

003448

常州交通志



《常州交通志》编纂委员会 编 上海人民出版社



平

常州交通志

《常州交通志》编纂委员会编

主编 沈桂南

(沪) 新登字 101 号

责任编辑 宋嘉义
封面装帧 钱洁

常州交通志

《常州交通志》编纂委员会 编

主编 沈桂南

上海人民出版社出版、发行

(上海绍兴路 54 号)

地矿局南京地质印刷厂印刷

开本: 850×1156 1/32 印张 9.72 插页 11 字数 289 千字

1992 年 11 月第 1 版 1992 年 第 1 次印刷

印数: 1—2000 (内精装 500)

ISBN7—208—01556—2/K·376

定价:

¥36.00

常州交通志编纂委员会

顾 问：周赤民 韩兆春

主任委员：徐德存

副主任委员：董和庚 朱松庆 陈 谨 程 坚
 陈育才

委 员：(按姓氏笔划为序)

丁槐清	丁教兴	叶勤章	朱崇武
杨永兴	杨信才	吴尚达	沈桂南
周兆祥	周洪法	周洪林	范善华
洪云生	徐小罗	陈洪发	张登科
殷文蔚	蒋金荣	钱志明	

主 编：沈桂南

编写人员：沈桂南 陈耀良 冯来之 邵新叶
 李慎大 李阿庚 夏印馨 陈殿铭
 肖逸山 徐岳元 王炳兴

凡 例

一、本志记事，上限不定，追溯到事物起源，下限一般截至1985年，个别事项有所延伸。

二、本志记述的地域：以市区（含郊区）为主。鉴于1983年实行市管县体制，武进、金坛、溧阳3县划归常州市领导，故县属交通分列篇章记述。

三、本志按交通门类横排竖写，以横为主，纵横结合，分篇章、节、目、子目5个档次编排，横分门类以囊括史实，纵向记述以贯通各个时期。

四、本志采用述、记、志、图、表、照、录诸体并用。以志为主，图文并茂。

五、本志历史纪年：1949年4月23日常州解放前，以朝代年号或民国纪年，用括号注明公元纪年；解放后的部分及大事记以公元纪年。

六、计量：按国务院公布的法定计量单位记述。对各历史朝代使用的不同度量，不便换算的，则照实记载。

七、本志取材于档案资料、旧地方志及部分口碑资料，也录用少量书刊、报纸、杂志的有关资料。对资料的来源，除正文中已注明出处者外，为节省篇幅，其余不再加注。

序

常州是一座具有 2500 余年历史的江南文化古城，地处江苏南部，北枕长江，东南濒太湖、滆湖，京杭运河横贯市区，襟江带湖，河渠纵横，古代交通以水运为主，相延至今已有 2000 多年。清光绪年间，沪宁铁路建成通车，开创了常州铁路运输的历史。民国时期汽车运输业开始产生。但是，由于长期的封建统治和半封建半殖民地社会制度的束缚，发展缓慢。中华人民共和国成立以来，特别是党的十一届三中全会以来，常州人民在中国共产党和人民政府的领导下，把常州建设成了新兴的工业城市。伴随着国民经济和社会事业的发展，常州的交通事业也得到了相应发展。如今的常州交通，由铁路、公路、水路、航空多种运输方式构成的立体交通网络已见雏形，为常州经济的发展和人民生活的需要不断作出了有益的贡献。

《常州交通志》是一部贯通古今而着重记载当今的专业志书。从事编修本志的同志，搜集了大量资料，以马克思主义历史观为指导，本着实事求是的原则，精心编修。这部志书门类较全、资料翔实、结构合理，且具有地方特色，集地方性、专业性、时代性、科学性于一体。

《常州交通志》的出版，为常州人民积累了一笔宝贵的财富，它不仅可为今后常州交通建设存史资治，也是教育后代，激励人们开拓奋进的好教材。

丁子纲
一九八五年

概 述

常州，位于东经 $119^{\circ}08'$ ~ $120^{\circ}12'$ ，北纬 $30^{\circ}09'$ ~ $32^{\circ}03'$ ，地处江苏省苏南地区中部，总面积 4375 平方公里，其中市区面积 187 平方公里。它是一座历史文化古城，自西晋以后，素为郡府所在地，有“三吴重镇、八邑名都”之称。民国时期，为武进县城区。中华人民共和国成立以后，设置常州市，隶属常州专署领导，1953 年上升为省辖市。1983 年实行市管县的体制，武进、金坛、溧阳 3 个县划归常州市领导。

