

7103 40

革命文庫資料

第五輯



中國人民政治協商會議
湖北省農工部農工部文史資料研究委員會編

目 录

襄樊水运业概略·····	华夏强 (3)
唐白河的咽喉——张家湾·····	襄阳县政协 (19)
老河口码头组织和工人的遭遇·····	老河口市政协 (22)
武镇港口·····	宋保国 (27)
谷城水运业概况·····	余国俊 (31)
汉江宜城段的水上运输·····	汤茂荣 (36)
宜城的船码头·····	汤茂荣 雨问石 (42)
蛮河水运·····	郭先知 (46)
保康南河航运的概况·····	黄佳国 (49)
襄枣宜苏区汉江航运税卡·····	刘世功 (52)
襄樊水师营拾零·····	王之铮 (56)
兴办公路的襄阳道尹熊宾·····	张光耀 (58)
襄花路汽车股份有限公司史略·····	柳汉瑜 (66)
樊城商会和商界概况·····	王先正 (69)
樊城棉花业·····	张光耀 (75)
襄樊的山杂货行栈·····	文思整理 (84)
襄樊的四家酱园·····	文思整理 (88)
《德泰》、《义丰》酱园·····	冯锡宽 (92)
我所知道的《何庆大》商行·····	聂明汉 (101)
襄樊的印刷业和书店·····	王之铮 王先正 (104)
商业一条街——陈老巷·····	樊西区政协 (108)

樊城《永远福》布店.....	王先正 (113)
豫襄烟厂.....	襄城区政协 (116)
杨吉六与杨氏家族.....	襄城区政协 (119)
随州商界二秦.....	随州市政协 (127)
黄一甲与《大有庆》商号.....	黄一飞 (134)
枣阳《庆远长》药店.....	赵立长 (145)
武镇《源昌恒》商号.....	南漳县政协 (150)
武镇《陈东升》药店.....	先培忠 周茂时 (154)
襄樊的五大盐号.....	刘梦痕 (162)
旧社会襄樊食盐的销售情况.....	刘果中 (167)
樊城盐案始末.....	何光临 (170)
民国时期的襄樊银行业.....	陈 鹏 (174)
抗战时期鄂北银行业面面观.....	庞盛文 (185)
鄂北钱号的兴衰.....	陈 鹏 (192)

目 录

襄樊水运业概略·····	华夏强 (3)
唐白河的咽喉——张家湾·····	襄阳县政协 (19)
老河口码头组织和工人的遭遇·····	老河口市政协 (22)
武镇港口·····	宋保国 (27)
谷城水运业概况·····	余国俊 (31)
汉江宜城段的水上运输·····	汤茂荣 (36)
宜城的船码头·····	汤茂荣 雨问石 (42)
蛮河水运·····	郭先知 (46)
保康南河航运的概况·····	黄佳国 (49)
襄枣宜苏区汉江航运税卡·····	刘世功 (52)
襄樊水师营拾零·····	王之铮 (56)
兴办公路的襄阳道尹熊宾·····	张光耀 (58)
襄花路汽车股份有限公司史略·····	柳汉瑜 (66)
樊城商会和商界概况·····	王先正 (69)
樊城棉花业·····	张光耀 (75)
襄樊的山杂货行栈·····	文思整理 (84)
襄樊的四家酱园·····	文思整理 (88)
《德泰》、《义丰》酱园·····	冯锡宽 (92)
我所知道的《何庆大》商行·····	聂明汉 (101)
襄樊的印刷业和书店·····	王之铮 王先正 (104)
商业一条街——陈老巷·····	樊西区政协 (108)

樊城《永远福》布店·····	王先正 (113)
豫襄烟厂·····	襄城区政协 (116)
杨吉六与杨氏家族·····	襄城区政协 (119)
随州商界二秦·····	随州市政协 (127)
黄一甲与《大有庆》商号·····	黄一飞 (134)
枣阳《庆远长》药店·····	赵立长 (145)
武镇《源昌恒》商号·····	南漳县政协 (150)
武镇《陈东升》药店·····	先培忠 周茂时 (154)
襄樊的五大盐号·····	刘梦痕 (162)
旧社会襄樊食盐的销售情况·····	刘果中 (167)
樊城盐案始末·····	何光临 (170)
民国时期的襄樊银行业·····	陈 鹏 (174)
抗战时期鄂北银行业面面观·····	庞盛文 (185)
鄂北钱号的兴衰·····	陈 鹏 (192)

