

中国水运史丛书

# 天津航道局史

人民交通出版社

中国水运史丛书

# 天津航道局史

人民交通出版社

## 内 容 提 要

《天津航道局史》详细记述了从海河工程局到天津航道局 100 年的发展历程，是一部疏浚施工企业史。海河工程局是中国最早的专业疏浚机构，曾对海河的治理以及天津城市的发展起到过重要作用。新中国成立后，特别是改革开放以来，天津航道局迅速发展壮大，成为我国水运基建施工队伍中的一支劲旅。该书资料翔实，内容丰富，具有一定的史料价值，可供参考和借鉴。

### 图书在版编目 (CIP) 数据

天津航道局史/天津航道局编. -北京: 人民交通出版社, 2000.12

ISBN 7-114-03121-1

I. 天… II. 天… III. 天津航道局-历史 IV. F522.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 54034 号

ISBN 7-114-03121-1



9 787114 031212 >

责任编辑: 魏启宇

封面设计: 彭小秋

封面题字: 况瑞峰

中国水运史丛书

天津航道局史

TIANJIN HANGDAO JUSHI

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

天津航道局印刷厂印刷

开本: 850×1168  $\frac{1}{32}$  印张: 17.9 插页: 14 字数: 345 千

2000 年 12 月 第 1 版

2000 年 12 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0000-2000 册 定价: 45.00 元

ISBN 7-114-03121-1

F.00360

## 中国航海史研究会成员名单

主任委员：高镇都

副主任委员：(按姓氏笔划为序)

王泽河 刘世文 李宝生 汪秉康  
宋福辉 庞柏林 徐华强 黄 强  
傅国民 赖定荣

顾问：李 清 李维中 贺崇升 贵义和  
魏启宇 马志义 鞠殿海 丁子纲  
杨 焯 卢其昌

委员：(按姓氏笔划为序)

丁抒明 王庆普 王轼刚 王登明  
马小奇 甘观德 向恢平 江自强  
江德顺 刘士学 刘卯忠 孙治堂  
许德友 李名贵 李尚炎 何修治  
吴卫平 肖玉堂 茅伯科 陈 琦  
陈延航 张 春 陆海亮 宋红兵  
金秋鹏 欧阳宝奎 杨 捷 徐清义  
涂 衡 黄大斌 程 浩

## 《天津航道局史》编辑委员会

主    任：李纯民  
副 主 任：徐宗礼  周星笏  
委    员：（按姓氏笔划为序）  
          马祥兆  王诗华  邓士文  李胜运  
          杜剑锷  周泉生  范志成  赵洪生  
          顾  镇  贾兆亭  薛崇清  
主    编：周星笏  
副 主 编：王诗华  
编写人员：周星笏  王诗华  贾兆亭  
          薛崇清  张仲芳

# 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》、《中国远洋运输公司史》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。参加本丛书的编写人员，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 18 000 多公里，河流 5 万多条，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 7 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，这是世界航海上的壮举，使中国古代航海事业走上鼎盛时期。

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、台浦港，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1 700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，竟成为帝国主义者们的天下！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，清代的靳辅、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。周恩来总理曾经说过：“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



天津市河西区台儿庄路 41 号天津航道局机关 (1986 年)

