



第十三卷 交通邮电

吴县地处苏南水陆要津,京杭大运河纵贯南北,京沪铁路及胥江、娄江横越东西,西部有光福机场,城乡公路相互贯通。

隋唐时,吴县已成为南北交通的要冲,每年有数百万石漕米和大批贡物由此转运北上。宋代,境内的枫桥“枕漕河,俯官道,南北舟车所从出”。明清时期,载重三四千石漕粮的梁头大船由县城驶入长江。浒墅关更是“吴会南北噤喉”,四方辐辏,百货毕集,商船往来,日以千计,湖广之米由此经上海转运福建等地。光绪三十四年(1908),沪宁铁路筑成,境内设望亭、浒墅关、苏州、外跨塘、唯亭等站。民国初期,轮船业兴起。22年(1933),苏(州)嘉(兴)、苏(州)虞(常熟)公路相继通车。25年7月,苏嘉铁路通车。抗日战争期间,苏嘉铁路被日军拆除。解放前夕,境内公路84.26公里,交通运输以木船和人力为主。

建国后,开拓航道,修筑公路,新建港口、码头,加建铁路复线,交通运输发展迅速。1984年全县乡乡通了汽车。1987年,全县有干、支线航道59条,总长630公里,装卸码头586个,港口43个;运输船舶16775艘,总吨位19.71万吨,客位3267个。公路总长854.6公里,69.3%的村通了汽车,拥有各型汽车3780辆,各种运输用拖拉机3383辆,摩托车3335辆。但水陆交通运输仍处于超负荷状态。

古代传递信息主要靠官办驿站,为官家传送文件等。明清时,私人创办民信局,为居民传递信件、包裹、报纸。清末,开始创办近代邮电业务。民国2年(1913),城区设苏州一等邮局,15年更名吴县一等邮局,统一办理邮政业务。民国时期,吴县为江南重要的邮电中心。建国以后,邮电事业发展迅速。但因环抱苏州,与苏州市同城而治,故不单独设置邮电局。1987年,全县农村投递路线150条,单程长度4069公里。乡乡村村通邮,电报、电话基本上亦村村相通。

第一章 水路交通运输

第一节 航 道

境内主要通航河道有大运河、元和塘、吴淞江、胥江、太湖、娄江等。民国期间,辟有经由大运河的苏嘉(兴)、苏湖(州)、苏杭(州)、苏锡(无锡)航线;经由元和塘的苏常(熟)、苏莫(城)航线;经由吴淞江的苏沪、苏芦(墟)航线;经由胥江、太湖的苏东(东山)、苏西(西山)航线;经由娄江的苏昆(昆山)航线。至1949年,县境内有主要航道17条,长327.5公里,其中大运

河、吴淞江干线航道 3 条,长 64 公里,元和塘、娄江、济民塘支线航道 3 条,长 72 公里,斜塘、湘城、西华、香山、蠡墅、走马塘、西山、黄埭、东桥、冶长泾分支线航道 11 条,长 191.5 公里。唯长期失于疏浚,淤浅侵狭多,通航能力低。

表 13.1

1949 年 吴 县 主 要 航 道 表

航道类型	航道名称	全长里程 (公里)	起 迄 地 址
干线航道	运 河 道	8.5	尹山桥起,经宝带桥至城区葑门止
	运 河 道	21.5	横塘起,经枫桥、浒墅关至望亭止
	吴淞江道	34	角直起,经车坊、高埭至宝带桥止
支线航道	元和塘道	18.5	齐门起,经陆墓、蠡口、渭泾塘至界泾止
	娄 江 道	26.5	娄门起,经外跨塘、唯亭至界浦桥止
	济民塘道	27	坝基桥起,经五汾泾、沈垫桥、太平桥、湘城至陆巷止
分支线航道	斜 塘 道	28	葑门入县内,经斜塘至角直止
	湘 城 道	11	通过济民塘道,从湘城起,经泖泾至泖泾止
	西 华 道	9	东渚起至西华止
	金 墅 道	13	从通安入金墅港,经长巷至西华止
	香 山 道	14	自木渎入胥江,经胥口、水桥头至舟山止
	蠡 墅 道	8	城区起,经五龙桥,至蠡墅止
	走马塘道	47	自胥门起,经横塘、横泾、浦庄、渡村、东山至后山止
	西 山 道	36	木渎起,经胥口入太湖至西山元山止
	黄埭塘道	13.5	通过元和塘,从蠡口起,经黄埭至方桥止
	东 桥 道	4	黄埭起至东桥止
	冶长泾道	8	通过元和塘,从渭泾塘起,至南桥止

建国后,对大运河、太湖航道多次拓浚,设置航标。结合兴修水利,对乡村航道普遍进行整修,并开辟新航道:1959 年辟浒墅关至光福段;1970 年辟渭泾塘至太平桥段;1971~1972 年辟蠡口至五汾泾段;1973 年辟小蠡口至沈桥、黄花泾往黄桥向东入元和塘的朝阳河;1975 年辟木渎至光福段;1976 年辟斜塘至娄江、外跨塘至唯亭、胜浦至娄江段。1987 年,县内共有航道 59 条,总里程 630.05 公里,其中干线航道 7 条,133.77 公里;支线航道 52 条,496.28 公里。按航道规划等级标准分,4 级航道 2 条,39.97 公里,5 级航道 2 条,54.23 公里,6 级航道 7 条,126.37 公里,7 级航道 27 条,286.75 公里,8 级航道 21 条,122.73 公里。

