



扬州史话

主编 袁秋年 卢桂平

YANGZHOU
JIAOTONG
SHIHUA

扬州交通史话

李保华 著



广陵书社



扬州史话

主编 袁秋年 卢桂平

扬州交通史话

李保华 著

 广陵书社

图书在版编目 (C I P) 数据

扬州交通史话 / 李保华著. — 扬州 : 广陵书社,
2013. 12
(扬州史话 / 袁秋年, 卢桂平主编)
ISBN 978-7-5554-0051-6

I. ①扬… II. ①李… III. ①交通运输史—扬州市
IV. ①F512.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第297061号

书 名	扬州交通史话
著 者	李保华
责任编辑	邱数文
出版发行	广陵书社
	扬州市维扬路 349 号 邮编 225009
	http : //www.yzglpub.com E-mail : yzglss@163.com
印 刷	江苏凤凰扬州鑫华印刷有限公司
开 本	730 毫米 ×1030 毫米 1/16
印 张	14.5
字 数	150 千字
版 次	2014 年 3 月第 1 版第 1 次印刷
标准书号	ISBN 978-7-5554-0051-6
定 价	45.00 元

城市的情感和记忆

——《扬州史话》丛书总序

城市是有情感和记忆的。

特别是扬州这座历史文化名城，只要一提及“扬州”二字，无论是朝夕相守的市民，还是远离家乡的游子，或是来来往往的商旅，几乎都会流露出由衷的感叹和无尽的思念，即如朱自清先生在《我是扬州人》中所说：“我家跟扬州的关系，大概够得上古人说的‘生于斯，死于斯，歌哭于斯’了。”朱先生的寥寥几笔，看似平淡，满腔的情感却在字里行间奔涌，攫人心田。可见，扬州这座城市之所以素享盛名，不仅仅在于她的历史有多么悠久，地域有多么富饶，也不仅仅在于她从前有过怎样的辉煌，现在有着怎样的荣耀，更在于人们对她有着一往情深的眷念，以及由这种眷念牵连出的耿心记忆。

情感和记忆，是这座城市另一种意义上的财富，同时也是这座城市另一种意义上的标识。

2014年，扬州将迎来建城2500周年的盛大庆典。其实，更严格地说，2500年是有文字记载的建城史，扬州人类活动的文明史远远不止于此。早在距今5500~7000年前，高邮龙虬庄新石器时期的先民就开始了制作陶器和选育稻种。仪征胥浦的甘草山、陈集的神墩和邗江七里甸的葫芦山也都发现3000~4000前的商周文化遗址。我们之所以把2014年定为扬州建城2500年，是因为《左传》中有明确的记载：周敬王三十四年（前486）：“吴城邗，沟通江淮。”这七个字明确地说明了吴国在邗地建造城池，也就是我们今人时常提及的古邗城，于是，公元前的486年，对扬州人来说，就成为一个永久的记忆。这句话还说明了另一件永远值得记忆的历史事件，就是这一年，京杭大运河最早的一段河道——邗沟在扬州开凿了。邗沟的开凿，不仅改变了扬州社会

发展的走向,也改变了古代中国的交通格局,这一点,也是人们的永久记忆。正是由于有了邗沟,有了后来的大运河,才使得扬州进入了社会发展的快速通道,成为中国古代交通的枢纽,成为世界文明发展史上一座十分重要的城市。

扬州这座城市,承载着太多的情感与记忆。于是,一批地方文史学者一直以扬州史料的搜集、整理、研究为己任,数十年坚持不懈。他们一直在探求扬州这座历史文化名城从远古走到了今天,在中国文化史上留下了哪些令人难忘的脚印?在中国发展史上有哪些为人称颂的作为?在当代社会生活中又有哪些发人深省的影响?我们今人应该怎样认识扬州文化在中国文化版图上的定位?怎样认识扬州文化的特色和本质?以及扬州文化对扬州城、扬州人的影响又该怎样评说?等等,这些都是极富学术含量的科研课题,也是民众极感兴趣的文史话题。日积月累,他们的工作取得了令人瞩目的成果,大量的文稿发表在各类报刊杂志上。这些成果如同颗颗珍珠,十分珍贵,却又零散,亟需编串成光彩夺目的项链。适逢 2500 年的建城庆典即将来临,把这些成果编撰成丛书,让世人更全面、更系统地了解扬州的历史与文化,无疑是建城庆典的最好献礼。

