



# 胶莱马濠运河的前世今生

## 壹 南粮北运海道

元初,中国北方经济凋敝,而江南为富庶之地,是中国的粮仓。元大都庞大的贵族官僚集团和军队所需粮米及大部分生活物资,都依靠江南供应。因去江南极远,整个南粮北调就成了大问题。为此,元朝政府一方面大规模疏浚京杭大运河,另一方面大力发展海运。因运河经常壅塞等原因,海运漕粮在元初占了很大比例。

元代海运故道有三条航线:

其一,《元史》记载,“自平江刘家港入海,经扬州路通州海门县黄连沙头、万里长滩开洋,沿山屿而行,抵淮安路盐城县,历西海州、海宁府东海县、密州、胶州界,放灵山洋投东北。路多浅沙,行月余始抵成山。计其水程,自上海至杨村码头,凡一万三千三百五十里”。此路为海运正道,一路沿海岸线航行,路途虽远,但近岸多港湾,遇风浪可就近停泊避险,最为安全。这条海运航线在青岛境内有第三、四两程。

“第三程:自莺游门起,东北远望琅琊山前,投斋堂岛湾泊,约400里为一大程。岛西望泥滩3里,可容船百余只。如船多,岛东北30里有龙王口,可泊船200余只。”期间停泊点有今青岛西海岸龙潭口、龙湾口、沐官岛、斋堂岛等海湾。

“第四程:自斋堂岛等处开船,正东由胶州灵山岛东北远望崂山,前投福岛湾停泊,公约200余里。”期间停泊点有古镇口湾、灵山岛西南嘴和东北鼓楼圈、唐岛湾、小青岛、福岛湾等湾口。

其二,“至元二十九年,朱清等言其路险恶,复开生道。自刘家港开洋,至撑脚沙转沙嘴,至三沙、扬子江,过扁担沙、大洪,又过万里长滩,放大洋至青水洋,又经黑水洋至成山,过刘(公)岛至芝罘、沙河二岛,放莱州大洋,抵界江口。其道差为径直”。

其三,“至元三十年(运粮)千户殷明略又开新道,从刘家港入海,至崇明洲三沙放洋,向东行人黑水大洋,取成山转西至刘家岛,又至登州沙门岛,于莱州大洋入界河。当舟行风信有时,自浙西至京师,不过旬日而已。视前二道为最便会”。

元初海运南粮4万石,后陆续增加到200万石,最长达300万石。元代海运三条海道中,沿海岸航行的第一条路途13000多里,耗时月余。放大洋的东路最短,也须耗时10余天。但海洋气候多变,浪涌无常,海运要走山东半岛东端的成山、九皋,海程遥远且行程危险,正所谓“风涛不测,粮船漂溺者无数无之,间亦有船坏而弃其米处”……尤其是成山一带,“海道险峻处也”。缩短海路里程始终是减少人员伤亡、粮食损失和运粮费用的最佳途径。为此,元朝政府试图开凿贯穿胶州湾和莱州湾的胶莱运河,用运河和海路联运的方式,避开成山之险,进胶州湾,通过横跨山东半岛的胶莱运河达渤海湾,

元、明两代“仰给于江南”,兴起了漕运业,这给青岛西海岸的海运业发展提供了契机。胶莱马濠运河即是当年海运繁盛的历史见证。

胶莱运河为中国古代一项大型水利工程。它是元、明两代利用发源于铁嶺山的胶河水道人工开凿的运河,其目的是沟通胶州湾至莱州湾的海路,缩短由江南到北京的海上运道。胶莱运河兴盛时,南起黄海灵山湾唐岛海口,北抵渤海三山岛,流经今西海岸新区、胶州、平度、高密、昌邑和莱州等地,南北贯穿山东半岛,全长近200公里,流域面积达5400平方公里。

马濠运河系胶莱运河的重要组成部分,因选址于薛家岛西侧马濠(旧地名)一带而得名。它占据胶州湾进入南胶莱河的咽喉要地,曾南口唐岛湾、北口前湾,为我国历史上唯一的海水运河。马濠运河与胶莱运河的命运共沉浮,从元至元十七年(1280年)胶莱运河首次开凿,至清雍正四年(1726年)废罢,数百年间朝堂屡屡动议,工程时上时下,漕运时启时废,在历史长河中记载了一段沧桑的海运往事。

