

中国水运史丛书

武汉长江轮船公司史



人民交通出版社

中国水运史丛书

武汉长江轮船公司史

主编 周蔚琪 朱家玉

人民交通出版社

(京) 新登字 091 号

内 容 提 要

本书记叙了长江中游区段最大的,也是我国目前最大的内河航运企业——武汉长江轮船公司成立以来在体制和机构、隶属关系、运力运量、经营管理、科技进步、职工生活等方面的发展变迁过程,从一个侧面反映了国营大型航运企业的发展概貌。

责任编辑 马小奇

封面设计 孙立宁

武汉长江轮船公司史

Wuhan Changjiang Luochuan Gongsi Shi

《武汉长江轮船公司史》编写委员会

主编:周蔚琪 朱家玉

插图设计:赵耀华 正文设计:刘晓方 责任校对:张莹

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

北京市华星计算机公司激光照排

北京市仰山印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:11.125 字数:332 千

1991年9月 第1版

1991年9月 第1版第1次印刷

印数:0001—3000册 定价:15.00元

ISBN 7-114-01232-2

F·00137

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	田汝康	丘克辉	
	朱杰勤	庄为玠	何明德	陈嘉震	
	谢中峰	魏启宇			

长江航运史编委会

主 任	马志义				
副 主 任	唐国英	顾永怀	邵可诚	张永泰	
	荣作垣				
委 员	王一定	王吉荪	田恒生	孙靖亚	
	李冬青	李本可	邹恢庆	陈建国	
	陈宣鼎	陈思本	张锡英	张克才	
	张后铨	庞永元	周 华	罗光琪	
	国都君	钟幼鹏	贺理富	高 鹏	
	郭士光	袁爱萍	袁英茂	黄振亚	
	黄耀荣	鞠殿海			
顾 问	刘惠农	陶 琦	贺崇陞	张 明	
	解莅民	张绍震			

武汉长江轮船公司史编写委员会

主	任	贺理富			
副	主	徐炳文			
委	员	宗良欧	崔济澎	沈光汉	俞仁杰
		徐林梯	周文正	周秀东	秦凤祥
		冯厚顺	林鸿春		
主	编	周蔚琪	朱家玉		
编	写	牛先保	刘蔚蓉	汪自铸	张 纲
		唐昭兴	喻汉林		
资	料	叶方惠			
员					

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、农牧渔业部水产局、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。

前 言

《武汉长江轮船公司史》是中国水运史丛书之一。全书根据企业演变的4个阶段，分为初创时期、托拉斯时期、整顿调整时期、改革开放时期，由4章22节79目组成，约30万字，记述了目前我国这家最大的内河航运企业，在社会主义制度下由小到大的发展过程。

本书从1956年交通部长江航运管理局武汉分局成立开始，下限1989年，适当上溯。着重论述该企业有史以来的运力变化、运输发展、科技进步、经营管理、对外开发等情况，反映其进程，探索其规律，总结其经验与教训，为当前也为后人提供历史借鉴，以促进我国内河航运事业的兴旺发达。

为了总结过去，指导现在，展望未来，本书以中共十一届三中全会以来的方针政策为指导，以马列主义、毛泽东思想为理论基础，坚持四项基本原则，坚持历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，对企业的客观历史作了实事求是的评论。

本书所使用的资料，全部取材于武汉长江轮船公司和长江航务管理局的历史档案，并按“去粗取精、去伪存真”的原则进行了反复筛选、排比、核对、考证，保证了史料真实和数据准确，使之成为一部可信可用可存的当代水运企业史。

由于编写人员的水平所限，缺点或错误在所难免，敬请广大读者批评指正。

编 者

1991年9月



武汉长江轮船公司办公楼



1958年3月29日毛泽东主席乘坐“江峡”轮，从重庆至武汉，与女驾驶员石若仪亲切交谈。



获全国文明船称号的“江汉51号”轮



首创百万公里安全航行记录的“东方红2号”轮，(原江汉轮)。



五星级豪华旅游船“昆仑号”客轮

新型双尾客船
“江汉 57 号”



新型 882 千瓦(1200 马力)推船



1940.4 千瓦 (2640 马力) 推船



装有自动连接锁的 2000 吨级分节驳船



一次运载 32000 吨货物的 4410 千瓦 (6000 马力) 推轮船队



驾、引人员在驾驶台上各司其职



船医和服务员护理旅客



轮机船员检查机舱设备



客船在本公司船厂进行坞修

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之众。“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无与伦比的。

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，竟成为帝国主义者们的天下！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