

金山縣交通志

徐文伯題



上海社會科學院出版社

# 金山县交通志

《金山县交通志》编纂委员会编

主编 莫嘉 丁洪泉

上海社会科学院出版社

## 《金山县交通志》编纂委员会

主任 蒋永久

副主任 朱水明 丁洪泉

委员 莫嘉 李其林 陆高弟

## 《金山县交通志》编写办公室

主任 莫嘉

副主任 李其林

主编 莫嘉 丁洪泉

编写 徐叶飞 凌亚平 郭纯 朱忠

绘图 凌亚平 冯纪祥(特约)

摄影 郇水龙 潘宪庆

资料搜集 李其林 徐叶飞 潘玉桓

打字 潘玉桓

校对 徐叶飞 郭纯 凌亚平 朱忠

## 《金山县交通志》编纂委员会

主任 蒋永久

副主任 朱水明 丁洪泉

委员 莫嘉 李其林 陆高弟

## 《金山县交通志》编写办公室

主任 莫嘉

副主任 李其林

主编 莫嘉 丁洪泉

编写 徐叶飞 凌亚平 郭纯 朱忠

绘图 凌亚平 冯纪祥(特约)

摄影 郇水龙 潘宪庆

资料搜集 李其林 徐叶飞 潘玉桓

打字 潘玉桓

校对 徐叶飞 郭纯 凌亚平 朱忠

# 序

30余万言的《金山县交通志》，概金山县交通运输之大全，是金山县历史上第一部交通专业志。

金山县修志历史虽长，但现存县志仅有乾隆十六年(1751年)和光绪四年(1878年)的两部。旧志中记载交通运输业的甚少，更无一部专志以专门记载交通运输业的发展。而今，在中国共产党和人民政府的领导和重视下，修志事业有了新进展。《金山县交通志》由金山县交通局负责总纂，它的诞生，是社会主义精神文明建设的硕果，填补了金山县历史上交通专志的空白。这对全县奋战在交通运输战线上的干部、职工和已经离退休的“老交通”们来说，是一件值得庆贺的事。

原中共中央顾问委员会委员魏文伯生前为《金山县交通志》封面题签。全书前置《概述》、《大事记》，以贯通古今，开卷了然。志书的主体部分分为陆路交通运输、水路交通运输、装卸储运、交通工业、交通运输管理及杂记等6编，下设21章、64节。全志记载了金山县古往今来交通工具种类及数量，主要的道路、航道、码头、车站、储运站等设施，叙述了交通运输业的兴衰起伏和现状。全志篇目安排合理，便于检索，实是交通运输行业的一部工具书。

“兵马未动，粮草先行”。交通运输历来是社会发展的命脉。交通运输的劳动对象既有物，也有人。交通运输生产者的劳动在于使人和物发生有目的的空间位置变化，既使人们能赢得更多的时间和空间去作用于物，也使生产和消费紧密地联系起来，因此，交通运输是生产发展的一个基本条件，必须先行一步，才能保证整个社会经济的顺利运转和进步。《金山县交通志》正是抓住了这一特点，写出了交通运输是“先行官”这一特色。

交通运输业本身的进步能直接反映出一个地区的社会生产力发展水平。新中国成立后，金山县的交通运输业很快由落后的依靠人扛肩挑、手摇拉纤阶段进入依靠机械化运输工具生产的阶段，生产力冲破了旧制度的束缚得到迅速发展；机动车运输代替了人力车运输，船队运输代替了手摇单船运输，单车道的砂石路发展为双车道或多车道的沥青公路，古老的木桥已改建成钢筋混凝土桥，昔日弯弯曲曲的航道已被逐步渠化。《金山县交通志》正是重点记载了这些本质性的变化，从而体现了交通运输事业发展的时代特色。

改革是当代社会的主旋律。《金山县交通志》较好地反映了近10年来县境内交通运输业改革探索的过程，其成功的经验和失败的教训，可以从正反两个方面为人们提供借鉴，从中得到启迪。毫无疑问，《金山县交通志》的出版对促进金山县交通运输业的发展将起到有益的作用。

