

江淮之水恩泽于民

□ 杨鹤松 邵天朗 任仁

1951年,新中国建立初始,一代伟人毛泽东发出了“一定要把淮河修好”的号召。本月9日,我国新一轮治淮第一个骨干工程——淮河入江水道整治工程开工仪式,在高邮隆重举行。

曾有一位研究中国现代文学的外国人对高邮籍作家汪曾祺说,你的作品中充盈着“水”字。水,孕育滋养了高邮人民,但也曾给高邮人民带来巨大的灾难。

黄河夺淮 水患不断

淮河发源于河南省桐柏山,东流经河南、安徽、江苏三省,全长1000公里左右,总落差约200米。

公元1194年,黄河在今河南省原阳县决口,由泗水故道入淮河,从此黄河、淮河合流。黄淮合流后,形成黄河强势、淮不敌黄的局面。另外,黄淮水患经常发生,导致里运河(扬州至淮阴段运河为里运河)以西许多小湖湖面不断扩大。据明隆庆《高邮州志》记载,那时高邮湖地区已由宋代的五湖扩大为五荡(湿地)十二湖。由此形成的高邮湖,现在行政区划分属江苏、安徽两省,地跨高邮、天长、金湖和宝应4个县(市)。高邮湖湖长48公里,最大宽度28公里,总面积780平方公里,是我省第三大淡水湖,在全国排位第六。

高邮湖在淮水改道后,成为淮河水入江的通道。由于高邮湖属吞吐型浅水湖泊,湖底平坦,高程一般在3.5米至4.5米之间,



高于运河东部地区的地面。高邮湖是座“悬湖”,京杭大运河高邮段也是条“悬河”。汪曾祺曾在他的文章中忆及童年时代生活,说从大街上向上河堤远眺,能见到在运河中航行的木船的船帆在屋脊之上。

记者还记得上小学时,有篇课文介绍古都开封,称黄河是开封市的“悬河”,便在作文中流露出对开封人们生命的担忧。老师在批语中“揶揄”道,身在祸中不知祸,开封人民只有一条“悬河”,我们不仅有一条“悬河”——大运河,而且还比开封人民多个“悬湖”——高邮湖。然后笔锋一转,我们有伟大领袖毛主席英明正确的领导,一定能够“愚公移山”、“人定胜天”……

据统计,悬在高邮人民头上的“悬河”和“悬湖”,从明朝万历十九年(1591年)至1948年的357年中,共发生127次大的水灾。特别是1931年8月26日发生的特大水灾,湖西圩破,里运河决口46处,里下河地区1226万亩农田失收,倒塌房屋260万间,淹死、饿死77000多人。其中,我市决口10处,高邮城北挡军楼一带死亡、失踪10000多人。是年水灾后,高邮还流行瘟疫,死亡数千人。

旧社会水利失修,水患频频,那景象真是“万户萧疏鬼唱歌”。新中国成立,党和政府十分重视水利建设,“水利是农业的命脉”得到了充分的体现。

大兴水利 “锅底洼”成了“米粮仓”

高邮湖水的来源,一是洪泽湖下泄之水。明清时,由于黄淮水患严重,通过洪泽湖下泄的淮水也逐渐增多。二是高邮湖西丘陵山区河流流入之水。

高邮湖容量较大。清光绪三十二年(1906年),测得湖水位7.99米,可蓄水51亿立方米。但由于不断接受入湖河流所携带的泥沙沉积,以及湖内各种生物残体的沉积,湖底不断淤高,滩面逐渐扩大,因而使蓄水容积缩小。目前,高邮湖是90%淮河流域水进入长江的通道。

在高邮湖以东地区(通称扬州至淮阴)的“里下河”一带,地面高程仅为1米至3米,被称为“锅底洼”。而悬在“锅底洼”之上的高邮湖和大运河,给这一地域的人民生命财产带来巨大的威



胁。

1950年,政务院发布《关于治理淮河的决定》。1951年,毛泽东主席发出“一定要把淮河修好”的号召。1952年冬,开始在洪泽湖三河口兴建63孔净宽630米的三河闸,使淮河水初步得到控制。1954年,淮河流域发生特大洪水,高邮人民全力以赴,清除淮河入江水道行洪障碍,并且加培原沿湖圩堤。1958年冬,高邮与宝应两县自发修筑穿金沟直达高邮湖的入江水道堤防。后因工程量太大,劳动力少而中途辍工。但这项工程已初具规模。

