

通州冷知识

黄船坞旁说“皇船”

本报记者 谢佳航

历史上的通州，仓廩之都，水陆之要道，望帆云表。据明朝嘉靖年间《通州志略》记载，在通州城北、运河起点处，也就是如今城北五里温榆河拐弯处有一个皇家码头，既是皇家贵胄御舟的专用停靠处，也是江浙锦缎、宫廷绣品等皇室物资的转运枢纽，俗称“黄船坞”。从皇家龙船的专属停泊之所，到如今柳荫环绕的文化遗址，皇家码头与民间码头究竟有何不同？这其中又经历了怎样的变迁？本期“通州冷知识”就到黄船坞走一走。

历史上的黄船坞究竟是何模样

在漕运兴盛的年代，通州城北有一处特殊的水运枢纽——黄船坞。它坐落在今通州北关拦河闸桥北侧、北京远洋乐堤港东侧，自明成祖朱棣迁都北京后不久便在此设立，是当时停泊皇家专用船舶的核心场所。如今在《潞河督运图》首段，仍能窥见它当年舟楫往来的繁盛模样。

据《钦定日下旧闻考》记载：“原通州城北五里有黄船埠，河水萦洄，官柳阴暎，永乐中设黄船十艘，以其半轮往江浙织造，俗名黄船坞。”书中还明确记载，常停泊在此处的黄船有十艘，其中以五艘轮值，前往位于南京的江南织造，运输皇家专用的丝织品。

据考证，自明代初建时起，黄船坞的功能便兼具“御舟停泊”与“皇家货运码头”双重属性。一方面供皇帝、皇妃的专用御舟停靠，另一方面承担水运皇室物资的转运任务——这些物资经此处中转后，再通过陆路或水路转运至京城，成为维系皇室生活的重要“生命线”。

那么，当年的皇家龙船究竟是何模样？明万历四十七年（公元1619年），朝鲜国使臣梨川出使中国，在《梨川相公使行日记》中记载：七月“二十九日庚戌，晴。留通州。食后，三行并善向船所。龙舟一只，泊在江浒，悬金牌于船头，书：‘上用水殿’四字。窗户玲珑，涂以云母。六部画船，依次摆列，制造精丽，无异于龙舟。”字里行间不难想象，这些皇家船舶朱棣雕檐，镂金错彩，既华丽又庄重，尽显皇室气派。

除了龙船，黄船坞内还停泊着为皇家服务的货船。据大运河文化研究会理事贾长宽介绍，当时京城无论是皇亲国戚、文武百官，还是平民百姓，除了粮食需求，日常所需的生产资料与生活资料中，有许多都依赖江南各省供给。而皇室的专供物品，因对品质、时效要求极高，必须通过专门的运输工具与途径输送，这些停靠在黄船坞内的货船便是核心载体。

具体来看，货船运输的物资多为南方特产，大致可分为三类：一是食品类，如供皇室享用的贡米、各地名茶；二是穿戴用度类，包括江南织造的丝绸、各地进贡的珠宝；三是器物类，以精美瓷器为主。这些物资沿着京杭大运河北上，先抵达通州黄船坞，再经通惠河或坝河转运至北京城内。



皇家码头尤爱绿柳荫荫

在黄船坞，绿柳低垂，柳荫下停泊着彩饰龙凤的多艘龙船，形成了一个“杨柳青青翠欲浮，堤边景缆系龙舟”的独特景观——柳荫龙舟。

天下有那么多名贵树木，为何皇家偏偏对柳树情有独钟，将其大量种植在黄船坞及运河两岸？

在传统文化中，柳树具有丰富的象征意义，其中最著名的便是“折柳送别”。古人认为，“柳”与“留”谐音，能够表达依依惜别之情。清代文人戴嵩在《柳荫龙舟》一诗中写道：“长夏浓阴分柳色，满江瑞靄护宸游。丁宁陌上还培植，不是河桥送别秋”，诗句既点明了柳树为黄船坞增添的景致，也暗示了“柳荫龙舟”之“柳”除了观赏价值，还承载着离别赠礼、寄托情意的功能。

从实用角度来看，柳树是黄船坞周边最理想的树种。柳树根系发达，能够深入土壤，牢牢固定河岸，有效防止水土流失与河岸坍塌。黄船坞位于通惠河支渠旁，河道水位受季节影响较大，每逢雨季，河水上涨，容易冲刷河岸。柳树的种植，恰好起到了防洪护岸的作用，保障了船坞与河道的安全。