襄樊水运业概略

华夏强

襄樊，是襄城和樊城的总称，位于湖北省西北部，居汉水中游，襄城和樊城隔汉水南北相望。溯汉水由襄樊北上781公里，抵汉水源头陕西洋县；顺流南下532公里，直达汉水末端——汉口。樊城东北7公里有唐河、白河汇入汉水，唐河上通河南省唐县、方城县；白河可通河南省的新野、南阳；通陕西龙驹寨之丹江在老河口以西注入汉水。位于汉水中游的襄樊自古就是南北交通要冲和军事战略要地。据《襄阳府志》载：“襄阳北楚大郡，上通关陇，下连吴会，北控宛洛，南达滇黔，汉晋以来，代为重镇。”在京广铁路未通车以前，东南各省的旅客到西北去，大都先乘舟船到襄樊，再换乘骡马车北上；西北往东南的旅客也是乘骡马车到襄樊，再换乘舟船南下，襄樊自古便是“南船北马”的交替站。因此，襄樊的发展“利赖汉江，功厚航运”。

一、襄樊古代的航运

襄樊的航运源于何时，尚无全面考证。仅就襄阳城西万山出土新石器时代遗址考证，在汉水两岸出土的三四千年前的舟楫锚具和周朝初期的剑戟等文物，说明春秋战国前，汉水的航运已有一定规模。如周显王45年（公元前324年），楚怀王颁给鄂君启的两片水节记载：水节的航线规定长江、汉水、唐白河等为楚国所辖河系，每片水节准载150船货物，鄂

君启只要持着楚王的水节，船队过关就可以不受阻拦。在军事上，襄樊更是居战略要津，如《晋书·桓温传》记载：

“温发江陵水军，自襄阳入均口（即今丹江口）……以征关中。”襄樊自古以来就是兵家争战之所。唐朝时，以长安为中心，通向全国的航运通道有三条路线，即东南路线、西方路线和中部路线。中部路线的两条主航道均经襄樊中转，第一是出长安南行，经兰田、商县，在龙驹寨附近入丹江，由丹江入汉水，经襄樊、钟祥至沙洋，由沙洋经过运河至巴陵（沙市）、入洞庭湖，转湘江过灵渠沿桂江西下直达广州。其二，沿东南线路到开封、转陆路，经许昌、襄城至方城入唐河，由襄樊顺汉水转湘水，过灵渠沿桂江西下直抵广州。自唐以来，襄樊即为关中通往岭南的水运枢纽和中转要港。

二、近代航运（木帆船）

明清以后，汉水更是运送漕粮贡赋的重要渠道，清康熙三十二年，关中饥荒，清政府将襄阳仓米二十万担，由汉江经丹水至龙驹寨转西安。康熙五十九年，又将湖广荆襄仓米十万担，历程2600里水运至龙驹寨转西安。雍正九年自荆襄运仓米十万担至龙驹寨转西安。鸦片战争后，中国沦为半封建半殖民地社会。八国联军打进北京时，清朝的慈禧太后带着光绪皇帝西逃，人还未到西安，荆襄的米粮就源源不断地沿汉水经丹水运到西安。光绪年间的汉水中游真是纤夫成群，帆影相接，“万里风帆水着天”的繁忙景象。在清同治年间襄樊的航运也是如此，如清同治年间《襄阳县志·乡镇卷》所载：“东北乡，新打洪，距城十里，唐白河、滚河、清河之水，向由此至白河嘴入汉（水），往来行舟，夹岸停泊，商贾云集。”

