

淮河在田家庵拐个弯

杨衡 崔小红

淮河晨披白雾,暮染红霞,从河南省境内的桐柏山奔流而下,一路来到田家庵。它在田家庵拐了一道弯,弯出个田家庵。拐弯是田家庵的一道风景,更是决定田家庵从哪里来、靠什么兴起、如何塑造城市性格的文化脉络。

拐弯是一条河的物理动作,这个动作可以解释田家庵一百多年的历史。

一百多年前的1883年(光绪九年),黄河在山东省决口五十余处,四十三县汪洋一片;次年,济南、博山大旱;第三年,黄河又在鲁西决口二十余处,三十余万人泡在水里。

在这样的背景里,一对山东流民夫妇田氏几经漂泊,于1887年(光绪十三年)流落到了淮河的一个拐弯处——田家庵。

那时,田家庵这个地名还不存在,与之接近的地方有姚家湾、郑郢。田氏夫妇在郑郢东北角的淮河右岸(南岸)小渡口处搭起一间草庵,卖起茶水,南来北往的过渡人在此歇脚,当地人称这间草庵为“老田家庵子”。

老田家庵子搭在淮河右岸,正处河道拐弯的凹岸。凹岸水流湍急,堤坝常被冲决,也正因凹岸被不断冲刷,河床深、水位足,反倒成了建码头的优良岸线。1897年(光绪二十三年),今大通一带的煤矿便在老田家庵子附近修建货运码头,专事煤炭外运。凹岸使渡口升级为码头,但要把固定岸线变成稳定航线,还需要一个人站出来整合。

这个人是冯煦。他在安徽巡抚任内做过兴修水利、倡办淮上航运的事。1907年秋,寿州正阳关至怀远县马头城的客运航线开通,中途停靠石头埠、老田家庵子、洛河老街等地。汽笛一响,老田家庵子第一次嗅到工业气息。一个渡口,由此变成一座客运码头,既渡人,又运货。后来,过路之货中最大宗的,还是大通煤矿的煤炭。

1909年(宣统元年),位于当时怀远县境内舜耕山北麓的商办大通煤矿公司正式运营,这是淮南矿区第一个按近代方式组建的公司。

大通煤矿为扩大运力,于1911年(宣统三年)将大通到淮河码头的煤渣路扩建为小铁轨矿车路(今田大路老路基),并计划把码头开发成港口。因当年爆发辛亥革命,计划被搁置。

辛亥革命胜利后,1912年(民国元年),浙江省军政府赴安庆迎徐锡麟之灵柩,归葬于杭州西湖,孙中山亲往杭州致祭。

这一年的江淮大地,翻过革命的一页,掀开了实业的新章——大通煤矿开始大规模开发田家庵港口,老田家庵子附近出现小店铺,一缕工业文明之光在淮河岸边初露熹微。此后,光阴将在这里慢慢锻铁。一个渡口长成了吞吐货物的港口,一座市镇的呼吸开始跟着煤的产量起伏。那时,老田家庵子所在处成为当时淮河上最大的煤炭外运港口。

煤炭外运,人潮涌来。1918年(民国七年),经乡民合议起集,大通煤矿煤炭外运淮河港口处的集市被定名为田家庵。其时,煤矿称作窑,大通因地势高于田家庵而称上窑,田家庵被称作下窑。后来抗战期间,田家庵沦陷于日军之手,日军建下窑发电所(田家庵电厂前身),名称便来源于此。

田氏夫妇漂泊到田家庵,受迫于黄河流域的旱涝灾害。可他们落脚的淮河流域,也是旱涝频发之地。有两句关于淮河的俗语广为流传:走千走万,不如淮河两岸;走千走万,不走淮河两岸。两种说法并存,本身就是一部导淮史。

1929年(民国十八年),导淮委员会成立,国民政府主席蒋中正任导淮委员会委员长。汪胡

桢(字幹夫,浙江嘉兴人,美国康奈尔大学土木工程硕士)任工务处技正兼工程师,时年三十二岁。

1931年(民国二十年)夏,长江与淮河等流域普降大雨,洪涛翻滚,墙倒屋倾,灾民无数。此次灾害波及全国16省,是20世纪最具破坏力的自然灾害之一,故称“中国水灾”。当年,田家庵十字街一片汪洋,街北房屋坍塌。

三十四岁的汪胡桢受命到安徽举办工赈,他担任皖淮工赈第十二局局长兼皖淮主任工程师,负责修筑正阳关至五河县之间长约140公里的淮河大堤,以工代赈安置灾民达八万余人。

十二局总部设在蚌埠,下辖九个工务段,其中第八段事务所设在田家庵,负责修筑淮河右岸姚家湾到大山集之间的堤防。局里备有一艘小汽船,便于在上下游之间巡查。一日清晨,天刚放亮,汪胡桢、雷鸿基(时年三十岁,安徽怀宁人,1926年以第一名成绩毕业于南京江海工程专门学校,今河海大学)、戴祁(时年二十四岁,字仪宋,江苏镇江人,1929年毕业于中央大学土木系,今南京大学)乘坐小汽船从蚌埠出发,溯淮河而上,前往第八工务段巡查工赈开展情况。该段开工最晚。开工以来,凤台一带中共党员张太冲等组织灾民开展斗争,工程进展缓慢。

抵达田家庵后,汪胡桢、雷鸿基、戴祁登岸前往第八工务段事务所。其时日上三竿,段内人员仍在酣睡。勤杂人员说:“我们段长和先生们打了一夜麻将,刚睡下。”桌子上铺满乱七八糟的麻将,工程报表随意丢在一旁,工赈物资管理混乱。

