

通吕运河变迁史

□李元冲



每天都呈现着繁忙和迷人景象的通吕运河

地名掌故

通吕运河是通海地区(指南通、启东)一条人工开凿的重要运输河道,被称为南通“第一运河”。可是要问起这条运河的变迁史可能知道的人不多。翻开通海地区的史,对于修筑堤岸的记载很多,但对于运河的记载很少,这对通海地区来说,缺少了运河的历史是不完美的历史。目前通吕运河自南通港至启东大漾港,全长79公里。它贯穿了南通市区(含海门)和启东全境,兼航、灌、排于一身,成为通海人民的母亲河。通吕运河是经过一代代的改造才发展成今天的“第一运河”的。

通海地区第一条运河开凿于后周年间(951—959)。对于该河的开凿先要从通扬运河说起,通扬运河原是汉文帝元年(前179)吴王刘濞开凿的朱萸沟,从扬州至泰州。唐代初年(625年左右)朱萸沟又延伸至如皋白蒲,“后周年间(951—959)通州筑城挖河,向西北凿河40里,打通了通州至白蒲的水道”(《南通市志·航道》),从而接通了朱萸沟,由于该河主要是为运盐而凿,故当时被称为通扬运盐河(简称运盐河)。自此南通继泰州之后,成为又一个盐运中转地。中转的食盐主要是运往全国的食盐中转中心——扬州。直至宋代通扬运盐河一直是一条重要的运盐通道,南通由此而更加繁荣兴旺。

第二条运河开凿于南宋咸淳五年(1269)。南宋时期元军入侵,宋朝的天下大乱,扬州商户关门,百姓纷纷逃走他乡,经济一片萧条。当时南宋的一名著名将领李庭芝临危受命,曾二度担任两淮制置使(治所在扬州)。淳祐四年(1244)李庭芝被荐为两淮制置使参议(不久任两淮制置使)。李庭

第四条运河开凿于明隆庆二年

芝到扬州后决定重振扬州经济。当时的食盐主要产在两淮沿海地区。扬州盐业萧条的最大瓶颈是运输问题,李庭芝一方面疏通通扬运盐河等原有的河道,同时他看到当时通州地区有两个大盐场,一个是通州境内的金沙盐场,另一个是海门境内的余庆盐场,特别是余庆盐场盛产的都是上等盐,利润特别丰厚。由于当时没有河道运输,所产之盐都是由车马运输,运量十分有限,所以也限制了两个盐场的盐产量。为提高二场的盐产,李庭芝决定“凿河四十里,入金沙、余庆场,以省车运”。李庭芝的决定不仅得到了路、州、县的支持,盐商也纷纷捐资相助。南宋咸淳五年,运河正式开工,当年就完工了,全长40里的河道沟通了通州至金沙、余庆两个盐场。从此开启了二场由车运跨入船运的时代。这条运盐河后来随着吕四盐场的不断扩大,于明初又延伸至吕四。但在明嘉靖年间由于江坍,运盐河的余中至余东段坍入江中,为了保证运河的继续畅通,“嘉靖辛卯(1531)县东河没于江,知县赵九思浚自儒学东,北入十里,东入余东便仓四十里”。赵九思当时是海门知县,他所浚的这段新河是一段接通旧运河的弯道。

第三条运河开凿于明嘉靖十六年(1537)。第一条运河开通后,连接了沿海的各个盐场,但当时通州东南的利和镇还不通船只,仍靠车运。利和镇是一座大镇,出现于唐代,明代时已十分繁荣,是通州的三大集市(端平桥、平正桥、利和镇)之一,“为米盐鱼稻商贩辏集之区,居民环镇而食者数百余家”(明嘉靖《通州志·怀范楼记》)。为此明嘉靖十六年通州知州范弦决定“凿河30里,从利和镇经余西场、余中场达吕四场”(《南通市志·航道》)。实际上这条运河开凿的是利和镇至余西场段,船到余西后利用第一条运河上可达通州下可通吕四。

第五条运河开凿于清乾隆四十九年(1784)。此河称为通海界河(简称海界河)。海门复涨后,于乾隆三十三年(1768)成立海门厅,设厅时为40个相对独立的沙洲,但十多年以后,沙洲间淤积形成相连的陆地,这样与通州的界线很难辨清,因而洲与厅、民人与民人间争沙不断。乾隆四十九年和乾隆五十年,州、厅两次商定界线,商定后开凿了界河。界河从吕四入海口的“民社界河起,自十甲墩以西入永兴沙,转南趋西川港入江”(清光绪《海门厅图志·地志》),这样海门与通州之间就有了一条东西划界的河道。这条河虽是一条界河,并且弯弯曲曲,但它长100多公里,东通黄海西达长江,贯通了当时通州、海门两地的全境,串连的