表 13.2

1987 年 吴 县 航 道 表

航道名称	起 迄 地 点	全长里程 (公里)	航道规 划等级	水深 (米)	底宽 (米)	主要桥 梁(座)	通航 (吨位)
大 运 河	北望亭桥—郭巷分水圩	28.77	4	2	15	8	60~100
苏申外港线	郭巷宝带桥—车坊内外港叉口	11.29	4	2	11		60~100
苏申内港线	郭巷瓜泾口—角直界浦港	28.55	5	2.4	15	1	60~100
苏 西 线	金山永福桥—金庭元山嘴	25.68	5	1.5	12	5	30~60
苏 浏 线	唯亭界浦桥—外跨塘凤凰泾	14.70	6	1.5	20	4	60~100
元 和 塘	东升化工厂—渭塘吴虞交界泾桥	17.72	6	1	6	8	20~60
苏 张 线	北桥渔簰—渭塘苏虞线叉口	7.15	6	1.4	8	2	20~40
干 线 小 计	(7条)	133.77				28	
济 民 塘	陆巷北桥—东漕庄渔簰	24.39	6	1.25	6	15	20~40
石 牌 线	消泾西潭—油泾轮埠	6.85	7	1.85	8	3	30~40
油泾线(1)	阳澄湖观泾港口—湘城向阳桥	4.57	7	2.10	8	2	30~40
油泾线(2)	油泾轮埠—东漕庄渔簰	17.15	7	1.17	20		20~40
界 泾 河 线	湘城运输站—界泾元和塘	7.97	7	1.85	10	4	30~40
汾泾线(蠡塘线)	五汾泾阳澄湖口—蠡口	6.98	7	1.40	6	8	25~26
渭 泾 塘	太平南塘河口—渭塘公路桥	6.72	7	2	25	5	30~60
石 桥 线	元和塘—石家桥	0.95	7	1.10	6	1	10~20
南 北 桥 线	新南桥—南桥闸渔簰	3.61	8	0.70	4	3	5~10
望 虞 河	鹅镇桥北口渔簰—漕湖南口渔簰	6.43	8	0.90	3	1	5~10
苏 张 支 线	蠡口—无锡坊桥大桥角	12.69	7	1.40	6	7	25~40
东 桥 线	裴介圩—东桥镇	4.52	8	1.38	6	3	15~20
黄埭浒墅关线	潘阳桥—黄花泾	10.10	7	1.50	8	6	20~40
黄 桥 线	元和塘—黄花泾	5.87	7	1.20	8	8	20~40
东桥浒墅关线	候家里—浒墅关龙华桥	5.95	8	0.50	4	6	5~8
浒 光 运 河	浒墅关红旗桥—光福铜坑桥	17.38	6	1.30	10	12	30~40
金 墅 线	通安浒光河口—金墅轮埠	5.25	8	1.20	4	4	10~15
阳 西 线	通安浒光河口—阳西码头	4.48	8	0.60	2	5	5~8
镇湖线(1)	铜坑桥—镇湖桥	3.50	7	1.55	9	2	10~20
镇湖线(2)	东渚龙塘桥—镇湖桥	12.05	8	0.95	4	16	10~15
南 光 福 线	木渎苏西线叉口—光福浒光河叉口	14.95	7	1	5	17	10~20
光福太湖线(1)	冲山港—铜坑桥	8	7	1.15	30		20~25
光福太湖线(2)	冲山港—长沙门	9.50	7	1.60	50		20~30
堂 里 线	太湖11号灯标—堂里玉虹桥	18.68	7	1.05	20	1	10~20
石 公 线	太湖18号灯标—镇夏	3.00	7	1.20	40		20~40
金 庭 线	东河镇战备桥—太湖16号灯标	5.95	8	0.65	4	3	8~10

(续表)

航道名称	起迄地点	全长里程 (公里)	航道规 划等级	水深 (米)	底宽 (米)	主要桥 梁(座)	通航 (吨位)
东西山线	新泾港口—太湖14号灯标	9.20	7	0.75	4	1	10~20
胥口东山线	席家坞口—太湖9号灯标	9.00	7	1.15	6		15~25
浙江小梅线	太湖18号灯标—浙江小梅口	25.50	7	0.80	50		20~40
三山线	太湖14号灯标—东山三山	12.00	8	1.15	46		20~24
大龙山线	太湖20号灯标—大龙山	7.00	7	1.10	40		15~20
太湖无锡线	太湖长沙门—无锡中独山	43.00	6	1.70	40		60~100
望亭漫山线	响水桥—漫山	32.00	7	1.20	80	2	10~30
香山线	胥口太湖口—蒋墩	6.62	8	1.40	6	7	10~25
苏东线	越溪前下舟村—东山渡水桥	27.27	7	0.80	4	21	10~20
杨湾线	渡水桥—杨湾	7.80	8	0.65	4	3	8~10
成茂线(1)	万选湖口—吴淞江口	10.11	7	1.20	7	6	20~30
成茂线(2)	角直轮埠—青小江口	1.40	7	1.10	7		10~20
北界浦线	苏浏线界浦—吴淞江口	6.20	7	1.70	12		60~80
富利港线	角直大通桥—吴淞江口	2.48	8	1.00	8	1	15~20
灵斜线	灵岩树港口—斜塘李公堤	9.22	8	1.6	8	1	10~30
胜浦线	吴淞江口—胜浦轮埠	0.98	7	1.4	8		15~40
青秋浦线	青秋浦桥—吴淞江口	7.22	7	1.9	14	6	20~40
娄斜线	娄江河口—吴淞江口	4.70	8	1.3	7	4	15~25
车坊线(1)	高垫湖叉口—车坊	1.92	7	1.6	30		40~60
车坊线(2)	江田村—高垫河	1.53	6	2.4	20		60~100
郭巷线	郭巷轮埠—泰安桥	1.18	8	0.9	4	4	10~15
龙桥线	宝带桥—五龙桥	2.71	8	2.5	30	2	10~20
蠡墅线	团结桥—蠡墅镇	5.27	8	1.1	6	2	10~20
金枫运河	西孙家桥—吴县金山水泥厂	5.27	7	1.5	8	7	40~60
阳东线	高射桥—阳东矿区	6.00	8	0.5	4	6	10~20
双马河线	揽月桥—马涧镇	6.20	7	1.4	6	12	10~30
金马河线	黄家桥—双马河口	3.22	8	0.8	4	11	8~10
马涧阳东线	马涧双马河口—阳东线叉口	2.48	8	1.2	4	2	8~10
津桥线	枫津桥—西新桥	1.81	8	0.9	5	2	5~10
东桥后宅线	东桥—望虞河口	2.00	8	1.2	6	2	8~10
蠡沈线	小蠡口—沈桥	7.00	8	1.2	6	12	10~30
支线小计	(52条)	496.28				246	
总计	59条	630.05				274	

