

漢書卷之六

卷之六

内 容 提 要

镇江是长江、运河两条黄金水道的交汇处，是长江下游南岸重要的交通枢纽，也是中国苏南著名的历史文化名城。

《镇江交通史》是一部地区性综合运输体系的经济技术发展史专著。该书以丰富翔实的资料反映了镇江水路、公路、铁路多种运输方式发生、发展的过程、特点和一般规律，各种运输方式之间关系及其与社会经济之间的相互关系。

本书是中国第一部区域性综合运输体系的交通史书，可供历史、地理、经济(包括交通运输)研究工作者以及地方史志工作者参阅，亦可作为大专院校专业学生、交通部门职工的参考读物。

镇 江 交 通 史

张 立 主编

责任编辑 杨捷

人民交通出版社出版发行

(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：850×1168 1/32 印张：16.625 插页：3 字数：429千

1989年2月第1版

1989年2月第1版第1次印刷

印数：0001—1000册 定价：10.20元

01-219-139-1

ISBN 7-114-00467-2

F·00064

Capsule Summary

Zhenjiang is the place where Yangtze River and the Grand Canal, the two gold water-ways, come crossing, an important communication hub and also the famous ancient historic and cultural city in South Jiangsu Province of China.

"Zhenjiang Communication History" is an economy and technique monograph on the comprehensive district communication system. This book records the history in abundant and exact materials reflecting the Starting and developing course of various communication facilities used on highway, waterway and railway, and further discusses the characteristics and general objective law thereof and the relationship among all the abovementioned transportation means and the mutual influences between the means and the social economy.

This book is in China the first communication history publication on regional comprehensive communication system which might serve as reference material for the research workers of history, geography, economy (including communication and transportation) and the workers compiling regional history or annals and as reference book for the corresponding academics and the staff and workers in the communication field.

《镇江交通史》编审委员会

主任：查伟强

副主任：周硕芝 王彦桂

委员：（按姓氏笔划为序）

于桐曾	马 安	王彦桂	毛启善
田家茂	戎敖锡	刘建国	吕宝铭
李兢华	李 华	宋亚明	吴胜东
张 立	张煊明	张 毅	张 龙
杨再春	周硕芝	陈遐龄	陈全义
陆炳生	查伟强	顾国治	真启中
黄和业	臧 桢	戴慕贤	

《镇江交通史》编写顾问

姚敦本 丁仁富 陆九皋 袁志成
吴扬中 孙富璋

《镇江交通史》编写组

主 编：张 立

副主编：石受禄 韩云辰

编写人员：张 立 石受禄 韩云辰 陈复祥

应天寿 林佩方 许吉祥 徐 明
沈宏夫 姜际林 朱建祥 倪修连
赵石铭

序 言

千百年来，镇江一直是长江下游的交通要津。宋《太平寰宇记》记载：“京口西距汉沔东连海峤，为三吴襟带之邦，百越舟车之会。”自隋唐直至明清的漕运，均经镇江渡江北上，北方的物资也经镇江运往南方各地。清初诗人查慎行曾在他的诗中这样写道：“舳舻转粟三千里，灯火临流十万家”。可见镇江之繁荣。1858年镇江被辟为通商口岸，此后，镇江不仅是一个交通要衢，而且成为近代中国一个有名的通商大埠。

新中国成立后，镇江的经济建设、交通运输得到了迅速发展，特别是党的十一届三中全会以来发展更快，先后整修、扩大了老港、高资港和谏壁港，新建了大港，1987年港口吞吐量达到1500余万吨，在长江水系十个港口城市中名列第三。镇江港对外国籍船舶开放以来，已开通了往日本、美国、加拿大、意大利、西班牙、希腊等23个国家和地区的远洋外贸运输航线以及与香港的定期班轮航线。陆路交通也很发达。镇江火车站日均办理客货列车180对，日装卸能力250车。公路养护里程长1180多公里，实现了乡乡通公路。市区主干道及进出口道路均已拓宽改造，现有镇扬、镇澄、镇句、镇宝、丁长5条主要出口公路，宁镇、镇常公路正在兴建之中。航空方面，东西两侧有南京、常州机场。以城市为中心，以港站为枢纽，铁、公、水联运的主体交通运输新格局在镇江已经形成。

