

003828

泰興縣交通誌



A361-2

泰 兴 县 交 通 志

泰兴县交通志编纂领导小组

《泰兴县交通志》编纂领导小组

组 长：栾庆衡

副组长：范开仁

成 员：栾庆衡

范开仁

叶荣和

赵 振

季春荣

杨宝成

毛展义

李 达

常云龙

张清太

徐裕香

编志办公室主任：范开仁

副主任：周培礼

黄政太

鞠德书

责任编辑：叶秀中

主 编：周培礼

编 辑：叶秀中

栾锦秀

葛玉成

殷怀章

谢成建

谢积善

鞠家杰

拜淦瀛

吴伯笙

工作人员：周国生

许宏林

管和荣

责任校对：拜淦瀛

张 峰

泰 兴 县 交 通 志

《泰兴县交通志》编纂领导小组办公室编
泰 兴 县 印 刷 厂 印 刷

印数：1—500册

内部发行

20.00 元



80003119

目 录

凡 例.....	(1)
概 述.....	(2)
大事记.....	(5)

第一篇 交通线路

第一章 陆路.....	(15)
第一节 驿道.....	(15)
第二节 公路建设.....	(15)
一、 干线公路.....	(16)
二、 支线公路.....	(18)
三、 乡村公路.....	(19)
第三节 公路养护.....	(21)
一、 养护制度.....	(21)
二、 养路机具.....	(22)
三、 公路绿化.....	(23)
四、 养路实绩.....	(26)
五、 养路费征收.....	(26)
第二章 水路.....	(29)
第一节 航道概况.....	(29)
一、 长江航道.....	(29)

二、	内河航道	.....	( 29)
第二节	航道养护	.....	( 35)
一、	疏浚、挖浅	.....	( 35)
二、	块石护坡	.....	( 36)
第三节	航养费征收	.....	( 36)
一、	征收范围和标准	.....	( 36)
二、	征收实绩	.....	( 37)
第三章	桥梁、渡口、水闸	.....	( 38)
第一节	桥梁	.....	( 38)
一、	公路桥梁	.....	( 38)
二、	大道桥梁	.....	( 46)
第二节	渡口	.....	( 57)
第三节	水闸	.....	( 59)
一、	口岸船闸	.....	( 60)
二、	过船船闸	.....	( 60)
三、	马甸节制闸	.....	( 61)
四、	天星节制闸	.....	( 61)
五、	焦土港节制闸	.....	( 62)
六、	七圩港节制闸	.....	( 62)
七、	靖泰界河节制闸	.....	( 63)

第二篇 交通运输

第一章	陆路运输	.....	( 67)
第一节	车辆	.....	( 97)
一、	人力车轿	.....	( 67)
二、	机动车辆	.....	( 68)

第二节	客运	(69)
一、	专业汽车客运	(69)
二、	民间车辆客运	(75)
第三节	货运	(78)
一、	专业汽车货运	(78)
二、	工商企业汽车货运	(80)
三、	民间车辆货运	(82)
第四节	陆运经营机构	(83)
一、	泰兴汽车合营公司	(84)
二、	泰兴县汽车运输公司	(85)
三、	七十八车队	(85)
四、	泰兴汽车货运站	(86)
第二章	水上运输	(87)
第一节	船舶	(87)
一、	木质船	(87)
二、	水泥船	(89)
三、	钢质船	(90)
第二节	客运	(94)
一、	外江客运	(94)
二、	江边渡运	(95)
三、	内河客运	(98)
第三节	货运	(102)
一、	专业货运	(102)
二、	工商企业货运	(106)
三、	民间水上货运	(107)
第四节	水运经营机构	(108)
一、	泰兴县航运公司	(109)

二、	泰兴县水运公司.....	(111)
三、	口岸内河轮船站.....	(111)
第三章	联合运输.....	(112)
第一节	联运路线.....	(112)
第二节	货物营运量.....	(112)
第三节	联运服务公司.....	(113)
第四章	搬运装卸.....	(115)
第一节	港区码头.....	(115)
一、	泰兴港区.....	(115)
二、	黄桥港区.....	(115)
三、	口岸港区.....	(116)
四、	过船港区.....	(117)
五、	口岸排筏站.....	(118)
六、	工商企业专用码头.....	(118)
第二节	装卸工具.....	(120)
第三节	搬运队伍.....	(121)
第四节	搬运装卸操作量.....	(123)
第五节	搬运经营机构.....	(125)

