

明清北京通州城与漕运仓储的关系

杨家毅

(中共北京通州区委办公室,北京 101100)

[摘要] 通州是漕运仓储之重地,通州仓地位独特,有“天子之外仓”的称谓。^①明清时期,通州城经过了四次大规模建设和完善,每次建设都与保卫通州粮仓有直接关系。不仅如此通州城的城市格局、重要基础设施建设都与服务和保障粮仓的正常运转有直接的联系,可以说,明清通州城是一座因通州粮仓而兴盛的城市。

[关键词] 北京通州城;通州粮仓;明清时期;关系

[中图分类号] K207

[文献标识码] A

[文章编号] 1671-6973(2018)02-0059-09

一、明以前通州的漕运仓储考

辽金以前,北京地区为北方边塞,漕运主要用于军事目的,运输军粮。通州是其所经之地,是否有大规模的粮仓,还有待进一步考证。金代,朝廷在通州设立了四座粮仓,其中三座分别是丰备仓、通积仓、太仓。^②

根据史料记载,金代漕仓各仓设仓使主管一人,另设副使一人,攒典(掌收支文历、行署案牍)一至二人,仓子(掌斛斗盘量、出纳、看守、巡护等具体事务)随仓规模而定。当时规定仓子人数配比为:“凡岁收三十万石以上,设二十人,二十万石以上十五人,十万石以上十三人,五万石以上十人,四万石以上六人,三万石以上四人,二万石以上三人,一万石以上二人,不及一万石一人。”^{[1]157}但是通州的粮仓例外,“唯通州设使副外,各增置判官一员”,仓子设定情况:“通州四仓共设一百二十人。”^{[1]157}平均每仓三十名仓子,超过标配最高限额。可见通州粮仓不仅规模十分大,地位也十分独特。据《金史》记载:大定二十一年(公元1181年),朝臣谈到“今岁七十余万石至通州,比又以恩、献等六州粟百万石继至,足以赈之,不烦易也。”^③通州在当时是重要的粮食仓储中心,为金中都的稳定,起到独特的重要作用。

在元代,通州有十三仓。《元史》记载了具体十

三仓的名称,还记录了各仓官员的品级和配置情况:“通州十三仓,秩正七品。有年仓、富有仓、广储仓、盈止仓、及秭仓、乃积仓、乐岁仓、庆丰仓、延丰仓,以上九仓各置监支纳一员、大使二员、副使二员,足食仓、富储仓、富衍仓、及衍仓,以上四仓,各置监支纳一员、大使二员、副使一员。”^④关于元代通州十三仓的规模和储存量,在《大元仓库记》中有记载:“乃积仓七十间,可储粮一十七万二千五百石;及秭仓七十间,可储粮一十七万五千石;富衍仓六十间,可储粮十五万石;庆丰仓七十间,可储粮十七万五千石;延丰仓六十间,可储粮十五万石;足食仓七十间,可储粮十七万五千石;广储仓八十间,可储粮二十万石;乐岁仓七十间,可储粮十七万五千石;盈止仓八十间,可储粮二十万石;富有仓一百间,可储粮二十五万石;南狄仓三间;德仁府仓二十间;林舍仓三间。”^⑤共计756间,可以储存182.25万石。

元代漕仓的管理延续了金代的制度。中统元年(1260年)建立千斯仓时,便勘查借鉴了金代通州粮仓的规制。中统元年(公元1260年)初,忽必烈为与阿里不哥争皇位继承权,展开一场大战。忽必烈利用燕京作为战略物资供应基地,为战争的胜利提供了物质保证。其中首要任务将华北的漕粮运到中都,积极疏通通州至中都的运河,仿照金代制度在旧漕河旁设立粮仓。著名的千斯仓便在当年落成,创造了漕船入中都的条件。王恽在《秋涧集》中有详细的记载:“中统元年(1260年)冬十月,创建

【收稿日期】2017-11-20

【作者简介】杨家毅(1980—),男,陕西石泉人,博士研究生,中国文物学会会员。

葫芦套省仓落成。号曰千斯。时大都(指燕京)漕司、劝农等仓,岁供营帐工匠月支口粮,此则专用收贮随路僭漕粮斛,只备应办用度,及勘会亡金通州河仓规制,自是漕船入都。”根据《元史·百官志》记载,元代大都仓库都归京畿漕运使司管辖,各仓主要负责人为监收支1人,正七品。根据仓库重要程度分三类配置协理官员,一类设大使(从七品)、副使(正八品)各两名;一类设大使一名、副使两名;一类设大使、副使各一名。各仓派军士五人看守。

二、明清通州城为保障漕运 仓储而不断完善

明清通州城经过四次建设,逐渐发展成熟。从通州城的建设、发展过程,我们能够清楚地看出通州城市建设与漕运的关系。

第一次是建旧城。徐达攻占通州后,随即命令孙兴祖主持修建通州城。史载:“通州城,明洪武元年(1368年),裨将孙兴祖因旧址修筑。”^⑥这里修建的通州城后来称为旧城,城墙采用内填夯土,外层包砖的作法,这是古代城墙较为常见的建筑工艺。这样既美观大方,又坚固结实。城墙周围九里十三步,连垛墙高三丈五尺。明初通州城在四个方位各有一门,门各有楼,在门楼上悬挂着各门的名字,东曰通运,西曰朝天,南曰迎薰,北曰凝翠。

