

第九卷

交通运输

概 述

无锡南濒太湖，北枕长江，境内河网密布，京杭运河横跨全境。宋元时，水路交通即较发达。明清时，东南漕粮已经无锡，由京杭运河运往北京。清光绪十四年（1888年），无锡定为南漕转运地点后，江苏、浙江各地，均至无锡采办粮食，北运京畿。湖南、安徽、江西等地客商，亦运粮来锡，售后购回生丝、布匹等，成为早期促进无锡水上交通发展的因素。光绪三十一年春，无锡公茂轮船局成立，为无锡近代第一家水上机动交通企业。光绪三十二年，沪宁铁路锡沪段建成通车，设无锡站，无锡铁路运输事业由此兴起。

民国3年（1914年），无锡实业家荣德生等捐资筑开源路，成为无锡第一条通往郊区的公路，也是江苏省最早的公路之一。随后，筑火车站——惠山、惠山——藕塘桥公路，成为无锡城镇联线最早的近代公路。民国16年，无锡袁世开汽车行创办，成为无锡汽车客运运输事业的开端。此后，内河航运与汽车运输业竞相发展。民国19年，锡澄公路筑成，商办锡澄长途汽车股份有限公司成立，成为无锡最早的长途汽车客运企业。翌年，国民政府对公路建设实行“奖励招商”政策，官筑、民办同时进行，先后筑成锡宜（无锡——宜兴）、锡沪（无锡——上海）和锡苏（无锡——苏州）3条公路，各线长途汽车股份有限公司也随之成立。无锡水上轮船运输，至民国26年已发展到拥有7家货运轮船局，有蒸汽轮船29艘，1545马力；28家客运轮船局，有柴油机轮船58艘，1744马力；另有游览汽艇45艘，木（帆）运输船2000多艘。当时轮船可通达苏州、上海、嘉兴、湖州等地。

民国26年日军侵占无锡后，无锡水陆运输工具损失惨重，仅货轮就损失20艘，货

驳、木船则难以计数。锡沪长途汽车公司损失大小客车 68 辆，锡澄长途汽车公司毁损汽车 38 辆。各汽车公司被迫停业，人员被遣散。其他社会运输工具，除被业主避难时带走外，大都在战争中被征调。公路、桥梁毁损亦同样严重，使交通运输陷于停顿。侵华日军和汪伪政府，先后设立内河运输株式会社无锡出張所和无锡通运木船公司，分别控制申锡线货物运输和整个木船运输业；令苏锡等 7 家轮船局合并经营，易名为裕民轮局，由日本人任经理；另成立华中铁路股份有限公司、日商大直、清和汽车公司，分别垄断和控制沪宁铁路和苏南 21 条公路的汽车客货运输业务。

抗日战争胜利后，国民党政府成立江浙轮船公司，接收日本官办内河运输株式会社的轮船 30 余艘。无锡的私营轮船局亦相继复业，并由 19 家发展至 44 家。同时，锡澄、江南、锡沪 3 家长途汽车公司，通过租车、购车或与官办运输机构联营等方式，通车复业。交通运输呈复苏状态，直至无锡解放。

无锡解放后，1949 年 4 月 24 日，无锡市军事管制委员会成立船舶管理委员会，负责恢复无锡地区的水上运输。5 月 27 日，沪宁铁路客货列车，恢复全线行驶。6 月，临时开辟无锡至上海、苏州、常州等客班轮船。随后，宜兴、溧阳等西南线恢复正常通航，沟通申常、苏杭各地的水上客货运输。同时，成立无锡市船舶管理委员会民船联营处，对全市民船进行登记、发证。此后，国营苏南建华运输总公司、无锡市人民政府航政办事处、无锡市民船公会筹备委员会等机构相继成立。全市木帆船运输业，也先后组成公记等 8 家船运联营处，水上运输日趋正常。1950~1954 年，无锡市公路运输有国营无锡汽车站，经营锡溧、锡虞线客运；私营锡澄长途汽车公司，经营锡澄线客运；民营汽车联营处，经营风景区客运。水路运输有国营江苏省内河轮船公司无锡分公司，经营货运航线 1 条，客运航线 3 条；此时私营轮船局曾一度发展到 79 家，后经改组合并成 26 家，经营货运航线 5 条，客运航线 38 条；无锡市木帆船联合运输社，侧重经营水上货物运输业务。另有国营无锡市搬运公司，经营全市专业水运码头和市内主要工厂企业码头的装卸业务。国营华东联运公司无锡分公司，经营水陆联运业务。其间华东联运公司无锡分公司改组为江苏省内河轮船公司无锡分公司；私营轮船局又经整顿合并成 7 家轮运联营局，联合经营 15 条航线。全市私营水运业采取航线联营、营业联营和全面联营 3 种经营方式，由市航政办事处管理，水运量居全省之冠。1955 年 2 月，申锡轮运股份有限公司被批准为航运业中首家公私合营企业。同年，原 7 家私营轮运联营局改组为东南、西南、东北、西北 4 家轮运联营处。不久，4 家联营处又合并组成公私合营无锡市轮运股份有限公司。1956 年 1 月，私营航运业全行业公私合营基本完成。5 月，无锡市交通系统实行“政企合一”，撤销无锡市交通局、国营江苏省内河轮船公司无锡分公司、公私合营申锡轮运股份有限公司、公私合营无锡市轮运股份有限公司，合并成立江苏省无锡航运管理局，使航政管理和内河航运企业合为一体。1957 年起，无锡市水陆客运量逐年增大。60 年代中期，无锡市水上客运业达到鼎盛高峰，江苏省无锡航运管理局直接管辖苏州、常州、常熟、上海 4 个客轮运输营业处及宜兴、溧阳、沙洲、太仓、昆山等 5 个轮船站和江阴港务局。水上货运业更为发达，水上货运量约占无锡市水陆货运总量的 99% 左右。铁路运输量在“大跃进”时期已经急增，后客货运量大幅度上升，特别是货运到发量增加，铁路装卸作业不能适应，促使铁路和港口码头装卸由肩挑人抬，逐步向机械化、半机械化

