

德清县交通志



浙江大学出版社



ZT 000002622615 6

通志
清縣文

曾直
元八年八月



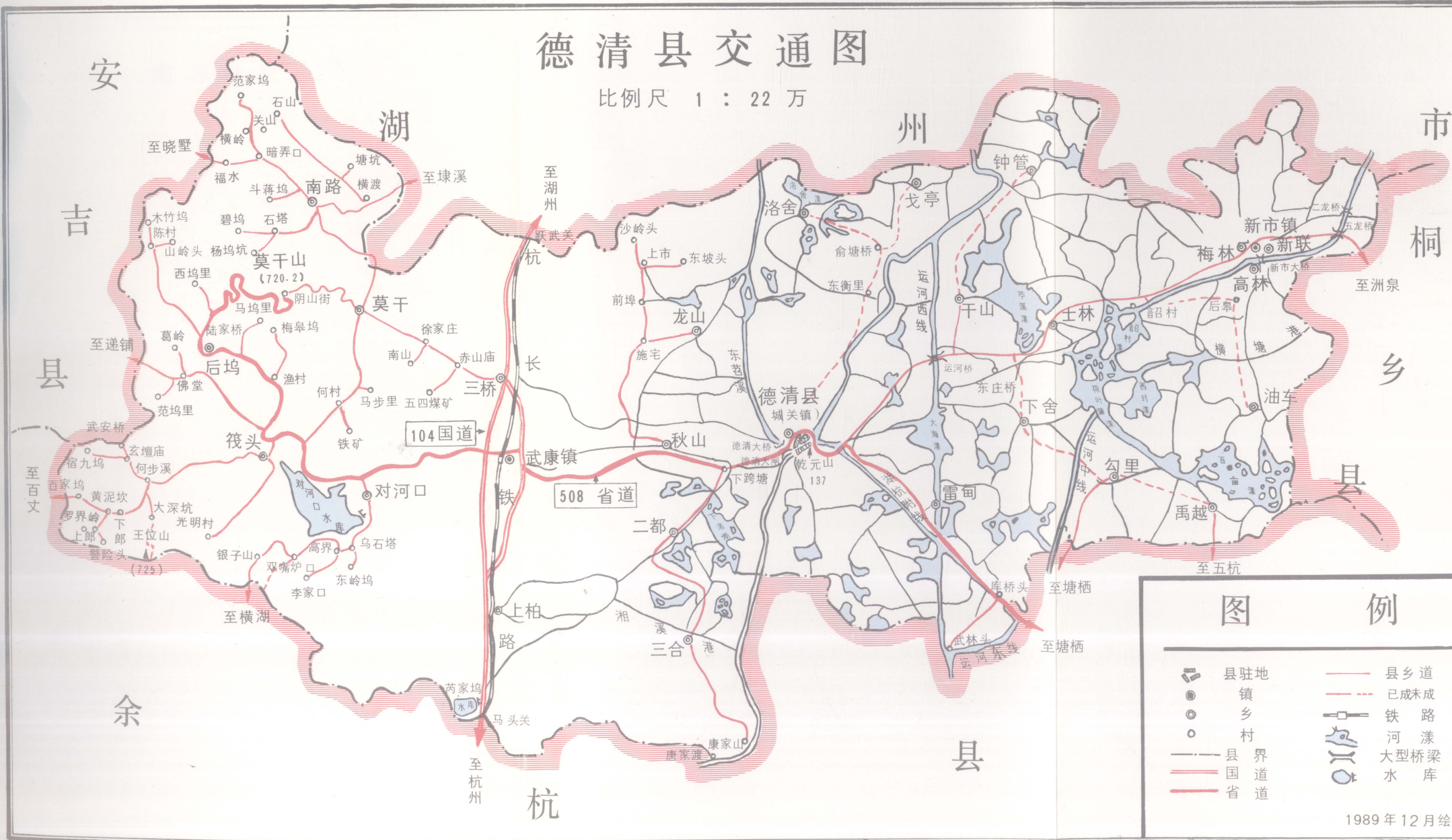
曾 直

四川青神县人，1941年5月参加革命，同年10月加入中国共产党。抗战时期曾任中共武德县委副书记兼县长。建国后，曾任中央财政部副部长、交通部副部长，全国书法协会顾问等职。

1987年8月24日，应中共德清县委、县府的邀请从莫干山疗养地来德旧地重游，他为本志题字留念。

德清县交通图

比例尺 1 : 22 万



图例

县驻地

镇

乡

村

县界

国道

省道

县乡道

已未成

铁路

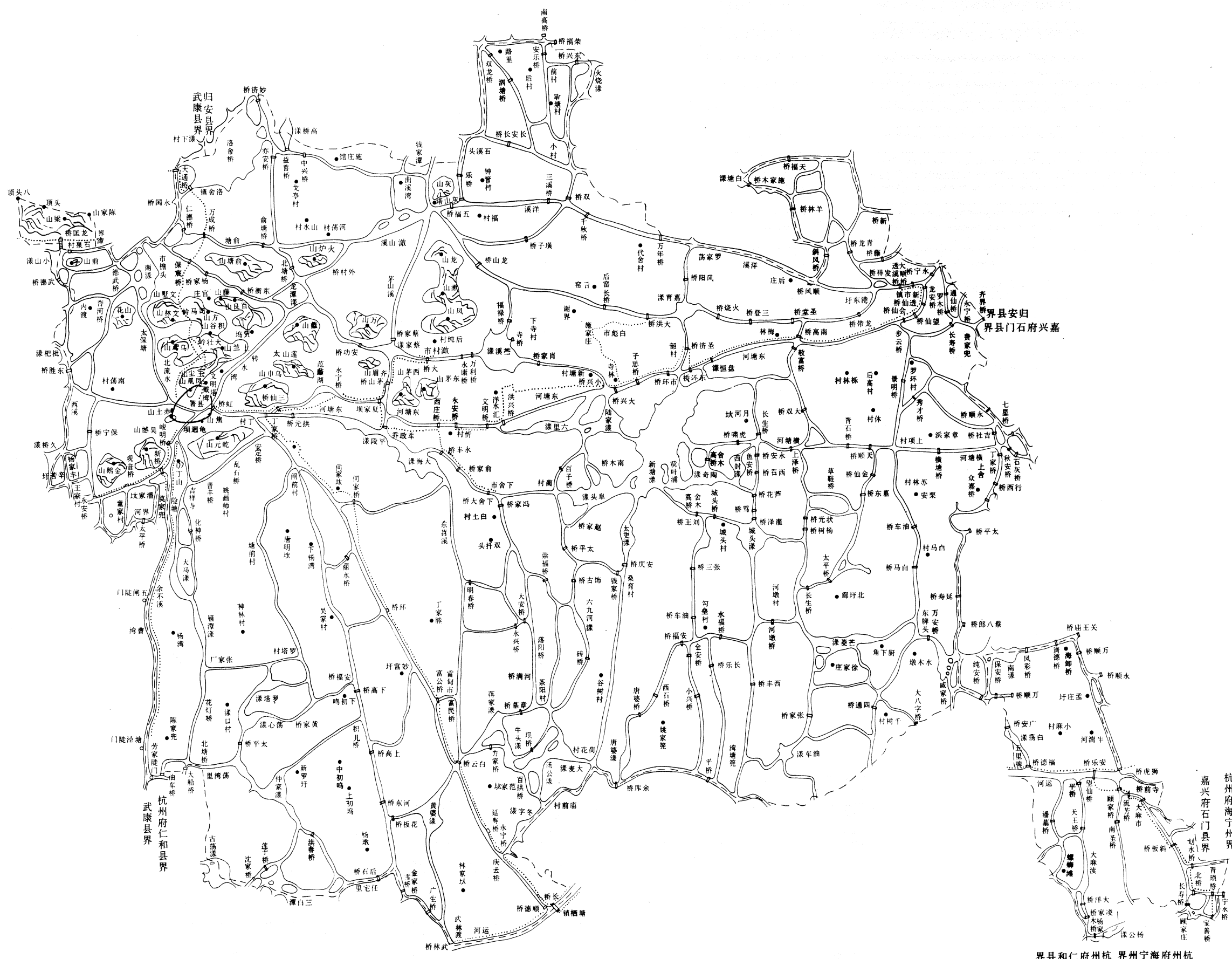
河

大型桥梁

水库

1989年12月绘制

德清县五里方图



图方里五县康武间年隆乾清

图方里五县康武



《德清县交通志》

编纂领导小组：

组 长：戴顺龙

副组长：孟雨来 盛世昌

成 员：曾清立 程建龙 潘庆法

孙惠昌 朱惠勇 夏肇迁

顾 问：李新慧

编志办公室：

主 编：朱惠勇

编志人员：章建元 沈志柔 章一中

绘 图：孟海清

摄 影：李忠元(特邀)

审定单位：湖州市交通志编纂委员会



1987年8月24日，原交通部副部长曾直为《德清县交通志》题字



德清县交通局

东苕溪德清地段航道





新市轮船码头



运河中线新市段在疏浚中

莫干山竹径



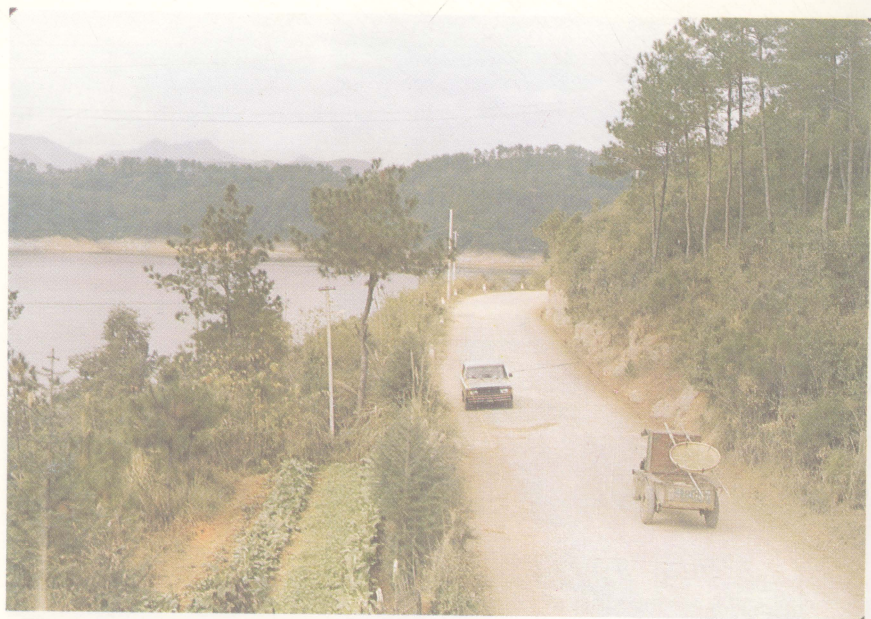
三莫公路上的莫干山十八盘



104国道水泥路面工程——上柏段施工



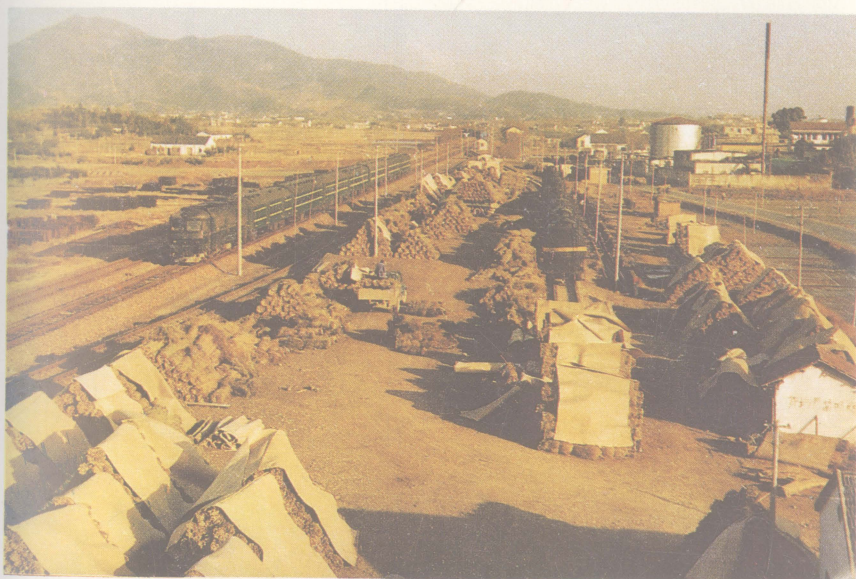
104国道县境段



对银公路



德新公路通车典礼



上柏火车站货场



劳岭隧道



二都乡寿昌桥——省重点文物保护单位



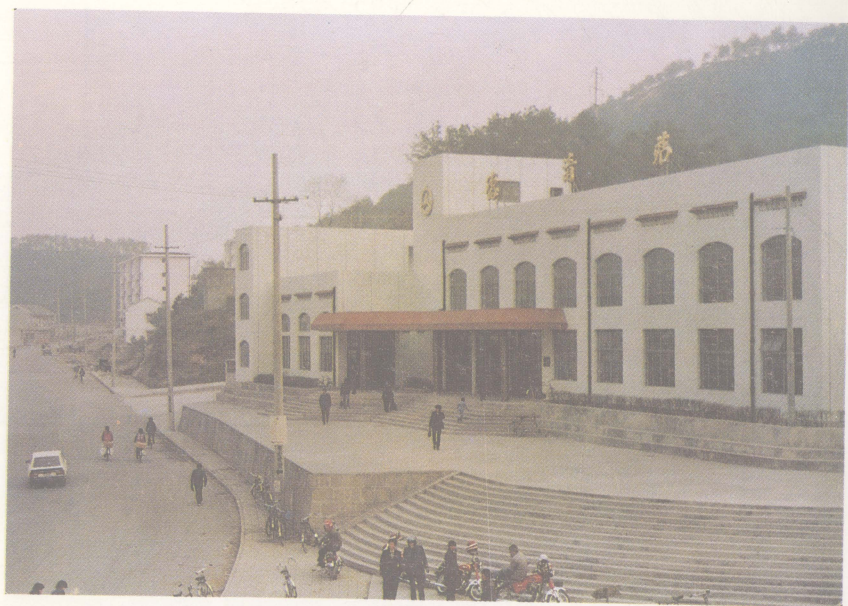
茅山高桥



德清大桥



五龙桥



德清汽车站



莫干山汽车站

序 一

(一)

《德清县交通志》历经县交通局暨编志办的重视和努力，现付梓问世，是德清县、湖州市和我省交通事业的一件喜事，值得庆贺！

德清县地处“丝绸之府、鱼米之乡”的杭嘉湖平原，是省会杭州市的北门户；地理位置优越、历史悠久。早在新石器时代就有人类生存和活动。古往今来、名人辈出，如南北朝的沈约和以后的孟郊、吴潜、沈铨、俞樾直至当代文人俞平伯都是德清人。全国著名避暑胜地之一、誉称“清凉世界”的莫干山，就在德清县境西北部，是历代文人墨客隐居、吟诗作画和各方人士游览胜地。国内外很多知名人士都曾来此。新中国建立后，更是广大人民群众夏季的避暑、旅游乐园。

德清县东部是平原，河流如网、航道纵横，素为物资运输之路；但在解放前的漫长岁月，经济发展缓慢、航道淤浅，水上交通运输受阻，西部山区山峦重叠、交通闭塞。直到1949年5月德清解放后，在中国共产党和人民政府的正确领导下，尤其是1978年12月党的十一届三中全会后，重视并发展了交通建设和运输，治理了交通秩序，交通条件得到不断改善，全县交通面貌有了很大的改变。

德清县的地方志书编修也较早，唐朝沈常编纂《武康土地记》及宋朝的《余不志》、《余英志》，直到民国的《德清县新志》；共有各类地方志书十几种，但就是没有交通专业志书。这次参加编纂

序言

工作的同志，三度寒暑、四方奔波、五易其稿、六改纲目，昼夜伏笔，辛勤耕耘，终致《德清县交通志》出版，填补充实德清地方志书的空白，这无疑将对德清县的两个文明建设，发挥其积极的历史作用。裨益后人，惠及子孙。

張先辰
一九九〇年



序 二

在省、市、县编志办的指导关怀和支持下，我局编志办人员历经数载辛勤劳动，《德清县交通志》现已出版。

德清县地处杭嘉湖平原，从三国吴黄武元年(222)建治至中华人民共和国成立年止，这1700多年漫长历史中，交通事业发展缓慢。因县境濒临古运河畔，全县客货运输历来依赖水路运输。由于航道不畅，影响了航运事业的发展。陆路运输主要靠肩挑背驮笨重体力劳动，民国期间在西部山区有少量独轮车。直至1929年杭(州)至长(兴)公路和三莫支线建成，境内始通公路，仅长33.7公里。

解放后，在中国共产党和人民政府领导下，全县人民经过40年艰苦创业，交通事业发展迅速。县境内已有水路、公路、铁路等重要交通设施，全县货运量以水运为首、客运以陆路为主的交通运输网已经形成，机动运输工具不断增加；客货运量逐年上升，促进了全县商品经济发展。

交通运输事业是国民经济的“纽带”，是人类生存的要素之一，认识交通历史和发展现状，全面总结成功经验和挫折的教训，继续发扬艰苦创业的精神，用科学技术来探索、开拓德清县交通运输事业，是我们编纂交通志的目的。

《德清县交通志》挖掘、搜集了珍贵的历史资料，实事求是地记载了我县交通历史状况，这本具有地方特色的专业志，不仅是内容翔实的工具书、而且填补了我县方志的空白，为全县交通事业的发展提供了有益的借鉴。今借此机会向曾支持《德清县交通志》工作的单位和个人致以谢意。

戴顺龙

1989年11月

凡 例

1. 本志以“立足当代、详今略古”，记述德清县交通运输发展的历史和现状，上限不拘，下迄1985年，个别事件记至脱稿。

2. 本志是地方交通专业志，按交通门类横排竖写、图表相属。全书按章、节、目、子目4个档次排列。

3. 中华人民共和国前采用朝代纪年及民国纪年(注明公元纪年)。中华人民共和国成立后均用公元纪年。志中所述“解放后”为原德清县1949年5月3日、原武康县1949年5月2日之后。

4. 资料来源以档案文献为主，兼采口碑资料。除书名加引号外，余不一一注明出处。

5. 记载地域以1985年底德清县版图为限。地名均按《德清县地名志》为准。

6. 使用数字以1986年12月31日《国家语言文字工作委员会》等7个单位《关于出版物上数字用法的试行规定》为准。部分采用交通术语。

目 录

序言

凡例

概述·····	(1)
---------	-------

大事记·····	(6)
----------	-------

第一章 水路设施·····	(14)
---------------	--------

第一节 航道·····	(14)
-------------	--------

一 干线航道·····	(14)
-------------	--------

二 支线航道·····	(16)
-------------	--------

第二节 港口·····	(20)
-------------	--------

一 城关港·····	(21)
------------	--------

二 新市港·····	(22)
------------	--------

三 武康港·····	(24)
------------	--------

第三节 码头·····	(25)
-------------	--------

一 新市客运码头·····	(26)
---------------	--------

二 德清客运码头·····	(26)
---------------	--------

三 德清迎春桥码头·····	(26)
----------------	--------

四 新市对风浜码头·····	(27)
----------------	--------

五 武康化肥厂码头·····	(27)
----------------	--------

六 三桥码头·····	(27)
-------------	--------

七 德清六号仓库码头·····	(27)
-----------------	--------

八 德清三里塘煤场码头·····	(28)
------------------	--------

九 德清建材总厂码头·····	(29)
-----------------	--------

十 东门粮库码头·····	(29)
---------------	--------

第四节 渡闸·····	(29)
-------------	--------

目 录

一	渡口	(29)
二	水闸	(32)
第二章	水路运输	(34)
第一节	工具	(34)
一	非机动船	(35)
二	机动船	(39)
第二节	客运	(41)
第三节	货运	(51)
一	航船	(51)
二	货船	(53)
第四节	排运	(57)
第三章	水路管理	(62)
第一节	航政管理	(62)
一	船舶管理	(62)
二	船员管理	(63)
三	安全管理	(64)
四	航道治理	(66)
五	航政规费	(70)
第二节	运输管理	(74)
一	运输	(74)
二	运价	(76)
第四章	陆路设施	(88)
第一节	乡村道路	(88)
一	古道	(88)
二	大路	(90)
三	凉亭	(92)
第二节	城镇道路	(93)
一	城关镇	(93)

二 新市镇·····	(94)
三 武康镇·····	(95)
第三节 公路·····	(96)
一 国道·····	(97)
二 省道·····	(98)
三 县道·····	(101)
四 乡道·····	(111)
第四节 铁路·····	(114)
第五章 陆路运输 ·····	(115)
第一节 工具·····	(115)
一 轿子·····	(115)
二 人力、畜力车·····	(115)
三 机动车·····	(117)
第二节 公路运输·····	(121)
一 客运·····	(121)
二 货运·····	(126)
第三节 铁路运输·····	(127)
一 客运·····	(127)
二 货运·····	(128)
第四节 搬运、装卸·····	(129)
第六章 陆路管理 ·····	(135)
第一节 铁路管理·····	(135)
一 运输管理·····	(135)
二 安全管理·····	(138)
第二节 公路管理·····	(139)
一 车辆监理·····	(139)
二 路政管理·····	(144)
三 运输管理·····	(145)

目录

第三节	养护	(156)
一	铁路养护	(156)
二	公路养护	(157)
第七章	桥梁	(166)
第一节	民间桥	(167)
第二节	跨航桥	(175)
第三节	公路桥	(194)
第四节	铁路桥	(213)
第八章	莫干山旅游交通	(215)
第一节	道路	(216)
一	山道	(216)
二	山路	(218)
第二节	旅游交通	(219)
附	胜迹	(221)
第九章	机构设置	(230)
第一节	行政机构	(230)
第二节	事业单位	(233)
一	德清县航运管理所	(233)
二	德清县交通监理所	(234)
三	德清公路段	(236)
四	德清县桥梁工程队	(238)
第十章	运输行业	(240)
第一节	省市企业	(240)
一	铁路企业	(240)
二	公路企业	(241)
三	水路企业	(242)
第二节	县属企业	(242)
一	德清县运输公司	(243)

二 德清县旅游服务公司·····	(251)
三 德清县联运办公室·····	(251)
第三节 厂矿运输业·····	(252)
一 车队·····	(252)
二 船队·····	(253)
三 船舶修造船业·····	(253)
第四节 乡镇运输业·····	(254)
一 水运企业·····	(254)
二 搬运装卸企业·····	(254)
第五节 个体、联户·····	(255)
一 陆路运输·····	(255)
二 水路运输·····	(255)
第十一章 人物 ·····	(256)
第一节 传记·····	(256)
第二节 群英谱·····	(259)
一 先进集体·····	(259)
二 先进个人·····	(260)
第三节 代表·····	(261)
一 党代表·····	(261)
二 人民代表·····	(263)
三 政协委员·····	(263)
附录：一 科技 ·····	(264)
(一) 双龙门吊·····	(264)
(二) 密度测定仪·····	(265)
(三) 职称·····	(265)
(四) 交通学会·····	(266)
二 艺文·····	(266)
(一) 诗词·····	(266)

目录

(二) 金石·····	(272)
(三) 歌谣、谚语·····	(280)
三 航章法规简表·····	(282)
四 莫干山联运章程·····	(289)
五 莫干山山轿及挑夫简则·····	(295)
编后记 ·····	(298)

概 述

德清县地处浙江省杭(州)嘉(兴)湖(州)平原西部,位于东经 $119^{\circ}45'38''\sim 120^{\circ}21'21''$,北纬 $30^{\circ}26'\sim 30^{\circ}41'50''$,东邻桐乡、西靠安吉、南接余杭、北连湖州。东西长54.75公里、南北宽29.73公里,总面积为947.93平方公里。全县设3个镇、25个乡,总人口378102人。地势西高东低,西部是以天目山支脉莫干山为主体的山区,湘溪、阜溪、英溪的三溪河谷是山区与平原的过渡地带。构成了“四山五地一水”的自然地貌。县内河流成网,资源丰富,气候宜人,山水秀丽,素以“丝绸之府、鱼米之乡”著称。全国四大避暑胜地之一,被誉为“清凉世界”的莫干山,座落在县境西北部。它以“清、静、凉、绿”吸引着中外游客上山避暑疗养、观光游览。全国各地都可乘飞机、火车抵达杭州、上海、无锡、苏州等地,转乘汽车直达莫干山顶。

德清县(包括原武康县),三国吴黄武元年(222)置永安县。晋武帝太康元年(280)改为永康县。太康三年(282)改名为武康县。唐天授二年(691)分置武康与武源两县,唐景云二年(711)改武源为临溪县。天宝元年(742)改称德清县。中华人民共和国成立后,武康、德清分隶临安、嘉兴两地区,1954年武康县划入嘉兴地区。1958年,武康县并入德清县。1983年德清县隶属湖州市管辖。

(二)

德清县在两县合并前,交通运输以船运为主,合并后,形成东舟西车,客运以车为主,货运以船为主。主要河流有运河东、

中、西线、东苕溪。杭牛铁路和104国道贯穿南北，县乡公路遍布全县、水陆交通四通八达，形成水、公、铁综合运输网。

水路：德清县境内航道纵横、港浜交错，水源丰富，西部以湘、阜、英三溪为主，与东苕溪、古运河干、支流沟通。全县有大小航道23条、通航里程238.71公里。县内水运历史悠久、水运事业的兴衰与全县经济发展、人民生活息息相关。

清宣统元年(1909)新市镇慎康钱庄经理程通林发起成立德新轮船公司，经营水上客运，往返于德清、新市两地。货运历来以航船、木帆船为主，亦有排运，均为手工操作。1958年起货运逐步地向机械化、拖带化发展。由于各级政府重视航道建设，通航条件不断改善。水上运输工具发展较快，多数的陈旧木船、水泥船逐步被淘汰，更新为钢质船，同时船舶等级增大，吨位年年增加。1985年底有各类船舶29862艘，82848.62吨、28128.4马力(其中机动船1893艘18412.02吨，28128.4马力、非机动船27969艘、64436.6吨)。年客轮运输量为90.2万人次、1980.15万人公里。年货运量达471.49万吨(其中有证船舶完成91.49万吨、15930.36万吨公里)。西部山区盛产毛竹，排运原为人工力撑运，1969年实行轮拖化，减轻了排工的劳动强度，运量逐增。1972年排运量7.51万吨，605.75万吨公里。1973年起竹货大多由火车运输，排运量逐年减少。1985年完成排运量仅1.4万吨，535.9万吨公里。

陆路：解放前县境陆路交通闭塞，西部山路崎岖，竹货运输困难。东部道路雨天泥泞，行人不便。民国14年<1925>第一条余武商办公路竣工通车。18年<1929>该路并入杭长路，全县仅有公路33.7公里。中华人民共和国成立后，随着工农业生产发展，党和政府的重视，公路不断扩建和新建，从西部山区向东部平原延伸。农村的机耕路 and 水泥便道逐年增多。1985年底止，德清县城以西13个乡镇、70个行政村均通上了汽车。共有国、省、县、乡四级公路39条，通车里程232.19公里。特别是德清至桐乡县洲泉

镇的公路通车，沟通了杭父(父子岭)、杭枫(枫泾)两条国道，联接杭嘉湖公路网，方便了东部15个乡镇、23.4万人民，结束了县境东部水乡平原不通公路的历史。而且使县城与东部地区经济中心、占全县工业总产值 $\frac{1}{3}$ 的新市镇通了汽车后，对沿线乡镇横向联系，改善水乡交通，为发展全县经济建设起了重要作用。解放前，公路运输发展缓慢。解放后逐年发展，特别是中共十一届三中全会以后，陆上交通工具增加不少。1985年底全县有机动车辆2529辆；其中汽车566辆、革新车(三卡)27辆、摩托车206辆、轻骑76辆、中型拖拉机54辆、手扶拖拉机1600辆。年客运量218.61万人次、6528.03万人公里。货运量16.64万吨，(其中省属国营企业1.44万吨，县属集体企业10.1万吨，个体联户5.1万吨)，周转量1326.13万吨公里(其中省属国营企业235.72万吨公里，集体县属企业580.41万吨公里、个体联户510万吨公里)。

铁路：1972年1月30日杭州至长兴铁路建成通车，县境内长22.37公里，设上柏、武康、三桥埠火车站。1973年至1985年止共运送旅客85.6万人次，完成货运量149.53万吨。

(三)

本县造桥有1700余年历史，早在三国吴黄武元年(222)建造武康官桥(又名千秋桥)，是县内最古老石拱桥。据清代康熙年间(1662—1722)《德清县志》、《武康县志》记载，德清、武康有主要桥梁151座。民国期间，桥梁以石、木结构为主，亦有少量竹桥、砖桥。解放初期因资金及技术力量不足，以维修桥梁为主、建造为辅。解放后至1985年新建、改建桥梁881座，桥型与结构不断改进，施工技术不断提高。1959年11月建德清大桥，长112米，是县内第一座百米大桥，亦是县城通向西部13个乡镇的“咽喉”。全县有百米以上钢筋混凝土桥3座。最长五龙桥长136.06米。1985

年底，全县桥梁有1744座，总长27439.92米。其中铁路桥梁17座，330.7米；公路桥梁98座，2817.41米；跨航桥梁85座，3895.61米；民间桥梁1544座，20396.2米。最近，建于宋咸淳年间(1265—1274)的寿昌桥被列为省重点文物保护单位。

早在唐代县内有津渡。民国前尚有渡口102处，解放后为方便群众，渡口逐渐增至130处。20世纪80年代的农村改革，促使乡镇企业发展，交通渡口不能适应城乡商品流通，使不少乡村撤渡建桥。1985年全县航道渡口剩40处，其中摇渡29处、拉渡11处，有渡船50艘，渡工41名。

(四)

县内国家应征各项交通规费逐年增长，1962年至1985年收取航政规费416.76万元。1978年至1985年收取公路规费424.75万元(其中车监规费14.41万元，养路费393.96万元，运管费16.38万元)。1985年底全县有交通行政机构1个，编制12人。交通事业单位5个，139人。县内有省、市、县三级交通运输企业22个，从业人员2467人(其中水路运输企业6个、858人，排运企业1个、93人，铁路运输企业4个、577人，公路运输企业3个、132人，搬运装卸站5个、425人，交通工业3个、382人)。此外，有乡镇运输企业23个、506人。厂矿运输车队、船队遍布县内各镇。县属交通运输企业有固定资产净值832.89万元，年产值为819.48万元，利润97.57万元。

解放前，德清、武康两县仅有几家修理木船工场。解放后经过公私合营改造合并建厂，生产条件与技术设备有了明显改善。1985年底，全县有修船行业3个(交通、二轻、商业各1个)，从业人员493人，能建造钢质货驳、交通艇、登陆艇式的机动船、钢丝网水泥农船等。1971年起，全县陆上机动车辆逐年增加，德

清县交通机械厂为第一家车辆修理行业。1983年增至 3 家，1985 年发展到23家。

交通事业是国民经济重要组成部分，是社会进步、人类文明的标志，和全县人民生活息息相关。综观本县交通发展，创业十分艰难。解放40年来交通成绩辉煌，推动全县经济发展，谱写了交通历史新篇章。

大 事 记

公元222年(三国吴黄武元年)

置武康县，同年建千秋桥。

988年(宋端拱元年)

7月1日，南路乡打石路。该乡东山村现存摩崖题字。

1064年—1067年(宋治平年间)

县令陈之方建孩儿桥，是县内现存最古的石拱桥。

1176年(宋淳熙三年)

武康县令蔡霖在汉溪口开河通阜溪，人称蔡公溪。

1254年(宋保佑二年)

五月初五(农历)，德清龙舟竞渡时，龙舟沉没。米店伙计戴继元(戴阿大)营救溺水者不幸殒命。后人在焦山麓建庙祀之。

1265年—1272年(宋咸淳年间)

二都乡姚智建寿昌桥。此桥是县内单拱跨径最大的石拱桥。最近，被列为浙江省重点文物保护单位。

1403年(明永乐元年)

德清县铺司设县前、香亭、导臻、鸟莺四铺。武康县铺司设县前、黄山、大施、分水四铺。武康县西南150米设驿馆。

1733年(清乾隆十八年)

德清县知县钱学洙重修茅山高桥、蔡家桥。

1860年(清咸丰十年)

7月29日,新市镇居民乘船逃避战乱,船多人众、沉船多起、溺死者达数百人。

1892年(清光绪十八年)

11月27日,德清雨雪冰冻4天,文明塔至长桥河船舶不通。

1909年(清宣统元年)

宁绍轮局龙湖轮在桑育高桥撞沉夜航船,旅客死亡40余名。

新市镇慎康钱庄经理程通林等人发起成立德新轮船公司,稟官厅指定航线新市至德清,经营两载,亏耗7.8万余元。

1920年(民国9年)

浙江督军卢永祥下令修筑庚村至莫干山荫山街大路,同年7月竣工。

1924年(民国13年)

8月,余杭镇至上柏镇商办公路筹建,次年7月通车,是湖州市第一条公路。

1928年(民国17年)

10月,新市镇人曹剑平、潘翔生合办翔安轮船公司。

浙江省建设厅发行公路公债250万元,武康县派额3万元。

1929年(民国18年)

6月7日,杭(州)长(兴)公路、三(桥埠)莫(干山)支线通车。

1930年(民国19年)

7月15日,沪甬铁路局与省公路局签订合同,成立沪莫联运公司,开辟上海至莫干山路联运路线。

1933年(民国22年)

上柏镇始现自行车。

1934年(民国23年)

德清、武康60多天不下雨,河流干涸,水上停航。

5月,三桥埠至杭州航船撞在德清东门城桥桥墩,死亡23人。

1946年(民国35年)

3月7日,设武康工务段。

1949年

5月,武康、德清县人民政府分别设实业科,兼管交通。

10月20日,上柏马头关发生土匪拦劫客车事件。打死驾驶员和旅客6人。

12月,武康县搬运工会组成“民生山货行”。经办运输,兼管商业。

1952年

春,新市集新运输社成立。

10月，德清县人民政府设交通建设科。

1953年

1月1日，武康、德清两县执行“浙西内河统一运价”。

2月，开展水上民主改革，撤消船民同业公会，成立船民协会。

1954年

1月、新市公共码头竣工。

2月18日，新市航管站成立。

1956年

3月12日，公私合营德清县轮船公司开业。

1958年

5月20日，武康、德清两县合并，同月、武康县交通建设科并入德清县工业交通局。

7月，武康至对河口公路建成通车。

11月25日，德清至武康公路通车。

12月3日，地方国营德清县运输公司成立。

1959年

2月10日，东苕溪导流工程开工，次年4月竣工。

1960年

8月，德清成立航道养护队。

11月26日，德清县第一座百米大桥——德清大桥建成。

1961年

6月，德清县航运管理所成立。

1963年

3月10日，德清县开发山区交通指挥部成立。

9月，12号台风入侵县境、冲毁桥梁209座、轮船全线停航。

1964年

12月25日，烂树坑至安吉县高昇公路建成通车。

1965年

5月，德清县第一批拖拉机投入陆上运输。

1966年

2月，英溪治理委员会成立。经疏浚开挖的英溪港，货船可达武康镇。

3月17日，县运输联社筏运站工人王掌木在塔山石矿抢救遇难人员。中共嘉兴地委、中共德清县委号召学习王掌木“舍己救人”的先进事迹。同年9月，王掌木去北京参加国庆观礼。

1971年

6月2日，德清县联运指挥部成立。

1972年

1月31日，杭州至长兴铁路通车，设上柏镇、武康、三桥埠三个火车站。

1973年

5月5日，德清县交通局成立。

1975年

5月13日，运河中线新市段改线工程完工。

1976年

5月，新市大桥竣工，是浙江省第一座整体箱型肋拱桥。

1977年

2月4日，德清航运站1号轮在上海黄浦江被上海海运局21号轮撞沉、死2人，损失4.19万元。

10月，德清县航运管理所置第一艘港监艇。

1978年

6月23日，朝鲜气象水文代表团从杭州乘轿车，途经上柏被拖拉机撞坏。

1979年

7月6日起改建德清长桥、东门城桥、拆除南门城桥；彻底根治市河，解决行船难的问题。至1983年全部结束。

1980年

1月，全县水陆管理分开，德清县车辆监理站成立。

12月15日，德清县公路运输管理站成立。

1981年

8月13日，全县下大暴雨，日降水量达148.5毫米，莫千山

山洪暴发、冲毁桥梁30座。

1982年

1月5日，新联公社蒋家大队易根喜自购挂桨机船擅自载客，在运河中线新市段与江苏如皋水产2号轮碰撞沉没，造成49人落水、4人死亡的事故。

9月20日，我县第一艘60吨钢质货驳在德清县运输公司造船厂制造。

1983年

5月，德清县最长(136.06米)、单孔净跨最大的五龙桥竣工。

6月9日，德清县运输公司造船厂在荪山建造“双龙门吊”船坞竣工，解决德清地区船舶修理难的问题。

12月23日，省航道工程大队，浙工拖3号轮撞坏新安高桥、损失2.66万元。

1984年

1月17日至19日，大雪。全县陆上交通中断。

5月4日，德清县公路指挥部成立，负责德清至新市公路建设。

6月14日至16日，洪汛，水上客运停航3天、货运船队停航8天，水毁路面5360平方米、损失13.9万元。

8月1日，浙江省交通厅在莫干山召开首批世界银行贷款公路项目编制会议。

11月2日，德清县旅游服务公司成立。

12月3日，德清至新市公路动工。

1985年

油车乡三来村八旬老翁郑金山，用三年时间走乡串户募集资金1.6万余元。在县交通局支持和指导下，3月，在郑的家乡建造“众山桥”。

6月15日，德清至康介山公路建成通车。

12月30日，对河口至银子山公路建成通车。

第一章 水路设施

第一节 航 道

德清县航道主要分布在东部,中部地区,杭牛铁路以西无航道。全县除西部山区南路、后坞、筏头、莫干山、对河口等5个乡不通航外,其余23个乡镇均有航道分布。县境干线航道有运河东线、中线、西线、西线附线,东苕溪等,其它小港支流互为交织,航道纵横,港浜交错,水运畅通。全县可通机动船航道23条,长238.71公里,其中干线航道5条,102.58公里,支线航道18条,136.13公里。

民国时期,不少小港支流淤塞,难以通航。解放后,先后开挖了导流、英溪、湘溪等工程,改建了运河中线新市段航道,拆建了县城市河三座(东门城桥、南门城桥、长桥)碍航桥梁。航道逐年疏浚,桥梁不断改造,使通航条件有所改善。

一、干线航道

1. 运河东线

运河东线是京杭大运河组成部分,由平望过嘉兴至杭州。其中经余杭县塘栖镇至德清县武林头航段,长3.28公里。两县以航道中线为界,北侧是本县雷甸乡大同村,南侧为余杭县丁河乡、宏碛乡。航道水面开阔,水深2—2.5米,可通60—100吨船舶。

2. 运河中线

该线是京杭运河浙境段,现属运河正线。由平望过吴兴县含山至新联乡蔡界村鱼头坝入县境,经新联、新市、梅林、高林、

士林、勾里、下舍、雷甸等8个乡镇、29个村，从勾里乡邵家村出境、长23.15公里。河底宽为13—36.8米，水深2—2.5米，可通航60—100吨轮驳。有桥梁8座，跨河缆线16处，配有浮标7座，岸标7座。渡口3处。鱼簕7处。新市步云桥地处急弯，常发生船舶相撞事故。1974年冬省交通厅拨款，由县交通局将此段改道，新辟航道长244.41米，底宽25米。总投资16.8万元。

运河中线通航条件优于运河东线，现是杭嘉湖地区的主要运输线。每年县境内近百万吨石料、砖瓦、大米、蕃茹、竹货等货运往上海、嘉兴、桐乡、杭州等地，同时运回大批煤炭及化肥、农药、食盐等货物。

3. 运河西线

运河西线即湖杭线，是京杭运河组成部分，为杭嘉湖地区重要货运干线。从吴兴县锦山乡陈家墩入县境，由北向南贯穿县境中部，经钟管、戈亭、千山、下舍、城关、雷甸6个乡，26个村，从武林头出县境至杭州。县内长23.51公里，底宽为6.3—20.0米，水深1.7—2.5米，可通60—100吨船舶。

全线有桥梁6座、浮标2座、岸标5座、跨河缆线23处，河底缆线1处。渡口3处。鱼簕7处。

4. 运河西线附线

运河西线附线又称湖杭客运线，从吴兴县锦山乡陈家墩入德清县境，经戈亭、千山乡至县城，从县城东门达雷甸乡白云桥口，汇入运河西线正线，全长为24.4公里，底宽为11.3—30.0米，水深为1.7—2.50米。航线最窄航段在县城东门外三里塘地段，航道左边木材公司的木排常占用航道，右边煤场码头的船队卸煤也常导致船舶往来受阻。此航道在德清县城东门有急弯浅滩，汛期船舶易偏舵。全线有桥梁5座，跨河缆线15处，过河标6座，渡口7处。鱼簕4处，现可通60—100吨船舶。

5. 东苕溪

东苕溪是杭嘉湖地区主要河流之一。相传夹岸多苕花，秋时飘散，如水上飞雪，故名苕溪。东苕溪从余杭县瓶窑镇入德清县三合乡唐家渡，越县城市河从钱家潭出境，经湖州市后入太湖。1958年冬经中共浙江省委批准，嘉兴专署负责根治东苕溪，人工开挖河道“导流工程”。现东苕溪从余杭县瓶窑流入德清县三合乡唐家渡至县城南门外，经导流至洛舍倪亩山北入湖州。东苕溪在县境内长为28.24公里。流经三合、二都、城关、洛舍4乡，27个村及城关镇。

俗话说：“石不过余杭，砂不过钱塘。”从唐家渡至德清县城南门段的航道坦直、河面开阔，最高通航水位为5米，最小通航水位为2.4米(吴淞基面)，从德清南门外至洛舍倪亩山航道系人工开挖，称“导流港”。此工程于1959年2月10日开工，次年4月3日竣工，投工51.66万工，投资额为219.99万元。底宽60—80米，水深为2—2.5米，主要浅滩是德清大桥至化纤厂一段，东侧水深，通航无阻。全程航道有桥梁2座，渡口10处，跨河缆线16处，现可通航为60—100吨船舶。

二、支线航道

1. 德徐航道

德清至徐家庄是县内主要客货航道。由德清三里塘进东塘河，越韶村漾入十二里塘达新市镇，经油车达徐家庄。德徐航道贯穿县境中部、东部，经城关、下舍、千山、士林、梅林、高林、新联、油车、禹越等9个乡及城关镇、新市镇，长27.58公里。底宽3.0—6.0米，水深为1.7米，桥梁15座，渡口5处，鱼簕5处，跨河缆线41条。德清至新市航段通航60吨，新市至徐家庄通航40吨船舶。

2. 德善航道

德清至善琚是我县东北部主要航道之一，从德清县城经钟管至新市镇西栅，穿梅林乡入湖州市善琚镇。其中德清至齐眉山，

干山至五福桥地段与湖杭附线重复,故起迄点从齐眉山至外婆圩,长为16.38公里,底宽10—12米,水深为1.7—2.5米。桥梁9座,跨河缆线22条,渡口4处,鱼簕5处。可通航40—60吨船舶。

3. 湖长航道

湖州至长安镇航道,是杭嘉湖地区客货航道,由湖州市至海宁县长安镇。县境内的南寺桥口至北高桥重复于德善航道,南高桥至新市镇重复于运河中线,新市南栅至四通桥重复于德徐航道。其中从北高桥至五杭北口,长4.59公里,底宽20米,最小底宽7米,水深1.7米,有南北高桥2座,鱼簕1处,跨河缆线6处,可通40—60吨船舶。

4. 座南航道

座庄桥至南寺桥口航道,从桐乡县通往湖州市菱湖镇航道,座庄桥至南寺桥口是德清县境内地段。其中新市镇至南寺桥口重复于湖州至长安镇航道,从座庄桥至新市镇南栅漾,长2.82公里。底宽8—30米,水深1.7米,桥梁1座,鱼簕1处,跨河缆线1处,可通40—60吨船舶。

5. 德勾航道

德清至勾里航道由县城经过下舍至勾里乡,其中德清三里塘至南十字港、辛酉高桥(新安高桥)北至木大港地段分别与湖杭客线,德徐航道,运河中线航道重复。此道以南十字港至勾里,长9.24公里,底宽为5—10米,水深1.1米—1.3米,桥梁4座、鱼簕2处,跨河缆线18处,可通20—30吨船舶。

6. 德洛航道

德清至洛舍航道是我县客货航道之一,从县城东门至洛舍镇。其中德清至龙头里口与湖杭客线重复,长为7.08公里,底宽为4.5—6米,水深为1.1—1.5米,桥梁4座,跨河缆线10处,渡口2处,鱼簕1处,可通航20—30吨船舶。

7. 德施航道

德清至施宅村航道从德清东门城桥至龙山乡施宅村,除德清南门外至太堡堂地段与东苕溪(导流)重复外,长为6.01公里。底宽11米,最小底宽8米,水深1.5—2.5米,桥梁2座,闸门1座,跨河缆线29处,鱼簖1处,渡口4处,可通航60吨船舶。

德施航道的县城市河段,每年有三次汛期(3月桃花水,5月黄梅水,8月桂花水),西部诸水汇聚,水流湍急,经常发生航行事故,船员望而生畏,当地流传着这样的歌谣:“走过三十六码头,难到德清长桥头”,“上海、苏州好过,德清长桥难过”。1979年至1983年期间国家投资50.29万元,对市河上东门城桥、长桥、南门城桥三座多孔石桥拆除,其中两座改建为单孔拱桥,消除了航行障碍。

8. 德三航道

德清至三桥航道是我县西部地区铁水联运主要航道。从县城至施宅村分别同东苕溪、德施线重复,以龙山乡施宅村为起点至三桥镇长9.6公里。地处西部山区,水位变化大、春、夏、秋汛期水位猛增,冬季干枯。解放后经多次疏浚后,通航条件有所好转。现一般底宽5米,正常水深为1.3米,桥梁3座,鱼簖1处,跨河缆线9处,可通20—40吨船舶。

9. 德武航道

德清至武康航道是我县西部山区,陆水中转主要航道。我县西部山区部分竹货、黄沙等出运及运入山区的日用品、生产资料都可通过此航道中转。1966年2月,为兴建德清化肥厂,县人委调集12个乡村,2600名民工开挖武康至砂港一段,后由浙江省航道疏浚大队和浙西航道养护队进行疏浚,并由新安江水电站派技工对箬帽山暗礁进行水下爆破,改善了德武线的通航条件。从德清至施宅村地段与德施航道重复,全程从箬帽山至武康长为6.49公里,河底宽2—4米,水深1.7米,有桥梁2座,跨河缆线10处,通航40—60吨船舶。

10. 德双航道

德清至双桥航道是我县西南部航道,以县城南门外新民桥闸为起点至二都乡双桥,长9.61公里,水深为1.5米,底宽为3—6米,桥梁7座,跨河缆线13处,渡口2处,鱼簖1处,现可通航15吨左右船舶。因二都乡盛产竹笋、淡水鱼。大部分土特产均通过此航道外运。

11. 德虎航道

德清至虎山航道地处县境中部,由德清至二都杨家山与德双线重复,从杨家山至虎山长2.5公里,底宽为5米,水深为1.7米,最小水深0.9米,桥梁3座,跨河缆线9处,现可通20至40吨船舶。

12. 德横航道

德清至横塘桥航道从德清至下垮塘桥航段与德双航道重复,以下垮塘桥为起点至横塘桥长4.18公里,一般底宽3米,水深1米左右,桥梁4座,闸门1座,跨河缆线5处,可通20吨船舶。

13. 德戈航道

德清至戈亭航道是客货航道。德清至梅子桥,干村至曲尺湾分别重复于运河西线附线,德善航道。从曲尺湾至戈亭乡长1.65公里,底宽8米,最小底宽3米,水深1.3—1.7米,桥梁1座,跨河缆线4处,可通航20—40吨船舶。

14. 新北航道

新市西栅至北高桥航道长1.22公里。河底宽25—28米,水深2米,全程有桥梁1座,跨河缆线2处,现可通40—60吨船舶。

15. 勾新航道

勾里至新市航道,由勾里东北达新市镇,从勾里至天顺桥长为9.6公里。(天顺桥至新市镇与德徐航道重复)。底宽一般为6米,水深0.7—1.7米,有桥梁10座,鱼簖1处,跨河缆线18处,可通20—40吨船舶。

16. 勾水航道

勾里至水磨墩航道,是东部地区航道。其中勾里至油车乡湖墩村重复于勾新航道。从湖墩村至勾里长4.01公里,一般底宽3米,水深1—1.5米,桥梁3座,跨河缆线7处,鱼簖1处,可通航10—20吨船舶。

17. 沈荷航道

沈家角至荷叶浦漾航道长2.82公里,河底较狭仅0.5米,水深为0.9米,桥梁1座,跨河缆线4处,现通航5—10吨船舶。

18. 巽上航道

巽陡门至上柏航道位于西部地区,原航道狭窄,1977年冬,县水利部门为排泄山洪、拓宽河道、利于通航,投资126.4万元,投工94.7万工,现底宽为30米,全程长10.75公里,设巽陡门闸1座(3孔,中孔宽6米,边孔为4米),桥梁3座,现可通20—40吨船舶。大批山货、土特产均由此航道外运。并可使上柏开设港口,发展水陆中转运输。

第二节 港 口

本县港口属内河港口,有新市、城关、武康三个港口,分布县境东、中、西三处。港区面积为14.6622万平方米,其中陆地面积为5.7701万平方米,水域面积8.892万平方米,港口岸线长3635米。1977年港区有码头55个,长654米,1985年码头有68个,长1068米。泊位1977年为62个,1985年增加为95个。泊位最大靠泊能力从1977年的60吨级增加到1985年的120吨级。港口含有各种仓库(包括堆场),总面积为14.5万平方米,可容纳货物20.63万吨。

解放以来,各级人民政府重视港口建设,对原有港口进行多次改造,设备不断完善,起重能力逐年增加,装卸机具不断更新,

全县港区有起重机械60台, 客运设施更新完善, 货运、客运进出量逐年增长。1977年货物进出量为59万吨, 1980年为87.4万吨, 1985年为173.7万吨。旅客进出量1985年比1980年增加将近1倍。

1980年~1985年全县港口客货进出量

年 份	货 物 进 出 量 (吨)				旅 客 进 出 量 (人次)			
	新 市	城 关	武 康	合 计	新 市	城 关	武 康	合 计
1980	327550	341463	204820	873833	453768	700000	—	1153768
1981	344895	402998	230406	978299	453165	730000	—	1183165
1982	368713	437136	409880	1215729	501559	760000	—	1261559
1983	390880	446265	426291	1263436	501619	810000	—	1311519
1984	476465	512007	553962	1542434	577689	960000	—	1537689
1985	648669	519554	569143	1737366	1327000	940000	—	2267000
合 计	2557172	2659423	2394502	7611097	3814800	4900000	—	8714800

一、城关港

位于德清县城关镇, 是全县政治, 经济, 文化中心。中心位置东经 $120^{\circ}04'$, 北纬 $30^{\circ}33'$, 处于东苕溪中游, 杭湖附线经过此港。水路南距杭州37.09公里、北离湖州42.31公里。陆路经德武公路接104国道。港区范围东至三里塘, 西至城西闸, 南至新盟闸, 北至文明塔。1985年底港区总面积为3.7万平方米, 其中陆地面积1.08万平方米, 水域面积2.62万平方米。

本港为内河港区, 常年不冻, 多年平均降水量1363.5毫米, 平均雾日为27.8天, 平均水位3.2米, 最高水位6.5米(1984年6月14日), 最低水位2.18米(1978年9月9日), 常风向西北西, 频率10%, 最大风速20米/秒(1979年4月12日)。

城关港以城关镇、城关乡为腹地, 面积66.88平方公里, 人口4.2万, 腹地盛产水稻、蚕桑、茶叶、鲜鱼等, 有工矿企业36家, 主要生产丝绸、棉纺、机械、水泥等。港区以进口货物为主, 以煤炭、石油、钢铁、矿石等大宗物资, 由上海、杭州、江苏等地

水运抵港。出口物资以粮食、水泥等为主,销往江苏、上海等省市。

城关镇现有客运码头1座,船舶修造厂1个,双龙门吊1座。全港口岸线950米,有码头22个,泊位27个(其中交通部门4个,物资部门23个),最大泊位为120吨级,仓库总面积为3.9万平方米(包括货棚、堆场、油库),现有起重机械17台,输送机械2台,装卸机械最大起重能力为5吨。1985年完成货物吞吐量51.96万吨(其中交通部门10.49万吨,物资部门41.47万吨)。客运量46.4万人次。

1985年城关港分货类吞吐量表

物资分类	出 口			进 口			合 计
	交通部门	物资部门	小 计	交通部门	物资部门	小 计	
煤 炭		50660	50660		119291	119291	169951
石 油		4407	4407		5594	5594	10001
钢 铁		4031	4031		12904	12904	16935
水 泥		37574	37574		3672	3672	41246
木 材		5671	5671		9000	9000	14671
非金属矿石					73395	73395	73395
化肥及农药		7200	7200		10550	10550	17750
盐	756		756	1404		1404	2160
粮 食		18455	18455		24547	24547	43002
其 他	35943		35943	66751	27749	94500	130443
合 计	36699	127998		68155	286702		519554

港区客运以德清客运站为主,经营湖州至杭州、德清至徐家庄、德清至善琚、杭州至洛舍诸线。城关装卸站在港区进行装卸作业,德清航运管理所为本港进出口船舶港务管理机构。

二、新市港

位于德清县东部新市镇、中心位置东经120度16分,北纬30度24分,处于杭嘉湖水网中心。京杭大运河穿镇而过。港区范围,

东至新市酒精厂仓库,南至十二里塘,西至西栅漾,北至新联乡安乐港新市油厂码头。总面积4.98万平方米。陆域面积1.76万平方米;水域面积3.22万平方米。是解放后逐步形成的年吞吐量在50万吨以上的内河港。常年不冻,多年平均降水量1363.5毫米,多年平均雾日27.8天,年平均水位3.2米,最高水位5.01米(1984年6月11日),最低水位2.18米(1978年9月8日),常风向西北西,频率10%,最大风速20.2米/秒(1979年4月12日)。

新市港以新市镇、新联乡,梅林乡为腹地,面积46平方公里,人口5.8万人。腹地盛产水稻、油菜籽、蚕茧,有国营、集体大小工厂35家,工业品以制革,食用化工为主,运销上海、杭州、苏州等地;进口以煤炭,化工原料为主,1985年货物吞吐量为64.87万吨。新市港岸线长为1383米,所属码头30个、泊位41个(其中交通部门7个、物资部门34个)。现有客运码头1个、候船室180平方米,最大靠泊能力为100吨级,有普通仓库、货棚、油库、堆场共26个,面积6.82万平方米,可容货物10.12万吨。港口装卸机械20台,输送机械4台、装卸机械最大起重能力5吨。客运站承运杭(州)苏(州)线,杭(州)震(泽)线,湖(州)长(安)线等21条

1985年新市港分货类吞吐量表

货 物 分 类	出 口			进 口			合 计
	交通部门	物资部门	小 计	交通部门	物资部门	小 计	
煤 炭		22700	22700	53957	144243	198200	220900
石 油		500	500		500	500	1000
水 泥		20000	20000				20000
非金属矿石					20000	20000	20000
化肥及农药		10000	10000		10350	10350	20350
盐				700		700	700
粮 食	91187	81319	172506		35975	35975	208481
其 它	50273		50273		106965	106965	157238
总 计	141460	134519		54657	318033		648669

航线、22班次客轮靠泊。1985年旅客运量43.77万人次。新市装卸站为本港进行装卸作业,现有职工76人。德清县航运管理所新市管理站为本港进出口船舶的港务管理机构。

三、武康港

位于德清县西部武康镇,中心位置东经 $119^{\circ}57'$ 、北纬 $30^{\circ}31'$,地处东苕溪支流、余英溪上游。水路距德清县城12.76公里,距杭州49.85公里;陆路有杭(州)牛(头山)铁路、104国道、德(清)武(康)、武(康)莫(干山)公路联接港区,水陆交通甚为方便。港区范围包括三桥、武康两地,西至杭牛铁路,东至千秋乡为界,南至余英溪,北至三桥乡。港区总面积5.98万平方米,其中陆域面积为2.92万平方米;水域面积为3.06万平方米,港口岸线长1305米。

本港为常年不冻的内河港区。多年平均降水量1363.5毫米,最大降水量111.8毫米(1977年9月15日)。平均降雪9.3天,平均雾日27.8天,平均水位3.2米;最高水位6.5米(1984年6月14日),最低水位2.18米(1978年9月9日)。常风向为西北西,频率10%,最大风速20米/秒(1979年4月12日)。

武康港以三桥,武康两地为腹地,面积81.45平方公里,人口3.28万人。盛产水稻、蚕茧、茶叶、油菜等。武康镇以生产化肥、塑料、耐火材料、缫丝为主,三桥以陶器、瓷器、竹器、胶木、水泥为主。武康港是县境内唯一铁、公、水交通枢纽。是我县东部与西部沟通水陆要道,港区以进口货物为主,以煤炭、矿石为大宗物资,由江苏、长兴、德清等地水运抵港。虽然港口无水上客运业,但大批山货、磷石、化肥等货源充足,亟待外运,从县城及其它港口运入县境西部八个乡的日用品、工业品,生产资料大部分通过港口中转。特别是冬季,是竹货旺盛季节,码头上物资堆积如山,等待车、船卸接。

武康港岸线长度为1305米,有码头16个、泊位27个,最大靠

泊能力为80吨级。各类仓库面积3.74万平方米,可容纳物资5.6万吨,各类装卸机械17台(其中起重机械11台,输送机械6台)。由于山区经济的开发,导致武康港的繁荣,港区货运量逐年明显上升。1985年货物吞吐量为56.91万吨。但目前港区水深不足,装卸机械设备还较落后。

1985年武康港分货类吞吐量表

物 货 分 类	出 口			进 口			合 计
	交通部门	物资部门	小 计	交通部门	物资部门	小 计	
煤 炭	6165	6944	13109	21612	26099	47711	60820
钢 铁	885	1011	1896				1896
矿建材料	1052	141187	142239	2099	2413	4512	146751
水 泥							
非金属矿石				19812	22688	42500	42500
化肥及农药	26204	29474	55678				55678
粮 食				1955	2339	4294	4294
其 它	129665	5760	135425	57438	64341	121779	257204
总 计	163971	184376		102916	117880		569143

第三节 码 头

德清县历来没有专业码头,水上运输,货物装卸、堆垛、旅客上下均赖河埠铺跳板进行。民国3年(1914),新市镇始建码头1座。解放后,为改善装卸工人作业条件,保证旅客安全,先后在新市、城关、武康等镇建造客、货运专业码头,以及发展到厂矿企业自建自备专用码头。至1985年,全县有码头68座,主要分布在新市、城关、武康三个港区。码头结构形式有重力式,滑道式、斜坡式和其它简易式4种;累计码头总长1068米,其中专业运输码头13座,总长293米,客运码头2座长150米,企业自建专用码头53座,长625米。

一、新市客运码头

新市客运码头，又叫新市轮船码头。始建于民国3年(1914)，位于新市镇小南栅，属杭州宁绍轮船公司，为木结构框架式码头。此后其它轮船公司在陈家潭、北栅等地相继建造码头，招徕旅客。民国35年(1946)，德清县政府在小南栅建造公共码头1座。新中国成立后，1953年，德清县人委交建科投资11234元，在新市镇大南栅步云桥堍建新市公共码头，为浆砌块石重力式岸壁，长50米，2个客船泊位，码头面高程3.9米(吴淞基面)，前沿水深2.5米，靠泊能力为100吨级，站房建筑面积200平方米，其中候船室180平方米。1954年1月7日竣工，经过多次扩建改造使用至今，为我县解放后建造的第一座客运码头。1986年，浙江省航运公司小南栅外的十二里塘征用土地11.29亩，投资135万元，于是年5月5日动工新建客运码头。码头长102.87米，建筑面积1244.⁸平方米。前沿水深为2.5米，有客轮泊位2个，货轮泊位1个，可靠100吨货驳。1987年9月25日竣工。次年5月1日迁新址营业。

二、德清客运码头

俗称德清轮船码头。解放前县城无轮船码头，以河埠滩地作为停靠地点。1954年10月15日，县人委交通建设科在城关镇下河下新建公共码头，投资5911元，长15米，同年12月25日竣工。因汛期不利船舶停靠，1970年4月，由杭州航运公司投资建造德清客运站，地址在东门外原桥工队队址，码头占地面积1500平方米，建筑面积1000平方米，结构形式为浆砌块石重力式，长100米，高程4.96米(吴淞标高)，泊位2个，前沿水深2.5米，最大靠泊能力100吨。设砖木结构仓库1个，面积100平方米。

三、德清迎春桥码头

属城关装卸站专业码头，建于1962年，为浆砌块石重力式，设有固定吊杆2台，负荷2.5吨。设有砖木结构仓库100平方米，可容纳120吨，及75吨堆场，码头长度为44米、高程6.2米(吴淞标

高), 泊位 2 处, 前沿水深小于 1 米, 最大泊位为 40 吨, 在七十年代初经过挖掘后, 水位高时可停靠 60 吨船舶。此码头是县城零担货物装卸码头。

四、新市对风浜码头

新市装卸站专业码头, 为浆砌块石重力式, 长 39 米, 高程(吴淞标高) 4.2 米, 3 个泊位, 前沿水深 1.3 米, 靠泊能力 40 吨, 设有吊杆 3 台, 幅度为 4.5 米, 有砖木结构仓库 1 座 117 平方米, 堆场 1 个可容放货物 4500 吨。日吞吐量 400 吨左右。

五、武康化肥厂码头

1966 年经省计委批准年产为 3000 吨合成氨的化肥厂, 同年 2 月, 建化肥厂煤炭专用码头 1 个, 投资 1.4 万元。结构为浆砌块石重力式, 码头长度 80 米, 高程(吴淞标高) 4 米, 前沿水深 1.26 米, 靠泊能力 60 吨, 固定吊杆 1 座, 有储煤货棚 1 个 3000 平方米, 可容煤 0.45 万吨, 外有地面堆场约 2200 平方米, 可容煤 0.33 万吨。

六、三桥码头

三桥装卸站专业码头。1975 年 7 月在三桥黄泥埭建成。结构为浆砌块石重力式, 长 26 米, 高程(吴淞标高) 4.2 米, 前沿水深 1.66 米, 泊位 4 个, 靠泊能力为 40—60 吨船舶。设有固定吊杆 3 台, 负荷 3 吨 $\times$ 2 台, 1.5 吨 $\times$ 1 台, 日装卸量为 350 吨。码头有砖木结构仓库 1 座, 面积为 1200 平方米, 露天堆场 1 个 1680 平方米。

七、德清 6 号仓库码头

属县生资公司化肥、农药专用码头, 建于 1975 年 5 月, 位于德清东门外, 结构为浆砌块石重力式, 水域面积 520 平方米, 陆域面积 136.5 平方米, 码头高程 4.5 米, 岸线长 13 米, 前沿水深 1.2 米, 仓库面积 3700 平方米, 堆场面积 200 平方米, 设吊杆 1 台, 负荷 1.5 吨, 靠泊能力 40 吨。1980 年至 1985 年吞吐量达 12.95 万吨。

八、德清三里塘煤场

县燃料公司煤炭专用码头，建于1972年。结构为混凝土重力式。水域面积为650平方米，陆域面积444平方米，岸线长65米，前沿水深1.06米，码头高程3.55米，设抓斗机2台，靠泊能力为80吨，有露天堆场1个，面积1720平方米。1980—1985年码头装卸量为81.57万吨。此码头位于东门外，是全县煤炭主要场地，船舶卸货时，影响水上交通。

1985年交通部门码头情况表

码头泊位名称	结构形式	主要用途	前沿水深(米)	码头高程(米)	码头长度(米)	泊位个数(个)	靠泊能力(吨级)	岸壁机械吊杆(台)	机械负荷(吨)	机械幅度(米)
新市装卸站码头	浆砌块石重力式	件杂货	1.4	4.9	14	2	50	2	0.5	2.5
新市装卸站对风浜码头	浆砌块石重力式	件杂货	1.3	4.2	13	1	40	1	3	4.5
新市装卸站对风浜码头	浆砌块石重力式	件杂货	1.3	4.2	13	1	40	1	5	4.5
新市装卸站对风浜码头	浆砌块石重力式	件杂货	1.3	4.2	13	1	40	1	3	4.5
新市客运码头	阶梯踏步式	客 运	2.5	3.9	50	2	100			
三桥装卸站码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.66	4.2	8	1	80	1	1.5	4.5
三桥装卸站码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.66	4.2	16	2	80	2	3	4.5
三桥装卸站码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.66	4.2	2	1	80			
三桥装卸站河桥头码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.26	4.0	26	2	60	2	2	4.5
三桥装卸站河桥头码头	其它简易式	散杂货	1.26	4.0	8	2	60			
武康筏运站码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.26	4.2	4	1	60	1	2.5	4.5
武康筏运站码头	浆砌块石重力式	散杂货	1.26	4.2	4	1	60	1	1.5	4.5
杭分公司德清客运站	浆砌块石重力式	客 运	2.47	4.95	100	2	100			
城关装卸站	浆砌块石重力式	件杂货	0.66	6.2	22	1	40	1	1.5	4.2
城关装卸站	浆砌块石重力式	件杂货	0.66	6.2		1	40	1	1	4.2
总 计					293	21		14		

