

编者的话

城南大运河，淮安人又称为城南运河、两淮运河、大运河，是1959年9月开挖、当年底完工、1960年放水通航的河道工程。该运河西起淮阴水利枢纽，东南至淮安水利枢纽，总长约20公里，至今已建成65个春秋，为苏北振兴和国民经济发展，特别是淮安的城市拓展和工农业生产发展、生态环境保护、文化旅游开发等作出了极其重要的贡献。

江苏淮阴水利建设有限公司退休技术员张永祥多年来一直关注城南大运河文史资料的收集与研究。在淮安市政协文史研究中心朱维明的协助下，两人跑遍全市各大图书馆、档案馆、文史馆以及市水利局、市交通局、苏北航务管理处、淮安航务中心等相关单位的档案室，查阅、抄录、拍摄各种资料和图片，寻访知情人了解、核实有关资料与数据，撰写完成了《城南大运河工程》一文。这篇经过深入调查和严肃考证的文章，厘清了“城南大运河”的名称来源，工程开挖的历史背景、航道选线、技术规定、组织领导、开挖经过，以及同期相关工程、历史贡献等，比较系统地梳理了城南大运河的建设过程和历史经纬，不仅具有很高的史料价值，而且对丰富淮安运河文化研究内涵，更好地保护、传承和利用运河文化遗产，有着较好的参考作用和借鉴意义。

目
录

城南大运河工程

- 一、名称溯源
- 二、工程开挖背景
- 三、航道选线与技术规定
- 四、组织领导
- 五、开挖过程
- 六、同期相关工程
- 七、历史贡献

编
委
会

- 主 任 毕丰书 徐效文
- 委 员 马继峰 胡鸿章 周忠跃 刘志平
- 主 编 马继峰
- 副 主 编 胡鸿章
- 执行主编 刘志平
- 责任编辑 朱慕雯
- 编 辑 朱维明 陈 瑾

城南大运河工程

一、名称溯源

中国大运河由京杭运河、隋唐运河、浙东运河（杭甬运河）组成，是不同历史时期人工运河概念的集合。其中，京

杭运河包括通惠河、北运河、南运河、鲁运河、中运河、里运河（淮扬运河）、江南运河等 7 段，全长 1794 公里。里运河是京杭运河中重要的一段，古称邗沟、漕渠、中渚水，长约 168 公里；因北起淮安，南至扬州，



京杭运河全图

也称淮扬运河。这是一段古老的人工开凿的水利工程，其主体最早开凿于周敬王三十四年（前486），是吴王夫差为北上争霸所开的沟通江淮的河道，后经历代多次裁弯取直、湖河分开、设闸改道，成为江苏省最重要的一条黄金水道。

淮安是因运河而兴的历史文化名城。2500多年来，运河犹如一条流光溢彩的丝带，贯穿淮安大地，造福淮安人民，为淮安的肇兴、崛起、发展、繁荣奠定了重要基础。淮安市城区号称“四水穿城”，其中有两条河流以运河命名，分别为“里运河”和“城南大运河”。然而，这里的“里运河”，却不同于京杭运河的重要组成部分，即宏观意义上的“里运河”（淮扬运河）。淮安人心目中的“里运河”，特指流经今淮安市城区的一段运河，即自淮阴水利枢纽起，东北经清江浦区，至大闸口一带转而东南，又经淮安经济技术开发区、淮安生态文旅区、淮安区域西，最终至淮安水利枢纽汇入京杭运河的一段长约24公里的运河。

这段“里运河”，原本是北宋初年为避淮河风浪之险开挖的沙河，到了明代永乐时，循早已淤塞的沙河故道，开挖了清江浦河。明清两朝，清江浦河是朝廷漕粮运输与南北经济文化交流的咽喉要道，直接促进了清江浦市镇的崛起和繁荣，为淮安“运河之都”历史地位奠定了坚实的基础。这段运河，穿越今淮安城市核心地带，至民国乃至新中国成立后的20世纪50年代末，一直承担着重要的交通和航运功能，在人们的生产生活中发挥着重要的作用。50年代末开始，虽然

航运功能转移，但交通功能一直延续至80年代。20世纪90年代以后，尤其是2000年以来，这段运河逐步被改造为城市的景观河、生态河，与人们的日常生活依旧密切相关。



今日淮安里运河

“城南大运河”指的是西起淮阴水利枢纽，向东经清江浦区南部、淮安经济技术开发区，至淮安生态文旅区转向东南，又经淮安区域西，至淮安水利枢纽汇入京杭运河的一段河道，长度近20公里。这段运河开挖于20世纪50年代末，因位于当时的市区以南而得名“城南大运河”，简称“城南运河”“大运河”；又因其东西两端，分别位于当时的淮阴市和淮安县境内，又被称为“两淮运河”。这段运河自建成之日起，就成为京杭运河的一段主航道，其北侧数公里外、自明代以来一直流淌不息的老运河，因位于市区内部，遂有了



城南大运河

“里运河”的称呼，成为京杭运河的一支偏泓。

我们可以这样理解淮安人语境中“里运河”和“城南大运河”二者的关系：里运河历史悠久，是古代漕运与商旅运输的极其重要的一段运河河道；城南大运河为当代开凿，是源于里运河又独立于里运河的新河道，其运输功能与水利效应已远远大于里运河，可谓“青出于蓝而胜于蓝”。1980年后，又进行了城南大运河通航以后的后续工程，进行了清淤除埂、培固堤岸，兴建多项水利工程，进一步提高了河道航运能力，并作为江水北调输水河道，其航运、水利、生态等功能得以更大发挥。

那么，20世纪50年代末，国家正处于非常困难的时期，为什么要开挖城南大运河呢？工程是如何组织领导的？开挖的经过怎样？工程建成后，产生了怎样的作用与意义？

二、工程开挖背景

城南大运河的开挖，首先要从京杭运河苏北段（俗称“苏北运河”）及其整治工程说起。

苏北运河位于江苏省境内长江以北，是一条集航运、灌溉、泄洪于一体的综合性人工河流。自苏、鲁交界的大沙河二级坝起，沿微山湖西，经沛县蔺家坝入不牢河，再经徐州、铜山至大王庙，循中运河南下，经邳州、新沂、宿迁、泗阳、淮安、宝应、高邮、江都、扬州、邗江至六圩（原在瓜洲，1958年改至六圩）接入长江，苏北运河穿越了骆马湖、废黄河，沟通江、淮、沂、泗水系，全长461公里（如果从徐州蔺家坝算起，南至扬州六圩口，则全长404公里），水



民国时期的里运河(淮扬运河)

位落差 34 米，至今建有 11 个梯级船闸。作为鲁、苏、浙三省的南北水运大动脉，这段运河是京杭运河全线运输最繁忙的航段，也是江苏“两纵四横”干线航道网的重要组成部分，常年有 13 个省、市的船舶运输航行，担负着沿线地区大宗物资中转集散及北煤南运的战略任务，在长三角地区及江苏省经济社会发展中地位十分突出，是一条名副其实的“黄金水道”。

