

安徽省航運志

安徽省內河航運史編寫辦公室

安徽省内河
航运史丛书
第二卷

安徽省航运志

安徽省内河航运史编写办公室

1987年9月

封面题字：王清华

安徽省航运志

(安徽省内河航运丛书第2卷)

安徽省内河航运史编写办公室 编

*

内部发行 合肥市东方印刷厂印刷

*

开本,850×1168毫米 1/32 印张,7500 插页014 字徽400千

1987年9月第1版

1987年9月第1次印刷

出版书号：安徽省出版局非出字(86)第2082号

安徽省内河航运史(志)编写委员会

主任	王熙和
总编辑	梁鸿家
常务副主任	马茂棠
副总编辑	王熙和 梁鸿家 谷家铭 丁之友
责任编辑	陶余阔 吴心斗 股仲根 谢年隽
委员	李霄霖 韩可璜 马茂棠

编写人员

主编 马茂棠

航道	章主笔	廖远东	助理编辑	朱哲贵
港口	章主笔	马茂棠(兼)	助理编辑	刘东方
造船	章第一主笔	石昌铭	第二主笔	戴廷万
运输	章主笔	马茂棠(兼)	助理编辑	张秀恩 程延锡
航政	章主笔	阮君浩		

资料员 高丽 余晓梅

工作人员

宋向群 徐胜霞

序

安徽省航运志，在全省各级党政领导的重视下，经过全体编写人员的积极努力，辛勤笔耕，已如期完成编写任务。在编写过程中，得到有关部门和一些老干部、老工人以及航海界的热心人士的支持，提供了许多珍贵资料，还得到史学界的专家、教授的帮助，在此，特致谢意。

交通志水运篇共分航道、港口、修造船、运输、航政、附录六章，约40万字。横排门类，纵叙沿革，条目编写，详今略古，重在记叙。

从本志所记事件，纵观古今，可以看到水运在历代政治、经济、军事发展过程中所起的作用是很大的。自古以来，历代当政者无不充分利用天然河流，开凿人工运河，改进船舶结构，建造相应的通航设施，方便交通，繁荣经济，以满足军事和生产的需要。“城为水兴，水为城用”，古近代的城镇，甚至国都大部份都建设在通航的江河沿岸。建国以后，水工建设和沿水而建起的各项事业的成就尤为显著。

本志详尽记载了安徽航运事业，曲折的发展道路，记载了安徽航运事业的兴衰过程。前车之覆，后车之鉴，前事不忘，后事之师。我读了这本航运志深深体会到，交通运输是国民经济的动脉。航运既是交通结构的组成部分，又在水资源综合利用中占有一定位置，错综交织，互为作用。我更体会到：要振兴航运，必

须立足于水资源综合利用之中，不能单打一地进行。水资源是大自然赋予我们的宝贵财富，综合利用得好，才能为人类造福，否则，就会危害人民。要综合利用好水资源，必须建立适合于综合利用水资源的权威的领导机构，以便统一便划，统一管理。

要有个发展蓝图，由政府领导，组织有关工业、农林、水利、电力、航运、环保、旅游等部门的领导、技术人员，进行调查研究，要运用统筹学的理论和系统工程原理作出长远发展规划，分期实施。通过人民代表大会讨论立法，任何单位和个人不得便自修改。从而打破部门界限，消除以邻为壑，河道阻塞、闸坝碍航、水源污染等弊端。以便互相促进，相辅相成，共同发展。

就航运内部而言，首先要明确航道是航运的基础，必须强化专业机构，加强管理和维护，以及治理开发工作。以现有航道为基础，不断改善，积极利用有利地形，开发新航道，为运输提供良好的条件。

道、港、船、航、管是航运的内涵，也是构成航运能力的要件。船、港、货则是航运的三大要素，缺一不可。但要明确货是中心，是航运的服务对象，必须对货源的流量、流向进行不断的深入调查，开辟货源基地、建设货源变化的便息网；必须根据不同货种、和航道条件，建造适航船舶，一个地区，一个公司要注意大、中、小型船舶的配套；提倡国家、集体、个体专业交通和非专业交通一起上，积极建设码头、泊位；加强装卸的组织管理，提高装卸效率；必须开办多种形式的联合运输，以适应国民经济各部门和物质生产各方面以及人民消费对水运交通的需要。

不论航道、港口以及各项基础设施的建造，都必须充分作好前期工作，搞好可行性研究，运用系统工程原理和统筹学理论精心设计，精心施工；运用一切可用的先进工艺的技术，避免拖长工期，返工浪费，甚至建成弃废，造成无效投资。

