

淮阴县交通局交通史编写办公室编

淮陰縣交通史

19

南京大学出版社

淮 阴 县 交 通 史

淮阴县交通局交通史编写办公室编

•

南京大学出版社出版

(南京大学校内)

江苏省新华书店发行 国营阜宁印刷厂印刷

1988年4月第1版 1988年4月第1次印刷

开本850×1168 1/32 印张8.5 字数221千

印数1—1500

•

ISBN 7-305-00123-6

K·23 定价: 3.95元

交通史编写领导小组

组长：刘干通

副组长：刘义正

成员：（按姓氏笔划为序）

孙兆洲 汤雅元 张德银 孟德军 唐名高 高 香

戚如波 龚 汶 蒋善高 戴荣誉

编写办公室主任：刘义正（兼）

副主任：胡茂桥 殷同余

主编和执笔：荀德麟

副主编：殷同余

办公室工作人员：（按姓氏笔划为序） 王有湖 刘金华 朱龙华

蒋中武

摄影：杨宝林 刘金华 杜建明

淮陰縣交通史
總結交通歷史
發展近代交通

曾直
元公序
十一月

导 言

为了便于大家阅读《淮阴县交通史》，谨将淮阴县的历史沿革和隶属关系，以及古代、近代、现代水陆交通发展的历史概貌和若干特点，略加论述。

一

淮阴县地处苏北腹地，位于淮河与京杭大运河的交汇之区，全境辖地被淮河和运河所分割。全县面积1349平方公里，人口76.3万。淮阴县南接淮安，西南临洪泽湖，西与泗阳，北与沭阳，东与涟水接壤。

据《禹贡》载，在三代（夏、商、周）时，县境以淮河为界，分属徐、扬二州之域。春秋末年属吴，吴亡后属楚。秦统一后，建淮阴县，属九江郡，这是淮阴建县之始。西汉时先后属楚、吴等诸侯国，武帝元狩六年属临淮郡。新莽时，改淮阴为嘉信。东汉恢复原称，属下邳国。曹魏属下邳郡。晋武帝太康三年，移广陵郡治淮阴。晋义熙中，广陵郡移去，淮阴改属淮阳郡。今县西北境，立有角城县，东北境立金城县。刘宋间，淮阴先后为侨置南高平郡、北兖州治所。萧梁时，淮阴为淮州和淮阴郡治所，更县名为怀恩，后复以北兖州镇淮阴。东魏淮阴郡、淮阳郡亦先后立于淮阴，北周改称怀恩县为寿张，这一时期，更迭和隶属复杂多变。

隋大业初年，将淮阴并入山阳县，属楚州。唐初复立淮阴县，武德七年撤销淮阴县，乾封二年，又恢复淮阴县。淮北地分

属涟水、宿预二县。自唐、五代及宋，淮阴名称未变。宋高宗南渡后，分淮阴县部分辖地置吴城县。绍兴十一年，宋金和议成，约定以淮河为界，淮北地入于金，分属临淮、涟水二县。南宋于淮南地仍设淮阴县，咸淳九年改置清河县。清河县建立仅三年，地即入于元。元朝初年，清河、淮阴二县並置，属淮安路录事司。至元二十年，并淮阴入山阳县，清河县仍未废，地跨淮河南北。清乾隆二十六年，划山阳之清江浦、王家营等地入清河，清河县城由小清口迁至清江浦。明清两代，清河县一直隶属于淮安府。

民国初年，改清河为淮阴，先属淮扬道，后属淮阴行政督察专员区。抗日战争和解放战争时期，中国共产党在这一带建立革命民主政权，今淮阴县分属淮阴、淮阴、淮宝等县，沿革较为复杂。新中国成立后不久，清江市与淮阴县分治，同隶属于淮阴专区。1958年，清江市与淮阴县合并为淮阴市。1964年重新分为清江市与淮阴县，其间隶属关系未变。1983年初，淮阴专区撤销，成立淮阴市，淮阴县与其他10个县2个区一同隶属于淮阴市。

