

沿着运河:

一条路， 走过春天走过四季

■本报记者 吕洪涛 图文报道 部分图片由被采访对象提供

千百年来，悠悠运河穿城而过，见证着常州的沧桑巨变，成就了沿岸的蝶变繁华。在大运河常州段，有一条运河路，由常新路更名而来。它因运河而生，依运河而建，是根植在许多常州人心中的珍贵记忆。



运河路边的生态绿化带随处可见



运河路上的客车厂站台，站台北面就是老的常州客车制造厂。

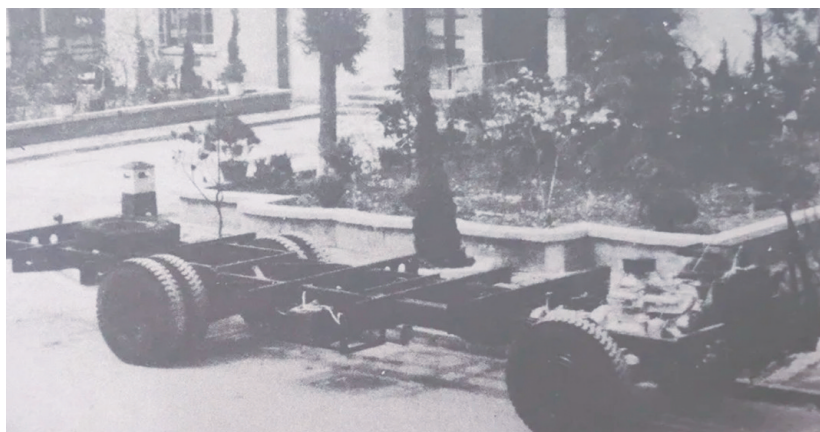


运河路的最西端——金牛大桥

这里是《档案柜》，一个深度记录常州往事的版面。如果您记忆中有一段珍贵的往事，关于这座城，关于一些人，请找我们聊聊。拂去历史尘埃，留住岁月痕迹。

线索及投稿邮箱:272173743@QQ.com, 一经采用, 即付稿酬。

编辑的话



常州客车制造厂生产的客车专用底盘

世纪五十年代，每年都有新闻萝卜干出口到东南亚地区，且出口量还不低。

以前的常新路，现在的运河路

“运河边的这条路，很早就有了。”73岁的陈建新是常州萝卜干非遗制作技艺的传承人，也是“玉蝶”萝卜干的创始人，他出生在运河边的北港韦墅村。他回忆，小时候，从村里到奔牛，除了走运河水路，还有一个选择，那就是走运河边的那条路，如今的运河路。

现在的运河路东起中吴大桥连接关河路，西至奔牛镇金牛大桥连接金牛路。据《常州地名大辞典》记载，这条路由原来的常新路更名而来。

据附近老百姓介绍，常新路，“常”指的是常州，“新”指的是新闻。新闻以前算“乡下”，从常州城里到新闻，人们大多走这条路。

常新路更名为运河路是在2005年左右。历史资料记载，当时和运河路一起命名、更名、延伸的道路还有龙城大道、中吴大道、龙锦路。

更名前，常新路就是常州市区向西延伸的一条重要出城道路，沿老京杭运河走向，南侧为运河，北侧集中了一些大型企业。

资料记载，随着城市的发展，原有道路已不能满足其功能要求，特别是当时的常州西电变压器公司专用码头建在德胜河东侧，连接码头至西电变压器公司厂区段的道路等级远远不能满足运输变压器车辆的要求。由此，原常新路改造提升，路名也随之改变。

东进西出，常州的萝卜干从这里销往广阔的市场

“和以前相比，这条路变化可太大了。”陈建新回忆，年轻时，他走这条路去奔牛，道路还是窄窄的石子路。“运河里船来船往，路上人来人往，十分热闹。”

