

浑江、太子河水运

本溪市档案馆

1994年3月

编者按:

浑江、太子河水运在本溪交通史上占有重要位置,特别从清末到本世纪的三十年代的半个世纪左右这一段时间,对本溪的经济发展和社会进步作用尤其显著。本文根据档案和有关史料进行了综合整理,为研究我市近代经济发展的同志提供些线索。

F552.731.3 ✓

浑江水运

浑江是鸭绿江在中国一侧最大的支流，全长447公里。源于吉林省境内靖宇县长白山龙岗支脉，上游200多公里流经靖宇、通化两县。入境后先后同富尔江、六河、雅河、哈达河、里岔河相汇，沿群山谷地由东北向西南斜贯全境，迂回蜿蜒162公里，出桓仁，经宽甸，注入鸭绿江。浑江流经桓仁一段为中下游，江面一般宽100—140米，水深0.6—3米，流域雨水充沛，江宽水深，为开发水运提供了有利条件，在历史上为桓仁的经济发展和进步留下过辉煌的一页。

远在明朝时期，沿江居民已经开始有利用小型木船，从事短距离运输的记载。进入清朝中后期，特别是十八世纪以后，大量齐鲁流民陆续涌入，长期处于人烟稀少的桓仁地区，得以迅速开发，多余的粮谷，丰富的木材和山区土特产品迫切要求外销，并换回日用生活必需品。桓仁原系清封禁地，山川险阻，对外隔绝，与外埠物资交流只能靠肩担驮运。进入清末，由于安东的开港才给桓仁的对外交流敞开了大门，从此，浑江的航运迅速成为桓仁商品交流的主要通道。桓仁借浑江一水，在千里的航线上，上溯可达通化、八道江（今浑江市），下航可与“上通鸭浑二江，下通黄渤二海”的安东（今丹东市）港相连。桓仁安东间下航6天，上航20天，沙尖子安东间下航4天，上航15天，每年航期，由清明至

霜降。根据江水消涨情况至少可往返两三次。航船种类除少量由县城溯江而上的小槽船外，主要是远航安东的敞口船和尖咀子船两种。尖咀子船头尖，载重少，但操纵灵活，下航单船可承载粮谷三四十石到五六十石，上航载日用杂货。因浑江航道系天然形成，从未人工疏通，也无航标设施，由于航道坡度大，形成许多坡坎，俗称“哨”，共有31棚哨坎，大而险的有“牯牛哨”、“老虎哨”、“秋皮哨”、“曰王鼻子哨”、“满天星”等。船航每经哨口要靠船工在岸上拉纤。这种船只能溯行到桓仁县城为止，再往上无法通航，船主大部是天津人。敞口船，船体大，吃水深，可载粮200石（折8万多斤，即40吨，相当现在8辆五吨卡车的载运量）。要在夏季水涨时下航。这种船多系各码头的商号雇用木工，利用当地的木材，在江边就地制造，造一只船需木料五六到七八立米，一次性装运到达目的地后，即解体拆开，变成板材连木带粮一起出售。据统计，宣统元年（1909年）境内江中有槽船220只，当年运出农产品价值白银32715两。浑江航运兴盛时期的民国15年（1926年）槽船达500只，输出输入货物价值为现大洋1千多万元。江航鼎盛的民国后期，每年达千只以上。民国19年（1930年）浑江两岸农业大丰收，大量粮谷急需外运，出入槽船达2000多只。该年下航大豆124307石，杂粮46497石，豆饼14463石，上航杂货1085500公斤，其中大盐500850公斤，面粉87600公斤，烟草7000

公斤，煤油166725公斤，仅就以上几个品种，上下航物资核价达现大洋557万元。《桓仁县志》具体记载了该年沙尖子码头进出货物数量。

民国19年桓仁沙尖子码头外运农产品数量

品种	数 量	品种	数 量
元豆	30余万石(每石折210公斤)	红粮	1万余石
稻米	1万余石	小米	5千余石
包米	5千余石	元米	5千余石
小豆	1千余石	绳麻	5千余斤
元皮	5千余张	烟叶	20余万斤
烧酒	90余万斤	木材	20万件

同年该码头卸下的货物有“布匹20万余匹，绸缎800余匹，牛皮万余张，纸张20余万匹，杂货价值100余万元。”

江面上除了有众多的船只往来，还有大量的木筏漂运，沿江木把（即木把头，也称木头老客）将冬季砍伐下山的木材，利用冰雪路面运到江边码垛，乘初春江水上涨之际，把原木在江边串成木排，成群结队顺流而下，放往安东。桓仁地区的木材大量采伐外运，是从上世纪末浑江通航后开始的。光绪三十四年（1908年）日本政府强迫清政府成立“中日合办鸭绿江木植公司”，开采鸭绿江右岸森林，实际上浑江流域