第三篇 交通工业、服务业

第一章	交通工业.....	(131)
第一节	船舶修造.....	(131)
一、	口岸船舶修造厂.....	(132)
二、	泰兴造船厂.....	(132)
三、	泰兴县船舶修造厂.....	(133)
四、	泰兴县玻璃钢厂.....	(134)

五、	泰兴县船舶机械厂	(134)
第二节	汽车修配	(135)
一、	泰兴运输机械厂	(135)
二、	泰兴县交通机械厂	(139)
三、	泰兴县汽车配件厂	(136)
四、	泰兴县汽车大修厂	(137)
五、	泰兴县汽车装配厂	(137)
六、	城北车辆修配厂	(137)
七、	泰兴进口汽车修理厂	(138)
八、	复兴汽车修配厂	(138)
九、	泰兴第二进口汽车修理厂	(138)
十、	泰兴进口汽车修配厂	(138)
十一、	黄桥汽车修理厂	(138)
十二、	口岸汽车修理厂	(139)
十三、	张桥汽车修理厂	(139)
十四、	泰兴田河汽车修理厂	(139)
十五、	口岸江圣汽车修理厂	(139)

第二章 交通服务业..... (140)

第一节	加油站	(140)
一、	泰兴加油站	(140)
二、	黄桥加油站	(140)
第二节	停车场	(140)
一、	泰兴停车场	(140)
二、	泰兴北门停车场	(141)
三、	泰兴西园停车场	(141)
四、	黄桥公路养护队停车场	(141)
五、	黄桥镇交管站停车场	(141)

六、	黄桥车站停车场	(141)
七、	黄桥港区停车场	(141)
八、	口岸江圣停车场	(142)
九、	张桥南街停车场	(142)
十、	泰兴田河停车场	(142)

第四篇 交通管理

第一章 管理机构

(145)

第一节 县级管理机构

(145)

第二节 区级管理机构

(150)

第三节 乡、(镇)管理机构

(151)

第四节 市属管理机构

(155)

第五节 省属管理机构

(158)

第二章 车船监理

(161)

第一节 考核发证

(161)

第二节 年检年审

(163)

第三节 车船检查

(166)

第四节 事故处理

(168)

第三章 路政管理

(171)

第一节 路政组

(171)

第二节 管理实施

(171)

第三节 清除路障

(172)

第四章 航政管理

(175)

第一节 航政组

(175)

第二节	航政管理	(175)
第三节	口岸船闸管理	(177)
第四节	船舶进出港口签证管理	(180)
第五章	运输管理	(182)
第一节	运输计划管理	(182)
一、	计划管理规划	(182)
二、	计划平衡安排	(183)
第二节	运输市场管理	(185)
一、	运输方式	(185)
二、	运费结算	(186)
三、	取缔无证经营	(187)
第三节	运价管理	(187)
一、	陆上运价管理	(187)
二、	水上运价管理	(191)
附录	(194)	
	泰兴县交通局关于县社公路管理养护意见	(194)
	泰兴县交通局关于县社公路分级管理养护办法	(196)
	泰兴县交通局关于社办交通运输管理办法	(198)
	泰兴县港务管理处关于港口企业装卸运输质量标准	(202)
	泰兴县航运站运费质量标准	(206)

凡 例

一、新编《泰兴县交通志》由概述、大事记、专志各编、附录组成。概述，综叙交通情况，统摄全书；大事记，纵贯古今，记叙自有交通历史的大事、要事；专志，横列门类，纵叙史实，设交通线路、交通运输、交通工业服务业、交通管理四篇，共十四章，四十八节；附录，收录某些单项性的主要资料。

二、本志取事，坚持立足当代，详今略古，详近略远，断限时间，上限因事而异，据实上溯；下限截止于1985年，个别章、节延至1987年。

三、本志，以文字叙述为主，辅以图、表和照片。

四、本志按事物性质设篇、章，不受现行行政管理系统的限制，凡交通事物，不论其隶属何部门，均编入同一篇、章。

五、历史纪年，解放以前一般先写朝代年号，再在括号内注明公元纪年，解放以后（指1949年1月24日本县解放以后），一律用公元纪年“大事记”的历史纪年，为了便于查阅，则先写公元纪年，再注明朝代年号。

