

昆山市地方志丛

003940

昆山市交通志

昆山市交通志编纂委员会编

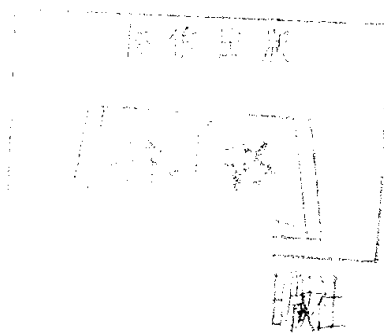
上海科学技术文献出版社

昆山市地方志丛书

昆山市交通志编纂委员会编

主 编 赵 舵

副主编 田永祯



昆山市交通志

上海科学技术文献出版社

昆山市地方志丛书

编辑委员会

顾 问	姜德仁	徐崇嘉
主 编	王道伟	
副主编	袁 理 (女)	王顺保
编 委	(以姓氏笔划为序)	
	王道伟	王顺保
	田永祯	包兆福
	赵 舵	袁 理 (女)

编者献辞

昆山，历史悠久，地理优越，人文荟萃，物产丰富，素以锦绣江南，鱼米之乡著称于世。新中国成立后，尤其是在改革开放的大潮中，昆山经济建设和社会发展呈现持续高涨的趋势，自费开发的经济技术开发区被批准列入国家级序列，“昆山之路”更享誉国内外。为了及时记述这些盛世胜事，全市各乡镇、各行业在新编《昆山县志》问世后，继承修志的优良传统，组建班子，选调人才，编写出版乡镇志和部门专业志，实为惠及后代，有益当代，具有远见卓识之举。

这套《昆山市地方志丛书》与昆山市已出版并分别收入《长江三角洲乡镇志丛书》、《太湖流域地区专业志丛书》的12部志书，构成一个有机整体，它们相辅相成，互为补充，既发扬各自的优势，又从不同角度和不同层次，记载了历史，展示了现状，百花齐放，万紫千红。它是《昆山县志》的继续和发展，给昆山文化宝库增添了又一份财富。

这套丛书的出版，不仅如实地反映了这些地区的特色、行业的特征和时代的特点，同时也提高了他们的地位和知名度，有利于发展经济，繁荣文化；有利于改革开放，致力建设；有利于指导决策，存史教化。

谨此，我们竭诚欢迎广大读者对编好这套丛书提出宝贵意见和建议。

一九九三年七月

序

《昆山市交通志》在改革开放新形势下问世，是我市交通系统精神文明建设的又一成果，值得庆贺。

昆山具有得天独厚的交通优势。唯长期受单一农业经济的限制，交通建设步履蹒跚。在中共十一届三中全会以后，本市交通运输事业在发展的速度和规模等方面发生了巨变。

当此全国上下精神振奋，思想进一步解放和经济建设进入蓬勃发展阶段，汇集古今交通演变的历史，编纂我市有史以来的第一部交通专志，是历史赋予我们的光荣使命。我们按照“详今略古”的修志原则和实事求是的思想路线，阐明有关事物的历史发展过程，着重记述建国后的深刻变化。力求成为一部比较全面、系统、准确的资料性著述，为有关部门提供信息；为各级领导决策提供科学依据；为交通部门广大干部、职工提供一份热爱祖国、热爱昆山、热爱交通，坚定事业心的生动教材，是我们的由衷。

发展经济交通先行，交通部门各级干部肩负重任。我们更需要学习前人筚路蓝缕开河、架桥、铺路、设渡的精神，为国民经济和社会发展提供有效的运输保障，继续谱写昆山交通历史的新篇章。

