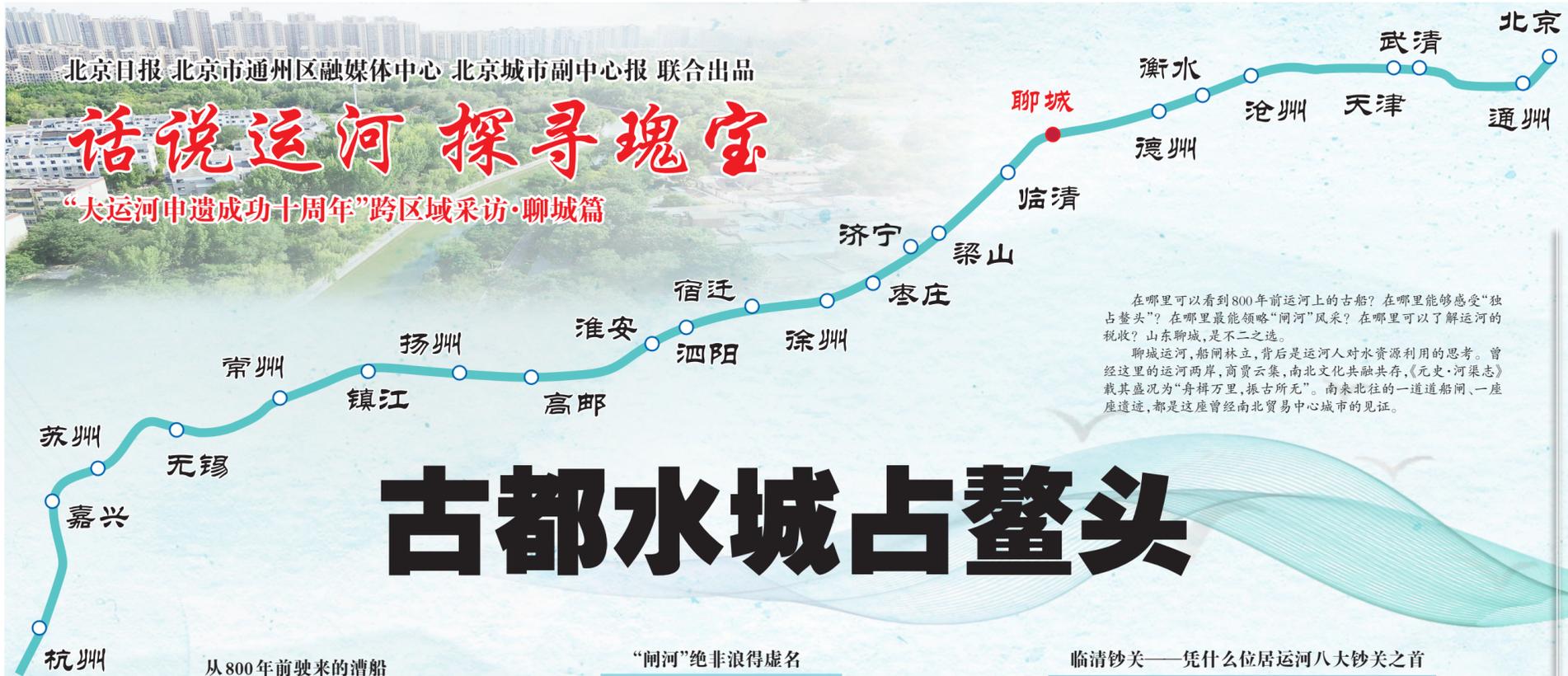


北京日报 北京市通州区融媒体中心 北京城市副中心报 联合出品

话说运河 探寻瑰宝

“大运河申遗成功十周年”跨区域采访·聊城篇



古都水城占鳌头

在哪里可以看到800年前运河上的古船？在哪里能够感受“独占鳌头”？在哪里最能领略“运河”风采？在哪里可以了解运河的税收？山东聊城，是不二之选。

聊城运河，船闸林立，背后是运河人对水资源利用的思考。曾经这里的运河两岸，商贸云集，南北文化交融共存，《元史·河渠志》载其盛况为“舟楫万里，振古所无”。南来北往的一道道船闸、一座座遗迹，都是这座曾经南北贸易中心城市的见证。

从800年前驶来的漕船

“好大一艘船啊！”走进聊城中国运河文化博物馆，一艘木制大船令人振奋，扬起的船帆好像正准备启航。这件元代漕船从800年前“驶来”，是京杭大运河主河道上出土年代最久远的漕船，也是当之无愧的“镇馆之宝”。

“这艘漕船是在2002年河道清淤时发现的，当时出土了40多块整齐排列的木板，完整呈现出船底的轮廓。漕船吸引了许多相关领域的专家学者。2014年，经过10多位专家的讨论，确定了漕船的复原方案。”聊城中国运河文化博物馆公共服务部主任纪又方介绍。

