

中国水运史丛书

江西内河航运史

(古、近代部分)

人民交通出版社

中国水运史丛书

江西内河航运史

张宗耀

(古、近代部分)

人民交通出版社

责任编辑 马小奇

封面设计 孙立宁

中国水运史丛书

江西内河航运史

JIANGXI NEIHE HANGYUN SHI

(古、近代部分)

江西内河航运史编审委员会

插图设计: 赵耀华 正文设计: 刘晓方

责任校对 张莹

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: $850 \times 1168 \frac{1}{32}$ 印张: 11.5 插页: 1 字数: 303 千

1991年8月 第1版

1991年8月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—3000册 定价: 18.55元

ISBN 7-114-01122-9

F · 00126

内 容 提 要

本书是一部经济技术专著，以大量史料为依据，从水上运输、港口、航道、船舶修造等方面记述了公元 1949 年以前，江西航运的发展、演变过程，揭示出不同时期江西航运的特点及其在江西省经济发展中的重要地位和作用。

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 丘克辉
田汝康 庄为玘 朱杰勤
何明德 陈嘉震 谢中峰
魏启宇

江西省交通史志编审委员会

主任 黄慧銓
副主任 薛昌魁 周河祥 陈鸿祺
委员 张文锦 陈国强
陈旭 魏运逢 张文涛
刘文成 黄金辉 史筱初
梁雅端 傅凤翔 邓振胜
沈兴敬 喻正平 蔡继夫

《江西内河航运史》编审委员会

主	任	张文锦		
副	主	任	陈旭	
委	员	李景玉	何明道	熊火根
		沈兴敬	杨竹森	张兆平

《江西内河航运史》编写人员 (古、近代部分)

主	编	沈兴敬		
副	主	编	杨竹森	
编	写	人	员	
		沈兴敬	杨竹森	张兆平
		许立民	丁文亮	郭利华

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 50000 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。明初郑和七次下西洋，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了鼎盛时期。

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家贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人众。“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、清代的勒辅、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

周恩来总经曾经说过：“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

前 言

《江西航运史》是遵照中国航海学会、中国航海史研究会的部署，在江西省交通厅和江西省交通厅交通史志编审委员会领导下，由江西省交通厅航运、航务两局具体组织编撰的。是《中国水运史丛书》的一部。

为了便于阐述，我们遵循一般历史分期方法将江西航运的发展历史划分为古代、近代、现代三部分。即鸦片战争（公元 1840 年）以前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949 年 10 月 1 日）为近代史，中华人民共和国成立以后为现代史。本册为古、近代部分。

江西是中国水道条件较好的省份之一。江西水运具有悠久的历史，不仅在江西省文明史的形成和发展中产生过巨大作用，在祖国的统一和民族的融合中也发挥了积极的作用。可以说，江西水运史也是中国文明史的重要组成部分。因此，研究江西水运在各个历史时期的重大成就，总结历史经验，探索演变规律，古为今用，具有重要的意义。

为力求编撰一部有时代性、科学性并具有地方特色的信史，在编写之前，我们曾做了大量的基础工作，收集了大量的资料。仅古、近代部分，就收集了约 2000 万字（含各地市航运单位收集数）的资料，并编出《江西省内河航运史资料》5 册，百余万字。

在编写工作中，我们遵循马克思主义历史学的观点，坚持存真求实的科学态度，认真整理、考证史料，透过纷繁的历史现象，研究事物的本质，以求系统地总结历史，引出规律性的认识，从中获得有益的启示，更好地继承和发展前人的伟大业绩，为现代江西水运建设提供历史借鉴。

在编写过程中，承中国第一、二历史档案馆、中国社会科学院图书馆、北京图书馆柏林寺分馆、四川省图书馆、重庆市图书馆、上海市图书馆徐家汇藏书楼、南京图书馆、武汉市图书馆、广东省图书馆和江西省图书馆、江西省档案局、江西省博物馆、江西省各地（市）航运史编写办公室等单位的大力协助，特别是江西省社会科学院副院长、研究员、教授、中国地方志协会理事、江西省地方志编纂委员会副主任姚公骞，江西省地方志编纂委员会副主任王田有和中国地方志协会理事、江西省史学会副会长兼秘书长、江西师范大学副教授许怀林对书稿作了认真审查，提出了宝贵的意见和建议。本书的问世，凝集了多方面的劳动成果。在此，一并致以深切的谢意。

本书的编撰，采“众手成书”的方式，具体分工是：绪论、第二章由沈兴敬撰写；第一、三章由杨竹森撰写；第四、五章由张兆平撰写；第六、七章由许立民撰写。本书照片由丁文亮同志提供。由于作者水平有限，疏漏和错误在所难免，敬请读者指正。

