



濠南别业紫藤“生辰之问”

□吴松延

每年4月中旬起，濠南别业的紫藤便成为备受瞩目的网红打卡点。那一紫、一白两挂藤花，犹如梦幻瀑布倾泻而下，空气中弥漫着馥郁的芳香，景色美不胜收。众多市民和游客纷纷慕名而来，在紫藤花下驻足拍照，留下美好的瞬间，沉醉于这烂漫春光。然而，如此知名的紫藤、国家二级古树名木，其栽种时间在历史资料中却难觅确切的记载，以致有“百年紫藤”“树龄120年”“130多年”等各种说法，莫衷一是。

上图左起:张謇与家人1919年前在濠南别业所摄的合影上,攀援而上的东侧紫藤清晰可见;花季景色。

为揭开谜团，研究者从多方面进行了探寻。有人依据张謇《庭中朱藤开几匝月姚光治色灿烂殆不可状诗以张之》的诗句展开推算。诗中提到“修藤移来七八载，芟躋理颖架扶……三年蔓交叶覆盖，高不过丈平屠苏”（一丈约3.33米；屠苏，此处是房屋的意思）。从诗句可知，紫藤移栽后生长态势良好，经过近三年长成藤蔓纠缠、绿叶繁茂的样子，但藤高不超一丈，大致和一间平房的高度相当。查阅张謇日记，1923年三月十五（公历4月30日）“有朱藤诗”，由此推算出两棵紫藤大约移栽于1915或1916年，即裁种时间的下限为1916年。

一幅张謇与家人在濠南别业阶梯上的合影，也为我们解开这个疑问提供了重要线索。照片中，靠一楼阶梯内侧花槽上的一棵藤木十分显眼，已经伸展至二楼之上，从照片目测，其根部树径在2厘米左右。再看照片中的人物，右边两位是张孝若、陈石云夫妇，左三坐在童车里的是张謇长孙女非武（1916年12月—2016年9月），他的次孙女柔武（1919年4月—）此时尚未出生。结合出镜人物信息与

别业建成时间等多方面因素推测，这张照片应摄于1917或1918年，图中紫藤当为移栽而来，其移栽时间，自然是在此照拍摄之前。再根据紫藤生长速度推断，移栽前它已生长数年且有一定高度。

另有张謇致孙支夏函（十件之五），信中的内容引起了笔者的注意。他首先对濠南别业种松给出了详细指导：“别业表门内种松，椭圆坛江边之泥已否填满？似可多用水藻及苑中拔出之青草（亦可夹用马粪）已沤于池内者，加入泥中，上仍盖泥尺余，四周略高，俾聚雨水渗入以腐之。”接着，他又针对紫藤棚的安置提出了具体建议：“露台上藤棚圆铁柱，似二寸半或二寸径已足用。第一层东西南三根横梁，二寸或寸半径亦可；第二层东西横梁四根，寸半或一寸亦可。柱须生铁，梁似可熟铁攀圆，酌之。”如此在行，细致的交代，充分体现了他的“专业”水平以及一贯认真负责、一丝不苟的办事风格。由于准备移栽的紫藤已有一定高度，且具攀援属性，自然就需提前搭设棚架。所以，从这封信的内容来看，张謇交代的应该是种藤、移松之前的

有关准备工作，也可据此推测种藤与种松时间基本同步或相距不远。

那张謇的这封信函写于何时呢？看落款时间为“七月十四日”，原函并没有写明年份，在收录于《张謇全集》时则有加注“民国四年（1915）后”。而张謇曾以诗《移松行》记录移松之事，《全集》将该诗的写作时间定为民国四年农历十二月，即公历1916年1—2月。以笔者猜测，《全集》编者所注“民国四年（1915）后”可能就是据此而来。然而，笔者不知《全集》中这一系时依据的是什么文献，否则，种松时间上限可定在1915年“七月十四日”以后。

另有1916年1月29日的《神州日报》载：“濠南别业精心结构，风景极佳，虽一花一木之微，亦皆布置入画”。在此之前的1915年3月，因袁世凯急于称帝，并私订‘二十一条’，张謇闻之愤而决裂，请假回到南通，过上了“悠悠林下，终日以书史自娱”的生活，也让他有了充裕的时间关注或打理花草树木。虽然这篇报道并未直接提及紫藤，但其中的内容与前面推算的植藤年份并不矛盾。

也许是缘分，在濠南别业建成110年之际，就在别业双藤再次绽放花朵之时，笔者在1915年10月2日的《通海新报》中读到一首署名“濠南”的《别业落成》诗：“别开新宅近濠边，馆苑楼台若比肩。种竹恰能逢醉日，移松不复计栽年。”这就将种松时间下限进一步推到了1915年10月之前。

