

012506

安徽省淮河航道志

安徽人民出版社

安徽省内河航运史丛书（第六卷）

安徽省淮河航道志

安徽人民出版社

安徽省内河航运史编写委员会

主任委员 王熙和
副主任委员 梁鸿家(常务)
委员 王熙和 梁鸿家 谷家铭 丁之友
韩可瓚 李胥霖 陶余阔 马茂棠
吴心斗 谢年隽 肖本玉
主编 马茂棠

《安徽省淮河航道志》编写组

组长 王继忠
副组长 张有清
初审 胡兴堂 王国永
主笔 宁树华
绘图 朱哲贵(省航史办) 赵家驹

安徽省航运史编写办公室

审核 廖远东 马茂棠
校核 张秀恩

安徽省内河航运史编写委员会

主任委员 王熙和
副主任委员 梁鸿家(常务)
委员 王熙和 梁鸿家 谷家铭 丁之友
韩可瓚 李胥霖 陶余阔 马茂棠
吴心斗 谢年隽 肖本玉
主编 马茂棠

《安徽省淮河航道志》编写组

组长 王继忠
副组长 张有清
初审 胡兴堂 王国永
主笔 宁树华
绘图 朱哲贵(省航史办) 赵家驹

安徽省航运史编写办公室

审核 廖远东 马茂棠
校核 张秀恩

安徽省内河航运史编写委员会

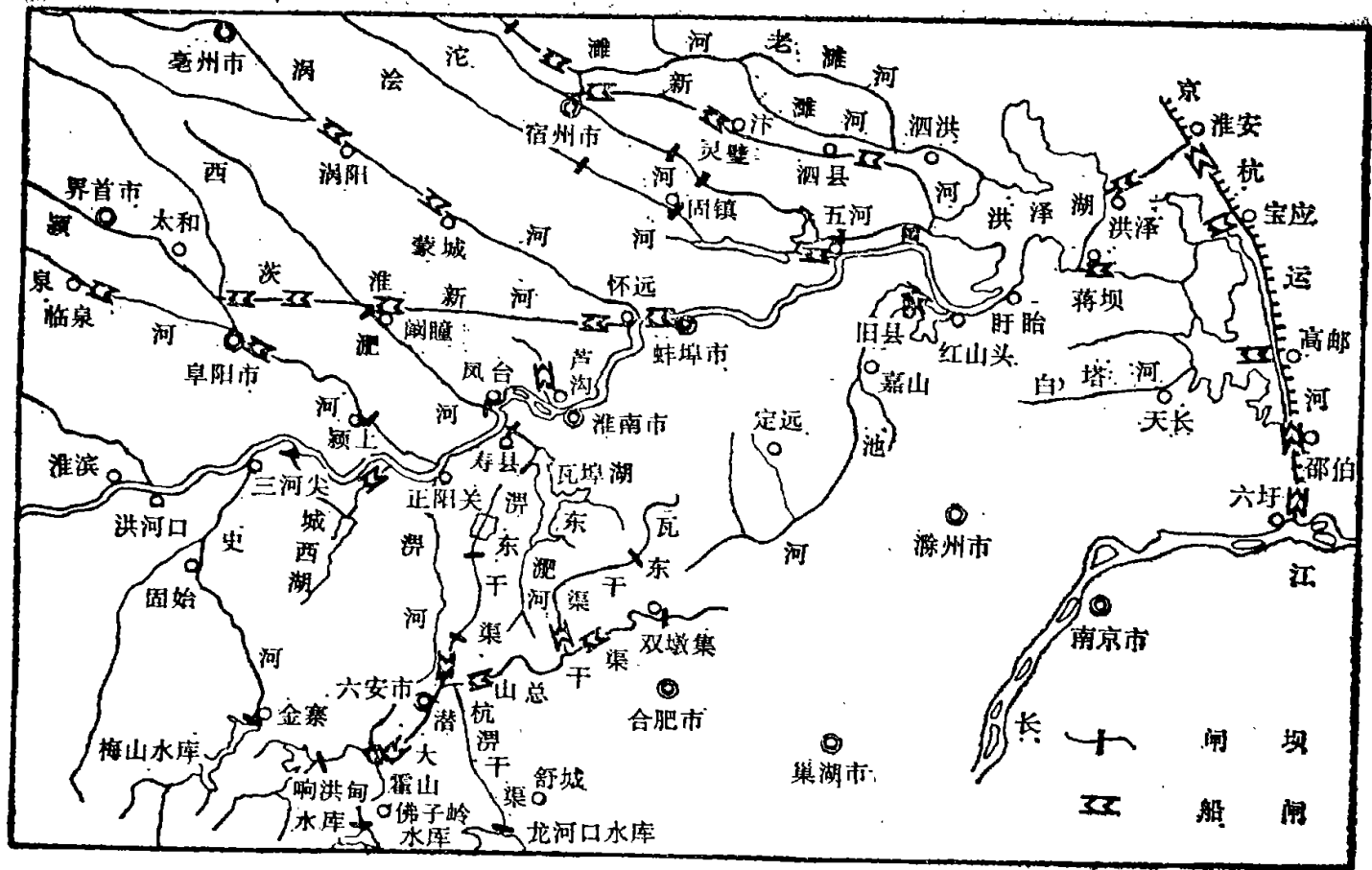
主任委员 王熙和
副主任委员 梁鸿家(常务)
委员 王熙和 梁鸿家 谷家铭 丁之友
韩可瓚 李胥霖 陶余阔 马茂棠
吴心斗 谢年隽 肖本玉
主编 马茂棠

