

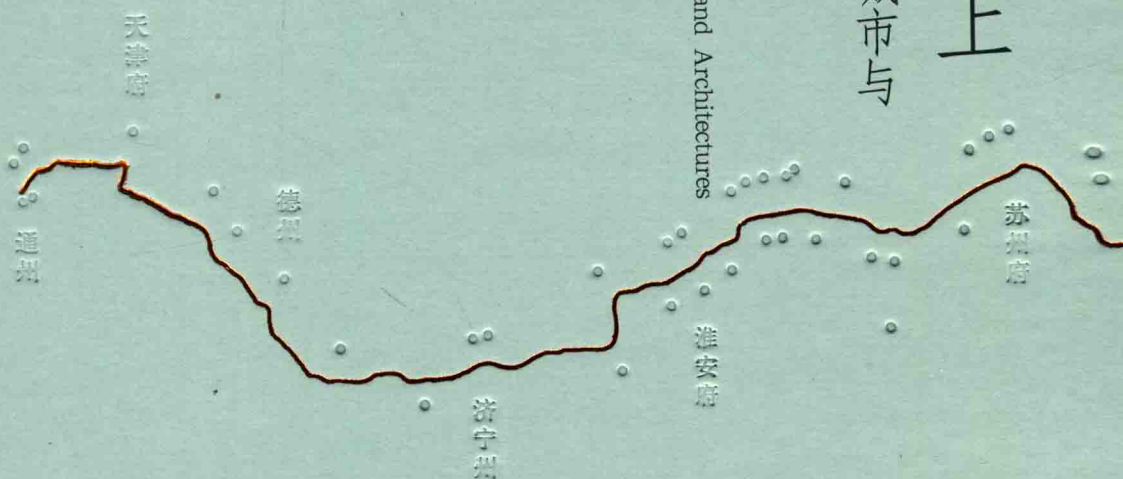
走在运河线上

大运河沿线历史城市与
建筑研究（下卷）

Walking on the Canal Line
A Study of the Historical Cities and Architectures
along the Great Canal

陈薇 等著

中国建筑工业出版社



【十一五】国家重点图书出版规划项目

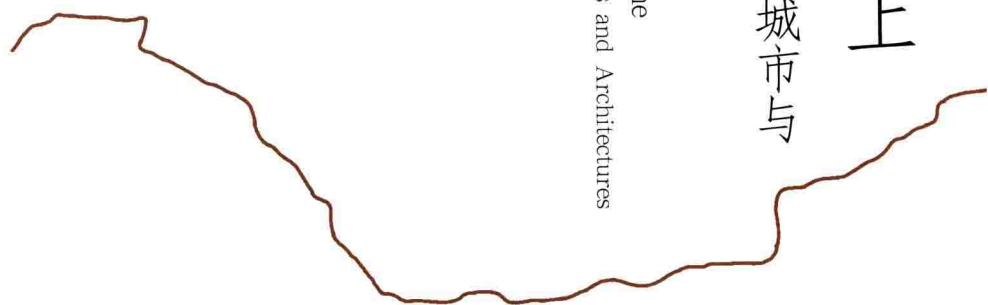
走在运河线上

大运河沿线历史城市与
建筑研究(下卷)

Walking on the Canal Line
A Study of the Historical Cities and Architectures
along the Great Canal

