

# 馬鞍山港史

中国文史出版社

# 馬鞍山港史

主 编 吴恒荣

中国文史出版社

责任编辑 庄 泉  
责任校对 罗哲嗣

## 马鞍山港史

主编 吴恒荣

---

中国文史出版社出版

湖北省通山印刷厂印刷

开本：850×1168  $\frac{1}{32}$  9印张 字数 243千字

1993年12月第1版 1993年12月第1次印刷

印数：1—1000册

ISBN 7—5034—0623—2/K·423

## 内 容 提 要

《马鞍山港史》以翔实的史料系统地介绍了马鞍山港自形成到1988年的兴衰演变过程，研究了不同历史时期马鞍山港的地位、作用、发展、变化及其原因，揭示了马鞍山港与腹地经济的关系和港口发展的一般规律，是一部经济技术专著。

## 长江航运史编写委员会

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 (以姓氏笔划为序)

|     |     |     |     |     |     |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 | 张先才 |
| 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 贺崇升 张 明 解莅民 张绍震

主 编 马志义

副主编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤 罗传栋

## 马鞍山港史编纂委员会

主 任 彭安虎

副主任 殷宝生

委 员 王可标 吴维龙 张荣祥 沈介钧 谢道茂 吴昭富

· 周赞琴 徐九成 张维潮 顾光炎 史世泰 吴恒荣

主 编 吴恒荣

编写人员 程立友 吴恒荣 虞清忠

资料人员 樊金芳

## 前 言

《马鞍山港史》是根据中国航海学会暨中国航海史研究会的统一部署，在长江航运史编写委员会的组织领导下编写的。马鞍山港务管理局党、政领导，尤其原党委书记徐高成，局长彭安虎、党委书记殷宝生等领导同志对编写马鞍山港史很重视，在人力、物力、财力等方面给予了大力的支持，保证了编写工作的顺利进行。

《马鞍山港史》是一部港口专业史。试图以历史唯物主义为指导思想，以史料和口碑资料为依据，对马鞍山港的形成、变化和发展的过程、规律及其与城市的关系，进行初步的探讨和研究。以达“资治、教化、存史”的目的。

本书在编写过程中，得到了长江航运史编辑室、马鞍山市地方志办公室、芜湖长江轮船公司史编写委员会、安徽省交通厅航运史办公室的具体指导；收集资料时，得到马鞍山市地方志办公室、中共马鞍山市党史办公室、马鞍山市年鉴办公室、马鞍山市档案馆、马鞍山市交通局史志办公室、马鞍山市汽车运输公司编志办公室、马鞍山市长江修防处、马鞍山市航运管理局编史办公室、当涂县县志办公室、马鞍山钢铁公司史志办公室、马钢矿山公司史志办公室、马钢一铁、南山矿厂志办公室、长航南京港务局、芜湖港务局、铜陵港务局、安庆港务局、九江港务局、芜湖长江轮船公司史志办公室、南京航道分局、南京河床实验站教研室、芜湖航道处、芜湖港航监督局编史办公室、马鞍山港务管理局档案科、计划科等单位、部门的热情支持；张维潮、杜光宇等同志在资料收集和整理方面，做了大量工作；书中部分照片系从有关书刊中选用，特此说明，在此一并致以衷心的感谢。

由于水平有限，谬误、疏漏之处在所难免，恳切希望读者和专家们加以指正。

编 者

1992年10月

## 概 述

马鞍山港，地处长江下游南岸，安徽省中部东端，与江苏省交界，位于东经  $118^{\circ}27'9''$ ，北纬  $31^{\circ}44'1''$ 。水路东距上海 440 公里，距南京 48 公里，西至重庆 1959 公里，距芜湖 48 公里；陆路有宁芜铁路、宁芜公路通过，亦可经汽车轮渡至江北和县、巢县、无为、合肥等地。马鞍山钢铁公司铁路专用线直通港区。

马鞍山港，属北亚热带季风性湿润气候。气候特点：四季分明，季风显著；温和湿润，梅雨集中。春季，3 月下旬至 5 月下旬，约 60 天；夏季，5 月下旬至 9 月中旬，持续 120 天左右；秋季，9 月中旬至 11 月下旬，共 60 多天；冬季，11 月下旬至第二年 3 月下旬，约 120 多天。年日照总时数约 2100 小时。无霜期约 233 天。最高极端气温  $43^{\circ}\text{C}$ ，最低极端气温  $-14^{\circ}\text{C}$ ，年平均气温  $15.4^{\circ}\text{C}$ ，年最大降水量 1363.3mm，一次最大降雨量 197.5mm，年平均降水量 991.3mm，历年最大风速 17.5 米/秒。雾日，多发生在冬春两季，多年年平均雾日 5.6 天，最多为 18 天（1980 年），无持续 4 个小时以上雾日。降雪，初日在每年的 11 月底，终日在次年的 3 月上旬，多年平均降雪日数在 7.2 天。港口航道无冰冻历史。