在上述推论中，种松的大致时间看似已基本明确，但选在盛夏或初秋时节种下一棵大树，又明显有悖于常识。经过一番苦思冥想与绞尽脑汁的探寻后，笔者在陈松林老师所著《张謇长诗〈移松行〉写于何时？》一文中找到了问题的关键——《全集》对该诗的系年存在错误。陈文史料翔实、逻辑严密，作者依据张謇1915年5月《复庄蕴宽函》与1914年12月、1915年2月给张孝若的信中有关内容，经过一番严谨缜密的考证，最终得到了一个极具可信度的结论：“张謇《移松行》写作时间当在1915年3—5月。”据此推断，那张謇致孙支夏函（十件之五）的系年应为1914年。

至此，综合以上信息，再结合通常的植树时节，或可推论出濠南别业两棵紫藤的移植时间为1915年春。



江知源隐退与复出

□田耀东 张海军

江家宅是五楼五底的四合院，四面绿水环绕，三进两场心，屋宇高敞，奇花异草松竹梅满园，环境幽雅。张謇与江知源曾在江家宅的书房里长谈，栗裕和夏征农在江家宅驻扎。日军把江家宅拆了筑碉堡，还乡团在废墟上活埋了三百六十多名民兵和群众；江家宅边的“阿弥陀佛桥”栏杆上曾经挂着血淋淋人头，江家宅命运多舛，江家宅记载了半部海复镇的诞生、斗争、成长发展史。上图:江知源像及其作品集。

据张謇提出的实行地方自治的主张，将垦区行政建制为垦牧乡。建立自治公所，繁荣工商业，设消防室、拘留所、公安局等机构，使垦区成为集工农兵学商于一体的、在中国前所未有的体系完整的乡村地方自治样本。地方自治的成功，触犯了当局的利益，才有了后来的张謇遭通缉、江知源退隐江湖。

江知源的才能、忠诚与实干使张謇对他极为信任，更是不断委以重任。为协调各公司业务，张謇设立了通、如、海、泰盐垦总管理处，自任总理，由江知源任处长。后来的大有晋、大豫、大丰、合德等公司都是在江知源主持下创办的。

其实，江知源1914年垦牧成功后，“遂萌退志”，他在当年5月26日致函张

謇，表达对股东反对垦牧地方自治引起他的失望，恳求张謇让他退隐。张謇挽留说：以垦事论，尚有未竟之工，未堤之地，方期吾弟于二三年内为吾终成之。他又强调：自治，鄙人守此志，当愿吾弟为吾终之也。

老师这样说，忠诚的弟子只能忍辱负重干下去。

1918年第四次股东会，股东们又提出将土地分掉，张謇说，无论如何必得做成模范村落。江知源则坚决执行张謇指示。会议结果是“俟三年后察核情形公同议分”，使自治又延续下去。1925年股东会又议分地，并没实际执行。1926年张謇逝世后，股东会才决定分地共管，即先把土地分了，再委托公司管理，可見

江知源为遵师命做了多少工作、承担多少压力。

1927年，张謇哥哥张謇受当局通缉逃亡大连，江知源独立支撑公司。1929年，江苏农垦厅厅长何玉书考察垦牧，目睹了公司在江知源治理下的概况。江知源指着目力所及在水上排列的帆船不安地说，这些都是海盗船，有数十条之多，三四百名海盗打家劫舍。回到公司，见大门口两尊三英尺口径火炮，何玉书深为震撼。中午吃饭，豆腐青菜、四盘四碗全是由公司自产。他对何玉书说，他反对用外国工程队，（他们）自己建设的合中闸花费58100元，耳闸花费10000元。

江知源深知独力难撑，对昔日的理想心灰意冷，遂于1929年6月7日的二十三次董事会提出辞职，避居大连去了。

江知源的离去使垦牧公司群龙无首。1935年，张謇儿子张孝若又离世，这时的股东又想起江知源，遂力邀他出席12月25日的股东会，让他筹集偿还上海银行的借款等；又在1936年2月12日的董事会上“公推”他任会议主席，并代理董事长一职，要他出钱出力。1938年12月28日，董事会表示被秋潮损坏的堤岸尚缺两千元没处筹，公决“请江董事知源设法筹措……”江董事此时已精疲力竭，终于1939年追随张謇去了，草草结束了他耿直忠义的书生一生。

江知源在去大连前已处理了在海复的财产。把张謇赠送给他的60股红利分得的1400亩地及用自己的积蓄买的600亩地一并出售，共得银数万元，交江谦赠送家。乡重修萧江祠堂用去部分，余款修建了江湾中心小学，添置一应设备、制发统一校服，开安徽省创建中心小学的先河。后人在江湾“乡贤园”内为他立了石像。

