

003396

句容市交通志

《句容市交通志》编纂委员会 编



方志出版社

方A275-2

句容市交通志

《句容市交通志》编纂委员会 编



方志出版社

图书在版编目(CIP)数据

句容市交通志/《句容市交通志》编纂委员会编.
北京:方志出版社,2004.12
ISBN 7-80192-440-1

I. 句… II. 句… III. 交通运输业—概况—句容市
IV. F512.753.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 138756 号

句容市交通志

编 者:《句容市交通志》编纂委员会

责任编辑:陈 颖

出 版 者:方志出版社

(北京市建国门内大街 5 号中国社会科学院科研大楼 12 层)

邮 编 100732

网 址 <http://www.fzph.org>

发 行:方志出版社发行部

(010)85195814

经 销:新华书店总店北京发行所

法律顾问:北京市京诚律师事务所

印 刷:镇江文苑制版印刷有限责任公司

开 本:787×1092 1/16

印 张:21

字 数:300 千

版 次:2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

印 数:0001—1000 册

ISBN 7-80192-440-1/F·76

定价:80.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

序 言

句容市有 2130 多年的悠久历史,位于长江三角洲顶端,处于吴头楚尾交通要道。境内有 7000 年前丁沙地文化和良渚文化氏族公社遗址 28 处,构成古代阡陌小道交通。先秦时有“姜巴路”载于史册。秦始皇大修驰道,游句曲山,立江乘郡。汉代置句容县,并设驿站。三国时首创破岗渎梯级运河。两晋南北朝立瑯琊郡和竹里城,南京成为六朝首都,名扬世界,句曲山和宝华山名胜吸引大批游客。这时句容水陆交通便利,有“京畿首邑”之称。隋迁都西安,废南京为“小邑”。唐宋时期,采掘冶炼和丝绸纺织兴起,龙潭水驿、下蜀港和驿道水陆交通使境内北片五镇(龙潭、东阳、仓头、下蜀、桥头)首先繁荣。元代首创石板大道,明代推广到丹阳、江宁。清帝康熙、乾隆多次南巡,都到句容。民国初年,机动运输工具的应用,促进了公路建设的繁荣。新中国建立后,迅速医治战争创伤。到 1956 年,恢复公路 177 公里晴雨通车。同时创立县办汽车运输公司。在科技兴路上首先开展交通企事业工具革新,引进各种大型先进机械,在全国首创真空吸水修筑水泥路面。新建高速公路和 312 国道,重建、扩建一大批国省道,新建、改建大量县乡村道路,大部分桥梁提高公路技术等级和通过能力。1969 年乡乡通汽车,2002 年村村通汽车,2002 年度全市通车里程达 1939.662 公里,是 1956 年 177 公里的 11 倍,汽车保有量达到 6468 辆,是 1956 年 12 辆的 540 倍,客运量达到 813 万人,是 1956 年 38.8 万人的 21 倍,货运量 559 万吨(含水运),是 1956 年 4.3 万吨的 130 倍。而全市工农业生产总值 2002 年达 158 亿元,是 1956 年 1 亿元的 158 倍,是 1978 年 2.2 亿元的 72 倍。国内生产总值 2002 年 69.5 亿元,是 1991 年 10.3 亿元的 6.7 倍。可见交通的发展,有力地促进全社会的经济繁荣和各项事业的发展。在率先全面建设小康社会、率先基本实现现代化的进程中,交通战线更要坚持科学的发展观,进一步发扬科技兴路、科技兴航、科技管理精神,依法行政,务实创新,当好“先行官”。

《句容市交通志》是我市交通战线第一部专业志,所以详今略古如实叙述历史经验和教训,并证明“城因水兴、市缘路起”和“要致富先修路”的古训,是否能做到“资政、存史、教化”作用,还有待历史的检验。

