

回望1952 淮南从此崛起

安澜的祈愿

——田家庵船塘的前世今生

姚尚书



1952年6月2日,安徽省辖淮南市成立,田家庵街头巷尾洋溢着派喜庆气氛。人们奔走相告:新的淮南市诞生了!此时此刻,田家庵船塘工地彩旗飘扬,人声鼎沸。施工人员,肩挑筐抬,一个个汗流浹背,一筐筐新土被搬运上岸,一条呈马蹄状的新河槽展露在眼前。从1950年冬季开始,这些施工人员在船塘工地已经坚守近两年时间,眼见得船塘已经初具雏形,再加一把力,便能及早完成这一建国以来最大规模的市政工程。新的淮南市诞生了,新的希望就在眼前。人们只有一个心愿,赶在淮河汛期到来之前完成船塘工程,让漂泊在河面上的一只只小船有个可靠的避风港,让船民有一个安身立命之地,把人民政府对人民的庄严承诺变成现实。

一、船家的心愿

自古以来,淮河河面上便生存着一个特殊的群体——船民。他们一边结网捕鱼维持生计,一边替货主转运各种生产生活物资,获取报酬,改善生活。因为他们的存在,淮河里的鱼虾,及时地端上人家的餐桌。田家庵开埠后,特别是大通煤矿在田家庵兴建煤场,原煤被源源不断地销往沿淮各市镇,大批船只麇集而至,供从事长途贩运者租用。田家庵码头犹如蚁巢,一只只小船犹如游荡在淮河水面上的工蚁,好似一条条长长的蚁链,把淮南与淮河、长江的港口市镇串连在一起,构成顽强的物流不停地蠕动,也把生活的气息传递出很远很远。

田家庵是一座年轻的市镇。一条龙王沟从舜耕山蜿蜒而下,绕过一个个岗坎悄无声息地注入淮河,入河口处是一个有些年头的渡口,两条同样有些年头的渡船为往来两岸的行人脚夫提供摆渡服务。淮河南岸的渡口处,一座简易的庵棚,是渡口的地标,也是往来行人暂时歇脚的驿站,人称“老田家庵子”。1911年,大通煤矿开采出煤,修筑一条俗称“歪歪车道”的窄轨铁路至淮河岸畔,大通煤矿生产的煤,由马车沿着“歪歪车道”运抵码头,对外销售,“老田家庵子”人烟渐集。1918年,龙王沟西岸的姚家湾与龙王沟东岸的郑郢子两个大姓人家牵头,众人协商一致,“公议”在“老田家庵子”“起集”,天时、地利、人和齐备,田家庵走进人们视线,在此营生的船民日渐多了起来。

1931年淮河水大,田家庵,这个年轻的集市连同周围的村庄,沦陷在滔滔洪流之中,龙王沟口一时成为各类小船的栖身之地,连同那两只有些年头的渡船,因此得以存身。田家庵,船民的福地,口碑日盛。

大水之后,国民政府成立导淮委员会,修筑了一条简易淮堤,田家庵集市重开,大通煤

矿几经改组,煤炭销售日趋红火,田家庵舟车辐辏,市井繁荣。而穿行在淮河水面上的船家,日渐忘却大水带来的伤痛,打点着自己的营生,共享这座年轻市镇带来的发展红利。

抗日战争时期的7年沦陷,是抹不去的黑暗记忆。抗日战争胜利后,浴火重生的田家庵繁华再现。作为“淮南三镇”的商贸门户,又有铁路、水运之便,田家庵港口常年停泊大量船只,成为各类物资运输的生力军。

淮南解放后,人民政府对船民进行登记管理,田家庵登记船民主要来自河南淮滨、安徽阜南、颍上、霍邱、寿县、六安等地。因为营生关系,这些船家相对稳定地生活在淮南,虽然户籍各异,却是事实上的淮南市民。

1950年夏,淮河流域发生特大水灾,淮南市境一片泽国。《淮南市志》记载:“1950年6月26日至7月16日,淮河流域普遍降雨,连续达20天。”“7月8日,淮南段淮河水位陡涨,市境内涝严重。”《田家庵区志·大事记》记载:“1950年6月26日至7月26日,淮河流域连降暴雨,淮河水位高达22.56米,沿淮低洼田地均被淹没。”洪水来袭,单薄的河堤难以抵御洪水,市境一片汪洋。此时,飘荡在河面上的船只如同风中的树叶,倾覆无数。姚家湾村民姚国腊(79岁)回忆:“1950年大水,我已经记事。当时大水冲来,平地行船,家家户户挨淹,房倒屋塌。淮河里的小船都拼命往岸上靠,但水实在太猛,一个大浪打来,跟下饺子似的,船一条接一条翻沉。”姚家湾村民姚多宏(86岁)回忆道:大水漫过淮堤,打着旋涡冲向庄稼地,大柳树都扛不住。我亲眼看到河边大柳树上拴着一只船在水面上打漩,一转眼便没了踪影。

