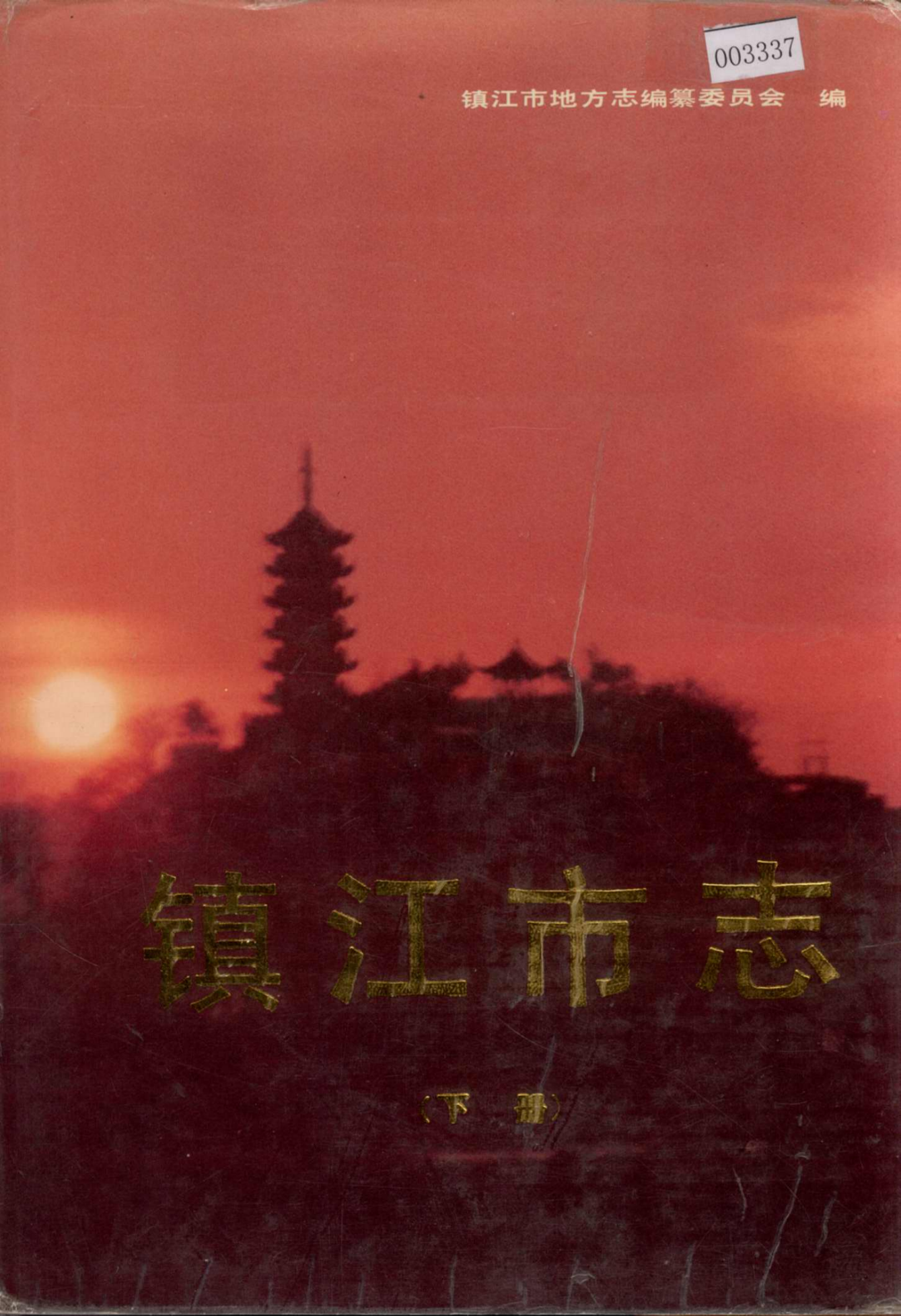


003337

镇江市地方志编纂委员会 编



镇江市志

(下 册)

顾问●陆天虹

镇江市志

(下 册)

总纂●张世阁 胥明章 沈效鸿
胡德明 冯鸣仪 陈敦平
戴午林 李 之



镇江市地方志编纂委员会编

上海社会科学院出版社

A263-3

第三十九卷

交 通

概 述

镇江自古以来就是长江下游的重要交通枢纽。六朝时期,镇江已是长江下游的重要渡口和干线道路必经之地。唐和北宋期间,南粮北调渐成定制,大批漕米、土产和手工业品,经镇江中转运往京都和关中,水马驿运十分繁忙。宋室南迁后,镇江成为粮食仓储和转运中心。元、明、清三代,政治中心虽在北方,但财政来源却主要依靠江南,故镇江的交通枢纽地位愈显重要。

镇江开埠后,先后设有数十家外国洋行,成为进口洋货主要中转地之一。轮船航运业也随之兴起,镇江的运输辐射范围更为广阔。沿京杭运河北可抵苏北、皖北、山东、河南,南可达常州、无锡、苏州、浙江,溯江而上与皖、赣、湘、鄂、川5省沟通,东下则可由近海航线与闽、粤、台湾、东北3省贸易往来。南北货物在这里集散,尤以苏南的绸布,湖南、江西的木材、桐油,苏北的大米、土特产为大宗。此时镇江成为长江下游的重要港口和通商大埠。

清末民初,随着沪宁、津浦铁路的相继通车和随后出现的公路运输,货物流向发生变化,镇江的商业腹地急剧缩小;加之镇江港口水域的淤浅,镇江水运中转优势有所削弱。沦陷期间,镇江交通运输遭严重破坏,在日本侵略者控制下,成为其军事侵略和经济掠夺的工具。抗日战争胜利后,镇江交通事业虽有所恢复,但起色不大。解放前夕的基本状况是:铁路车站设施简陋,公路、航道、桥梁失修失养,通过能力很低,港口日趋淤塞,码头装卸为封建把头割据。

解放后,镇江交通部门克服困难,努力恢复客货运输。公路、航道经过修复、清障,基本畅通。随着国民经济的发展,交通事业发生了深刻的变化:客、货流量稳定增长,交通运输的功能从集散中转为为主,向为本市服务和中转相结合的方向转变。至1956年,镇江港口货物吞吐量(含长航港口及镇江地方港口)为173.9万吨,比1949年的12.3万吨增长了13倍;铁路