的大片森林也划入了采伐范围。史料记载，从光绪年间到民国时期，先后有江浙铁路公司、鸭绿江木植公司、振兴公司、洪兴公司等桓仁、宽甸等浑江流域一带伐木。据《东方杂志》记载，民国18年（1929年）木植公司发展最盛时期，浑江流域伐木工人达三万余人，运木的牛马12000余头，年伐木约1500—2000万立方尺（折约55.6—74.1万立方米）该年木植公司自浑江流域采伐运至安东木材有方材73116连，原木43597.5连。详情如下：

品 种	类型	数 量	类型	数 量
红 松	方材	25017.5连	圆材	6576.5连
杉 松	方材	15851.5连	圆材	30266 连
黄花松	方材	677.0 连		
杂 木		31570.0连		6755.0连
总 计		73116.0连		43579.5连

（注：每连长8尺）

境内的两处码头，以沙尖子为最大。原处于浑江岸边的沙尖子小村，位于桓仁、辑安、宽甸接壤处，凭航运之利，迅速发展为远近数百里内繁荣一时的商埠，被称为东部山区的“小上海”。该镇距县城东南45公里，位于浑江下游上

漏河河口处，前有江水环绕，后踞城墙砬子山，自北而南街长三华里，因江岸河口处有沙滩而得名。据《桓仁县志》记载，民国25年（1936年）沙尖子居民达1333户，8853人，其中工商户140户。最大的商号德泰兴烧锅有资金2万元，怡祥和商号囤积粮谷一万余石。这些商号经营有道，大都集收购、仓储、运输、采购、销售于一身，临街开杂货铺，靠江岸一侧设栈囤粮，各大粮栈又都自己造船养船，雇用伙计最多的达50多人，养船十五六只。江边各种船只，一个航期最多达500多只。桅帆片片，木筏排排，首尾相连，盛况空前。县内所产的大豆、红粮及大宗土特产品十之七八均于冬季运集于此，“春融解冻后，则由佟佳江（浑江）运赴安东出售，并由安东返运货物，销于县内各地，繁兴之状，不亚县城”。县城南江沿码头，随江航的兴旺，也出现许多商号，有栈房的大买卖四五家，岸边做囤，开江装船。桓仁地区西路和南路的粮食大部集运到南江沿，东路和北路以远的粮食都集运到沙尖子外运。民国25年（1936年）南江沿码头购进粮谷29038石，从数量看远比沙尖子少，只及沙镇十分之二。沙尖子成为商贾云集的水陆转运码头，当年为之奋力过的人功不可没。光绪三年（1877年）怀仁县（1914年改“怀”为“桓”）首任知事章樾以“便民、便通商、便利赋”为据，为解决有粮无处售，有路不畅通的局面，责令乡保民众百余，历经寒暑，时临监工，凿通了影壁山大岭，筑成了怀仁县城至沙尖子130华里的马车大道。光绪十六年（1890年）“万清观”住持道人徐园

志自筹8300多吊钱，雇用民工，历时年余修通了长五华里，宽4米的石头蛮盘岭山路，从此车道改行头道阳岔，这一善举又把通往沙尖子的路程缩短了30华里。此路一通，不但县内粮谷的大部分，远至柳河、通化、八道江一带的车辆也通过此路向沙尖子运粮，冬季最繁忙季节，日有铁车千辆，形成一条连接几个县蜿蜒数百里的运粮大道，沙尖子码头也成为覆盖数百里的贸易集散地。

到三十年代中期，桓仁与外界的交通发生了大变化，繁盛一时的浑江航运顿时衰落。先是民国21年（1932年）和民国24年（1935年）接连两次特大洪水，江上槽船大量被冲走，浑江航运遭受重大破坏，但更主要的原因是相继出现了以下三方面新情况。一是民国27年（1938年）位于宽甸境内的鸭绿江拉古哨（水丰）电站开始拦江截流，船筏被迫与安东港断航。二是由于日本帝国主义的残酷压榨，农业生产遭到很大的破坏，余粮逐年减少，又加民国28年（1939年）伪满先后颁布粮食、木材等统治法，对粮食木材进实行统一购销，集中运输，一概不准私人贩运。三是这一时期因突击大修国道、县道、警备道，桓仁的公路交通有了很大发展，从1937年起相继开办了长途汽车客货营运，以县城为中心，在150公里范围内，修通了可以与四条铁路相连接的公路（县城北距南杂木138公里，东距通化108公里，西距南甸119公里，南距灌水137公里），从此在桓仁历时半个多世纪主要依靠水运，大进大出的历史