洪水退去之后,田家庵淮堤岸搭满了一个个庵棚。这些经年累月与水为伴的船家,早已习惯了这样的灾难:霉运总会过去的,只要人在,就有活下去的希望。是的,有人民政府的救济,一切困难都可以克服。人民政府送来了食物、衣物和药品,船民们看到了活下去的希望。他们只有一个心愿:如果有一处可以避开风浪的港湾,该有多好呵!

二、人民政府的承诺

船家的心愿,人民政府听得真切。1950年9月,淮南市(县级)人民政府成立。1950年10月14日,中央人民政府政务院发布了《关于治理淮河的決定》。1950年11月6日,治淮委员会在安徽蚌埠成立,主任由曾山担任。治理淮堤上优先工作日程。新生的人民政府,面对的是一个百废待举的淮南,工商百业是城市发展的千秋大计,而人民的生计更重要。市人民政府作出决定:治理淮河是中央的决定,结合淮河治理,立即着手兴建一座可以为船民遮风

避雨的船塘,让船民的生命财产有所庇护。为了兴建船塘,市长金流同志亲自踏勘,决定在龙王沟入淮处开挖一处U形河槽,与淮河连通,形成回水湾,汛期可以为船民避难,平时可以用作泊船。计议已定,市人民政府建设科成立船塘工程队,主持船塘兴建具体事宜。设计施工方案,绘制施工图纸,筹集施工材料,一切紧锣密鼓,只待冬季水枯,一声令下,船塘开挖工程按计划进行。

1950年的冬季寒冷异常,一阵清脆的鞭炮声之后,船塘施工人员冒着严寒,在坚硬的冻土地上一镐一锹地干起来。那时的龙王沟下游常年积水,人称“西洼子”。淮河是自然河堤,舜耕山来水增多时,“西洼子”的积水沿着地势散漫地进入淮河,大自然以这样的方式,散漫地相生相依。1931年淮河流域暴发大洪水之后,国民政府导淮委员会沿着淮河修筑简易河堤,每当汛期,龙王沟漫过淮堤进入淮河,久而久之,形成厚厚的淤积层。这样的冻土,往往一镐下去就是一个白印子。施工条件十分艰苦,就是在这样的艰苦条件下,施工人员一点一点地兑现着市政府对市民的承诺。

船塘工程像一块磁铁,吸引着人们的目光,也吸引来密密麻麻的人群。按照施工设计,船塘的塘口宽度为80米,按1:2比降,塘底为40米,开挖深度为4至5米,可以容纳2000只2000吨级船舶。开挖船塘的弃土在两侧修筑大堤,同时提高田家庵段淮堤。为了加快施工进度,必须增加人手。市政府决定采取以工代赈的形式,向社会面征集劳力投入船塘工程。很快,一批接一批的劳动力汇聚工地,其中包括不少失去船只的船民。经历大洪水,不少失去营生的市民纷纷加入,附近一些农民也趁冬闲时期阶段性地参加船塘开挖,工程进度迅速加快。

“姚家湾与田家庵中间隔一道龙王沟,以往从湾里到田家庵要往南绕路。”姚国腊说。“1931年大水后,淮河修了一道低矮的河堤,从湾里(姚家湾)到田家庵可以抄近路了。但一到春夏,龙王沟水大就过不去了。1950年修船塘建了闸,淮堤加高加宽了,姚家湾与田家庵就连接起来了。”“修船塘的时候,一到冬闲没事干,不少人也到工地上做活,不接钱,但管饭。从大湾东头看过去,工地上乌央乌央都是人。”在市人民政府的组织下,参加船塘开挖的施工人数,达到每日5000人的规模。船塘开挖大军有很多是食不果腹的流民,在人民政府的组织下,船塘开挖井然有序,每一个施工段,每一个塘口都是一派热火朝天的景象。那些参加船塘开挖的船民心里是清楚的:有了这个船塘,日后的生活有了希望。他们知道人民政府坚定承诺的分量。

(未完待续)