

巢湖地区航运志



巢湖地区航运史编写委员会

安徽省巢湖地区航运志

巢湖地区航运史编写办公室编

如
道
見
生
自
今
古
符
符
如
是

庚午年秋
陳直泉

峯古與今開拓

手奉友厚航運

心孝經濟

美守祺

序

巢湖地区航运志，在全区各级交通、航运部门领导的关怀和支持下，经过全体编写人员的努力，广征资料，调查访问、考证史实、辛勤笔耕、数易其稿，现已编写完成。志中记载了全区水路交通运输历史发展的面貌，填补了历代方志中对水运史籍的遗阙。

航运志在编写过程中，得到了交通、航运和有关部门的领导及热心航史工作同志的大力支持、积极帮助、提供资料，在此一并致以谢意。

地区航运志，共分航道、港口、运输、渡口、船舶修造、木帆船组织管理、航政管理、附录等8章，约20万字。全篇以实事求是，重在记叙、详今略古、立足当代，为全区航运事业的改革、发展，提供科学依据和历史借鉴。

从本志所记事件中，可以看到巢湖水运在历史过程中，对政治、军事和经济发展所起到的重大作用，城因水兴、水为城用，不仅为历代商贾贸易、人民交通，提供了优越的条件，亦为历代政治家所觊觎和兵家互相争夺利用。中华人民共和国建立后，各级人民政府和有关部门，充分发挥区内水源优势、疏河挖渠、整治航道，以发展水上运输事业；兴建港口，以开拓客、货运输；改进船舶、提高水运效能，为繁荣经济，促进各项事业的发展都取得了显著的成绩。

志中也记载了我区航运事业在发展中的曲折与兴衰、前车之撤、后车之鉴，前事不忘，后事之师，它为我们今后在改革、开放、振兴航运事业中，提供有益的经验 and 借鉴，谨以为序。

巢湖行署交通局局长：陈道泉

巢湖地区航运局局长：陈永久

凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，本着实事求是，详今略古的原则，简要追溯历史水运状况，着重记述新中国成立后全区水运事业的发展面貌。

二、本志属专业志范畴。纪事力求全其始末。断限，上限不定，下限一般止于1988年，少数止于1982年。

三、本志对“航运管理局”，各级航运管理站（组）有的简称为“航运局”、“航运站”、“航管站”或统称“航运管理机关”、“航运管理部门”。对长江航运局（轮船公司）在境内长江沿线港口设立港务（营业）站点的港口建设、客、货运输均列入各港口志内、黑沙州站列入江坝港。

四、中华人民共和国成立前、后，指1949年10月1日前、后，有的简称建国前、后，解放前、后，含义与年代同上。

五、本志资料，主要录自历代旧志，资料和文书档案，调查、访问笔录及航运系统内部相互提供的史料，用撰著体编写。一般不注明出处。

六、记年，一般以公元记年，使用阿拉伯数码，引用旧志史料，以原载帝号和年、月、日记述。

七、本志采用章节结构，共八章，对不便列入章、节而又确需记载的资料编入附录章。

巢湖地区航运史编写委员会

主任：陈道泉
委员：张昌发、崔修泉、陈永久、余华福

航运史编写办公室

主任：崔修泉
副主任：余华福
编写人员：崔修泉、王安钧、鲍克模、陶正维、薛开荣、过常越、李成荣
傅素敏

县（市）编写人员：

周光平、丁锡金、周志科、郑学明、宛新农、程守本、晏利义、任俊良
郭佩宝、宫能华、夏华开、杨定权、张荣平、贾建新、周向明、宁金传
纪正义、尹存明、杨希明、范雪晴、汪宝华

