

浚县的卫河曾多次变更名称,自上世纪40年代以来也称卫运河。

卫运河在历史上一直被视为贯通南北的生命线。清雍正年间,河南巡抚为了国储挽运上疏清廷,“仰恳皇上俯念漕粮攸关”,请求将卫运河流经的浚县由河北省改归河南省管辖,得到了雍正皇帝的批准。

记者在浚县有幸采访到了当年卫运河上的几名老船工。在与老船工们的交谈中,他们情不自禁地喊起了当年的船工号子,在“嗨那个嗨呀——嗨那个嗨”的船工号子声中,记者仿佛看到了一代代纤夫肩背纤绳、顶风冒雨、昼夜兼程的身影。

### 大运河史话

大运河浚县段的卫河自浚县新镇镇入境,流经新镇镇、小河镇、黎阳镇、城关镇、屯子镇、王庄乡6个乡镇,贯穿浚县南北,全长71.1公里,由淇河、汤河等多条支流汇集而成。

1800多年前,曹操为了军事上的需要,在浚县西南部“遏淇水入白沟”,从而使淇河脱离了黄河,流入了它的故道白沟。曹操创修的白沟水运工程为后来隋炀帝开通永济渠(卫运河的前身,以下统称卫河)打下了基础。

浚县文物旅游局的张富民在介绍中国大运河的历史演变时说,大运河肇始于春秋末期,当时统治长江下游的吴王夫差为了争霸中原,调集民夫开挖邗沟,把长江水引入了黄河,邗沟便是中国最早修建的一段运河。隋朝在洛阳建都后,为便于控制江南及北方广大地区,隋炀帝下令开挖从洛阳到涿郡的永济渠,从洛阳到江苏的通洛渠,从江苏到浙江的江南运河,贯通南北的中国大运河就此诞生。元代定都北京后用了10年时间开挖了洛州河和会通河,把天津到江苏淮阴之间的天然河道与湖泊连接起来,与邗沟和江南运河贯通,这样,大运河不再绕道洛阳便直达杭州了。隋唐大运河与京杭大运河利用了邗沟、白沟这样古代早期的人工河渠和一些天然河流,通过前赴后继地开凿、疏浚、拓宽、整修最终形成。

走在卫河大堤上,记者反复品味着唐代诗人皮日休的诗句,若有所思,该诗云:“尽道隋亡为此河,至今千里赖通波。若无水殿龙舟事,共禹论功不较多。”

皮日休说话还算公允,没有人云亦云。

因为不能以“水殿龙舟事”来全盘抹杀隋炀帝的功绩。当年隋炀帝举全国之力打造这项空前浩大的水利工程,修通了世界上通航能力最强的运河,他的名字与运河永远联系在一起,谁也无法把这两者分开。隋朝的国力虽然很快被耗尽了,但是仅就修通大运河来说,隋炀帝的功绩可以与治水的大禹相提并论。

我们身边的卫河曾在上千年来连接着国家的经济和军事大动脉,这条大动脉为加强封

建集权统治和维护国家统一起到了巨大的促进作用,它的开通让中国实现了历史上第一次真正意义上的融会贯通和大统一。

### 浚县因漕运而回归河南

“卫河的漕运在历史上受到了历朝政府的重视,并由专门的管理机构来负责。”浚县的文史工作者冯国相向记者介绍了从前卫河的漕运情况。冯国相说,漕运是指利用水道向京城和军队调运粮食的方式,是一项重要的政治和经济措施。漕运的船只称漕船,漕船载运的粮食称漕粮,运送漕粮的军队和民工称漕军、漕丁和漕夫。卫河作为一条运河早在曹操攻打邺城时就开通了漕运。到了隋朝,隋文帝杨坚下令在浚县建黎阳仓,以储备漕粮,并设置专门机构负责黎阳仓的漕粮运输。隋炀帝开通了永济渠后从黎阳仓调漕粮运往北方供应征战辽东的大军,书中称当时的情景“舳舻相次千里”。

唐代,由永济渠向京师漕运储粮,每年约20万石,浚县的卫河与黎阳仓继续发挥着巨大的作用。宋代,卫河得到进一步疏浚和整修,成为南北运输的交通枢纽。元、明、清时期,浚县卫河的航运持续不衰,河中“舳舻云集,不下数千艘”,沿岸的淇门、新镇、城关、屯子等集镇的渡口和码头长期兴盛,呈现出一派繁荣景象,让浚县有了“小天津”的美誉。

为了说明卫河漕运在历史上的重要地位,冯国相向记者提供了当年河南巡抚田文镜的《雍正三年恳请改归属县奏疏》。由于当时隶属于河北省的浚县、滑县和内黄县均为河南省漕粮运输必经之地,三县与河南省的汤阴县交错接壤,卫河从河南省的浚县(今卫辉市)进入河北省的浚县,出浚县后进入河南省的汤阴,出汤阴后进入河北省的滑县,出滑县后再次进入河南省的汤阴境内,再由汤阴又流入滑县,由滑县进入河北省内黄县后又回到河南省汤阴境内,再流入内黄后又回到汤阴境内。

