

第六十三篇

内河航运志

Ex 57/0302

河南省交通厅交通史志编纂委员会
(1980.9~1983.2)

主 任 委 员	张 大 奇			
副 主 任 委 员	王 绍 文	孙 玉 泰	周 明 新	
委 员	杨 精 一	于 营 中	陈 在 旭	王 颖 生
	张 景 惠	李 治 华	韩 新 权	马 象 乾
	李 清	张 富 群	韦 成 功	程 贵 新
	张 超 凡	陈 伟 生	李 修 深	田 林

河南省交通厅交通史志编纂委员会
(1983.8~1988.6)

主 任 委 员	张 景 惠 (1983.8~1984.5)			
	李 光 前 (1984.9~1985.5)			
	曾 锦 城 (1985.6~1988.6)			
副 主 任 委 员	孙 玉 泰	周 明 新	陈 守 敬	
委 员	于 营 中	陈 在 旭	隋 鸿 奎	陈 伟 生
	韦 成 功	李 修 深	杨 德 中	韦 或 俊
	张 万 俊	杜 志 明	陈 国 华	王 四 辈
	钟 书 楷			

河南省交通厅交通史志编纂委员会
(1988.7~)

名誉主任委员	曾锦城				
主任委员	张圣城				
副主任委员	孙玉泰	周明新	陈守敬		
委 员	于营中	王四辈	刘家强	陈在旭	
	钟书楷	贾鸿钧	程贵新	顾雪明	
	曹 崑	隋鸿奎			

