

元代御河水路交通考论

贾建增

(山东大学 历史学院, 山东 济南 250100)

摘 要:御河是元代水路交通体系的重要组成部分。考察《祈请使行程记》我们可知,元代统一之初,御河是南北交通的重要通道,但此时的御河水运系统并不完善。大运河全线贯通后,御河成为元代南北水路交通的重要一环,元廷在御河沿线设置水站,以保障御河水源,治理御河水患,确保御河畅通。元廷还对御河上源卫河水运进行了治理,调整了卫河的水站设置与运输内容。元代御河水运繁盛,临清、陵州、沧州成为御河沿线重要的商业城市。元代御河水路交通的开辟,促进了南北经济文化交流,巩固了元朝统治。

关键词:元代;御河;卫河;水路交通

中图分类号:K928.6

文献标识码:A

文章编号:2095-2910(2025)02-0001-05

DOI:10.13834/j.cnki.czsfxxyb.2025.02.012

御河是元代水路交通体系的重要组成部分。至元三年(1266),都水监曾奏报称:“运河二千余里,漕公私物货,为利甚大。”^{[1]1600}御河上源为卫河,亦在元代水路交通中占据一定地位。卫河发源于卫辉路苏门山,“东北流至临清,与会通河合流”,后相继“流经故城、吴桥、东光县境,下至沧州西流入青县界,又东北百九十里入海,亦名御河。”^{[2]217}关于元代御河水路交通,袁冀《元初河漕转运之研究》^[3],默书民《蒙元邮驿研究》^[4],葛仁考《元代直隶省部研究》^[5]等均有所涉及。本文在前人研究的基础上,搜集正史、政书、文集、方志等资料,对元代河北地区包括御河水路交通进行考证。

一、南北统一之初的御河水路交通:以《祈请使行程记》为中心的考察

至元十三年(1276)正月,元军进入临安,宋恭帝纳表投降。二月庚申,忽必烈令伯颜“偕宋君臣入朝”^{[1]180},左丞相吴坚、右丞相贾余庆、枢密使谢堂、参政家铉翁、同知刘岳五人奉表北庭,号祈请使^[6]。祈请使于二月初九日离开杭州北上,三月廿九日自陵州登舟,沿御河北行,进入河北境内,严光大记载:廿九日,易车,行陵州西关,就渭河登舟。午后至

林镇,属河间府,有梁山伯祝英台墓。夜宿于岸。^{[7]336}

陵州,今山东德州,汪元量有诗描绘南宋君臣自陵州乘舟北上时的情景:“锦帆百幅碍斜阳,遥望陵州里许长。车马争驰迎把盏,走来船上赏花娘。”^{[8]49}所谓渭河,即卫河,为御河之上源。元朝初年,御河是一条重要的南北交通线,至元三年(1266),“都水监言:运河二千余里,漕公私物货,为利甚大。”^{[1]1600}。严光大所记林之镇,应为连镇,其地望,在吴桥县西北四十一里运河东岸^{[9]153},为吴桥、东光两县交界之地。光绪《吴桥县志》记载:“运河自山东德州半截碑东岸交界起,北至连镇火神庙东光界止,计河程六十五里三分系吴邑管辖。”^{[9]157}连镇位置冲要,光绪《东光县志》记载:“连镇控其南,夏口扼其北,中则洪河映带左右平原活衍,遥联齐鲁,近接沧、瀛,一方之胜,概亦有可言者焉。”^{[10]38}

三十日,早行,舟已抵灌县界。东光县焦金省置酒宴于县治,夜泊野岸。^{[7]337}

灌县,即观州,金朝初年为景州,大安年间为避章宗讳改名观州,元朝至元二年(1265)复改为景州^{[1]1364}。汪元量有诗描述经过此地时的情景,“灌州河水曲如弓,青草坪边路向东。船过州南忽奇绝,一如湖上藕花风。”^{[8]50}祈请使经过景州时,距离改名

收稿日期:2024-03-17

基金项目:2022 年度山东省社科规划青年项目“元代山东祠庙研究”,编号:22DLSJ03。

作者简介:贾建增(1990-),男,山东济宁人,山东大学历史学院副研究员,历史学博士,研究方向:元代政治制度史、元代历史地理。

仅十余年,当地人很可能仍习惯用观州地名。东光县,今河北省东光县,元代为景州属县^{[1]1364}。东光位置冲要,其地“据渤海上游,为吴阜之唇齿,交南之襟喉。”^{[10]38}