1969年10月,根据淮河流域规划行洪1.2万立方米/秒的水位相应超高2.5米的要求,治淮委员会对淮河入江水道进行全面治理。其中一项工程改变了过去迂回曲折的排洪状况,使淮河洪水由金沟改道直至施尖入高邮湖。据我市一位资深的水利工作者说,早在1951年7月25日,水利部部长傅作义率领一批中外水利专家来邳视察时,就提出了这一设想。

高邮湖既是淮河入江水道的重要通道,又是我市和江都、邳江、仪征以及金湖、天山等县、市(区)9.33万公顷农田灌溉水源的供给地。其中,我市1.2万公顷,江都、邳江和仪征4.13万公顷,金湖县1.67万公顷,安徽省天长县2.33万公顷。

新中国成立60多年来,随着防洪和发展农业生产需要,治淮委员会对高邮湖防洪圩堤进行砌筑块石护坡、培修加固。除此之外,还兴建涵闸,这既便于高邮湖两岸两省6个县(市、区)农田用水外,又提高了入江水道沿湖堤防的防洪能力。我市今年秋粮收购又传来好消息,截至记者发稿时,我市国有粮食企业入库秋粮1000万公斤。现在,这仅是治淮工程成效的一个缩影。另一个利好消息,新一轮治淮第一个骨干工程在我市境内投资9.916亿元。

可以相信,经过4年工期的新一轮治淮工程的竣工后,高悬在里下河地区的“悬湖”、“悬河”将真正成为江淮之水,恩泽于民。

责任编辑
袁慧

高邮河湖调度闸的前世今生

□ 邵天朗

高邮河湖调度闸位于京杭运河西堤(西堤与中堤南交汇处),北靠镇国寺,东临大运河,西面高邮湖,可双向调节河湖水源,其主要功能是引高邮湖水进入大运河,增加沿运自灌区灌溉水源,同时排泄洪水调节高邮湖水位。而河湖调度闸是由原高邮船闸改建而成。

高邮湖是江苏省第三大湖,水域总面积为760.67平方公里,属浅水型湖泊,为淮河入江水道,淮河水的90%要通过三河闸泄入高邮湖,然后经新民滩、邵伯湖宣泄入江。纵贯南北的京杭大运河在高邮湖东岸。

金明昌五年(1194年),黄河大决阳武(今河南省原阳县境内),南派由泗水故道入淮,从此黄河夺淮,黄、淮合流,历时661年。由于黄河水夹带大量的泥沙淤塞淮河入海尾间,迫使淮水抢夺里运河南下入江。黄淮水患经常发生,使里运河以西诸小湖湖面不断扩大形成高邮湖。据刘文淇《扬州水道记》记载,从万历二十年(1592年)前后明祖陵被淹,万历皇帝朱翊钧开始实行“分黄导淮”方案,到建国初期四百多年间,历朝历代为“导黄”、“导淮”作过不同程度的努力,但收效甚微。

民国导淮委员会成立于1929年,委员长由蒋介石担任,副委员长陈果夫等,还聘请德国汉诺夫大学教授方修斯为顾问。《导淮工程计划》于1931年1月编制,8月淮河水灾震惊世界,迫于舆论压力,国民政府邀请国际水利工程专家来华查勘淮河水灾,对《导淮工程计划》进行评估。专家们建议:首先在蒋坝建立活动坝,同时建邵伯船闸、淮阴船闸、改建惠济河闸,加固运河两堤和洪泽湖围堤等。

实施《导淮工程计划》需要经济作后盾。上世纪三十年代,当时的国民政府正集中人力财力围剿苏区,经济上难以抽出资金搞导淮工程建设。而此时北美、欧洲和世界其他工业地区爆发了资本主义历史上最严重的经济危机(即1929——1932年的危机),美国在1920年代,通过信贷消费刺激起一个庞大的投资,最终演变为大危机、大萧条。英国政府为了摆脱和转嫁危机,向中国市场倾销过剩商品,输出资本和占领原料基地,决定退还中国的庚子赔款,其目的是为了欺骗中国和世界舆论。

1900年,中国的庚子义和团运动引致八国联军武力干涉。1901年9月7日,清廷与11国代表签定了《辛丑条约》。《辛丑条约》第六款议定,清政府赔偿俄、德、法、英、美、日、意、奥八国及比、荷、西、葡、瑞典和挪威六“受害国”的军费、损失费4亿5



