

012704

# 泗县交通志

(1985 — 2000)

黄山书社

# 泗县交通志

朱成德 

(1985——2000)

泗县交通局 编

黄山书社 出版

# 序一

编修方志是中华民族的优良传统之一。古人修志意在辅治牧民，今天我们修志旨在为社会主义物质文明和精神文明建设服务，这是两者的本质区别。

党的十一届三中全会后，国事昌明，芸编普著，全国各地涌现修志热潮，泗县交通局也于1983年9月筹措经费，抽调人员，征集资料，开始编纂《泗县交通志》，并于1986年完稿印制成书。它是泗县第一部交通专业志。全志共十章二十八节，5.3万字，文约事丰，志事详备，是泗县交通部门的一座资料库。1985年以来，在改革开放大潮的推动下，泗县交通事业出现了日新月异的变化，为把这一阶段发展史料保存下来供以后工作参考，我们又于1999年夏正式启动《泗县交通志》的续编工作。在全体编纂人员的努力和县方志部门的指导及有关单位协助下，历时一年，续编现已定稿。

续志以毛泽东思想和邓小平理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法编写而成。续志采用平行分章、以事标目体；共设9章32节，计21.7万字，既全面真实地记述了近16年来泗县公路、水路建设和客货运力、运量的发展与现状，又有选择、有重点地设专章反映了泗县交通队伍中的好人好事，从而为交通行业的精神文明建设提供了生动有力的宣传教育素材；既以浓墨工笔再现了交通建设和交通管理这两项主要工作的真实面貌，又有比较、多角度地突出了运输市场由单一转向多极，由专业转向社会的变化特点。这是值得欣慰的一个方面。另一方面，由于参与编志的同志大多是交通部门各单位抽调来的文秘人员，他们在从事编写工作的同时，还要兼顾其本职工作，一身而二用，费力又费时。加之各单位文档资料不够完全，资料征集困难较多，编修工作遂显得时间紧而任务重。但全体编纂人员倍尽心力，辛勤笔耕，数易其稿，虽已完成编纂任务，仍难免有遗漏之处。尚请读者见谅，并予以批评指正。

泗县交通局 局长



## 序二

方志是中华文化宝库中的瑰宝，它以独特的体例记载了中华民族几千年来兴衰起伏的沧桑变化；它反映了中华儿女的奋斗与抗争；它讴歌正义、鞭鞑邪恶，发挥了教化资治的功能；它以齐全的门类，丰富的内容汇为一方百科全书。

歌舞庆升平，盛世著华章。党的十一届三中全会后，百废俱兴，改革开放促进了我国经济的迅速发展，大好的太平盛世为修志工作提供了良机。八十年代以来，全国各省、市、县志和各种专业志纷纷出版面世。1986年《泗县交通志》也印刷成书，为泗县交通事业留下了珍贵的一页。1999年夏，泗县交通局又组织编写续编，历时年余，现已定稿付印。

续志对交通市场开放以来，泗县在道路、桥梁等硬件建设方面的业绩，运力运量增长的状况，运政队伍执法素质提高的程度，交通行业在精神文明建设中的时代风貌都作了翔实的记述。特别值得称道的是该书在专志的体例上进行了大胆的尝试，增设了“交通队伍”与“文明新风和先进代表”两章，匠心独具，令人耳目一新，充分展现了专志的地方特色、行业特色和时代风貌。它不仅给宿州市交通事业储存了宝贵资料，而且为全市交通志的编纂带了好头。

