

中国水运史丛书

四川内河航运史

（现代部分）

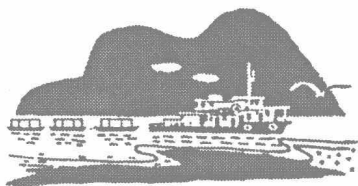
四川人民出版社



· 中国水运史丛书

四川内河航运史

(现代部分)



四川人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

四川内河航运史(现代部分)/王绍荃主编

—成都:四川人民出版社 2000.8

ISBN 7-220-04931-5

I. 四… II. ①王… III. 内河航运—概况

—四川—现代 IV. F552.771

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 23394 号

SICHUAN NEIHE HANGYUNSHI

四川内河航运史(现代部分)

王绍荃 主编

责任编辑

封面设计

技术设计

插页设计

出版发行

经 销

网 址

防盗版举报电话

印 刷

开 本

印 张

插 页

字 数

版 次

印 次

印 数

书 号

定 价

喻光韶

邱云松

李建勇 戴雨虹

徐绍曾

四川人民出版社(成都盐道街3号)

新华书店

<http://www.bookssss.com>

E-mail: scmcbsf@mail.sc.cninfo.net

(028)6679239

成都新都华兴印务公司

850mm × 1168mm 1/32

21

16

560 千

2000 年 8 月第 1 版

2000 年 8 月第 1 次印刷

1—2000 册

ISBN 7-220-04931-5/K·662

50.00 元

■ 著作权所有·违者必究

本书若出现印装质量问题,请与工厂联系调换

序 言

翁 蔚 祥

在交通部的领导和关怀下,我厅组织编写了《四川内河航运史》(现代部分),它是1989年出版的《四川内河航运史》(古、近代部分)的续篇。本书以翔实的史料,严谨的体裁,全面系统地记述了四川解放以来,特别是党的十一届三中全会以来四川航运事业所取得的成就、经验和教训。这本56万字的四川航运专业史,既是一本优秀的行业教材,也是四川交通系统精神文明建设取得的又一丰硕成果。我相信,从事内河航运事业的广大职工,将从中得到不少的教益。

在旧中国,四川没有铁路,公路又少,陆路交通不便,内河航运是四川交通的主体,对四川社会经济的发展作出过巨大贡献。

新中国成立后,在相当长的一段时间,航运仍是四川交通的主力。后来由于四川的铁路、公路、民航等交通运输方式迅速发展,致使内河航运的地位有所降低。但由于国民经济的发展,运输总量的增长,航运仍是四川交通的重要组成部分。由于航运运量大,运距长,能耗小,成本低,许多大宗长途(特别是重件、大件)货物,仍愿意走水路。在综合运输体系中,航运的优势是其它运输方式无可代替的。

48年来,四川内河航运经历了建国初期的国民经济恢复、“大跃进”的挫折、“文革”的动乱和改革开放等几个不同时期。由于政治经济多种因素的影响,四川内河航运有时发展快,有时发展慢,有的中小河流甚至萎缩衰退。但总趋势是向前发展的,特别是党的十一届三中全会后,通过贯彻改革、开放方针,水上进出川运输和旅游运输迅猛发展,振兴了航运,促进了沿江地区社会经济的繁荣。

建国后,四川航运事业所取得的成就,是历史上任何时期都无法

比拟的。从四川出现第一条小火轮“利川号”(英国船)的 1898 年到四川解放,历时 50 多年,全省仅有 29 家轮船企业,发展小轮船 150 多艘,且多是功能小、设施陈旧、技术性能落后的蒸汽机轮,只能在水位较深的长江和嘉陵江、金沙江下游很短的航道上行驶,许多中小河流都进不去,所承担的客货运输量极小,大量的运输任务仍靠人力木船来完成,运输方式相当落后。四川解放后,航运部门狠抓木船的技术改造,积极发展轮船运输。到 80 年代初,全省实现了木船运输机械化,使几千年来世代代从事推桡拉纤的木船工人,从“脚蹬石头手爬沙,弯腰驼背把船拉”的繁重体力劳动中解放出来。同时通过船舶更新,全部淘汰了国民政府时期遗留下来的旧轮船。在“七五”和“八五”期间,四川航运部门自行设计和制造了大批船型美观、机型先进、设施齐全、航速快、稳性好、安全舒适的轮船,一般客轮都有卧铺、餐厅、图书室、保健室和浴室,豪华旅游船则有地毯、空调、彩电、游泳池、健身房、观景台、酒吧、舞厅等,装饰典雅舒适,还发展了一批气垫船,水翼船,实现了短途客运高速化、长途客运旅游化。