镇江以其发达的交通著称于世，这不仅仅是大自然的造化，更重要的是千百年来镇江人民辛勤劳动的结果。进一步发挥镇江的交通优势，推动经济、社会事业的更快发展，尚需我们继续艰

苦奋斗。现在，镇江已成为沿海经济开放区，发展外向型经济有着良好的条件。经济要发展，交通要先行，我们将进一步努力，继续发挥各种优势，把镇江这座新兴的工业、港口、旅游、历史文化名城建设得更好。

《镇江交通史》是一本系统地介绍镇江交通发展历史的专著。它将帮助人们更好地了解镇江、认识镇江、激发热爱镇江、建设镇江的热情。我衷心希望通过这本书的出版发行，能吸引更多的中外客商、有识之士来镇江投资开发、洽谈生意和游览观光，也相信这本书能引起广大读者的兴趣和关注，从中得到教益和启迪。

是以为序

陈璧显

1988年9月

前 言

镇江处于长江与大运河两条黄金水道的交汇处，自古以来就是长江下游重要的交通枢纽。鸦片战争以后，它是长江最早开埠的通商口岸之一，也是江苏省轮船运输、铁路运输、公路运输最早兴起和发展的一个城市。新中国建立后，镇江多种运输方式持续发展，技术水平不断提高。公元 1986 年 12 月，经国务院批准，镇江港对外国籍船舶开放，成为新的历史条件下江苏和长江流域的对外开放门户之一。镇江交通运输的发展对镇江社会经济的发展起着十分重要的促进作用，在江苏全省和长江流域经济建设中也发挥着重要作用。镇江交通运输的历史，在中国地方交通运输的发展中具有一定的典型意义。

《镇江交通史》是一部经济技术专史。它所叙述的时间断限，上起先秦，下至公元 1986 年；地域范围以镇江市现辖市区及丹徒、丹阳、句容、扬中 4 个县（其中丹阳县 1988 年改为县级市）为主。本书编写以历史文献和档案资料为基础，以科学的观点，实事求是地阐述镇江水路运输、铁路运输、公路运输发展的历史过程、相互关系及其一般规律，并注重反映地方特色以及各个历史时期交通运输发展与城市社会经济发展的相互关系，以求达到资治、教化、存史的目的。

《镇江交通史》编写是由江苏省交通厅发起，并在江苏省交通厅和镇江市人民政府共同领导下进行的，周赤民、沈沛、扬大年、徐华强、黄选能、许晓霞等同志对本书编写十分关心。镇江市市长陈璧显为本书作序。《镇江交通史》编审委员会和镇江市交通局具体领导和组织了编写工作。

