



## 运河淮安段的前世今生

陈伯新

《左传》：“吴城邳，沟通江淮。”周敬王三十四年(公元前486)，吴王夫差为了北上逐鹿中原,开通了从扬州到末口(现淮安区皇冠国际小区)的邳沟,把长江淮河连接起来。邳沟又名中渎水、合渎渠、山阳渎。开凿初期的邳沟运道是利用江淮之间的自然湖泊，以人工渠道相连接,故而运道弯曲。由扬州至邵伯入艾陵湖,经过高邮南的武广湖(后名武安湖)与绿阳湖之间，注入樊良湖（高邮西北50里），又由樊良湖东北引出,经过博芝湖(宝应东南60里)、射阳湖(宝应、淮安、阜宁交界处,长三百里,宽三十里),西北出夹耶(两湖之间连接河道)入淮。邳沟是中国开凿最早的人工河道，也成为大运河的起始河段,并沿用至今。邳沟开凿后,入淮处末口迅速兴起一个重要的城镇——北辰镇，也就是淮安区城市的起源。

邳沟的开凿，最初出于军事需要。东汉时,开始利用运河进行漕运。其后,经济中心逐步由东北移向东南,漕运任务日益繁重。开辟邳沟西道。由樊良至博芝,由博芝至射阳,中间人工渠道淤塞不通,加之邳沟旧道向东绕得太远,比陆路扬州到淮安还远得多。为改变邳沟现状,东汉建安二年(197)陈登任广陵太守后,开辟了邳沟新的运道。新的邳沟运道在白马湖滨开凿水道，以人工运道连通樊良湖与白马湖,再经白马湖抵达淮河。陈登所改的运道史称邳沟西道，故将原运道称为邳沟东道。此后,晋宋及隋朝开皇年间以前，

由淮河至长江皆由白马湖、樊良湖至广陵入江,运道大致稳定,仅局部小有变迁。

<b>开辟山阳渎</b>
隋文帝开皇七年(587)夏四月,不再按照邳沟西道由邵伯入樊良湖，而改道由扬州茱萸湾向东至宜陵镇，北达樊汊入高邮和宝应境内的山阳河以达于射阳。隋文帝之所以重修邳沟东道,邳沟西道便废弃不用,并不是因为邳沟西道不可用，而是与隋朝平定陈朝的策略有关。清人方浚颐曾说：“江去淮三百六十里,沟于春秋,渠于汉,水断于晋,浹于隋,河于唐,皆运河也。”此语高度概括了唐代以前江淮运河1500余年河道、水利的变迁。形成于春秋时期的邳沟,几经演变而成山阳渎，山阳渎顾名思义北段终止于山阳末口。

<b>隋炀帝开凿大运河</b>
北方的长期战乱,经济落后于南方。为了把政治中心洛阳与长江下游富饶的南方地区连起来,带动北方经济发展,隋炀帝于大业元年(605),征发河南、淮北百万人开挖通济渠。通济渠是连接黄河、淮河两大水系的水运纽带,在盱眙入淮。此后,隋炀帝组织十多万民工把古邳沟拓宽取直，主要是在东汉陈登所开邳沟西道的基础上，从山阳到扬子（今仪征市）,全长170公里。

开凿沙河。北宋时期，漕运已经非常发达，其线路主要是长江入运河，由运河转淮河,由淮河过汴河抵京(开封)。漕运线路上有三个节点:真州(仪征)，漕船在此由长江进入运河;楚州,漕船在此由北神堰入淮河;泗州,漕船在此入汴河抵开封。楚州、泗州都在淮安市境内。淮河在淮安市区有个湾子,史称“山阳湾”。山阳湾呈“几”字形,从清口曲折连绵来到草湾,再折向南,到今生态新城山阳湾花园、山阳湾大道附近,再向东进入季桥镇,再向北进入涟水,在滨海云梯关入海。

