

明清德州运河与“双城”格局的变迁

李亚男

(聊城大学 山东 聊城 252000)

[摘要] 梳理运河与城市发展间的关联, 搞清不同时期城市特征, 对于研究运河对城市影响的变化意义重大。选择明清山东运河城市德州为研究对象, 从城市建置、兴衰过程、城内布局等方面加以分析, 剖析运河城市兴衰与运河的关联, 分析运河对城市形态的塑造作用。

[关键词] 运河城市; 德州; 城市格局

城市是人类聚落的高级形态, 是社会、经济发展到一定程度的结果, 主要有两方面的特征: 一是地理位置和分布的特征; 二是城市内部地域差异的特征。近年来, 关于运河城市的研究屡见不鲜, 多见于城市经济、城市规划及城市建筑等方面, 但多是江南地区运河城市(城镇)的研究, 关于历史时期的山东运河城市的比较研究仍然不足, 对城市布局变化较为忽视。

明清时期, 山东运河沿线有众多经济繁荣的城镇, 如: 德州、临清、聊城、张秋、济宁、夏镇、台儿庄等。其中, 德州位于山东运河北段、地处鲁西北冀鲁交界处, 是南北水陆必经之地。作为山东运河北段的枢纽城市, 政府把控严格, 因此梳理城池建立过程, 分析城内布局, 对于研究城市格局演变、剖析运河城市发展轨迹有重要意义。鉴于此, 本文选择从城池建设、城内布局等方面加以研究, 以期有助于相关问题的认识。

一、德州城池的建置

明代以前, 陵县在德州地区处于行政中心地位, 德州卫所和德州州治均设在旧陵州土城。明洪武元年(1368年), 降陵州为陵县, 设守御千户所, 因靖康之役, 德州城内几无民户, 与之相对的是庞大的驻军。洪武七年(1374年)废弃陵县治所, 将其移至守御千户所; 洪武九年(1376年), 改守御千户所为德州卫, 为正卫, 主要任务是管河、护漕、护仓。此时德州并未建立城池, 且没有民户, 显然没有商业发展的条件。洪武三十年(1397年), “定武臣役军之制, ”截河湾于河东筑卫城, 城墙内土外砖, 高三丈七尺, 周长10里180步, 城内专门储存鲁豫等地漕粮, 德州仓成为大运河四大名仓之一。建文元年(1399年), 为护仓和战略需要, 在德州以营为单位驻扎军队, 城内居民均为军户, 德州成为军事性城市。永乐五年(1407年)添置德州左卫。至此, 两卫共110屯(村), 分布在运河两岸, 担负漕运及安保任务。此时德州的商业有了一定程度的发展, 但没有形成固定的市场与商品交易区。

永乐九年(1411年), 宋礼疏浚会通河, 运河漕运能力大幅提升, 德州交通枢纽的作用日益显著。虽然中央政府实行漕运的主要目的不在于商业, 但是客观上“便国家之漕运, 通商旅往事, 公私之利在焉。”此时德州云集四方百货, 舟车如鳞。为有效管理商业秩序, 增加国家财政收入, 宣德十年(1435年)在德州设榷关, 专征河路货税。正德六年(1511年), 由于各类人口的聚集突破城厢的界限, 旧德州卫城难以满足商业发展在空间上的需求, 同时因刘六、刘七起义的军事防备需要, 在砖城外修筑土质罗城, 延袤28里。后于嘉靖七年(1528年), 因罗城坍塌, 遂重修拓广, 延袤30余里, 德州城格局基本定型, 后世历次修缮。万历四十年(1612年)、清乾隆八年(1743年)两次大规模修缮城墙, 但均未扩大城址, 光绪年间曾有意修缮城墙, 并未完成。

