

003491

武进交通志



武进县交通局

序

《武进交通志》完成了，它从1879年写到1985年。在这107年的时
限中，自1902年起以机器为动力的交通工具相继进入武进，到1985年
城、乡交通全面机械化，计84年，这恰好是古旧交通被改造的一个历
史过程，其中1970年到1985年又是交通面貌发生根本变化的16年。在
这段历史过程里，武进交通历经了上升、曲折、滞缓和飞跃，数千年来
的古旧面貌在我们这一代人手里最终换上了新装，这部志具体地反映
了这个历史过程。对这过程中交通内部每一门类的盛衰兴灭，都写了
它自身优胜劣汰和新陈代谢的运动，也写了它同国民经济和社会生活
的关联。章节全由事实数据构成，文不华饰，言必有据。统篇文字简
要，内容丰富。对本行业广大工程技术人员和职工来说，从中可以汲
取知识。而对开拓交通的事业家来说，也是一部重要的资料。

丁秉正

1988年6月

武进交通志编写组

凡 例

一、本志时限，上至1879年(光绪五年)《武进阳湖县志》断限，下至1985年，计107年。有资料记载者上溯不受时限，大事记载至1987年。

二、本志按辖区交通要求编写，凡境内或过境的水、陆、空交通运输活动，根据可能获得的资料编载入篇。

三、本志只写交通运输在国民经济和社会生活中的发展，不写机关、企事业单位内部的活动。

四、本志以表述交通运输的经济技术为主体，适当联系其它。

五、本志对于本系统各管理部门、企事业单位内部业务，都按章节归口于整个辖区交通门类中叙述。

六、解放前武进县城的交通运输活动在《常州交通志》中备述已详，本志从简记述。

目 录

照片	
序	
凡例	
目录	
概述	(1)
大事记	(5)
地图	
水路篇	(23)
第一章 运输河道	(24)
第一节 古老水系	(24)
第二节 民国时期河道	(26)
第三节 解放初期水路	(28)
第二章 航道	(31)
第一节 航道概况	(31)
第二节 主要航道	(36)
京杭运河(江南段)	(36)
新孟河、浦河	(37)
德胜河	(38)
澡港河	(38)
北塘河	(39)
三山港、舜河	(39)
西流河、万寿河	(40)
锡溧漕河、太湖运河、锡汶线	(40)
采菱港及武南河网	(41)
大通河	(41)
常宜线	(42)
常溧线、乡村河、溧里河、北干河	(42)

	扁担河、常金北线.....	(43)
	南运河.....	(44)
第三节	航道普查.....	(44)
第四节	航道养护.....	(46)
水运篇		(55)
第一章 木(帆)船运输		(55)
第一节	漕粮运输.....	(55)
第二节	水驿运输.....	(56)
第三节	班、快船运输业.....	(57)
一	行业演变.....	(57)
二	经营特色.....	(57)
三	船舶分布.....	(58)
四	码头航线.....	(59)
第四节	货邦运输业.....	(61)
第二章 轮船运输		(64)
第一节	早期轮船运输企业.....	(64)
一	行业沿革.....	(64)
二	经营企业.....	(66)
第二节	省营轮船运输企业.....	(78)
	江苏省常州轮船运输公司.....	(78)
第三节	县、乡轮、机船客运.....	(79)
第三章 木(帆)船—机动船(队)运输		(80)
第一节	县属水运企业.....	(80)
	武进县航运公司.....	(80)
一	企业形成.....	(80)
二	基层企业.....	(87)
	常州分公司.....	(87)
	戚墅堰分公司.....	(88)
	奔牛分公司.....	(89)
	焦溪分公司.....	(89)
	漕桥分公司.....	(89)
	魏村客运分公司.....	(90)
三	货运船舶.....	(90)
四	货物运输.....	(96)
第二节	地属水运企业.....	(102)
	江苏省镇江轮船联营公司武进营业站.....	(102)

