

湖南水路交通史

HUNAN SHUILU
JIAOTONGSHI 60 NIAN

60 年

(1949—2009)

主编 ◎ 朱三明

编著 ◎ 湖南省交通运输厅



CIS 湖南教育出版社

图书在版编目(CIP)数据

湖南水路交通史 60 年/朱三明主编; 湖南省交通运输厅编著. —长沙: 湖南教育出版社, 2015. 9
ISBN 978-7-5539-2912-5

I. ①湖… II. ①朱… ②湖… III. ①水路运输—交通运输史—湖南省 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 232149 号

书 名	湖南水路交通史 60 年
主 编	朱三明
编 著	湖南省交通运输厅
责 任 编 辑	黄善灵 黄永华
责 任 校 对	曾 馨
出 版 发 行	湖南教育出版社出版发行(长沙市韶山北路 443 号)
网 址	http://www.hneph.com
电 子 邮 箱	hnjycbs@sina.com
微信服务号	多点学习
客 服	电话 0731-85486979
经 销	湖南省新华书店
印 刷	湖南天闻新华印务邵阳有限公司
开 本	890 × 1240 1/16
印 张	27 插 2 页
字 数	720 千字
版 次	2015 年 9 月第 1 版第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5539-2912-5
定 价	128.00 元

《湖南水路交通史 60 年》编纂委员会

主任委员：刘明欣

副主任委员：董清云 钱俊君 周志中

委员(以姓氏笔画为序)：

邓尚文	吕格林	刘义军	刘家文	李文斌	李永辉
李 宏	李昌奎	李春和	李湘仕	李曙光	杨跃辉
杨德华	邹立新	冷建斌	汪云星	汪仕宏	宋登任
张科正	罗云跃	罗光耀	周旭阳	周壮志	柳建新
徐浩明	高宏标	唐 松	黄跃卿	彭德友	蒋胜利
谭祥君	熊亚翎				

《湖南水路交通史 60 年》编写工作领导小组

组 长：詹新华

副组长：朱三明 陈健强 吴觉明

成 员：刘金山 王跃明 姚利群 陈益农 徐登科 杨锡安

《湖南水路交通史 60 年》编写工作 领导小组办公室

主 任：朱三明

副 主 任：汪 政 李 毅

成 员：周隆瑾 陶致远 庄明刚 朱运来 谭六平

文字综合：周隆瑾

主 编：朱三明

《湖南水路交通史 60 年》各市州 资料收集主要工作人员

王学益	胡 兰	钟永辉	宋淑林	李瑞南	吕宗林	欧阳斌学
罗泽雄	李正坤	潘明其	黄山谷	肖绍春	周淑君	钟利华
熊 伟	唐绍明	李朝华	杨跃辉	姜子程	张轶春	张志祥
贺茂峰	沈豫湘	钟达明	曾建华	张永明	于久华	陈正清
宋登任						

序

刘明欣

交通运输是经济社会发展的先决条件。水路交通是综合交通运输体系的重要组成部分。水运滥觞久远，上古即有“水乘舟，陆乘车，泥乘輶，山乘橐”的“四载”之说，“泛舟之役”旧事千年流传。追溯古昔，水运在经济社会发展中的重要地位和作用没有改变，在华夏文明中也从未缺席。

湖南水系发达，境内大小河流 5000 余条，湘资沅澧四水汇洞庭，入长江，水运历史源远流长。早在春秋战国时期，湖南水运已有所发展，到繁盛时期史载湖南水运“舳舻蚁集，商贾云臻，连阁千里，炊烟万户”，及后更有“风帆满目、千舸竞流”的盛况。现代公路、铁路发轫之前，水运一直是湖南主要的交通运输方式，历史地位举足轻重。

