

003917

苏

州

市

交

通

志

苏州市交通史(志)编纂委员会编
上海科学技术文献出版社

苏州市交通志

苏州市交通史(志)编纂委员会编



上海科学技术文献出版社

苏州市交通史(志)编纂委员会

名誉主任：邹耀培

主任：许德宝

副主任：沈小鹰 张殿臣 熊忠普 杜宝莹

委员：张小鹰 翟晓声 孙达权 李金荣

陶心诚 蔡银媛 朱兆翰 穆双熙

编史(志)办公室主任、主编 孙达权

副主任、副主编 李金荣

编辑：陶心诚 蔡银媛 朱兆翰 穆双熙

编写人员：钱盘根 张国柱

序

《苏州市交通志》在江苏省和苏州市有关领导部门的重视和指导下,经编纂人员的努力,历数载,终书成。这是我市交通系统精神文明建设又一成果,将为广大交通职工所参阅撰写。

交通运输是国民经济的有机组成部份,关系国计民生的基础设施,是生产、流通和消费等各个领域起辐射脉络功能的重要环节。回顾往昔,规划前景,有助于加深对交通事业在经济腾飞中的战略地位和作用的再认识。

苏州是一座驰名中外的历史名城。地处长江下游,太湖流域,具有“风景秀丽甲江南,物产富庶冠三吴”的美誉。苏州航道纵横交叉,公路四通八达,乃华东地区苏、浙、沪三省市通衢,水陆交通历来十分便捷,系车船东西贯通,南来北往的必经通道。因之,借助历史,探讨未来,对发展地方交通建设,提高舟车通过能力,开发金三角区域经济有着重要的意义。

盛世修志,素来是我国人民的优良传统,具有告慰祖先,启迪后代,继往开来,造福子孙,为社会主义物质、精神双文明建设服务的重要作用。交通志比较全面地、系统地反映苏州地方水、陆、港、航空、联运等交通运输事业的起源、形成与从古到今的发展演变过程,在横向铺开、纵深叙述上展现其历史沿革和现状概貌,集交通事业开拓发展和车船设施技术进步于一体的经济、技术综合性通志。

愿交通专业志的问世,在以史为鉴,古为今用,作为历史借鉴,提供乡土教材、保存文献资料等方面,发挥资政、教化、存史的有益功用。

寄望于斯,是为之序。

许德宝

1990年2月26日

凡 例

一、指导思想：以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，本着唯物史观，实事求是的精神，在政治上保持同党中央的高度一致，与国家的现行方针政策相吻合，用新观点，新材料，新方法编纂出一部求实存真、反映历史面貌和合乎规范的新型的交通志信史。

二、志书性质：《苏州交通志》是一部纪实地方交通运输的专业志，也是一册反映整个交通事业振兴发展、曲折变迁和车船装备技术进步改造的经济技术综合体志书。

三、编纂范围：以突出苏州市区地域为主，对公路、航道按市管县现行体制辐射延伸至吴县、吴江、昆山、太仓、常熟、张家港六县(市)范围内，同上述各县(市)的编写要求，其山川、河流、地理、地名和提法等，统一口径。有些史实，数据因不便分割，则按当时管辖范围、隶属关系列入。

四、内容要点：根据苏州市的地理位置与自然条件，交通运输的历史形成和区域特点，在内容叙述上，本着整个交通建设、运输、管理、工业四要素和多种运输方式的排列，充分反映交通运输内涵的经济规律、自然现象和社会效果，以及其外部与工农商业等整个国民经济的相互关系。

五、时间断限：上限，自 1912 年(民国元年)始。下限，至 1985 年为止。但各专业的事物纪始，应上溯至起源，不受断限时间的限制，个别事物及大事记，则适当延伸至 1988 年。使之古今贯通，详今略古，立足当代，既衬托历史渊源，又具有时代气息。

六、框架结构：采用以事分类，横排竖写，纵横结合，章为单元的结构层次。全书按章节目录三个层次展开书写，纵深叙述。图、表、录穿插列入，引文加注释，使全书图文并茂，繁而不乱，简不失意。

