

003441

江都市交通志

《江都市交通志》编纂委员会

江苏古籍出版社

江都市交通志

《江都市交通志》编纂委员会



江苏古籍出版社

《江都市交通志》编纂委员会

主任委员	张永根			
顾问	苗宗舜			
副主任委员	王良明	谢宝林	汪毅陵	方松涛
委员	姜启堂	霍洪钧	刘如广	仇天宝
	顾继龙	嵇稳来	曹振铎	周和平

《江都市交通志》编写人员

主编	方松涛			
副主编	汤传禄	任德宏		
编辑	蒋于春			
编写人员	张永明	尹为明	周广荣	王云平
	赵奎璧	胡忠怀	李毅	

《江都市交通志》编纂委员会

主任委员	张永根			
顾问	苗宗舜			
副主任委员	王良明	谢宝林	汪毅陵	方松涛
委员	姜启堂	霍洪钧	刘如广	仇天宝
	顾继龙	嵇稳来	曹振铎	周和平

《江都市交通志》编写人员

主编	方松涛			
副主编	汤传禄	任德宏		
编辑	蒋于春			
编写人员	张永明	尹为明	周广荣	王云平
	赵奎璧	胡忠怀	李毅	

序 言

江都市南濒长江,西倚扬州,东临泰州,京杭大运河傍境而过,是苏中地区重要的水陆交通枢纽,全国百强县之一。

2400 多年前,邗沟的开凿,揭开了江都交通的历史篇章。从西汉建县后,经历了漫长的岁月,交通发展缓慢。中华人民共和国成立后,经过 40 多年来的艰苦创业,特别是党的十一届三中全会以来,江都的交通建设事业有了较快的发展,逐步形成了以公路为主骨架,水路为主通道,港站为主枢纽,适应我市经济和社会事业发展的水陆交通网络。宁通线、江平线、江海线、淮江线四条干线公路在我市交汇,境内道路以市区为中心,连通各乡镇村庄;水路以长江、京杭大运河、盐邵河为主干道,河网密布,四通八达;港口以江都港、金湾河码头为中枢,连同市区各沿河码头形成整体。至 1994 年底,全市公路通车里程达 953 公里,通航里程达 660 公里。交通基础设施的快速发展,推动了运输业的发展。80 年代初江都“乡邮化”的发展对全国的联运工作产生了深远的影响。“八五”期间全市实现县乡公路黑色化,改善了投资环境,江都交通枢纽的形成为区域经济发展奠定了良好的基础。

江都交通的发展顺应了社会进步及经济增长的需要,正在给全市的经济布局、投资环境、生产经营、人民生活带来日益深刻的影响。

欣逢盛世,编史修志,系统地反映江都交通的兴衰起伏,集中地记述新中国成立 40 多年来江都交通的发展历程、取得的成就,

认真总结经验,指导经济建设,实属我们这一代交通工作者的历史责任。这本专志在市志有关篇章的基础上,增列章节、扩大容量,保存的历史资料更为丰富,有较强的科学性、专业性和地方性,它的出版面世,无疑是盛世修志的重要成果,也是我市交通部门在当代两个文明建设中积累的精神财富,值得为之庆贺。同时,《江都市交通志》所记述的江都交通历史变迁及其艰难的创业过程,也能使我们从中得到教益和启示。

本志在编纂过程中,虽经广泛搜集资料,反复核对考证,多方征求意见,但由于我们缺乏编志经验,写作水平有限,加上档案资料匮乏,疏漏之处难免,恳请领导和专家以及各界人士给志书纠谬补遗。

江都市交通局局长 张永根

一九九六年九月

凡 例

一、本志运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,记述江都交通运输的历史和现状,力求思想性、科学性、资料性的统一。

二、本志根据“详今略古”的原则,贯通古今。上限因事而异,据实溯源,下限断至 1994 年;图片截至 1998 年 10 月止。

三、本志设概述、大事记和专志 14 章,38 节。

四、本志以江都市现辖区域为记事范围,对原属江都县,后已划出的地区事物,必要时作概略记述。以记述江都市交通行政系统事物为主,兼写不属于交通行政系统的运输企事业、乡(镇)办运输业和个体运输业以及车船制造业等。