闰三月初一日,舟次长芦镇。土人云小燕京,盖人烟辐辏。此地产盐,有盐运司,镇南有浮桥,妓乐杂剧宴待诸使。未牌,舟抵兴济县,西抵青州,夜宿舟中。^{[7]337}

长芦,今河北沧州,元初为南北水路交通枢纽,“长芦当燕、齐之交,天下之要区也。”^{[11]745}。汪元量描述祈请使经过长芦时的情景:“长芦转舵是通津,尽是东南西北人。日暮烟花箫鼓闹,红楼烂醉处州春。”^{[8]51}青州,即清州(今河北青县),辖会川、静海、兴济三个县^{[1]1364}。清州地处“山东、益都、淄莱、济南等处冲要”,往来使臣骚扰平民的事情屡有发生。至元九年(1271),元廷曾下令“凡往来起马人员今后并由站路经行。”^{[12]7198}。此后,祈请使自清州沿御河继续北上,闰三月初二日离开河北,到达清河镇(今属天津市)境内^{[7]337}。

总之,《祈请使行程记》反映了元朝统一之初,御河是南北人员往来的重要通道,陵州、连镇、长芦等都是御河水运的枢纽城镇。但此时的御河水运系统并不完备,御河沿线水站设置不足,祈请使或“夜宿于岸”,或“宿于舟中”。严光大作为南人对北方地理掌故不甚熟悉,因而记载多有讹误,如将卫河误记为渭河,连镇误记为林镇,观州误记为灌州。这也反映了自靖康之变以来长达一百五十年的南北分裂下,南北隔阂之深^[13]。

元朝统一之初的财赋转运采用的是水陆联运的方式,御河在这其中扮演着重要角色。“自浙西涉江入淮,由黄河逆水至中滦旱站,陆运至淇门,入御河,以达于京。”^{[1]2364}。汪梦斗指出:“转漕东南由汴力,此河今日力犹多。”^{[14]455}此外,在大运河开通之前,卫河作为御河上源,在元代水陆联运财赋转运体系中也发挥了重要作用。李谦记载:“江南未下时,输贡之外,诸郡国醴醴粢食皆于是(指卫河)取足。其下流合诸水疏为大川,延绵千有余里,历郡国数十,所在仓庾,节级转运,毕达京师。”^[15]元廷曾签发了相应户计予以保证。如卫辉路就有“景籍输送之徒,为户三千有奇。”^{[16]254}但这一运输方式给沿线平民带来很大负担,“江南初臣属,辇致金帛送京师者道卫,昼夜不绝,日役数千夫护送。”^{[17]34}至元二十四年(1287)以后,江南财赋改“从东阿旱站运至临清,入御河。”^{[18]34}但此段陆运亦颇为艰难,胡长孺记载:

“会通河未凿,东阿、茌平道中,车运三百里,转输艰而靡费重。”^[19]元廷为巩固统治,加强南北经济文化沟通,必须在改善南北水路交通方面有所作为。

二、大运河贯通后的御河水路交通

世祖末年,随着济州、会通河、通惠河的相继开通,江南财赋可以通过水运,自临清转入御河,再由御河转通惠河以运抵京畿,御河在这一条水路交通线中发挥了重要作用。

(一)元朝为保证御河水运畅通采取的措施

为了保证御河水运的畅通,元廷采取了多种措施,主要包括:

首先,设置水站。至元二十年(1283)济州河开通后,元廷“立东阿至御河水陆驿,以便递运。”^{[1]257}至元二十六年(1289)会通河开通后,元廷又对御河沿线水站进行调整,“徙临清大小站船四十只于草庙儿安置”。此外,还“革罢临清站车五辆六十五户,择其近上者以充船户,就以官降车驴价钞回易增置站船祇应,起盖馆舍。”^{[12]7215}至大四年(1311)闰七月,兵部奏报通州至临清的御河水站往往“卒无见在站船,未免又过数程,有旬月不得回者。以此各处滞积官物,接运愆期”,元廷遂下令“委官取勘各站船,分别递运船料例梢水人丁数目,逐一点视。若有不完,即令补置,仍责有司设法关防,毋致似前阙误事。”^{[12]7226}

