

003809

宝应县 交通志

BYXJ TZH

宝应县交通局编史办公室



江苏人民出版社

宝应县 交通志

BYXJTZH

宝应县交通局编史办公室



江苏人民出版社

序 言

王英仁

《宝应县交通志》记载了宝应二千多年来交通事业的变迁历史，集区域性、思想性、科学性、资料性于一书。这对于了解和探讨历代宝应的交通建设，进一步发展全县的交通事业，促进宝应的经济建设，是极其有益的。

交通是经济、文化发展的先行，是社会进步的标志，为人民生活所必需。古今中外，凡是流通有无、调剂余缺、配合供求，使社会经济日趋繁荣、文化日趋昌盛、人民生活日趋满足的地方，都与大力发展交通事业有密切的关系。

宝应是一古城，自公元前486年吴王夫差开凿邗沟起，就沟通了江淮，成为历代军运、漕运、盐运的要津。而今新兴的宝应城，与苏北里运河相平行的淮江公路纵贯南北，宝金、宝盐公路与航道横穿东西，形成了一个干支相连、四通八达的水陆交通网，有

扬州地区“北大门”之称。因此,认真总结宝应交通事业的历史和经验,对正在迅猛发展的宝应交通事业具有一定的积极作用。

自古至今,还没有一本记述宝应交通的专志。为此,以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,编写出一个资料准确、内容丰富、体例完善的交通志书,为子孙后代留下一份“前有所稽、后有所鉴”的历史遗产,是我们这一代人义不容辞的职责。

《宝应县交通志》是一个贯通古今的经济专业志,具有交通行业特点和宝应地方特色,是贯彻“众手成志”原则的硕果。如果这部志书能为交通事业和社会主义现代化建设尽一点绵薄的力量,我们将感到莫大的欣慰。

凡 例

一、《宝应县交通志》采用述、记、志、传、图、表、录七种形式，以志为主体，横排竖写，以时系事，统合古今，详今略古，反映全县交通的历史和现状。

二、本志共分10章。其中，《水路运输》、《陆路运输》两章，以记述交通专业运输为主，对经济体制改革中发展起来的机关企业自备车船和乡镇个体运输业，单列《社会运输》一章记述。先进集体先进个人(市级以上)、人物传略、咏交通的诗歌、交通事故案例和企事业单位主要领导人更迭状况，列入附录。

三、本志记事上限不拘，尽量追溯事物起源，下限至1989年，个别延至1990年初，大事记至1991年为止。

四、记述的区域范围，以1989年宝应县行政区划为准。鉴于

凡 例

交通建设和管理具有跨区域性的特点，为反映事物全貌，古近代的内容有少数超出行政区域范围。

五、纪年。中华人民共和国成立以前，以朝代年号纪年，并在括号内加注公元纪年。1949年10月1日中华人民共和国成立以后，统以公元纪年。“解放前、后”以1948年12月9日宝应城解放为界限。

六、本志所用地名，以1983年出版的《宝应县地名录》为准。历史上的地名与今有异者，用括号加注。

七、本志行文以1987年《江苏省志编写行文通则》为准，一律用语体文。引用旧方志原文部分，加引号。

八、本志内容。主要取材于省、市、县众多档案和史志。

概 述

宝应县地处江苏省腹部，为淮扬中分之地。东与建湖、盐城、兴化三县(市)为邻；南与高邮县毗连；西临宝应湖、白马湖，与金湖、洪泽两县相望；北与淮安县接壤。1989年全县面积1462平方公里，辖30个乡(镇)，总人口89万余人，工农业总产值12.14亿元。

宝应素有“四塞之冲”之称，京杭运河纵贯南北，为江淮要扼。早在公元前486年，吴开邗沟以后，境内的津湖、白马湖、射阳湖，成为沟通江淮水系唯一水运孔道。汉代形成的邗沟西道与东道，隋代开凿的山阳渚与大运河，无不穿越县境方可至末口入淮，系历代漕运的必经之途。唐、宋漕运兴盛之际，过往的漕船商舶，日夜不绝。或停泊歇宿；或补充给养；或集市交易。运河港口，帆樯林立，商号旅舍，鳞次栉比，盛极一时。

就陆路而言，自吴开邗沟起就形成沟通南北、迂回曲折的河堤湖圩道路，经过历代整治展直，先后筑成御道和驿道，成为纵贯县境唯一的官马大道。在此基础上，民国15~25年(1926~1936年)建成扬清公路。

