76}。康熙年间薛凤祚《两河清汇》卷首图注明“清口,黄淮交会之处”^[29]。雍正年间河道总督齐苏勒奏言,“清口为淮黄交会之区”^[30]。乾隆皇帝谕协办大学士高斌称,“清口乃黄淮交会处所”^{[27]735}。至乾隆年间,还出现了以“清黄交会”代替“黄淮交会”的说法,例如江南河道总督高斌称“清口之清黄交会,运口之分淮入运”^{[27]339}。“清”字取代“淮”字,指代相对清澈的淮水,这一说法更加准确,原因是淮水自洪泽湖流出后,三分接济运河,七分冲刷黄河泥沙。也就是说,冲刷黄河泥沙的七分清水是淮河与运河汇合后的结果,清口实质上是淮水经运河分减后的出水口。

清代,随着转水墩、清口东西坝、束清御黄坝等水利设施的修建,淮水的出水口不断向外延伸。康熙十八年(1679年)在洪泽湖出水口与

运河入水口间设置转水墩,控制淮水三分入运、七分刷黄。康熙三十一年(1692年)建新转水墩,形成新旧两个转水墩。后来,因转水墩容易使黄河危及运河而被拆除,这为修建清口坝创造了条件。康熙三十七年(1698年)建清口东西束水坝,东坝通过抬高洪泽湖水位,增强淮河清水的冲刷力,利用水力冲走黄河泥沙,维持运河通畅;西坝主要阻挡黄河泥沙倒灌入淮河,防止清口淤塞。两坝均为活动坝,可根据洪泽湖水涨落情况进行动态调控,平衡防洪、冲沙、航运等多种需求。乾隆四十一年(1776年)开挖黄河北岸陶庄引河,同时将清口东西束水坝下移160丈。乾隆四十四年(1779年)改建东西束水坝于惠济祠前,两年后又于束清坝下300丈之处筑东西兜水坝。乾隆四十九年(1784年),大学士阿桂决定每年拆筑兜水坝,并制定了根据水量大小拆筑的标准,建议将原来东西束水坝的束清、御黄功能进行优化,使其专门用来束清,称为“束清坝”,将北面新建的束水坝命名为“御黄东西坝”^[31],简称“御黄坝”。麟庆《黄运河口古今图说》这样评价束清坝、御黄坝的作用:“如此则外有东西坝御黄,内有兜水坝束清,无论水大小之年,相机拆展收束,可期应于得力。”^[32]

自清中期开始,清口的概念逐渐泛化,常指代闸坝工程、庙宇建筑或某一行程地点,所指地点不再限于水域部分,也包括陆地部分,甚至泛指黄、淮、运交汇的大片区域。例如《清实录》中有“清河县清口淮神庙”“清口东西坝”“清口风神庙”“清口一带”“清口御坝”“清口地方”等说法。在一些文学诗词中,清口还指代清江浦、清河县等行政区。

总之,清口的空间范围存在明显变化。唐、五代以前的清口多指泗口,南宋以后指黄河入淮的大、小清河。明初开挖清江浦河以后,清口多指黄淮(运)交汇处。清代随着清口东、西坝,束清坝、御黄坝等水利设施的修筑,淮水出水的“清口”不断向北延展,使得黄淮(运)交汇的“清口”也不断后退北移。清代“清口”的概念一步步从水域扩展至陆地,甚至包括整个黄淮运交汇地区。2014年,中国大运河被列入《世界遗产名录》,重新划定清口的范围,方圆40平方

公里的区域被划分为清口水利枢纽^[33]。

四、从漕运时限的变化看黄运关系

京杭运河跨越五大水系,漕船“由大江涉高邮、宝应诸湖,绝淮入黄河,经会通河,出卫河、白河,溯大通河,以达于京师”^{[7]487},整个过程环环相扣,一旦某一环节出现问题,就会影响整个漕运进程。其中,漕船在黄河中通行的环节最容易出问题。为确保漕船顺利通行,明清政府规定了严格的漕运时限,将完兑、开帮、过洪、入闸等环节“俱载入议单,永为遵守”^{[5]932}。就借黄行运早期的徐淮段而言,最值得注意的是后来的过淮、过洪以及过淮渡黄的时限规定。

