

江苏档案

江苏省档案局 主办 (第一一九期)

近代以来淮安铁路机场建设史

编者按:淮安地处江淮平原东部,淮河、古黄(淮)河、京杭大运河贯穿全境,联系着洪泽、白马、高邮、射阳(绿草荡)诸湖,是古淮河与京杭大运河交点。由于境内河网密布,地势低平,且地处运河心脏地带,是南下北上的交通要道。虽然历史上一直处于漕运中心地位,但淮安终究是一块“浮在水上的土地”。从清末第一条铁路的诞生,到上世纪90年代淮淮地方铁路的建成和2010年淮安涟水机场的投入使用,淮安的综合交通运输体系不断发展完善,为打造“苏北腹地的中心城市”打下了坚实的基础。

淮安清末建成第一条铁路——清(清江)西(西坝)线运行了17年



淮安位于大运河与淮河的交汇处,在历史发展进程中,“南船北马”是淮安交通运输的主要表征。但近代以来,随着铁路、公路等现代运输方式的兴起,淮安原以水运为主的交通优势逐步丧失,淮安人民一直盼望着能够通上铁路。众所周知,直到上世纪90年代,淮淮地方铁路的建成,才结束了淮安地无寸“铁”的历史。然而很少有人知晓的是,清末淮安就建成了清江藏家码头(今亿力·未来城附近)到西坝、杨庄(淮阴区境内)的短程铁路。其中,藏家码头到西坝的运盐铁路一直到1927年才停开。

路交通的念想——修筑铁路。据考证,淮安是晚清时洋务派首选的修建铁路之地。据《李文公全书》记载,光绪三年(1877)六月初一,李鸿章给郭嵩焘写了封信,说自己在同治十三年(1874)冬天就向恭亲王奕訢极力陈述了修铁路的好处,并建议“试造清江(今淮安市区)至京,以便南北运输”。但恭亲王奕訢称“无人敢主持”,“两官亦不能定此大计”,因此修建清江至京的铁路计划未能施行。《清史稿·交通志》也清楚记载:“铁路创始于英吉利,各国踵而行之。同治季年(1874),海防议起,直督李鸿章数为执政者陈铁路之利,不果行。”这是清政府官员首次提出修筑铁路,而且清江至京线也是中国铁路史上国人提出的第一条铁路计划。

为什么淮安至北京的铁路线会成为国人最早议修的铁路线?刘铭传、左宗棠、康有为、刘坤一的铁路计划都认为修建淮安至北京的铁路线利国利民,归纳起来有四点:

首先,淮安在清代是重要的交通枢纽,为全国最大的水陆码头。《曾国藩家书》提到,咸丰二年(1852),曾国藩母亲去世,曾国藩令其子曾纪泽率在京家眷回湖南奔丧,曾国藩建议儿子走18天早路到清江,再从清江走水路到湖南老家。如果北京至淮安通了火车,那原来18天的路程就可以缩短为1天,将大大方便南来北往的人们。

其次,清朝时,漕运为“国之大政”,淮安是漕运总督驻地,是漕运的总站,南方各省的漕船都要在这里投文盘验。但淮河以北的运河不仅河窄水浅,而且时常梗阻淤塞,特别是在黄河北徙后长时间不通,这对漕运影响极大。如果北京至淮安有了铁路,将大大方便漕运,也能节省每年用于修疏运河的大笔财政开支。

第三,中国自从被西方坚船利炮打开大门后,海防成为突出问题。沿海地区兵员总数虽多,但分驻在各地,受当时交通条件的限制,一旦有事,调兵困难。如果北京到淮安之间有铁路运输,那么沿海地区调兵就要迅速得多。而且,淮安虽距海较近,但洋人的军舰并不能直接到达,易于防卫。

第四,当时淮安是我国的重要城市。明清时淮安是运河线上的“淮扬苏杭”四大名城之一,河漕盐粮聚于此,漕运总督、南河总督都是位列巡抚之前的朝廷大员。康有为在《请开清江浦铁路折》中指出,选择在京师与清江浦间修铁路,可以“握天下之枢”,“上海将无问津者”。

但保守派认为,如果修筑淮安到北京的铁路,洋人肯定会强迫清廷开放淮安为通商口岸,而且洋人也会利用铁路侵入中国内地,甚至可直达北京城。另外,修建铁路还会毁坏沿线的田地、坟墓。

