



23日,一名老者撑着小船划过南阳湖。在这里,除了大型运输船外,几乎各家都有小船。 本报特派记者 张中 摄

济宁南四湖留得住美景却留不住年轻人 最后的水上人家

每年游客众多的夏季,济宁南四湖南阳岛上的桃花源饭庄里,老板张敬友最忙,也最开心。不过,守着河湖交汇、风景秀丽的大运河,张老板却思考着让孩子们离开。缓慢的运河生活节奏,迟滞的运河发展,让曾经受益于京杭大运河的船家弃船离岸,而生态保护与传统营生的纠结,更让当地人面临着艰难的选择。

本报特派记者 张榕博 乔显佳 发自济宁

辉煌 | 乾隆曾在此流连忘返

在京杭大运河与南阳湖交汇的南阳岛上,每一个人的生活都与船紧密相关。一条木板船就是代步车;国际车展上有房车,这里有房船;城市有校车,这里有校船。沿河几十个村庄的人们都过着这样的生活。

历史上,位于大运河与南阳湖交汇的南阳岛,在600年前便是水上运输和商品的集散地,明代还是运河四大名镇,繁荣兴盛达600多年,

乾隆下江南时曾在此流连忘返。

今天,经过南阳岛的大运河仍是主要航道,每年仅一个管理站登记的货运船舶数量就达到1.5万艘,运量1500万吨。“百十米的河道能算运力么?我们这里最宽的河道有几公里。”济宁市港航局鲁桥管理处副处长范卫东自豪地说。

而从北京通州到济宁的南阳岛,只有这里的人们还过着水上人家的生活。

现状 | “美景换不来方便面”

但是,南阳岛上桃花源饭庄的张老板如今却在为招工犯愁。当初留得下乾隆的南阳岛,如今却留不下年轻人的心。“年轻人都走了,只能雇大嫂。”就连张老板自己也把孩子送到县城上学,晚上他也要回济宁住。“如果以后孩子长大了,一定不让他留在这里。”

与张老板有着相同观点的还有世代居住在南阳岛建闸村的村民任广友,他的理由是,村民若只靠捕鱼、捕虾,一年收入两三万元,每次送孩子上下学,船运费

就要150元。

在现代交通工具早已替代运河的今天,虽然运河水网发达,交通便利,但人们的生活和地方发展却总是“慢半拍”。任广友说,有线电视信号收不到,去镇上买个菜也得40分钟。

于是,岛上的不少居民都过着封闭的生活,甚至一年半载都不去济宁一次。用“当代徐霞客”李存修的话说:“这里有一望无际的河水、首尾相接的小船、到处生长的芦苇和荷花,但你半夜饿了,却不一定能买到一包方便面。”

转折 | 为防污染,鱼鹰都不能出河了

范卫东也在这一带生活过6年。“一个变化是人少了,物价高了,出去打工的越来越多,当地的人口在下降,只要是有点钱的人都走了。”范卫东说。

在南阳镇34个村中,户籍人口为3万人,但常住人口只有1.7万,大部分青年劳动力选择外出打工。

范卫东说,微山湖1260平方公里,沿岸的居民近十年来依靠运煤炭、黄沙、稀土、粮食等为生,或者养殖、捕捞水产品,最近几年还有一些旅游生意。

但这些传统的渔民营生,现在几乎都受到了挑战。

今年将投入使用的南水北调东线工程使用了京杭大运河的天然河道,为了保证输水水质,实现沿河零排放和零污染,沿线停掉航运,还规定了半年的禁渔期,连微山湖上世代闻名的鱼鹰也不能出河了。

从去年起,济宁开始打击非法采沙船,并规范采沙作业。当地沙子市场不得不让给徐州,价格也从一吨不到20元涨到40元。

最让范卫东忧心的是整个内河航运能否维系和发展。因为船闸维修、禁航等原因,只要一断航,沿河两岸就找不到人,一些沿河的村庄也在逐渐废弃。



正值禁渔期,魏当新和妻子帮助父亲修网具。25岁的魏当新今年报考了船舶驾驶证考试,准备自己跑船。 本报特派记者 张中 摄



23日,39岁的张丽划船回家。她此前一直漂船,往苏杭运煤。南阳镇发展旅游后,她在南阳水苑做厨师。 本报特派记者 张中 摄

期望 | 历史+风貌,发展水经济

传统的沿河经济正在接受生态检验,而渔民们早已琢磨着,今后的生活该如何继续?

任广友说,当初他也想过大家一起搞搞旅游服务,但是从今年3月到现在,南阳岛上的建闸村只来了几拨人。“就算是来了,也只停留十来分钟,看看闸,人就走了。你说能卖啥?卖吃的,人家不在这吃,卖水,人家自己带。”

村里唯独值得售卖的是600多年毫无更改的村貌和历史遗迹。

对此,南阳镇试图通过

重新规划和建设,还原历史上的知名小镇面貌,并进行招商引资。但范卫东说,一些古老的村庄消失,村民住进了楼房,这其实对整个旅游开发不利。

“其实,咱们当地可以使用气垫船、地效翼飞行器来提高运输速度,如果游客喜欢慢,那就设计成漂流。”当地一位客船老板说。

而李存修认为,虽然目前发展不理想,但是依托着运河上的水资源,南阳岛还可以有更多适应新形式的经济形态。

梁济运河或成鲁西南黄金水道

开挖于上世纪五十年代末的梁济运河,经过航运部门和水利部门多方运作协调,目前已达到三级航道通航标准。业内人士预计,下一步梁济运河有可能成为鲁西南地区的一条黄金水道。

据了解,梁济运河最早挖掘于1958年,设计初衷是加强济宁至梁山段货物运输,恢复京杭大运河的内河航运,同时帮助防洪排涝。1969年通航后,1973年停航,此后长时间淤积停航。

直到南水北调和航运结合工程的上马,才为梁济运河恢复航运带来了新的机遇。航道得到有效的疏浚和拓宽,达到了三级航道的通航标准(水深3米以上,底宽50米,河面宽度100米以上),可以行驶万吨级船队。现在,济宁市港航局正在加紧对长沟船闸、邓楼船闸的建设,预计2015年上半年即可完工。

据本次徒步考察队队员、《山东运河航运史》编辑部副主任焦振伟介绍,南水北调东线工程的正式通水为航运发展提供了有力保障,目前鲁西南地区有大量的建材、煤炭、粮食及工农业产品需要通过水路外运,相信梁济运河可以成为一条“船畅其运,货畅其流”的黄金水道。

本报特派记者 乔显佳 张榕博