常州系江南水乡，北枕长江，东南濒太湖、滆湖，京杭运河由西向东穿城而过，襟江带湖，河渠纵横，交织成网，为航运提供了舟楫之利，古近代交通皆以水运为主。早在商周时期，境内已出现独木舟，以后逐步发展为镶底船、木帆船。隋大业六年（610 年），京杭运河开凿贯通，南北交通随之大兴，历代王朝大批漕米贡物均从运河北上，常州便成为“三吴襟带之邦，百越舟车之会”的交通枢纽。自此，久盛不衰。

鸦片战争之后，资本主义势力渗入中国，水运进入以蒸汽机为动力的时代。清光绪十五年（1889 年），已有轮船通过；光绪二十八年（1902 年），常州内河招商局成立，开始经营轮船运输。民国时期，私营轮运业兴起，先后有新商、志新、永余等 12 家，计有轮船 21 艘，经营航线 38 条，营运里程达 2139.5 公里。这一时期，轮船和木帆船同时成为水上运输的两支力量。

常州古近代陆路交通也较发达。秦统一六国后，在各地广置邮驿，大规模修筑驰道，东穷燕齐，南极吴楚，由此，驿运大兴，毗陵驿即常州地区设置的古驿站，是江苏的主要驿站之一，其规模仅次于金陵驿。据《大清一统志》载，清末，常州已有 5 条主要道路：东通无锡五牧，南通宜兴钟溪，北通江阴焦溪及炎庄，西通丹阳吕城。清光绪三十四年（1908 年），沪宁铁路建成通车。当时，仅开客

列 6 对，货列 1.3 对。民国 26 年（1937 年），抗日战争爆发前夕，客列增至 14.5 对，货列增至 4.5 对。抗日战争、解放战争时期，铁路运输受挫，至 1949 年解放前夕，客列仅存 5 对。中华人民共和国成立之后，铁路运输逐步发展，特别是从 70 年代沪宁铁路改造复线以来，客货运输量大幅度增加，至 1985 年末，客列已增到 35 对，货列增到 45 对。

民国 16 年（1927 年），常武地区开始筹划公路建设，武丹路为修筑之第一条公路。该路西起丹阳，经武进奔牛、连江桥、新闸到达常州，计程 36 公里，民国 17 年（1928 年）春动工，民国 21 年（1932 年）建成。自此，至民国 26 年（1937 年）抗日战争爆发，常武地区已建成通车的公路有 6 条：即武丹路（常州～丹阳）、武宜路（常州～漕桥段）、武青路（常州～青阳）、镇澄路（常州～孟河段）、溧武路（常州～卜弋桥段）、锡宜线（雪埭桥～漕桥段）。

1937 年抗日战争爆发，不少公路遭破坏。但侵华日军为了侵略需要也修筑了一些简易公路。1945 年抗日战争胜利之后，原有公路虽经修复，但路况很差，大部分为砂石路面，部分土质路面，晴通雨阻。

随着公路之修筑，汽车运输业应运而生，青光工业社汽车营业部是常州第一家汽车运输企业，该社于民国 21 年（1932 年）秋成立。接着大陆、联益、武宜、武青等汽车公司相继建立。抗日战争时期上述公司均倒闭。1945 年抗日战争胜利后，虽经复苏，终因政局动荡，经济萧条，汽车运输业一蹶不振。

1949 年 4 月 23 日常州解放。自 1949 年至 1985 年，常州市的交通运输事业随着国民经济的发展而相应发展。36 年来，市区（不含三县）货物运输量增长 39.1 倍，旅客运输量增长 10.8 倍。交通事业的发展，促进了常州经济的繁荣和昌盛。回顾 36 年来交通运输事业发展的历程，大致经历了以下几个阶段：

1949 年至 1952 年，国民经济恢复时期，共产党和人民政府发动群众抢修公路、桥梁，迅速恢复交通，支援解放战争，支持生产建设。与此同时，开展“三反、五反”、镇压反革命等政治运动；对码头

搬运业、木帆船运输业开展反霸、反封建把持为主要内容的民主改革，把私营运输企业、个体运输户逐步纳入计划管理的轨道。

1953年至1957年第一个五年计划建设时期，为适应国民经济有计划按比例发展的需要，对木帆船和人力装卸运输业，通过组织合作社，对资本主义车船运输业实行公私合营，实现了全行业的社会主义改造，解放了生产力。

1958年至1966年，是开始全面建设社会主义的时期，交通运输业迅速发展。1958年的“大跃进”，高指标，浮夸风，给经济建设带来了困难，交通建设也受到一定影响。不久，贯彻中央调整、巩固、充实、提高的八字方针，交通运输事业在调整的基础上，狠抓基础建设。在企业内部抓“三基”（即加强基层单位建设、基础管理建设、组织职工大练基本功）、“二革”（即开展技术革新、技术革命——水上搞机械化、拖带化，陆上搞机动板车），以代替人力运输，使常州交通运输特别是货物运输向机械化迈进了一步。