新中国成立初期，受河底宽度、通航水深、旧有船闸和冰冻断航期的限制，苏北运河的运输能力很小。据 1957 年统计资料，苏北运河年运输量约为 92 万吨，旧有船闸一次性通过能力最大不过 1500 吨；即使发挥最大作用，最大年通过量亦不过在 194 万吨左右，远远不能满足新中国成立后随着经济社会发展带来的运输任务需求。

当时，苏北运河有主要弯道 90 多处，弯道半径最小仅 100 米，最大不过 400 米。河床大都狭窄，大部分河段的宽度仅剩 20 余米，最窄处约 10 米。在丰水时水深 2~3 米，只能通行 30 吨左右的木船，枯水季节则常常断航，甚至河底干涸，可以行人。运河沿线城镇的港口设备非常简陋，大多临堤靠船架设跳板，或在堤坡上建筑一些踏步，以供上下。港口后方没有广场，全靠人力挑抬装卸货物。一些地方，如高邮、宝应、淮安（今淮安市淮安区）、淮阴（指清江市，即今淮安市清江浦区）等城镇，紧靠码头就是交通干道，水陆运输相互干扰，完全不能适应飞速发展的运输要求。

与此同时，苏北运河承担着重要的防洪、排涝、灌溉等各项任务。防洪方面：中运河承泄沂泗洪水，水大河小，经常漫溢成灾，新中国成立后虽然新建了骆马湖水库，但库容小，来量大，出口小，不能负担较大的洪水；里运河（淮扬运河）在杨庄附近与新辟的二河及淮沭新河相交，在淮安县与苏北灌溉总渠相交，水系复杂，各河道上均有建筑物相互调节控制，为排洪、灌溉枢纽。里运河（淮扬运河）西堤为里下河防洪屏障，堤身矮小单薄，不能抵御淮河较大洪水，加之淮河入江水道泄量不够，新中国成立前曾迭次溃堤成灾。排涝方面：旧运河、微山湖西和不牢河地区排水不畅。灌溉方面：运河是输水主要干渠，沿线两岸已建成引水涵洞百余座，由于干渠狭小，输水能力不足，水源尚无法保证。所有这些问题，均有待于通过运河整治加以解决。

抗日战争刚胜利时，中国共产党领导的苏皖边区政府在财政非常困难的情况下，尽最大力量治理苏北运河水患。当时，威胁苏北25个县市人民生命财产的有两大因战争失修的水利工程：一是洪泽湖大堤，二是运河河堤。边区政府建设厅先行整修运河河堤，分南、中、北三段进行治疗。南段从平桥到邵伯，长99公里；中段从平桥以上到淮阴双金闸（盐河口），长64公里；北段从双金闸到邳县，长135公里。1946年1月，边区政府水利局测量队组织3个分队分赴各地段测量，以取得必要的数字，并做好预算及施工方案。当年2月16—19日，召开运河各汛区修守员会议，整顿恢复了旧河工

组织，并规定在职人员一律参加治理运河河堤的春修工程。同时，颁布了兴修水利《暂行办法》，使运河春修工程做到有法可依，以保证工程的顺利进行。

1946年6月8日，苏皖边区政府组织的300公里运河河堤整修工程全部完成。前后只用了4个多月时间，共修堤247处，挖土方363312立方米，修筑埽工工程20处，做柴土方38058立方米。此外，修整了界首西堤长8677米，完成碎石护岸工程20911立方米；中段进行拆坝切滩工程，完成土方43228立方米。工程的完成，使得被毁坏的运河河堤全面改观，基本上恢复到抗战前的防洪标准，赢得了各阶层人士的赞誉。

1949年5月，苏北解放，新成立的苏北人民行政公署组建苏北运河工程局，下设运河南段、北段工程处和若干事务所，分别负责里运河和中运河的修复工程。其中北段工程处，淮阴专区指派张一平等负责，组织动员广大群众突击抢修运河堤防的险工险段，堵闭运河堤防缺口。通过“以工代赈”的方式，组织宿北、宿迁、泗沭、淮阴、淮安、宝应、高邮、扬州等地数万名民工，培修运河堤防150公里，保证了当年安全度汛。

新中国成立初期，国家结合导沂、治淮等大型水利工程，对苏北运河进行了局部治理。随着苏北灌溉总渠的开挖、运河大堤的培修及三河闸、淮安、皂河枢纽等水利工程的完成，不仅改变了运河多灾多难的历史面貌，发展了交

通，促进了工农业生产，还为根治运河奠定了基础。1956年11月至1957年7月，水利部门动员12万名民工移建高邮至界首四里铺的运河东堤（长25.5公里）时，结合交通需要，完成了这一段航道的整治工程，共做土方2027.5万立方米，砌石护坡6万立方米，耗工1408.9万工日。接着，修建宿迁控制闸，建造了宽15米、长210米、最低通航水深3.2米的钢筋混凝土船闸1座。上述这些工程，为苏北运河系统整治创造了良好的条件。

20世纪50年代末，随着国民经济的发展，苏北运河沿线粮食、棉花、矿产、建材及日用百货等的运量不断增长，加之徐州地区煤储量丰富，亟待开采外运，而运河一些河渠早已堙废，失去航运与工农业用水之利；特别是农业生产经常处于大雨成涝、无雨旱灾的状况，兴修水利与整治苏北运河工程迫在眉睫。

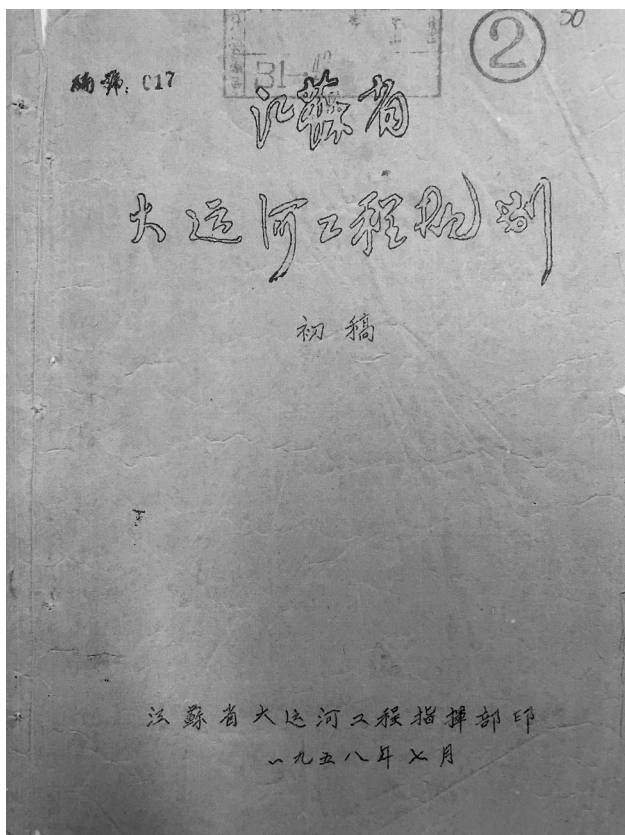
1958年，国家成立大运河建设委员会，由25人组成，时任交通部部长王首道任主任委员，副主任委员为交通部副部长孔祥祯、水利部副部长钱正英、江苏省副省长管文蔚、山东省副省长高光亭、河北省副省长高树勋、浙江省副省长吴宪，委员高原兼秘书长。委员会提出分期整治京杭运河的任务和“统一规划，综合利用，分期建设，保证重点，依靠群众”的方针。同年4月，江苏省大运河工程指挥部成立，省交通厅厅长王治平、水利厅厅长陈克天分任正、副指挥，蒋国良任秘书长。各专区亦相应建立指挥部，县成立总队部，船