《昆山市交通志》在编纂过程中蒙昆山市地方志办公室、交通部门的老前辈、各基层单位和各方人士的帮助指导，在此一并致谢。

昆山市交通局局长 钱长明

凡 例

1. 本志以记述昆山市交通运输全行业的形成、发展和现状为主。兼记市交通局直属单位的收益分配、教育科技、党团工会以及先进人物等内容。

2. 本志正文部分,按门类设 15 章 35 节。正文之前设“概述”和“大事记”,纵横概括,维系全书。

3. 本志对各项事物尽量上溯至其开端,下限断至 1990 年。大事记延伸至 1992 年。

4. 本志纪年方法:中华人民共和国成立前,按历史沿用年号,于每节首次出现时加注公元纪年。民国前,年、月、日以汉字书写,为夏历;民国开始用阿拉伯数字书写,为公历。

5. 本志对地名、政区及机构等名称均按当时称谓记述。于每节首次出现时用全称,其后用简称。

6. 本志所记地面、水位、建筑物高程以吴淞零点佘山基面为准。

7. 本志主要统计数据以《昆山市统计资料汇编》和《苏州市交通统计资料》为主。

目 录

序	
凡 例	
概 述	1
大事记	7
第一章 地理环境	42
第一节 地 貌	42
一、北部低洼圩区	42
二、中部半高田地区	42
三、南部湖荡地区	43
第二节 气 候	43
一、气 温	43
二、雨 量	43
三、风	43
四、霜	44
五、雪	44
六、雾	44
第三节 水 系 水 文	44
一、水 系	44
二、水 文	45
第四节 工程地质	45
一、地质层分布	45

二、地质特征	46
第二章 交通线路	48
第一节 航 道	49
一、沿 革	49
二、干线航道	51
三、支线航道	52
第二节 铁 路	57
一、沿 革	57
二、车 站	57
三、专用线	58
四、立交桥	58
第三节 公 路	58
一、沿 革	58
二、干线公路	60
三、支线公路	62
四、简易公路	64
第三章 渡口桥梁	66
第一节 渡 口	66
一、古 渡	66
二、农 渡	67
三、交通渡	67
第二节 桥 梁	71
一、城区桥梁	71
二、乡区桥梁	73
三、干线公路桥梁	74
四、支线公路桥梁	75
第四章 内河运输	80
第一节 客 运	81
一、个体班船	81

二、商办轮船	82
三、国营轮船	86
四、镇办轮船	88
第二节 货 运	89
一、个体运输	89
二、市(县)属运输	91
三、乡镇办运输	94
四、非交通部门兼办运输	96
第五章 铁路运输	97
第一节 客 运	97
第二节 货 运	98
第六章 公路运输	100
第一节 客 运	103
一、长途汽车	103
二、农村公共汽车	105
三、直达班车	108
四、城区公共汽车	110
第二节 货 运	111
一、沿 革	111
二、市(县)属运输	111
三、乡镇办运输	113
四、个体运输	113
五、非交通部门兼办运输	113
第七章 港口装卸	115
第一节 装卸组织	116
第二节 码头货场	118
第八章 交通工业	120
第一节 船舶修造	120
一、木 船	120

二、水泥船	121
三、钢质船	122
附：昆山市造船厂简介	122
第二节 汽车维修与改装	125
一、汽车维修	125
二、汽车改装	128
第九章 交通管理机构	130
第一节 市(县)级管理机构	130
一、行政管理机构	130
二、专业管理机构	133
第二节 镇(乡)级管理机构	147
第十章 运输企业	150
第一节 市属企业	150
一、昆山市航运公司	150
二、昆山市汽车运输服务总公司	153
三、昆山市汽车客运公司	156
四、昆山市联运服务公司	158
第二节 驻昆单位	159
一、苏州市客运分公司昆山营业处	159
二、苏州市轮船运输公司昆山站	160
第十一章 兼营企业	163
第一节 工业	163
一、昆山市印刷二厂	163
二、昆山市交通电线厂	165
三、昆山市溶解乙炔厂	167
第二节 商业	168