方向发展。至1966年,全市专业装卸码头的机械化、半机械化作业已占总量的52.11%。

“文化大革命”开始后,无锡交通运输业一度滑坡。1967年11月,无锡市区水上运输联社11个船队、3800吨位货驳船停航7天;江苏省无锡客运站的客班轮船全线停航4天,经济损失严重,整个水上交通运输业处于半停顿状态。1969年冬,无锡市大批知识青年、干部和城镇居民被下放苏北农村,无锡市至苏北水上客货运量骤增。1970年5月1日,江苏3号汽车渡轮制成,于江阴黄田港至苏北靖江间正式开航。自此,无锡至苏北淮阴、盐城、南通等地区的客货汽车,不必绕道至镇江轮渡。同年9月,江苏省航运公司无锡区公司,首次开辟无锡至盐城地区的直达客轮航线,沿途停靠10余站。1973年5月,江苏省无锡船舶修造厂试制成我国第一艘可载12辆汽车的长江钢丝网水泥渡轮,亦在江阴渡口开航,促进了长江南北公路汽车运输及城乡经济的发展。

“文化大革命”结束后,1978年无锡市交通运输业开展以“安全优质、高产低耗、服务良好”为中心的社会主义劳动竞赛,以及创“大庆式企业”的活动,全市货物运输量达73228万吨,货物周转量达58399.6万吨公里,比1965年分别增长15.3%、34.12%,装卸质量达到国家规定的标准。同年,无锡市红旗造船厂试制成74式重型拼装舟桥,获全国科学大会奖,1979年又获国家银质奖。1980年4月,江苏省无锡船舶修造厂开展国际技术经济合作,与美国新英格兰造船公司合作生产玻璃钢游艇,并与香港联兴航运公司合作制造365马力的港内拖轮。1983年3月,无锡实行市管县体制后,无锡市交通运输业以多层次、多形式、多渠道搞活交通运输市场,出现国营、集体、个体运输共同发展的新局面。1984年,全市已有2.2万个运输集体户和个体户,共有各种客货机动车8800辆(含拖拉机),机动船舶6700艘,并有96个单位的246辆客运汽车投入营业运输。同年12月,无锡市区至北京的航空班机首航成功,标志着无锡市的交通运输事业已进入水路、铁路、公路、航空全面发展的新阶段。至1985年底,全市共有专业运输企业28家,其中市区10家(包括省属4家),江阴县10家,无锡县4家,宜兴县4家;有机动车辆37508辆(包括简易机动车、摩托车、拖拉机),其中客车5057辆,81626个座位;货车9569辆,33093.5吨位;简易机动车、摩托车、拖拉机22882辆。共有船舶20549艘,其中拖轮601艘,57074马力;货驳6121艘,234529.5吨位;其他船舶13827艘。全市港口装卸机械共997台。交通运输部门共有职工36251人,其中无锡市区20040人。有大专、中专、技工交通学校6所。1985年,全市交通运输部门全年共完成客运量4572.03万人次,比1949年增长132.8倍(城区3226万人次,比1952年增长8.6倍);旅客周转量128490.6万人公里,比1949年增长151倍(城区107455万人公里,比1952年增长11.7倍);货运量1613.14万吨,比1949年增长11.7倍(城区838万吨,比1949年增长10.5倍);货物周转量192494.6万吨公里,比1949年增长23.3倍(城区95116万吨公里,比1949年增长19.84倍);港口操作量1787.4吨,港口吞吐量997.92万吨;航空客运量7105人次;铁路货物发送量133万吨,货物到达量451万吨,旅客发送量834万人次,旅客到达量846万人次。

第一章 水 运

无锡素称“江南水乡”，属长江流域太湖水系，境内河道纵横，是全国河网密度最大的地区之一。水运河海相通、江湖相连，内河四通八达：经京杭运河可入嘉兴、杭州；经梁溪河、太湖，可通浙江、湖州等地；经锡澄运河入长江，可通苏北各地。为此，无锡的交通运输，历史上一直以水运为主。元、明时期，无锡的木帆船可达河南、山东、北京各地。清乾隆年间，江南各省漕粮运京时，以运河为主要通道。无锡地处京杭运河苏南中部，又邻近产米区，故每年江浙两省，很多漕粮在无锡督办北运，无锡的造船业也由此崛起。至民国初期，无锡已成为全国四大米市之一。米市的兴盛，近代工业的发展，无锡轮运业也相应地得到发展，又进一步促进无锡整个交通运输业的发展。无锡被日军侵占后，水上运输业由日伪控制，损失严重。抗日战争胜利后，水上运输业曾一度复苏，但后因物价飞涨，又陷于萧条状态。