河南省交通厅交通史志办公室

主 任	周明新			
编 辑	贾鸿儒	王豫川	郑 云	

《内河航运志》编辑室

主 任	钟书楷
-----	-----

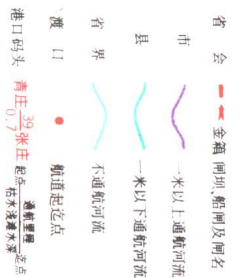
《内河航运志》编纂人员

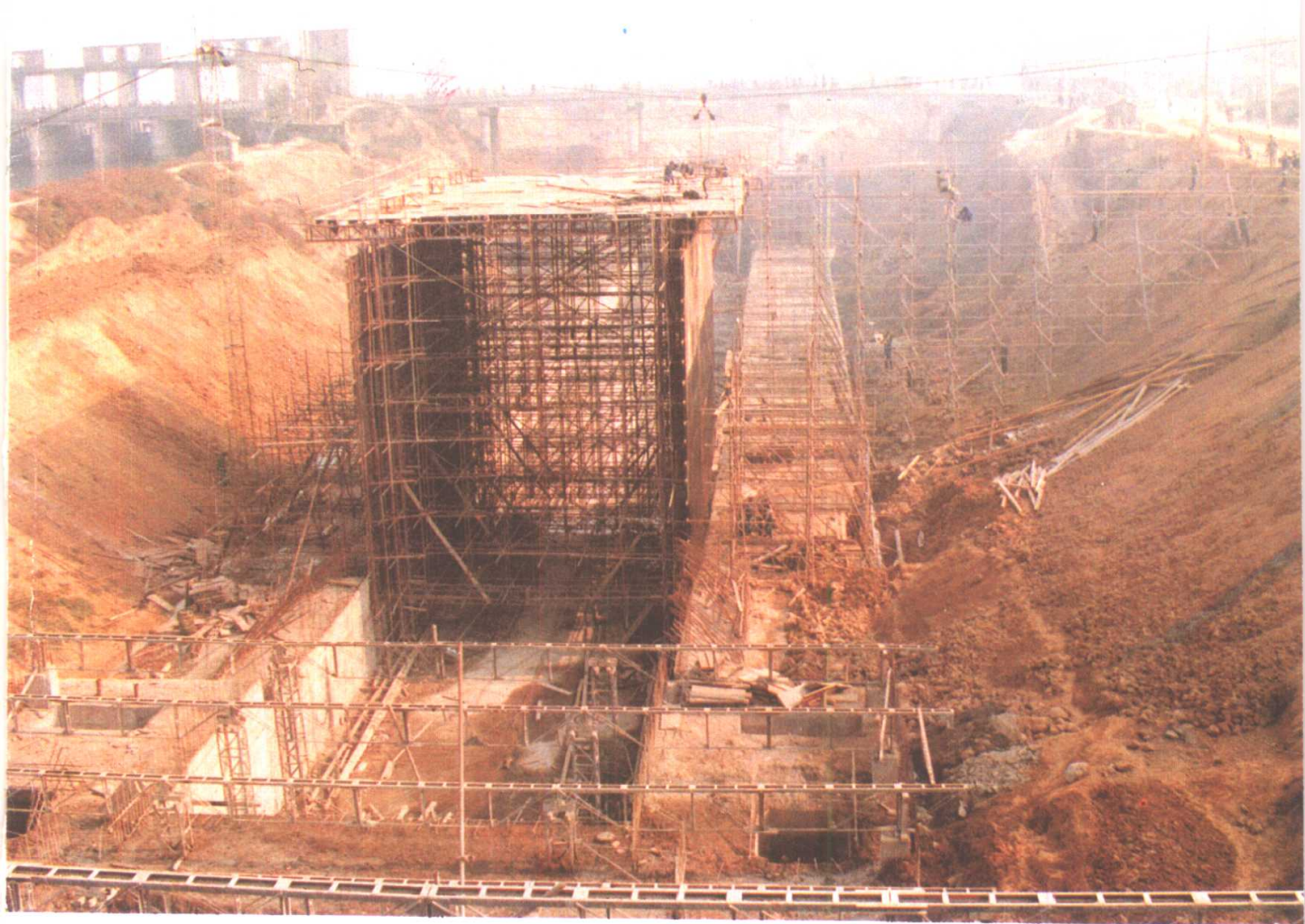
总	纂	邵文杰	
副	总纂	鲁德政	许还平

主	编	钟书楷		
编	辑	梅春荣	张培元	张哲宇
提	供	杜艳萍	傅臣离	陈煜德
摄	影	傅臣离	王洛生	林宝麟

责	任	编	纂	潘忠印	陈守强	栗进	汪蔚
---	---	---	---	-----	-----	----	----

1 : 3500 000

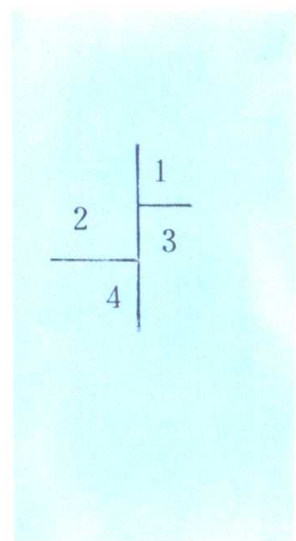
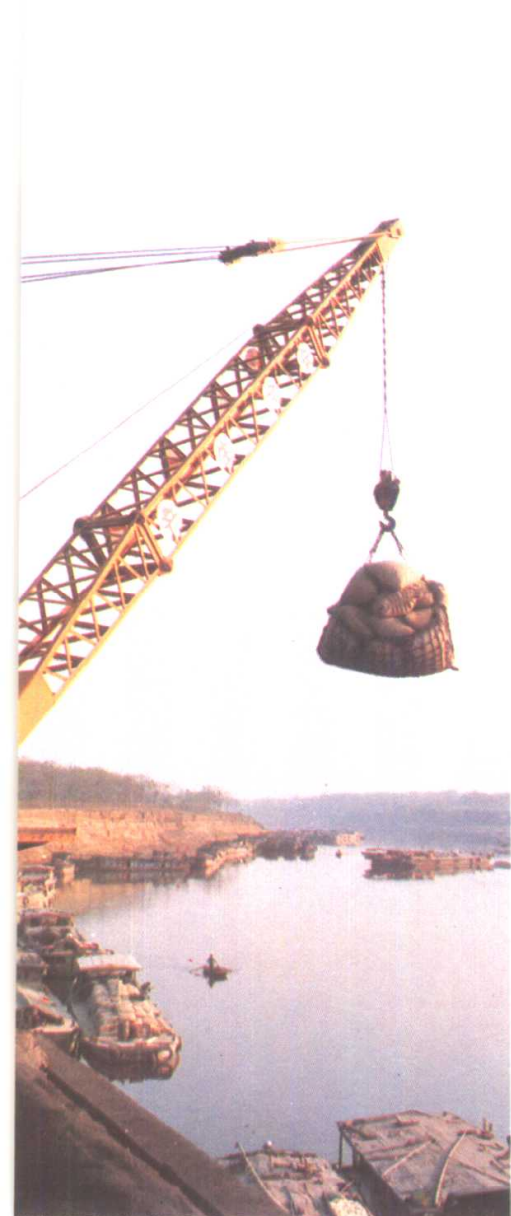




