

京杭大运河山东段近代衰落及其影响探析

王艺冰, 程龙

山东师范大学历史文化学院, 山东 济南 250014

摘要：京杭大运河山东段地位重要。近代这一河段在黄河水患威胁、河政漕政弊病、频繁战争破坏、交通方式变革等困境中不可避免地走向衰落。山东段运河的衰落，其影响表现在沿线城镇的衰落、大规模失业与社会动荡、文化交流的减少等方面；衰落中的运河也与沿线近代民族工商业的兴起密切相关。山东段运河的衰落在今天仍警示我们以史为鉴，保护好大运河^[1]。

关键词：京杭大运河；山东段运河；衰落；影响

Analysis on the Decline and Its Impact of the Shandong Section of the Beijing-Hangzhou Grand Canal in Modern Times

Wang Yibing, Cheng Long

School of History and Culture, Shandong Normal University, Jinan, Shandong 250014

Abstract： The Shandong section of the Beijing-Hangzhou Grand Canal holds significant importance. However, in modern times, this section of the canal inevitably declined due to various challenges, including the threat of Yellow River floods, malpractices in river and transportation management, frequent wars, and changes in transportation modes. The decline of the canal in Shandong had profound impacts, such as the decline of cities and towns along the route, large-scale unemployment and social unrest, and reduced cultural exchanges. Despite its decline, the canal was closely related to the emergence of modern national industry and commerce along the route. The decline of the Shandong section of the canal still serves as a warning for us today to learn from history and protect the Grand Canal^[1].

Keywords： Beijing-Hangzhou Grand Canal; Shandong section of the canal; decline; impact

京杭大运河是我国古代纵贯南北的交通大动脉与维系大一统的纽带，对加强我国南北经济、文化交流发挥了重要作用。山东段运河位于大运河中段枢纽位置，地位重要，沿线城镇凭借运河漕运一度成为山东最为繁盛的地区之一。但运河积弊显现，近代深陷重重困境之中，最终不复旧日光彩，周边地区经济、社会与文化受其影响发生重大变化。本文试探析山东段运河近代渐趋衰落的情况及其影响。

一、近代社会中衰落的大运河

清代山东运河沿袭明代河道，基本固定，其管理机制也大体沿袭明朝并有所增益完善。清政府也十分重视管理、修治运河。但山东段运河本身两端低中间高，落差大；水源依靠年径流量小、夏秋易泛滥而冬春枯水、含沙量大的汶、泗二水系，水位随降水而变的泉源和易淤积的“水柜”。固有的不利因素，加之自嘉庆、道光年间加剧的黄河水患、河政漕运弊端等，使得山东段运河日渐困顿。1855年黄河改道后，山东段运河渐趋荒废^[2]。

(一) 黄河水患威胁

黄河下游自古以来水患频仍。大运河山东段穿越黄泛区，运

河的通畅与否很大程度上取决于黄河是否安宁。黄河决口、洪水等不同形式的水患，致使村镇淹没、运道阻断、河道淤塞，严重威胁运河漕运和沿线人民生活。明清时期黄河南流，夺淮入海，但其在河南、山东境内决口而波及运河之事屡见不鲜。清中期以降，“……黄河屡绝，致运河淤垫日甚，而历年借黄济运，议者亦知非计，于是有筹及海运者。”嘉庆八年（1803年）黄河在封丘决口，由张秋穿运河夺大清河至利津入海——这预示了日后黄河改道北流的趋势；道光二十一年（1841年）黄河在开封决口，对漕运造成巨大冲击^[3]。

咸丰五年（1855年）黄河在河南兰阳铜瓦厢决口，洪水淹及周边数县后汇流于张秋，穿运河再次夺大清河入海。时值太平

项目信息：本文系2022年度大学生创新创业训练计划项目国家级立项《生生不息：基于“活态保护”理念的京杭大运河济宁段保护和开发》（202210445029）研究成果。国家级大学生创新创业训练计划支持项目（202210445029）。

作者简介：

王艺冰（2002-），女，山东济宁人，历史学，山东师范大学历史文化学院2020级本科生，研究方向：中国近现代史。

程龙（2001-），男，山东济南人，世界史，山东师范大学历史文化学院2020级本科生，研究方向：世界现代史。

天国、捻军等农民起义正盛，清政府忙于镇压，于是暂缓封堵决口，任黄河泛滥。这给冀鲁豫三省造成了巨大的灾难，并导致运河被黄河切断，漕运中止。黄河还切断了运河张秋至临清段水源，黄运交口由淮安清口移至张秋附近，运河总体格局被打乱，区域性生态环境发生根本性变化。嘉庆、道光时曾试行漕粮海运，有一定成效。运河被黄河冲断后，“值军务未平，改由海运。河运废弛，十有余年”，运河重要性进一步下降。同治、光绪时期，清政府内部曾争议黄河堵口归故，但因耗费巨大而作罢；亦曾尝试治运通漕，但无法恢复全线通航。最终，清政府下令漕运改折，漕运终结。而后局部疏浚运河的努力也告失败，运河济宁以北段最终淤废。民国时期，黄河依旧水患频发。在北洋军阀和国民党统治下的三十多年间，黄河就有十几年发生溃决。黄河水患对山东段运河的命运起了决定性作用^[4]。