汉水航运业沟通了西南数省的商品交流。嘉庆十六年，《三省（川陕鄂）边防备览》中说：“汉中山区农民，一户喂猪十余口，……猪至市集，盈千累万，航运至襄阳、汉口售之。”可见当时汉水的航运业，直接联系到沿河两岸千家万户的日常生活。如农民的大宗农副土特产品有赖船运出境销售，所需用的日百杂货及农用工业品又通过船舶运送到他们手里，仅就食盐一项，在清代每年水运来襄樊销售给濒江人民的就有四百五十多万斤。大量的运进运出需要多少船只？据一九三六年《平汉铁路老河口支线经济调查》所载：

“航运于襄樊的帆船共有五万只左右，共分十一个帮：（一）河南帮：有排子船15000只；（二）襄阳帮，有摆江船3000只；（三）谷城帮，有楸子船2000只；（四）淅川帮，有驳楸船10000只；（五）老河口帮有神船5000只；（六）黄帮（黄冈、黄陂）；（七）中帮（钟祥、天门一带船舶）、（八）孝感帮等三帮共有扁子船约5000只；（九）光安帮、（十）汉中南帮、（十一）鄖阳帮等三帮共有毛板船约10000只。这些船中，载重量最大的约为十万斤，最小的为一万斤，一般的船可载四至五万斤。据同一调查资料所载，当时直接从事航运业的船工约有40万人左右，其中除船户自己的家属25万人之外，还临时雇佣船工达15万人左右。大量的船只进出，给襄樊带来了繁荣，为船只服务的船行亦应运而生。一九三六年樊城沿河有船行四十七家之多。船行的作用一是为货主找船或为船主找货；二是为船工找雇主或为船主找雇工，船行从中收取佣金。当时樊城最大的船行为“德顺公”、“吴福春”。张家湾有“裕立荣”、“杜万发”、“万和大房”、“万和二房”和“赵永升”等五家船行。唐白河船帮为了接交货物方便和维护船帮利益，在樊城马道口设有“楸子会”

馆”。水手纤夫为了自身利益，也集资建有“独桅子馆”。馆里设有常驻人员，负责接洽业务。

历来襄樊港区就包括张家湾、东津湾两座河码头。张家湾离樊城十五华里，是唐白河与汉水的汇合处。东津湾离张家湾也有十五华里，地处襄枣宜边缘地带，是货物装卸的良好码头。这三个港口位于汉水河道弓背，浪平水深，均有大量的船只停泊和装卸货物，所以在《平汉铁路老河口支线经济调查》一文中把这三个港口划为一个经济属区。据这个调查报告载，这个经济属区的年平均货物吞吐量为：一输出：棉花十九万担，小麦四十六万担，黄豆四十万担，芝麻一万三千担，小米三万担，总计十一万吨，总估价（当时的币值）一千四百三十七万四千元。二输入：准盐二千八百引（每引为600斤），棉纱三千五百件（每件200斤），匹头七千件，煤油两万对，纸烟二千六百箱，红糖六千包，白糖一万四千包，总吨位不下十万吨。该港区输出的货物主要是农副产品，货物来源，半在鄂北，半在豫南，主要运往汉口。具体情况是：

棉花：来自襄北，从樊城出口的每年约三千包；从张家湾出口的每年约四千三百包，其中二千五百包来自襄东，其余来自豫南、枣北一带。

黄豆：来自唐白河流域的唐县、新野、南阳等地，在张家湾水上交易，行销武汉。

小麦：来自唐白河流域及襄、枣等县，在张家湾及东津交易，船运行销汉口。

高粱：来自襄北和河南新野等地，在张家湾、东津交易，船运行销汉口及钟祥、沙洋。

芝麻：来自襄北和汉水两岸等地，在樊城、东津交易，

经汉口转销国内外。

小米、豆类：来自襄阳县在樊城成交。其中豌豆运往汉口转销日本。

输入的货物多为百货、生活用品，由汉口运至樊城，再分销各地。具体情况是：

淮盐运到樊城后，销往襄阳、枣阳、宜城、南漳等县。

匹头：来自汉口的主要是“洋布”、充贡呢、哔叽、绸缎、呢绒，木船运至樊城后，销于鄂北约占80%，销于豫南占20%。

煤油：从汉口船运到樊城，销于南漳、宜城两万五千对，销往枣阳一万对，销往襄阳两万对，通过张家湾转船销往河南三万对。

糖：每年从汉口船运樊城两万包，除红糖多为广东产外，白糖均系外国进口，其中日本产的占70%，美国产的占30%。

船只航行情况：由老河口至汉口一段，每年阴历四月至十月为大水期，可通行五十吨的大船，其它季节，可通行30吨左右的木船。由老河口至汉口，涨水季节顺流而下最快一星期可达，平时则需十四至二十日；若逆水上行约需三个星期，最慢一月，如遇顺风，最快十二日可到。