五、本志纪年,中华人民共和国成立前,采用朝代年号和民国纪年,并加注公元纪年。中华人民共和国成立后采用公元纪年,以汉字书写的月份、日期均为农历。

六、本志采用述、记、志、录、图、表六种综合记述方式。

七、本志大事记以编年体为主,辅之以纪事本末体。

八、本志人名用当时所用姓名,地名用当时地名,以括号加注今名;统计用阿拉伯数字,度量衡以公制为准。

九、本志所载币值,中华人民共和国成立前以当时流通的货币币值计算,并注明货币名称。中华人民共和国成立后至 1955 年 3 月 1 日前使用的旧人民币,按 10000 : 1 折合成现行人民币币值计算。

十、本志取材于档案、方志、报刊和所属企事业、有关部门提供的资料,经考证鉴别采撷使用,其资料来源,不一一注明。

目 录

序 言	1
凡 例	1
概 述	1
大事记	6
第一章 交通组织机构	20
第一节 行政管理机构	20
第二节 运输调度机构	25
第三节 党群组织机构	26
第二章 航 道	30
第一节 干线航道	30
第二节 支线航道	38
第三章 船 闸	44
第一节 古堰闸	44
第二节 现代船闸	46
第四章 道 路	53
第一节 驿道	53
第二节 公路	54

第五章 桥梁	65
第一节 古、近代桥梁	65
第二节 公路桥梁	66
第三节 农村交通桥	70
第六章 水路运输	74
第一节 木帆船运输	74
第二节 轮船运输	81
第三节 市属专业航运企业	85
第七章 港口	91
第一节 港区	92
第二节 装卸工具	95
第三节 装卸业务	96
第四节 港口装卸机构	97
第八章 渡口	99
第一节 概况	99
第二节 主要渡口	102
第九章 陆路运输	105
第一节 人力和非机动车运输	105
第二节 汽车运输	108
第三节 市属专业陆运企业	110
第十章 社会运输	120
第一节 乡镇(公社)运输	120
第二节 个体运输	123
第三节 非交通运输部门运输	125

第十一章	联 运	131
第一节	概 况.....	131
第二节	专业联运企业.....	133
第十二章	交通工业	135
第一节	交通系统工业企业.....	136
第二节	非交通系统交通工业企业.....	143
第十三章	交通管理	148
第一节	交通监理.....	148
第二节	运输管理.....	151
第三节	汽车维修行业管理.....	155
第四节	公路管理.....	157
第五节	航道管理.....	163
附：	重大交通事故.....	166
第十四章	先进集体、先进人物	171
第一节	先进集体.....	171
第二节	先进人物.....	172

概 述

江都市位于江苏省中部,长江北岸,淮河下游。北与高邮、兴化交界;南濒长江,与扬中、丹徒隔江相望;东与泰州、姜堰、泰兴毗连;西与扬州郊区、邗江接壤。全境总面积为 1332.54 平方公里,南北长 55.75 公里,东西宽 42.76 公里,总人口 107 万人。

江都于公元前 153 年(西汉景帝前元四年)建县,其辖境包括扬州,它的治所从隋朝以来至解放前夕一直设在扬州。

公元 1731 年(清代雍正九年),析江都西北境为甘泉县,民国初年废府存县,甘泉县并入江都县。

1937 年抗日战争爆发,12 月,扬州沦陷。1939 年春,新四军所属挺进纵队渡江北上抗日,在江都地区开辟抗日根据地,1940 年 7 月成立江都县抗日民主政府。抗日战争和解放战争期间,江都三次分县:1942 年 9 月至 1943 年 4 月,通扬运河以南称邗东县,河北为江都县;1945 年 12 月至 1946 年 4 月,河北称樊川县,河南为江都县;1948 年 11 月至 1949 年 1 月,河南仍称邗东县,河北为江都县。

1949 年 1 月,江都县境解放,县人民政府迁仙女镇,全县划分为 14 个区。1950 年 8 月,原隶属扬州市的甘泉、黄珏、槐泗、瓜洲、霍桥 5 个区划为江都县管辖。1956 年 3 月,划江都县西境建邗江县,将甘泉、黄珏、槐泗、瓜洲、霍桥、湾头、南洲、北洲 8 个区划归邗江县。