编 者

1990年8月 于南昌

绪 论

江西河道纵横，在全国是水资源条件较好的省份之一。江西的先民自古即利用优越的水道条件，从事渔猎、采集等活动。尔后，随着社会生产的发展和不断的实践，逐渐创造了排、筏、舟、船、桨、帆等水上运输工具，出现了港口和港口城镇，水运活动成为社会经济活动不可缺少的部分。江西的水运事业不但对江西文明史的形成和发展产生过巨大的作用，而且，对于沟通中原与岭南地区的经济和文化，对加强祖国各民族的团结和统一，乃至整个中华民族的繁荣和昌盛都有其不可替代的积极作用。同时，水运事业本身也得到相应的发展。

一

江西位于长江中下游的南部。唐代曾于此置江南西道，今之江西省名，即由江南西道简化而来。

江西东接浙江、福建，南邻广东，西连湖南，西北界湖北，东北界安徽。东西距离约 490 公里，南北距离约 620 公里，全省土地面积 16.69 万平方公里，占全国土地总面积的 1.7%。

江西的地质，北部九江一带，除湖地外，大都为古生界地层分布，江西南部为古生界之水岩所分布。

江西的地势，东、南、西三面环山，中部为丘陵，北部平原略呈盆地形式。山地、丘陵约占总面积的 70%。省境东部自北向南，为黄山余脉、怀玉山、武夷山，大体为东北——西南走向。北部山地海拔在 500~1000 米左右，向西南渐没于鄱阳湖平原。武夷山脉绵延于闽、赣省界，长 500 公里，主峰黄冈山海拔 2158

米，为本省最高峰。南部属南岭山地，有九连山、大庾岭等。西部山地北有九岭山、幕阜山，南有罗霄山。九岭山、幕阜山自东向西成东北——西南走向，平行排列于省境西北部。罗霄山位于湘、赣边界，山脉中段为井冈山地区。中部丘陵位于鄱阳湖以南，三面山地环绕，丘陵间多红色盆地，以吉泰盆地最大。鄱阳湖平原位于本省北部，亦称豫章平原或鄱阳盆地，为冲积、湖积平原，是长江中下游平原的一部分，面积约2万平方公里。全省总的地势是南部及东西两侧比较高峻，而中部则比较平坦旷豁。

二

江西河流均发源于省境东、南、西三面山地，并依山势向中部和北部聚汇，形成鄱阳湖，然后经湖口注入长江。全省河流总数达527条，总长1.84万公里^①。全省通航河道，据1979年普查，枯水0.3米以上，10公里以远，通行专业运输船的河流和航线达62条，4937公里。其中水深1米以上航道983.5公里。

江西河湖按自然流向，大致可分为赣江、抚河、信江、饶河、修河五大河流和鄱阳湖。本书为叙述方便，将这五条河称为江西省五大干流，其余则称为支流。如图0-1-1所示。

鄱阳湖和五大干流的航道情况如下：

鄱阳湖

鄱阳湖位于江西省北部，长江九江河段的南岸，是中国第一大淡水湖。该湖汇集赣江、抚河、信江、饶河、修河五河来水，经湖调蓄后，在湖口注入长江。鄱阳湖流域面积为16.2万平方公里，介于湖口、九江、星子、德安、永修、新建、南昌、进贤、波阳、都昌等县、市之间。湖的形态是北狭南宽。南部宽约50~70公里，地势开阔，为赣、抚、信、饶、修五河冲积平原；北部山丘对峙，宽约5~15公里，是入江水道。鄱阳湖水面面积，高水位（湖口标高21米）时，约4600平方公里，可容水293亿立方米；枯水（湖口标高13米）时，约1000平方公里。可容水15亿立方米。