京杭运河江苏段工程示意图

闸、桥梁、地下涵洞等大型建筑物工地成立工程处。当年10月起，苏北运河沿线各地区相继开工。

京杭运河江苏段全长704公里，根据“分期建设，保证重点”的整治要求，全部工程分为两个阶段进行，第一阶段扩建徐州至长江段，第二阶段扩建徐州以北及苏南段。第一阶段又分二期施工，其中第一



1958年江苏省大运河工程指挥部制定的《江苏省大运河工程规划》封面

期工程为徐州蔺家坝至长江北岸都天庙的苏北运河，全长404公里。淮阴专区负责淮安船闸至淮阴船闸的运河改线新航道（即城南大运河），此外还包括中运河、皂河扩建等，河道总里程约180公里。

三、航道选线与技术规定

城南大运河开挖之前，在航道选线上有两个方案：一是利用淮阴市（1958年9月，清江市与淮阴县合并，更名为县级淮阴市，城区位于今淮安市清江浦区）与淮安县（今淮安市淮安区）之间古老的里运河河道，将其拓宽为新航道；二是新开一条运河河道。



里运河与拟开挖新运河(城南大运河)对比示意图

当时，淮阴市至淮安县段里运河老河道，自淮阴船闸闸下起，先折向东北，穿经淮阴市区，后又折向东南，其河道狭窄多弯，并有北门桥、水门桥、若飞桥等3座跨河桥梁及两

岸驳岸需拆除重建，沿岸许多工厂、房屋等工业、民用设施需要拆迁，水下土方数量很大，市区出土困难，航道施工与水陆交通皆有矛盾，淮阴港的发展也受到限制。淮安县板闸、河下、淮城等城镇附近的里运河老河道，也有陡弯多处，水下土方数量亦很大，而且板闸镇需拆除大半，河下轧花厂亦有影响，旧穿运涵洞及乌沙河灌区渠首均需重建，对工农业生产与人民生活影响很大，造成的损失非常大。

新开运河河道自淮阴船闸闸下起，经中码头喇叭口（今淮安市五河口）直线向东至费跳，再由费跳折向东南接苏北灌溉总渠。新线距离淮阴市区有适当距离，路线直，航程短，有利于航运，也有利于城市发展和港区扩建。市区排水可由新老运河之间的清安河至杨庙北，接通穿运涵洞排除。老河仍保留，与新河相通。施工期间，新开航道及地下涵洞均可在陆上施工，利用老河维持通航，对航运亦无影响，而且水下土方很少。

专家们经过反复勘察、论证和比较后，决定采用新开一条运河河道方案，即自淮阴船闸至淮安县接入苏北灌溉总渠与淮扬运河，总长18.94公里。

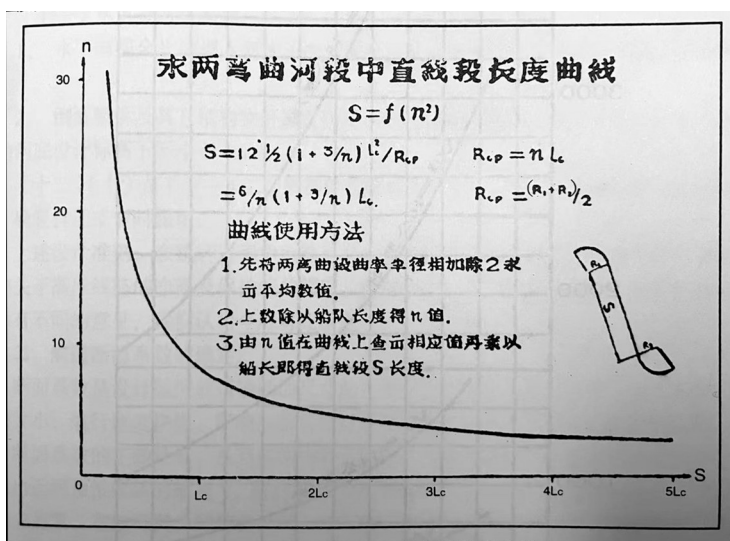
根据交通部水运工程局运规（1959）字第70号函发的《京杭运河航道设计几项暂行规定》，结合苏北运河具体情况，城南大运河按以下几个原则性技术要求开展施工建设。

（1）航道断面：以通航2×2000吨顶推船队或2000吨级机动货驳为主，航道底宽不小于70米，最低通航水位下水深不

小于4米（部分航道底宽60米、水深3.7米）；边坡一般为1:3，两岸堆土各留肩道约10米；以上为基本断面标准。至于分期建设的航道断面开挖标准，则另按设计任务书中特别规定办理。另外，在深挖地段的断面，在年平均洪水位上1米留出3~4米宽的纤道。

(2) 最低通航水位保证率：98%。保证率为至少20年水位记录的日平均保证率，水位记录不足或有其他困难可个别考虑。

(3) 最小弯曲半径：一律不小于800米，个别最困难地段亦不得小于600米。两个相反弯曲河段的连接，应有直线河段，其在航道轴线上的长度，不得小于在曲线图中所查出的长度，直线河段与弯曲河段的连接，要使直线成为弯曲航道的切线。



求两弯曲河段中直线段长度曲线图

四、组织领导

城南大运河属于苏北运河整治工程中需要新开挖的部分。苏北运河整治工程的特点是：战线绵长，工程浩大，土质复杂，经验不足，任务急迫，季节性强。根据这些特点和国家提出的运河建设方针，江苏省将北起蔺家坝、南至长江口，全长404公里的航道，划分为徐州专区、淮阴专区、扬州专区3个工段，分别成立专区大运河工程指挥部，负责各段航道的钻探、测量、设计和施工管理工作。鉴于淮阴专区境内线路长，任务大，技术复杂的特点，省委决定调盐城专区民工2.5万人配合省水利厅工程队负责淮安、淮阴两个船闸及杨庙地下涵洞施工。南通专区民工3万人负责叶云洞至杨庙段航道土方工程施工。淮阴专区除负责苏北灌溉总渠至窑湾段航道土方工程施工外，并调沭阳、灌云、泗洪3县民工3.3万多人至徐州专区境内负责运河裁弯、切滩及复堤等土方工程，以及负责配合省水利厅工程队兴建泗阳船闸、节制闸、淮阴大桥、淮阴港池及白马湖地下涵洞等建筑物工程。

1958年10月上旬，徐州专区首先动员22万名民工在不牢河段破土兴工；紧接着，扬州、南通两专区数十万名民工亦于当月进入工地施工。淮阴专区因淮沭新河任务繁重，加上全市全力抗旱保秋收的需要，延期至1959年9月中旬，方投入新开运河即城南大运河的施工。

