

话说杭州的“旗衙”



晚清杭州旗人。

对于老年杭州市民来说，“旗衙”不是一个陌生名称，可是新杭州人，或者，年轻人来说，旗衙（旗营），可能是一个闻所未闻的名称。

“旗”者，满清也，“衙”者，衙门，乃官府重兵把守之地。

满清军队侵占了杭州后，将城内最好的一块地皮圈为旗营（也就是所说的旗衙），占地一千四百多亩，夺走了西湖边的黄金地段，其范围大致上也就是今天湖滨路以东，岳王路以西，青春路以南，开元路以北，外面城墙高筑，里面驻扎着八旗官兵，这里就是杭州人称作的“旗衙”（或“旗营”）。

非满洲人不得入内，旗人高高在上，耀武扬威，凶神恶煞，市民哪怕多看一眼，都会提心吊胆。民国以后，旗衙拆除，更名“新市场”。旗衙也就成了历史名词。1945年出版的《杭州西湖导游》记载：新市场为满人之旗衙，民初辟为新市场，约占全城1/10，为游客住宿地。马路广平，旅舍、餐馆林立，尤以湖滨路沿湖爽豁，幽静华丽，兼而有之。有延龄路贯穿全市场，茶馆、戏院、餐馆多半在焉，可谓新市场之中心。横路，曰仁和，曰教仁，曰迎紫，亦甚热闹。

“入民国后，改旗营为新市场，拆滨湖之城墙，而改湖滨路，市肆栉比，旅馆林立，建筑之美，不下于海上，经营惨淡十余载。”

旗衙的由来

清代编撰的《杭州八旗驻防营志略》记载：我朝（大清）龙兴辽左，定鼎中原，天下既定，乃以从龙劲旅，分驻各行省，以镇抚其民。浙江省为东南濒海一大都会，自顺治二年，设杭州梅勒章京（八旗官名），为杭城驻防之始也。自设满营，休生养息二百余年，

生齿日繁。其地居杭之西偏，出城跬步，即西湖也。

清军在杭州设置旗营，并非完全为了享乐，更有镇压百姓、长治久安的深层次意图。民国《越风》半月刊九期这样说：“（清军）以异族入主中夏，实为征服者，为防维制驭，煞费苦心，既定八旗之制，使举族咸隶兵籍，更设防于各形胜之区，以相控制，盖为八旗劲旅也。威力长存，坐镇要害，反侧难逞，遮几孙帝王万世之业矣！”旗营的设立，为镇压汉人的反抗，让他们的“八旗制”永续下去，子子孙孙，稳坐江山，永享荣华富贵。

旗衙防御坚固

杭州之有旗营，肇始于清顺治二年（1645年），顺治五年（1648年）冬，筑营城以判兵民。八年，又遣官兵协防，十五年，增甲兵五百副于营外。

到了咸丰十年（1860年），太平军破杭州，驻防将军瑞昌凭旗营据守，直到清军江南大营遣将张玉良率援兵解围。

翌年，清江南大营陷落，太平军再次攻占杭州，旗营失陷。

迨同治三年（1864年），左宗棠收复杭州，旗营内的官兵仅存四十余人。

清军由乍浦等地调兵补充，以复旧规。

辛亥革命初起，旗营初犹事守御，旋知大势已去，胜利无望，只好投降。

不难想见，杭州旗衙有着坚固的城墙防守，就是太平军的猛烈攻打，也未能占领。辛亥革命爆发后，清军仍龟缩在旗衙内负隅顽抗，直到大势已去，才不得已投降。

“东方大港”：昂首挺进新时代

20万吨级矿石码头的建设



1995年12月6日，又是一个历史性时刻，30万吨级、船身长达300多米的“大凤凰”轮靠泊宁波舟山港。蒋晓东 摄

（上接第1版）陈亚光和方军怎么也没想到，他们曾不敢想象的10万吨级矿船，没过10年，就已经“显小”了。

进入上世纪90年代，中国钢铁工业发展迅速，为实现“八五”计划钢产量7200万吨的目标，国家进口矿石量明显增加。

1989年至1991年原宁波港矿石进口平均年增长速度为40%。到1993年，北仑港区10万吨级矿石中转码头铁矿石年接卸量超1000万

吨，矿石中转量已经超过10万吨级中转码头的设计能力。

宁波港抓住了一次历史性的机遇。1992年5月1日上午，李鹏总理第二次视察北仑港区，时任宁波港务局局长叶信虎向总理汇报了这样一个设想：从10万吨级码头向东延伸，扩建成一个20万吨级矿石中转码头。

