



渡江一战乾坤转 东风送我第一船

——回溯“渡江第一船”“京电”号的传奇历程



黑色的船身、平铺的船顶、黄白点缀的横纹、耸立的烟囱、高高飘扬的五星红旗……在灌南县盐河东岸民生桥南侧的体育公园内，有这样一处新近开放的“红船”文化广场，一条复古系轮船造型成为这处公园的核心景观。它就是“渡江第一船”“京电”号一比一的复制品。

何为“渡江第一船”？原来，这条原本名不见经传的小小轮船，却历经抗日战争和解放战争的洗礼，更是在渡江战役中立下赫赫战功。据史料记载，在解放南京的战斗中，“京电”号先后有16名船工参与运输工作，共运送1400多名解放军指战员渡过长江进入南京城，也是所有参与渡江战役的“第一红船”中，唯一的钢质机动船。

那因何这样一艘叱咤风云的“红船”，最后会与我市灌南县结下不解之缘呢？这一切还得从那个硝烟弥漫的时代说起。



□ 张晨晨 陈如升

战争“前夜” 蓄势待发

1949年初，淮海战役结束后，全线收缩江南的国民党军队，企图凭借“长江天堑”阻止解放军过江。“京电”号小火轮和长江一线其他所有准备渡江作战的木船一样备战待命。1949年4月20日，国共双方代表谈判商定的《国内和平协定》遭到国民党政府的拒绝。当晚，中国人民解放军根据中央军委的命令，准备在长江全线发起了渡江战役。

1949年4月21日，毛泽东、朱德发布了《向全国进军的命令》，英勇的中国人民解放军百万雄师以雷霆万钧之势，在西起江西九江、东至江苏江阴的千余里战线上，强渡长江天险，打响了著名的渡江战役。蒋介石苦心经营的所谓“立体防线”，在解放军强大的攻势面前土崩瓦解。4月23日，南京的解放，宣告了蒋介石集团22年反动统治在大陆的覆灭。而“京电”号小火轮也一战成名，成为名副其实的“渡江第一船”。

“京电”号小火轮原名“云泰轮”，船长23.1米，宽4.25米，吨位49.84吨，排水量41.4吨。该船于1925年在上海“沈宝记”船厂进行大修（据说是由上海“沈宝记”船厂制造），上海顺泰航运公司创始人赵章麟从英国人手中购入。这艘钢质蒸汽船在当时算得上是最先进的船，主要从事汉口至上海间货物运输。1937年，全面抗战爆发，上海沦陷，这艘小火轮也落入日寇手中，被迫替他们运输货物。抗战胜利后，则被南京下关电厂收购，更名为“京电”号，负责运送煤炭。

据史料记载，渡江战役前夕，国民党军队为了阻止中国人民解放军渡江，将江北小木船就地烧毁，稍大的木船全部拖往南岸集中看管。此时的长江北岸已经没有可以渡江作战的船只。1949年2月上旬，南京下关电厂接到指示，需要在江边保留吨位大、性能好的船只，随时准备接应渡江部队。下关电厂工人以运煤发电为借口，将一艘刻有“沈宝记-1925”字样的“京电”号钢质蒸汽机动力船留在了下关码头。

在之后的2个多月时间里，虽然国民党江防部队多次要求“京电”号进入护城河，但均被电厂工人机警地应付了过去。4月中旬，和谈破裂的可能性加大，两岸形势更加紧张，国民党守军把“京电”号拖进护城河。下关电厂工人趁着夜色将煤全部倒入江中，无煤发电，半个南京城都停了电，国民党守军不得不让它再次回到江中拉煤发电。就这样，直到渡江战役打响，“京电”号还停泊在下关中山码头。

临危受命 参与历史

1949年4月21日16时，中央命令中国人民解放军第三野战军8兵团35军越过滁水、老山，向江浦、浦镇、浦口直取南京，控制长江北岸三浦一线的敌军李延年主力28军。在我军强大的攻势下，对方仅抵抗了10多个小时就弃阵而逃，我军迅速占领南京长江北岸的三浦、江浦、浦镇、浦口。第35军派出7名侦察员，乘渔民童达兴的小木船过江，通过中共地下党与电厂工人取得联系，要求尽快将停泊在中山码头的船只开往浦口码头，迎接解放大军过江。