海河工程局局旗图案

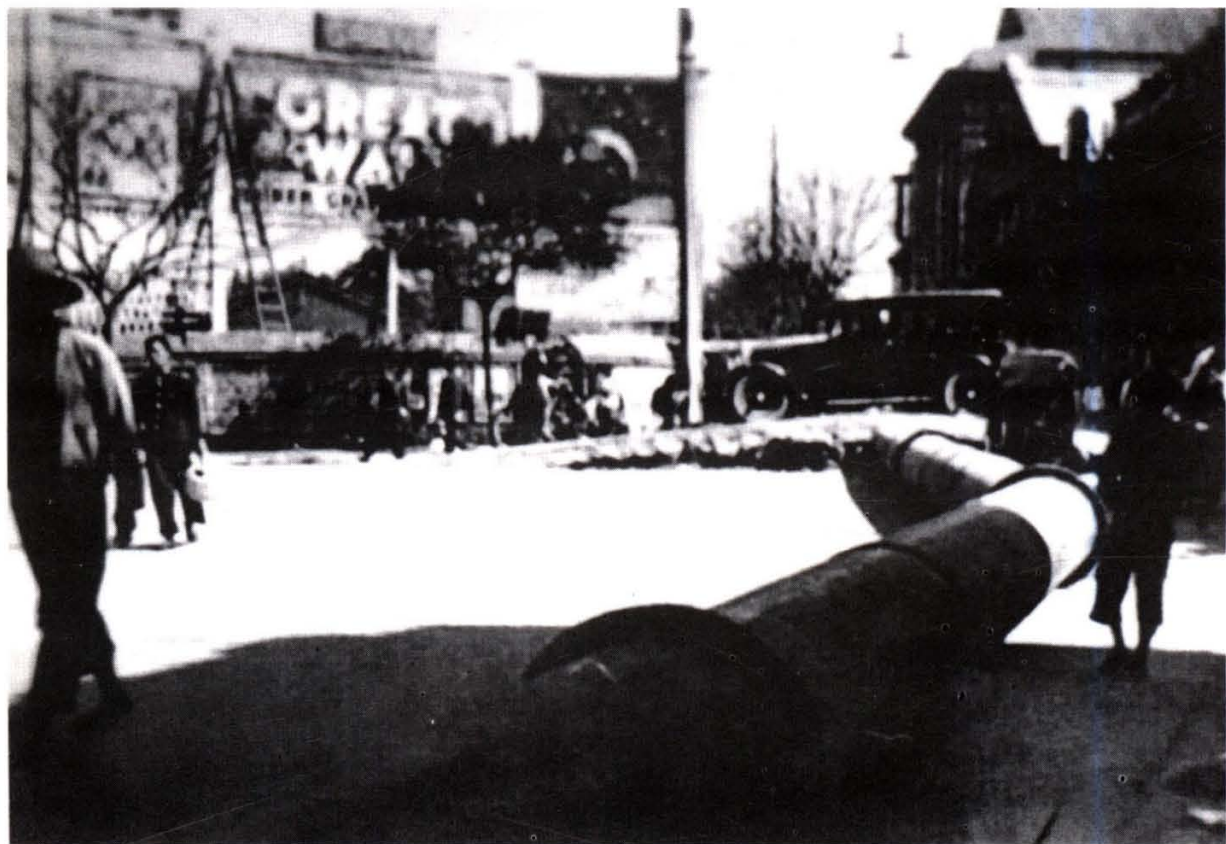


天津航道局局徽图案





海河工程局1902年引进的第一艘链斗挖泥船——“北河”号



利用海河的疏浚土吹填市区洼地，图为20世纪30年代铺设在市区的排泥管线（今曲阜道一带）



350m<sup>3</sup>/h 绞吸挖泥船 —— “津航浚 201”



2500m<sup>3</sup>/h 绞吸挖泥船 —— “津航浚 215”



8m<sup>3</sup> 抓斗挖泥船 —— “津航浚403”

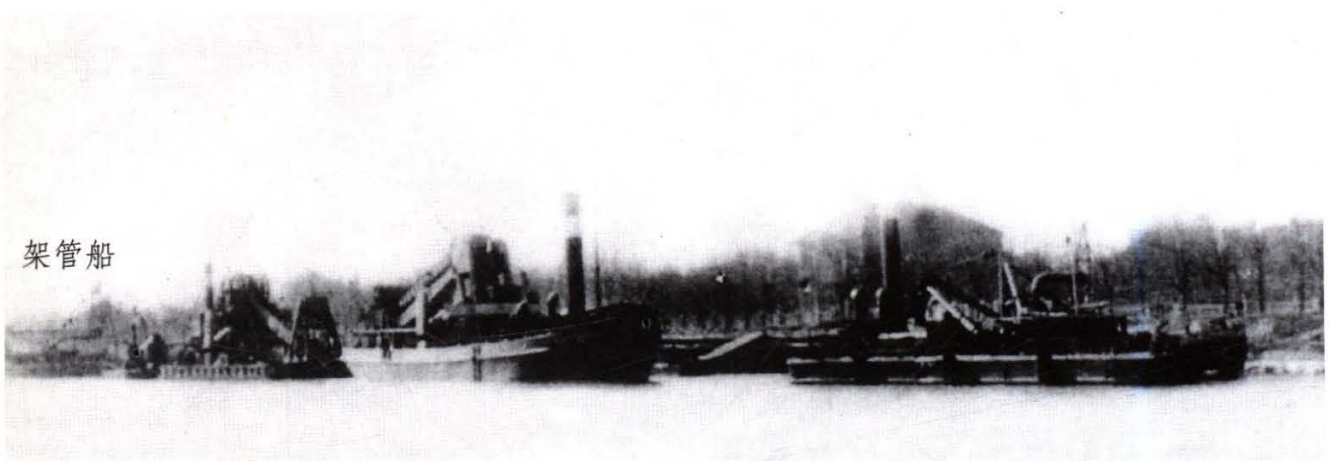
4m<sup>3</sup> 铲斗挖泥船 —— “津航浚501”