四川航道经过整治和渠化,水深增加,等级提高,改善了通航条件。轮船通航里程较建国前增长近 3 倍,渠化航道里程增长 4 倍。长江经过综合治理,改变了自古夜间不能行船的历史,上下水全面实现夜航,使航效大大提高。1500 吨级至 3000 吨级船队,可由上海直抵重庆。进出川货运量和旅游客运量成几十倍增长,长江大动脉、主通道的作用得到较好的发挥。素有“天险”之称的乌江,修筑了束水坝,炸除了礁石,驯服了险滩,安设了航标,实现了绞滩机械化;过去没有卧铺的小轮船,全部换为有卧铺、乘坐舒适、航速快的大轮船,终年畅通无阻,彻底改变了建国前人力木船“半年走一转,十船九打烂”的状况。千里嘉陵江全线通了轮船。连山区小溪大宁河也开行了 150 多艘旅游船,成为旅游的热线。

港口码头经过不断建设,面貌也有显著改观。尤其重庆、万县、涪陵、泸州、宜宾、乐山等港变化较大。重庆港建成了九龙坡、蓝家沱、猫儿沱等机械化码头和朝天门现代化客运站大楼,与成渝、川黔、

襄渝等铁路和众多公路相衔接,成为西南地区最大的水陆运输枢纽和外贸港口,能与全国各省、市,乃至世界各地开展水陆联运。

48年来,四川内河航运事业虽然取得巨大成就,但与公路、铁路、民航相比,发展速度还是缓慢的。尤其进入70年代后,通航里程不断减少,除长江干流外,有的中小河流航运萎缩衰退,不少航运企业陷入困境。为了改变上述状况,加快四川航运事业的发展,党的十一届三中全会后,特别是“七五”和“八五”期间,交通部门采取了一系列措施,振兴四川航运事业。如打破地区封锁、江区分割的封闭式经营,有河大家行船,有港大家靠船,大力发展进出川运输、旅游运输和多种经营;对水资源进行综合利用,航电结合,联合开发,滚动发展;广开建设资金渠道,实施“以陆补水”政策;加强航道、港口基础设施建设;依靠科技,加快船舶技术改造,研究推广市场急需的优良船型、机型,发展大功率航速快的拖轮、货轮和快速的汽垫船、水翼船,完善拖带运输,推广集装箱运输。由于采取了上述有效措施,加上全体航运职工的奋发努力,救活了许多企业,使四川航运出现了生机。特别是川东的重庆、万县、涪陵等地航运呈现一片繁荣。

重庆划为中央直辖市后,四川的航道里程、航道等级、船舶数量、港口吞吐能力都有较大减少和降低。但四川仍有通航里程6000多公里,港口88个和较多的船舶。面对新的形势,我们要及时调整内河航运发展战略,突出重点,再创基业。我们要搞好主要江河的航道整治和港口建设,研制和规范新型出川客船和符合山区河流航行的机动驳船,与电力部门联合办航电枢纽,与铁路、公路、民航等部门配合,共同建设新四川的水陆空联合运输网,为四川社会经济的发展做出新贡献。

我借编写出版《四川内河航运史》(现代部分)一书的机会,向参与本书编写的同志们表示亲切的慰问,向所有从事、支持和关心四川内河航运事业的领导和同志们表示衷心的感谢。

(本文作者系交通厅厅长、党组书记)

绪 论

一、航运在四川的地位和作用

四川河流众多,水源充沛,四季不冻,常年通航,具有得天独厚的航运优势。1957年航道普查全省有大小河流540条,44000公里,其中通航河流56条,12108公里(1996年为7904公里)。以长江为主干,横贯东西,以岷江、沱江、嘉陵江、涪江、渠江、乌江等大小河流为分支,网络全川经济最发达的地带,形成以长江为主通道,以港口为依托,沟通四川主要城镇和云南、贵州的部分县市,直达沿海的天然水运网,具有发展航运的优越条件。长江是条巨龙,上海为龙头,四川为龙尾,龙头拉动,龙尾推进,在实现长江流域经济腾飞中,四川航运将发挥重要的作用。

