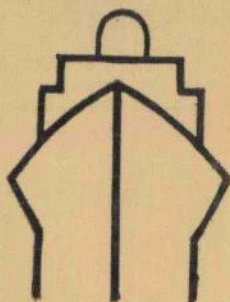


徐州水运志



徐州市交通局史志编委会

徐州水运志

徐州市交通局史志编委会

目 录

前 言	1
凡 例	3
概 述	4
大事年表	8
第一章 航 道	26
第一节 航 道	26
第二节 船 闸	48
第三节 桥 梁	50
第四节 渡 口	64
第二章 港 口	79
第一节 主要港口	79
第二节 地方港口	95
第三章 水 运	110
第一节 概 况	110
第二节 水运企业	114
第四章 水运工业	146
第一节 概 况	146
第二节 造船厂	146
第五章 管 理	148

第一节	航道管理.....	148
第二节	港航监督.....	158
第三节	船舶检验.....	177
第四节	水运管理.....	181
第五节	渡口管理.....	209
第六节	水上治安.....	215
附 文:		
	正确评估徐州水运 制定可行发展规划.....	220
编后记		227

前 言

水路运输是最古老的运输方式,它对社会的发展、人类的文明起着极其重要的作用。

当今世界大多数经济发达的城市、工业基地,一般都是依水而筑,因水而兴,反之则废。

徐州也是如此,历史上的几次兴衰,都与水路畅阻有着密切的关系。从《徐州交通史》一书中足可看出这一点。

现代化交通运输已形成水、陆、空立体的综合运输体系,徐州交通地理位置优越,又是重要的能源基地,按照发展区域性中心城市的要求,交通要先行。就目前徐州交通发展前景来看,水运的作用益显重要。

徐州水运现状虽较以前有所发展,但与国民经济发展速度尚不适应,远远落后于全省平均水平,在多种运输方式中水运所占比重仅在 20% 以下。作为水运的基础设施、航道状况满足不了运输市场的需要。水运企业经营不佳。根据徐州市经济发展需要和水运较落后的状况,研究制定徐州水运发展战略和对策,重振徐州水运是一项十分重要和迫切的课题。

《徐州水运志》即是编者广征博采搜辑整理的一册较系统的徐州水运方面颇有价值的资料专著。编者客观反映徐州的航道、港口、水运、水运工业及管理诸方面的情况。

在编纂过程中,以马列主义为指导思想,用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,本着详今略古、忠于史实的原则,秉

笔直书，并运用图表数据加以说明，力求资料性、科学性、思想性于一书，起到资治、教化、存史之作用。

本书旨在为从事交通工作的同行们对徐州水运的历史和现状有所认识 and 了解，为研究和发展徐州水运制定规划的决策者们俾供借鉴。

由于资料选辑零散，难免挂一漏万，恳请诸君雅正。

编者

一九九〇年六月

凡 例

《徐州水运志》是徐州交通专业志书的组成部分。

一、时间断限：概述篇大事年表记述追溯到古代，正文均从 1949 年建国始，下迄 1985 年，部分记述至 1990 年。

二、区域范围：1983 年 3 月 1 日地市合并前，记述范围包括东海、赣榆二县。

三、体例：史志结合，以志为主。分章、节、目编排。除概述大事年表附文外正文共五章十六节约 15 万字。

四、编纂方法：采用记、图、表、照、录等体，文字与图表并用，节省篇幅、清晰明了，对比性强。

五、资料出处：1、1989 年全市水运调查资料。2、交通系统各有关部门、科室提供资料，3、档案专业史志、报、刊辑录资料。

概 述

徐州地处苏、鲁、豫、皖四省之交，自古以来就是水路和陆路交通枢纽，又是内地联系江浙的必由之路。远古时代，徐州地当获水与泗水之交。

春秋战国时期，邳沟、鸿沟和汴水等运河开通后，地当汴泗汇合处的彭城就成为江淮流域通往中原水运的枢纽，逐渐发展成为商业都会。

西汉初期，经过战乱的运河系统，虽有湮废，但联系东西交通的济水和汴水，尚能通行，担负着山东和江淮流域的漕运任务。汉高祖时，每年运输量数十万石，到汉武帝时已增加到六百万石之多。汉武帝元光三年（公元前 132 年），黄河决口，南侵泗水入淮，历时 24 年才堵口。此后，黄河不断泛滥，到平帝时，已是“河汴决坏，漕运停顿”。

