

宿遷文史資料

第六輯

D651.4
198



宿迁文史资料

第六辑

宿迁县政协文史资料研究委员会

目 录

建国以来，我县交通运输事业的恢复和发展（上）	
.....县交通局史料办公室（1）	
骆马湖水库.....	吴若宾（11）
解放前我县的手工业.....	宿城镇志办公室（15）
抗日战争中的孙明瑾将军.....	杨正华（28）
任崇高同志二、三事.....	蔡西野（32）
罗炳辉师长在宿城的日子.....	吴岐山（34）
我所了解的叶志问县长.....	卞奎同（40）
怀念我的老校长叶汉英.....	蔡宏运（49）
宿城古建筑分布概况.....	窦燕客（55）
宿迁孔庙.....	陈耀洲（65）
康熙、乾隆两帝南巡幸宿迁实录	县政协文史研委会（74）
林家庄行宫.....	张锡文（108）
京剧在宿迁.....	郑陶宾（111）
仁济医院始末.....	王永贵（118）
解放前鸦片在我县的流毒和当时的禁烟政策.....	张荣轩（123）
宿迁匪祸四十年.....	张荣轩（127）
四十八年前的一件公案.....	一 戈（137）

政协宿迁县委员会史略.....刘云鹤(146)

国歌史话.....转自南京《爱国报》(155)

访薛仁贵“藏军洞”郑克明(158)

马陵义井.....郑克明(159)

建国以来我县交通 运输事业的恢复和发展（上）

县交通局史料办公室

本县位于苏北，中运河自西北邳县入境，往东南流向泗阳，马陵山从山东逶迤南来，盘亘于县北，地形比较复杂：东北面是山岗起伏的丘陵地带；西北是骆马湖、黄墩湖构成的湖荡地区；东南和西南部则是辽阔的平原。平原及湖荡地区的农副产品与丘陵地带玻璃砂和黄砂藏量，均很丰富。解放后，我县人民在党的领导下，充分利用这些资源发展生产，支援国家建设，提高人民生活。为了解决客运畅通农副产品和矿砂出口以及外地工业品运进的需求，有效地进行物资交流，我县的交通运输事业，也相应地得到了发展。兹就建国初期各阶段我县交通运输事业恢复和发展的情况，略述于后。

国 民 经 济 恢 复 时 期

（1949—1952）

一、建立交通运输的组织机构。1948年本县第二次解放，党和政府领导全县人民，对我县这片被敌伪和国民党反动派统治蹂躏破坏不堪的烂摊子，大力地进行整顿恢复工

作。由于政权初建，更由于敌人在逃跑时疯狂的破坏，井头大桥被烧毁和拆除，宿新公路不能通车，海郑公路亦因年久失修而废弃，大运河由于水位不定也形成航行不畅，所以本县的交通运输事业几频于瘫痪状态。当时能够勉强通车的仅有一条徐淮公路，另外是运河岸东关口码头的搬运工人自动组织的“工扛”和船业公会两个运输组织。“工扛”是由搬运工人沈九法邀集码头工人组织的，因为没有工具，全凭肩扛，所以叫做“工扛”。船业公会原是国民党组织的，解放时该会长逃跑，由船民张寿昌、黄成桂等带头接管。当时政府尚未设有专门机构进行领导。

1949年我县经过一年整顿，各项事业已有一定基础，交通运输事业也渐趋正常。县政府建设科下设专职科员负责交通建设及运输业务的领导工作。当时码头“工扛”在总工会副主任邹可作同志领导下，组成搬运工会，将十二辆黄包车改装为平车并成立平车队。搬运工人由原来的42人增加至100人，办理装卸、运输业务。至52年搬运工会又改为搬运站，工人数已增至257人。“船业公会”改为“木船公会”，属淮阴航务局设立的宿迁航务分局领导，由该局梁兆荣重新改组（侍长明任会长），并设立皂河、陆圩两个分会，同时建立水上检查站。50年又改为船业公会，52年再改为木船联营社，皂河分会改为营业所，轮船是公营东升轮船公司经营，开宿淮班。汽车运输在49年底已正式开班，由苏北、山东两车站经营。开徐淮班。至52年两站合并纳入公私合营，由淮阴汽车公司领导。至此本县陆运有汽车站，搬运站；水运有轮船站、木船联营社及运河沿岸井头、皂河等六个码头的装卸队。此外，各地渡口船只均附属于木船联营社，这些