明初通州城修建后不久,尤其是燕王朱棣夺权以后,为迁都北平做准备工作,保证将来迁都后庞大的官僚机构和军队的供给,朝廷在京城及周边建置足够的粮仓。永乐七年(公元1409年),明成祖朱棣下令建北京金吾左右、羽林前、常山左右中、燕山左右前、济阳、济川、大兴左、武成中左右前后、义勇中左右前后、神武左右前后、武功中、宽河、会州、大宁前中、富峪、蔚州共37卫仓。每个大粮仓实际上是一个仓群。据明《万历会典》记载,大运西仓有六仓,分别是通州卫西仓、通州左卫西仓、通州右卫

西仓、定边卫西仓、神武中卫西仓、武清卫西仓;大运南仓有四仓,分别是通州卫南仓、通州左卫南仓、通州右卫南仓、定边卫南仓;大运中仓有六仓,分别是通州卫中仓、通州左卫中仓、通州右卫中仓、神武中卫中仓、定边卫中仓、神武中卫中仓。^⑦照规定,每个卫仓“各就一处,各筑垣墙,每仓各置一门,榜曰某卫仓屋,三间为一廩,廩后置一门,榜曰某卫某字号廩”。^⑧

关于通州的粮仓,宣德以后,为扩大储存容量,朝廷多次下令增置通仓。如宣德六年(1431年),增置北京及通州仓。正统元年(1436年),定通州五卫仓名,在城中者为大运中仓,城内东者为大运东仓,城外西者为大运西仓,并令修通州等仓143间。大运东仓仅有神武中卫1个仓,其后大运东仓取消,神武中卫东仓并入大运中仓。

第二次是建新城。正统十四年(1449年)到景泰元年(1450年),为应对战乱,仓促修建新城。新城是什么样的呢?史料记载“新城……甃以砖,周围七里有奇,东连旧城西面。为门二,一曰南门,一曰西门,各有楼,高止丈余,不及旧城之半。”^⑨

正统十四年(1449年),粮储太监李德、镇守指挥陈信,向朝廷奏请修建新城,目的就是保护西仓和南仓。因为在这一年,历史上发生了著名的“土木堡之变”。起因是蒙古族瓦剌部首领也先遣使2000余人贡马,向明朝政府邀赏。明英宗宠信的大太监王振不肯多给赏赐,还削减马价。也先十分愤怒,于这年七月,统率各部,分四路大举进犯。在大太监王振的鼓动下,明英宗不顾朝臣反对,决定御驾亲征。由于仓促行事,北征大军行至土木堡,被瓦剌大军包围,明英宗被俘。同年十月初六,也先挟持明英宗入侵京城,京师告急。朝廷上下弥漫着逃跑主义的氛围,有人建议迁都。兵部侍郎于谦极力反对,并号令各地武装力量勤王救驾,并成功地击退了外敌入侵,这就是著名的“北京保卫战”。

① (明)张岱:《石匱书》卷第三十六,《漕运志》有“京仓天子之内仓也,通仓天子之外仓也,徐、淮、临、德仓,置外所,以备凶旱,防不虞也”的记载。

② 《光绪顺天府志》(京师志十·仓库)记载三座粮仓,但在金朝的史料中,如《泰和定律》记载为四座粮仓。

③ (元)脱脱等:《金史》卷四十九,《志第三十·食货四》。

④ (明)宋濂等(主编):《元史》(志第三十五·百官一)。

⑤ 佚名(撰):《大元仓库记》,广文书局发行。此处南狄仓、德仁府仓、林舍仓规模太小,应不是漕仓,而是普通粮仓。但是在《大元仓库记》中无及衍仓、有年仓、富储仓规模和储存量的记载。

⑥ 《光绪顺天府志》地理志三,《城池》。

⑦ 《万历会典》卷二十一,《户部八》。

⑧ 《明宣宗实录》卷四〇,宣德三年七月癸卯条。

⑨ 《光绪顺天府志》地理志三,《城池》。

总兵官、昌平侯杨洪等向皇上提出防御敌寇的三条策略,其中一条为“通州河上在仓粮料,除攒运入城,尚有一千九百余万石,卒难搬运。宜将在京并通州旗军人等,半年粮米,俱各预先关支,其料豆、小麦每石给脚钱银二分,雇军民人等运入通州城内官仓收贮,毋使存留城外,资寇遗患。(上)从之。”^①同时,李德主张修筑通州新城,保护通州粮仓。正如李东阳在《重修通州新城记》所言:“通州在国初为北平布政司之属郡,……东南漕运,岁入四百万,析十之三贮于州城,既久且富,乃于城西门外辟地为西、南二仓。景泰间,以外警,复筑城七里,有奇,环而翼之,为新城”^②。

