

003022

徐州市交通志

徐州市交通局编志委员会

一九八七年九月

徐州市交通志

徐州市交通局编志委员会



一九八七年八月

徐州市交通志修志委员会

主任：潘玉岭

副主任：吕文权、杨金岭、郭泉水、马德广、

丁战、胡存壁、

委员：王兆逸、赵泽康、卓士金、刘元发、

陈景华、王振海、苏发修、姚英杰、

薛克俭、王明启、张文忠、张强典、

王兆洲、

办公室主任：刘元发

主编：孙茂洪

编辑：李声黄、范超然、马洪生、

前 言

徐州，古称彭城，至今已有四千多年的历史。自古为“兵家必争之地”。历代王朝均立徐州为重镇，西楚霸王在这里建都。

徐州地处苏、鲁、豫、皖四省交界，故有“五省通衢”之称。它东濒黄海，西连中原，背负鲁南山区，南瞻江淮平原；京沪、陇海铁路在此交会，京杭大运河流经其间，黄河故道横穿市区，公路交通四通八达。徐州是我国从古至今著名的交通枢纽。

特别是新中国成立以来，徐州的交通事业进入了一个崭新的阶段，经过三十七年来的努力，徐州市的交通已初步形成了铁、公、水、空中、管道交通网络。因此，徐州交通的发展不仅关系到本市经济起飞，而且直接影响到苏北各地经济的发展。徐州是西北广大腹地距出海口最近的通道，又是发展内地经济的战略要冲。因此，认真总结徐州交通事业的发展进程和科学技术成就，不仅对于今天正在迅猛发展的徐州现代化交通事业有一定的借鉴作用，而且为子孙后代留下一份宝贵的历史遗产。

《徐州市交通志》是一部经济专业志，具有交通行业特点和地方特色，资料翔实、内容丰富。

《徐州市交通志》，按交通门类横排竖写，时间为经，专项为纬，纵横结合的原则，全志共分五编十六章，十万字。内中附~~图~~表~~四~~四十四幅，照片~~十~~幅。

本志编写过程中，承蒙市志办和局领导的关怀指导，得到有关部门和同志们的大力协助，在此，深表谢意。

由于编者学识浅薄，缺乏编志经验，在撰写交通志时，欠妥之处在所难免，恳切希望专家们不吝指教。

编 者

一九八七年八月

目 录

前言

概述

徐州交通概况

(附：徐州市交通图)

第一编 大事年表

第二编 公路与桥梁

第一章 徐州近代公路

第二章 公路现状

第一节 国道

第二节 省道

(附：干线公路《国、省道》一览表)