货物发运量从1951年6.06万吨,上升为16.56万吨,增长1.73倍。

1958年的“大跃进”和紧接而来的3年困难时期,镇江港口持续恶化,航运仍以落后的木帆船为主;公路虽有一定发展,但标准低、路面差,公路运输机动车辆少,在运量结构中比重甚低;铁路主要忙于运输大量短途支农物资,单轨线路日趋饱和;市内货物运输,仍以人力搬运为主,整个交通事业未能迈出更大步伐。1962年以后,在中央“调整、巩固、充实、提高”的方针指引下,交通运输业也相应得到发展。至1965年,交通货运量从1962年的104万吨,上升到147万吨。

“文化大革命”开始,对镇江的交通运输一度带来混乱局面。1972—1976年间,镇江的交通基础设施建设仍坚持进行。铁路新客站、南门货场的新建;老港的改造、大港港区的勘察设计;高资港区的兴建;公路黑色路面的试验铺设;县乡公路的兴筑等重要工程均起步于这一时期。这对镇江成为新型港口城市和发展经济产生了积极的影响。

1976年后的十年,是镇江交通事业发展最快、最好的时期,完成的重大交通建设项目有老港引航道、大港港区、镇扬汽渡、谏壁船闸、市区进出口道路的拓宽改造、铁路新客站和南门货运到发场等工程,尤以公路和公路运输的发展最为迅速。不仅柏油路面已经普及,而且开始进入水泥路面的铺设;公路运输营运里程达6500多公里,铁、公、水相互协调、相互补充的综合运输新格局已渐形成。

1985年,全市专业运输部门拥有的水陆运力达到:汽车18419座位、4920.5吨位,船舶1390艘、85285吨位。全年完成客运量(不包括铁路)3509万人,货运量(不包括铁路)1481万吨。市区汽车12573座位、3223吨位,船舶850多艘、6万吨位。全年完成客运量1300万人(其中铁路340万人、公路850万人、水运110万人)。货运量1370万吨(其中铁路147万吨、公路325万吨、水运898万吨)。老港、高资港、大港3个港区拥有货场31万平方米,仓库3.5万平方米;船舶装卸泊位有2.5万吨级的4个,100—3000吨级的65个,全港年吞吐量超过800万吨。镇江火车站为一等客站,是沪宁线上规模较大的车站之一。对外公路主要有镇句、镇宝、镇澄、锡扬4条,并有镇江至扬州、大港至高桥、镇江至扬中3个长江汽渡码头。镇江在长江下游和江苏省水陆交通中的重要枢纽作用愈显突出。

第一章 航 运

第一节 航 道

一、长江、大运河航道

长江镇江段上起大道河口,下至五峰山,全长58.81公里。最大流量达9.26万秒立方米,最小流量为1.23万秒立方米。南京至镇江间的平均比降为1:58700,江水流速平均1米/秒左右,洪水期间增加到1米/秒以上。1954年最高洪水位达8.38米(警戒水位6.8米),常年可通航万吨级以上船只。

1972年,长江镇江段河势发生剧烈变化,北岸连续崩坍,特别是六圩、都天庙弯道及征

润洲、和畅洲叉道的演变尤为显著。1972—1976年,镇江市对长江航道着手整治,在沙头河口段及和畅洲等处,采取抛石护岸及块石护坡等措施,但因经费的限制,工程质量不高。中共十一届三中全会以后,长江航运事业发展较快,镇扬河段日流量达1500艘次,最高达2000艘次。1984年,镇扬河段北岸继续崩坍,和畅洲西南侧1.5公里的岸线发生8个崩渦,深泓向岸内移210米。在中央整治长江规划公布前,为制止这种趋势,采取抛石应急治理措施,前后共抛石81万吨,沉树枝、石块7万立方米,抛卵石12.2万吨,护岸5030米,共耗资1093万元。镇扬河段治理任务仍然很重。

镇江内河航道主要是大运河,在境内约长42公里。历史上有5个入江口,即大京口、小京口、甘露口、丹徒口和谏壁口。民国初年,甘露口淤废。民国21年(1932年)至民国22年,大京口填为中华路。谏壁口、小京口航道也只能通航小木船,唯丹徒口尚可航行船队。1954年,对小京口航道进行了一次清障、疏浚。1957—1958年,分别在小京口和丹徒口建造节制闸,但常年水位不满1.6米,枯水季节只有0.5米,基本上不能通航较大的船只。1958年,京杭运河整治工程开始,定谏壁口为大运河江南入江口。自谏壁口至武进段60公里,分两段施工,1960年5月完成,共计挖土方1156万立方米。疏浚拓宽后的京杭运河镇江段,底宽28米,底高为吴淞零上1.5米标准。在常年情况下,流量较前平均增加20—30秒公方。同时,对镇江西陶庄至丹阳杨家村的陡弯,进行裁弯取直,为航运的发展提供了良好的航道条件,成为引、排、航的骨干河道。

二、航标

清同治六年(1867年),镇江关在长江上设7座灯杆,这是我国长江航道最早的航标。民国3年(1914年),镇江海关在所辖通州任港至芜湖300公里的航道上,设钢质煤油灯台11座,灯船5只,至民国26年,从江阴至南京段187.8公里的航道上,仅有航标22座,每标两人看管,用人工点灭,直沿用至建国初期。本世纪60年代,镇江江面航标开始使用国产乙炔气灯,不需人工点灭,只需每月更换气瓶。70年代初,改用国产电动闪光仪标灯,降低了工人劳动强度,但白天无法控制熄灭,以后又使用国产半导体航标灯。1981年底,国产太阳能航标灯在长江航道普遍使用。镇江航道段所辖南京大桥至江阴鹅鼻嘴段航道上,设标168座(其中岸标54座、水标114座),另有测量标志200座。焦南航道由谏壁口至港池3号码头12公里,设标47座,平均每250米一座。

建国前,内河航道无航标设置。1952年,全国内河航道设标工作在江苏试点,始在丹徒口设木质12米高进出口白色标志1只。1956年,又在该处设水位牌2块,管理通航标牌6块。1985年,镇江303公里内河航道设172座航标,其中发光标67座。

三、谏壁船闸

谏壁船闸位于谏壁镇西,是1958年京杭运河整治工程的配套项目,因压缩基建项目而缓建。于1975年10月复建,1980年12月建成交付使用。整个工程耗资1769.37万元,其中交通部投资990万元,其余为江苏省地方投资。工程项目包括船闸主体建筑、上下游引航道、船闸公路桥、节制闸引河工程桥、公路接线、谏壁越河桥改建及船闸生活设施等。船闸主体按国家二级水工建筑物标准设计,闸室净宽20米、长230米,闸槛最小水深4米,闸门采用液压启闭机,操作系统采用先进的有触点程序和无触点程序控制。船闸引航道上游底宽40米、长800米,与京杭运河衔接;下游底宽50米、长1500米,与长江会合。