新中国成立之初，湖南水运百废待兴。在党和政府的重视和支持下，几代交通人治河、筑港、造船、育人，筚路蓝缕，砥砺前行，我省水运得以实现从撑篙拉纤到机械驱动、从肩挑背负到龙门吊车、从木质帆船到钢质顶轮、从一列式拖带到分节驳顶推、从内河到外江、从近海到远洋的质的飞跃。改革开放以来，湖南水运进入全新历史发展期，无论是基础设施、运力装备、保障体系，还是运输结构、运输能力都实现跨越发展。到 2009 年底，湖南基本建成以长江为依托，以洞庭湖为中心，以湘江、沅水高等级航道网为骨架，岳阳港、长沙港为主枢纽的内河水运体系，全省水上客货运输船舶净载重吨位、港口数量、客运量、货物运输量、港口货物吞吐量与新中国成立初相比，分别增长 6.6 倍、4.5 倍、16.2 倍、40.5 倍、22.2 倍。2011 年 12 月，湖南省人民政府召开全省首次水运工作会议，明确提出投入 1700 亿元，用 20 年左右时间打造我省现代化内河水运体系。随着国家“一带一路”战略的实施和长江经济带建设的深入推进，湖南水运发展进入“潮平两岸阔，风正一帆悬”的春天。我省水运科学发展其时已至，其势已成，明日可期，必将为富民强省尽股肱之力。

《湖南水路交通史 60 年》是一方之志、专业之书，遵循编年体例，以时

为经，以事为纬，以水路运输发展为主线，求真存实、秉笔直书，系统记述了从 1949 年到 2009 年湖南水路交通 60 年的发展历程。全书 70 余万字，史料翔实、内容丰富、图文并茂、可读性强，具有较高史料价值和水运文化研究价值，既是填补湖南水运史书空白的力作，也是我省交通运输行业文化建设的一件大事。

盛世修史，其用在“存史、资政、育人”。《湖南水路交通史 60 年》理属信史，是可信之志、可用之书，值得全省广大交通运输干部职工特别是各级领导干部学习、掌握、运用，服务时政实务；也冀望社会各界借此更多了解湖南水运，共襄交通发展盛举。

《湖南水路交通史 60 年》编修历时五年，凝聚了各级交通运输主管部门、全体编修人员、众多专家学者和有识之士的心血汗水。今将付梓，可喜可贺，欣然为序。

2015 年 7 月

(作者为湖南省交通运输厅党组书记、厅长)

绪 论

湖南省位于中国中南部的长江中游腹地，有承东接西的地理优势，北有洞庭连长江接汉水，溯湘江过灵渠可达珠江，是通南达北的重要水上通道。湘、资、沅、澧四水和洞庭一湖万余公里航道，如同伸开的手掌，成扇形辐射全省 14 个市州，形成连接 75% 的县（市）的水运网络。加之湖南属亚热带季风性湿润气候，四季分明，雨量充沛，年降水量 1200~1700 毫米，天然水资源为中国南方 9 省之冠，自古以来水运条件优越，历史悠久。大量的考古和文献资料表明，境内水路交通历史可远溯到 5000 年前，2001 年，澧县城头山遗址，在距今 5300 年前的城垣外环 30~40 米宽的壕沟的环壕沉积层中发掘出土的独木舟桨、船舵以及木构件等，充分证明湖南船舶制造早在 5000 年前就开始了，这是目前世界上发现的历史最久远的船构。

得天独厚的自然条件虽然促进了湖南水运的形成和发展，使之为本省的经济、文化发展做出了重要的历史贡献，但因受社会政治、经济因素的影响及技术因素的制约，湖南水运自身的发展是艰难和缓慢的。长期以来，湖南水路交通运输事业管理无专门机构，建设无长远规划，资金无可靠来源，技术无明显进步。直至 1949 年，全省航道仍基本处于自然状态，航行的水上交通工具虽然有少量机动客货轮，但大多数仍是有着数千年历史的小吨位木质帆船，航运线路绝大多数也以省境为主。四水一湖区域虽城镇密布，港埠丛生，却设施简陋落后，有利泊船的坡岸和有利装卸之地稍加平整，即为斜坡码头和货物堆场。港区道路晴天满天尘，雨天一地泥，货物装卸全靠人力肩挑背负，沧桑千年，鲜有改观。