第三节 县乡道路

附：(六县)县乡道路一览表

第四节 郊区公路

附：郊区公路一览表

第五节 矿区公路

附：矿区公路一览表

附表：徐州公路历年增长表

第三章 公路管理

第一节 管理机构演变

附表：公路机构大系表

第二节 管理条例、养护规定

第三节 机具设备发展情况

附表：机具设备统计表

第四节 科研成果

第五节 养护与绿化

第四章 桥梁

第一节 城市桥梁

第二节 郊区桥梁

第三节 干线桥梁

附图十幅

第三编 公路运输

第一章 城市搬运

第一节 搬运业的兴起

第二节 组织机构

第三节 搬运工人

第四节 帮派行会

第五节 搬运工人苦难生活

第六节 反抗斗争

第七节 民间运输工具

附表：徐州市交通系统民间运输工具
发展表

第八节 运输支前

第二章 汽车货运

第一节 官、商办汽车公司

第二节 客运徐州分公司

第三节 交通局汽车运输公司

第四节 徐州市汽车货运总公司

附表：市交通局货运汽车历年发展情
况表

附表：历年货运完成情况表

第三章 旅客运输

第一节 出租客车

第二节 公共汽车

附：公共汽车交通情况表

第三节 长途汽车

附：(一)营运路线、里程、站点一览表

(二)营运线路图

三历年客、货车辆增长表

四历年客、货运输生产表

第四章 社会运输

附：(一)全社会机动车辆一览表

(二)徐州市机动车船装卸力统计表

第五章 公路运输管理

第一节 管理机构

第二节 市场管理

第三节 运价管理

第四节 证照管理

第六章 交通监理

第一节 安全管理

第二节 车辆管理

第三节 驾驶员管理

第四编 水运

第一章 航、港、船

第一节 航道

第二节 港口

第三节 船舶

第二章 轮船运输公司(原地区)

第一节 机构

第二节 船舶（附表）

第三节 职工（附表）

第四节 运输生产（附表）

第三章 轮船运输公司（原市属）

第一节 机构

第二节 船舶（附表）

第三节 运输生产（附表）

第四章 航政管理

第一节 机构

第二节 航政管理

第三节 航养费（附表）

第五编 交通工业

第一章 企业演变

第二章 产品及生产能力

附：（一）交通行政机构演变

（二）历任主要负责人名单

概 述

徐州，位于江苏省北部，东经 $113^{\circ}49' \sim 117^{\circ}42'$ ，北纬 $34^{\circ}02' \sim 34^{\circ}37'$ 。全市东西长约210公里，南北宽为140公里，面积为11232平方公里，其中市区184平方公里，六县面积11048平方公里，人口为685万，其中市区78万，六县607万。

本区属黄淮平原一部分，平原和丘陵相间。市区周围岗岭起伏，一般呈浑圆状，系长期经受剥蚀的残丘，海拔为100~200米。平原为黄泛冲积平原，海拔一般在30~50米左右。气候属暖温带季风气候，年降雨量850毫米—900毫米左右，年平均气温约 14°C 。

徐州是我国历史名城之一，古称彭城。起源于帝尧时代，称大彭氏国，距今四千余年。公元前1027年周灭商实行分封制，建立许多诸侯国，称徐州为彭城。秦统一中国后，改为彭城县，属泗水郡，郡的治所设在沛县。秦末为西楚国都。三国魏始称徐州，为徐州治。这是彭城称徐州的开始。隋初，徐州为彭城郡，辖彭城等十一县，为徐州历史上属县最多之时。唐初，徐州属河南道，辖彭城等七县。宋初，徐州属京东路，辖彭城等五县。元代徐州属河南省的汴梁路，辖彭城等三县。明初徐州直属京师，辖丰、沛四县。清徐州属江苏布政