基层生产单位，均在县建设科的领导下，管理各项运输业务。

二、各方面交通设施的修复。解放以后，为了发展我县的交通运输事业，促进工农业生产和各项事业的发展。我县对公路、桥涵的修复与航线的整理极为重视。在公路方面，首先整修徐淮公路，把原来高低不平的路面，倾斜残断的路基，修整平坦、坚固，并把路面加宽达6—8公尺，使徐淮公路在本县境内35公里的路线，全程通车，畅行无阻。此外，宿新公路和海郑公路，因破坏较大，修筑工程浩繁，因此只加以填残补缺，略事修整，仅供人力车、畜力车行走。同时对县、乡各主要大道如宿埠（宿城——埠子）、宿兴（宿城——大兴）宿皂（宿城——皂河）等路，都重新整修，路面宽度均为4—6公尺，可以通行马车和人力车，为拓宽改建通行汽车打好基础。由于农业连年增产，农村余粮和经济作物急需外运，所以对交通闭塞的太山、侍岭等山岗地区的人行小道，均扩建为4—5公尺宽可以通行人力、畜力车的大路，解决县境内城乡物资交流的问题。

50年在整修徐淮公路的同时，改建废黄河大桥。这座桥原叫五孔桥，是石料的拱形桥，桥面不宽，仅够单车通行，因年久失修，桥基不固，桥身出现裂痕，行车危险。经过彻底改建成钢筋混凝土结构桥梁，并将桥面开宽，除两辆大型汽车可对开外，两旁还有人行道。52年由于本省各地水利工程和工业建设的蓬勃发展，我县黄砂大量出口，为装运便利，在紧靠砂矿的井头南面的陆塘河上建造一座大木桥，名为井头大桥（位置在原日寇焚毁的井头大桥桥址以西），全长150公尺。除上述两座大桥外，在修复公路的同时，计建

造小型汽六级桥梁26座，共长350公尺。我县50年成立公路管理站，负责公路桥涵的保养和整修工作。

这阶段航道整修方面，除配合全省治理运河工程，将本县境内运河分段修堤疏导外，并将井头附近运河与陆塘河衔接处缺口堵死，使两河之水各自归槽。此外，对刘老涧大闸也作了必要的修理，并将运河沿岸皂河、井头等港口建成新的码头。这样既使我县水路运输得到了恢复，而且大大方便物资的装卸工作。

三、运输业务的开展情况。

陆运方面：1949年底，汽车正式开班，山东和苏北两个车站分别设在城西刘老庙及现车站站址两个地方，每天都有开往徐州和淮阴的班车。根据52年的统计：全年共运旅客3704人，完成运量258017人公里；顺带零星货180吨，完成运量21600吨公里。搬运工人在1949年由“工扛”改组成搬运工会后，人员及工具均在不断增加，根据52年搬运工人257名，40辆平车的运输业务计算，全年运货为8294吨，完成运量66350吨公里。由于黄砂大量出口，沿运河岸的皂河、井头两地也成立了装卸运输组织。因系初步组织，而且属于季节性的副业生产，故对完成运量未予统计。

水运方面：轮船自51年正式开班，由国营东升轮船公司经营，初步办理客运业务，每天上下午两班分别开往运河站（现邳县）和淮阴，至52年纳入国营，设立国营宿迁轮船营业站，有站长1人，会计2人，办事员3人。业务由淮阴轮船公司领导，用轮船拖驳，并开始办理货运。根据52年统计，全年计载运旅客28800人，完成运量3400000人公里，货运3200吨，完成运量640000吨公里。木船运输自1949年下

半年，宿迁航务分局正式成立时，只有木船87只，合1240吨位。运货时由船业公会发给航行证及小旗子作为航行凭证。货源自揽，按运费3%上交船业公会。50年船只增加至200只，合2500吨位。51年改组为木船协会，组织比较健全，业务上负责安排货源，进行船只登记，按档排号，依次分配任务。由于本县黄砂出口多，运输量大（每年约10—20万吨），本县船只不敷应用，因而吸收外港船只参加组织。至52年我县木船协会已有木船485只，共8927吨位，全年运量为107124吨，合11569392吨公里。