值此《金山县交通志》和广大读者见面之际，谨向为该书付出过辛勤劳动的所有同志致谢。愿《金山县交通志》能为大家所喜欢，发挥资治、教化、存史的作用。让我们用实际行动，坚持四项基本原则，投身四化建设，不断深化改革。在今天和未来的岁月里，我们的辛勤开拓，不仅将为金山县的交通运输业增光添彩，也必将为子孙后代留下续修《金山县交通志》所需要的更丰富、更珍贵、更值得载入史册的资料。

中共金山县交通局委员会书记 蒋永久  
金山县交通局局长 朱文宏  
一九九〇年春

## 凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持实事求是，以《关于建国以来党的若干历史问题的决议》和《中共中央关于经济体制改革的决定》为准绳，力求思想性、科学性和资料性的统一。

二、本志上限不作规定，尽可能上溯到事物的开端，下限止于1988年。大事记下限止于1989年。

三、本志以“立足当代，详今略古，详异略同”为原则。重点放在中华人民共和国成立以来的39年，以体现社会主义的时代特点和地方特点，力求全面地系统地反映金山县境内交通运输的历史和现状，反映事物发展的客观规律。本志表述中的“建国前”、“建国后”是指1949年10月1日中华人民共和国建立前和建立后；“解放前”、“解放后”是指1949年5月中国人民解放军解放金山县的前、后。

四、本志述、记、志、图、表、录六体并存，以志为主体，横排竖写，《大事记》以编年体为主，结合纪事本末体，图表插入各有关篇章。

五、本志采用编章体式，共分6编、21章、64节。志前置《概述》、《大事记》；志末设《杂记》编，对难以归属而又较为重要的史料，加以辑录；卷首立《序》和《凡例》，卷末附《跋》，阐明修志宗旨、编纂体例和编修经过。

六、本志采用语文体，记述体，述而不作，寓褒贬于记述之中。文风力求严谨、朴实、简洁、流畅。引文照录原文，并注明出处；对各历史时期的年号、地名，沿用当时称法，年号、地名加注公元纪年及今地名；有关人物记述，直书其名。

七、志书记述的空间范围、具体事物均以现行境域为主，反映其历史及现状；对1966年县境变动前某些难以分割的综合性数据，则一仍其旧。

八、对建国后历次政治运动，本着宜粗不宜细的精神，除在《大

事记》中反映外,不另立编章,散见于有关章节。

九、本志资料来源甚广,主要有县内外档案馆的馆藏资料,本县各乡镇、有关部门编写的史料,报章杂志,知情者口碑,部分采用了县交通系统各单位和县港口普查办公室的资料,恕不一一注明出处。

## 概 述

金山县位于上海市西南郊，县治距市中心 73 公里。南濒杭州湾，北接松江、青浦县，东连奉贤县，西邻浙江省平湖、嘉善县。地理坐标：东径  $121^{\circ}\sim 121^{\circ}25'$ ，北纬  $30^{\circ}41'\sim 30^{\circ}58'$ 。总面积 586.05 平方公里。1988 年全县辖 5 个镇、14 个乡，总人口 46.77 万人。

境内地势平坦，河港密布，交通运输发达。至 1988 年境内共有：公路 41 条，总里程 256.97 公里，乡村宽 2.5 米以上的机耕道 187 条，总里程 314.01 公里；过境铁路 2 条，总里程 35 公里；航道 30 条，其中市级航道 4 条，总里程 17.43 公里，县级航道 26 条，总里程 223.43 公里；海运航道 8.6 海里。全境公路交通已形成网络，内河航运实现了渠道化，东西两翼有铁路过境，南端海运航线可达世界各地。1988 年水陆运输货运量 528.48 万吨，客运量 4955.68 万人次。

