

003859

丹陽交通志

《丹阳交通志》编纂委员会

东南大学出版社

A367-1



丹阳交通志

《丹阳交通志》编纂委员会 编

东南大学出版社

补后补

(苏)新登字第 012 号

责任编辑 徐步政

丹阳交通志

《丹阳交通志》编纂委员会 编

*

东南大学出版社出版发行

(南京四牌楼 2 号 邮编 210018)

南京摄山印刷总厂东湖分厂印刷

*

开本 850×1168 毫米 1/32 印张 11 13/16 字数 329 千

1993 年 9 月第 1 版 1993 年 9 月第 1 次印刷

印数:1—1050 册

ISBN 7—81023—784—5/Z·35

定价:9.50 元

(凡因印装质量问题,可直接向承印厂调换)

《丹阳交通志》编纂委员会

主 任	曾义海			
副主任	戎敖锡	朱碧清	徐双喜	尹朝龙
委 员	王 斐	杨金桂	张以龙	姜汝法
	相炎生	蒋兆卿		

《丹阳交通志》编写组

主 编	睦 涛	章 煦		
编写人员	睦 涛	章 煦	史春耕	姜亚平
	田洪才	余慕苏(摄影)		殷桂芳

《丹阳交通志》编纂委员会

主 任	曾义海			
副主任	戎敖锡	朱碧清	徐双喜	尹朝龙
委 员	王 斐	杨金桂	张以龙	姜汝法
	相炎生	蒋兆卿		

《丹阳交通志》编写组

主 编	眭 涛	章 煦		
编写人员	眭 涛	章 煦	史春耕	姜亚平
	田洪才	余慕苏(摄影)		殷桂芳

序 言

交通在社会经济的发展中,历来有“先行官”之雅誉。在商品经济的大潮中,人们更加清楚地认识到,交通对于发展经济、稳定政治、塑造文明所起的战略先导作用,从而言简意赅地总结出一条规律:“要得富,先修路”。这是对“先行官”一词所作的极富科学内涵和历史意蕴的注释。适逢《丹阳交通志》编写组要我谈谈交通,我便欣然命笔,以此为题议论几句,算作序。

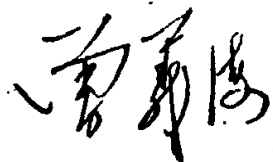
“城因水兴,市缘路起”。交通枢纽和交通干线之地,往往是孕育城市的温床。这种内在的、深刻的渊源关系,早经中外古今无数实例所证明。著名的四大文明古国,就是在黄河、恒河、尼罗河、幼发拉底河与底格里斯河的摇篮里发育而成。麦哲伦环球航线的开辟,直接导致了欧洲的“商业革命”和“价格革命”,为资产阶级产业革命和资本主义的迅速高涨准备了条件。而航天技术和现代交通通讯的发达,则催生了20世纪末叶科学技术的爆炸性时代。放眼国内外,美国的纽约,法国的巴黎,荷兰的鹿特丹,埃及的开罗,澳大利亚的悉尼,以及上海、重庆、广州、天津、洛阳、大连等等,哪一座

城市不是傍水靠路才发展起来的呢？即使象我们这弹丸之地的丹阳，能有今天的规模，也离不开水陆交通的便利。

丹阳的交通，史料记载是源于春秋战国。但那时的丹阳，还只是城市的胚胎，一“邑”而已。到了秦皇“扫六合”，开运河，筑驰道，交通大兴以后，丹阳才由“邑”而“县”，具备了古代县城的基本要素。及至隋、唐以下，江南运河漕运逐渐成为封建王朝的经济命脉，对沿岸城市的繁荣产生了极其深远的影响，丹阳亦为大受运河福泽的城市之一。至于清末修铁路，民国修公路，丹阳始有近代交通的框架基础。共和国诞生以后，丹阳人民意气风发，在中国共产党的正确领导下，拓路、造桥，浚河、建港，四十多年的成就超过了以往任何一个历史阶段。丹阳交通从此步入全新的发展时期。与此同时，丹阳的经济建设和社会事业迅猛发展，名声鹊起，于1988年升格为“市”，再次为“城因水兴，市缘路起”的历史结论提供了佐证。