陈薇 等著

中国建筑工业出版社



279 下篇
大运河与建筑

PART II
GRAND CANAL AND ARCHITECTURE

POSTSCRIPT

- 281 第九章 大运河沿线若干建筑类型研究
Chapter 9 A Study of Selected Architectural Structures along the Grand Canal
- 337 第十章 城河湖水一带 绿杨城郭一体
——扬州瘦西湖
Chapter 10 Slender West Lake: the Combination of Lake, Willow, Moat and City Wall
- 351 第十一章 苏州水系与园林
Chapter 11 Water System and Gardening in Suzhou
- 411 第十二章 乾隆六下江南与行宫建设
Chapter 12 Emperor Qianlong's Six Southern Tours and His Palaces
- 501 第十三章 大运河城市会馆
Chapter 13 Grand Canal and Urban Clubs
- 539 第十四章 淮扬城市文化教育图景
Chapter 14 Huaiyang Urban Culture and Education
- 575 第十五章 大运河建筑文化及其传播
Chapter 15 Architectural Cultures Stemmed from the Grand Canal and its Spread
- 611 第十六章 白浮泉、都龙王庙与龙泉寺
Chapter 16 Baifu Springwater, Du Longwang Temple and Longquan Temple
- 644 参考文献

PART II

下篇

GRAND CANAL

大运河

AND

与

ARCHITECTURE

建筑

Chapter 9

A Study of Selected Architectural Structures along the Grand Canal

Liu Jie

第九章

大运河沿线 若干建筑类型研究

刘捷

元明清京杭大运河是我国南北交通的大动脉，对沿线区域的政治经济发展、物质文化交流起到了巨大的促进作用。运河造就了一个新的自然环境和生态环境，沿线集中了一些建筑类型，主要有：因漕运需要设置的转运仓、因商品流通发展产生的钞关、与运河相关的祠庙以及运河管理机构等。这些建筑类型因运河而生，同时对运河沿线的城镇建设和社会生活产生了重要影响。本文对这些运河沿线建筑类型展开研究，发掘其特点，分析其产生、发展、兴衰的动因，揭示其对所在区域的作用。

一、元明清运河沿线的转运仓

1. 元明清漕运概述

转运仓是为漕运而设的建筑类型，其作用是贮存各地收缴租赋，并向京城中转。转运仓的变迁与漕运密不可分。

元初运河尚未打通，漕粮运输曾尝试水陆联运、海运等许多方式。水陆联运利用现有水道，效率不高。江南漕船到达淮安后，转入黄河（当时黄河由泗入淮，合并在淮河下游东流入海），逆流上行，直达中滦旱站，然后车载牛运，经陆路向北达御河南岸的淇门镇，入御河北上，经临清、直沽，由白河抵通州，再由通州陆运至大都。至元年间，完成了运河的改造工程，运河南北贯通。但由于运河初创，尤其是山东段，虽经多次开凿、疏浚，但效果不佳，运河河道狭而水浅，因此终元一代，漕运不得不冒风涛之险以海运为主，运河并未在漕运方面发挥应有的效用。

明代会通河重开之后，运河全线贯通，而“海陆二运皆罢”¹，运河成了统治者获得江南丰庶物资的必要条件。直至清末，运河承担了主要的漕运功能，保证了国家政治生活的顺利进行。

清嘉庆后，黄河屡次决口致使运河淤阻严重，又兼漕运制度弊端百出，运河已难保证京师对于漕粮的巨额需求。道光六年（1826年）清政府为改变京师漕粮供不应求的状况，将江苏省所属四府（苏、松、常、镇）一州（太仓）的漕粮改为海运，是为清代海运漕粮之始。咸丰五年（1855年），黄河在河南铜瓦厢大决，改道北流，经山东夺大清河入海，运河被截为两段，南北隔绝不通，海运终于取代运河而成为清末漕粮运输的主要形式。

2. 漕运制度与水次仓

有元一代运河尚未全线通航，漕运主要通过海运进行，海运的始迄地太仓浏家港和直沽的中转仓库非常重要²。明代会通河重新疏浚后，漕运主要依靠运河完成，为漕运需要，运河沿线设置中转仓库，保证了漕运的顺利进行。

明代转运仓称“水次仓”。《明史》载：“历代以来，漕粟所都，给官府廩食，各视道里远近以为准。太祖都金陵，四方贡赋，由江以达京师，道近而易。自成祖迁燕，道里辽远，法凡三变。初支运，次兑运、支运相参，至支运悉变为长运而制定。”³

