



淮安在 6000 年以前就有人类聚居，青莲岗文化遗址和城头文化遗址就是典型的例证。公元前 486 年邗沟开通，淮安即成为南北交通要道。汉武帝元狩六年(公元前 117)建立射阳县，开始有了政治军事经济文化中心。东晋安帝义熙七年(411)，设置山阳郡，淮安第一次成为府郡级的城市，一直延续到清末。淮安的名称不断变化，隋开皇元年(581)，改山阳郡为淮阴郡，十二年(592)，改为楚州，唐代因之，天宝元年(742)改楚州为淮阴郡，乾元元年(758)复为楚州。五代南唐时曾一度顺化军，宋仍称楚州，南宋末改为淮安州。元朝至元十年(1273)在淮安设淮东安抚司，次年，改为淮安总管府，二十年(1283)升为淮安路总管府。至正二十六年(1366)夏四月，朱元璋的大将徐达、华云龙(1332—1374)率兵攻至淮安，张士诚的中书右丞梅思祖等投降，淮安进入朱元璋的版图。因为淮安的位置在大运河与淮河的交界处，是南北交通的枢纽，又是南北分争的焦点，是一重要的军事重镇。因此，她曾经成为郡、州、路府

的治所；明清两代，主管天下漕运事务的漕运总督开府于此，使之相当于一个省级的城市。长期以来，淮安一直是苏北一带的政治、经济和文化

的治所；明清两代，主管天下漕运事务的漕运总督开府于此，使之相当于一个省级的城市。长期以来，淮安一直是苏北一带的政治、经济和文化

《明史》卷 130《华云龙传》云：华云龙“从

明代淮安府建立的时间和位置

刘怀玉

徐达帅兵取高邮，进克淮安，遂命守之，改淮安卫指挥使。”《续资治通鉴》卷 219 云：“元至正二十六年(1366)丙午，四月丙辰，吴徐达兵至淮安，闻徐义兵在马骡港，夜，率兵在袭之，破其水寨，义泛海遁去。舟师进薄城下，其右丞梅思祖等籍军马府库出降。达宿兵城上，民皆安堵。命指挥蔡先(一作蔡仙)、华云龙守其城。”《明史》卷 40《地理一》：“淮安府，元淮安路，属淮东道宣慰司。太祖丙午年(1366)四月为府。”

朱元璋建立明朝的时间为公元 1368 年，称洪武元年。但是根据上引几条资料，淮安在此前二年即被“解放”，提前进入明朝，成为朱元璋的天下了。时为元朝至正二十六年(1366)。当即在淮安设立淮安卫与淮安府。华云龙为淮安卫指挥使，范中任淮安府知府。

关于新建立的淮安府衙的选址，首先要看一下历史上州郡府衙传统的位置。如果历史上朝代更替，而州郡府的衙署是一直继承沿袭，那么元代的淮安路总管府当自然的为明代的淮安府的官衙。淮安古城比较规整，有东西长街，南北门大街，东西有横街，其余纵横街道星罗棋布，左右对称，大有古代皇城格局。特别是城中央地势高爽，高出周边地方约有 1 至 2 米，(维修漕运总督遗址时挖走了大量表土，降低了高度，但仍比周围高出不少)为城市核心地带。镇淮楼雄踞当中，可俯瞰全城。楼北横街中心点，为历代驻淮最高官府的所在地。明《正德淮安府志》卷 6《规制二公署》说：“府治在中街谯楼北横街之上，即元总管府。国朝卫指挥

华云龙镇守淮安改为卫。”又说：“嘉定《山阳志》，始于宋乾道六年，录事陈敏兴修。至元癸巳，郡守阿思重修。”这说明在“谯楼北横街之上”的官衙(今总督漕运部院遗址)即是宋朝时期楚州和元代淮安路总管府的所在地。可能也是晋代的山阳郡、及隋唐楚州、淮阴郡的官衙。这说明虽然朝代变了，而府郡级的官衙位置没有变更。按照这条约定俗成的规矩，明代的淮安府衙也应当在这个地方。

