

文明·北京城市副中心

第5期

五河交汇处(上)

自古以来,通州号称“北方水乡”。历史上,永定河与潮白河的冲积泛滥塑造了通州河滩遍布、多河富水的地貌特点。从通州沿水路交通,向南可到天津等海河水系一脉,向北可到燕山古北口长城。这成为运河开凿独有优势的天然条件。通州漕运的繁荣发展,根源于通州的河网水系。修建大运河的目的归根结底是为了粮食。为维护国家的统一和安定,每个王朝的统治者都会竭尽所能,利用各种手段和方法向其统治的中心地区聚集粮食,以达到掌控粮食的目的。历史上,要聚集粮食,无非靠陆运和水运两种方式。相对而言,水运比陆运成本低、载重多、省时省力。因此,中国古人早就知道借助江河,沟通江河来运输粮食的办法。古人称这种利用水运运输粮食的方式为“漕运”,即“水道运粮也”。

中国大运河修建的三次重要节点

大运河(Grand Canal),始建于公元前486年,中国古代劳动人民创造的一项伟大的水利建筑,为世界上最长的运河,也是世界上开凿最早、规模最大的运河。

1. 联通南北

隋炀帝杨广(569-618年)在位期间,结束了近400年的战乱时代,完成了中华一统大业,修建隋唐大运河,不但使黄河流域和长江流域两个文明、北方政治军事中心和南方经济中心联系起来,而且为后世福荫和唐宋两代经济繁荣、国家统一作出了不可磨灭的贡献。

2. 进行改道

元朝,国都迁到北京,忽必烈下令开凿了济州河、会通河、通惠河,从南到北由江苏淮安经宿迁、徐州,直上山东抵达北京,诞生了现今意义上的京杭大运河,浙东运河则成为当时三大贸易港之一的庆元港联系腹地的主要航线。

3. 黄金时期

清高宗乾隆(1711-1799年)统治期间,大运河的水路运输以及与之相关的漕运制度进一步成熟规范,积累了数百年的大运河文化也发展至黄金阶段。康熙盛世年间,康熙、乾隆都曾六下江南,赐宴恩赏、巡视河工、观民察吏,加恩士绅、培植士族、阅兵祭陵。



通州于家务乡东堡村,唐墓出土唐三彩仕女立俑,通州区博物馆藏。

河流运输:源远流长得得天独厚

通惠河属于北运河水系,亦名通济河、金水河、大通河。流经朝阳区,于永通桥(俗称“八里桥”)入通州,向东至北关闸上,与温榆河、小中河、运河减河和北运河形成“五河交汇”。

2015年6月13日,在多位文史专家的见证下,北京市通州区于五河交汇处立下了“京杭大运河北起点”标志碑,正式确立通州为京杭大运河北起点。

通州利用河流进行运输可以追溯到先秦时期,大规模漕运则始于秦朝。秦朝的统一,为大规模漕运粮食提供了条件。当时的政治中心在咸阳,人口增长使关中地区的粮食很难满足这样的需要。东方产粮的地方一个是临淄附近,一个是济西之间,一个是鸿沟流域,另外还有江淮二水下游一带。此外,秦朝一直征发到东海之滨(今山东半岛东端),当时的黄、淮、琅琊海之郡都属于粮食征发之地。特别是琅琊郡治所琅琊县曾是越王勾践的都城。据《史记》记载,秦始皇很喜欢这个地方,巡游途中曾在此留宿过三个月。由于此地靠海,秦始皇征匈奴时就是从这里出发,通过海运往北运输粮草,然后“转输北河”。这里的“北河”,据明清以来的学者考证,认为即“白河”。明成化年间户部侍郎王琼在《漕河图志》中说,北河,盖即白河也。白河就是潞河,这在很多史书上有明确记载。《汉书·地理志》中称白河为沽水,后人因其源自塞外白石塘岭白鸟,故称白河。《后汉书》《三国志》称潞河,《金史·河渠志》称潞水,《明史·河渠志》称潞水、白河、通济河,《顺天府志》等称白河、潞河、北运河、沽水。可见,通州漕运之始可追溯到秦朝。

东汉末年,北方少数民族乌桓活动于通州地区,魏晋南北朝时期,通州这块土地上上演着北方各民族大交流大融合的历史大剧,通州水系在军事方面的作用更为明显。

隋朝用20多年时间,开凿隋唐大运河,虽然造成民力的过度使用,但不可否认的是,隋唐大运河成为唐宋时期的大动脉,把北方的政治军事中心和南方的经济中心联系起来,为后世福荫和唐宋两代经济繁荣、国家统一做出了不可磨灭的贡献。

