

历史回眸

1949年7月24日,大风潮,岱山大部分海塘海潮过顶,被淹农田1.5万亩…… 岱山解放后 筑塘围涂抵御风暴大潮

□姜小金

岱山诸岛四周大海围绕,自古以来,人们利用这一独特的自然环境,筑塘围涂拓宽生存空间,但由于所筑海塘多为泥石结构,难以抵御风暴大潮的侵袭。

据史料记载,自宋元祐八年(1093)起至岱山解放前共857年间,境内发生重大风潮水涝灾害34次,每次都造成严重的灾害损失。宋淳熙四年(1177)“颠风挟潮,淹没民居”。明万历十五年(1587)“七月廿日风潮,禾黍一空,民食草木,鬻子女”。清雍正二年(1724)“七月十九日夜大风雨,海潮倾塘,漂没庐舍”。1949年7月24日,“大风潮,岱山大部分海塘海潮过顶,被淹农田1.5万亩,稻禾颗粒无收,盐板、卤桶漂失,死20余人,畜禽淹死无数。”

1950年5月岱山解放,在党和人民政府的领导下,岱山人民开始用自己勤劳的双手改造大自然。1951年2~7月,在岱山岛后沙洋建起了第一条长2700米的海塘,围涂500亩,保护面积3000余亩。上世纪五六十年代,岱山各地开始有计划有组织地筑塘围海造田,塘坝以沙石堤身为主,在塘外坡砌石,以抵御一般风浪。到1957年,全县共筑海塘22条,总长33.83公里,围涂面积22326亩。即使在三年困难时期,岱山人民仍勒紧裤带筑塘围涂不止,1960年10月,岱西笔架山青黑海塘建成;1961年10月,衢山龙门海塘建成。

上世纪70年代,海塘规模扩大,向低涂开发,局部向深涂发展。较有名气的是1972年11月开工到1974年4月竣工的泥峙栲门大坝工程,大坝长450米,宽10米,高程33米,投入块石、石渣45万立方米,总投资65万元。栲门堵港大坝的建成,标志着岱山筑塘围涂技术水平,从原来传统高涂建泥土塘,提高到能在深海筑塘的现代技术水平。

本人曾有幸短期参加过的岱西仇江门堵港工程,技术难度更大。

仇江门大坝全长1180余米,大坝坝基平均水深25米,最深处38米,且潮流湍急,岱山流传着一句俗话说:胡须雪白,也勿识仇江门水法。工程越到后面难度越大,往往白天填出去三四米,一次夜潮后,不但把白天填出去的冲得无影无踪,还倒退了一二米。然而第二天人们仍然用手拉车把一车车砂石倒在大坝上,使大坝一天天向前延伸,这项始于1974年2月的堵港工程,由岱山7个公社(镇)联合兴建,县里专门成立了仇江门堵港工程指挥部。

这项工程历时6年多,总投工115万工,投放石块、石渣210万立方米,总投资566万元,其中公社(镇)、生产大队负担280余万元。工程建设中死亡民工6人,致残5人,工程于1980年7月建成,使双合岛与岱山本岛连为一体,这项工程在当时也可以说是岱山各项工程建设中的一项伟大工程。

我虽然只参加了短短的3个月堵港工程建设,却终身难忘。

记得那是1977年5月到8月,刚从部队退伍回乡的我,根据大队党支部的安排到双合(那时候称两头洞)枫树工程队负责工地的日常事务。5月2日早上,我骑自行车带着行李骑行了约40分钟到了仇江门,然后乘小机动船到了对岸的双合。到了那里也顾不上休息,马上到工地参加劳动。

枫树工程队20来人,分两个作业组各开采一个宕口,我就一天一个宕口轮回参加劳动,主要是与施工人员一起往手拉车上装石块石砂,有时放炮后炸下来上千斤的大石块,在当时既没有拖拉机也没有汽车的情况下,工地上特制了一种手拉车,手拉车的两

根拉手是用碗口粗的麻栗树做的,两边的车轮用的是战机上换下来的废旧轮胎,车身也是用麻栗树之类的硬木材做的,然后在车身上再钉上铁板,做成了一辆能装几千斤重大石块的手拉车。

装运这样的大石块,需要六七个人配合一起装车,首先把手拉车抬手抬高使车尾着地,然后车后三个人用撬棍撬动大石块向车上移动,车前二个人用力下压拉手,慢慢地将上千斤的大石块装上车,随后几个人前拉后推地把大石块拉到堵港工地,掉转头“轰”的一声将大石块抛到缺口下,在溅起一朵浪花的同时偌大的一块巨石一下变得无影无踪。3个月后,因工作变动,我离开了热火朝天的堵港工地。