巢湖地区航运史编写委员会

主任：陈道泉
委员：张昌发、崔修泉、陈永久、余华福

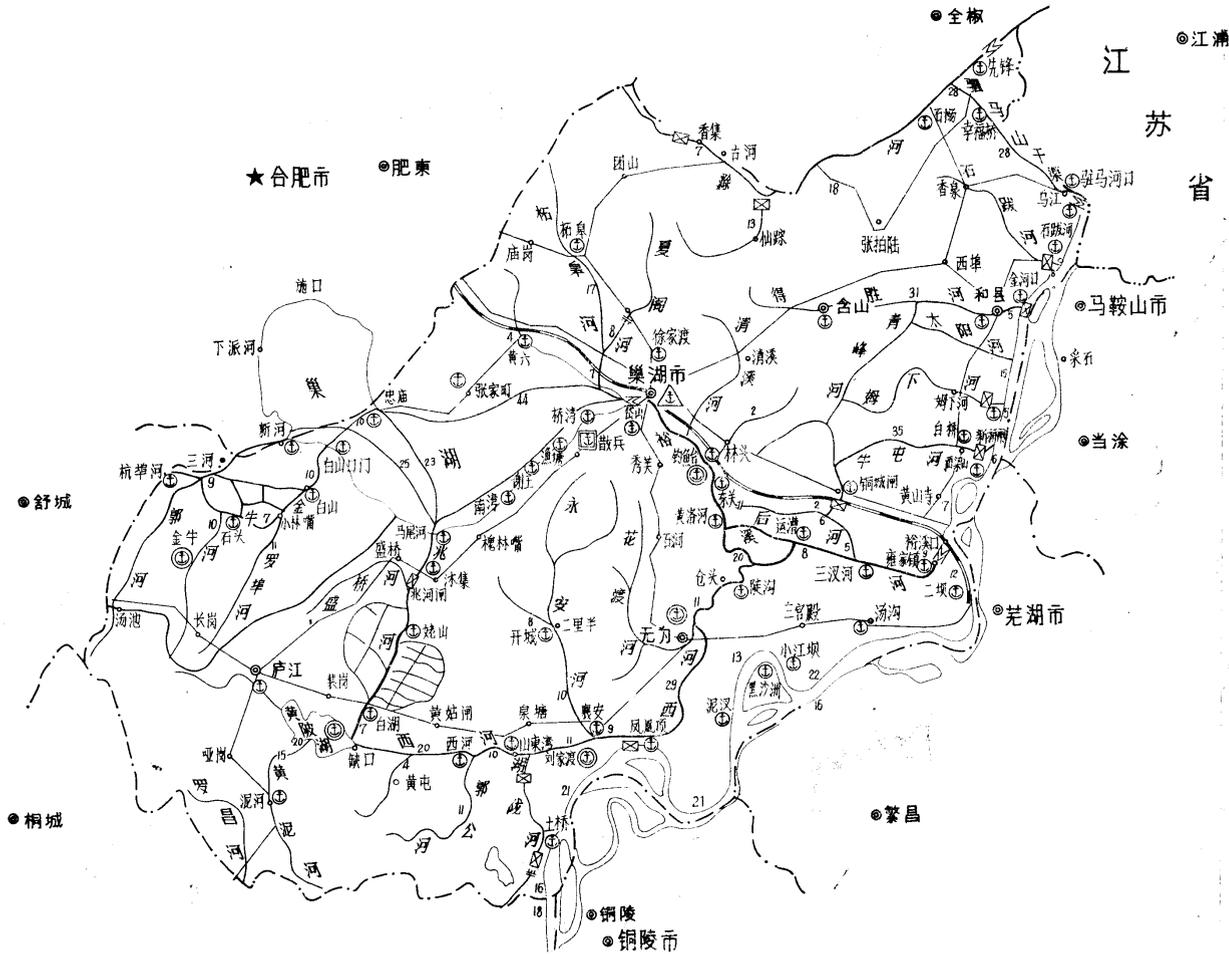
航运史编写办公室

主任：崔修泉
副主任：余华福
编写人员：崔修泉、王安钧、鲍克模、陶正维、薛开荣、过常越、李成荣
傅素敏

县（市）编写人员：

周光平、丁锡金、周志科、郑学明、宛新农、程守本、晏利义、任俊良
郭佩宝、宫能华、夏华开、杨定权、张荣平、贾建新、周向明、宁金传
纪正义、尹存明、杨希明、范雪晴、汪宝华