城南大运河工程非常浩大，不仅需要巨大的资金与物资、机械投入和各方面的支援配合，还需要大量的技术人员和民工及其生活设施与保障，必须加强领导、科学组织、调研规划、精心设计。

为了京杭运河相关工程顺利实施，淮阴专区成立京杭运河工程指挥部，并组织11个县成立总队部，领导京杭运河工程施工。1959年7月4日，淮阴专员公署向江苏省人民委员会、江苏省大运河工程指挥部，送达了《为成立大运河工程指挥部请予核备的报告》，成立淮阴专区大运河工程指挥部并正式开始办公，由淮阴地委第一书记孙振华任指挥兼政治委员，陶硕夫、谢群、荣根换任副指挥。指挥部下设秘书、工程、财供、政治、卫生5个处，办公地点暂设于专署水利局。

1959年8月31日，城南大运河工程开挖前夕，中共淮阴地委又向中共江苏省委呈送《关于统一组织淮阴专区大运河工程指挥部领导机构的报告》。报告提出：

大运河工程在淮阴专区境内，参加能工单位除本区外，尚有南通、盐城两个专区和省水利厅工程局二区队等单位。根据省委指示、统一由淮阴地委领导的精神，地委认为施工单位较多，必须统一组织领导机构，这样既便于集体领导和统一部署安排工作，又便于分工协作，更好地开展工作。为此，我们与各有关单位共同研究，在淮阴专区原有机构基础上，吸收省水利厅工程局及南通、盐城两专区指挥，组成淮阴专区大运河工程指挥部，共同负责本区大运河施工的领导。

65

中共淮陰地方委员会（报告）

總号 (59)240
主送 中共江苏省委

机密程度

抄送

江苏省委大运河工程指挥部 江苏省水利厅 淮阴 南通
盐城大运河指挥部 地委组织部 地委办公室 存档

（共印 份）
本件 真 中共淮阴地委办公室 年 月 日印发

关于统一组织淮阴专区大运河工程指挥部领导机构的报告

大运河工程在淮阴专区境内，参加施工单位除本专区外，尚有南通、盐城两个专区和省水利厅工程局二区队等单位，根据省委指示，统一由淮阴地委领导的籍神，地委认为施工单位较多，必须统一组织领导机构，这样便于集体领导与统一部署安排工作，又便于分工合作，更好地开展工作。为此，我们与各有关单位共同研究，在淮阴专区原有机构基础上，吸收省水利厅工程局及南通、盐城两专区指挥部组成淮阴专区大运河工程指挥部，共同负责本区大运河施工的协调。

现将组织机构和主要人员名单报告如下：

（一）成立淮阴专区大运河工程指挥部，由孙振华（淮阴地委第一副书记）任指挥部政委，陶德（淮阴专署付委员）沈德治（省水利厅工程局局长）魏志恒（南通指挥部指挥）陶德夫（淮阴专署付委员）梁敏（原任淮阴市付市委）五同志任付指挥。刘浩武（地分区长兼科长）为付政委，胡长祥（淮阴地委书记）任秘书长。

中共淮阴地委抄送江苏省委《关于统一组织淮阴专区大运河工程指挥部领导机构的报告》影印件

中国共产党江苏省委（ ）

發文 69苏 字第1946 号 机密程度

主送机关： 淮阴地委

抄送机关： 省委交通部、省大运河工程指挥部

事由：

收文机关批办：

淮阴地委：

同意成立淮阴专区大运河工程指挥部，并同意你们提出的大运河工程指挥部指挥，正委，付委，和党委会名单的意见。



成立大运河工程指挥部

1959.11.

中共江苏省委下发淮阴地委《同意成立淮阴专区大运河工程指挥部》批示影印件

报告提出了新的淮阴专区大运河工程指挥部成员名单和淮阴专区大运河工程指挥部成立党委会及委员、常务委员、党委书记、副书记名单，请示省委审查批复。不久，省委同意了这一报告。

1959年9月22日，城南大运河工程开挖伊始，中共淮阴市委批复了淮阴市大运河工程总队部《关于大运河工地建立

《党委会及人选的报告》：

接你部9月15日报告：大运河工地建立党委会；程如淮同志为党委会书记，王以尧、姜海沂、胡文通、徐高亮、田忠明、朱士学、史英奎、葛庆华八同志为委员。经常委研究，同意以上意见。至于委员具体分工，望报来备案，特此批复。

中共淮阴市委员会

1959年9月22日

工程各相关配套施工单位，也先后建立了党支部。如江苏省大运河淮阴桥（即城南大运河上的运河大桥）工程处，成立了释秀义为书记、由5名委员组成的党支部。

因为参加工程建设的青年人比较多，相应的共青团员人数也较多，符合要求的单位还纷纷设立团委，以便更好地组织团员积极发挥党的助手和先锋模范作用。此外，一些工地还设立了派出所等机构。

就这样，整个城南大运河工程在党组织的领导指挥下，按部就班、快马加鞭地大干起来。

年底。根据 1960 年 1 月 4 日的淮阴专区大运河工程报告及所附建设银行对账单可知，大运河工程拨款人民币 8649699.54 元，实际支出 7952628.63 元。这样一笔款项在现在也许不算什么，但在“三年困难”时期，绝对是一个天文数字。

城南大运河工程新开河道，西起淮阴市杨庄公社，南至淮安盐河公社杨庙村，全长 18.94 公里，底宽 60~160 米，河底高程 4.5 米。整个开挖河道一线及关联地段，涉及拆除沿岸房屋 25500 多间。为此，淮阴专区大运河工程指挥部专门发布【60】淮运政字 042 号文件《关于对大运河工程拆迁补偿工作的意见》，要求各级党委、人委重视，县、市公社的具体承办人本着对国家财富负责、对人民群众负责的精神，实事求是、细致入微地做好相关群众的思想工作，严格按照专区行署规定的拆迁补偿标准，保护落实群众利益。后来，各相关

清江运河改道挖压废面积及拆迁房屋人口统计表

日 項 土 目 (公 亩)	挖 廢 (亩)	压 廢 (亩)	合 計 (亩)	农 作 物 面 積 (亩)						迁 移 戶 数	迁 移 人 口	拆 除 房 屋	备 註
				玉 米	豆 子	山 芋	棉 花	花 生					
4 0 0	1937	6500	8267	2840	2482	1447	1100	398	734	3635	2755		
5 0 0	1937	7913	9850	3377	2962	1723	1318	470	876	4336	3279		
6 0 0	1937	9495	11432	3917	3439	1997	1539	540	1022	5020	3799		
7 0 0	1937	11078	13015	4457	3925	2277	1732	624	1158	5725	4340		
8 0 0	1937	12660	14597	5008	4388	2558	1943	700	1300	6491	4859		

说

1. 本表系根据不同“度”作出五个挖压废“拆迁房屋人口”方案。
2. 出土宽是以河南岸合计计算的宽度。
3. 挖压面积根据河长 10.55 公里宽 0.121 公里计算所得，其中还包括三个码头的佔地面积（每个码头 1000 公尺×50 公尺计 7.5 亩）。
4. 农作物面积是根据城南乡韩城社、3.4/5/6/7/8/9/20.23 九个生产队的实地调查得出一个各农作物所佔百分比的平均值再乘以挖压废的面积所得。