江知源移居山村后，把居所名为“无闷庐”，从庐名就知他心情了。庐后种植几十亩果园，叫郑孝胥“投资”的他的林果业，他在无闷庐内研究易经、佛学。杨愷龄写诗说他：门无俗客，室有藏书，窗前更补松梅竹，为伴高人耐岁寒。郑孝胥说他：廿年隐海滨，读易忘其老，避乱复居辽，植果守荒岛。

江知源存世的文字有不分卷的《茅山志稿》。他把张謇写给他本人及同事的数百封手书汇编成《张謇垦牧手稿》。

江知源悟道又不甘为道，他隐居又不忘奉师命出山。张謇的好友刘厚生说，人们常看到张謇坐一独轮小车前行，而江知源便在后面紧随，不畏寒暑。



戴联奎墓：遗存石刻传清风

□丛越 白本

如皋东陈有一个尚书村。所谓尚书，即清代名臣戴联奎。他的墓地就在尚书村。

经过十年浩劫，墓地已毁。幸运的是，还有十座石像尚存于尚书村墓地附近，已被定为南通市文物保护单位。一对石羊、一对石狮、一对石马，位于室外，经过上百年的日晒风吹，动物石像身上都已泛起青斑。另有四尊石翁供奉于室内，为青石石质，身高在2.45至2.72米之间，每尊重两吨左右。两尊文臣，头戴龙图阁学士官帽，亦宽袍大袖，手捧牙笏侍立左右；两尊武臣，头戴参知政事官帽，身穿宽袍大袖的朝服，一尊手执剑，一尊手执锏。坊间传闻，彼时大贪和珅事发，戴联奎抄家有功；戴联奎离世后，皇帝便将和珅原本为自己预备的石人石马赏赐戴家，用于筑造墓园。这个传闻是否真实，难以考证。

清道光本如皋《戴氏宗谱·卷二·墓图》录入《大司马紫垣公墓图》。紫垣公正是戴联奎。有图可见，戴联奎墓自南至北依次是牌楼、石像和墓穴。牌楼甚是雄伟，上下共三层。顶层上书“圣旨”二字，中层为正文“诰授光禄大夫经筵讲官兵部尚书戴府君墓道”。三个官名的排序颇为有趣。戴联奎一生出任多种官职。清代进士毛式郇（礼部、吏部侍郎）作有《二十五世紫垣公传》，戴联奎居世如皋，后来寄籍大兴：乾隆甲午，公领京兆解首，乙未成进士。戊戌授编修，改复原籍，累迁至学士、詹事、阁部，擢兵部侍郎，调礼部，复调兵部。丙寅督学安徽。庚午典江西试。癸酉奉命督学山东，未之任，丁周太夫人。忧起，复吏部，擢左都御史，晋礼部尚书。戊寅调兵部尚书……

牌楼所刻“光禄大夫”虽为死后的封官，但为正一品。一位汉人当时能获此殊荣，实在难得。“经筵讲官”是指皇帝的老师，戴联奎曾任嘉庆和道光的老师。兵部尚书相当于国防部长，手握兵权。其中“经筵讲官”最是令人关注。清朝每位皇帝的老师一般只有三四位，譬如道光皇帝只有三位老师，其中两位来自如皋，除去戴联奎，另外一位是白蒲的沈岐。其次，整个清朝能够出任两位皇帝的老师的只有三人，除去戴联奎，另两位是汤若望（顺治与康熙）和翁同龢（同治和光绪），因此戴联奎可称是“清朝中期第一帝王”。

戴联奎身后能获此殊荣，实源于其清正廉明的为官之道与淡泊自守的处世品格。《二十五世紫垣公传》等文献详载其嘉言懿行。他曾自述清廉之本：“一个人习惯于华靡（丰衣美食，富足华贵的生活），家人就会效仿，忘记初心，习惯奢侈。我不知道奢侈的快乐，也不知道淡薄的辛苦。家用节约，公款开销也能自足，确保我初心不变。”其风骨尤见于拒附权贵一事。权臣和珅邀请邵云、戴联奎师徒二人为其子（当朝驸马）讲课，邵云称病推辞，戴联奎也坚决拒绝。和珅又用花言巧语，欲送重礼，戴联奎依然不从。毛式郇为此大赞戴联奎是“平居浑浑，不见圭角，而临事断然”。户部右侍郎徐士芬《阁部公祭文》记述，皇帝曾经称赞戴联奎是“吕端大事频不糊涂”。清誉既著，恩宠遂隆。《如皋戴氏宗谱》有记，嘉庆皇帝先后予丁丑、戊寅、己卯年三次御赐“福”字给戴联奎。如皋戴氏二十八世戴经源还立下扫墓祭祖的家规：“祖宗坟墓，祭扫千秋。秋风春雨，倾塌必修……岁时祭祀，以答神羞。牛羊行旅，毋许践踏。斯言不信，家法绳科。”戴联奎清廉谨慎的家风，得到了传承与发扬。

