

中国水运史丛书

# 长江航运史

(古、近代部分)



人民交通出版社

中国水运史丛书

黑龙江航运史

(古、近代部分)

责任编辑: 齐易

人民交通出版社出版

人民交通出版社印刷厂印

内部发行

开本:  $850 \times 1168 \frac{1}{32}$  印张: 9.5 插页: 2 字数: 220 千

1988年1月 第1版

1988年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3,200 册 定价: 5.50 元

ISBN 7-114-00081-2

F · 00015

统一书号: 11044 · 10021

## 内 容 提 要

《黑龙江航运史》分古、近代部分和现代部分两册撰写。本书为古、近代部分。它追溯了黑龙江水系古代早期的水运活动和航运的兴起；展示了帝国主义列强侵夺黑龙江水系航权、掠夺腹地资源的历史事实；揭示了民族航运业自身的发展规律；记述了人民航运事业创建的艰难历程。本书是一部反映黑龙江航运兴衰演变过程的经济、技术史书，可供广大航运职工阅读，亦可供史学工作者及大、中专院校历史专业学生参考。

总结历史经验，进一步发  
展黑龙江航运事业

钱永昌  
一九八〇年元月

編好黑龍江航運史  
展史為進一步提高  
黑龍江航運事業做  
出新的貢獻

陳雷



《黑龙江航运史》编审委员会

主任：秦玉瑞

副主任：王源章 刘凤桐 赵灵源

委员：（按姓氏笔划为序）王凤丹 王自学

王成章 吕凯 何善玲 刘若翔

李长荣 李长顺 杨述先 苏臣忠

郑承龙 周作贤 周脉臣 郭树贤

姜云鹏 赵树信 高志安 张寿祥

侯长纯 熊明钧 薛之琦

《黑龙江航运史》（古、近代部分）

主编：侯长纯 郑承龙

编写人员：杨述先 曲培林 张立仁 王凤丹

陈世润 夏洪娟

## 《中国水运史》丛书

### 总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上了鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉

州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者们的天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代海运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的发抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。

沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系。并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周

恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史，各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会  
人民交通出版社

## 出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等部。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市、自治区）内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

## 前 言

黑龙江水系的航运,从远古的‘剡木为舟’到今天的顶推船队,已有 4000 多年的历史了。然而,编写《黑龙江航运史》却是这漫长历史航程的第一次尝试。编写这部专业史书,从 1981 年初着手组织力量搜集资料到 1986 年末上册定稿,历时六个寒暑。由于史料浩繁,史实丰富,编史缺乏经验,用六年时间编撰万里江河 4000 多年的航运史,其艰辛之状不言自明。但是,有交通部和黑龙江省党政领导的正确指导,有中国航海史研究会的不断策励,有长江、珠江、黄淮水系和辽、吉两省编写航运史的战友们频频赐教,终于度过一道道难关,把这本书奉献给读者了。

这部史书问世,对黑龙江航运事业将起到存史、教育和资治的作用。众所周知,黑龙江水系自古以来就是祖国东北边疆各民族的历史摇篮,“舟楫之利”对“朔方绝域”的开拓提供了得天独厚的条件。古代水陆兼程的“朝贡道”,促进了与中原的政治、经济、文化联系和交流;亦失哈“十下黑龙江”,开拓了经略朔方的“水上丝绸之路”;雅克萨战役中的水师战船,捍卫了祖国神圣疆土;在沙俄血洗黑龙江之后,各族英雄儿女又同帝国主义展开了反侵略、反掠夺、收航权的长期艰苦斗争;只有在解放后,才为人民航运事业的发展提供了良好的社会条件和环境,尽管有失误,有曲折,但发展速度仍然是前所未有的。本书试图从黑龙江航运事业兴衰起伏的历史画卷中,揭示航运经济技术发展规律,总结经验教训,为振兴黑龙江航运提供前车之鉴,为激励职工斗志提供有益的历史教材,为两个文明建设服务。

《黑龙江航运史》分古、近代部分和现代部分两册相继出版。本书古、近代部分在编写过程中,承蒙黑龙江省和哈尔滨市

的史志专家于得有、王云、董万仑、张泰湘、孟庆恩等同志的指导帮助，在此一并致谢。

由于编写水平及史料所限，错误在所难免，敬请读者批评指正。

刘 凤 桐

1987年3月于哈尔滨

## 绪 论

黑龙江水系位于祖国的东北边陲，它由黑龙江干流及 1 918 条（流域面积在 50 平方公里以上）支流所构成，总流路长度为 28 680 公里，其流域地跨中、苏、蒙三国。