第三节	乡、镇水运企业.....	(103)
	乡、镇运输站(公司).....	(103)
一	企业形成.....	(103)
二	基层状况.....	(106)
第四节	水运专业户.....	(112)
第五节	工商企业自备船.....	(113)
第六节	农家船.....	(114)
津渡篇	.....	(119)
第一章	概况.....	(119)
第二章	渡口.....	(120)
第一节	县城津渡.....	(120)
第二节	大运河津渡.....	(120)
第三节	内河津渡.....	(121)
第四节	长江津渡.....	(121)
	荫沙、小河渡.....	(121)
	魏村、圩塘渡.....	(123)
	沿江乡、村渡.....	(123)
陆路篇	.....	(127)
第一章	官路.....	(127)
第一节	驿道.....	(127)
第二节	邮路.....	(128)
第三节	大道(马路).....	(128)
第二章	铁路.....	(130)
第三章	公路.....	(131)
第一节	公路概况.....	(131)
第二节	主要公路.....	(146)
	镇江阴线.....	(146)
	常州深水线.....	(148)
	常州漕桥线.....	(149)
	常州横林无锡线.....	(150)
	上海宜兴线.....	(151)
	常州芙蓉线.....	(152)
	卜弋东安线.....	(153)
	龙虎塘魏村圩塘线.....	(153)

	前黄寨桥线.....	(153)
	横林洛阳戴溪线.....	(154)
	威墅堰横山新安线.....	(154)
第三节	公路筑造.....	(155)
第四节	公路养护.....	(159)
第五节	公路绿化.....	(162)
	江苏省武进县公路苗圃.....	(165)
第六节	汽车停车场.....	(165)
第四章	乡(镇)村道路.....	(166)
桥梁篇	.....	( 171)
第一章	古代桥梁.....	(172)
第一节	桥梁概况.....	(172)
第二节	主要桥梁.....	(174)
	横林桥.....	(174)
	羊头桥.....	(175)
	河上塘桥.....	(175)
	五洞桥.....	(175)
	惠政桥(十五洞桥).....	(176)
	牛塘桥.....	(176)
	港桥.....	(177)
	沈家大桥.....	(177)
第三节	桥梁修建.....	(177)
第二章	当代桥梁.....	(179)
第一节	桥梁概况.....	(179)
第二节	主要桥梁.....	(194)
	横林公路桥.....	(194)
	戴溪公路桥.....	(194)
	分庄渡桥.....	(194)
第三节	修建方式.....	(195)
第四节	工程技术.....	(197)
陆运篇	.....	( 203)
第一章	人、畜力工具运输.....	(203)
第一节	挑脚业.....	(203)
第二节	骡驴业.....	(204)
第三节	小车业.....	(204)

第四节	抬桥业	(205)
第五节	黄包车业	(206)
第六节	自行车	(207)
第七节	板车业	(208)
第二章	火车运输	(209)
第三章	汽车运输	(210)
第一节	早期汽车运输企业	(210)
一	行业沿革	(210)
二	经营企业	(214)
第二节	省、市汽车运输企业	(218)
一	长途客运	(218)
江苏省汽车运输公司常州客运分公司	(218)	
二	市、郊客运	(220)
常州市公共交通公司	(220)	
第三节	县属汽车运输企业	(221)
一	客货兼营	(221)
武进县汽车运输公司	(221)	
二	联营货运	(225)
武进县汽车联营公司	(225)	
三	联运服务	(226)
武进县联运服务公司(下同中转联运)	(226)	
四	附属货运	(226)
港、航企业车队	(226)	
第四节	乡、镇运输企业、专业户	(227)
一	乡、镇运输企业经营	(227)
二	专业户经营	(228)
第五节	社会各部门自备汽车	(228)
第四章	其它机动车运输	(230)
第一节	手扶拖拉机(机动板车, 机器三轮车)运输业	(230)
第二节	摩托车	(231)
第五章	中转联运	(232)
第一节	行业沿革	(232)
第二节	经营企业	(234)
武进县联运服务公司及奔牛联运分公司	(234)	

港口作业篇	(239)
第一章 挑挽箩行业	(239)
第一节 早期行业	(239)
第二节 港口码头	(241)
第二章 搬运装卸业	(241)
第一节 县属港务企业	(241)
武进县港务管理处	(241)
一 企业形成	(241)
二 主要港口、作业区	(246)
奔牛港, 奔牛作业区	(246)
连江港, 连江作业区	(248)
新闸港, 新闸搬运站	(248)
戚墅堰港, 武进县戚墅堰搬运公司办事处	(249)
横林港, 横林作业区	(249)
湖塘港, 湖塘作业区	(251)
小河港, 小河搬运装卸队	(252)
其它港口作业	(252)
第二节 乡、镇搬运业	(253)
一 班队形成	(253)
二 主要港口、作业	(255)
剑湖港, 剑湖乡交通服务公司	(255)
鸣凰港, 鸣凰乡交通服务公司搬运队	(255)
前黄港, 村民作业	(255)
圩塘港, 圩塘乡交通服务公司搬运队	(256)
三 劳务运输工	(256)
四 村民搬运	(256)
第三节 企业自有港口作业	(257)
第三章 排筏作业	(259)
第一节 行业概述	(259)
第二节 作业区、队	(261)
荫沙排筏作业区	(261)
小河排筏作业队	(262)
三井排筏作业队	(262)