围绕淮安修筑铁路的问题,洋务派与保守派发生了几次影响较大的争论。清廷最后决定修建津浦铁路,但津浦铁路并未经过淮安,而是从西边绕道安徽。

清江至西坝短程铁路终建成

除淮安到北京的线路外,晚清时淮安还曾有数次议修铁路。

早在光绪七年(1881),李鸿章就曾提出将京淮铁路向南延伸至镇江,将京淮铁路及淮镇段联结成京(津)镇铁路。光绪十二年(1886),曾纪泽提议沿运河修筑京镇铁路。光绪二十三年(1897),刘铭传提出修筑津镇铁路。这一年,容闳也提出修筑津镇铁路,而且建议开设公司,向外国商人集资。

当时革命党人也提出修筑津镇铁路。光绪二十五年(1899),孙中山在日本所著的《支那现势地图》中记有他认为中国必修的铁路,其中津镇线“自天津南行,经静海、济南、淮安、江都至镇江。”

但将修建淮安铁路付诸实施的还是江苏士绅。光绪三十二年(1906)十二月,张謇等江苏士绅选定清江铜元局为商办江苏省铁路股份有限公司驻浦办事处,为江苏铁路北线指挥机关,计划以清江(淮安)为中心,修筑清徐(淮安至徐州)、瓜清(瓜洲至淮安)、海清(连云港至淮安)等数条铁路。光绪三十四年(1908),邮传部奏准由江苏省铁路公司承建,但限期4年完工,超过期限就收归官办。宣统二年(1910),自清江到西坝、杨庄的两段铁路建成,长约22里,并开始运输客货。但没过多久,江苏省铁路公司资金链断裂。次年,江苏铁路修筑权被收归官办,但此时辛亥革命爆发,清廷被推翻,刚刚起步的淮安铁路建设戛然而止。

据民国《淮阴志》记载,民国初期,清江至西坝之间的铁路只有14里,运行5节列车,将在西坝集散的淮北盐场的盐运至里运河。淮安市地方志办公室杜涛回忆说:“上小学时听我外婆说她小时候在水渡口不但见过铁轨,还看到过火车在上面跑,我还很奇怪,后来我研究了淮安铁路史,才知道确有其事”。

但清坝铁路未能与干线连接,且通车率很低。另外,津浦铁路及海上通道的开通,淮北盐业集散

地转移,使建成不久的清坝铁路步履维艰,并于1927年停开,次年就被迫拆除。此后,淮安又几次与铁路擦肩而过。直到上世纪90年代,淮安市动员全民集资建成了淮淮地方铁路,才结束了地无寸“铁”的历史。

解放后淮安铁路建设大事记

- 1984年,淮安市委、市政府动员兴建淮淮地方铁路。
●1990年1月,淮淮铁路破土动工。
●1998年,在周恩来总理诞辰100周年之际,淮淮铁路全线通车。
●1998年9月,在淮安举行了新长铁路正式开工典礼,1999年9月铺轨至盐城,2000年上半年铺轨至南通,2001年铺轨至浙江长兴。2002年,新长铁路建成。
●2004年7月,新长铁路淮安至南通客运列车贯通营运。
●2005年4月,新长铁路全线贯通,并纳入全国铁路网运营,淮安正式迈入铁路时代。
●2005年7月,淮安首次提出修建连淮铁路的设想。
●2007年4月,淮扬镇铁路进入《江苏省“十一五”——2020年铁路建设及发展规划》。
●2008年10月,《国家中长期铁路网》修编完成,连淮铁路赫然在列。
●2008年,淮安市率先提出将连淮铁路与淮扬镇铁路连成线并建设的设想。
●2009年7月,宿淮铁路开工。
●2010年,铁道部决定将连淮铁路与淮扬镇铁路合并为连淮扬镇铁路。
●2014年8月,国家发改委召开徐宿淮盐铁路项目建议书评审会,徐宿淮盐铁路正式进入立项阶段。
●2014年12月10日,宿淮铁路正式开通运营。
●2014年12月26日,连淮扬镇铁路开工建设。
淮安市委 周怡 谈有法 金健 淮安市委地方志办公室 杜涛

李鸿章首提清江至京线设想

明清时,淮河以南的运河水深河宽,行船比较容易,而淮河以北的运河则水浅河窄,一般只让漕船、商船通行。另外,因船闸较多,船行驶的速度也比较慢。据淮安市地方志办公室杜涛介绍,清咸丰五年(1855)黄河北徙之前,东南各省人士到北京,大都是坐船到清江浦的清江闸东舍舟登岸,再向北走几里路,然后渡过黄河到达王家营(今淮阴区境内)雇大车继续向北。而从北方到南方则相反,他们要在王家营下车,再渡过黄河,然后向南行至清江浦坐船。因此,淮安一直被称为“南船北马”“北轱南辑”交会之所。