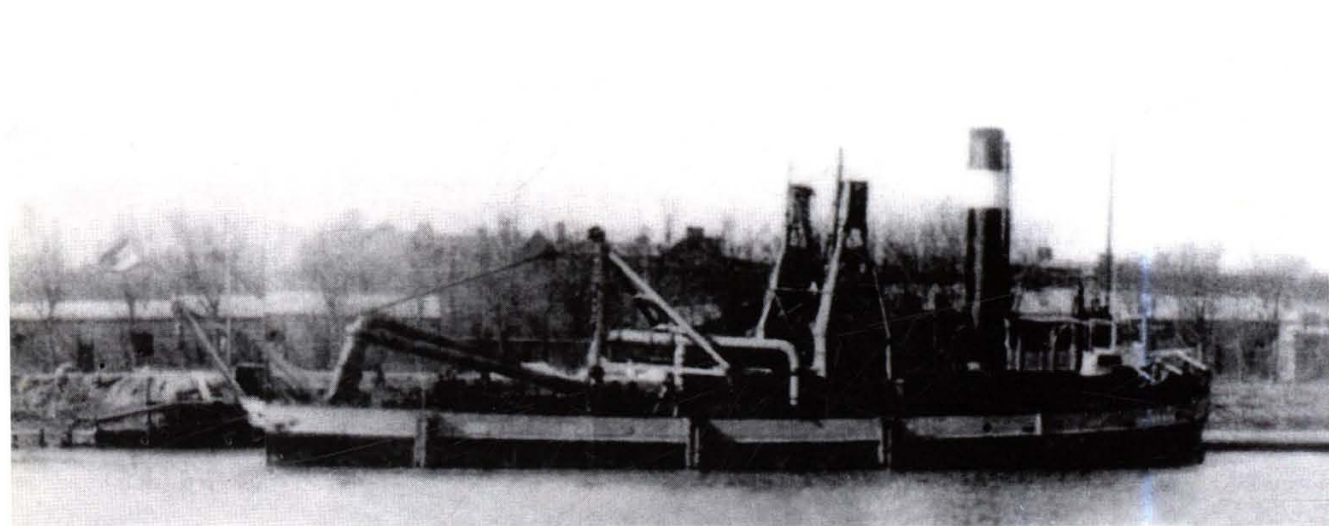
5400m<sup>3</sup> 舱容自航耙吸挖泥船——“通力”

