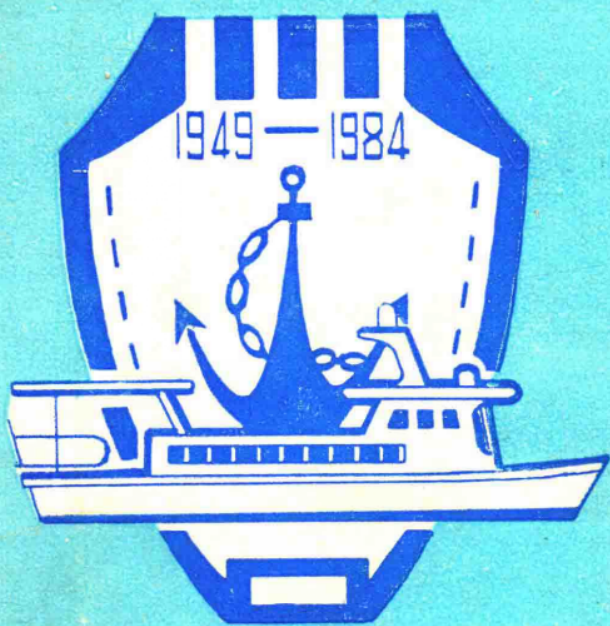




嘉兴航運史



F552.9  
4090

## 嘉兴航运(简)史

YF

83

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 第一章 前言                          | 1  |
| THE BRIEF HISTORY OF NAVIGATION |    |
| IN JIAXING                      |    |
| 第一节 嘉兴的历史沿革                     | 7  |
| 第二节 解放前后的政治区划                   | 9  |
| 第三节 嘉兴的经济概况 (现代部分)              | 8  |
| 第四节 地理和水运地理 1949~1984           | 7  |
| 第二章 嘉兴的航运机构                     | 10 |
| 第一节 解放前概况                       | 14 |
| 第二节 航管机构的设立                     | 14 |
| 第三节 航管机构的撤并                     | 16 |
| 第四节 恢复航运管理体制                    | 18 |
| 第五节 十年动乱时期的航管机构                 | 19 |
| 第六节 调整交通管理体制                    | 19 |
| 第七节 拆地建市, 新设航管机构                | 20 |
| 第三章 嘉兴的水上运输                     | 22 |
| 第一节 解放初期概况                      | 24 |
| 一、组织民船支援解放上海、舟山及沿海岛屿            | 24 |
| 二、支援上海                          | 25 |
| 三、支援杭州                          | 26 |

浙江省嘉兴市航运管理处

一九八六年九月

# 目 录

|                      |    |
|----------------------|----|
| 第一章 绪 言              | 1  |
| 第一节 嘉兴的历史沿革          | 1  |
| 第二节 解放前后的政治区划        | 3  |
| 第三节 嘉兴的经济概况          | 5  |
| 第四节 地域和水运地理          | 7  |
| 第二章 嘉兴的航政机构          | 10 |
| 第一节 解放前概况            | 11 |
| 第二节 航管机构的建立          | 14 |
| 第三节 航管机构的撤并          | 16 |
| 第四节 恢复航运管理体制         | 18 |
| 第五节 十年动乱时期的航管机构      | 19 |
| 第六节 调整交通管理体制         | 19 |
| 第七节 拆地建市, 新设航管机构     | 20 |
| 第三章 嘉兴的水上运输          | 22 |
| 第一节 解放初期情况           | 24 |
| 一、组织民船支援解放上海、舟山及沿海岛屿 | 24 |
| 二、支援上海建设             | 25 |
| 三、抗美援朝运送伤员           | 26 |

|                    |    |
|--------------------|----|
| 四、支援国防工程建设         | 26 |
| 五、浙江省联运公司嘉兴办事处     | 27 |
| 六、首次统一木帆船运价        | 28 |
| 第二节、第一个五年计划期间      | 29 |
| 一、支援嘉兴机场扩建         | 29 |
| 二、开展水上民主改革         | 29 |
| 三、建立运输计划委员会        | 30 |
| 四、支援重点工业—浙江麻纺厂     | 31 |
| 五、支援农业生产           | 31 |
| 六、成立浙江省联运公司嘉兴分公司   | 32 |
| 七、公私合营和合作化         | 33 |
| 八、首次经济调查           | 34 |
| 第三节 “二五” 期间        | 35 |
| 一、推广木帆船机械化拖带运输     | 36 |
| 二、加强港航管理, 编写《调度手册》 | 37 |
| 三、航运业支援农业生产        | 38 |
| 四、交通体制转化, 交运公司撤销   | 38 |
| 第四节 “三五” 期间        | 39 |
| 一、成立航运联合办公室        | 40 |
| 二、木帆船执行新运价         | 40 |
| 第五节 文革十年           | 41 |