由于航行艰难，水势有涨有落，营业有冷有旺，虽同货同程，其运费素无定规，但除遇特殊情况外，相差亦有限。一九三六年的运价情况是：

一、下(顺)水运价(樊城至汉口560公里):

货名	计 费 单 位	运费(元)	吨公里运费(元)
棉花	包(每包140公斤)	1.50—1.60	0.0191—0.0204
小麦	樊石(每石107.5公斤)	0.60—0.70	0.0101—0.0118
黄豆	樊石(每石107.5公斤)	0.60—0.70	0.0101—0.0118
芝麻	石(每石77.6公斤)	0.50—0.60	0.0115—0.0138
豌豆	石(每石119.4公斤)	0.70	0.0105
蚕豆	石(每石119.4公斤)	0.60	0.0090
小米	石(每石200公斤)	0.70—0.80	0.0105—0.0120

二、上(逆)水运价(汉口至樊城560公里):

货名	计 费 单 位	运费(元)	吨公里运费(元)
煤油	对(每对33.4公斤)	0.25—0.30	0.0154—0.0160
糖	包(每包95.5公斤)	0.65—0.75	0.0122—0.0140
盐	引(每引300公斤)	0.60	0.0214
棉纱	件(每件191.04公斤)	4.00	0.0374
匹头	件(每件155.2公斤)	3.20	0.0262
纸烟	箱(每箱122.1公斤)	2.50	0.0362

船主及船工收入情况：一，老河口至汉口一段：载重120石之船，每船约需六人，船家自身三人，雇伙计三人。往返汉口一趟最快一个月，伙计工资，上水7元，下水6元；船主管船工伙食，每人每日约需0.20元。二，白河、瓦店、张家湾装20石之船，每船雇用二人，每人每日供给伙食费约0.20元。三，唐河、上屯、张家湾装80石之船，每船雇工三人，每人每月工资3元，每人每月伙食、杂费约需6——7元。

繁忙的船只进出，大量的货物吞吐，供停泊装卸的码头也相应产生。据清同治《襄阳县志》载：襄、樊两城沿岸已有码头31个。其中樊城22个，从上至下有大码头，龙口、公馆门、渡口、林家巷、左家巷、杨家巷、邵家巷、晏公庙、余家巷、莫家巷、官码头、占吉庙、五显庙、回龙寺、基峨巷、湖南馆、马道口、梯子口、迎旭门。襄阳有：罗家、刘家、长坡、小北门、官厅、铁桩、大北门、长门、闸口等九个码头。装卸货物的码头工人约一千人左右。

舟楫往返，货物集散，推动了港埠经济的发展，到清朝光绪年间，襄樊已有钱庄六十多家，年交易总额在一千万两白银以上，棉布商号四十多家，年销售额达四百多万元（银元）；棉花行七十多家，年外运量达二十多万担；百货六十多家；广货六十多家，商号总计有二千五百多户。当时著名的商号有“张义兴”、“恒记”、“项德记”、“禅顺昌”、“复茂桂”、“永茂昌”、“李元富”等，他们主要经营袜子、毛巾、鞋子、呢帽、玻璃器具和化妆品等，另外还有王太有锅行、王宜昌盐号、稻香村糕点店、永兴久茶叶行、胡松茂皮革行、六合恭、何同昌酱园、曾家油坊、熊临丰药店、谢仁记西药店、彭元昌、永远福、永昌荣等匹头店，李兴