巢湖地区港口航道分布图

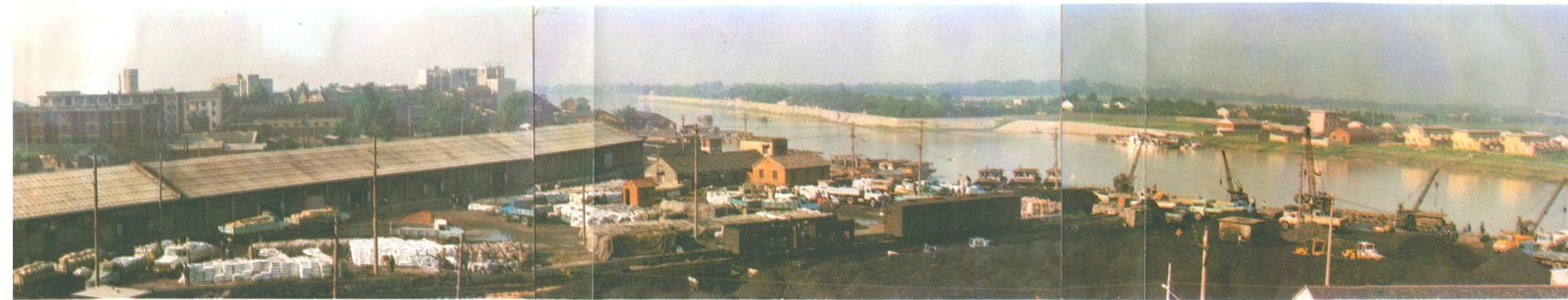


图例

- ★ 省会
- 行署、市所在地
- 县所在地
- 镇所在地
- 自然村
- ⊓ 100万吨以上港口
- ⊓ 50-100万吨港口
- ⊓ 20-50万吨港口
- ⊓ 10-20万吨港口
- ⊓ 1-10万吨港口
- ⊓ 船闸
- ⊓ 节制闸
- ⊓ 航程里
- ⊓ 拦水坝
- ~ 河湖、水库
- 公路
- 铁路
- 省界
- - - 地市(管县)界

