



世界遗产：通惠河通州(东)段考

刘福田

2014年6月22日,历经8年,大运河申遗终获成功,成为我国第46处世界遗产。北京在这次申遗中获批“两段两点”,其中最长的就是通惠河通州段。它西起永通桥(俗名八里桥),东至通惠河与北运河交汇处(卧虎桥),这是通州区第一处世界级遗产,其中新华北路桥迤东通惠河段,为通州老城北界,历史上不仅被用作运河,还同时被用作城北护城河。

这里我想重点谈谈这次获批为世界遗产的通惠河通州东段的历史变迁,希望有更多人去关注它,使这处世界遗产得到更好的保护。



如今的通惠河通州东段岸边,古朴与现代相得益彰。(资料图片)

调整河道 明嘉靖重新疏浚通惠河

据有关史料考证,今通州城址作为县治所在,始于北齐(550—577),此前路县(通州前身,始建于西汉初年)县治在今城址东八里古城村。

明洪武元年(1368),裨将孙兴祖因循县治旧址修筑通州城池,砖砌外,中实以土,这是通州城制最早的雏形。光绪《顺天府志》载,城“周围九里十三步,连垛墙高三丈五尺”,今新华街道辖区与当时老城基本重合。时城北有金代废弃的“闸河”(今通惠河通州东段前身),东有大运河宽阔水道,自然成为其护城河。至明正德年间,西、南护城河分流城北通惠河水向南,再向东流入运河,这样通州城就四面都有了护城河,城池筑有城墙又四面环水,通州城也就加固若金汤。

通州是京杭大运河北端源头,据《元史·地理志》,通州以“漕运通济之意”得名,对北京成为中国首都乃至中国版图的定型,起到过不可替代的作用。假如没有通州,中国就不会是现在的版图,北京是政治中心战略要冲,虽有万里长城拱卫,若官民军队没有足够的粮食吃,也根本不可想象。万里长城与大运河在中国大地上组成了一个“人”字,长城借自然地理优势胶着南北,运河又人工开凿保障了军需,正所谓兵马未动草料先行,这一撇一捺不可或缺。大运河申遗成功充分说明了漕运及其终点码头通州的历史重要性。

元朝末年天下大乱战事频仍,通惠河不得治理逐渐淤废。南方漕粮只能通过海运由直沽(今天津)沿白河运抵张家湾,再陆路转运到元大都(北京)。陆路运输受制于天气,每遇雨雪道路泥泞便无法成运。元末明朝大将徐达、常遇春北伐占领了通州及东南地区,完全中断了元大都的漕粮供给,粮草匮乏,元顺帝才不得不放弃大都北逃。

明朝初期卫戍北平也面临很大困难,通惠河淤塞早已无法行船,民用军需的漕粮只能运抵张家湾,然后还要陆路转运北平,万般艰辛。明朝在前100多年时间里曾多次疏浚通州到北京的漕运河道,但一直不够理想,以致通惠河漕运时通时断。明嘉靖七年(1528),巡按直隶监察御史吴仲力排众议,受命主持重新疏浚通惠河。这次疏浚重新调整了河道,“自北京东便门外,至今朝阳区杨闸村附近,甩掉元代通惠河至高丽庄入白河的下游河道,直接至通州城北入白河。”(《通州漕运》周良著)

这就是现存通惠河通州段,现属新华街道的通惠河通州东段,也从此明确属于通惠河河道。



通惠河上的游船。(摄于20世纪20年代)

解陆运之困 金朝引水开槽、建闸制水

现存通惠河通州段在被吴仲用作通惠河下游河道之前,已经是一条人工漕河的一部分,该漕河开凿在元朝之前,是金代疏浚开挖的高粱河北支。

金朝时北京战略地位尤其重要,金疆域包括辽东与黄淮,北京恰好处于南北两大块疆域的连接点上,为保障首都官兵和民众用粮,金必须从黄淮地区征缴大量粮食运到都城,但这时萧太后运粮河已淤塞弃用,由通州张家湾到金中都城,只能陆路运输。

因此开辟通州至中都城的水路漕运被提上了议事日程。金大定五年(1165)开始疏浚中都城北的高粱河北支,希望把这条河建成里河漕运河道。疏浚完成后即开始通漕,河名还叫高粱河。但开始使用就出现了问题,由于上游水源不足,漕运量非常有限。

金大定十年(1170),中书省建议开决卢沟河(今永定河),引导其水用作高粱河上游水源,以畅通漕运。工程于大定十二年(1172)三月开工,历时50天即告完成。这是因为这次使用的下游河道,还是之前疏浚过的高粱河北支:“自金口(即引卢沟河水的河口,大约在今天石景山区麻峪村北河河岸)疏导至京城北入濠(中都北护城河)而东,至通州城北入潞水。”(《金史·地理志》)现通惠河通州段,显然也是这段高粱河故道。新河被称为金口河,因为当时在引卢沟河水的河口处,用铁板铸了引水河身的岩石河床,铁属金,故改称金口河。

金口河通过分流卢沟河,解决了水源不足的问题,但使用后也很快发现问题:这次又是因为它水太大了。卢沟河取水口“地势高峻,水性浑浊”(《金史·河渠志》),河水经常冲塌河岸,甚至造成洪灾危及中都,泥沙也淤积严重,使河道多成浅滩,行船困难。大定二十七年(1187),金口河被迫停止漕运,这第二次疏浚的漕河也只用了十多年。后自通州向中都转运漕粮,依然只能靠陆路车运。