九、德清建材总厂码头

位于城关镇北门外，面临运河西线附线，码头结构为浆砌块石重力式和简易卸货滑道。码头高程4.3米，前沿水深1.46米，水域面积3520平方米，陆地面积7518平方米，岸线长176米，设仓库600平方米，堆场6918平方米，吊杆3台。1980年至1985年装卸量为81万吨，主要是煤炭、石灰石等原材料。

十、东门粮库码头

粮食专用码头，地址在德清东门外。由1、2、3号3个浆砌块石重力式码头和2个斜坡码头组成。陆续建成于1965年5月至1975年，水域面积6440平方米，陆地面积500平方米，仓库15座，9700平方米，码头高程(吴淞基面)4.7米；前沿水深0.76米，靠泊能力40吨，设吊杆3台。

第四节 渡 闸

一、渡口

唐代已有津渡的记载，渡口设有凉亭，供渡客小憩。清康熙年间(1662—1722)，有石塘、眉山、杨坟、五林、长安、前溪等渡口。民国时期，县境有渡口102处。解放后，为便利群众，1967年渡口增至124处，其中摇渡22处，拉渡102处。1970年增至130处。至1982年底很多渡口已改建桥梁，尚有渡口44处，其中摇渡22处，拉渡22处。渡船54艘(摇渡船31艘，拉渡船23艘)。1985年底共有渡口40处，均为人力操作。其中摇渡29处，拉渡11处。渡船51艘，摇渡船40艘，渡工43人。拉渡船11艘。渡口总距离3469米，其中拉渡为958米，摇渡为2511米。摇渡船客位453座，年渡客流量达221.91万人次。

摆渡分为义务及收费两种。在杨坟、南窑坞、巽陡门、塘泾、唐家、杨家山等渡口收费标准，1985年每人次为人民币2分至5

分; 自行车为5分至1角。渡船及渡工由航管部门管理, 渡口建设与渡船维修由各地乡村政府负责。

1985年县航道拉渡口表

航 线	渡口名称	所 在 地	渡 船 艘
德清——徐家庄	茅 封 圩	城 关 金 星	1
德清——徐家庄	雄 鸡 墩	士 林 乡 士 林	1
德清——徐家庄	许 家 坝	士 林 乡 水 北	1
德清——徐家庄	南 沙 埭	高 林 乡 丰 年	1
德清——新市——善琚	范 家 墩	钟 管 乡 三 墩	1
德清——新市——善琚	北 代 舍	钟 管 乡 北 代 舍	1
德清——新市——善琚	后 庄	梅 林 乡 后 庄	1
德清——新市——善琚	蒋 家	梅 林 乡 后 庄	1
湖 杭 客 线	七 里 塘	城 关 联 星	1
德清——双桥	骆 家 漾	二 都 二 都	1
德清——洛舍	上 洋	洛 舍 仲 家	1
合 计	11		11



东埠亭和下潮圩渡

1985年德清县航道渡口表

航道名称	渡口名称	往返地点	渡 船		
			艘	构造	渡工人数
运河中线	太平渡	雷甸和平——勾里百富斗	1	木质	1
运河中线	陈家圩渡	勾里陈家圩——士林水北	1	水泥	1
运河中线	蔡家渡	新联蔡界——新联孟西	1	铁质	2
运河西线	山水渡	戈亭山水——千山乡千山村	1	铁质	2
运河西线	辉山渡	戈亭东舍墩——千山乡千山村	1	木质	2
运河西线	横溪郎渡	戈亭南漾——钟管乡钟管村	1	木质	2
运河西线附线	转水湾渡	千山塍头——城关大友	1	铁质	1
运河西线附线	石塘渡	千山石塘——洛舍花山	1	铁质	2
运河西线附线	下塘渡	千山石塘——戈亭下塘	1	木质	2
运河西线附线	戈砖渡	戈亭山水——戈亭砖瓦厂	1	铁质	2
运河西线附线	关帝庙渡	戈亭仰家——戈亭曲溪	1	铁质	2
运河西线附线	泉溪渡	戈亭东舍墩——南漾——泉溪	1	木质	1
东苕溪	唐家渡	余杭獐山——三合新兴	2	木质	1
东苕溪	南窑坞渡	余杭獐山——三合南窑坞	2	木质	1
东苕溪	杨坟渡	余杭獐山——三合下杨	2	铁质1 木质1	3
东苕溪	巽陡门渡	余杭獐山——三合朱家	2	木质	2
东苕溪	塘泾渡	二都塘泾——城关星星	5	木质	2
东苕溪(导流)	枯柏树渡	城关信谊——城关联谊	1	木质	1
东苕溪(导流)	联盟渡	城关八八农场——城关联盟	1	铁质	1
东苕溪(导流)	团田圩渡	洛舍团田圩——洛舍砂村	1	水泥	1
东苕溪(导流)	下潮圩渡	洛舍砂村——砂村东窑头里	1	铁质	2
东苕溪(导流)	张家湾渡	洛舍张家湾——小东山	1	水泥	1
德徐线	漾口渡	城关红星——下舍南淤港	2	木质	1
德施线	十字港渡	洛舍章家桥——城关幸福丁家湾	1	铁质	1
德施线	王亩山渡	龙山裕丰——龙山施宅村	1	铁质	1
德施线	大水圩渡	龙山华丰——龙山施宅村	2	木质	2
德施线	李家墩渡	龙山长安——秋山秋北	2	木质	1
德双线	杨家山渡	秋山新琪——二都沿河	1	木质	1
德洛线	仲家渡	洛舍仲家——洛舍何家	1	木质	1
合 计	29		40		43

二、水闸

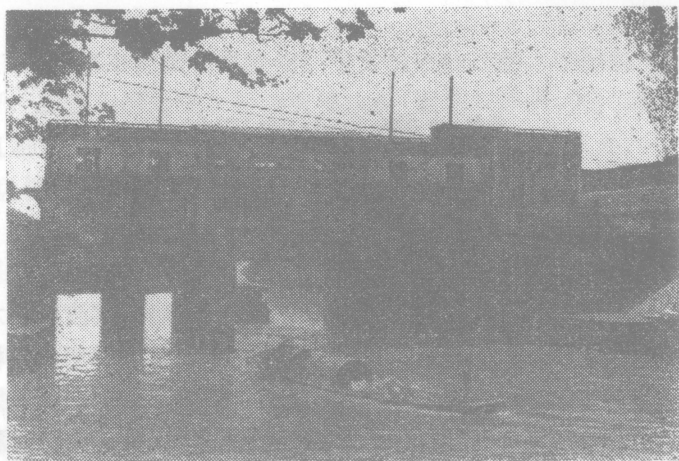
县内碍航水闸 6 座,均系水利部门建造,有益于汛期水位调节和农田水利灌溉,但不利于水上交通。因德清县每年有三次汛期,(3 月桃花水、5 月黄梅水,8 月桂花水),西部山区诸流汇聚后,倾泻不止。1984 年 4 月,县防汛指挥部规定:“德清、洛舍大闸水位超过 3.5 米和 3.8 米,全县闸门关闭。”关闸期间水上交通中断。汛期水位高涨,德清、洛舍二闸水位分别超过 5.9 米、5.8 米,开闸泄洪,闸门内外水位悬殊,一般情况下泄洪 1—3 天即可通航,但泄洪期间如遇下雨,为确保东部农田,闸门继续关闭。闸门内外被阻大小船队、约 2000—4000 吨位船舶,等待启闸通航,使交通运输部门遭到经济损失。又如水闸按水利部门汛期控制水位要求设计,与所垮航道等级不符。水闸高程、宽度、净高都小于航道等级标准,不利于船队(船舶)安全过闸。

1. 德清大闸

德清大闸是东苕溪改道工程的主体工程之一。位于县城丁山脚下。1958 年冬由嘉兴专署水利局设计,投资 36.5 万元,1959 年 3 月动工,同年 10 月底竣工。此闸现有 5 孔、中孔净宽 9 米,4 边孔各宽 3.5 米,结构为钢筋混凝土闸底,条石浆砌闸墩。闸底高程为吴淞零,梁底标高 8.22 米。闸面荷载汽—10。德清大闸设于德清至康家山、武康、三桥等地航道的咽喉地段,地处市河的弯道上,平时不利船队航行。再加上净高、闸宽不符合国家规定 5 级航道的标准。仅中孔可通航船队,(船舶)。汛期经常关闸、水上交通中断,闸门内外船舶云集,等待开闸。1980 年关闸 3 次,停航 18 天,1983 年至 1985 年平均为 21.3 天,其中 1983 年为 34 天。航运部门经济损失严重。

2. 洛舍大闸

洛舍大闸是导流港组成部份。位于洛舍乡何家坝。此闸于 1960 年 3 月初兴建,同年年底竣工;投资 23.9 万元,5 孔闸门,



德清大闸

中孔净宽 6 米，两边孔净宽 3 米，闸底为吴淞标高 0.0 米，闸面高 8 米，以手摇、电动两用启闭，闸面荷载汽—10。

3. 湘溪大闸

此闸位于三合乡新联村，又名巽陡门闸。跨湘溪港。1947 年此段填塞。1977 年组织民工疏通湘溪及旧陡门坝，1979 年 9 月完成。投资 24.7 万元。现有 3 孔(中孔宽 6 米，边孔宽 4 米)，闸底高程中孔为吴淞标高 0.25 米，边孔为 1.25 米。汛期内外水位，外港为 7.5 米，内港为 4 米。

4. 武德闸

武德闸位于城关乡新盟村，跨德清至双桥航道。1957 年 12 月建，投资 3.85 万元，单孔净宽 6 米，闸底吴淞高程为 1.5 米。

5. 横塘闸

该闸位于秋山乡跨塘村、跨德清至横塘桥航道。1968 年 10 月建，投资 6.8 万元，单孔净宽 6 米，闸底高程吴淞标高 1.5 米。

6. 五龙闸

位于上柏乡下柏村，1981 年 9 月新建，投资 28 万元，单孔、净宽 6 米，闸底吴淞标高 0.5 米，水深 1.7 米，可通 60 吨船舶。

第二章 水路运输

第一节 工 具

民国时期,县内船舶种类繁多,主要有农船、摆渡船、木帆船、航船、画舫船、荖糠船、黄鸭船、活水船、鸬鹚船、敲梆船等十几种。抗战时期日军入侵,大量船舶被日军占用,部分船舶外逃,数量明显减少。解放后,山东、江苏、安徽、上海、杭州等省市约有40多艘民船流入我县。1958年后,船舶逐步向机械化发展,机动船年年增加。此后,机关、厂矿、乡镇运输企业等逐年新增了交通艇与特种船舶,如登陆艇、摩托艇。1985年底全县有各类船舶29862艘、82848.62吨、28128.4马力。其中机动船1893艘、18412.02吨、28128.4马力,非机动船27969艘、64436.6吨。

1985年德清县各类船舶统计表

机 动 船				非 机 动 船				
船 名	艘	吨	位	马力(匹)	船 名	艘	吨	位
拖 轮	28	718.29		2455.4	货 驳	326	10703	
货 轮	39	716.36		1436	渡 船	58	31.85	
挂 机	1766	16914.99		21192	活 水 船	3	38	
交 通 艇	36			2284	农 船	27582	53663.75	
港 监 艇	2			110				
消 防 艇	1			140				
摩 托 艇	11			363				
登 陆 艇	9	47.38		108				
油 轮	1	15		40				
合 计	1893	18412.02		28128.4	合 计	27969	64436.6	

一、非机动船

1. 木帆船：俗名风篷船，分为前中后三舱。中舱装有驶帆桅杆，装置为活动式。船侧有披水板(唐朝叫浮板，宋代称副舵)。木帆船载重小则7—8吨，大则50—60吨，此船除风帆外，用人力撑篙、摇橹、背纤方式前进。解放前，木帆船因分散流动，难以统计。解放后，由江苏、山东、安徽、上海及本省杭州等地一批木帆船流入我县。船形有杭驳、南京驳子、川船、上海提船、西庄、粮划、丝网、鸽船、乌山等25种。1951年县境内有107艘、1759吨，1958年增至188艘，2876.5吨。1975年挂桨机船在我县始现。因木帆船速度慢，劳动强度大，分别被改装为挂桨机船，木帆船逐年减少，1975年为105艘、1202吨；1976年仅存5艘、46.5吨。至1977年该船已绝迹。

1951—1976年县专业部门木帆船表

年 份	艘	吨 位	年 份	艘	吨 位	年 份	艘	吨 位
1951	35	709	1960	162	2641	1969	130	1360.5
1952	78	1768	1961	162	2641	1970	158	1683.5
1953	85	1838	1962	150	2455	1971	158	1683.5
1954	82	1798	1963	156	2915	1972	111	1233
1955	95	1928	1964	213	3518	1973	106	1211
1956	104	2009	1965	213	3518	1974	105	1202
1957	114	2099	1966	159	1670	1975	105	1202
1958	165	2629	1967	151	1594	1976	5	46.5
1959	159	2320	1968	150	1586	1977	—	—

2. 货驳：俗称大船。货驳按吨位分40、60、80、100吨4个等级。船头有绞关装置，船尾安装绞锚器。驶舵分为手舵、方向舵2种。1966年，县内推广一列式拖带船队。当时大部分为木质船，1978年后逐渐更新水泥船，1980年发展了部分钢质船。1979年全县有货驳320艘、7118.3吨，1985年为326艘、10703吨。

1966—1985年县专业运输部门货驳表

年 份	艘	吨 位	年 份	艘	吨 位	年 份	艘	吨 位
1966	67	2044	1973	118	2661	1980	251	6178
1967	74	2118	1974	117	2656	1981	206	6750
1968	75	2126	1975	121	2842	1982	205	7639
1969	82	2231	1976	206	4097	1983	190	7472
1970	65	2188	1977	224	4315	1984	179	7570
1971	74	2421	1978	210	4359	1985	175	9178
1972	112	2599	1979	213	4913	1986		

3. 航船：俗称快班船。船身狭长，船底尖削，菱形船头，瓦状船蓬；船不大，可载货5—10吨。船艄有正橹2支、边橹2支，船小性活，四支橹同时开档时速可达5公里左右，可立风篷、背篷。辛亥革命后，航船定码头、定航线、定时间，分为日班、隔日班、夜航班，此时航船还负责递送邮件。运货时，负责采、运、送，逢年过节还代人送礼。县境内航船主要分布在新市、德清、洛舍、三桥、武康、下舍、上柏等地。民国31年(1942)新市38艘，停在南栅、西河口、小南栅、北栅。德清15艘停在下河下。解放后，1956年有专业性航船23艘，从业人员75人。农村航船5艘50吨，从业人员8人。随着机械化的发展，七十年代被机动船代替。

4. 渡船：是渡口专用交通工具。渡船有摇渡和拉渡之分。拉渡船比摇渡船要小，无专人司渡、两头系绳，由渡者自行扯拉。拉渡绳一般为草绳，天长日久易霉烂，风雨交加便会出现“野渡无人舟自横”。摇渡船有专人接送渡客。1985年有51艘(其中木质船37艘、钢丝网水泥船3艘、钢质船11艘)。

5. 舫子船：又名撬舫船。是将两船并列相连在一起的“双体船”。古代称为“方舟”或“连舫”。舫子船装置大橹2支，用人工摇，有速度慢、稳定性好、装载面积大等特点。南宋以后，舫子船在德清东部水乡出现，活动于小港支流。解放前，舫子船独户

经营,流散各地。解放后,以村为单位组织运输。1973年全县有96艘,763.9吨,分布在禹越乡道场、杨家坝、徐家庄、坝里、木桥头村和高林乡栎林、丰年、草塘、勤丰、休村;还有土林乡西村、东村、白彪及勾里乡五星、红星等地。1985年底,除禹越乡道场、徐家庄、杨家坝村尚有少量船舶外,其余也都被挂艚机船代替。

6. 画舫船:德清叫花船。浅平底西庄船,约8吨左右。船舱内外油漆光亮,船棚坚固、精致,镶嵌有色玻璃。船舱都为统舱,内备雕刻装饰灯数盏,有些花船还备有板床,供游客住宿。并备有娱乐品麻将、牌九之类,供游客消遣。船户为招揽生意,途中供饭、供茶,招待十分周到。舱内宽敞明亮,可容20余人。

德清画舫船活动于江南古运河、苕溪一带,常为官吏豪绅雇用,大致分为五种:一、各级官吏来德清巡视,二、每年清明时节,县城名门贵族去杭州灵隐寺烧香拜佛,三、县城内有钱人家办婚事,租用花船接新娘及妆奁,四、有名店铺常租此船外出收放债款,五、文人墨客游览山川胜地或进省城,州府会试,在船上对酒当歌,吟诗作画。抗日战争前,德清县城有花船9艘,抗战时间,日军侵入县城,船户为避日军夺船,把船藏在小南门外恒星邱家埭内。此后大部分船户转营塘栖小客船,有些船户外出帮工,此船绝迹。

7. 脚划船:操业者大多是绍兴人,以船为家。船身狭小,上围蔑篷,后艚竖有靠木板,用脚划桨兼掌舵。能载客3—7人,多在小港支流驶行。抗战时期,船户纷纷外流。解放初,仅存300余艘,由载客改为捕鱼、务农。1985年底,在雷甸、洛舍、二都、禹越、下舍、锤管、城关、千山等乡共有485艘。

8. 活水船:是淡水鱼运输专用船,木质,船身狭长,船头微翘。前舱左右各有长方形流水洞,长30—40厘米,宽20厘米左右,用钢筋做栅栏,此洞进水能使鲜鱼增加活力。船侧各有狭长

形排水孔一个,以便排除污水,吨位6—16吨。1956年有35艘,200吨。1973年仅锤管养鱼场7艘45吨,及县水产公司少量活水船。1985年底有活水船3艘、74马力。

9. 农船:亦名田装船。有摇橹、划棹两种。小则为1吨以下,用棹。大则10吨左右,用木橹。1970年前农船全为木船,后来因木材紧缺,大部份改为水泥船和铁皮船。1985年底全县共有农船27582艘、53663.75吨。

1985 年 农 船 统 计 表

单位:艘

乡 名	小 划 船	农 船		小 计
		1—9吨	10吨	
禹 越	1034	719	102	1816
雷 甸	1080	1010	68	2158
千 秋		29	49	78
勾 里	871	636	51	1547
城 关	1928	720	50	2698
钟 管	629	1580	82	2289
上 柏	20	79	19	118
洛 舍	2246	410	108	2764
龙 山	221	58	36	315
三 桥		3		3
戈 亭	251	1020	25	1296
梅 林	596	340	26	962
秋 山	490	90	41	621
下 舍	635	307	36	978
二 都	1930	120	114	2164
三 合	250	54	33	337
新 联	159	452	120	731
高 林	278	591	60	891
油 车	494	991	55	1540
士 林	2125	664	15	2798
干 山	686	621	75	1382
合 计	15923	10494	1165	27582

10. 砬糠船：木质船，吃水浅，统舱，可载砬糠3.5—6吨。船舱装货时，舱口有插杆，用晒簾或芦苇围住，将砬糠倒入。民国间，雷甸、新市等乡镇有此船舶。因吨位小，可摇进市河深受店铺、作坊欢迎。民国36年(1947)仅雷甸乡有砬糠船21艘，99.5吨，在杭州、湖州等地运输。解放初期，砬糠改用袋装后，除新市、下舍还有少量砬糠船外，其余均已淘汰。

二、机动船

1. 拖轮：俗称拖头。主机从40马至150马力不等。1958年，德清县运输公司建造我县第一艘拖轮，主机为90匹马力，船体为木质。此后拖轮逐年增加。1970年前均为木质拖轮，此后逐步更新为钢丝网水泥拖轮，1980年发展了钢质拖轮，1985年底共有28艘、2455.4马力，专业运输单位16艘、1475马力。

1985 年 拖 轮 统 计 表

单 位	艘	马 力	单 位	艘	马 力
县运输公司	14	1706.4	新联乡运输队	1	50
新市航快站	1	40	高林后皋运输队	1	40
秋山筏运站	1	60	勾里乡运输队	1	40
县生资公司	2	145	县勾里乡水产村	1	40
县食品公司	1	120	城关乡运输队	1	40/32
县纺织厂	1	60	上柏乡运输队	1	50
县新市酒厂	1	24	戈亭乡运输队	1	40/35

2. 货轮：主机为12—100马力。解放前境内称小汽船，创于二十年代。民国36年(1947)11月，裕华丝业利农丝厂(地点西封漾)办木质货轮1艘，4.5吨，采用6缸汽车引擎18马力，载重3吨，是县内第一家厂办货轮。解放后，货轮逐年增加。1979年全县货轮35艘、911马力、590.34吨位。1985年39艘、1436马力、761.36吨位。其中专业运输17艘、374马力，非专业货轮22艘、1062马力。

3. 客轮：德清客轮始创于清宣统元年(1909)，新市慎康钱庄经理程通林等人发起德新轮船公司，往返于德清、新市两埠；自开辟湖杭线后，仅经营两载，因资本短促，亏耗七、八万元。抗日战争时期，大批客轮被日军占用，少数客轮因营业萧条而外移。抗战胜利后复苏。民国35年(1946)有客轮局(公司)注册客轮26艘，除光明轮局王宝堂“东海十三号”轮是钢质轮外，余均为木质轮，载重5—10吨，主机大都是汽车引擎，16—32匹马力。燃料始用汽油，后改用木柴。1951年有客轮16艘，主机为小道奇，美丽、万国、福特、纳西、司慕培等汽车引擎，最小12马力，最大57马力。解放后，1953年仅存“顺记号”客轮，8.08吨、70马力、84个客位。1962年12月25日，德清县运输公司2艘客轮和1艘客驳移交省航运公司杭州分公司。七十年代至八十年代初，勾里等乡通向县城小客轮3艘、148马力、200个客位。

4. 挂浆机船：是机驾合一的运输机动船。船型有195型12马力、295型24马力2种，操作简单，小巧灵活，适宜小港支流运输。县内于1972年自办始见，八十年代大量发展，相当数量为农民个体拥有。1982年登记领证的运输挂浆机船81艘、1296.5吨。1985年全县有1766艘、16914.99吨、马力21192匹；其中有证已输船舶271艘、3708.99吨、马力3252匹。

5. 交通艇：又名小汽艇。钢质，吃水浅，体小灵活，座位舒适。主机为12—100马力。1958年县人委新建第一艘交通艇，供县级领导外出开会、下乡检查工作之用。以后交通艇逐年增加。厂矿、乡镇企业、乡政府相继建造。1985年全县有交通艇36艘，2284马力。

6. 救护艇：是卫生部门专用艇。乳白色，钢质船，体小灵活，机驾合一，船舱门开在后面，内有卫生设备。本县第一艘救护艇在六十年代由县第一人民医院所置。1985年有救护艇2艘、120马力。

7. 港监艇：是港航管理部门实行水上安全监督的专用艇。1976年德清县交通管理站经嘉兴地区交通局批准拨款3万元，由江苏省常熟元和船厂制造；是县内第一艘港监艇，1985年有港监艇2艘、110马力。

8. 消防艇：属特种船舶，是公安消防部门适用于水上灭火的专用船舶。涂红色、机驾合一、有报警装置及消防器材。1962年秋天，县公安局建造第一艘消防艇，木质、主机90马力。1985年底县消防队有消防艇一艘，主机为6110型140马力。

9. 摩托艇：新型交通工具，船质为玻璃钢制品，体小质轻，机型为操舟机，马力33匹，可乘坐2—3人。1985年有11艘、363马力。

10. 活畜运输船：形如军事登陆艇，俗称“登陆艇”。是家禽、牲畜运输专用船舶。其构造特点是船艏挡浪板用滑轮上下起动，便于滩地停靠，船艄板上另作栏栅。1981年由德清冷冻船厂建造，船体长有10.50、12.20、17.60米三种，吃水0.6—1.05米；主机分别为195型、295型、4105型，时速12—14公里，载重4.5—20吨。1984年共有9艘、47.38吨，为乡镇食品站运输活牲畜用。

第二节 客 运

清同治末年(1874)，招商局客轮从杭州开往上海途经新市镇。清光绪三十一年(1906)杭州周小麟等集资筹办宁绍轮船局，有龙湖号轮船3艘，从杭州开往湖州，途经新市镇往返德清至湖州。宣统二年(1910)10月25日的《申报》登载：“杭湖德新轮船公司开办初，系新市镇慎康钱庄经理程通林、董质卿、施楚堂等共任发起，具稟官厅指定航线，仅往来德、新两埠，故以此命名。该公司平日金融机关全持慎康钱庄转运。自推广杭湖线后，经营

两载资本短促，亏耗已达7、8万元之鉅……”。

民国11年(1922)湖州人杨荣璋创办长杭轮船公司，首先开办湖杭夜班客轮，途经德清，受商旅欢迎。12年(1923)8月，杭州拱宸桥商人投资2万元，开办和记轮局，有永和号客轮开杭州至新市直达客班。17年(1928)10月，本县新市镇人曹剑平、潘翔生合办翔安轮船公司，总局设在新市镇，分局设在杭州拱埠，筹资2万元，置翔安号、翔平号等木质客轮3艘，开辟杭州至湖州、上海至新市、新市至嘉兴等客运航线。

三十年代初，杭嘉湖客运大兴，竞争激烈，推动了德清县经济发展，特别是新市镇水运四通八达，商业市场繁荣，被誉为“小上海”。途经该镇的客轮仅杭州至湖州日夜客班就有13艘，其中振兴轮船公司的“振兴”轮最大，长33米、宽8米、排水吨位108吨，时速为15公里。杭州至苏州客轮9艘都经过此镇，此外还有通达上海及邻县城镇的客轮。

抗战开始日军入侵，各轮船局(公司)相继倒闭和停业。民国26年(1937)，翔安轮船局的“翔平”、“林海”、“翔安”3艘客轮遭日军掠夺，翔安轮船局倒闭。

民国34年(1945)，抗战胜利，水上客运事业开始复苏，宁绍、翔安、长杭等轮船局(公司)相继复业。次年新市镇郑馥塘筹资办“新兴轮船局”，有“新兴”、“新隆”、“新达”、“新发”4艘客轮。新市镇陈元安办光明轮船公司。纪新元、王芝颜等人集资办大通汽轮公司，有“民强”、“民利”客轮2艘。此外长安镇人戴国斌在新市镇开办鑫记汽船公司参加客运业。36年(1947)客运业以新市镇为中心，向德清、洛舍等地扩展。从新市镇通向杭州、临平、湖州、双林、长安、嘉兴等地直达客轮11艘，并有菱湖至长安、双林至长安、湖州至杭州、硖石至湖州7艘客轮也经此镇停靠。洛舍有直达长安、杭州、临平的客轮。德清有开往上柏客轮。湖杭、菱长客班亦停靠德清县城。36年(1947)，各轮局客运业十分

1946—1949年德清县客轮航线表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1946.10	通商轮局	毛 森	杭州市毛竹弄 35号	通商一号	新市—杭州	德清、塘栖	日 班	
1946.10	荣记汽轮公司	张茂方	新市李家园39号	民 利	新市—临平	五杭、博陆、亭趾	日 班	
1946.10	新兴轮局	郑馥塘	新市朱家弄	新 兴 新 财	新市—湖州	千金、菱湖、荻港、 袁家汇	日 班	1947年9 月后对开 班次
1946.11	新兴轮局	郑馥塘	新市朱家弄	新 隆	洛舍—长安	德清、新市、崇福	日 班	
1946.11	光明轮船公司	陈久安	新市 镇	光明2号	新市—杭州	德清、塘栖	日 班	
1946.10	永兴轮局	许溢轩	德清务前街	永 兴	洛舍—杭州	德清、塘栖	日 班	
1946.12	光明轮局	王宝堂	杭 州	东海13号	洛舍—临平	德清、塘栖	日 班	(钢质)
1946.10	新兴轮局	郑馥塘	新市朱家弄	新 达	洛舍—临平	德清、塘栖、五杭	日 班	
1946.1	大 通	纪新元	新 市	民 强	新市—双林	长 安	日 班	
1946.1	永记汽轮公司	梅水康	德清河下15号	德 湖	上柏—杭州	德清、塘栖	日 班	
1946.8	鑫记汽轮公司	戴国斌	长安镇东街	鑫记一号	新市—长安	洲泉、崇福	日 班	1946年9 月延伸到 菱湖
1946.8	大通汽船公司	纪新元 王芝颜	新市 镇	民 强	新市—长安	洲泉、崇福	日 班	

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1946.8	大通汽船公司	纪新元 王芝颐	新市镇	民 利	新市—临平	塘 栖	日 班	后停办
1946.9	荣记汽船公司	谢文裕	新市南昌街22号	荣 记	新市—临平	塘 栖	日 班	
1946.10		余寄尘	崇福北大街20号	大 顺	长安—新市	崇 福	日 班	
1946.9	鑫记汽船公司	戴国斌	长安镇东街	水 源	新市—嘉兴	练市、乌镇、新塍	日 班	
1946.9	鑫记汽船公司	戴国斌	长安镇东街	永 利	新市—杭州	下舍、德清、塘栖	日 班	
1946.10	新兴轮局	郑馥塘	新市镇朱家弄	新 发	菱湖—长安	德清、新市	日 班	
1946.12	鑫记汽船公司	戴国斌	长安镇东街	新 昌	双林—长安	新 市	日 班	
1946.12	永兴轮局	叶 或	崇德镇北大街 20号	大 达	长安—菱湖	新 市	日 班	
1947.3	鹤鸣轮局	孙时中	新市仙潭	鹤鸣二号	洛舍—湖州	菱湖、荻港、袁汇	日 班	
1947.3	协协轮船公司	林胜根	杭州拱埠	明 华	新市—苏州	湖州、平望	日 班	
1947.1	建新轮局	戴建霖	新市豆腐弄	同 昌	长安—菱湖	崇德、新市、千金	日 班	
1947.7	振兴轮局	邵人杰	长安镇东街	振 翔	塘栖—盛泽	新市、菱湖、双林、 乌镇	对头班	
1947.8	建业轮局	毛衡达	菱湖 镇	衡 阳	菱湖—长安	新 市	日 班	

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1947.8	翔安轮船公司	潘翔生	新市镇	合 兴	杭州—震泽	新市、乌镇	日 班	
1947.8	鑫记汽轮公司	戴国斌	长安镇东街	复 昌	吴兴—长安	菱湖、新市、崇德	日 班	
1947.8	湘越轮船公司	彭仲生	杭州拱宸桥大街 104号	达 利	杭州—震泽	新市、乌镇	日 班	
1947.8	华 通		桐乡乌镇	同新二号	苏州—杭州	严墓、乌镇、新市、 塘栖	对头班	
1946.12	达利运输总行	吴有皓	杭州拱宸桥大街 79号	万 丰	湖州—杭州	新市、下舍、德清	日 班	
1946.11	硤石内河船业公 司	阮宝泉	硤 石 镇	泉 记	硤石—湖州	斜桥、崇德、新市、 千金、获港	隔日班	
1946.11	永平轮船局	曹秉衡	新市南昌街22号	永 安	湖州—杭州	获港、千金、新市、 塘栖	日 班	
1947	苏浙建业航运局	金杞楠	湖州馆泽河头3 号	淙 江	新市—上海	德清、塘栖、崇德、 乌镇、嘉兴	隔日班	每小时 25华里
1947.3	鼎新记轮局	冯国祥	苏 州	琪 云	新州—苏州	普珩、乌镇、平望、 吴江	隔日班	
1947.9	新兴轮局	郑魏塘	新市朱家弄	新 达	新市—苏州	湖州、平望	隔日班	
1947.8		沈家沂	湖州小市巷14号	力行汽船	湖州—新市	袁江、获港、菱湖、 千金、善璜	隔日班	32马力

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1947.5	振兴轮局	潘子香	新市镇北栅	振 丰	新市—震泽	善璜、练市、乌镇、 严墓	隔日班	
1947.1	建新轮局	戴建霖	新市豆腐弄	福 昌	长安—新市	崇 德	隔日班	
1947.3	鹤鸣轮局	孙时中	新市仙潭	鹤鸣一号	新市—康溪	洛 舍	隔日班	
1947.7	德昌轮局	章金玉	杭州小河洋桥 34号	德 昌	杭州—三桥	武康、德清	隔日班	
1947.8	胜利轮船公司	魏一霞	杭州拱埠	庆 发	湖州—杭州	袁家汇、菱湖、德清、 塘栖	日 班	
1947.8	翔安轮船公司	潘翔生	新 市 镇	翔 翔 平 泰	杭州—湖州	塘栖、德清、菱湖、 袁家汇	日 班	
1947.3	新业运输公司	黄连生	新市镇西河口	新 申	新市—上海		五日班	
1947	光明轮船公司			光明4号	洛舍—杭州	塘 栖	日 班	
1947.8	翔安轮船公司	潘翔生	新 市 镇	林 海	新市—嘉兴	崇 德	日 班	
1947.11	新和记轮局	王剑鳌	杭州拱埠	合 兴	杭州—德清	塘 栖	日 班	
1947.6		章建平	德清小南门39号	德 胜	德清—长安	塘栖、博陆、崇德	当日班	
1947	利兴轮局			福 泰	新市—上海		隔日班	
1947	通商轮局	陆惠庆	杭 州 市	益 丰	德清—长安	新市、崇德	日 班	

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1947	永达轮局		新市南栅	翔 丰	湖州—新市	菱 湖	日 班	
1947	翔安轮船公司	潘翔生	新市镇	林 海	新市—嘉兴	乌 镇	日 班	
1947	和记轮局	蔡良友	城关镇	永 和	新市—杭州	德 清	日 班	
1947.10	三益轮局	严贵麟	塘 栖	三 益	杭州—泗安	塘栖、新市、湖州	隔日班	
1947.8				沪 川	善琚—长安	新 市	日 班	
1947.8	兴安轮船公司	曹剑平	新市镇	翔 安	杭州—震泽	新 市	日 班	
1947.8	协记轮局	唐洪泉		永 丰	湖州—菱湖	洛舍、德清	日 班	
1948.6	内河航运局	金麟英	杭州劳动路103号	顺 风	新市—长安	崇 德	日 班	来 回
1948.6	三兴轮船公司	费耕深	德清河下	三 兴	洛舍—临平	德清、塘栖	日 班	来回二次
1948.12	三益轮船公司	沈伟明	杭州小河直街 37号	勇 伟	洛舍—杭州	德清、塘栖	日 班	
1949.3	三益轮船公司	费耕深	德清河下	国 华	新市—上柏	德清、二都	日 班	
1949.3	永兴轮局	许滋轩	德清河下	汽 轮	德清—杭州	塘 栖	日 班	
1949.3	协鑫轮局	林胜根	杭州三元场四新 桥4号	协 鑫	新市—杭州	塘 栖	日 班	

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1949.3	顺新轮局	余云堂	嘉兴	顺 新	新市—嘉兴	崇德、桐乡、汾院	日 班	
1949.3	振利轮局	张振明	嘉 兴	振 利	新市—嘉兴	崇德、桐乡、汾院	日 班	
1949.3	永安轮运行	马宝庆	双 林	永 安	新市—南浔	双林、马腰	日 班	
1949.3	协兴轮运行	沈汉民	新 市	民 强	新市—上海		多日班	
1949.3	洛群轮船公司	桑震远	洛舍第一村	洛 群	洛舍—杭州	德清、塘栖	多日班	
1949.3	鑫记轮局	戴生益	临 平	新 昌	临平—德清	五杭、塘栖	多日班	
1949	三联轮船公司	戴益富	临平北庙桥堍		临平—德清	塘 栖	多日班	
1949		毛荣兴	临 平	鸿 翔	临平—德清	塘 栖	多日班	
1949.7	越商轮船公司	范志澄	德清河下	越 商	塘栖—湖州	德 清	多日班	
1949	鑫记汽船公司	戴国斌	长安镇东街	德 昌	双林—长安	新市、崇德	多日班	

续表

年、月	单 位	业 主	地 址	船 名	航 线	沿途停靠站	班 次	备 注
1949	新安轮船局	曹剑平	新 市	通 利	杭州—震泽	塘栖、新市、双林、 南潯	多日班	
1949	湘越轮船局	彭仲立	杭 州	达 利	杭州—震泽	塘栖、新市、双林、 南潯	多日班	
1949	建新轮运行	戴建霖	长 安 镇	同 昌	长安—菱湖	崇德、新市、千金	日 班	
1949	永兴轮局	沈石田	长 安 镇	大 达	长安—菱湖	崇德、新市、千金	日 班	
1949	建城轮运行	朱舜年	长 安 镇	长 安	长安—塘栖	崇德、新市	日 班	
1949	胜利长杭	王剑鳌	杭 州 市	飞 一	湖州—杭州	德清、塘栖	日 班	
1949	宁绍、翔安	周承宗	杭 州 市	飞 达	杭州—湖州	塘栖、德清	日 班	
1949	长杭轮船公司	杨荣璋	湖州馆驿河头 5号		杭州—湖州	德 清	日 班	
1949	胜利轮船公司	魏一震	杭州日货街泗水 场24号		杭州—湖州	德 清	日 班	

旺盛,仅新市人在新市镇开办的轮行就有新兴、建新、鹤鸣、永达轮局和翔安轮船公司、新业运输公司等6家。德清创办了和记轮局。外埠来县境办轮行有苏州鼎新记轮局、湖州浙建航运局、杭州德昌轮局、协鑫轮船公司、湘越轮船公司、新和记轮船公司、通商轮局;长安鑫记汽轮公司、振兴轮局、桐乡华通轮局、塘栖三益轮局、菱湖建业轮局等20余家轮船局(公司)40艘客轮在我县境内参加客运。新市镇于南栅、北栅、小南栅、陈家潭、南湾等地设售票点8处,开辟到上海、苏州、杭州、湖州等14个城镇客运航线。

1950年,县内私营公司有互联轮船股份公司、鲁德康运行、兴安轮运行、吉城轮船公司、德昌轮船公司等10家,客轮20多艘。由新市镇通向上海、震泽、杭州、苏州、长安等地。此后私营轮船公司合并,有的外流。1956年6月29日,公私合营吉城轮运行改名为公私合营德清轮船公司,从上海购置旧轮1艘,经检修后改名为“顺记”轮,84个客位。同年11月,投资5528元建“工农1号”轮,13.36吨,59个客位。开辟德清至徐家庄客运航线。年客运量7.92万人次。

1962年11月25日起,德清县客运属省辖。县运输公司将客轮2艘、客驳1艘及德清至新市,德清至徐家庄航线移交杭嘉湖航运局杭州分局经营,该局在德清县设新市、德清客运站。

1963年2月5日,杭州航运局客运所开办勾里至德清、德清至龙山客运线。1966年2月5日,县运输联社新市业务站经浙西航运管理处批准,开展客运业务,新辟干村至新市客运线,后因运力不足而停开。1975年,杭州航运局客运所新开辟德清经下舍至勾里航线,因该线只达下舍,勾里乡政府为方便农民进城自办客轮,新辟勾里至德清航线。同年,杭州航运局客运所计划开辟戈亭至德清客线,试航未成,后由戈亭乡自办,开辟戈亭至德清航线,客位80座。1979年,县航运站新市至德清航班又增设夜班

1956年全县客运航线表

航 线	客 轮 (艘)	每 日 班 次	途 经 我 县 站 名
杭州—德清	2	2	武林头、雷甸、七里塘
杭州—新市	1	1	新安高桥、韶村
杭州—震泽	2	1	韶村 新市
杭州—湖州	2	日班 1	雷甸 德清
杭州—菱湖	1	夜班 1	德清
杭州—苏州	2	1	陈家圩、韶村 新市
杭州—洛舍	1	1	德清
杭州—乌镇	1	1	韶村 新市
临平—德清	1	1	
德清—新市	1	2	洋口、下舍、陈家圩、韶村
德清—徐家庄	1	1	东衡里、洛舍、钟管、新市、油车
新市—三桥	1	1	德清(因水干涸不久停航)

客轮、40马力、载客96座，方便了德清、新市两地旅客。1982年3月30日移交杭州航运公司客运所经营。

1985年底，德清县客运业仍由杭州客运所管辖经营。德清客运站有12个班次。可通湖州、钟管、杭州、洛舍、善璉、徐家庄等地。新市客运站有22个班次，可直通杭州、德清、震泽、乌镇、徐家庄、善璉等地。还有苏杭客班和长安至千金、长安至湖州、长安至菱湖等客轮都在新市停靠。戈亭、龙山、勾里等乡也相继开办通往县城的客运航线。

第三节 货 运

一、航船

航船主要分布在新市、德清两地，其次是三桥、上柏、洛舍、下舍、武康等地。民国时期，县境航船是城乡物资交流的“桥梁”。新市航船将大批酱菜、蚕丝、黄酒、湖羊皮运入杭州、嘉兴、湖

州及邻近县城、乡镇。上柏、三桥等地航船又将大批山货运往各地。杭州、湖州等地航船把日用品等输送入县境。

抗日战争爆发后，航船在航行途中常遭抢劫，迫使部份航船船员外逃或回乡种田。航船开开停停，航线、班次都不固定。日军侵占县城后，物价上涨，百业不振、民不聊生、交通不畅，德清航船把棉布、百杂货等运到三桥附近的狮山头集市调换大米，形成物物交换的地下流通市场，对民众带来益处。

民国31年(1942)，德清县城有15艘航船，新市镇有38艘航船。36年(1947)全县有航船81艘，280余人从事航船业，其中新市镇有航船51艘、169.13吨，从业人员168人。单船最大为200担(每担为50公斤)，最小为10担。通往上海和杭、嘉、湖地区20个城镇和县内6个乡镇。新市的航船在陈家潭、西河口、寺前桥、蒋家弄口、小南栅、北栅、对封浜、西栅等地有固定码头。新市镇人有句谚语：“东南西北栅，航船处处扎”，形容新市镇航船多且方便。德清有航船22艘，三桥、洛舍、下舍等地亦有航船。

中华人民共和国建立后，除少数乡村外，航船主要集中在新市、城关两镇，有固定航线、码头、班次，运输工业品至农村，又将农副产品运往城镇，是一支城乡物资交流、活跃城乡经济的主要运输力量。新市镇还有开往杭州菜市桥夜航船，从事搭客运输。

1952年春，新市镇有5艘航船20余名船工，自愿结合组成“新市集新运输社”。1954年，德清城关成立以航船业为主体的“木帆船运输互助组”。后因水运业务清淡，部份航船处迁，船民转业不少。新市镇仅留有航船15艘，可通杭州、湖州、埭溪、洛舍、嘉兴、三桥、德清、乌镇、临平等地。(见下表)

1956年2月、4月，新市、城关两镇先后成立以航快站为主“木帆船运输社”的高级运输合作社，纳入社会主义轨道。新市木帆船运输社经营通向杭州、湖州、乌镇、塘栖、临平、洲泉、德

航 线	班 次	负 责 人	船 质	吨 位	备 注
新市—杭州	夜 航 班	孙馥甦	木	12	
新市—杭州	"	潘金水	"	12	
新市—湖州	日 班	朱炳元	"	8	
新市—湖州	"	钱阿惠	"	7	
新市—洛舍、埭溪	"	戴绍泉	"	8	
新市—洛舍、埭溪	"	盛金龙	"	8	
新市—洛舍	"	盛如金	"	5.5	
新市—嘉兴	"	方安宝	"	8	
新市—嘉兴	"	邵阿来	"	7.5	
新市—三桥	"	玉铭清	"	12	
新市—德清	"	郑阿子	"	9	
新市—德清	"	黄连生	"	10	后改轮船
新市—乌镇	"	章阿来	"	6	
新市—临平	"	杨惠源	"	8	
新市—临平	"	冯妙法	"	7.8	
合 计				128.8	

清、三桥、徐家庄、洛舍、干村等航线。航船15艘,计103.17吨,最大航船17吨,最小航船1.35吨,社员50人。1958年,县内航船仍以手工作业,此后逐步向机械化生产发展。

七十年代,各地社队企业、供销社开始自备挂浆机船运输。航船业务逐年减少,特别是运距短的航线连年亏本,直至淘汰。1981年城关,新市两地达杭州、湖州及县内乡镇航船22艘,从业人员74人,月营收平均达1.7万余元。1985年底,县航快站仅有新市至德清、杭州、湖州、雷甸、徐家庄等航线,航船逐年减少。

二、货船

西汉吴王刘濞在铜官山采铜,铜矿石用小舟从矿地运至三桥埠,转大船(即货船)运往各地。南宋建都临安(杭州),德清、武康均是京都的北门户,商船云集,货运活跃。嘉泰年间(1201—

1204), 境内西部前溪、余英溪、后溪、阮公溪、封溪均可通小舟、余不溪北至砂村可通大船。县境东部出现了舫子船运输。民国初期, 县境内经营货运船舶分为二种, 一种是以船为家的专业运输户, 常年运输。主要在三桥埠、上柏、德清、新市等地。另一种是农民季节性运输船, 农闲时投入货运, 活跃在小港支流, 亦有远途运输。26年(1937)上柏镇有货船6艘, 210吨, 装运毛竹、小竹等山货至苏州、上海, 返港一般为空载; 也有上海杨树浦祥泰木行或九溪木行装美国松运至杭州。抗日战争时期, 日军侵占武康、德清, 船民为避日军掠夺, 将船装石沉入二都下渚湖, 货运业处于停顿状态。

民国34年(1945), 苏北船户来三桥埠、上柏落户。三桥埠有货船14艘, 9种船型、404吨。上柏货船增加到9艘、6种船型、305吨。在三桥落户的船民给俞宝兴柴行运货时, 必须向张鸣喜船行联系, 由其调派船舶并收取1%的手续费。民船大都是自买自卖, 长途贩运, 主要运输竹货至上海仁德毛料公司, 亦有其它货物流向江苏等地。

中华人民共和国成立后, 县境货运集中在三桥、上柏两地。民船贩运山货, 需经武康县建设科办理山货出口证。五十年代初, 山货运至三桥码头数量增加, 货船仍以单干为主, 分散各地。1951年全县货运量达2.93万吨、188.3万吨公里。1952年, 三桥船民成立民船组, 有货船37艘, 916吨, 主要将竹货运往无锡、江阴等地, 年货运量达1.276万吨公里, 运输收入6.2万元。上柏民船组有货船20艘、892吨。主要将余杭、安吉、武康诸县山货集中转运到杭州、嘉兴、上海等地。其手续由货主单位向上柏源兴、同泰山货行购物后, 向民船组托运。

1954年, 武康、德清两县货运量达5.64万吨、356.34万吨公里。武康地区共有货船72艘, 1578.9吨, 船民315人。往返运输于杭嘉湖、苏南、苏北。新市镇从江苏调入西庄船和本地船舶共19

艘、154.7吨。将新市米厂的大米运到禹越、下舍、雷甸、勾里、钟管、戈亭等地，并将各乡稻谷运到新市，将茧包从各地运入武林头、塘栖等地丝厂；又把猪、羊、鸡、鸭等运到嘉兴、长安等地。此外禹越、油车、高林、士林等地撬舫船运输频繁，将毛笋壳、稻草运至杭州、嘉兴造纸厂。又将二都、上柏的早圆笋贩运至苏州、无锡、杭州、嘉兴等地销售。

1956年，武康、德清两县分别组织新市、城关、武康(地址在三桥)木帆船运输合作社，货运业务由集体承运，年运输收入达10.3万元；货运量7.73万吨、周转量721.4万吨公里。

社 名	成立时间	木 船 (艘)	吨	人 员
新市木帆船运输合作社	1956.2	49	357.68	141
城关木帆船运输合作社	1956.4	12	94.5	36
武康木帆船运输合作社	1956.4	72	1578.9	315
合 计		133	2031.08	492

1958年以后货船逐步向机械化发展，部份船舶采用拖带运输。地方国营德清县运输公司，有轮船4艘、214马力；木船203艘、2895吨，全年完成货运量24万吨、周转量1380万吨公里。收入达49万余元。康家山农村副业运输组有货船15艘、111吨，船民31人，专业运输石料至上海郊区等地。城关、新市2个黄砂厂船运组有货船45艘、192吨、装运黄砂及土特产。禹越道场村撬舫船在小港支流参加运输。

“文化大革命”期间，交通运输业受到干扰，专业运输货运量徘徊不前。民间运输几乎濒临绝境。

十一届三中全会以后，农村经济体制改革，在党的富民政策感召下，不少农民改装农船参加副业运输。千秋乡迴龙村自办船队，往返于德清至上海的长距离运输。1980年全县完成货运量

1951—1985年德清县客货运量表

年 份	客 运		货 运					
	万 人	万人公里	合 计		内河轮驳船		内河木帆船	
			万 吨	万吨公里	万 吨	万吨公里	万 吨	万吨公里
1951			2.93	188.30			2.93	188.30
1952	3.59	113.7	4.02	255.07			4.02	255.07
1953	4.3	136.4	5.95	388.10			5.92	388.10
1954	4.0	126.9	5.64	356.34			5.64	356.34
1955	4.97	157.3	6.58	554.23			6.58	554.23
1956	7.92	137.5	7.73	721.40			7.73	721.40
1957	11.98	207.1	8.80	732.80			8.80	732.80
1958	12.58	234.0	18.70	943.20	0.62	45.09	18.08	898.11
1959	16.3	304.4	24.00	1380.0	3.00	330	21.00	1050.00
1960	25.06	437.58	32.42	2021.98	5.42	660.98	27.00	1350.00
1961	29.05	454.16	33.14	2319.03	7.28	1139.05	25.86	1179.98
1962	31.51	494.12	31.43	1976.41	6.47	983.06	24.96	993.35
1963	35.33	724.64	21.41	1633.89	6.28	918.35	15.13	715.54
1964	34.53	663.09	26.40	2283.52	5.89	987.03	20.51	1296.49
1965	31.78	640.60	27.71	1825.96	8.61	1260.11	19.10	565.85
1966	37.44	703.33	31.72	2212.05	9.37	1602.37	22.35	609.68
1967	31.92	595.26	28.27	2255.08	9.78	1753.17	18.49	501.91
1968	36.26	646.56	28.69	2474.76	10.14	1954.06	18.55	520.70
1969	39.48	717.65	33.70	2833.10	15.44	2294.09	18.26	539.01
1970	36.60	673.53	41.75	3532.56	25.94	3131.69	15.81	400.87
1971	36.59	706.75	41.33	3608.22	25.72	3211.35	15.61	396.87
1972	40.75	704.93	50.79	3943.34	37.15	3553.04	13.64	390.30
1973	42.76	731.00	49.59	3792.75	39.59	3461.16	10.00	331.59
1974	40.99	750.42	47.18	4107.21	39.47	3883.53	7.71	223.68
1975	46.26	816.85	55.01	4099.00	46.04	3811.91	8.97	287.09
1976	49.84	845.65	57.71	4373.64	48.15	4018.08	9.56	355.56
1977	51.79	875.26	57.19	4578.03	51.48	4363.27	5.71	214.76
1978	54.60	924.44	61.44	5571.75	51.42	5179.98	10.02	391.77
1979	60.53	1051.10	60.80	5974.56	48.10	5483.61	12.70	490.96

续表

年 份	客 运		货 运					
	万 人	万人公里	合 计		内河轮驳船		内河木帆船	
			万 吨	万吨公里	万 吨	万吨公里	万 吨	万吨公里
1980	72.36	1377.50	68.41	7671.52	54.42	5157.54	13.99	513.98
1981	86.84	1737.10	78.68	9841.88	62.77	9136.92	15.91	704.96
1982	83.01	1716.10	86.34	11810.30	69.96	11016.35	16.38	793.95
1983	79.20	1644.78	77.46	11770.88	66.23	11177.70	11.23	593.17
1984	90.60	1957.90	82.93	13054.32	71.03	12277.09	11.90	777.23
1985	90.20	1980.15	91.49	15930.36	76.31	15033.27	15.18	897.08

68.41万吨、周转量7671.52万吨公里。其中三合乡石料外运量达25.28万吨,货主单位主要有上海建工局、华东电力公司、上海轻工业局建筑公司等。武康、三桥两地黄砂20万余吨,运往上海、杭州、江苏等地。

1985年,全县完成货运量471.49万吨,其中无证船舶完成380万吨,有证专业运输完成货运量91.49万吨、周 转 量15930.36万吨公里,其中石料46万吨、砖瓦11万吨、水泥6.9万吨。仅运往上海就有石料41万吨、砖瓦8.5万吨、水泥2.6万吨。还有毛竹2.8万吨、粮食1.9万吨大都运往湖州、嘉兴、杭州及江苏地区。

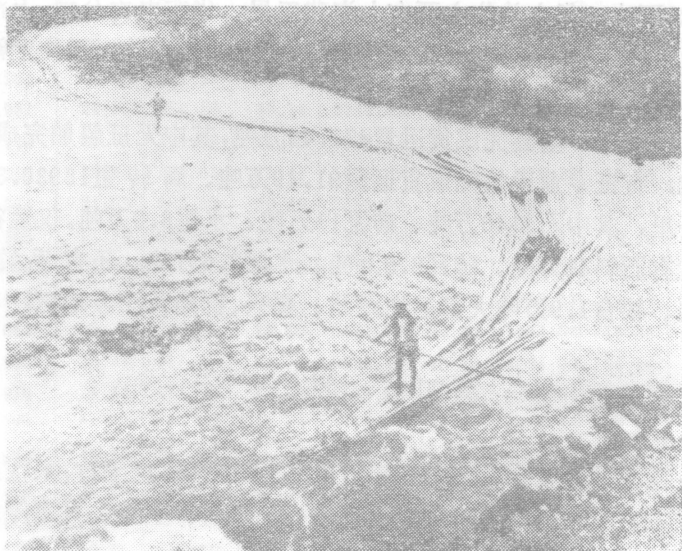
第四节 排 运

德清排运至今有一千余年历史。莫干山区盛产毛竹,采伐后,通过人力车和肩扛等形式搬运到筏头、三桥、上柏、武康等地扎排外运。排运分为撬排、放排、撑排三个程序。

1. 撬排:将毛竹按规定株数,大小搭配后,用竹箴在竹梢处下0.7至1米处扎捆;然后用撬棍紧撬成帖,每帖约为0.4吨。把撬成帖的毛竹拖在溪涧中,并作卵石坝蓄水,以帖叠排,一张竹

排为30帖至60帖,最多90帖。

2. 放排: 德清筏头乡因扎排放排而闻名,故名筏头。筏头秋家潭是县境内最大放排基地。放排有季节性,一年两次,上半年叫“杨梅红”,批量较少;下半年叫“白露排”。白露过后,是毛竹采伐运输旺季,从后坞、莫干山、筏头及余杭百丈、安吉山岭、溪口等地,将竹货车运肩驮、汇聚筏头秋家潭。由筏头十三村人为主的“合记放竹班”,有排工百余人,排工“世家”代代相传。由他们从筏头秋家潭放排至武康迥龙村。1946年,因物价上涨,粮价昂贵;放竹运价低,合记放竹班排工进行罢工,引起武康参议会极大重视;迫使当局提高放竹运价,每张从4000元上升为18000元,以平工潮。



解放初期的放排,从筏头秋家潭至武康途中。

解放后,经过民主改革,合记放竹班解散。筏头乡重建农民临时放竹队,共50人。因建对河口水库,1962年5月起排路中

断,毛竹改用汽车装运。筏头放竹队的排运量如下:

年 份	数 量 (帖)	年 份	数 量 (帖)
1952	101440	1957	100638
1953	121918	1958	56378
1954	92543	1959	77722
1955	68910	1960	49630
1956	79999	1961(1—4月)	42500

注:每帖为400公斤。

此外三民、莫干乡亦有放竹队。

3. 撑排:上柏、武康、三桥都有撑排业务,其中以武康迴龙村撑排历史最长,运量最大。

解放前,武康县前溪撑筏职业工会将竹排撑至上海、苏州、长安等地。民国36年(1947),因竹货众多,沙港河面曾一度阻塞。

1951年3月,武康县人民政府组织城郊撑筏工会,工人在工会领导下参加撑排运输。9月从上柏转来失业工人25人参加排运。1953年江苏常熟、上海南汇少量工人调入撑筏工会,包括当地农民共有排工119人。工会下设11个运输组77人,3个装排组21人,还有收发组、工作组等。因当地农民世代以排运为生,外来排工增加后,使当地排工利益减少,多次发生纠纷。迴龙村人曾向省总工会、省人民政府上诉。1953年冬天先后召开协商会议。根据省人民政府指示,撤消城郊撑筏工会,由县交通科统一货源,统一安排撑排业务。1955年,三桥、上柏出运竹货达2.72万吨,横塘桥出运外省竹货2.95万吨。1956年7月,成立武康撑筏运输队,有173人,分三个业务点:横塘桥做排起运点,沙港河为收发货点、〈有收发货人员28人〉,上海设运潮点、〈常驻25名排工作业〉。竹排流向范围在江苏南部和上海市郊区,以及杭州、湖州、嘉兴、长安等地。

1969年后,筏运站为减轻撑排工人劳动强度,添置拖轮3艘,逐步实行竹排轮拖,流向范围不断扩大,排运时间缩短。除流向杭、嘉、湖、苏南、上海市郊县外,还有大批毛竹运至苏北或装运火车运往内蒙、河北及东北等地。

1972年,杭牛铁路通车及山区县乡公路建成,竹货由汽车运至上柏、三桥埠火车站装车外运,使竹货水运数量逐年减少。如1972年运量7.51万吨,周转量605.75万吨公里;1975年运量仅有1.51万吨、周转量31.29万吨公里。

党的十一届三中全会,鼓舞了农民的积极性,竹货逐年增加。1983年水上竹排出运量是历史最高一年,达8.46万吨,周转量663.78万吨公里。因个体汽车运输户的发展,大量竹货由汽车直接从产地运销北方各地,使竹排水运量近年来大幅度减少。1985年排运量仅1.44万吨、周转量535.9万吨公里,是历年来排运量最少的一年,流向无锡、苏州、嘉兴、杭州、松江、湖州、长安等地。

武康筏运站历年运量表

年 份	人力运量 (万吨)	人力周转量 (万吨公里)	轮拖运量 (万吨)	轮拖周转量 (万吨公里)
1952	4.06	48.19		
1953	4.88	58.52		
1954	4.40	52.80		
1955	2.96	35.47		
1956	4.33	51.93		
1957	5.07	60.84		
1959	4.63	55.56		
1962	5.13	61.56		
1969			4.37	495.64
1970			4.56	517.50
1971			3.96	510.84
1972			7.51	605.75
1973			7.96	642.10
1974			6.99	592.62
1975			1.52	312.99
1976			3.46	413.68
1977			5.60	353.39
1978			3.27	416.95
1979			2.97	401.92
1980			5.30	543.82
1981			6.52	521.85
1982			3.78	154.87
1983			8.46	663.78
1984			5.04	698.59
1985			1.44	535.90

第三章 水路管理

第一节 航政管理

一、船舶管理

民国29年(1940)6月,德清县府建设科对县境内商船一律限期登记,发给登记证,方准营业。

民国34年(1945),浙江省政府建设厅训令:本省内河轮船在交通部航政机构未恢复前,由建设厅交通管理处拟订轮汽船登记暂行办法,管理省内轮汽船。暂行办法15条。包括公司资金,船舶来源、尺寸、吃水、吨位、马力及营业范围等,都作了规定。36年(1947),德清县府建设科按《浙江省政府颁发船舶登记给照暂行办法》有关规定,颁布《未满二百担帆船大量检查注册给照办法》22条及附丈量检查图一份。同年,武康县政府为方便县境交通,自武康、上柏、三桥至德清、杭州航船由建设科按县府规定发给许可证,指定航线、保护航船运输。5月、德清县县长训令:查行驶县境衡阳号等17艘汽轮船至今未向县府呈报登记、派员切实查报,无证或航线不符者即转饬停止航行。

民国37年(1948)7月前,丈量申请由县府建设科负责,呈报上海航政局宁波办事处办理。7月26日后,县内小轮船丈量检查申请转为上海航政局无锡办事处(地点:无锡西梁溪路17号)办理。

中华人民共和国成立初期,武康、德清两县船舶管理隶属浙江省航运管理局菱湖航管站。1950年7月14日,嘉兴专员公署通告:“所有公私轮船,民船营业者,自应依法向航管所办理申请

通航手续”。1952年5月13日,浙江省航务局湖州分所发放船舶产权证。1953年1月10日,华东军政委员会交通部公告,决定1953年2月底前凡参加营运木帆船应一律自行认定船籍港,申请登记检丈证件,否则不准营运。

1954年2月、4月,德清、武康两县成立航管站,县境内始有专职船舶管理机构。1958年4月,武康县对全县各类车、船进行全面登记。1958年12月德清县民船管理所并入地方国营德清县运输公司,境内船舶签证、运输计划、航道养护及农村散车、散船管理均委托县运输公司办理。因企管合一,船舶进出口签证停止,引起运输市场混乱。1961年5月,嘉兴专署交通运输管理局决定全面恢复船舶签证制度。1966年9月21日,嘉兴航运管理处港监会议决定取消船舶进出口签证制度,规定各运输企业必须有一名领导专管安全工作,各类船舶应自觉遵守港航规章制度,以致再次造成航行秩序混乱、事故频繁。1969年浙江省交通厅发出《关于加强水上运输管理工作的通知》,重申船舶签证意义、并明文规定:“自1969年12月底恢复全省船舶进出口签证、保证安全航行。”

1973年6月21日,德清县交通局决定整顿德清航区非机动船更换核发统一的《浙江省非机动船舶航行簿》,按省交通厅制定船舶命名规定,自8月1日起对全县专业、副业运输船舶、工程船舶和企事业船舶、渡船按照名号规定命名,在船艏左右两舷用红漆字自左向右正楷字写清楚,以便检查。

1984年1月1日成立德清船舶检验站,行政隶属县航管所,船检业务归湖州市船检所。对各类船舶按国家颁布《内河船舶建造规范》进行定期检验和年检及修造检验。至1985年止共检验机动船109艘、7135.68马力、2298.94吨,货驳389艘,11490.5吨,挂桨机船251艘、3012马力、3277吨。

二、船员管理

民国16年(1927),武康、德清两县船舶,由湖州船舶事务所

进行管理。20年(1931)、湖州船舶事务所菱湖第二分所对武康、德清两县境内农船编户管理。22年(1933)对辖区的驾驶员、机手、水手进行登记。

1951年,县内贯彻华东军政委员会交通部颁发《华东区 内 河 轮船船员管理章程》。1953年,交通部又制定了《关于内河小型轮船船员鉴定考试暂行办法》和《民船联合运输社暂行组织通则》,并贯彻政务院公布的《船员协会组织通则》等规定。船员管理的主要内容是船员资历审查、培训考试和船员职务发证。根据船舶大小分级管理,县航管部门负责40马力以下的 船 员 考 试、培训、审查、签发证件。船员职级及船舶机驾人员的配额均有规定。

1972年下半年,县交通管理站恢复对船舶机驾人员考核审验工作,经审验合格签发证书的机驾人员92名,其中驾驶60名、司机32名。1975年,县交通管理站对全县19个公社、82个有船单位的机驾人员进行调查摸底。次年2月21日至3月3日举办机驾人员理论培训班,参加人员190人(驾驶99人、司机91人)经分批考核,合格率63%。

党的十一届三中全会后,机动船、特别是农村个体的挂浆机船不断猛增。挂浆机船的机手对机器性能、操作状况、航道条件、航章法规均不熟悉,违章事故增多。县航管所以提高船员操作技能、熟悉航章法规为重点,1980年起每年分期举办挂浆机船机手技术培训班,至1985年止共举办13期,培训973人,经考试合格者783人,合格率为84.7%。

1985年底,全县发证机驾人员计:200总吨以下正驾驶57人,副驾驶73人,300总吨以下正司机42人,副司机53人;40马力以下驾驶134人,司机68人;挂浆机船驾机员572人。

三、安全管理

解放初期,水运安全管理县境内未设立机构,属湖州航运管理所菱湖站管理。经过水上民主改革后,浙江省航务局于1954年

先后建立德清、武康航运管理站，负责两县水上运输安全工作，实行统一运价、统一调配、统一计划的三统管理，加强船民组织的管理工作，贯彻船舶装载定额，实行船舶进出口签证手续等安全措施，维护航行秩序。

