

江浦县公路志

江浦县公路管理站编印

修志领导小组

组长 梁长祥(现公路管理站站长)
王天生(原公路管理站站长)
黄时全(原公路管理站站长)

组员 (以姓氏笔划为序)
王来斌 沈继六 严庆森
金贤春 谈声金 张明德

顾问 沈富成(南京市公路管理处处长)
尹玉兰(南京市公路管理处党委书记)
王文中(南京市公路管理处原党委书记)
孙本柱(江浦县交通局局长)

编修成员

编辑 张明德
资料征集 张明德
摄影 王来斌

特约审稿 周一凡(《南京市古代道路史》《南京
近代公路史》主编并撰稿)
刘海东(江浦县志办公室副主任、《江浦县志》主编)

审定单位 江浦县公路管理站
江浦县交通局
江浦县志办公室
南京市公路管理处

序 言

《江浦县公路志》是 1992 年 4 月继我县交通系统《江浦县交通志》(修定稿)之后,历时 5 年编成的又一部专业志书。

江浦县是南京西北陆路交通门户,地处长江北岸。有浦合、浦泗、浦珠、浦乌 4 条干线公路和津浦铁路穿越县境。境内老山横贯,地形崎岖,历代皆为兵家必争之地。中华人民共和国成立以后,江浦公路事业受到党和国家的重视,得到迅速发展,促进了江浦经济振兴。本志全面记述了江浦公路事业发展的各个方面;突出了地区特色,也以恰当的篇幅述及建治以来道路的历史状况,具有一定的广度和深度。

这本志书本着立足当代,详今略古,用志、记、传、图、表、录诸体裁,横排竖写,述而不论,以翔实的史实突出了建国以来江浦在社会主义建设中公路事业发展的实况。全书约十七万字,是一部资料丰富,编辑完整的专志,对今后江浦公路建设不无参考意义,也为史家提供了一份系统的公路史料。

为了继往开来,继承和发扬优良传统,总结江浦公路建设的历史经验,为社会主义公路现代化服务,县交通局和市公路管理处于 1984 年底同意县公路管理站设置史志编辑,开始了资料收集和篇目制定工作。由于七十年代以前江浦行政隶属变更频繁,本志编者先后在滁州、镇江、扬州、六合、南京诸地市档案部门和交通部门收集资料 200 余万字。1986 年夏编者在参与交通志编辑组的同时纂辑成公路志稿。

在本志即将出版之际,我荣幸地宣布:江浦县 155 个行政村的砂石道路至 1991 年 10 月 28 日已全部建成,实现 100% 的行政村通公路;国家重点工程 312 国道在我县 25.5 公里(全封闭汽车专用线),从 1989 年 11 月 29 日开工,1992 年 8 月 1 日已建成通车。

在资料收集和编写过程中先后得到市公路管理处史志办公室和县志办公室的指导及各有关档案部门、各有关乡、场的热情协助,使志稿得以顺利完成,在此谨表示感谢!同时对参加编志同志这几年以认真负责的态度,一丝不苟的精神,克服重重困难,终成大志表示敬意。

限于编撰水平和资料来源,疏漏失误在所难免,谨请批评指正。

孙本柱

凡 例

《江浦县公路志》按照详今略古原则，将县境公路分级分线依次叙述，桥梁按所在线路，桩号顺序介绍。各次改建、重建等重要工程则以先后为序，勾勒各路、桥演进全貌。

明清驿道、民国大路专列章节分述，以反映公路史前状况。公路路段因行政建制改易隶属划出江浦，自划出起其路段，管理不再叙及。为反映公路经济效益，特列运输一章。

1. 本志上限因事而异，下限为 1987 年。

2. 首列序言、凡例、概述、大事记，主体部分为记述驿道、大路及公路建设状况的各类专志。专志共分 8 章 21 节，节下设条目。

3. 本志采用语文体记述，引言原文照录。

4. 历史纪年按原年号照录，注以公元。

5. 本志所载计量单位中，长度明清时代以里、丈为单位，民国起以公里、米、厘米为单位。银以两为单位，金额 2 位数以下以元为单位，3 位数以上以万元为单位，取小数 2 位。

6. 数字书写：古近代的年月日用汉字，公元年月日用阿拉伯数字，年代用汉字。名词中的数字用汉字。第×、百分之×凡一位数的用汉字，2 位数以上用阿拉伯数字。桥梁孔数用汉字，跨径、长、宽、高用阿拉伯数字。