由此,《扬州史话》丛书便应运而生了。这套丛书的跨度长达 2500 年,内容涵盖了沿革、学术、艺术、科技、宗教、交通、盐业、戏曲、园林、饮食等诸多方面,应该说,扬州文史的主要方面都有涉及,是一部相对完整地讲述扬州 2500 年的历史文化丛书。这套丛书 2009 年开始组稿,逾三年而粗成,各位作者都付出了辛勤的劳动。编撰过程中,为了做到资料翔实,论述精当,图文并茂,每一位作者都查阅了大量的文献资料,吸纳了前人和今人众多的研究成果,因而,每一本书的著述虽说是作者个人为之,却是融汇了历代民众的集体记忆和群体情感,也可以说是扬州的集体记忆和群体情感完成了这部丛书的写作。作者的功劳,是将这种集体记忆和群体情感用文字的形式固定下来,将易于消逝的记忆和情感,化作永恒的记述。

《扬州史话》丛书是市委市政府向扬州建城 2500 周年的献礼之作,扬州的几任领导对丛书的编纂出版都十分重视,时任扬州市委副书记的洪锦华同

志亲自主持策划并具体指导了编纂工作。这套丛书,也可以看作是扬州的索引和注释,阅读它,就如同阅读扬州这座城市。扬州城的大街小巷、湖光山色,扬州人的衣食住行、喜怒哀乐,历史上的人文遗迹、市井掌故,当代人的奋斗历程、丰功伟绩,都可以在这套丛书里找到脉络和评说。丛书将历史的碎片整理成时空衍变的轨迹,将人文的印迹组合成城市发展的画卷,在沧桑演化中,存储正在消亡或即将消亡的历史踪影,于今昔变迁时,集聚已经形成和正在形成的文化符号。

岁月可以流逝,历史不会走远。城市的记忆和情感都融汇到这套丛书里,它使得扬州人更加热爱扬州,外地人更加了解扬州,从而存史资政,熔古铸今,凝心聚力,共创未来。未来的扬州,一定是江泽民同志题词所期望的——“古代文化与现代文明交相辉映的名城”。

是为序。

袁秋年

2012年12月

目 录

引 言	1
第一章 扬州运河的诞生和发展	5
一、运河第一锹——邗沟	6
二、绕湖而行的晋时邗沟	13
三、过在一时，功在千秋的炀帝大运河	16
四、领先世界四百年的宋代船闸技术	22
五、一个草根老人的建言	28
六、靳辅的精品工程和分淮入江	34
第二章 扬州大运河的新生和重大水利工程	43
一、扬州里运河的新生和振兴	44
二、江都水利枢纽工程与南水北调	53
第三章 扬州里运河的运输	57
一、天庾正供——漕运中的扬州	58
二、动关国计的扬州盐运	68
三、沟通南北的百货运输	82
四、当代扬州的内河商运	96
第四章 运河上的船舶与扬州造船	101

第五章 扬州古代的陆运	113
一、官马大道和驿传设置	114
二、扬州古近代民间陆运交通工具	123
第六章 现代公路的兴起和发展	133
一、扬州第一条公路和卢殿虎兴办“镇扬”纪实	134
二、扬清公路兴筑始末	143
三、从低等级公路到县县通高速	149
四、从浮桥、旋转开合桥到润扬大桥	161
五、扬汽集团的壮大和人性化车站的显现	174
六、扬州的城市公共交通	181
第七章 从运河牌、663 型到新能源汽车	189
一、从修理到修造并举的扬州汽车工业	190
二、在全省协作条件下的扬州汽车工业	192
三、确立为扬州支柱产业的车辆修造工业	194
四、新型客车的研制和亚星客车集团有限公司的诞生	202
第八章 新世纪飞速发展的立体交通	205
一、百年铁路梦始圆	206
二、晴空一鹤排云上	214
主要参考书目	224
后 记	226

