

中国水运史丛书

南京港史

人民交通出版社

中国水运史丛书

南京港史

張振華

人民交通出版社

中国水运史丛书

南京港史

责任编辑 马小奇

人民交通出版社出版发行

(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: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 14.25 字数: 344 千

1989年1月 第1版

1989年1月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3 000册 定价: 13.45元

01-213-107-4

ISBN7-114-00403-6

F·00057

内 容 提 要

《南京港史》以大量翔实的文献资料为依据，记叙了从战国时期形成至1986年间南京港兴衰交替、变迁发展的过程。本书对南京港作为六朝、明朝都城的门户港，近代帝国主义争夺控制的重点港和当代工业交通枢纽港的不同地位、功能、作用及其与依托城市 and 现代交通工具之间的相互关系，作了详细的分析叙述，是一部有价值的交通史著作。

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 (以姓氏笔划为序)
马希德 卢东阁 田汝康 丘克辉 朱杰勤
庄为玟 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 (以姓氏笔划为序)
李冬青 陈宣丁 罗光琪 国都君 郭士光
钟幼鹏 高 鹏 黄振亚 黄耀荣
顾 问 刘惠农 陶 琪 贺崇陞 张 明 解荏民
主 编 马志义
副 主 编 黄振亚 张后铨 陈建国 许 可

《南京港史》编写委员会

主 任 陈思本
副 主 任 孙子健
委 员 伍德明 张文俊 陈 书 吕华清 管毅长
主 编 吕华清
编 写 人 员 王臻青 蒋遵矩 于从今 谭爱华

《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，已经有五千年的历史。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。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我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，我国已有坚固的船舶，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，这是我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，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，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。元代曾来我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，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我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，历来是我国繁荣富庶之地。我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一千七百余公里的大运河。这条运河无论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所控制，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，透过反复的历史现象，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材料。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。我

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，我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**

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》等部。

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开印制精装本。

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。

前 言

《南京港史》是遵照交通部和中國航海學會指示，在長江航運史編寫委員會的直接領導下，按照中國航海史研究會和人民交通出版社的具體要求進行編寫的，是《長江航運史》和《中國水運史叢書》中的一部。

《南京港史》的編寫工作得到江蘇省交通廳編史辦公室的關心支持，中國第二歷史檔案館和南京圖書館為本書提供了大量資料，人民交通出版社的盧其昌、長江航運史編輯室的陳建國對史稿編寫進行了具體指導，南京大學、河海大學以及省、市編史機關的茅家琦、蘇世榮、王慶輝、楊之水、王能偉、吳福林、樂華云、劉沛安、張益謙同志和長江沿線有關港口和輪船公司的代表對港史初稿進行了評審，提出許多寶貴意見，編寫工作還得到南京港口協會和南京市港務管理處的大力協助，書中照片，絕大部分由史久鑫同志提供，在此一併致謝。

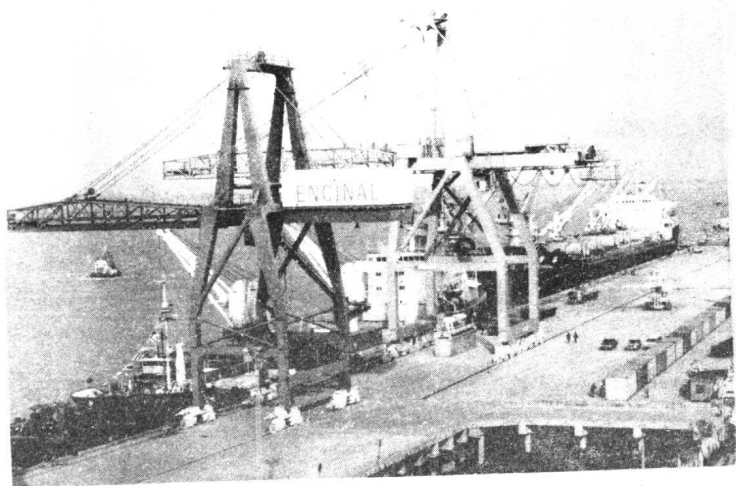
《南京港史》以經濟、技術史為主要內容，力圖對南京港的發展演變過程及規律進行探索和研究，是一部嘗試性的學術著作。由於作者水平有限，書中的問題和錯誤在所難免，懇請讀者批評指正。