马鞍山港，处于长江感潮河段，水位的变化除决定于上游河流量外，还受海洋潮汐的影响。每日两个高潮水位，两个低潮水位。历年最高水位 9.5 米（黄海高程），最低水位 0.12 米，最高水位平均值 7.20 米，最低水位平均值 0.51 米，最大水位差 9.62 米，最大潮差 1.29 米，最小潮差 0.01 米。涨潮历时平均 3

小时 34 分，落潮历时平均 8 小时 28 分。长江在马鞍山区段历年最大流量每秒 9.26 万立方米，最小流量每秒 0.6 万立方米，多年平均流量每秒 2.85 万立方米，最大流速每秒 2.8 米（小黄洲洲头）、平均流速每秒 2 米。

马鞍山河段上起东、西梁山，下至猫子山，干流长 36 公里，河道为北和东北向，外形呈两端缩窄，中间放宽，系顺直分汉型河道，最窄处河宽 1100 米，最宽约 8000 米（含陆域江心洲）。河段由江心沙洲自上往下有彭兴洲、太兴洲、江心洲、小黄洲，形成两个主要汉道，即江心洲汉道和小黄洲汉道。主流自东西梁山进入河段，流经江心洲左汉，紧贴小黄洲过渡到小黄洲右汉再进入新济洲河段。流入本河段的小支流，左岸有牛屯河、姥下河、太阳河、得胜河、石跋河、驻马河。右岸有姑溪河、锁溪河、慈湖河，含沙量甚少。

马鞍山河段位于宁镇山脉的两翼，弧形构造的雏形在中生代燕山运动时期形成。主要的地质构造线是  $N25^{\circ}\sim 45^{\circ}E$ ，马鞍山河段是沿着该构造线发育的。河段左岸有宽广的河漫滩，宽度大约 15~23 公里，右岸河滩一般都较狭小，江岸常紧贴基岩，石英砂岩组成的低丘构成的河岸常形成天然矶头，目前左右两岸绝大部分河岸与江心洲都是由疏松的全新统土沙层组成，河漫滩大部分是由粘土、亚粘土、细沙等冲积物组成。

马鞍山港，江面宽阔，岸线顺直，负五米等深线靠近岸边，近 30 年来基本不冲不淤，是长江沿岸少有的一段优良岸线，常年可停靠 5000 吨级船舶，港口货场开阔，地势平坦，而且连成一片，是长江中下游的天然良港。

## 二

马鞍山港辖区江左上自西梁山，下至乌江驻马河口，全长 41 公里；江右上自东梁山，下至慈湖河口，全长 36 公里，港区范围在采石矶到慈湖河一带，全长 15.7 公里。

锚地现有3处，面积59万平方米，一次可锚泊千吨级驳船34艘。其中上锚地在老电厂以下至港务局3号码头处，长1000米，宽300米；下锚地在港务局7—9号码头处，长950米，宽300米；无人驳锚基地，在港务局7—8号码头间，设有1艘30米长水泥趸船作基地。

岸线和泊位分别由港务局、地方、货主占用。深水岸线从老电厂至四号沟共3公里，其中，港务局已占用岸线长2.3公里，共有9座码头13个泊位。老电厂煤码头、航政处各有1个泊位，占岸线总长0.7公里。另外，市港务管理处采石作业区占岸线0.5公里，计有4座码头、5个泊位。1988年马鞍山港拥有码头15座（不含当涂、金河口两个港务中心站码头）泊位20个，年综合通过能力372万吨。其中，港务局年综合通过能力269万吨。

库场总面积29.8万平方米，总容量100余万吨。其中港务局堆场总面积25万平方米；陆上仓库总面积1601平方米，水上仓库总面积327平方米。

装卸机械：港口现有各类装卸机械193台。其中起重机械30台，最大负荷量为16吨；输送机械142台，总长2941米；其它装卸机械21台，装卸机械门类较为齐全，并形成了一定的生产服务能力。

供电：港口供配电系统完备，有3817米一万伏专用线一条，变配电房6座，变压器6台，最大容量为560千伏安。其中港务局有变配电房5座，均已安装了电容补偿器，提高了功率因数，年平均功率因数达0.85以上。