使，辖丰、沛等八县。民国徐州称铜山，民国二十七年（1938年）由铜山县析置徐州市。

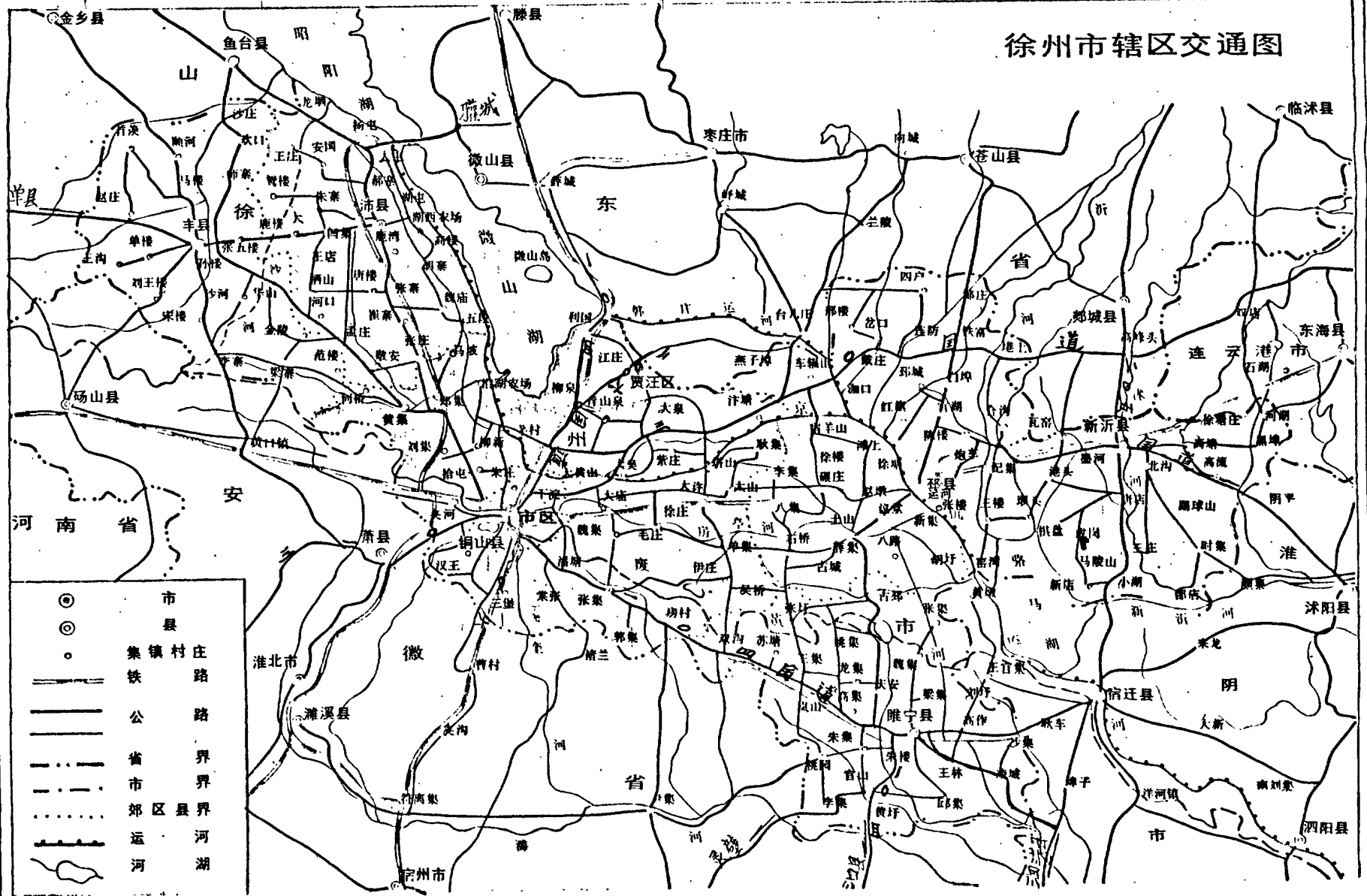
解放初，徐州市为山东省辖市，——铜山县。1953年夏为江苏省省辖市。

我国古代的政治中心主要分布在河间、河北、江浙三地区。徐州的地理位置和交通条件处于这三个地区的中心，又因徐州三面环山，并有黄河天险，易守难攻，所以历来为兵家必争之地。刘邦和项羽、曹操、吕布和陶谦曾经争夺过徐州。历代重大的军事行动，如东晋、南朝的历史北伐；前秦、北魏、金、蒙古、清、抗日战争时期日寇对中原地区的侵略，都是通过夺取徐州而扩展的。闻名中外的淮海战役也是以徐州为中心展开的。

徐州交通发达，津浦、陇海两大铁路干线的交叉点。另有几条支线相接，公路四通八达，京杭大运河斜贯境内。

解放前徐州饱经帝国主义和官僚资本主义的掠夺和摧残，工业凋敝，民不聊生。解放以后，经济发展速度很快，尤其党的十一届三中全会以来，徐州初步形成了以能源、机械、冶金、建材、化工、电子、轻纺、食品等工业为主的、轻重工业比例较协调的工业体系。1985年全市工农业总产值八十一亿三千六百万，其中工业总产值五十六亿三千万元。不久的将来，徐州逐步建成一个工农业发达、交通运输便捷、城镇布局合理，环境优美的经济行政区。