引言

扬州地处苏北平原,南沿长江,北接淮河,中间则是由泻湖和滩涂形成的湿地,自古即是水乡。早在约七千年前的高邮龙虬庄文化时期,竹木筏和独木舟当是斯时扬州先民主要的水运工具。“吴城邗,沟通江淮”,在扬州蜀冈之下开凿邗沟以连通江淮,这是吴王夫差在灭越之后,开拓苏北的不朽业绩。此举不但使两条不相连通的大河得以往来,初步有了北上中原的通道,还在于由此兴起了一座跨越两千五百年辉煌历史的文化名城——扬州,给它以独特的不可替代的区位优势。此后,汉代吴王刘濞开凿茱萸沟向东抵海陵、如皋礮溪的运盐河以捍盐通商,淮南盐从此将扬州作为两淮海盐的转运枢纽,在使吴国“国用饶足”的同时,也促进了扬州的繁荣。东汉期间,广陵太守陈登开辟邗沟西道,展直邗沟,在便农利民的同时,也使邗沟的水运更为便捷。

隋炀帝是一个颇受人诟病的皇帝,他确实有许多可非议之处,然而他征发河南、淮北民工百余万开通济渠,先“自西苑(洛阳)引谷、洛水达于(黄)河;复自板渚(今河南荥阳汜水东北三十五里)引河通于淮”。随后又在开凿通济渠的同时,征发淮南民工十余万整治邗沟(山阳渚),从山阳(今淮安)至扬子入江,这却是中国古代帝王中无与伦比的大手笔。这是中国历史上对原邗沟西道的一次空前的大规模整治,全长三百余里,“渠广四十步,渠旁皆筑御道,树以柳”。从大业元年至六年,隋炀帝以六年时间,开拓了一条以洛阳为中心,北通涿郡、西连长安、南至余杭的水运大动脉。它纵贯海河、黄河、淮河、长江和钱塘江五大水系,使当时政治中心的中国北方和以江淮经济区为中心的南方紧紧联系在一起,为东南沿海地区的进一步开发和为今后封建王朝的发展发挥了不可估量的作用。也使扬州处于水运枢纽的区位优势愈加突出,为中唐以后扬州的经济繁荣和文化兴盛创造了必要的条件。隋炀帝对运河和扬州的贡献是非凡的,不可磨灭的。“若无水殿龙舟事,共禹论功不较多”,历史早

已为他作出了公正的评价。

至此,扬州凭借着临海、滨江、通运的地理位置,从中唐以后,一跃而成为仅次于京城长安和东都洛阳的大都市,获得了“扬一益二”的美誉,商贾云集,市肆林立,诗人墨客乃至海外番客纷至沓来。扬州不仅成为国内南来北往水运的中转站,也是海上丝绸之路的起讫港。从扬州运往京城的漕粮年转运量达 200 万石以上,北宋时常年保持在 600 万石,最高甚至达 800 万石,以后的王朝则常年保持在 400 万石左右。从唐到清,南粮北运的漕运制度为历代王朝所沿袭,并成为一项重要的政治措施和经济制度,位居南北要冲的扬州自然而然地成为漕运的转输中心。而盐运从唐时理财家刘晏实行盐法改革后,盐虽然仍由民制,仍由官收,但将官运官销部分改为商运商销,由官将在场所收之盐,寓税于价,转售商人。商人在缴价纳税领盐后,可自由运销,致使扬州成为场盐贮积之所和盐商汇集、盐监众多、盐船密集的运销中心。

清代是扬州经济发展步入辉煌的又一时期,与外地的经济交流往来也更为频繁,其特点是商品品种多,流量大,流向广,而尤以盐运为最。清代学者汪中对盐运曾这样形容:“是时盐纲皆直达,东至泰州,西极于汉阳,转运半天下焉。唯仪征缩其口。列樯蔽空,束江而立,望之隐若城廓。”场面极为宏阔。清代的漕运量 400 万石,虽然并未超越明代,但由于在附带土宜(地方土特产)上作了较大让步,船内的空闲之处全都成了“揽盐、揽货之地”,甚至“其夹带之货多于额装之米”,土宜额的不断调整增加正是百姓对市场依赖日益加深的最好反应。而扬州“襟带淮泗,镇钥吴越,自荆襄而东下,屹为巨镇,漕艘贡篚岁至京师者,必于此焉”,从这个意义上说,漕运对扬州经济发展的作用仅次于盐运。