通信设施：港口有、无线电系统已形成综合服务能力，并与长江沿线港口和全国乃至世界各地通信系统联网，既加强了外部的信息传递，又保障了内部生产指挥系统的畅通，现有电报设备5台、微波通信设备一套，甚高频无线电话机20部，有线电话总机两套，计300门。

### 三

马鞍山水陆交通发达，素有“皖东门户”之称。铁路、公路、水路俱全，空运可直接借助相距 48 公里的南京机场。随着社会主义建设的蓬勃发展，马鞍山境内及港口腹地交通不断改善，方便、畅通的水陆交通，为港口的发展创造了良好的条件。

铁路：马鞍山火车站有到发线 5 条，调车线 2 条，货物线 2 条，日均接发各种列车 64 列，日通行客车 8 对，货车 24 对。日均办理各种车辆 589.5 辆。客货联运通达全国，已具有综合性运输能力，货运有国内货物运输、国际联运、水陆联运、军事运输和联合运输五种。运输种类有零担货物和整车货物运输。铁路并与厂矿专用铁道相通。

公路：公路通车里程 9780 公里，日均开通长途班车 90 多车次。货运直达全国 25 个省、市、自治区；客运有长途客运、市内客运、旅游客运和其他客运运输。1985 年马鞍山至和县汽车轮渡建成通航，更方便了东西向的交通。

水路：客运航线有，长航有 4 条干线停靠马鞍山港，汉口——上海航线；宜昌——南京航线；汉口——南京航线；九江——南京航线。区间客运航线有：芜湖——南京航线；马鞍山——金河口航线。货运船舶有长江轮船公司船舶、地方国营船舶、地方集体船舶和个体船舶等，为货主提供联运、中转、江海直达、干支直达、产运销一条龙运输等各种服务。

港口：马鞍山港经济腹地包括马鞍山市、巢湖地区和滁县地区等，对于完善和发展城市功能，对于发展外向型经济，均具有重要的战略地位。

马鞍山地区历史悠久，据史籍记载，在春秋战国时期，先后隶属吴、越、楚等国，秦统一中国后，隶属丹阳县（今当涂县小丹阳）。西晋初，分属丹阳、于湖二县。隋开皇九年（589 年），将原侨县皖南的当涂县徙于姑孰（今当涂县城），又隶属当涂县，以

后历代相沿不变。民国初，继繁昌桃冲铁矿的发现，现市区东南的南山、向山又相继发现铁矿。从1918年起，先后有宝兴、益华、福利民等公司在这一地区采矿。1937年，矿山沦陷，日本侵略者曾在这里设立矿业所和制铁所，建立10座日产20吨生铁的小高炉。日本投降后，国民政府接管了矿山和高炉，由资源委员会华中矿务局管理。解放前夕，这里到处是杂草丛生，满目荒凉的景象。

新中国成立后，奄奄一息的马鞍山焕发了青春，1950年6月成立了华东工业部马鞍山矿务局，并于1953年建成有6座71—74立方米小高炉的马鞍山铁厂。1952年11月，马鞍山矿务局移交安徽省，1954年建立马鞍山镇，属当涂县辖，1955年设马鞍山矿区人民政府，隶属芜湖专区。1956年10月，经国务院批准，将马鞍山矿区和采石、雨山、霍里等乡划出，设置马鞍山市，由安徽省直辖，1957年3月9日正式建市，经过30多年的建设，马鞍山市的经济面貌发生了根本的变化，经济建设和城市各项事业有了很大的发展。马钢已建成为全国九大钢铁基地之一，1983年6月，实行市管县新体制后，当涂县划属马鞍山市。

1988年全市总面积1684平方公里，人口100.6万，其中市区面积285平方公里，人口39.6万。1988年社会总产值511703万元，工农业总产值292872万元，工业总产值268175万元，外贸收购总值11632万元。

马鞍山地处宁芜中生代火山断陷盆地中南部，是长江下游铁矿成矿带的主要矿区，已探明铁矿保有储量约16.5亿吨以上。凹山、姑山、高村、和尚桥、白象山、罗昌河等6处的铁矿资源丰富，储量均在1亿吨以上。还有丰富的高岭土，钾长石资源。硫磷资源和各种伴生资源、再生资源也极其丰富。此外还有五氧化二砷、硬石膏、耐火粘土、云母氧化铁、金、锗、镓等。

马鞍山地区农副产品和水产资源十分丰富。全市现有耕地面

积 75 万亩，其中有效灌溉面积占 92.7%，可养殖水面 15.4 万亩，宅林山场 24 万亩，平均每个农业劳动力拥有 2.46 亩耕地，0.76 亩山林，0.5 亩可养鱼水面。