新中国成立后，经过一代又一代水路交通人的努力，湖南水运在为全省经济和社会发展做出重要贡献的同时，自身也得到迅速发展。特别是 30 多年的改革开放，使湖南水路交通事业发生了翻天覆地的变化，走过了无比辉煌的岁月。

航道是水运的基础设施之一。解放前夕，四水干流和洞庭湖航道内到处是抗日战争和内战时期遗留的水雷、木桩和沉船等障碍物，几乎无法通航。为保证全国粮食大调拨和支援部队进军大西南的紧急任务顺利完成，1949 年到 50 年代初，水路交通部门

全力进行打捞清障，设置航标，恢复通航。与此同时又对干线进行全面疏浚，开展了大量导流工程，维持枯水期航道通航。50年代中后期，我省开始对沅水、资水航道进行整治，在对山溪小河航道进行疏浚整治的过程中，建成了邵水河、志溪河两条渠化航道。“二五”期末，全省统计通航里程达17098公里。20世纪60年代，湘江及洞庭湖区干线航道得到进一步整治，消除了枯水季提驳过滩的现象，干线航道养护走上正轨，地方航道则发动群众，采取亦运亦养的形式进行维护。70年代，在主要整治沅水、澧水和溇水的同时，我省又开始着手开湖航道的治理研究和开发建设工作。

十一届三中全会以后，湖南航道建设上了一个新台阶，历经20年努力奋战，到1998年底完成航道整治重点工程投资16亿元，是十一届三中全会前30年全省所有航道工程投资的32倍。在此期间，我省先后完成开湖航道开发、澧湘航线开发、马凌航线复航、湘江一期（株洲—城陵矶）航道整治和沅水四级航道整治等工程。通过这些工程建设，湖南省航道条件得到明显改善，航道等级得以提高，千吨级航道实现了零的突破，干支直达、通江达海的航道网已经形成。2000年以后，实行“航电结合，以电促航”方针的大源渡航电枢纽、株洲航电枢纽相继竣工，湘江千吨级航道得到进一步延伸。常鲇和益芦航运建设工程标志着洞庭湖区航道网建设迈上新台阶，湖区主要干线航道和支线航道都提高了一个等级。全省通航条件大为改善，通航能力大幅增强，经济效益和社会效益十分明显。2009年，全省航道里程达11968公里（其中等级航道4215公里），居全国第三位。随着2009年12月长沙综合枢纽的开工，湘江2000吨级航道建设的序幕已徐徐拉开，一个更加光辉灿烂的湖南航道建设时代，已迈着坚实的步伐向我们走来。

经过60年的建设，湖南省已基本形成港口布局合理、各港港区（作业区）功能分明的格局。在码头结构形式上，由普通的四合土斜坡、条石阶梯码头，发展到混凝土浆砌石圪工、沉箱、钻孔灌注桩钢筋混凝土框架等结构多种、形式多样的各类码头。装卸工艺告别了肩挑背负，经历了缆车、扒杆吊、少先吊、苏州吊，发展到目前各种技术参数均先进的固定吊、桥吊、龙门起重机、高立桩移动起重机等前沿作业机械，实现了定船移机作业。库场机械更是从无到有，散货从人力、简易皮带机到现在成龙配套的作业线，对提高泊位的利用率、装卸效率和装卸质量，加速车船周转都起到了极其重要的作用。

在改革开放以来的30多年里，湖南省港口建设速度空前。全省绝大部分港口都进行了改造、扩建或新建。我省迅速拥有了一批300吨级、500吨级、1000至5000吨级泊位，打破了湖南无外贸港口、内河无法停靠1000吨级船舶、无法装卸集装箱的局面。据2009年湖南省第三次港口普查统计，全省共有港口63个，拥有港区207个，港区面积为3529.98万平方米，泊位达1932个，2009年全省港口年完成货物吞吐量

16940.34 万吨，是 1949 年的 21 倍多。

我省的船舶工业各阶层经历了一个辉煌的发展历程。为满足社会发展和支前需求，湖南船舶修造业的恢复和工业体系的建立在 1949 年底即开始进行。1951 年 7 月，三湘大地诞生了第一家国营船舶企业。伴随着合作化运动的开展，到 50 年代中后期，国营、集体船舶修造企业已遍布全省水港。

