

老淮阴的“三怪”

蒋宝龙



南船北马的石碑述说着石头头曾经的繁华

“文革”中期“停课闹革命”，我过早地子承父业，上淮阴学干木工了，那年我15岁。每天早出晚归，往来于板闸与淮阴之间。经常从一些同行长者那儿，听到一些老淮阴的风土人情故事。

淮阴三怪说的是飞机场没有飞机、铁路头没有火车、石头头没有船。

时过境迁，人到中年，我改行创业并走上领导岗位，人也逐渐成熟。我对地方史志较感兴趣，工作之余，经常想起“淮阴三怪”。为了弄清“淮阴三怪”的真相，我便到处走访老淮阴的老朋友和其他一些老人，查阅档案和相关资料。经过一年多的努力，“淮阴三怪”的真实面目和来龙去脉逐渐浮出水面。下面我先介绍一下石头头吧。

石头头

原淮阴市区河北路东首直对清江越闸，有一条南北走向街道，这就是曾被盛誉为“七省咽喉”、“九省通衢”、名扬全国的石头头街。此街南段至运河堤坝下，始建于雍正六年(1728年)。在此曾建南北长十八丈(60米)的石级码头，故名“石头头”。乾隆南巡多次由此登陆，又称为“御码头”。清乾隆年间，社会安定，百业繁荣，这里成了南船北马的交汇处。商旅北上，多由石头头舍舟登陆，至王家营换乘车马；南下则至王家营弃车马渡黄河，至石头头登舟扬帆。清道光以前，石头头以北，直至今废黄河堤边，绝大部分是土路，晴天千车辗转，万马奔腾，坑坑洼洼，黄沙蔽天；雨天泥淖没膝，车轮深陷，人困马乏，寸步难行。尤其是街道中段的一条小河，上架便桥，很不稳固，道光年间，路旁茶庵(过去木器厂处)里有个叫广达的和尚，经数十年募款集资，于道光二十一年(1841年)在小河上修建一座石桥——安涉桥。后又经多年募集，广达和尚于道光二十九年(1849年)修筑石板路380余丈(不足3华里)，路旁竖了20根石柱，上端可燃置灯火，就像现在的路灯，以便行人夜行。

旧时，石头头一带，骡马车行，旅馆、饭店密布，各种行市繁多，热闹非凡。彼时海道未通，入京举子皆于此搭车。会试之年“南尽岭外，西则豫章，百道并发，朝于上京，此为交衢”。隔废黄河相对的是王家营有“日出千车”的盛况。石头头附近又是市区回族居民聚居地之一，张煦侯在《淮阴风土记》中写道：“此为教徒聚居之地，故东有牛行，北有屠牛场，官府收屠宰之

捐，商贾擅皮革之利……又有羊肉，可以下酒，亦教门专利之品。”今东长街里，仍有“古清真寺”一座，每逢礼拜，人们济济一堂，至今未断。

石头头繁盛了100多年，至十九世纪五十年代，因海道畅通，里运河延伸到杨庄和淮河交汇，由此转道者逐渐稀少。辛亥革命前后，津浦和陇海铁路通车，石头头更加冷落，昔日众多的车马行，仅剩王家骡马行一家，尚有骡马车十余辆。十字街街北有米店两三家，西有杂货店一家，小客栈三五家，余则以编竹摇绳为生。

解放后，石头头一带道路几经拓宽，沿街商店林立，五十年代即在石头头东侧建和平电影院一座，从而使这里成为市区东部最繁华的地段。

古老的石头头有着深厚的历史文化底蕴，随着时代的变迁，石头头渐趋萧条，被人们遗忘。当年的石头头船还在吗？

臧家码头与铁路

自世界上第一条铁路在英国问世以来，铁路作用渐渐为世界各国所重视。为了尽快改变中国交通落后的局面，1874年，直隶总督李鸿章率先提出“电线铁路必应仿设”的口号，主张“先造清江浦至北京铁路，以便南北运输”。随后左宗棠、康有为等人都主张在清江浦修筑铁路。但是那时清政府中的封建顽固派把铁路看成是“破坏风水”“祖宗所未创”的怪物，大肆反对，致使这一项正确建议，没有被清政府接受。中日甲午战争失败以后，光绪帝于1895年6月命令两江总督张之洞修筑由北京至清江浦的铁路。张之洞分析了全国的形势，坚持先筑卢沟桥至汉口的铁路。无奈，光绪帝封张之洞为湖广总督，经办卢汉铁路。为了社会进步，清江浦至北京的铁路修筑计划总算提上了议事日程。由于卢汉铁路不久开工，国家财政困难，清政府无力马上修筑清江浦至北京的铁路，所以此计划迟迟不得实施。

