

003634

太湖流域地区专业志

江苏省

宜兴县交通志

宜兴县交通志编纂委员会·编



方A32-5

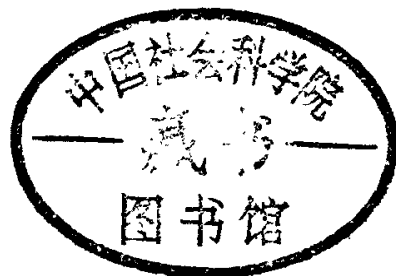
太湖流域地区专业志

江苏省

宜兴县交通志

宜兴县交通志编纂委员会·编

上海人民出版社



沪新登字 101 号

责任编辑 唐克敏
封面装帧 邹纪华

宜兴县交通志

宜兴县交通志编纂委员会 编

上海人民出版社出版、发行

(上海绍兴路 54 号)

上海群众印刷厂印刷

开本 850×1166 1/32 印张 7 插页 7 字数 183,000

1991 年 5 月第 1 版 1991 年 5 月第 1 次印刷

印数 1—3,000(内精装 1,000)

ISBN7—208—01068—4/K·227

定价：精装本 10.00 元 平装本 8.00 元

太湖流域地区专业志丛书

编辑委员会

顾问 周赤民 施国 施明轩
主编 叶亚廉
编委 (按姓氏笔画为序)
任振先 吴达如 陈有富
周祥发 洪禹 梁谅
韩霞辉 谢敦萍

太湖流域地区专业志丛书

编者 献 辞

“千里莺啼绿映红”的太湖流域和长江三角洲,是我国有名的鱼米之乡,向以“衣被天下”、“食供四方”的“锦绣江南”和“金三角”著称于世。近一时期以来,这一地区的乡镇企业异军突起,在经历了几番风雨之后,大部分以它的勃勃生机而存留下来,成为地方经济中的一支重要力量。其他各行各业也焕发了青春,继承、发扬各自的传统和优势,迅猛发展,千红万紫、繁华竞逐。这一地区的工农业总产值大幅度上升,在我国国民经济中占有举足轻重的地位。全国财政上缴最多的 10 个县市,十之八九出于其间,它是我国经济最集中、最发达的地区。

编这套书,除了存史,传之后代,还为了向国内外如实地介绍这一地区的主要行业和它的特点,提高它们的地位和知名度,促进改革开放,以开拓国内外市场,发展外向型经济。

这套丛书,与“长江三角洲乡镇志丛书”是姐妹篇。它们从不同的角度和层次,展示这一地区的历史传统、城乡面貌和所取得的成就。它们相辅相成,相互补充,条块交叉,点面结合,构成一个有机的整体。收入“丛书”,进入这个系列,成为一个群体,它的影响将会大大增强。这两套书,还把苏锡常、杭嘉湖地区与我国最大的工商业城市和世界名城——上海密切联系起来,这对上海经济区“心脏地带”的开发,将有重要意义。

广大读者对于编好这套丛书的各种意见和建议,均竭诚欢迎。

一九八八年四月

序

宜兴位于苏浙皖交界，地处沪宁杭腹地，得天独厚的自然资源，“三省通衢”的地理位置，享誉中外的旅游胜地，日新月异的经济的发展，赋予宜兴交通责无旁贷的历史重任。

宜兴人民历来以修桥铺路为善事，视建灯楼设渡口为义举。宜兴交通既有为人称颂的过去，也有成绩卓著的今天，更有光辉灿烂的明天。这不仅仅是大自然的造化，更重要的是宜兴人民长期以来艰苦创业的结晶。

新中国成立以后，宜兴的交通设施不断改观，水陆运输迅速发展，交通管理日臻完善。宜兴的交通运输进入了一个崭新的阶段。

交通运输和社会、经济发展的关系，既要求相适应，又经常处于不相适应的变化之中，这就要求我们认识过去，了解现在，展望未来，以利统筹规划，协调发展。为此，我们组织编写了《宜兴县交通志》，为进一步发展现代化交通运输提供历史借鉴和现实依据，并藉以启迪后辈。