因此,巡抚田文镜在奏疏中说:“奏为国储挽运必须协力,恳请改归属县。”田文镜在介绍了卫河在两省境内来回穿插的情况后开始向雍正皇帝诉苦:“两省地方极其交错,是以

每当遭漕之时,豫省抚臣仿发令箭,委员督催出境,粮道则亲诣守催。而押运府佐等官,复系各属之上司,断无不畏参处怠玩从事之理。若一交直隶地方,事系隔省,毋论道府等官任意逍遥,即地方各官亦视为隔省上司无可如何,莫不延挨推诿……此豫省漕粮年年不免迟误,而押运等官所以屡被参处者也。臣仰恳皇上俯念漕粮攸关,隔属呼应不灵,将浚、滑、内黄等三县改归豫省之彰德、卫辉二府,就近分隶管辖,庶归统一,彼此不致掣肘。”

田文镜的奏疏马上得到了雍正皇帝批复,雍正三年七月奉旨:“直隶大名府所属滑县、浚县、内黄三县,为河南漕粮运道所经。地虽比连,而属则隔省,间有呼应不灵之处,以至河南粮艘年年迟误。粮运乃河南专责,且大名府所属一州十县,彰德府所属一州六县,卫辉府所属只六县。若以滑、浚、内黄三县分隶彰德、卫辉,则多寡既均,而运使得专责成,亦有裨益。著九卿速议具奏。钦此。”

皇上发了话,哪敢有人怠慢:“臣等伏读谕旨,仰见皇上洞悉情形,深矜利弊。若将卫河流经之滑、浚、内黄三县改隶豫省,诚于豫漕大有裨益。谨查浚县为古汲郡之地,元至元中改属大名府,汲郡即今日之卫辉府……是滑、浚、内黄三县本皆河南省地也。请以滑、浚二县分隶卫辉府,内黄分隶彰德府。地既比连,便于管辖,且以河南之粮艘行河南之运道,凡沿途挑浚蓄泄,押运诸员既易于指使,地方有司亦各有专责,军民无推诿之弊,漕运无迟滞之虞,又与各府分隶州县多寡适得其平矣。”从此,浚县与滑县、内黄县一起回到了河南省的版图上。

这里不厌其烦地抄录史籍,只是为了表明当年卫河漕运受到朝廷重视的程度。

浚县北部的屯子至老关嘴这段9公里的河道是整个卫河上最险要的一段,此段河道狭窄且弯曲,乱石密布,水流湍急,俗称“十八里溜”。为便于漕运,清乾隆年间,先后两次由商人配合官府整修“十八里溜”。清光绪年间再次对这段河道进行了大规模的整修。

### 新中国的“水上运输红旗县”

在沿卫河采访时记者原想看看当年规模较大的浚县城关码头、屯子码头、小河码头、新镇码头及那些有名的渡口,可是这些码头和渡口已经面目全非,只留下一处处遗址。

从前,仅在靠近浚县城西边的这段卫河就有客运专用码头、粮库专用码头、煤炭专用码头和几处杂货码头,码头上有票房、候船室和货场。

“如果能在卫河上看到一只渡船,也算是我们的一大收获。”记者说到这里时,随行采访的冯国相不无遗憾地说:“从前卫河上的‘云溪燕语卫水舟’是浚县著名的八大景之一,可惜这一美景在30年前已不复存在了。”

# 舳舻云集的卫运河

## ——大运河浚县段之千古变迁(下)

■晚报记者 陈志付 文\图



浚县卫河过去渡口和渡船为众多,如今踪影全无,而浚县小河镇柴湾村的卫河吊桥上依然人来人往。

不复存在的不仅是“云溪燕语卫水舟”的卫河美景,当年浚县以“千吨万船”打造的中国“水上运输红旗县”也一并成为了历史。

采访中记者得知,自上世纪初以后,卫河的航运业大起大落,直至上世纪70年代末期彻底停运。对卫河的水运史研究颇深的冯国相说,1905年平汉铁路建成后卫河的航运业受到一定的冲击,即便如此每天经浚县来往于天津和新乡之间的货船仍不下700只,其中载重量百吨以上的大船约占1/3,船工达3000余人。在1938年前后日本侵占华北期间,卫河航运业一度处于停顿状态,直到新中国成立前夕,来往于卫河上的船只仍寥寥无几。

卫河航运业的重新崛起是在“引黄济卫”工程竣工的1952年,此后的20多年里卫河航运进入了空前鼎盛的发展时期。卫河沿岸的群众在接受采访时说,从上世纪中期过来的人都清晰记得当年客轮起航、木船扬帆、渔舟撒网、碧波荡漾的卫河风光。1954年,天津至新乡开通了“河丰号”客运班轮,每日往返一次。客轮来到浚县的码头停靠,南来北往的乘客或上岸或登船,熙熙攘攘,热闹非凡。1955年,卫河上出现了由一艘机轮拖带10只左右木船的驳船,客运和货运兼营,浚县人形象地称其为“水上小火车”。