<b>开凿清江浦</b>
元代以前,运河是从淮城东面许家闸(今堂子巷大桥南边一点)转弯向东,沿南城墙至东南角,转向北到末口入淮。明朝淮河水位高于运河水位,淮河与运河不能在末口直通。为保障通行,明初在末口周边,从下关向西至西桥(今国际商城附近)一线淮河堤上,陆续建筑了仁义礼智信五个坝子。漕船、民船分别由指定的坝子车盘进入淮河北上。南宋以后,乔维岳的沙河不能漕运,逐渐淤塞。为保证漕运畅通,永乐十三年(1415),陈瑄沿袭乔维岳沙河故道,开挖运河新道,起名清江浦。由淮安城西,从管家湖(今华亭、公园至黄码一带范围内)穿过,引湖水入清江浦,直向西北,基本保持与淮河故道平行的河道至黄淮汇合的鸭陈口（也就是磨盘口），并在清江浦上建了5

座闸以节制流水。各闸之间的距离都在5千米左右，采用漕船编队分批过闸的方式节省水量。后来又将运河口新庄闸封堵，拆闸筑坝。清江浦所涉的地域被称为清江浦镇。

开凿中河。清口向北运河一直有黄河风涛之险,到康熙年间更加严重,重载漕船溯流而上,每条船都要二三十个纤夫牵引,每天只能几里爬行。河道总督靳辅实施黄、运分离办法。

康熙十九年(1680)至二十五年(1686),先后三次开新河,分别是皂河口向北偏西至窑湾开皂河40里连淤河，皂河向东历龙岗岔路口至张家庄20里,将运口移至张家庄。张家庄运口经骆马湖,沿黄河背面新开一河,经过宿迁、泗阳到清江浦仲家庄出口接南运河。因新河在黄河北岸的遥、缕二堤中间,故称中河。

<b>历史遗存丰富</b>
新中国成立后，由于里运河（运河两淮段）已经不能再适应京杭大运河的航运,1958年,大运河淮安段实施裁弯取直工程改道,新河道称为大运河，老河道称为里运河,里运河也自此成为城市内河。1982年至1989年,重点实施了淮泗段航道疏浚扩建工程，兴建了淮阴、淮安两座复线船闸，新上了淮阴抽水站。
1990年到新世纪初，先后建设了淮安三线船闸、淮阴三线船闸和水上立交淮安枢纽

<b>不应被忘记的一所小学</b>
<b>——淮安县船民小学的创办与撤并</b>
<b>董树华</b>
炊事员用肩挑人抬大木桶将稀饭、中餐将正方形大蒸笼的饭钵，分别送到每个教室门前,定量供应学生每人一份,最远的教室炊事员往返一趟要达400余米。他们不辞辛劳,天天如此，保证了180多名学生伙食的正常供应。

炊事员用肩挑人抬大木桶将稀饭、中餐将正方形大蒸笼的饭钵，分别送到每个教室门前,定量供应学生每人一份,最远的教室炊事员往返一趟要达400余米。他们不辞辛劳,天天如此，保证了180多名学生伙食的正常供应。

<b>五、教学秩序井然 活动开展广泛</b>
1957年9月，淮安县船民小学正式对外挂牌成立,由原第一木船运输合作社社长沈锦林(曾被授予全国劳动模范,参加全国群英会)任校长,淮安县文教科先后委派芦炳森、陈开云任教导主任,并又调入丁瑛、马云硕、王凤轩、李齐珍、周仲莲等5名正式教师,共有教职员工10多名。1958年9月,随着“大跃进”的兴起,淮安县交通科也从老西门大街迁移到响铺街(现镇淮楼西路99号)新建的院内办公。1959年秋天,经淮安县文教科批准,将淮安县船民小学更名为淮安县交通职工子弟小学,随着新一届招生，学生人数、年级的增加,1960年,在办公用房十分紧张的情况下(院内设有县委交通工作部、县交通局、县交通运输局、汽车组)，仍然挤出4间办公室作为2个年级的教室。至此该校已有一至四年级共5个班级,在校学生人数增加到200余名,其中:80%为船民子女,10%为搬运、码头装卸工人子女,10%为老西门大街、响铺街、太清观街、局后街等居民子女。
学校逐步走上正轨,教学质量不断提高的同时,学校积极开展勤工俭学活动,为旧城道路铺设,发动学生锤砖子;开展文化体育活动,在驻城小学开展腰鼓队、洋鼓球队、广播体操竞赛和体育运动会上跳绳、拔河、短跑竞赛中都取得好名次,学校名度也不断提高。

