

◆刊前絮语

运河的脚步

□徐静

运河流动的脚步,从公元前613年一直走到今天,时断时续,却从未湮灭。

近日,一则振奋人心的消息——“南水北调东线一期工程结束,山东引长江水1.3亿方”,再次将运河拉进了公众视野。随着历时11年的南水北调东线一期工程正式通车,古老的山东运河又展现出新的魅力和价值。要知道,南水北调东线山东段的南北输水大动脉,基本上沿着京杭运河山东段建设的,很多河段就借用了山东运河故道。

一提起运河,我的脑海中立刻浮现出当年陈铎解说的纪录片《话说运河》,一幕幕令人震撼的画面展示了20世纪80年代大运河的风貌。京杭大运河在历史上曾按地理位置被分为七段:北京到通州称通惠河,长约82公里;通州区到天津称北运河,长约186公里;天津到临清称南运河,长约400公里;临清到台儿庄称鲁运河,长约500公里;台儿庄到淮安称中运河,长186公里;淮安到瓜洲称里运河,长约180公里;镇江到杭州称江南运河,长约330公里。其中鲁运河北起临清,南至台儿庄,聊城大学运河学研究院崔建利先生为我们仔细梳理了山东运河之最:历史上的山东运河主要是人工河,沿河地势崎岖,且水源的大部分来自省内泉水,因此成为整个京杭大运河中汇集泉水最多、河工设施最为密集、河工技术含量最高的运河河段。希望这篇文章能唤起读者心中对古运河难舍的眷恋情怀,也希冀,古运河从未走远,千年运河将再次焕发青春。

人文齐鲁B2版上,还刊登有一篇介绍生于滕县的国民党爱国将领孙兰峰的抗战故事。这位因百灵庙大捷和绥远起义而闻名于世的将军虽脾气暴躁,作战却凶猛,是我们山东人的骄傲。也许,这是一段被人们忘却的历史,也许,他们和我们在政治观点上并不一致,在信仰上也存在着分歧,但是,有一点是一样的,那就是:我们都是中国人!他们为中华民族抵御外族的侵略所作出的贡献,应该永远被铭记被敬仰!

●人文齐鲁,寻觅的是过去,观照的是今日之发展脉络;挖掘的是人文,滋养的是当代读者的精神家园。如果你热爱齐鲁文化,如果你热爱这样的探寻和追溯,那么,请联系我们吧!

●稿件请发至:qlwbxujing@sina.com



南旺分水系统中的戴村坝

山东运河之最

汇集泉水最多、河工设施最为密集、河工技术含量最高

□崔建利

京杭大运河在历史上曾按地理位置被分为七段,其中鲁运河即明清时期的会通河,北起冀鲁边界的临清,南至鲁苏之交的台儿庄,因纵贯山东省境内,所以叫做鲁运河或称山东运河。山东运河是古代大运河“弃弓走弦”的关键一环,也是确保京杭大运河水道顺利通航的重要河段。1855年黄河改道北移,京杭大运河遂全线断航,山东运河也逐渐失去往日的光彩。近日,历时11年建设的南水北调东线一期工程正式通车,古老的山东运河又展现出新的魅力和价值——南水北调东线山东段工程基本上是沿着京杭运河山东段建设的,很多河段就借用了山东运河故道。历史上的山东运河主要是人工河,沿河地势崎岖,且水源的大部分来自省内泉水,因此成为整个京杭大运河中汇集泉水最多、河工设施最为密集、河工技术含量最高的运河河段。

水源主要由泉水汇成,故山东运河又被称为泉河

山东地质构造复杂,为各种类型泉水的形成提供了良好的条件。古代鲁中山区丰富而茂盛的泉脉,正好为贯穿此地的京杭运河提供了水源。由于泉水事关漕运生命,泉夫就成为历代政府河道管理中最重要的大夫役之一。泉夫的职责主要是疏浚泉源和泉道,其次是栽种泉道两岸之柳树,遮蔽泉水,使泉水不易蒸发。据明人王琼《漕河图志》记载,会通河沿线十四个州县仅泉夫就有2632名,管理泉夫的吏员则达98名。

山东境内作为运河水源的泉水究竟有多少呢?明清之际的顾祖禹在其《读史方舆纪要》中记载:“会通河过山东为府者三,为县者六。由鱼台至临清,得洸、汶、泗、沂四水,其泉百七十余,会于四水。”顾氏所记应为十分保守的数字。《明史·河渠志》所记泉数为311个,《大清会典》所记泉数为425个,而清人陆耀的《山东运河备览》所记泉数则为427个,其中,由汶河入运者244泉,由泗、沂等河入运者128泉,由洸河等入运者21泉。可见,汶、泗等河所汇泉水成为山东运河补给的主流。由于山东段运河水源主要由众泉水汇成,故山东运河又被称为泉河。

设置闸坝最多,山东运河又被称为闸河、闸漕

山东中部以丘陵地为主,由于复杂地势而产生的水位差,是制约大运河顺利通航的一大难题。从南旺湖以北至临清300里,地降90尺,南旺湖以南至夏镇镇口290里,地降116尺。可见以南旺为中心的会通河南北落差之大。为了让上坡或下坡局部河段保持足够的水位,古人在河上设置了一系列的跨河闸(又称节制闸),通过前后相邻两闸