谏壁船闸的建成通航,比在江阴进出口可缩短航程 35 公里,并可避江上风险。其设计年通过能力为 2000 万吨。但因大运河丹阳陵口段航道浅窄,冬季枯水期尤为严重,成为江南运河的“瓶颈”地段,过闸船舶吨位甚少,1985 年为 661.9 万吨,只占通过能力的 33.1%。

第二节 客 运

一、长江干线

清咸丰十一年(1861 年),英国宝顺洋行总督号轮船试航长江驶抵镇江。同治二年(1863 年),美国旗昌洋行有 5 艘轮船专驶镇江—九江—汉口线。同治十二年,轮船招商局在镇江成立分局,七月十一日申汉班永宁号轮上水首抵镇江,这是停靠镇江港的第一艘中国轮运企业的轮船。同年,英太古轮船公司在镇设机构,第二年安置趸船;光绪六年(1880 年),英怡和洋行又在镇设机构,英轮实力很快超过美国。光绪十八年,客运量进出口达 15 万人。光绪三十三年,日本邮船会社、大阪汽船会社、大东汽船会社及湖南汽船会社合并成立日清公司,在镇江设办事处。至民国 25 年(1936 年),仅存外轮太古、怡和、日清 3 公司和华轮三北、招商局、宁绍 3 公司。

抗日战争开始时,因江阴以下江面封锁,上海至镇江航运中断,申汉班起点由上海移至镇江。沦陷期间,长江干线客运由日商东亚海运株式会社垄断,镇江设驻在事务所,业务清淡。

抗日战争胜利后,长江干线客运为招商局独家经营。申汉班自民国 35 年 12 月起,隔班停靠镇江。民国 36 年 4 月起,上下水逐班停靠。在人民解放军渡江前,申汉班因国民党军队封江停航。

1949 年 4 月 23 日,镇江解放。6 月 5 日,申汉班客货轮江陵解放号复航首抵镇江。60—70 年代,镇江港年客流量一般在 10 万人左右,80 年代,年运量平均达 20 多万人。随着国家造船工业的发展,申汉班陆续有新型客轮投入营运,但四等以上舱位客票长期处于紧张状态。

二、长江区间线

清光绪二十四年(1898 年),民营顺昌和记轮局在镇开辟六合、南京航线。次年,瑞丰、丰源康、立丰及鸿安嘉记、和丰等公司先后在镇开航南京、瓜洲、十二圩、仪征、六合等地。光绪二十六年,瑞丰公司将班轮延伸至安徽芜湖、大通等埠。民国初年,长江区间航线有镇江至通州、姚家桥、龙窝口、小河口、三江营、江阴、南京、泗源沟等线。以扬子轮船公司实力较雄厚,拥有 20 多艘轮船。此外,在镇江附近的太平庵、扇子圩、沙头、都天庙、和畅洲等地,也有民船维持客班。至民国 25 年(1936 年),长江区间航线有镇江至口岸、龙稍港、小河口、仙女庙、姚家桥、江阴等线。

沦陷期间,日商东亚海运株式会社镇江驻在事务所经营镇江至六圩、瓜洲、十二圩、泗源沟、沙头、太平洲等线。日商上海内河汽船株式会社也在镇设分支机构,经营镇江至口岸、仙女庙等线。中华轮船公司在镇设办事处,经营镇江至南京、口岸、南通等线。

抗日战争胜利后,招商局接收镇江的敌伪航运企业,首先经营瓜洲班。继于民国 35 年 1 月又经营口岸班,年客运量达 16.6 万人。泰昌、达通、中华、江泰、新生、中国 6 家私营轮局,

为争夺业务,均开辟以上航线。民国36年,交通部长江航政局镇江办事处,召开镇江轮业公会会议协商,由各轮局分摊开航的班次。

镇江解放后,长江区间客班镇姚、镇口、镇中、镇泗(源沟)等线全部复航。旅客流量逐渐上升,1956年客运量(含进、出口)为55.90万人。1962年,长江区间航线保持镇姚(家桥)、镇高(港)、镇霍(家桥)3线,全年总运量为68.60万人。1972年后,农村公路建设逐步发展,水运客流量开始下降,当年客运量降至56.90万人次。1982年,虽增开镇江至新民洲、扇子圩客班,当年客流量仍继续下降至44.92万人。镇姚线一直是扬中县人民进出的主要通道,50年代客运量年均20万人,60年代至70年代仍有15万人。1984年,公路汽渡通车,旅客大量转入陆运,水运客流量只有7万人次。到1985年,长江区间航线仅保留镇高、镇霍、镇新(民洲)、镇扇(子圩)4线。

三、内河线

清光绪二十一年(1895年),镇江开始出现华商内河轮船客运,行驶扬州、淮安、清江线。光绪二十四年,镇江小轮业发展到十余家。光绪二十五年,瑞丰、丰源康、立丰、鸿安嘉记等公司先后在镇设立机构,经营镇清(江)、镇苏(州)客班。当年内河轮船载客人数达25.3万人。光绪二十八年,招商内河轮船公司在镇江设分公司。光绪三十一年,内河客运量达56.47万人。

民国元年(1912年),永和协记小轮公司在镇创立,拥有小轮12艘,在激烈竞争中得到发展。民国9年,镇江内港轮船挂号总数72艘,其中中华商船44艘,占总数的61%。内河客运经营范围不断扩大,苏北航线镇清客班延伸至宿迁、窑湾等埠,并加开镇(高)邮、镇宝(应)区间班,增辟泰州、樊川等里下河航班;苏南航线丹阳、溧阳等地也有客班开航。沪宁铁路客运发展后,苏南内河客班逐步停开。至民国25年,镇江轮业经营内河航线的计有福运、镇通、扬子、泰昌、慎记、天泰、招商局、江泰、大达、福淮、利通、福华、大通、中国、通运、润东16家。全港轮船总数97艘、3711吨。经营航线有镇清(江)、镇(高)邮、镇邵(伯)、镇扬(州)、镇泰(州)诸线。由于盲目竞争,船只过剩,遂由镇江县政府出面派定轮行驶,一直维持到抗日战争爆发。