可见，研究研究交通运输自古以来就为社会经济的发展发挥先导和促进作用的历史，实在很有现实意义。现在，《丹阳交通志》详今略古，深入浅出，突出重点，系统地把二千年来水陆交通的兴衰史展现在我们面前，这对于帮助我们了解交通，了解丹阳，振兴交通，振兴丹阳，无疑大有裨益。感

谢《交通志》编写组的同志，自 1984 年以来，数度春秋，在浩如烟海的资料堆中搜罗剔抉，到成百上千知情者口中掏掏实况，寒来暑往，屡易其稿，方成就了眼下这本册子。且不说成书之艰难，只其精神，便很令人感动。当然，由于水平和资料的限制，书中疏漏、讹误之处或恐难免，敬请专家学者、交通前辈，以及各界热心人士不吝赐教。

A handwritten signature in black ink, appearing to read '曹永德' (Cao Yongde), enclosed within a faint rectangular border.

一九九二年十一月四日

凡 例

一、《丹阳交通志》上溯交通起源，下迄 1985 年，个别重大事件延伸至 1991 年。

二、本志按交通门类分述、记、志、图、表、录六体编纂，共九章二十七节及两个附录。彩照集印于正文前，图、表插印于正文中。

三、共和国成立以前以朝代年号或民国纪年，括号内加注公元纪年，其后只以公元纪年。

四、古地名加括注今名，今地名据《丹阳县地名录》，古、近代各种称谓仍依旧惯。1988 年 2 月丹阳县改市以前的一切建置仍按旧称，其后改称市。

五、本志引文凡源于明隆庆《丹阳县志》、清乾隆《丹阳县志》、清光绪《丹阳县志》、民国《丹阳县志补遗》、民国《丹阳县续志》、民国重版清嘉庆《练湖志》及《丹阳金石略》者，只加引号，不注出处。其他引文均于文末注明出处。

目 录

概述	1
大事记	11
第一章 机构设置	32
第一节 行政机构	32
一、丹阳县运输管理处	34
二、丹阳县交通监理所	34
三、丹阳县公路管理站	34
四、丹阳县航道管理站	34
五、丹阳县城区交通管理站	34
六、丹阳县高桥交通管理站	35
七、乡(镇)交通管理所	35
第二节 运输企业	36
一、丹阳县港务管理处	36
二、丹阳县航运公司	36
三、丹阳县运输公司	37
四、丹阳县汽车运输公司	37
五、丹阳县联运服务股份公司	38
六、江苏省第二十三车队	38
七、江苏省镇江轮船联营公司丹阳站	38
八、乡(镇)运输服务公司	39
第二章 水路运输	54
第一节 航道	56
一、京杭运河	56
二、丹金溧漕河	66
三、常金北线	67
四、九曲河	68
五、支线航道	69

六、其他航道	79
七、淤废航道	81
八、闸坝	83
九、航道养护管理	90
第二节 船舶	96
一、木帆船	96
二、机帆船	99
三、挂桨机船	100
四、拖轮、拖驳	100
第三节 客运	105
一、木帆船客运	105
二、机动船客运	107
三、客运量	108
第四节 货运	110
一、木帆船货运	110
二、机动船货运	123
三、货运量	125
第三章 港口装卸	134
第一节 县城港口	134
一、丹阳港	134
二、厂矿自备码头	141
第二节 乡镇港口	143
一、访仙港	143
二、大泊港	143
三、其他乡镇港	144
四、高桥码头群	145
第三节 港口管理	146
第四章 公路运输	149
第一节 古道	150
一、道路	150
二、驿铺	153
第二节 公路	156

一、312 国道镇澄公路	156
二、222 省道镇丹公路	158
三、222 省道丹金公路及丹金支线	162
四、101 省道丹句公路	164
五、321 省道常溧公路	165
六、支线公路	166
七、专用公路	173
八、机耕路	174
九、公路养护	175
第三节 车辆	185
一、人力、畜力车	185
二、机动车	187
第四节 客运	195
一、人力、畜力客运	195
二、机动车客运	196
三、客运量	201
第五节 货运	205
一、人力货运	205
二、机动车货运	206
三、货运量	211
第五章 铁路运输	219
第一节 线路	219
一、单线	219
二、复线	220
第二节 车站	221
一、丹阳站	221
二、新丰站	223
三、陵口站	223
四、吕城站	223
五、储家桥乘降所	224
第三节 客运	224
一、票价	224

