

003301

上海市交通史

南通市交通史

上海人民出版

A256-4

主 编 梁炳泉
副主编 虞兴海 张贤江

南通市交通史

上海人民出版社



南通市交通史编纂委员会

主任 管贵方
副主任 王焕森 朱益民 薛林 朱志 黄维新
胡鸿飞
委员 (按姓氏笔划为序)
王春森 邓勇 史星 田孝发 孙成林
成凯 宋桂林 李海泉 吴晓东 张育人
保润生 单鸿祥 范杰 胡永生 徐守余
钱亚英 康贻德 梁炳泉 龚正兵 黄锦寿
童孟曦 颜祖金
顾问 王永先 蒋志华 周宏宇
主编 梁炳泉
副主编 虞兴海 张贤江
资料搜集人员 罗子余 孙道明 张瑶如 吴欣臣
李伟
杨小平 张秀群 丁秀琴

历届编纂委员会

主任委员 刘侠
副主任委员 蒋志华 王永先 郭宝森
委员 刘俊 张耀辉 钱福如 王敏 查觉醒
季竹林 张振刚 江舜臣 徐钊 袁晖仁
秦德馨 刘源祥 张明 钱栋梁 李志忠
朱风常 孙维彬 黄冠祥 梁炳泉 赵陆夫
王春森 王焕森 高近义 葛孝先

(1984. 5. 14)

主任委员 查觉醒
副主任委员 郭宝森 周宏宇
委员 高近义 赵陆夫 黄冠祥 孙维彬 王小松
陈启忠 梁炳泉

(1986. 2. 5)

主任委员 蒋乙冰
副主任委员 王春生 王永先 蒋志华
委员 钱文波 单鸿祥 胡鸿飞 宋桂林 曹友德
徐守余 梁炳泉 孙成林

(1994. 4)

南通市交通史编纂委员会

主任 管贵方
副主任 王焕森 朱益民 薛林 朱志 黄维新
胡鸿飞
委员 (按姓氏笔划为序)
王春森 邓勇 史星 田孝发 孙成林
成凯 宋桂林 李海泉 吴晓东 张育人
保润生 单鸿祥 范杰 胡永生 徐守余
钱亚英 康贻德 梁炳泉 龚正兵 黄锦寿
童孟曦 颜祖金
顾问 王永先 蒋志华 周宏宇
主编 梁炳泉
副主编 虞兴海 张贤江
资料搜集人员 罗子余 孙道明 张瑶如 吴欣臣
李伟
杨小平 张秀群 丁秀琴

历届编纂委员会

主任委员 刘侠
副主任委员 蒋志华 王永先 郭宝森
委员 刘俊 张耀辉 钱福如 王敏 查觉醒
季竹林 张振刚 江舜臣 徐钊 袁晖仁
秦德馨 刘源祥 张明 钱栋梁 李志忠
朱风常 孙维彬 黄冠祥 梁炳泉 赵陆夫
王春森 王焕森 高近义 葛孝先

(1984. 5. 14)

主任委员 查觉醒
副主任委员 郭宝森 周宏宇
委员 高近义 赵陆夫 黄冠祥 孙维彬 王小松
陈启忠 梁炳泉

(1986. 2. 5)

主任委员 蒋乙冰
副主任委员 王春生 王永先 蒋志华
委员 钱文波 单鸿祥 胡鸿飞 宋桂林 曹友德
徐守余 梁炳泉 孙成林

(1994. 4)

序

一部文学作品，它的品位高下，常常以印数和它拥有的读者多寡来评价。一部地方史志，许是因它生来品格冷峻，问津的人相对看少，但它以其“资治、教化、存史”的品价见长。如同大自然赋予的两个不同季节，夏炎冬凉，或缺不可。

《南通市交通史》的出版，无疑丰富了南通经济史文库，填补了交通行业的历史空白，值得为之庆贺。

这部数十万字的史书，林林总总，上限一直追溯到公元前的西汉，下限延截至1996年，融古、近、现代于一体。它的跨度和容量，史料的丰富和翔实，都是令人称道的。从它的编目、内容和语言，看出了这部书的地方特色、专业特色和时代特色。书的作者通过搜集、阅览，找到了过去一直未能找到的南通古代交通的源头，这是此书的又一可贵之处。