东汉明帝永平十二年（公元 69 年），采用河汴分治的办法，沿黄河西岸筑堤，限制黄河南侵；同时在汴水上修建闸坝，调节水量，使汴水安流入泗，成为漕粮西运的主要通道。彭城就成为江淮流域通往东汉都城洛阳的水运枢纽，又重新繁荣起来。

隋代，几次对运河进行整治和开发，既供皇帝乘船游乐，又为运粮需要，更为漕运创造了有利条件。隋炀帝开凿通济渠，以通济渠取代汴水，成为中原沟通江淮流域的捷径。

唐代，改通济渠为广济渠，沟通江淮漕运。开始设置了专

管漕运的转运使。京城长安地区所需的粮食，最初漕运分别由各河系船只分段接运。唐高宗时，江南漕船由扬州经淮河，入汴水（经徐州），再转洛水，直达洛阳。

宋代的漕运比唐代更为发展，北宋建都于开封，漕运经汴水过徐州每年通过量多达五百万石以上。

元代以前，各代大都选定长安、洛阳和开封为国都，所以通往江淮流域的运河干线，在徐州以西都是东西行。到了元代，建都北京。元世祖至元二十六年（公元1289年），开始对运河系统进行改造，从而打通了南北运河的航道，完成了从杭州到北京的大运河全部工程。徐州扼大运河南北要冲，其交通和军事地位大大加强。

明代在运河重新疏通后，废止海运和陆运，整个南北运输完全依赖京杭大运河一条路线。徐州除在吕梁洪和百步洪建闸外，船只来往，还实行编队制，沿途设立纤道、纤站、纤夫，以保证粮船的正常航行。每年经由徐州北上的粮船为1.2143万艘，总运量在400万石以上。为加强徐州城与四乡的交通联系，还在泗水和黄河上分别用铁索维舟修建大浮桥（原名万会桥）和小浮桥（原名云集桥），每日按时启闭。当时，徐州乘船可直达河北省，为此，人们称徐州为苏、鲁、豫、皖、冀“五省通衢”同样，它与古时徐州的驿站也有密切的联系。

自古以来，在徐州周围就有很多专供传递政府文书、中途换舟、马休息的驿站。以城东关的“彭城驿”为中心，向四外辐射，由水路和陆路组成了一个颇具规模的运输网。城东南有房村驿，城东北有夹沟驿，城外有河东岸驿，城南有桃山驿，城北有利国驿。另外还设有江、浙驻驿。以上各驿站，都是明永乐十三年（公元1415年）设立的。可见，早在五百多年前，这些驿

站运输，已使徐州成为苏、鲁、豫、皖、冀五省的交通枢纽。

清嘉庆二十三年(公元1818年)，黄河督使黎世序在徐州北门外城墙上，面对黄河建造牌楼一座，它象征徐州是沟通南北商贾漕运的要地。牌楼耸立在故黄河畔，上有两块匾额，向河一面书“大河前横”，向城一面书“五省通衢”，十分巍峨壮观。这是古人对徐州交通运输的四通八达的赞誉。

 运河与黄河关系密切，黄河决堤，运河就受影响，这就是徐州附近的运河数次改道的主要原因。明万历三十八年(公元1610年)，黄河决口，徐州附近的运河从此废弃，这是徐州水运走向衰落的转折点。清咸丰五年(公元1855年)黄河北徙改道，运河堤岸被冲毁，河道涸竭。徐州完全失去它借以发展起来的水路运输有利条件，至此徐州水运衰败。光绪二十七年(公元1901年)，漕运停止。不久，黄河以北至临清一段运河全部淤成平陆。江苏境内的中运河(台儿庄至淮阴)河道尤浅，几乎丧失通航能力。里运河(即邳沟，淮阴至扬州)也只能航行三四十吨的小木船。只有江南运河水量充沛，全年通航，还保持着运河原有风貌。