(1568)。由于赵九思于嘉靖辛卯年所凿的那段弯河从余东向北十里,航行40里到达余中后再转向南十里后才能驶往通州,这样等于多航行了二十里弯路,给盐商们造成了运输成本和时间的增加。明隆庆二年(1568)盐商们集资在老运河北新开凿了一条运河,运河从余中盐场的弯口向西经金沙、石港等盐场后止于通扬运河的闸口——丁堰。运河的开通也节省了通州至丁堰近百里的航程。为运营商们节省了大量的运输成本。自此丁堰就替代通州成了盐运的中转地。

第五条运河开凿于清康熙四十三年(1704)。明代以后海门不断坍塌,从利和镇经余西、余中达吕四场的航道基本瘫痪,康熙四十三年通州决定开凿从余东至包场、六甲、吕四的新运河,当年开凿成功。此后经多次改造和开凿又沟通了余中至余西的通道,这样西可达通州。该河虽然狭窄,但解决了古海门南部的盐运和农商运输问题。

第六条运河开凿于清乾隆四十九年(1784)。此河称为通海界河(简称海界河)。海门复涨后,于乾隆三十三年(1768)成立海门厅,设厅时为40个相对独立的沙洲,但十多年以后,沙洲间淤积形成相连的陆地,这样与通州的界线很难辨清,因而洲与厅、民人与民人间争沙不断。乾隆四十九年和乾隆五十年,州、厅两次商定界线,商定后开凿了界河。界河从吕四入海口的“民社界河起,自十甲墩以西入永兴沙,转南趋西川港入江”(清光绪《海门厅图志·地志》),这样海门与通州之间就有了一条东西划界的河道。这条河虽是一条界河,并且弯弯曲曲,但它长100多公里,东通黄海西达长江,贯通了当时通州、海门两地的全境,串连的

支河达百条之多。通州、海门、启东(时称崇明北沙)三地都受益。因此它不仅是一条运输大通道,更是一条水利命脉。直至新中国成立初期,海界河仍是通、海、启地区一条水利和运输的重要河道。

第七条运河开凿于1958年。上述老运河和海界河由于历史的原因都是弯弯曲曲、河身狭浅,不能适应新中国成立后经济快速发展的需要。如拓浚老运河虽然成本省一些,但通过筛选,专家们发现原先的老运河不管是哪一条拓浚实用价值都不大。故于1958年南通市政府下定决心,决定重新规划和设计一条全新的通吕大运河,并提出能利用旧河的尽可能利用,不能利用旧河的,坚决平地插锹开凿新通道。通吕运河由于工程浩大,故分三期从东西两头分别施工,第一期工程于1958年动工;第二期工程于1959年动工,第三期于1964年动工。动员了启东、海门、南通、如东、如皋五地民工共计58万人次,完成土方4691万立方米,投工2839万个。成功挖出了一条底宽30—90米,底高2.7—3.1米,面宽90—240米的通吕大运河,常年可通航300吨级船舶,成为通海地区主要的运输大动脉。通吕运河除通航外还担负着南通、海门、启东三地的230多万亩农田的引江灌溉和700多平方公里的排涝任务,其流域面积达到2294平方公里,为通海地区提供了良好的水利环境,确保了通吕河两岸在新中国成立后没有发生过重大水旱灾害。通吕运河与南部的通启运河构成了通海地区东西向的重要水利和运输通道。现在的通吕运河每天都呈现着繁忙和迷人的景象。

