



宜昌港史

YANG
KOU
SHI

武汉出版社

宜昌港史

主编 乔 铎

武汉出版社

责任编辑 汪鹤年

封面设计 苏貽明

宜 昌 港 史
YI CHANG GANG SHI
乔 铎 主 编

武汉出版社出版发行
(武汉市江岸区黄浦路248号 邮政编码430010)
武汉市新洲县印刷厂印刷

850×1168毫米 32开本 10.75 印张 1插页 字数 260 千字
1990年9月第1版 1990年9月第1次印刷
印数1-2000册 定价: 4.00元

ISBN7-5430-0392-9/K·53

前 言

《宜昌港史》的编写是按照交通部和中国航海学会的部署，在长江航运史编写委员会和宜昌港务局党委的具体领导下进行的。

本书属于经济技术史，以反映宜昌港及其辖区的水运事业，特别是从远古到1985年港口本身的发展为主要内容。

编写此书的根本目的，是本着“资治、教化、存史”的要求，回顾和研究宜昌港各个历史阶段港口的产生、发展和变化过程，总结历史经验，探索发展规律，提供借鉴，以促进长江航运现代化建设。

在编写过程中，长航档案处、宜昌市图书馆、南京中国第二历史档案馆、宜昌市交通局史志办公室、湖北省交通志水运篇编写组、宜昌市档案馆、宜昌师专图书室、宜昌市政协文史资料研究委员会、重庆、万县、武汉图书馆等单位提供了大量史料；原长江航运管理局党委书记解莅民为本书题写了书名；长江航运史编辑室给予了具体指导；宜昌市志办陈绍贤、宜昌市交通局史志办肖生才等同志给予大力支持；宜昌港务局有关科室给予了积极帮助；郭泽浩和王顺兴同志曾参与过编写组工作；长江沿线有关兄弟港口的主编，对港史初稿进行了评审，提出了不少宝贵意见。在此，一并表示衷心的感谢！

由于我们水运业务知识缺乏，文字表达能力有限，错误之处在所难免，敬请读者批评指正。

编 者

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 李本可

李冬青 陈建国 陈宣丁 陈思本 邹恢庆

周 华 张先才 张后铨 张锡瑛 庞永元

罗光琪 国都君 钟幼鹏 贺理富 高 鹏

郭士光 袁英茂 袁爱萍 黄振亚 黄耀荣

鞠殿海

顾 问：刘惠农 陶 琦 贺崇升 张 明 解荏民

张绍震

总 编：马志义

副总编：黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤

罗传栋

《宜昌港史》编写委员会

主 任：赵益三

委 员：李 峰 郭海晏 乔 铎 毛绵龙 陈新国

梁建勇 占成德

顾 问：李春泰 杨殿英 路洪群

主 编：乔 铎

编写人员：赵宗胤 俞福成 杜小利 陈丽霞

目 录

概 述	(1)
-----	-------

第一章 宜昌港的形成与初期发展 (远古——1839年)

第一节 古夷陵水运溯源	(8)
一 宜昌地区的古人类活动	(8)
二 三峡航道的开辟与水运的萌芽	(9)
三 港口雏形的出现	(10)
第二节 宜昌港口的早期发展	(12)
一 荆南水路的开辟	(12)
二 纲运对港口发展的促进	(13)
三 港口在元明时期的发展	(16)
第三节 转口港地位的初步确立	(17)
一 水运与商贸的共同发展	(17)
二 航道整治和水运设施建设的加强	(19)
三 港口运输的进一步发展	(20)

第二章 帝国主义的入侵与宜昌港口向近代港口的 转变 (1840年——1936年)

第一节 川盐济楚与宜昌港的短暂繁荣	(26)
一 太平天国革命时期的川盐济楚	(26)
二 川盐济楚给宜昌港带来的短暂繁荣	(28)
第二节 宜昌开埠与轮运业的肇始	(29)
一 宜昌开埠始末	(29)

