

012612

馬鞍山市交通志



馬鞍山市交通局史志編纂委員會

马鞍山市交通志



马鞍山市交通局史志编纂委员会

1988年5月

马鞍山市交通局史志编纂委员会

主任委员 周可好

副主任委员 罗祥家

委员 (按姓氏笔划为序)

丁德岩	迟明保	李培宽	朱经宗
齐崇禹	汪大荣	周道瑾	林受亮
金普兵	茆家道	费勤杰	徐世森
倪守根	黄传林	赵清润	钱拔舟
戴霞琪			

主 编 茆家道

副主编 王化成

编 辑 (按姓氏笔划为序)

王化成	林受亮	茆家道
张大胜	舒五华	藏孟庸

各篇编写人员

概 述	茆家道			
大 事 记	茆家道			
第 一 篇	公路(一)	藏孟庸	张大胜	蒋道业
第 二 篇	公路(二)	王化成		
第 三 篇	铁 路	王化成		
第 四 篇	水 路	舒五华	王佑龙	
第 五 篇	交通工业	王化成		
第 六 篇	当涂县交通	丁少春		
封面题字	王兴尧			
制 图	李诗文	徐丁根		
摄 影	朱 霖	翟必荣	张 羽	
工作人员	潘玲玲	李万平	李 李	章生良

序 (一)

“读史使人明智”。为了让人民明了我市交通运输的历史与现状，全市交通运输战线的编史工作者们用辛勤地劳动，完成了交通志的编纂任务，从而使我市有了第一部较为完整的交通史料。

人类自有历史以来，交通运输就随之出现了，人类的“衣、食、住、行”，无不依靠交通运输来完成。当今世界的文明史，也就是交通运输的发展史。随着人类文明程度的提高，运输工具随之不断进步，运输方式也随之不断完善，各种原始的、传统的运输工具，已逐步被现代化的运输工具所替代。单一的运输方式，也逐步升华为多层次、立体式的交通形式。由此可以断言：人类的文明，离不开交通运输；交通运输的发展程度，是衡量人类文明程度的标志！

我市位于长江下游东岸、地处安徽省东大门，有长江航道、宁芜铁路、公路通过本市，可直接通往沿江和华东各大城市，并有长江马和汽车轮渡沟通皖西和淮北平原，水陆交通十分方便；另外，唐代大诗人李白晚年在山石嶙峋、风景瑰丽的采石驻足，经常流连往返于山水之间，并终寝于此。李白留下的许多动人传说，吸引了古今中外众多的文人墨客到此游览。因此，我市已逐步成为江南的游览胜地之一。

我市又是新兴的钢铁工业城市。根据城市总体规划，到2000年，全市人口将达到45万，工农业总产值将达到80亿元。在此期间马钢2500立方米高炉和240万瓩大电厂将建成投产，地方工业也要通过技术改造不断发展。所有这些，都将为我市

交通运输事业的发展创造有利的条件，同时也给我们交通运输战线上的同志们以极大的鞭策。

历史是前人谱写的，祝愿我们今人和后人，用自己的双手和智慧谱写出更加壮丽的历史新篇章！

王兴尧

1988年4月

序 (二)

交通运输是人和物的位移。生产的扩大，经济的发展，思想的传播，都离不开交通运输。它是人类社会活动的脉络，是文明世界的柱石。没有交通的开拓，人类物质文明和精神文明的进步都是无法想象的。交通运输是国民经济的先行和纽带，随着现代社会的发展，交通运输的重要性更是日益显著。

马鞍山是新兴的工业城市，由于地势险要和风景幽奇，历来是兵家必争之地和旅游胜地，在交通运输史上也占有重要的地位。新中国成立后，于1957年经国务院批准建市，交通运输事业才有了新的发展，特别是1978年党的十一届三中全会以后，马鞍山市人民在市委和市政府的直接领导下，创造了一个崭新的以钢铁工业为主导的工业城市，交通运输事业得到了突飞猛进的发展。公路、铁路及水路交通形成网络，四通八达；国营、集体、个体运输齐头并进，形成了多家经营，搞活了经济。

