

夜城港史

中国文史出版社

夜城港史

主编 樊哲理

中国文史出版社

内 容 提 要

《枝城港史》以大量翔实的资料为依据，记叙了枝城港的形成、演变及发展的全过程，对港口生产力和生产关系的矛盾统一运动作了认真的分析，探索了港口发展规律，阐明了枝城港的地位和作用以及对长江航运事业的贡献。

长江航运史编写委员会

- 主任：**马志义
- 副主任：**唐国英 顾永怀 邵可诚 张永泰 荣作垣
- 委员：**（以姓氏笔划为序）
- | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| 王一定 | 王吉荪 | 田恒生 | 孙靖亚 | 李本可 |
| 李冬青 | 陈建国 | 陈宣丁 | 陈思本 | 邹恢庆 |
| 周 华 | 张先才 | 张后铨 | 张锡璞 | 庞永元 |
| 罗光琪 | 国都君 | 钟幼鹏 | 贺理富 | 高 鹏 |
| 郭士光 | 袁英茂 | 袁爱萍 | 黄振亚 | 黄耀荣 |
| 鞠殿海 | | | | |
- 顾问：**刘惠农 陶 琦 贺崇升 张 明 解荏民
张绍震
- 总 编：**马志义
- 副总编：**黄振亚 张后铨 陈建国 许 可 江天凤
罗传栋

枝城港史编写委员会

- 主任：**谭德绥
- 副主任：**关显东 何耀明
- 委员：**（以姓氏笔划为序）
- | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|
| 李顺林 | 沈彩玲 | 周尤光 | 侯树才 | 樊哲理 |
|-----|-----|-----|-----|-----|
- 主 编：**樊哲理
- 编写人员：**王长青 王继鉴 刘 静 李德刚

前 言

《枝城港史》属于长江航运史丛书组成部分，是一部港口经济、技术发展史专著，断限上迄远古，下止1989年。

《枝城港史》是按照交通部和中国航海学会的统一部署，在长江航运史编写委员会和枝城港史编写委员会的领导下，根据中国航海史研究会的统一规范进行编撰的。

编写《枝城港史》，旨在回顾港口在各个历史时期的发展史迹，研究港口产生、演变和发展的全过程，总结港口经济、技术发展的历史经验教训，探索航运史规律，特别是探索社会主义航运史的发展规律，为当前也为后人提供借鉴，促进港口现代化建设，振兴长江航运事业。

在编写《枝城港史》过程中，得到有关领导的指导和大力支持：长江航运史编辑室对编写《枝城港史》作了全面的指导；武汉轮船公司航运史编辑室给予了积极的支持；武汉长江轮船公司档案室、湖北省航运管理局档案室、沙市港务管理局、宜昌港务管理局港史办公室和枝城港务管理局档案室，以及枝城市、枝江县、松滋县的有关单位提供了宝贵的资料；汪厚松、吴灵峰、姜宜军等同志为港史资料的搜集，做了不少工作。在此，一并致谢。

由于我们水平有限，书中可能出现缺点、错误，恳请读者批评指正。

编 者

目 录

概 述	1
第一章 枝城古港的形成与发展（远古—1840年）	8
第一节 古港溯源	8
一 枝江地区先民的活动	8
二 水陆交通路线的开通	11
三 港辖区支流的开发	14
第二节 港口的形成及演变	15
一 津乡古军港的形成	15
二 古港下沱的兴起	18
三 港口的演变	21
第三节 港口的发展	22
一 晋至明清时期港口的兴衰	22
二 航道演变	24
第二章 近代港埠的发展（1840—1949年）	28
第一节 帝国主义入侵港辖区	28
一 对长江中游航道的探测	28
二 入侵枝城	29
三 设立海关	30
四 收回航权	31
第二节 轮船运输的兴衰	33
一 地方轮船运输的发展	33
二 省营轮运	36

三	沦陷前新航线的开辟·····	41
四	一起轰动沙宜的海事·····	42
第三节	枝城轮运的兴起与凋零·····	43
一	宜都亨记轮船航运股份有限公司的成立与营运·····	43
二	“枝江号”与“美通号”投入营运·····	44
三	物资运输·····	45
第四节	码头修建及码头管理·····	47
一	第一座码头的修建·····	47
二	码头划分与港口管理·····	48
第五节	商业的兴盛促进了水运发展·····	49
一	煤炭开采与经销·····	49
二	商业贸易的发展·····	50
第六节	日军对港口的破坏·····	53
一	日军侵占辖区各港口·····	53
二	战后恢复运输·····	55
第七节	木帆船运输的发展·····	56
一	木帆船建造业的兴盛·····	56
二	木帆船船帮的产生·····	59
三	运输的发展·····	62
四	木帆船运输机构与管理·····	65
第八节	码头工人的斗争·····	66
一	码头工人的诞生与码头把持的形成·····	66
二	码头工人反封建斗争·····	68
三	码头工人为翻身解放而斗争·····	69
第三章	建设社会主义的新港口（1949—1965年） ·····	72
第一节	港口新生·····	72
一	接管与支前·····	72
二	恢复航线·····	73

