

003752

灌南縣交通志

惠裕亭題

灌南縣交通局編



中國農林出版社

灌南县交通志

灌南县交通局编



中国铁道出版社

一九九〇年·北京

灌南县交通志编纂领导小组

组	长：	郑恩平		
副	长：	张 钊	李洪章	
成	员：	沈家才	李永迈	龚士宽
		唐建法	朱士宾	
		*	*	*
编	审：	郑恩平		
主	编：	张新羽	唐建法	
编	辑：	朱士宾	王应乾	宋德元
		张幸平		

序

《灌南县交通志》业经编纂者们五年的辛勤劳动，现在正式出版了。

交通事业是国家的脉络，是社会进步的标志，是人类文明的窗口，素有“文明之母、财富之脉”的称誉。灌南地区历史悠久，交通事业源远流长，从人力、畜力、木帆船到汽车、轮船的现代交通运输，前后经历了几千年的漫长历史。随着中华人民共和国的诞生，特别是建县以后，灌南历史揭开新的篇章。三十多年来，灌南交通事业同其他事业一样，蓬勃发展，面貌常新，取得了一个又一个的成就。交通布局、运输结构、基础设施、技术装备都发生了显著变化，形成了水、陆运输共同发展的交通网络。这一切，记载着中国共产党和人民政府的苦心，显现着人民汗水的晶莹，是灌南县进步的见证，展示着一千平方公里大地的锦绣前程。

县交通局编志办公室的同志们解放思想，勇

于探索，广辟渠道，采访征集了大量第一手资料，进行综合分析，去伪存真，去粗取精，埋头苦干，日以继夜精心编纂了这本内容丰富、资料翔实、详略得体，图文并茂的志书，系统地再现了灌南交通的发展历程，为灌南人民做了一件大好事，这确是值得祝贺的。

灌南尚未有过地方经济专业志书，《灌南县交通志》的出版，填补了灌南专业志的空白，它记载了这一地区两千多年来水、陆交通运输的变迁，集区域性、思想性、科学性、资料性于一书，这对于了解和探讨这一地区的交通运输生产、基础设施建设，进一步发展灌南的交通运输事业，促进灌南的经济建设都是颇有裨益的。

历史是现实的镜子。承先旨在启后，继往为了开来，总结过去目的是为了开辟未来。当前，我们正在进行交通运输的现代化建设，我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为灌南经济的腾飞而百倍努力，为灌南交通业谱写光辉灿烂的新篇章。

黄培彬

前 言

交通业是联系生产、分配、交换和消费的纽带，是沟通城乡、方便工农、联系各地的桥梁，也是国防建设的重要组成部分，在国民经济和社会发展中处于先行的战略地位。

灌南地区有着悠久的历史，勤劳勇敢的灌南人民在世世代代同大自然进行艰苦卓绝的斗争中，孕育了灌南交通。在漫长的历史年代，交通运输曾为这一地区生产的发展、商品的流通、集镇的形成、文化的传播，做出了重要贡献。新中国成立后，灌南地方交通事业，依靠共产党的正确领导和优越的社会主义制度，以及全县人民的有力支持，取得了新的成绩。汇集境内古今交通演变历史及广大交通工作者艰辛创业成果，是党和人民的希望，也是历史赋予我们的光荣任务。为此，我们力求运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，本着详今略古、立足当代、古为今用、今为后用的原则，以实事求是的精神，充分发掘

交通史料，历时五载，数易其稿，编纂了我县第一部交通专业志，并力求此志起到资治、教化、存史的作用。

它是一部经济专业地方志书，年代断限因事因资料而异，着重记述现代历史和当前现状，简要地追溯古代、近代。一般以1958年建县时为开端，下迄1988年，个别章节延至1989年。内容方面按交通门类横分竖写，以横为主，纵横结合，时类并举。横分门类以囊括史实，纵向记述以统贯古今。共分六章二十五节。大事记则用编年体与记事本末体相结合的写法。各类表格依照内容需要穿插于正文之中，对部分有存史价值的图片放在正文之前，以便读者开卷时可见灌南交通之一斑。

《灌南县交通志》是一本较为全面反映灌南交通历史的志书。写作伊始，我们试图使它做到准确性、科学性和可读性共融一炉。但限于我们的历史知识和表达能力，这些初衷恐难如愿，尚望行家和读者多多指正。