編 者

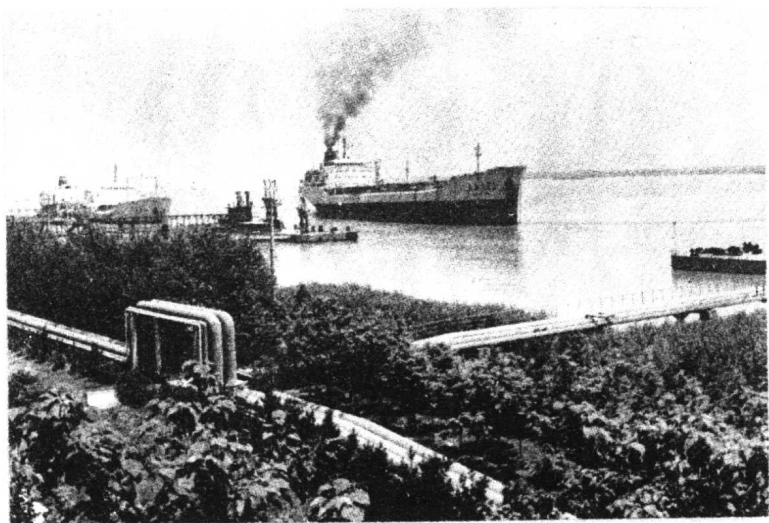
1987年12月



新生圩外贸港区



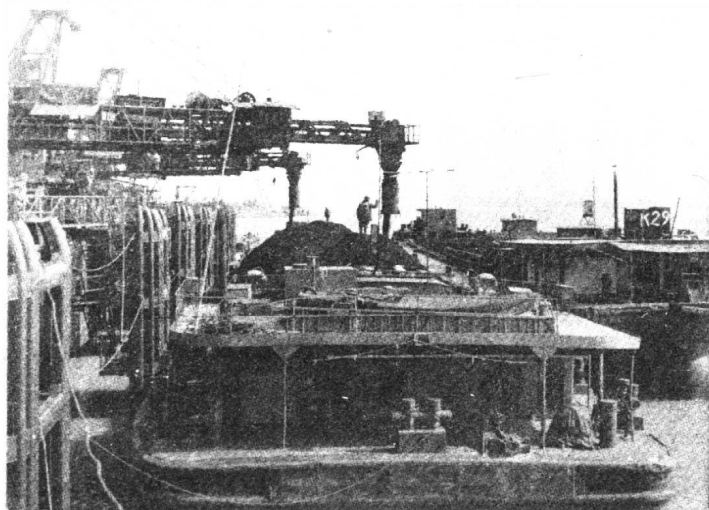
集装箱专用码头



原油中转港区



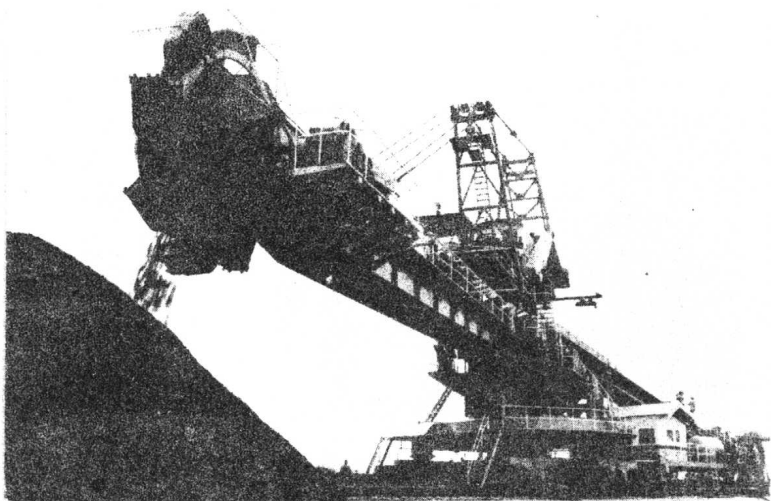
下关客运码头



机械化煤码头



锚地一角



煤炭堆取料机

绪 论

南京港是长江上最大的港口，是长江下游的重要交通枢纽，也是长江上最大的能源物资转运港和对外贸易的重要门户。南京港的货物吞吐量居全国内河港口首位，旅客发运量在长江各港口中居第四位。它是一个江海衔接、水陆中转、腹地物资集散和对外开放的江海型港口，具有多种功能，经济地位十分重要。