从 60 年代开始，国营船舶企业率先进行木质船改造，至“八五”期初基本完成。70 年代初，全省水运工业技术改造开始“四个过渡”（复杂机型向标准化、系列化过渡，蒸汽机向内燃机过渡，木质船向钢质船过渡，手工操作向机械化过渡）。水运行业在进行木质船、水泥船改钢质船的同时，重点对蒸汽机船进行技术改造，淘汰了原有的蒸汽机船和部分老旧柴油机船，完成了蒸汽机船向内燃机船的转变。木帆船机械化的进程和船舶钢质化的趋势，使全省船舶修造业得到进一步发展，企业规模相应扩大，设备得到改进和更新，工艺由手工制作逐步过渡到半机械化和机械化，船舶修造能力大大增强，产品结构也发生了变化，除各类中、小钢质驳船和机动船得以修造外，大马力拖轮、千吨级油轮也先后问世。1976 年，我省又研制了 500 吨、300 吨半分节驳，同时还改造了一艘 370 马力拖轮，组成了湖南省第一个 800 吨级分节驳顶推试验船队，使本省水路运输方式发生根本性改变。十一届三中全会后，改革开放的决策使经济得到快速发展，全省无论国营还是集体船舶企业都呈现一片繁荣景象，船舶业进入平稳发展期。随着市场的变化，船舶新产品层出不穷，登陆艇、具有防爆性能的特种船舶、豪华客轮、采金船纷纷驶向全国各地，尤其是液压绞吸式挖泥船更为湖南工程船舶赢得了市场和荣誉。在深化改革中，全省船舶修造业面临新的挑战 and 机遇。社会主义市场经济的不断发展，打破了旧的体制。个体和私营船舶企业如雨后春笋破土而出，并在市场竞争中崭露头角。到 2009 年，全省国有股份制、外商独资和民营等各类船舶修造企业达 109 家，产品除满足省内市场需求，还销往其他省份，出口海外。

新中国成立初期，湖南仅有民营运输船舶 28.9 万载重吨，货运量 291 万吨，货物周转量 5.5 亿吨·公里（1950 年统计数据）。历经 60 年发展，2009 年民营运输船舶达 185.6 万载重吨，货运量 11834 万吨，货物周转量 255 亿吨·公里，船舶大型化、现代化的趋势也愈加彰显。为适应改革开放及对外贸易增长的需要，湖南省成立远洋运输公司，首开近海、远洋航线，使湖南水路交通运输在打破长期围着四水一湖绕圈子的局面后，冲出亚洲，走向世界。其集装箱运输船队的组建，更为湖南水路集装箱运输的发展奠定了良好的基础，使湖南水路运输实现了跨越式发展。

进入市场经济以后，湖南水运经营由国有、集体经济一统天下的局面，转变为多种经济成分共同发展的格局。个体民营水运历经风雨，占有份额不断增加，逐步发展

为经营主体，其强盛的生命力，使湖南水运市场充满活力，呈现出蓬勃发展的势头和美好前景。

“沉舟侧畔千帆过，病树前头万木春”，湖南水路交通 60 年，是在旧中国贫穷落后基础上发展的 60 年，是水运基础设施从无到有、从小到大、从弱到强逐步壮大，获得翻天覆地变化的 60 年，是可歌可泣的 60 年。60 年的历程是艰难而曲折的，它给我们经验和教训，也给我们鼓舞和力量。水运这古老而充满生命力的事业，在新中国成立以来的 60 年里，曾为湖南经济发展做出了重大贡献，也必将在中华民族实现强国梦的奋斗征程中再创辉煌！