黑龙江水系的主要通航河流有松花江、黑龙江、乌苏里江、嫩江和牡丹江、呼兰河、挠力河、松阿察河、通江子以及兴凯湖、镜泊湖。通航里程为 7 000 余公里。其中，黑龙江（伯力以上）、乌苏里江、松阿察河、兴凯湖是中苏界河（湖），总长度为 3 656 公里。

黑龙江水系地处中纬度地区，属寒温带大陆性季风气候。年内温差变化很大，平均气温在  $2^{\circ}\sim 3^{\circ}\text{C}$  之间，最高温度和最低温度分别达  $41.6^{\circ}\text{C}$  和  $-52.3^{\circ}\text{C}$ 。结冰期长达 5 ~ 6 个月，是全国气温最低的区域。因而，本水系所有江河湖泊均为季节性通航，通航期在 210 天左右。中、洪水位时可通航 500 ~ 1000 吨级船舶，枯水期需减载航行。

黑龙江流域的自然资源十分丰富。大豆、小麦早已驰名中外。自 1898 年起，帝国主义列强就利用水路掠运至俄、日及欧美各国。此外，还有珍贵的毛皮兽以及人参、刺五加、五味子等名贵药材；“三花五罗”（八种名贵鱼类的统称）、大马哈、鲟鲤鱼、东珠（珍珠）等等，都是流域内的著名特产。

由于黑龙江水系处在中苏、中蒙的边界地带，并沟通黑龙江省和吉林省的 8 个地区、35 个市县（含吉林省吉林市和扶余县）；主要工业城市哈尔滨、佳木斯、齐齐哈尔、牡丹江都位于干、支流沿岸；流域内又是中国重要的商品粮基地；石油、木材、煤炭

的蓄积量居全国各省的前列。因而，黑龙江水系的战略位置和经济意义都十分重要。

黑龙江位于东经  $108^{\circ}\sim 141^{\circ}$ ，北纬  $42^{\circ}\sim 56^{\circ}$  之间。它原为中国内河，1858 年不平等的《中俄璦琿条约》签订之后，被划为中俄两国界河（伯力以上区段）。黑龙江全长约为 4 478 公里，仅次于长江、黄河，居全国第三位。总流域面积约 184.5 万平方公里，在中国境内的流域面积为 90 余万平方公里。

黑龙江有南北两源。南源为中苏界河额尔古纳河（其上源为中国内蒙古的海拉尔河），北源为苏联境内的石勒喀河（发源于蒙古），两河于恩和哈达汇合后始称黑龙江。黑龙江流经漠河、呼玛、黑河、璦琿、嘉阴、罗北至同江汇入松花江后，再向东流，于伯力（哈巴罗夫斯克）与乌苏里江汇合，该段长约 1 890 公里（恩和哈达至伯力）。之后，穿越苏境，注入鄂霍茨克海。黑龙江干流的上、中游为中苏界江（自漠河至伯力），长约 1 840 公里，沿岸大部分是山地。上游为黑河以上的 894 公里山区航道，水流湍急，卵石河床，浅滩较多，一般枯水水深为 1.1 米。中游为黑河至伯力区段，共约 996 公里。它穿过百余公里的小兴安岭峡谷，进入三江平原。该段水深河宽，松花江汇入后，河宽增至 2 000 米以上，多岛屿汊流，一般水深在 1.5~2.0 米，可通航 500~1 000 吨级船舶。

黑龙江径流补给主要靠自然降水，洪水期多在 7~9 月份，水位变幅 6~10 米，年内常有几次洪峰出现。年平均流量上游为每秒 1000 立方米，松花江口以下约每秒 6000 立方米。

黑龙江沿岸遍布原始森林，公路与铁路均未修到江边，人少地多，是一个尚待开发的地区，沿江大宗货物主要依靠水运。但沿线的三合、呼玛、黑河、逊克、嘉阴、肇兴、抚远等主要港站的设备都很简陋。

松花江是黑龙江右岸的最大支流，东北地区的最大内河。发源于长白山天池，流经吉林省吉林市、扶余县，黑龙江省的肇源、巴彦、木兰、通河、方正、依兰、富锦等 18 个县和哈尔滨、佳木

