

蚌埠记忆

一列火车穿城过

□周士明 文/图

蚌埠火了，冥夜、桑酒成为全国各地网友的打卡地。有一处历经百余年的地标也不应该被忘记，那就是蚌埠淮河大桥。

上世纪初，津浦铁路蚌埠段的修建，曾经有过许多动人的故事，这些故事，离我们并不遥远。那些遗存下来的老建筑成为时间积攒下来的宝贝。老建筑之所以有魅力，是因为历史积淀会突然在某一个角落不经意地流露，即使你已经做好了准备，直奔目标而去，那蓦然间的惊鸿一瞥还是会让人惊喜不已。老建筑是记忆，是情怀，是城市变迁的舞台，虽经百年岁月的剥蚀，依然能够传递往日的信息，供人缅怀和抚摸。一百多年来，这座城市迅速发展成为水陆交通枢纽。

说起津浦铁路蚌埠段，不得不说说淮河大桥，这座仅次于黄河铁路桥的第二大桥，始终以雄伟的姿态，傲立在千里淮河之上，为蚌埠的腾飞默默负重百年。

这座桥于1908年9月确定桥址，1909年11月开工兴建，1911年5月15日建成。

由于淮河大桥的修建，始引津浦铁路穿蚌而过，使蚌埠由凤阳县边境一偏僻的小渔村，迅速发展成为如今的南北东西水陆交通枢纽。可是淮河大桥当时为什么要修在蚌埠这个小小的集镇上呢？

在津浦铁路南段的桥梁工程中，淮河大桥建设最为艰巨，津浦铁路初规划时，桥址原定在临淮关。1908年9月，英国总工程师德纪带领工程技术人员，亲往临淮关实地勘测，发现地势低洼，盛夏河水泛滥时，大水会漫过铁轨，影响铁路正常运营，因而否定了在临淮关建桥的设计。经过调查、比较，选择了距临淮关上游约19公里的蚌埠。这里地势高，不易受洪水影响，虽说河水较深，施工过程中会遇到一些困难，施工时间可能会延长一些，但是，河床底部系坚石山根，建桥墩比较稳固。从千年大计考虑，在此处建桥是适宜的。不料在蚌埠建桥一事，引起了怀远县地方绅董的非议，他们上书清政府请求将大桥改在怀远荆涂二山之间修建，德纪又经过一番实地勘测，认为荆涂二山夹峙之处河道狭窄，水流湍急，在此处建桥，施工之艰险必将数倍于蚌埠。再三权衡，最后桥址还是选定在蚌埠。

桥址确定以后，在建造何种形式的桥梁问题上，又引起了一番风波。原设计，淮河铁路桥采用桁架桥。1908年12月蚌埠一带的盐商36户联名呈禀正阳关督销局，认为大桥采用固定桥式，桥孔低狭，盐船桅高数丈，航行不便，请求将桥孔加高或建造活动桥，以利盐运。南段总稽查何亮标前往蚌埠实地调查并向盐商说明，在淮河中段不适宜建造活动桥梁。对于不同意建造活动桥一事，很多人颇不以为然。皖绅周学铭等上书曰：“长淮淤沙向恃船舶往来以为疏浚，今中途修筑架桥，巨舰高樯不得越渡。航路既阻，准流千里必将不见片帆。无船则水利绝，水利绝则无人疏浚。上游数十州县，必将有其鱼之叹。”再次请求一定要建造活



蚌埠淮河大桥桥墩。

动桥。为此，两江总督端方给孙宝琦发了电报，以为“长淮千里，舟楫相接，平常行旅之往来，土货之输出，引盐之上运，皆出其途。若筑架桥果碍行舟，不惟河身易致淤塞，且水陆不能衔接，于铁路亦非所宜。”接电以后，何亮标与工程顾问、英人格林森同往勘测，以期路工、航务两无妨碍。