《镇江交通史》编审委员会前主任杨再春同志出国离任前关心、支持编写工作。镇江交通史顾问姚敦本、丁仁富、陆九皋、袁志成、吴扬中、孙富璋同志给予了热情指导。

已故的江苏省交通厅编史办主任、江苏省交通史主编李治斋同志，在癌肿扩散、咯血不止的情况下，还坚持审阅了部分书稿，提出修改意见。

在资料搜集中，承下列单位给予大力支持：中国第一、二历史档案馆、北京图书馆及其柏林寺分馆、中国革命博物馆、中国历史博物馆、中国社会科学院图书馆、中国人民大学清史研究所、北京对外贸易学院、上海图书馆及徐家汇藏书楼、宁波天一阁藏书楼、交通部长江航运管理局、贵州省档案馆、四川省档案馆、云南省档案馆、江苏省档案馆、南京博物院、南京图书馆龙蟠里特藏部、古籍部、南京大学图书馆、江苏省交通厅编史办公室、苏州市图书馆、苏州市档案馆、苏州大学图书馆、苏州大学地方史志研究室、常熟市图书馆、无锡市图书馆、扬州市图书馆、上海铁路局、南京铁路分局、铁路镇江站、镇江工务段、丹阳车务段、镇江港务局、镇江港整治委员会、镇江市博物馆、镇江市图书馆、镇江市档案馆、镇江市政府经济研究中心、镇江市统计局、镇江市水利局、镇江市公共事业局、镇江市城建档案馆、镇江市公共交通公司、镇江地方志办公室、镇江市党史办公室、丹徒县党史办公室、句容县图书馆、句容县档案馆、新四军茅山抗日革命斗争纪念馆。江苏省各市交通局编史办给予了多方面的帮助。丹阳、扬中、句容、丹徒县（市）交通局编史办公室及镇江市属交通企事业单位提供了资料 and 资料汇编。镇江市科技情报研究所承担了部分外文资料的翻译。叶滋茎、完利平、林京山、陈大经、莫发秋、杨琨、赵玉生、杨和生、余慕苏等同志绘制、拍摄或提供了部分图表、照片。

对上述单位和个人的大力支持，一并致以深切的谢意。

本书引用、参考了有关专家、学者的有关观点或研究成果，恕不一一说明。

本书编写人员分别承担了有关章、节草稿或初稿的编写。张绍安、姚尔炽、李萍等同志承担了大量的抄写事务工作。张立修改、总纂全书。

由于我们水平所限，对本书缺点和不足之处，欢迎读者批评指正。

编 者

公元 1988 年 6 月 1 日

目 录

第一章 先秦至南北朝时期

(先秦~公元 589 年)	(1)
第一节 镇江交通溯源	(1)
一、远古时期的人类活动	(1)
二、吴文化反映的早期交通	(3)
第二节 人工河道的凿治	(5)
一、丹徒水道的改造工程	(5)
二、破岗渚上容渚的开凿和埭的创建	(8)
第三节 长江下游的重要渡口及京口港的形成	(12)
一、丹徒江(京口江)上的渡运活动	(12)
二、京口长江渡口地位的确立	(13)
三、京口港的形成	(15)
第四节 水上运输的发展	(17)
一、南北向穿越长江的水运	(17)
二、东西向运河和长江上的水运	(18)
三、水运工具的进步	(20)
第五节 陆路交通的开拓	(21)
一、汉以前的道路概貌	(21)
二、汉、六朝时畅达的陆路交通	(23)
三、先秦至六朝出现的主要陆运工具	(23)
第六节 水陆交通对京口成为商业都会的影响	(24)
一、对城市形成、格局和规模的影响	(26)
二、对镇江地区经济开发和城市地位的影响	(26)

三、对官商合流、豪强货殖商业经济的影响·····	(27)
四、对京口城市其他方面的影响·····	(28)
第二章 隋唐宋时期	
(公元 589~1279 年) ·····	(32)
第一节 南北大运河镇江段的浚治·····	(32)
一、隋炀帝浚拓江南运河·····	(33)
二、长江镇扬河段最早的引航道——伊娄渠·····	(34)
三、唐宋对大运河镇江段的整治·····	(37)
第二节 江河交汇的咽喉·····	(44)
一、唐和北宋以漕运为主的官运·····	(44)
二、唐和北宋其他水运的发展·····	(48)
三、南宋北碚的重要港口·····	(50)
第三节 陆路交通网的初步形成·····	(55)
一、隋唐时镇江的陆路交通·····	(55)
二、宋代镇江陆路交通的发展·····	(57)
三、形式多样的唐宋桥梁·····	(62)
第四节 交通运输对镇江社会经济的影响·····	(64)
一、城市地位的提高·····	(64)
二、交通线上市、镇的兴起·····	(65)
三、镇江官私商业的发展·····	(66)
四、造船、冶炼、丝纺等手工业的发展·····	(67)
第三章 元代至鸦片战争以前	
(公元 1279~1840 年) ·····	(74)
第一节 港口河道的变迁和治理·····	(75)
一、长江主泓道的摆动和江中沙洲的演化·····	(75)
二、镇江航道的治理·····	(77)
三、四通八达的镇江水运网·····	(83)
第二节 繁忙的江河航运·····	(87)
一、漕运的兴衰·····	(87)
二、繁忙的商运和其他水运·····	(93)