无锡解放后，私营水运业从萧条走向繁荣。国营水运业亦得到迅速发展。1951年，华东内河轮船公司苏南区无锡分公司有机动船10艘，660马力；客运航线3条，年客运量达12万人次；货运量61.08万吨，占全市水陆（包括铁路）货运量的52.1%。1955~1956年，私营水运业实行公私合营。1962年，江苏省无锡航运管理局已有客运航线94条，营业里程4355公里，沟通苏州、无锡、常州3市及苏州、镇江地区14个县的乡镇交通，并贯通浙江杭州、嘉兴、湖州和安徽省、上海市及苏北许多重要城镇。1963年全局完成客运量452.9万人次，客运周转量9585万人公里，水运客运量占市区水陆客运量的63.38%；完成货运量308.3万吨，货运周转量31185万吨公里，水运货运量占市区水陆货运量的99.38%。70年代初，因城市人口下放，水运量急剧上升。1972年后转向平缓发展。1978年，境内有水运船舶2216艘，其中机动船411艘，20189马力；水运物资达588.61万吨，比1961年增加139.6倍，占全年水路运输货运量73228万吨的80.38%。1979年，江南航运公司有客运航线38条，全年完成客运量804.36万人次，客运周转量148322万人公里。至1985年底，全市（含3县）有各类船舶20549艘，其中机动船14082艘，74941马力；非机动船总吨位464987.5吨。年水上货运量3081.06万吨，占全市水陆货运量的48.35%；年水上客运量400万人次，占全市水陆客运量的8.04%。

第一节 航 道

1985年，全市通航河道有1655.97公里。主要干线航道有京杭运河（含老运河段）、锡澄运河、锡北运河、锡十一圩线、锡虞线、锡汶线、锡溧线、申张线等，通航里程为306.58公里。一般干线航道有锡华（西）线、苏张线、澄虞线、宜张线、陈塘河线、东洑线、常溧线、澄阳线等，通航里程为169.67公里。支线航道通航里程为1179.72公里。其中属无锡市区主要干线航道有36.36公里，支线航道有150.50公里；属江阴县主要干

线航道有 65.23 公里，一般干线航道有 64.40 公里，支线航道有 253.35 公里；属无锡县主要干线航道有 112.36 公里，一般干线航道有 47.27 公里，支线航道有 352.39 公里；属宜兴县主要干线航道有 92.63 公里，一般干线航道有 58 公里，支线航道有 423.48 公里。境内主要干线航道能通过 60~100 吨位船舶，航道底宽 10~20 米，水深 1.8~2.5 米，航道标准在 4~7 级之间。

一、京杭运河无锡航道段

京杭运河无锡航道段，原属古代江南运河中部。始凿于春秋时代，自苏州经无锡至奔牛，由孟河入长江。秦朝时，开凿至镇江入江。后经历代拓浚，至元朝时，京杭运河全线贯通。无锡航道段由武进县的五牧入境，经无锡县的洛社、石塘湾，进入无锡市区的皋桥、吴桥，通过江尖（北）、莲蓉桥、通汇桥、工运桥、亭子桥、跃进桥、跨塘桥、清名桥、钢铁桥至下甸桥，再经无锡县的新安、硕放、北望亭入吴县境。全长 39.14 公里，其中城区段为 14.84 公里。原江尖至下甸桥为七级航道，桥多、湾多、河浅，航船经常发生碰撞、挤挡现象。1958 年 10 月，开始挖掘新航道（即新运河），起自吴桥，经锡山东麓、老鸦浜、基湾里，至下甸桥与老运河汇合，全长 11.24 公里。1959 年冬，先开挖老鸦浜至下甸桥段，全长 7.2 公里，1960 年春节后暂停。1963 年续挖。1965 年秋，老鸦浜至下甸桥段通航。1974 年，吴桥至老鸦浜段 4.04 公里开挖，至 1980 年，除锡山、梁溪两大桥因施工筑坝外，其余均已完竣。1982 年 1 月，锡山大桥竣工，不久桥下开坝放水。1983 年 1 月，梁溪大桥建成，同年 5 月，亦开坝放水。至此，京杭运河无锡市区新运河全线（吴桥—下甸桥）通航。新运河为四级航道，可行驶 500 吨级船队，年船舶通过量为 2644.4 万吨位，是无锡市水运网络的枢纽航道。当年，新老运河分流，新运河为京杭运河无锡市区段的主航道；老运河为市区短途及港口中转运输船的辅航道，市区运河段航船拥挤状况，已基本消除。

京杭运河无锡段航道里程表（单位：公里）

五 牧									
5.24	洛 社								
8.20	2.96	石塘湾							
13.70	3.46	5.50	皋桥口						
16.88	11.64	8.68	3.18	吴 桥					
20.92	15.68	12.72	7.22	4.04	红星桥口				
28.08	22.84	19.88	14.38	11.20	7.16	下甸仓库			
34.07	28.83	25.87	20.37	17.19	13.15	5.99	新 安		
36.25	31.01	28.05	22.55	19.37	15.33	8.17	2.18	硕 放	
39.14	33.90	30.94	25.44	22.26	18.22	11.06	5.07	2.89	北望亭

京杭运河老运河段航道里程表 (单位: 公里)

江尖口 (新运河口)

0.63	莲蓉桥													
0.90	0.27	通汇桥口 (锡十一圩线)												
1.21	0.78	0.31	工运桥											
2.59	1.96	1.69	1.38	亭子桥										
3.51	2.88	2.61	2.30	0.92	兴隆桥口 (冷凌港)									
4.31	3.68	3.41	3.10	1.72	0.80	跃进桥								
4.47	3.84	3.57	3.26	1.88	0.96	0.16	黄泥桥口							
4.63	4.00	3.73	3.42	2.04	1.12	0.32	0.16	跨塘桥						
5.21	4.58	4.31	4.00	2.62	1.70	0.90	0.74	0.58	大公桥					
5.53	4.90	4.63	4.32	2.94	2.02	1.22	1.06	0.90	0.32	清名桥 (锡甘线口)				
6.80	6.17	5.90	5.59	4.21	3.29	2.49	2.33	2.17	1.59	1.27	钢铁桥			
8.04	7.41	7.14	6.83	5.45	4.53	3.73	3.57	3.41	2.83	2.51	1.24	化肥桥		
8.62	7.99	7.72	7.41	6.03	5.11	4.31	1.15	3.99	3.41	3.09	1.82	0.58	城南路一号桥口 (石灰窑——学七窑)	
9.69	9.06	8.79	8.48	7.10	6.18	5.38	5.22	5.06	4.48	4.16	2.89	1.65	1.07	新下甸桥口

