北京城市副中心报

2021年1月18日
星期一

水驿寻踪

康得真

“试问南京至北京，水程经过几州城。皇华四十有六处，途远三千三百零……河西和合归潞河，只隔京师四十路。逐一编歌记驿名，行人识此无差误。”这是明代《士商类要》一书中“水驿捷要歌”的部分内容，其中的和合与潞河指的是通州的和合驿与潞河驿。

明成祖迁都北京后，为沟通南北经济，发展漕运，特开辟了南京至北京的水路驿站，沿途设置水驿41处，明末增至46处，每处设驿丞专管。而“水驿捷要歌”就对各个水路驿站的名称、位置及联系作了生动记述。当时漕运繁忙，水驿兴旺，驿站传递军报公牍及接送官员，络绎不绝。

位于张家湾镇的通运桥，古时是京杭大运河北端客船码头所在，走水路者多于此上下船。

和合驿建于永乐年间

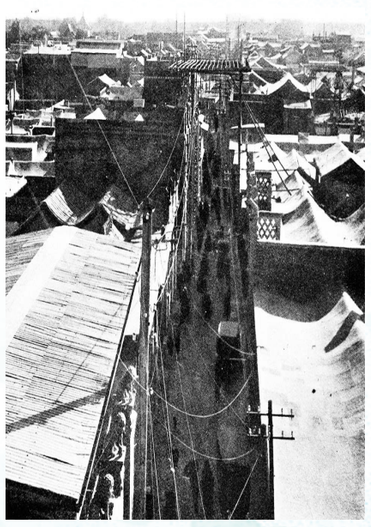
驿站在我国源远流长。驿站在北京周边有不少，通州的“潞河驿”“和合驿”，房山良乡的“固节驿”，昌平的“榆河驿”“居庸关驿”等。其中，通州的和合驿与潞河驿均位于水陆交会之处，其作用远非其他驿站可比。

据明《寰宇志》卷一载：“和合驿在通州南六十里。”清《嘉庆重修一统志》卷九也说，“和合驿，属顺天府通州。永乐（1403—1424）中置。”和合驿当时设在和合村，据史书所记，那时的和合村在漷县东南三十里，距通州城七十里（按运河水路计算）。

随着历史变迁，和合驿的建置规模也起起伏伏，时大时小。《明嘉靖通州志》记载，明嘉靖年间，和合驿在西集和合村时，曾有粮佥站船十只，甲夫一百名。铺陈什物各十付。后改拨站船六只，甲夫五十一名。铺陈什物各六付。丁佥馆夫二名，总计人数一百五十三名。但到了万历年间，因驿弊颇多，百姓负担过重，张居正上任伊始，便辅佐明神宗实行清理邮驿、裁省邮费的举措。万历四年（1576），万历帝朱翊钧十三岁那年，将和合驿改为水驿，移至张家湾，名字仍为“和合驿”。

古代驿站分走水路和旱路。旱路用马、驴、骡、牛等为驿递工具，所以此种驿站被称为马站或马驿；水路则用船，故称水站或水驿。张家湾是水陆要冲之地，所以和合驿既有马也有船，称为水马驿。

《明实录》神宗万历实录卷这样记载：“五月丙申，命改通州和合水驿及土桥巡司于张家湾驿，以专供水路廪粮夫役，巡司兼管七十二贡车辆及下水夫，其潞河驿与本州递运所专备陆路夫马车辆。从顺天抚按议也。”《明实录》是记载明皇帝在位期间大事的官修编年史，将和合驿白纸黑字记录在这卷帙浩繁的史书之中，足见和合驿在那个历史时期的重要性，其建置规模不可小觑。



20世纪30年代中街。

康熙年间二驿合并

摄于1900年的通州土坝码头。

水驿和马驿的不同之处，在于水驿拥有船只。水驿的船只又分站船、红船、快船等。站船身画彩纹；红船则涂以红漆；快船一般由十人驾驶，名叫多桨快船。此外，还有一种座船，多是红船改装而成，专门应付上等差役，比如官员乘驿，比其他船只等级高，装饰也比其他船只精美。

每只驿船都备有“三大件儿”：旗帜、鼙鼓和铜锣。当驿船即将抵站时，船中必先鸣锣击鼓，而此时旗号早已悬于船桅之上，以此通知前面驿站早做准备，使其迎接从容，不会措手不及。

一般乘驿，都是用站船。红船是较低一级的驿递工具，使用人员多为来贡的“夷使番僧”、王府家的差人以及病故官员的回籍家属等。若有紧急公文，就用十桨快船。

除了船只外，和合驿也有驿马，驿马也分上中下三等，其次为骡、驴、牛等，并备有驿车。那年代，“十里一走马，五里一扬鞭”“一驿过一驿，驿骑如星流”。驿马颈下系一铜铃，驿夫疾驰前进时，铃声激扬清脆，前面的驿站人员听到铃声立即备好马匹，以备替换。