为了加强港口建设，1962年2月，经省政府批准，成立常州市港务管理处。同年，省交通厅派员来常试点，拟订“以港养港，以港建港，不足不补，多余上缴”的十六字政策，解决地方建港资金，有效地促进了港口建设和装卸运输机械化的发展。

1966年至1976年十年“文化大革命”动乱期间，交通运输业和其他行业一样，遭到严重干扰和破坏。但由于广大交通职工对林彪、江青反革命集团的抵制，也取得了一些成绩。

党的十一届三中全会以来，实行改革开放的方针，国民经济蓬勃发展，对交通运输业提出了新的更高的要求。“若要富，先修路”，是群众总结出来的一条宝贵经验，从而调动了地方各级组织和人民群众的积极性，多渠道筹集资金，修筑公路，掀起了县乡公路建设的热潮；1985年末，全市已有公路115条，通车里程达1044.1公里，基本实现乡乡通公路。与此同时，河道的整治建设、港口建设，都有很大进展。全市现有航道150条，通航里程1251公里，建成投产港口25个，泊位389个。运输方面通过改革交通体制，搞活运输市场，专业运输、社会运输进一步巩固提高，特别是乡镇运输企业和个体运

输户发展迅猛，运输结构发生深刻变化。

据 1985 年末统计：

水路运输：拥有客轮 3 艘，客拖 11 艘，小马力机动客船 2 艘，客驳 20 艘，计 1327 马力，3886 座位，年旅客运输量完成 88 万人、2731 万人公里；其中市区完成 75 万人、2473 万人公里。拥有货拖 151 艘、14448 马力，货驳 1068 艘、57549 吨位，小马力机动货船 3158 艘、50822 马力、69405 吨位，被小马力拖带的船舶 10281 艘、280156 吨位，年货物运输量完成 1893 万吨、156847 万吨公里；其中市区完成 341 万吨、55345.8 万吨公里。

公路运输：拥有载客汽车 412 辆、21828 座位，年旅客运输量完成 3480 万人、109934 万人公里；其中市区完成 1159 万人、48467 万人公里。拥有载货汽车 1820 辆、9705 吨位，机动板车 198 辆、278 吨位，拖拉机 13699 辆、14836 吨位，年货物运输量完成 1733 万吨、49491 万吨公里；其中市区完成 742 万吨、29079 万吨公里。

铁路运输：常州站日办理客列车 35 对，年运送旅客 418 万人，建国以来的年平均增长率为 7.94%。日办理货列车 45 对，年到达货物 244.5 万吨，发送货物 91 万吨。建国以来，发送量年平均增长率为 20.1%。

港口装卸：拥有装卸机械 626 台，实现年吞吐量 722 万吨；其中市区完成 498 万吨。

交通工业：水运工业起步较早，从制造木船发展到制造水泥船、钢质船，现已具备生产 20~200 吨钢质驳船、13.5 米~23 米系列拖轮、480~540 马力拖轮、300 客位~500 客位客轮、多种玻璃钢快艇、救生艇、工作艇等产品的生产能力。公路工业，从制造独轮车、板车等人力工具，逐步发展到改装汽车，先后生产过柴油三轮卡车、农用四轮卡车、客车、殡仪车、囚车等。港口机械工业，从修理发展到制造，现在已能生产 1~20 吨吊装机械及其相配套的抓斗机、输送机。交通工业的发展，为实现从人力运输向机械化运输的飞跃创造了物质技术基础。

1985 年 4 月，经国务院和中央军委批准，奔牛机场开辟民航航

线。同年9月5日，中国民航局批准民航常州站建设工程计划任务书，10月4日动工兴建。第一期工程于1986年2月顺利完成。2月28日试飞成功。3月15日，广州—常州—北京往返航线正式通航。同年11月18日，又开辟了西安—常州—广州往返航班。

交通是国家的脉络。常州地区经济发展为交通事业发展提供了物质基础；而交通运输的发展，又反过来有力地促进了经济的繁荣，叙古论今，成就喜人。“八五”期间，常州交通建设的主要目标是：兴建沪宁高速公路，建立以高速公路及国道、省道为骨架，县乡道路为脉络，四通八达的公路网络；继续整治京杭运河，新建长江魏村船闸、长江常州港，巩固内河运输，开拓江海航运；进一步改善铁路、民航设施，提高通航、通车条件。未来的常州交通水、公、铁、空各展其长，协调发展，为常州市进一步对外开放，经济腾飞，打下良好基础。展望未来，前程似锦。

目 录

凡 例	
序 述	
概 述	
大事记	(1)

