

003499

无锡县交通志



无錫县交通志



无锡县交通志

李国豪

一九八七年冬

题字：李国豪（中国土木工程学会理事长、同济大学名誉校长）

序 言

《无锡县交通志》是我县有史以来第一部具有时代特点的地方交通志书，它的编纂和出版，是一件很有意义的大事。当今全面开创社会主义现代化建设之际，汇集无锡古今交通运输事业的演变和广大交通运输工作者艰辛创业的成果，籍以启迪子孙、教育后代，认识过去，了解现在，展望未来，为进一步发展现代化交通运输提供历史借鉴和现实依据，为建设社会主义物质文明和精神文明服务。

无锡素称“水乡”，又有“小上海”之称。京杭运河、沪宁铁路横贯全境，铁路、公路、水路纵横交错，硕放机场开辟了至北京、广州等南北航线，为无锡县的经济的发展提供了有利条件。在新中国成立后的三十余年里，交通运输建设进入了一个崭新的阶段，双曲拱桥首创成功，为我国桥梁建设谱写了新的篇章；乡乡村村通公路，为水网地区的公路建设做出了样子；运量成倍增长，管理日趋完善。时至今日，历史赋予我们的重任是：根据党的十三大提出的社会主义初级阶段的理论，结合我县特点，认真总结经验，做到承前启后，统筹规划，努力工作，去开创交通运输的新局面。

《无锡县交通志》在整个编写过程中，蒙无锡县地方志编纂委员会办公室和无锡市交通志编纂委员会办公室等单位领导的谆谆指导，又受到从事交通运输业的老前辈、各基层企事业单位和各方面人士的热忱相助，在此，一并致以谢意。我们将继承前人

艰苦创业的优良传统，发扬光大，为江南水乡的交通运输事业增添风采。

毋庸讳言，《无锡县交通志》一书，也有不足之处，难免有错漏的地方，盼望有识之士指正。

无锡市交通局副局长

党家昌

无锡县交通局局长(兼)

一九八七年十一月

凡 例

一、鉴于当今无锡市、县的行政建置，本志记述无锡县交通运输业在各个历史时期的演变史实时，解放前，以乡镇的史料为主，城区史料从略。

二、本志采取横排门类、纵写史实，立足当代，追溯过去，详今略古的原则。上限起于清光绪七年（1881），下限断至1985年，部分内容记述至1986年。

三、本志列12章43节，按交通设施、运输业务、交通管理、交通工业的顺序排列，並分别附以图、表、录。为便于纵览，在卷首和卷尾列概述、大事记各一篇。

四、本志为经济类志书，有关解放后的各项政治运动，一般不予记叙。对于涉及交通运输业的影响和失误，则寓观点于记述之中。

五、本志对在交通运输事业上有重大贡献的人物，采用以事系人，予以表述，不另立传。

六、本志关于“公社”与“乡”的称谓，为便于表述，多次互用，实为同一机构。

七、本志收录的经济数据，均引用无锡县统计局和无锡市交通局《统计资料》，部分由县交通局运输股、监理所等部门提供。关于地名、桥名、路名则参照《无锡县地名录》，未定名的则用习惯称谓。

目 录

序 言	
凡 例	
概 述	(1)
第一章 管理机构	
第一节 县级管理机构	(8)
第二节 基层管理机构	(10)
第二章 铁路民航	
第一节 铁 路	(13)
第二节 民 航	(13)
第三章 公 路	
第一节 县乡道路	(14)
一、县 道	(15)
二、乡 道	(15)
第二节 干线公路	(16)
一、沪宜公路(锡沪段)	(17)
二、沪宜公路(锡宜段)	(17)
三、锡澄公路	(18)
四、锡浏公路	(19)
五、常锡公路	(19)
第三节 支线公路	(20)
第四节 乡村公路	(24)
第五节 公路养护	(29)
一、养 护	(29)
二、道 班	(30)
三、绿 化	(31)