按清制，凡紧要公文，一律交由驿站递送，并规定时限时速。比如五百里公文，即一昼夜限行五百里。张家湾和合驿下行至河西驿计七十里，“六百里加急”即限行一时二刻（由河西驿至和合驿为上行，限行为一时六刻），换算成现代时，则为两小时三十五分钟。如果由现在的人来完成此项任务，应该都没问题。但若是“八百里飞递”或“十万火急”则非一般人所能胜任。可见，身为驿递人员也极为不易。

至于和合驿的马匹数，《光绪顺天府志》上说，和合驿在清顺治初有马二十五匹，比同一时期的河西驿要少。清顺治时，河西驿原额设马三十三匹，人员分马夫、扛轿夫、递夫、库夫等，共计一百五十二人。总之两个驿站的马匹数都不算多。为什么？原因很简单，刚刚经过了战争，清政权初建，百废待兴。到了清康熙年间，和合驿的规模有所改观。因为康熙十八年（1679），通州地震，“官民房舍，州治，试院，钟鼓楼及舍利塔尽圮”，潞河驿也难逃此劫。随后几年又遇洪水，使通州城区遭受重创，元气大伤。康熙三十四年（1695），通州又灾，皇帝只得“诏照扣蠲地丁钱粮。是年，裁潞河驿职务归并和合驿（据《民国通县志稿》）”。潞河驿丞被裁，日常驿务改由和合驿丞管理，和合驿的规模遂变大。

据《光绪顺天府志》记载，康熙三十四年归和合驿管辖的马数，两驿相加共有一百三十七匹。至于马夫、船夫、库夫、斗夫、厨夫等杂役人员，得有二百来号人。这应该是和合驿历史上最红火最风光的时期。

1900年的张家湾城门。

和合驿位于馆驿胡同

被并到和合驿的潞河驿也是在明代永乐年间设置的，原为南向前后两个院落，到了乾隆年间，要兴建东路御酒厂，就选定了潞河驿旧址。潞河驿站的码头在通州区赵登禹大街5号院东侧约50米处，码头南侧岸边驿亭遗址已被破坏，所遗部分汉白玉构件被收藏在三庙一塔内。潞河驿的驿亭是六角攒尖黄琉璃筒瓦带宝顶，颇具皇家气派，可惜如今已找不到，当年的辉煌也只能从文物志上了解考证。

那么，和合驿旧址在哪儿呢？笔者从一本《通县志要》中找到了线索。这本铅印《通县志要》原出版于1941年，书中明确记述着，“驿丞兼巡检署遗址在张家湾西栅栏内，今为空地。”笔者走访过的当地老人都认为，过去的“王家场子”就是和合驿遗址。

旧时，张家湾镇村（现名）建有东西南北四个栅栏门。据说栅栏门始建于清朝，目的是保护商民，以防土匪袭扰。“王家场子”是一片大空地，也建有房舍。被一道长长的南北走向的院墙分为东西两大院落，中间有门相通。西部为房舍庭院，南端临街有房与西栅栏相接；东部为大空场，总占地约两亩多。因民国初被王姓村民购得，故名王家场子。

据老人们说，这西边部分应该是两进院落，后边一排房不知何年拆毁，只剩空地，中间是一排五间北房，并建有走廊。墙体由大青砖砌成，房顶为小瓦当。有西厢房。庭院整体布局古朴别致，似有官邸之象。

庭院东墙外就是空场，占地一亩多。场内虽无马厩遗存，但东边院墙南北向有一排洞眼，眼内砌有木柱，明显曾为系马所用。

这空场部分南面临街，无门无院墙，可谓四通八达。从王家场子出西栅栏门往西经大高丽庄直达广渠门；往南出南栅栏门可经漷县去河西驿；东栅栏门外是大运河故道，史称“下码头”；往北过北栅栏门上通运桥，进张家湾城南门再出北门取道通州，则可径往京城了。

西栅栏内是王家场子，西栅栏外就是馆驿胡同，仅一墙之隔。从这里进胡同蜿蜒东行约四百米，与“水胡同”北口相汇处，就是萧太后河的南河沿，若再前行五十多米就到通运桥了。所以说和合驿与馆驿胡同就在萧太后河南岸。

据《通州文物志》载，通运桥“两端东西两侧石砌平台，为行旅上下船而置，是京杭大运河北端客船码头所在，出任江淮流域之官员，入贡北京之使节，南去北来之文人墨客，走水路者多于此上下船……”

