

003747

徐州市交通志

徐州市交通局史志编纂委员会

徐州市交通志



徐州市交通志编纂委员会

一九八八年六月

徐州市交通志编纂委员会

主任委员：潘玉岭

副主任委员：吕文权

委员：郭泉水、丁战、马德广、胡存壁、
杨金岭、卓士金、刘元发、

办公室主任：刘元发

主编：孙茂洪

编辑：李声黄、马洪生、范超然

摄影：李新华、王元金、孙茂洪

审定：肖波

责任编辑：董秋云

序

《徐州市交通志》的编纂出版值得庆贺。

该志书主要记述了徐州公路交通事业发展变化的历程，通过丰富、翔实的史料，客观地反映出这一地区交通运输的特征和发展规律。对于研究和探讨徐州的交通建设，借鉴历史经验，进一步发展全市的交通事业，促进徐州经济的振兴有着极其重要的意义。

徐州自古就有“五省通衢”之称，现代徐州的交通建设进入一个崭新的阶段，已逐步形成一个多形式、多层次的综合交通网络，被冠以“五通汇流”的美誉。这是徐州人民同心协力，关心支持交通建设所取得的成就。

马克思说过：“人类历史始终是和产业史、交通史关联着”。

发展交通事业不仅是当前的重要任务，而且在今后的国民经济和社会发展中永远处于先行的战略地位。这是历史的经验总结。

《徐州市交通志》的编纂，是市交通局编志办的同志历经数载艰辛，所创下的盛世之举，值此付印之际，写了以上文字，是为之序。

潘玉岭

一九八八年六月

前 言

徐州地处苏、鲁、豫、皖四省交界，故有“五省通衢”之称，它东濒黄海、西连中原、背负鲁南山区，南瞻江淮平原；京沪、陇海铁路在此交会、京杭运河流经其间，黄河故道横穿市区，公路交通四通八达，徐州是我国从古至今著名的交通枢纽。

中华人民共和国成立以来，徐州的交通事业日新月异。经过三十七年来的努力，已初步形成了铁路、公路、水路、空中、管道交通网络。因此，认真总结徐州交通事业的发展进程和科学技术成就，不仅对于今天正在迅猛发展的徐州现代化交通事业有一定的借鉴作用，而且能为子孙后代留下一份宝贵的历史遗产。

《徐州市交通志》是一部经济专业志。具有交通行业特点和地方特色。在编纂过程中，编者以马列主义为指导思想，用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，本着详今略古，忠于史实的原则，秉笔直书，力求做到集思想性、资料性、科学性于一书，起到资治、教化、存史的作用。

此书的编纂能为四个现代化建设竭尽绵薄之力，则是我们最大的愿望。

编 者

一九八八年六月

凡 例

一、断限：记事相对始于秦汉时期，下迄至1985年。

二、地域：①鲁成公十八年（公元前573年）以前，按照徐州为古代自然经济区域的九州之一载述。②公元前573年徐州建城开始，按实辖地域记述。

三、体例：按交通门类横排竖写，以横为主、纵横结合。大事记采用编年体。

四、编目：本志分章、节、目、子目四个档次编排，共四章十三节。另有附编三。

四、文体：本志书分述、记、志、图、表、照录七体编纂。图表插于志书正文之中。

概 述

徐州，古称彭城，至今已有四千余年的历史，地处苏、鲁、豫、皖四省交界素有“五省通衢”之称。它东濒黄海、西连中原，背负鲁南山区，南瞻江淮平原，京沪、陇海两大铁路在此交会，京杭大运河流经其间，黄河故道横穿市区，公路四通八达。徐州自古以来就是我国重要的交通枢纽，又是内地联系江浙两省的必由之路。远古时代，徐州地当获水与泗水之交。春秋战国时期，彭城成为江淮流域通往中原水运的枢纽，逐步发展为商业都会。