1963年8月24日，浙江省人民委员会发文《关于维护航运安全，制定少数农民用泥土、石块抛扔轮船，殴打船员等非法行为的通知》。10月21日，德清县交通运输部门开展全县安全质量大检查，并成立“安全大检查办公室”，学习有关安全生产制度，检查船舶、桥梁、航道状况，贯彻“二要(要坚持航次会议，航行中要保持联系)，三不(不麻痹大意，不在值班打瞌睡、不危险航行)，四注意(注意加强船队团结，注意事故苗子，注意船员思想动态)，注意三性(即水性、船性、人性)，合理编队措施，挖掘事故苗子，吸取事故教训。

1964年3月11日，德清航管站召开第一次渡工安全会议，总结安全行渡的情况，相互交流渡口、渡船规章。对全县渡口大检查、建立渡船管理小组22个，制订《渡口守则》，并在渡口设立《渡口守则》牌22块，每年召开1次渡工会议。节日、集会、演戏、放电影时，渡口管理小组派人到渡口维持秩序，确保安全。

1973年6月1日，县革委会颁布《关于维护交通秩序、确保交通安全的通告》。1975年6月13日，德清县交通局贯彻省革委会印发的《浙江省农用船、农副业船安全管理暂行规定》和《浙江省渡口安全管理暂行规定的通知及渡口守则》10条。

渡口守则10条：

① 必须在渡口两岸和每艘渡船的显著地位上，标明载客定额和载货定额，严禁超载。

② 乘客上下船时，应待船停稳后依次序上下，不得争先恐后；乘客上船要听渡工指挥，不得随便走动和调换位置、防止发生事故。

- ③ 扶老携幼、照顾病、弱者人人有责。
- ④ 严禁抢渡、强渡。
- ⑤ 遇洪水暴发、大风及其它恶劣天气、开航有危险的时候、必须停止渡运。
- ⑥ 乘客不得携带易燃品、易爆等危险品上船。
- ⑦ 破漏失修或驾船工具缺损的船舶不准开航。
- ⑧ 牛马等牲畜过渡时、除渡工和畜主外,不得搭乘其它旅客。
- ⑨ 严禁残、病和醉酒的船工驾航。
- ⑩ 为了维护安全、乘客和船工都有责任互相监督,共同遵守。

1979年4月27日,嘉兴地区航管处发出通知,决定更新勘察吃水线准载吨位。我县从5月份起核定此项工作。6月,县航管所为实行交通部颁发的《内河避碰规则》,分批举办5期学习班。1981年上半年,组织376名船员学习《内河航运规则》、《船员职务》,并进行测试,其中306人拿到合格证书。1981年,全县对渡口进行4次检查,督促执行渡口,安全规章制度。

1984年5月11日至18日,新市大桥测检船舶流量为1444.5艘/日,平均每分钟近1艘。5月21日至28日,县航管所在城关镇东门城桥统计船舶流量,每天平均船舶流量为1035艘,12642吨,其中挂机船360艘、4269吨,轮船70艘、442吨,驳船237艘、7539吨,自摇船370艘、392吨。检查各类船舶为10544艘,140483吨,其中无证船舶有5553艘,占52.67%。

据不完全统计,1959年至1985年底全县水上事故1389.5次,死亡102人,重伤99人。1973年至1985年止沉船499艘、4836.1吨,经济损失达272381.42元。

四、航道治理

抗日战争时期,德清县政府为阻止日军骚扰乡村,曾征集民佚

在韶村树环桥、雷甸白云桥、戈亭、下舍及辛酉高桥附近航道打设木桩，倒填块石切断航道。抗战胜利后，县政府发动民佚清理航道。民国35年(1946)1月22日至24日，雷甸乡募款演剧3天，演戏收入盈余14.17万元(法币)用于疏通白云桥航道。8月15日，雷甸、双溪两乡征集民佚2990工，开挖白云桥河段。

解放初，德清县航道整理工作由省航务局浙西养护队管理，重点是杭申甲线、杭申乙线和杭湖线的改善工作。1954年冬三桥至德清航道横山桥航段石坝使船舶往来受阻，武康县航管站领导三桥船民炸礁挖河，改善了通航条件。同年12月疏通西枫桥河道714米、挖泥288立方米，投资1938万元(老人民币)。

1955年10月，县交建科发动城关镇群众义务疏挖县桥河道580米。德清至三桥航道经常淤塞，山脚暗礁多，影响通航。从1956年4月至1959年2月，国家投资7162元、先后疏浚3次、投工9530工、清理土方12991立方米，特别对石门坎、阴山脚、黄泥埭等地段进行炸礁处理。疏浚后航道水深可达1.7米，保证了船舶畅通。

1959年2月，县调集民工1万人开辟导流工程，次年4月3日竣工，投工51.66万工，挖土10万方。可通60—100吨船舶。

1960年8月成立德清县航道养护队，为我县专业航道养护之始。

1966年1月1日，为保证县化肥厂建设，决定疏浚余英溪。成立英溪治理委员会，抽调千秋、千山、城关等12个公社的民工2600名，历时29个月，疏浚航道8.01公里。其中武康至古儿桥长1.7公里为人工疏浚，挖土方7.95万方，投工8.94万工。机械疏浚由省疏浚大队和浙西航养队负责。在施工中，由新安江水电工程局派技工在箬帽山实行水下爆炸。疏浚后，一般水位可通40吨船舶。

1970年，县革委会为加强航道治理，发出(1970)100号文件

《关于加强水面作物种植管理,保证航道畅通》其中规定:“在主要航道上养殖水面作物,中间必须留出10—20米宽度,其它狭窄地段、湾道、桥梁、停靠站、码头禁止养殖水面作物。文件发到农村进行航行安全教育。6月6日,县革委会颁发《加强水上交通安全、发展渔业生产的布告》,其中强调:“加强河道水面作物管理,集体和个人放养水草不准侵占航道。凡在航道上种植水草应绝对限止在许可范围内,主要航道必须留出25米,小港支流留出15米。码头和停靠站附近不准放养水面植物。凡已经放养超过范围的要立即退出,确保航行通航无阻。”

1974年12月至1975年5月13日,为解决京杭运河浙境段新市步云桥碍航问题,拆除老桥,进行改线,新辟航道244.41米,面宽47.76米、底宽25米,通航水深2.5米,可通60—100吨船舶。挖土4.8万方(其中水上2万方,水下疏浚2.8万方。)新建航道护岸601.5米,共耗资16.8万元。

1975年5月6日,钟管乡北代舍姚姓农民在东长桥用块石砸德清至善琚航班59号客轮,妨碍了正常通航。县革委会于同月10—13日组织交通、公安、水电、运输等部门对全县航道进行检查。检查了东部、中部14个乡、92个村的水面养殖,并对4座危桥、10座客运码头采取了维修措施、保证了航道安全畅通。

1977年冬,县水利局全线拓宽上柏至三合巽陡门河道,长10.75公里,现可通40吨船舶。1971年疏浚德清至瓶窑,德清至武康航道,挖土0.96万方,耗资1万元。

1980年11月,县航道养护队购置2r—250型时产30立方米液压反铲挖泥船1艘,配7艘钢质泥驳,改善了劳动条件,提高了疏浚能力。在德清至新市航道三里塘航段挖土9080方,耗资1.75万元。

德清东门外三里塘航段是我县通向各地的水上门户,进出县城的水运咽喉。此航段水域一边被县木材公司占用、在水面上长

1959—1985年海损事故表

年 份	类 别	次 数	死 亡 (人)	重 伤 (人)	落 水 (人)	沉 船		直接经济 损 失 (元)
						艘	吨 位	
1959		2	4	23				
1960		4	1					
1961		3	3					
1964		1		1				
1965		3	4					
1966		3	3					
1967		1		2				
1971		4	3					
1972		7		2				2970
1973		12	2	4		2	49.8	12500
1974		31			3	3	15	558.60
1975		46	5		65	18	105	5452.64
1976		70	2		24	23	163	8785.69
1977		140	9	6	125	83	753.3	49437.78
1978		112		2		26	777.5	6100.24
1979		139	9	7	53	36	150	5142
1980		106	10	12	7	56	256.5	12307.84
1981		218.5	10	12	32	66	894.5	37127
1982		98.5	11	6	73	53	176.47	23308.95
1983		141.5	8	7	34	48	429	38766
1984		102	13	6	45	46	436	50077.14
1985		145	5	9	25	39	630	102074.24
合 计		1389.5	102	99	483	499	4836.1	272381.42

注：①部份年份(1962—1963年、1968—1970年)资料缺少。

②1971年前沉船数和直接经济损失数字缺。

期贮放木材。另一边是煤场码头,船队经常在此装卸煤炭。导致于往来的客轮和经过的船队轧档,旅客叫苦不迭。1981年9月10日,是文通局发出(1981)50号文件《关于确保航道通航的通知》规定:航道中心线30米不得在水面上贮放木材和固定物资。为照顾县木材公司在历史上遗留的问题,准许贮放木材占用边沿河面10米,向下游拉长堆放,不得超过航道中心线5米,保证航道畅通。

1981年至1984年止,对德清市河、下舍市河、三桥水泥二厂附近河段、德新航道丁家桥地段、德清至勾里等航道多次疏浚、投资6万元,挖土4.4万立方米,通航条件有了提高。

1984年3月至6月,三合乡上杨、下杨两村自筹资金34万元,开挖大溪口至杨坟河道,长1.2公里,共挖土11.3万方。因堆土超高,岸坡失稳,造成滑坡塌方3万立方米的故事。经疏浚后可通60吨船舶。

1985年,二都乡政府集资3万元,从五龙闸至二都砖瓦厂河段进行疏浚,从原来水深0.9米挖深到2米,能通60吨船舶,解决了该地建材出运问题。

五、航政规费

航政规费包括船舶牌照,船舶检验、航道养护、河道护岸、货物港务费等。因时代变迁,规费收取名称、内容、标准均不相同。

民国3至4年(1914—1915),省水上警察稽查各种船舶编发牌照,规定征收牌照费2角。16年(1927)公布浙江省船舶牌照收费标准。18年(1929)1月修正船舶牌照费、每年分一次向船主收取。征收标准见表:

民国22年(1933),省财政厅提请省府委员会第594次会议通过,提高船舶牌照费收费率,每年征收1次。

1. 轮船(包括客、货轮)规定未满10吨,每年12元,20吨至50吨为18元,51—100吨为27元。

民国18年船舶牌照修正表

单位：元(法币)

长 度	航 船	货 船	轮 船 (汽船、拖船)
2 丈以下	1	1	
2.5丈以下	1.5	1.5	
3 丈	2	2	6
3.5丈	3	3	7
4 丈	4	4	8
4.5丈	5	5	9
5 丈	6	6	10
5.5丈	7	7	11
6 丈	8	8	12
6.5丈			13
7 丈			14
7.5丈			15
6.5丈以上每5尺加收	1	1	
8丈以上每5尺加收			1

2. 航船牌照费标准表

单位：元(法币)

长 度	2 丈 以下	2.5丈 以下	3 丈 以下	3.5丈 以下	4 丈 以下	4.5丈 以下	5 丈 以下	5.5丈 以下	6 丈 以下
金 额	1.2	1.8	2.4	3.6	4.8	6	7.2	8.4	9.6

3. 拖驳船的牌照费按交通部于民国22年(1933)6月5日公布《拖驳管理章程》42条规定：轮驳船检验、丈量费率表如下：

(单位：元)

船 船 吨 位	丈 量 费	定期检查费	临时检查费	册 照 费
20吨以下	8	6	4	10
21—50吨以下	10	8	8	15
51—100吨以下	15	12	8	20

民国31年(1942)1月22日,德清县政府颁发《小轮船丈量检查、注册给照章程》。章程含通则、丈量检查、注册给照、规定费用4章49条及轮船登记规定15条。7月,新市、洛舍、余不(城关)、下舍四区对境内船舶登记,实行小轮船丈量检查及注册章程,收费标准如下:

费 用	10吨以下计费	10吨以上至90吨计费
	(元)	(元)
丈 量 费	128	180
新船检查费(客轮)	180	300
(货轮)	144	240
定期检查费(客轮)	144	240
(货轮)	106	160
临时检查	108	180
册 照 费	190	240

注:20吨以下轮船发给各项检查证,不另缴费。

民国34年(1945)12月20日,武康县规定船舶牌照税分为甲、乙、丙、丁4等,每年甲等交税1000元(法币)、乙等800元、丙等500元、丁等300元。

民国35年(1946)4月,德清县政府兴建新市小南栅码头,自5月起按月收取码头管理费,标准为:两日来回货轮每艘每月征收5万元(法币),当日来回轮船每月每艘征收10万元,当日来回2次每月征收15万元,均纳入县财政收入。36年(1947),德清县政府颁发《未满200担帆船丈量、检查注册给照办法》,内含船舶质量、工具、准载吨位、修理期限等21条。37年(1948)3月11日、6月24日,德清、武康两县先后遵照省政府建字28234号训令,飭转各船户趸日申请检丈,由各分区域派员实施检丈注册给照,并附帆船丈量注册给照各费表:

单位元(金圆券)

总 费 别	丈 量 费	检 查 费	册 照 费	备 注
未滿50担	5 万元	2 万 5 千元	5 万元	
50担以上—100担	7 万 5 千元	5 万元	7 万 5 千元	
100担以上—200担	10 万元	7.5 万元	10 万元	

1953年3月,浙江省内河航运管理局《关于征收航政管理费的通知》,规定按运费1%征收,由货主单位负担。国家公营部门自备船暂缓征收,雇船运输仍应缴纳。1954年3月,省航运管理局通知:“停止向货主征收1%航政费,在联运社撤消后,可按规定向船民征收3%管理费”。1957年9月,省航运管理局通知:“凡托运单位要求调派船舶,应按全程运费收4%的调派费。”

1957年,德清公共码头由县航管站管理。固定停靠船舶按营业额2%交纳费用,外来临时停靠按每吨小时0.05元收费。次年1月5日,武康县人民委员会通知:为养护航道,由县民船管理所对竹排运输收取3%航政管理费。

1963年,省交通厅通知恢复征收航政规费,向当地航运管理机关缴纳。①航管费按全程运费3%,外省船在本省营运相同。②凡托运单位向各港航机关申请调配船舶运输,均按全程运费或租费收取4%调配费,由起运港向货主单位收取,调配费每次每吨最高为0.25元,超过者按0.25元收取。砖、瓦、砂、石、泥土5种物资每次每吨0.05元。1964年,省交通厅、财政厅联合颁发《浙江省内河航道养护费征收和使用试行办法》,本省内河航行的船舶和竹排运输应缴纳4%航道养护费。机关事业单位自备机动船每月每马力征收1元,非机动船每月每吨征收0.50元。1972年1月11日,县工业交通局、财政金融局根据省革委会(1971)202号文件精神,联合颁发《关于调整航道养护费的通知》,“内河航道养护费由4%调整为6%收取”。

1979年12月,省交通局颁发《关于征收货物港务费的规定》:“从1980年1月1日起实行,其费率甲类货物每吨0.10元,乙类货物每吨0.20元,由航管机构向货主单位收取。”德清县于1980年1月23日起征收。

1982年3月1日,嘉兴地区行政公署根据省府办公厅文件,为保护耕地、防止堤岸坍塌,河道淤浅,以利航运安全畅通,决定向货主单位(个人)按运费3%征收护岸费。机关、厂矿、企业自备船舶,每马力(或每吨)按季度收取0.30元护岸费。德清县于3月5日起执行。

1963—1985年航政规费表

年 份	收 入 (元)	年 代	收 入 (元)
1963	34279	1975	88943
1964	54619	1976	82205
1965	60147	1977	85272
1966	58105	1978	102640
1967	41297	1979	123146
1968	38568	1980	276110
1969	53600	1981	384914
1970	59922	1982	468676
1971	56316	1983	469291
1972	90139	1984	654096
1973	89545	1985	708998
1974	86763	合 计	4167591

第二节 运输管理

一、运输

我县水上运输历史悠久。解放前,水运管理由县政府建设科承办,无具体规章制度。船民因地域、货源或籍贯等形成帮派。

这些帮派又受“把头”操纵。新中国建立后,德清、武康两县于1953年开展“水上民主改革”运动。省人民政府成立苕溪水系民船工作委员会,德清设工作队,下有武康、城关、下舍及运河水系工作组。贯彻中央“先管后改,改而不乱”的方针,依靠船民、发动船民开展民主反霸斗争。清查和严厉惩办反革命分子、反动把头。弄清了船民性质,整顿了水上秩序,发放了船民户口簿,固定了船民港籍,并建立了船民协会等组织。在“民改”期间,逐步统一货源,有步骤有计划地调配船舶,做到整队出发,定期返港的运输管理制度。

1954年2月、4月,德清、武康航管站先后成立。根据交通部1953年全国交通工作会议精神,开始贯彻水上运输管理制度,实行“三统”,即统一计划(货源),统一运价,统一调度。凡水运物资在5吨以上必须向航管部门提送托运计划,经审批方可承运。水运货源由航管部门掌握,航运企业(个人)承运。“三统”管理的目的是进行货源调查,掌握物资流向,为货主单位提供经济合理路线,减少中转环节,并改善服务态度、提高服务质量。

1956年6月4日,浙江省交通厅转发中共浙江省委关于《浙江省私营运输业社会主义改造规划和浙江省木帆船运输合作社示范章程(草案)》。为我县建立运输合作社提供了依据。

1958年1月,武康县航管站按“三统”管理办法,调配船舶从杭州接运新安江移民2916人至县内落户。1月23日,德清县人民委员会发出《关于本县物资应由航管部门承运,各单位不得擅自雇用农业、副业船参加运输的通知》。年底,在“浮夸风”影响下,县内曾出现“放卫星”、“卫星船队”等,严重违章运输和虚报吨位经常发生,妨碍了运输管理与安全航行。

1962年,德清县交通管理所恢复“三统”管理,编制运输计划,逐步纳入计划平衡,消除在业务上“扯皮”现象。同年,县工业交通局发出(1962)194号《关于加强散车、散船运输管理》的通

知,对三桥、上柏、二都、城关、雷甸、千山、洛舍、禹越等地进行调查,全县参加营业运输散船57艘、300吨左右。

1981年7月,县航运管理所为加强运输计划,对外港船舶实行统一调度、提高了船舶营运率,维护了航运秩序。同时,县内实行“三统”计划管理,由各物资单位按月向县航管所报送运输计划,经过湖州航区在每月中旬召开的全区(市)运输计划平衡会议,县航管所将平衡后的运输计划批复给物资单位,再由货主单位向承运企业办理托运手续。

二、运价

1. 客轮运价

1906年,“宁绍”内河轮船局经营杭州至湖州客轮,停靠县内德清、新市两地,船票分为一、二、三等,一等2.50元、二等1.80元、三等1.10元,凡乘客从起点至终点,按等级供应饭菜和茶水。民国16年(1927),翔安轮船公司经营湖杭客线。“长杭轮船公司”与“宁绍内河轮局”联营,改名为长宁公司,采用客票下跌办法与翔安竞争,票价直降每人1角,导致各轮船公司亏本。

抗战后,各轮局票价自定。民国35年(1946)1月6日,永兴轮船局经营长(安)菱(湖)线客轮,新市至长安、菱湖票价分别为5000元、3000元(法币)。36年(1947)4月1日,新市新兴轮船局经营新市至湖州、长安和洛舍至长安的客运票价如下:(见下页)

新中国成立后,客运票价统一管理。1951年4月,浙江省航运管理局通知,杭嘉湖地区客轮按每人公里180元(旧人民币)计费。1956年8月15日,该局规定内河客运以0.018元/人公里为计算单位。

1964年1月1日,省航运管理局规定客轮票尾数为0.05元,起价为0.10元。80公里以内每人公里为0.0125元,超过80公里以上递增0.008元收费。1971年7月1日,省交通邮政局公布实行新的内河客运里程票价,基价每人公里从原来的0.10元调低为0.05元。

新市

1500	善连				
2000	1500	千金			
4000	3000	2000	菱湖		
5000	4000	3500	2000	获港	
6000	5000	4500	3000	2000	袁汇
7500	7000	6000	4500	1000	2500 湖州

新市

2000	洲泉				
3500	2000	崇德			
5000	3500	2000	长安		

洛舍

2000	德清				
3500	3000	新市			
4500	4000	2000	洲泉		
5500	5000	3500	2000	崇德	
7000	6500	5000	3500	2000	长安

1985年1月,省物价局和省交通厅联合发文,杭嘉湖客轮票价重新调整,1月21日起客票底分为0.05元计费。80公里以内每人公里0.02元,超过80公里以上部份每人公里0.01元。

2. 货轮运价

1956年7月1日,省人委颁发《浙江省轮船运输货物运价计算规则》。1957年2月15日,省交通厅印发《浙江省轮船运输货物运价汇编》。规定运价为25个等级,超重、超长收取附加费,从8月1日起执行。

1980年1月26日,省交通厅发文废止“《汇编》”及“杭嘉湖内河木帆船运价”,实行“浙江省内河货物运价规则”。货物等级从原来25个等级改为8个等级。货物运价按运价等级、重量、里程费率进行计算。运价计算单位:货物重量以吨为单位,体积以立方米为单位,船舶载重按核定准载吨位计费。笨重,超长货物加收标准:1吨以上或7米以上加收30%,2吨以上或8米以上加收50%,3吨以上或10米以上加收100%,5吨以上加收200%。

整批货物运价费率表

单位: 元、吨

里 程	等 级							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1—2	0.88	0.94	0.99	1.16	1.32	1.65	2.04	2.64
3—5	1.10	1.16	1.27	1.43	1.65	2.09	2.53	3.30
6—9	1.43	1.49	1.65	1.87	2.15	2.70	3.30	4.29
10	1.54	1.60	1.76	1.98	2.31	2.92	3.52	4.57
11—15	1.60	1.71	1.87	2.09	2.42	3.03	3.69	4.84
16—20	1.71	1.76	1.93	2.20	2.53	3.19	3.85	5.06
21—25	1.76	1.87	2.04	2.31	2.64	3.36	4.07	5.28
26—30	1.82	1.93	2.09	2.37	2.75	3.47	4.24	5.50
31—35	1.93	2.04	2.20	2.48	2.86	3.63	4.40	5.72
36—40	1.98	2.09	2.31	2.59	2.97	3.80	4.57	6.00
41—45	2.09	2.15	2.37	2.70	3.08	3.91	4.73	6.22
46—50	2.15	2.26	2.48	2.81	3.25	4.07	4.95	6.44
51—55	2.20	2.31	2.53	2.92	3.36	4.24	5.12	6.66
56—60	2.31	2.42	2.64	2.97	3.47	4.35	5.28	6.88
61—65	2.37	2.48	2.75	3.08	3.58	4.51	5.45	7.15
66—70	2.48	2.59	2.81	3.19	3.69	4.68	5.67	7.37
71—75	2.53	2.64	2.92	3.30	3.80	4.79	5.83	7.59
76—80	2.59	2.75	3.03	3.41	3.91	4.95	6.00	7.81
81—85	2.70	2.81	3.08	3.47	4.02	5.12	6.16	8.03
86—90	2.75	2.92	3.19	3.58	4.13	5.23	6.33	8.31
91—95	2.86	2.97	3.25	3.69	4.24	5.39	6.55	8.53
96—100	2.92	3.08	3.36	3.80	4.40	5.56	6.71	8.75
101—105	2.97	3.14	3.47	3.91	4.51	5.67	6.88	8.93
106—110	3.08	3.25	3.52	4.02	4.62	5.83	7.04	9.19
111—115	3.14	3.30	3.63	4.07	4.73	6.00	7.26	9.46
116—120	3.25	3.41	3.69	4.18	4.84	6.11	7.43	9.68
121—125	3.30	3.47	3.80	4.29	4.95	6.29	7.59	9.90
126—130	3.36	3.52	3.91	4.40	5.06	6.44	7.76	10.12
131—135	3.47	3.63	3.96	4.51	5.17	6.55	7.92	10.34
136—140	3.52	3.69	4.07	4.57	5.28	6.71	8.14	10.62

(续上表)

里 程	等 级							
	1	2	3	4	5	6	7	8
141—145	3.63	3.80	4.13	4.68	5.39	6.88	8.31	10.84
146—150	3.69	3.85	4.24	4.79	5.56	6.99	8.47	16.06
151—155	3.74	3.91	4.29	4.84	5.61	7.10	8.58	11.22
156—160	3.80	3.96	4.35	4.95	5.73	7.21	8.75	11.34
161—165	3.85	4.07	4.46	5.01	5.78	7.32	8.86	11.55
166—170	3.91	4.13	4.51	5.06	5.89	7.43	8.97	11.74
171—175	3.96	4.18	4.57	5.17	5.94	7.54	9.13	11.88
176—180	4.02	4.24	4.62	5.23	6.05	7.65	9.24	12.05
181—185	4.07	4.29	4.68	5.28	6.17	7.76	9.35	12.21
186—190	4.13	4.35	4.73	5.39	6.22	7.87	9.52	12.38
191—195	4.18	4.40	4.79	5.45	6.27	7.92	9.63	12.54
196—200	4.24	4.46	4.90	5.50	6.38	8.03	9.74	12.71
201—205	4.29	4.51	4.90	5.56	6.44	8.14	9.85	12.87
206—210	4.35	4.57	5.01	5.67	6.55	8.25	10.01	13.04
211—215	4.40	4.62	5.06	5.72	6.60	8.36	10.13	13.20
216—220	4.46	4.68	5.12	5.78	6.71	8.47	10.23	13.37
221—225	4.57	4.73	5.17	5.89	6.77	8.58	10.40	13.53
226—230	4.57	4.79	5.23	5.94	6.88	8.69	10.51	13.70
231—235	4.62	4.84	5.34	6.00	6.93	8.80	10.62	13.86
236—240	4.68	4.90	5.34	6.11	7.04	8.91	10.78	14.03
241—245	4.73	4.95	5.45	6.16	7.10	8.97	10.89	14.19
246—250	4.79	5.01	5.50	6.22	7.21	9.08	11.00	14.36
251—255	4.84	5.06	5.56	6.27	7.26	9.19	11.11	14.52
256—260	4.90	5.12	5.61	6.38	7.37	9.30	11.28	14.69
261—265	4.95	5.23	5.72	6.44	7.43	9.41	11.39	14.85
266—270	5.01	5.28	5.78	6.49	7.54	9.52	11.50	15.02
271—275	5.06	5.34	5.83	6.60	7.59	9.63	11.66	15.18
276—280	5.12	5.39	5.89	6.66	7.70	9.74	11.77	15.35
281—285	5.17	5.45	5.94	6.71	7.76	9.85	11.88	15.51
286—290	5.23	5.50	6.00	6.82	7.87	9.96	12.05	15.68
291—295	5.28	5.56	6.05	6.88	7.92	10.01	12.16	15.84

(续上表)

运价率 里 程	等 级							
	1	2	3	4	5	6	7	8
296—300	5.34	5.61	6.16	6.93	8.03	10.12	12.27	16.01
301—305	5.39	5.67	6.22	6.99	8.09	10.23	12.38	16.17
306—310	5.45	5.72	6.27	7.10	8.20	10.34	12.54	16.34
311—315	5.50	5.78	6.33	7.15	8.25	10.45	12.65	16.50
316—320	5.56	5.83	6.38	7.21	8.36	10.56	12.76	16.67
321—325	5.61	5.89	6.44	7.32	8.42	10.67	12.93	16.83
326—330	5.67	5.94	6.49	7.37	8.53	10.78	13.04	17.00
331—335	5.72	6.00	6.60	7.43	8.58	10.89	13.15	17.16
336—340	5.78	6.05	6.66	7.54	8.69	11.00	13.31	17.33
341—345	5.83	6.11	6.71	7.59	8.75	11.06	13.42	17.49
346—350	5.89	6.16	6.77	7.65	8.86	11.17	13.53	17.66
351—355	5.94	6.22	6.82	7.70	8.91	11.28	13.64	17.82
356—360	6.00	6.27	6.88	7.81	9.02	11.39	13.81	17.99
361—365	6.05	6.38	6.99	7.87	9.08	11.50	13.92	18.15
366—370	6.11	6.44	7.04	7.92	9.19	11.61	14.03	18.32
371—375	6.16	6.49	7.10	8.03	9.24	11.72	14.19	18.48
376—380	6.22	6.55	7.15	8.09	9.35	11.83	14.30	18.65
381—385	6.27	6.60	7.21	8.14	9.41	11.94	14.41	18.81
386—390	6.33	6.66	7.26	8.25	9.52	12.05	14.58	18.98
391—395	6.38	6.71	7.32	8.31	9.57	12.10	14.69	19.14
396—400	6.44	6.77	7.43	8.36	9.68	12.21	14.80	19.31

但上述标准不适用于包船运输及毛竹运输。同类货物既超长、又超重，只加收一个高的标准。

船舶租用费率包括拖轮，木船租费。见下页：

1984年6月20日，浙江省物价局、省交通厅为执行省《水上货运实行浮动运价的通知》，发出浙物66号、浙交航140号文件。鉴于各航运企业受耗用柴油等原材料调价影响，运输成本上升，部份企业发生亏损，为促进水上运输业正常发展，决定对杭嘉湖及宁绍地区货物运价向上浮动10%。

船舶租用费率表

拖 轮 租 费			驳船、木帆船租费	
马 力	每马力/小时		船舶载重吨	吨/天
	航行(元)	停泊(元)		
32匹以下	0.33	0.17	20吨以下	1.32元
33匹~64匹	0.26	0.13		
65匹~100匹	0.22	0.11	21—40吨	1.10元
101匹~185匹	0.20	0.10		
186匹~300匹	0.18	0.09	41—60吨	0.99元
301匹~600匹	0.15	0.08	61吨以上	0.88元
601匹以上	0.13	0.07		

3. 木帆船运价

民国34年(1945)5月,浙江省驿运处增订运价,制定《浙江省粮食船筏运输单位运价表》。36年(1947)5月,省田赋粮食管理处规定粮食运费标准,每百公斤/公里运价逆水35元,平水30元,顺水25元。

1952年2月,华东军政委员会交通部为发展内河航运,实施合理运价管理,颁发《华东内河运价管理暂行规则》。1953年1月1日,省航运管理局制订木帆船浙西内河统一运价规定,6公里以内每吨公里205元(老人民币),运输基价为8901元。6公里以上各运价一律按实际里程计算。1955年2月15日,武康县财经委18号文件通知,规定春笋短驳统一运价,按路程远近规定10公里以下每件计费0.10元(新币),10公里以上每件为0.105元,15公里以上每件为0.11元,20公里以上每件为0.115元。

1956年10月15日,嘉兴专员公署制定辖区统一的山货运价。规定:①木船挂篓装载毛竹、小竹、柄竹、竹稍、毛巾竹、毛篙竹、黄枯竹等11种类,其运价按实重计费,另加津贴30%。②木船挂篓装载毛料,老枝、二簧、松毛柴、乌炭等物资,除按现行加泡率外,另加收津贴20%。③如上列物资不挂篓装载,均按船舶吨位

计费。④本区所辖木帆船航行太湖,其减载率规定为80%,另加收25%运费。并收取太湖港口等津贴费每吨0.90元。⑤本区木帆船其减载率及运费加成办法,均按江苏省关于计费的规定办理。

1961年,德清航管所转发县人委1960年12月9日价字第355号文《关于整顿民间短途运价并加强运价管理的通知》。1965年2月17日,浙江省航运管理局第85号文通知德清县境统一运价,自3月1日起执行。运价装卸基数按0.80元,航行基数为0.018元。1980年,省交通厅浙交航6号文《浙江省内河货物运价规定和杭嘉湖内河货物实行运价的通知》,自1980年2月1日起实行。

4. 航快船运价

解放前航快船无统一运价。1954年4月起,执行“浙西内河统一运价”。1956年7月,德清航管站为纠正10公里以上航快船运价,不足10公里按10公里计算,超出10公里每公里增加0.0025元,1961年,县人委发文《关于民间短途运价的通知》,对于定点、定线的零担航快船按每吨公里0.05元,装卸基数2.50元计算。不定点、定线航快船装运整批货物应按整批运价计算。5吨以下的零星物资仍按零担计费。计算办法:每吨公里 $0.0205 \times \text{里程} + \text{基数} 0.8901 \text{元} + \text{提高幅度} = \text{每吨运价}$ 。

1965年6月15日,德清县物价委员会、县工业交通局共同制订《德清县航快船运费计算规则》:①货物运价按货物分类、运价分为25级;②货物按毛重以吨计算;③里程按航管部门核定里程计算,如未确定应按当地习惯里程计算;④凡每批物资同一航线、同一仓库(船埠)装卸5.01至6吨物资,按浙西木帆船运价加收25%,6.01至7吨加收20%,7.01至8吨加收15%;8.01至9吨加收10%,9.01至10吨加收5%,10吨以上按浙西木帆船统一运价收费。其标准航行基数 $0.018 \text{元} \times \text{里程} + \text{装卸基数} 0.80 \text{元} = \text{全程每吨运价}$ 。⑤凡4.01至5吨按本运价打九折收费,4吨以下按本运价计算。⑥每张运费收据起点为0.10元,杂费起点为0.05元。

德清县航快船运价率表

1965年3月

单位:吨

运价率 (元)	公里	公里以内										公里			
		10	11—15	16—20	21—25	26—30	31—35	36—40	41—45	46—50	51—55	56—60	公里	公里	公里
级	别	公里以内	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里
1		13.89	14.93	16.11	17.26	18.41	19.64	20.75	21.87	23.09	24.22	25.33			
2		12.08	12.98	14.01	15.01	16.01	17.08	18.04	19.02	20.08	21.06	22.03			
3		10.50	11.29	12.18	13.05	13.92	14.85	15.69	16.54	17.46	18.31	19.16			
4		9.13	9.82	10.59	11.35	12.10	12.91	13.64	14.38	15.18	15.92	16.66			
5		7.94	8.54	9.21	9.87	10.52	11.23	11.86	12.50	13.20	13.84	14.49			
6		7.22	7.76	8.37	8.97	9.56	10.21	10.78	11.36	12.00	12.58	13.17			
7		5.56	7.05	7.61	8.15	8.69	9.28	9.80	10.33	10.91	11.44	11.97			
8		5.96	6.41	6.92	7.41	7.90	8.44	8.91	9.39	9.92	10.40	10.88			
9		5.42	5.83	6.29	6.74	7.18	7.67	8.10	8.54	9.02	9.45	9.89			
10		4.93	5.30	5.72	6.13	6.53	6.97	7.36	7.74	8.20	8.59	8.99			
11		4.48	4.82	5.20	5.57	5.94	6.34	6.69	7.05	7.45	7.81	8.17			
12		4.07	4.38	4.73	5.06	5.40	5.76	6.08	6.41	6.77	7.10	7.43			
13		3.70	3.98	4.30	4.60	4.91	5.24	5.53	5.83	6.15	6.45	6.75			

续上表

运价率 (元)	公里	10	11—15	16—20	21—25	26—30	31—35	36—40	41—45	46—50	51—55	56—60
		公里以内	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里	公里
级	别											
14		3.36	3.62	3.91	4.18	4.46	4.76	5.03	5.30	5.59	5.86	6.14
15		3.05	3.29	3.55	3.80	4.05	4.33	4.57	4.82	5.08	5.33	5.58
16		2.90	3.13	3.38	3.62	3.86	4.12	4.35	4.59	4.84	5.08	5.31
17		2.76	2.98	3.22	3.45	3.68	3.92	4.14	4.37	4.61	4.84	5.06
18		2.63	2.84	3.07	3.29	3.50	3.73	3.94	4.16	4.39	4.61	4.82
19		2.50	2.70	2.92	3.13	3.33	3.55	3.75	3.96	4.18	4.39	4.59
20		2.38	2.57	2.78	2.98	3.17	3.38	3.57	3.77	3.98	4.18	4.37
21		2.27	2.45	2.65	2.84	3.02	3.22	3.40	3.59	3.79	3.98	4.16
22		2.15	2.33	2.52	2.70	2.88	3.07	3.24	3.42	3.61	3.79	3.96
23		2.05	2.22	2.40	2.57	2.74	2.92	3.09	3.26	3.44	3.61	3.77
24		1.96	2.11	2.29	2.45	2.61	2.78	2.94	3.10	3.28	3.44	3.59
25		1.87	2.01	2.18	2.33	2.49	2.65	2.80	2.95	3.12	3.28	3.42

5. 其它船舶运价

① 小划船运价：县人委于1960年12月9日发355号文；关于整顿民间短途运价计算：小划船运价以每九里(4.5公里)价0.5元，晚上和雨天收费0.6元。

② 活水船运价：据省航(1965)366号文批转浙西、嘉兴两航管处自1965年9月20日起，试行活水船运价半年。自航：不分冷热水汛期，一律以重航24公里(往返48公里)折算为1天。轮拖：航线在50公里以下以重航45公里折算1天。

附运价费率表：

计算单位：元

吨 位	价 格	吨 位	价 格	吨 位	价 格	吨 位	价 格
3	5.01	6.5	8.13	10	11.97	14	13.08
3.5	5.62	7	8.63	10.5	12.10	14.5	13.75
4	6.24	7.5	9.17	11	12.30	15	14.67
4.5	6.48	8	9.70	11.5	12.40	15.5	14.82
5	6.70	8.5	9.98	12	12.53	16	14.95
5.5	7.17	9	10.25	13	13.82	16.5	15.08
6	7.64	9.5	11.13	13.5	12.95		

③ 鲜货运价：1965年4月27日，浙西航管处浙管运字187号文通知，自5月1日起，德清县装运鲜货5吨以下的运价，统一按基数1.5吨公里基价0.03元运价标准执行。

6. 排运运价

1952年4月前，筏头合记放竹班运价标准，筏头至武康杨树湾毛竹运价每帖5000元(老人民币)，小竹每巴1000元。4月20日，武康县交通科和筏头乡政府、工商山货组共同协商，在原运价基础上毛竹下降30%，台竹下降40%，小竹下降30%。1954年8月30日前，武康县城区撑排运价自定，按竹货分为毛竹、台竹、大竹、小竹四大类，同一里程以毛竹运价最高，其次台竹、大竹，最低小竹。如武康至新市，毛竹运价为5206元(老人民币)，台竹3644

元,大竹744元,小竹521元。

起运点武康

1956 年 撑 排 运 价 表

到达地点	里程 (公里)	品名	每 帖 每公里 (元)	撑 排 运 价 (元)				管理费 4%	合计	
				撑运费	装 卸 成 本		小计			
					外港	内港				急流加 5.5%
常熟	191	毛竹	0.0041	0.7831		0.3607		1.1438	0.0458	1.1896
无锡	191	毛竹	0.0041	0.7831		0.3607	0.0629	1.2067	0.0403	1.2550
夏驾桥	208	毛竹	0.0041	0.8528		0.3607		1.2135	0.0485	1.2620

起点横塘桥

短 途 撑 排 运 价 表

到 达 地 点	品 名	撑排运价站		
三 桥 埠	毛 竹	0.2500		
德 清	毛 竹	0.2500		
二 都	毛 竹	0.2500		
下 柏	毛 竹	0.3000		
上 柏	毛 竹	0.3000		
武康至横塘桥	毛 竹	1000仍照加管理费4%收。		

1954年9月1日,武康县政府调整撑排运价,按毛竹以帖计算。台竹每帖按毛竹运价7折计算,大竹7巴折算毛竹1帖,小竹10巴折毛竹1帖。苏州、无锡、南翔、罗店、白鹤、安亭、黄渡等地区,另加逆水急流费5.5%。如港小、桥狭需拆排,另加拆排费毛竹每帖600元(老人民币)。以武康为起运点计算里程,如货主单位确定以横塘桥为交货点,武康至横塘桥的毛竹排撑运费每帖加1000元。轮拖竹排按全程运价85%计算。中途拖排按起运点至终点的80%计算。其余由物资单位补贴。另外一律征收4%管理费。1958年1月1日起,按武康县交通建设科规定:竹排保管费从原每帖5分调整为4分,规定8巴小竹作1帖收取保管费。

1985年6月,县物价局,县交通局以德价字(1985)19号及德

交字(1985)63号文件,联合颁发《德清县搬运装卸运价规则》、
“竹类运输运价及什项收费”规定:竹类运价撑排费(轮拖)按实际
里程每吨公里0.01元计算。到上海竹排,在黄浦江要分批拖者每
吨加收0.45元;到江苏竹排从平望起按实际公里加收0.006元;到
长江竹排按实际里程加收0.015元。武康、三桥运至箬帽山短驳
费每吨0.20元。什竹单独做排,其运费按毛竹运价加收20%。拆
排重新扎排加收50%,拆排、起水按二道收费。水仓收发保管费
每吨0.28元,存放期为2个月,超过1个月每吨加收0.40元。
(不足1月按月计算)。场地收发保管费每吨0.20元,存放期为7
天,超过5天加收0.10元。进出仓、码堆每吨每次0.36元。

第四章 陆路设施

第一节 乡村道路

一、古道

春秋战国时期，越国有古道从余杭县入德清县境内，经吴兴、长城(即长兴)入吴国。吴国在德清吴憾山(即城山)筑垒阻路拒越。三国时期，吴国建都建康(南京)，置吴兴郡辖余杭、临安、德清、武康等县，南京至杭州的车马大道就是在吴越古道基础上形成的。

唐朝有驿道从湖州入埭溪，达县境内龙山、秋山至德清大南门，经雷甸、武林头至杭城。另有支路自德清小南门沿奉口陡门入余杭县上绛埠，经勾庄入杭州，境内长为10公里。

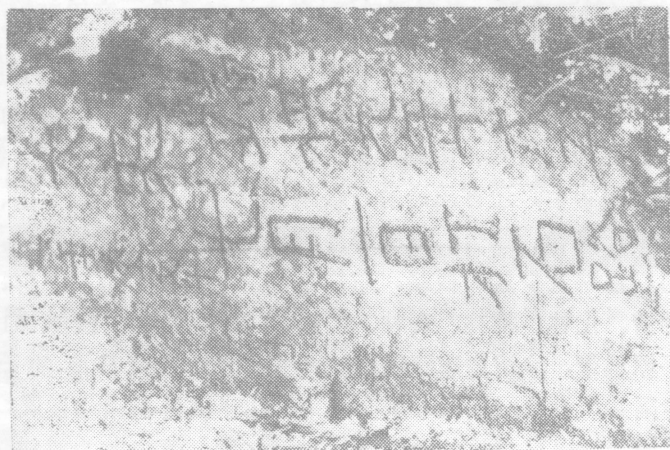
东山村摩崖题记：在南路乡东山村石基台溪水南岸，刻文“大宋端拱元年戊子(988年)七月一日打石路，其年米斗十文□□□资摩□□□”。此古道东通埭溪、西通后洪。

南宋建都临安、德清、武康两县以县城为中心，幅射到各乡镇的大路基本形成，并沟通邻县道路。

明朝永乐大典(一四五七卷)载：“国朝驿道以九十里设一铺，每铺设铺司一名，铺兵要路十名，僻路为五名至四名。德清县铺司设县前、香亭、导臻、鸟鸢四铺，铺司兵共十七名。武康县铺司设县前、黄山、大施、分水四铺，铺司兵共十三名。”又据《重修浙江通志稿》交通卷载：“武康县西南一百五十步设驿馆即余英馆。”(今馆驿滩)。



南路乡东山村古道



清朝乾隆年间(1736—1796)《浙江水陆道里记》载：“德清县有古道50条、124里，其中干路34条、79.1里；支路16条、44.9里。武康县有古道203条、517里，其中干路93条、213.3里，支路110条，303.7里”。

二、大路

大路为县境内集镇之间相联的道路。抗日战争时期，武康、德清两县的大路不少遭到破坏。抗战胜利后，两县征用民工2.6万余工修复，仅德清县即修复大路6条、长60公里。民国34年(1945)不完全统计：武康县有东庄村至二都、县城至二都、三桥至前埠、上垮塘至前埠、上柏至下柏、南井桥至杨坟、张家桥至武康、筏头至上柏、后坞至筏头、康城至后坞、何步岭至上柏、何步岭至九都等12条乡村道路。德清县有：德清经雷甸、塘栖至杭州、德清经奉口陡门至杭州、德清至垮塘桥、德清至洛舍、德清至新市、武林头至塘栖(水北)、新市至勾里、西庄桥至下舍、士林至白彪、新市至徐家庄、新市至钟管、德清至干村、洛舍至干村、洛舍至戈亭、油车至干村、钟管至干村等16条乡村道路。

中华人民共和国成立后，武康、德清两县由乡村道路有所改善。1958年武康县并入德清县后，道路情况大致如下：西部山区的筏头、莫干、后坞、南路、对河口、三桥、武康、上柏等乡镇道路以砂石路为主，还有越岭的石级路(山路)。中部地区龙山、秋山、二都、洛舍、三合、城关等乡镇地处山区与平原缓冲地，有砂石路、泥路及少量石板路。东部地区的戈亭、干山、下舍、雷甸、钟管、士林、梅林、高林、勾里、新联、油车、禹越等12个乡系平原地带，乡境内道路以泥路为主，仅有为数不多的石板路。中国共产党十一届三中全会以来，由于农村机械化发展，西部山区村与村、乡与村的道路经过加宽加固，逐步改为机耕路。东部平原地区的泥路逐年改造为水泥便道，便道宽一般为1—1.5米，可通自行车、双轮车、摩托车。如士林乡在1980年投资15万

元,建成1.5米宽水泥便道32公里。1985年底全乡水泥便道达88公里,使97个村民小组都通上了水泥路。

莫干山公社的劳岭、紫岭,山高坡陡,行人不便。当地曾流传这样的歌谣:“劳岭滑、紫岭高、九曲弯弯真难跑”。为改善山区交通条件,1974年7月,由莫干山公社和县水利局研究决定,开挖劳、紫两岭隧道。得到了劳岭、仙人坑、梅皋坞、石颐等大队农民的配合,共集资34.84万元,1974年11月动工至1983年7月竣工。隧道内设排水暗沟,不仅方便山区交通,(现可通行拖拉机、吉普车)而且有利于水利灌溉。

隧 道 表

名 称	尺 长 度 (米)			石 方 (立方米)	投资金额 (万元)	开 工 时 间	竣 工 时 间
	长	宽	高				
劳 岭	513	5	5.5	16675	24.98	1974年11月	1979年6月
紫 岭	655.2	5	5.5	20400	9.8576	1980年1月	1983年7月

1985年底,全县26个乡镇(不包括城关、新市二镇)共有乡村道路1022条,总长2236.24公里。

1985年德清县乡村道路表

乡 名	数 量 (条)	里 程 (公里)	乡 名	数 量 (条)	里 程 (公里)	乡 名	数 量 (条)	里 程 (公里)
城 关	96	294.95	高 林	44	96.1	三 合	31	50.5
上 柏	81	175.82	禹 越	52	84.7	二 都	21	49.2
雷 甸	63	166.4	士 林	59	79.19	洛 舍	23	46.39
下 舍	73	149.36	武 康	38	71.1	戈 亭	24	40.3
梅 林	42	134.8	筏 头	19	61.5	对 河 口	11	27.4
勾 里	50	105.5	油 车	35	61.1	南 路	12	25.5
新 联	51	104.93	钟 管	48	59.1	后 坞	7	24.4
干 山	52	102.5	三 桥	26	56	莫 干 山	6	17
秋 山	38	101	龙 山	20	51.5	合 计	1022	2236.24

三、凉亭

县内凉亭有路亭、渡亭、桥亭等。现存凉亭系晚清、民国期间重修，大部份为民间独资和多方捐资建成，供行人憩息。解放后，新建的凉亭有木、竹、石、砖和钢筋混凝土等结构。1964年，全县有各种凉亭145个。1967年增至151个，现遍布于各乡镇及莫干山风景区。

1. 路亭。路亭主要有莫干山清凉亭，上柏路丝亭，前贩亭，梅林乡东甸城亭，二都石凉亭等。县内最早的路亭是驿亭。武康的远光亭、秀叙亭和德清的成顾亭、西亭均是宋朝兴建。远光亭是宋宣和三年(1121)知县刘容所建。宋诗人范浚曾来此亭游览，作“舟泊武康远光亭”诗一首：“带郭人烟少，通村路径微。水光浮栋宇，野色动旛扉。小树无重数，前山不合围。艰危隣虎窟，奔迫诡中衣。白舫竟何边，丹枫看即稀。西园小茆屋，知复几时归……”如清凉亭在莫干山金家山公路边，是绿顶的两层四角亭子，底座象城堡，有两个圆拱门相通。1928年6月，国民党人士黄郛为亡母陆太夫人三十周年忌日兴建，名“望母亭”。解放后，莫干山管理局修缮此亭，更名为清凉亭。干山乡在建德新公路时，为使行人候车免遭日晒雨淋，由群众乐助集资建造“情义亭”。

2. 渡亭。县内渡亭现存不多，仅有二都塘泾亭，洛舍东埠亭等。洛舍乡章家桥村八十老农蔡进财，家庭并不富裕，却乐于公益事业，他带领全家祖孙三代，出资建造下潮圩渡旁的东埠亭，并在城关太堡堂和龙山乡各建路亭1座，深受群众颂扬。

3. 桥亭。是桥上或桥堍建亭供人休息之所。现存有茅山高桥亭、北高桥亭、商剖桥亭等。茅山高桥亭始建于清宣统元年(1909)。吴兴、德清两县交界的商剖江，以前靠渡船来往。1984年后，吴兴县溪西乡和德清县钟管乡村民共建商剖桥，同时建商剖亭，并在亭内立碑，记述建桥经过及捐款者姓名。

第二节 城镇道路

民国前,城镇道路山区多为石板路、弹石路,平原多为石板路及泥路。民国时期筑有水泥路,煤渣路等。民国22年(1933)5月,上柏镇横街、宝树桥埭大街长为1.2公里,浇灌水泥路面,宽分别为8.4米和7.2米,其经费为群捐资助。上柏镇街道是县内城镇道路最早的水泥路。解放后,人民政府重视城镇道路改建工作,采取修桥、填浜、拓宽街面、扩建街道,逐年将石板路、泥路改建为水泥路面。为方便夜间行人、按装路灯。并植树绿化、美化路容。

一、城关镇

唐天授二年(691)置武源县,天宝元年(742)改名德清县,至今已有一千二百余年历史。宋嘉泰《吴兴志》记,镇有武源、新门、前溪等7坊,市保、赵家等8巷。清康熙间增通济、积谷等坊为16坊。民国时期德清县治设镇,称“余不(音:夫)镇”。面积0.21平方公里,镇周围以城墙为界,南街、直街是镇的商业中心,街面为石板路、宽约3米左右,长仅一华里余,街巷简陋,人马拥挤。

新中国建立后,县人民政府设治此镇、改名为城关镇。为改善南北街衢,便利商旅交通,镇政府多次修建街巷,植树绿化,整顿市貌,先后拓宽了直街,浇灌水泥混凝土路面、两侧设人行道。在改建南街时先拆除南门城墙,后使南街延伸至479米。为沟通城镇进出口,保证镇区街道市容,组织人员劈山铺路,建成1220米长的环城路。此外,还扩建、新建了县街、广场路等。城关镇现有街弄58条,1983年镇区地名普查时面积为2.88平方公里,比建国前扩大12倍。现存主要街道10条,长4.29公里、均为水泥混凝土路面:

1985年城关镇主要街道表

名 称	起 讫 地 点	长(米)	宽(米)
南 街	供 电 局——十字街口	479	14.6
直 街	县府门口——十字街口	300	13.6
县 东 街	县府门口——东门城桥	280	11
县 西 街	县府门口——西门城桥	250	11
环 城 路	德清大桥——县委党校	1220	8
广 场 路	大 会 堂——县委党校	500	6
大 闸 路	供 电 局——德清大闸	180	6
码 头 路	东门城桥——轮船码头	360	4
溪 东 街	东 郊 路——溪 西 街	440	3
溪 西 街	溪 东 街——丁 山 路	269	2.5

二、新市镇

新市镇在县境东部，京杭运河浙境段从镇南栅经过，是县境内工业和商业经济重镇，亦是东部地区经济、文化中心。清康熙《德清县志》卷二：“县之东南十五里有陆市，晋永嘉二年(308)夏，淫雨一月，洪水爆发、陆市沉垫。由陈廷肃率众定居，因谓陆市而新徙于此，故名“新市”。该镇于宋太平兴国三年(928)吴越纳土签书，枢密院石熙载等人检阅地图，奏请之，名新市镇。

明朝陈霆《新市镇志》载：“镇有4栅、13坊、8巷弄。街坊有状元、旌贤、文明、英俊、进士、亚魁、台谏等坊和大街、南街、东街、北街、港南街、仙潭湾街。”清朝沈骥谷《仙潭后志》载：“镇设东街、大街、南街、港南街、北街及谢家园、塔院、刘王堂等15条弄巷”。民国期间，又改为猪儿街、北街、司前街、北横街、直街、短大街等7条街道及42条巷弄。镇区有长近2公里的市河穿镇，桥梁众多，街道狭窄。以东、西大街、北街形成“T”形街道，为镇商业中心。

解放后，新市镇区面积逐年扩大，从原来0.9平方公里拓展到2.05平方公里。1959年为纪念支援宁夏，填河筑路，建成宁夏

路。1970年为消灭血吸虫病、灭钉螺、填河浜，建成健康路，使镇区街道市容改观。全镇主要街道有宁夏路、健康路、东、西大街等7条，长1.7公里，均为水泥混凝土路面。大小巷弄43条，长6.8公里。

1985年新市镇主要街道表

名 称	起 讫 地 点	长(米)	宽(米)
宁 夏 路	直 街——东 大 街	205	20
健 康 路	东 大 街——平 桥	355.6	16
东 大 街	健 康 路——西 大 街	155.5	14.5
西 大 街	东 大 街——延 安 路	140	13
北 街	十字街口——新 马 路	311	9
延 安 路	西 大 街——西 安 街	206.5	5.75
西 安 街	跃 龙 桥——西栅漾口	274	4.1

三、武康镇

武康镇位于德清西部，公路104国道和杭牛铁路沿镇西而过交通方便。武康原为武康县府驻地。始建于三国吴黄武元年(222)，宋景德年间曾设镇，解放前名余英镇。1958年武康县撤销，并入德清县，同时撤销武康镇，为千秋人民公社驻地。1962年2月分设武康镇、1964年又撤销。1983年10月恢复为县属镇。宋嘉泰年间，武康设余英、千秋、砂井等7坊及市东、市西、大慈等8巷。明万历年间，增设桂枝、中和等坊，镇区为12坊、9巷。清乾隆11年(1746)，武康知县刘守成改坊为街，并题有居仁、广爱、由义、正路、崇礼、贵和、秉智、周物、惇信、近圣等10条街名。民国38年(1949)2月，武康县政府曾修筑过横、直街。解放后，县人民政府拓宽千秋、居仁二街，浇灌水泥混凝土路面，并种植树木、绿化市容。又逐步将其它街道进行扩建。至1985年，镇区面积为1.03平方公里。主要街道有直街、千秋街等8条、长2.3公里。

1985年武康镇街道表

名 称	起 讫 地 点	长(米)	宽(米)
千 秋 街	火车站——公路段	536	14
直 街	官 桥——桥南街	112	7
居 仁 街	直 街——104国道	592	7
广 爱 街	千秋街——居仁街	101	8
广 艺 街	千秋街——武莫公路	180	10
桥 南 街	官 桥——渠道桥	204	7
牌 楼 街	千秋街——居仁街	160	7
贵 和 街	桥南街——104国道	500	7

第三节 公 路

民国14年(1925)7月,始筑余杭镇至武康(上柏镇)商办余武公路。解放前夕仅有京杭国道及三莫支线公路,长33.7公里。塘(栖)德(清)、武(康)德(清)2条简易公路,因日军入侵未能通车。

解放后,公路建设逐年发展。1957年至1958年先后建庾(村)筏(头)、武(康)德(清)公路、武(康)对(河口)公路。六十年代至七十年代,为发展西部山区山林资源、成立“德清县开发山区交通指挥部”。由省商业部门和地方财政部门投资,兴建烂(树坑)高(升)公路及毛竹简易公路,共15条、长88.16公里。促进了西部山区经济发展。七十年代至八十年代,公路向中部、东部地区扩展,使县内基本形成公路网。据不完全统计,从中华人民共和国成立至1985年止,全县投资540.76万元建筑公路,其中国家投资400.75万元,群众自筹资金140.01万元。1985年止,104国道、508省道穿越县境,县道12条,乡道25条、通车里程232.19公里。东苕溪以西13个乡镇均通公路。德(清)新(市)公路长28.6公里,于1987年10月竣工通车,结束了县内东部水乡不通公路的历史。

一、国道

国道104线,即北京至福州公路,自湖州南下在德清跃武关入境,至上柏马头关出境,经三桥乡、武康镇、上柏镇,县境长20.6公里。

民国17年(1928)11月,中华民国政府电令浙江省政府修建杭州至南京公路杭长段,限于次年(1929)3月完成。省公路局立即组织杭长路区工程处施工。由于工期紧迫,利用商办公路23.14公里(其中余杭县彭公至上柏一段为8.77公里),实际施工76.62公里。由杭州经良渚、瓶窑、彭公、上柏、武康、三桥、吴兴至长兴而达江浙交界的父子岭,统称为杭长路。18年(1929)6月在路面未完成前,即自杭州至莫干山通行小包车,8月通行客车;10月通车至吴兴,12月达长兴。19年(1930)3月投资71401.68元完成此段公路整修。因时间和经费的限制,未建路面先行土路通车,经过车辆往来,路基损坏颇大。同年8月,由省公路局全线加铺路面,路宽3—6米。此路造价平均每公里11480元。

民国26年(1937),苏、浙、皖3省道路委员会督造3省联络公路。杭长路改名“京杭国道”。同年12月,日军入侵全线沦陷,县境跃武关至马头关公路常遭破坏。抗战胜利后,34年(1945)9月9日,武康县政府发动湘溪、三民、余英、阜溪、安仁等乡镇民工突击修复跃武关至马头关地段,投工1.2万工。35年(1946)2月,国民党政府拨款2000万元,省交通管理处与工兵16团共同修复杭州至父子岭地段,同年5月竣工。

解放后,京杭国道杭州至长兴父子岭段改称“杭父线”。德清县境内跃武关至马头关桩号为58K+600—38K+000。因交通运输日益繁忙,交通量日益增长,几经整修恢复的路基,已不能适应交通运输的需要。1973年4月,成立“德清县铺筑公路渣油路面工程领导小组办公室”。动员公路沿线的千秋、上柏、三桥等公社社员,每人每年义务建勤2.5工,人力车建勤2工。有车辆的单

位建勤15个工作日。经济上国家实行补贴,办法是民工建勤每工补贴0.65元,机动车辆按运输部门耗油补贴汽(柴)油费。对抗父线德清段全线实行改造,改泥结碎石路面为渣油路面,改造工程于1973年4月动工至1975年3月竣工。

1980年,交通部规划北京至福州公路按二级公路标准改造,要求路基拓宽到12米、路面宽9米。县革命委员会于1980年1月5日成立“德清县京杭公路恢复路基工程领导小组”。下建办公室,投资40万元、投工17.8万人工,完成境内路基拓宽任务。1981年11月,由国家计委、经委、交通部正式定名自北京至福州公路为104国道。

1986年3月起,由湖州市104国道技术改造办公室对德清县段进行线型改造和浇灌水泥路面,此后可避开火车叉道口4个,有利汽车安全畅通,此工程于1989年12月竣工验收。现德清县段(三桥跃武关至上柏马头关)全长20.118公里,桩号为1390K+482至1410K+600。

二、省道

508省道,即临(平)莫(干山)公路。民国24年(1935)3月,省公路局奉省政府主席黄绍竑面谕:“由临平经塘栖、德清暨武康县境内三桥埠以达莫干山为临莫线。”(注:莫干山指山麓的庾村)。1982年7月由浙江省计委、经委、交通厅规划的508省道,确定由临(平)塘(栖)、塘(栖)德(清)、德(清)武(康)、武(康)莫(干山)等路段组成。自余杭县塘栖镇入德清县境,经雷甸、城关、武康、对河口、筏头、后坞至莫干山风景区。

1. 塘(栖)德(清)公路

民国25年(1936)由国民政府投资兴建,用于战事工程。次年6月,建成简易公路(当时称行军路),路基宽3米,利用原路及老桥梁加固,路面坡度较大。1937年10月,德清县县长杨云命令下舍区破坏塘德公路和雷甸白云桥,以阻止日军入侵。毁路时,

双溪乡副乡长王文元与14名民工惨遭日军杀害。

抗日胜利后,省建设厅招商局拟投资重建,因缺材而中止。1970年5月,省革委会指示余杭、德清两县联合筹备兴建,至1971年6月竣工桥梁12座。后因各种因素而暂停。1984年6月,省交通厅将该路列入世界银行贷款公路建设项目,由县公路办公室施工。1986年12月5日开工,1989年3月15日建成通车。路基宽8.5米,路面宽7米,属三级公路。总投资248.71万元,其中世界银行贷款113.56万元。

2. 德(清)武(康)公路

德武公路由德清县城至武康镇,接104国道,长12.3公里。民国25年(1936)建成,称“行军路”。日军入侵,桥、路被毁。战后仅恢复路基,因桥梁工程艰巨,政府建设资金空虚,未能恢复。

1958年5月,德清、武康两县合并,设治于德清城关镇,陆路交通困难,要求重建此路。由省交通厅勘测设计,路基宽4.5米,路面宽3米,最小平曲线半径为15米,桥梁设计荷载汽—10。造价19.4万元(其中民工折价7.43万元)。中共德清县委组织5000余人参加筑路,于6月22日动工,同年11月6日由浙江省公路运输局湖州运输段试车,发现部份路基欠佳,经整修于当月25日竣工通车。

为实施德武公路路基拓宽工程,1965年2月12日成立武德公路工程指挥部,按4级公路技术标准,实行民工义务建勤,国家投资3.5万元,由德清养路工区负责施工。1975年4月起,改泥结碎石路面为渣油路面,由县公路段施工,经多次拓宽,路面补强,改造线形,行车条件有所改善。

3. 武(康)莫(千山)公路

武莫线经过对河口、烂树坑、筏头、渔村、后坞至莫干山荫山街,长34公里。分武康至对河口、对河口至莫干山地段建成。



1958年，武德公路通车典礼

武康至对河口段：1958年春，武康县政府为支援对河口水库建设和发展山区经济，决定建设武对公路投资3.9万元，(其中群众自筹2.19万元，余均国家投资)。4月动工，投22.19万工，5月竣工。路基宽6.5米，路面宽4.5米。同年7月，德清县工业交通局请省公路运输局湖州运输队试车。

对河口至莫干山段：1958年冬，县工交局曾对烂树坑至后坞地段部份桥梁施工，后因资金问题而停建。1964年12月，烂树坑至安吉县高昇公路建成，对河口至莫干山公路改为利用烂高公路中烂树坑至合溪口一段。1963年10月，根据浙江省计委下达的设计任务书，由省交通厅工程局设计室对合溪口至莫干山段18.94公

里,按六级乙技术标准测设。交通厅工程局第二工程队于1964年3月1日施工,至次年12月23日竣工验收,由国家投资98.24万元。1965年9月,由浙江省供销社投资16万元和省交通厅从养路费中拨款7.1万元,对武康至烂树坑地段进行施工,(其中武康至对河口段7.4公里为拓宽改造,对河口至瓦窑岭为新建地段,瓦窑岭至烂树坑为拓宽改造)。1966年4月20日,对河口至莫干山地段全线竣工建成。

武莫公路的线型及路面结构欠佳,影响行车速度和旅游事业的发展。省计委于1978年11月16日,下达任务给省交通局。要求在1979年6月底,将34公里武莫线改泥结碎石路为渣油路面,路基拓宽到8.5米,路面7米,改善急湾13处、狭路4处,计1860米。为加快工程进度,由嘉兴地区公路总段分两期进行。第一期为主体工程,调集平湖、嘉善、桐乡、安吉、吴兴、长兴、嘉兴、德清8个县公路段,于1979年5月24日召开誓师大会,25日动工,6月30日竣工。第二期为铺筑沥青路面,由德清、嘉善、桐乡、平湖4个公路段于8月16日动工,10月4日竣工,投资109万元,每公里造价为3.21万元。

1989年,浙江省交通厅公路管理局定为乔司至莫干山为508省道。全长85.92公里,德清县境内长59.902公里。

三、县道

1. 三桥—莫干山公路

三莫线由104国道三桥埠为起点,途经赤山庙、庾村达莫干山荫山街,长13.1公里。三莫线是我县较早公路之一,亦是第一条通向莫干山的公路。

三莫线分段修建,其一:由三桥埠达庾村,长7.07公里。民国18年(1929),杭州举办西湖博览会,当时杭长路工程处正在建筑杭(州)长(兴)公路,来宾要来上莫干山避暑,为此,省政府委员朱家骅(湖州人)提出建筑莫干山公路。同年6月7日,三桥至