(一)四川号称“天府之国”,江河沿岸为最富饶的地区,是四川资源的富集地带。土地肥沃,物产丰富,城镇集聚,人口稠密,地灵人杰,工农业生产发达,经济繁荣。它集中全省90%左右的人口和耕地,以及85%的水田,为四川粮食和经济作物的主产区。^[1]四川工业的主体(90%以上),经济的中心以及许多重要城镇亦分布在江河两岸。可以说江河沿岸是四川的“黄金地带”,“天府之国”的心脏区域。这些地域的经济之所以繁荣兴盛,城镇之所以众多,人口之所以稠密,生产之所以发展较快,无不与航运有着密切的关系。

早在远古时期,巴蜀先民就沿河定居,利用江河沿岸的自然、经济、资源、交通等优越条件,进行生产和建设,生息繁衍,造船操舟,发展水运,繁荣经济,推进社会的发展。是江河的乳汁哺育了巴蜀人民,哺育了巴蜀文化。

[1] 《四川经济地理》第60、137、138页,1985年9月四川科学技术出版社出版。

古代四川陆路交通不便,主要依靠水路运输,通过长江、嘉陵江与外界联系,通过众多的干支流,密切省内地区之间的经济协作关系。因此,四川绝大多数的重要城镇,无不分布在沿江两岸,依江傍水,形成沿江筑城的布局特点。得其水运之便,兴旺崛起。1985年全省有20个省辖市、专、州,除甘孜、阿坝两州外,其余18个都通船舶。全省有183个县、市,其中有94个市县1400多个乡镇位于河边,占四川市县总数的51%。^{〔1〕}尤其像重庆、成都、宜宾、泸州、乐山、自贡、内江、万县、南充、绵阳、遂宁、达川、广元、广安等政治、经济、文化和科学发达的城市,都处于江岸河畔,或两江的汇合口。它充分反映了“城因水兴,水为城用”的密切关系,说明航运是促进城镇发展的重要因素。

西南地区最大的工业城市、水陆空交通枢纽和最早的内陆外贸通商口岸——重庆市,就矗立于长江和嘉陵江交汇口的山峦之上。它环领两江滔滔流水,具有得天独厚的水运优势,因而促进了重庆城市的形成和发展。早在公元前11世纪的西周时代,重庆便是巴国的首府,军事、政治、经济活动的中心。三国时,重庆即成为联络四川各州县与吴楚的水陆要冲。到唐代,重庆港已成为“万斛船”云集的港埠。清光绪十七年(1891年)重庆即设立海关对外通商,为长江上游最早的对外通商口岸。抗日战争时期,国民政府迁都重庆,重庆成为战时全国的政治、军事中心。建国初期西南军政委员会设在重庆。改革开放后重庆为国家计划单列城市。1997年起重庆成为中央直辖市。建国后,经过不断建设,重庆拥有雄厚的经济实力,在全国和西南地区经济中都具有重要地位。随着三峡水利枢纽工程的建成,万吨级船队可由上海直抵重庆,航运将发挥更大的作用。

坐落在岷江上游的四川省会成都市,是中国的历史文化名城。因它得都江堰灌溉和岷江航运之便,自秦以来两千多年,一直为四川省首府所在地。成都是因水而建,因水而荣。在汉代即与洛阳、邯

〔1〕《四川经济地理》绪言第3页,1985年四川科技出版社出版。

郫、临淄、宛城并列为全国五大商业名城。到唐代,经济愈益繁荣的成都,又与扬州齐名,称“扬一益二”,“水陆所臻,货值所萃”,与吴楚相通的万斛船云集港内。建国后,成都已逐步建设成一个工业基础雄厚、科技先进、商贸金融发达的长江上游最大的中心城市。只是由于铁路、公路的发展,60年代以后,航运被火车、汽车取代。但这是暂时的,随着成都国际大都会的创建,经济的更加昌盛,川西南金三角旅游区的开发,净化水质,美化环境的需要,成都至乐山段航道必将综合开发治理,将会把岷江建设成为绿色优美的旅游休闲度假区域。