现今，图成料备，一经定议，即可开工，又何必不分轻重妄作有损无益的变动呢？凤阳绅士王凤怡等还为此呈文，请建固定桥。英人格林森至临淮关后，并未从事勘测工作，仅与勘测工程师鲍恩勿勾见了一面，马上返回南京，向端方汇报，极力主张建造活动桥。两江总督端方先后将各处来电禀交南段总局，并且根据英国工程师格林森汇报的情况，会同安徽巡抚朱家宝一起奏请引建活动桥。1909年6月13日（宣统元年），清廷下旨交由督办大臣徐世昌会同吕海寰、孙宝琦、罗瑞国并总工程师等人，妥为筹划，再行共同核定，以便据情复奏，请旨办理。

督办大臣徐世昌派出总稽查刘树屏再去实地，重新勘察。7月，刘树屏受命南下，会见了两江总督端方、安徽巡抚朱家宝。随即去浦口与罗瑞国、汪树堂两总办和总工程师多次商谈。总工程师德纪细致地陈述了建设活动桥的利与害，仍然坚持按设计方案，建造固定桥。为了摸清建造固定桥对于淮河航运的影响程度，8月刘树屏赶到蚌埠，9月上旬又由蚌埠赶去怀远，会同怀远知县李维源，在怀远河口召集众船，实地试验。试验时，用两船来护一船，放下桅杆再竖起桅杆……从头到尾，总共只用了一小时零五分钟。

实地调查之后，刘树屏特意会见了持不同意见的皖绅周学铭、程恩培等人，向他们详细说明了建固定桥之利、建活动桥之弊。终于使周学铭等人心悦诚服，一致表示赞同建造固定桥的方案。

蚌埠古渡就此喧腾。淮河的浪花，轻轻地拍打着淮河堤坝。淮河岸边，为建桥运输各种材料的船只，首尾相连，桅杆林立，绵延十里有余；蚌埠集上那条由北向南的老大街，沿街突兀搭起成行成排的工棚，住满了来自河北、河南、天津等地的建桥筑路工人。建桥伊始，约两万多名民

工云集蚌埠，使昔日只有500余户人家的蚌埠集一时繁盛起来。

根据设计要求，淮河大桥共分9孔，各孔长200英尺（60.96米），桥身连墩墩实长1815英尺（553.212米），两端各建引桥一座。其间共设筑桥墩8座，以支架全桥。桥梁用带架钢梁。梁底距最高水面35英尺（10.668米），桥上架单轨一道。在选择桥址时，虽然经过反复比较，但是在实际营造的过程中，却困难层出。建桥之处的河底，虽然全是坚石山根，但是河底的石头，起伏不平，石底上面又覆盖着很厚的淤泥，最厚处竟达21米。只有第四、五两孔中间，偶有石头露出水面。因为每座桥墩都必须从石底筑起，故而各个桥墩的长度参差不齐，最长的33米，最短的只有15米。自南岸向北数，第一、第二、第三号桥墩，因近南岸，河身较浅，石底高，淤积也不厚，施工较为容易；第四、五号桥墩是在河心中修建，施工很是困难；第六、第七、第八号桥墩，由于石底低，淤积厚，施工中间遇到很多难题，工期一拖再拖。第一、二号桥墩，施工时先以巨桩筑基围，再用大块方石砌筑。两座桥墩于1909年11月动工。由于1910年春天大水，工程停滞，历时10月方才完成。第三号桥墩恰在石礁之上，此礁在水浅时，往往露出水面。施工时，直接从巨石上筑起，工程进度较为迅速。1909年11月动工，1910年2月完成。自第四到第八号桥墩，因基底在水下较深，均采用当时较为先进的气压沉箱法修筑。第七号桥墩的沉箱，于1909年11月开始动工，12月沉下，1910年3月沉至石底，中途因大水停工，至10月中旬才在四周筑坝抽水，进行砌筑，11月竣工。第八号桥墩于1910年1月中旬动工，至5月沉箱入石底，7月竣工。第五号桥墩位于中洪之处，在河水最浅时也有30英尺（9.144米）深。河底石面凹凸不平。气压沉箱于1910年4月沉入石底，7月大水，汽阀及起重机等均被洪水冲没，8月才重新开始挖凿工作，9月完成混凝土填实工程。1911年1月全部完工。第四号桥墩气压沉箱于1910年9月沉至河底，1911年1月与第五号桥墩同时完工。第六号桥墩的工程，因屡遭水患，气压沉箱于1911年1月方沉至石底，2月底全墩筑成。所有各座桥墩，全部用