一、拓浚整修

大运河整修 1955年将大运河枫桥铁铃关和横塘彩云桥的“S”形和“V”形急湾取直,征地83亩,开新河道1357米,挖土19.84万立方米。修复枫桥至浒墅关的塘岸和浒墅关至望亭的纤道,总费用22万余元。1964~1966年,苏州航道段又两次拨款整修。1968年,浒墅关市河按5级航道标准拓浚(底宽34米,枯水位水深2.5米),至1971年竣工,挖土9.33万立方米,建石驳岸1645米,并改建和新建兴贤桥、南津桥、北津桥和人民桥;同时,对通向太湖的浒光运河竹青桥段500米市河拓浚,总费用77.5万元。1977年,对枫津桥—揽月桥段按3级航道标准(河面70米)拓浚,新建石驳岸1649米,挖土14.46万立方米。1981~1987年共修建石驳岸5398米,其中浒墅关至文昌阁和十里亭石驳岸190米,低射桥段石驳岸290米,浒墅关蚕桑学校和人民桥附近石驳岸171米,揽月桥至射渎桥石驳岸1920米,浒墅关红卫桥石驳岸200米,三里亭至高射桥、低射桥、塘东窑厂等地的石驳岸1314米,浒墅关文昌阁至三里亭段和尹山石驳岸1313米。1986年9月,根据苏州市大运河改道工程规划,县境内新郭镇至宝带桥8786米航道拓宽为70米。

太湖航道整修 1963年,清除宽200米、长900米的太湖航道障碍物。1964~1966年3次拓浚太湖航道,共挖土4.8万立方米。1967年12月~1969年10月,实施苏西航道改善工程,从太湖7号灯标至横塘22公里航道,按6级航道标准施工,改建桥梁7座,工程经费117.69万元。西山至胥口16.5公里太湖航道,遇风时常发生湖难事故。1961年初起,由省交通厅拨款建造太湖避风港,后因财政困难工程中断。1967年继续施工,至1969年8月结束,建成石堤长1050米,总面积3.2万平方米的“S”形避风港,共投资20万元。1983年省里又拨款整修。

乡村航道整修 1957年10月,对金山浜场口 and 梅家桥、典桥、雁桥等地段的620米狭浅航道疏浚,挖土4.26万立方米,修建人行桥1座,拆除旧石桥2座,抬高石桥2座。1958年冬拓浚金山浜航道460米,同年拓宽苏东线浦庄至大缺口段。1968年,湘城、太平、陆墓组织民工拓浚湘城、太平、沈桥、白土泾等市河,改建湘城中桥、黎明桥、太平桥、沈垫桥、横塘桥、井亭桥。同年,东山、渡村对苏东线的东山至渡村段大规模疏浚。1969年,镇湖组织民工拓浚通往东渚的水道。1974年,在木渎船闸西新开7级航道1公里,绕过木渎市河至石码头,方便石料外运。1981年拓浚苏申内港线石泗泾港1公里,按5级标准拓浚,并在港两端设置航标。同年对横泾市河进行拓浚。1982年冬,省工程局拨款10万元,结合兴修太湖大堤,在东山段新开2.8公里河道接通渡水港,挖土18.35万立方米。1985年11月市航政处拨款20万元,改建渡村段碍航的占家桥、太平桥、红卫桥,九曲港切角拉直石驳岸400米。

二、设置航标

60年代初期,始在东、西山线席家坞设置航标。1976年接管苏西线航标。1978年接管苏申线航标。航标照明由油灯改为风力、太阳能发电,将小浮筒改为灯桩。太湖的5号、9号航标夜间发光射程4~5公里。1974年配备一艘50匹马力的航标艇。1984年,投资8.4万元更新一艘航标艇。至1987年,全县共有航标62座,维护里程203.66公里,其中干线65.4公里,支线138.26公里。

表 13.3

1987 年 吴 县 航 标 一 览 表

航 线	设 标 地 点	标志名称	座 数
苏 西 线	太湖	灯 桩 标	18
苏 西 线	清明山	导 标	2
苏 申 内 港 线	灵岩树港、昌桥港、吴家湾、江田村、高垫湖	过 桥 标	5
苏 申 内 港 线	姚家浜、和尚浜、板桥向前村	灯 桩 标	5
苏 申 外 港 线	棺材港、独墅湖	过 河 标	3
苏 申 外 港 线	棺材港	灯 塔	1
苏 申 外 港 线	高垫湖	左右通航	1
苏 申 外 港 线	高垫湖、独墅湖	灯 桩 标	3
苏 申 外 港 线	高垫村	接 岸 标	1
苏 虞 东 线	白土金	灯 桩 标	1
苏 虞 东 线	湘城	灯 杆	1
苏 虞 线	五汾泾	灯 桩 标	3
东 西 山 线	席家坞	灯 杆 标	1
东 西 山 线	杨家湾、岱松	灯 桩 标	2
小 漫 线	太湖	灯 桩 标	6
小 漫 线	大山、三山	灯 杆	2
西山环山线	龙洞山、镇夏	灯 塔	2
西山环山线	元山、堂里	灯 杆	2
胥口—太湖乡	太湖乡	灯 塔	1
苏 斜 张 线	凤凰泾、李公堤	灯 杆	1
泖 消 泾 线	南消泾	灯 杆	1
合 计			62