李绍玉

凡 例

一、《句容市交通志》是句容市交通部门第一部专业志。记事上限尽可能揽述古代有关交通史实。下限为 2002 年底,具体事迹述及事成年份。

二、本志书记述地域,按历代句容县行政区划变更有差异。对划出地域,仍按当时区划记入本志。

三、本志按交通门类横排竖写。横分门类、按章、节、目、子目四个档次编排,纵向记述,统合古今。

四、本志对历史纪年一律用当时年号,括号内加注公元纪元。古代月日按农历,1911 年后按公历,历史纪年的有无视行文而定。

五、本志所引用度量衡,均按各历史年代当时标准,括号内注以换算现用标准。

六、本志记述公路里程,均以 K(千米)表述,K10 ~ K 24. 124,为自 10 公里至 24 公里加 124 米。共长 14. 124 公里。

七、本志对各企事业单位只记概况,其下属科、室等从略。

八、本志根据“生不列传”原则,对人物采用因事系人。对领导人员,据交通局党委研究决定为交通局领导和局党委书记,各主要企事业单位党政正职,分别列表附述。省、市(地级)以上先进模范人物列表。

目 录

序	1
凡 例	1
概 述	1
大事记	9
第一章 交通地理	48
第一节 地理位置	48
第二节 地质构造	48
第三节 地形地貌	50
第四节 水文气象	51
第二章 道 路	54
第一节 大道	54
第二节 公路	65
第三章 城市道路	93
第四章 铁路建设	98
第一节 线路	98
第二节 铁路桥涵	99
第三节 火车站	102
第四节 铁路运输	102
第五章 桥 涵	105
第一节 古桥	105
第二节 公路桥梁	109
第三节 公路涵洞	111
第六章 航 道	119
第七章 汽车站、港口、渡口	126
第一节 汽车站	126
第二节 港口	128

第三节 渡口	131
第八章 运输工具	133
第一节 车辆	133
第二节 船舶	139
第三节 车船修理	142
第九章 客货运输	145
第一节 客运	146
第二节 货运	151
第三节 运输单位简介	159
第四节 装卸起重	165
第十章 交通管理	167
第一节 行政管理	167
第二节 党群组织	171
第三节 职工管理	175
第四节 公路管理	178
第五节 航道管理	194
第六节 运政管理	195
第七节 交通企业选介	202
第八节 收费站	203
第十一章 人物	204
第一节 人物传略	204
第二节 先进、文明单位表	211
第三节 劳动模范、先进个人表	213
附录	215
一、重要文件	215
关于进一步加强公路管理工作的通告	215
关于重申加强公路管理几项规定的通告	216
句容市港口管理规定	217
二、抗日战争中句容境内秘密交通	219
三、碑文、诗词选	226
四、句容飞机场始末	242
后记	243

概 述

“有了人,我们就开始有了历史”(恩格斯)。“人类的历史始终是和产业史交通史关联着”(马克思)。原始人渔猎为生,茹毛饮血。荒芜的大地,遍布丛林荆棘和杂草,人类的行动总是跳跃疾步行进,形不成固定的道路。但这种狩猎捕鱼和携带储存过程,正是交通形成的雏形。到离今 50 万年前左右,北京猿人、汤山猿人等开始以“山顶洞”穴居,燧石取火,制造粗糙石器,渡过漫长的旧石器时代。这时在穴居洞出入口,已开始有小段类似小道的痕迹。到 7000 年前左右,人类加工改造了石器,并进行畜牧、农业、采集等生产活动,聚族定居成氏族公社聚集地,聚集地四周经过千百人次往返行走,出现以聚集地为中心的放射状小道。聚集地之间也有了往来和交易,以物易物,日中为市。物品的携带,只是手提背扛、肩挑畜驮等简单方式,形成古代原始交通。境内宝华丁沙地、华阳城头山、天王浮山等氏族公社遗址构成新石器时代交通网络。

人类生产劳动,促进运输工具的发展,从“手提肩扛”到“服牛乘马、引重致远”;从伏羲氏“观落叶而剡木为舟,剡木为楫”,到独木舟和木筏的制造;从轩辕氏见垫圆木运石而制车,到夏禹时,奚仲制造车辆,开创古代交通的新篇。《史记·夏本纪》记录夏禹治水:“居外十三年,过家门不敢入”,“陆行乘车,水行乘船,泥行乘橇(一种滑泥板),山行乘橦(有钉的鞋子)……”。可见当时交通有了一定的发展。西周时,已将道路分为“路”、“道”、“涂”、“畛”、“径”五等,宽度从 24 尺(合今 4.8 米)到 5 尺(合今约 1 米),分别供车行和人行,道傍植树。春秋时,齐桓公元年(前 685 年)任管仲为卿,管仲倡中央集权制,军政合一,有车千乘、兵三万。对道路交通有较高要求。《管子》一书记载:“凡治国之道,必先富民”、“发伏制(开发资源)、疏壅积(疏通贮积)、修道途、便关市,此为输之以财。导水潦、利波沟,决潘渚、溃泥滞、通郁闭、慎津梁,此谓遣之以利……”。这些开发交通兴修水利的措施,使齐国很快民富国强,独霸中原。楚国等也仿效而强盛,形成

