□历史回眸

朱启钤与临枣铁路的岁月往事

□李海流

朱启钤像

枣庄有130年的工业文化，是近代民族工业文明的发源地，枣庄是中国东部地区最重要的能源重镇之一，拥有全国最大的华资煤矿——中兴公司。中兴公司为运销煤炭相继铺设了台(儿庄)枣(庄)铁路支线、临(城)枣(庄)铁路支线和台(儿庄)赵(墩)铁路支线……在中兴公司百年风雨历程中，有许多功绩卓著举足轻重的人物，张莲芬、朱启钤便是其中的佼佼者，今天就让我们一起来回溯历史，共同追忆朱启钤与临枣铁路的岁月往事。

1898年10月，以张莲芬为首的一部分官窑局股东决定禀告直隶总督王部堂，要求复业开矿，办理北洋通商事宜。在取得清政府同意后，于1899年（光绪二十五年）春招收德股，集股白银200万两，将公司定名为“华德中兴煤矿公司”， 张莲芬自任总办，德璀琳为洋总办。在随后的合作中，随着华股资金的壮大，德国商人以“定章太严”为由不按协议入股。1908年，公司奏请朝廷注销“华德”字样，完全由华资经营，更名为“商办山东峄县中兴煤矿股份有限公司”，从而使中兴公司成为我国历史上最早的民族资本独资经营的大型煤矿公司，圆了清朝末年无数仁人志士“复兴中华”的一个梦。

张莲芬创办中兴煤矿公司后发现，制约中兴煤矿公司发展的原因虽然很多，但最重要的原因不是生产，而是占领市场。要占领市场，就必须降低煤炭的成本。他知道降低煤炭成本的关键是运输成本。那时，枣庄地处偏僻，交通十分不便。煤炭运输全靠人力、畜力将煤炭运到近百里的台儿庄码头装船，再通过运河运往上下游两岸各地销售。如此一来，运输成本非常之大。交通运输问题严重制约着公司的发展壮大。要扩大煤炭的生产和销售，最根本的办法是修筑枣庄至台儿庄、枣庄至临城（今薛城）的铁路。

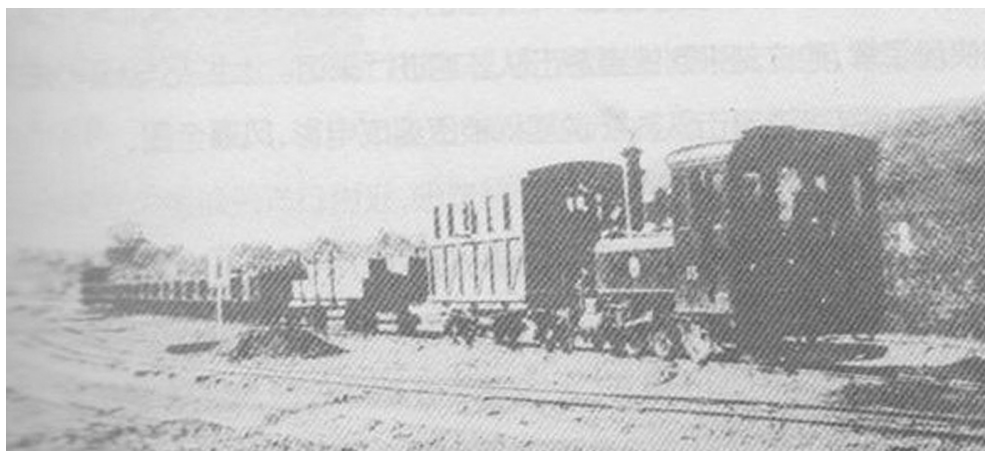
枣庄中兴煤矿公司复开后，虽然得到了“奉旨准允” 修筑枣台铁路，但此后的数年里由于中兴公司资金短缺而被搁浅。1904年5月，张莲芬只得通过股东大会，拟好增招华股章程，招集筑路资金；此后又采取招标办法，与德商瑞记、礼和两洋行签订了购置器料的商借商还合同。经过张莲芬各方筹集资金，1907年枣台铁路破土动工。谁知各路人马正干得起劲，邮传部一纸“停工候核”的饬令，又将中兴公司推入窘境。张莲芬破釜沉舟，上下奔波交涉，亲谒山东巡抚和督办津浦路大臣，终于弄清了“停工候核”的原委。原来邮传部想从韩庄向枣庄修一条支线，以便廉价使用中兴公司的优质焦煤。可又拿不出钱来，便想停筑枣台铁路，用其筹集的资金，来修韩枣铁路。其实，修韩枣铁路缺乏科学依据，修临（城）枣（庄）支线，才对中兴公司和津浦路两利。张莲芬上呈邮传部，表示愿意相助修造临枣支线。邮传部方于1908年9月13日批准开工兴建枣台铁路，1912年1月全线通车。