三	鄂航设立枝江站	76
第二节	木帆船运输的发展	78
一	进行民主改革	78
二	民船组织的演变	79
三	支援工农业生产及国家建设	82
第三节	码头建设与轮船运输	83
一	煤炭溜槽码头建设	83
二	轮船运输的发展	85
第四节	三个中心站的建立及发展	89
一	设立宜都轮船站	89
二	设立松滋轮船站	91
三	设立枝江轮船站	92
第五节	组织大宗物资运输	96
一	做好石灰出口运输	96
二	组织煤炭出口运输	97
第六节	港口运输生产的迅速发展	99
一	灵活运用多种运输形式	99
二	开展“一条龙”大协作运输	101
三	加强港口生产管理	102
四	搞好职工的教育管理	103
五	机构演变	104
第四章	在艰难中求发展（1966—1976年）	106
第一节	枝城港务局的成立与焦枝铁路建设	106
一	枝城建港的合理性	106
二	枝城港务局的成立与升级	107
三	焦枝铁路的修建与通车	109
四	枝城港区及码头划分	110
第二节	在艰难中前进	111

一	“文化大革命”对港口生产的干扰和破坏	111
二	在动乱中坚持生产	112
第三节	加快新港区建设	113
一	选址、勘查与设计	113
二	破土动工	115
三	完成的主要工程	115
四	征地与还田	117
五	建港指挥部的成立	117
六	三线民工建港	118
第四节	扩建和改造老港区	119
一	沙沱煤炭码头的建设与更新改造	119
二	修建六码头	122
三	综合生产能力的初步形成	123
第五节	港口运输生产的发展	127
一	开办水陆中转业务	127
二	确保专线运输	128
三	支援三线建设	129
四	加强支农运输	132
第六节	招收装卸工人	134
一	招工进港	134
二	编制与培训	135
第七节	三个中心站的码头建设	137
一	宜都港务站的码头建设	137
二	松滋港务站的码头建设	138
三	枝江港务站的码头建设	141
第八节	地方水运发展	141
一	地方码头建设	141
二	地方码头物资运输	142

