

我在寻访运河涵洞、渡口、码头、港湾中，常有一些老人谈到过去运河上弄船人的辛劳，同时还聊到两岸的捞浅人、拉纤人、推关人的往事，俗称他们为运河“三夫”。而现在众多河道上已没有捞浅人、拉纤人、推关人了。

有研究运河历史文化者说，千里运河的畅通，运河“三夫”功不可没。

运河三夫

□ 徐怀庚 文/图

纤夫

纤夫就是在运河上拉纤的人，他们不是船上的弄船人，而是运河两岸专门拉短纤的人。

在淮安八涵洞地块上，80多岁的杨士涛老人，年轻时曾帮人弄过船、拉过纤，后来去当兵，退伍回乡担任杨柳大队党支部书记。他回忆，小时候曾听他爷爷讲，六涵洞北边有个纤点，纤点上有个大草棚，草棚里有锅灶，还有多条木凳，木凳上坐着手握纤板的拉纤人。当南北拉来的笨重漕船、盐船、商船到此纤点时，蹲在纤点上的纤工们就有序地走上去换纤，或拉到南边下一站泾河，或拉到北边的上一站板闸。拉纤的纤工是有民间组织的，纤头从拉过的船上收取银两发给纤工。

杨老爷子说，过去弄大船人也拉纤，但是仅拉自家船上的纤，而拉纤短工拉的是运送漕粮、运送官员、盐船、商船等航行的船。

对于拉纤的艰辛，我深有体验。我的祖辈都是弄大船，常年航行于大运河和里下河一带，遇着顶（逆）风则要上岸拉纤。有时和父亲拉纤，有时和母亲拉纤。

印象深刻的是一次放暑假，爷爷和我一起上船。船从淮安装酒到扬州，过了淮安船闸，我们三代人上岸拉纤，我拉头纤，爷爷拉二纤，父亲拉尾纤。拉纤的船都靠右岸前行，树桅扯篷的船则靠左岸航行。纤道很窄、光滑，内侧长满树木和杂草，外侧也长有杂草。我们只穿短裤，光着脚，母亲让我们每人带上一条粗毛巾。虽然是下午两点多钟，但太阳很是毒辣，拉不了一会儿，浑身是汗，从头淋到脚，粒粒汗珠砸到纤道上，渴了就双手捧起河里的水喝两口。

拉纤中，爷爷还讲了些纤道上的趣事。他说，江南的纤道有些在河湖荡中用石板砌的，不到2米宽，悠长悠长，现在还保存着。爷爷还教我背《挽舟者歌》，他说一句，我跟着学一句。歌中说，我兄征辽东，饿死青山下。今我挽龙舟，又阻隋堤道。方今天下饥，路粮无些小。前去三千程，此身安可保！寒骨枕荒沙，幽魂泣烟草。

边拉纤边擦汗边和爷爷学背诗，拉了很长一段，前面有条河汉，我和爷爷先带着纤绳游过去，父亲则站在河边用力拉动纤绳，待我们

游过河汉后，他才游过河汉。一直拉到掌灯之时，才船靠岸边抛锚停航，让人精疲力尽。

近读两次行走大运河的李存修在《为隋炀帝建座纪念馆》文中说：“在运河两岸考察，听岸边百姓说，当年隋炀帝坐着龙船从洛阳下江南，见岸上纤夫光着脚赤背受到烈日烤晒，便下旨在运河两岸遍植柳树，一是为纤夫遮阳避荫，二是柳枝柳叶可喂农家的牛羊，三是可以护堤固坝。而且，他还兴致勃勃地自己上岸栽了一株，遂赐垂柳姓杨。所以，当时人们将柳树称为杨柳。而且世上还有‘多情最是扬州柳。’由此，杨柳成了扬州的市树。”上述事情并非口头传说，而是有文字史料可查。隋炀帝一边开通济渠，‘又发淮南民十余万开邗沟，自山阳（今淮安）至扬子江，渠广四十步，渠旁皆筑御道，树以柳’。”

在和杨老爷子交谈中，我问他有什么拉纤的纤歌（纤号），拉一段有多少酬金等。他说，只听老人们讲，遇着急溜险滩，只听拉纤人同声：“嗨哟一嗨哟”的喊着。他说，听老人们讲拉纤有纤歌或纤号，但没听过。运河上拉纤也有纤号，且各地不同。酬金有多有少，顶溜酬金多点，顺溜酬金少点。

