

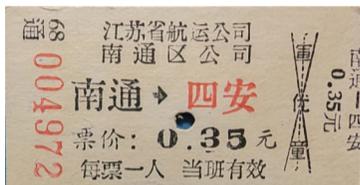
崇川
往事

四安水上客运旧话

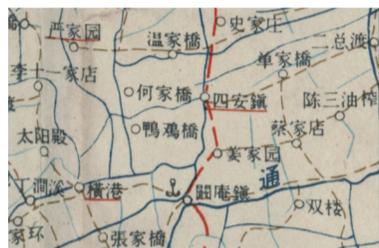
◎美松延



新中国成立后,到四安的轮船由南通北码头开出。



南通至四安旧船票(背面戳记为:1970年6月24日12时)



1960年版《中国江苏省地图集》中的阊庵轮船站

南通全境,地势平坦,水网密布,作为早年重要交通运输方式之一的内河水运,有着悠久的历史。细数自清末开始的本地内河水运发展史,曾经的四安地区就占有一席之地。

翻阅老地图,有三条重要河道流经当年的四安境内或边缘:最重要的是由通城向东北蜿蜒而至吕四的通吕运河,即古“运盐河”。宋咸淳五年(1269),两淮制置使李庭芝拔夫,自通州城凿河40里至金沙、余庆场。明成化二十年(1484)继凿吕四运盐河。清嘉靖十六年(1537)又凿30多里,沟通全线,为盐、粮运输河道。老通吕运河自市区濠河起,向东流经东门新桥,过李观音堂、阊家庵、西亭、金沙、金余、余西、二甲、四甲、余东、包场、六甲至吕四,全程82千米。该河道出城后自西而东,再北折向东,分别为四安与南通两区的南界河,四安与西亭两区的东、南界河。还有两条河道,一是流经四安腹地,自阊家庵向北,经陈家酒店(四安镇旧称)到石港的“官河”。因当地人称亭石河为“东大河”,故称该河为“西大河”。另一条为经刘桥、花市街到石港的“北大河”(后裁弯取直称“九圩港”),时为四安与如皋(后称如东)的界河,位于大河南岸的花市街当年即属四安。由1960年地图可见,为区别于在这一年竣工、重新开凿的今通吕运河,原经阊家庵、西亭、金沙等地的通吕运河改称“老通吕运河”。

1920年8月《通海新报》曾记“四安市久称交通要道,商务亦形发达,向有来往小轮经过于斯”。正因为上述三条重要河道,相应先后开通了客运航线,四安地区的水上客运由此得以兴盛。如北有唐闸经刘桥到石港,中有通城经阊庵、过四安镇区到石港的客船。不过,在这三条航线中,开辟最早、客流最多、班次相对稳定的,还是经过阊家庵等地的老通吕运河上的客运。光绪二十九年(1903)3月,张馨与沙元炳等创办通

州大达小轮公司(后称大达内河轮船公司),首先开通了通州经阊庵、金沙等地至吕四的客运航线。

因河岸坍塌、河道淤浅或天寒河冻、久旱水浅等情况,当年的水上客运会随之而停航。如四安镇区曾“因市河涨狭,行驶匪易,(航班)猥然中止”。故1918年在四安小学任教的吴浦云曾“步行至庵,坐时余,乘轮船至南门”。1920年年底,他又“往庵,拟乘轮船赴阊”。1929年6月,大达公司“因日久未雨,河水干涸,东西各轮班一律停驶”,后以“霉雨连遭,水势陡涨”,该公司经理蒋椒堂“特函知通扬、通吕、通掘各步局,于六月初一日照常开驶”。又如因1919年12月28日“忽起大风,天气严寒,遂已结冰,一望晶莹如镜……大达内河轮船所有通扬、通吕、通掘各班暂行停驶”。直到1个月后才报道“近已河开,小轮照常行驶”。

那些年在运营的主要有三类。最早是大达公司的小轮。时有报载阊庵、西亭等地“内河交通自小轮开驰以来,日见利便”。可见其对改变交通状况之贡献。

其次是浙绍帮船,亦谓快船。现有史料显示,四安一带的快船始于1919年,除乘者“乐其轻快”外,快船还以经营规范、服务到位而赢得好评。1919年12月29日《通海新报》有《浙绍帮船信实之可靠》说:

石港市逐日往来南通之浙绍帮船(石谓快船)开驶已经数月,沿途搭客、装带货物并无差错误期之虑,生意尚称不恶,招待乘客尤属和颜悦色,更不额外多索分文,毫不类似通石两地船户船夫怠慢乘客之忤态,而该船搭客、装货,既无差错,信件又不误期,可谓信实之可靠也。