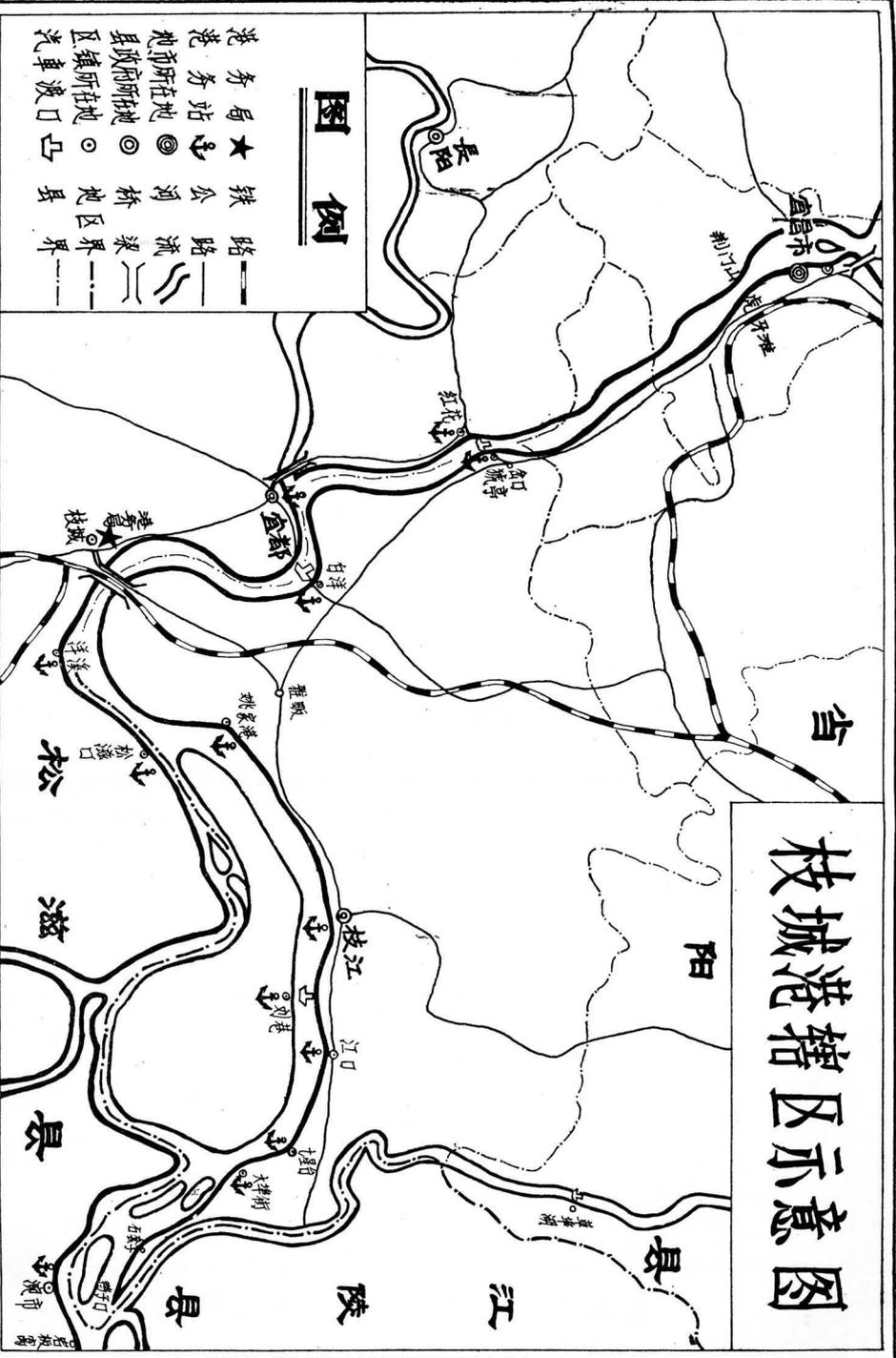
三	水运管理的建立与完善	143
第五章	在改革开放中前进（1977—1983年）	145
第一节	煤炭码头建设	146
一	十六码头竣工投产	146
二	十二码头建设	150
三	港口辅助生产设施的建设	152
第二节	铁路与码头更新改造	153
一	港外铁路的更新	153
二	五码头的更新改造	155
第三节	运输生产的大发展	157
一	运输生产出现新局面	157
二	化肥运输	158
三	油库码头的建设与石油中转	161
四	组织挖沙	162
五	护排与重晶石运输	162
第四节	葛洲坝截流物资分流中转	165
一	货源组织	165
二	中转贵州煤炭	165
三	组织运输鄂西物资	167
四	开辟短途运输专线	168
第五节	跃为长江四大煤炭中转港之一	169
一	枝柳铁路建成与焦柳铁路全线贯通	169
二	经济腹地的拓宽	170
三	开辟南北煤炭中转运输路线	171
第六节	客运业务的发展	174
一	航线的开辟与变化	174
二	开展优质服务	176
三	施救东方红46号轮及旅客	177

四	行李包裹运输	178
第七节	企业管理的初步建立	179
一	加强各项基础工作	179
二	实行计时工资与奖金工资制度	181
三	实行经济责任制	183
四	实行全面经济核算	184
第八节	水陆联运中断事件的发生与恢复联运	185
一	事件发生与处理	185
二	停车事件的深刻教训	187
三	路港签订新的运输协议	188
四	路港协作搞好联运	189
第六章	现代化港口的形成（1984—1989年）	192
第一节	现代化码头建设	192
一	综合码头的建设	192
二	枝城港煤炭专用码头的建设	194
三	扩建十六码头	199
第二节	港区铁路建设与营运	201
一	港区铁路建设	201
二	港区铁路管理	203
三	港区铁路营运	204
第三节	生产辅助设施逐渐配套	205
一	供电逐步适应生产需要	205
二	公路建设	205
三	港机修造厂的成立	206
四	通讯设备逐步完善	206
第四节	加强环境保护	207
一	环境保护基础工作的开展	207
二	监测防尘与绿化	208

三	十六码头的防尘科研	209
四	煤炭专用码头防尘工程	210
第五节	以改革统揽全局	210
一	港航分管，隶属关系改变	210
二	实行局长负责制	211
三	开放港口运输市场	215
四	实行经济责任制	216
五	改革劳动工资制度	219
第六节	全面提高企业素质	223
一	对企业进行整顿	223
二	全面推行计划管理	225
三	加强生产调度指挥	226
四	货物运输管理	230
五	物资供应管理日趋完善	233
六	设备管理	234
七	加强安全生产管理	238
八	全面加强财务管理	242
第七节	能源港口的形成	245
一	形成联运港口的基本条件	245
二	组织有效货源	248
三	积极组织各轮船公司来港运输	249
四	搞好煤炭运输质量	250
第八节	从生产型向生产经营型转变	252
一	通源公司的成立与解体	252
二	轮驳公司的成立及营运	253
三	旅游公司的成立	259
四	劳动服务公司成立与发展	260
第九节	加强职工队伍建设	261