据《经世大典·站赤》记载,元代共在御河之上设置了四处水站,其中河间路所辖三处:清州站,有船一百只;东光站,有船八十只;陵州站,有船八十只。濮州所辖临清会通站,有船一百只^{[12]7243}。但御河水站并不止此四处,《经世大典·站赤》没有记载御河沿线一些较小的水站及其配置,如前述草庙儿水站。据默书民的考证,草庙儿水站之地望,在临清以北的夏津县境内^[4]。

其次,设置御河漕仓。至元三年(1266),元廷就在御河沿线设置了漕仓,“省臣禀:御河旁近每岁露积粮多损,臣等议今岁于河沿筑仓贮米,上从之。”^{[18]5}御河沿线诸路州县漕仓,如长芦有三十间,大名县有三十间,濬州有二十间^{[18]5}。至元十四年(1277),元廷规定:“各处河仓损坏,仓官随即移文本处官司一同相视会计工物,于年销钱内支用,监督修完。”^{[18]5}御河附近州县税赋要输送到指定漕仓,如大名路内黄县,“税越元城而输馆陶”。此制自“立河仓以来,沿袭五纪,有司视为常而不加恤。”^{[20]142}

再次,保护御河水源,禁止以御河水灌溉民田。胡祇遹指出:“诸处水源浅涩,御河之源尤浅涩。假

诸水之助,重船下不能过唐庄,上不能过杨村,倘又分众水以灌田,每年五六百万石之粮运,数千只之盐船,必不可行。”^{[21]464} 因此早在至元元年(1264)四月,元廷就“以彰德、洛磁路引漳、滏、洹水灌田,致御河浅涩,盐运不通,塞分渠以复水势。”^{[1]96}

最后,治理御河水患。元代御河经常出现水患,

如至元二十六年(1289)七月,“御河溢。”^{[1]324} 至元二十七年(1290)七月,“魏县御河溢,害稼五千八百余亩”,八月,御河又决高唐,“没民田。”^{[1]339} 泰定二年(1325),“御河水溢。”^{[1]662} 为了保证御河水道的畅通,元廷多次对御河进行治理,现将元代治理御河事例予以统计,如表1所示。

表1 元代治理御河事例统计表

时间	记载	史料来源
至元二十五年	浚沧州盐运渠	《元史》卷十五《世祖纪十二》
至元二十六年	浚沧州运河	《元史》卷十五《世祖纪十二》
至元二十七年	御河决高唐,没民田,命有司塞之	《元史》卷十六《世祖纪十三》
至大元年	御河“水决会川县孙家口岸约二十余步”,元廷“移文河间路、武清县、清州有司,多发丁夫,管领修治”	《元史》卷六十四《河渠志一》
延祐三年	开辟郎儿口,增浚故河,决积水	《元史》卷六十四《河渠志一》
泰定三年	修夏津、武城河堤三十三所,役丁万七千五百人	《元史》卷三十《泰定帝纪二》
后至元五年	御河决,“南皮、清池之境,东西二十余里,南北三十余里,瀦而泽,汇为渊”,脱因不花治之	王大本《沧州导水记》,王琼《漕河图志》卷五
后至元五年	“河决陵之界,直驱河口”,南皮县尹率众治河	《民国南皮县志》卷十三
顺帝初年	修御河河堤百余里	许有壬《故奉议大夫同知广平路总管府事致仕罗公墓碑》

(二)元朝对卫河水运的调整

大运河开通后,元代南北水路交通线路随之东移,济州河—会通河—御河—通惠河成为南北水路交通的主要通道,但卫河水运仍然发挥一定作用。元朝对卫河水运进行了调整,这包括以下两个方面。

首先,对卫河水站的调整。至元二十九年(1292)正月,鉴于“卫辉、大名、彰德三路站船数多,运物繁多,船弊畜丧,站户贫困”的情况,元廷增设卫河诸站站船,签发户计,其中“大名路元设船一十五艘,今增五十料船一十五艘,拨站户一百五十户。彰德路元置船一十艘,量增七十料船一十艘,用户一百户;五十料船一十艘,用户七十户。卫辉路元设船一十艘,本驿系御河上源浅窄,拟增三十料船一十艘,用户五十户,又五十料船一十艘,用户七十户。”^{[12]7213-7214} 世祖朝以后,由于大运河的全线贯通,大规模海运的开辟,卫河水运受到冲击,其站船数量有减少的趋势。延祐三年(1316)十月,卫辉路奏报:“本路车站正当冲要,所设车一十五辆,递运不敷”。而“本路水站置船三十艘,人丁二百五十名,虽备而少用”。元廷遂再次调整卫河沿线水站,“摘除站船一十艘、人丁六十名,每船二艘、丁一十二名,改设站车一辆,总增五辆以备递运。”^{[12]7234} 元代减少卫河水站站船的举措应不止这一次,到元文宗至顺年间,大名路濬州水站仅有站船十五只;彰德路和卫辉路各设水站一处,各有站船十只^{[12]7242}。此外,《经世大典·站赤》没有记载卫河沿线较小的水站,元代卫河水站