“支运法”是永乐十三年（1415年）漕运总兵官陈瑄推行漕运政策：“时淮、徐、临清、德州各有仓。江西、湖广、浙江民运粮至淮安仓，分遣官军就近挽运。自淮至徐以浙、直军，自徐至德以京卫军，自德至通以山东、河南军。以次递运，岁凡四次，可三百万余石，名曰支运……”⁴各地漕粮就近运至淮、徐、临、德四仓，再由运军分段接运至通州、北京，一年转运四次。支运法“军民分任其劳”，“纳者不必供当生之军支”，“支者不必出当年之民纳”⁵，民运的比重约占支运的四五成。但此法实行后“不数年，官军多所调遣，遂复民运，道远数愆期。”⁶支运法一方面江南百姓要运粮至淮安或徐州、临清，另一方面，湖广、江西、浙江及苏、松、安庆官军每年又驾空船赴淮安等地载粮，在一定程度上造成运输人力资源的浪费。

于是“宣德四年（1429年），瑄及尚书黄福建议复支运法，乃令江西、湖广、浙江民运百五十万石于淮安仓，苏、松、宁、池、庐、安、广德民运粮二百二十四万石于徐州仓，应天、常、镇、淮、扬、凤、太、滁、和、徐民运粮二百二十万石于临清仓，令官军接运入京、通二仓……山东、河南、北直隶则径赴京仓，不用支运。寻令南阳、怀庆、汝宁粮运临清仓，开封、彰德、卫辉粮运德州仓，其后山东、河南皆运德州仓。”⁷

兑运法令百姓就近兑于附近的卫所官军转运，军运的费用由农民承担。次年，始定漕粮“加耗则例”，即按地区的远近计算运费，随征粮加耗征收，于兑粮时交给官军。兑运法缩短了百姓运粮的距离。起初兑运与支运并行，其后兑运渐居优势，但毕竟没有使农民得到全面的解放，同时“如有兑运不尽，仍令民自运赴诸仓，不愿兑者，亦听其自运”⁸。兑运法虽然解决了江南驾空舟赴淮安运粮问题，应天、苏、松等处税粮又有不少要通过民运抵达瓜州、淮安兑军。于是明朝廷又有改兑之议。

“至成化七年（1471年），乃有改兑之议。时应天巡抚滕诏令运军赴江南水次

交兑，加耗外，复石增米一斗为渡江费。后数年，帝乃命淮、徐、临、德四仓支运七十万石之米，悉改水次交兑。由是悉变为改兑，而官军长运遂为定制”⁹。

“改兑法”（即长运法或直达法）由兑运的官军过江，径赴江南各州县水次交兑。农民可免除运粮，但要增纳一项过江费用，成化十一年（1475年）改淮安等四仓支运粮为改兑。自此，除白粮仍由民运外，普遍实行官军长运制度。

明代先后实行支运、兑运以及改兑等方式转运漕粮，在支运和兑运情况下，运河沿线每隔一段距离设置粮仓确为必需。而水次仓在明初的漕运制度下，也发挥了重要的作用。

《明会典》中记载水次仓云：“水次仓五处，天津左右三仓（永乐二年建，今一十八廩）；德州常盈仓二仓（宣德五年建，今二十八廩）；临清广积常盈仓三仓（永乐四年建，今四十八廩）；徐州永福、广运二仓（永福洪武元年建；广运永乐十二年建，今四廩）；淮安常盈一仓（永乐十三年建，弘治二年存二十七廩）”¹⁰。