第一个五年计划期间

（1953—1957）

一、交通系统的社会主义改造。第一个五年计划期间，正值我国根据党在过渡时期的总路线进行对生产资料私有制的社会主义改造。在这个高潮中，交通系统的工人和船民，通过学习，自觉地走社会主义道路，宿城搬运站的工人，成立宿城运输生产合作社，选穆孝全为社长，装卸工人成立装卸服务社，选宋素田为主任，宿城船民组成宿城船民合作社，皂河船民组成皂河船民合作社，由航管所（木船联营社改组成立）直接领导其业务。建社后宿城建立了交通党支部（包括木船、运输、装卸三个组织），朱宝金同志为支部书记，穆孝全同志为副书记。从此交通系统合作社的社员们，在党支部的领导下，积极地学习党的方针政策和完成各项运输任务。

二、公路、桥涵的建设。

公路修建工程，在1953年至1955年之间，是在原来的基础上进行修整与适当的扩展，除将原有的公路作进一步整修外，并将县区各大道的路面路基加以开宽和增高。对县东北的太山、来龙等地的乡道加以进一步修整，便于城乡物资的交流。从56年起，公路建设有了新的发展，先后改建县道公路三条，宿兴线全长20公里，宿埠线全长20公里，宿皂线全长25公里。路面全在5—7公尺宽，路基全是0.3—0.5公尺高。三条公路计完成土方225000公方。每次动员义务民工均达七、八百人。新辟睢皂(睢宁—皂河)公路一条，在本县境内长为10公里，路面8.5公尺宽。这四条公路建成，开创我县城乡通行汽车之先例。另外，徐淮公路宿沙段(宿城—沙集)14.77公里的路面上加铺石子。对海郑公路在本县境内的35公里和宿新公路在本县境内的19公里线路，又都加以修整，以供行驶马车、牛车和平板车。至此我县共有县区大道六条，全长134公里，区乡大道亦多有建设，城乡交通比以往大为方便，基本上具备公路网的雏形。

桥涵建设工程。为了疏通水道，保护路基，在修筑公路的同时，对桥涵修建工程也积极进行。本阶段先后建造睢皂路上黄河桥一座、长28公尺、王集桥一座长5公尺，宿埠公路民便桥7座全长46公尺，均按汽六级标准建造。宿兴公路上修建顺河、文昌等小型桥8座长46公尺，涵洞25道。与此同时并改建徐淮公路洋河大桥一座全长72公尺。在大兴集附近建造陆塘河桥一座全长88公尺，桥面宽度为4.7公尺。这些桥涵的建成，保证了公路通车、阴晴无阻。

这期间我县根据国务院的命令，在各条公路沿线建立了

民工建勤义务养路组，在公路管理站的直接领导下，积极做好培补路基，修整路面和保护路侧林木等一切公路的保养工作。

三、运输业务开展的情况。为了适应形势发展的需要，使交通运输事业更好地为工农业生产和社会主义建设服务，我县专设交通科，加强对交通事业的领导和推进运输业务的开展。

陆运方面：徐淮公路每天开往淮阴和徐州的客车，由一班增加至两班，客运及货运量均逐年增加。1957年计载客10375人，运量合714916人公里，货运193吨，合22546吨公里。县内宿兴、宿皂、、宿埠各线的客货运均很频繁，睢皂公路的运输业务，亦甚为紧张。另外搬运站的平车数及其运货量大为增多。1953年宿城搬运站大量购买平车，至年底已由原来的近40辆平车，发展到257个工人全用平车运输。1954年农村也逐渐添置，全县计有平车320辆，55年增加到480辆，56年是730辆、至57年增加到976辆。单以专业搬运工人的运货量计算，53年运货3855吨，合152400吨公里，57年运货量增加到14640吨，合585600吨公里。

水运方面：自皂河节制闸建成后，运河的水位稳定，轮船可以常年通航。随着我县工农业的发展，玻璃砂和黄砂大量开采，输出和运进的物资均有增加，加之我县木船外调，船只减少，因而加重了轮运负担。1955年轮船公司增加了货班船队。为了扩大业务范围，并在皂河、支河、陆圩、刘老涧、林宫五处设立代办站，办理客运工作，至此客、货班并行，运输量持续上升。据统计1957年全年运量计载客67606人，合6502162人公里、运货54000吨，合13000000吨公里。

关于木船运输，1953年本县共有木船587只，分为7个船队，每队有指导员和队长各一人管理生产。1954年，我县船只大量外调：其中支援南湖一个船队，计92只，共2826个吨位；上调淮阴轮拖船队的为我县最大的18只，共1024个吨位；动员外港船只回港的有灌云县28只，共338.5个吨位；南湖27只，共54.3个吨位；因破损不能航行而报废的72只，共61.6个吨位。至55年，尚有船267只，共4115.5个吨位。56年组织船民合作社。为了专职专业，所有农业船民，转入农业生产。宿城、皂河两船民合作社，仅有木船192只，共3350.5个吨位。船只虽然减少，利用率却大大提高，1953年船航于宿迁、淮阴之间，每月只能一个来回，57年增加到四个来回。据统计：57年运货9305.3吨，提前完成了第一个五年计划的运输任务。