一 地理环境和交通条件

南京港位于长江下游中段，地处江苏省西南部，港口依托的南京市是江苏省的政治、经济、文化中心，交通条件十分优越。水路东距吴淞口 347 公里，是万吨级海轮深入长江的终点；5000 吨级海轮西溯长江可达武汉，江轮可与干支流各港沟通。陆路有津浦、沪宁、宁皖赣三条铁路干线和四通八达的公路网，鲁宁输油管道以南京港为终端，还有十余条空中航线通往全国各大城市。水路、铁路、公路、管道、航空五种运输方式齐备，使南京港具有良好的集散疏运条件。

南京港港区的长江宽度达 1200 米至 3000 米，作业水域宽广。港区水位（吴淞高程）年平均 8.15 米，近年最高水位是 1954 年 8 月 17 日的 10.22 米，最低水位是 1956 年 1 月 9 日的 1.54 米。水位一二月最低，七八月最高。港区主航道水深常年在 10 米以上，流速洪水期平均为每秒 1 米至 1.4 米，最大流速为每秒 2.30 米，枯水期平均流速每秒 1 米以下。港区受潮汐影响，洪水期平均潮差 0.3 米至 0.5 米，枯水期平均潮差 0.7 米至 0.9 米，大潮最大潮差 1.56 米，最小潮差 0.01 米，小潮最大潮差 1.40 米，最小潮差 0.05 米，枯水期潮水倒涌产生逆江流。

除长江外，港区内还有长江支流大小 19 条，其中秦淮河和滁河为主要航道。秦淮河位于长江南岸，全长 100 余公里，对南京港的形成和发展产生过重大影响，历史上曾两次通过人工开凿河渠与太湖水系沟通，成为江南内河入江通道。后因河道变迁，秦淮河航运功能逐渐衰退。1959 年建武定门节制闸后，通航河段仅限市区 12 公里与长江相通，成为小型船舶靠泊作业的岸线。滁河位于长江北岸，源于安徽省肥东县，全长 110 公里，从入江口至六合县的 43 公里河段为六级航道，维护标准水深 1.5 米。

南京港区历史上曾有坍岸发生，经过治理已基本稳定。港区可用岸线近 50 公里，除已利用者外，还有 10 余公里岸线可供建港，其中可建万吨级泊位的深水岸线有 7000 米，可建 5000 吨级泊位的顺直岸线有 3000 米。这些岸线都有广阔的陆域和良好的疏运条件，亦无需进行大规模的河道整治。

南京港优良的自然条件，使港口在木帆船时代和轮船时代都曾得到不同程度的发展。在古代，由于南京龙蟠虎踞，地势险要，在以水军为主要军事力量的朝代，秦淮河常常成为战船的基地。更重要的是，南京地区东邻长江三角洲，南接太湖流域，西靠湖广，位于粮食高产区的中心。因此不少朝代在此建都，港口也因大量进出漕粮、贡、赋而大为繁荣。近代以来，长江流域逐渐成为我国重要的市场和产业密集带，与海内外的物资交流进一步加强。南京是距华北平原最近的长江港口，这是津浦铁路和鲁宁输油管道通向南京的重要原因。同时，由于海轮吨位增大，对航道要求提高，加上南京长江大桥的限制，万吨级海轮进江只能以南京港为终点，使南京港成为水陆、江海中转的枢纽港口。

二 港口历史演变概况

南京在公元前 333 年设置金陵邑，已有港口的雏形。六朝时期，南京港是江南地区的漕运、贡运、军运中心，商业运输也开始发展，并与海外有航运联系。隋唐时期，港口仅以小量客运为主。五代十国时期是杨吴和南唐的军港和贡运中心港。南宋时是