通吕运河开凿后由于其航程短、河面宽,其他残存的老运河及海界河除少数河段仍航行一些短距离的船只外,大多已废弃、填塞或仅作灌、排之用。



史海回眸

南通历史上汽配与汽车生产

□程太和

南通的汽配与汽车生产有一定历史。

1970年,南通汽车锻压件厂自制简易设备,制成NJ130前钢板弹簧总成。1971年成立板簧车间,批量加工NJ130车型板簧,年产量7700多架板簧总成,产品由江苏省汽车配件公司经销,供社会车辆维修使用。1972年为扩大板簧生产能力,汽车锻压件厂自制RJX-75-9型箱式炉一座,970×1600硝盐炉一座,6×1.4×1.8立方米焊接油池一只,扇形淬火机3台,增添了CA10帮簧产品,钢板弹簧年产量达到3万架。1975年已能生产多种类型钢板弹簧,成为江苏省农用挂车定点配套厂。1977年,板簧品种增加了常州CJ640客车簧和日本同和车簧、矿山工程车簧,利用生产汽车锻压件的专用设备(辊锻机)的优势,为南京汽车制造厂试制了端部辗薄簧。1978年,汽车锻压件厂生产的多类型板簧被江苏省机械工业厅指定为省内定点配套厂。1981年,配合南京汽车制造厂研究所试制成功T型截面弹簧,以及NJ131片端部辗薄弹簧,通过台架疲劳试验和两次5万公里路试,质量超过日本五十铃的标准。翌年,与第一汽车制造厂联合试制CA141型少片弹簧,与第二汽车制造厂共同承担了东风6吨锥形弹簧的辊锻工艺试验并获成功。1983年,随着我国汽车生产的快速发展,汽车锻压件厂扩建板簧车间900平方米,生产的端部辗薄簧为南京汽车制造厂的NJ141型车配套。1986年,开始为美国加工1760系列板簧,同年为南京汽车制造厂研制的T型板簧,获中国汽车工业科技进步三等奖。1987年,南通生产的36吨1760系列板簧打进美国市场。

南通汽车转向节生产始于1971年。是年南通汽车锻压件厂成立NJ130型转向节试制组,试制出NJ130型转向节200对,由江苏省汽车配件公司经销。1975年,转向节年产量比1972年增长9倍多。1987年为南京汽车制造厂生产第二代产品NJ131转向节,年生产能力8000对。

1971年,南通轴瓦厂开始生产165F小型汽油机化油器,为适应生产发展需求,当年5月建立化油器生产车间。1977年,化油器品种发展到2类2个系列。1987年,化油器有20大类16个系列品种。

1970年,南通市汽车配件厂开始试制生产NJ130进、排气门。1979年,气门年生产能力达38万支以上。1981年,用特种材料为军工单位试制成功VII气门。1982年,南通的气门生产成为中汽公司在全国重点扶持的3家工厂之一。翌年,成为中国汽配联合经销部成员单位,进入机械工业部中国汽车工业重点企业行列。1985年,南通生产的EO140、CA10系列进、排气门获优产品称号,同时,CA10系列、NJ130系列获省优质产品称号,并在全国气门行业检查评比中荣获第一名。

1980年,南通气门厂(前身为南通市汽车配件厂)与南京汽车研究所共同研制冷激合金铸铁挺杆,1981年开始为南京汽车制造厂、扬州柴油机厂、凌源汽车发动机厂配套。1987年南通汽车厂生产的NJ131冷激气门挺杆、EO140冷激气门挺杆获江苏省优质产品奖。

南通县县区汽车(客车)生产始于上世纪80年代中期,发动机及汽车底盘大多外购。1985年1月,海安县李堡江海机床厂新上客车改装项目,增挂“海安客车厂”厂牌。是年4月,研制成功HA620旅行车和汽车后桥壳总成。随后,又相继开发顺达HA130客货两用车,HA6600、HA6480等旅行车系列产品。1990年6月,海安客车厂从江海机床厂划出,成为海安县第一家汽车制造厂家。主要产品为顺达牌系列旅行车12个品种,标准型及加长型客货两用车、救护车。顺达牌旅行车、救护车吸收90年代车型的优点,选购汽油、柴油两种进口发动机,造型新颖。1998年9月,海安县公共交通有限公司购置顺达牌旅行车50辆,经营县城内5条公交客运班线。顺达旅行车成为海安城区公共交通的一条亮丽的风景线。

上世纪80年代末90年代初,如皋县客车厂(位于如皋县张黄港乡闸口村)已具备年生产小客车1000辆能力。主要产品为RO6480型小客车,RO1040型双排座客货两用车。RO6480型小客车曾荣获全国消费者信得过国产车银奖。产品行销全国20多个省(区、市),受到用户好评。