马鞍山市是以工业为主体的城市。马鞍山钢铁公司是我国重点钢铁联合企业之一，现有职工 9 万，固定资产 26 亿元，1988 年工业总产值 10.39 亿元，生产钢 172.1 万吨，生铁 218.7 万吨，钢材 135.5 万吨，铁矿石 753.3 万吨，上缴利税 4.8 亿元。马钢总产值占马鞍山市工业总产值的一半，上交利税占市财政收入的 85% 左右。除马钢外，目前全市已形成包括建筑、建材、电力、化工、冶金和金属制品、轻工、纺织、机械、电子、食品等门类较齐全的行业，具备相当规模。

巢湖地区是马鞍山港的重要经济腹地。区辖 1 市 4 县：巢湖市、和县、含山、无为、庐江。矿产资源丰富，已探明储量铁矿石 5.4 亿吨，硫铁矿 2.2 亿吨，明矾石 0.6 亿吨（名列全国第二），各类灰岩 8.2 亿吨，外贸出口商品的收购额 5019 万元，主要是农副产品。

滁县地区，也是马鞍山港的经济腹地。区辖 1 市 6 县：滁州市、来安、全椒、丹阳、嘉山、定远、天长，1987 年外贸出口商品收购额 8003 万元。

“港因水兴，港为城用”。马鞍山港由于地处黄金水道，临近近海，具备优越的地理条件，因而在短短的 30 年就发展为长江下游的重要港口，成为马鞍山腹地经济发展的纽带，港口的兴盛与马鞍山市、马鞍山钢铁公司经济腾飞有着密切的关系。马鞍山港要进一步发展，必须以马鞍山钢铁工业、乃至港口腹地经济的发展为依托，面向长江水系，面向全国，面向海洋，充分发挥港口枢纽作用。

# 目 录

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 概 述 .....                     | 1  |
| 第一章 马鞍山古港的形成和发展 (上古~1840 年以前) |    |
| 第一节 马鞍山古港的形成 .....            | 1  |
| 一 沿岸人类的早期活动 .....             | 1  |
| 二 航道、港湾的初步利用 .....            | 3  |
| 三 胥溪人工运河的开凿 .....             | 5  |
| 四 港口的形成 .....                 | 8  |
| 第二节 马鞍山港的早期发展 .....           | 9  |
| 一 牛渚营的设置促进港口向军港转移 .....       | 9  |
| 二 港口重心开始向长江沿岸转移 .....         | 12 |
| 三 架设采石长江第一座舟桥 .....           | 14 |
| 四 开挖采石新河 .....                | 15 |
| 五 沙洲河道的变迁和姑溪河改道金柱关入江 .....    | 17 |
| 六 胭脂河的开通 .....                | 19 |
| 七 早期的港口设施和港口管理 .....          | 20 |
| 第三节 长江上的重要港口 .....            | 24 |
| 一 持续发展的商航运输 .....             | 24 |
| 二 明清时期漕运的兴衰 .....             | 30 |
| 三 关税和河泊所 .....                | 32 |
| 四 新型港航事业的萌芽 .....             | 36 |
| 第二章 马鞍山港向近代港口过渡 (1840~1937 年) |    |
| 第一节 民族航运业逐步兴起 .....           | 42 |

|     |                               |    |
|-----|-------------------------------|----|
| 一   | 太平军整治太阳河渡口 .....              | 42 |
| 二   | 长江水师提督署的设置 .....              | 43 |
| 三   | 民族轮船航业在港口开办 .....             | 45 |
| 四   | 轮木船处境艰难 .....                 | 49 |
| 第二节 | 迅速崛起的铁矿采矿业对港口的影响 .....        | 51 |
| 一   | 铁矿的发现与采矿业的崛起 .....            | 51 |
| 二   | 采矿业的发展对港口的影响 .....            | 54 |
| 三   | 外国商船来港贸易 .....                | 56 |
| 四   | 江口转运处的设立 .....                | 59 |
| 第三节 | 港口中心再次转移 .....                | 60 |
| 一   | 兴建马鞍山港第一座码头 .....             | 60 |
| 二   | 开源码头的建成和港口中心的再次转移 .....       | 61 |
| 三   | 兴建采石客运码头 .....                | 62 |
| 第三章 | 沦陷时期与抗战胜利后港口的混乱 (1937~1949 年) |    |
| 第一节 | 马鞍山私营铁矿码头被日伪强行入股 .....        | 66 |
| 一   | 华中矿业股份有限公司及其营业活动 .....        | 66 |
| 二   | 马鞍山制铁所的设立 .....               | 69 |
| 第二节 | 港口沦陷及码头工人的反抗斗争 .....          | 70 |
| 一   | 日军利用港口疯狂掠夺铁矿资源 .....          | 70 |
| 二   | 日军役使“安益轮”和建军用码头 .....         | 72 |
| 三   | 码头工人的悲惨生活及反抗斗争 .....          | 74 |
| 第三节 | 抗战胜利后港口的混乱 .....              | 77 |
| 一   | 国民党政府接收港口 .....               | 77 |
| 二   | 马鞍山分矿的设立 .....                | 78 |
| 三   | 港口遭到严重破坏 .....                | 78 |
| 四   | 码头工人的罢工斗争及护港保矿斗争 .....        | 80 |
| 五   | 国民党军队封江征船 .....               | 83 |
| 第四章 | 新中国初期港口生产的恢复与建设 (1949~1957 年) |    |