濒临长江三峡,扼川鄂咽喉的川东门户万县市,自古就是川东北、湘鄂西及陕南的物资集散地。食品工业和皮革、丝绸工业发达,地处长江旅游热线,又是重要的旅游城市。三峡水利枢纽工程建成后将成为新的经济开发区。

位于岷江、大渡河和青衣江汇合处的乐山市,境内自然资源和旅游资源丰富,有“鱼米三江金天府,峨山沫水秀嘉川”的美誉。是一座风光秀美,经济文化开发较早的名城,川西南的农副产品和手工业品的集散中心。建国后已建成工业和旅游城市,虽然公路、铁路迅猛发展,但航运仍起着重要作用,尤以大件运输和旅游运输日益兴旺。

处于金沙江、岷江的交汇口,长江干流的起点港宜宾市,为历代郡、州、府的治所,川南的重镇,川滇两省物资的集散地,并是四川的造纸基地、名酒之乡、中等工业城市。

此外,处于江河之滨,得水运之便而兴起的城市,还有盛产蔗糖和糖制品的甜城内江,千年盐都和恐龙之乡的自贡,名扬四海的酒城泸州,丝绸生产基地的南充,世界著名榨菜产地的涪陵,电子工业和科技名城绵阳,纺织名城遂宁,新兴冶金工业城市攀枝花,蜀道咽喉广元,大巴山重镇达川等重要城市。这些城市均属专区一级的重镇,既是四川工农业生产发达的地区,又是水陆运输物资的集散地,千百年来,航运对这些地区经济的发展起过重要作用。

(二)四川幅员辽阔,物产丰富,“富甲天下”。矿藏资源已探明的

达 82 种,其中 28 种名列全国前三位,而铁矿储量达 72.3 亿吨,居全国第二位。这些矿藏有不少是分布在沿河地区,依赖水运。在大钢铁工业基地重庆,重钢的原料燃料和产品可通过长江和嘉陵江运输。位于金沙江畔的攀枝花钢铁基地,其钒、钛、磁铁矿,储量达 63.19 亿吨,金沙江、雅砻江充沛的江水可为其提供廉价的能源。沿乌江的彭水、黔江、酉阳三县蕴藏有大量萤石,正在开采,走乌江外运。〔1〕

四川煤炭储量 114.4 亿吨,居全国第 12 位,主要分布在盆地东部、南部和北部的沿河或靠近河流地带。〔2〕如川南煤田和南桐、松藻煤田靠近长江、綦江;华蓥山煤田靠近渠江、嘉陵江;广(元)旺(苍)煤田靠近嘉陵江、南江、通江;犍(为)乐(山)煤田靠近岷江等,这些煤田所开采出的煤炭有相当数量走水运。煤炭是水运的大宗物资,其运量约占水运总量的 25%,并通过长江大量外运。

四川盐矿储量 38.9 亿吨,居全国首位,主要分布在自贡、乐山、万县、南充、绵阳、遂宁等沿河地区。〔3〕所产盐巴建国前大部分靠水运,并通过长江、乌江、綦江、赤水河、永宁河远销贵州、云南及湖北、湖南西部地区。建国后虽被火车、汽车分流,仍有许多走水运。

四川天然气储量居全国第一位,达 2000 亿立方米,集中分布在四川盆地内的沿河地区。〔4〕它既是理想的能源,又是很好的化工原料。四川、云南、贵州的五个大化工厂,全部以四川天然气作原料,其建厂所需的成套大件设备和所生产的合成氨、尿素、氨水,全部或大部分是经由水上运输。重庆轮船公司年运化肥量曾达 59 万吨。

四川森林资源丰富,木材蓄积量为 11.15 亿立方米,仅次于黑龙江省,在全国居第二位。材源主要分布于金沙江、雅砻江、大渡河及岷江的上游,其蓄积量占全省的 79.1%。〔5〕所产木材大多利用江

