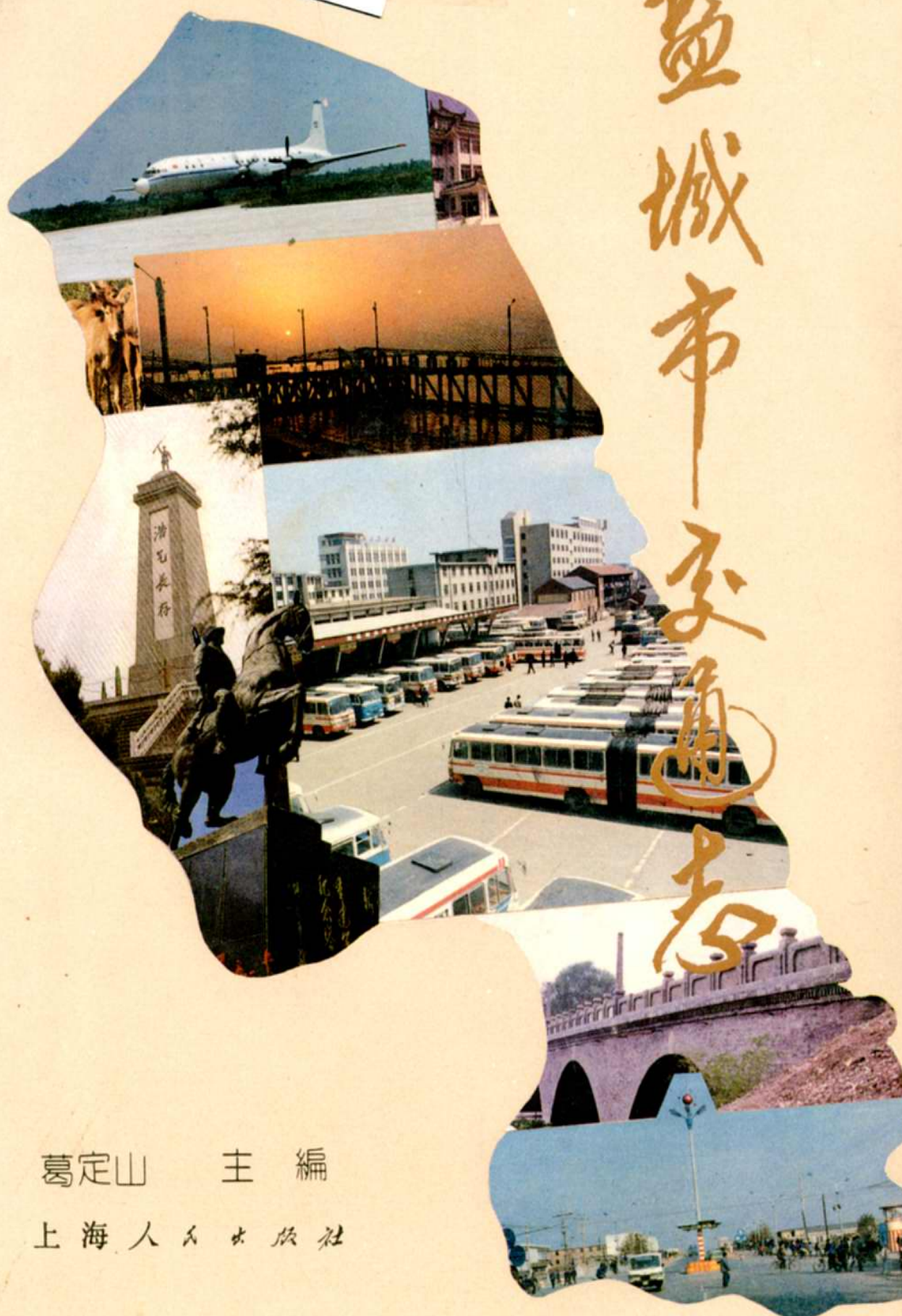


003780

# 盐城市交通志



葛定山 主 編

上海人民出版社

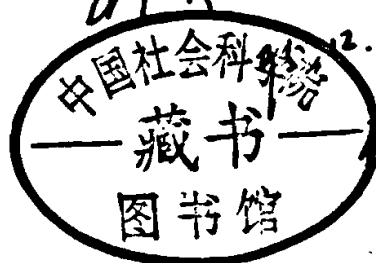
# 盐城市交通志

葛定山 主 編

赠:

