

清代黄河人工改道方略的历史分析

查一民

(河海大学出版社, 江苏南京 210098)

摘要 分析了清代黄河人工改道方略提出的历史背景. 在公元 1855 年前, 黄河长期夺占淮河流入黄河的河道并使其严重淤塞, 造成了黄河经常性的决溢灾害, 而防止黄河决溢灾害所普遍采用的加高堤防的方法收效甚微, 导致了当时某些治黄专家建议废弃黄河现行的老河道, 采用人工方法将黄河导入一条流经山东省并注入渤海的新河道. 作者分析了这些专家所建议的黄河新道的合理性. 同时分析了作为控制黄河洪水的一种可供选择的方法——采用人工方法将黄河导入预先设定的新河道——的巨大困难, 认为这种方法可能导致一些不能确定或不能预测的后果, 所以它几乎不可能在治黄实践中被实际采用.

关键词 黄河 控制 规划 人工改道

中图分类号 K249 ;TV1

文献标识码 A

文章编号 1000-1980(2000)01-0047-05

清代黄河, 在咸丰五年(1855 年)铜瓦厢决口改道之前, 一直维持着明代黄河南流夺淮入海的格局. 由于河道通流日久, 淤垫严重, 决溢之灾频仍. 当时朝廷为了确保漕运的畅通, 十分重视治河, 巨工迭举, 名家辈出, 称得上是治黄史的一个鼎盛时期. 靳辅、陈潢、张鹏翮、齐苏勒、嵇曾筠、高斌、白钟山等, 都是在这一时期内作出贡献的治河名家. 他们的治河方略, 主要是加高加固堤防系统, 修筑减水坝、减河以宣泄异涨, 疏浚入海河道以开通尾间, 以及增筑高家堰(即洪泽湖大堤)以扩大洪泽湖调蓄洪水的能力等. 这一系列治河方略的核心, 都是确保黄河当时的河道不发生大的变化, 也即确保黄河不改道. 从治黄史上来看, 这类治河方略在每一历史时期都处于治河对策的主导地位, 常为朝廷所采纳运用, 并且也都收到一定的成效, 减轻或延缓了黄河的决溢灾害. 由于此类对策已被近现代治黄界多次介绍与研究, 本文不再赘述. 在清代治黄史上, 还有一些与上述对策相反的治河主张和方略, 其核心是“放弃现河道, 另辟新河道”, 亦即采用人工改道的方法, 企图扭转黄河河道淤垫日高, 修筑堤防劳费无已, 而决溢之灾仍不可避免的形势. 因为这类对策在治黄史上从未占据过主导地位, 也从未被历代决策者所采纳, 后人对其介绍探讨也不多, 所以本文拟就此类治黄方略作一简单分析, 并探讨其中有何合理的成分可供现代治黄决策者作为参考借鉴.

1 清代主要的黄河人工改道方略

1.1 复九河故道论

顺治九年(1652 年), 河决封丘大王庙, 水由长垣趋东昌, 坏安平堤, 北入海, 大为漕渠梗. 发丁夫数万治之, 旋筑旋决. 给事中许作梅, 御史杨世学、陈斐交章请勘九河故道, 使河北流入海^[1]. 这是清代初期第一个人工改道主张, 实际上也是历代屡次提出的“复禹河故道”的又一次重提罢了, 并无新意. 这一主张当即遭到总督河道杨方兴的反对. 杨认为: “黄河古今同患, 而治河古今异宜. 宋以前治河, 但令入海有路, 可南亦可北. 元、明以迄我朝, 东南漕运, 由清口至董口二百余里, 必藉黄为转输, 是治河即所以治漕, 可以南不可以北”^[1]. 杨方兴的“治河即治漕”和“河可南而不可北”的观点, 代表了朝廷反对改河北流、主张维持现道不变的正统治河观点, 因此复九河故道的主张被否定.

