

10/0



江 洲 之 脉

第108号



扬中文史资料第10辑

交 通 专 辑

江洲之脉

扬中市政协学习和文史委员会 编

2000年12月

前 言

正值千年更替,全市 28 万人民以崭新的姿态、豪迈的情怀迈向 21 世纪的关键时刻,我市政协又一本专题文史资料《江洲之脉——文史资料第十辑·交通专辑》付印面世了。这是我市政协文史资料工作服务于两个文明建设的又一力作,也是扬中政协成立 20 年来值得庆贺的一件喜事!

交通事业,作为国民经济基础设施的大动脉,与经济建设、社会事业的发展和人民生活的改善息息相关。对于孤峙长江之中的扬中岛市来说,愈加显得重要。数百年来,不屈不挠、勤劳智慧的扬中人民勇于开拓、奋发进取,在改造自然、征服自然的同时,大力发展交通事业,谱写了一页页自强不息、敢创大业的壮丽篇章。以文史的独特手法,将扬中的百年交通史尤其是近年来扬中人民自力更生,建造扬中长江大桥、扬中大道等重要基础设施的珍贵史料记载下来,对于弘扬自强不息、众志成城的扬中精神,激发全市人民尤其是青少年跳出小岛、走向世界的雄心壮志,有着其他媒介所不可替代的作用。

扬中百年交通史,是一部可歌可泣的创业史,更是一部挑战自我、不断超越的奋斗史。旧社会留给扬中人民的

交通“遗产”，仅是一个支离破碎、千疮百孔的烂摊子。解放后，党和政府十分重视交通事业，从五十年代初起就在物质匮乏、灾害频发、经济拮据的艰苦条件下，带领江洲儿女不等不靠，发愤图强，采取政府投资、民建公助、义务投劳等多种形式，铺筑公路、开辟汽渡、架设桥梁，使水陆交通设施日臻完善。党的十一届三中全会以后尤其是改革开放以来，扬中人民在党委、政府的领导下，奋力打破江洲孤岛的封闭格局，积极融入全省乃至全国的交通网，以“八五造大桥，九五建大道”，形成“南桥北渡”格局的大手笔，先后采取自筹资金、分段实施的果断措施，相继建成了扬中长江大桥、扬高汽渡、扬中大道等骨干工程。建国以来的短短 50 年间，扬中的交通发生了翻天覆地的变化：陆上，从晴天尘土飞扬、雨天泥泞不堪的土路，发展为笔直、宽阔的国家一级公路和密如蛛网的镇村公路，从肩挑、手推、步行发展为汽车、摩托车等各种现代化交通工具穿梭如织；水上，从险象丛生的简易渡口、木船摆渡发展为“一桥架南北、天堑变通途”、24 车渡码头日夜通航的“全天候”通道。这些巨变，既包含了几代扬中交通人艰辛劳动的心血，又凝聚了 28 万扬中人民万众一心、励精图治、大办交通的结晶。

扬中人民自筹资金建成长江大桥，不仅结束了孤岛历史，而且成为扬中精神和经济实力的象征，使扬中在全省、全国乃至海外的知名度大增，与外界的交往更为便捷。此专辑中，许多当事人以亲身经历、亲眼所见、亲耳所

闻的笔调,较为系统、翔实地记载了扬中领导者和 28 万人民期盼、决策、筹备、捐款、集资、管理大桥,施工单位勘察、设计、建造大桥,海内外各界人士关心、支持、资助大桥的全过程。那一幕幕生动热烈的场景,一件件鲜活感人的史实,不仅可以教育、激励当代人,更可以为后人留下一笔宝贵的精神财富。

由于时间、人力所限,该书所遴选的 75 篇文稿、51 幅照片,虽力求全面、翔实、准确,但与浩瀚、丰富的扬中交通史料相比,只能是某段时期、某个方面的一些缩影或侧记。随着时代的发展、事业的推进和史料的挖掘,我市文史工作者和社会各界人士将通过辛勤的劳动,不断予以充实、完善、补正。

衷心祝愿江洲之脉——扬中的交通事业开拓进取,蒸蒸日上,取得更大的辉煌!