为了正确了解认识马鞍山市交通运输的历史和现状，全面地科学地总结经验教训，掌握它的规律和特点，使之更好地服务于四化大业，我们编写了这部马鞍山市交通志。

《马鞍山市交通志》的编写，填补了我市交通运输史籍的一项空白。在编写过程中，得到了省交通厅和市地方志办公室的直接指导帮助，以及全市有关单位的大力支持，经局修志同志的辛勤劳动，用了五年多的时间，十易篇目，五易其稿，终于编纂成书。值此志稿完成之际，我们代表市交通局向为这本书的编纂、出书付出了许多心血的领导和编纂同志，致以深切的

谢意！这部志书的编写，是以马克思列宁主义为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持四项基本原则，坚持实事求是的科学态度，比较翔实地反映我市交通运输的历史和现状，将为我市交通运输事业的发展，提供一定的借鉴，发挥一定的作用。

时代在发展，历史在前进，随着我国社会主义经济体制和政治体制改革的深入进行，交通运输工作中将会出现许多新的情况、新的问题，亟待我们去探讨、解决。其中还会有不少问题，未被我们认识的必然王国，需要在实践中不断探索、总结，为交通运输事业开创新的局面，为社会主义建设作出更大的贡献。

周可好 罗祥家

1988年5月

凡 例

一、《马鞍山市交通志》是一部统合古今、详今略古的经济专业志书。记事上起秦汉、下迄1985年，大事记及部分章节延续到1987年底止。

二、本志书按实辖地域记述，重点记述马鞍山市城市及郊区交通概况。当涂县于1983年7月1日市管县后，才由宣城地区移交给马鞍山市管辖，故对当涂县交通，只列一篇，作简略记述。

三、本志书按交通门类横排竖写，以横为主，纵横结合，时类并举的原则。采用纪事本末体，分篇、章、节、目、子目五个档次编排。

四、本志书分述、记、志、图、表、录六体编纂。彩色和黑白照片放在志书正文之前，图表穿插于志书正文之中。

五、本志书历史纪年，以朝代年号或民国纪年，括号内换算公元纪年。古近代一般不记月日。阴历月日，以汉字数字标记。组织名称、地名、职务等皆用当时称谓。

六、各种不同时期的度量，均采用现行公制，用汉字表示（如：公里、米、厘米、公斤、吨、吨公里、车公里、人公里等），数字均用阿拉伯字。百分比用阿拉伯字表示。

七、本志书资料来源，以文献档案、局属系统和全市有关单位提供的文字资料为主，兼采口碑资料。

八、本志书所用的现代资料，由上述单位（见七条）提供，整理出资料汇编，以作备查，在志书上不再注明出处；对征引古、近代著作的原文（或大意），均在引文的同时，注明

出处。

九、有关交通运输中的一些规章，择其重点放在附录中，以备参考和借鉴。

概 述

马鞍山市，位于东经 $118^{\circ}34'9''$ 至 $118^{\circ}39'37''$ 、北纬 $31^{\circ}38'7''$ 至 $31^{\circ}47'2''$ ，在安徽省东部长江下游，东北距六朝故都的南京48公里；西南离我国四大米市的芜湖48公里；西滨黄金水道长江，与和县隔江相望，宁铜铁路和宁芜公路穿市而过。周围有马鞍山、九华山、翠螺山、葛阳山等群山环抱，市区镶嵌着雨山湖，故有“九山环一湖，翠螺出大江”之称。山湖相映，风光奇丽。市区西南方的采石矶，悬崖临江，地势险要，素称长江三矶之首，又为金陵之门户，南北交通之要冲，自古兵家必争之地。

马鞍山地区历史悠久，周以前为扬州辖，后曾历属吴、越、楚国，秦汉时属鄣郡及丹阳郡，三国时属吴，隋开皇九年（公元589年）置当涂县，以后朝代虽归属屡易，但当涂实土不变。马鞍山市区原为当涂县之东北乡，1957年划建为省辖市。市区直线距离东西长23.6公里，南北宽18公里，总面积285平方公里，人口36.7万，是一座以钢铁为主导的新兴工业城市，是我国十大钢铁基地之一。

马鞍山以它独特的地理位置，在我国古代交通史上也占有光辉的一页。秦灭六国，采取了一系列巩固统一的措施，其中有一条对后世的陆上交通产生极大的影响，便是修建驰道。始皇二十七年（公元前220年），征用民工数十万，修建了以都城咸阳为中心向四方幅射的驰道。据《史记·始皇本纪》记载，始皇三十七年（公元前210年），秦始皇第五次出巡，“十一月，行至云梦，望祀虞舜于九疑山。浮江下，观籍柯，渡海渚，过