庾村公路通车。因三莫线属杭长路支线，公路设计标准同杭长路。每公里造价15423.36元。

其二：由庾村盘山到达荫山街，长6.03公里。早在辛亥革命后，卢永祥任浙江省督军时，下令修筑此路。民国9年(1920)春动工，同年7月建成，路基宽3—5米。建筑费由武康县向浙江省政府申请借垫。此路盘山急弯多，路基狭，大型汽车不能上山，当地群众称为“新马路”。抗战时期此路遭破坏。民国35年(1946)，省政府拨款500万元(法币)，由省建设厅交通管理处负责修复。

民国38年(1949)3月，武康县政府为此路弯道加设栏杆，加宽路面，修理桥梁，在《东南日报》启事招标，由杭州同济营造厂以稻谷一千零七十四石七斗五升预算中标。同月3日，该厂经理吴谋立同武康县县长王正谊签订合同，派60名工人，经25个晴天完成全部修复工程。

1950年至1985年期间，人民政府对此路多次进行整修改善，并纳入专业养护，路况明显好转。1985年底，三莫线全长13.1公里，为4级公路，路基宽6.5米，路面宽4米，全线除1979年铺设3公里渣油路面外，余均为泥结碎石路，有永久性桥梁4座，长47.6米，县公路段养护。三莫线现通客车至庾村，小型汽车可达莫干山荫山街。

2. 庾村—筏头公路

庾筏公路由莫干山麓庾村向西南伸延，经劳岭、何村、烂树坑达筏头，全长9.5公里。(其中烂树坑至筏头车站一段与武莫线重复。庾村至烂树坑长7.26公里)。此公路是西部地区主要公路之一，北与三莫线联接，南邻武莫线。

民国35年(1946)7月，武康县政府设庾筏公路建筑委员会，申请行总浙江第二工作队拨给赈食米为筑路经费，不足部份发动英红(筏头)、莫干、阜溪(三桥)三个乡镇民工按保划段兴筑，共投4500余工，至次年10月仅完成土方任务。38年(1949)2月，武康

县又在庾村设庾筏公路工程督导处，负责路面整修，先后花4年时间，但路况低劣，仍不能通车。

1956年8月1日，武康县人民委员会根据群众要求，对庾筏公路进行修建，投资2.13万元，其中省交通厅拨款0.5万元，武康县人民政府自筹1.6万元，武康疗养院出运费0.45万元。同年10月动工，次年10月23日竣工，共投工1.9万工(其中民工建勤1.2万工)。现为4级公路，长9.5公里(庾村至烂树坑长7.26公里)。路基宽为6.5米，路面宽3.5—4米，泥结碎石路面，桥梁3座80米、涵洞39道。县公路段养护。

3. 庾村—福水公路

庾福线自莫干山麓庾村跑马场起，经湖州市郊区乔溪乡方山村，入德清县南路乡东山村新凉亭、后洪、暗弄口至福水村，全长13.12公里。庾福线南接三莫线、东北邻小洪公路、北通暗范线、西达后斗线。

庾福线分庾村至后洪、后洪达福水两段建成。在1963年前，庾村至南路乡既无航道，又无手车道，仅靠崎岖的小道相通。曾流传这样的歌谣：“小道空手勉强行，挑担背货险性命，早上跑路湿鞋子，毛雨出门湿全身，出门三条岭，来回百里程，上街起五更，回家黄昏静”。

1964年，县商业部门为开发山区森林资源，决定建筑庾后公路。8月26日，省计经委根据省供销社报告同意建造庾村至后洪公路，路线按森林公路乙类3级标准测设，总投资控制在19.5万元以内。该线是毛竹运输基建工程项目，县供销社主办此工程，县山区公路指挥部负责施工，委托省交通厅第一测量队测量。1964年9月26日开工，次年7月竣工，长7.23公里，路基宽6.5米、路面宽3.5米；泥结碎石路面，最小平曲线半径为20米，最大纵坡9%，荷载汽—10，挂—60。桥梁1座，涵洞32道，干砌块石驳岸1500立方米，投资19.5万元(其中群众自筹1.5万元)，决算

耗资174382.92元。9月通客车。

1966年县人民政府为开发南路乡经济,改善交通条件,经省计委、省土产公司核准,决定建设后洪至福水手车道,由省森林工业局勘测。手车道由原有小路拓宽而成,路基2.5米,路面1.5米,最小曲线半径12米,1967年9月9日动工,投资3.92万元。因手车道路狭窄,路面不平,急弯多,建道一年多来多次发生事故,跌伤山民60余人。1967年县商业局上报省土产公司要求将手车道改为简易公路,属毛竹基地运输线基建工程项目,采用“民办公助”方针。县山区公路指挥部施工。后洪至福水公路共投资12.81万元,其中群众自筹为7.25万元。国家投资部门有:省土产公司3.3万元,县财政补助1.1万元,省土产公司补贴洪水损失费0.98万元及福水村请外地专业队补贴费0.18万元。1968年8月动工兴建,沿线由溪北、横岭、福水3个村投工8.71万工,桥梁和涵管由专业建筑队协助完成,路基宽4.5米,路面宽3.5米,桥梁1座,涵洞33道,驳坎6处。1970年5月16日竣工。

4. 小溪—后洪公路

小洪公路位于南路乡,东通湖州郊区埭溪,北与横(渡)石(山)公路相联,西同后(洪)斗(将坞)线相联。自后洪起,经东山、横渡、胡家埭达小溪,长5.3公里。

小洪公路于1963年7月9日开工,投资17.76万元。吴兴县交通局建造的埭溪至后洪公路西部一段,次年6月竣工。1964年10月,南路公社由吴兴县划归德清县,小溪至后洪段公路同时划入德清县,路基宽6.5米,路面宽3.5米,泥结碎石路面,桥梁1座长23.9米,涵洞35道,挡土墙7处,全线用工71791.5工日(其中南路公社民工2.1万工)。1965年,后洪至埭溪通客车,给南路乡湖家埭、东山、溪北等山村村民带来方便。

5. 烂树坑—和睦桥公路

烂和线是烂(树坑)高(昇)公路在德清县境的一段,长9.5公里。

烂高公路是1963年华东区核定,浙江省批准毛竹基地基建工程项目。从庾筏公路的烂树坑起,经筏头、姜湾、佛堂、和睦桥至安吉县高升,全线长13.2公里。由省交通厅第一测量队测设,路基宽6.5米,路面宽3米,最小平曲线半径20米,最大纵坡6.5%,桥梁设计汽—10,拖—60。国家投资51.04万元(其中华东区拨款29.11万元)。烂树坑至筏头合溪口,与武莫公路重复1.6公里,筏头至和睦桥长7.9公里,县境段筑路经费为37.2万元,用工12.9万工日,,占烂高公路总工程量80%。县开发山区交通指挥部施工,1963年6月21日动工,次年12月23日竣工。

1985年底,从烂树坑至合溪口地段铺设渣油路面,由县公路段养护,合溪口至和睦桥仍为泥结碎石路面,由县交通局管辖的筏头道班养护。德清至递铺客车途经此线。

6. 筏头—百家坞公路

筏百线在筏头乡内,由筏头车站起,经筏头、钱家边、东沈、下郎至百家坞,长12.44公里。筏百线分段兴筑。筏头至下郎,长9.54公里,由县开发山区交通指挥部施工,1967年6月开工,1968年5月竣工。下郎至百家坞长2.9公里,由余杭县勤劳大队建造,1962年10月动工,1963年5月竣工。

筏百线西接余杭县百丈,南通上郎,东邻武莫线,北联庾筏公路。该线系省计委批准建设的林产品运输公路,由省交通厅第一测量队测设,按森林乙类三级路线设计;省商业厅投资,全线耗资22.42万元(其中筏头乡筹资2.9万元,余杭县勤劳大队集资0.3万元)。路基除0K至1K+300处宽为6.5米,其余地段均为4.5米,平曲线加宽按林区单车道加宽,避车道1处约500米。筏头汽车站至筏头集镇为渣油路,其余为泥结碎石路面,宽3米,避车道加宽2.5米,桥梁2座,涵洞49道,最小平曲线26米,最大纵坡6.5%,荷载标准汽—10。

筏百线建成后方便山区交通,沿线785户农户受益,而且方便

了余杭县百丈乡甘岭村2400余农民出市。现路基宽5米、路面宽3.5米,属4级公路。从筏头汽车站至筏头集镇的1.4公里渣油路属县公路段专业养护,其余由县交通局筏头道班养护,德清至百家坞通客车。

7. 何步溪—武安桥公路

何武线在筏头乡境内,在筏百线7K+160处分叉,向西伸展经玄坛庙达武安桥,全长1.72公里。该线西通安吉县晓村。

何步溪至玄坛庙路段,经省计委(1966)418号文件批准。省交通厅第一测量队设计,县开发山区交通指挥部负责施工。1967年3月14日开工,次年5月竣工。玄坛庙至武安桥,先于1963年省计委核准,省商业厅投资1万元,其中宿九坞至武安桥一段建成后;因工程质量较差,在建设何武线同时加以改善。现属4级公路,泥结碎石路面;路基宽4.5米、路面宽3米,避车道加宽,最小平曲线半径20米,最大纵坡3.5%。该路按“民办公助”方针建造,受益单位省土特产公司投资1.98万元。

何武线于1968年5月验收合格,属县交通局筏头道班养护。

8. 秋山—王母山公路

龙山乡位于县境中北部偏僻地区,交通不便。该乡要求建造从德清至龙山(王母山)公路。1976年11月29日,德清县革命委员会召开县交通局和秋山、龙山乡等有关单位联席会议,研究决定从德武公路秋山站向北延伸,经箬帽山、长安、大同、施宅至龙山的公路,长9.22公里。1977年5月,县公路段完成测设工作,6月动工,1979年10月完成桥梁工程,1982年5月全线竣工。这条公路依靠县内技术力量设计施工,县桥工队负责桥梁建设,秋山、龙山两乡负责土方工程。现路基宽6.5米,路面宽3.5米;转角数52个,最小平曲半径20米,最大纵坡5%;桥梁3座,长149米,涵洞49道,419.55米;荷载标准汽—10、履—50。

秋王公路(包括施宅村至沙岭头支线4.3公里)共投资30.13万

元,内含国家补助资金16.99万元(其中省交通厅5万元,嘉兴地区交通局5.5万元、德清县交通局6.49万元),社队集资2.19万元。用工78240工日(秋山乡11963工、龙山乡66277工)、折算劳动力投资为10.95万元。

秋王线于1982年6月30日验收通车,现为4级公路。由县交通局管理、龙山道班养护。此线建成使沿线9个村(龙山7个村,秋山2个村)受益,德清至王母山通客车后,群众出门、进城,甚感方便。

9. 施宅村—沙岭头公路

施沙线是秋王公路支线,在龙山乡境内。从施宅村(7K+300号桩)向北经茶山岭、前埠、姚家山、上市至沙岭头,长4.3公里。规划此线接通湖州市埭溪镇,从德清至埭溪长21.3公里,比经过104国道可缩短距离5.7公里,目前到沙岭头石矿为止。

施沙线按4级公路标准设计,县公路段负责测量,1982年1月动工,1983年12月竣工,路基宽6.5米,弯道加宽为8.5米,路面宽3.5米,转角数22个,最小平曲线半径60米,最大纵坡5%,涵洞8道,涵管22道,桥梁3座,荷载标准汽—10、履—50。该线桥梁由县桥工队建造,道路由龙山乡施工。施沙线属秋王公路支线、两线共投资30.13万元。1982年完成部份土方、桥涵工程后,资金短缺停工。后由国家补助4720元,才完成此工程。1983年12月21日,县交通局组织验收后通车。

10. 德清大桥—县委党校公路

德清大桥至县委党校公路,即“环城公路”,长1.22公里。包括:环城西路从德清大桥东堍至西门城桥;环城北路从西门城桥至县委党校。建路前县城内每天行车密度300辆左右,穿街过市,不利安全,影响环境卫生。德清县革委会决定从地方财政拨款9.9万元建此路。县公路段测量设计,由城关镇市政工程队施工。1978年4月动工,1979年2月完工。1983年环城西路改为渣油路

面,环城北路仍为泥结碎石路面。1985年底,环城北路为3级公路标准,路基宽8.5米,路面宽7米,桥梁1座,长20.2米,涵洞3道,荷载标准汽—15、挂—80;现划入508省道乔莫公路。

11. 对河口—银子山公路

对银线由对河口起、沿对河口水库南岸向西南伸展,经西岭口,十亩里达银子山村,长12.3公里。

对银公路沿线山林资源丰富,盛产竹、木、柴、炭及茶叶等,在十亩里附近有座年产25万吨的碓石矿。对河口水库建成后,使水库南面的银子山村交通十分不便,山货大部靠人力车或肩挑、背驮,绕水库小道,跨越对河口大坝后外运;或从银子山装汽车,越箬岭,经余杭县横湖,再由彭公折返至武康,绕道36公里。对银公路建成后,货车直达武康,比绕道横湖缩短运距14公里。筑路前,这一带山货常因不能及时出运而变质,经常发生翻车沉船事故。1977年,船运碓石过水库时,因风浪大,货船下沉,5人死亡。

对银线在1973年曾纳入县毛竹道路计划。后因地方财政短缺而被搁置。1980年,在县有关部门支持下,全线共投资49.81万元,其中由企事业单位集资15.5万元(县交通局4万元,县矿产公司5万元,县土产公司5万元,对河口水库1.5万元),乡村自筹资金34.31万元。1980年12月28日,由对河口乡政府组织施工,1985年12月30日竣工。此线按4级公路标准测设,路基宽6.5米,路面宽4.5米,最大纵坡5.9%,最小平曲半径15米,石方10.3万立方米,驳坎9600立方米,荷载标准汽—10、履—50。1986年1月,由县交通局对河口道班养护,7月10日,德清至银子山通客车。

12. 下跨塘—康家山公路

二都,三合两乡是德清县最后不通轮船、汽车的“双不通”乡,群众强烈要求改善交通条件。县革委会(1978)82号文件核准建路。

1978年5月,县交通局在二都乡召开城关、秋山、二都、三合等4乡和县桥工队、交管站负责人联席会议,并成立建路指挥部。

6月,省公路勘测一队按4级公路技术标准完成全线测设工作,从武德公路8K+900处为起点,经杨家山、二都、上渚桥、四都、周家桥、三合、杨坟、至康家山,全长16.65公里。路基宽6.5米,路面宽3.5米,泥结碎石路面,最小平曲线半径60米,最大纵坡5%,桥梁6座,荷载标准汽—10、履—50。

下康公路除桥梁工程由县桥工队施工外,余均由二都、三合两乡分段建造。1980年11月11日开工,1983年12月20日完成下跨塘至上渚桥段,长5.38公里,先通德清至二都客车。上渚桥至康家山段,1984年1月开工,至1985年6月6日完成全线工程。验收后,6月15日开德清至康家山客车。7月1日起,由县交通局二都道班养护9.1公里,三合道班养护7.55公里。

下康线总投资90.65万元(其中桥梁28.32万元,路基、路面为62.33万元)。国家补助45.15万元,乡村自筹资金45.5万元。下康公路兴建,使二都、三合两乡、10个村的群众受益,促进了农村经济发展。

13. 德清—新市公路

德清至新市公路是县内主要公路,亦是浙江省利用世界银行贷款修建的11条农村公路项目之一。从县城起,向东经千山、士林、梅林、高林等乡至新市镇,再伸展至新联乡河木桥村出县境,与桐乡县洲泉镇相接,县内长28.65公里。(其中德清至碧糠山桥叉路口1.88公里,在德清至新市公路竣工后划入508省道乔莫公路塘德段)。

解放以来,全县人民对此公路的兴建要求十分迫切,历届人民代表大会上都有提案。1958年曾组织技术人员进行测量,因工程浩大,后遇3年自然灾害,国家资金材料短缺,故无法施工。1983年10月,县府第37次县长办公会议研究决定,采用“民办公

助”筑路方针,实行“民工建勤”的办法建路。1984年10月完成勘察设计任务,按中交部标三级平原微丘技术标准建路,路基宽8.5米,路面宽7米,最小弯道极限半径125米的有5处,最大纵坡5%的1处;桥梁净宽7米、涵与路基同宽,桥涵荷载标准汽—15、挂—80。此工程由县公路指挥部负责施工。12月3日起动员18个乡的近2万民工开工筑路。全线共有桥梁30座,除2座早已建成的1—50米桁架拱和1—60米双曲拱桥加固利用外,新建桥梁28座,长876米,涵洞196道,长2437米,挡土墙3070米,5883立方米,护坡385米,1366立方米。



德清至洲泉公路及孟西机耕路

1985年4月,该路列入交通部向世界银行贷款的公路项目,此线延伸至桐乡县洲泉镇。工程总投资为698.16万元,其中世界银行贷款为214.56万元,市交通局和市航管处投资14万元,县财政拨款268.74万元,单位集资(包括个人捐款)194.58万元,其它收入6.28万元。全路共耗钢材408.49吨、水泥4032吨。1986年底始试行通车,并铺筑路面。1987年9月30日,正式通车。该线兴

建过程中,世界银行代表团先后于1986年6月12日和1988年6月25日来实地视察、检查投资效益,表示满意。皖、渝、闽、赣、浙省市互检组对此工程给予好评。省交通厅公路管理局作为优秀项目推荐上报交通部。

德清至新市公路的兴建,结束了县内东部水乡平原不通公路的历史,解决了东部地区15个乡镇23.4万人民的“陆上行路难”的问题(占全县总人口62%)。特别是工业总产值占全县 $\frac{1}{3}$ 的新市镇和县城通上汽车后,为发展全县商品经济,加快商品流通起了重要作用。

四、乡道

乡道主要分布在西部山区的南路、筏头、后坞、莫干山、三桥、对河口等乡。最早的乡道是建于1963年3月的筏头黄泥坎至上郎公路。六十年代至七十年代,为开发西部山区经济,加快竹货运输,省商业部门和县财政部门投资建路,并成立筑路机构负责施工。1975年嘉兴地区夺煤指挥部投资13万元,建高(峰)南(山)等3条石煤运输专用公路。1980年始,龙山、后坞、对河口等乡相继建设乡道5条,长6.27公里。

至1985年止,全县有乡道25条,总长60.75公里,占全县公路总长26.2%,乡道均为泥结碎石路面,路狭,弯道多,系4级公路或等外公路。近年来,由于山区公路交通量不断增加,4级公路和简易公路越来越不适应农村经济发展的需要。25条乡道列表如下:

德清县乡道公路一览表

起 点	终 点	里程 (公里)	路基路面 宽度(米)	等 级	路面结 构(公里)	建 成 年 份	投资金额(万元)			施 工 单 位	备 注
							合计	国家	集资		
暗弄口	范家坞	4.7	4.5 3	等外	4.7	1971.8	7.16	3.93	3.23	县山区公路指挥部	
横 岭	官 山	0.61	5	2.5等外	0.61	1972.4	0.8	0.52	0.28	南路乡横岭村	
后 洪	斗蒋坞	2	5	3.5等外	2	1972.5	0.99	0.65	0.34	县山区公路指挥部	
横 渡	石 山	5.7	5	3.5 4	5.7	1971.8	4.13	4.13		县山区公路指挥部	
老畲山	塘 坑	0.6	4.5 3.5 4	4	0.6	1972.7	0.6		0.6	南路乡塘坑村	
后 洪	碧 坞	3.26	4.5 3	4	3.26	1966.7	3.45	3.45		县山区公路指挥部	
石 塔	杨坞坑	2	5	3.5 4	2	1974.9	3.02	1.5	1.52	南路乡郎家村	
瓦窑岭	光 明	6.5	4.5 3.6 4	4	6.5	1975.7	5.19	5.19		县山区公路指挥部	
范坞口	范坞里	1.8	4.5 3.5 4	4	1.8	1977.10	2.35	1.35	1	筏头乡佛堂村	
佛 堂	葛 岭	2.2	4.5 3.5 4	4	2.2	1977.10	1.55	1.25	0.3	筏头乡佛堂村	
东 沈	大深坑	2.5	3.5 2.6等外	等外	2.5	1974.12	2.6	1.2	1.4	筏头乡东沈村	
黄泥坎	上 郎	1.1	4.5 3	4	1.1	1963.3				余杭县勤劳大队	群众自筹资金
玄坛庙	宿九坞	2	4.5 2.6 4	4	2	1968.7	1	1		县山区公路指挥部	
罗界岭	樟隘头	1.1	4.8 3.5 4	4	1.1	1978.3	0.86	0.86		筏头乡上郎村	1981年5月验收。

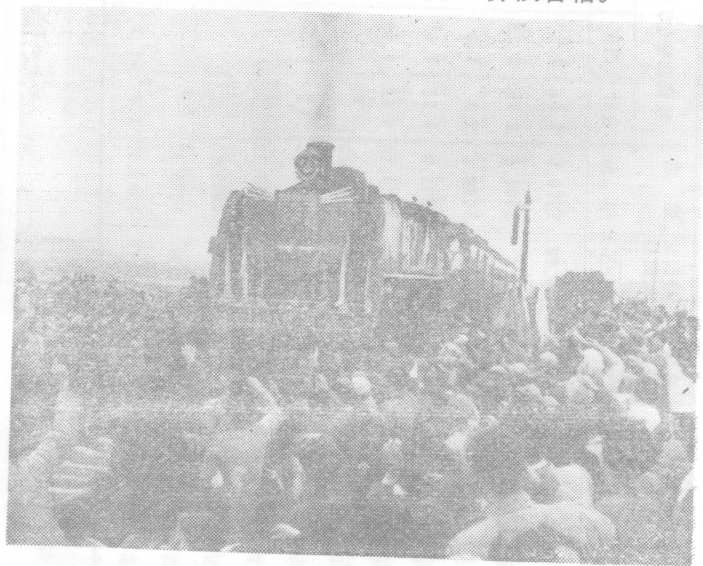
续表

起 点	终 点	里程 (公里)	路基 宽度 (米)	路面 宽度 (米)	等 级	路面结 构泥结 碎石 (公里)	建 年 份	投资金额(万元)			施 工 单 位	备 注
								合计	国家	集资		
陆家桥	木竹坞	6.22	4.5	3	4	6.22	1970.5	8.84	4.8	4.04	县山区公路指挥部	香水桥至庙前村段1972年 7月竣工
香水桥	马坞里	2.6	6.5	3.5	4	2.6	1981.5	2.75	2.29	0.46	后坞乡庙前村	
陈 村	山岭头	1.1	6.5	3.5	4	1.1	1982.4	1.2	1.0	0.2	后坞乡大造坞村	
东坞口	西坞里	2.1	6.5	3.5	4	2.1	1983.8	1.78	1.6	0.18	后坞乡后坞村	东坞口至后坞村建于 1982.4.
渔 村	梅皋坞	2.9	4.5	3.2	4	2.9	1970.10	0.82	0.82		县山区公路指挥部	包括仙人坑支线0.3公里
高 峰	南 山	1.6	6.5	3.5	4	1.6	1975.12	}				嘉兴地区夺煤指挥部投资 13万元,建3条石煤运输 线,
何 村	马步里	1.1	6.5	3.5	4	1.1	1975.12	13	13		县公路段	
赤山庙	五四煤矿	4	6.5	3.5	4	4	1975.12	}				群众自筹
东岭口	东岭村	0.75	6.5	5	4	0.75	1985.12				对河口东凤村	群众自筹
西岭口	西岭村	1.6	6.5	5	4	1.6	1985.12				对河口西岭村	群众自筹
上 市	东坡头	0.72	6.5	5	4	0.72	1983.12	1.3	1.3		龙山乡政府	

第四节 铁 路

杭(州)牛(头山)铁路, 1958年由铁道部第四设计院进行勘察设计。1959年至1961年期间路基土方工程完成82%, 61座桥梁的墩台已基本建成。3处隧道均已打通, 完成渠涵84道, 建筑房屋4742平方米。1961年底, 因贯彻“调整、巩固、充实、提高”八字方针, 铁路工程暂停。1968年11月, 浙江省革命委员会决定复建杭长线。1970年10月10日德清县工段指挥部成立。同年11月动工。全线于1972年1月30日竣工通车。1973年10月列为沪杭铁路杭牛支线。

杭牛铁路德清县境段, 南自余杭县彭公隧道进入我县马头关, 途径上柏镇站、武康站、三桥埠站至跃武关出县境入吴兴县。县内铁路长22.37公里, 道路交叉口26处(其中看守道口7处), 桥17座, 330.7米。隶属杭州铁路分局武康工务段管辖。



1972年杭牛线通车典礼(三桥埠站)

县境有铁路专用线1条, 7013厂线于1980年3月筑, 1982年10月20日通车, 长380米, 该线产权由铁道部所属。

第五章 陆路运输

第一节 工 具

陆路运输工具有机动车和非机动车及其它民间运输工具，将主要工具记述如下：

一、轿：是古老的运输工具之一，分为官轿与民轿两类。官轿为官员乘坐，做工精致、造型美观，按官员等级有八抬八杠和四抬四杠之分。民间轿子品类繁多，有名门贵族外出乘坐，顶垂缨络边嵌玻璃的撑阳轿。有迎娶新娘用的雕龙刻凤、挂红披绿、制作讲究的花轿。花轿为轿行所有，四抬四杠迎喜之日租用。还有用秀竹围制，轿顶以兰布遮阳的山轿，也叫“竹兜”。民国期间，德清县莫干山麓庾村设有轿行，共有山轿100余顶，一般为二抬二杠，专为游客上山乘坐。解放后，公路筑至山顶，小汽车可以上山，山轿渐被淘汰。

二、人力车、畜力车

1. 独轮车，是较早的载货车辆，西汉末年称为鹿车，鹿即辘——亦辘钁之意。原用木轮，解放后，改用钢丝轮，比原木轮有所改进。解放以前，西部山区村村有独轮车，在山路、小路运竹货。以后因公路建设到山村，竹货等物资由汽车运输，独轮车逐年减少。1985年底仅剩49辆。

2. 自行车，俗称脚踏车。民国22年(1933)，我县出现第一辆自行车，是上柏竹行史仰轩从杭州羊坝头“广合顺”商店购买的，大洋20元，无书包架和挡泥板。民国35年(1946)5月，武康县政府贯彻浙江省政府修订脚踏车条例，条例规定车主需登记发照。解放后，自行车逐年增加。1961年全县有车1023辆，由税务部门

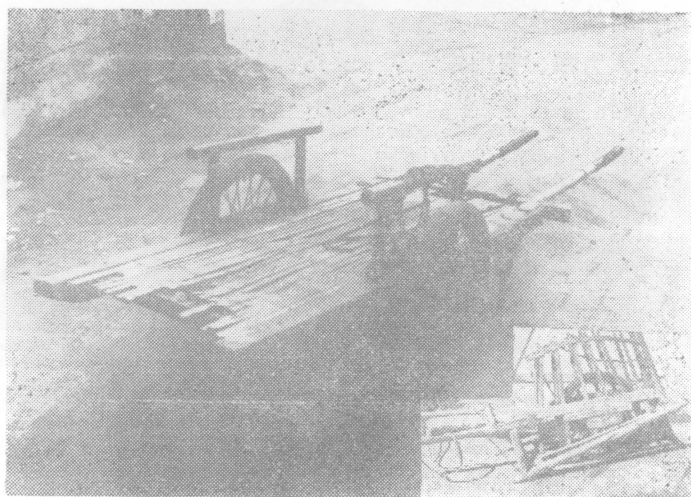
管理, 车主每年照章缴税。1966年以来, 自行车税被取消。1970年开始, 自行车移交县公安局管理, 同年4月, 县内有车2680辆。1979年9月, 县公安局成立自行车管理所, 进行统一管理及登记发照。1985年底有车8.14万辆。

1978年—1985年自行车登记表

单位: 辆

年份	原有车辆	新增车辆	合 计	年份	原有车辆	新增车辆	合 计
1979	10468	1474	11942	1982	16408	4561	20969
1979	11942	1506	13448	1983	20969	9204	30173
1980	13448	1682	15130	1984	30173	19927	50100
1981	15130	1278	16408	1985	50100	31346	81446

3. 双轮车, 俗称手拉车。载重500公斤, 搬运企业多用手拉车作短途搬运工具。西部地区的农民靠手拉车运载山货。1959年, 全县参加运输的手拉车有932辆, 1972年达11476辆, 1985年有26350辆、(交通运输部门仅有287辆)。其中上柏乡最多, 有3983辆。能载1000公斤的手拉车称大板车, 运输笨重物品, 1985年底大板车有24辆。



1956—1985年交通运输部门历年手拉车表

年 份	数 量 (辆)	年 份	数 量 (辆)	年 份	数 量 (辆)
1956	308	1966	313	1976	338
1957	330	1967	314	1977	349
1958	352	1968	325	1978	405
1959	352	1969	320	1979	399
1960	346	1970	340	1980	389
1961	398	1971	347	1981	387
1962	366	1972	372	1982	385
1963	378	1973	367	1983	367
1964	368	1974	363	1984	331
1965	356	1975	363	1985	287

4. 三轮车：有脚踏、机动之分。装货三轮车，最大载重250公斤左右。五十年代县城始有三轮车，初为食堂买菜、商店运货之用，1985年底有三轮车119辆。

5. 马车：解放初期，三桥搬运站从南京买来10辆马车，在县境西部专营运输，数年后转卖外地。

三、机动车

1. 拖拉机：原是田间耕作动力机，牵引拖斗可作运输工具，分中型拖拉机和手扶拖拉机两种。中型可载运货物3吨，手扶拖拉机可载运货物1吨。1969年3月，县物资局首次购买中型拖拉机3辆，1985年底全县有中型拖拉机54辆，其中专业运输部门有16辆。1965年5月，县物资局首次从上海购入手扶拖拉机9辆；1972年已有手扶拖拉机444辆，4687马力，1985年底全县有手扶拖拉机1600辆，17200马力。

2. 汽车

① 轿车：民国14年(1925)，余武省道汽车股份有限公司有黑色小轿车4辆，是第一批进入县内的汽车。民国18年(1929)6

月,杭州至莫干山公路建成,省公路局杭长公路有小包车14辆,专供游人上莫干山避暑用。1979年,德清县革委会购进上海牌小轿车1辆,可乘5人。1985年底全县有小轿车22辆。车型有上海、北京、红旗、菲亚特、丰田、伏尔加、波罗尼茨等。除对河口绸厂俞有武自购菲亚特轿车1辆外,其余均为县、乡机关和工厂企业所有。

② 吉普车:1958年德清县人民政府有吉普车1辆。1980年增加到6辆,1985年底有15辆。

③ 旅游车:俗称面包车。1970年德清县购进第一辆面包车,1985年底增加到69辆。1984年10月,香港爱龙实业有限公司毛纺厂董事兼经理徐群珍女士(新市人),在建国35周年赠送给新市福利厂丰田牌汽车2辆,(其中有9座面包车1辆)。

④ 救护车:属特种车辆,为救送病人的陆上专用工具,车厢后面开门,便于担架上下。1974年县第一人民医院始有跃进牌救护车1辆。1985年全县有救护车7辆。

⑤ 消防车:灭火专用车,属特种车。呈红色,前部为主机和驾驶室,后部有喷水装置,备有龙头、皮管等。车上有警报器,行动时示警。1972年,武警德清县消防中队购进第一辆消防车。1985年已有3辆。

⑥ 邮政车:是邮电部门专用车,草绿色,前为驾驶室,后为封闭的邮件车厢,后门开启,邮包上下方便,1977年县邮电局始有1辆邮政车,1985年共有2辆。

⑦ 殡葬车:是专运尸体的特种车,形如救护车,后设尸箱。1982年德清殡仪馆有兰陵牌殡葬车1辆。

⑧ 吊车:专作起重用的特种车,起吊能力5—8吨,1980年县矿产公司有解放牌吊车1台。1984年,上无22厂对河口水库试验站购入解放牌吊车1台。

⑨ 货车:是公路运输主要工具,按燃料分有汽油车、柴油

车,按吨位分有大货车、小货车,又分为普通货车与特种货车,特种货车包括冷藏、液罐、牲畜车等。1952年,仅有省卫生厅第六康复医院(即武康疗养院)有美国产雪佛来汽车一辆,载重3吨的单位自备货车。1969年县内有货车4辆;1980年有158辆、556吨,其中个体户运货车24辆、73.5吨;1985年有405辆、1447.5吨,交通部门29辆142.5吨位,个体运输户货车124辆395吨,余为机关和企事业单位自备货车。车型有东风、解放、跃进、钱塘江、交通、井岗山、上海、青岛、江淮、北京、浙江、三菱及嘎斯等。

⑩ 客车:有普通客车和通道车二种。乘客座位38座、50座,通道车57座位。1985年全县有客车40辆1528客位。其中交通运输业28辆1119座位,工业系统1辆50座位,卫生系统1辆40座位,财贸系统1辆15座位,莫干山管理局4辆112座位,乡镇企业2辆67座位及施德林个体客车1辆45座位。车型有广州、东风、浙江、解放、武汉等。

3. 摩托车:1971年县邮电局购风雷牌三轮摩托车一辆,1972年德清县有摩托车8辆,1985年有206辆,其中私人摩托车133辆。

4. 轻骑:是近年发展的陆上交通工具。八十年代初,我县有3辆轻骑车;1983年全县轻骑车59辆,其中私车56辆;1985年76辆,其中私车73辆。牌号有嘉陵、重庆、永久、济南、渭阳、玉河等。

5. 火车:列车按运输性质和用途分为旅客列车、混合列车、军用列车、货运列车、路用列车。杭牛铁路经过县境内有旅客列车2对。

货车是铁路运输装载货物的车箱,为铁路运输的主要工具,有铁质、木质之分。杭牛铁路经过我县有货列5对。

1972~1985年全县车辆表

单位: 辆

年 份 名 称	汽 车	摩 托 车	中 拖	手 拖	革 新 车	轻 骑	总 数
1972	10	8	9				27
1973	27	10	30	44			111
1974	44	12	49	123			228
1975							
1976	95	14	72	172	7		324
1977	117	23	94	227	11		472
1978	129	26	127	292	11		585
1979	152	27	126	320	15		650
1980	192	27	129	504			852
1981	228	31	127	672	9		1059
1982	203	33	93	750	18		1097
1983	259	57	95	1022			1433
1984	358	82	51	1323	11	72	1897
1985	566	206	54	1600	27	76	2529

1985年全县汽车分类表

单位: 辆

车 类	数 量	车 类	数 量	车 类	数 量	车 类	数 量
轿 车	22	面包车	69	消防车	3	吊 车	2
吉普车	15	救护车	7	邮政车	2		
客 车	40	货 车	405	殡葬车	1	合 计	566

1971—1985年交通运输部门工具表

年 份	货 车		客 车	汽车吊	货挂车	其他机动车		装卸机械 合 计
	(辆)	(吨)	(辆/客位)	(辆)	(辆/吨)	(辆)	(吨)	(合)
1971	2	6						
1972	2	6						
1973	2	6				4	3	
1974	2	6				2	3	
1975	3	9				8	8.75	45
1976	7	29				13	14.75	44
1977	9	33				10	10.25	43
1978	9	33				21	30.5	50
1979	12	48				18	30	50
1980	15	57				18	31	41
1981	14	54				19	31	45
1982	18	73				22	33	54
1983	19	89			1/6	17	28	53
1984	20	96.5	1/50		3/18	19	31	53
1985	20	98.5	6/261		3/14	17	25	43

注：此表数字不包括武康汽车站

第二节 公路运输

一、客运

民国14年(1925)7月,余武省道汽车股份有限公司(商办)营业开辟由余杭县余杭镇至上柏镇的旅客运输线。全程25.92公里,有客车6辆,小包车1辆。

民国18年(1929),杭长路竣工。6月,杭州至莫干山通小包车。10月,杭州至湖州通客车,沿途停靠县内上柏、武康、三桥埠。同年,上柏、武康、三桥埠、庾村车站建成。

民国19年(1930)7月22日,省公路局与上海、杭州、南京铁

杭长路行车时刻表

民国22年2月

站 车 别	长	兴	湖	州	莫	干	山	三	桥	埠	武	康	上	柏	杭	州
三杭区间								上午7:30			7:38		上午7:53		上午9:11	
湖杭区间				上午7:00				8:14			8:22		8:37		9:55	
长杭通车		上午7:10		8:05				9:14			9:27		9:42		11:00	
长杭通车		上午8:20		9:05				10:19			10:27		10:42		12:00	
湖杭区间				上午10:00				11:14			11:22		11:37		12:55	
宣杭联运		上午10:20		11:05				中午12:19			12:27		12:42		下午2:00	
莫杭区间							下午1:00	1:14			1:22		下午1:37		2:55	
长杭通车		中午12:10		下午1:05				2:19			2:27		2:42		4:00	
长杭通车		下午1:30		2:25				3:39			3:48		4:02		5:20	
莫三区区间							下午4:50	5:02								
京杭联运		下午3:00						5:04			5:12		5:27		6:45	

续表

车 站 名 别	杭 州	上 柏	武 康	三 桥 埠	莫 干 山	湖 州	长 兴
三潮区间		上午8:50		上午7:40		8:15	上午7:00
杭京联运		9:48		8:37		9:20	上午8:00
杭长通车	11:50	11:05		9:45	9:35	11:20	上午10:00
杭莫区间			11:55	11:43	11:35	11:50	上午10:30
杭宜联运	下午2:20	下午1:08		12:15	12:05	下午1:50	中午12:30
杭长通车	4:20	3:35		下午2:15	下午2:05	3:10	下午1:50
杭长通车	5:40	4:55		3:35	3:25	3:50	下午2:30
杭莫区间			下午4:25	4:13	4:05	4:20	下午2:30
杭湖区间		5:55		4:45	4:35	10:20	上午9:00
杭长通车	12:50	11:05		10:45	10:35	4:30	下午3:10
杭三区间				4:51	4:45		

路局实行客货联运。省公路局在杭州城站火车站备汽车，接送旅客(包括行李)至庾村再备山轿直达莫干山。营业时间为每年7—9月，逢每星期三、六各驶一次。

民国20年(1931)，浙江省公路局与江苏省江南汽车公司制订联运办法，浙江客车每日上午7时从杭州开出，上午11点到夹浦，江苏客东上午10时20分从汤渡开车，下午6时50分到杭州。停靠县境内上柏、武康、三桥埠站。民国21年(1932)，杭长路开展京杭联运直达车，每日往返一次。停靠县境上柏、三桥埠。民国22年(1933)，杭长路有大客车23辆，小篷车14辆参加客运。是年营运收入23.27万元，客运量达34.44万人次。在三桥埠车站设油库，供客车加油。

抗日战争期间，日军占领武康等地，杭长路运输停顿。民国32年(1943)由日本财阀华中都市、华中铁道两公司负责经营客运、均遭失败。

抗日战争胜利后，国民党政府接管了杭长路。经修复，于民国35年(1946)恢复客运。8月10日起，浙江省公路局第一运输处开办杭州至莫干山夏季游览客运。民国36年(1947)3月1日，杭长路德清县境内客运由省公路联营运输处经营，直至1949年武康解放。

中华人民共和国成立后，县境内上柏、武康、三桥、庾村汽车站隶属省公路局杭州运输处瓶窑中心站管辖。1956年，县境内客运量达12.81万人次。1957年7月1日，省公路运输管理局杭州运输处开办庾村至莫干山小客车班车，重建莫干山汽车站。是年客运量为17.26万人次，客运周转量323.03万人公里。

1963年，上柏、三桥、德清、筏头、庾村汽车站隶属武康汽车站领导。全年完成客运量36.76万人，676.66万人公里。1966年，西部山区后洪、对河口通客车。次年，计庙坞通客车。1980年，武康汽车站共完成客运量达97.04万人次，周转量1893.31万人公里。

1957年全县各汽车站完成客运量

站 名	客 运 量 (万人)	周 转 量 (万人公里)	站 名	客 运 量 (万人)	周 转 量 (万人公里)
武 康	5.29	105.1	庾 村	3.96	82.37
上 柏	3.55	69.32	莫 干 山	0.5	2.95
三 桥 埠	3.95	63.29	合 计	17.25	323.03

1984年8月,县旅游公司成立,开辟上海、杭州等地旅游客线,并承揽各旅游风景点的客运业务。同年12月,个体户施德林旅游服务社开业、辟德清至上海旅游客线。

1985年,武康汽车站(下属5个车站、设10个过夜点)。德清县旅游公司,施德林旅游服务社形成公路客运运输网络。除东部平原水网地区外,全县各乡都通客车。武康汽车站每日发客车96班次,德清汽车站日发班车85次。全县完成客运量达218.16万人次,周转量6528.03万人公里。其中武康汽车站完成客运量206.42

1963年~1985年全县客车运量表

年 份	客 运 量 (万人)	周 转 量 (万人公里)	年 份	客 运 量 (万人)	周 转 量 (万人公里)
1963	36.76	676.66	1975	66.42	1216.84
1964	37.04	674.10	1976	66.52	1157.49
1965	40.97	687.58	1977	64.45	1144.84
1966	49.35	808.81	1978	76.33	1357.44
1967	58.19	847.13	1979	83.29	1552.09
1968	46.42	791.89	1980	97.04	1898.31
1969	47.90	821.10	1981	110.47	2223.74
1970	51.12	848.88	1982	129.28	2679.77
1971	54.01	883.12	1983	141.94	3018.33
1972	68.30	983.30	1984	171.77	3958.84
1973	65.63	981.34	1985	218.16	6528.03
1974	64.32	1119.77			

万人次，周转量4909.23万人公里。现直达客车可通江苏省苏州、鼎山和上海市，以及省内杭州、绍兴、东阳、长兴、安吉、湖州、南浔等地。

二、货运

民国18年(1929)杭州至莫干山公路通车后，境内上柏、武康、三桥埠、庾村等汽车站兼办货运。有少量货车经过杭长路德清县境内。每年夏秋之交，各类货车从上海、南京、杭州、苏州等地运货至莫干山麓庾村，然后由挑工挑上山。

解放后，县境各汽车站属瓶窑中心站管辖。以客运为主，兼办货运。1956年共完成货运量1125吨、周转量11485吨公里。1958年后，嘉兴专员公署公路运输公司湖州站货车队，有一半以上货车常驻武康汽车站，经营德清县毛竹、毛料等土特产运输业务。此后，山区公路延伸，货车队货运量逐年增加。1971年县运输联社始有货车2辆，载重量6吨，以运输化肥、百杂货、钢材、水泥、竹货、茶叶及各种生活资料等。次年，县矿管站有货车3辆、12吨，在县内短驳黄砂至码头。此外还有南路供销社、后坞乡等单位有货车4辆、11吨，自运竹货、茶叶等土特产至上海、苏州、无锡等地。1972年县交通部门完成货运量0.52万吨，周转量24.77万吨公里。1974年前，武康汽车站货运车队是德清县内货运的骨干力量，后因县土特产公司车队建立，该队竹货运输任务逐年减少。

自1980年以来，德清县交通运输事业逐步由封闭型转向开放型，呈现出多层次、多渠道，多形式办运输的局面。县粮食局、水泥厂、食品公司、县物资局等单位自办车队，个体运输迅速发展；补充了国营企业运力的不足，活跃了运输市场，促进了商品经济的发展。1985年，全县完成货运量16.64万吨，1326.13万吨公里，其中省属湖州汽车运输分公司武康汽车站完成货运量1.44万吨、235.72万吨公里，县属集体交通企业完成货运量10.1万

吨, 580.41万吨公里, 个体联户完成货运量5.1万吨、510万吨公里。

县属交通运输部门历年货车运量表

年 份	货 运 量	货 运 周 转 量
	(万吨)	(万吨公里)
1972年	0.52	24.77
1973年	0.48	23.37
1974年	2.04	35.82
1975年	7.4	111.36
1976年	11.3	188.04
1977年	8.95	190.94
1978年	9.32	168.01
1979年	14.16	207.04
1980年	9.89	213.54
1981年	12.47	242.91
1982年	8.93	265.73
1983年	7.75	268.18
1984年	9.11	505.05
1985年	10.1	580.41

第三节 铁路运输

杭牛铁路在县内有上柏、武康、三桥埠 3 个四等车站, 隶属杭州铁路分局长兴车务段, 上柏, 三桥埠车站办理客、货运业务, 武康站只办客运, 3 个车站有职工53人、装卸合同工65人。

一、客运

上柏、武康、三桥埠车站均于1972年5月1日始办铁路客运业务, 每月从杭州至牛头山对开客运列车2对。1973年至1985年运营十三年来, 三站共运送旅客85.6万人次, 其中武康站39.37万人次, 上柏站24.09万人次, 三桥埠站22.14万人次; 营运总收

入158.29万元。其中武康站72.29万元，上柏站41.24万元，三桥埠站44.76万元。

1973年—1985年客运量、营业收入情况表

年 份	上 柏 镇		武 康 镇		三 桥 埠	
	客运量 (人次)	营 收 (元)	客运量 (人次)	营 收 (元)	客运量 (人次)	营 收 (元)
1973	2848	2500	4418	14322	2231	2390
1974	13391	13500	22809	25043	13493	16900
1975	14401		23976	35471	14882	
1976	15467	19300	26032	38004	17085	24000
1977	16641	25000	25633	38341	16637	31000
1978	13336	14000	20938	37003	14292	17100
1979	13501	28800	21813	41998	13184	40200
1980	20315	30200	31634	74443	19108	26700
1981	24198	47000	40189	79428	21604	63000
1982	27522	57000	37429	72818	21778	50000
1983	25191	60000	39033	85668	21803	50000
1984	27829	58681	58047	85403	15789	64165
1985	29092	56387	41784	94923	29541	62336
合 计	240891	412368	393735	722865	221427	447601

二、货运

县境西部资源丰富，盛产毛竹、莹矿石、黄沙等物资。德清县大部份山货、土特产和吴兴县、安吉县部分山货均由上柏、三桥埠车站通过火车外运至黑龙江、山东、内蒙古、辽宁、河南及北京、上海、天津等省市。进口货物有煤炭、木材、沥青等。上柏、三桥埠两车站从1973年至1985年底，货运量共达149.53万吨，其中进口77.88万吨，出口71.65万吨，货运总收入达844.44万元。三桥埠车站是杭牛线上最大货运站，1985年进出口运量达15.34万吨，其中：进口货物8.2万吨，出口货物7.1万吨，货运收入660.7万元。

1973年~1985年货运量、营收情况表

年 份	货物发送吨数		货物到达吨数		货运营收(元)	
	上柏镇	三桥埠	上柏镇	三桥埠	上柏镇	三桥埠
1973	798	4497	2834	10443	8800	92100
1974	6496	33902	7562	34158	94500	391700
1975	10133	40432	5815	31925		
1976	21374	47554	4508	31397	140000	686000
1977	5452	40226	2992	43294	67000	538000
1978	6518	41673	5012	33166	123200	580700
1979	2982	40086	11234	33895	34500	440100
1980	3380	49357	19644	60154	97200	579600
1981	4162	45052	18365	65314	107000	436000
1982	13130	58846	19301	58084	28000	629000
1983	13199	56477	18531	60871	311000	611000
1984	20807	65660	21395	73268	600131	989767
1985	12918	71435	23698	81981	366294	633424
合 计	121339	595197	160891	617950	2237625	6607391

第四节 搬运、装卸

搬运、装卸是各种运输形式中不可缺少的环节,早期靠肩挑,背驮,迄今已逐步发展到车运和机械装卸。旧社会称搬运工人为“脚班”,“挑伕”。民国初年,县境已有“脚班”,分布在县城、新市、三桥、上柏、莫干山等水陆码头。抗日战争时期,挑挽业渐衰。1945年后,各地纷纷成立挑挽业工会。民国36年(1947)9月,原德清县劳工调查,县境有挑伕300人,其中男工290人,女工10人。

1910年前后,德清丁山坝农民邱阿荣、吴阿泉等8人,自备工具(扛捧、扁担、绳子、洒络子),在县城影河楼茶店(今老小

菜场)承揽业务、搬运杭州、湖州、新市等地航船运来的货物入店铺,并在镇区帮人料理丧殓、闲时在家务农。这是德清县城最早的搬运组织。民国12年(1923),德清北门外农民组织搬运班,称“小西班”。活动在县街、北门一带、兼做土工。丁山坝和小西班搬运工曾为争夺土工业务而诉讼县衙,最后由双方同业合伙解决纠纷。民国24年(1935)后,县城有搬运工人23人。日军入侵县城后,在城门外设卡搜查,丁山坝农民无法进城从业、搬运业务相应停止。

新市镇搬运业始于民国初年,有“脚班”数十人从事码头搬运和装卸。民国31年(1942),新市镇搬运分南搬和北搬两处,南搬有“脚班”22人,北搬有42人。当时,做“脚班”要持有县府批准的“契证”方可参加搬运,否则不准搬运。为了维持生活,曾有人向有契证而停业的“脚班”租用“契证”,每月交租用大米五斗至一石。

抗日战争胜利后,新市镇商业繁荣,搬运业有所发展,民国34年(1945)新市镇“脚班”成立肩挑业工会,有肩挑工50余人。1947年6月5日,朱菊林等61人成立德清县挑挽业职业工会新市分会。下设九个小组,分布全镇。

上柏镇有搬运“脚班”较早,由萧山、嵊县、富阳和本籍农民组成,以搬运山货为主,亦搬运零杂、百货等。民国15年(1926),萧山人蒋渭森、阮月林等人在上柏镇操业。民国35年(1946)11月29日,在上柏镇湘溪成立脚伕业职业工会,有脚班42人。

三桥埠在莫干山东麓,是水陆交通咽喉,是通向莫干山的门户。三莫公路未建时,每年夏、秋季节,上海、南京、苏州、无锡、杭州、嘉兴、湖州等地的中外绅商、豪富纷纷携眷乘船来莫干山避暑。船靠三桥后,换乘山桥上莫干山。而行李、物品则经转运安排脚伕挑运上山。莫干山资源丰富,大宗柴炭、茶叶、笋干、竹货由脚伕挑到河埠待船外运。外地运来百杂货也由搬运工

转挑到筏头、庾村、后坞等地。

抗日战争胜利后，来自山东、江苏、河南、河北、安徽及本省宁波、绍兴、温州等地的有37人在三桥埠落户，加入搬运行业，本地挑工大部份回家种田。下舍、洛舍、雷甸、勾里、干山、钟管、龙山、塘泾等乡镇都有搬运工，少则三至五人，多则八至十人。

解放后，城关、新市、三桥、上柏、庾村的搬运工人相继成立搬运工会。1949年12月，三桥搬运工会有会员210名，为渡过搬运行业困难时期，设立“民生山货行”，将竹、木、柴、炭由莫干、后坞、筏头等地运至三桥码头搬运上船。同时兼营商业。到施宅村、武康、二都等地搬运粮食，并将莫干山区竹货、土特产外运邻县。德清、新市两地，搬运工靠市内驳运，为航船装卸货物和厂矿、店铺搬运物资。

1955年武康、德清两县搬运工会人员表

县 名	单 位	人 数	装 卸 量
德 清	城关搬运工会	38	48617.2吨
	新市搬运工会	80	35720 吨
	洛舍搬运工会	17	7626.2吨
武 康	三桥搬运工会	137	10924 吨
	庾村搬运工会	22	
	上柏搬运工会	31	

1956年5月21日，三桥埠、庾村、上柏三个搬运工会通过整顿后，成立武康县搬运运输管理委员会，共有会员215人，在三桥、庾村、上柏分设三个服务队，下设筏头、烂树坑，武康、施宅村、下柏、杨坟服务组，搬运业务范围扩大为手拉车运输、码头装卸、毛料打捆。经营手车运输线路有六洞桥、烂树坑、庾村、武康、筏头等地至三桥埠。1956、1957两年武康县搬运运输

管理委员会完成搬运量及工人月收入见下表:

年 份	项 目	人力车运量 (吨)	周 转 量 (吨公里)	装 卸 量 (吨)	打 捆 (捆)	每人每月 平均工资
1956		29008	205024	75718	13546	47.68元
1957		27515	185509	52380	6476	57.87元

1956年6月18日,成立德清县搬运站,下设新市分站、下舍、洛舍、武林头塘北搬运小组,有职工128人,归全县统一安排、结算。搬运装卸业务有航船上下货物,搬运粮食,驳船运输等。武林头塘北工作组为顺丰丝厂等单位装卸煤炭、茧包、生丝及日用品等。1957年该站有职工148人,大板车3辆,双轮车9辆,三轮车9辆。

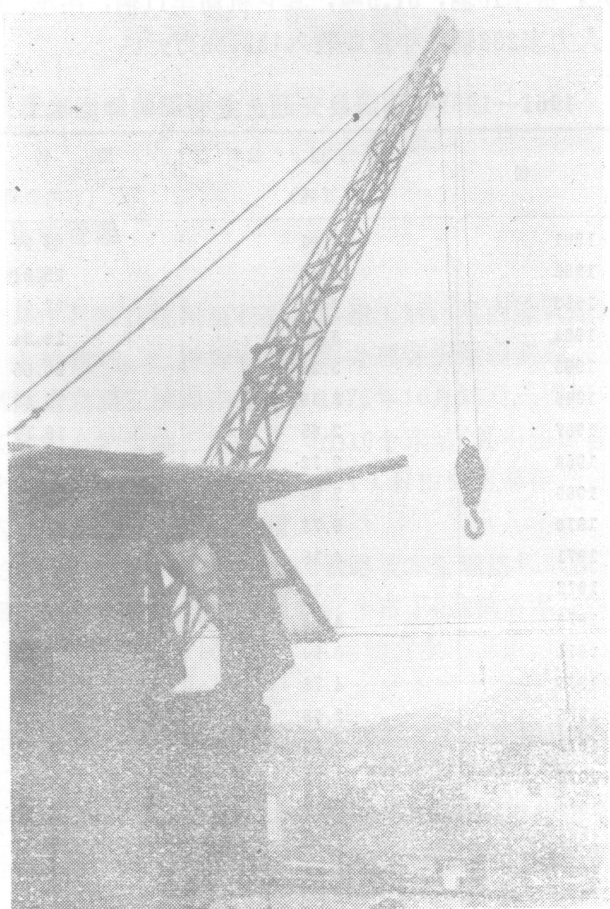
1955—1957年德清县搬运站营收工资表

年 份	项 目	运 量 (吨)	营 收	每人每月平均工资
1955		119983	95110.51元	62.80元
1956		120528	113227.09元	42.85元
1957		104209(1—6月)	110717.56元	57.50元

1958年初,德清县搬运站改称为德清县搬运公司。同年5月,武康县并入德清县,交通运输企业相应归口。12月3日,成立地方国营德清县运输公司,原两县所属搬运装卸企业均划归运输公司领导。公司有搬运职工368人,是年完成车运42219吨、周转量270495吨公里,装卸作业量297884吨,营业收入达377822元。工人月平均收入武康为63.50元,德清为68.74元。

1971年,成立德清县联运指挥部,在主要集镇建立联运指挥组,搬运装卸业务由各地联运组统一安排。三桥、德清装卸站添置了拖拉机、汽车,参加短驳运输。因随着工业建设发展,各装

卸部门把作业班组进驻厂矿企业搬运，并投资新建码头、购置起重运输机械。新市装卸站从七十年代开始已逐步从笨重的肩挑作业转向手车化和机械装卸，八十年代又购置汽车参加货运。



1980年后，各装卸站隶德清县运输公司领导。在“开放、搞活”政策下，乡村剩余劳力组建了副业搬运小组、担负小集镇物

资搬运,有城关、干山、雷甸、下舍、梅林、士林、高林等乡村。三桥、武康、德清、新市等城镇都建立街道搬运组。

1985年底,新市、三桥、城关、洛舍4个专业装卸站共有职工410人,货车10辆,61.5吨,其它机动车11辆,吊车、输送机40台,人力车268辆,年营业收入133.53万元。

1961—1985年德清县交通企业搬运装卸运输量

年 份	货 运 量	周 转 量
	(万吨)	(万吨公里)
1961	4.91	31.87
1962	3.40	26.24
1963	3.50	27.61
1964	3.41	23.34
1965	3.24	20.65
1966	2.59	15.45
1967	2.65	16.19
1968	2.72	11.99
1969	2.99	51.53
1970	5.75	20.44
1971	4.15	18.95
1972	3.18	11.42
1973	4.65	19.35
1974	3.90	17.75
1975	4.78	20.76
1976	2.56	9.75
1977	2.89	18.42
1978	1.59	4.06
1979	4.37	23.49
1980	11.72	41.46
1981	6.88	8.72
1982	6.24	8.67
1983	4.86	6.99
1984	4.16	5.74
1985	2.51	3.85

第六章 陆路管理

第一节 铁路管理

一、运输管理

1. 运输

1972年1月30日杭州至长兴铁路竣工后,县内除武康站经营客运外,上柏镇站、三桥埠中心站都办理客货运输业务。上柏镇站、武康站均隶属三桥埠中心站。1975年10月25日三桥埠中心站撤销。长兴中心站管辖三墩至牛头山16个车站(其中包括县内上柏镇、武康、三桥埠站)。1978年10月1日由铁道部接管,属上海铁路局杭州铁路分局长兴车务段。

1973年,车站执行铁道部颁发《铁路技术管理规程》,服从该线调度指挥。1978年铁道部又重新修订公布了《运输方案与执行规则》。杭州铁路分局为下属单位举办运输方案学习班,推动运输业务不断向前发展。1979年上柏镇等火车站改用音频选别器调度。

工作制度管理包括编制日班运输计划,掌握装卸货车工作和客运流量组织工作,指挥列车运行、保证杭州铁路分局下达运输任务。十一届三中全会以来,杭州铁路分局制订《岗位责任制十一项工作制度》,《安全守则十条》、《各工种作业过程》等规章制度。1979年8月将文件汇编成《调度员手册》发给职工,使运输管理有章可循,逐渐转入规范化操作。

2. 运价

运输管理包括客、货运价管理,其内容如下:

① 货物运价：分为整车、零担两种，整车运价按整车运送办理的货物，按整车载重来计费，整车运价号为1—10号，运价率以元为单位，元以下一位小数，1—9号重量以吨为单位，10号以轴为单位。零担运价按货物实际重量计算，按规定运价率收费。零担运价号11—15号，运价率以元为单位，元以下二位小数，重量以10公斤为单位。集装箱货物分为1吨、5吨两种，每种箱形分两个运价号，运价率以元为单位。运价里程根据《货运运价里程表》内规定计算，水陆联运货物应将换装站至码头的里程加入运价里程内计算。起点为100公里，101公里以上每区段整车货物与零担货物运价率按每区段的中间里程计算。如101—130公里的区段，其运价率按115公里计算，余可类推。并规定200公里以内货物运价加价零担每10公斤加收0.04元，整车每吨加收4元。

区段里程划分如下

区 段 里 程	区 段 数	每区段公里数
1~100	1	100
101~400	10	30
401~1000	15	40
1001~2000	20	50
2001以上	—	100

整车货物运价费率表(1号—10号)

单位: 吨

运价号	运价费率 (元)	里 程							
		100	100	131	161	191	221	251	281
		130	160	190	220	250	280	310	340
1	1.70	1.80	1.90	2.00	2.20	2.50	2.80	3.00	3.30
2	1.70	1.80	2.00	2.20	2.40	2.70	3.00	3.30	3.60
3	1.70	1.90	2.30	2.70	3.10	3.40	3.80	4.00	4.50
4	1.80	2.00	2.30	2.70	3.10	3.40	3.80	4.20	4.60
5	2.00	2.00	2.50	2.80	3.20	3.60	3.90	4.30	4.70
6	2.00	2.00	2.60	3.00	3.40	3.90	4.40	4.80	5.40
7	2.40	2.70	3.20	3.70	4.20	4.80	5.30	5.90	6.50
8	2.40	2.70	3.20	3.80	4.40	5.00	5.60	6.20	6.80
9	3.00	3.40	4.10	4.90	5.60	6.40	7.20	8.00	8.70
10每轴	5.70	6.50	8.20	9.90	11.60	13.30	15.00	16.70	18.40

零担货物运价费率表(11号—15号)

单位: 公斤

运价号	运价费率 (元)	里 程 (公里)							
		100	101	131	161	191	221	251	281
		130	160	190	220	250	280	310	340
11	0.03	0.04	0.04	0.05	0.05	0.06	0.07	0.07	0.08
12	0.05	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12
13	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.11	0.12	0.13	0.14
14	0.08	0.09	0.11	0.13	0.16	0.18	0.20	0.22	0.24
15	0.14	0.15	0.18	0.22	0.25	0.28	0.32	0.35	0.39

② 客运运价:

按里程快慢车设有全、半、孩车票之分,以20公里为起数0.50元计票价。

武康火车站至各地里程票价:

武康站里程、票价、运价表

到站	里程	票 价 (元)			10 公 斤 运 价 (元)		
		全	半	孩	行 李	二 类	三 类
牛头山	98	2.30	1.20	0.60	0.20	0.20	0.50
青岬岭	94	2.30	1.20	0.60	0.20	0.20	0.50
新 槐	87	2.10	1.20	0.50	0.20	0.20	0.50
煤 山	79	1.80	0.90	0.50	0.20	0.20	0.50
小 浦	66	1.60	0.80	0.40	0.10	0.20	0.50
长 兴	58	1.30	0.70	0.30	0.10	0.20	0.50
白鹤岭	49	1.10	0.60	0.30	0.10	0.20	0.50
湖 州	43	1.10	0.60	0.30	0.10	0.20	0.50
妙 西	31	0.90	0.50	0.20	0.10	0.20	0.50
梅 峰	19	0.50	0.30	0.10	0.10	0.20	0.50
三桥埠	4	0.50	0.30	0.10	0.10	0.20	0.50
上柏镇	7	0.50	0.30	0.10	0.10	0.20	0.50
石 漈	19	0.50	0.30	0.10	0.10	0.20	0.50
仓 前	34	0.90	0.50	0.20	0.10	0.20	0.50
三 墩	43	1.10	0.60	0.30	0.10	0.20	0.50
杭州北	56	1.30	0.70	0.30	0.10	0.20	0.50
艮山门	64	1.60	0.80	0.40	0.20	0.20	0.50
杭 州	68	1.60	0.80	0.40	0.20	0.20	0.50

二、安全

铁路安全管理包括行车安全,人身安全,货物运输安全,行李包裹运输安全和技术设备安全。县内武康工务段和上柏镇、武康、三桥埠火车站均执行铁道部颁发的《铁路技术管理规程》、《铁路行车事故处理规则》及杭州铁路分局制定的各项规定。武康工务段大修段从1973年至1985年底,行车责任事故共27起。

《铁路行车事故处理规定》具体规定了行车事故范围,种类。通报和处理方法。行车事故按损坏后果的程度分为重大、大、险性、一般四类和列车冲突、脱轨等48种。行车事故发生后,必须按规定向有关单位通报,重大、大事故应由铁路局上报铁道部,险性事故由铁路分局领导亲自处理、一般事故由站、段调查处理。发生事故应在规定期限内,查明事故责任,作出严肃处理。如:1981年6月23日、三桥埠火车站2号叉口管道工失职,不按规定放下栏杆,致使拖拉机手在火车行近时冲道而相撞身亡。失职管道工受到严肃处理。杭州铁路分局根据上级有关规定,在1982年8月公布《安全工作三十条》。1983年重新公布《接发列车基本制度作业过程用语》、《中间站调车细则》、《道口看守员工作守册》等、并加强安全教育、落实安全措施,保证行车安全。1974年至1985年止,杭牛铁路境内共发生交通事故28起、21人死亡,14人受伤。

1974—1985年铁路重大事故表

年份	起数	死亡 (人)	受伤 (人)	年份	起数	死亡 (人)	受伤 (人)	年份	起数	死亡 (人)	受伤 (人)
1974	1		1	1978	3	4		1982	1	1	
1975	3	1	2	1979	2	1	1	1983	7	6	7
1976	2	1	1	1980	2	1	1	1984	2	2	
1977	2	2		1981	1	1		1985	2	1	1

第二节 公路管理

一、车辆监理

民国35年(1946年)省公路局在三桥埠设养路费征收站、站长蔡德阜。又设三桥埠管理分站,隶属吴兴管理站,站长刘思成。负责辖区管理工作。民国37年(1948年)4月,交通部公路总局印

发《公路交通安全资料》，武康县开始对车辆实行管理。7月，武康县参议会规定，对各种车辆，每年征收牌号税：“小客车为100万元(法币)，大客车160万元，载货汽车160万元，机器脚踏车40万元，自行车5万元”。11月，武康县政府奉全国公路交通安全促进委员会决议，开展宣传交通安全活动，将安全宣传标语11条广为张贴，告知民众。标语内容：“十字路要小心，红绿灯要看清”。“穿越马路或十字路口，要注意来往车辆行驶的方向”等。1958年武康、德清两县合并，县内车辆监理工作由湖州汽车运输公司管理(运管合一)。此后由省公路运输管理局嘉兴车辆监理所管理。1960年12月改属杭嘉湖车辆监理所(地点杭州)。1969年5月，又改属嘉兴地区车辆监理所。