枣台铁路通车后，中兴煤矿的运输条件有了显著改善，煤炭产量大幅提升，效益大有提高。在津浦铁路修建的时候，富有远见的张连芬本着路矿两利的原则，意欲修筑临（城）枣（庄）铁路与枣台铁路联轨，使枣庄煤炭往西可直销津浦路沿线广阔市场，往南可分销沿运河各港口码头。邮传部之前亦想从津浦铁路向枣庄修一条支线，以便廉价使用中兴公司的优质焦煤。因此修筑临枣铁路是双方互利共赢的好事，不久双方一拍即合。

1910年朱启钤在邮传部任丞参，兼任津浦路北段总办，筹建山东泺口黄河桥工程。朱启钤是晚清邮传部及津浦铁路局有名的能员，干练踏实，才干超群，品德高尚，忧国忧民，富有强烈的爱国心，深得时任邮传部尚书徐世昌的赏识和倚重，他跟中兴公司第一任总经理张莲芬十分要好。在张莲芬和朱启钤的共同努力下，1910年津浦铁路督办大臣徐世昌，命津浦铁路北段总局建设临枣支线。1910年朱启钤任津浦路北段总办，1911年5月朱启钤命工程司米乐查勘并组织施工，临枣铁路支线自津浦铁路薛城(原临城)站起，东行经山家林、邹坞至枣庄站，正线全长31.121公里，在枣庄与中兴公司自建的台(儿庄)枣(庄)铁路相接。这条三十多公里的铁路线是为中兴煤矿公司运煤需要修筑的，开辟了“中国人自己修筑铁路”的新纪元，成为当时“护路运动”的一面旗帜。

临枣铁路的修筑，使朱启钤开始涉足枣庄中兴公司的事务。临枣铁路与津浦铁路接轨后不久，津浦路局与中兴公司还签订了互惠运煤合同，合同规定：公司低价供给津浦路局所需的燃料；津浦路局廉价承运中兴的煤炭。表面上看起来双方互惠，实则对中兴特别有利，这样节省的运费不但大大超过了津浦用煤的降价部分，而且扩大了销售量。据史料记载：中兴公司从创建起至1910年，由于运输成本高，市场竞争力不强，存煤已达近二十万吨。台枣铁路支线和临枣铁路支线两条铁路支线通车后，中兴公司的煤炭运销畅通，有力地开拓了津浦沿线和运河、长江水道两岸市场，市场销售覆盖了近半个中国，大大促进了中兴煤矿生产的飞速发展。应该说朱启钤给中兴公司所创造的价值是无法估算的。

朱启钤先生先后20余年担任中兴公司总经理、董事会长，是任职时间最长，贡献最大的一位总经理。他一生谨小慎微，做事认真，虽身居高位，仍苦心兴办实业数十春秋，而且卓有成效。沧海百年一声笑，多少楼台烟雨中。宦海沉浮，毁誉交织，朱启钤的身影随着岁月的更迭日益变得模糊，但依旧清晰的是他在清末民初这个动荡的年代所创下的“累累实业”。朱启钤督办修筑的津浦铁路，至今仍是我国最繁忙的铁路大动脉之一。他任董事长的中兴煤矿公司，是其时仅次于抚顺、开滦的全国第三大煤矿。此后，他在上海创建的中兴轮船公司，是我国首家以民族资本兴办的远洋轮船公司，解放后成为新中国远洋运输事业的基础力量……《华盛顿邮报》曾热情洋溢地赞道：朱启钤“成绩斐然，在远东罕有其匹”。

