

中国水运史丛书

上海长江轮船公司史

人民交通出版社

中国水运史丛书

上海长江轮船公司史

蒋衍林

人民交通出版社



9 787114 021350 >

内 容 提 要

本书记述了长江下游最大的，经济效益最好的国营航运企业——上海长江轮船公司建立 40 余年的发展、壮大历程。重点研究了该公司在上海及周边地区经济发展中的作用，国家政策对航运企业的影响及该公司在生产、经营管理上的特点及运输实力增长的情况。

责任编辑 马小奇

上海长江轮船公司史

SHANGHAI CHANGJIANG LUNCHUAN GONGSI SHI

《上海长江轮船公司史》 编委会

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

人民交通出版社印刷厂印刷

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印 9375 插页：1 字数：280 千

1995 年 10 月 第 1 版

1995 年 10 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数：0001-2500 册 定价：28 元

ISBN 7-114-02135-6

F · 00253

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 (按姓氏笔画为序)

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

长江航运史编写委员会

主任委员 马志义

副主任委员 唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰

荣作垣

委员 (以姓氏笔画为序)

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

上海长江轮船公司史编委会

顾	问	蒋衍林	魏广远	臧荫林	
主 任 委 员		夏国分			
副主任委员		周 华	喻淑琦	钱芸芳	施性河
委	员	赵炳初	党晓乔	张祥云	陶羽同
		王晓凡	华 东	吕美顺	尹定福
		尚新海	傅永棠		

上海长江轮船公司史编写人员

主	编	夏国分	
副 主 编		周 华	傅永棠
编写人员		严盛开	尚新海 刘文昌

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。参加本丛书的编写人员，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。

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 5 万多条，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 7 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际贸易港了。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罕与伦比的。

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，从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以

及与港、航相配套的各种设施：集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过复杂的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者，如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。中国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源

泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，中国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

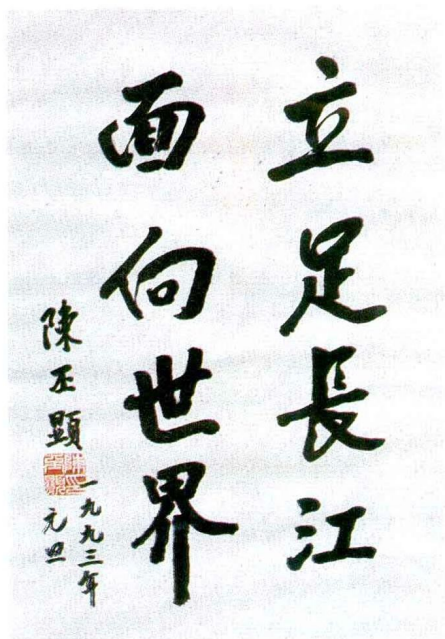
上海长江轮船公司办公楼外景



上海长江轮船公司现任领导在研究工作



陈丕显同志为公司题词



上海长江轮船公司被授予全国优秀企业金马奖



区间客轮“江申116号”

行驶申汉线的“江申4号”客轮



在长江上行驶的大型拖驳船队





与香港合资的长江万里旅游公司的豪华旅游客轮



与香港三北公司合资行驶申沙线的快速客轮

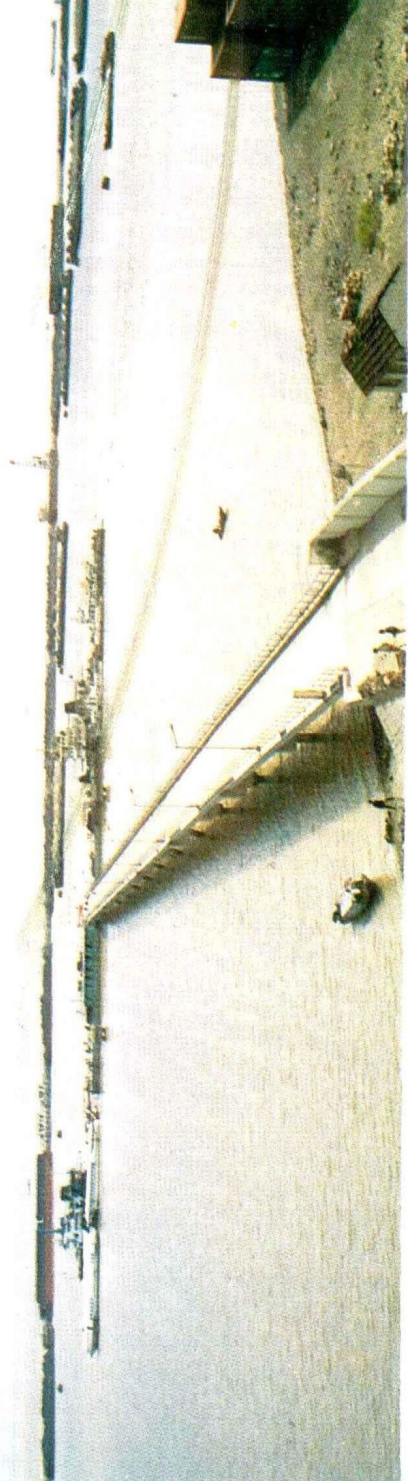
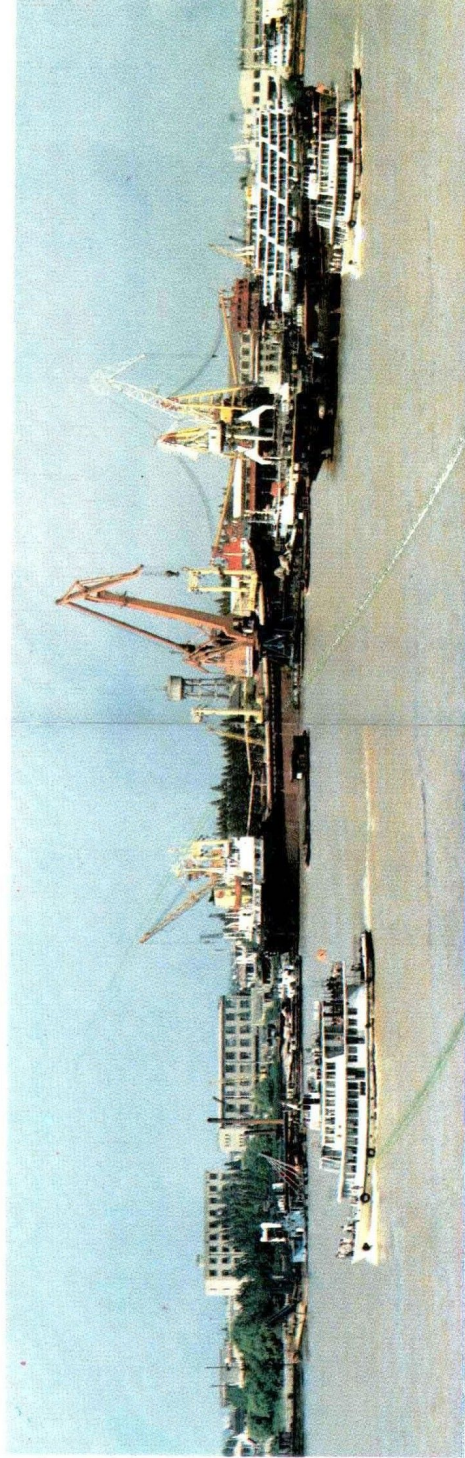
80年代添置的大功率拖轮



海轮“江海2号”



吴淞船厂全景



吴淞口外炮台湾船舶基地



闵南船厂的船坞

上海河校大楼