城南大运河工程涉及压废田亩及拆迁情况统计表

负责单位也都按期妥善地完成了拆迁补偿工作，为城南大运河工程的顺利开展创造了和谐的社会环境。

1959年8月25日的《淮海报》上，刊登了一篇题为《陈集公社常备民工准备停当 待命开赴大运河工地》的文章，提到“陈集人民公社常备民工积极做好各项准备工作，保证按时参加京杭大运河上的开挖工程”。按照文章的记载，当年陈集人民公社在负责施工的河道地段，投入了1.2万余名民工。事实上，为了尽早完成城南大运河工程，淮阴专区先后动员了淮阴、淮安、涟水、灌云、灌南等县常备民工7.6万名，期间还有数万名短期民工穿插支援，共完成土方1937万立方米。

城南大运河工程开挖时，正赶上了秋冬时节，经常遇到雨雪大风天气，给民工的施工作业与安全保障造成了极大阻碍。特别是在冰天雪地的严冬，气温下降到零下几度甚至十几度，民工们不避刺骨寒风和冰雪，依旧夜以继日地奋战



民工奋战在拓浚运河工地上

在淤泥遍地的工地上。即便是在全国人民欢度国庆等假日里，他们还是放弃回到温暖家中与妻儿老小欢聚的机会，依然坚守在工地和每一个工作岗位上。为了保证材料供应，灌云、泗阳、淮安、淮阴、泗洪、盱眙、洪泽、宿迁等木船运输单位，想尽方法顶风冒雪、破冰前进。遇到气温陡然下降时，河面上结了冰，船工们刚打完的冰又结上了，结了冰继续打，就这样坚持不懈，保证工程材料按时运输到位。负责陆路运输材料的汽车司机，在汽车遇到故障时，为了抢时间、赶速度，直接躺在泥地或雪地上进行修理。

淮阴专区公署在江苏省大运河工程指挥部成立后不久，积极响应，开展组织动员工作。各市、县对境内涉及的工程项目和相关配套项目、连接工程，都尽早从人员、经费、材料、电力、工具、设备、运输车船以及道路、桥梁等方面加以准备。淮阴专区大运河工程指挥部成立后，更加系统全面地开展工作。

首先，坚持政治思想挂帅，以深入学习贯彻党的八届八中全会决议、开展社会主义教育为纲，以插“五好”红旗、树先进标兵及开展学、赶、超、帮等形式，开展社会主义劳动竞赛，大大激发调动了广大干部群众参与工程建设的积极性。

其次，动员各县市、各单位统一思想、统一认识，发扬共产主义大协作的精神，克服本位主义，杜绝扯皮现象，相互支援帮助，极大地提高了工程整体推进的速度与效率。1959年10月30日，中共江苏省委劳动工资部发文（劳590228

地区	木工	瓦工	石工	合计	备注
淮阴市	5	15		20	
盱眙县	10	5	5	20	
宝应县	10	10		20	
兴化市	5	5	5	15	
高邮县	10	5	10	25	
溧阳县	5	10	5	20	
泗阳县	10	5	5	20	
宿豫县	10	5	5	20	
沭阳县	10	5		15	
东海县	5	5	5	15	
灌云县	5	5	5	15	
合计	85	70	45	200	

淮阴地区各县市抽调木工、瓦工、石工数量表

号)《关于抽调建筑、五金技工的通知》，要求南通、镇江、苏州、徐州、淮阴、扬州、盐城地委劳动工资部和南京、无锡市委劳动工资部，从各自专区、市

按规定数额抽调木工、瓦工、钢筋工、石工、电工、白铁工、五金机械等方面技工 2000 名，以支援苏北运河工程。淮阴专区所分名额是 200 名，地委劳动工资部立即将名额分配下属的 11 个市、县，并下发通知要求做好动员、选送工作，充分显示了大协作的优势。

第三，千方百计保证施工民工的生活需求，做好后勤保障工作。城南大运河工程的主力军是来自淮阴专区各县、市的广大民工（另外还有来自南通、盐城及东台的部分技术人员与民工），他们从家乡来到运河开挖工地，要吃、要住，还需要各种生活配套设施。当时是计划经济时代，宿舍建造及征地、砖瓦、木材，民工的工资、补助以及粮食、布料、油盐、香烟、肥皂、煤油等等，都需要计划安排。为此，淮阴专署、淮阴市人民委员会、淮阴专区大运河工程指挥部、淮

阴专署商业局、淮阴专署粮食局先后下发了要求保障民工各种生活实际问题的指示与通知，以及粮油、日用品供应的具体标准。根据《淮阴专区大运河工程指挥部、专署商业局、专署粮食局对城南大运河工程供应的通知》，当时工地有关日用百货的供应标准是：

（1）肥皂，供应干部每人每月一块，民工每人每月三分之一块，南通、盐城两个总队因计划尚为转来，加之我区库存所限，仅供应部分肥皂粉，待他区计划转来后，各供应单位积极组织货源进行供应。船闸工程处的干部技工应根据所在地的干部标准进行供应。

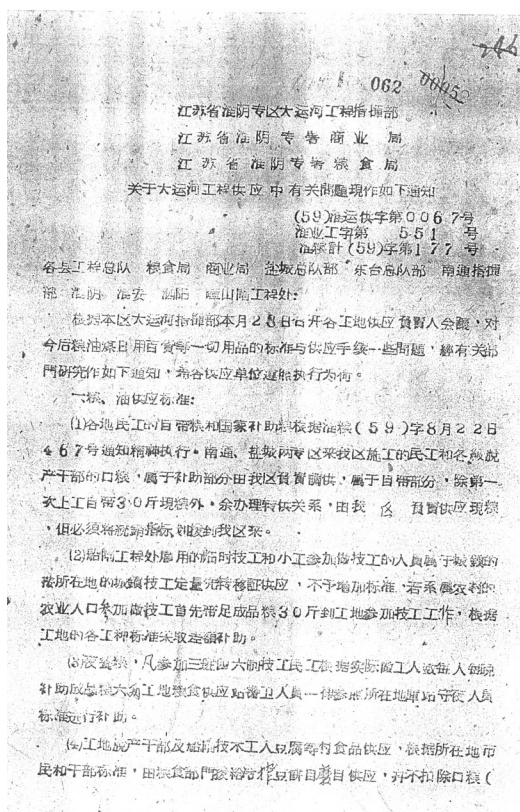
（2）香烟，民工每日每人三支，干部、技工每人每日根据所在地干部供应标准进行供应，适当照顾领导干部需要。