千万两白银,赔款的期限为1902年至1940年,年息4厘,本息合计为9亿8千万两。这被称为庚子赔款。1904年12月上旬,中国驻美公使梁诚就中国的赔款一事,与美国国务卿海约翰据理力争,并在国会及议员中四处游说,要求美国政府退还庚子赔款中“浮报冒报”款项,1907年12月3日,美国总统西奥多·罗斯福在致国会的咨文中,要求国会授权退还庚子赔款,作为教育之用。这项提案在国会顺利通过。1908年美国总统签署此法案。美国退款对各国均发生启示作用,各国先后效仿。

据民国相关资料记载,截至1930年底,英国的庚子赔款退款除去英国政府已花费的外,余额为2814000镑。在1931年5月国民政府召开第226次政务会,决定以其中三分之二建筑铁路、三分之一兴办水利及电气事业。在这三分之一中,40%用作导淮工程,20%用作治黄工程,20%用作广东治河工程,20%用作电气工程。这样导淮工程经费就占整个水利经费近的一半。

从1932年开始,导淮委员会利用退还的庚子赔款开工了几处急办工程,民国23年(1934年)7月,导淮委员会决定对里运河实施渠化,封堵了高邮湖通向运河的港口。为了解决大运河与高、宝湖之间的水上交通问题,导淮委员会于民国24年在高邮城南运河西岸(原越河港)建高邮船闸,由导淮委员会负责施工,主任工程师林平一,总工程师须恺,设计为刘光熙,闸室净宽10米,净长30米,出入口净宽5.8米,以钢板桩作闸墙,上下游闸门亦为钢制,整个工程从1935年6月开始兴工,到1936年5月

竣工。1936年5月5日,导淮委员会副委员长陈果夫视察高邮船闸,观看了通航过程。当时,船闸每次只能过小船8艘,大船4艘,平均每天过船100多条。

抗日战争爆发后,为了在军事上控制大运河与高邮湖,日本海军占领了高邮船闸,高邮船闸的相关设施和房屋遭到严重破坏。1947年,国民政府运河复堤工程局拨款对闸门及其附属设施进行过修复。

新中国成立后,从1953到1955年,国家对此分批拨给专项经费进行全面系统的大修,使高邮船闸恢复了通航的功能。

1978年党的十一届三中全会后,我国实行改革开放的经济政策,各行各业迎来了新的发展机遇,里运河是南北运输的黄金水道,高邮境内的临城段运河长4公里,航道尤为狭窄,其中1.6公里河底宽仅30—40米,且码头林立,严重碍航,需要拓宽。1984年高邮临城段拓浚工程开始,按照大运河达到国家二级航道标准要求,有4个方案:一是湖中筑堤;二是切除中段;三是打钢板桩;四是搬东堤。经多方论证,原拟第一、第二搬西堤扩大航道方案,因堤基淤深,堤身难稳定,不能保证这一历史险段的防汛安全;在总体设计中采用的板桩墙方案,虽占地少,但送水断面小、流速大,施工难度大,对今后航道无发展余地;市、县提出搬东堤方案,虽然拆房多、占地多,但平地筑堤质量有保证,施工期较钢板桩方案可缩短3年。经交通部 and 省政府同意后,动员1.5万人,于1984年12月10日开工,于1985年10月竣工,将此段河底宽扩大到70米,河底真高2.0米。作为我国北煤南运水上运输大动脉的京杭运河,高邮段拓浚已达到国家二级航道标准,运河平均运力将提高到2000吨级以上,一艘2000吨级的船舶相当于40节火车车厢的运力。

里运河的航道达标了,水上运输船只的吨位同时加大了,高邮船闸的宽度、长度和深度都不适应新的航运要求。1984年,由交通部拨款,在高邮船闸以南800米处,新建一座现代化的珠湖船闸,闸室净宽16米,净长100米,共投资经费582万,原高邮船闸被改建为河湖调度闸。

高邮船闸改建成调度闸项目经省计经委1990年3月批准列入全省基建项目,1990年11月正式施工,1991年11月顺利竣工,新建成的调度闸为双孔箱式涵洞,洞身长20米,单孔净宽3.70米,净高5.30米。图为改建后的高邮河湖调度闸。