1.2 胡渭改河论

清初学者胡渭在其所著的《禹贡锥指》一书中, 提出了改河北流的主张. 他认为江、河、淮、济四渎都应独流入海, 禹河从勃碣入海, “上应天文, 下协地理”. 现在河、淮合一, 四渎亡其二. 乃一河、淮并决, 水南注于江,

则四读并为一读,“拂天地之经,奸南北之纪,可不惧与?”^[2]他从我国主要河流的合理分布和水资源合理分配的角度主张黄河北流入海,反对河、淮合一,防止河、淮入江,无疑是有科学性的见解。胡渭还指出“南行非河之本性,因为封丘以东,地势南高北下,河之北行,是符合它的本性的。现在为了使它不妨害运道,迫使它南流入淮,是违反黄河的本性的,只能促使它东冲西决,不得安宁。

但是,胡渭并没有提出积极的解决办法。他认为,只有等到运河不再使用的时候(这在当时是无法实现的),才能将黄河改为北流入渤海。他所选定的北流路线为:“决金龙(即荆隆口),注张秋而东北,由大清河入于渤海,殊不烦人力也。”^[2]胡渭所选的黄河人工改道的河线很有代表性,其后主张改河北流的人,所提出的改河方案大都采纳这一条河线。

1.3 陈法变通河道论

乾隆初年,陈法(号定斋)著《河干问答》,其中《论河道宜变通》一文,根据明清两代黄河于河南省北决,常发生在金龙口附近,且大多趋张秋穿运,由大清河入海的趋势,主张“自张秋而西,测量地势,因河所数行之处,另辟大河,引之坚地,其张秋以东,即因盐河、大清河开浚之”^[3],作为黄河新道。陈法进一步认为,前人所提的改河北行或东流的方案之所以行不通,原因在于黄河不论是东流还是北流,都会切断运河,造成漕运的中断,这在当时是绝对不能允许的。针对这个根本问题,陈法主张在改河的同时改变运道“改河运为海运”或改为河海转输,即漕舟由汶入河,由河入海,转达津门“或由汶达河,由河溯卫,以入于漳”^[3]。陈法还对改河与维持旧道的得失进行了详细的经济比较,指出了改河所费不过数百万两白银,只相当于“两河(即东河和南河)数年之费”,而“其利有不可殚述者”。他列举了改河对淮河流域、黄河故道沿线、新黄河及漕运等方面的22条好处^[3],说明改河较之维持旧道更为有利。陈法的改河论,比胡渭的改河设想更为成熟可行。陈法的好友孙嘉淦(当时任左副都御史)对他的主张十分赞赏,曾将他所著的《河干问答》进呈高宗御览,高宗曾将此书“留中久之”^[4],但由于其他大臣的反对,加上高宗本人也不愿对河、运的现存格局作大的变动,所以陈法的意见始终未被重视。

1.4 孙嘉淦开减河论

乾隆十八年(1753年),河决铜山,下廷议,吏部尚书孙嘉淦独主开减河引水入大清河。他指出:“顺、康以来,河决北岸十之九。北岸决,溃运者半,不溃者半。凡其溃道,皆由大清河入海者也。盖大清河东南皆泰山基脚,其道亘古不坏,亦不迁移。前南北分流时,已受河之半。及张秋溃决,且受河之全,未闻有冲城郭淹人民之事,则此河之有利无害,已足征矣。”^[4]孙嘉淦认为,上游开减河可使下游水势减弱,决口易塞,积水早消。然而黄河水流湍急,开减河要注意防其夺溜以出,所以减入大清河比较可靠。孙嘉淦还对此举的利害得失进行了比较,他指出“以大清河为减河是以忍四五州县之偏灾,来减两江二三十州县之积水,并解淮、扬两府之急难;而且大清河河身深广,两岸需堵筑之处甚少,计费不过一二十万,而所省下游决口之工费,赈济之钱米,至少一二百万,此其得失多寡,不待智者而后知也。孙嘉淦认为:“是则减河一开,所费甚少,为害甚轻,而决口可塞,积水可消,漕舟不误,其利甚大。臣熟思之,计无便于此者,惟皇上采择焉。”^[5]由于孙嘉淦曾经看过其好友陈法的著作,所以他的建议中很自然地吸收了陈法的主张。高宗对孙嘉淦的建议印象很深,不过,由于改河入大清河必然会造成切断运道的严重后果,高宗本人也不敢下决心,终究还是以“形势隔碍难行”^[5]为理由,将此议搁置。