（3）煤油，民工每人每月二两供应，工地的干部煤油供应可根据所在地的机关供应标准供应。

（4）公共用布，我区省分配年度控制数已下达各县市，专区无法另行解决，各地根据需要数字编造计划送我部及专署商业局，统一汇总请省商业厅解决。

（5）食糖，有些工地医院需要供应部分，因各地计划尚未转拨，要求各供应单位根据库存情况适当掌握供应。

这些供应指标，在今天看来可能是微不足道的，但在当时，地方政府已经是竭尽全力了。正是因为淮阴专区大运河工程指挥部的正确领导、统一协调和坚强的后勤保障，为广大干部群众团结奋斗，完成城南大运河工程奠定了坚实的基础。



民工仍在口粮数字内扣除)其所购的冷榨豆饼各地粮食部门列入民工事业粮 报。

(6)食粮管理问题 根据省粮食厅与军指部9月21日联合补充通知精神,凡民工的口粮供应粮食部门供应点(包括南通范墩总队以上的供应点)的供应及工地供应点所需的各种费用由粮食部门负担,民工向供应点领取其运费由民工自理,如借用粮食部门包运折运费除向工部部门收取折运费外,如有损失由工部部门负责赔偿。

三、日用百货供应标准:

(1)肥皂供应干部每人每月一块,民工每人每月三分之一块,南通、盐城两个总队也计划尚未到来,加之夜区库存所限,仅供应部分肥皂,待他区计划到来后,各供应单位应积极组织供应。船舶工线外的干部技工应依据所在地干部标准进行供应。

(2)香烟,民工每人每日三支,干部、技工每人每日根据所在地干部供应标准进行供应,适当照顾干部需要。

(3)煤油,民工每人每月二斤供应,工地的干部煤油供应可根据所在地的机关供应标准供应。

(4)公共用布,我区有分省年度控制数已下达各县市,专区无法另行解决,各地如需数字请造计划送我区及专区商业局统一汇总报省商业厅解决。

(5)医药,有些工地因需要供应部分,因各地计划未转来,要求各供应单位根据库存情况适当掌握供应。

以上各点请即认真贯彻执行。



淮阴专区大运河工程指挥部、专区商业局、专区粮食局对大运河工程供应中有关问题所作的通知

在淮阴专署水利、交通、电力、粮食、商业、公安等部门以及新开运河线路经过市、县的鼎力支持下,在省内有关市县的帮助配合下,在十万名民工、技工的艰苦奋战下,最终于1959年12月末,提前保质保量地完成了城南大运河河道主体工程。经过放水试行及完成闸坝、涵洞、桥梁、护坡等配套工程后,通过了江苏省大运河工程指挥部和有关河道、交通、水利等方面专家的勘察验收。1960年10月1日,城南大运河正式通航。

六、同期相关工程

城南大运河工程开挖的同期或稍前、稍后时间，还进行了一些与之相关的整治和建设工程。这些工程主要包括：河道工程、闸坝工程、涵洞工程、桥梁工程、公路工程、轮渡工程以及港埠码头、护坡工程等。

（一）河道工程

1958年1月，为解决徐州、淮阴2个专区旱改水水源问题，水利电力部批准兴办淮水北调工程——淮沭新河。这是一条防洪、灌溉、调水、通航综合利用的河道，共分为3段：南起洪泽湖边二河闸，向北经洪泽县、淮阴县至淮阴闸，这段河道称二河，长31.5公里；自淮阴闸向北经淮阴、泗阳、沭阳3县境，过沭阳闸入新沂河，称淮沭河，长66.1公里；自新沂河至连云港新浦，称沭新河，长75.3公里。淮沭新河的设计标准为：在洪泽湖水位15.4米、沂河未发生洪水时，可分泄淮河洪水3000立方米每秒，由新沂河入海；在洪泽湖水位11.5米时，可送水750立方米每秒灌溉淮北地区76.27万公顷农田。此外，二河段还是淮、沂、泗水相互调节的河道；沭新河段可送水至连云港，是灌溉和港区城市用水的输水河道。

（二）闸坝、涵洞工程

城南大运河开挖的同一时期，淮阴专区在境内京杭运河

沿线修建、扩建了泗阳、淮阴、淮安等大中型船闸和泗阳节制闸，还修建了淮安杨庙、白马湖穿运河的地下涵洞。其中，淮阴一线船闸、淮阴节制闸与淮安一线船闸、淮安抽水站等设施，是扼控城南大运河东西两端的重要闸坝工程。

淮阴一线船闸位于淮阴市西的中运河与里运河交汇处，距淮阴老船闸西南 500 米。工程由江苏省水利厅勘测设计院设计，工程总预算 921 万元，实际造价 890.2 万元。船闸设计尺度为 $230 \times 20 \times 5$ 米，年通过量 2100 万吨。设计通航水位高程为：上游最高 15.4 米，最低 10.5 米；下游最高 10.8 米，最低 8.5 米。船闸最大水级 6.9 米。1959 年 8 月正式开始筹备，同年 9 月 27 日闸塘土方开工，1962 年 11 月正式通航。

淮阴节制闸又称淮阴闸、三十孔大关，位于淮阴市区西约 5 公里的杨庄，为二河穿过中运河向北进入淮沭河的控制建



淮阴闸(俗称三十孔大关)

筑物，1958年7月兴建，1959年10月建成，共30孔，每孔净宽10米，总宽345.4米，底板高程6米，闸顶高程17米，采用钢架钢丝网，水泥弧形闸门4×15吨卷扬式启闭机启闭。设计流量3000立方米每秒，校核流量4000立方米每秒。

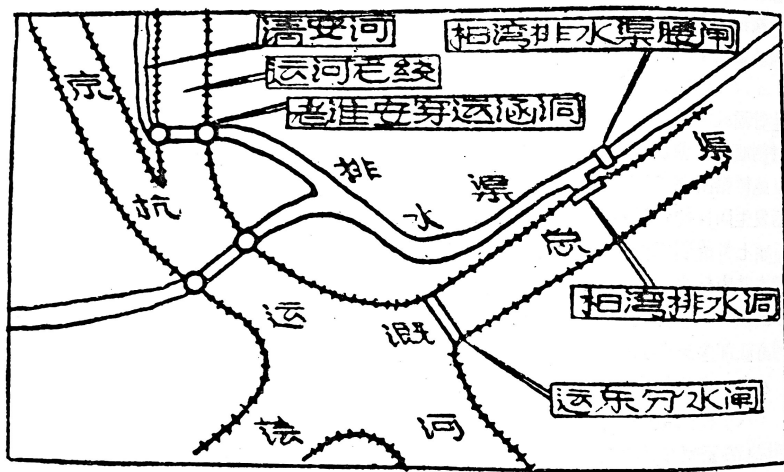
淮安一线船闸位于淮安老船闸右侧，就原有枢纽布置，其闸址根据土质条件、航行要求选取。由江苏省大运河工程指挥部负责设计施工，总投资431万元。船闸于1959年10月开工，次年2月建成。船闸尺度为230×20×5米，设计年通过量2100万吨。设计通航水位高程为：上游最高10.8米，最低8.5米；下游最高9.0米，最低7.2米。船闸最大水级4米。上下游引航道底宽均70米，最小通航水深4米，长800米。1960年11月，江苏省大运河工程指挥部、江苏省交通厅、江苏省水利厅派员组成检验组，同时邀请交通部水工局工作组与江苏省淮阴专区大运河工程指挥部有关人员参加验收，验收后交付使用。