任奇嶽先生阅存

任奇嶽



江苏盐城

上海人民出版社

## 《盐城市交通史(志)》编审委员会

名誉主任: 郑以礼

主任: 奚惠康

副主任: 许学金 程玉林

委员: 刘达浪 于广忠 沈金芝 王盛凡 徐维林  
李曙光 李世航 秦成高 蒋敬列 葛定山

## 盐城市交通局史志办公室

主任: 蒋敬列

副主任: 葛定山

总编: 葛定山

副总编: 王顺收

## 《盐城市交通志》编写人员

主编: 葛定山

|       |     |                                                   |     |     |     |
|-------|-----|---------------------------------------------------|-----|-----|-----|
| 资料收集: | 陈 华 | 王顺收                                               | 周 云 | 徐国述 | 陈 勤 |
|       | 蔡正奎 | 张洪发                                               | 刘亚力 | 黄 酉 | 吴修平 |
|       | 宗秀霖 | 杨 明                                               | 郭阿红 | 蒋 林 | 刘古才 |
|       | 高天夕 | <span style="border: 1px solid black;">叶纪祥</span> | 袁 军 | 许官民 | 罗炳文 |
|       | 徐志义 | 陈德雨                                               | 陈德宝 | 完定全 | 朱 彦 |
|       | 王炎华 | 颜土平                                               | 费淼生 | 郁明生 | 周锦海 |
|       | 杨正中 | 柳 寅                                               | 陆邦宜 | 彭伯英 | 陆建平 |
|       | 马培生 |                                                   |     |     |     |
| 工作人员: | 罗炳文 | 朱 彦                                               | 蒋 林 | 刘古才 | 张汉林 |
|       | 张传红 |                                                   |     |     |     |

## 《盐城市交通史(志)》编审委员会

名誉主任: 郑以礼

主任: 奚惠康

副主任: 许学金 程玉林

委员: 刘达浪 于广忠 沈金芝 王盛凡 徐维林  
李曙光 李世航 秦成高 蒋敬列 葛定山

## 盐城市交通局史志办公室

主任: 蒋敬列

副主任: 葛定山

总编: 葛定山

副总编: 王顺收

## 《盐城市交通志》编写人员

主编: 葛定山

|       |     |                                                   |     |     |     |
|-------|-----|---------------------------------------------------|-----|-----|-----|
| 资料收集: | 陈 华 | 王顺收                                               | 周 云 | 徐国述 | 陈 勤 |
|       | 蔡正奎 | 张洪发                                               | 刘亚力 | 黄 酉 | 吴修平 |
|       | 宗秀霖 | 杨 明                                               | 郭阿红 | 蒋 林 | 刘古才 |
|       | 高天夕 | <span style="border: 1px solid black;">叶纪祥</span> | 袁 军 | 许官民 | 罗炳文 |
|       | 徐志义 | 陈德雨                                               | 陈德宝 | 完定全 | 朱 彦 |
|       | 王炎华 | 颜土平                                               | 费淼生 | 郁明生 | 周锦海 |
|       | 杨正中 | 柳 寅                                               | 陆邦宜 | 彭伯英 | 陆建平 |
|       | 马培生 |                                                   |     |     |     |
| 工作人员: | 罗炳文 | 朱 彦                                               | 蒋 林 | 刘古才 | 张汉林 |
|       | 张传红 |                                                   |     |     |     |

## 《盐城市交通史(志)》编审委员会

名誉主任: 郑以礼

主任: 奚惠康

副主任: 许学金 程玉林

委员: 刘达浪 于广忠 沈金芝 王盛凡 徐维林  
李曙光 李世航 秦成高 蒋敬列 葛定山

## 盐城市交通局史志办公室

主任: 蒋敬列

副主任: 葛定山

总编: 葛定山

副总编: 王顺收

## 《盐城市交通志》编写人员

主编: 葛定山

|       |     |                                                   |     |     |     |
|-------|-----|---------------------------------------------------|-----|-----|-----|
| 资料收集: | 陈 华 | 王顺收                                               | 周 云 | 徐国述 | 陈 勤 |
|       | 蔡正奎 | 张洪发                                               | 刘亚力 | 黄 酉 | 吴修平 |
|       | 宗秀霖 | 杨 明                                               | 郭阿红 | 蒋 林 | 刘古才 |
|       | 高天夕 | <span style="border: 1px solid black;">叶纪祥</span> | 袁 军 | 许官民 | 罗炳文 |
|       | 徐志义 | 陈德雨                                               | 陈德宝 | 完定全 | 朱 彦 |
|       | 王炎华 | 颜土平                                               | 费淼生 | 郁明生 | 周锦海 |
|       | 杨正中 | 柳 寅                                               | 陆邦宜 | 彭伯英 | 陆建平 |
|       | 马培生 |                                                   |     |     |     |
| 工作人员: | 罗炳文 | 朱 彦                                               | 蒋 林 | 刘古才 | 张汉林 |
|       | 张传红 |                                                   |     |     |     |