1 : 700000

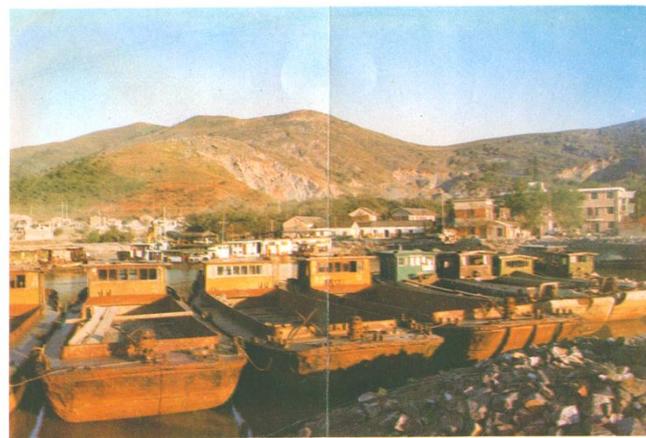




巢湖港



巢湖市（西坝口）港



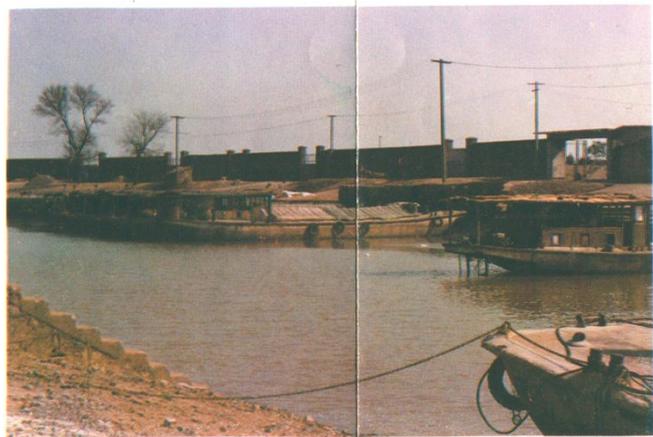
巢湖市散兵港



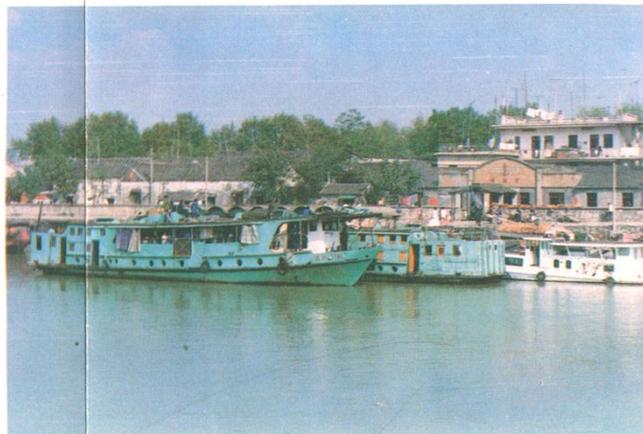
无为港



和县西梁山港



庐江港煤炭码头



含山县运漕港

概 述

巢湖地区，位于东径117°03—118°28′，北纬30°58—31°58，居安徽省中部，北邻省会合肥市，南濒长江，襟怀巢湖，境内江、河，湖泊网布，自成水系，自古水运发达。

巢湖水系，以我国五大淡水湖之一的巢湖为中心，北接肥水，南连长江，拥有大小河流100余条，河道里程1528公里，流域范围涉及巢湖、六安两个地区及合肥市，流域面积14.203平方公里。

巢湖地区行政区域，以巢湖市为中心，辖庐江，无为、含山、和县四县一市，总面积为9.282平方公里，以农业生产为主，农作物种植以水稻为大宗、小麦、油菜、棉花、茶、麻等也占一定的比例，总产量达210万吨左右，水产资源十分丰富，素称鱼米之乡。矿产资源有铜、铁、矾、煤炭、白云石、风景石及黄砂、石灰石等，尤以石灰石蕴藏量最大。

巢湖，自古就是中原地区通往大江南北及东南沿海的水运通道，有“淮右襟喉”之称，为商贾贸易充分利用和历代兵家必争之地。

春秋时期，吴、楚两国借江淮水运便利条件，以水军长期争战于此，《左传》：楚、囊瓦伐吴，吴人现舟于豫章而潜师于巢。

秦汉之际、南北物资交流，经肥、施二水沟通。

东汉末期，吴、魏亦以巢湖水运之利，长期争战于濡须，施水之间，孙权以水师五攻合肥未下；曹操亦帅轻舟，四征东吴不成。

北宋时，无为军就是茶叶的重要集散地，宋王朝为严格茶叶管理，征收茶税，在全国设茶务六处，无为军茶务是安徽仅有的一处，故每年茶叶的进出口数量很大：嘉佑六年（公元1061年）就受纳江淮之间和江南大片地区的茶叶842,330斤。

元末，廖永安、俞通海等，至正15年（1355年）帅战船千艘归附朱元璋，大败元将蛮子海牙于马肠河，取采石，克金陵，为明王朝的建立，立了功勋。

1898年起，以芜湖为基地，中、外轮业的小轮，先后进入巢湖水系经营客、货运输，改变了水域千百年来只是木帆船运输的历史。

1938年，日军先后侵占水系沿岸城、镇、水上运输形成瘫痪。

1945年，抗日战争胜利后，由于国民党发动内战，封船抓人，兵连祸节，水运业再次遭到破坏，1950年初统计，全区只有客轮两艘，木帆船两万余吨，内河无一条能常年通行30吨以上船舶的航道。