淮阴一线船闸与淮阴节制闸及后来修建的一些水利工程，构成了今天的淮阴水利枢纽；淮安一线船闸与淮安抽水站、运东节制闸、运东船闸等水利工程组成了今天的淮安水利枢纽。

此外，1958年开挖淮沭新河后，将盐河上游切断。1959年4月，在淮阴闸东侧建成盐河闸，为盐河两岸输送灌溉用水。闸分12孔，设计流量276立方米每秒；其中3孔净宽4米，结合发电，装机3台，总装机1500千瓦，年发电量800万

千瓦时。1961年5月，在盐河闸的右侧建成盐河船闸，以维持盐河通航，闸室长135米，宽12米，可通过800吨标准船队，年通航能力300万吨。为沟通连云港市与淮阴市水运，1965年1月，在淮阴闸西侧建成淮沭河船闸，闸室长135米，宽12米，可通过800吨标准船队，年通航能力225万吨。

城南大运河工程的开挖，使得之前的运河改线，打乱了原有的排水系统，淮阴市区向南排水出路被切断。为解决这一矛盾，利用老地下涵洞，接通新开的清安河，排泄淮阴市区的余水。另外，淮安县城南杨庙附近老运河上，原来建有穿运河地下涵洞1座，以解决渠北、运西及洪湖大堤东南一片三角地带约300平方公里的排水。城南大运河淮阴至苏北灌溉总渠段工程，切断了原渠北运西地区排水出路，需要按照新航道标准改建穿运涵洞，同时，新老运河间排水出路亦需解



穿运河地下涵洞示意图

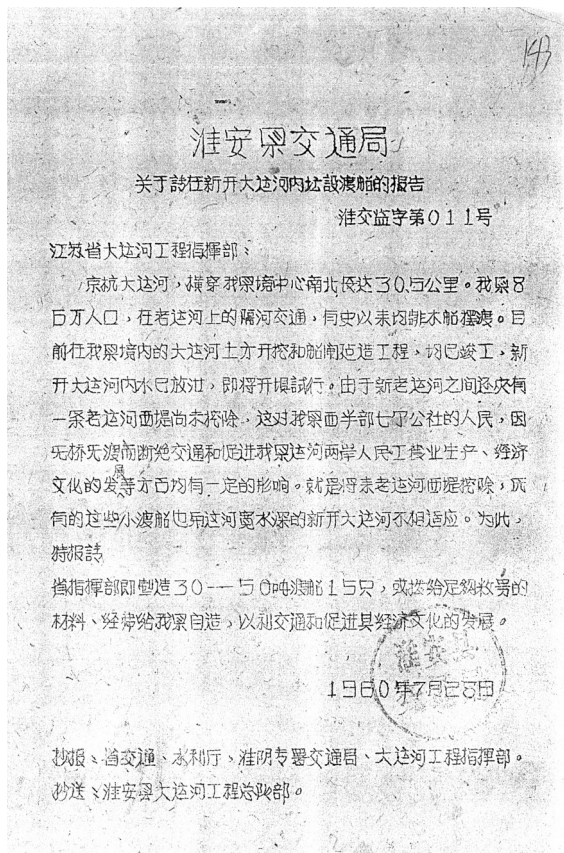
决。因此，根据地形条件，在老地下涵洞以南800米处，参考当时苏联标准，重新修建了穿运河地下涵洞，钢筋混凝土结构，6孔，每孔宽3.5米，高3.8米。设计流量130立方米每秒。

（三）桥梁、公路工程

建设了与城南大运河工程最重要的配套工程——淮阴桥（淮安人通常称为“城南大运河桥”“大运河桥”或“运河大桥”）及其南北侧的延伸公路。当时，淮阴桥位于博古路（即今淮海南路）一直向南的淮阴市区南郊，地势平坦，附近均为耕种土地。施工安排是先开河、后造桥。在城南大运河工程动员期间，桥梁及南北两侧的连接线公路工程就已经开始着手筹备。1960年下半年，淮阴桥建成通车，机动车道宽7米，为双向两车道，是当时淮阴市南北连接的唯一桥梁。桥南北侧公路连接线工程也在同期完成。

（四）运河轮渡工程

这一时期，淮阴市交通局、淮安县交通局先后向江苏省大运河工程指挥部呈报关于在新开大运河内增设渡船的报告，提出因为新开运河，造成交通隔绝，给两岸人民的生带来了极大困难，也对地方的工农业生产、经济文化发展产生不利影响。为此，希望省大运河工程指挥部，或者提供30吨~50吨渡船若干只，或者拨给足够数量的材料、经费，由相关市、县自造。淮阴专署水利局也向省大运河工程指挥部提交了《关于报送淮安、淮阴两县境大运河渡船预算的报告》，提出了设置渡口的条件和不同渡口渡船的吨位选择，并



淮安县交通局《关于请在新开大运河内增设渡船的报告》

但很多工程中途下马、未竟全功。1982—1988年，国家为解决北煤南运与南水北调等问题，又启动了京杭运河苏北段续建工程。这样，经过两次大规模治理，苏北运河人工渠化，河阔水深，通航条件远优于历史上任何时期，成为国家北煤南运的主通道和南水北调的主线之一。

请省大运河工程指挥部尽快批准调拨器材以便兴工。不久，沿城南大运河及清安河等河道上的一些渡口就动工兴建了。

20世纪50年代末，包括城南大运河开挖在内的苏北运河整治工程期间，正值国家经济困难时期，虽进行了大量治理和扩建，

七、历史贡献

城南大运河工程是新中国成立后，在中国共产党领导下，淮阴专区（今淮安市）人民通过科学决策和艰苦奋斗所取得的一项伟大的社会主义建设成就。它是淮安运河发展史上的一个重要事件，也是苏北交通史、水利史上的辉煌一页，尽管建成至今只有65年历史，但为淮安城市的发展和苏北大地的繁荣作出了重要贡献。

（一）航运方面

城南大运河开通后，极大提升了京杭运河的航运能力和效率。作为水运大动脉，大运河的交通运输功能具有不可替代性。包括城南大运河在内的京杭运河淮安段全长60多公



淮安城南大运河与里运河河道线路图

里，是运河全线承载大宗物资效能最大、航运利用率最高的区段。

在城南大运河开通之前，由于原来的运河河床浅窄，每逢枯水季节航运即告中断。新开的河道宽阔且更深，一年四季水量充盈。仅以淮阴船闸通过的船只吨位量计算，原有最大年通过能力只有194万吨；全面整治扩建后，可通行200吨~500吨级船队，年通过能力达1270万吨，比扩建前增长了5倍多。另外，新开河道更直、河槽更宽，保证了航行安全，提高了航行速度，减轻了劳动强度，节省了大批劳动力。如之前每运100万吨物资须用2万多个劳力，新河道开通后只需8250个劳力。