政协扬中市委员会副主席 王笃伦

2000 年 12 月 20 日

《扬中市文史资料第十辑·交通专辑》

编 委 会

顾 问：张达明 王笃伦

主 编：顾 群

副主编：章庆法 左洪金

编 委：赵国华 方学福

朱爱锋 王学明

韦锡贵

第六届扬中市政协
学习和文史委员会

主 任：顾 群

委 员：王学明 张大恒

陈纪龙 周祥贵

周暇云 周嘉瑜

洪纪山 曹志强

梁 松

聘请委员：孙春华 施建华

目 录

前 言	王笃伦
-----	-----

扬中百年交通史料

辉煌业绩耀江洲

——扬中交通建设 50 年回顾	张孝清 (1)
-----------------	---------

· 渡与舟 ·

义渡与救生红船	凌京育 (11)
扬中古渡琐记	凌京育 (18)
解放前的扬中水上交通运输	马 安 张三根 (29)
解放前渡口及水上客运情况	凌京育 (34)
水上交通站	凌京育 刘小军 (37)
润东轮船公司的历史概况	王道安 (41)
扬中客班船	凌京育 陈景根 (45)
兴隆港的轮船码头	唐明伦 (49)
建国初期水上运输体制的演变	李小网 闵俊华 (51)

船业民改与合作化·····	刘建峰(55)
扬中水上运输工具发展轨迹·····	李小网 闵俊华(60)
琐忆渡船的革新换代·····	凌京育 刘小军(65)
危急时刻显身手·····	李小网 闵俊华(68)
渡运五十年安全史话·····	李小网 陈景根 刘建峰(72)
浮桥虽撤业犹在	

——记栏杆桥汽渡的演变·····	朱恩洪 李小网(90)
栏杆桥客运码头的演变与发展·····	凌京育 刘建峰(95)
我眼中的二墩港码头·····	凌京育(97)
轮船港码头的昔日与今天·····	凌京育(106)
沙家港码头的百年沧桑·····	李小网(110)
东新港码头七十八年小记·····	李小网(114)
难忘的“老交通”精神·····	凌京育(120)
港监, 水上的安全卫士·····	唐瑞斌 李小网(124)

· 路与车 ·

病树前头万木春

——解放前的扬中公路建设扫描·····	李小网 朱恩洪(130)
解放后的扬中公路建设·····	李小网 司小俊(133)
“三沙”公路诞生记·····	李小网 朱恩洪(141)
扬中公路养护四十年·····	李小网 司小俊(146)
扬中陆路运输工具的变革·····	李小网 徐瑞兰 蔡 敏(154)
扬中汽车站的变迁与发展·····	蒋长洪(159)
构筑跨世纪的腾飞大道·····	朱爱锋 何柏进(164)

扬中城区交通发展概貌·····	周祥生 (172)
乡村铺就“黄金路”·····	何柏进 朱爱锋 (176)

· 港与桥 ·

三茅大港的变迁·····	杨兴旺 李小网 (180)
--------------	---------------

搬运连里的“妇女班”·····	徐瑞兰 李小网 (185)
-----------------	---------------

人力卸运“庞然大物”·····	李小网 徐瑞兰 (188)
-----------------	---------------

从肩挑人扛到大型吊机

——扬中港口装卸工具 50 年巨变·····	徐瑞兰 李小网 (190)
------------------------	---------------

大联运促进大发展·····	徐瑞兰 李小网 (195)
---------------	---------------

扬中桥梁演变拾零·····	谭正云 (199)
---------------	-----------

沧桑巨变桥为证

——三茅大桥的历史演变·····	朱怀林 谭正云 (203)
------------------	---------------

立交长龙卧江洲

——江洲大桥建造始末·····	谭正云 (206)
-----------------	-----------

城区的第一座立交桥

——扬子大桥·····	谷 华 (209)
-------------	-----------

扬中第一座公路桥

——建设桥·····	谭正云 (211)
------------	-----------

巍巍幸福桥 飞渡笑船艖

——幸福大桥建设概略·····	陆昌明 谭正云 (213)
-----------------	---------------

水上交通话石桥·····	周中尧 (216)
--------------	-----------

话说路桥工程总公司·····	谭正云 (219)
----------------	-----------

· 厂与站 ·

踏平坎坷成大道

——扬中造船厂 40 年发展历程回顾···李小网 闵俊华(224)