因此扬州是一个受运河恩惠至深的因水而兴的城市。“军国大计,仰于江淮”,扬州正是从这“万商落日船交尾”的繁忙水运中为世界所瞩目,并在乾隆中叶成为全世界超过 50 万人口的十大城市之一。

较之水运,扬州陆运不免逊色,因为自古它即是一个以水运为主陆运为辅的城市,“车马少于船”是扬州古代交通最简明的写照。其道路素以沿运河

的河堤道路和沿江岸、河荡的圩堤道路为其特色,辅之以桥梁、古渡、闸桥等配套设施,沿途设有邮传和驿站。其中最出名的当是由扬州沿运河东岸北上京城可行驰马车和骑马的土路,称为“官马大路”或“官马大道”,多用于客运,运输量也不大。交通工具也十分简陋,短途多肩挑臂扛,或使用畜力车和独轮车,长途多乘马或马车。

清咸丰五年(1855)的黄河北徙使运河缺乏水源无法连通,遂由连通南北的主干线降为区域性河道,由此导致赣、鄂、湘、浙、皖、苏六省漕粮由扬州中转港地位的丧失,继因盐的纲引制改为票盐制,使扬州又失去了长江中上游地区盐运集散地的地位和广阔的经济腹地,而津浦路修筑,南北客货改由铁路,加之淮水漫决、灾荒频仍,扬州遂由因水而兴转而因水而衰败。

扬州现代交通的出现始于水运,清光绪二十四年(1898)航行镇江和清江浦(今淮安市淮阴区)的小轮船开始出现于扬州京杭运河中,继之又由南通实业家张謇创办的大达内河小轮公司行驶苏北夹江航线和通扬运河。与之相对滞后的是扬州现代公路的出现,其时间已延至民国11年(1922)。其间因为筑扬州至六圩的14.7里土路即几经周折,从1918年夏筹建到1922年12月13日通车,几近五年,可见创业之不易。

中华人民共和国的建立为扬州现代交通的开创和发展开拓了新的纪元,立国之初的20世纪50年代,即提出分期治理京杭运河的任务和“统一规划,综合利用,分期建设,保证重点,依靠群众”的方针。从1958年起,开始了对京杭运河第一次从徐州至扬州里运河全线的大规模整治扩建工程。其中扬州工程包括重建运河西堤、增高东堤,新开邵伯至六圩都天庙运河新线、新建邵伯船闸和施桥船闸等。继而又于80年代初进行京杭运河续建工程,续建工程于1988年年底完成。此后又于21世纪初重又进行一次整治。此次续建工程和再次整治对扬州里运河堪称是一次脱胎换骨的改造,河段经过拓宽、疏浚、裁弯后,航道底宽全部达到70米以上,枯水期水深大于2.5米,基本符合二级航道标准,可通航2000吨级顶推船队。航道上除原设邵伯、施桥船闸外,又添设了邵伯复线船闸和施桥复线船闸,进入新世纪又增设三线船闸,年通过量成

倍增长。至此,京杭运河不仅成了北煤南运的通道,而且成了南水北调的输水廊道,成了扬州地区集航运、灌溉、城市供水、防洪、排涝、旅游、养殖等一系列功能于一体的综合性黄金水道,被誉为扬州的母亲河。

在治理运河的同时,扬州公路随之也得到巨大的改善,初期以改善和养护为主,建筑新路为辅。从20世纪80年代开始,扬州人民不失时机地抓住历史机遇,使一批低等级公路拓宽成等级公路,90年代又使宁通公路率先踏上高速的行列。进入新世纪后,一个高效、快捷、安全的现代公路运输网络开始凸显,顺利实现了县县通高速和环城通高速以及干线公路改造升级的跨越。与之相适应的则是跨河跨江的现代桥梁的出现和人性化客运车站的建造。其中润扬大桥的建造堪称代表性建筑物,由此实现了融入长三角的真正跨越。

随着经济的繁荣和国力的增强,扬州终于在21世纪之初跨入了立体交通时代,水陆空交相辉映。2004年5月1日宁启铁路正式开通,扬州百年铁路梦终于梦圆成真。2010年3月18日,扬州民用机场——扬州泰州机场于江都市丁沟镇隆重奠基,2012年5月8日,数架波音737和空客A320飞机从扬州泰州机场凌空而起,直向蓝天,实现了快速融入世界的夙愿,向中国和世界昭示扬州空港时代的到来。扬州终于从唐代的繁盛、清代的辉煌,步入了又一个超越前代的历史兴盛时期。它将在未来世界现代城市的平台上再次展示其独特而秀美的风姿!