《安徽省淮河航道志》编写组

组长 王继忠
副组长 张有清
初审 胡兴堂 王国永
主笔 宁树华
绘图 朱哲贵(省航史办) 赵家驹

安徽省航运史编写办公室

审核 廖远东 马茂棠
校核 张秀恩



淮河航道示意图

序

《安徽省淮河航道志》的出版发行，是我省航道工作乃至全省水运事业的一件大事。淮河从河南省经安徽省流入江苏省，其干流在安徽境内长371公里，其支流遍布半个安徽省。自古以来，淮河干支流给安徽北部以舟楫之利，对发展安徽对外交通，满足军事、政治、经济、文化对交通运输的要求，作出过可贵的贡献。然而，因黄水多次泛滥夺淮，尤其是1938年花园口决堤，黄水带着大量泥沙经过颍河、涡河直奔淮河干流，致使淮河干流及淮北几条主要支流的通航条件恶化，淮水为患年甚一年。国民政府虽然也进行“导淮”，但收效甚微。中华人民共和国成立后，毛泽东主席发出“一定要把淮河修好”的伟大号召，沿淮各地的中国共产党组织和人民政府发动起千百万治淮大军，投入治淮工程。经过十多年的艰苦奋斗，兴利除害，淮河面貌已基本改观，通航条件也大有改善，从正阳关经蚌埠到红山头，直至洪泽湖、大运河达长江实现渠化，江、河、湖之间可以常年通航。为了记载淮河的变化历史，寻求淮河航道事业发展的轨迹，安徽省航道管理局淮河航道段根据省内河航运史编写委员会的安排组成《安徽省淮河航道志》编写组，搜集资料，加工整理，反复校对，历经5个春秋，终于编著完成本书。

本书共分概述和干流、支流、管理三篇及附录，采用横排门类、条目编写的体例。每个条目所记事件，都包括发生、发展和现状三部分，对淮河的干流和主要支流，均记明航道、航标、跨

河建筑、渠化建设、港口码头等内容，还附上必要的地图、照片、表格等；图文并茂，可谓是淮河航道的“小百科”。

从《安徽省淮河航道志》所记事件中可以看出，自有文字记载以来直到1949年，经历过几十个王朝和国民政府时期，淮河一直处于天然状态，而中华人民共和国成立后的短短的40年，淮河干、支流就发生了巨大变化；不少天然航道改变为渠化航道，江淮分水岭上和淮北大地上出现了可通航的人工河道，航道尺度在增加，通航期在延长；淮河干、支流的港口基础设施逐步建设，钢筋混凝土框架式码头和浆砌块石重力式码头取代了自然岸坡，装卸工艺逐步由肩挑人抬向机械化“一条龙”转化；由依靠岸上的大树、山岗、寺庙为标志引导航行，改变为电器化航标助航。这一切变化，都雄辩地说明了社会主义的优越性。同时，我们也看到是否综合利用水资源的经验和教训，以及在航道规划建设和管理中，认真贯彻《水法》、《航道管理条例》的重要性和必要性。

《安徽省淮河航道志》编写组的成员，是从事淮河航道工作数十年的老同志，他们对淮河航道的现状十分熟悉，加上对编写志书的热情和辛勤笔耕，终于写出这样一部可供航道工作者和关心淮河、关心航道事业的各界人士阅读，可供史志部门保存史料和史学研究者参考，可供水资源综合利用各部门尤其是交通、航运和航道管理部门今后工作借鉴，并可供航道职工业务学习的好书。

