

扬州交通志

人民交通出版社

(京) 新登字 091 号

内 容 提 要

本书为扬州市地方专业志书, 纵贯古今, 记述了扬州水路、陆路交通的全面情况, 特别是中华人民共和国成立后的成就。本书资料翔实, 综合性强, 颇具研究、阅读价值。

责任编辑 杨 捷

封面设计 孙立宁

扬州交通志

YANGZHOU JIAOTONG ZHI

扬州市交通史志编纂委员会 编

正文设计: 刘晓方 责任校对: 张莹

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

人民交通出版社印刷厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11.625 插页: 3 字数: 312 千

1992 年 11 月 第 1 版

1992 年 11 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—2000 册 定价: 22.50 元

ISBN 7-114-01454-6

F·00161

扬州市交通史志编纂委员会

名誉主任委员	姚佩伦			
顾问	沈春荣			
主任委员	吴晋			
副主任委员	何伟华	张承育	罗来铭	蒋韵宏
	丁邦发			
委员	郑耀岗	吴家兴	孙皋鸣	王年青
	陈和庆	李绍鹏	唐宝林	朱永盛
	张继生	刘传贵		
史志办主任	郑耀岗			

《扬州交通志》编写人员

主编	吴家兴			
副主编	子休平			
编写人员	郑耀岗	吴家兴	保华	沈春荣
	吴晋	潘振东	张鑫基	陈治成
	程苏扬	周彤	张瑞麟	



扬州汽车站新姿



328 国道扬六线



扬州市运输公司
运输大件杂
货的专用车



扬州汽车分公司
的集装箱运输



扬州市航运公
司船民新宿舍

“琼花号”海船
(江扬船厂造,
属海运公司)