应该还包括馆陶站和南馆陶^{[22]124}。

其次,卫河运输内容的调整。至元二十九年(1292)九月,由于从怀孟路“递运官物车户脚力官价,不敷资费”,元廷规定:“将宝钞金银缣帛及急需钱物从陆程和雇脚力起行,每岁合起粗重物货,却自陆程以至卫辉清河站船接递赴上。”^{[12]7215} 大德六年(1303)正月,元廷再次强调:“凡物至卫州,从本路提调正官依验差札,除金银宝货钞帛急需之物载以车辆,其余粗重闲慢物色,以舟运之。”^{[12]7220} 大德十一年(1307)五月,鉴于西番僧人往来大都,站赤不堪使用的问题,通政院建议:“大都至卫辉二十二站,将此等回程西僧从水驿以达卫辉,人则换马,物则行车,从本院官更相提调起发,脱脱禾孙所至辩验。庶几减省铺马,站户少苏”^{[12]7224}。元廷批准了这一建议。此外,除粗重物货和使臣外,文人往来南北偶尔也会取道卫河,如许有壬某年曾沿卫河出行,停泊馆陶,作《次馆陶寄韩伯高参政》一诗,有“千里几回思命驾,孤舟三过得陪君”^{[23]114}之句。

此外,在此顺便谈一下元初开通沁河与卫河之间运河的议论。沁水在济源县东北二十八里,其源出沁州阳城县,经太行山,经本县(济源县)北燕川东出孔山,历沁台,入河内县^{[12]7198}。怀孟路距离卫辉路清河、唐村码头二百七十余里,因而“递运官物车户脚力官价,不敷资费。”^{[12]7215} 早在中统三年(1262),郭守敬就建议:“怀、孟御河虽已浇灌,尚有漏堰余水,东与丹河余水相合,开引东流至武陟县

北,合入御河。”^{[24]193}至元二十年(1283),麦术丁也奏请:“黄河迤上有沁河,可以开挑一河”^{[18]36},以便漕运。

但此事遭到了朝臣反对,卫辉路总管董文用指出:“沁水地势高于卫,倘积水弥旬,沁水灌卫,又使入河,河不受,还入卫,则卫罹其厄,且无大名、长芦矣。”^[25]为了维护卫河航运的安全,王恽更是要求塞决沁口,“切见今年雨水稍作,黄、沁北泛,决坏武陟县坝闸,北与御河合流,淇门以下漕岸低狭,不能吞伏,幸不为患。兼今日堤防未修,倘值雨潦大作,自卫以东,非惟漂没田庐、盐场,所在有大可虑者。以某愚见,将元修闸堰,宜塞决之,使无后患。”^[26]董文用、王恽二人的议论非常具有前瞻性,后至元元年(1335)六月,卫辉路连日淫雨,沁水泛涨,侵入御河,造成了严重灾害,董、王二人的担忧成为现实:“丹、沁二河泛涨,与城西御河通流,平地深二丈余,漂没人民房舍田禾甚众,民皆棲于树木。”^{[1]1093}在朝臣的反对下,元廷在派遣使臣进行了实地考察后,取消了开凿沁水—卫河运河的计划。

三、元朝御河水运的繁荣

有元一代,御河是南北经济文化交流的重要通道。王大本记载:“皇朝定都于燕,漳河为漕运之渠,控引东南,居货千橈万艘上供军国经用,巨商富贾懋迁有无,胥此焉出。”^{[27]317}这则材料中的“漳河”实际上应为御河。元代御河运输主要有两方面的内容:首先,漕运粮食。在大规模海运开通之前,御河在保证大都粮食供应方面发挥了重要作用。王恽记载:“切见附京地寒,不可以麦,而岁用不啻数千万斛,止仰御河上下商贩以资京畿。”^{[2]418}至元二十九年(1292),御史台也奏报:“大都里每年百姓食用的粮食,多一半是客人从迤南御河里搬将这里来卖的。来的多呵贱,来的少呵贵。”^{[28]640}