1.5 嵇璜复山东故道论

乾隆四十六年(1781年),河决青龙冈。大学士嵇璜在热河面奏高宗,建议令黄河仍归山东故道,高宗“以为其事势难行,是以迟回久之”^[5]。然而青龙冈决口堵而复决,大学士阿桂及河督李奉翰等大臣均束手无策。高宗又将嵇璜之建议询之阿桂等,令各就所见据实复奏。阿桂等人复奏“俱称揣时度势,断不能行,其词若合一辙。”高宗又恐阿桂等人“揣合朕意,故为此奏”,并指出“嵇璜尚为素悉河务之人,其前奏使河流仍归山东故道之语,亦必中有所见。即使其事难行,而其言为要工起见,究属因公;且治河之策,本应集思广益,正不妨博采周咨,以期询谋佥同,折衷至当。着大学士九卿科道等,再行悉心妥协会议具奏。”^[5]但是此议仍遭到大臣们的一致反对,不能施行。嵇璜幼年随父嵇曾筠习河工,后又多年主持河务,确是“素悉河务”之人。他在高宗召对时敢于面奏改河方案,一定是经过深思熟虑的。高宗对他的建议也是心有所动的,但后来几经犹豫反复,还是没有采纳,归根结底,仍是怕其妨碍漕运之故。

1.6 赵翼两河轮换行水论

乾隆年间(公元1736~1795年),赵翼曾提出过两河轮换行水的新方案。他认为:“河之所以溃决者,以其挟沙而行,易于停积,以致河身日高,海口日塞……今欲使河身不高,海口不塞,则莫如开南、北两河,互相更换。”他所说的北河是“寻古来曹、濮、开、滑、大名、东平北流故道,合漳、沁之水,入会通河,由清、沧出海”南河则是“就现在南河大加疏浚,别开新路出海”。他所说的两河互相更换,指的是“虽有两河,而行走仍只用一河,每五十年一换。如行北河将五十年,则预浚南河,届期驱黄水而南之”。反之亦然。他认为:“如此更番替代,使汹涌之水,常有深通之河,使其行走,则自无溃决之患。即河工、官员、兵役亦可不设,芦秸、土方、埽木之费,亦可不用……此虽千古未有之创论,实万世无患之长策也”^[6]。赵翼将自己的方案说成是“万世无患之长策”,也许过于自信,因为他的方案真要实行起来有若干难以解决的问题(如大量泥沙如何浚挖),而且新河是否一定毫无溃决之患亦难肯定。不过,他提出的让黄河“定期改道,轮换行水”的方案,确实有其独创性,即预设一条经过疏浚而深通的备用河道,对具有周期性决口改道特性的黄河,可以起到“未雨绸缪,有备无患”的作用。例如,当正河遭遇特大洪水,即将发生冲决之灾时,就可紧急开通备用河道作为非常行洪道,从而避免正河之溃决。这种预先准备好的非常行洪道,也许能起到比滞洪区更为有效的作用。总之,赵翼提出的预浚备用河道,定期改道,轮换行水的方案,包含着要用一个无害的受控过程来取代灾难性的自发过程的合理思想,对我们今日的治河方略应能有所启发。

1.7 魏源筹河策

咸丰(公元1851~1861年)初,魏源在《筹河篇》中也提出改河由山东大清河入海的主张。他指出了当时河工官吏贪污糜费之普遍和黄河灾难之严重,分析了当时河情变化和水流趋势,认为黄河之现行河道已经敝坏之极,“虽神禹复生不能治,断非改河不为功”^[7]。魏源的改河方案虽与胡渭、陈法、孙嘉淦、嵇璜等人的方案无大差别,但他的认识在前人基础上又有发展。他提出了人工改道论的两个基本论点:第一,当黄河自发改道已不可避免时,“人力预改之者”,是上策;否则,“河亦必自改之”,但会酿成巨灾,是下策。第二,如果黄河现道“尚有一线可治”,能维持“十余岁之不决”,那么还可等待,而现在已是“无岁不溃,无法可治”,就只有果断地实行人工改道;否则,拖延时日,只能加重灾难。他著此说后不数年,河便决铜瓦厢东北流夺大清河入海,说明魏源提出的这两个基本论点是正确的。