七、行文规则：记叙体裁除大事记取编年体外，专业志各章节概

取纪事本末体,以示始末联贯,首尾衔接,沿革清晰,各类事物发展脉络条理分明。行文力求规范,采用语体文,力求文字简练通顺、朴实。历史年代,建国前一律用各个朝代加公元注释,建国后用公元年号。数量词均用阿拉伯数据表示。计量单位概用交通系统通用统计数据表达。

概 述

苏州古城始建于公元前 514 年,距今已有 2500 余年的历史。苏州,在历史上先后有吴、阖闾城、姑苏、吴城、吴郡、吴州、平江等不同的称谓。公元前 514 年,秦统一六国后,废分封、建郡县,吴城成为会稽郡属的吴县,到唐代至德二年(公元 757 年),改吴郡为苏州迄今(其间虽还曾有变化,但已成为习惯通称)。明吴元年(1364 年),改平江路为苏州府。直至清末,苏州府曾领九县一厅:吴县、长洲县、元和县、昆山县、新阳县、常熟县、昭文县、吴江县、震泽县、太湖厅。民国建立,即废府州,苏州便成为吴县治所。1927 年设市政筹备处,翌年建苏州市。1930 年,苏州市裁撤归并入吴县。1949 年苏州解放,建立苏州市。1983 年实行地市合并,建立市管县新体制,苏州地区管辖的 8 县(市),除无锡、江阴两县划归无锡市外,吴县、吴江县、昆山县(后改市)、太仓县、常熟市、张家港市(原沙州县)6 县(市)属苏州市管辖。

苏州位于我国江苏省的东南部,东经 122 度,北纬 32 度,地处长江下游三角洲、太湖流域。境界东临上海,西接锡、常、宁,北入长江出海,南走浙江杭嘉,是江、浙、沪三省、市的枢纽。

苏州在远古时代的海陆变迁,造成了水乡泽国的水网境地,气温适宜,雨量适中,河水水位常年不变。历来农业发达,物产丰富,园林众多,文人荟萃,成为经贸繁华,市面昌盛之五方杂处。它与杭州齐名,誉为江南鱼米之乡的“天堂”。由于得天独厚的自然条件和地理环境,为开发地方交通的水陆运输提供了极其优越的便利条件。

苏州境内河港纵横交叉,湖荡星罗棋布,京杭运河贯流城周,港口码头林立,公路四通八达,民用航空开通北京等地,水陆交通十分便捷。水乡泽国的苏州,“不可一日废舟楫。”早期藉赖木帆船运输,沟通货物交流。航班船通向四乡八镇,方便商旅客货往返。1899 年,

苏州内河轮船事业始发初创建,此后陆续兴起,竞相营运。唯轮运业迭经战火,几度盛衰。临近解放,苏州、常熟、昆山、太仓、吴县及吴江县,共有航道 322 条,通航里程 2824.8 公里,其中能通轮船的航线 62 条,通航里程 337 公里,计有轮局 107 家,轮船 149 艘。市区航道共 21 条,总长 78.26 公里,主要干线航道为京杭大运河、苏虞线(元和塘)、环城河、苏浏线、苏西线、水运南通杭、嘉、湖,东达太、浏、申,北到张家港,西经锡、常、镇,转向苏北、皖鲁等省市,可称华东地区江、浙、沪水运枢纽和“黄金水道”。

苏州陆上自秦起置驿道,沿途设站、铺、供公文传递,至清末裁撤。清末民初,陆路交通工具则有轿舆、独轮车、马车和人力车等,担负城郊客货运输和旅游交往,直至新中国建立,伴随机动车辆的发展增多,人力车、畜力车等逐渐淘汰消失。

苏州兴筑公路始于 1922 年,第一条公路为太仓至上海的沪太公路。县境第一条公路由江苏省公路局苏嘉办事处经营,自吴县经吴江而迄嘉兴县,全长 76 公里,于 1933 年 6 月 28 日全线通车。以后陆续开办了苏昆、苏锡、苏虞等线,沟通杭沪宁等地。建国之初,全市通车公路计有 5 条,通车总里程 290 公里,有长途汽车公司 3 家,拥有大小汽车 53 辆。此外,市区有个体汽车行商 21 户,经营客货汽车 68 辆。