责任编辑：陆国钧

特邀编辑：周祥发

封面设计：钱 洁

## 盐城市交通志

《盐城市交通志》编纂委员会 编

葛定山 主编

上海人民出版社出版、发行

（上海绍兴路54号）

上海人民印刷八厂无锡分厂印刷

开本850×1156 1/32 印张11 插页 8 字数 269,000

1990年11月第1版 1990年11月第1次印刷

印数 1～1500

书号 ISBN 7—208—01080—3 / K·231

定价：12.50 元

## 序 一

《盐城市交通志》记载了盐城2000多年交通事业兴衰起伏的历史，集思想性、科学性、资料性于一书。它对于了解和探讨历代盐城的交通建设，进一步发展我市的交通事业，促进我市的经济建设都是极其有益的。

早在唐代，两淮之盐利岁收即为天下财赋之半，盐城的盐斤外运，使水、陆交通初具网体，元代则成为漕粮海运的必经之地；清末，沿海废灶兴垦，所产之棉花，源源运销于苏南沿江各工业城市；抗日战争和解放战争时期，盐阜区人民的支前运输更是规模空前，业绩辉煌。但是到了建国前夕，由于战争的摧残，道路失修，河流阻塞，境内可通行汽车者唯通榆路段的122公里，可通航轮船的河道仅154公里。新中国建立后，在中国共产党和人民政府的领导下，迅速医治了历史遗留下来的创伤，国民经济得到迅速发展，交通运输事业也发生了根本变化。至1987年，全市公路通车里程达2685.5公里，可通机动船的干支航道4142公里，基本形成了水陆衔接、干支相连、四通八达的交通网络，对盐城的政治、经济、军事和文化建设发挥了应有的作用。

我国历代的典籍虽多，但交通史志的专著殊不多见，在振兴中华、建设四化，实现江苏省委作出的“加快发展苏北”的战略决策，振兴盐城经济的盛世之年，市交通局的同志不畏艰辛，勇于探索，采访征集了数千万字的史料，认真编纂了这部内容丰富、材料翔实的专著，为盐城人民做了一件大好事，这确是值得赞赏的。

## 2·盐城市交通志

---

《盐城市交通志》一书的出版，不只为我市社会主义专业志的编写开了头，而且为贯彻“古为今用”之旨，总结前人经验教训，资治存史，促进我市的四个现代化建设，必将发挥其积极的作用。

是以为序。

徐其耀

1990年5月29日

---

本文作者系盐城市市长。

## 序 二

交通运输是国民经济的重要组成部分、国家的重要基础设施建设，以及国防建设的必要条件，与社会经济、政治、文化、国防建设及人民生活紧密相连，休戚相关。古今中外，凡能流通有无、调剂余缺、配合供给，使社会经济日趋繁荣、文化日趋昌盛、人民生活日趋富足的，无不和大力发展交通事业密切相关。

盐城地处淮河下游，东临黄海，素以盛产海盐著称，更是苏北海防重地。早在唐武德七年（624），盐城之盐利岁收甚丰，时有两淮盐税甲天下之说。进入近代，沿海废灶兴垦，广植棉粮，逐渐成为全国棉纺等轻工业的重要原料基地，在决定民族存亡的抗日战争时期，盐阜区曾是苏北乃至全国的重要抗日根据地之一。在以后的解放战争中，盐阜区人民的支前运输业绩，更在创建新中国的革命历史上留有光辉的一页。

不论是经济的发展，还是军事的胜负，交通运输均处于先行官的地位，诚如孙中山先生所说：“国无交通，则如人无手足。”盐城的交通运输，从水运的剡木为舟、纤拉橹摇的木船，发展到机动钢质轮驳船；从陆运的肩挑人抬，人畜力车，发展到机动车辆；从水陆的平面交通，发展到水陆空的立体交通，已逾数千年的历史。总结历史，鉴往知来，确有其深远的历史意义和现实意义。