浙绍帮船以浙江绍兴人经营而得名。快船每日开行“分东西两班。东班到吕四,西班到白蒲。……船上共五人,三人划桨,二人拉纤,简直无一时刻休息”。快船“俗名乒乓船,开时以鸣笛为号,行速价廉,实为乘客所极受欢迎者

也”。自快船出现后,吴浦云也成为它的常客,曾先后有“(由石港)坐快船至酒店”“晨坐酒店快船来城”“晨坐马塘快船归”“三元桥乡村师范候快船往四安”“晨至(四安)区公所待快船”等记录。

还有一种班船船体更大,座位宽敞。据载,“石港至城厢之水路交通,虽有经过之通掘小轮及浙绍,惟班船一项尚付缺如”。于是在1927年5月添办“班船一只。此船乃陈姓六根门枪大船,座位异常宽敞,单日往城,双日至石,经过四安、庵上等处。开行以来,营业颇称发达”。

除了石港、马塘客船只经过四安镇区外,也有始发于四安的客船。张道士,本名张学齐,建造久安纱厂期间驻厂烧饭。久安破产后,他在种田护厂的同时,用多年积蓄购办了机器船一只,另雇船伙俞山,自1936年起,“张道士行快船,生意发达,因其信用较好,带货及乘客多乐坐其船”。而此外还有1948年杨脚子(俗语,指瘸腿)所开由板桥至四安班船的记载。

为便于更多旅客当日往返,最晚自1928年3月起,这条航线上又开辟了夜班船,且“船资与日班并不稍贵。一般船客,莫不称便”。综上可见当年四安水上客运之发达。

此外,因阊庵对于水上客运之重要,故该镇设有专门的码头。清宣统《通州水陆道里详图》上,阊庵就注有“轮埠”。直到1960年出版的《中国江苏省地图集》中,仍可见该镇有轮船站标记。而一般站点如四安镇则没有专设的轮船站,只有亲水台阶供乘客上下,其地点就在今酒店大桥南堍与同仁巷西人口交界处。而由酒店大桥向南的路面,曾经是西大河在四安镇区最宽的一段,后因1958年在镇东开挖阊石河(今兴石河),此处河面航运功能逐步丧失,并于“文革”期间被堵塞成道路。

随着陆路客运的发展,四安地区的水上客运日渐式微,并于20世纪70年代归零。

海陵
旧话

草泥塘

◎程太和

20世纪70年代初中期,是农业学大寨的高峰期,一年大干,两年大变,三年大寨。学大寨,学什么?大寨人造梯田,狼窝掌变成小平原。苏中大地无梯田可造,学大寨只能搞农田方整化,积肥造肥,夺取农业生产大丰收。

那时我们正处于小学高年级阶段,大人们做草泥塘,我们小孩也割草积肥跟着忙。草泥塘大多开挖在田角落,这样既不影响耕种,到时撒田也很方便。草泥塘有正方形的,也有长方形的,根据田角落的地形而定,一般长宽在三四米。挖草泥塘是男人们的事,给草泥塘投入杂草(绿肥草)则是妇女与我们高年级学生的事,生产队记工员依照我们扯草的重量记入工分。还有些老年男人则在沟边、路旁用铁锹将杂草、垃圾铲割,投入草泥塘中。男人们开挖草泥塘,挖第一层土的时候还算轻松,随着草泥塘的挖深,到了下面就比较吃劲了,差不多要用吃奶的力气将土块甩上岸。有一次,我看到两个男劳力在挖草泥塘,其中一个30多岁的将土块甩得很高,这时来了一个妇女送杂草,开玩笑地跟他说,哎呀!你的劲真大,甩得这么高!那男的接过话说,嫂呀,你不懂,泥块甩得高,撒尿也特别远。那女的即用小铁铲了一小块土撒到他身上,说我叫你撒得远。随后,几个人都大笑起来。

草泥塘大多在夏初开挖,因为这个时节河畔、路旁、圩岸到处都是青草,割了又长,容易取得,一个妇女一天割上一两百斤不成问题。

有的生产队还布置男人用竹竿到河中绞水草做绿肥,大家普遍认为,水草沤入草泥塘与青草搅拌起来发酵,肥力足、肥效高,是种庄稼的好肥料。有的靠近集镇周边的生产队,由于劳力少,难以完成上级下达的草泥塘任务,就向集镇的企事业单位、学校求援。学校结合开门办学,要求学生扯草支援农村做草泥塘。集镇上的企事业单位也结合星期六下午的大扫除,将清理出的杂草、干脚土、老墙泥、阴沟泥等收集起来送到乡下,既打扫了卫生,又完成了支农任务。

农村草泥塘是在缺少化学肥料时代的产物,80年代后,随着氮肥、磷肥等化学肥料的大量供应,草泥塘就不见了踪影。