1958年浚县造船厂成立,该造船厂既造船又负责全县的通航工作,从而掀起了全县开航和造船的群众运动高潮,到1961年全县新开挖航道305条,航道路长达3000多公里,大大小小的航道纵横交错,水上运输四通八达。同时全县造船厂发展到了50多个,共制造机船20余艘,木船千余只,年航总运量达数十万吨。其中的“国庆号”大船载重量达300吨,是当年浚县制造的最大的一艘货船。

当时的新乡专署在浚县召开了航运现场会,号召全区学习浚县的航道建设和“千吨万船”经验。不久,浚县被交通部

表彰为“全国河网船运化的一面红旗”,全国各大媒体在报道中称浚县为“水上运输红旗县”。

“河也还是那条河,水已不是那清水。”浚县的郭福安感慨地说,上世纪70年代后卫河水量锐减,沿岸灌溉用水量剧增,卫河水位降低,最终导致断航。断航后的卫河又受到上游排放的污水和当地居民倾倒的生活垃圾的污染,这条在古时被称为清水的卫河变成了“龙须沟”。令人欣慰的是随着“大运河保护与申遗”工作的启动,卫河的保护与治理工作随之展开,浚县人重新看到了卫河的希望。

### 号子声声拉大船

有人说,大运河的堤岸是隋炀帝用千百万民工的尸骨修筑而成的。

倾听着老船工们的回忆,让记者又看到了古老的卫河上洒遍了一代代船工的血汗。

今年80岁的赵清海为浚县东关人,他一开始是在卫河上给资本家当船工,刚练习拉纤时,他肩上背着60厘米长的纤板,手拉纤绳弯腰行进,到了吃饭时站不直腰伸不直手,连筷子都拿不住。赵清海说,船工的分工非常具体,同样是船工,船尾掌舵的叫舵工,船头撑篙的叫头工,拉纤的叫纤工,摇橹的叫橹工,向纤工和橹工发号施令的叫号工。每个工种都有学徒期,就连看似简单的纤工也要先练习走“对步”,会走“对步”,才能与其他纤工配合默契、保持步调一致,这个基本功不经过一段时间的磨炼是掌握不了的。纤工们在号工的指挥下该迈左腿时不能迈右腿,该四肢着地拉纤时手掌不能离开地面。

浚县城关镇桥西村的老船工王连成当年刚练习拉纤时正值冬季,由于还未学会走“对步”,曾两次从岸上滑到冰冷的河水中,险些要了命。王连成家

“嗨那个嗨呀——嗨那个嗨!”王连成在接受采访时异常兴奋,他一次次地摆出当年拉纤时的架势,口里不时地喊着船工号子。

当纤工不容易,当舵工和头工更是技术活儿,“没有真功夫别想吃这碗饭”。从前在船工中流行这样一句话:“一篙金,一篙银,一篙不准坑死人。”特别是船只到了急流险段时,舵工或头工如果一篙把握不准,就容易造成船毁、货沉、人亡的惨剧。因此,纤工虽然干的是最吃活的活儿,但是工资却低于号工,更低于舵工和头工。

当年,船上有许多忌讳,姓陈的船工不能叫老陈,都要喊他“老轻”,帆不叫帆而称“篷”,船上用的各种绳子都有专门的名词,一律不能叫绳。半道上遇到船只搁浅时,无奈的船工们有人烧香磕头,有人往河里撒小米,祈求河神“放行”。

拉纤时,号工喊“嗨那个嗨呀”,纤工答“嗨那个嗨”;号工喊“嗨”,纤工便答“嗨”,一喊一答,既为纤工们鼓劲,又统一了大家的步调。一旦发现有纤工偷懒或没有走“对步”,号工立马上前对着这个纤工的脸大声喊号。

“当了船工就把自己交给了大风大浪,要常年风里来雨里去。”浚县城关镇菜园村的老船工周同泉说,当年他拉着载重量为120吨的大船由浚县到天津,来回需要50多天。顺风时昼夜兼程一天能走百余公里,逆水逆风时一天只能走30公里左右。

后来卫河上的机动拖轮多了起来,纤工们应该改行了。可是,老船工们说,即使没有机动拖船,卫河在上世纪70年代末就不能行船了,纤工们还是要改行的。

卫河舳舻云集的时代结束了,我们暂且到梦中去感受那雄浑高亢的卫河船工号子吧。我们期待着卫河保护和治理工作的有效开展,“云溪燕语卫水舟”的美景有朝一日一定能够重现。



卫河云溪桥下的4只石兽在古时被视为镇水之物,长期被淤泥和垃圾掩埋。近日卫河清淤中,4只水兽得以重见天日。