〔1〕《四川经济地理》第 383、386 页,四川科学技术出版社出版。

〔2〕《四川经济地理》第 277 页。

〔3〕《四川经济地理》第 525、526 页。

〔4〕《四川经济地理》第 531、532 页。

〔5〕《四川经济地理》第 208、491 页,四川科学技术出版社出版。

河散漂至乐山、宜宾等地,收漂扎排用轮船拖运,最高年运量达 54 万立方米,是水运的重点物资。

四川盛产甘蔗,用来榨糖。建国后种植面积 50 至 70 万亩,年产甘蔗 100 多万吨,全省有机制糖厂 30 个。甘蔗产区和糖厂集中分布在沱江、长江、岷江、涪江等河流两岸。^{〔1〕}船运方便,每到榨糖季节,都要组织船舶突击抢运。

四川是丝绸之乡,蚕茧产区由建国前的 30 多个县发展到 160 多个县,其产区主要分布在川北、川南和川东的江河两岸。有南充、绵阳、成都、重庆四大丝绸基地,丝厂、绸厂 130 多家。这些厂生产丝绸所需的燃料和生活用品,有赖船运。此外,还有云南昆阳和贵州开阳的磷矿,储量居全国前茅,正在大量开采,并经重庆港中转,水陆联运出川。同时沿河盛产沙石、砖瓦、水泥、石灰等建筑材料。因船只“肚皮大”,装的多,运价低,这些建筑材料系低档货物,装船划算,故多走水运。还有三峡水利枢纽工程建设所需众多大件,也都将由乐山港装船运去。

四川沿江的旅游资源,更是丰富多彩,具有特殊的优势。由于四川地势西高东低,崇山峻岭环绕盆地四周,许多江河发源于盆地边缘山区,穿越高山峡谷,奔腾而过。山川相间的独特地理条件和丰富的巴蜀文化,造就成山河壮观,风光秀丽,名胜古迹比比皆是。有历史悠久的都江堰,秀甲天下的峨眉山,世界之最的乐山大佛,雄伟的长江三峡,童话世界九寨沟,人间瑶池黄龙寺,以及蜀南竹海,兴文石林,重庆缙云山,武隆芙蓉洞,丰都鬼城,忠县石宝寨,云阳张飞庙,奉节白帝城,大宁河小三峡,合川钓鱼城,广元皇泽寺、千佛岩等等,吸引中外宾客,登山涉水,寻幽访古,陶冶情操。发展水上旅游事业,条件得天独厚。它既有奇异的自然景观,又有丰富的人文内涵,具有无与伦比的魅力,在国家旅游局公布的“中国旅游胜地四十佳”名单中,四川就有长江三峡、大宁河小三峡、峨眉山、黄龙寺、蜀南竹海、乐山

〔1〕《四川经济地理》第 505、507、508 页。

大佛、自贡恐龙博物馆等 7 个,为全国各省之冠。改革开放后,水路旅游运输迅猛发展。

(三)由于四川山高路险,陆路交通不便,水路条件优越,在中华人民共和国成立前的漫长岁月中,航运是四川交通的主体。中华人民共和国建立以后(以下简称建国后),在相当长的一段时间,航运仍然是四川交通的主力。如 1957 年,内河运量占全省交通运输总量的比重,货运量为 48.90%,货物周转量达 78.60%(未包括长航局运量)。后来由于四川的铁路、公路、民航等交通运输方式迅速发展,内河客货运量所占的比重虽然下降,但运量的绝对数仍然不断上升。1996 年,内河航运完成的货运量较 1950 年增长 14.72 倍,货物周转量增长 33.07 倍;完成的客运量较 1950 年增长 31.58 倍,旅客周转量增长 669 倍,这说明四川内河航运仍有巨大发展,仍然是四川交通的重要组成部分。建国后,在各个时期的重点物资运输中,四川内河航运发挥了巨大作用。如 50 年代,四川调出粮食 800 多万吨,支援上海、江苏等省市,全部装船走水路;同时由长江中下游调进火车头、车皮、筑路器材等物资 30 多万吨,也是由水路完成的,保证了成渝铁路的顺利修建和按时通车,受到了西南军政委员会的嘉奖。60 年代,航运出色地完成了大量的钢铁物资和出川木材 200 多万立方米的运输任务。70 年代,西南地区从国外引进五套化工生产设备,均为大件、重件,均由水路运输,并完整无损地运进工厂。后来大件重件运输仍以水路运输为主。八九十年代,在进出川物资和旅游运输中,充分发挥了航运的优势,取得了突出的经济效益和社会效益。