二、锡澄运河航道

锡澄运河，原名江阴运河，古名五泻河。晋时已有。北宋皇祐年间曾进行疏浚。明天顺年间，已成为贯通长江南北的重要航道。清光绪三十一年（1905年），民国23、35年（1934、1946年），都曾疏浚过。全长37.01公里，其中属无锡市区0.44公里，无锡县区13公里，江阴县区23.57公里。市区段南起皋桥，与京杭运河相接，经江阴县的青阳、月城、南闸、澄江等乡镇，北出黄田港入长江。解放后，曾于1952、1953、1956、1975~1979、1982~1983年，多次分段疏浚拓宽，建桥设闸，成为江苏沟通长江南北交通的主要航道之一，亦是澄、锡、虞等地区排涝抗旱的主要河道。航道标准五级。

锡澄运河航道里程表 (单位: 公里)

黄田港							
1.61	船 闸						
14.90	13.29	月 城					
19.72	18.12	4.82	青 阳				
23.57	21.97	8.67	3.85	泗河口			
28.56	26.96	13.66	8.84	4.99	杨家圩		
32.31	30.71	19.41	12.59	8.74	3.75	锡北运河	
37.01	35.41	22.11	17.29	13.44	8.45	4.7	皋 桥

三、锡北运河航道

锡北运河，无锡县于1958年组织两万民工挖成。自锡澄运河口经5号公路桥、姑里桥、长安浜口、八士、锡十一圩至张泾，全长18.76公里。是无锡市区和无锡县境内的主航道之一，亦是澄南、锡北的灌溉排涝的干线河道。

锡北运河航道里程表（单位：公里）

锡澄运河						
3.02	五号公路桥					
6.36	3.34	姑里桥口				
(无锡——华墅)		1.07	长安浜口			
			6.02	八士		
			9.03	3.01	锡十一圩	
					2.3	张泾

四、锡十一圩航道

无锡市至张家港市的十一圩航道，亦称锡张线主航道。起自无锡市市区亮坝桥，经无锡县张泾、江阴县北涇、张家港市（杨舍）、乘航、东莱、锦丰、十一圩港口入长江，全长61.60公里。其中属无锡市区3.38公里，无锡县区21.77公里，江阴县区11.45公里，张家港市25公里，是苏南通往南通和盐阜地区的水运捷径。无锡市区亮坝桥至红卫桥，河宽30~50米，枯水期水深1.8~2米，最大可通航60吨级船舶，达六级航道标准；长善坊（无锡县）至北涇（江阴）段，弯多水浅，勉强能通航60吨级船舶；北涇至张家港市十一圩港27公里，为新开航道，枯水期水深2.5米，可通航60~100吨级船舶，达六级航道标准。1978年，北涇至十一圩港拓宽以后，原苏北来船绕道张家港或黄田港入苏南的船队，均改道由十一圩港入口至苏、锡等地，缩短航程30~50公里。1984年，无锡至十一圩港年通过船舶43.9万艘，1222.5万总吨位。主要货物运输为粮食、棉、纱、砂石料等。

锡十一圩航道（无锡段）里程表（单位：公里）

亮坝桥						
3.38	长善坊					
10.73	7.35	万安桥				
16.74	13.36	6.01	张泾桥			
27.25	23.87	16.52	10.51	习礼桥		
29.19	25.81	18.46	12.45	1.94	南涇	
34.05	30.87	23.52	17.51	7.00	5.06	北涇

五、锡溧漕河无锡段航道

锡溧航道，原为漕河，由无锡市区双河口经武进、宜兴至溧阳县城，全长102公里。其中属无锡市区段5.95公里；无锡县境由花渡桥至欢塘桥，后入武进县境，共23公里；出武进县境入沙塘村，沿河经闸口、和桥、配亭、十里牌、宜城、徐舍等乡镇，共60.59公里。该河是无锡市西南方向的主要航道，并可沟通溧阳、高淳、安徽郎溪等地区的水上交通。无锡市区段航道标准不足六级，枯水期水深1.5米左右，并有3~4处浅滩。1984年，锡溧漕河全年通过船舶量为43.4万艘，1360万总吨位。主要运输物资有砂石、煤炭、陶瓷、农副产品。年客运量接近50万人次。

锡溧漕河无锡段航道里程表（单位：公里）

沙塘村										
2.80	胡家圩									
12.40	9.60	宜张线口								
14.30	11.50	1.90	泮湖村东							
25.17	22.37	12.77	10.87	西泮东口						
28.60	25.80	16.20	14.30	3.43	三里桥					
35.80	30.00	23.40	21.50	10.63	7.20	配亭公路桥				
42.60	39.80	30.20	28.30	17.43	14.00	6.80	殷村港口			
47.70	44.90	35.30	33.40	22.53	19.10	11.90	5.10	聚龙桥		
							23.00	欢塘桥		
							3.89	北新桥		
80.29							(包括武进县 23.00)			
							7.00	3.11	高明桥	
							9.59	5.70	2.59	花渡桥

