



中国人民抗日战争
暨世界反法西斯战争胜利80周年
特别报道



抗战期间在蒲河艰难行驶的商船。(图片来自《抗战綦江》)



大仁船闸碑记。李代红 提供

在长江南岸的群山间，一条蜿蜒的河流如巨龙般穿行——这便是綦江。这条被称作“中华常胜利”的河道，曾用每公里一个险滩的躯体，托起了战时首都的钢铁脊梁。

作为长江一级支流，綦江全长223公里，自贵州桐梓县发源后，流经重庆綦江、江津等地，最终汇入长江。抗战时期，这条看似普通的河流因11座船闸的修建，成为支撑大后方工业的“水上生命线”。从1938年首座船闸动工，到1945年最后一座竣工，11座船闸的修建史，既是一部技术攻坚的工程史，更是一曲民族存亡之际的奋斗赞歌。

綦江11座船闸的抗战传奇

战火催生：从天堑到通途的迫切需求

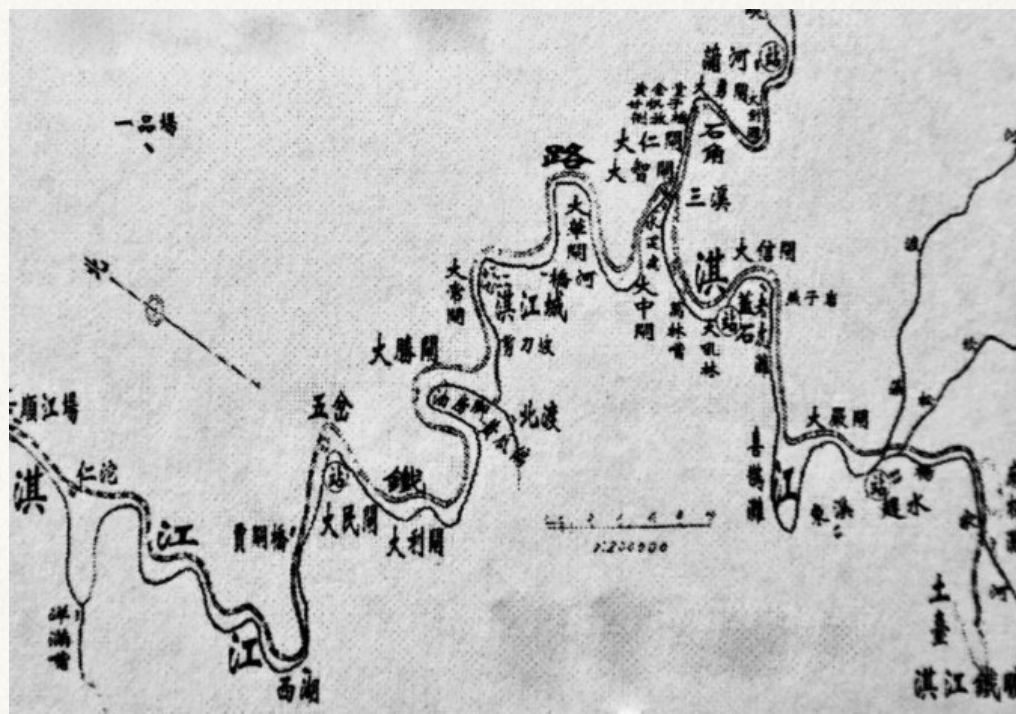
1937年11月，国民政府迁都重庆，这座原本人口为37万的山城人口骤增至120万。随着长江中下游等地陆续失守，充分调拨重庆周边物资供应成为当务之急。为防止日机轰炸阻断或破坏战略物资通道，建立一条通往重庆城运输粮、煤、铁矿等物资相对隐蔽的水上安全通道尤为重要。綦江因其特殊的地理与资源优势，被推上历史舞台——其支流蒲河与干流交汇处，蕴藏着南桐煤矿与綦江铁矿，而汉阳钢铁厂（后为重庆钢铁厂）的迁入，更让这条河流成为钢铁生产的命脉。

然而，綦江航道堪称“天堑”。从赶水至綦江县城的60公里河段，落差达几十米，大小险滩100余处，枯水期仅能通行1吨小船。正如当时的工程记录：“綦江之铁矿，南桐之煤焦，均借水道运输以供钢铁厂冶炼之用，然二河上游滩顽、水恶，涨落无

常，急需整治。”

为了方便铁矿砂与优质煤的运输，保证大后方军工生产正常进行，国民政府命令导淮委员会优先治理綦江及綦江支流蒲河。1938年春，导淮委员会派员对綦江流域作初步查勘，并制定了以建闸坝为主、整治浅滩为辅的渠化计划，使河流实现“免除盘驳、全线通航”。整治工程分两期进行，一期（初步整理工程）在蒲河与綦江干流修建5座船闸，二期（渠化工程）拟建20座闸坝，最终形成覆盖全流域的航运网络。

一期工程启动之初，便面临双重挑战：一是技术空白，中国此前从未在急流河道修建船闸；二是物资匮乏，战时物价飞涨，水泥、钢材等材料极度紧缺。为彰显“战时应具之武德”为精神内核，将5座船闸命名为“大智”“大仁”“大勇”“大信”“大严”，以彰显民族气节。



綦江水道全景图。图片来自《抗战綦江》

攻坚克难：技术突破与民间智慧的交融



抗战时期正在通过綦河水闸的运输船。
(图片来自《抗战綦江》)