目 录

序	1
绪论	1
第一章 旧中国湖南水运千疮百孔(1949 年前)	001
第一节 解放前湖南水运机构设置与管理	001
一、我国古代的水运机构与管理	002
二、近代湖南水运的管理机构与管理情况	003
三、历代漕运及湖南漕运管理	005
第二节 优越的水运资源和落后的航道治理	007
一、丰富的水运资源	007
二、落后的航道治理	008
第三节 民族资本与外国资本在我省水运市场的竞争	008
一、水运行业民族资本企业的兴起与发展	008
二、外国资本的入侵	011
三、中外水运企业的航线竞争与国人对外企的抵制	014
四、抗日战争爆发后的湖南航业	015
第四节 国民党败走时炸船堵航与爱国船员冲破封锁投奔解放区	018
一、国民党军队炸船堵航	018
二、各地船民藏驳护轮,共产党组织保产迎解放	018
第五节 解放前湖南港口的历史状况与开埠通商	020
一、湖南港口的历史状况	020
二、湖南港口的开埠通商	023
三、封建割据的码头管理和悲惨凄苦的码头工人	025
第六节 传统的船舶修造业	027
一、历史久远的湖南船舶制造	027
二、零星分散的工场与作坊式经营	028

第二章 新中国成立初期湖南水运百舸争流(1949—1957 年)	030
第一节 解放初期湖南水运的机构设置与行业管理	030
一、湖南水运管理体制的初步建立	030
二、解放初期湖南的水运管理	031
三、内河航运专用通讯的起步	034
第二节 解放后湖南水运的黄金时代	036
一、水运企业的蓬勃发展	036
二、清理整顿航业公司,建立健全水运秩序	039
三、各地大力扶植航运,恢复客货运输航线	041
四、统一运价及“三统”管理计划经济运输模式的初步建立	042
第三节 湖南航业在支前和救灾等重点运输中的作用	046
一、政府出台一系列政策,为支前运输创造了条件	047
二、航运界积极参加支前运输	047
三、湖南航运业在抢运粮食、抢险救灾、修堤治湖中发挥重要作用	049
第四节 我省水运行业开展社会主义改造	052
一、轮船业的公私合营	052
二、木帆船的民主改革和社会主义改造	055
第五节 国营航运与县市帆运相得益彰,竞相发展	063
一、轮船客货运输的恢复和发展	063
二、木帆船运输的恢复和发展	066
第六节 全省开展保通求畅的大规模航道治理	071
一、铜官滩、泥鳅滩治理拉开湘江下游航道整治序幕	071
二、洞庭湖干线航道的整治	072
三、大通湖航道治理和我省第一条人工运河	072
四、沅水的第一次大规模航道整治	073
五、资水航道的第一次大规模整治	074
第七节 水路交通的复苏带动了港口生产的发展	075
一、湖南港口的民主改革	075
二、港埠设施的修复与港口生产的发展	077
第八节 船舶工业格局的形成和发展	081
一、国营船舶修造厂的创立	081
二、合作化运动中形成的集体船舶修造厂	083
三、“湖铁八号”和“麓山号”的诞生	084
四、电焊结构造船工艺的运用和推广	085

第三章 国民经济的“大跃进”和湖南水运的大调整(1958—1965 年)	087
第一节 政企合一的水运机构,省地分级的水运管理	087
一、航政、航运实行政企合一,省地政企分级管理	088
二、航道维护管理由省航运厅统管调整为两局分管	089
三、木帆船运输企业,实行“帆搬合一”和“政社合一”的公社化管理体制	089
第二节 国民经济“大跃进”时期的湖南水运行业	092
一、航运企业运量大幅波动	093
二、“大跃进”中的“浮夸风”在航运业中盛行	096
三、全省水运航业全面贯彻“调整、巩固、充实、提高”八字方针	097
四、以清退政策支持水运企业的调整工作	100
五、从“大跃进”到大调整时段的几组数据看国营水运的变化	102
第三节 贯彻“两个面向”,全面开展小河航道治理	103
一、志溪河、邵水开创我省小河航道渠化先河	103
二、全省掀起群众性“疏滩掏泓”热潮	105
第四节 全省航标走向正规化,实现电气化	107
一、设标里程逐年增长	107
二、科技进步促进航标的规范化、电气化建设	108
第五节 湖南港口在调整中求发展	109
一、港口设施建设的调整配套与码头结构形式的创新变革	110
二、港口装卸机械化的兴起与技术革新和技术革命高潮	113
三、港口装卸工艺上的一次跨越式发展	118
第六节 湖南省航运局装卸机械厂始末	119
一、装卸机械厂的成立、发展与转轨	119
二、装卸机械厂的主要产品和在港口装卸生产中的作用	120
第七节 船舶机械动力的运用和木帆船时代的终结	120
一、形态各异的木帆船及其改造	120
二、木帆船走上机械化之路	122
三、船机和船舶配套产品的制造	123
四、轮船动力的改造与更新	124
第四章 “文革”时期的湖南水运(1966—1976 年)	125
第一节 “文化大革命”时期的水路交通管理	125
一、“文化大革命”对水路交通运输和管理的冲击	126
二、水运机构的军事化管理及管理机构的数次变迁	126
第二节 “三线”建设使沅澧航道治理备受重视	128