1908年，江苏铁路公司决定在淮阴修筑一条运盐的铁路，从清江浦至西坝（清坝铁路），来加快西坝食盐外运。这样西坝很快成为苏北食盐的集散中心，此时两坝拥有18家盐栈，王营镇、西坝镇2个繁华的小镇。

修路经费由江苏铁路公司招国内商人入股提供。该公司总协理王清穆和张謇负责集资，到1909年底，只收到白银226万余两，距定下的1000万两指标相差甚远。为此，张謇等人打算向国外借款，遭到清廷反对。1908年10月，清政府派詹天佑等人来勘察清江浦至徐州段路线。同时英国工程师勘察清江浦至杨庄线路(清杨铁路)。不久，清江浦至西坝铁路(以下简称：清坝铁路)开工。到1911年，清坝铁路、清杨铁路先后竣工通车，共耗资白银374万余两。清坝铁路始于清江浦古运河北岸的臧家码

头(原市木材公司)向西北方向延伸，经黄河铁桥后分为两股道，一条达盐河边西坝，另一条继续向西至杨庄，全长约18公里。臧家码头始建于明代，那时，清江浦东部，里运河两岸，石头头街、东长街、越河街、石桥一带，猪行、牛行、粮油行，周围乡镇很多物资在这里集散。臧家码头是十分繁荣的物资货运码头，夹以两岸往来行人的车辆渡口。明成化年间(公元1465年—1487年)，清江大闸以西运河淤塞，在黄河边水渡口辟建码头，运河漕粮到臧家码头卸下，然后用车船运到水渡口经黄河上船北运(历史上称翻坝)。

乾隆二十六年七月(1761年)，清江口驿站迁王家营，驿路改由臧家码头向北，直抵王家营对岸渡黄河北上。清坝铁路通车，臧家码头又成为清坝铁路起点铁路站头(简称：铁路头)。这条铁路在臧家码头和西坝设立火车站，原拖拉机厂南院旧址设有水塔、火车加水站，清江浦站规模较大，它可容五列火车并列同时进站，西坝站的规模较小，只有一座大站台，设有三股道。清坝铁路的具体走向是：过黄河铁桥和沿汰黄堤向东，到果园离开汰黄堤经飞机场北侧、原电机厂西侧，经原清拖宿舍区后边斜路，经人民路北路头、原淮海广场、安涉桥向东，经水渡口向西南，直到铁路头(臧家码头)。

清坝铁路运输的主要货物是食盐。大德等七家盐业公司将苏北各盐场的盐运到西坝，然后让各盐站把盐运上火车送到铁路头，从臧家码头上船，经运河行销各地。民国初年，西坝各盐站的行销盐大幅度下降，所以在铁路上奔驰的常是一列拥有五节车皮的火车，每节都是敞篷，火车有时也运载周围的群众。

因经费等原因，清坝铁路未能向西北继续延伸，与津浦铁路相连，故难以在全国铁路运输网中发挥作用。到1918年，黄河铁桥至杨庄的支线首先被拆除，因为它已没有什么东西可运。随着全国交通运输业的发展，盐运改道，西坝作为苏北食盐集散中心的地位一落千丈，1927年，清坝铁路也停止使用。次年，它的铁轨、枕木大部分被当局拆除，附近的群众也把部分铁轨、枕木、石头搬回家。至此，清坝铁路已荡然无存。

清坝铁路在历史上存在前后不过16年，但是，它加快了苏北食盐、粮、油外销，有利于老淮阴经济的发展，在老淮阴交通史上占有一席重要的地位。

老淮阴的两个机场

1931年，日本帝国主义发动了“九·一八”事变，在三个月内，侵占了我东北三省，接着在1932年，又在上海发动了“一·二八”事变。日本帝国主义灭亡中国的阴谋，已完全暴露无遗。蒋介石的国民政府在人民舆论的压力下，不得不作一些抗日准备，在全国一些战略要地，兴建军用机场便是其中的一项措施。于是，淮阴的第一个飞机场开始兴建。