1949年元月，中国人民解放军挺进长江沿岸，准备渡江，庐江，无为，和县组织木船200余艘，在要津渡口，架设浮桥7座，保证部队、车马辎重迅速通过，2月，全区又组织了各类船舶，木盆5000余只，动员船工、水手1万余名，帮助部队战士学习

操船技术，4月21日，分布在无为沿江各地的船舶，装载渡江战士，穿过敌人的弹雨，强行渡过了长江天堑，为渡江战役作出了贡献。

1949年9月1日，巢湖第一家国营轮船公司巢湖永丰轮船公司成立，恢复经营巢县—芜湖的客运和巢县—三河的客、货（附拖货船）班线。

1950年3月，皖北行署交通处于巢县组建皖北巢湖航务管理局。开始办理轮船进出口签证，制定有关航运章程，法规，组建基层港站机构，订定统一运价，实行统一招揽货源，统一调配船舶，组织运输生产。1952年航运，轮船，联运机构合并，全地区已有28个港口建立了基层站、组，初步形成了境内长江，内河水运管理网络。1953年实行淮河，长江水系航运管理体制，巢湖划属芜湖航运局，到1957年境内基层港站增加到37个，1959年航运管理体制下放，出现了政令不一，划河为界等弊端；1964年，长江航运实行统一管理，再次出现了港口装卸，货源分配等矛盾。1965年巢湖航运分局（轮船分公司）由合肥迁移巢县，基本上形成了以行政区域为主，结合便利业务管理的体制。1975年改为巢湖地区航运管理局，到1988年底，基层港站发展到56个，是全区航运事业最佳时期。

木帆船是巢湖水上几千年来唯一的交通工具，全靠人力，风力行驶，终年漂泊江、湖、流动分散。中华人民共和国成立后，航运管理机关加强对木帆船的组织管理工作。1950年动员船民在自愿的基础上，固定船舶港籍，建立木帆船联合运输组织，帮助困难船民贷款修船，到1952年底全区组成各类木帆船联合运输机构29个，参加船舶3万余吨，帮助贷款24665万元（老币），修理木船302只，4373吨。1953年开展了水上民主改革，打击封建把头，取缔帮会势力。1954年起，各港船民自愿结合，先后成立了各类互助组156个。1955—1956年由原有互助组发展为33个“木帆船初级运输合作社”，船舶折价入股，社员劳动报酬实行“按劳分配，多劳多得。”对30吨以上的船舶采用“赎卖政策”进行公私合营，过渡到国营轮船运输公司。1958年木帆船初级社先后合并成立以县为主体的“高级运输合作社”，在“大跃进”的高潮中，水上开展技术革新和技术革命运动，在木帆船上安装木制推进器械，上山伐木造船等，因技术条件和技术力量都不具备，未能凑效。1959年管理体制下放。1977年全区集体水运企业先后改称“县水运公司”，而后又改为“县（市）航运公司”。1980年后，在“改革、开放、搞活”的新形势下，水运市场发生了深刻的变化，社会，个体船舶迅速发展，水运流通领域出现百舸争流欣欣向荣的局面，各水运企业相应改变经营管理方法，建立多种形式的管理结构和经济责任制，促进了企业生产的发展，运输船舶的技术更新和水运机械化的实现。1988年底全区拥有各种运输船舶5407艘，82.162马力，197.820载货吨，11.091客座，与1978年相比，船舶数增长1.5倍，机械马力增长7倍，载货吨位增长近5倍。

巢湖水系的河流，1950年前，基本处于自然状态，航道淤塞，无人治理，能维持常年通航30吨以上船舶的航道不足200公里，其余每遇枯水，有的河床见底，有的浅滩百出，中华人民共和国成立后，1950年7月，皖北航运局首先组织力量打捞裕溪河下段航道国民党溃逃时炸沉的军舰和设置的障碍，自1950年冬到1957年间，航

