



中国现代水运奉献者

第一部

新华出版社

中国现代水运奉献者

(第一部)

中国航海学会
航海史研究会编著

新华出版社

中国现代水运奉献者

(第一部)

中国航海学会

航海史研究会编著

新华出版社出版

浙江新华印刷二厂印刷

850×1168毫米 32开 字数 370,000字

1991年10月第一版 1991年10月第一次印刷

ISBN 7-5011-1399-8/D·247

定价：平装：6.50元 精装：9.80元

《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1.8万多公里，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。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今7000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200多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了30多个国家，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上了鼎盛时期。

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1700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，竟成为帝国主义者的天下！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、海运院校和出版部门，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，晋代的王浚、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，更不胜数。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。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，各省的航运史，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。

中国航海学会航海史研究会

序 言

根据交通部和中國航海学会统一部署，由学会航海史研究会负责组织编撰的《中国水运史丛书》，现已出版39册，约占计划总量的1/3。该《丛书》编撰工作，现已转入以现代史（即建国以来）为主的阶段。《丛书》编撰过程中，各有关单位积累了丰富的为我国水运事业作出奉献的先进人物事迹资料。因《丛书》限于体例和篇幅，此类宝贵资料不能大量入书。为此，航海史研究会研究决定组织编撰出版《中国现代水运奉献者》，作为《中国水运史丛书》的一个补充部分，通过树碑立传，宣传和表彰先进人物，对水运战线广大职工一定能够起到热爱社会主义中国、热爱水运事业的教育作用。

经过有关人员努力，现《中国现代水运奉献者》第一部已经出版。这部书中选辑了建国以来水运战线贡献突出、有群众威望的领导干部、专家、技术人员、劳动模范及其他先进人物的事迹，记叙比较实事求是，基本上反映了劳动群众的面貌。是一部宣传我国水运战线建国40年来所取得的伟大成就，对广大水运职工进行教育的好教材。

中华人民共和国成立前夕，我国1.8万公里海岸线上，只有深水泊位61个，年吞吐能力不到1000万吨。内河航道处于自然状态，能通航轮驳船的航道仅1.8万公里，轮船数量很少，水上运输主要依靠木帆船。

新中国建立后，水运事业在党和政府的关怀、领导下，经过40年建设，取得了重大成就。深水泊位总数已达267个，年吞吐能力达到4.8亿吨。内河航道达到10.9万公里，其中一半能通

航轮驳船，年客运量2.8亿人，货运量6.4亿吨。运输轮驳船发展到3600多万吨，其中海洋运输船近2000万吨，居世界第8位，我国已成为举世瞩目的世界航运大国，飘扬着五星红旗的中国远洋船队航行在世界150多个国家和地区的600多个港口。船舶建造，港口码头的建设和机械化程度，航道通航建筑和通讯导航设施，都是成十倍、几十倍增长了，其增长幅度都是惊人的，对国民经济发展和人民生活水平的提高作出了巨大贡献。这些巨大成绩是水运战线广大职工，在党的领导下，克服了成堆问题，战胜了重重困难，经过辛勤劳动，英勇奋斗取得的。在当前治理整顿、深化改革的大好形势下，把他们光荣可敬的先进事迹陆续编辑出版，势必激励水运战线广大职工学习先进，贯彻执行党中央的路线、方针，加强思想政治工作，加强经营管理，不断提高技术，大力挖掘潜力，为实现国民经济“翻两番”和“社会主义现代化”的宏伟目标作出更大的贡献。

贺岸非



谷源松简介

谷源松，1911年出生在山东省威海市贫民家庭里。因家境贫困，5年小学后辍学。15岁做学徒。19岁开始当海员，先上英兵船上当杂役。后在大连永源公司、烟台惠通公司和招商局的多艘海轮上，从水手、实习生直至擢升为驾驶员、代理船长。

新中国成立时，谷源松是“民302”轮船长，积极参与筹划香港招商局1950年1月15日起义斗争，担任护严纠察大队长。起义船回驶广州时，他率先冲破敌人破坏，首先驶船回国。荣获交通部授予“开路先锋船”的光荣称号。

1955年1月19日，国民党飞机轰炸汕头港，谷源松指挥“南海163”轮的船员，英勇还击，他多处负伤，坚持战斗，创下商船用少数武器击中一架敌机的成绩，被交通部授予“南海英雄船”光荣称号。谷源松获交通部授予“一等劳动模范”、“特等功臣”、“一等对敌斗争护产模范船长”称号。1956年出席全国英模代表大会，为主席团成员，受到毛主席的亲切接见。

1955年3月谷源松光荣参加中国共产党。以后历任广东省航运厅海轮船队调度室副主任、工会主席、广州海运局工会副主席等职。他先后四次被评为省级劳模，当选为第一、二、三、四届全国人民代表大会代表。1986年1月24日因病逝世。广州海运局为了表彰谷源松同志的卓越贡献，在1989年局庆40周年之际，评选他为“海运功臣”。号召广大职工向功臣学习，继承光荣传统，弘扬企业精神。