然而这条规矩在元末明初不适用了，新建的淮安府没有设在这里，这个地方让给了淮安卫。为什么呢? 有两个原因。其一，因为地点重要，派驻的官员也必须重要大员。《正德淮安府志》卷 6《规制二官制》：淮安府“置知府一员正四品。”而“淮安、大河、邳州三卫，指挥使各一员，正三品。”元淮安路总管府正三品，淮安卫也是正三品，而淮安府仅正四品。官大一级压死人，所以淮安卫便当仁不让捷足先登了。其二，那时是非常时期，天下未定，还是战争状态，军事优先，诸事都要给军事让路。《大明太祖高皇帝实》卷 20 记载，丙午夏四月壬子朔。“辛酉，上命朱文忠往徐达军会议淮安城守事宜，谕达曰：大军既克淮安，足以保障江淮，控制齐鲁。然将士新附，军士移戍者多，留镇者少。今就于其属选将简卒，人人望长其属不得则易怨，将军在处置得所，使上下相安，则吾无阂外之忧矣。”朱元璋“选将简卒”令华云龙镇守淮安，似乎有点军事管制的意思。在这种情况下，淮安卫占有历代衙署——城中心的这块风水宝地，是顺理成章的事情。

华云龙为安徽定远人，在军中任有要职，他在淮安并没有待多长时间。后来又随军北征，攻取山东、北平，为建设北平，奠定北疆作出了贡献。洪武三年(1370)冬，论功封淮安侯。从“淮安侯”三字可以看出，在朱元璋的印象中，华云龙的功劳还是以攻取和镇守淮安为最大。可见当时华受到朝廷的看重，他在淮安的权势是煊赫的。

淮安运东船闸和大桥工程建设的由来与历史作用

董树华



淮安运东船闸和大桥位于今淮安市淮安南区南郊,苏北灌溉总渠与京杭大运河交汇处南侧,与运东水电站和运东节制闸相邻。淮安运东船闸的建成,使大运河航道、淮河下游航道和苏北灌溉总渠航道通过运东船闸沟通起来,方便了往来拖轮船队和单放船、自航船从大运河、淮河、长江直接通达盐城、阜宁、滨海、响水等地,也方便了淮安渠南、渠北片和盐阜地区的工农业生产物资可直接通达目的地,减少了大量的运输费用。

一、新建运东船闸和运东大桥的由来

1952 年 5 月,苏北灌溉总渠开凿完成后,由于灌溉总渠横穿东西,淮安县境内被分割成大运河东、渠南、渠北和大运河西、渠南、渠北 4 个片区。在开凿苏北灌溉总渠的同时,一座规模较大的七孔淮安运东分水闸也开始兴建,于 1953 年初建成并正式泄洪放水。但长期以来,由于没有船闸,船只装运各类物资、农副产品等,只能通过运东分水闸闸堤将物资翻堤过坝,也就是将船上所装运物资在分水闸上游先卸到岸上,然后用独轮车或平板车运送到分水闸闸堤下游,装运到船上,再将物资运送到渠北季桥、苏嘴或渠南石塘、北润、复兴等集散地,再用驴骡马车、独轮车或平板车运到有关公社、大队。车桥、施河、泾口、流均等公社,由于离灌溉总渠装卸码头较远,只能将大运河里的货运船只头溪河、涧河、岔溪河等源头,用同样的方法将物资翻堤过坝。

由于南北、东西水上航线被人

上述办法，既增加双向搬运装卸费用，也增加了船只绕道时间及运输费用，广大群众尤其是公社粮管所、供销社、社队企业和水上航

运船民，天天期盼能在运东分水闸旁建一座船闸，不仅方便淮安县近 20 个公社的物资交流，减少大笔运输费用，而且可外联盐城、阜宁、滨海、响水等县的水上交通干线航道，将煤炭、钢材、砂石、化肥、农药等工农业生产必需物资，及时运送到目的地，对地方经济发展影响很大。

