

■浦东开发开放纪行(九十三)

川沙新镇大洪村变迁见证浦东开发开放史

九十里钦公塘巍如坚石,既防御了海潮侵袭,又加快了塘外海滩的成陆;九十里川南奉公路见证了历史的变迁,更是见证了浦东开发开放的光辉灿烂。浦东新区川沙新镇有个村叫大洪村,位于川沙东部的钦公塘(现川南奉公路)两侧,因此处原有大洪墩,所以取名大洪村。

□通讯员 汪正刚 记者 康晓芳

川南奉公路

现在的川南奉公路,最初的名字叫“外捍海塘”,于明万历十二年(1584年)冬,由上海知县颜洪范率领动工而筑,长9250.5丈(27.8公里)。可惜只过了7年,到万历十九年(1591年)农历七月十八,海潮暴溢,外捍海塘受损严重,一团至九团(明代盐场下设团、灶)淹没房舍千户,受灾居民万余。于是清代雍正十一年(1733年)正月,由南汇知县钦琏重筑外捍海塘,长15320丈(46公里),将其延长了近6000丈(18.2公里)。人们为纪念钦琏亲自上塘搬送泥块,将外捍海塘称为钦公塘。

至于为何此处叫大洪墩,这与明代的边防设置有关,因为墩是属于明代边防体系的最低层的一环,其主要职责是守瞭与传烽,可以说这是明帝国版图最边远的存在,说明明代在外捍海塘建成后在此设墩守备。同时设墩的还有现合庆镇内的青墩,原南汇县的三墩,以及九墩等等。

随着历史烟云的过往,在钦公塘建成后,大洪墩周边的居民大多从乾隆年代才从外地或浦东西部地区陆续迁来居住。但是到清末民初,大洪墩地区仍然十分荒凉,以至这里成了野兽出没之地。一度成了猪獾(浦东方言:猪汉)墩。这猪獾专找乱坟岗、芦苇荒地打洞居住,而且犹以喜食嫩竹笋、蔬菜为主,冬季还偷食农家鸡鸭。

上川铁路

上川铁路。1921年,上海绅士穆杼斋与浦东乡绅黄任之、张伯初,后有顾兰洲等人参与,筹建上川县道(当时庆宁寺属上海县),即由庆宁寺渡口经金桥向东至新陆、邵家弄、曹路、龚路、小湾向南,再折向川沙,全长21公里(起先为上川公路),后铺设轨道运行小火车。1937年,上海音乐专科学校毕业、曾任上海万竹小学、上海敬业中学音乐教师的慕紫桥(即原王港镇、现唐镇暮一村)人胡敬熙曾创作了一首《小火车》的儿童歌(当时设慕紫桥车站):“上川路,火车开,哗啦哗啦川沙来,轰隆轰隆到上海。”为当地儿童所传唱。

1926年,小火车轨道由川沙延伸向东经小营房折向南,经江镇、施湾到祝桥(当时筑路时称为:川南公路,轨道路基以钦公塘塘身为主),



■饶厚弟宅

当时在大洪墩设车站。抗日战争期间,江镇到祝桥铁路被炸毁,小营房以西仍营运。

1975年行驶了三十六年的小火车停运,钦公塘自北向南全部改筑公路,1965年南汇县城惠南镇至川沙县城(现均属浦东新区)的川南线全线通车,同样设大洪墩车站(现为川南奉公路营前路站)。现川沙镇北市街华夏东路口有当时川沙火车站遗址。

1990年,党中央发出“开发浦东”的号召,为浦东机场的建设,上海绕城高速公路建设和华夏路中环高架道路建设,川南奉公路航城路以北的路段(含大洪墩地区)路幅已经扩建到40米以上,为双向四车道。现大洪村村委南、北200米处设川南奉公路营前路、川南奉公路新东路车站,有三条公交线路经过。当地百姓纷纷赞誉:“这三十年真像做梦一样,一条条道路发展得如此迅速。”

吴家老宅及其他

大洪墩村内西部有一座老建筑,当地居民称其为“吴家老宅”。但这吴家老宅只是地处吴家宅,故称吴家老宅。这吴家老宅由凌梦周建造,当时其上海十六铺开了永太鱼行,因此当地百姓习惯上叫“鱼行”,房子建于1935年左右,距今已有86年历史,是浦东典型的三合院,即三天井四厢房(厢房双间),占地面积达1000平方米,建筑牌号是大洪村吴家宅19号,笔者认为,住宅应为凌氏宅院。

