



副中心冷知识

五河交汇 原是六河

——以水为线 以通为魂的通州故事

本报记者 张嘉辉

清晨6点半，新建的北京通州站内，首班驶往唐山的高铁列车准点启动。站外不远处，冬日北运河的冰面映着初升的阳光，河畔仿建的大光楼静立如常。现代列车驶过的汽流声与古老河道的寂静，在此默契共存。

通州以“水”为线，以“通”为魂，这里是物理意义上的“五河交汇”处，被正式确立为“京杭大运河北起点”。纵观更辽阔的时空，此地实为一个持续运转的枢纽：古老漕运的终点码头，与新时代高速路网的起点车站，在此重叠。“五河”之地纵贯千年，温榆河携带着北部山区的问候，通惠河延续着京城的文脉，小中河默默诉说着故道往事，运潮减河彰显着人民治水的智慧，北运河则承载着一路南来的故事。这片水土以独特的地理逻辑与文明密码承载“通”与“联”。

以水为线——

从“六河”故道到“五河”定名

北京邮储大厦的二十六层，是五河交汇处最好的“观景台”。高层俯瞰，五条河流在此汇聚。自西北方向而来的是温榆河，它是北运河的上源，历史上曾称温余水；在它的东侧，支流小中河汇入；从正西方向流来的是通惠河，这条河意义特殊，它是元代水利专家郭守敬于1292年主持开挖的人工河道，专为将漕粮从通州输送至元大都（今北京）城内。上述河流汇聚后，形成南北走向的北运河干流。而在整个水系的东面，有一条笔直的人工河道与之并列，那是建于1963年的运潮减河，其作用是在汛期分流洪水，保障城市安全。这五条河，便是今天地图与官方表述中标准的“五河交汇”。

今日地图上清晰的“五河交汇”线条，其实有一段更为复杂汹涌的“六河”往事。潮白河，在通州作为漕运咽喉最为鼓荡的历史章节里，它也曾是舞台上无可争议的主角之一。

将时钟回拨至1939年以前，通州北部的河流图景与今日大相径庭。彼时，潮白河的主流在流出山峦后，并非径直东去，而是沿一条西北—东南向的古道，经顺义龙王头、沮沟村一带，在通州城北的北关闸附近，与温榆河、小中河等水系浩荡汇合，一同注入作为漕运干道的北运河（时称潞河）。这一“众流所会”的格局，在清代重要的水利官书《畿辅安澜志》中便有勾勒。该志在记述白河（北运河）水系时写道，通州一带“实为水陆之冲，漕运之所”，并明确指出其水源“受潮白、温榆诸水”。民国时期编纂的《通州志要》所附的《疆域图》更为直观，图上清晰地绘有数条并行南下的水道，其中明确标注了“潮白河”故道在城北与其他河流交汇的走向。因此，历史上的通州北关，实为温榆河、小中河、通惠河、潮白河与北运河（潞河）共同奏响的“六河交汇”之地，其水网之密、水势之盛，远超今人想象。

然而，这一延续了数百年的自然地理剧本，在1939年（民国二十八年）盛夏，被一场空前洪水彻底改写。关于这场改变河流命运的灾难，民国《通州志要》留下了明确而沉重的记载：“民国二十八年七月，大雨兼旬，潮白河水暴涨……冲毁苏庄拦河大闸三十孔，夺溜南趋，主流改道。”文中所记的“苏庄大闸”，位于潮白河上游的顺义境内，是当时调控水势的关键工程。大闸的彻底冲毁，意味着潮白河失去了束缚，滔滔洪水不再西转汇入北运河，而是于通州上游的沮沟附近决口，向东南方向奔腾而去，一举夺占了另一条名为“涨强河”（亦称“箭杆河”）的较小河道。

这次改道并非暂时的洪泛，而是永久性的地理重构。正如史料所载，洪水过后，“故道遂淤，舟楫不通”，潮白河主流就此与通州城北的北运河水系诀别，沿着新夺占的河道形成了今日的走向。它留下的废弃故道，逐渐湮没，在当代的地图上仅以一条名为“中坝河”的沟渠形态，作为小中河的支流而存在，默默提示着那段浩荡的过往。