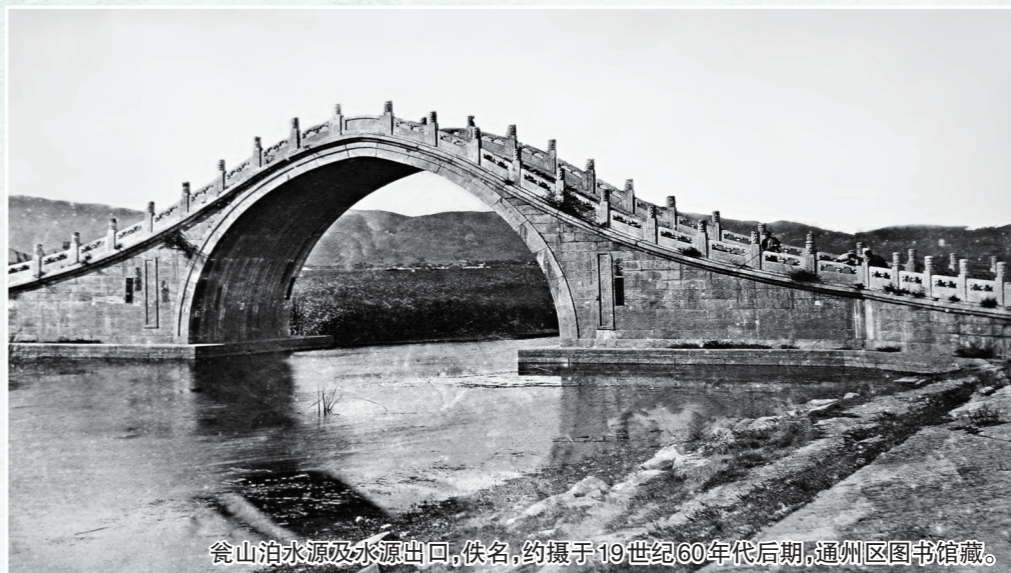
唐时,输送南方粮米的方式,除了利用隋唐京杭大运河,也有利用海路的情况。具体是先走海运到天津,再由河运到达北京,史载“浮海以给燕燕,亦由白河”。杜甫《昔游》一诗中提到:“幽燕盛用武,供给亦劳哉。吴门转粟帛,泛海陵蓬菜。”开元二十八年(740年),为加强对幽州地区海运的管理,朝廷任命李适之为幽州节度使,并兼河北海运使。可见通过海运和河运,从东南运粮至北方边塞,已是当时的常态。

玄宗年间,宰相裴耀卿对漕运进行分段运输、物品种类等方面的改革,取得了很好的效果,此后还有韦坚等人的改革,使唐都长安和军事政治中心关中的物资供给十分丰富,大唐帝国凝聚为一个坚强牢固的整体,为开元天宝年间黄金时代的到来,奠定了深厚稳固的基础。



通州,辽墓出土绿釉瓶,通州区博物馆藏。

开埠肇始:千年漕运 几度兴衰



瓮山泊水源汲水渠出口,佚名,约摄于19世纪60年代后期,通州区图书馆藏。

河流运输对通州产生根本性的深远影响,发生在辽代。辽代建都南京(今北京),据《辽史·太祖本纪》记载,耶律阿保机采用汉人韩延徽的建议,为汉人提供居住区、安排配偶,鼓励进行农业生产。当时,很多通州人被安置到上京(今内蒙古巴林左旗)东,极大地促进了汉族和契丹之间的民族融合。澶渊之盟(1005年)后,辽宋保持了友好往来,燕京地区从南北对抗阵地变为商贸交流前沿,经济文化得到全面发展。

辽统和末期(约1004-1011年),开凿萧太后运河,对促进辽宋间的商业往来,以及当地的手工业和商业发展,起到了重要的作用。开泰三年(1014年),为适应经济发展的要求,增设了南京转运使,加强运输管理。新中国成立后,疏浚旧河道时,曾对萧太后河进行过测量,河床宽约31米,河底宽约8米,河底和河岸分别以坚硬的黑色和黄色黏土铺垫而成,坚固异常。河道挖开后,两岸土黄如铜,河底土黑如铁,呈现出一幅罕见的河道奇观,虽然历经千年的河水冲刷冲刷,以及数次地质灾害,河道却安然无恙,位置没有发生任何改变,其“铜帮铁底”实在称得上是河流史上的一曲千古绝唱。

金代,以燕京为中都(今北京西城至丰台一带),十分重视漕运。海陵王完颜亮赐名“通州”就是取“漕运通济”之意,通州成为金中都的漕运枢纽。为加强通州与金中都之间的联系,海陵王亲自督促京通间陆路和水路交通建设。金国与宋朝对峙期间,各地漕粮汇集到天津海岸后,沿北运河溯流至通州,再“由通州入河”,十余日而后至于京师。

元代统治者由于其游牧背景,常年南征北战,见识开阔,所以确立统治后,非常重视粮食的供给,而漕运粮食的方式也不只运河一种,而是海运和漕运并行。

无论是哪种方式,都需要在通州进行转运。元初平定江南,将宋朝的库藏典籍由海运送至大都,《光绪顺天府志》记载:“初,巴延平江南时,尝命张瑄、朱清等,以宋库藏图籍,自崇明州,从海道载入京师。”一开始是从江苏太仓东北刘家港入海北上,但由于沿路危险太多,后两次另辟新道,最后“从刘家港上船,过崇明放洋,自浙西至京西,不过旬日耳”。

