

# 常州德胜河航道启动“升级”建设 “水运强市”乘势启航



德胜河 阙庆涛 摄

常州德胜河，“邑西北济运渠”。千百年来，灌溉是它，行洪是它，运输是它，饮用也是它，无论是大引大排，还是航空交通，泽被乡民。

中轴之上，水运为脉。11月5日上午，德胜河航道整治工程正式开工。全线17.7公里按照二级航道标准整治，实现2000吨级船舶通航要求，沿线改建桥梁15座……预计6年后，水到渠成日，通江达海时。

通讯员 邓文君 实习生 沈周  
现代快报/现代+记者 葛小林

## “得胜”之河，相传与岳飞有关

德胜河北起长江，向南经春江、薛家、罗溪，在新闸连江桥处汇入京杭大运河，是一条集通航、防洪、排涝、灌溉等多功能于一体的区域性骨干河道。正如当地民谣传唱：“德胜河、长又长，流域两岸鱼米乡。三镇七湾八村庄，渡江桥闻名远扬。”滚滚长江水通过德胜河流入大运河，德胜河上的渡江桥闸调节着长江和运河的水位，保障着常州城的安危，灌溉了这一地区数十万亩良田。

当地还流传着德胜河与岳飞有关的传说。相传，南宋年间，岳飞率军与金兵元帅金兀术在常州新闻附近大战。金兀术败下阵来，仓皇而逃，岳家军随即紧追。金兀术策马狂奔时，竟

连手中大刀拖在地上都未发觉，一直逃到魏村长江口附近的金兵大营才放下心来。在此番逃跑路上，大刀头划下的痕迹却成了条小沟。岳飞得胜以后，向朝廷报捷，皇帝看了奏本觉得此沟是条通往长江口的通道，如果守住这里，金兵就难以南下了，于是便下圣旨，命令沿沟挖河。为了纪念岳飞抗金得胜，老百姓就叫它“得胜河”。

据史料记载，公元前495年，吴王夫差开凿了从苏州望亭经常州奔牛、由孟河入江、北接邗沟的江南运河，奠定了吴国霸业的基础。此后，历朝历代的常州主政者不断做好水运文章，“开凿两河，清流疏浚，三渠通江”，让长江、太湖、运河“三水相依”的延续成

为节制江河的枢纽之地，“三吴襟带之邦，百越舟车之会”。

德胜河正是“三渠通江”之一的河流，被记录进志书典籍里。宋咸淳《毗陵志》上记载，它原名烈塘河；1928年《武进年鉴》中记载：“南新河亦邑西北济运渠也。在郡西十五里，旧名烈塘。宋章冲知常州奏治本洲湖港，始见于宋绍熙五年（1194年）李嘉言浚河置闸。明洪武时改名得胜新河。因泰兴有北新河，遂以此为南新河云。”

这些文字记录了德胜河的历史及其沿革，同时指出它自南宋以来就是一条重要河流。似乎也与岳飞抗金的传说有了印证。“得”与“德”谐音，得胜河成了德胜河，一直流传了下来。

## 最佳水道，也有“卡脖子”之痛

“孟河、德胜河、溧江河‘三渠通江’。从地图上可以很清晰地看到，贯穿于常州核心地带的德胜河更具有地理优势。”常州市交通运输局党委委员季小明介绍，孟河几经改造，如今叫新孟河，虽然连通长江和苏南运河，但只抵达扬中的长江小夹江；溧江河，在城市发展过程中，更多承担的是水利功能，航运功能已经衰退；德胜河是三条通江河道中通江航运里程最短、跨越城乡街道最多的航道。

据悉，仅仅只是6级航道规制的德胜河，年均货运量达到2000多万吨，21.54公里长的航道中，终年都有运输船接踵而至，过境而行。

“旧时，德胜河河道狭窄弯曲，淤泥累年沉积，水流不畅，经历了多次大

规模疏浚工程，才成为现在德胜河的模样。”江苏省作协会员、78岁的李寿生老家就在德胜河边，写了多篇杂文记录德胜河。他说，“1972年冬的疏浚，河道切弯改直，比老河缩短4公里，县里动员17万民工参战，是德胜河疏浚史上规模最大的一次。”

然而，随着内河航运船只数量不断增加，船只逐渐大型化，德胜河河面狭窄、桥梁低矮、驳岸破损等因素的限制，这条航道成了长三角水上高速路网的瓶颈。

济宁船东刘师傅的船，装载量有500吨。对跑船人而言，通航效率、装载货物量都与收益紧密相连。“德胜河是单向通行，但因为沪宁铁路桥等好几座桥梁的限高都很低，每次通桥都

要减慢速度，慎之又慎，尤其是像现在秋冬季节，进入枯水期，航道浅窄，货也不敢装满，生怕搁浅。”

“常州中天钢铁的运输船队也常年在德胜河上通行，只能用三五吨小船运物资。我们去中天钢铁调研时，对方就表示，如果德胜河航道升到二三级航道，他们就能用千吨大船，可以极大地减少物流成本。”季小明说，在公路、铁路、水路三种运输方式中，根据测算，水路运输成本是铁路运输成本的1/3，是公路运输成本的1/6。“常州是个制造业大市，原材料与市场‘两头在外’，如果我们的水运网络更完善，更多的企业选择水路运输，可以感受到水运物流的极大优势。”

## 水运为脉，“向海而兴”的奔赴

作为江苏省“两纵五横”干线航道网中“一纵”京杭运河的重要组成部分，长江干线航道的支流航道及长三角高等级航道网的重要组成部分，以及常州市唯一的二级通江航道，德胜河航道承担着常州基础建设所需的来自苏北地区的矿建、煤炭等大宗物资，并承担着常州与长江生活、生产物资交流的任务，是常州港吞吐物资向腹地中转的重要水运通道。

“早在上世纪90年代开始，我们就在推动德胜河航道等级的提升。”常州市港航事业发展中心主任蒋小旦表示，为按照加快打造更具特色“水运江苏”和加快推进“水运常州”高质量发

展部署，围绕“532”发展战略，聚焦“新能源之都”建设，加快常州市水运发展，提升苏南地区综合运输网，改善沿线投资环境，促进港口的开发利用，建设德胜河航道是必要和紧迫的。

近年来，常州内河港至上海港的内河集装箱航线不断加密，常州港至上海洋山港外贸支线实现天天班，常州江河联运优势进一步释放。地理位置极佳的德胜河具备了宝贵的岸线资源，为沿江产业向内陆延伸提供重要的水运支撑。

据悉，常州安米软磁材料项目是常州今年签约引进的百亿级项目，将于年底前开工建设，吸引项目落地的

一个关键要素就是德胜河高等级航道的开工建设。

11月5日，德胜河航道整治工程正式启动，概算总投资67.3亿元，比原定计划提前一年实现开工。“今后，德胜河航道将从单向通行变成双向通行，船舶吨位从100吨级提升至2000吨级，年通行量将从现在的2000多万吨突破至1亿吨以上，常州内河高等级航道‘通江达海’的门口将被打开。”

常州市交通运输局党委委员季小明介绍，这是“向海而兴”的奔赴。今后，德胜河再与铁路、公路、空运、海运形成“联动”网络，“六改二”形成的精准发力，将带来多赢的“黄金效益”。



德胜河航运繁忙 葛小林 摄



沿线散布多个建材码头 储诚 摄



桥梁低矮限制大型船舶通行 储诚 摄