基本结束。

四十年代以后浑江上只能在部分江段进行短途航运。新中国成立直到1956年，境内的五里甸子、沙尖子、马圈子至浑江口段，尚可通航，航程55.5公里。每年运出粮谷1500多吨，运至风上线的长甸车站与铁路相接发往外地。为了充分发挥短途航运的作用。桓仁县交通科组成有两只机船，11只木船的航运队，从50年代到1975年共向外运出沿江林场采伐的木材1.5万多立方米，既减少了木材的压山损失，又支援了国家建设的急需。1976年，公路运输完全取代了水运，浑江上的短途航运也从此完全结束。由于桓仁水电站、回龙水电站和东方红水电站相继建成，航运转入了水库。桓仁浑江水库是东北地区以发电为主的大型水库，蓄水21亿立方米，水面64.8平方公里，沿库有通化、集安、桓仁三个县，六个库区林场，森林面积6.7万多亩。1985年库区有各种机动船23只，驾驶员51人，非机动船、157只，船工168人，航距22公里。年输出木材2500立方米。

太子河水运

太子河是我市仅次于浑江的大河，系辽河水系的一条主要支流。全长413公里。其源头有二，一是发源于本溪满族自治县东营坊乡草帽顶子山；二是发源于新宾县平顶山乡红石砬子山，两源各流经50公里左右，在本溪县南甸子镇的马城子村附近合二而一，又先后与清河、泉水河、汤河、五道河、小夹河、南沙河等支流相汇，境内流长168公里，从东向西横贯本溪县和本溪市区全境，经辽阳最后在海城汇入辽河。太子河流经境内区段为中上游，因水量充足，自古以来就给两岸人民带来了灌溉和舟楫之利。

太子河的航运始于明末，兴盛于民国，结束于伪满时期。太子河航运的历史最早见诸文字是《满文老档》关于努尔哈赤曾航行于太子河的记载。后金天命十一年（1624年）七月努尔哈赤攻宁远（今兴城）未克：“上不豫，谐清河温泉沐养”。八月沿太子河水路返盛京（今沈阳）卒于盛京南四十里的鸡堡。因流域处于明清频繁用兵之地，最初太子河水运多为战争服务，用来运送士兵、辎重粮草。清朝中叶以后，沿河居民激增，随着商品经济的发展，太子河已经成为交通不便的广大腹地沟通外埠的重要通道。

境内有本溪湖、小市、碱厂三处码头，供排筏船只停靠或装卸货物。每年航行适宜时期为五、六、七各月，因水量

比浑江小，多在夏季水情好时航运。从碱厂顺流到本溪湖要一天到两天，到辽阳要二天到三天，本溪湖上溯碱厂要五六天。碱厂、小市下航的商品，大宗为木材，大豆次之，还有药材、皮张、烧酒、线麻、烟草等山区土特产品。另外，据《奉天通志》和《东北县志纪要》记载，上游田师付沟所产的煤和马鹿沟开采的铜矿石，也曾通过太子河向外地运输。上航商品主要是面粉、布匹、糖、盐、煤、火柴等日常生活必需品。航运工具多为漂运的木筏，木筏“下辽阳”者居多。另有少量木船，木船沿河称作“小船子”。这种木船是将四条独木舟用横木穿连一起，约四丈长，一丈宽，上航只能载运上述的日用杂货千八百斤，稳水处用船杆上撑，遇峭或浅滩要船工在岸上拉纤。本溪湖到碱厂只二百里许，则需五六天，消水时要更长的时间，下航时船舱底部围上圈子载粮，上放各种山货，其上搭棚，也可乘坐些旅客。水情好时可载10多石粮食，约5000斤的货物。据《满洲国事情》记载，每年四五月间到达本溪湖码头的木船一天约10只。更多的是木筏，木筏也可以少量载货，把不怕水浸的货物装在事先扎好的木排上，带上小槽船及途中所需的粮菜及炊具。筏型根据水量大小，从五六排到二三十排不等，长者达四五十米，在河面首尾相连，浩浩荡荡，宛如出水蛟龙。放排的，当时称“打筏子的”都是身强力壮，肯于吃苦，水性好，不怕风险的青壮年。《奉天通志》记载：大小木排每年自上游下运者恒万余张”。《本溪县志》记载民国4年（1915年）仅