这个飞机场的地址选择在县城外西北郊。工程跑道为西北至东南向长650米，宽15米。办公、营房和仓库计二座，共21间。圆型小油库一座，木头架设的瞭望台两座：一在机场中央，一在机场外东南角——圩内古大王庙(原永宁小学附近)。机场西面开有大沟，宽约两丈，深约一丈(东边南北大沟即今北京路水厂

东侧)。沿大沟为大路。机场人员，开始是从江西吉安调来，一两年后又调走，只有两名留守人员。当时，淮阴县政府曾下令所在地乡长负责协助看守，窑汪乡乡长就叫第七保保长孙兆法组织农民承担这一任务。由于看守很好，所以“七·七”事变以后，机场完好无损。

机场建成后，曾断断续续地落过几架飞机。1937年12月中旬，国民党江苏省政府迁到淮阴，又充实了机场的工作人员，还派了驻军防止破坏。台儿庄会战时，机场经常有飞机起落。其中一次就降落过战斗机18架，有力地支援了台儿庄战役的中方军队，给日寇以沉重打击。与此同时，日本侵略军的飞机也经常来淮阴轰炸。开始时，轰炸的主要目标就是飞机场。机场内外的瞭望台，承担了监视敌机和防空的作用。每当高台上的瞭望人员发现敌机黑点时，就拉起悬在台上的大钟，不断发出“当！——当”的钟声，向全城军民作预备警报。敌机临近时，就发出“当！当！”的钟声，这就是紧急警报。敌机离开后，就悠长地拉起“当！——当！——”的钟声，这是解除警报。一年多时间里，机场瞭望台为保卫城区军民的生命财产安全，起到了重大作用。

1939年3月5日，淮阴沦陷。淮阴机场成为荒地，其边缘地段，成为贫苦市民、农民“刨扒根草”的理想场所。后来日、伪军征夫修复大部分地段。于是，它又被侵略者所利用。在1943年的车桥战役中，就有日机在这里装上炸弹，然后飞去轰炸我国军民。

1945年，日寇无条件投降，淮阴第一次解放。1946年3月6日，为了促进《国共停战协定》在华中地区的实施，设立“北平军调处执行部”，并派出一个执行小组来淮阴工作。共产党方面首席代表韩念龙，先期到达；8日，其他方面的代表，乘飞机在淮阴机场降落。乘机而来的有美方代表邓克，有国民党首席代表肖凤岐大校；还有其他代表。迎接这些代表的有：苏皖边区政府副主席韦悉，华中军区联络部长、副参谋长，中共首席代表韩念龙等。他们分乘缴获的伪二十八师师长潘干臣的两辆车和飞机上带来的吉普车，从北门进城，送谈判代表到当时淮阴城最高建筑物(三层楼房)的阮家棉花店(苏皖边区政府交际处招待所)下榻。

1946年9月，国民党军队攻占淮阴后，国民政府国防部和江苏省政府下令淮阴县长黄家驹抢修淮阴机场。当时机场跑道虽然毁坏，但21间房子还依然存在。黄家驹接到命令后，征集民夫，并在部分军队协助下，于11月初，修复起落带一条，长1100米，宽100米。于是，该机场又为国民党发动内战所用。修复后立即停落9架飞机，分小队轮番掩护国民党整编74师，对据守涟水的人民解放军进行轰炸扫射。

1948年底，淮阴第二次解放后，机场房子已经不存，机场土地划给农科所作为杂谷试验场耕作。1956年，清江市府遵照江苏省军区指

示，针对淮阴机场离市区太近、占地面积狭小等原因，决定报废。另选新军用机场报省审批。市政府和淮阴军分区组成专人选址小组，于当年制订三个方案，并绘好图，附上文字说明送省审批，以后一直未得答复，因而搁置下来。1958年拆除跑道碎砖石材料，用于铺设淮海西路。近几年，随着市区建设的不断发展，原飞机场的痕迹，已完全消失，只留下一个地名。淮阴第一个飞机场的原址，位于北京北路两旁、北京新村、农机厂以北、工学院以南、第二汽车公司以西、农垦医院和电台以东、引河北路两侧。

淮阴民航机场，建于1958年，位于市区东郊钵池乡境内，占地300余亩，建有长600米、宽75米碎砖路面跑道一条，楼房一幢，包括候机室、办公室、瞭望塔等设施。1959年4月19日，试飞成功，同年10月10日，南京——淮阴航线正式通航，每天一班，当时飞行的是国产安2型12座小客机。1961年秋天，还举行过一次跳伞表演，观摩人数近万人。

