

003198

扬州交通志

扬州市交通局



人民交通出版社

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

扬州市交通局 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：850×1168 $\frac{1}{32}$ 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：14.50 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	李保华				
编 写 人 员	郑耀岗	吴家兴	李保华	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	李保华			
编 写 人 员	郑耀岗	吴家兴	李保华	沈春荣
	吴 晋	潘振东	张鑫基	陈治成
	程苏扬	周 彤	张瑞麟	

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

第二节 渡口	55
一、长江汽渡口	55
二、客运轮渡	57
三、运河沿线渡口	62
第三章 水运	64
第一节 木帆船运输	64
一、漕运	64
二、盐运	66
三、客运	67
四、百杂货运输	69
第二节 当代木船运输	72
一、组织演变	72
二、承担的重大运输任务	73
三、运输工具	75
第三节 轮船运输	77
一、外商轮船运输	77
二、私营轮船运输	79
三、国营轮船运输	83
四、集体轮船运输	89
第四章 道路 桥梁	108
第一节 古道	108
一、南北走向道路	109
二、东西走向道路	110
第二节 国道	111
一、扬六段	111
二、扬江段	114
三、江海段	116
第三节 省道	118
一、江平线	118
二、姜八线	120
三、泰高线	122
四、泰如线	123

五、邮兴盐线	125
六、扬天线	125
七、扬瓜线	127
八、淮江线	127
九、宜武线	129
十、建金线	130
附：盐靖线大冈—姜埭段	130
第四节 县乡公路	131
一、扬菱线	131
二、扬冶线	132
三、扬圩线	132
四、乔河—樊川—东汇—三垛线	133
五、施桥—施桥船闸线	133
六、大马桥—瓜洲线	133
七、北洲线	133
八、泗源沟—天山—东墩坎线	134
九、岔镇—铜山—宗林线	134
十、谢集—凡公殿线	134
十一、十二圩—曹家铺线	135
十二、十五里墩—老江口线	135
十三、新丰市—夹港线	135
十四、北新街—靖江线	136
十五、姜堰—过船线	136
十六、邵伯—真武—三周一樊川—东汇—三垛线	136
十七、送驾桥—郭集—马头庄线	137
十八、高邮—汉留线	137
十九、车逻—八桥线	137
二十、六安—舜生线	137
二十一、界首—临泽—沙沟线	138
二十二、兴化—丁溪线	138
第五节 公路桥梁	139
一、通扬桥	139
二、扬州运河大桥	140

三、万福闸桥	141
四、太平闸桥	142
五、头道桥	143
六、引江桥	144
七、公道大桥	144
八、兴化水乡大桥	145
九、新虹桥	145
十、仪征立交桥	146
十一、京杭运河宝应大桥	146
十二、京杭运河施桥大桥	146
十三、廖家沟大桥与芒稻河大桥	146
第五章 陆运	147
第一节 人力和非机动车运输	147
一、肩舆	147
二、人力车运输	148
三、三轮车运输	150
四、独轮车（手推车）运输	151
五、板车运输	152
六、畜力车运输	153
七、自行车运输	155
第二节 机动车运输	155
一、摩托车运输	155
二、机动三轮车运输	155
三、拖拉机运输	156
四、汽车运输	157
第三节 陆运企业	165
一、私营陆运企业	165
附：日伪“江北长途汽车管理处”和“华中铁道公司扬州 自动车区”	174
二、国营陆运企业	175
三、集体陆运企业	189
第六章 社会运输	206

第一节	非交通运输部门运输	207
第二节	乡办运输	213
第三节	个体户运输	216
	一、个体汽车客、货运输	216
	二、个体水上客、货运输	218
第四节	城市公共交通	220
第七章	联运	223
第一节	市区联运	226
第二节	县(市)办联运	227
第三节	运输企业办联运	229
	一、扬州汽车分公司的联运	229
	二、扬州市航运公司大运河联运站	230
第八章	交通工业	232
第一节	船舶修造工业	233
	一、古近代的木船制造	233
	二、新中国建立后的扬州造船工业	235
第二节	汽车工业	242
	一、汽车维修	242
	二、汽车制造	243
第九章	职工工资、文化教育和福利事业	250
第一节	职工工资	250
	一、全民运输企业职工工资	250
	二、集体运输企业职工工资	251
第二节	职工教育	253
	一、文化教育	253
	二、技术教育	255
第三节	福利事业	259
	一、住房	259
	二、医疗	260
	三、离、退休	261
第十章	机构与管理	263