二、四川航运在建国后的发展

四川航运在历史上,曾对四川经济的发展、文化的昌盛,以及国家的军事、政治等方面,作出了巨大的贡献。但几千年来多是利用自然河道通船,利用天然港口泊船,对航道缺乏系统的整治,对港口码头缺乏建设,船舶修造工业也很薄弱,轮船发展更为缓慢。在航道上,遇到水毁阻塞,一般都采用临时整治措施,疏通了事,大的工程很少;只是在清光绪年间,为解决川盐入黔,四川总督丁宝楨采取“官督

民办”办法,对四川通向贵州的几条小河进行了局部整治;再就是抗日战争时期,国民政府出于战争运输的需要,对长江、嘉陵江、金沙江、乌江、岷江的部分航段进行过重点整治,对綦江、滙溪河进行了局部渠化。但抗日战争胜利后,许多工厂迁回沿海,以及内战爆发,通货膨胀,经济崩溃等原因,工程机构即予撤销,放弃了维护管理,使治理后之航道又趋恶化。在港口方面,除重庆、万县、涪陵、宜宾、泸州、合川等通轮港口有一些简易的囤船、仓库、堆栈、石阶坡道和装卸物资平台等设施外,其余停靠木船的港口、码头均无任何建筑设施,都是利用航道的自然坡岸靠船,装卸货物,上下客人,完全处于自然状态。在运输工具上,主要是木船,轮船的数量少,质量差,行驶范围小。从清光绪二十四年(1898年)英国第一条小轮“利川”号入侵川江试航成功,到四川解放,经过晚清和民国50多年时间,只发展了150多艘小轮船。行驶区域也只能在通航条件稍好的长江干线和嘉陵江合川以下与金沙江屏山以下,总计1198公里航线上,其余1万余公里航道无任何助航、导航设施,仍处于自然状态。滩多水险,轮船行不通,只有靠10万船工,驾驶40多万吨木船,“脚蹬石头手爬沙,弯腰驼背把船拉”的艰苦劳动来运输物资。在水运工业上,只会修造木船,能从事小型轮船修造的只有重庆民生机器厂和军政部在重庆的一个小厂,许多轮船要从上海购买,坏了还要拖到上海去修。整个四川内河航运的面貌是落后的。

建国后,随着国民经济的恢复和社会主义建设的开展,四川内河航运事业有巨大发展,航运面貌有巨大改观。但发展是曲折的,47年来经历了以下几个历史阶段:

1950年至1957年是国民经济恢复和社会主义改造时期。前三年是通过军事接管,组建各级航运管理机构,整顿私营轮船业和个体木船运输业,取缔封建组织,废除封建把持制度,开展民主改革,解放生产力;同时,加强航道、港口的维护管理和船舶的保养维修,使国民政府遗留下来的陷入瘫痪的内河航运迅速恢复正常的运输秩序。后五年是在经济恢复的基础上,进行重点的水运工程建设,由交通部投

资整治长江“日航困难,夜航危险”的航段,配置了“锁链”式航标,使重庆至宜昌的轮船实现了分段夜航。由省里投资将金沙江屏山至新市镇,乌江涪陵至彭水,岷江乐山至宜宾开辟为轮船航道,并开辟和渠化木船航道 1300 多公里。同时根据国家过渡时期的总路线,进行了社会主义改造,木船运输业通过互助合作的道路,由个体经济变为集体经济,私营轮船业则通过公私合营,全部过渡到国营。由于进行了上述一系列的工作,从而调动了航运职工的积极性,促进了航运生产的稳步发展,保证了解放初期城乡人民生活物资及出川粮食的调运,成渝、宝成铁路修建器材的运输和抗美援朝军运等任务的完成。