黄河北徙之后,漕运改海运,运河失修,淮安的水上交通优势渐失。一些有识之士便动起了陆

淮安修筑铁路引发朝堂大辩论

在李鸿章提出修建清江至京铁路后,刘铭传、左宗棠也分别于1880年、1885年奏请修筑清江至京线;1888年,康有为通过御史屠仁守上《请开清江浦铁路折》;1894年,两江总督刘坤一奏请修筑天津至清江铁路;1895年,光绪帝令张之洞邀请保人才,筹修清江至北京的铁路。

洋务派所提的清江至京铁路路线是,北京至山东滕州(与现在的京沪线一致),往南则从山东枣庄到江苏邳州,然后经过宿迁到淮安。



淮安火车站

4个机场见证淮安飞天史 56年前就有淮安飞南京的民航航班

2014年10月底,淮安至南京航线开通,一些媒体报道时冠之以“江苏史上最短航线开通”“南京至淮安航线本周日首开”的标题。但在淮安市档案馆藏的档案史料中可以发现,其实早在1959年,淮安(淮阴)就建成了一个民航机场,并于当年

正式开航,开通的航线也正是淮安至南京。而且,淮安历史上并不止这两个机场,据相关史料显示,在新中国成立前,淮安还曾有四个机场——一个在清河区,一个在淮阴区。所以,淮安的飞天史应该再向前追溯70多年。

1、军用机场——淮安首次实现飞天梦

●陈果夫曾乘专机到淮安

1931年,“九·一八”事变爆发后,全国各地掀起了“反对日本侵略”“反对蒋介石政府的不抵抗政策”的爱国救国热潮。当时,两淮地区(淮阴、淮安)也掀起了“反蒋抗日”热潮,100多个民众团体在民众大戏院(今清晏园)集会,举行反对日本帝国主义占领东北的民众大会。

由于淮阴城是苏北政治、经济、文化中心,水陆交通枢纽,历来是兵家必争之地,再加上当时的历史背景,因此国民党政府决定在此建一座小型军用机场。



范长江、恽逸群等人在淮阴机场合影

附近。这个小型军用飞机场才是淮安第一个机场。虽然机场建成后起降的飞机不多,但毕竟是两淮人民第一次在家乡看到了飞机。1936年5月初,时任江苏省省长陈果夫还曾乘专机到淮安视察导淮工程,当时专机就降落在这个军用机场。

●范长江、恽逸群等人曾在淮阴机场合影

《档案与建设》曾刊登了一张与这个军用小机场有关的珍贵照片。照片是范长江、恽逸群等人于1946年在淮阴机场的合影,在他们背后还有一架飞机。据史料记载,1945年,日本帝国主义宣布投降后,淮阴城第一次解放。1946年5月,范长江奉命到南京,担任以周恩来为团长的中共和平谈判代表团新闻发言人,并接替调赴东北的宋平同志担任新华社南京分社社长。而照片中的另一位记者就是恽逸群,1946年4月出任新华社华中分社社长。因此当年他们相聚在淮安机场也不足为奇。

内战爆发后,我军实行了“后退是大歼灭战的前奏”的战略,于1946年9月25日主动撤出了两淮。国民党政府及驻军占领淮阴后重修了这个机场。1948年12月淮阴城第二次解放后,由于没有飞机起降,军用机场被废弃。

2、车桥机场——韩德勤的逃跑生命线

在上世纪30年代,车桥镇(现属于淮安区)也建过机场。但是因为这个机场存在时间很短,连地方志都没有记载。据当地干群介绍,那是在1939年3月,侵华日军大举进犯两淮地区。时任江苏省政府代理主席的韩德勤竟放弃了省政府所在地——淮阴城,连夜东撤到了车桥镇。看到日军一步步逼近,韩德勤又为逃跑做准备,韩德勤

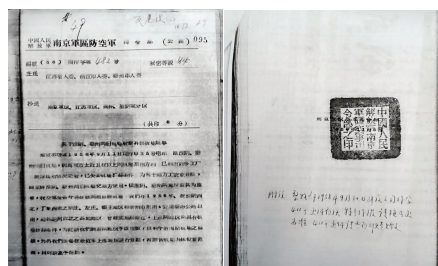
以抗战需要为名,强迫老百姓出力出物出钱,在车桥东南修建了这个小机场。

日军占领淮阴城等苏北重要城镇后,国民党江苏省政府及苏鲁战区副总司令部迁至苏中的兴化。这个建成不久的小机场也迅速在国民党败退的过程中发挥了“作用”。解放后,当地农民毁掉了这个简陋又无用的机场,复耕为农田了。