一、“文革”期间沅水航道的两次大规模整治	129
二、澧水干流及涪水航道的大规模整治	130
三、以突破响水口瓶颈为重点的开湖航道治理	131
第三节 全省闸坝碍航问题严重,通航里程逐年萎缩	133
一、在水利建设中忽视水资源的综合开发利用是闸坝碍航的主因	133
二、多年的复航呼吁收效甚微,严重制约水运发展	134
三、碍航闸坝难以复航的原因	135
四、碍航闸坝复航工程试点及启示	135
第四节 湖南水路运输在十年“文革”中的艰难前行	137
一、“文革”初期,我省水运生产遭受严重冲击	138
二、“文革”期间,水上生产安全形势严重恶化	140
三、湖南水运生产在“文革”的中、后期艰难前行	141
四、“文革”后期,分节驳顶推船队的科学试验与推广	143
五、“文革”中、后期出现的女子船队	144
第五节 湖南港口在“文革”冲击下,艰难生存并寻求发展	148
一、“文革”初期,港口生产受到严重冲击	149
二、港口企业在困难中求生存谋发展	150
三、“文革”后期电子计量技术在港口生产中的应用	155
第六节 水泥船的兴衰与船舶工业的发展	156
一、木质船舶由盛而衰	157
二、“无木也要成舟”	157
三、湖南“四大船厂”的形成	159

第五章 改革开放初期湖南水运从整顿中逐步转轨变型,谋求新的发展(1977—1989 年)

.....	162
第一节 改革开放促进水路交通管理体制大变革	162
一、成立省航道管理机构,促进航道管理专业化	163
二、改革航运管理政企合一,企事不分的体制	164
第二节 贯彻“北水南路”方针,推动“北水”开发建设	165
一、“北水”的规划	165
二、“北水”主骨架的开发建设	166
三、长江水系的航运考察与建设“湖南的莱茵河”的设想	169
第三节 航道普查和碍航闸坝复航	171
一、全省开展第一次航道普查	171
二、碍航闸坝的复航规划	172

三、复航规划实施中的诸多困难	173
第四节 开辟干支直达外江运输,我省航运出现新的经济增长点	175
一、国营航运积极开辟外江货运新航线	176
二、地方集体航运企业积极开辟外江运输航线	178
三、驻外航运办事处设立,为出湘船舶服务	179
第五节 分节驳顶推运输技术的推广	180
一、改装顶推轮,试验分节驳顶推运输	180
二、外江运输航线的开发,给分节驳顶推运输的推广带来了机遇	181
三、开展“分节驳顶推船队运输成套技术工业性试验”	182
第六节 碍航闸坝严重影响四水中上游航运企业的生存和发展	182
第七节 航运企业在改革开放初期,转轨变型开拓发展	184
一、大力推行分节驳顶推运输,努力提高企业经济效益	185
二、推行全面质量管理,提高企业服务质量	185
三、努力改进服务态度,积极发展旅游客运	187
四、下放国有航运企业,深化企业体制改革	190
五、县市水运企业的改革措施	193
第八节 全省港口从调整中逐步走出困境	200
一、改革开放给港口发展提供了新的机遇	200
二、全省第一次港口普查	207
三、港口企业整顿和内部机制改革	213
第九节 钢质船的普及和船舶工业的兴盛	214
一、以钢代木的趋势和发展	215
二、星光璀璨的钢质船舶新品种	217
第六章 湖南水运快速发展期(1990—2009 年)	220
第一节 管理机构的简政放权和水运企业的转型改制	220
一、水运管理体制的再次变革	221
二、水运管理工作的重点	222
三、水运行业的法制建设不断得到加强	225
四、水运企业通过两个“置换”,全面实行转型改制	229
第二节 全省开展第二次航道普查	231
一、成立普查组织	231
二、普查主要成果	231
第三节 湘江、沅水和湖区开创高等级航道建设新局面	232
一、湘江的梯级开发与“航电结合,以电促航”方针的实施	232