|     |                |    |
|-----|----------------|----|
| 一、  | 二派武斗, 客货轮停航    | 41 |
| 二、  | 开展铁、公、水联合运输    | 41 |
| 三、  | 实行新的水运规则       | 42 |
| 四、  | 承担“118”工程货运任务  | 43 |
| 第六节 | 新的发展时期         | 43 |
| 一、  | 调整航运体制         | 44 |
| 二、  | 开征内河货物港务费      | 44 |
| 三、  | 调整内河货物运价       | 45 |
| 四、  | 贯彻水路客运规程       | 46 |
| 五、  | 开征河道护岸费        | 46 |
| 六、  | 试行新的内河货物运价里程表  | 46 |
| 第四章 | 嘉兴的水上旅客运输      | 48 |
| 第一节 | 解放前简况          | 48 |
| 第二节 | 建国初期的水上客运      | 50 |
| 第三节 | 发展和演变          | 55 |
| 第四节 | 十年动乱时期         | 62 |
| 第五节 | 拨乱反正, 稳步前进     | 63 |
| 第五章 | 航道、港口的建设和养护    | 67 |
| 第一节 | 干线航道和港口现状      | 67 |
| 一、  | 航区内的干线航道       | 67 |
| 二、  | 主要港口           | 69 |
| 第二节 | 解放初期的航道、港口养护工作 | 71 |

|     |                  |    |
|-----|------------------|----|
| 一、  | 解放后第一次疏浚河道       | 71 |
| 二、  | 设立航道工程队          | 72 |
| 三、  | 全面开展航道养护工作       | 72 |
| 四、  | 设置首批内河航标         | 74 |
| 五、  | 进行渡船、渡口普查        | 74 |
| 第三节 | “二五”期间的建设和养护     | 74 |
| 一、  | 组建航道养护队          | 75 |
| 二、  | 开挖红旗塘            | 76 |
| 三、  | 建造港口码头           | 77 |
| 四、  | 健全渡运安全工作         | 79 |
| 第四节 | 国民经济调整时期的港航工程和养护 | 79 |
| 一、  | 航道养护和建设          | 79 |
| 二、  | 农村站点客运小码头        | 80 |
| 三、  | 建造硖石、嘉兴客运码头      | 80 |
| 四、  | 九曲港另担码头          | 81 |
| 第五节 | 文革十年中的港航建设、养护工作  | 81 |
| 一、  | 乌镇市河             | 81 |
| 二、  | 发动群众，兴修水利、疏浚航道   | 82 |
| 三、  | 开拓航养工作           | 84 |
| 四、  | 渡口复查             | 85 |
| 五、  | 筹建航道机械厂          | 85 |
| 六、  | 修建海宁三个船闸         | 86 |

|     |                  |     |
|-----|------------------|-----|
| 第六节 | 国民经济新的发展时期港航养护工作 | 87  |
| 一、  | 南排出海工程——长山河      | 87  |
| 二、  | 航道普查             | 89  |
| 三、  | 航道养护和拓浚          | 90  |
| 四、  | 修建长安、朝阳航闸        | 91  |
| 五、  | 液压反铲挖泥船投用        | 92  |
| 六、  | 加强渡口管理           | 92  |
| 第七节 | “六五”期间的港航养护和建设   | 92  |
| 一、  | 整沿大运河航道          | 92  |
| 二、  | 进行船舶密度调查         | 93  |
| 三、  | 加航另租站码头          | 95  |
| 四、  | 修建沈士船闸           | 95  |
| 五、  | 开拓硖石市河           | 96  |
| 第八节 | 乍浦港的开发           | 98  |
| 第六章 | 船舶和造船业           | 100 |
| 第一节 | 解放前的情况           | 100 |
| 第二节 | 建国初期的船厂业         | 101 |
| 第三节 | 一九五八——一九六二年      | 106 |
| 第四节 | “文化大革命”期间        | 111 |
| 第五节 | 新的历史发展时期         | 114 |
| 第七章 | 航道桥梁及其建设         | 118 |
| 第一节 | 嘉兴桥梁概况           | 118 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 第二节 各个发展时期的桥梁建设.....   | 119 |
| 第三节 嘉兴航道上的彩虹——长虹桥..... | 120 |
| 第八章 港航安全和历年重大海损事故..... | 124 |