沿河10个村,即输出杂木43万根,烧酒60万斤,各种药材29.9万斤,蘑菇6万斤,兽皮7.7千张,兽毛2.5千斤。《辽阳县志》对民国14年(1925年)河运进货表记载,木材80万料、木炭110万斤、大柴300万斤,药材20万斤。同年碱厂销往外地木材241500根,大豆12800石,高粱1000石,白酒15万斤,线麻4万斤,黄烟4万斤,大块豆饼一万块(每块52斤)药材16.5万斤。小市输出大豆3000石,高粱1000石,榆树皮而30万斤,线香40万斤。输出这些物资,资料没有记载用的是什么方式,但根据当时的交通条件,可以肯定其中要有很大的数量。特别对木材来说只能靠河水漂运这是无疑的。在上游的码头中,碱厂更显得重要,它地处本溪、兴京、桓仁、凤城、宽甸交通之要冲,土地肥沃,交通方便,市肆繁荣,商业发达,远近闻名的大烧锅福兴魁经营历史可上溯到清道光五年(1828年),民国年间工商户达一百多户,成为仅次于县城的重镇,幅员几百里的物资集散地,贯通本溪辽阳商埠的河运码头。民国17年(1928年)《碱厂区村县志调查表》中有诗曾描写过太子河水运的盛况:“长风万里冲银浪,锦幛千寻碍夕阳,升月弯弯秋来老,流萤点点夜初凉”。

民国年间,境内陆路交通开始有所发展,但远远代替不了水路运输。随着商业的发展,随着关内外铁路的贯通,大连、营口港运的发展,本溪湖、辽阳等城市连接上游的航运

一直处于繁荣和发展，成为太子河水运的鼎盛时期，航运量明显增大，水路分布进一步延伸。据辽宁省档案馆资料记载，当时太子河水路分布为：

辽阳到本溪湖	水路180华里	通行船筏；
本溪湖到小市	水路145华里	通行船筏；
小市到马城子	水路65华里	可通筏排；
马城子到碱厂	水路40华里	可通筏排；
(按：有误，实际上可通“小船子”)		
小市到汤河上游	水路40华里	通行筏排；
碱厂到杉松河上游	水路45华里	可通筏排；
碱厂到洋湖沟	水路260华里	可通行筏排；
(按：有误，实际有100华里左右。)		
苇子峪到平顶山	水路100华里	可通行船筏。
(按：有误，实有50华里左右)		

船筏的数量，据史料记载：民国4年(1915年)仅山城寨(今小市上、下卜村)上流所有船筏达200多只，下流村庄有97只。下流各村船筏的数目是，姚家湾子9只，大峪堡子10只，三家子4只，迷岔堡子12只，七家子2只，台沟3只，中寨子10只，孤店子2只，养树圈子3只，发家峪5只，前河沿1只，迎水寺5只，谢家崴子15只，山城寨16只。

“九·一八”事变后，兴盛一时的太子河水运逐渐开始萧条。进入三十年代中期，太子河水运几乎绝迹。其原因，一是公路、铁路的发展以及机动车辆的出现，逐步取代了水运。本世纪初安奉铁路修通之后，辽溪、溪田铁路也在三十

年相继建成。国道、县道、警备道的修筑，长途汽车的营运，特别是与太子河并行的溪辽、溪田线两条铁路的通车，完全取代了太子河水运。二是日本侵略者对粮食、木材的强制统一购销，不准私人贩运，造成无货可运的境地。三是上游林木过伐，植被破坏，河道逐渐淤塞，使太子河逐渐失去了航运的条件。

新中国成立以后，1959年为适应“大跃进”对运输的需要，本溪市交通局，根据大峪卧龙一带沿河水深平稳，清淤量小的好条件，且加之附近菜田多，基建用的河沙多，有货可运的实际情况，决定把这一河段开辟为首航区。为此，交通局设航运科，在大峪设航运站，有职工24人。投资5万元耗木材40立方米的“本溪一号”、“本溪二号”两艘拖轮和四只船舶先后于“七一”前下水试航。1960年7月1日召开开航庆典大会，两艘拖船和两只船舶从大峪至姚家湾子河面航行一周，揭开太子河使用机轮航行的历史。随后船队为加深河道，就地捞取河中沙石自运自销，取得了收支相抵，略有盈余的初步效果。由于8月4日一场特大洪水，航道被冲垮，航运站毁于一旦，不再具备航运条件，航运机构撤销，船体改做渡口船使用，太子河航运的复兴计划经历了暂短的四个月就被迫结束。1972年到1985年在太子河支流上建成了高官水库。随本溪水洞封闭水域旅游业的迅速开发，给太子河水运带来了新的生机。1985年合计有可供航运水域45平方公里，从事旅游业的本溪水洞有小型机船34只，船员29名。

参 考 资 料

《奉天通志》

《本溪市志》第一卷

《本溪县志》

《桓仁县志》

《辽阳县志》

《东北县志纪要》

《满洲国事情》

《本溪县文史资料》第三辑，马毅著《太子河水运》

《本溪县文史资料》第三辑郝凤文、徐茂堂著《本溪县早期商业》

本溪交通局撰写《本溪交通志》初稿

本馆自编资料：

《桓仁地区近代交通发展述略》

《本溪地区林业资源遭受破坏情况概述》