



张秋运河故道

□孙南邨

公元1276年,元军攻占南宋国都临安(杭州)后,元王朝定都的大都(北京)即成为国内唯一的政治中心。为方便南北水上交通运输,1283年至1293年,元朝先后开凿了今山东省辖内的济州河、会通河及京畿地区的通惠河,连通了大都至杭州的运河便捷航道。元代著名诗人、画家王冕,就曾乘船往返于京杭运河,并于全程写诗纪行。

至元年间的秋天,王冕乘船沿运河前往上都,第二年南返归里。王冕此行经山东运河,可以说并不顺利。进入山东后因黄河泛滥入运,泥水妨碍船只前行,接着又在济宁、临清为雪所阻,还因等候船闸耽误了不少时间,沿途世风人情也不看好。作为诗人喜亦诗、忧亦诗,正因为如此,王冕于运河途中写在山东的诗也最多。

王冕乘船过徐州洪,沿泗水故道往北而行,进入今江苏沛县之地。据《元史》载:“中书省统山东西、河北之地,谓之腹里。”“山东西”即太行山的西部,“河北”即黄河以北,当时黄河横穿徐州而过,黄河北部的京杭运河,都在中书省腹里管辖的范围内。王冕行至齐鲁之乡,写的第一首诗是《沽亭道中》:“方离三柳树,又出下沽亭。客路从兹去,人情转不宁。关河孤雁没,齐鲁众山情。处处黄河道,吾将补《水经》。”“三柳树”是古村名,当地李氏谱有记,今已消失;“沽亭”即谷亭,今鱼台县政府驻地。《明史》载,黄河“元溃溢不时,至正中受害尤甚,济宁、曹、郛间,漂没千余里。”王冕那时所看到的正是因黄河溃溢,河道黄水相连,有的地方则是水漫四野,一片汪洋的景象。他在后面《济川阻雪九月二十七日客况》还记有“滕州徐州山不多,平林大野少人家”,“黄河西下水多生,滕州徐州田不耕。农民尽逐鱼鳖去,商贾只凭舟楫行”的状况。齐鲁之地竟有如此大水,这是他在书中未曾读到也未曾想到的事情。在王冕看来,黄河水域及运河水情的变化之大,是应该新注《水经》历史典籍了。

王冕乘船在运河与黄河的汇流中艰难前行,直到南阳闸才算脱离了泥流的纠缠,运河航道又有了清清之水。王冕《南阳闸下》诗记:“十月黄河道,舟行浊水泥。今晨见清浅,不觉散凄凄。云转山腰断,天连野色低。可知茅屋近,忽听一声鸡。”王冕为船只恢复畅行而松了一口气,寂寞烦恼的心绪为之一扫,此时就连荒村人家的一声鸡鸣也让他倍感亲切悦耳。

再前行,来到现今所属微山县鲁桥镇的师庄,那时称“师家庄”,《元史》作“师家店”,位于今南阳湖东岸。此处有“瞻绎亭”,“绎”即“峰”,此亭就在运河道边,为远望峰山胜景而筑。以儒生自许的王冕登亭异常欣喜:终于远望到思慕已久的孔孟之乡所在之处,了却了多年的心愿,确有不虚此行之感。于是他写了一首题为《师家庄瞻绎亭正对绎山鲁地,诸峰皆见,闸水正合洙泗》的诗:“绿水流邾泗,青山出鲁邹。凭高殊有兴,吊古不胜愁。日落江花重,风生野树秋。掀冉一长笑,不负壮年游。”

师家庄南六里是鲁桥镇。至元二十年(1283年),兵部尚书李处巽开凿济州河150里,由鲁桥经济宁到须城(今东平县州城镇)安山。济州河成,南连古泗水,过鱼台、沛县至徐州与运河相通;北入济水(大清河)东行至利津县进入渤海,经海上达直沽(今天津)、转京城。此河使京杭往返的货船、客舟不再绕道河南省,走海路也无须担心山东半岛东段风浪的险恶,这在当时看起来是一条很不错的运河线路。

王冕就在鲁桥进入当年的济州河,往北即师家庄。师家庄北十里是仲家浅,又五里是至正元年

修建的新闻,村以闸名;再八里是新店,至此运河近处才“野水滔天去”。然而,这一年大雪来得特别早,眼前又是“阴云着地生”,在济州河上竟然为雪所阻。他在《济川阻雪九月二十七日客况》记述:“济州城南寒雪飞,济州城北冻成围。”下雪天气,阴云四合,王冕多在舟中坐,心情自然好不到哪去,联想到途中所见,他写下长诗《自崔镇至济州人情风俗可叹三十韵》:“天阙星河近,关山道路长。”京城越来越远,行程还很漫长,回想自江苏崔镇到山东济宁,所看到的多是民生凋敝,社会混乱的凄凉景象是:“鱼鳖行官道,狐狸上庙堂。凄凄叶浦,潋潋白苹乡。提挈何狼藉,奔趋适诈狂。人伦俱丧失,风俗尽凋伤……”崔镇是江苏泗阳县(原桃源县)运河古镇,今镇已不存。

