



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。现代列车驶过的气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,运河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年的运河减河,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洄涌的“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村附近决口,向东南方向奔腾而去,一举夺占了另一条名为“潞潞河”(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“仓廩”

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,是两座功能迥异却又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“改兑粮”(由民间运军运输)。据《漕运则例》载,二者的分工泾渭分明:“石坝漕包转运京仓,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“帆樯林立入如蚁,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,来自远道而来的朝鲜使臣。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,这绵延数十里的船队,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。敦敏在诗中记载了与曹雪芹“蓊门落日松亭榭”的聚会,其中“蓊门”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“仓廩”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,乃京畿东第一巨镇”。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,以及北新仓等附属仓群。其中,大运西仓(俗称“西仓”)规模最为显著。据万历时期《通州志》记载,西仓在鼎盛时期拥有仓廩百余座,仓房数千间。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。这些仓廩建筑设计十分科学: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”。

这种状况在清代及至民国,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,仓廩转为遗迹,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“轨道枢纽”,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、白庙东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输运,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”更将水上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“轨道枢纽”与“智慧枢纽”,但其“通济天下”的地理使命始终未变。它不仅“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。