民国26年沦陷前,公私轮业全部撤离。民国28年,日伪上海内河汽船株式会社镇江支店设立,控制了镇江轮船业,首先经营镇江至扬州客班,后又增开镇江至泰州、高邮等班。

抗日战争胜利后,国民政府有关部门接收日伪航运企业东亚海运株式会社、中华轮船公司、内河轮船公司和北村船厂等小型轮船25艘、驳船25艘,共计1075.9吨。并先后恢复扬州客班和镇清客班。民营小轮业也相继复业,连同新设轮局,一时达23家之多。民国35年,官僚资本中华旅运社于镇江设分公司,插足航运。当时虽因抗日战争胜利,客源充足,但因竞争激烈,加之国民党军差频繁,资本微薄的企业时有闭歇。至解放前夕,民营轮业尚存扬子、兴泰、镇通、江泰、大达、达通、中国、镇淮、福运、慎记、天泰、大东、新生、大通、协运、大和、福华、普济18家,计拥有船只69艘(轮船39、客驳30)。

1949年1月,国民党军队封江,镇江开往苏北内河客班全部停航。4月23日镇江解放,内河客班很快通至扬州。5月,淮阴、泰州客班即正常运行。同月,公营苏南建华轮船运输公司镇江办事处成立,6月接管官僚资本企业中华旅运社,并开始经营内河及长江区间客班。1950年11月,江河航线分开经营,招商局将镇泰、镇邮、镇清内河航线连同船只移交建华,

建华将镇口(岸)、镇六(圩)长江区间航线移交招商局。1956年,全行业并入国营。同年,镇清客班延伸至运河站(邳县),以后又加开镇清快班,不但仓位设备较前改善,且随着运河的治理,单程运行时间从原来的24小时缩短到14小时左右。轮船客运在方便、舒适、迅速方面前进了一大步。当年客运量为40.04万人。此后,全省航运机构时有变动,内河航线归属几经调整,镇—泰线移交泰州公司,镇江—运河线改由省运河公司经营。盐城公司于1967年增辟镇江—盐城—滨海客班。1968年,南京长江大桥通车,旅客流向发生变化,内河客运量虽有所影响,但1970年客运量仍有44.15万人。1978年,镇扬汽渡通车,内河客运量明显下降,至1984年已降至33万人左右。

四、渡运

清代,沿江渡口主要有西津渡、甘露港渡、焦山渡、高资渡、丹徒渡、谏壁渡、大港渡、韩桥



古西津渡口

渡等,其中最重要的是西津渡。同治九年(1870年),浙江余姚商绅魏昌寿、严宗廷、魏铭及上虞经元善、沈瘦珊5人,集资创立瓜(洲)镇(江)义渡。同治十一年四月设义渡局,总局设于镇江西津渡坊小码头,并造待渡亭供休息。备帆浆大渡船10只,往返瓜洲与镇江、七壕口与镇江间,不取分文,遇大风断渡时,兼施救生。义渡局经费,一部分由钱铺、杂货、绸缎、洋药、洋行5业认捐,一部分由官府拨给瓜洲盐厘、七壕口米厘。义渡局还陆续添置恒产,增加租金收益。

民国12年(1923年)1月,镇扬长途汽车公司扬州至六圩汽车通车,设轮渡管理处于镇江,租用扬子轮船公司新镇江号每日6班往返于镇江六圩之间接运旅客。这是镇江有轮渡之始。同年,商民马雋卿鉴于瓜镇义渡时有事故,发起筹办普济轮渡局。得镇江、扬州、仪征3县及瓜洲、十二圩2镇商会响应,于次年耗资19.44万元,建

成铁壳蒸汽机416客位的客轮1艘,取名普济号,投入轮渡运行。每晨由泗源沟开出,经十二圩、世业洲、瓜洲、六圩抵镇江;然后单开六圩;至下午再由镇江返回泗源沟。民国23年,江苏省建设厅公路管理处开办焦山轮渡,自江边镇扬码头经北固山元兴码头而达焦山定慧寺前。

镇江沦陷前夕,新镇江、普济两轮放沉江中。沦陷期间,日伪东亚海运株式会社镇江驻在事务所和中华轮船公司镇江办事处经营镇扬轮渡,每日6班。焦山渡停驶。义渡因经费来源无着,于民国28年略收渡资维持。

抗战胜利后,普济轮打捞出水复航,招商局亦参加镇江—六圩轮渡运行,接着镇扬汽车公司与扬子轮局联合恢复镇六轮渡业务。民国35年5月19日,招商局以飞艇轮开航焦山客渡。民国36年7月1日,镇江轮渡经采用联营方式集中经营,参加单位有镇扬、扬子、普济、招商局、兴泰5家。

1949年4月镇江解放,全港船只参加运送解放军渡江。轮渡仍维持联营形式。12月1

日,国营建华公司开班参加轮渡。次年初,镇扬汽车公司退出轮渡经营。11月,按江河分开经营的规定,建华公司将镇六轮渡业务移交招商局。1950年,镇瓜义渡撤销,自创办起前后历时80年。1954年,焦山公园建立,以30吨50客位木帆船1艘对岸摆渡。1956年,全行业公私合营,镇六轮渡业务由长航镇江港务局和江苏省镇江航运局两家经营。1958年3月11日起,改由国营地方航运部门经营。

镇六轮渡是江苏南北交通的重要航线,从50年代起客运量每年平均在200万人左右。自1968年南京长江大桥通车和1978年镇扬汽渡建成后,加之港池前沙洲的滋长,轮渡里程自然延长,致使旅客流量逐年下降,1985年,运量降至100万人左右。

焦山客渡量逐年增加,60年代日均渡客达500人,70年代增至800人。为适应游客需要,渡船改用机动船。1980年5月1日起移交市航运公司经营,建造两艘130、140客位的渡轮运行,1985年渡运游客达66万人。

第三节 货 运

一、木船运输

镇江自古为漕运咽喉,木船运输发达。轮船业兴起后,木帆船仍是水上货运的重要力量。清同治四年(1865年),镇江有木船1800余艘。以营业范围各自成帮,如高宝帮、清淮帮、镇扬帮、六合帮、河南帮、下河帮、北河帮等。民国25年(1936年),有各类船约1290只。船舶吨位大者三四十吨,小者三五吨。每一木船为一家,夫妻老小生活起居全在船上,载货营业,到处为家,无固定港籍。有固定牌号专营驳运业务者,有姜筱记、源通、徐辉记、王允记、朱顺记5家。其业务主要是相对固定地承运有关厂商的物资。沦陷期间,货主与船户之间以转运公司为中介,承办托运业务,一时转运公司多至数十家。其时工商业萧条,货源匮乏,不少船民另谋生路,致使船数遽减。迨至抗日战争胜利,镇江木船仅及抗日战争前之半数。民国35年有民船670艘、17544吨位,在船人口4490人,其中从业人员2895人。民国37年,木船下降至189艘、6536吨位,且半数破烂不堪。