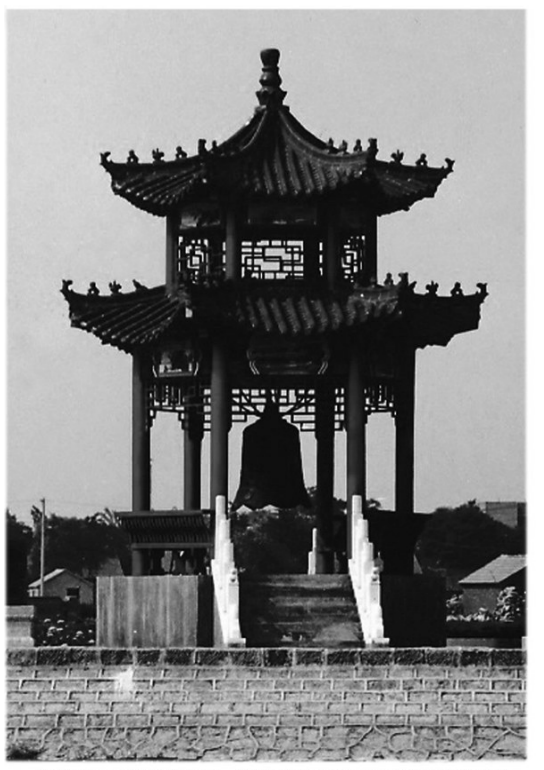


临枣铁路通车时的老照片

□记忆

『七·二四』沏口沉船事件与枣庄段运河

□董运启



为避免『七·二四』事故的重演，枣庄市航运管理局铸造『警世钟』一座，以警示后人，接受教训、注意安全。

1988年7月24日，在京杭运河江苏沏口河段发生了一次沉船95艘的重大内河海损事故。当时，美国利用卫星遥感的科技手段很快发现了沉船事件，并在第一时间通过《美国之音》向全世界播发了这一消息。随后，香港的《大公报》也进行了报道……

沉船事件发生后，在国内也引起不小的震动。各级党委和政府都非常重视，国务院当即派出调查组赶赴现场。沏口河段位于江苏省邳州市境内，毗邻我市，它的上游便是京杭运河枣庄段。山东、江苏两省及其有关地区也迅速作出反应，成立了调查组和抢险救灾组织。很快，“7·24”沉船事件及其处理过程有了结果。1988年9月24日，山东省安全生产委员会在《山东省关于京杭运河江苏邳县沏口河段发生重大沉船事件的情况汇报》中称；1988年7月24日，在京杭运河江苏沏口河段，发生重大沉船事件，经查实共沉翻船95只，其中山东籍船舶80只，江苏籍船舶15只。山东籍船舶中，绝大多数是微山县以船谋生的个体船，由于沉船发生在白天，灾民互救，没有发生人员伤亡。据调查，这次沉船事件共沉没货物5516吨，其中煤炭4518吨，焦炭312吨，水泥80吨，棉花217吨，其他物资389吨，加上船民钱、物等其他财产，直接损失约700万元左右。沉船期间断航20天，给两省工农业生产和受灾船民的生产、生活造成严重影响。

沉船事件发生后，山东省政府非常重视。立即派出交通、水利、民政等部门组成省府工作组，赶赴现场，协助当地政府组织抢险救灾工作。枣庄市、济宁市、微山县、台儿庄区党委和政府成立了抢险救灾机构，投入了大量人、财、物力，全力以赴抢险救灾，安置灾民。济宁市马道生副市长，枣庄市王玉中副市长，微山县两位县长坐镇指挥，组织协调。我省本着省政府指出的“救灾不分两省”的指示精神，积极主动与江苏省配合协作，进行了卓有成效的工作。在此期间，山东省共疏散沉船区上游船舶300余艘，安置灾民69人，发放救灾款4万余元，组织汽车、船舶和劳力110多人，积极协助打捞沉船，过驳货物，同时做好灾民的思想工作，保证了打捞沉船工作的圆满完成。