徐州市辖区交通图



- | | |
|----|-----|
| ⊙ | 市 |
| ⊙ | 县 |
| ● | 集镇 |
| ○ | 村庄 |
| —— | 铁路 |
| —— | 公路 |
| —— | 省界 |
| —— | 市区界 |
| —— | 区县界 |
| —— | 运河 |
| —— | 河湖 |

徐州交通概况

徐州市地处苏、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，彭城成为江淮流域通往中原水运的枢纽，逐步发展为商业都会。

汉高祖时利用汴水和济水，负粮山东，江淮流域沿漕西运，每年数十万担。

东汉初年，地处汴泗交流处的彭城，成为江淮流域与都城洛阳的水运枢纽。（公元193年）秋曹操攻陶谦于彭城始，到建安三年（198年）击杀吕布占彭城止，汴水运输遭破坏。

南北纷争时期，东晋安帝义熙十二年（416年）汴水暴涨，徐州城崩。翌年，刘裕破秦，汴水重新疏浚通航，刘自洛阳南旋，就是经徐州乘舟南下建康（今南京）。

隋时，开凿通济渠“取道汴水入泗，然后由泗水入淮”。

宋朝（公元1077年）黄河决口，河道南迁。

元时（1289年）元世祖先后打通南北运河航道，徐州扼大运河南北要冲，其交通和军事地位大大加强。至正八年（1348年）徐州升徐州路，并在徐州以南的百步洪和吕梁洪两险滩设立差官，监督和协助江淮粮船过洪。

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一万二千一百四十三艘，总运量在四百万石以上。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持修建大浮桥（原名万会桥）和小浮桥（原名云集桥），每日按时启闭。

清咸丰五年（公元1855年）黄河北徙，徐州完全失去它借以发展起来的水路运输的有利条件，至此徐州水运衰败。进入二十世纪，1911年津浦铁路、1915年陇海铁路徐汴（开封）段和1925年陇海铁路徐海（州）段先后建成通车，徐州的交通形势有了新的变化，初步成为我国东部铁路枢纽之一。

解放后，经过三十多年来的建设，徐州市的面貌已发生了根本的改变，交通建设方面有了巨大的发展。

公路交通方面，城区道路由解放初期31公里发展为197公里，增长6.4倍。以徐州为中心向四外辐射的公路网，有四条国道，省道有十九条，加上县、乡公路1985年总里程达2789.4公里。市区和所辖六县汽车站多站点的长途汽车线路有三百四十条，总长19453公里与六省、市117个县通了汽车，每天有六百五十班客运汽车从徐州开向四面八方。

机动车辆由解放初期近200辆发展到1985年底的10623辆。

其中交通系统营运车辆1 6 7 6辆，完成货运量5 6 2万吨，周转量2 1 2 4 2 . 3万吨公里，客运量2 2 1 1万人次，客运周转量1 0 3 5 6 5 . 6万人公里。

水运方面：1 9 5 8年为了解决北煤南运，开辟了京杭大运河湖西新航道内航通航里程5 3 4公里。建设徐州港，全年吞吐量2 5 0万吨，操作量达9 3万吨。徐州市轮船公司目前有9个船运队，1 2艘拖轮，9 9只货驳。6 5年货运量达3 0万吨，周转量1 0 9 6 3万吨公里。

民航方面：中国航联徐州分公司经过一年多的筹备，1 9 8 6年9月3日正式通航。是与空军包机飞行，通航线路是北京至徐州至上海。每周三、六两个班次。机型安——2 4。

第一编 大事年表

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”为“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。（古代的舟、车，比现在的火车、轮船的作用还大。）薛还位于泗水之滨，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”。

约公元前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。