## 第一章 绪 言

### 第一节 嘉兴的历史沿革

嘉兴中国共产党的诞生地，她的自然条件优越、物产资源丰富、风景秀丽秀美，人才荟萃辈出，素称“文化之邦、礼仪之域、鱼米之乡、丝绸之府”，是个天时、地利、人和兼具的地方。

图一、嘉兴市区鸟瞰图

从历史上看，嘉兴又是个历史悠久，源远流长的地方。1959年在城南郊天带桥发现的马家浜文化遗址（约公元前四千年）说明早在新石器时代就有原始人民定居。到古代，这里已经发展成为人口稠密，经济繁荣交通便利、文化发达的地区。

在政治方面，早在夏禹时期就已经有了建制。据记载，夏禹时嘉兴属于扬州区域。当时，少康帝分封他的幼子建立“越”国，就是现在的嘉兴一带。传到商朝末年，周太王要立幼子季历，长子太伯、次子仲雍避让到江南，后来他们的子孙受封于此，改属吴地。到春秋战国时期，这里是吴国和越国交界的疆域。周敬王六年（公元前514年）置为长水。敬王二十四年，吴国和越国交战，当时的战场——槜李地，就在目前嘉兴城区南面四十五里的地方。那里至今还留存古绩，如“国界桥”、“古战场”等，

## 图二、吴、越国界桥遗址

並且曾多次发现和发掘出古钱币，盔甲残片等文物。敬王三十六年（公元前484年），吴王夫差被越王勾践打败，嘉兴又划归“越”。后又曾改属楚。秦始皇二十五年（公元前222年）建立郡县制，定名由拳县。汉朝沿袭秦代的郡县制仍称由拳县。后汉时，把浙江（钱塘江）分为东西两郡，东面称会稽郡，西部称吴郡，所以嘉兴又隶属于“吴”。后汉三国鼎足分据的时代，东吴孙权黄龙四年（公元232年），因为由拳县上报说田野生长嘉禾，稻结双穗，认为是吉利瑞祥的征兆，所以就把由拳县改名为禾兴县。东吴赤乌五年（公元242年），册立太子和，和、禾同音，为了避讳，把禾兴县改为嘉兴县。以后，到晋朝的时候，嘉兴还是属于吴郡。东晋咸和元年（公元326年）改隶吴国。宋、齐、梁、陈的时代重新又把嘉兴划入吴郡。唐朝时，嘉兴县扩大，撤销南邻海盐县，并进嘉兴县范围。到五代梁太祖开平三年（公元909年）嘉兴又改属杭州，並且分出县境北部置吴江县。晋高祖天福三年（公元938年）又把嘉兴西部义和市一带（今桐乡县石门）划出成立崇德县。天福五年，吴越王钱元璠奏请将嘉兴县提升为秀州，把原来嘉兴、海盐、华亭（今上海市松江县金山县西部），崇德附属秀州管辖。此后，经宋元二朝都没有大的变动。明太祖洪武二年（公元1369年）设立嘉兴府，由京师（今北京）直辖。洪武二十四年，嘉兴府下放由浙江布政司管辖。宣宗宣德五年（公元1430年），把嘉兴西北部分出成立秀水县；东北部分出成立嘉善县；把海盐东北部分出建立平湖县；把崇德县的东北部分出建立桐乡县。所以，那时嘉兴府

直辖七县，即嘉兴、秀水、嘉善、海盐、平湖、崇德、桐乡。清代，改崇德县为石门县，仍归属于嘉兴府。清末宣统三年（公元1911年），秀水县并入嘉兴县，仍由嘉兴府直辖。辛亥革命（公元1911年）后，成立中华民国，废除府制，改嘉兴县为嘉禾县。民国三年（公元1914年）因与湖南省嘉禾县同名，重又恢复称为嘉兴县。

