

沙市港史

武汉出版社

沙市港史

主 编 黄建勋 丁昌金

武汉出版社

责任编辑 汪鹤年
封面设计 苏贻明
制图、照片 朱元珍 蔡伟荣

沙 市 港 史
SHA SHI GANG SHI

黄建勋 丁昌金 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 开本1/32 印张8.25 插页5 字数200千字

1991年7月第1版

1991年7月第1次印刷

印数: 1—2000册

定价: 4.20元

ISBN7—5430—0550—6/K·82

沙市港史

内 容 提 要

《沙市港史》记叙了古港的形成至清季兴衰交替、演变发展过程，反映了港口在帝国主义和国民党控制下的遭遇，讴歌了港口在新中国成立后的巨大变化，以及港口在社会主义建设中的地位 and 作用。

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	张锡璜	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 解莅民

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

沙市港史编写委员会

主任：李纪维

副主任：关祖昌

委员：罗福林 李纪维 林永保 袁开义 关祖昌

彭忠舫 芦亨一 王正国 李大力

顾问：芦亨一

主 编：黄建勋 丁昌金

前 言

告 白

《沙市港史》是遵照交通部、中国航海学会和中国航海史研究会的统一部署，在长江航运史编写委员会和沙市港务管理局党委、行政的直接领导下进行编写的，是长江航运史的组成部分。

《沙市港史》是集体智慧和劳动的结晶。沙市港务管理局先后有姚志民、张洪桥、李纪维、曹本棠、罗福林、林永保等局级领导分管编史工作；芦亨一、周国民、王正国、蒋永舜、冯传远、关祖昌、袁开义、王萍等同志先后担任沙市港史编写办公室主任和副主任，具体负责组织编史工作；何正忠、罗功青、胡正南等同志参加了港史资料的收集、整理工作；芦亨一同志为《沙市港史》编写了大事记；武汉大学历史系教授陈国灿和沙市博物馆袁纯富、文必贵，荆州地区航运局苏有义等专家、学者对港史编写作了具体指导；长江航运史编辑室、武汉长江轮船公司史志编辑室、沙市市地方志编纂委员会、沙市市交通志办公室、沙市博物馆、荆州地区航运分局修志办公室等单位给予了大力支持和具体帮助；姜秀浙、李树民、徐世友、董剑秋、张铭、杨雨培等老同志为港史编写工作付出了辛勤劳动；中国第二历史档案馆、沙市市志办公室、湖北省档案馆、沙市市档案馆、湖北省航运公司档案室、长航档案处、荆州地区博物馆、江陵县文化馆，以及沙市港务管理局档案室与有关科室为本书编写提供了大量资料。在此一并致谢！

由于我们史学理论和编史知识有限，疏漏之处在所难免，敬请读者批评指正。

编者

(12)	.....	五
(32)	.....	六
(88)	.....	章二第

目 录

(88)	.....	章一第
概 述	.....	( 1)
第一章 古港形成和崛起 (远古—1875年)	.....	( 4)
第一节 港口的孕育和形成	.....	( 4)
一 荆沙地区的先民活动	.....	( 4)
二 郢都的建立和古港的形成	.....	( 6)
第二节 港口重心的转移	.....	( 8)
一 荆州港埠的兴起	.....	( 8)
二 军事要塞地位的初步确立	.....	( 10)
三 港埠重心再次转移	.....	( 12)
第三节 沙市港口的崛起	.....	( 14)
一 港口城市的兴起	.....	( 14)
二 船舶中转港口的形成	.....	( 15)
三 漕粮贡赋的集运	.....	( 17)
第四节 沙市港水运业的发展	.....	( 18)
一 商业贸易的发展	.....	( 18)
二 港口漕运地位的加强	.....	( 20)
三 水陆驿站和修造船业的变化	.....	( 21)
四 堤防修筑对港口的影响	.....	( 22)
第五节 沙市港日趋定型	.....	( 24)
一 优越的水运条件促进沙市的发展	.....	( 24)
二 港口货物通过量增大	.....	( 25)
三 港口木帆船运输	.....	( 27)
四 船帮组织在沙市设立	.....	( 29)