四、养护工具.....	(32)
第四章 航 道	
第一节 主要航道.....	(33)
一、省管航道.....	(33)
二、县管航道.....	(34)
第二节 航道建设与养护.....	(37)
一、疏浚与拓宽.....	(37)
二、养护工具.....	(38)
第五章 桥 梁	
第一节 历代桥梁.....	(40)
第二节 双曲拱桥.....	(45)
第三节 刚架拱桥.....	(49)
第四节 桥梁修建与管理.....	(50)
第六章 内河运输	
第一节 货 运.....	(53)
一、运力、运量.....	(53)
二、生产调度.....	(56)
第二节 客 运.....	(60)
一、班 船.....	(60)
二、班 轮.....	(61)
第三节 旅 游.....	(63)
一、画 舫.....	(63)
二、游 艇.....	(64)
第四节 水运企业.....	(65)
第七章 公路运输	
第一节 客 运.....	(68)
一、长途汽车.....	(69)
二、公共汽车.....	(70)
三、农村公共汽车.....	(71)

四、旅 游 车.....	(72)
第二节 货 运.....	(73)
一、专业运输.....	(73)
二、乡镇运输.....	(74)
三、社会运输.....	(74)
第三节 联 运.....	(76)
第四节 公路运输企业.....	(77)
一、商办汽车(行)公司.....	(77)
二、县办汽车运输公司.....	(78)
三、乡办汽车运输公司.....	(78)
第八章 港口装卸.....	
第一节 码头、货场.....	(80)
一、码 头.....	(80)
二、货 场.....	(81)
第二节 装卸工具.....	(82)
一、肩挑人抬工具.....	(82)
二、车辆工具.....	(82)
三、机械工具.....	(83)
第三节 生产业务.....	(83)
第四节 搬运装卸企业.....	(91)
一、乡镇企业.....	(91)
二、县办企业.....	(92)
第九章 交通管理.....	
第一节 运政管理.....	(94)
一、运输法规.....	(94)
二、营运管理.....	(95)
三、三统管理.....	(97)
四、交通规费的征收.....	(99)
第二节 路政管理.....	(100)

一、路政管理的范围及措施·····	(100)
二、公路标号志·····	(102)
三、养路费的征收·····	(102)
第三节 航政管理·····	(103)
一、航政管理的范围及措施·····	(103)
二、航养费的征收·····	(105)
第四节 车船监理·····	(106)
一、港航监督·····	(106)
二、船员的考试、发证及年审·····	(106)
三、机动车驾驶员的考试、发证及年审·····	(107)
四、车船登记、发证及检验·····	(107)
五、交通事故处理·····	(108)
第五节 渡口管理·····	(111)
一、渡口分布·····	(111)
二、管理措施·····	(111)
三、渡船的修建·····	(112)
四、重大事故·····	(113)
第 十 章 交通工业·····	
第一节 船舶修造·····	(115)
一、船舶制造·····	(115)
二、船舶修理·····	(118)
第二节 汽车修理与改装·····	(119)
第三节 港口机械·····	(120)
第四节 主要交通工业企业·····	(120)
第十一章 党群组织·····	
第一节 中国共产党的基层组织·····	(126)
一、企事业单位的党组织·····	(126)
二、机关党支部和局党委·····	(128)
三、机关整党·····	(130)

第二节 工 会.....	(130)
第三节 中国共产主义青年团.....	(130)
第十二章 职工生活	
第一节 收益分配.....	(132)
一、搬运装卸工人的工资收入.....	(132)
二、内河运输工人的工资收入.....	(134)
三、退休金.....	(135)
第二节 职工住房.....	(136)
第三节 文化技术教育.....	(137)
一、职工子弟小学.....	(137)
二、无锡县交通系统“五·七”政治学校.....	(138)
三、无锡县交通技术培训服务中心.....	(139)
四、文化补习.....	(139)
第四节 医疗保健.....	(139)
大 事 记.....	(141)
编 后 记.....	(155)

概 述

无锡县地处江苏省南部长江三角洲，南滨太湖，北靠江阴，西接武进，东连常熟和吴县，位于东经 $120^{\circ}18'$ ，北纬 $30^{\circ}35'$ 。无锡县的县名，据唐陆羽《惠山寺纪》载：“山东峰，周秦间大产铅锡，至汉兴，锡方殫，遂创无锡县”。自汉以来，两千多年间，归属多变，而县的建置和区域则变化不大。汉元封年间曾设侯国，新莽改“有锡”，元时一度称无锡州，清雍正后曾分为无锡、金匮两县。1949年4月无锡解放后，城区建市，乡区属县，县归市管。1953年和1962年两度属苏州专区。1983年复归无锡市管辖。