我国素有编史修志的传统，历代相传的史籍可谓汗牛充栋，遗憾的是记述交通发展的史志却寥若晨星，因而，编写《盐城市

## 2·盐城市交通志

---

交通志》，总结、研究、揭示盐城地区交通运输的发展规律，为子孙后代留一份“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。

《盐城市交通志》是一部贯通古今的经济专业志，具有交通行业特点和盐城地方特色，更是贯彻“众手成志”原则的果实。如果这部志书能为盐城交通事业的发展和祖国社会主义现代化建设尽一点绵薄之力，我们将感到莫大的欣慰。

奚惠康

## 凡 例

一、《盐城市交通志》是一册经济专业志。记事上溯以有文字资料为始，下迄1987年12月。

二、本专业志按交通门类排列，分章、节、目、子目4个层次编排，纵向记述，通合古今。

三、本专志分述、记、志、图、表、照、录七体编纂，冠以概述统率，后铺以大事记，中间设7章28节74目。

四、本专志的历史纪年，1949年10月1日前，以朝代年号或民国纪年，括号内换算公元纪年。

五、盐城的行政体制，历经数次变更易名，为忠于史实，叙述中的“分区”、“专区”、“地区”等称谓均沿袭历史，不作统一。

六、本志在记述中沿用各朝代不同度量，在括号内换算成现今的度量，引用历史文献条文，仍用原文献度量名称及数字。

## 概 述

盐城地处苏北里下河海滨地区,位于东经 $119^{\circ}27'$ — $121^{\circ}53'$ ,北纬 $32^{\circ}33'$ — $34^{\circ}37'$ ,最大纵距 213 公里,横距 143 公里,总面积 14938 平方公里,东濒黄海,南与南通市毗邻,西与扬州市相连,西北部与淮阴市接壤,东北与连云港市隔河相望,辖一市二区六县,计 191 个乡(镇)和 5 个办事处,总人口 749.92 万人。

盐城成陆于新石器时代的中晚期,距今约五千余年,古为“淮夷地”,是淮夷部落劳动和栖息的地方。他们在这里繁衍生息,出入往返,以手提、背扛、肩挑等从事生产、生活资料的交换,从而出现了原始的交通运输。

盐城濒临黄海,海岸线长 364 公里,境内河渠纵横,具有优越的水路交通运输条件。唐大历元年(766年),贯穿境内南北的串场河开挖后,将辖境东西走向的河流连成网络;加之近海滩涂广布,盛产鱼盐,为顺应运输之需,逐步出现了吨位稍大的以载货为主的木帆船、帮船和航速较快的以载人为主的邮帮快船。清咸丰元年(1851)至同治三年(1864),太平天国建都南京后,清朝廷的南北交通截断,改由海运从上海经境内响水口至青岛等地,其时先后有美国、日本、意大利、英国、荷兰等国的商船从海上入灌河至响水口经商。清光绪二十九年(1903),南通张謇创办大达淮扬运河及里下河小轮船公司,翌年开辟了通盐航行业务,至此盐城开始了轮船运输历史,并相继有大原、大生、江泰等数十家私营轮船公司至盐设埠开航,从事客货运输,盐城水运出现了兴旺的局

## 2·盐城市交通志

面。1938年，日军入侵盐城后，船埠关闭，水运趋于冷落；抗日战争和解放战争期间，水运服从于支前运输所需，时有时无，至建国前，全区共有航道1762公里，其中通航轮船的仅154公里。