第二节 船 舶

境内河道纵横,湖泊棋布,交通多赖舟楫。据不完全统计,清光绪三十四年(1908),全县内河船只 7322 艘,吨位 304178 吨。民国元年(1912)有 7806 艘,吨位 303404 吨。后随着现代交通工具的增多,船只逐渐减少。38 年有 3707 艘,吨位 31997 吨。

清末及民国时期,境内船舶按产地与型号分主要有太湖船、西樟船、蠡墅船、东山船、关快船、苏北船、乌山船、常熟船、海宁船、芦墟快、吴江快、潦劈子、满江红、湖广船、江尖船、南湾子、南头船、锡钩子等。按用途分则主要有以下几种:

航船 船舶轻捷,中舱有搁板座位,船梢两支橹,有的前舱加木桨,顺风扯篷,逆风背纤。有固定的航线和开船时间,载客兼运零星货物,有的还递送邮包。

镗锣船 又称“乌篷船”,来自浙江绍兴,船身瘦长,两头尖,呈流线形,竹篾乌篷遮船。船梢配两支狭橹,船首加桨,航行快,行动灵活,功能与航船相同,开船以敲镗锣为号,故称“镗锣船”。

画舫 舱房精美,装饰华丽,中舱可容纳 30~40 人,专供游览宴会之用。

画船 又称“灯船”,专为冶游子弟挟妓饮酒而置,雇资甚昂。

快船 又名小画船,身短底平,不经风浪,行驶极慢。吴人讳慢,故以快船名之。

摆渡船 方头平底,船身宽而短,平稳性好。两边装栏杆,中舱有搁板座位。有专人摇船摆渡;也有渡船首尾系绳,渡客自行拉绳渡河。

轮船 尖头方尾,船身有“龙骨”增强,上搭烟棚,船首设驾驶室,中舱装发动机。拖载客的称“客轮”或“客拖”;拖货物的称“货轮”。客轮、货轮是干、支线运输主力。

酒船、山船 方头平底,船舱密封性好,有挡浪排水设备,又称“浪里钻”,有桅帆3道,能抗6~7级风,4级顺风时速达15公里,载重20~30吨,适合太湖一带航道运输。县西部横泾、渡村等地酿酒户、酒行用以装运酒和酿酒原料,俗称“酒船”;西山地区装运矿石、花果的,称为“山船”。船主大多是太湖渔民。

此外,还有装载柴草、鬻泥的农船,柴行的柴船,米行的米船,茶馆与水灶运水的水船,供香客去烧香的香船,运载货物的装船与驳船等。

建国后,画船、航船、镗锣船等逐渐淘汰。除客轮外,一般船舶航行仍靠风帆和人力摇橹。1958年货运开始用机动拖轮。60年代前,船多为木质,1964年推广农用水泥船。60年代中期推广农船挂桨机,并很快应用于中小型运输船。1980年后,水泥船又逐步为木质和钢质船代替,个体运输船大增。1987年,全县共有船舶16775艘(机动船14922艘,非机动船1853艘),总吨位19.71万吨,客位3267个,其中私人船只14472艘(机动船14004艘,非机动船468艘),吨位17.8万吨,客位458个。

表 13.4

1949~1987年吴县专业运输船舶统计

年 份	合计 (艘)	机 动 船				非 机 动 船					
		客 轮		拖 轮		客 驳		货 驳		货运木帆船	
		艘	客位	艘	马力	艘	客位	艘	吨位	艘	吨位
1949	107									107	1442
1954	183									183	2475
1958	400			2	42					398	5881
1960	394			11	669			21	688	362	5230
1962	388			12	767			35	1093	341	4390
1964	585			20	887	7	447	41	1419	517	6298
1966	627	1	18	24	1148	6	532	85	2776	511	5829
1968	586	3	270	27	1830	4	414	258	6563	294	2924
1970	642	3	270	29	2091	4	414	312	7463	294	2924
1972	617	4	366	44	1956	5	534	403	8887	161	1418
1974	698	5	475	53	2420	3	316	474	11241	163	1408
1976	683	5	493	60	3081	3	326	560	13402	55	460
1978	650	5	715	60	3460	4	376	560	15240	21	211
1980	623	5	643	61	4136	3	326	533	15537	21	186
1982	584	5	643	61	4210	3	326	508	15764	7	55
1984	503	4	571	63	4280	4	462	427	15802	5	38
1987	469	4	585	51	3167	2	210	407	17895	2	18

第三节 货 运

清末民初,轮船局(公司)经营的航班船大多人货并载。私营民船货运则按区域或大宗运输货物结成货帮,不属该帮者,不得承运。境内主要有盐阜帮、泰州帮、山(西山)船帮、运活鲜鱼船帮,此外尚有县内零星船只。在军阀割据与汪伪时期,船民常遭抓差、盗劫、敲诈、勒索以及“黄牛”的中间剥削,故亏本者十有八九,日见淘汰。

1951年7月,原乡区的货帮船组建为吴县木帆船联营社,入社民船363艘,船皮10987吨,分9个大组,60个小组,船只归个人所有,运输业务由县航管所统一调配。1953年初经过民船民主改革,建立水上户籍管理,成立吴县船民协会,在枫桥、浒墅关、金山、东山、横泾、角直、沈桥等地建分会,统一管理和调度运输业务。1956年3月,成立吴县木船运输合作社,有百余条原运粮木船,船皮2000余吨。不久又成立浒墅关运输合作社,有90余条木船,船皮1000余吨。同年,震泽县在东山镇、西山元山及东山渡水桥成立太湖第一、第二、第三运输合作社。1957年5月,吴县木船运输合作社改名吴县第一木船运输合作社。浒墅关运输合作社改为吴县第二木船运输合作社。同时将分散在斜塘、角直、唯亭、跨塘、东渚等地30多条木船(350吨船皮)组成吴县第三木船运输合作社。入社船舶、工具折价入股,船、劳按比例分配。翌年底,吴县运输合作社有社员788名,木船275艘,船皮3200吨。1959年,震泽县3个运输合作社合并为太湖运输社,共有拖轮6艘,木船136艘,船皮2724吨。