当时参与寻找渡船的中国人民解放军第103师侦察科长沈鸿毅回忆，1949年4月22日，准备渡江的中国人民解放军得到电厂地下党员和电厂进步工人的帮助，厂长韩德举主动为解放军提供了“京电”号小火轮。以船老大黄兴发为首的6名船工，将停在中山码头的“京电”号小火轮，以最快的速度升火开船，开往江北浦口码头。就这样，“京电”号作为南京解放进程中的“渡江第一船”登上了历史舞台。

当时，在所有参加渡江战役的船只中，不管吨位还是马力，“京电”号都是比较大的，从南岸下关码头到北岸浦口码头，整个航程仅用20分钟左右。作为解放南京渡江部队的第一梯队，中国人民解放军第三野战军第35军第103师的120名解放军指战员迅速登上“京电”号，架起数挺机枪，在夜色中单船劈波斩浪，并在中山码头登陆。而攻占国民政府总统府的中国人民解放军三野35军104师312团的绝大部分指战员，也都是由“京电”号运送过江。

据史料记载，“京电”号在解放南京的战斗中，先后有16名船工参与运输工作，共运送1400多名解放军指战员渡过长江进入南京城。随后，从南岸升火过江的“凌平”号、“港平”号等船只也加入到战斗，源源不断地给强攻部队运送预备队，为解放南京的部队赢得宝贵战机。

和平年代 再立新功

新中国成立后，“京电”号更名为“京电1号”，但人们仍然习惯称它为“京电”号小火轮。自此，它犹如一名脱下军装的老兵，在社会主义建设中继续发光发热。

在承担电厂运煤的同时，“京电”号还承担救急抢险工作。1954年夏天，南京下关地区长江一带突降大暴雨，发生特大洪涝灾害，南京地区、江河水位猛涨，危及临近

江边的下关电厂。“京电”号奉命往返于南京和马鞍山之间，不停地在江面上运送黄泥、草包和砖头，加固加高江堤，在抗洪救灾斗争中发挥了

重大作用。20世纪70年代，随着下关电厂运输煤炭的工具升级改造，燃烧煤炭的“京电”号失去了用武之地。1970年，“京电”号离开了它服役近30年的南京，被调拨支援淮阴发电厂，船号更名为“淮轮555”，为淮阴的工农业发展作出巨大贡献。1978年，为支援苏北地区的水运事业，“京电”号又被调拨给灌南县鸿远船舶运输公司（后改制为灌南县鸿远船舶运输有限公司），1984年，“京电”号调整船号为“苏淮605”。

“在计划经济时代，煤炭资源很紧张，烧煤的小火轮难以适应运输需要，为节约资源，提高运载量，公司将烧煤炭的蒸汽机改为烧柴油的柴油机。”时任灌南县鸿远船舶运输有限公司党支部副书记的杜恒进，后来叙述了“京电”号的动力改造过程，那时已是1979年。“严格来说，改造后的‘京电’号已不是‘小火轮’了，而是一艘燃油的‘机动船’，之所以还叫‘小火轮’，只不过是人们习惯对其爱称罢了。”杜恒进回忆道。

改造后的“京电”号成为具有牵引1200吨能力的机动船，可同时挂上12条货驳执行运输任务，在市场经济大潮中，航行足迹遍及华东地区的江河湖海大小港口码头。在灌南20年间，累计运输产值高达1800万元以上，并且圆满完成了洪泽湖抗洪救灾、内河破冰疏航等艰巨任务，就这样，战争年代功勋卓著的“京电”号在和平年代里，为社会主义建设又创造了新的功绩。

沧海桑田 不改风貌

那么，“京电”号小火轮是如何重新回到南京的呢？

早在1983年8月，南京市文物工作者就开始了対“渡江第一船”的寻找之旅，后来在灌南县找到了这艘富有传奇经历的小火轮。次年4月23日，南京市利用挹江门城楼建立起了渡江胜利纪念馆。由于场地局限，请回“京电”号小火轮的条件尚不成熟。与此同时，灌南县人民政府也将“京电”号列为第一批文物予以保护起来。

1998年，“京电”号正式退役，停靠在灌南县盐河岸边，作为爱国主义教育基地供人们参观，同时被列为市国防教育基地。此后的几年间，灌南县还对“京电”号的船体、甲板、船舷、天棚等按原状原貌进行了维修保养，还被命名为市青少年校外活动示范基地。直到2006年，“渡江第一船”事迹被制作为《京电号的故事》电视纪录片在全国播出，这艘沉寂于大时代浪潮的“英雄轮船”再次被世人熟知。

时间来到了2009年3月，“京电”号小火轮从灌南回到阔别32载的南京，在南京渡江纪念馆正式展出，从此作为渡江胜利暨南京解放的重要见证物，永久陈列在渡江胜利纪念馆的广场中央。2011年底，在全国革命文物定级工作中，渡江第一红船“京电”号被评定为国家一级文物。