海运的兴盛,促成了张家湾的兴起。因为海运粮食从天津上岸后,通过内运河至张家湾,《钦定四库全书》记载:“张家湾在州南十五里,元万户张瑄督海运至此而名。东南运粮由直沽百十里至河西务,又百三十里至张家湾,乃运入通州仓。”可以说,张家湾是海运与河运兴盛的产物。

至元二十八年(1291年),郭守敬向忽必烈建言:“通州至大都河,改引浑水灌田,于旧闸河踪迹导清水,上自昌平县白付村引神山泉,西折南转,经双塔、榆河、一亩、玉泉诸水,至西水门入都城,南汇为积水潭。东南出文明门,东至通州高丽庄入白河,总长一百六十四里一百四步。塞清水口一十二处,共长三百一十步。坝闸一十处,共二十座,节水以通漕运,诚为便益。”

明成祖朱棣将首都迁往北京之前,由于战乱(尤其是靖难之役中通州也是主战场),京杭大运河运输不畅,南粮北运多走海运,朝廷海运粮食的记录频频出现于《明成祖实录》中。永乐中期后,京杭大运河再

次成为南粮北运的主要途径,漕运机制也经历了前后三次改变:“法凡三变,初支运,次兑运、支运相参,至支运悉变为长运而定制。”

但是,由于从张家湾到京城的水浅,只能用小船,运粮十分有限,所以通惠河曾在洪武年间一度“中断废”,主要依靠陆路运输。正统年间曾疏通过一回,但很快又淤塞。成化、正德年间也疏通过几次,但效果都不是很好。嘉靖六年(1527年),御史吴仲排除阻力,再次进行修整,终于获得成功,“为利在五六十岁以上”。

清代,漕运制度在明代的基础上进一步规范。为确保南方各省物资运输通畅有序,各省漕船到达通州的日期都有严格的规定:山东、河南,农历三月一日;江北四月一日;江南五月一日;浙江、江西、湖广六月一日。一省之中,按各府路程远近安排行船次序,如浙江省依次是嘉兴、湖州、杭州。顺利运达后,验粮、注明时间,按规定时间返回,形成一套完整的流程。

乾隆时,通州知府尹树在《万舟集》中吟道:“天际沙帆正,翩翩遥望影相连。漕艇贾舶如云集,万国梯航满溯川。”描写的是通州城到张家湾40里长的运河上,漕船和商舟相连的壮丽景观。清末,诗人李焯文赋诗道:“万斛舟停芦荡,百商车碾挂轮烟。鱼灯蟹火鸣锣,惊起蛟龙夜不眠。”描写的是通州城西八里桥处日夜运输的情景:八里桥边的宏阔湖面上,芦花围绕停在那里,排队等待穿过桥洞的无数漕船,桥上穿梭不停的各种货车碾着石道。夜间在河岸捕捉鱼蟹的灯火闪闪烁烁,听到石道和桥上的阵阵马铃声,惊起了河里的蛟龙而不能安眠。

康熙盛世后,由于人口增长超过农业增产的速度,江南地区出现粮食供不应求的现象,苏浙等漕粮的主要供应地,粮户难以承受巨大的漕粮负担,再加上政治腐败、水利失修、天灾人祸等原因,农民开始抗交粮食,浙江、江西、湖北、山东以及河南等地都爆发了抗漕运动。1842年,英军在鸦片战争后期,攻占京杭大运河与长江交汇处的镇江,封锁漕运;1853年后,太平天国占据南京和安徽沿江一带十多年,运河沿线的扬州、清江浦、临清、苏州和杭州都遭受重创,部分甚至全部河段焚毁,运河漕运被迫中断;1855年黄河改道后,运河山东段逐渐淤废,漕运主要改经海路;1872年,轮船招商局在上海成立,正式用轮船承运漕粮;1901年,停止运河漕运;1904年,撤废漕运总督;1911年,津浦铁路全线通车,漕运走到了历史的尽头。

商品粮在北京的出现,也是漕粮消逝的一个重要原因。郑观应《停漕》一文认为:“然自轮船畅行以后,商米北来源源不绝,利之所在人争趋之。市中有米局,官中有米局,则少米之患在今时可以不虑。”

光绪二十七年(1901年),北运河停漕。位于通州的庞大漕运管理机构一律裁撤。通州城内不少靠漕运而生存的居民失去了生活来源,“其余各胡同住户户不如先年殷富,而居民之迁移平津各地者十之二三。”

中华人民共和国成立后,随着公路、铁路、航空等现代化交通方式的兴起,北方地区的运河彻底失去了交通运输功能。通州地区的运河在发挥了农业灌溉、京师粮仓的功能后,继续发挥它的文化功能,焕发出新的时代生机。

本报记者 关一文/编辑整理

内容摘自:由北京城市副中心党工委管委会、通州区委区政府共同策划编辑,《文明》杂志社出版的《文明·北京城市副中心》特刊