“河道与漕运相表里,漕之迟速,以河之安危。”^{[7]152}过淮、过洪时限的规定,主要针对汴河开通以前的运道,当时漕船先自淮安进入黄淮交汇河段,称为“过淮”,然后再经过徐州洪、吕梁洪两处黄河险段,称为“过洪”。成化八年(1472年),朝廷令管运都御史“严立兑完、起程、过坝日期”,根据距离远近,规定了漕船到京的不同时限,分别为五月初一、七月初一、八月初一、九月初一不等^[34]。嘉靖八年(1529年),在漕船抵京时限的基础上,规定了过淮时限,要求江北官军兑运者十二月以内过淮,南京、江南、直隶官军兑运者正月以内过淮,湖广、浙江、江西三总官军兑运者三月以内过淮^{[13]1746}。过淮时限自当年十二月至次年三月,最晚不超过三月。嘉靖三十七年(1558年),给事中许从龙上奏漕规十条,再次强调漕船务必最晚“三月过淮”^{[11]7699}。

嘉靖中期以后,随着黄河单股入淮,漕船过淮、过洪成为更大的难题。过淮与过洪是相互影响和制约的,如果过淮时间为三月份,则过洪时间推迟一个月为四月份,如果过淮时间历时四个月,则过洪也历时四个月,为“正、二、三、四月尽数过洪”^{[5]274}。隆庆四年(1570年)仍规定“限四月终过洪”^{[12]1232},不久又将过洪时限提前一个月。过洪时限提前一个月,过淮的时限也就相应提前一个月。两年后,进一步规定:“二月过淮,三月过洪入闸,四月到湾。永为定例。”^{[5]60}万历元年(1573年)要求最晚一批漕船过淮时限提前至二月,江北各府州县船只十二

月以内过淮,应天、苏州、松江等府州县船只次年正月以内过淮,湖广、浙江、江西船只二月过淮^[35]。虽然该年漕粮全部提前至二月底过淮,但“二月过淮,三月过洪”的期限很难做到“永为定例”,同年八月又放宽要求,规定“三月十五以前过淮并四月以里过洪”^{[5]162}。十一月,河道侍郎万恭强调四月过洪的时限规定,建议以过洪早晚考核官员,三月过洪受嘉奖,四月过者不奖不罚,五月后过者受处罚^{[5]274}。

万历初年以后的二三十年,漕船基本在三月底以前过淮,四月底以前过洪。万历中期以后,受黄河大水影响,漕船延期的情形增多,河臣要求宽限的奏报频频发出。例如万历三十一年(1603年)三月,因淮安清口水量不足,御史蒋以化、淮抚李三才请求放宽“过淮、过洪之期”^{[5]7189}。万历三十三年(1605年)七月,因黄河水流过于汹涌,河臣请求将运船过淮、过洪期限宽限一个月^{[5]7685-7686}。万历后期汴河开凿后,北上重载漕船不再取道徐州,过洪问题不复存在,更多的是过淮入黄问题。例如清顺治年间规定,江北各府州县漕船十二月以内过淮,江南江宁、苏、松等地漕船次年正月以内过淮,江西、浙江、湖广漕船二个月内过淮^[36]。康熙十六年(1677年),新任河道总督靳辅建议三月内全部过淮^{[9]3771}。

清前期中运河开挖以后,进一步避开了邳州以下黄河之险,黄、淮、运交汇于清口一地,从此北上漕船一出清口,即可过淮穿黄北去。清代中后期文献中对漕运的描述是,“由江达淮截河,径洳、泗、洸、汶之水,沿卫溯潞,以抵于通坝”^[37]，“截河”一词形象地说明了黄、运两河从合流共槽演变为交汇于清口一地。

总之,漕运中“兑支、过淮、过洪各有定期”^{[5]6765}。上述漕船过淮、过洪、渡黄等时限的规定,根本原因在于保证漕运的安全。漕运需避开“伏发之候”^[38]，“勿至与怒河斗”^{[5]274}。从这些时限的规定,可见复杂的黄运关系,亦可见其中包含的“风波之险”和“挽拽之劳”^{[5]9428}。

结 语

京杭运河跨五大水系,运河与各水系的关系制约着漕运进程,其中最突出的是黄运关

系。明清时期是运河作为南粮北运通道的重要时期,也是黄运关系复杂多变的时期。黄河含沙量大,水量不稳,年际和年内季节性变化大,冬春水小时运河可引用黄河水,夏秋洪水季节引黄反而危害无穷。避黄行运河道的开挖是黄运关系在河道治理上的表现,为确保漕运畅通、协调黄运关系,自明初以来先后开挖了清江浦河、南阳新河、泇河、中运河等新运道,最终使黄河、淮河、运河交汇于清口一地。避黄行运河道的开挖,往往引发黄运交汇口的变动,表现为末口、直河口、骆马湖口、陈口、董口、皂河口、张庄口、杨庄口等变化,北口呈现自西而东、自北而南的演变趋势,南口呈现不断北移的演变趋势。