斯两个市，于同江附近汇入黑龙江。全长约 1840 公里，居全国第五位。流域面积 60 多万平方公里。

松花江流域四面环山，但沿江两岸地势较平坦，平均海拔为 100~150 米。主要支流有辉发河、饮马河、嫩江、呼兰河、汤旺河、拉法河，拉林河，牡丹江等。

松花江为季节性通航河流，年通航期在 4 月中旬至 11 月上旬，封冻期 5 个多月。每年开江后及封江前都有 5~11 天的流冰期。

松花江上游属山区航道（松花湖上段），处于高山峡谷之间，仅可通航 50 吨以下船舶。桦树林子以下 104 公里为丰满水库区，水深都在 3 米以上，航行条件较好，但丰满大坝无过船设备，致使水库上下断航。水库至三岔河 370 公里，由于受到水库的调节，流量变化不大。最大流速 1.6~2.0 米/秒，最小水深 0.6~1.0 米，河宽 300~1,000 米，共有浅滩 66 处。三岔河至江口 928 公里，为松花江干流，平均比降 0.076‰，洪水期流速为 1.2~1.5 米/秒。依兰至佳木斯一段流速可达 2.5~3.0 米/秒，河宽 500~2 000 米。依兰以上 16 公里为严重碍航区段，其间有著名的三姓浅滩。该段石质河床，暗礁遍布，故有“满天星”之称，枯水期水深不足 1 米，致使哈尔滨至佳木斯航线不得不分段运输。松花江干流属宽浅、多滩洲、多变化的航道。计有浅滩 50 余处，航道水深一般在 1.5 米左右，航宽 50 米以上，曲度半径 400~600 米，可通航 500~1 000 吨级船舶。

松花江水量较丰富，哈尔滨处最大流量为每秒 12 200 立方米，年平均流量为每秒 1 200 立方米。

松花江横贯黑龙江省腹地，是黑龙江水系的主要通航河流，又是连接内地与边境地区的水运干线，流域内物产十分丰富。流域西部是闻名中外的大庆油田；中部的合江、绥化、通河、方正及上游山区都是全国著名的林区；还有蛟河、双鸭山、鹤岗、鸡西、七台河等煤矿也分布在本流域内。松花江水运集中在干流的中下游，以粮食、木材、煤炭、百杂货为大宗。

松花江沿岸的主要港口有：桦树林子、丰满、吉林、乌拉街、五棵树、陶赖昭、扶余(以上为吉林省，以下为黑龙江省)、肇源、哈尔滨、巴彦、木兰、通河、方正、高楞、沙河子、依兰、佳木斯、绥滨、富锦、同江等。

乌苏里江是黑龙江右岸的第二大支流，今为中苏两国界河(发源于今苏联境内)，于伯力(哈巴罗夫斯克)注入黑龙江，全长约890公里，流域面积约18.7万平方公里。

乌苏里江从源头北流至中国边境营明山汇入松阿察河以后，始称乌苏里江。由汇流点至伯力一段长495公里。一般水深1.0~1.2米，可通航300~1000吨级船舶，其最高水位、流量多在4~5月份，极少数年份在夏汛的8月份。水位变幅一般在5米左右，年平均通航期为208天。

乌苏里江的主要港站有虎头、饶河、四排、西通、东安、四合、海青等，设备比较简陋，多靠人力装卸。乌苏里江沿岸陆路交通不便，故主要靠水运，但水运运量不大。

嫩江是松花江的最大支流，发源于大兴安岭伊勒呼里山南麓，由北向南流经嫩江县、莫力达瓦旗、甘南、富裕、齐齐哈尔、大安(吉林省)等14个市县(旗)，于三岔河(吉林省)汇入松花江，全长约1369公里，流域面积约24.3万平方公里。

嫩江上游多为险峻高山，河道狭窄，滩多流急。下游山势渐平缓，河道单一，河床稳定，河面逐渐展宽，水量增加。降雨多集中在6~8月份，水位变幅1.5~6.5米，位于嫩江中下游的江桥站，其最大流量为每秒10600立方米，最小流量每秒74.6立方米，年均径流总量229.1亿立方米，年均封冻期5.5个月。

嫩江航道自七站至三岔河950公里。其中七站至江桥680公里，建有铁路桥四座，公路桥一座，枯水期航道水深不足1米，航道宽仅15~30米。江桥至三岔河270公里，枯水期水深1.0~1.5米，航道宽40米，曲度半径300米，平均比降0.07‰，平均流速0.7~1.0米/秒，接近河口处虽有浅滩，但不碍航，可通航100~500吨船舶。