七雄之争。在周定王六年(前 601 年),派单襄出使楚国,单子从陈国经过,一路所见判断陈国必亡。其中列举 10 多个现象,对道路交通就有“道弗不可行,侯不在疆,司空不视途,泽不陂,川不梁,道无列树”等衰败之象(《国语·单子知陈必亡》)。三年后,陈国被楚庄王所灭。这就是“路可观政”典故。而管仲的治国之道,是“要致富先修路”的最早创造者。春秋战国时,群侯称雄,征战频繁。战车的出现,军用道路的开拓,又给道路交通提出新的要求。战车一般用 2~4 匹马驾驶,《杜注孔疏通》:“兵车一乘有步卒七十二人,左右各三十六人。”这时的道路要求宽阔平实。楚吴反复征战,楚国为避免在长江与强大吴国水军作战,进军路线多采用陆路交通。军事道路已延伸到句容市境。这些大道对秦始皇灭六国统一天下后大修驰道奠定了基础。同时,一批文人方士,久慕句曲山盛名,纷纷水陆兼程到句曲山隐居修炼,由此产生一些小道,其中“姜巴路”名噪一时,成为境内史志记载第一条有路名的古道。

《史记·秦始皇本纪》:始皇三十七年(前 210 年)“还过吴,从江乘渡。”江乘县治在今龙潭镇与摄山镇之间。辖地范围:北濒大江,西达金陵鼓楼,东接丹徒,南邻湖熟。《汉书·贾山传》:“秦为驰道于天下,东穷燕齐,南极吴楚”。“道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松”。秦始皇还亲到茅山游览。汉代句容置县,继秦驰道并设馆驿,十里一亭,卅里设驿。西汉始元五年(前 82 年),茅盈到句容句曲山下泊宫,其弟茅固、茅衷也从水路到句曲山。句容水陆交通不仅有了发展,而且施工要求、管理制度也逐步形成。三国时,开凿破岗渎梯级运河,这条运河的开凿不仅是一大创举,而且繁荣的水路运输经两晋、南朝长达 350 年之久。两晋时晋人避北方战乱,纷纷南迁,境内设瑯琊郡又促进境西北陆路交通。竹里路也在南朝宋代兴建通车,句容成为六朝古都南京的东大门,无论陆路水路都是必经的孔道。隋唐以来,破岗渎废除后,长江航运和沿江驿道并起。宋代的龙潭水驿,下蜀港和多条驿道相继成为主要交通。宋金黄天荡之役,就在境北长江南岸。南宋迁都临安对苏浙交通又有了发展。元代句容匠人始创石板大道;到明代,才建成南京经上坊、淳化、句容、白兔、丹阳石堤集庆大道,确是筑路的一大创举。这条路由于清康熙南巡检阅石堤,乾隆也多次南巡经由此路,故称御道。清代共设两驿十九铺。乾隆时还开拓便民河航道。但由于水陆交通工具一直是马拉骡驮,人推手摇的非机动车船,速度慢、运量小,对道路和航道的要求不高。但交通对促进经济发展起到关键作用。境内人