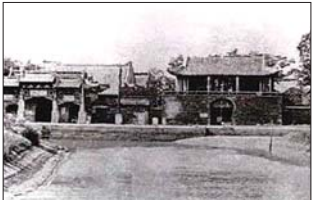
的蓄水或放水,分段节水,按时启闭,让行船一节节地“爬坡”和“下坡”。据史料记载,元代开凿会通河时曾在河上修筑河闸31座,每座闸都由专设的机构和人员管理。后来,明代重新疏浚会通河,除修复旧闸外,还根据需要添置新闸。据《山东运河备览》统计,明清会通河在临清至徐州段有闸50座,河闸之密集程度可见一斑。作为京杭大运河上设置闸坝最多的河段,山东运河又被称为闸河、闸漕等。

会通河上密集的河闸在保障船只通航的同时,也成为京杭大运河航运中的一大瓶颈。因为河闸蓄水放水需要时间,而且每闸开通后允许通过的船只数量很少,大批的船只不得不在后面等待。明清政府还对船只过闸作出了皇家或官府优先的规定,首先要保障运送皇家物资的贡船通过,其次是官府公差船及运粮船,只有这些官船全部通过之后才允许民船过闸。即便是官船过闸,也需按顺序分批依次进行,因此,船只待闸便成为明清山东运河上一道颇显无奈的景观。明人李流芳《闸河舟中戏效长庆体》一诗就颇能表达当时的河闸状况及过往船只待闸的无奈:“一闸走一日,守闸如守鬼。下水顾其前,上水顾其尾。”

白衣白英“开汶济运”,被毛泽东称为“农民水利专家”

由于会通河穿过山东丘陵西侧,地势中间高两端低,其中汶上的南旺镇是会通河地势最高处,也是整个京杭大运河的制高点,被称作“运河水脊”。元朝水利专家郭守敬就因为没找准这一水脊而无法科学分配会通河水量,致使贯通后的京杭大运河航运不畅。

明朝永乐九年(1411),工部尚书宋礼督理重开会通河,为了解决会通河水源问题,他遍访民间高人,终于在汶上遇见一位名叫白英的白衣老人。白英熟悉家乡的地



曾经的南旺分水龙王庙

形,提出“开汶济运”的方案,即在东平州60里的汶河上修建戴村坝,同时在戴村附近开汶渠(小汶河)90里至南旺,将汶河之水引向运河,小汶河在南旺与运河呈“丁”字相交。为使入运汶水按照实际需要而南北不等量分流,在运河西岸正对小汶河入口处,筑砌了一道近300米的石护坡,以抵挡汶水的冲击。在河底部设了一个石拨,由石拨将流入运河的汶水分流南北。改变石拨的形状、角度和位置,即可改变南北流水量的比例。古籍记载是:“三分往南,接济徐、吕;七分往北,以达临清。”民间则俗称其为“七分朝天子,三分下江南”。成化年间,治河官员又在分水口南北五里处分别建了南北水闸(即柳林闸和十里闸),通过定时启闭南北水闸以控制南北分流的水量,使南北分水更加达到了“水随人意”的目的。南旺分水工程成功地解决了运河通过“水脊”部位的水源,保证了京杭大运河四百多年的畅通,是一项可与都江堰媲美的杰出水利工程。因此,上到帝王,下到民间,都对白英和宋礼的贡献给予极高的评价,并在南旺陆续修建了以分水龙王庙为代表的建筑群对他们进行奉祀和纪念。万历年间的工部主事胡缵曾在其《白英老人祠记》中赞颂白英曰:“天下无二老,泉河第一功”。乾隆六次南巡,每次都为该建筑群留诗题词,其中《庚戌季春中浣谒分水龙王庙》一诗曰:“天然因地利,神赋籍人工。昔弱今流壮,蒙休感莫穷。”毛泽东在了解南旺分水工程时,也曾发出由衷的赞叹,称赞白英是“农民水利专家”。

□姜波

这些有关济南老火车站的照片,距今已一百年了,来自德国慕尼黑档案馆。

这部分来自慕尼黑档案馆的照片,真实地记录了老火车站即将完工时的场景:火车站主体建筑正立面、北立面、检票口、火车站售票厅内部、修建中的过街天桥、修建完成的过街天桥、从过街天桥上俯瞰整个火车站等等,向我们还原了济南老火车站初建时的状貌和一段珍贵的历史。

济南老火车站始建于1908年,1911年底建成。从照片上看,济南老火车站主体建筑已经完工,工人们正在忙着进行最后的整修,高高耸立的钟楼即将安放的大钟仿佛行将预告一个全新时代的降临,而在这条铁路的终点站浦口对岸的南京,一个新的政权也在酝酿之中。



《老照片》第88辑



大图为津浦铁路济南火车站的东、北立面,此时大钟已经装上。小图为津浦铁路济南火车站的售票大厅屋顶上的装饰(均摄于1911年)。