山东省安全委员会在汇报中分析“7·24”沉船事件的原因时指出：１９８８年以来，由于久旱无雨，京杭运河山东辖区航道枯水，6月18日全线停航。7月12、13两日台儿庄及周围地区降雨，运河水位上升，7月17日恢复通航。但因距台儿庄6公里的苏鲁边界到邳县大王庙十几公里河段、河道弯曲狭窄，尚不到山东境内河宽的一半，并设有土坝、货场等十几处阻水障碍，严重影响行洪和通航。几年来，虽然山东省防汛指挥部和有关部门向国家防总、水利部和江苏省有关部门多次反映，但一直没有得到解决。特别是距台儿庄15公里左右的邳县沏口河段，当地为引水灌溉曾在1981年、1982年修筑过拦河土坝，一直未予清除，形成了长约150米、宽约50米、高约70公分的浅滩。这样，沏口浅滩上、下游还可7条船并排航行，而在浅滩地段仅能通过一条船，形成了阻船卡口。在该河段通航时各类船舶争先抢行，秩序混乱，造成堵塞，形成严重的阻水障碍。7月22日13时30分至24日8时，枣庄市南部和临沂地区西南部，骤降暴雨，平均降雨132毫米，出现入汛以来的第一次洪水。运河水位迅猛上涨，7月24日上午10时6分，台儿庄节制闸上水位已达26.77米，超过闸门顶高1.33米，在700米宽的行洪滩上过水深达1米。10孔闸门从3孔逐步开启到9孔，提开高度从1.2米到2米。水情及时电报国家防总、淮委、徐州沂沭泗局以及江苏、徐州、邳县防指、邳县运河水文站等有关部门。7月24日0时至14时，大流量洪峰涌入运河，而苏鲁边界的涛沟河，望母山河、西沏河等较大支流及其排水渠又在同一降雨区内，大量山洪泄入沏口河段，此时，沏口浅滩附近堵塞船舶1000余只，7月24日下午13时在最大洪峰到来时严重阻水，拥高水位，使船只碰撞挤压引起连锁反应，造成船只大量翻沉。

在全面分析“7·24”沉船事件发生的原因，认真汲取深刻教训的基础上，山东省安全生产委员会从长远的、发展的观点就改进工作，防止类似事件发生提出了5点建议：一是尽快治理从苏鲁省界涛沟河到大王庙的河段，彻底清除中运河河床里的生产堤，引水渠、土坝、房屋、货物等阻水障碍，确保汛期泄洪和平时通航；二是对从南四湖到大王庙这一河段进行根本治理，使其达到三级通航标准，促进相邻地区的经济发展、汛期安全和南水北调工程；三是建立必要的联席制度，互通信息，防患未然；四是尽快完成受灾船舶的鉴定以利下步工作进行；五是做好灾民的安抚工作，及时恢复生产，维护安定团结的大好形势。

枣庄段运河（包括韩庄运河、伊家河）是历史上著名的沏运河，开凿于明万历三十二年（1604年），明、清时期是京杭运河漕运中繁忙的主航道。1855年黄河在河南铜瓦厢决口，夺大清河入海，山东运河南北断航。1902年，清政府宣布废除漕运，至民国年间，这段运河常年失修，随之成为季节性河流。新中国成立后，党和国家十分重视京杭运河的治理，自1956年开始，将沏运河更名为韩庄运河并做过多次整修治理，1968年经国家水电部批准修建了韩庄、刘庄、台儿庄三处枢纽工程，使伊家河成为沟通鲁、苏、皖、沪等省、市的渠化水路运输航线，而此时的韩庄运河只具备泄洪排涝、引水灌溉的功能。