征稿

“城市记忆”设有传家宝、老照片、史海回眸、地名掌故、江海风物、老建筑、习俗杂谈等栏目,欢迎投稿或提供采访线索。来稿尽量图文结合。

投稿邮箱:574911059@qq.com

张謇爱坐的独轮小车

□安铁生

历史人物

古来大凡车辆和桌椅相似,以四轮最为平稳,行也好停也行,安全感特别强,即契合古语所言四平则八稳也;三轮车三点接触地面,几何学里三点成面,古人赞三足鼎立,可像鼎一样沉稳,三轮者或行或停亦很稳妥;两轮车一前轮一后轮,虽站不稳,但有一定速度行进时,只要掌握好重心不左右晃动,很狭窄的乡间小路、城里小巷,也能顺利穿行;而杂技表演用的独轮车,我曾试骑过,扶着墙壁仍然难以前行,跌了几跤后只得放弃。可我们祖先发明的独轮小车,却能在华夏大地遍地开花,为世界上独有而被外国人称奇。我在20世纪50年代初,看到南通城乡独轮车还是蛮多的。记得上通师二附三年级时,发现一位姓侯的农村同学,他父亲就是推独轮小车帮人搞运输的。一次放学时其父找到他

说,要在城里办点事,把一辆小车交给他推回家。侯同学书包往上一放,熟练地斜套上帆布带、抓紧车把提起来就走,我在后面看到其矮小的身材,竟走出屁股扭来扭去的滑稽步伐,但宽大的独轮小车却是平稳前行(我看到的那时大多是男人在后推,妇女、儿童在前用绳背拉)。上世纪六十年代,为改变河南许昌落后面貌而倒在工作岗位上名扬全国的先进典型杨水才,国人广为传诵的“小车不倒只管推”名言,竟然是不断奋力调整身体姿势重心的情况下,才能顺利徐行的,这就是劳动者的吃苦耐劳、高尚伟大之拼搏精神了。

百年前的南通,为水网纵横的江海大地,可那时马路很少且道不宽,农村田亩更是高低不平、窄小为多。当然以水路船运为主,陆路运行货物则多以肩挑和独轮小车解决。“独轮车是南通最普遍的民间运输工具,南通拥有近万辆,村民自备的这种独轮车,农忙务农,用于装运农作物,农闲则外出运输。乘客一车可搭二人,即左右分坐;装货一车可装

200公斤左右。驾车者两手握住车柄,套上肩带就可驾行。一般都是由一人推行,也有在车前系一根绳子,由家人如纤夫拉纤,与推者结伴而行。”(《南通交通史》第62页)由于独轮小车多了,修车行业应运而生,海门和南通各县镇一样。都有专门的修车行,“修理手推车及水车等器具的店面,从业师傅的技术和一般的木匠有所不同,专业性较强,店面多以姓氏命名,如陈家车行、张家车行等。”海门画家郁异人先生,在《江海民俗风情百图》(续集)中就对这种“修车行”有着这样的描绘。

我们南通的清末状元实业家张謇先生,既当大官后又经商,许多人满以为,他的出行以轿子为主吧?非也,其孙张光武先生在《张謇是了解弟弟张謇的》一文(2019年9月15日《新民晚报》)中记得清楚:“那是个农历六月的清晨,一宿未曾好睡的张謇出现在姚港,他是乘坐独轮车去的。许多年了,张謇出门时的交通工具一直坚持用独轮车,那是一种中国农村代步的交通工具,据说是诸葛亮发明的,就是书上写到的木牛流马。这种独轮车行驶时叽叽咯咯响个不停,构造前头尖,后头两个推把像羊角,南方人叫它羊角车。古时候女子婚后回娘家,用的就是这种独轮车。张謇对独轮车有一种特殊的感情,他记得父亲年纪大时也坐独轮车。以前父亲乘坐独轮车,遇桥即下,过桥后再走二十几步才坐上车,他说,人心比人心,我不是怕车子万一倾斜跌倒,是坐车的人要体谅推车的人,不能让他太劳苦了。张謇觉得,他每坐一次独轮车,就是把父亲的话温习一遍。”这里提到“遇桥即下,过桥后再走二十几步才坐上车”,也是我儿时经常看到的,不少南通的医生出诊、老师出访,文化素质高的人,都是深深体恤劳力者的苦楚的。后来我还看到许多描述张謇先生丰功伟绩的文章里,都有这样的叙述:几十年来张謇先生“还一如既往,和青壮年一样,顶风寒,冒酷暑,坐着一辆独轮小车,在崎岖不平的垦区颠簸而行……”这也可说是其百折不挠、砥砺前行的标志吧。