值《泗县交通志·续编》出版之际，仅就个人观感所及，略缀数语于编首，聊表欣慰。并向参加编纂的同志致以衷心的感谢和亲切的慰问。

宿州市交通局 局长  
原泗县人民政府 县长

戴立信



## 《泗县交通志》续编编纂领导小组

组 长：王邦荣

副组长：朱乐成

成 员：张承汤 吴玉台

王敦平

办公室主任：王敦平

编纂顾问：林衍经 虞子畏

## 《泗县交通志》续编编纂人员

主 编：朱乐成

副主编：王敦平 王敦凯

江林阁

编 写：吴玉台 郭成超

房 芳

摄 影：宁 波 王敦平

绘 图：王敦凯

资料员：郭少然

## 《泗县交通志》续编编纂领导小组

组 长：王邦荣

副组长：朱乐成

成 员：张承汤 吴玉台

王敦平

办公室主任：王敦平

编纂顾问：林衍经 虞子畏

## 《泗县交通志》续编编纂人员

主 编：朱乐成

副主编：王敦平 王敦凯

江林阁

编 写：吴玉台 郭成超

房 芳

摄 影：宁 波 王敦平

绘 图：王敦凯

资料员：郭少然

# 凡 例

一、《泗县交通志》(1985—2000年)以毛泽东思想、邓小平理论为指导,以中国共产党十一届三中全会以来的方针、政策、路线为依据,力求思想性、科学性和资料性的统一。

二、本志原则上以《泗县交通志》前编的下限1985年1月为上限,有些前编未曾记及或虽有记述而过于简略的事则尽可能向上追溯,不作时间限制。下限断至2000年6月,个别章节截至1999年底或延伸至2000年7月。

三、本志分卷首、类目、附录3部分。卷首排有志书编纂机构、地图、照片、序、概述、大事记。概述以简炼文字,总括全县交通事业发展变化的梗概;大事记以时间为序,简记全县交通事业发展过程中的大事、要事。

四、本志采取平章分节、按类标目的编排方式。章节下目列序号,目下不加序号,以黑体字标示。

五、本志恪守实事求是的原则,既真实、准确地反映泗县交通事业在改革开放中的发展变化情况,又力求具体、生动地体现其行业特点、时代特征和地方特色。

六、本志共设9章,内以水陆交通的基础设施建设、运输、管理为重点,其排列顺序是:公路、水路、运输、城市交通、交通管理、交通企业、管理机构、交通队伍、文明新风和先进代表。

七、公路旅客运输,每年春季的运输量最大,业务最繁重。为具体反映这一阶段的客运情况,特在运输章公路运输节下增设春运一目。

八、本志涉及的组织机构,首次出现用全称,再现时用简称;人物不论职位高低,一律直书姓名,不加定语、评语。

九、本志采用的各项统计数字,一律用阿拉伯数字记载;小数保留两位;百分数以%号表示;计量单位以国家颁布的法定计

量单位为准。

十、本志除记述公路里程用Km表示外，一般不使用专业上的指代符号。

十一、本志有些章节随文插附图表，以补文字表述之不足。

十二、本志附录部分除选辑一些重要交通文献外，并设“前志勘误”目，以正前编之误。

十三、本志资料来源于三个方面，一是泗县交通系统各职能部门和有关部门的档案资料；二是有关人士提供的口碑资料；三是实地考察、测绘的资料。

## 概 述

泗县位于安徽省东北部，是宿州市辖县，地理坐标为东经 $117^{\circ}40'$ ~ $118^{\circ}10'$ ，北纬 $33^{\circ}16'$ ~ $33^{\circ}46'$ ，东北两侧分别与江苏省泗洪、宿迁、睢宁三县市为邻，南界五河县，西接灵璧县。距宿州88公里、合肥233公里、南京228公里、徐州141公里，连云港250公里，距徐州观音机场76公里，距京沪线最近的固镇县火车站60公里。

泗县总面积1787平方公里，耕地142万亩，人口83万。境内除少数山丘外，皆一马平川。年平均气温 $14.3^{\circ}\text{C}$ ，年均降水量 901.3毫米。