二

淮阴县历来为水陆冲要之地。早在公元前486年，吴王夫差开凿邗沟后，淮阴县境就是沟通江、淮、河、济四大水系的重要枢纽。汉代的邗沟西道，隋代的大运河亦穿越县境，使淮阴县成为历代漕粮的必经之途。而明清的漕运总督驻节淮安，统辖七省漕政，江苏、浙江、江西、安徽、两湖等各省漕船经临，万橹云集，蔚为大观，两淮更因而被盛誉为“七省咽喉”。

淮北盐河自唐代疏凿以后，历代相沿不废。1831年起，淮北盐掣验所设于西坝，苏、皖、豫四十一州县食盐多于此转运销售，淮阴又因而成为淮盐的集散中心。

就陆路两言，秦代的驰道，汉和隋唐以后各朝的驿路，都穿行于县境。每遇军情紧急，驿差信使，动辄日以百计，轮蹄杂

香，传呼喝道之声，不绝于途。

明中叶以后，航道日益艰阻，南来北往的官商客旅，多取道石码头、王家营，使这里呈现“日出千车”的盛况，石码头遂有“九省通衢”之称，王家营则成为“北辕南楫”交汇的重镇名区。

交通的冲要地位，促进了县境内船舶、车辆制造业的繁荣。明清的清江漕船厂，是当时全国最大的漕船厂，其生产规模之大，技艺之高，与当时全国其他地方的同类船厂相比，可以说，很少有出其右者。清代王家营生产的轿车、大车，也以坚固耐用、美观大方而名闻遐迩。

交通的冲要地位也使淮阴历来是官商聚居之地、人文荟萃之区。

上述这些因素，一度造成了淮阴经济的繁荣，使之成为“舟车鳞集，冠盖喧阗”，连绵数十里，人口数十万的通都大邑。但是，这种繁荣多次受到兵灾、水灾的毁灭性破坏。交通冲途必为兵家必争之地。千百年来，淮阴一直有“兵马走廊”之称，每南北发生战事，淮阴总是兵火不绝，森严壁垒的城廓，檐牙高啄、鳞次栉比的街市，一次又一次地毁于兵燹，化为丘墟；风景如画的村落田园，一次又一次地变为狐啼鬼哭的荒冢，呈现“百里无炊烟”的凄凉景象。宋、明以来，黄河夺泗夺淮，决溢日趋严重，洪水所到之处，淹没农田，吞噬村庄，甚至毁圯城廓，造成农业连年失收，广大人民生活贫困。

黄河夺淮以后，京杭运河动辄淤浅，若逢洪水暴至，则每每沉溺舟楫运军、冲毁驿路，给漕粮、商贾、驿骑等造成重大损失。黄河夺淮导致县境内的运道水流急湍，堤防百孔千疮，成为整个运道中最为难治的地区。特别是明清两代，为治河、治淮、治运，在漕阳县及其周围地区倾注了大量的人力、财力、物力。其间，除潘季驯、靳辅等少数人主持河务时显示出短暂的平静和成效外，余者多顾此失彼，捉襟见肘，无所建树。而以河流饱腹者，则更不乏其人。

然而，历史上劳动人民在长期的治水斗争中，积累了丰富的经验。他们在淮阴县境内创建的“二斗门”以及“之”字形河道等，对水上交通事业的发展，不啻起了筚路蓝缕的作用，在今天仍有着重要的意义。

三

19世纪40年代以后，淮阴县的水陆交通进入了显著的发展时期。但是，这种发展是时起时伏的，艰难曲折的。

首先是兴盛了千余年的漕运的衰落。1855年黄河北徙以后，运河有10多年梗阻不通，江南漕粮多经由海运；1872年上海轮船招商局承包了漕粮运输后，淮阴遂最终丧失了漕运中枢的地位；津浦和陇海铁路的通车，则彻底剥夺了淮阴南船北马的地位；而国民党政府1931年的盐政改革，使一度繁荣的西坝也一蹶不振。

与木帆船运输一步一步地走下坡路相反，近代的轮船运输业在逐步地兴起——尽管是艰难的兴起。大运河是中国唯一的南北水道，清江浦扼其襟吭，且又西通皖、豫两省，所以在19世纪90年代末，那些在沿海和长江主要航线上无力与外商和官办轮船业竞争的小轮公司立即蜂拥而起，首先涌入里运河航线，展开激烈的竞争，他们为了摆脱封建官府的种种压迫和勒索，纷纷托庇于外商。竞争的结果是，外商和官办轮船业垄断了这条航线。直至辛亥革命后，由于封建桎梏在一定程度上被冲破，外商公司在中国人民反帝浪潮的冲击下被迫停闭以后，淮阴的轮船业才又有了较快的发展。这时期，小轮公司不仅数量大大增加，船只增多，而且遍及了当时以清江为中心的里运、中运、淮河、盐河等四条航线，奠定了近代轮船航运业发展的基本格局。竞争也空前的激烈，但是，最后终于达成了妥协。