因地处淮河以北,在王冕当时看来这些被金元统治已久的地区“人情转不宁”,与淮南至杭州的民风大异。对于这一切,作为一介书生只能“垂情徒郁郁,极目转茫茫”,惟以“愿言宣德化,四海一陶唐”的美好盼望,作为“三十韵”诗的结束语。

船到南旺,这里地势是京杭运河全程最高处,船闸也多,过闸需要等候,王冕在此写下《闸上》(二首)《守闸》《汶上舟行》《汶上》(二首)等诗。他先前在等候过闸之时心情还比较轻松自如:“白雾都收尽,晴天无片云。候船车袞袞,辞树月纷纷。”时间一长便有些焦急不耐了:“行船无十日,守闸滞多时。纵使心如铁,难忘鬓若丝。”自进入山东界,行船不到十天,可是等候过闸却消磨了许多时光。这就是当年过闸的真实状况。

过了南旺,再前行就是须城安山。济州河开通后仅三年的时间,利津海口即被泥沙严重淤塞,当年清淤颇难。无奈之下漕粮不得不渡过大清河“舍舟而陆”,改走东阿(今东阿镇)经茌平至临清200里陆运,然后经御河(卫河)北上进京。那时陆路状况亦差,夏秋雨季茌平道路地势低洼,泥泞不堪,人夫、牛车行于其间“艰阻万状”;再加上往复装卸,既拖延了时间,也增加了大笔费用,因而经过勘察,朝廷决定开凿须城安山至临清御河的新河。此河于正元二十六年(1289年)正月开工,至六月告竣,全长250余里。新河成,元世祖忽必烈命名为“会通河”。因与济州河连通,后来自临清至沛县运河统称为会通河。三年后(1292年)京城开凿自瓮山泊(今颐和园昆明湖)至通州的通惠河164里,次年完成,从此京杭运河正式全线贯通。

王冕经会通河至聊城,写有《泊聊城》诗。至临清大雪再降,因有《临清阻雪》诗二首,这是他写在北上途经山东的最后诗作。虽然因大雪船行受阻,可毕竟渡过了运河最为难行的河段,心情转好,因有“客路何时无跋涉,世情随处有艰难。濮州城外临清县,今夜留船得梦安”的畅快诗句。

王冕这次往返山东运河虽然没有赶上好时代、好年景,可也有他值得流连的地方。在回返途中,诗人于《客思》写有“汶水长鱼白,滕州小米红”之句,对在山东运河的饮食记忆没有忘却。汶水自古出产好鱼,李白有诗“鲁酒若琥珀,汶鱼紫锦鳞”,可以为证。据万历《滕县志》载,“元时滕州有稻堰,称饶给”,“多早稻,无水稻,旧多红色”;光绪《滕县乡土志》亦载“有早稻,多红色者”,看来这也是古已有之的。

最后应该一说的是,王冕北上写在山东运河的诗似有矛盾之处:《南阳闸下》诗句“十月黄河道”,后面却是《济川阻雪九月二十七日客况》,济川在南阳北,怎么时间反倒退回去了呢?是否济川阻雪是在返程之时?经仔细推究王冕其他诗作,笔者认为是在北上同一方向所作。据《四库全书提要》说,王冕《竹斋集》为其后人所辑。因非作者自编其集,诗作时间有误、沿运地名前后错位,也就在所难免了。

这个假期,青未了“回乡偶拾”期待赐稿

亲爱的读者朋友:

首先,祝您中秋快乐,阖家安康!