仪征市汽车站
外观



为乡镇企业服务的零担货班



建口线航标



兴化市乌金
荡灯塔



扬州客车总厂制造的 JT663 型客车

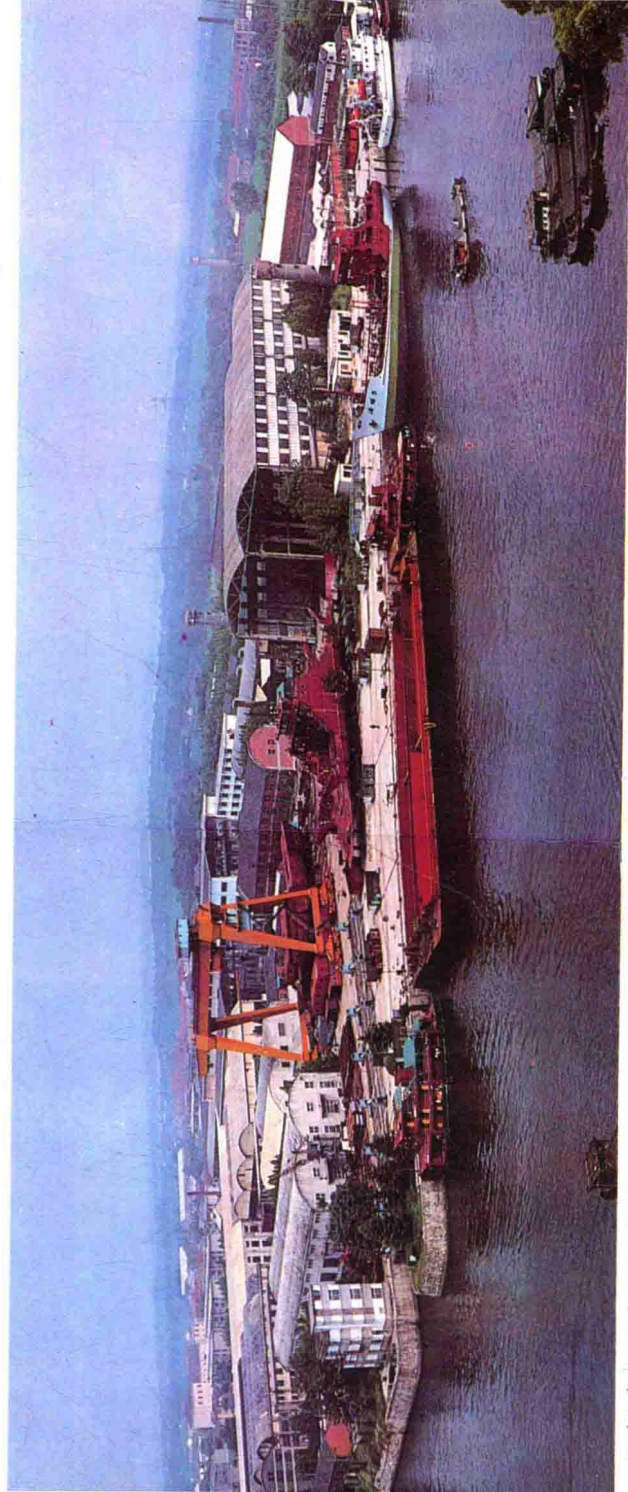
仪征立交桥



县乡道路绿化一瞥



扬州大桥系杆拱在搬迁中



江扬造船厂生产区鸟瞰



卞港晨曦



扬州运河大桥



邵伯
船闸

团结 勤奋 求实 进取



南京交通学校扬州中专班师生在上课



明代驿站——
孟城驿遗址

序 言

历史文化名城扬州位于江苏中部，江淮平原南端，北负淮河，南扼长江，中贯京杭大运河，是苏北的门户。扬州滨江近海，水陆交通发达。

扬州的交通始于 2400 年前。从邗沟开凿起，这座城市就变得十分重要。大运河既为中华民族的发展壮大起到了不可估量的作用，更给沿岸的社会经济发展带来久远的影响。中世纪的扬州是江淮地区最大的物资集散地，靠运河沟通南北物资交流，得以繁荣昌盛。在物质生产发展的同时，也产生了与之相应的人类文化活动。扬州以其奇特的魅力令无数文人墨客心驰神往，并在这里留下了许多不朽的印迹。得天独厚的交通运输条件使扬州在隋、唐、宋、元、明、清历代皆为国际交往城市。扬州交通辉煌的历史和繁荣的现状给予人们一个规律性的启示：衡量一个地区乃至一个国家的经济状况，重要标准之一是商品经济是否发达，而商品经济的发展则必须有良好的交通条件做为流通渠道。交通是商品经济发展的重要保证。

经过新中国建立以来 40 年的艰苦创业，特别是通过“七五”计划期间的努力，扬州交通建设有了长足的进步，初步形成了适应经济发展的水陆运输网络和布局。境内道路“十字型”串通省、市、县级公路，连接 317 个乡镇。扬州与南京有一级公路相通。水上以京杭大运河和长江组成 T 型格局，通过蛛网密布的淮河水系经长江直达沿海各港口乃至世界各地。港站则以扬州为中心，沿长江两翼伸展，仪征、三江营、高港等港区联结而成整体。沿大运河各县（市）的内河港口呈扇形辐射，充分发挥了水运舟楫之利。这样的交通网络体系，为扬州的对外开放，以及今后交通

的进一步发展奠定了良好的基础。40年来,“科技兴交通”之路已经拓开,机械化投入有所增加,加快了新技术、新工艺、新材料的推广应用,推动了交通生产力的发展。交通工业门类较多,车船产品在省内处于领先地位。技术改造步伐加快,运输装备有所改善,交通运输体制改革初步展开,运输组织和经营管理水平有所提高。交通部门顺应社会发展及经济增长的需求,客货运输量呈直线递增。扬州的交通运输正在给全市的经济布局、投资环境、生产经营、人民生活带来深刻影响。

扬州的交通发展已进入一个新的重要历史时期,它正以崭新姿态向高峰攀登。1989年全市已拥有3100余公里公路、5000余公里航道、1000多个泊位、300多个车船站埠,形成初具规模的运输业、交通工业和崭露头角的联运业。在此基础上,再奋斗10年,于本世纪末构筑成铁路、航空、水路、公路、管道五业俱全的交通运输系统是可以办到的。令人振奋的是,国家重点交通工程——宁扬一级公路高速化建设正在进行,宁通线扬江一级汽车专用线主体竣工,并继续向南通方向延伸,金湖—宝应—盐城国防公路即将破土动工,宁扬地方铁路已批准立项,扬州港即将对外开放,飞机场也正在筹划之中。扬州6万交通职工紧紧抓住历史机遇,积极建设“三主”骨架,努力发挥交通对扬州经济外引内联的触媒、中介和启动作用,为促进扬州经济走向世界作出贡献!