苏州港口码头历史悠久。古有明初太仓浏家港因漕粮海运及郑和下西洋而闻名中外,是全国八大古港之一。苏城内外,河道纵横,港湾众多,码头林立,素有“六门三关六码头”之称。鸦片战争后,1895 年,苏州港辟为门户开放的通商口岸,次年又设置了苏州海关,办理进出口业务。建国初期,市区从环城运河至枫桥、洋关、娄门外各点岸线,总长达 20 余公里,水域面积 15040 平方米,计有码头作业点 148 座。

建国以来,随着国民经济的日益发展,苏州公路建设,不仅线路增多,路基拓宽,桥梁、路面的等级以及公路的线型都已大大改善和提高。特别是县乡公路迅猛发展,农村公共汽车的开办营运,至 1985 年底,全市六县(市)已实现乡乡通公路。1985 年末,市区共有

公路通车里程 1410 公里,比解放初期增长 4 倍之多,其中:干线 11 条,计 608 公里,已有黑色路面 461.5 公里;县乡公路总长度已达 952 公里,全市已形成了一个干支相连,县乡相接,四通八达的公路运输网。

航道通过多次维护、疏浚和局部整治建设工程,对改善航道,沟通区域水上船只往来,调节水流水位等产生多种效益。

苏州境内有木渎、虞山、江阴、张家港船闸工程先后建成,过闸船只遍及江浙鲁沪等全国九省市,对改善航运,沟通和提高苏州境内及与上海、浙江等地的内河安全航运有很大作用。

苏州市区渡津,原有胥门外、九里河、管家渡等古渡口九处。现存渡口六处,较大的渡口为阊门四摆渡等,担负着水上载客渡运往返。

苏州港口原来地理和自然条件都比较好,水位稳定,河床变化不大,一般终年不冻,铁、公、水相连,衔接紧密。新建的张家港,成为全国和江苏省国际经贸往来的进出大门。市内港口码头建国后经过陆续扩建和新辟,港口吞吐能力逐年增长,成为华东三省一市的水上枢纽和水陆物资集散、出入的中转联运良港。

1978 年,党的十一届三中全会以来,在全国改革开放总方针的指导下,进行了企业整顿,体制改革和开放搞活,开创出国营、集体、个体一起上,水陆空运全面上升的新局面。

1983 年以来随着商品经济发展和运输市场开放改变了专业运输靠“三统管理”独家经营的格局,市县兴办了农民集资经营的旅游服务公司 16 个,有大中小客车 60 多辆,同时组建起昆山、吴江、沙洲三个县的农村公共汽车联运公司,拥有县乡汽车 80 辆。为发展综合运输,衔接水陆车船联运,组建了市和吴县、常熟、昆山四个联运服务公司,并始创民用航空通向北京等地。

1985 年度,全市县级以上交通运输部门共有企事业核算单位 109 个,其中市区 14 个;全市职工总数达 40441 人,其中市区 16113 人。全市水陆运输企业共有车船工具客货汽车 1154 辆,客货船舶 3474 艘。其中市区:客货汽车 750 辆,客货船舶 1093 艘。全市客运

总量 6578.38 万人,周转量 180091.8 万人公里;其中市区:客运量 4198.50 万人,周转量 141539.5 万人公里。全市完成货运总量 1696.43 万吨,周转量 143169.1 万吨公里;其中市区完成货运量 714.80 万吨,周转量 57341.4 万吨公里。市区全港共有 10 个作业区,一个专业汽车队。港区从事装卸作业的职工总数达 3000 人。共有装卸机具计各种吊装机械 315 台;起重量为 977.5 吨,输送机械 223 台。全港区固定资产额达到 1470 万元,比 1965 年前每年固定资产投资比例增长 36 倍以上。1985 年度完成港口吞吐量 644 万吨,为 1957 年的 105 万吨的 5 倍之多。

此外,城乡个体运输户至 1985 年末,全市已有 26850 户,汽车、拖拉机、力车等陆运工具 5122 辆,轮驳机动船、木帆船等水运工具 23787 艘。其中市区 381 户,计有机动车、非机动车、拖拉机 370 辆,船舶 11 艘。

纵观交通运输事业在国民经济发展过程中仍是一大薄弱环节。车船过境与日俱增。而干线公路、航道通过能力低,处于超负荷状况,车船事故随之增多。为铁路分流和发挥水运优势,加速干线公路、航道建设,提高车船通过能力固属重要,严格交通管理,确保交通安全,为当务之急,加强运输市场整顿管理和对交通全行业进行管理也不可忽视。企事业改革更有待于继续全面深化,以适应整个经济形势发展的需要。