一、县办货运 1959年,吴县第一、第二、第三木船运输合作社合并为地方国营吴县交通运输公司,有木船275条,船皮6776吨。翌年更名吴县运输公司,公司地址从浒墅关迁至苏州胥门。1961年太湖运输社并入,次年改为大集体性质的吴县运输联社,下设一社、二社、太湖社、东山社和轮营处。1969年县运输联社撤销,一社、二社和轮营处合并为向阳运输社。1970年向阳、太湖、东山3个社又合并恢复吴县运输公司。1972年陆墓、枫桥、木渎、胥口、藏书、光福、镇湖、黄埭、北桥、唯亭、跨塘、斜塘、角直、建设等14个公社(镇)的运输社(站)并入,更名为吴县交通运输公司,下设苏州、木渎、光福、黄埭、斜塘、堂里6个营业站。1976年合并为苏州、木渎、光福3个营业站。同年县交通运输公司分为吴县航运公司、木渎运输站(一站)、光福运输站(二站)3个独立核算单位。1978年后,一、二站又先后并入县航运公司。1987年,县航运公司下设3个运输分公司,共有职工2938人,客货船舶524艘(其中钢质262艘,水泥质176艘,木质86艘)795个客位,船皮19179吨,3452马力,固定资产1829.6万元。全年完成货运量245.33万吨,17631.2万吨公里,营业收入1428万元,利税50.9万元。

二、乡村货运 1961年起,各公社先后建立交通运输站。1980年后个体、联户运输发展迅速,乡办、村办和个体运输成为县内水上短途运输的主要力量。1987年,全县有乡、村办运输站40个,拖轮41艘,2542马力,船舶210艘,船皮3752吨。当年货运30.9万吨,989万吨公里;发证运输专业户7189艘船,船皮92199吨;全年货运148.9万吨,5308万吨公里。此外,尚有经组织的社会运输船舶68艘,船皮1287吨,全年货运20.4万吨,531万吨公里。

第四节 客 运

清末,最早来县经营轮船业的是英商老正茂。光绪十八年(1892),上海戴生昌轮船局在城区阊门吊桥设埠。廿一年,日商在盘门外青阳地开办大东汽船会社。廿八年,招商内河轮船公司成立,成为县内第一家官办轮船局。三十二年,欧阳元端等开设瑞丰轮船公司,为县内第一家民营轮船局。继有庆记、源通、宁绍等轮船局,先后开通上海、杭州、嘉兴、湖州、常州、常熟等商埠,轮船码头在城区北水弄口和万人码头一带。民国10年(1921)后,增辟无锡梅村、荡口,吴县木渎、西山,吴江芦墟等短程客班。16年后,较偏僻的香山(胥口)、西华(镇湖)、蠡墅、陈墓、车坊等地均有轮船通航。19年,全县共有轮船27艘,铎锣船6艘,航船81艘。据22年《江苏省各县轮船调查报告》载,吴县通航里程337公里,占全省的7%;汽油船占大半,蒸汽船次之,吨位占全省的14%。29年,全县有轮船业47家,航船业63家。

表 13.5

建 国 后 境 内 客 轮 航 班

经营单位	客 线 名 称	起迄时间		经营单位	客 线 名 称	起迄时间	
		开办年月	停航年月			开办年月	停航年月
国 营 苏 州 市 轮 船 公 司	苏州—无锡班	1958.4		国营苏州市 轮船公司	苏州—望亭班	1958.1	1960.7
	苏州—常熟班	1957			东、西山班	1956.7	1958
	苏州—常熟班南线	1955.5	1982.10	县航运公司	苏州涇泾班	1977	
	苏州—梅村班	1956.1			苏州西山班	1956.1	
	苏州—后桥班	1956.1			苏州横泾班	1963	1980
	苏州—消泾班	1956.1		镇湖交管所 斜塘运输站 东桥运输站 通安运输站 胜浦运输站 车坊运输站 金庭运输站 村办高林元 个体户杨文奎 个体户张明方 个体户邢阿多	镇湖光福班	1961	1975
	苏州—成茂班	1956.1	1984.3		苏州斜塘班	1958	1979
	苏州—北周庄班	1952.10	1984.3		苏州东桥班	1971.10	1981
	苏州—车坊班	1956.1	1983.3		通安金墅班	1981	
	苏州—胥口香山班	1956.1	1980.3		角直—胜浦班	1984.6	
	苏州—光福班	1956.1	1979.11		苏州车坊班	1985.6	
	苏州—东桥班	1958.1	1979		东、西山汽渡轮	1985	
	苏州—黄埭班	1956.1	1978.9		湘城常熟班	1987.7	
	苏州—通安金墅班	1963.4	1978.9		苏州浦庄班	1985	
	苏州—镇湖西华班	1956.1	1977.3		消泾常熟班	1985	
	苏州—蠡墅班	1956.1	1976.4		涇泾常熟班	1987.7	
	苏州—东山班	1956.1	1963.6				

36年,有私营轮船局39家,轮船48艘,经营航线39条。

解放初期,航运秩序混乱。1951年对轮船业登记,全县有私营轮船局70家,轮船105艘。经过县境的客班有湘城、消泾、西华、浒墅关、光福、蠡墅、车坊、角直、黄埭、香山、东山、西山等航线。1956年公私合营后,由国营苏州地区轮船公司接管经营,陆续增开无锡、常熟、东桥、后宅等客班,都经过县内停靠。同时,县内陆续开办水上客运,接办东、西山班、苏州至西山班;增开横泾、泖泾客班。1976年起,随公路客运的发展,客轮先后停办。1985年个体客运应运而生。1987年,县境内客轮有15条航线,其中市国营客轮在县内停靠的有无锡、梅村(无锡)、后桥(无锡)、消泾、常熟线。县航运公司经营的有苏州至西山、苏州至泖泾2条航线。乡、村两级经营的有苏州至车坊、角直至胜浦、通安至金墅、东、西山汽车轮渡和湘城至常熟5条航线;个体经营的有苏州至浦庄、消泾至常熟、泖泾至常熟3条航线。