因此，在运东分水闸南侧新建一座船闸，不仅是淮安县 20 个公社广大人民群众的期盼，还是水上航运船民的期盼，也是广大盐阜地区人民群众的期盼。

二、运东船闸和运东大桥建设几经周折

新建一座运东船闸，需要投入大量的建设费用，加之建船闸必须同时新建一座运东大桥与之配套，并与北段与新建节制闸公路桥梁相连接，而所需一次投资费用更高，1972 年和 1974 年期间，盐城地区有关部门和淮安县多次进行船闸闸址、大桥桥位、建设规模、经费来源、费用承担等协调，最终都没有结果，不了了之。淮安县方面认为，运东船闸建成后尽管对本县有很大收益，但最大收益是盐城地区，而不愿意承担过多的费用，加之县级地方财政也无法承担；而盐城地区方面认为，建设淮安运东船闸尽管对盐城地区来说收益很大，但他们投入这么多资金到淮安来，认为有些得不偿失，就此，因建运东船闸费用承担问题而搁浅，尽管后来又谈了几次，终究未能形成共识，而一拖再拖又过去了几年。

随着十年“文革”的结束，实现历史性伟大转折，国民经济恢复发展的步伐加快，盐城地区对新建淮安运东船闸更为迫切。1976 年初，由盐城地区治淮指挥部向江苏省治淮指挥部多次申请后，同意与盐城地区治淮指挥部共同出资，决定在苏北灌溉总渠与京杭大运河的运东节制闸南侧，淮安县石塘公社境内，新建运东船闸和运东大桥及运东节制闸公路桥加高工程，作为苏北灌溉总渠的配套工程。

三、淮安运东船闸和大桥建设概况

(一)运东船闸工程
淮安运东船闸位于苏北灌溉总渠与京杭大运河的运东节制闸南侧，运东大桥以西，离节制闸中心线上闸为 316.3 米，下闸首底板距离运东大桥中心线 70 米。

该工程于 1977 年 1 月 13 日开挖闸塘，4 月底完成水下工程，5 月 6 日引江斜河、闸室放水，7 月 1 日上游航道放水，船闸开始试航，同年 12 月 14 日全部竣工。运东船闸总造价为 488.431 万元。

1.工程设计标准：
(1)通航标准：按六级航道标准设计。
(2)防洪标准，上游按灌溉总渠行洪 1000 秒立方，下游按行洪 800 秒立方标准防洪。
(3)建筑物设计标准：按二级水工建筑物标准设计(上下游翼墙，导航墩按三级建筑物设计)
(4)抗震烈度：按 7 级计算
2.设计水位数据：
(1)上游：最高水位 11.20 米；最高通航水位 10.8 米，最低通航水位 8.5 米。
(2)下游：最高通航水位 9.35 米，最低通航水位 4.5 米。
3.主要工程尺寸：
(1)上闸道：净宽 10 米；下闸道：净宽 10 米。
(2)闸室：净宽 12 米，长 140 米。
(3)上游引航道：上游引航道长 350 米；
(4)下游引航道：下游引航道长 350 米。
(5)老运河航道：底宽 100 米，底高程 3.5 米，边坡 1:4，河线与大运河交角为 35 度。
4.结构形式：
采用钢筋混凝土反拱底板，扶垛空箱间墙、闸室采用连拱扶垛式挡土墙。
(二)、运东大桥工程
运东大桥工程位于运东节制闸公路桥的延长线上，全桥分两段，南段位于运东船闸下游航道上，北段位于运东水电站尾水河上。该