1985年辖10区1镇48乡，1992年撤区并乡设7乡12镇，至2000年6月辖19个乡镇，454个行政村，1898个自然村。

泗县交通主要靠公路、水路两大动脉。104国道纵贯南北，303省道横穿东西，两线相交于泗城。新汴河由西向东穿越泗县南部入洪泽湖，汇入淮河、大运河、长江水道。

1985年，泗县境内公路里程484.7公里，经过近16年的建设，到2000年6月，发展到1522公里，比1985年增长2倍多，公路等级相应提高。104国道通过多次整修改造，逐步由渣油路面向水泥混凝土路面改进，现已有水泥混凝土路面17.5公里，车流量8000车次/日。303、329两条省道在砂石路的基础上已全部改建成渣油路面。在县乡公路建设中，采取了民工建勤、民办公助、以工代赈、干群集资等多种形式，先后于1986、1989、1996年掀起三次修路高潮。特别是1996年，通过公路建设年活动，新建、改建道路135.5公里，实现了乡镇通油路，行政村通砂石路目标。按等级分：有二级公路113公里，三级公路77.5公里，四级路1331.5公里；按结构分：有水泥混凝土路面47公里，渣油路面437公里，砂石路面1038公里；按行政级别分：有国道45.3公里，省道68公里，县道124.6公里，乡村道路1284.1公里。经过16年的不懈努力，泗县公路建设迈入了全国先进行列。一个以泗城为中心，国、省道为骨架，县乡道为支线，乡镇为结点，辐射与环形并举的公路网络基本形成。公路密度达每百平方公里85.2公里。在公路建设的同时，道路绿化、GBM工程

和桥涵工程同步实施。1985年,全县有公路桥梁128座,3214.5延米。经过对老桥改造和新桥建设,到2000年6月,全县公路桥梁增至170座,4619.90延米,分别比1985年增长33%和43.7%,其中大桥3座,中桥9座,小桥158座。1996年4月,又投资1484万元在新汴河老桥东20米处建新桥一座,1997年底通车。1998年1月投资235万元在新濉河八里桥东30米处建新桥一座,当年建成通车。

泗县境内有大小河流10多条,但可通航的河道仅2条:新汴河,上源于河南省的沱河,东入洪泽湖,可连通淮河、长江水道。在泗城南2公里处有新汴河泗县港,水域面积1.8万平方米,年通航能力为15万吨。港内有泗县航运站和泗县粮食局直属库两个码头,6个装卸泊位,最大停泊能力为100吨级;龙河(徐洪新河)是苏皖界河,源自徐州,东南入洪泽湖,可常年通航百吨级船舶,在山头镇境建有山头港,内有逍遥口码头一座,年通过能力为3万吨。

2000年6月,泗县有渡口48道,渡船51艘,其中轮渡6道。

水陆交通的畅通促进了全县客货运输业的快速发展,水陆运力结构大大改善。1985年以来,全县客车从28辆发展到439辆,增长15倍;货车从405辆发展到911辆,增长2.2倍;船舶从97艘发展到226艘,增长2.3倍,按吨级计已由3吨木帆船发展到百吨级水泥船、千吨级钢质船,木帆船已全部淘汰,钢质船占主导地位。客车从普通客车到豪华卧铺客车和出租小轿车;机关公务车由原吉普车更新为桑塔纳、红旗、奥迪等品牌轿车,数量由1985年67辆增至663辆,增加10倍。摩托车从无到有,发展到10618辆。公路客运在1985年原有合肥、南京、上海等7条长途线路的基础上,陆续增辟了扬州、武汉、温州、广州等长途班线31条,客运班次增至省内60个,省际26个。短途线路班次已由1985年的9条线路,日发1—2个班次,发展到31条线路,平均每半小时左右即有班车开出,商旅往来极其方便。城区公交车于1997年开始运营,东西、南北两条线路延伸到郊区,有公交车19辆。公路货运市场繁荣,货物周转量成倍增长,1999年公路货运量118万吨,周转量14172万吨公里,与1985年的48万吨和4704万吨公里相比,分别增长2.5倍和3倍;水路货运