二、运量	225
第四节 货运	228
一、货种	228
二、运量	229
第六章 联合运输	234
第一节 转运	234
一、沿革	234
二、业务	235
第二节 联运	235
一、沿革	235
二、业务	237
三、利润分配	241
第七章 桥梁渡口	243
第一节 桥梁	244
一、古桥	244
二、铁路桥	250
三、公路桥	251
四、航道桥	264
五、农村桥梁	264
第二节 渡口	283
一、夹江渡口	283
二、内河渡口	284
第八章 交通运输管理	287
第一节 交通管理	287
一、交通流量	288
二、安全监理	295
第二节 运输管理	299
一、行业管理	299
二、运输市场管理	305
三、运管规费	308
第九章 交通工副业	309
第一节 船舶修造	309

第二节 车辆修造.....	312
第三节 副业经营.....	313
附录.....	314
一、京杭运河江苏丹阳段年表	314
二、丹阳县交通系统先进集体、先进个人.....	332
后记.....	337

概 述

丹阳县位于江苏省南部,长江三角州西端,界邻武进、扬中、金坛、丹徒诸县,属宁镇丘陵与江南水网的接合部,总面积 1 047.8 平方公里,陆地占 90.6%,平均海拔 7 米。耕地面积 92 万亩,总人口 76.53 万人。1985 年,工农业总产值 20.36 亿元,跨入全国先进县行列,被誉为“沪宁线上第七颗明珠”。

丹阳,远傍长江,中贯运河,扼吴、楚水陆冲要,交通条件十分优越。古代,驰道、驿路通向四方,运河漕运转输繁忙,练湖济运,号称“东南第一水利”。近代以后,特别是共和国成立以来,随着铁路运输和公路运输的崛起并逐渐发达,交通运输日益繁荣昌盛,丹阳成为苏南地区铁、公、水联运优势比较显著的重要交通城市之一。

交通是社会进步的标志。当人类摆脱蛮荒穴居而走向文明,其生存繁衍的第一需要乃是水的便利。傍水聚居,依水兴城,其间人物往来,沟通联络,水陆交通遂得长足发展,并转而促进城市的兴盛,二者因果互参。所以,历史地讲,交通的起源虽可追溯人类社会形成之初,但一般而言,具有一定规模和代表一定水准的社会交通事业,则须人类社会臻于相当文明程度方能出现。公元前 5 世纪,中国进入第一个黄金时代,列国争雄,百花齐放,社会政治、经济、军事和文化一时繁荣,交通运输亦有了划时代的飞跃。丹阳交通作为这一时代以及吴楚交汇这一特定地域社会经济的“先行”,同时又作为其标志和产物,便十分自然地成为丹阳交通史的扉页。

丹阳水上交通享誉二千余载,其功首推运河的开凿、拓浚及漕运。公元前 210 年,秦始皇第五次东巡至江南,为了加强对东南地区的政治控制和军事控制,遂“凿云阳北岗”和“京岷东南堍”^[1],开通了著名的徒阳运河。这一条人工河,是中国早期航道干线中的重要河段,与春秋时吴王夫差所凿之苏常运河,同为江南运河的滥

