

济南是个内陆城市,但是却有一个面向海洋的梦想,而承载这一梦想的就是城市北部一条不起眼的小河——小清河。济南人称这条河流为“母亲河”。按照山东省政府的规划,到2020年,小清河将全面复航,济南人清波独运,河海复通梦想即将实现。

曾经运盐黄金水道 如今要实现海洋梦

行走小清河畔,读懂『母亲河』的历史

本报记者 朱文龙

>> “傀儡皇帝”做好事

与济南境内其他河流不同,小清河是一条人工运河。主持这项工程的人叫做刘豫,是金朝庇护下的一个“傀儡皇帝”。而他挖小清河的主要目的是为了防治黄河水患。

黄河自古以来,改道频繁,水患颇多,究其原因,主要是因为河水中裹挟了大量的泥沙所致。这些泥沙在通过河南龙门之后,因水流速度减缓,逐渐沉积到河床。河床的高度逐渐超过了地平线,黄河成为高悬城市头顶的“地上河”,一旦遇到雨季,极易发生洪涝灾害。

时间到了北宋神宗熙宁十年(1077)。这年七月,河南濮阳的降水非常多,大量的雨水冲进了黄河,沿河大坝扛不住日益增长的水位,在一个叫做曹村的地方,黄河决口了。

决口的黄河如咆哮的骏马冲向了一望无际的华北平原,到了梁山附近,洪水分为两路,一路向南,与淮河并驾齐驱,一路朝北,夺济水的故道北流。

小清河的诞生就与北边这一路洪水有关。

黄河夺济水故道北流,具体来说,是夺了东阿至济南历城这一段,不过黄河并没有按照济水的河道入海,在历城东北,也就是现在华不注山一带,黄河脱离了济水的故道,东北流经利津入海。

黄河这种走法,使得济水历城以下的河段,基本上处于断流状态,河道逐渐荒废,防洪的设备也渐渐消失。这可直接害苦了周边的老百姓,一到雨季,从黄河处便会涌来大量的河水,由于没有防洪设

施,洪水如猛兽一般任意吞噬周围的农田,村舍乃至人命,人们叫苦不迭,但是无计可施。

终于,这一切在金朝天会八年(1130)得到了解决,当时金朝封的“齐皇帝”,原北宋济南府知府刘豫为解除济水下游故道年久失修、洪涝灾害频繁和交通不便之患,在华不注山南侧修筑了淤堰,将淤水导入济水故道,并沿着济水故道,挑挖疏浚,使之直通大海。这条新挖出的河流就是小清河。刘豫希望这条河流在排涝防洪的同时,兼有舟楫之利。

当时小清河的大体走向是从趵突泉北流,至西门的护城河,汇集周围江家池、五龙潭、古温泉附近名泉水入后,经过三道虹桥一直向北,而后折向东流,流经大明湖

东北原汇波门外,连通大明湖的湖水向东北流向华不注山,接着经过章丘、邹平、桓台、高青等县在潍坊羊口入海。

之所以叫小清河,是因为当时还有条大清河。清河,是东平以东济水的别称,熙宁十年的那次黄河夺道,让济水在历城分了岔,一支向北流向了济阳、利津,一支向南走原河道。当时人们把从东平到利津这一段济水叫做大清河,而将这条济南新开的河流称之为小清河。

不过,由于刘豫挖河,放走了鹊山湖的湖水,因而破坏了历史上有名的鹊山湖。鹊山湖的湖水源源不断被导走,湖面面积持续萎缩,到了清朝,鹊山脚下已是一片荒芜。



▲民国三十年小清河上的民间摆渡。

◀20世纪七八十年代,小清河依然繁忙。

>> 运盐的黄金水道

刘豫开挖小清河之后,因为河流封冻期比较短,所以这条河渐渐成为济南到附近各县的水上交通要道。

小清河上能承载各种各样的帆船,运输的主要货物是食盐,这是因为鲁北渤海的滩涂盛产食盐,而通往大海的小清河正好流经于此,于是这条河流便承担起了食盐运输的任务,还赢得了“小盐河”的美称,济南也因此成了盐运大码头。

当我来到这个码头的时候,80岁的李德成老人正在长廊上。他说,所谓的盐仓码头,就是原先的黄台港,这里曾经是山东省内最大

的食盐集散地。

老人说,黄台附近有个火车站,就叫黄台火车站,是胶济专线的一个货运站。当年为了把黄台港卸下的海盐运向全国各地,政府特意在黄台港修建了一条铁路,使之直通黄台火车站,不过这条铁路“现在已经没用了”。

根据老人指点的方向,我在盐仓码头的东侧找到了残存的一段老铁路,铁路并不长,也就十多米的距离。当年,一列列火车就是从这里满载着货物奔向四方的。

除了这处盐仓码头,另一处见证过小清河辉煌的是淤口。

淤水最初由华不注山东南注

入济水河道,两河的交汇点被人称作淤口。熙宁十年的那场洪水,使淤口成为黄河边上的要塞。小清河通航后,淤口的水路运输开始兴盛。到了元代,郭守敬疏浚了京杭大运河,运河与黄河在聊城、德州交汇,小清河、黄河、运河的水路完全打通,处于三河交汇之势的淤口由此变成一个繁华的码头。