南通这块域土，源于悠远的长江上游流沙冲积而逐渐形成，煞有天然气质。千百年来，由于南通人民辛勤劳动，浚河筑路，开发了交通。因为古代先民们依海煮盐，最早出现了水上盐运。唐代曾有“盐官船积盐或三四船，或四五船，双结续编，不绝数十里，相随之行”的盛赞。到了近代特别是晚清，随着垦殖业的发展，创办了纺织等近代工业，南通被辟为通商口岸。于是，南通的航运和公路运输相应繁荣起来，成为全省水陆交通便捷发达的城市之一。新中国成立后，经济建设得到了长足发展，特别是党的十一届三中全会以来，南通进一步对外开放，经济发展、技术进步更快。交通建设颇见成效，航道、公路网络形成，航空起飞，一个水、陆、空立体

交通结构已见雏形,货尽其利、物畅其流的新局面正在出现,为进一步振兴南通经济将产生举足轻重的作用。

这部史书的出版,以期能为交通的改革和发展提供有益的历史借鉴。

管贵方

目 录

绪 论	(1)
第一章 西汉至明清时期(公元前 206~公元 1839 年)	(11)
第一节 古代交通起源	(11)
一、南通成陆及交通溯源	(11)
二、城池构筑和交通运输集散中心的形成	(13)
第二节 人工河道开发	(15)
一、运盐河的开凿和浚治	(15)
二、串场河的形成	(16)
三、濠河、市河的开凿	(17)
第三节 南通早期水运	(18)
一、盐运的兴衰	(18)
二、古代的海运	(22)
三、从独木舟到航海沙船	(27)
四、古代的天然港口	(29)
第四节 古代道路与桥梁	(30)
一、海堤道路的形成	(30)
二、驿道驿铺的设置	(31)
三、早期桥梁的构筑	(32)
第二章 清末时期(1840~1911 年)	(35)
第一节 长江航标设置和海关的设立	(35)

一、长江通州辖区航标的设置	(35)
二、江海关南通分关的设立	(36)
第二节 航道的勘查和船闸的修建	(39)
一、主要航道的勘查	(39)
二、泽生水利公司的设立	(40)
三、船闸的修建	(41)
第三节 近代民族航运业的兴起	(41)
一、大达内河小轮公司的诞生	(42)
二、上海大达轮步公司的创立	(45)
三、天生港大达轮步公司的筹建	(48)
四、大中通运公行的创办	(50)
五、达通航业转运公司的建立	(50)
第四节 天生港商贸口岸的形成	(51)
第五节 民间木帆船的修造	(54)
第六节 初期公路的修筑	(58)
一、公路建设的起因和人才的培养	(58)
二、通州测绘局的创建	(60)
三、第一条公路的诞生	(60)
第七节 陆运工具的改进	(62)
一、人力车	(62)
二、畜力车	(64)
三、轿子	(65)
第三章 民国成立至抗日战争前夕(1912~1937年)	(67)
第一节 航政管理及海难事故	(67)
一、航政管理机构的演变	(67)
二、几起较大的海难事故	(68)
第二节 航运业的发展	(69)

一、以港口为依托推进水运的发展	(69)
二、内河轮运航线的延伸	(72)
三、创办国际航运始末	(74)
第三节 公路的兴筑	(77)
一、沟通“一城三镇”公路的修筑	(77)
二、公路的全面规划与修筑	(79)
三、垦区道路的建设	(83)
四、公路技术标准的制定	(86)
五、筑路经费的筹集	(88)
第四节 交通警察养成所的创办	(92)
第五节 汽车运输的开拓	(94)
一、汽车的输入	(94)
二、汽车运输业的发展	(95)
三、汽车运输的竞争	(103)
第六节 专线铁路的修筑	(103)

第四章 抗日战争至中华人民共和国成立时期

(1937~1949年)	(106)
第一节 日伪时期的交通状态	(106)
一、日军侵占后航运业的衰落	(106)
二、沿海根据地的交通运输	(111)
三、海防团护卫海上交通	(114)
第二节 日军投降后航运业的复苏	(116)
一、国民政府接管交通运输	(116)
二、航运业组织的恢复	(117)
三、解放区航运业的兴盛	(119)
四、国统区实行交通封锁	(120)
第三节 解放战争中的“支前”运输	(121)

第四节 战后公路状况·····	(126)
一、公路的毁坏·····	(126)
二、公路的修建·····	(128)
第五节 公路运输业的衰落·····	(130)
一、日伪时期的江北公司·····	(130)
二、国民政府接管江北公司·····	(131)
三、公路运输业的复苏·····	(132)