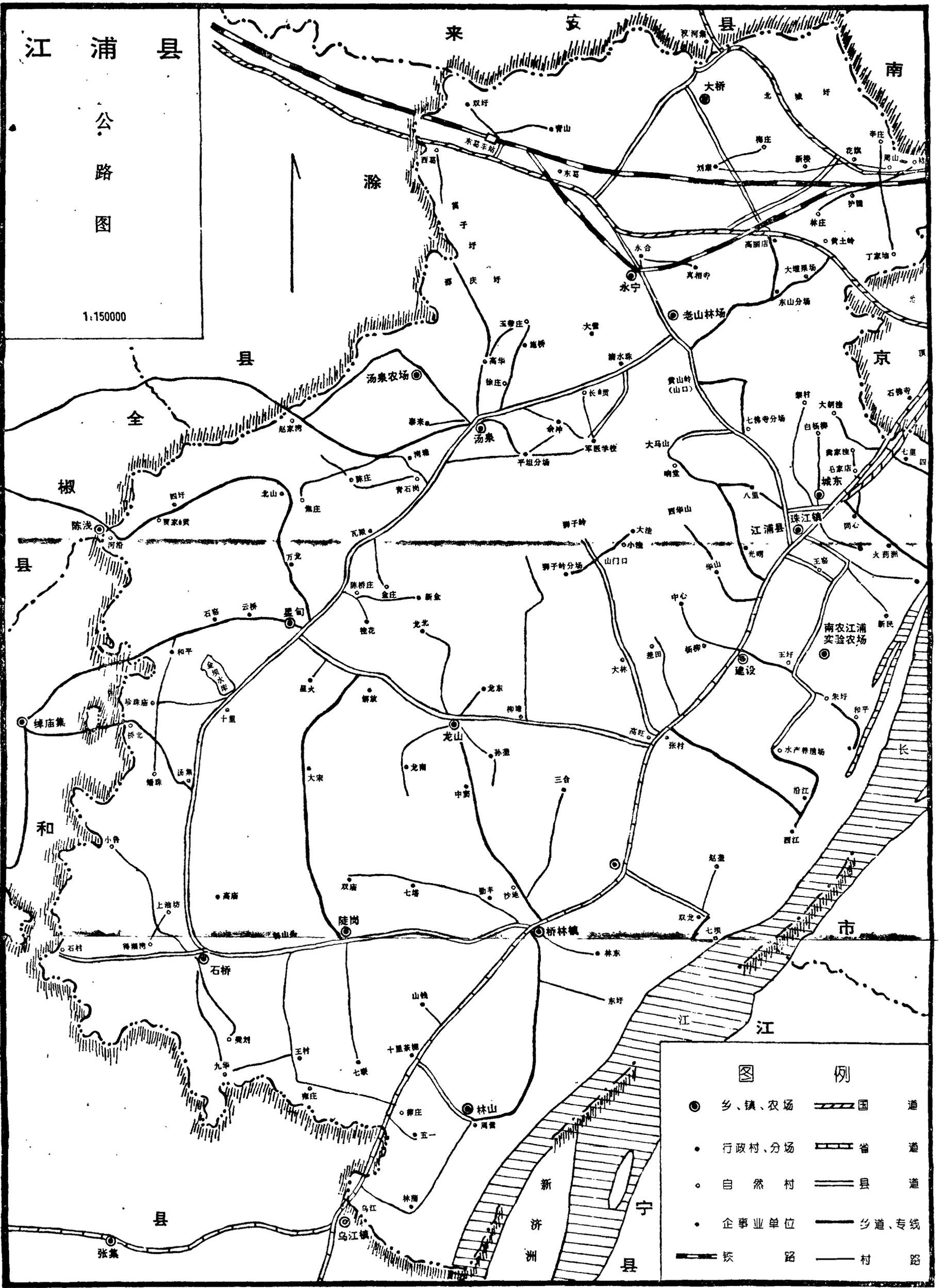
7. 为简化叙述，本志使用了公路工程常用符号“谷”和“谷”，意为“混凝土”和“钢筋混凝土”。

8. 本志取材于：三种江浦旧志，《江苏实业志》和《江苏建设》、《江苏公路》、《公路职工》等三、四十年代的期刊杂志，现代史志有《南京公路简志》、《南京公路史》（皆为周一凡编）等。档案资料有江浦旧政权档案，扬州、镇江、滁州、六合、南京及本县交通，公路部门历年统计资料和工程档案。另外还收集了江浦各乡镇水利办公室之农村道路资料和工程指挥者的口碑。