运输行业，船舶修造，装卸协运属于企业性质，对他们要进行全行业管理，简政放权，增强活力。

一切航运业的活力，人是决定的因素。要增强人的活力，就要首先加强“有理想、有道德、有文化、有纪律”的教育，运用各种方法，培训各类专业人才，提高全体职工的素质，树立全心全意为人民服务的思想，才能发挥航运的量、质好、价廉、安全的优势，更好地为“四化”建设作出应有的贡献。

在安徽航运志出版之际，谨以为序。

安徽省内河航运史编写委员会主任、总编辑 王熙和

凡 例

一、篇目：本着存史、致用两大目标，“事经时纬”的编纂原则，分类述事。本志分章（大门类）、节（小门类）和条目三层次。以类系事、横排纵写，重在记叙，一般不作议论。

二、断限：本志属于专业志范畴，纪事力求全其始末。断限时间，不作硬性规定。一个事件，起于何时，则自何时写起，止于何时，则停笔于何时。统计数据，一般断至1985年，个别的止于1983年，有的止于1984年。

三、称谓：本志对在本省航运、航政等部门的称谓，按习惯简称为：“省航”、“地方航运”、“航道”、“某地航”、“航道段”、“某市航”；

芜湖长江轮船公司简称“长航”或“芜湖长输”，对原长航所属单位，简称“长航某单位”；

原长江航运管理局所属单位，在体制改革后分设为若干机构，本志对调整后的各单位仍简称为长航某单位，如长航安庆港务局、长航船检局，等等。

四、时限：本篇所称“建国前”、“建国后”，即中华人民共和国成立前（1949年10月1日前），中华人民共和国成立后（1949年10月1日后），因各地解放时间不同，凡在首次使用解放前后之称时，用括号注明本地解放时间。

五、纪年：本志一般使用公元纪年，阳历以阿拉伯数码标记。必要时载以帝号记年的，使用阴历年、月、日，则以汉字数字标记。

六、附录：凡章节中不便安插，而又确需记载者，统纳入于附录中，以存史料。对某项事件尚未查证核实，暂作“存疑”处理。

对于人物立传，遵循“不为生人立传”的通例，本志仅载本省古代的从事航运事业有影响的历史人物。省级以上部门授予的先进集体和先进个人列表于附录之中。

七、注释：本志采用撰著体编写，所用资料一般不注明出处。明引者，或作文中注，或作文末注。

八、编写本志以文献资料为主，兼采口碑。

九、本篇记叙内容，以地方航运为主。简记长航的重大事件。

目 录

序	(7)
凡例	(11)
概 述	(1)
第一章 航 道	(15)
第一节 新安江水系	(16)
第二节 长江水系	(22)
第三节 淮河水系	(88)
第四节 其他支流小河航道	(141)
第五节 管理机构沿革	(145)
第六节 主要管理规章	(147)
附 录 船闸、升船机简明表	(150)
第二章 港 口	(152)
第一节 港口分布	(154)
新安江水系	(154)
长江水系	(159)
淮河水系	(236)
第二节 组织管理	(286)
第三节 港口费用	(290)
港口规费	(290)
装卸力资	(295)
第四节 生产建设	(302)

第三章	船舶修造	(304)
第一节	修造船厂	(306)
第二节	集体所有制修造船厂	(344)
第三节	技术发展	(345)
	造船工艺	(345)
	造船设备	(346)
第四节	代表产品	(348)
	木质船舶	(348)
	水泥船	(354)
	钢质船舶	(356)
	玻璃钢船	(366)
第四章	运 输	(369)
第一节	运输工具	(372)
第二节	运输机构	(387)
第三节	客运	(441)
	航线	(441)
	运量	(460)
	管理	(463)
第四节	军运	(467)
	支前运输	(467)
	渡江运输	(468)
	安徽省航务军代处	(470)
第五节	货运	(470)
	航线	(470)
	运量	(485)
	运输组织	(492)
	管理	(499)

第六节	渡口	(527)
	古渡	(527)
	今渡	(533)
	渡口管理	(534)
第五章	航 政	(538)
第一节	航政机构	(541)
第二节	船舶管理和港务管理	(545)
第三节	航行安全管理	(548)
第四节	船员管理	(550)
第五节	海事处理	(552)
第六章	附 录	(562)
第一节	安徽省航运、航道部门、历届 党政负责人	(562)
第二节	对航运事业有影响的历史人物	(566)
第三节	省以上政府、部门授予先进称号的集 体、个人	(569)
	先进集体一览表	(569)
	先进个人一览表	(571)
第四节	学会、协会	(580)
第五节	科研及新技术推广应用	(584)
第六节	教 育	(592)
第七节	社会主义新风尚	(594)
第八节	船民习俗	(596)