《宜兴县交通志》在修纂过程中蒙无锡市交通志办公室、宜兴县志办公室、交通运输战线的老前辈、各基层单位和各方人士的热忱相助和热情指导，在此一并致以谢意。

毋庸讳言，《宜兴县交通志》一书，难免会有不足和错漏之处，盼望指正。

任振先

1990年3月

凡 例

一、《宜兴县交通志》是一部立足当代,统合古今的经济专业志书。记事上限不拘,下限至 1987 年。

二、本志记述的地域,以现代宜兴县境域为基准。

三、本志按交通门类横排竖写。分编、章、节、目、子目五个层次编排。卷首冠以概述和大事记,卷尾有附录。

四、本志地图、照片放在正文之前。表格一般随文插设,有些置于附录。

五、本志历史纪年的写法,中华人民共和国成立之前,用朝代年号或民国纪年,括号内注明公元纪年。建国后,一律用公元纪年。

六、本志中的度量,采用现行公制,各历史年代所用不同度量,在括号内换算成现今的度量。

七、对宜兴交通运输事业有重大影响的人物,用以事系人的方法表述,不另立传。

八、本志所用的统计数字,主要来自宜兴县统计局、宜兴县交通局《统计资料汇编》,部分数字由宜兴县交通局运输股、监理所提供。

九、本志中的宜兴地名、桥名、路名以《宜兴县地名录》为准,未定名的用习惯称谓。

目 录

序

凡例

概述 1

大事记 9

第一编 交通设施

第一章 陆路 31

第一节 道路 31

一、驿道 31

二、官路和大路 31

第二节 公路 34

一、干线公路 35

二、支线公路 38

三、专用公路 42

第二章 桥梁 44

第一节 古桥梁 44

一、蛟桥遗迹 44

二、归径桥 44

三、玉带桥 45

四、大浦桥 45

五、鲸塘桥 45

8

六、步龙桥	45
七、利益桥	45
八、施荡桥	46
九、平板桥	46
十、东仓桥	46
十一、扶风桥	46
十二、张泽桥	46
十三、长工桥	47
第二节 公路桥梁	47
一、干线公路桥梁	47
二、支线公路桥梁	51
第三节 城镇桥和农桥	52
一、城镇桥	52
二、农桥	52
三、塘路桥	56
第三章 水路	59
第一节 湖、汊、荡	59
一、太湖	59
二、溇湖	60
三、东汊	60
四、西汊、团汊	60
五、荡	60
第二节 航道	61
一、干线航道	61
二、支线航道	62
第四章 渡口	67
第一节 古渡	67
一、虾笼泾渡	67
二、临津渡	67
三、救生渡	68

第二节 旅游渡	68
一、善卷洞渡	68
二、慕蠡洞渡	68
第三节 农渡	69
第四节 桥代渡	71
第五章 港口	73
第一节 宜城港	74
第二节 丁蜀港	77
第三节 张渚港	82
第四节 和桥港	87
第五节 湖汊港	89
第六节 归径港	91
第七节 徐舍港	92
第八节 官林港	93
第九节 西渚港	93

第二编 交通运输

第一章 陆路运输	97
第一节 个体运输	97
一、轿子	98
二、独轮车	98
三、黄包车	98
四、畜力	98
五、自行车	99
六、三轮车	99
七、板车	99
八、拖拉机	99
九、简易机动车	100
十、个体汽车	100

十一、摩托车	100
第二节 专业运输	101
一、客 运	101
二、货 运	114
第三节 企事业单位自备运输	115
第二章 水路运输	118
第一节 私营与个体运输	118
一、航班船运输	118
二、货物运输	120
三、私营轮船运输	122
第二节 专业运输	124
一、客 运	124
二、旅 游	128
三、货 运	128
四、货 源	132
第三节 乡镇运输	140
第四节 企事业单位自备运输	140
第三章 搬运装卸	143
第一节 劳动组合	143
第二节 生产工具	147
第三节 货 源	148
第四节 联运服务	151
第五节 收益分配	152
一、拆帐制	152
二、分成制	153
三、计件工资制	154
四、固定工资制	155
五、基本加计件工资制	155