六、锡汶线航道

锡汶线航道，亦是无锡市西南方向的主要干线航道之一。起自无锡双河尖，沿途经钱桥、藕塘、胡埭、分水、周铁、新庄、张泽、丁山，至宜兴县湖汶镇止，全长76.08公里。其中双河尖口至钱桥长3.70公里，可通40吨级船舶，其余均在七~八级航道标准之间，是无锡至宜兴县湖东地区的主要航道。60年代，无锡市区至湖汶每年平均客运量达54万人次。70年代中期后，水上客运逐年下降。主要货运物资有陶瓷器、石灰、日用品和煤炭等，年货运量约10万吨左右。

七、锡虞运河航道

锡虞运河，自无锡市广益乡黄泥头起，经无锡县至常熟市虞山镇止，全长53公里，是无锡市至常熟市的主要航道。其中无锡段长25.59公里。市区段从黄泥头木器三厂至向阳桥，长0.15公里，河面宽18~26米，枯水期水深1.2~1.5米，航道标准不足七级。1978年，年货运量2.6万吨，客运量8万多人次。1979年起，公路运输发展后，水上客

货运量逐年下降。

锡虞运河无锡段航道里程表 (单位: 公里)

长善坊				
5.15	新塘桥			
10.65	5.50	石埭桥		
18.31	13.16	7.66	苏张线口	
25.59	20.10	14.91	7.28	锡虞县界

八、伯渎港航道

伯渎港, 据传系商末泰伯南奔, 定居梅里后传授关中地区农耕技术和开河筑渠经验, 带领吴地部族开凿而成。这是江南第一条人工运河。全长 21.92 公里, 西起京杭运河 (清名桥附近), 东流经江溪、坊前、梅村、后宅、鸿声, 然后分流, 主航道与望虞河相接; 支线经荡口, 入鹅真荡, 再东及东南, 可通苏州、吴县、常熟, 为锡东南主航道之一。50~60 年代, 有甘露、荡口、坊前、后宅等客轮航班通过。至 70 年代, 因锡甘公路陆上运输日益发达, 以上各线的水上客轮航班相继停开。

第二节 船 舶

一、非机动船

木帆船 无锡船舶制造始于明万历年间。清代中期已能制造适合苏南地区航运的各种船型。民国初期, 无锡已拥有大航船 1500 艘, 小航船 400 艘, 班船 200 艘, 总吨位达 1 万吨以上, 资本总值为 2415 万元。船型有江溪桥的米包子船, 陈家桥的西漳船, 前洲的石灰船, 南门大窑的柴炭船, 还有荃糠船、舢板船和丝网船等。至民国 26 年 (1937 年), 无锡木帆船已达 2050 艘 (小航船等不在内)。其中西漳船为江苏水网地区的主要船型之一, 在苏浙皖一带深受散装船主的欢迎。日军侵占无锡后, 无锡船舶损失约 1200 艘, 木帆船运输及造船业均陷于停滞状态。抗日战争胜利后, 工商业复苏, 无锡港船舶增多。民国 36~37 年, 在无锡境内进出的木帆船达 2 万多艘 (内无锡港约 3000 多艘, 4 万左右总吨位)。无锡解放初期, 外市县流入无锡的木帆船, 有 1 万多艘 (后经无锡市军管会临时船舶管理委员会登记同意发证的木帆船, 仅 1600 余艘, 约 2 万余吨位)。其中有营运船、贸易船、渔船、农船等。营运船有货运、客货兼运两种。货运船 (即驳船) 有运粮船、煤驳船、砂石船、铁路驳船、渡驳船、贸易船等, 以城区为主; 客货兼运船、农船、渔船, 散于四乡。其中贸易船有运石灰、粮食、山地北货、窑货、柴草等, 流动性大。此外并有专门设摊零售的摊贩船。1956 年 11 月底, 无锡境内共有木帆船 2848 艘, 44114 吨位, 占各类船舶总数的 98.2%, 总吨位的 98.3%。私营工商业社会主义改造结束时, 城区有 102 艘船舶、4296 吨位归入国营企业; 852 艘、7843 吨位归入农业合作社; 其余分别组建成 18 个木帆船运输合作社。1960 年开始, 由于国家木材紧缺, 造船业以建造水泥

货驳船替代木船。1961年,无锡市航运公司共有木帆船691艘,9201总吨位。1975年后,境内木帆船全部实现机动化和拖带化,以摇橹、撑篙、扯帆为动力的历史基本结束,同时钢丝网水泥船增多。至1985年,无锡市航运公司木帆船仅存56艘,1127吨位。

钢丝网水泥船 1958年开始研制。1961年,江苏省无锡船舶修造厂已成为全国第一家专业生产钢丝网水泥驳船的工厂,为当时造船技术革新的典型,受到国家交通部的表彰。钢丝网水泥驳船,是以钢材为骨架、钢丝网为基层,上粉水泥砂浆,仿照西漳式木船建造的一种货驳。载重量有15吨、25吨、40吨、60吨几个吨级,当时为国内内河运输的第二代船舶,曾在全国内河运输中普遍推广。与木帆船相比,造价低,建造快,维修简单,不易腐蚀;船的营运率一般比木船高20%。缺点是船身重,阻力大,碰撞易损坏,安全系数小,不适宜风浪大的江、海运输。1966年,无锡市水上运输联社(1976年改为无锡市航运公司)有水泥驳船10艘,450吨位。1971年,增至101艘,4545吨位。1976年,增至313艘,13052吨位。1981年时,增至355艘,14509吨位,占同年货驳船总数的49%,占货驳总吨位的55%。1982年后,因钢板船发展,钢丝网水泥船数量、比重逐年下降。至1985年,仅存78艘,2613吨位。