境内地势平坦，港汊纵横，土壤肥沃，处于太湖水网平原之中。总面积（不包括太湖水面）1063.4平方公里，人口102万。

无锡县素为南北交通要冲，沪宁铁路与京杭大运河穿越县境，硕放机场民航班机可通北京、广州。无锡县又是全国河网密度较大的县，境内大小河道3100多条，总长2480公里。河道呈幅射状，自无锡城区通向各乡镇。主要河道有京杭大运河、锡澄运河、五牧河、望虞河、锡北运河、伯渎港、直湖港。这些河流连同它们的支流，或通长江、或通太湖，形成一个完整的水道网。

无锡县，由于河流众多，在历史上交通运输一直“以水为主”。早在周朝时，吴泰伯带领乡民开凿伯渎河。《江苏水利全书》指出：“徵诸历史，最古为泰伯渎，震泽通江”。隋大业六年（610），隋王朝为了便利漕粮和军事运输，从京口（今镇江）到余杭开凿江南河。无锡段的京杭大运河从武进县经五牧入境，到北望亭出境入吴县，全长39.27公里。大运河的开凿，促使无锡的漕运发展，渐成“四大米市”之一。据明《光禄专志》记载，当时的无锡已是著名的产米和米粮集散之区了。乾隆年间，“海道未通”，江南各省之漕粮运京时，以运河为唯一交通要道，无锡

适居运河沿岸又邻产米区域，故每年江苏、浙江两省在锡采办之漕米，约有三百万石左右，益以各地消费所需，总计……常在七八百万石左右之间。随着水运业的发展，境内造船业逐渐兴起。明万历年间，原在湖南洞庭湖一带的杨、蒋、尤、徐、邵“五姓”先后迁居无锡，专门从事手工造船。清乾隆二十四年（1759），“五姓”13家子弟常应差到江宁、岳州、京口等地制造朝廷水师“沙唬”战船，因此受封在锡享有造船特权。“五姓”宗族造船业经营范围逐渐扩大，最早的造船工场有泗堡桥、亮坝桥、三里桥、丁埭里、羊腰湾、南尖等处。当时活跃在无锡河道上的主要船舶有“米包子船”、“西漳船”和“丝网船”等。其中，“西漳船”逐渐取代其他运输船舶，成为境内主要水运船舶。陆上运输以轿子、脚夫、土工等肩扛人挑为主。

十九世纪末二十世纪初，民族工商业得到发展，客货运量剧增，依靠人力、风力行驶的木帆船逐渐不能适应快速、多运的经济发展要求，交通运输业在生产力的刺激下得到发展。清光绪三十一年（1905），由宁波、绍兴旅沪商人在无锡前竹场巷创建公茂轮船公司无锡分公司，组织经营锡苏申航线的客货物运输业务，继而，大东、戴生昌等轮局相继开辟无锡至溧阳、江阴、苏州3条班轮航线。1908年，沪宁铁路正式通车，境内设无锡火车站和洛社、石塘湾等4个小站，始有铁路运输。

辛亥革命后，公路运输业开始兴起。1925年，开设了第一家汽车行——袁世开汽车行，城区也有人力车承揽运输。1930年至1937年，锡澄、沪宜、锡浏3条过境干线公路先后建成，由锡澄长途汽车公司、江南长途汽车公司、锡沪长途汽车公司通车运营。其时，境内约有大小客货汽车79辆。无锡火车站附近出现胶轮大板车（塌车），城区马路上还有少量马车，人力车达到2000多辆。

抗日战争爆发后，水运船舶损失惨重，仅造船业就损失船舶约1200只，原来活跃在太湖一带近百年历史的“灯船”从此绝迹。刚刚兴起的汽车运输业也遭到摧残，锡澄、江南、锡沪等汽

车公司相继停业。1949年4月无锡解放，城区建立无锡市，乡区建立无锡县，设在城区的轮船局、汽车公司，均归属无锡市，县内水上运输只有近100艘木帆船，1500多吨船皮，农民上城只能步行或乘坐手摇班船，公路大多坑坑洼洼，有的还未接通，能通客车的公路只有56.941公里，途经7个乡镇。县内没有一家水陆运输企业，仅有两家规模很小的手工修船工场。各乡镇的装卸搬运全靠“脚班”肩扛人抬。境内的桥梁，大多为临时性的木桥，少数永久性桥梁也是荷载很小的石板桥和坡度高耸，桥孔束水碍航的老石拱桥。