五	固定码头和码头行帮的形成	(31)
六	航运组织和机构的建立	(32)
第二章	帝国主义入侵沙市港(1876—1921年)	(39)
第一节	港口主权的丧失	(39)
一	由暂停口岸到约开商埠	(39)
二	海关设立与港口管理权旁落	(41)
三	外国洋行在沙市的经营活动	(46)
第二节	中外航运势力在港口的角逐	(50)
一	招商局在同业运输中一度领先	(50)
二	英商航运势力在港口的沉浮	(52)
三	大阪势力迅速扩张	(56)
四	火烧洋码头	(58)
第三节	外轮侵入对沙市港的影响	(61)
一	沙市地方民营小轮的萌芽	(61)
二	轮船运输地位不断加强	(62)
三	外商对沙市港的贸易掠夺	(63)
四	船舶修理工厂和报关行的产生	(66)
第四节	港口大宗货物进出的变化	(69)
一	商品进出量日益增加	(69)
二	进出沙市主要货物流向与流量	(70)
第三章	民族航业在港口的发展(1922—1937年)	(74)
第一节	沙市地方民营轮运业的艰难发展	(74)
一	夹缝中发展起来的23家轮船公司	(74)
二	木帆船运输占重要地位	(81)
三	民营商轮的早期管理	(84)
第二节	外埠民族航业在沙市港的经营	(86)

(85 一)	三北公司的设立	(86)
(85 二)	民生公司在沙市立足	(87)
(85 三)	招商局沙市分局的经营与管理	(89)
(第三节)	港口设施的增加与收回航权的斗争	(92)
(18 一)	增加港埠设施	(92)
(18 二)	临江马路和便河码头的建设	(93)
(18 三)	抵制日货风潮	(95)
(18 四)	收回民营航业管理权的斗争	(96)
(第四节)	港口物资运输的进一步发展	(98)
(19 一)	49 个水旱码头的货物搬运	(98)
(19 二)	腹地经济的发展	(102)
(19 三)	进出港口的货物量增多	(105)

第四章 港口的衰败和航业发展的艰难

(98 一)	年 (1937—1949 年)	(111)
(第一节)	抗战时期的港口运输	(111)
(98 一)	民族航业在困境中坚持营运	(111)
(98 二)	港口货物运输日渐减少	(113)
(98 三)	港口沦陷	(114)
(第二节)	港口航业的恢复	(115)
(98 一)	航业机构的相继恢复和组建	(115)
(98 二)	恢复和组建航业同业公会	(117)
(98 三)	昙花一现的航运复苏	(118)
(98 四)	生众轮事件	(120)
(第三节)	港口航业的衰败	(122)
(121 一)	国民党加强对港口的控制	(122)
(121 二)	码头械斗	(124)
(121 三)	码头工人的构成和苦难生活	(125)