第一章 扬州运河的诞生和发展

扬州是个因运河而兴旺发达的城市,运河的兴衰左右着 2500 年来扬州这座城市的命运。谈交通当然更离不开运河,因为扬州的交通运输是从水运开始的,运河是扬州水运的主干道、黄金水道、母亲河。

吴王夫差开凿邗沟是春秋时期诸侯王中的大手笔,虽然这是出于争霸的军事需要而非为民,然而却因此兴起了一座城市——扬州,并且给它带来了独特的区位优势,同时为后来的隋炀帝开辟大运河廓清了思路,奠定了基础,为封建王朝开拓了一条跨越江淮进入中原的难以替代的两千余年的经济生命线。其后运河被逐渐完善,虽迭遭兴衰,然而其伟大作用始终不可取代,夫差和隋炀帝的功绩不可磨灭。

一、运河第一锹——邗沟

扬州地处长江和淮河之间的苏北平原上。早在一万年以前,这里是长江的入海口,蜿蜒曲折的蜀冈则是它的海岸线,蜀冈脚下则为一望无际的浅水海湾。在它的东南边,长江之水日夜不停地奔向大海,同时也输送着大量泥沙,由于这里地势平缓 and 受到海水的顶托,一部分泥沙便向南北两翼沉积淤淀下来,北向的一支在延伸中渐渐地形成半月形滩地,最终将海湾封闭,形成湿地与泻湖。当苏北平原形成陆地之时,就留下大小小珠串似的湖泊。大约在

七千年前,扬州的湿地上已经开始有古人生活的踪迹,他们在沼泽和高地上出没,时而在湿地里狩猎麋鹿、獐等野兽,时而在湖泊里捕捉鱼虾和龟鳖等水生小动物,并且知道了种植水稻的栽培技术,利用竹木筏和独木舟在湖泊中穿行和相互交往。他们是扬州土地上的先