由于漕船的船底结构完整，人们推测应该不是倾覆在运河里的“事故船”。考虑到出土河道位于古运河河道通济桥闸的“辅路”，约为造船厂的位置，于是推测漕船极可能是弃置在河道中，或正在等待检修维护，后来随河道一同被淤泥掩埋。得益于淤泥隔绝，木料免受氧气腐蚀，船板上船钉的痕迹非常清晰。

经过修复，船身复原后恢复到了17.5米，这艘航行于800年前运河上的漕船，终于得以在大运河畔的博物馆内再度“扬帆”。据推测，漕船的载重量可达6吨，而在满载情况下，船体的吃水只有80厘米，足以适应运河不同河段深浅的变化。

研究人员还在清理船板夹层时发现了水生动物钉螺的标本。“钉螺在元明清时期只分布于长江流域，所以这艘漕船应该去过南方。大运河不仅实现了河道上的联通，在造船技术上也实现了‘一船行南北’。”纪又方兴奋地说。

鳌头矶上“独占鳌头”

看到“独占”，您是不是就会自然想到“鳌头”？在聊城临清，运河边，您就可以真正实现“独占鳌头”。

临清位于大运河卫运河段与会通河的交汇处。元代运河修建时，会通河自东南而来，穿城而过自北部汇入卫运河主河道。到了明代初年，原元代运河河道废弃，又修建了向南转入卫运河的明代运河。鳌头矶正是位于这三河道交汇的重要位置。

据《临清县志》记载：“在鳌背桥西南数十步中州东起处，砌以石，如鳌头突出。”说的就是元明运河分水之处突出的石岸从上方看去好像鳌伸出的头部，两代运河上南北分布的4道闸口则成了鳌鱼的爪子，明代正德年间，知州马伦题名“鳌头矶”。

明代大学士李东阳曾留下《过鳌头矶》，其中“十里人家两岸分，层楼高栋入青云。官船贾舶纷纷过，击鼓鸣锣处处闻”的运河景象，在如今的鳌头矶畔仍然依稀可见。这个在2001年荣升“全国重点文物保护单位”的鳌头矶，见证了大运河“水运通则商贾通，商贾通则城市兴”的发展历程，对于当下大运河与城市发展的关系，仍有积极的借鉴价值。

话说至此，您可别误会，“独占鳌头”一词并非与“鳌头矶”同时诞生于此。“鳌头矶上的建筑据考证原本是一座道观，建筑群布局四向制，北殿李公祠、西殿吕祖堂、南为望河楼、东为观音阁，具有典型的明代北方地区砖木结构特征。”临清市博物馆馆长魏辉介绍，后来明代书法家、临清人方元焕才为鳌头矶题“独占”二字，意味“独占鳌头”之意。

“运河”绝非浪得虚名

“运河”是山东运河最鲜明的特色，聊城段又是其中的典型代表。在聊城中国运河文化博物馆里，一张会通河船闸分布图，让记者一行对这一名号的由来，一下有了最直观的认识，不由感叹古人修建运河中顺势利导的智慧。

“山东地区各月降水分布不均，冬春时期缺水情况突出。加上地势起伏，为了保障大运河通航，自元代开凿会通河起，山东运河就有了修筑船闸积水的窍门，因此被称为‘运河’。明代中期，山东运河上有节制闸47座，其中17座在聊城境内。聊城段运河闸坝众多，历经元、明、清三代修建，至今仍保留了不少河闸遗迹。”聊城大学运河学研究院副教授周广寿说起船闸，可谓滔滔不绝。“聊城运河是河闸保存最完好、体系最完善的京杭大运河河段之一，在运河成功申遗过程中发挥了很大的作用。”

正因“运河”这个特点，在聊城中国运河文化博物馆内，不少藏品都与“运河”有关。

“船闸的大小一般随河道宽窄而变，不过山东境内运河河段基本为人工开凿，宽度大概在6到10米。”展厅中央有两根长条形木板，它们是船闸闸板，虽然都已饱经沧桑，但保存仍基本完好。

这两块闸板出土于聊城临清戴湾闸，长约6.2米，高约0.2米，厚约0.2米，两端有用于安装木桩的孔洞。这样的闸板在实际使用时需要8块左右。闸板浸水后，每块的重量可达200多公斤，需要二三十个闸夫同时发力才能缓缓提起。毫不夸张地说，古时闸夫们干的既是技术活，也是力气活。