如今国运昌隆,政通人和,振兴经济,建设四化,正在大展宏图,突飞猛进,而深化交通改革,发展运输事业,也必将展翅高翔,鹏程万里也。

目 录

序

凡例

概述

第一章	内河航运	(1)
第一节	航道	(1)
一	航道分布	(1)
二	航道治理	(5)
三	驳岸整修	(11)
四	航标设置	(13)
五	船闸	(16)
六	桥梁拆建	(17)
第二节	木帆船运输	(20)
一	航线	(21)
二	木船种类	(26)
三	航船	(32)
四	水上民改	(39)
五	合作化	(40)
六	水运管理	(45)
七	船民生活	(49)
第三节	轮船运输	(52)
一	轮局	(54)
二	站埠码头	(66)
三	客运航线	(74)
四	货运航线	(90)

第二章	公路运输	(95)
第一节	公路建设	(95)
一	干线公路	(98)
二	县乡公路	(105)
三	桥梁工程	(108)
第二节	汽车客运	(109)
一	官办、民营汽车客运业	(109)
二	国营长途汽车运输公司	(115)
三	农村公共汽车	(124)
第三节	货运	(129)
一	非机动车货运	(130)
二	机动车货运	(135)
第四节	非交通专业运输	(150)
附录		(152)
一	代步工具	(152)
二	桥、渡、路	(160)
第三章	港口装卸	(168)
第一节	港埠变迁	(168)
第二节	市区港口码头	(176)
一	作业区	(182)
二	港口作业	(187)
三	排筏撑运	(190)
四	港口管理机构	(191)
第三节	刘家港	(192)
第四节	张家港	(196)
第四章	联合运输	(198)
第一节	联运机构	(198)
第二节	联运服务	(199)
第三节	开辟联航	(200)
第五章	交通工业	(202)

第一节	船舶修造	.....	(203)
一	木质船	.....	(209)
二	水泥船	.....	(209)
三	钢质船	.....	(209)
第二节	车辆修造	.....	(210)
第三节	港机修造	.....	(211)
第六章	交通管理	.....	(212)
第一节	航政管理	.....	(212)
一	机构沿革	.....	(212)
二	水上交通指挥	.....	(214)
三	航道疏浚养护	.....	(214)
四	航养费征收	.....	(215)
第二节	路政管理	.....	(218)
一	机构沿革	.....	(221)
二	公路养护	.....	(223)
三	公路绿化	.....	(227)
四	养路费征收	.....	(229)
第三节	交通监理	.....	(231)
第四节	运输管理	.....	(233)
第七章	机构设置	.....	(234)
第一节	管理机构	.....	(234)
第二节	行会组织	.....	(244)
一	同业公会	.....	(244)
二	职业工会	.....	(246)
大事记		.....	(248)
光荣谱		.....	(288)
编纂始末		.....	(290)

第一章 内河航运

第一节 航道

一、航道分布

苏州有江南运河、吴淞江、娄江、胥江等河流及太湖诸湖泊。市、县、乡村。航道四通八达。1980年前后北部往来船只每年通过量3400多万吨以上，南部沪、浙两省(市)船只每年通过3300多万吨以上。

1985年，苏州市县有干支线航道338条，计2870余公里，其中干线航道18条，计580公里，市区航道25条，通航总里程为115.78公里，其中有干线航道5条，计通航里程50.87公里，为京杭大运河，苏申外港线，苏虞线(元和塘)，苏浏线、苏西线、环城河，南通杭州，东达太仓、上海，北到张家港，西经无锡通往常州、苏北、安徽、江西、湖北、山东等地，可称水运枢纽。

建国以来，京杭大运河浒关市河、平望市河、枫桥等处进行了多次疏浚拓宽，主要干线航道能通航100~200吨级船舶，一般干线及支线能通航40~100吨级船舶，部分小航道通航20吨左右船舶。主要干线航道为：