口也从唐宋前不到 10 万人增到 20 万人以上,境内乡镇也都在这时兴起。工农业生产、采掘业、建材、纺织业等都有一定的发展。

18 世纪,英国第一次工业革命后,1784 年瓦特改良蒸气机成功,1825 年第一条铁路在英国诞生,1807 年富尔敦制造了第一艘汽船试航。1885 年汽车问世。但由于清朝后期的闭关自守的政策,致使交通工具的发展落后于世界半个多世纪。京沪铁路延至清光绪三十四年(1908 年)通车、穿越市境北部。京杭国道民国 20 年(1931 年)才全线通车,境内机动轮船出现于新中国建立以后。1911 年辛亥革命成功,孙中山说“道路者,文明之母、财富之脉也,”1912 年他又发表演讲“中国交通之便利,须从造马路做起,国家文明的起点全在人民知道修路。”但民国初期,军阀混战,政令不一,直到民国 8 年(1919 年)才由上海史量才等实业家组建“兴业公司”,以工代赈,组织因水灾在南京的难民兴建了钟汤公路(土路)27 公里,从钟灵街(今孝陵卫)至汤水(今汤山镇)。这是第一条通至境内的公路。到民国 11 年(1922 年),才由镇江华洋义赈分会以工代赈开始修建丹(徒)句公路(后镇江为江苏省会时,一度改称省句线)。民国 16 年(1927 年)北伐战争胜利结束,定都南京,民国 18 年(1929 年)制定《国道路线网规划》。京杭国道开始修建,1931 年全线通车。以后又络绎修建溧武(常溧)、丹(阳)句、汤(山)龙(潭)等线。到 1937 年 8 月抗日战争前,境内计有公路 177 公里。但初创时公路均为低等级路面,有的还是土路通车。在抗日战争中这些公路遭到反复破坏,大部分不能正常通车。而且日伪军队在公路沿线,设碉堡、建据点。使新四军在茅山抗日根据地艰难地开展“秘密交通线”,以保证军令畅通、物资供应、人员往来。这是在战争中一种特殊的交通形式。1945 年抗战胜利后,虽然注重公路的修复,但到解放前夕,境内晴雨通车公里仅 74 公里。

解放初期,由县公安局接受原公路部门,并代管交通,县建设科负责具体工作。镇江江防二局接受桥头港并设立检查站。公路客运由苏南汽车运输公司镇江分公司负责。铁路在 1950 年 5 月 26 日修复通车,仍归上海铁路局管辖。1950 年元旦成立江苏省苏南行署交通局镇江分局,同年 6 月,改为镇江行署交通处公路分局,各县先后设立公路管理站、养路工区,隶属江苏省镇江专署公路管理处或镇江地区养路段。在县总工会领导下,1950 年初组织从事搬运装卸人员,成立搬运工会。在桥头港定居船民成立海员工会、船民工会。并在 1953 年初进行船民民主改革,清除旧社会的封建把头,重组船民协会。同年成立县运输委员会。1955 年春,成立句容县人民

委员会交通科。一系列的调整和建设,使全县交通建设和管理工作逐步有序地开展。公路系统对干线公路加速恢复和加强养护。到1956年底全县晴雨通车里程达177公里,恢复抗日战争前水平,但这些公路技术等级均为三级和三级以下,路面全部为砂石路面,宽3.5米至5米。桥梁多数仍为木结构临时桥梁。荷载限5吨~8吨。车速一般每小时20多公里。客运由镇江运输公司句容汽车站负责,车辆多为进口老式汽车改装,机械老化,汽油不足,有的甚至烧木炭。1954年客运量仅32万人,周转量1044万人公里。1956年6月合作化运动开展后,先后成立“五一骡车社”、“宝华骡车社”和三个装卸服务社,共有工人187人,骡车45辆、牲口52头。三个装卸服务社板车108辆。独轮车130多部,这些都是句容交通运输企业雏形和基础,也是句容交通业在医治战争创伤和艰难创业时期。