汉高祖时利用汴水负担山东、江淮流域漕粮西运，每年数十万担。

东汉初年，地处汴泗交流处的彭城，成为江淮流域与都城洛阳的水运枢纽。公元193年秋曹操攻陶谦于彭城始，到建安三年(198年)击杀吕布占彭城止，汴水运输遭破坏。

东晋安帝义熙十二年(416年)汴水暴涨，徐州城崩，翌年，刘裕破秦，汴水重新疏浚通航，刘自洛阳南旋，就是经徐州乘舟南下建康(今南京)的。

隋时，开凿通济渠“取道汴入泗，然后由泗水入淮”。

宋朝(1077年)黄河决口，河道南迁。

元时(1289年)元世祖先后打通南北运河航道，徐州扼大运河南北要冲，其交通和军事地位大大加强。至正八年(1348年)徐州升为徐州路，并在徐州东南的百步洪和吕梁洪两险滩设立差官，监督和协助江淮粮船过洪。

明代在运河重新疏通后，废止海运和陆运，整个南北运输完全依赖京杭大运河一条路线。徐州除在吕梁洪和百步洪建闸外，船只来往，还实行编队制，沿途设立纤道、纤站、纤夫，以保证粮船的正常航行。每年经由徐州北上的粮船约为1万2千余艘，总运量在400万石以上。为加强徐州城与四乡的交通联系，还在泗水和黄河上分别用铁索维舟修建大浮桥（原名万会桥）和小浮桥（原名云集桥），每日按时启闭。

清咸丰五年（1855年）黄河北徙，徐州完全失去它借以发展起来的水路运输的有利条件，至此徐州水运衰败。进入二十世纪后1911年的津浦铁路、1915年的陇海铁路徐汴（开封）段和1925年的陇海铁路徐海（州）段先后建成通车，徐州的交通形势有了新的变化，初步成为我国东部铁路枢纽之一。

中华人民共和国建立以后，经过三十多年来的建设，徐州市的面貌已发生了根本的改变，交通建设方面有了巨大的发展。

公路，城区道路由解放初期31公里发展为197公里，增长6.4倍。以徐州为中心向四外辐射的公路网，有国道4条，省道19条，加上县、乡公路，1985年总里程达2789.4公里。市区和所属六县汽车站多站点的长途汽车线路有340条，总长1948公里与6省、市117个县通了汽车，每天有650班客车从徐州奔向四面八方。

机动车辆由解放初期近200辆发展到1985年底的18273辆，其交通系统营运车辆2153辆，完成货运量562万吨，为1978年的1.6倍，周转量21242.3万吨公里，为1978年的2.5倍，客运量2211万人次，为1978年的1.7倍，客运周转量103565.6万人公里，为1978年的2.7倍。

水运：1958年为了解决北煤南运，开辟了京杭大运河不牢河段，通航里程534公里。到1985年全市共有航道40条，通航里程697.4公里。全市现有年吞吐量万吨以上港口24个，吞吐能力为2000万吨，其中万寨港年吞吐能力达650万吨。货物码头泊位276个。1985年货物吞吐量为841.3万吨。全市拥有机动船1930艘。

航空：中国联航徐州分公司于1985年开始筹备，1986年9月3日正式通航。是与空军包机飞行，通航线路是北京至徐州至上海。每周三、六两个班次。机型安——24。

管道：华东输油管道自北向南全长71.9公里，自市区经过，目前作为一个独立的自我体系的专门运输形式。

徐州境内至1985年，交通体系已较为完整，形成了陆、水、空、管多种运输形式的交通网络。

十一届三中全会以来，随着经济的发展，徐州已是江苏省煤炭、电力、建材、粮食基地，区域性商业贸易和物资交流中心，徐州的交通枢纽地位更加突出，四通八达的公路网络对周围地区产生了强烈的辐射和吸引作用。

发展社会商品生产，要做到货畅其流，人便于行。为了充分利用徐州市优越的交通地理条件和陇海经济区中心城市的优势，必须坚持“两通”（交通、流通）先飞，振兴徐州的经济发展战略方针。优先发展具有徐州特色的交通，这样徐州的交通事业将会有个突飞猛进的发展，必将大大促进全市对外经济、技术、文化的发展和交流。

目 录

序.....	1
前言.....	2
凡例.....	3
概述.....	4
大事记.....	1
第一章 公路.....	20
第一节 国道.....	22
第二节 省道.....	25
第三节 县乡公路.....	30
第四节 郊区公路.....	32
第五节 矿区公路.....	37
第二章 桥梁.....	39
第一节 市区桥梁.....	39
第二节 郊区桥梁.....	39
第三节 干线桥梁.....	40
第三章 管理.....	45
第一节 公路管理.....	45
一、机构.....	45
二、活动.....	48
三、机具设备.....	53
四、科研成果.....	54
第二节 运输管理.....	57
一、机构.....	57