<b>六、战胜严重困难 坚持办学初衷</b>
1960年至1962年,国民经济遭受前所未有的困难,淮安县交通职工子弟小学也同样遭受到特别严重困难,教学条件越来越差,校舍本来民房都是明清时期遗留下来的老式建筑,加之年久失修,破漏不堪,外面下大雨屋内下小雨;七八名教师拥挤在一间破旧办公室内,四面透风,遮挡不住雨雪,冬天取暖的围炉都没有;几个年级教室,窗户玻璃所剩无几,旧报纸糊上也无济于事,学生上课时只好三五成群蜷缩在一角;随着城镇居民粮食供应计划从26斤下调到24斤,学生计划粮食也下调到22斤、14斤,而且供应品种主要是山芋、玉米面、豆渣饼等粗杂粮，食堂伙食每天早晚主食

工程。与此同时,大运河得到了开发与利用。苏北段是京杭运河中通航条件最好、船舶通过量最大、航运价值最高的“黄金水道”,是国家南水北调、北煤南运的主通道。淮安境内的运河航道为56.08km。淮安20%左右的重点物资是通过苏北运河运输，淮阴淮安船闸的最大通过船舶吨位为2000吨级,淮安运河全年货物通过量超过1.18亿吨。

历史遗存丰富。2014年6月22日，第38届世界遗产大会通过投票表决的方式，决定将中国大运河列入《世界遗产名录》。大运河淮安段全长68公里,列入世界文化遗产的有2处遗产区(清口枢纽、漕运总督遗址),1段河道(淮扬运河淮安段)和5处遗产点(洪泽湖大堤、清口枢纽、清江大闸等),遗产区和缓冲区占整个大运河世界遗产的七分之一。因明清时,淮安是全国的“五大中心”,漕运指挥中心、河道治理中心、漕船制造中心、漕粮转输中心、淮盐集散中心,2008年被授予“运河之都”称号。

<b>淮安水上立交</b>
《尚书禹贡》中记载九州贡道,扬州贡道沿于江海，达于淮泗；徐州贡道则是浮于淮泗,达于河。就是说扬州进贡是长江入海转到淮安境内的淮泗交汇处，徐州进贡是从淮泗交汇处转走的。可见春秋之前的淮安就是交通枢纽。



新中国刚刚建立后不久,随着三年国民经济恢复时期的过去,1954年,淮安县水上船民在党和政府“组织起来,走合作化道路”方针指引下,从过去一家一户自主经营的木帆船(俗称自帆船)组成木船运输互助组;1956年2月,陆续建立起7个木船运输合作社。以弄船为业、弄船为生的广大船民,绝大多数为文盲、半文盲,只有极少数为初中、高小文化,能让他们的子孙后代进“学堂”,读上书、识上学,就是广大船民期盼的大事。淮安县人民政府交通科、县人民政府航运管理所,在刚刚恢复正常交通运输生产、工作秩序,任务还十分繁重的情况下,1955年春夏,就将解决船民子弟上岸入学读书问题作为县人民政府交通、航运部门的一项重要工作,在县人民政府文教科的大力支持下,决定创办淮安县船民小学。