此外，柳树生长迅速，枝叶茂密，夏季能够遮挡烈日，为过往行人与船只提供阴凉；同时，柳树的蒸腾作用较强，能够增加空气湿度，调节局部气候，改善黄船坞周边的生态环境。在漕运兴盛时期，岸边的柳树不仅是天然的“遮阳伞”，也是船工们休息纳凉的好去处。每当漕船停靠，船工们便会在柳荫下歇脚、吃饭、交流，柳树成为他们工作生活中不可或缺的一部分。

值得一提的是，古人不仅在黄船坞种植柳树，更在整个运河两岸广植此树。明代钱塘人陈师在《潞河舟中作》中写道：“夹岸杨柳青可怜，出门仍是葛衣天。乡书不到东吴雁，客梦重寻潞水船”；元代文人吴莱的《过湖州诗》也有“数株杨柳弄轻烟，舟泊湖州河岸边”的句子，可见柳树在运河沿岸的种植范围之广。

据史料记载，当时在码头附近除了种柳树，还会种植麻类植物。其中，麻可拧搓成绳子，用作漕船的纤绳等；而柳条则能编织成筐，既可用在河道治理中装盛泥沙、石块，遇到溃堤、泄坝时，还能将柳条筐填塞石块后抛下，起到固定泥沙、封堵决口的作用。在民国以前，运河边的不少村落中，农民除了务农，还会兼营柳条编织的工作。



仿古游船服务大众享运河

如今，在运河二号码头边，停放着一艘按照1:1比例复建的乾隆下江南所乘皇船——“安福舫”。2008年，作为奥运火炬通州水上传递船队的主船，“安福舫”与另外两艘仿古漕船、三艘仿古漕船，在大运河共同完成了奥运火炬北京唯一一段1800米长的水上传递，成为运河文化与奥运精神的重要见证。

据通城建集团下属大运河文旅公司工作人员介绍，复刻的“安福舫”虽在体量上稍小于历史原型，但其样式与乾隆下江南所乘坐的那艘“安福舫”几乎一致。该船总长28.9米，宽6米，可乘坐100人。船头建有四方亭，采用包木装饰，搭配精致彩绘与仿琉璃瓦，亭顶以黄铜包边的宝顶收尾，处处彰显着皇家龙船的气派。

火炬传递当天，主船“安福舫”启动驶离一号码头后，又有另外5艘“护航”仿古船驶出，6艘大船浩浩荡荡，排成“品”字形，向着现代的东关大桥行进。参加这场传递的22名火炬手中有14人是在水上进行传递的，水上传递路线长1400米，途经帆影广场、奥体公园、鱼跃广场。传递现场，观众挥舞国旗和奥运五环旗，运河两岸的大合唱、太极拳、秧歌、花会等多种形式的文艺表演也纷呈现，欢乐祥和的气氛弥漫在运河上空，让“安福舫”不仅承载着漕运文化的历史记忆，更成为传递奥运精神的重要载体。

据史料记载，安福舫在清代漕运史上具有重要地位，不仅承担着皇家物资运输的任务，还曾多次载着皇帝沿运河南巡，视察漕运情况。如今，这艘仿古龙船不仅成为运河2号码头的标志性景观，更搭建起一座连接历史与现实的桥梁。站在码头边的柳荫下，望着停泊在水中的仿古安福舫，仿佛能听见昔日漕运的号子声，看见往来如梭的皇家船只，让人得以近距离感受昔日皇家漕运的辉煌。

值得一提的是，如今大运河上的“龙舟”早已不再是皇家专属，而是成为百姓共享的文旅资源。据大运河文旅公司工作人员介绍，目前运河边共有近20艘仿古游船，这些船只功能定位多元，除基础的水上观光外，还提供亲子研学、运河党建、游船餐饮等特色服务，开通了二号码头至漕运码头等固定航线，沿途可观赏北运河上六座大桥、运河奥体公园及大运河森林公园等标志性景观，能够让游客从水上视角感受千年运河文化与城市副中心建设的融合成果。

大运河文旅公司工作人员表示，今后他们将充分发挥游船的水上场景属性，持续丰富游船业态，通过探索“游船+”的模式，拓展水上婚礼、商务宴会等活动，将游船从传统的“交通工具”升级为“移动的水上休闲体验中心”，让游客沉浸式感受城市副中心水上的独特魅力。

