

古运河与无锡造船业

| 吴歌文 |

无锡水网密布，古来漕运发达，运河上常年舟楫川流不息。米市兴盛时，无锡每年泊粮船多达十万船次。1908年沪宁铁路全面通车，但无锡开往四乡的客船每日仍多达两百多班，这些班船多停靠于北塘、竹场巷、棚下街、清名桥、伯渎河等处。

老一辈的无锡人大多靠坐船出行。那时，高桥的桥洞是进出无锡城的标识。船离高桥便出了锡城，进了高桥则是进了无锡，送行亲友也总在这里分手挥别。

客船进高桥、向东拐，过了双河尖就看得见吴桥了。水面开阔的运河南岸排布着许多船台，那里曾是省属企业无锡船舶修造厂，被唤作“省船厂”。吴桥附近的一条运河支系，还有另一家造船厂——无锡红旗造船厂。当时往来于江湖河道的各色船只，大多都是这两家船厂所造。

“船为车，楫为马”

古吴人，船为车，楫为马，一日不可废。而造船业也一直是无锡的强项。通水性、善舟楫的无锡人很早就掌握了造船技术，水上交通的优势更激发了舟船需求，使无锡渐成造船业高地。1958年，人们在河道清淤时从常州淹城的卫河中挖掘出了三条独木舟，最大的楠木舟，长11米，宽0.9米，舱深0.45米，为整段楠木火烤斧凿而成，被誉为“天下第一舟”。经考据，这些独木舟距今已有7000—8000年历史，这无疑为吴地悠久造船史的实物佐证。

上世纪80年代，宜兴相继发现了两条独木舟，一条属上古，另一条距今约3000年的勾吴时期，长8米，宽0.7米，舱深0.35米，船舱有木板分隔。上世纪末，江阴也出土过一件独木舟造型陶器。这些都说明，船很早就进入了吴地人的生活。

泰伯奔吴，卜居梅里，凿伯渎河，汇通百渎；阖闾夫差出于征伐需要，开凿邗沟，沟通江淮，并在无锡一带整合水道，形成了密集的水网，使无锡通江达湖，畅行无阻。水和船，互为依存，密布的运河水道，不仅满足了吴国漕运之需，也拉动了造船业的发展。

在古吴国历次军事行动中，最令人瞩目的就是对船的使用。吴楚之战打了80年，两国都擅水上作战，双方水军多次对峙于江汉之间。豫章之战时吴国曾佯装讨伐叛楚的前附庸桐国，将战船布满桐国以南江面，连续数月保持攻击姿态，暗中却派出精锐奇兵，偷袭楚国巢邑，俘虏了楚公子繁。公元前506年的柏举之战，更是古代军事史上以少胜多的经典战例。吴军根据孙武兵法，用战船将3万精兵送至淮河弯曲处弃船登岸，迅速穿越大别山区，直逼汉水，击溃仓促应战的楚军，顺利攻入楚国郢都，占领了楚王宫。最让人震惊的，是夫差乘坐的指挥船“艤舡”大舟，长达40米，高10米，可容纳600多名将士，当为我国史载最早、最大的船只；吴国水师沿海航行上千公里直抵齐国的胶州湾，也是古中国最早且最远程的航行记录。“艤舡”乃春秋时期舟楫之最，曾穿越太

湖、淮河、长江，遨游东海与北海，在与齐楚的争霸战中发挥了重要作用，成为吴国“霸主”的重要标识，也代表了当时江南造船技术曾经达到的高度。

东吴时割据江东，周瑜凭借精锐的水军与曹魏作战，重型战舰，小型快船，无所不有，极大挫败了枭雄曹操，“谈笑间，檣櫓灰飞烟灭”，留下了赤壁之战的千古英雄传奇。而吕蒙白衣渡江的飞艇，其速度之快捷，也令一代名将关羽猝不及防，刹那间就丢了荆州。曹魏军队无疑人数、武器皆有优势，但东吴水军却以战船优势胜出一筹，这与江南的造船技术密不可分。

唐宋时期，运河通航，远在长安的朝廷更需要江南粮赋的供养，大运河上总是行驶着绵延不断的船队，漕粮、布匹、各种物产珍宝源源不断运往长安。需求，永远是产业发展的动力，吴地由此成了造船高地。诗人杜甫曾在成都酒楼写下“窗含西岭千秋雪，门泊东吴万里船”的诗句，那时候，江河上大概到处都是吴船的身影。

明代时，江南造船业已形成专业性生产规模，不少造船作坊都设在运河边，无锡的泗堡桥、三里桥、羊腰湾等处的造船工场就有13家，这些船坞分别处于无锡北门和南门外的运河边。这里是运河与支系的交叉处，拥有比较开阔的水面和码头，适合船只修造。

无锡城东运河从北而南，拐了个弯，而后与南门运河交汇。这里水面状如羊腰而被称作“羊腰湾”，船场就设在羊腰湾地势平坦而开阔的东北岸，上世纪90年代这里的地名叫“船厂里”。后来，船厂里变成了一片民居，再后来又开发成南禅寺商业旺地，“船厂里”旧迹无存。

“五姓十三家”

清代的无锡造船业，是家族式的产业，主要有“五姓十三家”。乾隆年间朝廷组建水师，急需大量船只，无锡杨、蒋、尤、徐、邵五姓的13家造船工场各被抽调一名工匠去京口、江宁和岳州的官办船厂服役。这些聪明的船匠，不仅善于摸索创新，也潜心学习官办大厂的设计与技术。当时，战船在使用中极易受损，没多久就要拖回船厂返修。无锡船匠们发现，损坏主要是因火炮发射时引起船体巨大震动而造成。当时战船主体采用轻巧耐水的杉木制造，但杉木质地松软经不起震动，因此船身极易受损。无锡工匠建议将全杉木战船改为杉木和杂木结合，强化船体结构，同时在战船脚梁处增添两根平行木楞，加固船体，这样开炮时后坐力就能通过木楞分散到整个船体，避免了船体局部损坏。该建议被采纳使用后，收到了理想效果。