1962年，江苏省交通厅根据中国民航局“精兵简政”的指示，撤销淮阴民航站。机场房屋移交地方代管，撤走工作人员，仅留一人留守。留守人：孔令如(部队转业干部)。1982年，因预测地震，飞机在这里起落过两次。根据当时情况来看，该机场失去了保留条件，其原因主要是离市区太近，场地又狭小。后来淮阴市人民政府将该地段规划为新长铁路淮阴站场，目前划归淮安市经济开发区范围。

1990年，经国务院批准立项，直通淮阴的一条铁路，“新长铁路”落户淮阴了。1992年，淮阴建设银行发行新长铁路股票。总投资62.23亿元的新长铁路，1998年，开工建设，于2005年4月1日全线贯通运营，从而结束了苏北腹地“地无寸铁”的历史。

淮安涟水国际机场，位于淮安市(原淮阴地区)东北方向，涟水县陈师镇境内，距淮安市中心22公里。2008年10月8日，经国务院、中央军委批准兴建，于同月22日奠基，2010年8月10、11日试飞取得圆满成功，同年9月26日正式通航，从而结束了淮阴飞机场几十年没有飞机的历史。

老淮阴的三大怪，充分说明了淮阴在历史中的政治、经济、军事地位。从雍正六年始建石头头，到晚清兴建的铁路，再到民国所建的第一个飞机场，见证着淮阴曾经的兴衰。沧海桑田，是老淮阴人难以忘怀的乡愁。



“臧家码头”遗址建设完成



刘怀玉

知道清末淮安历史的人，都知道当时淮安有丁、何、韦、许四大家族。但在外地人的笔记小说中，却是另一种说法。清代儒士居士《咫闻录·陶木桩》中说，当时山阳有一首民谣云：“南城汪，东城方，中间隔一陶木桩。”此民谣是说淮安有三个巨富之家，他们是汪家，住淮安南城；方家，住淮安东城；陶家，住淮安城内中间。

姓方的主人名叫方彩，虽花钱得到一个府司马的头衔，仍然是个商人，在东门经营粮食行当。因为好施舍，遇青黄不接时，减价平糶，故有长者的称号。乾隆年间，方家改造花园，梦见四个穿缟素衣服的人来说：“我们与你家有夙缘，特来到你家住住。”次日，开掘鱼池，挖出四个银人。方彩心想与梦中相符，马上移置库内，晨昏焚香虔奉，二十年如一日。一天，忽然发现银人不见了，家人都怀疑被窃。方彩说：“不对。如果遇盗，岂有不偷拳头大小银锭，而偷百钧重的银人？银人来也有缘由，去也有原因，说明我家将衰败了。我们应当修德以求恢复好运。”

方彩开始做善事，设了义渡四所，募渡工四人，在几个渡口免费摆渡，解决人们渡河之难。一朝，天上刚露曙光，渡工见到四个身穿缟素衣服的人，愿出三百个钱，请他带领到方家。渡工将他们领至方家，人进去了却不见给钱。问看门人，看门人很惊讶，说根本未见这四个人，马上报告主人。主人方彩听说，随即手拿了五百个钱给了渡工。他打开仓库，看见四个银人仍在原处，遂宰牲以祭神，从此事业无不顺遂。

淮安一带秋后至冬，田里的秸秆，水边的木桩很多，而且价格很便宜，是治水固堤的重要材料。有一

个性陶的，是官宦人家之后。他看到了商机，想收购这些秸秆和木桩，囤积起来，等到春天黄河发水，昂价出售。但他没有资本，就找方家商量借资。方家不愿意，陶某也没埋怨。

陶某一直思考，想什么办法才让方家肯借钱给他。腊月的一天，一个山东贩柿饼的人到淮安，挑着沿街出售，经过方家门口，歇肩叫卖。方家的小孙子，见了柿饼拿了一个就吃。山东商人连忙夺了回去，小孙子哭了起来。方家看护小孙子的家奴，上前就将柿饼担子打翻，柿饼撒了一地，两人还厮打起来。方彩听到声音马上出来，喝住二人。问清原因后，批评了家奴，将整担的全部买下，平息了事情。商人也自称有错，两下和平而散。