交通的冲要地位，一度造成了宝应经济的繁荣。但是，由于多次遭受兵燹、水灾的毁灭性破坏，这种繁荣是时起时伏、艰难曲折的。交通冲途必为兵家必争之地。千百年来，宝应一直是江淮用兵之地，战祸频仍，“江淮间不居者各数百里”。宋、明以来，常受黄河夺淮之害，运西长期沦为“洪水走廊”，汜光湖汹涌澎湃，不风而波，漕船动辄沉没。明万历年间，“壬午之变，千舟半渡，一风而尽，浮尸无算”。万历十三年(1585年)修筑了宏济河，行船

虽避开了湖道风浪之险，但水旱灾害仍然不断。若逢洪水暴至，则河堤漫决，里下河尽成泽国。旱时，河床干涸，则航程断绝。1898年，里运河虽通镇清班小轮船，但河道动辄淤浅，航行常受梗阻。即使在正常情况下，亦只能通航30~50吨的船舶。

在八年抗日战争和三年解放战争中，宝应是革命老根据地之一，也是联结两淮的交通要津。解放区普遍建立了地下交通站，开展了规模空前的反封锁、反“围剿”的斗争。为夺取抗日战争胜利，写下了可歌可泣的一页。在解放战争后期，为恢复交通，支援渡江战役，宝应人民利用简陋的交通运输工具，投入支前运输，作出了重要的贡献。

中华人民共和国成立以后，随着社会主义建设事业的迅速发展，宝应的交通事业又焕发了青春。尽管此间由于受1958~1959年左倾冒进之风和十年“文化大革命”动乱的影响，经历了一段曲折的道路，交通运输与社会需要还存在着既相适应又不完全适应的矛盾。但是，从总体上看，宝应的交通事业，在发展规模和速度上，都是以往任何一个历史时代所无法比拟的。特别是党的十一届三中全会以后，改革开放的经济政策实施，将交通列为经济发展的战略重点，宝应的交通事业进入一个新的历史时期，其发展速度之快，变化之大，更是前所未有。

——公路交通不断发展。民国期间草创的扬清公路，只能土路通车。建国以来，在改善、提高干线公路等级的同时，大力发展县乡支线公路。尤其是党的十一届三中全会以后，公路建设突飞猛进。“要致富，先修路”为人们所共识。1979~1989年的10年中就新建公路184.4公里，为前30年所建公路里程的1.8倍。昔日的“水乡泽国”，而今基本上实现了乡乡通汽车。宝建、宝金公路和运河大桥建成后，从盐城经宝应直达南京，成为里下河地区横穿东西的唯一干线公路。1986年新建的宝应运河大桥的中孔，是利用原扬州大桥的中孔系杆拱组装建成。在设计施工中，将长54.8

米、高12米、自重668吨的系杆拱，整体拆迁浮运至宝应，一次安装就位，为江苏建桥史上的首创。1989年，全县公路总里程327.5公里，为1949年的8倍。

——航道条件不断改善。建国后，国家首先对运河水系进行综合治理，使水患变成了水利。京杭运河苏北段，经过1959年和1982年两次大规模的整治，达到二级航道标准，可通行2000吨级船舶，充分发挥了北煤南运、南水北调的黄金水道作用。20世纪60~70年代，中港船闸、南运西闸和宝应船闸的新建，盐宝线、金宝线航道的整治和开挖，不仅密集了里下河与周围地区的水运网络，而且成为沟通大运河与里下河、宝应湖水路交通的枢纽。

——交通运输工具不断更新。建国初期的民间运输业，经过社会主义改造，发展成为集体和全民所有制的运输企业，从而增强了对运输工具的改造能力。从60年代起，通过不断的技术改造，对古老的木帆船和人畜力车进行逐步淘汰，发展了汽车、轮船和小马力机动船、钢质机动渡船等机械化运输工具，宝应港全部改建成永久性客货码头，基本实现了起重吊车化、装卸输送化，改变了“撑篙背纤”、“肩挑人扛”的落后状态。1989年，县以上水陆路运输企业10个，拥有客、货汽车136辆、314.5吨、3901客位，各类船舶总吨位26157吨、8874马力。其中，钢质货驳占驳船总吨位的78%。

——客货运输量不断增长。建国以来，为了适应国民经济发展对运输日益增长的需要，加强了交通管理和运输组织工作。千方百计挖掘运输潜力，保证重点，兼顾一般，对防汛、救灾、支农、外贸、工程建设等重点物资的运输，做到优先安排，优先完成。改革开放以来，发展了联运事业，开辟新的客运线路，发展了农村公共汽车，以适应农民早进城晚回乡的需要。1989年，县以上运输企业水陆货运量为75.53万吨，客运量496.96万人次，与1949年相比，分别增长了20倍和134倍。