第二章 陆路交通运输

第一节 道 路

一、铁路 清光绪三十四年(1908)三月,沪宁铁路建成通车,自西北向东南,经城区折向东,贯穿县境。民国25年(1936)7月15日,苏嘉铁路建成通车,34年被日军拆除。1958年冬,沪宁铁路复线路基动工,1976年复线通车。县内设望亭、浒墅关、外跨塘、唯亭4站,总长28.8公里。

二、公路 民国时期,境内先后开通苏嘉、苏葭、苏虞、苏锡、苏福等5条公路。

苏嘉公路 起自城区经吴江、八坼、平望、盛泽、王江泾、双桥至浙江省嘉兴县,全长75公里。其中吴县境内7.50公里。民国22年6月15日通车。

苏葭公路 起自城区经官渎里、外跨塘、唯亭、征仪、昆山、青阳港至葭葭浜,全长45公里,其中吴县境内17.24公里。民国24年8月16日通车。

苏虞公路 从城区平门梅村桥至常熟交界的界泾河,全长39.23公里,其中吴县境内18.23公里。民国24年6月通车。

苏锡公路 起自无锡经望亭至善人桥,与苏福公路衔接至城区,全程44公里,其中吴县境内21.57公里。民国26年2月1日通车。

苏福公路 全长31.36公里,分两段:苏(州)木(渎)段,长16.28公里,民国24年8月通车;木(渎)光(福)段,长15.08公里,26年5月通车。

日军侵占后,公路遭受严重破坏,运输工具被征调。民国27年,日军大直公司控制苏虞、苏福、苏嘉、苏昆各线的客货运输。后又为日商华中都市公共汽车公司接收经营。抗日胜利后,政局动荡,财政枯竭,苏昆、苏锡线一直未能通车。1949年解放时,全县公路线仅84.26公里,其中通往常熟、吴江的十苏王线25.73公里;通往无锡、昆山的锡苏浏线50.95公里;

从善人桥通往光福的 7.58 公里。平均每平方公里有公路 0.05 公里。

50 年代起,陆续新筑县乡公路。1956 年木(渎)东(山)公路建成通车。1957 年省投资筑灵岩山至天平山风景区公路。1958 年筑光福至潭山矿山专用公路和浒墅关至通安桥军用公路。1969~1970 年筑西山环山公路、东山至杨湾公路。1972 年后,越溪、东渚、镇湖等公路建成。1979 年后县东部水网地区的乡镇先后筑建公路,至 1984 年 3 月,全县乡乡通公路,通营运客车。1956~1987 年,全县共筑县乡公路 24 条,计 234.47 公里。

为适应经济建设和旅游事业的需要,对原有公路不断拓宽和改造。(一)拓宽公路工程:1976~1985 年,先后将锡苏浏公路、十苏王公路、浒通公路拓宽至 12.5 米。1979 年和 1982 年在锡苏浏公路的锡苏、苏昆段路基拓宽的基础上,油路面加宽至 9 米。1987 年拓宽木东公路东山至庄志桥、灵岩山至天平山的旅游线路为 12.5 米。(二)改建油路面工程:1966 年 8 月,将木东公路 6.25 公里作为路面改造示范路,补强层用碎石铺平,路面用渣油石料拌和铺筑宽 5 米、厚 2 厘米。1978 年完成十苏王公路的油路改造,路面宽 6.5 米。1982~1984 年加铺木东公路 27 公里和紫金庵支线的油路。1987 年,蠡(口)涇(泾)、苏(州)(黄)埭、西山环山、木(渎)胥(口)等 4 条公路线改建油路共 23.87 公里。(三)改建水泥路面工程:1983~1985 年改建苏木公路水泥路面 6.03 公里,路面宽 9 米,厚 20 厘米。1985~1987 年完成苏虞公路水泥路改建工程,并在陆墓市镇段修建慢车道油路 1.8 公里。(四)改建弹石路工程:1975~1979 年,将通安桥至石码头原 3.7 米宽的碎石路面改建为 6 米的弹石路。1986~1987 年又将石码头至灵岩山、朱家庄至兴贤桥 3.06 公里拓宽为 9 米的弹石路,光福至善人桥改建 6 米宽的弹石路;光福市镇段铺筑方石路面,修建慢车道油路 0.55 公里。

1987 年末,全县干线和县乡营运公路总里程 318.73 公里。按公路等级分:2 级公路 5 条,长 83.58 公里;3 级公路 2 条,长 42.66 公里;4 级公路 21 条,长 192.49 公里。按路面类型分:水泥路 24.26 公里,方块石路 4.05 公里,弹石路 34.42 公里,油路 92.35 公里,碎石路 163.65 公里。此外,有厂矿公路 7 条,长 27.5 公里,其中阳东矿 4 公里,吴县铁矿 1.6 公里,苏钢厂 4 公里,吴县钢铁厂、农药厂 6.5 公里,吴县化肥厂 9 公里,吴县铜矿 2.4 公里。还有军用公路 2 条,长 17 公里,其中石码头 14 公里,玄墓山 3 公里。

三、机耕小公路 60 年代后期,结合平整土地,兴修水利,采取“民需民办,民办公助”方式修筑乡村小公路。1987 年,全县有机耕小公路 491.36 公里,路面多数是碎石。