江都交通条件优越,公路、航道四通八达,是苏北陆路之要冲,水路之咽喉。境内有 328 国道、淮江线、江平线 3 条干线公路交汇。长江沿南境东下,大运河傍西境纵贯南北,通扬运河、盐邵河于腹部贯穿全境,里下河地区河渠蛛网交织,水陆交通极为便利。

2400 多年前,邗沟的开凿,开创了江都交通的新纪元,此后在开挖运河的同时,沿河修筑成堤岸道路。后又因兴水利、造农田、捍江潮而逐渐形成河

堤道路、圩堤道路、江堤道路,成为古代江都道路的特色,并从此一直影响着江都交通的发展。

为了发展南北水运,从汉末开始,古邗沟水道逐步拉直,并开凿新河,修筑埭堰,江都在古代中国水运网中的位置更为突出。后随着唐代社会经济的发展,南粮北运成为当时全国水运的中心任务,唐王朝在扬州港设置江淮转运使,加强漕运事务管理,年转运漕粮达 200 万石以上,唐代扬州成为中国当时著名的外贸大港,番舶云集,商贾如织。此时的江都由于受扬州海舶、漕运的影响,大运河的水运十分繁忙。

宋代在江都境内邵伯、宜陵设驿站,从此,陆路交通以驿铺为主要形式,安排过往使节、官员食宿、供应交通工具、运输物资、传递公文,形成运输与邮递相结合的交通体制。

明代中叶以后,江都的道路交通随着农业、手工业的发展,也得到了发展。由北向南,通达江苏的驿道有 3 条,即分别从山东德州、郟城、登洲方向入徐州、淮安,归至扬州后继续向东南至浙江。这一时期以长江、京杭运河为骨干,江都里下河水网地区以盐邵河为主体的内河运输网络也逐步形成,适应了当时的两淮盐运和丝织、棉织品等行商运输。到清代后期由于受战争的影响,经济逐渐衰退,加之长江河口东移,江岸滩涨,江南港口的崛起,江都的交通运输遂直线下降。

19 世纪 40 年代以后,江都的水陆交通进入了间断发展的阶段。这一时期虽然运输方式有所更新,但发展十分缓慢。

首先是扬州兴盛了千余年的漕运逐渐衰弱。由于运河十多年梗阻不通,长江以南的漕粮多由海运,扬州失去了中枢运输的地位,加上津浦和陇海铁路的通车,水运已不像过去繁忙,这一因素对临近扬州的仙女庙周边地区也产生了影响。

与此同时,近代内河的运输业也缓慢兴起。江都扼长江、运河、盐邵河、运盐河黄金水道,一些沿长江主要航线的小轮船公司无力与外商抗衡,纷纷涌入里下河地区。这一时期仙女庙、邵伯、樊川、小纪等地设置了轮船站埠,书写出近代江都的内河航运史上重要的一页。

江都公路运输业的发展较轮船运输业为迟。它是在邮驿制度撤销后,在沪宁、津浦、陇海等铁路通车,苏北无力兴办铁路运输,且京杭运河又不很畅通的形势下,逐步发展起来的。1924 年~1937 年通过江都的扬(州)清(江)、浦(口)启(东)、扬(州)泰(州)三条公路相继筑成,江都始有过境客、货汽车,

并在仙女庙设有临时售票点。40年代后,又出现了合股经营的客运公司,但这一时期公路运输的特点是车辆破旧、车型杂、路面等级低、晴通雨阻。

近代公路运输业和轮船运输业的兴起,使江都的交通运输稍有改观,但后又受到战乱的摧残。八年抗日战争中,公路修筑缓慢,路面等级低劣,公路运输业始终处于动荡之中。

解放战争后期,尤其是渡江战役前夕,广大人民群众以高昂的革命热情、无私的奉献精神,开展了声势浩大的支前运动。他们日夜修筑道路,确保公路通车,以简陋的水陆交通工具运给养、送军需,支援前线,迎来了渡江战役的胜利。江都的军民为恢复交通运输,支援渡江战役作出了很大的贡献,也为新中国成立后发展水陆交通奠定了基础。

新中国成立后,随着社会主义经济建设的发展,江都的交通运输有了很大的发展,无论是规模,还是速度,都是历史上任何一个时期所无法比拟的。特别是党的十一届三中全会以后,发展的速度和规模尤为令人瞩目。