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| 第一节 迅速恢复港口生产 .....                 | 86  |
| 一 军事接管马鞍山港 .....                   | 86  |
| 二 恢复港口生产 .....                     | 87  |
| 三 废除封建把持制 .....                    | 89  |
| 四 成立木帆船联营社 .....                   | 90  |
| 第二节 建立港口各项管理制度 .....               | 91  |
| 一 固定船舶港籍 .....                     | 91  |
| 二 实行船舶进出港口签证制度 .....               | 92  |
| 三 实行“三统”管理 .....                   | 93  |
| 四 征收船舶码头停泊费 .....                  | 97  |
| 第三节 钢铁工业兴起推动了港口发展 .....            | 99  |
| 一 马鞍山市的设立及其影响 .....                | 99  |
| 二 装卸组织和装卸队伍逐步扩大 .....              | 100 |
| 三 恢复轮船客运业务 .....                   | 102 |
| 四 兴建当涂客货码头和候船室 .....               | 104 |
| 第四节 木帆船水运业的发展 .....                | 105 |
| 一 推广轮木船结合运输与抗洪救灾 .....             | 105 |
| 二 组建木帆船合作运输社 .....                 | 107 |
| <b>第五章 曲折前进的马鞍山港 (1958~1965 年)</b> |     |
| 第一节 加强港口统一管理 .....                 | 110 |
| 一 马鞍山市初建后的发展 .....                 | 110 |
| 二 马鞍山市港务局成立 .....                  | 111 |
| 三 港口实行统一管理 .....                   | 112 |
| 第二节 大规模建设港口 .....                  | 115 |
| 一 建造临时码头 .....                     | 115 |
| 二 设立建港指挥部 .....                    | 117 |
| 三 第一台大型装卸机械的使用 .....               | 121 |
| 四 兴建职工生活设施 .....                   | 123 |

|     |                              |     |
|-----|------------------------------|-----|
| 五   | 谢家洼码头区崩塌 .....               | 124 |
| 第三节 | 波浪式发展的港口生产 .....             | 126 |
| 一   | “保钢”运输的失误 .....              | 126 |
| 二   | 掀起“双革”运动高潮 .....             | 128 |
| 三   | 自制拖轮和改造船型成功 .....            | 130 |
| 四   | 推行“一条龙”运输方式 .....            | 131 |
| 五   | 贯彻“调整、巩固、充实、提高”方针 .....      | 133 |
| 六   | 开办干线客运业务 .....               | 136 |
| 七   | 当涂港与货主自建专用码头 .....           | 137 |
| 第四节 | 健全港务局内部管理 .....              | 139 |
| 一   | 贯彻“工业七十条” .....              | 139 |
| 二   | 健全装卸组织机构 .....               | 141 |
| 三   | 货运质量管理的正规化 .....             | 142 |
| 四   | 安全生产管理制度的建立 .....            | 144 |
| 五   | 装卸工改为计时工资制 .....             | 146 |
| 六   | 扭转建港以来的严重亏损 .....            | 147 |
| 第六章 | “文化大革命”时期的马鞍山港 (1966~1976 年) |     |
| 第一节 | 港口遭到严重冲击 .....               | 152 |
| 一   | 生产大幅度下降 .....                | 152 |
| 二   | 规章制度遭到严重破坏 .....             | 154 |
| 三   | 港航监督遭严重破坏 .....              | 156 |
| 第二节 | 在困境中艰难前进 .....               | 157 |
| 一   | 两次企业整顿 .....                 | 157 |
| 二   | 职工老龄化对港口的影响 .....            | 160 |
| 三   | 恢复水运规章制度, 开征航道养护费 .....      | 162 |
| 四   | 组建马鞍山市航运管理处 .....            | 162 |
| 五   | 港务局再次接管两个中心港务站 .....         | 163 |
| 第三节 | 码头建设和成组运输的发展 .....           | 167 |