《明史》所记的淮安、徐州、临清、德州四处转运仓，而《明会典》中还提及天津仓，概将海运之转运仓也包含在内。

水次仓还有设管理机构，成化年间设立“监仓户部主事四人，分驻淮、临、徐、德”¹¹。

3. 水次仓的分布

明代这几座水次仓均位于漕运枢纽之地。淮安仓因“漕自一岁四运，军民各任其半，谓之支运，而里河民运不习河事，以至失陷劳费”¹²，而设于运河与淮水交汇处；徐州仓置于运河与黄河的交汇处；临清仓位于会通河与御河的交汇处：“漕艘飞挽以为咽喉，储积庚廩以备仓卒，商贾辐辏，税颜充盈”¹³；天津仓位于海运与河运的转运处；德州仓较为特殊，沿袭了金代的转运仓，在明初成祖夺权的战争中发挥了重要作用，此后利用原来仓廩的基址建转运仓，并进一步发展。总的来说，这几座水次仓都设置于运道转换之枢纽，便于物资中转，提高漕运效率（图9-1）。

4. 水次仓的放弃

明代前期漕运行支运法，漕粮分别经各仓中转，以至各仓存储颇多。宣德四年（1429年）实行兑运法，“山东、河南、北直隶则径赴京仓”，而离京城远的民

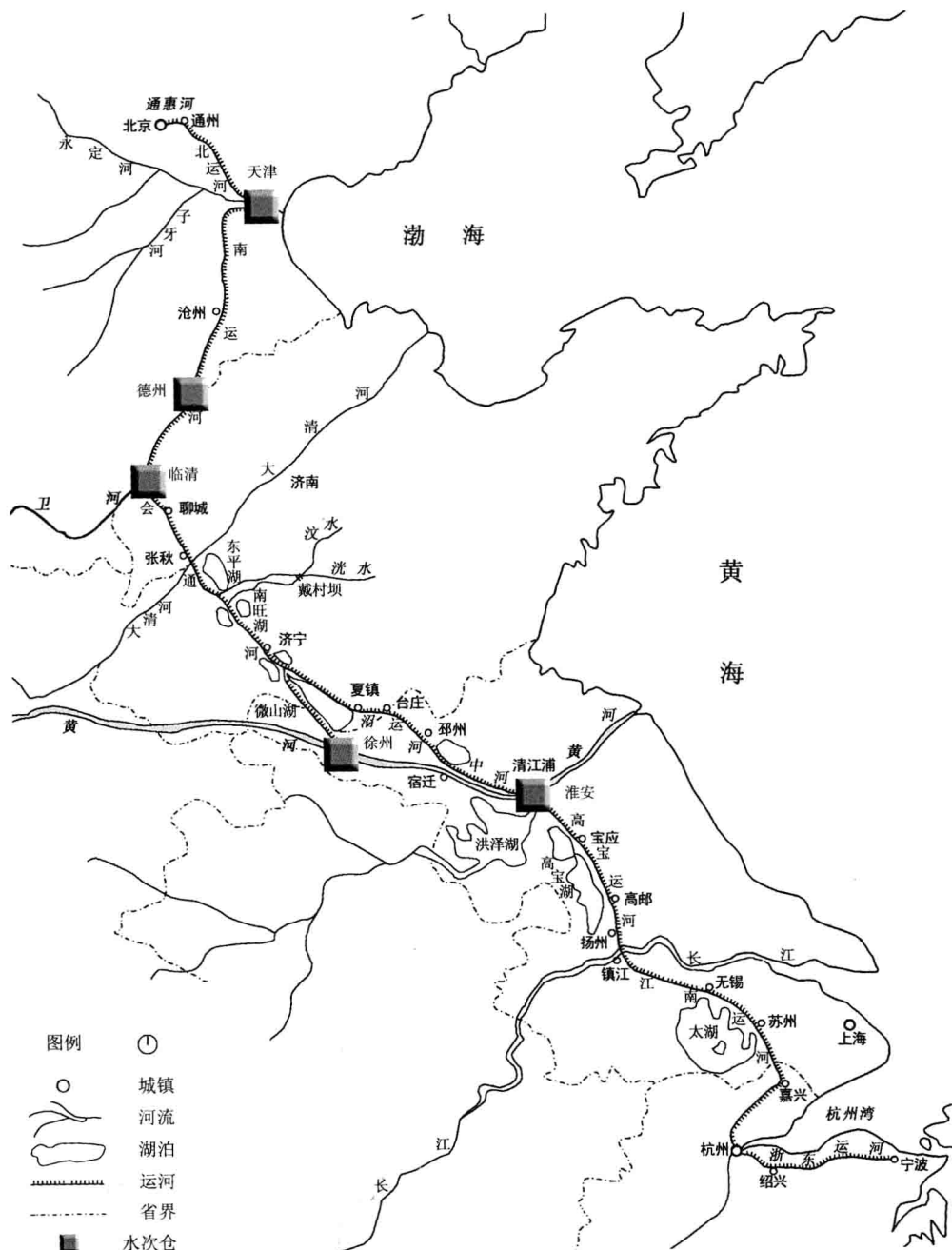


图9-1. 明代运河沿线水次仓所在城市
底图源自：安作璋主编《中国运河文化史》“明清京杭运河图”

运至水次仓，然后“令官军接运入京、通二仓”。

初行兑运法时，支运并不废止，转运仓也仍然发挥作用，因此在景泰年间，有“筑淮安月城以护常盈仓，广徐州东城以护广运仓”¹⁴之记载。但已经有部分漕粮实行兑运，不经四仓中转，临、德诸仓所储渐少，而京通仓则移不能容。于是，临清、德州、河西务仓各废弃三分之一，同时扩大京仓。