江浦县

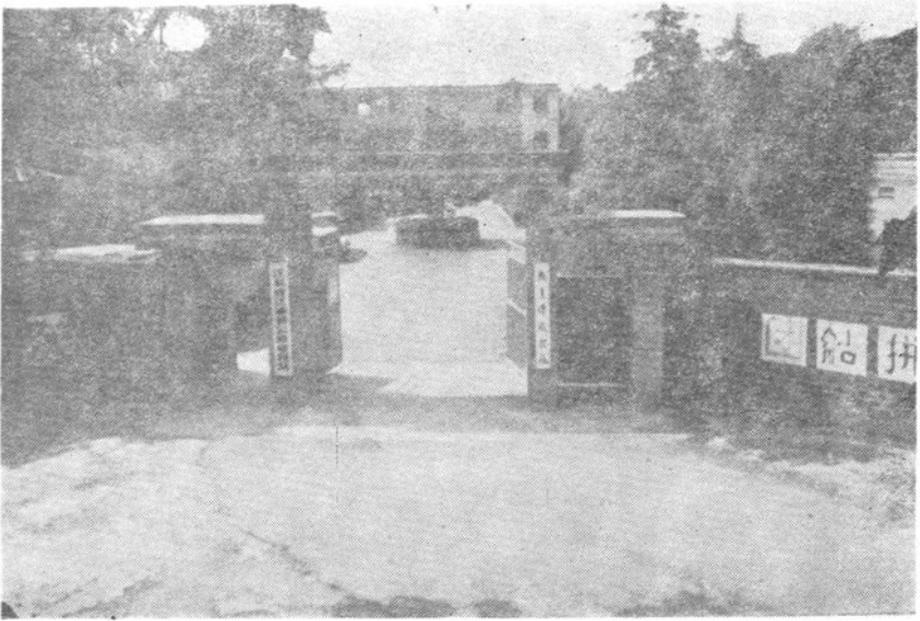
公路图

1:150000



图例

- 乡、镇、农场
- 行政村、分场
- 自然村
- 企事业单位
- 国道
- 省道
- 县道
- 乡道、专线
- 村路
- 铁路



县公路管理站



公路管理站停车场之一角



县公路管站1979年之奖旗

目 录

序 言	(1)
凡 例	(1)
概 述	(1)
大事记	(5)
第一章 古近代道路	(9)
第一节 驿 道	(9)
第二节 大 路	(10)
第二章 公路干线	(13)
第一节 国 道	(13)
第二节 省 道	(17)
第三章 公路支线	(25)
第四章 乡村公路	(41)
第一节 乡 道	(41)
第二节 专 用 道	(44)
第三节 村 道	(46)
第五章 桥 涵	(55)
第一节 桥 梁	(55)
第二节 涵 管	(77)
第六章 管 理	(85)
第一节 工 程	(85)
第二节 养 护	(88)
第三节 路 政	(98)
第四节 经 费	(100)
第七章 运 输	(105)
第一节 客 运	(105)
第二节 货 运	(113)
第八章 机构沿革	(133)

第一节	明清驿铺	.....	(133)
第二节	民国机构	.....	(135)
第三节	现代机构	.....	(136)
第四节	党群组织	.....	(142)
第五节	职工队伍	.....	(143)
第六节	职工福利	.....	(148)
附 录	.....	.....	(155)
	一、文件辑存	.....	(155)
	二、史料选载	.....	(165)
编后记	.....	.....	(175)

概 述

江浦位于北纬 $31^{\circ}50'$ ~ $32^{\circ}12'$, 东经 $118^{\circ}25'$ ~ $118^{\circ}41'$ 之间。东南临长江, 隔江与南京、江宁相望, 属南京江北郊县; 北临滁河, 与滁县、来安接壤; 西与全椒、和县交界。是南京西北公路交通门户。

江浦面积 741 平方公里, 人口 27.56 万, 密度每平方公里 374 人。有工业企业 896 家, 年总产值 25826 万元; 耕地 33.83 万亩, 年总产值 14306.62 万元。境内老山横贯, 地形崎岖, 最高峰海拔 442 米。低山丘陵相连, 标高 15~50 米之间。岗冲交错, 有大冲 42 条, 中小冲 175 条。9 河布境, 共长 109 公里。沟渠蜿蜒, 水网相通, 春秋多雨, 夏季暴雨频发而成山洪, 公路、桥涵修筑、养护维艰。