当时,泰安、聊城、济宁、临沂、菏泽等地的食盐,都要从淤口转运,木材、药材、毛皮等货物也在这里集散。每年春夏之交,海鱼、海虾、海蟹等海鲜也从渤海湾经小清河转运到淤口,让济南人尝到海鲜的美味。

我国自古有盐铁专卖的传统,私自贩卖海盐是犯法的行为。盐税自古以来就是国家和地方政府财政收入的重要来源。所以,小清河这条以运输海盐为主的航道,得到了历代政府的高度重视。

小清河的畅通,意味着国家和地方政府财源滚滚。历代地方政府都对这条运河进行认真的维护和及时疏浚,以保证运河的畅通,使运盐船舶源源不断地将海盐运到济南。正像《智取威虎山》里说到夹皮沟的小火车,只要通向森林的小火车一通,就会“火车一响,黄金万两。”小清河的畅通,意味着地方政府财源源源不断。

>> 西门桥下的帆船

已故济南文史专家严薇清在他的《济南掌故》中曾提到,在小清河西门段,曾经是可以走帆船的。

根据严老的记载,在上世纪二十年代到三十年代,小清河的船只可以溯流而上,直达西门桥下。当时西门外护城河的水位很高,河身也宽,河中可以并列两排船,从桥下往北,前后接连不断,直到山东造纸厂东厂的门前。船只停泊之后,把跳板搭在岸上,可以随时装卸货物。从岸上可以清楚地看到船上的人在船头做饭及船工们用拖把打扫船舱。

如今再到西门附近,四周都是高楼大厦,遍地都是商场店铺,已经看不到船的痕迹了。而且作为小清河的上游,西门护城

河的水也实在太少了。

从古至今,水源一直是影响小清河航运的关键问题。

小清河是运河,它所依赖的水源是淤水。而淤水的源头,则是趵突泉,众所周知,泉水的水位很不稳定,趵突泉在历史上多次停喷,这直接导致小清河水量的不稳定,影响了小清河航运的通畅。

1904年,为补充小清河水源以利通航,政府在济南西北的玉符河东堤修建了睦里闸,引玉符河水东流入小清河。

玉符河在一定程度上扩展了小清河的水源,但是毕竟玉符河也不是什么大河,水流量一般,二十年后,小清河再次遇到

了水源危机。

1925年到1926年,张宗昌督鲁时期在今天天桥区境内开挖了一条长近七公里的人工河道,在凤凰山下建凤凰闸与小清河相通,当时称之为新引河,后来称之为工商河。这条河流虽然沟通了小清河、黄河与火车站之间的交通联系,但是在一定程度上也影响了小清河的水量。

后来,在韩复榘统治济南期间,为了保证船只来往济南城下,曾在小清河北岸重修了“五柳闸”,采用新的技术和管理方法关闭蓄水,每天定时开闸放行,勉强维持了一段时间。此后,小清河的水位逐渐下降,关闭蓄水也无济于事。后期,外地来济南的船只只能停泊

在济南东北郊的黄台港,再也来不到西门桥下。

水源紧张,让济南老城的人再也看不到千帆竞技、万船扬波的景象。

如今小清河要复航,而且还要跑千吨的大船,水源问题依然是人们关注的焦点。根据《小清河流域生态环境综合治理规划方案》,小清河开展引水补源工程,主要补水措施包括:利用玉符河补水;引黄河水补水;利用东平湖通过济平干渠补水;利用小清河沿线五大蓄滞洪区补水等措施,以增加河道生态流量。政府认为这些措施完全可以满足航运用水的需求。

>> 复航再造海洋梦

如今,小清河又肩负了一项新的使命,那就是实现济南的海洋梦。

因为污染和水源不足,小清河在1996年航运完全取消,至今,已经有了21个年头。

在小清河盐仓码头,李德成对我说,以前的小清河和现在的京杭大运河一样,每天河里都有货船来往,基本上都是从济南到羊口的。码头上还有很多工人往返搬运货物,十分热闹。

有统计显示,在上世纪60年代,

济南黄台港(今小清河盐仓码头)到羊口港之间常年通航100吨内河船队,通常从羊口港到济南的船队是运盐,而从济南出发的船队则装建材、煤炭到淄博、东营、潍坊地区,历史上最大年货运量曾经达51.7万吨,周转量达到688万吨公里。

当然,小清河不仅可以进行货运,也可以进行客运。

在小清河淤口段附近,我曾遇见一位七十多岁的岳姓老人。老人在十几岁的时候,曾经坐船往返过济南与

桓台。据他回忆,从桓台到济南的船票有五六块钱,不过不太好买,船上的人非常多,夹杂着很多的盐和虾酱,到济南大约得一天时间。

听到小清河就要复航的消息,老人很高兴,说等到通航的那一天,他不仅要坐船去一趟桓台,还要去看看大海。

对于老人来说,小清河复航可以实现自己的“海洋梦”,那对于这个城市来说,又何尝不是如此。

按照规划,小清河复航之后,将

会修建济南港和章丘港。济南港是小清河复航段的起点,在荷花路跨小清河桥下200米处,属于济南临港开发区管辖。港口距离济青高速非常近。为了与机场建立联系,济南港与遥墙机场之间还要修建一条临空大道。

有人说,小清河复航,相当于再造了一条胶济铁路。如果一切成真,可以预见的是,到2020年小清河通航之后,济南水、路、空联运的优势将得到进一步显现。