钢质船 60年代后期开始用钢板(含钢材)制造,吨位大,安全性好,适宜装运粮食、石油等散装物资,为无锡境内第三代水运船舶。1966年,无锡市水上运输联社钢质驳船仅5艘。1976年,增至11艘。1981年,增至160艘。1985年,增至540艘(25243总吨位),比1966年增加107倍。在无锡市航运公司28938吨位货驳船中,钢质船占87%,钢丝网水泥驳船占9%,木驳船仅占4%。

1966~1985年无锡市航运公司钢丝网水泥船、钢质货驳船统计表

年 份	水泥船(艘)	吨位(吨)	钢质货驳船(艘)	吨位(吨)
1966	10	450	5	250
1967	10	450	5	250
1968	20	900	5	250
1969	20	900	5	250
1970	37	1665	5	250
1971	101	4545	5	250
1972	152	6850	5	250
1973	212	8775	6	262
1974	251	10540	6	262
1975	280	17500	6	262
1976	313	13052	11	260
1977	333	14030	27	1708
1978	346	14683	40	3060
1979	273	5996	86	4476
1980	355	14509	160	6344
1981	355	14509	160	6344

续上表

年 份	水泥船 (艘)	吨位 (吨)	钢质货驳船 (艘)	吨位 (吨)
1982	224	8428	328	14216
1983	208	7804	412	17416
1984	163	5884	490	21887
1985	78	2613	540	25213

二、机 动 船

清光绪三十一年(1905年)春,无锡出现第一艘机动船——春申轮。蒸汽机32马力,最多时可拖8条驳船。民国后,机动船逐渐增多。从拖轮扩展至客轮、货轮、机帆船等,船上分别装有英、美、德、日等国制造的柴油机。民国18年(1929年),无锡境内有机动货轮15艘,客轮42艘,并有游览艇。民国22年,客班轮船增至60艘,558吨位。民国26年,无锡已有7家货运轮局,蒸汽机船29艘,1545马力;28家客运轮局,有大小柴油机轮船58艘,1744马力;另有游览汽艇45艘。机动船多数为木质船体。货轮大都为蒸汽机,以煤炭、木材为燃料,60~100马力;客轮大都以内燃机为动力,以柴油为燃料。

1949年底,无锡境内共有轮船131艘,机帆船36艘,汽艇36艘。1953年,无锡市有轮船114艘,共4819马力。其中国营轮船18艘,1316马力,分别占总数的16%和27%;私营轮船96艘,3503马力,分别占总数的84%和73%。1956年5月,全行业公私合营后,江苏省无锡航运局有轮船104艘,3918马力;货驳316艘,15695吨位。至1966年,有机动船194艘,9172马力,驳船591艘,23677吨位和17332客位。

“文化大革命”期间,因无锡市大批干部和城镇居民下放苏北等地农村,人员往返,客运、货运量剧增,添置不少新船。至1976年底,无锡市机动货拖从原120艘增至215艘,由6284马力增至16287马力;货驳由1586艘增至2266艘;运载能力从40177吨位增至83294.5吨位。1979年后,无锡市水运业的发展更快。1982年,全市专业运输企业有拖轮103艘,10127马力,比1966年分别增长0.58倍和1.29倍;货驳1129艘,58325吨位,比1966年分别增长1.66倍和1.33倍;客轮19艘,2170客位,比1966年增长21.07%;客拖39艘,2320马力,比1966年分别增长2.63%和48.72%;客驳71艘,8592客位,比1966年分别增长14.52%和41.13%。船型机型亦更新换代,马力逐渐增大,蒸汽机全部改成柴油机。1984年起,无锡市实行“放宽政策,搞活运输,多家经营,鼓励竞争”的运输政策,出现国营、集体、个体运输业齐发展的局面。至1985年底,全市专业水运企业(包括江苏省江南航运公司),共有客轮15艘,2035座位,1836马力;货拖251艘,25685马力;货驳2182艘,130636.5吨位;小马力机动船78艘,2578吨位,1440马力。非专业水运企业和个体运输户,拥有客轮47艘,5735客位;货轮60艘,2287吨位;拖轮601艘,57074马力;小马力机动船13374艘,724客位,224684吨位,17867马力;客驳42艘,5093客位;货驳6121艘,1006284吨位;货运木帆船304艘,3484吨位。

1985年无锡市、县属以上专业交通运输企业船舶拥有量综合表

船舶类别	计量单位	总计	省属江南航运公司	市、县属企业					市属企业中:	
				合计	市属企业	江阴县	无锡县	宜兴县	市航运公司	太湖运输公司
客轮	艘	15	15	-	-	-	-	-	-	-
	座位	2035	2035	-	-	-	-	-	-	-
	马力	1836	1836	-	-	-	-	-	-	-
货轮	艘	2	1	1	-	1	-	-	-	-
	吨位	100	50	50	-	50	-	-	-	-
	马力	156	48	108	-	108	-	-	-	-
客拖	艘	27	27	-	-	-	-	-	-	-
	马力	1683	1683	-	-	-	-	-	-	-
货拖	艘	251	42	209	66	43	39	61	60	6
	马力	25685	5643	20042	6390	5180	3252	5220	5822	568
客驳	艘	14	41	-	-	-	-	-	-	-
	座位	5706	5706	-	-	-	-	-	-	-
货驳	艘	2182	415	1767	694	353	188	532	656	38
	吨位	130636.5	35532	95104.5	30147	26622.5	10676	27659	28493	1654
小马力机动船	艘	78	-	-	24	8	13	33	-	-
	吨位	2578	-	-	755	183	511	1129	-	-
	马力	1440	-	-	376	140	192	732	-	-
小马力机动拖船	艘	28	-	-	-	2	18	8	-	-
	自载吨位	46	-	-	-	-	46	-	-	-
小马力拖带航船	马力	858	-	-	-	52	506	300	-	-
	艘	318	-	-	-	-	212	46	-	-
货运木帆船	吨位	6754.5	-	-	-	-	5830.5	924	-	-
	艘	52	-	-	-	4	11	37	-	-
客运渡轮	吨位	574.5	-	-	-	59	161	354.5	-	-
	艘	1	-	-	-	1	-	-	-	-
	座位	205	-	-	-	-	205	-	-	-