当年红红火火的“交机厂”·····徐习强 李小网(228)

努力塑造良好的“大众”服务形象

——扬中大众特约维修站侧记·····施正洪 李小网(231)

· 民俗趣闻 ·

扬中早期船民习俗·····李小网 闵俊华(235)

扬中民间造桥习俗·····谭正云(240)

扬中长江大桥史料

绿洲宝岛架金桥 继往开来谱新篇·····杜成阳(243)

· 桥之筹 ·

扬中长江大桥的决策和可行性研究·····郭朝书(254)

扬中长江大桥建设的前期准备·····张生安(260)

扬中长江大桥的地质勘探·····王学明(267)

桥区“四通一平”工作的苦辣酸甜·····许长胜(270)

长江大桥建设用地简况·····陆昌荣(275)

涓涓细流 汇成大海

——扬中长江大桥捐款记略·····彭纪龙(278)

一项成果颇丰的信息发布会·····金国宝 张 峰 朱宗文	(289)
香港同胞捐款记·····	吴永荣 (292)
大桥建设集资概况·····	彭纪龙 (296)
特别的大事 特别的支持·····	许长胜 (298)

· 桥之建 ·

建桥梦圆始今年

——记扬中长江大桥开工典礼·····	彭纪龙 (301)
--------------------	-----------

桥工伟业 永久铭记

——扬中长江大桥施工侧记·····	顾 群 (305)
实行“三全”监理 确保工程质量·····	潘建坤 (318)
扬中长江大桥合龙纪实·····	许长胜 (326)
扬中长江大桥接线工程·····	王学明 (328)
万众欢腾的庆典·····	彭纪龙 许长胜 (330)
扬中长江大桥竣工测试工作纪实·····	王学明 (337)
扬中长江大桥验收交接仪式·····	王学明 (341)

· 桥之管 ·

扬中长江大桥组织管理机构·····	韦锡贵 (345)
开展文明服务 塑造“窗口”形象·····	左洪金 (348)
风雨兼程八载路 乐做扬中守桥人·····	黄银年 (353)

附:扬中长江大桥碑记·····	(360)
-----------------	-------

后 记·····	(361)
----------	-------

辉煌业绩耀江洲

——扬中交通建设 50 年回顾

扬中市交通局局长 张孝清

“大江奔腾欲何至，天落三岛集于此”。扬中地处长江三角洲，由长江主航道以南的雷公岛、太平洲、西沙、中心沙 4 个岛屿组成，陆地面积 228 平方公里，其中太平洲为主岛。在这样一个江心小岛上，建国 50 年来，交通事业尤其是交通基础设施发生了翻天覆地的变化。一个原来无公路、无汽车、无航道的孤岛独洲，现在发展成为国家一级公路贯穿全市、南桥北渡与外相连、通江航道纵横交错、汽车轮船川流不息的江中明珠。50 年的创业，50 年的辉煌。扬中交通的巨大变化，为扬中跻身“百强”、跨入小康、迈向现代化提供了强有力的基础保障。

(一)

旧中国给扬中人民留下的交通是一个支离破碎的烂摊子。民国时期修建的 5 条土路早已千疮百孔，内陆河港长期淤塞，自然码头风雨飘零。解放后，党和政府十分重视交通事业。从五十年代开始，在物质基础薄弱、自然灾害频繁发生、经济十分困难的艰苦条件下，不等不靠，自力更生，采取国家投资、民工建勤、群众义务投劳、社会募筹捐资等多种形式，铺筑公路、开辟汽渡、架设桥梁，修建了简易公路和一条条等级公路。扬中第一条砂石公路——三