顺、赵美顺广杂货店，天宝银楼等。后来，英美的美孚、亚细亚等石油公司，日本的太古洋行、谦信洋行，英美烟草公司等相继打入了襄樊市场，与中国的民族资产阶级争夺市场。

中国的民族资产阶级不仅要与帝国主义和外国资产阶级争夺市场，他们自己内部也竞争得十分激烈。当时不少外省商号在襄樊设有会馆，成为各自籍系的行帮组织。当时外籍客商在樊城设立会馆的有：中州会馆、韩城会馆（安徽）、江苏会馆、浙江会馆、山陕会馆、徽州会馆、怀庆会馆、抚州会馆、黄州会馆、小黄州会馆、福建会馆、泾县会馆、武昌会馆、四川会馆、汉阳书院、江西馆、湖南会馆共十七个。

三、近代襄樊的航运

一九〇四年（清光绪三十年）汉江开始航行小轮船，航线是从汉口至老河口，沿途停靠，客货兼运。嗣自一九一九年到一九三六年间，航行襄河口的轮船局已发展到五十余家，轮船六十一艘，总吨位83004吨，总马力约1800匹左右。据一九三六年湖北农产运销处制定的老河口至汉口的轮船运价规定：共分五个等级，以五等货为基数，上水每吨货16.56元，下水每吨货8.28元；四等货为五等货价的 $1\frac{1}{3}$ ，三等货为五等货价的 $1\frac{2}{3}$ ，二等货为五等货价的2倍，一等货为五等货价的2 $\frac{1}{3}$ 。轮船运费平均高于木帆船的运费。一九三八年武汉为日军侵占，轮船运输告停。

一九三六年航行汉水的公私轮船列表如下：

所属公司名称	船名	总吨位	马力 (匹)	定额 (人)	建造年月	行驶主要航线
湖北省农产整理运销处	德美		20			老河口至汉口
"	胜利		30			"
"	名利		30			"
"	万益		30			"
"	利昌		30			"
"	安利		50			"
"	安杨子		100			"
"	义安		150			"
"	常清		150			"
荣记轮船局	林襄	76.79		100	民国十七年一月	汉口至沙洋、咸宁、樊城
汉江轮船局	雅利	56.66		150	民国十九年五月	汉口至朱河、咸宁、樊城
春茂轮船局	林安	47.89		80	民国十四年六月	汉口至樊城、宜昌、武穴
襄济轮船局	襄济	36.38		70	民国十四年三月	汉口至樊城
襄永轮船局	襄永	10.00		15	民国十四年七月	汉口至老河口
襄阳轮船局	襄汉			20	民国十六年十一月	汉口至樊城
"	襄和			23	"	"
刘文华(华兴汽船同记公司)	龙飞	4.13		10	民国十四年八月	汉口至老河口
潘阿义	安宁	9.05		28	民国十七年八月	"
同济轮船局	平安	4.00		21	民国十七年九月	汉口至老河口、沙市
何永禄	永记			10	民国十四年八月	汉口至岳口、樊城、武穴

三楚轮船局	汉云		28	民国十七年八月	汉口至老河口
美济轮船局	木生		20	民国十七年九月	汉口至老河口、天门
同义轮船局	合义	5.50	28	民国十六年七月	汉口至老河口、监利
美济轮船局	耐丰	5.50	21	民国十七年十二月	汉口至老河口
日升轮船局	日升		12	民国十七年二月	"
济襄轮船局	祥云		18	民国十七年七月	"
协合轮船局	襄阳	10.05	49	民国十七年二月	"
原园轮船局	之江	5.00		民国十八年五月	汉口至武穴、樊城
鼎记轮船局	竟陵		20	民国十八年六月	汉口至老河口、天门
耀记轮船局	良仙	7.00	40	民国十七年十一月	汉口至老河口、武穴
良平	良平		20	民国十四年六月	汉口至老河口等
飞云	飞云	5.50	38	民国十八年八月	汉口至老河口、孝感
瑞利	瑞利	7.35	34	民国十八年九月	汉口至老河口、丰口
湘西	湘西	13.73	44	民国十八年七月	武昌至樊城
义鸿轮船局	钧源	8.84	35	民国十九年八月	武穴、樊城、朱河
南阳轮船局	小南	5.00	40	民国十八年六月	汉口至樊城、津市
开济轮船局	开济	4.76	31	民国十九年三月	汉口至老河口、武穴
义利轮船局	福泰	61.5	224	民国十九年六月	汉口至宜昌、九江、襄阳
魏春亭(华记轮船局)	凤行	12.5	71	民国十五年四月	汉口至襄阳、宜昌、武穴
仓汉轮船局	仓新	64.65	241	民国十九年四月	汉口至襄阳、宜昌、武穴
汉 义	万泰	6.12	35	民国十九年七月	汉口至孝感、泗桥、老河口