^① 历史上无精确统计，此系据1979年江西省内河航道普查资料。

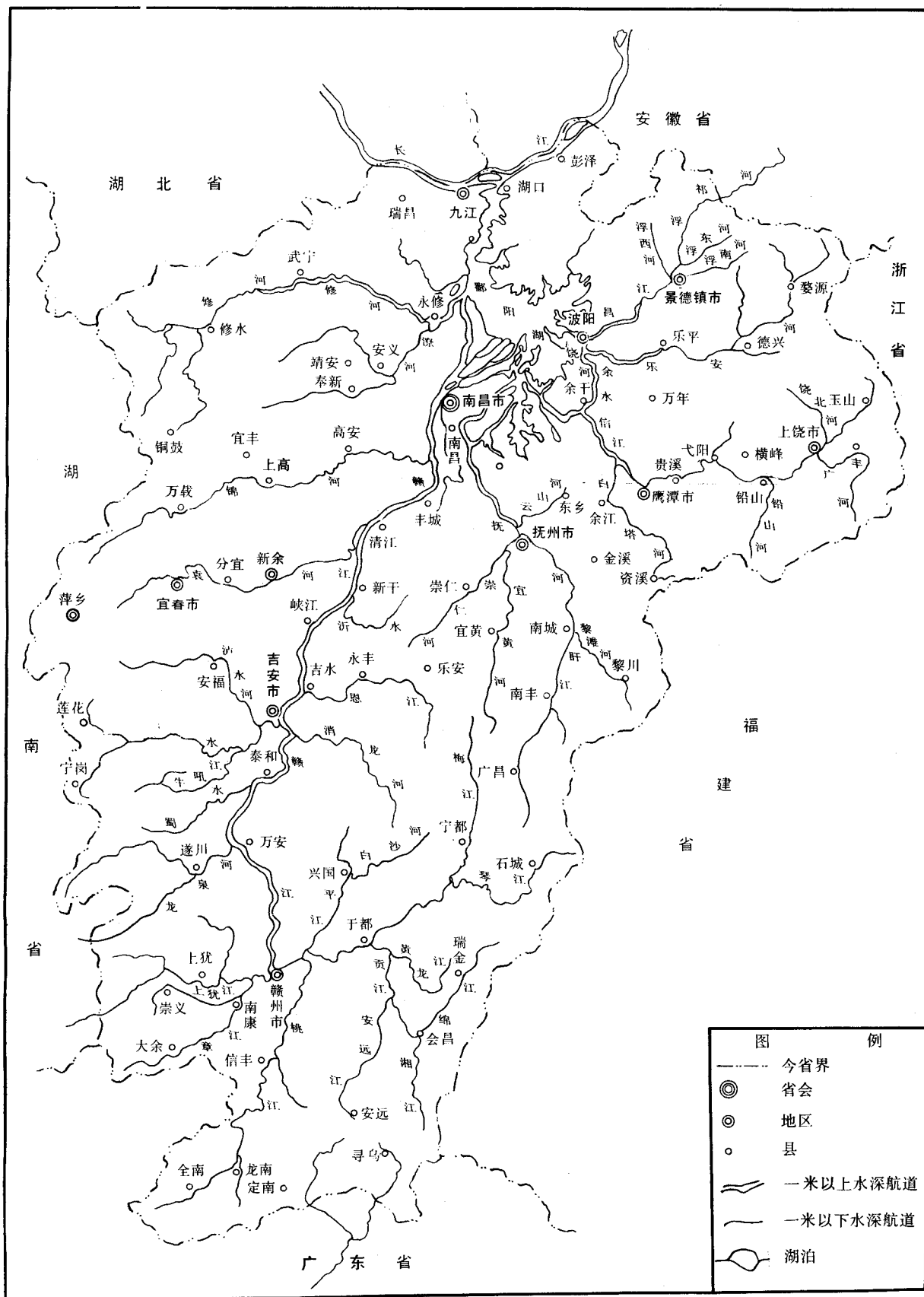


图 0-1-1 江西省航道图

资料来源：根据江西省交通厅制《江西航道图》绘制。

由此可知湖的水位枯洪变化明显，洪水期湖面烟波浩淼，一望无际，枯水时湖面萎缩，水束如带，黄茅白苇，旷如平野。

鄱阳湖水域广阔，水流平缓，航行条件优越。湖区内主要航线有：吴城至湖口线，长 82 公里，可通行 100~500 吨级船舶；龙口至罐子口线，长 63 公里，可通行 100~200 吨级船舶；梅溪至瓢山线，长 35 公里，可通行 30~50 吨级船舶。省内沿赣江、抚河、信江、饶河、修河上溯，可分别达于省之四境。出湖与中国黄金水道长江相接，进而与沿江各大城市相通。由于水运条件非常便利，故鄱阳湖很早就成为江西和中国东南部水运枢纽。环湖形成了一些重要港埠，从九江起，按顺时针方向，有湖口、都昌、波阳、南昌、吴城、星子等港口。这些港口为繁荣江西经济起了重要作用。

鄱阳湖是吞吐型湖泊，具有很大的蓄洪能力，大水年一个月内的蓄洪量可达 82~135 亿立方米，是长江的天然水位调节湖。

赣江

赣江是江西省第一大河，总长 801.5 公里，发源于闽、赣边界的武夷山脉。源头在江西省寻乌县珊贝附近^①。流经寻乌、会昌、于都、赣县、万安、泰和、吉安、吉水、峡江、新干、清江、丰城、南昌、新建等县、市，至南昌以后，分西（为主干）及南、中、北四支，分别注入鄱阳湖。流域面积 80948 平方公里，相当于全省总面积的一半。赣江在万安以上为上游，河行于山区、半山区，河道狭窄，水急滩多，河床底质多石质和卵石。万安至樟树段为中游，河流进入丘陵和吉泰盆地，河面渐宽，水流渐缓，河床底质多沙、卵石。樟树至吴城段为下游，河流所经多为冲积平原，河床底质以沙和沙夹淤泥为主。

赣江目前的通航里程为 706 公里，其中会昌至于都段可常年通航 4~20 吨级木帆船；于都至赣州段可常年通航 10~30 吨级轮驳船队；赣州至吴城段可常年通航 20~200 吨级轮驳船队。

赣江碍航浅滩较多，达 200 余处，其中以过渡性浅滩为主，

^① 赣江发源地，历来说法不一，此处以 1979 年江西省内河航道普查资料为依据。