六、数字表述。除各种图表、顺序号、专用名称和公元纪年用阿拉伯字外，其余均用汉字。有些两数相乘不等于积，两数相除不等于商，是四舍五入所致。

七、计量单位一律采用国务院1984年颁发的中华人民共和国法定计量单位。

八、行政区划。沿用各历史时期正称、地理名称，一般采用当时原名，出现新旧地名不同时，则用括号注明。

九、各种名称第一次出现时用全称，以后重复出现则用简称。

十、本志资料，主要录自档案材料，部分录自社会调查、座谈会纪要，所用资料均已核实考证，为节省篇幅，文中不再注明出处。

概 述

泰兴县位于东经 $119^{\circ}49'03''$ 至 $120^{\circ}22'04''$ ，北纬 $31^{\circ}58'12''$ 至 $32^{\circ}24'14''$ 。东接如皋，南界靖江，西滨长江，北邻泰县，东北与海安接壤，西北与江都毗连，为长江下游三角洲冲积平原。地势东北高，西南低，东西长五十四点四公里，南北宽四十六点五公里。总面积一千四百二十九点六五平方公里。

全县辖四十三个乡、镇，九百九十六个行政村，共有三十三万一千七百六十四户，一百三十六万五千一百五十四人，是全省人口密度较大的县。

泰兴地处苏中平原，长江下游北岸，背倚苏北里下河地区，隔江与常、扬、镇相望，发展交通运输事业，具有优越的自然条件。但在历史上一直处于落后状态。至1928年，县境内始出现省政府指令修筑的兴口路（泰兴县城至口岸）。此后，到1935年，虽然兴筑了泰州至口岸、泰兴至黄桥、泰兴至天星桥、泰兴至龙稍港、姜堰至黄桥、黄桥至季家市等公路，但都是土路面，晴天尘土飞扬，雨天泥泞不堪，晴通雨阻，几濒瘫痪。

解放以后，人民政府十分重视公路建设，除修复原有公路外，还不断新增线路。为了提高公路的技术状况，对原有公路采取了截弯取直，加宽路面，改建桥梁，铺筑砂石路面和沥青路面等措施。

1982年，全县四十三个乡、镇实现了晴雨通车。1985年，全县有干、支线公路十一条。连接着二十条乡村公路，形成了初具规模的公路网络，贯通四面八方，由众多的公路交织成许多网点，形成了一些公路枢纽，泰兴（县城）站是泰兴县最主要的公路交通枢纽，每日除县内短途客运外，还有班车直达杭州、上海、南京、无锡、常州、南通、徐州、镇江、扬州、江都、泰州、泰县、靖江、如皋等县、市。

县内的公路交通枢纽除泰兴县城外，还有黄桥站，位于泰兴、泰县、靖江、如皋四县中心的姜八、如泰二线的交会点。每日有班车直达徐州、南京、六合、扬州、上海、南通、无锡、常州、靖江等县、市。

随着公路交通运输事业的迅速发展，载客、载货汽车都有很大增加。1949年，全县仅有私营客车八辆，七十二个客位；1982年，全县车船普查，计有客车四十五辆，二千四百二十个客位；货车三百七十七辆，一千五百零八吨；拖拉机一千七百三十五辆；1985年，全县有汽车一千零九十六辆，其中大、小客车二百二十一辆，三千四百一十一座，货车八百六十辆，三千零二十七吨；手扶拖拉机三千二百八十八辆，其中大型拖拉机二十九辆；1983年至1985年发证的二、三轮摩托车有二百六十五辆；轻骑有三百六十二辆；革新车有一百二十四辆。

1985年，全县旅客运输量达七百一十二点五二万人次，周转量二万一千二百二十三点三五万人公里。货物运输量达三百三十八点六万吨，周转量三万四千零二十八点四万吨公里。

泰兴的水运也比较发达。外有长江，横卧在县境西边，河道宽阔，水流缓慢，为航运提供了十分有利的条件；内有南官河、古马干河、龙稍港、如泰运河、天星港、焦土港、七圩港、九圩港、靖泰界河等十三条河港与长江相连，构成了江河船舶运输网。但在解放前，由于县内河道弯曲狭窄，泥沙淤塞；江潮起落，又无涵闸节制水位，以致常年能通航的水道只有六十七公里，季节通航的二百三十九公里。

解放以后，为了发展内河航运事业及加速泰兴县内的水利建设，全县航道进行了大规模的整治和疏浚，配合水利建设，开挖和整治了许多河道，沿江兴建了船闸和节制闸控制水位，使通航条件得到很大改善。现在，全县有航道五十八条，总长五千六百三十一公里。全年通航里程四百一十一公里，季节通航里程一千五百二十二公里。其中，六级养护航道二条，计四十八公里，七级航道十六条，计三百二十公里；八级航道四十条，计一百九十五公里，基本上达到了乡乡通轮