1957年7月,句容在新中国成立后,新建第一条后白至郭庄14.8公里公路开工,次年竣工通车,吹响了公路建设新一轮进军号。1958年“大跃进”时期,县成立交通运输指挥部,掀起了一个声势浩大的“全民修路”高潮,8月,成立中国共产党交通局支部,并在天王举办修建公路地方干部训练班,培训筑路干部254人。同时公路人、财、物三权从专署下放到县,提出“全民修路”号召。9月,组织大卓、亭子、下蜀3个公社社员近万人改建句容至下蜀公路。中共句容县委副书记亲率干群一起筑路,奋战三昼夜,初步打通句蜀路路基工程,至年底共完成30公里,同时还完成矿区公路63.5公里、乡道23.2公里、村道96.75公里。在公路筑路养护和水陆运输中又开展了工具技术革新,第一次制造机帆船,革新起重打包工具,改自卸车辆36辆等,全省在句容召开现场会。1958年9月底还停止征收养路费,10月成立养路大队,年底,全县养护公路达221公里,有养护工人154人。1959年成立句容县运输公司,第一次配给三辆苏产吉尔货车,到1959年底,全县五家运输公司,共有职工927人,汽车8辆、挂车6辆、畜力车67辆、人力车119辆、轮拖1艘、木帆船100艘。1961年,接省通知对1958年修建公路征用土地及平调劳动力一律作价退赔。1962年初,恢复公路管理站,人、财、物三权收回到地区并恢复养路费征收。县交通局组织人力、物力大搞市区道路建设,完成北大街、人民路和建设路。在这期间还完成黄梅到五贵桥、句容至土桥、张庙至谢桥、柳桥至桥头、袁巷至大山口、南镇街至石墩头等公路93.5公里。干线公路:宁杭线路面拓宽至6米,整修老宁镇路和汤龙路。还因北山水库蓄水后重修柳桥至亭子公路14.3公里。在桥梁方面开始改

建成一批永久性桥梁；不断革新养路工具，1964年开始第一次使用手扶拖拉机，并改造洒水车成功。总结十年公路建设，公路里程增加到322.867公里，是1956年的2.7倍；机动车船从无到有，汽车保有量38辆，拖拉机103台；货运量从0.8吨增加到30万吨，客运量32万人增加到82万人，水上货运量从3.4万吨增加到6.4万吨。但“大跃进”时新修的公路因当时要求速度快、用工少，缺乏科学勘测设计，只为节约土方，随地形起伏修筑，造成坡陡，弯道多、曲线半径小，一条句蜀线30多公里有310多个弯道，最小曲线半径仅10米左右，造成养护困难，留下先天缺陷。经1960—1962年三年的“调整、巩固、充实、提高”（经济建设八字方针），又经过技术革新，工具改革，体制整顿和小型机械的使用，机动车的应用，一直到1966年“文化大革命”前，交通事业健康发展。

1966年开始的“文化大革命”，给交通事业造成严重危害，规章制度被破坏，养路费征收大幅度下降，职工思想混乱，派性斗争影响了团结协作。但大部分职工贯彻“抓革命、促生产”号召，随着科学技术发展，交通事业仍然在曲折的道路上艰难地向前发展。1967年6月，宁杭公路北端12公里，第一次加铺宽7米渣油表处路面，打破了句容没有油路的历史。但计划12公里任务，因征收养路费缺口很大，只完成5.8公里。从1968年起继续坚持每年铺上几公里，终于在1976年将宁杭公路51公里全部完成。1969年10月1日全县达到乡乡通汽车。是年开始新建了句容至南镇街公路。镇句线23.5公里也在1970年完成渣油表处路面。在技术革新上，为了改进油路施工，研制出自控油石比推进式小型油石拌和机推广到全省40多台。在1976年，推广石灰土基层加固中又研制成灰土粉碎拌和机，1978年获得省科技大会奖，并颁发了国务院总理华国锋签署的奖状。沪宁铁路也在1973年完成双轨复线通车。桥头航运公司自制88.2千瓦钢质拖轮，县水利部门疏通句容河等河道，重建了一批40米~50米大跨度双曲拱桥梁。到1976年底全县公路通车里程达到376公里，有了次高级路面72公里。全县汽车保有量：客车48辆，货车221辆，大中拖拉机160辆，手扶拖拉机1790辆。完成客运量182万人，陆上货运量58吨，水上12万吨。

粉碎江青反革命集团，结束了“文化大革命”，鼓舞了交通战线职工斗志，在省政府学大庆表彰大会上，句容交通系统有4个先进集体，6名劳动模范和1名先进工作者被授予荣誉称号。在交通建设上，干线公路常溧线和丹句线改建成油路。1979年底拓宽宁杭、常溧、宁溧、丹句四条干线路基