龙虬庄遗址

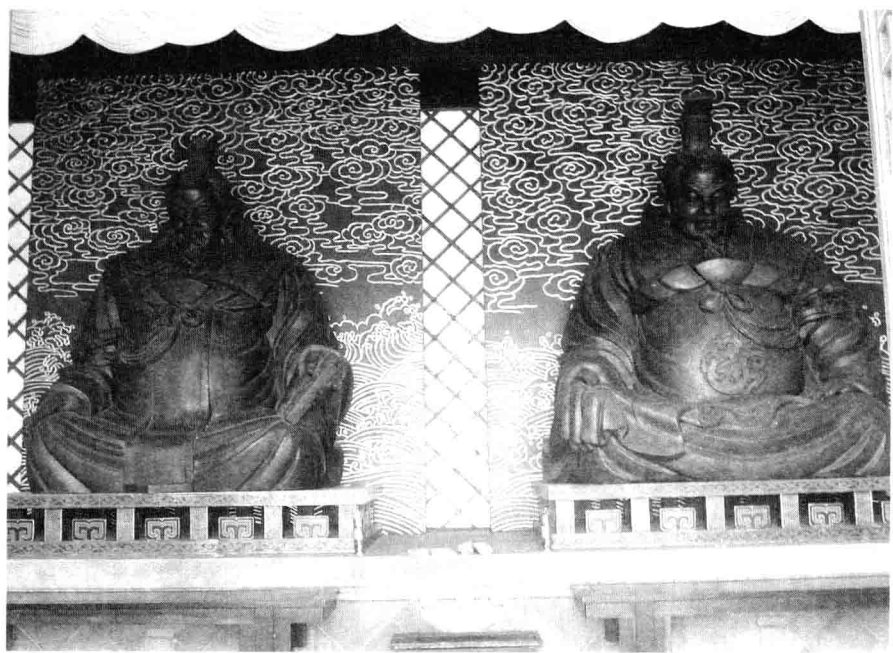


龙虬庄先民

民,属于淮夷的一支。20 世纪 70 年代发现的位于今高邮龙虬庄一带的新石器时代文化遗址是他们活动区域的典型代表。

大约在西周成王时代,淮夷或东夷已在蜀冈上建立了一个周王朝势力未能达到的方国,称为“邗”,他们占有今扬州所属市县和安徽天长、盱眙等一带地区。邗国在春秋末期为崛起于江南的吴国所灭,其兼并可能在吴寿梦称王之时已经完成。然而诚如《禹贡》所说:“淮海惟扬州,沿于江、海,达于淮、泗。”偌大的苏北平原地区,只有扬州一座城市,要想北上与中原交通,必须从长江出海,进入淮河,然后进入泗水,才能进入山东地域,路途的纡远可以概见。到了雄心勃勃的吴王夫差掌权之时,为了北上伐齐的便利和称霸的需要,认为隔着长江在江南遥控是不行的,必须在长江北岸立足,乃将国都从江南迁往扬州,故《左传》有鲁哀公九年(前 486)“吴城邗,沟通江淮”的记述。这里“城邗”并非仅是筑城之意,而应解读为“将邗作为

都城”的意思,当然也含有将邗国的都城予以扩大之意。童书业教授在《春秋末吴越国都辨疑》一文中引用《国语·吴语》卷十九载越王勾践袭吴之役中这样写道:“‘吴王夫差……会晋公午于黄池。于是越王勾践乃命范蠡、舌庸率师沿海、溯淮,以绝吴路,败王子友于姑熊夷,越王勾践乃率中军溯江以袭吴,入其郛,焚其姑苏,徙其大舟。’说‘溯淮以绝吴路’,‘溯江以袭吴’,察其辞意,似吴都在淮南(扬州)长江之附近,不然,何以用师辽远如此?”这个反问是非常有力的。正因为吴王夫差于春秋末已定都江北,或将其定为第二都城,因而越王勾践才需要派范蠡入淮河,以断绝夫差的后路,同时自率中军从长江口深入到邗城地域,毁掉了邗城,迫夫差自杀。在这之前,基于同样的原因,夫差才有可能想到在长江和淮河之间挖一通道——邗沟以利舟楫,以免如他的父亲吴王阖闾于周敬王十四年(前506)攻楚那样,需舟船沿江绕行黄海进入淮河,破楚于柏举(今湖北麻城东),攻入楚都城郢。而今他只需沿邗沟北上入淮和黄河,伐齐即可获得成功,避免了一个反



扬州城北大王庙中吴王夫差、刘濞像

“J”形的大弯。如此便捷,为什么不试一试呢?以后,吴国又多次从海上并沿邗沟北上争雄。越灭吴后,越王勾践也曾效仿夫差从海上和邗沟二路伐齐。这足以说明邗沟自筑成之日起,就成了江淮间一条重要的水运干道。

春秋时期长江的北岸线大致在今仪征西北的胥浦,扬州之东的湾头至江都宜陵一带,蜀冈下即为波涛汹涌的大江。邗城耸立于蜀冈之上,它的西南角临江,夫差所开河道由城郭的西南沿山脚下向东延伸,于城东南铁佛寺前稍向南屈曲,然后再向东达今之螺蛳弯桥,继续往东至黄金坝直达湾头,与后来的京杭大运河连接。因为此河开凿于邗城之下,故名邗沟。汉时尚未定名,称为渠水,六朝时称中渎水,也称为韩江或邗溟沟等。昔日的古邗沟遗迹犹存,从今扬州西北的螺蛳弯桥至黄金坝有一条不甚宽阔的河道,那就是古邗沟,波光云影中仍依稀可见邗沟当年的风采。

古时的邗沟受到当时科技、人力、物力的限制,同时因为出于军事的短期需要,只能因势利导、因陋就简,故夫差仅是利用江淮之间众多湖泊的折曲勾连而成,运道并不是径直往北,而是自今湾头北至邵伯 30 余里,从武广湖与淩洋湖之间穿过,然后入高邮北 20 里的樊良湖(今汜光湖),折向东北至博芝(广洋)、射阳二湖,再折向西北出淮安的夹耶,至末口(今淮安河下镇)入



古邗沟遗址