淮阴公路运输业的发展远较轮船运输业为迟，也迟于中途废辍的铁路运输业。它是在旧的邮驿制度寿终正寝之后，在津浦、

沪宁、陇海等铁路通车，苏北无力举办铁路运输，京杭运河又不甚通畅的形势下，于1925年才开始草创，因陋就简地通车。旋耽于北伐战争。直至南京国民政府成立后，才有较快的发展，初步形成了以淮阴为中心的向四周幅射的公路运输线。但这时期的特点仍是路面差，且车辆多小而破旧。

近代轮船航运业和公路运输业兴起以后，刚刚使19世纪中叶就开始衰落的淮阴稍稍复甦，就受到战乱的严重冲击。在八年抗日战争和三年解放战争中，淮阴的轮船航运业和公路运输业，与刚刚复甦的淮阴一起送入了灾难之中。

带之而起的，是积极支援革命战争的广大人民群众利用原始简陋的交通运输工具，开展的声势浩大的支前运输，其运输的数量和速度，是当时任何先进的交通工具所无法承受的。淮阴县人民在这场规模空前的支前运输中，作出了出色的贡献。

解放战争后期，淮阴县解放区的军民为恢复交通运输做了艰苦的努力，从而为新中国成立后水陆交通的发展打下最初的基础。

四

新中国成立以后，随着社会主义建设事业的迅速发展，淮阴这个古老的南北水陆交通枢纽又焕发了青春。尽管此间由于受1958—1959年左倾冒进之风和十年“文化大革命”动乱的影响，使淮阴县交通运输事业的发展经历了一段曲折的道路，但是从总体上看，无论是发展的规模，还是发展的速度，都是以往任何一个历史时代所无法比拟的，中共十一届三中全会以后，发展的规模和速度尤为惊人。

30多年来，京杭大运河、盐河和张福河经过多次疏浚，水位稳定，安流畅通，成了帆船轮驳的坦途。苏北灌溉总渠和淮沭新河的开凿，更加密集了淮阴县及其周围地区的水上运输网络；而从60年代起陆续兴建的淮阴大船闸和淮沭河、盐河、张福河船闸

等所组成的杨庄水利枢纽工程的完成，则使淮阴县的水上交通如虎添翼，通航能力和水上运输量成倍成倍地增长。

公路交通比水上交通的发展更为迅速。民国年间草创的清扬、淮浦、清宿、淮涟、淮沐等土路面的狭窄的所谓干线公路，不仅相继拓宽、取直，还先后铺上了砖石路面。中共十一届三中全会以后，柏油路面的发展尤快，并最终实现了县境内干线公路的柏油化，更出现了一级公路。此间还增铺了淮高灌路等干线公路。“文化大革命”临近结束时开始逐步铺上砂石的县乡道路纵横交错，贯穿全县所有乡镇，形成通畅密集的陆上交通网络。

与之相适应的，是从60年代开始出现的永久性桥梁的逐步普及和全面实现，永久性驳岸的不断延伸，码头装卸机械化的兴起，以现代轮驳的就地生产为标志的船舶制造业的发展，以及不同型号、不同类型的机动车辆的日益增多和向民间普及，不断更新和就地改造。

所有这些，给淮阴县水陆运输生产造成空前的繁荣。进入80年代以后，仅王营港区，年吞吐量就是明清时代最高年漕量的2—3倍。作为南北车辆必经之途的王营，每天都有来自全省各地和浙江、安徽、江西、河南、河北、山东、山西等省的车辆从这里经过，在这里逗留。1982年以来，平均每昼夜过往车辆在1万辆次以上，最高达1.5万辆次强。这些有说服力的数据，是历史上曾被称叹一时的“日出千车”的盛况所望尘莫及的。在社会主义现代化建设事业蓬勃发展的今天和明天，淮阴县这个水陆交通枢纽必将发挥越来越重要的作用。