二、德州城的功能分区

德州在明代以前发展极为缓慢, 没有形成稳定的中心城区。在运河航运发展的影响下, 明朝初期德州城市逐渐突破城墙的界限, 向外扩展, 在城西关外运河码头周边以及通往码头的街道两侧出现了与航运有关的仓储设置。《德县志》记载, “永乐九年移州治于卫城, 招集四方商旅分城而治。南关为民市, 为大市; 小西关为军市, 为小市; 马市角南为马市, 北为羊市, 东为米市, 又东为柴市, 西为锅市, 又西为绸缎市。中心角以北为旧线市, 南门外以西为新线市。……小西关军市货物皆自南关拨去,

故市名类似小字别之。”四方商旅集中区域主要分布在城墙西关外运河沿岸以及南关外西行、南行街口, 成为明清时期德州城最具经济活力的地带之一。

相对于德州西关、南关外运河经济区的快速发展, 内城城市用地拓展较为缓慢。行政区主要分布在内城的中南部, 有衙署、法院、学宫等, 北部为大面积坑塘和零星民居, 这种格局从明代至晚清未有大的变化。明清运河航运发达时, 德州的主要经济活动多集中于运河沿岸, 城市空间布局由单纯局限在城墙内转变为开始突破城墙约束向西、向南扩展, 初步形成以城墙内政治、军事功能为主, 城墙外经济功能为主的两大区域, 虽然该时期德州运河沿岸的经济区域仍要依靠主城发展, 但已经“一城两片, 内主外辅”的布局结构。

三、运河与德州的兴衰

自明初开始, 德州城是明代德州卫、德州左卫的驻地。永乐九年宋礼重新疏浚会通河, 德州的水陆交通枢纽地位更加突出, “凡东南漕粟, 商贾宾旅, 以及外夷朝贡, 道皆由此, ”成为四方货物聚集之处。明宣德十年(1435年), 设立榷关, 征收河运税收, 管理德州商业秩序, 德州的商业发展纳入政府管辖。正德六年扩建城池, 形成了“九街八巷”“二角”等商业繁华区域。到万历四十年(1612年), “御河西徙浮桥口, 立大小竹竿巷, 每遇漕船带货发卖, 遂成市。”明礼部侍郎程敏政在《德州道中》描述到: “每逢漕舟来, 入逢漕舟去。联樯密于指, 我舫无着处”, 充分反映了德州航运繁盛、商业发达的景象。清乾隆时期, 德州城内有粮食市场十几处, 经营粮食的店铺多达百余家, 有手工业作坊200余处, 商号400多家, 德州经济到达最繁荣的时期。虽然其建置仍然为散州, 但是经济与商业发达的程度早已超过了一般的直隶州。

道光以后, 德州经历了一系列战事, 经济有所下滑, 但最终导致德州经济陷于衰败的是大运河交通优势的丧失。黄河决口, 运河停运, 德州水陆商务陷于停滞。即使之后铁路兴起, 德州成为铁路干线的交汇点, 但由于正值日军侵华时期, 并没有发挥出作为铁路枢纽的经济促进作用。

四、结语

德州为运河枢纽城市, 位于多条天然及人工水系交汇处, 交通便利, 随着运河的开通而兴盛, 成为经济发达的商业性城市。德州发展于明中叶以后, 城市与交通路网分布相吻合, 呈现沿运河轴生长的布局, 且城市自身资源并不丰富, 更多依赖物资的转运而发展。但德州更多是因战略地位重要, 由军屯逐渐发展而来, 且在运河断流, 铁路开通后, 德州的发展明显优于山东西部的其他运河城市, 且后劲十足。现阶段, 德州已逐渐利用地理位置优势, 成为鲁西地区新的交通枢纽地。

参考文献

- [1] 许檀. 明清时期山东商品经济的发展[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1998.
- [2] 田贵宝, 吴丙友编. 德州运河文化[M]. 德州市德城区委员会, 2004.
- [3] 张从军主编. 山东运河[M]. 济南: 山东美术出版社, 2013.
- [4] 郑民德. 明清德州运河文化与区域交通变迁[J]. 德州学院学报, 2011, (第5期).