清代主张黄河人工改道的,除上述各家外,还有裘日修、钱大昕、胡宗绪、孙星衍等人^[8],限于篇幅,恕不一一列举。

以上仅就清代主要的黄河人工改道主张作一简单分析。以下就笔者认识所及,对这一类治河方略作一粗浅的分析评价。

2 清代黄河人工改道方略的合理成分

综观清代各家人工改道方略,可概括其基本指导思想为:当黄河自发改道不可避免地到来之前,如能预先准备好新河道,并采用人工方法使黄河改行新道,就可以将无法控制的自发改道转化为可以控制的人工改道,从而达到避免一场本来不可避免的巨大灾害的目的。这一指导思想,笔者以为有其合理的成分。换句话说,如果真能按照上述指导思想来实现黄河的人工改道,那么,黄河自发改道所造成的灾害将得到控制甚至避免。但是,要达到这一目的,还必须解决好下面两个关键问题。

a. 人工改道所选的新河线必须确当。所谓确当的新河线,至少必须具备以下两个基本条件:第一,即将开辟的新河线所付出的代价应尽可能少,使之比维持旧道更为有利;第二,新河道应具备稳定性好、流势畅顺、不易决溢的有利条件,能维持尽可能长的时间不废,而且其维护费用应小于维持旧道的费用。

b. 人工改道所选的时机必须确当。所谓确当的改道时机,是指现行河道确已敝坏之极,自发改道的危险已迫在眉睫之时。此时如果仍坚持死守现道,不敢果断地另觅新道,就必然会遭到黄河自发改道的突然袭击而措手不及,酿成巨灾。反之,如果现行河道尚未到敝坏已极的程度,还能继续维持一段较长时间,此时如过早地放弃现道,改行新道,则将造成巨大的浪费,现道的效益既不能充分发挥,新道的开辟又将加重经济负担,扰乱社会的安定,引起严重后果。

3 黄河人工改道方略不被采纳的原因

综观清代的治黄史,令人诧异的是,本文提到的所有人工改道方案,竟没有一个被采纳.究其原因,一是因为清廷为了“通漕保运”,始终坚持“河可南而不可北”的指导思想,不愿改变明朝以来就已形成的河、运格局;二是因为人工改道的方略具体执行时未知数较多,作出判断比较困难,决策的风险很大.这种风险表现在:

a. 选择人工改道的确当河线,首先取决于新道是否安全与稳定.对此,事先虽可进行分析预测,但黄流进入新道后实际将发生什么情况,谁也没有十分把握.万一黄河进入新道后仍然决溢不已,则不但旧道之前功尽弃,而且新道之后患无穷.这样的人工改道决策者,必将遭受万人唾骂,成为千古罪人.而维持旧道即使无效,也只是无能而已,两者所担风险大小明显不同.

b. 选择人工改道的合适时机,取决于对现道敞坏程度的认识,而对现道敞坏程度的判断,当时并没有一个明确的标准.即使现在,也还难以找到一个可以定量的标准,来衡量现行的黄河河道究竟还能安全通流多少年,所以也就很难判断现行黄河河道是否已“敞坏”以及敞坏到了什么程度.而且,即使决策者在黄河现行河道敞坏已极时不能当机立断改行新道而造成自发决口改道,那也仅仅是“天灾”而已,容易为人们所谅解.反之,如果真的实行人工改道,万一发生问题,那就是一场“人祸”,决策者有不可推卸的责任.两者风险之大小,不言而喻.

c. 黄河下游地区是我国政治、经济、文化的中心地带之一,黄河现行河道一经形成,即与该地区的自然环境及农业、工业、交通、水利等的格局和发展形成一个紧密结合、互相依存的有机体,亦即成为一个活的系统,在该地区的经济和社会运行机制中起着不可取代的作用.黄河一旦改道,原已形成的格局即被破坏,而整个系统亦将因此而无法运行,甚至陷入死亡之绝境.另一方面,黄河改行新道又将打破新道所在地区原有的经济社会格局和自然环境,冲击甚至破坏原有系统的正常运行.这两种情况都会给该地区甚至整个国家的经济社会格局和自然环境造成难以估量的严重损害,其中有些损害可能是无法弥补或克服的.(当然,自然灾害所造成的改道也会引起同样的甚至更严重的反应,在这一点上两者有相似之处.)