第五章 经济恢复和社会主义改造时期

(1949~1957年)·····	(135)
第一节 交通管理机构的设置和调整·····	(135)
一、航务管理机构的设置·····	(135)
二、公路管理机构的设置·····	(136)
三、交通管理机构的调整·····	(137)
第二节 内河航运业的经营与管理·····	(138)
一、苏北内河轮船运输公司南通分公司的建立·····	(138)
二、国营航运企业主导地位的确立·····	(139)
三、内河客运航线的恢复和发展·····	(142)
四、木帆船的组织和管理·····	(144)
五、政府贷款扶持民船维修·····	(158)
六、达通航业公司拆帐制的推行·····	(159)
第三节 支援抗美援朝和救灾、治淮运输·····	(161)
一、运送志愿军·····	(161)
二、救灾粮和治淮砂石的运输·····	(161)
第四节 民船民主改革·····	(162)
第五节 港口、航道的管理·····	(163)
一、搬运业实行水陆分管·····	(163)
二、城北内河轮船码头的建成·····	(164)

三、航道普查与养护·····	(164)
第六节 交通行业的社会主义改造·····	(166)
一、私营轮船、汽车运输业的改造·····	(166)
二、木帆船运输合作社的建立·····	(169)
三、木帆船合作化的逐步完善·····	(171)
第七节 公路的修复·····	(174)
一、建国初公路状况·····	(174)
二、公路的养护管理·····	(176)
第八节 公路运输的恢复·····	(179)
一、长途客运的恢复·····	(179)
二、城市公共交通的恢复·····	(180)
三、汽车货运的恢复·····	(181)
第九节 废除封建把持制度和整顿搬运业·····	(182)
第十节 集中统一的水陆联运·····	(184)
第十一节 文化教育的创办·····	(186)
第六章 “大跃进”及经济调整时期(1958~1966年)·····	(187)
第一节 航道整治与船闸修建·····	(187)
一、并港建闸和航道整治·····	(187)
二、里下河并圩建闸·····	(192)
三、主要干线航道船闸的修建与改造·····	(193)
第二节 港口生产和管理·····	(196)
一、沿江港口管辖的演变·····	(196)
二、港口吞吐量的快速增长·····	(198)
三、南通港的兴建·····	(202)
四、海轮进江开端·····	(202)
五、内河港口管理机构的建立·····	(203)
第三节 航运业的管理与生产·····	(205)

一、航运管理体制的频繁更迭·····	(205)
二、木帆船的组织及运营形式·····	(206)
三、民间运输业的调整·····	(209)
四、国营带集体“一条鞭”管理·····	(211)
五、内河货运量的急剧上升·····	(212)
第四节 人民公社办运输·····	(213)
第五节 “一条龙”运输大协作·····	(214)
第六节 南通河运学校的创建·····	(216)
第七节 公路新建与改造·····	(217)
一、全党全民办公路·····	(217)
二、以人民路为主干道的市区道路建设·····	(218)
三、公路的养护管理·····	(219)
第八节 公路运输·····	(221)
一、机构变更与运营线路划分·····	(221)
二、统一管理社会车辆·····	(222)
三、客运站点、班次的调整·····	(224)
四、客运“一条龙”服务·····	(224)
五、客货运输面向农村·····	(225)
六、市区公共交通的发展·····	(226)
七、“12·8”汽车失火事故·····	(227)
第九节 技术革新和技术革命·····	(227)
一、汽车的技术改造·····	(227)
二、煤、沼气代用汽车燃料的研试·····	(229)
三、养路工具的革新·····	(230)
四、搬运工具的改造·····	(231)
第十节 兴东机场的建造·····	(231)
第七章 “文化大革命”时期(1966~1976年)·····	(233)

第一节	交通运输在艰难中发展	(233)
一、	“文革”初期交通运输业的破坏	(233)
二、	港航企业两次整顿的效果	(237)
三、	客运量的持续增长	(239)
四、	海轮进江运输的发展	(243)
五、	“成组”和集装箱新型运输方式的出现	(244)
第二节	港口码头的兴建	(246)
一、	沿江港区码头的建造	(246)
二、	内河港口的建设	(247)
三、	港口设施的增加	(249)
第三节	航道整治与船闸修建	(250)
一、	主要航道的整治	(250)
二、	任港船闸的兴建	(255)
三、	吕四船闸扩建和光电程序控制的应用	(255)
四、	青龙港船闸的重建	(256)
第四节	船舶修造业的发展	(257)
第五节	公路管理和修建	(260)
一、	公路管理体制的变化	(260)
二、	公路线型的改善和路面改造	(261)
三、	双曲拱桥的建造与病害整治	(262)
第六节	公路运输业的发展	(265)
一、	公路客运量的大幅度上升	(265)
二、	公路货运量的逐步增长	(265)
三、	农村公共交通的试办	(266)
四、	专程旅客的运送	(267)
五、	零担货物运输的开端	(267)
第七节	汽车制造业的起步	(269)
一、	“南通”牌货车的诞生	(269)