觞,具有非常深远的开基意义。三国孙吴赤乌八年(245年),孙权使校尉陈勋,发屯兵及作士三万人凿云阳西城至句容的重要内河航道破冈渚,沟通秦淮河与太湖水系,使“东南漕运,士商舳舻,由曲阿溯流入句容,复沿下至秦淮”^[2],不仅加强了政治中心建邺同经济中心吴、会间的交通联系,而且对沿渚丹阳、丹徒、句容等地的经济开发起了很大作用。隋大业六年(610年),纵贯钱塘江、长江、淮河、黄河、海河五大水系的南北水上交通大动脉京杭运河全线开通,“自是天下利于转输”^[3],“为后世开万世之利”^[4]。唐代以后,历经宋、元、明、清数代拓浚治理,徒阳运河“扼六郡之咽喉”,成为江南运河入江主口门。当封建社会漕运最鼎盛的时期,江南岁输漕粮数百万石,“浙江全省及苏、松、常各帮运船何止千百余只,总视丹阳为出江门户”,可见丹阳在江南漕运的重要地位。特别是被誉为“水柜”^[5]的丹阳练湖,自晋唐至明清的千百年间,每遇天旱河涸,“泄湖水一寸,则为河一尺”^[6],对调节运河水位、维持航道畅通所起的作用委实不可小觑。民国期间,丹阳水运事业的发展几近停滞,共和国建立以后才兴旺发达起来。1958年底,国家交通、水利二部对京杭运河进行大规模疏浚,常州专区调集丹阳、宜兴、金坛、句容数万民工,历时岁半,完成了运河丹阳段老河道挖深拓宽和北起七里庙、南至七里桥5.3公里新河道开凿的工程。运河改线以后,裁湾8处,东移3公里,并引带沪宁铁路随河东迁,不仅大大改善和提高了水、铁两大动脉的通过能力,为造就今天丹阳交通铁、公、水、港、航、联运全面发展、综合协调的辐射式多功能运输格局奠定了基础,而且为丹阳县城的进一步发育、拓展、中心东移预备了较好的地理位置和交通条件,对经济建设产生了难以估量的巨大影响。20世纪70年代以后,丹阳水路交通以运河、丹金溧漕河、常金北线、九曲河4条干线为主,分洪道、萧梁河等38条支线航道为辅,乡乡通航的局面基本形成,航道里程328.7公里,比1949年增长了1.98倍。与此同时,丹阳的水运生产进入了以集体企业为主导,以钢质船为标志的新阶段,具备了较强的内河运输能力;丹阳港历经改造、扩建,装卸机械化程度大大提高,年吞吐量超过

100万吨,成为承担苏南、苏北十几个市、县部分煤炭、粮食、建材中转任务的铁、公、水区域性内河中转港口。1985年,全县水运货运量109.43万吨,货物周转量14 646.79万吨公里,分别比1949年增长30倍和58.7倍。

丹阳古代的陆上交通虽不如水运那样名声卓著,但二千余年来亦不乏重要建树。早在战国初期,丹阳就有了通句容的姜巴路,这是镇江地区见诸历史文献的第一条陆路交通干线。南朝齐梁时期茅山隐士陶宏景有“姜巴亘远纵”^[7]的诗句,当是这条道路的真实写照。秦王朝建立以后,为了巩固政权,秦始皇推行“车同轨”的大政方针,大规模地开发交通,“为驰道于天下,东穷燕齐,南极吴楚”^[8]。位于曲阿“县北十五里”的一段驰道,即始皇第五次东巡时所筑。有古籍说,秦驰道“广五十步^①,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松”^[9],其工程规模之宏大,施工质量之讲究,路旁绿化之秀美,实属前无古人,后启来者,“固交通之一大业”^[10]。两汉至南北朝,逐代又增修了“京口路”^[11](丹阳通镇江)、“毗陵路”^[12](丹阳通常州)、“上容路”^[13](丹阳通句容)等重要道路,丹阳作为镇江东南门户和宁吴陆路冲要,在此期间,初步形成古代道路网络的基本经纬。隋、唐以后,大一统的中央集权制国家体制为超地域发展交通创造了条件,丹阳的道路交通代有开拓,不但有通往京师的“官马大道”、沟通邻县的县际“大路”以及乡镇间的小路纵横交错汇成网络,而且沿线广设馆驿、铺递,朝廷朝令夕至,声闻必达,丹阳成为北通京师,西接宁、镇,东联三吴,南达浙、闽,交通十分便利的“七省冲要”。近代以后,随着资产阶级工业革命成果的世界性普及,交通运输进入了一个崭新的历史发展时期。20世纪初,丹阳发生了两桩具有里程碑意义的大事。一是横贯丹阳的江南运输大动脉沪宁铁路于1908年建成通车,并在县境内设了吕城、陵口、丹阳、黄泥坝(后改称新丰)四站;一是丹句、丹镇、丹金、镇澄、常溧等5条县际公路先后竣工付用。铁路运输和公路运输的诞生,是运输

① 1步≈0.762米。