施工中的沈丘船闸



顶推运输船队



1 鹿邑船闸

2 刘湾港机械装卸

3 淮滨港

4 刘湾港



港航监督艇



三门峡市汽车渡轮



淮河浅水拖轮



一列式拖带运输船



交通部长钱永昌视察沙颍河沈丘船闸工地

港航监督通讯设备



浙川县钢质驳船

目 录

概 述	1
第一章 航道	7
第一节 黄河	7
第二节 淮河	11
第三节 沙颍河	14
第四节 卫河	17
第五节 白河 唐河 丹江	19
第六节 运河	23
一、鸿沟	23
二、南北大运河	24
三、惠济河	26
四、许扶运河	29
五、南湾水库南干渠	31
六、周商永运河	34
第二章 港口 码头	37
第一节 港口	37
一、洛阳港	37
二、开封港	38

三、漯河港	39
四、周口港	41
五、淮滨港	41
六、汲县港	44
七、新乡港	45
第二节 码头	46
一、自然码头	46
二、斜坡式码头	46
三、栈桥式码头	47
四、台阶式码头	49
五、垂直式码头	49
第三章 船舶	51
第一节 排筏	51
第二节 木帆船	52
第三节 驳船	58
第四节 水泥船	59
第五节 机动船	61
第六节 船舶修造	69
第四章 民船社会主义改造	75
第一节 运输合作社	75
第二节 船民公社	78
第三节 公私合营	80
第五章 运输	83
第一节 漕运	83
第二节 货运	86

第三节	客运	93
第四节	支援革命战争	94
第五节	防汛抢险	96
第六章	管理	99
第一节	管理机构	99
第二节	漕运管理	103
第三节	民船运输管理	105
第四节	经营管理	111
第五节	运价管理	116
一、	货运运价	116
二、	客运运价	119
第六节	港口码头管理	121
第七节	渡运管理	124
第八节	港航监督	126
一、	船舶检验	126
二、	船员考核	128
三、	航行规则	129
四、	事故处理	130

概 述

河南省河流较多，其流域分属于黄河、淮河、海河、汉水四大水系。

河南航运事业历史悠久。从安阳殷墟出土的甲骨文 17 种象形舟字和汲县山彪镇出土的战国时期水陆攻战铜鉴中可以看出，在秦朝以前，河南就有大量水上运输。隋炀帝开凿大运河，形成了以洛阳为中心，南到余杭（今浙江杭州），北抵涿郡（今北京）的航运网，年漕运量约 10 万石。唐天宝三年（744 年）曾漕运山东粟 400 万石。北宋建都大梁（今开封市），修治开拓运河，改善航道条件，真宗及仁宗年间（998～1063 年），年漕运量达 800 万石。

黄河屡次决口改道，携带的泥沙使不少河流淤塞；加之历代战乱频繁，元代以后，大运河东移，河南陆路交通发展，航运逐步衰落。至清代，航道多处梗阻，运输困难，清政府被迫改漕粮为折色^①。民国时期，全省曾有通航河道 15 条，总长 2 500 公里。到 1946 年，河南航运已成“黄河既乏舟楫之利，其它河流也只有少数民船，交通运输，诸多困

^①折色：中国历代封建政府赋税中原定征收的实物称本色。改征其它实物或货币称“折色”。清代折色专指银两。

难”^①的局面。

中华人民共和国成立以后，全省相继建立了航运管理机构，制订规章制度，加强运输管理。1953年，各河系开展了民船民主改革运动，登记船舶，定港定籍，打击封建把头，对船民进行爱国主义教育，建立了正常运输秩序。1955年，建造柴油机拖轮2艘，河南航运开始向机动拖带化迈进。1956年，淮河、沙河有433艘13559吨木帆船公私合营，全省国营和公私合营船舶吨位占船舶吨位总数90799吨的15%。1950~1960年间，国家采取拨粮以工代赈办法，对影响航行严重的沙河水寨至槐店段礮石溜、贾鲁河刘老家险滩和卫河老观嘴段溜子河，进行了爆破治理；对淮河浅滩导流养护，在险要航段设置航标，使航道通航能力有了很大提高。到1960年，全省通航里程达到6103公里（含灌渠、水库航道）；驳船、木帆船7385艘、13.7万吨，拖轮51艘、4082马力；完成运量395万吨（其中轮驳船运量55万吨）。与1950年相比，航道增长264%，运量增长14倍。同时，改建、新建码头9座，专用铁路支线1条，仓库2座，港口吞吐能力扩大。新乡、漯河、开封、淮滨、淅川修造船厂，均能自己修造机动船，这一阶段是河南航运发展的鼎盛时期。