量31.5万吨,周转量10285万吨公里,较之1985年的6.9万吨和3529万吨公里分别增长4.5倍和3倍。

水陆交通管理体制日趋完善,运政、路政、航政机构健全。通过注册颁证、年度审验、车船检验、歇停业办理、班车定线经营、路损理赔等措施,结合路检路查,加强源头管理。在费用征管中采取了微机征费和计算机监控等措施。纠正了违章,治理了“三乱”,强化了规费征收,基本规范了运输市场秩序。

交通企业在改革开放和市场经济推动下,逐步由计划经济向市场经济过渡。1992年至1996年,历经承包、租赁、产权转让、股份制经营等一系列体制改革,逐步推向市场,全县形成了各行各业办交通,国营、集体、个体一齐上的运输新格局,个体客货运输专业户迅速发展。截止到2000年6月,全县交通队伍总人数为2.08万人(含季节性从业人员),占全县总人口的2.51%,其中社会从业人员19621人,是交通部门职工1179人的16.64倍。全县农用机械参加季节性运营的约1万辆,参加专业性营运的有3500辆,对县内资源开发和公路、水利、住房等建设发挥了巨大作用。不仅活跃了运输市场,促进了农村经济发展,还给农村富余劳力拓宽了就业门路。

交通事业的发展,离不开交通职工的共同努力。1985年,泗县交通系统有职工1145人,2000年6月为1179人。多年来,通过政治思想、文化知识、业务技能、法制观念、职业道德等方面的教育,职工素质大大提高,法制观念增强,文明新风迭起,一些拾金不昧、扶危济困、无私奉献、勇斗歹徒的事例不断涌现。他们的事迹感人肺腑,催人奋进,这是党性的升华,这是人性的升华,这是民族精神的升华,这也是泗县交通事业发展前进的希望所在。

审视过去,展望未来,泗县地处皖东北边区,历史上交通闭塞,地瘠民贫,建国五十年来,全县人民在各级党委和政府领导下,经历了建国初期的艰难起步和文革中的徘徊。近20年来,在党的改革开放政策指引下,交通事业有了长足发展,出现了今天的大好局面。但因种种原因,也有一些不足之处,有待于改进和提高。诸如:道路建养并举未能全面落实,乡村道路养护不能到位;新汴河航道水位低、团结闸船闸较窄,货船不能正常出入港口,

大批船只流向外港营运。泗县10多年来,公务车增加10倍,档次也迅速提高,虽是社会发展的必然趋势,可600多辆公务车,每年折旧、修理、报废、油耗等项支出,仅以每辆3万元计算即需2000多万元,不仅给企事业单位带来困难,也给财政支出带来压力。

再者,泗县是个农业大县,工业小县,矿产资源贫乏,加上近年来农副产品外调减少,工业品市场疲软,全县运力已达饱和,只有各行业联动发展,拓宽商品流通渠道,才能使泗县交通运输业更上一层楼。

# 大事记

清乾隆二十三年(1758)

泗县(原虹县)西关环城河上的三孔砖桥(众善桥)改建成五孔石拱桥。

民国九年(1920)

安徽省第一条商办公路泗(县)五(河)路建成通车,土路面,宽4—7米。该路是安徽省与邻省联络线——店睢公路(自肥东县的店埠——定远——五河——泗县——江苏省睢宁县)的一段。

民国二十年(1931)