二、沅水和洞庭湖区航道建设迈上新台阶	237
第四节 波浪式发展的水上运输和曲折前行的水运企业	239
一、市场经济条件下,水运企业面临经营方式的转换	239
二、“民进国退”的企业所有制改革,顺应了水运市场发展规律	249
三、水运企业在抗洪救灾中的贡献	256
第五节 我省主要港口大步迈向现代化	259
一、主要港口老港区外迁,新港区涌现	260
二、全省第二次港口普查	268
三、全省第三次港口普查	274
四、改革开放给我省港口建设与发展以强大推动力	280
五、改革开放使我省港口企业大步迈向市场化	282
第六节 在深化改革中转型发展的船舶制造业	284
一、长沙船舶厂的“凤凰涅槃”	284
二、常德船舶厂的“华丽转身”	286
三、湘潭、益阳船舶厂的“腾笼换鸟”	287
四、腾飞的“太阳鸟”和鹊起的民营船舶企业	289
 专题:	
湖南远洋运输公司发展史	293
湖南水路交通六十年大事记(1949—2009 年)	306
 附录:	
一、水运人物	349
二、历史文告	355
三、诗词歌谣	369
四、机构沿革	374
五、领导更迭	375
六、参考文献	380
编后记	382

第一章

旧中国湖南水运千疮百孔

(1949 年前)

湖南水运有着 5000 多年发展历史，在漫长的历史长河中，随着经济的发展和社会的进步，湖南水运沿着一条起伏兴衰的航路一路前行。其发展历程时徐缓，时迅疾，时低迷，时兴盛，总的趋势是发展的、进步的。

解放前，水运在各种运输方式中一直占据主体地位。湖南水运也不例外。凭借优越的自然条件和数千年的发展历史，我省水运已具一定规模，到清末民初，已渐渐融入一定成分的资本主义因素。中外注册的私营轮船公司，遍布四水中下游和洞庭湖区。1899 年（光绪二十五年）始，岳阳、长沙等港相继对外开埠通商。1904 年长沙设置了海关，但由英国人掌控，湖南水运管理开始实行关政。第一次国内革命战争后，民国政府颁布了《航政组织法》。当时湖南省省长何键依照该法于 1931 年发布了《湖南航政基本方针》，并依据该方针条款，收回航权。至此，航政取代了关政。

湖南水运资源丰富。解放前，航道基本处于自然状态，未经治理，加之战争中的人为损坏、航道中布设的水雷、沉船及木桩等封锁航道，使船舶航行受阻，这些都有待以后的疏浚整治。解放前的港口管理大权，全都落在封建帮会和码头把头们的手中，货物装卸全赖人力肩挑背负。码头、库场也都是因陋就简，勉强对付。船舶工业起步较早，在衡阳、湘潭等地也有多处民间造船基地，但多停留在传统的工场、作坊手工操作水平上，传统造船工艺虽已趋成熟，但效率较低，未能形成一定规模。这一切虽不尽如人意，但对湖南水运的未来发展提供了一个良好的起点。

第一节 解放前湖南水运机构设置与管理

我省水运历史久远，随之衍生的水运管理，至少也有两千多年历史。纵观水运管理的发展趋势，无非是由简单化向专业化，专制型向法治型，行政性向行业性，税收型向服务型缓慢演变的过程。

历代王朝，普遍存在重漕运管理轻民运管理，重费收管理轻服务管理等倾向，管理工作存在诸多缺失。