第三编 交通管理

第一章 管理机构	157
第一节 行政机构	157
第二节 中共党组织	161
第二章 路政管理	163
第一节 公路标志的设置	163
第二节 安全教育和路障清理	164
第三节 公路绿化	164
第四节 养路费征收	165
附：公路的命名和更名	167
第三章 航政管理	168
第一节 航道普查	168
第二节 航标设置	169
第三节 疏浚打捞	170
第四节 航养费征收	171
第四章 运输市场管理	173
第一节 营运管理	173
第二节 客、货运输管理	174
第三节 搬运装卸管理	174
第四节 运价和票证管理	175
第五章 车船监理	176
第一节 船舶检验和船员考试发证	176
第二节 船舶海损事故的处理	177
第三节 车辆登记及检验发证	178
第四节 驾驶员的考试、发证和年审	179
第五节 公路交通事故的处理	180

第四编 交通工业

第一章 船舶和港口机械修造	182
第一节 船舶修理	183
第二节 船舶制造	184
一、木 船	184
二、水泥船	185
三、钢质船	185
第三节 港口机械修造	185
第四节 主要工厂	186
第二章 汽车修理和改装	189
第一节 汽车修理	189
第二节 汽车改装	192
附录	195
表 1. 1987 年底宜兴县交通系统职工人数统计表	195
表 2. 1987 年底宜兴县交通系统党、团员统计表	196
表 3. 1987 年底宜兴县交通系统职工文化结构统计表	197
表 4. 1987 年底宜兴县交通系统专业人才统计表	198
表 5. 1987 年底宜兴县交通系统职工住房面积统计表	198
表 6. 1978—1987 年宜兴县交通运输、工业企业离、退 休人员情况表	199
表 7. 1978—1987 年宜兴县交通系统事业单位离退休人员 情况表	199
表 8. 1962—1987 年宜兴县交通系统国营、大集体企业营收、 利润统计表	200
表 9. 1974—1987 年宜兴县交通系统国营、大集体企业固定资产 统计表	201
表 10. 1962—1987 年宜兴县交通系统国营、大集体企业全员劳动 生产率统计表	202
表 11. 1962—1987 年宜兴县交通运输、工业企业职工月工资	

情况表	202
表 12. 1978—1987 年宜兴县交通工业企业总产值、销售额、利润 总额统计表	203
表 13. 1978—1987 年宜兴县交通运输企业柴油、汽油消耗情况 表	203
表 14. 1949—1987 年宜兴县全社会水、陆运输完成客、货运输量 综合统计表	204
编后	207
《宜兴县交通志》编纂人员名录	210

概 述

宜兴县地处江苏省南端。位于东经 $119^{\circ}31'$ — $120^{\circ}03'$ ，北纬 $30^{\circ}07'$ — $31^{\circ}37'$ 。全县总面积 1746 平方公里。它的南部、西南部与浙江、安徽省交界。东部紧靠太湖，西与溧阳县、西北与金坛县、北部与武进县毗邻。县境地形大致分为山区、平原、圩区三大部分。南部多山，属浙江天目山余脉；中部属低洼圩区；东北与西北部属高亢平原。由于地势差异，导致山区道路崎岖，平原、圩区桥梁密布，渡口众多。

宜兴交通建设源远流长。就陆路而言，秦代的驰道，汉和隋唐以后各朝的驿道，都穿行于县境。从水路来看，宜兴县是全国河网密度较大的县，这些河流通京杭大运河、通长江、通太湖，交通运输长期“以水为主”。县境内发掘出来的春秋战国时期的古独木舟，春秋时设立的虾笼泾古渡，现保存完好的明代成化年间修筑的大浦桥等等，均为宜兴交通建设历史悠久的佐证。

自从秦朝设阳羨县（宜兴县旧称）以后，两千多年来，随着各个历史时期政治、军事、经济形势的变化，宜兴的交通事业几度兴衰。出现过短暂的繁荣，也经历过急剧的倒退。直至中华人民共和国成立前，运输工具简单落后，运输方式变化不大，社会生产力发展缓慢。由于历代劳动人民重视修桥铺路，治航设渡，故宜兴的交通运输尤其是水运，相对来说较为发达。

清光绪二十九年（1903），上海招商轮船公司在宜兴设轮船分公司，经营宜兴至常州航线。继而外地的华瑞等轮船公司、裕商轮

船无限公司相继开辟常州至宜兴、常州经宜兴至湖州等班轮航线。陆上运输以轿子、脚夫肩扛人挑为主。

进入民国以后,宜兴的交通运输经历了曲折发展的过程。民国 11 年(1922),宜兴至常州、无锡的轮船航线有 3 条:(无)锡漂(阳)线,常(州)漂(阳)线,常(州)蜀(山)线。均由外地的私营轮船局经营。