金章宗泰和四年(1204),苦于陆路转运的金廷又一次下决心疏浚漕河,这次汲取之前失败教训:“金都于燕,东去潞水五十里,故为闸以节高良(梁)河、白莲潭诸水,以通山东、河北之粟。”(《金史·河渠志》)此次显然还是用的金口河故道,但水量较前两次折中了,较高粱河时增加了“白莲潭(今积水潭、什刹海)诸水”(《金史·河渠志》),较金口河时也不再引卢沟河水,这条河以后也就改叫通济河了。

通济河开浚应用了一项新技术,那就是在河道建闸节制水流,这样一来既解决了从北京到通州河道落差较大的问题,又保持了水流量平稳,水深可以保证航行的问题。通济河从水源地到通州城北这段50里长的河道中,按照地势高低选点建闸,水多时提闸放水,水少时闭闸蓄水,所以这条河又被称为闸河。

原来很多棘手的问题解决了,从通州到中都的漕运也就基本得到了保障,这次修浚同时为元代开挖通惠河积累了成功经验。不过,金宣宗贞祐二年(1214),金朝因为成吉思汗的蒙古国崛起而国势衰败,被迫迁都汴京(今河南开封),千辛万苦建成的京通漕运河道,用了10年就废弃了。

梯航技术 京通里河漕运便捷转运



在西海子公园葫芦湖畔可赏“古塔凌云”。

元代开挖通惠河,借鉴前朝成功的治漕经验,一开始就采用了闸河技术,通惠河上共建造了节水闸11处24座,而且包括入白河处的河口闸都全部采用了先进的梯航技术。什么是梯航呢?就像今天的葛洲坝一样,一处至少建两个水闸,上闸关闭,外河漕船直接行进到闸下,然后关闭下闸开启上闸,使两闸之间水面抬升至上游水平,这样船就可以继续航行上游河道了。

要说京通间里河漕运,最成功的应该就是这条河了,“漕运粮储,南来诸物,商贾舟楫,皆由通惠河直达海子登岸。”(《通惠河》吴仲);忽必烈自上都(开平)回大都,见大都积水潭(此河终点码头处)上“舳舻蔽水”“公私两便”(《通惠河》吴仲),喜笑颜开,赐称此河为“通惠”。

通惠河采取梯航技术,漕船可以直航大都,省去了中间的人工搬运过坝和倒换里河驳船的人工劳苦,是京通里河漕运史上最便捷的转运方式。

通惠河与北运河交汇处,在金代通济河时就建有河口闸。明代吴仲重修通惠河改道此处之后,漕粮货物都是靠人工搬运过闸,再换驳船漕运进京。

元代时在通惠河上就曾使用了直接梯航之法,到明清时为何不用了呢?分析应该是受河道水量、水深和宽度等限制,这与船身大小、载重和吃水量等也有关。明清两代,外河漕船远道而来,为了多运货物,一般船身都比较大,船大载重大就吃水深,自然无法在里河行驶,所以采取人工搬运过河口闸,这是里外河漕运综合利益权衡的结果。不过漕粮换到里河驳船上之后,从通州到北京还是采用直接梯航之法的。

因为种种原因,明清两朝运河漕运在里外河交汇处,没有采用直接梯航之法,这对通州的发展反而是一种促进。明代通惠河改道之后,一者外河漕运码头从通州张家湾移到了通州城城东、城北,二者漕粮货物人工搬运过闸,这些都客观地促进了通州发展,尤其是城市经济的繁荣。

综上所述,成为世界遗产的现存通惠河通州段,其作为人工运河的历史始于金代,距今应该有850年的历史;它在金代就曾有过3次人工疏浚,先后有过很多名字,它作为自然河道遗址的时间自然更长,“沽水入潞乱流”(《水经注》)时,高粱河在北京小平原已经出现,应该算是上古自然河道了。这次获批为世界遗产的通惠河通州段,基本上保持了明清时的状态。

成为世界遗产的这段河道,虽然只有区区5公里,但在它本身及其附近,有着非常众多的历史文物古迹,尤其是今新华街道所属的通惠河通州东段,这一段本就是通州老城的北护城河,老城的文物古迹都近在咫尺,比如通州衙门遗址和贡院、“三教庙”等等,历史上著名的通州八景之“波分凤沼”和“古塔凌云”也在这一河段。

“波分凤沼”遗址在现天桥湾小区附近,这里原有通惠河南支支流(此段河道曾有三处南向支流),明代用为城西护城河。通惠河水来自翁山泊(颐和园昆明湖,又称凤沼),此处景致使文人雅士称之为“波分凤沼”了。这里东濒西海子公园(原里河驳船停泊于此处葫芦湖),当年风光旖旎,热闹非凡,如今也是风景如画。今通惠河此处支流不再,但遗迹还依稀尚存。

“古塔凌云”更是通州八景中最著名的一个,“一枝塔影认通州”(清王维珍诗《古塔凌云》),建于北周时期的燃灯佛舍利宝塔,更早已成为通州的标志……

通惠河与北运河交汇处,也就是世界遗产河道的东端,有当年漕运时的石坝,石坝及其附近文物古迹一样密集。石坝遗址位于通惠河南、北运河西夹角一隅,明清两朝大运河向北京转运漕粮货物,此处石坝发挥了巨大作用。石坝迤南还有一个土坝,较石坝要小,当时也是通州两座最主要的码头之一。清朝时石坝纪军粮,土坝纪白粮,都是当时特别重要的漕运枢纽,也是特别繁华热闹的地方。这些文物古迹与古老的世界遗产通惠河一起,默默印证着通州在大运河漕运史上的重要历史地位。