建国以后,木帆船运输渐趋活跃。1950年,航政部门统一对木船进行登记并确定船籍港,成立船民协会。1951年,镇江港木船增加到573艘、14000多吨位。1952年,船民自发组成生产互助组。1956年4月,成立4个木船运输合作社,入社船只达481艘、11263吨位,占木船总数的71.79%;后组成木船联社。另有67艘、3870吨位并入国营运输企业,实行定息。1957年木船联社运量达17.77万吨,周转量2572.33万吨公里。1958年购置第一艘轮船红旗1号,木船运输出现了拖带化。1959年,运量达37.6万吨,周转量5468.14万吨公里,均比1957年增长一倍多。从1961年起,运量逐渐下降。1965年,木船联社撤销,建立集体企业镇江市航运公司。同年,航运公司所属大型木驳、机动船只全部参加专区轮船联营公司,仅留质量差的小船280艘、4469.5吨位自航营运,直至1969年始重置轮船和试制水泥驳,再次实现拖带化。

80年代初,随着运输市场的开放、搞活,开始出现个体木船运输户。至1985年,京口、润州两区个体运输户船只发展到93艘、2527吨位,年运量达3万吨,周转量227.1万吨公里。船质是水泥或钢质结构,大多为装置小马力发动机的机帆船,靠撑篙摇橹的个体木船已基本不

存在。

二、轮船运输

开埠以后,外国航业纷纷进入镇江。光绪十四年(1888年),仅转运至沿海的花生就达66000担;上江的木材运来镇江,镇江的江绸运往汉口,其数量也很大。光绪二十三年,转运花生高达558933担。光绪三十年,运至广州、汕头的米麦价值银177.7万两。清末民初,沪宁、津浦铁路相继通车,水上货运渐减。镇江轮船货运向以客班附带为主,很少专门货班。至解放前夕,镇江有民营公司18家,各类船只69艘,公营中华旅运社有船只21艘。

1949年10月,国营建华公司(即今镇江市轮船运输公司前身)开辟镇锡申定期货班,不久即停开。1952年、1953年,先后短期经营镇淮、镇锡货班。1956年,私营航运企业全行业并入国营企业后始正式经营货运业务。1959年,有13个船队、130艘木驳、3738吨位运行,年货运量达131.99万吨,周转量2743.11万吨公里。1966年,增开镇清小货班。1970年以后,开辟申镇扬定期货班和苏、锡、镇、扬、两淮定期班,镇江至丁蜀、常州的定线货班及不定期货班。自此,航运企业经营转向客货并重,以货为主。1982年,配有拖轮17艘、2212马力,货驳161艘、10178吨位,业务范围达省内南北运河沿线和长江干线。

1965年,镇江第一个经营货运的集体水运联营企业—江苏省镇江专区轮船联营公司成立。拥有轮船63艘、驳船491艘、15755.5吨位。经营范围以专区内各市县货运为主,70年代后期逐步发展到长江干线。至80年代初年平均货运量均在百万吨以上。1985年,镇江经营水路货运的企业共有3家。属地方国营企业的为镇江市轮船运输公司,属地方集体企业的为镇江专区轮船联营公司和镇江市航运公司,1985年,共完成货运量310.33万吨。此外,长江航务管理局所属镇江港务局,1985年货物吞吐量已从70年代末的300多万吨逐步上升至588万吨。

1985年市区专业运输部门运输船舶统计表(不含长航镇江港务局)

客 轮		拖 轮		小马力机动船		货 驳		货运木船	
艘	客 位	艘	千 瓦	艘	千 瓦	艘	吨 位	艘	吨 位
3	1110	90	8194	16	232	730	59011	19	487

1951—1985年镇江港货物吞吐量及水运企业货运量统计表

单位:万吨

年份	镇江港 吞吐量	镇江轮船运输 公司货运量	镇江专区轮船联营 公司货运量	镇 江 航 运 公司货运量
1951	9.3	6.62	—	—
1952	45.4	8.79	—	—
1953	157.9	13.79	—	—
1954	113.0	17.23	—	—
1955	143.2	9.54	—	—
1956	98.0	38.40	—	—

续表

年份	镇江港 吞吐量	镇江轮船运输 公司货运量	镇江专区轮船联营 公 司 货 运 量	镇 江 航 运 公司货运量
1957	108.0	42.02	—	17.77
1958	171.0	65.57	—	25.33
1959	195.0	131.99	—	37.60
1960	283.0	138.19	—	47.50
1961	175.0	63.01	—	31.91
1962	160.0	2.59	—	24.73
1963	156.2	1.56	—	23.16
1964	141.0	2.83	—	29.56
1965	87.3	12.34	—	14.88
1966	105.4	27.80	90.57	14.11
1967	98.4	36.50	83.56	12.11
1968	87.2	33.30	78.42	11.35
1969	97.9	36.30	93.11	14.22
1970	156.1	38.50	97.98	17.33
1971	238.3	39.40	105.10	17.72
1972	252.1	42.52	112.80	19.14
1973	285.0	53.57	126.90	24.15
1974	235.3	49.41	124.07	28.85
1975	281.6	60.63	127.28	31.08
1976	271.8	60.93	124.34	35.62
1977	266.7	71.37	132.38	39.07
1978	338.9	73.29	143.69	46.88
1979	316.6	75.69	143.61	49.54
1980	341.8	78.12	139.26	53.94
1981	396.7	64.33	135.07	53.30
1982	416.1	69.08	144.43	55.00
1983	443.4	71.59	145.53	55.48
1984	545.2	67.42	166.30	58.48
1985	588.0	69.00	194.85	46.48

第四节 装 卸

解放前,镇江水陆码头装卸业务,一直由大小封建把头把持。他们与军政官方以及帮会、地痞流氓相互勾结,控制码头装卸与搬运工人,且子孙世袭,有的把头竟相传六代之久。至解放前夕,封建把头按地段、行业计分成 82 个班,约 5000 名搬运工人。主要分布在沿江及运河码头并延伸至市内各个角落。沿江自西端小铁路货栈,向东端直至煤栈码头(今黄砂库),以及面粉厂、火柴厂和老运河沿线的溧阳码头、丹阳码头等处,共计 49 个作业点。按作业货种又分为大轮班、小轮班、排筏班(又分为大勾、小勾)、拨猪班、砖瓦班、柴班、民船班、杂货班、