“历经抗日战争和解放战争洗礼的小火轮，不仅承担拉货载物的运输使命，还承担抗洪救灾、内河破冰疏航等急难险重任务，先后经历2次更名、4次更换编号和1次大的发动机更换，并经历数次修补，最后从水上转战到岸上，用它传奇的一生，向世人讲述开天辟地的战争年代，改天换地的社会主义建设年代以及翻天覆地的改革开放年代。”市委党史工办的一位专家如此评价道。

为了加强爱国主义、革命英雄主义教育基地建设，自2021年起，灌南县委、县政府决定在盐河东岸民生桥南侧的体育公园中修建“红船”文化广场，至今年5月“红船”安装完毕，同时又在停放“红船”的广场东侧修建了一座长达80米仿古式“渡江第一船红色文化长廊”，廊架中陈列16块介绍“红船”文化史料的展板，于6月底完工。自此“京电”号又回到了灌南大地。这也是继灌南县革命烈士纪念馆、红色文化博物馆、“红色上马台”革命传统教育基地等一大批革命传统教育基地建成后，灌南再次拥有的一座新的红色基地，也为党史学习教育的开展增添了新的载体。



渔船起名话习俗

□ 韩世泳

一方水土养育一方民众，一方民众造就一方习俗。俗话说，靠山吃山，靠海吃海。古海州濒临东海（今黄海）。古住今来，很多海州人以“吃海”为生。

大海，是海州人的丰富宝藏，为人们哺育着取之不尽的鱼虾；大海是人们赖以生存、企求致富的场所；大海也是凶险的，它无风三尺浪，有风浪滔天，常给人们带来伤害甚至是毁灭性的灾难。人们在与大海相处、相识、相斗的过程中，想方设法取其利，避其灾，既不断改进捕捞工具，增强抗拒风浪的能力，又从心理上多方寻求慰藉。他们一方面供奉主管大海的龙王爷和海上保护神妈祖——天后娘娘，祈求保佑；一方面时时小心，避免触犯“大老爷”（大鲸鱼、大鲨鱼之类）们的言行；一方面处处讨吉，寄企盼于种种逢凶化吉的言行之中。千百年来，这些做法代代相传，逐渐充实，约定俗成而成为一方渔民们的信念，成为一方渔业生产领域中不成文的规矩，成为渔民们生产、生活中的风俗习惯。

海州地区渔民风俗习惯内容极其丰富，渗透于渔民生活、生产过程及言行的方方面面。其中，给新造渔船起名字，就有一套一套的“行为规范”，且具有鲜明特色。海州地区渔船起名最大特色是将渔船“拟人化”，既有大名字，也有小名字。渔船本是渔民的生工器具，跟农民的牛车、犁、耙、耢子之类一样，就是工具类的物品。人们对生产工具一般是从其功能、形体、颜色、新旧程度等特点，起个名字或代号，便于识别即可，没有什么特别讲究。可渔民不同，他们对于渔船，特别是对新造的渔船的关爱，远远超出对一般生产工具的关爱，处处都十分在意。上个世纪90年代后期，笔者在调查早期新浦海洋渔业情况时，就曾听老渔民们说过，渔民对渔船既像对自己的长辈一样，丝毫不敢得罪，又像对自己小孩似的，处处爱护。这些朴实的话语，道出了渔船在渔民、特别是船主心中的地位，他们都是把渔船当作自家的“成员”看待的。有位年近90岁的老渔民说笑般地说，添船如添丁啊！新船钉好油练完毕出坞下水，就好比人家小孩落地似的，是件大喜事，大家都跟着喜。由此可知，渔民们给渔船起名字，有大名字，还有小名字的做法，也是比照着给小孩起名字来的，充分体现了渔民对渔船的珍视。

渔民们以这种超物的观念看待渔船，是海洋渔业生产的特殊性决定的。海洋渔业生产场所是大海，过去科学不发达，人们对于凶险莫测的大海知之甚少，为了捕捞鱼虾，只能从加牢加固渔船、网具，增强抗灾能力上下功夫。而造一只渔船，从筹资、备料到造船是一个漫长的过程，对于船主来说，可谓“浩大工程”，很可能是终生为之奋斗的“工程”，而新造的渔船质量如何，更事关船主和船上渔民们的身家性命。因此，他们对造船的各道工序的质量要求都极为严格，处处讲究，包括给渔船起名字，也丝毫不敢懈怠。渔民们是把自己的产业兴旺发达，把大家对生活改善的希望，全都寄托在渔船身上的。