工程 1977 年 2 月开始打灌桩以来，南段二孔在 4 月底拱片按装完毕，7 月上旬上部结构安装完毕。运东大桥总造价为 114.3959 万元。

1. 工程设计标准：
(1)荷载标准：按汽车 --15 设计，挂 80 验标，并考虑地震七度。
(2)桥下航道标准：按六级航道净空要求，梁底标亭 14.76 米，有效通航宽度 20 米，处高标 13.59 米。
(3)桥面宽度：行车道净宽 7 米，每侧加人行道(不包括栏杆)1 米。
2. 结构形式和主要尺寸：
(1)上部结构采用四肋三波钢筋混凝土桁架拱桥，每孔跨径 50 米，矢跨比为 1:7；下部结构采用灌注桩墩台，每个墩台用 8 根桩，桩径 1 米。
(2)南段分二孔，北段为一孔，二段之间采用浆砌块石砌重力式挡土墙联接。北桥台与运东节制闸公路桥桥台之间亦用重力式挡土墙联接，全桥长(指土墙两端之间距离)为 289 米。
(3)桥西最高点高程为 16.25 米，竖曲线半径为 2000 米，最大纵坡 2.5%，桥台高程为 14 米。
(4)南桥台接线纵坡 25%，路基宽 12 米，路面宽 7 米，向盐城方向路面加宽为 9 米，碎石路面。
(三)、运东节制闸公路桥工程
根据江苏省治淮工程指挥部省淮指(77) 176 号文件精神，运东大桥北段及运东节制闸公路桥加高工程，于 1977 年 8 月中旬开始施工，同年 12 月 25 日，除节制闸公路桥北端接线及运东大桥南段接线路面，待拆除老桥时加宽外，其余工程全部结束。运东节制闸公路桥及便桥总造价为 35.4341 万元。
1.设计总体要求：
为适应运东大桥的接线高程,改善运东节制闸公路桥偏窄的缺点,把原有公路桥加高为 14 米,桥面加宽为净 7 米,在上游一侧再加宽 1 米人行道。

这块地方后来并未一直为淮安卫占据。万历年间，又被更大的官僚漕运总督看中，以大欺小，其结果当然是淮安卫搬家让给漕运总督。漕运总督撤销以后，这儿成了漕运总督署遗址，为国家级文物保护单位。

在传统府郡官衙被淮安卫占有以后，淮安府知府只好另寻地方安家。《正德淮安府志》卷 6《规制二公署》说：“时知府范中因元之旧屯田打捕总管府开设府治。”顾名思义，这个屯田打捕总管府是掌管屯田和打捕，主管农牧业，管理“湖泊山场渔猎，以供内膳。”也是三品或从三品的官府，面积不会太小。但到了洪武三年(1370)庚戌，第二任知府姚斌却嫌小了，便“以其狭隘，废五通庙及旧沂鄒万户宅(乾隆、光绪两《府志》误为“沂鄒万户府”)建今治。”是放弃了原来的屯田打捕总管府地方重新开辟新官衙，还是以此为基础扩充了面积，语焉不详。《正德淮安府志》卷 12《官守》：“皇明知府范中，国初丙午年(1366)知府事，优于治才，勤于为政，尤宽厚不扰。府治祠宇坛，皆所经画创建。”从这条记载来看，说保持原有屯田打捕总管府地方，扩充了新地好像也有道理。

这两任知府的政绩还是不错的。《天启淮安府志》卷 6《秩官志三》记载：“范中，吴元年守淮，国朝剖符自公始。先郡为伪吴将史文炳所据，政苛急，民苦之。公勤于抚绥，宽厚不扰，人安其生。公署、祠宇渐次创造，王制灿然复兴。论曰：乌乎，继治政也易，继乱政也难，徒以其才则弥乱，范公先之不扰，而礼乐兴百世之利也。”《明史》卷 1《太祖纪一》：至正二十六年(1366)“十二月，韩林儿卒，以明年为吴元年。”吴元年即 1367 年。《正德淮安府志》卷 12《官守》说姚斌：“勤谨廉静，一郡称治。”可惜这二人爵里无考，无法找到更多的资料。

总之，这个新府衙一直沿用到清朝末年。至今年已有 650 多年了。中间经过多次维修，是我国保护完好的两个府衙之一，是国家级文物保护单位。