第五章 开创社会主义港口新纪元（1949—1952年）……（128）

第一节 支前运输与港口接管……（128）

一 支前运输……（128）

二 港口接管……（129）

三 建立新的港务管理机构……（131）

第二节 恢复港口生产……（132）

一 港口面临的形势……（132）

二 逐步恢复港口正常运转……（133）

三 支援荆江分洪工程运输……（136）

第三节 废止码头封建把持制度……（137）

一 码头残存的封建势力……（137）

二 废除封建把持的斗争……（138）

第六章 港口在生产改革中稳步发展（1953—1957年）……（139）

第一节 对私营和个体航业的社会主义改造……（139）

一 在民主改革中固定木帆船港籍……（139）

二 地方木帆船合作社的组建……（142）

三 对私营报关行的社会主义改造……（145）

第二节 港务管理机构的调整与管理……（146）

一 部属港口机构的调整……（146）

二 地方港口机构的调整……（147）

三 制定港口管理规章……（148）

第三节 逐步健全计划管理体制……（149）

一 推行计划管理……（149）

二 试行船舶运行图……（151）

三 加强仓库理货管理……（152）

第四节 港口的技术进步和设施增加……（153）

（08一）	装卸工艺的改革·····	（153）
（08二）	沙市港第一艘轮渡“永光号”的建造·····	（154）
（88三）	港口通讯力量的充实·····	（155）
	四 沙市港码头的发展·····	（156）
（891）	（1988—1989）	（156）
第七章 港口在曲折中前进（1958—1965年） ·····		（157）
（第一节）	“大跃进”对港口生产的影响·····	（157）
（88一）	频繁的体制变更·····	（157）
（00二）	客货运输的变化·····	（158）
（00三）	开展群众性的“双革”运动·····	（162）
（第二节）	认真贯彻调整方针·····	（163）
（80一）	沙市港主要机构收回长航管理·····	（163）
（80二）	生产布局上的调整·····	（166）
（第三节）	地方航业的发展·····	（167）
（80一）	组建地方水运公司·····	（167）
（80二）	地方水运工业的发展·····	（169）
（80三）	沙市港码头的建设·····	（170）
（108）	（1966—1976）	（171）
第八章 港口在“文化大革命”时期的艰难发展 ·····		（171）
（第一节）	“文化大革命”对港口生产的冲击·····	（171）
（80一）	港口的两次大压船·····	（171）
	二 港口陷入亏损的困境·····	（173）
（第二节）	港区码头的兴建与改造·····	（175）
（70一）	第一条机械化煤炭作业码头的建设·····	（175）
（80二）	柳林洲重件码头的兴建·····	（178）
（01三）	兴建百杂货码头·····	（179）
（11四）	地方新河口港区与其他码头的建设·····	（179）

(第三节)	地方水运公司与修造船业的艰难发展	(180)
(181—)	沙市水运公司的重新组建与发展	(180)
(182—)	港口修造船工业的发展	(183)
(183—)		
第九章	沙市港在新时期的发展(1977—1985年)	(186)
(187—)	第一节 开辟沙市至汉口集装箱运输专线	(186)
(188—)	(181—) 沙汉集装箱运输专线的开辟	(186)
(189—)	(182—) 沙汉集装箱运输中的不足	(188)
(190—)	第二节 老港区的改造与生产设施的配套	(190)
(191—)	(183—) 机械化煤炭作业线的技术改造	(190)
(192—)	(184—) 港6码头一带路面抬高工程的施工	(190)
(193—)	(185—) 港口的地方码头建设	(192)
(194—)	(186—) 港口生产设施的配套建设	(193)
(195—)	(187—) 港口码头改建中的挫折与补救	(194)
(196—)	第三节 港口企业的经济体制改革及其成效	(195)
(197—)	(188—) 部属港口企业的发展	(195)
(198—)	(189—) 地方轮船公司在新时期的发展	(202)
(199—)	三 沙市港通讯事业的发展	(204)
(200—)	第四节 港口修造业的进一步发展	(205)
(201—)	(190—) 一 沙市造船厂的发展	(205)
(202—)	(191—) 二 沙市航修站的发展	(206)
(203—)	(192—) 三 沙市港务局机械船舶修配厂的发展	(206)
(204—)	第五节 职工主人翁地位的提高和物质文化	
(205—)	(193—) 生活的改善	(207)
(206—)	(194—) 一 职工代表大会制度在港口的实施	(207)
(207—)	(195—) 二 文化教育事业的变化	(208)
(208—)	(196—) 三 港口卫生事业的发展	(210)
(209—)	(197—) 四 职工福利设施的改善	(211)

结束语.....	(213)
----------	-------

附 录:

一 沙市港大事记.....	(215)
二 沙市港务管理局历届主要领导人名录.....	(244)
三 长航沙市港务管理局货物吞吐量比较表.....	(247)
四 沙市全港货物吞吐量比较表.....	(248)

概 述

沙市港地处湖北省中南部、长江中游荆江河段北岸，位于东经 $112^{\circ}13'$ — $112^{\circ}17.5'$ 、北纬 $30^{\circ}14.5'$ — $30^{\circ}19'$ ，西北毗邻荆州城，西南与公安县埠河镇隔江相望，北为沙市市区所环抱。

沙市港是荆州、沙市地区的南大门和水陆交通的枢纽。上距宜昌167公里，过三峡可抵四川重庆；下至省会武昌539公里，经九江、南京可达上海，南经虎渡河入洞庭湖，与湖南的湘、资、沅、澧四水相连。与沙市港相连的公路，纵横交错。