概 述

安徽为华东内陆腹地，长江、淮河略以平行之势横贯其境，天然地将全省划分为淮北，江淮之间和江南三个区域。全省水域面积广阔，流域面积100平方公里以上的大小河流有300多条，总长度约15000多公里。江、湖、河、渠、库纵横交错，辗转通联全省81%的市、县，能与9个省市相通，从长江顺流而下，出吴淞口可以开展江海和远洋运输。居全国10个优水省份的第7位。

长江、淮河是本省河流的骨干，长江安徽段的通航里程401公里，区间流域面积6.6万平方公里，占全省总面积的47.5%；淮河安徽段的通航里程371公里，其中水深一米以上的330公里，区间流域面积6.7万平方公里，占全省总面积48.1%。此外，还有4.4%的面积是新安江流域，新安江安徽段长度为150公里，通航里程78公里，其中水深1米以上的37公里。

长江、淮河承受上游10多个省、市（区）约180万平方公里的来水，过境水量充沛，长江干流常年流入本省的水量有9,100多亿立方米，淮河干流常年流入89亿多立方米。本省年平均降雨量在750—1,600毫米之间，径流量702亿立米，年径流系数正常值为0.438。全省面积13.9万平方公里，占全国960万平方公里的1.4%，降水量则占2.4%，径流量占2.5%，丰富的径流资源对发展航运十分有利。但在地区的水量分布上，南方大于北方，平均每平方公里径流量：长江流域为63.8万立方米，淮河流域仅为27.2万立方米。因而，淮北平原水资源是求过于供，矛盾比较突出。

本省地处亚热带与暖温带过渡区，淮河以北河流，1年约有1个月内结冰期，对航运有一定影响，淮河以南诸河常年不冻，四季通航。

古代安徽既是由中原南下东南沿海各地的通途，又是由荆豫一带内地东出扬徐滨海地带的走廊。历史上素以交通便利和水运发达见称。据《禹贡》记载，徐州贡道“浮于淮泗，达于荷”，扬州“沿于江海，达于淮河”。古代徐扬之域，即包括今本省的大部分地区，这说明，早在4000多年前，安徽便与中原地区有着水路交通。

春秋时期：楚国顺淮东下，沿淮南北和江淮之间大部份地方成为他的“东国”。长淮上下，常有强大的舟师来往，沿淮的州来（今凤台城关）和钟离（今临淮关），是重要的交通据点和战略要地。从州来以南的肥口南下，越过江淮分水岭，沿施水（今南肥河）进入巢湖，出湖口达于江上，这是当时一条主要的交通干线。在这条干线上，除了肥施之间（约在今肥西县境将军岭附近），有时要辅之以短程的陆行之外，都可通行舟楫。楚国的舟师上下于江淮，大都通过这一路线。春秋中期，江东的吴国和钱塘江以南的越国相继兴起，他们都经过江淮与中原诸国相联系，为此，吴楚两国首先在江淮一带展开争夺。吴从国都姑苏北上渡江的渡口，主要有两处：一为北出延陵（今常州），朱方（今镇江东南），北渡邗城（今扬州东南），接于邗沟，直接与中原诸国交往，一为西溯溧水，越过今苏皖间一段低平的丘陵地带，出丹阳诸湖，再顺水阳江西行，在今芜湖一带渡江，直接与江淮之间的水运路线相接，这就是历史上有名的中江。清光绪《高淳县志》上记载：公元前506年（周敬王十四年），吴国为了与楚国争夺，在伍子胥主持下，开凿了从姑苏起到芜湖注入长江的一条人工运河，名为“胥河（溪）”。这条人工运河从姑苏起过太

湖、经宜兴、高淳、穿石臼湖联接起来的水上通道。（这条胥河[溪]与“中江”走向极为相似，是一河两名？是记载有误？是并存两河？尚待考证——编者）。

此时，中原通往江南地区的道路，主要有两条：一是沿泗水入淮河，复沿邗沟入长江，此为东道；二是沿颍水入淮河，复沿肥、施水入长江，此为西道。

战国时期：全国陆续出现许多人工运河，其中规模最大的是鸿沟。鸿沟为魏人在公元前360年所凿，又称渠水，是数条人工运河的总称，它起自河南荥阳，至梁（今开封）分为两支，一支经安徽肖县、砀山至徐州附近入泗，由泗入淮。一支从梁折而南流，经陈（今淮阳）再分为二，其一，经安徽亳县入涡水，至怀远入淮；其二，经界首入颍水，至蔡（今凤台）入淮。鸿沟联接黄、济、淮、泗、汝五大水系，构成了淮北平原的水运交通网。