一、昆山市装潢五金公司	168
二、昆山市交通物资公司	169
第十二章 收益分配	171
第一节 计件工资制	172
第二节 固定工资加奖励工资制	173
第三节 基本工资加计件工资制	174
第十三章 教育科技	175
第一节 教 育	176
一、识字教育	176
二、船民子弟教育	176
三、初中文化补习	177
四、专业教育	178
第二节 科 技	179
一、交通学会	179
二、科技队伍	180
第十四章 党团工会	183
第一节 中国共产党基层组织	184
第二节 中国共产主义青年团	187
第三节 工 会	189
第十五章 人 物	191
第一节 传 略	191
第二节 名 录	194
一、省级先进人物	194
二、市(地)级先进人物	195
三、专业人才	196

编后记

编修人员名录

概 述

昆山位于江苏省东南端,为长江三角洲太湖流域低洼平原,属北亚热带南部季风气候区。总面积 921 平方公里,合 138 万亩(不含阳澄湖、澄湖、淀山湖,下同)。其中水域面积 32 万亩,占 23%,老河网区河流密度每平方公里可达 7.2 公里,为名副其实的水乡。横贯市境的吴淞江、娄江,西出太湖,穿京杭大运河东下,通江达海,古为一方军事和经济命脉。清末,内河轮船渐兴,尤以沪宁铁路建成在境内设站后,昆山则成为近代商品经济发展最早的上海、苏州间水陆交通咽喉。今有江苏省东大门之称。

昆山 1987 年全境对外开放。1989 年撤县建市。全市设 20 个建制镇,467 个行政村。1990 年,总人口 56.46 万,平均每平方公里 613 人,为苏州市属各县(市)密度最小的地区。市政府所在地玉山镇,位于市境中部,为沪宁铁路、“312”国道、苏申、申张等内河航线交会点,是全市政治、经济、文化、交通中心,常住人口 10.19 万。玉山镇于 1985 年列入江苏省第一批对外开放镇,同年开始依托旧城自费兴建经济技术开发区。开发区以其四通八达的交通设施、良好的投资环境,吸引国内外客商在此落脚。成为全国较有影响的开发区之一。

二

昆山,农业开发历史悠久,明《万历重修昆山县志》称:“按隋志,川泽沃衍,有海陆之丰,故今高下悉田”。但历史上常受洪涝灾害和血吸虫病的威胁,一向田多劳少,1949年,有耕地98万亩,人均3.2亩。千百年来,劳动人民在封建土地制度束缚下,困守于田塍之中,生产力十分低下。虽有优越的地理条件,但地方交通长期处于“出门乘小船,行路走田埂”的闭塞状况。民国8年(1919年),江苏省调查员姚日新在《昆山县实业调查报告书》中提到,昆山“四境尽属农田,居民习于耕种,对工商业尚少发展”,“环顾比邻之吴县、常熟、太仓太觉减色”。此后,农副业生产复苏,对交通运输的需求不断增加,在里人方还等有识之士倡导下,民国11年开始,拆城墙、填城河、修道路,在县城至火车站间兴建跨越娄江的正阳桥和正阳桥公共码头——航船河埠(俗称大河滩)。使千年古城与近代交通“接轨”。随着以粮食贸易为主的工商业兴起,作为商货主要运输手段的木帆船,始有自发的行业组织“船帮”的出现。木帆船运输的发展,促进了城乡间、地区间的交流,带动了碾米业、农副业和手工业的繁荣。随之,县内的轮船运输业初步形成。至民国23年,昆山已有轮船12艘,总吨位99.34吨,经营娄江、吴淞江、千墩浦和常熟塘(今张家港河段)等各线客运业务。木帆船和轮船的兴起,连同行驶于小河小港的乌蓬班船,使全县形成了一个密集的水运网,为全县的经济发展创造了条件,也为古老的昆山孕育了一支最早的,以船员和装卸工为主的产业工人。但为时不久,日军入侵,水运事业陷入衰落境地。抗日战争胜利后,水上运输一度蓬勃兴起。民国36年,昆山县商会组建船业同业公会。入会船舶约290艘、3800吨。