1972年1月1日，嘉兴地区实行水陆合一交通管理机构，成立德清县交通管理站。同年7月，县内首次对拖拉机手进行集训，考核发证。10月，县交通管理站召开车辆牌证验审会议。对57辆机动车(其中汽车24辆、拖拉机24辆、摩托车9辆)，74名驾驶员(其中汽车驾驶员39名，拖拉机驾驶员26名、摩托车机手9名)进行验审。

1973年1月，召开全县交通运输安全生产会议，向全县汽车、中型拖拉机、轮船驾驶员及车船单位负责人，传达贯彻交通部、公安部1972年12月19日召开的地方交通安全生产电话会议精神，学习省革委会(1972)78号“关于最近连续发生重大交通事故”的通报。1973年7月5日，县交通局抽调人员会同交通管理站在秋山、三桥、武康等交通要道进行检查，发现无证驾驶及货车任意搭客情况严重，特别是参加运输的拖拉机更为突出。同年12月，县水利电力局、县交通局联合举办首期丰收—35型和丰收—27型拖拉机机手训练班，来自12个乡共34名学员参加训练，次年1月15日结业。

自1980年起，德清县机动车辆监理工作实行分工管理。各种

1975年度德清县机动车和驾驶员检审表

车 类	应检数 (辆)	已 检 数		延 检 数		未 检 数	
		辆	%	辆	%	辆	%
大 汽 车	35	28	80	7	20		
小 汽 车	9	4	45	3	33	2	22
摩 托 车	11	7	64	3	27	1	9
拖 拉 机	52	39	75	5	9.6	8	15.4
以上四项合计	107	78	73	18	17.8	11	10.2
手扶拖拉机	123	6	4.9			117	95.1

拖拉机属县农机站管理；机动车辆均由车辆监理站管理。

1981年度领有牌证的各类机动车 1059 辆，比 1980 年增长 24.3%，发证驾驶员 1216 人。检审工作从 6 月下旬起分批召开 4 次有车辆单位领导会议。7 月上旬至 9 月中旬，共举办 12 期验审学习班，参加审验的共有 1250 人。检验办照核发新牌证 155 付。

1973—1985年德清县历年来驾驶员情况

年 份 \ 名 称	汽 车 (人)	摩托车 (人)	中 拖 (人)	手 拖 (人)	革新车 (人)	轻 骑 (人)	总 数 (人)
1973	44	12	27	44			127
1974	168	19	106	207			500
1975							
1976	98	23	151	293	18		583
1977	132	24	170	360	25		711
1978	145	27	206	500	15		893
1979	168	24	180	515	18		905
1980	199	34	205	746			1184
1981	219	37	177	783			1216
1982	267	30	172	850			1319
1983	283	50	199	1135			1667
1984	393	55	195	1203		157	1960
1985	447	112	125	1480	其中学 习驾驶员 364人	69	2597

1985年底,全县有机动车驾驶员2597人,为1973年的127人的20.78倍。其中汽车驾驶员447人,摩托车112人,中型拖拉机125人、手扶拖拉机1480人、轻骑69人和学习驾驶员364人。

县人民政府(1985)69号文件,批转城关镇人民政府《关于加强机动车辆交通安全管理的报告》。要求县交通局、农机局、公安局等有关部门切实负责,互相配合,认真抓好这项工作。其它建制镇和小集镇可结合实际情况贯彻执行。

1960—1985年公路事故情况表

年 份	类 别	事故数	死 亡 (人)	伤 (人)		总计伤亡 (人)	直接经济损失 (元)
				重 伤	轻 伤		
1960		9	3		4		250
1961		1			5		150
1962		1			3		
1964							
1965		3	2		2		
1966		3	2		1		
1967		3	1				1000
1969		1	1				500
1971		12	2		16		
1972		39	3	1	18	22	6275
1973		48	4	19	16	39	9600
1974		92	7	52	27	86	59775
1975		96	5	72	04	171	151000
1976		80	8	39	26	73	39830
1977		73	9	34	33	76	34030
1978		67	4	41	22	67	50780
1979		55	6	23	20	49	31325
1980		40	6	11	6	23	7940
1981		54	7	15	13	35	39427
1982		47	5	13	3	21	18980
1983		66	8	27	8	43	23284
1984		104	9	25	19	53	47260
1985		126	16	59		75	88314.60

交通事故处理,均由监理人员亲赴现场,以事实为根据、交通法规为准绳,分析事故原因,作出责任鉴定及处理善后工作(包括赔偿损失,伤者治疗、死者安葬)。从1960年至1985年止(部分年分因资料残缺),县内共发生公路事故1020起,死亡人员108人,受伤777人。仅1972年至1985年底经济损失达60.79万元。

车辆监理规费包括机动车检验,各种机动车牌证、驾驶员审验和机动车考试等。1978年全县收入规费为3370.50元,1985年为28465.85元。1978年至1985年全县共收入14.41万元。

1978—1985年德清县机动车监规费征收表

年 份	规 费 (元)	其中:罚款 (元)	年 份	规 费 (元)	其中:罚款 (元)
1978	3370.50	1554.00	1982	10199.72	8188.30
1979	4249.06	1442.38	1983	42854.36	16500.00
1980	6838.35	3760.40	1984	38902.00	26118.60
1981	9256.28	6828.00	1985	28465.85	

养路费:凡在公路上行驶的各种机动车辆(包括从事运输的拖拉机)均应交纳养路费。1980年1月5日,省人民政府颁发《浙江省公路养路费征用和使用实施办法》。1985年5月16日,省人民政府以浙政(1985)43号文件转发省计经委、财政厅、交通厅、物价局《关于调整公路养路费征收标准的意见》,对征收标准作如下调整:

1. 企事业和两户车辆及交通运输企业的非营运车辆,按核定载重吨位,由每月每吨80元调整为105元征收。汽车拖带挂车每月每吨减半计征。

2. 专业运输企业的营运车辆,按营运收入总额的14%调整为15%计征。若按吨位计算低于社会车辆征收标准,一律改按每月每吨105元征收。

3. 专业从事营运的手扶拖拉机,由每台每月20元调整为30

元,轮式(中型)拖拉机由每吨(20匹马力折1吨)每月32元调整为42元征收。农运兼用的采取包干累进减免办法不变。对“天目山”、“飞燕”牌手把式三轮机动车按手扶拖拉机费额征收。

1978年—1985年德清县公路养路费征收表

年 份	养 路 费 (元)	其中:手扶拖 拉机养路费 (元)	年 份	养 路 费 (元)	其中:手扶拖 拉机养路费 (元)
1978	247908.66		1982	400544.08	
1979	283389.89		1983	607815.06	72430.00
1980	369636.03		1984	612683.00	105230.00
1981	351517.91		1985	1066123.68	140409.00

二、路政管理

民国19年(1930)杭长路第一分段管辖范围自彭公岭30K+743至59K+000(包括马头关至跃武关)和三桥埠至莫干山(庾村)支线。

民国24年(1935)杭长路、马头关至跃武关设稽察员巡防。由武康县政府督察员黎光华兼职巡防。

武康县政府于民国35年(1946)7至9月工作报告中提出:

1.京杭国道横贯县境,莫干山为著名风景区,为谋旅客安全,实行管制交通,以保地方安谧。2.三莫支线竣工后及抗日战争胜利后,因公路复修,曾禁驶独轮车,以保护路面。

民国36年(1947年)3月31日,武康县县长张洪仁令三桥埠警察所、阜溪镇公所,取缔京杭国道武康至三桥埠地段两旁堆放的柴炭,以利交通。

1953年9月,京杭国道三桥埠车站附近堆放木材、山货,违反交通规则,武康县人民政府按照省人民政府颁发的“关于公路管理6点意见”进行清理。同年,公路沿线开展“人民公路人民管”的宣传教育,组织武康护路小组、下设凤燕、上柏、鸿民、安乐、

塔山、千秋、五里、阜溪、郭肇、徐梅、莫庚等分组。

莫干山是避暑胜地,上山汽车数量逐年增加。从庾村至荫山街的公路坡度陡,弯道多,1956年7月分别在莫干山站、莫家坞路口,设立禁令标志路牌,严禁非机动车上山;严禁摩托车上山;严禁设有加力排挡设备的小汽车上山;严禁大型卡车、客车上山。为保证行车安全,嘉兴地区交通局于1975年11月拨款,为杭父、德武、武莫诸公路添置道路标志牌,标志牌及安全宣传牌50块。1976年4月,地区又拨款500元、在武康汽车站的杭父、德武公路交会处建立安全宣传牌一块。

城关镇环城公路1979年2月竣工后,有一户居民住房阻道,不肯拆迁,经县公安局、交通局、镇政府多次劝说无效,于1982年7月经县公安局强行拆除,保证了道路畅通、行车安全。

1983年7月9日,国务院105号文件《关于加强路政管理保障公路安全畅通的通知》明确规定:“公路是为国民经济服务的一个重要基础设施,必须保持公路运输安全畅通。”

1984年,浙江省人民政府《关于划定公路用地和留地范围的通知》:对公路留地范围的宽度,暂定为国家干线公路30米(即路面中心线至两侧边缘各15米),省级干线公路20米(即路面中心线至两侧边缘各10米;县级及县级以上公路为15米(即路面中心线至两侧边缘各7.5米)。划定的公路用地和留地范围,由公路管理部门设立界桩以示分界。在公路用地和留地范围内任何单位和个人都不得设置永久性的固定建筑物(包括房屋、灌溉渠道、管线、电缆、电杆、砖瓦窑等)。

三、运输管理

1. 运输

1980年12月建立“浙江省德清县公路运输管理站”,建站前公路运输管理属湖州。德清县公路运输管理站贯彻执行国家经委、交通部1982年6月11日颁发的《关于加强公路运输管理的暂行规

定》，为改善加强公路运输管理，将德清机动车辆分为营业运输和非营业运输两类，并采用不同标志，以示区别，凡从事公路运输和搬运装卸业务的单位，必须遵守国家政策法规，接受交通管理的检查和监督。实行统一路单，统一计量标准，积极组织运输企业联合经营，实行计划运输。

县公路运输管理站为加强公路运输管理，节约油料，于1982年1月18日，以德清交机厂、德清淀粉厂、县水利局、排涝站、镇电扇厂、县印刷厂等单位车辆，组成城关地区合作车队。车队有货车8辆、24.5吨位，由公管站统一平衡运输计划，统一调度，统一票证，统一供油。

1985年，按照省交通厅公路局(1985)168号、省税务局(1985)484号文件规定，7月1日起全县使用《公路汽车货运统一发票》，设个体联户专用发票开票点10个，其中联合车队开票点6个，整车发票领用15个单位，开票点3个，共征收运管费为6.87万元。

1981—1985年全县征收运输管理费

年 代	1981	1982	1983	1984	1985
金额(元)	13302.47	22151.51	26839.39	32732.21	68737.59

为扶持个体运输专业户，加强个体运输户的管理，根据中共中央(1985)1号文件“鼓励农民合作办车队”的精神，到(1985)年底，已建立上柏、筏头、后坞、对河口、南路、武康等6个联合车队，参加货车100辆，计319吨，占全县个体户货车的81.5%，由车队调度业务，签发路单，开票结算，方便了物资单位，完成货运量5.1万吨，周转量510万吨公里。上柏联合车队被湖州市交通局评为联合车队的先进集体。

加强修理业管理，对全县修理行业调查登记。德清县交通机械厂是县内第一个修理行业。1983年全县仅有3个，1984年为12

个,1985年共有23个修理行业。

2. 运价

陆运运价,分客车运价、货车运价、拖拉机运价、人力车运价及搬运装卸费率五种。

① 客车运价

民国14年(1925)8月,“余武路汽车股份有限公司”经营客运,议定价格,每人公里0.032元。22年(1933)杭长公路通车后,杭州至湖州小包车价格为18元,限坐4人,包20座客车按20人客票计算。26年(1937)7月至次年3月,普通客车运价为每人公里最高和最低价格两档,特别快车按普通客车最高价加20%收费。4年后客车票价上涨10次,每人公里最高价达0.50元,最低价0.30元。

民国36年(1947),县境内客车运价不稳定,一年上涨5次,3月客车价每人公里150元(法币),11月上升为1000元。36年(1947)10月1日,杭州至莫干山(庾村)价为36500元,三桥埠至莫干山(庾村)为4500元,上柏至武康为4500元,武康至三桥埠为2500元。37年(1948)至38年(1949)4月止,实行金圆券后客运价格月月上涨,11月6日每人公里价为0.05元,时隔3天,价格升为0.12元,11月18日升为0.30元,12月上涨为0.80元,翌年1月,每人每公里为1.50元,4月23日止,客车票价变动10次,上涨到每人公里2400元。

解放后,运价管理是“三统管理”内容。1950年12月每人公里客运票价350元(新币制0.035元),1954年2月16日每人公里汽油车客运价为320元,木炭车客运价为290元,代客车运价为270元,军票按95%计算。1957年3月省交通厅下达《浙江省客货运价规定》:长途汽油车每人公里为0.0256元,短途车为0.0242元;木炭车为0.0232元,短途车为0.022元。

1966年7月1日起,客车运价又下降到每人公里为0.024元,

同时改革运杂费尾数为5分制。1981年6月11日省交通厅(114号文)调整修订补充,至1985年每人公里仍为0.024元不变。

② 货车运价

民国14年(1925)由余杭县余杭镇至上柏的货车以整车为单位,不分货物等级,每吨公里为0.5元。35年(1946)3月,货运车价为每吨公里280元,次年8月涨到每吨公里600000元。1948年9月币制改为金圆券后,每吨公里0.45元,随着物价上涨,金圆券贬值,38年(1949)4月每吨公里运价已猛涨到19200元。

解放后,货运运价每吨公里350元(旧人民币),1952年2月25日实行全省运价管理,按1950年运价降低12%。1956年至1965年7月止,汽车货运价以支、干线分别计价,干线每吨公里为0.228元,支线每吨公里为0.276元。1965年8月13日浙物122号《关于调整汽车货运运价通知》,把各类货物划分5个等级,规定一等品(每吨公里计算)0.24元,二等品0.23元,三等品0.22元,四等品0.21元,五等品0.20元。并规定支农物资以特价优待,每吨公里为0.16元,于9月1日起实行支干线统一运价,零担货物不分等级,一律按每吨公里0.23元计算。

1966年,省物委(147号)文转达了国家物委,交通部关于《调整汽车货运运价的意见》,改变计费方法,货不分等级,路不分远近,车不分种类,一律按整车计算,每吨公里为0.17元,零担物资每吨公里0.185元,支农物资特价为0.14元。

1984年5月1日,交通部颁布“运价规则”,在全国统一实行。货物实行分三等计费,以一等为基础,二等比一等加收10%;三等比二等加收20%,特种货物(笨重、危险、贵重及特种鲜活货物),一般高于基本价30—50%左右,个别货物不超过100%。新运价确定了最高限价,执行中可按实际情况自行下浮20%。附表:

浙江省汽车货物运输长途费率表

整车：元/吨公里
零担：元/公斤·公里

项 目 费 率 整 零 车 担	中型(3—39吨)普通货车				1—2.5吨小型货车				大型车 运输普通货物		特种车					
	普通货物		特 种 货 物		普通货物		特种货物		40 吨以上大型牵引平板车	普 通 冷 藏 车、专 用 车		槽 罐 车 制 冷 冷 藏 车				
	一 等 货 物	二 等 货 物	三 等 货 物	笨重货物 长度 10 米 以上 至 14 米 吨	危险货物 重量 10 吨 以上 至 14 吨 米 吨	危险货物 重量 10 吨 以上 至 14 吨 米 吨	危险货物 重量 10 吨 以上 至 14 吨 米 吨	危险货物 重量 10 吨 以上 至 14 吨 米 吨		一 等 货 物	二 等 货 物		三 等 货 物			
整 车	0.16	0.17	0.18	0.20	0.22	0.24	0.22	0.24	0.22	0.26	0.30	0.32	0.16	0.20	0.24	0.26
零 担	0.00024	0.0003														

注：1. 计时包车、按浙江省货货运价实施细则第十九条规定费率收费。

2. 大型车装运长料、笨重、危险、贵重货物，仍按普通货车装载特种货物费率计算。

3. 特种车运输其他普通货物，按普通货物分等运价计算。

浙江省汽车货物运输短途(25公里以下)费率表

计算单元: 元/吨公里

项 目	运 距									
	2~4	5~7	8~10	11~13	14~16	17~19	20~22	23~25	公 里	公 里
中 型 3 — 39 吨 普 通 货 车	普 通 货 物	一 等 货 物 二 等 货 物 三 等 货 物	0.44 0.45 0.46	0.35 0.36 0.37	0.305 0.315 0.325	0.285 0.295 0.305	0.265 0.275 0.285	0.25 0.26 0.27	0.24 0.25 0.26	0.23 0.24 0.25
	特 种 货 物	长度6~10米, 重量4~8吨	0.48	0.39	0.345	0.325	0.305	0.29	0.28	0.27
		长度10米~14米, 重量8~20吨	0.50	0.41	0.365	0.345	0.325	0.31	0.30	0.29
		长度14米以上, 重量20吨以上	0.52	0.43	0.385	0.365	0.345	0.33	0.32	0.31
	危 险 货 物	二级危险货物	0.50	0.41	0.365	0.345	0.325	0.31	0.30	0.29
		一级危险货物	0.52	0.43	0.385	0.365	0.345	0.33	0.32	0.31
	贵重及特种鲜活货		0.50	0.41	0.365	0.345	0.325	0.31	0.30	0.29
	小 型 1 — 2.5 吨 普 通 货 车	一 等 货 物	0.53	0.46	0.41	0.38	0.36	0.34	0.33	0.32
		二 等 货 物	0.55	0.48	0.43	0.40	0.38	0.36	0.35	0.34
		三 等 货 物	0.57	0.50	0.45	0.42	0.40	0.38	0.37	0.36
特 种 车	普 通 货 物	二级危险货物	0.59	0.52	0.47	0.44	0.42	0.40	0.39	0.38
		一级危险货物	0.61	0.54	0.49	0.46	0.44	0.42	0.41	0.40
		贵重及特种鲜活货	0.59	0.52	0.47	0.44	0.42	0.40	0.39	0.38
		冷藏车、专用车	0.48	0.40	0.35	0.32	0.30	0.28	0.27	0.26
	槽 罐 车		0.52	0.44	0.39	0.36	0.34	0.32	0.31	0.30

浙江省汽车货物运输26~40公里补差费率

计算单位: 元/吨公里

费 率 里 程	车 型	普 通 货 车	
		中 型 车	小 型 车
26 公 里		0.0655	0.056
27 公 里		0.061	0.052
28 公 里		0.0565	0.048
29 公 里		0.052	0.044
30 公 里		0.0475	0.04
31 公 里		0.043	0.036
32 公 里		0.0385	0.032
33 公 里		0.034	0.028
34 公 里		0.0295	0.024
35 公 里		0.025	0.02
36 公 里		0.0205	0.016
37 公 里		0.016	0.012
38 公 里		0.0115	0.008
39 公 里		0.0075	0.004
40 公 里		0.0037	
41公里以上		全程按长途运价计算。	

注: 计算公式: 长途运价 + 补差 × 吨公里 = 应收运费。

③ 拖拉机运价

1973年12月18日前, 县内手扶拖拉机运价没有统一规定。对河口地区每吨公里收0.25元; 千秋地区每吨公里收0.30元; 三桥搬运站按手拉车运价, 相当于每吨公里0.32元至0.42元。12月18日后, 对参加运输的拖拉机实行三统管理, 执行统一运价, 手扶拖拉机短途运输每吨公里为0.255元标准计算。1975年7月, 对拖拉机运价费率加以调正。1985年拖拉机货运收费又加以调正。

1975年7月22日德清县拖拉机运价表

里 程 (公里)	5公里以内 (包括5公里)	6公里至 15公里	16公里至 20公里	21公里以上
每吨公里费率 (元)	0.32	0.28	0.26	0.24

1985年6月德清县拖拉机运价表

车 种	元/吨	运 距		
		25公里以内	26至40公里	40公里以上
手 拖		0.32	0.28	0.24
轮 拖		0.26	0.22	0.16

④ 人(畜)力车运价

独轮车运价:

民国37年(1948)秋,武康县政府在调运军粮中规定,独轮车每次运60公斤行30公里折算一天,发给口粮糙米25市两,工资按省保安团征雇民伕标准给金圆券7分。

1954年按省颁人力运价标准执行。1960年,县人委《关于整顿短途运价并加强管理通知》:规定独轮车运价按丙级路提高一倍,(原价为0.012元,规价为0.024元),装卸基数为0.038元。

1960年德清县独轮车运价表

起 迄 点	路面等级	加 坡 率 %	里 程 (公里)	运 量 (公斤)	运价收入 (元)
六洞桥~市新桥	乙	10	14	400~500	2.80~3.50
市新桥~六洞桥	乙	30	14	300~500	3.00~4.00
市新桥~古儿桥	乙、甲	10	19	400~500	3.50~4.30
市新桥~武 康	甲	10	5	400	3.00
市新桥~埭 村	甲	10~30	8	300~400	2.90
三 桥~德 清	甲	10	17	400	3.30

确定西部山区路面等级及加坡率规定，为考虑甲、乙、丙路面费不平衡，改为每50公斤货物，运距500米为基数0.10元。1970年后山区公路建设发展很快，西部山区实现乡乡通公路，独轮车逐渐被淘汰。

人力手拉车运价：

民国37年(1948)9月，武康县手车业职业工会自定车运价目，制定了各地山村到三桥埠、武康、上柏的价格。下列地点运价表(为50公斤运价)：

三桥埠至以下地点：

地 点	价 格 (元)	地 点	价 格 (元)
上皋坞、东沈、桥坑	0.825	烂树坑	0.375
陆家坞底	0.525	何村、湖塘	0.30
六洞桥、沈中坞	0.45	庾村、康城	0.15

武康至以下地点：

地 点	价 格 (元)	地 点	价 格 (元)
城岭湾	0.375	八都、前四村	0.15
思仰堂	0.30	管驿滩至仓前	0.07
张村畈	0.225	武康街上至万春桥	0.05

上柏至以下地点：

地 点	价 格 (元)	地 点	价 格 (元)
东沈、上皋坞底	1.05	史家坞、螺蛳亭	0.15
筏头、银子山	0.75	何步岭、马头关	0.225
东西域塘、枫树庙	0.60	乌岱岭、谈岭	0.375
九都	0.525	王子村、鸡塞坞	0.30

1954年11月8日,武康县建设科对西部山区各线路人力车运价进行统一,货物分为五等,以一等品价格最高,五等品价格最低。各路线分为甲、乙、丙三等,按坡度加收费率。

1964年,人力车运价按德清县工交局、德清县物委新规定实行。货物为五个等级,一等品每市担为0.059元,二等品为0.05元,三等品为0.042元,四等品为0.038元,五等品为0.034元。规定为甲、乙、丙、特级四种路线,每站500米为基础,甲级路每站为0.008元,乙级路每站为0.009元,丙级路每站为0.012元,特级路每站为0.030元。计算方法:路线 $\times$ 里程(市里)+坡度=车运价。

1985年6月,德清县搬运装卸运价规定,人力车货运收费单程运输不得收回空费,单件重量1吨以上的笨重物资加收100%,超长物资加收50%,同一物资既笨重又超长按笨重加收费率,不得再收超长费。以站为单位,遇坡路、坡桥按加收一站计算。车辆核定载重吨位,中板车为1吨,钢丝车为0.5吨,三轮车为0.4吨。

畜力车运价:

畜力车以骡、马拉车为主,解放前无固定运价。1957年后,武康县人民委员会对畜力车运价实行统一价格,每华里50公斤为0.04元,在山路和陡坡上运输加收费用10~30%。

土特产打捆价:

西部山区盛产毛竹,毛料经过打捆,整理后出运,打捆整理价没有统一标准。1964年,德清县工交局、县物委规定竹类打捆,整理加工费。1985年6月,德清县重新调整了土特产加工打捆整理标准件收费。

⑤ 搬运装卸运价

民国初期,德清搬运航船货物以件为单位计费,每件3至5个铜板,后改为大件1角、小件5分,每坛酒2角,日久已成为

1985年德清县土特产打捆整理费率表

作 业 名 称	单 位	规 格	收 费 (元)
毛竹、二簕	件	50公斤、直径0.42米、加篾一道、堆、盖	0.22
元扫帚、老枝	件	50公斤(25把)	0.24
马鞭打件	件	50公斤	0.28
竹壳打毛件	件	35~40公斤	0.30
竹壳打光件	件	25~30公斤	0.36
杂竹打件	件	25公斤	0.08
杂竹、柄竹毛篙打件	件	50公斤(按选规格每件加收0.05元)	0.14
柄竹打件	件	60公斤(按选规格每件加收0.05元)	0.17
毛篙打件	件	75公斤	0.16
竹片打件	件	每件二道铅丝	0.10
光、毛篾打件	件	毛篾25把, 光篾50把, 每件 5 道篾	0.30
小杠、竹梢	件	50公斤(25公斤收费0.09元)	0.16
竹类捆扎	每道	在搬运过程中, 扎零星散件	0.03
稻、麦草	件	35公斤	0.24
茶叶、装包	包	按规定数量装包、扎缝口	0.28
蚕茧打包	包	按规定数量装包、扎缝口	0.20

计费惯例。

民国35年(1946)12月, 县政府奉令对县境集运及运沪军粮码头搬卸费作了临时性的统一运价, 其余货物装卸运价由承运方与托运方面议而定。

民国 36 年(1947)4 月, 上柏镇装卸搬运肩驳价, 毛料每捆 160元(法币), 木炭每篓200元, 石竹每件80元, 米每石 100 元, 笋每担200元, 油每担100元, 面粉每袋50元, 黄纸每件30元, 大毛竹三支80元, 小毛竹每件 4 支80元, 什淡竹、淡柄每件80元, 茶叶、柴见货面议。

1954年初, 搬运运价基本按三等货物运价计算, 计算方法是: $300(\text{装卸基数}) + \text{每百斤米} \times 1 \text{元}$, 另加包装费用每百斤100元。1958年8月29日, 县人民委员会执行省交通厅制订的《浙江省搬

运装卸费计算标准暂行办法(草案)》,德清于9月1日试行。一等品为原价的140%,二等品为原价的120%,三等品、四等品、五等品为原价的100%、90%、80%。

1963年7月,县物价委员会、县工业交通局统一费率计算。1985年7月1日,以德物(85)19号,德交(85)63号文颁发“关于调整德清县搬运装卸运价的通知”对长达20余年的运价进行调整。制定德清县《货物装卸收费表》以及《轻泡、超长、易碎、粉尘散装货物装卸附加费率》、《笨重货物装卸附加费率》、《有毒、危险货物附加费率》和《杂项作业收费表》等。

1985年德清县装卸收费表

收费 元/吨	作业 过程	内 河 船 舶				机 动 车			人 力 车	
		卸船(上力)		装船(下力)		装 卸 车			装 卸 车	
		25米 以 内	调 后 每25米 增 加	25米 以 内	调 后 每25米 增 加	装车 25米 以 内	卸车 25米 以 内	调 后 每25米 增 加	25米 以 内	调 后 每25米 增 加
货物等级										
一等货物		0.76	0.16	0.72	0.15	0.68	0.64	0.13	0.64	0.13
二等货物		0.67	0.14	0.63	0.13	0.59	0.55	0.12	0.55	0.12
三等货物		0.58	0.13	0.54	0.12	0.52	0.48	0.10	0.48	0.10
四等货物		0.53	0.11	0.48	0.10	0.47	0.44	0.09	0.44	0.09
五等货物		0.45	0.10	0.43	0.09	0.42	0.39	0.08	0.39	0.08
零星箱、包件 不 计 货 类		计算单位(元/件)				50米以内			调后每50 米 增 加	
						0.06			0.02	

第三节 养 护

一、铁路养护

1973年7月武康工务段成立,养护作业范围包括杭(州)、长(兴)段(196.9 K—307.761 K)、长(兴)牛(头山)段(0 K—

42.38K), 艮(山门)半(山)支线(8.011K—9.011K)线路, 桥梁、隧道、道口及建筑物设备的养护维修工作, 做好防洪、防台、防涨、防冻的等季节性维护工作, 确保设备处于良好状态, 保证列车运行正点、安全、平稳。武康工务段管辖养护线路长154.241公里(其中德清县境内段计22.37公里), 道岔137组、道口229处(其中德清县境内26处), 桥梁97座(其中德清县境内17座、长330.7米), 隧道4座、涵渠374座。工务段的检查, 除日常例行检查外, 有钢轨探伤检查, 防洪、防台等季节性检查, 每月对重点桥梁、隧道设备的检查, 每季进行全面检查, 道路优良率日益提高。

1973年—1987年武康工务段轨道检查车线路情况表

(公里)

年 份	检查里程	优良里程	年 份	检查里程	优良里程	年 份	检查里程	优良里程
1973	136.4	75.9	1978	144.7	143.2	1983	149.5	149.5
1974	142.7	125.8	1979	143.6	142.1	1984	150.6	150.6
1975	144.3	130.3	1980	151.2	149.7	1985	140.2	140.2
1976	147.65	133.85	1981	149.7	149.7	1986	151.3	150.3
1977	141.5	139.5	1982	147.7	141.7	1987	152.0	151.0

二、公路养护

公路养护是保障公路处于良好状态, 保证公路安全畅通的重要手段。解放前有专业养护和民众养护。解放后有专业养护和民工养护。

1. 专业养护

民国14年(1925), 余武路由“余武省道汽车股份有限公司”雇佣临时工养护, 每公里养护经费10.92元。18年(1929), 浙江省公路局成立杭长路养路所, 制订养路所办事细则10条, 其内容包括: 路面状态须保持完善, 土肩坡保持平整、土肩坡上面杂草应

除尽,疏通水沟,增加路基排水能力,有限视线障碍物皆须除去,危险处应增设栏杆,竖立各种标志等。县内设上柏、三桥埠道班,每班8人,养护杭长线县境段及三莫支线,计27.67公里。35年(1946)建立武康工务段,管养地段杭州至埭溪63公里;下设马头关道班、勾庄道班等,该段于1949年10月15日撤销。

解放后,设上柏、三桥埠、庾村道班、养护里程33.7公里。均为泥结碎石路,桥梁22座209.7米,1952年,德清马头关至三桥埠和三莫支线由吴兴县养路段第二道班养护,三桥埠至跃武关由第三道班养护。1958年,在庾村成立德清道班(202道班),负责全县公路养护。1963年改为养路工区,并从庾村迁至武康,养护泥结碎石路面59.5公里。1972年县境公路由县公路段养护,养护公路20条,计158.33公里,公路桥梁63座长1036.3米。同年夏天,遭7号台风袭击,使武莫、庾福、后碧、后小、筏百等8条公路的驳岸、桥涵水毁严重。嘉兴地区公路总段拨款2.25万元,由县公路段进行抢修。该段公路养护以“保养为主,整修为辅”的原则,重点抓了扫砂、匀砂、刮波浪加铺保护砂三个环节。根据四季不同气候,合理使用人力、路料,创“四季养路法”。

春季:多雨水,路面易起坑洞,傍山公路常塌方。要及时清除塌方,疏通边沟,加铺保护砂,让砂“吃”在路面上,增厚磨耗层,防止路面起坑洞,起稳定路面作用。

夏季:高温干燥,水份蒸发快,路面松散。做到勤扫砂、勤匀砂、勤加薄铺保护砂,减低磨耗层的损耗率。晴天为保持必须的路面湿润,定时挑水,浇洒路面。并选用白泥、黄泥、矿渣、三合砂等塑性指数较强的粘结材料,加铺路肩边线,防止路肩松散。

秋季:多暴雨,山区公路常遭水毁。必须抓紧做好排水工作。雨前清理边沟、涵洞使其畅通;路肩横坡保持4—5%左右,以利排水。雨天,加强巡回保养。雨后,及时清理塌方,修复路面,

驳坎等。

冬季：气温低，水份蒸发慢。路面比较稳定。做好削路肩，清边沟等日常保养。下雪时对公路威胁大、天冷易冻，应及时清除积雪，保持路况稳定。

1982年，德清县境公路长达195.27公里。实行分级管理养护，县公路段养护国道、省道及主要县道，养护里程91.36公里。县乡道路由县交通局公路组负责农工管理养护。德清县公路段专业养护经费由湖州市公路总段拨款，1982年至1985年小修保养经费计61.73万元。

全县专业道班养护经费情况

年 份	道 班 (个)	养 护 里 程 (公里)	养 护 经 费(万元)	
			合 计	平均每公里
1982	5	91.36	13.47	0.15
1983	5	91.36	10.4	0.11
1984	5	91.36	16.86	0.18
1985	5	91.36	21.00	0.23

1985年末，德清公路段专业养护91.36公里，其中国道20.6公里，省道46.3公里，县道13.1公里，乡道11.36公里，桥梁21座454.9米。养路机具有工程车5辆、工具车1辆、24型中拖4辆、手拖6辆、压路机2台。

1985年公路段所属道班情况

	养 护 里 程	人 数	房 屋 面 积 (米 ²)
三 桥 埠	21.6	8	321
武 康	20.6	8	住段部房子
后 坞	25.4	5	301
庾 村	13.96	5	143
秋 山	3.7	2	104
公 路 段		66	4175.97

公路养护情况表

年 份	公路通车 里 程 (公里)	公路养护 里 程 (公里)	桥 梁		职 工 人 数	
			座	米	总 计	其中: 直接生 产工人
1949—1957	33.7	33.7	22	209.7		
1958—1962	55.5	55.5	27	291.2	24	22
1963	59.5	59.5	28	402.2	35	33
1964	72.7	64.8	28	402.2	43	37
1965	77.69	77.69	42	735.2	45	36
1966	114.95	114.95	42	735.2	45	36
1967	114.95	114.95	46	766.7	47	40
1968	128.21	128.21	53	892.5	48	33
1969	128.21	128.21	59	986.3	77	60
1970	143.22	143.22	59	986.3	72	57
1971	153.62	153.62	61	1008.3	69	54
1972	158.33	158.33	63	1036.3	73	65
1973	158.33	158.33	65	1079.47	73	65
1974	162.83	162.83	65	1079.47	73	65
1975	176.03	176.03	66	1141.97	73	65
1976	176.03	176.03	69	1166.3	71	63
1977	180.03	180.03	69	1166.3	70	58
1978	180.03	180.03	69	1166.3	69	60
1979	180.03	180.03	74	1280.1	76	64
1980	180.03	180.03	74	1280.1	73	58
1981	182.23	182.23			62	49
1982	195.27	195.27			72	54
1983	206.27	206.27			69	52
1984	206.27	206.27			66	45
1985	232.19	217.54	98	2817.41	66	46

注: 1. 职工人数系指德清公路段人员, 不包括县交通局县乡公路组及农工道班人员。

2. 对河口—银子山, 东岭口—东岭村, 西岭村—西岭口三条公路长 14.65 公里自 1986 年 1 月养护, 未列入养路里程。

3. 德清至新市公路桥梁包括在内, 里程未列入在内。

4. 1980 年前公路桥梁由公路段统计。

2. 农工养护

1982年1月1日起,交通局设县乡道路组、管理人员2人,管理南路、筏头、后坞三个农工道班,有养护工40人,养护里程103.91公里。泥结碎石路面公路,农工养护占全县公路总数53.21%,养护经费由湖州市交通局拨发。养路农工由乡人民政府分配名额安排。粮食、户口关系不变。南路道班养护工作认真,路况稳定、好路率高,多次评为浙江省公路工程局先进集体。

1982年—1985年县乡道路经费

年 份	道 班 (个)	养 护 里 程 (公里)	养 护 经 费 (万元)	
			合 计	平均每公里
1982	3	103.91	6.64	0.0639
1983	4	114.91	11.11	0.0966
1984	5	114.91	22.42	0.1951
1985	6	126.18	41.67	0.3302

1985年末,县乡道路养护里程126.18公里、其中县道70.43公里,乡道55.71公里。桥梁57座,长1081.9米。现有南路、筏头、

1985年县乡公路道班情况

道 班	所 在 地	养 护 里 程 (公里)			好路率 %	人员数	房屋面积 米 ²	建道班 时 间 年 月
		总里程	县道	乡道				
南 路	后 洪	37.29	18.42	18.87	54.97	13	107.25	1969
筏 头	筏头车站	37.86	20.66	17.20	46.59	15	140	1963
后 坞	计庙坞	12.02		12.02	46.59	5	80	1966
龙 山	施宅村	14.24	13.52	0.72	45.65	5	80	1983
环 城 线	} 无 道 班	1.22	1.22		24.59			
三乔(五四)		4		4	37.5			
莫干(向阳)		2.9		2.9	65.52			
二 都	二 都	9.06	9.06		55.18	5	60	1985
三 合	八 字 桥	7.59	7.58		52.70	3	—	1985
合 计		126.18	70.43	55.71	49.88	46	467.25	

后坞、龙山、三合、二都 6 个道班,公路专管员 3 人,道工 46 人。养护器械有洒水车、破碎机、手扶拖拉机等 15 台。

3. 绿化

民国 19 年(1930)8 月,省公路局通知杭长路管理处养护所筹办植树,并由浙江大学农学院培育树苗,委托武康县建设科办理。县内公路植行道树间距为 8 米,苗木高 6 米,直径 3 厘米。有冬青、杨柳、桃、槐、枫、梧桐、银杏、黄檀等。24 年(1935),省建设厅公布浙江省公路行道树奖惩办法。26 年(1937)7 月杭长路植树 55193 株,有白杨、洋槐、柳树等。同年,在养路工程费列入植树经费。

抗战开始,武康县境国民党军队为阻止日军入侵,砍伐三桥至庾村公路上行道树(法国梧桐),充当路障。德清沦陷后,日军为封锁杭父线,大批砍伐树木修筑据点,公路行道树已被伐尽。

民国 35 年(1946)3 月,武康县政府发动警察局及各乡镇政府,在杭长路、三莫支线、武德行军路共植树 2735 株。

解放后,武康县人民政府在公路上补植行道树,使公路绿化有了新的进展。1959 年、1963 年,沿线农民因积肥需要,任意砍削行道树丫枝,虽经杭州区公路运输局湖州运输段多次公告劝阻,仍难制止。

1965 年 1 月,德清县人民委员会号召西部上柏、千秋、三桥、莫干山、后坞、筏头六个公社,在 3 月 10 日前在县境内公路两旁植树,并成立“德清县绿化公路指挥部”,落实计划进行指导。当年在路旁种植枫树、白杨、乌桕、苦楝、青桐树 7198 株。为保护公路绿化,颁布了“保护公路树木公约”。

1971 年,德清公路段种植各种行道树 13000 株,由于管理不善,成活率仅占 46%。1973 年 8 月 31 日,县革委会发出“加强公路绿化工作”通知,规定树苗由公路部门供应,沿线大队种植,树木归国家所有,树木更新收益按四六分成(国家四成、大队六成),

树枝整修由大队负责。同年,在南路乡召开全县首次公路绿化工作现场会议,县内23条公路种植行道树38543株,有枫杨、白杨、土杨、青梧、垂柳、油柏、麻栎、冬青、柳杉、苦楝、乌柏、梓树、檀树、松树、刺柏、合欢等50多个品种。为了保护公路绿化,德清公路段和沿线乡村签订合同,建立乡村护林员制度。现有乡村管理员41人。

线 别	里 程	沿 线 乡	村	管理员	行 道 树	树 种
杭父线	20.6	上柏、武康、三桥	11	11	11122	44
武莫线	34	武康、对河口、筏头、后坞	7	8	8893	25
武德线	12.3	武康、秋山、城关	6	6	3658	19

1977年春,有行道树48000株,在上柏、武康、三桥、秋山、城关、南路、后坞、筏头、莫干山、对河口十个乡60个村设护林员49人。同年5月24日,县交通局在武康召开全县公路绿化会议,乡村干部、护林员、养护道班人员参加会议,决定加强公路绿化工作管理,组织会议代表去嘉兴学习绿化先进经验,评出了南路乡和上柏白燕村、千秋乡丰桥村、三桥民丰村为先进集体,南路乡塘坑村何阿应和秋山乡新农村谢锦童为优秀护林员。

1980年,嘉兴地区公路总段决定在德清段试种常绿树苗、在跃武关种棕榈树317株(杭父线57K—58.6K),女贞3000多株,法国梧桐1200株。后棕榈移植到武康附近。

1981年后,杭父线公路绿化按“国造国有”原则,植树及绿化管理归属县公路段,由公路段委托沿线上柏、武康、三桥三个乡镇指派护林员,并签订合同,由公路段每月发给每个护林员工资35元。

4. 交通量观测

公路交通量观测始于1982年,为预定期间隙式观测。观测日昼夜观测,24小时内记录观测点往来的各种车辆。德清无常年观

测站, 预定期间隙式观测在104国道武康点, 508省道设武康点、秋山点、筏头点。三桥埠至莫干山、庾村至筏头县道设不定期期间隙观测。各观测点由公路段管理。

解放前资料记载, 杭(州)长(兴)路每昼夜交通量约20辆。解放后, 1956年至1958年约为50—100辆, 1959年至1965年为100—150辆; 1976年增至2000辆, 1982年混合车辆2622辆, 其中汽车884辆。1985年昼夜混合交通量为4541辆(其中汽车2150辆)。三桥埠至莫干山1985年交通流量(观测点三桥埠)为1267辆; 庾村至筏头于1985年11月5日观测记录每日汽车50辆, 其它机动车辆167辆。

1982年起, 县交通局所属农工道班分别对庾村至福水(观测点后洪车站), 小溪至后洪(观测点后洪车站), 筏头至和睦桥(观测点和睦桥), 筏头至百家坞(观测点百家坞), 秋山至龙山(观测点长安桥), 下跨塘至康家山(观测点杨家山)等6条县道和瓦窑岭至光明(观测点光明村), 陆家桥至木竹坞(观测点木竹坞), 横渡至石山(观测点横渡)3条乡道, 进行间隙式观察。每季1次

国、省道公路交通量概况表

路线名称	年 份	平均日交 通量	车 型		
			汽 车 (辆)	拖 拉 机 (辆)	混 合 车 (辆)
104 国 道	1982		884	1858	2622
	1983		1522	2932	3699
	1984		1090	2202	2879
	1985		2150	3824	4541
508武德线	1983		342	686	926
	1984		351	876	1025
	1985		461	1151	1280
508武莫线	1983		170	380	489
	1984		214	529	678
	1985		305	684	819

(时间为3月5日, 5月5日, 9月5日, 11月5日), 观测记录由县交通局县乡道路股汇总。

县乡公路交通流量表

单位: 辆

线 路 名 称	观测 路段 (公里)	1982年			1984年		1985年		
		汽车	拖拉机	混 合 交 通 量	汽车	拖拉机	汽车	拖拉机	混 合 交 通 量
后 洪—小 溪	5.3	34	33		40	114	145	324	1271
庾 村—福 水	11.02	52	19		46	144	116	256	1143
横 渡—石 山	5.7	3	21		12	90	86	213	492
秋 山—王母山	9.22	28	90		19	243	45	342	769
下垮塘—康介山	16.22	未统计			28	135	119	268	874
瓦窑岭—光 明	6.5	4	62		25	67	56	97	228
筏 头—百家坞	11	57	66		98	126	143	110	288
筏 头—和睦桥	7.9	41	94		132	111	157	148	354
陆介桥—木竹坞	6.22	11	31		68	97	64	97	251

注: (1983年资料暂缺)

第七章 桥 梁

德清县河流纵横，桥梁众多，造桥历史悠久。解放前，县内桥梁以石、木结构为主，亦有少量竹桥。解放初期，因资金及技术力量不足，以维修为主。1956年县内普查桥梁有1960座，其中石桥1680座，木桥280座。1962年全县有桥梁1638座，其中石桥1079座，木桥552座，钢筋混凝土桥7座。自1960年后，县内成立专业桥梁修建队伍，依靠先进技术，推广应用新材料、采用新结构、对一批旧桥逐年改造、维修和新建，用钢筋混凝土桥更新石、木、竹桥。至1985年底全县有桥梁1744座，其中石桥691座、木桥10座、竹桥7座、钢梁桥13座、砖拱桥1座、钢筋混凝土梁桥702座，钢筋混凝土拱桥320座。同年底可分为铁路桥梁17座，长330.7米，公路桥梁98座、长2817.41米，（其中11座桥梁亦是跨航桥梁、长683.26米），跨航桥梁85座、长3895.61米，民间桥梁1544座、长20396.2米。

1985年德清县桥梁数

类 别	座 数	桥 梁 总 长 度 (米)	石拱桥 (座)	石平桥 (座)	木桥	竹桥	钢筋混凝土		钢梁桥 (座)	砖拱桥 (座)
							拱桥 (座)	梁桥 (座)		
公路桥梁	98	2817.41	29				17	52		
跨航桥梁	85	3895.61	6	15			42	13	8	1
民间桥梁	1544	20396.2	106	535	10	7	261	620	5	
铁路桥梁	17	330.7						17		
合 计	1744	27439.92	141	550	10	7	320	702	13	1

备注：跨航桥梁共96座，长4578.87米，其中五龙、苕隍、德清大桥、丁家、长安、杨家山、武秋、新秋、常志山、下跨塘、东八字桥等11座，683.26米，列入公路桥梁统计。

本县桥梁，曾在战争年代屡遭拆毁。清咸丰十年至十一年(1860—1861)，太平军因战略需要，在清军堵击路线上焚毁一批木桥、石桥。抗日战争期间，德清、武康两县县政府为阻止日军入侵，动员村民拆毁桥梁，堵塞航道，阻击日军侵占。日军占领德清、武康县境后，又破坏了一批桥梁。1962年，德清县境遭受自然灾害，为恢复生产，发展农业，个别乡村“挖肉补疮”，做出了拆桥梁建机埠的蠢事、拆除了部分石桥。后经县人民委员会发文及时制止。

解放以来，德清县桥梁建设象雨后春笋般发展，总的来说有两大变化。一是成立了专业桥梁工程队，贯彻“民办公助”的建桥方针和实现“群专结合”的办法，将石、木桥逐步改建为多种形式的钢筋混凝土桥。二是建桥技术、施工方法不断提高，桥型结构不断创新，桥梁荷载不断加大。如新市大桥结构新颖，是浙江省第一座整体箱形肋拱桥。至今百米以上大桥已有6座，包括1989年动工的五龙桥(166.33米)和原五龙桥(现保存，长136.06米)、1987年兴建的急水桥(163.18米)、1960年建造的德清大桥(112米)及东长桥、西长桥长各为110.32米。

第一节 民间桥梁

本县民间桥梁类型多，有竹桥、木桥、砖拱桥、石平梁桥、石拱桥、钢筋混凝土桥等。竹木桥多为简支梁排架、砖桥为圆弧拱，石桥则有圆弧拱、石梁式两种，钢筋混凝土桥为梁式桥和拱形桥。现存最古石桥是宋代建筑、大部份系明、清两朝修复和重建。

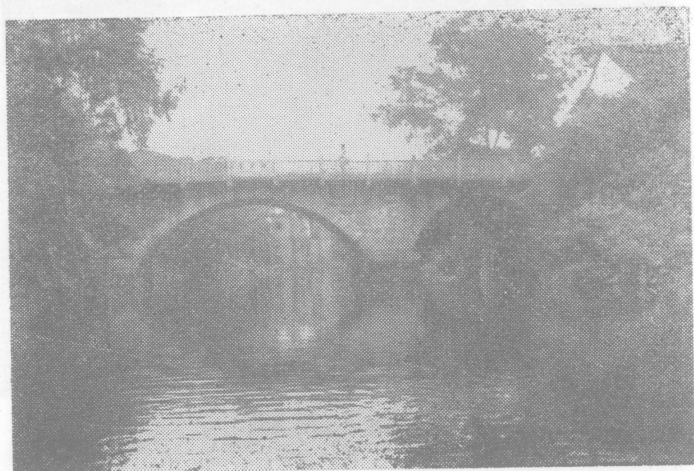
解放后，武康、德清两县政府重视民间桥梁维修工作，纳入交通建设计划，逐步将危险木桥、石桥改建或重建为钢筋混凝土桥。1985年底，全县有民间桥梁1544座，总长为2.03万里，其中

木桥10座、竹桥7座、石拱桥106座、石平桥535座,钢筋混凝土拱桥261座、钢筋混凝土梁桥620座,钢梁桥5座。现将部份民间桥梁择要记述:

1. 千秋桥:又名官桥。位于武康镇。据清道光《武康县志》载:建于三国吴黄武六年(公元222)。是浙江省最古石拱桥之一。明洪武二年(1369)知县李大春重建。嘉靖二十年(1541)、二十五年(1546)相继修建。清康熙十四年(1675),知县冯圣泽重建,狭于旧桥十分之三,改六洞为三洞。民国时期和解放初曾多次修理。因坡陡及桥拱圈变形,1980年将桥面上部拆除,改建成石拱桥,现可通行汽车。



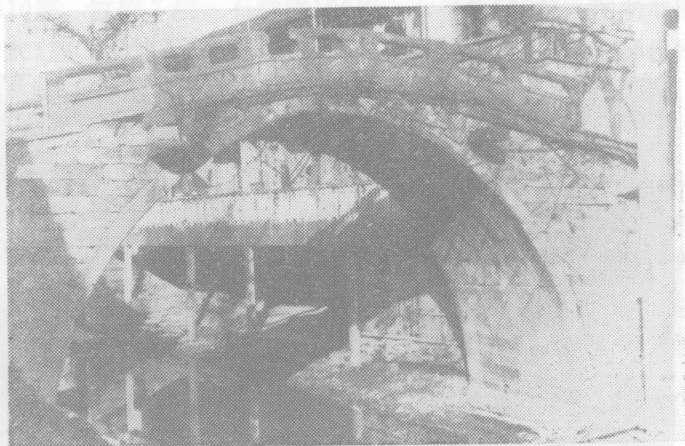
武康镇千秋桥(1980年前)



1980年改建后千秋桥

2. 县桥：位于县府前，建年无考。宋淳熙年间(1174—1189)县令杨思济改为通济桥。明正德年间(1506—1521)，知县王敬完修复，更名永安桥。清雍正九年(1721)知县钱学洙捐俸重修，更名富宁桥。1954年9月，因年久失修桥基下沉，县交通科进行修复。1971年，改建为单孔净跨7.5米钢筋混凝土肋拱桥，长13.8米，桥面宽8.47米，载重汽—10级，投资1.15万元。

3. 孩儿桥：又名清河桥，在城关镇。宋治平(1064—1067)县令陈之方建。单孔石拱桥，桥长16米，桥面宽3米，净跨8.6米，桥上面栏镌有浮雕云拱，望柱8根，饰以莲瓣。是县境现存最古桥梁。



城关镇 孩儿桥

4. 状元桥：座落在新市镇北栅。宋嘉定10年(1217)，桥堍吴家园出状元吴潜，故名。清同治十一年(1874)，里人钟丙熙募资重建。桥长21米、桥面宽3.5米，净跨6米。

5. 大通桥：俗称洛舍大桥，位于洛舍镇。清咸丰十年(1806)兵毁。同治七年，里人冯寿祺等人募捐重建。5孔石平梁桥、桥长18米，桥面宽2.7米。

6. 众山桥：在油车乡夏家村。该村七旬老农郑金山，为建桥募捐，串乡走村三年，足迹遍于邻县乡村感人至深。共募集资金1.6万余元，(包括县交通局补助0.6万元)。1985年建成11孔钢筋混凝土梁桥，桥长70米，桥面宽1.8米。竣工时，众说：金山为建桥呕心沥血三年，取名“金山桥”，郑翁笑道：“众人力量大”，定名众山桥。

7. 龟回桥：位于城关镇小南门外。相传孔愉放龟于此，龟回而左顾因名。建年无考。清雍正四年(1716)知县朱永龄奉文领帑重修。桥内地势低洼，下溪涨水时必须用板闸住，以护民田。



洛舍镇大通桥

8. 寺前桥：古名福地桥，曾名迎圣桥。位于新市镇觉海寺前，建于宋朝。明弘治年间(1488—1505)重修。后坍塌，寺僧惠源重修，改名“寺前桥”。单孔石拱桥，桥长17.7米，桥面宽4.7米，净跨5.3米，桥宽度为古拱桥中罕见。至今保存完好。

9. 太平桥：系单孔石拱桥，位于新市镇西河口。建于明朝。清乾隆四十二年(1777)，里人钱瀛募捐重建，后坍塌。光绪二十一年(1895)里人钟选青等人募捐重建。桥长16米、桥面宽2.5米、净跨5米。电影《林家铺子》部份外景，曾在该处拍摄。

10. 菩萨桥：又名火市桥，位于新市镇北栅。据“浙江通志”载：“相传昔溪涨，忽一巨木横于桥下，群视之略似观音大士像，命工刻成之，今觉海寺内长观音是也”。宋张敏叔诗云：“野渡横渡木观音”。故名“菩萨桥”。此桥系单孔石平桥，桥长14.7米，桥面宽3.2米。(1987年冬新市镇扩建北街时拆除)。

11. 建设桥：位于城关镇，县第一人民医院前。1957年冬，武康县水利局建造。中孔净跨6米，两边孔各为5.25米，桥面宽

为4米,结构为石砌轻型桥台,钢筋混凝土双柱式排架。桥型轻巧,精致大方,在《浙江桥梁》(民间桥梁)书中有记载。1979年填河,桥废。

12. 时津桥:又名时新桥,在三桥乡,宋建炎年间(1127—1130),僧道盒建。为三孔石拱桥。抗战时期,武康县政府为阻击日军而拆毁,全部石梁断裂,后沉入河底。1951年,原武康县交通建设科,请德清县城关镇大南门外永兴石作铺建造,于11月20日开工,耗资891万元(老人民币)。1963年,县工业交通局投资0.44万元,改建为3孔石台钢筋混凝土版梁桥,桥长23.55米,桥面宽2.5米。

13. 对脚桥:在上柏汽车站西南侧。明嘉靖十三年(1534)建,清乾隆九年(1762)重建。单孔石平桥。

14. 双桥:位于二都乡联胜村。明洪武八年(1375)盛禅师建。因两座平桥相接,故名。1982年9月,德清县交通局投资0.32万元,群众自筹0.47万元,由县桥工队改建为两座6孔,桥长35米的钢筋混凝土版梁桥,桥面宽2.4米。同年12月竣工。

15. 德武桥:在城关乡太堡堂。俗称太堡堂桥。清嘉庆年间圯。里人复建。光绪二十四年(1898)又复修。知县黄大华捐廉一百元,会邑绅施涵、项宝田等募资二千八百余元重建。光绪二十五年(1899)冬竣工,“坚固壮丽较胜于昔”。现桥长31米,桥面宽3.7米,净跨11.4米,拱底标高7.5米,上下台阶60级。桥顶面板上刻着细腻的花纹、桥洞两侧上方有四块30厘米长人面兽形象。桥侧分别刻着:“叠浪南来千万脉,源从天目;扬帆北去八十里,颂达歌顺。”“柳暗花明掩映一塘望太堡;山重水复弯环十里到清溪。”

16. 乌程桥:在莫干山乡高峰村。单孔石拱桥,长12米,拱跨5米,桥面无栏。元至正间(1341—1368)僧恺所建。

17. 虹桥:又名崇泾桥,在二都乡塘泾村。单孔石拱桥,桥

长11.6米桥面宽2.8米，跨径5.4米。始建于元泰定间(1324—1328)，清雍正十年(1732)施信芝重建。

18. 社桥：在龙山乡漾口村。石板平桥，桥长42米，桥面宽2.8米，5孔，中孔净跨6.4米。桥栏成须弥座式，两端置抱固石，望柱镌仰莲、覆莲纹饰。建年无考，光绪十四年(1888)重建。



禹越乡栖丰桥木桥



二都乡和睦村竹桥

1985年德清县民间桥梁表

乡 镇	总座数	桥 梁 总 长 度 (米)	石拱 (座)	石平 (座)	木桥 (座)	竹桥 (座)	钢筋混凝土		钢梁桥 (座)
							桥拱 (座)	梁桥 (座)	
城关镇	9	162.55	1				4	4	
城关乡	123	1299.4	1	29	2	1	10	78	2
新市镇	19	313	5	10				4	
千秋乡	68	603	2	19			16	31	
洛舍乡	51	797.1	4	17	1		9	20	
戈亭乡	51	509.8		8			9	34	
新联乡	44	841.1	1	27			6	10	
禹越乡	41	828.55	1	8	1		16	14	1
对河口乡	8	75.6	6					2	
莫干山乡	19	116.9	4					15	
筏头乡	27	262.5	6	1	2		8	10	
秋山乡	53	679.6	1	18			9	23	2
三桥乡	34	349.5	5	2			13	14	
勾里乡	52	893	1	24			15	12	
龙山乡	23	242	2	7			2	18	
梅林乡	17	461.8	2	13			1	1	
后坞乡	12	129					12		
南路乡	31	225	9	7	1		6	8	
二都乡	62	931.5	1	20		4	4	33	
三合乡	60	430.9	2	39			4	15	
油车乡	67	1561	8	33	1		13	12	
下舍乡	70	1194.5	6	35			10	19	
雷甸乡	104	1289.5	10	27	1		27	39	
士林乡	110	1590.7	2	23		1	15	64	
钟管乡	94	1303	14	43			15	22	
干山乡	103	1264.2	1	48	1		16	27	
上柏乡	124	1075.4	7	48		1	14	54	
高林乡	62	866	4	24			7	27	
合 计	1544	20396.2	106	535	10	7	261	620	5

第二节 跨航桥梁

县境内河流纵横,两岸人民依赖桥梁交通往来。水乡航运事业发展后,因古桥桥位不当,孔狭桥低或倾斜坍塌,均妨碍水上安全航行。因跨越航道建筑物通称跨航建筑物,故跨越航道的桥梁亦称跨航桥梁。为确保水陆交通畅通,跨航桥梁应按国家计委1963年颁发的《全国天然、渠化河流及人工运河通航试行标准》建造。凡不符合上述标准的桥梁均称碍航桥梁。解放后,县人民政府和航道管理部门,对碍航桥梁不断进行改造。1973年有跨航桥梁61座,长2678.8米,其中石梁桥16座、石拱桥14座、钢梁桥5座,钢筋混凝土桥23座,石台木面桥3座。1980年有桥梁85座、长3478.6米,净跨为1168.3米。1985年有跨航桥96座(其中11座通公路),长为4578.87米。其中石拱桥6座,石梁桥15座、钢梁桥8座、砖拱桥1座、钢筋混凝土桥66座。

运河中线

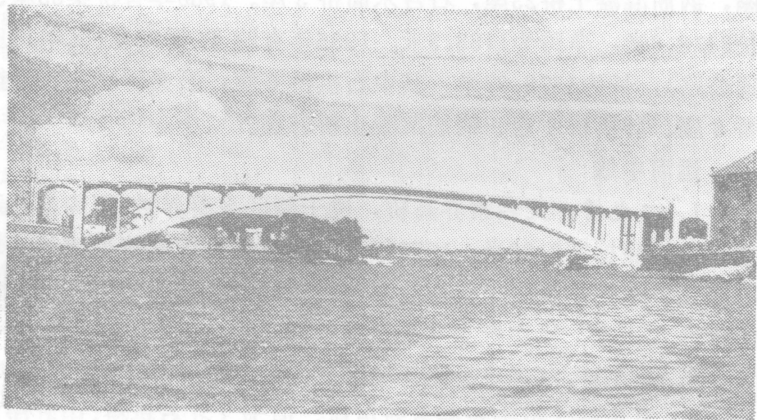
1. 二龙桥:又名蔡界高桥,位于新联乡蔡界村,原为单孔石拱桥,拱底标高8.88米。1973年4月由嘉兴地区航管处改建为单孔净跨55米钢筋混凝土整体波双曲拱桥,同年11月竣工,长68米,桥面净宽4米,拱底标高9米,荷载汽—6。

2. 五龙桥:(详见公路桥梁节)

3. 齐界桥:位于新联乡新东村,原为3孔石拱桥,中孔净跨9.4米,边孔净跨4.9米,桥长32.6米,通航标高8.58米。1956年桥面损坏修理。1964年因桥台沉陷,同年5月浙西航道养护队改建。此桥由省交通厅设计室设计,3孔钢桁架梁桥(人行桥),桥长80.96米,桥面宽2.5米,每孔净跨24.73米,梁底标高8.7米。1987年改造京杭运河浙境段新市弯道时,由国家拨款67.174万元,建5孔,全长90.38米,中孔为45米,下承式预应力钢筋混凝土

凝土桁架梁桥,边跨为钢筋混凝土空心版梁及矩形版梁,宽4.5米,梁底标高9.83米;下部结构为钻孔桩双柱式墩台。1987年7月由湖州市航管处航道工程大队施工,次年10月竣工,荷载汽—10。

4. 急水桥:位于新联乡河东村。原为单孔石桥,1955年拆建为石台木面桥。1974年改建为钢筋混凝土砖双曲拱桥,单孔净跨36米,桥长46米,桥面宽3.25米,拱底标高8.5米。在1987年改造京杭运河浙境段新市弯道时,由交通部和省交通厅专拨款,投资68.857万元,建10孔全长163.18米,中孔为45米下承式予应力钢筋混凝土桁架梁桥,边跨为9孔、13米钢筋混凝土空心版梁,宽4.5米,梁底标高9.86米;下部结构为钻孔桩双柱式墩台。1987年9月,由湖州市航管处航道工程大队施工,次年12月竣工,荷载汽—10。



新 市 大 桥

5. 新市大桥:原名步云桥,位于新市镇南栅。步云桥系单孔石拱桥,净跨10米,座落在90度的急弯上,来往船舶时常发生撞桥事故。1975年5月拆除步云桥、新桥位置南移约150米处建新市大桥。由上海市政工程设计院设计,县桥工队施工。投资14.53万元。同年7月25日开工,次年5月30日完工,是我省第一

座整体箱形肋拱桥,桥长61.6米,(包括接坡桥总长191.6米),单孔净跨52米,桥面净宽4.5米,拱底标高9.16米,荷载汽—6。

6. 跃进桥:又名东环桥。位于高林乡草塘村。1970年国家投资0.9万元,建单孔净跨38米钢筋混凝土单波双曲拱桥。由上海市政工程设计院设计,县桥工队施工。桥长56米,桥面宽3.5米,肋底标高9.43米。荷载汽—6。

7. 韶村桥:又名通圣桥。原为单孔石拱桥。1967年7月改建为单孔净跨30米钢筋混凝土坦拱人行桥。桥长44米,宽3.5米,拱底标高8米。

8. 辛酉高桥:(曾名安庆,桑育高桥,新安高桥)。位于勾里乡新安高桥村。原为单孔石拱桥。1955年改建为石台木桥。1962年5月桥堍严重坍塌,由浙西航管处改建为单孔净跨36米砖双曲拱桥,长46米,桥面宽3.3米,拱底标高8.64米。1985年由杭州航管处将上部结构改建为钢桁架梁桥。

运河西线

9. 蔡家高桥:又名澉村大桥,位于干山乡石塘村。原桥毁于清咸丰十一年(1861)。清光绪六年(1880)里人募资重建。单孔净跨10.9米,桥长36米,桥面宽3.3米,为行人石拱桥。它与平政、茅山高桥相距各三华里,故有“九里三环桥”之说,1984年,由湖州市航运管理处改建为单孔净跨28.5米的钢筋混凝土桁架拱桥,桥长36米,桥面宽3.5米,拱底标高9.5米。

10. 茅山高桥:在干山乡茅山村。清咸丰十一年(1861)毁于战乱。宣统元年(1909)知县林祖贤等人募捐重建。单孔净跨11.4米石拱桥,桥长35米,桥面宽3.2米,拱底标高9.5米。存有桥亭。

11. 平政高桥:位于城关乡红星村。南宋嘉定年间(1208—1224)建成。清咸丰十年(1860)毁于战乱。光绪元年(1875)德清县知县唐熙春等人募捐重建。单孔净跨10.8米石拱桥,桥长32.2米,

桥面宽2.9米,拱底标高9米。解放后桥面拱圈下端撞损,虽经多次修理,仍为碍航桥梁。1989年7月,经湖州市交通局批准,德清县交通工程队于同年8月将危桥拆除,次年3月开工改建为单孔净跨50米桁架拱桥,桥长76.24米,桥面宽5米,拱底标高9.853米,荷载汽—6。总投资24万元,其中湖州市交通局3万元,市航管处14万元,德清县交通局6.1万元,海损赔偿0.9万元。

12. 运河桥:又名新建桥。位于雷甸集镇。为单孔跨径24.8米桁架梁桥,桥长53米,桥面宽3.1米,梁底标高8米。



雷甸乡运河桥

13. 白云桥:曾名云塘桥、步云桥。在雷甸乡。建年无考,重建于明弘治元年(1488)。万历三十五年(1607)知府陈幼学修建后,更名“白云桥”。清雍正十一年(1733),浙江总督李卫重建。咸丰十年(1860)毁于战乱。光绪二十七年(1901)十月重建,计银一万一千七百九十四元。桥成之日人流拥挤,相互践踏,死亡5人。民国29年(1940)8月,德清县政府为拒日军入侵,命下舍区