1985年无锡市非专业运输企业、个体运输户船舶拥有量综合表

单 位	项 目 数 字	客 轮		货 轮		拖 轮	
		艘	客 位	艘	吨 位	艘	马 力
总计		47	5735	60	2287	601	57074
无锡市		42	4340	34	1440	208	23138
江阴县		3	1205	11	596	164	15159
无锡县		-	-	13	156	93	7066
宜兴县		2	190	2	95	136	11711

续上表

单 位	项 目 数 字	小马力机动船				客 驳		货 驳		货运木帆船	
		艘	客位	吨位	拖带船 马力	艘	客位	艘	吨位	艘	吨位
总 计		13374	724	224684	17867	42	5093	6121	1006284	304	3485
无锡市		119	692	1007.5	2549	30	3437	1646	857505	8	48
江阴县		4145	—	51270.5	4152	—	—	1347	47224	3	26
无锡县		3748	—	39436	7791	1	102	1460	32006	287	3357
宜兴县		5362	32	132970	3375	11	1554	1668	69549	6	54

1966~1985年江苏省江南航运公司船舶拥有量统计表

年 份	项 目 数 字	货 拖		货 驳	
		艘 数	马 力	艘 数	吨 位
1966		34	3009	305	19181
1967		31	2841	296	18665
1968		32	2905	294	18586
1969		36	3432	303	19356
1970		36	3396	316	20198
1971		37	3567	368	23324
1972		40	4096	379	23112
1973		42	4447	381	23718
1974		42	4700	364	23317
1975		40	4909	358	24610
1976		39	4873	365	25249
1977		40	5272	402	29284
1978		40	5272	418	36260
1979		38	5154	408	29993
1980		37	4994	382	28832
1981		36	4934	394	29415
1982		36	4912	401	30841
1983		36	4896	406	31782
1984		42	5487	390	32733
1985		42	5643	415	35582

三、航运技术

无锡解放初期，市航运部门为便利装卸，减轻劳动强度，提高航速，降低能耗，提倡技术革新。1952年5月，国营华东内河轮船公司苏南分公司无锡营业处，在华东013拖轮、010拖轮上，进行一列式拖带法和燃料平铺操作法，使每艘机船拖量，从380吨提高到707吨，煤耗从每小时160公斤降至140公斤，时速从4公里提高到5.38公里，创当时全国内河蒸汽机轮拖量的新记录。1955年11月，江苏省内河轮船公司无锡分公司，

在 14 号木质拖轮下尾部安装钢质导流管，增大推水集中力成功，拖重牵引力和时速，均突破国内同类船舶的最高值。1956 年 8 月，江苏省无锡航运局朱士强、刘炎生等，在江苏拖 004、013 轮上，试装蒸汽机烟柜热水箱，使锅炉进水温度从 56℃ 提高至 69℃，取得节省燃料的效果。同年，该局又将由驾驶员传送信号给机舱，由司机控制快、慢、停、倒的做法，改为由驾驶员直接控制操纵器（“驾司合一”），操纵方便，有利于安全航行。后国家交通部曾将这一成果在 13 省、区的经验交流会上推广，并普及至浙江、江西、湖南、广东等省。1959 年 3 月，无锡市轮船运输公司将货船体型改良成通舱铲刀型和半铲刀型，共 170 艘、3000 多吨位，提高运输功效 30%~60%；还在柴油机回气管上安装蒸汽包，利用回气热量，对重柴油预热，降低油粘度，改善柴油的流动性和喷雾性能，使重柴油替代轻柴油，节省燃料费 50%，并可利用余热，解决船员冬季取暖、洗澡、蒸饭等热能问题。此项革新获无锡市科技成果奖，并在省内外推广。1969 年，江南航运公司无锡区公司徐璜、王立富等组织技术人员进行设计，试制成功 SY 型 12~80 马力的船用系列齿轮箱，装置在 30 艘机动船舶上，替代老式的滚桶离合器，效果良好。公司后向 20 个省市的水运企业提供设计图纸，推广应用。1978 年，此革新项目获无锡市科学大会嘉奖。