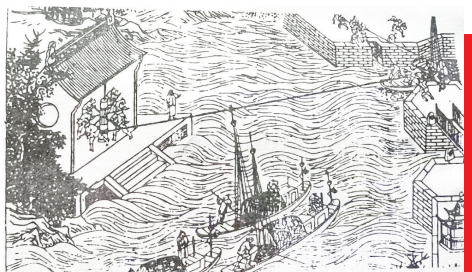
纤夫酬金怎么计价，据史料记载，起初，短纤由粮船运丁自雇，雇价由双方协定，故短纤收入鲜有记载。后来，运河沿线部分兵役及无赖棍徒发展成中介，为运丁包揽短纤并趁机抬高物价。因此，清廷在乾隆五年（1740年）对雇价作了规定，杨锡绂：《漕运则例纂》卷十三中记载，“提溜赶帮，每夫每里给制钱一文；打闸，每船用夫一名，给制钱一文。如有兵役等加派短纤、多索雇价者，枷号两月、杖一百。”由此推之，乾隆五年以前短纤拉纤一里或打闸一次的收入应为一文左右。

在淮安清江大闸遗址上，有组6名关夫推动绞关的组雕。绞关1米多高，直径40多公分，绞关上部交叉插着3根长棍，每根棍端各有1名关夫（也有称闸夫，也管开闸关闸）用力地推动绞关。雕塑形象生动，栩栩如生。

在此遗址上，晨练的一位老者，见我用手机拍照，又围着绞关雕塑转看着，就上来给我介绍清江大闸和绞关的历史。他说，



清江大闸上的绞关组雕。



古代邵伯六闸绞关过船图。来源《京杭运河志（苏北段）》

在寻访运河摆渡人时，到平桥镇北八涵洞地段，我看到运河中好几艘挖泥船，在忙着挖河中的淤泥，一艘大铁驳船上竖着一架吊机，将大铁鬲子从吊机顶端空落到河中水底，然后开动按钮铁鬲翻起河底淤泥，随着绞绳收缩铁鬲带着一鬲淤泥，钻出水面，鬲中的泥水哗哗落到水中，吊机转动，吊放到旁边等候的大铁驳船舱里，装满船舱后，自航到指定地点将淤泥卸上岸。

现在人们称扒挖运河中的淤泥叫“疏通航道”，而历史上则叫“运河捞浅”，其实是一回事，就是把运河中淤积的泥沙捞走，以便于运河水通船行，防涝抗灾。

运河捞浅由来已久，可以说从吴王夫差开凿从扬州长江边到淮安末口这段运河（历史上称邗沟）开始。现在运河水中无论是从长江、淮河来水，还是从黄河、海河、钱塘江来水，都含有大量泥沙，淤积到河底，不捞起沉在河底的泥沙，越聚越多，越积越高，河床就会被越抬越高，不仅带来流水不畅，行船不便，河堤也不安全。去年我在寻访运河涵洞时，就有多位七八十岁以上家住运河边的老人，向我

讲述他们的祖上捞浅的事儿。历史上四涵洞和五涵洞之间，就有个捞浅点，点上有十来间土坯草房子，七八条平底大木船，每条船能装百来吨，有二三十个捞浅人。捞浅人或住在捞浅点上，或住在捞浅船上。四个人合弄一条捞浅船，船尾后舱里有铺和做饭炊具。捞浅工具有铁鬲、竹篾鬲和弯刀。铁鬲、竹篾鬲是鬲河泥和水草，弯刀是用来割水中的柴、蒲和花草。铁鬲子上端是两根一手抓的竹竿，竹竿一头细一头粗，粗头连着铁制可漏水的鬲子，弯刀也是绑在一根竹竿上的。

捞浅鬲河中淤泥是苦力活，须是青壮年。官府管吃管住还发银子。捞浅人将船行到捞浅河段，站在船舷边，双手支开铁鬲下到河底，用力收、支开、再收，水底的铁鬲子也支开、收并，然后双手用力把铁鬲子往上提，两手轮流，一把接一把，一口气把铁鬲子提放到船帮处，让水从铁鬲子缝隙中流出，再把鬲上来的淤泥放到船舱里，一船淤泥鬲满后，将船行到指定位置，把淤泥用泥舀舀上岸，淤泥风吹日晒干后，用于填运河堤内侧河塘。历史上运河两岸湖荡很多，

清江大闸为明朝永乐年间平江伯陈瑄所建，距今已有600多年，是京杭大运河上至今唯一保存良好且在使用的大闸，它是我国运河史上极为罕见的一大工程，反映了我国古代劳动人民的智慧和才能。因河水从闸口汹涌而下，溜急旋绕，船从闸下经过，必须通过闸两边绞关牵动（绞关上的绳拴在船舷两边），绞关在关夫推动下，关绳渐渐绕在绞关上，船随关绳向前移动，船从闸下游行到闸上游，推动绞关的人，俗称“关夫”。