景泰元年(1450年),“令镇守及巡仓官筑城以护之。”^③,也就是储量太监李德向皇帝提出建议后第二年,朝廷就命令修建通州新城。为确保工程顺利进行,皇帝还给通州新城建设给予物资方面的支持,如景泰二年(1451年),“(帝)命给……通州等处修城军民匠余丁月米三斗。”^④就在同时,皇帝命令置大运西仓土堡仓,原因是“先是虏犯京师,监守者无以保障,悉逃去,故立堡。”^⑤还命令对大运西仓本身进行加固,“诏工部臣曰:‘通州大运西仓,先虽置立土堡,恐弗能坚久,其令右侍郎王永寿往覈之’。”就是在大运西仓外包一层砖,使之更为坚固。那么加固粮仓的砖瓦等材料怎么保障呢?《明英宗实录》有记载:“通州大运西仓时有随坏,随即修理。其砖瓦、材木,悉取于军。”^⑥

通州新城建好之后,朝廷在通州大规模修缮和增置仓廩。如景泰四年(1454年),修造大运中仓,六年(1456年),增置通州仓。^⑦后来,朝廷屡次修缮加固通州城也是出于保护通州粮仓的安全。如正德元年(1506年),在一次廷议中,大臣们对“北方蒙古势力入侵时,如何确保通州粮食安全”这个议题进行了辩论。监察御史杨仪主张把通仓的粮食提前发放出去,然后通州粮仓迁往京城之内,即“虏万

一深入通州,所积仓粮徒遗之食,预令在京官军人等,预支数月而尽,撤其仓,迁置京城之隙地。”而另一派以太监张永为代表,他不仅不赞同搬迁通州粮仓,还请求增筑通州新城。后者的意见占了上风。“俱下廷臣集议,谓:通仓共七百余间,猝不可迁建,粮共六百余万石,亦非旦夕支收可尽,不若增筑新城,以为保障粮储之计。”^⑧

新城于景泰年间竣工。由于当时面临蒙元余部对京城的威胁,该工程属于在紧急状态下进行的,很仓促,在形制上不很讲究,主要考虑实用性。直到成化年间,再次施工,使新城与旧城在形制上统一。大运东仓仅有神武中卫1个仓,其后大运东仓取消,神武中卫东仓并入大运中仓。新城内为大运南仓、西仓。

第三次是新城连接旧城。正德六年(1511年),巡抚都御史李贡主持推进。由于正统间修建的新城是在紧急情况下进行的,新城城墙不及旧城一半高。这次工程主要是将新城加高,并与旧城连接起来。史料记载:“新城连接旧城,正德六年(1511年),巡抚都御史李贡增崇之,加五尺。”^⑨主要工作是“新城旧基,增筑五尺,其外为砖,内实以土,上复为垛墙,六尺有咫,而长广皆如其数。又为敌台,其西南为瓮城,重门悬桥,皆旧所未有。”^⑩此次修缮工程备受瞩目,不仅得到皇帝赞许,也受到社会各界大力支持,以至于大学士李东阳都大加赞赏,并欣然撰写《重修通州新城记》。在该文中,李东阳记载了修建的原有和具体情况:“已乃询诸有司,图所以御灾捍患者。上疏言:天下之治,与其有事而图,孰若先事而虑。今番上京军数千名方留城守,宜以其隙计工修筑,工部分司有废砖数十万,宜借以供用。上命户部左侍郎邵君宝、兵部左侍郎李君浩、工部右侍郎夏君昂,率僚属往相其宜,悉如所议。君人留罪人所赎金,为凡百费用。”^⑪

元代郭守敬开凿的通惠河,到了元末明初,由

① 《明英宗实录》卷一八五,正统十四年十一月丁酉条。

② (明)李东阳:《重修通州新城记》,《钦定四库全书》(卷108,京畿·通州一)。

③ 《明英宗实录》卷一九六,景泰元年九月癸卯条。

④ 《明英宗实录》卷二〇二,景泰二年三月丙午条。

⑤ 《明英宗实录》卷一九六,景泰元年九月癸亥条。

⑥ 《明英宗实录》卷二〇六,景泰二年七月庚戌条。

⑦ 《明英宗实录》卷二三二,景泰四年八月辛丑条;卷二五〇,景泰六年二月丙申条。

⑧ 《明武宗实录》卷一〇,正德元年正月丁未条。

⑨ 《钦定四库全书》,卷108《京畿·通州一》。

⑩ (明)李东阳:《重修通州新城记》,《钦定四库全书》(卷108,京畿·通州一)。

⑪ (明)李东阳:《重修通州新城记》,《钦定四库全书》(卷108,京畿·通州一)。

于战乱和自然灾害,通惠河日渐荒废,通州至京师粮米皆由陆运。陆运不仅运费高昂,而且容易受到自然天气的影响,遇到雨天,道路泥泞,不能及时到达京城,于是先后在通州城外设置大型粮仓。通仓储漕粮,若有敌兵越关,轻骑兵几日便可到达,控制粮仓,则京师就很危险了。鉴于此,巡按直隶监察御史吴仲向嘉靖皇帝建议重修通惠河。

但当时从通州抵京的陆路运输被权贵把持,他们从中获利巨大,不愿意改变现状。利益集团找出了“冠冕堂皇”的三大理由来反对恢复通惠河。理由一:破坏风水。元朝开凿通惠河引昌平白浮泉之水。白浮泉水往西逆流,往北就是明皇陵。他们以此为理由,如果重新修浚通惠河就会破坏祖陵的风水。这是很具有杀伤力的理由。弄不好,不仅重开通惠河的计划搁浅,没准力主者连脑袋也要搬家。理由二:耗资巨大,得不偿失。耗资很大是事实,开凿、维护等费用确实很大,但是并不是得不偿失。水运比陆运成本要低,后来的结果充分证明了这点。理由三:导致车户失业,而车户失业则必生事端。这其中每一条理由都足以将恢复通惠河的提议扼杀在摇篮里。