如果王家场子就是和合驿的遗址，客人去驿站，或住宿或打尖或讨要纤夫都是既方便又快捷。而馆驿胡同之名，估计就因驿馆而得名。

总之，王家场子西部庭院是驿丞兼巡检办公和住宿的地方；东边空场是供马匹和大车停放或出入的场所，只是因为年代久远，马厩、大门等建筑已荡然无存，所以县志上才说“今为空地”。

外使进京先到和合驿

“客从远方来，遗我一书札。上言长相思，下言久别离。置书怀袖中，三年字不灭。”一封信在袖中藏了三年，不仅是书信的珍贵，也说明当时通信之难。驿站，不仅解决了通信之难，还担负传送着“君命”“诏书”“政令”和飞报军情的重要任务。和合驿虽然只是一个点，一条线，却也在漕运历史上扮演过重要角色。

驿站的职责除了邮递，也负责来往官员和差役的食宿。张家湾和合驿也接待过不少官员或知名人士，留下不少趣闻轶事。比如一位清代名医所写日记，不但是完整的清宫病案史料，而且文中写到和合驿。

此人名叫薛宝田，字心农，江苏省如皋县人，出身名医世家。光绪六年夏，慈禧患病，广招天下名医，65岁的薛宝田通过水路北上进京。他通过海运到天津，然后坐驿站的马车进京。

早年间，和合驿的大车是双轮木轴和双辕，用卯榫和钉连接成整体，车轮外箍铁瓦。有篷固定在车体上，篷顶呈一拱形，外面罩上帷子。前面挂门帘，两边开小窗子，有窗帘。车帷子夏季用单的，冬季用棉的。一般用马驾辕，另有二三匹马或骡来拉帮套。可坐二三人，专接大官儿。薛宝田所坐的车就是这个样子的。

夜宿和合驿时，薛宝田在日记中是这样写的，“二十八日甲午，病愈。早发河西务，一路黍稷如云。晚宿张家湾，邻家有度曲者，其声甚脆。”

除了招待国内客人，和合驿还是外国使团的歇息之所。不少外国使团都是在和合驿休息并学习进宫礼仪的，《荷使初访中国记》就记载了荷兰使团出访清朝的见闻。

荷兰使团第一次访华是在清顺治十二年（1655），使团的行程也是由水路经张家湾，再到北京。到达张家湾的那一天是1655年7月12日下午，礼部官员在和合驿热情地接待了他们。此前一天，礼部奉皇帝之命，已派来24匹马备荷兰使团骑用，还有一些马车用来运输献给皇帝的礼物和使团的行李。

使团在和合驿休整了五天。荷兰人尼霍夫后来写了一本《荷使初访中国记》，详细记录了沿途见闻，提供了中国史籍所没有记载的材料。这本书记载了在和合驿启程赴京的经过：“在所有的货物、行李都卸下船，又重新装好，准备从陆路出发之后，使臣阁下于七月十七日率领大群随员，行李，从御港启程。”他们的“启程”也是历代使团中最为风光的，“队伍最前面由两个喇叭手开道，随后两个人打着旗帜，再后面就是由几位鞑靼人陪伴着的二位使臣，他们骑在马上缓缓前进。我们全部随员很有秩序而且精神抖擞地骑马跟在后面。最后是所有从广州一直护送我们到此地的官员以及使臣阁下的几位侍从和老藩吏王的属吏。”

荷兰使团这次北京之行，是要清朝开放海禁，允许荷兰人在东南沿海进行自由贸易。荷使在和合驿动身前往北京前，还多次开会，嘱咐通事（翻译）在皇帝面前说话要统一口径，并设想对皇帝提出的问题应该怎样回答等等。不料，清廷拒绝了在广州自由贸易的请求，仅同意远道而来的荷兰人每8年朝贡一次。“八年才来一次，一辈子能来几次……”荷使仰天长叹。

于是，在进京三个月后，两位使臣带着他们的团队从京城又回到和合驿，使团成员无精打采。因为天色已晚，送行的礼部官员建议他们在和合驿暂住一夜，次日天亮再走，使臣却把头摇得像拨浪鼓一样，表示要立即起程。

在张家湾码头停泊着两艘欲送使团回广州的船，其中一艘是皇帝刚刚派来的戎克船，平稳敞亮又舒服。礼部官员坚持让使臣坐这艘船走，但使臣阁下却坚持两船都不选，径自掏腰包，租了几条很小的船，快速离开了张家湾。

本版编辑 耿海燕 摄影 记者 党维婷 校对 彭师德 鲍金玲/绘制