编 者

一九九〇年六月

目 录

概 述.....	(1)
----------	-------

第一章 航 道	(6)
---------------	-------

第一节 干 线.....	(6)
--------------	-------

第二节 支 线.....	(12)
--------------	--------

第三节 潮 汐.....	(23)
--------------	--------

第四节 航道管理.....	(26)
---------------	--------

一 航道保护.....	(26)
-------------	--------

二 航道养护费征收.....	(27)
----------------	--------

第二章 水 运	(29)
---------------	--------

第一节 船舶运输.....	(29)
---------------	--------

一 船 舶.....	(29)
------------	--------

二 船 员.....	(42)
------------	--------

三 河 运.....	(43)
------------	--------

四 海 运.....	(66)
------------	--------

第二节 船舶修造.....	(67)
---------------	--------

第三节 港口装卸.....	(75)
---------------	--------

一 港 口.....	(75)
------------	--------

二 搬运装卸.....	(82)
-------------	--------

第四节 港航监督.....	(88)
---------------	--------

一 船舶管理.....	(88)
-------------	--------

二	船员管理.....	(91)
三	航行管理.....	(91)
四	海事处理.....	(93)

第三章 道 路 (97)

第一节 公 路..... (98)

一	国 道.....	(98)
二	省 道.....	(99)
三	县 道.....	(102)
四	乡村道路.....	(106)
五	县城市区道路.....	(119)

第二节 公路桥梁..... (122)

一	204国道主要公路桥梁	(122)
二	响秦线主要公路桥梁.....	(124)
三	沭陈线主要公路桥梁.....	(127)
四	淮高灌线主要公路桥梁.....	(128)
五	兴汤线主要公路桥梁.....	(129)

第三节 渡 口..... (137)

第四节 公路养护与管理..... (145)

一	公路养护.....	(145)
二	路政管理.....	(148)
三	公路绿化.....	(152)
四	公路养护费征收.....	(152)

第四章 陆 运 (155)

第一节 陆运工具..... (155)

第二节 陆路货运..... (158)

一	非机动车运输.....	(158)
---	-------------	-------

二 机动车运输.....	(161)
第三节 陆路客运.....	(177)
一 非机动车运输.....	(177)
二 机动车运输.....	(177)
第四节 汽车维修.....	(185)
第五节 陆运管理.....	(190)
一 运输市场管理.....	(190)
二 运价管理.....	(196)
三 规费征收.....	(201)
第六节 道路交通安全管理.....	(203)
一 车辆管理.....	(203)
二 驾驶员管理.....	(204)
三 安全宣传与检查.....	(206)
四 事故处理.....	(207)
 第五章 机 构	(215)
第一节 行政机构.....	(215)
第二节 事业单位.....	(220)
第三节 企业单位.....	(228)
第四节 党群组织.....	(252)
 第六章 职 工	(259)
第一节 工资与福利.....	(259)
一 工资分配形式.....	(259)
二 奖金分配形式.....	(265)
三 劳保福利.....	(268)
四 职工医疗.....	(273)
五 退休职工与困难补助.....	(273)

六 子女就业.....	(274)
七 职工住房.....	(275)
第二节 文化与教育.....	(276)
一 文化生活.....	(276)
二 职工教育.....	(277)
三 专业技术职务.....	(278)
第三节 中共代表、人民代表与先进职工.....	(278)
大事记.....	(284)
编后记.....	(301)

概 述

灌南，地处江苏省淮海平原的东北部，位于北纬 $33^{\circ}59'$ 至 $34^{\circ}25'$ ，东经 $119^{\circ}07'$ 至 $119^{\circ}46'$ 。全县直线距离东西长70公里，南北最宽约30公里，地形东西狭长，西宽东窄，状似一把“金钥匙”，总面积1041平方公里。人口约611200人，其中非农业人口约43000人。它东临黄海与响水县毗连，南邻涟水县，西接沭阳县，北隔新沂河和灌云县相望。县政府设在新安镇，现辖7镇15乡，6个农林场圃，324个行政村。

灌南，因地处灌河流域，又在灌云县之南，故而得名。其区域历史可以追溯到两千多年前的西汉。汉武帝太初四年（公元前101年），设置海西侯国。征和三年（公元前90年）设置海西县，晋废，历366年^①，县治在今灌南县新安镇东南约十公里处^②。其后的一千年中，县境多分属海州、涟水管辖。明崇祯九年（公元1636年）新安镇正式命名^③。中华民国二年（公元1913年）在东海县南部置灌云县^④，今灌南新安镇及其以北地区属其辖地。1941年冬，抗日民主政府在此设立灌东办事处。