吴仲面临重重阻力,但是他并没有退缩。他向皇帝上书,阐明了他的理由。理由一:直接运输到京城内有历史的依据,说明这是可行的。吴仲从历史经验寻找依据:“臣考《元史》,漕运粮储,南来诸物,商贾舟楫,皆由通惠河直接达于海子登岸。”^①理由二:经过初步计算,可以节约成本,有巨大的经济效益:“窃料开运一年,可省脚价十余万两。于国计,不为无补。”^②理由三:为确保粮安全,不能将粮食全部储存在通州,应该畅通京通之间的运输通道。吴仲接着说:“臣又备访密云等处,皆有间道可入。若使奸细向导,轻骑疾驰,旋日可至。或据仓廩,或肆烧毁,国储一空,则京师坐困。”^③相比反对的理由,吴仲的理由更充分更急迫,而且支持吴仲的声音也很强。如时任工科给事中的陆粲写文章,批驳了反对的理由。时任首辅大学士的杨一清也极力支持吴仲的提议。最终,吴仲的建议得到嘉靖皇帝的采纳。

疏浚工程于嘉靖七年(1528年)二月四日开工,

五月二十二日竣工,历时三个多月。^④重修后的通惠河在通州境内没有沿用元代的河道,而是利用了金代闸河故道,至通州城北汇入北运河。自此,通惠河河口由张家湾移到通州城的东北。

为解决水量不足的问题,放弃元代提闸过船法,改为人力搬运过闸的办法。达到了“每日可载米万石,自五月至九月止,一百五十日中,纵有阴雨阻滞,然每年京粮不过二百四十万石,亦可尽入闸,运不难矣”^⑤的效果。正如吴仲所言,疏通后的通惠河为朝廷节省了大量的人力和财力。“一日而立,致四五万石,岁省脚价十二万两”。^⑥

新开通的通惠河不仅便于为京城供应物资,保障了都城的安定,也促进了通州城的进一步繁荣,尤其是通州粮仓的安全得到保障,储粮也进一步增加。嘉靖《通州志略》对此四仓有详细记载:

大运西仓,永乐年间建立,有廩97连,393座,计2018间。囤基844个。内有大督储官厅1座,监督厅1座,各卫仓小官厅6座,筹房各2间,井2口,各门执斛厅各1座,西南北三门各3间。

大运中仓,在旧城南门里以西。永乐年建。廩45连,145座,计723间,囤基222个。内有大官厅1座,东门执斛厅各1座,南北二门内各有增福庙,前接一轩,作执斛厅。各卫仓小官厅5座,筹房各2间,井1口,东南北三门各3间。

大运东仓(后合并为大运中仓),在旧城南门里以东。永乐年建。廩15连,41座,计205间,囤基108个。内有神武中卫仓小官厅1座,执斛厅1座,东南右三门各一间。

大运南仓,在新城南门里以西。天顺间添置。廩28连,123座,计615间,囤基292个。内有各卫仓小官厅4座,筹房各2间,各门执斛厅各1座,东北二门内各3间,内板木厂1处,门1间,官厅1间。每年收贮松板楞木,专备铺垫各廩用。^[2]

第四次是新旧城合二为一。乾隆三十年(1765年),总督方观承奏请朝廷重修通州城,拆掉旧城的西墙,将新城和旧城合二为一。其具体情况是:“旧

①《光绪通州志》卷之十,《吴仲:修理运河疏》。

②《光绪通州志》卷之十,《吴仲:修理运河疏》。

③《光绪通州志》卷之十,《吴仲:修理运河疏》。

④《光绪通州志》卷之十,《吴仲:修濬通惠河善后条议》。

⑤《光绪通州志》卷之十,《吴仲:修濬通惠河善后条议》。

⑥《光绪通州志》卷之十,《颜鲸:通惠祠碑记略》。

城西面,拆去一百八十二丈,周围实长二千七百七丈五尺,并添建女墙一丈六尺。”^①至此,明清通州旧城与新城合二为一。新修缮的通州城,形制统一,城根均为二丈三尺,城顶为二丈。此时的通州城共有五门,都建有重檐城楼。通州城五座城门,分别是旧城的“通运”(东门)、“迎薰”(南门)、“凝翠”(北门)和新城的“望帆云表”(南门)、“五尺瞻天”(西门)。至此,明清通州城形制最终被固定下来。

清代康熙雍正年间,通州粮仓规模达到鼎盛时期。根据清代《漕运则例纂》记载,西仓、中仓、南仓的规模如下:

西仓,原建廩一百九座,康熙三十二年(1693年),添建五座,康熙四十二年(1703年),添建十二座,康熙五十二年(1713年)添建五十座,康熙五十六年(1717年),添建十二座,雍正元年(1723年),添建十二座,新旧廩口共二百座。

中仓,原建廩六十四座,康熙三十二年(1693年),添建三座,康熙四十一年(1702年),添建四座,康熙五十三年(1714年)添建三十座,康熙五十六年(1717年),添建十二座,雍正元年(1723年),添建六座,新旧廩口共一百一十九座。