无锡县人民政府成立后，十分重视境内的交通建设，1950年，县人民政府设生建科分管交通工作，首次改建东亭新塘桥。1951年，成立无锡县船舶管理所。1952年，修建建国后第一座钢筋混凝土梁板桥。1954年，政府设立交通科。这期间，境内水运业得到恢复和发展。各乡镇个体船舶组织互助合作，分散在各乡镇的“脚班”建立了搬运工会小组。1956年，在对资本主义工商业进行社会主义改造高潮中，各乡镇的木帆船组织起来，成立了无锡县木帆船运输合作社。东亭、洛社、前洲等乡镇建办了7个修船工场，设立了洛社、荡口、张泾、安镇4个搬运管理站。1958年，在大炼钢铁的推动下，建立了38个水上交通运输大队，无锡县木帆船运输社首次建造“跃进”1号轮，境内水运由自航逐渐向机械拖带化发展。

1959年，各乡交通运输大队先后改组为交通运输管理站。并建立了第一家县属船舶修造专业工厂——无锡县交通工具厂。五十年代，境内公路客运以市区线路延伸为主，钱桥、东埠、新安、红旗、东亭等乡通了公共汽车。在农业合作化高潮中，修筑了锡南公路（无锡至南方泉）。

六十年代，境内交通进一步发展。为了适应全面管理交通的需要，1962年，无锡县交通航运管理科改名为无锡县交通局。原由无锡航运局经营的无锡——玉祁、前洲两条客线由无锡县客运

站经营，境内乡乡通轮船。六十年代后期，水上客运达到高峰，仅县客运站1968年客运量就达到56.8万人次。1963年，为了适应农业机械化的发展，改善农村交通条件，交通部门组织人力对境内道路和桥梁进行普查。为了改造旧式桥梁，解决财力、物力上的困难，贯彻了“民需民办，民办公助”的建桥方针，县财政每年拨款20~30万元用于建桥。1964年创建了国内第一座双曲拱桥，走出了一条水乡建桥新路子。1965年，首次把这种桥型移用到无锡至苏州的公路上。1969年，又成功地进行了第一座七十米大跨径桥梁的无支架施工。我县在桥梁建设方面的突破，为发展水乡地区的公路建设作出了贡献。公路双曲拱桥的出现，引起了国内外桥梁界的重视。有关双曲拱桥的科技成果先后被拍摄成科教影片和编写成科技书籍，罗马尼亚、日本、阿尔巴尼亚、西班牙等国代表团先后来我县考察。1966年，无锡县水泥制品厂造出5吨水泥船，以后又造出水泥机动船和30吨水泥驳船，木质船舶开始更新为水泥船。这10年间，随着交通事业的发展，交通管理体制在摸索中前进。公路建设进展不快，仅修建了安镇到嵩山等30余公里的公路，六十年代后期出现了汽车修理业。县乡两级水运事业继续发展。

七十年代，乡镇工业兴起，农业机械化有较大发展，1970年，全县已有农业机械4000多台。为了适应乡镇工业运输和农业机械化的需要，在继续发挥水运优势的同时，积极兴建公路，并把公路建设纳入农田基本建设规划，实行山、水、田、林、路综合治理。10年间，先后搬掉大小土墩30多万个，填塞河浜近万条，修筑公路30条，154.11公里，包括过境省道累计长达271.5公里，为解放初期的3.5倍左右，33个乡镇通了客车。另外，修筑了通行拖拉机的乡村道路2500公里。1972年起，乡镇办汽车运输业开始发展，雪浪公社交通运输管理站首先购置了载货汽车。1974年，各乡镇有货运汽车15辆，51.5吨。1977年，成立无锡县农村公共汽车公司，经营无锡至洛社、陈家桥、堰桥、长安、前洲、玉祁的客运