丹阳，凿钱塘”。据清代学者梁玉绳考证：“海”字为“江”之误，江渚一名牛渚，即采石矶也（引自《史记志疑》卷五）。说明秦时马鞍山地区已有水陆交通。

东汉末年和三国时期，东吴大将周瑜出兵牛渚。建安二十四年吴王孙权派兵把采石建成堡垒，并在江边修建了停泊战船的船坞。也说明采石在当时已不仅是一个渡口，而且还是一个重要军港。

其后，隋灭陈，宋灭南唐，明天元，皆从采石渡江。宋朝大将曹彬用樊若水所献之计，在万里长江上搭起了第一座浮桥，一举登上采石矶，直取金陵。（引自《宋史》二十七册276卷2854页）。

元末明初，皖南山区已很繁荣，但交通不便，一些有远见卓识的人，筹集资金，建设交通，“歙人方如祺等筑金陵孔道，以达芜湖”。据乾隆《当涂县志·备遗》记载：“当涂介金陵、芜湖中，初上下官路未甃砖石；值阴雨往来行人苦于泥泞。万历七年（1579年），同知龙宗武堰以石，功几半。万历末，巡按田生金捐捧修砌亦未竣而罢，徽人郑曜慨然捐资，下接铜井，上至芜湖，百二十余里，修其圯废、甃其泥淖，工未竟，其子失名，复代父终之”。这些交通建设，从皖南山区经芜湖、当涂、可以达到金陵。

清代，水上交通仍然方便，其中较大的航线全程二千六百二十四里，从北京至安徽的水驿系由江苏上亢龙江驿入境，经采石、谯港、荻港、铜陵、贵池等驿，止于怀宁同安水驿。（引自光绪四年沈葆楨《重修安徽通志》）。

清朝末期，马鞍山地区陆上交通，已经拥有六条主要道路，乡村土路密布境内，其中以京芜官道为主要干道贯穿南北，从芜湖经马鞍山直通南京，还有采当里路、采秣乡道、慈丹乡道、当石乡道、采丹乡道等。

民国初期，马鞍山地区除清代遗留下的土路外，尚无正规

的公路。民国十七年（1928）冬，安徽省建设厅在一年多时间内，将京（南京）芜（芜湖）、合（肥）巢（湖）等五条公路先后筑成公路路基，共约一千多华里。京芜公路基本上沿袭官道老路基，系泥结碎石，四米宽路面，标准极低。民国十九年（1930）二月十九日开始发售芜湖到当涂客票，备有汽车十辆（福特客车六辆，道奇货车四辆）。民国二十年（1931）大水成灾，路被水淹。民国二十一年（1932）一月恢复通车。民国二十二年（1933）六月二十四日，在南京中华门外举行隆重的京芜全线通车典礼，全线96公里，东段（江苏境）42公里，西段（安徽境）54公里。皖段设八站：芜湖、二十铺、大桥、新桥、当涂、采石、马鞍山、慈湖，全程票价银洋2.6元。东西段联运后，各有汽车八辆，每日往返六次。

民国二十年（1931）十月，由当涂县政府募集公债，修筑的采向公路也相应建成。

民国初期，马鞍山地区发现了铁矿资源，从民国七年（1918）十月，马钢历史上第一条铁路——裕繁公司的长（龙山）荻（港）轻便铁路建成通车，全长十七余华里；同年，自平岷岗矿区至毛家桥筑一轻便铁路，长约四华里，系人力推行的元宝车，复装船以达采石，水程十二华里；民国九年（1920），宝兴、益华两公司，由萝卜山修至马鞍山江边的铁路，计33华里等。

民国二十四年（1935）五月十五日，江南铁路京（宁）芜（湖）线筑成通车，马鞍山为四等小站。1938年，日本侵略军占领南京后，将京（宁）芜（湖）线改称南宁线。1945年8月抗日战争胜利，10月，江南铁路公司派员接收京芜铁路，恢复原称。1949年4月，江南铁路被人民政府接管，京芜线改称宁（南京）芜（芜湖）线。