南仓,原建廩四十五座,康熙三十二年(1693年),添建二座,康熙四十二年(1703年),添建八座,康熙五十三年(1714年)添建二十座,雍正元年(1723年),添建六座,新旧廩口共八十一座。乾隆十八年(1753年),将南仓裁汰,归并中仓、西仓管理。^②

从以上记载可知,在最鼎盛时期,通州三仓共有廩四百座。清代通州粮仓最多大约储存多少粮食?根据各仓收贮定例,每廩储存的额度在不同时期略有变化,每廩收储粮食在一万一千石左右。原定“每廩额贮一万一千六百石。雍正六年(1728年)归并加添,雍正七年(1729年)仍照原额收受。乾隆三年(1738年),奏定每廩收贮概以红斛一万石为则,乾隆十四年(1749年),奏定每廩收贮米石各派一万一千石存贮。”^③由此可以推测,通州粮仓最多大约可以收储四百四十万石。

从以上几次通州城的变化,我们可以看出,明清通州城的修建和完善与保护通州粮仓有直接关系,也可以说通州因大运河而得名,通州城也因漕运而兴盛。过去,通州地区流传这样的民谣:“通州城,好大的船,燃灯宝塔做桅杆。钟鼓楼的舱,玉带河的缆,铁锚落在张家湾”。这首民谣形象生动地描述了明清通州城与漕运的联系。

三、明清通州古城服务

漕运仓储的基础设施

明清通州城的形成、发展和完善与漕运息息相关,甚至可以说,明清通州城的主要功能就是漕运仓储中心。所以明清通州城的相关配套设施都是漕运的产物或者是为漕运仓储而服务的。下面就介绍几处重要的基础设施。

1. 黄船坞

停泊皇家用的龙船,为了与普通码头分开,体现皇家的尊严,故称黄船坞,民间称之为皇家码头。根据《钦定日下旧闻考》的记载:“通州城北五里有黄船埠,河水潏洄,官柳荫映。永乐中设黄船十艘,以其半轮往江南织造,俗名黄船坞。”^④《大明会典》关于黄船的数量、修造等事宜有明确记载:“国初造黄船、制有大小、以备御用。至洪熙元年,计三十七只。正统十一年(1446年),计二十五只。常以十只留京师河下听用。成化八年奏准、照快船事例、定限五年一修、十年成造。其停泊去处,常用厂房苦盖,军夫看守。”^⑤可见,《大明会典》关于“常以十只留京师河下听用”的记载与清代《日下旧闻考》关于黄船坞的记载相呼应,说明京师的黄船停泊在通州的黄船坞。

《钦定日下旧闻考》仅有不足百字的记载,但是包含的信息很丰富。根据城北五里的记载,我们可以推断其位置在今天的永顺镇范庄西南通顺路东侧处。这样安排很有合理性,既有利于管理,又充分体现了古人以北为贵的思想。可以想象黄船上的主人面南背北,看到“万国梯航”,“天下朝宗”的景象,君临天下的景象自然而然生。

在黄船坞周围“官柳荫映”,说明这里的柳树和一般的柳树不一样,是官家栽种在黄船坞周围的,

① 《光绪顺天府志》地理志三,《城池》。

② (清)杨锡绂:《漕运则例纂》卷一十九,《仓廩号房》。

③ (清)杨锡绂:《漕运则例纂》卷一十九,《仓廩号房》。

④ (清)于敏中等:《钦定日下旧闻考》(卷109.京畿.通州二)。

⑤ 《大明会典》卷之二百,《河渠五·船只》。

身份就自然带有皇家血脉了。而且“柳荫龙舟”还成了“通州八景”之一景。

2. 石坝码头

设在通州城北门外,通惠河口南,大运河西岸。现已无存,只能根据文献资料考证。史料记载:“嘉靖七年(1528年)置。万历三十三年(1605年),题定通州通判管辖。每年正兑京粮自此搬入通惠河,由普济、平津、庆丰等闸递运至大通桥,以实京仓。国(清)朝因之。”^①此段记载言简意赅,但信息量很大。说明石坝码头的设置年代、功能、管理及运送方式等。有多少粮食要经石坝码头呢?每年的情形都不一样。在清中期,每年大约有二百五十万石由此转运,平均每天约三万石。“七省正兑漕米运京仓者,从此盘入通惠河。岁计二百四十四万石有奇。抗夫喧轰,昼夜不息。日以起运三万石为率。专责经纪百人董之。”^②

据通州文物专家周良先生考证,在通州城北通惠河入北运河口附近,有两座石坝码头:一座设在通惠河口南运河西岸,即今卧虎桥南端的石坝遗址公园处;另一座码头在今西海子公园葫芦湖的位置。葫芦湖是明通惠河故道。明嘉靖初年,巡仓御史吴仲重新疏通了通惠河,由于水量不足,便淘汰了以前的提闸行船的方法运量,进入通惠河采用人力搬运物资的办法过闸。南来的漕船停靠在通惠河口的石坝。在此石坝将粮卸下,到验粮楼去验粮。验收合格的粮食从此处由人力搬运到通惠河口南侧的葫芦头东岸,此处也建有一座台阶式石坝,漕粮由此装上驳船,经通惠河向北京转运,这也是石坝码头的组成部分。卸粮码头在运河北端,装粮码头在通惠河口南侧,一卸一装形成了两处石坝码头。