二、运输市场管理·····	61
三、交通监理·····	73
第三节 交通行政机构演变·····	77
第四章 运输·····	85
第一节 货运·····	85
一、企业机构·····	86
二、运输工具·····	87
三、货运生产·····	96
四、支前运输·····	96
第二节 客运·····	101
一、企业机构·····	101
二、运输工具·····	103
三、线路站点·····	104
四、客运生产·····	109
附编：一、交通工业·····	112
1. 企业演变·····	112
2. 产品及产值·····	113
二、水运·····	115
1. 航道·····	115
2. 港口·····	116
3. 船舶·····	116
4. 徐州专区轮船运输公司·····	116
5. 徐州市轮船运输公司·····	119
6. 航政·····	121
三、历任主要负责人名录·····	122
跋·····	127
编后记·····	128

大事记

约四千年之前

徐州起源于帝尧时代的大彭氏国。尧舜时，洪水漫延，禹继位后治理洪水，禹“陆行乘车，泥行乘橇”，在治水过程中，到处沿江河考察，把看到的山川万物绘下来，按九个方位铸成“九鼎”谓“九洲”。徐州当时列为九洲之一（自然区域名称）。大禹治水时曾乘船来徐州，到羽山，故又名“禹山”（属大彭国，现东海县北）。

约公元前21世纪

徐州的首府薛，从夏代起就是制造舟、车的主要基地。薛位于泗水之滨，是当时东西南北交通的中枢，通过泗水南下江淮而制荆楚与吴越；逆流而上，可以控制齐鲁与燕晋，从春秋晚期起，徐州就成了“兵家必争之地”。

约公元前500年

泗水过徐州城东北和城东南时，受两侧山地所限，形成秦梁洪，百步洪和吕梁洪三处急流。吕梁洪在徐州东南六十里的吕梁山下。史书记载，孔子周游列国，途经徐州曾在此观洪。

公元前219年

秦始皇外出巡行，东登峯山、泰山，在泰山上刻石颂

德，又东到海边，在琅琊台刻石颂德，说：“端平法度”，“除疑定法”，要人民“尽知法式”。这次出巡，路过彭城（今徐州），派了千余人到泗水打捞传闻中的“九鼎”，结果是一无所获。

公元前210年

秦代著名方士徐福，于秦始皇三十七年（公元前210年）领皇旨乘船入海求仙药，在今赣榆县海岸起航，最终抵达日本九州岛。徐福是中国第一个到达日本的使者。

公元前195年

秦始皇颁布交通政令，“诏……與六尺……车同轨。”使全国车辆轨距一律统一为六尺，统一制造，统一管理。

69年

汉明帝永平十二年（69年）王景主持治河，采用河汴分治的办法，沿黄河两岸筑堤，限制黄河南侵；同时在汴水上修建闸坝，调节水量，使汴水安流入河，成为江淮流域漕粮西运的主要通道。地处汴泗交流处的彭城，就成了江淮流域与东汉都城洛阳间的水运枢纽。

416年

刘裕进驻徐州，疏浚汴水，使汴水重新通航，刘裕自洛阳回师南方，也是经由汴水乘船过徐州南下建康（南京）的。

605年

隋炀帝开通济渠。《资治通鉴》载：“……引汴水入泗

达于淮。”因此说，通济渠经过徐州转泗水再入淮河的。

739年

唐玄宗开元二十七年，改通济渠为广济渠，沟通江淮漕运、汴水、泗水保持通航。白居易的“汴水流、泗水流，流到瓜州古渡头，吴山点点愁”和韩愈的“汴泗交流郡城角”，都证实这一点。

1289年

元世祖开凿京杭大运河，徐州扼大运河南北要冲，其交通和军事地位随之加强。

1411年

明成祖永乐九年，疏通汴、泗故道，使黄河重新归入汴水故道经徐州南下入淮，重新打通京杭大运河的南北交通，便利漕粮北运。明代在运河重新流通以后，废止了海运和陆运，整个南北运输完全依赖京杭大运河一条路线，所以明代对运河的整理和维护都比较周密。