第二个五年计划前期

（1958—1959）

一、健全交通系统的领导和业务机构。为了适应社会主义建设事业发展，我县交通系统进一步把集中领导与分级管理充分结合起来，在1958年元月，将原来的交通科改设交通局。下设：民间工具管理组，负责管理专副业车辆、民船等业务；公路航道组，负责公路、航道的建设和保养工作；计划组，负责建设计划、运输计划及运量的安排等工作。由于机构健全，计划周密，因而在业务繁忙，工作紧张的情况下，仍然可以有条不紊地进行。

二、交通建设工程。

公路建设方面：徐淮公路继1957年宿沙段路面石子化以后，并在宿洋段路面加铺石子，至此，徐淮公路在本县境内的35公里地段完全实现了石子化。县委为了适应当时运输任务的需要，指示加紧公路的建设。本着依靠群众，勤俭办交通的方针，提出了全党全民大办交通的号召。我县各级党委根据县委指示，积极发动群众，开展公路石子化运动。各条公路所有取材备料，修筑路基，平整路面，建造桥涵，全由公路沿线所在乡（镇）政府负责。在工作中真正做到党、政军、民齐动手，男、女、老、少齐上阵，动员民工最高峰达十四万人，经过25天的艰苦奋战，完成了全县公路干线及乡区大道的石子化。至1958年底，全县通车的石子化公路达193.3公里。为了保护路基，绿化公路，结合植树造林工作，在公路两侧植树苗83073棵。在民工建勤义务养路组的培育和保护下，成活率达98%以上。与此同时，在宿埠、宿兴、睢皂等公路上新建汽6级桥梁7座，全长49公尺，以及涵洞14道。这就大大地提高了我县公路建设的质量。

航道建设方面：1958年配合水利建设，在井头南面长河涯建造宿迁大控制闸一座，至此我县境内的运河航道（69公里）北有皂河闸、中有宿迁闸，南有刘老涧闸，掌握流量，控制了水位，完全克服以往河水猛涨猛落水位不正常的情况。另外在运河航道的危险地段设置航标21处，航灯25个。在半埠店和老牛角涵洞上新建纤桥两座。从此运河航道中轮船、木船均可常年通航，昼夜行船。为了便利城乡运输，在宿城渡口新建混凝土大型渡船码头三处。对于本县境内的陆塘河、新沂河等渡口和渡船都加以整修。至58年底共有渡口

55处，大小渡船88只。

本阶段由于公路，桥梁和航道的建设，交通工具的增加，大大增强了运输能力，不论是陆运、水运或是长途、短途都很方便，切实做到了车站客货无积压、码头仓库无存货。除及时完成正常的客货运输以外，还大力地支援了农业生产。1958年在县委的领导下，交通系统动员400辆平车，组成6个中队，在狂风暴雨中帮助骆马湖地区抢运5185亩小麦。1959年为支援旱改水，保证水稻及时下种，调动了大批平车、木船和汽车等交通工具，在25天中，来往于淮安宿迁之间完成了8665000斤稻种的调拨任务。

纵观建国后十年中，我县的交通事业在党的领导下，迅速地进行整顿恢复和发展，已初步地建成了水陆交通网。交通运输的生产单位，有汽车站、轮船站、搬运站、木船联营社。水运北到运河站与陇海路相接，南经淮阴南下与长江相连。陆运除徐淮公路外、县、区乡的公路及大道四通八达。这不仅在开展运输业务支援社会主义建设中，发挥巨大的作用，而且为后来交通运输事业的更大发展打下了坚实的基础。

骆马湖水库

吴若宾

(一)

骆马湖水库位于宿迁县西北部，跨宿（迁）新（沂）两县县境，是一座调蓄沂、泗洪水的大型水库。蓄水范围北至埝头圩和窑湾大堤，西至中运河西堤，东至马陵山麓，南至骆马湖大堤。蓄水面积为375平方公里，约有三分之二水域在宿迁县境内。