1958~1960年“大跃进”时，航运战线大搞“万、千吨公里运动”，不经科学论证，盲目调船、造船，利用渠道运输，结果水源无保证，渠废不能通航，造成浪费。1961年

^① 见《河南灾情实况》，1946年7月，河南省社会处编。

后，由于水利建设偏重于农业排灌，忽视水资源的综合利用，许多河道被闸坝拦截，船闸没有同时修建。上游水库往往在枯水期蓄水，致使水源枯竭，航道不能行船。“文化大革命”中，废除了有效的管理制度，指挥失灵，生产秩序混乱，损失很大。到 1979 年，全省通航里程只有 1110 公里，大量船舶被迫外流。

1978 年中国共产党十一届三中全会后，在“对外开放，对内搞活”方针的指引下，河南航运系统纠正了“左”的思想，实行国营、集体、个人一齐上，多层次、多渠道地发展航运事业。1984 年，国营企业除投资外，并向银行贷款 465 万元，更新船只，组建了新的拖船队，增加驳船 66 艘（7590 吨），拖轮 10 艘（1350 马力）。对经济体制进行改革，全面推广经营承包责任制，调动了职工的生产积极性，航运事业有了新的活力。当年，省营企业盈利 9.2 万元，扭转了长期亏损局面。集体企业也有很大发展。1985 年末，全省机动船达到 3017 艘（含挂浆机动船），5.1 万马力；各类船舶 3546 艘，15 万吨。运输机械化达到 90%。全年完成货运量 200.6 万吨，周转量 42494.4 万吨公里，分别为 1979 年的 176% 与 253.9%。从业人员 1.2 万人。1985 年，为恢复沙颍河、涡河通航，沈丘、鹿邑船闸列入了省“七五”计划，其中鹿邑船闸，1986 年开始施工，沈丘船闸 1987 年动工。1984 年以后，航运部门继续贷款，并自筹资金，建造新船，改造小船，扩大吨位，以适应在外省深水航线运输。1984~1987 年，用于船舶新建、改建等方面的贷款 2388 万元，自筹资金 305.3 万元，运输能力大为增强。到

1987 年底，全省运输机动船 2 639 艘（含挂浆机动船），45 408 千瓦，运输机械化程度达 99%。各种船舶 3 293 艘，18.8 万吨，按吨位计算，较 1960 年增长 36%。其中：全民所有制企业运输船舶 206 艘、2 941 千瓦、18 216 吨，占总吨位的 10%；集体所有制企业运输船舶 2 931 艘、42 467 千瓦、16.26 万吨，占总吨位的 86%；城乡个体户（联户）运输船舶 156 艘、7 440 吨，占总吨位的 4%。全年完成货运量 248 万吨，周转量 6.09 亿吨公里，其中：全民所有制企业完成货运量 21.6 万吨，周转量 1.31 亿吨公里；集体所有制企业完成货运量 214.9 万吨，周转量 4.73 亿吨公里；个体船户完成货运量 11.5 万吨，周转量 0.05 亿吨公里。航运从业人员 19 491 人，其中全民职工 2 567 人，集体职工 16 924 人。

河南夏秋之交常暴雨成灾。在几次特大洪水灾害中，航运部门抢救出大量人、畜和物资。1954 年，河南大面积暴雨成灾，抢救灾民 21 万人，牲畜 2 万头，还有大批物资；1958 年，黄河滩区上水，抢救灾民 21.3 万人，粮食 4 000 吨，牲畜 2.2 万头；1963 年，豫北暴雨，卫河漫溢，抢救灾民 21.3 万人，牲畜 1.5 万头，粮食 2 000 吨，杂物 12 万件；1975 年，驻马店地区水灾，抢救灾民 13 万人，牲畜 2 600 头，粮食 1.8 万吨，其他物资 400 多吨，杂物 2.4 万件，受到各级政府和灾区群众赞扬。

为保证黄河堤防安全，1953~1987 年，航运部门约承运防汛器材及抢险物资 400 多万吨。

河南地势西高东低，除黄河外，各河均为上游支流，比

降大，流速急，河水夏涨冬枯，木帆船多为吃水浅、载量大、操作方便的浅水船型；机动船大多是 300 匹马力以下的客船、货船和拖轮。港小分散，装卸设备简陋，机械化程度低，在陆路交通不断发展情况下，航运完成的运量在全省交通运输中比重较小，只起辅助作用。

综观河南内河航运的历史，其盛衰起伏，除受制于政治因素和河道变迁的影响外，尚取决于能否综合利用水资源。能综合利用水资源，对灌溉、航运、养殖业都有利，否则，就兴此失彼，造成不应有的损失。