1987 年,县内公路总里程 854.59 公里,平均每平方公里有公路 0.52 公里,通机动车的村 578 个,占全县农村总数的 69.3%。

表 13.6

1987 年 吴 县 公 路 状 况

公 路 名 称	通 车 年 月	里 程(公 里)	路 面 种 类
十苏王公路	界 泾—齐 门 1935.8	18.234	水泥路
十苏王公路	朱 泾—樟木桥 1933.6	7.499	油路
锡苏浏公路锡苏段	苏 州—善人桥 1935.8	33.708	水泥 6.027

(续表)

公路名称	通车年月	里程(公里)	路面种类
	无锡—善人桥 1937.2		油路13.231 弹石路14.450
锡苏浏公路苏昆段	1935.8	17.239	油路
浒通公路	1958.8	6.906	弹石路
木东公路	木 渎—东 山1956.11	27.000	油路26.700 方石路0.300
善光太公路	善人桥—光 福1937.5 光 福—潭 东1958.8 潭 东—太 湖1976.5	7.780	碎石路、弹石路 方石路0.550 碎石路7.444
灵金公路	灵岩山—天 平1957 天 平—金山浜1975.9	5.123	碎石路1.816 弹石路3.307
东山环山公路	杨湾1970.1 岱松1985	22.987	油路3.950 碎石路19.037
西山环山公路	1969.10	27.637	油路5.000 碎石路22.637
紫金庵支线	1958	1.000	油路
苏角公路	1979.10	20.148	方石路0.800 碎石路19.348
蠡涇公路	太平1979.11 湘城1981.9 涇涇1984.3	26.542	油路8.900 方石路17.642
苏埭公路	1979.10	8.822	油路5.965 碎石路2.857
阳山、镇湖公路	1977.2	11.941	油路0.800 碎石路11.141
斜塘、车坊公路	1980.1	7.612	碎石路
唯亭、胜浦公路	1980.11	7.000	碎石路
浒墅关、东桥公路	1981.11	5.571	碎石路
苏州、蠡墅公路	龙桥1970.10 蠡墅1978.5	5.270	油路0.527 碎石路4.743
尹山、郭巷公路	1983.3	4.000	碎石路
尹山湖农场支线	1983.3	1.764	碎石路
横塘、越溪公路	1972.6	1.551	碎石路
枫桥、西津桥公路	1976.1	1.676	方石路
渭塘、卫星公路	1979.9	3.132	碎石路
凤凰泾、北桥公路	1979.9	5.383	碎石路
木渎、蒋墩公路	蒋墩1980.1 渔洋山1987	15.600	油路4.000 方石路0.360 碎石路11.240
涇涇、消涇公路	1985.1	5.030	碎石路
湘城、陆巷公路	1985	4.700	碎石路

第二节 车 辆

一、轿子 清末民初,县内轿子有官轿、花轿、蓝布小轿和藤椅轿。花轿有 4 人抬的木质雕花轿和 2 人抬的绣花围幔“文明轿”,专供嫁娶用。民间代步尚兴 2 人抬以蓝布作围幔的竹笼小轿,富家有自备轿。城内有供雇乘的轿行。30 年代黄包车兴起,轿子逐渐被淘汰。农村医师出诊自备轿子,到 1949 年被淘汰。灵岩山、天平山等旅游胜地有供游客雇乘的藤椅轿,直至 50 年代才淘汰。农村嫁娶用花轿至 1966 年全部淘汰。

二、人力车 俗称黄包车。光绪廿六年(1900)始有木轮人力车。初在城外马路上营业,民国 10 年(1921)起,允许人力车进城。18 年 2 月成立人力车夫工会。22 年,全县有人力车 4100 辆。1949 年有 4444 辆,人力车夫 5642 人。建国后,改造人力车业,工人分批转业,至 1958 年 7 月 31 日人力车全部淘汰。

三、马车 30 年代在县西郊风景区兴起。有定点公共马车,每当旅游、扫墓季节,马车络绎不绝。民国 32 年前,人力车业不准马车进城营业。36 年,全县有马车 101 辆。建国后,马车逐渐为公共汽车替代。

四、三轮车、自行车、轻骑车 三轮车俗称“黄鱼车”,自行车又称“脚踏车”、“自由车”。30 年代出现于城区。民国 36 年,全县有三轮车 164 辆,自行车 3813 辆,机器脚踏车 4 辆。建国后,随着人民生活水平的提高和县乡公路的发展,自行车逐渐增多,至 80 年代已成为主要代步工具。1987 年,全县有轻骑车(机动脚踏车)2209 辆,自行车 35 万辆。人力板车与三轮车 7000 辆。

五、拖拉机、汽车 见本章第三、四节。

第三节 货 运

一、汽车运输 民国 32 年(1943),日商华中运输公司在城区开设苏州支店,办理汽车货运。抗日胜利后,汽车货运日益增多。35 年 2 月全县有汽车行 11 家,或以货车带客,或客货混装。70 年代前,境内汽车货运由苏州专署和市属单位经营。1974 年吴县装卸公司购买货车 2 辆,在苏州市盘门建立汽车队,承办汽车货运。1979 年更名吴县汽车队,迁往陆墓镇,不久易名为吴县汽车运输公司,其下专设货车队,车辆发展到 19 辆,120 吨位,当年货运 1.67 万吨,周转量 159.1 万吨公里。同年,在龙桥建立吴县港务管理处起重队,有货车 15 辆。1982 年港务处的机械厂、起重队,并入汽车运输公司,公司拥有货车 37 辆,241.5 吨位。1985 年公司分为吴县汽车客运公司和货运公司,货运公司有 2 个车队,货车 39 辆,263.5 吨位。1987 年货运公司复改为吴县汽车运输公司,年末固定资产 280.2 万元,比 1975 年 10.7 万元增长 25 倍;职工由 1975 年的 35 人增加到 254 人,有货车 34 辆,全年货运 9.06 万吨,周转量 831.6 万吨公里,年营业收入 203 万元,利税 27.58 万元。