修建泗(县)固(镇)公路,土路面(经灵璧)。

1951年

△泗县成立第一个公路养护道班——长沟道班。

△泗县码头工会、平板车工会合并成立泗县搬运工会。

1952年

△12月,成立泗县汽车站,站址在泗城西关大街路南侧,有站房3间,职工3人。

△成立泗县公路管理段。

1953年

△泗县人民政府设置交通科。

△泗县掀起第一次筑路高潮,调集20万筑路大军,修筑泗城至灵璧县虞姬墓长24公里泥结碎石公路,1955年上半年竣工。这是泗县第一条晴雨通车公路。

### 1956年

11月,泗县跃光水上运输合作社成立。计有小木帆船18艘85总载重吨。

### 1957年

△撤销县公路管理段,其业务由县交通科管理。

△泗县枯河头大桥由泗县水利局投资建造,为5孔每孔净跨15米、墩高10.4米、水泥混凝土墩台木架桥。

### 1958年

△泗城北八里桥建成,是泗县第一座永久性闸桥。

△铺筑泗城至江苏泗洪县五里戴村全长17公里的砂石路。

### 1959年

△11月,铺筑泗(县)五(河)公路,泥结砂石路面。1960年上半年竣工。是泗县第二条晴雨通车的干线公路。

△成立泗县公路养护工区。

### 1961年

泗县公路养护工区更名为泗县公路管理站。

1962年

△成立泗县航运管理站。

△建立交通科党支部。

1963年

先后铺筑泗(城)找(沟)、泗(城)睢(宁)、黄(圩)新(集)3条公路的泥结碎石路面,1965年竣工。

1965年

12月,先后铺筑屏山——老山、枯河——瓦坊砂石路,1968年春竣工。

1966年

△试铺泗宿公路(303省道)33Km+203m至38Km渣油路面成功,为泗县第一条油路。

△新汴河破土开挖,1971年竣工通航,成为泗县水上运输主要航道。

1969年

10月,新汴河上胜利大桥建成(泗五大桥)。

1970年

△10月,筹建新汴河泗县港码头,1972年12月建成使用。

△县革委会设立泗县交通局。

△成立泗县交通局团支部。

### 1971年

△5月,成立交通局车队,地址在泗城南小街河西岸。

△成立泗县交通局党总支。

### 1974年

中央决定修建泗(县)浦(口)国防公路(104国道),1978年10月泗县成立07403工程指挥部,开始施工,1982年4月竣工。

### 1975年

泗县铺筑泗城东南至墩集、北抵屏山经黄圩达与灵璧县交界处的翟道口段鲁沪输油管线附属泥结碎石公路。

### 1976年

1月,泗县造船厂自行设计制造驳船,翌年生产出泗县第一艘木质拖船拖头。

### 1977年

8月,施工建造329省道草沟跨沱河大桥,1979年3月竣工验收,这是泗县公路部门首次建造的钻孔灌注桩双曲拱桥。

### 1980年

泗固路(329省道)在砂石路的基础上,改铺渣油路面。

### 1982年

△2月,根据中发[1982]2号文件精神,公路养护推行“定路况、定人员、

定耗材、定费用、奖优罚劣”的“四定一奖”生产经济责任制。

△12月,泗北高(集)山(头)公路(经黄圩、大庄、张楼),开始铺筑砂石路面,到1985年1月各段相继完工,至此,泗北公路网络基本形成。

### 1983年

△初,开放交通市场,交通运输执行中央“放宽、搞活、松绑、扩权”的政策,泗县个体运输业户参加客货营运。

△9月,组织编纂《泗县交通志》,1986年完稿印刷成书。

### 1984年

△4月,修建泗城环城北路,年底竣工。

△11月,宿县地区汽车运输公司组建第四车队,派驻泗县。与泗县汽车站为一个机构,两块牌子。

△是年冬,铺筑草沟至墩集(经丁湖、大路口、霸王城)砂石路,次年1月竣工。至此,形成泗南县乡公路骨架干线。

### 1985年

泗县掀起大规模修建县乡公路新高潮,以泗城为中心辐射各乡镇公路网络基本形成。

### 1986年

△3月,泗县交通系统举办首届职工运动会。

△12月,全省交通枢纽战备演练在泗县举行,顺利完成刚架桥架设等科目演练任务。