“六河”变“五河”，表面看是1939年一场天灾的偶然结果，实则深刻揭示了自然与人文交织的必然。潮白河自古因泥沙淤积而素有“善徙”之名，其河道本就存在摆动的自然倾向；而通州作为漕运终极码头，其水利工程（如苏庄大闸）持续数百年的干预，又试图将这种自然之力固定在服务于漕运的轨道上。1939年的特大洪水，犹如自然之力的一次总爆发，冲垮了人力维持的脆弱平衡，完成了这次迟来的地理“纠偏”。从此，“六河交汇”成为只存在于古籍舆图中的历史地理概念，而“五河交汇”则作为新的起点，等待着被赋予全新的使命。这段尘封的变迁史，恰恰是通州水脉最富动态的注脚，让我们明白，任何枢纽的地位，既是天赐，亦是在与自然之力的不断对话与博弈中铸就。

水流的变迁，在地名中留下了深刻的烙印。今天，通州核心区仍保留着“潞河中学”“潞园”等名称，这“潞”字便源自北运河的旧称“潞河”。这条河的名称本身，就是一部简史：它在《水经注》中被称为“沽水”，辽金时期常称“潞水”，元代多叫“白河”，至明清漕运鼎盛时，“潞河”之名因漕运而显赫，并沿用至今。一个地名，凝固了一段河流最辉煌的时光。让我们回到那个“帆樯蔽水”的鼎盛时代，看这几道清波如何托举起当时的粮仓与命脉。

通之利与患之危——

漕运国脉上的“咽喉”与“仓库”

漕船抵达通州，并非航程的结束，而是一套精密转运流程的开始。这一切的核心，是两座功能迥异却互为唇齿的官方码头：石坝码头与土坝码头。

石坝码头位于通州旧城北门外，因以巨型条石砌筑而得名，坚固无比，专司接纳来自山东、河南的“兑粮”（由军队运输的漕粮）。土坝码头则在城东，以石灰、黏土、细沙夯筑的“三合土”筑成，负责接收来自江南的“兑粮”（由民间军运运输）。据《漕运则例》载，二者的分工泾渭分明：“石坝灌包转运京仓，土坝剥运通仓”。简言之，石坝之粮需由脚夫卸下，灌入麻袋，扛过通惠河畔的“滚水坝”，搬上小型驳船“剥船”，经通惠河直送北京城内的皇家粮仓（如禄米仓）；土坝之粮则直接存入通州本地的巨型官仓。

每年漕运旺季（农历三至十月），这里最为繁忙。清代诗人曾以“帆檣林立人如蚁，灯火星流浪卷花”的诗句描绘其昼夜不休的盛况。而更具震撼力的描述，来自远道而来的朝使臣。乾隆年间出使北京的朝鲜学者朴趾源，在其《热河日记》中记录道：“舟楫之盛，可敌长城之雄……不见潞河之舟楫，则不识帝都之壮也。”在他的异域眼光中，这绵延十数里的船队，其战略意义与雄伟气象，竟可与万里长城相提并论。

在这片喧嚣之上，矗立着一座威严的官式楼阁——大光楼。此楼坐北朝南，高耸于石坝码头之上，被称为“验粮楼”。每逢漕粮抵坝，坐粮厅的官员便登楼俯瞰，监督验收、征税及转运的全过程。有趣的是，这片充斥着汗水与计算的功利场，也曾吸引文人墨客的目光。据红学家考证，曹雪芹的好友敦敏、敦诚兄弟曾数次邀其于通州饮酒泛舟。敦敏在其诗中记载了与曹雪芹“蓟门落日松亭樽”的聚会，其中“蓟门”便可能指代通州。他们或许就在大光楼的酒肆中，一边饮着潞酒，一边望着窗外“万舟骈集”的漕运盛景，谈诗论道，为这幅宏伟的运输图，增添了一抹飘逸的人文底色。

通州作为“仓库”的功能，其历史与重要性，甚至比漕运码头更为悠久和根本。自辽代在此设“潞县粟园”，金代建“丰备仓”“通积仓”起，仓储体系便与漕运共生共长。至元代郭守敬开通惠河，通州“仓储倍增，乃京畿第一巨镇”。明清两代，其规模达到顶峰。

明代通州仓主要分为大运西仓、大运中仓、大运南仓，以及北仓等附属仓库。其中，大运西仓（俗称“西仓”）规模最为显著。据万历时期的《通州志》记载，西仓在鼎盛时期拥有仓库百余座，仓库数千间。即便以每间储粮数千石计，其总储量亦堪称当时世界范围内规模最大的粮仓建筑群之一。这些仓库的建筑设计十分科学：墙体厚实以保温，地面铺砖再垫木板以防潮，屋顶设有气窗（气楼）以通风，山墙开设“子孙窗”调节风速，处处体现了古人的储藏智慧。