当此出版之际，谨以为序。

李胥霖

1991年5月

凡 例

一、《安徽省淮河航道志》(以下简称本志)是安徽省淮河干支流航道的专业志,主要记述安徽省淮河干支流航道的历史、现状及其变化历程。本志的编写贯彻“以干为主、以今为主、以航道专业为主”的原则,对与航道关系不大的水利和航运方面的内容一般不予涉及。

二、本志由概述、主文(分干流篇、支流篇和管理篇3部分)、附录三部分组成。干流篇主要记述淮河干流航道及其有关方面的情况。支流篇主要记述各支流航道的历史、现状和变化情况,并按其在中华人民共和国成立后的变化和所处的地理位置等特点归类分章论述。管理篇主要记述淮河航道的管理体制、机构和管理办法等。附录主要以专文和大事记形式,记述淮河航道历史上所发生或突出或较大而又不便在主文中记述的事件。

三、本志编写中的一些具体事项说明如下:

1. 本志所称“建国前(后)”,是指中华人民共和国成立前(后)。

2. 本志所称“安徽省淮河干支流航道”,是指安徽省所管理的淮河干支流航道辖区,不是指行政区划的分界。

3. 时限:上限因事而异,未作具体规定;下限一般止于1989年,特殊事件延至成书时止。

4. 高程系统:为废黄基面(已注明者除外)。

5. 航道里程:均以安徽省交通厅1931年元月编印的《安徽

省航道运输里程》为依据。

6. 河源和河流长度：除参用1979年版《辞海》有关释文外，一般均依据水利部门的资料。

7. 对建国后新开挖的河（渠）道、新建的闸、坝、桥梁和港口等地理名称，一般均以主管部门审批的命名为正名。

概 述

淮河发源于河南省桐柏山，流经河南、安徽、江苏 3 省，至洪泽湖经三河闸入长江，全长1000公里，是我国 7 大河流之一。

淮河从淮源至洪河口长360公里，为上游段，落差174米，比降0.5‰；洪河口至三河闸长490公里，为中游段，落差16米，比降0.03‰；三河闸至三江营长150公里，为下游段，落差6米，比降0.04‰。

淮河干流豫、皖、苏 3 省航道管理辖区的划分为：

三河尖以上为河南省管辖。其中三河尖以上至洪河口57公里河段，为豫皖两省界河。三河尖以下至红山头，长371公里，为安徽省管辖。其中浮山以下至红山头41公里，有多处河段为皖、苏两省界河，红山头以下属江苏省管辖。

淮河干流安徽省辖区，属淮河中游的中部，流经阜南、颍上、霍邱、寿县、凤台、怀远、凤阳、五河、嘉山 9 县和淮南、蚌埠 2 市境内，流域面积6.7万平方公里，占安徽省总面积约 48.5%。流域内土地肥沃，物产丰富，气候温和，沿淮两岸支流众多，具有发展水运事业的优越条件。

淮河南北的地下资源极为丰富：两淮煤田的煤炭储量已查明多达220多亿吨，现已进行大规模开采，是我国重要的能源基地，地处淮河南岸的霍邱周集铁矿储量约10亿吨；辽阔的淮北平原，是安徽省的重要商品粮基地，是黄淮平原开发区的重要组成部分

分。

淮河处于我国南北气候过渡带，属暖温带，半湿润季风气候区，平均温度14~16℃，无霜期200~240天。干流一般不封冻，北部支流严冬有冰。每年6~9月为多雨季节，雨量占全年的60%多，称汛期；12月至次年3月，雨量少，为枯水期。枯水季节缺水现象突出，严重时，干支流普遍关闸或拦河筑坝，河道断流，航运有时被迫中断。

淮河流域湖泊、河流众多，据淮河航运管理局1957年航道普查资料统计：“安徽辖区内淮河水系及滁河等各干支流，共有河流147条，全长6598公里，其中常年通轮船6条，长664公里，季节通轮船2条，长131公里。常年通木船38条，长2380公里，季节通木船15条，长378公里，通排筏3条，长157公里。以上通航河流中滁河水系河流6条，长299公里。

支流的分布：直接汇入干流的较大支流，左岸有洪、颍、西淝、渦、濉、沱、浍等河；右岸有史、泔河（城西湖）、汲河（城东湖）、淝河、东淝河（瓦埠湖）、池河（女山湖）和白塔河。左岸支流，除洪、颍河源自河南省伏牛山区外，余大都发源于河南省黄河南侧平原。这些支流，除洪河外，在黄河夺淮期，无不受到黄泛的影响。右岸支流，大都源自皖境山区和丘陵地区，受黄泛的影响较小。