新中国成立后，盐城水运逐步得到发展。1950年6月，成立辖区第一家国营水运企业——苏北内河轮船公司盐城分公司，当年客运量10万人，货运量24万吨；1952年8月，华东联运公司苏北盐城区公司成立。1954年8月省交通厅成立盐泰经营管理委员会，统一领导盐城、泰州两内河轮船分公司的经营业务。1955年，开辟上海至盐城的定期货班，全区年货运量92万吨，比建国初的1950年增长近3倍。1956年，全区水上运输业开始进行社会主义改造，私营轮船实行公私合营，木帆船分别成立自航站、联社和运输生产合作社。到1956年底，全区的水运事业已初具规模，区内航道4396公里，可通机动船的941公里，拥有客轮8艘，客拖12艘，客驳17艘，货拖10艘，货驳100艘，木帆船3221艘，年客运量134万人，比1950年增加13倍，货运量116万吨，增加4倍；1957年至1966年，是盐城水运业逐步发展，日趋完善的阶段，1957年全区范围内开展以“勤俭办社、民主办社”为中心的整社运动，调动了企业和职工的积极性，当年完成货运量583万吨，成为建国后10年中的最高纪录。1962年省交通厅根据水运特点，决定撤销盐扬轮船公司，成立“江苏省交通厅盐城航运局”，同年成立航道管理机构盐城航道段，负责全区范围内的内河航道养护。1964年水运企业进行了调整，开辟农村航线以解决农用物资运输，至1965年共开辟农村客货航线38条，总长1169公里，沿途停靠123个站点，使全区水运布局更趋合理。到1966年，全区交通系统共有客轮28艘，客拖37艘，客驳54艘，货轮3艘，货拖55艘，货驳406艘，小机帆船7艘，自航木帆船4595艘，年客运量534.81万人，货运量323万吨。“文化大革命”期间，盐城水运业的发展受到一定影响，盐城地区轮船公司1968年客运量350万

人，较1966年529.5万人，减少179.5万人，下降33.8%。但由于广大干部、职工对错误路线的抵制，盐城的水运业仍在曲折中得到发展。这期间，水上客运面向农村，发展支流航线，建立小码头，解决了农村交通难的问题；同时还开辟了盐城至无锡直达客运航线，1970年成立“江苏省盐城专区联合运输指挥部”，开展联运业务，开辟响水、滨海、阜宁、盐城、射阳、建湖六县至镇江和盐城到南京的小货班。1976年全区交通系统共有客轮27艘，客拖22艘，客驳40艘，货轮6艘，货拖157艘，货驳1452艘，小马力机动船154艘，货运木帆船2872艘，年客运量652万人，货运量462.22万吨。70年代后期，由于公路运输发展，水路客运逐年冷落，水运企业经济效益剧骤下降。1977年盐城地区轮船公司总营收895.91万元，实现利润120.42万元，1980年总营收793.21万元，利润下降21.67万元，占1977年的17.9%。在客运逐步转向以货运为主后，创利率有所回升，1985年实现利润45.12万元，但只占1977年的37.5%。1987年，全社会拥有机动船21555艘，409432吨位，5671客位，其中专业运输企业机动船2594艘，140541吨位，2473客位，从事个体经营的机动船和挂浆机船2594艘，木帆船108艘，形成了国营、集体和个体一齐上的水上运输格局，年客运量244.9万人，货运量579.4万吨，全市水运企业实现营收7632.5万元，利润365.1万元，人均创利200元。

盐城的陆路客货运输，在本世纪20年代以前，皆由黄包车、六合车（独轮手推木车）承担。1928年，大丰新丰镇在全区率先购进别克小汽车一辆，翌年，盐城境内第一条通车公路新丰至西团的22公里土路筑成并通车，由垦区自修、自用、自管。1932年，通榆公路（姚家荡至阜宁）、阜淮公路（阜宁至淮安）相继筑成，南通私营汽车行经垦区沿通榆线发展以客运为主的营业性运输。1935年，东台成立汽车公司，有货车20辆。盐城先后有苏北行、福利行、通榆行、大同行、大福行等5个汽车行兴办，同

#### 4·盐城市交通志

时，阜宁的利通汽车行，东坎的交通汽车行亦相继成立，从事客运。至1937年全区共有汽车79辆，陆路运输初具网体，交通颇称便利。1938年4月28日，日军入侵盐城后，车行停业，交通陷于瘫痪状态，直到1947年才有所恢复。