沙公路从 1956 年筑土路基,到 1957 年 6 月建成通车,历时 1 年。它的建成,标志着扬中终于有了晴雨都能通行汽车的简易公路。此后,三八线、三栏线等泥结碎石公路也于五十年代末和六十年代初建成通车。至 1961 年底,全县已有泥结碎石公路 36.8 公里。

六十年代后的 10 多年间,扬中公路交通主要完成了干线沟通乡镇的道路建设,新建了永胜线、长旺线、丰裕线、油坊线等支线碎石公路。1977 年,随着三茅地区 2.6 公里沥青路面的试铺成功,扬中有了第一条柏油路,县城街道的交通条件得到了初步改善。但就全县公路而言,路况仍很简陋,里程短、标准低、抗灾和通行能力差,大部分行政村不通公路,有个别乡镇道路仍为土路面,晴通雨阻。公路交通的滞后,严重制约着地方经济的发展。“要致富,先修路”已成为各级政府的共识,改变交通面貌成为广大干部群众迫切愿望。

党的十一届三中全会以后,随着扬中经济发展步伐的加快,对交通建设的力度也逐步增大。县委、县政府坚持“政治动员、行政干预、经济补偿、各方支持”的方针,采取“上级投资一点,财政拿一点,金融部门贷一点,受益单位群众集资一点”的办法,紧紧依靠各级政府和广大人民群众,大打交通建设翻身仗,新建和改建了域内 10 多条公路,逐年提高干、支线公路等级。自 1982 年起的 10 年间,累计投资 5600 多万元,地方筹资和投工投劳折合近 3000 万元,在完成 S218 省道三栏、三八两条主干公路油路工程的同时,相继完成了长旺线、何丰线、三跃线、油坊线、永胜线、庆丰线等 9 条支线公路的拓宽改建暨沥青表面处理工程,于 1991 年在全省率先实现了县乡公路黑色化。

扬中交通条件的改善,促进了扬中经济的发展;而扬中经济的腾飞,又带动和反哺了交通建设。自 1991 年起,扬中对交通基础

设施建设的投入进一步加大。一方面,自力更生、自筹资金建造了扬中长江大桥;另一方面,按一级公路标准,总投资 4000 多万元,建造了大桥接线公路 8 公里,基本改变了扬中公路“窄、短、破”的状况。

“九五”期间,扬中迎来了公路建设的又一个春天。1996 年,市委、市政府制定了“八五造大桥、九五修大道”的交通发展战略,果断决策采取逐年投资、分期实施的办法,按一级公路标准,改建全长 20.975 公里的扬中大道,与先期建成的大桥路和环北路连成一体。在省市交通主管部门的支持下,扬中大道工程被批准立项,纳入了全省公路网化工程建设计划。1996 年 11 月 20 日,扬中大道土路基工程破土动工,全市近 6 万劳力上线挑土,显示出了扬中人敢创大业、勇于超越的豪迈气概。1997 年 9 月 28 日,扬中大道一期工程 7.413 公里全线建成通车,1998、1999 两年,二期工程兴隆大桥至团结桥段 3.562 公里、三期工程团结桥至红旗河段 2.788 公里、三二新线 3.212 公里、西来桥庆丰线一期工程 2.5 公里又相继建成,它标志着扬中在建设高等级公路上又迈出了新的一步,彻底缓解了市区交通拥挤的状况。至此,全市公路里程达到 428 公里,172 个行政村村村通上了公路。目前,全市公路达到了省道标准化,县乡道路黑色化,镇村道路循环化,公路桥梁永久化,路边绿化园林化。218 省道扬中长江大桥至兴隆段建成了全省文明样板路。

扬中公路基础设施建设的突飞猛进,促进和带动了运输事业的发展。五十年代初,扬中还没有一辆机动车辆,所有客货运输全靠肩挑人扛。1957 年 6 月 1 日,锡镇运输管理局在城区兴建镇江专区汽车运输公司扬中县汽车站,始有 1 辆客车于三沙、三八线上行驶。40 多年来,随着公路里程的增加和路况质量的提高,扬中