（二）河政、漕政弊病

清前中期，清政府高度重视大运河，对运河河道、水源、漕运有一套复杂严密的管理机制，也多次派员斥资施工治理，以维护运河漕运。但到清末，河政、漕政日益腐败，弊病丛生。河政上，治河固守成规，河官贪腐猖獗、玩忽职守，经费激增、冗官冗员，但河防却日益松弛，险象迭生；漕政上，出现了“‘州县浮勒’‘弁丁需索’‘偷盗掺假’‘索取陋规’以及亏空仓储等积弊，以致‘南漕每石需费十有八石’”的局面。沉重的负担导致民众苦不堪言，闹漕、抗粮等事件时有发生。运河断航，漕粮渐改海运后，清政府更疏于治河。民国时期，也曾对山东段运河进行治理，一定程度上起了维持航运、减少水灾的积极作用。然而时局动荡，由于经费不足、缺乏人才、技术水平低、管理不善、河政腐败等原因，这些工程标准低、质量差，不能根本改变运河的残破。河政、漕政弊病的“人祸”进一步摧残了运河脆弱的生命力和恢复生气的可能性^[5]。

（三）战争频仍

咸丰至同治初年，农民起义四起，清政府国库空虚且无暇顾及河务，导致运河缺乏维护。山东段运河沿线的战事，亦剧烈冲击运河。清军多有决运河堤防，引水阻滞、淹没农民起义军的行径。如咸丰五年（1855年）太平军退守在平冯官屯，清军久攻不下，遂引运河水灌注屯内。这种行为破坏运河原有水系，洪水四溢使断航情形更为严重。此外，捻军曾转战鲁西南运河沿岸，如咸丰十年（1860年）捻军在山东境内激战清军，声势“绵亘六十里，兵声火色，数百里皆震”，运河沿岸成为战场，破坏了运河功能^[6]。

民国时期，战乱迭起，山东运河难获治理。运河沿线城市在政治、经济上仍有相当地位，因而成为各种政治力量争夺的对象。继军阀混战后，北伐战争、抗日战争、解放战争等都曾波及运河区域。抗战时期，运河沿线区域大部沦陷，日本侵略者对运河并无修缮且多有毁坏。1938年6月，国民政府为阻挡日军，炸开郑州花园口黄河大堤，黄河重新夺淮入海，洪水对下游造成毁灭性打击，大量泥沙也被裹挟入运河，淤塞河道，对运河水系造成极大破坏^[9]。

（四）近代交通方式变革的冲击

近代交通方式变革极大冲击了运河的地位。轮船海运最先取

代了运河的漕运功能，而铁路、公路运输，较于运河传统的内河运输运力更大、速度更快、灵活性更强等特点，其兴起大大改变了陆路运输状况，对大宗货物的运输能力显著增强，逐渐取代了运河水运地位。海运与陆运，取代运河运输成为沟通南北的主要交通方式。运河不再具备沟通南北生命线的重要地位，失去修缮维护。

民国时期时局动荡，运河也未得到充分重视，未能有效治理，沉痾未除，新弊丛生。“民国以来，岁久失修，淤垫日甚，由临清运黄河北岸，计程二百余里，所有汶河河道堤岸及岸外埝到悉为沿河居民纳租垦种，向之南北交通孔道，悉为膏腴良田。”到新中国成立初，山东段运河淤积严重，北段名存实亡，南段航行困难，已是百废待兴^[7]。

二、运河衰落下的近代社会

山东段运河沿线城镇受运河滋养而逐步发展壮大，商业贸易发达。近代大运河的衰落，也随之显著影响了沿线地区的社会发展，引发连锁性的社会反应。同时，衰落中的大运河，其部分河道的勉强维持也与近代民族工商业的兴起相辅相成。

（一）沿线城镇衰落

济宁与临清作为运河港口城市，其商业繁荣很大程度上依赖运河漕运，自身缺乏稳固物质基础，一旦漕运中断或运河被取代，就失去经济赖以发展的条件而走向衰败。临清作为山东运河沿岸最大的城镇，“商业称盛一时者，藉助此河之力颇大”。自漕运停摆后，“商贾裹足，乡井萧条，食力舟车之辈早已徙而之他，景象今昔大异”。济宁作为山东段运河的重要枢纽城市，“在昔驿站遍设，运河疏通，济实居水陆之冲，是以商业发达”；运河衰落后，济宁“粮运改途，河道废弛，津浦通车，于是四方商贩，均改由铁路运输，贸易重心，逐渐向济南、徐州一带，该县市况，顿见停滞，不复如昔日之蒸蒸日上矣”。此外，山东段运河沿线主要城镇如德州、聊城、张秋等也都不同程度地衰落^[8,10]。