除了常新路，陈建新还记得这条路的另外一个名字。“奔牛机场修建后，人们从城里去机场，经常会走这条路，所以，附近的人也称这条路为机场路。”

关于老的常新路，陈建新印象最深的是每到12月份，这条路就开始忙碌起来。无论是北港还是新闻，运河边的农户都喜欢种植红皮萝卜，并用红皮萝卜做萝卜干，卖到其他地方。

“我年轻时，家里的农田只有五六亩，每年都被种上萝卜。为了挣钱，我们家还会从周边其他农户手里收购红皮萝卜，然后把它们加工成半成品，销售给厂家。”陈建新记得，当时奔牛镇有一家特别有名的萝卜干厂，生产“黄金龙”牌萝卜干，名气很大。陈建新家的萝卜干半成品大多销售给了奔牛这家厂。

陈家的萝卜干运往奔牛，除了航运，相当一部分走的是陆路。而陆路的第一选择就是走常新路，一路向西，一直到奔牛。

同样是常州萝卜干非遗技艺传承人的顾忠平对常新路也很有感情。他今年67岁，做了几十年萝卜干。年轻时，他把做好的新闻萝卜干卖到常州城里，走的最多的也是常新路。

“早年，新闻人还曾称常新路为镇澄路。那时候，我和其他同行把萝卜干运到西仓桥一带销售，经常走这条路。西仓桥很热闹，人非常多，我们的萝卜干销售得很快。”顾忠平说，常新路让新闻萝卜干走出新闻，走向更广阔的市场。顾忠平介绍，上

每一辆“长江”牌客车，都是从这里出发的

运河路上有不少公交车站，其中一站为客车厂站。因为站台的北侧就是老的常州客车制造厂所在地。

“客车厂的发展，这条路功不可没。”今年77岁的陆翔渊是常州客车制造厂的老员工，他于1970年入厂工作，从精加工车间做起，后来成为厂里的宣传干部，见证了该厂几十年的兴衰历程。

他刚进厂时，当时厂的名字还不叫常州客车制造厂，而是被称为常州客车制配厂，地点在当时的常新路136号。“那时，厂里员工已有千人左右，在常州已算较大的厂了。”

陆翔渊介绍，在常州客车制造厂的历史上，1975年是一个重要的节点。这一年，上级决定将城市客车专用底盘的试制和生产项目落地常州，并很快试制成功。

次年，常州客车制配厂基于刚刚研制成功的国产第一代专用底盘，试制出了长江牌CJ640城市公交车。由此，常州汽车工业得到加速发展，“长江”“常州”“先飞”乘用车跑向全国，创下连续多年大型乘用车市场占有率第一的纪录，并一度成为全国三大乘用车制造基地之一。

“我们的客车是从哪里跑向全国的？就是从常新路。”陆翔渊介绍，当时生产的“长江”牌客车专用底盘，还获得过国家科技进步奖。这种底盘扎实耐用，承载力大，大家挤公交车时，大大增加了乘客的承载量。在那个大多数公交车都还在使用货车底盘配装的年代，拥有客车底盘的公交车绝对算得上“高大上”。

陆翔渊回忆，当时常州制造的客车销往全国各地，而且生产的客车底盘还可以跑山路，在颠簸中行驶的性能很好。因此，他和同事们都这样讲：有路就有“长江”牌客车。

随着改革开放大潮的到来，常州客车制造厂也迎来新的春天。1981年，常州客车修造厂并入常州客车制造厂，增强了企业的整体实力。

1997年2月，常州机电以常州客车制造厂为主体，联合几十家中小企业，组建了常州长江客车集团公司，十年后常州长江客车集团破产重组。近年来，常州客车制造厂老厂区在进行改造。

陆翔渊家住运河路附近的机械新村。没事的时候，他喜欢沿着运河路散步。“每次走在运河路上，就会想起老厂，心里充满怀念之情。但是，看到运河水越来越清了，两岸的生态绿化做得越来越好，我又感觉幸福满满！”