楚国失去江汉平原之后，公元前278年，国都东迁到陈；前253年，又移迁于钜阳（太和县原墙）；前241年，再迁于寿春（今寿县）。这三个城邑，都在由鸿沟连接江淮的水运线上。《史记·货殖列传》载有：“郢之后，徙寿春，亦一都会也”。楚国迁都寿春，虽然只有18年就为秦所统一，但寿春已成为当时江淮地区的政治经济中心，并成为由中原通往东南各地的交通枢纽。大约在战国末期或秦汉之际，在肥、施二水水运通道的南端，又有合肥兴起，东南各地的特产，皮革、鱼干、木材等，由此北上进入施口之后，抵于合肥城下，然后视南北潮（指南面巢湖，北面瓦埠湖）水情的涨落，辅之以适当的短程陆运，上合于肥水的航运，集中到寿春，再转运中原；由中原南下的各类物资，也以寿春为起点，同样，南经合肥，水运东南各地。寿春与合肥南北相辅，成为水运交通的物资集散地。

此时，在长江中下游之间，从鄂都运舟下浮，经彭蠡、枞阳而至陵阳（今九华山东麓的贵池、铜陵、青阳、石台、太平一带），再转南北各地，江上交通已很活跃。

秦汉时期：秦统一中国后，十分重视交通运输，除了广辟驰道以外，进一步沟通並发展了由淮河至鸿沟入黄河，直达关中地区的漕运干线运输。前210年秦始皇东巡吴越，从云梦浮江东下，穿过彭蠡到枞阳和号称为江中复杂的州渚东入中江（胥溪），南到钱塘，这是最早的一次大规模江上航行。前106年，汉武帝登上天柱山，然后自浔阳（黄梅与宿松之间）浮江，舳舻千里，江上航运发展到一个新的阶段。

此时，庐江郡（今庐江、枞阳、无为等县境）设楼船官，伐木治船，贮在浔阳（今九江）。楼船也是战船的重要船型，大的有三层，每一层都有专门名称：“楼上屋曰庐意，就象层舍，其上重室曰飞庐，又在其上曰雀室，于中候望，若鸟雀之惊视”。

东汉末年，曹操建都许昌，曹丕迁都洛阳，当时南北交兵，以合肥为必争之地，许昌滨颍水上游，下游在寿春之西直入淮水，而颍水之西有汝水，东有洧水、淝水（下游皆入于颍），是一个水网地带，贾逵开贾侯渠（今河南周家口以北），曹丕开讨虏渠（在今河南鄢城，西华之间），司马懿用邓艾计，修广淮阳，百尺渠，上引河流，下通漕、颍。自此，“淮南、淮北皆相联结……每东南有事，大军出征，达于江淮。”

隋唐及北宋时期：隋朝时期，全国经济中心转向南方（今江、浙、皖东南一带），统治者为了掠夺南方财富，在邗沟等旧运河的基础上，修通了以洛阳为中心的南北大运河，其中在安徽境内的河段称作“汴河”，即“通济渠”。从此，汴河取代了鸿沟的地位，成为南北交通干线。东南漕粮，大多通过汴河到达京师。到了北宋时期，汴河漕运发展到顶峰。《宋史·河渠志·汴

河》载：“隋大业初疏通济渠，引黄河通淮，至唐改名广济（西段曾名为漕渠或洛水，东段曾名为汴水或汴渠）”。“汴水横亘中国，首承大河，漕引江湖，利尽南海，半天下之财富，并山泽之百货，悉由此路而进”。

唐代，除了漕运以外，商船运输也有很大发展，唐朝以前，长江中大船载重量不超过八九千石，唐朝中期有粮航船，船上驾驶数十人，南到江西，北到淮南，每年来往一次，获利很多。凡是大船都为富商所有，他们以船为家，居拖楼下，奏乐歌舞，使唤婢仆，生活安逸。宣歙地区也都利用水路通商。此时，造船业随之兴起，在宣城增设造船基地，与汉时留下来的庐江造船基地同造大型商船。

南宋以后及元明清时期：由于政治中心的转移，漕运改道，本省水上交通的分布发生很大变化。南宋迁都临安（今杭州），江北漕运一度中断，南北运河淤塞不通。元朝建都于大都（今北京），漕运改以海运为主，后因海运风险浪大而重修南北运河，但路线已有所改变，即自山东临清往东南方向，开挖惠通河、济州河，至江苏境内接南运河，直至杭州，新的南北大运河不再绕道河南、安徽，使汴河地位一落千丈，安徽整个水运的发展开始走向衰落。

晚清及民国时期：随着帝国主义入侵和洋务运动的发展，安徽出现了以轮船运输为特征的近代化水上运输方式。

1858年—1860年，清政府签定丧权辱国的《天津条约》和《北京条约》，给外国人以长江航行权和内地传教权，安徽航运遂开始落在帝国主义侵略之下。当时，外轮虽未在安徽设置通商口岸，但可经本省401公里江面溯江西上，也可在沿江各城镇上下客货，通过当地民船经纪转口贸易。在这一时期，清政府洋务派，官僚的官办企业也开始兴起，1862年—1865年间，曾国落在