1923年，停泊在海河工程局前海河码头的部分挖泥船

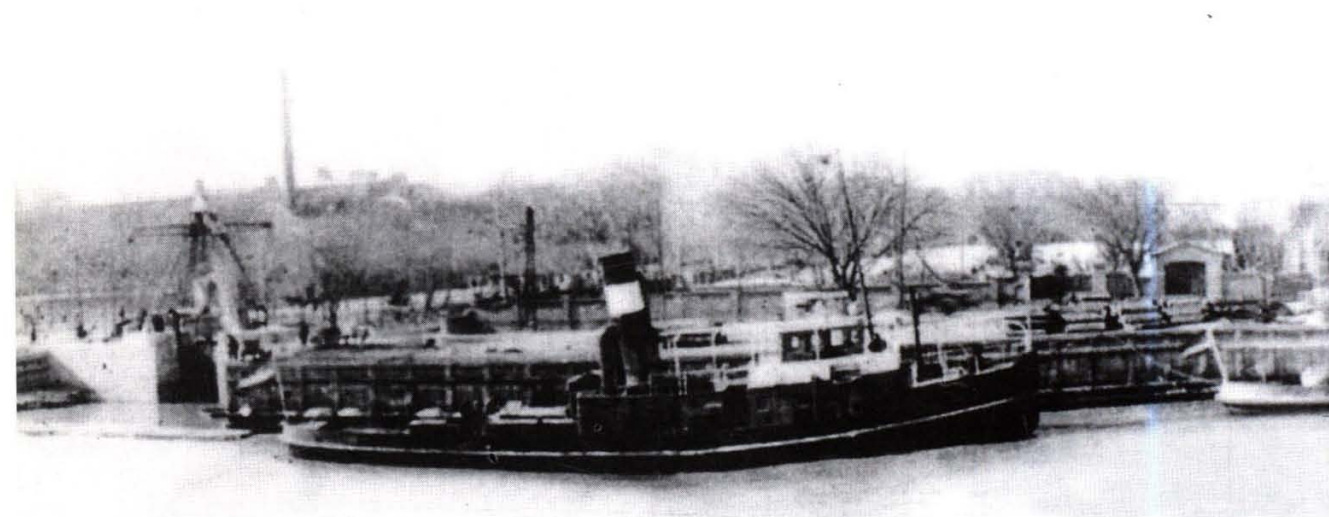


架管船

夹泥一号      西河      新河      燕云



中华



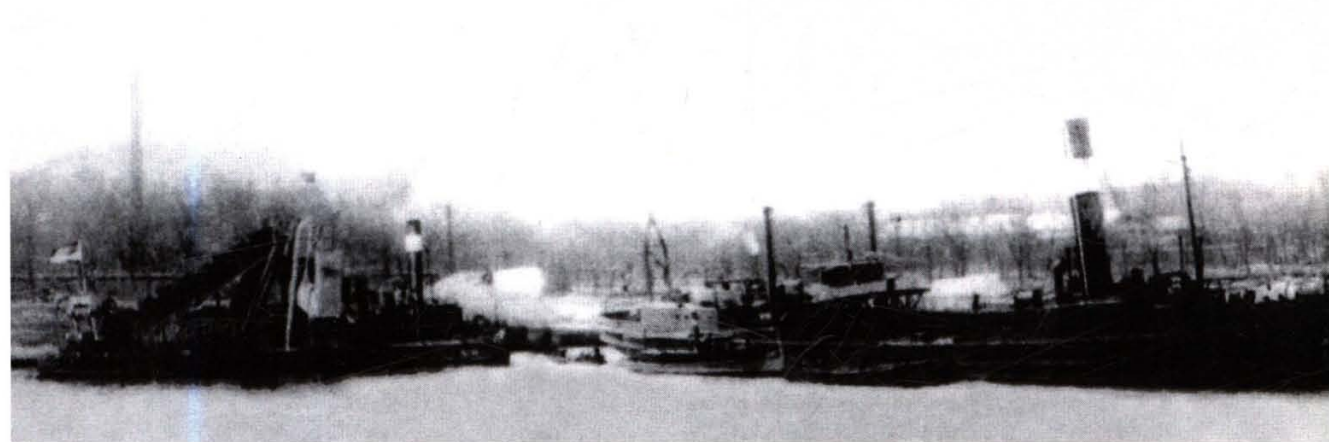
开凌





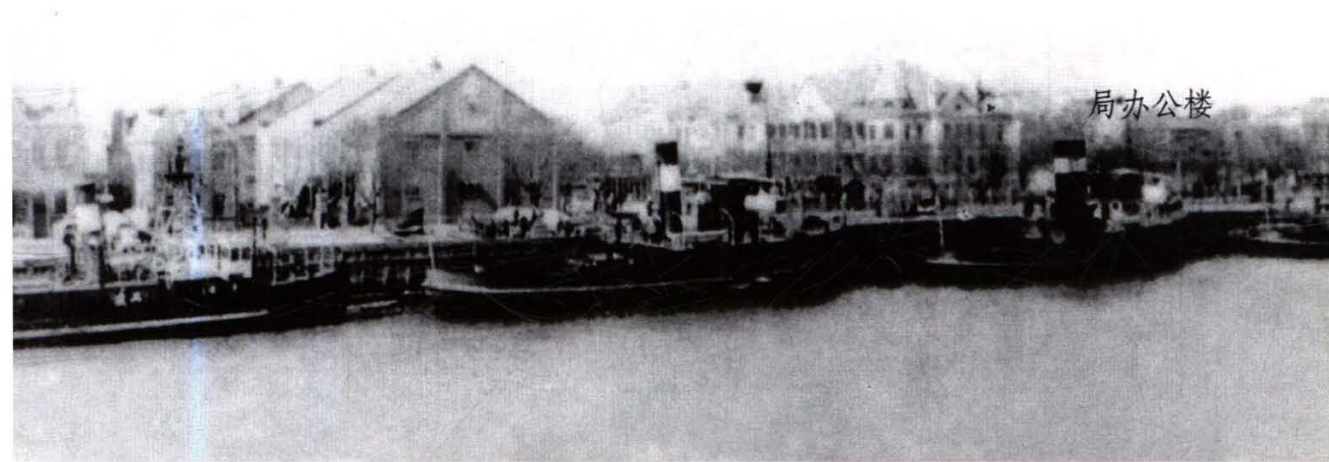
浚捷

浑河



北河

快利



局办公楼