昆山陆上交通长期处于封闭状态。北宋大科学家沈括在所著《梦溪笔谈》记载昆山人民泽国筑堤的文字中写到:“苏州至昆山凡

六十里，皆浅水无陆途。民颇病涉。久欲为长堤。但苏州皆泽国，无处求土。嘉祐(1056~1063年)中，人有献计，就水中以簰篠刳稿为墙，栽两行，相去三尺。去墙六丈又为一墙，亦如此。漉水中淤泥实簰篠中，候干，则以水车汰去两墙之间旧水，墙间六丈皆土。留其半以为堤脚，掘其半为渠，取土以为堤。每三四里则为一桥，北通南北之水。不日堤成，至今为利。”此为昆山古代仅有的一次大规模修堤筑路(塘路)之举。随之而成的水道至和塘(今娄江)也成为后世漕粮运输和出海贸易的要津。使“地偏来客少”(王安石诗句)的昆山有了生机。但受时代的局限，失于修缮，鸦片战争以后，塘路衰败，沦为一条残存的行船纤道。清末，沪宁铁路建成通车后，陆路交通有所改善，但乡间道路均属自然形成。光绪三十四年(1908年)，里人顾国珍在《昆新乡土地志·道路》中称：“乡间阡陌纵横，车马不通。”民国13年，军阀齐燮元为争夺上海，曾利用塘路赶筑军用公路，中途停废。民国21年至25年，因军事需要，先后建成昆太(仓)、苏沪(苏昆、昆沪)公路，民国24年开始先后出现苏葭(今陆家镇夏驾桥)、昆太间班车。未久，抗日战争爆发，处于萌芽状态的公路运输夭折。沦陷后，苏昆、昆太公路曾由日商华中铁道公司开办苏昆太浏线长途汽车。而日商旨在掠夺，路况日下。

抗战胜利后，一度市场兴旺，昆山唯一的公路通道——苏昆太线修复通车。太仓、上海等地商办汽车行业纷纷在昆山城区设点营业，并开办苏昆太间长途汽车。但为时不久，国民党又掀起内战，百业萧条，路桥残破，汽车运输再次受阻。直至解放前夕，乃至60年代初，陆路仅有苏昆太线与外界沟通，乡间道路仍沿袭少变。

三

昆山解放后，长期处于旧社会最底层的装卸搬运工、船工率先组织起来成立工会，掀开了昆山水运历史的新篇章。中华人民共和国成立后，人民政府先后成立了船舶管理所和搬运办事处。作为行

政管理与组织运输生产相结合的新型专业管理机构,通过组织生产自救、发放修船贷款等方式,使民间运输业迅速恢复生产。在保证上海市粮食供应、平抑物价和支援农业生产等方面作出了不可磨灭的贡献。

1956年初在对生产资料私有制的社会主义改造的高潮中,境内11艘私营轮船、从业人员90名,实行全行业公私合营;民间木帆船458艘、船民2236人(含随船家属609人),分别组成5个运输合作社,成为全县交通运输上的主力。同年6月,县人民委员会增设交通科,对全县交通运输实行计划、组织、协调、控制。自此,修纤道、建农桥,并着手公路建设。1957年全县各运输社完成货物运输量42万吨、周转量2224万吨公里,分别比1950年增长1.1倍和3.3倍;并完成了苏昆公路大修工程。

1958~1960年“大跃进”运动中,广大干部和交通运输部门职工,出于改变交通落后面貌的迫切要求,将全县独立经营的运输合作社和县搬运装卸社等运输企业合并成立独家经营的运输公司,取消社员分红,实行固定工资制。由于急于“过渡”,违反客观规律,造成了巨大浪费。通过“调整、巩固、充实、提高”方针的贯彻,于1962年重新恢复分社核算,自负盈亏,多劳多得的运输合作社体制。从而使“大跃进”中工人、干部辛勤劳动创建起来的轮船拖带化船队和船舶修造技术设备走上正常发展轨道。至1966年,县属运输企业已拥有轮船10艘、360千瓦,货船623艘、8868吨,轮船拖带率达48%,实现了由工场手工业性质的生产方式向现代运输生产方式的一次飞跃。同年,完成货运量98.6万吨、货运周转量4811万吨公里,分别比1957年增长1.35倍和1.16倍。