的车辆以几何级数增长。截至 2000 年 6 月底,扬中汽车总数已达 3700 余辆,机动摩托车 16000 余辆,其中个人拥有汽车 2000 余辆。

(二)

扬中四面环江,1960 年以前,对外交通的唯一途径是简易客渡,渡口则是进出扬中的驿站。1960 年 5 月 7 日,栏杆桥至丹徒新港公路渡口首次通航,渡轮为机动木趸船。虽然当时条件有限,汽车上下船要靠人力搭起两块厚重的跳块,但这一汽渡的开通,却具有划时代的意义,它掀开了扬中与外交通往来的新篇章,“江洲孤岛”宣告结束。改革开放以后,我们加大了渡口建设的力度。至 1984 年,筹措 100 余万元,对各渡口的渡船进行了更新,共新增钢质机动船 10 艘(960 客位),木质机动船 10 艘(250 客位),钢质八车渡船 4 艘,总客位达到了 1770 个。20 处渡口都建造了候船室,总面积达到 1200 多平方米。1985 年 5 月,我们自筹 20 余万元资金新建的轮船港至西来桥汽渡顺利通航,使中心沙与太平洲两个江岛连成一体。1988 年 9 月,轮船港至丹阳界牌汽渡又顺利通渡,它的开通,为扬中往南过境车辆缩短里程 35 公里。

长江大桥通车以后,扬中与苏南的交通干线已连成一体。打通与苏北交通网的联系,发挥扬中“跳板”的作用,使扬中成为苏南苏北交通的通道,推动扬中经济的腾飞,这是扬中几代交通人的梦想,也是市委、市政府高瞻远瞩所确定的宏伟蓝图。为此,1994 年 6 月,我们多方筹措资金 1100 余万元,兴建了扬高汽渡,它的开通,为我市进入苏中地区缩短里程 45 公里。1995 年底,投资 280 余万元对西来桥汽渡码头进行了拓宽改造,次年又投资 400 余万元对轮船港汽渡码头进行了拓宽改造,使日渡运能力达到 3000 辆次,大大缩短了待渡时间。至此,扬中对外交通已完全实现了既定

战略：穿过大桥可直上沪宁高速公路和 312 国道；渡过北江可进入苏北路网；从轮船港或西来桥越江可直抵苏锡常城下。一个南桥北渡、四通八达的交通网络全面形成。

（三）

在公路和渡口发展的同时，内河航道也有了较快的发展。建国初期，扬中境内的航道仅是供小木船使用的天然避风港汊，夏季水漫滩，一片水茫茫；冬季河底朝天，船民只能望港兴叹，航道基本处于原始和自然状况，不仅严重制约了水运事业的发展，而且水旱灾患频繁发生，直接威胁人民生命财产的安全。1954 年的一场大水，更是把原有的河港冲得七零八落，有些港湾已失去了泊船能力。

针对这种状况，党和政府发动群众疏港通航。几经努力，情况虽有好转，但由于当时的财力和技术所限，并没有从根本上解决这一问题，至 1965 年底，全县还没有一条能通航轮船的内河航道。从 1966 年开始，航道建设的步伐加快，先后人工开挖了穿心港、联丰港、东新港等 8 条航道，计 56 公里。1969 年，人工开通了三茅大港，航道全长 9.3 公里，沿港向南顺夹江而下，与武进新孟河、丹阳九曲河相连，进入苏南大运河地区；从二墩港而出，北接泰兴南官河，直至苏北里下河地区。苏北至苏南直穿三茅大港，比绕江缩短航程 26 公里。它的开通，对长江南北的水上交通运输起到了重要作用。1983 年，三茅大港又进行了第二次开挖疏浚，通航能力进一步增强，成为扬中唯一一条被省政府批准的国家七级航道。

为了提高航道的通航能力，我们分期分批将各航道上的桥梁由原来的木桥、石桥全部改造成砼拱桥，并达到通航标准。航道护