最初的石坝码头是土质的,只不过采用版筑的方式,用三黄土夯实。为了与起运通仓码头相区别,称为石坝码头。后来在夯实的土地上铺石板,所以在史书中又称为“板坝”。史书记载:“旧筑土堤长若干丈,堤外又建板坝若干丈,以资保障。……南船来往,停泊坝外,篙眼积如蜂窝,板坝

亦险于他。”^③

为便于管理,在石坝旁设办公管理设施一座。明代称为“督储馆”,清代称为“石坝掣斛厅”。其布局是两进院落:“头门三间,正厅三间,厢房六间,后厅三间,厢房四间,厨房一间”^④。每年南粮抵达通州时,负责官员州判移驻于此。据记载,在石坝的工作人员有“书吏十九,小写四,军粮经纪一百,白粮经纪二十五。”^⑤到清乾隆年间,通州州判李炳,根据《漕运则例》、元明时期有关史料和清朝的“会典”、“通志”,制定出《石坝须知》,对石坝的管理更加规范。

除了掣斛厅,还有号房等配套附属设施。清代最多的时候有百余间号房。史载:“石坝号房原六十八间,内有外河北首号房一十二间被火烧毁,仅存五十六件。……雍正五年(1727年),动支通济库银添造五十间。新旧号房共一百六间。”^⑥

3. 土坝码头

在通州旧城东门外运河西岸,在今天东关大桥西端北侧。史载:“明制改兑通粮自此起车。万历二十二年(1594年),郎中于仕廉察旧迹,建新闸。通隍济漕,蓄水运船,以省车挽之费。三十三年(1605年),题定通州州同管辖。每年漕粮至新旧城外,起车迳入西仓、中南仓交纳。国(清)朝因之。”^⑦由此可知,明清时期,改兑漕粮由土坝上岸,入通仓。其运输方式,以万历二十二年(1594年)为界有变化。之前是车运至各仓,十分不便。之后,采用水运至各仓门口,然后在车运至各仓内。关于由土坝运至通仓的水道,史书有明确记载:“自旧城西水关流入城内,至东水关出,绕城南流,至南浦闸泄水,至张家湾入运河。其土坝运漕至中西粮仓水道即由此。”^⑧

根据吴仲的《通惠河志》记载,土坝码头为三黄土筑成。这类码头虽然不如石坝码头结实耐用,但是其土由粘土、沙子、石灰混合而成,甚至还会掺入米浆,而且在最下面亲水的台阶有木质排桩保护,所以仍然很结实。

为便于管理,在石坝旁设办公管理设施一座。

① 《光绪通州志》卷之三,《漕运·坝闸》。

② 《光绪通州志》卷之十艺文,《石坝大光楼行》。

③ 《光绪通州志》卷之十艺文,《石坝须知序》。

④ (明)吴仲:《通惠河志》(卷上)。

⑤ 《光绪顺天府志》经政志三,《漕运》。

⑥ (清)杨锡绂:《漕运则例纂》卷一十九,《仓廩号房》。

⑦ 《光绪通州志》卷之三,《漕运·坝闸》。

⑧ 《光绪顺天府志》河渠志二,《水道二》。

清代称为“土坝掣斛厅”。每年南粮抵达通州时,负责官员州同移驻于此。在土坝的工作人员,最初有“书吏四,车户向置五十名,……船户十五名”。^①后来屡有变化。

除了掣斛厅,还有号房等配套附属设施。以清代为例,土坝有号房二十余间。史载:“土坝并新旧两城南门有号房坍塌无存。雍正二年(1724年),将运役未领历年二成烂米价银内动支,在土坝建造号房二十五间。”^②

4. 京通间及连接各粮仓的石道

到了清代雍正年间,为解决京通间的陆路运输,雍正皇帝命令修通州至朝阳门的石道。该工程始于雍正七年(1729年)八月,至雍正八年(1730年)五月告竣。石道“计长五千五百八十八丈有奇,宽二丈;两旁修土道各宽一丈五尺,长亦如之。其由通州新城、旧城至各仓门及东西沿河两道,亦皆建修石路,共计长一千五十余丈,广一丈二尺及一丈五尺不等。费帑金三十四万三千四百八十四两有奇。”^③

这条石道是什么样子,咸丰十年(1860年),法军上校杜潘曾在书中有这样的描述:

路面有大块的石板铺成,……路的两边,每隔一段距离就有几座白色大理石石雕,这些雕像的形态奇特且充满想象力。石雕的主题都是相同的:下面是一个巨大的大理石乌龟,乌龟的背上驮着一根方形石柱,石柱上雕刻着一些五爪的大龙,它们弯曲着相互缠绕在一起,形态奇怪。^[3]

从这段记载可以看出,石道不仅有实用功能,而且还体现着王朝的威严和盛世气象。京通石道在清朝发挥了重要作用,不仅便利了入京运送漕粮的车辆,也加强了通州与京城之间的联系,是通州城通往京城的重要基础设施。