花岗岩筑成墩帽，每座墩帽厚约3米。东西两侧作半圆形，用以减少洪水冲击的力量。墩帽上面，架设钢梁，钢梁上面铺设轨枕。1911年5月，全桥竣工。建桥共用款项不及100万银圆，较原计划的110万银圆左右之数，节约了10余万银圆。淮河大桥自1909年11月动工，至1911年5月完工，历时18个月。淮河大桥兴建至今已逾100余年，这期间，除两次人为破坏外，大桥经历了多次洪水的冲刷，始终安然无恙，保证了南北铁路运输的畅通。

建站通车初期，每周仅试运行两趟旅客列车，客运量很少。由于它处在南段徐州至浦口之间，无论南来北往的火车，按那时的车速，当晚只能到达蚌埠，车头需在此添煤加水，旅客下车在此住宿，于是，蚌埠又成了津浦铁路的重要“宿站”。

1949年1月20日，蚌埠解放，新中国成立以后，成立了蚌埠铁路分局。随着社会主义建设和国民经济的飞跃发展，蚌埠站也在日新月异的变化。蚌埠铁路分局管辖范围扩大到浦口至符离集和整个淮南线，蚌埠火车站也已经成为津浦线上有着比较先进设备的大站。虽然此时运行在津浦铁路上的列车沉重而缓慢，但毕竟它们是在开向未来，开向新的时代。

1968年南京长江大桥建成使用，南京成为连接北京和上海两大城市的中间站。津浦铁路也延伸更名为京沪铁路。

随着社会不断发展，京沪铁路远远不能适应现代交通的发展，2006年2月22日，国务院第126次常务会议批准京沪高速铁路立项；2008年1月16日，国务院常务会议同意开工建设京沪高速铁路；2010年7月19日，京沪高铁先导试验段北段开始率先从徐州向蚌埠铺轨，南段于8月中旬从南京向蚌埠铺轨，10月底完成试验段铺轨；2010年11月15日，京沪高铁全线铺轨完成。

京沪高铁建设和开通，重塑了京沪交通经济带、提高了沿线地区经济活动效率、改善了投资环境、促进了产业结构优化升级，对完善综合交通体系，推动高速铁路技术的发展发挥了重要作用，是国家重大创新工程和高铁经济示范工程。京沪高速铁路的建成，能够使区域内不同的产业在空间上呈阶梯式分布，加强产业在不同地区的专业化分工和协作能力，使各级城市间的空间运输升级为紧密的联系，形成了上下游产业一体化，生产销售一体化，区域交通一体化。

为打造京沪沿线蚌埠淮河段两岸文化圈，我市又启动了“靓淮河”工程，按照“一川清、两岸靓、三脉通、四态合”的总体规划和“一河、两岸、四区、五线、十九景”的具体布局，全面优化主城区淮河防洪交通生态体系，着力打造“堤固、水清、岸绿、景美”的幸福淮河，对改善淮河生态、提升蚌埠形象具有重要作用。

节令随想

初夏

□张余雅

斗指东南，夏风起于平野，万物至此皆长大，蔷薇开上枝头，夏天踩着春天的最后一场雨踏着小碎步走来了……

这一场雨下得热烈，天空忽的一下变黑了，空气很闷热，人们不烦躁地摆着手，忙赶回家的脚步却是一刻也没有停歇，不像春雨的淅淅沥沥，也没有盛夏的咄咄逼人，不多会儿，噼里啪啦的雨从空中落下来，打在屋顶上，打在砖石上，打在行人匆忙的脚步上，也打在田野乡间的土地上。“梅子金黄杏子肥，麦花雪白菜花稀”，放眼望去，麦穗扬着白花，金黄的油菜花完成了自己的使命正在结籽，更别提那日高一截的麦苗，仿佛能看见男人女人在田间地头互相擦汗时的相视一笑，仿佛能看见孩子们端着午饭在田埂上的嬉戏打闹，仿佛能看见华夏大地上的处处温情，满眼的绿色，已染尽大地。