淮河航运历史悠久，因介于黄河、长江两大河流之间，且有众多支流分布在豫、皖、苏3省的广大地区，具有发展航运的优越条件。公元前486年吴王夫差开邗沟，沟通了长江、淮河的水运；公元前361年（魏惠王十年），鸿沟开挖，沟通了黄河的水运，并从而使黄河，长江两大河流的水运通过淮河这一中间纽带连结起来。

公元605年，隋炀帝开通济渠（又称汴渠），渠道起自河南洛阳，经安徽宿县、灵璧，至江苏盱眙入淮河。江南漕运，可以

经邗沟，过淮河，入汴渠，以达黄河。这条渠道，自隋至北宋数百年来，一直是连结中原和江南的水运干道。上述通航渠道的开挖，虽然大部均在豫苏境内，但对发展安徽水运事业起了很大作用。

《史记·货殖列传》载：“郢之后，徒寿春，亦一都会也，而合肥受南北朝，皮革、鲍、木输会也。”说明古时濒临淮河的寿春与邻近长江的合肥间，曾有水运进行物资交流活动。《三国志》载：“建安十四年（209年），春三月，军至譙，作轻舟，治水军，秋七月，自渦入淮，出肥水，军合肥。”“譙”，今安徽亳县，“肥水为东淝河的古称。这一历史记述‘更具体地表明，曹操的军队，是从亳县由水路经渦河、淮河、东淝河向合肥进军的。这进一步说明古代江淮之间的这一地区，很可能有一沟通江、淮的水运通道。这一水运通道，后称“江淮运河”或“施肥运河”。“施”即南淝河，“肥”即东淝河，两河均发源于江、淮分水岭的将军岭附近。南淝河南流，经合肥、巢湖、裕溪河入长江；东淝河北流，经寿县入淮河。但是，历史上是否确有“施肥运河”的问题，尚有争论。不过，开发“施肥运河”，开辟江、淮间的第二水运通道，则是人民世代所盼望的。建国后，中央和安徽有关部门已进行了大量的“引江济淮”和“开发江淮运河”的规划、论证工作，并待付诸实施。

黄河夺淮是黄、淮历史上的大事。安徽淮河干支流处淮河中游，自金末元初，直至明清，数百年间，曾不断受到来自颍、渦泛道的黄水南泛入淮的侵害。但史载不详，尤其是黄泛对安徽淮河干支航道所产生的影响，记述更少。

1938~1947年，国民党军为阻止日军西进，炸开花园口黄河南堤而造成的黄泛，给豫、皖、苏3省人民带来深重灾难。因黄水泛滥而死亡的人数达89万之多。这次黄泛，主要是从颍、渦泛道入淮，对皖境淮河干支航道的影响很大。干流正阳关及其以下沿

淮各支流航道（除颍河外）无不因黄水倒灌而严重淤塞，且使干流在正阳关上端改道，并曾造成迎水寺至沫河口段淤塞断航。黄水挟带了大量泥沙，造成航道的严重淤塞，但同时由于黄水涌进，水位抬高，航深增加，从这一意义上说，黄泛，带来了丰富的水源，又有利于航运。黄泛期间，干流正阳关以下可常年通航轮船，支流部分河段航道状况也有所改善。不过就总的趋势而言，害大于利。淮河在长期的水流冲刷、泥沙沉积等演变过程中，河床淤高比较显著。沙滩连绵，航道淤浅。1947年黄河回归故道后，淮河干支航道处于严重淤塞状态。据1955年的淮河航道调查资料，干流三河尖至红山头，共有碍航浅滩20处。

1949年元月，沿淮重镇蚌埠市解放。1950年3月，皖北淮河航务管理局在蚌埠成立，统一管理淮河水系航务工作。各地、市、县航务管理机构也开始陆续建立。同年10月政务院作出“关于治理淮河的决定”，并开始进行大规模的治淮工程。与此同时，淮河航运部门为保证治淮物资等运输任务的完成和航行安全，开始清除淮河航道障碍和打捞沉船、沉物，挖滩扒浅，设置简易航标。这些工作，当时都是在物资和技术条件均非常不足的情况下，依靠群众的力量和智慧，以极其简单的工具和原始的方法来完成的。例如：用大铁扒和刮板挖滩扒浅维持枯水期通航的治滩方式，一直延用到1960年蚌埠闸建成蓄水、正阳关以下淮河渠化通航后，始告结束，历时达10年之久。