由于这些不确定的甚至是无法预测的未知因素的存在,使人工改道这一类治黄方略的决策风险大大增加,实行起来更加困难,其不被采纳也就不足为奇了.

4 黄河人工改道方略的现实意义

回顾我国数千年的治黄史,从现在已知的第一条黄河故道——禹河故道起,直到1855年以前的南流故道(即现在的废黄河)为止,历史上所有的黄河河道,都不能维持永久而不废.这一简单而明确的历史事实说明,仅仅将黄河的治理归结为对黄河现行河道的治理是不全面的,也是与历史情况不相符的.为了制定正确的治黄战略,特别是长期战略,不仅要考虑到如何最有效地维持现行河道,而且需要考虑到在必要时如何放弃现道,另辟新道的问题.作为可供选择的治黄方略,“维持现道论”和“人工改道论”各有其适用性的一面,也各有其局限性的一面.对于不超出一定限度(不使现行河道遭受无法挽回的破坏)的黄河灾害而言,当然首先应该在维持现道的范围内考虑治理对策.如果贸然舍弃现道而采用人工改道,就像对生小病的人动大手术一样,不仅无此必要,还可能造成意想不到的严重后果.这样的决策,显然是不明智、不合理的,也是不可取的.反之,如果黄河现行河道随着使用年代的不断增加而出现了明显老化的症状,或者出现超常的黄河灾害,例如遭受数百年甚至千年一遇的特大洪水等异常灾害,那就有必要在考虑维持现道之外,认真考虑“人工改道”或“人工分流”等治理对策.否则,就像对该动大手术的危重病人不敢下决心抢救,一味地采用保守疗法一样,也会贻误时机,造成不可挽回的严重后果.对于决策者而言,只有全面地考虑到各种可能出现的情况和灾害,准备好各种相应的治理对策,才能够做到有备无患.否则,就可能面对非常状况而措手不及、束手无策.决策者如何能够在适当的时间和场合采用适当的治理对策,关键在于对黄河河道的演变和黄河灾害的成因进行长期系统的定量观测和分析,找出其规律,并据以制定出正确合理的治黄方略与对策.在这一方面,参考借鉴历史上的各种人工改道治黄对策,是有一定的现实意义的.

参考文献：

[1] 赵尔巽.清史稿.第 13 册[M].北京 中华书局,1976.3716 ~ 3717,3728.
[2] 傅泽洪.行水金鉴.第 1 册[M].上海 商务印书馆,卷 5.75.
[3] 陈法.河干问答[M].贵阳 凌惕安重刊本,1935.15 ~ 16,18 ~ 19.
[4] 钱仪吉.河干问答[M].贵阳 凌惕安重刊本,1935.4.
[5] 黎世序,潘锡恩.续行水金鉴.第 2 册[M].上海 商务印书馆,卷 13.298 ~ 299,451 ~ 452.
[6] 岑仲勉.黄河变迁史[M].北京 人民出版社,1957.617.
[7] 张含英.历代治河方略探讨[M].北京 水利出版社,1982.128 ~ 129.
[8] 赵尔巽.清史稿[M].北京 中华书局,1976.3750.

A Historical Analysis of Artificial Shift of
the Yellow River Course in Qing Dynasty

ZHA Yi-min

(Hohai University Press , Nanjing 210098, China)

Abstract :The historical background of the artificial shift of the Yellow River course in Qing Dynasty is analysed. Before 1855 A. D. the Yellow River had occupied the Huaihe River’s Huanghai Sea-going course and the riverbed had been silted up. Thus, the Yellow River had often overflowed its banks. Its dykes had been heightened, but little effect had been achieved. This situation led some experts to propose that the old course of the Yellow River be abandoned and a new course excavated. They proposed that the new course go through Shandong Province to the Bohai Sea. The rationality of this method is analysed and the huge difficulty is also analysed. It is pointed out that it is one of the options to control the Yellow River flood in the above mentioned way, and that some uncertain consequences might occur if the proposal had been adopted. That is why the proposal was never practised in controlling the flood of the Yellow River.

Key words :Yellow River ; control ; planning ; artificial course shift