（二）大规模失业

漕运是运河沿线众多百姓谋生的途径，有十余万乃至数百万民众以漕运相关行当谋生。漕运衰落、废止，运河淤废，造成沿线地区失业人口激增。“南漕改折或海运，纤夫游民无可仰食”。水手、纤夫以及靠漕运谋生的底层民众失去经济来源，生活日益穷困。加之水患、战争、弊政等打击下，许多人沦为流民，或走投无路参加农民起义军，或加入帮会势力。如《河运刍言》载，“自咸丰初年河徙漕停，无业游民听其遣散，结党成群，谋生无术，势不得流而为贼”，加剧了地方社会的动荡不安。

（三）文化交流减少

京杭大运河畅通时，南北文化通过运河不断交流融合，南方许多技艺、风俗随运河传入北方，如济宁作为儒家文化的发源地，在运河带动的商业发展中逐渐形成济宁商帮，孕育独具风格的商业文化、市井文化。但运河残破后，其文化交流渠道作用大大降低。“济宁玉堂酱园的开设、临清哈达的制作，饮茶习俗等在北方流行，无不是这种文化交流的产物。但在民国时期，这种

文化交流几乎绝迹”，如越剧在20世纪二三十年代便已在南方运河区域形成，但直到新中国成立后，该剧种都未传入长江以北的运河区域。并且，山东运河断航、经济凋敝，导致沿运地区文化衰落且发展迟缓，南北运河沿线经济文化发展不平衡加剧。对比运河全盛时情形，运河衰落对南北文化交流的深刻影响，亦可窥一斑。

（四）近代运河航运与民族工商业发展

运河济宁以南河段仍具备一定的通航能力，对沿线地区发展民族工商业提供了交通便利。山东段运河周边煤炭资源丰富，而近代民族工业的发展刺激了煤炭需求。光绪二十八年（1902年），峰县中兴煤矿公司在台儿庄运河沿岸修建运煤码头。由台儿庄中转，通过运河进行的煤炭外运，带动了当地经济的发展。济宁以南运河航运的维持，对促进沿线城市经济发展，联系、推动周边乡村经济起到积极作用。济宁凭借铁路、运河交汇的条件，仍能保持鲁西南贸易、工商业中心地位，工商业门类众多且有所发展；20世纪30年代初，鲁西南畜牧业产品集中到济宁后，经运河和铁路输出南方；运河沿线一些村镇仍能凭借水运之便，享有附

近乡村货物集散地的地位^[11-12]。

三、结语

如果说京杭大运河的开凿是古代先民利用、改造自然环境的典范，那么近代对运河疏于维护甚至屡屡破坏则是教训惨痛的反面例证。京杭大运河为历代巩固南北统一、保证北方粮食供给、促进南北经济文化交流等作出重要贡献，山东沿运地区许多城镇亦因运河而搭上商业发展的快船，其政治、经济地位都有所提升。但在近代中国的内忧外患当中，山东段运河作为传统的产物，本就要经历新时代潮流的冲击，又被施加了诸多无法承受的重负和伤害，其深陷困境、走向衰落无可避免。运河的衰落及其对周边地区产生的多方面影响，依然足以引起后人的深思。在今天大运河业已申遗成功，大运河国家文化公园建设不断推进的当下，近代山东段运河及沿线地区的变迁仍警示我们以史为鉴，保护好大运河，让大运河与大运河文化重焕光彩。

参考文献

- [1] 陈桥驿. 中国运河开发史 [M]. 北京: 中华书局, 2008.
- [2] 赵尔巽. 清史稿 [M]. 北京: 中华书局, 1977.
- [3] 山东运河航运史编纂委员会. 山东运河航运史 [M]. 济南: 山东人民出版社, 2011.
- [4] 杨士骧, 孙葆田. 山东通志 [M]. 山东: 山东通志刊印局, 1915.
- [5] 清宣宗实录 [M] // 中华书局. 清实录: 第40册. 北京: 中华书局, 1986.
- [6] 何一民. 近代中国衰落城市研究 [M]. 成都: 巴蜀书社, 2007.
- [7] 中国史学会. 中国近代史资料丛刊·捻军 (第一册) [M]. 上海: 上海人民出版社, 1961.
- [8] 安作璋. 中国运河文化史 (下) [M]. 济南: 山东教育出版社, 2001: 2027-2028.
- [9] 张自清. 民国《临清县志》[M]. 民国二十三年铅本, 1934.
- [10] 武翠, 王敏. 试析京杭运河山东段在近代的衰落原因 [J]. 白城师范学院学报, 2010, 24 (01): 70-72+87.
- [11] 中国史学会. 中国近代史资料丛刊·洋务运动 (第六册) [M]. 上海: 上海人民出版社, 1961.
- [11] 潘守廉. 民国《济宁县志》[M]. 民国十六年铅印本, 1927.
- [12] 何炳贤主编. 中国实业志 [M] 民国实业部国际贸易局, 1934: 226.