“国家重大事务,河漕为甚。”^{[2]336}保障黄河、运河的安全与畅通是一项事关国脉的重要事业,需要通过国家力量提供强有力的支撑。历史上运河过黄河是一个重大的技术难题,清口是这一难题的焦点。清口的含义复杂,既指黄淮运交汇处,也指不断延伸的淮水出口,并且从水域泛化至陆地,甚至扩大为整个黄、淮、运交汇地区。对漕船过淮、过洪、渡黄的时限规定,是黄运关系在漕运管理制度上的反映,旨在避开黄河汛期、冰冻等不利影响,确保漕运安全。治河是为了确保漕运,畅通漕运需要先治河,二者互为因果。

黄运关系的历史演变过程,揭示了传统时代的环境变动与人地关系的不断调适。随着大运河文化带建设的推进,作为世界文化遗产的京杭大运河正在经历着一场复兴革命。在运河复兴的浪潮中,唯有深谙“黄河之水”与“运河之舟”的千年博弈,方能避免“亲家变冤家”历史的重演,真正实现人水和谐的可持续发展。

注释

①黄运关系相关的研究较为丰富,代表性成果有岑仲勉:《黄河变迁史》,人民出版社1957年版;史念海:《中国的运河》,陕西人民出版社1988年版;张含英:《明清治河概论》,水利电力出版社1986年版;[日]谷光隆:《明代河工史研究》,(京都)同朋舍出版社1991年版;蔡泰彬:《明代漕河之整治与管理》,台湾商务印书馆1992年版;姚汉源:《京杭运河史》,中国水利水电出版社1998年版;王质彬:《明清大运河兴废与黄河关系考》,《人民黄河》1983年第6期;于见:《明清时期黄淮运关系

及其治理方针》,《治淮》1986年第3期;钮仲勋:《黄河与运河关系的历史研究》,《人民黄河》1997年第1期;王均:《淮河下游水系变迁及黄淮运关系变迁的初步研究》,张义丰、李良义、钮仲勋主编:《淮河地理研究》,测绘出版社1993年版;邹逸麟:《历史上的黄运关系》,《光明日报》2009年2月10日。

参考文献

- [1] 邹逸麟. 历史上的黄运关系 [N]. 光明日报, 2009-02-10(12).
- [2] 叶方恒. 山东全河备考 [M]//四库全书存目丛书: 史部第224册. 济南: 齐鲁书社, 1996.
- [3] 任源祥. 漕运议 [M]//贺长龄, 魏源, 等. 清经世文编. 北京: 中华书局, 1992: 1086.
- [4] 张希良. 河防志 [M]//中国大运河历史文献集成: 第7册. 北京: 国家图书馆出版社, 2014: 79.
- [5] 明神宗实录 [M]. 台北: “中研院”历史语言研究所, 1962.
- [6] 万恭. 治水筌蹄 [M]. 朱更翎, 整编. 北京: 水利电力出版社, 1985.
- [7] 傅泽洪. 行水金鉴 [M]//景印文渊阁四库全书: 第582册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986.
- [8] 张廷玉, 等. 明史 [M]. 北京: 中华书局, 1974.
- [9] 赵尔巽, 等. 清史稿 [M]. 北京: 中华书局, 1976.
- [10] 明武宗实录 [M]. 台北: “中研院”历史语言研究所, 1962: 1256.
- [11] 明世宗实录 [M]. 台北: “中研院”历史语言研究所, 1962.
- [12] 明穆宗实录 [M]. 台北: “中研院”历史语言研究所, 1962.
- [13] 万恭. 创复诸闸以保运道疏 [M]//陈子龙, 徐孚远, 宋徵璧, 等. 明经世文编. 北京: 中华书局, 1962.
- [14] 杨锡绂. 四知堂文集 [M]//清代诗文集汇编: 第295册. 上海: 上海古籍出版社, 2010: 424.
- [15] 陆耀. 山东运河备览 [M]//故宫珍本丛刊: 第234册. 海口: 海南出版社, 2001: 320.
- [16] 史念海. 史念海全集 [M]. 北京: 人民出版社, 2013: 476.
- [17] 清圣祖实录 [M]//清实录: 第4册. 北京: 中华书局, 1985.
- [18] 邹承显, 吴从信. 乾隆邳州志 [M]//故宫珍本丛刊: 第91册. 海口: 海南出版社, 2001: 324.
- [19] 靳辅. 治河奏绩书 [M]//景印文渊阁四库全书: 第579册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986: 724.
- [20] 朱鉉. 河漕备考 [M]//续修四库全书: 第838册. 上海: 上海古籍出版社, 1996: 377.
- [21] 卫哲治, 等. 乾隆淮安府志 [M]. 叶长扬, 等纂. 荀德麟, 等点校. 北京: 方志出版社, 2008: 240.