煤炭班、粮食 4 大班(又分笆斗、粮食口袋虎)、盐班、车班等大班。另有红土班、白杠班、人力车、肥料等行业或地区班。各行业货运以及中转装卸运送业务,收费混乱,手续繁复,任意盘剥顾客,商旅视为畏途。因超越地段或行业而引起的争吵斗殴时有发生。

解放后,1949 年 7 月即成立镇江市码头工会筹委会,下按东、中、西 3 个区,按作业性质成立 12 个专业委员会和 3 个直辖小组。工筹会负责水陆装卸及运输业务,是由码头工人自己掌权、统一管理的机构。

1950 年 5 月,中共镇江市委搬运工作委员会成立,7 月成立中国搬运工会镇江市委员会。年底,开展民主改革,彻底清除水陆码头封建势力的统治,使搬运工人彻底摆脱剥削与压榨。1951 年 1 月,地方国营镇江市搬运公司正式成立(同时撤销搬运工作委员会),有职工 2260 人。另有从事装卸运输工人 1835 名,分属南门板车、人力车、肥料、白杠等组,由搬运工会管理。搬运工人从政治上翻了身,生产秩序有很大改观,货运量开始上升。工人人均月收入大米 1 石 5 斗,比解放前提高两倍多。

1953 年,江苏省搬运公司成立,镇江市搬运公司划归省公司垂直领导,更名为江苏省镇江市搬运公司。至 1956 年,根据江苏省对运输业实行“政企合一,水陆分管”的规定,市搬运公司机构撤销。将 1499 名工人,按其作业行业分别划拨给铁路镇江站、镇江航运管理局、长航镇江港务局、中粮镇江公司、煤建镇江公司等 21 个企业,其余的运输工 610 人,成立镇江市板车运输站,划归锡镇公路运输管理局镇江运输管理处领导。

1956 年下半年,划归中粮镇江公司、煤建镇江公司、镇江航运管理局的装卸工合并成立镇江市航运管理局装卸办事处。与镇航管理局港埠管理科共同管理水运码头装卸、过载、运输、排筏等业务,并对市内散板车进行社会主义改造,实行统管。至此,除划给有关企业的固定装卸工人外,搬运工人复由分散而集中。

镇江码头搬运业的体制,经多次变动,到 1985 年末,有市属及区属装卸运输企业共 6 家,职工 5000 余人。

解放前,镇江装卸作业,以肩挑人抬为主,仅有 10 多辆大板车,用以装运笨重物资货物。到 1958 年,已有大板车 49 辆,小板车 2221 辆,汽车 5 辆,码头装卸开始使用自制土吊杆,取代肩挑人抬。60 年代中期,运输工人研制成前轮驱动三轮机动板车,1971 年,又以“195”、“295”系列柴油机为动力,仿制成四轮简易汽车。码头装卸也由木吊杆逐步为卷扬机、机械或电动吊车取代,大大减轻劳动强度,并提高了操作量。1975 年,有机动板车 180 余辆,从 70 年代末起,逐步由国产解放牌汽车所取代。到 1985 年,水陆中转运输工具主要使用汽车,码头均配有卷扬机、轻重型吊车、龙门吊等大型机械,基本实现装卸机械化。

第五节 航 政 管 理

一、长江航政管理

旧中国长江航政长期由海关控制。民国 12 年(1923 年)4 月 5 日,江苏省航政局成立,直到民国 18 年 7 月才从海关分得部分航政管理权。民国 22 年 2 月,上海航政局镇江航政办事处成立;同年 8 月,镇江港被列为全国 46 个船籍港之一。但镇江海关仍不予理睬,管理权力难以行使。

沦陷时期,镇江长江轮业全为日本人控制,船舶航线悉由日本陆海军当局发给航行许可证。

抗日战争胜利后,国民政府上海航政局镇江办事处恢复办公。次年,改称长江区航政局镇江办事处。其主管业务范围包括轮驳船检丈发证、船员考核、核发临时通航证书、办理船舶产权登记、船舶进出口签证、调查处理海损事故、港航监督、航道维护、航标设置等。

建国以后,长江镇江段航政管理先后由苏南行署交通处镇江航政办事处、镇江专署交通运输管理局、江苏省镇江航运管理局、镇江专署交通局、镇江市航政管理处等机构负责。1955年起,由镇江航道段专司航道管理,其业务范围包括航道测量、维护、设标、管理及航道科研。1966年,交通部长江航政管理局成立,镇江设航政管理处,主管除航道以外的一切航政事务,包括对机动船舶的商务监督、办理船舶登记、管理船员考试、处理违章和海事纠纷案件,对修造、营运的船舶进行监督、抢险,对木帆船的航行、停泊实行监督管理等。辖区上起十二圩,下迄三江营,包括仪征、定易洲、丹徒3个干线水道和焦南、仪征两个捷水道,全长130余公里。1984年,在焦山以东的长江主航道大沙设立全长江系统第一个水上交通监督站,进行水上交通管制,开展现场咨询,为往来船舶提供水情、气象、航道等情报。1985年6月,又增设六圩、大港监督站,对太平洲捷水道通行的小型船舶(队)试行交通管制。自水上交通管制实施后,辖区安全明显改观。1985年,共纠正违章航行5900艘次,排除险情35次,施救落水人员3人,有效地维护了航行安全。

二、内河航政管理

民国16年(1927年)以前,镇江内河航政管理无专职机构,由实业局兼管。以后划归省建设厅主管,但实权仍在镇江海关。

沦陷时期,伪江苏省政府建设厅设有轮船管理处;民国29年设立镇江船舶登记所。民船亦全通过伪民船公会统治管理,并强制船民入会,否则取消营业执照。

抗日战争胜利以后,镇江内河航政归长江区航政局镇江办事处统一负责。管辖范围包括苏北运河、江南运河镇江至常州段。但由于航政管理松弛,超载极为普遍。民国35年1月21日,镇江大达公司的达汕轮,以51个客位定额载客150多人,航行至江心翻沉,造成死亡100余人的惨案。