## 第二节 解放前后的政治区划

1921年7月中旬中国共产党第一次全国代表大会在上海召开，会议最后一天迁到嘉兴南湖一条游船（丝绸船）上继续进行，结束了这次具有伟大历史意义的会议，宣告了中国共产党的诞生。

图三、嘉兴南湖——中国共产党的诞生地

1937年日寇发动侵华战争，侵略军即在嘉兴东南边陲的金山卫海岸线登陆。嘉兴于1937年11月13日沦陷。日寇占领期间，嘉兴县政府转展于凤桥、天目山一带领导人民抗击日寇。

1945年抗日战争胜利后，国内革命形势突飞猛进，中国共产党领导中国人民进行了解放战争。1949年全国解放，成立了中华人民共和国。

解放初期，浙江省军事管制委员会接管旧浙江省政府。浙江北部地区包括嘉兴（含嘉善县境）、桐乡（含崇德县境）、平湖（含海盐县东部）、海宁（含海盐县西部）、长兴、吴兴、安吉（含孝丰县境）、德清、临安县、昌化（含于潜县境）十县，划为嘉兴专区。1953年到1957年第一

个五年计划期间，浙江省人民政府成立。嘉兴专区原辖地域中，将嘉兴县东部划出建立嘉善县，将平湖县西部六个乡及海宁县东部原海盐地域仍划归海盐县，将安吉县西部地域划出建立孝丰县，原嘉兴县政府所在地嘉兴吴兴县政府所在地湖州改为专区直辖嘉兴市和湖州市。这时，嘉兴专区实辖二市十三县，总面积13137平方公里，人口总数5163900人。专区公署所在地设在嘉兴市。1958年国民经济建设进入大跃进年代，嘉兴建制又有所变动，嘉善县重又并入嘉兴县；撤海盐县分别并入平湖县、海宁县；并孝丰县入安吉县，撤嘉兴、湖州的市级建制改为嘉兴镇、湖州镇，嘉兴专区仍回复为原辖十县，并将嘉兴地区专员公署所在地从嘉兴镇迁往湖州镇。1961年5月，浙江省省会杭州市扩大市辖区范围，嘉兴地区西南边界的临安、昌化二县连同绍兴、金华地区所属的肖山、富阳、桐庐、建德、淳安县一并纳入杭州市。其时，嘉兴、嘉善重又分县，又恢复海盐县建制。所以，嘉兴地区仍辖十县，但地域已经减小，所辖为嘉兴县、嘉善县、平湖县、海盐县、桐乡县、海宁县、吴兴县、长兴县、安吉县和德清县。至1979年，浙江省调整建制，又将嘉兴镇、湖州镇恢复市级建制，仍隶属于嘉兴地区。1983年，国家进行全面体制改革，10月，浙江省决定撤销原嘉兴地区，分别设立由浙江省直辖嘉兴市和湖州市。原嘉兴地区东部嘉兴、嘉善、平湖、海盐、桐乡、海宁六县划归嘉兴市辖，西部吴兴、长兴、安吉、德清四县划归湖州市辖。这时，嘉兴市则将原嘉兴县嘉兴镇部份设为嘉兴市城区，原嘉兴县其他部份设为嘉兴市郊区。嘉兴市实辖城郊二区及嘉善、平湖、海盐、桐乡、海宁五县。全市总面积3915平方公里、总耕地面积354万亩，人口总数2992100人，共有22个镇、6个街道、141个乡、1314个自然村。

嘉兴市城区和郊区政府分别设于嘉兴城区，设置6个街道、105个居民会、31个乡、403个自然村，总面积935平方公里，人口总数

678200人。嘉善县政府所在地设在魏塘镇，下辖魏塘、干窑、西塘三镇，共设置27个居民会、21个乡、326个自然村，总面积504.5平方公里，耕地面积53.45万亩，人口总数350500人。平湖县政府设于城关镇，下辖城关、乍浦、新埭三镇，共设置24个居民会、20个乡、239个自然村，总面积536.9平方公里，耕地面积54.7万亩，人口总数447700人。海盐县政府设在武原镇，下辖武原、沈荡二镇，共设置15个居民会、17个乡、139个自然村，总面积503平方公里，耕地面积40.23万亩，人口总数328000人。桐乡县政府设于梧桐镇，下辖梧桐、崇福、乌镇、石门、卜院、大麻、屠甸七镇，共设置44个居民会、29个乡、324个自然村，总面积722.8平方公里，耕地面积62.29万亩，人口总数595200人。海宁县政府设在硖石镇，下辖硖石、长安、盐官、斜桥、许村五镇，共设置54个居民会、23个乡、233个自然村，总面积687.6平方公里，耕地面积52.09万亩，人口总数592500人。

