

中国水运史丛书

贵州航运史

(古、近、现代部分)

人民交通出版社

中国水运史丛书

贵州航运史

(古、近代部分)

主编 夏鹤鸣 廖国平

人民交通出版社

(京) 新登字 091 号

内 容 提 要

本书以时间为序,首次系统地介绍了贵州省 1949 年以前内河航运的发展变迁过程。书中以翔实的史料分析,记述了航运在历史上对贵州地区政治、民族融合和社会经济发展过程中所起的重要作用,同时用一定的篇幅记述了山区河流的航运特点,是一部有地方特色的经济技术专著。

封面题字 杨守岳

责任编辑 马小奇

封面设计 王 炬

贵州航运史

GUIZHOU HANGYUN SHI

(古、近代部分)

主编 夏鹤鸣 廖国平

插图设计: 马小奇 正文设计: 刘晓方 责任校对: 杨 杰

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京顺义振华胶印厂印刷

开本: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 8.25 插页: 2 字数: 220 千

1993 年 6 月 第 1 版

1993 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—3000 册 定价: 14 元

ISBN 7-114-01636-0

F·00189

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾问 马希德 卢东阁 丘克辉 田汝康
庄为玘 朱杰勤 何明德 陈嘉震
谢中峰 魏启宇

贵州省交通厅交通史志编审委员会

主任 杨守岳
副主任 邓时恩
顾问 卢绍善 周光明
委员 唐治文 陈朝荣 夏润泉 孙国锐
卫祖森 刘书年 李立国 张敦嘉
龙瑞坤 邓绍虞 冯朝俊
特聘顾问 王燕玉

《贵州航运史》（古、近代部分） 编写人员

主编 夏鹤鸣 廖国平
编写人员 廖国平 夏鹤鸣 张远金 代月清

ABB 18/09

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。

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。

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 5000 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 18000 多公里，河流 50000 多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 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。浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今 7000 多年前，中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，中国已有坚固的船舶，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，这是中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，是中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 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展，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。元代曾来中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家贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”。可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中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，历来是中国繁荣富庶之地。中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 1700 余公里的大运河。这条运河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，他们在近代水运史上，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，他们的反抗斗争，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，透过复杂的历史现象，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。中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，中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

前 言

贵州水运历史悠久，对省区疆域开发、经济发展、社会进步、文化交流、沿江城镇形成乃至民族融合、国家统一等方面，均起过重要作用，惜无专门记述。编撰《贵州航运史》(古、近代部分)的目的，在于填补这一空白，借以探索贵州航运发展规律，展示历史经验教训，为社会主义航运事业提供借鉴，并促进学术界对这一领域进行深入研究。

《贵州航运史》(古、近代部分)上起先秦下迄民国，长 2200 余年，以公元 1840 年为古近代分界，除绪论外全书分为七章，古代四章，近代三章。

古代部分：先秦至隋代 900 余年，贵州地区水运史料稀少，集中写为第一章。隋至元代，贵州与中原联系逐渐密切，水运初步发展，为第二章。明代加强贵州统治，设布政司省级政权，疆域逐渐开发，水运有进一步发展，并开始对一些河流进行整治，史料渐丰，为第三章。清初至公元 1840 年，值清代盛世，贵州及邻省经济均有较大发展，是古代水运和航道建设兴旺时期，为第四章。

近代部分：公元 1840 年至清末，中国逐渐沦为半殖民地，是封建统治结束，酝酿变革的时代，商品经济畸形发展，航运情况列为第五章。辛亥革命至抗日战争前夕，贵州经历 20 余年的军阀混战与割据时期，以后国民党政府统治贵州，政局动荡，水运起伏较大，是一个特殊历史阶段，列为第六章。抗战时期，贵州成为支援全国抗战的重要基地，水运为军用物资运输和发展战时经济作出了贡献，同时，全国大量河工技术和管理人员西来，推动技术进步，航道建设也取得了一定成就，虽然抗战胜利后，航运