1996年6月，我国第一座20万吨级兼靠30万吨级矿石中转码头工程在北仑港区全部建成，可停靠25至30万吨级船舶。

激动的时刻再次上演，在码头试运行的1995年12月6日下午，装载

26.1万吨澳大利亚铁矿的30万吨级的“大凤凰”矿船，安全平稳地靠上20万吨级卸矿泊位。

“大凤凰”轮长333.56米，宽62.01米。据有关资料表明，当时世界上28万吨以上特大型散货船仅有7艘，主要航行在巴西、南非、澳大利亚及荷兰鹿特丹港等为数不多的几个世界级大港。北仑港区的成功停靠，也打破了当时亚洲最大吨位船舶的停靠纪录。

陈亚光和方军再次参与了这次的接卸工作，因为船体太宽，他们的卸船机抓斗无法抓到外侧边缘，技术高超的工友们想出了“甩抓斗”的办法，利用惯性成功抓取到了外侧的矿石。

整船的接卸工作只用了不足4天的时间，这也代表了我国港口接卸散货船的能力已进入世界港口先进行列。

上世纪90年代，是北仑港区矿石码头的“黄金时代”，据统计，全国有40%以上的铁矿石由港区码头进口中转。在集装箱起步之前，码头利润是当时宁波港收入的重要来源。

不仅如此，矿石码头不断升级、建设、投产，也为国内的武汉钢铁、南京钢铁、萍乡钢铁、兴澄钢铁、沙钢等大型钢铁厂以及华贸、润华等铁矿石贸易商提供服务。货源腹地逐步扩展到江苏、安徽、江西、湖北、湖南、重庆等省市，并发展成为长江沿线最大的进口铁矿石中转基地，为中国钢铁行业发展做出了突出的贡献。

最后的状元

看了几遍作家王维的《末代状元张謇》，也没有弄明白作者为什么把张謇说成是末代状元。因为在张謇后面还有骆成骧、夏同龢、王寿彭、刘春霖四位状元，末代状元应该是刘春霖。

江苏海门市长乐镇（即今常乐镇）人张謇成为光绪二十年（1894年）甲午科的状元，当年的榜眼是湖南省茶陵县人尹铭绶，探花是湖南长沙人郑沅。这次考试后的1895年，荣禄、陶模等人上书变通武举，建议以武学堂取代武举培养和选拔人才。也就是在这一年，李提摩太提出在科举考试中增加新的科目。他认为：“中国科目，意美法良，不可废也。”但“惟题目不广，只讲本国之事，不知各国治平之法”，应该改革。

第二年，即光绪二十一年（1895年），由徐桐、启秀、李文田、唐景崇任主考官，科举考试仍在进行，四川资中人骆成骧成为当年状元，浙江黄岩人喻长霖、湖南省湘乡县新安乡三十四都（今双峰县三塘铺镇）人王龙文分别是榜眼和探花。光绪二十三年（1897年）十一月，贵州学政严修奏请考试时设立经济特科，选拔“或周知天下郡国利病，或熟谙中外交涉事件，或算学律学，擅绝专门，或格致制造，能创新法，或堪游历之选，或工测绘之长”的人才。康有为也在这一年撰写了《请废八股试帖楷法试士改用策论析》一文，指出用八股取士，致使出现“巍科进士，翰苑清才，而竟不知司马迁、范仲淹为何代人，汉祖、唐宗为何朝帝者，若问以亚非之奥地、欧美之政学，张口瞪目，不知何语矣”。但他们说归说，科举考试并没有停止。

光绪二十四年（1898年），贵州麻阳哈（今麻江县）人夏同龢中戊戌科状元，湖南桂阳莲塘大湾人夏寿田是榜眼，浙江德清人俞陛云是探花。光绪二十七年（1901年），两广总督陶模率先提出“废科举以兴学校”，作为“图存四策”之一。戊戌变法时，康有为同下分别参加了1890年和1895年的会试，最后虽然因为主考官徐桐以广东举人考卷中“有才气者必为康祖诒”为由没有录取，但还是导致了吴稚晖和梁启超终生不相往来的最后结局。

张迪

建议：“请勿下部议，特发明诏，立废八股。”清廷并没有采纳他们的建议，慈禧太后只是重新恢复了被废止的经济特科。1903年癸卯科考试正常进行，也就是光绪二十九年（1903年），由孙家鼐等四人任主考官的科举考试。山东潍县（今潍坊）人王寿彭高中状元，山东莱州人左雷、贵州遵义人杨兆麟分别中榜眼和探花。