### 第三节 嘉兴的经济概况

农业，嘉兴位于浙江省北部，适处于亚热带中心地域，又加滨海傍湖，热量湿度调节自如，亚热带海洋季风性气候十分明显，所以境内气候温暖润湿，雨量丰富，光热充裕。地域的成陆年代约在七、八千年前，是由于长江和钱塘江泥沙入海在长江南岸和钱塘江北岸于积的沙堤逐渐合围，形成内部泻湖（以后演变为太湖），然后演化为沼泽而成陆的，因此，傍依太湖的嘉兴北部是湖积平原，滨海的南部则是冲积平原，二者都是泥质松软，土壤肥沃。这些都使嘉兴具备了发展农业的优越条件。

嘉兴的农业生产以粮食作物为主，是我国主要的商品粮生产基地之一。农作物一年三熟，粮食作物以水稻居首位。平湖、嘉善等各县均盛产大米。其他农产品有小麦、蚕豆、油菜籽、蚕桑、棉花、黄麻、甘蔗等，境内农牧、副、渔、综合发展。猪、羊、鱼、产量均居全国前列。水网密布，

渔业发达，淡水鱼产量占全省百分之五十左右，素有“鱼米之乡”美称。

1984年粮食亩产726斤，全市粮食总产量达49.1656亿斤，油菜籽亩产254<sup>万担</sup>斤，总产量达180万斤，存栏生猪379万头，蚕茧总产量56.9<sup>万担</sup>（占全省总产量的41%），水产总产量达31.5万担。

工业。解放前嘉兴只有少数纺织、造纸等轻工业，几乎没有重工业。况且由于备受帝国主义、封建主义和国民党旧官僚势力多重压迫和剥削，生产水平低下，景况萧条不堪。解放后，工农业生产获得迅速恢复和发展，逐步建立起冶金、机械、电力、建材、化工、电子和仪器仪表等一系列重工业部门，发展了纺织、造纸、印刷、家用电器、食品、酿造等轻工业企业，成为全省重要工业基地之一。

全市工业年总产值1984年达到32.6亿元，比之于解放初的1949年增加40倍多，丝和呢绒的产量，分别占全省总产值的45%和73%。截止1984年末有全民和城镇集体所有制工厂企业2400多家，产业工人545万余人。近几年来兴起的乡镇企业发展迅速，已办起以农机、纺织、建材、采石、机械加工为主的企业15048家，务工人员36.5万余人，占农村总劳动力的21.88%，1984年乡镇工业总产值达14.54亿元。商业。嘉兴是浙北地区的商品集散地，城乡市场繁荣，产品购销两旺。各县府所在地既是当地政治中心，也都是商业贸易中心。以嘉兴市区为中心，各县府城镇为卫星，广大农村为基面构成了完整的商业网点。商业、供销社和外贸系统的专业公司、商店以及收购、批发、销售点遍布全市。

1984年全市农副产品收购总额8.91亿元，社会商品零售总额14.92亿元。

交通。丰硕的农业、发达的工业、繁荣的商业等等都对交通运输提出高度的要求，促使交通运输业迅速发展，而交通运输的发达又互为因果地推动了工、农、商业以及文、卫、教育等各方面的兴旺发展。