这种新添的平行木楞被称为“龙骨挺”，后来成为各类木船



不可或缺的重要构成。13名工匠因此受到朝廷的嘉奖，嘉庆皇帝为此特赐予朱批证书：“无锡五姓，有功朝廷，经营船业，衙门照应。”从此，“五姓十三家”就成了享有朝廷特许待遇的造船专营户。

光绪年间，有山东鲁氏来锡开办船厂，遭到五姓投诉。时任知县的廖纶依据御赐证书，判决五姓胜诉。鲁氏不服，反复申诉，后经地方士绅斡旋协调，“五姓”总算允许鲁氏限量生产。从此无锡造船业变成了“六姓”。民国时期，造船不再受姓氏所限，无锡造船厂猛增至270多家，高峰时甚至多达700余家。运河沿岸的吴桥、惠山浜、荷叶村、绿塔路、大窑路、亮坝上等处都布满新建船厂。不少船匠还走出无锡，流动到江南各地为渔民、农户修船，由此也将无锡的造船术输送至各地。

“西漳船”与“黄鹄号”

无锡人之于造船，颇有天分和匠心。近代第一艘机器船“黄鹄号”就是无锡人的创造。晚清时李鸿章倡导洋务运动，积极引进西方理念和技术，相继创办了安庆军械所、苏州机器局、金陵机器局、江南织造总局等机构，麾下聚集了不少无锡才俊，华蘅芳、徐寿就是其中的佼佼者。1865年，华蘅芳、徐寿仅凭着一纸外国轮船图样，在安庆所成功研造了我国第一艘以蒸汽机为动力的轮船——黄鹄号，书写了中国机器造船史最初的一笔。

“西漳船”也是无锡人的独创。西漳位于城北，锡北运河从这儿经过，唐宋时期此地是芙蓉湖区域，明清时湖面逐渐被围垦造田，但依然水道交错，西漳船厂就坐落于运河畔。“西漳船”是无锡徐姓船场综合多种船型改良而成：船头船尾从方形改为圆弧形，减少了航行阻力；官船上“龙骨挺”也加装进来，增加了船体强度；同时船体船舱加宽，扩大了装载量。船上固定顶棚也改为可灵活拆装，方便了上下货。改进后的“西漳船”更为实用，舱容大，吃水浅，航速快，易装卸，

一只船可载货物15万斤。因优势突出，广受市场欢迎，很快被各船厂仿造，名播大江南北。

上世纪20年代，泗堡桥蒋姓船厂率先试制了机器岸水船。江南多鱼塘、水田，本来都只能固定水泵岸水，后来蒋姓船厂尝试把水泵安装在船上，实现了流动岸水，既灵活又好用，很快被推广开去，成为市场俏档货，当时无锡一年生产岸水船120多条。

无锡山明水秀，从运河坐船游览惠山、太湖，唐宋以降已成为时尚。而旅游业的繁荣也刺激了游船业的发展，唐代诗人皮日休就有“料君携去处，太湖烟雨舟”的诗句。清光绪十七年(1891)，28岁的前县令廖纶与友人乘画舫游太湖，于鼋头渚峭壁上抒写了“包孕吴越”四个大字，成为鼋渚独特景观。早先，无锡画舫又称“灯船”，因船上装饰彩灯得名，有船妓服务的称“荤灯船”，反之称“素灯船”。

民国时旅游业渐热，画舫成为游览主要交通工具，称“游山船”，北门外停泊画舫的游船码头就称“游山船浜”，旅游季节这里经常泊满大型画舫，最盛时多达20多艘。1928年10月、1946年10月，蒋介石两次来锡游览或避寿，乘坐的都是大型画舫。1946年那次美国特使马歇尔夫妇同至，所乘画舫乃杨荣林经营的画舫“革香号”。午间，由迎宾楼菜馆提供了精美的船菜大餐，令客人们赞不绝口。不善言笑的蒋介石也说：“吃鱼蟹，还是要到无锡来。”李宗仁、吴佩孚、吴稚晖等大人纷纷来锡，乘坐的也都是这条“革香号”。1958年，嘉兴筹建南湖革命纪念馆，还专门邀请杨荣林和无锡船匠过去帮助参谋，那条至今停泊于烟雨楼前的红船，就是根据“革香号”所仿造的。

乡镇企业诞生地

无锡运河边不仅是上世纪初民族工商业的发祥地，还是计划经济时代最早的乡镇企业诞生地。

1956年，城外的锡东运河边诞生了新中国第一家乡镇企业——春雷造船厂，由此悄然拉开了乡镇企业发展的序幕。今天，当年东亭春雷造船厂的旧址，已经建起了国内唯一的中国乡镇企业博物馆，镌刻下乡镇工业迈出的第一步。展馆的背后，就是当年春雷厂的船坞码头，半敞的车间内展示的是半个多世纪前留下的一条旧船。

船随水流，渐行渐远。早年“以船为家，以楫为马”的情景早已被现代生活所取代，各式古老的木船也罕见踪影。今天运河上，仍然船来舟往，繁忙依旧，对江南人而言，船不仅是漕运时代水文化的历史记忆，也是今天生活不可或缺的精彩文化符号。