1. 交通基础设施建设发展迅速,公路、航道通过能力明显改善。

新中国成立后,首先结合兴修水利,对京杭运河江都段进行了整治疏浚,经过人工渠化,运河航道宽阔畅通,成为苏北的黄金水道;对盐邵河、通扬运河、芒稻河等河流实行了浚深处理;又开挖三阳河、红旗河、野田河,更加密集了里下河及其周围地区的水上运输网络。而从60年代起陆续兴建的邵伯、芒稻、樊川、盐邵等船闸以及江都水利枢纽工程的完成,使江都的水上交通运输如虎添翼,水上运输量和通航能力也随之成倍上升。

公路交通比水上交通发展更为迅速。50年代后,交通部门对扬(州)清(江)、江(都)海(安)、江(都)平(潮)三条干线公路陆续进行修筑改善,并提高等级,逐步实施公路黑色化。继而在江都境内又开辟了宜(陵)武(坚)、嘶(马)华(阳)、宜(陵)大(桥)、邵(伯)真(武)等线路。特别是70年代后大力发展县乡道路,实现县乡道路黑色化,使江都的陆上交通更为畅达。到1994年底,全市公路里程已达953公里,所有乡镇全部通上了汽车。为了改善城市出入口交通,又于1987~1994年拓宽改善了临城南路、上海路、淮江路临城段,新建了扬江一级公路。经过40年的基础设施建设,不但沟通了江都腹地的交通,尤其是里下河地区交通闭塞的状况得到了根本解决,而且形成了一个由国道、省道、县乡道路相互交织的公路网络。

为了适应经济发展的需要,充分发挥港口装卸在现代交通运输中的作用,从1972年开始,在芒稻河东岸建成300吨级的散装码头一座。此后又陆

续在江都镇通扬运河沿岸,邵伯镇运河东岸建成码头 4 个,樊川、大桥、嘶马、小纪、宜陵等地也相继建成了一些简易码头,1984 年在三江营建成长江趸船码头一座,使全市的码头总长度达到 650 米,库场面积达 45000 平方米。1994 年全年装卸操作量为 135.6 万吨,港口吞吐量 107 万吨,初步形成了设施齐全,功能多样,大中小配套的港口群体。1994 年 3 月,长 111 米的江都镇金湾河码头投入了使用,该码头总投资 600 万元,吞吐能力达 60 万吨,促进了全市经济的飞跃发展。

随着江苏油田生产量的逐年增加,1980 年起,在运河东岸油田生产区也陆续铺设了地下输油管道,1994 年累计输送原油 90 万吨以上。

2. 车船修造业蓬勃兴起,运输技术装备显著改善。

在改革开放大好形势的推动下,全市车船修造业蓬勃兴起,到 1994 年全市有各种经济成份的车船修造厂家 165 个,其中省、市、县专业骨干企业 14 个,年工业产值 5.25 亿元。江都汽车总厂“女神”牌中巴车,产品销售覆盖全国,并出口俄罗斯等国家。与此同时,全市造船业的生产能力也不断增强,1994 年全年造船能力达 25.8 万吨,江都造船厂首批生产的集装箱机动驳、1000 吨级沿海货船和 5000 吨级的无限海区甲板驳等产品,陆续打入了新加坡、香港、澳门等市场,跨入了全省造船行业的先进行列。此外交通系统还开发出溶解乙炔、氧气等新产品,增加了交通工业的活力。

交通工业的发展,不但为全市创造了较高的经济效益,同时也极大地改善了全市的运输技术装备。“七五”期间仅全市交通系统,就筹集资金 6500 万元,更新客车 48 辆、货车 42 辆、船舶 3485 吨位,到 1994 年底全市拥有民用车船量:客车 2065 辆 23282 座、货车 4396 辆、船舶 1496 艘 64530 吨位。1994 年全市社会水陆客运量 798 万人次,客运周转量 24273 万人公里;货运量 542 万吨,货运周转量 58272 万吨公里。