然而，通州的枢纽地位虽因漕运而兴，却也始终受制于水的无常。北运河（潞河）每逢华北暴雨，便极易泛滥成灾。漕运的辉煌，始终伴随着与洪水的惨烈抗争。

明代是漕运的黄金期，也是水患的频发期。《明实录》中关于通州一带水灾的奏报触目惊心。例如，正统四年（公元1439年）七月，“通州等处堤岸冲决，伤民田庐”；嘉靖三十二年（公元1553年），“淫雨，通惠河决，坏粮运”。

这种情况在清代及至民国，并未得到根本改善。清政府虽投入巨资修堤筑坝，但治理效果有限。到晚清及民国，漕运废止，水利失修，水患更烈。据民国《通县志要》记载，仅1917年至1939年间，通州就发生特大水灾三次，“平地行舟，田庐尽没”成为常态。水的“通”之利与“患”之危，如同一枚硬币的两面，深刻地烙印在通州的历史记忆里。这份与水搏斗的集体经验，也为后来新中国在此开展大规模、系统性的现代水利治理，埋下了深刻的历史伏笔。

通州的漕运时代，是一部在水的恩赐与暴虐间辗转求存的宏大叙事。码头最终沉寂，仓库转为遗迹，但那份因“通”而生的坚韧与智慧，却已渗入城市基因，等待着在全新的时代语境下，被再度唤醒与诠释。

因轨而联，因绿而美——

从水陆要会到站城融合的京津冀新门户

五河交汇，是通州千年不变的地理胎记，也是理解这片土地命运流转的核心密码。从依赖自然水系的“漕运咽喉”，到依靠精密路网的“轨道交通”，再到融合生态与文化的“城市客厅”，通州“通济天下”的使命一脉相承，其内涵却随着时代浪潮不断拓展与升华。

当漕运退出历史舞台，通州“通”的基因在新时代找到了更强劲的载体——轨道。2025年底，随着京唐城际铁路开通，北京通州站正式运营。这不只是一座车站，更是“站城融合”理念下的立体城市节点，它将高速铁路、地铁线路与城市功能无缝衔接，将通州至燕郊、唐山等地的通勤时间压缩至“一小时”甚至“半小时”生活圈，成为“轨道上的京津冀”承上启下的核心。

地面网络的“毛细血管”也同步疏通。同年底，连接北京与河北香河的石小路通车，成为京津冀协同发展新十年首条建成通车的跨界骨干道路。与此同时，白庙南、白庙北等进京检查站完成智能化改造，高峰进京等候时间大幅缩短至分钟级，罗庄综合检查站的建成则强化了与天津武清方向的联通。这些关键节点与12条连网道路共同作用，让通州作为“京津冀东大门”的角色，从宏大的战略定位，细化为每一位跨省通勤者切身体验到的顺畅与高效。

“五河交汇”赋予通州通达优势的同时，也带来了生态修复的时代课题。运输功能褪去，北运河、潮白河等河流迎来新生。通过系统的生态补水、湿地构建与水岸修复，城市副中心湿地总面积已达5574公顷。截至去年底，全区鸟类记录攀升至376种，中华秋沙鸭等珍稀鸟类频频现身。昔日的漕运河道，如今已成为净化城市的“绿肾”与市民休闲的滨水廊道，水的价值从单一的经济运输，升华为提供生态福祉与公共空间。

这条古老的水脉以最富活力的形式重获新生——它变成了展示现代城市生活方式的“文化走廊”。2025年，运河之上赛事纷呈、雅俗共赏；端午的龙舟嘉年华传承古韵，金秋的赛艇、皮划艇、帆船公开赛彰显活力，国庆期间的“运河文化时尚大赏”还将水上T台与光影水幕结合，让遗产空间变为时尚秀场。运河的功能，完成了深刻转型。

纵观古今，通州枢纽的形式从“水码头”演进为“轨道交通”与“智慧枢纽”，但其“通济天下”的地理使命始终未变。它不仅要“通”物资，更要“联”人心、“融”功能、“优”生活。高铁列车从北京通州站驶出，与身旁静静流淌的古老运河交相辉映，形成一场跨越千年的对话。通州以其独特的时空轨迹证明：一座城市真正的枢纽地位，在于能否持续将天赋的地理馈赠，转化为连接时代、服务国家的磅礴力量。水的故事翻开新页，而关于“连接”与“通达”的崭新篇章，正随着每一班飞驰的列车，高速向前书写。