运、水利部门先后清理，疏浚了裕溪河、西河、兆河，塘串河，柘皋河，得胜河等河流和巢湖口门的航道，挖除土坝、浅滩土方440多万立方米，使300公里左右的航道改善了通航条件，在此期间，省人民政府决定围垦白湖农场，开挖白湖沟通塘串河、兆河入巢湖，自1953年春开始，1960年竣工，共挖土1800万立方米，新辟航道54公里，缩短了庐江合肥水运航程129公里。于此同时庐江，和县，含山等地还以航运、水利结合疏浚了泥河，县河，盛桥河，得胜河等，共挖土350多万立方米，改善航道条件50多公里，1962年底巢湖节制闸建成，裕溪河水源受遏，通航率下降，1963年起，航运部门首先疏挖了裕溪河十四处浅滩，长48.58公里，共挖土44.6万立方米；1965年在全省航道治理歼灭战时，集中三艘挖泥船，上自钓鱼台，下至铁路桥进行机械疏浚，保持了常年通航。在1965年至1966年间，各县航运，水利结合治理航道的形式有了进一步的发展：先后人工疏浚了县河，黄陂湖，永安河，花渡河，西河等，共完成土方534万立方米。1969年省建立了航道专管机构，加强了对航道的管理和整治工作，特别是1973年起，省批准征收航道养护费，稳定了航道治理资金来源，给治理好航道提供了重要保证，同时水利部门对主要河流也采取了有效的治理措施，在近20年的时间里，航运、水利部门先后经过治理再治理的河流有20多条，完成土石方一亿多立方米，建造通航枢纽工程三处，1988年底全区河道通航里程达到1280多公里，其中能常年通航的850多公里，能常年通航轮船的630公里，比1949年通航里程增加了5.4—3.35倍。巢湖，裕溪两枢纽工程的建成，使裕溪闸以上到施口124公里的干线航道实现了渠化，达到国家5级航道标准，可常年通行千吨级船舶。

巢湖水域的港口在历史上除几处有1、2座石阶码头外，其余均无建树，船舶装卸货物依自然河岸，靠肩挑人扛。1950年6月，皖北行署交通处拨款在巢城东门外建造客、货两用的石阶码头；1951—1952年又先后于无为东门，运漕，黄雒河等港口建造客、货运输码头，设置趸船，新建襄安港站房，1954年于巢城，无为两港建造候船室，办公室、宿舍，开辟巢湖港区，铺筑698米长的专用铁路线，增建货运装卸码头，使巢湖港成为水、铁衔接中转换装港口。在30多年的水运发展中，为适应水上运输和航运管理的须要，不断增设港口，进行港口建筑，到1988年底，全地区设置港站56个，其中53个港站有港口设施建筑，港岸线总长达7510米，已建有各类客、货码头118座，2872米，趸船13艘，拥有各种装卸机械34台，专用铁路线两条956米，旅客候船室2939平方米，各种仓库7981平方米，货场10.38万平方米，站房1.7万平方米。全区港口吞吐量达到381万吨，比1949年增长30多倍，其中超过100万吨的港口1个，30万吨以上港口2个，20万吨以上的港口3个，10万吨以上的港口3个。

中华人民共和国成立后，船舶的制造业不断得到发展，1953年巢县成立第一个木捻社后，各港木帆船运输合作社亦先后组建船舶维修组，到1958年修船组合并成为各县水上运输合作社船舶修造厂。1970年，巢湖航运局于巢县筹建巢湖船厂。在此前后，白湖农场也自建修造船厂，全区修造船业发展到7家，（全民2家，集体5家），职工1000余人，设备比较齐全，能自行设计，建造内河、沿海各类钢、木、水泥结构的客、货、拖、渡、渔轮，交通艇，驳船等30多种，年造船能力达8000—10000吨。其