1957年12月21日国务院批准建立灌南县。1958年3月1日正式办公。由灌云县的曙红（现白皂）、海亭（现孟兴庄）、李集、

① 清《嘉庆重修一统志》卷105“海州古迹”。

② 《中国历史地图集》第二册36—37、64—65、第三册20—21注明，海西在今灌南县新安镇东南约10公里处。

③ 清代乾隆四十四年刊成的《新安镇志》第1～2页。

④ 1980年出版的单树模等编著《江苏地理》第一章第三节。

张店、三口、新安、陈集（现北陈集）、苏光（现田楼）、树德（现五队）8乡1镇和涟水县的六塘、硕湖、花园、新集、百禄5乡析置。

灌南县的交通事业源远流长。西汉时，人们在这里采集渔猎，种植交换，繁衍生息，出入往返，反复践踏而出现了一些小道，通往集市。明代以后，逐渐修成了“南达安东、西抵沭阳、北通伊浦、东通三岔口响水口”^①诸路。到了近代，一些古代道路遂逐渐演变成公路。随着交通工具的演进，公路交通运输随之发展起来，到1947年新安镇解放时，已有土面公路6条，总长达70余公里，形成公路交通的雏形。新中国建立四十年来，按照党和政府合理布局、统一规划的原则，建成了城乡公路网。国道上海至烟台公路、淮阴至灌云公路、灌南至涟水公路纵贯南北，沭阳至陈家港公路、响水至秦庄公路横穿东西，并基本达到乡乡通汽车。到1998年，全县共有公路18条，通车里程209.121公里，每万人有公路3.421公里。公路质量的变化尤为显著，水泥混凝土路面占总路面的3.6%，沥青路面占18.4%，砂石路面占78%。公路建设正向网络化、标准化的方向发展，公路等级也在逐步提高。

桥梁是道路交通的重要设施。自西汉至今的两千多年间，历代在境内的许多河川上兴建的桥梁少说也有好几十座。其中，明洪武九年（公元1376年）建的张家店板桥，有文字可考。1964年8月建成通车的殷渡公路桥，采用了悬臂拼装预应力混凝土结构T型梁，当时国内尚无先例。1966年9月建成的灌南县人民桥，是当时江苏省第一座单孔50米跨径钢筋混凝土双曲拱公路桥。1987年9月建成的灌河大桥，主桥为3孔，其跨径各90米，是目前全省境内跨度最大、基础最深的公路桥梁，也是飞架灌河上的第一座桥梁，从而使上海至烟台的204国道苏北段全线接通。所有这些

^① 清代乾隆四十四年刊成的《新安镇志》第6～7页。

都是灌南交通发展史上的丰碑。到1989年底，全县共建公路桥梁76座/3497.94延米，其中大中型公路桥梁21座/1502.34延米，特大公路桥1座/636米，全部为永久式钢筋混凝土桥；涵洞239道，对沟通全县道路交通发挥了重大作用。

灌南的陆路运输，由手提、人抬、肩挑、背扛、驴驮、人力车推、畜力车拉到汽车运输，经历了几千年的漫长历程。中华民国十四年（公元1925年）春，新安镇街头第一次出现汽车。中华民国二十二年（公元1933年）夏，张店人主办的连云商营汽车公司开业，起初公司设于响水口，开辟了第一条穿越县境长茂的板（浦）、东（坎）汽车客运线路。次年，淮北盐务稽核所的板浦至堆沟线汽车开始营运。但当时未形成相当的运输能力，尚不能取代其它原始的陆运工具。新中国成立后，公路运输发展很快。1953年，开辟涟新线汽车客运线路。建县初，交通系统成立了专业运输机构，拥有汽车2辆/7.5载重吨。随着交通运输事业的不断发展，机动车辆逐年增多，党的十一届三中全会以后，全民、集体、个体一齐上，车辆增加更为迅速。1978年，全县拥有各种机动车辆1324辆/1684载重吨，完成公路运输货运量、货运周转量分别为11.37万吨和563.66万吨公里；至1988年，各种机动车激增到9983辆/10837载重吨，完成货运量、周转量分别为175.23万吨和9136.6万吨公里，为1978年的15.41倍和16.2倍。1958年5月灌南汽车站成立时，只有新安镇经大新集到淮阴客运线路，每日上下午各一班次。至1988年底，客运线路增至17条，总营运里程2126公里，年客运量101.2万人，客运周转量5748万人公里，分别为1978年55.1万人、1897.4万人公里的1.84倍和3.03倍。年递增率分别为6.27%和11.72%。

灌南的古代以水路交通为主，内河航运，历史悠久。淮阴地区唯一入海通道——灌河从境内东去入海，其它诸河蜿蜒于城乡之间。古时境内河网纵横，漕运繁忙，特别是唐代垂拱四年（公元