境内山区丘陵 492 平方公里, 土质以次生下蜀系黄土母质为主, 间以少量岩石风化物母质, 结构紧密, 承载力每平方米 18 吨以上。坡度在百分之 5 至 20 之间。浦合国道前段、江星桥、永岔、高狮、高星、滴斗、八采、环城等县道皆在此间。圩区 214 平方公里, 山南以长江冲积物母质为主, 含水量百分之 35 上下。浦珠国道、地双、十周、南环城县道处于此间。山北以滁河冲积物母质为主。浦合国道江浦境内的后段、浦泗国道江浦段和晓磁、余汊、东葛等县道均处此地带。浦乌省道江浦段则处于山南山圩交结线上, 2 种土质参差交错, 兼而有之。

洪武四年(1371)明太祖朱元璋在京都江北设乌江, 应天(浦镇西门)2 卫和东葛驿。九年建治于浦子口城孝义乡地(浦镇)。二十四年七月移县治于新开路口白马乡地(珠江镇), 开新路通江淮关(治东南 3 里), 设江淮巡检司。二十八年九月拨马船于江淮渡(新江口), 设江淮卫、江淮驿, 建治后的驿运格局初步形成。不仅信使、官吏往返畅通, 也为商贾、行旅提供了便利。永乐六年(1408)车驾北巡, 东葛至黄悦岭开为御道。万历四十二年(1614)修拱极门(县城北门)至滁州官路 50 里, 县城至西葛驿道告竣, 县境驿路网络渐趋完备。十九世纪中期江浦驿事渐衰, 清宣统元年(1909)裁撤驿站, 驿道遂成大路。

北洋军阀统治时期, 县境路事隶属县商会, 下设马路工程处。修成浦口至浦镇碎石道路。国民政府成立后道路事业改归建设局。出于政治军事需

要,县境道路修建提到了议事日程。二十年代末县府建设局制定了道路修建规划,县内道路按主次规定为国、省、县、乡4级共7条。民国二十三年(1934)春,县技术员室修成浦镇东门至老江口、高旺至星甸等8条县道大路,改善了交通状况,也为公路修筑打下了基础。二十四年夏县府征工首筑浦六公路江浦段,年底竣工(现已划出江浦县)。年底其他各线也相继开工。二十五年夏浦乌、浦定、浦椒3线公路江浦段土路通车,十月浦定线路面铺竣。九月各线客车营运,江浦始有汽车运输。

五十年代中期江浦工农业生产渐趋繁荣,在中国共产党江浦县委和县人民政府的关怀重视下,1956年6月成立了公路养护机构—江浦县养路工区。为改善公路交通以适应经济发展,首先加铺了浦乌省道浦镇(西门)至桥林的碎石路面,新铺了县城至星甸的碎石公路。主要乡镇、农场修成了连接公路的土路,沟通了陡岗、石桥、石村、星甸、汤泉、龙山、永宁、乌江、南京农学院江浦农场、汤泉农场等地与县城的联接,这些土路后来大多成为修建县道公路的主要框架。

1969年度工农业总产值达到5367万元(按不变价格计算,下同),较1959年的4787万元增长百分之12.1。这期间通车里程不断延长,公路养护事务日增。1961年6月公路综合管理机构—江浦县公路管理站成立,新筑成环城、永岔、地双、桥星、高龙诸县道,加铺了桥林至乌江碎石路面,道班养护公路达74公里。还修建了高狮、汤平等7条林区专用线路。至六十年代末全县客运量达37万人次、160余万人公里;年货运量近14万吨、200余万吨公里。

七十年代前期江浦尚处于“文化大革命”动乱状态,经济及各项事业在冲击中艰难发展,后半期江浦经济迅速复苏、兴旺,工业企业总数从六十年代末的76家增加到七十年代末的176家,1979年工农业总产值达到13695万元。南京长江大桥通车后县境公路发展较快,负荷增大,浦合国道县境16公里全部拓宽,改建了沥青路面,浦乌省道数处改线、拓宽、部分改建沥青路面。江星桥等主要县道经多次大中修工程,技术等级普遍提高。建成十周、江农、石石、八采、晓磁、滴斗诸新线。对临时性、半永久性桥梁全部进行了改建。至1979年底干支线公路达11条142公里,养护道班10处、工程队2处。工程施工、养护普遍使用动力机械,养护方式显著进步。这期间乡村公路中农新、团石、南化、汤农等线加铺了碎石路面,实现了晴雨通车。客货运输也得到相应发展:至七十年代末,全县营运客车从七十年代