<b>一、克服办学困难 试办复式班级</b>
由县人民政府交通、航运部门牵头组织开办学校,这是新中国刚刚建立后没有做过的一件大事,政府本来财政收入就非常紧张,机关干部工资实行的是“供给制”,哪有那么多经费来开办学校。1955年春夏,时任县人民政府交通科科长许志友、县人民政府航运管理所所长朱培,都是抗日战争时期过来的老干部,他们也深知广大船民没有文化有多难,再困难也要把船民小学办起来。
他们在一无办学经费、二无校舍设施、三无专职教师的情况下,动脑筋、想办法,亲自组织、抽调人员、组成筹备小组。没有办学经费怎么办?一是向县人民政府申请从教育经费中拨付一点;二是从交通、航运部门办公经费中挤占一点;三是从运输管理、船舶检验、港口事费中拿出一部分。没有校舍怎么办?一是从老西门大街福音堂南,租用私人3间民房作为教室,院子作为学生活动场所;二是从三条营巷租用3间民房,作为学生临时宿舍。没有专职教师怎么办?请县人民政府文教科从城区其它小学抽调。
1955年9月，淮安县船民小学在没有正式挂牌、没有开学典礼、没有鞭炮声中开始试

办。尽管当时学生只有30余名,但因年龄相差较大,小的七八岁,大的已十一二岁;有的一个字也不认识,有的已认识二三百个常用字。只好将年龄偏小、不识字的编为一年级,将年龄偏大一些、识字多一点的编为二年级,并分别发放一、二年级教科书,用复式班的形式开班(两个年级同一个教室)上课。没有黑板就找来旧船板拼凑起来刷上黑油漆;没有学桌,就利用旧船板两端用砖块叠起来作为长学桌,每块板可坐4至5人;没有凳子就由学生自带,找不到凳子的,干脆就将半截砖叠起来坐,这样船民小学就算正式办起来了。

<b>二、采取多种形式 解决学生食宿</b>
淮安县船民小学通过一年的试办,在试办期间,县人民政府航运管理所、淮安县船民协会，在组织船民开展社会主义合作化运动中,动员将自己的子女及时送到船民小学读书,大多数船民家长逐步认识到，学文化的重要性、必要性,读书是为了获得知识,没有文化“寸步难行”的道理。不少船民家长陆续将自己子女送到船民小学读书,也有不少船民家长把子女寄托在农村亲戚家读书。
学生入学后遇到最大困难是绝大多数学生食宿无着落。县交通科、县航管所领导动员船民中不宜随船参加劳动的10多名老年妇女上岸,在老西门大街附近分别租用民房,每位老年妇女集中组织三五个或六七个学生进行集中住宿、集中开伙;有的船民家长到学校附近后街背巷单独租房,将自家或亲戚子女组织起来食宿;还有的船民家长直接投亲靠友解决子女食宿。通过这些方法基本上解决了学生吃饭和住宿问题。到1957年秋季开学,入学人数猛增到100余名，分别开办一年级两个班级、二年级一个班级。
<b>三、动脑筋想办法 化解办学难题</b>
随着入学人数的不断增加,更大的难题又摆在县交通局、县航运管理所领导面前,主要是“三个严重不足”:一是办学经费严重不足，

二是校舍严重不足,三是教职工严重不足。怎么办?
1958年春夏，淮安县人民委员会交通科科长于润生、淮阴航运管理局淮安管理所所长朱培,针对入学人数不断增加,多次找县委、县人委领导，县文教科协调,并多次召开船民小学办学会议,想方设法解决入学人数不断增加的问题。
经费严重不足:一是通过出具报告向县人委和县文教科请求,落实了每学期拨付一定的办学经费;二是在系统内各单位从各种征收、办公经费留留中支持一点;三是请县航管所、船民协会在船民检测、运输管理、港口事业费中筹集一点，基本上缓解了办学经费严重不足。
校舍严重不足:在县对私房改造办公室的支持下,租借老西门大街沿街地段3处民房五六间作为教室和教师办公室;租借老西门大街3处连片四合院民房，作为学生集体宿舍。通过县物资部门批售少量计划内松杂木材和旧船板,由木船运输合作社修理厂拼凑做了50多张简易双人学桌和凳子及教师办公桌椅。
教职工严重不足:请县文教科给予大力支持,从县城区其它小学调剂,先后调进正式教师4名,聘用教师2名。

