

中国水运史丛书

河南航运史

李伟成题

人民交通出版社

中国水运史丛书

河南航运史

人民交通出版社

内 容 提 要

本书是一部航运史专著。它上起上古先秦，下至1987年，系统地记述了河南航运的兴衰变化，对研究黄河流域经济、文化的发展有一定的参考价值。

中国水运史丛书

河南航运史

HENAN HANGYUNSHI

河南省交通厅交通史志编审委员会

责任编辑 齐易

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：850×1168 1/32 印张：14 插页：1 字数：332千

1989年12月 第1版

1989年12月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3,000 册 定价：8.40元

ISBN 7-114-00991-7

F·00103

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

(按姓氏笔划为序)

马希德 卢东阁 田汝康

丘克辉 朱杰勤 庄为玘

何明德 陈嘉震 谢中峰

魏启宇

河南省交通厅交通史志编纂委员会

名誉主任：曾锦城

主任委员：张圣城

副主任委员：孙玉泰 周明新 陈守敬

委 员：于营中 王四辈 刘家强

孙玉泰 张圣城 陈守敬

陈在旭 钟书楷 周明新

贾鸿均 程贵新 隋鸿奎

曹 葳 顾雪明

《河南航运史》编写人员

主 编：张圣城

副主编：钟书楷 周明新

撰 稿：绪论、古代近代史 张哲宇

现代史 张哲宇（执笔） 梅春荣

张培元

工作人员：郑 云 王颖生 贾鸿儒 王豫川

秦英顺 杜艳萍 傅臣离

目 录

总序

出版说明

序

前言

绪论..... 1

第一章 先秦时期河南航运的萌芽..... 1

第一节 上古的舟楫之利..... 1

一 船的出现..... 1

二 黄河上的渡运..... 4

第二节 早期的水运活动..... 5

一 舟楫之利日渐普遍..... 5

二 水路商运的兴起和《鄂君启节·舟节》..... 6

三 漕运萌芽和《禹贡》贡道..... 9

四 春秋战国时期的舟师水战10

第三节 鸿沟的开凿改善了河南水运面貌11

一 鸿沟的开凿11

二 中原水运网的雏形13

三 古代河南航运发展的转折点18

第二章 秦汉大一统时期河南航运的发展22

第一节 黄河漕运的发展22

一 西通关中漕运转运线的形成22

二 黄河三门峡水运条件的改善26

三 漕运干线上的转运仓31

第二节	汴渠漕运的开拓	32
一	开凿阳渠延伸航线	33
二	王景对汴渠的治理	34
三	汴渠治理后对汴口的维护	37
第三节	日渐兴旺的水路商运	38
第三章	魏晋南北朝时期河南航运的兴衰起伏	42
第一节	中原统一局势下的水运新发展	42
一	黄淮平原上的运河网	42
二	通向北方的白沟	46
三	继续修治三门峡河道及其它运渠	48
四	舟船的发展	50
第二节	割据战乱中的河汴水运时通时辍	51
第三节	北魏洛阳水运的复兴	54
一	疏治河道恢复水运	54
二	以洛阳为中心的水路商运日盛	56
第四章	隋代河南航运的大发展	61
第一节	以洛阳为中心的南北水运大动脉的形成	61
一	隋代大运河开凿的缘由	61
二	沟通黄淮二水的通济渠	63
三	纵贯华北平原的永济渠	65
第二节	以河南为重心的漕运转运仓	68
第三节	河南航运大发展的转折点	71
一	河南成为漕运的中枢	71
二	大运河的商运日盛	73
三	船舶的发展	75
第五章	唐代河南航运进一步繁荣	79
第一节	以洛阳为中心的中原航运网	79
一	洛阳成为漕运中枢	79
二	中原航运网的干道	81
三	汴河漕运的几度兴衰	84

四	水路商运的兴旺	85
五	中原的水上“丝绸之路”	88
第二节	以河南为转运重心的沿河转运仓	90
一	唐前期转运仓布局	90
二	唐后期转运仓的改作	94
第三节	航运网的疏浚和补缀	97
一	疏治汴河	97
二	开凿湛渠	98
三	开凿洛阳新潭	98
四	修复蔡渠	99
五	永济渠的改作和开拓	100
六	继续征服三门天险	100
七	试图沟通丹灞二水的运道	105
第四节	河汴转运线的漕运管理	106
一	河汴转运线上的分段转运	106
二	改良码头设备的尝试	109
三	漕运与农田灌溉	110
第六章	北宋河南航运进入黄金时代	115
第一节	盛极一时的中原航运网	115
一	以开封为中心航运网的形成	115
二	繁重的漕运	118
三	活跃的水路商运	120
四	北宋汴河在“丝绸之路”上的地位和作用	124
五	航运网作用的消失	127
第二节	航道的整治	128
一	疏治汴河和导洛清汴	128
二	黄河的治理与“引黄济御河”	133
三	惠民河水系的扩展	136
四	疏治广济河和开凿金水河	138
五	开白河通江汉的尝试	140