17

附：飞机场	(267)
交通工业篇	(273)
第一章 交通工业概况	(273)
第一节 水运交通工业	(273)
第二节 陆运交通工业	(273)
第二章 交通系统工业企业	(276)
第一节 船舶保养	(276)
水运企业附属船厂	(276)
第二节 机械制造	(278)
武进交通机械厂	(278)
第三节 船舶修造	(280)
武进船舶修造厂	(280)
第四节 汽车维修改装	(281)
武进县汽车工业公司及其所属厂	(281)
第五节 拆船轧钢	(283)
武进县拆船轧钢联营公司	(283)
第六节 其它	(283)
武进县交通玻璃钢厂	(283)
武进县交通工业供销经营部	(284)
交通管理篇	(287)
第一章 交通管理机构	(287)
第一节 县交通管理机构	(287)
第二节 区交通管理机构	(289)
第三节 乡交通管理机构	(290)
第四节 专业管理机构	(291)
一 武进县公路管理站	(291)
二 武进县航道管理站	(292)
三 武进县交通局桥梁工程队	(292)
第二章 交通管理业务	(292)
第一节 航政管理	(293)
第二节 路政管理	(294)
第三节 安全管理	(294)
一 船舶船员管理	(294)
二 港航监督	(295)

三	渡口管理.....	(295)
(188)	四 汽车、驾驶员管理.....	(296)
(189)	五 行车管理.....	(296)
六	交通事故.....	(296)
(190)	第四节 运输市场管理.....	(298)
(191)	第五节 各项交通规费.....	(300)
(192)	第三章 交通系统各级领导干部及科技人员名册	(306)
(193)	光荣谱	(329)
(194)	后 记	(333)
(195)	修志机构、人员及审定单位	(334)
(196 )	.....
(197 )	.....
(198 )	.....
(199 )	.....
(200 )	.....
(201 )	.....
(202 )	.....
(203 )	.....
(204 )	.....
(205 )	.....
(206 )	.....
(207 )	.....
(208 )	.....
(209 )	.....
(210 )	.....
(211 )	.....
(212 )	.....
(213 )	.....
(214 )	.....
(215 )	.....
(216 )	.....
(217 )	.....
(218 )	.....
(219 )	.....
(220 )	.....
(221 )	.....
(222 )	.....
(223 )	.....
(224 )	.....
(225 )	.....
(226 )	.....
(227 )	.....
(228 )	.....
(229 )	.....
(230 )	.....
(231 )	.....
(232 )	.....
(233 )	.....
(234 )	.....
(235 )	.....
(236 )	.....
(237 )	.....
(238 )	.....
(239 )	.....
(240 )	.....
(241 )	.....
(242 )	.....
(243 )	.....
(244 )	.....
(245 )	.....
(246 )	.....
(247 )	.....
(248 )	.....
(249 )	.....
(250 )	.....
(251 )	.....
(252 )	.....
(253 )	.....
(254 )	.....
(255 )	.....
(256 )	.....
(257 )	.....
(258 )	.....
(259 )	.....
(260 )	.....
(261 )	.....
(262 )	.....
(263 )	.....
(264 )	.....
(265 )	.....
(266 )	.....
(267 )	.....
(268 )	.....
(269 )	.....
(270 )	.....
(271 )	.....
(272 )	.....
(273 )	.....
(274 )	.....
(275 )	.....
(276 )	.....
(277 )	.....
(278 )	.....
(279 )	.....
(280 )	.....
(281 )	.....
(282 )	.....
(283 )	.....
(284 )	.....
(285 )	.....
(286 )	.....
(287 )	.....
(288 )	.....
(289 )	.....
(290 )	.....
(291 )	.....
(292 )	.....
(293 )	.....
(294 )	.....