<b>四、实行统一住校 管理食宿起居</b>
1957年秋季开学后，实行所有船民子女入学统一住校,集中食宿,统一管理。安排四五名教工、勤杂人员专门负责对入住学生的管理,安排好学生每天作息时间,做到早上及时叫醒起身洗漱,督促进教室吃早饭;帮助学生换洗衣服、叠被子、打扫室内外环境;晚上吹哨子熄灯,催促按时睡觉;夏天安排好学生每天能洗上热水澡。
学生伙食实行集中统一供应。将原来老西门大街县交通科后院(老西门大街83号,原淮安皂厂内),原2间老式民房的机关食堂,沿文渠河改扩建为4间跨度达8米的大食堂和2小间炊事员宿舍加保管室，实行合并使用,明确事务长,增加到5名炊事员。每天早晚餐由

是玉米面粥，稀得看上去像一面镜子照见人；中午每个学生二两一只玉米面或山芋渣面窝窝头，或两小段山芋或用粗面包的豆渣馒头，外加没有油水的菜叶汤。学生由于缺乏营养,体质极度下降,不少学生面黄肌瘦,四肢无力，上课无精打采,学习成绩普遍下降。煤炭供应连做饭菜都不够用，哪有煤炭给学生烧水洗澡，夏天只好到运河或在文渠河里洗一洗;一个冬天学生也没有洗过一次热水澡,破旧不遮体的衣服也没有洗换过一次,绝大多数男女生从头发到内衣都生了许多虱子，上课时爬出来，一把能捉好几只。不少船民家长看到后十分心疼。许多船民家长平时省吃俭用,待船回港后,准备一些炒面一类送给子女作为补充也无济于事,也有不少船民家长舍不得子女在校上学受苦,至1962年秋,全校陆续有近20名学生辍学,离校回到船上参加劳动。

<b>七、办学成绩显著 历史不会忘记</b>
1962年9月，淮安县交通职工子弟小学，恢复为淮安县船民小学名称。从1961年起至1964年,淮安县船民小学连续4年,尽管每届只有30多名或40多名同学毕业,先后培养了180名小学毕业生。至1964年秋,全校共有6个班级,在校学生达250人以上。
由于淮安县新安小学从河下迁入至老西门月湖旁、文渠河南,离船民小学只有一二百米远,在校人数不足;而船民小学因教室不集中、没有操场、教学设施达不到最低标准,1964年8月县文教局经请示县人委决定,将淮安县船民小学整体并入淮安县新安小学。
淮安县船民小学从1955年秋创办至1964年8月撤并,该校办学时间长达9年,不仅在淮安教育史上留下了交通人艰辛办学的一段光辉历程，而且也为当时淮阴专区13个县市交通行业中办学首创,新华社报曾经报道过淮安县船民小学的办学情况。人们永远不会忘记,曾经为淮安县船民小学创办时老领导们曾负出的巨大努力,老教师们辛勤耕耘作出的贡献!
此外,1961年至1964年，在当时十分困难的条件下，还先后在江淮201船队、江淮203船队举办随船小学。由船队中有一定文化的职工担任教师,将适龄儿童集中安排在船仓中作为“教室”,每个船队吸收学前生或一年级6至8名,待满7周岁后,陆续上岸送往船民小学读书。此做法曾在1964年江苏省交通厅的《江苏交通》通讯上报道过,在全省水上航运业中评价很高。