益 航	之山	18.00	105	民国十八年十月	汉口至樊城、津市
汉 口	新 口	5.00	20	民国十七年十二月	汉口至老河口
三友轮船	武林	70.34	140	民国十八年十月	汉口至樊城、武穴、宜昌
张 庆 堂	董 声	6.50	22	民国十七年十二月	汉口至天门、丰口、老河口
淑鑫轮船	淑鑫	29.70	135	民国十九年五月	汉口至樊城、宜昌
同利轮船	裕 泰		21	民国十九年二月	汉口至老河口、沔阳、保安
远达轮船	日 兴	12.94	52	民国十八年四月	宜昌至老河口、上海
启明轮船	常 德	3.00	22	民国十七年八月	汉口至武穴、樊城
茂利轮船	茂利	58.00	34	民国十九年一月	汉口至樊城、保安、沔阳
恒昌轮船	恒 丰	4.50	30	民国十八年十二月	汉口至樊城、武穴、津市
襄利轮船	襄 益	32.00	141	民国十七年十月	汉口至老河口、天门
畅胜轮船	畅 胜	8.50	43	民国十八年十月	汉口至樊城、武穴、岳州
查记轮船	云 龙	51.34	24	民国十八年七月	汉口至老河口、宜昌
永安轮船	永心号	9.00		民国十八年七月	"
族安轮船	飞 鸿	15.00	16	民国十一年一月	汉口至樊城
"	飞 雁	13.00	10	民国十二年二月	"
张 光 禄	永 龙	16.00	25		汉口至老河口
何 觉 楷	美 德				"
尉丰面粉厂	沧 浪	35.00			汉口至老河口
汉正轮船局	荣 华	26.52			汉口至老河口
合 计	61艘	830.04			

四、解放后襄樊的航运

一九四九年中华人民共和国建立后，汉水的航运揭开了新的篇章。船码头由私有变为公有，船舶运输由个体经营改为集体经营，集中代替分散，跨入了社会主义的发展阶段。

（一）集体所有制的形成和对木帆船的改造

一九五三年，襄阳地区所属各县（市）对航区内的3762条木帆船实施了两定三统的改革措施：即定港籍、定航线，统一调度、统一运价、统一货源。当时定籍襄樊港的船只只有：帆船844只，驳船150只，划船167只，渔船77只，农用船33只，总吨位18421吨。其余2494只分别定籍张湾港、老河口港、谷城港、宜城港和保康港。一九五三年，襄樊港的年吞吐量为133279吨。到一九五五年，襄樊市成立了“民船社会主义改造办公室”，领导船民的合作化运动。到一九五六年三月，全港已组成合作社39个，实现了民船的合作化。这一年，全港的吞吐量达到632611吨，比一九五五年增长了3.45倍。为了适应运输量大幅度增长的需要，一九五八年出现了把木帆船改造成机帆船，向机械化进军的热潮。襄樊首先用“狄塞尔”柴油机装配成四只机帆船，共64匹马力，载重48吨，提高了船的航行速度，减轻了船民的劳动强度。接着全港区不断向机械化推进，逐渐改变了民船撑篙摇橹、拉纤扯篷的落后局面。

（二）国营轮船航运

一九五二年七月，湖北内河航运局派“通城号”拖轮从武汉至襄樊试航成功以后，于一九五四年二月，湖北省内河航运管理局正式开辟汉口至樊城的轮船航线，共有轮船八艘，一千匹马力。