中队炸毁此桥。抗战胜利后改建为木桥。1951年7月,省交通厅拨款建石台木面桥。1970年建塘栖至德清公路时,又改建为单孔跨径16米钢筋混凝土版梁桥,桥长50米、桥面宽7米,梁底标高8米,荷载汽—15。

14. 武林桥:又名大洞高桥。位于雷甸乡大同村。清雍正四年(1726)浙江总督李卫重建。光绪三十四年(1908)又重建,单孔石拱桥,净跨11.7米,桥长37米、桥面宽3.5米,拱底标高8.5米。

运河西线附线

15. 勤俭桥:原名太平桥、大虹桥。据清康熙《德清县志》载,“桥上长满木莲藤,航行过桥相约不开口,故名“哑子桥”。桥址在县城东门外,旧桥是木桥。民国33年(1944)桥面被毁,曾征集民船15艘搭浮桥。1953年1月,县人委交建科新建为石台木面桥。1970年10月拆除旧桥,向东移约百米建勤俭桥,次年1月22日竣工。为单孔净跨36.2米钢筋混凝土双曲拱桥(单波悬半波)。桥长43.2米,桥面宽5米,拱底标高8.7米,荷载汽—6。由上海市政设计院设计,浙西航运管理处施工。

16. 茗糠山桥:详见公路桥梁。

17. 三角渡桥:位于雷甸乡漾北村。原为渡口。1973年乡村自筹资金,委托江苏省宜兴县桥梁工程队施工。新建单孔净跨47米钢筋混凝土桁架拱桥,桥长57.4米,桥面宽6米,拱底标高8米,荷载汽—6。

18. 富根桥:又名富公桥,在雷甸乡雷甸村。清光绪八年(1882)庞学洙募修。原3孔石平桥。民国25年(1936),建塘栖至德清行军路时改为木桥。1970年,建塘德公路时建单孔净跨30米钢筋混凝土双曲拱桥,桥长39米,桥面宽7米,拱底标高8.64米,荷载汽—13。1988年9月6日,重建塘德公路时,将原桥拆除又改建为3孔、16米钢筋混凝土空心版梁桥、钻孔桩墩台。桥长50.4

米,桥面宽7.5米,梁底标高8米,投资22.72万元,1989年2月28日竣工。由县交通工程队施工。荷载汽—15,挂—80。

19. 富民桥:又名雷甸桥。在雷甸村。原为单孔跨径10米,石台钢筋混凝土梁桥。因桥低,孔小而碍航。1987年4月投资15.5万元(其中湖州市航管处投资5万元,余由乡村自筹)。雷甸桥梁工程队施工,改建为3孔钢筋混凝土桁架拱桥,每孔跨径26米,桥长79.6米,桥面宽6米,荷载汽—10,拱底标高8.5米。

东苕溪

20. 德清大桥:详见公路桥梁。

21. 幸福桥:曾名华光桥。在城关乡幸福村。原为两座3孔和5孔石平桥,开导流港时拆除。1966年,国家投资0.98万元,重建为12孔钢筋混凝土排架门型梁桥,桥长88.8米,桥面宽2.4米。1980年6月投资2.6万元,将通航中孔加高,加大跨径为11.5米钢梁。1984年2月,被湖州市内河航运公司拖轮撞塌,同年4月23日修复。该桥为严重碍航桥梁,后拆除。1988年8月13日,在上游新建“太堡堂桥”,桥长93米,5孔16米的T型组合梁和2孔6米的矩形版梁,钻孔桩墩台。梁底标高8.5米,共投资18.5万元,其中湖州市航管处5万,市交通局2万,县交通局3万,余由乡村自筹,1989年9月25日竣工。

德清至徐家庄航道

22. 丁家桥:详见公路桥梁。

23. 金星大桥:(又名拱元桥、广元桥)。在城关乡金星村。清光绪十三年(1887)邑人俞樾等人募资兴建,并立桥碑记。为3孔石平桥。1973年5月被德清航运站轮船撞塌,同年投资1.05万元,由县桥工队施工,改建为单孔净跨30米钢筋混凝土拱桥,桥长42.8米,桥面宽3米,拱底标高8.5米。

24. 人民桥:俗称漾口桥。位于城关乡红星村。原是渡口。1969年2月,省交通厅补助1.01万元,由县桥梁工程队施工,建

造单孔净跨40米,钢筋混凝土双曲拱桥,桥长56.5米,桥面宽3.2米,拱底标高8.3米。

25. 西庄桥:位于干山乡东桥村,原是3孔石拱桥。清咸丰十一年(1861)毁于战乱。光绪二十七年(1901)里人募捐修建。1966年7月,浙西航运管理处改建为钢筋混凝土坦拱桥,单孔净跨14米,桥面宽1.65米的人行桥。1984年6月,投资4.8万元,改建为机耕桥,由雷甸桥工队施工,为单孔净跨35米圆洞拱片桥,桥长53米,宽3.8米,拱底标高8.5米,荷载汽—6。

26. 东庄桥:又名永安桥。在西庄桥东侧。原单孔跨径7.4米石拱桥。因跨径小、标高低,汛期无法通航。1983年2月,国家投资5万元,其中湖州航管处3.5万元,县交通局1万元,乡村自筹0.5万元,改建为单孔净跨35米的钢筋混凝土桁架拱桥,同年10月竣工,由雷甸桥梁工程队施工,桥长44.6米,桥面宽3.5米,拱底标高8.5米,荷载汽—6。

27. 文明桥:又名杨树湾大桥。在干山、士林、下舍三乡交界处。清咸丰十年(1860)毁于战乱。同治七年(1868)徐本英、徐珍募捐重修。为7孔石平梁桥,桥长57米,桥面宽2.25米。因通航孔小,严重碍航。1982年3月27日,国家投资5.02万元,群众自筹1.5万元重建,同年9月16日竣工。县桥工队施工。为钢筋混凝土3孔圆洞拱片桥,中孔净跨18米,边孔为16.4米,桥长71.7米,桥面宽3.5米,拱底标高8.5米,荷载汽—6。1990年4月,因兴建杨树湾至下舍公路,又将原桥上部结构拆除,改建为3孔桁架拱桥,中孔净跨18米,边孔净跨16米,桥长80米,桥面净宽4.5米,拱底标高9.36米,荷载汽—10,挂—50。投资18万元,其中市、县交通部门投资16万元,乡自筹2万元。由德清县交通工程队施工,1990年10月竣工。

28. 新塘大桥:俗称小新桥,位于士林乡水北村,建年无考。清咸丰十年(1860)毁于战乱。光绪二十年(1894)重建为石台木梁

桥,桥长54米,宽1.5米单孔桥。通航孔宽6米,梁底标高6.6米,桥头引道伸入河中,因孔小、桥低、水流急,为严重碍航桥梁。1973年3月拆除旧桥。国家投资5.22万元重新建桥,委托上海市市政工程设计院设计,变更桥位于原桥位上游百米处,新建3孔钢筋混凝土肋拱桥,中孔通航净跨20米,边孔为17.5米、桥长65.94米,桥面宽3.5米,拱底标高8.5米,荷载汽—6,并改名为新塘大桥。1978年12月20日由县桥梁工程队施工,于次年7月15日竣工。

29. 水北桥:在士林乡水北蚕种场门前,原是渡口。1980年6月,水北蚕种场与当地乡村自筹资金3.11万元,由海宁县许村桥梁队施工,次年3月竣工。桥型为双曲拱V形整体波,桥长52米,宽3.8米,单孔净跨34米,拱底标高8.5米,荷载汽—6。

30. 杨家坝桥:在高林乡韶村。原是渡口。1979年1月建单孔净跨35米圆洞拱片桥,国家投资0.15万元,社队集资0.6万元。桥长43.2米,桥面宽3.5米,拱底标高8.5米,荷载汽—6。

31. 向阳桥:在新市镇南栅外,原为渡口。1978年3月,新建3孔钢筋混凝土圆洞拱片桥。中孔通航净跨18米,边孔各16.4米。委托上海市市政工程设计院设计,县桥梁工程队施工。投资3万元,乡村集资0.05万元。桥长58.9米,桥面宽3米,拱底标高8.6米,荷载汽—6。

32. 景明桥:在高林乡南坝村。原是3孔石排柱梁桥,中孔通航跨径仅5.7米,桥长34米。1985年2月,改建为单孔净跨35米钢筋混凝土圆洞拱片桥。由县桥梁工程队施工。国家投资5.21万元,同年6月25日竣工。桥长52.18米,桥面宽3.5米,拱底标高8.5米。荷载汽—10。

33. 东升桥:位于高林乡休村。1969年8月,县工交局补助0.15万元,其余资金由社队自筹。由县桥工队建造,单孔净跨20米无筋无肋双曲拱桥,长38米,桥面宽2.4米,拱底标高7.6米。

34. 油车桥：地处油车乡集镇，故名。原为单孔石拱桥。桥长38.2米，拱圈板断裂，危及航行。1982年4月，经嘉兴地区航运管理处批准拆除。并投资3.5万元，社队集资2万元，由湖州市镇西桥梁工程队施工，改建为单孔净跨35米整体波双曲拱桥，同年11月竣工。桥长50米，桥面宽4米，拱底标高8.5米，荷载汽—6。

35. 白马高桥：位于油车乡夏家村，原是单孔石拱桥。1963年11月，国家投资0.34万元，建单孔净跨11米钢梁桥，桥长35米，桥面宽2.5米，梁底标高7.8米。

36. 四通高桥：在禹越乡杨家坝村。原是单孔石拱桥，后倒塌。1969年，群众集资1.2万元，新建单孔净跨40米钢筋混凝土双曲拱桥，桥长51米，宽3.2米，拱底标高8米。

德清至善琰航道

37. 梅子桥：位于干山乡石塘村。清同治五年(1866)邑人徐珍、嵇葆元等募捐重建3孔石平桥。桥北堍有路亭，供行人憩息。1961年9月，县工业交通局改建为单孔石台木面桥。1973年9月，县桥工队重建单孔净跨30米双曲拱桥，国家补助1.49万元，次年2月20日竣工。桥长41米，面宽3.52米，拱底标高8.4米，荷载汽—6。

38. 忻桥：又名五福桥，在钟管乡上坝村。原是3孔石平桥，抗战期间被日军炸毁，抗战胜利后建木桥。1964年8月，由浙西航管处投资2.6万元，建成3孔钢梁踏步平桥，桥长36.2米，桥面宽2.5米，中孔通航跨径13.6米，梁底标高8米。

39. 五福桥：又名福寿桥，位于钟管乡尚坝村，5孔石平桥，中孔通航净跨6米。桥长39米，桥面宽2.3米，梁底标高7米。1989年因中孔坍塌，故将2孔改为钢桁架梁桥，维持行人。

40. 立新桥：又名铁家墩桥，原是渡口。1974年9月投资5万元，由县桥梁工程队施工，新建单孔净跨30米无筋无肋混凝土

双曲拱桥，桥长42米，桥面宽3.54米，拱底标高8米。

41. 红塘子桥：又名横塘长桥，位于钟管乡青墩村。原是5孔石平桥，长48米，中孔跨径6.7米，梁底标高仅5.58米，严重碍航。1983年8月，经湖州市航运管理处批准拆除重建。国家投资5.73万元，乡村集资1.47万元，由湖州市镇西桥工队承包施工，次年4月14日竣工。改建后，为3孔钢筋混凝土整体波双曲拱桥（中孔净跨为17.5米，边孔各13.5米），桥长63米，桥面宽4.22米，拱底标高8.63米，荷载汽—6。

42. 西长桥：在钟管乡青墩村。原是13孔石梁桥，全长69.55米，桥面宽1.98米。抗日战争时期被日军炸毁。修复时，中间3孔为木排架、木梁木面桥。1973年10月28日，由县桥梁工程队，将3孔木桥面改建为钢筋混凝土排架“门”型梁桥。1985年8月，共投资11.15万元（国家补助10万元，余自筹）。由湖州镇西桥梁工程队承包施工，次年3月竣工。全桥改建为3孔钢筋混凝土桁架拱桥，每孔净跨30米。桥长110.32米，桥面宽4.5米，拱底标高8.39米，荷载汽—10。

43. 东长桥：曾名万安长桥，在钟管乡罗丰村。13孔石平桥，孔跨自4.2—7.4米，桥长88米，桥面宽2.05米通航标高6.7米，为碍航桥。1987年5月改建为3孔钢筋混凝土桁架拱、每孔净跨30米，桥长110.32米，桥面宽4.5米，荷载汽—6，由湖州市镇西桥工队施工，次年1月竣工。总投资12.5万元，其中国家补助10万元，余由乡村自筹资金。

44. 发祥桥：位于新市镇西栅。明万历年间(1573—1620)拆熙春桥。相传建此桥后，科甲鼎盛，故称发祥桥。单孔石拱桥，长43米，桥面宽3.3米，净跨7米，桥底标高7.9米。

45. 青龙桥：在梅林乡东甸城村。5孔石平桥，桥长39米，桥面宽2.25米，中孔通航，净跨5.25米，梁底标高6.3米，为碍航桥梁。

长安至湖州航道

46. 南高桥：又名万安桥，俗称大腿桥。座落梅林乡三里湾村。原是7孔石平桥。解放后，由浙西航运管理处改建为5孔钢梁踏步桥。桥长54米，宽2米，中孔通航跨径12米，梁底标高8米。

47. 北高桥：又名通济桥，位于梅林乡东庄头。1981年1月，由国家投资4.72万元，社队集资1.1万元，县桥工队施工，次年1月19日竣工。新建单孔净跨35米钢筋混凝土圆洞拱片桥，桥长65米，桥面宽3.5米，拱底标高8.5米，荷载汽—6。

菱湖至长安航道

48. 座庄桥：在高林乡勇兴村，与桐乡县晚村乡交界。3孔石平桥，桥长30.5米，桥面宽1.6米，中孔通航跨径5.8米，梁底标高6.7米。1983年，由桐乡县交通部门改建成单孔净跨38米钢筋混凝土整体波双曲拱桥。下部结构为沉井基础，桥长46米，桥面宽4.5米，拱底标高7.5米，荷载汽—6。

德清至勾里航道

49. 俞家桥：地处下舍乡南戢港村。清咸丰十年(1860)兵毁，同治年间(1862—1874)生员沈骏飞等人募捐重建。解放后改为2孔石台钢筋混凝土梁桥，桥长27米，宽1.6米，两孔通航跨径各8.5米，梁底标高7.36米，1986年9月，由湖州市航管处投资3.69万元，再改建为单孔净跨35米桁架拱桥，桥长42米，宽3.6米，拱底标高8.25米，荷载汽—6。由湖州市镇西桥工队施工，次年2月竣工。

50. 下舍桥：又名永济桥，位于下舍镇。民国5年(1916)重建，五十年代初大修加固。3孔石平桥，桥长12.6米，宽2.6米，中孔通航跨径5.6米，梁底标高7米，为碍航桥梁。1987年5月将该桥拆除，于下游新建单孔净跨30米钢筋混凝土桁架拱桥，桥长39.2米，桥面宽8米，拱底标高8.25米，投资7.24万元，由县

桥工队施工,同年12月竣工,荷载汽—10。

51. 太平桥:原名圣堂桥。在下舍南阳湾村。原桥为3孔石平桥,桥长32.3米,桥面宽1.75米,中孔通航跨径6.5米。因碍航于1986年11月投资4万元,其中湖州航管处投资3万元,余乡村自筹1万元,改建为单孔净跨35米钢筋混凝土圆洞拱片桥。由雷甸桥工队施工,次年4月竣工。桥长43米,桥面宽3.9米,拱底标高8米,荷载汽—6。

52. 勾里桥:又名圣堂桥或西村桥,在勾里乡红丰村。原是3孔石排石梁桥,桥长24.8米,桥面宽1.65米,中孔通航跨径仅6.5米。1981年,省人民代表大会代表陈梅生、姚金法在省五届人大三次会议上提议,重建勾里大桥。1982年,由嘉兴地区航运管理处补助2万元,乡村自筹资金2.3万元,湖州市镇西桥工队施工。10月开工、次年3月完工。改建为单孔净跨35米整体波双曲拱桥,桥长43米,桥面宽3.5米,拱底标高8米,荷载汽—6。

德清至洛舍航道

53. 龙潭里桥:位于洛舍东衡村。原是3孔石石木面桥。因年久失修而桥坍。多年来村民用拉渡维持两岸交通。1982年6月,重建为单孔净跨25米钢筋混凝土圆洞拱片桥。社队集资0.74万元,由德清县桥梁工程队施工,桥长30.9米,桥面宽3.34米,拱底标高8.66米,荷载汽—6。

54. 东衡桥:在洛舍东衡村。清咸丰10年(1860)毁于战乱。同治初年(1862)徐宗璞、沈鲁班等募资重建。7孔石平桥,桥长47米,桥面宽2.4米中孔通航净宽6.2米。因桥孔狭窄,船舶航行撞断排柱,全桥倾斜,影响航行安全。1982年10月,县人民政府决定改建此桥,由省交通设计院设计为3孔16米钢筋混凝土组合式梁桥。由德清县桥梁工程队施工,于1983年5月动工,11月竣工。桥长51.39米,桥面净宽6米、梁底标高8米。造价为9.43万元(其中国家投资5.43万元,余乡村自筹资金)。荷载汽

—10。

55. 文明桥：又名梁家墩桥。1985年7月新建单孔跨径40米钢筋混凝土桁架拱桥，由德清县雷甸桥工队施工，次年2月竣工。桥长51.4米，桥面宽3.9米，拱底标高8米。投资7.1万元，其中国家补助3万元，余自筹。荷载汽—6。

56. 南市桥：又名费家墩桥。在洛舍轮船码头。原是3孔木桥，桥长23.5米，宽2米。1964年国家补助0.33万元，改建为5孔钢筋混凝土梁桥。1978年桥塌。次年11月，国家投资0.86万元，县桥梁工程队施工，重建单孔钢筋混凝土台阶式桁架拱桥。跨径24米，桥长32.8米、桥面宽2.8米，梁底标高7.2米。

德清至施宅村航道

57. 东门城桥：在县城东，建于南宋恭帝德祐二年(1276)。明初修海塘，拆城桥。嘉靖三十三年(1555)湖州推官方敏重建。清乾隆三十二年(1767)重修。同治七年(1868)4月百姓募款重建。桥面两侧用青条石栏板，栏柱有姿态各异的石狮子12只，为5孔石梁、石拱组合的水城门桥，桥长76.38米，桥面宽4米，中孔跨径7.6米，拱底标高9.35米。东侧设有水门，西侧设分水墩4个，墩宽3.2米至3.7米；人可从桥西侧登石级到各桥墩；经过数百年汛期洪水冲刷，桥墩基础下沉倾斜。1981年10月，成立东门大桥工程领导小组，委托上海市市政工程设计院设计，县桥工队施工，次年7月25日开工，1984年元旦竣工，国家投资24.18万元。为单孔净跨50米肋拱桥，总长82.84米，桥面宽9米，拱底标高8.44米，荷载汽—15。挂—80。

58. 长桥：又名阜安桥，在县城市区。原桥始建于唐天宝年间(742—756)，唐末焚毁。宋宣和年间(1119—1125)知县赵嵎重建木桥，改名“余不”。南宋淳熙年间(1174—1189)改建成石桥，设护栏。参政李彦颖按苏东坡“风俗阜安”一语更名阜安。明弘治七年(1495)知县王良巨、正德末年(1523)通判姚奎、隆庆二年



德清老东门城桥(1982年7月前)



德清新东门城桥(1984年元旦竣工)

(1568)知县陈宣、万历十三年(1585年)知县陈效各修一次。清康熙元年至八年(1662—1669),知县冯壮重建,将桥减裁一尺。乾隆五十四年(1790)、道光三十年(1851)各修一次。咸丰十年(1860)2月26日毁于战乱。同治十年(1871)知县华学烈复建,为9孔石平桥,桥面石梁间铺设硬木梁,上铺桥面石板,桥墩采用9块石柱组成一牌柱,嵌入水盘石槽内,上覆天盘石,支承石梁、木梁的重量。原桥长87.8米,中孔跨径7.6米,桥面宽6.85米。德清每年有洪汛3次(3月桃花水,5月黄梅水,八月桂花水),汛期上游洪水倾泻不止,冲击桥墩,年长日久,使石排柱倾斜,时有倾倒之虞。船民望而生畏,流传着这样谚语:“航过三十六码头,怕到德清长桥头。”为彻底改建长桥,县人民政府于1979年2月成立长桥建设工程领导小组,筹划建桥事项,委托上海市市政工程设计院设计,县桥梁工程队施工。同年7月6日拆除旧桥,10月10日动工兴建新桥,次年7月30日竣工。造价23.79万元,为单孔跨径50米钢筋混凝土肋拱桥。桥长63米,(包括接坡全长107.75米)桥面宽8米,拱底标高8.45米,荷载汽—10、履—50。

德清至三桥航道

59. 长安大桥:详见公路桥梁。

60. 秋山人民桥:曾名黄山桥、广乘桥。在秋山乡板桥村。宋绍兴年间(1131—1132)建。明洪武六年(1374)张居敬重修,嘉靖九年(1532)坍塌,十三年(1536)县丞宋瀛重建。清顺治年间(1644—1661)坍塌。康熙十二年(1674)重修。后又坍塌。雍正十年(1733)知县米素改建为5孔石平桥,原长38.9米,桥面宽4.12米。抗日战争前,部分桥孔已倒塌,坍孔架木桥。1955年费资0.17万元,维护修缮。1972年5月,嘉兴地区航管处设计和施工,耗资1.8万元,改建为单孔跨径42米钢筋混凝土双曲拱桥,更名人民桥。桥长53米,桥面宽4米,拱底标高9米,荷载汽—6。

61. 友谊桥:曾名郭林桥,在三桥乡友谊村。宋建炎年间

(1127—1130),僧道益建,单孔石拱桥。1972年5月,国家投资1.2万元,由嘉兴地区航运管理处设计和施工;改建为净跨34.5米双曲拱桥。桥长45米,桥面宽4米,拱底标高9米,荷载汽—6。

德清至武康航道

62. 武秋桥: 详见公路桥梁。

63. 新丰桥: 又名增福桥。原是单孔石拱桥, 1970年国家补助0.7万元。群众自筹0.2万元, 委托上海市市政设计院设计, 县桥梁工程队施工。建单孔跨径26米单波双曲拱桥, 更名新丰桥。桥长35.6米, 桥面宽3.2米, 拱底标高8.25米, 荷载汽—6。

德清至双桥航道

64. 新民桥: 又名新桥。在德清丝厂南侧。清咸丰十年(1860)毁于战乱。光绪二十四年(1898), 德清籍江西分宜县丁毓琨募银二千六百元, 改建为5孔石平桥, 长34米, 桥面宽2.53米, 中孔跨径6米, 梁底标高7.1米。

65. 新盟桥: 在城关乡新盟村。1972年国家投资0.26万元, 县桥梁工程队施工。新建跨径为22米双曲拱桥。桥长28米, 桥面宽4.25米, 拱底标高7.05米。

66. 童家墩桥: 又名创业桥。位于新盟村, 原是渡口。1981年9月, 村民自筹资金1.1万元, 新建单孔跨径18米钢桁架梁桥, 桥面用水泥板铺设, 桥长26.5米, 桥面宽3.6米, 梁底标高7米。

67. 东墩桥: 在二都沿河村, 原是渡口。1981年二都乡自筹资金0.14万元, 于6月新建跨径20米圆洞拱片桥, 县桥工队施工。桥长25米、桥面宽3.5米, 拱底标高7米。

68. 常志山桥: 详见公路桥梁。

69. 寿昌桥: 又名上渚桥。位于二都乡二都村。单孔石拱桥。宋咸淳年间(1265—1274), 县人姚智建。桥长35.2米, 宽2.8米, 净跨17.2米, 是县内现存最大跨径的单孔石拱桥。桥上设须

弥座式石栏板，间置莲瓣花纹栏柱，两侧铺有踏跺状垂带，台上用长方块石叠砌金钢墙。青藤缠绕桥身，显得古朴雄壮。今为省级重点文物保护单位。

70. 五龙桥：上柏乡桥北村。5孔石平桥，桥长26.5米，桥面宽1.7米，中孔通航，净跨5.5米，梁底标高6.9米。为碍航桥梁。

德清至虎山航道

71. 杨家山桥：详见公路桥梁。

72. 新琪大桥：在秋山乡新琪村。1969年投资0.36万元，县桥梁工程队施工。桥长25.5米，桥面宽1.8米，中孔跨径5米，梁底标高6.2米，为5孔钢筋混凝土梁桥。为碍航桥梁。

73. 虎山桥：在秋山乡新琪村，原为渡口。1965年5月投资0.2万元，建5孔钢筋混凝土排架梁桥。桥长27.5米，桥面宽1.8米，中孔跨径5米，梁底标高6.2米，为碍航桥梁。1986年10月改建为3孔跨径7米钢筋混凝土版梁桥，桥长21米、宽5.5米，投资3.15万元，其中国家补助0.6万元，余自筹。由雷甸桥梁工队施工，次年12月竣工。

德清至横塘桥航道

74. 下垮塘桥：详见公路桥梁。

75. 窑厂桥：又名中跨塘桥，在秋山乡跨塘村。1981年9月，新建单孔跨径30米钢筋混凝土桁架拱桥。乡村集资4.16万元，嘉善县桥梁工程队承包施工，次年4月竣工。桥长40.5米，桥面净宽4.5米，拱底标高6.68米，荷载汽—6。

76. 新秋桥：详见公路桥梁。

77. 上跨塘桥：在秋山乡跨塘村。1983年11月，新建单孔净跨15米圆洞拱片桥，投资1.37万元，县桥梁工程队施工，次年竣工。桥长22.6米，桥面宽3.5米，拱底标高7米。

德清至戈亭航道

78. 曲溪桥：在戈亭乡曲溪村。1982年乡、村集资0.87万元，

建3孔(中孔跨径10米)工字钢梁桥。桥长33.5米,桥面宽2.5米,梁底标高7.2米。

新市西栅至北高桥航道

79. 长板桥:又名龙带桥,在新市西栅外,建年无考。清同治年间(1862—1874)重修。7孔石平桥,桥长54米,桥面宽2.5米,中孔通航跨径6.5米,梁底标高6.5米,为碍航桥梁。

勾里至新市航道

80. 丰桥:(又名东村桥、勾里桥)在勾里集镇。1981年4月,由县桥梁工程队施工,同年7月竣工。改建为单孔跨径20米的台阶式桁架拱桥。桥长25.2米,桥面宽3.48米,拱底标高7.7米。

81. 更生环桥:在勾里乡勾里村。原是单孔石拱桥,倒塌后建木桥。1965年10月,改建为单孔跨径22.6米钢筋混凝土坦拱桥。桥长26米,桥面宽2.26米,拱底标高7.45米。

82. 南公桥:在勾里乡城头村。3孔石平桥,桥长24米,桥面宽1.75米,中孔净跨4.9米,梁底标高6米。为碍航桥梁。

83. 幸福桥:位于油车乡河墩村,原是渡口。1982年乡村集资1万元,新建7孔钢筋混凝土版梁排架桥。桥长46.5米,桥面宽2.4米,中孔跨径6.5米,梁底标高7米。

84. 贵石桥:又名顺济桥,在勾里乡西庙桥村。3孔石平桥,桥长29米,桥面宽1.8米,梁底标高6.3米,为碍航桥梁。

85. 贵石新桥:在勾里乡西庙桥村。1980年冬新建钢筋混凝土排架梁桥。桥长46.5米,桥面宽2.4米,中孔跨径7.5米,梁底标高7.45米。

86. 周家桥:在勾里西庙桥村。3孔石平桥,桥长25.5米,桥面宽1.7米,中孔跨径5米,梁底标高6.3米。为碍航桥梁。

87. 东庙桥:在西庙桥村。7孔石平桥,桥长45米,桥面宽2.15米;中孔通航跨径5.5米,梁底标高6.4米。为碍航桥梁。

88. 青石桥:位于高林乡株林村。7孔石平桥,桥长46.3

米,桥面宽1.85米;中孔通航跨径6.6米,梁底标高6.4米,为碍航桥。

89. 天顺桥:在高林乡休村。清同治年间(1862—1874)生员施孝达募捐修。光绪十三年(1887)坍塌。二十二年(1896)休村沈某经募重建,二十七年(1901)冬建成7孔石平桥。桥长46米,桥面宽23米,中孔通航跨径6.3米,梁底标高6.2米,为碍航桥梁。

勾里至水磨墩航道

90. 河墩桥:又名绍定桥,在油车乡河墩村。原是7孔石平桥,经修缮后为7孔钢筋混凝土梁与石梁组合桥。桥长43米,桥面宽1.95米,中孔通航跨径6米,梁底标高7.2米。1989年11月改建为3孔梁桥(中孔为16米空心版梁、边孔7.5米门型梁)桥长33米,桥面宽2.5米,梁底标高7米,投资5.4万元,(县交通局补助1.6万余元自筹),由德清县交通工程施工。次年3月30日竣工。

沈家角至荷叶浦漾航道

91. 赵家桥:位于下舍乡赵家村。原为3孔石平桥,后改建为单孔石台木面桥,因年久木头腐烂。1981年9月社队集资0.41万元,嘉兴地区航管处补助0.3万元,建单孔圆洞拱片桥,净跨20米,桥长28米,桥面宽3.5米,拱底标高7.7米。同年10月28日竣工。

92. 红卫桥:在禹越乡北圩村,原是渡口。1966年12月新建5孔钢筋混凝土版梁桥。桥长26.5米,桥面宽1.8米,中孔通航跨径6米,梁底标高6.65米,为碍航桥梁。

93. 道场桥:地处禹越乡道场村。原来无桥,新建7孔钢筋混凝土版梁桥。桥长52米,桥面宽2.4米,中孔通航跨径5.5米,梁底标高6.65米。为碍航桥梁。

巽陡门至上柏航道

94. 东八字桥:详见公路桥梁。

95. 汉桥:位于下柏。原是7孔石平桥,桥长25.9米,宽1.9

米。1977年冬实施湘溪港治理工程,拆老桥。由水利部门新建3孔钢筋混凝土肋拱桥,湖州市镇西桥梁工程队承包施工。桥长63米,桥面宽3.5米,中孔通航净跨20米,拱底标高8.33米,荷载汽—6。

96. 胜利桥:座落在上柏乡龙凤村。1977年10月,新建单孔净跨25米圆洞拱片桥。桥长34米,桥面宽3米,荷载汽—6。

第三节 公路桥梁

德清县第一座公路桥是余武路上的上柏桥,民国13年(1924)建。为浆砌石台木板桥面,有木质护栏、桥面、护栏涂柏油防腐。因杭州至长兴公路改道,桥废,桥墩今仍在。解放前,杭长公路及三桥至莫干山支线共有桥梁11座。新中国成立后,发展经济建设,随着新公路的建成,公路桥梁逐年增加。自1960年至1970年,新建公路桥42座,1059.64延米。德清县所建公路重点是开发西部山区,后逐步向中部和东部水乡平原地区伸展。至1985年底,全县有公路桥梁98座,2817.14延米,跨径1928.7延米。104国道上有桥梁8座、149.7延米,跨径103.9延米。508省道德清至莫干山段有桥梁6座、232.1延米、跨径166.1延米。县内公路桥梁均是永久式的桥梁,桥型有双曲拱、桁架拱、肋拱、空心版梁、矩形版梁和“T”型梁及组合梁等钢筋混凝土桥。现将主要公路桥梁记述如下:

1. 五龙桥:位于新联乡五龙桥村,跨运河中线。在德洲公路24k+935。原为单孔石拱桥。1974年10月,被杭州航运公司油轮撞塌。省航运局投资44.22万元进行改造。由省交通设计院设计,省航道大队施工,单孔净跨60米双曲拱桥,桥长136.06米,净宽为4.5米,拱底标高10.19米,荷载汽—10,于1981年6月开工,1983年5月竣工。此桥原系跨航桥梁,因建德清至洲泉公路,利

用此桥通行汽车。因此桥系单车道,坡度及荷载标准与三级公路不相适应,经交通部批准后,1989年8月1日省交通厅管理局与德清县人民政府签订协议,利用世界银行贷款补助德清县100万元。在原桥现存情况下,在上游20米处另新建一座长166.33米,单孔净跨60米,钢筋砼刚架拱桥。拱底标高10.42米、净宽7米加两边人行道各1米,荷载汽—15,挂—80。新建五龙桥于1989年12月29日开工,由浙江省交通设计院设计,湖州市苕南桥工队施工。

2. 德清大桥:位于县城小马山麓,跨东苕溪,在乔莫公路39k+741,是县城通向西部山区的陆上咽喉。原名竣明桥,单孔石拱桥。清嘉庆十八年(1813)知县易凤廷重建。光绪十四年(1888)坍塌,十九年(1893)县人徐士骏、施涵等人改建。1956年,改建为3孔石台木桁架桥,每孔跨径15米。1959年2月,开挖导流港,桥位移至小马山麓,由嘉兴专署水利局设计。次年3月23日开工,同年11月26日竣工。桥长112米,桥面宽9.4米,共10孔,每孔跨径为10米的钢筋混凝土梁桥,梁底标高9米,桥梁荷载汽—10。投资23.67万元,为本县第一座百米以上公路桥。1980年,县供电局的42吨变压器从此桥安全通过。

3. 塔院桥:位于德洲公路21K+587处,地点在新联乡内。此桥上部结构为空心版梁,下部结构为钻孔桩,双柱式墩台;6孔,每孔跨径13米,全长80.4米,桥面车道宽7米。1986年4月15日开工,湖州市长超桥工队施工,同年12月10日竣工,总造价22.07万元,荷载汽—15、挂—80。

4. 乐安桥:在新联乡。位于德清至洲泉公路22K+306.9处,7孔,桥长78.4米,上部结构中孔为16米T梁,边孔为10米,6孔空心版梁,下部结构为钻孔灌注桩、双柱式墩台。桥面车道宽7米。1986年1月10日开工,由湖州市长超桥梁工程队施工,于10月5日竣工。总造价24.54万元,荷载标准汽—15,挂—80。

5. 三里湾桥:位于梅林乡三里湾村,处于德洲公路19K+

034.65。上部结构中孔为20米T梁,边孔为13米(4孔)空心版梁,下部结构钻孔桩、双柱式墩台,5孔、桥长74.4米,梁底标高为8.1米,车道宽7米,苕南桥工队施工,1986年3月4日动工,9月5日竣工。总造价22.64万元。荷载汽—15,挂—80。



三 里 湾 桥

6. 运河桥:跨运河西线,故名。两侧不远有平政、茅山石拱桥。此桥位于干山乡漾湾村。德洲公路5K+573.05处。上部结构为钢筋砼刚架拱。下部结构 $\phi 100$ 钻孔桩基础;组合式桥台,桥长70.05米,单孔跨径50米,拱底标高为9.95米,车道宽7米,人行道宽1.25米;由湖州市镇西桥工队施工,1985年12月21日动工,次年9月29日竣工。造价32.15万元。荷载汽—15,挂—80。

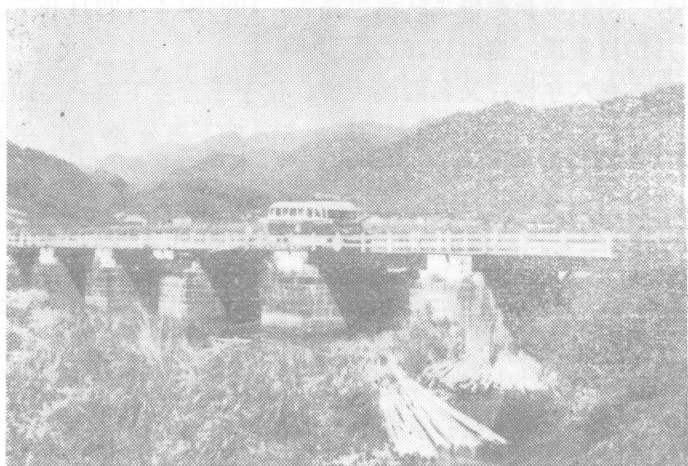
7. 丁家桥:又名永定桥,位于城关乡明星村。在德洲公路0K+085.25处。原为单孔净跨9米石拱桥,桥长27米,宽2.5米。1985年2月,为建德清至新市公路拆除旧桥。投资22.5万元。由省交通设计院设计,县桥梁工程队施工,建3孔的钢筋混凝土T型梁桥,(斜交 35°),下部结构为钻孔桩、双柱式墩台。每孔跨

径20米,桥长65.88米,面宽9.7米,通航标高8.5米。荷载汽—15,挂—80。

8. 砦棣山桥:位于城关镇东郊,地处乔莫公路36K+184处。系单孔净跨50米桁架拱桥,桥长60.84米,拱底标高9.25米,下部结构为扩大天然基础,空箱式桥台,车道宽7米。1972年,兴建塘德公路时,由省交工一队施工。荷载汽—15,挂—60。

9. 六洞桥:又名大堰桥,位于瓦窑岭至光明公路1K+300,座落在筏头乡东南。

道光《武康县志》记载:“大堰桥,县西三十里,跨大堰之上。桥柱编竹为筴,中埋以石,上布竹桥,计九洞,里人修葺之”。1949年前,原为六孔石台墩木梁桥面,桥长64米,总跨径51.5米。1953年,经省交通厅批准修建六洞桥,投资7.5万元,实耗4.43万元,于1955年建成。1959年10月洪汛桥毁。1960年,德清县工业交通局与湖州汽车运输公司联合上报嘉兴专员公署,1966年7月批准重建。改为7孔桥,桥长49.2米,石台木梁桥。1974年,



筏头乡六洞桥(1959年7月)

改建为钢筋混凝土双曲拱桥,单孔跨径46.5米,桥长为59米,荷载汽—10,履—50。该桥为我县西部山区最长的公路桥。

10. 下跨塘桥:下跨塘桥位于乔莫公路42K+397。清道光十一年(1831),宝严寺僧慧成重修。民国26年(1937)建行军路,改建为公路木桥。1952年武康县人民政府拨款改建为石台木梁桥。1970年8月南侧桥台倒塌。同年修建5孔钢筋混凝土梁桥,长59米,车道宽7米,中孔跨径11.9米,梁底标高7米,荷载汽—15。

11. 长安桥:位于秋龙公路2K+880,原为渡口,1977年建造秋山至王母山公路时,国家投资3万元,委托上海市市政工程设计院设计,县桥梁工程队施工,新建单孔跨径40米钢筋混凝土肋拱桥。桥长53米,车道宽4.5米,拱底标高8.5米,荷载汽—10。

12. 雁鱼塘桥:位于德洲公路23K+325.7处,座落在新联乡。桥面结构为三孔16米T型梁桥,跨径48米,桥长52米;下部结构为 $\phi 100 \sim \phi 120$ 钻孔桩、双柱式墩台,车道宽7米,荷载汽—15、挂—80。湖州市长超桥工队承包施工,1985年4月22日开工,次年1月10日竣工,造价15.61万元。

13. 东八字桥:又名湘溪大桥。位于三合乡下康公路10K+400,原为一座3孔石平桥。1983年3月建下康公路时,由县交通局、水利局投资14.9万元,改建为3孔、每跨径16米的组合式钢筋混凝土梁桥,县桥梁工程队施工,桥长51.4米,车道宽6米,梁底标高8.8米,荷载汽—10。

14. 三桥埠桥:在三桥埠集镇。处于杭父线53K+600处,为单孔跨径15米石拱桥,桥长25.9米,桥面宽7米,桥高5.3米,荷载汽—13,挂—60。1961年7月嘉兴公路运输公司修建。

据《浙江桥梁》记载:我省杭嘉湖水网地区均属淤积土地基,承载力较弱,因六十年代受到钢筋水泥限制,难以处理软土地基。1961年,杭嘉湖地区在建三桥埠桥时进行观测试验。上部结构为

三铰拱,下部基础采用砂垫层处理,封闭式防护,桥基于封拱后产生不均匀沉降达10.8厘米,水平位移达1.6厘米。由于石铰起到转动调剂作用,保持了结构完整无损。保证了质量、体现了三铰拱的适应性和优越性,为软基地建石拱桥指出了新方向。

15. 筏头桥:又名英红桥,位于筏百线0 K + 253处,为西部山区主要公路桥梁之一。1967年5月由嘉兴养路总段负责修建筏头桥,次月动工。为3孔跨径36米双曲拱桥。下部结构为浆砌块石台墩。桥长49.7米,桥面宽5.1米,桥高4.5米。

16. 后洪桥:在庾福线6 K + 500,原为过水路面,1971年建7孔石墩台,混凝土拱桥。总跨径37.2米、桥长44.8米,桥面宽4.3米、桥高2.35米。此桥是南路乡的交通咽喉。

17. 新秋桥:位于秋王公路0 K + 114处。1976年6月新建单孔净跨20米圆洞拱片桥。桥长27.1米,桥面车道宽5米,荷载汽—10、履—50。

18. 武秋桥:位于秋王公路1 K + 756处。1979年委托上海市市政工程设计院设计,新建净跨为30米钢筋混凝土桁架拱桥。桥长41.24米,桥面车道宽4.5米,拱底桥高8.25米,荷载汽—10,由县桥梁工程队施工。投资2.8万元,1979年5月开工,10月竣工。

19. 杨家山桥:位于下康公路1 K + 400处。原是5孔石平桥。1980年11月,建下跨塘至康家山公路时,改建为净跨25米钢筋混凝土桁架拱桥,由德清桥工队施工,次年5月竣工。桥长34.54米,桥面车道宽4.5米,拱底标高7.06米,荷载汽—10、履—50。

20. 常志山桥:位于下康线5 K + 400。1981年建单孔净跨25米桁架拱桥。桥长34.5米,桥面车道宽4.5米,拱底桥高7.1米,荷载汽—10、履—50。投资2.75万元,由德清桥工队施工,1981年9月竣工。

德清县公路桥梁一览表

序号	桥名	公路中心桩号	孔数	跨径(米)	结 构 性 质		桥长(米)	桥面宽度(米)	高度(米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
104国道:(杭父线)												
1	鲍家桥	57K+480	1	6.8	钢筋混凝土版梁	石 台	12.20	6	2.6	13	60	1979.12
2	三桥埭桥	53K+600	1	15	石 拱	砂垫层钢筋混凝土版基础	25.9	7	5.3	13	60	1962
3	乌迳山桥	51K+650	3	1—8.6 2—9	钢筋混凝土T梁	钻孔桩双柱式墩台	28.2	7	5.2	13	60	1964.4
4	万青桥	50K+130	1	6.6	钢筋混凝土版梁	钢筋混凝土台	7	5.6	4.5	13	60	1979.12
	武康桥	49K+560	3	2—11.6 1—12.6	空心版梁	钻孔桩双柱式墩石台	37.5	7	5.5	13	60	1966.1
5	余武桥	43K+150	1	13	"	石砌U型	21.4	9	4	20	100	1979.12
6	上柏北桥	42K+810	1	6.5	版 梁	石 台	10	6	3.3	13	60	1979.12
7	燕子桥	40K+490	1	5.8	空心版梁	"	7.5	12	3	20	100	1979.12
508省道(苏司—莫干山线)												
8	南溪桥	26K+773.45	1	1—5	矩形版梁	重力式桥台	11.5	6		13	60	1972

续表

序号	桥名	公路中心 桩号	孔数	跨径 (米)	结 构 性 质		桥长 (米)	桥面 宽度 (米)	高度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
9	陡坝桥	27K+120.25	1	1—5	矩形版梁	重力式桥台	12.5	6.5		13	60	1972
10	小白云桥	28K+380	1	1—5	"	"	12.5	6.2		13	60	1972
11	白云桥	30K+019	1	1—16	空心版梁	"	50	6.1		13	60	1972
12	官恩桥	31K+344.25	3	3—16	"	钻孔桩墩台	50.4	7		15	80	1989.2
13	环 桥	31K+880.25	1	1—5	矩形版梁	重力式桥台	10.7	6.5		13	60	1972
14	柯家桥	32K+775	1	1—9.5	"	"	15	7		15	80	1987.7
15	计家桥	33K+235.5	1	1—6.8	"	"	12.2	6.1		13	60	1972
16	对丰斗桥	35K+560	1	1—8 (斜长)	"	"	13.66 (斜)	7		15	80	1987.10
17	旱 桥	35K+890.9	1	1—5	"	"	8.7	8.5		15	80	1987.7
18	旱 桥	35K+022.1	1	1—5	"	"	9.7	8.5		15	80	1987.6
19	碧螺山桥	36K+184	1	1—50	桁架拱	空箱式桥台	60.84	7	10.25	15	60	1972.1
20	东门城桥	37K+858.5	1	1—50	肋 拱	北台沉井	82.84	9	8.44	15	80	1984.1
21	西门城桥	39K+107	1	1—6	空心版梁	石 台	20.2	11	3.6	15	80	1978.9
22	德清大桥	39K+741	10	10—10	钢管混凝土梁	钢筋混凝土排桩	112	9.4	12	10		1960.11

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构		桥 长 (米)	桥面 宽度 (米)	高 度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
33	烂树坑桥	7K+200	1	6.7	钢筋混凝土拱		13.2	5	3.2	13	60	
庚村—后洪												
34	后 洪 桥	6K+500	7	2-3.1 2-5.4 2-5.6 1-9	混凝土拱		44.8	4.3	2.35	13	60	1971
后洪—福水												
35	革 命 桥	1K+400	1	10.10	石	台	21.8	4.8	6.3	13	60	1969.6
36	人 民 桥	2K+100	1	10.2	石	台	21.7	4.8	4.8	13	60	1969.10
小溪——后洪												
37	横 渡 桥	2K+650	1	12	钢筋混凝土T梁		23.9	4.9	4.2	13	60	1963.7
筏头——和睦桥												
38	合溪口桥	0K+90	3	10.35 10.1 8.5	T梁		40.8	4.4	4.1	13	60	1963.6
39	姜 湾 桥	1K+530	3	2-7.5 1-7.35	T梁		37.0	4.4	4.4	13	60	1963.6
40	羊 湾 桥	3K+500	1	5.1	版 梁		12	5.7	2.5	13	60	1963.6

续表

序号	桥名	公路中心桩号	孔数	孔径(米)	结 构 性 质		桥长(米)	桥面宽度(米)	高度(米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
41	佛堂桥	4K+430	1	11.6	T 梁	石 台	20.8	4.4	6.2	13	60	1963.6
笕头——百家坞												
42	东沱桥	6K+000	2	12	双曲拱	石墩台	23.6	5	5.3	13	60	1967.6
43	笕头桥	0K+253	3	12	双曲拱	石墩台	49.7	5.1	4.5	13	60	1967.6
河步溪——武安桥												
44	武安桥	1K+720	1	5.10	石 拱	石 台	8.5	7	3.7	13	60	1968
秋山——王母山												
45	新秋桥	0K+114	1	20	圆洞拱片	石 台	27.7	4.95	5.6	10	50	1976.8
46	武秋桥	1K+756	1	30	桁架拱	石台(西台沉井基础)	48.1	4.5	9.1	10	50	1979.10
47	长安桥	2K+880	1	40	肋 拱	石 台	53.2	4.65	9.5	10	50	1978.8
施宅村——沙岭头												
48	南坑桥	1K+500	1	6	空心版梁	石 台	9.8	5	2.7	10	50	1977.11
49	凤溪桥	2K+714	1	6	空心版梁	石 台	9.8	5	2.7	10	50	1977.11

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构 性 质		桥长 (米)	桥面 宽度 (米)	高度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
对河口——银子山												
50	东风桥	0K+300	1	20	肋 拱	石 台	30.5	6	7	10	50	1985
下跨塘——康介山												
51	杨家山桥	1K+400	1	25	桁架拱	石 台	34.54	4.5	6.45	10	50	1981.3
52	常志山桥	5K+400	1	25	桁架拱	石 台	34.54	4.5	7.10	10	50	1981.6
53	竹园墩桥	5K+500	1	9	桁架拱	石 台	14	6	3.7	10	50	1981.10
54	周介桥	9K+80	1	20	桁架拱	石 台	30.1	4.5	5.9	10	50	1981.10
55	湘溪大桥	10K+400	3	3—16	组合梁	灌注桩墩台	51.4	6	8.8	10	50	1983.3
56	杨坎桥	13K+200	1	8	版 梁	石 台	11.6	6.5	2.9	10	50	1982.3
德清——桐乡洲泉												
57	丁家桥	0K+085.25	3	3—20	T 型 梁	灌注桩双柱式墩台	65.88	7.7	9.93	15	80	1986.1.15
58	明丰桥	1K+793.4	1	6	矩型版梁	重力式桥台	7	8.5	5.9	15	80	1985.6.20
59	愚公桥	2K+155.8	1	6	矩型版梁	重力式桥台	7	8.5	5.38	15	80	1985.8.20
60	三仙桥	3K+345	1	10	空心版梁	重力式桥台	11	8	6.71	15	80	1985.11.7

续表

序号	桥名	公路中心 桩号	孔数	跨径 (米)	结 构		性 质	桥长 (米)	桥面 宽度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
61	填山桥	4K+641.5	2	2—10	空心版梁		灌注桩三柱式墩台	21	7	7.31	15 80	1985.10.29
62	运河桥	5K+573.05	1	60	钢筋混凝土刚架拱		灌注桩组合式桥台	70.05	7	10.84	15 80	1986.9.29
63	南舍桥	6K+376.7	1	6	矩形版梁		重力式桥台	7	8.5	5.83	15 80	1985.10.10
64	东舍桥	7K+089	1	6	矩形版梁		重力式桥台	7	8.5	5.83	15 80	1986.1.14
65	冷饭埭桥	8K+122.6	1	6	矩形版梁		重力式桥台	7	8.5	5.71	15 80	1986.6.30
66	双里墩桥	9K+415.4	3	3—13	空心版梁		灌注桩双柱式墩台	41.4	7	7.12	15 80	1985.11.5
67	罗庵桥	10K+701.6	3	3—13	空心版梁		灌注桩双柱式墩台	41.4	7	7.43	15 80	1986.2.8
68	西村头桥	11K+175.3	1	8	矩形版梁		重力式桥台	9	7	6.20	15 80	1986.3.23
69	港西桥	11K+266.5	1	8	矩形版梁		重力式桥台	9	7	6.38	15 80	1986.5.20
70	士林桥	11K+676.5	1	8	矩形版梁		重力式桥台	9	7	6.09	15 80	1986.5.25
71	肖介桥	12K+603.1	3	3—10	空心版梁		灌注桩双柱式墩台	38.8	7	7.13	15 80	1986.2.28
72	子思桥	13K+815.2	3	3—13	空心版梁		灌注桩双柱式墩台	41.4	7	7.58	15 80	1986.5.30
73	后庄坝桥	14K+444.4	1	8	矩形版梁		重力式桥台	16	7	6.03	15 80	1985.12.24

续表

序号	桥名	公路中心桩号	孔数	孔径(米)	结 构 性 质		桥长(米)	桥面宽度(米)	高度(米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
74	圣济桥	15K+284.8	3	3—13	空心版梁	灌注桩双柱式墩台	41.4	7	7.21	15	80	1986.7.12
75	百步桥	15K+720.2	3	3—8	空心版梁	"	26.4	7	6.51	15	80	1985.11.9
76	通塘桥	16K+344.8	3	3—8	空心版梁	"	26.4	7	6.51	15	80	1985.12.3
77	三里湾桥	19K+034.65	5	1—20 4—13	中孔T型梁 边孔空心版梁	"	74.4	7	9.52	15	80	1986.9.5
78	西栅桥	20K+615	2	2—10	空心版梁	"	22.4	7	5.7	15	80	1986.8.22
79	遇溪桥	20K+665	1	10	空心版梁	灌注桩双柱式墩台	12.4	7	5.7	15	80	1986.8.6
80	塔院桥	21K+587	6	6—13	空心版梁	灌注桩双柱式墩台	80.4	7	7.22	15	80	1987.1.22
81	乐安桥	22K+306.9	7	1—16 6—10	中孔T型版梁 边孔空心版梁	"	78.4	7	9.02	15	80	1986.10.5
82	雁鱼塘桥	23K+325.7	3	3—16	T型梁	灌注桩框架式墩台， 双柱式墩	52	7	8.82	15	80	1986.1.10
83	虎嘴桥	24K+331.55	3	3—8	空心版梁	灌注桩双柱式墩台	26.4	7	6.51	15	80	1985.8.13
84	五龙桥	24K+335	1	60	双曲拱	沉井砂桩组合式桥台	136.06	4.5	11.44	15	80	1983.5.14
85	河木桥	25K+502.6	3	3—8	空心版梁	灌注桩双柱式墩台	26.4	7	6.51	15	80	1985.7.22

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构		性 质	桥长 (米)	桥面 宽度 (米)	高度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部					汽	挂	
乡道：暗弄口——范家坞													
86	牵福桥	1K+450	1	5.5	石 拱		石 台	10.2	4.75	4.2	13	60	1970.6
后洪——斗蒋坞													
87	奋发桥	0K+100	1	10	石 拱		石 台	21.3	4.6	5.2	13	60	1971.6
横渡——石山													
88	石山桥	5K+664.4	1	5.8	石 拱		石 台	12	5.3	3.2	13	60	1969.2
后洪——碧坞													
89	解放桥	1K+312	1	10	石 拱		石 台	28	5.5	4.3	13	60	1971.6
90	碧坞桥	3K+267	1	6	石 拱		石 台	12.8	4.8	3.8	13	60	1971.6
石塔——杨坞坑													
91	石塔桥	0K+20	1	8.2	石 拱		石 台	13.2	5.6	4.2	13	60	1973.7
92	蒋家竹园桥	0K+785	1	5	石 拱		石 台	6.3	5.5	2.45	13	60	1973.7

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构		性 质	桥 长 (米)	桥面 宽度 (米)	高 度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部					汽	挂	
瓦窑岭——光明													
93	六 洞 桥	1K + 300	1	46.5	双 曲 拱		石 台	59	4.7	12.5	13	60	1974
范坞口——范坞里													
94	范坞口桥	0K + 20	1	15	石 拱		石 台	16.7	5.9	4	13	60	1976
佛堂——葛岭													
95	佛堂北桥	0K + 170	1	5	石 拱		石 台	6.9	4.6	4.1	13	60	1976.3
96	葛岭小桥	1K + 100	1	5.1	石 拱		石 台	6.9	4.5	2.5	13	60	1976.3
97	葛 岭 桥	1K + 260	1	5	石 拱		石 台	11	5.2	4	13	60	1976.3
黄泥坎——上郎													
98	上 郎 桥	1K + 050	1	5	钢筋混凝土拱		石 台	15.8	4.5	2.1	13	60	1962.10

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构		性 质	桥 长 (米)	桥面 宽度 (米)	高 度 (米)	设计荷载		建成年月
					上	下					汽	挂	
玄坛庙——宿九坞													
99	红 星 桥	0K+000	1	7.1	石 拱		石 台	17.5	5.1	4.5	13	60	1968.7
陆家桥——木竹坞													
100	陆 家 桥	0K+395	1	10	石 拱		石 台	18.2	5.4	4.6	13	60	1968
101	团 结 桥	4K+150	1	5	石 拱		石 台	12	4.8	4.5	13	60	1968
香水桥——马坞里													
102	幸 福 桥	1K+220	1	5	石 拱		石 台	8.2	5.5	3.3	10	50	1980.5
103	马坞里新桥	1K+690	1	8.7	石 拱		石 台	9.7	7.8	4	10	50	1980.5
陈村——山岭头													
104	太 平 桥	0K+680	1	8.1	石 拱		石 台	9.4	6	5.1	10	50	1977

续表

序 号	桥 名	公路中心 桩 号	孔 数	跨径 (米)	结 构 性 质		桥长 (米)	桥面 宽度 (米)	高度 (米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
东坞口——西坞里												
105	青石桥	1K+629	1	5.4	石 拱	石 砌	7.2	5.6	4.6	10	50	1983.8
106	木桥头桥	0K+515	1	9.3	石 拱	石 台	10.7	6.1	3.6	10	50	1981
渔村——梅皋坞												
107	友谊桥	1K+295	1	5.1	石 拱	石 台	9.8	4.5	3.1	13	60	1970.5
南山煤山路线												
108	张家桥	0K+610	2	2—4.9	钢筋混凝土版梁		12.2	4.6	2	13	60	1974
赤山庙——五四煤矿												
109	五四桥	0K+200	3	3—4	混凝土拱		15.4	5.6	3.5	13	60	1974
110	全背桥	0K+100	1	6	石 拱	石 台	7	4.6	1.7	13	60	1974

续表

序号	桥名	公路中心桩号	孔数	跨径(米)	结 构 性 质		桥长(米)	桥面宽度(米)	高度(米)	设计荷载		建成年月
					上 部	下 部				汽	挂	
附：104国道(水泥路新线)												
1	鲍家桥	1391+646	1	1—6.6	矩形版梁	砼 台	7.35	12.0	3.1	13	60	1984.4
2	三 桥	1395K+554	1	1—16	空心版梁	双柱式台	16.7	12	4.5	20	100	1988.11
3	星华桥	1396K+663	3	3—16	空心版梁	双柱式墩台	50.4	9	4.9	20	100	1988.12
4	英溪桥	1399K+261	3	3—10	空心版梁	"	30.0	12	4.11	20	100	1988.12
5	七都里桥	1399K+549	1	1—6	矩形版梁	重力式石台	6.6	11	1.4	20	100	1988.12
6	界渠桥	1401K+922	1	1—10	空心版梁	重力式砼墩台	16.6	11	4.3	20	100	1988.11
7	渠道4桥	1401K+956	1	1—13	"	"	17.0	11	2.6	20	100	1988.11
8	渠道3桥	1402K+129	1	1—16	"	"	21.0	11	1.7	20	100	1988.11
9	渠道2桥	1402K+394	1	1—13	"	"	17.0	11	2.6	20	100	1988.10
10	渠道1桥	1402K+807	1	1—16	"	"	20.4	11	3.8	20	100	1988.11

注① 上表8*~18*桥梁未统计在1985年公路桥梁数据中。

② 上表20* (东门城桥)统计在航道桥梁中。

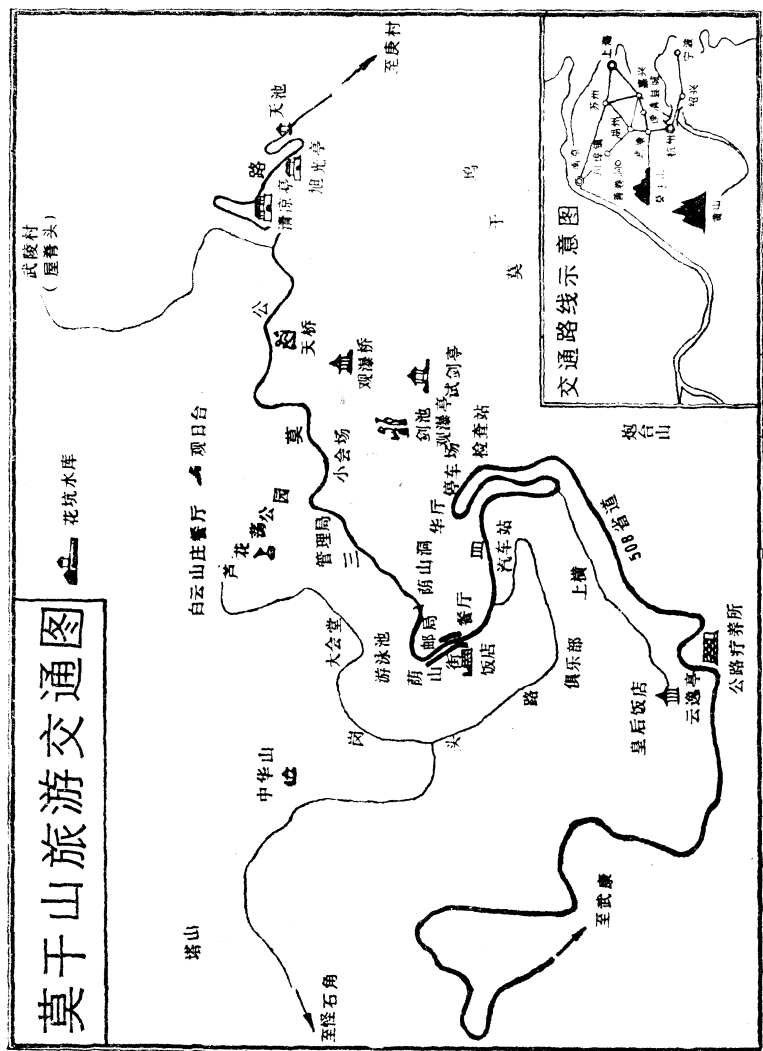
③ 104国道(新线)10座桥梁未统计在1985年公路桥梁数据中。

第四节 铁路桥梁

杭牛铁路由南至北穿越县境西郊,境内长22.37公里,有铁路桥梁17座(铁路桥编号28—44号),共长330.7米,桥型结构为钢筋混凝土梁桥,最长的是37号桥,俗名武康桥,铁路中心里程251—680,桥长44.9米,孔径29.8米,跨余英溪。最短的桥是35号桥,桥长9.1米。铁路桥梁记述如下:

德清县铁路桥梁一览表

桥号	地名	中心里程	结构式样	桥梁全长(米)	桥孔总长(米)	梁底标高(米)
28	鸡马岭	243+191	钢筋混凝土梁 2—2.3	9.8	3.8	18.68
29	29号桥	246+638	钢筋混凝土梁 1—10	24.2	8.9	7.21
30	三桥	247+860	钢筋混凝土梁 1—16	26.4	14.7	6.91
31	三桥	247+860	钢筋混凝土梁 1—16	26.6	14.7	6.91
32	三桥	247+860	钢筋混凝土梁 1—16	26.4	14.7	6.91
33	33号桥	249+529	钢筋混凝土梁 1—6.7	16.1	6.0	7.21
34	34号桥	249+556	钢筋混凝土梁 2—8	27.5	13.6	7.03
35	郭兴桥	249+861	钢筋混凝土梁 2—2.3	9.1	2.0	8.03
36	新建桥	250+879	钢筋混凝土梁 1—3.4	11.3	3.0	8.11
37	武康桥	251+680	钢筋混凝土梁 2—16	44.9	29.8	7.11
38	38号桥	253+639	钢筋混凝土梁 1—4.5	11.9	4.0	6.91
39	39号桥	254+161	钢筋混凝土梁 1—4.5	11.5	4.0	7.62
40	红旗桥	255+429	钢筋混凝土梁 1—3.4	12.0	3.0	9.71
41	上柏二桥	257+845	钢筋混凝土梁 1—10	25.0	8.9	8.70
42	上柏桥	258+079	钢筋混凝土梁 1—5.5	21.1	5.0	9.23
43	火星桥	259+474	钢筋混凝土梁 1—3.4	10.3	3.0	10.20
44	燕子桥	260+278	钢筋混凝土梁 2—4.5	16.6	7.8	11.91



第八章 莫干山旅游交通

莫干山在德清县西部，中心区在北纬 $30^{\circ}36'$ ，东经 $119^{\circ}52'$ ，距浙江省会杭州82公里，与上海、南京、苏州、无锡等地都有公路相通。

莫干山景区由荫山、中华山、炮台山、营盘山、天池山、金家山、塔山等群峰组成。东西长三十公里、南北距二十五公里，主峰塔山海拔720.2米。山区翠竹如海洋，绿水绕青山，云雾喷喷吐吐，楼阁错落有致。素以竹、云、泉“三胜”及绿、凉、清、静“四优”而驰名中外，它与庐山、鸡公山、北戴河并称中国四大避暑胜地。因莫干山形如马蹄，峡谷口朝东南，当盛夏季节，杭州南京等地暑气逼人，而这里东南风回旋于山谷中，多年平均气温在摄氏 $24^{\circ}1'—30^{\circ}$ 之间，被誉为“清凉世界”。近人江庸在《别莫干山》诗中写道：“南游迫盛暑，乘兴来莫干。竹径数十里，供我半日看。径狭不见日，午怯衣裳单”。莫干山空气清新，一尘不染，泉水淙淙，清澈见底。游客漫步林荫竹径，或坐别墅小憩，处处清新宜人，神舒肤爽。

莫干山，据传春秋时期，吴王阖闾命铸剑神手干将、莫邪夫妇铸“雌雄剑”，故名。清人唐靖作诗为证：“剑已延津去，山犹号莫干。”此山已有二千多年的历史。越国大夫范蠡的老师计然，汉代名将樊哙、唐朝孟郊、宋代苏轼、元朝赵孟頫、明代王阳明等历史名人都曾来此游览，留下了珍贵的墨迹。清末至民国时期，英、德、俄、法、美等国传教士和侨民以及民国政府军政要员、豪商富户均纷纷上山占地盘，建造避暑别墅，共达120余幢。