这个大型人工湖，汇集了沂河、中运河的来水，上游集水面积5万平方公里，入湖水量经过调蓄后，分别由新沂河、中运河下泄。湖底由西北向东南倾斜，高程在21至18米之间。

建国初期，为了急救淮海灾区的水患，将骆马湖作为临时滞洪水库，并在湖口皂河镇附近先建束水坝，后建节制闸，控制洪水下泄量，以保下游不至泛滥成灾，并使大量洪水由切开的峒嵒、嶂山间之马陵断麓泄入新沂河。西起皂河镇，东至马陵山之西麓，建长达18.4公里的南堤，使皂河镇以下的河、湖分开，以提高骆马湖的调洪蓄水能力。1957年调洪水位达23.21米，1974年最高达25.47米，经水库调蓄后，三十天安全下泄量为81.3亿立方米。

1958年，按照工农业发展的要求，利用骆马湖周围已建

成的闸坝控制工程，常年蓄水兴利，初步确定蓄水位为21.5米，蓄水量4.70亿立方米，兴利库容3.3亿立方米。后来，随着生产的发展需要，又提高到23.0米，蓄水量9.8亿立方米，兴利库容为8亿立方米。在骆马湖下游规划灌溉面积170万亩，其中骆马湖灌区，灌溉105万亩，包括宿迁、泗阳、沭阳三个县，在宿迁县境内又称来龙灌区，灌溉面积为52万亩，（泗阳县25万亩，沭阳县为28万亩。）其中水稻面积40万亩，灌区粮食产量比未建灌区前增长了5.5倍，净增产粮食3380.36万斤。六十年代利用骆马湖水源，宿迁县又兴建了嶂山灌区、黄墩灌区，七十年代又兴建了皂河、船行灌区以及引水上山工程，全县灌溉面积扩大到110万亩，占耕地面积118万亩的93.5%，水稻面积达到85万亩，占耕地面积的72%。

骆马湖内鱼类有56种之多，渔业上主要捕捞的是鲫、鲤、银鱼、鲢、红鲢、鳊、花鲢、鳊、黑鱼、鲢、鳙、草鱼、赤眼鳟等，产量以鲫、鲤和银鱼为高，三者约占总产量的一半。蒙古红鲢产量也相当多。鲢、鳙、草鱼和团头鲂等是放养的种类，占总产量的7%。近几年来，年产量在300万斤上下。亩产量约合7斤。虾类资源丰富，湖里水生植物茂盛。青虾年产量可达30万斤以上。自1972年放养河蟹苗后，河蟹年产量达20万斤左右，1976年增达27.2万斤。但近年来由于蟹苗奇缺，几年未能放养，因之捕捞量极少。湖产的白螺蛳，群众既不食用，也不用于喂鱼，所以数量多，个体也大，是一项较好的水产资源，近年有捞作农田肥料，年可捞取上百万斤。

湖内水生植物已采集到有18种之多，按其在湖中分布状况，可分为西区，东南湖区（宿迁境内）水深底硬，湖面开

阔，风浪较大，水生植物稀少。但在某些湖湾浅水区，有较茂盛的马米眼子菜、黑藻、狐尾藻等沉水植物群落分布，每平方米产量可达3.77克。西北部湖区水较浅，底质软；游泥深厚，水生植物茂盛，分布范围广，密度大，产量高，每平方米产量一般都在2000克以上，最高的超过4000克。粗略估算全湖浮叶和沉水植物总产量在45万吨左右。此外芦苇也是湖内主要水产植物资源，分布在沿湖浅滩地段，年产量可达500至600万斤。

近年来，骆马湖不但是防御沂、泗洪水确保下游数百万人民生命财产安全的主要屏障，也是该地区发展国民经济的主要资源宝库。目前每立方米水量，可增产稻谷0.5——1.0市斤，而每亩水面经济收入只有20元左右，潜力很大。因此，对实现该地区工农业总产值翻两番的宏伟目标具有重要经济价值。

（二）

解放前，骆马湖是一个水灾连年的穷地方。

骆马湖为沂水入海必经之处，有时沂水由直河口（在旧邳县城南）入泗（即今废黄河）。1194年黄河夺泗，河身淤高，沂泗为黄所逼，不得不另谋出路，转入骆马湖。骆马湖是骆马、大江、埝头、禹头四座湖泊联片组成：骆马湖在南部，西起运河东到直河涯；大江湖在中部，由直河涯到马陵山脚；埝头湖在东北部，南起山河，北到今陇海路；禹头湖在窑湾以上，居山河、运河之间。无水时四处湖泊界线分明，大水时四湖合一，即今泛称的骆马湖。清代小说《施公