初的 9 辆 520 座增至 28 辆 1490 座,年客运量从 38 万人次,170 万人公里增加到 334 万人次,4086 万人公里。年货运量从 14 万吨,123 万吨公里增至 40 万吨、600 万吨公里。

八十年代随着改革开放,城乡经济及各项事业加速发展,公路部门进行了整顿,各股室严格了管理制度,车间、工程队、道班皆实行了经济承包责任制。1987 年工农业总产值接近 4 亿元。干支线公路加快了建设步伐,新建了浦泗、浦珠(1 级路)国道江浦段、浦乌省道江浦段全部新铺了沥青路面,新建成东葛车站线、花磁线、余汊线、南环城线 4 条县道。这期间农村经济迅猛发展,乡镇企业林立,汽车及其他机动车辆激增。数 10 条农村道路整修加铺后成为乡镇、农村或专用公路,全县晴雨通车里程大幅度增加。至 1987 年底全县各级公路共达 97 条 463 公里、桥梁 88 座 2073.85 米,形成了联接广大山区农村的公路网络。具有一定规模的养护道班 12 处、工程队 2 处,施工、养护的各工种淘汰了旧车、旧机械,以更多较先进的新车新机械装备了道班和工程队,机械化程度显著提高。全县国营营运客车增至 49 辆 3045 座、年客运量 546 万人次、9969 万人公里;货物营运汽车(国营、集体、个人)共 140 余辆,和众多的其他机动货车,年货运总量近 60 万吨、2500 万吨公里。

大 事 记

〈明〉洪武三年〈1370〉茅塘桥筑竣。

四年八月设东葛驿,浦口至西葛驿道开通。

九年六月置江浦县治于东门镇。

二十四年七月移县治于新开路口白马乡地(珠江镇),浦镇至乌江驿道浦镇江浦段修成。开新路通江淮关(治东南3里),江浦至新江口驿道部分修通。

二十八年九月拨马船于江淮渡,江浦至新江口驿道成。设江淮驿。

永乐六年〈1408〉修东葛至黄悦岭路为御道。

万历四十二年〈1614〉修本县进京官路自拱极门抵滁州50里。

〈清〉宣统元年〈1909〉裁撤驿站。

民国元年〈1912〉浦口开辟为商埠。四年设浦口马路工程处。

十六年十二月成立江浦县建设局。

十八年浦口划归南京市。

二十三年三月县府修成江浦路、高星路、浦葛路等8条县道道路。

二十五年七月浦乌、浦六、浦椒、浦定4线公路江浦段路基桥涵竣工。八月设浦口汽车站,九月一日浦乌、浦椒、浦六3线江浦段客车营运,十月浦定线江浦段碎石路面铺竣,客运线路开通。

1949年4月22日江浦解放。6月江浦县人民政府设建设科。

10月1日中华人民共和国成立。是年浦定线改为浦合国道。浦镇划归浦口区,浦合线0K至4.5K随浦镇划出。

1950年成立桥林镇搬运队。

1951年7月成立珠江镇搬运队。

1952年浦镇西门至县城路段新铺碎石路面。

1954年春江浦县人民政府交通科成立。浦口至县城恢复客运。

1955年5月县府修复浦合国道江浦段,设江浦县汽车站。

1956年6月1日成立江浦县养路工区,7月设永宁、龙华道班,高旺至龙山土路修竣。是年江浦县实行民工建勤修养公路和修建地方道路制度。石佛、九袱2乡划归浦口区。

1957年4月江浦至星甸25公里碎石路面公路由县交通科建成,设白马、果场、汤泉、星甸4个群众义务养路组。5月浦乌线江浦至桥林新铺碎石路面,设兰花道班。浦合线4.5K至9K、浦乌线4.5K至6K移交浦口区。