第三节 客 运

一、航 线

晚清时期，无锡已有载客航船定期来回，兼带货物，名曰“班船”。清光绪三十一年（1905 年），上海招商局于前竹场巷设无锡分局，置寿昌、新安、瑞顺、建元等 9 艘轮船，开辟无锡至镇江、苏州、上海的客货运输班轮。后又开辟锡溧、锡澄客轮。同时，大东、戴生昌、老公茂等轮船局（以下简称轮局），亦开办无锡至上海、苏州、江阴、镇江等地的客班。光绪三十四年，沪宁铁路全线通车，无锡至上海的水上客班基本上为火车所替代，仅剩老公茂轮局 1 家。辛亥革命后，官办招商局改为商办。原招商局无锡分局的钱味青、章剑门等，集商股承办无锡招商轮船分局。其后，大东轮船局改名泰昌。民国 9 年后，中华、利澄、源兴、新商、恒裕、锡湖等客运轮局相继成立，开辟无锡至蜀山、江阴、荡口、溧阳、周铁桥、湖州的航线。民国 14 年（1925 年），惠商轮局开设无锡至东亭线；利澄轮局开设无锡至顾山、长寿线。民国 15 年，利澄又增开华墅、北涸、杨舍线；济商轮局开设无锡至玉祁线。民国 16 年，招商轮船局开辟无锡至江阴线；利澄轮局开辟无锡至靖江线。民国 17 年，招商、中华、永固、新商轮局，经营无锡至溧阳、张渚、周铁桥线。东北轮局开设无锡至周庄班；华新轮局开设无锡至荡口班；新济轮局开设无锡至前洲班；严东轮局开设无锡至严家桥班；泰利轮局开设无锡至大墙门班；新严东轮局开设无锡至顾山班；大通轮局开设无锡至鹿苑班。民国 18 年，锡南轮局开设无锡至南方泉班；公商轮局开设无锡至杨墅园班。民国 19 年，济商轮局停航，新增阳羨汽轮公司，经营无锡至杨巷客班。锡南轮局与公共轮局联合经营，改名锡南公共轮局；钱伯圭、周维刚等合股组成苏锡轮局，置福泰、福仁两轮，于苏州、无锡间每日对开。民国 20 年，

周望云亦组成苏锡轮局竞航，不久，两局合并，联合经营苏、锡航线。民国22年，上海招商局撤销内河轮船经营机构。无锡招商分局经理沈锡君，自创永新轮局，补招商无锡分局之缺。锡溧线由中华、永固、永新、新商4家轮局经营。无锡至周铁航线，改由中华、新商、恒裕轮局经营，航线延至芳桥，并增开无锡至雪堰桥班。新华电船局开设无锡至常州对班，兼售常州至扬中的联票。同年，无锡至江阴、靖江线改由新裕轮局经营；新商轮局开设无锡至青阳客班；无锡至横林线，由利民轮局行驶；无锡至洛社线，由志新、商运轮局经营。民国23年，翔康轮局，开设无锡至江阴客班。此后，锡澄客班由利澄、裕新、翔康3家轮局经营。这时，无锡轮局多至28家，客轮70多艘，水上客运较为繁荣。

民国26年7月抗日战争爆发后，境内各轮局船舶，全部归国民政府陆军部无锡军事代办所统一调配，客轮班停驶，72艘轮船全部被征为军用。同年11月，无锡被日军侵占，境内水上客运，以牵拉、手摇的“班船”为主，轮运事业十分萧条。抗日战争胜利后，境内各客运轮局虽先后复航，因抗战期间船舶损失总量达4/5，故客轮虽有修复或新增，但仍未达到战前规模。

无锡刚解放时，沪宁铁路和锡沪公路客运因战事中断，无锡内河轮运业，临时开辟无锡至上海、苏州、常州的客轮，直至沪宁铁路、锡沪公路恢复通车止。1951年1月，国营华东内河轮船公司在沪建立，开辟锡溧、苏常、锡宜及无锡至南宅、周铁桥等航线。同年5月1日，中兴、复兴、中华、恒裕、阳羨等20家轮局组成西南线联合轮运局。原来被国民党军队带走的船舶，亦陆续回到无锡，西南原客运航线全部复航。至1954年，无锡各线交通运输日趋繁忙，客运轮局由解放前夕的44家增至79家。以后进行联营：24家客运轮局分别参加西南轮运联营局、锡西轮运联营局；锡澄、翔康轮局参加锡澄、翔康联营局；锡通、永泰、泰昌、建成参加北线联营局；利澄、正利、锡祝华、茂昌参加锡周轮运局；惠商、安泰参加惠泰轮运局；萍踪、新利达、锡南参加锡南轮运局。

1955年，无锡市私营客运轮局进行社会主义改造，实行大联营。北联、锡北、华锡东、严东、新济5家轮局，联合成立无锡市东北线轮运联营处；锡云兴、锡周、利后、茂昌、利民、伟源6家轮局，联合成立无锡市西北线轮运联营处；西南、海友、锡西3家轮局，联合成立无锡市西南线轮运联营处；锡琴、锡南、苏锡、福昌、泰利、公泰6家轮局，联合成立无锡市东南线轮运联营处。1956年初，4家轮运联营处合并，定名为公私合营无锡市轮运股份有限公司，下设东南、西南、西北3家营业处。同年5月，为调整客运航线，提高航运效率，公私合营无锡市轮运股份有限公司撤销，改组成政企合一的江苏省无锡航运管理局（简称无锡航运局），经营36条客运航线，通航里程816.5公里。航运效率由46%提高到76%，客运量增加20.47%，财务收入146万元，上交利润51.4万元。1957年，无锡航运局对航线进行调整，新辟5条，伸长1条，撤销6条。客运航线共33条，通航里程859公里，比调整前增加航线42.5公里。并将多余机船、拖船，支援货运及兄弟单位，一年可为国家积累资金20万元左右。1958年1月，将政企合一的无锡航运管理局，改组为企业型的江苏省江南轮船运输区公司，统一管理苏州、常州、杭州分公司，兼管常熟、江阴轮船营业处，溧阳、宜兴轮船站，无锡客运总站；客运业务范围不变，由区、分公司组织安排经营，管辖所属各站埠。同年2月，新开无锡