随着历史变迁，河道迁徙，京杭运河徐州段早已不复存在。解放前的徐州已不通水运。解放后，大运河才获得了新生，各段都相继进行整修疏浚。为了解决北煤南运，1958年国家投资开始整治大运河苏北徐(徐州)扬(扬州)段，其中徐州段开辟了湖西新航道：沿微山湖西侧南下，经蔺家坝，由徐州北郊孟家沟东行至邳县大王庙入中运河。从而使徐州恢复了原有的京杭运河水路通道。

经过四十年的建设，徐州水运有了发展。先后疏通、新开大小河道2000多公里，符合通航条件的航道有40条，通航里

程 697.4 公里,其中京杭运河蔺家坝以下 119.5 公里,中运河大王庙以上 13.5 公里属省管干线航道,其余均属市管支线航道。徐州市港口吞吐量万吨以上的有 24 个,吞吐能力为 2000 万吨,货物码头泊位 276 个,85 年货物吞吐量 841.3 万吨。客运码头 2 个,旅客吞吐量为 12.61 万人次。1989 年全市有各类运输船舶 6072 艘。其中机动船(包括挂机)2663 艘、马力 48421 匹,驳船 3409 艘,载重量 242161 吨。全市水运工业有县属造船厂 1 个,主要产品是 100 吨钢驳、19 米或 23 米拖轮,年生产能力 4000 个吨位;乡级以下造船厂 85 年 27 个,主要产品是 100 吨以下水泥驳,年生产能力 2500 个吨位。

以市轮船公司为骨干和六县航运公司的水运企业,承担着全市三分之一的北煤南运任务。

大 事 年 表

远古时期

地当获水和泗水之交的今徐州市中心，岗峦环合，为一小型盆地，远古氏族部落在此定居和采集、渔猎等生产方式的活动、在长期的生产实践中、学会了“剡木为舟，剡木为楫”开始了原始的水上活动。

约四千年之前

徐州起源于帝尧时代的大彭氏国。尧舜时，洪水漫延，禹继位后治理洪水，禹“陆行乘车，泥行乘橇”，在治水过程中，到处沿江河考察，把看到的山川万物绘下来，按九个方位铸成“九鼎”谓“九洲”。徐州当时列为九洲之一（自然区域名称）。大禹治水时曾乘船来徐州，到羽山，故又名“禹山”（属大彭国，现东海县北）。

约公元前 21 世纪

徐州的首府薛，从夏代起就是制造舟、车的主要基地。薛位于泗水之滨，是当时东西南北交通的中枢、通过泗水南下江淮而制荆楚与吴越；逆流而上，可以控制齐鲁与燕晋，从春秋晚期起，徐州就成了“兵家必争之地”。

前 500 年

泗水过徐州城东北和城东南时，受两侧山地所限，形成秦梁洪，百步洪和吕梁洪三处急流。吕梁洪在徐州东南六十里的吕梁山下。史书记载，孔子周游列国，途经徐州曾在此观洪。

前 482 年

吴王夫差为了运兵北上，将一些不相连的河道凿通，东起沛县西达济水，此运河古称黄沟，这是当时江淮至中原唯一最便捷的水道。

前 219 年

秦始皇外出巡行，东登峰山泰山，又东到海边，在琅琊台刻石颂德。后乘舟路过彭城派了千余人到泗水打捞“九鼎”，未获。遂在泗水两岸积石为梁，长一里、高五丈，后人因以为名。

前 210 年

秦代著名方士徐福，于秦始皇三十七年（公元前 210 年）领皇旨乘船入海求仙药，在今赣榆县海岸起航，最终抵达日本九州岛。徐福是中国第一个渡海到达日本的使者。

前 200 年

春秋战国时代开凿的运河系统经过战乱虽然有些湮废，但联系东西交通的济水和汴水，尚能维持通航，并负担着山东和江淮流域漕粮西运的任务。在汉高祖时每年漕粮运输约数十万石。

前 132 年

黄河在濮阳瓠子决口，南侵泗水入淮，历 24 年方才堵口。此后，黄河仍不时泛滥，到平帝时，已是“河汴决坏”，漕运陷于停顿的局面。彭城以及其它沿河都会，大都趋于衰落。