二	兴建码头货栈开拓航运业务·····	(31)
第三节	宜汉、宜渝航线的开辟和帝国主义的角逐活动·····	(35)
一	从探险试航到宜汉、宜渝航线的开通·····	(35)
二	列强争用木帆船·····	(37)
三	轮船通航角逐加剧·····	(39)
第四节	与外商抗衡的民族航业·····	(43)
一	民族航业在重压下的艰难发展·····	(43)
二	便利快捷的厘金船运输·····	(45)
三	维护航权的斗争·····	(47)
第五节	鸦片及其他物资运输·····	(49)
一	猖獗一时的鸦片运输·····	(49)
二	其他物资运输及货运概势·····	(52)
第六节	港口设施及码头上的封建垄断·····	(53)
一	港口设施的早期发展·····	(53)
二	江心过驳的封建垄断经营·····	(58)
第七节	险滩整治与助航设施建设·····	(60)
一	川江险滩的整治·····	(60)
二	临时航标和救生船的设置·····	(61)

第三章 宜昌港对抗日战争的贡献 (1937年——1944年)

第一节	宜昌港的战略地位及战时航政体制·····	(66)
一	国防屏障及沟通川湘豫之枢纽·····	(66)
二	军政当局的航政体制及其管理·····	(67)
第二节	加强港埠管理采取技术措施·····	(69)
一	港口通过能力和战时繁重任务之矛盾·····	(69)
二	加强港埠管理扩大通过能力·····	(70)
三	扩大运力的技术措施·····	(73)

第三节	国民政府西迁及繁重的军事运输	(74)
一	军工器材的抢运	(74)
二	国民政府西迁及其他军事运输	(76)
第四节	战时客运及盐运	(78)
一	难民难童的收容转运	(78)
二	机关学校工厂人员的西迁	(79)
三	战时盐运	(81)
第五节	战时的水陆交通	(82)
一	战时的木帆船运输	(82)
二	战时新辟航线	(84)
三	与水运相配合的陆路运输	(87)
第六节	宜昌沦陷后的水运枢纽	(89)
一	一度取代宜昌的三斗坪	(89)
二	战时水运枢纽香溪	(92)
第七节	日军的破坏及船舶的撤退	(94)
一	日军空袭对宜昌港的严重破坏	(94)
二	船舶的撤退	(95)

第四章 宜昌港在抗战胜利后的短暂复苏及其衰落 (1945年——1949年)

第一节	抗战胜利后水运事业的恢复	(100)
一	有关航业机构纷纷迁宜	(100)
二	清理航道	(101)
三	恢复营运	(102)
第二节	繁重的军差运输及粮运	(104)
一	军政当局对船舶的控制	(104)
二	繁重的军运	(106)
三	川粮东运	(108)

第三节	盐运及其他运输	(111)
一	川盐运输	(111)
二	民用客货运输	(112)
第四节	困境中的艰难发展	(114)
一	港口通过能力的增强	(114)
二	轮运业务建设的发展	(115)
第五节	水运秩序严重混乱	(116)
一	客运拥塞滞货严重	(116)
二	军方对行轮的控制与摧残	(117)
三	海损事故频繁	(119)
第六节	濒临倒闭的航业	(120)
一	通货膨胀给航业带来的灾难	(120)
二	运价在斗争中的频繁调整	(121)
三	航业因严重亏损陷入绝境	(122)
第七节	码头海员工人的生活与斗争	(124)
一	工人队伍的构成状况	(124)
二	码头工人的悲惨生活	(127)
三	码头工人反剥削、反压迫的斗争	(128)

第五章 建立港口新秩序 (1949年——1952年)

第一节	宜昌港回到人民手中	(131)
一	军事接管航业机构	(131)
二	开展支前运输	(133)
三	恢复生产	(135)
第二节	恢复时期的水运生产及其设施	(138)
一	运输生产概况	(138)
二	初步建立安全生产的管理工作	(140)
三	港口生产设施	(141)