留有晚春的一点余韵，让立夏生动的是生命万类自由。泥土芬芳气，好友醇酒香，蟋蟀发出了鸣叫，丰盈的土地，一朵月季花踮起了脚尖，蚯蚓掘土而出，王瓜的藤蔓蔓延长廊，一枝一叶是最纯粹的生命，翘首以盼的明亮，生长在田野

里，有的花朵已经开了，有的花朵也在来的路上。据说忍冬度过了冬天，就改名为金银花，几朵小小的花，如吹不灭的火苗，大自然也有着它的深情，给迷茫的人们以力量。也许曾垂头丧气，也许正在心灰意冷，那就望望头顶上的天际，想想你的远方，立夏的美好，在于它让我们懂得希望，在于它让我们找寻远方，在于它经过了最后的料峭，等待十里荷花冲破春的镣铐，流淌着清雅的芬芳，奔泻在池塘山坳，等待鸟的歌瀑飞溅千万银珠，四散在雾蒙蒙的拂晓，滚动在黄昏的林荫道，等待一个梦的悄悄……梦里清风赶路，白撵着粉，黄跟着红，多少颜色，在夜里摸着光，一路缤纷到远方，那时太阳永恒，银河作弦，山川回响，响彻天地的浩荡。

我希望能把天空打扫干净，洞见那束微光，抵抗生活的苟且与庸常，想起“人间四月芳菲尽，山寺桃花始盛开”，即使在万花凋零的时节，迟迟绽放，山寺桃花也开得浓烈，开得绚烂，我们的人生，亦应如此，冬春磨砺，皆为序章，人间烟火，终复归来，柴米油盐酱醋茶，热辣辣的日子，就等我我用双手去创造。

风土人情

包集镇余庙村皂角树的由来

□王绪霖

在怀远县包集镇余庙村有两棵皂角树，一棵雄性，一棵雌性。雌性皂角树生长在学校自然庄；雄性皂角树生长在大沟头自然庄，两树之间相距约1里路。两棵皂角树树龄相同，已有106年的历史，它们见证了淳朴乡民之间深厚的友谊，象征着人与人之间的友谊根深叶茂，源远流长。

早年，余庙村的王老爷子殷勤持家，农耕之余，以推磨香油为生。老人家风里来，雨里去，挑着香油担子，走乡入村做生意，足迹遍及方圆几十里地。有一天，王老爷子出远门淘乡，行至现在的濉溪一带，眼望着天色已晚，王老爷子便想着找个地方落脚，可这里人生地疏，又处在乡下，不易找到住宿的地方，于是便在一棵高大的皂角树下落脚。好在已是阳春三月，草长莺飞，天气暖和，王老爷子便打算在这里凑合一宿，

次日早起赶路。正当他迷迷糊糊睡着的时候，感觉一阵夜风吹来，不由得打了个寒战。

“大哥，夜境寒冷，你在这躺着会冻着身子的。”这时，一位提灯的村民走了过来。王老爷子抬起头，发现来人跟自己年龄相仿，还没等他说话，此人率先开口道：“我家就住在附近，如不嫌弃，请到寒舍一宿。”这位村民姓张，叫张大勤，就住在附近的大路边上。此人心地善良，经常接济南来北往的外乡人到家里喝茶或是住宿。