金山历史悠久，又系沿海水乡，交通运输业可直溯殷商。宋元间，境内海运业兴旺，内河漕运、盐运不断。是时，通海港口青龙港帆樯林立，市舶交集，外商进出。北宋时，闽商曾浮海至金山港（后沦海中）贸易。明成化年间筑海塘后，通海港口湮塞；永乐、嘉靖年间沿海又常有倭寇骚扰，海运业渐让位于内河运输。清宣统元年（1909 年）沪杭铁路过境；民国 21 年（1932 年）沪杭公路过境，境内铁路、公路运输得以萌芽。1937 年日本帝国主义入侵后，境内亟待发展的公路运输遭夭折，民间内河客运也倍受摧残，货运业仅靠手摇木帆船维持。抗战胜利后，运输业虽一度有所恢复，但因不久内战爆发，加上政府捐税苛杂，交通运输业即重陷困境。至 1949 年 5 月县境解放前夕，原有的三条公路、一条铁路因国民党溃兵炸

桥毁路而全面瘫痪，境内仅赖数艘客轮、54艘航班船和近200艘木帆船勉强维持客货运。

解放后，中国共产党和人民政府领导全县人民有计划地浚治航道，兴建桥梁，修筑公路、铁路，境内交通日益发达，运输业也由主要依靠水运而逐步发展为水陆齐驱。

内河运输因得舟楫之利，源远流长。解放初期，县府成立交通管理机构——县航管所，并进行民主改革，铲除封建把持制度，实行民船联营，促使水上运输走出萧条困境。在1956年生产资料社会主义改造过程中，船民开始走上合作化道路，建立起半社会主义性质的新光木帆船运输合作社。1958年10月又改建为新光高级木帆船运输合作社。是年11月，全县11个公社成立运输连（营、队），但因受到“大跃进”、“浮夸风”和“共产风”的影响，失误不少。经过整顿，翌年各公社相继建立交管站（运输站），遂使公社集体专业运输走上正轨。同年2月，成立金山县交通运输公司，统一经营全县专业运输、装卸业务，内河货运开始实行拖带化。1964年县内交通运输业作了较大调整，建立起了县、社两级专业运输队伍，县国营和集体运输经济开始占居主导地位。1966年10月松江、金山两县区划调整后，本县新增新伟航运合作社以及4个公社交管站，基本形成了延续至今的全县内河运输的分布格局。“文化大革命”内乱开始后，内河运输业受到影响，直至1972年上海石油化工总厂在境内开始兴建，方有较快发展。70年代中期起，县专业运输工具由小吨位的木质货驳更新为60吨级的水泥货驳，船队运输亦发展成能左右内河货运的主力。1978年底，中国共产党十一届三中全会召开后，县专业运输工具再次由水泥货驳更新为钢质货驳，并适时地扩展运力，实施节能降本措施，推动县专业运输大幅度发展。同时，逐步形成国营、集体、个体多种运输经济形式并存的内河运输新局面。1988年县、乡专业运输年货运量达361.88万吨，周转量达49042.05万吨公里，分别比1978年增长12.43%和293.59%。

县境内的汽车公路运输业出现在民国时期，但屡遭战乱，发展缓慢。1954年恢复公交客运。1958年10月县交通管理局建立

金山公路运输站，县属专业汽车货运由此发端。1963年3月，上海市汽车运输公司三场一一五车队承揽境内公路货运业务。1976年，县公路货运专业车队——县交通运输公司车队建立，同时乡镇集体货运车队也开始成立，遂形成了县、乡两级公路运输企业。金山汽车运输公司、市公交公司汽车七场、县汽车服务公司、15个乡镇汽车队，以及市县联营的安乐汽车服务公司、新联汽车综合服务公司，构成了本县汽车客货运输的主力。作为辅助力量的还有市、县、乡镇企业事业的车队和自备车辆，以及个体汽车专业运输户。1988年，全县拥有货运汽车1343辆，载重5239吨；客运汽车531辆。年货运量达70.4万吨，客运量达4771.62万人次，分别比1978年增长5.1倍和1.3倍。