六	疏浚洛河	142
第三节	汴河漕运的组织管理	143
一	“转般法”和“直达法”	143
二	纲运的组织管理	144
第四节	造船技术的成就	146
一	船型和船体结构	148
二	工属具的创新	150
三	最早的船坞	151
第七章	元明清时期河南航运由盛渐衰	155
第一节	河南航运由盛而衰的转折	155
一	南粮北运的漕运干线移出河南	155
二	黄河漕运中断	157
第二节	因水运而兴的滨河商埠	160
一	贾鲁河上的朱仙镇成为南北交通枢纽	160
二	沙颍河上的周家口成为豫东重镇	162
三	唐河上的赊旗店	163
四	卫河上的道口镇及其它商镇	164
第三节	主要航道的疏治	165
一	疏治卫河	166
二	疏浚贾鲁河和惠济河	167
第四节	明清漕运的组织管理及卫河漕运与灌溉 间的矛盾	170
一	漕运组织方式的变革	170
二	卫河漕运与灌溉用水矛盾日甚	171
第八章	鸦片战争后至民国时期河南航运濒于废弃	176
第一节	航道日渐萎缩	176
一	黄河航道的变迁	176
二	空有其名的豫东运河网	179
三	“复淮”和“导淮”流于形式	182
四	卫河的失修	182

五 唐河的堵塞	183
第二节 航运事业每况愈下	184
一 黄河航运中断	184
二 淮河航运时兴时衰	185
三 卫河联系南北水运的作用逐渐衰微	188
四 唐白河丹江航运由盛而衰	189
第三节 民船的管理及航运规章	193
一 管理机构	193
二 船行、航业公会和民船帮会	194
三 各种航运规章	196
四 苦难深重的水上劳动人民	198
第九章 解放战争时期河南航运开始复苏	202
第一节 河南人民航运事业的成长	202
一 解放区的航运管理	202
二 扶植民船恢复运输	206
第二节 支援前线运输	208
一 支援大军强渡黄河	208
二 支援大军进军江南	211
第三节 沿袭保留下来的主要船型	213
一 两节相接的浅水船	214
二 类型繁多的单体船	215
三 山区小河的竹排	217
第十章 中华人民共和国成立初期河南航运的新生	219
第一节 建立航运秩序	219
一 人民航运管理体制的创建	219
二 对民船的组织管理与社会主义改造	222
三 国营航运企业的创办	227
四 整顿水上运输秩序	229
第二节 改善航道、码头条件	232
一 疏浚沙颍河系主要通航河段	233

二	治理卫河、丹江航道险阻障碍	236
三	开辟上游支流航线	237
四	恢复惠济河航运	238
五	以漯河为重点的码头建设	240
第三节	航运事业的发展及其贡献	242
一	甩掉纤板的开端	243
二	修船组与修造船厂	244
三	重点物资运输	247
四	抗洪抢险	249
五	逐步加强安全质量工作	251
第十一章	开始全面建设社会主义中的河南航运大发展	256
第一节	航运大发展中的管理体制	256
一	航运管理体制的调整	256
二	航运人民公社的建立	257
第二节	日益兴旺的水上运输	258
一	面向农村山区的客货运输	258
二	沟通省际间的长途水运	261
三	机动船拖带运输的发展	264
四	“大跃进”中的群众性竞赛运动	268
五	船厂的发展	271
第三节	航道与港口条件的改善	273
一	结合兴办水利大搞河网化运输	273
二	航道养护与疏治	280
三	码头装卸条件的改善	280
四	克服枯水困难坚持运输	286
第四节	航运服务工作和安全工作的提高	287
一	服务工作的改进	287
二	合理调整运价	288
三	港航安全监督	289
四	抗洪抢险	290

第十二章 调整国民经济与“文化大革命”时期河南航	
运的起伏变化	292
第一节 航运管理体制的变化	292
一 航运机构调整与企业下放	292
二 船民（航运）公社管理体制的调整	294
第二节 把航运工作中心转为支援农业	294
一 航运管理工作的加强	295
二 淮河、黄河的跨省运输	298
三 水库航区的客货运输	302
四 黄河主要渡口的渡运	305
五 轮驳船运输的发展	306
第三节 航道巨变使河南航运陷入严重困境	308
一 严重的河枯水浅与闸坝碍航	308
二 航道巨变对航运发展的严重阻限	313
第四节 摆脱航运困境的实践	316
一 对航道码头的养护与治理	316
二 渠化通航的尝试	319
第五节 航运部门在历次抗洪抢险中的贡献	322
一 1963 年的抗洪抢险	322
二 1965 年的抗洪抢险	323
三 1966 年的抗洪抢险	324
四 1968 年的抗洪抢险	324
五 1975 年的抗洪抢险	325
第六节 船舶维修、更新与增建	326
一 木帆船的失修状况	326
二 水泥修造船技术的推广	328
三 机动船的发展	329
第十三章 新的历史发展时期河南航运振兴的起步	332
第一节 水上运输的新面貌	332
一 横向联合的跨省运输	333

二	船舶运输机动化的加速发展	337
三	沟通南北交通的黄河渡运	341
第二节	航道开发大转折的起步	343
一	航道港口的普查与规划	343
二	渠化通航工程	345
三	航道、码头的维修和养护	350
第三节	航运管理的进一步加强	352
一	航运企业经营管理的改善	352
二	航运运价的调整与改革	354
三	安全质量工作的加强	355
四	1982 年的抗洪抢险	358
第四节	振兴河南航运中的造船工业	359
一	船厂的发展	359
二	造船能力的提高	361
结束语		366
附录:	河南航运史编年大事记	368
编后记		406

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

从小到大，现在已建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