第三节	川粮转运及军运·····	(148)
一	川粮转运·····	(148)
二	军运·····	(151)
第四节	支援成渝铁路建设与荆江分洪工程·····	(154)
一	成渝路的钢坯转口运输·····	(154)
二	荆江分洪工程的物资运输·····	(156)
第五节	党对私营航业的领导和初步改造·····	(158)
一	新民主主义时期的宜昌私营航业·····	(158)
二	私营航业的消极性·····	(159)
三	对私营航业的管理与改造·····	(160)
第六节	在反封建斗争中建立搬运公司·····	(162)
一	反封建斗争·····	(162)
二	成立搬运公司·····	(165)
三	调整搬运力资·····	(166)
第七节	初步建立港航管理工作·····	(169)
一	逐步建立健全组织机构·····	(169)
二	统一仓库码头的编号·····	(169)
三	实施联合检查·····	(170)
四	制定港务管理规则·····	(171)
五	制定码头趸船仓库管理暂行规则·····	(171)

第六章 新经济体制的建立和港口的蓬勃发展（1953年—1957年）

第一节	统一港务管理·····	(173)
一	统一管理的组织准备·····	(173)
二	合并搬运公司·····	(175)
三	港务局和民生、川江公司联合办公·····	(177)
四	港务局的重新组建·····	(178)

第二节	私营航业的社会主义改造和对 外商资产的征用.....	(181)
一	民生公司宜昌分公司的社会主义改造.....	(181)
二	其他私营航业的改组.....	(183)
三	征用外商资产.....	(184)
四	组织木帆船合作社.....	(185)
第三节	实施港湾改革推行计划管理.....	(185)
一	初步实施港湾改革.....	(185)
二	推行作业计划.....	(187)
三	建立调度工作制度.....	(188)
四	加强现场管理.....	(189)
第四节	港口建设的初步实施.....	(190)
一	港区下移后的码头布局.....	(190)
二	港埠设施的更新改造.....	(192)
三	疏浚作业区前沿河床.....	(193)
四	机械作业的初步尝试.....	(194)
第五节	港口生产大幅度提高.....	(195)
一	各项指标逐年上升.....	(195)
二	以川粮为主的货运.....	(196)
三	改善客运服务工作.....	(198)
第六节	加强安全质量管理.....	(200)
一	提高货运质量.....	(200)
二	坚持安全生产.....	(202)
第七节	改善职工物质文化生活.....	(204)
一	实施劳动保险条例.....	(204)
二	大力修建工人住宅.....	(205)
三	创办职工医院.....	(206)
四	添置其他福利设施.....	(206)

五	大力开展扫盲和文化补习·····	(207)
六	活跃职工工业余文化生活·····	(208)

第七章 宜昌港在曲折中前进（1958年——1965年）

第一节	“大跃进”中的港口生产·····	(209)
一	港口体制下放及其影响·····	(209)
二	开源节流改善服务·····	(213)
三	开展双革运动·····	(215)
四	“大跃进”中的主要问题·····	(220)
第二节	在调整中日趋正常的港口生产·····	(222)
一	港口管理体制的上收·····	(222)
二	缩短生产战线·····	(223)
三	调整生产方向，进一步开展增产节约运动·····	(225)
四	贯彻“工业七十条”，整顿企业管理·····	(227)
五	试办托拉斯体制的探索·····	(229)
第三节	生产经营与基本建设的曲折发展·····	(230)
一	港口生产的兴衰起伏·····	(230)
二	经济效益的波动及其症结所在·····	(234)
三	基本建设投资完成情况及其效果·····	(235)
第四节	地方水运企业的发展·····	(236)
一	木帆船行业的体制调整与生产概势·····	(236)
二	技术革新与码头建设·····	(237)

第八章 十年动乱中的艰难发展（1966年——1976年）

第一节	政治动乱对港口的冲击·····	(240)
第二节	广大职工抵制干扰坚持生产·····	(243)
第三节	解决港口通过能力和三线建设运输任务	

的矛盾·····	(247)
一 三线建设和国民经济建设中的繁重 运输任务·····	(247)
二 通过能力极不适应·····	(248)
三 扭转被动局面的疏港大会战·····	(250)
四 大量招收新工人·····	(253)
第四节 港口基本建设较大规模的发展·····	(254)
一 码头、库场的兴建改造·····	(254)
二 六八一工程建设·····	(256)
第五节 两次整顿及转机·····	(259)