1987 年,吴县港务管理处汽车运输起重公司有货车 45 辆,345 吨位,承办运输起重、装卸配套服务。全县乡镇有 20 个货车公司(汽车队),共有货车 123 辆,480.5 吨位。全县有

个体运输货车 28 辆, 127 吨位。此外, 全县工矿企业汽车运输也有相当的数量。

二、拖拉机运输 1964 年, 东山、木渎等装卸站使用手扶拖拉机加装拖斗驳运, 替代人力板车。70 年代农用拖拉机投入运输。80 年代, 农村个体运输拖拉机大量涌现。手扶拖拉机成为农村陆上短途运输的重要运力。1987 年, 全县核准发证经营运输的拖拉机有 3383 辆, 其中个体运输户 2991 辆, 主要分散在浒墅关、藏书、横泾、枫桥、木渎、西山、光福、胥口、越溪、东渚、通安等乡镇。

第四节 客 运

一、市办汽车客运 民国 22 年(1933)起, 县内客运业务由锡沪、苏嘉、苏福长途汽车公司和江苏省公路处经营。抗日时期, 由日商华中都市公共汽车公司等经营客运。抗日胜利后, 锡沪、苏嘉湖、无锡、新苏等公司恢复经营。35 年, 全县有小客车 102 辆。

建国后, 县内客运业务由苏州长途汽车公司经营。营运干线有苏虞、苏嘉、苏锡、苏昆、苏福等 5 条。1956 年开通木东线。1958 年开通浒通线。1969 年开通西山环山线。1972 年开通越溪线。1976 年开通善光太线。翌年开通阳山镇湖线。1979 年开通北桥线、渭塘卫星线。1980 年开通木胥线。1985 年开通东、西山汽渡线。至 1987 年, 苏州长途汽车通达县境内 24 个乡(镇)。

1965 年, 苏州市公共汽车公司将 12 路公共汽车延伸到跨塘, 1966 年 11 路延伸到浒墅关, 1971 年 14 路延伸到长桥, 1976 年 6 路延伸到枫桥, 1983 年 13 路延伸到郭巷, 1985 年 16 路延伸到木渎、灵岩山, 20 路延伸经木渎、横泾、浦庄、渡村到东山陆巷, 1987 年 18 路延伸到角直、车坊、斜塘, 12 路由跨塘改开陆墓、蠡口、渭塘, 19 路延伸到跨塘、唯亭。至年末, 市公共汽车 9 条线路延伸到县内 18 个乡(镇)。

二、县办汽车客运 1978 年 8 月, 吴县汽车队试开葑门至斜塘线。1979 年开通苏角线、蠡(口)太(平)线、黄埭线、麒麟线。1980 年通车(坊)斜(塘)线、胜浦线。1981 年开通东桥线、湘城线。1984 年开通涑泾线。1985 年开通陆巷线、消泾线。是年成立吴县汽车客运公司。1986 年开通苏东(桥)线、北桥线。至 1987 年, 有 9 条农村公共汽车线路行经县内 22 个乡(镇), 沿途设 13 个车站(其中代办站 3 个)、89 个招呼站。同时有开往上海、杭州、苏北等地长途旅游班车线。1987 年, 客运量 409.88 万人次, 周转量 531.1 万人公里, 营业收入 246 万元, 利税 8.4 万元。

吴县汽车客运公司营运初期, 借用苏州市东大街 8 号空地, 搭建简易棚 200 平方米, 供售票和候车, 在新市路口南北两端设站点上下车。同时在人民南路 60 号新建吴县汽车总站, 1986 年底竣工使用, 共投资 160 万元, 建筑面积 2871.3 平方米, 停车场地 3700 平方米, 有油库、保养场、宿舍等设施。1987 年, 改名吴县公共汽车公司, 有职工 332 人, 客车 44 辆, 3278 个座位, 固定资产 433.6 万元。

三、乡镇办汽车客运 随着农村公路的开通, 各乡(镇)陆续组建汽车队。至 1987 年, 角直、车坊、胜浦、长桥、越溪、胥口、黄埭、蠡口、陆墓、黄桥、涑泾、木渎等 12 个乡(镇)建立旅游公司汽车队, 开办客运和旅游业务, 共有客车 53 辆, 617 个座位。

表 13.7

1949~1987 年吴县货物及旅客专业运输量

年份	货运量(万吨)		货运周转量 (万吨公里)		客运量(万人)		客运周转量 (万人公里)		装卸操作量 (万吨)
	水运	汽车	水运	汽车	水运	汽车	水运	汽车	
1949	11		355						
1950	13		412						
1952	16		521						
1954	19		609						
1956	35		1539						
1958	53		2220						64
1960	90		3862						84
1962	56		2099		5		181		95
1964	100		3397		21		359		136
1966	115		4544		25		420		113
1968	104		5247		23		457		95
1970	133		4601		19		376		118
1972	144		6412		28		590		124
1974	184		7328		29		601		195
1976	212	1	8826	78	31		672		261
1978	237	2	9349	147	36		674		177
1980	252	2	10533	207	23	236	534	3107	274
1982	261	4	13080	494	33	370	694	6137	330
1984	267.25	8.2	15544	819	40.58	434.03	1057.1	8675.5	424.31
1987	245.3	9.6	17631	842	15	409.9	626	8112	520.36

第三章 渡口 桥梁

第一节 渡口

县境内渡口众多,历来由当地农民摇船摆渡,偏僻渡口设纤渡。建国后,大部分渡口由集体派人摇摆渡船。自 1970 年起,长桥、蠡口、郭巷、车坊、光福、北桥、太平、湘城、胜浦、渭塘、堂里(西山)、通安等 12 个乡镇,先后投资 112.76 万元(其中县补助 46.79 万元),建桥 21