概 述

武进县地处太湖平原，北临长江“黄金水道”，南濒太湖万顷碧波，周围同江阴、无锡、宜兴、金坛、丹阳、扬中、泰兴等县相接或相望。境内地势平坦，村镇密集，河渠纵横，道路交织，江南运河，沪宁铁路斜贯县境，合抱常州市区，通联全国各地。运河南北，八条航道，沟通四邻各县；市区周围，六条公路，联络苏、浙、皖、沪。水陆交通线路，辐射萦绕，直达环通，把常武地区结成了不可分割的运输体系。火车、汽车、轮船、飞机以及各种机动车船行驶于境内，一日之间，总有万千计，呈现出当今“千车竞发、百舸争流”一派纷纭繁忙的景观。

武进的交通历史，据记载，已有2700余年。

凭借境内河港成网，湖荡密布的天赋条件，水运发展很早。1958年出土的淹城独木舟，据考证产于东周，说明当时本地已有水运。春秋时期，吴王夫差，越大夫范蠡，先后开凿了江南运河、南运河（古谓西蠡河），水运已在跨区域开拓。隋炀帝东巡会稽，拓宽京杭运河，武进自此接通了中国的南北水路。

唐、宋以来，武进因处大运河、南运河、孟泾河等干线河道之交，因而成为南北漕运中转枢纽。同时期内，以毗陵驿为要站，发展了通向全国的陆上驿运。江南的大米、织物、茶叶以及名贵的特产，作为皇粮、贡品由此源源不绝转运至京都。元、明两代，漕运和水、陆驿运有了进一步发展，武进经济也日趋繁荣，其交通地位日显重要，据明代弘治年间，御史汤沐奏疏中所载称：“……本府东西两门。官塘大道。西通京国。东接闽越。其间进献文物。部运钱粮。公干官员。并各送人夫。传递文书。日夜不绝……”，已有“三吴襟带之邦，百越舟车之会”的盛况。直至清代雍正年间孟河开通小河港后的拓浚改道，更畅通了苏北食盐和粮食的南运，境内干线河道的运输有了新的发展，到了光绪、宣统年间，漕运、驿运相继废除，其后民间运输随着工商业的发展而同时兴起。

鸦片战争以来，沿海开埠通商。光绪二十八年常州招商分局开轮船，三十四年沪宁铁路通火车。加上欧战期间，上海及苏南各地民族工商业兴起，于是，县城及运河上的奔牛、戚墅堰、横林，西南陲的埠头，西北隅的孟城，长江边的小河、荫沙……等地，行商堆栈竞起，争相收购宜（兴）溧（阳）金（坛）扬（中）和苏北里下河地区的稻麦、大豆、蚕茧、杂粮、竹木等原料，而后东向转运无锡和上海，而东由铁路转运的煤炭，上海、无锡所产的工业用品，也由铁、水两路运销来武进。至此，货流由古代京杭运河自南而北的中转，变为沪、苏、锡、常东西方向的交流。由于商品流通的发展，促进了境内轮船、木帆船、班快船客货运输业的兴旺和普及。城镇的码头装卸行业，也纷纷出现。随着集镇商业的兴起，水上客货运输线，也由干河进入各支河，其中商旅货物运输频繁的河道，也渐有南、北商河的称谓。

民国以来，武进各界也卷入实业救国的潮流，敢吹举办本地工业，然而境内河、路侵狭，火车、船不畅，开办企业，实难举步。民国16年实业局长庄启著文呼吁发展实业应首重交通，大摘其要言称：“……近几年交通，除铁路以外，殆无可言。水道之淤塞，陆路之狭窄，入冬

而后，乡居者，足不得至城市，即货至车站，分送亦苦无力。若不及图，吾邑将终于自尽……”。 “……武进受交通之影响，企业望而却步，故无锡工厂林立，而武进工厂为数寥寥”。 “武进河流，半受长江挹注，历久不浚，淤塞者多；陆路自驿废以后，损坏侵占，叹行不得……欲言建设，首在交通……”。 民国17年后武进首先致力于改善地方交通，举办运输河道的疏浚和干线公路的兴筑。特别公路建设，艰难创业达十年之久，筑成了武宜、武青、溧武、镇澄、锡宜等线在县境内的各路段。同时组织了民营武宜、武青长途汽车公司与公营汽车同时在各路通了车。民国26年抗战前夕沪蓉航空线常州西郊飞机场仓促竣工，并作了试飞。至此，民国年间木帆船、手推独轮车、肩挑、脚运等古旧运输虽仍是当地运输的主体，但轮船、火车、汽车、飞机等近代运输方式和工具，已相继进入县境，对古老的交通运输已着手改造。此时，轮、班船、客货航线十分稠密，已复盖全县且贯通四邻；汽车客运也初步接通了苏、浙、皖三省。城区黄包车的创办，一度改善了市内交通。适应当时商品流通的水陆运输，已粗具规模。其后，日本侵略中国，武进沦陷八年，民国以来苦心经营的业绩，备受战争破坏。抗日战争胜利后，交通事业也有短暂的恢复和繁荣，然内战开始，政事腐败，经济崩溃，好景不长而瞬息即逝。