1958 年至 1965 年,为四川内河航运的曲折发展时期。在 1958 年开始的“大跃进”中,虽然对长江、嘉陵江、渠江和重庆、万县等港进行了大规模的整治和建设,使重庆至宜昌段航标实现了电气化,上下水轮船全面推行夜航,乌江绞滩实现了机械化,并渠化了许多小河,发展了国营轮船,充实加强了船厂的修造能力,取得了许多成就。但由于当时受“大跃进”和人民公社化等“左”倾错误的影响,铸成了高指标、瞎指挥和共产风的严重错误,使航运事业的发展受到了挫折。如木船运输合作社全部升级,实行国营化,取消按劳分配制度,实行月工资,吃大锅饭,挫伤了群众的积极性;航运生产上,盲目搞运力加番,拼人力,拼设备,船舶苦拖硬跑,使运力遭受严重破坏,海损事故不断发生,企业普遍亏损等。

从 1961 年起,四川航运部门认真贯彻中共中央制定的“调整、巩固、充实、提高”的八字方针,纠正工作中“左”的错误。对木船运输业所有制进行及时调整,将“大跃进”中升级的国营公司转化为运输合作社,将平调集体的资金 3000 多万元,全部退赔给合作社,用于发展生产。同时改进了收益分配制度,认真贯彻民主办社、勤俭办社方针,调动了群众的生产积极性,增加了生产,逐步扭转了亏损。在航运管理上,将“大跃进”中撤销的航管机构予以恢复,改正不切实际的高指标,按工业七十条整顿国营企业,对航道建设的布局进行了调整,重点摆在支援攀钢的三线建设上,成立了两个航道工程处,从上

下两头对金沙江进行开发。相应成立了渡口、宜宾船厂和渡口、南充、达县、乐山轮船公司,扩大了国营轮船运输的力量。

1966年至1976年的“文革”时期,四川内河航运是在动乱中求发展。一方面由于“文革”的干扰和破坏,管理机构一度瘫痪,规章制度多被废弛,不少单位因武斗停产,一些航线中断,企业亏损,事故增多,给内河事业带来了严重损失。另方面,又由于四川“三线”建设的大规模开展,各级领导干部和广大航运职工排除动乱的干扰,坚持生产,努力工作,不仅使四川航运减少了损失,在某些方面还有较大发展。如对长江大渡口至江津蓝家沱航道进行了全面整治。将嘉陵江南充至广元木船航道开辟为轮船航道。长航局在重庆猫儿沱、蓝家沱新建两个大型装卸作业区。省里建成了乐山王浩儿大件码头,泸州天然气化工厂尿素码头,四川维尼纶厂黄碛中转站码头。同时各地集体航运企业自力更生,艰苦奋斗,发展机动船舶,使全省70%的木船实现了运输机械化,并由此而带来了水运工业的迅速发展,很快便在全省建成了大中小相结合,协作配套的水运工业体系。长航和省属轮船公司,还克服航道弯曲水浅,船小设备大等困难,为四川、泸州、赤水、云南四个天然气化工厂,将从日本、美国、荷兰引进的成套大件设备5套、55057吨,安全运进厂,保证了及时投产。

1976年粉碎“四人帮”,结束了十年浩劫,经过拨乱反正,内河航运有了较快发展。特别是党的十一届三中全会以后,贯彻“改革、开放”的方针,内河航运打破了地区封锁,江区分割,干支不通的局面,变为有河大家行船,有港大家靠船,港口面向社会,为各家船舶服务,从而发挥了干支流、上下游直达运输的水运优势,使水运中转环节多、损耗大、时间长的致命弱点得以改善,进出川运输迅猛发展。从1979年起,四川省地方船队大批出川,当年完成货运量10万吨。之后进出川运量和周转量逐年大幅度上升。1984年突破100万吨,1987年突破200万吨,1992年突破300万吨大关,1996年完成货运量446.5万吨,比1979年增长43.7倍,进出川货物周转量达到70.48亿吨公里,比1979年增长49.3倍。全省水运货物总周转量的比例,