值得一提的是,该石道不仅仅从通州到朝阳门,而且通州新城、旧城至各仓门,也通石道,这样就极大地提升了通州城市主干道路水平。朝鲜使

臣记载:“市街排列石路过侧,车不得方轨。”^④可见,政府对石道的管理是很严格的,市场只能分布在石道的两侧,而不能占道经营。为保证道路通畅,车辆不能并排行进。

来通州官员文士、商贾使臣对明清通州城给予很高的评价。如一朝鲜使臣在日记中写道:“从州北门入,……入内城门,十字街口,建一座牌楼,上面书‘日下衝繁第一州’,盖第一要冲繁华处也。城内通衢皆瓮石为道,直抵朝阳门外。凡四十里,左右旗亭酒楼,丹碧连天,帘幕临江。城东门内一□亭,亭独出,影卧江面。余有诗曰:‘□似高帆城似岸,通州全在夕阳中。’真夕阳佳景也。”^[4]

遗憾的是,此石道在民国年间被破坏殆尽。民国三十年(1941年)前后,通州城内石道就几乎不存在了。《通县志要》记载:“(当时)由城内牛市至西门外三间房一段,民初修京津公路时拆去。其西仓至新城南门一段,亦同时拆去。由牛市至旧城南门一段,系冀东政府是拆去。”^⑤

5. 大光楼

该建筑紧临石坝南侧,始建于明嘉靖七年(公元1528年),为巡仓御史吴仲督建。“大光”取自于《易经·益卦彖辞》:“自上下下,其道大光”^⑥之义,因此叫大光楼。益卦的卦象为下震上巽相叠,巽为风,震为雷,风雷激荡,其势愈强,相得益彰。因明清两朝,户部坐粮厅官员在此验收漕粮,又称为验粮楼。由于紧邻石坝,亦称为石坝楼、石坝大光楼、河楼。清同治十一年重修,“南北添建平台各三间。”^⑦

据专家考证,大光楼为上下两层。“下层是一拱券式门洞通道,方便行走,……上层歇山脊,单层双滴水,面阔三间,进深三间,四面有廊带护栏。”^[5]大光楼不仅有实用功能,在闲暇时节,也是文人墨客观景的好去处。来到楼上,“蓟郡盘山诸峰出没隐见于槛前,如列屏,如绾髻,阴晴寒暑,千态万状……。”^⑧大光楼悬有一名联:“高处不胜寒,溯沙鸟风帆,七十二沽丁字水;夕阳无限好,看燕云蓟

① 《光绪顺天府志》经政志三,《漕运》。

② (清)杨锡绂:《漕运则例纂》卷一十九,《仓廩号房》。

③ 《钦定日下旧闻考》卷八十八,《郊坰东一·雍正御制石道碑》。

④ (朝鲜)李海应:《蓟山纪程》卷之四。

⑤ (民国)金士坚(主编):《通县志要》卷之四,《交通·公路》。

⑥ 出自《易经·益卦》彖辞:“益,损上益下,民说无疆,自上下下,其道大光。利有攸往,中正有庆。利涉大川,木道乃行。益动而巽,日进无疆。天施地生,其益无方。凡益之道,与时偕行。”

⑦ 《光绪通州志》卷之二,《建置·楼台亭阁》。

⑧ 《光绪通州志》卷之十,《艺文·石坝大光楼行》。

树,百千万点米家山。”^①该联是清人程德润所作。

随着漕运的衰落,大光楼也失去了往日的辉煌。八国联军血洗通州城期间,大光楼毁于战火。到20世纪三四十年代,大光楼“基址无存,今为建设科农圃之一部”。^②

目前,复建后的大光楼屹立在通惠河与大运河交汇西南角,在原址东北不远处。

6. 潞河驿和黄亭子

潞河驿位于通州旧城东门外迤南运河西岸,亦称为潞河水马驿。潞河水马驿的设置是由通州“水路要冲”的地理位置决定的。明清时期,从东北到北京,都入山海关,经潞河水马驿,然后进京。从北京经由京杭大运河到运河沿线各城市,都要经过通州潞河水马驿。明代十分重视运河驿传系统的建设,从顺天府(今北京)到应天府(今南京)设置水驿40余所。可见,通州潞河水马驿不仅承担陆驿的功能,还是运河水路系统的重要节点。

在顺天府地区仅潞河水马驿一处,在京杭大运河上仅有通州的潞河水马驿和临清州的清源水马驿两所。由此可见潞河水马驿在交通史上的重要地位了。

由于水马驿的功能特殊,官府在配置上极为重视。既配有马匹,也配有船只。嘉靖《通州志略》对潞河水马驿的配置有详细记载:“上马九匹,马夫九名,铺陈、什物各九副;中马三匹,马夫三名,铺陈、什物各三副;下马十八匹,马夫十八名,铺陈、什物各十八副。骡二十七头,骡夫二十七名,铺陈、什物各二十七副;驴三十五头,驴夫三十五名,铺陈、什物各三十五副。站船十六只,水夫一百三十六名,铺陈三十二副,什物十六副。军夫三十三名,馆夫五名,斗级一名,铺陈库子四名。”^③根据明朝驿站管理规定,陆路以马驴,水路以舟,都有编制和待遇。“上马一匹,编粮三百五十石;中马一匹,编粮三百石;下马一匹,编粮二百五十石;骡一头,编粮一百石;驴一头,编粮五十石。站船一只,编粮四百五十石。潞河驿有上中下马二十六匹,驴八十九头,站船水夫一百二十名,共粮一万七千五百五十石,还