海安曾经有支“二轮车”运输队

□苏学勤

解放初期一直到上世纪九十年代，海安不少人把自行车作为谋生的工具，不仅形成了一个群体，而且建立了组织。这段被现在人几乎淡忘了的史实，说起来也蛮有意思的。

解放初期，一穷二白的海安县没有工业，河道港汊太多，交通事业并不发达，直到1958年，县里机关才有了汽车。“合作化”高潮以后，国家又开始实行“统购统销”政策，许多原来做粮油、布匹的小业主们纷纷失业。一些小本生意的，都想找一个能维生的活儿干。

由于当时海安没有工业，要想找工作很难，这些人当初的年纪也就在二三十岁，头脑蛮灵活的，他们看到海安交通的薄弱环节：各个乡镇的桥梁狭窄，汽车无法通过，众多乡村道路都是羊肠小道；从县城汽车站或轮船码头下来的旅客，只能靠步行回家，扛着包拎着东西，特别是妇女或年老体弱的，都感到十分吃力困难。

于是，有人试着用自行车帮送旅客，这支“二轮车”队伍越来越壮大，从初期的几个人在车站、轮船码头“喊生意”，到后来发展成几十人的队伍。虽然送客一趟只有二三毛钱，但一天挣个块儿八角钱的，也能解决一家三四口人的生计。

当时，买辆旧自行车只要几十元钱，回来后加固链条、齿轮、轮胎，后面用两根竹片延伸座位长度，上面再加上个棉花布垫儿，让乘客坐得舒服一点。这样不用办任何手续就能上路挣钱。有的人买不到自行车，就找钢管焊车架，七拼八凑搞成车子上路。

那个时候的客流量是有限的，几十辆二轮车排队等生意，一天也只能摊上几个客人，有人开始把目光转向“踏货”的方向。那时，海安及如皋的蛤子（文蛤）等海鲜蛮多的，但由于交通不便，鲜货运不出去，有时即便运到周边城市，由于中转时间长，蛤子变了质，变得一钱不值。这些踏二轮车的知道，打通这条通道，要有两个条件，一是踏车的人要有体力，能踏长途，来回100多公里，途中不能耽误；二是自行车不能出故障，坏在前不把村、后不把店的地方，烈日一暴晒，文蛤一张嘴，鲜货就变成了“臭货”。

于是，有几个头脑活络又略会修自行车的人，结伴先行“探路”。他们备齐了补贴胶水及气筒等应急东西，第一天先到老坝港去买蛤子，装进细麻绳扎成的透气网兜，挂在自行车两边，晚上回到海安，这一趟来回就有100多公里。第二天半夜时刻，又动身前往海安60多公里的泰州市，转手卖出。当时的这种海产品，买价只有几分钱一斤，卖出时每斤角把钱，一趟也能赚个十来块钱。但这个活儿挺累人的，两天一夜要骑三四百里路，人到家都累瘫了。许多人为了生活，就这样踏海货干了好几年。

1958年，这些踏二轮车的人，终于进了组织，归属海安镇交运站管理。当时这支队伍有100多人，县城百姓习惯称交运站为“二轮车站”。六十年代初期，交运站曾划归海安搬运公司管理，但这支队伍中基本无人想当搬运工人。他们知道，干装卸工要比踏二轮车苦得多，这个活干不下来。此时，这支队伍成了弥补城乡交通工具不足的力量，车站、轮船码头随处可见二轮车的身影。

到了八十年代，海安还没有达到“乡乡通”公路的要求，县城里也没出租车。旅客们走出车站码头时，招手就能唤来二轮车，他们充分利用地熟的优势，几毛钱就能送旅客到县城任何一个社区，块把钱就能到10多里外的乡村，挺方便的。即便是夜晚，车站及县城几个繁华地段也能看到二轮车的身影，百姓们也认可这种交通工具，图个方便。

直到九十年代初期，海安交通事业才得到大发展，中巴车开通到了各个乡镇，“野鸡”出租车在城里也能见到，摩托车在农村大量出现，通讯工具也有了“大哥大”，二轮车逐渐没了市场，加之不少踏二轮车的人陆续退休，经营了多年的二轮车运输终于在县城里逐渐消失。