随着水陆运输业的兴起，境内装卸搬运业不断扩展。1955年首次成立了全县性装卸搬运组织——金山搬运站。1959年组建汽车运输装卸站，兼营装卸及公路短途货运业务。1982年县装卸搬运社开拓了储运业务。至1988年，境内装储业的储运量达3162.27万吨天，装卸量达486.84万吨。其中装卸量比1978年增长55.59%。

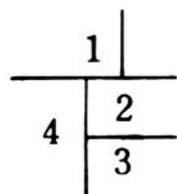
在明代已经衰落的海运业，自1975年上海石油化工总厂建成陈山原油海运码头后迅速复苏。现境内开辟航道8.6海里，可通航5000吨级货轮。1988年海运货运量已达52.01万吨。境内铁路运输已有近80年的历史。1974年1月金山卫铁路支线筑成后，不仅成为上海石油化工总厂的运输大动脉，而且为金山东南部沿线交通和经济发展改善了条件。1988年全县铁路客运量178.3万人次，发送货物量44.1万吨。

经济繁荣，仰仗交通先行；运输兴旺，依赖经济发展。境内交通运输业的开拓，不仅支援了国家大型工业企业的建设，而且在金山经济的发展中占有重要的地位。县境解放后，人民政府鼎力治理交通，大力发展运输，交通运输业产值占全县工农业总产值的比重逐年增长。在1966至1976年的10年间，交通运输业虽受到“文化大革命”的制约，但因上海石油化工总厂、海丰农场围垦等大型工程的兴建，内河货运业遇到了发展良机。运输职工抵制极“左”思

潮，坚守运输岗位，为支援大型工程建设，昼夜航行，奋力抢运，货运量日增月进。1978年起，在党的“以经济建设为中心、改革开放”总方针的指导下，调动了国营、集体和个人三个积极性；加之县内河运输专业企业先后完成运输工具两次升级更新换代的任务，以及船舶修造业、汽车修理和配件制造业等运输配套行业的发展，境内交通运输业有了较快发展。至1985年，仅县、乡专业运输总产值，占全县工农业总产值的3.3%。1988年全县交通运输业产值8241万元，占当年县工农业总产值的4.39%。

现时境内交通运输状态，仍以水运为主，货运为主。而货运又以内河运输为主，公路、铁路、海运为辅；客运则以公路为主，铁路、内河为次。客货运输在全境有4个火车站、3个汽车站，378个停靠站和123个码头，形成了水陆衔接，干支相连，四通八达的交通运输网。

本县交通运输业有着悠久的历史 and 优越的地理条件。目前，在中国共产党和人民政府的领导下，全县交通运输职工正在加倍努力，调整运输结构，合理扩展运力，提高运输效率，为金山经济的腾飞继续当好先行。