“大智”“大仁”“大勇”均在綦河支流蒲河之上，分别在三溪石板滩、石角大场滩、蒲河桃花滩，1939年冬完成初步整治工程，保持最低水深1.2米。

“大信”“大严”位于綦江干流的盖石响、羊蹄响，于1941年春完成，保持最低水深1.5米。

5座闸坝设计闸室尺寸宽9米、长66米，可通行12艘5吨木船或6艘15吨木船，极大地提升了綦河的航运能力。

当时，施工条件极为艰苦。据《大仁船闸碑记》记载，参与修建的

工人达10万余人，包括挑夫、泥匠、瓦工等。由于缺乏机械，石料全靠人力搬运，一块重达数吨的条石需数十人合力抬运。

1940年7月，二期工程筑坝，綦江上的石溪口、花石子、剪刀口、油坊脚、车滩、五岔6处同时开工修建闸坝。然而，物价飞涨与工款不足让工程陷入停滞。1941年，剪刀口等4处闸坝因承包商亏蚀退标，仅剩石溪口、花石子两处继续施工。

转机出现在1942年。工程师王寿亭从印度考察归来，带回“代水泥”技术：以黏土烧结砖坯磨粉，配以硝石灰，可替代进口水泥。导淮委员会迅速成立代水泥厂，设石灰场3处、陶粉厂6处，日产代水泥40吨。这一创新不仅解决材料短缺，更推动全国水利工程效仿。

到1945年3月，二期工程最终完成6座闸坝，命名为“大智”“大仁”“大常”“大胜”“大利”“大民”，闸室宽12米、长60米，可通行30吨木船。

1938年，綦江通航船只1600多艘，年运量4.8万吨。到1941年2月，船只增至2600多艘，年运量30万吨。提升綦江航运能力，对维系重庆陪都生存，提供抗战前方物资保障，起到了举足轻重的作用。

工程建设过程中，不仅采用了先进的工程技术，还针对綦江河的特殊地理条件进行了因地制宜的设计，其科学的设计和施工工艺，为后来的水利工程提供了宝贵的参考，成为抗战时期水利工程的典范之作。

按原计划，二期工程修建20座船闸，以冯玉祥诗句“中华常胜利，民族庆复兴，道德本忠义，公理生和平”命名。1945年8月抗战胜利后，导淮委员会撤回南京，剩余的14座因来不及修筑就此搁浅。尽管如此，已建成的11座船闸仍使綦江成为川江渠化最早的支流，其梯级渠化技术更被写入《中国水利史》。

军工命脉：船闸背后的抗战生命线

綦江船闸的主要服务对象是重庆钢铁厂。1938年至1945年，该厂通过綦江航运运送铁矿石、煤炭约50万吨，占其原料总量的80%。船闸的通航使运输成本降低60%，时效提升3倍。正如钢铁厂迁建委员会报告所言：“若无綦江航道，重钢生产将瘫痪半数以上。”

船闸的修建也带动了沿岸产业的兴起。导淮委员会规划在闸坝旁建设水电站、榨油厂、罐头厂等，虽因战局未能全数实现，但已建成的石溪口、花石子等水电站仍为周边提

供照明与灌溉。据相关档案记载，1944年，大常电站建成后，綦江县城全城通明，百姓欢呼雀跃，綦江流域当年粮食产量较1938年增长40%，被时任四川省主席张群誉为“抗战经济之典范”。

在石角镇蒲河沿岸，不少耄耋老人依稀记得儿时见闻：“船闸放水时，轰隆声震得山响，木船排着队过闸，像条长龙。”而大仁闸旁的碑文，虽因风雨侵蚀字迹模糊，却仍记录着那段历史：“本会入川未久，即奉令在蒲河、綦江兴建船闸五座……以利抗战。”

历史回响：从抗战遗产到文化符号

新中国成立后，綦江船闸迎来新使命。大胜闸改为桥溪口闸，大利闸改为车滩闸，大民闸改为五福闸，并增设了水力发电设施，改建为水电站，装机容量达1.2万千瓦，成为江津地区主要电源。车滩水电站更以“全国小水电先进单位”闻名，其保存的俄文设备图纸与苏联专家指导记录，成为中苏技术合作的珍贵见证。

如今，11座船闸中9座仍存于綦江河上，但部分因年久失修面临损毁风险。2021年，

重庆市将綦江船闸列为“重庆市历史建筑”，拟通过数字化建模与修缮工程，使其成为爱国主义教育基地。

綦江船闸的修建史，折射出中国工程师在极端条件下的创新智慧。从“代水泥”到“二级连续船闸”，从民间劳工的血汗到顶层设计的远见，这段历史印证了技术自主与民族自强的紧密关联。正如陈果夫在《綦江为新四川之源泉》中所言：“若能全部完成，则汹涌之势，可不再见，舟楫往来，咸庆安澜。”

结语：一条河的抗战记忆

2025年是中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利80周年。在这个具有重大历史意义的年份，我们不仅要铭记正面战场上那一个个浴血疆场为国捐躯的中华儿女，也要深入挖掘大后方大量抗战遗迹背后的精彩故事。綦江河流域闸坝群作为陪都重庆近郊保存较好的抗战遗迹，承载着中华民族不屈不挠的抗争精神，是抗战文物中的重要组成部分。历经80余载的风雨洗礼，这些船闸大坝依然屹立在綦河及其支流上，不仅见证了綦

江人民那段救亡图存的历史，至今仍然发挥着防洪、蓄水、通航以及发电等多重功效。

站在石角镇大仁闸旁，可见闸室壁上的弹痕与碑文交织，仿佛在诉说80年前的烽火岁月。11座船闸，11段传奇，它们以钢铁之躯撑起大后方的工业命脉，更以技术之光照亮民族存亡的至暗时刻。当江水依旧奔流，这些沉默的闸坝，已成为抗战精神最生动的注脚——在困境中突围，在极限中创造，这或许就是中华民族永不服输的密码。

文/包俊 李代红