有研究运河历史文化的人说，绞关最初是为船翻堰（坝）用的，有了绞关就有推动绞关的关夫。

《京杭运河志（苏北段）》书中写：“运河上最早的埭堰是北神堰。周敬王三十四年（前846年），吴王夫差开邗沟。当时淮河水低于邗沟水，为防止邗沟水下泄到入淮，于邗沟与淮水交汇处之末口（今淮安城北5里）兴建北神堰，船只翻过此堰进入淮河。”当时，船翻堰（坝）就用绞关拖船翻堰。

1966年夏天，我放暑假和父母在船上，当时家船和其它十多条船，接到淮安航运公司指令，让船到苏北灌溉总渠装运砌护坡用的石块。十多条船通过涧河从马家荡过流均、车

桥行至石塘涧河涵洞东边处，要翻过灌溉总渠南堤，进入灌溉总渠为运东分水闸至苏嘴段装运护坡石头。翻坝前各条船上把锅碗瓢盆等用品搬下船，不好搬或用不着搬的东西用绳子固定死。在堤上固定两把绞关，从绞关上伸出两根很长又很粗又结实的麻绳拴在船舷两边，将船要翻越的堤坡洒上碎泥土和水，便于船在上滑行。

翻堤时，两绞关处各有七八个身强力壮的汉子汉用双手推动绞关，其他人则用力帮忙拉绞关绳，随着领头人的喊声：“大家齐用力”，绞关绳绷直上力，船头便悠悠上岸，慢慢向坡上滑行。翻坝船上坡后，绞关一刻都不能停，一停船就往下滑，很危险，所以每次翻坝上坡时，关夫们都很有力，一鼓作气把船拖到堤中间再休息。船被拉到堤中间，趁大家休息，船主上船把绞关绳拴在船尾，随后众人上来推船的推船，管绞关的关夫控制绞关，船下堤坡的快慢全由控制绞关的几个人慢慢放关绳，让船慢慢滑行下水。十多

条船，整整用了4天时间，才翻过苏北灌溉总渠南堤。到了二十世纪八十年代，当兵回家探亲时，我看到父母弄的能装300多吨的铁驳船铺头（头舱）上也有绞关，主要用来绞启铁锚，船大铁锚也大也重了许多，扯费力，就推动绞关绳。现在船上收放铁锚都是电动的。清人沈兆云在《惠济闸》诗中曰：“三闸险如十八滩，惠济尤比上滩滩。百夫绞挽凭长缆，辘轳失转心胆寒。”该诗虽只有短短四句，却生动再现了关夫推动绞关牵船过水溜湍急的场景和关夫的艰苦。

关夫

浅夫

为开耕种地，被逐渐用鬲上来的淤泥填成良田。

据史料记载，漕督陈瑄自淮安至临清，依据河势建节制闸四十七座，每座都有相应的管理制度。自淮安至扬州，置平水闸数十座，各置官，使上河之水蓄泄有常，下河之水涨落有渐，水年不至于淹漫，旱年不至于干涸，并沿淮扬运河十里置一浅铺，选浅船，编设浅夫，责令浅夫常年捞浅，于是漕运始达通州。现在淮安运河南运河东堤向南的头浅头洞石洞、二浅头洞石洞、三浅二洞石洞，就是根据涵洞在那个捞浅点上命名的。

说到捞浅人用泥鬲鬲泥，在历史文化名城淮安还流传着一副泥鬲鬲泥的对子。相传在元末明初，施耐庵写大书《水浒传》累了，便带着他正在著《三国演义》的门生罗贯中从他们住处淮安大香渠巷6号走到运河边欣赏运河风光，施耐庵看到浅夫正用泥鬲鬲泥，吟出：

“泥鬲鬲泥泥鬲钻过泥鬲鬲”上联，转头朝门生罗贯中望了望，罗贯中心领神会，师傅意思让他对下联，罗贯中见河对岸正有人踩水车，便说：“水车水水鸡跳过水车车”。据传，罗贯中当年拜施耐庵为师时，就是因为每次都能精巧对上施耐庵出的对子。

有资料载：“大运河沿线有庞大数量的人群充当劳力。粗略算来，明朝运河沿线有2000多名闸夫，4000多名泉夫，30000多名浅夫。而纤夫的数量则比较难以估量，需要数以万计甚至十万计的纤夫，才能维持漕运系统的运转。”

大运河淮安板闸处石砌堤墙上纤绳磨的凹槽。

船上的绞关。