1949年4月，武进解放，市、县分治。常州市接管了城区交通设施和轮船、汽车等企业；武进县接管了县境内公路、航道等交通设施和乡镇车（独轮车）、船（木帆船）。在县委和县人民政府的领导下，着手进行了一系列的恢复、改造和建设的工作。

水上交通，五、六十年代通过合作化，将分散流动的民船和行会性质的搬运，组成了集体企业。70年代依靠集体经济的力量，完成了水运和港口的机械化。水利部门河渠改造拓浚和河网化建设，更为县、乡两级水运发展创造了条件，在此期间，船舶的技术改造和数量增长，进入了鼎盛时期，城乡货物运输全由水运承担。

陆上交通，建国初期，主要是战后的路、桥恢复。1956年后，开始兴建县内公路，向乡、镇深入发展。1976年至今完成了乡、镇公路的十年规划，实现了全县环通化。此间，汽车、拖拉机也同步增长。进入了80年代，随着县、乡工业的发展和社会各部门经济的繁荣，汽车数量迅速上升。在货运市场上，汽车、机动车陆运以其快速、直达的优点，开始有凌水运而上的趋势。在客运线路上，汽车也取代了轮船而通达各乡镇。武进古来向以水运为优势的状况，正在改变。

1979年党的十一届三中全会以来，交通运输业也放宽搞活，贯彻了“国家、集体、个人一齐上”的政策，联户、专业户办的水陆运输，迅猛发展，打破了建国以来“三统管理”“一大二公”的僵化体制，形成了大、中、小型配套的结构，从而适应了社会经济部门不同层次的需求，武进交通运输自此进入了合理布局的阶段。随着解放后常武地区工业的新兴，机电、化工、纺织、印刷，电子，日用工业产品销向全国，交通运输的货流，客流也全能通过本地区铁、公、水、空的运输以直达和联运的方式通向全国各城市。而武进输出的大宗建材和粮食，输进的煤炭、钢铁、有色金属、食盐以及重要工业品，仍通过火车、轮船与上海方向保持着更为密切的交流。

1984年起，面临开放的新形势，交通建设出现了更大的规模，开始了沪、宁二级公路常州东段（312国道）的建筑。与此同时，武进县交通局提案：兴办圩塘长江汽车轮渡，以沟通大江南北；扩建奔牛新港于新孟河畔，以更大吞吐能力发挥水、铁衔接的优势；勘查规划魏村长江口德胜港的建设，为常武地区开发长江的水运之利。以上诸案，已为省、市、县各级

政府所支持，部分已在实施中。

建国以来，武进交通运输事业发展的历程中，虽也有过“大跃进”、“文化大革命”所造成的短暂停滞，但总的来说，发展速度仍然较快。尤其从70年代起，武进以其当时的历史和环境，出现了前所未有的飞跃，千百年来古老的交通设施和落后的运输方式，在近十五、六年中，作了全面的更新，从而进入了全面的机械化运输时期，旧貌基本换新颜。但在国家四化建设的长征途中，武进交通现代化的建设，方才起步，还需后继者的奋斗拼搏，在未来的史志中，续写宏伟的篇章。

大事记

东 周

今武进淹城即有原始独木舟，此舟于1958年在淹城出土3艘。

周敬王二十五年(前495年)

吴王夫差开凿运河，自望亭经无锡达常州迄奔牛。

周元王三年(前473年)

越国范蠡开凿南运河，这是拓浚南运河的首传。

秦

公元前221年—206年

江南运河自镇江至杭州全线通航。

东 汉

约公元前100年

今武进万绥即有镶底独木舟。此舟于1975年在万绥出土1艘。

隋

大业六年(610年)

隋炀帝东巡会稽，拓宽京杭运河经过武进。

唐

元和五年(810年)

常州刺史孟简，疏浚孟渎(今孟河)引长江水入运河，以利漕运。这是拓浚孟河的最早记载。

元和八年(813年)

常州刺史孟简浚孟泾河，绕西涌湖入宜兴界。这是孟泾河最早的拓浚记载。

天祐年间(904—907年)