见张大勤诚恳之至，王老爷子便恭敬不如从命，随他来到家中取暖，张大勤拿出陈年老酒，端出花生米，招待王老爷子，两人相谈甚欢，饮酒至深夜，由此结为好友。

又一年，王老爷子再次溜乡来到张大勤这里，张家的境况让王老爷子大吃一惊，原来张大勤的妻子

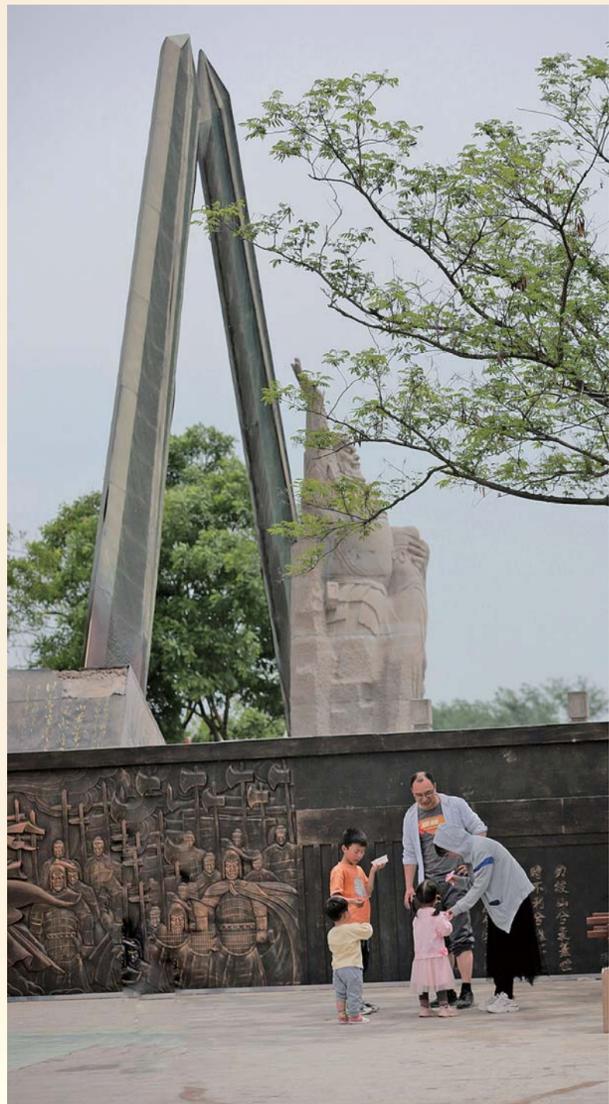
生过孩子以后，一病不起，躺在床上呻吟着；张大勤看着妻子又心疼，又难过，叹息道，已经找了好几个郎中给妻子看病了，但都没有好转，真是愁死人也！攀谈中，王老爷子知道张大勤为了给妻子治病，家里已是一贫如洗。患难见知己，此时的王老爷子伸出了援手，他把怀里的10多块大洋掏出来，塞到张大勤的手里：“兄弟，这些银两是我的一点心意，你想着法子把弟妹的病治好。我等你的好消息。”真是雪中送炭啊，握着这些救命钱的银两，张大勤的眼泪潮水般的涌了出来。

又是一年芳草绿。张大勤带着两棵皂角树前来王老爷子这里拜谢。原来，张大勤得到王老爷子的救助后，请来医术高明的郎中给妻子治病，妻子渐渐地恢复了健康，一家人的生活又回到了以前的平静和幸福。为了表达对王老爷子的感激之情，张大勤把

自家院里最好的皂角树给起了两棵，带给王老爷子，他要让彼此的友情随着皂角树深深扎根。

午饭的时候，王老爷子邀约大沟头的一位好兄弟前来作陪。席间，张大勤要把银两如数奉还王老爷子，王老爷子把手一挥，让张大勤把钱收了起来：“当初你家里遇到了困难，我是捐助你的，哪有还钱一说，要不咱还是好兄弟吗？”王老爷子把话锋一转：“这皂角树倒是遂我心意。”王老爷子大沟头的好兄弟对皂角树也产生了爱意，王老爷子想了个两全其美的办法：“这两棵皂角树，我一棵，你一棵。”

于是，这两棵皂角树就分别栽在学校自然庄和大沟头自然庄。如今，这两棵皂角树已经成为余庙村的特殊名片，成为人们旅游观光的一大景点。当年的王老爷子和张大勤结义的故事也被人们广为传颂。



张传安摄