3、发展工业——宁淮民航线开通

淮安市档案馆里一份1959年10月25日的《淮海报》,刊登了一篇题为《欢呼祖国大跃进万岁 宁淮民航线试航成功》的新闻,道出了淮安历史上的第三个机场。

●建机场为发展淮安工业



南京军区空军司令部主送江苏省人委、清江市人委、泰州市人委的公函

淮安经济开发区有个机场村,辖区内还有条机场路,其得名皆因曾建在此处的淮安首个民用机场。淮安市档案馆馆藏档案显示,1958年,为建设这个机场,中共清江市市委向南京军区、江苏省军区、淮阴军分区打了份报告。报告中称,我市旧有机场(淮阴工学院老校区附近)面积狭长只有八百公尺,跑道早已破坏,场址全部种植上庄稼,另外旧机场附近建有工厂、学校,因此“根据旧有机场的当前条件看,是失去扩建条件,各方面条件都不

合现代机场要求”。清江市计划建设新机场,并对选址提出了自己的意见。很快,军方就有了回复。在一份已经解密的南京军区空军司令部主送江苏省人委、清江市人委、泰州市人委的公函中记载,军方批准淮清江和泰州两地建设机场,同时愿意给予协助。

不久之后的1959年春天,“淮阴民航飞机场”开工建设。

在1959年7月7日《江苏省交通厅关于追加淮阴机场基建投资的批复》中记载了当时省交通厅共投资了25.4万元用于淮阴机场建设。

●数千群众见证试航成功

只用了几个月的时间,“淮阴民航飞机场”就建成了。当年的《淮海报》报道称,“十月二十四日上午九时零三分,天空突然出现一架国产安二型双翼民航机盘旋下降,平稳地着陆在新建机场的跑道上。这时人们沸腾了,这是大家久以期待的宁淮航空线试航的一天到了。中共淮阴地委和市委的负责同志及机场周围数千群众都赶到了机场欢庆。”

指挥塔是2层小楼,位置大概就在今天淮安市国土资源局南面广场当天。人们不但看到了飞机,还看见了跳伞表演。飞机从跑道升空,特别是跳伞队员在千米高空打开五彩缤纷的降落伞,犹如朵朵彩云之花悠悠而下,妙不可言!

对于新机场的建成,人们在欢喜中充满了憧憬。当时的民航机场筹委会所发的文章称,宁淮

航线通航后,将对淮阴的工农业生产及文化事业的发展起到更大的促进作用。在农业上,今后如遇虫害时,飞机就能从机场起飞喷洒农药灭虫,甚至可以用飞机布雨抗旱。在工业上,可以及时运输产品和原料以支持生产大跃进。

●往返宁淮的航班每天都有

不久前,淮安市档案馆在向社会各界征集历史档案时,发现盐城一位市民收藏着一张当年南京飞淮阴的机票,票价为15.08元。

现在,淮安飞南京只要40分钟,那50多年前呢?在当年的《淮海报》上,记载着“宁淮航线正式通航后,飞机每天上午八时从南京起飞,九时到达淮阴,九时五十分返回南京,到达时间是十时五十分”,可见当时淮安飞南京需60分钟,比现在慢20分钟。但往返班期相同,均为每天一班。

不过,令人遗憾的是,1960年宁淮航线就停航了。



当年南京飞淮阴的机票

4、涟水机场——淮安人真正梦圆蓝天



淮安涟水机场

虽然有前3个机场在先,但真正让淮安人梦圆蓝天的还是淮安涟水机场。

2008年10月22日,淮安涟水机场在位于涟水县陈师镇境内正式奠基。2010年9月26日上午9时20分,北京飞淮安的MU5557航班稳稳地降落在淮安涟水机场,标志着机场正式通航。通航首日,机场开通了淮安至北京、淮安至上海的航班,此后又陆续开通了广州、深圳、厦门、西安、武汉、重庆、香港、台北等航班。

2015年1月,淮安涟水机场又正式成为我国一类对外开放航空口岸,迈入国际机场行列。

淮安市委 谈有法 顾文 原淮安市电视台台长 徐忠

本期协办:淮安市档案局 本期组稿:苏海霞