经天津到北京,缩短南北航道,提高运输效率。

## 贰 胶莱运河的开凿

元世祖至元十七年(1280年),莱州人姚演建议开凿胶莱运河,进一步缩短海运里程。元朝政府接受献策,任命益都路宣慰使都元帅阿八赤为督役人,姚演为总管,于次年始开胶莱运河。工程耗费大量人力物力,元朝政府发兵一万人,寒暑不辍,又“以钞万锭为佣直”,并免益都、淄莱、宁海三州当年租赋。

经过近两年的工役,终于“凿地三百余里,起胶西县东陈村海口,西北达胶河,出海仓口,谓之胶莱新河”。《平度州志》记载:元代的胶莱淘运工程,除对“分水岭”以北的北胶莱河进行全面疏浚外,重点是开凿一条从今平度南境之“分水岭”以东东南入胶州湾的一段长约30公里的河道,称为胶莱新河(即南胶莱河)。至元十九年(1282年),运河凿通,开始运粮。到至元二十二年(1285年),胶莱海运运粮规模已很可观,其水手、军人2万,船千艘,发运粮米600万石,占当时漕运总量的60%。

但好景不长,胶莱运河通航不久,就陆续暴露出许多缺陷。首先,这种海、河联运没能解决中间河段水量不足的问题。《元史》记载,胶河水源不足,河道浅涩,“新河候潮以入,船多损坏,民亦苦之”且“海沙易壅,又水潦积淤,功讫不就”。此外,新开的胶莱运河须从淮子口暗礁林立的天险海口入胶州湾,“石研森立,伤船甚多,隧以罢运”。加之反对声一直不断,胶莱河道“劳费不贲,卒无成效”,“阿八赤所开河,益少损多”,胶莱运河在至元二十一年(1284年)运粮60万石后,次年便废航。

## 叁 马濠运河的开凿

明成祖永乐十九年迁都北京后,江南漕粮北运又成了要事。永乐年间,重新疏浚并改善了元代的会通河运道,使京杭大运河基本畅通,漕运大致无阻了三四十年。但因明洪武、永乐、景泰年间黄河屡决,运道经常毁坏,河决淤运、漕舟受阻的事时有发生,对京

城的粮食和物资供应屡屡构成威胁。在此背景下,重开胶莱运河之议屡起。明代除对元代胶莱运河进行疏浚外,主要对马濠运河进行大规模凿治。

马濠运河本属胶莱运河的一部分,为胶州湾南岸部分。乾隆《莱州府志·山川·海运·开马濠工》记载:“薛岛之西十里许,连海涯处有平岗焉,曰马濠者,南北几五里。元人尝凿之,遇石而罢。”元代开凿胶莱运河,此工程本计划在薛家岛以西,寻找狭长平坦处开挖一条连接唐岛湾至麻湾的运河,以避开淮子口之险,但是开挖过程中遇到石质地质,难以施工而作罢。

淮子口在今青岛胶州湾湾口外,薛家岛东北。康熙《胶州志》卷一记载:“淮子口,在州治南八十里许,有大仙桥、小仙桥,露明石,石礁林立,行船最险,风顺潮涨,顺流可进。”雍正《山东通志》记载:“淮子口,在陈家岛之东头,黄庵山下,有露明石、大仙桥、小仙桥之险,商船多坏于此。非长年水手不敢入,从大洋至胶州无别路可通。小青岛在淮子口对岸,入海者必由之道。”从南方外海进胶州湾,必须经过淮子口。《增修胶志》亦云:“鼓子洋之北为淮子口,水底层峦,尖峰上出,如刀剑林立,潮涨则没,潮退则见,土人呼为大仙桥、小仙桥,其水湍急,最为险要,居封、浮山之间,船进胶口,必由之径。”主航道“仅容舫,洋行大船皆莫敢入”。“开马家濠,所以避其险也”。由此可见,假若不通马濠运河,走胶莱运河必经凶险的“淮子口”,行船难以确保安全。