沙市港是年吞吐能力200多万吨的河港。全港65个码头、97个泊位，除内河雷家垱码头外，全部分布在上起新河口、下至盐卡，全长11.8公里的长江河段北坡岸。全岸共有机电作业线21条，作业岸线6537米，货场面积294346平方米。1985年，全港货物吞吐量248.3万吨，占沙市交通货物运输总量的43.8%。汉宜、汉渝、宜宁、渝申航线客班轮定时停靠沙市，通往湖南安乡的有季节性航班，另有“扬子江”、“昆仑”、“神女”等高级旅游船经常停靠沙市港，1985年全港客运吞吐量357.8万人次。

沙市港区成弧状，长江河段自然岸线长12.1公里，港区总面积1120.8万平方米，其中陆域面积58.8万平方米，水域面积1062万平方米，长江自西经江陵县进入沙市市，顺东南流13公里再入江陵县段。沙市段江面上宽下窄呈喇叭形，宽处达2200米，窄处仅880米，港区年均水位36.68米，最高水位44.67米（1954年8月7日），最低水位31.21米（1979年3月10日）。港区长江汛期水量（5—10月）占全年总水量70%以上，最大水量42米，

近岸水深达7米以上，枯水期（12月至次年3月）码头前沿水深保持在3米左右。港区江水流速，年平均流速为每秒1.34米，最大测点流速为每秒4.23米。

流经沙市境内的荆沙河、荆襄河、便河、化港河、北港河、南港河，建国初期还可通航，后因修建公路和四湖排水工程体系，河流多处被隔断，除荆襄河的雷家垸至沙桥门1.4公里小木船尚可通航外，其它均失去了水运作用。

沙市港属北亚热带季风气候区，年平均气温为16.2℃，温度最低的一月平均气温为3.4℃；年平均降水量为1114.6毫米；年平均风速每秒2.4米，最大风速每秒24米；常年主要风向，冬季多北风，夏季多南风；港区雾日多发生在冬季，年平均雾日为36.8天，最多时达62天，最少为23天；港区长年无封冻；每年7、8月间防洪任务较重。

沙市港依托的沙市市是一座以轻纺工业为主的新兴工业城市，近30万人口。拥有纺织、印染、橡胶、日用、五金等工业企业。同全国各省、市、自治区建立有贸易关系，有上百种产品行销70多个国家和地区。和沙市毗邻的古荆州城，是闻名中外的历史名城，为重要的旅游胜地。

沙市港历来是荆州地区粮食、棉花、油料、木材等物产的集散地。1974年，焦枝铁路通车后，港口经济腹地货源出现萎缩，主要局限在铁路沿线县市；近年来，又由于公路运输的迅猛发展，港口货物出口比重日趋减少，货源种类也发生了较大变化，如1985年，全港货物进口为209.1万吨，主要以煤、建材、木材、水泥、非金属矿石为大宗，而出口货物仅39.23万吨，以粮食为主，原棉出口基本绝迹。

沙市港历史悠久，在古港的形成和发展中，经历了五个阶段，即：五千年前至西周时期的原始人类活动阶段；春秋战国至西汉早期的村落渡口阶段；西汉末至晋代的军事港口阶段；南北

朝时期的港口集市阶段；唐代开始至以后的城镇港口阶段。沙市港在唐宋明清四个朝代是长江中上游最重要和最繁盛的港口。

近代由于1886年《马关条约》开沙市为商埠，沙市港成了帝国主义对长江中游腹地进行侵略的据点和跳板。港口一方面饱受了帝国主义列强的蹂躏；另一方面，轮船运输业在帝国主义入侵的刺激下发展起来。轮船码头、港务机构和设施都有了较大的发展。1940年6月，沙市港陷入日军之手，港口设施破坏殆尽；日本侵略者投降后，刚刚复苏的港口及航业，又为国民党发动的内战所扼杀。

新中国成立后，党和人民致力于港口建设，确立了以国营航业为主，地方航业为辅的港口经营管理体制和格局，推行计划管理，广泛开展技术革新，港口职工自力更生，艰苦创业，使港口得到蓬勃发展，港口作业的机械化、半机械化生产线取代了过去的肩挑人扛，1985年货物吞吐量比1949年增长了48.8倍，职工生活福利得到了极大改善。今天的沙市港正处于一个新的发展时期，正在社会主义现代化建设上稳步前进。