

# 用“庚子赔款”退款兴建的老船闸

■记者 徐其崇

自古以来,在运河上行船就有一句行话,叫做:南方桥多,北方闸多。在宿迁中运河与六塘河交汇之处,曾有一座历史悠久的船闸——刘老涧老船闸,蒋介石曾为其题字。有关这座船闸的传说颇多,历史渊源也极为久远。我市历史文化学者王晓风通过查阅清代《行水金鉴》《江北运程》《漕运河道图考》《江苏通志》《江苏六十一县志》等历史资料,发现刘老涧船闸的前世今生不同凡响。



老船闸

新船闸

## 清朝年间曾有过的船闸

宿迁境内的船闸,早期的可以追溯到乾隆五十二年兴建的濬流闸。此闸是和皂河上游的汇泽闸同时兴建的,在宿迁城区附近的亨济闸以下25里处。嘉庆二年以后,黄水泛滥,侵入运河,导致宿迁沿线船闸淤塞,漕船只有由越河行走。嘉庆九年,河臣吴璥启奏报朝廷,因濬流闸地势低洼,大水漫过闸背,冲击损坏,不能启用,故而需要大修。嘉庆十年此闸加以拆卸整修,加高砌石3层,用银3177两。同时,疏浚越河淤泥,并堵塞越河水坝,用银2799两。

濬流闸经过这次整修,一直运行良好。直到咸丰后期,由于朝廷漕运制度改为海运,中

运河内所设船闸逐渐无人问津,基本处于失修状态。到了清朝末年和民国初年,濬流闸和其上游的亨济闸、利运闸等都荒废了。濬流闸只剩下了一个遗址,在今天的刘老涧船闸上游数里的陆集镇荣闸自然村的河道上。

清代漕运改为海运以后,中运河里只有民间行船,官方不再整修运道,整个运河通航能力急剧下降。据民国年间《江苏通志》记载,清朝初年的中运河航道水深只能保持一米上下,只有清江浦到窑湾、邳州这一段,可以通航小货轮和载重30吨以内的货船。并且只能在夏秋之际大水的时候,才可以通航。进入冬春枯水季节,则水位低落,航运几乎陷于停顿状态。

## 建闸款项“庚子赔款”退款

当时在宿迁投资兴建耀徐玻璃厂和永丰面粉厂的南通状元实业家张謇,因常年需要大宗货物运输,迫切需要方便快捷的水运,痛感宿迁有航道而无法行船的苦处,几次上书朝廷,提出“导淮”策略,要求兴建和修复中运河各大船闸等助航设施,但一直都没有得到实施。

民国18年(1929年),国民政府成立了导淮委员会,制定了导淮入江计划,实施江海分流,治运通航。从整治运河入手,在运河内兴建新式船闸,以达到运河可以常年通航的目标。民国23年,导淮委员会在京杭运河苏北段开始兴建邵伯、淮阴、刘老涧三座船闸。

值得一说的是,这三座船闸在中国水运历史上,是具有开创意义的新式船闸,所使用的资金便是著名的“庚子赔款”的退款。

“庚子赔款”,是满清政府因义和团运动

和八国联军作战失败以后,对于参战的11个国家政府战争赔偿的款项,这就是丧权辱国的《辛丑条约》签订的赔款。条约规定,中国从海关关税等收入中要拿出4.5亿两白银赔偿给各国,分39年赔清。

但在1909年以后,以美国为代表的民主国家逐步将赔款浮溢部分退回给中国,充作中国赴美留学生的费用。到1924年6月为止,美国退回了所得款项半数之多。1925年以后,英、法、苏俄等大部分国家都声明退回赔款余额,并签订协议,充作办理对华教育文化等多项事业费用。对于这项退回的赔款,中国政府除去作为派出留学的费用之外,还用以兴建了现代化大学、医疗机构以及其他一些公益事业。而苏北运河三座船闸,也就是使用了这一批款项建设而成。

## 当时最为先进的水利工程

民国23年(1934年)4月27日,国民政府导淮委员会在宿迁成立了刘老涧船闸工程局,因为船闸坐标选址在清代刘老涧滚水坝上,故得名刘老涧船闸。由中国著名水利学专家戈福海任工程局局长。同年6月1日,成立监工事务所。船闸工程由上海陶馥记营造厂承包,利源建筑公司承建,建闸民工有涟水籍民工1500人,宿迁籍民工1000余人。船闸主体工程施工和引水河工程在6月份同时开工,工程共挖土方26万立方米,筑堤2.1万立方米,打基桩1600根,杉木排桩500余根,钢板桩600余块,浇制混凝土3700立方米,建闸总费用93.90万元。