因内战而转趋衰落,但仍不失为贵州近代水运有较大发展的时期,列为第七章。

《贵州航运史》(古、近代部分)的编撰,是在全国盛世修史的形势推动下,遵照交通部和航海学会的布置,按照中国航海史研究会和人民交通出版社的具体要求,在贵州省交通厅史志编审委员会的直接组织领导下进行的,得到了长江水系和珠江水系协作片各省(区)内河航运史编写单位的支持和同行的帮助,以及史学专家、学者和航运工作人员的热情赐教与合作,背景材料还多处参用《贵州古代史》和《贵州近代史》两书,在此一并致谢。

《贵州航运史》(古、近代部分)的出版,是贵州航运事业上的一件喜事,也是贵州交通系统社会主义精神文明建设的一项成果。尽管受史料和时间限制,本书不免存在舛错或疏遗,还望读者批评指正。但作为贵州航运的第一部古近代经济技术史,对教学、科研、管理、决策无疑具有一定参阅和查鉴价值,我深信对促进今后贵州航运事业的发展,也将发挥重要的作用。

楊驥

1992.11.13

目 录

出版说明	1
总 序	1
前 言	1
绪 论	1
一 建制沿革及自然地理条件	1
二 水系分布及主要通航河流	3
三 社会经济发展概况	10
四 航运的发展及特点	15

古 代 部 分

(先秦~公元 1840 年)

第一章 隋代以前贵州的航运活动及分布

(先秦~公元 618 年)	20
第一节 沅系水道早期的利用和开发	21
一 沅系水道利用的最早记载	21
二 楚庄蹻率军经沅系水道入滇	21
三 五溪少数民族的水居习俗	23
四 利用沅系水道进行的其他战争	24
五 沅系水道的赋调与盐运	26
第二节 川系水道早期的航运及发展	28
一 秦楚争雄时期乌江的远程运输	28
二 蜀汉西晋时期赤水河航运的初起	29

三	黔北古船遗迹	30
第三节	西系水道航运的兴起及衰落	31
一	牂牁江——沟通夜郎与番禺的运道	31
二	汉武帝利用牂牁江侧袭南越的军事部署	33
三	南北朝时期牂牁江航运的衰落	34
第二章	隋至元代贵州航运的发展	
	(公元 618~1368 年)	37
第一节	沿江建制与对水道的依托	38
一	川系水道沿江建制的开端	38
二	沅系水道沿江建制的变化	40
三	元代澧阳河水驿的初建	41
第二节	行政制度与经常性的水运货种	43
一	赋役贡税等政策对水运的促进	43
二	沅系水运的扩展	47
三	川系乌江的水运	49
四	西系水运的复苏	51
第三节	水陆联运网络的初步形成及水陆联运	53
一	东部、北部水陆联运网络的初步形成	53
二	各河流域之间的水陆联运	54
三	元代用兵对水陆联运的忽视及后果	55
第三章	明代贵州水运的进一步发展	
	(公元 1368~1644 年)	59
第一节	经济的发展与港埠的兴起	60
一	明代贵州地区经济的发展	60
二	沅系诸港埠的兴起	62
三	川系和西系诸港埠的兴起	65
四	澧阳河水驿的发展	66
第二节	大量的军粮运输	69
一	频繁战争及对粮运的需求	69
二	突发性的军粮运输	71

三	经常性的军粮运输	76
第三节	盐运的发展	77
一	“纳米中盐”等政策与盐运量的增长	77
二	倍受重视的沅系淮、浙盐运	79
三	川系水道的川盐运输	80
第四节	艰难的皇木运输	81
第五节	初起的河道勘察与航道工程	83
一	沅系水道的首次整治	83
二	川系水道的整治规划及航道开辟	86
第四章	清代前期贵州水运的兴盛	
	(公元 1644~1840 年)	91
第一节	军粮运输	92
一	清初向贵州进军中的粮运	92
二	“改土归流”中的军运和粮运	94
三	平定起义中的粮运及驻军粮运	96
第二节	盐、铅及其他主要货种的水运	98
一	盐运量的增长及供销格局的变化	98
二	铅、铜运输的谋划及实施	100
三	其他主要货种的水运	102
第三节	对航道的广泛治理	103
一	配合军运对澧阳河、锦江的整治	103
二	“改土归流”期间及其后对清水江、都柳江的整治	105
三	为盐、铅运输对赤水河、南明河的整治	108
第四节	沿江集镇与港埠的进一步发展	111
一	沅系水道集镇港埠的进一步发展	111
二	川系水道集镇港埠的进一步发展	112
三	西系水道集镇港埠的进一步发展	113
第五节	船舶演进与行船技术	114
一	各河船型及赤水河盐船的研制	114
二	古代的行船技术	116