“文化大革命”中,昆山交通事业受到严重挫折。运动初期,交通管理机构陷于瘫痪。企业管理混乱,船舶工具失修失养,货源不足,运输量大幅度下降。1969年,明令撤销交通局和运输联社等建制,另组“交通系统革命委员会”,“直接依靠群众”领导全县交通运输工作。翌年,原有机关干部大部下放农村、工厂,接受“再教育”;

并将县属各运输合作社和造船厂合并成立昆山县航运公司,实行统一经营、统一核算。由于资金、物力的集中,并提高集体积累比例,至1975年,拖轮增至20艘,小马力机动船发展到19艘,总功率达1316千瓦,比1966年增长2.65倍,机械拖带率达83%,但成立公司5年间平均年货运量101万吨、货运周转量31702万吨公里,分别比前5年分社经营时期的平均值仅增长13%和32%。但在运输生产不正常情况下,交通系统广大干部、群众积极投入水利建设,利用工程堆土,于1971年建成了昆山第一条县乡公路——昆北线,并培养了一支路桥建设队伍。

1972年,恢复交通局建制,一些“靠边站”的领导干部、下放干部重新回到工作岗位。先后将并入航运公司的昆山造船厂恢复为独立核算的县属企业;着手解决航运公司劳动计酬上的平均主义等严重挫伤群众生产积极性的问题。此后,干部、群众自觉抵制极“左”路线干扰,坚持生产。1973年,昆山船厂转产水泥船,开始承担省船舶工业公司造船任务;航运公司货物运输量逐年增长。

四

1976年,粉碎了“江青反革命集团”,结束了“文化大革命”,工农业生产开始上升。特别是中共十一届三中全会以后,实行改革、开放,向以农业为主的昆山,迈开了农、副、工综合发展的步子。城乡之间经济合作进一步加强,加快交通基础建设为经济建设服务成为人们的共识。1977年,继张家港(申张线)6级航道建成之后,又对娄江水道开始了大规模的整治。1981年开始,奋战5年,在大江阻隔、湖荡密布的昆南地区完成了县乡公路建设工程,实现了全县乡乡通公路。自此,在水网密布的昆山水乡出现了汽车与轮船并驾齐驱的又一飞跃。此后,随着乡镇工业的腾飞和外向型经济的发展,于1987年,由县政府统一组织,由交通局所属工程单位施工,对原有泥结碎石路面的县乡公路进行升级改造。至1990年建成水

泥和沥青路面 108 公里,占县乡公路的 73%。

交通基础设施的改善和经济体制的改革,促进了城乡现代化的启动,也使源于船民和搬运工人、独家经营的交通运输业发展成大中小结合,国家、集体、个体相互补充的多层次、多渠道的综合运输体系。至 1990 年,全市拥有各种汽车 3340 辆,其中货车 1833 辆、6288 吨,大小客车 1313 辆;各类货船总吨位达 10 万吨、5.7 万千瓦,全年完成水陆货运总量 375 万吨、21252 万吨公里;客运量 526 万人次、12002 万人公里。

改革开放以来,市交通局直属企事业单位由 1978 年的 8 个发展到 15 个,1990 年在册员工由 3472 人增加到 4032 人,其中国家机关干部 39 人。形成了包括水陆运输、交通工程、交通工业、交通管理以及跨行业、外向型经营等门类齐全的交通运输体系。为昆山的开发开放作出了重要贡献。市交通局以其高效率的服务和勇于开拓的精神荣获江苏省 1988~1990 年文明单位称号。

1992 年在邓小平同志南巡谈话和中共第十四次代表大会精神鼓舞下,改革开放和经济建设进入加速发展阶段。横贯市境中部的沪宁高速公路、苏州至上海虹桥国际机场的专用公路和昆山经济技术开发区年吞吐量 80 万吨的新区港池等现代化交通设施先后动工兴建。这些设施的兴建,不仅使本市交通事业有了生机,而且对于促进昆山与浦东开发区接轨,推动对外开放、经济再上新台阶具有深远的意义。