船，百分之八十的乡镇有舟楫之利。高港是县内最大的水陆运输中转港口，位于泰兴县西北江边、南官河口，担负着长江流域上海、南京、安徽、江西、湖南、湖北、四川等省市的物资运输任务。1985年吞吐量达四百五十万吨。

高港又是长江航线上的一个大站，上至南京，下至上海，申高、宁高、申通宁等航线的客轮在此停靠或发船。1985年旅客进出口达五十多万人次。内河客轮盐城、合德、兴化、建湖班在此停靠，沟通大江南北。

随着航运事业的发展，港区的建设也有了很大进展。解放前，全县装卸码头，大多是“就岸靠船，沿河堆货”的自然码头，装卸货物全靠肩挑人抬，劳动强度大，效率低。现在全县已拥有港区企业五个，码头十三座，泊位五十五个，最大泊位能力一千吨，作业岸线长九百八十三米，装卸机械化程度已达百分之二十一，半机械化程度达百分之二十三。1985年全县内河运输完成吞吐量一百五十四万吨。内河运输主要由县航运公司和县水运公司承担。

全县专业交通战线上，现有职工四千五百多人。另有运输专业户四十八户，拥有汽车五十辆，大小拖拉机三千二百八十八辆，机动船八百三十八艘，一万零二百六十六吨位，全县地方运输已形成了一个大中小结合，国家、集体、个人相互补充的多层次、多渠道、多结构的运输业。昔日那种“运输双肩挑，出门两腿跑”的落后状况已彻底改变。但运输事业仍不能适应国民经济发展的需要，有待进一步发展。

大事记

1884年（清光绪十年）

设置县义渡局，王家港、庙港、育婴洲设义渡分局。

1898年（清光绪二十四年）

上海大达、大通轮船公司客轮开始停靠天星桥载客。这是本县沿江港口最早停靠的长江轮船。

1902年（清光绪二十八年）

大达、大通轮船公司于龙窝口建筑石块码头、这是本县沿江港口最早的水运码头。

1928年（民国十七年）

江苏省政府指令修筑省属公路浦启线（浦口至启东）。其中泰兴县城至口岸一段由县政府动员民工修筑。这是县内最早的一条公路。

1929年（民国十八年）

“新太”汽轮首航季黄河，是为本县内河轮运之始。

1932年（民国二十一年）

黄桥韩馨山、丁西朋等创办利民汽车股份有限公司，由美国购进四辆大客车、八辆小客车，行驶于城黄、季黄、口黄三条公路。是为本县境内汽车客运之始。

1940年（民国二十九年）

1月16日，日本侵略军侵入泰兴。县内各条公路汽车客运被迫停驶。

1945年（民国三十六年）

9月6日，日军逃往江南。

9月12日，光复泰兴县城，全歼伪十九师。

10月15日夜，新四军苏浙军区第四纵队部十支队的部分指战员以苏南的部分地方干部，共达千人，奉命向江北撤退。在从武进县荫沙乘“中安”轮渡前往泰兴县途中，因船旧漏水，超载过重，不幸于天星桥西南约两公里的江中沉没。虽经附近各县民众奋力抢救，终因时值深夜，风急浪大，生还者不足百人。苏浙军区第四纵队政委韦一平等八百余人均不幸罹难。

1948年（民国三十七年）

人民的“泰兴县政府”设支前科，负责大军渡江的支前准备和地方交通。

1949年

1月，中国搬运工会泰兴县委员会成立。

4月，泰兴渡江船舶二团水手丁光田在渡江作战中，协助人民解放军受降敌舰“永纪号”，荣获“渡江特等功臣”称号，其船被誉为“扬子江上英雄船”。

4月21日，泰兴船工许广兴、戴乔富、范粉女等参加渡江作战，出色地完成了驾船任务，分别荣获“一等功”与“渡江功臣”奖旗。

5月，修复城黄、季黄、姜黄、口泰等土公路。

1950年

8月，泰兴县人民政府设建设科，兼管交通事宜。

1951年

泰兴木船协会成立。

1953年

泰兴县人民政府增设航运管理所。

泰兴合众汽车站建立，站址设泰兴北门吊桥。

1954年

7月，泰兴发生特大水灾，江堤缺口，全县交通系统紧急动员七百二十六艘木船，二千七百六十六人投入抢险救灾运输。

7月，全县公路被大水冲毁近两万土方，其中口泰线路基被冲毁