紧接着的光绪三十年（1904年），以裕德、张百熙、陆润庠、戴鸿慈为主考官举行最后一次科举考试，河北省肃宁县人刘春霖一举夺魁，成为清朝末代状元，广东清远城区人朱汝珍、广东番禺人商衍鎏分别成为末代榜眼和探花。光绪三十一年八月初四（1905年9月2日），直隶总督袁世凯、盛京将军赵尔巽、两广总督张之洞、两江总督周馥、两广总督岑春煊和湖南巡抚端方会奏《请废科举折》。指出“科举一日不停，士人皆有侥幸得第之心，以分其砥砺实修之志”。呼吁停止科举已是迫在眉睫之事。清廷接受了来自举足轻重的南北封疆大吏的建议，决心废除科举考试，以达到延续自身统治的目的。至此为止，具有1300年历史的科举制度宣告结束。

值得一提的是，这中间有的人一边高喊废除科考，一边又不停地参加着科考。徐世昌和袁世凯曾誓言废除科考，但徐世昌还是参加了科考，并中光绪十二年（1886年）的进士。好在袁世凯并没有放在心上，两人关系依然很好，在玩弄清政府和孙中山的道路上，相互协助，一唱一和。相比之下，梁启超就没有这么幸运了，他和吴稚晖等人为好不参加考试，但梁启超还是在父亲梁宝瑛和老师康有为陪同下分别参加了1890年和1895年的会试，最后虽然因为主考官徐桐以广东举人考卷中“有才气者必为康祖诒”为由没有录取，但还是导致了吴稚晖和梁启超终生不相往来的最后结局。

有的日记，则非常有学术价值，如清代文人李慈铭的《越漫堂日记》，明末清初文学家顾炎武的《日知录》等等。在清人的日记中，有许多还记载当时朝廷的一些政治秘闻，以及一些有关争夺统治权的野史，所以还具有一定历史参考价值。至于宋人的日记，由于当时理学盛行，则多数是道学先生用以自我检测的记载。阎泽川

古代的日记

在我国古代也相当流行写日记。上至国君，下至一般文人都有日记，不过作为国君、皇帝的日记，并不是他们自己写，而是由史官书写，称为“起居注”。

书国君“起居注”的，古代称为“左右史”，周朝时是由男人为之，到了汉代则由宫中女人担任，称为“女史”。到了魏晋时期，则是有职无官。后魏时，再设“起居今史”，唐宋则有“起居郎”或“起居舍人”。明清之际，其职则是由翰林兼任。

至于私人日记，或称“日志”，有许多也是很有价值的。在宋朝时最为流行。例如著名的文

共和国港口的长子

4月16日，宁波舟山港股份有限公司北仑矿石码头分公司的微信公众号“红码头文化”编辑组收到一封来信。信中说，“多年后的今天，我依然能够清晰回忆起1981年，与工友们并肩抢卸公司第一条矿船的情景，难以忘怀……在我即将退休之际，希望能与工友们重聚，共叙这段挥之不去的青春记忆。”信中还附了一张老照片。

这封信的作者，就是方军。那张照片，就是当年以“宝清海”轮为背景拍的19人合影。

时间已过去37年，怎么才能找到当年的工友？在“红码头文化”编辑组的努力下，除5位已经过世外，其余14位都已经找到。

曾经的血气青年，如今都已两鬓染霜。而曾经的北仑港区，也发生了翻天覆地的变化，从原先单一的矿石码头，发展为由矿石码头、北一集司、北二集司等码头组成的宁波舟山港的主要港区，并且——

2013年，北仑矿石码头分公司年铁矿石接卸量突破5000万吨大关；

2017年11月29日，北仑矿石码头分公司年货物吞吐量突破1亿吨，占整个宁波舟山港货物吞吐量的十分之

一；2018年1月11日，总投资49.1亿元的宁波一舟山港衢山港区鼠浪湖矿石中转码头工程竣工并通过验收。该码头2个大型泊位均可靠泊40万吨散货船，是全国仅有能靠泊40万吨级散货轮的7个码头之一。北仑的发展也与港口息息相关，40年来，依托港口优势，北仑临港工业从无到有，从小到大，成为宁波的支柱产业。如今，在北仑港区后方，一条绵延几十公里的临港产业基地已经崛起。这条产业基地上，密集着数百个重量级大项目，形成了石化、能源、钢铁、造纸、汽车、船舶等6大临港产业基地，占宁波市工业的比重已超过四分之一。方军等第一代港口工人亲眼见证港口的发展，时隔近40年，他们重聚在10万吨级矿石码头的原址上，再次合影留念，不禁心潮如浪涛般澎湃。

宁波舟山港股份有限公司北仑矿石码头分公司总经理龚世杰感慨地说：“从中国港口历史的角度来讲，北仑港第一代港口工人是共和国港口的长子，他们无疑是改革开放宏观背景下，海岸线上的一道浓重而又亮丽的色彩。”