解放后，莫干山成为劳动人民游览、疗养和避暑度假的休息

场所。道路交通逐渐完善,莫干山麓的南路、筏头、莫干山对河口、后坞等乡公路成网,互为交错,37个行政村全部通了汽车。莫干山前山、后山都有上山公路,形成莫干山区环山公路网络。山上胜景很多,主要有剑池、芦花荡、塔山、怪石角、石门卡、天桥、华厅、屋脊头、荫山洞等。山上现筑有别墅、疗养院、商店等217幢。房屋建筑风格各异,镶嵌在绿荫修竹丛中,错落有致。毛泽东、朱德、陈云、董必武、彭德怀、刘伯承、陈毅、胡耀邦等党政领导和郭沫若、巴金等著名人士都曾上山休憩、疗养。莫干山管理局接待过来自二十多个国家和地区的国际友人和华侨以及港澳同胞。

第一节 道 路

一、山道

本世纪初曾修筑通达山顶的登山石路,各风景点到别墅都筑小道相通。民国17年(1928),莫干山管理局成立,开始修筑通向各个名胜古迹及别墅的石阶路。现从莫干山管理局编写的《莫干山志》中抄录山道如下:

武康路:武康路从庾村起,经黄泥岭、炮台山、营盘山,登百步岭,达荫山街与莫干山路衔接,长4.2公里。这是莫干山公路修筑前,游客登山拾级主要山径。民国22年(1933),莫干山管理局整修石级,庾村至炮台山路段中,部份浇筑混凝土路面。解放前,游客上山经此道攀登或乘坐山轿上山。解放后,前山、后山筑有2条公路(即508省道和三莫公路)达荫山街,从此该道徒步登山者稀少。

上横路:武康路百步岭原铁路旅馆起至岗头路,与岗中路中段联接,约长910米。

余杭路:(原名代佛斯路),从武康路百步岭原铁路旅馆门口

起至瀑布路中段止，约长370米。

孝丰路：(原名疗养路)，武康路中段，上柏路南端起至上横路中段。约长320米。

上柏路：(原名荫山支路)，荫山路中段起至岗头路中段相接，约长213米。

双林路：(原名源泰路)，从武康路上段终点起至岗头路中段，约长160米。

荫山路：余杭路下段原铁路旅馆门口起至邮政局路中段，约长647米。

吴兴路：(原名教堂路)。武康路上段终点起至原聚会堂下公共运动场边，长约647米。

长兴路：(原名岗头西路)。莫干山路公安分局起经岗头顶至中华园路中段，约长347米。

岗头路：孝丰路中段起至公共运动场休息亭边，约长739米。

邮政局路：吴兴路中段起至杭县路中段相连，约445米。

芦花荡路：莫干山路中段至芦花荡上面，约长138米。

瀑布路：莫干山路中段起至瀑布之剑池下，约长138米。

杭县路：(原名东路)，邮政局路终点起至524号木门止，约长369米。

嘉兴路：(原名蒙多里亚路)，从邮政局下段之终点起，下迄新市路下段止，约长320米。

德清路：(原名栗子路)，自新市段起至吴兴路上段，约长267米。

新市路：(原名法海路)，自芦花荡上首起，下迄中华园路中段，约长162米。

安吉路：(原名派克路)，新市路上段起至公共运动场边，约长196米。

中华园路(原名至塔山路)，此路为中华山、岗头墩两山之间

路, 约长1454米。

民族路: (原名园路至塔山顶路), 中华园路起至塔山顶, 约长319米。

塔山园路: 为环绕塔山之园路, 约长2011米。

三鸡湾路: 上起武康路中段之营盘山下, 下迄石颐寺, 长约2587米。

岗荫路: 从岗头路起至莫干山路终点及武康路衔接处, 约长267米。

怡志路: 从营盘路西段起至筏头路, 约长320米。

筏头路: 怡志路终点起至筏头镇, 约长2133米。

金家山路: 莫干山路起沿金家山至屋脊头, 与武陵路相接, 长约641米。

平湖路: 自岗头路起至上横路, 长约210米。

武陵路: 莫干山路起至屋脊头接金家山路, 约长168米。

解放后, 浙江省人民政府重视莫干山风景区建设, 多次拨款由莫干山管理局将部份山道拓宽为山路或公路, 可通机动车辆。

二、山路

山路: 通向各风景点(别墅)的环山大路, 筑有砂泥路、弹石路、水泥混凝土道路。解放后, 莫干山管理局多次对山路截弯取直, 降低坡度, 改善了爬山越岭的条件。1976年至1987年春, 浙江省人民政府共投资35万元, 作为改造环山大路专用款; 并新建了清凉亭至屋脊头, 荫山街至白云饭店、机关新宿舍至皇后餐厅、管理局至芦花荡饭店、荫山街至清凉亭的道路。累计长度为4.5公里。因上山公路弯道多、坡度陡, 为防止雨雪天气车辆上下山困难, 铺筑路面时、在中间浇灌2.6—3米的混凝土路面, 路缘铺筑0.5—0.7米弹石路面, 以利行车安全。

1. 清凉亭—屋脊头: 原为砂泥路。1976年冬投资1.8万元, 对急湾进行改造, 铺筑水泥路面, 长850米、宽4米。沿线有旭

光台、清凉亭,屋脊头(即武陵村)等景点。

2. 清凉亭—荫山街:原为弹石路面、高低不平,坡陡弯急。1985年冬改建为水泥路面,长1500米、宽4.5米,两侧路肩筑弹石路面70厘米。沿线风景点颇多、有天桥、黄庙、剑池、花厅、荫山洞等。

3. 莫干山管理局—芦花荡饭店,原为弹石路面,1986年改建为混凝土路面,长200米、宽4米(其中水泥路面宽2.6米)。芦花荡公园是莫干山著名风景点之一。

4. 机关新宿舍—皇后餐厅:原为砂泥路。1986年改建为水泥路面,长300米、宽4米、厚12厘米,其中水泥路面宽3米。附近有“云逸亭”可憩息、远眺,皇后餐厅可住宿就餐。

5. 荫山街—白云饭店:原为弹石路,1987年春改建为长1650米,宽4米,厚12米的水泥混凝土路面。两侧均筑有弹石路肩70厘米。从此路可登观日台观日出,以及游览花坑水库等风景点。

6. 杭疗食堂—塔山:从荫山街至白云饭店之间的杭疗食堂(即269—272号)起,到莫干山主峰塔山。该路利用原来山间小道拓宽而成,长1000米左右,包括砂泥路950米,水泥路50米,宽4.5米。登塔山顶可观日出,附近有怪石角,一览亭等风景点。

7. 埭子口—青草塘:以杭疗食堂至塔山路的埭子口为起点,至青草塘,全长1200米左右、宽3.5米,系砂泥路。不远有风景点怪石角。

第二节 旅游交通

民国18年(1929)6月前,从杭州、上海等地来莫干山避暑的游客,乘小汽轮达三桥埠避暑湾登岸,乘坐山轿经庾村达莫干山。同年6月7日,杭长路及三莫支线建成后,浙江省政府主席张静江,在莫干山铁路饭店,宴请参加西湖博览会的中央委员及

来宾90余人,庆贺三莫支线通车。同年8月通客车。外来游客可从杭州乘汽车直达莫干山麓庾村。再从庾村雇轿上山。

民国19年(1930)3月,浙江省公路局与沪、杭甬铁路局订立沪莫联运合同章程。章程规定从民国19年7月15日起,双方实行联运,由铁路局订办南京、镇江、常州、无锡、上海梵王渡站至莫干山的旅客运输及行李、包裹联运业务。凡联运旅客及行李包裹一切中转接送,(包括火车、汽车、上山轿子),均由省公路局和铁路局负责安排,无需旅客分忧。其路线从上海北站、梵王渡站至莫干山往返客票。联运时间暂定每年七、八、九月,每日往返各2次,五、六、十月每日往返1次,自11月1日起至次年4月30日期间,每星期三、六往返各1次。

民国21年(1932)6月,莫干联运事务所与商人于少甫合办食宿服务。由联运事务所提供房屋设备,于少甫负责工食消耗,盈利各得一半。房金规定楼上每铺2元,楼下每铺1元8角,客饭每客5角。23年(1934)湖嘉、苏嘉汽车公司办理苏州至莫干山游客及行李包裹联运业务。32年(1943)5月25日,省公路管理局局长陈体纯呈省建设厅文中指出:“去年莫干山山轿迭修50乘,新添置20乘,共70乘,勉强敷用,经暑期用后大半损坏,呈请添置32乘。”省建设厅于6月3日核准32乘,每乘15.50元。

民国35年(1946)8月10日,浙江省公路局第一运输处杭州业务所开办杭莫夏季游览专车,杭徽长途汽车公司代售杭州至莫干山游览专车客票。37年(1948),省公路联营运输处张贴新闻公告,定于5月7、8两日举办莫干山观看日蚀专车,并备有野餐供应。

1952年,莫干山路(即永祥路)经过修理改善,小汽车可由庾村直达山顶。至此,庾村及莫干山的轿行随之消失。1966年5月,德清经武康,对河口、筏头、后坞至莫干山的公路通车(即508省道)。特别是508省道武康至莫干山段浇灌了渣油路面后,旅游交

通更为方便。夏季是莫干山游览黄金季节,上海、苏州、无锡、嘉兴、杭州、湖州等地游车源源不断上山。同时莫干山管理局亦备有各类旅游车,可为游客服务。德清县旅游公司是专业单位,凡企业和个人向其租车上山,都十分方便。1986年11月,新建莫干山汽车站,站址武康路325号,内设候车室、售票房及驾驶员宿舍。目前,每日有杭州至莫干山旅游班车,每年5月11日至10月10日增开上海至莫干山、德清至莫干山、湖州至莫干山旅游客车。外省(市)游客均可乘飞机、火车抵达杭州、上海等地中转。

附：胜 迹

清凉世界莫干山是中外著名避胜地,山上胜迹颇多,现简介如下:

荫山:高约600余米,是莫干山旅游区的中心点。荫山街上开设旅社、饭馆、商店、邮局、茶室等旅游设施。从这里通向各风景点的石级、山道相通。荫山街似一条银色带子,把远近各处的胜迹联在一起。荫山四季景色各异,春日雨后,漫山竹笋破土而出,生意盎然。盛夏季节绿荫处处、溪水淙淙,漫步在“一径万竿绿”的竹径中,十分舒适。深秋或初冬、林寒涧峭,环境清幽,使人心旷神怡。冬日雪景格外壮观,雪花漫天飞舞,千山银浪腾涌、待红日高照,更为壮丽。

荫山洞:从荫山街南段顺石级而下,山道甚陡、溪水潺潺、下行百步,桥横溪上,名曰“荫山桥”。前进数步、迈过小巧玲珑的小红桥,便到荫山洞。此洞不大,能容五六人,洞底一泓清水,汨汨有声,洞内凉气袭人,洞外小桥流水,翠竹红亭,参差错落,别有风致。夏日,小洞吸引着一批批游客在此小憩。过小红亭,有一人工水池、周围栏杆围绕。池中有玲珑假山,喷泉四溅。池水清澈见底,鱼儿来去悠游。游客常在此洞前摄影留念。

华厅:走出荫山洞,穿过松杉夹道水泥路,跨进圆洞门,一

座精緻的两层小楼出现眼前，这就是华厅。华厅，原名花厅，系重檐建筑，飞檐雕甍，琉璃屋顶。四周回廊为米红栏杆，四壁落地长窗。因柱梁门窗绘有各色花卉图案，典雅华丽，故名。厅内设有茶室、书亭、照相馆，游人于此品茗小憩，啜尝莫干黄芽，嫩绿清香，余味无穷。1981年，胡耀邦上莫干山，曾在此与浙江、上海市领导商谈工作。

华厅外砌有矮墙。墙内种菊，墙外植桂，中秋季节，秋菊吐蕊，桂花飘香，游人留连忘返。

剑池：是莫干山著名风景区。清乾隆《湖州府志》记载：“剑池在县西北莫干山，池侧有磨剑石，世传吴王铸剑之处”。民国15年(1926)，周庆云(清末知州，两浙盐业会长)镌刻《剑池》两字，并于所编《莫干山志》云：偏东南下行多溪涧，瀑流有声，故曰瀑布路。旋转旋下，有然翼然，北望剑池，悬崖飞瀑十余丈，深入溪涧，土人呼为剑池，相传莫邪干将铸剑于此。

剑池于荫山洞出发，顺势而下便到阜溪桥，又名飞虹桥。桥的石柱上刻着陈毅元帅的诗句：一边是“夹道万竿成绿海，百寻涧底望高楼。”另一边是：“飞瀑剑池涤俗虑，塔山远景足高歌。”桥下有块黑褐色的巨石，侧卧溪上，就是“磨剑石”。此石上篆字镌刻：“周吴干将莫邪夫妇磨剑处。”1985年，莫干山管理局于此树立三米多高的干将莫邪铸剑塑像，神态逼真，栩栩如生。

剑池“飞瀑三迭”，以小巧著称，它与黄山“人字瀑”和庐山“三叠泉”不同，既能近观，又宜远眺。站在阜溪桥抬头仰望，只见瀑流从岩顶奔泻而下，时而化作层层水帘，时而飞流激湍，发出雷鸣般吼声。剑池飞瀑分为内外两层，内白外黄。在悬崖处水花四溅，五光十色、非常好看。

观瀑亭：离剑池北侧、沿石级至荫山山脊，有座绿顶红柱的六角亭，便是观瀑亭。从亭内俯瞰，云雾弥漫，幽谷间“银河北挂三石梁”的剑瀑，由此望去、时显时隐，婉似银龙飞舞。在阳光

照射下的水帘，不时会显现微妙的奇观。

芦花荡：沿莫干山管理局左侧石级而上，约百余步，迎面是一个圆形洞门，门额上题有“芦花荡”三字。门前整齐排列着两排茂密的玉兰，两旁挺立着高大的枫树和嘉树。

芦花荡俗名锣鼓堂。相传原是一座庙宇，早年废圯，后改建为锣鼓堂。因近处芦苇丛生、故亦名芦花荡。周庆云《莫干山志》提到这里的泉水：“地有流泉，洌而甘，西医验之谓无微生物，冷饮无疾。”昔时刘焕作《过芦花荡》诗一首：“三过芦花荡，芦花未白头。竹荫浓过岭，云影乱遮楼。入耳聆冷韵，径行步步幽。秋风催八月，看来雪霜稠”。目前的芦花荡，走进门有个椭圆形水池，池中白鹤雕塑，神态悠悠，喷泉汨汨不绝，水流清冽。登上石级路、有平台，两座红亭相映交辉。平台左侧即芦花荡，荡内芦苇茂密，随风婆娑。右侧有露天舞厅，早晚游客不绝，自得其趣。

天桥：由荫山脊右侧依石径而下，可达此桥。桥飞架于溪流之上，一端是从篁荫日，绿叶舞风的竹径。另一端是连接盘旋峭壁悬崖的石磴。度竹径、越天桥，顺石级而下，有亭翼然、可供小憩。再上行有水池，人们伫桥仰望，只见云气飘忽，变幻莫测。

塔山：由荫山街经岗头岭向西行便至塔山。塔山是莫干山主峰，海拔720.2米。山顶原有古塔，建于五代晋天福二年(937)，倾圯于明朝中叶，故名塔山。塔山观云海是游人最大乐趣。前人林君健有《登塔山漫咏》：“群峰过雨乍疑沐，丛竹生风亦作涛。峭微山灵还自笑，炯霞供养不为餐。”塔山观云，云雾缥缈，静如堆絮、动若波涌，或似片片白帆远航，或似群群野马奔驰，幻景多奇，变化无穷。当雨过天晴，登山远眺，茫茫云海一望无边，偶见群峰显现，犹如点点孤岛。瞬间，白云消失，红日当空，刹时整个山谷金光灿烂。陈毅《莫干纪游词》中写道：“……莫干好，

大雾常弥天。时晴时雨浑难定，迷失楼台咫尺间。夜来喜睡酣……。”莫干好，雨后看堆云。片片层层铺白絮，有天无地剩空灵。数风长短亭”。便是对塔山真实写照。

怪石角：从塔山园路岔道西行二里多，即可到达。怪石角乱崖森立，怪石嶙峋。一块块犹如出自鬼斧神工，争雄竞秀，各献其奇。其间有一重岩，高四五丈，从山角陡然突起，争奇炫异，人称“怪石角”。怪石角中间一节岩颓石裂，石中有孔，侧身跻入能容七八人。巨石之巅却十分平坦，可坐此间观景游憩，下方有一石亭，因四周松树茂密，山风劲吹，声如涛涌，故名“松涛亭”。人们登亭下望，村落点点、炊烟缕缕，田畦交织，人物如蚁，山景别具一格。

石门卡：沿塔山公路向西北下行，即到。据光绪《归安县志》载：“石门山，在归安县，近杨坞，俗名石门卡”。此卡两壁突起田麓间，高六七丈，左右对峙，夹道如双阙。其左端的石崖、兀突独耸，而右端则山壁横亘，宛若一堵矗立的城墙。中间有一石涧，泉流滚滚不绝。

碧坞龙潭：碧坞在莫干山最北面，环绕塔山公路而下，经莫干岭，几经转折，便可到达碧坞村。此处古木参天，泉水淙淙，又一个清凉世界。近人江庸有诗赞道：“碧坞龙潭下、高低见水田。野花邻女鬓，新酿在山泉。饭熟闻鸡唱，松阴伴犊眠，数家溪上屋，衣桁夕阳前。”从碧坞村走出百步可到龙潭。潭两旁巨大石壁、壁面光滑，直耸云霄。碧坞瀑布飞空而下，直捣龙潭。潭呈扁长形，深不可测，水碧如黛，四季不断。相传有龙潜于此，故名龙潭。1926年，周庆云攀藤附葛二次到龙潭，在石壁上镌刻：“上有飞瀑，下注农田。潭深莫测，有龙潜焉。灵应祷雨，自昔相传……”。龙潭上方，有一平坦的巨石，人称仙台，又称棋盘石。传说是汉钟离与韩湘子下棋的地方。

清凉亭：位于金家山麓，从荫山街沿莫干山路向东下行，即

可到达。这是一座绿顶的两层四角亭子，底座近似城堡，有两个圆拱门相通，兀立高岗，独占胜境，游客登山远眺，四周景色罗列如屏。此亭建于1928年6月，周庆云《莫干山志》称：“亭有额曰‘陟圮’，黄郭膺白，以亡母陆太夫人三十年忌日而作此亭。又名‘望母亭’”。解放后，此亭经过整修，改名“清凉亭”。

天池遗踪：在天池山山腰，由清凉亭顺莫干山公路曲折下行，即到达。天池寺、又名天池庵，建于元朝至顺年间(1330—1333)，毁于至正年间(1341—1368)。天池寺原有十二景(即：丛竹径、半云亭、伏狮洞、寂照池、寸壁峰、石屋岩，卧仙石、仙翁洞、仙锯板、望月台、瀑布泉，洗眼池)。古天池寺遗迹仅存一株参天拔地的银杏树。目前莫干山管理局正在整修，古寺将变新颜。

云逸亭：由荫山街经“皇后饭店”，步行约百米，就到云逸亭。1982年7月，姜东舒题词云：“新四军副军长张云逸将军生前曾来山休养，并于1952年出俸建亭于此。人念将军其人，故亭名曰：‘云逸’，岩曰：‘将军岩’”。

铜官山，在莫干山的东南面，高百米，周围四里。本名武康山，据传汉代吴王刘濞曾在此采铜，故唐朝天宝六年(747)改名铜官山。

铜官山地处丘陵山区，周围青山叠嶂，松杉摇影、泉水潺潺、清静幽雅，风景十分优美。山麓有铜山寺，建于晋代天福二年(937)，迭经兴废，现无存。山顶有无畏庵，是宋朝维琳禅师(号无畏大士)所建。维琳禅师和苏轼、毛滂等文人交往密切，经常在此对酒当歌，吟诗作画，留下了佳话。据史载，铜官山曾有十景，即赤涧洞、胡泉、清奏亭、毛公堂、缓步堤、内院桥、牛头峰、擎天松、无畏窟、留云洞。宋代诗人宋九万慕名来此游览，深为赞叹作诗道：“飞鸟投林去复返，临风恒忆旧家山。平生杖履经行处，杳在云烟仿佛间”。

莫干湖：莫干湖位于莫干山南麓，杭州到莫干山客车必经此地。从荫山街出发到莫干湖，乘汽车约半个小时可到。

莫干湖是个人工湖泊，又名对河口水库。莫干湖面积在正常水位时为3.7平方公里，略小于杭州西湖，但在春、秋汛期，雨水增多，湖面面积扩大到5.8平方公里，却大于西湖。

莫干湖青山环抱，景色秀丽。登上高达33米的大坝，只见湖水碧波粼粼，白云绕缭青山。如邀几个同伴登上小舟，湖面荡漾双桨，观四周景色，其乐陶陶。莫干湖的北面有伸向湖中小山，名曰美女峰。美女峰好象西湖中孤山，在碧波环抱之中，山上松竹与湖水相映交辉，十分动人。莫干湖富有野趣，偶时游客可见大批候鸟在湖面上飞翔，听到鸟鸣禽声，倒也十分有趣。湖侧栽种着杨梅、桃、梨、板栗等果树，每到春、夏时节，这里百花争艳，群蝶嬉闹，果子成熟季节，树上硕果累累，引得游人垂涎欲滴。湖中还饲养斑、草及美味的武昌鱼，年产廿多万斤。此外湖中还养殖珍珠。

莫干山旅游点颇多，举不胜数，而房屋建筑亦风格各异，山上著名如皇后饭店，建筑别致，环境幽雅，1954年4月，毛泽东主席曾在此休息。陈毅元帅的《莫干山纪游词》在此挥毫而成。另如屋脊头六幢别墅，被人称为“武陵村”，有“世外桃源”之感。1948年夏，蒋介石宋美龄曾在此住过，并召开会议谋划币制改革，发行金圆券。

附：莫干山游程：

莫干山风景甚多，距离不远。现按旅游路线分别拟一日游、二日游、三日游的游程：

一日游：早晨从杭州出发，直达莫干山顶，再按荫山街→荫山街→华厅→剑池→观瀑亭→天桥→芦花荡路程游览，可于当日傍晚返回杭州。

二日游：第一天上午，从荫山街→荫山洞→华厅→剑池。下

午，荫山街→天桥→观瀑亭→清凉亭→天池寺遗踪。第二天，日出前上旭光台观日出。早餐后，可按荫山街→中华山→塔山→怪石角→石门卡。下午，荫山街—芦花荡—炮台山。

三日游：第一、二日游程同“二日游”游程，第三天可游览莫干湖或碧坞龙潭。

莫干山纪游词

陈 毅

一九五二年七月，入莫干山探视病友，留住十日，喜其风物之美，作莫干好七首。

莫干好，遍地是修篁。
夹道万竿成绿海，
风来凤尾罗拜忙。
小窗排队长。

莫干好，大雾常弥天。
时晴时雨浑难定，
迷失楼台咫尺间。
夜来喜睡酣。

莫干好，夜景最深沉。
凭栏默想透山海，
静寂时有草虫鸣。
心境平更平。

莫干好，雨后看堆云。
片片层层铺白絮，
有天无地剩空灵。
数峰长短亭。

莫干好，最好游人多。
飞瀑剑池涤俗虑，
塔山远景足高歌。
结伴舞婆娑。

莫干好，请君冒雨游。
千级石磴试腰脚，
百寻涧底望高楼。
天外云自流。

莫干好，好在山河改。
林泉从此属人民，
清风明月不用买。
中国新文采。

（选自《陈毅诗词选集》148页）

第九章 机构设置

第一节 行政机构

民国16年(1927),县设建设科,负责全县交通事务。1949年5月,武康、德清两县解放,建立县人民政府。同年9月成立实业科。德清县实业科编制5人,其中有1人专管水利交通。武康县编制7人。

1950年4月,华东军政委员会将所属县分为特、甲、乙三等,设立建设科、兼管交通工作。武康、德清均属乙等县,武康县于6月28日成立建设科,德清县10月成立建设科,编制各7人。1952年德清县撤销建设科、成立农林建设科,兼管交通工作。1954年4月成立交通建设科,编制3人。1955年武康县交通工作由县农业水利局兼管。次年建立交通科。1957年底德清县交通建设科编制4人,武康县交通科编制2人。

1958年5月,武康县并入德清县,成立工业交通局。1968年4—12月先后成立了工交手工业局社革命领导小组和人民工交服务站。1970年7月,改称为工交办公室。1971年5月恢复县工业交通局。

1973年5月5日成立德清县交通局,编制5人。为适应交通建设的需要,1985年底县交通局下设交通建设、运输管理,人事秘书三个股,加强对全县交通工作的领导。编制12人。

附:县乡道路组

德清县交通局根据湖州市交通局(1982)10号文件通知,县乡道路养护工作从1982年1月起,由当地交通局管理。同年7月抽调人员成立县乡道路组。后改名为县乡道路股。由湖州市交通局

1949—1989年德清县交通行政机构负责人一览表

机 关 名 称	姓 名	任 职	任 职 期
实 业 科	孙 延 成	副 科 长	1949.9—1950.10
建 设 科	孙 延 成	科 长	1950.11—1951.4
建 设 科	王 其 昌	副 科 长	1951.4—
农 建 科	孙 延 成	科 长	1952.8—1954.2
农 建 科	赵 佐 丰	科 长	1954.10—
交 建 科	李 登 功	副 科 长	1954.4—1959.8
交 建 科	王 沛	科 长	1957.4—1958.10
工业交通局	尹 先 锋	局 长	1958.9
工业交通局	郭 思 新	副 局 长	1959.9
工业交通局	周 银	副 局 长	1959.5
工业交通局	陈 志 文	副 局 长	1960.12—1961.9
工业交通局	钱 金 松	副 局 长	1961.7—1962.11
工业交通局	邓 青 云	副 局 长	1966.5
工业交通局	吴 宝 善	副 局 长	1958.7
工交、手工业局 社革命领导小组	蒋 永 安	组 长	1968.4.6—1968.12.27
工交、手工业局 社革命领导小组	尹 先 锋	副 组 长	1968.4.6—1968.12.27
人民工交服务站	陈 志 文	主 任	1968.12.27—1970
人民工交服务站	方 来 银	副 主 任	1968.12.27—1970
县生产指挥组 工交办公室	陈 志 文	负 责 人	1970—1971.5
县生产指挥组工 交办公室	蒋 永 安	负 责 人	1970—1971.5
县工交局革命领 导小组	潘 奉 森	组 长	1971.5—1973.5
交 通 局	程 连 祥	局 长	1973.5.5—1979.6.27
交 通 局	周 银	副 局 长	1973.5.5—1978.11.29
交 通 局	孟 宪 法	副 局 长	1976.6.21—1978.5.30
交 通 局	边 三	副 局 长	1978.9.7—1984.5.16
交 通 局	韩 书 荣	负 责 人	1979—1981.3
交 通 局	荀 文	负 责 人	1979.11.3—1982
交 通 局	马 书 槐	局 长	1982.10.15—1984.5.16
交 通 局	李 常 太	副 局 长	1979.9.7—1984.9

续表

机 关 名 称	姓 名	任 职	任 职 期
交 通 局	陈 清 峰	副 局 长	1982.5.10—1984.6
交 通 局	董 福 成	局 长	1984.5.17—1985.4.19
交 通 局	胡 绍 祖	副 局 长	1984.6.5—1987.5
交 通 局	何 世 炎	副 局 长	1985.4.23—1986.3.6
交 通 局	戴 顺 龙	局 长	1986.4.4
交 通 局	张 仁 初	副 局 长	1986.4.4
交 通 局	沈 正 福	副 局 长	1987.11.11—1990.6
交 通 局	沈 培 元	副 局 长	1990.6

1949—1958年(武康县)交通行政机构负责人一览表

	姓 名	任 职	任 职 期
实 业 科	张 衍 武	副 科 长	1949.9—1950.6
建 设 科	张 衍 武	科 长	1950.6—1951.8
建 设 科	赵 景 春	副 科 长	1951.6—
建 设 科	赵 景 春	科 长	1952
建 设 科	朱 恒 江	副 科 长	1953.3—1954.9
建 设 科	张 俊 明	副 科 长	1953.3
建 设 科	宋 之 佳	副 科 长	1953.11—1954.12
建 设 科	韩 光 勋	科 长	1953.8
建 设 科	郑 京 照	科 长	1954.9
建 设 科	朱 恒 江	科 长	1954.11
建 设 科	袁 中 才	副 科 长	1954.9—1955.5
农 水 局	高 瑞 成	局 长	1955.5
农 水 局	袁 中 才	副 局 长	1955.5
交 通 科	李 先 成	副 局 长	1956.7—1956.10
交 通 科	李 先 成	科 长	1956.10—1957.10
交 通 科	孟 宪 法	科 长	1957.10—1958.4
交 通 科	吴 宝 善	科 长	1958.4—1958.7

拨养路经费,管理全县29条县乡公路,养护里程102.58公里。

1985年底,县乡道路管理人员增至6名、公路专管员3人。下设后坞、筏头、南路、三合、二都、龙山6个道班、有道工46人;负责养护公路126.18公里,其中县道70.43公里,乡道55.71公里,桥梁57座、1081.9米。置筑路机械15台,吉普车1辆、小四轮2辆、手扶拖拉机5辆、洒水车1辆、破碎机5台。

第二节 事业单位

一、县航运管理所

民国16年(1927),武康、德清两县航政事务隶属湖州船舶事务所管辖。民国20年(1931),武康、德清两县属第二区管理船舶事务所(吴兴)菱湖第二分所管辖。解放后,1951年至1953年,由地方商业同业公会分别设立各县船民组、联营站和船民协会等组织,武康、德清航政管理由湖州航务局菱湖管理站兼管。

1954年2月、4月,德清、武康两县先后在新市和三桥设立航运管理站。航管站各设站长1名。建站后接管当地船民协会(民船组),整顿水上交通秩序,执行统一运价,组织货源,统一调度船舶等各项管理工作。

1957年10月,德清县航运管理站迁站于城关轮船码头东侧,配备8名干部。武康县航运管理站配备7名干部。1957年浙江省人委2136号通知,调整交通体制。于1958年1月1日起撤消各地航管站,两县相继成立县民船管理所。武康下设三桥、上柏民船管理站,德清下设新市民船管理站。1958年5月,两县合并,武康县民船管理所并入德清。同年,德清民船管理所与地方国营德清县运输公司实行政企合一。1960年,省交通厅召开全省港航车船监理会议,决定成立省、专区、县三级监理机构。根据这一精神,1961年6月20日经德清县人民委员会批准,成立德清县航运

管理所,下设城关、新市2个管理站,由1名所长全面负责。

1962年6月1日,经县人民委员会办字95号文批准,将县航运管理所改名为德清县交通管理所,下属各个航管站同时改为交通管理站。以加强对全县水陆交通运输管理,严格执行“三统”管理和港航监督制度,确保安全生产。所址设在城关镇务前街50号。

1963年3月1日,根据省航运管理局通知,将县交通管理所改名为德清航运管理站,隶属嘉兴航运管理处。9月,划归浙西航运管理处。1965年,经浙西航管处(1965)219号文批复,投资1.27万元,在德清溪东街建造办公房234.37平方米。1966年1月,航运管理站迁入溪东街新址办公。

1971年2月26日,浙交邮字(1971)第44号文批准,从5月27日起德清航运管理站由杭州内河航运管理处(原浙西航运管理处)移交嘉兴地区航运管理处。1972年1月21日,嘉兴地区航运管理处将德清航运管理站划归德清县工业交通局领导。4月19日,德清县革命委员会生产指挥组通知,在德清航运管理站的基础上组建县交通管理站,隶属县工业交通局。8月,建立航道养护队,配备10名工作人员,加强对这项工作的领导。

1980年1月,经中共德清县委、县革委会批准,撤消县交通管理站,实行水、陆分开,分别成立县航运管理所和县车辆监理站,便于对水、陆交通管理。1983年10月,德清县航运管理所划归湖州市航运管理处。

1985年8月10日,县航运管理所迁入东郊路4号办公,建筑面积406平方米、设港监、运管、行政、财务4股及航养队。下设新市、武康航运管理站。全所有职工29人。

二、县交通监理所

德清县交通监理所是全面负责全县公路路政、车辆监理、运输管理的职能机构。

1984年10月6日,根据省交通厅在嵊县召开的公路体制改革会议精神,经县人民政府批准,将县公路运输管理站、车辆监理站、路政办公室建成“三合一”的交通管理机构。于11月,成立德清县交通监理所。县交通监理所是公路管理的执法机构。它的职责是检查、清除路障,确保车辆运输安全;车辆验审及驾驶员培训;处理交通事故,管理好运输市场和陆运运价,征收稽查养路费、牌证费、运管费及代征个体户税款等。

1985年底,全所有职工17名,所长1人。所下设车辆监理、运输管理、安全路政、财务及武康站4股1站。置有吉普车、摩托车各1辆及自行车等。办公地点城关环城西路19号。

(一) 德清县车辆监理站

1972年至1979年,全县水、陆交通管理均属县交通管理站和武康交通管理站管理。业务隶属嘉兴地区交通管理所。县交管站办公地点在城关镇溪东街。

1980年1月,县革委会撤消县交通管理站,分别成立县航管所和县车辆监理站。

县车辆监理站是全县陆上安全管理机构,其职责是负责全县车辆检验、核发车辆和驾驶员牌证,处理交通事故和收缴养路费等工作。1982年7月,该站迁址城关镇环城西路19号办公。有站长1人,办事员6人。站屋面积为439.99平方米。1972年12月,配备幸福牌摩托车1辆。1979年,由省拨款购置天津产的吉普车1辆及自行车6辆。1981年5月17日,县车辆监理站在武康设立交通检查站,并设副站长1人。1984年11月,实行监管合一,将该站与县公路运输管理站,路政办公室合并为县交通监理所。

(二) 德清县公路运输管理站

为加强公路运输市场管理,提高运输效率,德清县交通局根据浙江省革委会(1978)170号文件《批转省交通厅关于调整全省交通体制的意见》,报请县革委会于1980年12月25日批准成立德清

县公路运输管理站,属事业单位。负责陆上运输市场管理,车辆运输,实行“三统”管理和办理车辆跨省运输手续,检查督促陆上货运运价,征收管理费,管理个体户、联合车队等运输业务。县公路运输管理站属县交通局领导,业务隶湖州市公路运输管理处。1983年10月迁入环城北路51号。1984年并入德清县交通监理所。

三、德清公路段

民国18年(1929),浙江省公路局建立杭长路养路管理所。在武康县设有上柏、三桥埠2个道班,每班各有道工8人。26年(1937),杭长路管理所更名为杭长路工务办理处。武康县仍保持上柏、三桥埠道班。

1945年抗战胜利后,交通部收回公路养护权,将杭长路工务办理处更名为南京总段湖杭工务段。段驻湖州。武康县道班隶湖杭工务段。民国35年(1946)4月,设武康工务段,段址在瓶窑回龙寺,段长张民政。管养地段从杭州至埭溪。该工务段于1949年10月15日撤消。

解放后,武康县设有上柏、三桥、庾村道班,隶属吴兴工务段。1957年,武康县内道班均隶杭州养护总段彭公工区领导。次年,武康县并入德清县。德清县内道班划归杭州公路运输局湖州运输段管辖。同年,以杭父线国道为界,在庾村设202道班。1963年8月撤销202道班,成立德清工区,隶省交通厅杭州养路总段。工区设书记,工长各1人。下设有垮塘、上柏、三桥、庾村等4个道班,养路工40余人。是年冬,德清工区迁入武康。1964年,德清工区从杭州公路总段划归嘉兴地区公路总段。由总段拨入解放牌汽车1辆,广州产手扶拖拉机2辆,为我县有养路工具车之始。

1968年下半年,德清工区更名为嘉兴地区公路总段德清公路段。全段有职工61人,其中养路工56人。1971年德清公路段下放到县。1972年养护工作按季节气候变化,创造了“四季养路法”。

1979—1985年公路段经济情况表

单位: 元

类 别	年 份	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
小修保养		94712.21	94337.47	136277.73	134718.04	104058.67	168616.18	210000.00
大修工程		21209.62	67.50	139932.50	42138.83	245669.85	287327.63	35290.56
中修工程		6913.63	28257.34	30789.42	47841.89	25623.38	70031.73	197824.92
改建工程			308339.78	100976.96	65201.84	9753.53	—	217088.72
水毁抢修		20626.22	7312.50	21647.04	11355.50	15004.70	32272.04	9499.14
厂、场、库建设					530.00			57387.57
道班房建设					3924.27	36513.86	36704.50	
宿舍建设				48368.03	25674.66			
绿化		7075.21	2558.53	3872.04	7681.25	4728.45	9527.62	7500.00
行政管理费		19112.64	13571.56	12872.85	11807.63	12763.71	14000.00	13312.46
机具购置费		2125.76	988.80			156.75	3815.80	8000.00
交通费			8507.22	12201.89	1112.73	13480.76		1050.00
其他费								
测设费							20412.62	20006.68
合 计		171775.29	463940.70	506938.46	361986.04	467753.66	592708.12	776960.05

使公路养护质量明显提高。先后被省、市、县评为先进集体。1979年上半年,养路体制变动,重新隶属嘉兴地区公路总段。

1981年,德清公路段分设筏头、武康、三桥、垮塘、对河口、南路等道班。有养护道工62人。1982年以来,县乡公路大幅度增加。县内公路实行分级养护。德清公路段主要养护国道,省道及部份县道,养护里程为91.36公里(其中国道20.6公里、省道46.3公里、县道13.1公里,乡道11.36公里)。1983年10月起德清公路段属湖州市公路总段领导。下设武康、三桥、后坞、秋山、庾村5个道班。1985年全段有在职人员66人,其中养护工46人。段有建筑面积5044.97平方米,其中仓库162.7平方米,职工住房2013.27平方米;停车场约800平方米。养护机械有工程车5辆,工具车1辆,24型中拖4辆,手扶拖拉机6辆,压路机2台。

四、县桥梁工程队

德清县桥梁工程队是负责全县桥梁修建工作的事业单位。1960年8月至1985年止,为县境内修建桥梁619座。

该队前身是县航道养护队,成立于1960年8月。有职工20人。次年改为县工业交通局工程队。1963年1月,县工交局工程队改名为德清县航道养护队,归属浙西航管处。1963年8月,又改名德清县桥梁工程队。有职工14人。由县工业交通局直接领导,队址在现轮船码头北侧。1969年迁址于德清大桥附近。1971年有职工25人,固定资产值8.17万元,单位占地面积1040平方米,建房926平方米。1972年,德清县革命委员会生产指挥组128号文件批复,同意成立德清县航道养护队,人员从本系统抽调,暂由县桥梁工程队领导。全队29人,其中县桥梁工程队编制22人,县航道养护队7人。

1983年11月24日,德清县人民政府发57号文件,为扩建化纤厂长丝车间工程需要,决定将桥梁工程队搬迁。1984年5月14日,县桥工队与化纤厂签订协议。由县财政部门,化纤厂补偿给桥工

队搬迁费60万元，接收桥工队24名职工调入化纤厂。县桥工队在城关乡联星村(砦糠山东侧)征用土地11亩，于1985年10月动工兴建，次年9月竣工迁入。现有职工21人，固定资产31.33万元，机械设备有10吨浮吊船1艘、5吨码头吊杆和行车各1台；钻孔灌注桩钻机1台、电焊机3台、100马力轮船1艘、20吨驳船2艘。

1988年2月，改名为德清县交通工程队。

第十章 运输行业

第一节 省市企业

一、铁路企业

德清县境内有杭州铁路分局所属武康工务段和长兴车务段所属上柏、武康、三桥埠火车站。

武康工务段：1972年杭(州)长(兴)铁路通车后，次年7月1日建段。1985年武康工务段主要承担杭州至长兴段(196.9K—307.761K)，长兴至牛头山段(0K—42.38K)，艮山门至半山支线(8.011K—9.011K)。该段管理线路154.241公里、道岔137组、道口229处，桥梁97座、隧道4座、涵渠374座，承担各项设施的养护维修工作，还承担部分大、中修任务和外委任务。1987年该段共有职工524人，下设领工区8个，工区26个及附属车间等。

上柏、武康、三桥埠均为4等车站，隶长兴车务段。上柏站南与余杭县石澜车站间距11.8公里；武康站分别与上柏站间距为7.2公里，与三桥埠站间距为3.7公里；三桥埠北与湖州市郊梅峰车站间距14.3公里。上柏、三桥埠车站均为1958年动工兴建，1972年杭(州)长(兴)铁路通车后开始经营业务，人员53人，其中上柏站15人，武康站16人，三桥埠站22人。有到发线7股，上柏、武康各为2股，三桥埠站为3股。无人看守平行隧道1处，专人看守隧道1处。上柏、三桥埠站各有货物装卸线1处，上柏站还有卸油灌专用线1股，三桥埠站设有杭牛铁路唯一中途机车接水站。

县内除武康站只经营客运业务外，余2站办理客货运业务。1985年，县境各站客运总量为9.98万人次，其中上柏、三桥埠站

均为2.9万人次，武康为4.18万人次。货运进口量为10.59万吨，其中三桥埠、上柏镇站分别为8.2万吨和2.37万吨。货物出口总量8.44万吨，其中三桥埠站为7.14万吨、上柏镇站为1.3万吨。

二、公路企业

武康汽车站：始建于民国20年(1931)，原址在武康公路桥北侧。抗战时期被日军烧毁，抗战胜利后建简易站房。1958年选址(现址)重建于公路桥南堍，占地面积6600平方米，建筑面积1500平方米。

该站在1957年前隶属省公路运输管理局瓶窑中心站。1958年1月20日起隶属杭州公路运输管理局湖州运输段，同年11月1日划归嘉兴专署公路运输公司。1962年7月1日，隶属杭州公路运输局湖州运输段。1965年起改为浙江省汽车运输公司湖州运输段武康站。1979年11月又改名为浙江省汽车运输公司湖州分公司湖州中心站武康站，下辖德清、莫干山、三桥埠、庾村、上柏等站和跨塘代办站，并在王母山、后洪、石山、范家坞、木竹坞、百家坞等设10个过夜点。1984年武康汽车站直属省汽车运输公司湖州分公司，每天过往客车96班次，可通往上海、南京、苏州、镇江、宜兴、芜湖、杭州、宁波、湖州、递铺、绍兴、东阳等地，县内往返于德清、上柏、三桥、庾村、百家坞、王母山、光明、后坞、康家山等地。1985年有客车20辆、通道车2辆、公务车1辆、货车9辆，44吨，挂车10辆。年客运量206.42万人次，周转量4904.23万人公里。年货运量1.44万吨，周转量235.72万吨公里。

附：德清汽车站

1958年11月25日，武康至德清公路通车，车站建于今化纤厂内，建筑面积为60平方米，停车场面积约100平方米。后因东苕溪导流工程需要，1963年1月迁址于德清大桥北侧，建筑面积232.76平方米。1985年改建旅客候车室，建筑面积达400平方米，车场面积450平方米，日发行客车85班次。1988年1月，省交通厅拨款

150万元，又迁址东门外乾元山北麓，新建站房面积为1822平方米，附属设施182平方米，停车场3800平方米。新车站于1989年10月1日交付使用。

三、航运企业

省航运公司杭州分公司所属德清客运站、新市客运站均为二等客运站，担负客运和附货运业务，各站工作人员均为13人，站址在德清东门外和新市南栅。德清站原址在务前街，1970年4月迁今址，占地面积1500平方米。建筑面积1000平方米。1985年每日12个班次，可通杭州、湖州及新市、洛舍等地，客运量为46.43万人次。新市站于1968年由公司拨款改建候船室、票务室，占地面积700平方米、建筑面积500平方米。1985年有22个班次，通往苏州、震泽和杭州、湖州、菱湖、长安等地。客运量43.77万人次(包括代理湖州、嘉兴、苏州轮船公司客运量)。

第二节 县属企业

解放初期，县内水运业复苏，私营轮船公司和个体航船、木帆船分布在上柏、三桥、新市、城关等地。1952年春新市成立集新运输社。1953年经过水上民主改革，各地船民纷纷成立船民协会和联营社。1956年进行社会主义工商业改造，新市、城关、三桥埠先后成立木帆船运输合作社。同年轮船业成立公私合营德清轮船公司。

1949年5月，武康、德清解放后，即时组织搬运工会、筏运工会进行生产自救。1956年武康、德清等地搬运工人为响应国家提出的社会主义工商业改造的号召，成立德清县搬运站和武康县搬运委员会，各自统辖全县搬运业。同年成立武康县撑筏运输队。1958年5月，两县合并。同年12月，上述单位和县民船管理所等8个单位联合成立地方国营德清县运输公司。

一、德清县运输公司

在城关镇务前街10号，系集体所有制运输企业，是唯一综合性县属运输企业，下辖14个独立核算单位。

1958年12月3日，经德清县委工交部批准，将县内8个交通运输企、事业单位合并，成立地方国营德清县运输公司，职工1123人，木帆船188艘，2877吨位，客轮2艘，货轮2艘、96吨位，人力车214辆，大板车29辆，三轮车9辆，独轮车24辆。

1961年7月，经县人委批准将地方国营德清县运输公司一部份转为集体所有制，更名为县运输联社。职工787人，木帆船140艘1482吨位。人力车242辆，轮船3艘102马力，其余仍保留全民所有制体制。1962年4月，遵照省交通厅决定，撤销地方国营德清县运输公司，将县内客轮运输划给浙江省航运公司杭州分公司。公司及其下属单位全部转为集体所有制，并入县运输联社。

1971年，县运输联社增添货车2辆，开展汽车货运业务。同年成立交通机械修配厂。6月开展铁、公、水联合运输。县运输联社下属单位运输业务由新市、城关、武康、三桥联运组纳入三统管理(统一计划、统一调度、统一运价)。

1979年12月，县运输联社从管理机构转为生产企业，恢复为德清县运输公司。公司及12个下属企业均为集体所有制，共有职工1664人。1981年10月创办第一针织厂。1983年9月，成立城关航快站。上柏装卸站由于连年亏损，于1985年7月撤销。德清县运输公司是综合性企业，1985年底，下辖航运、筏运、搬运、汽车运输、造船、服务行业等13个企业，共有干部职工1384人，营业收入(产值)达888.15万元，利润98.57万元。

1986年10月德清县运输公司分为德清县航运公司和德清县汽车运输公司。

水运企业

1. 公司直属船队

1980年1月,原城关航运站,分为公司直属船队、城关木帆船运输站、船舶修造厂三个单位。船队归县运输公司直属管理,对外称“公司”,对内称“公司船队”。职工501人,客轮1艘、拖轮16艘,1517马力,驳船140艘、4600吨。县境康家山石料质量好,深受上海建材单位青睐。1980年有8个运输船队,担负将石料运往上海、苏南及杭嘉湖地区的任务。年货运量29.68万吨,周转量515.6万吨公里。并营运德清至新市夜班客线,完成年客运量7.84万人次,周转量122.98万人公里。1982年,杭州客运所与县交通局、县运输公司磋商,决定将德清至新市夜班航线移交杭州客运所经营。

党的十一届三中全会后,水上运输设备不断更新,运输管理不断加强。通过银行贷款与自筹资金相结合,于1985年底,已全部淘汰了木质船及水泥船,实现拖轮、驳船钢质化。1980年建立节能领导小组,完善节能管理制度,使节能工作向科学化、数据化发展。油库安装了柴油计量器,在拖轮上配置了计时计量器5台、计时钟5台,又新增了高压油泵试验台1台,使千吨公里油耗逐年下降。1985年加强了运输的通讯联络,使用了高频无线电对讲机,加快了船舶的周转,提高了轮队的运输能力。1980年至1985年,船队货源充足,货运量逐年上升,企业抓了节能,工具更新改造,完善各项规章制度的工作,使企业经济效益显著。多年来,先后被省、市、县评为先进企业,节能先进单位。

2. 新市航快站

前身为新市木帆船运输社,1956年2月1日成立。有木帆船49艘,357.68吨,船员141人,年货运量3.7万吨,周转量77.85万吨公里,收入10.34万元,公共积累1.06万元。

1959年隶属德清县运输公司,改名为新市运输业务站。1966年运输、搬运分开,改称为新市航快站,地址在新市镇李家园。近年来,各厂矿,乡镇企业自置船舶逐年增加,零星货物运输逐

1980年—1985年德清县运输公司直属船队一览表

年 份		1980年	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年
人 数		501	499	517	495	556	573
机 动 船	艘	17	16	15	15	15	14
	马力	1540	1590	1590	1590	1346	1320
货 船	艘	140	122	99	94	92	98
	吨位	4600	5122	5843	5927	5966	7380
运 输 量 (万吨)		29.68	34.84	42.10	34.40	46.60	55.78
周 转 量 (万吨公里)		5515.63	7241.93	9474.51	9552.00	10693.70	13107.89
千吨公里油耗 (公斤)		10.49	9.0	7.2	6.74	6.88	5.92
营 业 收 入 (万元)		143.5	176.15	225.04	223.51	259.64	335.00
工 资 (万元)		34.63	42.00	43.07	43.47	50.7	74.13
固定资产净值 (万元)		36.20	148.30	287.00	311.47	340.20	550.72
利 润 (万元)		7.6	20.78	40.10	33.82	50.02	66.43
税 金 (万元)		3.7	8.0	20.25	11.42	18.68	10.55

年减少,再加上航快船吨位小,运距短,1980年亏损3.47万元。1981年县交通局为巩固集体经济,将固定工资改为半计时、半计件净分配制度。1982年和1984年向银行贷款8万元,自筹资金14万元,进行船舶更新改造,淘汰部份的陈旧小木船,购置钢质船,提高了经济效益。1983年9月,新市航快站分为新市航快站和城关航快站,实行单独核算、自负盈亏,以副补主。增建电瓶车间、冲床车间、机修车间,经营对外加工业务。

1985年有职工113人,固定资产净值40.14万元。驳船21艘,

526吨,经营德清、雷甸、杭州、湖州、徐家庄等航线,完成年货运量4.97万吨。周转量3636.6万吨公里。收入为32.27万元,利润1.06万元。

3. 城关航快站

在城关镇老轮船码头,前身为城关木帆船运输站,1959年并入城关业务站。1965年划归新市航快站。1983年9月由新市航快站划出建站。职工38人,货轮4艘84马力,驳船8艘115吨。1984年向银行贷款10万元,更新钢质货轮一艘,钢质轮驳5艘,120吨。1985年营业收入16.15万元,利润2.3万元,税金0.52万元。1986年并入县运输公司船队。

4. 城关航运站

1965年,县运输联社为落实1962年县运输公司精简人员政策,成立城关木帆船运输社,站址在城关镇溪东街,1976年并入城关航运站。1980年1月,城关航运站分三个单位,其中木运站即航运站。1983年有195挂浆机船8艘,驳船437吨,经营杭嘉湖地区及上海郊区航线,完成货运量12.17万吨,周转量5405.6万吨公里。1985年有职工108人,建筑面积3156平方米,营业收入达34.51万元,利润3.32万元,税金1.08万元。

5. 武康筏运站

该站前身是武康撑筏运输队,有职工173人。1959年1月撤队建站,成立德清县运输公司横塘桥筏运站,地址在秋山公社横塘桥。1962年改名为德清县运输联社筏运站。1965年由于筏运业务减少,依靠开采石矿、陶土矿来弥补筏运业务。1966年又改名为德清县秋山筏运站。1969年为减轻撑筏工劳动强度,添置木质拖轮2艘,100马力。1970年迁址武康镇武德路,建站房1091平方米,码头堆场7000平方米。1980年改为武康筏运装卸站。1985年有职工93人,固定资产净值10.13万元,有拖轮及挂浆机船6艘,138马力。人力车16辆。年收入26.28万元,税金0.85万元,利润

1.03万元。

陆运企业

6. 城关装卸站

在城关镇溪东街，建筑面积5171.9平方米。该站前身是城关搬运工会，1949年11月1日成立，地址在城关镇下河下，16名工人、工具仅有扁担、扛棒、绳索等。1956年6月8日成立德清县搬运站。下设：下舍、洛舍、武林头、塘北搬运小组。1958年改称为县搬运公司城关搬运站。1959年成立德清县运输公司城关业务站，以搬运装卸为主，亦有航快船运输，站址由下河下迁移溪东街。1962年隶属县运输联社。1965年将部分航快船划入新市航快站。1973年改名城关装卸站。1959年前，该站仅有少量人力车，主要靠肩挑背驮作业。1960年在东门粮库码头安装了城关镇第一台吊车，起重能力为1吨。1962年在城关镇迎春桥建造装卸码头，设置吊车2台。1971年在煤场安装抓斗机。1977年购置第一辆2吨载货汽车。以后各种机械运输设备逐年增加，逐步替代繁重的手工作业。

1985年，全站有职工123人，固定资产净值31.1万元。有货车4辆、15.5吨，中型拖拉机4台、8吨，吊车11台，起重能力25.5吨，人力车71辆。全年完成汽车货运量0.29万吨，周转量45.27万吨公里；营业收入43.98万元，利润4.7万元，税金1.39万元。

7. 三桥装卸站

该站前身是武康县三桥搬运工会，1949年12月成立，下设27个小组，有工人210名。有人力车150辆、大板车42辆，木帆船18艘。次年在施宅村、武康、二都等地建搬运组。1956年5月21日，三桥、上柏、庾村三个搬运工会组成武康县搬运运输管理委员会，拥有会员215人。下设筏头、烂树坑、武康、施宅村、下柏、杨坟服务组，有大车24辆、人力车48辆、独轮车13辆、驳船4艘。

次年,购置汽车1辆、马车10辆、土吊杆1台。1959年更名为德清县运输公司三桥业务站。1962年改为县运输联社三桥搬运站。1964年划分为三桥搬运站和莫干山区搬运站。1972年1月10日撤销莫干山区搬运站,并入三桥搬运站。1975年又更名为三桥装卸站。

1966年前,莫干山区的大批山货,需用人力车运至黄泥埭,待船外运。西部山区公路通车以后,山货改用汽车装运,人力车业务明显减少。站抽调人员在武康镇上搞码头装卸。于1980年创办了耐火材料厂。1985年,又由银行贷款22万元,自筹资金2万元,创建了电子仪器厂。同年还在武康建成交通饭店,建筑面积1200平方米。



交 通 饭 店

1985年全站拥有职工186人,固定资产净值28.05万元。有吊车8台(其中二台配有抓斗卷扬机),输送机4台;拖拉机7辆;汽车5辆(其中2辆有拖挂)计41吨,人力车76辆。担负着三桥、武康二地区物资的长、短途装卸运输和铁路物资中转业务;完成

年运输量9.37万吨, 周转量60.53万吨公里。营业收入45.68万元, 利润3.28万元。

8. 新市装卸站

站前身是新市搬运工会, 1949年11月23日在新市蒋家弄成立, 有搬运工63人。1950年迁址广福桥堍弄内, 有86人, 木船22艘、184.4吨; 担负着新市镇的市河驳运、货物装卸和短途运输。1953年又迁址到陈家潭。1956年6月成立德清县搬运站新市分站, 地址在新市镇新桥堍。1958年改称为县搬运公司新市搬运站。1959年新市搬运站和新市木帆船运输社合并为新市运输业务站。1962年4月, 更名为德清县运输联社新市运输业务站。1966年6月, 新市运输业务站将运输和搬运分开, 成立航快站和搬运服务站。1973年又改名新市装卸站。

1966年前主要以肩挑背驮作业, 有人力手拉车32辆, 平板车1辆, 驳船11艘计60吨。进入七十年代后, 新市镇的路面、桥梁经过改造、拓宽, 有利于搬运装卸向机械化发展。1973年安装了第一台起重吊车。1985年拥有职工81人, 固定资产净值14.61万元。5吨位汽车1辆, 3吨位挂机船1艘, 10—20米输送机5台, 吊车12台, 人力手拉车120辆, 大板车1辆。完成装卸量43.09万吨, 营业收入41.37万元, 税金1.24万元, 利润2.27万元。

9. 洛舍运输装卸站

1956年6月8日成立搬运小组, 隶属德清搬运站。1959年隶属地方国营德清县运输公司。1962年隶属县运输联社。1980年改名洛舍运输装卸站。1985年有职工20人, 固定资产净值1.44万元。机动船2艘、15吨, 驳船4艘、100吨, 年货运量1.2万吨, 周转量308万吨公里, 营业收入5.1万元, 利润0.08万元。税金0.26万元。

10. 上柏装卸站

1949年12月上柏搬运工会成立, 1956年5月21日由上柏、三

桥、武康三个搬运工会，联合组成武康县搬运运输管理委员会。上柏站有33人，下设下柏、杨坟服务组。1959年加入德清县运输公司。1977年后，因农村2个副业搬运队进入上柏，以低运价参与装卸业务竞争。该站连续6年亏损，经县交通局批准，1985年7月撤销。

11. 县运输公司汽车队

在城关镇大闸路，占地面积为2300平方米，建筑面积1000平方米。前身是运输联社汽车队，建于1971年，队址城关镇务前街10号。1973年迁址大闸路。仅有钱塘江牌货车2辆，驾驶员4人。1985年有职工36人，固定资产净值29.97万元，货车11辆、67吨，挂车4辆24吨。年货运量1.35万吨、周转量256.34万吨公里，收入52.08万元。利润6.68万元，税金1.63万元。

交通工业

12. 德清县交通机械厂

创办于1971年，原址在城关镇县东街，仅有19名职工，生产1吨手拉葫芦及修理机动车辆。现址在城关镇小南门外。1976年定为全县汽车定点修理厂。1980年，与南浔电机厂、杭州乘风电扇厂、绍兴雪花电扇厂等厂协作，加工电扇转子、定子。并自制400毫米企鹅牌电容式电风扇1757台。1982年因经营管理不善，9月1日停止生产电扇。1984年生产加工400毫米电扇转定子及纺织专用仪器。其中MD—01型密度测定仪在1985年9月荣获县科技成果3等奖。1985年有职工117人，占地面积8235平方米，建筑面积2595平方米，产值为104.7万元。利润3.1万元。

13. 船舶修造厂

1959年，由新市、三桥、城关三个运输合作社的修船工场合并而成。厂址在城关镇三里塘，职工27人，隶属地方国营德清县运输公司。1963年隶属县运输联社航运站，1980年1月单独建厂。1974年自制40—60吨位钢丝网水泥船，1982年9月制造第一

艘60吨钢质驳船,1984年下半年制造80吨钢质驳船。为解决船舶维修的困难,曾于5月份投资5.7万元,建造双龙门吊船坞一座。船坞长22.3米,宽6米。双吊间距为10米,可吊80吨的货驳。1984年12月获湖州市优秀科技三等奖。

1985年,有职工199人,占地面积为1万平方米,建筑面积5648平方米。有车床、钻床、刨床、空气锤、剪板机、木工带锯机、双龙门吊起重机、卷扬机、交流弧焊机、电阻加热炉,以及塑料加工专用设备。制造钢质驳船10艘,800吨,生产塑料薄膜6吨,年总产值达112.13万元,税金0.9万元,利润4.27万元。

14. 德清县第一针织厂

1981年10月31日经县经委批准创办,厂址在船舶修造厂内。当时为安排城关装卸站、船厂、船队等单位的超员女工而建。1983年生产“天一牌”化纤针织衫裤5.23万件。1984年生产针织衫裤4.9万件。1985年有职工66人(其中女工52人)。针织设备有络丝机3台、针织横机34台、包缝机2台,高速平缝机6台。年生产化纤针织品3万件,精梳羊毛衫813件,领带6万条。产值达35.85万元。税金2.9万元。利润0.05万元。

二、县旅游服务公司

在城关镇环城西路,隶属县交通局,系集体所有制企业。1984年7月筹建“德清县旅游服务公司”,县交通局投资3.4万元。10月对外营业,有职工4人,广州牌大客车1辆,50座位,每日往返德清上海之间。1985年发展到6辆旅游车,职工13人。为扩大业务,又新辟了德清至杭州旅游客线,并先后承揽了德清至宁波、绍兴、南京、苏州和黄山等省内外旅游胜地的旅游业务,完成客运量7.95万人次,1192万人公里。营业收入28.61万元,税金0.84万元,利润1.24万元。

三、县联运办公室

1971年6月2日县革委会发文,成立县联合运输指挥部,设

县联运办公室。业务由县交通局领导，地址在德清老轮船码头。设城关、新市、武康、三桥联运组。各联运组由地方交通管理部门、运输企业派出业务人员联合组成。对委托联运的物资，可经过铁、公、水联运，实行一票到底，全程负责的联合运输，所有运输工具都纳入统一调度、统一运价、统一计划的三统管理。1971年货运量41.33万吨、周转量3608.22万吨公里。1985年10月起，隶属县交通局领导，各联运组重新调整人员，成为独立核算自负盈亏的联运企业。

第三节 厂矿运输业

一、车队

1. 县粮食局车队，成立于1971年，地址在粮食局内，刚组建时仅有1辆3吨位汽车。以后车辆逐年增加，到1985年底，有货车10辆40吨。

2. 县土特产公司车队，1974年4月成立，队址在三桥埠，隶属县供销社。为加快西部山区竹货外运，发展山区经济建设，1974年省土特产公司投资30万元，县土特产公司投资10万元。扩大规模、增加设备。有职工29人，其中驾驶员15人。1980年后农村个体户货车不断增加，公司车队货源逐年减少，1985年底职工15人，其中驾驶员7人，固定资产净值18万元。有货车5辆、37吨位，货运量0.4万吨、利润0.44万元。

3. 县矿产公司车队，在德清大桥西堍，1972年建队，隶属县矿山管理站。1978年10月改为矿山汽车运输队、有货车19辆、81.5吨位，驾驶员10人。1979年更名为社队企业局汽车队。由独立核算改为地方产品供销公司统一核算。1985年有汽车9辆、挂车3辆，完成货运量0.5万吨，周转量93.24万吨公里。

二、船队

1. 县食品公司船队：隶属县商业局，1958年成立。有木质拖轮 3 艘、130 马力，驳船 12 艘 208 吨。1970 年发展到拖轮 5 艘 330 马力，驳船 12 艘 230 吨。1985 年底仅剩拖轮 1 艘 120 马力，驳船 2 艘 71 吨位。

2. 生产资料公司船队：隶属县供销社，1971 年成立，是运输化肥、农药的专业船队。拥有拖轮 2 艘 120 马力、驳船 7 艘 228 吨。1985 年有工人 30 人，拖轮 2 艘，其中 1 艘钢质拖轮 135 马力、驳船 7 艘 228 吨位。

3. 粮食局船队：隶属县粮食局，于 1961 年成立，负责县内粮食调动任务。1963 年船队撤销。

三、船舶修造业

1. 德清县冷藏船修配厂

在德清南门外新民桥，隶属县商业工业公司。1979 年 10 月投资 38 万元，1980 年建厂，主要担负全省食品冷藏船的修理业务，隶属县食品公司，1985 年 2 月由县商业工业公司管理。1981 年至 1985 年除修理冷藏船外，并制造交通艇、登陆艇机动驳和机动船、中小型客轮等类船舶，形成 4 个系列，19 个产品型号。1985 年底，有职工 50 人，固定资产 40.89 万元，利润 11.58 万元。

2. 新市造船厂

在新市镇大南栅，集体所有制企业，隶属县二轻总公司。前身为新市木器社，创办于 1954 年 10 月，生产加工小农具为主，兼修农船。1958 年，改名为新市造船厂，以建造农船为主。能修建 30—50 吨级木船。1964 年曾建造 100 吨级木驳 2 艘。1965 年转为生产钢丝网水泥农船，年产量 600 艘左右。1985 年有职工 244 人，固定资产原值 89 万元，工业产值达 186.8 万元，利润 19.7 万元。

第四节 乡镇运输

1985年全县有乡镇运输企业23家,其中乡办8家,村办14家、镇办1家。从业人员506人,其中乡办100人,村办203人、镇办203人。年总收入达112.83万元,上缴税金4.08万元。

一、水运

解放初期,武康、德清两县有民间运输组织存在,1959年有城关、洛舍、上柏、下舍和二都、新市、城关黄砂厂等7个运输队,共72艘木船、385吨,175人。1970年和1972年,士林公社、士林村分别成立运输队。1978年6月城关公社成立公社运输队,有船舶22艘、274吨,主要为本公社企业运输石煤、块石、砖瓦等物资。1979年,雷甸公社成立运输队,有农工22人、120吨船队,固定资产30万元,1985年营业额14.4万元。1979年,千秋乡创办县内第一个去上海的乡办运输船队,1981年达20多个航次,运输货物1.5万吨。后因管理不善及燃料短缺停办。1980年,新联乡建立运输船队,有农工26人,拖轮1艘45马力、14吨,驳船9艘185吨。年末,有固定资产6.97万元,年货运量1.23万吨,营业收入4.67万元。