其次,元代御河商贸活动也很繁盛。柳贯有诗描述御河商贸活动之盛:“懋迁物品实王畿,岳贡方输千家紫。商功已觉十分赢,趋利真成三倍市。”^[29]傅若金记载了一个“吴中富儿”的经商经历:“去年贩茶湓江口,今年载米黄河北。远行香火倚神明,从来风水少遭掠。近日船行御河里,顺流日日南风喜。”^{[30]218}御河商人中也有高丽人的身影,元代高丽商人每年正月持人参、马匹、布匹沿陆路前往大都,五月里沿御河“往直南济宁府、东昌、高唐收买些绢子、綾子、绵子”,随后又沿御河北上直沽上船过海,十月里到高丽王京贩卖^{[31]217-219}。

此外,会通河开通后,临清作为会通河与御河的交汇点,成为南北水路交通线上新的枢纽城市。临清会通镇“介二漕渠,曰临清,曰会通,实朔南转输咽喉处。”^{[32]519}元代临清会通站是一个水陆两栖的大站,其水站船一百只,陆站有马一百一十六匹,驴九十头^{[12]7242}。站船和站马配置远高于邻近驿站。元代临清的枢纽地位亦可在朱思本的诗句中看出,“世皇一文轨,强干隆中都。凿渠枝汶河,畚鍤劳万夫。北流过大野,郛博咸归输。浩浩六百里,远近牵舳舻。南金出楚越,玉帛来东吴。梯航毕山海,异状争睢盱。天府日以盈,九州静无虞。神功绝古今,圣德不可模。此地实冲要,昼夜闻歌呼。会通锡鸿名,万代稽典谟。穹碑照闾闾,列肆吹笙竽。过客立亭下,行行复踟蹰。”^{[33]631}元代陵州依旧是运河交通的重要枢纽。“陵州西迫运河,人仰水利。”^{[34]536}元代长芦亦是非常繁盛,“盐监之利半中州之赋。豪商大贾,车击舟进,可废者为业。”^{[11]745}延祐元年(1314),元廷将沧州州治迁移到了长芦镇^{[1]565}。

综上所述,元朝统一之初,御河是人员往来的重要通道。但此时的御河水站设置并不完备,元廷在御河沿线设置水站,保障御河水源,治理御河水患,确保了御河畅通。御河成为元代南北内河水运的主要通道,临清成为新的枢纽城市。卫河是御河之上源,元朝还对卫河水站设置与卫河水运的内容进行了调整,卫河水运仍发挥重要作用。

元代御河水路交通的开辟有效地促进了南北经济文化交流。元朝统一之初,南北隔阂甚深,江南财赋的转运亦是困难重重。元廷积极开辟水运路线,设立水站,治理水患,建立起水路运输体系,金银、布帛、海外诸蕃贡物源源不断地运往大都,袁桷记载:“贡输金珠、绮缁、犀象、水上精玩之物,悉出东南”,大运河“舳舻相御,昼夜不绝。”^{[35]199}这对于元朝转运江南财赋,促进南北文化交流,巩固统治具有重要意义。

参考文献:

- [1] 宋濂.元史[M].北京:中华书局,1976.
- [2] 李贤.大明一统志[M].西安:三秦出版社,1990.
- [3] 袁翼.元初河漕转运之研究[J].大陆杂志,1963(4).
- [4] 默书民.蒙元邮驿研究[D].广州:暨南大学,2004.
- [5] 葛仁考.元代直隶省部研究[D].天津:南开大学,2010.
- [6] 文天祥.文山先生全集[M]//四部丛刊初编:第1337-1342册.上海:商务印书馆,1922.
- [7] 严光大.祈请使行程记[M]//刘一清.钱塘遗事.北京:中华书局,2016.