至成化七年（1471年）进一步减少民运，又将原来仍行支运的七十万石改为兑运，称改兑。转运仓逐渐失去了原有的作用，徐州、淮安二仓形同虚设，至万历时“无粒米”¹⁵。临清、德州二仓情况稍好，但成化年间，临清城外的预备仓也废置不用，而用城内仓厂储存预备米¹⁶，万历时二仓仍岁受税粮，积至50万石¹⁷。

清代前期的漕运因袭明制，康熙帝确立了“倚漕为命”的方针，用屯丁长运。“令瓜、淮兑运军船往各州、县水次领兑。民加过江脚耗，视远近卫差”，同时又将“淮、徐、临、德四仓仍由民运交仓者”一并“兑运军船”¹⁸。

明清的漕运方式决定了水次仓的兴衰，明代早期实施的支运法、兑运法漕粮要经过中转仓库，而改兑则漕粮大多不经水次仓中转而直接运达京通。清代继承了明后期的做法，军运漕粮直接运京仓的称“正兑”，运通州仓的称“改兑”¹⁹，运河城市的水次仓多废弃不用。

水次仓的作用变化在很多方志的记载中也可看出，如淮安仓：“成化七年（1471年）都御史腾昭请罢瓜淮兑，令附近卫军就本仓兑，加贴过江耗，视远近以差。并淮、徐、临、德亦行改兑，由是军运就本地直抵北、通而四仓转运之制遂罢。其时号轻赍，军在卫所支月粮出运给行粮”²⁰，“自漕用军运，直达京通而此仓止贮”²¹；明末清初谈迁《北游录》中载淮安常盈仓已是“圯甚，仅存数楹”，规模“五十区”，“坚墉广厦，倍于常制”²²。

由此可见，明清漕运制度经历了支运、兑运（与支运同时兼行）和长运三个发展阶段，其总趋势是：民运逐渐减少，而军运逐渐增加，最后则是军运取代了民运，长运代替了分程接运。水次仓制度是这些探索中的重要部分。早期，水次仓在漕运过程中发挥了重要的作用，随着漕运制度进一步改革、完善，军队长运证明是较为有效的漕运组织方式，一直沿袭至清代，水次仓遂退出了历史舞台。