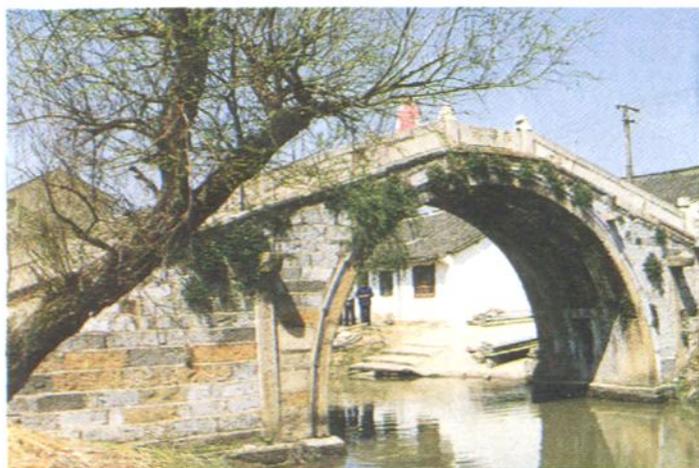


- ①沪杭公路
- ②松枫公路
- ③金山汽车站
- ④县汽运公司  
货车待发



	1	
2		3
	4	

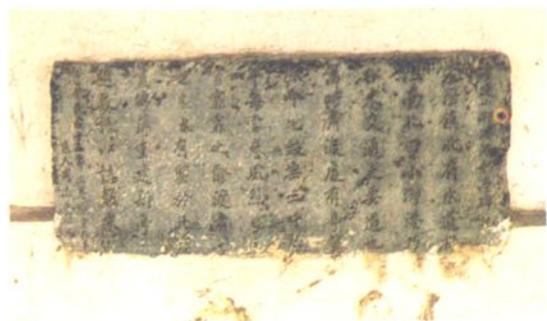
1. 万安大桥
2. 济渡桥
3. 寿带桥
4. 金山大桥

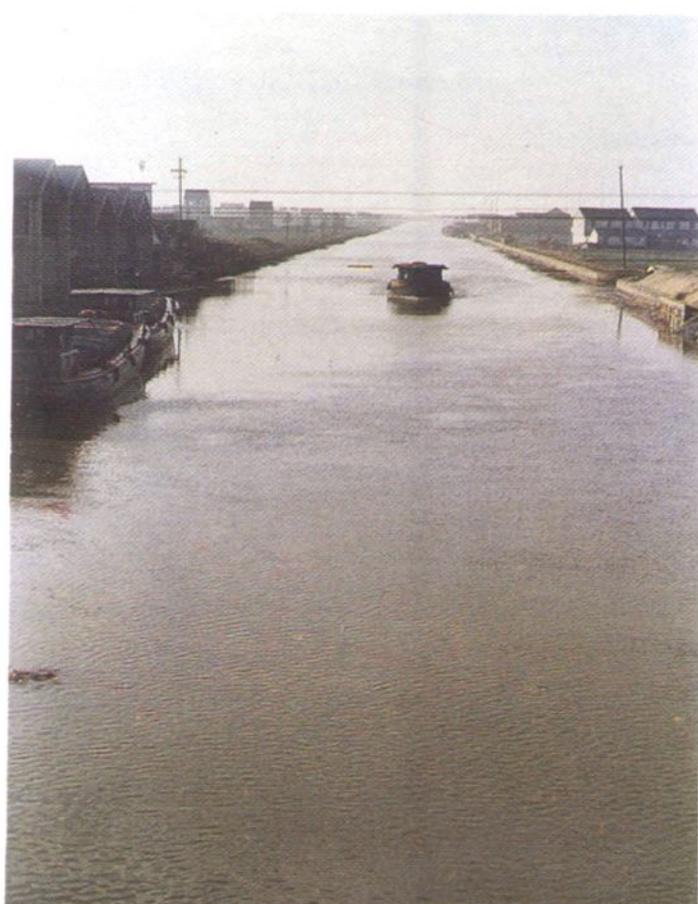
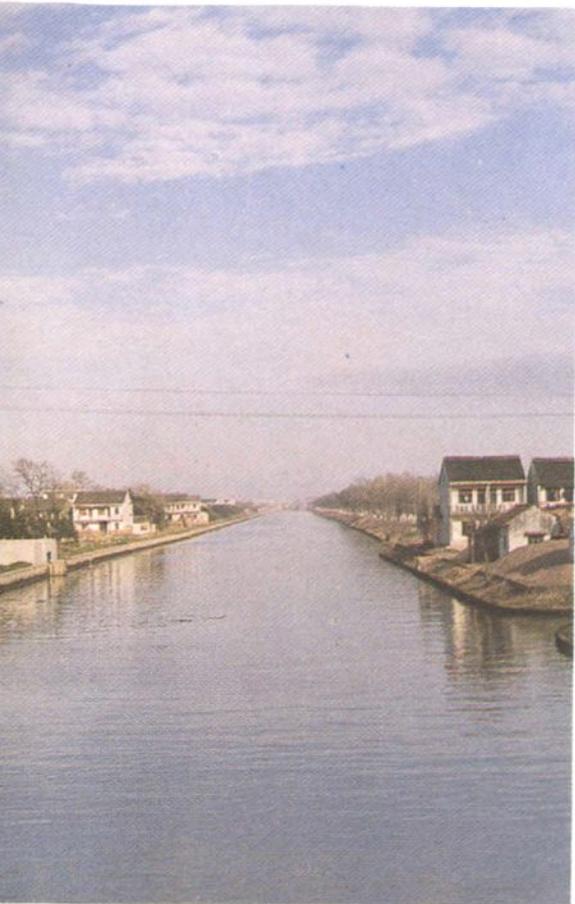