从当时设计的科学技术角度来说,刘老涧船闸可算是当时国际上最为先进的水利工程,该船闸建成以后,使当时陇海铁路运河站(今邳州市区)以下的运河水位固定在2.5

米以上,确保中运河常年通航。刘老涧船闸当时设计的上下闸首均为钢筋混凝土坞式整体结构,在原材料运用上,三座船闸全部采用当时世界上最为优质的材料,钢材全部从英国进口,木材使用从美国进口的“花旗松”,水泥用当时的名牌“启新马牌”,巨大的人字形闸门和启闭机,都是在英国雷沙麦斯·雷皮尔有限公司定制的。

刘老涧船闸和淮阴、邵伯两船闸同时施工,由于此处土质为砂壤土,坚硬如石,挖土如同挖山,造成工程进度极为缓慢。在淮阴、邵伯两船闸全部完工通航的时候,作为国内首次出现的科技先进的新式船闸,国民政府极为重视。在施工过程中和船闸完工的时候,民国政府主席林森以及陈果夫、孙科等政府要员都到现场视察慰问,蒋介石还分别为刘老涧、邵伯、淮阴船闸题写闸名。

## 刘老涧船闸一度被误传

邵伯和淮阴船闸于民国25年(1936年)7-8月建成通航,刘老涧船闸虽然主体工程于当年6月建好,但因引河工程浩大,而其砂壤土质异常坚硬,开挖费尽人力,无奈只有将放水典礼延迟至同年10月10日进行。

就在其大部分水利配套设施未能及时完工的时候,国内全面抗日战争爆发。刘老涧船闸可谓生不逢时,在整个抗日战争和国内战争期间一直未能投入使用,直到解放后1953年才正式修复通航。

多少年来,有关刘老涧船闸一直有一个错误的说法,说是这座船闸是日本人建成的,因此在当地将其称作“日本闸”。造成这种荒谬的

说法真正原因是:日本侵略者确实在刘老涧船闸附近搞过一个工程。那是在民国33年(1944年),日本鬼子已经走向了穷途末路的时候,迫切需要经济上的补给,于是就擅在运河上利用船闸拦河收税。因为刘老涧船闸未能投入使用,日本人也并没有资金继续投入来完善这座闸,于是就在刘老涧船闸左边运河中建造了一座两孔矶心闸,目的在于利用插板抬高水位。但尚未建成,日军便无条件投降了,矶心闸也就作废了,一直也未曾通航。这个矶心闸并非刘老涧船闸。真正的刘老涧老船闸,就是国民政府导淮委员会设计建造的这座船闸。

## 新闻建成仍留老闸残存

1952年,新中国江苏省治淮指挥部决定修复刘老涧船闸,经上海第一“船联”4位工程师实地检查,该闸虽然年久失修,但主体部分却基本保持完好,没有受到太大的损坏,其中,钢铁闸门依然可以使用,混凝土部分完整无缺。因此,修复计划以恢复原状为准则,修复工程从1952年9月开始,次年6月竣工。可以说,刘老涧船闸自此以后为新中国的经济建设立下了汗马功劳。

刘老涧老船闸在后来的岁月里,又经过1955年、1964年、1970

年的几次大修,它一直在京杭大运河上发挥着保障通航安全的重要作用。直到进入改革开放的上个世纪80年代以后,我国水运事业得到了长足的发展,而刘老涧老船闸原先的设计通航能力逐渐落后。为了适应航运事业发展,决定在原船闸闸址兴建复线船闸,1984年10月拆除老船闸,次年3月底,拆除残留部分作为复线船闸下游的护坦和引航道。这座历经波折和磨难的航运设施的剩余部分,至今还在默默地发挥着不为人知的重要作用。

## 薪金贷秒到账

免担保 随借随还

# 30万

## 交通银行薪金贷

薪金贷是面向交通银行代发工资客户推出的专属信用消费贷款,全程线上签约放款,无需担保,额度最高达人民币30万元。

### 薪金贷产品特点:

- 申请易 手机银行申请、签约,系统快速审批。
- 费用省 万元日息最低1.68元,提前还款无违约金及手续费。
- 方便用 可贷金额内,随借随还。

贷款用途应符合国家法律法规、监管部门和交行政策规定,仅限于消费。  
贷款申请能否获得核准,具体贷款额度和贷款利率等以银行最终审批结果为准。



扫一扫下载手机银行

**交通銀行**  
BANK OF COMMUNICATIONS

客服热线: 95559 www.bankcomm.com

始于1908 您的财富管理银行