第九章 开创港口新局面（1976年——1985年）

第一节 港口经营重上轨道·····	(264)
一 在学大庆过程中扭亏增盈·····	(264)
二 贯彻“工业三十条”·····	(267)
第二节 为葛洲坝工程建设服务·····	(268)
一 组织准备工作·····	(268)
二 截流断航期的客货运输·····	(269)
三 通航设施建设·····	(271)
四 试航·····	(271)
五 锚泊区的建设·····	(272)
第三节 从初步进行企业整顿到全面整顿·····	(274)
一 推行经济责任制·····	(274)
二 开展财经纪律检查·····	(276)
三 全面整顿验收·····	(277)
四 全面复查·····	(280)
第四节 内部经济体制的改革·····	(281)
一 简政放权，组建公司·····	(281)

二	改革带来的变化·····	(284)
第五节	进一步提高运输质量·····	(285)
一	加强安全生产的管理·····	(285)
二	提高货运质量·····	(290)
第六节	港口运输生产大幅度增长·····	(291)
一	生产经营活动的几项主要工作·····	(291)
二	生产任务完成情况·····	(293)
三	不断提高经济效益·····	(294)
第七节	地方水运事业蓬勃发展·····	(298)
一	国营、集体、个体一起上的局面的形成·····	(298)
二	驻宜昌水运机构的增加·····	(300)
三	地方水运设施的兴建·····	(301)
结束语	·····	(303)
附 录		
一	宜昌港历届行政负责人名单·····	(305)
二	宜昌港历届党组织负责人名单·····	(306)
三	宜昌港大事记·····	(307)

概 述

宜昌港是一个古老的转口港，素有“川鄂咽喉”之称，现为长江沿线十大港口之一，住于湖北省西南部，长江上、中游分界处，东经 $111^{\circ}18'$ ，北纬 $30^{\circ}40'$ 。港口群山环抱，北岸为大巴山余脉，南岸为武陵山余脉，属两个山脉汇集点之丘陵地带，上首为气势雄伟、景色壮丽的长江三峡西陵峡口。峡区航道弯曲狭窄，险滩礁石丛生，水流湍急。青滩、泄滩、崆岭，历史上向称川江大险滩，船只航行十分困难。建国以后历经整治，航行条件得以改善。奔腾东去的长江，穿越三峡，出南津关河流开始平缓，江面宽阔，逐渐进入平原。这里地形险要，“上控巴蜀，下引荆襄”，为历代兵家所必争，在历史上素有“三峡门户”之称。此处为鄂西山区同江汉平原的过渡地带，东接本省荆州地区，西连鄂西土家族自治州，南抵湖南石门，北靠神农架林区和襄阳地区，是鄂西、湘西、川东地区重要的物资集散地和客货进出口的重要港口。水路横贯东西，通过长江和沪、苏、皖、赣、湘等地进行物资交流。宜昌市及其周围地区，有丰富的水能、矿产、旅游资源，宜昌市本身又具有一定的商业基础和城市设施以及技术开发能力。这些都为宜昌港的发展提供了有利的条件。

港口属亚热带气候，气候温和，雨量充沛，年平均气温为 16.9°C ，极端最高气温为 41.4°C （1969年8月2日），极端最低气温为 -9.8°C （1977年1月30日）。年平均降雨日数为137.3