1949年4月24日，马鞍山人民从几千年的封建铁蹄下解

放出来，不仅生活得到了迅速改善，而且交通运输业也得到了迅速发展。

解放后到马鞍山建市以前，仅有一条泥结碎石的宁芜公路尚能通汽车，采（采石）向（向山）支线、采（采石）秣（秣陵关）支线等公路，因年久失修，已不能通车。城市道路仅有一条四公里长、四米宽的从老火车站到老市区（金家庄）的泥结碎石路。建市以后到1963年，先后建成恒兴路、幸福路以及郊区的马向公路。1958年2月17日，市内公共汽车开始营运，有两条线路：一条从江边电厂到工人剧场长3.5公里；一条从杨家山到向山长16公里。1959年，市汽车管理站（市公路管理站前身）建立后，加强对宁芜干线、马向、采向支线公路的养护和扩建改造工程。1963年长途汽车开始从芜湖至马鞍山的营运代办业务。城市道路建设，1963年至1966年，以花山、雨山区为主，先后建成红旗路、花山路（现解放路）、重机路（现湖东路）、葛阳路、湖北路等。1964年底，芜湖大客车正式开往马鞍山。1965年5月，马鞍山至南京中华门长途汽车正式营运。1967年至1969年，城市道路先后完成湖西路、雨山路；1967年宁芜线等主要线路，全面改造成黑色柏油路；1974年建筑向（向山）丹（丹阳）路，沟通了马鞍山与江苏苏州、浙江杭州等省际之间的往来；市郊支线公路，以当濮、当石两条古路为基础，通过改造，沟通了冯桥、霍里、濮塘、杜塘等乡的交通。并对慈湖桥、西村桥、采石桥、采石外桥等15座桥梁进行改造加固，由原来木结构、石拱桥梁，改建成现代钢筋混凝土结构，大大提高承受载荷能力。

1978年以后，城市道路建设有了新的发展，宁芜公路通过扩建改造，成为18米宽的二级干道。并整修一新，绿树成荫，标牌齐全；市区两条交通干线湖东路和湖南路相继建成，厂矿道路建设全面铺开。到1985年底，马鞍山市已基本形成一个比

较合理的城市道路网络。市郊八个乡镇除小黄洲乡（地处长江中心）外，七个乡镇69个村都通了汽车或拖拉机；市区道路86条（其中干线14条，小区道路14条，厂区道路58条），累计里程176公里，路面总面积为163万平方米（均不含乡村机耕路），每平方公里道路长度达51公里，高于其他同等城市。城市交通布局合理，宽阔安全，绿树成荫，花香扑鼻，二十三年前就被誉为“江南一枝花”。

公路运输，1978年以后发展也很快。汽车站的长途客运，到1985年底已发展到20条线路，36个班次。南到黄山、屯溪、芜湖、宣城、广德各地；北通阜阳、蚌埠及苏北盐城、淮阴各地；西到合肥、无为、庐江等地；东到上海、杭州，形成了四通八达的客运网。1985年交通局系统完成客运周转量3495万人公里，货运周转量3185.5万吨公里。

公路运输已由过去的独家经营发展到现在的多家公司经营，市汽车运输公司、市公共汽车公司也参加长途客运。市内公共交通，到1985年已发展到97辆客车，运行12条线路，总长139.35公里，全年运送乘客4287.48万人次；在“开放、搞活”的方针指导下，旅游事业发展也很快，从1984年底到1985年7月，先后成立了市天马旅游公司、市旅游公司及市田园旅游社，共有客车18辆、327座位，为前来马鞍山观光游览的中外游客提供了方便；职工上下班的交通车近年大量增加。马钢公司投入20辆客车，十七冶、市冶金公司、硫酸厂、纺织厂等厂矿，也拿出一定数量的客车，专门接送职工上下班，使市内交通拥挤现象，有所缓和；个体运输专业户，1985年底已发展到752户、959人，资金409万元，营运收入1173.91万元。

铁路是国民经济的大动脉。马鞍山火车站，解放前是一个四等小站，两股道，每天开两趟不定时地混合列车。到1985年底，已发展成一座初具规模的二等站，有到发线5条，调车

线6条，交接线2条，货物线2条，每天通过8对客车，24对货车，与京沪、皖赣铁路相通，直达南京、上海、南昌等地。

随着马鞍山钢铁工业的发展，厂矿铁路专用线发展也很快。到1985年底，马钢29个厂矿都有铁路相通，铁路总长254公里。拥有机车93台，各种车辆1315辆，年货物吞吐量5342万吨，为钢铁生产作出了重要贡献。另外，十七冶建设公司、铸管厂等13家厂矿企业，也先后建筑了铁路专用线，为城市的工业生产和人民生活服务也作出了一定的贡献。