除在吕梁洪和百步洪建闸外，船只来往，还实行编队制，沿途设立纤道，纤站和纤夫，保证粮船正常航行。每年经由徐州北上的粮船约为12143艘，总运量在400万石以上。

1855年

黄河北徙，使徐州完全失去它借以发展起来的水路运输的有利条件。从此以后徐州就逐步陷于“黄河弥望，牢落无垠，舟车罕通，阉阎雕敝”的衰败景象。

1911年

津浦铁路黄河南北段分别建成通车。徐州站（当时称徐州府站）落成。

1915年

陇海铁路徐汴段建成通车铜山县站落成。

1921年

11月20日至27日，以铜山机车工厂“八号门事件”为导火线、陇海铁道线上爆发了一场震惊中外的陇海铁路工人大罢工。

1933年

徐州兵工筑路，市区修筑延平，延庆两条路，修乡道有元兴路、兴岭路、元通路、兴贤路、元丰路五条，泽民桥（坝子街桥）此年筑成。

1948年

12月1日徐州解放

徐州市交通运输工人出动2900辆平车，100余辆汽车，参加淮海战役的支前运输。

12月2日，徐州市军管会公路运输部成立，部长：王瑞峰，副部长：李宁、地址在徐州市崇文路六号。12月6日，公路运输部第一批接收人员到达徐州，开始接收工作。当晚即接收国民党联勤总部第一补给区保养一团二营四连。12月

8日，公路运输部第二批接收人员到达徐州。徐州运输公司临时办事处（筹备处）成立。12月10日，公路运输部第三批接收人员到达徐州。三批人员共451人。公路运输部接收国民党联勤总部四〇四汽车修理厂，人员200余人。接收国民党交通部第一运输处徐州业务所，人员53人，废旧汽车42辆。公路运输部组织商车68辆，开始进行支前运输。

12月31日，公路运输部共接收废旧汽车362辆，其中外拨65辆，修好38辆。

1949年

1949年2月2日，徐州军管会公路运输部奉令将接收资财转入华东运输公司徐州分公司和华东企业公司进行企业经营，由军管转入企业管理。

1949年5月，徐州运输分公司派车30余部，在蚌（埠）浦（口）间进行支前运输，联接该段尚未修复的铁路，共军运1亿零900万斤公里。

1月3日，徐州市七大民营汽车公司230辆汽车超额完成第一阶段支前运输任务，共运送粮食弹药343.6万公斤。1月10日，华东运输公司徐州分公司正式成立。2月13日，组成徐州市搬运工会筹备委员会，由王其华、陈延、宗大君、吕振东、谢朝进五同志组成。王其华任主任。办公地址设在地藏里。当时组织起来的搬运工人达6455人，3月10日，徐州汽车装配厂完成装修30部大道奇引擎的任务，支援渡江战役，4月11日，八百余名搬运工人召开大会，市公安机关依法逮捕反动封建把头姜文举、李士杰。宣布取消封建剥削的包工柜。新徐日报即日登载此消息。6月至12月，山东省公

路运输总局成立徐州汽车牌照监理站；在中华人民共和国建立后，改为山东省人民政府公路局徐州汽车牌照监理所，同时成立丰县、沛县、新浦公路管理站。各站、所均系直属山东省公路局辖。10月25日，召开搬运工会首届会员代表大会，成立搬运工会联合会，王传仁为工会主席。11月22日，奉山东省公路局指令：华东运输公司徐州分公司更名为山东运输公司徐州分公司。

1950年

1月1日，为保证徐淮公路畅通，苏北公路局决定元月六日重修众兴运河大桥。

4月16日徐淮公路（徐州至双沟段）原为山东省徐州车辆监理所辖，经苏北公路局与山东省公路局协商，该路除市区外均划归苏北公路局管理，并在徐州南关火神庙街设苏北公路局驻徐州管理段。

4月徐州运输分公司整编组织机构，精减人员五分之二，将下属科改为部，三个汽车中队合并为一个汽车队，撤销亳州转运站和浦口、淮阴联运办事处。

8月5日，华东联运公司徐州支公司成立，杨瑞芝任经理。

9月，成立了徐州市搬运工人诊疗所，地址：淮海东路。设医务人员2名。

9月10日，徐州、济南、济充运输分公司通力合作，开始抢运皖北万吨救济粮，至十月十日超额完成运输任务，受到华东财委会和山东省人民政府的表扬。

10月1日。山东省举办车辆及驾驶员的总检考工作，徐州