—— 详见内文第1页

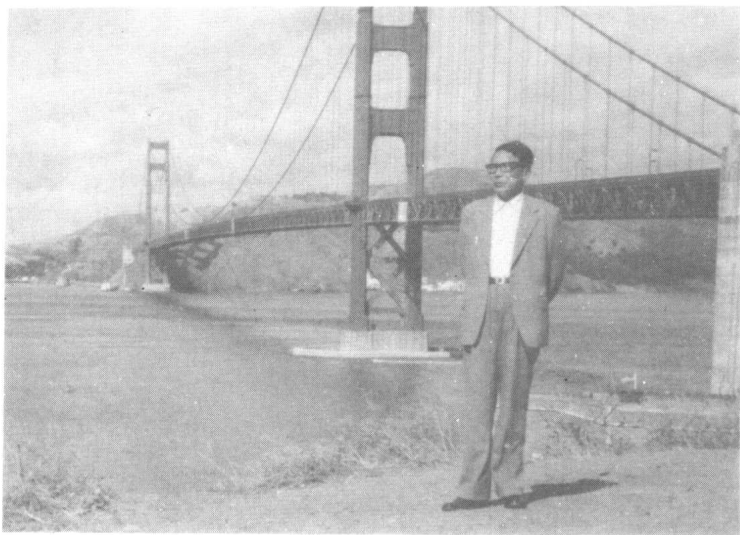


苏加林简介

苏加林，52岁，生于河北秦皇岛市。1958年参加工作。1972年起任电工班班长。1979年起任交通部秦皇岛港务局第三装卸公司机械二队队长。

苏加林同志思想品质高尚，干劲充沛。参加工作以来，一心扑在生产上。他为国家多贡献近两千个工作日，连续14年没有休息过一个完整的节假日。他刻苦钻研技术，获得14项革新成果，为国家创利近20万元。他和工友们设计研制成功的电机维修万能旋转工作台，大大减轻了工人的工作强度和难度，提高工效16倍。苏加林出色的成绩和工作表现，得到领导和同志们的交口赞誉。从1972年起，他年年获得局级先进工作者、局级劳动模范、秦皇岛市劳动模范、优秀共产党员等称号。1987—1988年被评为全国交通系统双文明建设标兵。1988年、1989年被评为河北省劳动模范。1991年荣获全国“五一”劳动奖章。

—— 详见内文第6页



徐皖东简介

徐皖东，安徽无为县人，现年75岁。农民出身，学过木匠，读过书，但没有文凭。1938年为抗日救国投奔新四军，并参加了共产党。从此，他转战天涯，历任战士、班长、连长、副营长、营长。但干得最多的还是后勤供应工作。

渡江战役中，他任师后勤副总指挥，以不死一人，不伤一马的成绩把辎重武器带到江南。抗美援朝战争中，他任志愿军空军车管部长。和平建设时期，任上海飞机场场长，华东空军后勤部运输部副部长，上饶、济南、石家庄等汽车修理厂厂长。

1957年以后，他任扬州汽车修配厂厂长，江苏省交通厅工业局局长，省船舶工业公司经理，直至1986年离休。

徐皖东同志是江苏造船工业的奠基人之一。他目光远大，事业心强。几十年来，领导造船工业，艰苦创业，不停奋进。他亲手培育了江阴、江扬、镇江等一批骨干船厂，使江苏年造船能力达到35万吨，船舶产品达500多种，并向国际市场出口，成为全国造船工业最发达的省之一。

—— 详见内文第78页



周赤民简介

周赤民，1915年3月出生，江苏省泰兴县人。1940年8月参加工作。1945年3月加入中国共产党，

自1940年8月起，历任泰兴县区政府军事区员、区长、副科长、区长兼游击队长和苏北军区兵站科长。1949年12月起任苏南松江专署交通局局长，苏南公路局、汽车公司副局长、经理。1954年3月任江苏省交通厅航道局局长。1956年6月任江苏省航运厅副厅长。1959年8月任江苏省交通厅副厅长、党组副书记。1978年1月任江苏省交通厅长、党组书记。1983年9月退居二线。现离休。

周赤民同志是江苏现代航运事业的开拓者和奠基人之一。

目光远大，多谋善断，作风踏实，领导有方。在主管江苏水运的几十年中，他参与制定的“水陆并举，以水为主”的方针，对江苏交通发展起到先导作用。他提出以港养港、以港建港、综合治理利用水资源，加强技术后方建设等措施，卓有成效地提高了江苏的港、航、道、场的综合运输能力。在改革的新形势下，在全国率先成立中国远洋运输总公司省级公司。帮助交通部规划南通、张家港、镇江、南京、连云港等五个深水港口的建设，形成内联外引、对外开放的港口群体。他力主续建大运河苏北段，使运河发挥北煤南运、南水北调的作用。周赤民同志的人品和对水运事业的贡献，在国内航运界备受尊敬。

—— 详见内文第7页



张志飞简介

张志飞同志为浙江省现代航运事业的主要奠基人。1913年4月出生于浙江嵊县剡溪。幼放牧。9岁始入学。资性聪颖，多次跳级。1933年7月毕业于吴淞商船学校驾驶本科。

1931年开始海上生涯。1936年获甲种远洋大副证书。对天文驾驶，他以敏捷、精确为外籍船长所折服。但船桥风光的宇宙宏观和动荡不定的蜉蝣人生，使他陷入对人生归宿的不断探求。特别使他悲愤的是虽为高级船员，但作为中国人，在异域仍到处遭到难以忍受的歧视。作为最后的选择，1939年冬，他从海