馆内收藏了众多形制大小不一的铁锚扣，它们是由两个等腰三角形顶部交融而成的铁器，看到记者疑惑这个小小的零部件如何发挥作用，周广寿解释道：“它是用来加固船闸上石块的，有点类似榫卯结构。工匠会在相邻的石块上分别凿出一个三角形，然后将锚扣安放其中。两块石块就被牢牢地锁在了一起。”在修建大运河及其“配套设施”的过程中，这种看似不起眼却蕴藏古人无限智慧的小零件不在少数。在博物馆中，它们静静地讲述着历史，传递着古人的匠心和智慧。

临清的土故宫的砖

“我们现在看到的，就是临清贡砖。”数块青砖躺在陈列柜内，砖体一侧不同时期的落款显示着它们不凡的身份。聊城中国运河文化博物馆的非遗展示区收藏着明清不同时期的临清贡砖。

临清地处黄河冲积平原，当地的运河淤积土质好，俗称“莲花土”，细腻无杂质，沙粘适宜，非常适合用来烧砖。同时，作为京杭大运河沿岸的水陆交通枢纽，在临清烧制砖块也有利于物资流转。“明成祖迁都北京后，在临清设工部管窑分司，专门负责建窑烧砖，供北京使用，所以有贡砖之称。”周广寿介绍。

从临清烧制的贡砖沿运河北上，成为修建故宫的材料。不仅如此，北京十三陵、天坛、地坛、日坛、月坛、钟鼓楼以及北京城墙的建筑用砖，也大多来自临清。“北京对于贡砖的需求量很大。为了满足需要，明政府采取漕艘拆解的方式，即凡是通过运河前往北京的船，都要搭载贡砖，化整为零，分担运输压力。”

每一块贡砖上都要有明确的“产地信息”，包括砖石的烧造时间、产地、窑户、烧造人等，实现对贡砖质量的严格把控。根据《临清县志》记载，临清砖窑数量庞大，南北沿河数十里的地方就有6处12座砖窑。从这里烧制的贡砖，每一块都要经过十几道工序，具有击之有声、断之无孔、不碱不蚀的特点。由此可见，想当“贡砖”，也不是件容易事儿。

临清钞关——凭什么位居运河八大钞关之首

“繁华压两京”“富庶甲齐郡”，明清时的临清，繁华程度和重要地位甚至超过了北方许多省城。是什么原因使临清具有如此重要的地位？到运河八大钞关之首的临清钞关，或许能找到答案。

临清钞关是明代运河八大钞关中设关最早、闭关最晚的课税衙署，也是目前唯一现存的运河钞关，其他7处已经片瓦无存了。

史料记载，原钞关建筑群占地4万多平方米，如今已不是最初的规模，尚存仪门、南北穿厅、船料房、主事官房等建筑，及公堂、衙皂房、巡厅房、中轩、后堂等遗址。青砖灰瓦的建筑掩映在古老茂盛的树木中，记录着这里曾经的繁华。

临清钞关始建于明宣德四年（1429年），宣德十年（1435年）升为“户部榷税分司”，下设德州、南水门关、魏家湾、尖冢、樊村厂等五处分关，管辖370里运河。前后存续500年，1931年闭关。钞关停用后，这里慢慢都被民居占用了，2019年以前都要穿过小胡同才能进入。2019年后，打通了从钞关门前一直到运河河边的甬道，拆除了违建民居，这才解决了“只见钞关不见河”的问题。

临清钞关为明清时期的中央政府带来了滚滚财源，万历二十五年（1597年），临清钞关征收税银一万七千八百六十一两，占运河钞关全部税银的四分之一，居全国八大钞关之首。

那么从杭州置办的缎绢货运至临清钞关，需要什么税？用什么纳？怎么纳？

临清运河钞关按船大小也就是“料”收税。比如造船用20根木料，这就是20料船，1料大体装300斤货，但空船不征税。乾隆十四年纂修的《临清县志》记载有明宣德皇帝关于运河钞关的圣旨：“南京至北京沿河船只，除装载官物外，一切装载人口物货，或往或来，每船一按按其料数若干，程途远近，照规定例引日钞。”“空过船只，往回不系揽载者，不在纳钞之列。”

钞，指的是纸币。明代铸大明宝钞用作货币流通，后来改用了银子。商船到此，大概要通过填写清单、核销清单、发放船券、核查货票、纳税兑换、开关放行六个步骤。不过，赶上秋季漕粮运输期间，没一两个月很难通关。但正因如此，也为周边的“市民生活”增添了活力，吃穿用度都在此汇集，南北文化在此交融。

一条运河，就这样串联起了南北的政治、经济、文化，所以璀璨，所以赓续。

运河瑰宝



鳌头矶上“独占鳌头”



临清钞关



800年前的古漕船



临清贡砖



总策划：金可
陈冬菊
本期采访：陈冬菊
曲经纬
池阳
本期摄影：吕权仪
视频编辑：程俊娣
责任编辑：黄漠
版面设计：王晴
海报设计：沙澎洋