和县内货运业务。随着陆上汽车客货运输业的兴起，汽车修理业有了发展。1975年，建立了无锡县汽车修配厂。1976年，全县已有14家汽车修配厂，年修理汽车达300余辆。到了七十年代后期，一些资金、技术力量较强的汽车修配厂转向汽车改装工业。七十年代，利用兴修水利之机，疏浚和改善县乡支线航道，适应境内河道通行的12匹小马力挂浆机船问世后，农村参加付业运输的挂浆机船日见增多。在这期间，乡办水运发展较快，已有轮船25艘，1712匹马力，小马力机动船66艘，1739匹马力；驳船466艘，7169吨，占全县水运运能总数的27.6%。“文化大革命”结束后，我县经济发展加快，港口物资吞吐量日益增多，为了加快车船周转速度，无锡县交通部门采取“以港养港”的方针，投资140.6万元，新建和改建了一批置有吊机装卸设备的专用码头。1976年，建立无锡县港务管理处，第二年又建立担负浙东、皖南、南通等地在锡中转铁路、水运物资的集散货场——石塘湾中转货场。

八十年代，境内交通运输业进入社会主义现代化建设新的历史发展时期。1980年，实现“乡乡通客车”，1982年，各乡镇全部成立汽车运输队，36个汽运队有货运汽车253辆，856吨。在陆上运输发展的同时，水上货运继续发展，水上客运逐渐为陆上客运所取代。1984年底，县航运公司客运站经营的玉祁、前洲两条水运客线同时停航，水上客运主赖江南航运公司通往溧阳、华墅、后塍、湖涇、江阴、苏州、杨舍、南桥、顾山的过境班轮。

1985年，全县工农业总产值达到55.26亿元，县、乡、村三级工业企业，主要以机械、冶金、轻工、纺织、化工、电子、建材为主，每万元产值的货运量为27.6吨。铁路到站物资量达到110多万吨。为了使交通运输适应境内经济发展的要求，交通部门在改革、开放、搞活农村经济的政策指导下，大胆改革旧的交通管理体制，按照政企分开的原则，撤销原乡镇交通运输管理站，分别建立35个乡镇交通管理所和运输公司。同时，开放运输市场，按照“以水为主”的方针采取多渠道、多形式、多层次地发展交通

运输事业，县属水运企业和水运个体运输户竞相发展。县航运公司拥有机动船70艘，3444匹马力，其中钢质轮34艘，2312匹马力，驳船460艘，16507吨，88%为钢质和水泥驳船，木质驳船仅剩12%，并在省内县级水运企业中首次组建了两个集装箱运输船队，填补了江苏省内河运输的一项空白。水运个体户有机动船2158艘，24294匹马力，驳船151艘，2084吨，1985年完成货运量390.8万吨，占全县水运货运量的39.94%。厂矿企业自办水运发展平缓。乡办水运则一度下降，东亭、石塘湾等10多个乡镇先后减少运能3500吨。但水运仍是境内主要运输方式，1985年，水上货运量占全县货物运输量的75%左右。八十年代，境内交通基础设施加快了建设步伐。全县有港口37个，码头436个，岸线总长19134米。其中，可停泊30吨级船舶的码头有330个，总吞吐量达1477.3万吨，旧式桥梁基本上得到了改造。1980年到1985年，投放公路建设资金3138.7万元（不包括民工建勤的劳力费用），境内公路总长937.728公里，平均每平方公里有公路近1公里，97.94%的村民委员会所在地已经通公路。并且，公路建设正向高标准发展，公路绿化基本成荫复盖，树木成林率达到90%以上，干支线公路标志齐全，路面结构逐步改善，黑色油路达到103公里，占干支线公路总长度的39.6%。至1985年，无锡客运分公司在境内开设和过往客线通达18个乡镇；苏州客运分公司经营苏州至硕放、后宅的汽车客班；无锡市公交公司在县区先后开辟了7条汽车客运线路，由市区直达境内10多个乡镇；无锡县汽车运输公司的农村公共汽车先后开辟了由市区通达7个乡镇的公共汽车；张泾、港下、东湖塘、安镇、堰桥等乡镇运输公司，开辟了本乡通达市区的农民班车；少数个体户也经营汽车客运和汽车出租。境内农村公共汽车站点多，班次密，改善了农村的交通条件，年客流量达2000多万人次。陆上运输业中拖拉机运输发展很快，1985年完成货运量占全县公路货运量的74.2%。目前，全县公路运输的总运力达12209吨，其中县属专业运输公司占1.2%，乡办运输企