新河道开通前，运往淮阴、扬州和盐城等地的煤炭多绕道南京浦口中转。淮阴地区平均每年约有60万吨煤，其中50%经浦口中转，全部改由运河直运后，每吨煤可节省4.8元，1年即可节省144万元。淮北盐场销往江苏省内各地的食盐，此前大部分由连云港海运至上海中转，经运河直运后，大大缩短了航程，节省了运输费用，以每年中转80万吨盐，每吨平均节省4.8元计算，1年可节省384万元运费。

改革开放以后，城南大运河更是保障长三角地区电煤等重点物资运输的绿色通道。2008年冬，华东地区暴雪数日，铁路、公路运输中断，但苏北运河特别是宽阔且未结厚冰的城南大运河河道正常通行，使得长三角电煤运输畅达无虞，保证了电力供应。至2024年，苏北运河年货运量为3.27亿



繁忙的城南大运河

吨，相当于5条京沪高速公路的运量，这与当年包括城南大运河工程在内的苏北运河整治密不可分。

（二）水利方面

20世纪50年代末苏北运河整治工程以来，城南大运河在防洪、排涝和灌溉等方面发挥了重要的作用，取得了显著效益。1961年夏秋之间，徐州地区多雨内涝，淮、扬地区缺水干旱，由于新运河的开挖，大大增强了抗御自然灾害的能力，不仅减轻了徐州地区的内涝灾害，还获得了较大面积的丰收。大量余水经运河南调，有力补给了缺水地区的灌溉用水，并扩大了近60万亩农田自流灌溉面积，沿线广大群众莫不欢欣鼓舞。此外，为运河沿线梯级控制的形成、苏北引江

灌溉、分级抽引江水北上创造了有利的条件。特别是今天的淮安市境内，得益于城南大运河的开挖，两岸农田得到灌溉滋养，很大程度上保证了农业生产的常年丰收，确立了淮安在全国的农业大市地位。

（三）城市发展方面

城南大运河的开通，对促进南北物资交流、繁荣城乡经济、发展工农业生产，具有积极意义。首先，扩大了淮安城市区域的边际，促进了城乡一体化进程，为21世纪初淮安新的城市格局形成和长三角重要交通枢纽地位奠定了重要基础。其次，扩大了淮安境内的河道暨水域面积，对淮安城市的生态修复与保护、绿化美化环境、调节地区气候都起到重要的作用。如此环境下，也为淮安的可持续发展提供了坚实保证。第三，城南大运河的开通，对沿岸工业企业（如淮钢集团、井神盐业公司）以及各开发区、工业园区企业，不仅提供了物流便利，还大幅度降低了物流成本，提高了企业的竞争力。尤其是近些年来，不断增长的大宗物流运输更是展示了水运的低成本优势，吸引了五湖四海客商的投资，为一系列重大产业项目的落户提供了便利，有力地推动了淮安的工业发展与经济繁荣。第四，城南大运河是淮安文化旅游和文旅项目开发的重要资源，是推动淮安旅游业爆发式增长的重要因素。淮安“运河之都”品牌打造和大运河百里画廊建设，无一不与城南大运河紧密相连。随着国家大运河文化带建设的深入，城南大运河必将发挥越来越重要的作用。

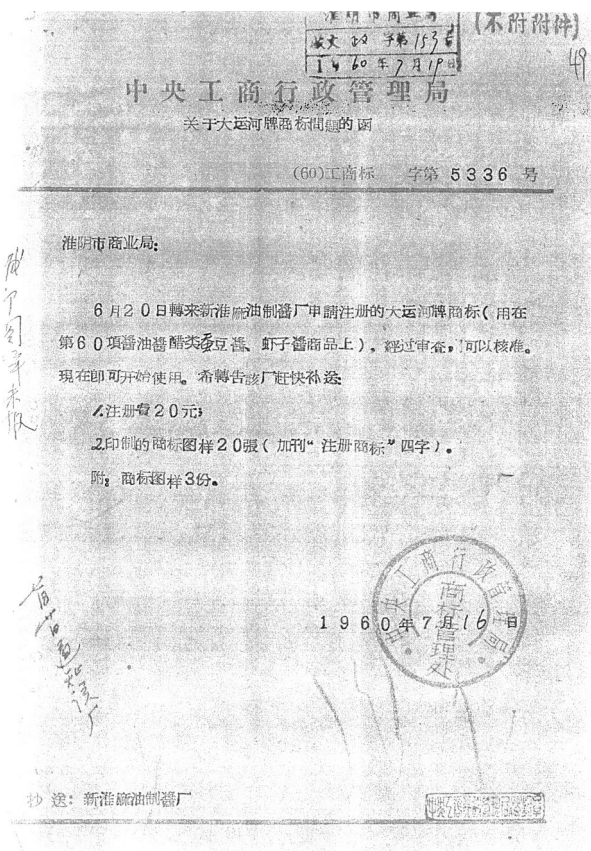
（四）文化遗产保护方面

淮安是因大运河而兴、底蕴深厚的历史文化名城，承载着2000多年的历史记忆，珍藏了丰富的文化遗产。1959年规划运河线路时，由于决策的科学性与前瞻性，选择在远离市区的城市南部新开一条城南大运河，避免了市区里运河沿线大量珍贵文化遗产的灭顶之灾，使得诸多政治、经济、文化、军事的重要历史遗存暨实物形态得以较好保留，成为今天淮安文旅融合发展不可或缺的宝贵资源。另外，城南大运河工程间接避免了清口水利枢纽遗产区遭到更大破坏，为中国大运河申遗作出了特殊贡献。而今，城南大运河与里运河、清口枢纽等众多运河文化资源，共同构成了淮安大运河文化带独特的历史景观与现代风貌。

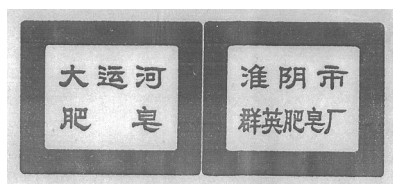
（五）地方特色商品方面

城南大运河的通航，使得运河的历史底蕴与知名度，引起工厂、商家们的关注，纷纷注册“大运河”品牌，挖掘巨大的商机。

早在城南大运河通水的当年，即1960年上半年，地方国营淮阴化工厂通过淮阴市商业局，向中央工商行政管理局商标管理处申请牙膏等日用品的“大运河”商标。接着，又有新淮麻油制酱厂申请用于蚕豆酱、虾子酱的“大运河”商标，群英肥皂厂申请用于肥皂产品的“大运河”商标，淮阴造漆厂申请用于油漆产品的“大运河”商标……20世纪70—90年代，当时的淮阴市有很多“大运河”商标产品，如“大



中央工商行政管理局《关于大运河商标的函》



城南
大运河工程衍生的
部分“大运河”商
标

运河”牌香烟、“大运河”牌肥皂、“大运河”牌牙膏……都是名扬全国的名特优产品。这些名特优产品从淮阴走向全国，得益于城南大运河工程，又进一步宣传了城南大运河。

而今，已经奔流了65年的城南大运河，依然生机勃勃，充满青春活力。历史在不断前进，融入时代潮流的城南大运河正浩浩荡荡、一往无前地奔向未来，造福千秋万代！

（本文写作过程中，得到淮安航务中心邱建生副主任的指导和帮助，在此表示感谢！）