5. 通州仓

除了上述水次仓外，明清时期通州亦在运河沿线设置仓库。通州仓具有转运仓库的功能，但与水次仓并不完全相同²³。一方面位于通惠河之端的通州仓也有

转运仓库的职能，且与运河关系紧密，另一方面通州仓与京仓一同被看作漕粮最终的接收地，其管理也与京仓相同：“其漕运之廩仓也，在京通者则有总督太监、户部尚书或侍郎，巡仓则有御史，拨粮则有员外郎，监收则有主事，以至仓使、攒典各有人焉。”²⁴因此虽然运河沿线的水次仓随着漕运方式的改变逐步废弃，通州仓却一直发挥着重要作用。出于通州仓的转运性质以及仓库与运河的密切关系，在此一并研究。

6. 转运仓的选址

明代仓廩的选址一般是“南向择高阜之处，以避水湿”²⁵，为漕运服务的转运仓选址需尽可能利用滨河临水的便利交通条件，并兼顾地势、水患、防卫等因。

(1) 天津转运仓选址

天津一地本是“海滨荒地”²⁶，元代及明初河运、海运漕粮在此经过并交卸²⁷，遂成漕运重镇。漕运的发展使“大直沽”、“小直沽”、“三汊沽”（三汊口）等地都成为繁华地带（图9-2）。大直沽建有接运厅、临清运粮万户府等衙署治所²⁸，小直沽建转运仓：“小直沽……为南仓，为北仓，元朝储积之地”²⁹；至元二十五年（1288年），“增立直沽海运米仓”³⁰，又设“直沽广通仓”³¹。明初命平江伯陈瑄在此基础上“充总兵官总督海运，输粟四十九万余石，饷北京及辽东，遂建‘百万仓’于直沽”³²，明代永乐二年（1404年），在这里筑城设卫³³。天津南仓、北仓、广通仓均选址小直沽，并在此基础上建城，显然是利用河口处方便的运输条件。小直沽位于三汊河口南，三汊口即潞河（北运河）、卫河（南运河）汇流入海河处，另外还有一条流入大河淀的东河，在三汊河口不远处与北运河合流，这里成为南北东西水运枢纽、河海漕运咽喉。除此之外，小直沽相对地势较高，有利于防止水患³⁴，也是选址的有利条件。宣德年间（1426~1435年），天津又增加三仓，均位于已经形成的城内³⁵，其中“天津卫大运仓六廩，三十三间，官厅三间，门楼一座；天津左卫大盈仓九廩，计四十五间，官厅三间，土地祠一所，门楼一座；天津右卫广备仓七廩计四十五间，官厅三间，关王庙一所，门楼一座”³⁶，明宣德十年（1435年），在天津卫城设户部分司，派户部主事一员监督、管理漕运及仓储收放事宜。

(2) 德州转运仓选址

明代德州的水次仓是在金代仓廩的基础上发展起来的，“金都于燕，通山东、

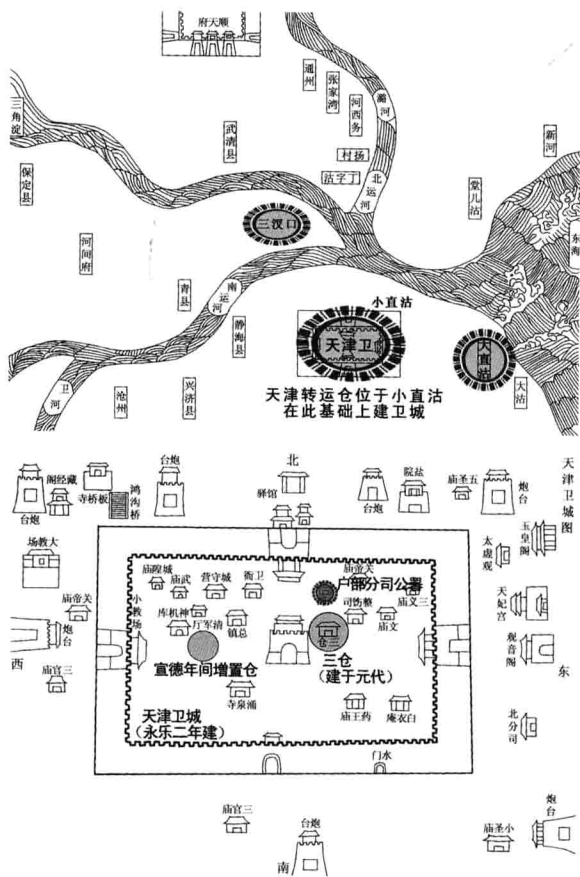


图9-2. 天津转运仓与三汉口津渡
左上底图摹自：(康熙)《天津卫志》“府境图”，左下底图摹自：(康熙)《天津卫志》“天津卫城图”，<http://tianjin600.enorth.com.cn>