1	
3	2
4	



1. 金山卫铁路支线金卫东站
2. 金卫东站月台
3. 民国25年重建腰泾渡亭碑记
4. 腰泾渡





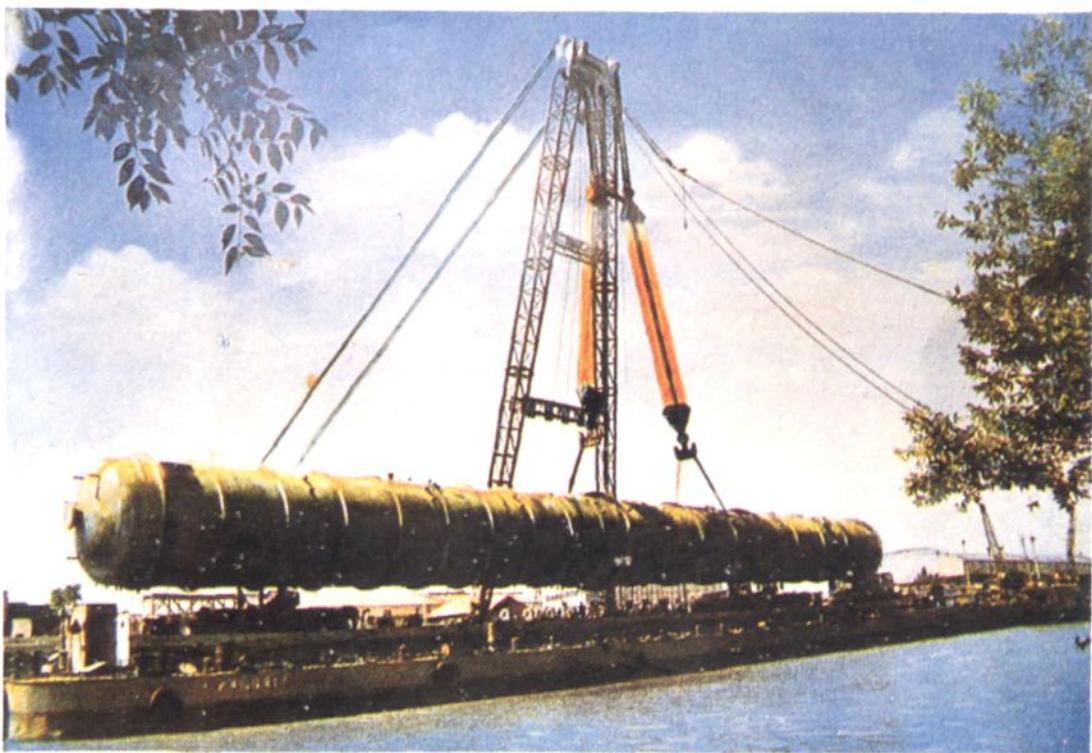
1 | 2  
—|—  
3

1. 境内主要航道—张泾河
2. 本县最大的渠化航道—紫石泾
3. 本县最大的储运站—县装卸储运公司储运站





市级航道—申杭线掘石港航段



金卫南门码头600吨桅杆起重机起吊货物