二、汽车修造厂成立与面包车的批量生产·····	(269)
三、吉普车的试制与生产·····	(270)
四、三轮、四轮货车的研制·····	(271)
第八章 改革开放新时期(1977~1990年)·····	(272)
第一节 交通管理体制的变革·····	(272)
一、市管县交通新体制的实施·····	(272)
二、交通企业内部体制的变革·····	(273)
第二节 南通港口对外开放·····	(276)
一、海轮泊位的建设·····	(276)
二、港口外贸运输的发展·····	(278)
三、外轮代理业务的开拓·····	(280)
四、港口涉外机构的设立·····	(283)
五、港口集装箱运输的发展·····	(284)
第三节 水上运输的新发展·····	(286)
一、内河港口生产的发展·····	(286)
二、长江客运的繁荣·····	(289)
三、高速客轮公司的兴办·····	(295)
第四节 航政管理和航道建设·····	(297)
一、航政机构的演变及其管理·····	(297)
二、渡口管理的制度化·····	(303)
三、海港引河的开拓和整治·····	(304)
四、环城濠河的治理·····	(305)
第五节 惨重的“5·8”撞船事故·····	(306)
第六节 公路的全面发展·····	(307)
一、主要干线的改建·····	(307)
二、一级公路和水泥路的诞生·····	(310)
三、城市进出口道路的改建·····	(311)

四、县、乡公路的兴起	(314)
五、市区道路的扩建	(316)
六、九圩港大桥的新建	(317)
第七节 公路运输的蓬勃发展	(318)
一、客运的新发展	(318)
二、城市公共交通的繁荣	(322)
三、零担货运的开拓	(323)
四、公路集装箱运输的兴办	(325)
五、联运的进一步发展	(326)
六、汽车运输的联营	(328)
七、个体运输的崛起	(329)
第八节 交通科技的应用	(331)
一、斜钻孔灌注桩的试验	(331)
二、爆破在拆桥中的应用	(332)
三、双曲拱桥拱座位移整治的研究	(334)
四、JS—661E 型客车的研制	(334)
五、JS155C10 客车的制造	(335)
六、集装箱中转站的设置	(336)
七、矩阵交融管理系统的研究	(336)
第九节 职工教育的复苏和发展	(336)
第十节 通沙汽渡的建造和运营	(337)
第十一节 承建国外公路工程	(341)
第九章 改革开放深化时期(1991~1996 年)	(342)
第一节 运输业的市场化	(342)
一、公路运输的蓬勃发展	(342)
二、水上运输的逐渐衰退	(344)
三、联运市场的分割和竞争	(345)

四、运输市场的管理和导向·····	(345)
五、企业改革的全面推进·····	(346)
第二节 南通公路的高速发展·····	(347)
一、干线公路的现代化·····	(347)
二、支线公路的黑色化·····	(351)
三、城区道路的规范化·····	(352)
四、“黄金水道”的汽渡·····	(354)
第三节 航道工程的建设·····	(357)
一、九圩港船闸建成·····	(357)
二、南通船闸大修·····	(358)
三、航道船闸养护·····	(359)
四、航道技术等级的审定·····	(363)
五、文明航道的创建·····	(365)
第四节 南通港口的发展·····	(366)
一、港口货物吞吐量的增长·····	(366)
二、集装箱运输量持续上升·····	(366)
三、港口客流量逐年下降·····	(368)
四、江、海码头建设新起色·····	(368)
第五节 港航监督的重点安全防范·····	(370)
一、重点航段的监控·····	(370)
二、重点船舶的管理监督·····	(370)
三、港航监督的源头管理·····	(371)
四、水上交通稽查机构的建立·····	(372)
五、抗洪救灾中的抢险义举·····	(372)
第六节 城市公共交通的繁荣·····	(373)
一、城市公共交通主渠道的保障作用·····	(373)
二、客运车辆大幅度增加·····	(374)
第七节 航空事业的开拓·····	(376)

一、南通机场的重新修建·····	(376)
二、如皋至北京航班的复航·····	(377)
三、狼山索道的营造·····	(377)
第八节 交通社团和科教事业的发展·····	(378)
一、交通科技的开发·····	(378)
二、交通教育的发展·····	(378)
三、汽车维修行业管理机构及检测中心的兴办·····	(378)
四、交通行业协会的建立·····	(379)
大事记·····	(381)
附录一 南通交通行政机构领导人员名录·····	(419)
附录二 南通市交通系统历年荣获省级以上劳动模范 (先进工作者、优秀教师)光荣称号者名录 ·····	(423)
附录三 主要参考文献·····	(425)
后 记·····	(427)