嘉兴的交通十分发达，她是浙北地区水陆交通的枢纽和全国水陆联运中转港之一。在铁路方面地据沪杭铁路中点，京福、京杭、沪广、沪昆、沪渝、沪厦、沪长、沪南、沪杭等各线均经由嘉兴。从此可以直达南方各地，转经上海则可贯连全国。公路航运更是四通八达。全市公路总里程达527.24千米，杭申公路国道穿境而过，以杭申、加乍、加湖、加苏为主干的市域公路网已初步形成。各县、镇、乡均已先后通车。航道总里程计1999.97公里。杭申、六平申、加苏、加湖、加乍等七条主要干线航道都可通行100吨级船舶，支线航道遍布，水路可直通乡镇各村、圩，城乡人民在物资交流、货物运输、生产生活中普遍使用船舶。全市货运以水路为大宗，占总运量的79%，客运航线稠密如麻，轮船可达外省市及全市各县、镇、乡以至村圩，水上旅客运输量居全省首位，1984年度完成客运量达1439.91万人，20037.68万人千米，占全省完成客运量的42%。水上货物运输量也名列全省前茅，1984年度完成货运量达1235万吨、134078万吨千米。

#### 第四节. 地域和水运地理.

嘉兴地处中国东部沿海长江入海口三角洲地带，浙江省浙北杭加湖平原东部。其地理位置座于东经 $120^{\circ}17' \sim 121^{\circ}17'$ 、北纬 $30^{\circ}18' \sim 31^{\circ}02'$ 之间。其疆界东濒东海中部；南临钱塘江入海口、扼杭州湾咽喉；西南与浙江省省会杭州市接壤；北方东侧与上海市相邻、遥望长江入海口；北方则隔江苏省、苏州地区、傍长江流域第一湖泊——太湖，并使本身成为太湖流域的主要组成部份，西界湖州市逶迤至浙北山陵地带与皖东南相邻。全境东西绵延80.8千米，南北纵深75.2千米，东南濒海吮湾，海岸线长达112公里。境内地势平坦荡然一望无际，呈西北略高、东南偏低之状。浙江通志中对嘉兴府自然地理状况的描述颇为确切。诗云：“浙江列郡倚山负壑，独嘉兴四境之内弥望平衍，无嵒嵒之观，而南控大海、北枕震泽、东接松江，西连霅霅，古所谓泽国也”。

辖内河道纵横、滨港交叉、荡漾密布、津淮林立，水域之广，比率居全国之首。全市总计净水面积约 300 平方千米，加上湖、河、滩地共计水域达 418 平方千米，占总面积的 10.7 %。

**嘉兴水域** 其源流，出自太湖流域苕溪水系。苕溪分东、西二支，均源出临安县境天目山，东苕溪发源自天目山南麓，经临安、青山、余杭、瓶窑、安溪至德清，又过东林、青山达湖州。另外从余杭闸和德清分流向东经享杭大运河，杭申甲线流入黄浦江出长江或流入新开的排洪道从敢浦出杭州湾。西苕溪源于天目山北麓，流经孝丰、安城、梅溪、吴山至湖州西门与东苕溪汇流至湖州东北方塘甸口（即新港口）入太湖。或从湖州东流经南浔、震泽至平望，然后北向吴江、江苏，南向盛泽、嘉兴折东过芦墟、马陆港、泖港，迂回归注黄浦江后汇流长江入海。

图四、嘉兴水域图

嘉兴水网处于东、西苕溪中下游，水流平缓，枯水期又有太湖水倒灌调节，加善、平湖还受黄浦江潮水顶托，所以水位颇为稳定。干线航道一般水深在 1.5~2.5 米，底宽约 8~15 米，可通航 50~100 吨级船舶。支线航道一般可通航 10~40 吨级船舶。全市大小河港错综相连，河道里程总长达 3549 千米，航道总里程 1999.97 千米，其中干线航道 355.10 千米，支线航道 1644.87 千米。以嘉兴城区为中心有 8 条排引、干道河流，俗称：杭州塘、长水塘、新文塘、海盐塘、苏州塘、平湖塘、加善塘、三店塘，呈辐射形通向四面八方，形成以城区为主网中心，各县为辅网中心，由千百条大小河港组成的河网。河流贯通上海、江苏等省

市；本省杭州、湖州等地以及本市各县、镇、乡、村，成为直接维系当地国民经济命脉、工农业生产吐纳的交通运输要道。

肥沃的土壤、温和的气候，充沛的雨量，丰富的物产，发达的经济，广阔的水域、密布的河道……，所有这些良好的自然环境和优越的地理条件直接间接地给发展水运事业提供了极其有利的因素，促使嘉兴成为全国水运最为发达的地区之一。