三、形式多样的水运工具·····	(98)
四、航运管理和长江救生会·····	(103)
第三节 元明清时期的陆路交通·····	(106)
一、驿站和铺递系统的逐步完善·····	(107)
二、道路与桥梁的建设和更新·····	(114)
三、元明清镇江地区的陆运工具·····	(119)
第四节 交通运输的发展促进了镇江城市的繁荣·····	(123)
一、手工业的发展·····	(123)
二、商业的发展·····	(125)
三、中外交通和文化交流·····	(127)
四、各族文化的融合·····	(128)
第四章 晚清时期	
(公元 1840~1911 年)·····	(132)
第一节 开埠前后的镇江港·····	(132)
一、镇江沦为半殖民地的开始·····	(132)
二、太平天国管辖下的镇江交通·····	(134)
三、镇江关的设立·····	(136)
四、外国航业进入镇江港·····	(140)
第二节 镇江近代民族航运业的兴起·····	(144)
一、招商局镇江分局的经营·····	(144)
二、民族小轮业的兴起·····	(146)
三、以内河航运为主的木帆船运输·····	(150)
四、中国近代第一个航业组织——江苏省 商船公会在镇江成立·····	(152)
五、义渡局的开办和救生会的发展·····	(154)
第三节 镇江近代陆路交通的出现·····	(156)
一、市内马路的始筑·····	(156)
二、镇江铁路运输的诞生·····	(159)
三、驿站铺递的裁撤·····	(162)
第四节 近代交通的出现对镇江社会经济的影响·····	(164)

一、镇江近代交通布局的形成	(164)
二、镇江成为重要的商品转输口岸	(166)
三、近代民族工业的兴起	(167)
四、半殖民地化的商贸城市	(168)
第五章 民国创立至抗战前夕	
(公元 1912~1937 年)	(174)
第一节 铁路运输的初步发展	(175)
一、铁路设施的扩建	(175)
二、以镇江为中心的江苏铁路建设规划	(176)
三、镇江铁路管理总段的设立	(177)
四、铁路运输与镇江交通运输格局的进一步变化 ..	(178)
第二节 长江下游重要的中转港口	(181)
一、港口集散方式及业务的变化	(181)
二、“改良镇江港埠的运动”	(186)
第三节 民族航运业的发展	(191)
一、镇江轮船航运业的成长	(191)
二、同行业的激烈竞争	(197)
三、航政管理和航业组织	(200)
第四节 公路运输的兴起	(202)
一、公路建设的初创与管理	(203)
二、公路运输的肇始	(209)
第五节 交通格局的变化对镇江城市经济的影响	(214)
一、新的运输方式与联运的诞生	(214)
二、交通发展促使城市格局变化	(215)
三、镇江近代民族工商业的兴起	(216)
第六章 抗日战争时期	
(公元 1937~1945 年)	(220)
第一节 日伪控制下的水陆交通	(220)
一、交通运输的破坏与恢复	(221)
二、垄断经营的航运业	(224)