天，多年平均降雨量为1164.1毫米，年最大降雨量为1803.8毫米（1935年），年最少降雨量为643.9毫米（1902年），雨量多集中于5—8月。年平均日照39%。年平均雾日为23.3天，最多可达70天，多集中于12月至次年3月。全年主要风向为东南风，其次为西南风，西南风最大风力可达9级。最大风速20米/秒（1971年6月24日）。年最高水位59.5米（1870年7月20日），最低水位38.68米（1979年）；最大年水位差为16.01米（1954年）；最高水位时最大流速为4.18米/秒，最低水位时最大流速为0.91米/秒，中水位时最大流速为1.92米/秒。据近30年统计，输沙量年平均为5.2亿吨，90%集中在汛期。汛期为5—10月，集中于7—8月。

宜昌历史悠久，远在新石器时代，先民就在这里开拓生息。宜昌在三代时属荆州域，西汉置夷陵县，属南郡。嗣后，汉、隋、唐、宋各朝治地名称虽有更改，都未有出宜昌县境。元为峡州路，明改夷陵州，清雍正时升为宜昌府。东汉时岑彭击败公孙述，宜昌古港开始成为长江交通运输线上的重要舟船停靠点。到北宋，港口首次出现繁荣。1851年（清咸丰元年），太平天国攻克武昌，淮盐受阻，川盐大量行销湖北，形成宜昌港历史上的第二次繁荣。1876年（清光绪二年），据中英《烟台条约》，宜昌被辟为商埠，并设立海关。伴随着帝国主义商船、军舰的入侵，宜昌古港开始过渡为近代港口。这一时期，各帝国主义航业企业，疯狂角逐于长江中上游水域，其中以英国势力最强，致使宜昌地区民族航业受到严重摧残。经营惨淡，发展缓慢。抗日战争初期，宜昌港一度为抗战作出了重大贡献。未久，日本帝国主义的入侵给宜昌港造成严重破坏。抗战胜利后，刚刚恢复的宜昌港口运输生产，又为国民党反动派掀起的内战所破坏，到解放前夕，已陷于奄奄一息的境地。1949年7月16日，宜昌解放，从此，宜昌港真正走上健康发展的道路。初期，宜昌港配合中国人民解放

军承担了紧张繁重的支前任务，并迅速地从国民党的破坏下恢复了水运生产。人民政府对港航实行了统一管理，对私营航运企业贯彻执行“利用、限制、改造”政策，有计划地实行了对私营轮船业的社会主义改造。建国初，还在码头上开展了反对封建把头斗争和民主改革运动，组建了搬运公司，并于1954年在接收搬运公司和合并民生等私营企业的基础上，进一步健全了港务管理机构。“一五”时期，港口以计划管理为中心，全面加强了企业管理。全港职工发扬主人翁精神，运输生产得以蓬勃发展。1958年由于“大跃进”造成的失误，港口生产一度出现萎缩。1961年后贯彻党的“调整、巩固、充实、提高”的方针，港口生产又逐渐恢复并开始发展。1966年“文化大革命”开始，港口生产又受到严重摧残。但由于三线建设的推动，从1970年起，运输生产又逐渐恢复正常。粉碎“四人帮”，特别是党的十一届三中全会以来，由于贯彻了党的一系列正确方针政策，港口运输生产及各个方面都出现了前所未有的崭新局面，进入了历史上最为辉煌的发展时期。

宜昌港直接经济腹地主要在鄂西山区。由于宜昌港历来是祖国大西南的对外通道，川粮、川盐一直通过宜昌港沿江东运，因此，四川甚至整个大西南都是宜昌港间接的经济腹地。宜昌港直接的经济腹地面积较小，且大都为山区贫瘠之地，解放前工农业发展十分缓慢。解放后，地区性工业逐步发展，工业产品开始成为经济腹地的主要货源。到1982年，宜昌市已拥有大小273个工业企业，包括水电、机械、电子、医药、纺织、轻工、化工、冶金、建筑材料等部门，产品2000多种，到1985年工业总产值已达177980万元。当地工业产品是宜昌港的主要货源。宜昌地区矿藏也很丰富，现已发现矿种49种，矿产地462处，为全国已知矿种的1/3，湖北省的4/5。其中已探明的大型矿床即达34处，已知的主要矿种有：磷块岩、黄金、铬、石墨、镍、钼、黄