清《灵山卫志·开马家濠工》记载:嘉靖十一年,御史方远宜等议开新河,明廷也曾以马家濠皆石岗寝其议。嘉靖十四年,海防道副使王献议开新河。王献勘察了元代马濠运河遗址,确定元代遗址以西七丈外,马家濠岗下为新运河道。此处南起唐岛湾,北至胶州麻湾,长14里。开通后,江淮粮船自唐岛湾口北过胶州湾入胶莱新河,又西北即达莱州海口。由麻湾抵海仓才331里,由淮安逾马濠抵直沽,才1500里。既可避淮子口暗礁之险,又可免绕成山之远。他认为凿马濠以抵麻湾,浚新河以出海仓,舟楫可通,很是便利。世宗朱厚璫采纳其献策,命其开马濠运河。

明嘉靖十六年(1537年)正月,山

东按察副使王献主持开凿马濠运河。王献在马濠的官厅村设厅办公,雇役民,选将士,准备各种器材,在“去元人之旧迹少西七丈许开之”。因土石相半,其下皆石,将土役民奋插云动,锤凿雷奔,决壅斩莽,摧坚破顽,力不告残,形不知疲,用了整整三个月时间,至四月二十二日,终于凿石成渠。马濠运河开凿成功,“海波流汇,麻湾以通,长十有四里,广六丈有奇,深半之”,“由是江、淮之舟达于胶莱”。

马濠运河凿通之时情景颇壮观,海波流入,溶溶浩浩,文武登舟,旌旗飞扬,“日尚未曛,盖已百五十里矣”。马濠运河的开通,不仅缩短海运的航程,保证了海上安全,而且也当地带来了繁荣。《增修胶志》记载,“商贾自淮南来者,俱取道于此,民食所赖以济”。

可惜的是,平度境内的胶莱运河中间分水岭30余里淤塞并没有妥善解决。王献调任山西参政后明朝廷又未安排其他官员继续此事。明代后期倭寇为患,朝廷也一度实行海禁,海运受到影响。至嘉靖三十一年(1552年),马濠运河已经基本没有船只往来,随之淤塞。后万历、崇祯年间虽数次再议胶莱运河,但反对之声纷起。加之社会极不稳定,开凿胶莱运河之事又被搁置。元代因马濠不通,终至废胶莱运河,明代则南通北不通,终致功亏一篑。

## 肆 见证城市发展

清代南粮北运主要靠京杭大运河,漕运基本畅通。但因黄河多次决口夺淮,百年间使淮河流域泥沙淤积十分严重,河床不断抬高。江苏淮安以北的运道严重受阻,导致漕运存在严重隐患。因此,胶莱海运又被重新提起。

雍正二年(1724年),吏部尚书朱轼提出了重开胶莱海运的主张。同年,雍正皇帝任命内阁学士何国宗视察重开胶莱海河运道的可行性。何国宗等深入实地调研,全面权衡后,认为开凿所需要的人力物力财力过于庞大,疏浚胶莱河是不切实际的。雍正四年(1726年),皇帝下诏“毋庸再议”。

此时的海上运输技术远胜往昔,海运的船只绕道成山,在黄、渤海上航行,也不再风险重重,于是疏浚胶莱河以避大洋之险的作用也就失却了,重开胶莱河之事在清朝便无人再提起。

马濠运河作为胶莱运河的一部分,因其所处地理位置的特殊性,为历代王朝所重视,其命运始终与胶莱运河相进退。改革开放后,尽管马濠运河河床早已废弃,但遗址尚在。1984年,青岛市人民政府公布马濠运河遗址为市级重点文物保护单位。1997年,青岛经济技术开发区管委出资,修复马濠运河遗址中段,并将运河东侧辟为马濠公园。亭台楼阁、小桥流水,历史上的通海古运河成为市民休憩放之地,见证着新区的城市崛起和日新月异的发展变化。

(节选自《青岛西海岸历史文化概览》)