- [8] 汪元量. 增订湖山类稿[M]. 北京: 中华书局, 1984.
- [9] 光绪吴桥县志[M]. 中国方志丛书本. 台北: 成文出版社, 1969.
- [10] 光绪东光县志[M]//中国地方志集成本. 上海: 上海书店出版社, 2006.
- [11] 程钜夫. 雪楼集[M]//元代珍本文集汇刊. 台北: “国立中央图书馆”, 1970.
- [12] 经世大典·站赤[M]//解缙. 永乐大典. 北京: 中华书局, 2012.
- [13] 李治安. 两个南北朝与中古以来历史发展线索[J]. 文史哲. 2009(6).
- [14] 汪梦斗. 北游集[M]//景印文渊阁四库全书本. 台北: 台湾商务印书馆, 1986.
- [15] 李谦. 卫源庙记[A]. 乾隆卫辉县志[M].
- [16] 虞集. 元高唐大中大夫临江路总管程公之碑[M]//嘉靖武城县志. 天一阁藏明代方志选刊本.
- [17] 吴澄. 吴文正公集[M]//元人文集珍本丛刊本. 台北: 新文丰出版公司, 1985.
- [18] 大元海运记[M]. 台北: 广文书局, 1972.
- [19] 胡长孺. 何长者传[M]//四部丛刊初编本. 上海: 商务印书馆, 1922.
- [20] 楚惟善. 内黄县达鲁花赤安住去思碑铭[M]//嘉靖内黄县志. 天一阁藏明代方志选刊本.
- [21] 胡祇通. 胡祇通集[M]. 长春: 吉林文史出版社, 2008.
- [22] 熊梦祥. 析津志辑佚[M]. 北京: 北京古籍出版社, 1983.
- [23] 许有壬. 至正集[M]. 北京图书馆古籍珍本丛刊本. 北京: 书目文献出版社, 1988.
- [24] 苏天爵. 国朝名臣事略[M]. 北京: 中华书局, 2019.
- [25] 阎复. 董文用神道碑[A]. 同治畿辅通志[M].
- [26] 王恽. 秋涧先生大全集[M]. 元人文集珍本丛刊本, 台北: 新文丰出版公司, 1985.
- [27] 王大本. 沧州导水记[A]. 王琼. 漕河图志[M]. 原国立北平图书馆甲库善本丛书本, 北京: 国家图书馆出版社, 2014.
- [28] 方龄贵. 通制条格校注[M]. 北京: 中华书局, 2001.
- [29] 柳贯. 柳待制文集[M]. 四部丛刊初编本. 上海: 商务印书馆, 1922.
- [30] 傅若金. 傅与砺诗集[M]. 景印文渊阁四库全书本. 台北: 台湾商务印书馆, 1986.
- [31] 郑光. 原本老乞大[M]. 北京: 外语教学与研究出版社, 2002.
- [32] 张养浩. 归田类稿[M]. 景印文渊阁四库全书本. 台北: 台湾商务印书馆, 1986.
- [33] 朱思本. 贞一斋诗文稿[M]. 续修四库全书本. 上海: 上海古籍出版社, 2002.
- [34] 任士林. 松乡集[M]. 景印文渊阁四库全书本. 台北: 台湾商务印书馆, 1986.
- [35] 袁楠. 徐州吕梁洪神庙碑[A]. 民国铜山县志[M]. 中国地方志集成本, 南京: 江苏古籍出版社, 1991.

A Study on the Waterway Transportation of the Yu River in the Yuan Dynasty

JIA Jianzeng

(School of History, Shandong University, Jinan, Shandong 250100, China)

Abstract: The Yu River was an important component of the waterway transportation system in the Yuan Dynasty. By examining the “the Diary of the Special Envoy to Pray for Peace”, it can be seen that at the beginning of the unification of the Yuan Dynasty, the Yu River was an important route for north-south transportation, but the water transportation system of the Yu River was not well-developed at this time. After the Grand Canal was fully connected, the Yu River became an important link in the north-south waterway transportation of the Yuan Dynasty. The Yuan court set up water stations along the Yu River to ensure its water source and manage flood control to ensure its smooth navigation. Additionally, the Yuan court made improvements to the water transport along the upper reaches of the Wei River, adjusting the locations of water stations and transport content. During the Yuan Dynasty, the Yu River was prosperous in terms of water transportation, and Linqing, Lingzhou, and Cangzhou became important commercial cities along it. The development of the waterway transportation on the Yu River promoted economic and cultural exchanges between the north and south, and consolidated the rule of the Yuan Dynasty.

Key words: Yuan Dynasty; Yu River; Wei River; waterway transportation

[责任编辑: 罗 萍]