1955年4月交通部颁布了《内河航标规范》。是年，淮河干流正阳关至蚌埠142公里河段上，即按《规范》设置了二等标志，这是安徽省航道最早的正规设标河段。1958年5月蚌埠至红山头段设标工程相继完成。至此淮河从正阳关至红山头278公里的航标，全部实现了规范化，并逐步走上了电气化。

1963年国家颁发了《全国天然、渠化河流及人工运河通航试行标准》，淮河干支流航道即按《标准》进行了规划分级工作。

一般支流列为五六级；淮河干流正阳关以下按三级航道标准进行技术管理和维护，但有部分跨河建筑，如蚌埠老铁桥通航净空高度不够，蚌埠船闸，闸槛水深不足，此外尚有部分浅滩航深不足，经过治理后，航道水深满足2.3米的要求。

建国40年来，在治淮工程中，淮河干支流上修建了大批水库、闸坝、河堤，进行了大量的河道疏浚、开挖新河和建设灌区工程，调整了排灌系统，对防止洪涝灾害，发展工农业生产起了很大作用。同时，水利、交通部门也修建了很多过船设施。据统计，至1989年共建有船闸21座、升船机1座、套闸通航1处，使淮河、颍河、涡河、池河、泉河等部分河段和茨淮新河，新汴河、淝河灌区部分航道实现了渠化通航。据安徽省交通厅1979年的航运普查资料统计，淮河水系共有通航河流43条，共长4128公里，通航里程2836公里。其中：淮、颍、涡、茨淮新河、新汴河、淝河总干渠，列为主要河流，共长1191公里，通航里程1166公里；一般河流37条，共长2937公里，通航里程1670公里。上述通航河流中，航深1米以上的航道达1671公里，航道状况得到很大改善。但是，由于水库、闸坝的兴建（据统计，在通航河流上共建有各种闸坝50余处）；也造成水源被截和闸坝碍航，使一些河流或局部河段失去了航运功能。如史河、淝河、颍河、西淝河、浍河、沱河、濉河等。而影响更为深远的是：原淮河干支流大都是处于自然状态的天然河流，如今已几乎全部为闸坝所控制，使原有天然河流的特性和规律发生了变化。如涡河（皖境）历史上曾长期受到黄泛侵扰，但并未产生严重淤塞，可是，涡河建闸后，河南省在其上游引黄灌淤数年，就使两河口以下淤积泥沙多达7500万立方米。因此，如何根据淮河这一新的变化，除弊兴利，合理开发和综合利用水资源，发展淮河航道事业，是今后需要解决的新课题。

目 录

序.....	(1)
凡例.....	(3)
概述.....	(1)

干 流 篇

第一章 航道	(3)
一、三河尖至正阳关航段.....	(3)
二、正阳关至蚌埠闸航段.....	(6)
三、蚌埠闸至红山头航段.....	(9)
第二章 航标	(15)
一、简易航标.....	(15)
二、正规化航标.....	(17)
三、航标技术改革.....	(19)
四、1989年淮河干流航标配布表.....	(22)
第三章 航道治理	(29)
一、航道淤浅情况.....	(29)
二、治理工程措施.....	(33)
第四章 跨、临河建筑物	(51)
一、跨河建筑物.....	(51)
二、临河建筑物.....	(57)

第五章 沿淮主要城镇及港口	(58)
一、正阳关.....	(58)
二、寿县.....	(59)
三、凤台县.....	(61)
四、淮南市.....	(62)
五、怀远县.....	(64)
六、蚌埠市.....	(65)
七、临淮关镇.....	(67)
八、五河县.....	(68)

支 流 篇

第一章 淮河北(左)岸支流	(73)
一、洪河.....	(73)
二、颍河及其支流泉河、茨河.....	(74)
三、茨淮新河.....	(83)
四、西淝河.....	(87)
五、永幸河.....	(89)
六、涡河.....	(90)
七、浍河.....	(97)
八、新汴河.....	(100)
九、濉河(黄桥闸~符离集段)和濉引河.....	(105)
十、沱河.....	(107)
十一、濉河.....	(108)
第二章 淮河南(右)岸支流	(110)
一、泔河、城西湖、沿岗河.....	(110)
二、汲河、城东湖.....	(113)
三、东淝河、瓦埠湖.....	(114)