陶某听了此事说：“机会来了，我乘此设计，可以向他借钱了。”他与城隍庙里的道士串通好，将庙里大殿上的木皂隶抱回去，用绳子悬于方家后园门首。转至方家大门，急忙敲开门，对看门的说：“速请家主出来，有要事相告。”方彩还未睡，闻声忙出。陶某即携方手，同到后园，启门而见有人吊在那儿。陶某说：“此即山东卖柿饼的商人。”月色朦胧，不能辨是何人，而身长衣黑，似乎山东人形。方彩胆战心慌，也不敢近视。陶某说：“威逼至死，罪原不大，但进了官府就不一样了。俗话说：‘破家的县令，灭门的刺史’。一经到官，恐怕花费不得少。乘此无人知觉，可以消弭其事。我历来受到你的厚情，愿自负尸体，弃于黄河，漂流灭迹。如有人撞见，我自担罪责，断断不会说出贵府。”方彩不辨真假，无可奈何，只好将事托付于他，约定闭门在家听候消息。陶某急忙出门，将木皂隶解下抱回，返告于方彩说：“一路行走，并未遇有一

人，是你的福份。”方彩虽然暂安，而日日探听，将近半月，毫无影响，心乃安定。他设席酬谢陶某，并拿出五百两银子给他。说：“昔日所商借资预购木桩，这些银子只多不少，你快拿去办事吧，如果不够再来拿。”

陶某即刻到乡下去，将各村秸秆木桩都预定下来。村民欲度残年，果愿降价出售。陶某心想，来春若黄河决口，官府肯定下乡购买秸秆木桩，他们不会理会我的预定，必须假用有势者之名才行。他便想到南城汪家，汪家十分富有，而且在地方上很有势力，于是不经同意，就打着汪家字号订购。第二年春天，黄果果然决口，上面拨下七万多两的工程款，派员到处采购物料，各处皆称已被汪姓预购。采购人员报告河道总督，说全部都被汪某预定，他囤积居奇，准备高抬时价。河督干脆就令汪某一人负责此项工程。汪听说惊惶不已，后来查知是陶某盗用其名做的，便与陶某大吵了一架。陶某表示了歉意，汪某虽然心中有意见，但河道总督的命令难违，便不得已承认下来。也是他们二人有福份，水势日缓，不到三个月即大功告成，获利数万。陶某将方彩此前所赠之银完璧归赵，并坦白为假冒皂隶之事。陶某后来也成了淮安巨富，并获得一个“陶木桩”的称号。

儒士居士的《咫闻录》是成书于清嘉庆末年的文言笔记小说集，是一部在风格和主旨上，追步《阅微草堂笔记》创作模式的小说，但也有自己的独创性。儒士居士的生平不详，但根据此书的《自序》和书中的一些文字看，他大约是清代嘉庆、道光时浙江人。曾游幕各地，可能到过淮安，因而采辑了这则民间传闻。

人说，“世上三样苦，撑船、打铁、磨豆腐。”寒来暑往，豆腐店的人，辛苦得没有整夜觉睡，因为泡豆

在巴黎雷诺汽车厂做工，一边为《益世报》撰稿挣些稿费，仍不能解决问题，常用沏炉烧开水泡面包充饥，卷心菜是他主要菜肴。穷则思变。他想起故乡做豆腐的事，便与旅欧勤工俭学的同学创办起“中华豆腐坊”，做起中华豆腐，同时烹饪平桥豆腐。法国人本没有做豆腐、吃豆腐菜的习惯，听说豆腐菜不仅养颜，还能延年长寿，是道美味的长寿菜。因此纷纷涌来品尝新鲜，感到十分美味可口，越吃越想吃。从此，中华豆腐畅销法国，从此，法国宴席上多了一道美味——中华豆腐即平桥豆腐。由此，平桥豆腐也就扬名天下。

中华豆腐坊

陈民生

补贴旅欧费用。

翌年，他在法国巴黎勤工俭学期间，生活费用发生了困难，他一边有严格时间要求，夏天4小时左右、冬天8小时左右。说白了人们还睡在甜梦中，豆腐店的人早就起身忙开了，一刻不能耽误。先从缸中捞出豆子、上磨、加水、过滤、烧浆、点卤、闷浆，再压榨成型。手不停，脚不住，一大堆事忙下来，天才亮，便又准备开门迎客。