3. 交通运输体制改革向纵深发展,运输经营管理水平逐步提高。

为充分挖掘企业内部的潜力,努力提高运输效率和效益,从 1978 年改革开放以来,交通系统下属企业,全部推行了经理、厂长负责制,改革劳动用工制度,改革收益分配和企业经营管理,引入竞争机制。并围绕运输主业发展第三产业,实行“产、运、销”一条龙经营和“吃、住、游”全程服务,千方百计搞活经营服务,增加企业收入,增加企业积累,企业改革显见成效。

随着改革开放的深入发展,运输组合的形式也进一步得到改进和完善。尤其是“乡邮化”式的联合运输有了很大发展,这一期间成立了苏北集装箱

股份公司,承担了苏北 14 个县市的集装箱货物运输。全市 36 个乡镇建立了联运站、代办站,形成了完整的联运网点,开展跨省、市、县物资异地托运和中转业务,实行一次托运、一票到底、全程负责。门到门的服务,大大方便了物资单位,活跃了商品流通,有力地促进了全市的经济发展,对全国的联运工作产生了深远的影响。客运市场也实行了开放,市汽车运输公司不断更新添置车辆,开辟农村线路,采取“早进城、晚下乡”的办法,农村乡镇设有驻站车辆,极大地方便了旅客,个体运输车辆也有组织地投放运输市场,全市客运市场十分活跃,多年来“乘车难”的矛盾已不复存在。

随着运输技术装备的改善和发展,以及企业管理水平的提高,40 多年来市交通运输企业不断适应形势的发展,千方百计挖掘潜力,完成了繁重的客货运输任务。以 1978 年为基数,到 1994 年货运、客运平均年递增率达到 38.5% 和 14.2%,基本适应了国民经济发展的需要。

江都在历史上曾是重要的水陆交通枢纽,此后由于地理条件等因素的影响逐渐衰弱。新中国成立后,在中国共产党的领导下,江都的交通运输事业取得了巨大的成绩,对江都的社会主义建设,对全市的经济发展,对人民生活的改善提高,发挥了重要的作用。我们坚信在今后仍将不断壮大前进,为祖国的繁荣富强发挥出应有的作用。

大事记

公元前 175~前 154 年(汉文帝五年至景帝三年)

吴王刘濞于广陵开运盐河,捍盐通商,运广陵木,设“广陵船宫”,建造舟船。

公元前 153 年(西汉景帝四年)

改吴国为江都国,徙汝南王刘非为江都王,国都广陵。从广陵县地置江都县,隶江都国。

385 年(东晋孝武帝太元十年)

太傅谢安于广陵东北步邱筑“新城”,并于步邱之北筑埭。利农利运,民思其德,比之周朝召伯,称其所筑之埭为“邵伯埭”。

587 年(隋文帝开皇七年)

四月,开凿山阳渎(今名三阳河),沟通江淮漕运。

605~618 年(隋炀帝大业元年至十四年)

605 年八月,隋炀帝从洛阳乘龙舟下江都(扬州),610 年三月,二下江都,616 年七月,三下江都。618 年,隋炀帝被部将宇文化缢杀于江都宫。

1029 年(北宋仁宗天圣七年)

闰二月,邵伯闸成。

1263年(南宋理宗景定四年)

县境设邵伯驿,步马传递官府文件。

1276~1285年(元世祖至元年间)

意大利旅行家马可·波罗从大都(今北京)沿京杭运河南下至扬州考察。

1416年(明成祖永乐十四年)

五月,修邵伯上、下二闸。

1431年(明宣宗宣德六年)

八月,平江伯陈瑄主持开浚白塔河,建大桥、新开、潘家庄、江口四闸,为浙漕问道。从江南孟渚过江的粮船可经白塔河至湾头入大运河,避免了瓜洲运口盘堤坝的劳费。同年,又开蟒导河(今名芒稻河)。

1439年(明英宗正统四年)

七月,修江都县邵伯驿。

1507年(明武宗正德二年)

复开白塔河。

1600年(明神宗万历二十八年)

开挖邵伯越河。

1684年、1687年、1699年、1703年、1705年、1707年

(清圣祖康熙二十三年、二十六年、三十八年、
四十二年、四十四年、四十六年)

康熙皇帝6次南巡,巡视运河工程,每次均途经邵伯。

1856年(清文宗咸丰七年)

五月至八月,大旱,运河干涸,航运中断。