新中国成立后,因凌梦周属工商地主,老宅被政府没收,其西天井厢房由当时政府使用,东天井正屋、厢房分给志愿军家属及无房贫苦农民。后东天井住户为扩建住房将厢房及东天井正屋拆除。

2007年,川沙新镇政府结合乡



■唐裕卿楼房

村改造,将西天井回购,将东天井居民动迁;然后仿照西天井再建东天井,并全面进行修缮。

凌氏老宅中门上有仪门砖雕,上为马头墙,两侧正厢房上也为马头墙,这是徽州特色墙头;而两侧偏厢房是兜风墙头,浦东称肚兜墙,三个天井均为小青砖侧铺地砖。正厅是十扇落地门窗,整个房子气势宏伟,现在是上海市历史优秀建筑。估计今后与川沙文化名镇融为一体。

在大洪村六队有一座饶氏宅,这房子是由旧时在上海经营营造公司的饶厚弟建造的,规模小于凌氏老宅,现在保存完好,是浦东新区文物保护单位。

在大洪村,还有一座位于杨家宅24号的唐家老楼房。楼的西南墙脚的石碑表明其主人是唐裕卿;楼东南侧墙脚石碑为建造年份:民国廿五年(1936年),距今85年;东侧弄堂边的石碑为堂号“唐瑞滋堂”;其也是浦东新区文物保护单位。当时在当地可称为鹤立鸡群的建筑,可惜现在内部被毁了容,弄得破旧不堪,还成了危房;可里面还住了一户人家;但远望还是有点气派。其宅西出门过去就是船码头,码头南侧是水泥船棚。

凌家建桥

沿着横贯大洪村中部的长约2公里的大洪路一直向西,走在路上远远能看到凌氏老宅。当走到大洪路尽头的共平路(水泥路)时,就见一座旧石桥出现在面前,但桥下牛家港河道将近干涸。走近一看,该石桥名为东公益桥,上刻“特捐(款)人为凌梦周、凌海庆、凌秀峰,工程司(此司意为司造者,笔者注):费京仁”,建造年份:“中华民国十九年(即1930年,笔者注)一月十日”,又刻:“凌唐善士助建(凌为凌秀峰、唐

为唐裕卿)”。

凌家周围原有四座石桥,即东公益桥、西公益桥、桐生桥、凌氏公德桥,均在凌氏老宅(即吴家老宅),寓意为“四人抬轿(桥),合家幸福”。

上面提到凌秀峰为东公益桥的捐款人和助建者。但凌氏老宅周边四座石桥中的桐生桥是凌秀峰一人建造。凌秀峰可以说是一个实业家,但又是一个悲剧性人物。

民国三年(1914年),凌秀峰与他人在大洪村凌家宅合资创办“经纶毛巾厂”,以“雄鸡牌”为商标。毛巾质量上乘,价格公道,产品畅销国内外,经纶毛巾厂鼎盛期有7家分厂和家庭小机户代为加工,规模一度占居川沙毛巾业之首。为方便毛巾厂职工及乡民出行,凌秀峰在大洪村周边建造平板石桥4座。1943年,因抗日战争的原因,市场萧条,外销中断,加之股东倾轧,就有六家分厂倒闭。凌秀峰经营受重挫而破产,1946年农历二月初一投河自尽。

大洪之情说不尽

改革开放以来,大洪村面貌日新月异,村级道路纵横交错,2公里长的大洪水泥道路连接到各村民小组,然后通到每户农家。村民子女被大学录取,可享受800到1200元的奖励金。户籍农民在参加合作医疗、缴纳农保养老金、安装有线电视、参加健康检查时均可享受村里的补贴,对弱势、困难群体,村里会特别重视,保证一个不遗漏。

随着生活水平的提高,居住环境的改善,大洪村农民的文化生活也相应提升。村里有了百人合唱队、老年门球队、拳操队、秧歌队。特别是百人合唱队成了大洪村的品牌文化,在镇、区两级文化活动中频频得奖。