——开放运输市场，出现国营、集体、个体多种运输成分一起上的新格局。中共十一届三中全会以后，农村实行经济体制改革，大批农村富余劳力转入运输市场，个体运输户飞速发展，机关企业的自备车船也不断增加，成为交通专业运输的补充力量。1989年，机关企业和乡镇个体运输业拥有各种机动车905辆、1868.9吨、2023客位；各类机动船总吨位93180吨、2449客位、41453马力。机动车、船总吨位分别为交通专业的6倍和3.5倍。但因全县运能过剩，故个体运输船多数分散在沪、浙、皖及苏、锡、常一带经营。

——车船修造工业日益兴起。为适应交通机械化发展需要，50年代，新建第一个造船厂。70年代，汽车装修工业兴起。80年代，车船修造工业日益发展。1989年，全县有各种经济成分的车船修造厂18个，工业总产值570.9万元。其中，交通系统有车船修造厂4个，年工业总产值360万元。生产能力为：汽车大修120辆、中小修1190辆，造船能力1万综合吨。

综上所述，交通作为国民经济的“先行官”，新中国成立后，在中国共产党的领导下，其战略地位和作用得到各方面的重视，对振兴宝应经济，发挥了重要作用。随着改革的深化和社会主义现代化建设的发展，交通事业必然得到进一步发展，并将发挥更大的作用。

目 录

概述.....	1
第一章 机构设置.....	1
第一节 行政机构.....	1
第二节 党的组织.....	7
第三节 群众组织.....	9
第四节 运输指挥机构.....	10
第二章 道路、桥梁.....	11
第一节 官(驿)道.....	11
第二节 干线公路.....	13
第三节 支线公路.....	16
第四节 乡村公路.....	19
第五节 桥 梁.....	22
第六节 公路管理和养护.....	32

目 录

第三章 陆路运输.....	38
第一节 车 辆.....	38
第二节 客 运.....	44
第三节 货 运.....	56
第四节 陆运企业.....	61
第四章 航道、船闸.....	66
第一节 干线航道.....	67
第二节 支线航道.....	70
第三节 湖区航线.....	76
第四节 船 闸.....	77
第五节 航道与船闸管理.....	81
第五章 水路运输.....	85
第一节 船 舶.....	85

目 录

第二节 客 运.....	98
第三节 货 运.....	107
第四节 航运企业.....	117
第六章 港口、渡口.....	122
第一节 港 口.....	122
第二节 装 卸.....	132
第三节 渡 口.....	134
第七章 社会运输.....	139
第一节 机关企业车船.....	139
第二节 乡(镇)运输.....	141
第三节 个体运输.....	145
第八章 交通管理.....	153
第一节 交通监理.....	153

目 录

第二节 交通运输管理.....	159
第三节 运价管理.....	163
第九章 交通工业.....	168
第一节 船舶修造.....	168
第二节 车辆装修.....	170
第三节 其他工副业.....	171
第十章 职工教育、工资福利.....	177
第一节 职工教育.....	177
第二节 工资福利.....	179
大事记.....	181
附 录.....	203
编后记.....	223

第一章 机构设置

第一节 行政机构

历代县署交通机构 隋、唐及宋、元时代，县署均无交通专管机构，但有官员兼管。明洪武元年(1368年)，县署有驿丞1员，掌管驿政。洪武十四年(1381年)，设河泊所，在南门外街东。洪武二十九年(1396年)，设槐楼巡检司，董阎任巡检，并在县南二十里槐楼镇建巡检司衙1所(清道光年间，司衙废，司官移驻汜水镇)；设衡阳巡检司，在县西南120里衡阳镇(今属金湖县)，掌管水陆要道巡查。嘉靖年间(1522~1566年)，县署设管河主簿1员、管马主簿1员。万历年间(1573~1620年)，管河主簿与河泊所裁撤。槐楼、衡阳两巡检司各设巡检1员、司吏1人、皂隶2人、弓兵10人。安平驿设驿丞1员、铺兵36人。

清康熙年间，县内有接官厅3间，原址在西门外，后移建至南门外，为迎送往来大吏之处。雍正八年(1731年)裁撤驿丞，安平驿直属县署。道光年间，设营制墩塘、小汛14处，每10里建营房3间、牌坊1座、望楼1座、烟墩5座，协同各铺巡查。光绪末年至宣统三年(1908~1911年)，槐楼、衡阳巡检司和驿站相继裁撤。