第一节 机构	263
一、古驿传机构	263
二、行政管理机构	265
三、航运管理机构	267
四、公路管理机构	269
五、公路运输管理机构	272
六、交通监理机构	272
第二节 运政管理	277
一、计划管理	277
二、运价管理	281
三、营运管理	282
四、运输单证管理	283
五、汽车维修行业管理	284
第三节 航闸和公路的养护管理	286
一、航闸的养护和管理	286
二、公路养护	288
三、养路费、过路费征收	291
四、公路绿化	295
第四节 交通监理	297
一、船舶及船员管理	298
二、车辆及驾驶员管理	301
三、安全管理	303
四、交通事故处理	307
附件一：扬州地区现代历史上重大水上交通事故案例	307
附件二：扬州地区现代历史上重大陆上交通事故案例	310
大事记	312
附录一 各县(市)交通局主要领导人	333
附录二 交通企事业单位主要领导人	344
后记	355

概 述

—

扬州位于长江镇澄河段北岸，处于东经 $119^{\circ}12' \sim 120^{\circ}3'$ 、北纬 $32^{\circ}0' \sim 33^{\circ}3'$ 之间，总面积 12431 平方公里，总人口 900 万人。距长江入海口 320 公里，有“苏北大门”之称，是长江中下游和江苏省客货运输的重要港口，苏、浙、皖、沪 4 省市水陆联运的经济孔道，也是江苏对外经济贸易的口岸之一。

扬州交通条件优越，公路、航道四通八达，是苏北交通运输的枢纽。四邻公路向东至江都 16 公里，至泰州 52 公里，向西南至仪征 29 公里，至南京 102 公里。宁扬、淮扬、通扬、扬天、扬瓜公路在此交接。长江沿境东下，运河纵贯南北，河渠蛛网交织，湖泊星罗棋布，干支航道衔接长江、淮河、串场河以及骆马、洪泽诸湖。

2400 年前，邗沟的开凿，开创了扬州交通的新纪元。在开挖江淮运河的同时，利用弃土，沿河修筑成堤塘道路。此后因兴水利、造农田、捍海潮而形成的河堤道路、圩堤道路、海堤道路，成为古代扬州道路的一大特色，并一直影响着扬州道路的发展。

秦汉之际，国家统一，交通得以发展。秦始皇筑驰道，“还过吴，从江乘渡”。长江北岸的扬州境内，沿邗沟筑有南北交通大道。在高邮“始筑台，置邮亭，因名秦邮”，在扬州的主要道路上设置驿站。从此，水陆交通以驿铺为主要形式，安排过往使节及官员食宿，供应交通工具，运输王室物资以及传递公文，形成运输与邮递相结合的体制。这一时期，邗沟与江南运河开始沟通，并开凿了茱萸沟——东抵海陵、蟠溪的运盐河，使淮南产盐地与扬州

联系起来。由于人工运河网的形成和淮南盐运的初兴，扬州成为两淮海盐的转运枢纽。

为了发展南北水运，从汉末开始，古邗沟水道渐次展直，开凿新河，修筑埭堰，扬州在古代中国水运网的中心位置更为突出。加之造船技术的进步，南北大运河开通，扬州海舶开始涉足东南亚。随着唐代社会经济的繁荣，扬州港恃临海、滨江、通运的优越地理位置，达到古代全面兴盛的时期。中唐以后，天下大计，仰于江淮，南粮北运成为全国压倒一切的水运任务。唐王朝在扬州港设置江淮转运使，加强漕运事务管理，年转运漕粮达200万石以上。唐代扬州成为中国一个著名的外贸大港，番舶云集、商贾如织。扬州与日本、新罗、高丽、百济等国家直接通商，并和南亚、西亚的林邑、昆仑、狮子国、波斯、大食等许多国家和地区有较多的友好往来。东南亚、西北亚、北非的客人中有一部分由陆上丝绸之路先行至京洛，而后沿着汴水、泗水到扬州，再转往襄、鄂、闽、粤等地；还有一部分沿着海上丝绸之路，从波斯湾出发，经马六甲海峡和北部湾，航至中国的广州或福建沿海，再续航至扬子江口，达于扬州，尔后经运河北上长安；也有不少客商从广州弃舟登陆越过粤、赣交界的梅岭（大庾岭）通道，经洪州（今南昌）、江州（今九江）循长江下扬州。扬州因此成为对外交通的起讫港和国内南北交往的中继点，陆海河运均十分繁忙。

造船业的大发展与唐代扬州海外交通的兴旺发达是相辅相成的。当时侨居扬州的波斯人李珣以其目睹和笔录，记述了阿拉伯航商向扬州船场订购巨型“苍舶”，扬帆安渡印度洋的生动史实，显示出唐代扬州造船技艺的精湛。船只水密性能好，压载技术完善，载荷量大，在当时的中国乃至全世界都是遥遥领先的。

由唐及清，南粮北运的格局与历朝历代相始终，并成为一项重要的政治措施和经济制度，扬州一直是连接南方及北方的漕运转输中心。

明代中叶以后，随着商品经济的发展，扬州地区出现资本主义萌芽。扬州的道路交通随着农业、手工业的发展，商业的兴盛，