京杭大运河苏州段：从望亭通过市区至吴江县鸭子坝，计长88.79公里，市区经过枫桥至吴县良种场，为14.02公里，航道底宽，30米左右，最小底宽15米。枯水期市区水深为2.5米，吴县、吴江地区为2.0米。碍航弯曲地段有泰让桥、吴门桥及兔渡桥3处尤以吴门桥条件最差，桥孔速水流急，洪水时流速急达1米/秒。下游航道弯狭地段有吴江三里桥附近，运河穿越吴江县镇又遇弯道，小

有装卸,船舶过此必须加强了望,八坼市河,吴江化肥厂附近,小牛荡及四亭子渡口皆为狭浅地段。

苏申外港线:是苏州通往上海的主要航道,每年运量 3000 多万吨以上,全长 30 公里,一般河底宽 20 米左右,水深 2.5 米,紧靠市区的蓑衣港一段长度 3 公里,航道底宽不足 15 米,水深仅 2 米,勉强能通航 100 吨驳船。

苏虞线(元和塘):是苏州通往常熟沙州及张家港的干线航道,全长 44.5 公里,市区内齐门东升化工厂(梅杏桥)1.8 公里,枯水期水深为 2.0 米,航道底宽 15 米左右,跨河桥梁底标高仅 2.3 米。但该线由于陆墓里口及齐门市河,枯水时不能全线通航,一般船只大多绕道阳澄湖航行。

苏申内港线:吴县瓜泾口至昆山三江口长 61.64 公里,是苏州至上海主要干线,也是太湖下游重要排灌河道,吴县境内一段航道中浅坝较多,枯水深 2.4 米,最小底宽 15 米左右。

申张线:为苏州通往张家港入长江的主要干线航道,经昆山青阳江北口,常熟至张家港长江口全长 76.3 米,枯水时航道水深 2 米以下,底宽仅 11 米左右,面宽也仅 20~30 米。目前通航 60~100 吨船舶,尚待拓宽疏浚。

苏西线:全长 29.46 公里,其中太湖航道 15.74 公里,是苏州通往太湖西山的唯一通道,该线 1959 年、1968 年两次整治,枯水时太湖最浅水深 1.5 米,航道底宽 60 米,内河为 12 米。目前通航 60 吨船只,横塘市河与东跨塘桥附近为浅狭地带。

苏浏线:全长 69.18 公里,市区内从塘访湾桥(老坝基桥)至凤凰泾 5.18 公里,是通往上海内港线、昆山、太仓浏河的干线,两岸厂矿码头较多,河面宽,一般在 30 米左右,航道底宽一般在 15 米,枯水时水深在 2.0 米以上,该线其余 64 公里航道都超过 6 级航道标准,但市区官渎桥附近为急湾狭浅地段。

环城河:从胥门泰让桥环城至葑门新港入大运河,全长 11.5 公里,是联通上述干线及其他支线航道的环形线,航道面宽 30~100 米,底宽 15~40 米,枯水时最小水深为 2.5 米。

表 1—1 苏州市主要干线航道里程表 (1985 年)

航道名称	起 讫 点	里 程 (公里)	等 级	
			规划	养护
江南运河	吴县：北望亭 蚕种场	5.83		
	良种场 分水圩	7.94	四	五
	市区：蚕种场 良种场	29.02		
	吴江：瓜泾口 鸭子坝	43.72		
	小 计	86.51		
苏申外港线	吴县：宝带桥 内外港交叉口	11.2		
	吴江：交叉口 急水港	11.34	四	五
	昆山：急水港 周庄省界	7.14		
	小 计	29.68		
苏申内港线	吴县：瓜泾口 夹浦港	28.55	四	五
	昆山：界浦港口 三江口	33.09		
	小 计	61.64		
申湖线	吴江：南浔东 芦墟	41.13	四	五
申张线	张家港：长江口 袁加桥	8.9		
	张澄交界 虞张交界	9.47		
	常熟：虞张交界 西湖泾	36.87	五	六
	昆山：西湖泾 青阳江北口	21.09		
	小 计	76.3		
苏虞线	市区：齐门 东升化工厂	2.05		
	吴县：东升化工厂 吴虞交界	17.72	五	六
	常熟：吴虞交界 朱草浜	18.98		
	小 计	38.75		
苏浏线	太仓：浏河口 太昆交界	22.6		
	昆山：太昆交界 昆吴交界	26.65	五	六
	吴县：昆吴交界 凤凰泾	14.7		