有银钱几千两。”^④

关于潞河驿的结构布局,明《通州志略》记载:“潞河水马驿有正厅七间,后堂十间,正厅前廊房东西各五间,后堂前廊房东西各三间,仓库厨共二十四间,驿丞厅三间。”^⑤潞河驿其西为总会铺,也叫递运所,应是放置传递物品的地方。其东为来宾馆,后改为抚夷馆。功能类似于今天的接待室或者招待所。从名称看,最初外来宾客都可以在此下榻,所以叫来宾馆。后来改为抚夷馆,“夷”就表明明朝上国对外国使臣宾客的蔑称,说明后来成为外事接待的专门场所。从宣德八年(1433年)八月的一条史料也能得到印证:“时行在工部奏:通州水马驿俱隘陋弊坏,外夷朝贡使臣往来多无宿顿之舍,请曾广并为一所。上命尚书李友直督本州民,同通州五卫军士协力营之。”^⑥可见,潞河驿不是一处普通驿站,是明清时期,对外交流的重要场所。

在潞河驿南侧有一个亭子,内立“潞河水马驿”碑,被称为驿亭,又因为其外形为四角攒尖带宝顶,用的是黄色琉璃瓦,所以又称为“黄亭子”。黄亭子是潞河驿的标志,也是漕船与民船的分界线。黄亭子以北,只有漕船和黄船可以进入,分别到土石二坝和黄船坞。而商船、客船则不能进入。清代学者计六奇记载:“万历四十七年(公元1619年),己未仲春二十又二日,……杜将军师出潞河,潞河人聚观之,挥汗湿邮亭……”^⑦邮亭就指的是黄亭子。可见,黄亭子虽然体量并不高大,但是在通州城具有标志性的意义。

为确保水马驿正常运转,朝廷对水驿和马驿的配置有明确规定。明洪武二十六年(1393年),规定马驿设置马、驴不等。对马匹、马夫及设备的使用有明确规定:“各驿马匹,须分上中下三等。马膊上悬挂小牌,明写等第、凭符应付;各驿马夫,须置铜铃。遇有紧急公务,将悬带马上。前路驿马专以听候铃声,随即供应,致妨误;各驿马鞍,已置木绵及毡塌软坐。经过使客,不许将毡衫於马鞍上垫坐。如遇阴雨,方许给付毡衫雨帽。”^⑧关于水驿,明朝廷详细规定:“凡水驿设船不等。如使客通行正路,或

①《光绪通州志》卷之二,《建置·楼台亭阁》。

②(民国)金士坚(主编):《通县志要》卷之三,《建置·庙宇》。

③(明)杨行中:《通州志略》(卷四·贡赋志)。

④(明)杨行中:《通州志略》(卷四·贡赋志)。

⑤(明)杨行中:《通州志略》卷之二,《建置志》。

⑥《宣宗实录》(卷一零四)。

⑦(明)计六奇:《明季北略》(卷一)。

⑧(明)申时行等修:《大明会典》(卷一百四十五·驿传一)。

设船二十支、十五支、十支。其分行偏路，亦设船七支、五支，大率每船该设水夫十名。于有司人户纳粮五石之上、十石之下点充。不拘一户二户相合，俱验所该粮数，轮流应当。”^①

清康熙三十四年(1695年)，因保证漕船运粮，将此驿南移到张家湾城南门外萧太后河南岸，与合河驿并。乾隆年间于此改为东路御酒厂。民国间仍作酒厂，但改建颇多。1949年后，潞河驿仅余递运所院落，改为商业用房。随着时代变迁，潞河驿已不存。

[参 考 文 献]

[1] 蔡蕃. 北京古运河与城市供水研究[M]. 北京: 北京出

版社, 1987.

[2] 杨行中纂辑, 刘宗永校点. 通州志略: 卷三·漕运志[M]. 北京: 中国书店, 2007.

[3] 瓦兰·保罗. 远征中国[M]. 孙一先, 安康译. 北京: 中西书局, 2011: 135.

[4] 林德基. 燕行录全集: 卷七十. 燕行录[M]. 韩国东国大学出版部, 2001.

[5] 张建. 通州古建[M]. 北京: 文化艺术出版社, 2004: 18.

(责任编辑: 闫卫平)

The Relationship between Beijing Tongzhou City and the Canal Transport and Warehousing in Ming and Qing Dynasties

YANG Jia-yi

(Tongzhou District Committee Office in Beijing, Beijing 101100, China)

Abstract: Tongzhou is an important transport warehouse, Tongzhou warehouse has a unique status and the name of "outside warehouse of the emperor". During the Ming and Qing Dynasties, Tongzhou had undergone four large-scale construction and improvement, each of which has a direct relationship with the protection of the granary in Tongzhou. Moreover, Tongzhou's urban structure and important infrastructure construction are directly related to the services and normal operation of granaries. It is believed that Tongzhou city is a city thriving in Tongzhou granaries in Ming and Qing Dynasties.

Key words: Tongzhou City, Beijing; Tongzhou Granary; Ming and Qing Dynasties; Relations

①(明)申时行等修:《大明会典》(卷一百四十五·驿传一)。