民国 19 年(1930)前,县境内无公路。本县客货运输主要依靠水运。客运主要靠航班船,货运主要由木帆船承担。船只多为 5~15 吨位的小船,均无机械拖带。因河道多年失修,部分河段淤塞严重,通航能力一般在 20 吨以下。陆路交通主要依靠官路和大路,有宜(兴)常(州)官路、宜(兴)张(渚)官路、宜(兴)湖(汶)官路、溱边(沿太湖西岸)官路、宜(兴)周(铁)大路、宜(兴)官(林)大路、宜(兴)丁(山)大路等 7 条。独轮车、畜力等陆运工具逐渐得到发展。运输方式仍未摆脱人挑畜驮、摇橹扯篷的落后状态。

民国 20 年(1931)9 月,京杭国道(现宁杭公路)境内段,民国 23 年 3 月,锡宜公路境内段相继通车。县境公路总里程为 80.7 公里。自此,宜兴始有公路运输。公路客运由出资筑路的江南长途汽车股份有限公司经营,班次很少。民国 20 年前后,人力车运输开始兴起,至民国 22 年,全县有营业性人力车 28 辆,自备车 1 辆。营业车大都在城镇街道、车站码头接客送货。民国 20 年至抗日战争前夕,宜兴的航班船运输处于鼎盛时期。当时领有执照者 100 多艘,连同过境者有 300 多艘。航船(包括快船)以载客为主,班船以运货为主。航船有固定的停靠地点,便于客人租用。班船有固定的码头和航线,班次也较为固定,货运不足时捎带客人。民国 22 年成立宜兴县脩业同业公会及分会。各镇(乡)的搬运工人均参加同业公会,按作业地段、作业货种或自然码头、轮埠等划分作业范围,从事肩挑背驮的搬运装卸。

日军侵宜期间,宜兴交通运输业在遭受战火后萧条冷落。为遏

制日军进攻,宁杭、锡宜公路境内段及沿线桥梁均被破坏,路面被挖得坑坑洼洼,公路运输中断。为躲避日伪军强征船舶,县境航、班船全部停驶。木帆船或藏匿在芦苇荡,或沉入河底,损失惨重。其时,被视为“大后方”的张渚、湖汊两地,畜力运输较为兴旺。本县太华、茗岭等山区及安徽省广德、浙江省长兴等县每天有千余头骡马运货上市,经张渚、湖汊中转,年运量可达12万吨左右。

抗日战争胜利后,宁杭、锡宜公路经修复,于民国35年(1946)6月及次年5月先后恢复通车。公路运输仍由江南汽车公司经营。但因路况差、班次少,票价一涨再涨、成倍翻番,汽车客运的比重仍然很小。其时,水上客运恢复和发展较快。民国35年,无锡、常州私营轮船局有10条航线通宜兴。本县的实业界人士纷纷创建轮船局,先后开辟湖汊至张渚、张渚至无锡、宜兴至无锡、丁山至张渚、湖汊至无锡、官林至湖汊、湖汊至和桥等客运轮班。交通运输尤其是水运出现“中兴”局面。但好景不长,由于国民政府再次发动内战,宜兴的地方经济日趋萧条,严重损害了交通运输的发展。民国37年起,水上运输业渐趋衰落,来往客商为避战乱,闭门不出,物价飞涨,船票惊人。加之境内水匪猖獗,大小轮局纷纷倒闭。商营江南汽车公司因修筑公路承担费用颇巨,战后尚未有多大盈利,境内公路客运每天仅有二三个班次。至宜兴解放前夕,县内仅有水运船舶715艘、11633吨位,载重量平均为16吨。本县没有一辆汽车。交通工业一片空白。农民进城只能靠步行或乘坐农船。各镇(乡)的搬运装卸仍然依靠肩扛人抬的原始劳动。境内桥梁多为木桥、石台木面桥,由于得不到及时修缮,木桥桥面腐烂剥落,危险桥梁数量过半。一些石板(砂条)桥、石拱桥也因桥孔狭窄、桥基倒塌而妨碍航行。

1949年4月,宜兴解放,人民政府致力于整顿社会秩序,恢复交通运输。1949年5月,县军事管制委员会制订并颁布《船舶管理暂行办法》,通告各船户前往各区政府登记,领取通行证及旗标、恢