公元 11 年

黄河又在魏郡（河南安阳）决口，河水南侵，汴水湮塞益甚。

69 年

汉明帝永平十二年王景主持治河，采用河汴分治的办法，沿黄河两岸筑堤，限制黄河南侵；同时在汴水上修建闸坝，调节水量，使汴水安流入河，成为江淮流域漕粮西运的主要通道。地处汴泗交流处的彭城，就成了江淮流域与东汉都城洛阳间的水运枢纽。

193 年秋

曹操攻陶谦于彭城，“杀全城男女老幼数十万人于泗水”

开始,到建安三年(198年)曹操击杀吕布占领彭城为止,连年大战,彭城已是残破不堪,汴水也遭破坏。汴、泗二水是当时徐州的经济命脉,是江淮、山东漕粮西运重要的交通要道,通航被切断后,徐州的经济瘫痪,从此败落。

243年

在邓艾主持下,汴水又恢复通航,促进了彭城的恢复和发展,并加强了它的地位。

384年

谢玄率师北上,大举伐秦、军驻彭城(今徐州),因“水道险涩,粮运艰难”,军队给养发生了问题,谢玄采纳督护闻人爽之谋,组织9万人对吕梁山道进行大规模的整治,“树栅、立七埭”。栅是在河床“深植桩木,列置石囤”。即以桩木石囤构筑的拦河坝。通过7座堰埭,分段控制吕梁河(可能还壅遏其他支流),增加航道水深,并使悬流迅急的水道渠化。据文献记载,经过这次整治,航运条件得到改善,公私称便。

416年

刘裕进驻徐州,疏浚汴水,使汴水重新通航,刘裕自洛阳回师南方,也是经由汴水乘船过徐州南下建康(南京)的。

584年

隋文帝征集民工,开始大运河的疏浚工程,开通了水济渠。

587 年

开皇七年,隋朝为了运兵运粮,渡江灭陈,着手开拓疏凿江淮段,沟通了长江和淮河。

605 年 3 月

隋炀帝命尚书右丞皇甫议征发淮北、河南诸郡民夫总计百余万,开凿了自洛阳至泗水的通济渠。自西苑引谷洛水达于河,又引河通于淮,自是天下利于转输,基本上是沿着曹魏时期修浚的睢阳渠向东,于徐州入泗水,沿泗水达淮水。《读史方輿纪要》则说通济渠由黄河汴口至商丘间,假道汴水,折向东南,经永城、夏邑、宿县、灵璧、泗县到古泗州入淮。

624 年

唐武德七年尉迟敬德凿治徐州、吕梁(在徐州市东南)二洪。相传“热火烂石,从而凿之,遂成水道”。这是在泗水上为避开洪流而凿的一条人工河。

739 年

唐开元二十七年改通济渠为广济渠,沟通江淮漕运。盛唐时期,徐州的地位与隋代一样,虽然不是漕运所必经,但汴水

和泗水仍然保持通航。

白居易的“汴水流，泗水流，流到瓜洲古渡头，吴山点点愁”和韩愈的“汴泗交流郡城角”的诗句都说明了这一点。

762 年

唐宝应元年，盐铁转运使刘晏专领京师，设场造船，开始了“网运”，对航运进行改革。当时有船二千艘，仍用裴抱卿分段节运办法，“江船不入汴，汴船不入河，河船不入渭。江南之运积扬州，汴水之运积河阴，河船之运积渭口，渭船之运入太仓（东渭桥仓）、岁输粟百一十万石，无升斗溺者”。雇役将吏押运漕船，以防藩村截留漕粮，一律改陆运为舟运。由江南到京城，每斗米共减少运费钱一百二十四；

编散运漕船为纲船，每十船为一纲，每纲三百人，篙工五十，统一行动。

废除直达运漕之制，实行逐级转运，“江船达扬州入淮，汴船自清口达河阴”。唐代宗以后的历任漕粮转运使，都遵循刘晏的法度，颇得其利。然每年仅运漕粮一、二十万石，这是政局混乱与经济凋弊造成的。但其航运的组织管理办法，在我国古代交通史上是一个创举。至德宗时，李希烈攻逼汴、郑，江淮之路又绝。当时泗口商旅辐辏其途，王智兴为武宁军节度使、徐、泗、濠观察使，在泗口设税关，增加收入，至开成二年（837年）间始停。其时泗口商税，已为徐州节度使的一种重要收入。

781 年