688年)穿境开凿的淮北盐河,“官舫估舶,帆樯相望”^①,成为历代淮盐南运的主要通道。到宋代“海州板浦、惠泽、洛要三场岁鬻47万余石”^②淮北盐主赖水运南销;元、明时代,盐运十分繁盛,盐舟往来,昼夜不绝,每年140余万引(“引”为盐的计量单位,每引约100公斤)的淮北正纲盐多经盐河南运;直至清代雍正年间,盐运仍保持不衰。杨锡绂〔清江(今淮阴市)人,字方来,号兰畹,清雍正进士,累官兵部尚书,漕运总督〕的“新安六塘尾,武障承其流,中横河一线(今盐河),盐运此通舟”诗句正说明了这一点。清末随着海运的兴起,部分淮盐转为海运,盐河运量明显减少。1916年、1917年间始有轮船航行于海州至淮阴西坝之间。1925年陇海铁路通车后,淮北盐大多改由铁路运输,河运淮盐一度停滞不前。故到1947年新安镇解放前夕,航道仍处于自然状况,水运主要靠拉纤摇橹(棹)木帆船,码头装卸皆靠人力背、抬、扛。新中国建立后,内河航道几经疏浚治理,通航能力有所提高。盐河、灌河等主要航道千吨船队畅通无阻。内河运输工具由木帆船单船运输,经过技术革新,发展了机动船运输和机动拖带船队运输;从七十年代开始渐以钢丝网水泥船、钢质船取代木质船,实现了船舶的更新换代。1978年全县拥有运输船舶562艘/9793载重吨/1225马力,完成货运量、周转量约为31.3万吨和3142万吨公里;到1988年境内拥有运输船舶1159艘/37392载重吨/17122马力,完成货运量、周转量约为109.1万吨和12172.4万吨公里,为1978年的3.49倍和3.87倍。港口吞吐量达到42.25万吨,为1978年的1.4倍,其机械化、半机械化操作程度分别达到40%和20%。造船工业已形成了年产总载重量为6000吨的能力,创造了历史上的最高纪录。

沿海航运,清末就有江南、山东等地客商乘船经灌河到响水

① 《嘉庆海州直隶州志》卷十二“山川考”18页。

② 《宋史》卷一百八十二《食货四》(下)。

口，将货物转运内地，使海运渐渐兴盛起来。1911年南通等地的实业家在位于灌河口的堆沟港附近兴建盐滩，翌年先后成立了“大德”、“大阜”、“大有晋”三大制盐股份公司，连年产盐多由灌河出口海运销往全国各地。1919年德、阜、晋三大制盐公司还在堆沟港建有千吨级的钢筋混凝土海轮码头。民国时代的堆沟港，已成为苏北沿海地区的重要港口并与国外通航。1958年，境内有70余艘航海木帆船，载重最大的45吨、最小的8吨。其中交通部门的县木船社从事海运的木帆船达10余艘（载重在8~22吨之间），非交通部门的航海船，大多用于捕鱼，淡季装运货物，主要是运销日照和赣榆沿海的黄沙。这些木帆船均随潮进出灌河，航程仅限于南至上海北至青岛沿海诸港。1987年底境内船舶沿海运输基本结束。

灌南的近海运输虽然趋于停顿，但随着堆沟、长茂港的开发，海运亦必将伴随开发，灌南水运将获得全面的发展，并给灌南地区的经济带来新的活力。

“交通者交往通达也”。人类的社会活动没有一样能离开它。追古观今，成就喜人，展望未来，前程似锦。在中国共产党的领导下，灌南人民正同心同德，继往开来，用智慧和双手在灌南的大地上描绘更新更美的交通图画。

第一章 航 道

灌南地处淮、沂、沭、泗水下游，是淮阴市唯一的滨临黄海县份。盐河纵贯南北，灌河横穿东西，大小河渠，密布似网，共有干支线航道14条，大都由西南流向东北汇入黄海。1988年通航里程总长234.2公里，比建国初期增加59.2公里，平均每百平方公里土地上有航道23公里。此外，全县还有可通行15吨级以下船舶的沟、河14条，110.75公里。优越的自然条件，为发展灌南航运事业提供了丰富的水资源。

第一节 干 线

盐河 南起淮阴县杨庄，经涟水、灌南、灌云北至连云港市新浦，全长152公里。县境从殷渡桥起经新安镇、张店至新沂河中泓，长28.5公里，列为六级航道，是江苏省内河主要干线轮船航道之一。

盐河历史悠久，因淮北盐大都经该河运销全国各地，故而得名。古曰漕河、官河、场河、下中河。该河自唐代开凿以后，历代相沿不废。据清代《嘉庆海州直隶州志》载，“唐垂拱四年（公元688年）所开漕河，自沂（今山东省临沂）密（今山东省诸城）达州（海州）至涟水县入淮者也，长一百三十里，阔