到 12 米;修建城镇东西大街水泥路面。新建成亭(子)华(山)线、石(山头)裔(庄)线、春(城)茅(西)线、新(桥)大(道河)线、春(城)宝(堰)线、东(昌)白(兔)线、葛(村)甸(岗)线、行(香)高(庙)线、张(庙)朝(阳坝)线、春(城)百(培山)线等 130 多公里公路,还改建大修公路 110 多公里。1979 年 1 月 1 日,养路工区和县道工程队合并成公路管理站。同年,公路和航道都进行全面普查。1978 年开挖大道河 2.2 公里,次年,港务处和航运公司迁至大道河。全县交通企事业发展,一派欣欣向荣景象。

1979 年 7 月,成立中共句容县交通局总支委员会。1983 年 8 月,成立中共交通局党委。1979 年 3 月,公路管理站组成工程队 350 人,参加省第一条一级公路宁六(合)公路会战,历 2 年竣工。1980 年 7 月,句容县公共汽车公司成立,开办农村客运。1981 年 4 月,开始首次在宁杭线句容县东门试铺低标号水泥、真空吸水新工艺和配套机具等水泥路面试验路,获得成功,这在全国筑路史上又是一次创新。新华日报在 12 月 19 日以“用新工艺铺筑水泥公路进度快”为题作出报导。此工艺获交通部、建材部和江苏省科技进步奖,江苏省省长顾秀莲、交通部副部长王展意分别专程到工地视察;并在 1986 年列入国家公路施工规范,推广到全国各地。

句容公路管理站两次共三年被交通部评为全国交通系统两个文明建设先进集体;从 1984 年起直到 2002 年,连续被省政府评为省级文明单位。1982—1983 年为全省水泥路设计施工开办两期技术干部培训班共 201 人;1984 年,又为全镇江市养路工开办培训班四期共 113 人。1985 年,成立东门交通量连续观察站、3 个间歇式观察站,并初步分析宁杭线交通量的发展规律,获交通部公路总局先进连续观察站锦旗。这期间还在五里墩沥青混凝土拌和厂试用太阳能集能加温沥青和远红外加热设备。句容汽车站和客运公司候车厅先后落成投入使用。1985 年底通车里程达 847 公里,汽车保有 1102 辆,手扶拖拉机 5919 辆。船舶总数达 114 艘 6387 吨位。陆上客运量 941 万人,货运量 76 万吨,周转量 2583 万吨公里,水上货运量 40.7 万吨,周转量 8509 万吨公里,港口吞吐量 50.9 万吨。两个火车站 1985 年客运发送 18.36 万人,货物发送 29.2 万吨,货物到达 12.13 万吨。宁杭公路混合交通量年平均日交通量绝对数 11858 辆(折算以小货标准车的交通量 5453 辆)。其中各类汽车占总量 59.4%、手扶拖拉机占 21.5%。总之,“文化大革命”结束后的八年中,交通建设和交通管理都有明显的进展,物质文明和精神文明建设取得一定成果。但全县还没有 1 公里一级公路或高速公

路,混合交通制约行车速度和安全,只是为交通大发展打下初步基础。

1985年后,随着改革开放的大好形势,公路建设又上了一个台阶,宁杭公路全线改建成22米宽路基,17.5米宽高级路面的超二级公路,而且是省交通厅命名为“全省第一条最长的文明公路”。1991年又将句容104国道中原句淳(化)段公路改建成二级公路。1990年又新建成312国道(上海至新疆霍尔果斯)二级公路。

1996年9月,沪宁高速公路通车,是沪蓉高速国道(上海至成都)起始段,编号G55。句容境内长27.103公里,时速120公里/小时。1993年常溧公路改为省道张(家港)常溧线(编号S340),改建成二级公路水泥混凝土路面。增加了天王立交桥互通104线。1997—1998年宁杭路句容城北段、北环路和丹句公路改为省道宁小(河)公路(编号S122)。同期镇句线润扬大桥建成改为扬句线,并延长至东南环接104国道,其中句陈段接高速公路匝道口改建为一级公路。2000—2002年句蜀公路、句茅公路先后改建为二级技术标准,路面宽12米。城市按规划开发城北新区,新建华阳东、西路,华阳南、北路为主干线的宽44米的街道。公路施工均按项目法人制、招标投标制、工程监理制和合同管理制“四项制度”严格执行。所有公路按GBM工程(公路标准化美化)要求,加强干线公路网化工程。完成了256个行政村“村村通公路”的通达工程。1997年开通了城市公共汽车,至2002年底65辆车共开通14路公共汽车,通到华阳镇各行政村。出租车300余辆,人力三轮车400辆左右,方便了城乡居民出行。2002年加强运输管理,整顿客货运输市场,取缔农村中巴客运“多小散弱”现象,回收报废汽车249辆。严禁货运超载超限。2002年底对市属交通企业有序进行改制。