鉴于“7·24”沏口沉船事件中航道浅、窄碍航的实际情况和国家支持江、浙、沪工业区发展规划的需要，国家计委、交通部将枣庄段运河作为京杭运河续建工程的应急工程,加快了建设速度和治理力度。1988年12月15日国家计划委员会以《计投资[1988]1014号》文件《关于韩庄运河航道工程有关问题的复函》复函给国家交通部和山东省计划委员会。复函强调：为使华东地区能源短缺的局面得到缓解，使山东济、枣、滕等地区煤炭通过运河水运至华东，并促进鲁西南地区经济发展，我们认为，改善航道条件，修建台儿庄船闸，疏浚台儿庄至大王庙段卡脖子的应急工程是十分必要的，同意韩庄运河台儿庄至大王庙段航道按三级标准建设，台儿庄船闸按二级标准建设。1988年12月22日国家交通部以《（88）交函计字912号》文件《关于〈韩庄运河（台儿庄—大王庙）航道工程设计任务书〉的批复》批复山东省计划委员会，同意修建台儿庄船闸，改建307号公路桥，疏浚台儿庄至大王庙卡脖子段航道，并适当改善上级湖通航条件。明确要求：韩庄运河台儿庄至大王庙段18.5公里航道先按通航1000吨级船舶的三级航道标准进行疏浚，航道尺度为底宽50米，水深3米，弯曲半径600米至800米；台儿庄船闸按二级航道标准建设，船闸有效尺度为长230米，宽23米，门槛水深5米……

“7·24”沏口沉船事件，客观地暴露了地处鲁南、苏北交界地区中运河的真实状况。这段运河上接山东的微山诸湖，下连江苏的骆马、洪泽各湖，区位优势明显，蓄泄条件兼容，既有重要的水利意义，也有重要的航运价值。它是清代治理京杭运河科技水平最为突出的典型河段。新中国成立后，江苏省借助国家对京杭运河治理的机遇，把建设重点放在了从邳州沏口至徐州蔺家坝的不牢河水利工程上，并沿微山湖西岸，开辟了西线航道。因此，沏口至台儿庄的这段运河就出现了瓶颈制约的局面，直接影响着枣庄段运河功能的发挥。然而，事物都有它的两面性，“7·24”沉船事件引起了各级、各部门领导和专家对这段运河的重视。因此，枣庄段运河又迎来了她建设复兴的春天！

斗转星移，光阴荏苒，转眼间26年过去，“7·24”沉船事件依然历历在目，枣庄段运河已经发生了巨大变化。在国家对京杭运河实施的续建、应急工程方针指导下，1995年6月包括台儿庄节制闸、台儿庄二线船闸，台儿庄跨河大桥在内的台儿庄航运枢纽工程建成并投入使用。1999年12月包括万年闸节制闸、万年闸206公路跨河大桥、万年闸船闸在内的万年闸航运枢纽工程建成并投入使用。2000年12月由济宁承建的包括韩庄节制闸、韩庄跨河公路大桥、韩庄二线船闸在内的韩庄航运枢纽建成并投入使用，到21世纪初，枣庄段运河通航航道已达108公里，其中三级航道43公里。运河堤距1500米至2000米，河床宽度300米至500米，平均水深4米，船闸通过能力2500万吨。可常年通航1000吨以上货船。2003年枣庄段运河被评为全国文明样板航道。2009年底台儿庄复线船闸建成使用，船闸的通过能力由2500万吨，提高到5000万吨。2010年初，南水北调东线工程在枣庄段运河上建有台儿庄、万年闸和韩庄三座翻水泵站。总装机容量35250千瓦，设计流量平均125立方米／秒。在沿运经济带建设的拉动下，以滕州、枣庄、峄城、台儿庄四大百万吨吞吐能力的枢纽港口及其20个作业区，形成了枣庄沿运河地区人流、物流、信息流的广阔市场，推动着地区经济、城市转型发展的进程。

而今的枣庄段运河，一河碧水，两岸林荫。千吨级货船在船闸间穿行。红荷湿地，古运荷乡，涛河湿地等景区象一颗颗明珠镶嵌在这段生态走廊上，为“江北水乡·运河古城”的品牌建设平添了无限的光彩，充满着浓厚的人文气息。运河四带（经济带、文化带、旅游带、风景带）建设为运河旅游观光开辟了广阔的天地。