建国以后,镇江内河航政管理机构归地方政府交通行政部门管辖。1949年10月,苏南行政公署交通处在镇设航政办事处。工作重点是对航道和轮业进行初步调查,局部清除航道障碍,组织恢复水上交通。1954年至1956年,航政工作步入正轨,镇江专署交通局航务科对航道进行全面普查和清障工作,1956年,对私营航运企业社会主义改造以后,航政管理机构实行政企合一,归并到镇江航运管理局作为一个科室。1957年,政企分开,航政管理复归镇江专署交通局。

“文化大革命”期间,航政管理严重松弛,规章制度无法执行,农桥、水闸的建造和下水电缆的铺设,不考虑航运的需要,直接影响航道的疏浚和船舶的航行,造成航道障碍,交通秩序混乱。1976年后,成立镇江市航政管理所,对内河航道进行技术普查,在公安局、多种经营管理局等部门配合下,全面清除各种碍航设施。1977年,购置了每小时挖泥量达60立方米的绞吸式挖泥船1艘。1982年,对碍航违章物再次清除处理,航道通航条件进一步好转。

第二章 铁 路 运 输

第一节 线 路

一、沪宁线

清光绪三十四年(1908年),沪宁铁路通车。在镇江境内(句容下蜀—丹阳吕城)全长72.42公里。在镇江西站东侧,有宝盖山隧道,长406米。沪宁线全线为单轨,钢轨枕木均向国外购进。行车信号简陋。镇江沦陷前夕,宝盖山隧道因遭日机轰炸,日军侵占镇江后修复。抗日战争胜利后,京沪(宁沪)、沪杭两路管理局曾贷款对全线作较大整修。解放以后,运输任务日益繁重,铁道进行多次改造。50年代,镇江区段的路轨首先更换为38公斤/米和43公斤/米的轻型轨。1958年底,沪宁全线开始兴建复线。至1959年12月,完成土方308.8万立方米,但由于国民经济调整,复线工程暂时停建。为解决镇江站的物资积压和车辆占线的矛盾,按照复线工程设计中镇江南门站——六摆渡改线计划,单线提前施工,于1970年完成。后复线工程复建,1978年沪宁铁路复线工程全部竣工。通车以后,因境内铁路改线,新客站启用,原西站与南站之间的正线改作货运支线,宝盖山隧道不再在正线上。结合复线建设,正线钢轨更换为50公斤/米的中型轨,木质枕木也改为水泥枕木,部分线路还换上1250米的长轨,并淘汰正线路轨上的拼装式岔芯,改用18号锰钢整体道岔,还铺设部分无缝线路。行车信号经过不断改进,镇江站内改为大站电气集中,区间闭塞采用双线单项移频自动闭塞自动色灯信号。

进入80年代,根据正线通过量的需要,路轨再次更换为60公斤/米的重型钢轨。

自1975年起,在铁路与公路交叉口先后兴建黄山路、磷肥厂、南门和七里甸4座立交桥。工程最大的南门立交桥,在天桥北路镇宝公路、黄七公路交汇处,耗资41万元,桥身全长64米,净跨47米,桥面汽车行道宽15米,两侧人行道各宽1.5米,桥面1152平方米。

二、工矿企业专用线

建国以后,先后兴建厂矿企业专用铁路线、支线,全长43.84公里。

1958年,上海铁路局为就近供应路用道碴,在镇江南郊设采石场,在南站接轨铺设专用线到采石场,长1.45公里,1959年建成通车。每年运出道碴约2.4万吨。1978年,延伸专用线670米,到上铁水泥厂。年运水泥10万吨。1979年,镇江市煤炭石油公司在采石专用线上接轨建专用线至油库,长170米,每年通过量10万吨左右。

1967年7月,镇江船山石灰石矿兴建铁路专用线,1970年8月建成,12月8日投入使用。专用线在六摆渡车站接轨,至矿成品矿仓,长11公里,另从徐家跳叉道口岔出支线至中间矿仓,长13.7公里。专用线除负责石灰石外运,还承担附近丹徒县和句容县石灰石矿的矿石外运,年运量达100万吨左右。

1971年4月,第六机械工业部华东物资供应站为设在镇江的905库筹建专用线(后该库改属镇江船舶学院),1975年5月建成通车。专用线在南站接轨,全长2.735公里。年运量约10万吨左右。

1972年,外贸镇江715中转冷库投资82万元建铁路专用线,在905库专用线上接轨,长2.116公里,1975年建成通车。线内设月台,长500米,可停靠10节保温车1列,日装卸量可达1000吨以上,每年进出物资2.5万吨。

1975年,冶金工业部投资486万元,在905库专线上接轨建镇江焦化厂专用线,1979年12月建成通车。专线长4.939公里。1985年,运量为13.45万吨。镇江自备电厂也使用此线,年运煤炭约5万吨。

1977年,镇江金属材料公司在715中转冷库专线接轨285米至丁卯桥仓库,1980年建成通车。年运量4万吨左右。

1977年10月,华东列车电站基地投资20万元,建专用线6.0136公里,在六摆渡站牵出线接轨,1981年6月建成通车。年运量1万吨左右。

1977年,根据谏壁电厂30万千瓦机组工程之需要,江苏省电力三公司中转场建专用线691米,线内设2股道和站台200米。1978年建成通车。

1980年,由商业部投资,在镇句路市食品公司西侧扩建5000吨级中转冷库。为解决全市及苏北地区生猪收购、销售、储存、外调需要,1981年建专用线。在镇江西站宁端正线出岔,专线长696米,1983年建成通车。年运量3000—5000吨左右。

第二节 客 站

一、镇江站

镇江客站始建于清光绪三十二年(1906年),有站屋8间,面积3048平方尺(约合283平方米)。民国25年(1936年)12月,增建售票处2间,天桥1座。至解放前夕,整个站舍包括售票处、候车室、行李房共500平方米。1954年,镇江站新建600平方米候车室和600平方米的行包房到达库,以及行李房、母子候车室等,使站舍面积增加到1600平方米。后又增建天桥1座。1973年4月,铁路部门与地方政府选定在镇江西郊劳动路建新客站。1974年11月4日动工,1978年1月5日正式使用。新客站总面积为9093平方米,主体大楼呈“山”字型,象征镇江金、焦、北固三山。塔楼7层,高28米,楼顶两面设有大型晶体钟,主楼底层中部是进站大厅,两侧各有一个979平方米的候车大厅。进站厅外两端,分别是进出口处、行李房、售票厅。站内有3座站台,2座地道。客站设有6股到发线和1股存车线,可同时交会4趟列车,被列为沪宁线一等客运站。