据有关资料统计,至1988年岱山全县累计新筑海塘92条,总长93.54公里,共围涂92处,增加土地面积6.04万亩,保护土地面积10.58万亩,投工1228.5万工,投资4141.22万元。

泥石海塘虽能控潮蓄淡,却难以抵挡风暴大潮的侵袭。1997年8月17~18日的11号强台风,最大风速44米/秒,过境风力12级以上,并伴有暴雨,过程雨量173毫米。时值农历七月十五天文大潮,大风、大雨、大潮汇聚,岱山境内遭受了历史上罕见的特大灾害。台风期间,全县有1.1万名机关干部以及解放军指战员、武警官兵和企业职工组成十余支抢险小分队,昼夜不停地抢堵决口。

当时在高亭镇工作的我,也参加了围堵庙后海塘的抢险。17日一早,庙后海塘传来决口的警讯,镇机关干部闻讯而动,穿好雨衣带上工具,立即奔赴抢险现场,大家有条不紊地往麻袋里装土和石砂,然后搬上拖拉机和汽车开往决口的地方,再将一袋袋装满泥土石砂的麻袋扔向决口。

到下午5时多,随着潮水的不断上涨和风力的进一步增强,原有的决口还没堵上,海塘上又出现了几处新的决口,海水开始向塘内漫灌,为了保证抢险人员的安全,县委领导决定放弃围堵,撤离现场。当天夜里,我们到庙后盐场了解灾害情况时,场内已成一片汪洋。

11号强台风造成重大灾难,县委县政府作出了即使砸锅卖铁,也要建造标准海塘的决定。岱山的各级政府、渔农村、学校、机关企事业单位和广大干部群众,多渠道、多形式的筹集资金。

据统计,1998~2002年,全县累计集资、捐款2702.50万元。

从1998年开始,标准海塘逐步建成,1999年10月,岱山县获得了浙江省第五届水利“大禹杯”竞赛海塘建设先进单位。至2000年,全县先后建成50年一遇的标准海塘11条,总长29913米;按20年一遇标准建造的海塘6条,总长5775米。此后,一条条标准海塘牢牢地挡住了狂风巨浪的冲击,台风冲垮海塘淹没盐、农田和村舍将成为历史。

古桥探韵

定海双桥街道 南山村的继思桥

□孙峰 虞超雁 文/摄



继思桥,位于定海区双桥街道南山村。这是定海古桥中历史悠久且保存完好的一座古桥。

继思桥始建于乾隆庚申年,即乾隆五年(1740),桥体是用定海里钓山的“糯米红”石材砌成,桥面由9块条石板和两块长条石板组成,长3.4米,宽2.29米,厚0.23米,距离水面1.2米。两侧立有石栏板,每侧栏板均由三块红石板拼成,中间一块较大,两头略小。

北向栏板镌刻有“乾隆庚申造”字样,为古桥原貌,红石板也已经显得青痕斑驳。南面中间石板镌刻“继思桥”三个行楷大字,左右分别镌刻有“嘉庆柒年”“陆宗重建”字样。当地村民介绍,这是南山夏家“陆宗太公”在嘉庆七年(1802)重建古桥时所记。据南山夏氏三十四世孙夏荣耀先生考证,“陆宗”为南山夏氏“尚周、尚寅、尚清、尚惠、尚宽、尚安”六公,统称“陆宗太公”。

桥旁有一口古井,据说历史比桥更早,井水清澈,长年不枯。井前左右原立有护井雕狮石柱。其中一只石柱被移到“继思桥”边河埠上。桥旁还有夏家“七架屋”,南山村有说法,先有“七架屋”,后有“继思桥”,再有“太平桥”。

南山村夏家,先祖南宋时从鄞县迁入昌国(今舟山),传世已有36代。清初定海展复以后,家族渐旺,他们开采里钓山红石做门窗,伐南山杂木竖柱架梁,盖起了七架大屋和九架大屋,在大屋旁凿井,造桥修路,子孙繁衍,逐渐成为定海大族。

流经继思桥的南山河,源自蚂蟥山水系,一路下来,河面不过两三米宽,弯弯曲曲穿过村落,小桥流水人家,颇有江南水乡之韵。

本版与市政协
文化文史和学习委合办
第1234期

来稿请发
zswb03@zsnews.com