1985年底,戈亭、龙山、勾里乡,分别开办戈亭至德清、龙山至德清、勾里至德清的客运航线。上午自农村进城,下午由城返乡,方便了群众,活跃了农村经济。

二、装卸

解放初期,县内有钟管、下舍、二都等乡搬运队(组)。1959年,莫干山公社运输队、三桥公社新华运输组相继成立。六十年代城关镇曾建立过妇女搬运组织“五七”连。1980年,城关、千山、雷甸、下舍、梅林、士林、高林水产大队都成立了搬运小组。三桥、武康、新市、城关镇街道也成立搬运组。

附:新市搬运服务站

建于1950年,隶属新市镇工业办公室。经营搬运,简易棚屋

建筑、竹木排运输和零星货物装卸等业务。1964年解散后,成立以介绍各种临时工、兼营装卸运输的临时小工服务组。当时仅存少量人力车、杠棒、箩筐及2艘小木船。1976年归属镇工业办公室领导,由于生产发展,设备也逐年增加,1985年有吊车8台,大中型胶皮车2辆、人力车180辆等装卸器具。现有职工231人(包括农村临时合同工),完成货运量20万吨,劳务收入达50万元,利润5万元。

第五节 个体联户

一、陆运

1. 为了加速城乡物资流转,弥补专业运输力量之不足,1984年后,个体联户发展迅速,城乡运输活跃,1985年5月至12月止,先后成立上柏、南路、对河口、筏头、后坞、武康等6个联合车队,从事机动车个体联户95人,拥有各种货车100辆,319吨。完成货运量5.1万吨,周转量510万吨公里。

2. 施德林客运旅游服务社,在城关镇直街,是县内第一个个体户客运旅游服务社,有一辆广州牌旅游车。1984年12月开始营运上海,次年5月停开。8月18日新辟德清至杭州客运线。1985年客运量3.79万人次,426.8万人公里。营业收入11.28万元,营业税0.33万元,所得税0.34万元,利润1.03万元。1987年5月停业。

二、水运

近年来,农村水上运输蓬勃发展,运输专业户年年增加,活动于小港支流。1984年5月5日,据个个、联户经营运输业统计,拥有机动船815艘、1380马力、4580吨位,非机动船1200艘,6060吨位。1985年,全县运输专业户有所发展。县境内禹越乡有运输船达200余艘,4000多吨位,年运输收入150万元。武康镇迳龙村百分之七十劳动力从事水上运输,往返于上海、杭州、江苏等地。

第十一章 人 物

“修桥铺路造凉亭”是中华民族美德，我县历史上有不少为人类造福——修桥铺路的人和事，除旧志记载者外，凡对德清县交通事业有重大贡献者，均按“生不立传”的原则予以立传。解放后，县内涌现出省、市(地区)县三级先进集体(单位)和先进个人多如繁星，因限于篇幅，仅记载省级以上先进集体，先进个人名录，以及历届县党代会、人代会、政协委员名录于后。

第一节 传 记

柯 慕 周

(1867—1937)

柯慕周，宁波人。幼时随父定居上柏镇。清光绪年间秀才。在上柏镇经商，任镇商会会长。

民国12年(1923)，柯慕周与会董史振亚鉴于为：武康县物产丰富，但陆路崎岖，肩挑背驮功倍资鉅；水路夏季洪汛，冬季干涸，交通不便。县内莫干山是避暑胜地，夏秋之交，欧美人士赴山歇夏，用汽轮送到三桥埠，后乘山轿上山，每逢汛期水路中断，交通受阻。为此，柯率先发起建筑余杭镇至上柏镇石辉桥的公路，多次亲赴杭城，吁请社会声望较高的顾乃斌。(注①)支持筑路创举。并组成“承筑余武路省道汽车股份有限公司”。柯不仅自己带头入股建路，而且动员镇上商家朋友入股，公司先后集资25万元。民国13年(1924)春动工建路，次年7月筑成通车，长25.92公里。该路是浙江省首批商办公路之一，亦是湖州地区第一条公路。余

武商办公路通车，对武康县经济发展和人民生活改善起到一定作用。

民国26年(1937)11月，柯慕周病逝于上柏镇，享年70岁。

注：①顾乃斌：字子才、浙江杭县人。驻杭新军将领。民国成立后曾任独立四十九旅旅长、宁台镇守使等职。后任“承筑杭余省道汽车股份有限公司”董事长。

王 沛

(1926—1969)

王沛，又名王清濂，山东昌乐县大解村人。1948年9月参加革命，1951年2月加入中国共产党。1957年4月任德清县人委交通建设科科长，1958年曾任县搬运公司党支部书记，地方国营德清县运输公司经理等职。1963年调入省航运公司杭州分公司，任新市客运站站长。

王沛工作认真负责，任劳任怨。1969年11月16日，天下小雨，由于风大，通向徐家庄等地客轮受阻，不能往前行驶，在新市轮船码头候船的旅客心急如焚。上午10时，通向徐家庄、长安班客轮同时到埠，码头秩序混乱，身为站长的王沛亲自出来维持秩序，因旅客向前拥挤，致使围墙倒塌，压在王沛身上，导致头部严重内伤，经抢救无效，不幸以身殉职。

黄 长 春

(1901—1978)

黄长春，原籍浙江平阳县，家住德清县三桥乡金星村，蔑工出身。1938年5月由中共地下党员温亦段介绍入党。他以职业为掩护，不顾个人安危，常在龙山、三桥埠、庾村、莫千山、洛舍、城关等地从事抗日救国活动。1945年抗战胜利后，任莫庾区署联络员，10月随新四军北撤到苏北，后参加解放大西南战役，先后

任连长，军需员等职。

1954年，服从组织安排到武康县撑筏运输队工作。他克勤克俭，乐于助人。利用业余时间削竹筏送给食堂及工人，深受欢迎。1959年后，先后担任过县运输公司筏运站站长和县运输联社筏运站党支部书记。在任职期间，工作兢兢业业，从不计较个人得失，被工人誉为“好书记”。

1961年，在上柏防洪时，他深更半夜去检查堤岸。发现有的地段被洪水冲塌，就奋不顾身地跳入冰冷的水中，带动50余名职工，不顾个人安危奋力抢险，终于保住了1000多亩农田，受到上级领导的表扬。1978年8月，黄长春终因积劳成疾，不幸去世。

倪志祥

(1929—1984)

倪志祥，原名震球，德清县茅山乡(今干山乡)范家村人，农民出身。1951年2月参军入伍，1953年3月赴朝鲜参加志愿军汽车16团1连任司机。1954年荣立三等功，同年11月入党。回国后，曾先后在兰州汽车35团1连和西藏运输局汽车四队任司机。1972年调回德清、任县矿管站、社队企业局汽车驾驶员、车队长、党支部委员，先后被评为县、地区、省劳动模范、先进工作者。

在车队中，他年龄最大，身体又差，但完成任务总是名列前茅。1981年4月，县里毛笋特大丰收，需要及时运往销区。他每天傍晚运毛笋去上海，次日上午赶回，如此持续好几个通宵。1980年，他行车5.48万公里，超额完成运输任务，节油1371公升。1981年上半年，他已完成全年运输任务125.34%。他每天起早落夜，平均日行车267公里，创造了车队的最高纪录。他安全行车22年，里程达82.66万吨公里。从1972年调入德清后，没有发生任何责任事故，年年被评为安全标兵。他说：“出了事故个人受处分是小事，给别人造成痛苦、给国家造成损失是无法弥补的。”

他作风正派,从不以车谋私。他在晚年患有多种疾病,常因时间紧不去医院治疗,自己买药带着出车。1981年10月出车去浙南,途中轮胎连续拆装修补七次,终因疲劳过度,体力不支,送到医院检查,才知已得癌症。1984年9月5日病逝,享年仅56岁。

第二节 群英谱

1. 先进集体

年 份	单 位	授 奖 名 称	颁 发 单 位
1972年度	南路道班	先进道班	省公路管理局
1974年度	南路道班	先进道班	省公路管理局
1978年度	庾村道班 庾村道班	学大庆先进集体 浙江省先进集体	浙江省公路管理局 浙江省委省革委会
1979年度	庾村道班	先进集体	浙江省公路管理局
1980年度	庾村道班 德清县公路段	先进集体 先进单位	浙江省公路管理局 浙江省公路管理局
1981年度	庾村道班 长兴车务段武康车站	先进集体 先进集体	浙江省公路管理局 上海铁路局
1982年度	庾村道班 武康道班 德清运输公司 德清运输公司 武康工务段 长兴车务段武康车站	先进集体 先进集体 先进运输企业 节能先进单位 先进单位 先进集体	浙江省公路管理局 浙江省公路管理局 浙江省交通厅 浙江省航运管理局 上海铁路局 上海铁路局
1983年度	德清公路段 武康道班	职工教育先进单位 先进集体	浙江省公路管理局 浙江省公路管理局
1984年度	长兴车务段三桥埠车站 德清公路段 三桥道班	先进集体 先进单位 先进集体	上海铁路局 浙江省公路管理局 浙江省公路管理局

续表

年 份	单 位	授 奖 名 称	颁 发 单 位
1985年度	德清公路段 武康道班 南路道班	先进单位 先进集体 先进道班	浙江省公路管理局 浙江省公路管理局 浙江省公路管理局

2. 先进个人

姓 名	工 作 单 位	授 奖 名 称	颁 发 单 位
1977年			
倪 志 祥	县矿山汽车运输队	工业学大庆先进工作者	中共浙江省委、浙江省革委会
1978年			
李 云 法	德清公路段	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
潘 国 庆	庾村道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
张 顺 初	县车辆监理所	先进工作者	浙江省公路管理局
1979年			
潘 国 庆	庾村道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
张 顺 初	县车辆监理所	先进工作者	浙江省公路管理局
1980年			
潘 国 庆	庾村道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
张 顺 初	县车辆监理所	先进工作者	浙江省公路管理局
1981年			
潘 国 庆	庾村道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
张 顺 初	县车辆监理所	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
王 发 祖	县车辆监理所	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
1982年			
厉 志 星	武康道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
沈 明 灿	县车辆监理所	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局

续表

姓 名	工 作 单 位	授 奖 名 称	颁 发 单 位
1983年			
厉志星	武康道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
韦浩	秋山道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
沈明灿	县车辆监理所	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
1984年			
厉志星	三桥道班	先进生产(工作)者	浙江省公路管理局
1985年			
何成宏	南路乡公路专管员	省公路管理系统先进工作者	浙江省公路管理局

第三节 代 表

1. 党代会代表

党 代 会 名 称	出席人员	性 别	单 位
中共德清县第一届党代会 (1956.6.9—13)			
中共德清县第二届党代会 (1959.12.6—9)	莫幼林 赵桂庆 周 银 尹先鋒	男 男 男 男	运输公司 运输公司 运输公司 工 交 局
中共德清县第三届党代会 (1962.12.21—1963.12)	孙惠昌 翁心源 莫幼林 周 银	男 男 男 男	运输联社 运输联社 运输联社 运输联社

续表

党 代 会 名 称	出席人员	性 别	单 位
中共德清县第四届党代会 (1970.4.27—5.1)	莫幼林 孙惠昌 边 三 王掌木 肖怀恩	男 男 男 男 男	运输联社 运输联社 航 管 所 筏 运 站 县公路段
中共德清县第五届党代会 (1980.7.9—12)	李阿林 丁小毛 徐祖明 冯海潮 陈水泉 王掌木 张寿源 韩书荣 王龙生 李常泰 任绪新 郑兴龙 盛财根	男 男 男 男 男 男 男 男 男 男 男 男 男	运输公司 木 运 站 城关装卸站 新市装卸站 新市航快站 秋山筏运站 县公路段 交 通 局 三桥装卸站 运输公司 航 管 所 交 机 厂 桥 工 队
中共德清县第六届党代会 (1984.4.17—20)	莫幼林 李阿林 朱有林 马书槐 嵇敬民	男 男 男 男 男	运输公司 运输公司 航 管 所 交 通 局 桥 工 队
中共嘉兴地区第一届党代会 (1971.2.16—20)	沈桂桥	男	城关装卸站
中共武康县第二次党代会 1956年	黄长春	男	筏 运 站

2. 人代会代表名单

人 代 会 名 称	出席人员	性 别	单 位
第一届德清县人民代表大会 (1954.7.29)	莫幼林 吕来运 朱炳元	男 男 男	城关镇搬运工人 新市镇搬运工人 民船业代表(新市)
第二届德清县人民代表大会 (1956.12.1—5)	莫幼林 朱炳元 宋宝鑫	男 男 男	搬运工会 新市运输合作社 新市镇工人代表
第三届德清县人民代表大会 (1958.6.10—14)	莫幼林 朱炳元	男 男	城 关 新 市
第四届德清县人民代表大会 (1961.12.27—29)	莫幼林	男	城关装卸站
第五届德清县人民代表大会 (1963.12.24—28)	尹先锋 莫幼林	男 男	工 交 局 城关装卸站
第六届德清县人民代表大会 (1966.4.30—5.3)	莫幼林 尹先锋	男 男	城关装卸站 工 交 局
第七届德清县人民代表大会 (1981.7.8—12)	王掌木 倪志祥	男 男	县运输公司 县社队企业局汽车队
第八届德清县人民代表大会 (1984.8.22—26)	董福成 徐海舫 李阿林 张阿根 王新琴	男 男 男 男 女	县交通局 县运输公司 县运输公司 新市装卸站 新市搬运站

3. 政协委员

孟雨来 男 县 交 通 局 1984.8.10 第一届
钱 铭 男 县桥梁工程队 1984.8.10 第一届

附 录

一、科技

在五十年代末期,开展群众性大搞“技术革新、技术革命”活动。以“土法上马、先简后繁”逐步向机械化发展。此后,将科学技术运用于交通建设、交通运输之中,使航道治理得到改善、公路路面结构发生变化,桥梁工艺不断提高,搬运装卸通过技术改造,也逐步摆脱了笨重的体力劳动。实践证明,运输企业重视科学技术,运用“新技术”、“新工艺”、“新设备”、利于企业生存与发展。如德清县运输公司船队,从1980年起将科技运用于生产,采取主机安装计时计量器,计时钟,运用科学数据,合理配置螺旋桨,加大比速等措施;用甚高频无线电对讲机指挥生产,使节能工作有了新的趋势,千吨公里油耗逐年下降。1985年从1979年的11公斤降为5.92公斤。先后被省、市、县评为先进集体。德清船舶修造厂建造的“双龙门吊”和德清县交通机械厂生产的“MD—01型密度测定仪”获市、县科技成果三等奖。现简介如下:

1. 双龙门吊

德清船舶修造厂为了解决船舶起重难的问题,缩短船舶修理周转期,由公司拨款8.5万元、由厂负责建造双龙门吊,地点在苍糠山分厂。该工程由县水利局技术员杨建华和该厂曹连根设计,其标准船坞净长22.65米、上面净宽为6米,坞底为吴淞水位,挡土墙为4.8米,实际起重能力为60吨,从平面起有效起重行程为6米,跨径5.2米。委托上虞县三联公社三友建筑队施工,于1982年12月15日动工,次年6月9日竣工。此工程建造适应19.9米长钢质拖轮及100吨的船舶起吊修理。缩短了船舶维修周转期,提高了船舶运输周转率,为发展我县交通运输事业起到一定的作用。1984年

至1986年,共起吊船舶495次、营业收入55.67万元。1984年12月被湖州市人民政府授予湖州市优秀科学技术成果三等奖。

2. MD—01型密度测定仪

MD—01型密度梯度管密度测定仪(简称密度仪),由纺织部纺织科学研究院设计。1984年3月由德清县交通机械厂试制成功,达到国内先进水平,而且填补了国家纺织机械的空白。密度是纺织材料物理性能的重要参数,该厂生产密度仪优于其它测定密度的方法。如比重瓶法、液体沉浮法、比重天平等。因MD—01型密度仪可鉴别纤维种类、测定纤维结晶度,测定二元混纺纱线中纤维混纺比例、还可推算纤维的细度。1985年该厂生产密度仪63台,销往北京大学化学系分子教研所、哈尔滨工业大学、北京工业大学,华南工学院、江西纺织产品质检站、张家港涤纶厂等。1985年9月,由县人民政府颁发县科学技术三等奖。

3. 职称

① 工程技术

孟雨来	交通局	助理工程师
胡绍祖	交通局	助理工程师
王凤歧	交通局	助理工程师
姚晓吟	桥工队	助理工程师
陈伯卿	桥工队	助理工程师
冯玉琪	公路段	助理工程师
沈培元	交通局	技术员
丁建年	运输公司	技术员
嵇敬民	桥工队	技术员
王正贤	公路段	技术员

② 会计

李岳春	航管所	助理会计师
肖善群	运输公司	助理会计师

③ 统计

陆金娥〈女〉 交通局 助理统计师

④ 经济

盛世昌 交通局 助理经济师

4. 湖州市交通学会德清会员名单

团体会员：德清县运输公司

(1) 德清县交通局：胡绍祖 孟雨来 盛世昌 张乐麟
王凤歧 陆金娥〈女〉 刘文荣 沈培元

(2) 德清县公路段：王正贤 冯玉琪 夏肇迁

(3) 德清县桥梁工程队：姚晓吟 嵇敬民 杨林祥

(4) 德清县运输公司 朱惠勇 丁建年 叶 涛

(5) 德清县交通机械厂 曹连根 潘 浩

二、艺文

1. 诗词

送 李 十 一 尉 临 溪^①

(唐)常 建^②

冷冷花下琴，君唱渡江吟，
天际一帆影，预悬离别心。
以言神仙尉，因致瑶华音，
回轸抚商调，越溪澄碧林。

注：① 临溪(今德清县)，唐景云二年(711)将武源县改为临溪县，唐天宝元年(742)又将临溪县改名为德清县。

② 常建：西安市人，唐朝诗人。开元十五年(727)与王昌龄同榜中进士。大历年间(766—779)为盱眙县尉。一生仕宦不得志。有诗集以山水为题材，善于以凝炼，简结手法表达。

题 余 不 溪^①

(宋)周 侗

山势迢迢换不回，余不水映两山来。

巨灵有意分南北，故把山峰手擘开。

注：① 余不溪的“不”音“夫”。德清县城内市河。从德清南门外至走水湾止，长 4.6 公里。

过 德 清

(宋)姜 夔^①

木末谁家缥缈亭，画堂临水更虚明，

经过此处无相识，塔下秋云为我生。

溪上佳人看客舟，舟中行客思悠悠，

烟波渐远桥东去，犹见阑干一点愁。

注：① 姜夔(1155—1221)，因居苕溪白石洞天，故自号白石道人，江西鄱阳县人，南宋著名词人。早年孤贫，屡试不第，终身布衣。多与范成大、杨万里等人交游。著有《诗说》、《白石道人诗集》。

前 溪^① 曲

(明)刘 基^②

前溪送别溪水满，石榴花落蒲芽短，

春风无情香复秋，莫学落花随水流。

注：① 前溪即余英溪。位于德清县西部。

② 刘基(1311—1375)，字伯温，浙江青田县人，明初文学家。通经史，攻诗文、精晓天文兵法。官至御史、中丞兼太史令。封诚意伯。著有《诚意伯文集》

重建步云桥^①落成诗以志喜(明)陈 鏐^②

蜿蜿螯身耸，层层雁齿排。改观形势壮，
利涉往来皆。阡陌通村舍，人家簇水涯。
落成齐扑舞，歌吹夜填街。创造知何代，
仙潭第一桥。云程仍冉冉，水驿故迢迢，
菜把朝盈檐，菱歌夜荡桡。更邻山数点，
天外隐苕尧。一束长流驶，新回曲水纹。
雪苕源并落，吴越路中分。市语迎风过，
钹声隔声闻。今看题柱客，稳步上青云。

注：① 步云桥：在新市镇南栅。1976年移桥址改建为新市大桥。

② 陈鏐(1508—1581)字子兼、号庆之，江苏吴县人。

余 不 前 溪^①(明)钱 镇^②

苕水从南来，真源自天目。
始出绕涓涓，蛙跳雀可浴。
东风桃花水，一夜高于屋。
百里下吴兴，一汛更一曲。
青山浮水面，处处居可筑。
竹玄伊谁亭，名花间疏竹。

注：① 余不前溪：“余不”指德清县城市河，“前溪”即余英溪。这里指两溪汇合点德清南门外。

② 钱镇、字守中、号南离、淡庵。乌程(今湖州市人)，幼年生活贫苦，攻读诗经，后精通物理。明嘉靖三十八年(1559)中进士。

雪后初晴舟过状元桥^①口占(清)沈 珏^②

新溪曲曲路迢迢，晓起初晴雪未消。
 野岸白垂君子竹，鲜曦红透状元桥。
 寒沽市酒推蓬去，响听冰花礙橹摇。
 爱煞者般清景好，归来谋向纸间描。

注：① 状元桥：在新市镇北栅，宋嘉定十年（1217）桥堍吴家園出状元吴潜，故名。

② 沈珏（1603—1671）字郎中、号仲直。

下 渚 湖^①(清)洪 昇^②

地裂防风国，天开下渚湖，
 三山浮水树，千港划菰芦。
 诞埏居人业，渔樵隐士图，
 烟波横小艇，一片月明孤。

注：① 下渚湖在二都乡境内，是县内著名的湖泊。下渚湖又名巽湖，东至西闸，南界陆家墩，西邻二都集镇，北靠陆家滩，面积为1890亩。周围港浜交错，四周种植芦苇，时值秋天，白色芦花飞舞，别有风致。

② 洪昇（1645—1704），字昉思，号稗畦。杭州人，清代戏曲家。一生仕途不达，做了二十多年的年国子监生。他的著作《长生殿》于康熙廿七年（1688）脱稿轰动一时。康熙四十三年（1704）在浙江吴兴酒醉落水而亡。一生中著传奇《回文锦》、《回龙院》等。此外有《稗畦集》、《稗畦续集》、《啸月楼》。

新市^①道中(清)厉鹗^②

擘岸风多损画眠，荻芽短短不生烟；
水村无避春寒处，来觅诗家门系船。

注：① 新市：位于德清县东部。晋永嘉二年(308)夏，淫雨一月，陆市沉垫，新徙于此，故名“新市”。宋太平兴国三年(978)设新市镇。

② 厉鹗(1692—1752)、字太鸿、号樊榭，浙江钱塘人(今杭州市)。康熙五十五年(1716)中举人，乾隆元年(1736)为举博学鸿词。他的著作有《秋林琴雅》、《樊榭山房集》、《辽史拾遗》、《守诗纪事》等。

舟泊杨坟渡^①(清)潘汝奇^②

远山翠隔几重围，行出山前翠渐微。
忽感花香吹野店，还听人语落柴扉。
松杉路绕杨王墓，风雪寒侵衲子衣。
最是天涯孤客意，白云长傍渡头飞。

注：① 杨坟渡：座落在三合乡，位于东苕溪畔，此渡为古津渡。

② 潘汝奇：字澹箬，武康人。清顺治三年(1646)拔贡受训导。后为琼州乐会县(今海南省)知县，一生好诗词，著有《海南集》

龟回桥^①

(清)宋施

楼台叠翠绕清溪，行到市声相接处，
浅谈云边月一眉。傍桥灯火未多时。

注：① 龟回桥，在德清县城小南门外，清雍正四年(1726)知县朱永龄重修。解放后改建为桥闸。

自苏至杭杂诗

(清)俞樾^①

绿波春水暖盈盈，百六韶光雨乍晴，
看取家家插杨柳，教人知道是清明。

(舟中值清明节)

田蚕尚早共嬉娱，绿女红男总不孤，
船尾船唇相对坐，便知荡桨是儿夫。

(乡间妇女乘小舟，若与操舟者相对，必其夫也。)

大虹桥^②下是通津，藤蔓牵缠已满身，
古语磨兜坚最好，愿题桥柱示行人。

(吾邑东门外大虹桥，舟过其下者戒勿开口，杭州武林门外拱宸桥亦然。)

注：① 俞樾(1820—1906)号曲园。浙江德清人，道光进士，官至编修，著名经学家。

② 大虹桥：在德清东门外，现桥址东移百米，改名为勤俭桥。

洛舍漾^①(清)戴望^②

洛舍漾南风浪喧，大通桥北雨飞翻。
榜人苦劝公无渡，遥指金鹅小气昏。

注：① 洛舍漾：位于德清县中北部，南起洛舍镇，北迄吴兴东林山，西连张家湾，东至泥口漾，长1.5公里，宽1.8公里，面积2175亩，水深2—4米。

② 戴望(1837—1873)，字子高，浙江德清人。同治三年(1864)入曾国藩幕僚，后为江南官办书局编校。他的著作有《论语注》、《管子校正》二十四卷。

筏 头^① 即 景(清)周庆云^②

编竹为排叶一舟，一篙撑出似鱼游。

解衣磅礴临溪坐，濯足真堪万里流。

注：① 筏头，在德清县西部，莫干山南麓。因“竹木出山，放筏于此”故名筏头。

② 周庆云(1864—1933)字景星、号湘舲，自署梦坡。湖州南浔人。清廪生，任永康县训导、清末任知州、两浙盐业会长。著有《莫干山志》。

英 红 堰^①

吴氏女子

银子山^②前水拍矶，英红堰上落花飞，

郎归未必筏头宿，日暮无人且掩扉。

注：① 英红堰，在德清县西部。

② 银子山，在对河口乡境内。

2. 金石

余 不 溪 记

(明)胡允嘉^①

余不溪襟带清邑，每过辄乐其清加。壬子孟秋，偶得半日闲，荡舟乾元山下，板桥跨曲港，水色如碧油，桑、竹映发，使人幽绝。山麓平松万株，日影穿射，凉风拂襟，暑气忽涤。去余里而近者，南则超、东则洛、北则乾元、金鹅、互峙争高。平时登徒，常有怯慑之色，今步山麓，遥在眉睫，气已凌之矣。樵子复指余坦道，迤邐如蛇盘中亭，再下视一邑，万灶粉垣如画，茗水贯之。螺髻之山，若跂若倚。田苗正绿，烟岚杂起，亦领人

意。去亭稍陡峻，再折而至，前架一亭，插椽为藩。其上两楹，中供大士，香几洁清，不见人影，箫声杂笑语，袅袅自空中出，余澄坐久之。

录民国22年(1933)《德清县新志》、11卷

注：① 胡允嘉：德清人，生于明朝末年、亡于清朝、是清朝著名地理学家胡渭之兄。

千秋桥^①碑记

(明)余 燾^②

千秋桥之水，发源于西境诸山，顶崖下合，流数十里，至县前而始大，县治临之，实当南方之正，午位之中。居民稠密，于南北两岸，东西行者，多自南来，而桥梁不建。每春夏间，洪水泛涨冲激，人咸以为危。于是耆老相与谋曰：县之有治，所以聚四境之人民，而听命者也，居官临下，发政明刑，宜挺瑞直之势，而逢檐远览，一水横带其前，地脉若断，恐不足以更威。市民贸易有无者，在道之南，则以涉北为劳；在道之北，则以济南为迂。四、五、六月，山水骤发，至于屡日弗克，往来者时时有之。乡民去市颇远，听政令股奔走，旦有急，不能卒渡。万至有畏法奔命，掇衣而溺死者焉、此三者非小故也。盖聚货建桥，以为百世之利乎？远近杂然相许应之者，有布、有帛、有金、有粟、约计我五百余缗，以为鸠土、石、材、苇之资，筮日稽工，邑宰主其事者，始于陆，继以廖；裁其事者，分巡道艾公，潭公相赓焉。历六七载，至今日而工始告毕。桥既成，出于大门，周章远望，不曲不阿，平平荡荡有湍直之势焉。明日清风，银烛交光，贸易讴歌，布满桥梁，得近民之心焉！奔走往来，从容闲暇，趋急奉公，不择昼夜，遂远民之愿焉！然则此桥之美之利

也，亦甚博大矣哉！是桥也，分六洞，深四丈，长四十丈阔一丈七尺，与桂枝桥东西对峙。始徒杠：号官桥，今新以千秋，欲祈巩固不朽，为武康千载之利也。经始己亥、某月日，落成丙午某月日。

录明嘉靖《武康县志》

注：① 千秋桥：又名官桥，在武康镇，建于三国吴黄武元年(222)。

② 余槩(音：启)江西婺源人，明嘉靖廿三年(1543)中举人。嘉靖年间为武康县知县。

重建德清县富宁桥^①记

钱学洙^②

德邑桥梁，见于志者，凡六十有四。其在县治前跨北流水者，曰：“通济桥”。今但呼“县桥”者称首焉。夏令曰：九月除道，十月成梁。孟子曰：岁十一月徒杠成，十二月舆梁成。盖蓄泄资川泽，往来资桥梁，二者常因焉，则以时修举，俾民不病涉者，非责司牧而责谁欤？雍正八年四月，余奉简命，承乏兹邑，自省城逶迤而来，由是桥躋公堂，石半颓坏，因甫下车，未遑修举。既而都人士纷纷请曰：“此桥为舆骑出入之所，庆贺朔望，又为里老聚候之地，自明正统间，本县王公完葺，以后重三百余年，日就倾圯，修废举坠，殆不可缓矣。”余曰：唯唯。邑之绅士商民，靡不踊跃争先输助，余亦捐俸助之。越辛亥而工竣，绅士请纪于余，余因滋懼焉。物之兴废无常，新之难，毁之亦易。往者，无加射利构屋其上，前令赵公拆去，后渐构席棚，谭令又力为廓清。今余惓惓于斯桥而大为之禁，亦犹二尹志也，桥名易以“富宁”，余得之梦中老人之口：“际此盛世隆平，我邑殆既富而且宁欤，并志。”

摘自民国22年《德清县新志》卷10

注：① 富宁桥：今称县桥。在德清县城内。

② 钱学洙：字鲁斋，南汇县人，清雍正德清知县。

重建步云桥^①记

(清)李卫^②

德清县东南步云桥，江浙往来取道湖属者所必经。陆通行旅，水利舟楫。邑之漕艘出入由是，邻近州县率履不越不独一邑之便，实通津焉。明万历丁未，郡守陈幼学重修，去今百二十年，不知圯于何时？陆行既阻，其驾长风缚巨帆者，溪流迅驶，下复有坏桩旧石，误触致损，过者恒惴惴。桥之废，其不便亦不止一邑也。岁庚戌，署县事钱学洙详请重建，予奉命节制江浙，凡桥梁、津渡、堰闸、塘岸，其有便于民，率不憚修举，矧兹去不便以就便。泽梁不修，刺史之过，与其偿租车，何如一举而永利也。爰檄湖守唐绍祖为之经理，而令太学生茅瀚董其事。经始于是冬十二月，阅十月而告成。较旧址加广，高称之。向坏桩旧石，沉于渊者，悉起佐用，而增以新材。良工坚役不及民。计用帑金1100两有奇而工竣。今而后水陆俱便，凡江浙往来取道湖属者，皆得出于其途矣，岂止为一邑利哉！步云桥，旧名也。云塘桥，前陈守重修而易以新也。桥废久，而俗之名桥者仍其旧，予亦顺民之便而已。为作重修步云桥记。

摘清同治湖州府志卷23/27

注：① 步云桥，后改名为白云桥，地处雷甸乡，跨运河西线。

② 李卫(1686—1738)字又玠，江苏铜山人，清雍正为浙江巡抚。

重修阜安桥^①记

廖宗元^②

县治南屹然跨余不溪有桥曰阜安，建于唐天宝中，旧编以木，易石于宋，代有补葺。至国朝，经冯、张、李、周前尹先后

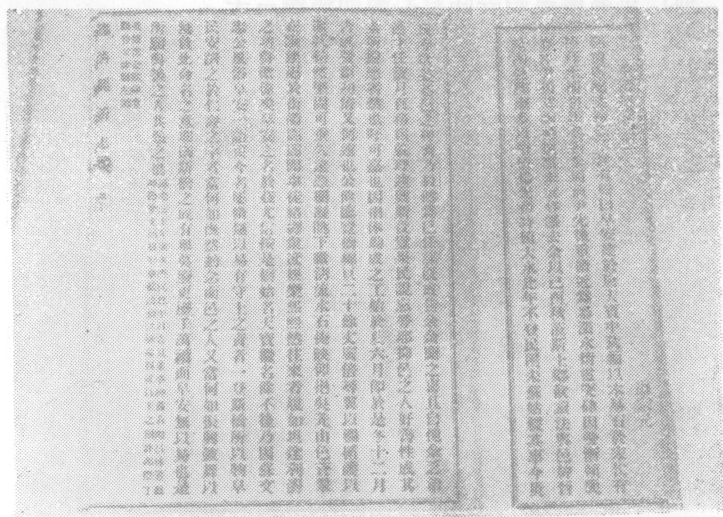
重修。近为暴涨水冲荡突砗，因势渐倾阨。前仲君捐貲议修复，事未就，移篆去。余以己酉秋蒞斯土，乡饮读法，与邑绅晋接，询邑兴废，多以修桥为先务。时值大水，比年不登，民因未苏，姑缓其事。今庚戌春，歉益甚，邑之绅耆乃毅然为己任。谋既成，告余，余闻之喜且自愧。余乏治邑才，任数月，百务粗就理，遽兴斯役，岂果民说忘劳耶？抑邑之人好善性成，其素所观感者然也。吁！可嘉也。因捐俸助成之，工始于夏六月，即于是冬十二月告成。费鉅功倍，又何速也。公余临览，桥绵亘二十余丈，广倍寻，翼以欄楯，护以檣杙，砢然坚固，可垂久远。恁欄凝眺，下瞰清流，水石掩映，仰挹吴羌山色，苍翠在眼，连属于街衢阡陌间，车徒络绎，众庶娱乐，熙熙然往来者，履如坦途，利济之功，猗与伟矣！阜安之名，于兹尤信。按是桥始名天宝，继名余不。后乃因苏文忠公“风俗阜安”一语，更今名。屡修无以易，有守土之责者，一登斯桥，所以物阜民安，跻之于仁寿之宇者，当何如怵然动念。而邑文之人又当何如振兴鼓舞，以无负此命名之意耶？则斯桥之成。有举莫废，更历千万禩而阜安无以易也。是所愿与后之人共勉之也。

（道光三十年岁次庚戌，嘉平月吉旦、董事绅耆黄际昌、林芳、戴师节、徐文炳、蔡彤章、蔡鸿勳、江毓荪、程维钰、王之创、许邦杰、丁觉源、沈金鑑碑立观音堂神厨左则）。

摘民国22年《德清县新志》卷10

注：①阜安桥，今称长桥，在德清县城内

②廖宗元清道光二十九年(1849)德清县知县



清道光年间德清知县廖宗元重修阜安桥记(现今长桥)

重建拱元桥^①记

(清)俞樾

苕水出天目之阳，经吾邑为余不溪。入南门，出东门，循乌山而东有拱元桥焉，与乾元山^②相对故得是名。往昔寇乱桥毁，往来皆阻。里人谋重建之，经始于光绪十三年冬，期年告成，刻石纪事，倣汉碑例书出钱人姓名于左，里人俞樾记。

德清县知县崇明童君叶庚助洋二十。

嘉善县知县前署德清县知县武进庄君凤启助洋钱五十。

瓜洲镇总兵益阳吴君家福助洋钱四十。

浙江候补知府蒲圻贺君良樾助洋钱六十。

署常镇通海道嘉善钱君宝傅助洋钱六十。

前广东高廉道归安陆君心源助洋钱三十。

青浦县知县嘉兴钱君志澄助洋钱一百。

靖江县知县山阴张君嘉言助洋钱二十。

息庵居士钱唐许君樾身助洋钱一百。

举人诸暨吴君颖炎助洋钱一百。

举人钱唐凌君赓颺助银一百两。

前奉天东边道邑人徐君本衡助洋钱一十。

前丹徒县知县邑人冯君寿镜助洋钱一百。

江苏候补知府邑人蔡君汇沅助洋钱一百。

善士邑人仲君美璘助洋钱一百。

曲园居士里人俞樾助洋钱三百。

大清光绪十有四年冬十月刻石。

村落萧然亦复嘉，背山临水面桑麻。

隔河邱垅闻松籁，傍舍田畴看稻华。

父老神祠归烂醉，儿童乡塾散喧哗。

拱元桥畔闲扶杖，不入城门两月赊。

右先祖南庄府君拱元桥散步诗，

因有余石附刻于此。府君、廷鑑，乾隆甲寅钦赐副榜贡生，
吾家子孙粗知读书，府君遗泽也，记。

注：① 拱元桥：在德清县城东门外的城关乡金星村(俞樾的家乡)1973年10月改建，更名为金星大桥。此桥桥碑现藏德清县博物馆。

② 乾元山：在德清县城南面，高137米，汉朝高士吴羌为避王莽之乱隐居此山，名吴羌山。



清光绪十三年冬邑人俞樾(曲园)等人募捐重建拱元桥。现今金星大桥。

3. 歌谣

(清)武康诗人 张孔源

前溪上排谣

力负以肩，劳者其前，不脛而走，逸者其后。

前溪落排谣

力石相冲，篙曲如弓，水石不见，篙直如箭。

造 桥 夯 歌

叽哩咕噜小鸡桥，支支格格到竹桥。
 走勿完格长板桥，一步跨过两月桥。
 卖鱼要到渔婆桥，放生要到放生桥。
 中秋团圆望月桥，七夕相会乌鹊桥。
 生意做到顾家桥，好事做到便民桥。
 强凶霸道过坝桥，阿弥陀佛积善桥。
 一摇三晃独木桥，步步登高环洞桥。
 雨过天晴挂渔桥，荫凉舒坦清风桥。
 韩信点将万魁桥，(常)遇春上马铁登桥。
 张继夜泊到枫桥，(苏)东坡船过潮音桥。
 蔡状元造洛阳桥，天下闻名赵州桥。
 吴江有月宝带桥，湖州有月骆驼桥。
 连中三元三官桥，田蚕茂盛永丰桥。
 迎圣接驾来龙桥，天安门前金水桥。
 二县分在界牌桥，楚汉相争河界桥。
 同病相怜郎中桥，火症伤寒西瓜(高)桥。
 歪里七八到斜桥，弯来弯去九曲桥。
 用勿完格万元桥，甜甜蜜蜜过塘(糖)桥。

4. 谚语

① 船工：

撑船撑到埠，全家肚皮饿。
撑船撑到头，到处吃拳头。
撑船撑到老，勿及一根草。

开船无日头，日出星满头，
先拔篙子头，手捏橹杠头，
吃的冷饭头，宿在角落头，
还要吃拳头，回来黄昏头。

(以上两首流传于民国时期)

② 渡工：

日起鸡啼，夜宿满星，
一年四季，来回河头。

③ 道班工：

晴天一身灰，雨天一身泥。

(流行于建国初期)

④ 搬运工：

一根扁担一双肩，辱为“脚板”受人欺，干活干到黄昏头，苦
苦卖力吃拳头，空着肚皮回床头。

(流行于民国时期)

⑤ 轿夫：

轿杠两头尖，拨出现铜钲。

(流行于民国时期)

⑥ 小道空手勉强行，挑担背货险生命，早上跑路湿鞋子，出
门三条岭，来回百里程，上街起五更，回来黄昏静。(南路乡)

(流行于建国初期)

历年实施航章法规简明表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
华东区内河航运章程	华东军政委员会东办 秘字2769号, 华东军政 委员会交通部0132号联 合颁发	1951年	
华东区内河轮船船 员管理暂行规定(修 正本)	华东军政委员会交通 部内河航运管理局	1951年	
华东区内河轮船管 理暂行章程	华东军政委员会交通 部内河航运管理局	1951年	1953年7月15日 生效
华东内河拖驳船管 理暂行办法	华东军政委员会交通 部内河航运管理局	1951年	
华东旅客意外伤害 强制保险条例	中央人民政府财政经 济委员会	1951年4月 24日	1959年2月, 由 财政部、交通部财 保发59字2号交财 59景字68号联合通 知交通部接办
华东区内河船舶失 事暂行办法	华东军政委员会	1953年	
华东区内河轮船管 理章程	华东军政委员会交通 部内河航运管理局	1953年7月 15日	
关于内河小型轮船 船员鉴定考试暂行办 法	中央人民政府交通部	1953年7月 15日	
民船联合运输社暂行 组织通则	中央人民政府交通部		
船民协会组织通则	中央人民政府政务院		

续表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
内河船舶船员职务 通则	中央人民政府交通部	1953年11月 24日	
内河航标规范	交 通 部	1954年	
关于消灭内河海损 事故保证航行安全的 具体措施	交 通 部	1956年	交河监56字第 110号命令颁布
关于机帆船航运管 理工作暂行规定	浙江省交通厅	1958年7月 8日	
关于加强船舶安全 监督的决定	交 通 部	1958年8月 13日	
关于加强运输船、 渡口船、渔船安全管 理规定(案)	交通部、公安部、农 垦部、水产部	1959年9月 7日	
海损事故调查处理 规则	交 通 部	1959年9月 19日	
船舶登记章程	交 通 部		于1972年元旦废 止
违反爆炸易燃危险 物品管理规则的处罚 暂行办法	国 务 院	1961年1月 28日	
全国公路、轮船旅 客遗失物品处理办法	交 通 部	1961年	
浙江省轮船旅客行 李和包裹运输规则 (修正案)	浙江省交通厅	1962年7月 12日	

续表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
关于水上运输合作社(水运公社)轮船承运旅客一律实行意外伤害保险的通知	交 通 部	1962年8月 15日	
浙江省木帆船安全管理守则(试行案)	浙江省交通厅	1963年6月 1日	
关于维护航运安全制止少数农民用泥土、石块抛仍轮船,殴打船员非法行为通知	浙江省人民委员会	1963年8月 24日	
船舶检验工作条例	中华人民共和国船舶检验局	1965年8月 1日	1972年元旦废止
运输合作社示范章程(案)	交 通 部	1966年9月	
船舶检验工作条例	中华人民共和国船舶检验局	1971年11月 23日	1965年试行之船舶检验工作条例同时废止
海损事故调查和处理规则	交 通 部	1971年12月 15日	交通部(71)交水运字1623号
浙江省水上常用客运规定和浙江省轮船旅客乘船常识	浙江省交通邮政局	1972年5月 15日	
严禁旅客携带易燃易爆物品乘坐车船规定	公安部、交通部	1973年6月	

续表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
全国安全生产会议 纪要	国 务 院	国发[1975] 52号, 1975年 4月7日	
浙江省农用船、农 副业船安全管理规定	浙江省革命委员会	1975年3月 26日	
浙江省渡口安全管 理规定	浙江省革命委员会	1975年3月 26日	浙革(1775)23号
油船安全生产管理 规则	交 通 部	1975年11月 10日	(75)交安监字 1583号, 1976年1 月1日贯彻执行
船舶吨位丈量规范	中华人民共和国船舶 检验局	(78)船规字 189号文公布, 1978年12月1日 起试行	同时废止1959年 颁布之船舶吨位丈 量规范
内河避碰规则	交 通 部	(79)交港字 57号, 1979年 2月1日	1979年7月1日 贯彻执行
关于加强水草种植 管理的通知	浙江省交通局	浙交航创 (79)字第149 号, 1979年5 月28日	
关于船舶进出口管 理办法	交 通 部	(79)交港字 475号, 1979年 7月1日实行	
关于加强交通安全 工作的联合通知	浙江省工业办公室 浙江省农业办公室 公安局、交通局	1979年8月 10日	

续表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
关于加强交通管理 确保交通安全的布告	浙江省革命委员会	1979年9月 10日	
《内河避碰规则》苏 浙皖补充规定	江苏省、安徽省 浙江省交通局 上海市交通运输局	1979年6月 20日	交监发(79)第25号 浙交航创(79) 156号 (79)交安字第38号 (79)海运办字第 252号
中华人民共和国轮 船船员考试发证办法	交 通 部	(79)交港字 第703号文公 布, 1979年10 月1日起执行	
浙江省内河船舶船 员技术等级标准	浙江省交通局航运 管理局	1979年10月 4日	浙航管(79)字第 522号
浙江省轮船船员考 试发证补充规定	浙江省交通局	1980年4月 23日	浙交航发(80) 85号
船员考试委员会章 程	浙江省交通局航运 管理局	1980年4月 24日	
长江水系船舶稳性 和载重线规范	中华人民共和国船舶 检验局	1980年7月 1日	
内河客运船舶安全 十项技术措施	浙江省交通厅航运 管理局	1980年8月 9日	浙航监(80)字第 375号文件
水路旅客运输规则	交 通 部	1980年11月 1日	本规则在1970年 9月1日试行

续表

名 称	颁 发 机 关	发布时间	备 注
水路旅客运输管理 规程	交 通 部	1980年11月 1 日	本《规程》在1970 年 9 月 1 日试行
浙江省航运企业安 全部门工作职责	浙江省交通厅航运管 理局	1981年 1 月 26 日	
关于防止轮驳船员 淹溺事故的规定	交 通 部	1981年	
关于进一步加强危 险货物运输管理的指 示	交 通 部	1981年 8 月 18 日	
船舶装载危险货物 监督管理规则	交 通 部	1981年10月 29 日	
中华人民共和国经 济合同法	全国人大常委会 委员长命令公布	1981年12月 13 日 1982年 7 月 1 日执行	1981年12月13日 经第六届全国人民 代表大会通过
关于加强交通治安 管理维护交通秩序的 布告	浙江省人民政府	1982年 1 月	
国务院关于农民个 人或联户购置机动车 船和拖拉机经营运输 业的若干规定	国 务 院	1984年 2 月 27 日	
浙江省农民个体或 联户购置小型机动船 经营运输的有关安全 管理暂行规定	浙江省交通厅航运管 理局	1984年 3 月	

续表

名 称	颁 发 机 关	发布时间	备 注
船舶证书和技术文件的有关规定	浙江省船检局	1984年7月4日	
中华人民共和国水污染防治法	中华人民共和国第12号主席令	1984年5月11日 1984年11月1日执行	1984年5月11日 六届人大常委会第五次会议通过
浙江省各级港航监督及船舶检验工作职责	浙江省交通厅航运管理局	1984年10月20日	
浙江省内河小型简易船舶安全技术管理补充规定	浙江省交通厅	1985年1月4日	
浙江省小型机动船安全管理暂行规定	浙江省交通厅航运管理局	1985年1月10日	
内河航区分级规范	中华人民共和国船舶检验局	1985年1月15日	
一九八五年全国内河交通安全会议纪要	交 通 部	1985年8月19日	
船舶海损事故统计报告规定	交 通 部	1985年9月, 1986年1月执行	
关于加强旅游船舶安全监督的通告	浙江省交通厅	1985年10月5日	
关于严禁违章航行、立即制止客(渡)船超额运输,确保旅客安全的决定	交 通 部	1985年11月2日	

续表

名 称	颁 发 机 关	发 布 时 间	备 注
浙江省内河40马力 以下小机动船舶船员配 额规定	浙江省交通厅航行管 理局	1985年11月 14日 1986年1月 1日执行	
中华人民共和国交 通部、公安部通告	交通部、公安局	1985年12月 21日	本《通告》主要内 容在于严禁客(渡) 船违章超载航行

中华民国时期

莫干山联运章程〔改订〕(民国二十二年)

京沪、沪杭甬铁路管理局与浙江省公路管理局，为谋莫干山旅客往来便利起见，特订立联运办法，自南京至杭州间，由京沪、沪杭甬铁路之火车，自杭州至莫干山间，由公路局之汽车、山轿载运旅客。兹将该项联运章程开列于后。

(一) 莫干山联运在铁路局方面，暂定自南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海北站、梵王渡至莫干山上往返为限，每年七月、八月、九月，每日由上海往返各二次。每年五、六、十月只办沪、莫间联运，每星期二、四、六及星期日往返各一次。

自十一月一日起至翌年四月三十日止，只办沪莫间联运每星期三、六往返各一次。

(二) 自莫干山下山联运旅客，应于起程前一日午后八时以前，向公路局莫干山联运办公室购票，预订车轿及挑夫。

(三) 联运旅客购买头、二等客票者。除在铁路上乘坐公路局客车之特节座位，并由公路局预备山轿送至目的地，倘头、二等旅客自愿改乘公路局之普通客车，应另购普通客票。其未经使用

之特等座位汽车票，可由莫干山联运办公室、或庾村站、或杭州城站联运办公室盖章证明后，持票向铁路方面请求照章退费〔如旅客所购系来回票，照来回票价照章退费〕。

(四) 联运旅客购买三等客票者，除在铁路按等乘车外，在公路上乘坐普通客车，亦由公路局预备山轿送至目的地，如三等旅客在公路上，愿乘坐客车之特等座位者，可向莫干山联运办公室或庾村站或杭州城站联运办公室，临时接洽，另行加补票，唯只以特等座位多余时为限。

(五) 联运客票，应照铁路现行之式样，此项客票计分三联，为乘坐火车汽车山轿之用，于程途终了时由各该站分别收集之，每张客票上，另附孩童用调查券一联，如系孩童半票，除在联加盖(孩童)二字戳记外，由出售站将此联撕下存查。

(六) 莫干山联运客票价目

(七) 莫干山联运单程票，四日的有效来回票，发票之当日概作一日计算。

(八) 甲：旅客购买联票后，如因特别事情须停止旅行，得将联票交由站长签字证明，并于该票失效后十日内请求铁路局退还原价，此项票价退还时须扣除一成手续费，但旅客所购如系来回票，其未经使用之联票，欲退还票款时，须照章扣足已经使用部份之单程票价外，余数按九折退还。

乙：在莫干山方面，如旅客购票及预留车轿座位后，临时因事不克起程，须于预定起程日期之前一日下午十时前，通知公路局莫干山联运办公室，请求取消车轿座位，经该办公室认可后，即可取消。如欲退还票价，亦可照办，唯亦须先得该办公室认可此项票价，退还时须扣除一成手续费。

丙：在莫干山方面，如旅客已定车轿座位，而未照本条〔乙〕规定退票办法办理者，则公路局得向旅客征收轿夫、挑夫空埭脚力，每名各大洋四角。

(九) 旅客体重逾七十五公斤者，在莫干山至庾村之间，应加收大洋七角。(即加轿夫一名)，又山轿附捐银一角，在公路局庾村站补票交费。

(十) 甲：凡头、二、三等联运旅客在公路上，不愿乘坐公路局之客车，欲包用公路局之小蓬车者，须照公路局包车价目表收费。每车限坐四人，但以小蓬车敷用时为限，所有未经使用之联运客车票价，经杭州城站或庾村站或莫干山联运办公室盖章证明后，得持票向铁路局或公路局方面请求照章退票。

乙：十一月至翌年四月如联运旅客稀少时，自城站至武林门或武林门至城站不论何等联运旅客，须改乘公路局之寻常联运车在武林门换车。

十一、凡未满十二岁之小孩，乘坐山轿用轿夫二名，乘坐汽车以二人合占一座为限，四岁以下之小孩，必须由大人持抱不得另占一座。

十二、联运客车，自上海方面出发后，应由各该列车之查票员，分别将各等在杭不分程乘客数目，以电报知照，杭州城站站长暨公路局杭州城站联运办公室以资接洽。

十三、联运客票在铁路局各联运站，于开车前三十分钟停止发售，唯无行李携带之旅客可不受此限制。

十四、乘客带犬，除在铁路局范内，照章纳费外，在公路局汽车内，非包用一律不得运带。

十五、联运旅客所带随身行李，因山轿及汽车上地位有限，除手提皮夹或包裹长不满四十五公寸，宽不满三十公寸，厚不满十五公寸或重不超过十公斤，能安置于本人身上或坐位之前，不致妨害邻客舒适者外，在公路局汽车路上均须交行李车运带，在山路则脚夫挑送。

十六、联运行李之免费重量及逾重收费办法列表如下。

甲：在铁路方面头等免费八十公斤，二等免费六十公斤，三

等免费四十公斤，孩童免费行李重量照大人减半。如逾此量每公斤每重二十公斤或不满二十公斤收银二厘四。

乙：杭州庾村间，头、二等免费三十公斤，三等免费十五公斤，孩童免费行李重量照大人减半。如逾此量每加量一公斤，收洋二分起码收洋二角。

丙：庾村莫干山间无免费，头、二、三等一律每三公斤收费四分或每三十公斤收费四角起码收洋四角。

十七、联运行李票，由出发站填具三份，一份付与旅客收执，一份存出发站(铁路局各联运站公路局庾村站)备查。联运行李票及联运行李标签概照铁路现行之式样制印。

由铁路局各联运站出发之旅客须将山上住宅路名及号数，告知各该站行李员。行李由行李员签发行李票后，即将行李票号数及旅客山上住宅号数填入，行李签条，然后将条绳扎固，在行李上以资识别，若由莫干山回沪之行李，只须填入行李票之号数。

十八、联运行李由出发站，汇集各行李票，填具行李授受凭单一式三份，概照铁路现行之式样。由铁路局各联运站运往莫干山者，第一份由各该站交车守带往杭州城站，由杭州城站行李员及公路局办公室办事员，会同点明签字后交铁路局车务处备查，第二份存铁路局杭州城站备查，第三份随同行李交汽车司机带往庾村站站长，点明签字后带回杭州城站公路局办公室备查。凡由莫干山运往铁路局各联运站者，第一份由庾村站交汽车司机带往杭州城站，由公路局办公室办事员会同铁路局行李员点明签字后交公路局车务管理处备查，第二份存城站公路局办公室备查，第三份连同行李交铁路局运往各联运站。

十九、旅客到庾村后，应将行李票交出，另由公路局庾村站给与凭据，俟行李送达莫干山目的地后。旅客应即将凭据交挑夫带回缴销。

二十、由上海出发之联运火车，如因误点到达杭州城站，已在

下午五时以后，公路局为安全计须俟次日上午七时，再行接送旅客及行李上山。

二十一、由莫干山下山行李，均在庾村站过磅收费。

二十二、联运行李须于开车以前规定时间交到铁路局各联运站或公路局庾村站行李房，以便及时装运。

二十三、联运行李如有损坏、遗失，由铁路局或公路局负责方面赔偿之。其赔偿方法，一律适用下列铁路局现行办法。凡交由铁路管理之寻常挂号行李，如有遗失或损坏，铁路所负赔偿责任最大之限如下：

甲：无论何等旅客衣箱或皮包或皮箱，每只最多以一百元为限。

乙：无论何等旅客铺盖，每捆最多以三十元为限。

丙：网篮全件遗失每件最多以十元为限，但篮中所装物件如有遗失，铁路不负责任。凡行李之遗失，如非因天灾或特别事变者，则要求赔偿时，一经证实，即行照付铁路对于行李所负遗失或损坏之责任，系自收受挂号发给物主正式收据之时起，至将行李发给原主时为止。行李发给物主后，如有短少情事，铁路概不负责。

二十四、联运包件得由铁路局各联运站直接运至莫干山或由莫干山直接运至铁路局各联运站。

二十五、联运包件在上海方面报运者，除因特别障碍外，应于当日运到。

二十六、联运包件均须包扎坚实，外加厚纸以防潮湿，如遇容易损坏之物，并须装入木箱方得报运。

二十七、联运包件自铁路局各联运站报运者，寄件人须将收件人姓名及山上住址，在包件上写明，由铁路局填具包件票三份，一份存根、一份交寄件人收执〔仅以证明包件已由铁路局运送，可无须寄与收件人为提取包件之用〕，一份连同包件交车带往

庾村，再由挑夫送至山上，收件人应于收到包件时，在挑夫所执之包件票上签字为据。

二十八、联运包件自莫干山报运者，亦由公路局填具包件票三份，一份存根，一份交寄件人寄交收件人，一份连同包件交车带往到达站，收件人应持包件票向到达站领取。

二十九、包件内不得夹带现洋、金、银、珍、宝违禁品，以及其他贵重品，危险品，唯游猎弹药不作危险品。

三十、联运包件，每件以重六十公斤为限，应收运费列表。

三十一、联运包件，须于铁路局各联运站开车前三十分钟或于庾村站开车前二小时交到，过时不收。

三十二、联运包件相互交割手续与行李同，不另备授受凭单。

三十三、包件票式样概照铁路现行者。

三十四、凡联运包裹遗失或损坏时，应照查实价由铁路局或公路局负责方面赔偿之，但每件所负之最大责任以银元三十元为限。

三十五、凡联运包裹应负之责任，均以收到出具收据之后为始，以运到后将货点交换回收据时为止。提回之后，包裹内容查有短少情事，概不负责。

三十六、联运行李或包件概凭行李票或包件票交付，如被持有该行李票或包件票之人冒领，无论发生何种情事。铁路局或公路局概不负责。倘旅客遗失或不能交出行李票或包件票，必须觅殷实铺户或有信用之人，填具取保领件之证据并缴手续费五角方得提取行李或包件。

浙江省公路管理局莫干山山轿 及挑夫雇用简则

(民国二十五年五月)

一、本局为便利旅客上下莫干山起见,将置蒲藤轿雇夫肩抬,并雇挑夫负责运送行李。是项轿夫挑夫由莫干山联运办公室及莫干山车站管理之。

二、非本局置备之山轿不许在莫干山通行。

三、非经本局莫干山联运办公室登记之挑夫,如旅客私自雇用者,本局不负任何责任。

四、在山上雇用山轿或挑夫,须于六小时前预先通知莫干山联运办公室,并须购买轿票(行李挑力由莫干山车站算收)。

五、旅客须定之山轿或挑夫因故临时取消者,须于各该轿挑夫未出发从前通知,否则照起码钟点计算(不论轿夫挑夫,每名收费大洋四角)。

六、乘轿旅客携带随身行李物件不得超过十公斤。

七、凡山上旅客下山之行李,非由本局联运办公室挑夫送至车站,而欲由本局汽车装运,致有时行李物件与旅客不能同时到达目的地者,本局联运办公室概不负责。

八、雇用山轿由莫干山车站至山上各住宅,或山上各住宅至车站。每名轿夫收费大洋七角(外代莫干山管理员办事处征收山轿附捐每名大洋一角又代武康县保卫团征收山轿附捐每名大洋一角),来回加倍计算。

九、在下午十一时后清晨四时前,由莫干山车站至山上各住宅,或由山上各住宅至莫干山车站,除附捐照旧征收外,其轿夫每名应照来回计算收费。

十、由本局联运办公室或山上各住宅出发，至下列各名胜地点，不论往返或单程，均照下列规定价目收费：

地名	每名轿夫
塔山远眺	大洋五角
塔山公园	大洋九角
塔山及天池寺	大洋九角
本山、塔山、剑池、天池寺	大洋一元
碧坞瀑布	大洋八角
北谷碧坞福水	大洋一元二角
天池古刹	大洋陆角
剑池及天池寺	大洋七角
牛头坞	大洋六角
筏 头	大洋九角
南谷铜山寺、筏头牛头坞	大洋一元二角
剑池瀑布	大洋四角
塔山及剑池	大洋七角
福 水	大洋九角
葛领及和睦木桥	大洋九角
铜山寺	大洋九角

十一、由莫干山车站出发至下列各名胜地点，概照下列规定价目收费：

1. 天池古刹，单程或往返每名轿夫收费大洋六角。
2. 剑池或芦花荡，往返每名轿夫收费一元四角(山轿附捐亦照往返计算征收)
3. 塔山远眺塔山公园，往返每名轿夫收费 1 元 9 角(山轿附捐亦照往返计算征收)。
4. 遍游上列诸名胜地点，每名轿夫收费大洋二元，但时间最多以八小时为限，逾限每增一小时每名轿夫加收大洋一角，不

及一小时者以一小时论(山轿附捐仍照来回计算征收)。

十二、除九、十、十一三项规定地点外，雇用山轿概照钟点计算。自旅客预定之出发时间起，至旅客回宅签字时止，二小时为起码不及二小时者以二小时论。在二小时内每名轿夫收费大洋四角，二小时以后每逾一小时每名轿夫加收大洋一角，不及一小时者以一小时论。

十三、旅客乘轿应雇轿夫名额规定如下：

1. 普通大人须用轿夫三名，但体重超过七十五公斤以上者，为避免危险计，应增加轿夫，其名额临时约定之。

2. 小孩年龄12岁以上16岁以下，体重不满45公斤者得雇用轿夫二名，超过45公斤者应雇用三名。

3. 小孩年龄12岁以下，欲与大人同坐一时轿须用轿夫四名。

十四、由莫干山车站至山上各住宅或由山上各住宅至车站，行李物件挑夫以三十公斤起算，收费大洋四角。三十公斤以上每三公斤收费大洋四分，不满三公斤者以三公斤论。

十五、凡有笨重不便携带物件，非一人所能挑送，须二人以上扛抬者，每名挑夫收挑费大洋六角，需用挑夫名额由联运办公室或车站主管人员临时约定之。

十六、如有贵重物件须随同旅客挑送上山或下山，其重量不满四十公斤者收挑费大洋七角，40公斤以上以二十公斤为一单位加收挑费大洋四角，不及二十公斤者以二十公斤论。

十七、旅客行李或包件，在挑送时如有因包装不固致内中物件有遗落或损坏者，本局联运办公室概不负责。

十八、行李如有遗失等情，经查明认为有赔偿之必要时，照下列规定办理。

1. 衣箱每只至多15元。

2. 铺盖木箱及网篮每件至多10元。

3. 其余物件至多5元

编 后 记

根据上级关于盛世修志的指示，县交通局于1986年4月，抽调人员成立编纂机构。6月起开始搜集资料。在一年时间内，先后去船队、厂矿企事业单位和个人家庭，采访“老交通”和有关当事人，共走访人员210余人次。同时去县档案馆等30多家单位，查阅了各种报刊、书籍、抄录文字资料10390张，合计260余万字，按内容装订成28个宗卷。并组织人员对全县28个乡镇进行交通普查。

1987年6月至次年11月，主编执笔完成初稿30余万字，并打印《德清交通》37期，呈送省、市、县各级领导，下发有关单位与个人，请他们审阅、赐正。1988年12月，县交通局召开首次审稿会议，经过认真分析，统一修改意见，而后全面修改。1989年11月13日至15日，在本县对河口召开《德清县交通志》审定会议，有杭州、温州、湖州、德清等地领导及行家34人参加会议，采用分组评议和评委会相结合办法，对审定稿基本通过，并提出许多重要的修改意见，会后，我们再次调整纲目，删除一部分内容，又充实铁路方面、公路交通流量等新资料。1990年3月下旬修改完毕，再请省、市交通史(志)办审阅修改。现志书有11章、37节、76目及附录，文字24万余字，彩照19幅，黑白照片25幅，地图4幅。本志由原交通部副部长曾直题写书名，由原浙江省交通厅副厅长、浙江省公路交通史编审委员会主任张先辰和德清县交通局局长戴顺龙分别撰写序言。原德清县交通局副局长胡绍祖是《德清县交通志》编写领导小组组长，后调离德清后，仍对本志十分关心，表示谢意。

在编纂过程中，得到了各单位的大力支持，在此，特向关心本志的有关领导和提供资料的单位与个人表示衷心感谢。《德清县交通志》现和广大读者见面了，但古今交通跨度大、范围广、资料缺、加之编纂人员水平有限、难免有遗误之处，敬请指正。

编 者

1990年3月20日

主要参考书籍:

- ①明嘉靖《湖州府志》
- ②明万历《湖州府志》
- ③清同治《湖州府志》
- ④明嘉靖《德清县志》
- ⑤清康熙《德清县志》
- ⑥明嘉靖《武康县志》
- ⑦清乾隆《武康县志》
- ⑧清道光《武康县志》
- ⑨明正德《新市镇志》
- ⑩清嘉庆《仙潭后志》
- ⑪清光绪《新市镇续志》
- ⑫清光绪《浙江通志稿》
- ⑬民国《德清新志》
- ⑭民国《莫干山志》
- ⑮民国《浙江实业志》
- ⑯民国《浙江省政概况》
- ⑰民国《浙江建设月刊》
- ⑱民国《浙江公路之统计》
- ⑲民国《浙江省情》
- ⑳民国《浙江省各县建设工作报告》
- ㉑民国《航运政策》
- ㉒民国《杭嘉湖经济资料》
- ㉓民国《湖州新览》
- ㉔《中国古代桥梁》
- ㉕《浙江桥梁》
- ㉖《船舶史话》
- ㉗《浙江省公路建设发展史》
- ㉘《浙江公路运输史》
- ㉙《货运手册》
- ㉚《莫干山纵览》
- ㉛《湖州风俗志》
- ㉜《德清地名志》
- ㉝《湖州市内河航运史大事记》
- ㉞《德清航运大事记》
- ㉟1979年全国航道普查资料
- ㊱《莫干山风光》
- ㊲《中国历史人物生卒年表》

责任编辑：徐宝澎 叶康先

封面设计：劲 宇

《德清县交通志》编审委员会

浙江大学出版社出版发行

杭州市余杭人民印刷厂印刷

开本850×1168×1/32

9.75印张 字数240千字

1991年6月第1版

1991年6月第1次印刷 印数1—950册

ISBN 7—308—00683—2

G·106

定价15.00元