1978年1月镇江新火车站开站典礼

二、镇江南站

铁路初建成时称镇江旗站,有站屋 6 间,3046 平方英尺(约合 282.8 平方米),另办事员住所 6 间,1200 平方英尺(约合 111.4 平方米)。东距渣泽 5.08 公里,西距镇江站 4.06 公里。民国 24 年(1935 年)11 月改称镇江南站,是客货运五等小站。建国后,虽经改建上升为四等站,但规模仍不大。1976 年,撤销客运,改为南门货站。

第三节 货 站

一、江边货站

沪宁线在铺设正线的同时,由镇江西站引出支叉,延伸至小码头江边,铺设支线 1 条,设江边货站,并设有码头 1 座,以供铁路和水上货物之接运。民国 15 年(1926 年),有 975.45 平方米仓库,容量 480 吨。民国 23 年,新开船坞 1 座,长 200 米;次年又接长 80 米。码头长 100.75 米,阔 13.41 米,面积 1351 平方米。建国以后,江边货站改为镇江站货场。1958 年,在伯先公园后山脚下开辟 6000 余平方米铁路新货场,并将股道延伸至港务处码头。60 年代,与港务处合作新建 1 座铁水直装月台及其他铁路配套设施。1977 年以后,改属南门货站。

二、南门货站

南门货站前身为镇江南站,1974 年投资 444 万元扩建改造,1977 年建成投产。具有办理整车、零担、集装箱、危险品运输的综合功能,被列为沪宁线二等货运站。货场面积达 87612 平方米,拥有仓库 17 座,面积 14399 平方米,有 712 个货位。南站货场辖南货场和西货场。西货场分为零担区(原镇江客站)和江边区(即原江边货站)。南货场横列式到发场有 10 股到发线、8 股调车线、18 股货物作业线,东西各有 1 个牵出线、有 8 条专用线、3 台调车机车。1978 年以来,货物到发量年平均达 300 万吨,进口物资品种以煤炭、石油、钢材、竹木、日用百货为主,出口物资以原材料、农副产品为大宗。1985 年,日装卸车能力可达 250 辆,最高可达 380 辆。

第四节 客 运

沪宁线通车初期,以客运为主。清宣统元年(1909 年)沪宁之间每日约开 6 对客车,其中停靠镇江 4 对。民国 26 年(1937 年),沪宁间客车车次增到每日 12 对,其中停靠镇江 8 对。沦陷期间,由华中铁道株式会社经营,改称海南线,其中停靠镇江的车次为 6 对。抗日战争胜利以后,沪宁线车次逐步增加,民国 36 年达 15 次,停靠镇江的车次 7 对,月发送旅客平均约 18.5 万人。

1949 年 4 月 23 日镇江解放,南京至镇江段在 27 日即修复通车。至 5 月 27 日,沪宁线列车全线正常运行。1959 年,列车运行次数增加到 38 对。镇江旅客发送量逐年增长,50 年代年平均 80 万人,60 年代年平均 100 多万人,70 年代年平均 200 多万人。1978 年后,日通过列车达 180 列,其中停靠列车有直快 30 列,普快 18 列,特快 2 列,普客 4 列。1985 年,旅客年发送量增到 300 多万人。

第五节 货 运

沪宁线通车之始,货运业务不多,主要以承运漕米为主。民国时期,铁路办理联运后,货运业务有所发展。沦陷期间,由日本人控制的华中运输公司垄断铁路货运业务。建国初,镇江铁路货运以中转治淮工程的石料建材为主,其次是木材、煤炭、粮食。出口以活猪、芦苇为大宗货源。1951年,镇江站货运到发量仅有15.50万吨。为了促进城乡物资交流,上海铁路局在镇江站试办整车货物运输。镇江站设立铁路运输营业所,办理货物联运。1952年,货运量增长到27.55万吨,1956年更增至55.34万吨。至1965年,镇江铁路货运量以平均每年9.2%的速度递增。1970年以后,镇江站年货物到发量超过100万吨,港站堵塞现象时有发生。1977年南门新货站建成投产,大大改善货运设施。80年代起,镇江铁路货物到发量,逐年在300万吨以上。1983年以后,镇江站积极改善经营,加强运输组织,并与港口、公路、航运等部门加强协作,发展联运,在扬州、盐城、南通3市设立业务点,就地受理计划、就地核算、制票,进一步方便了货主。1985年,镇江南站(货站)到发量达442.82万吨,并被上海铁路局命名为“文明货场”。

第六节 装 卸

解放前,铁路镇江站的旅客行李、货物装卸工作,由非铁路正式职工的委外人员担任。他们戴有红色帽箍为标志的红帽子并编有号码,因系委外人员,故被贬称“外脚夫”、“红帽子”。镇江西站共有120名,小码头货站有200多名,统由封建把头孙某管辖。由他向上海铁路局签订协议,坐享拆成,并与军、警、宪、帮会有勾结,称霸站内外。至解放前夕,孙家已相传三代。装卸工人均来自苏北,因遭受灾荒流落镇江谋生,每日所得只有数升米,勉强养家糊口。装车、卸车,全靠人抬肩扛,稍一不慎或体力不支即致伤致残。

解放后,封建把头在民主改革运动中受到惩处,装卸工成为国家的主人。一批“红帽子”吸收为铁路正式职工,成立装卸供应社(现为铁路镇江站装卸车间)。1953年以后,货运业务直线上升,装卸工人以主人翁姿态投入劳动竞赛,先后创造双层装猪法、三层装猪法,每辆车皮从原来装60—70头生猪增加到170头,从净载7吨提高到12吨。以后又创造多层装猪和六层家禽装运架,大大提高车皮利用率,受到上海铁路局通报表彰,并在全国铁路系统予以推广。1956年以后,小码头铁路货场原来属于搬运公司的装卸工转为铁路职工。为适应不断发展的铁路货运,1958年后,研制出木制土吊杆、简易电动吊杆,又制成龙门吊等较大型机械,逐年增加装卸机械设备。1974年,镇江南站扩建货站,下分西货场与江边货场,各类大型装卸机械及其他机械设备共200台,起重日作业能力可达32吨,专用线可达40吨。机械操作比重达57.7%。1985年,共完成装车33081辆,卸车45731辆,日装卸车能力超过250辆,装卸总作业量44.28万吨,其中自行作业量为24.32万吨(其余由各企业及委外单位完成装卸)。各企业专用铁路线的各仓库站点,均由其各自所在单位自行组织装卸。