近代部分

(公元 1840~1949 年)

第五章 鸦片战争后贵州的水运

(公元 1840~1911 年)123

第一节 “咸同风暴”中的水运124

一 风起云涌的起义斗争124

二 战争双方对水道的争夺利用127

三 各河水师及水战130

第二节 盐运的变化及整顿131

一 川系水道盐运的起伏131

二 粤盐运输的中断与恢复及盘江私盐的贩运133

三 盐运的整顿134

第三节 水运货种及运量的增多135

一 晚清贵州经济的变化及其对水运的需求135

二 青溪铁厂的开办与水上运输137

三 硝磺、锑、汞等矿产的水运138

四 竹木及农副土特产的水运140

第四节 多渠道集资整修河道142

一 集资修河的时代背景142

二 官商合办的川系水道整治143

三 赤水河整治的施工方法与川系盐运水道岁修制的
创立145

四 官办的沅系水道整治147

五 商办西系都柳江与沅系锦江的整治148

第五节 上游、支流一批小港兴起149

第六节 綦岸软板船的出现151

第六章 民国初年至抗战前夕贵州水运的起伏

(公元 1911~1937 年)155

第一节	相对稳定的盐运	156
一	运制与销区的演变及调整	156
二	食盐运量	157
三	盐运的路线	158
第二节	各河水运的发展及主要货种	159
一	进出口和区段商品运量和种类的增多	159
二	特殊货种——鸦片的运输	162
三	各河运力分布及船舶	163
第三节	实效不大的航务管理	168
一	北京政府对开发百层河航运的关注	168
二	地方政权的航务工作	169
三	几次船舶调查	170
第四节	整修航道的高潮及效果	171
一	川系水道的整修	171
二	沅系水道的整修	175
三	西系都柳江的维修和船捐	177
第五节	主要港口情况	178
一	清水江的下司、重安、锦屏港	178
二	澧阳河的旧州、镇远港	178
三	锦江的铜仁港	179
四	松坎河的松坎港	179
五	乌江的思南港	180
六	赤水河的赤水港	180
七	都柳江的三合、榕江港	180
第七章	抗日战争至解放前夕贵州水运的盛衰 (公元 1937~1949 年)	183
第一节	水陆联运的新发展	184
一	为抗战而组织的水陆联运	184
二	黔桂水陆联运线	186
三	川黔湘边境联运线	187

四 筑渝、筑晃和筑洪联运线	188
五 地方政府对航运管理的忽视	189
第二节 抗战期间的盐运	191
一 川盐运输	191
二 淮盐、粤盐运输	194
三 盐制及运价	194
第三节 土特产运输的减少及其原因	196
一 川系水道的土特产运输	196
二 沅系、西系水道的土特产运输	198
三 土特产运输减少的原因	199
第四节 军运对水道的利用	200
一 军用物资运输	200
二 军粮运输	201
三 军运中的弊端	203
四 乌江船民运送苏联援华飞机的事迹	204
第五节 抗战时水道勘察治理规模的扩大和技术的进步	204
一 水道建设的新形势	204
二 黔湘水道勘察及清水江整治工程	205
三 乌江水道的勘察及施工	208
四 赤水河航道整治工程	213
五 綦江上源浅滩整治	219
六 都柳江、红水河勘察及工程筹划	219
第六节 抗战胜利后水运的衰落	221
大事记	226
编后记	243