一	保障职工民主管理权力	261
二	职工教育与技术培训	263
三	建设“四有”职工队伍	265
四	尊重知识尊重人才	267
第十节	提高职工物质文化生活	268
一	职工福利事业的发展	268
二	职工生活逐步改善	270
三	文体活动得到发展	271
结束语	273
附 录	275
一	枝城港大事记	275
二	枝城港务管理局历任主要领导人名单	302

枝城港辖区示意图



图例

- 铁路
- 公路
- 桥梁
- 区界
- 县界
- 港地
- ★ 市政府所在地
- ☆ 县府所在地
- ◎ 港口
- ◎ 凸
- ◎ 凹

概 述

一

枝城港地处长江与焦柳铁路交汇处，是长江干线4大煤炭中转港口和9大水铁联运港口之一的中型港口。

枝城港位于湖北省枝城市境内，北纬 $30^{\circ}18'$ ，东经 $111^{\circ}23'$ 。辖区除枝城本港外，还有古老背、红花套、宜都（陆城）、白洋、洋溪、松滋口、姚家港、枝江（马家店）、刘巷、七星台、大埠街、浣市等12个港务站。港辖区北岸，上至枝江县与宜昌市交界处的虎牙滩，下至枝江县与江陵县交界处的石套子；港辖区南岸，上至枝城市与宜昌县交界处的荆门山，下至松滋县与江陵县交界处的岩板窝。枝城港辖区与宜昌、沙市两港首尾相接，全长116公里。港辖区江北为大巴山余脉，港辖区江南为巫山山脉荆门支和武陵山脉石门支与江汉平原的交汇地带，地形由西南向东北呈四阶梯递降。西南多山，群山起伏，沟壑纵横，最高为枝城市与五峰接壤的帽子尖，海拔1081.8米，最低地面是松滋县王家大湖芦苇场，海拔34米。

港辖区支流小河众多，可通小机动船的有清江、渔洋河、流水、松滋河、沮漳河等。支流港汊多，为发展航运事业提供了有利条件。

枝城港自然条件优越。因风、雨、雪、雾影响港口装卸作业的日数每年约30天。在洪水位超过49.5米时，客运一、二码头及地方一、二、三码头被淹没，3—7天不能作业，但约10年只发生

一次。历年最高洪水位：+48.62米（1981年7月19日）；历年最低枯水位：+34.88米（1979年3月9日）；历年平均水位：+39.56米；历年最大水位差：13.75米。历年最大流量：71900立方米/秒；历年最小流量：2720立方米/秒；历年平均流量：13350立方米/秒。港辖区所处古老背至洋溪河段的平均枯水比降0.0742米/公里，平均洪水比降0.069米/公里。枝城港区实测枯水最大流速2.05米/秒，洪水最大流速2.89米/秒。极端最高气温40.8℃（1966年8月6日），极端最低气温-13.8℃，平均气温16.7℃。年最大降雨量1775.4毫米，年最小降雨量757.2毫米，年平均降雨量1253.6毫米。日最大降雨量226.4毫米（1979年6月4日）。年平均降雨天数103.5天。全年主导风向为东南风，频率13%。强风为东北风，历年定时最大风速18米/秒。12月上旬至次年3月上旬为降雪期，年均降雪8.5天，最大积雪厚度230毫米（1972年2月7日）。港口无封冻史，常年可通航。

枝城港辖区上起古老背，下至涪市。现有港区和规划港区在洋溪关洲以上，全长约50公里。本河段处长江中游，含古老背、云池、陆城、白洋、龙窝、枝城、关洲7条水道。河段中部有清江入汇。古老背水道为单一顺直微弯河道。云池水道至枝城水道是单一弯曲河道。河道平面近似“W”形。弯曲半径很小。关洲水道是微弯分叉河道。主叉靠右岸，河段深泓走向基本一致。滩槽无明显易位现象。河床边界抗攻性强，河道相对稳定。云池、田家河、枝城和石鼓港区，以及今后拟选用的水域岸线，均在关洲水道以上。

以枝城港为中心的水运、铁路、公路运输四通八达。水运溯江而上距宜昌56公里，距重庆704公里；顺江而下距沙市92公里，距武汉570公里，直抵上海吴淞口1695公里。与港口相联系的内河运输也很发达，从枝城港顺长江而下16公里、79公里、160公里、300公里，分别进入松滋口、太平口、藕池口、洞庭湖与湖南