双节重逢,仿佛是一种特殊的缘分。今天,是国与家双重欢庆的节日。也许您在出游的路上,也许正踏上家乡的归程。无论身在何处,心向哪里,愿每一位忙碌的人,都在经历生活的丰收。

历经同甘苦、共时艰的时光,相信朋友们对于

“家国”二字的理解,又有崭新的体悟。这个假期,“青未了”栏目将发起“回乡偶拾”征稿计划,欢迎您把假期归乡的见闻、思绪,经历写下来,与我们一同分享。体裁不限,字数以2000字以内为宜。我们将择优在齐鲁壹点“青未了”频道、齐鲁晚报“青未了”版面发表。

投稿时间:10月1日-10月7日

投稿邮箱:qlwbrenjian@163.com

【行走齐鲁】

辛泰线与慢火车

□张汝峰

在我省境内有一条铁路,叫辛泰线,当年它是联通胶济线与京沪线的第二条通道,对国防建设和经济发展起着重要作用。随着高铁建设步伐的加快,高速铁路和动车组成为许多人出行的选择,像辛泰线这样的支线渐渐被人们遗忘。但近年来随着运行在辛泰线上的一列公益慢火车成为网红之后,地处鲁中山区的辛泰线成为人们关注的焦点。

为什么要在山区修建这样一条支线?据《济南铁路分局志1899年—1985年》记载:山东省根据中央提出的“备战、备荒、为人民”和国防“小三线”建设需要,贯彻“靠山、分散、隐蔽”的方针,1969年底报经中央批准,将辛大铁路(由胶济铁路辛店站至京沪铁路磁莱支线的大石家站)列为国家建设项目,但当时未能列入1970年国家投资计划。经山东省与交通部、冶金部和石油部协商同意,共同解决一部分资金,作为地方建设项目列入1970年山东省重点建设工程。

辛泰线北起胶济铁路的辛店站(现名临淄站),经黑旺、源迁、南博山等站出淄博境,在莱芜东站与磁莱线(京沪铁路磁窑站至莱芜东站)相接后,再折向西行到泰安站(现泰山站),与京沪铁路接轨。1985年,线路运营长度162.4公里,延展长度249.4公里,共设22个车站和2个线路所。

由于辛泰线建在鲁中山区地段,山多、丘陵多、河流多,有隧道22座。在这些隧道中只有6座建在直道上,其余16座全在弯道上。隧道密集区段在西桐古至北牟车站之间,有5座隧道,占区间长度的25.8%。

辛泰线的建成,把胶济、京沪两大铁路干线连接起来,是山东半岛通往京沪铁路南段的捷径,发挥了铁路分流、加强备战和发展山区经济的作用,使济南枢纽的运输压力大大减轻。

2009年,经由原铁道部对辛泰线电气化改造正式批复后,辛泰线于2013年下半年进入电气化改造施工,2016年11月30日全线正式通电,进入电气化运营新模式。辛泰线建成后,开行了多趟客车和货车。据济南铁路局志记载,2005年,全年发送旅客22.2万人,发送货物399.9万吨。



往返淄博、泰山的7053/4次列车从1974年开始运行,至今已有46年历史。起初,7053/4次列车只是铁路职工的通勤车,后来为方便沿途百姓,开始对外售票上旅客。列车由蒸汽机车牵引,后来换成了内燃机车,整列车没有餐车,没有空调。除了照明、小风扇需要电力维持,烧水、供暖等全采用传统的煤炉方式。这趟绿皮火车成了沿途山区几十个村庄与外界交通的唯一纽带,给山区百姓带来了极大的便利。

7053/4次列车是全国最慢的火车,它运行全程184公里,用时近6个小时,平均时速32公里。全程票价11.5元,各站之间的票价仅一元。全国的列车都在提速,7053/4次列车几十年来还按照原来的速度运行,成为鲁中山区人民的扶贫列车、庄户列车、致富列车。这趟列车本来只是一列默默无闻了几十年的普通绿皮车。大约四年前,一些拍客将在火车上拍的照片发到网上,陈旧的车厢、低廉的票价和沿线的美景,迅速引起了网友们的注意,成为驴友的打卡地,7053/4公益慢火车一下子火了,又变成了驴友列车。很多驴友特意乘坐辛泰线,坐绿皮车感受旧时光,到山区欣赏秀丽美景。

7053/4次列车途经15个优美的古村落,6个特色小镇。近些年沿线生态农业快速发展,苹果、草莓、猕猴桃、黑木耳、有机林果特色农产品基地众多,越来越多的游客乘坐绿皮小火车来欣赏山林美景,品尝农家饭和土特产。沿途车站成了山民摆摊卖货的小市场,形成独特的车来集聚、车走散市的“车站经济”。

今年4月10日,济南至淄博K8279次列车与淄博至泰山7053次列车接续开行,增加了省会都市圈与沿线鲁中山区景点的通达性,为省内游客出行提供了新途径、新选择。伴随着轰隆隆的车鸣声,这趟山里人的“致富车”、城里人的“旅游车”还将继续日复一日穿行在鲁中大地,给乡亲们带来更好的生活,给游客们送上轻松的慢时光。