开挖罗城(旧城)东北濠(今关河东段)。

北 宋

庆历二年(1042年)

晋陵县知县许恢浚戚墅港、申港、澡子港。这是三港疏浚的最早记载。

绍圣元年(1094年)

相王存自杭州归丹阳旧居，开直渎。此为扁担河最早的疏浚记载。

南 宋

绍熙年间(1190—1194)

郡守俞浚、王缙增于府东巷始建米仓十间，浚河建码头，储运漕粮。

常州知府李嘉言浚烈塘河，置闸。此为德胜河最早的疏浚记载。

元

至正年间(1341—1368)

常州路判官朱德麟浚城南渠，分运河水绕城而过。

明

洪武二十六年(1393年)

常州府实征漕粮五十三万三千五百十五石，占当时全国实征总数百分之二点六。可见当时漕粮转运之盛。

正德十六年(1521年)

常州贯城运河改道城南渠(即现西水关水门桥段)。

万历九年(1581年)

常州知府穆炜开凿新河，筑文成坝，阻前河水，改道飞虹桥入运河。

清

雍正五年(1727年)

古渠孟河开通小河港，改称新孟河。

雍正七年(1729年)

建常平仓于今大庙弄，筑码头于子城河渡僧桥。

乾隆三年(1738年)

增建常平仓，筑码头于后白云渡，至乾隆八年工浚。

乾隆十七年(1752年)

建东、西米仓，筑西埠汛码头(今西仓桥附近)和东埠汛码头(东门舡舟亭附近)，此工程至道光四年陆续竣工。

道光三年(1823年)

武进知县汪世樟、阳湖知县张世桐浚西北护城河及北塘河。这是北塘河疏浚之最早记载。

道光四年(1824年)

武进、阳湖两县规定永丰里下栅以西、东埠汛对岸以东，永远不得添置行棧、以利漕粮船停靠装卸。

道光六年(1826年)

武进、阳湖两县派沙驳船三百二十艘，装运漕粮九万石，首运上海，转海运交天津。

咸丰十年(1860年)

太平军攻克常州，武进西仓、阳湖东仓同时在战争中被毁。

光绪二十二年(1896年)，内河轮船招商局和日商大东汽船会社开航上海经常州抵镇江的申镇线，轮船首次航经武进。

光绪二十七年(1901年)

清廷将漕粮征收改为现银折色(以货币代实物)。至此，历经二千多年的漕运制度废止，常州的漕粮转运告结。

10月，开浚鹤溪河。

光绪二十八年(1902年)

内河招商局上海总公司常州分公司成立于西门表场，设支局于小河、荫沙。先有泰昌煤轮一艘，首开常州至溧阳航线。此为武进首创之轮船运输业。

木排行业垫资拓宽加深运河西大王庙南岸，始泊木排。

光绪二十九年(1903年)

江南运河(武进、阳湖段)、南运河、孟河、德胜河、溧港河等五条运输干渠浚河工程于本年夏季完成。此工程系光绪二十七年开工。

光绪三十三年(1907年)

七月，沪宁铁路无锡常州段完成。十月，常州镇江段也粗成。

光绪三十四年(1908年)

四月，沪宁铁路通火车。自此，武进县的经济的发展获得了贯通全国的陆运大动脉。

宣统三年(1911年)

清廷将驿运并入邮政，历千百年的毗陵驿废置。

中 华 民 国

元年(1912年)

6月，武进董事会制定《整顿班船办法十六条》，始发班船照式，着手于民船管理。

粮豆行和堆棧业兴起，粮斛夫(搬运工人前身)纳贴世袭专营。

地方士绅吴康首创新商内河轮船股份有限公司，开民营轮业之先。之后，民营轮业接踵兴起。

2年(1913年)

新商河轮公司同招商局联合抵制日商戴生昌轮船局开航申镇线。

8月，武进县知事公布《限制驳岸码头侵占河道办法》，为县内建立航道管理规章之始。

4年(1915年)

武进境内班船运输业中开始分出快船业，改夜航为日航，以利乘客。

5年(1916年)

武进县城航船公所成立，为船户的行业性组织。

6年(1917年)

县城开办藤轿公司6家，此种落后工具之发展，仅一、二年被淘汰。

12月，天寒地冻，河道冰封，轮、班、快船全部停驶。

7年(1918年)

武进县城第一家人力车(黄包车)公司合兴赁赁所开始营业。自此，取代了骡、驴、车