第一篇 水路运输

第一章 航 道	(20)
第一节 干线航道	(20)
第二节 支线航道	(22)
第三节 城河、市河	(24)
第二章 客 运	(25)
第一节 快船客运	(25)
第二节 轮船客运	(25)
第三节 津 渡	(37)
第三章 货 运	(37)
第一节 木帆船运输	(37)
第二节 轮船货运	(44)
第三节 排筏运输	(49)

第二篇 铁路运输

第一章 铁路设施	(56)
第一节 线路建筑	(56)

9

第二节	桥梁、地道、涵洞	(59)
第三节	通讯、信号、闭塞	(59)
第二章	客货运输	(61)
第一节	常州站客运	(61)
第二节	常州站货运	(66)
第三节	戚墅堰、湾城、新闸镇站客货运输	(73)
第三章	机构沿革	(74)
第一节	机构	(74)
第二节	人员编制	(75)

第三篇 公路运输

第一章	道路	(77)
第一节	古代道路	(77)
第二节	公路	(79)
第二章	桥梁	(88)
第一节	古代桥梁	(89)
第二节	现代桥梁	(90)
第三章	客运	(98)
第一节	人力客运	(98)
第二节	汽车客运	(104)
第四章	货运	(112)
第一节	人、畜力运输	(112)
第二节	汽车货运	(115)

第四篇 港口装卸

第一章	港口	(122)
第一节	码头	(123)

第二节 货 场	(135)
第二章 装卸作业	(137)
第一节 行业沿革	(137)
第二节 工 具	(142)
第三节 经 营	(144)

第五篇 交通工业

第一章 船舶修造	(148)
第一节 企 业	(148)
第二节 修造产品	(149)
第二章 汽车修造	(153)
第一节 企 业	(153)
第二节 产 品	(153)
第三章 港机制造	(154)
第一节 企 业	(154)
第二节 产 品	(155)

第六篇 交通管理

第一章 机 构	(157)
第一节 行政机构	(157)
第二节 事业机构	(162)
第二章 管 理	(165)
第一节 航政管理	(165)
第二节 路政管理	(171)
第三节 运政管理	(176)
第四节 交通监理	(177)
第五节 企业管理	(187)

第七篇 属县交通

第一章 武进交通	(203)
第一节 水路运输	(204)
第二节 陆路运输	(211)
第三节 搬运装卸	(232)
第二章 溧阳交通	(236)
第一节 水路运输	(237)
第二节 陆路运输	(246)
第三节 搬运装卸	(258)
第三章 金坛交通	(261)
第一节 水路运输	(262)
第二节 陆路运输	(270)
第三节 搬运装卸	(284)

第八篇 人 物

第一章 古近代人物传略	(287)
第二章 当代先进人物录	(290)
编后记	(295)

大事记

约公元前 11 世纪 (西周时期)

常州城南 9 公里, 淹城原始独木舟, 于 1958 年出土 3 艘。

公元前 495 年 (周敬王二十五年)

吴王夫差开凿运河, 自望亭经无锡达武进奔牛。

公元前 473 年 (周元王三年)

越国范蠡开凿南运河。

公元前 221~公元前 207 年 (秦)

江南运河自镇江经常州至杭州全线通航。

公元 100 年 (东汉)

镶底独木舟, 于 1975 年在武进万绥出土一艘。

479~482 年 (齐建元年间)

兴建太平桥。此桥初名通波桥、建元桥。现存太平桥为 1969 年改建。

535 年 (梁大同元年)

建新坊桥。此为常州现存最古老的石拱桥。

610 年 (隋大业六年)

隋炀帝东巡会稽 (今绍兴), 拓宽京 (京口) 杭 (余杭) 段运河。

810 年 (唐元和五年)

常州刺史孟简督浚古渠, 引长江水入运河, 以利漕运, 因名孟渎。

(今孟河)。

905~907年 (唐天祐年间)

开罗城(旧城)东北濠(今关河东段)。

1089年 (宋元祐四年)

修建奔牛闸。

1190~1194年 (宋绍熙年间)

郡守俞浚、王曹增于府东巷建米仓十间，浚河建码头，储运漕粮。

1341~1368年 (元至正年间)

常州路判官朱德麟浚城南渠，分运河水绕城而过。

1521年 (明正德十六年)

常州贯城运河改道城南渠(即现西水关至水门桥段)。

1581年 (明万历九年)

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。

1727年 (清雍正五年)

疏浚孟渚及德胜河。造犁船(清淤工具)四只，混江龙(刷扫河底泥沙工具)四具。

1729年 (清雍正七年)

建常平仓(今大庙弄)，筑码头于子城河渡僧桥。

1738~1743年 (清乾隆三~八年)

增建常平仓，筑码头于后河白云渡。

1752~1824年 (清乾隆十七年~道光四年)

建东西米仓，筑西埠汛码头(今西仓桥附近)及东埠汛码头(今东门舢舨亭附近)。