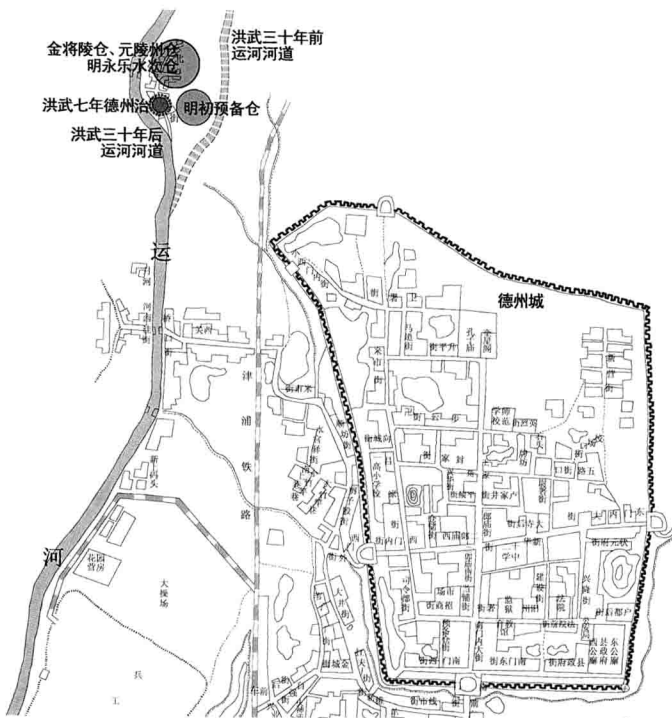


图9-3. 德州的水次仓与水道
① 底图摹自：[民国]《德县志》“德县第一区分图”

河北之粟，凡诸路濒河之城则置仓贮之。若恩州（即汉清河郡）之临清、历亭（隋分武城及鄆县，置历亭县），景州之将陵、东光皆置仓之地”³⁷。金代德州“将陵仓”建于金天会七年（1129年）³⁸，贮存由御河运来的“豫省粮”³⁹，元代“因金旧，而署漕仓”⁴⁰，“至元三年（1266年）改将陵仓为陵州仓”⁴¹，其地“在今（乾隆）州城之西北”⁴²。成祖取得政权后，在元代陵州仓的基础上建德州水次仓，称广积仓，储存山东河南粮：“广积仓，明永乐九年（1411年）会通河告成，十三年（1415年）于陵州仓故址建广积仓，即德州水次仓，以备淮、徐、临、德起运南粮赴通。运军递换，暂驻于此……在今之北厂”⁴³。德州的转运仓早在金代就发挥了漕粮转运的作用，选址在运河边，这座仓因转运方便在元代至明初一直被利用。

“明洪武三十年（1397年）截河一湾筑城，河移而西”⁴⁴，此次筑城，改变了运河的走向，原在运河西的仓变为在运河以东，但仍旧位于运河旁，由此也可看出水道对于转运仓的重要作用（图9-3）。

（3）临清转运仓选址

临清水次仓原为解决平定北方用兵的粮饷所建，“建临濠、临清二仓以供转运”⁴⁵，洪武二十四年（1391年），建仓“储粮十六万石于临清”⁴⁶，称水次兑军仓⁴⁷，水次仓有西廩三连，南廩、东廩各五间⁴⁸。洪武所建仓位于汶卫交汇的中洲⁴⁹，交通十分便利。