国民县政府交通机构 民国元年(1912年)元月设实业课，主管农业、水利、交通等事项。翌年2月，改为技士室。民国15年(1926年)，增设实业局。民国16年(1927年)6月，实业局裁撤。同年11月，设立建设局，先后由孔繁超、贾凤人任局长。民国20年(1931年)9月，将建设局并入县政府内，仅留技术员1人。民国21年(1932年)7月，改为建设事务所。翌年12月，将建设事务

所缩减为技术员室。民国23年(1934年)12月又改为建设科。

民国28年(1939年)10月,日军侵占宝应,县城沦陷,国民县政府撤至农村,裁并机构,分设一、二、三科,由第三科兼管交通,梁玉江为科长,但未能行使其职能。

民国30年(1941年)3月,汪伪县政府成立时,曾设第三科,沈绍东任科长。

民国34年(1945年)秋,抗日战争胜利前夕,国民政府委任朱羽先为宝应县县长,在扬州筹建县政府,设建设科,刘茂锬为科长。民国36年(1947年)9月,国民县政府合并科室,建设与教育两科合并为第三科,科长陈立民,主办教育,帮办建设、交通。

县民主政权交通机构 抗日战争期间,宝应是苏中、淮南、淮北3个解放区的交界地区,为打破日、伪军的交通封锁,民国30年(1941年)冬,中共宝应县工委在县城建立秘密交通站,洪泽兼站长,隶属苏中区和淮北区党委领导,负责地下交通和情报工作。翌年9月,苏中区一分区在宝应设立交通分站,县政府下设交通支站,站址均设在曲家舍(今属曹甸乡)。县交通支站在各区设立交通站,配有交通员,负责信报传递和掩护过境的党政军人员通过封锁线。

民国34年农历7月15日(1945年8月22日),宝应县城第一次解放,县民主政府进城办公,设立交通局(区设交通站),龚仪任局长,薛云任副局长,除负责军政交通外,并管理地方交通工作,接收汪伪县邮局。民国35年(1946年),内战爆发后,恢复战时交通体制。翌年5月,苏中区党委决定,将苏中邮政管理处改为苏中区交通总局,分区改为交通分局,县仍设交通局。民国37年(1948年),县交通局改为邮电局。同年12月9日,宝应全境解放,为恢复交通,支援中国人民解放军横渡长江,解放全中国,县政府成立运事科、生建科和支前科,分别由夏美清、李兆祥、嵇金宽任科长,负责支前运输。民国38年(1949年)4月改设建设

科，李兆祥任科长，胡寿奎任副科长。

县人民政府交通机构 1949年10月~1954年10月，县政府建设科，先后由李兆祥、袁文、张殿臣任科长，陈处常、张俭任副科长，负责水利、交通、建设。1954年11月，交通与建设分开，成立交通科，设科长1人，科员1人，办事员2人，专管全县交通工作，办公地址设在县政府内。1955年11月更名为宝应县人民委员会交通科。1958年4月，更名为交通管理科，编制11人。是年6月，迁至南门外后街办公。1959年5月，改科设局，内设行政管理、计划运输、工务3个股，行政编制12人，事业编制2人。1962年6月，贯彻国民经济“调整、巩固、充实、提高”方针，实行精兵简政，又改局设科，行政编制紧缩到7人，事业编制2人，职责范围不变。1963年3月1日，将县轮木船运输联社、搬运公司的行管人员与交通科合署办公。设置人秘、财务、运务、安技监理、工务5个组，工作人员31人。1964年4月，复改科设局，内设行政管理、计划运输、工务3个股。

“文化大革命”期间，交通行政机构多变。1967年4月15日，宝应县军事管制委员会成立后，派军事代表张延义到交通局实施军管。1968年9月22日，将工业、手工业、交通局合并成立“宝应县工业交通革命领导小组”，负责工业、手工业、交通工作。1969年11月24日撤销县工业交通革命领导小组，成立江苏省宝应县革命委员会交通局。1970年1月20日，又将交通局、邮政局、建筑公司三个单位合并成立“宝应县交通邮政建筑管理站革命委员会”（简称宝应县交邮建管理站革委会），内设政工、办事、生产三个组，主管交通、邮政、建筑工作。1971年12月8日，根据全国交通邮政工作会议精神，将邮政划出，更名为“宝应县交通建筑管理站革命委员会”。1972年5月7日改为“宝应县革命委员会交通局”，设政工、生产、办事三个组，主管交通、建筑工作。1974年9月，又将建筑公司划归县计划委员会领导，交通局仍主管全县交通工