法陰點交通史書了

交通界從無人自心聲

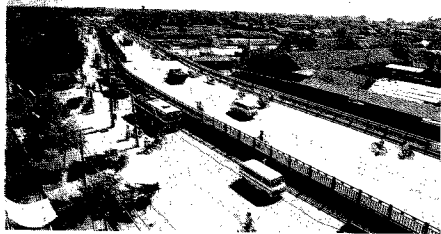
是所及事者留下不食言

有所稽及有所鑑的實貴

遺座

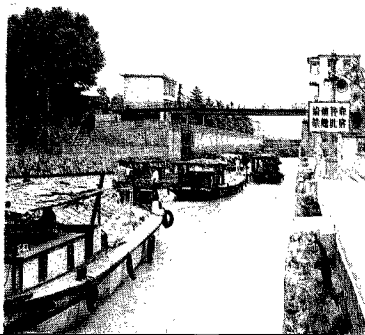
周士甫

九公一士



王营新老盐河公路桥

淮阴复线船闸





淮沐新河东偏泓公路桥



改线前的淮阴—泗阳公路痕石路



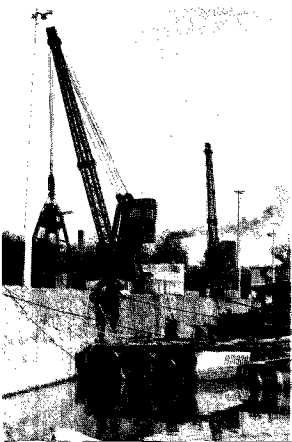
淮阴—沐阳一级公路



淮阴县船舶修造厂制造的汽车渡轮



王营西马路



港务处机械化码头

目 录

导 言	i
-----------	---

第一篇 古代部分

第一章 隋代以前的淮阴县交通	3
第一节 交通的始兴	3
第二节 淮河下游要津——泗口	5
第三节 陆路交通的发展与延滞	6
第四节 古老的商业都会淮阴	9
第二章 隋唐宋时期的淮阴县交通	10
第一节 人工航道的开凿	10
第二节 航道节水设施的创建	13
第三节 水上运输的发展	16
第四节 陆路交通的复兴	20
第三章 元明清时期的淮阴县交通	22
第一节 黄河夺淮对运道的影响	22
第二节 元明时期的航道治理	23
第三节 清代的航道治理	30
第四节 明清时期淮阴造船业的兴衰	34
第五节 漕运的曲折变化	39
第六节 盐运的兴起和商运的繁荣	41
第七节 驿路的变迁和行旅的艰难	45
第八节 驿站和递铺的兴替	49
第九节 陆运工具的演进	53
第十节 淮阴商埠集市的兴替	55

第二篇 近代部分

第四章	晚清至抗战前夕的淮阴县交通	61
第一节	航道的治理	61
第二节	轮船航运业的兴起	64
第三节	木帆船运输由盛而衰	72
第四节	清口驿的裁撤	74
第五节	清徐、海清铁路的兴建与拆毁	74
第六节	公路修筑的起始和发展	77
第七节	公路运输的兴起	82
第八节	旧式骡马车的衰微和黄包车的兴盛	84
第九节	民间的陆路运输	86
第十节	交通形势的变化对淮阴发展的影响	88
第五章	抗日战争和解放战争时期的淮阴县交通	90
第一节	日军侵占淮阴前夕的水陆交通	90
第二节	日伪控制下的水陆交通	91
第三节	抗日根据地的人员和物资交流	92
第四节	抗战胜利后水陆交通的短期恢复	94
第五节	淮阴被国民党军队占领后的水陆交通	96
第六节	淮阴县人民的水陆支前运输	100
第七节	解放战争后期水陆交通的恢复	103

第三篇 现代部分

第六章	国民经济恢复和社会主义改造时期的淮阴县交通	111
第一节	交通管理的整顿和统一	111
第二节	港口业务的统一经营	114
第三节	航运业的恢复和私营航船的社会主义改造	117
第四节	公路的重点整修、铺筑和管理	124
第五节	国营公路运输企业的建立和私营车辆的社会主义改造	131
第六节	交通运输在恢复国民经济中的作用	136