中洲是汶河（会通河）与卫河（御河）交汇处的一块狭长陆地，会通河在此分为两支，分别在南北两处流入卫河。中洲水陆交通极为便利，且地势高起：“……乃会通河之极处，诸闸与此乎尽，众流于此乎会。且居高临下，水势易泄而溜速”⁵⁰，会通河分支处被形象地喻为“鳌头矶”（俗谓之“观音嘴”）⁵¹，明初临清转运仓选址中洲，实为成功。

（4）徐州转运仓选址

徐州“楚山以为城，泗水以为池”⁵²，交通便利，汴水与泗水在城东北交汇南流入淮，是重要的漕运通道。（乾隆）《徐州府志》言：“三面阻水，即汴泗为池，独南可通车马”⁵³。

“徐州古有四城，一曰外城，相传即古大彭国，内有金城，又东北有小城，其西又有一城，刘宋初皆尝更筑，王元谟称为‘城隍峻整’，魏尉元亦称其险固。唐贞观五年（631年）重筑，宋熙宁中，郡守苏轼增筑各门于城。金完颜仲德复于南面增筑浚隍元改置武安州于东南二里许”⁵⁴。

元代京杭大运河贯通，徐州位于运河与黄河的交汇处，成为大运河沿线扼制南北的要冲，地理位置尤为重要。明初定都南京，徐州是京师的北大门，出于军事上考虑，洪武时废弃了元代的武安州城，“复治旧城”⁵⁵，明永乐十三年（1415年）利用废弃的武安州城建造徐州转运仓——广运仓⁵⁶，此处地势较高，且“东临河干”⁵⁷，宣德五年（1430年）增设廩，有仓廩百座，房舍千余间⁵⁸。

可见徐州仓也选址在临河、地势高亢之地，并利用了原来武安州城故址（图9-4）。

（5）淮安转运仓选址

“淮安常盈仓位于淮安城西北三十里的清江浦，永乐初平江伯陈瑄因旧渠开通置闸蓄池，更名清江浦，后于浦旁置仓积粮以备转兑，为公私便，今常盈仓是所建也”⁵⁹。

清江浦河是永乐十三年（1415年），平江伯陈瑄为改善运河入淮利用原来河道而疏通的，自淮安城西管家湖凿渠二十里，导引湖水由鸭陈口入淮。清江浦河开凿后，舟楫进出河淮，改走此道，自此清江浦成为运河入淮主要通道，淮安常盈仓就设在清江浦旁，“淮滨作常盈仓五十区，贮江南输税”⁶⁰，仓廩与运河关系紧密（图9-5）。

7. 转运仓与所在城市建设

转运仓的设置对所在地区的发展产生一定影响，其中较为突出的是影响到城墙建造、城市规模、政府机构分布等；有些城市甚至是因仓建城，转运仓对城市的发展起到决定性的作用。分析转运仓廩与运河城市的关系，对于进一步认识转运仓的作用十分重要，且有助于了解运河城市的发展变迁。

（1）通州

通州在元代就是仓储要地。元初通惠河打通之前，漕粮由水运至通州，再陆运至大都，作为水陆转运处的通州置有储藏漕粮的仓库，“成宗（1295~1307年）时期……有通州八仓，即有年仓、富有仓、广储仓、盈止仓，及秭仓、乃积仓、乐岁仓、足食仓”⁶¹，位于后来的通州城的北部。但这时“通州至大都陆运官粮岁若千万石，方秋霖雨，驴马踣毙，不可胜计……费多民劳”⁶²，元代通惠河开凿之后⁶³，通州更成为运河漕粮进入北京的门户之地，北运河与通惠河在此交汇，在通州“深沟、乐岁五仓积藏粮石”⁶⁴，又增加庆丰仓、延丰仓、富储仓、富衍仓，及衍仓五仓，计十三仓。通州城建于元末⁶⁵。此城“北通惠河积水至深