中巢湖船厂试制内河侧壁式玻璃钢气垫船，1983年获省科研成果二等奖；100吨级钢质半甲板驳1984年获省优质产品称号。

巢湖运输，自古以来，以扬帆背纤，撑篙摇橹的方法，从事水上运输，鸦片战争后，轮船进入内河，木帆船总揽巢湖天下的局面为之突破。民国间，巢湖水域轮船增加到10余艘，多以开设客运航线为主，捎带零星货物，抗日战争胜利后，水域内河主要客班航线有5条。1949年，巢湖成立第一家国营轮船运输企业—永丰轮船公司。承担水域内客运和湖区木帆船拖带运输。自1950年起，航运管理机关，组织轮、木船发展运输生产，为恢复国民经济和城乡物资交流服务，调整客班航线，加强货物运输，实行统一招揽货源，统一船舶调配，在合作化和社会主义改造期间，以国营轮船为主体，引导个体船民走集体生产道路，随着社会主义建设事业的发展，大宗货物不断出现，物资流向逐渐形成。1964年在国营轮船开设合（巢）—申货运航线的同时，木帆船也在技术革新和技术改造中，逐步实现了机械化和拖带化运输，为定点运输、定线运输创造了技术和物资条件。党的十一届三中全会后，贯彻改革，开放，搞活的方针，各类船舶迅速发展，水运市场活跃，到1988年底，境内客运有：国营航线4条，民间挂机船短程航班47条；大宗物资运输的货运航线10条，年货运量303.4万吨，客运量140万人。分别比建国初期货物发运量提高了6.6倍，客运量增加了13倍。

巢湖水域是江淮之间的“黄金水道”，随着历史的前进和经济的发展，将会发挥更大的作用。

目 录

概 述	
第一章 航 道	(1)
第一节 河流分布.....	(1)
一、巢湖流域.....	(1)
二、裕溪河流域.....	(13)
三、西河流域.....	(17)
四、长江流域.....	(24)
第二节 航道管理.....	(30)
第三节 航养费征收.....	(35)
第四节 航 标.....	(37)
第二章 港 口	(40)
第一节 港口分布.....	(40)
一、巢湖市境.....	(40)
二、无为县境.....	(51)
三、庐江县境.....	(62)
四、和县境.....	(70)
五、含山县境.....	(76)
第二节 港口管理.....	(80)
第三节 港口费收.....	(83)
第四节 装卸费.....	(88)
第三章 运 输	(94)
第一节 运输船舶.....	(95)
第二节 运输企业.....	(97)
第三节 货 运.....	(102)
第四节 客 运.....	(106)
第五节 联 运.....	(112)
第六节 军 运.....	(113)
第七节 运输管理.....	(114)
一、管理规章.....	(114)
二、商务管理.....	(119)

三、	货运计划	.....	(121)
四、	运 价	.....	(122)
第四章	渡 口	.....	(136)
第一节	历史古渡	.....	(137)
第二节	民间渡口	.....	(150)
第三节	火车渡	.....	(173)
第四节	汽车渡	.....	(173)
第五节	轮 渡	.....	(173)
第六节	渡口管理	.....	(173)
第五章	船舶修造	.....	(175)
第一节	古、近代造船	.....	(175)
第二节	现代造船业	.....	(175)
第六章	木帆船组织管理	.....	(178)
第一节	木帆船初步组织	.....	(178)
第二节	贷款修船	.....	(179)
第三节	水上互助合作	.....	(179)
第四节	管理体制下放	.....	(180)
第五节	放宽政策	.....	(180)
第六节	扶持水运“两户”	.....	(181)
第七章	航政管理	.....	(187)
第一节	管理机构	.....	(187)
第二节	船舶修造管理	.....	(189)
第三节	船舶管理	.....	(189)
第四节	船舶检验、发证	.....	(191)
第五节	安全监督管理	.....	(201)
第六节	航行安全管理	.....	(214)
第七节	船员管理	.....	(215)
第八节	海 事	.....	(218)
第八章	附 录	.....	(230)