马鞍山市濒临长江，有马鞍山和采石两个港口：一是马鞍山港，是长航的重要港口之一。马鞍山解放时，江边仅有三个简陋的码头和年久失修的拖轮两艘、木驳船七条。建市前夕，客运仅有芜湖至南京一班小客轮停靠。建市后，通过新建和改造，使港口从小到大迅猛发展，在长江马鞍山段（上至东梁山、下至乌江口）41公里的航道上，设有自动闪光助航灯标48个，指示船舶日夜安全航行；兴建码头9个，12个泊位（含锚地2处），15艘趸船，拖轮2艘，成龙配套，年通过能力350万吨以上。上经芜湖直通汉口、重庆，下靠南京、直达镇江、上海。1958年1月，“江华轮”（今东方红5号轮）首次停靠。1985年输出旅客196.7万人次，为1959年的47倍；输出钢材、水泥、水渣等物资29.5万吨；进口铁矿石、石灰石、黄沙、粮食及日用工业品等物资226.1万吨，比1959年增长24.16%。1981年经国务院批准，马鞍山港列为外贸运输业务的发货点，同年7月首次发往日本铸造生铁5329吨。1982年11月远洋公司“新华八号”轮首次来港装运钢板1003吨至香港，到1985年底，共出口生铁、钢板、试剂瓶、服装等外贸货物7000余吨，远销美国、日本、泰国及东南亚国家和香港地区。

二是采石港，是安徽省内河航运的八大港口之一。建国前采石下江口（今木材库一带）只有一座码头遗址。建国后到六十年

代末,采石处于自然港埠。从1972年采石建港,到1985年底已建有码头四座,五个泊位,23台皮带运输机和7台起重装载机等。年通过能力45万吨,大宗的粮食、黄沙、化肥、磷矿等物资,从这里装卸进出;水上运输经营,在五十年代到六十年代,只有一个运输社,年运输8780多吨(1966)。1978年以后发展很快,1984年成立马鞍山市航运公司,到1985年底,从一个船队发展到4个船队,有拖轮5艘,875匹马力。驳船37艘,载重3409吨。客轮1艘,40匹马力,客座200个。而且跳出了租船、买船的老路,由职工自己造船,使企业迈出了一步;1985年5月,市煤气公司组建的自强航运公司(大集体),积极参加水上运输;乡办和个体水运企业也蓬勃发展起来。到1985年底,有乡办企业3个;个体运输从1980年开始到1985年底,已发展到18户、60人;特别是国营企业也投入水上运输,1984年8月经市人民政府批准的马鞍山市江安航运公司,是由马鞍山钢铁公司、十七冶建设公司、市财政合资组建,该公司与广州港务局、广东省航运总公司合股,建立中国大安船务股份有限公司,从国外进口两艘五千吨级货轮——“安顺号”和“安利号”,1984年11月投入航运,经营长江中下游到华南沿海各地以及直达香港、澳门地区和日本、东南亚各国的运输业务。

交通工业是新中国成立后的新兴工业。随着钢铁工业和交通运输业的发展,交通工业也随着发展起来,专业汽车修理始于五十年代末,调整于六十年代中。七十年代,随着“五小”工业热潮,交通工业由修配板车发展到修配汽车,由单一的机动车修配,又发展到生产交通机械、造船等。到了八十年代,在党的“放宽”、“搞活”方针指导下,国营集体一起上,多家经营、全面发展。到1985年底,全市有3家国营汽车修配厂、2家汽车改装厂、1家自行车配件厂、35家集体汽车修配业、15户修配个体专业户。并有造船、锚链、弹簧等厂家。

新中国成立三十八年来，特别是建市三十年来，马鞍山市的交通运输事业发展很快，成绩是辉煌的，取得了不少经验。但也受到“左”的影响，特别是十年“文化大革命”的干扰破坏，使交通事业经历了曲折的发展道路，遭受到重大损失。交通事业是国家的脉络，是社会进步的标志，是人类文明的窗口。随着马鞍山钢铁工业的发展，交通事业也将会有更大发展，展望未来，前程似锦。