三、通阻无常的陆路运输	(230)
四、日伪控制交通运输进行侵略和掠夺	(233)
第二节 抗日军民的对日交通战	(236)
一、破坏日伪控制的铁路运输	(237)
二、群众性破坏公路运输的斗争	(239)
三、交通战在民族解放战争中的作用	(241)
第三节 新四军经过镇江地区的军事运输	(244)
一、主要交通据点和通道	(245)
二、部队和物资运输	(248)
第七章 抗战胜利至中华人民共和国建国前夕	
(公元 1945~1949 年)	(254)
第一节 国民政府接收日伪在镇交通机构	(254)
一、对镇江日伪港口航业资产的接收	(254)
二、对公路、铁路运输业的接收	(255)
第二节 短暂复苏的航运业	(259)
一、镇江航政机构的恢复	(259)
二、招商局镇江分局的复业	(261)
三、中华旅运社镇江分公司的兴衰	(268)
四、民营轮业的复业和经营	(269)
五、民间木帆船运输	(272)
第三节 陆路交通的恢复和经营	(277)
一、公路的局部修复	(278)
二、公路运输的恢复与经营	(284)
三、铁路运输的恢复	(287)
第四节 解放前夕的镇江交通	(290)
一、陆路运输的混乱状况	(290)
二、交通工人的生活及其斗争	(291)
三、国民党军队封江断航	(292)
四、镇江交通职工迎接人民解放军渡江	(293)
第八章 社会主义改造时期	

(公元 1949~1957 年)	(297)
第一节 交通运输的恢复与统一管理	(297)
一、军事管制下的交通运输	(297)
二、交通行政机构的建立和变化	(300)
三、统一运价, 稳定运输市场	(303)
第二节 港口的新生	(305)
一、废除封建把持制度, 建立搬运公司	(305)
二、港口吞吐量迅速提高	(313)
三、清理航道与着手整治镇江港	(318)
第三节 航运业的恢复和私营航业的社会主义改造	(320)
一、国营航运企业的建立及其领导地位的确立	(321)
二、私营轮船业的社会主义改造	(324)
三、个体木帆船的合作化	(325)
第四节 铁路运输的全面恢复	(328)
一、抢修铁路和支前运输	(328)
二、采取防范措施维护铁路畅通	(329)
三、提高货物装载率	(331)
四、客货运输业务的发展	(331)
第五节 公路运输的恢复和私营汽车业的社会主义 改造	(334)
一、桥梁维修和路面养护	(335)
二、县乡公路建设的起步	(337)
三、国营汽车运输企业的建立和巩固	(339)
四、私营汽车业的社会主义改造	(342)
五、人畜力车运输业的集体化	(345)
第六节 高度集中统一的联运	(347)
一、对转运行的管理	(347)
二、华东联运镇江分公司的经营	(349)
第九章 “大跃进” 和经济调整时期 (公元 1958~1966 年)	(355)

第一节 镇江港的整治和改造	(356)
一、江苏省镇江港整治委员会的建立	(356)
二、鲢鱼套引河工程的试办与焦南航道的开辟	(359)
三、港口条件的改善和集散能力的提高	(364)
第二节 客货并重的航运	(369)
一、繁忙的木帆船运输	(369)
二、轮船客运“一条龙”服务	(374)
三、客货运量结构的变化	(376)
四、船舶保修能力的提高	(378)
第三节 公路建设的初步发展	(380)
一、群众性的公路建设	(380)
二、公路桥梁的改造	(383)
三、公路养护的改进	(386)
第四节 公路运输的初步发展	(389)
一、国营企业运输能力的提高	(389)
二、城市公共交通事业的兴起	(393)
三、短途货运中的板车运输	(394)
四、公路运输在交通结构中比重的增长	(398)
第五节 铁路运输的发展	(401)
一、沪宁复线镇江段的施工	(401)
二、铁路镇江段区的技术改造和运输组织	(404)
第六节 交通运输促进镇江市由消费型向生产型 转变	(406)
第十章 “文化大革命”时期 (公元 1966~1976 年)	(410)
第一节 “文化大革命”对交通企业的影响	(410)
一、“文革”初期的镇江交通	(411)
二、1967 至 1969 年镇江交通企业生产的下降	(412)
三、1970 至 1976 年交通企业生产逐步恢复并有所 发展	(413)