汪胡桢一行回到局里,发通报申斥第八工务段账务松散、工作纪律涣散,撤换该段管理人员,派王景贤(时年三十九岁,字季良,河北天津人,留学硕士)接任工程师兼段长,第八工务段面貌焕然一新。

汪胡桢等是中国第一代受过现代工程教育的水利人,淮河大堤第一次采用测量、土方计量、工赈结算的科学方法修筑。后来,石头埠到姚家湾沿岸的低洼地(即石姚湾)被划作淮河行洪区。

皖淮工赈结束后,淮河堤坝防汛能力得到提高。商办大通煤矿、官办九龙岗煤矿发展均蒸蒸日上,所产煤炭亟需外运。但不论是大通煤矿设在田家庵的港口,还是九龙岗煤矿设在洛河老街的港口,都因上下船损耗大,各矿不得不另寻替代运输方案,淮南铁路的修建由此摆上日程。

1936年(民国廿五年),淮南铁路全线贯通。这是全国以煤炭外运为主要目的,也是国内少有的与城市同名的铁路,至今还在运行,淮南铁路北起田家庵。

从田家庵火车站到淮河码头,路长约一公里,这条路在田家庵最为繁华,名曰中平路,好似田家庵的腰杆,直了,硬了。

后来,全面抗战爆发,田家庵沦陷。沦陷期间,设田家庵镇,置镇公所,这是田家庵成为市镇的开始。

抗战胜利后,田家庵光复,中平路改名纬二路,取经纬定国之意。它依然是田家庵最繁华的道路。

1949年10月1日,新中国宣告成立。这一年,田家庵镇撤销,成立田家庵市,这是田家庵有史以来级别最高的行政区划,且以自己名字命名。回首1887年,田家庵还只是淮河岸边的一个生活节点,如今已成为行政概念。六十二年,一个渡口长成了一座城市。它成长的每一步,无不被淮河推动。

新中国成立第二年,淮河发生大洪水。中央人民政府主席毛泽东发出“一定要把淮河修好”的号召。治淮委员会随即成立,曾山任主任,汪胡桢任委员兼工程部部长,钱正英等人任副部长。

有意思的是,汪胡桢在1932年工赈安徽时,张太冲组织凤台县灾民斗争,致凤台境内的工程一度进展缓慢。如今,张太冲任工程局副局长。也就在这时,石姚段(石姚湾)、汤渔湖等低洼处被划定为行洪区。而淮委的前身,可追溯至国民政府时期的淮河水利工程总局。

作为淮河治理的重要组成项目,大别山里的水库群开始修建,其中的佛子岭水库大坝最先动工。该水库连拱坝由汪胡桢设计,他兼任水库指挥部指挥。而佛子岭水库所用的重要物资,有一些正是通过淮南铁路运到田家庵火车站,再经过纬二路抵达淮河码头,然后上船转运至佛子岭施工现场。

佛子岭水库连拱坝建成后那几年,蚌埠大马路改称淮河路,田家庵纬二路改称淮河路,合肥等地也有淮河路。

随着县级淮南市、地级淮南市的相继设立,田家庵稳居淮南市主城区。淮河路、淮舜路上整齐排列着从二十世纪五十年代至九十年代的政治、经济、文化类建筑,大街小巷梧桐树荫婆娑,人声盈耳,完整保留了近现代淮河岸边城市的风情面貌。人文与空间在这里高度融合,简直是一座活态博物馆。

淮河在田家庵拐了一个弯,拐弯把流动变成停留。有了这个弯,就有了深水岸线,有了渡口,有了码头,有了港口,有了改变命运的田氏夫妇,有了今天的田家庵。田家庵的商埠性格是淮河拐弯逼出来的,不是规划出来的。当河不让你直走时,人只好慢下来,一间草棚就这样变成了一座城区的公共空间。

拐弯是田家庵全部近代史的第一推动力。时代也会拐弯,沧桑巨变,许多人的漂泊不是为了抵达,而只是一种活法。淮南这座城市最初的呼吸,是从一道河湾、一杯茶水、一条条行船开始的。

石姚湾是沿淮历史地名,与岸线、滩地、农业生产和沿淮村落相关;姚家湾虽已大面积拆迁,官方资料仍以“石姚湾区域”指代项目范围。如今,一些表述用“诗遥湾”指代“石姚湾”,这并非简单改名。石姚湾的历史色彩浓烈:它是一代代石姚湾人活出来的,是洪水一笔笔写下来的,是水利人一年年守下来的。

诗遥湾应是田家庵在沿淮生态修复、景观建设和文旅开发中使用的文化名片。石姚湾记录的是河流、土地和村落;诗遥湾表达的是远望淮河、诗意栖居。“诗遥”与“石姚”读音接近,新名称既保留对历史地名的记忆,又赋予其当代文旅意象。

石姚湾没有消失,而是换了一种方式被人重新认识。地名从生产记忆走向文化表达,说明城市与淮河的关系,已经从航运经济延伸到生态、审美和生活品质。

淮水不语,却记得城市生长。茶庵消失了,但地名保存了渡口记忆;老码头繁忙不再,但城市中心已经形成;石姚湾与诗遥湾在相互走近。

田家庵的名字从淮河边的一间茶庵开始,它的街道由渡口和码头延伸,它的性格由航运、煤矿、治理和移民塑造,它的个性从淮河的节奏中生长出来。淮水东流,带走了挑夫的号子和旧码头的汽笛,却把一个城市最朴素的起源故事,留在一代又一代人的记忆里。