由 1979 年的 7.58%，上升到 1996 年的 81.47%。进出川运费收入成为航运企业收入的重要支柱。随着对外开放政策的贯彻和人民生活水平的提高，航运部门利用沿江山河壮观、风光秀丽、名胜古迹众多的资源，积极发展旅游运输，旅游客运量成倍增长。特别是长江三峡和大宁河小三峡旅游运输，蓬勃发展，中外游客越来越多。既有高档的豪华旅游船，也有中、低档的普通旅游船，还有高速的气垫船、水翼船，适应各种层次的不同需要。各国营轮船公司和集体航运企业，利用自有资金和国家贷款，吸收外资，积极发展新型船舶，改造老旧船舶，大部分更新换代，实现了船舶动力内燃机化，机型系列化，船体钢质化，并在向高技术、标准化、快速化发展。省内造船能力大为提高，全省三级以上的造船厂，发展到 60 多个，遍布大江小河，实现了省内船舶自造自修。长江行驶的高档豪华旅游船，以及气垫船、水翼船，大部分都是省内船厂自行设计制造的。

三、四川航运在建国后的变化

纵观四川的内河航运，在建国后 48 年的历程中，前 9 年航运事业发展较为顺利，中间 19 年遭受“大跃进”和“文化大革命”两次挫折，但仍有一定发展。后 20 年由于总结了前 28 年正反两方面的经验教训，经过拨乱反正，坚决贯彻了中共十一届三中全会制订的正确路线和方针，航运跨入历史上正常的发展时期。建国后，四川内河航运尽管走过一些弯路，有曲折、有反复，部分河流航运也有衰退，但总的趋势是发展的，向上的，取得的成就是巨大的，是历史上任何时期都无法比拟的，在许多方面发生了根本性的变化。

（一）内河运输业所有制的变化

四川刚解放时，水上轮船运输业有 29 家，拥有轮船 154 艘、8170 吨，从业人员 8868 人。其中除招商局重庆分局一家（5 艘船、257 人）为官僚资本主义经济外，其余 28 家均为民族私营轮船企业。木船运输业有船工船民 10 万余人，拥有木船 3.23 万只、44.69 万吨，全为个体经营。从所有制看，当时水上主要是民族资本和个体经济两种，均为私有制。人与人之间是雇佣关系，束缚生产力的发展。

为了解放生产力,适应社会主义经济建设需要,在 1950 年至 1957 年,对私营轮船和个体木船进行了社会主义改造,没收了官僚资本的招商局的轮船,对民族资本的私营轮船企业采取赎买政策,通过公私合营道路,全部过渡为国营,于 1956 年纳入交通部长江航务管理局重庆分局,统一经营管理。在此期间,四川地方国营轮船业也有发展。涪陵地区将私营武原轮船公司改造为地方国营涪陵轮船公司,经营乌江航线。交通厅内河局将私营佛亨、建国轮船公司改造为四川省国营重庆轮船公司,经营长江重庆以上和嘉陵江、金沙江、岷江等航线。

对个体木船运输业,则通过互助合作的道路,全部改造转变为集体所有制的合作社。1956 年全省共组建木船运输合作社 134 个,有社员 88279 人,船 2.27 万只、30.23 万吨,基本消灭了个体经济。但在 1958 年“大跃进”中,由于受人民公社“一大二公”的影响,一哄而起,将合作社全部升级为国营公司,实践证明此举是错误的,是一次大的折腾。1962 年下半年又全部退回为合作社。至此,四川水上轮船业全部改造为国营,木船业全部改造成集体,在水上建立了巩固的社会主义经济。轮船分为中央国营和地方国营两种企业。木船运输业所有制变革后,在集体化的基础上,利用集体资金对木船进行了技术改造,发展了轮船,实现了内河运输机动化。

1978 年 12 月,中共十一届三中全会提出改革开放方针,十二届六中全会又提出:在公有制为主体的前提下发展多种经济的政策。在中央总方针、总政策的引导下,在全省水上出现了国营、集体、个体一起上,有河大家行船的新局面,个体船和联户船随之发展起来。至 1996 年全省共有个体和联户轮船 5026 艘、175242 吨、73181 客座、149401 千瓦。同时重建了私营民生公司,在全省形成了以公有制为主体,多种经济成份共同发展,多家经营运输的格局。

(二)内河航道的变化

新中国建立之后,四川内河航道的通航里程,在 50 年代呈上升趋势,逐年增长。到 1961 年达到最高峰,通航里程由 1950 年的