- [22] 邹逸麟. 淮河下游南北运口变迁和城镇兴衰[M]// 历史地理: 第6辑. 上海: 上海人民出版社, 1988: 66.
- [23] 李孝聪, 席会东. 淮安运河图考[M]. 北京: 中国书籍出版社, 2008: 55.
- [24] 王喜. 治河图略[M]// 景印文渊阁四库全书: 第579册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986: 75-77.
- [25] 杨宏, 谢纯. 漕运通志[M]// 中国水利史典: 运河卷二. 北京: 中国水利水电出版社, 2015.
- [26] 吴宗吉, 纪士范, 张四维. 嘉靖乙丑清河县志[M]// 淮阴区政协文史委, 淮阴区档案局. 淮阴区政协文史资料: 第22辑, 2014: 8.
- [27] 清高宗实录[M]// 清实录: 第10册. 北京: 中华书局, 1985.
- [28] 清世祖实录[M]// 清实录: 第3册. 北京: 中华书局, 1985: 553.
- [29] 薛凤祚. 两河清汇[M]// 景印文渊阁四库全书: 第579册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986: 353.
- [30] 清世宗实录[M]// 清实录: 第7册. 北京: 中华书局, 1985: 211.
- [31] 皇清奏议[M]// 续修四库全书: 第473册. 上海: 上海古籍出版社, 1996: 560.
- [32] 麟庆. 黄运河口古今图说[M]// 四库未收书辑刊: 第9辑第6册. 北京: 北京出版社, 1997: 12.
- [33] 中国文化遗产研究院. 大运河淮安段遗产本体调查方法研究课题组. 大运河清口枢纽工程遗产调查与研究[M]. 北京: 文物出版社, 2012: 173.
- [34] 明宪宗实录[M]. 台北: “中研院”历史语言研究所, 1962: 2159.
- [35] 朱国盛, 徐标. 南河志[M]// 四库全书存目丛书: 史部第223册. 济南: 齐鲁书社, 1996: 22.
- [36] 乾隆钦定大清会典则例[M]// 景印文渊阁四库全书: 第621册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986: 327.
- [37] 席裕福, 沈师徐. 皇朝政典类纂[M]// 近代中国史料丛刊二辑: 第878册. 台北: 文海出版社, 1982: 1.
- [38] 潘季驯. 河防一览[M]// 景印文渊阁四库全书: 第576册. 台北: 台湾商务印书馆, 1986: 430.

Harmony Between People and Environment: A Historical Study of the Relationship Between the Grand Canal and the Yellow River

Li Denan

Abstract: In the Ming and Qing dynasties, the Beijing-Hangzhou Grand Canal served as grain transport channel, and the relationship between the Yellow River and the Grand Canal was complex and changeable. To ensure the smooth operation of the canal and coordinate the relationship between the Yellow River and the Grand Canal, new canal routes such as the Qingjiang Pu River and the Nanyang New River were successively excavated from the early Ming Dynasty to the mid-Qing Dynasty, basically achieving the goal of avoiding the Yellow River and operating the canal. After the separation of the Yellow River and the Grand Canal, the original northern and southern junctions of the Yellow River and the canal shifted eastward and southward, and then northward and westward, eventually concentrating at the Qingkou area. During the Ming and Qing dynasties, the spatial scope of Qingkou underwent significant changes. In the early Ming Dynasty, Qingkou mostly referred to the confluence of the Yellow River, the Huai River and the Canal. In the Qing Dynasty, as the “Qingkou” where the Huai River flowed out continuously extended northward, the “Qingkou” where the Yellow River, the Huai River and Grand Canal met also continuously retreated and moved northward. The spatial scope of “Qingkou” gradually expanded from water to land, and even generalized to the entire confluence area of the Yellow River, Huai River, and the Grand Canal. Qingkou was not only the pivotal hub for integrated water management during the Ming and Qing periods, but also the focal point of the Yellow River-Grand Canal relationship. During the Ming and Qing dynasties, there were strict time limits for canal boats crossing the Huai River, the Hong River, and the Yellow River. This regulation shows the relation between the Grand Canal and the Yellow River, aiming to avoid flood and frozen in the Yellow River. The coordination between the two relationships was the guarantee for the operation of the grain transport system, reflecting the environmental changes and institutional adjustments in the traditional era.

Key words: the Yellow River; Beijing-Hangzhou Grand Canal; Huang-Yun relationship; human-environment relationship

[责任编辑/漱 玉]