新中国成立初，汽车运输以私营为主。1951年，建立盐城汽车联营站，经营客运业务，年客运量1万人。1953年1月，国营盐城汽车站成立，2月，原国营站与大中集汽车站合并成立“商营盐城汽车运输联营站”。1956年实行公私合营，私营业主及职员43人，均得以合理安排，时有大小客车34辆（其中小客车10辆），年客运量38万人，货车2辆，机关农场自备车30辆，年货运量5万吨。1958年，成立盐城专区汽车运输公司，有大小客车46辆，1238客位，年客运量39万人，货车7辆，22.5吨位，年货运量43万吨，“人民公社化”后，各公社运输大队和交管站从事短途运输，主要运具是独轮车、二轮车、平板车；至60年代，社镇集体运输逐渐缩减。1974年3月，为适应运输生产的发展，地区汽车公司由原客货混合编队改为客、货单独建队，即客车分建92、94、96车队，货车分建91、93、95车队；1977年9月，盐城成立陆运公司，主要承担汽车货运、大型平板车运输、三轮车客运、大中超重物资起吊以及安装运输等项目，年货运量123.03万吨。进入80年代，汽车客运发展迅猛。1979年全区客运量1941.82万人，至1982年即增至2934.3万人，是1979年的151%；随着客运事业的发展，企业的经济效益亦逐年递增。盐城汽车分公司1979年实现利润449.4万元，1982年即为709.5万元，1984年815.5万元，比1979年增长181%。1985年之后，客运业务虽有所发展，但由于燃料、机械配件等价格上涨，企业利润则有所下降。汽车公司1984年客运周转量4108.9万人公里，实现利润815.5万元，而1985年客运周转量4185.7万人公里，利润仅604.70万元，客运周转量高于上年，而利润却下降25.8%。1987年，全市交通部门有

专业运输机动客车617辆32478客位；载货汽车314辆 2437吨位，挂车78辆324吨位；非交通部门的机动客车44辆，967客位，货车2840辆11101吨位；乡（镇）办交通载客汽车34辆864客位，货车164辆801吨位，挂车7辆28吨位；个体专业运输户客车61辆1471客位，货车264辆，1063吨位，基本形成多渠道、多网络的陆路运输体系。1987年全市陆运客运量3886.7万人，客运周转量198417.7万人公里，货运量122.3万吨，全市陆运企业实现营业收入5663.6万元，利润487.1万元，人均创利888元。

盐城港埠始于秦末汉初煮盐铸铁之装卸转运。唐、宋、明、清时期，盐产相对稳定，并时有发展，加之漕粮海运，“捐输积贮”时兴，港埠及搬运业甚为繁盛。民国初年，即有外轮来港经商，内河港口亦以简陋的自然岸坡从事肩挑人抬背扛的物资运输。新中国成立后，逐步由个人单干向集体所有制演变。经济恢复时期，各县的搬运装卸站相继成立，60至70年代，在搬运站的基础上，又先后成立了港务管理处。1987年，境内除陈家港和射阳港两海港外，内河港口主要有盐城港和7个县（市）港，是年底，全市各港口码头货物操作量1485万吨，吞吐量965.5万吨，实现营业收入2787万元，利润152.4万元，人均创利228元。

盐城的民用航空始于1959年，当年1月，当时的上海民用航空局在盐城设“盐城民用航空站”，开辟盐城至南京航线，1962年5月停航。1984年开始复航筹建工作，1986年4月29日开航，航线为南京——盐城——上海，每周往返两次，1987年共飞行218个班次，客运量2761人次，班机实载率82.5%。

盐城的交通工业，是从无到有逐步发展起来的。建国前，仅有一些民间工匠零星制作、修理木帆船、独轮车、牛车等木质交通运输工具。建国初期，水陆运输工具的小型维修和保养，依靠各船机驾人员和聘请所在地的铁、木、工匠进行，大、中修理均依赖南通、镇江等地的厂、所。1958年，地区成立车、船制造厂，

各运输企业亦不断改造和更新修造设备，逐步扩大了维修和生产能力。1987年全市交通工业企业生产钢质船18艘21090马力，钢质货驳172艘，12505吨位，水泥货驳439艘20611吨位，生产港口机械48台，恢建客车36辆，汽车大修3233辆次，交通工业总产值3749.66万元，销售收入2618.1万元，实现利润238.6万元，人均创利1025元。

根据中央倡导的“全民办交通”的基本精神，盐城市的交通建设一直遵循着国家、地方和交通企事业本身三者共办的原则，自1958年至1987年的30年中，交通事业固定资产投资总额21488.55万元，其中：国家投资2286.65万元，占10.6%；地方政府投资630.78万元，占2.9%；交通主管部门投资403.45万元，占1.9%；自筹资金11677.43万元，占54.3%；银行贷款6092.24万元，占28.4%。

盐城的交通运输事业，随着社会的不断进步得到发展，并对本地区的政治、经济、军事和文化建设发挥了应有的作用。但由于水路客运的萎缩，陆路客运难敷需求的矛盾十分突出，路、航、港、场、站的设施及市内公交运具不足等状况，均亟待改进、充实和完善，提高建设成效，以适应国民经济建设的需要。