1958年6月县府修桥林至星甸25公里土路。10月永岔线岔路口至永宁段拓宽路基并加铺简易路面。浦乌线6K至9K移交浦口区。

1959年4月石桥公社修成石桥至石村土路。

1960年2月林山公社动工修周营至十里茶棚土路。县汽车运输公司成立。

1961年4月设大桥、建设道班,江浦至星甸公路4个群众义务养路组改为白马、汤泉、果场3个道班。6月15日成立江浦县公路管理站。

1962年江苏省林业厅和江浦县府开工修筑8条老山林区道路。

1963年11月第一条林区专线—高旺至狮子岭卵石公路修竣。

1964年1月江星线0K至1.14K城郊改线段路基桥涵竣工,5月路面铺成。8月另外7条林区土路相继建成。

1965年3月岔路口至高丽店专线土路通车。6月桥林至乌江碎石路面铺竣,浦乌全线实现晴雨通车,设林山道班。12月环城路路基桥涵竣工。是年公路管理站购置第一辆机动施工车辆—手扶拖拉机。

1966年12月环城路碎石路面竣工。

1967年8月县交通局修地庵至双垄县道竣工。9月桥林至星甸25公里碎石路铺竣,江星桥全线晴雨通车。12月茅塘桥修复。

1969年3月浦合国道虹桥竣工。设汤集、陡岗、龙山道班,撤白马道班。10月高旺至龙山碎石路面铺竣。

1970年春高旺至狮子岭林区公路定为县道。5月浦乌线桥林大桥、赵桥,高星线立新桥、人字坝桥、龙山桥,高狮线高狮桥先后竣工。7月十里茶棚至周营乡道路面铺成。9月永岔线永宁至茅塘桥新铺碎石路面,永岔全线晴雨通车。是年江苏省农村公共汽车现场会议在江浦召开。江浦实现社社通客车。

1971年3月建成石桥至石村公路团结桥、人民桥、石石桥。5月高旺桥竣工。12月浦合国道江浦段路基拓宽竣工。江浦县第一段沥青路面—浦乌线七里桥至县城段铺竣。

1972年县公路管理站建立中共党支部。是年干支线公路9条128.1

公里。

1973年5月各个公路道班首次配备13辆机动车辆—机动板车,初步实现养护机械化。8月浦合国道江浦段16公里沥青路面铺竣。建成浦乌线西门桥。9月县城至南京农学院江浦农场公路大修后定为县道。

1974年4月十里茶棚至周营乡道公路大修后定为县道。

1975年5月江浦最长的公路桥—浦合国道140米的晓桥建成。8月县公路管理站首购压路机2台,大中修工程向机械化施工过渡。是年全县客运线路13条367公里,站点51处。

1976年1月公路管理站组建沥青路工程队和桥梁工程队,加强了大中修施工力量。2月高星线龙山至星甸7公里路基桥涵筑竣。4月江浦县客车站成立,客货业务正式划开。

1977年6月至11月,县公路管理站先后建成江星桥线石桥、瓦殿桥,浦乌线俞营桥,高星线坝东桥。12月晓磁线晓桥至余家湾路段铺竣。

1978年4月铺成龙山至星甸碎石路面,高星全线晴雨通车。12月晓磁线余家湾至磁碑营路面铺竣,全线竣工。

1979年4月桥梁工程队改属县交通局。10月滴水珠至斗蓬山林区专线大修后定为县道

1980年1月公路管理站办公大楼建成。是年干支线公路14条158.4公里。

1981年7月东葛汽车站至火车站短线竣工。永岔线改建1公里沥青路面。客运线路达20条552公里,站点65处。

1982年11月县客车站升格为客车运输公司。

1983年7月余家湾至汉河集县道建成通车。12月花旗营至磁碑营县道竣工。

1984年11月30日浦泗国道江浦段建成,设花旗道班。县第二汽车运输公司成立。

1985年3月汤泉至平坦分场林区专线混凝土路面铺竣。5月县交通局建成南环城县道。6月林山乡铺竣桥林至周营碎石路面。9月汤泉至邵庆圩乡道路面竣工。是年桥林镇搬运合作社升格为江浦县桥林汽车运输公司。江浦县首届乡村道路工作会议在星甸召开。

1986年4月县桥梁工程队升格为江浦县路桥工程公司。9月陡岗乡施工陡岗至解放桥10.1公里乡道竣工。

1987年5月江星桥线8K至10K沥青路面改建竣工。9月30日浦珠国道江浦段1级公路建成通车,设浦珠道班。浦泗国道江浦段改建沥青路面竣工。是年公路道班12处,干支线公路20条186.9公里。客运线路30条910公里,站点83处。