由于大洪村境内在建和扩建的



■凌氏老宅

大路就有三条,东西向的润川路东延至川南奉公路,川周公路东延至川南奉公路,南北向的华洲北路,地理条件使大洪村七个村民小组有两个完全撤销,有些文化团队不得不缩小规模。

现在大洪村农业人口约300人,耕地面积在450亩。大洪村村民热爱着这片土地,在土地流转的前提下,没有一块土地荒芜。

大洪村村民也喜欢装扮着自己的家园,第六村民小组的健身园犹如在花园之中,家家户户门前屋后花草茂盛,竹林青翠;黄豆芋芦随风摇曳,饶家宅38号门前的绿化简直成了小花园,村庄中的口袋公园郁郁葱葱。

大洪村的河道管理9人组成,担任着全村36条河道的巡查、水质监察。1970年开挖的大寨河碧波荡漾,大洪路南侧岸青水绿。全村生活垃圾由五个村民进行收集,村里建造了生活垃圾分类收集站。在凌氏老宅的后面,一台挖掘机正在施工,挖土时有什么虫子和小河里的小鱼出现,十几只白鹭町在那里觅食,人与野生动物共处,成了靓丽的风景线。

领导全村人民的大洪村党总支,带领三个支部、一个“两新”支部的120余名党员,发挥先锋模范作用,受到群众称赞。党总支被评为上海市农村五好支部、一级支部。大洪村村委还被评为民政部基层低保规范化建设典型单位;大洪村也是川沙新镇中唯一的上海市集体财务管理规范化示范村。大洪村也是上海市文明村、卫生村、敬老村、平安小区的单位之一。

随着浦东国际机场的进一步扩建,川南奉公路还将拓宽,大洪村将作出新的贡献,但是,“不忘初心,牢记使命”的责任感会激励他们去取得更加圆满的成绩。

2021年突破4700万标准箱

上海港集装箱吞吐量连续12年全球第一

□通讯员 浦布

2021年,上海港集装箱吞吐量突破4700万标准箱,同比增长8%,连续12年位居全球第一。

集装箱吞吐量的增长,与跨境贸易营商环境的不断优化息息相关。日前,上海外高桥四期码头完成了首票国际中转集拼实货试点业务。规模化运作后,将有利于国际采购、分拨配送等高附加值物流增值服务向上海港集聚,推进上海港向港口综合物流服务提供商转变。

“相较原先绕道中转港相比,如果依托上海港进行国际中转集拼,上海乃至长三角区域的物流、进出口企业可以大幅节省转运时间和成本。”上港物流拼箱服务(上海)有限公司负责人介绍。

据了解,上海海关积极推动中转集拼业务试点,探索设立国际中转集拼中心,试点研究应用安全智能锁、电子围栏等技术,打造物联平台,实现企业仓库管理系统与海关系统联网,应用高清监控系统对中转集拼作业区域实施全程可视化管

理,为中转集拼业务试点提供了更

加安全高效的监管服务。当前,上海国际航运中心正从“基本建成”向“全面建成”迈进。作为长江水道最重要的港口,上海承担了绝大多数长江经济带外贸货物中转业务,成为21世纪海上丝绸之路与长江经济带相互连接的江海联运重要节点。

2021年,上海海关与南京海关、合肥海关、杭州海关等长三角直属海关拓展“联动接卸”海关监管模式,将其他港口作为上海洋山港接卸地,实施“联动接卸、视同一港”整体监管,实现进出口货物“一次申

报、一次查验、一次放行”。目前,洋山已经与江苏太仓港、安徽芜湖港、浙江独山港和安吉港等形成了常态化联动接卸工作模式,实现分批次推广到长三角苏浙皖三省的目标。未来,还将按计划推广到大丰、苏州高新、张家港、扬州等沿江沿海港口。

据统计,洋山—芜湖港“联动接卸”模式全程运输时间平均约48小时,相较于其他模式节省近一半时间。据货主测算,相较于传统的水水中转模式,“联动接卸”模式出口每标箱可节约物流

成本400元,进口每标箱可节约200元,企业得以享受实实在在的红利。2021年,通过联动接卸模式共完成出口27.1万标箱,进口2.2万标箱,上海港的航运枢纽地位进一步凸显。