至2002年底,全市共有公路(含市区主要街道)1939.662公里,为:国道三条(沪宁高速、104国道和312国道)93.319公里、省道80.493公里、县道114.852公里、乡道297.693公里、村道1303.305公里、城市主要街巷50多公里,公路密度按国土面积计算为140.05公里/100平方公里,按人口计算为32.63公里/万人。

2002年底,机动车保有量:各类汽车6468辆、农用车5207辆、摩托37469辆、手扶拖拉机7093辆。船舶共167艘,3.5万吨。2002年完成公路客运量813万人,是1956年的21倍,客运周转量36814万人公里,是1956年的30倍,货运量559万吨(含水运59万吨),货运周转量38929万吨公里(含水上14300万吨公里,分别为1956年的130倍和107倍),港口吞吐量

78.1万吨。(京阳水泥厂皮带运输矿石和长江码头以及渔业大队数未统计在内)铁路运输量,因列车提速(时速160公里),沪宁间每天通过114对列车。句容北境两个小站,客货分设,运量萎缩。2002年公路交通量统计:104国道铃塘年平均日交通量折算数为10229辆,是1981年的4.5倍。312国道下蜀浮桥9525辆,省道宁小线黄梅为8941辆,行香为3696辆,常溧线唐陵为4320辆,扬句线东昌为3124辆。沪宁高速设计交通量为日均65000辆,现已超过。陈武匝道进出口年均日交通量1000辆左右。由于各公路已超负荷,沪宁高速和312国道已开始拓宽、宁常高速也将开工。而县乡道路还有少数技术等级很低,村道有81%为等外级公路,亟待改造完善。全市从事交通工作在岗职工25000余人(含镇江江天集团句容分公司、公安局交警大队、市政管理处、出租汽车公司、个体汽车运输、修理户和乡镇装卸搬运及施工民工等)。在党的十六大精神鼓舞下,全体交通职工负重拼搏,以科学发展观为指导,树立交通率先发展意识,加大科技创新,加快发展步伐,为句容经济繁荣发展和全面建成小康社会当好先行、作出贡献。

大事记

旧石器时代

距今约五十万年到一万年以前,句容境内有汤山猿人、高资猿人,以及丹徒、宜兴、溧水等直立人以渔猎为生,在境内活动。但无固定住地和小道。境内春城镇放牛山出土旧石器时代文物 50 件。

新石器时代

距今约六七千年以前,境内宝华镇丁沙地、华阳镇城头山、天王镇浮山等地,均有氏族公社集居地遗址,出土大量新石器时代初期用具,开始有小道交通。

公元前约 3000 年,黄帝子玄嚣之孙帝喾高辛氏时,有展上公迁居到句曲山(今茅山)伏龙溪上(今玉晨村)植白李弥满,后人称其地方为白李溪。

西 周

公元前 1122 年 周太王古亶公父长子泰伯、次子仲雍自陕西岐山来江南,到句曲山采集草药为父治病,民感其德,归者日众,后建立吴国。

春秋战国

公元前 538 年 7 月 楚灵王率诸侯兵伐吴,大军从南京上游长江狭窄处鸠兹(芜湖东 15 里)渡江,经句容攻克朱方(今镇江东南),执杀七年前逃奔吴的齐相国庆封及其族众。

公元前 333 年 楚威王在南京清凉山建金陵邑,东游句曲山,憩于今华阳洞西溪边,后人称该溪为楚王涧。

公元前 250 年 有姜叔茂及周太宾到句曲山居住。二人经常往来延陵至小茅山间。秦孝文王时封姜为巴陵侯。故以“姜巴路”为名。是为境内第一条见于史志的道路。