海州地区渔船起名习俗的第二个特色是，大名、小名各有讲究。在千百年的传承中，海州地区渔民给新船起名也形成了不成文的“规范”，有着成套的讲究。

一是，大名亮身份图吉利。渔船的大名是用来对外的，如到政府管理部门登记注册、上税等。因此，绝大部分渔船的大名，首先都标明船主的姓氏，如张、李、王，让人一看就知道这船的主人姓什么。当年，几位老渔民回忆解放初新浦地区渔船情况时，在能说得清情况的29条船中，有23条船的大名是标明船主姓氏的。当然，这么做也有几分荣宗耀祖之意。

渔船大名字多体现船主对渔船的寄托。渔船在大海上作业，安全是头等大事。因此，船主对渔船最大期望是平安无事，一路顺顺当当，在此前提下捕捞兴旺，满载而归。这种心愿体现在船的大名字中，就是“顺”字、“兴”字类字特别多。在29条船的大名中，用“顺”字的有18个，用“兴”字的有13个，“顺”“兴”二字同用的有7个。而且，和“顺”“兴”二字搭配的也是“常”“和”“福”“发”之类的吉利字。这充分体现了渔民们对渔船的期望，体现了渔业生产的艰辛。

二是，小名字重寓意，不讲究。给船起小名字（还有起“浑名”的），与起大名字相比，随意多了，词语多通俗、诙谐、随意。但是，在这“随意”之中也有所“在意”，起名时也都尽量顺应船主心意，将祝愿新船坚固、泼辣，能抗大风大浪，能多捕鱼虾，趟趟满载而归之类的期望，寓于船的小名字之中。

海州地区渔民给渔船起小名字有多种起法：有的是开门见山，直道心愿。如以“大鱼鹰”“尚四肚子”“尚五肚子”为小名字，以寓其能逮鱼、装鱼多；有的是以物寓意，显示能耐。如一些渔船以“铁牛”“大虎”“小刀子”之类作为小名字，以示其捕鱼能耐大等；有的是娇而不显，泼泼辣辣。如一些渔船用“大歪”“二歪”“五歪”之类不怎么好听的词语做船的小名字，说是这“歪”那“歪”，实是愿其经颠簸，经久耐用。有的则是触景生情，见啥叫啥。有些木匠大师会将他完成造船所有工序后，回过头来第一眼见到的物件，作为船的小名字，如见到拾麦用的范筐，就叫“拾麦筐”，见到竹筐就叫“大筐”，遇见人家带新娘子，就叫“新娘子”，还有叫“大水瓢”“大梢瓜”的，等等。虽然有点俗气，但人们认为这是“天意”，也就心安理得地叫着。

海州地区渔船起名字第三大特色是，渔船起名权不在船主，而在木匠大师，而且是“金口玉言”，说了就不能改。按习俗，在新船造出下水的当天，船主要摆宴设供，焚香磕头，敲锣打鼓放鞭炮，撒船钱，说喜话，趁着洋洋喜气将船放下坞。新船下坞后，船主要专门摆筵席，盛情款待全体造船工人。船主要在席间邀请主持造船的木匠大师傅（赣榆一带称“作头”），给新船起名字。不管大师傅起的名字怎么样，“一旦命名，则永远不变”。

海州地区渔船起名习俗另一个特色是，给船起名字，特别是起小名字、浑名字，概不犯忌。习俗以为答谢宴是大喜宴，起船名时，只要木匠大师一出口，席间人员都要随声喝彩、叫好。因此，有些木匠大师在造船过程中，对主家有的人或事看着不顺眼、不满意，平时又不好说，此时也会有感而发，将自己感受作为新船的小名字或浑名，“献给”主家，以示规劝。张大强等在其所著的《海州湾渔民俗》中有这样一段记述：“有的船主在造船时经常做菜汤给木匠吃，用乌盆装饭上桌，故船得名‘小乌盆’……还有的船主老婆不讲理，经常同邻里吵架，木匠大师傅非常反感，于是就将新船起名为‘烂切面’，暗指这个女主人蛮不讲理‘窝丝缠’。”（《海州湾渔民俗》中国文史出版社2016年11月第1版第376页）。这类小名字，明显是在揶揄船主，船主心知肚明，但也只能“欣然”接受，而且，嘴含着苦瓜和大家一道叫：“好！”

这就是民俗，这就是民俗的约束力。