系统地整理上下2000多年扬州交通的兴衰起伏、跌宕沉浮,集中地记述新中国建立后40年扬州交通的发展历程、变化和成就,认真总结经验,指导经济建设,实属我们这一代交通工作者的历史责任。

欣逢盛世,编史修志。《扬州交通志》继《扬州古港史》之后,即将付梓。这本专志在市志有关条目的基础上,增列章节,扩大容量,使之在微观上充实内涵,保存的历史资料更为宏富,反映了较强的科学性、专业性与地方性。现在将它出版,无疑是盛世修志的重要成果,也是交通部门在当代两个文明建设中积累的一项

精神财富，值得为之庆贺。

在总结历史经验的基础上，进一步发挥扬州的交通优势，推动国民经济、社会事业的飞跃还任重道远。随着经济、城市建设和对外开放的进程，对交通的要求也更高、更迫切，需要交通部门在深化改革中联络社会各方面，开展战略性研究，继续不懈地努力，使扬州交通事业在本世纪内取得结构性的升位。从这个意义上说，《扬州交通志》所记述的扬州交通历史变迁及其艰难的创业过程，能够使人们钩沉稽古，温故知新，前有所鉴，后有所图，从中得到教益和启示。

是以为序。

扬州市交通局局长 姚佩伦

1991年12月

凡 例

一、本书记载因事溯源，上限不一，下限截止于 1989 年底。

二、本书记述的地域范围以 1983 年市管县后确定的扬州市辖区为准，即市区（含广陵区、郊区）、江都、仪征、邗江、高邮、宝应、兴化、泰州、泰县、泰兴、靖江等 3 市 8 县。历史上原曾隶属于扬州的县，如民国时的东台和新中国成立后的六合、金湖、扬中、江浦不在本书记述范围之内。

三、本书记述采用记、志、照、图、表、录 6 种形式，以志为主。人物不设专章，以事系人；英雄模范人物收入“大事记”。横排设章、节、目、条，归类统属；纵写古今，并按“详今略古”的原则，重点述及中华人民共和国建立后扬州市交通运输的发展。

四、由于盐运、漕运在扬州交通史上意义重大，故升格记述。

五、记时。清代及以前，用汉字记朝代和帝王庙号，括号加注公元纪年；民国用民国纪年，并括注公元纪年；新中国成立后用公元纪年。

六、凡涉及先后变更的地名，一律使用当时的名称，同时用括号注明现名。

七、度量衡单位采用米制。对于历代所用的计量单位以及英制单位，均换算成米制或加注说明。

八、本书主要取材于档案、方志、报刊和所属县（市）新编的交通志，并吸收今人研究成果和各有关部门提供的素材。资料来源，恕不一一说明。

九、本书系独立的交通专业志，属大交通范畴，记述不限于本系统，兼蓄市区和各县（市）不属交通系统的运输企（事）业、乡（镇）办运输业和个体运输业，以及车船制造厂、港机修造厂等。

目 录

凡例	1
概述	1
第一章 航道 船闸 航标	9
第一节 航道	10
一、干线航道	10
二、支线航道	20
第二节 船闸	21
第三节 航标	37
第四节 航道、船闸的整治与改造	38
一、航道整治	39
二、航道和船闸的技术改造	41
第二章 港口 渡口	43
第一节 港口	44
一、扬州港	44
二、泰州港	45
三、兴化港	48
四、泰县(姜堰)港	49
五、仪征港和仪征油港	49
六、高港和泰兴港	50
七、邗江港	52
八、江都港	53
九、靖江港	53
十、高邮港	54
十一、宝应港	54